

一般国道11号  
とくしま  
徳島インター関連  
(事後評価)

令和元年12月6日



国土交通省四国地方整備局

# 1. 事業の目的と概要 (1)

開通後5年経過

## ■ 事業目的

- 一般国道11号徳島インター関連は、四国横断自動車道徳島IC～鳴門JCT間の整備に合わせ、一般国道11号と四国横断自動車道を接続するインターチェンジの整備を行ったものである。
- 一般国道11号徳島インター関連は、四国横断自動車道と一体となり、並行する国道11号等の交通流を円滑にし、救急医療における搬送時間の短縮、緊急輸送道路の機能強化を図るとともに、徳島中心部から西日本各地への工業製品、農水産物の物流効率化や観光交流の促進を図ることを目的とした事業である。

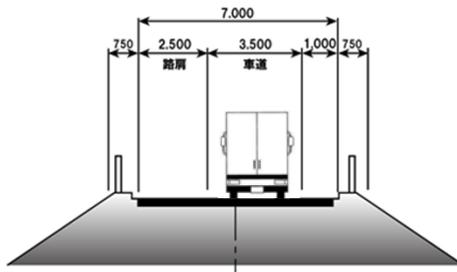


## ■ 計画概要

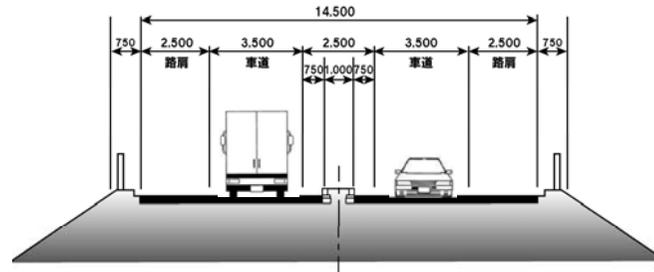
事業名	一般国道11号 <small>としま</small> 徳島インター関連	
起終点	自： <small>としまし かかわうちょう すずえきた</small> 徳島市川内町鈴江北	至： <small>としまし かかわうちょう たけすが</small> 徳島市川内町竹須賀
延長幅員	延長：0.2km 幅員：7.0m (1方向1車線部)、14.5m (2方向2車線部)	
構造規格 設計速度 車線数	1級A規格 40km/h 2車線	
事業の経緯	事業化	平成14年度
	用地着手	平成18年度
	工事着手	平成21年度
	開通年	平成26年度 (平成27年3月14日)

## ■ 標準断面図 (単位：m)

<ランプ部 1方向1車線部>



<ランプ部 2方向2車線部>



# 1. 事業の目的と概要 (2) 事業経緯

写真①

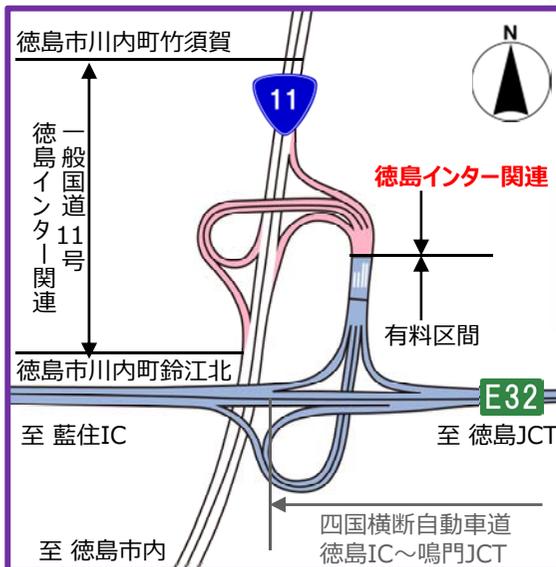


写真②



## ■ 事業経緯

項目	徳島インター関連	(参考) 四国横断自動車道 徳島IC～鳴門JCT
基本計画	平成元年2月	平成元年2月
都市計画決定	平成6年11月	平成6年11月
整備計画	平成8年12月	平成8年12月
事業化	平成14年度	平成10年12月 (施行命令)
用地買収着手	平成18年度	平成16年12月
工事着手	平成21年度	平成17年3月
開通	平成26年度 (平成27年3月)	



## 2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

### ■ 当初計画と開通時の比較

<一般国道11号 徳島インター関連>

	当初計画 (H21年度※)	開通後 (R1年度)	変化及びその原因
道路構造等	【ランプ】 第1級A規格 延長 2.0km 2車線	【ランプ】 第1級A規格 延長 2.0km 2車線	変化なし
総事業費	83億円	85億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軟弱地盤対策工を置換基礎から地盤改良工へ工種の変更（2億円増）</li> <li>・補強土壁工において維持管理を容易におこなえる壁面材への変更等（2億円増）</li> <li>・橋梁の短縮化及び仮設交差点の縮小等（2億円減）</li> </ul>
計画交通量	3,900台/日	3,800台/日 (4,000台/日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当初計画は、H17全国道路・街路交通情勢調査ベースでの将来（R12）推計値</li> <li>・開通後は、H22全国道路・街路交通情勢調査ベースでの将来（R12）推計値</li> <li>・開通後の（ ）内は、平成27～30年度の平均交通量</li> </ul>
事業期間	平成14年度 ～平成26年度	平成14年度 ～平成26年度	変化なし
費用便益比 (B/C)	1.7	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益分析マニュアルの改訂</li> </ul>

※ 当初計画は、最初の再評価（平成21年度）の値を記載

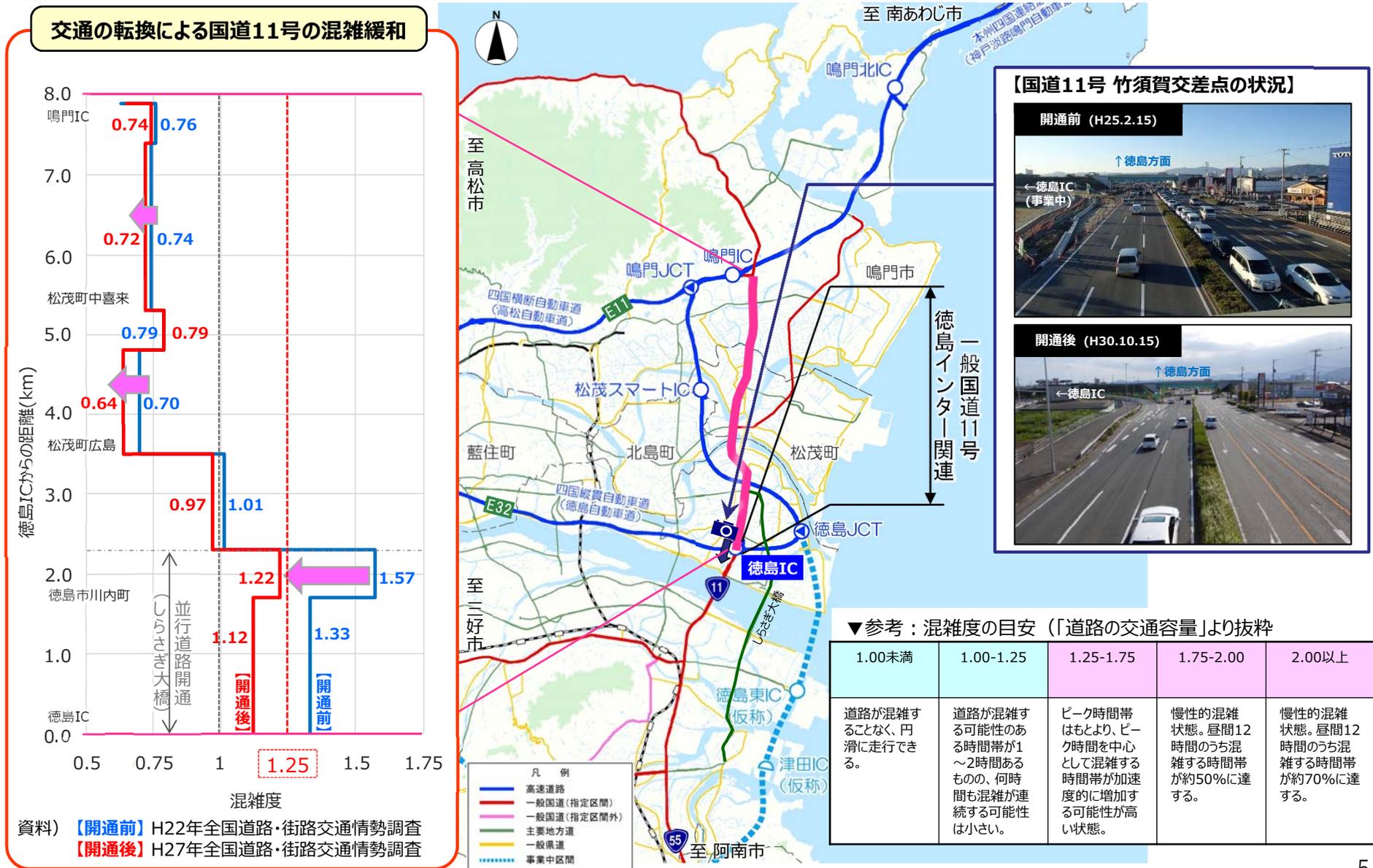
# 3. 交通量の変化

- 国道11号の交通量は 約47,000台/日で、**四国横断自動車道開通により約3,000台/日の減少。**
- 四国横断自動車道(徳島IC～鳴門JCT)を利用する交通量は 約5,300台/日であり、**交通量の約1割が四国横断自動車道に転換。**
- 徳島ICから鳴門ICまでの約8 kmの所要時間は、開通前(国道11号利用)と比較して**高速道路利用で約4分短縮。**



# 4. 事業効果の発現状況 (1) 混雑緩和

● 四国横断自動車道(徳島IC～鳴門JCT)間に並行する国道11号の混雑度はおおむね減少。



資料) 【開通前】 H22年全国道路・街路交通情勢調査  
 【開通後】 H27年全国道路・街路交通情勢調査

## 4. 事業効果の発現状況 (2) 沿線地域の安全性向上

- 徳島インター関連および四国横断自動車道が開通し、国道11号から四国横断自動車道へ**約1割の交通量が転換**。
- 全国交通事故件数が約18%減少している中、国道11号・徳島IC以南では約15%の減少でとどまっているが、徳島IC～鳴門IC間の死傷事故件数及び死傷事故率とも約18%の減少率となり、全国の減少率並みとなっている。

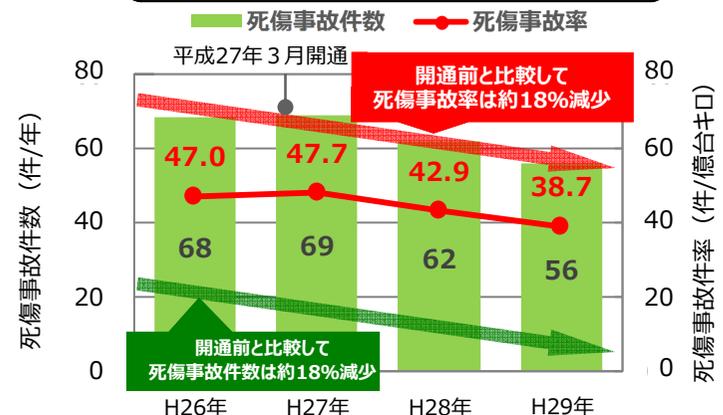


【国道11号(徳島IC付近)の状況】(R1.10.31)



鳴門市方面から徳島ICを望む

国道11号(鳴門IC～徳島IC)  
死傷事故件数・死傷事故率の減少



同時期の全国の交通事故件数は約18%減少(H26～H29)  
資料) H26～H29イタルダデータ 注) 徳島IC～鳴門IC間で集計

## 4. 事業効果の発現状況 (3) 南海トラフ巨大地震発生時における救援・啓開活動支援

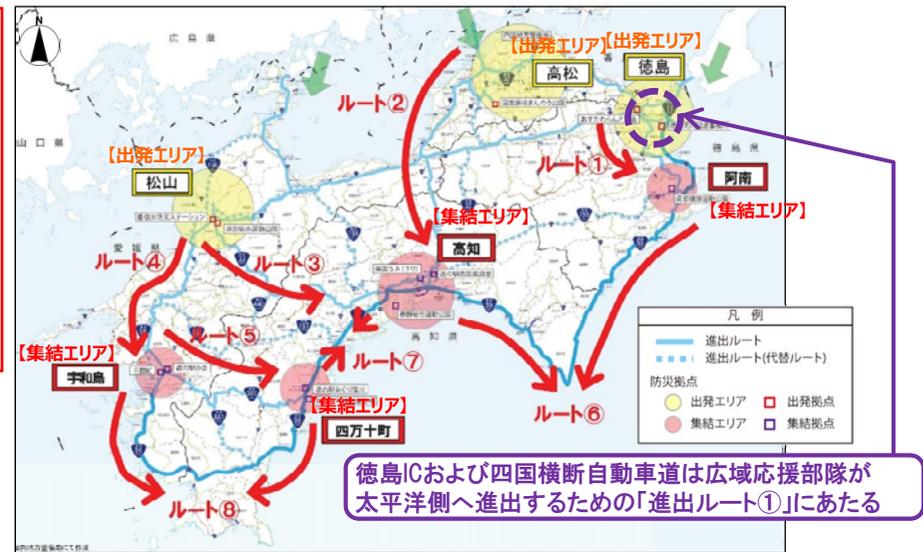
- 国道11号は、南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水・建物倒壊により通行が遮断・阻害され、徳島市中心部への**被災地への救援救助、物資輸送や復旧支援への支障が想定**。
- 徳島ICおよび四国横断自動車道(徳島IC～鳴門JCT)の開通により、徳島市中心部に近い**徳島ICの利用により、迂回時間の短縮や、安全で確実な通行確保が可能**となるほか、**徳島ICを起点とした救援・啓開活動が可能**。
- 四国横断自動車道(徳島IC～鳴門JCT)では、沿線市町と連携して、**高速道路区域を活用した津波避難所(11箇所)**が設置され**地域防災・安心感の向上**に貢献。

### ▼緊急避難路としての徳島ICおよび四国横断自動車道



資料) 徳島県徳島県津波浸水想定 (H24.10月)、NEXCO西日本資料

### ▼四国おうぎ(扇) 作戦における役割



資料) 四国道路啓開等協議会「四国広域道路啓開計画」(平成28年3月)

### ▼津波避難所(盛土タイプ)の設置状況



資料) NEXCO西日本資料

### ▼津波避難所での避難訓練

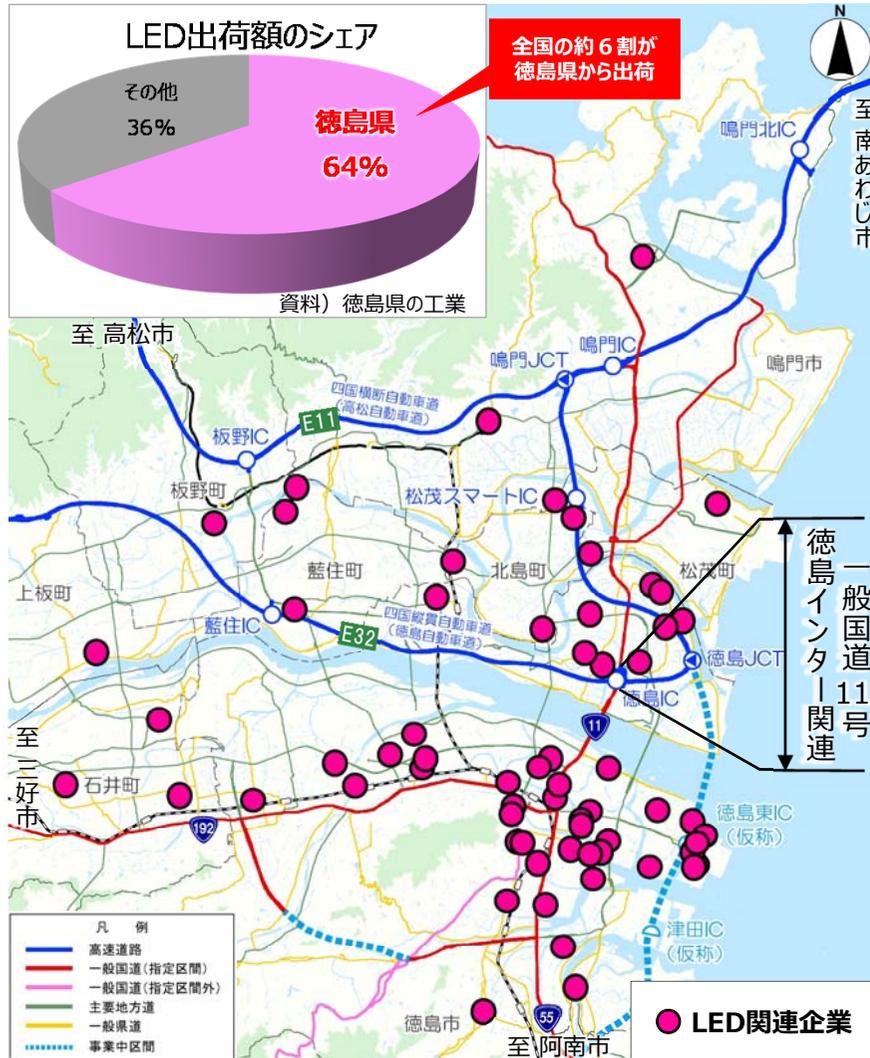


資料) NEXCO西日本資料

# 4. 事業効果の発現状況 (4) 地域産業の活性化 ～LED産業～

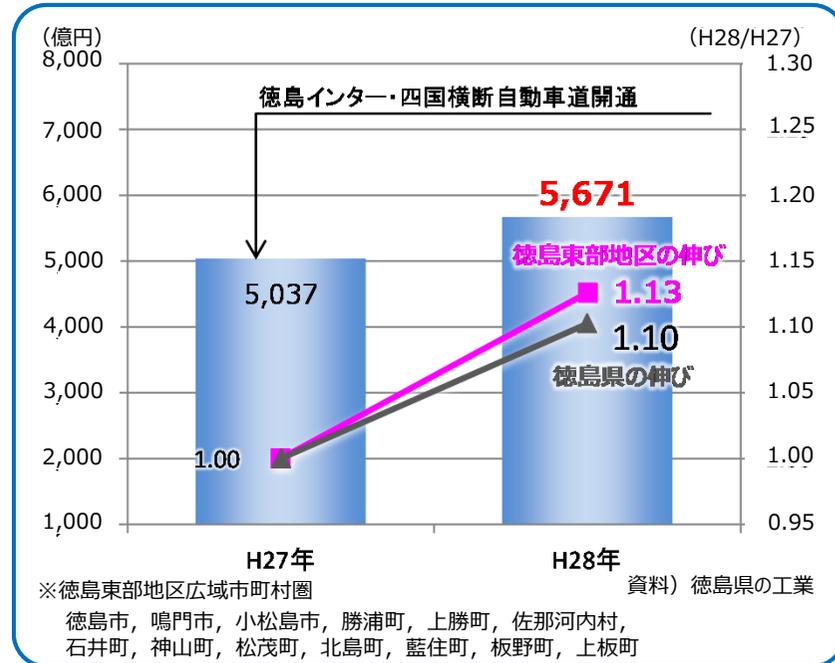
- 徳島IC周辺にはLED関連企業が立地しており、徳島県のLEDは**全国の約6割を出荷**。
- 高速道路の整備後には、IC周辺企業の製造品の出荷が増加、**徳島東部地区の出荷額は徳島県全体の伸びよりも大きい約13%の増加**。
- 徳島インター関連および四国横断自動車道(徳島IC～鳴門JCT)は、**主要産業を支える交通基盤**として**地域活性化に寄与**。

## ▼工業団地、LED関連企業分布状況



資料) 徳島県商工労働観光部新未来産業課HP

## ▼徳島東部地区広域市町村圏の製造品出荷額 (産業分類: 化学・電気)



### 輸送の利便性が向上 ～沿線事業者の声～

- ・徳島ICに近いので、関西・高松方面への出張で**高速道路を利用する機会が増えました**。
- ・徳島ICを利用することで、**目的地への所要時間の短縮**に役立っています。
- ・営業先への移動時間が読みやすくなり、**利便性・効率性は上がりました**。

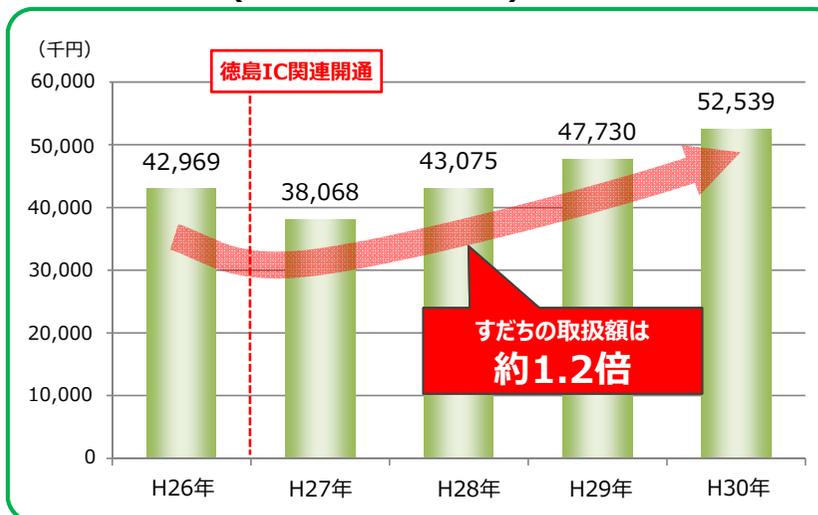
## 4. 事業効果の発現状況 (5) 地域産業の活性化 ～すだち～

- 徳島県の名産である『すだち』の需要が近年高まっており、大阪府中央卸売市場におけるすだちの取扱額は約1.2倍に増加。
- 大阪府中央卸売市場におけるすだちの取扱量は、徳島県産がほぼすべてを占める。
- 徳島インター関連および四国横断自動車道(徳島IC～鳴門JCT)は、徳島県の名産品の出荷を支える交通基盤として地域活性化に寄与。

### ▼すだちの産地図

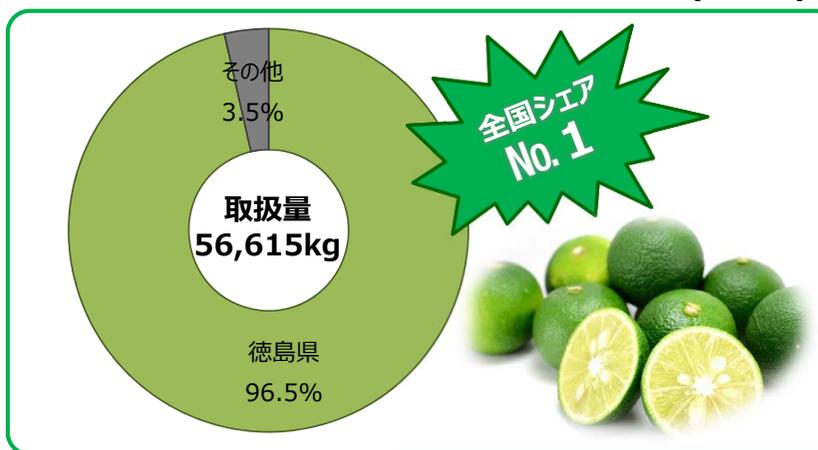


### ▼すだちの取扱額(大阪府中央卸売市場)



資料) 大阪府中央卸売市場 市場年報

### ▼大阪府中央卸売市場における徳島県産すだちのシェア(H30年)



資料) 大阪府中央卸売市場 市場年報

### 大阪方面への出荷量が増加

～JAの声～

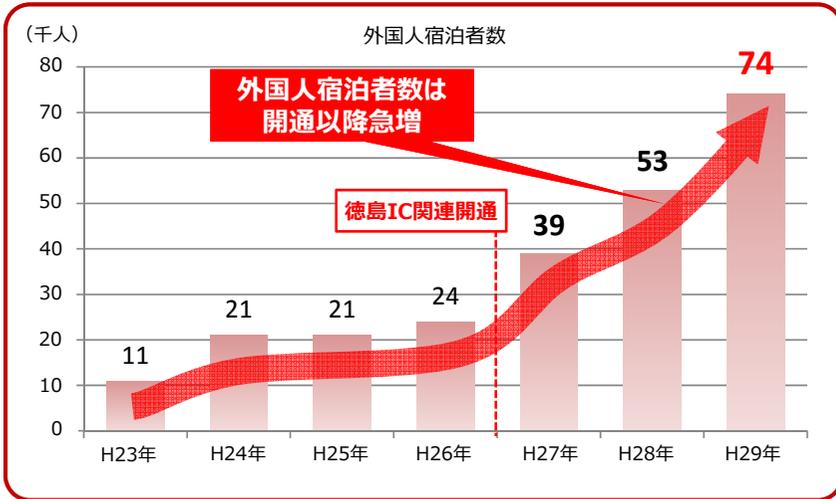
- ・近年は企業向けの「すだち」需要が増加しています。
- ・特に大阪方面への出荷が多くなっています



# 4. 事業効果の発現状況 (6) 地域産業の活性化 ~観光~

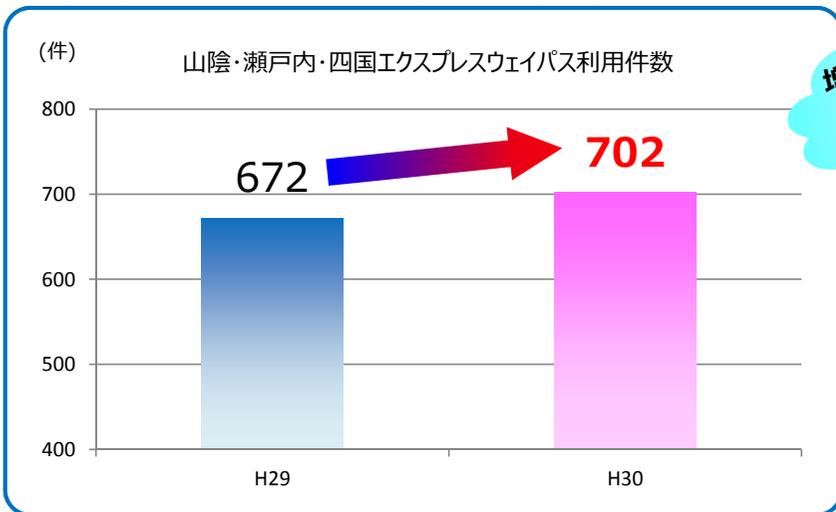
- 徳島県においてもインバウンドの増加が大きく、県内の外国人宿泊者数は、徳島インター関連・四国横断自動車道(徳島IC~鳴門JCT)開通以降には**約3倍の伸び**。
- NEXCO西日本によるインバウンド向け割引企画による外国人周遊観光の促進などと合わせ、**地域の観光活性化に貢献**。

## ▼徳島県の外国人宿泊者数



資料) 徳島県統計書

## ▼山陰・瀬戸内・四国エクスプレスウェイパス利用件数



資料) NEXCO西日本資料

## ▼徳島県の主要観光地



▲祖谷のかずら橋



▲阿波おどり会館

資料) NEXCO西日本資料

## 5. 今後の事業評価の必要性等

### 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

徳島インター関連の整備により、四国横断自動車道と連絡でき、並行する国道11号等の交通流の円滑化が図られ、巨大地震発生時における救援・啓開活動の支援、物流効率化や観光交流の促進という徳島インター関連の整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事後評価および改善措置の必要性はない。

### 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

事業前・事業後の整備効果に関して統計指標、ヒアリング等を用いて、整備効果の確認が出来ている。現時点では、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は見られない。

事後評価結果（令和元年度）（案）

事業名	一般国道11号 徳島インター関連		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局				
起終点	自：徳島県徳島市川内町鈴江北 至：徳島県徳島市川内町竹須賀				延長	0.2 km				
事業概要	<p>一般国道11号徳島インター関連は、四国横断自動車道徳島IC～鳴門JCT間の整備にあわせ、四国横断自動車道と一般国道11号を接続するインターチェンジの整備を行ったものであり、平成26年度に四国横断自動車道と同時に開通した。</p>									
事業の目的・必要性	<p>一般国道11号徳島インター関連は、並行する一般国道11号等の交通流を円滑にし、救急医療における搬送時間の短縮、緊急輸送道路の機能強化を図るとともに、京阪神方面の拠点都市と徳島市が初めて連結されることで、徳島中心部などから西日本広域への工業製品、農水産物の物流効率化や観光交流の促進を図ることを目的としている。</p>									
事業概要図										
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成14年度	用地着手	平成18年度	供用年	(当初) - / 平成26年度	変動	1.00倍	
		都市計画決定	平成6年度	工事着手	平成21年度	(暫定/完成)	(実績) - / 平成26年度			
	事業費	計画時	(名目値) - / 83億円		実績	(名目値) - / 85億円		変動	1.02倍	
		(暫定/完成)	(実質値) - / 83億円		(暫定/完成)	(実質値) - / 85億円				
	交通量 (当該路線)	計画時			実績				変動	1.03%
		(暫定/完成)		- / 3,900台/日	(暫定/完成)			- / 4,000台/日		
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		36.3	→	86.7 Km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	71.2	→	38.7件/億台キロ	
		(供用直前年次)H22年度		(供用後年次)H27年度		(供用直前年次)H24年度		(供用後年次)H29年度		
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.7	総費用	75億円 (事業費: 75億円 維持管理費: 0.32億円)	総便益	126億円 (走行時間短縮便益: 104億円 走行経費減少便益: 16億円 交通事故減少便益: 5.8億円)	基準年	平成21年		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.5	総費用	122億円 (事業費: 118億円 維持管理費: 4.1億円)	総便益	178億円 (走行時間短縮便益: 160億円 走行経費減少便益: 13億円 交通事故減少便益: 4.0億円)	基準年	令和元年		
事業遅延によるコスト増			費用増加額		便益減少額					
				- 億円		- 億円				
事業遅延の理由	特になし									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の渋滞損失時間が削減【約 13,853 千人時間/年→約 13,627 千人時間/年 1.6%削減】</li> <li>・現道のバス路線の利便性向上</li> <li>・徳島市から高松空港へのアクセスが向上【94分→88分】</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳴門市から徳島小松島港へのアクセスが向上【73分→69分】</li> <li>・徳島 IC 周辺から農林水産品（カリフラワー、養殖ワカメ等）の流通の利便性が向上</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>・日常生活圏中心都市間（徳島市と洲本市）を最短時間で連絡する路線を構成【56分→52分】</li> <li>・四国横断自動車道への交通転換により定住自立圏中心都市徳島市へのアクセスが向上</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島総合流通センター、今切工業団地の整備や展開を支援</li> <li>・徳島県 LED バレイ構想による LED 産業の集積を支援</li> <li>・徳島 IC 周辺の主要観光地へのアクセスが向上</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>・三次医療施設へのアクセスが向上【44分→41分】</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路に指定されている国道 11 号が通行止めになった場合の代替路線を形成</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2 排出量が約 0.7 千 t-CO2/年(約 0.2%)削減【396.9 千 t-CO2/年→396.2 千 t-CO2/年】</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2 排出量が約 0.3t-NO2/年(約 0.7%)削減【38.1t-NO2/年→37.8t-NO2/年】</li> <li>・SPM 排出量が約 0.02t-SPM/年(約 0.7%)削減【2.10t-SPM/年→2.08t-SPM/年】</li> </ul> <p>⑨安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通の転換による並行区間の交通安全性が向上</li> <li>・通過交通の転換により、並行区間における環境基準超過地点の騒音の低減</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>—</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島市の人口は平成 7 年以降微減傾向にあるが、北島町・松茂町では増加傾向が続いている。</li> <li>・沿線地域(徳島市・北島町・松茂町)の自動車保有台数は増加傾向。北島町・松茂町は県全体の伸びを上回る。</li> </ul>
今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島インター関連の整備により、並行する国道 11 号等の交通流の円滑化が図られ、救急医療における搬送時間の短縮、緊急輸送道路の機能強化、京阪神方面との連結による物流効率化や観光交流の促進という徳島インター関連の整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価の必要性はない。</li> </ul>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>現時点では、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は見られない。</p>
特記事項	<p>特になし。</p>

※ 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。

(事後評価)

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	一般国道11号 徳島インター関連
事業主体	四国地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	【当該事業による影響を受ける区間】 時間損失削減量：226千人時間/年 (13,853千人時間/年→13,627千人時間/年) 損失削減率：1.6%	
	○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	—	
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	—	
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	現道の路線バスの利便性が向上 (徳島バス、徳島市営バス)	
	○ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	—	
	● 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の状況	徳島市から高松空港へのアクセスが向上 (徳島市～高松空港：94分 → 88分 (約6分短縮))	
	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の状況	鳴門市から徳島小松島港へのアクセスが向上 (鳴門市～徳島小松島港：73分 → 69分 (約4分短縮))
		● 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	徳島IC周辺から農水産品 (カリフラワー、養殖ワカメ等) の流通の利便性が向上
		□ 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が解消	—
	都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	—
		○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成 (又は一部形成) されたことによる効果	—
		○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	—
○ 中心市街地内で行われたことによる効果		—	
□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2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		—	
□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発 (300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上) への連絡道路となった		—	

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）	指標チェックの根拠
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）としての位置づけあり	-
	□ 地域高規格道路の位置づけあり	-
	□ 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	-
	■ 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	日常生活圏中心都市間（徳島市・洲本市）を最短時間で連絡する路線を構成（徳島市～洲本市：56分 → 52分（約4分短縮））
	□ 現道等における交通不能区間が解消	-
	□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	-
	● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	四国横断自動車道への交通転換により、定住自立圏中心都市徳島市へのアクセスが向上
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た地区の一体的発展への寄与の状況	-
	● 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	徳島総合流通センター（徳島市）、今切工業団地（徳島市）、徳島県LEDバレイ構想を支援
	● 主要な観光地へのアクセス向上による効果	徳島IC周辺の主要観光地へのアクセスが向上（阿波十郎兵衛屋敷、阿波踊り会館、とくしま動物園、文化の森総合公園）
	○ 特別立法に基づく事業としての効果	-
	○ 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	-
	○ 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としての効果	-
2.暮らし	○ 歩行者・自転車のための生活空間の形成	-
	□ 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た	-
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重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	-
安全で安心できるくらしの確保	● 三次医療施設へのアクセス向上の状況	三次医療施設へのアクセスが向上（鳴門市～徳島県立中央病院：44分→41分（約3分短縮））

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標		指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠
3. 安全	安全な生活環境の確保	○ 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	-
		○ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	-
	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が解消	-
		■ 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	四国縦貫自動車道（徳島IC～愛媛県県境）が第一次緊急輸送道路に指定
		■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	第一次緊急輸送道路に指定されている国道11号が通行止めになった場合の代替路を形成
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	-
		□ 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	-
		□ 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が解消	-
		□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	-
		□ 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	-
□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能	-		
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	【当該事業による影響を受ける区間】 CO2排出削減量：0.7千t-CO2/年（396.9千t-CO2/年→396.2千t-CO2/年） CO2排出削減率：0.2%
	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	【並行する現道区間】 NO2排出削減量：0.3t-NOx/年（38.1t-NOx/年→37.8t-NOx/年） NO2排出削減率：0.7%
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	【並行する現道区間】 SPM排出削減量：0.02t-SPM/年（2.10t-NOx/年→2.08t-SPM/年） SPM排出削減率：0.7%
		○ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	-
		○ その他、環境や景観上の効果	-
5. その他	他のプロジェクトとの関係	□ 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	-
		○ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	-
		○ 他機関との連携プログラムに関する効果	-
	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	交通の転換による並行区間の安全性向上

## 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
一般国道11号	徳島インター関連	L=0.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
3,800	2	四国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和元年度		
単純合計	84億円	7.9億円	92億円
基準年における 現在価値(C)	118億円	4.1億円	122億円

## 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	令和元年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	6.9億円	0.58億円	0.17億円	7.6億円
基準年における 現在価値(B)	160億円	13億円	4.0億円	178億円

## ③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.5
経済的純現在価値(事業全体)	56億円
経済的内部収益率(事業全体)	5.7%

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。

# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名: 徳島インター関連

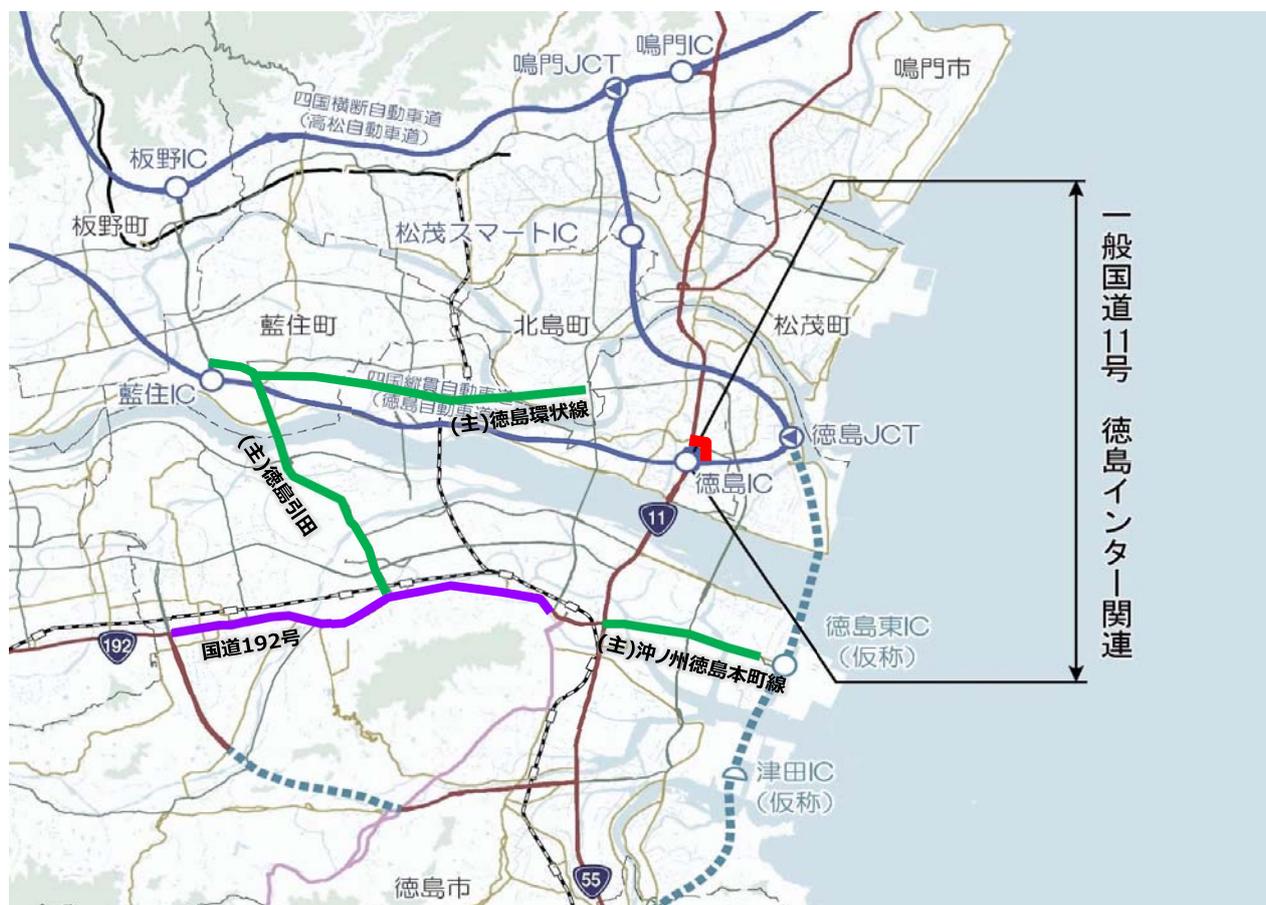
(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :0.2km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	-	3,800	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	-	0	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	-	0.21	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道192号 :7.4km	交通量	[台/日]	23,700	23,300
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	50.84	49.91
	(主)沖ノ洲徳島本町線 :3.0km	交通量	[台/日]	12,200	11,900
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	14.20	13.83
	(主)徳島引田線 :6.3km	交通量	[台/日]	12,300	11,900
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	21.94	20.97
	(主)徳島環状線 :8.3km	交通量	[台/日]	21,300	21,000
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	55.36	54.38
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 :402.0km	走行時間費用	[億円/年]	1,091.47	1,088.20	

			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:427.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,233.80	1,227.51	6.29

- ※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：徳島インター関連

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<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	令和元年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)	
	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	
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ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"/> (H22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"/>	
	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	
	有の場合のみ	( )台トリップ/日	
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"/>
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	その他( )	
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 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する 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	<input type="checkbox"/>
	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 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
		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 checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input 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				

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該区間を管轄する事務所における直轄国道維持管理費実績に基づき算出		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
			考慮する	<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
	その他			
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

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: 徳島インター関連(事業全体)

採用単価の根拠		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.85	0.2	0.17

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
-13年目	H14	1.9479	110.5	0.10	0.17		
-12年目	H15	1.8730	109.0	0.10	0.17		
-11年目	H16	1.8009	107.9	1.43	2.46		
-10年目	H17	1.7317	106.7	2.19	3.66		
-9年目	H18	1.6651	105.9	23.62	38.25		
-8年目	H19	1.6010	105.0	7.48	11.74		
-7年目	H20	1.5395	104.4	13.01	19.77		
-6年目	H21	1.4802	103.0	12.69	18.78		
-5年目	H22	1.4233	101.3	9.69	14.02		
-4年目	H23	1.3686	99.8	7.20	10.17		
-3年目	H24	1.3159	99.0	5.01	6.85		
-2年目	H25	1.2653	99.0	1.11	1.45		
-1年目	H26	1.2167	101.5	0.26	0.32		
供用開始年次	H27	1.1699	103.0			0.16	0.18
1年目	H28	1.1249	102.8			0.16	0.18
2年目	H29	1.0816	103.0			0.16	0.17
3年目	H30	1.0400	103.0			0.16	0.16
4年目	R01	1.0000	103.0			0.16	0.16
5年目	R02	0.9615	103.0			0.16	0.15
6年目	R03	0.9246	103.0			0.16	0.15
7年目	R04	0.8890	103.0			0.16	0.14
8年目	R05	0.8548	103.0			0.16	0.13
9年目	R06	0.8219	103.0			0.16	0.13
10年目	R07	0.7903	103.0			0.16	0.12
11年目	R08	0.7599	103.0			0.16	0.12
12年目	R09	0.7307	103.0			0.16	0.12
13年目	R10	0.7026	103.0			0.16	0.11
14年目	R11	0.6756	103.0			0.16	0.11
15年目	R12	0.6496	103.0			0.16	0.10
16年目	R13	0.6246	103.0			0.16	0.10
17年目	R14	0.6006	103.0			0.16	0.09
18年目	R15	0.5775	103.0			0.16	0.09
19年目	R16	0.5553	103.0			0.16	0.09
20年目	R17	0.5339	103.0			0.16	0.08
21年目	R18	0.5134	103.0			0.16	0.08
22年目	R19	0.4936	103.0			0.16	0.08
23年目	R20	0.4746	103.0			0.16	0.07
24年目	R21	0.4564	103.0			0.16	0.07
25年目	R22	0.4388	103.0			0.16	0.07
26年目	R23	0.4220	103.0			0.16	0.07
27年目	R24	0.4057	103.0			0.16	0.06
28年目	R25	0.3901	103.0			0.16	0.06
29年目	R26	0.3751	103.0			0.16	0.06
30年目	R27	0.3607	103.0			0.16	0.06
31年目	R28	0.3468	103.0			0.16	0.05
32年目	R29	0.3335	103.0			0.16	0.05
33年目	R30	0.3207	103.0			0.16	0.05
34年目	R31	0.3083	103.0			0.16	0.05
35年目	R32	0.2965	103.0			0.16	0.05
36年目	R33	0.2851	103.0			0.16	0.04
37年目	R34	0.2741	103.0			0.16	0.04
38年目	R35	0.2636	103.0			0.16	0.04
39年目	R36	0.2534	103.0			0.16	0.04
40年目	R37	0.2437	103.0			0.16	0.04
41年目	R38	0.2343	103.0			0.16	0.04
42年目	R39	0.2253	103.0			0.16	0.04
43年目	R40	0.2166	103.0			0.16	0.03
44年目	R41	0.2083	103.0			0.16	0.03
45年目	R42	0.2003	103.0			0.16	0.03
46年目	R43	0.1926	103.0			0.16	0.03
47年目	R44	0.1852	103.0			0.16	0.03
48年目	R45	0.1780	103.0			0.16	0.03
49年目	R46	0.1712	103.0	-57.20	-9.79	0.16	0.03
合計				26.67	118.03	7.87	4.11

単純事業費計				83.87		7.87	
--------	--	--	--	-------	--	------	--

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、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。

## 便益の現在価値算定表

箇所名:徳島インター関連(事業全体)

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (四国ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター (B)	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①*(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②*(A)	③	現在価値 ③*(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%
供用開始年次	H27	0.99991	1.00085	1.01859	1.00200	1.1699	103.0	4.61	1.37	0.91	6.89	8.05	0.41	0.08	0.09	0.58	0.67	0.17	0.20	7.63	8.93
1年目	H28	0.98855	0.98948	1.00684	0.99062	1.1249	102.8	4.56	1.35	0.92	6.82	7.69	0.40	0.08	0.09	0.57	0.64	0.17	0.19	7.57	8.53
2年目	H29	0.99005	0.99099	1.00821	0.99214	1.0816	103.0	4.51	1.34	0.92	6.77	7.33	0.40	0.08	0.09	0.57	0.61	0.17	0.19	7.51	8.13
3年目	H30	0.99159	0.99254	1.00961	0.99370	1.0400	103.0	4.47	1.33	0.93	6.74	7.00	0.40	0.07	0.09	0.56	0.59	0.17	0.18	7.47	7.77
4年目	R01	0.99234	0.99330	1.01023	0.99447	1.0000	103.0	4.44	1.32	0.94	6.70	6.70	0.39	0.07	0.09	0.56	0.56	0.17	0.17	7.43	7.43
5年目	R02	0.99457	0.99554	1.01234	0.99672	0.9615	103.0	4.41	1.32	0.95	6.68	6.43	0.39	0.07	0.09	0.56	0.54	0.17	0.16	7.41	7.13
6年目	R03	0.99529	0.98498	1.00168	0.99398	0.9246	103.0	4.39	1.30	0.95	6.64	6.14	0.39	0.07	0.09	0.56	0.51	0.17	0.15	7.37	6.81
7年目	R04	0.99527	0.98475	1.00168	0.99394	0.8890	103.0	4.37	1.28	0.96	6.61	5.87	0.39	0.07	0.09	0.55	0.49	0.17	0.15	7.33	6.51
8年目	R05	0.99525	0.98452	1.00167	0.99390	0.8548	103.0	4.35	1.26	0.96	6.57	5.61	0.39	0.07	0.09	0.55	0.47	0.17	0.14	7.28	6.23
9年目	R06	0.99522	0.98427	1.00167	0.99387	0.8219	103.0	4.33	1.24	0.96	6.53	5.37	0.38	0.07	0.09	0.55	0.45	0.16	0.14	7.24	5.95
10年目	R07	0.99520	0.98402	1.00167	0.99383	0.7903	103.0	4.31	1.22	0.96	6.49	5.13	0.38	0.07	0.09	0.55	0.43	0.16	0.13	7.20	5.69
11年目	R08	0.99518	0.98376	1.00167	0.99379	0.7599	103.0	4.29	1.20	0.96	6.45	4.90	0.38	0.07	0.09	0.54	0.41	0.16	0.12	7.15	5.44
12年目	R09	0.99515	0.98349	1.00166	0.99375	0.7307	103.0	4.27	1.18	0.96	6.41	4.68	0.38	0.07	0.09	0.54	0.39	0.16	0.12	7.11	5.20
13年目	R10	0.99513	0.98322	1.00166	0.99371	0.7026	103.0	4.25	1.16	0.97	6.37	4.48	0.38	0.06	0.09	0.54	0.38	0.16	0.11	7.07	4.97
14年目	R11	0.99511	0.98293	1.00166	0.99367	0.6756	103.0	4.23	1.14	0.97	6.33	4.28	0.38	0.06	0.10	0.53	0.36	0.16	0.11	7.03	4.75
15年目	R12	0.99508	0.98263	1.00166	0.99363	0.6496	103.0	4.21	1.12	0.97	6.29	4.09	0.37	0.06	0.10	0.53	0.35	0.16	0.10	6.98	4.54
16年目	R13	0.99043	0.99132	0.99716	0.99140	0.6246	103.0	4.17	1.11	0.97	6.24	3.90	0.37	0.06	0.09	0.53	0.33	0.16	0.10	6.93	4.33
17年目	R14	0.99033	0.99124	0.99715	0.99133	0.6006	103.0	4.13	1.10	0.96	6.19	3.72	0.37	0.06	0.09	0.52	0.31	0.16	0.09	6.87	4.12
18年目	R15	0.99024	0.99116	0.99714	0.99125	0.5775	103.0	4.08	1.09	0.96	6.14	3.54	0.36	0.06	0.09	0.52	0.30	0.15	0.09	6.81	3.93
19年目	R16	0.99014	0.99108	0.99714	0.99117	0.5553	103.0	4.04	1.08	0.96	6.08	3.38	0.36	0.06	0.09	0.51	0.29	0.15	0.08	6.75	3.75
20年目	R17	0.99005	0.99100	0.99713	0.99109	0.5339	103.0	4.00	1.07	0.96	6.03	3.22	0.36	0.06	0.09	0.51	0.27	0.15	0.08	6.69	3.57
21年目	R18	0.98995	0.99092	0.99712	0.99101	0.5134	103.0	3.96	1.06	0.95	5.98	3.07	0.35	0.06	0.09	0.51	0.26	0.15	0.08	6.63	3.41
22年目	R19	0.98984	0.99084	0.99711	0.99093	0.4936	103.0	3.92	1.05	0.95	5.92	2.92	0.35	0.06	0.09	0.50	0.25	0.15	0.07	6.57	3.25
23年目	R20	0.98974	0.99075	0.99710	0.99085	0.4746	103.0	3.88	1.04	0.95	5.87	2.79	0.34	0.06	0.09	0.50	0.24	0.15	0.07	6.52	3.09
24年目	R21	0.98963	0.99067	0.99709	0.99076	0.4564	103.0	3.84	1.03	0.94	5.82	2.66	0.34	0.06	0.09	0.49	0.22	0.15	0.07	6.46	2.95
25年目	R22	0.98952	0.99058	0.99709	0.99068	0.4388	103.0	3.80	1.02	0.94	5.77	2.53	0.34	0.06	0.09	0.49	0.21	0.14	0.06	6.40	2.81
26年目	R23	0.98941	0.99049	0.99708	0.99059	0.4220	103.0	3.76	1.01	0.94	5.71	2.41	0.33	0.06	0.09	0.48	0.20	0.14	0.06	6.34	2.68
27年目	R24	0.98930	0.99040	0.99707	0.99050	0.4057	103.0	3.72	1.00	0.94	5.66	2.30	0.33	0.06	0.09	0.48	0.19	0.14	0.06	6.28	2.55
28年目	R25	0.98918	0.99031	0.99706	0.99041	0.3901	103.0	3.68	0.99	0.93	5.61	2.19	0.33	0.06	0.09	0.47	0.19	0.14	0.05	6.22	2.43
29年目	R26	0.98907	0.99021	0.99705	0.99032	0.3751	103.0	3.64	0.98	0.93	5.56	2.08	0.32	0.06	0.09	0.47	0.18	0.14	0.05	6.16	2.31
30年目	R27	0.98895	0.99012	0.99704	0.99022	0.3607	103.0	3.60	0.97	0.93	5.50	1.98	0.32	0.05	0.09	0.47	0.17	0.14	0.05	6.11	2.20
31年目	R28	0.98882	0.99002	0.99703	0.99013	0.3468	103.0	3.56	0.96	0.92	5.45	1.89	0.32	0.05	0.09	0.46	0.16	0.14	0.05	6.05	2.10
32年目	R29	0.98870	0.98992	0.99703	0.99003	0.3335	103.0	3.52	0.95	0.92	5.40	1.80	0.31	0.05	0.09	0.46	0.15	0.14	0.05	5.99	2.00
33年目	R30	0.98857	0.98981	0.99702	0.98993	0.3207	103.0	3.48	0.94	0.92	5.34	1.71	0.31	0.05	0.09	0.45	0.15	0.13	0.04	5.93	1.90
34年目	R31	0.98843	0.98971	0.99701	0.98982	0.3083	103.0	3.44	0.93	0.92	5.29	1.63	0.31	0.05	0.09	0.45	0.14	0.13	0.04	5.87	1.81
35年目	R32	0.98830	0.98960	0.99700	0.98972	0.2965	103.0	3.40	0.92	0.91	5.24	1.55	0.30	0.05	0.09	0.44	0.13	0.13	0.04	5.81	1.72
36年目	R33	0.98816	0.98949	0.99699	0.98961	0.2851	103.0	3.36	0.92	0.91	5.19	1.48	0.30	0.05	0.09	0.44	0.13	0.13	0.04	5.76	1.64
37年目	R34	0.98802	0.98938	0.99698	0.98950	0.2741	103.0	3.32	0.91	0.91	5.13	1.41	0.29	0.05	0.09	0.43	0.12	0.13	0.04	5.70	1.56
38年目	R35	0.98787	0.98927	0.99697	0.98939	0.2636	103.0	3.28	0.90	0.91	5.08	1.34	0.29	0.05	0.09	0.43	0.11	0.13	0.03	5.64	1.49
39年目	R36	0.98772	0.98915	0.99696	0.98928	0.2534	103.0	3.24	0.89	0.90	5.03	1.27	0.29	0.05	0.09	0.43	0.11	0.13	0.03	5.58	1.41
40年目	R37	0.98757	0.98903	0.99695	0.98916	0.2437	103.0	3.20	0.88	0.90	4.98	1.21	0.28	0.05	0.09	0.42	0.10	0.12	0.03	5.52	1.35
41年目	R38	0.98741	0.98891	0.99694	0.98904	0.2343	103.0	3.16	0.87	0.90	4.92	1.15	0.28	0.05	0.09	0.42	0.10	0.12	0.03	5.46	1.28
42年目	R39	0.98725	0.98879	0.99693	0.98892	0.2253	103.0	3.12	0.86	0.89	4.87	1.10	0.28	0.05	0.09	0.41	0.09	0.12	0.03	5.40	1.22
43年目	R40	0.98709	0.98866	0.99693	0.98880	0.2166	103.0	3.08	0.85	0.89	4.82	1.04	0.27	0.05	0.09	0.41	0.09	0.12	0.03	5.35	1.16
44年目	R41	0.98692	0.98853	0.99692	0.98867	0.2083	103.0	3.04	0.84	0.89	4.76	0.99	0.27	0.05	0.09	0.40	0.08	0.12	0.02	5.29	1.10
45年目	R42	0.98675	0.98839	0.99691	0.98854	0.2003	103.0	3.00	0.83	0.89	4.71	0.94	0.27	0.05	0.09	0.40	0.08	0.12	0.02	5.23	1.05
46年目	R43	0.98657	0.98826	0.99690	0.98841	0.1926	103.0	2.96	0.82	0.88	4.66	0.90	0.26	0.05	0.09	0.40	0.08	0.12	0.02	5.17	1.00
47年目	R44	0.98639	0.98812	0.99689	0.98827	0.1852	103.0	2.92	0.81	0.88	4.61	0.85	0.26	0.05	0.09	0.39	0.07	0.11	0.02	5.11	0.95
48年目	R45	0.98620	0.98798	0.99688	0.98813	0.1780	103.0	2.88	0.80	0.88	4.55	0.81	0.26	0.04	0.09	0.39	0.07	0.11	0.02	5.05	0.90
49年目	R46	0.98601	0.98783	0.99687	0.98799	0.1712	103.0	2.84	0.79	0.88	4.50	0.77	0.25	0.04	0.09	0.38	0.07	0.11	0.02	5.00	0.86
合計								189.02	52.39	46.50	287.91	160.30	16.79	2.94	4.57	24.29	13.49	7.23	4.03	319.43	177.83