

事後評価結果（平成23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：廣瀬 健二郎

事業名	一般国道387号 <small>かきのきとうげ</small> 柿ノ木峠道路	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	自：大分県宇佐市院内町温見 至：大分県玖珠郡玖珠町大字日出生	延長	12.6km				
事業概要	<p>国道387号は、大分県宇佐市を起点とし、熊本県小国町、大分県日田市等を経由して、熊本県熊本市に至る延長約141kmの幹線道路である。</p> <p>国道387号柿ノ木峠道路は、大分・熊本の2県の地方生活圏を連絡する路線であり、沿線地域の住民に必要不可欠な生活路線としての役割を担う延長12.6kmの現道拡幅事業であり、昭和55年度から直轄権限代行事業として実施している。</p>						
事業の目的・必要性	<p>国道387号柿ノ木峠道路は、大型車等の離合不能や線形不良の区間を解消し、安全で円滑な道路交通の確保を目的とした道路である。</p>						
事業概要図							
事業の効果等	事業期間	事業化年度：S55年度 都市計画決定：—	用地着手：S56年度 工事着手：S56年度	供用年：(当初) — / H19 (暫定/完成) (実績) — / H18	変動	0.96倍	
	事業費	計画時 (名目値)：— / 252億円 (暫定/完成) (実質値)：— / 234億円	実績 (名目値)：— / 234億円 (暫定/完成) (実質値)：— / 217億円		変動	0.93倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)：将来交通量 (H32) — / 1,400~2,200台/日	実績 (暫定/完成)：— / 1,233~2,140台/日		変動	88~97%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	38km/h → 48km/h (供用直前年次) H18年度 (供用後年次) H18年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	— 件/億台キロ → — 件/億台キロ (供用直前年次) (供用後年次)			
	費用対効果分析結果 (前回再評価)	B/C：1.6	総費用：355億円 (事業費：345億円 維持管理費：10億円)	総便益：558億円 (走行時間短縮便益：547億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：1億円)	基準年：平成15年		
費用対効果分析結果 (事後)	B/C：1.1	総費用：434億円 (事業費：407億円 維持管理費：27億円)	総便益：468億円 (走行時間短縮便益：435億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：6.6億円)	基準年：平成23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	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"> ・国土・地域ネットワークの構築（現道等における大型車のすれ違い困難区間の解消：1車線区間[宇佐市院内町温見～西椎屋]の解消）。 ・災害への備え（現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する：事前通行規制区間（連続雨量200mm以上、積雪20cm以上）の解消）。 <p style="text-align: right;">他10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（12箇所）を回避することにより、走行環境が改善。
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> <p>国定公園内に位置することから、周辺の樹木と合わせた環境の調和を図るため、切土部分の法面緑化を実施。</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>特になし。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域（宇佐市・玖珠町）の人口は、事業化当初から年々減少傾向（H22/S55比で0.87倍（宇佐市）と0.75倍（玖珠町））。 ・沿線地域の高齢化率は、事業化当初から増加傾向（H22：30.6%（宇佐市）、30.5%（玖珠町））で、大分県平均（H22：26.5%）を上回っている。 ・沿線地域の世帯当りの自動車保有台数は、増加傾向（（宇佐市）S55：1.18台/世帯 H22：2.13台/世帯、（玖珠町）S55：1.25台/世帯 H22：2.32台/世帯）。 ・当該道路周辺には、西椎屋の滝や岳切渓谷をはじめとした観光資源が点在しており、玖珠IC（福岡市等）方面からの観光客が多く、道の駅「いんない」の来客数も平成21年を境に増加（H21：548百人、H22：618百人）。 ・当該路線の交通量は、増加傾向（院内側：H22/S55比で約8倍、玖珠側：H22/S55比で約3倍）。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・柿ノ木峠道路の整備により、走行環境の改善（線形不良箇所12箇所回避）、安全性の確保（防災要点検箇所19箇所回避）など十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要性はないものと考えられる。 ・柿ノ木峠道路は、大型車等の離合不能区間や線形不良区間を回避し、安全で円滑な道路交通の確保を目的とした事業である。 ・柿ノ木峠道路の供用後、『走行環境の改善と安全性の確保』等について所要の効果が得られており、今後の改善措置の必要はないものと考えられる。
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・柿ノ木峠道路は、昭和55年に事業着手し、急峻な地形で地山が悪いことと、整備延長も12.6kmと長いこと等から、段階的に着手したものの、事業完了までに27年間を要した。 ・今後も事業期間の長期化を避けるために、計画段階から沿線住民との合意形成を図り、周辺環境に配慮しながら円滑な事業展開を行うことが必要である。 ・予算制約という状況下では、事業の長期化は避けられないものの、事業区間の中でも「選択と集中」を行い、緊急性の高い区間や供用効果が早期に発現される区間を評価し、事業の重点化を図ることが必要である。
特記事項	<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。