

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	備考
<p>東九州自動車道 (北九州JCT～みやこ豊津)</p>	<p>【評価結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 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1.9である。 ◇ 高速道路整備による一般道からの交通量転換や旅行速度の向上などの効果が確認された。 ◇ 評価対象区間の開通により、 <ul style="list-style-type: none"> ・ 北九州空港へのアクセス性の向上 ・ 九州自動車道とのダブルネットワーク形成によるネットワーク代替性の強化 ・ 沿線地域の企業誘致と雇用促進 ・ 物流効率化や観光振興への支援 <p>など、様々な効果が発現している。</p> <p>【対応方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 当該区間の開通により、空港へのアクセス性の向上、ネットワーク代替性の強化、沿線地域の企業誘致と雇用促進、物流効率化や観光振興への支援等、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。 <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> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 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。 	

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	備考
<p>東九州自動車道 (椎田南～宇佐)</p>	<p>【評価結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 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1.6である。 ◇ 高速道路整備による一般道からの交通量転換や旅行速度の向上などの効果が確認された。 ◇ 評価対象区間の開通により、 <ul style="list-style-type: none"> ・九州自動車道とのダブルネットワーク形成によるネットワーク代替性の強化 ・沿線地域の企業誘致と雇用促進 ・物流効率化や観光振興への支援 <p>など、様々な効果が発現している。</p> <p>【対応方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 当該区間の開通により、ネットワーク代替性の強化、沿線地域の企業誘致と雇用促進、物流効率化や観光振興への支援等、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。 <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> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 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。 	