

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

事業名	しこくおうだんじどうしゃどうあなんしよんせんとせん 四国横断自動車道阿南四万十線 なると たかまつしぎかい 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	5.2 km	
事業概要	<p>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。</p>					
H5年度事業化	H元年度都市計画決定		H7年度用地着手		H8年度工事着手	
全体事業費	3,214億円		事業進捗率	84%		供用済延長
計画交通量	約12,200～約16,500台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 376/5,269億円 事業費：292/4,615億円 維持管理費：83/654億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 876/9,196億円 走行時間短縮便益：925/8,019億円 走行経費減少便益：-64/795億円 交通事故減少便益：16/382億円	基準年 平成27年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	B/C=2.6 (交通量+10%)		B/C=2.1 (交通量-10%)			
事業費変動	B/C=2.5 (事業費-10%)		B/C=2.2 (事業費+10%)			
事業期間変動	B/C=2.4 (事業期間-1年)		B/C=2.3 (事業期間+1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)</li> <li>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する)</li> <li>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する)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他11項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>[徳島県]</p> <p>「四国横断自動車道 阿南四万十線（鳴門～高松市境）」の4車線化事業を継続するという「対応方針（原案）」については、異議ありません。</p> <p>「四国横断自動車道 阿南四万十線」は、「四国縦貫自動車道」とともに高速交通ネットワークを形成する「四国の骨格軸」であります。</p> <p>暫定2車線区間の4車線化事業につきましては、利用者の安全・安心の確保、交通渋滞の緩和及び地域経済の活性化はもとより、「南海トラフ巨大地震」の発災時における被災地支援や早期復旧に資する「高速交通ネットワークの機能強化」として大きな効果が期待されるものです。</p> <p>このため、一日も早く効果が発現されますよう、「四国横断自動車道 阿南四万十線（鳴門～高松市境）」の4車線化事業を推進するとともに、「四国横断自動車道 阿南四万十線（徳島～鳴門）」の完成により、「神戸淡路鳴門自動車道」と直結し、広域ネットワークが形成された「四国縦貫自動車道（徳島～川之江）」につきましても、早期に4車線化が図られますようお願いいたします。</p> <p>[香川県]</p> <p>四国横断自動車道（鳴門～高松市境）の「対応方針（原案）」案の事業継続について、異議ありません。</p> <p>四国横断自動車道を形成する高松自動車道は、平成15年3月に全線開通して以来、交通量が増加し、京阪神等への高速バスや県内生産物の輸送ルートとして利用されるなど、本県の社会経済活動を支える基幹道路として、極めて重要な役割を果たしています。</p> <p>しかしながら、四国横断自動車道の鳴門から高松市境の暫定2車線区間は、対面通行による重大事故やゴールデンウィークなどの大型連休期間中に大渋滞が発生していることから、平成24年4月に当区間の4車線化事業の着手が決定され、西日本高速道路株式会社が平成25年度から本格的に工事に着手しています。</p> <p>四国横断自動車道（鳴門～高松市境）の4車線化により、対面通行による正面衝突事故の防止や渋滞の解消が図られるとともに、今後30年以内に70%程度の確率で発生すると言われていた南海トラフ地震など災害時の緊急輸送路としての機能が確保され、県民生活や本県の経済活動に大いに寄与するものと期待しています。</p> <p>このようなことから、西日本高速道路株式会社においては、四国横断自動車道（鳴門～高松市境）の4車線化の一日も早い完成をお願いします。</p>					

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。

<委員からの主な意見>

- ・現状では、繁忙期の渋滞時など救急車両でさえ高速道路の利用を敬遠している状況であり、命の道の確保という点からも4車線化することが重要である。
- ・南海トラフ地震などにより太平洋側が被害を受けた場合、瀬戸内海側から物資等の支援をする「四国くしの歯作戦」が考えられているが、その軸となる高松道の一部区間が2車線というのは非常に弱点になる。四国全体の災害に対する備えとしても4車線化による機能強化が必要。また、4車線化のみではなく、四国全体の防災性向上のためには8の字ネットワークが必要であり、命の道のネットワーク整備を進めて頂きたい。
- ・四国では高速道路ネットワークの整備に伴い、高速バスの利用の拡大が顕著である。定時性の向上につながる4車線化の意義は大きい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進めている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。