再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担　当　課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川　昌宏

事業名	一般国道220号 (東九州自動車道)　油津・夏井道路	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	【油津区間】 自：宮崎県日南市大字平野 至：宮崎県日南市南郷町中村甲 【串間・夏井区間】 自：宮崎県串間市大字串間 至：鹿児島県志布志市大字志布志町帖			延長	20.5km

事業概要

日南・志布志道路、油津・夏井道路、南郷奈留道路は、九州東部の広域的な連携を図る高規格道路である東九州自動車道の一部を形成し、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。

R元年度事業化	H27年度都市計画決定 (R3年度変更)	R3年度用地着手	R4年度工事着手

全体事業費	約1,287億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約19%	供用済延長	0.0km

計画交通量　7,100～13,400台／日

費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.4(0.6) (参考) 1.8(0.9996) 〔2%〕 2.1(1.3) 〔1%〕	(事業全体) 6.9% (2.0%)	1,982/13,515億円 事業費：1,878/11,720億円 維持管理費：105/1,534億円 更新費：/261億円	2,054/19,317億円 走行時間短縮便益：1,839/16,644億円 走行経費減少便益：163/2,043億円 交通事故減少便益：51/630億円	令和7年
	(残事業) 1.04(0.7) (参考) 1.6(1.2) 〔2%〕 2.0(1.5) 〔1%〕	(残事業) 4.2% (2.6%)			

感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	交通量	B/C=1.3～1.6(±10%)	交通量	B/C=0.97～1.1(±10%)
	事業費	B/C=1.4～1.4(±10%)	事業費	B/C=0.95～1.1(±10%)
	事業期間	B/C=1.4～1.5(±20%)	事業期間	B/C=0.9～1.2(±20%)

事業の効果等

①広域交通ネットワークの形成
・東九州自動車道の整備によって、拠点間の所要時間が大幅に短縮、宮崎県南部地域・鹿児島県大隅地域の連携強化や経済活性化が期待される。
②災害に強いネットワークの構築
・東九州自動車道の整備により、災害に強いネットワークの構築が期待される。
③地域経済の活性化
・東九州自動車道の整備が進むことで、企業立地の促進による地域経済活性化が期待される。
④観光振興の支援
・東九州自動車道の整備により、観光地間の速達性向上に伴う広域な周遊観光ルートが形成され、観光振興の支援が期待される。
⑤医療施設へのアクセス性向上
・東九州自動車道の整備により、患者負担の軽減や救急搬送時間の短縮などが期待される。
⑥生活環境の改善
・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2, NO_2, SPM削減）

関係する地方公共団体等の意見

日南市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される東九州自動車道建設促進日南・串間・志布志地区協議会（会長：日南市長）等により早期整備の要望を受けている。(令和7年10月)

宮崎県知事、鹿児島県知事等で構成される東九州自動車道建設促進協議会（会長：宮崎県知事）等により早期整備の要望を受けている。(令和7年8月)

県の意見
【宮崎県】
　今回意見照会のありました一般国道２２０号　日南・志布志道路及び油津・夏井道路、南郷奈留道路につきましては、将来的に東九州自動車道の一部となり、九州縦貫自動車道等と一体となって九州における循環型高速交通ネットワークを形成し、本県の更なる経済発展はもとより、九州全体の一体的浮揚を図るために必要不可欠な道路であります。
　加えて、本路線の整備により、並行する現一般国道２２０号とのダブルネットワークが形成されるとともに、今後発生が懸念される南海トラフ地震など、様々な自然災害から県民の暮らしを守るために、人命救助や支援物資の輸送等を担う「命の道」として機能するなど、防災上大変重要な道路であります。
　以上のことから、「対応方針（原案）」の「継続」について異論はありません。
　なお、県としましても、建設発生土の受入等の有効活用に関する調整、地元市と連携した用地の先行取得など、引き続き最大限協力してまいります。
　今後とも、本路線の早期供用に向けて、より一層の整備促進を図るとともに、更なるコスト縮減に努めて頂きますようお願いします。
【鹿児島県】
　「対応方針（原案）案」の「継続」については，異存ありません。
　当該道路は，九州東部の広域的な連携を図る東九州自動車道の一部を形成し，物流の効率化及び地域の発展，災害に強いネットワークの構築等を目的とした重要な道路と認識しています。
　今後とも，事業が着実に実施され，早期完成が図られるよう，所要の予算の確保をお願いします。
　なお，事業の実施にあたっては，さらなるコスト縮減に努めていただくようお願いします。

事業評価監視委員会の意見
　審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
　沿線地域の近年の人口は減少傾向。
　宮崎県の一世帯当たりの自動車保有台数は横ばいだが、鹿児島県・沿線地域は増加傾向。
　日南市・串間市・志布志市の交通量は減少傾向であるが、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等
　令和元年度に事業化、用地進捗率約40%、事業進捗率約19%（令和7年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
　地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等
【施工条件の変更、社会情勢の変化による増額】
　災害リスク回避を目的にした道路構造見直し、軟弱地盤対策に伴う地盤改良の追加、物価上昇による資機材及び労務単価の増加
【コスト縮減】
　函渠の集約。
　新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	

　以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を

設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)
(※B/Cの値は、清武JCT～加治木JCTを対象とした場合、( ) 書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。)