

道路事業 事後評価

一般国道11号 高松東道路

平成26年 2月26日
国土交通省 四国地方整備局

1. 事業の目的と概要(1)

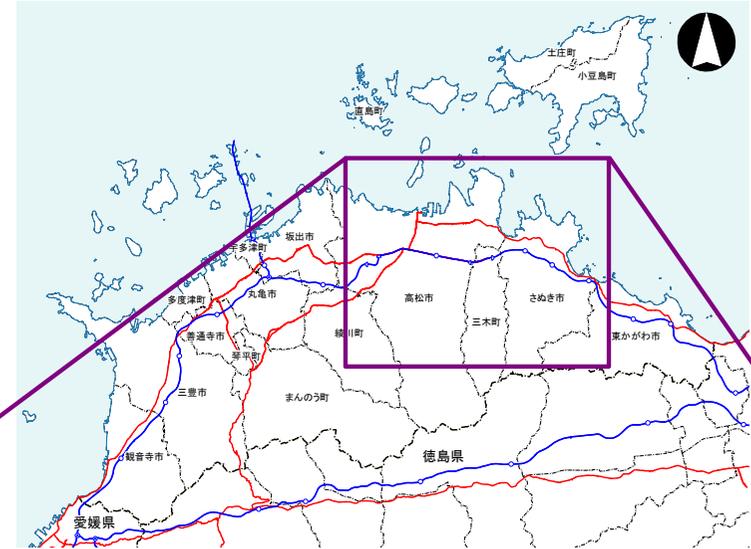
事業完了後5年経過

▼事業目的

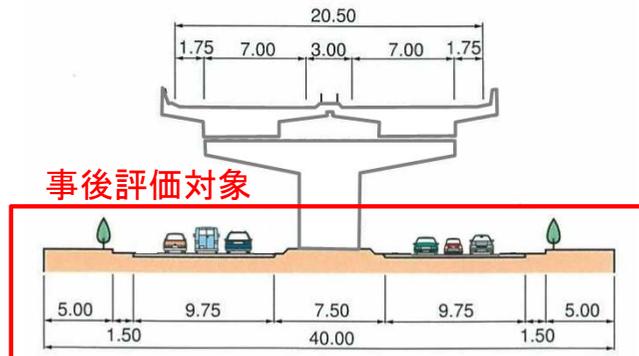
- ・ 産業・経済・日常生活を支える幹線道路としての機能強化
- ・ 高松市街地への交通を分散導入し、交通渋滞の緩和を図る

▼計画概要 (一般道路区間)

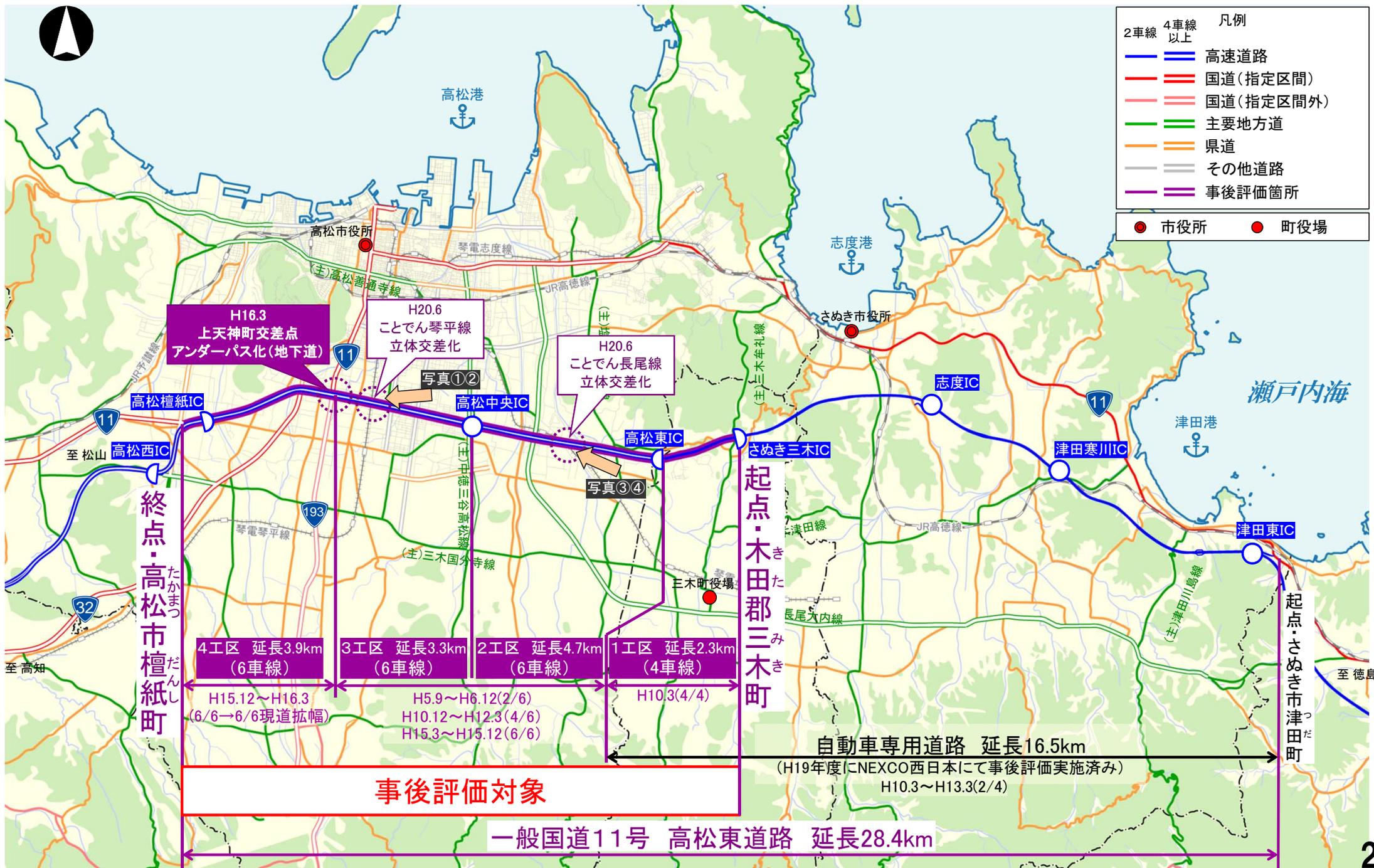
起終点	自: 香川県木田郡三木町 至: 香川県高松市檀紙町	
延長、幅員	延長14.2km、幅員40.0m	
構造規格、設計速度	第4種第1級、設計速度60km/h	
都市計画決定	昭和53年度、平成2年度(変更)	
事業の経緯	事業化	昭和56年度
	用地着手	昭和59年度
	工事着手	昭和63年度
	開通年	平成20年度(全線開通)



(標準横断面図) (単位:m)



1. 事業の目的と概要(2)



2. H17再評価以降の事業箇所

こつでん琴平線立体交差化

▼写真①

整備前 (H19撮影)



▼写真②

整備後 (H25撮影)



▼写真③

整備前 (H19撮影)



▼写真④

整備後 (H25撮影)



こつでん長尾線立体交差化

※写真番号は、前頁(P2)の写真撮影位置の番号に対応している。

3. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

▼高規格幹線道路の整備状況

道路名	開通年月	備 考
高松東道路 (自動車専用道路区間)	平成10年3月	・津田東IC～さぬき三木IC開通(延長13.3km)
	平成13年3月	・さぬき三木IC～高松市境開通(延長2.3km)
高松自動車道	平成4年4月	・高松西IC～善通寺IC開通(延長21.7km)
	平成13年3月	・板野IC～津田東IC開通(延長25.7km) ・高松市境～高松中央IC開通(延長4.7km)
	平成15年3月	・高松中央IC～高松西IC開通(延長9.0km)

4. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

▼費用対効果分析要因等の比較

	前回再評価時 (H17再評価時※)	今回事後評価時 (H25年度)	変化及びその原因等
道路構造等	第4種第1級 4車線、6車線	第4種第1級 4車線、6車線	・変化なし
総事業費	930億円	930億円	・変化なし
事業期間	昭和56年度～平成20年度	昭和56年度～平成20年度	・変化なし
交通量	31,000台/日 (将来推計値(H42))	34,200台/日 (実績(H22センサス))	・H17再評価時の計画交通量は、H11センサスベースフルネットの推計値

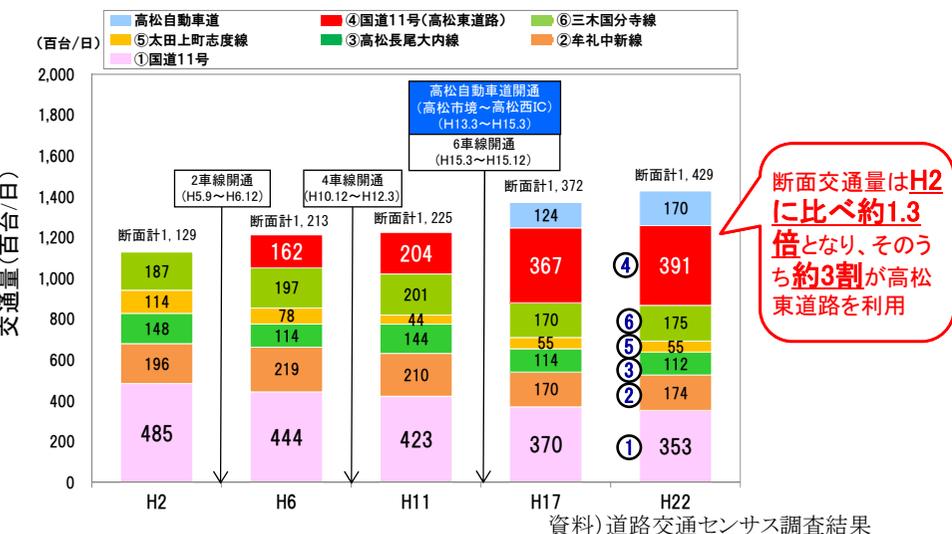
※S56年度事業化で新規採択時評価を行っていないため、参考値として前回評価時(H17)の値等を記載

5. 事業効果の発現状況(1) 高松市内東西方向の旅行速度が約1.2倍に上昇

- 高松東道路を含む断面交通量は、平成2年と比較して約1.3倍に増加しており、そのうち約3割を高松東道路が占めている。
- 東西方向の交通は、高松東道路が大動脈として機能することで、国道11号など幹線道路における混雑時旅行速度が約1.2倍に上昇し、円滑な交通が確保され、利便性が向上した。



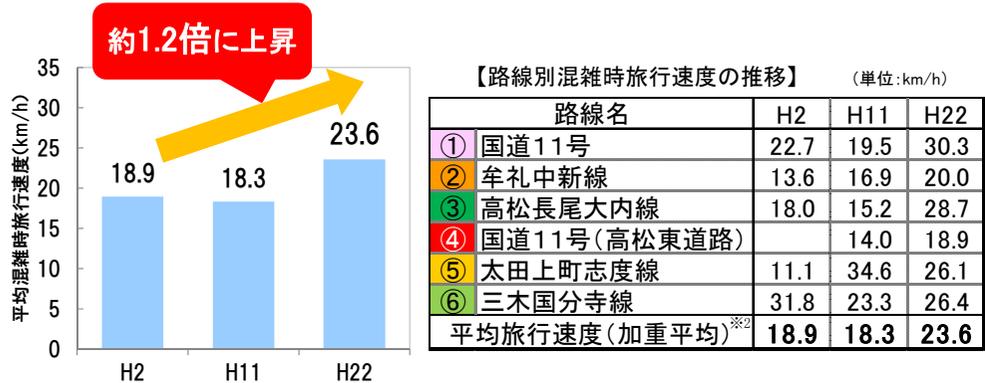
▼高松東道路整備による断面交通量の推移



▼国道11号 高松市屋島西町における交通状況の変化



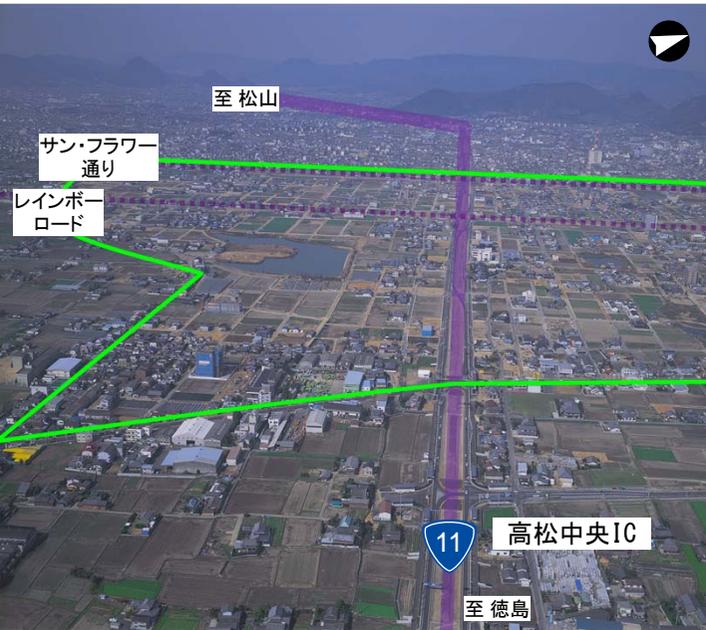
▼交通量比較断面における各路線の平均混雑時^{※1}旅行速度の推移



5. 事業効果の発現状況(2) 地域の発展に寄与

・高松東道路の整備に合わせ、太田第2土地区画整理事業(360ha)が実施された。
 ・高松東道路の整備と土地区画整理事業により、高松東道路周辺では**多くの商業施設等が出店し、雇用者数も増加するなど、地域の発展に寄与している。**

▼暫定2車整備時(H6)



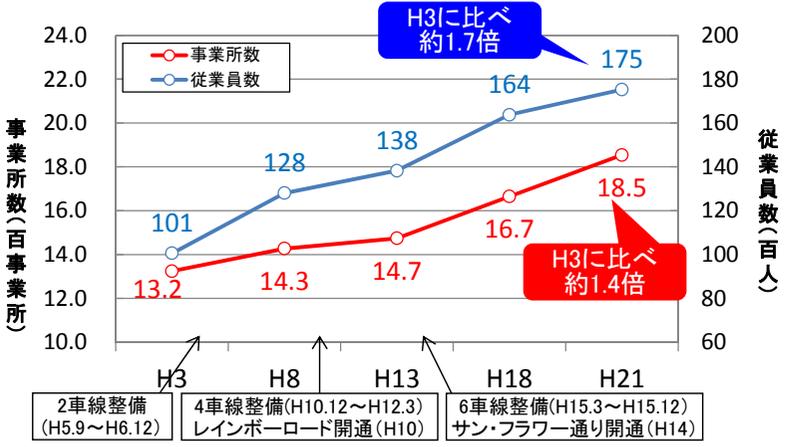
▼整備後(H25)



 太田第2土地区画整理事業
 商業集積地
● 大規模小売店舗(1,000m²以上)

 算出エリア(事業所数・従業員数の推移)
● 商業施設(スーパー、コンビニ、本屋、娯楽施設等)
● 飲食店(ファミリーレストラン、ファーストフード、居酒屋等)
● ガソリンスタンド

▼高松東道路沿線での事業所・従業員数の推移※



※沿線は3次メッシュ(算出エリア)により算出。資料)事業所・企業統計調査(H3~H18) 経済センサス調査(H21)

▼地域の声

高松東道路が整備され、沿道には小売業、飲食業等多くの商店が立地し、商業の拠点が形成され、売上がかなり伸びている。
 (地元商工団体：H25.12)

高松東道路は、高速道路インターからも近く、週末利用もしやすい環境にあり、徳島県など遠方のお客様もいる。
 (沿線大規模小売店舗：H26.1)

資料)いつもナビ(ゼンリン)

5. 事業効果の発現状況(3) ことでん立体交差化により交通渋滞が解消

・ことでん琴平線、長尾線の踏切では朝の通勤時間帯に**最大待ち時間3分、最大延長400mの渋滞が発生**していたが、立体交差化により、踏切に起因する**交通渋滞が解消**し、所要時間が短縮することで、**道路利用者の利便性が向上**した。

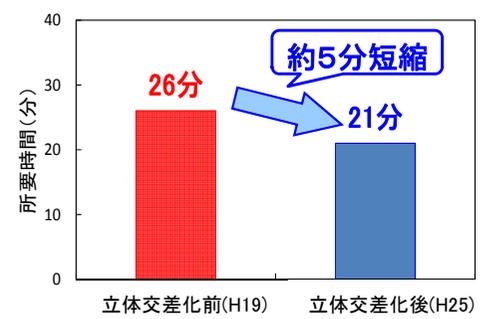


資料) 渋滞長及び待ち時間 琴平線: H19. 10. 4午前7~9時の交通量調査結果 / 長尾線: H19. 9. 12午前7~9時の交通量調査結果

▼ことでん琴平線立体交差化による状況の変化



▼立体交差化による香川大学医学部北交差点～峰山口交差点までの所要時間の変化



資料) 立体交差化前: 平成19年10月4日 調査結果 (7時台: 下り)
 立体交差化後: 平成25年10月 (平日平均) 民間プローブデータ (7時台: 下り)

▼地域の声
 ことでんが高架化され一時停止しなくて済むため、**快適に走行できるようになった**。また、**安全性も増した**ので、**ドライバーの負担も軽減**されている。(地域の物流業者: H25.12)

6. 今後の事後評価の必要性等

■今後の事後評価の必要性

- ・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はない。

■改善措置の必要性

- ・高松東道路は、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。

■同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

- ・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。

■ 前回評価時との比較

	一般国道11号 高松東道路		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (平成17年度)	今回評価時 (平成25年度)	
延長	延長14.2km	延長14.2km	・ 変化なし
計画交通量 (将来推計値(H42))	31,000台/日	24,200台/日	・ 適用センサス、ネットワーク設定等の見直し (前回：H11センサスベース、フルネット) (今回：H17センサスベース、事業化ネット、推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表)
総事業費	930億円	930億円	・ 変化なし
総費用※ (C)	1,430億円	1,654億円	・ 「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)による変更 [検討年数が40年から50年に変更] ・ 基準年の変更(H17からH25)
総便益※ (B)	2,562億円	2,305億円	・ 「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)による変更 [検討年数が40年から50年に変更、時間価値等原単位の見直し] ・ 基準年の変更(H17からH25) ・ フルネットから事業化ネットに変更
費用対効果 (B/C)	1.8	1.4	・ 総費用及び総便益が変化したため

※総費用及び総便益は基準年における現在価値の値