

事後評価結果（平成17年度）

担 当 課：西日本高速道路株式会社 計画設計チーム

担当課長名：大 西 宣 二

路線名	ひがしきゅうしゅう 東九州自動車道 (西都～清武JCT)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)				
起終点	自：宮崎県西都市大字岡富 至：宮崎県宮崎郡清武町大字今泉			延長	26.9 km				
事業概要									
北九州市を起点とし鹿児島市に至る総延長436 kmの国土開発幹線自動車道である「東九州自動車道」のうち、西都ICから九州縦貫自動車道宮崎線（宮崎自動車道）と接続する清武JCTを暫定2車線で整備を行った。									
事業の目的・必要性									
東九州自動車道は、九州縦貫自動車道及び九州横断自動車道とともに、九州の高速自動車国道のネットワークを形成し、東九州地域の産業・経済・文化の振興と均衡ある発展を図り、また交通混雑の緩和、輸送時間の短縮など沿線都市の生活向上、活性化に大きく寄与する。									
事業概要図									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H5年度 年度	用地着手 工事着手	H6年度 H6年度	供用年 (計画) H12年度 (実績) H12年度	変動	1.0倍	
	事業費	計画時	(名目値) (実績値)	963億円 984億円	実績	(名目値) (実績値)	938億円 958億円	変動 97%	
	交通量	計画時	3,000台/日 (平成13年度)		実績	2,300台/日 (平成13年度)		変動 77%	
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	26.8 (H11年度)		77.5 km/h (H17年度)		交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+当該路線)		34.4 (H9年度)	21.5 件/万台キロ (H16年度)
	費用便益 分析結果 (事後)	B / C 1.7	総費用 1,186億円 事業費: 1,078億円 維持管理費: 108億円		総便益 1,957億円 走行時間短縮便益 1,706億円 走行経費減少便益: 182億円 交通事故減少便益: 69億円		基準年		
	事業遅延によるコスト増	費用増加額		-		便益減少額		-	
事業遅延の理由						H17年			
-									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西都名産の完熟マンゴーを宮崎空港までの輸送において、宮崎市内混雑時には高速道を利用。一般道（混雑時）：60分 高速道：32分 28分短縮 <p>第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西都市～宮崎空港（第2種空港） 所要時間 71分(H11) 58分(H17) 13分短縮 <p>IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県内各地で行われるプロ野球春季キャンプ地へのアクセス向上。周遊バスが登場。 ・宮崎県内の主要観光地が斬減傾向にある中で、西都IC周辺の観光施設は開通後、著しい伸びを示している。 西都IC周辺の観光施設 集客数は、14～35%増加 <p>他数項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路沿道の一般環境大気測定局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。 NO₂：日平均値の年間98%値 0.038～0.041ppm（0.04～0.06ppm以下） CO：日平均値の年間2%除外値 1.608～1.625ppm（10ppm以下） <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境アセスメントで予測した断面について、H16年度平均交通量を用いて再現計算を行い、最も厳しい断面で実測した結果、環境保全目標値を満足する。 実測値：48dB（夜間）（65dB（夜間）） （ ）内は環境保全目標値 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>野生動物の生息環境を保全するため、ロードキル防止用の立入防止柵や小動物の脱出路を設けた排水溝を設置した。またのり面の緑化等を施すことで、地形等保全に努めた。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>宮崎県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向よりさらに大きな伸びを示していたが、平成14年は全国とほぼ同じとなっている。</p> <p>沿道地域の人口は事業開始以降ほとんどの地域で増加傾向にあるが、西都市の沿道地区は事業開始の平成5年度に比べ、平成16年度は約3%減少している。</p> <p>宮崎県の道路利用は全国とほぼ同様な傾向で、年々増加傾向である。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>一方で、ネットワークが未成熟なため、国道の代替機能が発揮できていない面もあるが、今後の東九州自動車道の延伸供用に伴って、主要都市や交通拠点が結ばれ、都市間高速として、さらに効果が発現されるものと考えられるため、利用状況の変化等について注視していきたい。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特になし</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。