

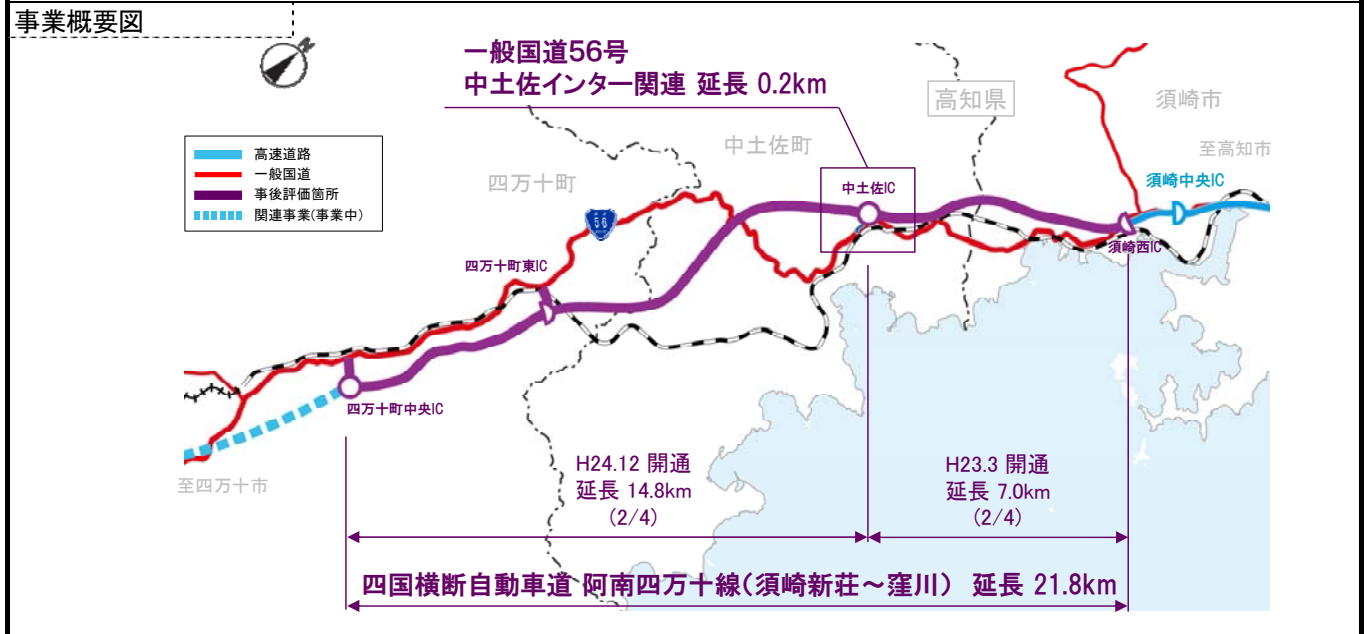
事後評価結果（平成 28 年度）

担当課：四国地方整備局 道路部 道路計画課
 担当課長名：藤浪 武志

| | | | | | |
|-----|--|------|------------------|------|------------------|
| 事業名 | 四国横断自動車道 <small>あなんしまんとせん すさきしんじょう くぼかわ</small> 阿南四万十線 須崎新莊～窪川 | 事業区分 | 高速自動車国道 (新直轄) | 事業主体 | 国土交通省 四国地方整備局 |
| 起終点 | 自：高知県須崎市下分 至：高知県高岡郡四万十町平串 | 延長 | 21.8km | | |

事業概要
 四国横断自動車道は阿南市を起点として徳島市、高松市、高知市を經由し、大洲市に至る延長約440kmの路線であり、「四国8の字ネットワーク」を形成する基幹動脈として、地域の生活や経済に大きな役割を果たしている。
 須崎新莊～窪川間は、平成15年12月の国土開発幹線自動車建設会議において、「新直轄方式」により整備されることが決定された区間で、高知県須崎市下分から高岡郡四万十町平串までを結ぶ延長21.8kmの道路であり、平成24年度に開通した。

事業の目的・必要性
 本路線は、一般国道56号の自動車専用道路である須崎道路を介し、高知自動車道と接続し高知県西南地域の広域交流の促進及び地域活性化、交通の難所回避により安全・安心で快適なドライブを支援、救急医療に対する安心感の向上など重要な役割を果たすものである。



| | | | | | | | | | |
|------------|------------------------|----------------|--------------------------------|---------------|--------------------------------|---------------------|--------------|----------------------|----------|
| 事業の 効果等 | 事業期間 | 事業化年度 | H9年度 (新直轄方式 :H15年度) | 用地着手 | H13年度 | 供用年 (暫定/完成) | (当初) H23年度/— | 変 動 | 1.1倍 |
| | | 都市計画決定 | H7, H8年度 | 工事着手 | H15年度 | | (実績) H24年度/— | | |
| | 事業費 | 計画時 (暫定/完成) | (名目値) 945億円/— (実質値) 952億円/— | 実績 (暫定/完成) | (名目値) 806億円/— (実質値) 758億円/— | | | 変 動 | 0.85倍 |
| | 交通量 (当該路線) | 計画時 (暫定/完成) | 8,200～12,400台/日/— | | 実績 (暫定/完成) | 8,400～13,100台/日/— | | 変 動 | 102～106% |
| | 旅行速度向上 (供用前現道→当該路線) | 48.3 | → | 70.9 km/h | 交通事故減少 (供用前現道→供用後現道) | 42 | → | 2 件/年 | |
| | | (供用前年次) H17年度 | | (供用後年次) H27年度 | | (供用前年次) H22.3～H23.2 | | (供用後年次) H26.1～H26.12 | |
| | 費用対効果 分析結果 (当初) | B/C | 1.3 | 総費用 | 916 億円 | 総便益 | 1,197 億円 | 基準年 | 平成20年 |
| | | | | 事業費 | 875 億円 | 走行時間短縮便益 | 957 億円 | | |
| | | | | 維持管理費 | 41 億円 | 走行経費減少便益 | 175 億円 | | |
| | | | | | | 交通事故減少便益 | 65 億円 | | |
| | 費用対効果 分析結果 (事後) | B/C | 1.8 | 総費用 | 1,019 億円 | 総便益 | 1,860 億円 | 基準年 | 平成27年 |
| | | | | 事業費 | 971 億円 | 走行時間短縮便益 | 1,524 億円 | | |
| | | | | 維持管理費 | 48 億円 | 走行経費減少便益 | 248 億円 | | |
| | | | | | | 交通事故減少便益 | 88 億円 | | |

| | | | | |
|---|-----------------|-----|-------|-----|
| 事業遅延によるコスト増 | 費用増加額 | 一億円 | 便益減少額 | 一億円 |
| 事業遅延の理由 | | | | |
| — | | | | |
| 客観的評価指標に対応する事後評価項目 | | | | |
| <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間時間損失が削減 ・長距離高速バスの利便性や快適性が向上 ・第二種空港へのアクセス向上【四万十市～高知龍馬空港(150分→135分)】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農林水産品の流通利便性が向上【養殖マダイ、ヒノキ、文旦】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成【四万十市～高知市】 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成【四万十町～須崎市(94分→79分)】 ・拠点開発プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果【次世代施設園芸団地の整備、黒潮町はだしマラソンなどを支援】 ・IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果【土佐西南大規模公園(黒潮町)への合宿者数の増加】 <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上【四万十町から高知赤十字病院、高知医療センター、近森病院への所要時間が15分短縮】 <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全性の向上【国道56号の交通量減少により、交通事故件数が減少(42件→8件)】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路に指定 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量を削減 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量を削減 ・SPM排出量を削減 <p>⑨その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・四万十町への移住者が増加 ・当該道路とし併せて整備された避難場所により、死者数が減少 ・津波被害を受ける国道56号から四国横断自動車道への通行車両の転換により、被災者数が減少 ・道路啓開日数の短縮により、救命人口が増加 | | | | |
| その他評価すべきと判断した項目 | | | | |
| — | | | | |
| 事業環境に変化する | 環境影響評価に対応する項目 | | | |
| | — | | | |
| | その他評価すべきと判断した項目 | | | |
| | — | | | |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(須崎市、中土佐町、四万十町)の人口は、開通前の平成22年以降、減少傾向。 ・沿線地域(須崎市、中土佐町、四万十町)の自動車保有台数は微増傾向にあり、開通前の平成22年以降、約2%増加。 ・開通区間(須崎西IC～四万十町中央IC)の利用が想定される通勤・通学流動(H22)は約1,800人/日であり、沿線地域から他市町村への通勤・通学者の7～8割が自家用車を利用。 | | | | |
| 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 | | | | |
| <p>四国横断自動車道阿南四万十線(須崎新莊～窪川)の開通により、現道の交通難所の解消による安全・安心の確保、信頼性の高い緊急輸送道路の確保、広域連携の強化や交流の促進による地域の活性化など、事業目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>また、四国横断自動車道阿南四万十線(須崎新莊～窪川)は、想定された効果が発揮されており、改善措置の必要性はない。</p> | | | | |
| 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 | | | | |
| 現時点では、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見られない。 | | | | |
| 特記事項 | | | | |
| 特になし | | | | |

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。