

# 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：山本 巧

<b>事業名</b>	<small>しこくおうだんじどうしゃどう</small> 四国横断自動車道 <small>あなんしまんとせん</small> 阿南四万十線 <small>とくしまがし とくしま</small> (徳島東～徳島JCT)	<b>事業区分</b>	高速自動車国道	<b>事業主体</b>	西日本高速道路(株)
<b>起終点</b>	自) 徳島県徳島市北沖洲 <small>きたおきのす</small> 至) 徳島県徳島市川内町富久 <small>かわうちちょうとみひさ</small>			<b>延長</b>	5 km
<b>事業概要</b>					
<p>四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道とともに「四国8の字ネットワーク」の一部を形成し、観光及び物流など地域の活性化に資する重要な路線である。</p>					
H10年度事業化		H6年度都市計画決定		H26年度用地着手	
H27年度工事着手					
<b>全体事業費</b>		約1,069億円		<b>事業進捗率</b> （平成31年3月末時点）： 40%	
<b>計画交通量</b>		約8,100台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>		<b>総便益</b>	
	(事業全体) 1.1	(残事業)/(事業全体) 355/1,014億円		(残事業)/(事業全体) 1,082/1,082億円	
	(残事業) 3.0	事業費： 330/989億円 維持管理費： 24/24億円		走行時間短縮便益： 1,006/1,006億円 走行経費減少便益： 63/63億円 交通事故減少便益： 12/12億円	
<b>基準</b> 令和元年					
<b>感度分析の結果</b>					
<p>【事業全体】 交通量： B/C=0.96～1.2（交通量±10%） 【残事業】 交通量： B/C=2.7～3.4（交通量±10%）            事業費： B/C=0.98～1.2（事業費±10%） 事業費： B/C=2.8～3.4（事業費±10%）            事業期間： B/C=1.03～1.1（事業期間±1年） 事業期間： B/C=2.9～3.1（事業期間±1年）</p>					
<b>事業の効果等</b>					
<p>①円滑なモビリティの確保（並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される）            ②物流効率化の支援（農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる）            ③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）</p> <p style="text-align: right;">他8項目に該当</p>					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
<p>[徳島県知事の意見]            「四国横断自動車道 阿南四万十線（徳島東IC～徳島JCT）」の事業を継続するという「対応方針（原案）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」や地域高規格道路「阿南安芸自動車道」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、「活力の道」として、経済・産業の発展、交流圏の拡大など地方創生の実現に寄与するとともに、平時の救急救命、「南海トラフ巨大地震」などの災害発生時の緊急輸送道路となる「命の道」として、県民の安全・安心の確保に重要な役割を果たす路線であります。</p> <p>このため、県といたしましては、調整や協力を努めて参りますので、引き続き、コスト縮減を図るとともに、関係機関との調整や最新技術の駆使により、工期短縮を図り、令和3年度供用予定の「徳島東IC～徳島JCT間」の一日も早い供用を強くお願いします。</p>					
<b>事業評価監視委員会の意見</b>					
<p>「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。</p> <p>&lt;委員からの主な意見&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費が増額することとなるが、B/Cが1.1でありかつB/Cには含まれない防災対策面をはじめとする多様な効果が見込まれ、徳島県も期待している。早期の開通を目指していただきたい。</li> <li>・底生動物や鳥類の調査において最新の技術レベルの調査を行っている。</li> <li>・多自然居住地域の活性化の点において、（徳島県）神山町や上勝町がIT企業のサテライトオフィスを誘致すること等で活性化を図っており、自然が多い地域でのまちづくりの見本となっている。当該事業が更なる地域の活性化が期待される。</li> <li>・徳島市内の現在の道路網では、南北の通過交通も市内中心部を通らざるを得ないが、当該事業により、交通の分散が図られ大きな効果が期待される。</li> <li>・災害時に阿南など徳島県南部地域に対する緊急輸送路として活用できる。一方で、徳島東IC出口は津波浸水予測範囲内にあることから、発災時に緊急輸送路としての活用方法について地元関係機関と協議調整が必要である。</li> <li>・徳島東IC以南は、新直轄区間であるため、今後道路ネットワークとしての評価をどのようにしていくかを、整理していく必要がある。</li> </ul>					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・高松道全線は平成15年3月に供用を開始した。
- ・徳島東環状道路の一部は平成24年4月に供用を開始した。
- ・徳島南環状道路の一部は平成27年2月に供用を開始した
- ・徳島～鳴門JCT間は平成27年3月に供用を開始した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・現在用地取得が完了し、全区間で本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく予定である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・現在用地取得が完了し、全区間で本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく予定である。

施設の構造や工法の変更等

・事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、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。