

事後評価結果（平成19年度）

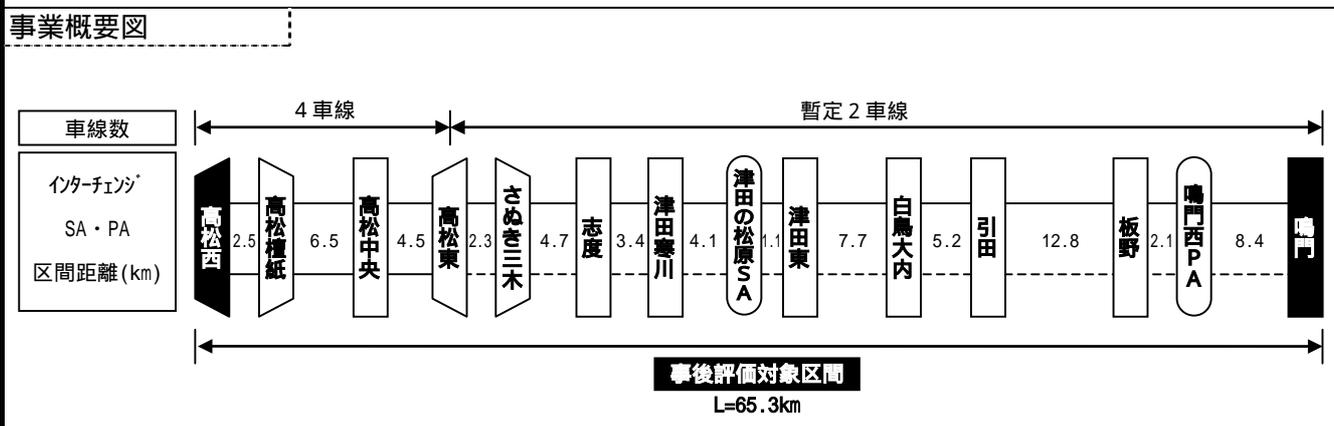
担当課：西日本高速道路株式会社設計グループ

担当課長名：大西 宣二

路線名 四国横断自動車道、一般国道11号高松東道路（鳴門～高松西）	事業区分 一般有料 一般国道	事業主体 四国地方整備局 西日本高速道路(株)
起終点 自：徳島県鳴門市 至：香川県高松市	延長 65.3km	

事業概要
四国横断自動車道は阿南市を起点とし、徳島市、高松市を経て、四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、須崎市を経て終点の大洲市に至る延長441kmの国土開発幹線自動車道である。鳴門～高松西間は、鳴門市から東かがわ市を経て、高松市に至る延長65.3kmの区間であり、このうち津田東～三木町・高松市境までの15.6kmは国土交通省との合併施行により一般有料道路「高松東道路」として整備されている。

事業の目的・必要性
鳴門～高松西間を含む四国横断自動車道は四国縦貫自動車道と合わせ四国4県の一体化を進めるとともに、沿線地域の振興に重要な役割を果たす路線として位置付けられている。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	S63年度 H1年度	用地着手 工事着手	H1年度 H2年度	供用年	(計画) H12年度 (実績) H14年度	変動	1.2倍
	事業費	計画時	(名目値) 3,807億円 (実質値) 4,023億円	実績	(名目値) 4,044億円 (実質値) 4,308億円			変動	1.1倍
	交通量	計画時	10,000台/日 (平成15年度)	実績	11,400台/日 (平成15年度)			変動	114%
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	37 (H9年度)	72 km/h (H17年度)	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+当該路線)	122 (H11~12年平均)	89 件/億台年 (H16~H17年平均)			
費用対効果 分析結果	B / C	1.7	総費用 事業費: 5,316億円 維持管理費: 723億円	総便益 走行時間短縮便益: 9,456億円 走行経費減少便益: 767億円 交通事故減少便益: 285億円	基準年 H19年				
	事業遅延によるコスト増		費用増加額: -97億円	便益減少額: 931億円					
事業遅延の理由		高松市街地通過区間の用地買収に時間を要したため							

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>高速バスの利便性向上 香川県～京阪神方面発着について便数、利用客数が大幅に増加 便数：4便（H10） → 86便（H18） 82便増 利用客数：6万人（H10）→124万人（H18） 約21倍増 救急医療活動の支援 ・大川広域消防組合（東かがわ市）から高松市内の三次医療施設へ当該区間を利用して搬送した回数は年間約300回 ・三次医療施設へのアクセスが向上 東かがわ市～香川県立中央病院 1時間5分（H9）→41分（H17） 24分短縮 東かがわ市～香川大学医学部附属病院 48分（H9）→24分（H17） 24分短縮</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>商業圏域の拡大 高松市の第一次商圏が拡大 12市町村（H8）→17市町村（H16） 5市町村増 地域産業の振興支援 工業用地が立地し、近傍の三木町において従業者数、製造品出荷額が増加（H12→H17） 従業者数：1,200人→1,500人 約1.3倍増 製造品出荷額：59億円→209億円 約1.3倍増</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】 高速道路沿道の一般環境大気測定局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。 NO₂：日平均値の年間98%値 0.026～0.040ppm（0.04～0.06ppm以下） CO：日平均値の年間2%除外値 1.158～1.633ppm（10ppm以下）</p> <p>【騒音】 環境アセスメントで予測した断面について、H17年度平均交通量を用いて再現計算を行い、最も厳しい断面で予測した結果、環境保全目標値を満足 予測値（夜間）：64dB（65dB）（ ）中は環境保全目標値</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業開始後の香川県、徳島県の県内総生産は増加傾向にあり、全国の伸びより大きい ・沿道地域の人口は、高松市において事業開始以降の平成元年度から成17年度で約2%増
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、今後の事業評価の必要性はない。 現在、整備が進められている四国横断道の徳島市・阿南市方面への南進により、なお一層の整備効果が発揮されるものと期待されるが、増大する交通量に対応するために必要な措置について関係機関との調整を図る。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特になし</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

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の。