

平成22年度 第3回  
九州地方整備局 事業評価監視委員会

# 東九州自動車道

さいき  
(佐伯～蒲江)

かまえ  
(蒲江～北川)

- ①事業採択後3年経過して未着工の事業
- ②事業採択後5年経過して継続中の事業 (蒲江～北川)
- ③着工準備費又は実施計画調査費の予算化後3年経過した事業
- ④再評価実施後3年経過した事業
- ⑤社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業 (佐伯～蒲江)

# 1. 事業概要・目的・これまでの経緯

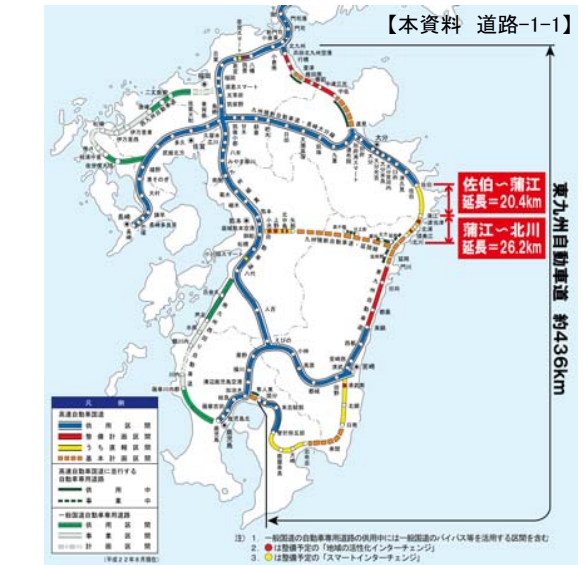
- ◆ **目的**
- 九州東部の **広域的な連携** を図り、 **物流の効率化** 及び **地域の発展等** を支援
  - 国道10号及び国道388号の代替路線** として機能

◆ **計画諸元** 【本資料 道路-1-7】

	佐伯～蒲江	蒲江～北川
延長	20.4km	26.2km
道路幅員	12.0m	12.0m
計画交通量	8,300台/日	5,700～11,300台/日



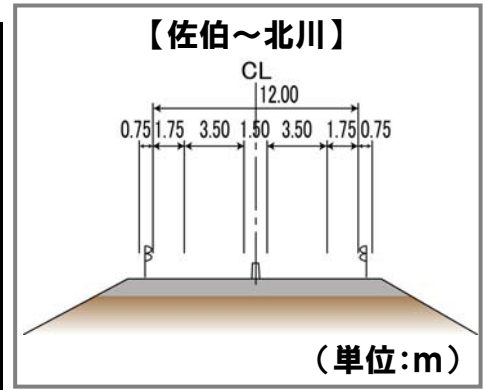
▲ 東九州自動車道（佐伯～北川）の概要図 【本資料 道路-1-6】



【本資料 道路-1-1】

▼ **事業経緯** 【本資料 道路-1-27】

	佐伯～蒲江	蒲江～北川
平成15年度	第1回国幹会議(H15.12.25) 前々回再評価	第1回国幹会議(H15.12.25) 新規事業採択評価
平成17年度	第2回国幹会議(H18.2.7) 新直轄方式に移行(H18.2.28) <b>5年</b>	第2回国幹会議(H18.2.7) 用地着手 <b>7年</b>
平成18年度	用地着手、工事着手	工事着手
平成20年度	前回再評価	
平成21年度		波当津IC・須美江IC (地域活性化IC)追加設置
平成22年度	今回再評価	今回再評価



▲ 高速自動車国道（2車線）

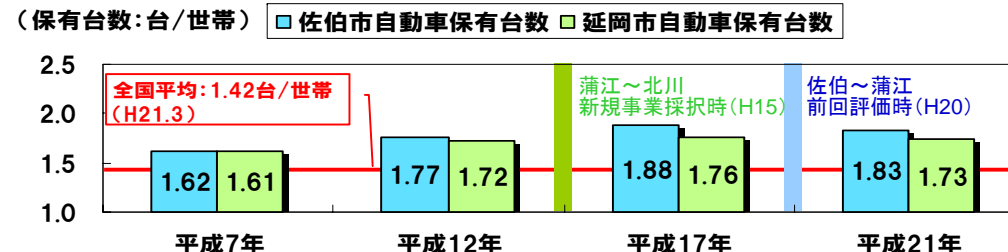
※事業進捗率（佐伯～蒲江）：約24%（事業費ベース） ・ 用地進捗率：約88%（事業費ベース）  
 事業進捗率（蒲江～北川）：約45%（事業費ベース） ・ 用地進捗率：約98%（事業費ベース）

## 2. 社会情勢等の変化

◆ 1世帯あたりの自動車保有台数は、新規事業採択時（蒲江～北川）の平成15年度以降も、全国平均を大きく上回っており、自動車交通への依存は、依然として高い。

◆ 地域の期待が高く、蒲江～北川間の波当津と須美江に追加ICを設置。

▼ 佐伯市・延岡市の自動車保有台数の推移



資料：九州の自動車保有台数資料 (H7)、市区町村別自動車保有車両数 (H12～H21)、市区町村別軽自動車車両数 (H12～H21)、国勢調査、住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数 (H21)、保有台数統計データ (H21) 【本資料 道路-1-13】

## 3. 前回評価時からの変化と投資効果

◆ 佐伯～蒲江：前回評価時(H20)以降も用地買収及び工事を促進している。

	項目	前回評価 (H20年度)	今回評価	変更理由
佐伯 ～ 蒲江	事業費 (現在価値化後)	約763億円 (625億円)	約763億円 (647億円)	○トンネル工の地山分類の変更及び法面対策工の追加による 【約+3億円】 ○建設発生土の有効利用 【約-3億円】
	残事業B/C	1.5 $\left[ \begin{array}{l} -779億円 \\ 534億円 \end{array} \right]$	1.8 $\left[ \begin{array}{l} -844億円 \\ 458億円 \end{array} \right]$	・前回：7,900台/日 ・今回：8,300台/日 ○全事業B/C
	全事業B/C	1.2 $\left[ \begin{array}{l} -779億円 \\ 661億円 \end{array} \right]$	1.2 $\left[ \begin{array}{l} -844億円 \\ 681億円 \end{array} \right]$	便益・費用：基準年の変更による割引率の影響による増 等

※( )書き上段：現在価値化後の便益 下段：現在価値化後のコスト

【本資料 道路-1-28】

◆ 蒲江～北川：新規事業採択時以降は用地買収及び工事を促進しており、H24年度内に蒲江IC～北浦IC間の供用を目標としている。

	項目	新規事業採択 (H15年度)	今回評価	変更理由
蒲江 ～ 北川	事業費 (現在価値化後)	約1,063億円 (606億円)	約938億円 (873億円)	○縦断線形、IC形式の見直し 等 【-約125億円】
	残事業B/C	-	3.1 $\left[ \begin{array}{l} -1,125億円 \\ 358億円 \end{array} \right]$	・前回：6,300～8,700台/日 ・今回：5,700～11,300台/日 ○全事業B/C
	全事業B/C	3.3 $\left[ \begin{array}{l} -2,116億円 \\ 636億円 \end{array} \right]$	1.2 $\left[ \begin{array}{l} -1,125億円 \\ 924億円 \end{array} \right]$	便益：原単位の見直し及び便益算定のための速度の見直しによる減 等 費用：基準年の変更による割引率の影響及び費用計上パターンの見直しによる増 等

※( )書き上段：現在価値化後の便益 下段：現在価値化後のコスト

(参考)第2回国幹会議において：事業費938億円、B/C=3.7

【本資料 道路-1-28】



# 4-①. 災害に強いネットワークの構築

◆安全性の高い迂回路が確保され、災害発生時の迂回の解消が図られる。

【本資料 道路-1-19】

■ 通行止め回数・時間 (H10～H20)

	総通行止め回数 (回/11年)	総通行止め時間 (時間/11年)
国道10号	14	73
国道388号	28	1,021
(主)佐伯蒲江線	12	324
(一)古江丸市尾線	12	458
合計	66	1,876

<災害時の迂回解消>

■ 迂回時間の変化



写真①

波当津川の氾濫により土砂流出した(県)古江丸市尾線 (H16. 10. 20)



写真②

台風21号により地すべりが発生した国道388号 (H13. 10. 16)

- ・地形条件的に豪雨等により、頻繁に冠水・地すべりといった災害が発生します。
- ・H13年には、波当津地域で3日間完全孤立状態となり、完全復旧まで約半年要しました。
- ・東九州道が開通すると、東九州道の整備に伴ったアクセス道路も整備され、災害に強い道路ネットワークが構築され、孤立集落も減り、地域住民の安心・安全な暮らしの創出につながると思います。(佐伯市建設課)



# 4-②. 救急医療活動の支援

◆高次医療施設の選択肢、搬送ルートへの拡大による迅速な救急搬送、患者の安静な搬送など救急医療活動を支援。

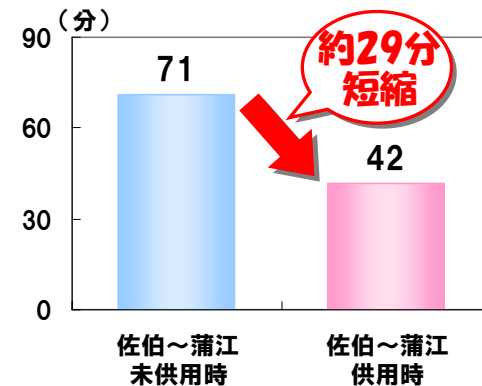
【本資料 道路-1-21、22】



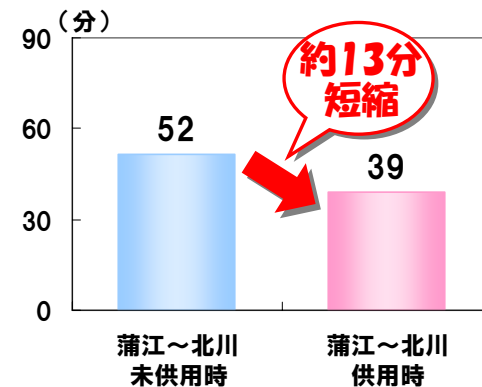
## <搬送時間が短縮>

■所要時間の変化

<蒲江波当津浦～西田病院>



<旧北浦町役場～県立延岡病院>

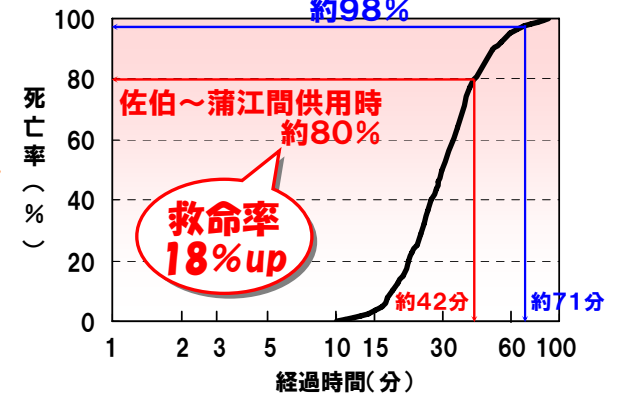


※所要時間＝病傷発生から通報までの時間＋搬送時間  
平均速度（乗用車による搬送）

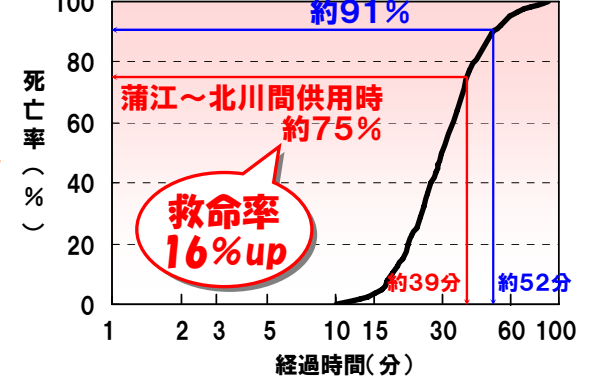
## <救命率が向上>

■カーラーの救命曲線（多量出血）

佐伯～蒲江間未供用時



蒲江～北川間未供用時



## <救急救命活動を支援>

- ・ H7年の台風で日向長井が冠水した際には、現場に行く全てのルートが冠水・崩落により、通行できない状況となり、現場に行けないこともありました。
- ・ 東九州道が開通すると、災害に強い道路ができ、現場に行けないという最悪の状況は回避できると思います。
- ・ また、搬送ルート、搬送病院の選択肢が増えることも円滑な救急活動に大きく寄与すると思います。



(延岡消防署、佐伯消防署)

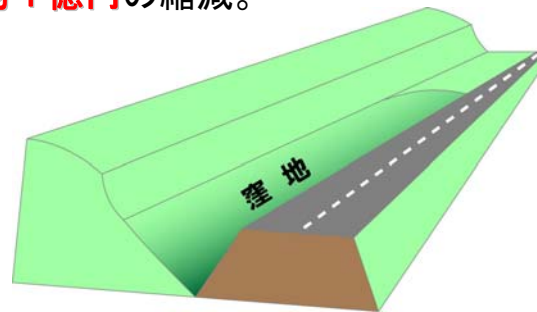
# 5. コスト縮減や代替案立案等

【本資料 道路-1-33】

## 佐伯～蒲江間

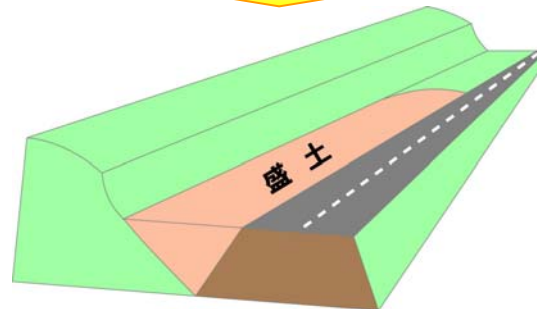
◎建設発生土の有効利用の観点より、窪地への盛土による、残土処分費**約1億円**の縮減。

当初計画



計画見直し

窪地への盛土



◎トンネル掘削土を小割りし、路盤材への有効利用を図ることにより、**約2億円**の縮減。

建設発生土の有効利用 → **約3億円**のコスト縮減

## 蒲江～北川間

◎トンネル掘削土の受入れ地を日向市細島港から近場に確保（古江港埋立地）したことによる運搬コスト縮減。



↑古江港埋立地

○当該事業は、第2回国土開発幹線自動車道建設会議(H18.2.7)による整備計画に基づくルート、事業手法、施設規模を進めており、現計画が妥当である。

## 6. 対応方針(原案)

【本資料 道路-1-34】

- 東九州自動車道（佐伯～蒲江・蒲江～北川）は、広域的な地域間の連携・交流を促進する道路であり、大分・宮崎地域間の交流連携の強化、地域産業の発展を支援するとともに、災害時における代替道路の確保を図ることを目的として整備するものである。
- また、本事業の早期完成を求める声は強く、地元自治体および期成会等から積極的な整備促進要望がなされている。
- 事業進捗率は、事業費ベースで佐伯～蒲江が約24%〔約184億円/約763億円〕、蒲江～北川が約45%〔約423億円/約938億円〕（平成21年度末）であり、そのうち用地進捗率は、佐伯～蒲江が約88%〔約46億円/約52億円〕、蒲江～北川が約98%〔約45億円/約46億円〕に達しており、事業の供用を図ることにより、高速ネットワークが形成され、周辺地域等への整備効果の発現が大きく期待できることから、当該事業区間の供用に向けて事業を継続することとしたい。