

## 事後評価結果(平成25年度)

担 当 課 : 西日本高速道路㈱計画設計課

担当課長名 : 三 瀬 博 敬

<b>事業名</b>	東九州自動車道 (津久見～佐伯)	<b>事業区分</b>	高速自動車国道	<b>事業主体</b>	西日本高速道路㈱						
<b>起終点</b>	自:大分県津久見市大字下青江 至:大分県佐伯市大字上岡	<b>延長</b>	13.0km								
<b>事業概要</b>											
東九州自動車道は、福岡県北九州市を起点として、大分・宮崎・鹿児島各県を結び、鹿児島市に至る延長約436kmの高速自動車国道である。本事業は、このうち津久見 IC から佐伯 IC 間13.0km を暫定2車線にて整備した事業である。											
<b>事業の目的・必要性</b>											
東九州自動車道は、九州縦貫自動車道及び九州横断自動車道とともに、九州の高速自動車国道のネットワークを形成し、東九州地域の産業・経済・文化の振興と均衡ある発展を図り、また交通混雑の緩和、輸送時間の短縮など沿線都市の生活向上、活性化に大きく寄与するものである。											
<b>事業概要図</b>											
<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度	平成9年度	用地着手	平成13年度	供用年	(当初)平成20年度	変動	1.0倍		
		都市計画決定	—	工事着手	平成13年度		(実績)平成20年度				
	<b>事業費</b>	計画時	(名目値)	709億円		実績	(名目値)	648億円		変動	0.91倍
			(実質値)	648億円			(実質値)	593億円			
	<b>交通量</b> (当該路線)	計画時	4,100台/日 (平成20年度)			実績	5,600台/日 (平成20年度)			変動	1.37倍
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線)	34 → 77 km/h (平成17年) (平成22年)		<b>交通事故減少</b> (供用前現道→供用後現道+当該路線)		28 → 19 件/億台キロ (平成17年) (平成22年)					
<b>費用便益分析結果</b> (事前) ※1	B/C	総費用	— 億円		総便益	— 億円		基準年			
	—	事業費	— 億円		走行時間短縮便益	— 億円		—			
		維持管理費	— 億円		走行経費減少便益	— 億円					
			— 億円		交通事故減少便益	— 億円					
<b>費用便益分析結果</b> (事後) ※2	B/C	総費用	856億円		総便益	2,673億円		基準年			
	3.1	事業費	767億円		走行時間短縮便益	— 億円		平成25年			
		維持管理費	90億円		走行経費減少便益	— 億円					
					交通事故減少便益	— 億円					
<b>事業遅延によるコスト増</b>		費用増加額	—		便益減少額	—					

	<p>事業遅延の理由</p> <p>—</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●現道の交通量減少に伴う安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路への転換に伴い、並行する国道・県道の交通量が減少し安全性向上に寄与。 <ul style="list-style-type: none"> <li>国道 10 号 : H19_9,300 台/日→H25_6,100 台/日</li> <li>県道佐伯津久見線 : H19_7,400 台/日→H25_3,700 台/日</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>●企業立地へのアクセス向上による効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・佐伯市の企業誘致に貢献。 <ul style="list-style-type: none"> <li>佐伯市内での新設・増設事業所数 : 19 事業所(H20～H25.9)</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>●地域特産品の競争性の確保に貢献 <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路ネットワークの形成により、「養殖ぶり」の産地である佐伯市から大消費地である大阪までの輸送時間が短縮し、大阪市中央卸売市場での養殖ぶり取扱量が増加。</li> </ul> </li> </ul> <p>他数項目について効果の発現が見られる。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路沿道の一般環境大気測定局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>NO2:日平均値の年間 98%値 0.018～0.025ppm(0.04～0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下)</li> <li>CO :日平均値の年間 2%除外値 1.185～1.191ppm(10ppm 以下)</li> </ul> </li> </ul> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境アセスメントで予測した断面について、H24 年平均交通量を用いて再現計算を行った結果、最も厳しい断面で環境保全目標値を満足する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>再現値:46dB(昼間) (70dB(昼間)) ※( )内は環境保全目標値</li> </ul> </li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(案)のとおり一定の整備効果が得られていると判断される。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>【大分県の県勢】</p> <p>大分県の人口は昭和 60 年をピークに減少傾向となっている。県庁所在地である大分市の人口は増加傾向だが、沿線の津久見市・佐伯市の人口は減少が続いている。</p> <p>大分県の県内総生産は過去 10 年間ほぼ横ばいであったが、世界的金融危機の影響を受け平成 21 年度に大幅減、翌年度は緩やかに持ち直している。</p> <p>【大分県の観光特性】</p> <p>大分県は温泉の源泉数・湧出量ともに日本一であり、平成 24 年度より「日本一のおんせん県おおいた」というキャッチコピーでPRを行っている。</p> <p>沿線の臼杵市・津久見市・佐伯市は豊後水道に面しており、多種類の魚介類が水揚げされる。東九州自動車道の延伸を契機に3市が連携し、地元産食材を使用した井ぶりを提供する「日豊海岸ぶんど井街道」キャンペーンを毎年開催している。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p>

費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はない。

今後、東九州自動車道の事業中区間の整備により福岡から宮崎まで、更には鹿児島まで繋がることで、更なるネットワーク効果が発揮されるものと期待されることから、早期開通に向け事業を進めていく。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

特になし

特記事項

特になし

※1：当該事業区間における、事前の費用対便益分析は実施していない。

※2：総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を、割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。