

事後評価結果（令和元年度）

担当課：西日本高速道路(株)計画設計課

担当課長名： 細田 英樹

路線名	四国横断自動車道阿南四万十線 徳島～徳島JCT～鳴門JCT	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：徳島県徳島市川内町鈴江東（徳島IC） 至：徳島県鳴門市大津町大代（鳴門JCT）	延長	11 km		

事業概要
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。

事業の目的・必要性
評価区間である徳島～徳島JCT～鳴門JCT間は、徳島県南部との高規格幹線道路ネットワークを形成する延長11kmの区間であり、徳島自動車道と高松自動車道を結ぶとともに神戸淡路鳴門自動車道を経由し、近畿地方へのアクセス向上など、広域交流と地域の安全・安心や産業の発展を支える重要な路線である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H10年度 H6年度	用地着手 工事着手	H16年度 H16年度	供用年	(計画) H26年度 (実績) H26年度	変動	1.0倍
	事業費	計画時	(名目値) 953億円 (実質値) 952億円	実績	(名目値) 931億円 (実質値) 930億円			変動	1.0倍
	交通量	計画時	4,000～5,200台/日 (平成23年度)	実績	6,100～6,800台/日 (平成30年)			変動	131%
	旅行速度向上		42 → 85 km/h (供用前現道→当該路線) (供用前年次)H22 (供用後年次)H27	交通事故減少	47 → 37 件/億台キロ (供用前現道→供用後現道+当該路線) (供用前年次)H26 (供用後年次)H28				
	費用便益 分析結果 (事前) ※1	B/C	1.3	総費用	983億円 事業費：938億円 維持管理費：45億円	総便益	1,263億円 走行時間短縮便益：1,161億円 走行経費減少便益：66億円 交通事故減少便益：37億円	基準年	平成23年
費用便益 分析結果 (事後)	B/C	1.4	総費用	1,303億円 事業費：1,234億円 維持管理費：69億円	総便益	1,858億円 走行時間短縮便益：1,756億円 走行経費減少便益：77億円 交通事故減少便益：24億円	基準年	令和元年	
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			

	事業遅延の理由 —
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 ・物流効率化の支援 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 ・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 ・個性ある地域の形成 主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・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 他9項目について効果の発現が見られる。
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 【大気質】 <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献。 CO2：約1万トン/年削減 NO2：約34トン/年削減 SPM：約3トン/年削減
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
	事業評価監視委員会の意見 対応方針（案）のとおり対応方針を了承
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・平成15年3月に高松道全線供用を開始 ・平成24年4月に徳島東環状道路の一部供用を開始 ・平成27年2月に徳島南環状道路の一部供用を開始
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本事業としては今後事後評価の必要性はないものと考えられる。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 特になし
	特記事項 特になし

※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
※1 事前は平成23年度に実施した四国横断自動車道 徳島～徳島JCT～鳴門JCTの再評価（全体事業）を記載