

事後評価（案）

東九州自動車道
かど がわ さい と
（門川～西都）

事後評価の説明概要

1. 事業概要
2. 事業の効果（直接効果）
3. 事業の効果（間接効果）
4. 事業で配慮した事項
5. 利用促進
6. 費用便益分析の結果
7. 評価結果及び対応方針（案）

1. 事業概要

① 計画概要



東九州自動車道
436km

■ 東九州自動車道は、福岡県北九州市を起点として、大分県、宮崎県を經由し、鹿児島県鹿児島市に至る延長約436kmの高規格幹線道路である。

■ 評価区間である^{かがわ}門川IC～^{さいと}西都IC間は、宮崎県に位置し、北部九州地域とを結ぶ延長58.9kmの区間であり、対象区間は平成26年3月に全区間開通し、幹線道路として東部九州地域における南北の走行時間の短縮を図り、地域の観光や産業の振興と発展に大きく寄与。

②事業の概要

■評価区間

路線名・道路名	東九州自動車道
区間	門川IC～西都IC
車線	暫定2車線
延長	58.9km

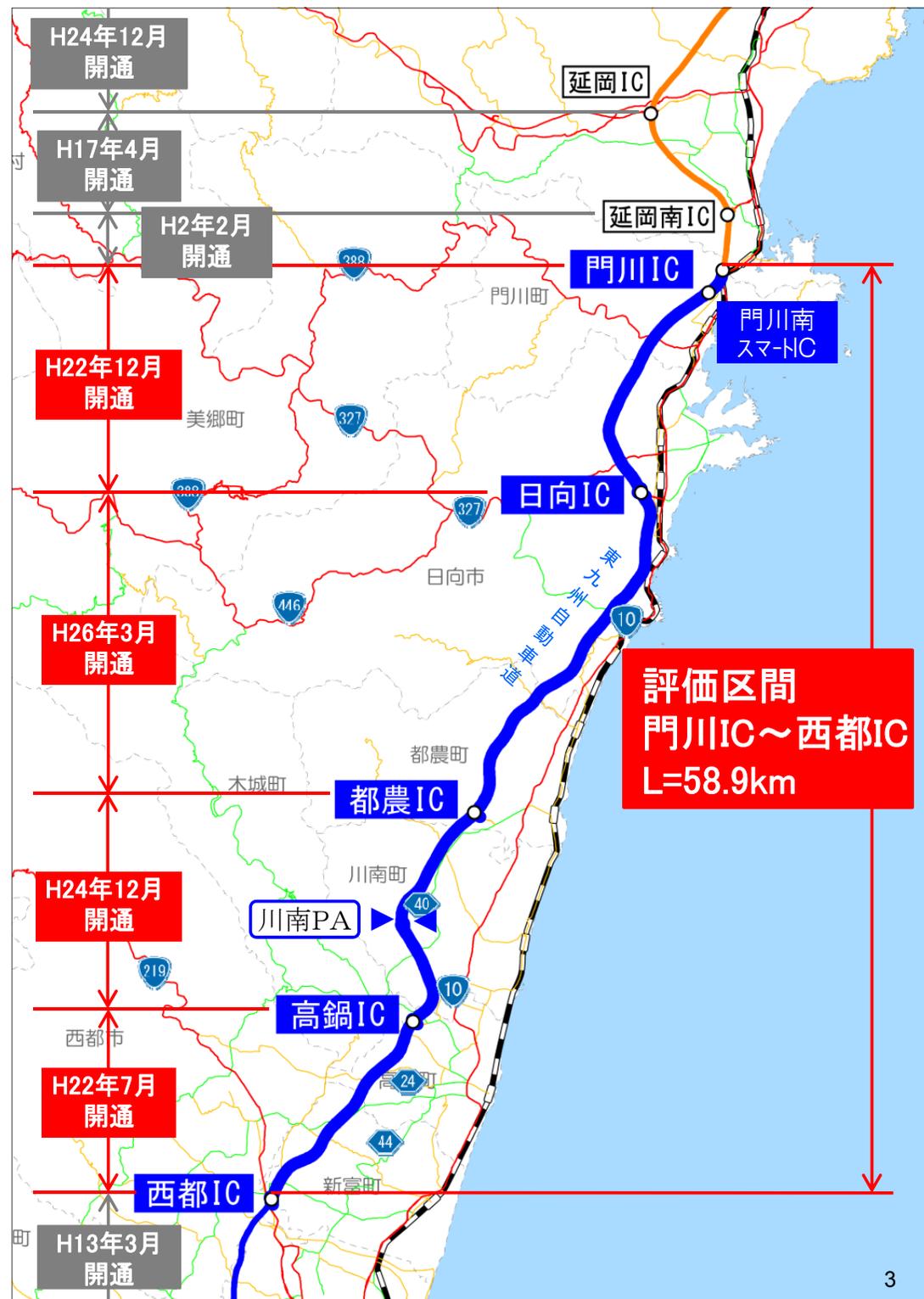
■事業経緯

区間	門川IC～日向IC	日向IC～都農IC	都農IC～高鍋IC	高鍋IC～西都IC
整備計画	H9年3月			
施行命令	H10年12月		H9年12月	
実施計画認可	H11年1月		H10年1月	
開通日	H22年12月	H26年3月	H24年12月	H22年7月

■事業費

計画時	1,712億円※
実績	1,448億円(▲264億円)
(キロコスト)	25億円/km

※直近再評価時の事業費



2. 事業の効果（直接効果）

① 評価区間の交通量

■ 評価区間の交通量は、日向IC～都農IC間が開通した全線開通以降（H26年）も増加の傾向にあり、評価区間はH29/H24年比で最大2.1倍に増加

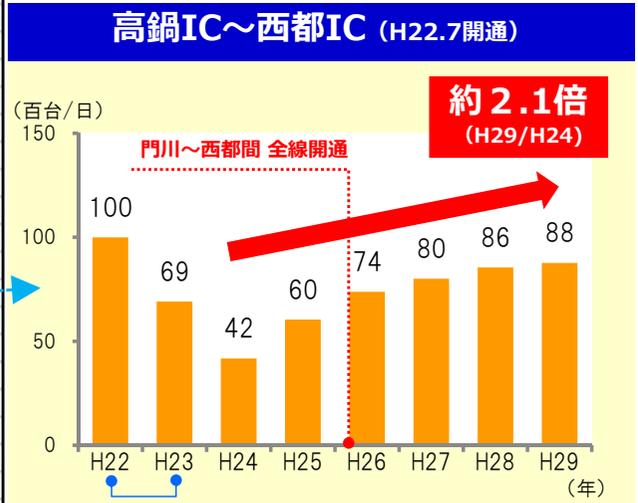
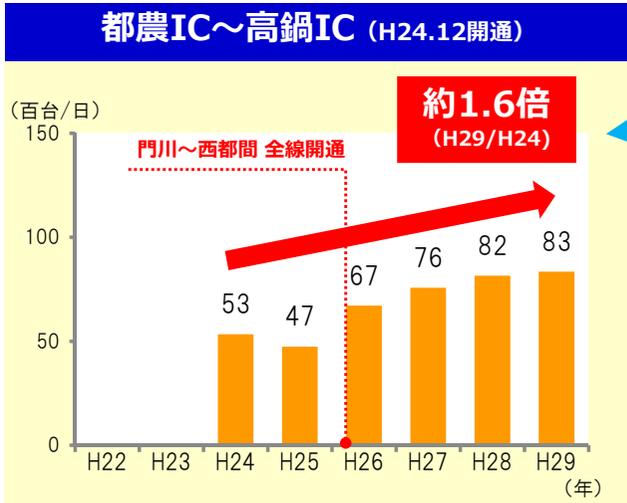
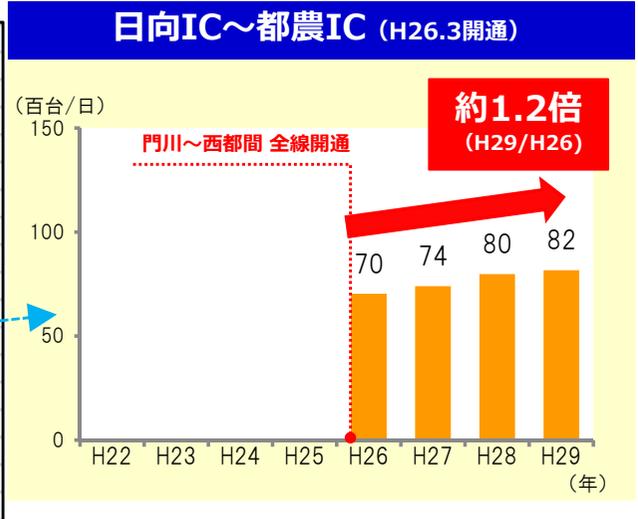
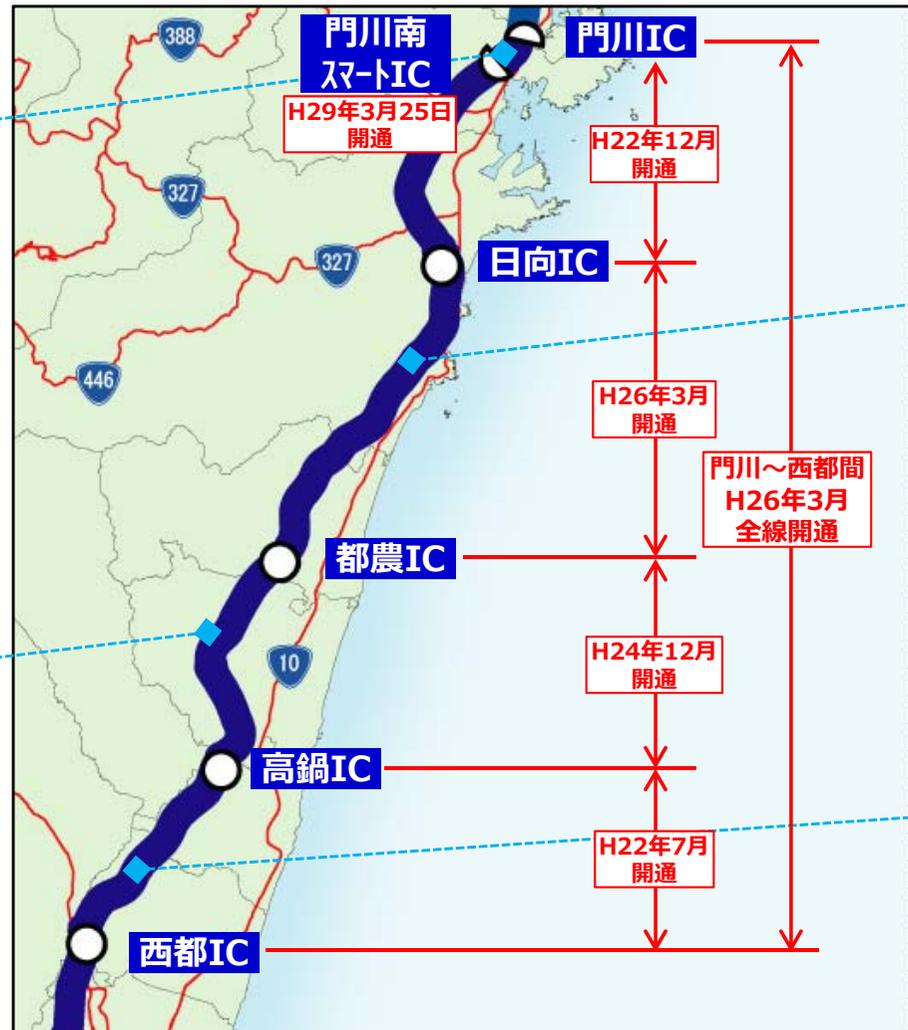
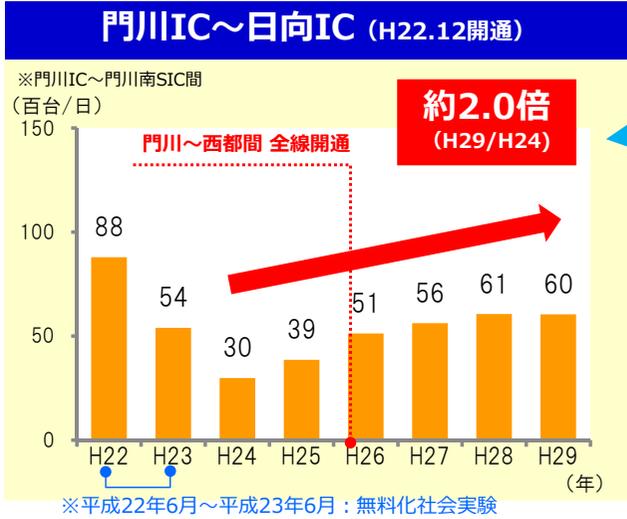
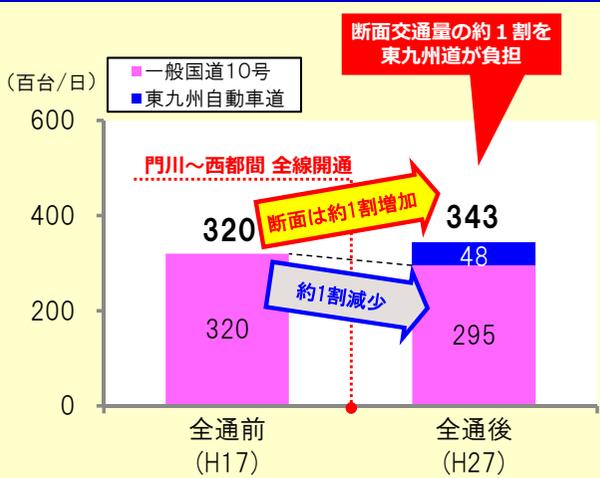


図 開通区間の交通量の推移（年平均日交通量）

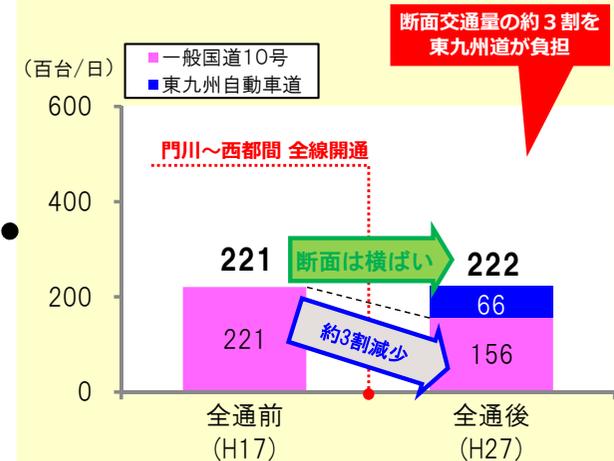
②周辺道路の交通量

■ 並行する一般道路との交通分担は、一般道から高速道路へと転換が進み、特に日向IC～都農IC間と並行する国道10号の交通量は、整備前のH17年と比較して約7割に減少、断面交通量の約3割を高速道路が分担

門川IC～日向IC (H22.12開通)



日向IC～都農IC (H26.3開通)



高鍋IC～西都IC (H22.7開通)

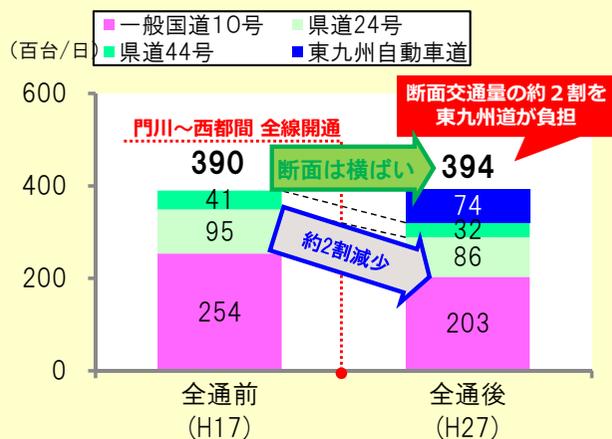


図 断面交通量の推移(平日)

出典：全通前…全国道路・街路交通情勢調査 (H17年)
全通後…全国道路・街路交通情勢調査 (H27年)

※H17全国道路・街路交通情勢調査では、都農IC～高鍋IC間の国道10号交通量が未観測区間であったため除外

③所要時間の短縮

- 高速道路の整備とともに、拠点間のアクセス時間が短縮
- 宮崎市～延岡市の所要時間は、西都IC～都農ICと日向IC～門川IC間が開通した時点で約47分、全線開通時には約80分短縮するなど、宮崎市～延岡市の所要時間が半減

— : 対象区間未整備時の移動経路(国道10号)

東九州道が全線開通したことで、宮崎～延岡間の移動時間は、160分→80分へと半減

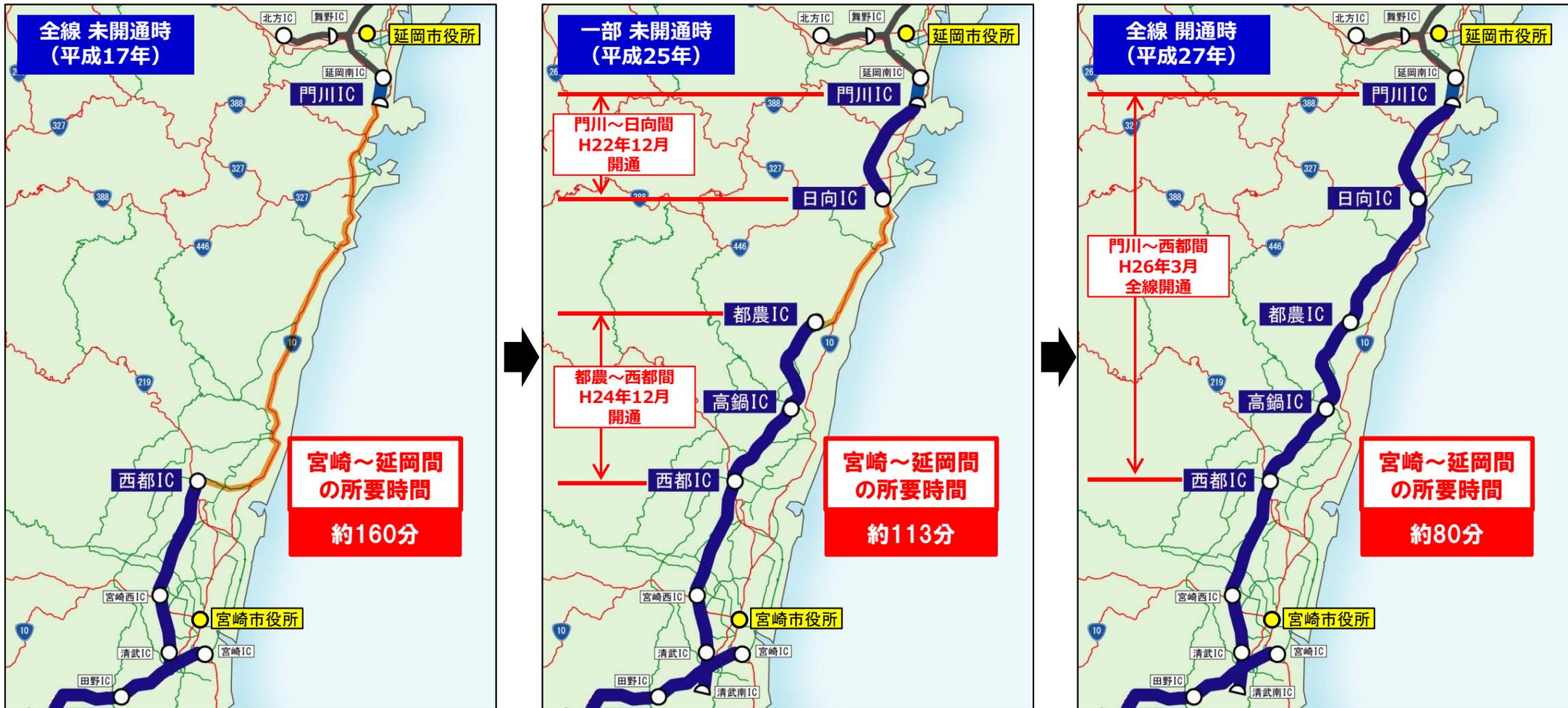


図 東九州道整備に伴う所要時間の変化(宮崎～延岡間)

※全国道路・街路交通情勢調査(H17、H22、H27年)を基に算出

3. 事業の効果（間接効果）

① 地域観光の活性化

スポーツ観光客の増加

- 東九州道開通後、プロ野球等のキャンプが集中する春季の観光客やその経済効果も増加傾向
- また、同時期の観光消費額は東九州道の開通を契機に1.3倍に増加し、東九州道の開通がスポーツ観戦を楽しむ観光客等の移動を促進

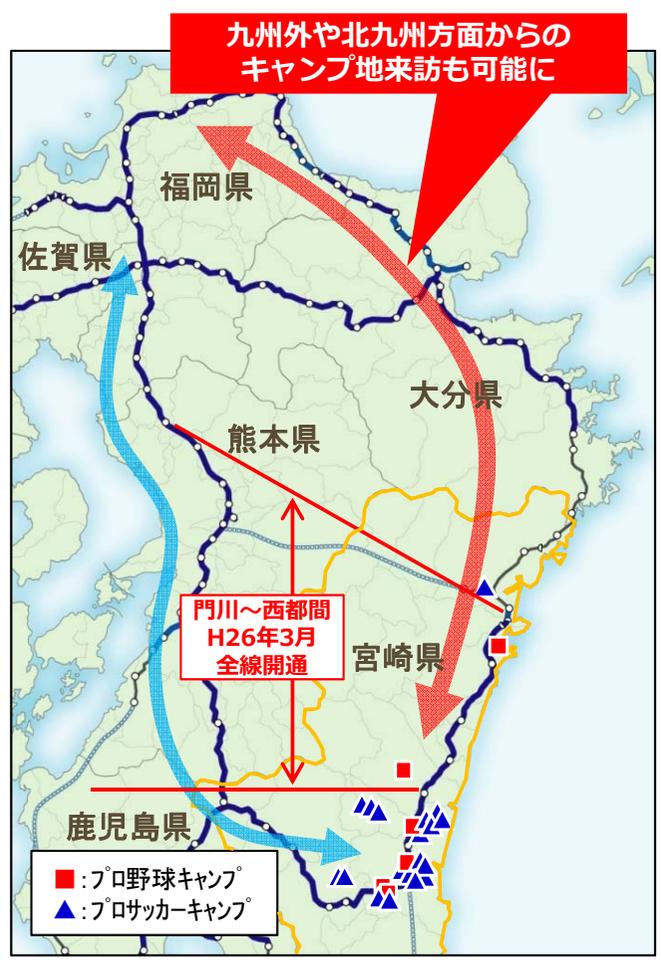
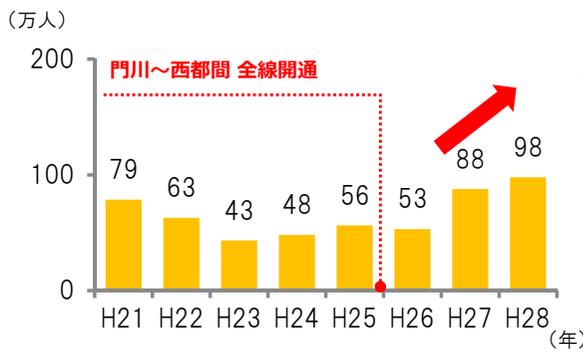


図 春期キャンプ地実施状況

春季キャンプの観光客・経済効果が共に増加

■ 春季キャンプ（1～3月）観客数の推移



■ 春季キャンプ（1～3月）経済効果の推移

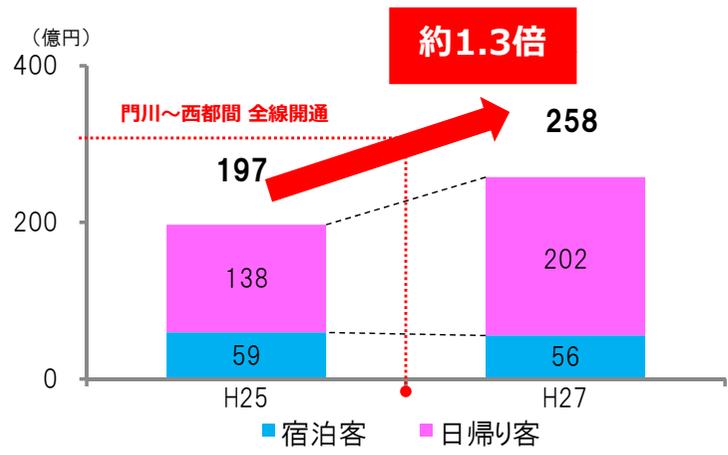


出典：宮崎県観光統計 (年)



観光消費額は開通前の1.3倍に増加

■ 宮崎県の観光消費額(※)の推移（1～3月）



(※)日本人観光客を対象 出典：宮崎県観光統計

プロ野球キャンプ期間中を対象に、GPS位置情報を活用した来訪者発地分析を行った。宮崎市を除くと北九州市が第2位であり、東九州道の北九州市～宮崎市間の開通の効果が感じられた。

宮崎県では今後も、東九州道を利用したスポーツ観戦者をはじめとする観光客の増加を期待している。

宮崎県観光推進課の声



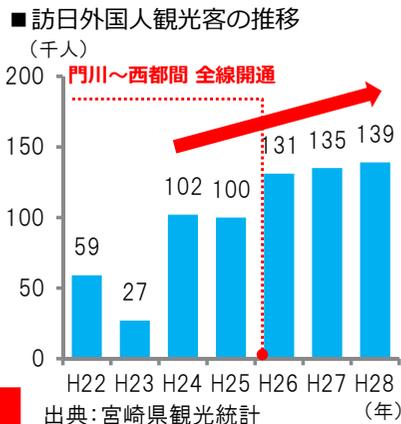
①地域観光の活性化

インバウンド観光の増加

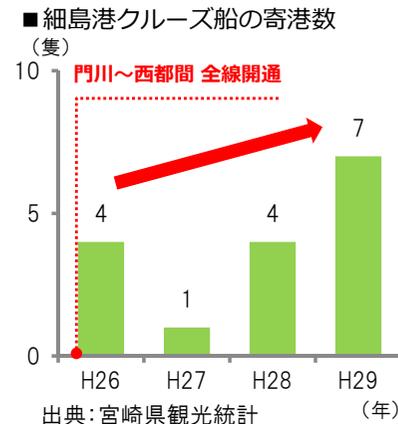
■訪日外国人の増加とともに、県北の細島港への外国籍クルーズ船の寄港数も増加。東九州道沿線に主要観光地を抱える宮崎県では、東九州道による走行時間の短縮が観光ツアーの利便性向上に寄与



訪日外国人観光客が増加



外国籍クルーズ船寄港が増加



※初入港したスカイ・シー・ゴールデン・エラ号 (H27.8.10)

東九州道を利用したクルーズバスの観光ツアー例 (※)



宮崎県は、海外との窓口となる空港、港湾が東九州道沿線に位置するとともに、主要観光地も東九州道沿線に分布。細島港へ寄港した外国籍クルーズ船は、バスツアーによって、県西部の“照葉大吊橋”や、県南の“青島神社”、“堀切峠”を訪問。東九州道が訪日外国人観光客の移動を支援している。

宮崎県 港湾課の声



図 沿線の主要観光地と細島港クルーズ観光バスの流れ

②地域の活性化

■当該評価区間唯一の休憩施設となる川南PAでは、高速利用者の立寄り施設となっているメリットを活かし、地域産業、地域住民及び地元事業者が連携した「食」の観光を進める誘導拠点として、川南PAとの一体的な拠点施設整備を目指すなど、東九州道が地域の活性化に貢献



図 沿線の道の駅等の分布

当該評価区間唯一のPAとして、
防災施設のコンテナハウスで直売所を運営

■川南PAにある直売所
MONマルシェ

H27年
開設



- ショッピングコーナー【MONマルシェ】
- 給油 セルフ式スタンド
給電 24時間対応1基設置
- 災害時
対応
災害対応型自動販売機
- トイレ
男大:8 男小:5
女:16
- おむつ交換代
- 障がい者用駐車スペース
- 身体障がい者用トイレ
- オストメイト対応トイレ

県外来訪者の増加にともない・・・

コンテナハウスから地域活性化施設にリニューアル

2020年4月
オープン予定



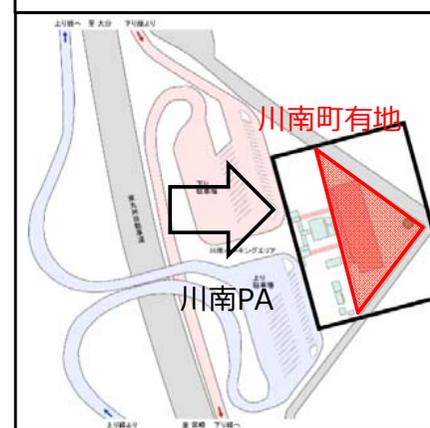
平成30年7月に川南町が連結予定者として決定

川南町では、川南PAの開設に合わせてH27年から直売品展示販売を始め、利用客から好評であったこともあり、今後はPAを地域活性化拠点とした展開を行う予定にある。



川南町職員の声

川南PAに併設して整備



③ 企業立地の活性化

■ 沿線では開通とともに、企業立地が進展。新規立地企業数が約1.9倍（H29/H21年比）となっており、東九州道が沿線での企業立地に貢献

沿線の企業立地数が増加

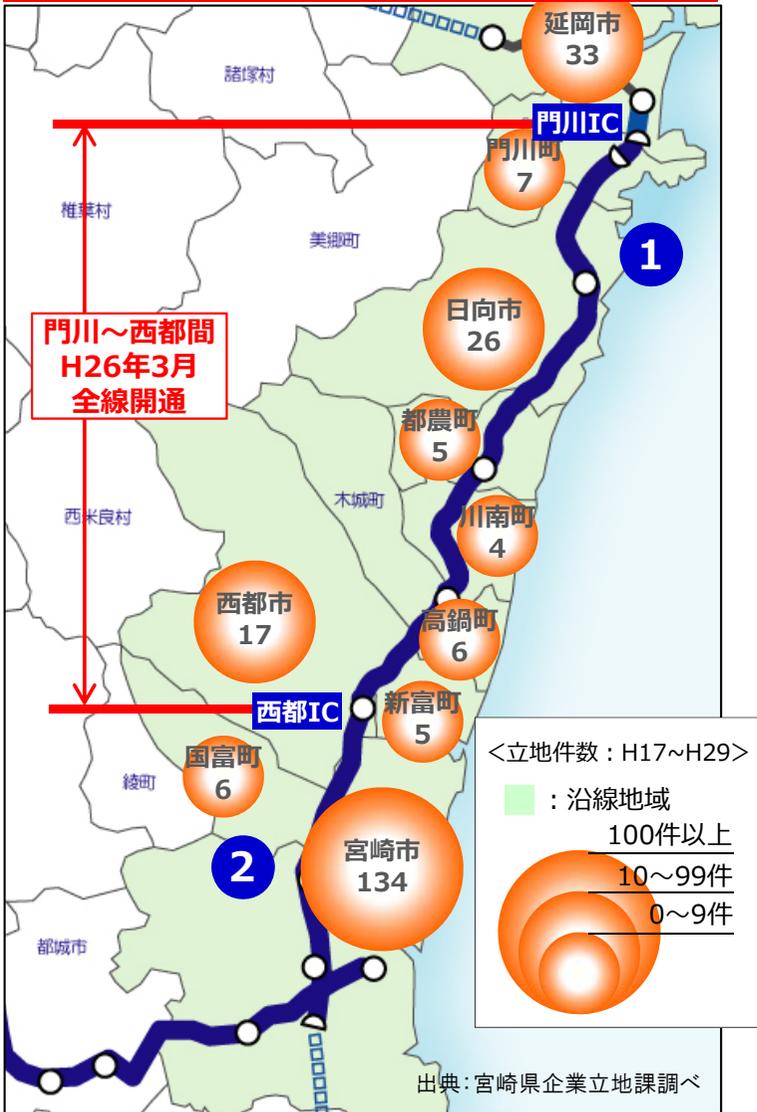
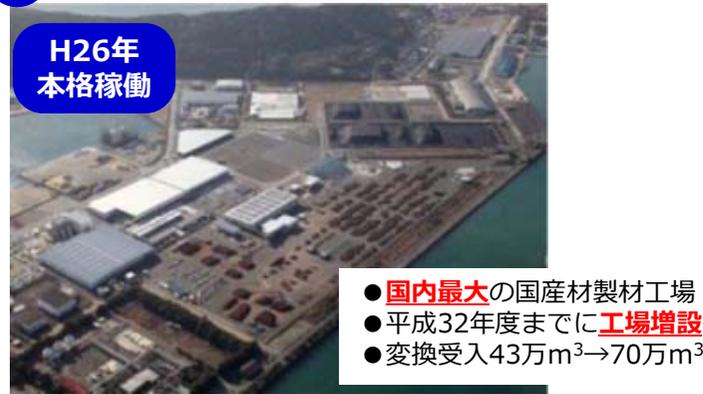


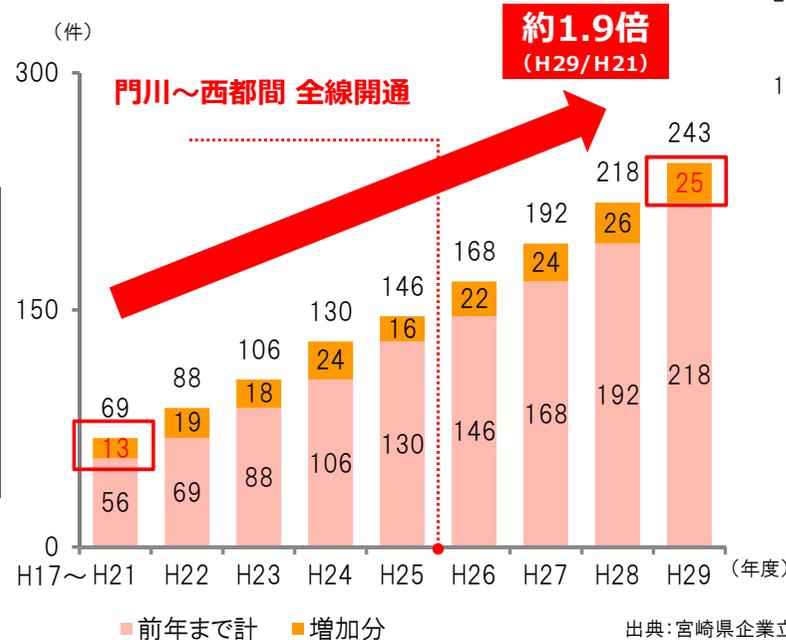
図 沿線での直近の企業立地と今後の予定

1 C木材（株） 日向工場



沿線市町では毎年20件以上立地

■ 沿線市町の企業立地件数の推移



2 M機装（株）



沿線市町では継続的な新規雇用を維持

■ 沿線市町の新規雇用増加数の推移



東九州道の沿線市町では、企業数が増えるとともに、新規雇用者も増加する傾向にある。
 また、沿線では、今後も稼働を予定する企業が存在し、東九州道が沿線地域の活力向上に繋がることを期待している。



宮崎県 企業立地課の声

④産業（農業）への貢献

農業活性化に向けた6次産業化

■沿線における6次産業認定事業所数は県全体の約3割を占める等、東九州道が農業分野における新たな取り組みに貢献。沿線の6次産業製品は県外への出荷も増加

1 (有)A牧畜産業 牛の生産

関東、近畿、福岡方面へも出荷が増加



生産者こだわりの製品の出荷を東九州道が支援

門川～西都間 H26年3月 全線開通

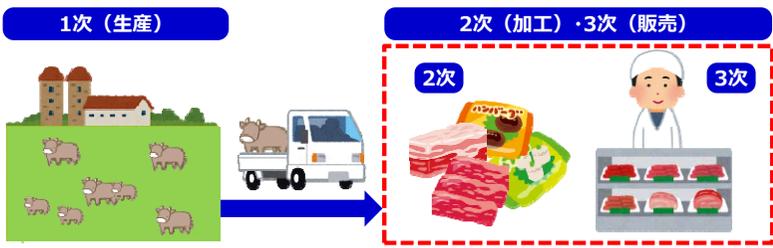
2 (有)A牧畜産業 加工センター・直売所



- 加工センターが西都IC付近に位置し、出荷搬送が容易な環境
- 併設する直売所がIC近くにあることで、県内・県外から来訪する買物客もアクセスが容易な環境

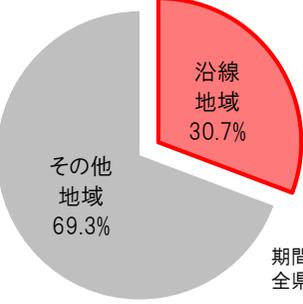
1次（生産）×2次（加工）×3次（販売）＝6次産業化

農林水産業者が生産(1次),加工(2次),販売(3次)まで一体的に取り組んだり,2次,3次業者と連携して新商品やサービスを生み出すこと。



沿線地域で県全体の約3割

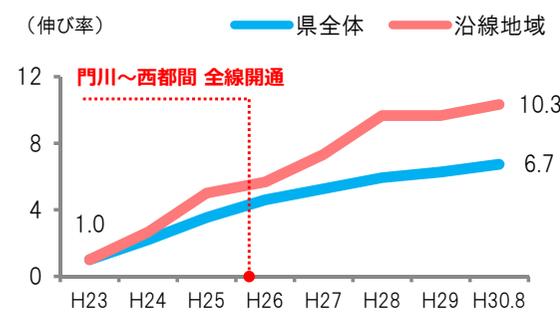
■宮崎県の6次産業認定事業所の地域別構成



期間:H23~H30.8
全県合計:101事業所

県全体の伸びを上回る10.3倍

■6次産業認定事業所数の伸び率



出典:宮崎県農業振興公社調べ(H30.8.31現在)

図 6次産業認定事業所の分布

出典:宮崎県農業振興公社調べ(H23~H30.8.31現在までの累積)

IC近くに加工センターを新設したことで、全国のバイヤー他、県外への出荷も増加している。

今年、当社ブランドの牛肉をファストフード等を販売する直売所を加工センター敷地内入口に建設した。祝祭日には県外ナンバーの車も多くみられるようになった。

(有)A牧畜産業の声



④産業（農業）への貢献

畜産業における肉用牛肥育部門への貢献

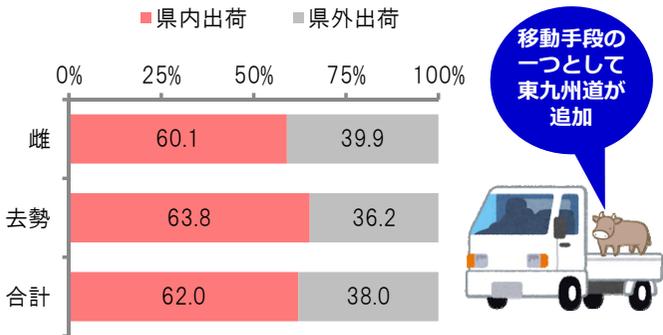
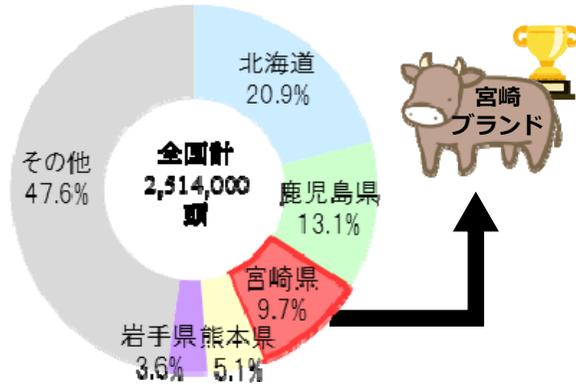
■ 県内各地の子牛セリ市場で販売された飼育素牛は、肥育するための農場へ移動する際のストレスにより、体重が減少する等影響を受ける。東九州道を利用することで移動時間の短縮等が図られることから、肥育素牛への負担軽減に貢献し、宮崎牛の供給に貢献

事例) 東九州道を利用した県北市場から 県西地域への肥育素牛の移動

肉用牛飼育頭数は宮崎県が全国3位

肉用子牛の流通は、約6割が県内出荷

※出荷頭数計:63,609頭



出典: 県畜産振興課調べ(H29年度)

出典: 農林水産省 畜産統計(H30.2)

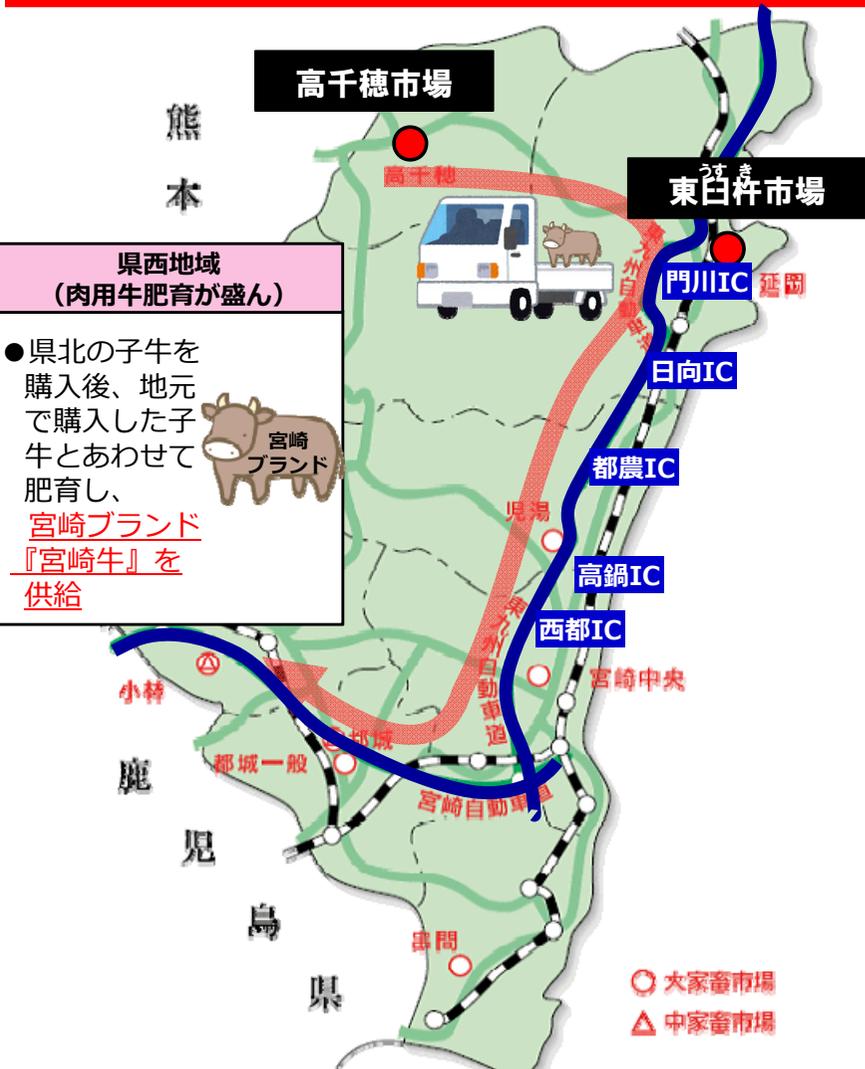


全国的に肉用子牛の生産量が減少肥育農家は、県内各地の市場に赴いて子牛(肥育素牛)を確保

全国的に肉用子牛の生産量が減少し、肥育農家による購買競争により子牛価格が上昇している。子牛を購入後、20ヶ月程度飼育し、肉牛として販売する肥育農家は、地元だけでなく県内各地の市場に赴いて子牛(肥育素牛)を確保する。

例えば、肉用牛肥育が盛んな県西地域では、県北の家畜市場で購入した肥育素牛を農場へ運搬する際、肥育素牛に与える負担の少ない東九州道を利用するケースがある。

宮崎県 畜産振興課の声



県西地域 (肉用牛肥育が盛ん)

● 県北の子牛を購入後、地元で購入した子牛とあわせて肥育し、『宮崎ブランド』『宮崎牛』を供給

沿線の家畜市場と子牛の流動

④産業（製造業）への貢献

製品化プロセスにおける企業間連携に貢献

■デジタルカメラの世界シェアを席巻するC社では、大分事業所で集中的な部品調達、宮崎事業所で製品化する生産体制も実施。平成31年度には宮崎県内に新工場を建設し、さらに連携した量産体制を強化するなど、東九州道が製品化プロセスにおける企業間連携に貢献



デジタルカメラの世界シェアNo.1（C社）

デジタルカメラ

※レンズ交換式カメラ 48%
コンパクトカメラ 30%

39%



- ・生産自動化の推進等をさらに加速
- ・需要拡大等に柔軟に対応するため、製造拠点の国内回帰



拠点間の連携を図りつつ、新工場を建設し、量産体制を強化

C社ホームページより

宮崎事業所の主な取引先は、大分事業所であり、大分事業所で集中的に部品を調達し、宮崎事業所に配送、宮崎事業所で製品化して大分事業所へと出荷している。

平成31年度には、新工場を新設予定であり、雇用人数を更に増強予定。大分事業所との最適な量産体制が構築できるものと考えている。

C社宮崎事業所の声



C社現工場



更に最適な
量産体制を構築

- 敷地面積 : 約45,600m²
- 延床面積 : 約14,300m²

C社宮崎事業所 新工場の概要

H31年
稼働予定

雇用の増加（予定）

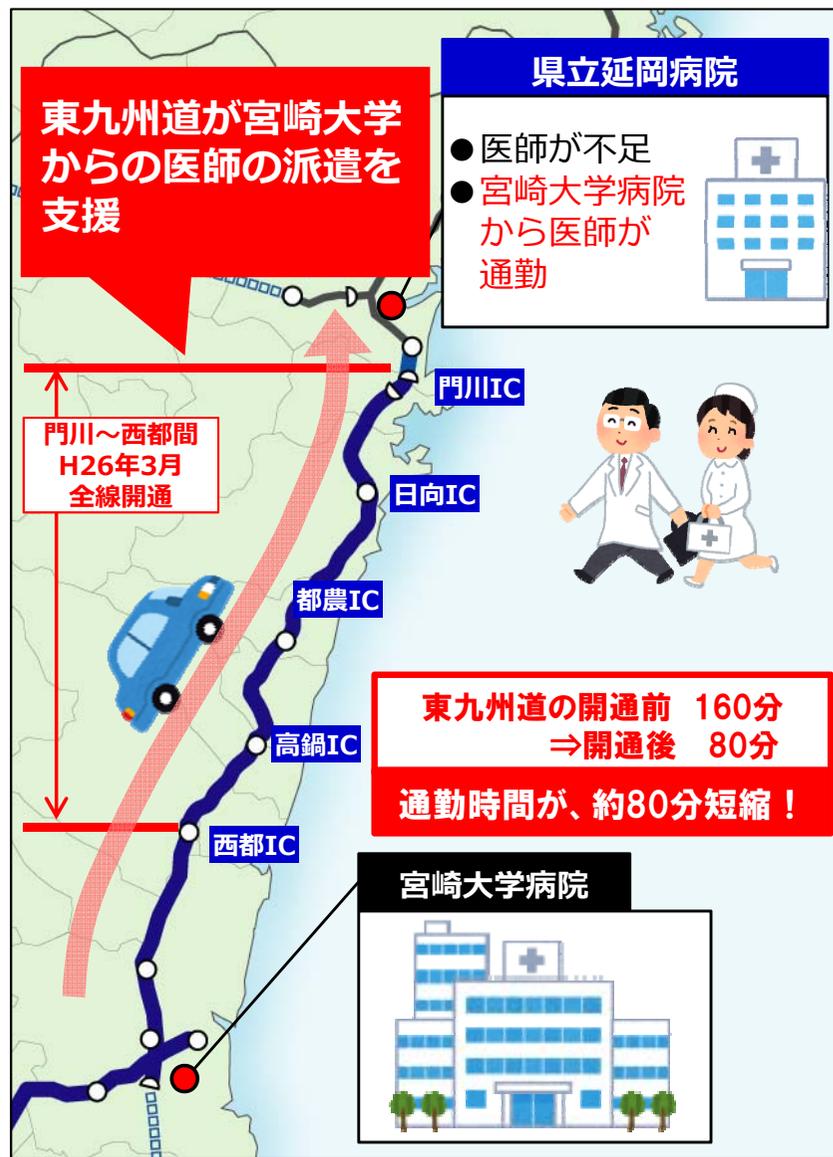


- 敷地面積 : 約270,000m²
- 延床面積 : 約54,900m²
- 創業開始予定 : 2019年8月

図 部品と製品の製品化プロセス例

⑤地域医療への貢献

■東九州道の開通によって宮崎大学病院から医師の通勤が可能となったことで、地方病院である宮崎県立延岡病院の診療科目も充実、H28年度に診療開始した呼吸器外科では受診者数が増加



■ 県立延岡病院の医師数の推移

診療科	H17	H18	H19	H20	H21～H25	H26	H27	H28	H29	H30
消化器内科	3名	2名	2名	1名	0名 5年間休診	2名	2名	2名	2名	2名
眼科	1名	0名 9年間休診					1名	1名	0名	0名
呼吸器外科	0名 H28年新設							1名	1名	2名

出典：県立延岡病院ヒアリング調査

【事例：呼吸器外科患者数】
医師の通勤が可能となり、患者数は約1,400人(H29)に増加

眼科、麻酔科、内科、皮膚科、小児科、産婦人科と多くの診療科目で医師不足を感じているが、派遣先の都合もあり簡単に増やすことができない。
東九州道によって宮崎市との時間が短縮し、大学病院からの医師が確保できるようになった。

県立延岡病院の声



⑥高速バスの利便性向上

都市間移動への貢献

■東九州道の開通に合わせて宮崎県内外の都市間を結ぶ高速バス路線が更に充実。以前廃止されていた路線が新たに運行を開始するなど、都市間の移動、交流の活性化を東九州道が貢献

**パシフィックライナー
宮崎・延岡～大分・別府**



**H27年
運行開始**

- 走行距離：218.3km
- 区間：宮崎駅～別府駅
- 所要時間：4時間2分



**ひむか
宮崎～延岡**

安心と快適な「ひむか」バスの旅
充実の車内装備
※宮崎交通便の設備です

FREE WIFI
ご利用いただけます

**H26年
運行開始**

- 走行距離：107.9km
- 区間：延岡駅～宮崎駅
- 所要時間：1時間55分

H30.7延伸

**H27年
運行開始**

**H26年
運行開始**

別府

大分

高千穂

延岡

宮崎

**門川～西都間
H26年3月
全線開通**

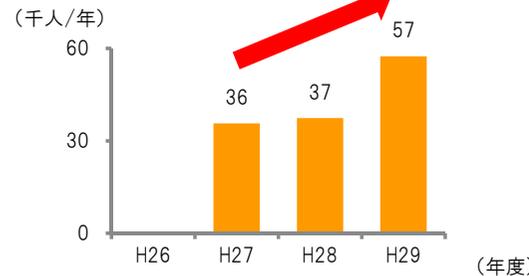
■東九州道を利用する高速バス

	年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	便数
宮崎～延岡 (ひむか)	復活	・1999年廃止			2014.4～運行開始				1日3往復
宮崎～高千穂	運行開始	・運行無し			2015.2～運行開始				特定日運行 1日1往復
宮崎～大分・別府 (パシフィックライナー)	復活	・宮崎～別府間:1977年廃止 ・延岡～大分間:2010年廃止			2015.4～運行開始(宮崎⇄大分) 2018.7～別府駅まで延伸				1日6往復
宮崎・延岡～福岡 (夜行バス)	夜行 運行開始	・夜行便の運行無し					2016.4～運行開始		特定日運行 1日1往復
宮崎・延岡～京都・大阪 (ひなたライナー)	復活	・延岡～大阪間:1993年廃止 ・宮崎～大阪線:2016年9月廃止					2017.2～ 運行開始		1日1往復

門川～西都間 全線開通

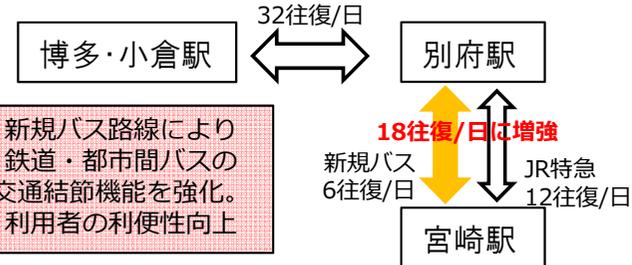
新規路線では、利用者数が増加傾向

■宮崎～大分・別府 (パシフィックライナー)



鉄道・都市間バス利用者の利便性向上 (パシフィックライナー)

博多・小倉⇄別府間は32便/日に対し、別府⇄宮崎間は12往復/日と少ない。



東九州道開通以降、延岡～宮崎「ひむか」、宮崎～大分「パシフィックライナー」等が運行を開始した。

また、パシフィックライナーは、今年から利用促進に向け、別府駅まで路線を延伸するなど、都市間の人の移動を支援している。

宮崎交通(株)の声



図 東九州道を利用する高速バスの流動状況

⑦流通業務の効率化

■トラックドライバーの高齢化や長時間労働が問題視される中、東九州道開通によりカーフェリーを利用した四国経由搬送ルートが確立。休憩時間確保など、東九州道が流通業界の労働環境改善、業務の効率化に寄与

「東九州道利用のトラック輸送」と「海上輸送」の組合せが、
トラックドライバーの労働環境改善に貢献



東九州道の開通によって、九州道、東九州道、東九州道+カーフェリーといった利用経路の選択肢が増え、業務の効率化に繋がっている。

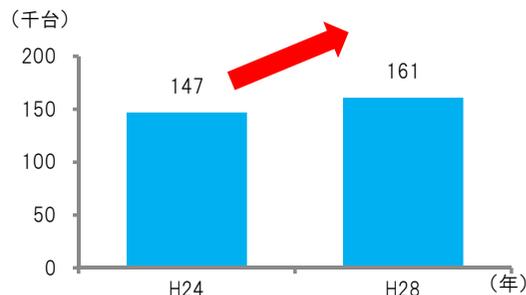
特に、カーフェリーを利用した四国経由のルートは、カーフェリー乗船時間がドライバーの休憩時間となり、ドライバーの労働環境が大幅に改善している。



宮崎の物流事業者の声

カーフェリー利用が1割増加

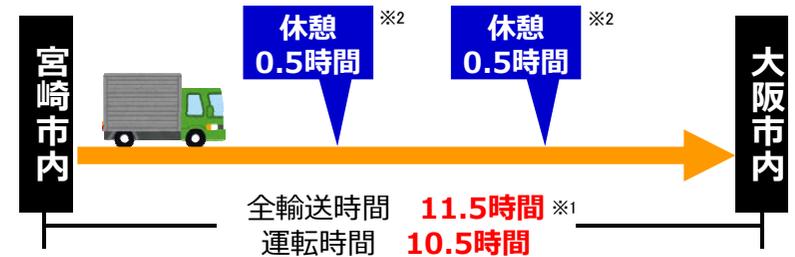
■カーフェリー利用台数（貨物自動車台数）



出典：佐賀関港・臼杵港・佐伯港カーフェリー利用データ(隔年)

カーフェリー利用によって、
ドライバーの運転時間が3時間減少

■本州ルート（東九州道+山陽道）



■四国ルート（東九州道+カーフェリー）



■フェリー利用の場合（宮崎市内～大阪市内）

総運転時間の短縮：**3時間**

その内

- ・全輸送時間の短縮：**1時間** (11.5-10.5) ※1
- ・休憩時間の増加：**2時間** (3.0-1.0) ※2

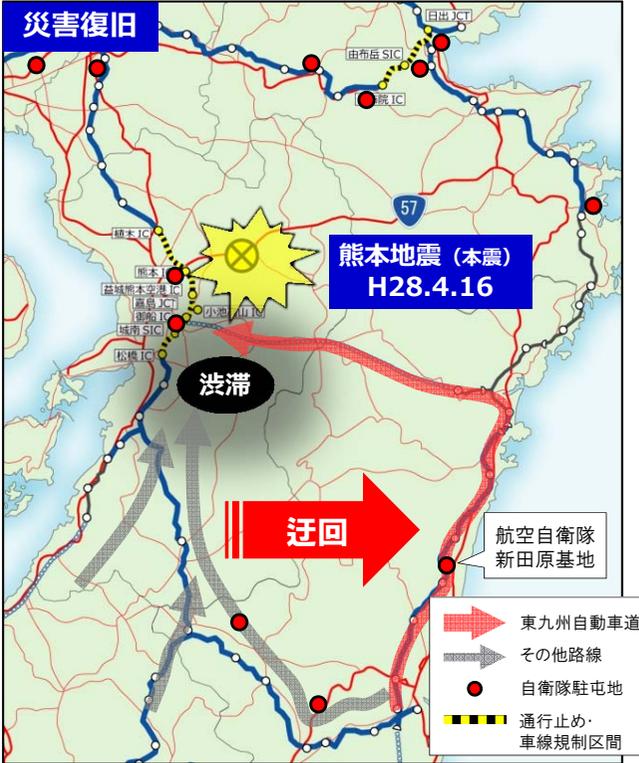
⑧リダンダンシー機能

災害時の復旧への貢献

- 熊本地震発生時、自衛隊による阿蘇方面への広域的な災害復旧支援を東九州道が担うなど、災害時の緊急輸送路としての機能を発揮
- 地震発生後、物流の搬送経路が九州道から東九州道へと転換(大型交通量が3倍)し、東九州道が九州南北間の物流を支える広域的ダブルネットワークとして機能

災害時の復旧支援を担う東九州道

■自衛隊の災害復旧支援路(熊本地震発生時)

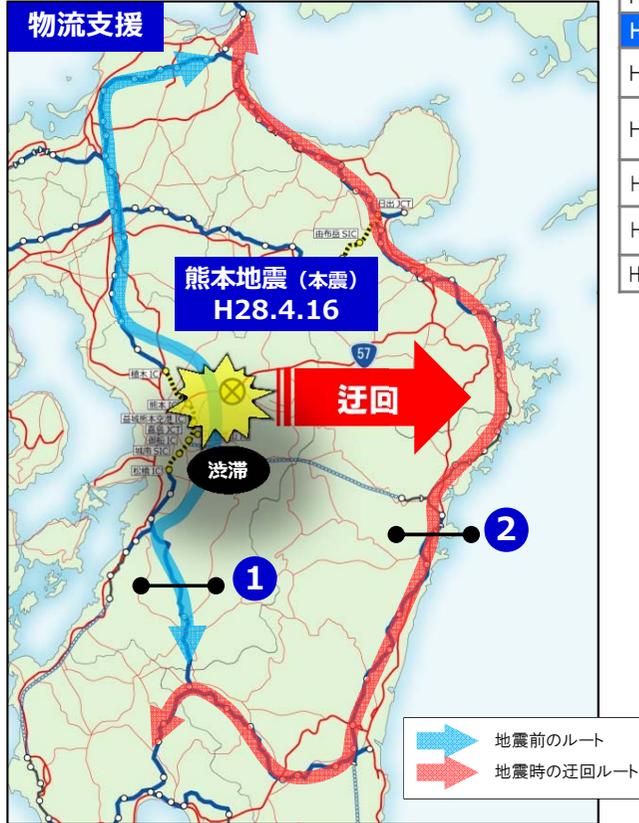


高速道路は信号機等もないため、いち早く現地に到着し、任務を全うできる。
震災の影響で九州道が渋滞していましたが、東九州道を利用し、迅速な支援ができた。

陸上自衛隊の声

災害時の物流を支える東九州道

■物流の搬送経路(熊本地震発生時)



養殖カンパチの関西・関東への出荷や県外からの養殖用飼料は、九州道を利用して搬送している。九州道の通行止め時は、東九州道を利用した。代替ルートが確保されたおかげで安定した出荷と養殖体制が維持できました。代替ルートの選択肢がふえたことで非常に助かった。

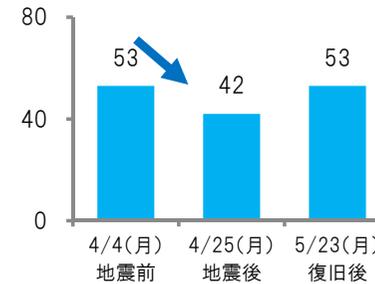
鹿児島県漁協関係者の声

年月日	事象	一般車通行止め状況
H28.4.14	前震発生時 管内3路線 最大152km通行止め	3路線 最大152km
H28.4.15	管内順次通行止め解除	20km 益城熊本IC~松橋IC
H28.4.16	本震発生時 管内9路線 最大507km通行止め	9路線 最大507km
H28.4.16	管内順次通行止め解除 九州道 松橋IC~八代IC 緊急車両通行開始	56km 植木IC~八代IC
H28.4.19	九州道 植木IC~益城熊本空港IC 物資輸送車、緊急車両通行開始	56km
H28.4.26	九州道 植木IC~鹿島JCT通行止め解除	23km 嘉島JCT~八代IC
H28.4.29	九州道 全線解放(大型車両制限、一部20km規制等) (対面通行区間:益城熊本空港IC~嘉島JCT)	
H29.4.28	九州道 全線4車線復旧完了	

通行止めとなった九州道に代わり、東九州道の利用が増加、特に大型車が増加

■九州自動車道の断面交通量

① (八代JCT~人吉IC間)
(百台/日)



■東九州自動車道の断面交通量

② (門川IC~日向IC間)
(百台/日)



⑨地域防災への支援

■大規模津波時、国道10号の一部が津波浸水域に想定。宮崎県と「包括的相互協力協定」を締結しており、法面を活用した緊急避難場所を整備。住民による避難訓練が行われており、地域防災・安心感向上に貢献



図 東九州道沿線の津波浸水(想定)と緊急避難場所

宮崎県とNEXCO西日本は、「包括的相互協力協定」及び「大規模災害発生時における相互協力に関する協定」を締結 (平成23年)

<p>■災害時の復旧協力</p>	<p>■緊急開口部</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・点検、復旧に必要な技術等の相互応援協力 ・高速道路通行止め区間及び緊急開口部を活用した車両の通行 ・復旧、避難等に活用可能なヤードの一時提供や緊急資機材などの相互提供 	

日向工業高校の学校裏には、東九州道の法面を活用した緊急避難場所を整備

① ■東九州道の法面を活用した緊急避難場所

■日向工業高校の避難訓練風景

学校裏には東九州道の法面を活用した緊急避難場所があるため、定期的に生徒と地域住民が一緒になった防災訓練を実施している。この訓練によって、生徒の災害に対する意識が変わるとともに、沿線住民の災害に対する安心感向上にも貢献しているものと感じる。

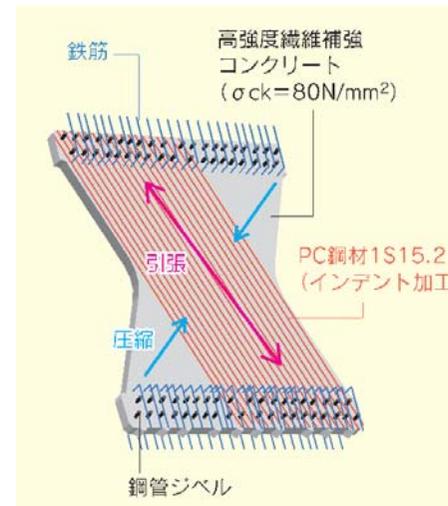
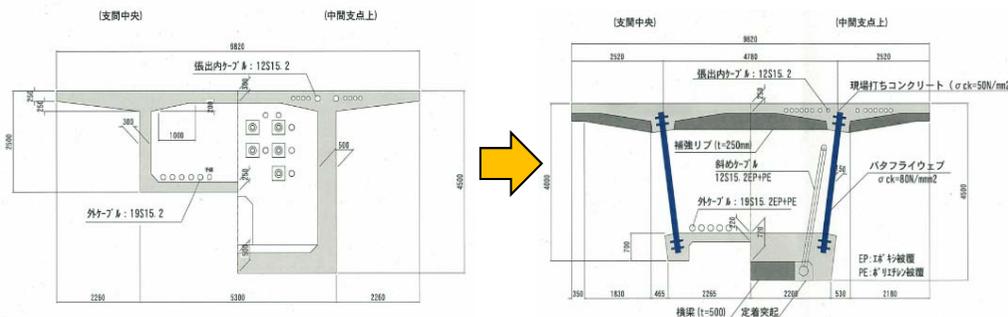
県立日向工業高校の声

図 緊急避難場所イメージ図

4. 事業で配慮した事項

□新技術工法の採用【新しい橋梁形式（バタフライウェブ）の採用】

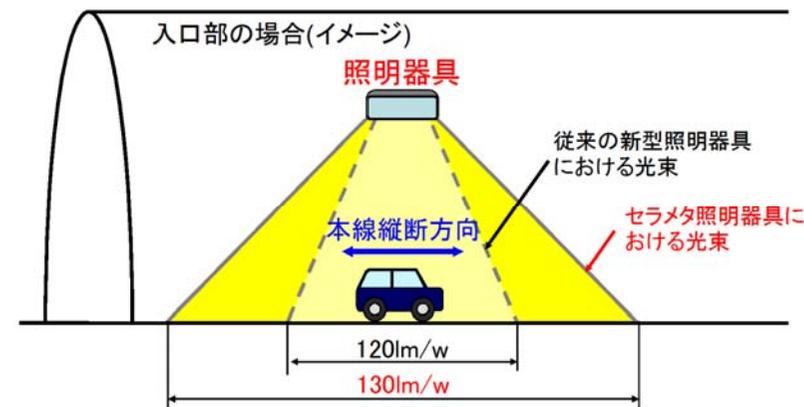
- ・通常のコンクリート橋に比べてウェブ部分の軽量化だけでなく、施工速度の迅速化も図ることが可能



田久保川橋 : fib 賞の最優秀賞 (H30年)
寺迫ちょうちよ大橋 : 田中賞・P C 工学会賞 (H25年)

□新技術工法の採用【2車線断面トンネルでのセラミックメタルハライドランプの開発】

- ・大断面（3車線）トンネル用の高出力ランプ（セラミックメタルハライド）を改良し、2車線断面トンネルへ採用
- ・従来より設置間隔を広くすることができ、コスト縮減にも寄与



新工法の採用による照明器具削減イメージ

4. 事業で配慮した事項

□環境への配慮 【鉄鋼スラグの路盤骨材への使用】

- ・東九州道沿線の製鉄所からの鉄鋼スラグを、材料規格を確認した上で、路盤材として活用



ストックヤード状況

□環境への配慮 【準絶滅危惧種（サクラバハノキ）生育地を考慮した盛土構造】

- ・準絶滅危惧種のサクラバハノキの生育地が近接したことから、軽量盛土工法を採用し生育地への影響を軽減



5. 利用促進

1. 企画割引の名称

九州よかよかドライブパス2018

2. 実施期間

平成30年7月2日（月）～平成30年12月16日（日）

※夏期の交通混雑期（8月10日～8月16日）を除く。

3. プラン内容・販売価格

- 九州乗り放題プラン・・・連続する最大3～4日間有効（平日及び土日祝日）。利用期間中、周遊エリア内の高速道路が乗り放題。

	プラン名	軽自動車等	普通車
九州乗り放題	全日3日間	5,200円	6,500円
	全日4日間	6,400円	8,000円

4. 対象車種

普通車・軽自動車・自動二輪（ETC車限定）

5. 周遊エリア

NEXCO西日本が管理する九州内の道路

※ただし、関門トンネル・関門橋を除く。



(参考)申込み件数の推移



※2018年は終了1か月前時点(H30.11.18)の速報値

6. 費用便益分析の結果

便益(B) (現在価値:H30)	走行時間短縮便益	5,655億円
	走行経費減少便益	577億円
	交通事故減少便益	145億円
	計	6,377億円

費用(C) (現在価値:H30)	事業費	2,009億円
	維持管理費	415億円
	計	2,425億円



費用便益比(B/C)	2.6
経済的純現在価値(B-C)	3,953億円
経済的内部収益率(EIRR)	10.0%

※ 「費用便益分析マニュアル (H30.2 国土交通省 道路局 都市局)」に基づき算定

※ 費用及び便益額は整数止めとする。

※ 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

7. 評価結果及び対応方針（案）

① 評価結果

- ◇ 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。
- ◇ 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。
- ◇ 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、
 - ・ 走行時間の短縮等による観光客数の増加
 - ・ 沿線地域の企業立地の増加、農畜産業の活性化
 - ・ 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 など、様々な効果が発現している。

② 対応方針（案）

- ◇ 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。
- ◇ 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。

③ 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

- ◇ 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。
- ◇ 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。