

事後評価結果（平成18年度）

担 当 課：西日本高速道路株式会社設計グループ

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 すえよしたからべ はやとひがし （末吉財部～隼人東）	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：鹿児島県曾於市末吉町諏訪方および同県同市財部町南俣 至：鹿児島県霧島市隼人町真孝			延長	27.3 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、末吉財部ICから一般有料道路隼人道路と接続する隼人東IC間を暫定2車線にて整備を行った。					
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：H5年度 都市計画決定：H8年度	用地着手：H6年度 工事着手：H6年度	供用年：(計画) H12年度 (実績) H13年度	変動：1.1倍
	事業費	計画時：(名目値) 865億円 (実質値) 899億円	実績	(名目値) 847億円 (実質値) 882億円	変動：98%
	交通量	計画時：4,000台/日 (平成14年度)	実績	2,600台/日 (平成14年度)	変動：65%
	旅行速度向上	42.1 55.4km/h (供用前現道 当該路線) (H11年度) (H17年度)	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+当該路線) 71.3 69.3 件/億台キロ (H11年度) (H17年度)		
	費用便益分析結果(事後)	B/C：2.2	総費用：1,268億円 事業費：1,086億円 維持管理費：181億円	総便益：2,774億円 走行時間短縮便益：2,488億円 走行経費減少便益：211億円 交通事故減少便益：74億円	基準年：H18年
	事業遅延によるコスト増		費用増加額：23億円	便益減少額：30億円	
事業遅延の理由					
用地取得の難航や埋蔵文化財が非常に多く、調査に時間を要したため。					

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>信頼性の高いネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間に接続する一般有料道路準人道路では、並行する一般国道10号において斜面亀裂による通行止めが生じた際、迂回路の一つとして機能。 ・災害時における一般道の代替路線として機能を発揮し、通行止め回避などが期待される。 <p>救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・曾於地域における3次医療施設までの搬送時間の短縮が図られており安全で信頼性の高い輸送手段が確保された。(開通前90分 開通後80分) <p>空港への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・曾於地域から鹿児島空港までのアクセス時間が短縮され、より柔軟な空港の選択が可能となった(曾於地域における空港利用割合は、宮崎空港が減少し、鹿児島空港が増加) <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。 <p>NO₂ : 日平均値の年間98%値 0.028 ~ 0.030ppm (0.04 ~ 0.06ppm以下)</p> <p>CO : 日平均値の年間2%除外値 1.151 ~ 1.219ppm (10ppm以下)</p> <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、H17年平均交通量を用いて再現計算を行った結果、最も厳しい断面で環境保全目標値を満足する。 <p>再現値 : 55dB (夜間) (65dB (夜間)) ()内は環境保全目標値</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>盛土の表面に田畑の表土を利用することで、自然発芽が促され、生態系を改変しないように配慮した。</p>
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p>	<p>鹿児島県の県内総生産は、事業開始以降、全国が増加傾向よりさらに大きな伸びを示している。沿道地域の人口は事業開始以降、霧島市では平成5年度に比べ、平成17年度は約6%増加しているのに対し、その他の沿線地域では減少傾向が続いている。</p> <p>鹿児島県の道路利用は全国とほぼ同様の傾向であるが、その伸びは全国より高い伸び率で推移している。</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>今後、国土交通省が事業中である東九州道の延伸により、大隅地方の交通ネットワークが構築されることから、地域との連携・協力を図りながら、一層の利用促進を行い、所要の効果が発揮できるように努めたい。</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。