

会社で決定した事後評価対応方針

評価対象区間	評価結果及び対応方針
<p>一般国道478号 京都縦貫自動車道 (沓掛～久御山)</p>	<p><b>【評価結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 直接便益（時間短縮・経費減少・事故減少）を対象とした費用便益比は1.1である。</li> <li>◇ 高速道路整備により時間短縮、事故率低下など大きな効果が確認された。</li> <li>◇ 対象区間の開通により、沿線地域へのアクセス性が向上し、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域特産品の物流効率化、企業立地及び宅地促進により、地域産業が発展</li> <li>・ 医療機関への選択肢を増加し、地域の救急医療へ貢献</li> </ul>                     など、様々な効果が発現している。</li> </ul> <p><b>【対応方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 当該区間の開通により、時間短縮や、産業・医療等での地域の安全安心への貢献等十分な効果が確認された。</li> <li>◇ 地域との連携・協力を図りながら、当該区間の更なる利用促進に努める。</li> </ul> <p><b>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。</li> <li>◇ 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>
<p>東九州自動車道 (門川～西都)</p>	<p><b>【評価結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 直接便益（時間短縮・経費減少・事故減少）を対象とした費用便益比は2.6である。</li> <li>◇ 高速道路整備による一般道の交通量減少、時間短縮などの効果が確認された。</li> <li>◇ 対象区間の開通により、沿線地域へのアクセス性が向上し、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 走行時間の短縮等による観光客数の増加</li> <li>・ 沿線地域の企業立地の増加、農畜産業の活性化</li> <li>・ 地域医療での診療科目の充実、公共交通の充実、流通事業における労働環境改善、災害時の復旧支援</li> </ul>                     など、様々な効果が発現している。</li> </ul> <p><b>【対応方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 当該区間の開通により、時間短縮や、産業・医療・防災等での地域の安全安心への貢献等十分な効果が確認された。</li> <li>◇ 地域との連携・協力を図りながら、当該区間の更なる利用促進に努める。</li> </ul> <p><b>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。</li> <li>◇ 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は無いと思われる。</li> </ul>