

一般国道192号 徳島南環状道路

再評価

平成17年9月29日
国土交通省四国地方整備局

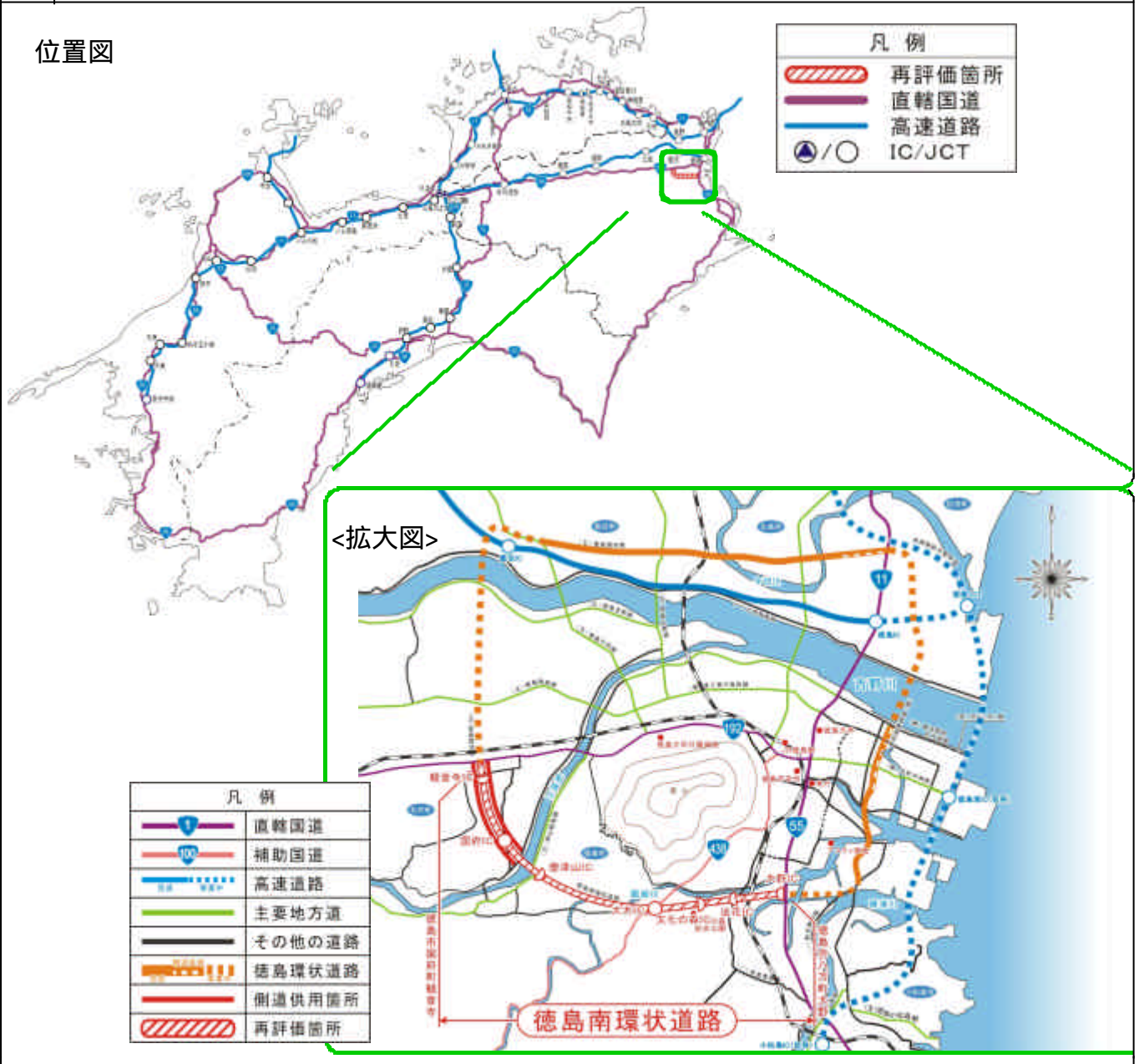
事業再評価に係る資料事業の進捗状況

| | | | | | |
|-------|-------|--|--------|-------------------|------------------|
| 事業名 | | 一般国道192号 徳島南環状道路 | | 事業区分 | 一般国道 |
| 事業の概要 | 起終点 | <small>とくしまけんとかしましこくふちょうかんあんじ</small> 自：徳島県徳島市国府町観音寺 <small>とくしまけんとかしましはちまんちょうおおの</small> 至：徳島県徳島市八万町大野 | | 延長 供用済 | 9.5 km 2.6 km |
| | 事業化 | 昭和61年度 | 都市計画決定 | 昭和60年度(変更：平成16年度) | |
| | 用地着手 | 平成元年度 | 工事着手 | 平成7年度 | |
| | 全体事業費 | 約1,141億円 (うち用地費：185億円) | | 計画交通量 (台/日) | 30,200 ~ 47,100 |

事業の目的

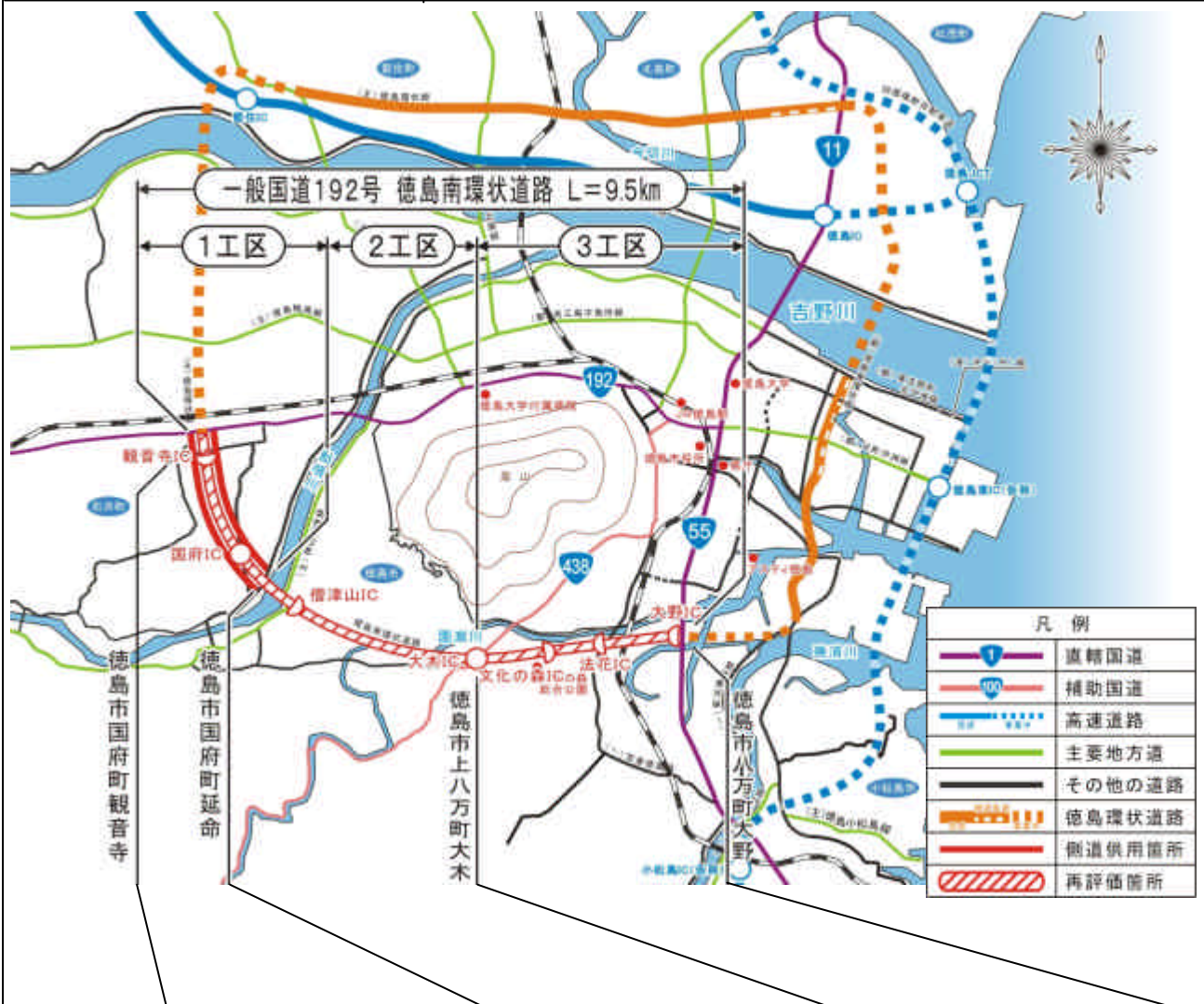
徳島南環状道路は地域高規格道路徳島環状道路の一環として計画された事業であり、徳島市中心部の通過交通を排除するとともに、市街地流入交通の迂回・分散を図ることを目的としている。
 当該道路の整備により、慢性的な徳島市内の渋滞を解消し、地域の活性化に大きく寄与するものである。

位置図



事業の進捗状況

| | |
|---------------------------|--|
| 執行済み額（全体） （平成16年度末） | 事業費 : 280 億円（進捗率：25%） うち用地費 : 127 億円（進捗率：68%） |
| 執行済み額（未整備区間） （平成16年度末） | 事業費 : 125 億円（進捗率：11%） うち用地費 : 74 億円（進捗率：40%） |



| 区 間 | 1 工区 | 2 工区 | 3 工区 |
|--------|--------------------------------|-----------------------------|--|
| 延 長 | 2.6km | 3.6km | 3.3km |
| 現 状 | 側道部 L=2.6km供用中 (H12.4 側道供用) | 平成16年度用地着手 (進捗率(面積比)：7%) | 平成11年度用地着手 (進捗率(面積比)：80%) 平成11年度工事着手 (進捗率(事業費率)：7%) |
| 今後の見通し | | 用地買収・工事を推進し、平成20年代前半暫定供用 | 用地買収・工事を推進し、平成20年代前半暫定供用 |

客観的評価指標

<事業採択の前提条件を確認するための指標>

| 指標 | | 備考 |
|-----------------------|-------------------------------------|---------------------|
| 事業の効率性 | 便益が費用を上回っている | 事業全体：4.6 残事業：7.7 |
| 事業実施環境 (新規事業採択時) | ルート確定済 円滑な事業執行の環境が整っている | |
| 事業実施環境 (新規着工準備採択時) | 都市計画手続等、環境影響評価の手続き等の着手に必要な調査が完了している | |

<事業の効果や必要性を評価するための指標>

| 政策目標 | | 指標 | 備考 |
|------|-------------|--|---|
| 大項目 | 中項目 | | |
| 1.活力 | 円滑なモビリティの確保 | 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 | 区間 a 渋滞損失時間(現況) 23,935千人・時間/年 渋滞損失削減時間 11,032千人・時間/年 区間 b 並行区間等(R192,11,55)の渋滞損失時間 5,635千人・時間/年 並行区間等(R192,11,55)の渋滞損失削減率 削減率46.7% |
| | | 現道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 | R192(センサス区間1055) 旅行速度 6.1km/h |
| | | 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される | |
| | | 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する | 徳島市バス 法花方面 小松島市バス 小松島線 徳島バス 佐那河内線 等 |
| | | 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる | JR徳島駅 |
| | | 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる | 徳島飛行場 |
| | 物流効率化の支援 | 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる | 徳島小松島港 |
| | | 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる | |
| | | 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する | |
| | 都市の再生 | 都市再生プロジェクトを支援する事業である | |
| | | 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する | 徳島環状線 |
| | | 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり | |

| 政策目標 | | 指標 | 備考 | |
|------|----------------|---|---|--|
| 大項目 | 中項目 | | | |
| 1.活力 | 都市の再生 | 中心市街地内で行う事業である | | |
| | | 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である | | |
| | | DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する | DID区域内 | |
| | | 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上)への連絡道路となる | | |
| | 国土・地域ネットワークの構築 | 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)の位置づけあり | | |
| | | 地域高規格道路の位置づけあり | 徳島環状線 | |
| | | 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(A'路線としての位置づけがある場合) | | |
| | | 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する | | |
| | | 現道等における交通不能区間を解消する | | |
| | | 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する | | |
| | | 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる | | |
| | 個性ある地域の形成 | 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する | | |
| | | 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する | 阿波踊り | |
| | | 主要な観光地へのアクセス向上が期待される | 県立文化の森総合公園 徳島市総合動植物公園 | |
| | | 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である | | |
| | 2暮らし | 歩行者・自転車のための生活空間の形成 | 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる | |
| | | | 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される | |
| | | 無電柱化による美しい町並みの形成 | 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり | |
| | | | 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び需要伝統的建造物保存区域)等の幹線道路において新たに無電線化を達成する | |

| 政策目標 | | 指標 | 備考 |
|--------------------------------------|----------------|---|---|
| 大項目 | 中項目 | | |
| 2暮らし | 安全で安心できる暮らしの確保 | 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる | 徳島大学医学部付属病院 徳島県立中央病院 |
| 3安全 | 安全な生活環境の確保 | 現道等に死傷者事故率が500件/億台キロ以上である区間が存ずる場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる | |
| | | 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される。 | |
| | 災害への備え | 近隣市へのルートが1つしかなく災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する | |
| | | 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり | 第一次緊急輸送路 (一般国道192号・11号・55号) 第二次緊急輸送路 (徳島南環状道路) |
| | | 緊急輸送道路が通行止め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 | |
| | | 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合) | |
| | | 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される | |
| 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する | | | |
| 4環境 | 地球環境の保全 | 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量 | CO2排出削減量(区間a) 25,501 t-CO2/年 |
| | 生活環境の改善 保全 | 現道等における自動車からのNO2排出削減率 | NO2排出削減率 区間a 6.8% (85 t-NOx/年) 区間b 26.1% (31 t-NOx/年) |
| | | 現道等における自動車からのSPM排出削減率 | SPM排出削減率 区間a 6.3% (7 t-SPM/年) 区間b 27.3% (3 t-SPM/年) |
| | | 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある | |
| | | その他、環境や景観上の効果が期待される | 周辺環境に配慮した設計 (県立文化の森総合公園周辺) |
| 5その他 | 他のプロジェクトとの関係 | 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり | 徳島環状線 |
| | | 他機関との連携プログラムに位置づけられている | |
| | その他 | その他、対象地域や、事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される | |

事業の効果や必要性を評価するための指標当該項目

活力 - 円滑なモビリティの確保

- ・渋滞損失の大幅な削減

区間 a

渋滞損失時間(現況) : 23,935 千人時間/年

渋滞損失削減時間 : 11,032 千人時間/年 (33,396 22,364)

区間 b

並行区間等(並行する国道192号,11号,55号)の渋滞損失時間 : 5,635 千人時間/年

並行区間等(並行する国道192号,11号,55号)の渋滞損失削減率 : 46.7 %

- ・現道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。
- ・現道等を運行するバス路線の利便性向上、及び定時性の確保。
- ・JR徳島駅(特急停車駅)へのアクセスが向上。
- ・徳島飛行場(共用飛行場)へのアクセスが向上。

活力 - 物流効率化の支援

- ・徳島小松島港(重要港湾)へのアクセスが向上。

活力 - 都市の再生,国土・地域のネットワークの構築

- ・当該道路は、地域高規格道路の整備区間と指定され、徳島環状線の一部としての位置づけあり。
- ・当該道路は、D I D区域内で行われる都市計画道路整備である。
- ・当該道路の整備により、隣接する日常生活圏の中心都市間(徳島市、鳴門市、吉野川市、小松島市)のアクセスが向上。

活力 - 個性ある地域の形成

- ・各観光施設(県立文化の森総合公園、徳島市総合動植物公園)へのアクセスが向上。

暮らし - 安心して安全できるくらしの確保

- ・三次医療施設(徳島大学医学部附属病院、徳島県立中央病院)へのアクセスが向上。

安全 - 災害への備え

- ・現道等(一般国道192号,11号,55号)が第一次緊急輸送路に指定。
- ・当該道路、当該道路と連結される(主)徳島環状線が第二次緊急輸送路に指定。

環境 - 地球環境 生活環境の改善 保全

- ・当該道路の整備により、下記の大気汚染物質の削減効果がある。
 - CO2(二酸化炭素)排出削減量 区間 a : 25,501 t-CO2/年 (削減率 6.3%)
 - NO2(窒素酸化物)排出削減率 区間 a : 6.8% (85 t-NOx/年)
 - 区間 b : 26.1% (31 t-NOx/年)
 - SPM(浮遊粒子状物質)排出削減率 区間 a : 6.3% (7 t-SPM/年)
 - 区間 b : 27.3% (3 t-SPM/年)

| | |
|----------------------|--|
| <p>事業を巡る社会情勢等の変化</p> | <p>事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等</p> <p>地元協議の進展</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳島環状道路建設促進期成同盟会が設立され、徳島環状線（徳島南環状道路）の整備促進、道路特定財源の確保等について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動が続けられている。 <p>放射環状道路の供用</p> <p>徳島環状道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 9年 4月 末広有料道路無料化 ・平成11年 8月 徳島南環状道路 国府地区 L=0.8km 側道 供用 ・平成11年12月 徳島南環状道路 国府地区 L=1.4km 側道 供用 ・平成12年 4月 徳島南環状道路 国府地区 L=0.4km 側道 供用 ・平成12年 8月 徳島北環状線 全線(藍住～応神地区) L=3.5km 供用 ・平成15年 7月 徳島東環状線 安宅・住吉地区 L=1.1km 暫定 供用 <p>高規格幹線道路等の供用</p> <p>四国縦貫自動車道（徳島自動車道）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成12年 3月 徳島～川之江東間供用開始 <p>四国横断自動車道（高松自動車道）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成15年 3月 高松西～鳴門間供用開始 <p>本州四国連絡道路（神戸淡路鳴門自動車道）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昭和60年 6月 大鳴門橋供用開始 ・平成10年 4月 明石海峡大橋供用開始 |
| <p>事業の投資効果</p> | <p>事業全体の投資効率性（基準年：平成17年 検討年次40年間で算出）</p> <p>費用便益比：B/C = 4.6</p> <p>総費用： 1,009 億円</p> <p>総便益： 4,665 億円</p> <p>経済的純現在価値(ENPV)： 3,656 億円</p> <p>経済的内部収益率(EIRR)： 11.1 %</p> <hr/> <p>残事業の投資効率性（基準年：平成17年 検討年次40年間で算出）</p> <p>費用便益比：B/C = 7.7</p> <p>総費用： 609 億円</p> <p>総便益： 4,665 億円</p> <p>経済的純現在価値(ENPV)： 4,056 億円</p> <p>経済的内部収益率(EIRR)： 26.5 %</p> |
| <p>コスト削減等</p> | <p>コスト削減策</p> <p>事業実施にあたっては、新技術新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト低減を図るとともに、事業の時間的コストの低減に向け計画的・重点的な整備により効率性の向上を図る。</p> |
| <p>地方公共団体等の意見</p> | <p>周辺自治体などから積極的な整備促進要望あり</p> <p>徳島環状道路建設促進期成同盟会</p> <p>徳島県、徳島市、鳴門市、小松島市、佐那河内村、石井町、神山町、松茂町、北島町、藍住町、板野町、上板町</p> <p>徳島県</p> <p>徳島市</p> |

| | |
|-------------|--|
| <p>対応方針</p> | <p>事務局案 事業継続</p> <p>(理由)</p> <p>徳島南環状道路は、現道(一般国道192号、11号、55号)で発生している“慢性的な交通渋滞の解消”や“物流効率化の支援”“都市の再生”“国土・地域ネットワークの構築”“緊急医療活動の支援”“信頼性の高い輸送路の確保”等の効果が期待される。</p> <p>本事業の費用便益比(B/C)も高く、投資効果も見込まれる。</p> <p>本事業の推進にあたっては、沿線の自治体などから、積極的な整備促進要望がなされている。</p> <p>本事業は、(主)徳島環状線と連結することにより、徳島市都市部の交通円滑化を図り良好な都市環境の形成、経済発展に寄与する道路である</p> <p>上記により、引き続き事業の推進を目指すことが必要である。</p> |
|-------------|--|