

# 事業再評価（原案）

東九州自動車道  
（しい椎田南だみなみ～う宇佐さ）

# 目次

1. 事業概要
2. 事業の経緯及び進捗状況
3. 事業を取り巻く情勢及び必要性
4. 環境への配慮
5. 事業費の削減
6. 費用便益分析の結果
7. 関係する都道府県の意見
8. 対応方針(原案)

# 1. 事業概要（椎田南～宇佐）

■事業評価単位：東九州自動車道（椎田南～宇佐）

■区 間：福岡県築上郡築上町～大分県宇佐市

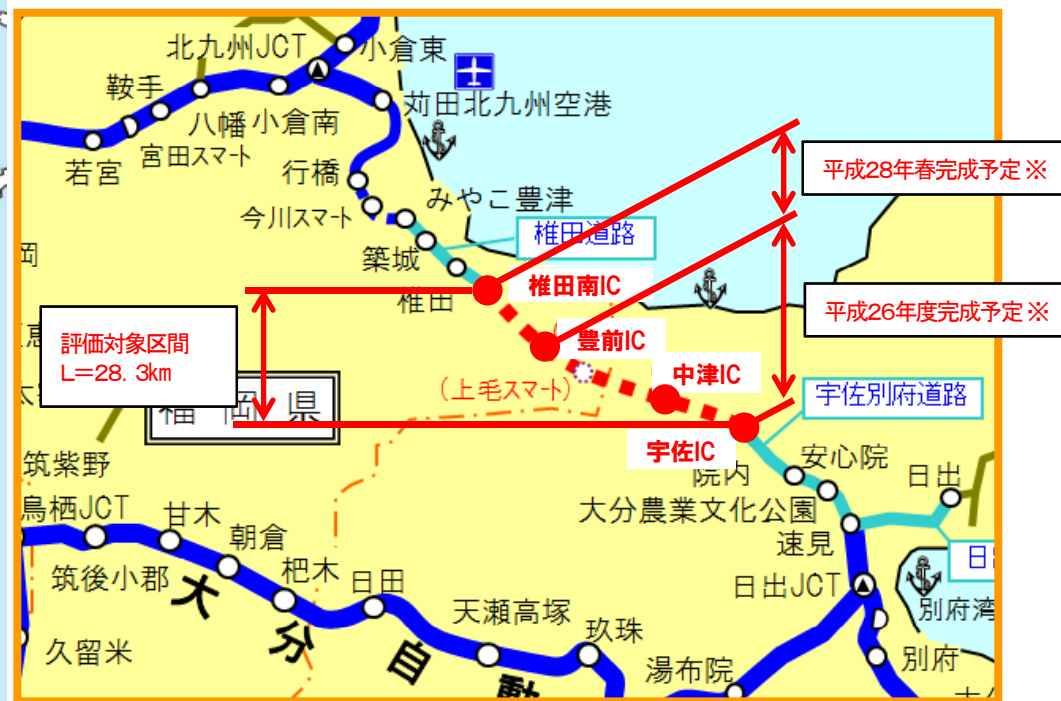
■延 長：28.3km

■規 格：第1種3級 設計速度80km/h（暫定型）[第1種第2級、設計速度100km/h（完成型）]

■車線数：暫定2車線

■事業費：976億円

## 《周辺地域の拡大》



※用地の早期取得につとめつつ事業を実施することを前提としている。

## 2. 事業の経緯及び進捗状況（椎田南～宇佐）

### ■事業の経緯

|            |          |
|------------|----------|
| 整備計画       | 平成11年12月 |
| 整備計画変更     | 平成18年2月  |
| 事業許可       | 平成18年3月  |
| 椎田南～宇佐開通予定 | 平成28年度   |

《会社の努力目標》  
 用地の早期取得につとめつつ事業を実施することを前提としている

- ・ 椎田南～豊前 : 平成28年春
- ・ 豊前～宇佐 : 平成26年度

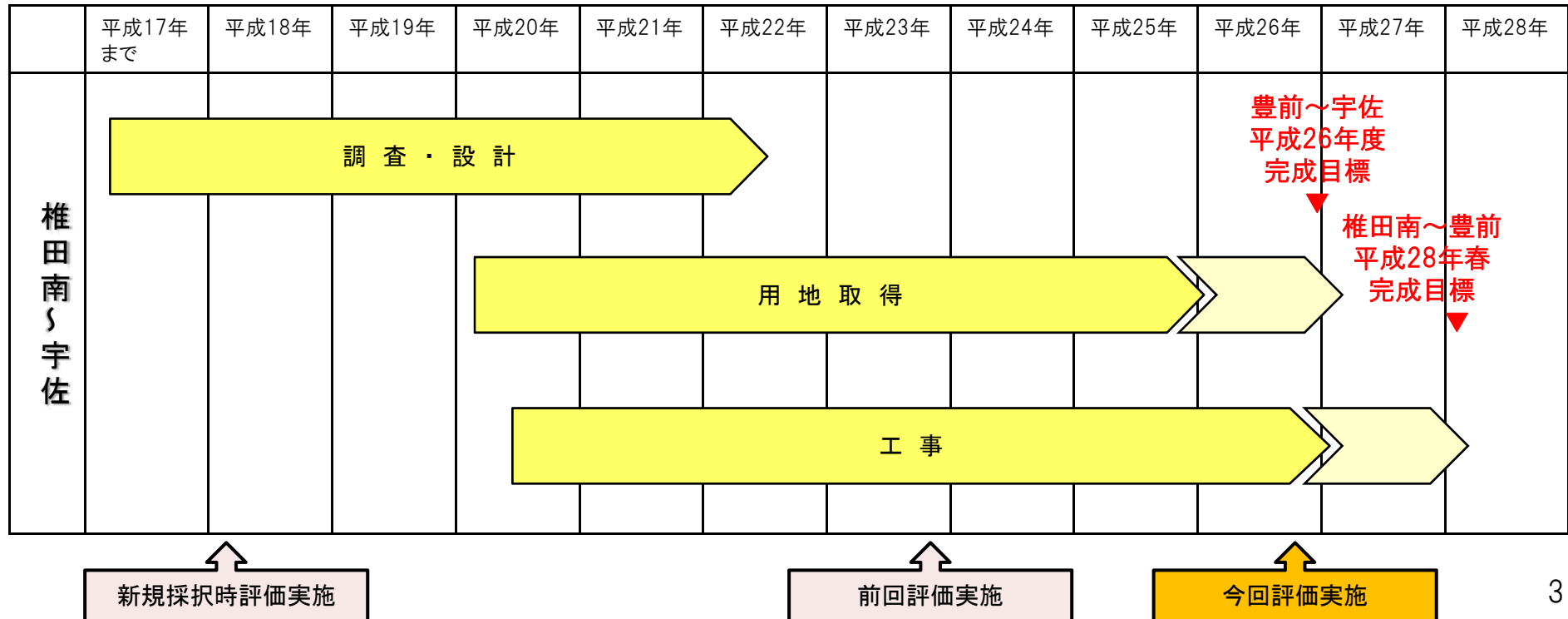
### ■進捗状況(平成26年度末見込み)

|       |      |          |
|-------|------|----------|
| 事業進捗率 | 68%  | (事業費ベース) |
| 用地取得率 | 99%  | (面積ベース)  |
| 工事着手率 | 100% | (延長ベース)  |

【現在の状況】

《椎田南-豊前》  
 一部未取得用地があり、未取得用地部は工事未着手である。

《豊前-宇佐》  
 用地取得が完了し、工事全面展開中である。



### 3. 事業を取り巻く情勢及び必要性

| 大項目       | 小項目              | NO   |
|-----------|------------------|------|
| ネットワークの充実 | 高速道路ネットワークの整備    | ①    |
|           | 都市間連携の強化         | ②, ③ |
|           | 他インフラ施設へのアクセスの向上 | ④    |
| 安全・安心     | リダンダンシー機能の向上     | ⑤    |
|           | 災害の信頼性の向上        | ⑥    |
|           | 救急医療活動の支援        | ⑦    |
| 地域活性化     | 企業誘致と雇用の創出       | ⑧    |
|           | 地域産業の活性化         | ⑨    |
|           | 農水産物の流通利便性の向上    | ⑩    |
|           | 観光支援             | ⑪    |

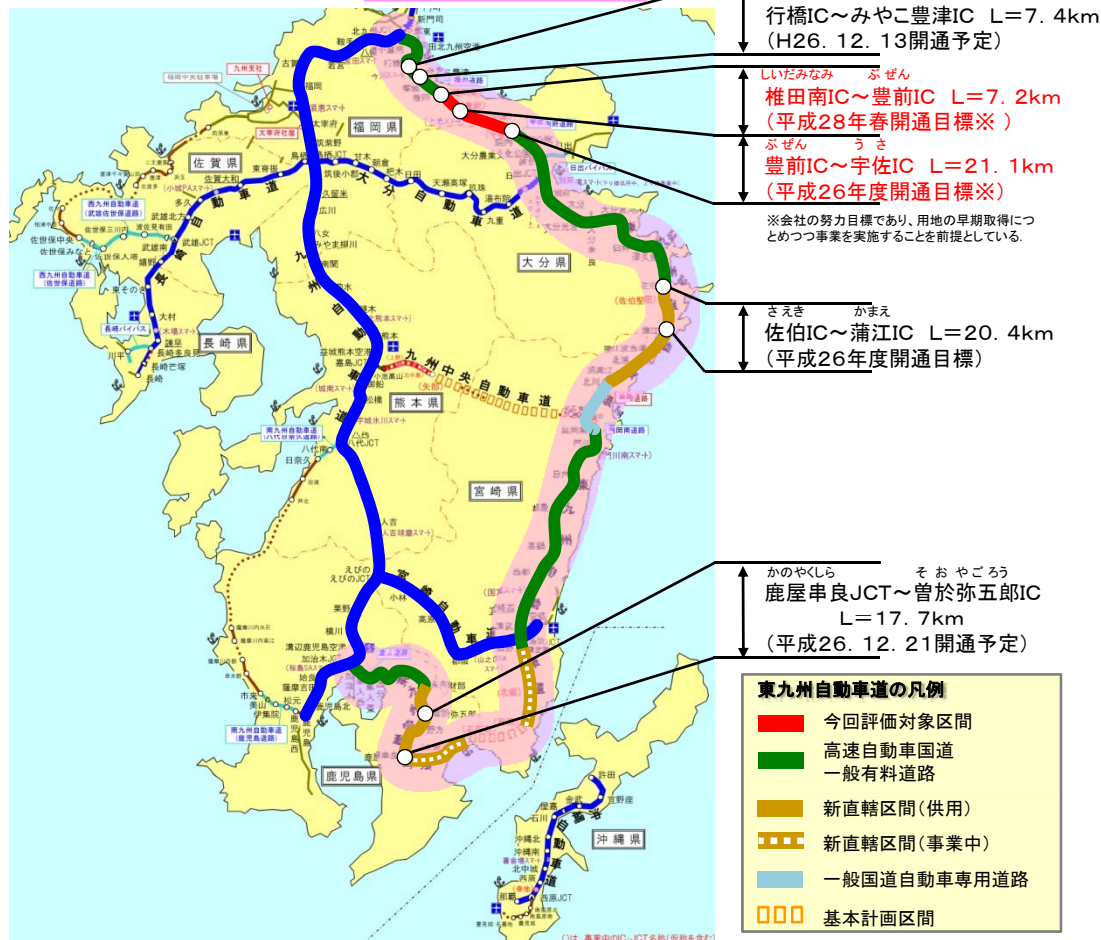
# 3-① 高速道路ネットワークの整備

● 東九州地域では高速道路等の整備が遅れている状況であったが、東九州自動車道の整備によりネットワークが形成され、地域格差の是正に寄与することが期待されます。

## 九州縦貫道と東九州道の整備状況

九州縦貫自動車道  
※平成7年全通

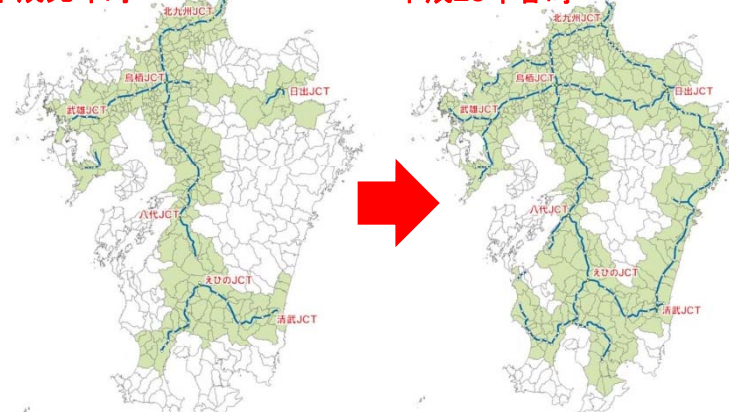
東九州自動車道  
※277km/436km  
H25年度末時点



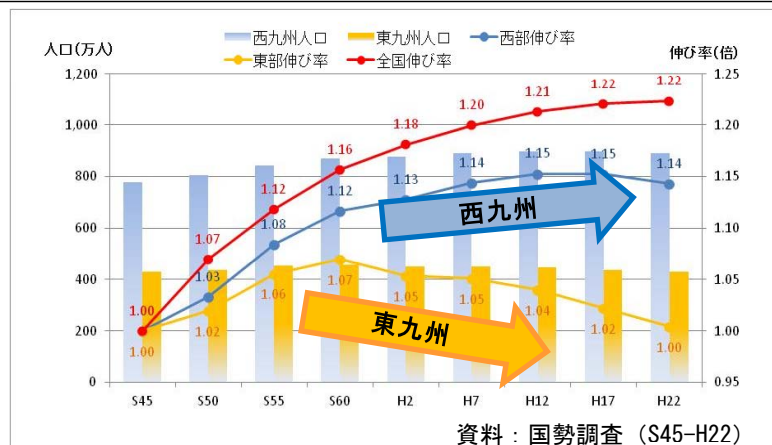
## 高速道路インターチェンジ30分圏域エリアの推移

平成元年時

平成28年春時



資料：H22センサスによる算出

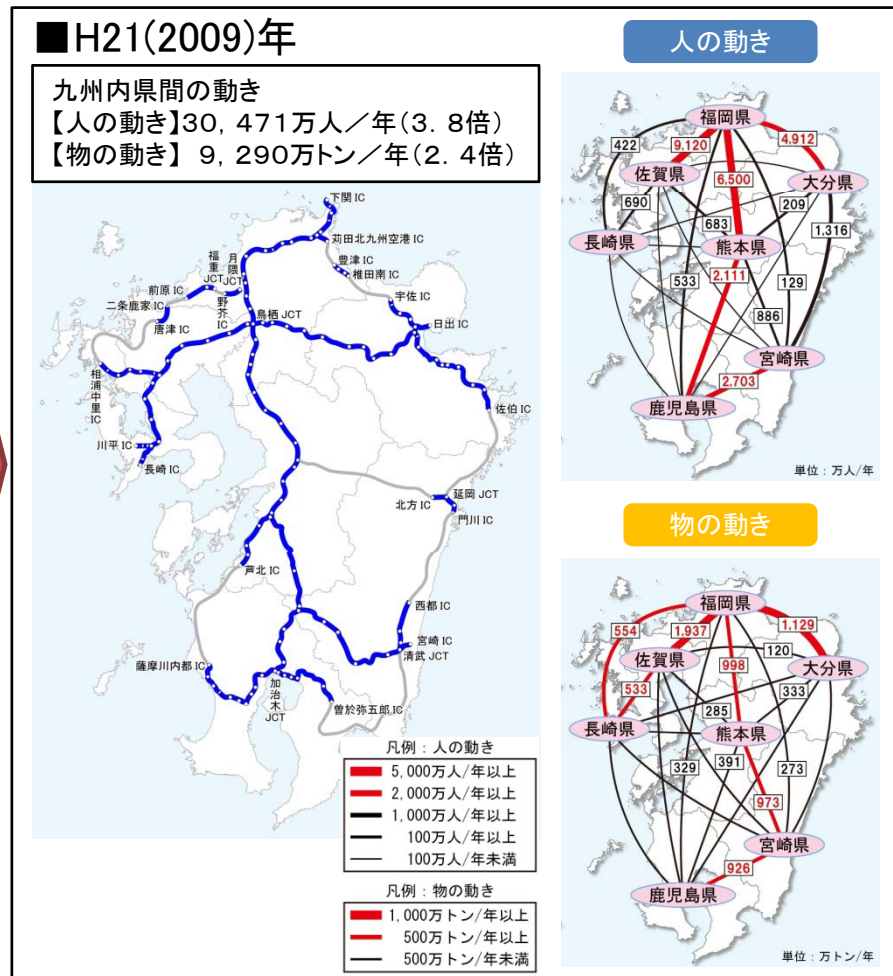
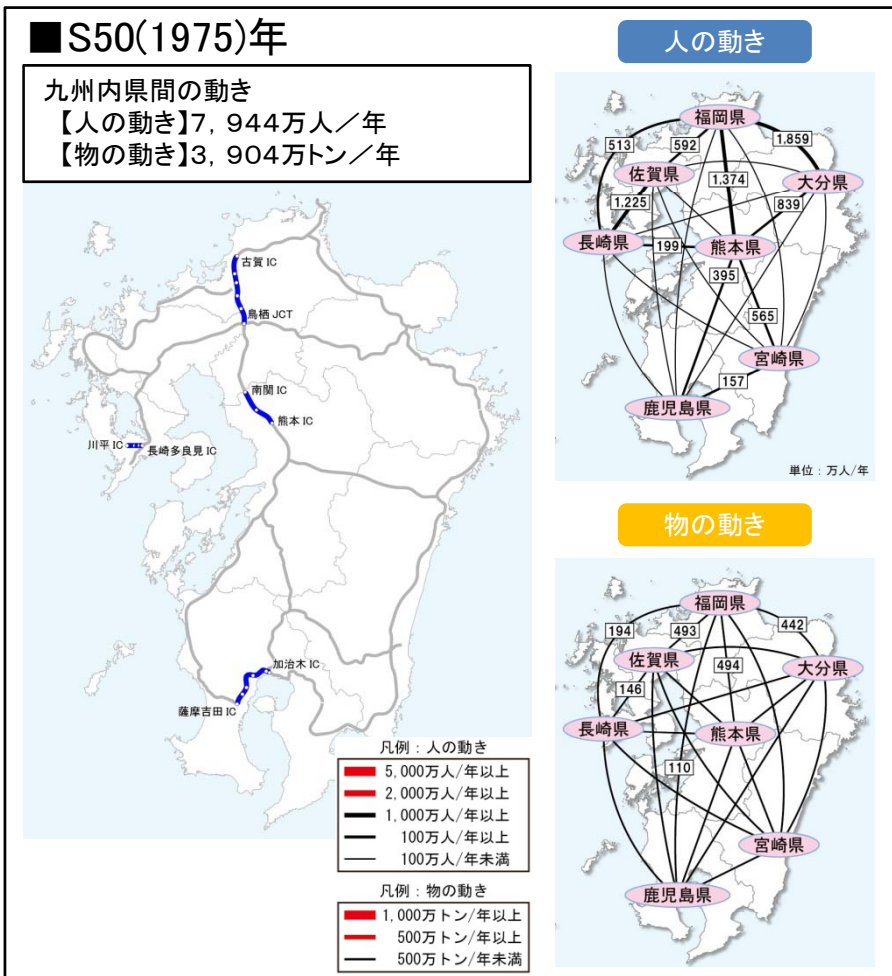


※西九州と東九州の分類は、九州圏広域地方計画(平成21年8月、九州圏広域地方計画協議会)に基づき以下のとおり設定

- ・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

# 3-② 都市間連携の強化

- 高速道路の整備に伴い、地域間の繋がりが強化され、人や物の流れの増加が期待されます。
- 東九州自動車道の整備により、東九州地域の活性化に寄与することが期待されます。



▲九州の高速道路の変遷と旅客・貨物流動の変化

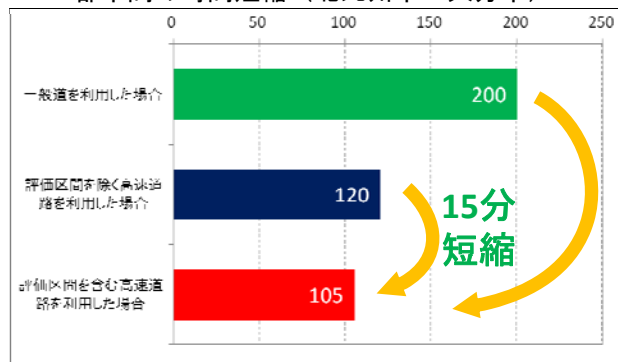
資料：国土交通省 貨物・旅客地域流動調査

### 3-③ 都市間連携の強化

- 東九州自動車道の整備により、北部九州のミッシングリンクが解消されます。
- 北九州市～大分市間の所要時間が15分短縮され、北部九州の福岡・北九州都市圏と大分都市圏の連携軸がより強化されます。



都市間の時間短縮（北九州市～大分市）



95分短縮

※所要時間算出ルート

- ・一般道を利用した場合  
：S63年度道路交通センサスより算出
- ・評価区間を除く高速道路を利用した場合  
：今回の評価区間を除く有料道路及び一般道を利用。
- ・評価区間を含む高速道路を利用した場合  
：東九州道（椎田南～宇佐IC）を利用。

※所要時間算出根拠

- ①H22道路交通センサス
- ②東九州道（未供用区間）は、予想される規制速度70km/hで算出



# 3-④ 他インフラ施設へのアクセスの向上

- 陸・海・空の物流インフラが充実している北九州市は、東九州・西九州・本州の3方向に伸びる高速道路の結節点となっています。
- 北九州港の貨物取扱量は、全国第5位となっています。
- 東九州自動車道の整備により、北九州港や苅田港及び北九州空港への安全性・定時性が確保されるため、物流の効率化・九州とアジア圏との連携の強化が期待されます。

北九州港の国内外の航路網

北九州市のネットワーク



九州唯一の24時間運用可能な海上空港



北九州随一規模で、国際拠点港湾に指定



資料: 北九州市 北九州市港湾空港局 ソリューションポート 国土交通省 港湾取扱貨物量ランキング(2012年)

### 3-⑤ リダンダンシー機能の向上

- 東九州自動車道の整備により、福岡市と大分市間において2つのネットワークを形成することとなり、災害等による通行止めが発生した場合、代替ルートとしての機能を発揮し、定時性の確保に寄与されます。



#### ◆事例紹介◆ 大分自動車道(H16年災害)



H16.5.16  
雨の影響で土砂崩れが発生し、大分自動車道 白田～玖珠(下り)が5時間19分通行止め

#### ◆事例紹介◆ 大分自動車道(H25年事故)

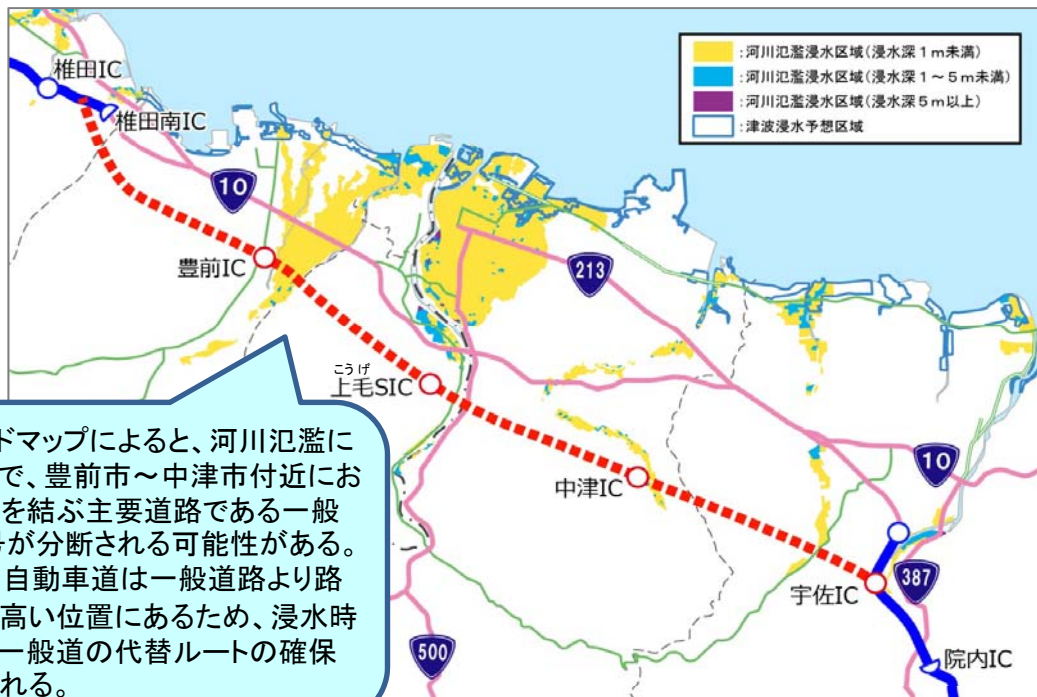


H25.3.11  
大分自動車道にて中央突破事故が発生し 白田～玖珠(上下)が4時間14分通行止め

# 3-⑥ 災害時の信頼性の向上

●福岡県・大分県境付近の国道10号は、河川氾濫時に浸水により道路が分断される恐れがあり、盛土構造・橋梁構造を有する東九州自動車道が整備されることで、国道10号の代替ルートとして機能します。

## ■福岡・大分県境付近の浸水予測



ハザードマップによると、河川氾濫による浸水で、豊前市～中津市付近において南北を結ぶ主要道路である一般国道10号が分断される可能性がある。東九州自動車道は一般道路より路面高さが高い位置にあるため、浸水時における一般道の代替ルートの確保が期待される。

資料:ハザードマップ 築上町、豊前市、上毛町、吉富町、中津市、宇佐市

災害時、福岡県以北間との応援や支援を円滑かつ迅速に行うためには、県北部の幹線道路や主要道路の確保が大変重要です。東九州道には、その役割を期待しています。



大分県生活環境部  
防災危機管理課

NEXCO西日本との協定により、災害時には高速道路のPAを防災基地として活用できるようにしているため、東九州道の整備に伴い、大分県北エリアにおける防災基地の確保が可能となります。



# 3-⑦ 救急医療活動の支援

●東九州自動車道の整備により、三次医療施設へのアクセス時間が短縮されるだけでなく、振動等による患者への負担軽減にも寄与します。

## ■三次救急医療施設への搬送状況



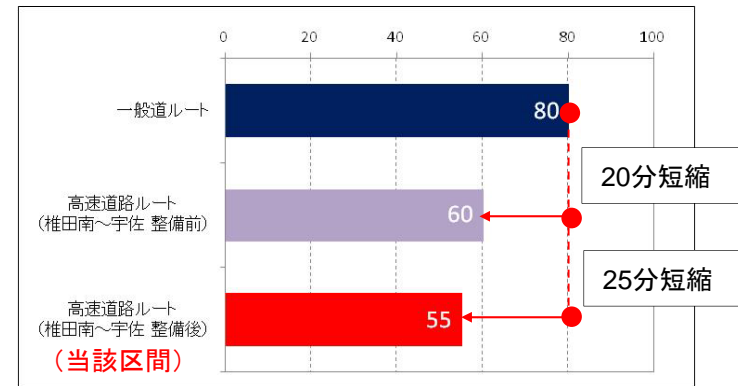
### ※所要時間算出ルート

- ・整備前：今回の評価区間を除く有料道路及び一般道を利用。
- ・整備後：北九州総合病院には東九州道ルート（北九州JCT～豊前）を利用  
新別府病院には東九州道ルート（中津～宇佐）を利用

### ※所要時間算出根拠

- ①H22道路交通センサス旅行速度
- ②東九州道（未供用区間）は、予想される規制速度70km/hで算出

## ▼中津市から北九州総合病院までの搬送時間(分)



## ▼中津市域から三次救急機関への搬送実績(件)

|       |             | H23 | H24 | H25 |
|-------|-------------|-----|-----|-----|
| 北九州方面 | 北九州総合病院     | 13  | 8   | 11  |
|       | 大分大学医学部附属病院 | 16  | 17  | 20  |
| 大分方面  | 大分県立病院      | 34  | 11  | 16  |
|       | 新別府病院       | 8   | 3   | 3   |

- ・東九州自動車道の整備により、搬送時間の短縮や、振動低減、信号停止の回避による患者の負担軽減に期待しています。
- ・搬送に時間を要するということは、長い時間、署に救急車が無いことになり、市民サービスが低下してしまう。よって、搬送時間が短くなるということは、搬送される患者にとって有利であるし、住民に対しても救急車の空白時間が短くなり有利になります。



中津市  
消防本部

# 3-⑧ 企業誘致と雇用の創出

- 東九州自動車道沿線では、企業誘致計画が進められており、誘致により地域産業が発展し、雇用の創出の促進が期待されます。
- 東九州自動車道の整備が進められる中で、重要港湾中津港周辺の自動車関連企業の新規立地をはじめ、各エリアにおいても、企業進出が期待されます。

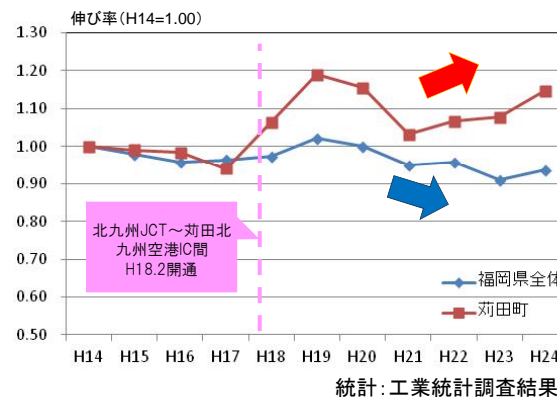


東九州道沿線(北部エリア)の工業団地及び工場用地

| NO. | 名称                 | 事業主体       | 分譲面積(㎡) |
|-----|--------------------|------------|---------|
| 1   | 中津港港湾用地            | 大分県        | 81,871  |
| 2   | 大分北部中核工業団地         | 中小企業基盤整備機構 | 66,550  |
| 3   | 大新田北第2工区工場用地       | 中津市土地開発公社  | 12,222  |
| 4   | 中津港貸し工場            | 民間         | 7,603   |
| 5   | 下高家工場用地            | 民間         | 5,894   |
| 6   | 三光空き工場             | 民間         | 4,609   |
| 7   | 永添工場用地             | 民間         | 4,186   |
| 8   | 旧株NSU物流サービス(ロード倉庫) | 民間         | 12,737  |
| 9   | 旧株NSU物流サービス(第3倉庫)  | 民間         | 1,997   |
| 10  | 旧金谷製線(株)           | 民間         | 10,362  |
| 11  | 新栄大原工場用地           | 民間         | 6,743   |
| 12  | 旧ミワテック(株)水崎工場      | 民間         | 5,300   |
| 13  | 来縄宮ノ前工場            | 民間         | 586     |

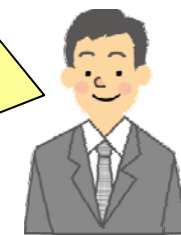
## 自動車産業進出による製造業従事者数の変化

福岡県苅田町では、東九州道開通に合わせ自動車工場が立地し、製造業従事者数の増加がみられた。



東九州道の開通は、沿線の工業団地・工業用地に、厳しい部品供給管理をしている自動車産業を誘致するには大きな応援になると思います。

また、大分流通業務団地は大分県の物流・商流・情報交流の一大拠点であり、東九州を整備することは、北九州方面の物流ネットワークが形成されるので、さらなる企業進出が期待できます。



大分県商工労働部  
企業立地推進課



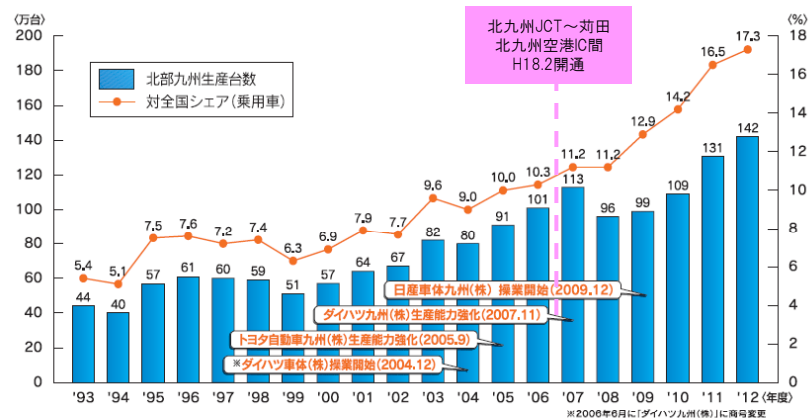
# 3-⑨ 地域産業の活性化

- 九州は「カーアイランド」と呼ばれることが多く、中でも北部九州においては福岡県を中心に「北部九州自動車産業アジア先進拠点推進構想」を推進し、アジアをリードする次世代自動車を含めた一大生産拠点を目指しています。
- 東九州自動車道の整備により、物流の効率化が図られ、地域産業の活性化に寄与することが期待されます。



資料) 北部九州自動車産業アジア先進プロジェクト(平成26年版)  
注) 図中の●は、自動車関連企業を示し(●は東九州道沿線の企業)、「九州の自動車関連企業立地マップ」より作成

北部九州自動車生産の推移



完成車の輸送にも高速道路を利用しており、お客様の求める自動車者をより早く作りお届けするには高速道路が不可欠です。特に中国等からの部品納入や完成車輸送について大きく寄与されます。



ダイハツ九州(株)



日産自動車(株)

九州での生産拡大に際し、関東の部品供給メーカーに福岡県・大分県へ進出するよう働きかけています。進出にあたっては、東九州道の整備による部品供給の定時性向上が前提となります。

# 3-⑩ 農水産物の流通利便性の向上

- 東九州自動車道沿線では、地域特性を活かした農水産物について、地域ブランドの浸透を展開中です。
- 東九州自動車道の整備により、時間短縮・荷傷みの低減等による市場拡大やアクセス向上による沿線地域来訪者の増加が期待されます。

■ 沿線の主な特産品 「美(うつくし)だいこん」(吉富町)

北九州市 本州方面  
福岡市

豊前棚田ゆず(豊前市)

築上町 吉富町 豊前市 上毛町 中津市 豊後高田市 国東市 杵築市 宇佐市 日出町

周防灘

東九州自動車道

大分市 宮崎県

「美(うつくし)だいこん」(吉富町)

「姫島車えび」(姫島村)

「豊前海一粒かき」(豊前市)

なばな(豊後高田市)

「くにさき銀たち」(国東市)

「サンセレブ」(杵築市)

「川底柿」(上毛町)

「城下カレイ」(日出町)

「豊前本ガニ」ワタリガニ(豊前市)

「安心院ぶどう」(宇佐市)

「三光桃」(中津市)

資料: 大分県・各市町村HP

(豊築漁業組合)  
現在、福岡や下関からのお客様が多く、下関から1時間半かかるが、東九州道が供用すると時間短縮になり、より遠くから訪れてもらえるようになることを期待しています。

(大分県漁業組合)  
中津の鰻料理は、京都と同じ位有名で、古くから名産品です。  
地元で獲れる鰻が少ない冬場に、東九州道の供用により宮崎や鹿児島から鮮度の高い鰻を入荷しやすくなるのが期待できます。

鰻(はも)(中津市)

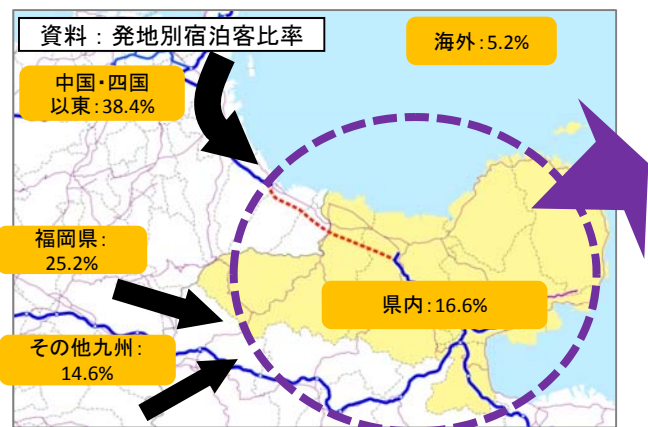
# 3-⑪ 観光支援

- 大分県への観光客の交通手段は、約8割が自家用車・観光バス・レンタカー等になっています。
- 自家用車などで訪れる観光客の多い、『豊の国千年ロマン観光圏』へのアクセスが向上し、観光客の増加が期待されます。

## ■大分県観光客の交通手段

|            | 自家用車  | 観光バス | レンタカー | その他   |
|------------|-------|------|-------|-------|
| 大分県までの交通手段 | 67.7% | 8.9% | 6.2%  | 22.4% |
| 大分県内の交通手段  | 79.0% | 7.5% | 6.0%  | 2.3%  |

出典：平成25年度大分県観光実態調査報告書  
 ※複数回答可。少数回答(路線バス・タクシー等)は省略した



資料：平成25年観光動態要覧，別府市観光まちづくり課

東九州自動車道については、北九州、大分の都市圏を結ぶ東九州軸として、生活・文化・産業・観光等における多様な交流を促進する窓口になるものと考えられる。(豊の国千年ロマン観光圏整備計画より抜粋)

## 豊の国千年ロマン観光圏 ～別府・中津・宇佐・国東半島～

**国東半島宇佐地域が世界農業遺産に認定(H25.5)**  
 ※国東半島宇佐地域は、豊後高田市、杵築市、宇佐市、国東市、姫島村、日出町からなる。



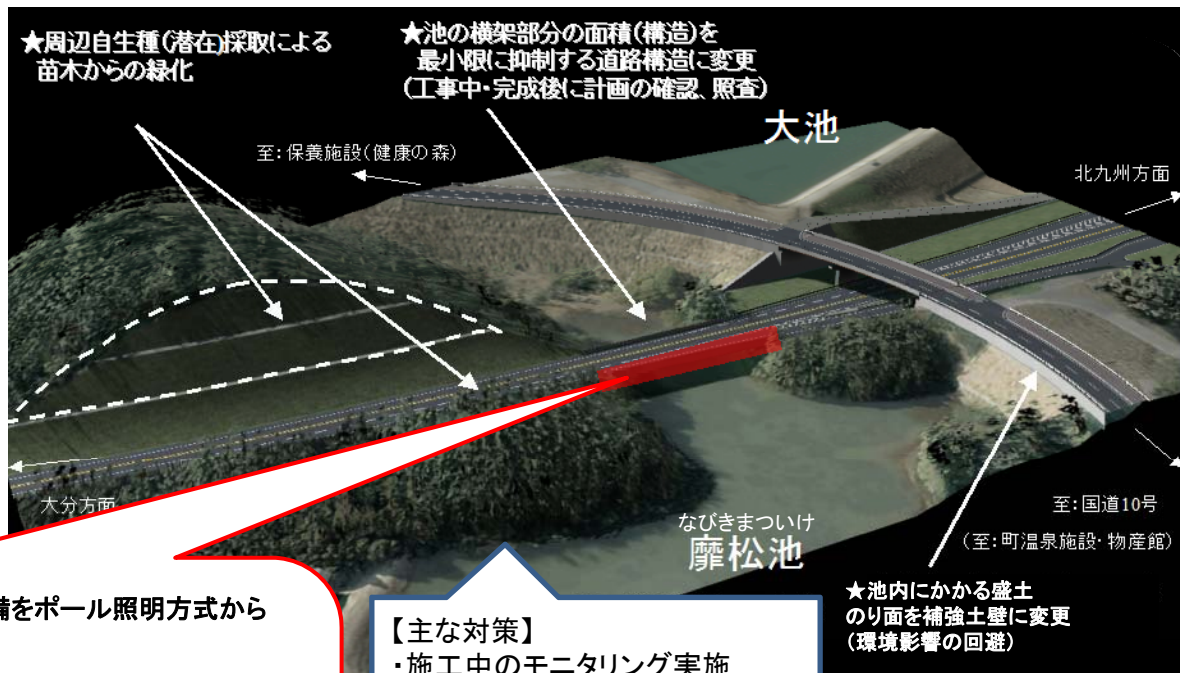
## 4. 環境への配慮

- 上毛町の靡松池において希少な動植物が新たに確認されたため、第三者の学識経験者からなる委員会を設置しています。
- 動植物の分布特性を把握し、生息・生育地における道路構造等の見直しや高速道路周辺の緑化を自生種で行うなど、生物多様性の保全を図っていくこととしています。

▼『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



▼取組み事例

池への光漏れ防止対策として付近の道路照明設備をポール照明方式から**低位置照明(高欄照明)方式に変更**

ポール照明(参考)



低位置照明(参考)



【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⇒橋梁)
- ・自生種の種採取からの地域性苗木による樹林化

★池内にかかる盛土のり面を補強土壁に変更(環境影響の回避)



キボンチビコツブゲンゴロウ

# 5. 事業費の削減

## 主なコスト削減の取組み事例

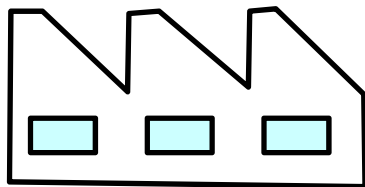
- 現地発生木(小径木)の処理において、当初は再資源化施設で処理することとしていたが、協議を行い、一部の小径木については生木買取として取扱い可能になったことによりコスト削減を実施。
- トンネル区間において、高規格支保パターンを導入し、コスト削減を実施。

### ■現地発生木の処分方法変更による減



変更前

変更後



再資源化施設にて処理

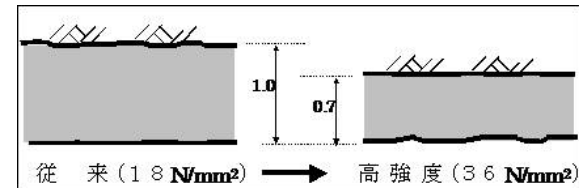


小径木等の集積状況

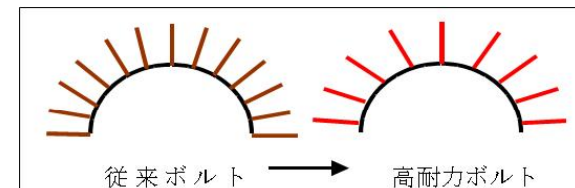
売却処分することにより処分費を縮減

### ■トンネル高規格支保工の採用による減

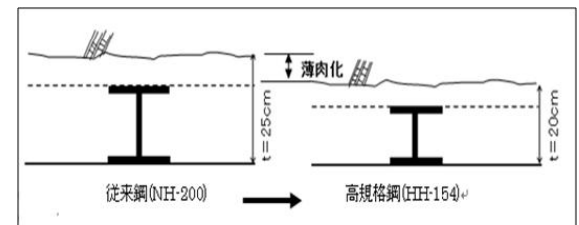
#### ①吹付けコンクリートの高強度化



#### ②ロックボルト耐力のランクアップ



#### ③H型鋼の高規格化



《対象トンネル》

- ・中津TN 840m
- ・今仁TN 174m
- ・赤尾第一TN 601m
- ・赤尾第二TN 396m
- ・赤尾第三TN 971m

## 6. 費用便益分析の結果

| 種別 | 項目 | 事業全体 | 残事業 |
|----|----|------|-----|
|----|----|------|-----|

|                     |          |         |         |
|---------------------|----------|---------|---------|
| 便益(B)<br>(現在価値:H26) | 走行時間短縮便益 | 1,361億円 | 1,361億円 |
|                     | 走行経費減少便益 | 155億円   | 155億円   |
|                     | 交通事故減少便益 | 72億円    | 72億円    |
|                     | 計        | 1,587億円 | 1,587億円 |

|                     |       |         |       |
|---------------------|-------|---------|-------|
| 費用(C)<br>(現在価値:H26) | 事業費   | 938億円   | 278億円 |
|                     | 維持管理費 | 128億円   | 128億円 |
|                     | 計     | 1,065億円 | 405億円 |



|           |     |     |
|-----------|-----|-----|
| 費用便益比 B/C | 1.5 | 3.9 |
|-----------|-----|-----|

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

注1）費用及び便益額は整数止めとする。

注2）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。

注3）B/Cの算定に用いる事業費は、現在価値に換算した事業費であり、事業概要に記載している事業費とは異なる。

注4）平成22年8月に国土交通省より公表された「将来交通需要推計の改善について」にて検討することとなっていた推計手法の改善（第二段階）を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出

## 7. 関係する都道府県の意見

### ■福岡県知事からの意見(平成26年11月20日付け)

東九州自動車道は、九州が一体となった活性化を進めるうえで、極めて大きな役割を担うものである。

九州縦貫自動車道、九州横断自動車道と一体となって、九州に循環型ネットワークを形成し、さらには、関門自動車道を通じて、九州と本州の交流の活発化にも寄与することが期待される。

福岡県においても、陸・海・空一体となったアジアにおける一大物流拠点形成のため、北九州空港や苅田港などの交通基盤と連携する東九州自動車道の早期完成が必要である。

また、南海トラフ巨大地震の発生により、甚大な被害が懸念される東九州地域において、東九州自動車道は、防災上の観点からも、一刻も早い整備が不可欠である。

従って、一日も早い全線完成を目指して、引き続き、事業を継続すべきと考える。

## 7. 関係する都道府県の意見

### ■大分県知事からの意見(平成26年11月19日付け)

東九州自動車道の「北九州～大分～宮崎間」は、本年度に概ね全線開通することとなり、待望の九州を循環する高速道路ネットワークが構築され、産業や観光など、大分はもとより、九州全体の発展に大きな効果を発揮します。とりわけ、重要港湾中津港周辺の自動車関連企業の新規立地をはじめ、北部九州の自動車産業を支えるネットワーク形成のためにも1日も早い開通が望まれています。

以上から、「対応方針(原案)」案の「継続」について異論なく、本年度の着実な開通とともに、事業の早期完成をお願いします。

## 8. 視点の整理及び対応方針(原案)

### ■視点の整理

#### ○事業の必要性等に関する視点

費用便益比(B/C)は1.5である。

対象区間の開通により、

- ・九州東部を縦断する高速道路ネットワークの形成
- ・九州自動車道とのダブルネットワーク化によるリダンダンシー機能の強化
- ・物流の効率化による地域産業の活性化
- ・観光地へのアクセス向上による地域の活性化

など、費用便益比に反映されない効果の発現も期待されることから、当該区間の必要性は高い。

#### ○事業進捗の見込みの視点

- ・現在用地取得を進めながら本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。

#### ○コスト削減や代替案立案等の可能性の視点

- ・今後も現地の状況変化を確認しながら、コスト削減を図っていく。

### ■対応方針(原案)

#### 【事業継続】

- ・関係機関の協力を得ながら、早期開通を目指し、事業の進捗を図っていく。