

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	<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>とくしまおきのす とくしま</small> (徳島沖洲～徳島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>かわうちょうとみひさ</small>			延長	5 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。																																	
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																											
全体事業費		約1,200億円		事業進捗率(令和2年3月末時点)		48%																											
計画交通量		約9,000台/日																															
費用対効果分析結果	<table border="1"> <tr> <td>B/C</td> <td>(事業全体)</td> <td>1.03</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業)</td> <td>3.1</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.03		(残事業)	3.1	<table border="1"> <tr> <td>総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>386/1,168億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td></td> <td>359/1,141億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td></td> <td>27/27億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	386/1,168億円	事業費		359/1,141億円	維持管理費		27/27億円	<table border="1"> <tr> <td>総便益</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>1,203/1,203億円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td></td> <td>1,118/1,118億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td></td> <td>73/73億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td></td> <td>12/12億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	1,203/1,203億円	走行時間短縮便益		1,118/1,118億円	走行経費減少便益		73/73億円	交通事故減少便益		12/12億円	基準年	令和2年	
B/C	(事業全体)	1.03																															
	(残事業)	3.1																															
総費用	(残事業)/(事業全体)	386/1,168億円																															
事業費		359/1,141億円																															
維持管理費		27/27億円																															
総便益	(残事業)/(事業全体)	1,203/1,203億円																															
走行時間短縮便益		1,118/1,118億円																															
走行経費減少便益		73/73億円																															
交通事故減少便益		12/12億円																															
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=3.4 (交通量+10%) B/C=2.8 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C=3.4 (事業費-10%) B/C=2.9 (事業費+10%) 事業期間変動 : B/C=3.1 (事業期間-1年) B/C=3.0 (事業期間+1年)																																	
事業の効果等 ・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) ・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) ・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) 他8項目に該当																																	
関係する地方公共団体等の意見 [徳島県知事の意見] 「四国横断自動車道 阿南四万十線(徳島沖洲IC～徳島JCT)」の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」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。 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「徳島沖洲IC～徳島JCT間」の一日も早い供用を強くお願いします。																																	
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> ・吉野川の河口は、洪水による土砂移動と高波に伴う土砂流入により河床が常に変動しているため、河床変動の予測が非常に難しい。昨年の土砂移動に関しては、県南の立派な松林を有する大里海岸においても大量の土砂が流入・堆積し、松林の8割近くが枯死するというような状況であった。県内のほとんどの海岸部で大量の土砂堆積が起こったような非常に特殊な事態が発生したため、事業費増についてはやむを得ないものとする。 ・浸食海岸として徳島県内で有名な今津坂野海岸の養浜事業に当該浚渫土が活用され、コスト縮減という点に加え、地域の防災、災害危険度を減ずるといっても非常に有効な対応がなされた。 ・徳島県民にとっては、まさに命の道であり、当該道路の整備を待望している。																																	

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・高松自動車道全線は平成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。
- ・高松自動車道鳴門IC～高松市境は平成31年3月に4車線化完了。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・徳島沖洲～徳島JCTの事業進捗率は約48%、用地取得率は100%。（令和2年3月末）
- ・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。