

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	一般国道10号日出バイパス			事業区分	一般国道 (地域高規格)		事業主体	西日本高速道路(株) 九州地方整備局	
起終点	自：大分県速見郡日出町大字南畑 至：大分県速見郡日出町大字藤原						延長	9.0 km	
事業概要									
九州横断自動車道、宇佐別府道路および大分空港道路を結ぶ地域高規格道路「大分空港道路」（計画延長約30km）の一部として、速見ICから日出IC間を暫定2車線で整備した。									
事業の目的・必要性									
日出バイパスは、九州横断自動車道などと連絡して、大分空港から大分市・別府市などに至る区間の時間短縮と定時制を確保するとともに、一般国道10号の交通混雑の緩和と交通安全の確保を目的とし、九州横断自動車道及び大分空港道路と連結することにより、大分空港とのアクセス改善や大分県北地域の発展に大きく寄与するものである。									
事業概要図									
<p style="text-align: center;">車線数 ← 暫定2車線 →</p> <p style="text-align: center;">インターチェンジ SA・PA 区間距離(km) 9.0</p> <p style="text-align: center;">速見 ← 事後評価対象区間 L=9.0km → 日出</p>									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H3年度	用地着手	H7年度	供用年	(計画) H12年度	変動	1.1倍
		都市計画決定	-	工事着手	H7年度		(実績) H13年度		
	事業費	計画時	(名目値) 387億円 (実質値) 402億円	実績	(名目値) 566億円 (実質値) 590億円	変動	146%		
	交通量	計画時	3,400台/日 (平成14年度)	実績	2,900台/日 (平成14年度)	変動	85%		
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)		48.3 (H11年度)	66.7km/h (H17年度)	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+当該路線)		95.3 (H11年度)	56.9 件/億台キロ (H17年度)	
費用便益 分析結果 (事後)	B / C	総費用 735億円		総便益 820億円		基準年			
	1.1	事業費: 707億円 維持管理費: 28億円		走行時間短縮便益 767億円 走行経費減少便益: 36億円 交通事故減少便益: 17億円					
事業遅延によるコスト増		費用増加額		便益減少額		H18年			
		-		30億円					
事業遅延の理由									
一般国道213号日出バイパス(大分県)との事業調整や地元住民との協議調整に時間を要した。									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>大分空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大分空港と湯布院を結ぶ連絡バスが新設され、所要時間が60分以上短縮した。 <p>地元産業の振興</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大分県および県北国東テクノポリス地域と比べ、日出バイパスおよびそれにつながる大分空港道路沿道市町の製造出荷額は上昇傾向である。 <p>大規模イベントの支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2002年サッカーワールドカップにおいて、大分空港から大会会場（大分ビッグアイ）までの選手・観客などの円滑な輸送に貢献した。 <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>対象なし</p> <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獣道を確保するためのカルバートボックスを設置した。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>大分県の県内総生産は、事業開始以降、全国の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、日出町では平成3年度に比べ、平成17年度は約17%増加しているのに対し、その他の沿道地域では減少傾向が続いている。</p> <p>大分県の道路利用は全国とほぼ同様の傾向であり、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>当該路線はネットワークとして完結しており、延伸などによる交通需要は見込めないが、霧による通行止めが年間140時間程度発生していることから、今後さらなる通行止め時間短縮の検討を図っていくほか、国東半島地区の各地域や観光施設などと連携して、一層の利用促進を図っていきたい。</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。