

# 事後評価結果（令和2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：駒井 正樹

事業名	一般国道218号 <small>きたかたのべおか</small> 北方延岡道路	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：宮崎県延岡市北方町蔵田 至：宮崎県延岡市天下町	延長	13.1km		

**事業概要**  
 北方延岡道路は、九州横断自動車道延岡線の一部を形成する高規格幹線道路で、延長13.1kmの完成4車線の事業であり、平成8年度に事業化し、平成27年度に暫定2車線で開通している。

**事業の目的・必要性**  
 本事業は、国道218号の交通安全の向上等や災害時の熊本方面への代替路になるとともに、高規格幹線道路「東九州自動車道」と一体となった広域ネットワークを形成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：H8年度 都市計画決定：H6年度	用地着手：H11年度 工事着手：H13年度	供用年：(当初) — / R2 (暫定/完成) (実績) H27 / —	変動：— 倍
	事業費	計画時 (名目値) — / 448億円 (暫定/完成) (実質値) — / 428億円	実績 (名目値) 357億円 / — (暫定/完成) (実質値) 349億円 / —		変動：— 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) 将来交通量 (R12) — / 11,000 ~ 14,200台/日	実績 (暫定/完成) 6,100 ~ 11,600台/日 / —		変動：— %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	46.2km/h → 68.4km/h (供用直前年次)H17年度 (供用後年次)H27年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道) 28件 → 7件 (供用直前年次)H15~H17年平均 (供用後年次)H28~H30年平均		
費用対効果 分析結果 (前回再評価)	B / C : 1.6	総費用 : 483億円 (事業費 : 476億円 維持管理費 : 7.0億円)	総便益 : 781億円 (走行時間短縮便益 : 532億円 走行経費減少便益 : 153億円 交通事故減少便益 : 95億円)	基準年 : 平成25年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C : 1.6	総費用 : 621億円 (事業費 : 552億円 維持管理費 : 69億円)	総便益 : 992億円 (走行時間短縮便益 : 686億円 走行経費減少便益 : 189億円 交通事故減少便益 : 117億円)	基準年 : 令和2年	
事業遅延によるコスト増	費用増加額 : — 億円	便益減少額 : — 億円			
事業遅延の理由	特になし。				

事業の効果事業による環境変化事業	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(並行する国道218号の損失時間の削減：削減率約8割)</li> <li>物流効率化の支援(高千穂町から細島港(重要港湾)への輸送時間短縮：高千穂町～細島港(約14分短縮))</li> <li>国土・地域ネットワークの構築(拠点都市である熊本市と延岡市を高規格幹線道路で結ぶルートを構築：熊本市役所～延岡市役所(約16分短縮))</li> </ul> <p style="text-align: right;">他5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>救急医療活動の支援(延岡市から西臼杵地域の高千穂町・日之影町まで1時間到達可能圏域が拡大し、1時間到達可能人口が約12千人増加。また、日之影町では延岡市在住の医師や医療スタッフの確保が可能となり、医療体制が充実)</li> </ul>
	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 並行する国道218号の騒音値は、環境基準値を満足している。 (昼間：71dB→67dB、夜間：60dB→58dB)
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業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>延岡市の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有平均台数は九州全体の平均保有台数よりも多い。</li> <li>並行現道である国道218号と北方延岡道路を合わせた交通量は近年、横這いの傾向となっている。</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>北方延岡道路の整備により、「広域交通ネットワークの形成」、「災害に強いネットワーク構築」、「交通安全性の向上」等について、一定の効果が得られていることから当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はない。</li> <li>今後の交通状況や広域的な交通需要の動向などに変化が生じれば、対応等について検討することが重要である。</li> <li>社会情勢等の変化を踏まえ、必要に応じて調査・検討を進める。</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>北方延岡道路では、トンネルや切り土掘削による建設発生土について、工事着手前に関係機関である自治体と発生土の受け入れ先を調整。</li> <li>結果、延岡JCT付近の工業団地造成地へ搬入することで受け入れ先の確保に繋がった。</li> <li>北方延岡道路のように多くの建設発生土が想定される事業の場合、事業化された時点など早い段階で想定される建設発生土の受け入れ地など関係機関と一体となった調整を行い、事業を円滑に進めることが重要である。</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。