

事後評価(案)

四国横断自動車道
(南国～須崎東)

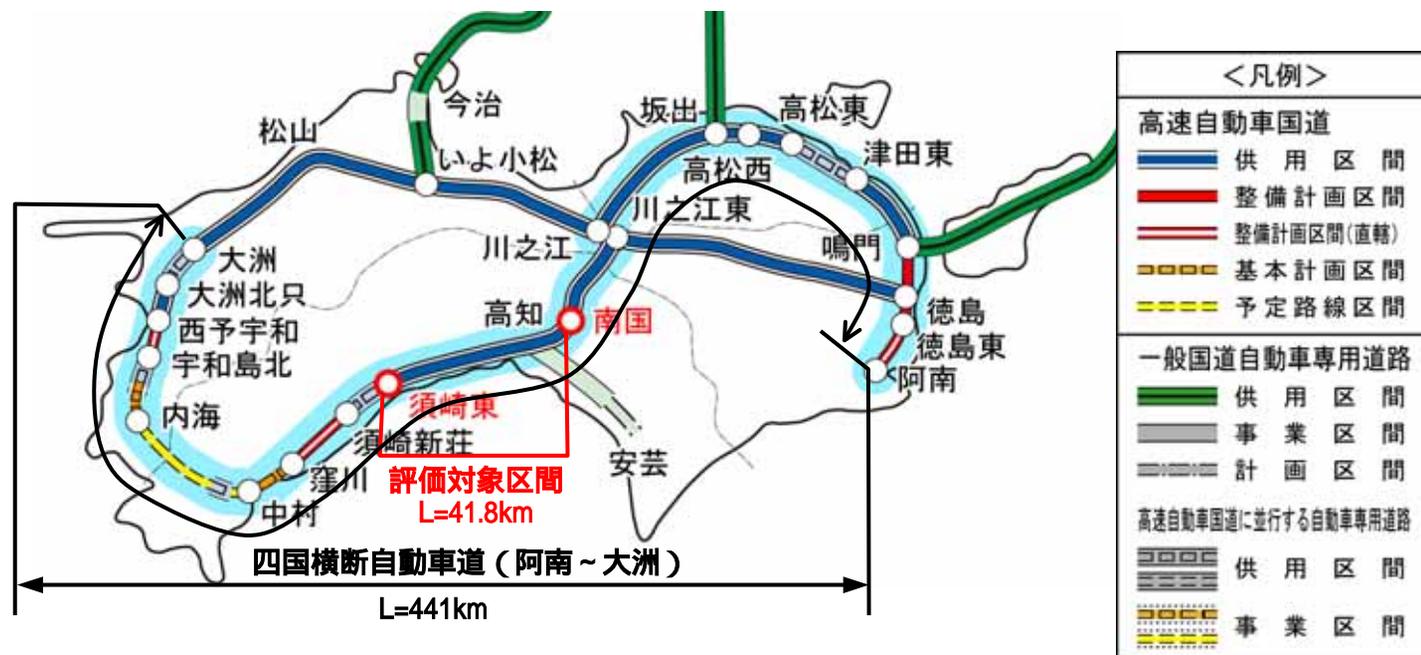
事後評価の説明概要

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

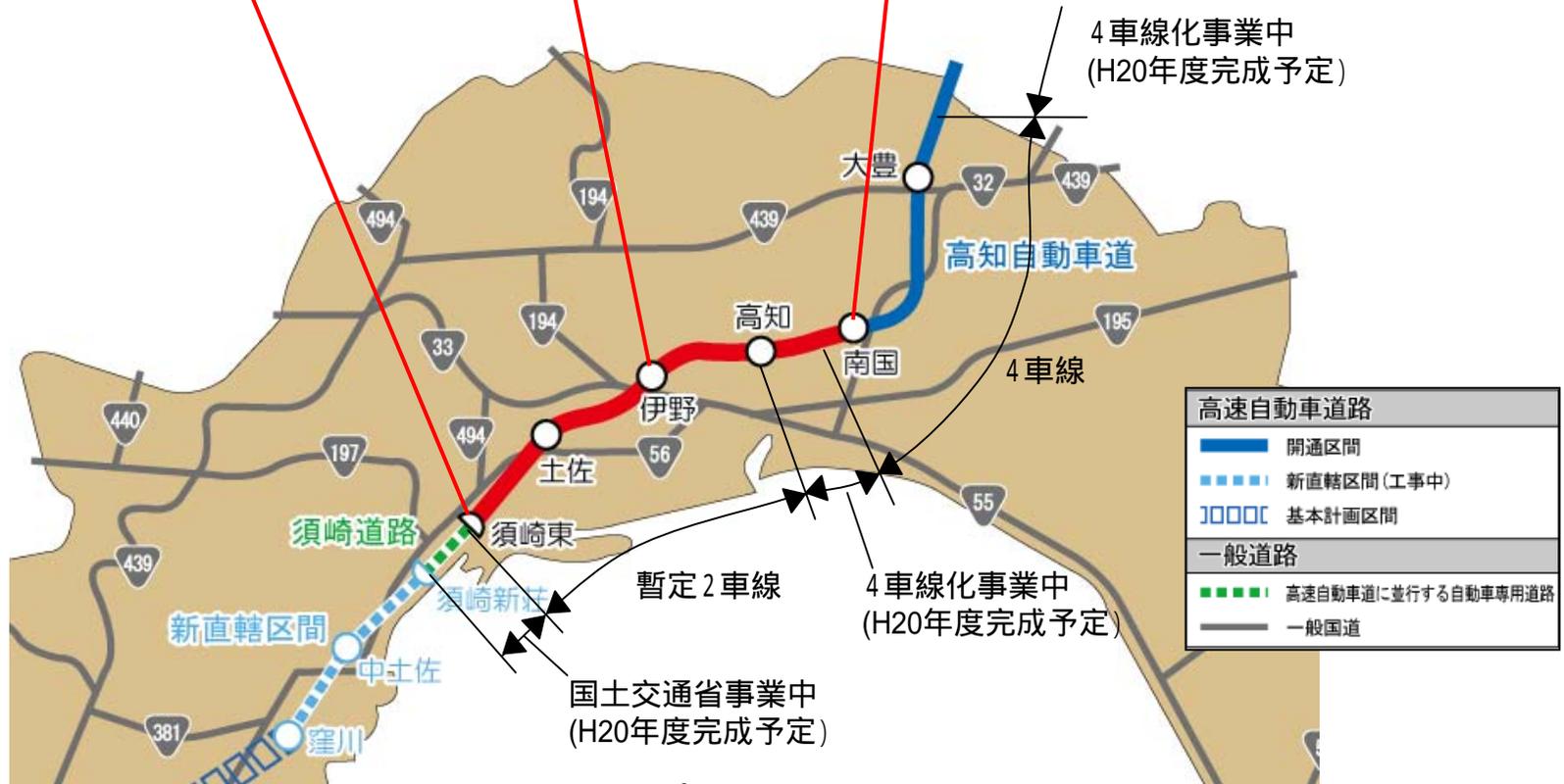
- ・ 四国横断自動車道は、阿南市を起点とし、徳島市，高松市を経て、四国中央市において縦貫道と交差し、高知市、須崎市を経て終点の大洲市に至る延長 441kmの国土開発幹線自動車道である。
- ・ 四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道とともに、四国4県の一体化を進めるとともに、沿線地域の振興に重要な路線として位置付けられている。
- ・ 今回の評価対象区間である須崎東～南国間は高知県に位置し、須崎市から高知市を経て南国市に至る延長41.8kmの区間である。



事業の概要

	区 間	須崎東～伊野	伊野～南国
	延 長		23.9km
事業経緯	整備計画	平成 1年 1月	昭和61年 3月
	施行命令	平成 2年12月	昭和63年 3月
	実施計画認可	平成 3年11月	昭和63年 3月
	開 通	平成14年 9月	平成10年 3月
事業期間	計 画	6年 5ヶ月	10年 1ヶ月
	実 績	10年11ヶ月 (+5年6ヶ月)	10年 1ヶ月

事業費	
計 画	1,431億円
実 績	1,972億円(+541億円) [47億円/km]

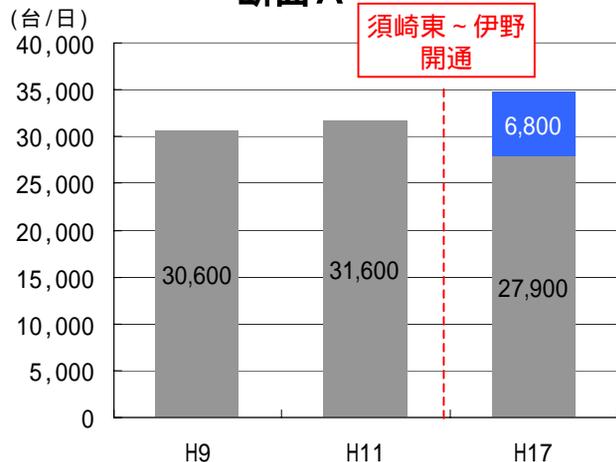


2. 事業の効果（直接効果）

周辺道路の交通量の分散

須崎東～南国間の開通により、並行する一般国道の交通量が減少しており、交通量の分散が図られている。

断面A



資料：道路交通センサス



断面B

断面B

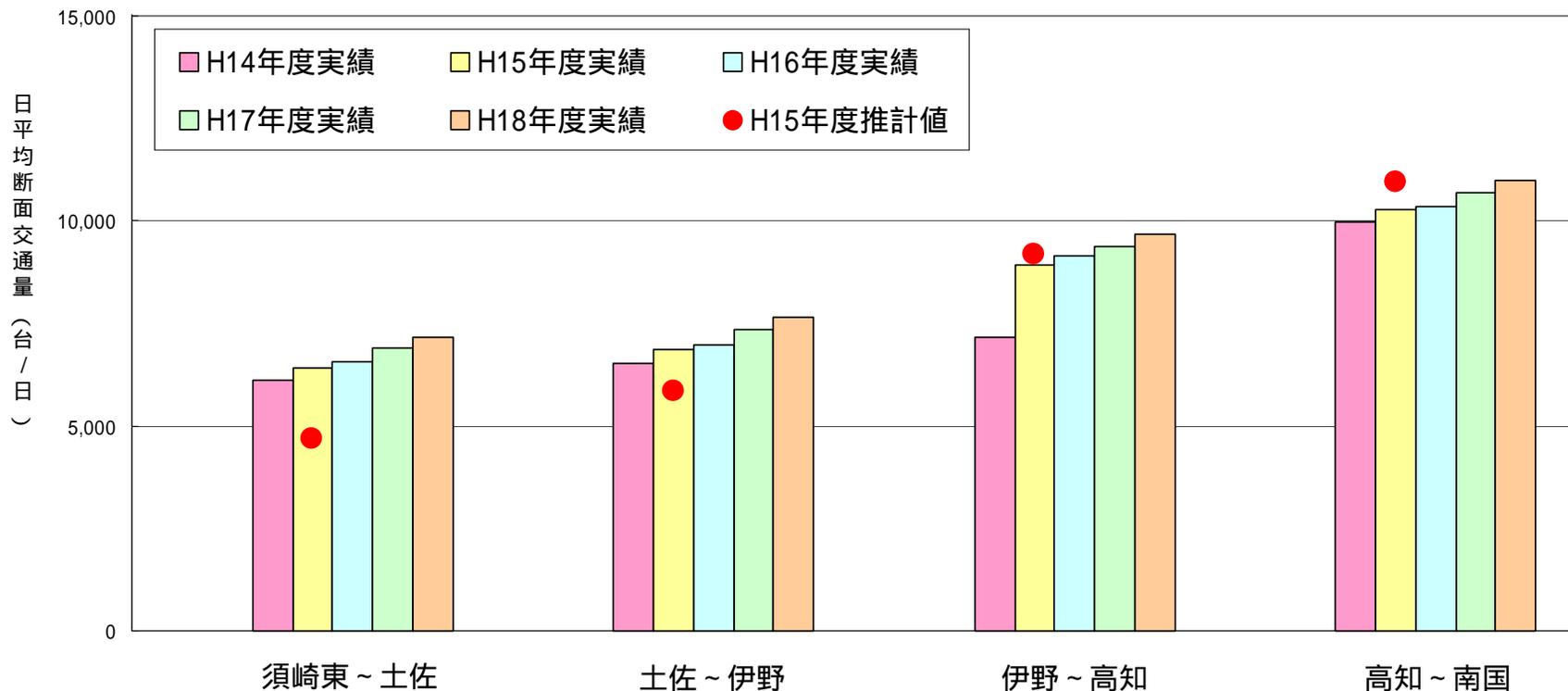


資料：道路交通センサス

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、6,000～10,000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



所要時間短縮効果(旅行速度向上)

須崎市から南国市までの所要時間は、約50分の短縮

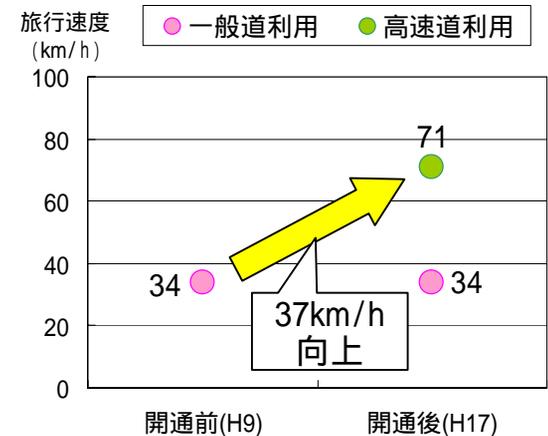
(1時間25分 35分)

旅行速度は、37km/h向上 (34km/h 71km/h)

南国～南国SAは規制速度80km/h



高知自動車道と並行一般道の旅行速度の変化

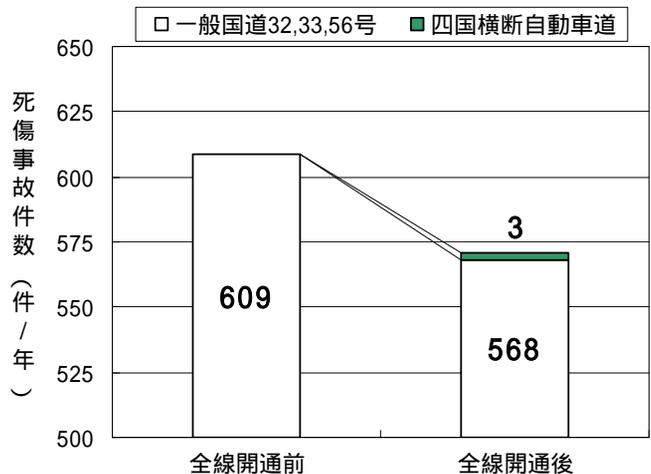


資料：道路時刻表

交通事故減少

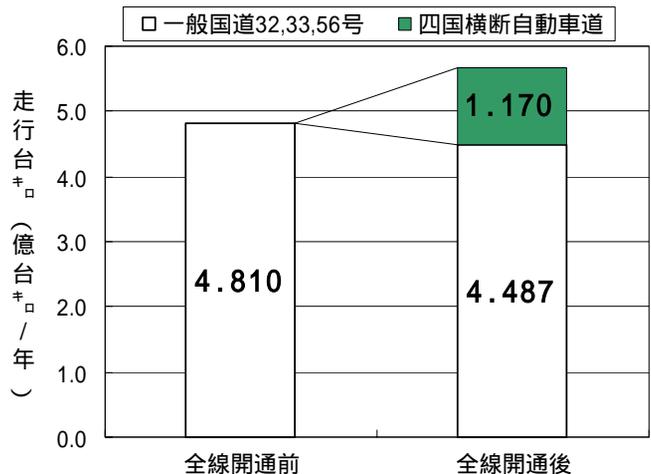
並行する一般国道と高速道路を合わせた死傷事故率は約2割減少

A 死傷事故件数



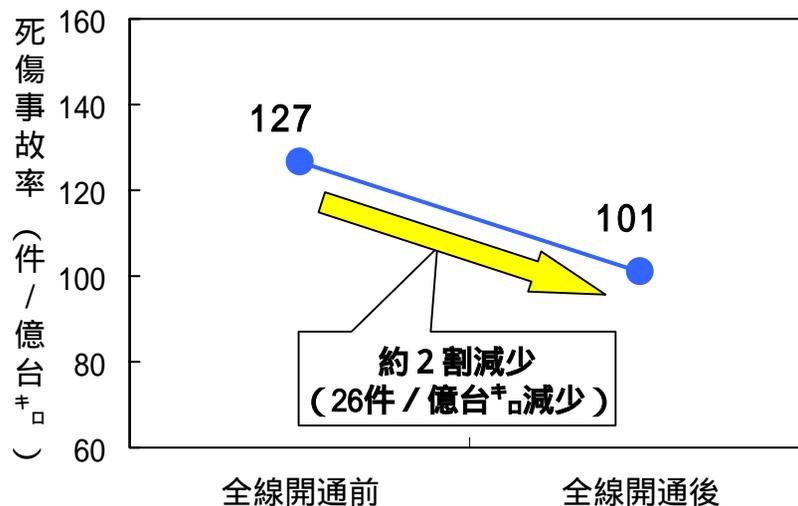
資料：NEXCO西日本データ、四国地方整備局データ

B 交通量 (走行台キロ)



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：H 8～H 9平均値
全線開通後：H 15～H 16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。

費用便益分析結果

費用便益比（B / C）は、1.9
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	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
	計	5,939 億円

費用 (現在価値:H19)	事業費	2,760 億円
	維持管理費	419 億円
	計	3,178 億円



費用便益比 B / C = 1 . 9

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）

農産物の市場拡大（みょうがの例）

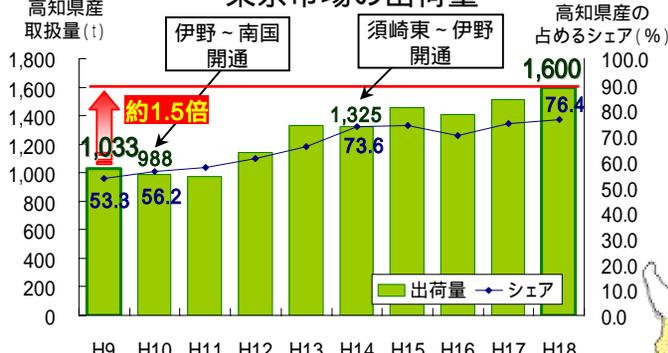
須崎市では県内の半数以上を生産しており、大阪市場・東京市場への出荷拡大に高速道路が大きく貢献
 高知県産みょうがのシェアは大阪市場で約9割、東京市場で約8割と増大



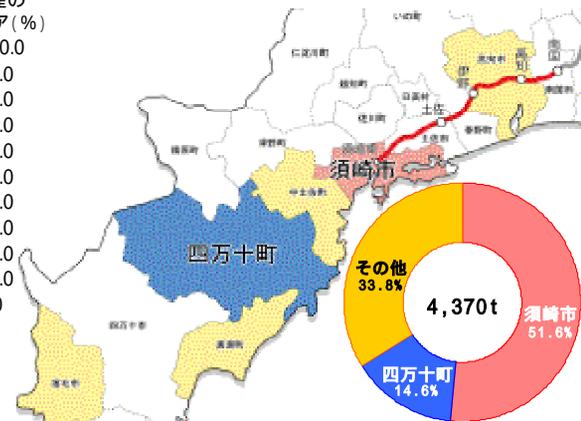
大阪市場の出荷量



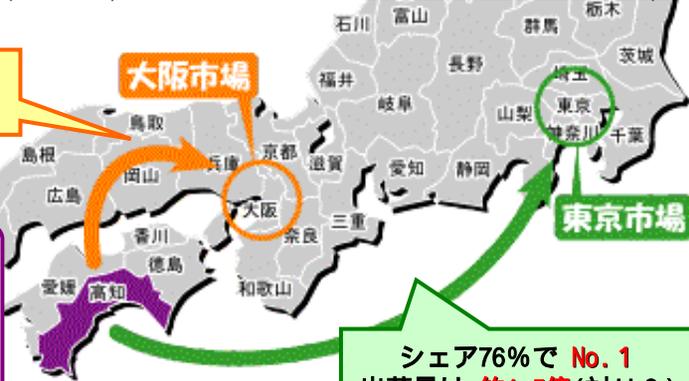
東京市場の出荷量



みょうがの主な生産地



シェア90%で No. 1
 出荷量は 約2.0倍 (対H9)



シェア76%で No. 1
 出荷量は 約1.5倍(対H9)

高速道路を利用することにより、輸送時間が短く、高い鮮度の品物を出荷することができます。
 高速道路は振動が少ないため、傷みが少なく、商品価値が高まります。（ヒアリングまとめ）

みょうが以外で生産量が多い農産物
 ししとう（全国1位、シェア45%）
 しょうが（全国1位、シェア34%）
 にら（全国2位、シェア19%）
 ピーマン（全国3位、シェア10%）

資料：野菜生産出荷統計（H17）

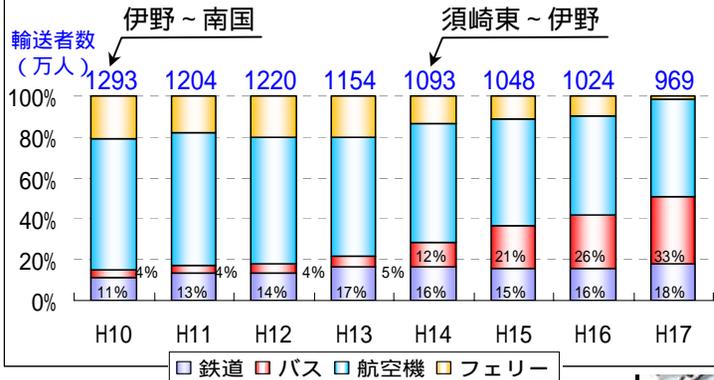
バス路線の利便性向上

高知県と京阪神間の輸送機関別輸送者数におけるバスの割合が増加しており、高速バスの利用者数は約7倍の増
 須崎東～伊野間の開通後、京阪神方面への須崎市発着便が運行を開始

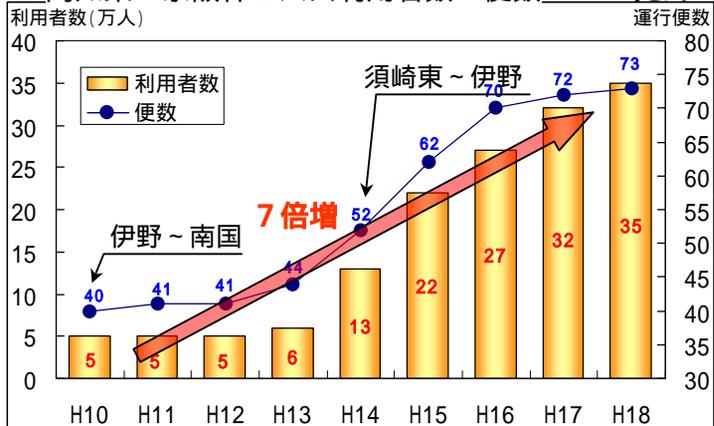


須崎駅を出る高速バス

高知県 京阪神：輸送機関別輸送者数



高知県 京阪神：バス利用者数・便数



資料：四国運輸データ

J Rとの比較 (須崎～大阪)



J Rとの比較 (須崎～大阪)

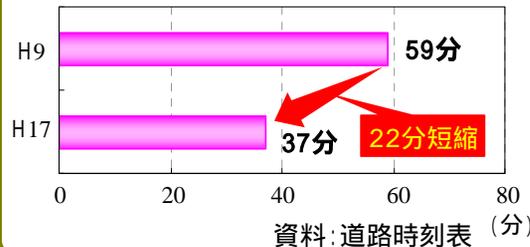
	高速バス	鉄道(JR)
所要時間	5時間46分	4時間4分
料金	6,700円	11,070円
便数	6便	4便

救急医療活動の支援

こうばん
高幡消防本部(須崎市)から三次医療施設への搬送時間が
開通前の59分から開通後は37分となり約22分短縮
開通後は高速道路を利用した搬送件数が増加。患者の負担軽減にも寄与



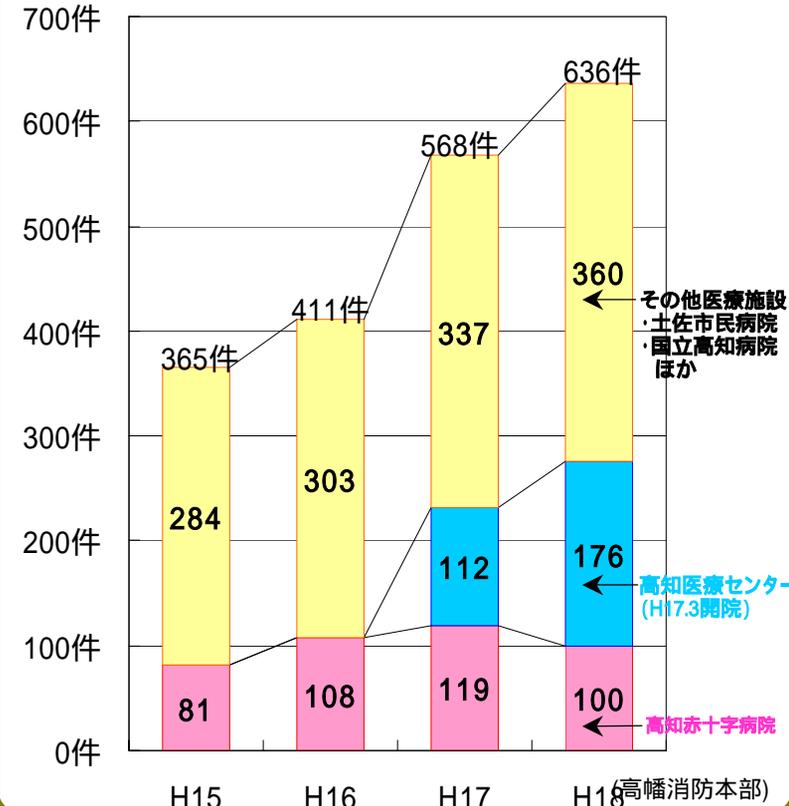
高幡消防本部から
高知赤十字病院までの所要時間の変化



高速道路利用での
三次医療施設までの搬送ルート(例)



高幡消防本部の高速道路利用による搬送件数



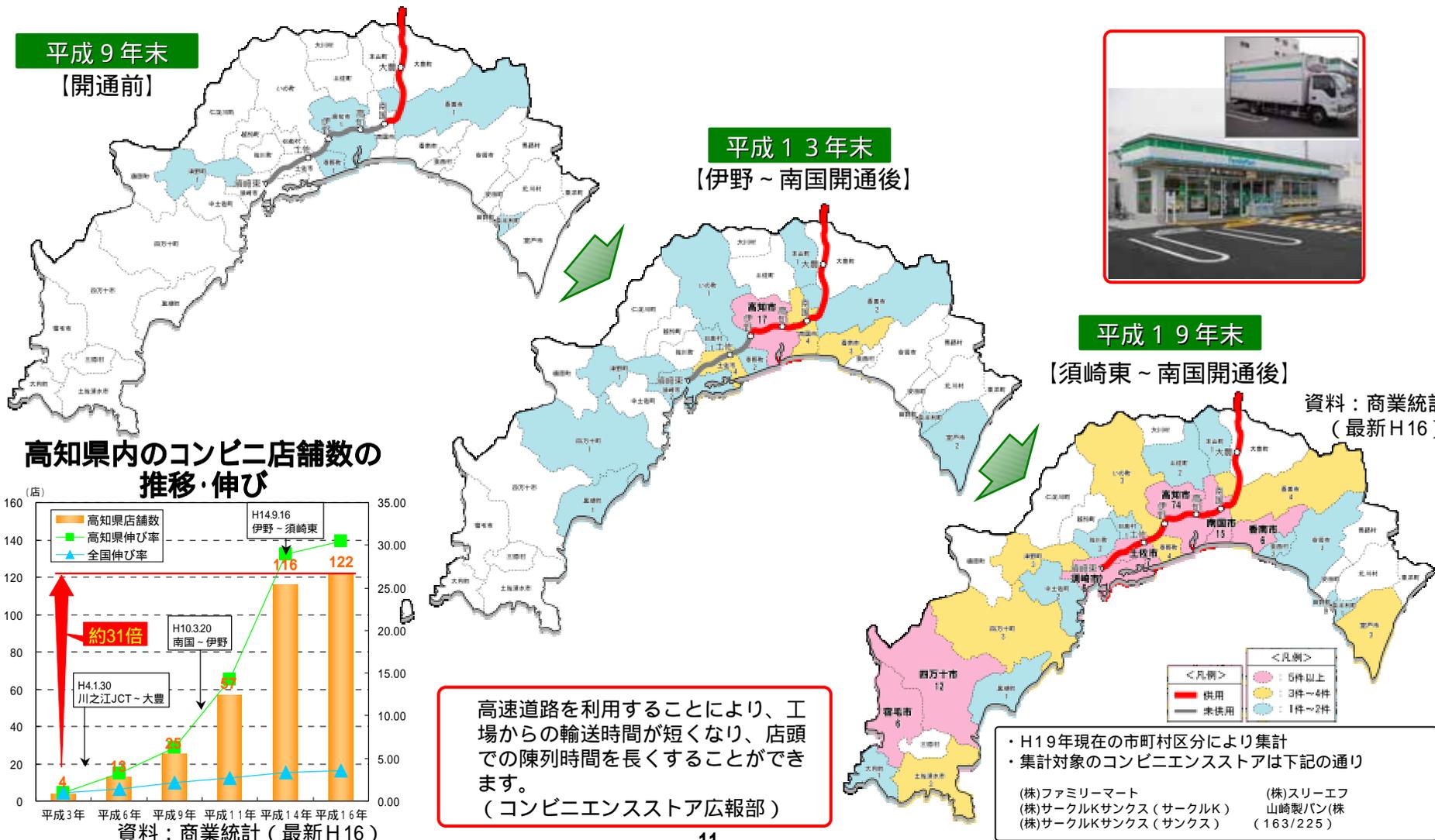
病院への搬送時間が大幅に短縮しました。

高速道路は路面状態もよく、信号等による減速・加速がないため、振動が少なく、患者の負担が少ないです。
(高幡消防本部の声)

3次医療施設：重症及び複数の診療科領域にわたるすべての重篤な救急患者を24時間体制で受け入れ、かつ高度な診療機能を有する医療機関

商業活動の支援

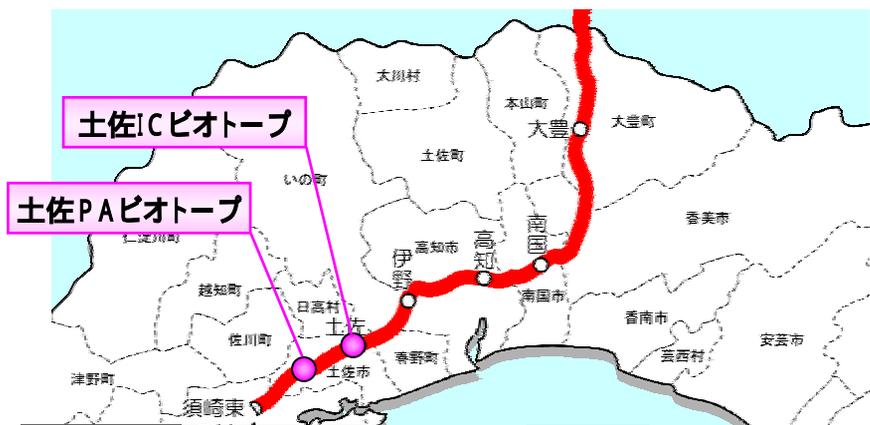
高速道路開通に伴い、コンビニエンスストアの商品輸送時間が短縮され、高知県内の店舗数が拡大



4. 事業で配慮した事項

環境への配慮

土佐ICではランプ内の調整池を利用したビオトープを施工。完成後間もなく鷺が飛来し始め、現在ではアオサギやマガモなども飛来
土佐PAでは鳥寄せ用の止まり木を用い、鳥の種子散布による森林創出を試みている



施工直後



現在



土佐PAビオトープの鳥寄せ用の止まり木



土佐ICビオトープ

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）を対象とした現時点での費用便益比は1.9である。

対象区間の開通により本州との連携・交流が強化され

- ・みょうがに代表される農産物の東京・大阪市場への出荷拡大
- ・高速バスの利便性の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
- ・コンビニエンスストアの出店拡大

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。