

**道路改築事業**  
**県道円座香南線** なかつま **中間工区**

【事後評価】

令和4年12月  
香川県土木部道路課

# 目 次

1. 事後評価項目表
2. 事業の目的と概要
3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
4. 事業の効果の発現状況
5. 社会経済情勢の変化
6. 今後の事後評価の必要性等

## 事後評価項目表

事業名	県道円座香南線（中間工区）	事業区分	地方道	事業主体	香川県
起終点	自：香川県高松市中間町 至：香川県高松市岡本町			延長	3.0km

**事業概要**  
 主要地方道円座香南線（中間工区）は、高松自動車道と高松空港を結ぶ高規格道路の一部として、高松市中間町～高松市岡本町までの延長約3.0kmの区間の整備を行ったものであり、平成29年度に一般部は4車線、立体交差部は本線が暫定2車線、側道が2車線で開通した。

**事業の目的・必要性**  
 主要地方道円座香南線（中間工区）は、高速交通体系の整備効果を活かして、高松自動車道から高松空港へのアクセス性の向上や通過交通の分散による交通の円滑化、大規模災害時における緊急輸送道路の確保に資する事業である。

事業期間	事業化年度	H11年度	用地着手	H12年度	供用年	(再評価) H29	変動
	都市計画決定	H10年度	工事着手	H14年度	(実績) H29		1.0倍
事業費	再評価時	157億円	実績		157億円		変動 1.0倍
交通量 (当該路線)	再評価時	12,900～19,800台/日 (令和12年度推計)	事後評価 時		11,300～17,600台/日 (令和22年度推計)		変動 88.9%
費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C		総費用 事業費：203.3億円 維持管理費：1.1億円		総便益 走行時間短縮便益：591.0億円 走行経費減少便益：27.5億円 交通事故減少便益：-14.6億円		基準年 平成26年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	2.0	総費用 事業費：274.8億円 維持管理費：2.8億円		総便益 走行時間短縮便益：493.0億円 走行経費減少便益：48.4億円 交通事故減少便益：3.6億円		基準年 令和4年

費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化等

<p><b>① 高松自動車道から高松空港へのアクセス性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高松自動車道高松中央ICから高松空港への所要時間が約8分短縮</li> <li>・高松自動車道高松西ICから高松空港への所要時間が約7分短縮</li> <li>・高松自動車道高松中央ICから高松空港への所要時間について、混雑時と非混雑時の差が3.4分減少し定時性が向上</li> <li>・高松自動車道高松西ICから高松空港への所要時間について、混雑時と非混雑時の差が1.4分減少し定時性が向上</li> </ul> <p><b>② 道路交通の円滑化や安全性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道32号との交差点（新西山崎交差点）の混雑時旅行速度が最大約7km/h向上</li> <li>・県道高松琴平線との交差点（西山崎交差点）の混雑時旅行速度が最大約14km/h向上</li> <li>・県道円座香南線（中間工区）周辺の主要渋滞箇所である西永井交差点の混雑時旅行速度が最大約3km/h向上</li> <li>・国道32号との交差点（新西山崎交差点）における交通事故は、整備前と比べて約4割減少</li> </ul> <p><b>③ 大規模災害時における緊急輸送道路の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・救助、輸送等を行う拠点となる高松空港と高松自動車道との経路が確保（第2次輸送確保路線に指定）</li> <li>・第1次輸送確保路線（国道193号）とダブルネットワークを形成し、代替性・多重性を確保</li> </ul>	<p>事業の効果の発現状況</p>
--	-------------------

<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>特になし</p>	<p>環境の変化による事業実施による</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
----------------------------------	---

社会経済情勢の変化

- ・香川県は、観光圏整備法に基づき、全県を観光圏の圏域とする「香川せとうちアート観光圏」に認定されている。（認定期間令和2年度～令和6年度）
- ・新型コロナウイルス感染症流行前において、高松空港の乗降客数が増加傾向であるとともに、インバウンドの増加が顕著であり、香川県を訪れる外国人の約半数は高松空港を利用している。
- ・高松空港では、新型コロナウイルス感染症の影響により運休していた国際線について、令和4年11月にソウル便が運航を再開するとともに、令和5年1月に台北便が運航を再開することとなっている。
- ・香川県では、新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ旅行需要を早期に回復させるために、国内外の観光客の誘致を進め、地域経済を活性化していくこととしている。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

県道門座香南線（中間工区）の供用により、高松自動車道～高松空港間のアクセス性の向上や道路交通の円滑化、緊急輸送道路の確保などの効果の発現が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要はない。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

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はない。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価値を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

## 2. 事業の目的と概要

### ◆事業目的

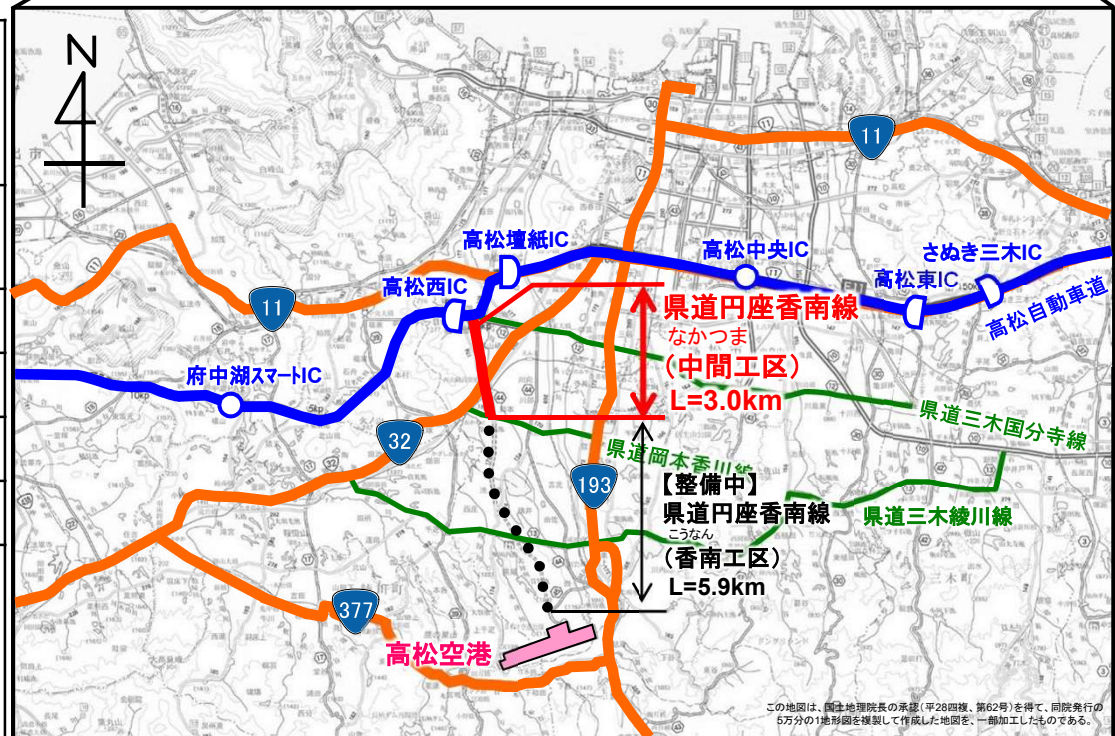
- ・高松自動車道(高松西IC、高松檀紙IC)から高松空港へのアクセス性の向上
- ・道路交通の円滑化
- ・大規模災害時における緊急輸送道路の確保

### ◆事業位置図



### ◆計画概要

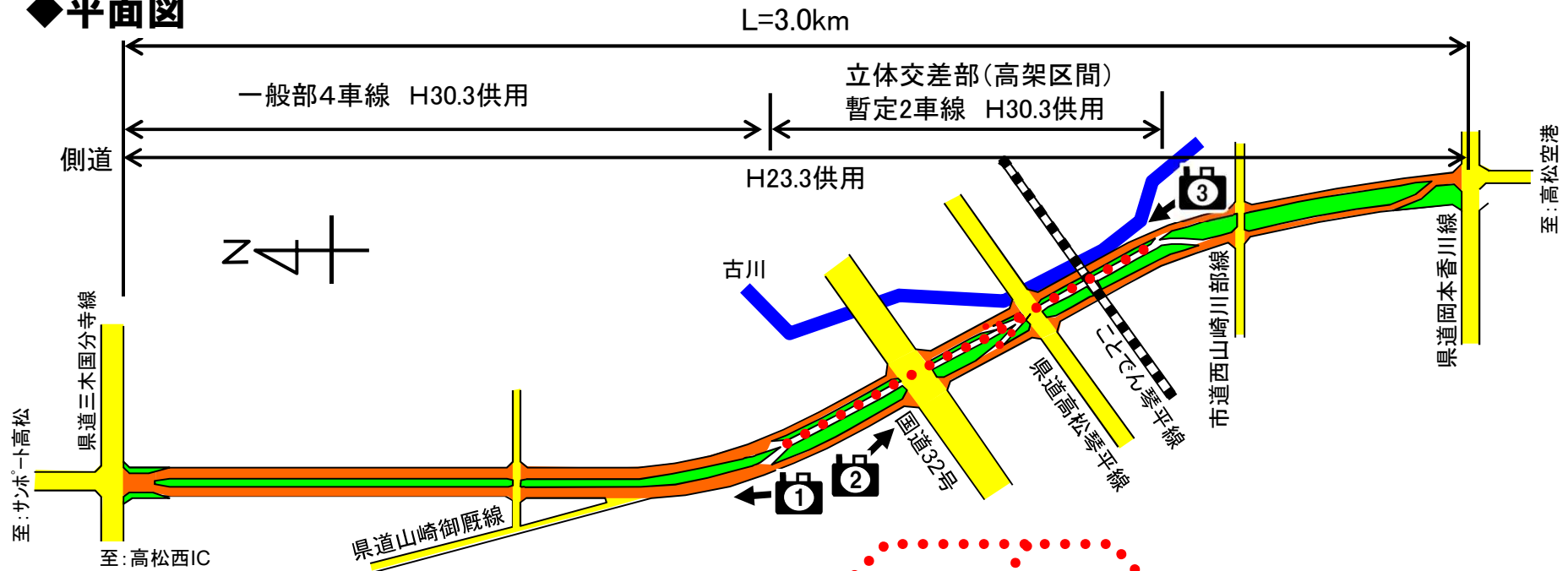
名称	地域高規格道路 高松環状道路 なかつま 県道円座香南線(中間工区)	
起終点	自: 香川県高松市中間町 至: 香川県高松市岡本町	
延長	3.0km	
事業の経緯	事業化	平成11年度
	用地着手	平成12年度
	工事着手	平成14年度
	供用開始年度	平成23年3月 側道(暫定2車線)を全線供用 平成30年3月 一般部4車線 立体交差部(高架区間) 暫定2車線供用



この地図は、国土地理院長の承認(平28田特、第62号)を得て、同院発行の5万分の1地形図を複製して作成した地図を、一部加工したものである。

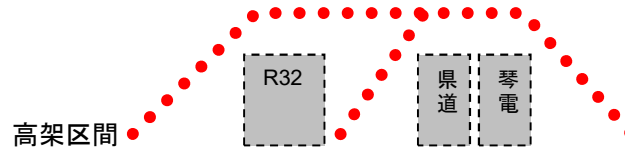
# 2. 事業の目的と概要

## ◆平面図



## ◆側面図

一般部

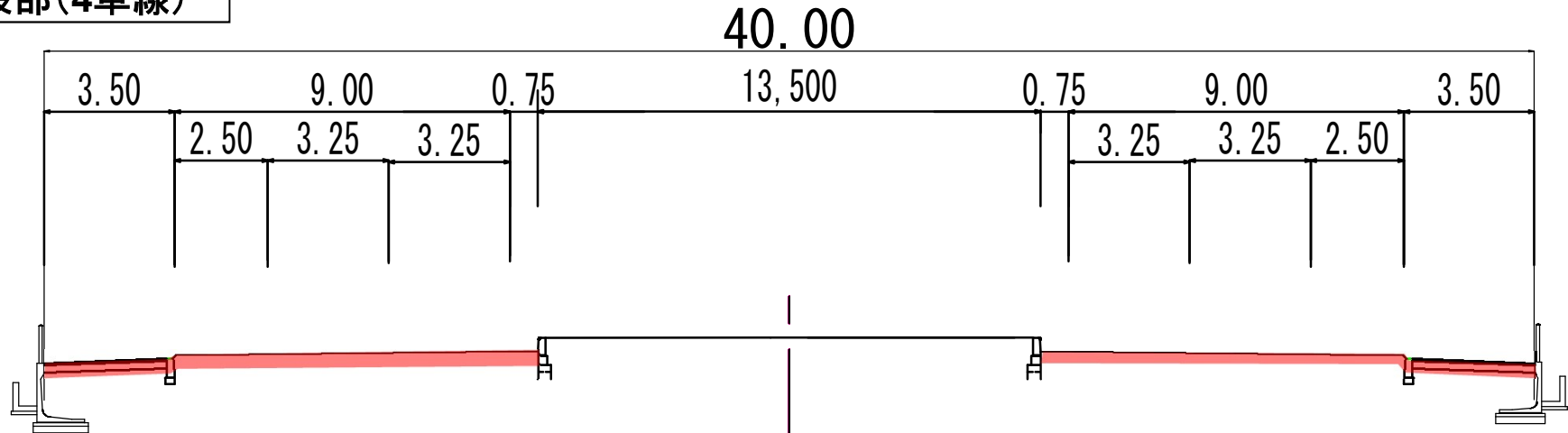




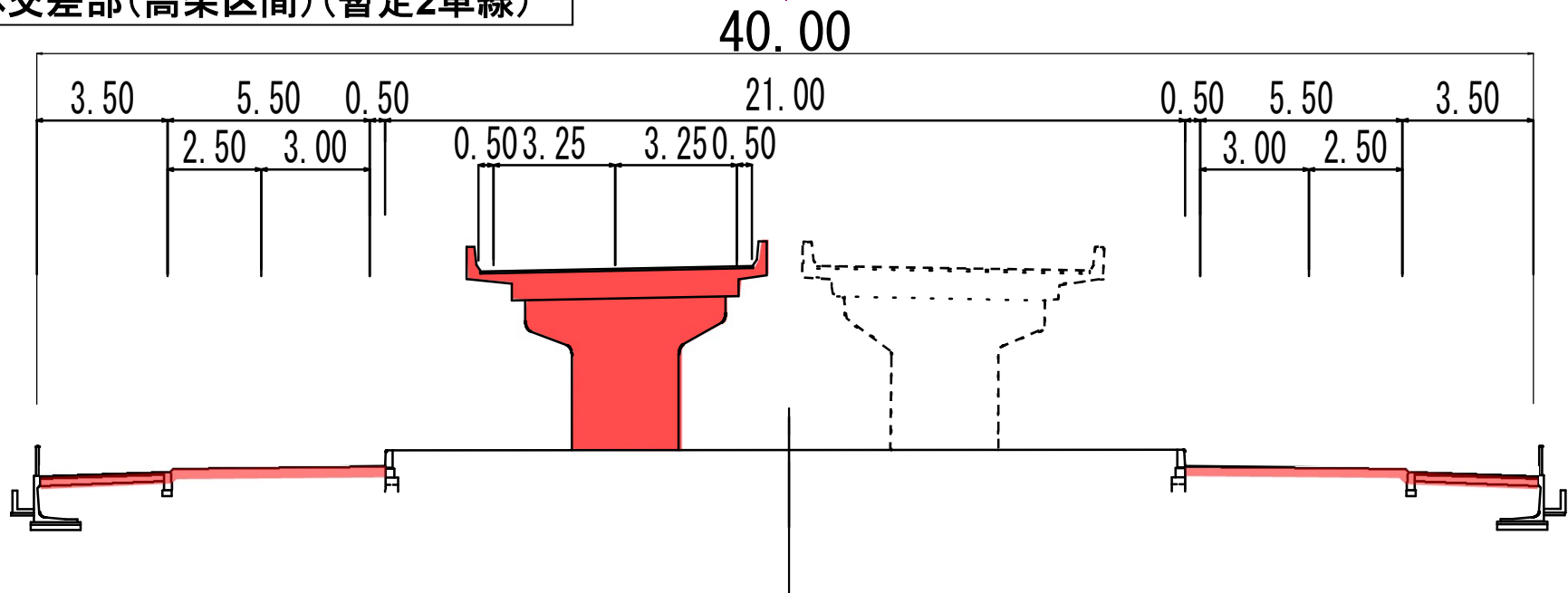
## 2. 事業の目的と概要

### ◆標準断面図

#### 一般部(4車線)



#### 立体交差部(高架区間)(暫定2車線)



### 3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

#### ◆前回再評価時と今回事後評価時の比較

	前回再評価時 (H26)	今回事後評価時 (R4)	変化及びその原因等
道路構造等	一般部 暫定4車 立体交差部 本線2車 側道2車	一般部 暫定4車 立体交差部 本線2車 側道2車	・変化なし
総事業費	157億円	157億円	・変化なし
事業期間	平成11年度～平成29年度	平成11年度～平成29年度	・変化なし
将来交通量の 推計値	12,900～19,800台/日	11,300～17,600台/日	・前はH17全国道路・街路交通情勢調査 ベースでの将来(R12)推計値 ・今回はH27全国道路・街路交通情勢調査 ベースでの将来(R22)推計値
費用便益比 (B/C)	3.0	2.0	・費用便益分析マニュアルの改定(R4) ・基準年の変更(H26→R4)



# 4. 事業の効果の発現状況

## 高松空港へのアクセス性の向上

・**県道円座香南線(中間工区)の開通により、高松自動車道から高松空港へのアクセス性が向上。**

【所要時間】 東からの所要時間: **29.2分 → 21.6分 (約8分短縮)**

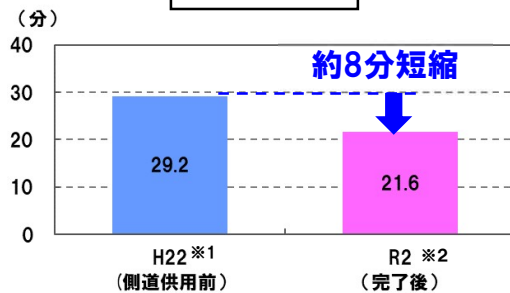
西からの所要時間: **22.6分 → 15.3分 (約7分短縮)**

【定時性】 東からのルート: 混雑時と非混雑時における所要時間の差が**3.4分減少し定時性が向上(3.7分 → 0.3分)**

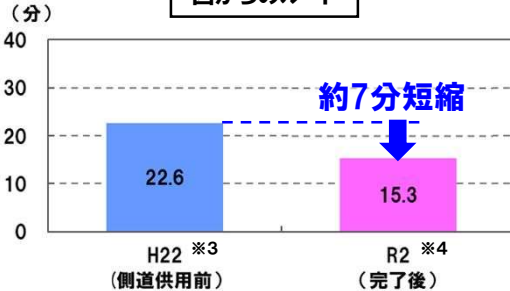
西からのルート: 混雑時と非混雑時における所要時間の差が**1.4分減少し定時性が向上(1.7分 → 0.3分)**

高松自動車道から高松空港への  
所要時間の変化

東からのルート



西からのルート

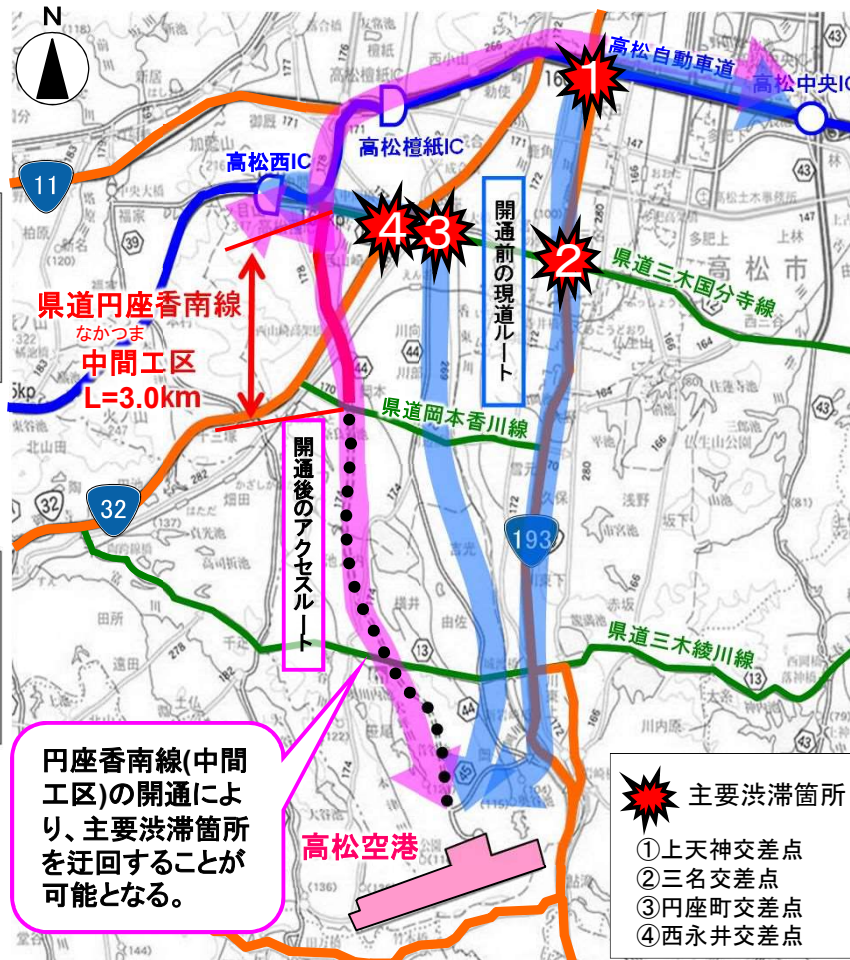


※1: 高松中央IC～国道11号～国道193号～県道高松空港線～高松空港

※2: 高松中央IC～高松檀紙IC～県道円座香南線(中間工区)～県道千疋高松線～高松市道～高松空港

※3: 高松西IC～県道三木国分寺線～県道円座香南線(現道)～県道高松空港線～高松空港

※4: 高松西IC～県道三木国分寺線～県道円座香南線(中間工区)～県道千疋高松線～高松市道～高松空港



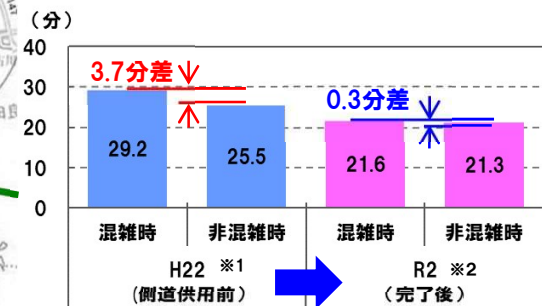
円座香南線(中間工区)の開通により、主要渋滞箇所を迂回することが可能となる。

★ 主要渋滞箇所

- ① 上天神交差点
- ② 三名交差点
- ③ 円座町交差点
- ④ 西永井交差点

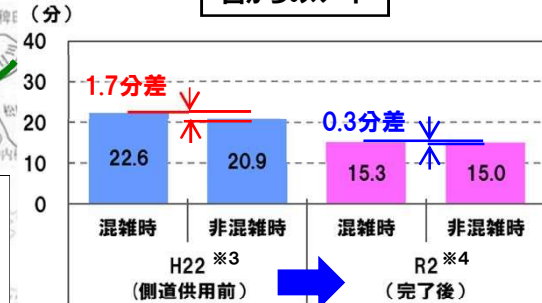
高松自動車道から高松空港への  
所要時間の差の変化

東からのルート



3.4分定時性が向上

西からのルート



1.4分定時性が向上

この地図は、国土地理院長の承認(平28四様、第62号)を得て、同院発行の5万分の1地形図を複製して作成した地図を、一部加工したものである。

出典: 全国道路・街路交通情勢調査(H22)、R2ETC2.0プローブ情報の旅行速度より算出

# 4. 事業の効果の発現状況

## 交通量の変化

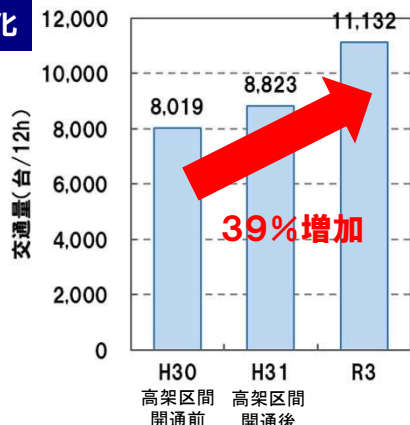
- ・県道円座香南線(中間工区)の開通によりアクセス性が向上したことで、中間交差点<sup>かわおか</sup>～川岡交差点の**交通量が増加**。  
**39%増加 (8,019→11,132台/12h)**
- ・新西山崎交差点と西山崎交差点では、**高架区間の開通によって通行が高架橋に転換したことから、流入交通量が減少し、交通混雑が緩和**。

新西山崎交差点: **流入交通量が21%減少(26,891→21,154台/12h)**

西山崎交差点: **流入交通量が50%減少(10,669→5,346台/12h)**

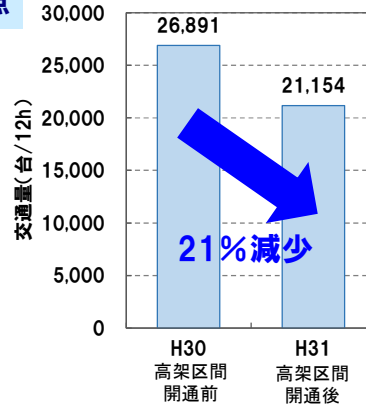


交通量の変化

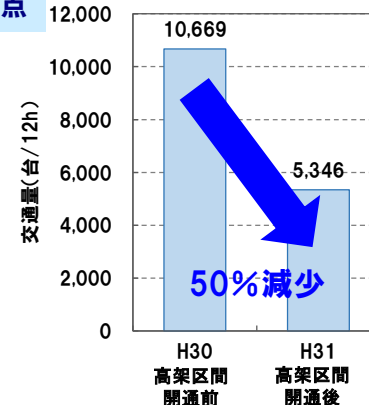


円座香南線(中間工区)の状況

新西山崎交差点



西山崎交差点



出典:

●H30、H31時点交通量調査結果  
(高架区間の開通から1年後の交通状況について)  
・平成30年2月6日(火) ・平成31年2月5日(火)  
7:00~19:00 7:00~19:00

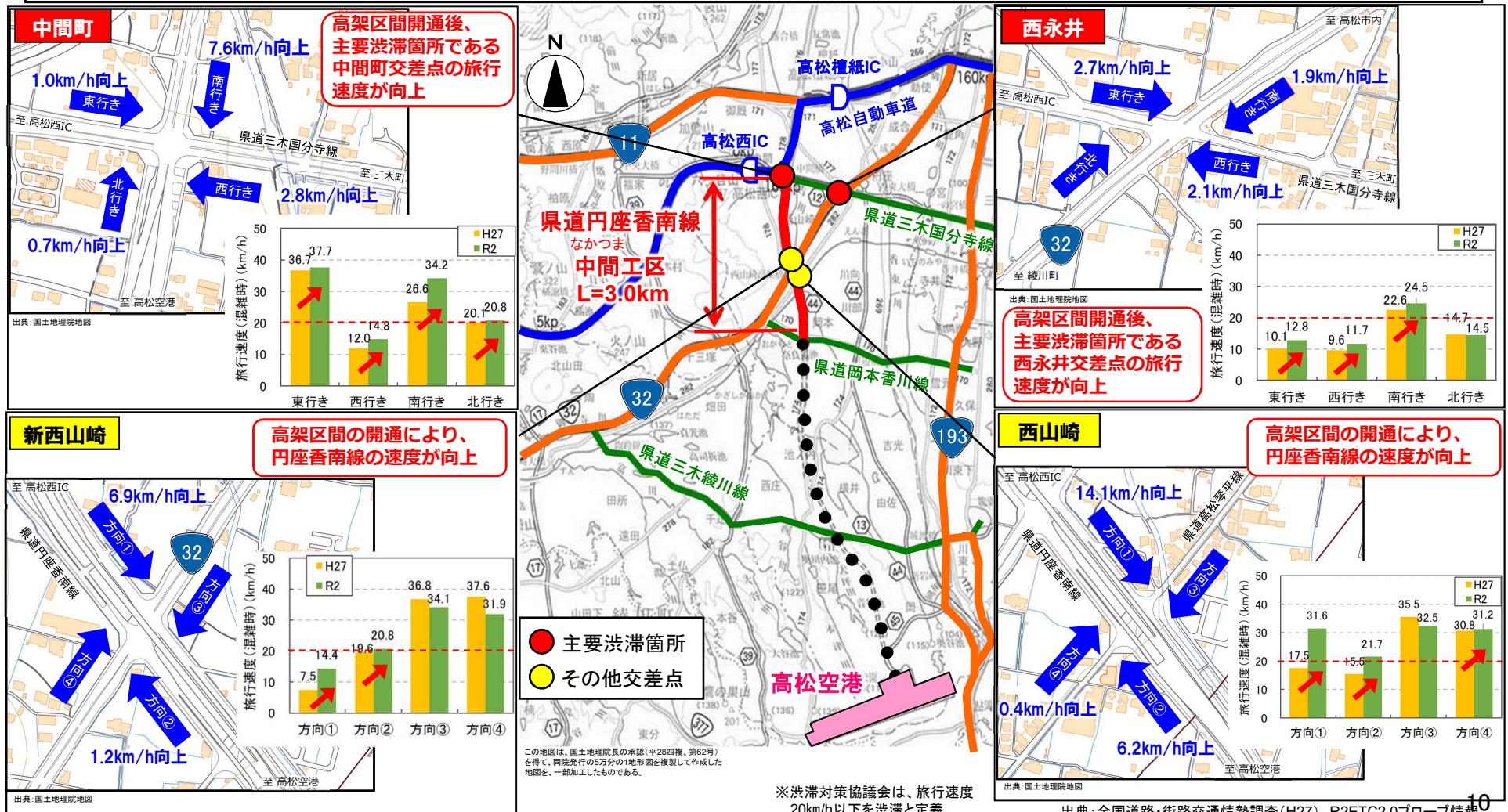
●R3時点  
交通量調査結果(R3)  
・令和3年12月2日(木)  
7:00~19:00



# 4. 事業の効果の発現状況

## 道路交通の円滑化

- ・県道円座香南線(中間工区)の主要交差点(新西山崎、西山崎)では、通過交通が高架橋を通行することにより、交通混雑が解消し**混雑時の旅行速度が向上**。(最大14.1km/h 向上)
- ・県道円座香南線(中間工区)起点部の中間町交差点や、周辺の主要渋滞箇所の西永井交差点においても、**混雑時の旅行速度が向上**。
- ・県道円座香南線(中間工区)の開通が県道円座香南線や周辺道路の**交通の円滑化に寄与**。

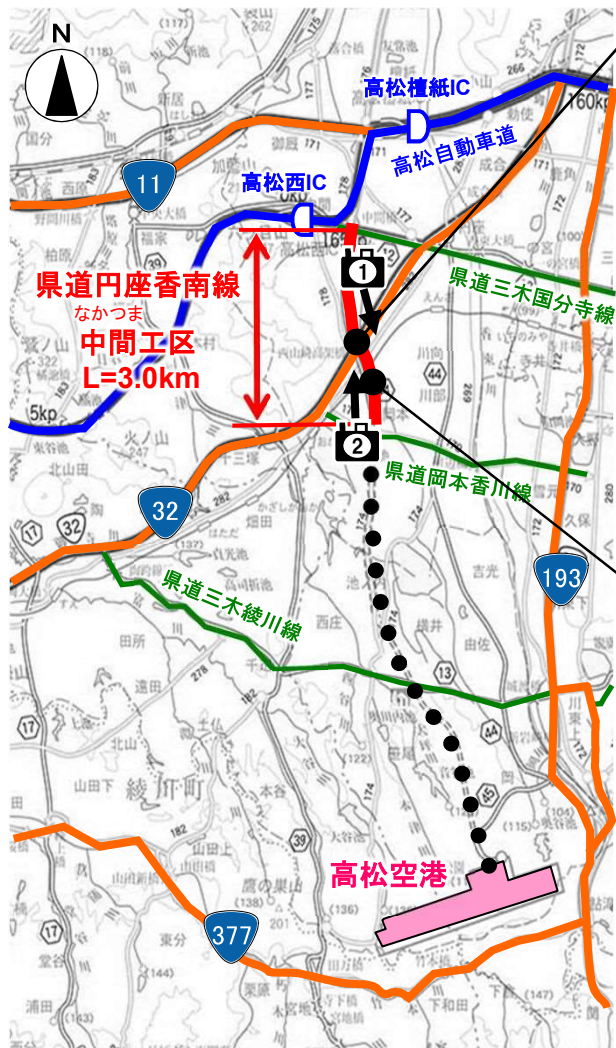


# 4. 事業の効果の発現状況

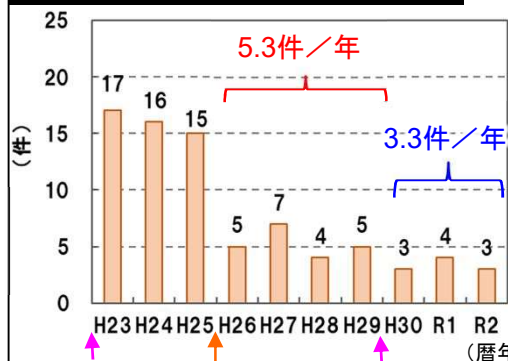
## 安全性の向上

・新西山崎交差点や西山崎交差点では、**高架区間の開通により右折車と直進車が交錯する危険性が減少し、安全性が向上。**

新西山崎交差点: 事故件数の平均が**高架橋供用前後で年間2.0件減少** (5.3件/年※ → 3.3件/年) ※ 交通事故対策以後(H26~H29)の年平均値  
 西山崎交差点 : 事故件数が平均が**高架橋供用前後で年間1.3件減少** (4.0件/年 → 1.7件/年)



事故件数(新西山崎交差点)



整備前(2016.11時点)

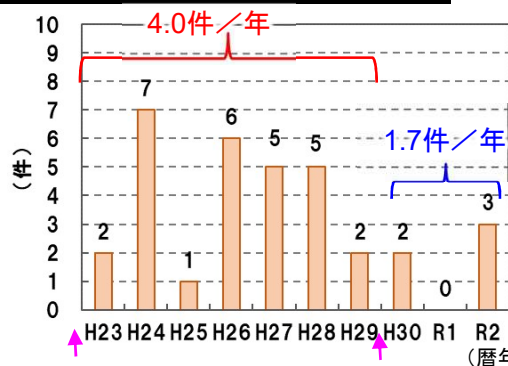


整備後(2022.11時点)

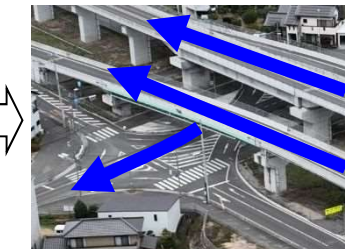
交通事故対策(信号現示の変更、路面標示等)

高架区間の開通により、右折車と直進車が交錯する危険性が減少

事故件数(西山崎交差点)



整備前(2016.7時点)



整備後(2022.11時点)

高架区間の開通により、右折車と直進車が交錯する危険性が減少

この地図は、国土地理院長の承認(平28四複、第62号)を得て、同院発行の5万分の1地形図を複製して作成した地図を、一部加工したものである。



# 4. 事業の効果の発現状況

## 大規模災害時の緊急輸送道路の確保

- ・県道円座香南線は、香川県緊急輸送道路ネットワーク計画において、**第2次輸送確保路線(緊急輸送道路)**として指定。
- ・大規模災害時には、**四国で唯一の「内陸型」で「航空輸送上重要な空港」**である高松空港と高松自動車道を結ぶ連絡路**としての役割を果たす。**
- ・高松空港と高松自動車道をダブルネットワークでつなぎ、**災害時におけるネットワークの代替性・多重性を確保。**



※物資の輸送イメージ



凡例		
港湾	防災機能強化港	●
道路	1次輸送確保路線	青
	2次輸送確保路線	緑
	3次輸送確保路線	橙
	他県連絡路線	薄青
施設	防災拠点施設	●

第1次輸送確保路線	広域的に輸送に必要な主要幹線道路
第2次輸送確保路線	市町役場等の主要な防災拠点と接続する幹線道路
第3次輸送確保路線	第1次、第2次輸送確保路線を補完する道路

### 拠点空港の役割

- 救急・救命活動等の拠点機能
  - ・情報収集(被災状況の確認等)、広報活動
  - ・救出活動(孤立地域等の要救援者の救出等)
  - ・傷病人の搬送(被災者を被災地外の医療施設へ迅速に搬送)
- 緊急物資・人員等輸送の受入機能 など



※物資の輸送イメージ



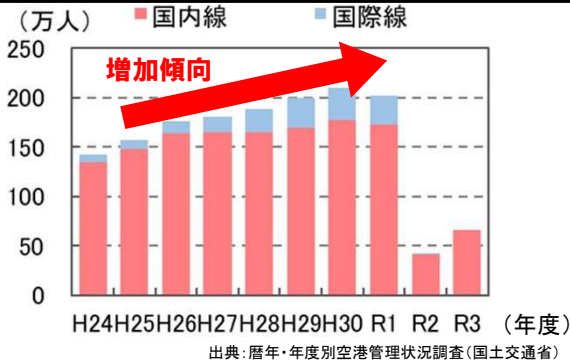
# 5. 社会経済情勢の変化

## 空港利用状況・観光の状況

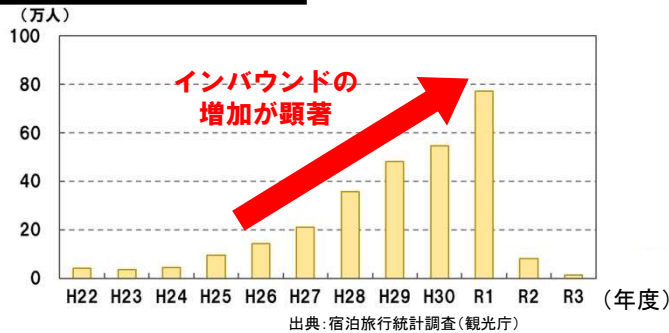
- ・新型コロナウイルス感染症流行前においては、**インバウンドの増加が顕著**であり、**その約半数は高松空港を利用**。
- ・高松空港では、新型コロナウイルス感染症の影響により運休していた**国際線の運航が再開**※され、落ち込んだ観光需要の回復による**地域経済の活性化が期待**される。
- ・県道円座香南線(中間工区)は、空港へのアクセス性の向上により、**観光振興を支援する**。

※高松ーソウル線は令和4年11月23日に運航再開済み。高松ー台北線は令和5年1月21日の運航再開が決定。

高松空港  
乗降客数

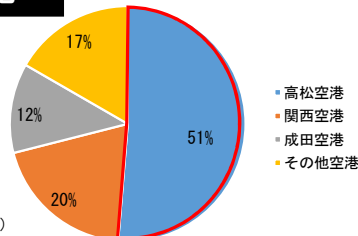


年別外国人延べ宿泊客数(香川県)



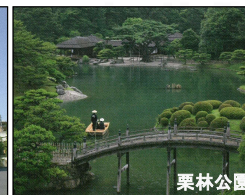
香川県を訪れる外国人が利用する空港

香川県を訪れる外国人の約半数は高松空港を利用



平成27年4月、香川県は、観光圏整備法に基づき、全県を観光圏の圏域とする「香川せとうちアート観光圏」に認定(認定期間R2~R6)

「香川せとうちアート観光圏」  
～せと、人、アートでおもてなし～



写真提供:(公社)香川県観光協会

## 6. 今後の事後評価の必要性等

### ◆今後の事後評価の必要性・改善措置の必要性

- ・県道円座香南線(中間工区)の供用により、高松自動車道～高松空港のアクセス性の向上や道路交通の円滑化、緊急輸送道路の確保などの効果の発現が確認されており、今後の事後評価及び改善措置の必要はない。

### ◆同種事業の計画・調査のあり方や事業評価方法の見直しの必要性

- ・事業前・事業後の整備効果に関してデータ等を用いて、整備効果の確認ができている。
- ・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はない。