

## 事後評価結果（平成 25 年度）

<b>事業名</b> 一般国道11号高松東道路 （一般道路区間）	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 四国地方整備局
<b>起終点</b> 自：香川県木田郡三木町 至：香川県高松市檀紙町	<b>延長</b> 14.2km	

### 事業概要

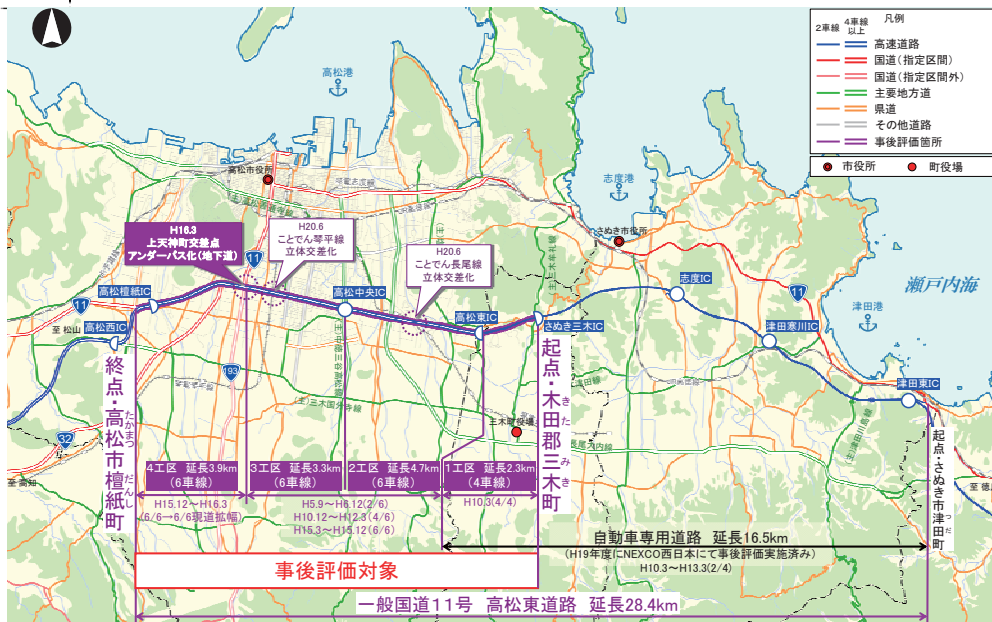
国道11号は徳島県徳島市を起点とし、四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県の主要都市を経て松山市に至る全長約250kmの主要幹線道路である。

高松東道路の一般道路区間は、香川県木田郡三木町から高松市檀紙町までを結ぶ延長14.2kmの道路であり、平成20年に開通した。

### 事業の目的・必要性

高松東道路は、東讃地域の域内交通と通過交通を分離するとともに、高松市街地への交通を分散導入するなど交通の流れを円滑化することにより、産業・経済・日常生活を支える幹線道路としての機能強化と交通渋滞の緩和を図るものである。

### 事業概要図



<b>事業の効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度： S56年度	用地着手： S59年度	供用年： (当初) —/H20	変動	1.0倍
		都市計画決定： S53年度	工事着手： S63年度	(暫定/完成) (実績) —/H20		
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) —/930億円	実績 (名目値) —/930億円	変動	1.0倍	
	計画時 (実質値) —/969億円	実績 (実質値) —/970億円	変動	1.0倍		
<b>交通量</b>	計画時 (暫定/完成)	— / 31,000台/日	実績 (暫定/完成)	— / 34,200台/日	変動	110%
<b>旅行速度向上</b>	18.7 → 26.1 km/h	(供用前年度) H2年度	(供用後年度) H22年度	<b>交通事故減少</b>	12 → 0 件/年	(供用前年度) H15~H18 (供用後年度) H21~H24
<b>費用対効果分析結果 (当初)</b>	B/C 1.8	<b>総費用</b> 1,430 億円	事業費： 1,322 億円 維持管理費： 108 億円	<b>総便益</b> 2,562 億円	走行時間短縮便益： 2,462 億円 走行経費減少便益： 78 億円 交通事故減少便益： 22 億円	基準年 平成17年
<b>費用対効果分析結果 (事後)</b>	B/C 1.4	<b>総費用</b> 1,654 億円	事業費： 1,559 億円 維持管理費： 94 億円	<b>総便益</b> 2,305 億円	走行時間短縮便益： 2,173 億円 走行経費減少便益： 92 億円 交通事故減少便益： 40 億円	基準年 平成25年
<b>事業遅延によるコスト増</b>		<b>費用増加額</b>	—億円	<b>便益減少額</b>	—億円	

	<p>事業遅延の理由</p> <p>—</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間時間損失が削減</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度の向上【並行する現道区間の混雑時旅行速度が向上(18.7km/h→26.1km/h)】</li> <li>・踏切の除去により渋滞が解消【琴平線：西側360m→0m/東側400m→0m、長尾線：西側80m→0m/東側60m→0m】</li> <li>・バス路線の利便性向上【循環バスや高速バスの移動支援、高速バス利用者数の増加(359千人→1,659千人)】</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道まちづくりとの連携に関する効果【商業施設等の出店(13.2百事業所→18.5百事業所)、雇用者数の増加(101百人→175百人)】</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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【香川県高松市～徳島県徳島市(135分→80分)うち、一般道路区間の利用は約20分】</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【高松市～三木町(43分→35分)、高松市～さぬき市(37分→27分)】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトの支援に関する効果【香川インテリジェントパークへのアクセスルートを形成】</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上【県立中央病院、香川大学医学部附属病院の両病院を利用できる30分カバー人口が約6万人増加】</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全性向上の状況【ことでの立体交差化により踏切に起因する交通事故が解消(12件→0件)】</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路に指定【香川緊急輸送道路ネットワーク計画の第一次輸送確保路線として位置づけ】</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量を削減</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量を削減</li> <li>・SPM排出量を削減</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業環境に変わる	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>—</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</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>・人口は平成2年に比べ、高松市及び三木町は微増、さぬき市は微減で推移</li> <li>・自動車保有台数は増加傾向にあり、高松市では平成2年以降、約41%の増加</li> <li>・高松市の通勤通学流動では、さぬき市、三木町ともに特に高松市へ移動が多く、さぬき市では約70%が交通手段として自家用車を利用している</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>高松東道路の整備により、高松市内東西方向の旅行速度の向上、地域発展の寄与、踏切渋滞の解消等、事業目的に見合った効果の発現が確認できていることから、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。</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>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。</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。