

# 事後評価（案）

## 東九州自動車道

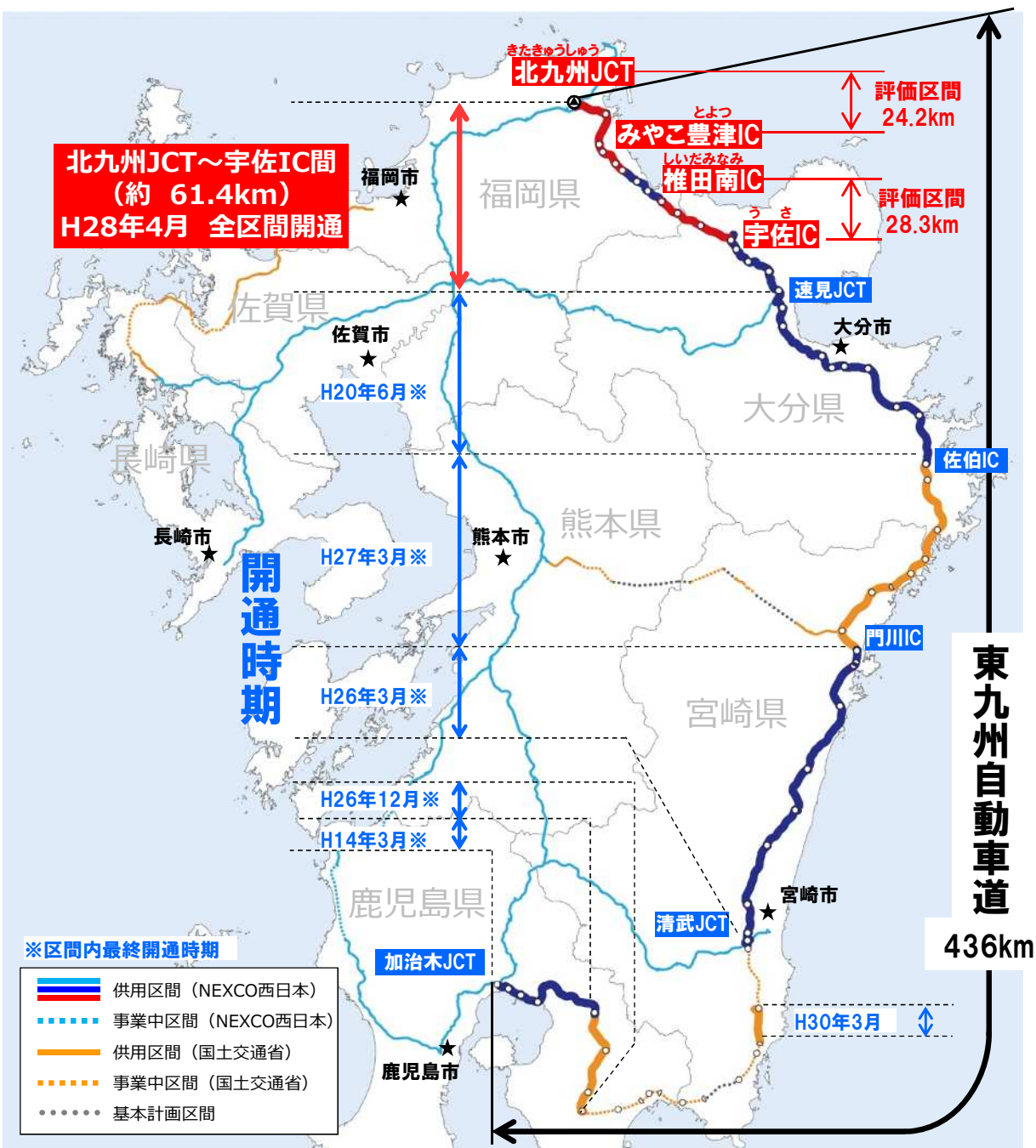
きたきゅうしゅう  
(北九州JCT~みやこ豊津)

しいだみなみ う さ  
(椎田南~宇佐)

# 事後評価の説明概要

1. 事業経緯
2. 事業概要
3. 事業の効果（直接効果）
4. 事業の効果（間接効果）
5. 環境への配慮
6. 事業費の削減
7. 費用便益分析の結果
8. 評価結果及び対応方針

# 1. 事業経緯



■ 東九州自動車道は、九州の東側において福岡県北九州市を起点とし、大分・宮崎の各県を結び、鹿児島県鹿児島市に至る計画延長約436kmの高速自動車国道

■ 評価区間は、北九州JCT～みやこ豊津IC(24.2km)と椎田南IC～宇佐間ICは(28.3km)で、福岡県から大分県に位置

■ 対象区間は平成28年4月に全区間が開通。東九州地域を含め新たな九州の循環型ネットワークを形成することで、人や物の流れがスムーズになるほか、地域の文化と経済の発展にも大きく貢献する重要な路線

# 2. 事業概要

## ①北九州JCT～みやこ豊津IC

### ■評価区間

路線名	東九州自動車道
区間	北九州JCT～みやこ豊津IC
車線	暫定2車線(完成4車線)
規格	第1種2級
延長	24.2km

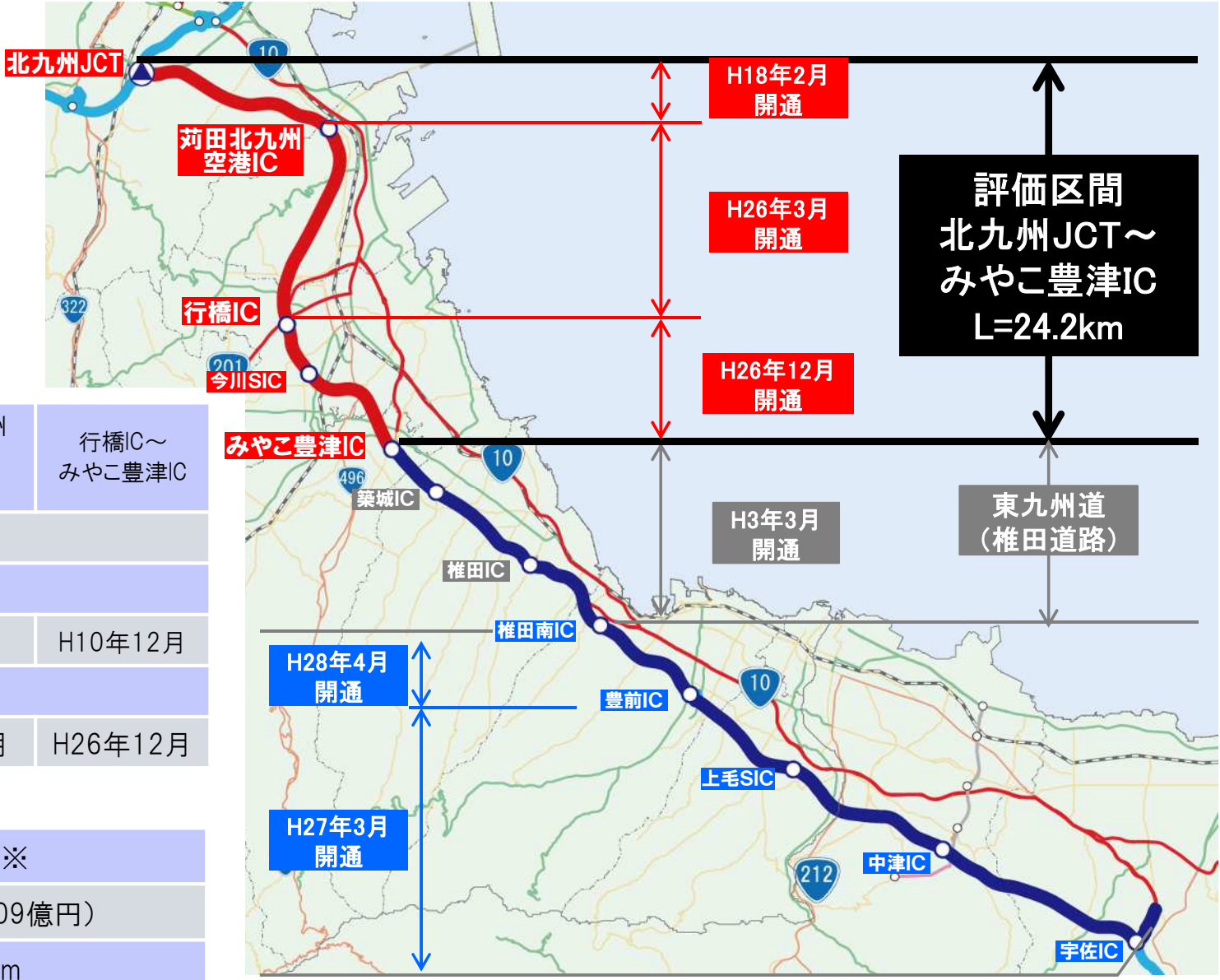
### ■事業経緯

区間	北九州JCT～ 苅田北九州 空港IC	苅田北九州 空港IC ～行橋IC	行橋IC～ みやこ豊津IC
基本計画	H3年12月		
整備計画	H8年12月		
施行命令	H9年12月	H10年12月	
実施計画認可	H10年1月		
開通日	H18年2月	H26年3月	H26年12月

### ■事業費

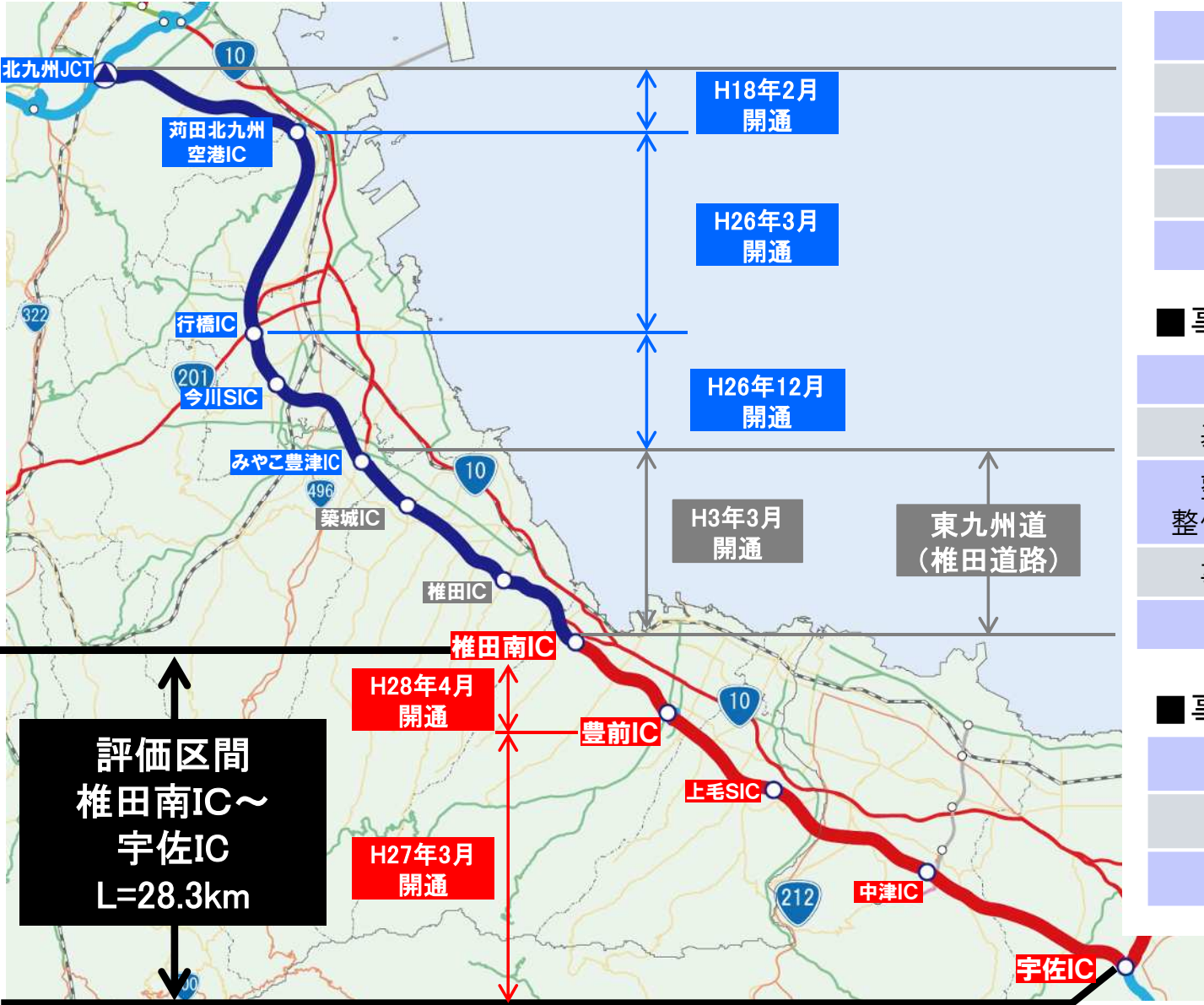
計画時	1,495億円※
実績	1,386億円(▲109億円)
(キロコスト)	57億円/km

※直近再評価時の事業費



# 2. 事業概要

## ② 椎田南IC～宇佐IC



### ■ 評価区間

路線名	東九州自動車道
区間	椎田南IC～宇佐IC
車線	暫定2車線(完成4車線)
規格	第1種2級
延長	28.3km

### ■ 事業経緯

区間	椎田南IC～豊前IC	豊前IC～宇佐IC
基本計画	H3年12月	
整備計画	H11年12月	
整備計画変更	H18年2月	
事業許可	H18年3月	
開通日	H28年4月	H27年3月

### ■ 事業費

計画時	976億円※
実績	864億円(▲112億円)
(キロコスト)	31億円/km

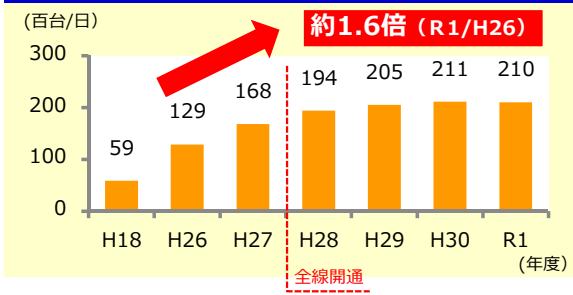
※直近再評価時の事業費

# 3. 事業の効果 (直接効果)

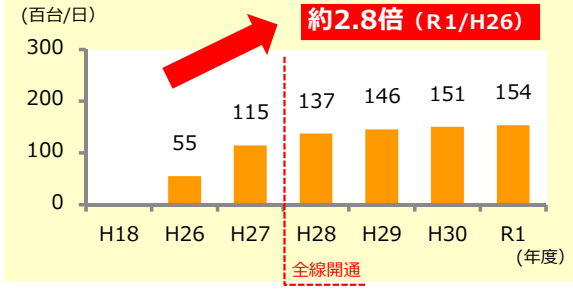
## ① 交通量の推移

■平成28年4月椎田南～豊前の供用により、東九州道の北九州～宮崎間が全線供用  
 ■評価区間の交通量は、R1/H26年度比で最大2.8倍に増加

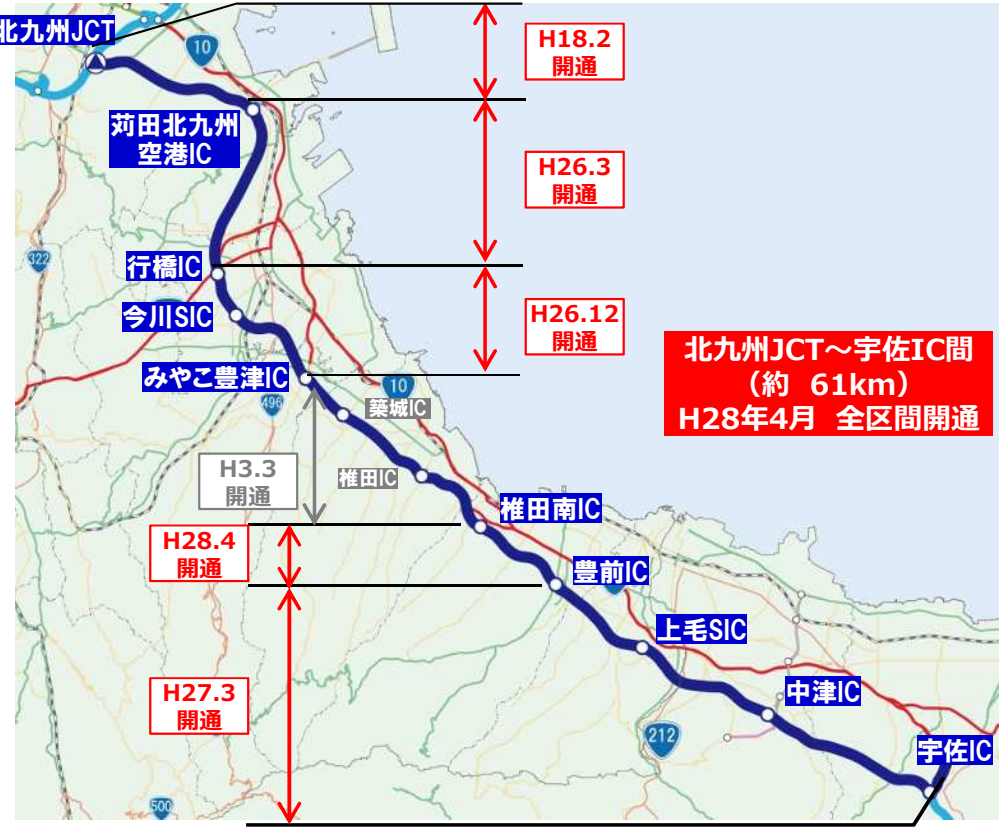
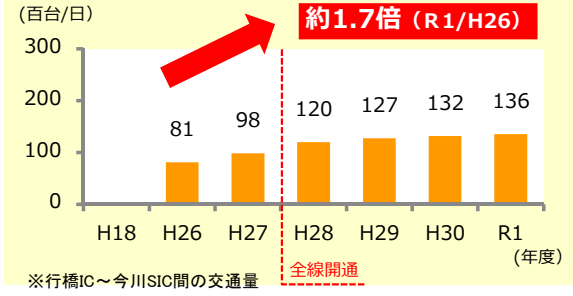
北九州JCT～苅田北九州空港IC (H18.2開通)



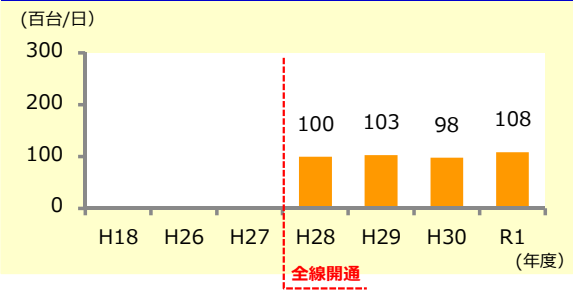
苅田北九州空港IC～行橋IC (H26.3開通)



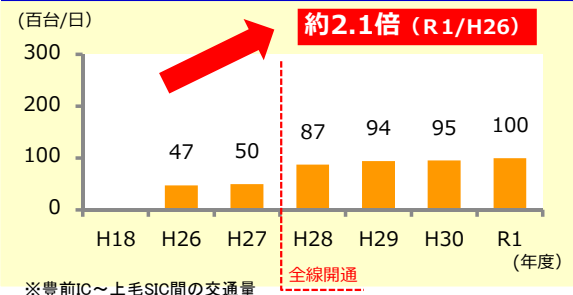
行橋IC～みやこ豊津IC (H26.12開通)



椎田南IC～豊前IC (H28.4開通)



豊前IC～中津IC (H27.3開通)



中津IC～宇佐IC (H27.3開通)

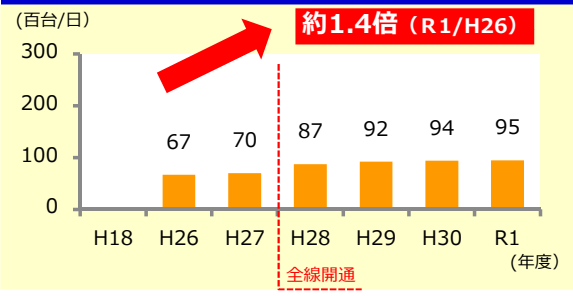


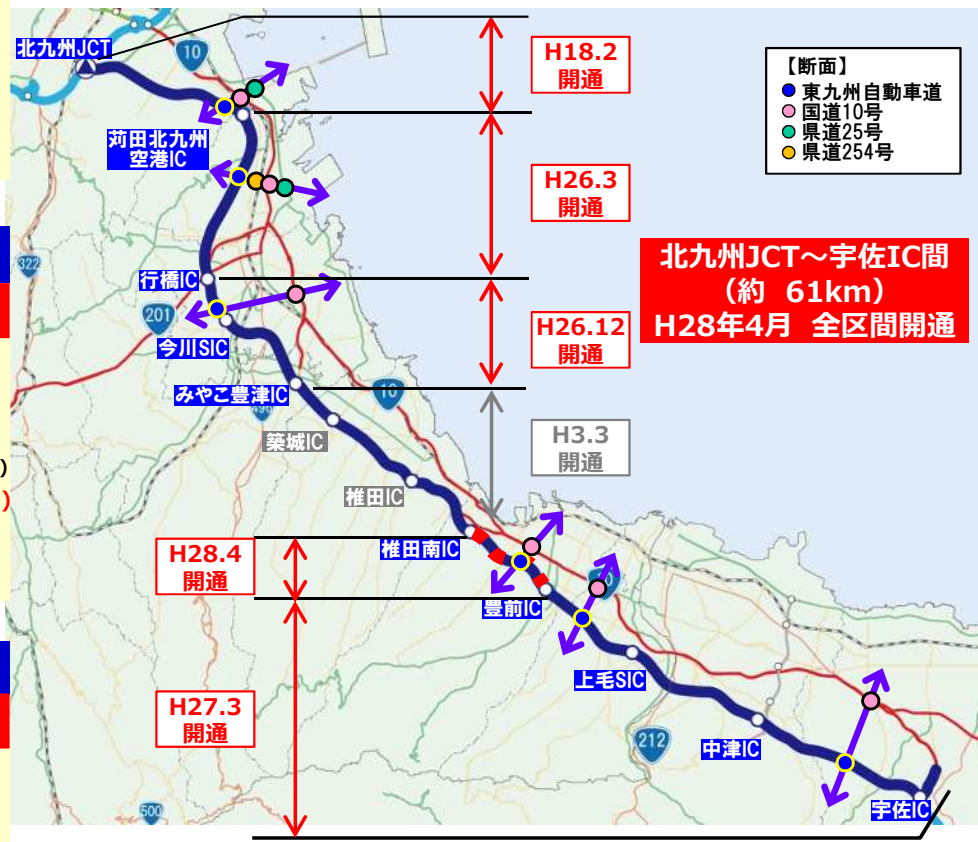
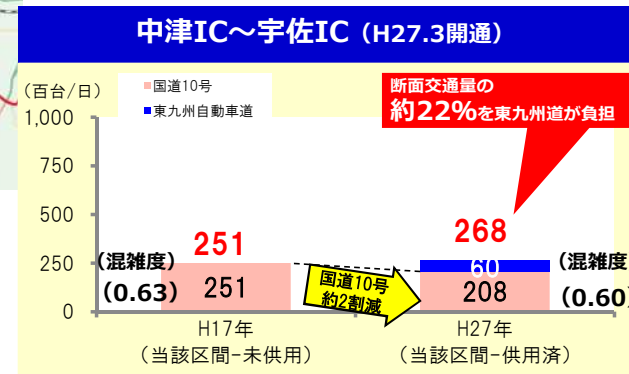
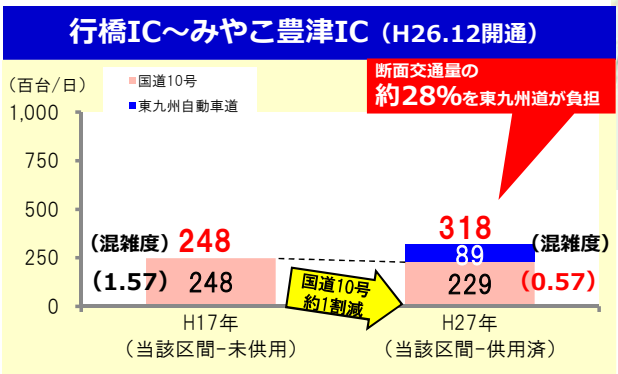
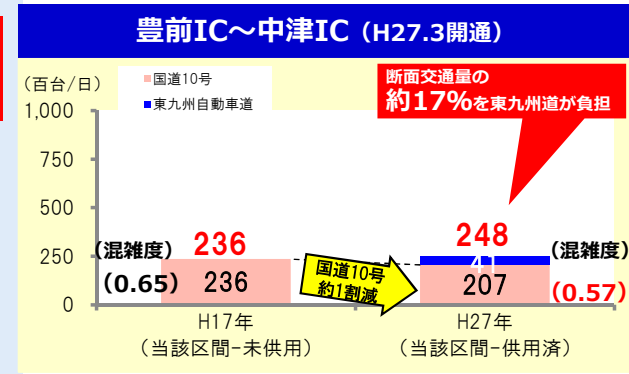
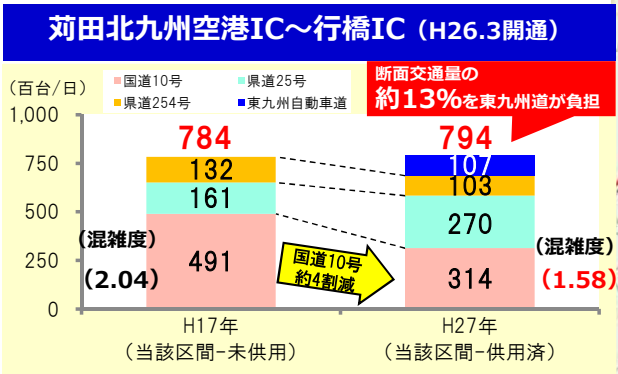
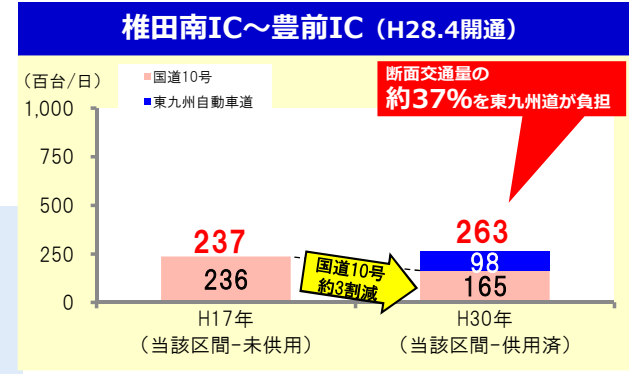
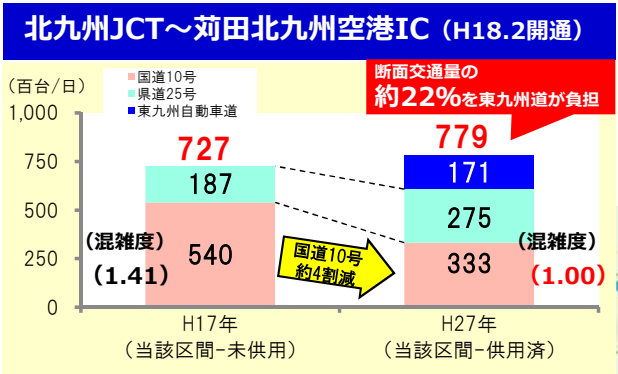
図 開通区間の交通量の推移 (年平均日交通量)

出典：NEXCO西日本調べ

# ②周辺道路の交通動向（平日）

■各断面交通量のうち、1～4割を東九州道が分担

■その結果、国道10号では、利用交通量の約1～4割が減少し混雑度も減少。一般道路の混雑緩和にも寄与



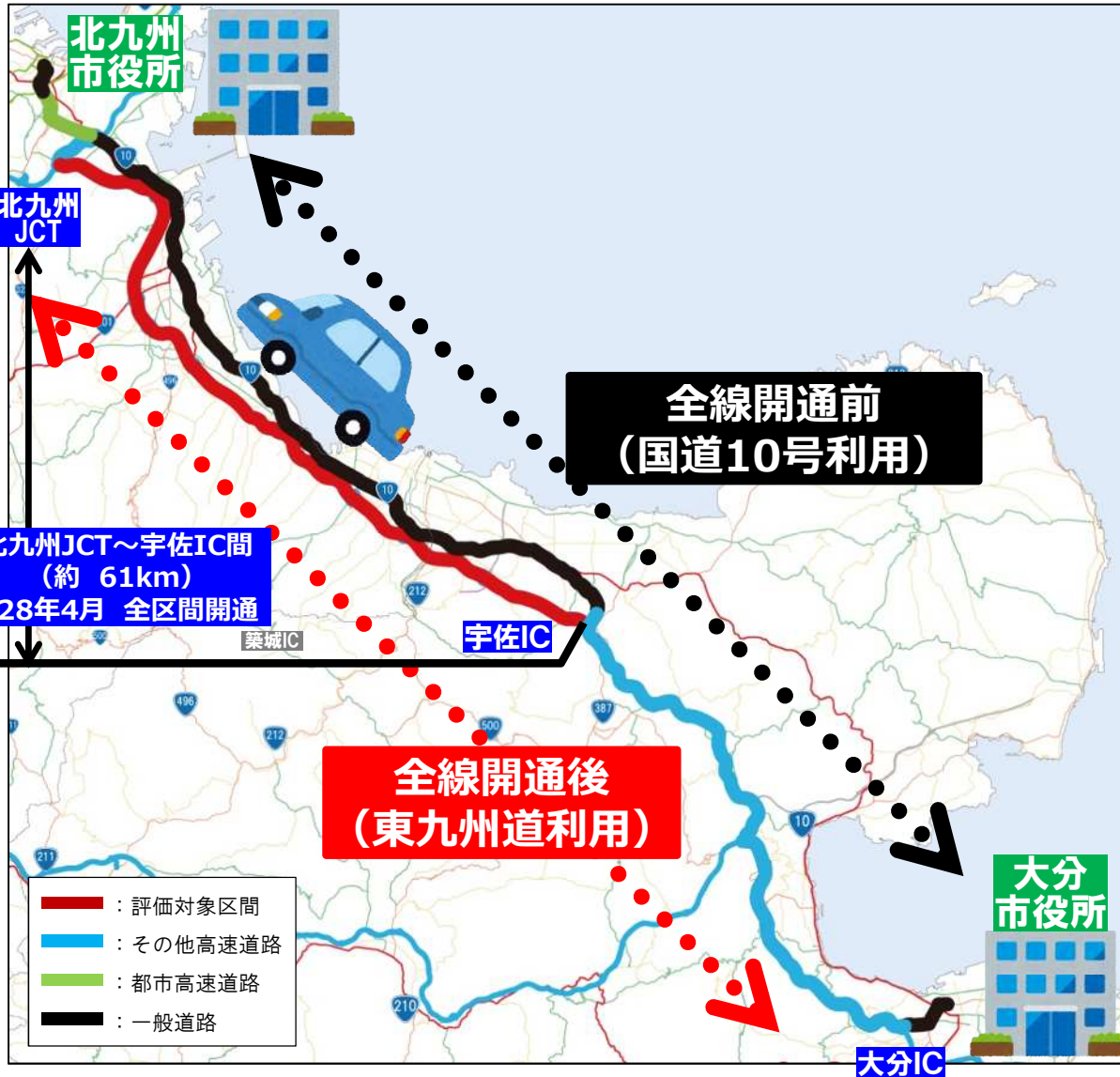
※H27年時点は、椎田南IC～豊前IC間以外の区間は全て開通済み

図 断面交通量の推移 (平日)

出典：全通前…全国道路・街路交通情勢調査 (H17年)  
全通後…全国道路・街路交通情勢調査 (H27年)

# ③旅行速度の向上

- 東九州道の整備とともに、拠点間のアクセス時間が短縮
- 北九州市役所～大分市役所間の所要時間が1時間以上短縮
- 国道10号現道の渋滞損失時間は300万人時間/年以上減少



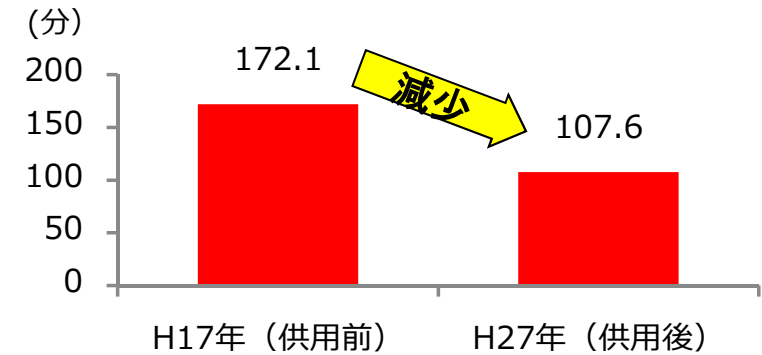
## 東九州自動車道の全線開通後

### 北九州市役所～大分市役所間

所要時間が**64.5分 短縮**

※混雑時旅行速度をもとに算定  
H27年時点で未開通区間(椎田南～豊前)は、指定最高速度で算定

#### ■ 市役所間の所要時間 (H17→H27)



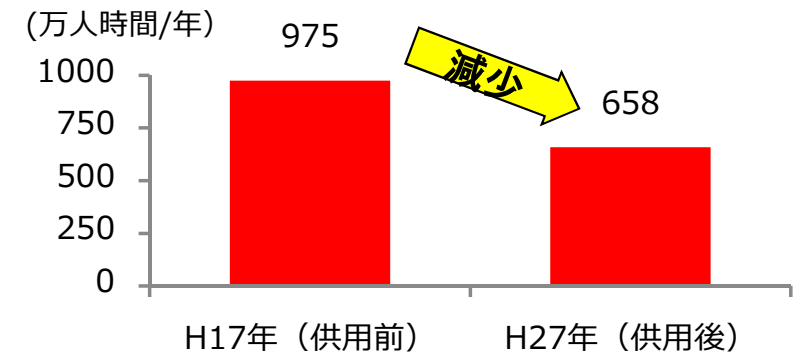
## 東九州自動車道の全線開通後

国道10号の渋滞損失時間が  
**300万人時間/年以上 減少**

渋滞損失時間<sup>※1</sup> =  $\sum((\text{平均旅行時間} - \text{基準旅行時間}) \times \text{交通量} \times \text{乗車人員}^{\text{※2}} \times 365\text{日})$

※1: 渋滞損失時間は、北九州JCT～宇佐ICに並行する国道10号を対象にセンサス区間単位で算出し、対象区間全体を積み上げた総和  
※2: 乗車人員は平均約1.3人/台 (国土交通省道路局資料)

#### ■ 国道10号の渋滞損失時間 (H17→H27)

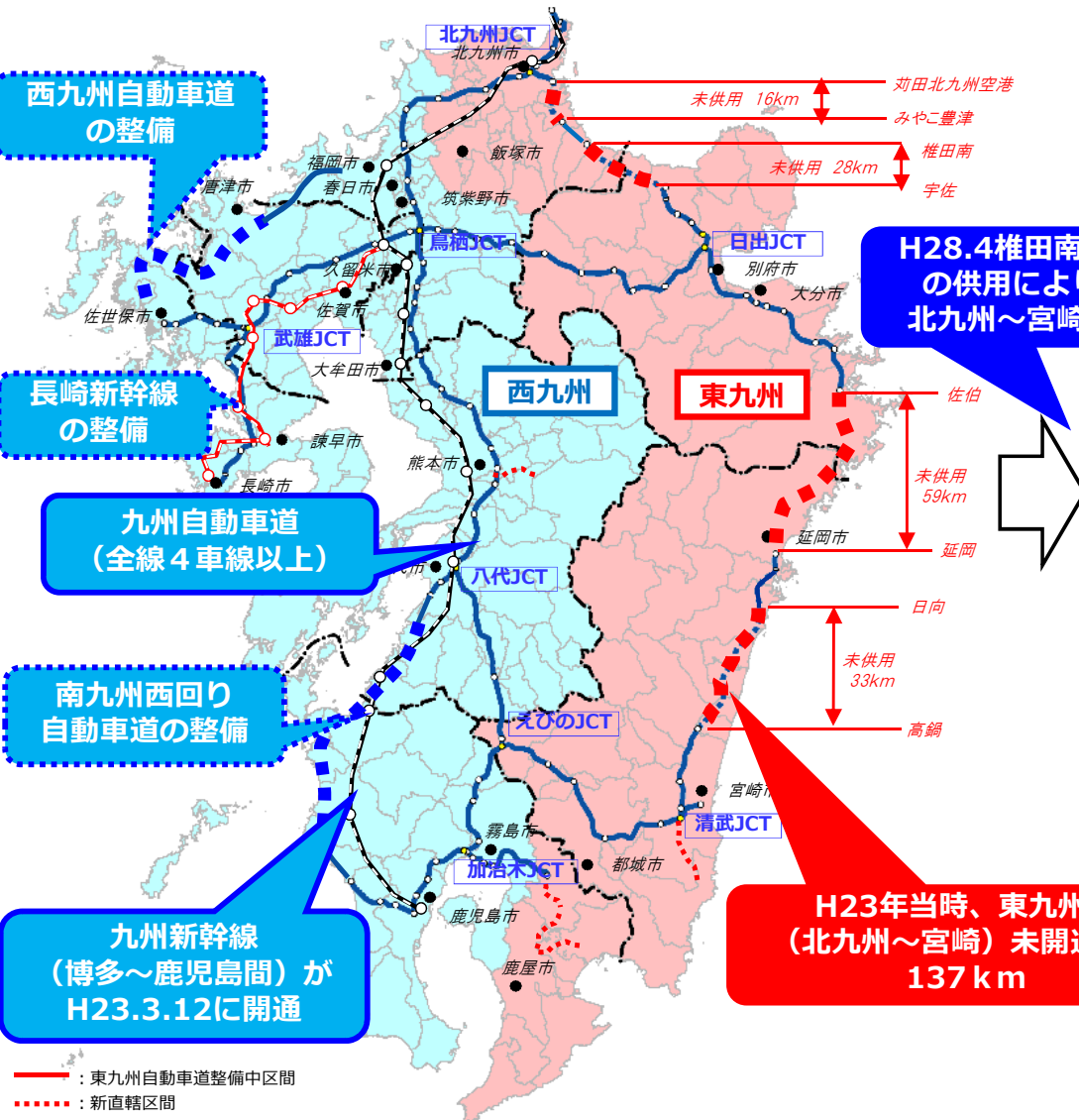




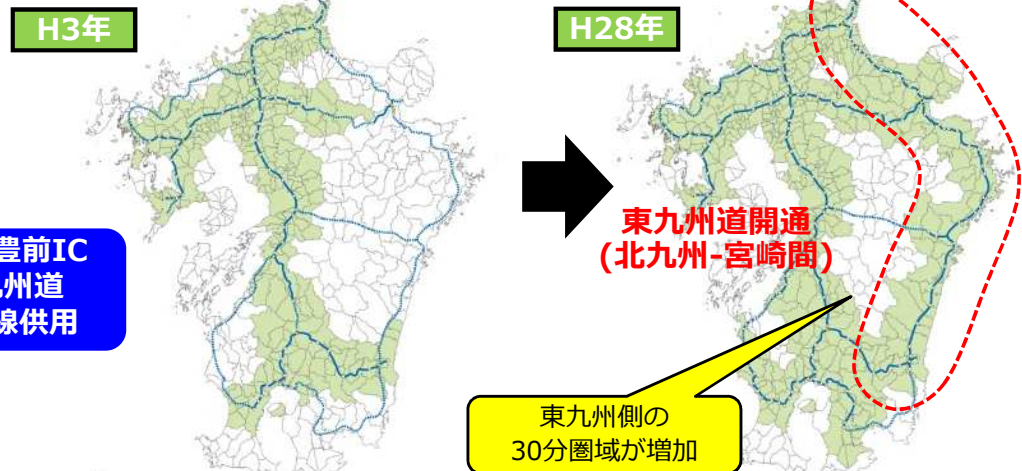
# ④ダブルネットワークの整備による地域格差の是正

- 西九州側に比べインフラ整備が遅れていた東九州側は、東九州道の整備によって高速IC30分圏域が増加
- 高速IC30分圏の増加は、人流・物流面での活性化を促し、九州内の東西格差の是正に寄与

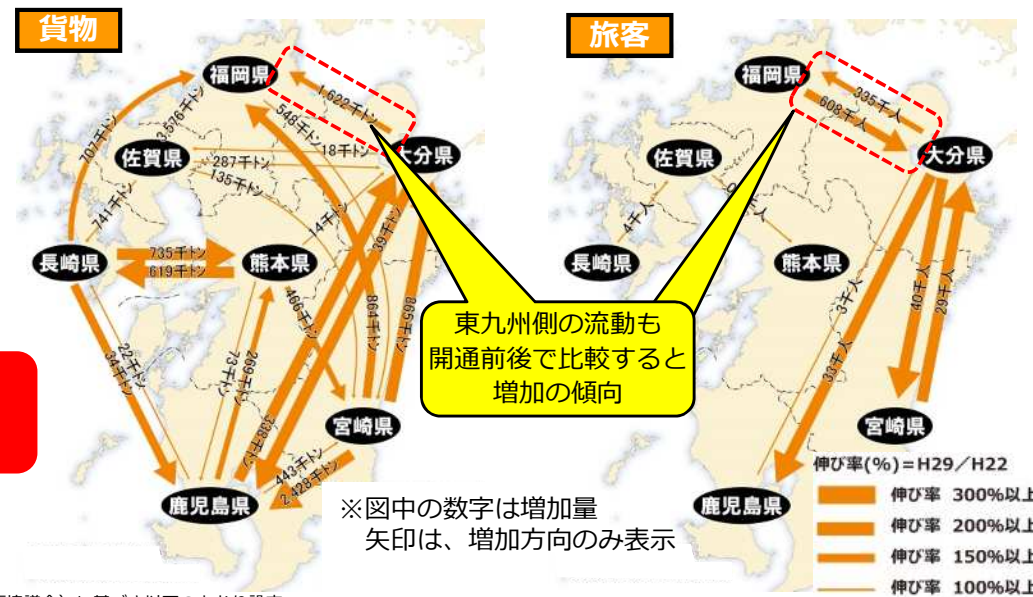
## ■交通ネットワーク（高速道路・新幹線）（H23年8月時点）



## ■IC30分（等）圏域の増加（H3/H28）



## ■貨物・旅客流動の拡大（H22/H29）



※西九州と東九州の分類は、九州圏広域地方計画（平成21年8月、九州圏広域地方計画協議会）に基づき以下のとおり設定  
 ・西九州：福岡県（福岡地方生活圏、久留米・大牟田地方生活圏）、佐賀県、長崎県、熊本県、鹿児島県（鹿児島生活圏以西）を含めたエリア  
 ・東九州：福岡県（北九州・筑豊生活圏）、大分県、宮崎県、鹿児島県（大隈地方生活圏）を含めたエリア

# 4. 事業の効果（間接効果）

## ① 他インフラ施設の利用増加

- 東九州道の開通に伴い、アクセス性の良い北九州空港の利用者数および国際線就航数が大きく増加
- 近年は、東九州道を経由した福北リムジンバスが運行開始。過密化する福岡空港との相互連携を図るとともに、深夜・早朝便等、24時間空港のメリットを生かした移動の選択肢拡大に東九州道が大きく寄与

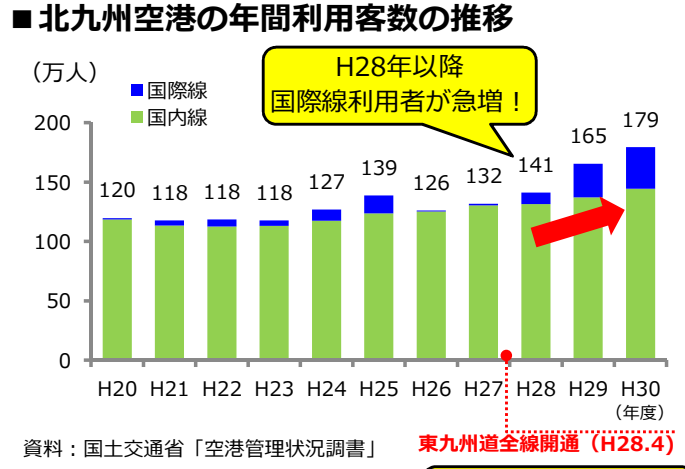
**北九州JCT～宇佐IC間（約 61.4km）**  
H28年4月 全区間開通

**九州で唯一の24時間空港**

**東九州道を利用したエアポートバス**  
小倉駅 ↔ 北九州空港  
**38往復/日運行**  
(R2年6月時点) **ノンストップ便で33分**

■ 北九州空港の概要

種別	国管理空港（24時間対応可能な空港）
運行便	5:30発（早朝便）～0:35着（最終便） 東京行：15便/日 静岡行：1便/日 沖縄行：1便/日 台北行、釜山行、ソウル行：1便/日 大連行：1便/日（月・水・土曜日のみ） <small>※新型コロナウイルス感染症の影響により、連休中の便あり</small>
滑走路	2,500m×60m
駐機場	9スポット（大型機2,中型機3,小型機3,貨物機1）
連絡バス	高速バス（小倉行,黒崎・折尾行,福岡行） 一般路線バス（朽網駅行,下関・門司港レトロ行）



**北九州市空港企画課**

平成27年7月より、東九州道を利用した北九州空港～天神・博多を直接結ぶ福北リムジンバスが運行し、現在は苅田北九州空港ICと空港を連絡する県道の高架化事業も進められています。高速道路と空港のアクセス時間の短縮は、福岡空港との相互連携強化を促し、空港利用者の更なる増加が期待されます。

# ②ネットワーク代替性の強化

- 熊本地震(本震)発生から8日後に当たる平成28年4月24日に、東九州道の北九州市～宮崎市間が開通
- 東九州道の大型車は地震発生に伴い3倍に増加するなど、災害時の代替路として物流や災害復旧を支援

## ■物流の搬送経路 (H28.4.24時点)



## ■自衛隊の災害復旧支援路 (H28.4.24時点)



## ■熊本地震発生後の高速道路の状況

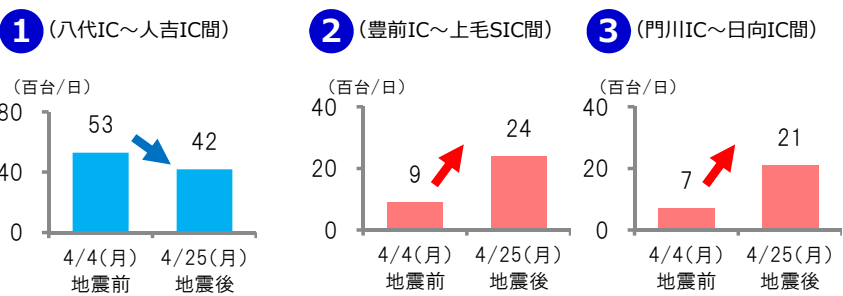
年月日	事象
H28.4.14	前震発生時 管内3路線 最大152km通行止め
H28.4.16	本震発生時 管内9路線 最大507km通行止め
H28.4.21	東九州道 全線通行止め解除
H28.4.24	東九州道 全線開通 (椎田南IC～豊前IC供用により、北九州～宮崎間全通)
H28.4.29	九州道 全線通行止め解除 (大型車両制限、一部20km規制等) (対面通行区間：益城熊本空港IC～嘉島JCT)
H28.5.9	大分道 全線通行止め解除 (一部50km規制) (対面通行区間：湯布院IC～日向JCT)
H28.9.15	大分道 全線4車線 復旧完了
H29.4.28	九州道 全線4車線 復旧完了

## ■東九州道を走行する災害派遣車両

H28年 4/1～5/30間に  
東九州道を利用した  
災害派遣車両  
約 4,200台  
(NEXCO西日本調べ)



## ■大型車断面交通量の変化



熊本地震発生後  
東九州道利用の  
大型車交通量  
約 3倍  
(NEXCO西日本調べ)

## 陸上自衛隊第4師団

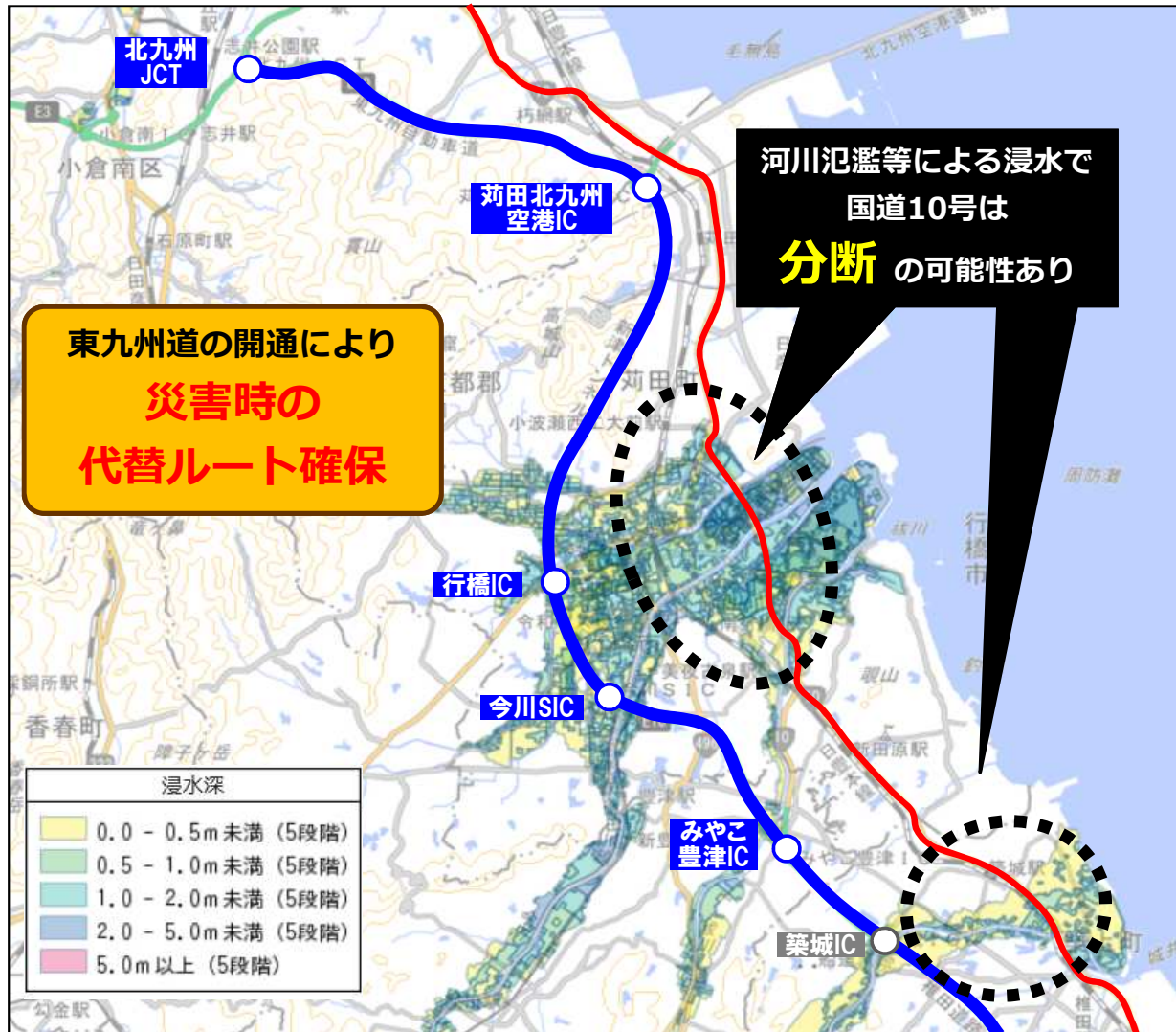
高速道路は信号機等もないため、いち早く現地に到着し、任務を全うできます。  
震災の影響で九州自動車道が渋滞していましたが、東九州道を利用し、迅速な支援ができました。



# ③地域防災への支援

- 福岡県北九州市と大分県大分市を連絡する国道10号は、河川氾濫等による浸水が懸念されるが、東九州道は大部分が盛土構造・橋梁構造であり、国道10号の浸水時に代替ルートを確認
- 南海トラフ地震には緊急輸送ルート(広域移動ルート)として機能し、被害想定の大い東九州側の防災に支援

## ■ 東九州道沿線のハザードマップ (河川氾濫)



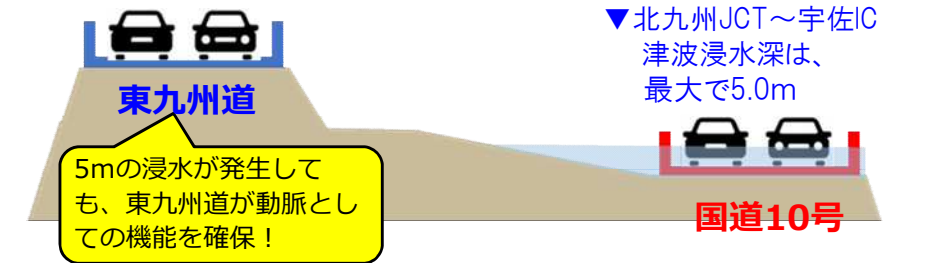
資料：国土数値情報

## ■ 東九州道の構造



東九州自動車道は大部分が  
**盛土・橋梁構造**

## ■ 浸水リスク回避のイメージ



## ■ 南海トラフ地震時の緊急輸送ルート



南海トラフ地震発生時には、東九州自動車道は「九州東進作戦」における緊急輸送道路(広域移動ルート)として位置付け

「九州東進作戦」  
地震等発生後、全国及び九州各地からアクセスが可能となるよう、高速道路、国道、県道等を活用し、九州東側沿岸に向けて一斉に進行する作戦

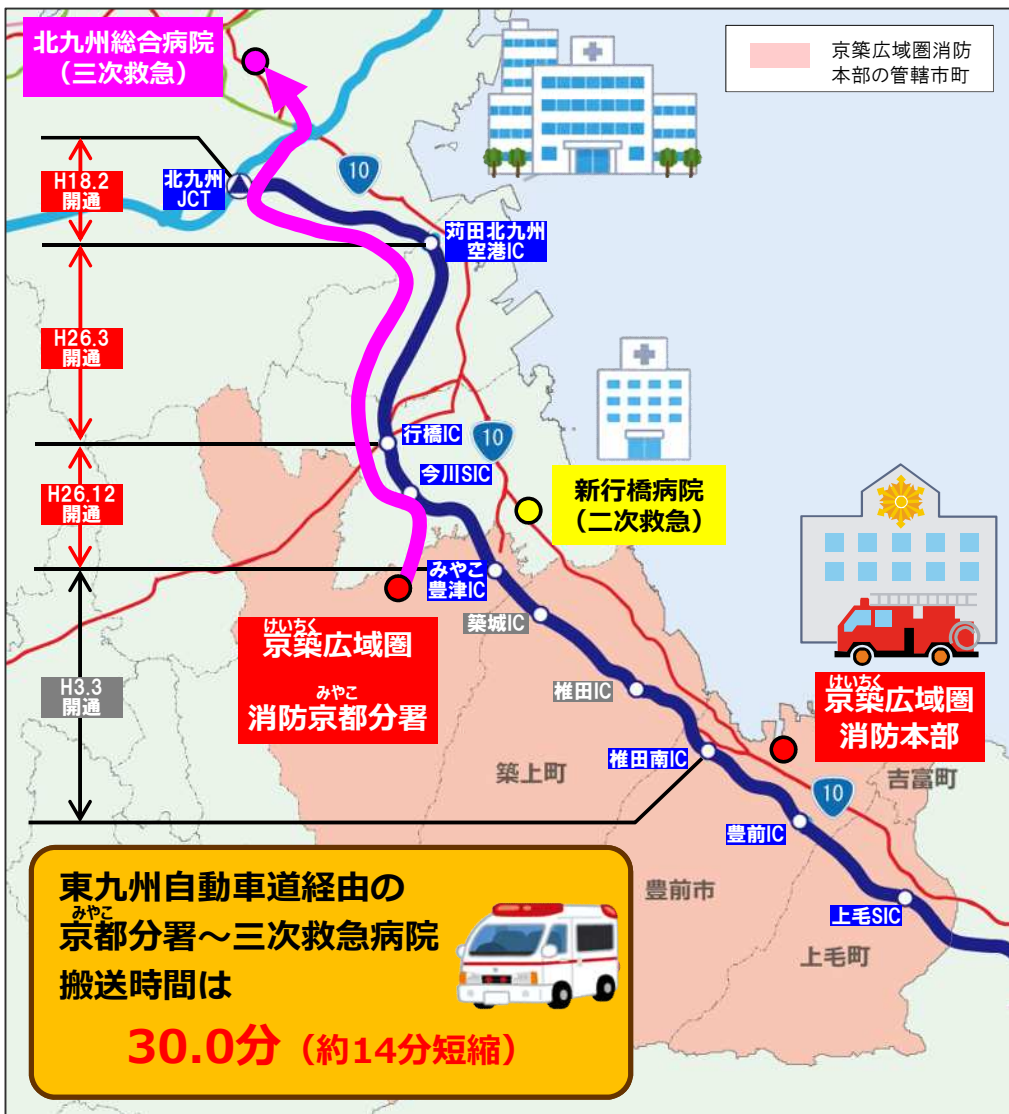
特に被害想定が大きいエリア(震度6強以上)

※九州地方整備局 九州道路啓開計画

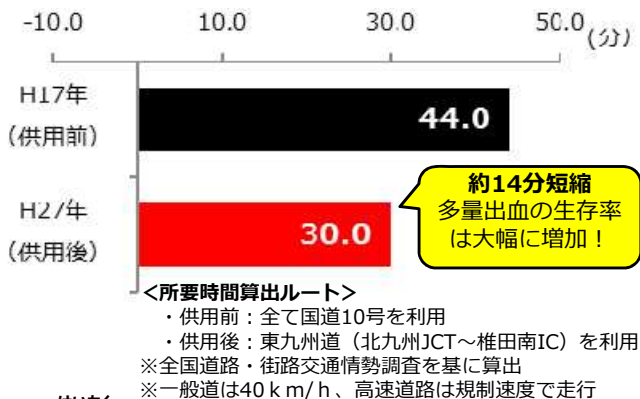
# ④救急医療活動の支援

- 東九州道の整備に伴い、第三次救急医療施設である北九州総合病院への搬送時間が大幅に短縮。
- 搬送患者負担の小さい東九州道を利用した三次救急病院への搬送回数も増加しており、九州北東部における救急医療を東九州道が支援

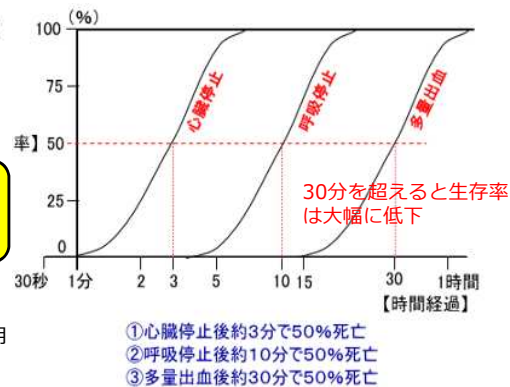
## ■京築広域圏消防京都分署から北九州総合病院までの搬送経路



## ■京都分署～北九州総合病院間の搬送時間

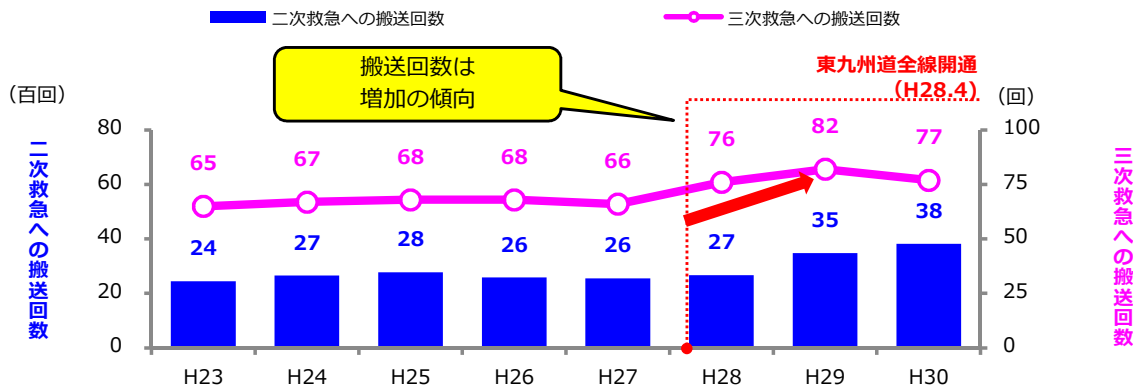


## ■救命処置と生存率の関係



出典：苅田町HP「応急手当について」

## ■京築広域圏消防本部の出動状況



資料：京築広域圏消防本部ヒアリング

## 京築広域圏消防本部

北九州方面への病院搬送及び帰署時間は東九州道利用で平均10～20分程度短縮、早期の救急対応が可能となりました。  
また、祝日等の長期休暇の際は、一般道利用交通が東九州道へと分散、一般道の搬送時間も短縮しているように思います。



# ⑤ 企業誘致と雇用創出

- 東九州道の整備に伴い、福岡県や大分県の沿線では企業立地件数がH21年度に比べ約11倍
- 新規雇用者数、新規投資額ともに大幅に増加し、東九州道は沿線地区の企業誘致と雇用促進に貢献

## ■ 沿線市町の企業立地数 (H28年度以降)

### 東九州道沿線における 企業立地・増設件数

H21～R元年度の10年間で  
約10.8倍に増加！

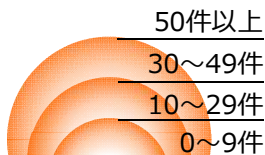
### ■ 全線開通後に進出した主な企業

1 K社 九州工場 (自動車関連)      2 N社 豊前支店 (食品卸)

3 K社 (食品加工)

H31.2 開設      H29.6 開設      H28.4 開設

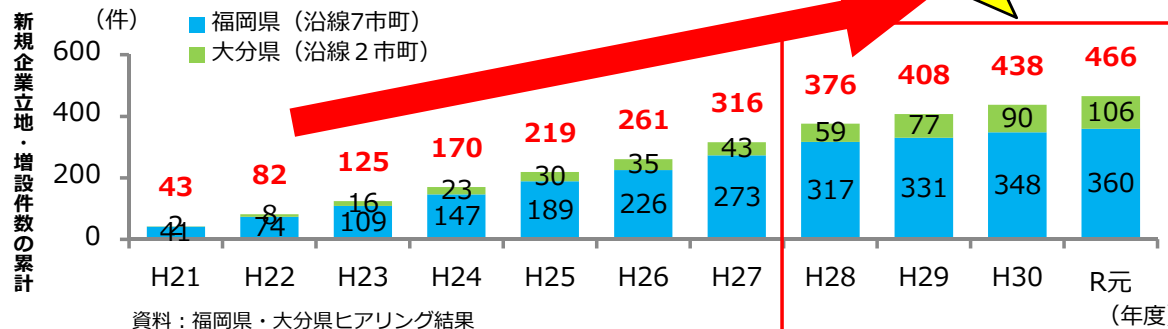
北九州JCT～宇佐IC間  
H28年4月  
全区間開通



H28～R1年度

資料：福岡県・大分県ヒアリング結果

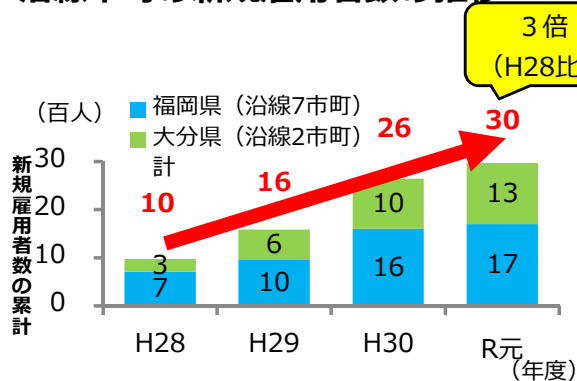
## ■ 沿線市町の企業立地・増設件数の推移



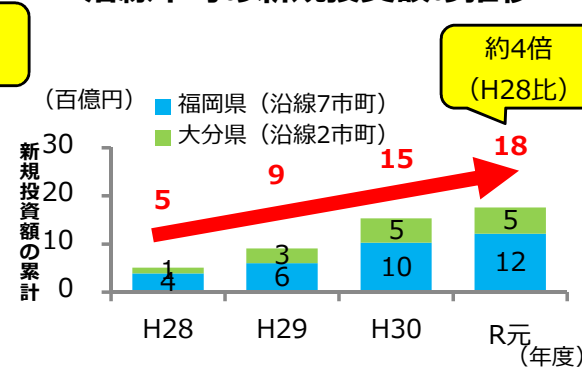
全線開通以降の増加数  
150件/4年 (内、新設30件)

東九州道 全線開通 (H28.4.)

## ■ 沿線市町の新規雇用者数の推移



## ■ 沿線市町の新規投資額の推移



## 福岡県商工部企業立地課

H30年度に北九州地域に進出を決めた輸送用機械器具製造企業は、進出理由に「交通利便性と地理的優位性 (高速道路・空港・港湾が近く、輸送インフラが充実している)」を挙げられていました。

福岡県では、これらのポテンシャルをPRしつつ、東九州道沿線の企業誘致に取り組んでいるところです。

## 大分県企業立地推進課

東九州道の沿線地域である中津市・宇佐市を中核とする県北地域において、自動車関連産業や食品加工業の進出・投資が進んでいます。



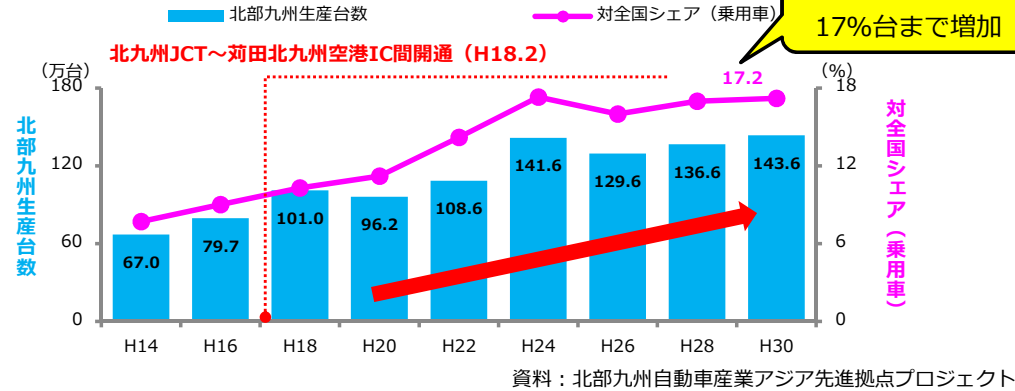
# ⑥部品搬送等の物流効率化の支援

- 我が国の自動車生産量の約2割を占める北部九州圏における生産力増強に寄与
- 定時性の確保された東九州道の開通を契機に、東九州道を利用しながら1台のトラックで複数の部品工場を回って部品を調達する“ミルクラン便”の採用等、効率的な部品搬送方式を支援

## ■北部九州における自動車生産工場の分布



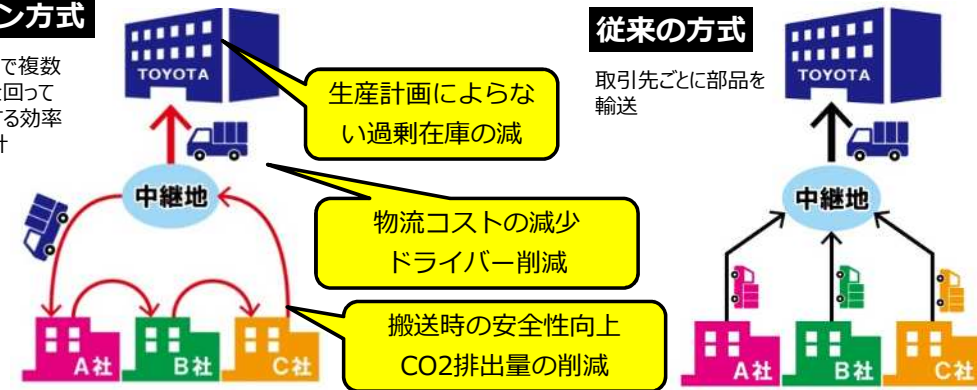
## ■北部九州自動車生産の推移



## 東九州道を活用して新たな搬送方式を導入 ミルクラン便によって輸送効率が向上！

### ミルクラン方式

1台のトラックで複数の部品工場を回って部品を調達する効率的な輸送方針



※大分・京築地区仕入先から苅田工場へ搬送

資料：トヨタ自動車九州苅田工場ヒアリング（上図）及び提供データ（下表）

### ■ミルクラン搬送方式の効果

項目	効果	備考
走行時間削減効果 ※総投入便合計	▲2,523分/日	現状 29便/日で運行
ドライバー低減効果	▲6人/日	投入トラック数 ▲3台/日

### トヨタ自動車九州苅田工場

大分・京築地区仕入先（部品製作事業者）とのミルクラン便の部品輸送ルートとして、また、弊社ユニット工場（苅田/小倉）から車両工場（宮田）への基幹ユニット輸送ルートとして、東九州道を活用しています。  
東九州道の整備によって、当該ルートの走行時間短縮や、豊前/北九州方面における一般道の渋滞が緩和される等、物流効率化の恩恵を受けています。



# ⑦農水産業等の一次産業の活性化を支援

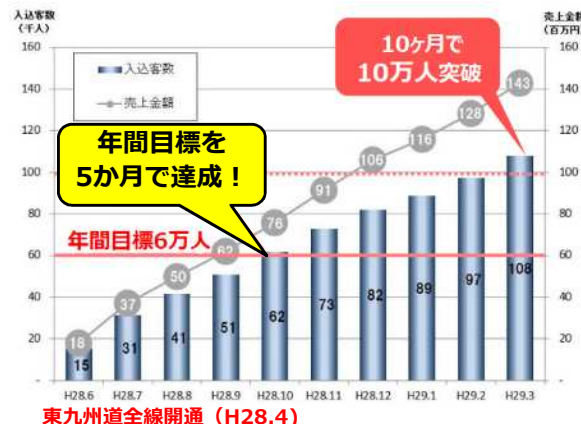
■水産業振興のため、東九州道全線開通に合わせて開業した水産振興施設“うみてらす豊前”は、開業後5か月で年間目標を達成し、開業10ヶ月で来訪者が10万人を突破。

■特に、冬場のかきシーズンには北九州方面からの来訪客が増加するなど、一次産業の活性化に貢献

## ■東九州道沿線の「道の駅」および直売所



## ■「うみてらす豊前」の入込客数と売上の推移



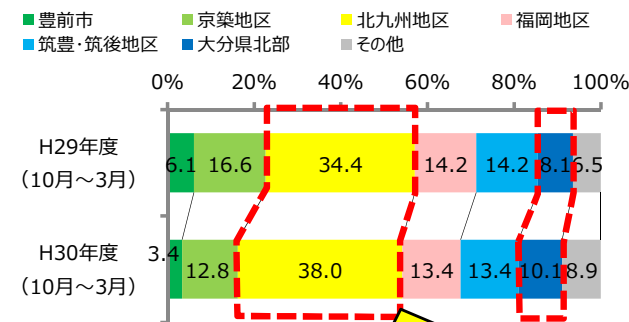
にぎわう豊築漁協直売所 (うみてらす豊前)

## ■「豊前海一粒かき」



豊前海で養殖され、殻付きのまま販売されることから『一粒かき』の名称がつけられた福岡のブランド牡蠣

## ■冬場のかきシーズン来訪者の発地構成



北九州・大分県北部からの  
来訪は現在も増加傾向

## 豊前市農林水産課

東九州道の供用とともに、豊築漁協への来客者も増加しました。北九州方面ではカキ、大分方面ではカニの水揚げが盛んで、その中間にある豊前市では両方の味覚が味わえることから、東九州道を利用して来客が増加しているような傾向にあります。





# ⑧観光支援

- 自動車での来訪者が多く、貴重な歴史・文化施設が残る豊後エリアは、東九州道(一部)開通以降、“豊の国千年ロマン観光圏”として認定(観光圏整備法)
- 東九州道の全線開通後、大分県への観光客が増加。特に、東九州道開通前と比較して、福岡県や中国・四国地方等の県外からの国内観光客が増加しており、観光振興に東九州道が貢献

## ■豊の国千年ロマン観光圏

① 中津城



② 宇佐神宮



③ 昭和の町



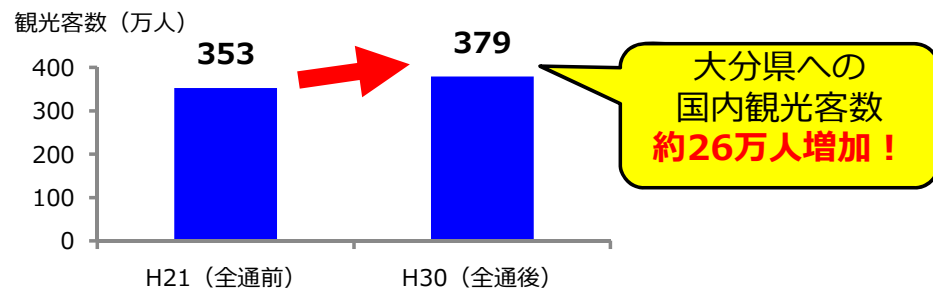
④ 姫島七不思議伝説



北九州JCT～苅田北九州空港IC間開通 (H18.2) 以降  
**「豊の国千年ロマン観光圏」が  
 H22年に認定!**

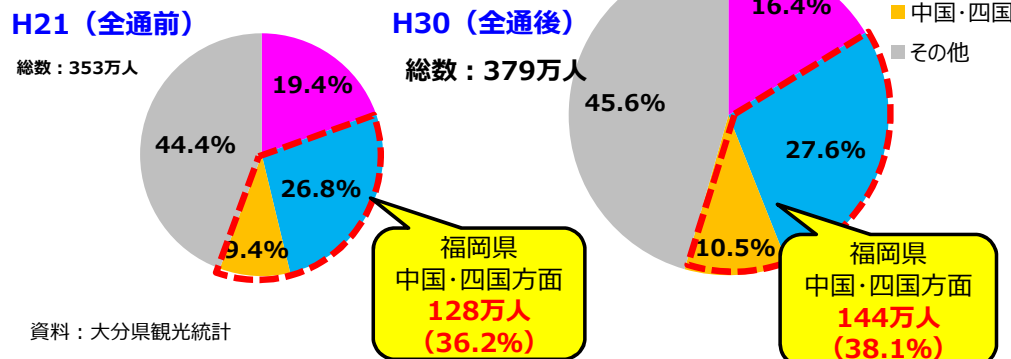


## ■大分県への国内観光客数の推移



資料：大分県観光統計

## ■大分県への国内観光客の発地構成



資料：大分県観光統計

## 豊の国千年ロマン観光圏協議会

東九州道の開通は大分県内の観光において大きな影響があり、実感としては北九州、山口・広島からの来訪者が増えていると感じている。豊の国千年ロマン観光圏においても、福岡・山口・広島は重点市場と捉えている。



豊の国千年ロマン観光圏(とよのくにせんねんロマンかんこうけん)とは

- ・観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律(観光圏整備法)に基づいて認定された観光圏
- ・対象地域は大分県北部、対象となる自治体は別府市、杵築市、国東市、豊後高田市、宇佐市、中津市、速見郡日出町、東国東郡姫島村の8市町村(6市1町1村)

写真提供：豊の国千年ロマン観光圏協議会

# ⑨高速バス

- 北九州JCT～椎田南IC開通の翌年(平成27年)から、北九州市と大分市を連絡する高速バス(ゆのくに号)が運行開始。また、行橋今川バス停および安心院バス停が新設・復活し、沿線地域に新たな玄関口が誕生
- 鉄道と同程度の時間で、安価に・乗換え不要で観光地へアクセスが可能となり、旅行の選択肢が充実

## ■東九州全通後に開通した高速バス路線

## ■高速バスによる観光地へのアクセス性の向上 (小倉駅→鉄輪温泉の事例)

**北九州 (砂津)**

**東九州道を利用した高速バス「ゆのくに号」運行開始!**  
4往復/日運行 (R2年3月時点)  
所要時間約2時間30分

**「行橋今川」バス停**

**「ゆのくに号」運行開始後 H27年4月から「行橋今川」バス停が新設! パーク&バスライドも可能!**

**「高速安心院」バス停**

**東九州道全線開通後 H30年8月から「高速安心院(あじむ)」バス停が復活!**  
鉄道の無い安心院町域に新たな公共交通の玄関口が誕生

**あじむ 高速安心院バス停**

**大分 (大分新川)**

**北九州JCT～宇佐IC間 H28年4月 全区間開通**

**P&R駐車場: 10台**

**無料駐車場**

**バスルート**

**鉄輪温泉**

**鉄輪口バス停**

**別府IC**

**別府駅**

**鉄道ルート**

— 東九州道開通後の経路 (ゆのくに号)  
- - - 東九州道開通前の経路 (鉄道+バス)

**【鉄道ルート】**  
小倉駅  
↓JR特急  
別府駅 (1h 18m)  
↓バス ※乗り換え時間未考慮  
鉄輪口 (0h 30m)  
料金: 片道4,260円  
時間: 約2時間

**【バスルート】**  
小倉駅  
↓ゆのくに号  
鉄輪口 (2h 02m)  
料金: 片道1,700円  
時間: 約2時間

(R2年11月時点)

**乗り換え不要  
シームレスな移動が可能に!**

**宇佐市**

高速バスの運行とともに、念願だった高速安心院バス停も整備され、宇佐市への新たな玄関が誕生しました。高速バス停の整備により、宇佐市への来訪が便利になり、交流人口の増加につながりました。

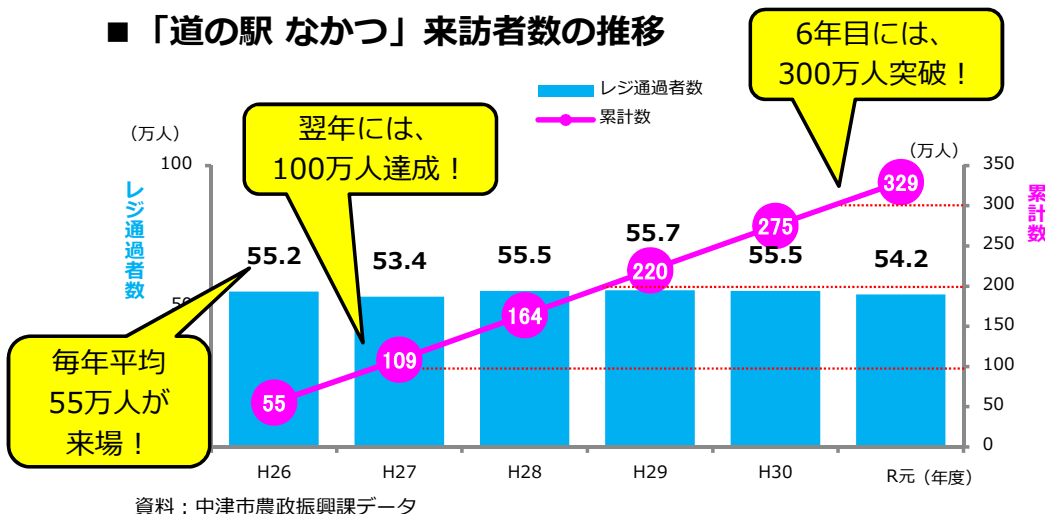
# ⑩地域活性化

- 東九州道沿線では、開通を見込んで“道の駅なかつ”がオープン。翌年の豊前IC～宇佐IC開通後には早くも来訪者数が100万人を突破、その後も毎年約55万人程度が来訪し、にぎわいを創出。
- 来訪者の約半数は県外からであり、地域活性化や魅力発信に東九州道も貢献

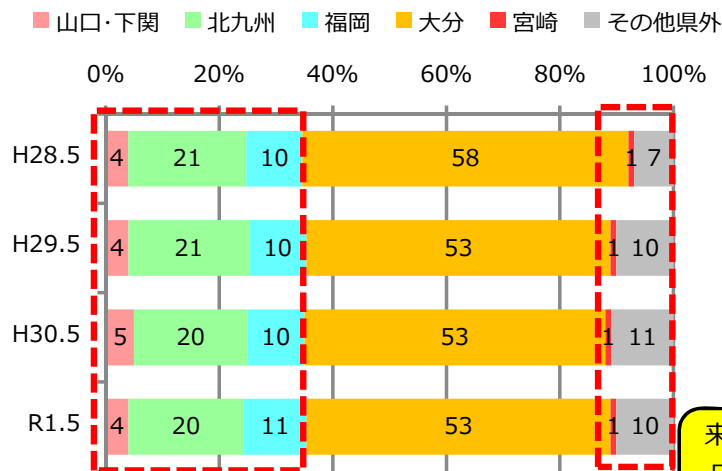
## ■ 東九州道沿線の「道の駅」および直売所



## ■ 「道の駅 なかつ」 来訪者数の推移



## ■ 「道の駅 なかつ」 来訪者の車籍構成



注) GW中の4日間の調査による車籍構成比  
 資料：中津市農政振興課データ

## 中津市農政振興課

道の駅の開業が平成26年であったこともあり、東九州道の開通により来場者に大きな変化があったか否かは不明ですが、全線開通後の来訪交通の3割以上が北九州、福岡、山口下関関連交通となるとともに、開駅以降、年間約55万人程度のお客様に来場頂いています。

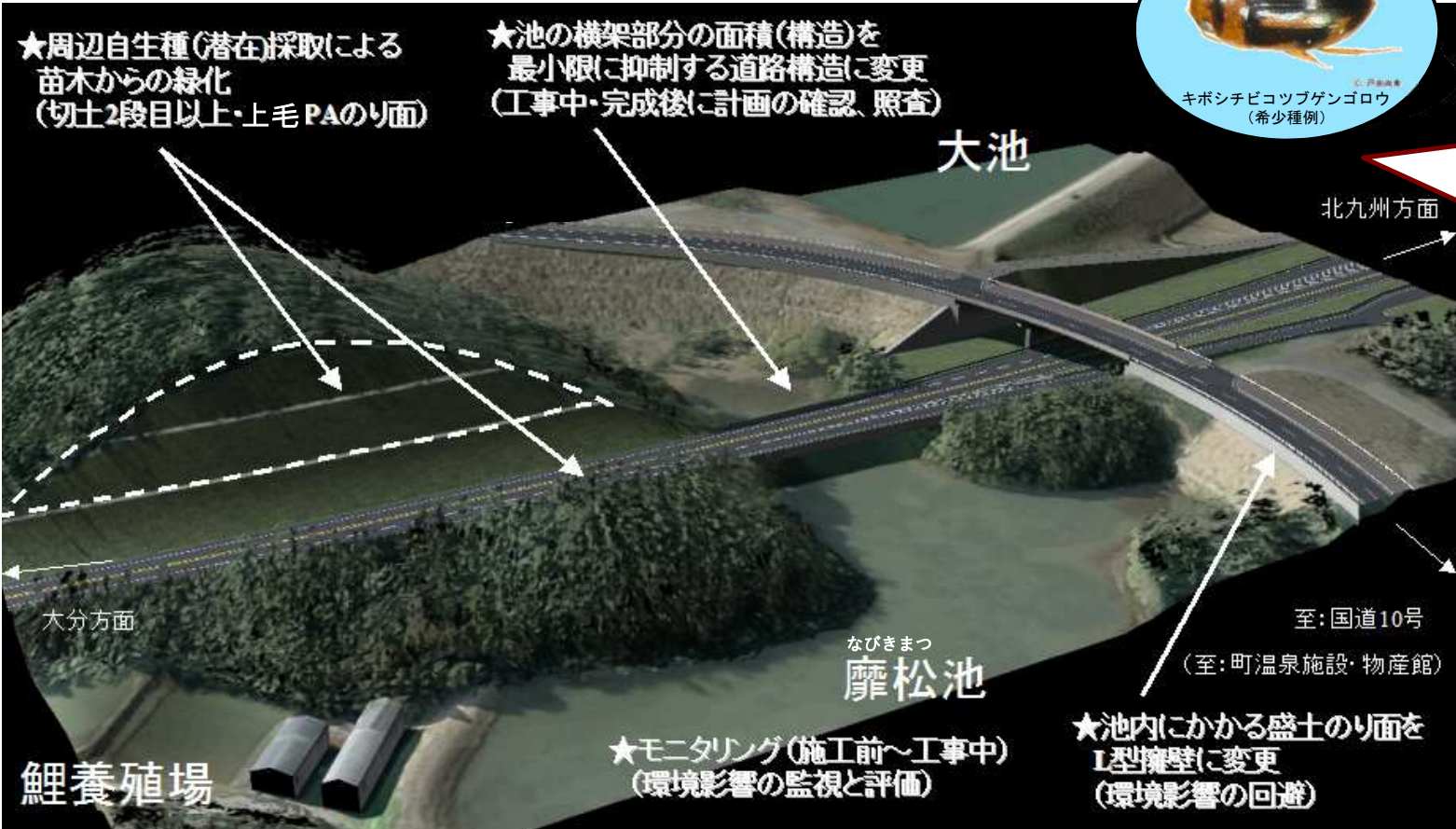
来訪交通の約5割は、山口・下関、北九州、福岡等 県外から



# 5. 環境への配慮

■環境影響評価を遵守し、委員会を設置して、希少種・貴重種生物を保護

## 椎田南～宇佐間



- 【主な対策】
- ・施工中のモニタリング実施
  - ・希少動植物の移植や現地保存の検討(例:盛土構造を橋梁構造に変更)
  - ・自生種の種採取からの地域性苗木による樹林化



▲『東九州自動車道上毛町域における環境保全及び道路構造に関する委員会』の設置

専門の委員の方のご意見を頂きながら、環境保全対策及び環境モニタリング調査を進め、事業を実施

キボシチビコツブゲンゴロウ (希少種) の生息調査結果

平成23年度(建設前)	平成27年度(供用後)
82頭	107頭

(NEXCO西日本調べ)

【その結果】  
東九州道の供用後(H27.9)においても、高速道路建設前(H23.9)と同程度のキボシチビコツブゲンゴロウの出現が確認されている。

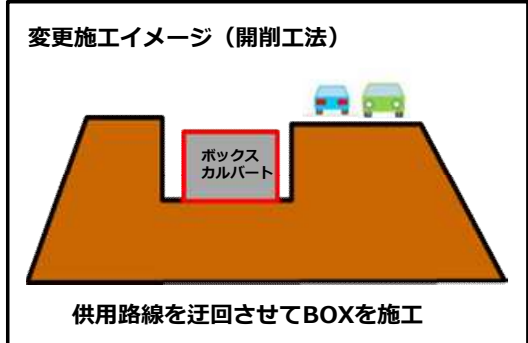
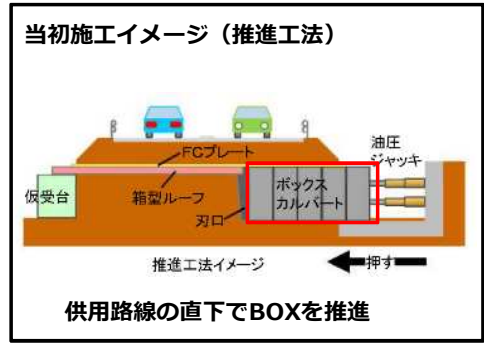
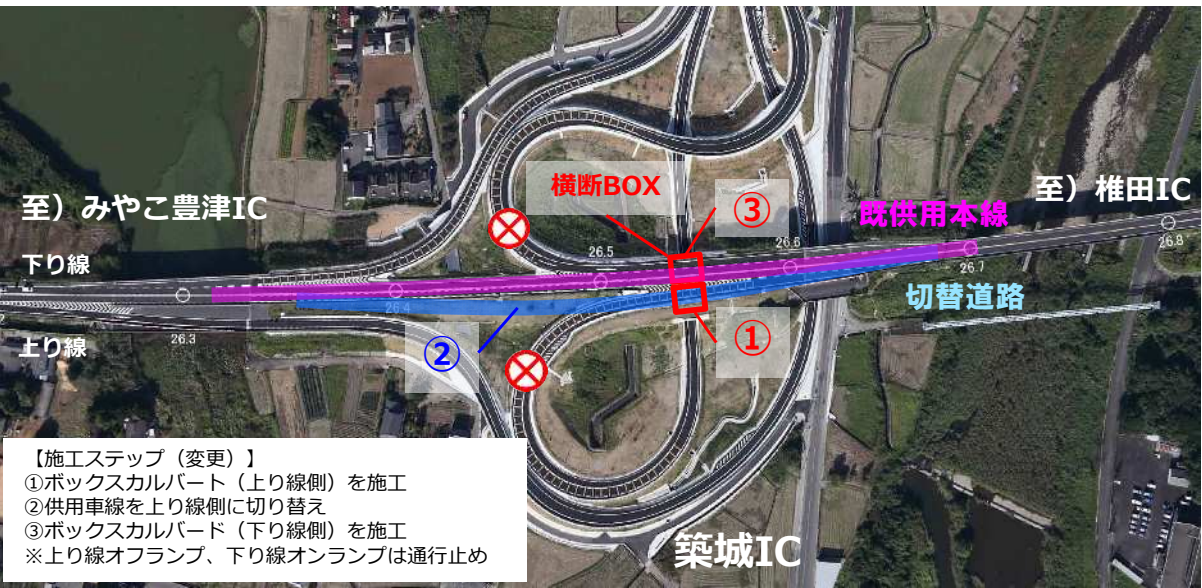
# 6. 事業費の削減

- 椎田道路に新設する本線横断BOXの施工を「推進工法」から「本線う回路による開削工法」に変更し、コスト削減を実施
- トンネル区間において、高規格支保パターンを導入し、コスト削減を実施

## 横断構造物の施工方法の変更（築城IC） （北九州J～みやこ豊津）

コスト削減額（推進工法⇒開削工法）：385百万円

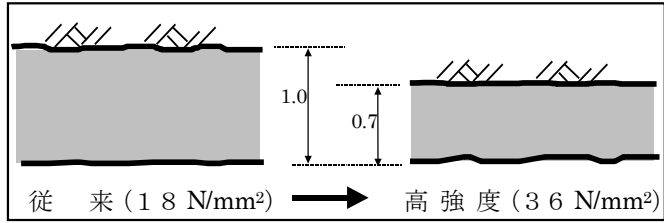
椎田道路（築城IC）は供用済みであったが、東九州道との接続に合わせ集約型料金所を設置。ランプ形状変更に伴い横断ボックスカルバートを整備（当初は推進工法を計画）



## トンネル高規格支保工の採用 （椎田南～豊前）

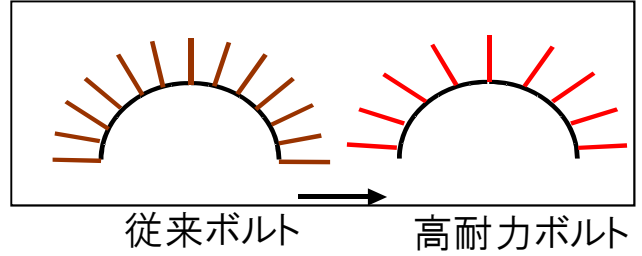
材料を高規格化することで材料ボリュームを減少

### ①吹付けコンクリートの高強度化

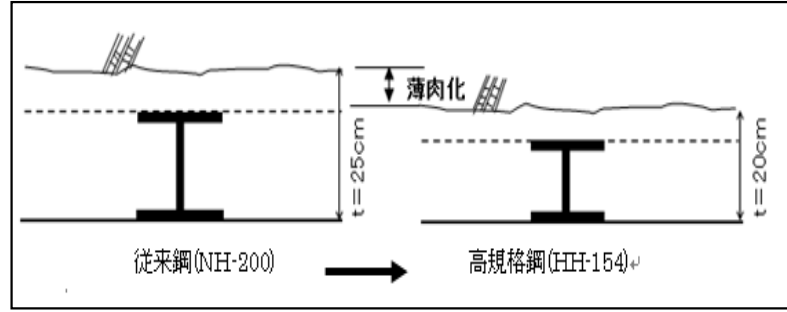


コスト削減額：  
88百万円

### ②ロックボルト耐力のランクアップ



### ③ H型鋼の高規格化



# 【参考】暫定2車線整備による課題

○ネットワーク整備により様々な整備効果が発現する一方、暫定2車線整備であることの課題も顕在化

## ◆大規模災害時の対応

### ◆暫定2車線区間 東九州道 椎田南～豊前

- 通行止め開始 平成30年 7月6日 4時15分
- 発災確認 平成30年 7月6日 17時40分頃
- 通行止め解除 平成30年 8月8日 15時00分



約1ヶ月間  
全面通行止め

切土のり面崩落 約8,000m<sup>3</sup>  
<幅50m×高さ16m×深さ10m>

### ◆4車線区間 九州自動車道 溝辺鹿児島空港～加治木

- 被災確認・通行止め開始 令和元年 7月3日 18時18分
- 対面通行切り替え 令和元年 7月6日 6時00分
- 全車線解放 令和元年 7月29日 朝



約2日間  
全面通行止め

切土のり面崩落 約9,000m<sup>3</sup>  
<幅30m×高さ30m×深さ10m>

## ◆時間信頼性の確保

- 暫定2車線区間は、4車線以上の区間と比較して規制速度が低い
- 追越ができないため、低速車両があると、全体として速度低下



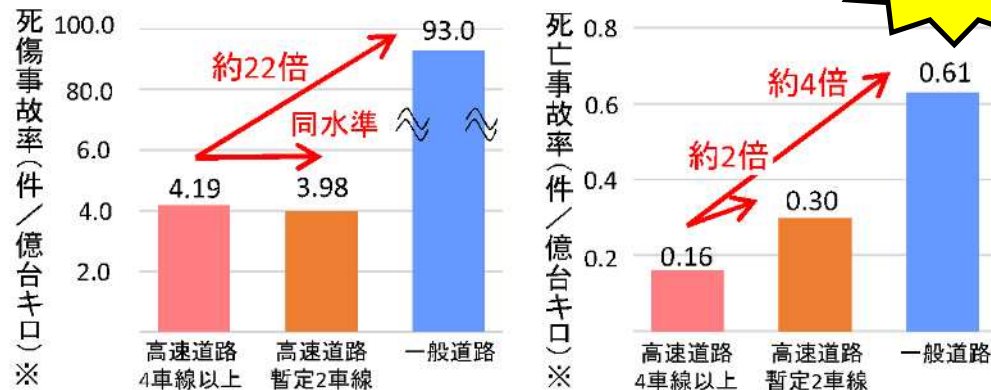
速度低下・  
渋滞の発生

東九州道(椎田道路)  
最大渋滞長約10km  
(R1.8繁忙期)  
発生要因:交通集中

## ◆対面通行の安全性・信頼性

- 暫定2車線区間では、事故が発生すると重大事故となる

重大事故  
リスク増加



※道路分科会第13回事業評価部会(H28.3.10) ※ 高速道路: 高速自動車国道(有料) (H25) 一般道路: H25

## 7. 費用便益分析の結果(北九州JCT~みやこ豊津)

便益(B) (現在価値:R2)	走行時間短縮便益	4,047億円
	走行経費減少便益	368億円
	交通事故減少便益	88億円
	計	4,503億円

費用(C) (現在価値:R2)	事業費	2,125億円
	維持管理費	245億円
	計	2,369億円



費用便益比(B/C)	1.9
経済的純現在価値(B-C)	2,133億円
経済的内部収益率(EIRR)	7.1%

※「費用便益分析マニュアル(H30.2 国土交通省 道路局 都市局)」に基づき算定

※ 費用及び便益額は整数止めとする。

※ 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 7. 費用便益分析の結果(椎田南～宇佐)

便益(B) (現在価値:R2)	走行時間短縮便益	1,828億円
	走行経費減少便益	256億円
	交通事故減少便益	65億円
	計	2,149億円

費用(C) (現在価値:R2)	事業費	1,134億円
	維持管理費	182億円
	計	1,316億円



費用便益比(B/C)	1.6
経済的純現在価値(B-C)	833億円
経済的内部収益率(EIRR)	7.1%

※「費用便益分析マニュアル(H30.2 国土交通省 道路局 都市局)」に基づき算定

※ 費用及び便益額は整数止めとする。

※ 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。



## 8. 評価結果及び対応方針(北九州JCT~みやこ豊津)

### ① 評価結果

- ◇ 直接便益(時間短縮・経費減少・事故減少)を対象とした費用便益比は1.9である。
- ◇ 高速道路整備による一般道からの交通量転換や旅行速度の向上などの効果が確認された。
- ◇ 評価対象区間の開通により、
  - ・北九州空港へのアクセス性の向上
  - ・九州自動車道とのダブルネットワーク形成によるネットワーク代替性の強化
  - ・沿線地域の企業誘致と雇用促進
  - ・物流効率化や観光振興への支援など、様々な効果が発現している。

### ② 対応方針(案)

- ◇ 当該区間の開通により、空港へのアクセス性の向上、ネットワーク代替性の強化、沿線地域の企業誘致と雇用促進、物流効率化や観光振興への支援等、十分な効果が確認された。
- ◇ 地域との連携・協力を図りながら、当該区間の更なる利用促進に努める。

### ③ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ◇ 本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。
- ◇ 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は無いと思われる。

## 8. 評価結果及び対応方針(椎田南～宇佐)

### ① 評価結果

- ◇ 直接便益(時間短縮・経費減少・事故減少)を対象とした費用便益比は1.6である。
- ◇ 高速道路整備による一般道からの交通量転換や旅行速度の向上などの効果が確認された。
- ◇ 評価対象区間の開通により、
  - ・九州自動車道とのダブルネットワーク形成によるネットワーク代替性の強化
  - ・沿線地域の企業誘致と雇用促進
  - ・物流効率化や観光振興への支援など、様々な効果が発現している。

### ② 対応方針(案)

- ◇ 当該区間の開通により、ネットワーク代替性の強化、沿線地域の企業誘致と雇用促進、物流効率化や観光振興への支援等、十分な効果が確認された。
- ◇ 地域との連携・協力を図りながら、当該区間の更なる利用促進に努める。

### ③ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ◇ 本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。
- ◇ 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は無いと思われる。