

平成23年度 第6回
九州地方整備局 事業評価監視委員会

事後評価

国道387号 かきのきとうげ 柿ノ木峠道路

- ① 事業完了後5年以内の事業
- ② 審議結果を踏まえ、事後評価の実施主体が改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

1. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆ 目的

・柿ノ木峠道路は、大型車等の**離合不能区間**や**線形不良区間**を回避し、**走行環境の改善と安全性の確保**に寄与する道路である。

◆ 事業概要

・本事業は昭和55年度に直轄権限代行として事業化し、平成18年度に全線2車線で供用している。

【本資料 道路-1-2】

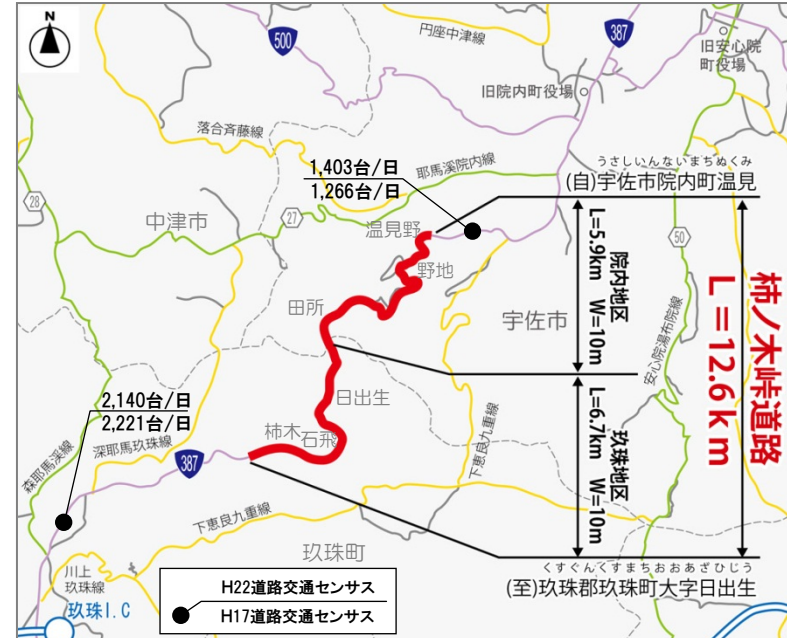
道路延長	L=12.6km
幅員	一般部:W=10.0m(2車線), トンネル部:W=9.5m(2車線)

【本資料 道路-1-1】



▲ 国道387号柿ノ木峠道路の位置図

【本資料 道路-1-2】



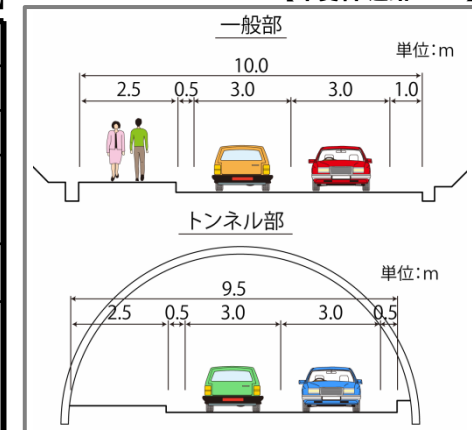
▲ 国道387号柿ノ木峠道路の路線概要図

▼ 事業経緯

【本資料 道路-1-3】

年 度	概 要
昭和55年度	直轄権限代行による事業化
昭和56年度	用地着手、工事着手
平成4年度	院内地区: 田所他(L=3,920m)供用 玖珠地区: 柿木他(L=3,220m)供用
平成14年度	玖珠地区: 石飛他(L=2,680m)供用
平成18年度	院内地区: 温見野・野地他 (L=1,980m)供用 玖珠地区: 日出生他(L=800m)供用

【本資料 道路-1-2】



▲ 標準横断図

2. 事業効果の発現状況 走行環境の改善と安全性の確保

◆ 柿ノ木峠道路の供用により、線形不良・災害危険箇所を回避し、走行性・安全性が向上。

- 線形不良箇所12箇所の通行を回避することができ、走行環境が改善された。
- 旧道沿いには、急峻な地形のため落石崩壊の危険性が高い箇所が19箇所存在しているが、柿ノ木峠道路の供用により事前通行規制区間の指定が解除される等通行の安全性が向上した。
- さらに、H18年供用の温見野・野地地区内(L=1.3km)では、所要時間も約2分短縮した。



▲ 災害危険箇所位置図

3. 事業実施による環境の変化

【本資料 道路-1-21】

- ◆ 柿ノ木峠道路は、国定公園内に位置することから、周辺の樹木と合わせた環境の調和を図るために、切土部分の法面緑化を実施した。



▲ 切土部分の法面の状況（宇佐市院内町野地地区付近）

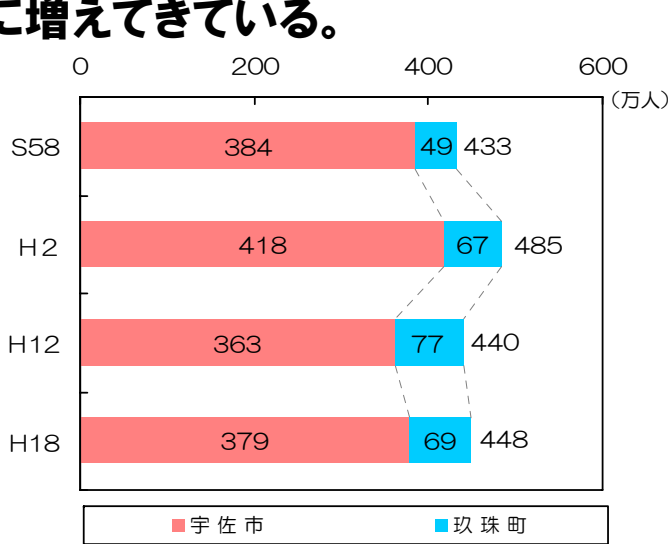
4. 社会情勢等の変化

【本資料 道路-1-13】

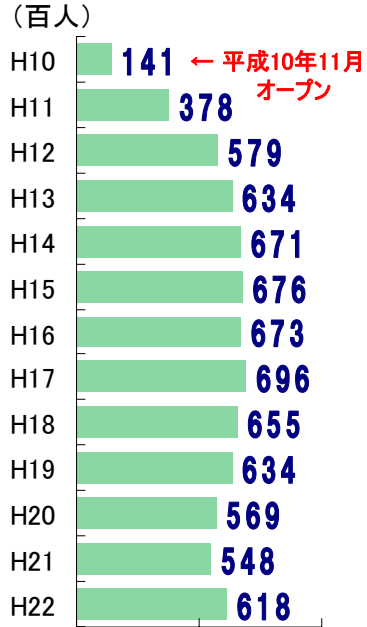
- ◆ 柿ノ木峠道路の周辺には、岳切溪谷や西椎屋の滝などの魅力的な観光資源が存在しており、観光ポテンシャルが高い。
- ◆ 柿ノ木峠道路の供用に伴い、玖珠IC(福岡市等)方面からの観光客が多く、道の駅「いんない」の来客数も平成21年を境に増えてきている。



▲ 柿ノ木峠道路周辺の観光施設の分布状況



▲ 観光入込み客の推移



▲ 道の駅「いんない」の来客数の推移

【利用者アンケート調査】
 ○前は院内の方からしか道の駅まで来たことがなかったけれど、今日は玖珠ICからきて通ってきました。景色がきれいでした。(日田市在住)
 ○紅葉が眺められていいので観光客が増えそう。(福岡県在住)

【ヒアリング調査】
 ○道路整備により、玖珠IC方面(福岡市等)からのお客が多く見られるようになった。道路が良かったことで、色々なイベントを企画しやすくなったので、後は我々の頑張り次第だなと思っている。(道の駅いんない)
 ○大型車の離合が難しい区間もあったため、あまり観光バスは通行していなかったが、道路が整備されてから福岡方面などからの観光客が観光バスで来ており、開通以前に比べ増加している。(宇佐市院内支所)



▲ 西椎屋の滝



▲ 岳切溪谷

5. 費用便益分析の算定(事業費)

◆事業費

【本資料 道路-1-4. 22】

項目	事後評価 (H23年度)	備考
事業費	約234億円 (約407.04億円)	①基準年：H23 ②維持管理単価：交通安全費及び維持管理費の実績を反映 ③評価期間：50年
維持管理費	約34億円 (約26.91億円)	
合計	約268億円 (約434億円)	

※上段：単純合計(税込み)、下段：現在価値化後

5. 費用便益分析の算定(便益)

◆便益

【本資料 道路-1-4、22】

項目	事後評価 (H23年度)	備考
全事業 〔交通量〕	約468億円 〔1,600～2,300台/日(H42:2車線) 1,600～2,000台/日(H19:2車線) 〔H17センサス 交通量推計値〕 1,233～2,140台/日(H19実測値)〕	①基準年 : H23 ②配分条件 : 事業化ネット ③評価期間 : 50年

※現在価値化後の便益

5. 費用便益分析の算定(B/C)

【本資料 道路-1-4. 22】

◆B/C

項目	事後評価 (H23年度)	備考
全事業	$1.1 = \left[\frac{468\text{億円}}{434\text{億円}} \right]$	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益： 435億円 ・走行経費減少便益： 26億円 ・交通事故減少便益： 6.6億円 <li style="text-align: right;">計： 468億円

※ [] 書き上段：現在価値化後の便益、下段：現在価値化後のコスト（維持管理費を含む）

参考：前回評価との比較

◆前回評価との設定条件等の比較

	前回評価 (H14年度)	事後評価 (H23年度)
整備内容	平成19年度 全線2車線供用目標	平成19年3月 全線2車線供用
事業延長	12.6km	12.6km
事業費 (現在価値化後)	約252億円 (345億円)	約234億円 (407億円)
交通量	1,400～2,200台/日(H32:2車線) 1,200～2,000台/日(H19:2車線) 〔H6センサス 交通量推計値〕	1,600～2,300台/日(H42:2車線) 1,600～2,000台/日(H19:2車線) 〔H17センサス 交通量推計値〕 1,233～2,140台/日(H19実測値)
B/C	1.6 = $\left(\frac{558\text{億円}}{355\text{億円}} \right)$	1.1 = $\left(\frac{468\text{億円}}{434\text{億円}} \right)$

6. 対応方針(案)

【本資料 道路-1-23】

○改善措置の必要性

- ◆柿ノ木峠道路は、大型車等の離合不能区間や線形不良区間を回避し、安全で円滑な道路交通の確保を目的とした事業である。
- ◆柿ノ木峠道路の供用後、『走行環境の改善と安全性の確保』等について所要の効果が得られており、今後の改善措置の必要はないものと考えられる。

○今後の事後評価の必要性

- ◆柿ノ木峠道路の整備により、走行環境の改善(線形不良箇所12箇所回避)、安全性の確保(防災要点検箇所19箇所回避)など、十分な効果が発現しているので、更なる事後評価の必要はないものと考えられる。

○同種事業の計画・調査のあり方等

- ◆柿ノ木峠道路は昭和55年に事業着手し、急峻な地形で地山が悪いことと、整備延長も12.6kmと長いこと等から、段階的に着手したものの、事業完了までに27年間を要した。
- ◆今後も事業期間の長期化を避けるために、計画段階から沿線住民との合意形成を図り、周辺環境に配慮しながら円滑な事業展開を行うことが必要である。
- ◆予算制約という状況下では、事業の長期化は避けられないものの、事業区間の中でも「選択と集中」を行い、緊急性の高い区間や供用効果が早期に発現される区間を評価し、事業の重点化を図ることが必要である。