

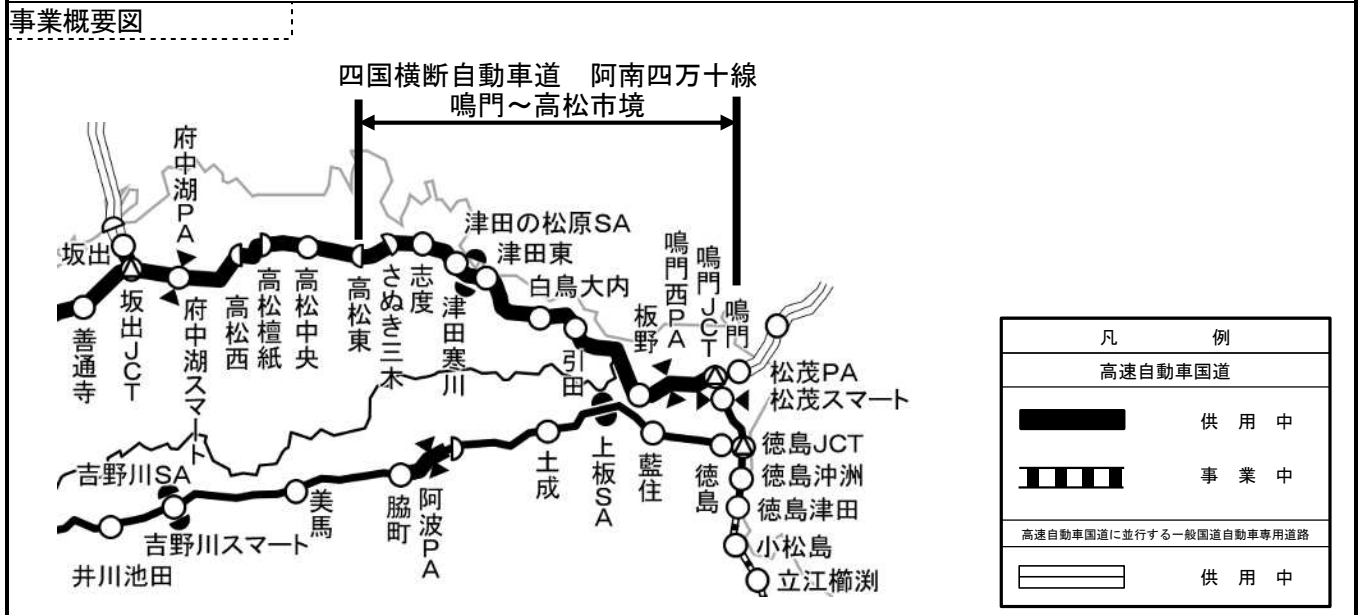
事後評価結果（令和5年度）

担当課：西日本高速道路(株)計画設計課
担当課長名：和泉直助

事業名	四国横断自動車道 阿南四万十線 鳴門～高松市境	事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自：徳島県鳴門市撫養町木津 至：香川県高松市前田東町	延長	51.8 km		

事業概要
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。そのうち鳴門～高松市境間は、徳島県鳴門市から香川県高松市に至る延長51.8kmの路線である。

事業の目的・必要性
鳴門～高松市境間を含む四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、四国地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H5年度	用地着手	H7年度	供用年	(当初) H12/H31	変動	1.0倍
		都市計画決定	H元年度	工事着手	H8年度	(暫定/完成)	(実績) H14/H31		
	事業費	計画時	(名目値) -/2,280億円	実績	(名目値) -/3,259億円			変動	1.4倍
		(暫定/完成)	(実績値) -/2,139億円	(暫定/完成)	(実績値) -/3,058億円				
	交通量 (当該路線)	計画時	-/12,900~17,900台/日	実績	-/15,100~19,800台/日			変動	113%
	(暫定/完成)	(平成20年度再評価時の 2030年推計)	(暫定/完成)	(2022年)					
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		83 → 94 km/h		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	2.10 → 0.68件/億台キロ				
		(供用前年次)H27年度 (供用後年次)R3年度			(供用前年次)H28年度 (供用後年次)R2年度				
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	総費用	4,502億円	総便益	9,141億円		基準年		
	2.0	事業費: 3,929億円 維持管理費: 573億円 更新費: 0億円		走行時間短縮便益: 7,941億円 走行経費減少便益: 844億円 交通事故減少便益: 357億円			平成21年 (2009)		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用	8,298億円	総便益	13,297億円		基準年		
	1.6	事業費: 6,723億円 維持管理費: 1,366億円 更新費: 208億円		走行時間短縮便益: 11,236億円 走行経費減少便益: 1,681億円 交通事故減少便益: 380億円			令和5年 (2023年)		
事業遅延による コスト増		費用増加額	- 億円	便益減少額	- 億円				

	<p>事業遅延の理由</p> <p>—</p>
	<p>交通量変動の理由</p> <p>計画時交通量は、2030年（令和12年）時点の予測であるため。</p>
	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土・地域ネットワークの構築（当該路線が隣接した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する） ・災害への備え（緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成） ・災害への備え（並行する高速ネットワークの代替路線として機能） <p style="text-align: right;">他12項目について効果の発現が見られる。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <p>当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献している。</p> <p>CO2：約0.85万トン/年削減</p> <p>SPM：約2トン/年削減</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>対応方針（案）のとおり了承。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、平成14年に暫定2車線として全線開通 ・徳島道（鳴門JCT～徳島）が平成27年3月に開通し、高松道と徳島道が接続
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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1.6である。 ・評価対象区間の四車線化完成により、所要時間の短縮や通行止め回数の減少、京阪神方面や四国内での移動時における定時性や安全性向上、災害時のリダンダンシーの確保、沿線地域の企業立地や物流効率化、観光の活性化等、様々な効果が発現している。 ・以上より、費用便益比に問題が無く、期待された整備効果が発現していることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 ・地域との連携・協力を図りながら、当該区間の更なる利用促進に努める。
	<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> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業によるコスト削減などの結果を蓄積することにより今後の事業に活用していく。 ・事後評価の結果、同種事業の計画・評価のあり方や事業評価の見直しの必要性は無いと思われるが、貨幣換算できない整備効果についても、今後も幅広い把握に努めていく。
	<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。