

# 事後評価(案)

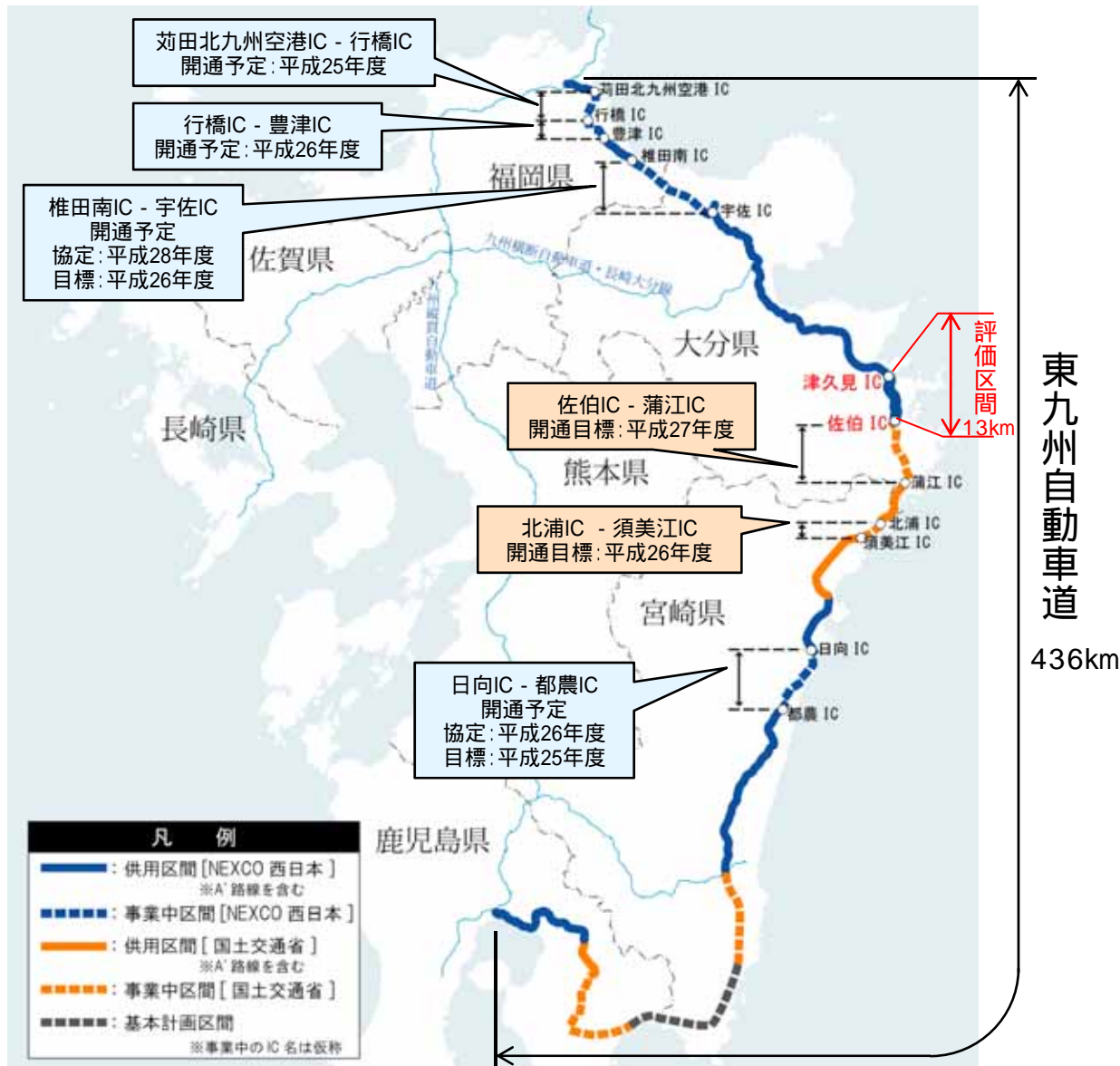
東九州自動車道  
(津久見<sup>つくみ</sup>～佐伯<sup>さいき</sup>)

# 事後評価の説明概要

1. 事業概要
2. 事業の効果 (直接効果)
3. 事業の効果 (間接効果)
4. 事業で配慮した事項
5. その他の取り組み事項
6. 費用便益分析の結果
7. 評価結果及び対応方針 (案)

# 1. 事業概要

## 東九州自動車道の計画概要



東九州自動車道は、福岡県北九州市を起点として、大分県、宮崎県を經由し、鹿児島県鹿児島市に至る延長約436kmの高規格幹線道路である。

評価区間である津久見IC～佐伯IC間は、大分市など県中心部や福岡県など北部九州地域と大分県県南地域、さらには宮崎県を結ぶ幹線道路として、輸送時間の短縮を図り、地域の観光や産業の振興と発展に大きく寄与する延長13kmの区間である。

# 事業の概要



## 対象区間

路線名・道路名	東九州自動車道
区間	津久見IC <sup>つくみ</sup> ~ 佐伯IC <sup>さいき</sup>
延長	13.0km

## 事業経緯

整備計画	平成8年12月
施行命令	平成9年12月
実施計画認可	平成10年1月
開通日	平成20年6月

(対計画 3ヶ月)

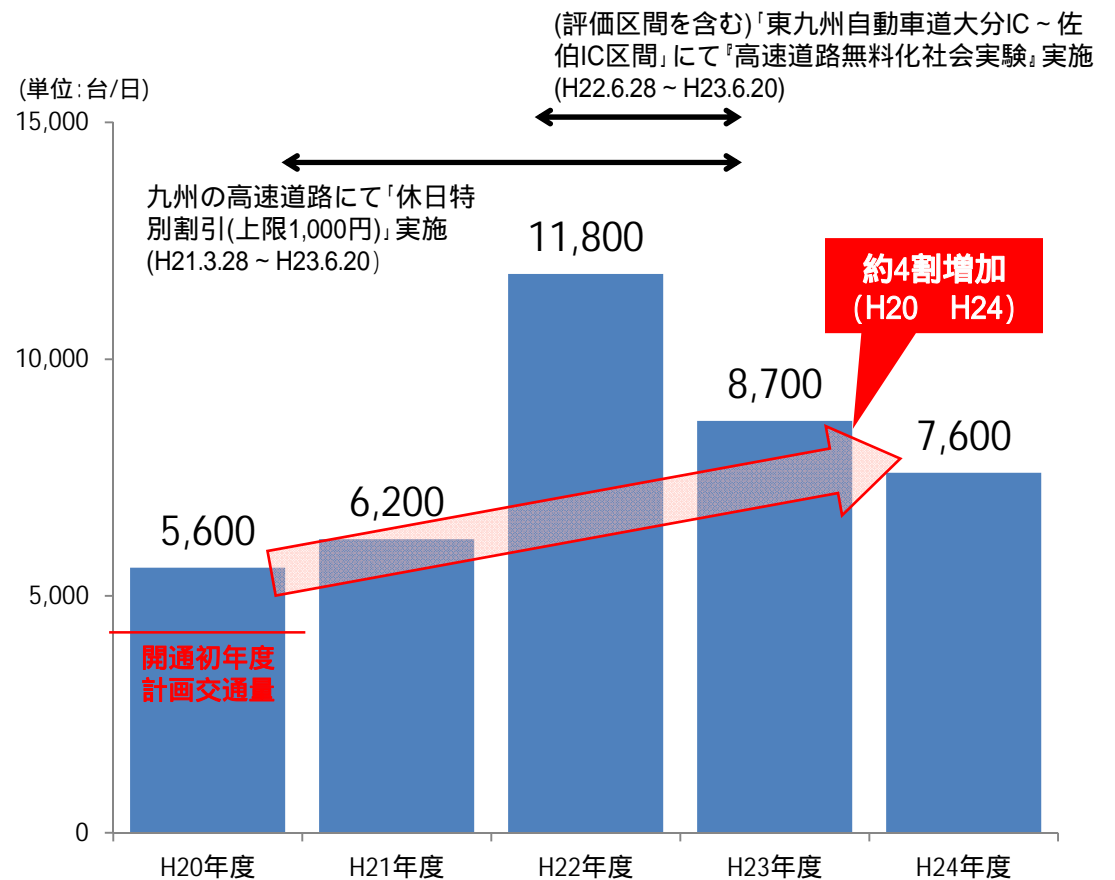
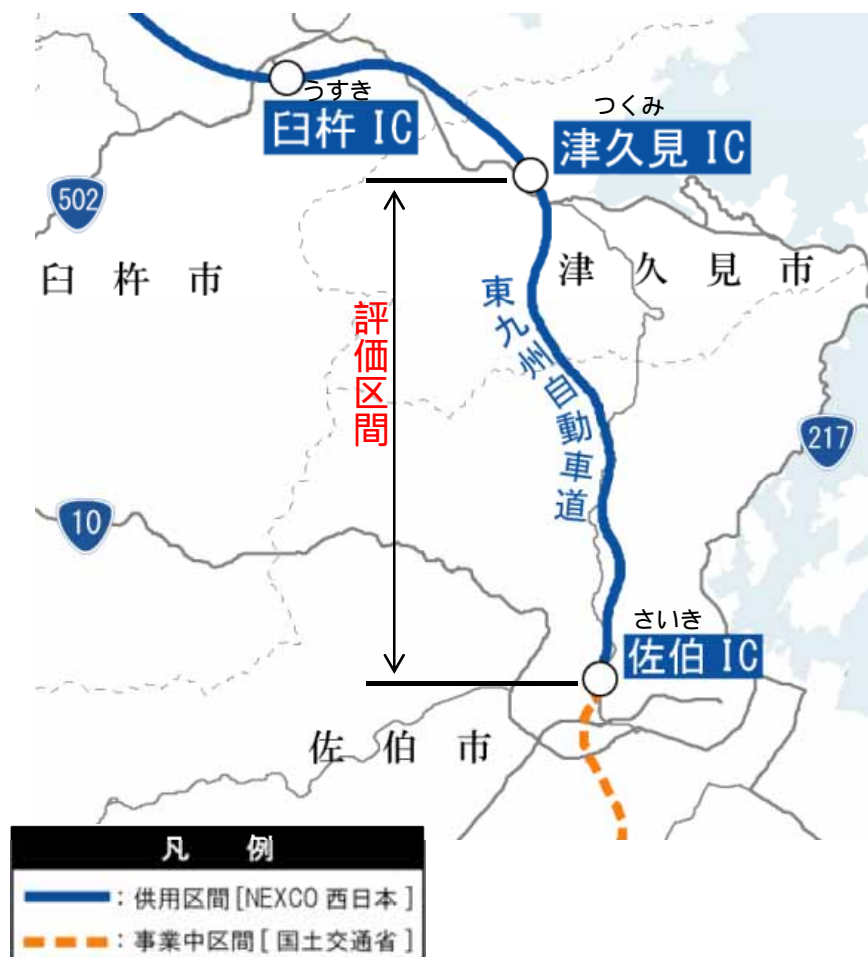
## 事業費

計画時	709億円
実績	648億円 ( 61億円 )
(キロコスト)	50億円/ km

## 2. 事業の効果（直接効果）

### 開通区間の交通量の推移

開通初年度（平成20年度）の評価区間の交通量は約5,600台/日で、以降増加傾向にあり、平成24年度では約7,600台/日と、開通初年度より約4割増加。



<東九州自動車道(津久見IC ~ 佐伯IC間)の断面交通量の推移(年度平均)>

出典: NEXCO西日本資料

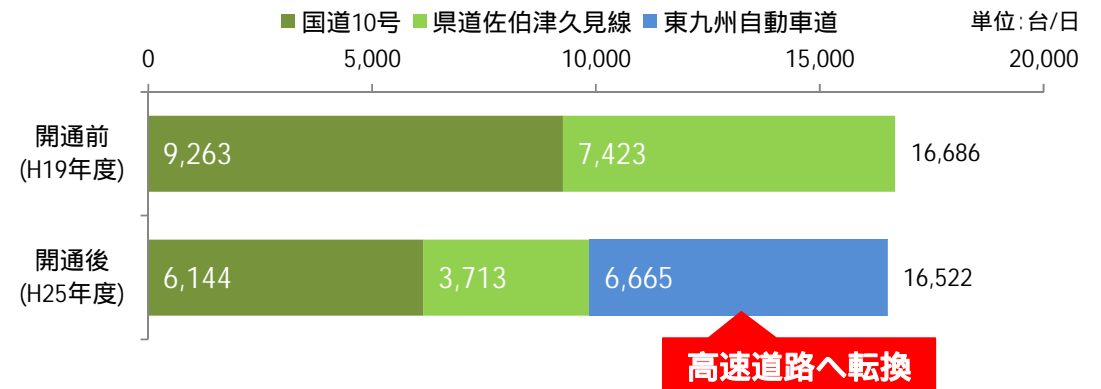
平成20年度の交通量はH20.7.1 ~ H21.3.31の平均交通量

# 周辺道路の交通量の変化

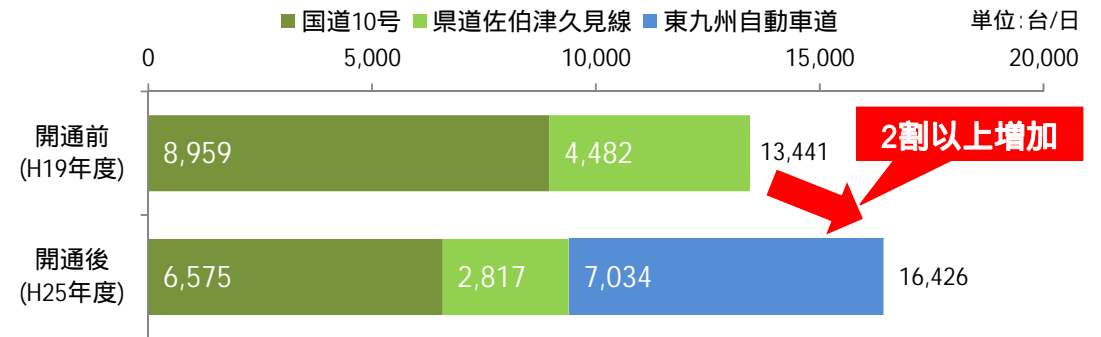
一般道(国道10号、県道佐伯津久見線)の交通量は減少し、高速道路へ転換。  
特に休日は対象断面全体の交通量が2割以上増加。



< 断面交通量 (平日) >



< 断面交通量 (休日) >

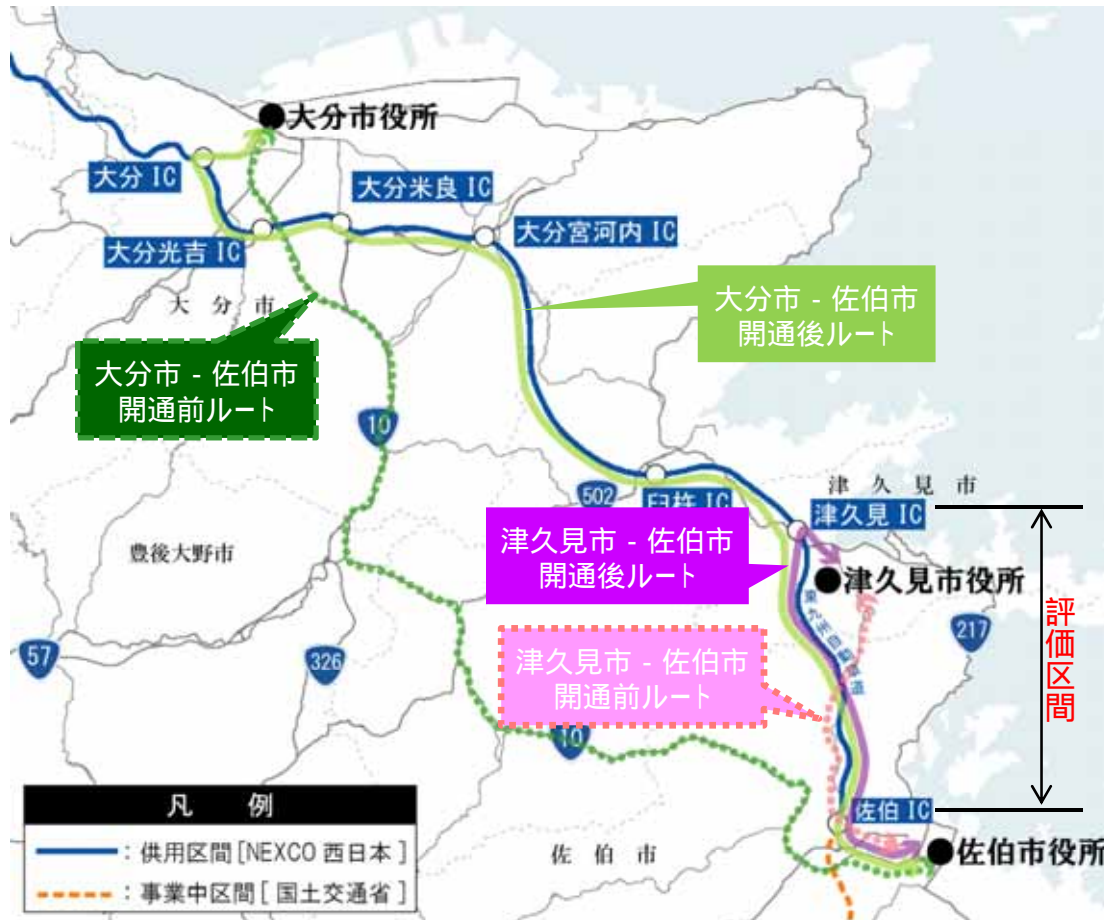


出典: 交通実態調査結果、NEXCO西日本資料



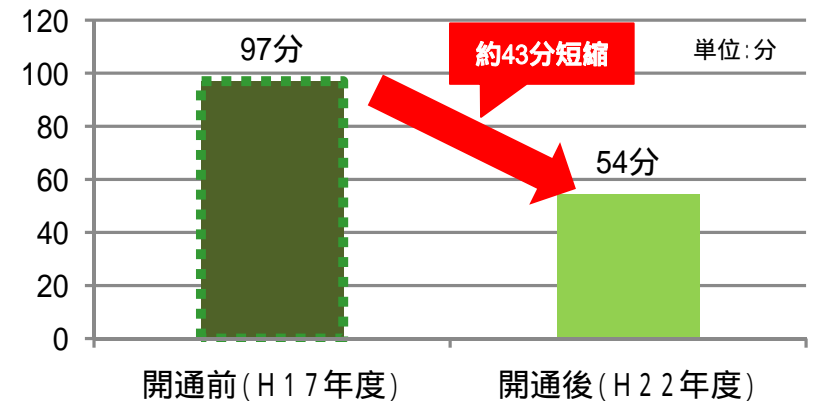
# 所要時間の変化

大分市から佐伯市までの所要時間が約43分短縮。(97分 → 54分)  
 津久見市から佐伯市までの所要時間が約13分短縮。(34分 → 21分)

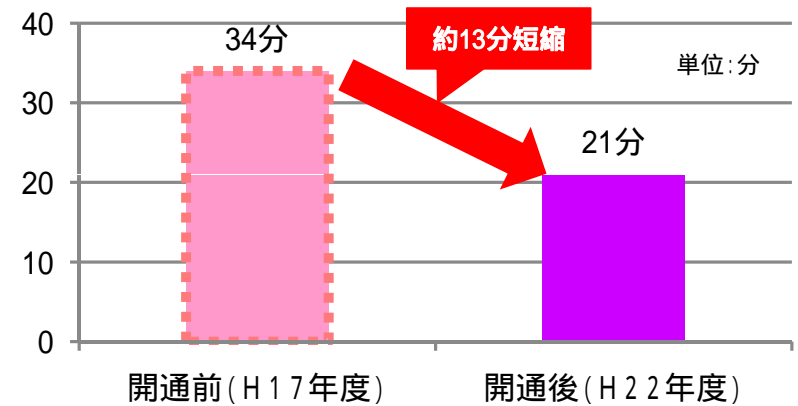


< 開通前後の大分市・津久見市～佐伯市の経路 >

< 大分市～佐伯市 >



< 津久見市～佐伯市 >



< 所要時間の変化 >

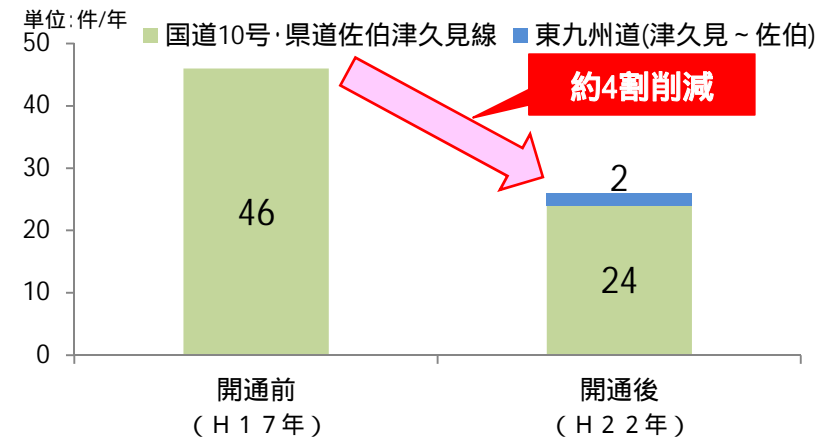
出典: H17・22道路交通センサス

# 交通事故の変化

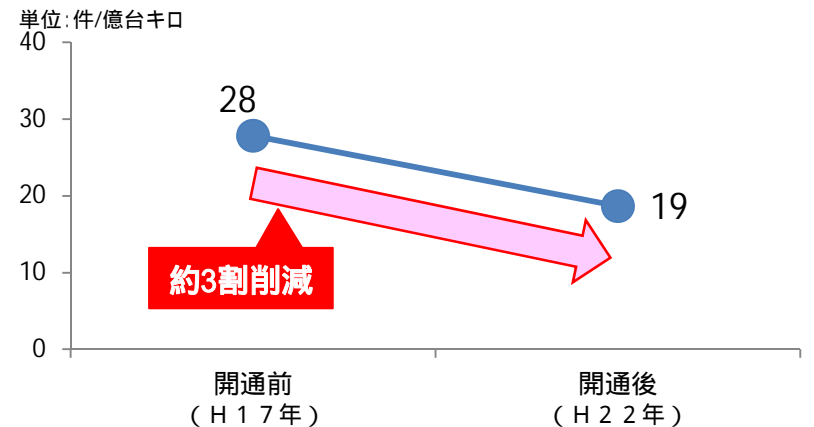
並行する国道10号と県道佐伯津久見線、東九州自動車道を合わせた死傷事故件数、死傷事故率は減少。



< 死傷事故件数 >



< 死傷事故率 >



出典: 事故統合データベース



# 3. 事業の効果（間接効果）

## 代替機能の強化

評価区間に並行する一般道では、のり面崩落等による通行止が発生。  
 評価区間においては、のり面崩落等、道路構造物損傷が原因の通行止は発生していない。  
 評価区間の整備により、災害時における緊急輸送路となることが期待される。



凡 例	
<span style="color: blue;">—</span>	: 供用区間 [NEXCO 西日本]
<span style="color: orange;">—</span>	: 事業中区間 [国土交通省]

< 過去10年の通行止め発生箇所 >

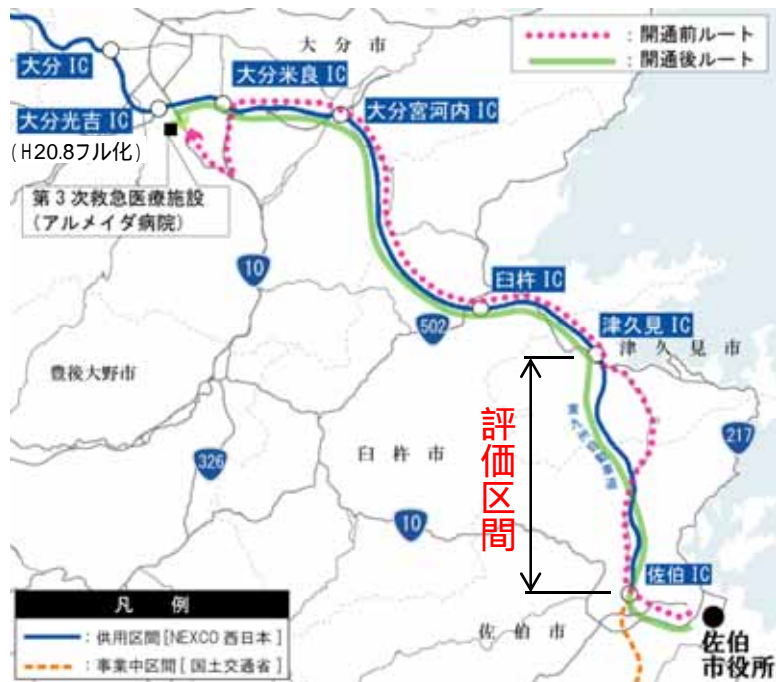
表 過去10年の通行止め発生概要

No	路線名	発生年月日	状況	規制時間
	国道10号	H16.10.20	法面崩壊 全面通行止	5時間
	国道10号	H17.9.6	路面冠水 全面通行止	3時間
	国道10号	H23.9.20	路面冠水 全面通行止	1時間
	国道10号	H17.9.6	路面冠水 全面通行止	8時間
	国道217号	H23.9.20	路面冠水 全面通行止	4時間
	県道 佐伯津久見線	H23.9.20	法面崩壊 全面通行止	29時間

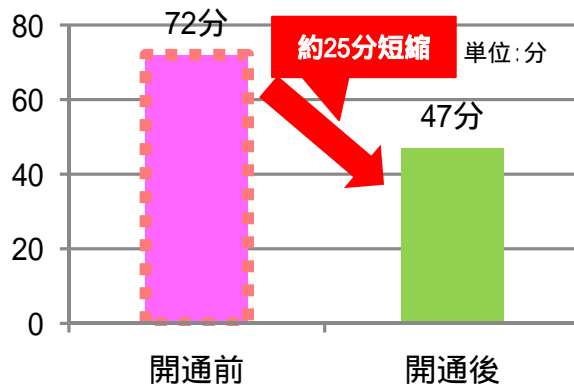
出典：国土交通省、大分県、佐伯市資料

# 救急医療活動の支援(高次医療施設への搬送支援)

佐伯市から第3次救急医療施設への搬送時間が約25分短縮。  
 第3次救急医療施設への救急搬送にて、ドクターカーの支援が図られるなど、  
 救急搬送の充実に貢献。

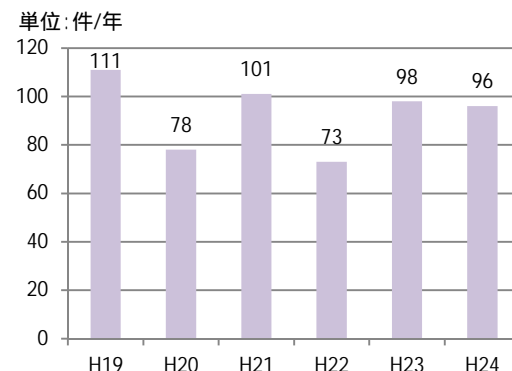


<佐伯市から第3次救急医療施設の移動経路>



<佐伯市から第3次救急医療施設間の所要時間>

出典: H17・22道路交通センサス



<佐伯市 - 第3次救急医療施設の搬送の推移>

出典: 佐伯市消防本部資料

[地元からの声(佐伯市消防本部ヒアリング調査結果)]

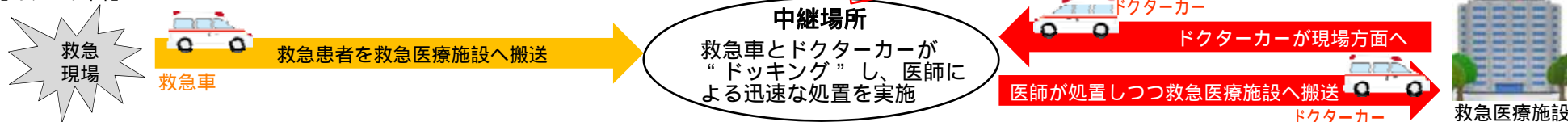
- 重篤患者の病院間搬送や交通事故発生時など、緊急性の高い患者を大分市への第3次救急医療施設へ搬送する。
- 東九州道開通後はすべての搬送が高速道経由となり、搬送時間の短縮が図られるとともに、患者の負担軽減が図られた。

また、交通事故などでは「ドクターカー(大分市より出発)」による対応の場合もあるが、高速道路開通後は、「ICを中継場所としたドクターカーと救急車の“ドッキング”」が容易にセッティング可能となり、救急患者への初期対応の迅速化に繋がった。

## ドクターカー

重篤患者の初期治療の迅速化を図る事を目的に、特殊機材を搭載した救急車に医師等が同乗し、救急現場に出動するシステム。

【イメージ図】

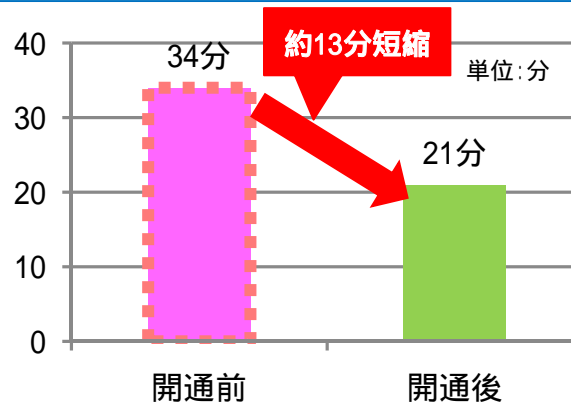


# 救急医療活動の支援(地域医療への支援)

津久見市から第2次救急医療施設への搬送時間が約13分短縮。  
 開通後、佐伯市への救急搬送にて患者負担軽減が図られるなど、地域医療の充実に貢献。

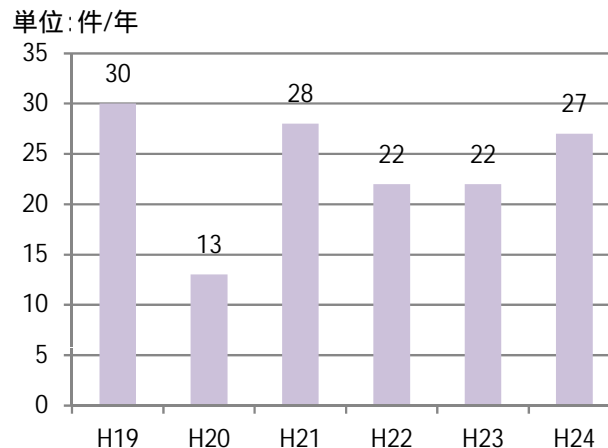


<津久見市から2次医療施設への移動経路>



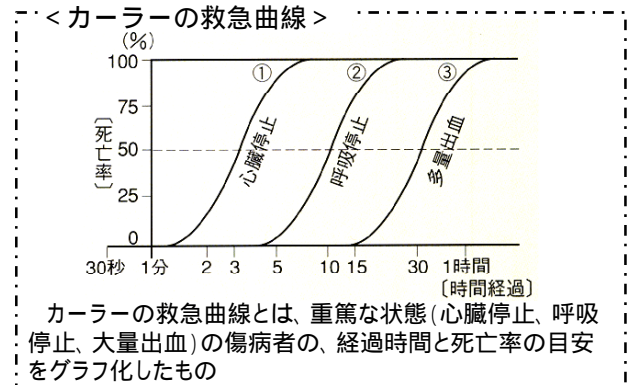
<津久見市から第2次医療施設への所要時間>

出典: H17・22道路交通センサス



<津久見市から第2次救急医療施設への搬送件数>

出典: 津久見市消防本部資料

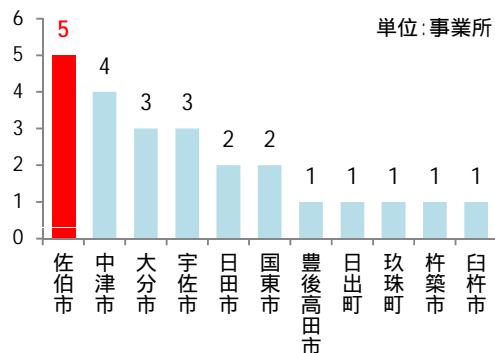
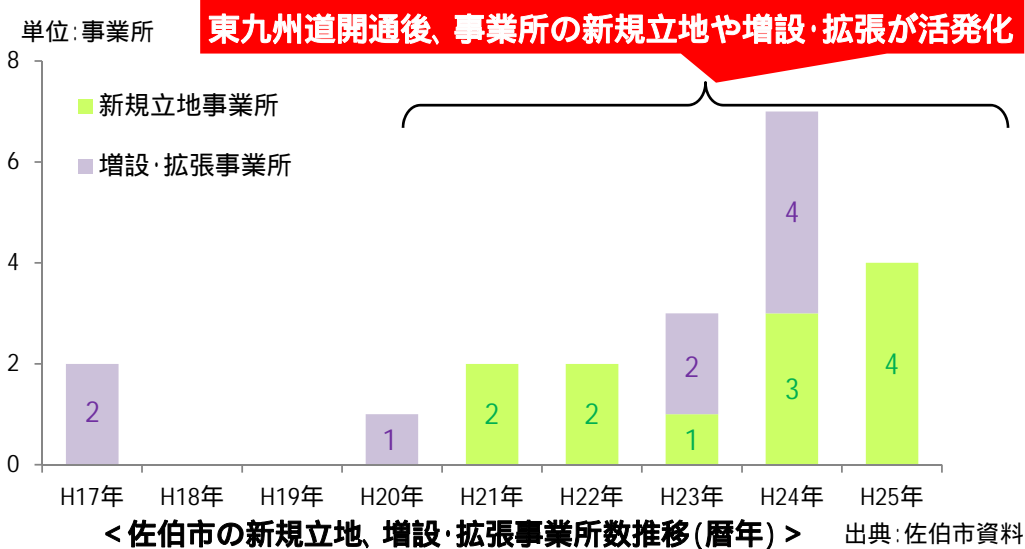


**【地元からの声】**  
 (津久見市消防本部ヒアリング調査結果)

- 津久見市には小児救急や脳出血などに対応可能な病院が少ない為、佐伯市への搬送となるケースが多いが、佐伯市への搬送時のルートは勾配・線形ともに悪いため、高速走行が難しく、患者への負担も大きかった。
- 東九州道開通後はすべての搬送が高速道路経由となり、搬送時間の短縮が図られるとともに、患者の負担軽減が図られた。

# 企業誘致の支援

評価区間の開通後、佐伯市では、企業立地件数が増加。平成24年度では県内一位の誘致企業数となるなど、地域の企業誘致に貢献。その結果、佐伯市において約180人の新規雇用、約80億円の新規投資などの効果が発現。



<市町村別誘致企業数(平成24年度)> 出典:佐伯市資料

**【地元からの声】**  
 (行政ヒアリング調査結果)  
 ・佐伯市では現在、東九州自動車道の開通を強みに、工業用地の工場誘致など、積極的に企業誘致を展開しています。





# 物流の効率化(水産業の流通支援)

全国有数の水産業拠点である佐伯市において、関西方面などに出荷しているトラック輸送の時間が大幅に短縮。加えて定時性も向上。



【地元からの声(ヒアリング調査結果)】

- ・所要時間が短縮したことで、出荷時の搬送時間が短くなった。
- ・移動時間が一定になり、輸送時間が読めるようになったことも、効果が大きい。

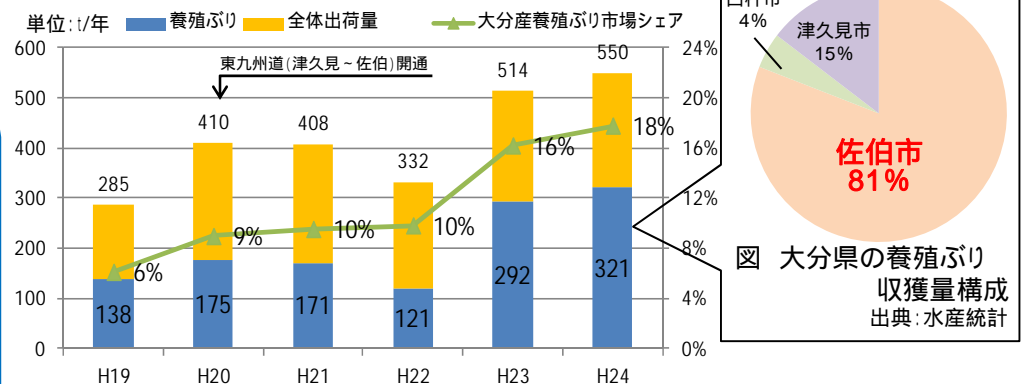
**市場開始後に到着すると、価格が下がる**



<開通前後の輸送経路比較>

ヒアリング調査より

## 『養殖ぶり』の出荷が大幅に増加



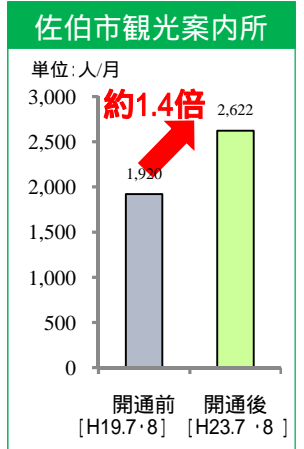
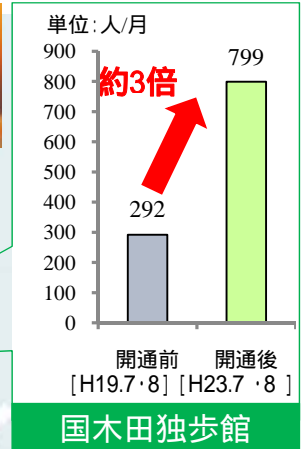
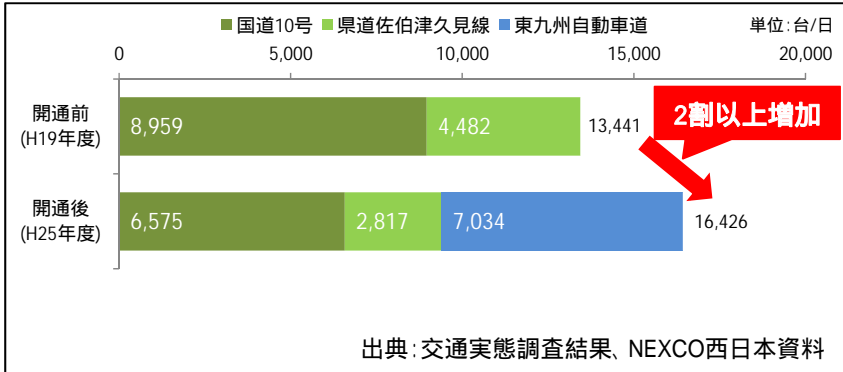
<大分県から大阪府中央卸売市場への出荷量推移(全体・養殖ぶり)>

出典：大阪府統計

# 観光の活性化(来訪観光客の増加)

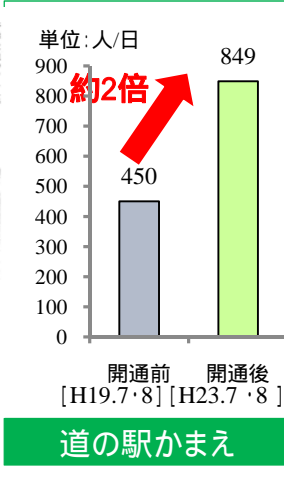
佐伯市方面への休日交通が開通後に2割以上増加。  
佐伯市内に立地する主要観光施設の来訪者数等が軒並み増加。

## < 休日交通量の推移 > 再掲



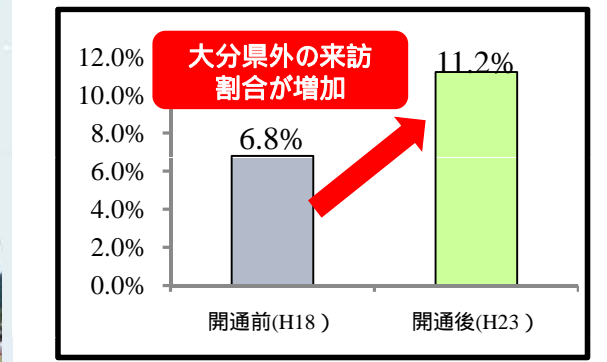
高速道開通で観光客急増

大分合同新聞(H20.9.10)



## < 主要観光施設位置・施設来訪者数 >

出典: 佐伯市資料



出典: 宿泊客アンケート調査(大分県)



# 観光の活性化(観光を通じた地域活性化)

高速道路開通を契機とした新たな地域イベント等により新たな経済効果が発現するなど、観光を通じた地域活性化に貢献。



新東九州観光圏整備計画  
大分県・宮崎県の7市町村が連携し 県南地域に観光客を呼び込む周遊プログラムや、地域の特色を生かした地域イベントなど、高速道路開通を契機とした様々な観光連携を実施する事を目的とした計画。

**日豊海岸ぶんど井街道**  
～開通を契機とした新規取組～

新東九州観光圏整備計画の“高速道路延伸事業”として、平成20年度より「佐伯市」「津久見市」「白杵市」の3市で連携して実施  
**5年間で2.3億の経済効果**

大分合同新聞(H21.6.6)

- ・井街道は、東九州道 佐伯ICの開通を機に、H20.7～H21.2実施
- ・8カ月で約5万食、7千万円あまりの売り上げがあるなど、人気を集めている。

【地元からの声(佐伯市観光施設ヒアリング調査結果)】

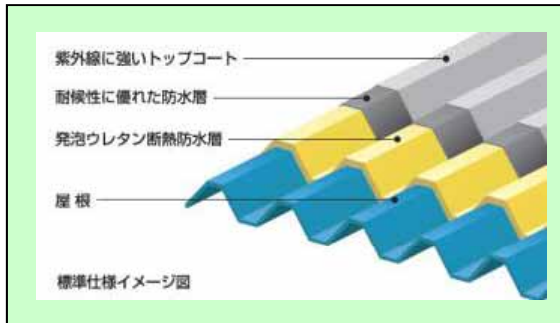
- ・井街道をはじめとしたイベント時には来訪者が増え、5,000円以上もするランチが好評になるなど、売上アップに繋がっています。

# 4. 事業で配慮した事項

## 新技術新工法の採用、環境への配慮

新技術新工法の採用  
環境への配慮

【料金所及び電気室の屋根に断熱材を施工】



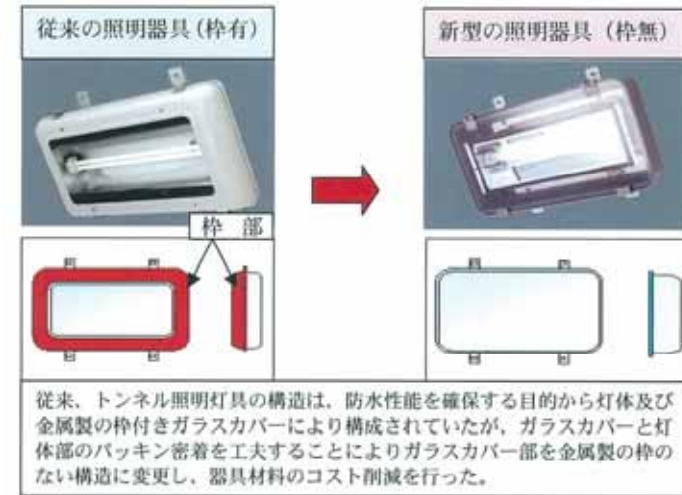
夏季：外部熱量をカット

冬季：内部暖房熱の保温



出典：NEXCO西日本

新技術工法の採用  
【トンネル新型照明器具の採用】



環境への配慮  
【建設中に発生した木材をチップ化し再利用】





# 5. その他の取り組み事項

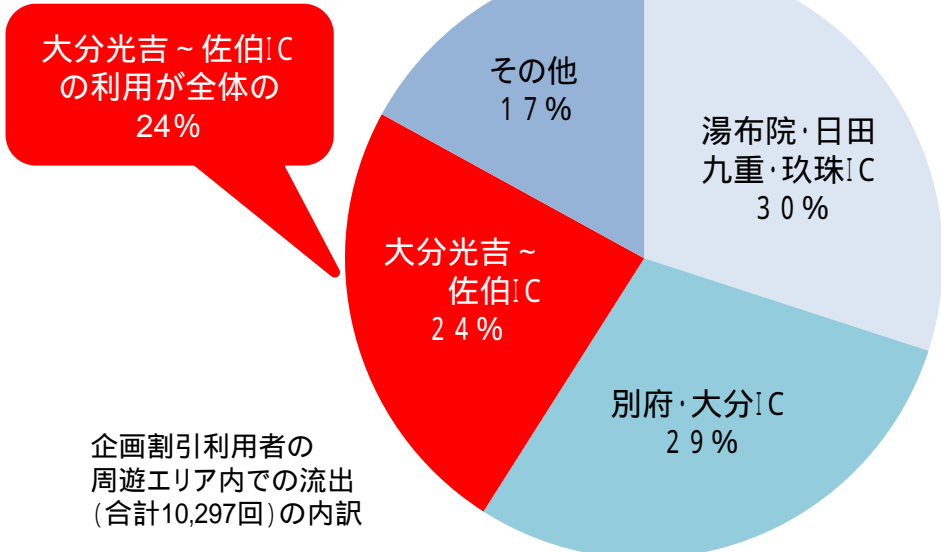
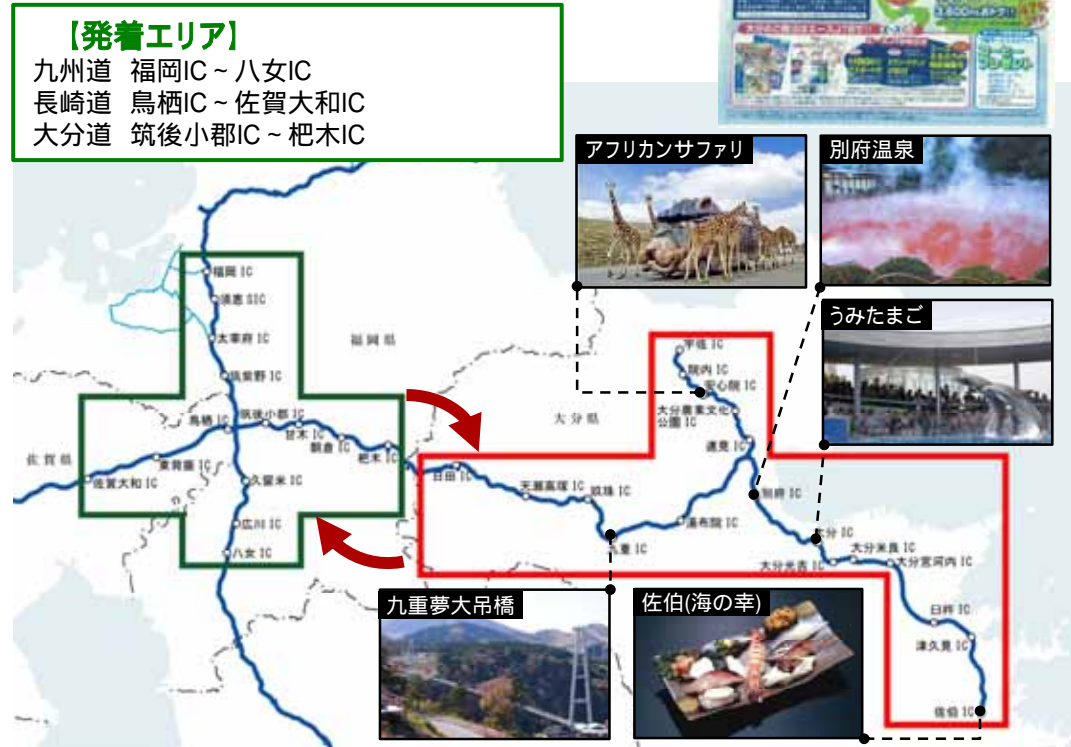
## 利用促進に向けた取り組み

大分方面における高速道路の利用促進を目的として、ETC車両限定の周遊型フリーパス企画割引を実施。



<大分(だいぶん)お得! ETC周遊フリーパス>の概要

実施期間: H20.9.5 ~ H20.12.8の金・土・日・月・祝日のうち  
連続する3日間有効  
割引内容: 起終点(発着)エリアから周遊エリアへの1往復  
+  
周遊エリア内乗り放題が定額で利用可能  
利用台数: 約2,973台



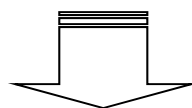
<周遊エリアの利用状況>

大分IC以南: 大分光吉IC・大分米良IC・大分宮河内IC  
臼杵IC・津久見IC・佐伯IC

## 6. 費用便益分析の結果

便益 ( B ) (現在価値 : H25)	走行時間短縮便益	2,174億円
	走行経費減少便益	338億円
	交通事故減少便益	161億円
	計	2,673億円

費用 ( C ) (現在価値 : H25)	事業費	767億円
	維持管理費	90億円
	計	856億円



費用便益比  $B / C = 3 . 1$

「費用便益分析マニュアル ( H20.11 国土交通省 道路局 都市・地域整備局 ) 」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. 評価結果及び対応方針（案）

## 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3.1である。

高速道路整備により時間短縮、事故率低下など大きな効果が確認された。

対象区間の開通により、沿線地域へのアクセス性が向上し、

- ・災害時の緊急輸送路として、地域の安全安心に貢献
- ・医療機関への搬送時間が短縮し、地域の救急医療を支援
- ・企業立地促進、地域特産品の物流効率化、観光客数増加により地域産業が発展

など、様々な効果が発現している。

## 対応方針(案)

当該区間の開通により、時間短縮や、医療・災害面における地域の安全安心への貢献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。

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。