

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：中神 陽一

事業名	しこくおうだんじどうしゃどう 四国横断自動車道 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						
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。						
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		3,147億円		事業進捗率		79%
計画交通量		約12,400～約17,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成24年
	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	1.7	339/4,604億円		781/7,846億円		
	(残事業) 2.3	事業費：288/4,022億円 維持管理費：51/582億円		走行時間短縮便益：830/6,853億円 走行経費減少便益：-69/645億円 交通事故減少便益：21/348億円		
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=2.5 (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=2.1 (事業費+10%)		
事業期間変動		B/C=2.4 (事業期間-1年)		B/C=2.2 (事業期間+1年)		
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> ・都市の再生(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) ・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) ・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) <p style="text-align: right;">他14項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
[徳島県]						
「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。						
「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。						
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、「南海トラフの巨大地震」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。						
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)」の平成26年度完成により、「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る「四国縦貫自動車道(徳島～川之江)」につきましても、早期に4車線化が図られるようお願いいたします。						
[香川県]						
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。						
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、交通量が年々増加し、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。						
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に大渋滞が発生していることから、これまでも4車線化を強く要望してきたところです。						
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、近い将来確実に発生することが予想される東南海・南海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るところであります。						
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着工と早期整備をお願いいたします。						

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>

- ・ 渋滞の解消、対面通行による重大事故の解消、災害時のリダンダンシー機能の確保の面から4車線化の必要性は十分にある。
- ・ 南海地震により四国の太平洋側が津波で壊滅的な被害を受けた場合、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、くしが細いと折れてしまい意味がない。香川、徳島のみならず四国全体の防災性向上のためにも当該路線の4車線化による機能強化が必要。
- ・ 交通需要の関係から暫定2車線で整備していると思うが、2車線の対面通行区間は災害、事故といった人の命に関わる部分において問題を抱えており、交通需要とは別の観点で対応するべきと思う。
- ・ 東日本大震災以降、耐災害性の強化の面においても、高速道路の機能向上が求められていると感じており、暫定2車線区間の早期の4車線化整備が必要である。

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車線全線開通した。それ以降交通量は増加傾向であり、平成23年で平均交通量は16,200台/日であり、渋滞が81回発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

4車線の用地取得がほぼ完了し、暫定2車線にて供用中。残事業の内容は4車線化工事。

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、4車線化工事の進捗を図る予定。

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト縮減を図っていく。

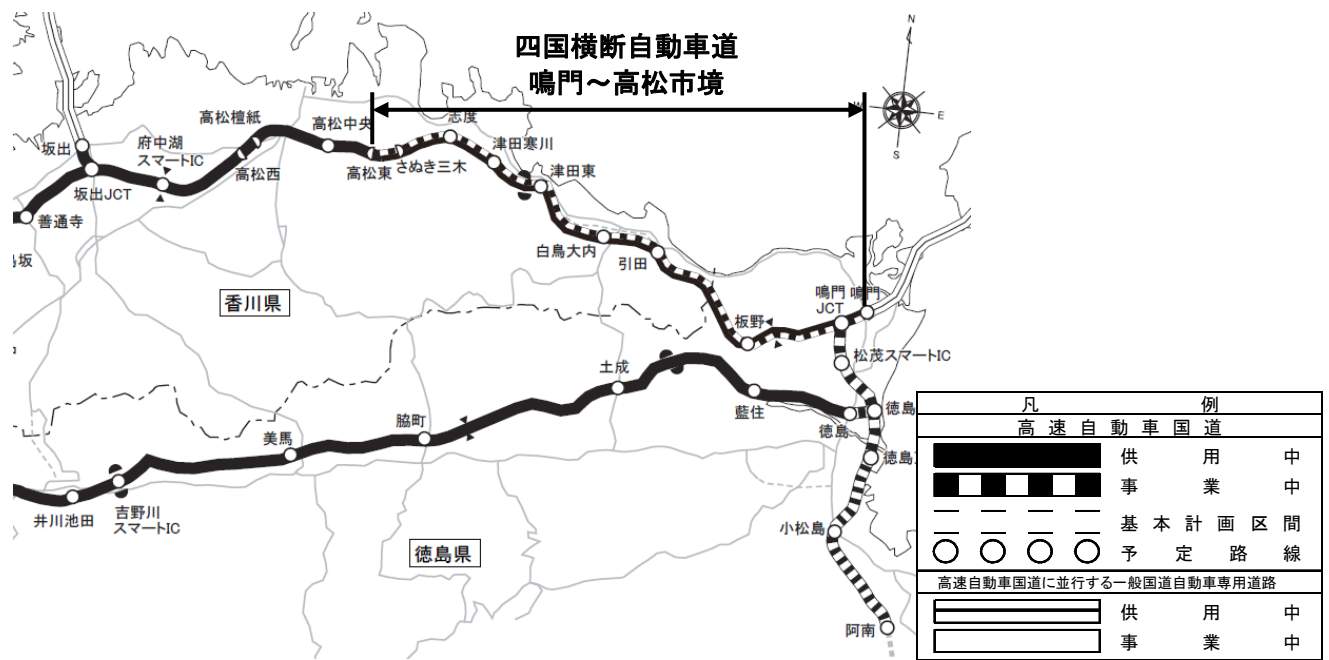
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上、事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

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。