

## 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 計画設計グループ

担当課長名：大西 宣二

<b>路線名</b>	四国横断自動車道（南国～須崎東）	<b>事業区分</b>	一般有料	<b>事業主体</b>	西日本高速道路(株)
<b>起終点</b>	自：高知県南国市 至：高知県須崎市	<b>延長</b>	41.8km		
<b>事業概要</b>					
<p>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り、うち南国IC～須崎東ICを暫定2車線で整備を行った。</p>					
<b>事業の目的・必要性</b>					
<p>須崎東～南国間を含む四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道とともに、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路線として位置付けられている。</p>					
<b>事業概要図</b>					
<p style="text-align: center;"><b>事後評価対象区間</b> L=41.8km</p>					
<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度: S62年度 都市計画決定: -	用地着手: H3年度 工事着手: H4年度	供用年: (計画) H9年度 (実績) H14年度 (暫定)	変動: 1.5倍
	<b>事業費</b>	計画時(暫定): (名目値) 1,431億円 (実質値) 1,512億円	実績	(名目値) 1,972億円 (実質値) 2,092億円	変動: 1.4倍
	<b>交通量</b>	計画時(暫定): 7,200台/日 (平成15年度)	実績	7,800台/日 (平成15年度)	変動: 108%
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道 当該路線)	34 71 km/h (H9年度) (H17年度)	<b>交通事故減少</b> (供用前現道 供用後現道+当該路線)	127 101 件/億台キロ (H8～H9年平均) (H15～H16年平均)	
	<b>費用対効果 分析結果</b>	B/C: 1.9	<b>総費用</b> : 3,178億円 事業費: 2,760億円 維持管理費: 419億円	<b>総便益</b> : 5,939億円 走行時間短縮便益: 5,360億円 走行経費減少便益: 407億円 交通事故減少便益: 172億円	基準年
	<b>事業遅延によるコスト増</b>	<b>費用増加額</b> : -356億円	<b>便益減少額</b> : 1,227億円	H19年	
	<b>事業遅延による損失額</b> : 871億円				
<b>事業遅延の理由</b>					
軟弱地盤対策の検討及び工事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>農産物の市場拡大  須崎市で生産量が多いみょうが（高知県生産量全国1位）の東京、大阪方面への出荷が拡大  東京市場における高知県産取扱量 1,033t（H9）→1,600t（H18） 約1.5倍の増  大阪市場における高知県産取扱量 151t（H9）→305t（H18） 約2倍の増</p> <p>バス路線の利便性向上  須崎、中村方面から京阪神方面への高速バス路線の新設  高知県～京阪神方面発着高速バスの便数、利用客数が増加  便数：40便（H10）→73便（H18） 33便増  利用客数：5万人（H10）→35万人（H18） 約7倍増</p> <p>救急医療活動の支援  須崎市～高知赤十字病院の所要時間が短縮  59分（H9）→37分（H17） 22分短縮  高幡消防本部（須崎市）から高知市内の三次医療施設への当該区間を利用した搬送件数が増加  81回/年（H15） 276回/年（H18） 約3倍の増</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>商業活動の支援  高速道路開通に伴い、商品輸送時間が短縮されたため、高知県内の24時間営業のコンビニエンスストア店舗数が拡大：25店舗（H9） 122店舗（H16） 約25倍の増</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。  NO<sub>2</sub>：日平均値の年間98%値 0.014～0.024ppm（0.04～0.06ppm以下）  CO：日平均値の年間2%除外値 0.413～1.171ppm（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）：48dB（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"> <li>・事業開始後の高知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</li> <li>・沿道地域の人口は、南国市において事業開始以降の平成元年度から平成17年度で約8%増</li> </ul>
	<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、整備を進めている高知自動車道の4車線化や、四国横断自動車道の延伸により、更なる効果が発揮されるものと期待されることから、延伸事業の円滑な進捗が図られるよう協力し、利用促進に努めたい。</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。