

### (別紙3) 事後評価の対応方針

西日本高速道路株式会社では、事業評価監視委員会での意見をふまえ、対応方針を下記の通り定めました。

事業名・事業主体	対応方針
<p>今治小松自動車道 (今治小松道路) (四国地方整備局・西日本高速道路株)</p>	<p>今治小松自動車道(今治小松道路)の直接便益(時間短縮・経費節減・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>対象区間の開通により、土地利用規制の緩和とそれに伴う「商業施設の進出」、重篤患者の転院搬送時に多く利用される「医療施設へのアクセス向上」、観光、レジャーに多く利用されている利用実態と県外観光客の増加に見られる「観光地へのアクセス向上」、東予丹原ICに隣接する工業団地の企業進出数増に見られる「工業団地の活性化」、災害時等における「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>なお、開通当初は予測の約8割であった実績交通量は、次第に伸びてきており、昨年度の実績では約9割まで上昇しているところ。</p> <p>今後、延伸部が開通することにより西瀬戸自動車道から今治小松自動車道を介して松山自動車道までが接続し、本州・四国を結ぶネットワークが更に強化され、より整備効果が発現すると考えられることから、延伸部の早期整備を働きかけていきたい。また、延伸効果のみならず、地域との連携などにより更なる利用促進を図り、所要の効果を発揮出来るよう努めたい。</p>
<p>日出バイパス (九州地方整備局・西日本高速道路株)</p>	<p>日出バイパスの直接便益(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>日出バイパスの開通により、大分空港へのアクセス向上による「路線バスの新設」、製造出荷額の上昇に見られる「地元産業の振興」、国東市から大分市の3次医療施設までの搬送時間短縮による「救急医療活動の支援」、W杯サッカー大分大会において空港からの円滑な輸送に貢献といった「大規模イベントの支援」など様々な整備効果が得られている。</p> <p>当該路線はネットワークとしては完結しており、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>南九州西回り自動車道 (八代日奈久道路) (九州地方整備局・西日本高速道路株)</p>	<p>南九州西回り自動車道(八代日奈久道路)の整備により、所要時間短縮や一般道を含めた事故減少の効果が現れており、直接便益(時間短縮・経費節減・事故)を対象とした現時点の費用便益比は1を上回る。</p> <p>対象区間の開通により、観光シーズンにおける渋滞解消に見られる「観光産業の振興」、デコボン出荷の輸送ルートの変化にみられる「農産品の運搬への貢献」、港と市場の運搬時間の短縮による「鮮魚品の運搬への貢献」、自動車部品メーカーの出荷先の拡大に見られる「地元産業の振興」など様々な効果が得られており、今後の延伸により更なる効果が発揮されるものと期待される。</p> <p>また、実績交通量は予測を下回っているが、これは計画時に設定した一般道のネットワークが異なったことに起因していると想定されるため、今後は、推計時に本線交通量に影響を及ぼす恐れのある関連道路については、必要に応じて推計条件に予め加えておくことなどとして、特段の注意を配していきたい。</p> <p>現在、国土交通省において事業中である南九州道の延伸により、南九州西岸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・協力などを図りながら利用促進を行い、所要の効果が発揮できるよう努めたい。</p>

<p>東九州自動車道 (大分米良～津久見) (西日本高速道路(株))</p>	<p>東九州自動車道 大分米良IC～津久見IC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>対象区間の開通により、利用台数の増加に見られる「九州・四国を結ぶフェリーの活性化」、臼津地域の観光客数が1.3倍増加するなど「観光産業の振興」、津久見港鮮魚品の「輸送ルートの変化」、東九州道を使った大分市内の大型商業施設への来客が増え「商圏の拡大」など様々な整備効果が得られている。その一方で周辺都市では買い物客が流出し、既存の商業施設が閉店する影響も現れている。</p> <p>また、実績交通量は予測を下回っているが、これは計画時に想定したアクセス道路が一部未開通の他、並行する一般道の4車線化等が影響していることから、関連道路の整備について関係行政機関との一層の協議調整を図っていく。</p> <p>今後、平成20年に予定している津久見～佐伯間の開通により、東九州道が一般国道10号と接続され、県南部から宮崎方面へのネットワークが強化されることから、地域との連携・協力を行い、利用促進を図るなど、所要の効果が発揮できるよう努めたい。</p>
<p>東九州自動車道 (末吉財部～隼人東) (西日本高速道路(株))</p>	<p>東九州自動車道 末吉財部IC～隼人東ICの整備により所要時間短縮や事故減少などの効果が現れており、直接便益(時間短縮・経費節減・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>対象区間の開通により、災害時における国道の代替路としての機能を担うことによる「信頼性の高いネットワークの構築」、第三次病院までの搬送時間短縮に見られる「救急医療活動の支援」、曾於地域における空港利用割合の鹿児島空港増加に見られる「空港への利便性向上」など様々な整備効果が得られており、今後の延伸により、“鉄道空白地帯”大隅地方の「地域交通への貢献」などによる、更なる効果が発揮されるものと期待される。</p> <p>また、実績交通量は予測を下回っているが、これは計画時に設定した一般道の設定速度が実績を下回っていることに起因していると想定されるため、今後は並行道路の改良計画を把握するなどして、推計時の速度設定に特段の注意を配していきたい。</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・協力など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努めたい。</p>
<p>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</p>	<p>供用区間毎の評価だけでは暫定的な評価であり不十分なことから、ネットワークとしての効果を期待している箇所については、その完成時に全体としての評価を実施するべきである。個別区間の評価とネットワーク全体の評価が必ずしも整合しないことに留意する必要がある。</p>