

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）（原案）

事業名	四国横断自動車道 阿南 <small>あなん</small> 四万十線 阿南～徳島東 <small>あなん とくしまひがし</small>		事業区分	高速自動車 国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県阿南市下大野町 至：徳島県徳島市北沖洲				延長	17.7km
事業概要	<p>四国横断自動車道は、阿南市を起点に、徳島市、高松市を経て四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、四万十市を経て大洲市に至る延長約440kmの高規格幹線道路である。この路線は、四国の東南地域、西南地域のミッシングリンク（高速ネットワーク空白地帯）を解消し「四国8の字ネットワーク」を形成することで、四国における信頼性の高い道路ネットワークの確保や地域の閉塞感の解消など、広域交流と地域の「安心」と「活力」を支える重要な路線である。</p> <p>阿南～徳島東間は、新直轄方式により整備される区間であり、徳島東南地域のミッシングリンク解消のために計画されている地域高規格道路「阿南安芸自動車道」と相まって、徳島東南地域の発展に重要な役割を果たすことが期待されている。</p>					
阿南～小松島:H15年度事業化	阿南～小松島:H8年度都市計画決定	阿南～小松島:H19年度用地着手	阿南～小松島:H19年度工事着手			
小松島～徳島東:H10年度事業化	小松島～徳島東:H6年度都市計画決定	小松島～徳島東:H20年度用地着手	小松島～徳島東:H27年度工事着手			
全体事業費	約1,404億円	事業進捗率	36%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	16,800～22,100 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)  (残事業)	総費用 (残事業)/(事業全体) 705/1,359億円 事業費：660/1,315億円 維持管理費：45/45億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,790/1,790億円 走行時間短縮便益：1,495/1,495億円 走行経費減少便益：208/208億円 交通事故減少便益：86/86億円	基準年	平成29年	
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C= 1.1～1.4（交通量±10%）（残事業） B/C= 2.2～2.8（交通量±10%）</p> <p>事業費：B/C= 1.3～1.4（事業費±10%） B/C= 2.3～2.8（事業費±10%）</p> <p>事業期間：B/C= 1.2～1.4（事業期間±20%） B/C= 2.4～2.7（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>① 滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる</li> <li>・現道等に当該路線の整備による路線バスの利便性向上が見込まれる</li> <li>・徳島阿波おどり空港（第三種空港）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島市から徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、キュウリ、太刀魚、アワビ、伊勢エビ等）の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul> <p>③ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連結する8の字ネットワークの一部を構成する</li> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する</li> </ul> <p>④ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・辰巳工業団地、大湊新浜工業団地、わじき工業団地、徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する</li> <li>・徳島県LEDバレイ構想を支援する</li> <li>・主要な観光地へのアクセス向上が期待される（室戸阿南海岸国定公園、室戸ジオパーク等）</li> </ul> <p>⑤ 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（徳島赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>⑥ 安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における安全性の向上が期待される</li> </ul> <p>⑦ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送確保路線に指定されている現国道11号、55号が通行止めになった場合の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑧ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑨ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX排出量の削減が見込まれる</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる</li> </ul>					

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・徳島小松島港津田地区地域活性化計画と連携
- ・マリンピア沖洲整備計画と連携

関係する地方公共団体等の意見

- ・徳島県、徳島市、小松島市、阿南市、阿南市高規格道路建設促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。  
(H27.1・5・7・8・9・11・12、H28.1・2・5・7・8・10・11・12、H29.1・5・7・8)
- ・徳島県知事の意見  
「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」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 阿南～徳島東」は、「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、安全・安心を確保する「命の道」となることはもとより、経済・産業の発展、観光振興など「地域創生の礎」となる重要な道路であります。  
このため、引き続き、コスト縮減を図り、平成32年度の「津田～徳島東」区間の開通に向けた事業推進と残る区間の早期供用をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成23年3月 (主) 徳島環状線 川内町大松～平松 延長1.3km 開通
- ・平成23年4月 桑野道路事業化
- ・平成23年7月 日和佐道路 延長3.1km 2車線 開通
- ・平成24年4月 阿南安芸自動車道 福井道路 延長9.6km 事業化、松茂スマートIC許可
- ・平成24年12月 (主) 徳島環状線 川内町平松～住吉 延長3.7km 開通
- ・平成27年2月 徳島南環状道路 上八万IC～法花IC 延長1.9km 開通
- ・平成27年3月 徳島自動車道 鳴門JCT～徳島IC 延長10.9km 開通
- ・平成27年7月 津田IC(仮称)連結許可

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率79%、事業進捗率36% (平成29年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・阿南IC(仮称)～小松島IC(仮称)間は、トンネル、橋梁工事等に着手しており早期開通に向け工事推進中。
- ・小松島IC(仮称)～津田IC(仮称)間は、用地買収推進中。
- ・津田IC(仮称)～徳島東IC(仮称)間は、橋梁工事等に着手しており、H32年度開通目標。

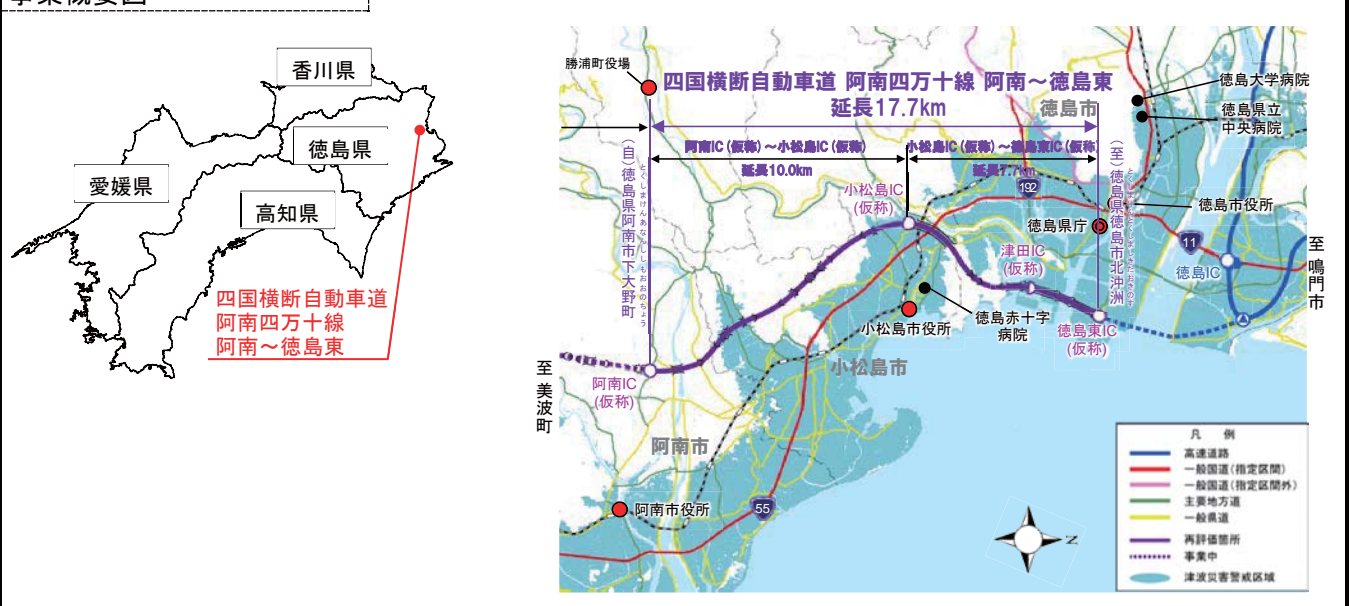
施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

対応方針決定の理由

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。

# 再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度： 平成29年度

事業名： 四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東

担当課： 道路計画課

担当課長名： 檜田 幸伸

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	事業目的である「近畿圏や徳島中心部と徳島県南地域の連携強化」や「災害時における広域交通ネットワーク確保」などに変更がない	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
	増加無し 10%以内増加	
事業費の増加	前回(H26)再評価時点:1,404億円 今回(H29)再評価時点:1,404億円(変更がない)	■ □
事業期間の増加	前回(H26)再評価時点:H15～H35 今回(H29)再評価時点:H15～H35(変更がない)	■ □
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がない(費用便益分析マニュアル(H20.11.28))	■
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	【発生集中交通量の増減が10%以内】 今回発生集中交通量増加：86TE/日、前回発生集中交通量：1,398,888TE/日 変化率：0.01%以下	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化がない	■
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を上回っている (事業全体) (残事業) 交通量 B/C=1.3 交通量 B/C=1.6 事業費 B/C=1.4 事業費 B/C=1.7 事業期間 B/C=1.4 事業期間 B/C=1.8	■
前回評価で資料の作成を省略していない		■
前回評価で費用対効果分析を省略していない		□
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)		-
以上より、審議区分： <b>要点</b> 資料： <b>作成</b> 費用対効果分析： <b>実施</b> とする。		



県土第250号  
平成29年10月6日

四国地方整備局長 殿

徳島県知事



四国地方整備局 事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（平成29.9.19 国四整企画第23号に対する回答）

平素は、本県の県土整備行政の推進につきまして、多大な御尽力を頂いておりますことに、厚くお礼申し上げます。

さて、さきに照会がありましたこのことについての意見は、別添のとおりです。



## 【地すべり対策事業】

## ○善徳地区直轄地すべり対策事業に対する意見

「善徳地区直轄地すべり対策事業」を継続するという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。

善徳地区は、全国でも有数の規模の破砕帯地すべりであり、古くから断続的な活動によって、たびたび地すべり災害に見舞われてきました。近年では、全国各地で気候変動の影響による集中豪雨が頻発し、地すべりをはじめとする土砂災害によって甚大な被害が発生しており、善徳地区においてもその危険性が高まっております。

善徳地区には、多くの集落や畑地があり、また、「祖谷のかずら橋」を中心とした観光地は、近年、外国人観光客を含め増加していることから、地域コミュニティや観光資源を保全するためにも、引き続き、コスト縮減を図りつつ、事業の計画的な推進をお願いします。

## ○怒田・八畝地区直轄地すべり対策事業に対する意見

「怒田・八畝地区直轄地すべり対策事業」を継続するという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。

怒田・八畝地区の地すべりは大規模であり、今年度、九州北部豪雨により大分県で発生した地すべりでも見られた河道埋塞が懸念されており、決壊すれば、その影響は吉野川までおよび、徳島県と高知県に多大な被害を及ぼす恐れがあります。

吉野川中流域の平野部には、周辺地域の社会・経済活動が集中する一方、中・上流域は全国有数の地すべり地帯であり、過去から幾度となく土砂災害が発生していることから、引き続き、コスト縮減を図りつつ、事業の計画的な推進をお願いします。

## 【道路事業】

### ○四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東に対する意見

「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」の事業を継続するという「対応方針（原案）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 阿南～徳島東」は、「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、安全・安心を確保する「命の道」となることはもとより、経済・産業の発展、観光振興など、「地方創生の礎」となる重要な道路であります。

このため、引き続き、コスト縮減を図り、平成32年度の「津田～徳島東」区間の開通に向けた事業推進と残る区間の早期供用をお願いします。

### ○一般国道55号 阿南道路に対する意見

「一般国道55号 阿南道路」の事業を継続するという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。

「一般国道55号 阿南道路」は、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしております。このうち阿南道路は、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となって、広域的な交通ネットワークを形成する重要な道路であります。

このため、引き続き、コスト縮減を図り、平成31年度の「那賀川大橋」区間の4車線化完成に向けた事業推進をお願いします。

## ○一般国道55号 福井道路に対する意見

「一般国道55号 福井道路」の事業を継続するという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。

「一般国道55号 福井道路」を含む「地域高規格道路 阿南安芸自動車道」は、「四国横断自動車道」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、安全・安心を確保する「命の道」となることはもとより、経済・産業の発展、観光振興など、「地方創生の礎」となる重要な道路であります。

このため、引き続き、コスト縮減を図り、早期供用に向けた事業推進をお願いします。

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東
事業主体	四国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全 体:費用便益比(3便益)(B/C)=1.3 (経済的純現在価値(B-C)=430億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.4%) 残事業:費用便益比(3便益)(B/C)=2.5 (経済的純現在価値(B-C)=1,085億円、経済的内部収益率(EIRR)=11.4%)

●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	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞時間損失及び削減率	四国横断自動車道(阿南～徳島東)の整備により、並行区間等の年間時間損失の削減が見込まれる 時間損失削減量:46万人時間/年(134万人時間/年⇒89万人時間/年) 損失削減率:約34%
		■ 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	徳島市や小松島市内の混雑区間の旅行速度の向上が見込まれる 国道11号:11.6km/h⇒29.4km/h 国道55号:20.7km/h⇒38.1km/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	徳島市内や小松島市内のバス路線の利便性向上が期待される 徳島バス(路線バス)、徳島市営バス(路線バス)、小松島市営バス(路線バス)
		□ 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	—
		■ 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	徳島阿波おどり空港(第三種空港)へのアクセス向上 阿南市～徳島阿波おどり空港:約21分短縮(84分⇒63分)
	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(重要港湾)へのアクセス向上 松茂町～徳島小松島港:約7分短縮(56分⇒49分)
		■ 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が向上	県南部における農林水産品(阿波尾鶏、キュウリ、太刀魚、アワビ、伊勢エビ等)の流通の利便性向上が見込まれる 海陽町～神戸市:約28分短縮(207分⇒179分)
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150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	—
		1. 活力	都市の再生



国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	—
	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	—
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	地方拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連絡する四国8の字ネットワークの一部を構成 徳島市～高知県東洋町：約28分短縮（136分⇒108分）
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	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 徳島市～阿南市：約21分短縮（62分⇒41分）
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	—
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	—
	<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	小松島市から日常生活圏中心都市である徳島市へのアクセス向上 小松島市～徳島市：約7分短縮（約38分⇒約31分）
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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	—
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	辰巳工業団地（阿南市）、大湯新浜工業団地（阿南市）、徳島県南部運動公園（阿南市）、徳島県LEDパレイ構想を支援
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	阿南ICの新設により室戸南海岸国定公園、室戸ジオパーク等へのアクセスが向上 阿波おどり会館（徳島市）～うみがめ博物館（美波町）：約28分短縮（96分⇒68分）
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	—
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	—
	<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	—
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成
無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	—
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	—
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	3次医療施設：徳島赤十字病院への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる 県立海部病院（牟岐町）～徳島赤十字病院（小松島市）：約9分短縮（約79分⇒約70分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、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 — <input type="checkbox"/> 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児童、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	<input type="checkbox"/> 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
		通過交通の転換により、並行区間における安全性の向上が期待される 国道55号大林北交差点：571.3件/億台キロ

	災害への備え	<p>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</p>	<p>第1次緊急輸送道路指定 「徳島県緊急輸送道路ネットワーク計画」（H24.5）において、対象区間は現道（国道55号、国道55号阿南道路）とともに、第1次緊急輸送確保路線に位置づけられている</p>
		<p><input checked="" type="checkbox"/> 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</p>	<p>第一次緊急輸送道路の国道11号、国道55号が通行止めになった場合の代替路線を形成（徳島市～阿南市）</p>
		<p><input type="checkbox"/> 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）</p>	—
		<p><input type="checkbox"/> 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</p>	—
		<p><input type="checkbox"/> 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</p>	—
		<p><input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p>	—
		<p><input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する</p>	—
		<p><input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</p>	—
4. 環境	地球環境の保全	<p><input checked="" type="checkbox"/> 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</p>	<p>CO2排出量の削減が見込まれる CO2排出削減量：10.8千t-CO2/年(541.6千t-CO2/年⇒530.8千t-CO2/年) CO2排出削減率：2.0%</p>
	生活環境の改善・保全	<p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p>	<p>NO2排出量の削減が見込まれる NO2排出削減量：55.4t-NO2/年(108.2t-NO2/年⇒52.9t-NO2/年) NO2排出削減率：51.2%</p>
		<p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p>	<p>SPM排出量の削減が見込まれる SPM排出削減量：3.2t-SPM/年(6.1t-SPM/年⇒2.9t-SPM/年) SPM排出削減率：52.2%</p>
		<p><input type="checkbox"/> 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</p>	—
		<p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	—
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p><input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</p>	—
		<p><input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p>	—
		<p><input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p>	<p>徳島小松島港津田地区地域活性化計画と連携 マリンピア沖洲整備計画と連携 （当該区間の用地確保を行い、広域交通ネットワークの整備促進に寄与することが明示）</p>
		<p><input type="checkbox"/> 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見込まれる</p>	—

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
四国横断自動車道	阿南四万十線 (阿南～徳島東)	L=17.7km	高規格(新直轄)	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
16,800～22,100	2	四国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成29年度		
単純合計	1,321億円	123億円	1,444億円
うち残事業分	760億円	123億円	883億円
基準年における 現在価値(C)	1,315億円	45億円	1,359億円
うち残事業分	660億円	45億円	705億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成29年度			
供用年	暫定供用:平成33年度,平成35年度 完成供用:平成36年度			
単年便益 (初年便益)	23億円	1.5億円	0.24億円	25億円
基準年における 現在価値(B)	1,495億円	208億円	86億円	1,790億円
うち残事業分	1,495億円	208億円	86億円	1,790億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.3
経済的純現在価値(事業全体)	430億円
経済的内部収益率(事業全体)	5.4%
費用便益比(残事業)	2.5
経済的純現在価値(残事業)	1,085億円
経済的内部収益率(残事業)	11.4%

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析(残事業を対象)

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	16800~22100	±10%	1.1~1.4
事業費	760億円	±10%	1.3~1.4
事業期間	6年	±20%	1.2~1.4

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	16800~22100	±10%	2.2~2.8
事業費	760億円	±10%	2.3~2.8
事業期間	6年	±20%	2.4~2.7



# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名:阿南四万十線(阿南～徳島東)(事業全体)

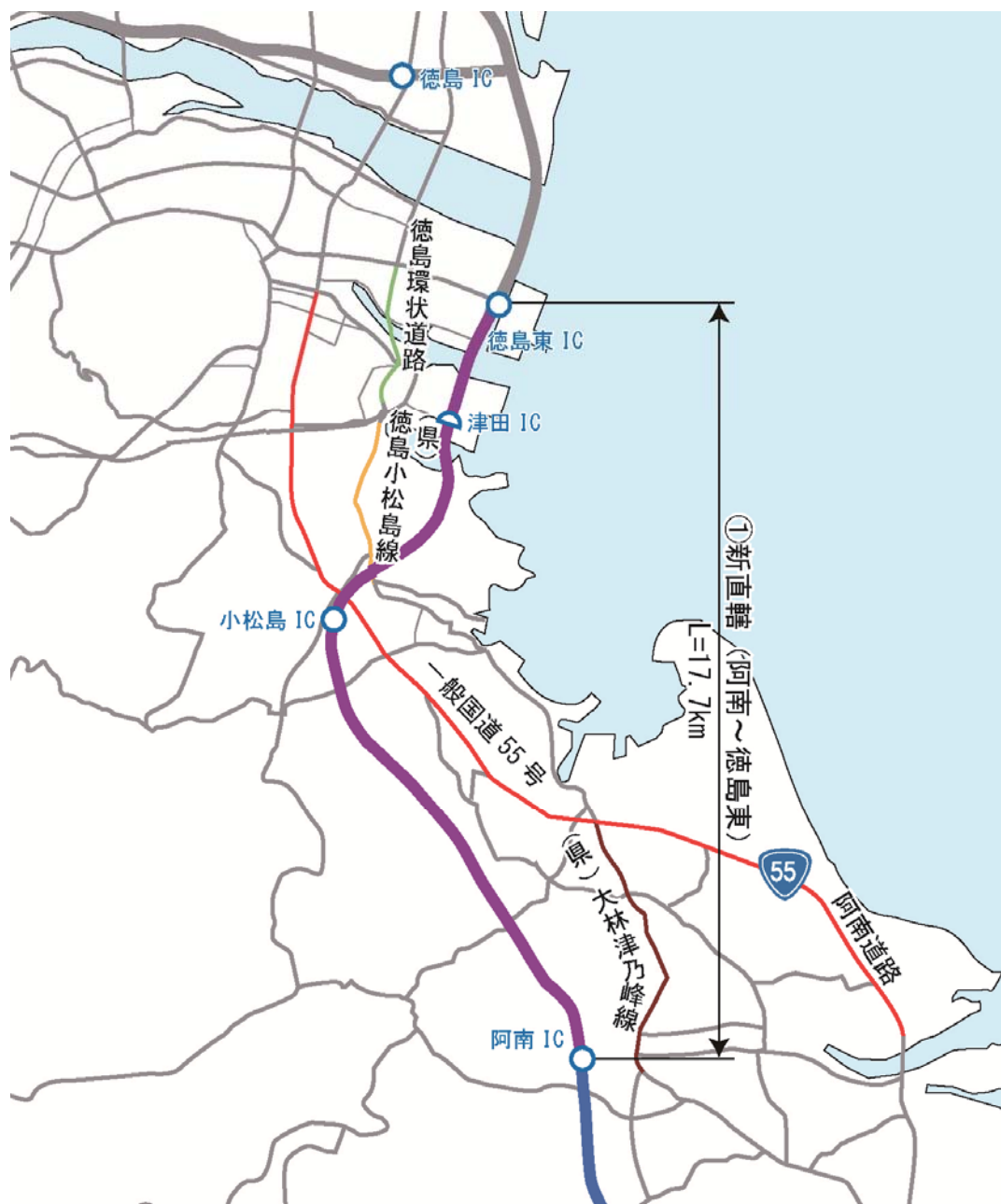
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :17.7km	交通量※1	[台/日]	-	19,500	
	走行時間※2	[分]	-	15	
	走行時間費用※3	[億円/年]	-	49.94	
②主な周辺道路※4	一般国道55号 :12.7km	交通量	[台/日]	41,400	30,800
		走行時間	[分]	23	19
		走行時間費用	[億円/年]	152.66	92.65
	阿南道路 :7.1km	交通量	[台/日]	18,800	13,000
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	26.20	17.44
	徳島環状道路(東環状道路) :2.7km	交通量	[台/日]	36,300	21,300
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	19.11	10.01
	県)徳島小松島線 :3.1km	交通量	[台/日]	13,500	10,500
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	19.56	13.70
	県)大林津乃峰線 :5.1km	交通量	[台/日]	16,100	9,800
		走行時間	[分]	14	8
		走行時間費用	[億円/年]	36.83	12.61
③その他道路合計 :729.2km	走行時間費用	[億円/年]	1,413.73	1,380.87	

		走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)	
合計:777.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,668.10	1,577.22	90.88

- ※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3: 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4: 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5: ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名:阿南四万十線(阿南～徳島東)(残事業)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :17.7km	交通量※1	[台/日]	-	19,500	
	走行時間※2	[分]	-	15	
	走行時間費用※3	[億円/年]	-	49.94	
②主な 周辺道路※4	一般国道55号 :12.7km	交通量	[台/日]	41,400	30,800
		走行時間	[分]	23	19
		走行時間費用	[億円/年]	152.66	92.65
	阿南道路 :7.1km	交通量	[台/日]	18,800	13,000
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	26.20	17.44
	徳島環状道路(東環状道路) :2.7km	交通量	[台/日]	36,300	21,300
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	19.11	10.01
	県)徳島小松島線 :3.1km	交通量	[台/日]	13,500	10,500
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	19.56	13.70
	県)大林津乃峰線 :5.1km	交通量	[台/日]	16,100	9,800
		走行時間	[分]	14	8
		走行時間費用	[億円/年]	36.83	12.61
③その他道路合計 :729.2km	走行時間費用	[億円/年]	1,413.73	1,380.87	

		走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計:777.6km	走行時間短縮便益[億円/年]	1,668.10	1,577.22	90.88

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

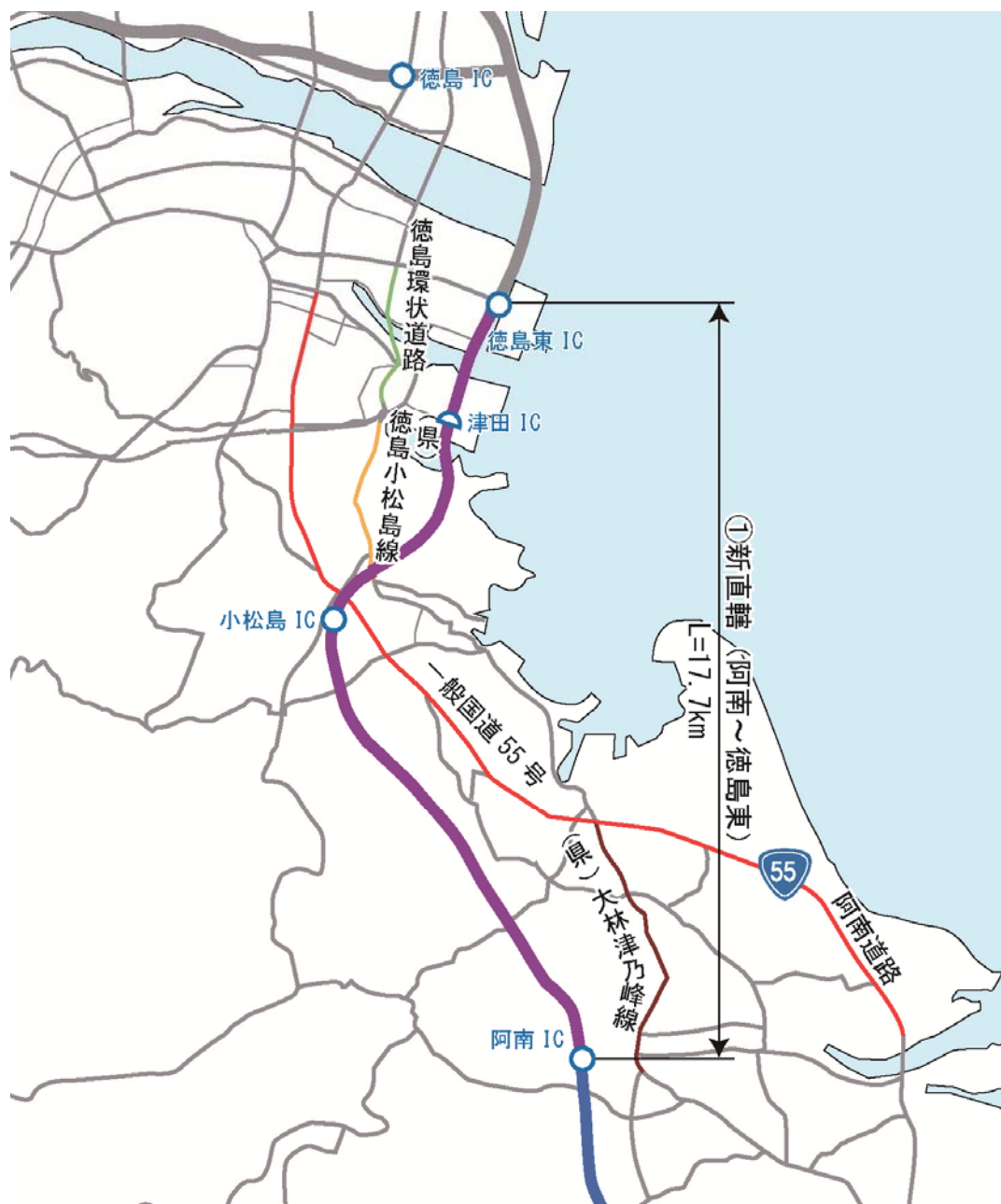
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3: 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4: 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5: ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること





# 費用便益分析の条件

事業名：阿南四万十線(阿南～徳島東)

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成29年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他( )	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他( )			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他( )		<input type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 対象路線における実際の交通状況(速度)が概ね反映されている。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他( )		<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数	( ) %
	休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載			
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	( ) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>			
とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載				
冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
	考慮する場合のみ	採用した冬期日数	( ) 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
冬期の走行速度と交通容量の関係	設定の考え方を記載			
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



## 費用の現在価値算定表

箇所名: 阿南四万十線(阿南～徳島東)(事業全体)				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.16	17.7	2.77	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-18年目	H15	1.7317	109.0	0.05	0.08		
-17年目	H16	1.6651	108.0	3.86	6.12		
-16年目	H17	1.6010	106.7	3.81	5.88		
-15年目	H18	1.5395	105.9	13.81	20.65		
-14年目	H19	1.4802	105.0	12.89	18.70		
-13年目	H20	1.4233	104.4	18.62	26.12		
-12年目	H21	1.3686	103.0	50.98	69.70		
-11年目	H22	1.3159	101.3	42.77	57.16		
-10年目	H23	1.2653	99.8	34.71	45.28		
-9年目	H24	1.2167	99.0	32.85	41.55		
-8年目	H25	1.1699	99.0	56.19	68.32		
-7年目	H26	1.1249	101.5	58.63	66.86		
-6年目	H27	1.0816	102.9	64.80	70.09		
-5年目	H28	1.0400	102.9	82.46	85.76		
-4年目	H29	1.0000	102.9	84.64	84.64		
-3年目	H30	0.9615	102.9	134.54	129.36		
-2年目	H31	0.9246	102.9	188.54	174.31		
-1年目	H32	0.8890	102.9	125.57	111.63		
暫定供用開始年次	H33	0.8548	102.9	150.20	128.40	0.40	0.34
1年目	H34	0.8219	102.9	89.06	73.20	0.40	0.33
暫定供用開始年次	H35	0.7903	102.9	71.71	56.68	1.85	1.46
完成供用開始年次	H36	0.7599	102.9			2.56	1.95
4年目	H37	0.7307	102.9			2.56	1.87
5年目	H38	0.7026	102.9			2.56	1.80
6年目	H39	0.6756	102.9			2.56	1.73
7年目	H40	0.6496	102.9			2.56	1.67
8年目	H41	0.6246	102.9			2.56	1.60
9年目	H42	0.6006	102.9			2.56	1.54
10年目	H43	0.5775	102.9			2.56	1.48
11年目	H44	0.5553	102.9			2.56	1.42
12年目	H45	0.5339	102.9			2.56	1.37
13年目	H46	0.5134	102.9			2.56	1.32
14年目	H47	0.4936	102.9			2.56	1.27
15年目	H48	0.4746	102.9			2.56	1.22
16年目	H49	0.4564	102.9			2.56	1.17
17年目	H50	0.4388	102.9			2.56	1.13
18年目	H51	0.4220	102.9			2.56	1.08
19年目	H52	0.4057	102.9			2.56	1.04
20年目	H53	0.3901	102.9			2.56	1.00
21年目	H54	0.3751	102.9			2.56	0.96
22年目	H55	0.3607	102.9			2.56	0.93
23年目	H56	0.3468	102.9			2.56	0.89
24年目	H57	0.3335	102.9			2.56	0.86
25年目	H58	0.3207	102.9			2.56	0.82
26年目	H59	0.3083	102.9			2.56	0.79
27年目	H60	0.2965	102.9			2.56	0.76
28年目	H61	0.2851	102.9			2.56	0.73
29年目	H62	0.2741	102.9			2.56	0.70
30年目	H63	0.2636	102.9			2.56	0.68
31年目	H64	0.2534	102.9			2.56	0.65
32年目	H65	0.2437	102.9			2.56	0.62
33年目	H66	0.2343	102.9			2.56	0.60
34年目	H67	0.2253	102.9			2.56	0.58
35年目	H68	0.2166	102.9			2.56	0.56
36年目	H69	0.2083	102.9			2.56	0.53
37年目	H70	0.2003	102.9			2.56	0.51
38年目	H71	0.1926	102.9			2.56	0.49
39年目	H72	0.1852	102.9			2.56	0.47
40年目	H73	0.1780	102.9			2.56	0.46
41年目	H74	0.1712	102.9			2.56	0.44
42年目	H75	0.1646	102.9			2.56	0.42
43年目	H76	0.1583	102.9			2.56	0.41
44年目	H77	0.1522	102.9			2.56	0.39
45年目	H78	0.1463	102.9			2.56	0.38
46年目	H79	0.1407	102.9			2.56	0.36
47年目	H80	0.1353	102.9			2.56	0.35
48年目	H81	0.1301	102.9			2.56	0.33
49年目	H82	0.1251	102.9	-206.90	-25.88	2.56	0.32
合計				1113.79	1314.62	123.19	44.79
単純事業費計				1320.69		123.19	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。



## 費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:阿南四万十線(阿南～徳島東)(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.16	17.7	2.77

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-3年目	H30	0.9615	102.9	134.54	129.36		
-2年目	H31	0.9246	102.9	188.54	174.31		
-1年目	H32	0.8890	102.9	125.57	111.63		
暫定供用開始年次	H33	0.8548	102.9	150.20	128.40	0.40	0.34
1年目	H34	0.8219	102.9	89.06	73.20	0.40	0.33
暫定供用開始年次	H35	0.7903	102.9	71.71	56.68	1.85	1.46
完成供用開始年次	H36	0.7599	102.9			2.56	1.95
4年目	H37	0.7307	102.9			2.56	1.87
5年目	H38	0.7026	102.9			2.56	1.80
6年目	H39	0.6756	102.9			2.56	1.73
7年目	H40	0.6496	102.9			2.56	1.67
8年目	H41	0.6246	102.9			2.56	1.60
9年目	H42	0.6006	102.9			2.56	1.54
10年目	H43	0.5775	102.9			2.56	1.48
11年目	H44	0.5553	102.9			2.56	1.42
12年目	H45	0.5339	102.9			2.56	1.37
13年目	H46	0.5134	102.9			2.56	1.32
14年目	H47	0.4936	102.9			2.56	1.27
15年目	H48	0.4746	102.9			2.56	1.22
16年目	H49	0.4564	102.9			2.56	1.17
17年目	H50	0.4388	102.9			2.56	1.13
18年目	H51	0.4220	102.9			2.56	1.08
19年目	H52	0.4057	102.9			2.56	1.04
20年目	H53	0.3901	102.9			2.56	1.00
21年目	H54	0.3751	102.9			2.56	0.96
22年目	H55	0.3607	102.9			2.56	0.93
23年目	H56	0.3468	102.9			2.56	0.89
24年目	H57	0.3335	102.9			2.56	0.86
25年目	H58	0.3207	102.9			2.56	0.82
26年目	H59	0.3083	102.9			2.56	0.79
27年目	H60	0.2965	102.9			2.56	0.76
28年目	H61	0.2851	102.9			2.56	0.73
29年目	H62	0.2741	102.9			2.56	0.70
30年目	H63	0.2636	102.9			2.56	0.68
31年目	H64	0.2534	102.9			2.56	0.65
32年目	H65	0.2437	102.9			2.56	0.62
33年目	H66	0.2343	102.9			2.56	0.60
34年目	H67	0.2253	102.9			2.56	0.58
35年目	H68	0.2166	102.9			2.56	0.56
36年目	H69	0.2083	102.9			2.56	0.53
37年目	H70	0.2003	102.9			2.56	0.51
38年目	H71	0.1926	102.9			2.56	0.49
39年目	H72	0.1852	102.9			2.56	0.47
40年目	H73	0.1780	102.9			2.56	0.46
41年目	H74	0.1712	102.9			2.56	0.44
42年目	H75	0.1646	102.9			2.56	0.42
43年目	H76	0.1583	102.9			2.56	0.41
44年目	H77	0.1522	102.9			2.56	0.39
45年目	H78	0.1463	102.9			2.56	0.38
46年目	H79	0.1407	102.9			2.56	0.36
47年目	H80	0.1353	102.9			2.56	0.35
48年目	H81	0.1301	102.9			2.56	0.33
49年目	H82	0.1251	102.9	-106.03	-13.26	2.56	0.32
合計				653.60	660.32	123.19	44.79

単純事業費計		759.63	123.19
--------	--	--------	--------

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。





路線名	箇所名	車線数	延長
四国横断自動車道	阿南四万十線 (阿南～徳島東)	2	17.7km

## ■事業費内訳 (全体事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				91,528	
	改良費				12,914	
		土工	m <sup>3</sup>	2,590,746	3,939	切土(766,324m <sup>3</sup> ) 盛土(1,575,422m <sup>3</sup> )、捨土(249,000m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>	249,030	1,839	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,431	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	2,009	49	
		函渠工	m	2,657	2,825	
		排水工	m	51,703	1,244	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	1,587	機能補償道路(12,500m)等
	橋梁費				56,091	
		100m以上	m	5,040	54,596	PC橋(1橋)、鋼橋(5橋)、連続高架橋(1橋)
		100m未満	m	279	1,495	PC橋(9橋)、鋼橋(1橋)
	トンネル費				17,720	
		NATM	m	5,082	17,720	3本(下)、4本(上)
		シールド	m			
	IC・JCT費				3,128	
		IC	箇所	3	3,128	ダイヤモンド型ハーフ(2)、トランペット型(1)
		JCT	箇所			
	舗装費				698	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	81,997	698	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>			
	付帯施設費				977	
		交通管理施設工	式	1	977	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				29,334	
	用地費		m <sup>2</sup>	757,348	20,690	
		宅地	m <sup>2</sup>	62,553	3,994	
		田畑	m <sup>2</sup>	358,359	5,361	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	250,801	476	
		その他	m <sup>2</sup>	85,635	10,859	
	補償費		式	1	8,644	
③	間接経費		式	1	19,545	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				140,407	

## 【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用



路線名	箇所名	車線数	延長
四国横断自動車道	阿南四万十線 (阿南～徳島東)	2	17.7km

## ■事業費内訳 (残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				65,844	
	改良費				7,638	
		土工	m <sup>3</sup>	2,014,121	3,002	切土(537,704m <sup>3</sup> ) 盛土(1,227,417m <sup>3</sup> )、捨土(249,000m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>	238,410	1,625	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,127	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	1,591	38	
		函渠工	m	305	565	
		排水工	m	42,092	934	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	347	機能補償道路(2,000m)等
	橋梁費				44,432	
		100m以上	m	4,594	43,918	鋼橋(4橋)、連続高架橋(1橋)
		100m未満	m	190	514	PC橋(3橋)、鋼橋(1橋)
	トンネル費				10,902	
		NATM	m	3,132	10,902	3本(下)、1本(上)
		シールド	m			
	IC・JCT費				1,292	
		IC	箇所	3	1,292	ダイヤモンド型ハーフ(2)、トランペット型(1)
		JCT	箇所			
	舗装費				647	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	81,997	647	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>			
	付帯施設費				933	
		交通管理施設工	式	1	933	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				13,016	
	用地費		m <sup>2</sup>	126,186	10,603	
		宅地	m <sup>2</sup>	1,171	524	
		田畑	m <sup>2</sup>	19,155	1,606	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	79,786	828	
		その他	m <sup>2</sup>	26,074	7,645	
	補償費		式	1	2,413	
③	間接経費		式	1	2,332	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	残事業費				81,192	

## 【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

全体事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
四国横断自動車道	阿南四万十線 (阿南～徳島東)	2	17.7km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	17.7	2,881	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	10,424	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			13,305	

## 【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。