

## 事後評価結果（平成22年度）

担 当 課：九州地方整備局 道路部 道路計画第一課  
担当課長名：荒瀬 美和

<b>事業名</b>	一般国道422号 <small>たかはらとうげどうろ</small> 竹原峠道路	<b>事業区分</b>	一般国道
<b>起終点</b>	自：大分県日田市中津江村合瀬 至：福岡県八女市矢部村北矢部	<b>事業主体</b>	国土交通省 九州地方整備局
			延長 3.5km

### 事業概要

国道442号は大分市から、熊本県小国町、福岡県八女市等を経由して、福岡県大川市に至る延長約187kmの主要幹線道路である。同路線は福岡・熊本・大分の3県の地方生活圏を連絡する路線であり、九州縦貫自動車道と国道57号を連絡・補完する重要な道路である一方、沿線地域の住民には必要不可欠な生活道路である。

竹原峠道路は、大分県と福岡県との県境に位置する延長3.5kmのバイパス事業である。

### 事業の目的・必要性

国道442号竹原峠道路は、狭隘区間の解消等による通行規制の緩和、及び広域ルート形成による地域経済の活性化を目的とした道路である。

### 事業概要図



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：H11年度	用地着手：平成11年度	供用年	(当初) — / —	変	動
		都市計画決定：—	工事着手：平成12年度	(暫定/完成)	(実績) — / H17	—	倍
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) — / 91億円	実績 (名目値) — / 92億円	暫定/完成	(実績値) — / 1億円	変	動
		暫定/完成 (実質値) — / 1億円	暫定/完成 (実質値) — / 1億円			1.01倍	
	<b>交通量</b>	計画時	実績			変	動
	(当該路線)	暫定/完成	暫定/完成		— / 367台/日	—	%
	<b>旅行速度向上</b>	33 km/h → 48 km/h	交通事故減少	— 件/億台キロ → — 件/億台キロ			
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H17年度 (供用後年次) H17年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用直前年次) (供用後年次)			
	<b>費用対効果分析結果 (当初)</b>	B/C : —	総費用 億円	総便益 億円	基準年		
			(事業費：—億円 維持管理費：—億円)	(走行時間短縮便益：—億円 走行経費減少便益：—億円 交通事故減少便益：—億円)	—年		
	<b>費用対効果分析結果 (事後)</b>	B/C : 0.3	総費用 115億円	総便益 32億円	基準年		
			(事業費：112億円 維持管理費：3.2億円)	(走行時間短縮便益：26億円 走行経費減少便益：5.5億円 交通事故減少便益：0.85億円)	平成22年		
	<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額	— 億円	便益減少額	— 億円		
	<b>事業遅延の理由</b>	特になし。					

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土・地域のネットワークの構築（大型車のすれ違い困難区間が解消：道路幅員 現道4.3m⇒当該道路7.5m）</li> <li>・災害への備え（積雪等による通行止め期間の解消：2.4日/年⇒0日/年）</li> </ul> <p style="text-align: right;">他9項目に該当</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価、対象外事業である。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・クマタカの飛翔が確認されたため工事前後に監視を行い、影響が無いことを確認。</li> </ul>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同種事業の今後の参考となるよう、防災対策等標準3便益以外の整備効果について評価する手法を検討してほしい。</li> <li>・今後の交通量動向についてモニタリング調査を実施し、前記とあわせ、報告してほしい。</li> </ul>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域（八女市、日田市）の人口は減少傾向（H21/H2比で約0.85倍（八女市）と約0.87倍（日田市））。</li> <li>・沿線地域の高齢化率は進展（H21：29.8%（八女市）と28.8%（日田市））、県平均（H21：22.1%（福岡県）と26.3%（大分県））を上回る。</li> <li>・沿線地域の自動車保有台数は増加傾向にある（H19/H2比で約1.23倍（八女市・広川町）と約1.27倍（日田市））。</li> <li>・沿線地域の第1次産業については、八女市が22.7%、日田市が11.6%を占めており、両市とも県全体を上回る。</li> </ul>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>竹原峠道路の供用後、通行止めの解消や通行規制時間の短縮、安全かつ快適な走行環境を提供するなど当初の目的も達成されている。</p> <p>さらに、観光産業や地域産業の支援等、地域にとって重要な役割を果たしていることから、さらなる事後評価の必要はない。</p> <p>竹原峠道路の供用後、『通行規制の緩和』や『走行環境の改善』等の効果が得られており、今後の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>これまでも、事業評価監視委員会や県知事からの意見として、従来の3便益（走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少）以外に「災害時の通行止め」や「孤立の解消」、「観光など地域産業振興」、「救急医療へのアクセス向上」などの地域の状況に即した多様な効果を便益として計測する手法を検討すべきとの指摘を受けているところである。</p> <p>引き続き、地域の特性を考慮した事業評価のあり方について検討していくことが必要である。</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。