

	<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"> ・現道等の年間時間損失が削減 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾へのアクセス性の向上【高知県庁～須崎港（66分→43分）】 ・農林水産品の流通利便性向上【JA土佐くろしお～高知県園芸流通センター（59分→48分）】 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道まちづくりとの連携に関する効果【商業施設等の新規立地（17施設）、雇用者数の増加（377人）】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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【須崎市～高知市（64分→39分）】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【中土佐町～須崎市（15分→13分）】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上【須崎東IC～黒潮本陣（25分→15分）】 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上【中土佐町～高知赤十字病院（87分～52分）】 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における交通量の減少による安全性向上【須崎道路及び並行現道の死傷事故件数の減少（46.5件/年→24.5件/年）】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路に指定【高知県緊急輸送道路ネットワーク計画の第一次緊急輸送道路として位置づけ】 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量を削減 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量を削減 ・SPM排出量を削減 <p>⑩他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路事業との一体整備による効果【四国8の字ネットワークの一部として整備】 <p>⑪その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象地域における固有の事情による効果【須崎道路沿線に多数の企業が立地し、地域の発展を支援】 <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>事業評価監視委員会の意見</p> <p>「今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性はない」とする事業者の判断は「妥当」である。</p> <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は昭和50年に比べ、高知県全体、須崎市は減少傾向で推移しており、高知県では5%減、須崎市では20%減 ・自動車保有台数は昭和50年に比べ増加傾向にあるが、平成17年以降は、ほぼ横ばい傾向で推移 ・須崎市の通勤通学流動では、平成17年に比べ須崎市と土佐市間の流動が約1.1倍、須崎市と四万十町間の流動が約1.1倍に増加している <p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>須崎道路の整備により、時間短縮による広域連携の強化、地域開発の支援、一般県道388号（旧国道56号）における渋滞解消や交通事故の減少等事業目的に見合った効果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を。