

事後評価結果（平成19年度）

担 当 課：道路計画第一課

担当課長名：三保木 悦幸

| | | | |
|-----|---|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道218号 <small>ごかせ たかちほ</small> 五ヶ瀬～高千穂 | 事業区分 | 一般国道 |
| 起終点 | 自：宮崎県西臼杵郡五ヶ瀬町大字三ヶ所字境園（県境） 至：宮崎県西臼杵郡高千穂町大字三田井字葛根迫 | 事業主体 | 国土交通省 九州地方整備局 |
| | | 延長 | 19.7km |

事業概要

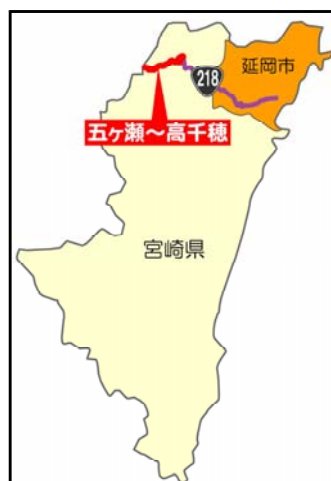
国道218号は、熊本市を起点とし、山都町、五ヶ瀬町、高千穂町、日之影町を経て、延岡市に至る延長約146kmの幹線道路であり、標高1,000mを超える急峻な九州中央山地をめぐって中九州地域を東西に結び、社会、経済、文化、観光などの発展に重要な役割を果たしている。

このうち五ヶ瀬～高千穂は、津花峠（標高680m）をはじめとして急勾配・急曲線の山地部を通る難所が点在している区間19.7kmの一次改築事業（権限代行事業）である。

事業の目的・必要性

五ヶ瀬～高千穂は、「線形不良箇所の解消」や「交通安全性の向上」等を目的として整備を進めた事業であり、救急医療活動の支援や道路の信頼性向上、環境の改善、産業活動や観光産業の支援などにも寄与するものである。

事業概要図



| | | | | | | | | | |
|--------------------|-----------------------|---|-----------------|--|---------------------------------------|--------------------------------|---|-----|-------|
| 事業の 効果等 | 事業期間 | 事業化年度 | 昭和41年度 | 用地着手 | 昭和41年度 | 供用年 | (当初) — / — (実績) — / H14年度 | 変動 | — 倍 |
| | | 都市計画決定 | — 年度 | 工事着手 | 昭和41年度 | (暫定/完成) | (実績) — / H14年度 | | |
| | 事業費 | 計画時 | (名目値) — / 250億円 | 実績 | (名目値) — / 251億円 | | | 変動 | 1.0倍 |
| | | 暫定/完成 | (実質値) — / — 億円 | (暫定/完成) | (実質値) — / — 億円 | | | | |
| | 交通量 (当該路線) | 計画時 | — / — 台/日 | 実績 | — / 10,300台/日 | | | 変動 | — % |
| | 旅行速度向上 | 24.3 km/h → 47.8 km/h | | 交通事故減少 | | — → 29.4件/億台キロ (県平均82.8件/億台キロ) | | | |
| | | (供用前現道→当該路線) (供用直前年次) 昭和46年度 (供用後年次) 平成17年度 | | (供用前現道→供用後現道) (供用直前年次) データ無し (供用後年次) H15～H17年度平均 | | | | | |
| | 費用対効果 分析結果 (事後) | B/C | 2.2 | 総費用 | 749億円 (事業費: 464億円 維持管理費: 285億円) | 総便益 | 1,624億円 (走行時間短縮便益: 1,487億円 走行経費減少便益: 123億円 交通事故減少便益: 13億円) | 基準年 | 平成19年 |
| | 事業遅延によるコスト増 | 費用増加額 | — 億円 | 便益減少額 | — 億円 | | | | |
| 事業遅延の理由 | | | | | | | | | |
| 客観的評価指標に対応する事後評価項目 | | | | | | | | | |

| | |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保（交通混雑の緩和に寄与：渋滞損失時間約8.5割削減） ・安全で安心できるくらしの確保（三次医療施設へのアクセス向上：高千穂町→済生会熊本病院（3次医療）約154分 → 約113分 と約40分短縮） <p style="text-align: right;">他14項目に該当</p> |
| | <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・線形不良箇所等の解消（車道幅員5.5m未満区間延長 18.3km → 0km、縦断勾配7%以上の急勾配区間延長 6.2km → 0km、曲線半径50m未満箇所数 265箇所 → 0箇所） |
| 事業による環境変化 | <p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価、対象外事業である。 |
| | <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 |
| <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>沿線3町の人口は、昭和45年以降一貫して減少傾向（3割以上減少）を示しており、高齢化の進展も県平均（H17：24%）を大きく上回る（同：32～38%）が、自動車保有率は沿線3町計で、約2倍の高い伸び（H17/S55）を示している。</p> <p>沿線3町の農業産出額は、近年減少傾向を示しているのに対し、製造品出荷額は、3町ともに県平均（H17/S45 4.8倍）を大きく上回る伸びを示し、特に五ヶ瀬町の伸び（同：55倍）は著しい。</p> <p>沿線3町の通勤交通は、自町内の通勤者が減少の一途に対し、自町外と通勤者は大幅に増加しており、自動車への依存度も8割以上と高い。</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>国道218号五ヶ瀬～高千穂は線形不良箇所の解消、交通安全性の向上など所要の効果を発現しており、地域の生命線としての機能を十分に発揮していることから、さらなる事後評価や改善措置の必要性はない。</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>当事業は昭和41年に事業化し、3事業区間全長約20kmを約36年かけて段階的に整備を行ったが、予算制約下とはいえ、事業の長期化は避けるべきであり、選択と集中を図る必要がある。</p> <p>結果的に、段階的な整備により事業全体の長期化が予想される場合は、供用効果が発揮される区間ごとに評価を行う方法が考えられる。</p> | |
| <p>特記事項</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。