

【概要ページ】

一般国道196号 今治・小松自動車道(今治小松道路)の事業評価

事後評価

1. 主な効果

一般国道196号 今治・小松自動車道(今治小松道路)の開通により

- (1)交通事故の減少
- (2)商業施設の進出
- (3)工業団地の活性化
- (4)代替路線の形成

などの効果が発現されました。

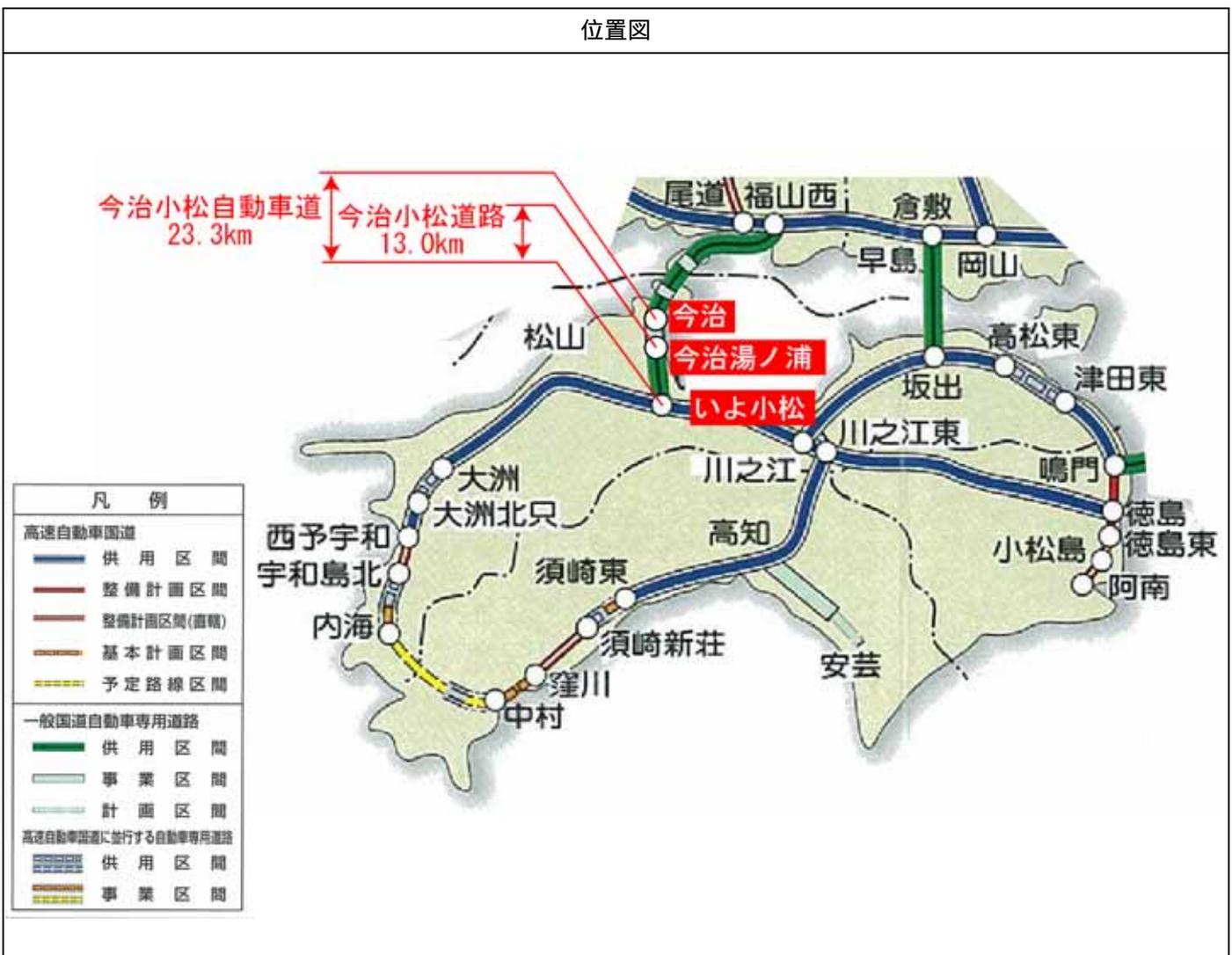
2. 費用と効果の確認

本事業にかかる費用と生じる便益により、算出される費用便益比は1.1となります。

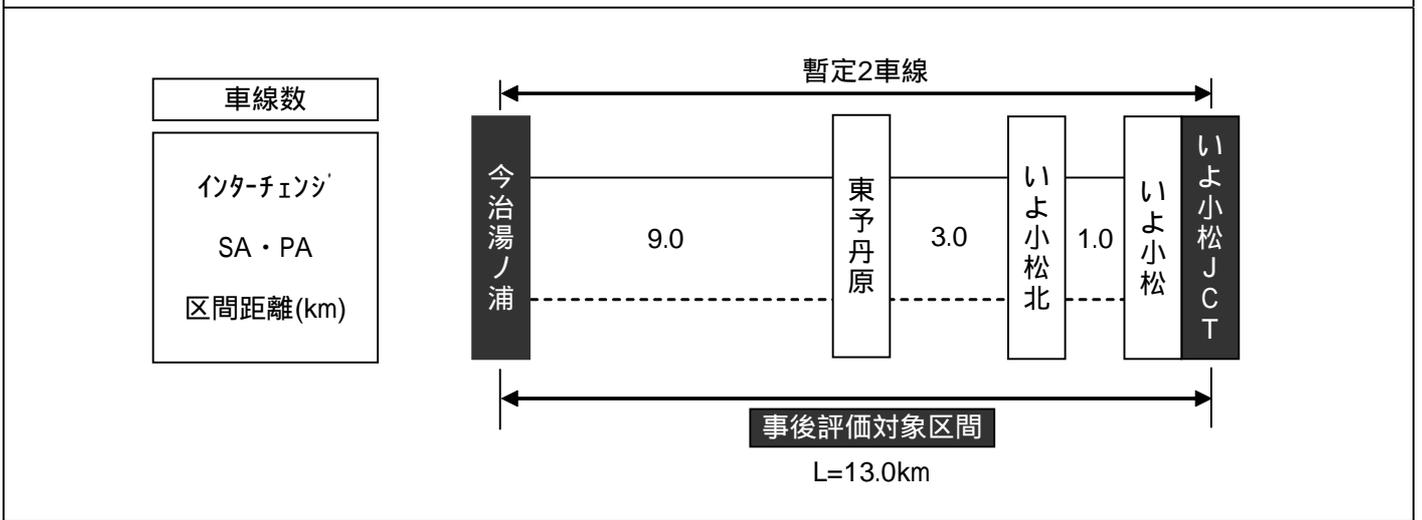
費用便益比 = 1.1

3. 地図

位置図



事業概要図



4. 事業概要

事業名	事業区分	事業主体	起 終 点	延長	全体事業費
一般国道 196 号 今治・小松自動車道 (今治小松道路)	一般国道	国土交通省 四国地方整備局 西日本高速道路(株)	自: 愛媛県今治市長沢 至: 愛媛県西条市小松町妙口	13.0 km	885 億円

(1) 交通事故の減少

事業前後

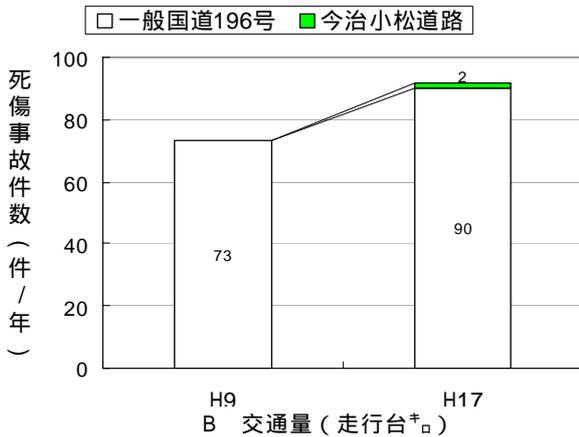
今治小松道路とこれに並行する一般国道196号を合わせた死傷事故率は、75件/億台キロから72件/億台キロへと約4%減少しました。



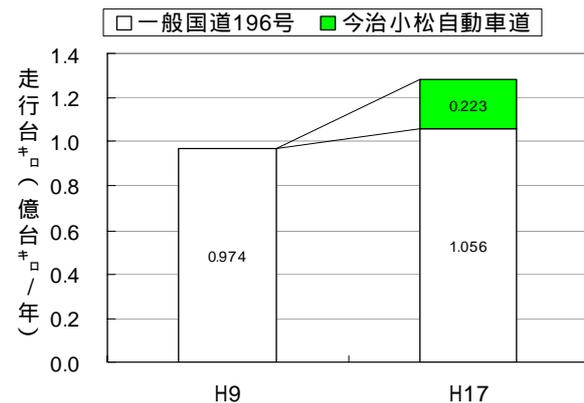
(C) ALPS MAPPING K.K.

A 死傷事故件数

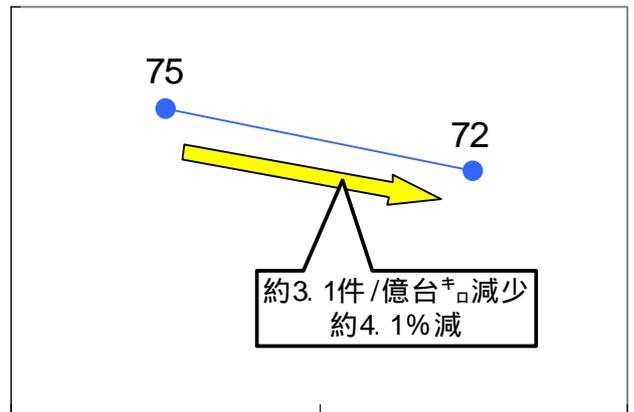
一般国道196号と今治小松道路を合わせた死傷事故率



B 交通量 (走行台キロ)



死傷事故率 (件/億台キロ)



開通前

開通後

参考

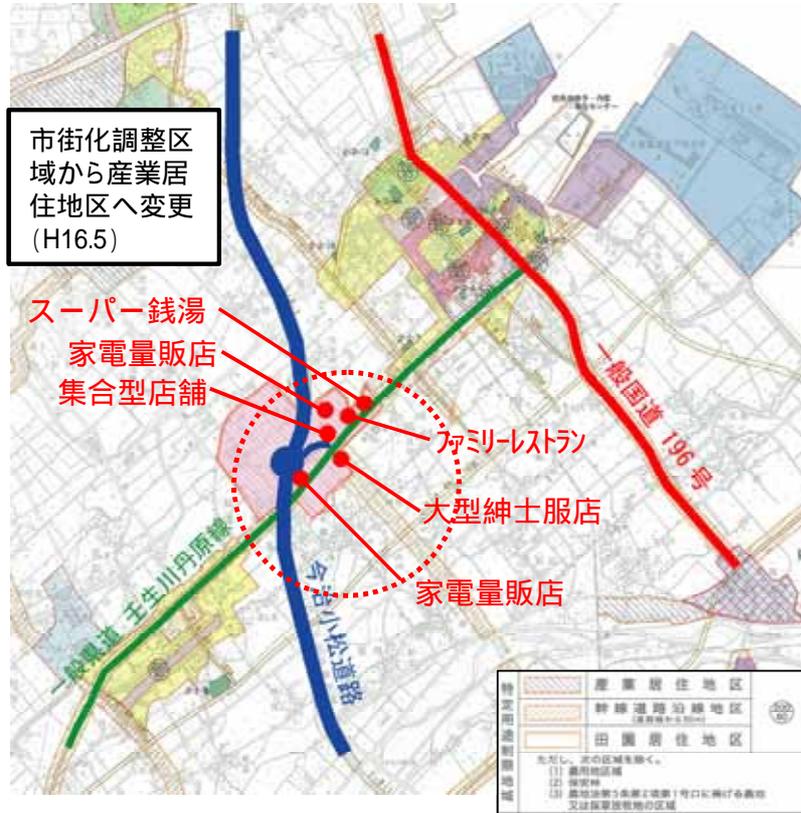
走行台キロとは：自動車の走行距離の総和（各区間延長とその区間の交通量を乗じた各区間を足し合わせた総数）
 事故件数には区間交通量だけでなく、自動車の走行距離による要因も含まれるので、交通量は走行台キロによるものとしています。

(2) 商業施設の進出

事業前後

東予丹原 IC 周辺の土地利用規制が緩和された結果、商業施設の立地が進み、地域が活性化しました。

東予丹原 IC 周辺の土地利用規制緩和



商業施設の立地状況



< 商業施設の概要 >

- ・集合型店舗 (食料品店、衣料品店、酒店、書店、飲食店、100円ショップ、遊戯施設、駐車場約 500 台)
- ・家電量販店
- ・ファミリーレストラン
- ・大型公衆浴場

(3) 工業団地の活性化

事業前後

今治小松道路の開通を契機に東予インダストリアルパークの企業数が約3倍に増加しました。



(C) ALPS MAPPING K.K.

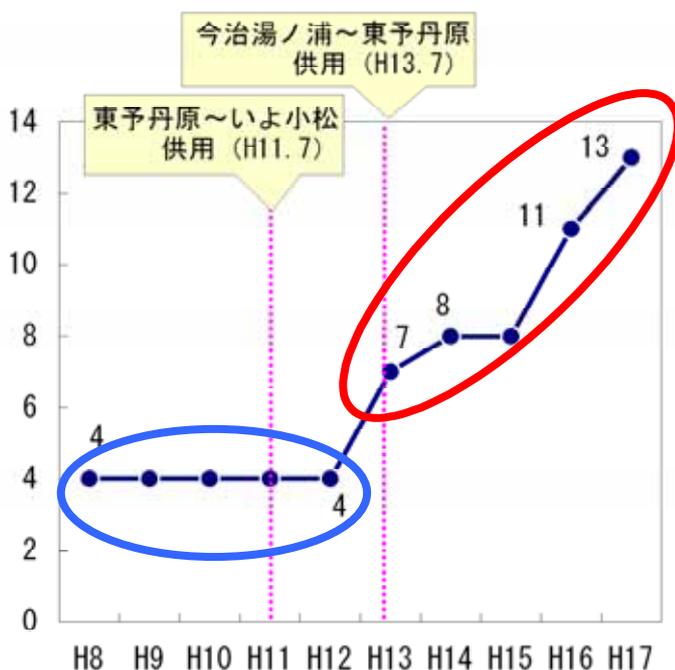
< 東予インダストリアルパークの区画 >

日新製鋼(株)	76 万㎡
(株)田窪工業所	31 万㎡
住友共同電力(株)	11 万㎡
中小企業向け区画	9 万㎡

< 事業経緯 >

- S50 当初整備 完工 (164 万㎡)
- H14 中小企業向け区画 完工 (9 万㎡)

東予インダストリアルパークの企業数の推移



【声】

医療品卸売業社 中四国支店長 (中小企業向け区画)

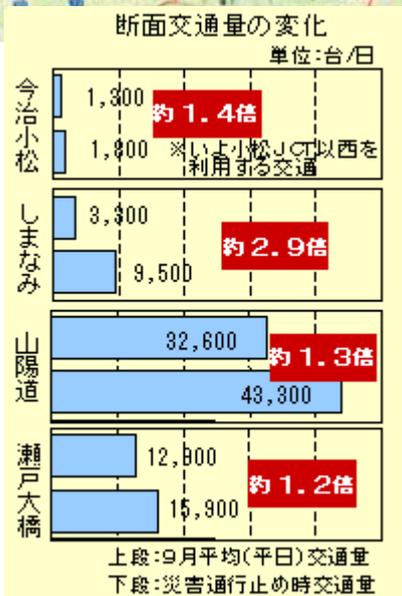
松山市から東予インダストリアルパークに移転してきました。理由は、今治小松道があり、松山方面へ行きやすいこと 西瀬戸大橋があり、本州へのアクセスが良いこと 土地の値段が安いこと 土地の広さが十分にあったことなどを総合的に判断して決めました。

松山方面へのアクセス性もよく、営業などのために今治小松道路を利用します。

(4) 代替路線の形成

事業前後

災害による通行規制時に周辺の道路と一体となって代替路線を形成しました。



(C) ALPS MAPPING K.K.

四国の東西方向の交通が寸断

- ・松山自動車道 三島川之江～いよ小松(15,845台/日)
(平成16年9月29日15:20～10月4日7:40)
- ・一般国道11号(22,513台/日)
(9月29日18:00～10月1日0:00)
- ・一般県道新居浜土居線(6,165台/日)
(9月29日18:40～10月1日0:00)
- ・JR予讃線(特急36本、普通約70本が運休)
(9月29日19:00～10月3日13:00)

【声】

大手コンビニエンスストア 高松事業所商品部

岡山から愛媛へ商品配送をしています
が、通行止め期間中は山陽道としまなみ海
道を利用することで中断することなく実施
できました。

今治小松道路など周辺の道路がネットワーク
効果を発揮し、代替路線を形成。地域の社会
経済活動への打撃を軽減！

(5) 費用と効果の確認

費用便益比： 1 . 1

道路整備の効果は多種多様ですが、このうち金額に換算できる効果に限定して、もたらされる便益を算出すると 1 , 3 0 5 億円となります。
これに対して、建設や維持管理にかかる費用は 1 , 1 9 9 億円です。
したがって、本事業にかかる費用と生じる便益より算出される費用便益比は 1 . 1 となります。

総費用		総便益			基準年
1 , 1 9 9 億円		1 , 3 0 5 億円			
事業費	維持管理費	走行時間短縮 便益	走行経費減少 便益	交通事故 減少便益	
1,112 億円	87 億円	1,196 億円	74 億円	35 億円	平成18年

費用、便益は、供用開始後 40 年後までに発生するものを現在の価値に換算した上で、合計して算出しています。

四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがあります。

【概要ページ】

一般国道10号 日出バイパスの事業評価 事後評価

1. 主な効果

一般国道10号 日出バイパスの開通により

- (1)交通事故の減少
- (2)大分空港へのアクセス向上
- (3)地元産業の振興
- (4)大規模イベントの支援

などの効果が発現されました。

2. 費用と効果の確認

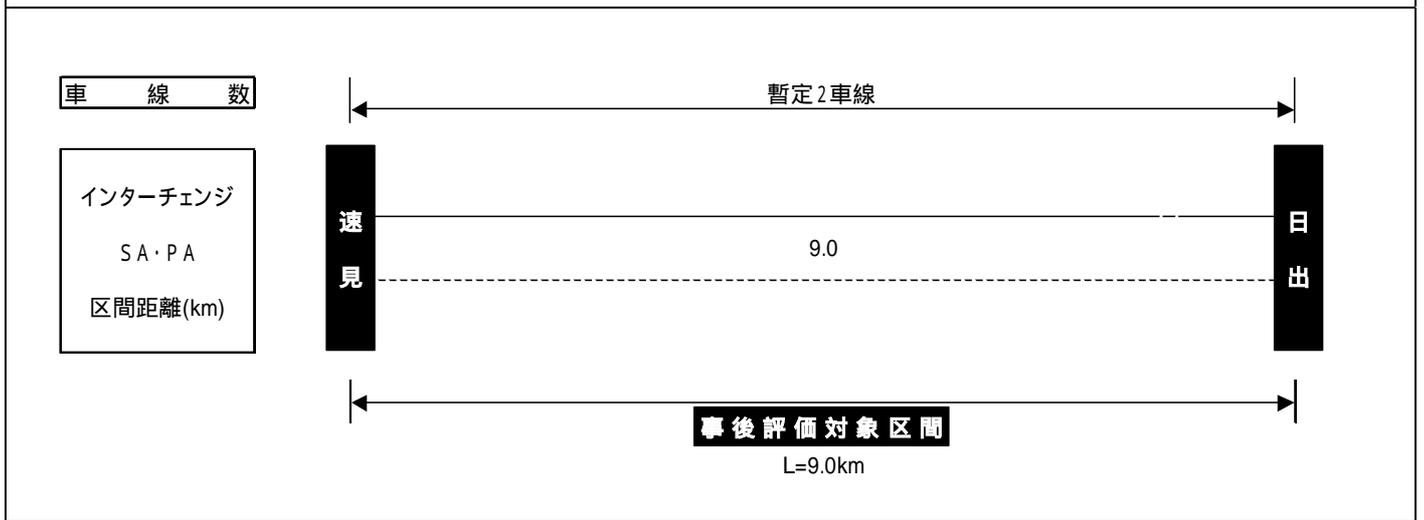
本事業にかかる費用と生じる便益により、算出される費用便益比は1.1となります。

費用便益比 = 1.1

3. 地図



事業概要図



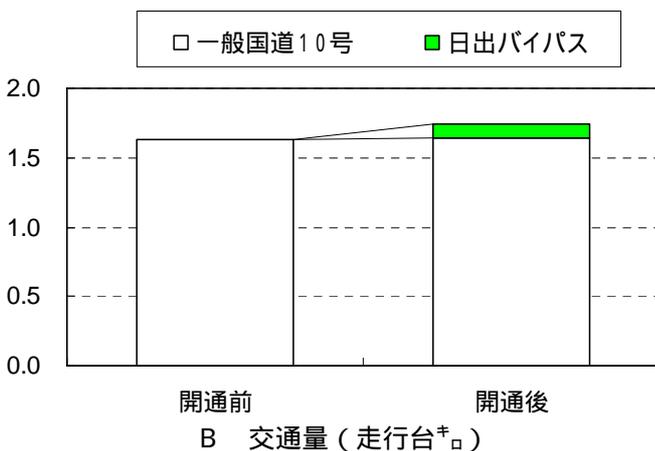
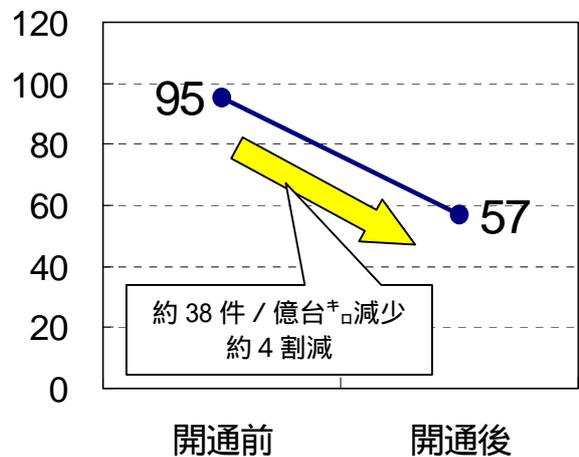
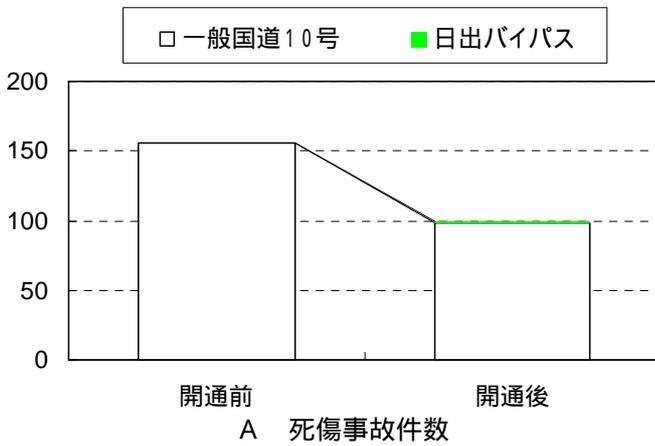
4. 事業概要

事業名	事業区分	事業主体	起終点	延長	全体事業費
一般国道10号 日出バイパス	一般国道	国土交通省 九州地方整備局 西日本高速道路(株)	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	9.0 km	566 億円

(1) 交通事故の減少

事業前後

日出バイパスとこれに並行する一般国道10号の一般道を合わせた死傷事故率は95件/億台^{キロ}から57件/億台^{キロ}へと約4割減少しました。



一般国道10号と日出バイパスを合わせた死傷事故率 (A / B)

事故率 = 事故件数 / 交通量

参考

走行キロとは：自動車の走行距離の総和。
(各区間延長とその区間の交通量を乗じた各区間を足しあせた総数)

事故件数には区間交通量だけでなく自動車の走行距離による起因も含まれるので、交通量は走行台キロによるものとしています

出典：事故件数：H11/H17 道路交通センサス
交通量：道路交通センサス・西日本高速道路㈱資料

(2)大分空港へのアクセス向上

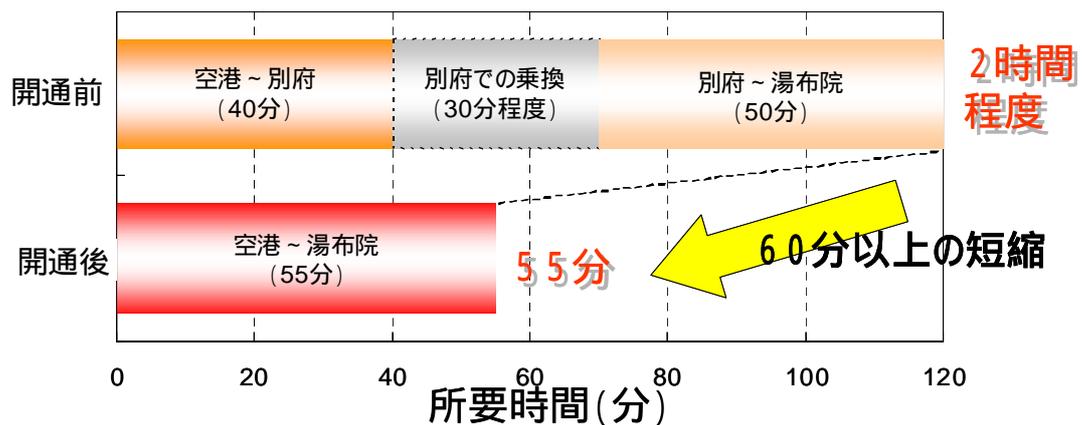
事業前後

日出バイパスの開通により、大分空港と湯布院を結ぶ連絡バスが新設され、所要時間が従来に比べ60分以上短縮しました。

大分空港～湯布院間の路線バスルート



大分空港～湯布院間路線バス所要時間比較



資料:バス会社ヒヤリング、時刻表

(3) 地元産業の振興

事業前後

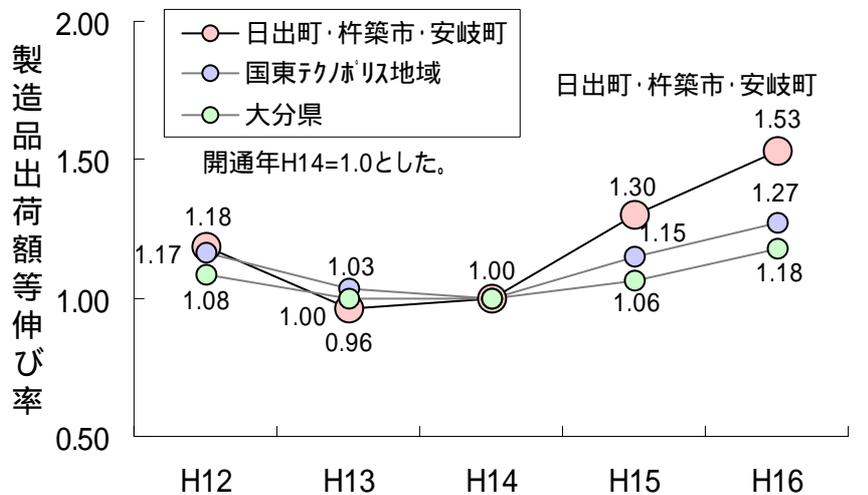
大分県および県北国東テクノポリス地域と比べ、日出バイパスおよびそれにつながる大分空港道路沿道市町の製造出荷額は上昇傾向です。

国東地域の主要企業の立地



出典:九州産業・立地情報マップ/経済産業省 九州経済産業局(2006.3)

製造品出荷額の推移(国東地域・沿道市町)

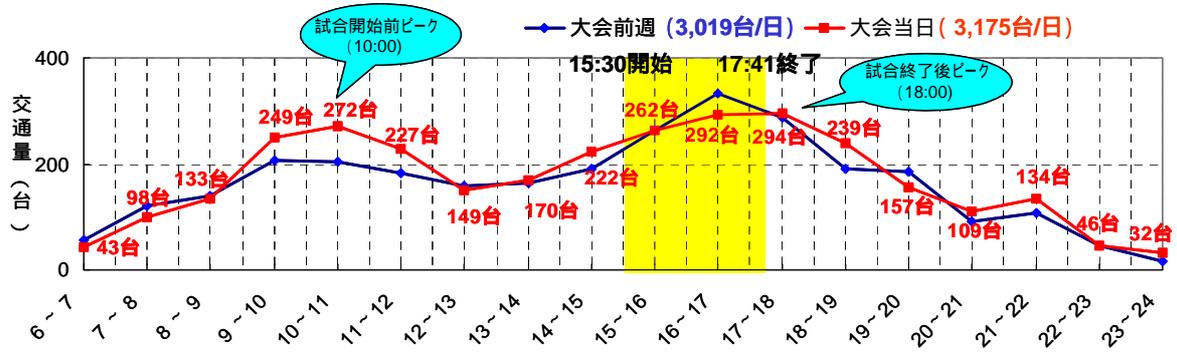


出典:工業統計表

(4)大規模イベントの支援

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ました。

ワールドカップ開催日の日出バイパス交通量の変化 [6/16(日)での事例]



(時) 資料:ネクスコ西日本のトラカンデータ(速報値)

当日のシャトルバスの運行経路

- ・空港便
【空港～日出BP経由～会場】
- ・北九州便
【北九州～宇佐別府道経由～会場】
- ・福岡便
【福岡～大分道経由～会場】



ワールドカップにおける当社の主な取り組み



霧対策(情報提供)



外国人向けの道路案内



歓迎看板



料金所での道路案内

(5) 環境への配慮

野生動物の生息環境を保全するため、細目網立入防止柵やカルバートボックスの設置を行いました。

- 事前調査において、路線近傍での哺乳類の生息が確認されました。
- 野生動物の生息環境を守り、また安全な道路空間を確保するため、ロードキル防止用の網目立入防止柵や獣道確保のためのカルバートボックスを設置しました。

細目網立入防止柵（小動物の侵入防止）



カルバートボックス（獣道の確保）



(6) 費用と効果の確認

費用便益比：1 . 1

道路整備の効果は多種多様ですが、このうち金額に換算できる効果に限定して、もたらされる便益を算出すると820億円となります。
これに対して、建設や維持管理にかかる費用は735億円です。
したがって、本事業にかかる費用と生じる便益より算出される費用便益比は1 . 1となります。

総費用		総便益			基準年
735億円		820億円			
事業費	維持管理費	走行時間短縮 便益	走行費用減少 便益	交通事故 減少便益	
707億円	28億円	767億円	36億円	17億円	平成18年

費用、便益は、供用開始後40年後までに発生するものを現在の価値に換算した上で、合計して算出しています。

四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがあります。

【概要ページ】

一般国道3号 南九州西回り自動車道(八代日奈久道路)の事業評価

事後評価

1. 主な効果

一般国道3号 南九州西回り自動車道(八代日奈久道路)の開通により

- (1)交通事故の減少
- (2)観光産業の振興
- (3)農産品の円滑な運搬に貢献
- (4)地元産業の発展

などの効果が発現されました。

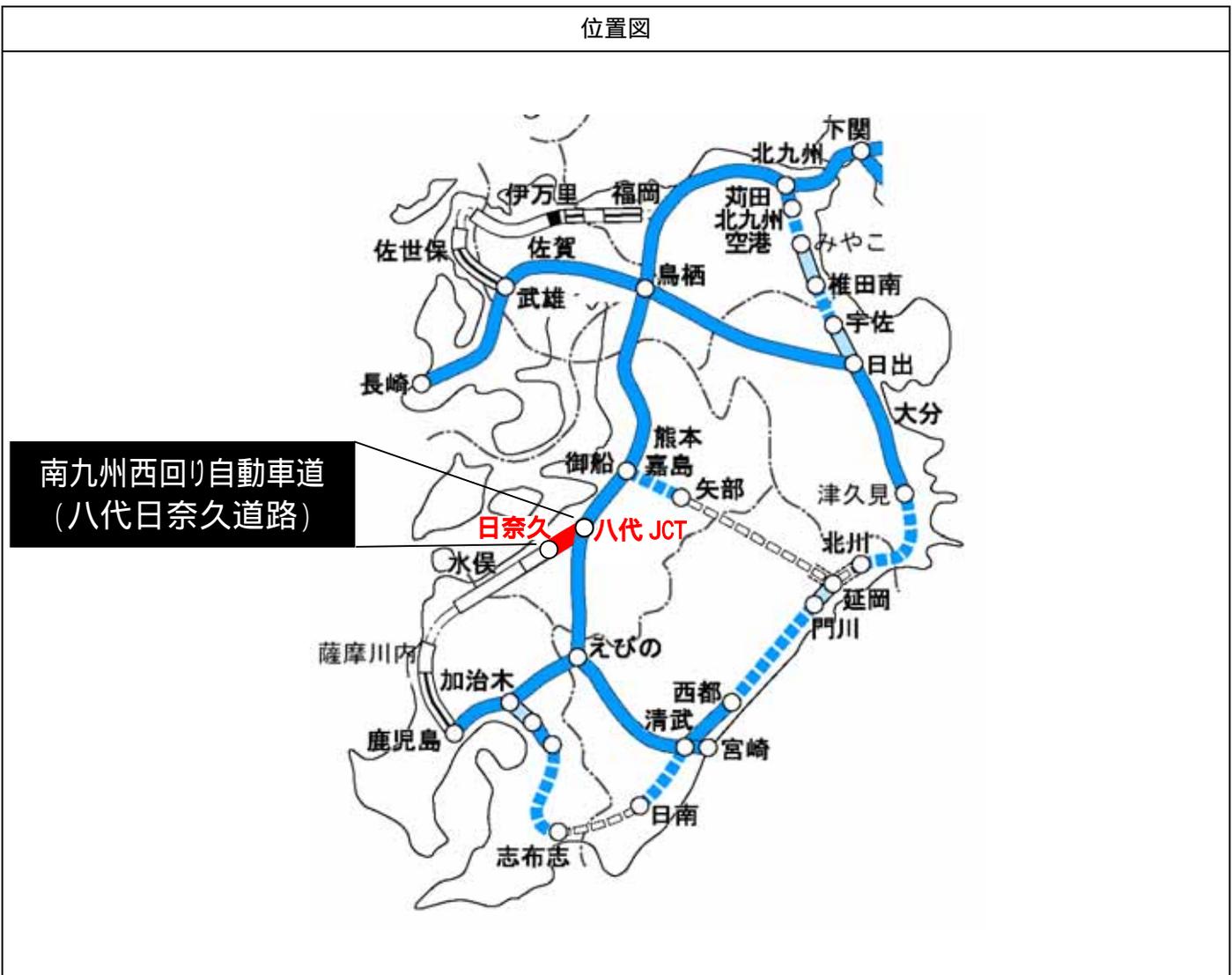
2. 費用と効果の確認

本事業にかかる費用と生じる便益により、算出される費用便益比は1.1となります。

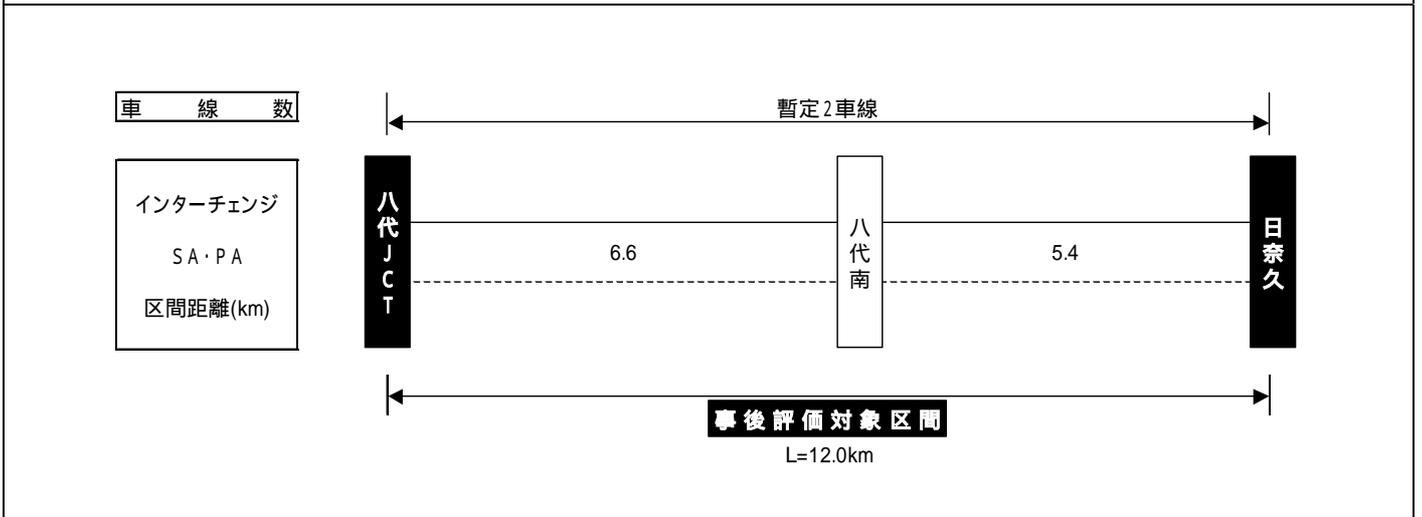
費用便益比 = 1.1

3. 地図

位置図



事業概要図



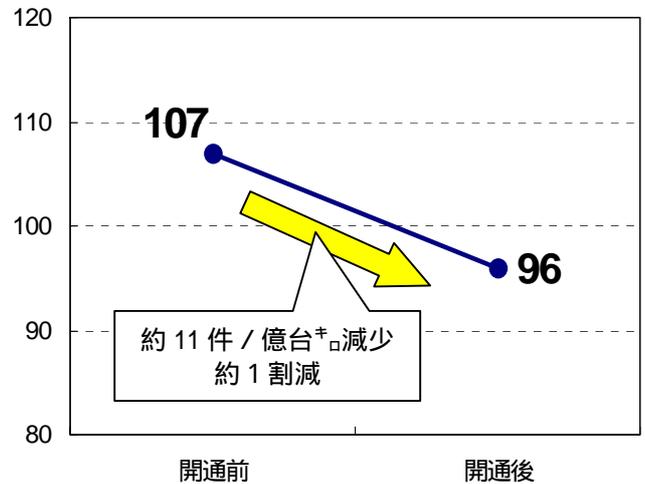
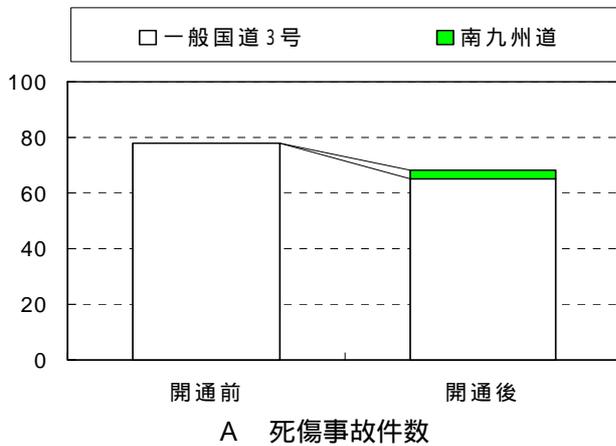
4. 事業概要

事業名	事業区分	事業主体	起終点	延長	全体事業費
一般国道3号 南九州西回り自動車道 (八代日奈久道路)	一般国道	国土交通省 九州地方整備局 西日本高速道路(株)	自: 熊本県八代市東片町 至: 熊本県八代市日奈久下西町	12.0 km	930 億円

(1) 交通事故の減少

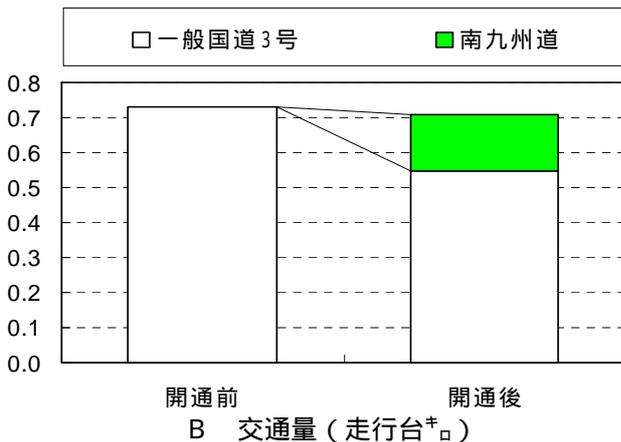
事業前後

八代日奈久道路とこれに並行する一般国道3号を合わせた死傷事故率は 107 件 / 億台^{キロ}から 96 件 / 億台^{キロ}へと約 1 割減少しました。



一般国道3号と南九州道（八代日奈久道路）を合わせた死傷事故率 (A / B)

事故率 = 事故件数 / 交通量



参考

走行キロとは：自動車の走行距離の総和。
(各区分延長とその区分の交通量を乗じた各区分を足しあせた総数)

事故件数には区分交通量だけでなく自動車の走行距離による起因も含まれるので、交通量は走行台キロによるものとしています

出典：事故件数：道路交通センサス・九州地方整備局資料
交通量：道路交通センサス・ネクソ西日本資料

(2) 観光産業の振興

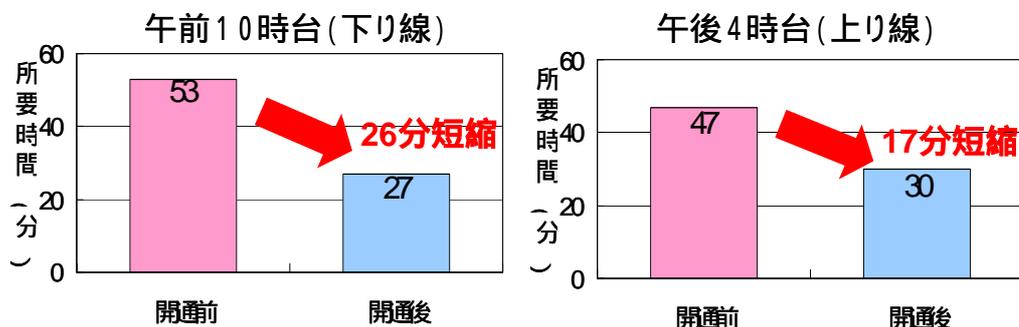
事業前後

南九州道沿道には、数多くの観光資源があり、今後の更なる延伸により更なる渋滞解消や所要時間の短縮などが期待されます。(渋滞時の実績 17~26分短縮)



出典:熊本県観光統計表(H16)

八代南IC ~ 芦北町役場までの所要時間比較



【調査日】開通前:H16.7.25 開通後:H17.8.6
 国土交通省八代河川国道事務所調べ

(4) 地元産業の発展

事業前後

ジャストインタイム（2時間以内の納入）が可能となり、自動車関連部品の出荷が増加しました。今後、南九州道の延伸による新たな出荷先の拡大が期待されます。



資料:自動車関連部品(プラスチック加工)メーカーへのヒヤリング

【声】 近年九州北部に自動車関連工場が多く立地してきたため、自動車関連部品の需要が増加しています。以前取引を行っていた北部九州の工場は納入時間が2時間を越えるため、取引がなくなっていました。南九州道の整備により2時間以内での納入が可能となり、熊本県内の自動車部品工場との取引が増加しています。また、南九州道の延伸は、多くの工場が立地する薩摩川内市などのアクセスが向上し、納入時間が短くなることで新たな生産品や出荷先の拡大が期待されます。(プラスチック加工メーカーの声)

(5) 環境への配慮

トンネル坑口部に法面緑化と土留工を兼ね備えた緑化ウォールを設置するなど、法面緑化に心掛けました。

トンネル坑口に設置された緑化ウォール

施工直後



(6) 費用と効果の確認

費用便益比：1 . 1

道路整備の効果は多種多様ですが、このうち金額に換算できる効果に限定して、もたらされる便益を算出すると1,554億円となります。
これに対して、建設や維持管理にかかる費用は1,439億円です。
したがって、本事業にかかる費用と生じる便益より算出される費用便益比は1.1となります。

総費用		総便益			基準年
1,439億円		1,554億円			
事業費	維持管理費	走行時間短縮 便益	走行費用減少 便益	交通事故 減少便益	
1,372億円	66億円	1,487億円	47億円	20億円	

費用、便益は、供用開始後40年後までに発生するものを現在の価値に換算した上で、合計して算出しています。

四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがあります。

【概要ページ】

東九州自動車道（大分米良～津久見）の事業評価 事後評価

1. 主な効果

東九州自動車道（大分米良～津久見）の開通により

- (1)交通事故の減少
- (2)九州・四国を結ぶフェリー利用の活性化
- (3)観光産業の振興
- (4)鮮魚品の輸送ルートの変化
- (5)地元産業の発展

などの効果が発現されました。

2. 費用と効果の確認

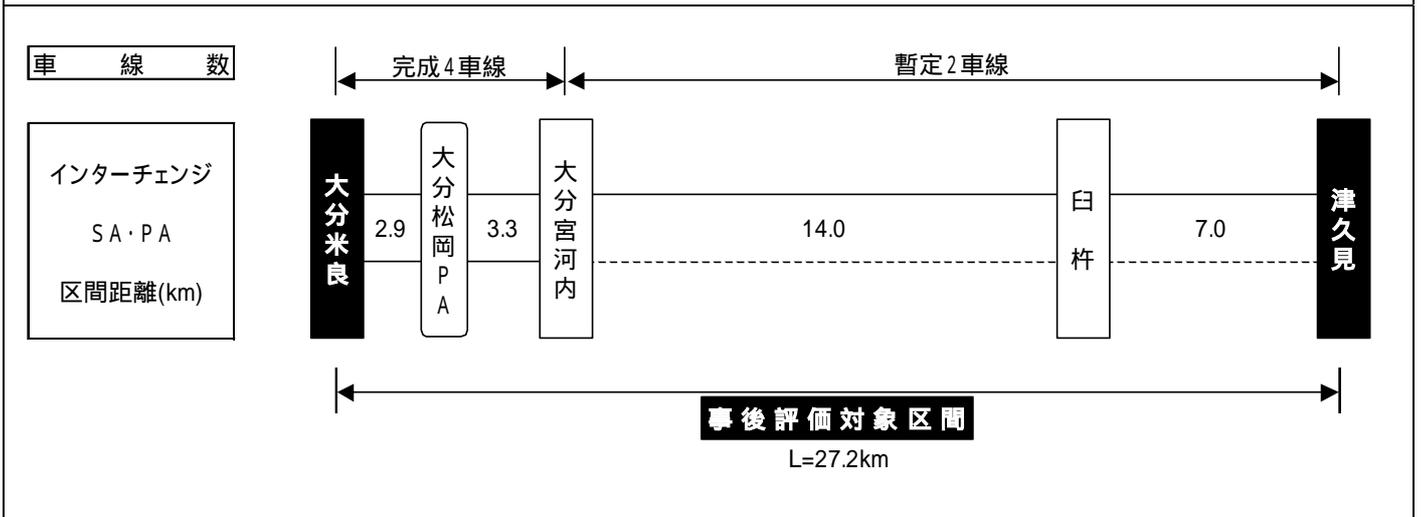
本事業にかかる費用と生じる便益により、算出される費用便益比は2.6となります。

費用便益比 = 2.6

3. 地図



事業概要図



4. 事業概要

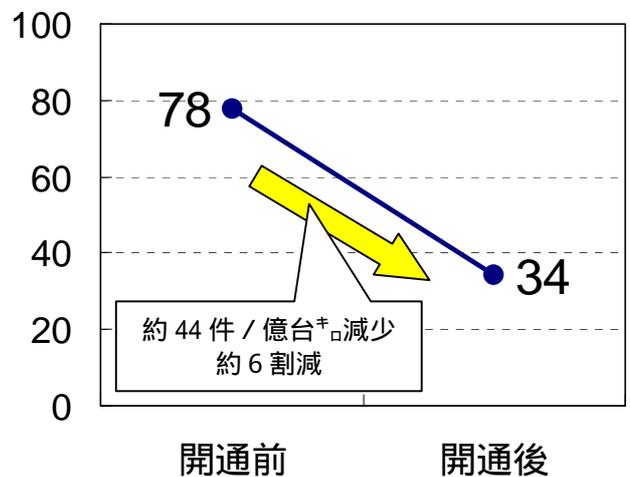
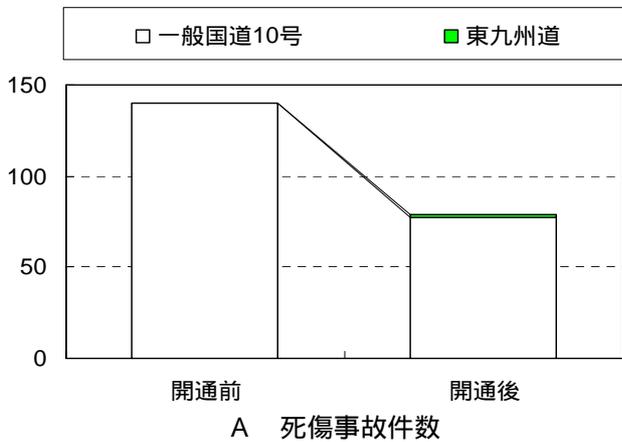
事業名	事業区分	事業主体	起終点	延長	全体事業費
東九州自動車道 (大分米良～津久見)	高速自動車国道	西日本高速道路(株)	自: 大分県大分市大字 ^{かたしま} 片島 至: 大分県津久見市大字 ^{かみあおえ} 上青江	27.2 km	1,241 億円

東九州自動車道（大分米良～津久見）の事業評価 事後評価

(1) 交通事故の減少

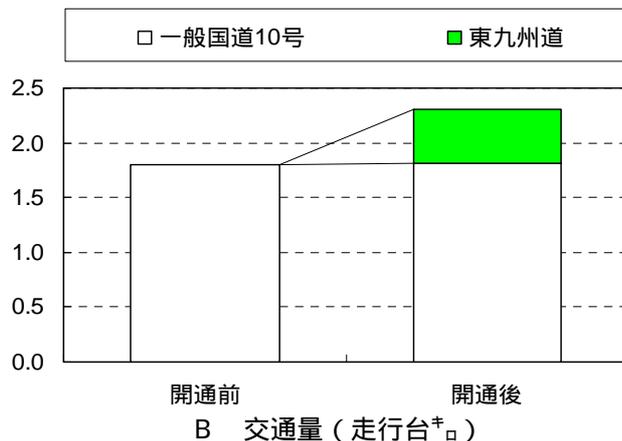
事業前後

東九州道（大分米良～津久見）とこれに並行する一般国道10号を合わせた死傷事故率は78件/億台^{キロ}から34件/億台^{キロ}へと約6割減少しました。



並行する一般国道10号と東九州道を合わせた死傷事故率 (A / B)

事故率 = 事故件数 / 交通量



参考
 走行キロとは：自動車の走行距離の総和。
 (各区間延長とその区間の交通量を乗じた各区間を足しあせた総数)
 事故件数には区間交通量だけでなく自動車の走行距離による起因も含まれるので、交通量は走行台キロによるものとしています

出典：事故件数：H11/H17 道路交通センサス
 交通量：道路交通センサス・ネクスコ西日本資料

(2)九州・四国を結ぶフェリー利用の活性化

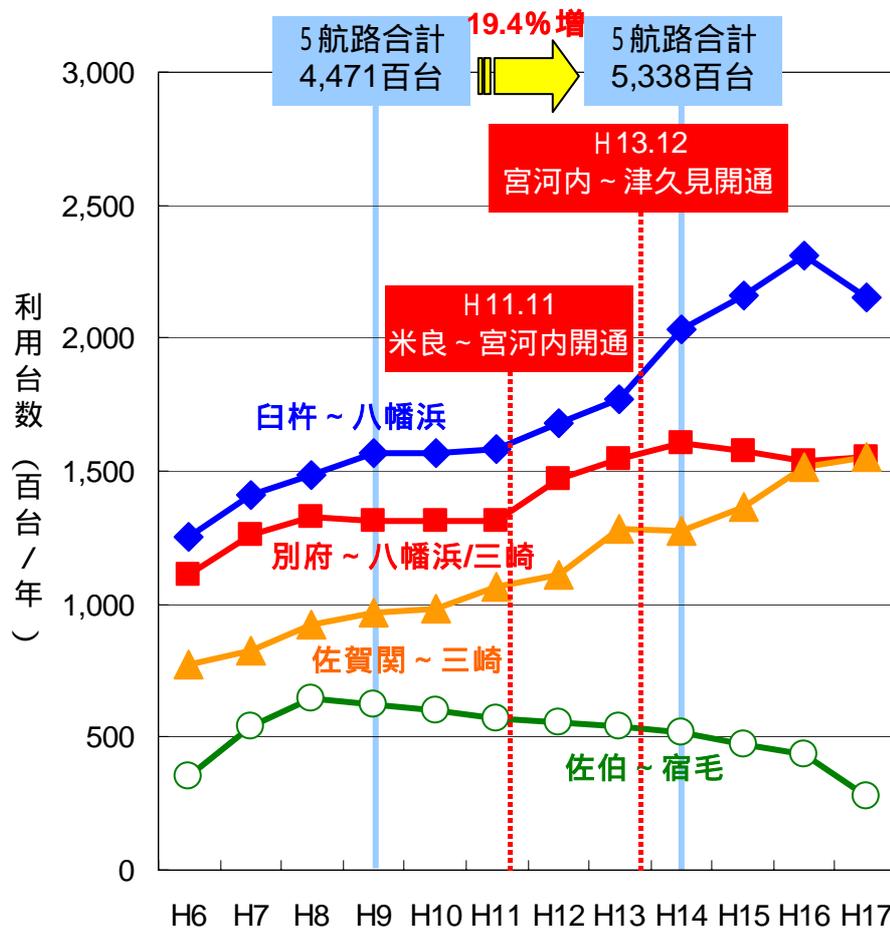
事業前後

九州と四国を結ぶフェリー（5航路）の利用台数が東九州道の開通により、約20%増加しました。（H9～H14）

大分県と四国間のフェリー航路



大分県と四国間フェリーの利用台数の推移



資料：大分県港湾課

(4) 鮮魚品の輸送ルートの変化

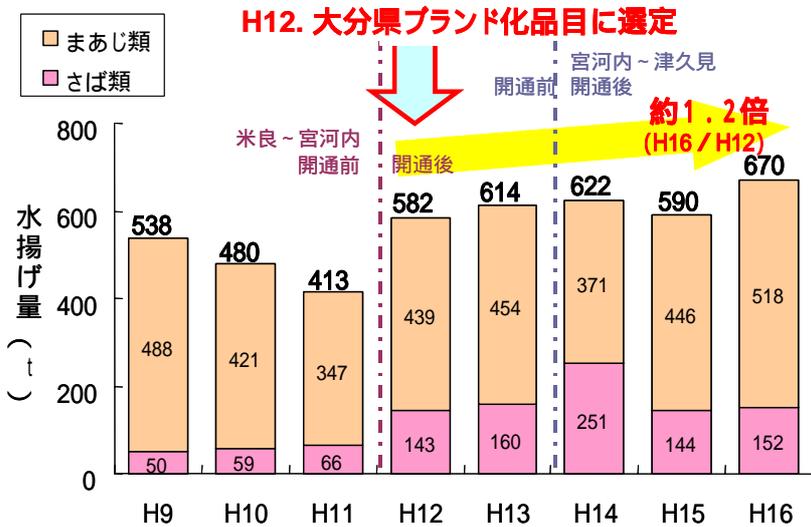
津久見特産の「津あじ・津さば」は、その輸送に東九州道が利用されるようになり、大分県ブランドの指定もあって、販路拡大(3 → 17市場)や水揚げ量の拡大が見られた。

「津あじ・さば」の東九州道開通前後での搬送ルート変化



資料: JFおおいたヒヤリング

津久見港における水揚げ量の変化



資料: 農林水産統計年報

(5) 地元産業の発展

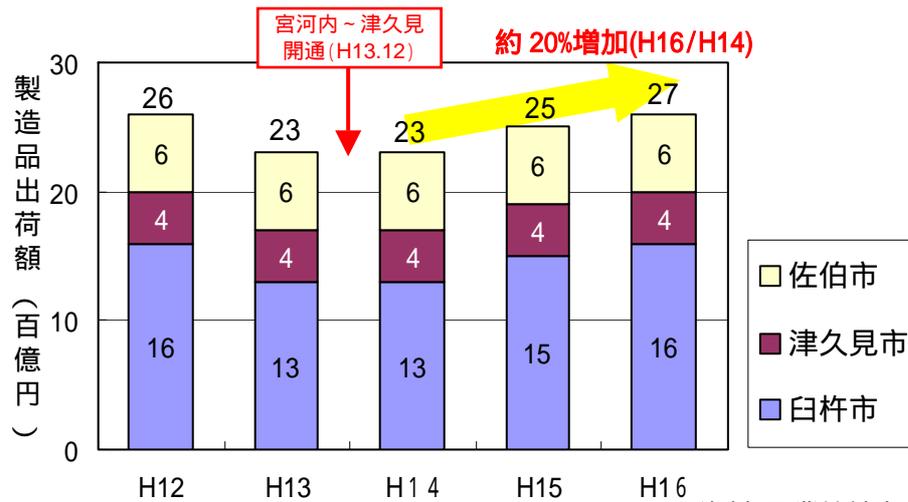
東九州道とのアクセスを活かした工業団地への進出・計画が進んでおり、沿道地域の製造製品出荷額が約 20% 増加しました。(H14 H16)

IC 30分圏域と主な工業団地



資料: 大分県商工労働部企業立地推進課

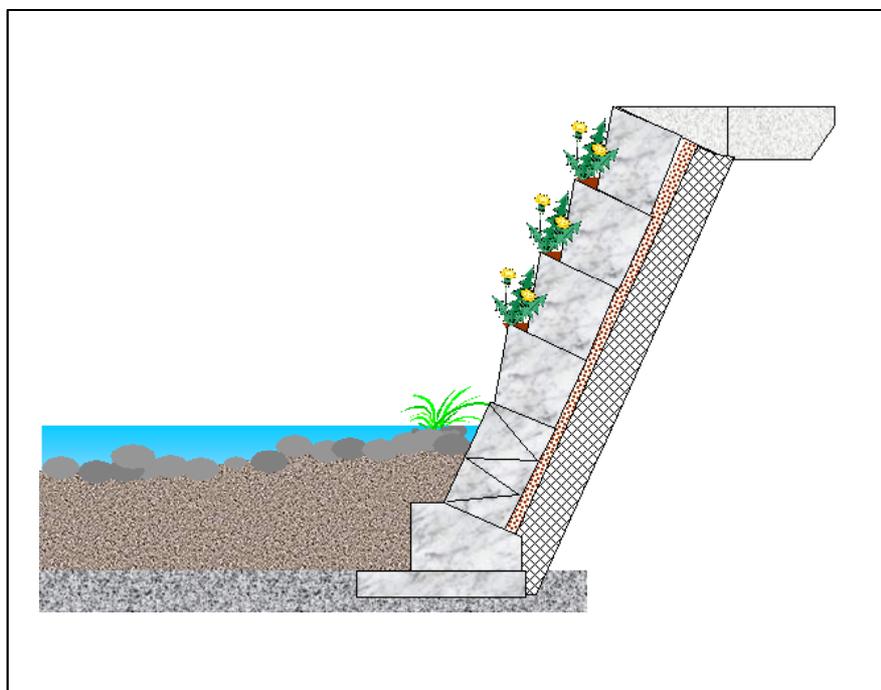
沿道地域の製造品出荷額推移



(6) 環境への配慮

橋梁施工に伴う河川の付替え工事を行った際に、植生が可能なブロック積護岸を採用し、ホタルの生息地などの周辺自然環境に配慮した施工を実施しました。

付替河川に植生護岸を採用



(7) 費用と効果の確認

費用便益比：2.6

道路整備の効果は多種多様ですが、このうち金額に換算できる効果に限定して、もたらされる便益を算出すると4,409億円となります。
これに対して、建設や維持管理にかかる費用は1,729億円です。
したがって、本事業にかかる費用と生じる便益より算出される費用便益比は2.6となります。

総費用		総便益			基準年
1,729億円		4,409億円			
事業費	維持管理費	走行時間短縮 便益	走行費用減少 便益	交通事故 減少便益	
1,561億円	168億円	3,942億円	341億円	127億円	

費用、便益は、供用開始後40年後までに発生するものを現在の価値に換算した上で、合計して算出しています。

四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがあります。

【概要ページ】

東九州自動車道（末吉財部～隼人東）の事業評価

事後評価

1. 主な効果

東九州自動車道（末吉財部～隼人東）の開通により

- (1)交通事故の減少
- (2)信頼性の高いネットワークの構築
- (3)救急医療活動の支援
- (4)空港への利便性向上

などの効果が発現されました。

2. 費用と効果の確認

本事業にかかる費用と生じる便益により、算出される費用便益比は2.2となります。

費用便益比 = 2.2

3. 地図

位置図



東九州自動車道
(末吉財部～隼人東)

事業概要図



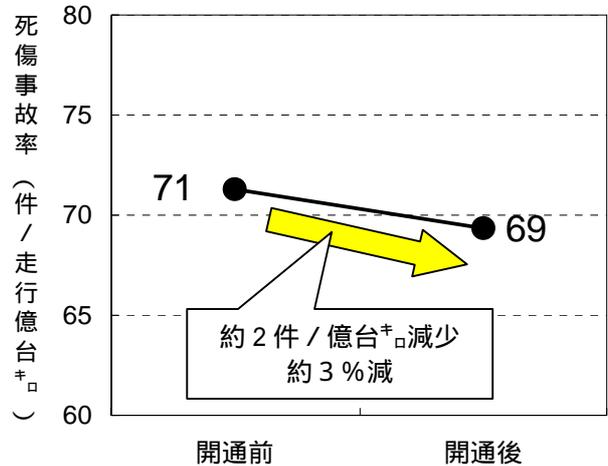
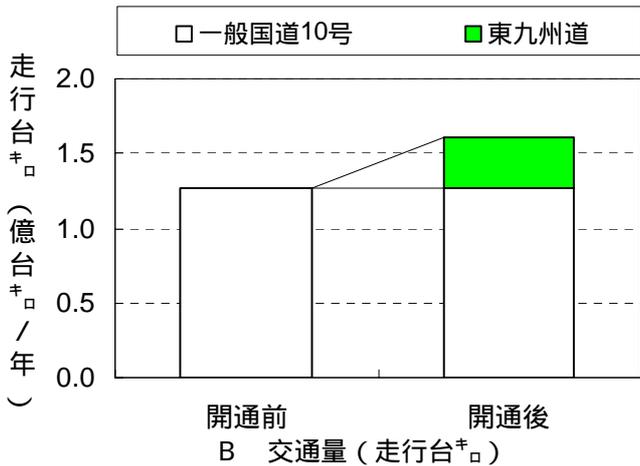
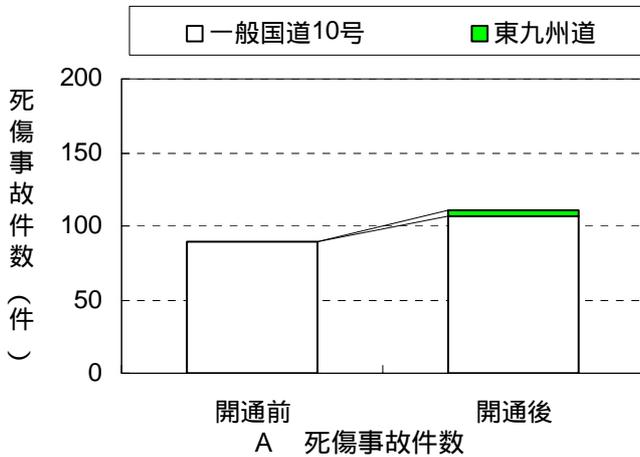
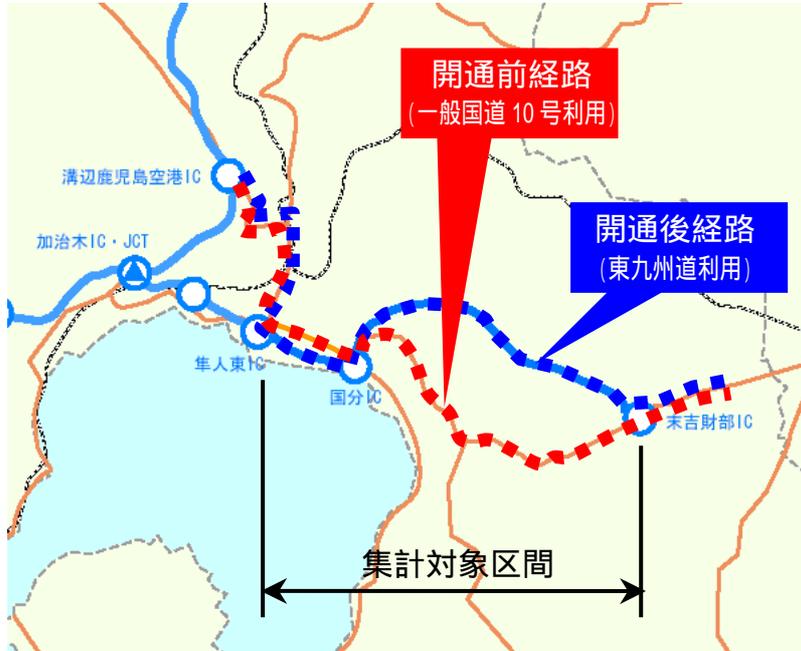
4. 事業概要

事業名	事業区分	事業主体	起終点	延長	全体事業費
東九州自動車道 (末吉財部～隼人東)	高速自動車国道	西日本高速道路(株)	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	27.3 km	847 億円

(1) 交通事故の減少

事業前後

東九州道（末吉財部～隼人東）とこれに並行する一般国道10号を合わせた死傷事故率は71件/億台^{キロ}から69件/億台^{キロ}へと約3%減少しました。



一般国道10号と東九州道を合わせた死傷事故率 (A/B)

事故率 = 事故件数 / 交通量

参考

走行キロとは：自動車の走行距離の総和。
(各区分延長とその区分の交通量を乗じた各区分を足しあせた総数)
事故件数には区分交通量だけでなく自動車の走行距離による起因も含まれるので、交通量は走行台キロによるものとしています

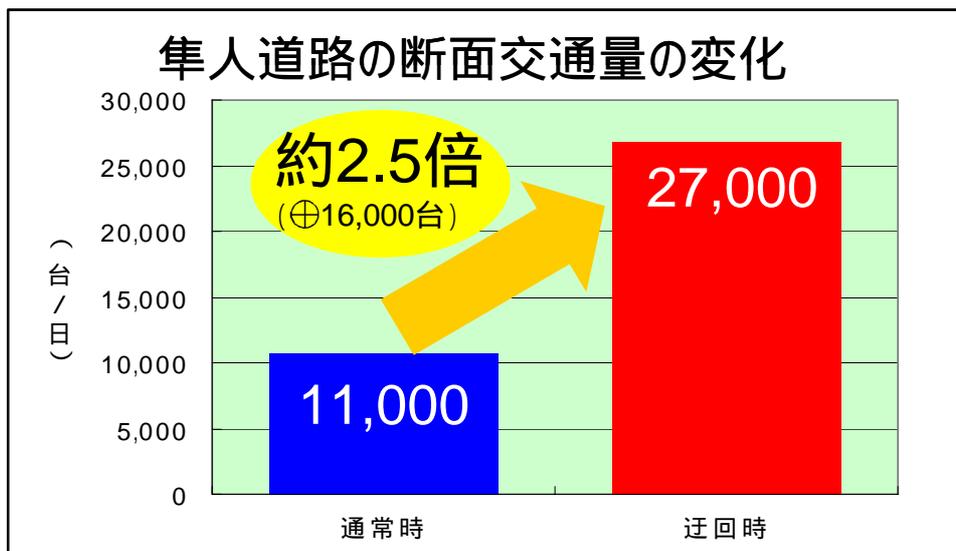
出典：事故件数：道路交通センサス・九州地方整備局資料
交通量：道路交通センサス・ネクソ西日本資料

(2) 信頼性の高いネットワークの構築

事業前後

対象区間に接続する準人道路では、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しており、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ます。

通行止めとなった国道10号の迂回路として高速道路を利用



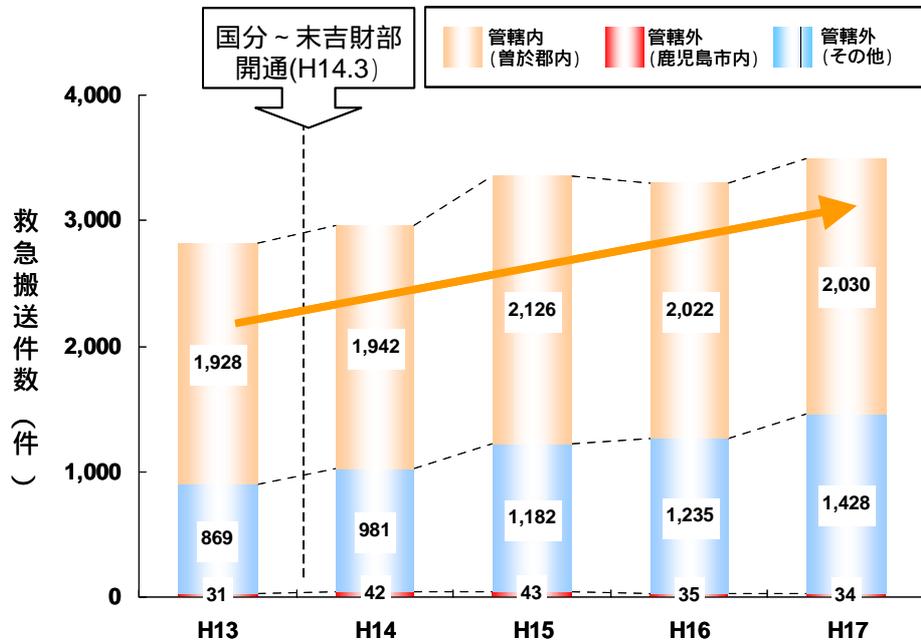
資料:ネクスコ西日本のトラカンデータ(速報値)

(3) 救急医療活動の支援

事業前後

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、安全で信頼性の高い搬送手段が確保されています。

大隅・曾於地域における救急搬送件数の推移



資料;大隅曾於地区消防組合



資料;ネクスコ西日本による試算

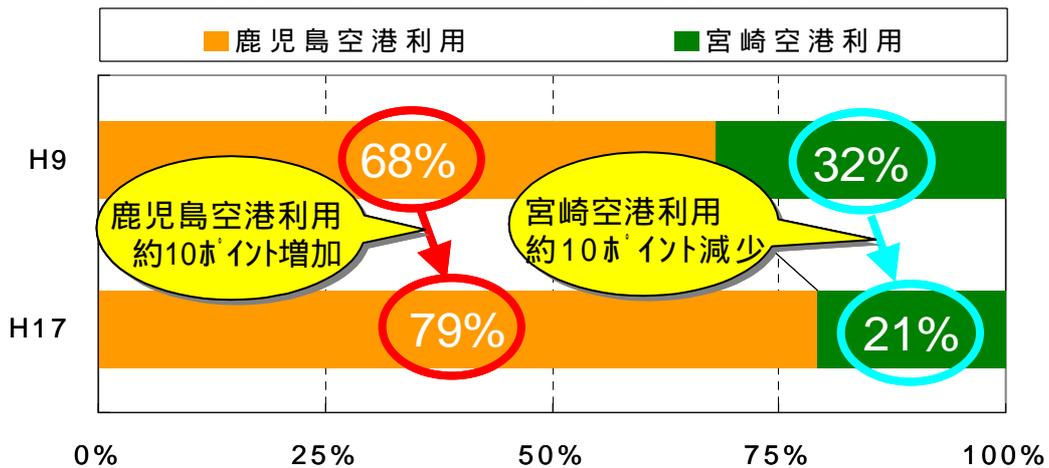
(4) 空港への利便性向上

事業前後

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になりました。



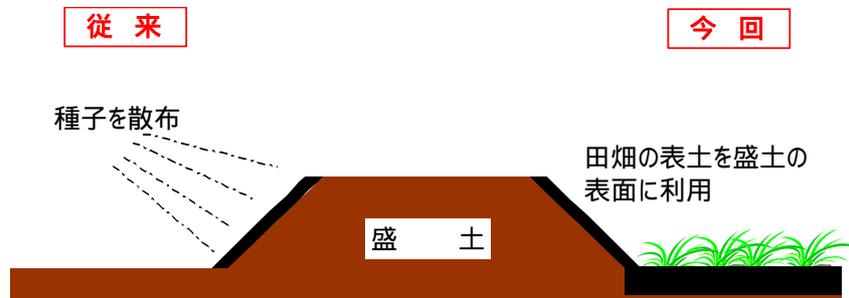
曾於地域における空港利用割合の変化



(5) 環境への配慮

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ました。

- 盛土はその殆どが田畑の上に築造されており、養分が多く周辺 植物の種子を含んだ表土を盛土の表面に利用。
- 自然発芽が促され、法面植生工を省くことでコスト削減にも貢献。



(6) 費用と効果の確認

費用便益比：2.2

道路整備の効果は多種多様ですが、このうち金額に換算できる効果に限定して、もたらされる便益を算出すると2,774億円となります。
これに対して、建設や維持管理にかかる費用は1,268億円です。
したがって、本事業にかかる費用と生じる便益より算出される費用便益比は2.2となります。

総費用		総便益			基準年
1,268億円		2,774億円			
事業費	維持管理費	走行時間短縮 便益	走行費用減少 便益	交通事故 減少便益	
1,086億円	181億円	2,488億円	211億円	74億円	

費用、便益は、供用開始後40年後までに発生するものを現在の価値に換算した上で、合計して算出しています。

四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがあります。