

# 事後評価結果（平成30年度）

担 当 課：九州地方整備局 道路部 道路計画第一課  
 担当課長名：野村 文彦

事業名	一般国道10号 別大拡幅 <small>べつだいかくふく</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：大分県速見郡日出町大字藤原 <small>おおいたけんはやみぐんひしまちおおあさふじわら</small> 至：大分県大分市大字生石 <small>おおいたけんおおいたしおおあさいくし</small>			延長	22.6km

**事業概要**  
 別大拡幅は、延長22.6km、4～6車線の拡幅事業であり、昭和36年度に事業化し、平成25年度に完成4～6車線で開通している。

**事業の目的・必要性**  
 本事業は、道路拡幅による交通混雑の緩和や安全で快適な歩行空間の確保、広域ネットワーク形成による地域間連携強化や防災機能向上を目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S36年度 都市計画決定：S50年度	用地着手：S39年度 工事着手：S41年度	供用年 (暫定/完成)	:(当初) —/H25 (実績) —/H25	変 動	1.00倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) — / 833億円 (実績値) — / 1,175億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) — / 828億円 (実績値) — / 1,278億円	変 動	0.99倍
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	将来交通量 (H42)	実績 (暫定/完成)	—/53,900~75,200台/日	—/42,900~69,200台/日	変 動	80~92%
旅行速度向上 (現道→当該路線)	24.6km/h → 40.4km/h (供用前年次)S46年度 (供用後年次)H27年度	交通事故減少 (現道→当該路線)	431件/年 → 305件/年 (供用直前年次)H12~15年平均 (供用後年次)H24~27年平均				
費用対効果 分析結果 (前回再評価)	B/C : 4.8	総費用 : 2,767億円 (事業費: 2,432億円 維持管理費: 334億円)	総便益 : 13,416億円 (走行時間短縮便益: 12,434億円 走行経費減少便益: 934億円 交通事故減少便益: 48億円)	基準年 : 平成23年			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 4.8	総費用 : 3,568億円 (事業費: 3,208億円 維持管理費: 360億円)	総便益 : 17,272億円 (走行時間短縮便益: 16,290億円 走行経費減少便益: 953億円 交通事故減少便益: 29億円)	基準年 : 平成30年			
事業遅延によるコスト増	費用増加額 : 一億円	便益減少額 : 一億円					
事業遅延の理由	特になし。						

事業の効果等	客観的評価指標に対応する事後評価項目 <ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保。(当該道路：国道10号(速見郡日出町大字藤原～大分市生石港町)の渋滞損失時間の削減：削減率約2割)</li> <li>国土・地域ネットワークの構築。(大分市役所～別府市役所までの所要時間の短縮(約9分短縮))</li> <li>災害への備え。(異常気象時事前通行規制区間(越波)の解消)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他11項目に該当</p>
	その他評価すべきと判断した項目 <ul style="list-style-type: none"> <li>別大拡幅や周辺道路の整備により、自動車関連産業の主な地域である苅田～大分の所要時間が約1時間短縮。</li> <li>材料調達から生産、製品出荷といった生産体制の各々に寄与し、販売力向上にも貢献。</li> </ul>
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 環境影響評価の対象外事業である。
	その他評価すべきと判断した項目 当該区間の騒音値は、環境基準値を満足している。(4車線部について昼間：70dB→64dB、夜間：68dB→61dB、6車線部について昼間：75dB→68dB、夜間：72dB→64dB)
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。	
事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域(大分市)の人口は増加傾向にあり、一世帯あたりの自動車保有台数は大分県・九州全体を下回っているものの年々増加傾向にある。</li> <li>現道の交通量は、昭和49年から増加傾向にある。</li> </ul>	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。</li> <li>別大拡幅の整備により、「交通混雑の緩和」及び「地域間連携の強化」、「防災機能の強化」について、一定の効果が得られており、改善措置の必要はない。</li> </ul>	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>別大拡幅は、地形的な制約等により完成まで半世紀を要した大規模な事業であり、交通課題箇所への集中投資による事業効果の段階的な発現など計画的な整備が求められた。</li> <li>このため、大分県内の観光・産業の中心であり、交通混雑の著しい別府地区の6車線化や別大地区の4車線化を優先的に整備し、続いて日出、亀川、藤原地区へと整備を進めるなど地域・交通課題の大きい箇所から段階的に事業を展開した。その結果、早期の事業効果の発現につなげることができた。</li> <li>長期期間を要する大規模な事業においては、地域特性、課題に応じた適切な供用計画といった、事業調整が重要である。</li> <li>事業評価手法について、見直しの必要性はない。</li> </ul>	
特記事項 特になし。	

※ 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の。