

# 事後評価(案)

四国横断自動車道  
一般国道11号高松東道路  
(鳴門～高松西)

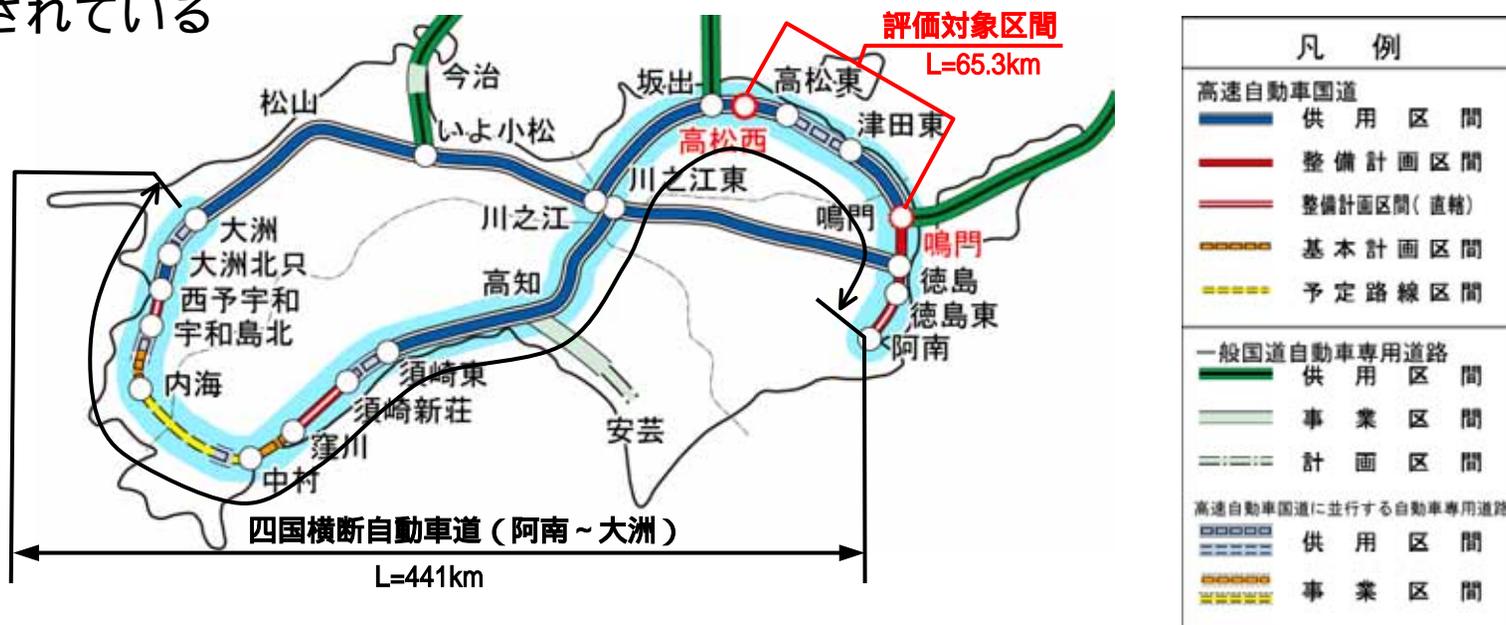
# 事後評価の説明概要

1. 事業概要
2. 事業の効果(直接効果)
3. 事業の効果(間接効果)
4. 事業で配慮した事項
5. 評価結果及び対応方針(案)

# 1. 事業概要

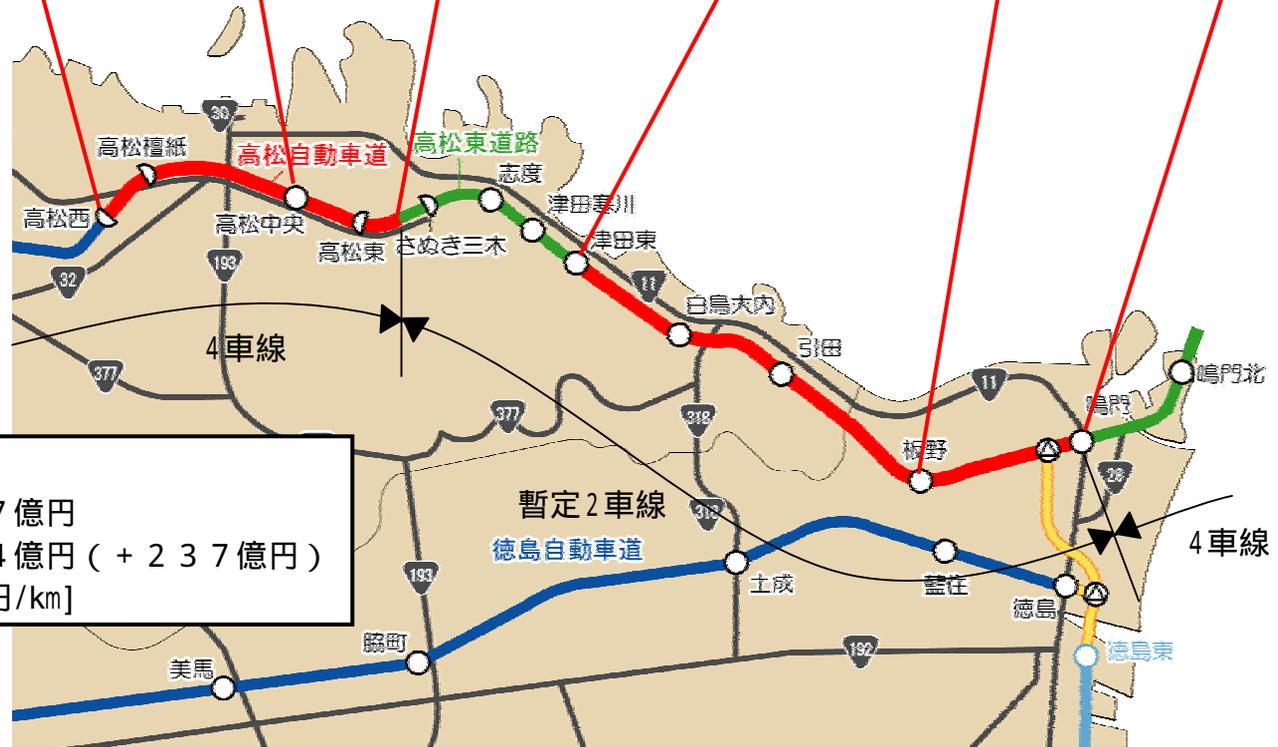
## 四国横断自動車道の計画概要

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 今回の評価対象区間である鳴門～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



# 事業の概要

区 間	高松西 ～高松中央	高松中央 ～さぬき三木	高松東道路 (さぬき三木～津田東)	津田東～板野	板野～鳴門
延 長	9.0km	4.5km	15.6km	25.7km	10.5km
事業経緯	整備計画	平成4年1月		昭和63年4月(事業化)	平成3年12月
	施行命令	平成5年11月		平成8年8月	平成5年11月
	実施計画認可	平成6年9月		(有料道路事業許可)	平成6年9月
	開 通	平成15年3月	平成13年3月	平成10年3月	平成13年3月
事業期間	計 画	6年6ヶ月		13年0ヶ月	6年6ヶ月
	実 績	8年6ヶ月 (+2年)	6年6ヶ月	13年0ヶ月	6年6ヶ月

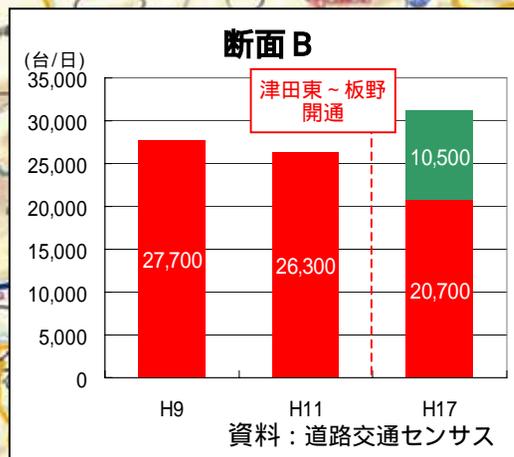
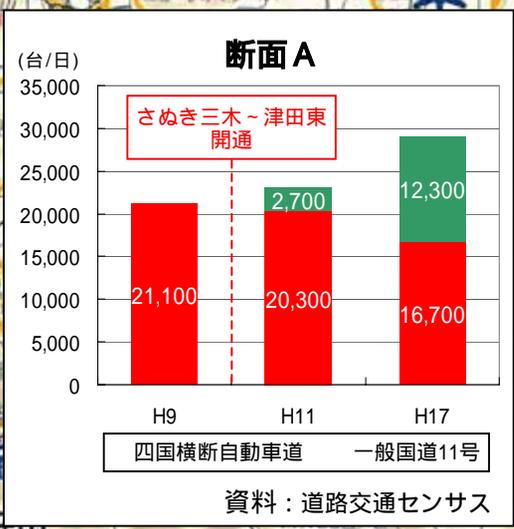
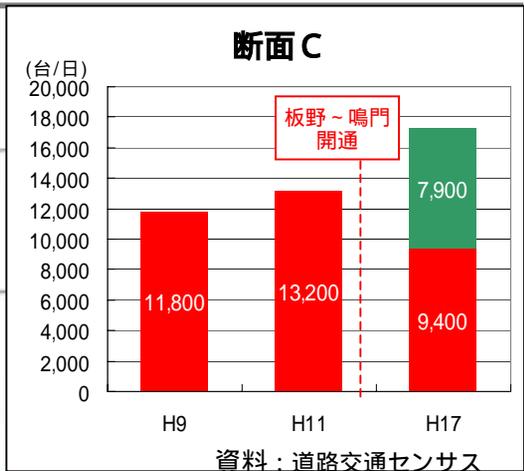
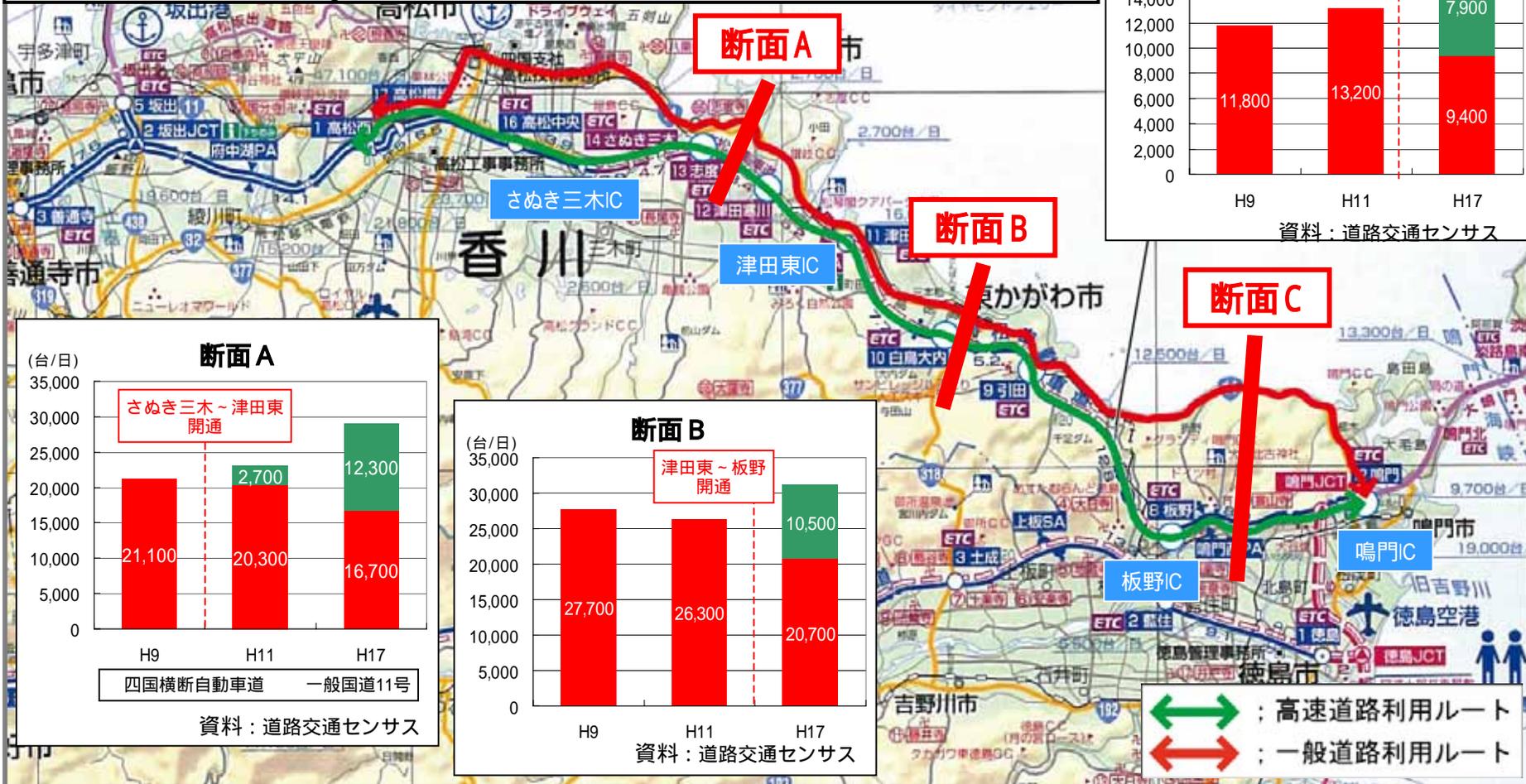


事業費	
計 画	3,807億円
実 績	4,044億円 (+237億円) [62億円/km]

# 2. 事業の効果（直接効果）

## 周辺道路の交通量の分散

高松道の開通により並行する一般国道の交通量が減少しており、交通量の分散化が図られている。

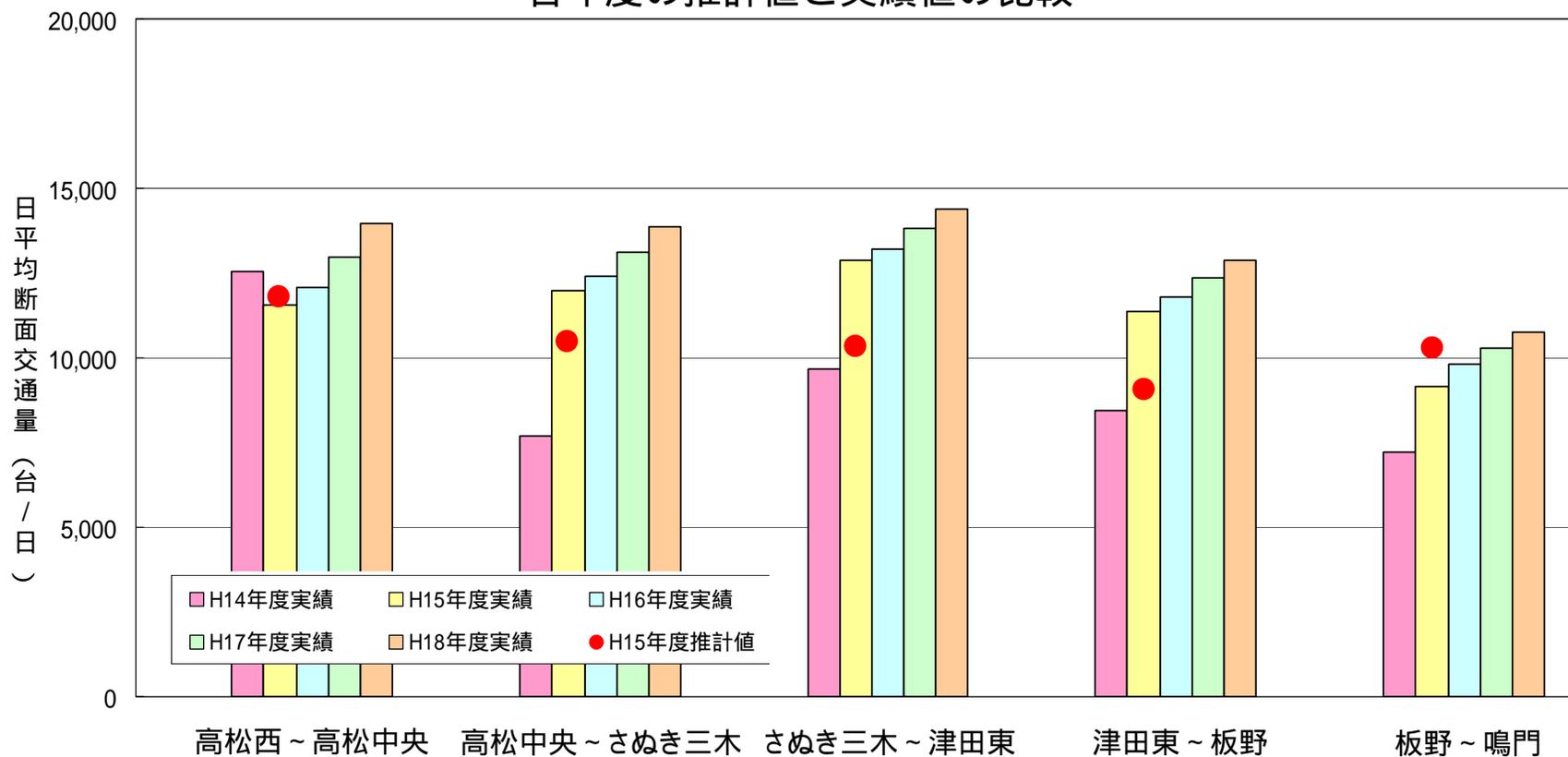


↔ ; 高速道路利用ルート  
↔ ; 一般道路利用ルート

# 交通量の推移

全線開通翌年度(平成15年度)の日平均交通量は9,000～13,000台/日で、以降増加傾向にある

各年度の推計値と実績値の比較



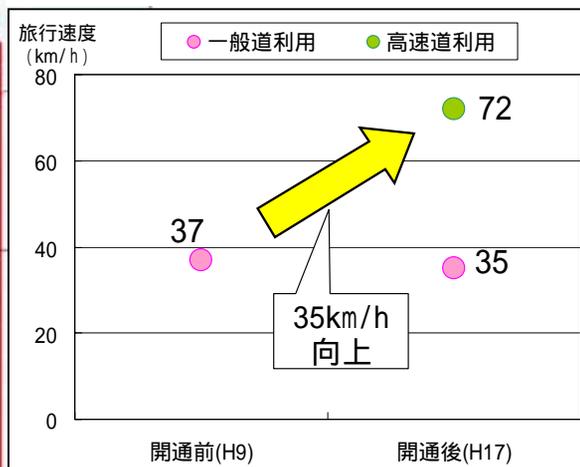
# 所要時間短縮(旅行速度向上)

高松市から鳴門市までの所要時間は、59分短縮  
(1時間52分 53分)

旅行速度は、35km/h向上 (37km/h 72km/h)



高松道と並行一般道の旅行速度の変化



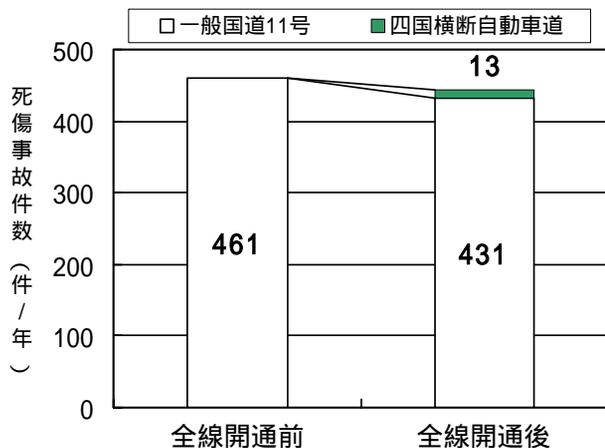
資料：道路時刻表

↔ : 高速道路利用ルート  
↔ : 一般道路利用ルート

# 交通事故減少

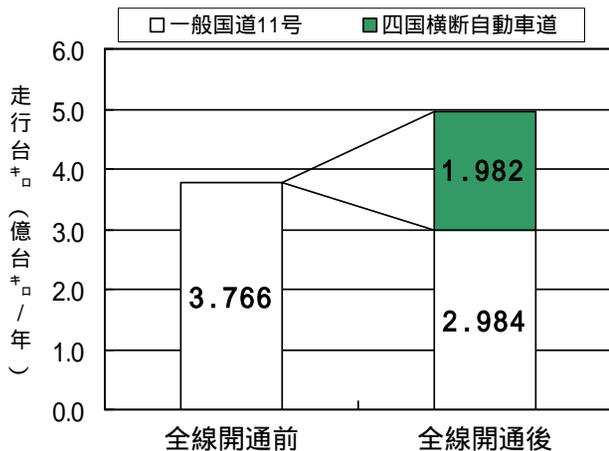
並行する一般国道と高速道路を合わせた死傷事故率は、約3割減少

## A 死傷事故件数



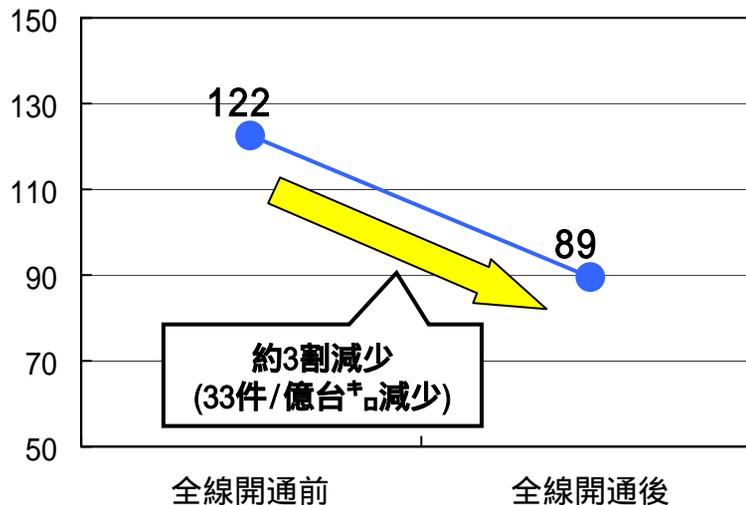
資料：NEXCO西日本及び四国地方整備局資料

## B 交通量 (走行台<sup>キロ</sup>)



資料：道路交通センサス

## 一般国道と高速道路を合わせた死傷事故率 (A/B) [死傷事故件数/交通量]



全線開通前：H11～12年平均値  
全線開通後：H16～17年平均値

走行台キロとは・・・自動車の走行距離の総和  
(各区分延長とその区分の交通量を乗じてた各区分を足し合わせた総数)  
事故件数には区分交通量だけでなく自動車の走行距離による要因も含まれるため、交通量は走行台キロによるものとしている。  
高速道路は都市内交通を分担する道路であることから、都市内交通の多い高松市内の区分を除いて整理している。

# 費用便益分析結果

費用便益比 ( B / C ) は、 1 . 7

主に、高速利用による時間短縮便益が大きい

便益 (現在価値:H19)	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
	計	10,508 億円

費用 (現在価値:H19)	事業費	5,316 億円
	維持管理費	723 億円
	計	6,039 億円



費用便益比 B / C = 1 . 7

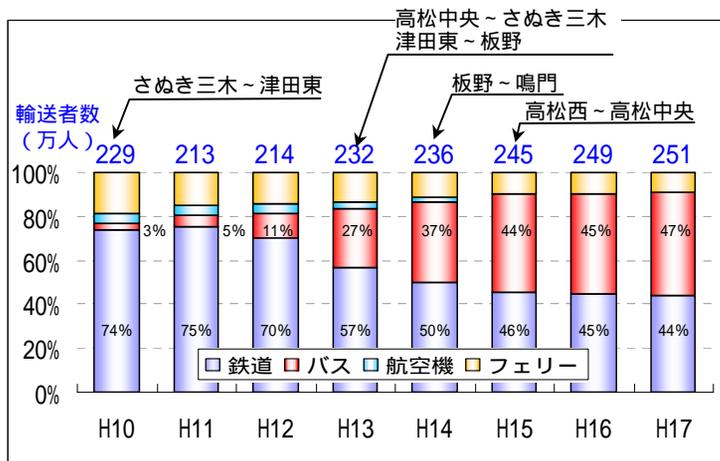
費用便益分析マニュアル(H15.8 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)に基づき算定

# 3. 事業の効果（間接効果）

## 高速バスの利便性向上（1）

香川県と京阪神間の移動手段は鉄道から高速バスに移行  
 高速バスの利用者数・運行便数は高松道の開通と並行して増加

香川県 京阪神：輸送機関別輸送者数

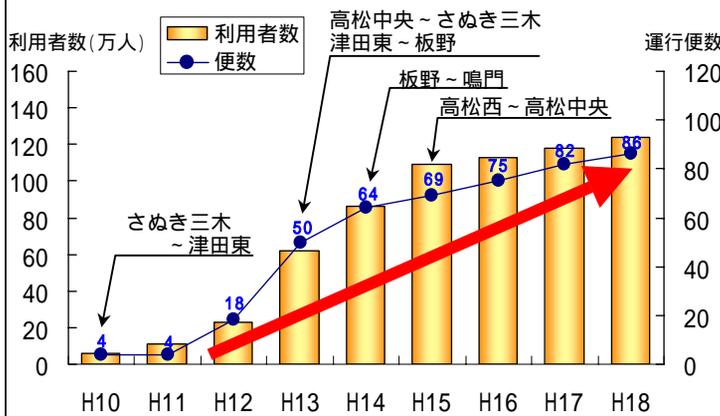


J R との比較（高松～大阪）

	高速バス	鉄道(JR)
所要時間	3時間30分	1時間50分
料金	3,800円	7,620円
便数	52便	35便



香川県 京阪神：バスの利用者数・運行便数



資料：旅客地域流動調査（国土交通省）  
 資料：本州・四国間の旅客及び貨物の動向（四国運輸局）

\*バスは、高松駅 - 大阪(梅田)駅  
 \*JRは、高松駅 - 岡山駅 - 新大阪駅 - 大阪駅  
 JRの便数はマリンライナー号(高松 - 岡山) を記載

# 高速バスの利便性向上（2）

高松道の高速バス停周辺に地元自治体が駐車場を整備  
高松中央インターバス停においては高速バス運行会社が駐車場を整備

パーク・アンド・バスライド駐車場位置図



大内バスストップでは運行状況案内板を設置し利便性の向上を図っている

資料：JR四国バス HP

48時間無料措置の告知看板

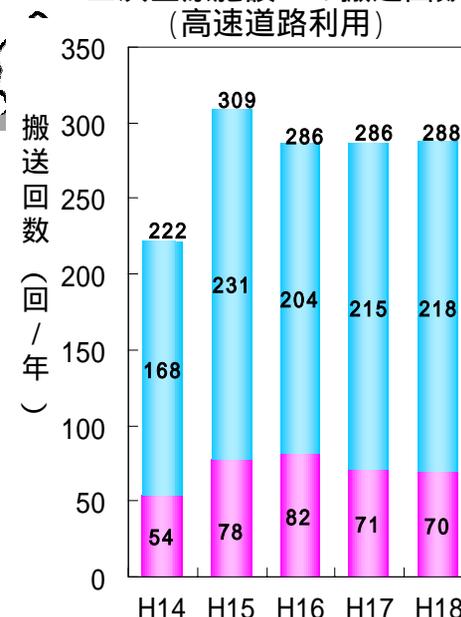
**48時間無料**  
高速バス降車時に48時間サービス券をお受取り下さい。  
**利用方面**  
東京・新宿・横浜・名古屋・京都・大阪(阪急梅田・JR大阪駅)行き  
神戸(三ノ宮・新神戸)行き関西空港・徳島・高知・広島・福岡行き

# 救急医療活動の支援

大川広域消防組合(東かがわ市・さぬき市)から3次医療施設への高速道路を利用した搬送は年間約300回  
高松道の開通により搬送に要する時間が約30分短縮

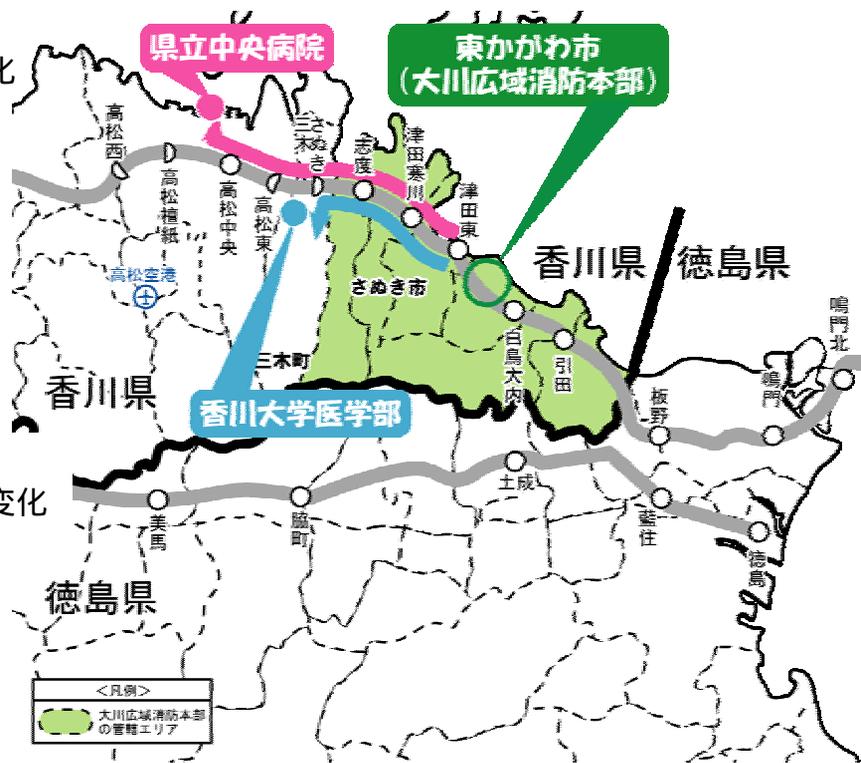


大川広域消防組合から  
三次医療施設への搬送回数  
(高速道路利用)

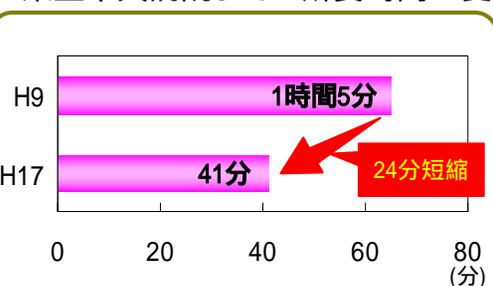


香川県立中央病院  
香川大学医学部

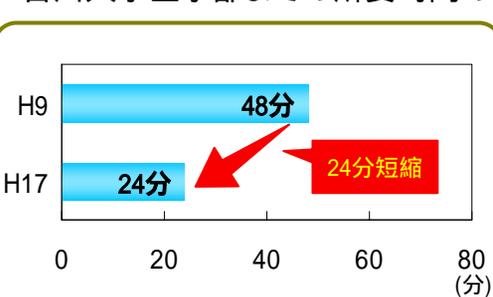
資料：大川広域消防組合データ



大川広域消防本部から  
県立中央病院までの所要時間の変化



大川広域消防本部から  
香川大学医学部までの所要時間の変化



資料：道路時刻表

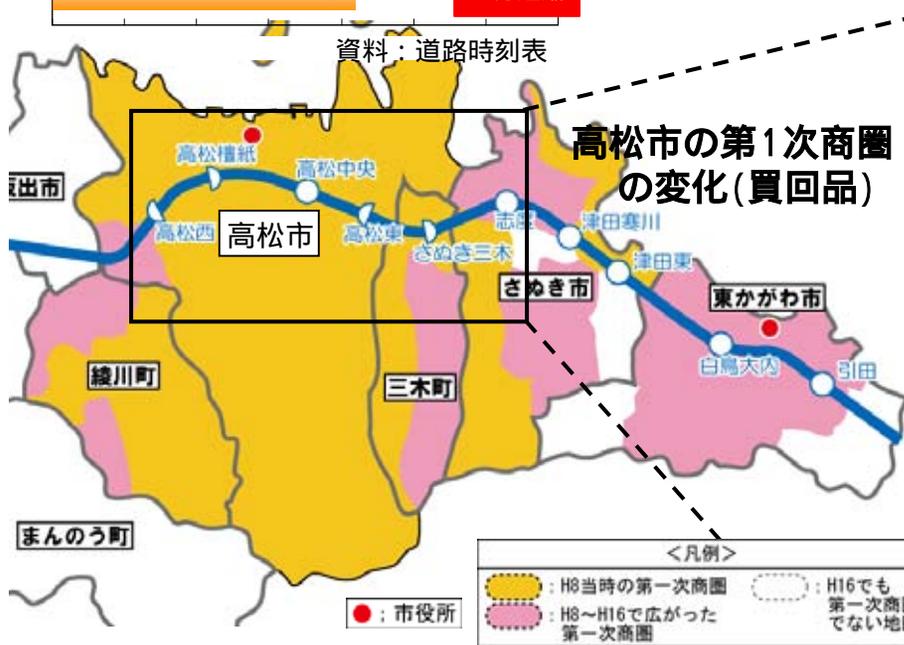
# 商業圏域の拡大

高松道の整備による所要時間の短縮効果により、高松市の商業圏域が拡大した。  
高松市内では平成10年以降、店舗面積5,000㎡以上の大型小売店舗が順次立地している。

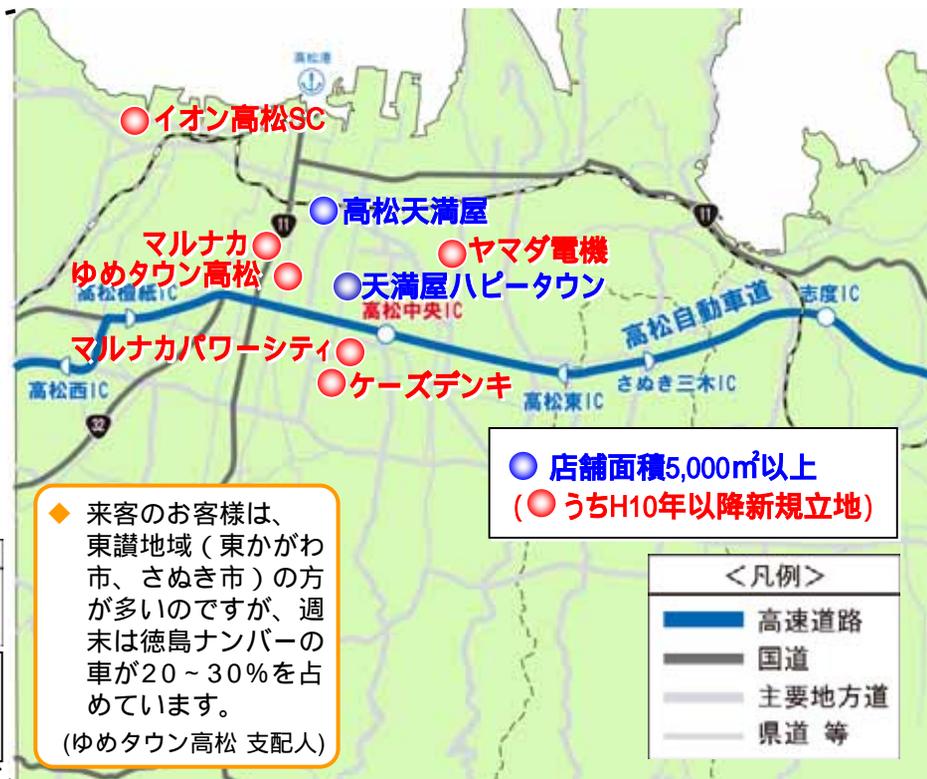
東かがわ市から高松市までの所要時間



資料：道路時刻表



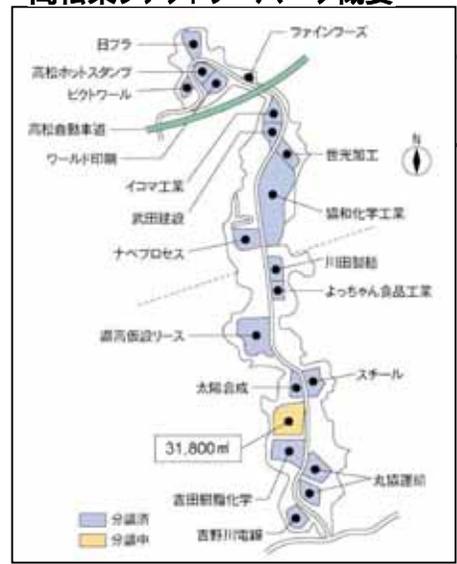
高松市における主な大型小売店舗の立地状況 (店舗面積5,000㎡以上)



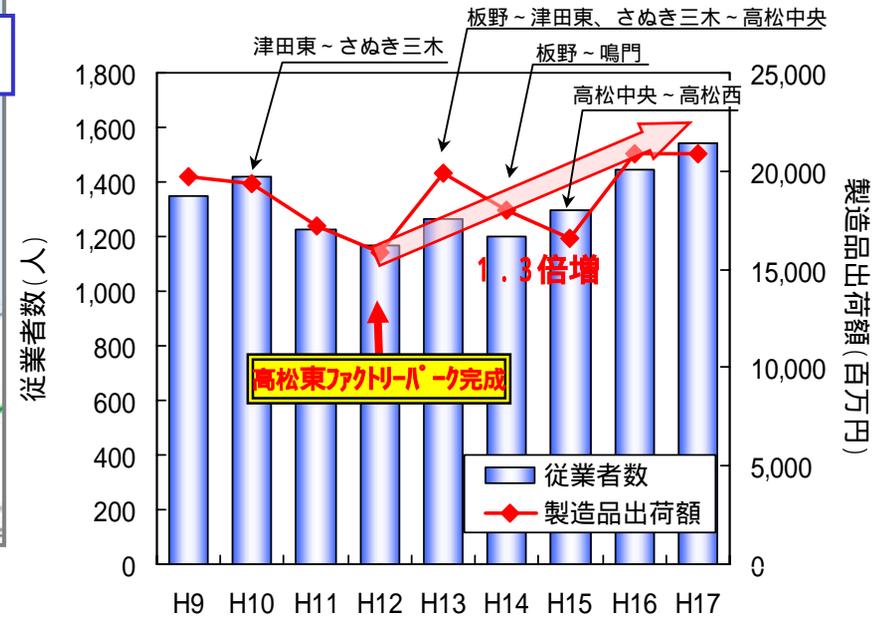
注1) 第一次商圏とは、高松市内で25%以上の人が買物している地区をいう。  
注2) 買回品とは、家具や電化製品などの商品を買うために複数の店を見て回り価格、スペック、デザインなどを比較して決める商品

# 地域産業の振興支援

高松道の開通後、沿線に2つの工業団地が立地した。  
 「高松東ファクトリーパーク」が位置する三木町では、従業者数、製造品出荷額とも約1.3倍に増加した。



三木町の従業者数及び製造品出荷額

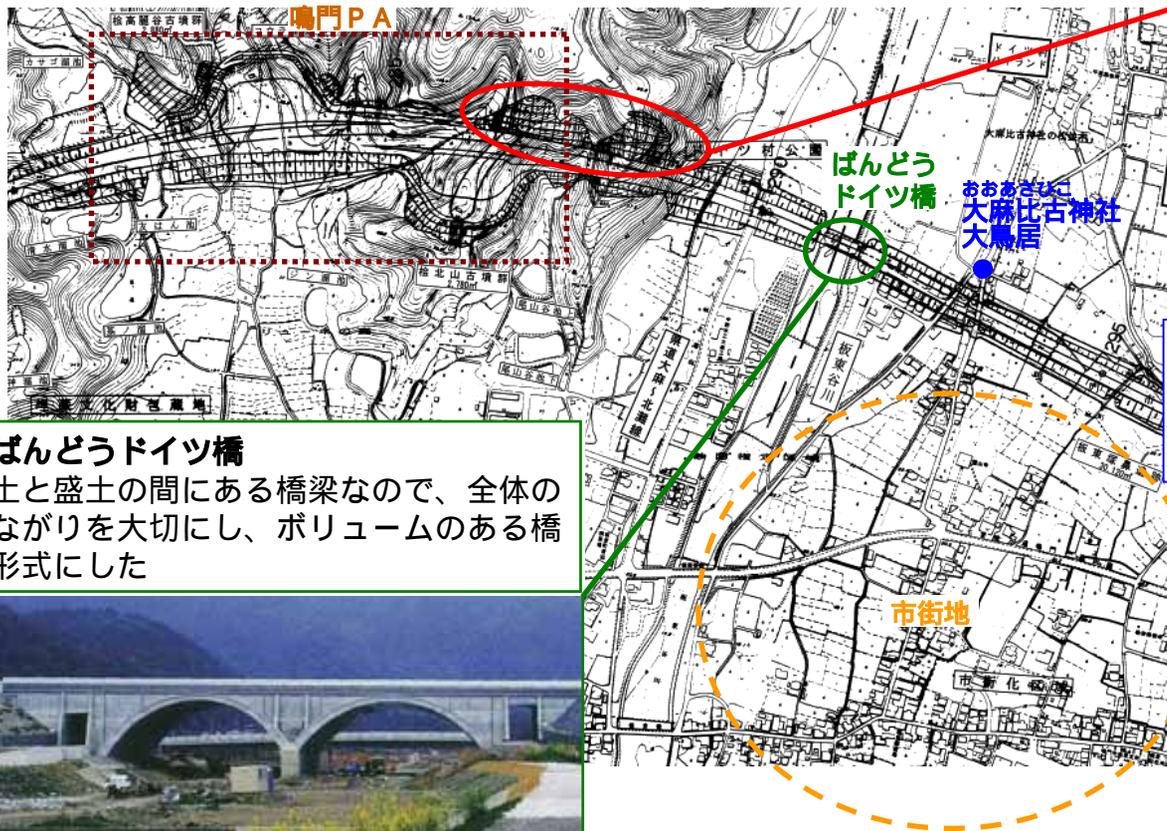


資料：工業統計調査（最新 H17）

# 4. 事業で配慮した事項

## 環境への配慮

鳴門西パーキングエリア周辺は神社仏閣や観光地、大規模住宅地と隣接しているため、景観保全、周辺住民の環境に配慮した景観設計を行った。



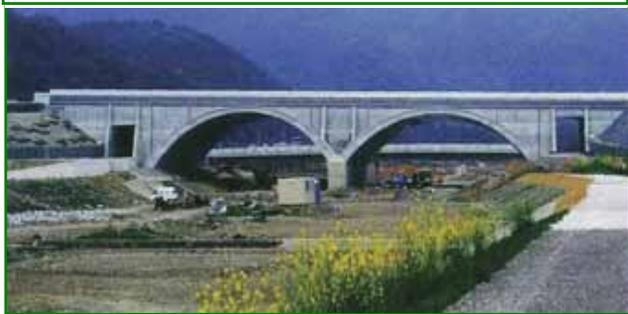
**滑らかな切土形状**  
尾根谷線を尊重し、もともとの風景が持っている印象を壊さないようにした



**周辺住民の環境への配慮**  
路肩に盛土してドライバーの視線を遮ることにより、古くから地域の信仰が厚い神社を見下ろさないようにした



**ばんどうドイツ橋**  
盛土と盛土の間にある橋梁なので、全体のつながりを大切にし、ボリュームのある橋梁形式にした

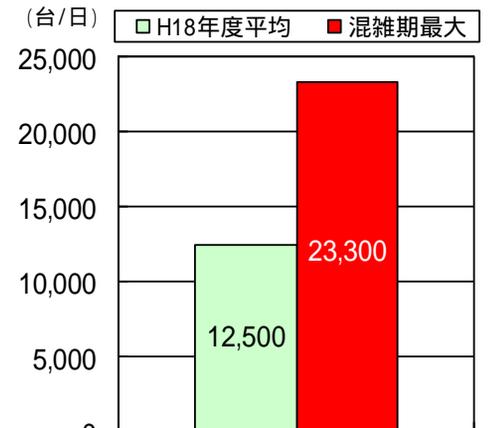


# 【参考】交通量の増加による課題

高松東～鳴門間は暫定2車線区間であるが、移動が集中する混雑期を中心に高速道路、一般道路ともに交通の集中による激しい渋滞が発生し、交通麻痺の状態となる



混雑期には日平均交通量が平常時の約2倍  
(グラフは引田～板野間 H18.5.5実績)



混雑期には交通集中による激しい渋滞が発生

- ・最大渋滞長：約11 km
- ・最大渋滞時間：約11時間 ( H18.5.5実績 )

高松市～徳島市の所要時間

- ・一般道：約2時間20分【通常期：約1時間20分】
  - ・高速道路経由：約2時間【通常期：約1時間】
- 渋滞により約1時間のロスが発生

資料：平成18年NEXCO西日本調査データ

# 5 . 評価結果及び対応方針(案)

## 評価結果

直接便益（時間短縮・経費減少・事故減少）を対象とした費用便益比は1.7である。

対象区間の開通により

- ・ 高速バスの利便性向上による広域交通手段の多様化及びそれに伴う広域交流人口の拡大
- ・ 三次医療施設への搬送時間短縮
- ・ 高松市の商業圏域の拡大

など、様々な効果が発現している。

## 対応方針(案)

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。