

(別紙4) 事後評価実施事業の一覧表

| 事業名・基本事項  | 事業の効果   |   |     | 事業による環境変化  | 事業を巡る社会情勢の変化   | 対応方針  |
|---|---|---|-----|--|--|---|
|   | 直接効果  | 間接効果  | B/C |  |  |   |
| <p><b>京奈和自動車道(京奈道路)</b><br/>城陽～木津</p> <p>開通延長：17.0km<br/>事業化年度：昭和58年度<br/>(全線:昭和63年度)<br/>最終事業費：1,260億円<br/>開通年月：平成12年4月(全線)</p> <p>交通量：16,000台/日(H16年実績)<br/>車線数：暫定2車線<br/>実施主体：西日本高速道路(株)<br/>近畿地方整備局</p> | <p>走行時間短縮・旅行速度の向上<br/>所要時間:17分短縮<br/>(城陽～木津)<br/>旅行速度:41km/h向上<br/>(37km/h 78km/h)</p> <p>交通事故減少<br/>死傷事故率:93件/億台km<br/>73件/億台km(2割減)</p>   | <p>地域の生活への貢献<br/>城陽～田辺北間の木津川橋の整備に伴い、原動機付自転車や自転車も通行可能となり、地域の生活に密着した道路として活用されている。(10km 5kmに短縮)</p> <p>日常活動圏の中心都市へのアクセス向上<br/>バス路線が開設(17便)され、通勤経路変更によってニュータウンから京都方面への通勤・通学時間が大幅に短縮。(木津ニュータウンから京都駅:58分 41分)利便性が向上した。</p> <p>地元小売業への影響<br/>京奈道路沿道地域における小売業販売額の伸び率は、京都府全体の約2倍となっている。(S63 H16)</p> | 3.6 | <p>アセスメント交通量に対し、実績交通量が下回っている。環境保全目標に対し、必要な環境保全対策は実施済み。</p> <p>周辺環境との調和を図るため、周辺によく見られるブナ科の「ドングリの実」を付ける樹木を植栽。(現在、どんぐり街道の名が定着)</p>                        | <p>京都府の府内総生産は、平成3年度以降明確な増加傾向にはない。</p> <p>府内人口も昭和58年度以降横ばい傾向である。一方、京奈道路沿道地域では、大規模プロジェクトの進展に伴って、順調に人口は増加している。</p> <p>自動車走行台キロは、昭和60年度以降、乗用車、貨物車ともに伸びているものの、全国と比較すると低い伸びにとどまっている。</p> | <p>京奈道路(城陽～木津)の直接便益(時間短縮・経費節約・事故減少)を対象とした現時点の費用便益比は1を上回る。</p> <p>さらに、木津川の迂回の解消による「地域の生活への貢献」、バス路線の開設に伴う「日常活動圏の中心都市へのアクセス向上」、大規模店舗の立地などの「小売業への貢献」等、様々な整備効果が得られている。</p> <p>今後の学研都市の開発、第二名神等とのネットワーク形成により、さらなる整備効果が発現されるものと考えられるため、利用状況の変化等について注視していきたい。</p> |
| <p><b>安来道路</b><br/>米子西～東出雲</p> <p>開通延長：19.1km<br/>事業化年度：昭和61年度<br/>最終事業費：1,073億円<br/>開通年月：平成13年3月(全線)</p> <p>交通量：8,300台/日(H16年実績)<br/>車線数：暫定2車線<br/>実施主体：西日本高速道路(株)<br/>中国地方整備局</p>                         | <p>走行時間短縮・旅行速度の向上<br/>所要時間:18分短縮<br/>(米子市～松江市)<br/>旅行速度:17km/h向上<br/>(38km/h 55km/h)</p> <p>交通事故減少<br/>死傷事故率:99件/億台km<br/>71件/億台km(3割減)</p> | <p>バス路線の利便性の向上<br/>松江市発着の高速バス便数が10便から19便へ増加。また、松江市発着の高速バス利用者は、約4割増加。</p> <p>救急医療活動への貢献<br/>島根・鳥取・岡山赤十字血液センターの相互輸送は、開通後、安来道路に切り替えられた。</p> <p>代替路線の形成<br/>並行する国道9号の通行止時の代替路線を形成。(通行止時間帯での安来ICの出入交通量が約6割増加)</p>  | 2.2 | <p>アセスメント交通量に対し、実績交通量が下回っている。環境保全目標に対し、必要な環境保全対策は実施済み。</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を設置した。</p> <p>また、出雲東部最大の四隅突出型丘墓(安来市)の現地保存(現在は公園)を図った。</p> | <p>島根県の県内総生産は、全国より大きな伸びを示しており、近年も緩やかな増加傾向。</p> <p>沿道地域の人口は島根県の減少傾向と同じ傾向を示していたが、安来道路の開通後(H12)は増加傾向に転じている。</p> <p>自動車走行台キロは、昭和60年以降、乗用車、貨物車ともに伸びており、全国と比較しても高い伸びを示している。</p>          | <p>安来道路の直接便益(時間短縮・経費節約・事故減少)を対象とした現時点の費用便益比は1を上回る。</p> <p>さらに、都市間バスの増便・新設などによる「バス路線の利便性の向上」、血液センターの搬送支援などの「救急医療活動への貢献」、国道9号通行止時の「代替路線の形成」など様々な整備効果が得られている。</p> <p>今後の山陰道の更なる延伸供用に伴い、さらに効果が発現されるものと考えられるため、利用状況の変化等について注視していきたい。</p>                       |

| 事業名・基本事項  | 事業の効果  |  |     | 事業による環境変化   | 事業を巡る社会情勢の変化  | 対応方針  |
|---|--|--|-----|---|---|---|
|   | 直接効果   | 間接効果   | B/C |   |   |   |
| <b>山陽自動車道</b><br>宇部JCT～下関JCT<br><br>開通延長：28.1km<br>事業化年度：平成5年度<br>最終事業費：991億円<br>開通年月：平成13年3月<br>交通量：5,100台/日(H16年実績)<br>車線数：暫定2車線<br>実施主体：西日本高速道路(株)   | 走行時間短縮・旅行速度の向上<br>所要時間：12分短縮<br>(宇部市～下関市)<br>旅行速度：30km/h向上<br>(25km/h 55km/h)<br><br>交通事故減少<br>死傷事故率：88件/億台km<br>77件/億台km(1割減) | バス路線の利便性向上<br>九州・下関～広島・山口・宇部間の都市間高速バスが、14便/日(H12)から56便/日(H16)に増加した。(うち3路線36便新設)<br><br>三次医療施設へのアクセス向上<br>山陽道の利用により、下関市から山口大学附属病院へ所要時間が短縮(71分 59分)。<br>三次医療60分圏カバー率(人口)が拡大。(73% 90%)<br><br>代替路線の形成<br>並行する中国自動車道の通行止時の代替機能を確保した。<br>(中国道山口IC～小郡IC通行止時に約1,200台が山陽道に転換)    | 1.3 | アセスメント交通量に対し、実績交通量が下回っている。環境保全目標に対し、必要な環境保全対策は実施済み。<br><br>調整池を活用し、ピオープの形成を図り、自然環境に配慮した。現在、野生生物の生息空間が復元された。(環境専門の先生方を交えた委員会を経て“たおやか”な道づくりを推進) | 山口県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向に対し、平成8年以降はほぼ横ばいが続いている。<br>沿道地域の人口は山口県の減少傾向と同じ傾向が続いている。<br>自動車走行台キロは、昭和60年以降、乗用車、貨物車ともに全国とほぼ同じ傾向を示している。   | 山陽自動車道 宇部JCT～下関JCT間の直接便益(時間短縮・経費節約・事故減少)を対象とした現時点の費用便益比は1を上回る。<br>さらに、都市間連絡バスの路線・便数増による「バス路線の利便性向上」、高速道路利用による「三次医療施設へのアクセス向上」、広域ネットワークの形成による「リダンダンシーの確保」など様々な整備効果が得られている。<br>今後、さらに有効活用されるよう、近傍観光施設との提携によるイベントの開催等を含めた利用促進について検討していきたい。   |
| <b>四国縦貫自動車道</b><br>伊予～大洲<br><br>開通延長：31.8km<br>事業化年度：平成3年度<br>最終事業費：1,264億円<br>開通年月：平成12年7月<br>交通量：10,400台/日(H16年実績)<br>車線数：暫定2車線<br>実施主体：西日本高速道路(株)    | 走行時間短縮・旅行速度の向上<br>所要時間：24分短縮<br>(伊予～大洲)<br>旅行速度：18km/h向上<br>(48km/h 66km/h)<br><br>交通事故減少<br>死傷事故率：94件/億台km<br>52件/億台km(4割減)   | 港湾へのアクセス向上<br>愛媛(松山以南)と九州を結ぶフェリーの便数が開通前と比較して10便増加。(H11 H17)<br>四国～九州間の自動車航送台数も1割増加(H11 H16)<br><br>高次医療施設へのアクセス向上<br>四国縦貫自動車道の利用により時間短縮が図られ、大洲地区の救急車管轄外出動時はほとんど高速道路利用となった。<br><br>観光地へのアクセス向上<br>高速道路利用による主要観光地のネットワークが形成され、内子町の観光地へ訪れる県外からの観光客の割合が4割から8割へ増加した。(入込客数も2倍) | 3.1 | アセスメント交通量に対し、実績交通量が下回っている。環境保全目標に対し、必要な環境保全対策は実施済み。<br><br>道路建設に伴う河川付替を自然石の石積で行った結果、ホタルが生息可能な環境を復元できた。  | 愛媛県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向よりさらに大きな伸びを示していたが、平成8年以降は全国の傾向と同じく、ほぼ横ばいが続いている。<br>沿道地域の人口は事業開始以降減少が続く、市町村によっては平成2年度に比べ、平成16年度が15%近く減少している。<br>愛媛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。 | 四国縦貫自動車道 伊予IC～大洲IC間の直接便益(時間短縮・経費節約・事故減少)を対象とした現時点の費用便益比は1を上回る。<br>さらに、「港湾へのアクセス向上」によるフェリー便数の増加、高速道路利用による「高次医療施設へのアクセス向上」、「観光地へのアクセス向上」による県外観光客の増など様々な整備効果が得られている。<br>今後の四国横断自動車道の延伸供用に伴い、さらに効果が発現されるものと考えられるため、利用状況の変化等について注視していきたい。  |
| <b>東九州自動車道</b><br>西都～清武JCT<br><br>開通延長：26.9km<br>事業化年度：平成5年度<br>最終事業費：938億円<br>開通年月：平成13年3月(全線)<br>交通量：2,900台/日(H16年実績)<br>車線数：暫定2車線<br>実施主体：西日本高速道路(株) | 走行時間短縮・旅行速度の向上<br>所要時間：32分短縮<br>(清武J～西都市)<br>旅行速度：51km/h向上<br>(27km/h 78km/h)<br><br>交通事故減少<br>死傷事故率：34件/億台km<br>21件/億台km(4割減) | 農林水産品の流通の利便性向上<br>西都名産であるマンゴーの宮崎空港への輸送ルートに、一般道渋滞時には定時性の高い東九州自動車道が利用され、商品価値向上に役立っている。<br><br>空港へのアクセス向上<br>西都市と空港を結ぶ連絡バスが新設(6便)され、所要時間が13分短縮された。<br><br>観光地へのアクセス向上<br>高速道路利用による主要観光地のネットワークが形成され、宮崎県内各地で行われるプロ野球春季キャンプ地へのアクセスが向上し、周遊バスも登場した。                             | 1.7 | アセスメント交通量に対し、実績交通量が下回っている。環境保全目標に対し、必要な環境保全対策は実施済み。<br><br>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小動物の脱出路を設けた排水溝を設置した。                               | 宮崎県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向よりさらに大きな伸びを示していたが、平成14年は全国とほぼ同じとなっている。<br>沿道地域の人口は事業開始以降ほとんどの地域で増加傾向にあるが、西都市の沿線地区は事業開始の平成5年度に比べ、平成16年度は約3%減少している。<br>宮崎県の道路利用は全国とほぼ同様の傾向で、年々増加傾向である。          | 東九州自動車道 西都IC～清武JCTの直接便益(時間短縮・経費減少・事故減少)を対象とした現時点の費用便益比は1を上回る。<br>さらに、西都名産のマンゴー出荷での空港への搬送ルートに高速道路が追加され「農林水産品の流通の利便性向上」、空港連絡バスの新設による「空港アクセスの向上」、プロ野球の春季キャンプ地周遊バスの新設による「観光地へのアクセス向上」など様々な整備効果が得られている。<br>一方で、ネットワークが未成熟なため、十分な機能が発揮できていない面もあるが、今後の東九州自動車道の延伸供用に伴って、主要都市や交通拠点が結ばれ、都市間高速としてさらに効果が発現されるものと考えられるため、利用状況の変化等について注視していきたい。 |