

事後評価審議結果及び対応方針

評価対象区間	審 議 結 果	備考
<p>四国横断自動車道 阿南四万十線 [鳴門～高松市境]</p>	<p>事業評価監視委員会として、「四国横断自動車道 阿南四万十線（鳴門～高松市境）」の区間について、直接便益（時間短縮・経費減少・事故減少）を対象とした費用便益比は1.6であり、整備効果についても、所要時間の短縮や通行止め回数の減少、京阪神方面や四国内での移動時における定時性や安全性向上、災害時のリダンダンシーの確保、沿線地域の企業立地や物流効率化、観光の活性化等、事業再評価において期待された効果が発現していることから、対応方針（案）について了承する。</p> <p>[委員からの主な意見]</p> <p>高松自動車道の4車線化でリダンダンシーが向上したが、4車線化事業だけでなく、四国の環状型ネットワークの整備、ミッシングリンクの解消などについても関係機関と連携し積極的に進めてほしい。</p>	<p>R6.1.12 西日本高速道路株式会社事業評価監視委員会、及び R6.1.29 西日本高速道路株式会社事業評価監視委員会で審議</p>

事後評価審議結果及び対応方針

評価対象区間	対応方針	備考
<p>四国横断自動車道 阿南四万十線 [鳴門～高松市境]</p>	<p>【今後の事後評価及び改善措置の必要性】</p> <p>直接便益（時間短縮・経費減少・事故減少）を対象とした費用便益比は1.6である。</p> <p>評価対象区間の四車線化完成により、所要時間の短縮や通行止め回数の減少、京阪神方面や四国内での移動時における定時性や安全性向上、災害時のリダンダンシーの確保、沿線地域の企業立地や物流効率化、観光の活性化等、様々な効果が発現している。</p> <p>以上より、費用便益比に問題が無く、期待された整備効果が発現していることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。</p> <p>地域との連携・協力を図りながら、当該区間の更なる利用促進に努める。</p> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <p>本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業によるコスト削減などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。</p> <p>事後評価の結果、同種事業の計画・評価のあり方や事業評価の見直しの必要性は無いと思われるが、貨幣換算できない整備効果についても、今後も幅広い把握に努めていく。</p>	