

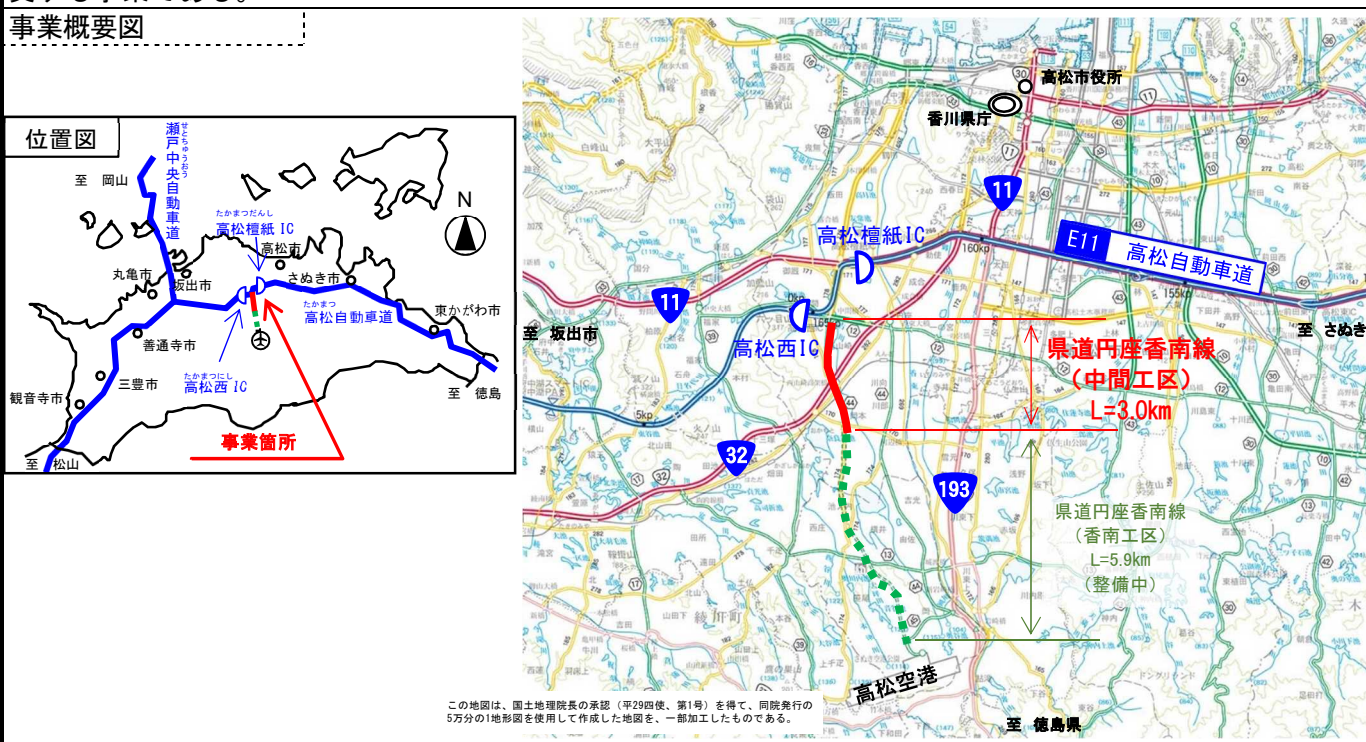
事後評価結果（令和4年度）

担当課：香川県 土木部道路課
 担当課長名：奥村 武

事業名	地域高規格道路 高松環状道路 主要地方道 丸座香南線（中間工区）	事業区分	地方道	事業主体	香川県
起終点	自：香川県高松市中間町 至：香川県高松市岡本町	延長	3.0km		

事業概要
 主要地方道丸座香南線（中間工区）は、高松自動車道と高松空港を結ぶ高規格道路の一部として、高松市中間町～高松市岡本町までの延長約3.0kmの区間の整備を行ったものであり、平成29年度に一般部は4車線、立体交差部は本線が暫定2車線、側道が2車線で開通した。

事業の目的・必要性
 主要地方道丸座香南線（中間工区）は、高速交通体系の整備効果を活かして、高松自動車道から高松空港へのアクセス性の向上や通過交通の分散による交通の円滑化、大規模災害時における緊急輸送道路の確保に資する事業である。



事業の効果等	事業期間	事業化年度	H11年度	用地着手	H12年度	供用年	(再評価) H29/-	変動	1.0倍
		都市計画決定	H10年度	工事着手	H14年度	(暫定/完成)	(実績) H29/-		
	事業費	再評価時	(名目値) 157/-億円	実績		(名目値) 157/-億円	変動	1.0倍	
		(暫定/完成)	(実質値) 156/-億円	(暫定/完成)		(実質値) 156/-億円			
交通量	再評価時	12,900~19,800/-台/日		実績	14,000/-台/日		変動	70.7%	
		(H42推計値)		(暫定/完成)					
旅行速度向上	23.7 → 49.1 km/h		交通事故減少		5.3 → 3.3件/年				
(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H27年度		(供用後年次) R4年度		(供用前現道→供用後現道)		(供用直前年次) H26年~H29年平均		
					(供用後年次) H30年~R2年平均				
費用対効果分析結果	B/C	3.0		総費用	203億円	総便益	604億円	基準年	平成26年
(再評価)				事業費：202億円		走行時間短縮便益：591億円			
				維持管理費：1.1億円		走行経費減少便益：28億円			
						交通事故減少便益：-15億円			

費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 2.0	総費用 278億円 事業費：275億円 維持管理費：2.8億円	総便益 545億円 走行時間短縮便益：493億円 走行経費減少便益：48億円 交通事故減少便益：3.6億円	基準年 令和4年
事業遅延によるコスト増		費用増加額	便益減少額	
事業遅延の理由 —				
交通量変動の理由 再評価時は、将来（H42）交通需要予測において、県道円座香南線（香南工区）の供用を見込んでいるが、事後評価時点では、同工区が事業中であることや、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響等により、交通量の変動が生じたものと考えられる。				
客観的評価指標に対応する事後評価項目				
① 高松自動車道から高松空港へのアクセス性の向上 ・高松自動車道高松西ICから高松空港への所要時間が約7分短縮 ・高松自動車道高松西ICから高松空港への所要時間における混雑時と非混雑時の差が1.4分減少し定時性が向上 ② 道路交通の円滑化や安全性の向上 ・主要渋滞箇所である西永井交差点の混雑時旅行速度が最大約3km/h上昇 ・国道32号との交差点（新西山崎交差点）における交通事故は、整備前と比べて約4割減少 ③ 緊急輸送道路の確保 ・救助、輸送等を行う拠点となる高松空港と高松自動車道との経路が確保（第2次輸送確保路線に指定） ・第1次輸送確保路線（国道193号）とダブルネットワークを形成し、代替性・多重性を確保				
その他評価すべきと判断した項目 特になし				
事業による 環境変化	環境影響評価に対応する項目 特になし			
	その他評価すべきと判断した項目 特になし			
事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・香川県は、観光圏整備法に基づき、全県を観光圏の圏域とする「香川せとうちアート観光圏」に認定されている。（認定期間令和2年度～令和6年度） ・新型コロナウイルス感染症流行前において、高松空港の乗降客数が増加傾向であるとともに、インバウンドの増加が顕著であり、香川県を訪れる外国人の約半数は高松空港を利用している。 ・高松空港では、新型コロナウイルス感染症の影響により運休していた国際線について、令和4年11月にソウル便が運航を再開するとともに、令和5年1月に台北便が運航を再開することとなっている。 ・香川県では、新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ旅行需要を早期に回復させるために、国内外の観光客の誘致を進め、地域経済を活性化していくこととしている。				
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 県道円座香南線（中間工区）の供用により、高松自動車道～高松空港間のアクセス性の向上や道路交通の円滑化、緊急輸送道路の確保などの効果の発現が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要はない。				
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 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はない。				
特記事項 特になし				

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