

一般国道32号  
井川インター関連  
事後評価

平成21年3月12日  
国土交通省 四国地方整備局

事後評価にかかる資料

事業名	一般国道 32 号井川インター関連		事業区分	一般国道
事業の概要	起終点	自：徳島県三好市池田町州津 至：徳島県三好市池田町ヤマダ		延長 2.4km
	事業化	平成 2 年度 (1990 年)	都市計画決定	—
	用地着手	平成 4 年度 (1992 年)	工事着手	平成 7 年度 (1995 年)
	完成供用	平成 14 年度 (2002 年)		
	全体事業費	約 253 億円 (うち用地費：約 32 億円)	交通量	10,857 台/日 【H17 (2005 年)】

**事業の目的**

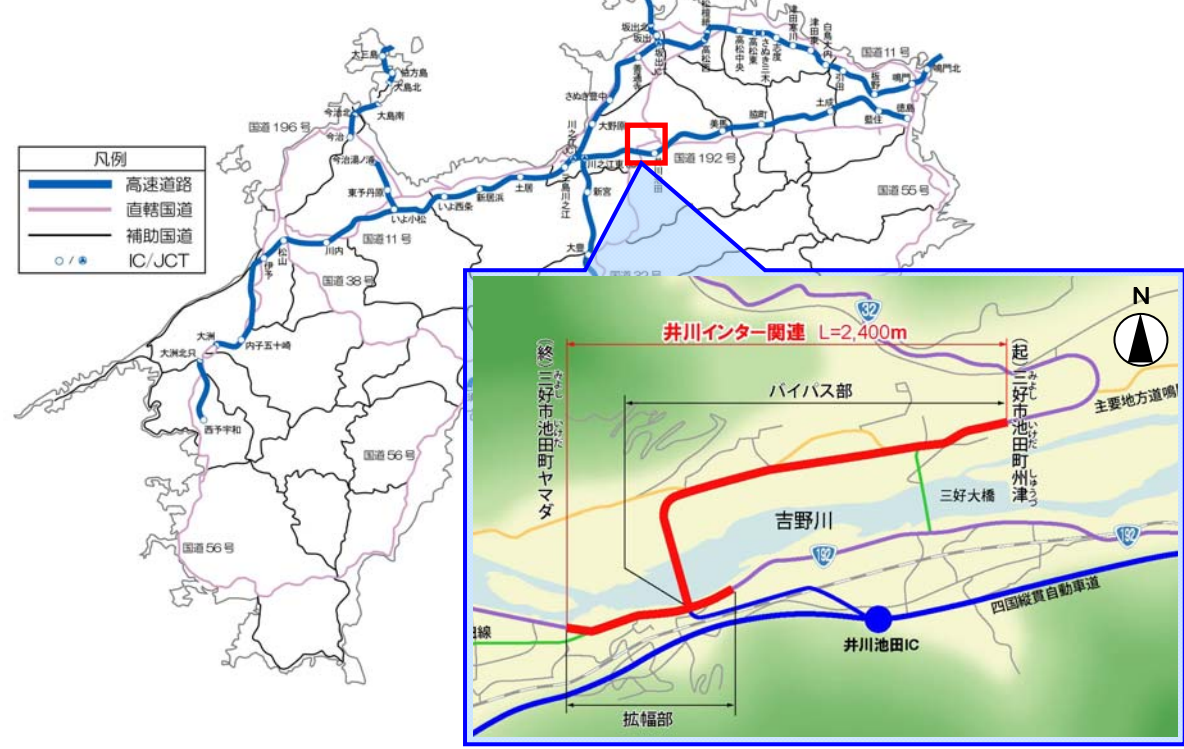
三好地方生活圏の中心都市である三好市及びその周辺地域は、産業、経済、教育等の各種の機能が集積しており、徳島県西部の中心として発展している。また三好市は、四国の主要幹線である一般国道 3 2 号、1 9 2 号が市内で交差しており、広域交通の要衝となっている。このため、朝夕のピーク時を中心に、地域を通過する広域交通と地域内の通勤・通学等の生活交通が輻輳し、交通混雑が慢性化していた。

特に、一般国道 3 2 号と 1 9 2 号が重複する三好大橋付近では渋滞が著しく、根本的な対策が必要となっていた。

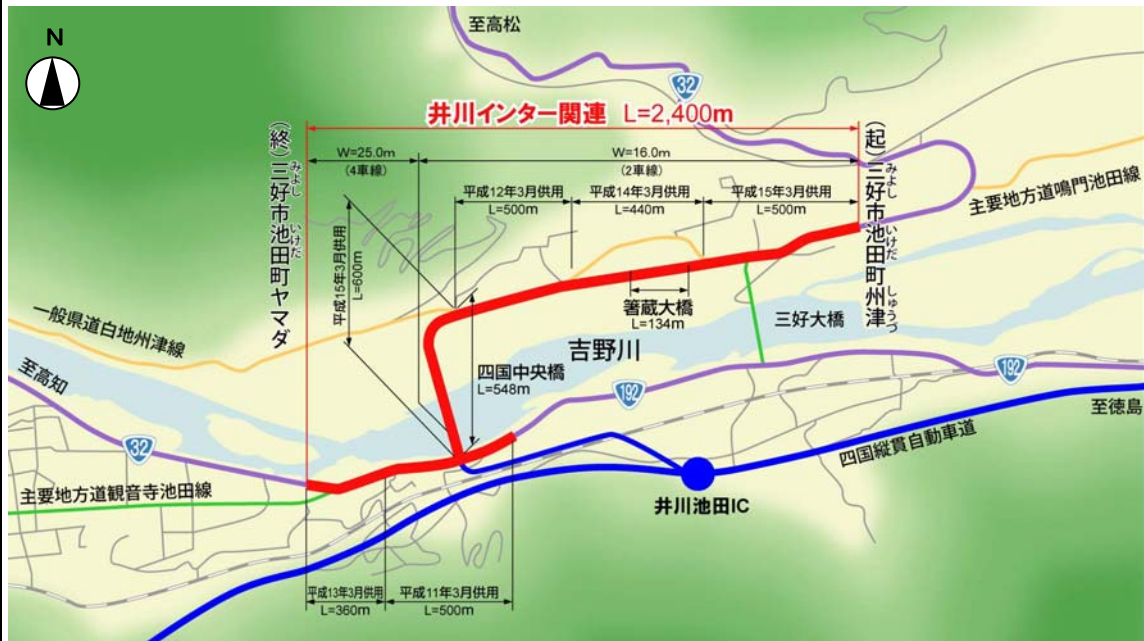
更に、地域の活性化に向けて、大歩危やかずら橋といった四国を代表する観光地へのアクセスの強化や高速交通ネットワークを構成する井川池田 I C へのアクセス強化などが不可欠であった。

井川インター関連はこれらの課題に対処し、徳島県西部の活性化を支援する目的で計画整備されたものである。

<位置図>



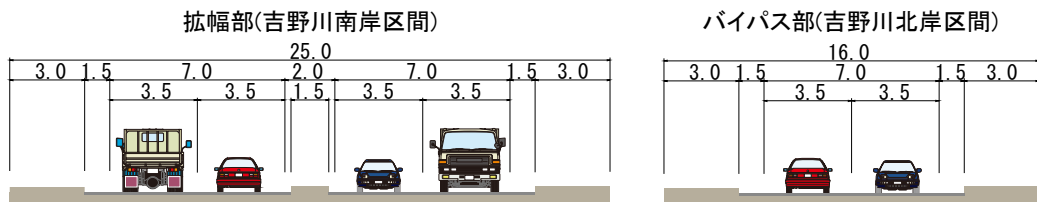
【事業箇所】



【標準断面図】

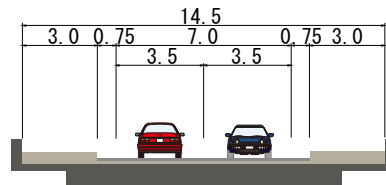
井川インター関連

- 計画区間：三好市池田町州津～三好市池田町ヤマダ
- 計画延長：2.4 km
- 道路構造：第3種第1級及び第2級
- 車線数：4車線及び2車線
- 標準幅員：下図参照



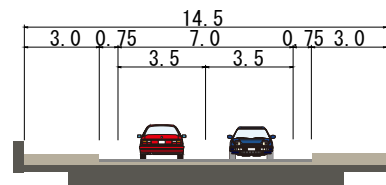
四国中央橋

- 計画区間：三好市池田町州津～三好市井川町西井川
- 橋長：548m
- 道路構造：第3種第2級
- 車線数：2車線
- 標準幅員：右図参照



はしくら  
箸蔵大橋

- 計画区間：三好市池田町州津地内
- 計画延長：134m
- 道路構造：第3種第2級
- 車線数：2車線
- 標準幅員：右図参照



◇客観的指標

＜事業の効果や必要性を評価するための指標（1/3）＞

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	<p>【a 区間：当該事業の整備により影響を受ける範囲の区間】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備前 429.7 万人時間/年</li> <li>・整備後 373.8 万人時間/年</li> <li>⇒55.9 万人時間/年削減(削減率 13%)</li> </ul> <p>【b 区間：当該事業の影響が最も大きい区間(並行区間：国道 192 号等)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備前 53.4 万人時間/年</li> <li>・整備後 6.5 万人時間/年</li> <li>⇒46.9 万人時間/年削減(削減率 88%)</li> </ul>
		● 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	<p>対象区間(国道 32 号、国道 192 号：三好市井川町西川井～三好市池田町ヤマダ)</p> <p>改善状況(旅行速度 19.7km/h(H11) ⇒46.5km/h(H17))</p>
		○ 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	<p>三好大橋南詰交差点の渋滞解消により路線バスの定時性・利便性が向上</p> <p>対象バス路線(バス会社：四国交通 路線数：3 便数：30 便/日) H20.9 現在</p>
		● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	<p>旧三好町、旧井川町～阿波池田駅(土讃線特急停車駅)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ともに 15 分→12 分(3 分短縮)</li> </ul>
		● 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	<p>三好市～高松空港(第二種空港)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・79 分→76 分(3 分短縮)</li> </ul>
	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	
		● 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	【三好市(旧三野町)】はっさく(511 トン/年:H17)全国 17 位
		□ 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/km <sup>2</sup> 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	

◇客観的指標

<事業の効果や必要性を評価するための指標 (2/3) >

政策目標		指 標	備 考	
大項目	中項目			
1. 活力	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 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		
		<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	徳島県三好市（旧池田町）（三好地方生活圏中心都市）～徳島県美馬市（旧脇町）（脇二次生活圏中心都市）・38分→35分（3分短縮） 徳島県三好市（旧池田町）（三好地方生活圏中心都市）～香川県坂出市（香川西部地方生活圏中心都市）・80分→77分（3分短縮）	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消		
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消		
	個性ある地域の形成		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	旧井川町、旧三野町、旧三好町、旧三加茂町～三好市（旧池田町）（三好地方生活圏中心都市） ・それぞれ 13分→10分、29分→26分、13分→10分、21分→18分（3分短縮）
			<input type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	
			<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	香川県方面から大歩危、小歩危、祖谷溪、祖谷のかずら橋等の吉野川、祖谷川沿線観光地へのアクセス利便性向上 ・剣山ブロックの観光入込客数：2,494千人（H18）
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況		
		<input type="checkbox"/> 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	<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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成		
	安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	三次医療施設である徳島県立三好病院からの30分圏域人口が約11,000人増加した。	
	3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 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	現道の死傷事故件数が減少した。・13件/年（H10～14平均）→10件/年（H15～H17平均）（23%減）
<input type="checkbox"/> 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				

◇客観的指標

＜事業の効果や必要性を評価するための指標（3/3）＞

政策目標		指 標	備 考
大項目	中項目		
3. 安全	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が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	「徳島県地域防災計画」で、第一次緊急輸送道路に指定されている。
		<input 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	
		<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	
		<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	
		<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が解消	
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	排出削減量 2,000t (1%削減) 【a 区間】
	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	排出削減量 22.6t (57%削減) 【b 区間】
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	排出削減量 2.1t (55%削減) 【b 区間】
		○ 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	● 関連する大規模道路事業と一体的整備の必要性または一体的整備による効果	井川池田インターへのアクセスが向上した。各方面から約1～2分の短縮。
		○ 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	<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	

◇事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

1. 活力について

<円滑なモビリティの確保>

- 三好大橋南詰交差点を中心とした渋滞が解消、渋滞損失時間は削減。
- 井川池田 I C 付近の旅行速度が向上。
- バス路線の利便性が向上。
- 特急停車駅「阿波池田駅」へのアクセスが向上。
- 第二種空港「高松空港」へのアクセスが向上。

<物流効率化の支援>

- 農林水産品の流通の利便性向上。

<国土・地域ネットワークの構築>

- 隣接した日常活動圏の中心都市である「旧脇町」及び「坂出市」へのアクセスが向上。
- 日常活動圏の中心都市である「旧井川町」、「旧池田町」、「旧三加茂町」、「旧三好町」及び「旧三野町」へのアクセスが向上。

<個性ある地域の形成>

- 主要な観光地へのアクセスが向上。

2. 暮らしについて

<安全で安心できる暮らしの確保>

- 三次医療施設「徳島県立三好病院」へのアクセス向上。

3. 安全について

<安全な生活環境の確保>

- 交通容量の拡大により安全性が向上。

<災害への備え>

- 第 1 次緊急輸送道路として災害時の信頼性が向上。

4. 環境について

<地球環境の保全>

- 自動車からの CO<sub>2</sub> 排出量が約 2,000t (1%) 削減。

<生活環境の改善・保全>

- 並行する国道 192 号等における NO<sub>2</sub> 排出量が約 22.6t (57%) 削減。
- 並行する国道 192 号等における SPM 排出量が約 2.1t (55%) 削減。

5. その他

<他のプロジェクトとの関係>

- 井川池田インターへのアクセスが向上。

事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目
	その他評価すべきと判断した項目
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<p>【高規格道路の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成4年(1992年)1月：高知自動車道 川之江JCT～大豊IC供用</li> <li>・平成6年(1994年)3月：徳島自動車道 藍住IC～脇町IC間供用</li> <li>・平成7年(1995年)8月：徳島自動車道 徳島IC～藍住IC間供用</li> <li>・平成9年(1997年)12月：徳島自動車道 脇町IC～美馬IC間供用</li> <li>・平成11年(1999年)3月：徳島自動車道 美馬IC～井川池田IC間供用</li> <li>・平成12年(2000年)3月：徳島自動車道 井川池田IC～川之江東JCT間の供用により徳島自動車道が全線供用</li> <li>・平成16年(2004年)10月：吉野川ハイウェイオアシスマートIC社会実験開始</li> <li>・平成18年(2006年)9月：吉野川ハイウェイオアシスマートIC本格導入</li> </ul> <p>【市町村合併】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成18年(2006年)3月：三野町、池田町、山城町、井川町、東祖谷山村、西祖谷山村の合併により三好市が誕生</li> </ul>	
事業の投資効果	
<p>事業の投資効率性（基準年：平成20年度 検討年次50年間で算出）</p> <p>費用便益比：B/C=1.1</p> <p>総費用：309億円</p> <p>総便益：338億円</p> <p>経済的純現在価値（B-C）：29億円</p> <p>経済的内部収益率（EIRR）：4.4%</p>	



今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

井川インター関連により、以下のような効果が発現している。

- ・ 三好大橋南詰交差点の渋滞解消
- ・ 渋滞解消により路線バスの定時性が向上
- ・ 三好地方生活圏から高松、坂出方面へのアクセス利便性向上
- ・ 東南海・南海地震発生時の緊急輸送路の信頼性が向上

このように、井川インター関連による効果の発現は十分なものであり、今後も当該地域において大きな周辺環境の変化はないものと考えられることから、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はないと考える。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。

# 一般国道32号 井川インター関連

## 【目次】

	頁
1. 事業概要	1
1.1. 事業の目的	1
1.2. 事業経緯	2
1.3. 事業計画諸元	3
2. 道路の利用状況	4
3. 事業の効果	9
3.1. 活カー円滑なモビリティの確保	10
3.2. 活カー物流効率化の支援	15
3.3. 活カー国土・地域ネットワークの構築	16
3.4. 活カー個性ある地域の形成	18
3.5. 暮らしー安全で安心できる暮らしの確保	19
3.6. 安全ー安全な生活環境の確保	20
3.7. 安全ー災害への備え	21
3.8. 環境ー地球環境の保全	23
3.9. 環境ー生活環境の改善・保全	24
3.10. その他ー他のプロジェクトとの関係	25
4. 費用便益分析	26

平成21年3月12日

国土交通省 四国地方整備局

# 1. 事業概要

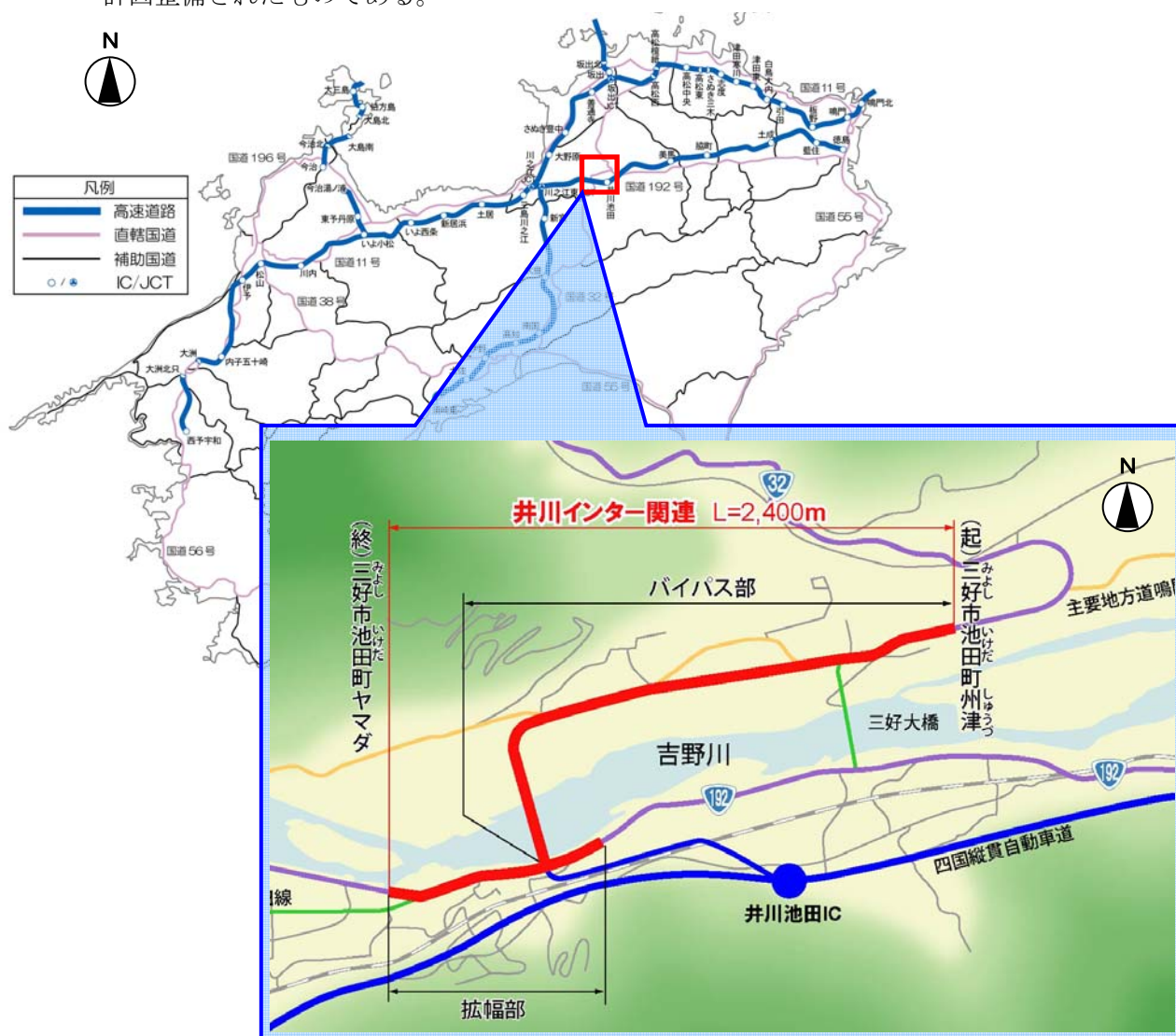
## 1.1. 事業の目的

三好地方生活圏の中心都市である三好市及びその周辺地域は、産業、経済、教育等の各種の機能が集積しており、徳島県西部の中心として発展している。また三好市は、四国の主要幹線である一般国道32号、192号が市内で交差しており、広域交通の要衝となっている。このため、朝夕のピーク時を中心に、地域を通過する広域交通と地域内の通勤・通学等の生活交通が輻輳し、交通混雑が慢性化していた。

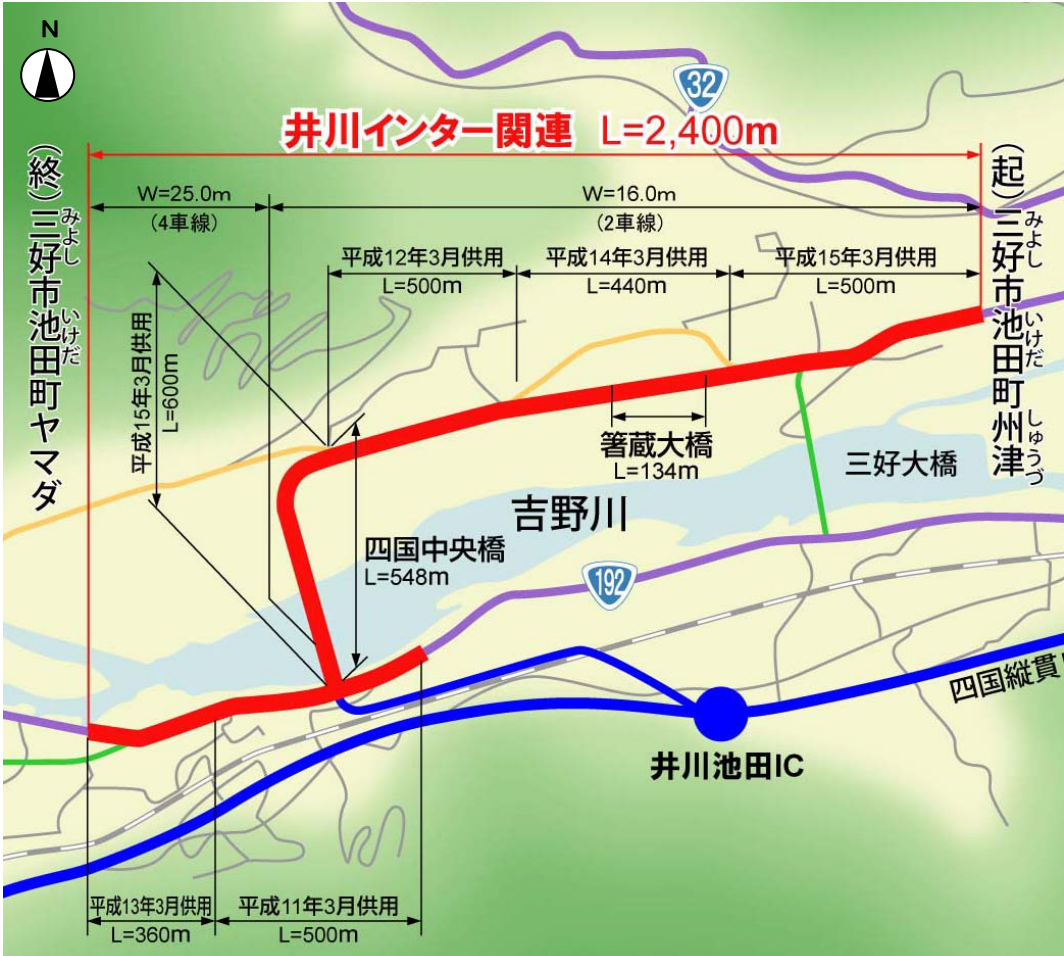
特に、一般国道32号と192号が重複する三好大橋付近では渋滞が著しく、根本的な対策が必要となっていた。

更に、地域の活性化に向けて、大歩危やかずら橋といった四国を代表する観光地へのアクセスの強化や高速交通ネットワークを構成する井川池田ICへのアクセス強化などが不可欠であった。

井川インター関連道路はこれらの課題に対処し、徳島県西部の活性化を支援する目的で計画整備されたものである。



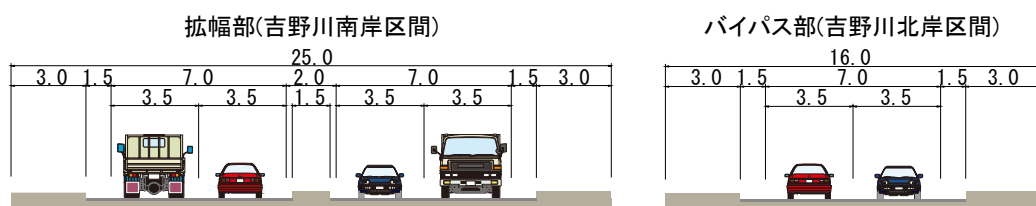
## 1.2. 事業経緯

項目	経緯
事業化	平成2年度（1990年度）
用地着手	平成4年度（1992年度）
工事着手	平成7年度（1995年度）
完成供用	平成14年度（2002年度）
供用年次	 <p>The map illustrates the construction and opening schedule for the Iikawa Interchange (井川インター) and its connection to the Iikawa Interchange (井川インター関連). The project starts at the end of Miyoshi City Ikeda Yamada (終 三好市池田町ヤマダ) and ends at the start of Miyoshi City Ikeda Shichu (起 三好市池田町州津). The total length of the project is 2,400m (L=2,400m).</p> <p>Key features and bridge lengths shown on the map include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>井川インター関連</b> (Iikawa Interchange Connection): L=2,400m</li> <li><b>四国中央橋</b> (Shikoku Chuo Bridge): L=548m</li> <li><b>善蔵大橋</b> (Zenzou Daibashi): L=134m</li> <li><b>三好大橋</b> (Miyoshi Daibashi)</li> <li><b>井川池田IC</b> (Iikawa Ikeda IC)</li> <li><b>吉野川</b> (Yoshino River)</li> <li><b>四国縦貫</b> (Shikoku Chuankan)</li> </ul> <p>Construction phases and opening dates are indicated by arrows:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成11年3月供用 (Opening in March Heisei 11): L=500m</li> <li>平成13年3月供用 (Opening in March Heisei 13): L=360m</li> <li>平成12年3月供用 (Opening in March Heisei 12): L=500m</li> <li>平成14年3月供用 (Opening in March Heisei 14): L=440m</li> <li>平成15年3月供用 (Opening in March Heisei 15): L=500m</li> </ul> <p>Other dimensions shown include a width of W=25.0m (4 lanes) and W=16.0m (2 lanes). A vertical dimension of L=600m is also indicated.</p>

### 1.3. 事業計画諸元

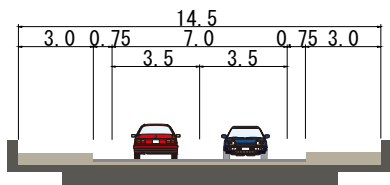
#### <井川インター関連>

- 計画区間：三好市池田町州津<sup>みよし いけだ しゅうづ みよし いけだ</sup>～三好市池田町ヤマダ
- 計画延長：2.4 km
- 道路構造：第3種第1級及び第2級
- 車線数：4車線及び2車線
- 標準幅員：下図参照



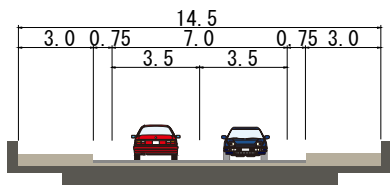
#### <四国中央橋>

- 計画区間：三好市池田町州津<sup>みよし いけだ しゅうづ みよし いかわ にしいかわ</sup>～三好市井川町西井川
- 橋長：548 m
- 道路構造：第3種第2級
- 車線数：2車線
- 標準幅員：下図参照



#### <箸蔵大橋>

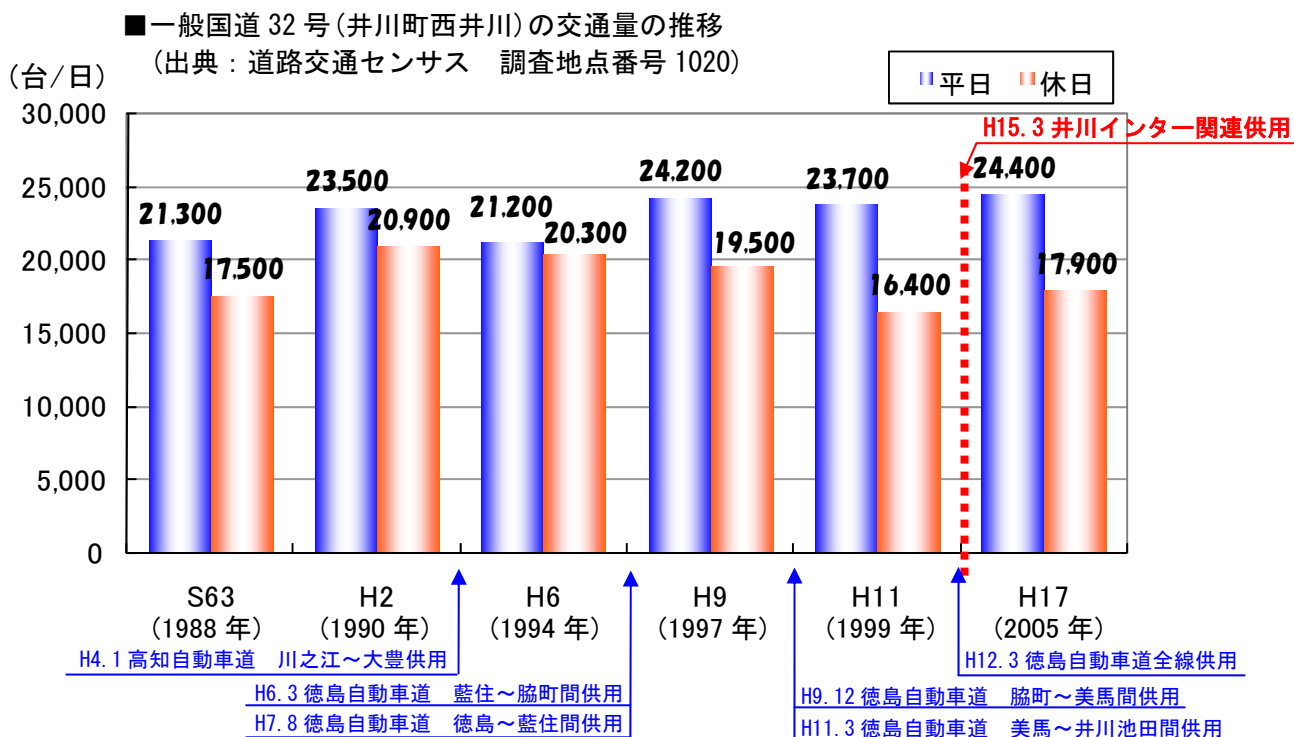
- 計画区間：三好市池田町州津<sup>みよし いけだ しゅうづ</sup>地内
- 計画延長：134 m
- 道路構造：第3種第2級
- 車線数：2車線
- 標準幅員：下図参照



## 2. 道路の利用状況

### 【交通量の推移】

- ・一般国道32号(井川町西井川)の平日交通量は、昭和63年から平成9年にかけて約3,000台/日増加しているが、それ以降は、24,000台/日前後で推移している。
- ・一方、休日交通量は、平成11年以降、徳島自動車道の供用に伴い2~3千台減少している。



### ■調査地点図

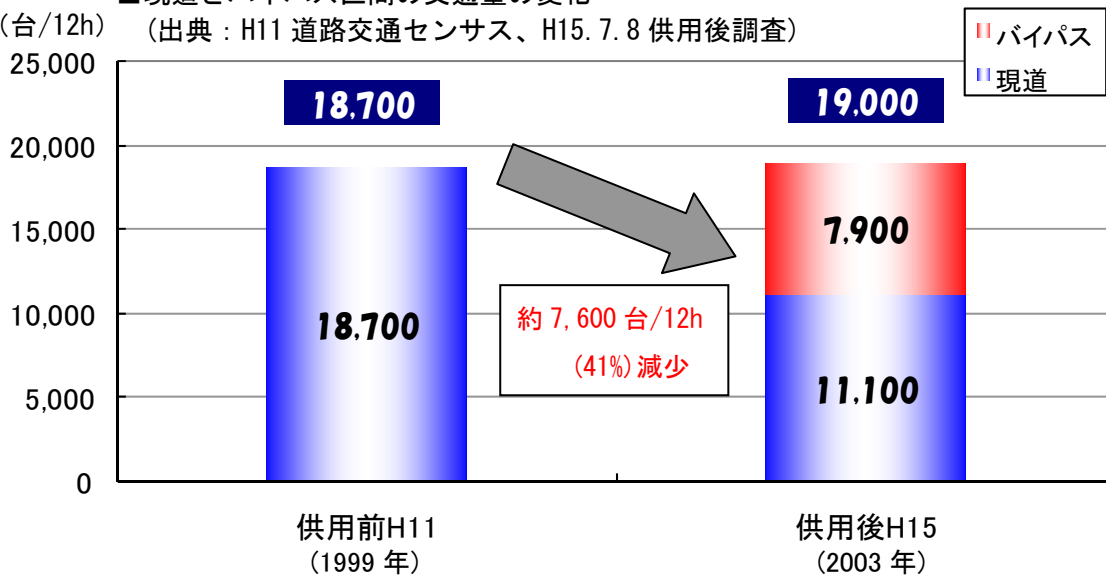


**【バイパス供用前後における交通量の変化】**

- ・現道の交通量は約18,700台/12hであったが、井川インター関連供用後には約11,100台/12hと大幅に減少している。

**■現道とバイパス区間の交通量の変化**

(台/12h) (出典：H11 道路交通センサス、H15.7.8 供用後調査)



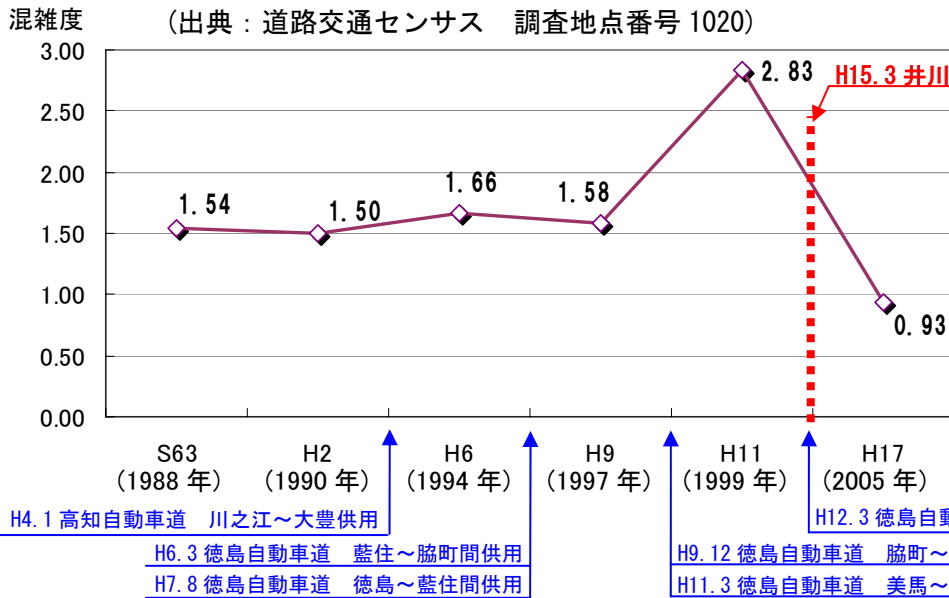
**■供用後調査箇所**



**【混雑状況】**

- ・一般国道32号(井川町西井川)の混雑度は、長年、1.50以上であったが、井川インター関連供用後の平成17年には1.00を下回った。
- ・三好大橋の交通が分散されたことで、第3次主要渋滞ポイントであった三好大橋南詰交差点の渋滞が解消した。

■一般国道 32 号 (井川町西井川) の混雑度の推移  
(出典：道路交通センサス 調査地点番号 1020)

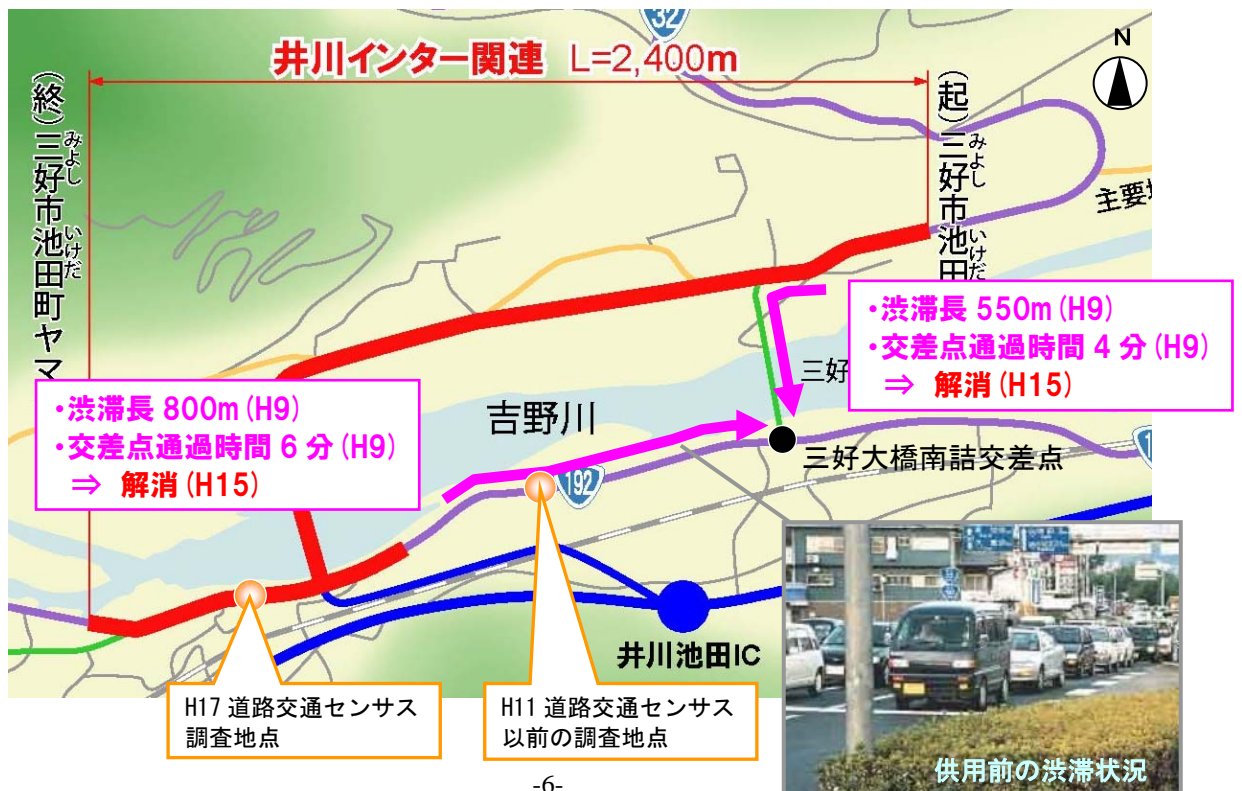


■混雑度の解釈

混雑度	交通状況
1.00未満	渋滞やそれに伴う極端な遅れがほとんどない状態
1.00～1.25	1.2時間程度混雑する状態 (朝夕ピーク時の渋滞)
1.25～1.75	連続的混雑への過渡状態 (ピーク時～1日中渋滞)
1.75以上	慢性的な混雑状態 (1日中渋滞)

■三好大橋南詰交差点の渋滞状況

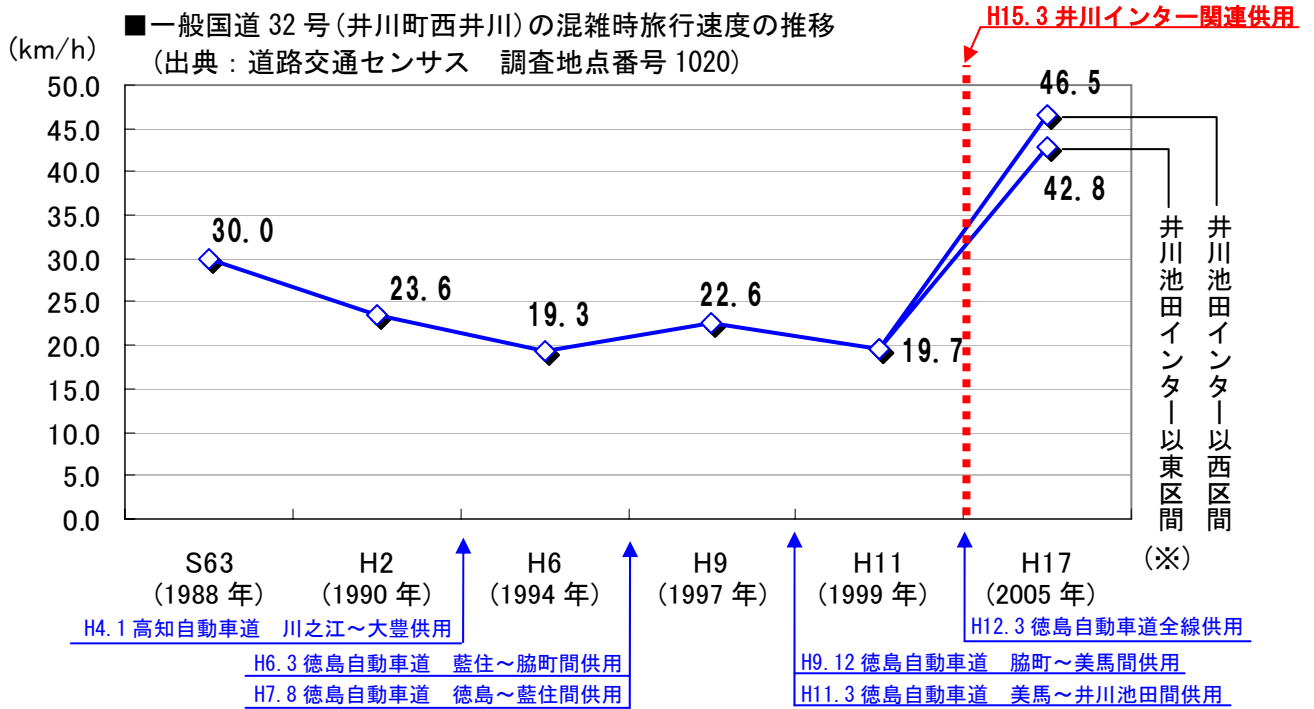
(調査日：供用前 H9. 5. 15 (第 3 次主要渋滞調査時)、供用後 H15. 7. 8)



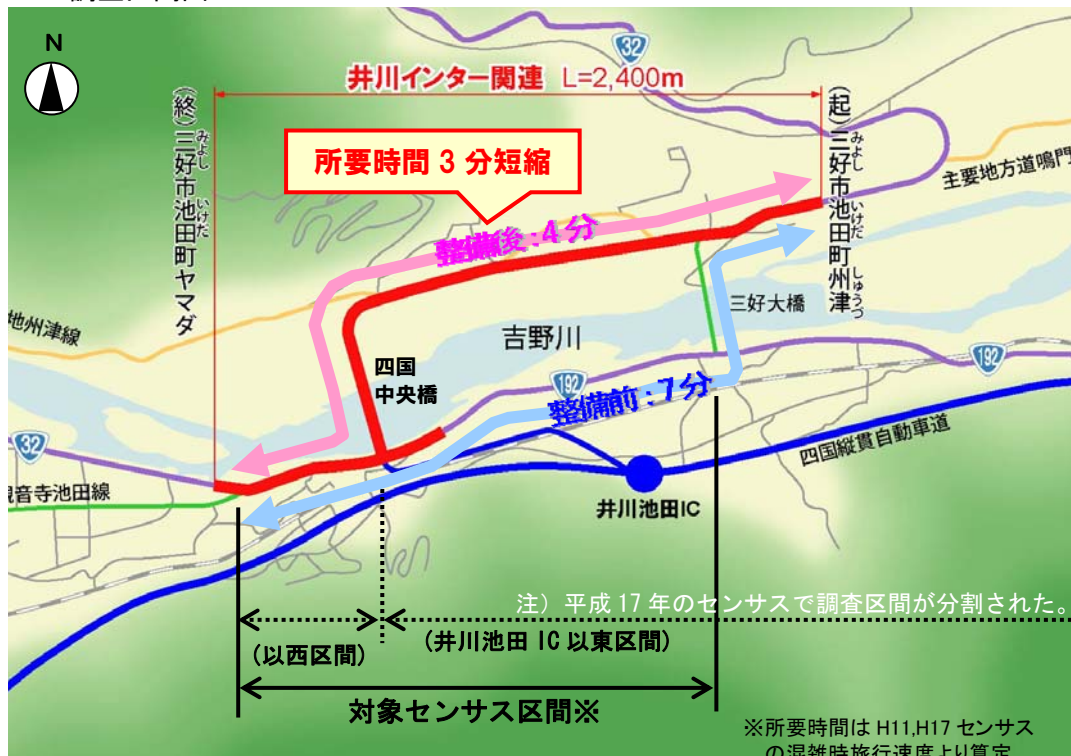


**【旅行速度の推移】**

- ・一般国道32号(井川町西井川)の混雑時旅行速度は、年々、低下しており、平成11年には19.7km/hと20.0km/hを下回る速度であったが、井川インター関連供用後の平成17年に42.8～46.5km/hと大幅に改善された。
- ・また、井川インター関連(四国中央橋)を利用することで、所要時間が3分短縮された。



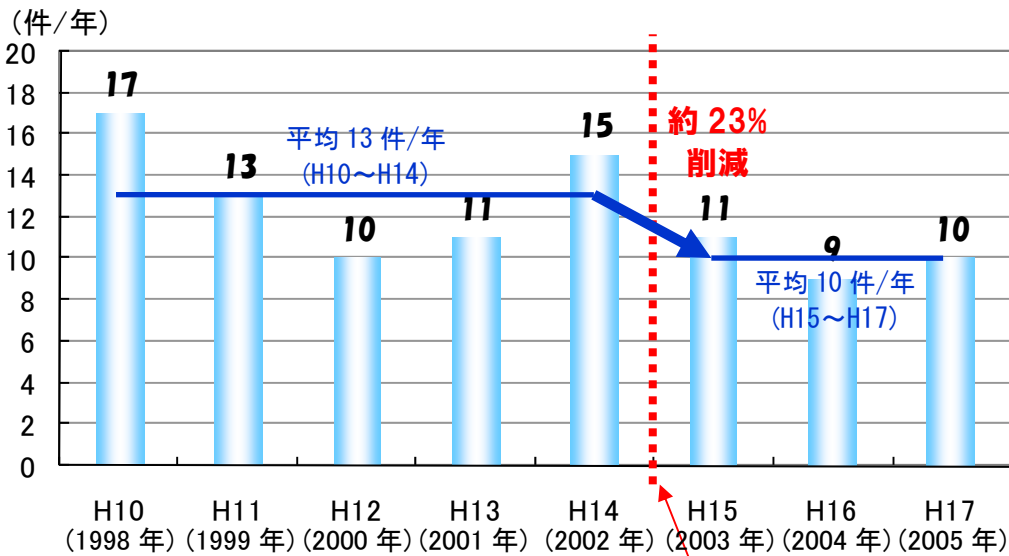
■調査区間図



**【死傷事故の推移】**

- ・ 現道の死傷事故件数は、井川インター関連供用前5年の平均13件/年に対して、供用後は約23%削減された10件/年程度で推移している。

■ 一般国道 32 号(三好大橋南詰交差点～県道観音寺池田線間)の死傷事故件数の推移  
(出典：交通事故統合データベース)



■ 死傷事故件数 評価区間



### 3. 事業の効果

#### 井川インター関連事業による効果

##### ■地域活力の向上

3. 1. 活カ一円滑なモビリティの確保 . . . . . P. 10~14
- ・三好大橋南詰交差点を中心とした渋滞の解消により渋滞損失時間は減少。
  - ・井川池田 I C 付近の旅行速度が向上。
  - ・バス路線の利便性が向上。
  - ・特急停車駅「阿波池田駅」へのアクセスが向上。
  - ・第二種空港「高松空港」へのアクセスが向上。
3. 2. 活カ一物流効率化の支援 . . . . . P. 15
- ・農林水産品の流通の利便性向上。
3. 3. 活カ一国土・地域ネットワークの構築 . . . . . P. 16~17
- ・隣接した日常生活圏の中心都市である「旧脇町」及び「坂出市」へのアクセスが向上。
  - ・日常活動圏の中心都市である「旧井川町」、旧池田町、「旧三加茂町」、「旧三好町」及び「旧三野町」へのアクセスが向上。
3. 4. 活カ一個性ある地域の形成 . . . . . P. 18
- ・主要な観光地へのアクセスが向上。

##### ■暮らしの向上

3. 5. 暮らし一安全で安心できる暮らしの確保 . . . . . P. 19
- ・三次医療施設「徳島県立三好病院」へのアクセス向上。

##### ■安全性の向上

3. 6. 安全一安全な生活環境の確保 . . . . . P. 20
- ・交通容量の拡大により安全性が向上。
3. 7. 安全一災害への備え . . . . . P. 21
- ・第 1 次緊急輸送道路として災害時の信頼性が向上。

##### ■環境の向上

3. 8. 環境一地球環境の保全 . . . . . P. 23
- ・自動車からの CO<sub>2</sub> 排出量を削減。
3. 9. 環境一生活環境の改善・保全 . . . . . P. 24
- ・自動車からの NO<sub>2</sub>、S PM 排出量を削減。

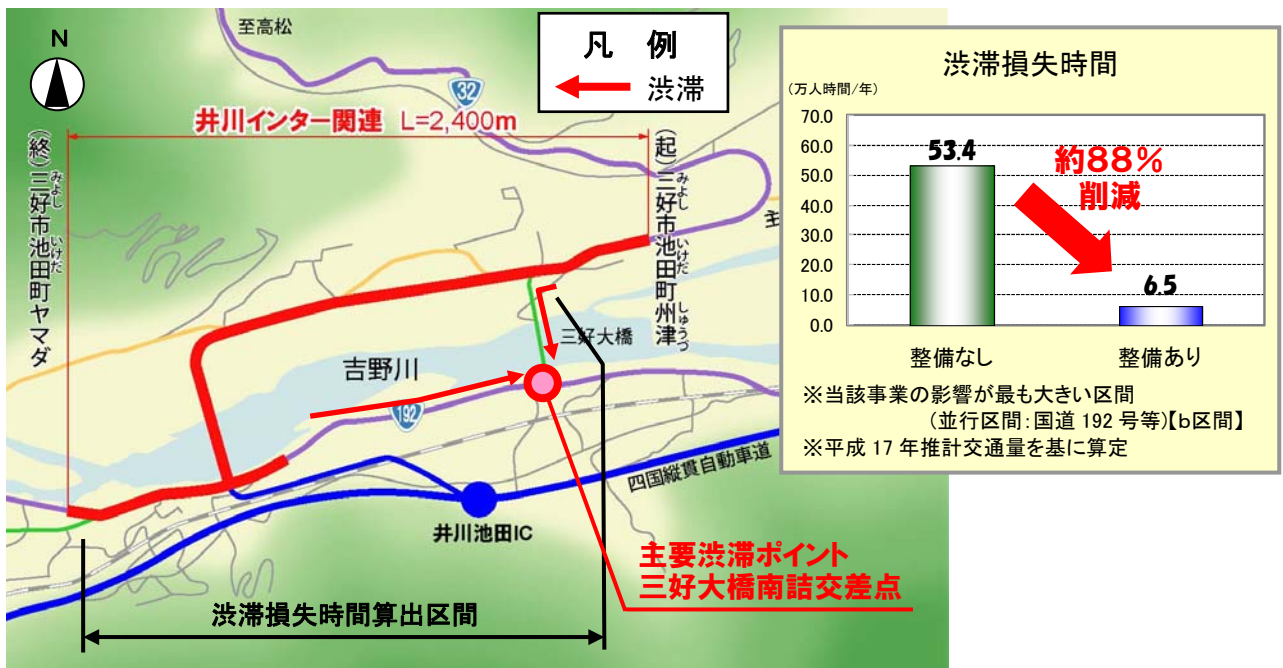
##### ■その他

3. 10. その他一他のプロジェクトとの関係 . . . . . P. 25
- ・井川池田インターへのアクセスが向上。

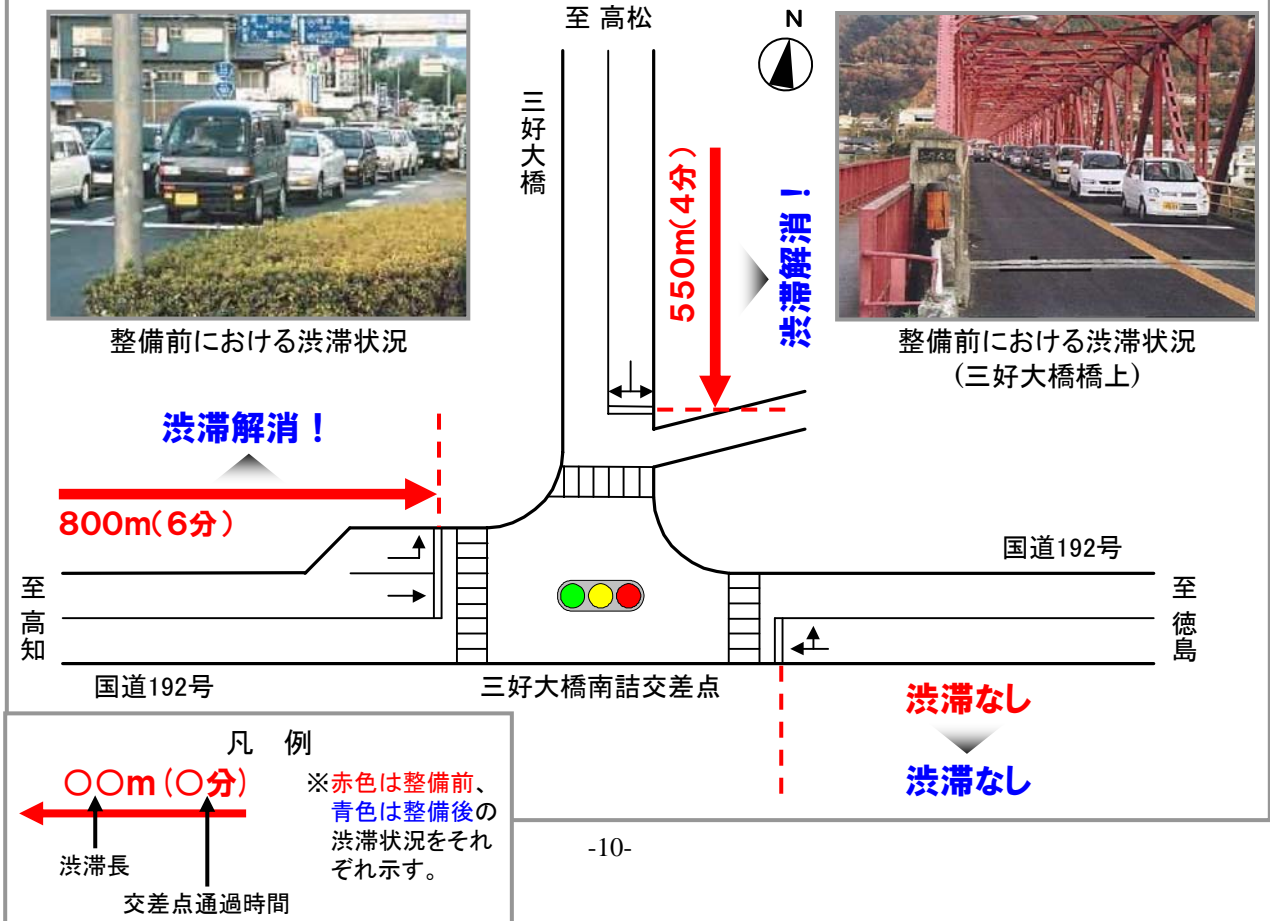
### 3. 1. 活カー円滑なモビリティの確保

・主要渋滞ポイントである三好大橋南詰交差点を中心とした渋滞が解消し、渋滞損失時間は大幅に減少

● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率



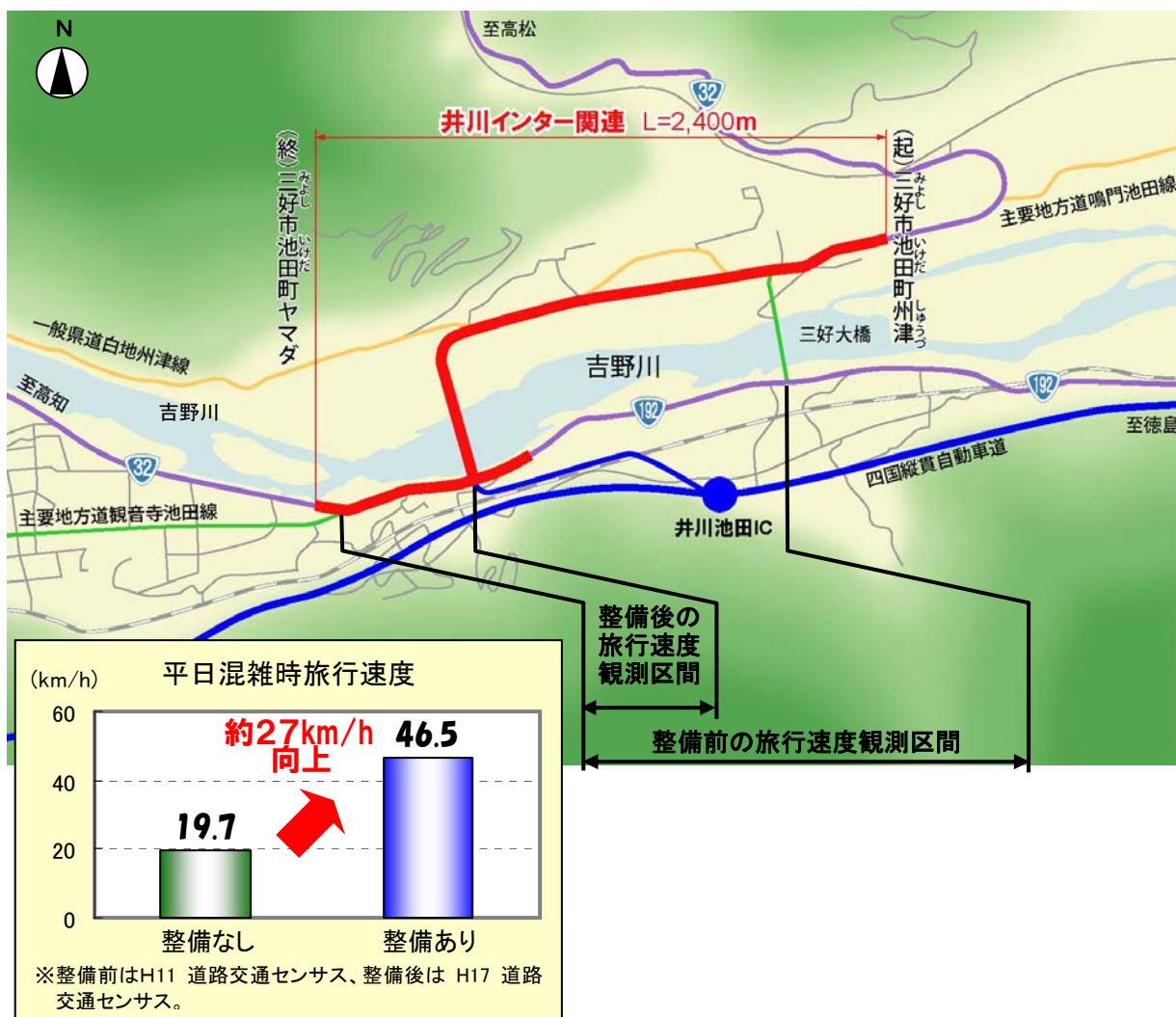
#### 井川インター関連事業の整備前と整備後における渋滞状況の変化



**・井川池田IC入口交差点付近の旅行速度が向上**

● 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

・ 井川池田IC入口交差点付近の旅行速度が約27km/h向上〔19.7km/h⇒46.5km/h〕。



整備前における状況

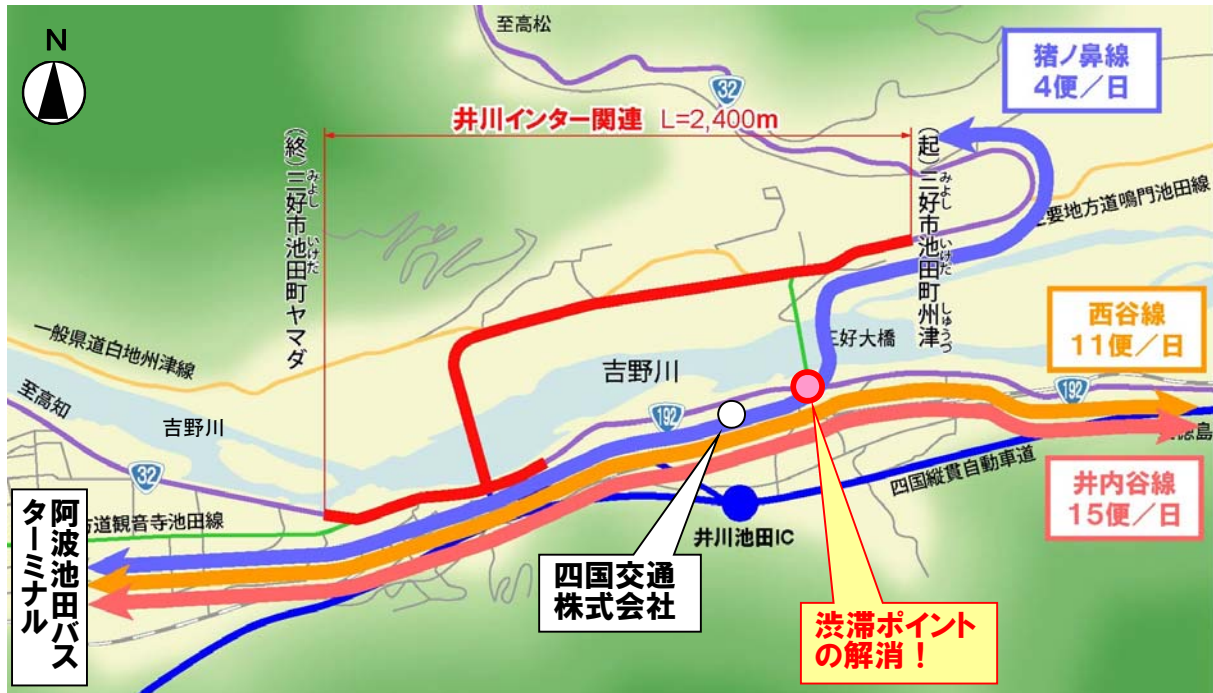


整備後における状況

・三好大橋南詰交差点の渋滞解消により路線バスの定時性が向上

●当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況

- ・当該路線を利用するバス（30便/日）の定時性が向上した。
- ・対象バス路線〔バス会社：四国交通、路線数：3路線、便数：30便/日〕H20.9現在



阿波池田バスターミナル



路線バスの走行状況

四国交通株式会社へのヒアリング

【当該事業整備前の状況について】

- ・平日の朝夕ピーク時は、渋滞により当区間の**運行ダイヤが30分程度遅れていた。**
- ・国道192号の渋滞により会社の敷地から出られない(右折合流できない)ことがあった。
- ・連休(ゴールデンウィーク)と10～11月の観光シーズンは、県外観光客が多く平日ピーク時以上の渋滞が発生していた。

【当該事業整備後の状況について】

- ・**全く渋滞しなくなった。**
- ・**快適に走行できる様になった。**

## ・旧三好町及び旧井川町から阿波池田駅(特急停車駅)へのアクセス向上

### ●新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況

- ・旧三好町及び旧井川町から阿波池田駅(特急停車駅)への所要時間がそれぞれ3分短縮された。  
〔15分⇒12分〕



※所要時間はH11,H17 センサスの混雑時旅行速度より算定 ・整備前(H11) ・整備後(H17)

## ■JR阿波池田駅

- ・年間乗降客数：約50万人(H14)
- ・三好市地方生活圏の中心駅として機能している。
- ・すべての列車が停車する。

### 運行便数

	土讃線		徳島線
	高知方面 (下り)	琴平方面 (上り)	徳島方面 (上り)
普通	13	9	15
特急	16	15	6
合計	29	24	21

※2008年9月1日現在



## ・三好市(旧池田町)から高松空港(第二種空港)へのアクセス向上

● 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

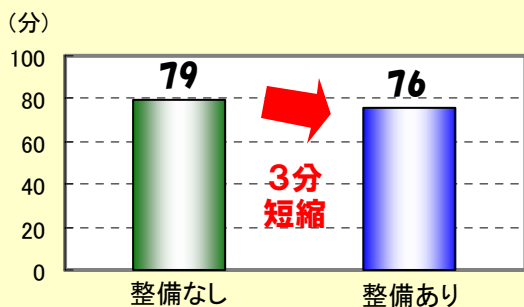
- ・ 三好市(旧池田町)から高松空港(第二種空港)までの所要時間が3分短縮。〔79分⇒76分〕
- ・ 高松空港は、国際定期路線が開設されている空港である。



### ■ 高松空港の航空便(平成20年10月現在)

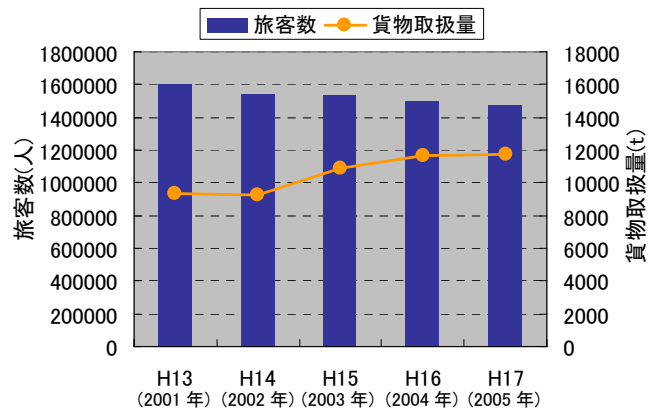
便名		便数	備考
国内線	東京便	10往復/日	毎日
	鹿児島便	1往復/日	毎日
	那覇便	1往復/日	毎日
国際線	ソウル便	3往復/週	火・金・日

### 三好市役所⇒高松空港の所要時間



※所要時間はH11,H17センサスの混雑時旅行速度より算定  
・整備前(H11) ・整備後(H17)

### ■ 高松空港の旅客数・貨物取扱量の推移



(出典)国土交通省大阪航空局 HP



### 3. 2. 活力ー物流効率化の支援

#### ・三好市のはっさくの流通の利便性が向上

#### ● 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

- ・ 三好市(旧三野町)は全国有数のはっさくの産地である。  
 全国の市町村内で第 17 位 [511 トン/年 : H17]



■ はっさく収穫量の市町村別比較

順位	生産地	収穫量(t)
1	和歌山県 紀ノ川市	15,100
2	広島県 尾道市	5,320
3	和歌山県 有田川市	4,210
4	愛媛県 今治市	2,740
5	和歌山県 日高川町	2,090
6	和歌山県 かつらぎ町	1,650
7	和歌山県 海南市	1,420
8	和歌山県 和歌山市	1,170
9	和歌山県 田辺市	859
10	和歌山県 由良町	792
11	徳島県 美馬市	784
⋮	⋮	⋮
16	愛媛県 上島町	515
17	徳島県 三好市	511
18	和歌山県 湯浅市	490

※農林水産省 HP 統計情報

全国有数のはっさくの産地  
 (三好市(旧三野町))

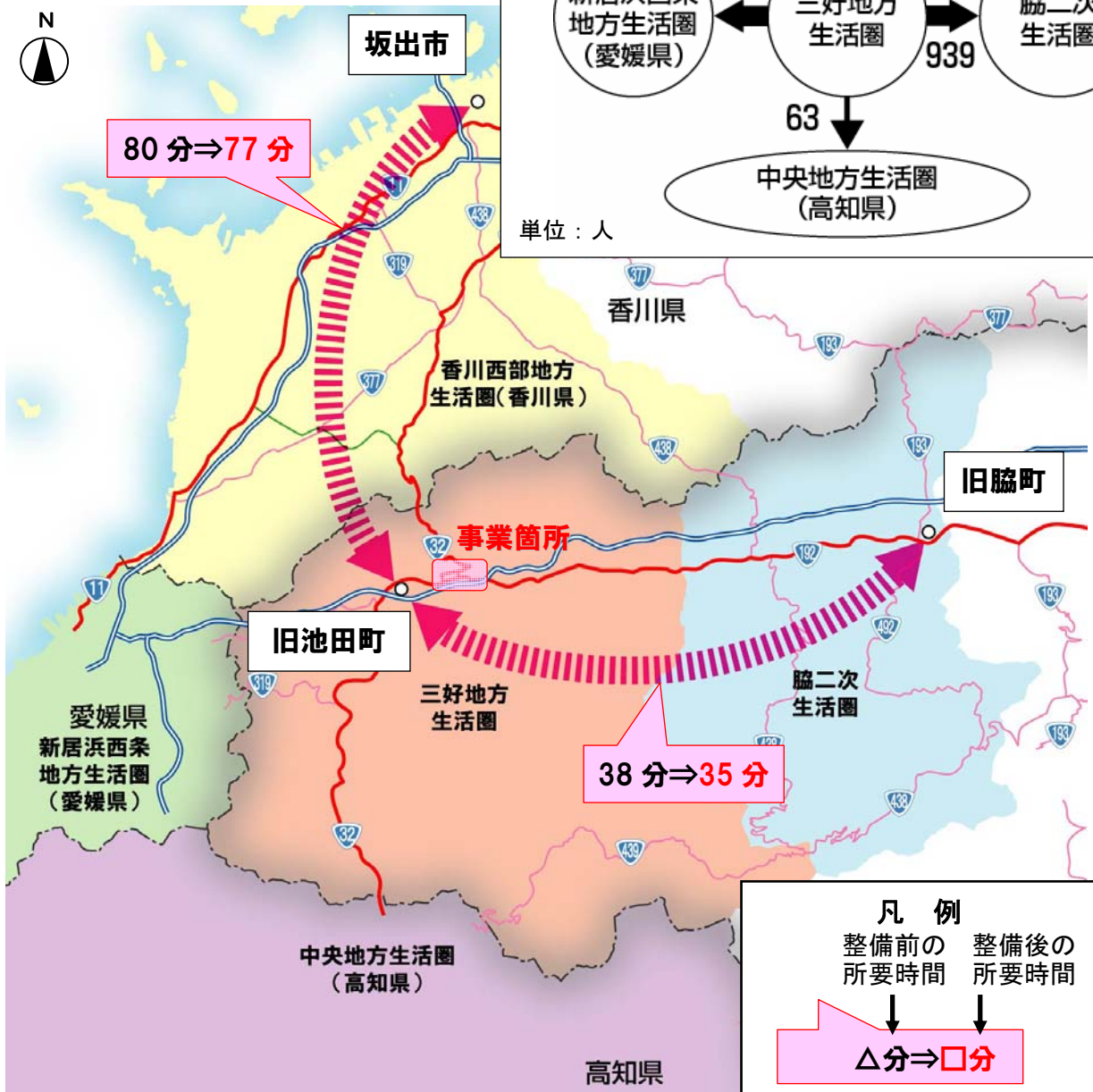
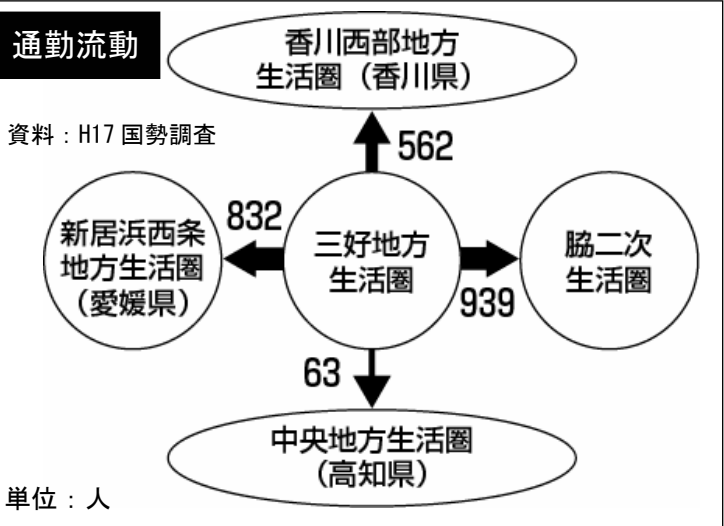


### 3. 3. 活カー国土・地域ネットワークの構築

・三好地方生活圏の中心都市(旧池田町)と、脇二次生活圏の中心都市(旧脇町)及び香川西部地方生活圏の中心都市(坂出市)を結ぶ最短経路

●当該路線が隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する

・三好地方生活圏からは、隣接する脇二次生活圏、香川県の香川西部地方生活圏、愛媛県の新居浜西条地方生活圏への通勤流動が多く、生活圏間のつながりが強くなっている。



※所要時間はH11,H17 センサスの混雑時旅行速度より算定 ・整備前(H11) ・整備後(H17)

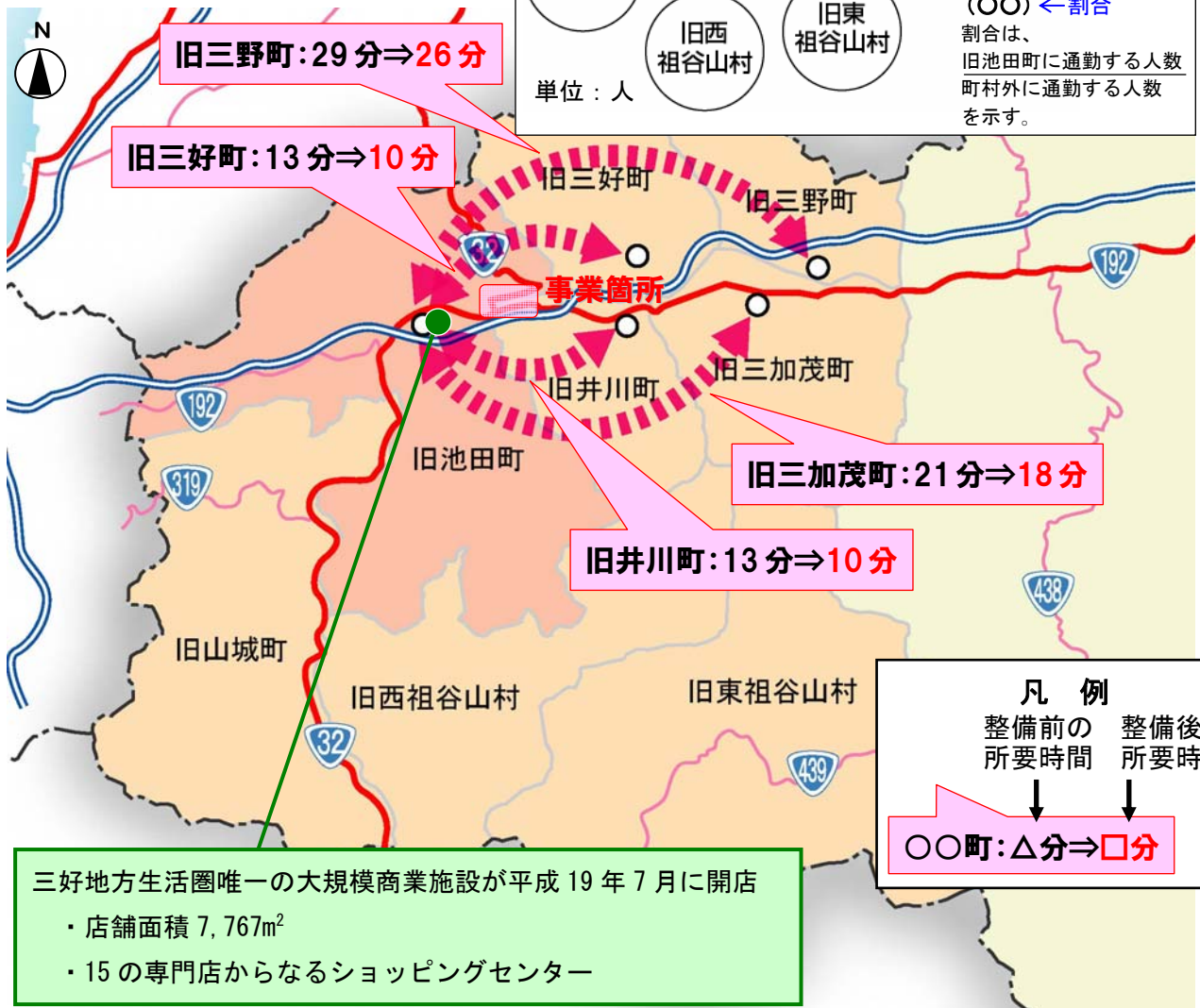
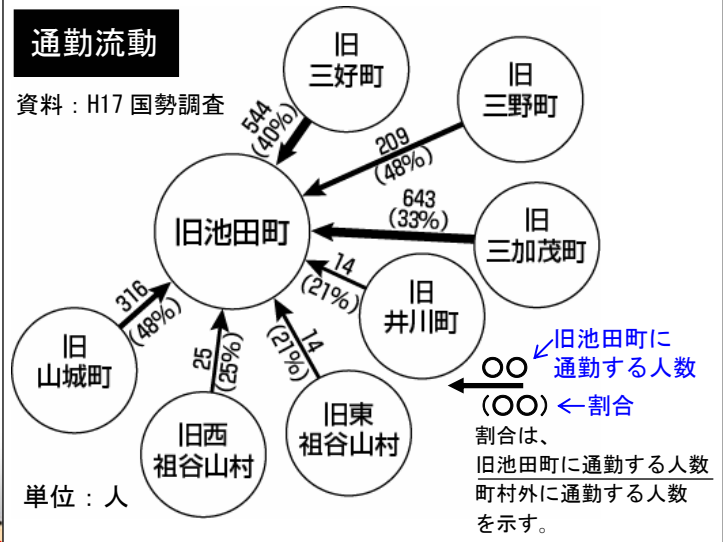
**・旧井川町、旧三加茂町、旧三好町、旧三野町から三好生活圏中心都市である旧池田町へのアクセスが向上**

**● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況**

・旧池田町は、他町村からの通勤依存度が高く、三好地方生活圏の中心都市として機能している。

・また、三好地方生活圏で唯一の大規模商業施設を有する。

・旧井川町、旧三加茂町、旧三好町、旧三野町から三好生活圏中心都市である旧池田町への所要時間がそれぞれ3分短縮。



三好地方生活圏唯一の大規模商業施設が平成19年7月に開店

- ・店舗面積 7,767m<sup>2</sup>
- ・15の専門店からなるショッピングセンター

※所要時間は H11, H17 センサスの混雑時旅行速度より算定 ・整備前(H11) ・整備後(H17)

### 3. 4. 活力—個性ある地域の形成

#### ・三好市内に点在する観光地へのアクセスが向上

#### ● 主要な観光地へのアクセス向上による効果



四国霊場第66番札所の雲辺寺



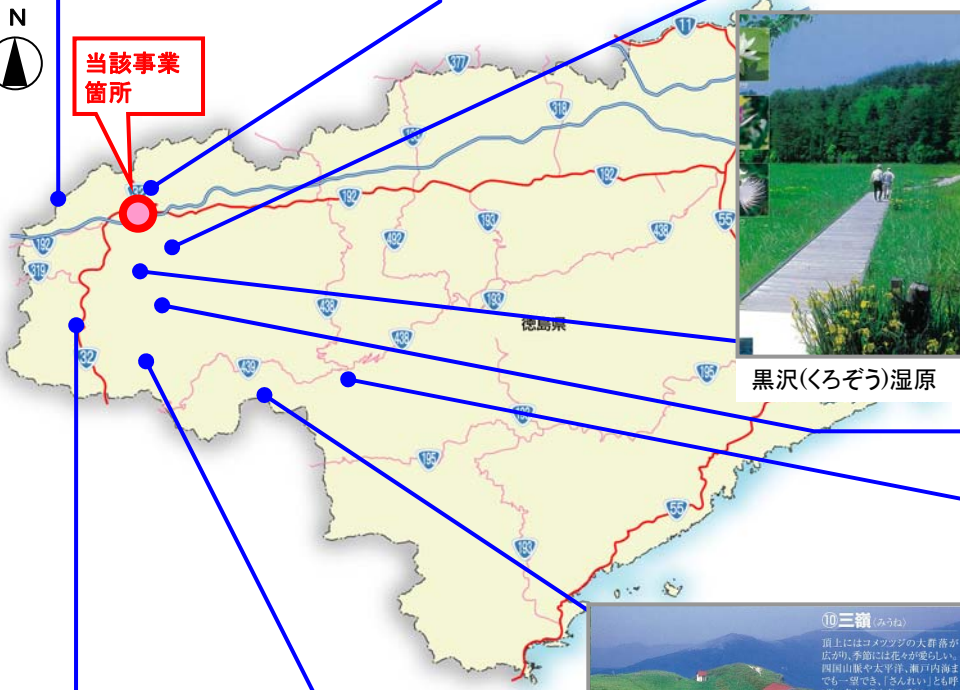
四国霊場番外札所の箆蔵寺



日本棚田百選の下影(しもかげ)の棚田



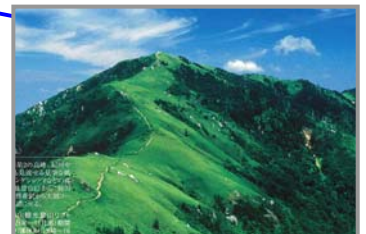
当該事業箇所



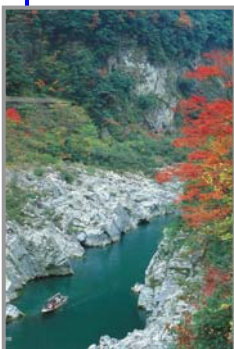
黒沢(くろぞう)湿原



東洋一の断崖絶壁＝竜ヶ岳



西日本第2の高峰＝剣山



大歩危・小歩危



祖谷(いや)のかずら橋



三嶺(みうね)

剣山ブロック※の観光入込客数:約250万人/年 (H18年)

※剣山ブロック＝三好市、美馬市、東みよし町、つるぎ町

#### 四国交通株式会社へのヒアリング

・整備前における連休(ゴールデンウィーク)と10～11月の観光シーズンは、県外観光客が多く平日ピーク時以上の渋滞が発生していたが、整備後は渋滞しなくなった。

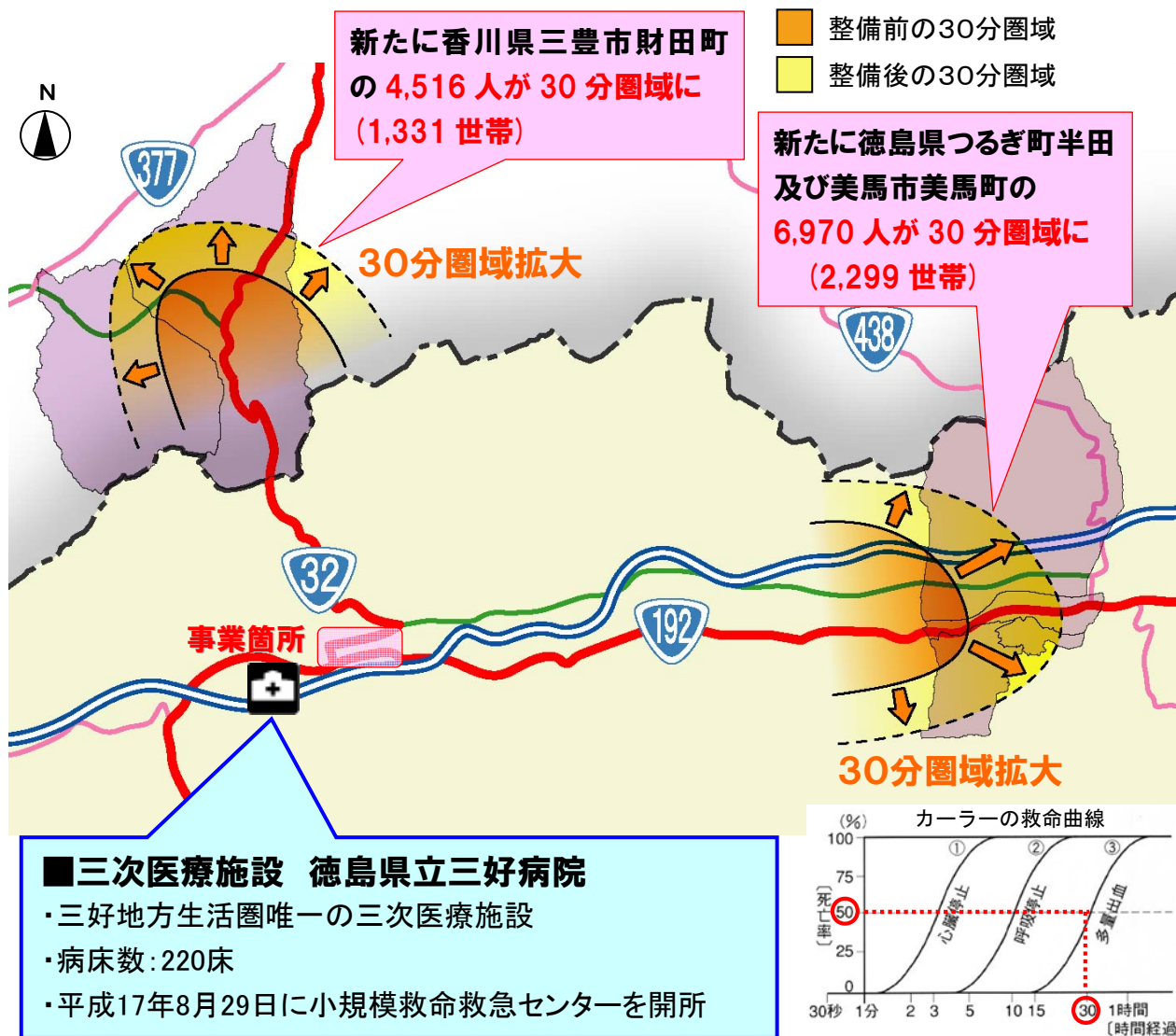


日本最高のラフティングスポット＝吉野川

### 3. 5. 暮らし—安全で安心できる暮らしの確保

・三次医療施設である徳島県立三好病院に30分以内で到達可能な圏域が拡大

●三次医療施設へのアクセス向上の状況



#### ■三次医療施設 徳島県立三好病院

- ・三好地方生活圏唯一の三次医療施設
- ・病床数: 220床
- ・平成17年8月29日に小規模救命救急センターを開所

※30分圏域は、H11,H17 センサスの混雑時旅行速度より算定 ・整備前(H11) ・整備後(H17) 多量出血後、約30分で50%死亡。  
 ※圏域人口は、平成17年国勢調査人口の小地域をもとに集計小地域の中心部が30分圏域に含まれるか否かで評価した。

#### みよし広域連合消防本部へのヒアリング

- ・徳島県立三好病院に搬送するケースが8割程度で一番多い。  
 (平成19年度の救急出動件数=1,846件のうち、三好病院に搬送した件数は1,476件である)

##### 【当該事業整備前の状況について】

- ・三好大橋南詰交差点が混雑により、サイレンを鳴らしていても2~3分のロスが発生する。
- ・三好大橋は路肩に車両が寄せられていても追越できなかった。

##### 【当該事業整備後の状況について】

- ・当事業により渋滞することも無く走行できるようになった。



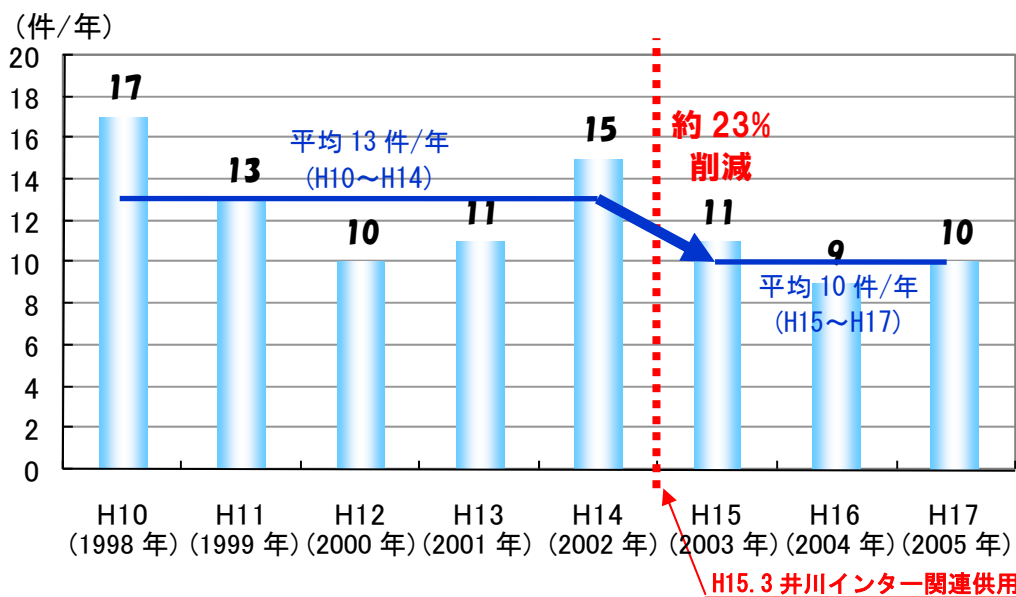
### 3. 6. 安全—安全な生活環境の確保

#### ・井川インター関連事業により現道の安全性が向上

●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

- ・現道の死傷事故件数は、井川インター関連供用前5年の平均13件/年に対して、供用後3年は平均10件/年程度と約23%削減された。

#### ■一般国道 32 号(三好大橋南詰交差点～県道観音寺池田線間)の死傷事故件数の推移 (出典：交通事故統合データベース)



#### ■死傷事故件数 評価区間



### 3. 7. 安全－災害への備え

- ・四国中央橋が新たに第1次緊急輸送道路に指定
- ・緊急輸送ネットワークの信頼性が向上

●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

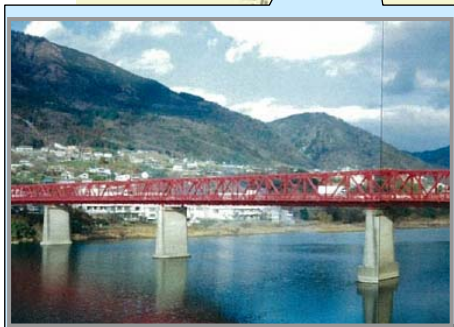
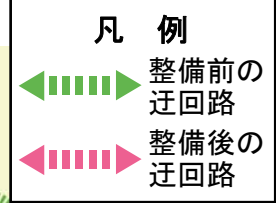


【参 考】

- ・井川インター関連道路の整備により、大規模な地震時に発生すると考えられていた迂回が解消
- ・三好大橋、美濃田大橋及び県道白地州津線が通行不能になった場合、約21分(約12 km)の迂回が発生

井川インター関連道路がある場合  
迂回なし: 2.7km 4.0分

井川インター関連道路がない場合  
迂回あり: 15.1km 25.0分



**三好大橋(S33供用)**  
橋脚の破損により、通行不能になる危険性がある。



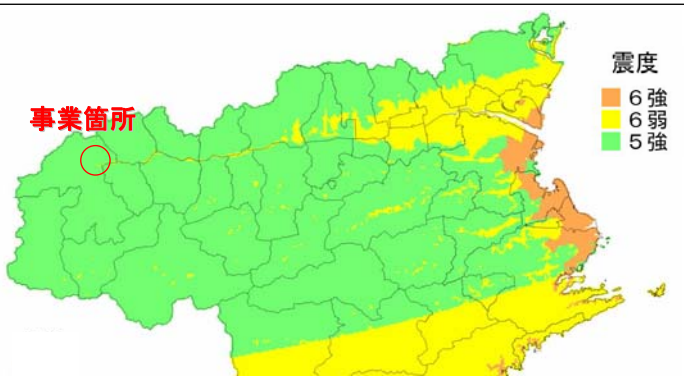
**美濃田大橋(S39供用)**  
橋脚の破損により、通行不能になる危険性がある。



**三三大橋(H3供用)**  
災害時においても、安心して通行することができる。

■ 東南海・南海地震

今後30年以内に50~60%、  
今後50年以内に80~90%の確率で、大規模な東南海・南海地震が発生すると予測されている。  
井川インター関連道路が整備された旧池田町も震度5強~6弱の大きな地震が予測されている。



東南海・南海地震震度予測図  
資料：徳島県危機管理局南海地震対策課



### 3. 8. 環境－地球環境の保全

#### ・CO<sub>2</sub>排出量を年間約2,000t削減

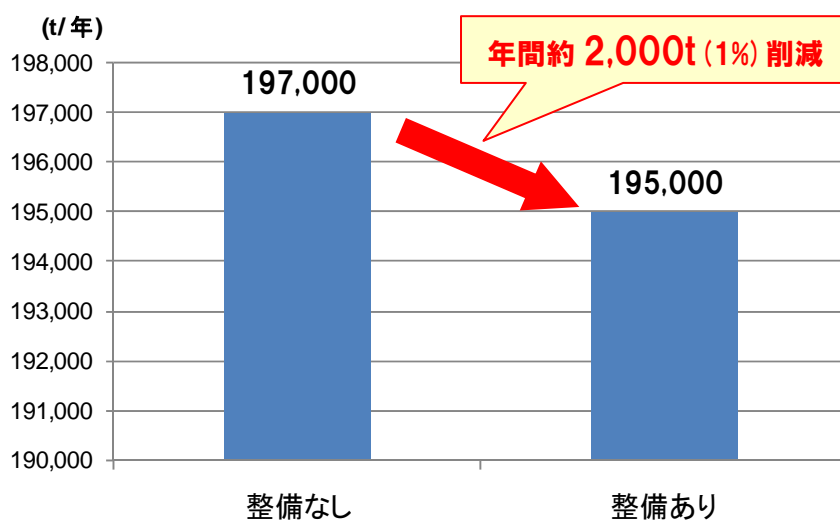
#### ●対象道路の整備により削減される自動車からのCO<sub>2</sub>排出量

- ・井川インター関連事業による交通の円滑化に伴い、自動車からの二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量が削減され、沿道住民の生活環境が向上している。

－CO<sub>2</sub>排出量－

単位：t/年

整備なし	整備あり	削減量	削減率
197,000	195,000	2,000	1%



※当該事業の整備により影響を受ける範囲の区間【a区間】  
 ※平成17年推計交通量を基に排出量を算定

森林 1 ha が CO<sub>2</sub> を 1 年間に吸収する量 ⇒ 10.6 t / 年

井川インター関連による CO<sub>2</sub> の排出削減量 = 2,000 t / 年

**1 年間で満濃池(香川県)の約 1.4 個分(約 190ha)の森林が吸収する CO<sub>2</sub> に相当する量を削減!**



※植林によるCO<sub>2</sub> 吸収量は、10.6t-CO<sub>2</sub>/ha/年として試算(出典:「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)、IPCC; 気候変動に関する政府間パネル」。)

※満濃池(まんのういけ)・・・香川県まんのう町にある周長約20km、貯水量1540万トン、面積約140haの日本一の灌漑用ため池

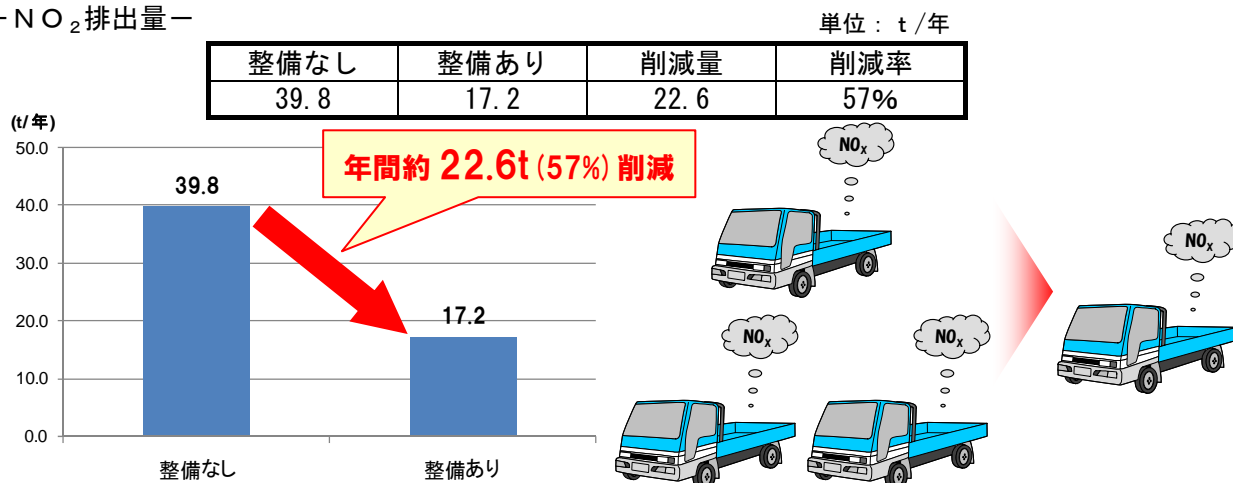
### 3.9. 環境—生活環境の改善・保全

**・NO<sub>2</sub>排出量を約57%、SPM排出量を約55%削減**

- 現道等における自動車からのNO<sub>2</sub>排出削減率
- 現道等における自動車からのSPM排出削減率

・井川インター関連事業による交通の円滑化に伴い、自動車からの二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)、浮遊粒子状物質(SPM)排出量が削減され、沿道住民の生活環境が向上している。

#### —NO<sub>2</sub>排出量—



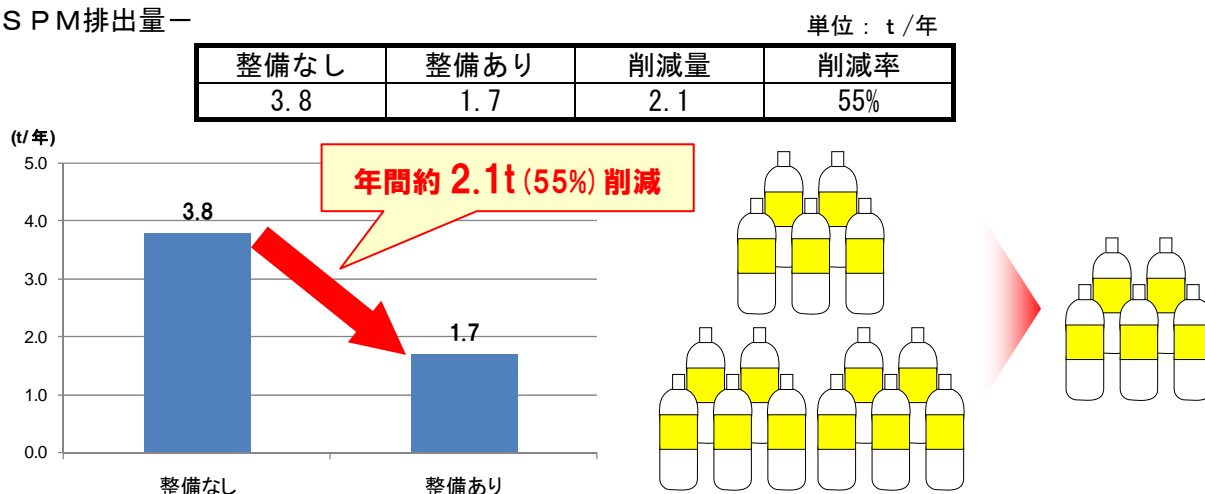
大型車 1,000 台が徳島～大阪を往復した時のNO<sub>2</sub>の排出量=1.32 t/日

井川関連事業によるNO<sub>2</sub>の排出削減量=22.6 t/年

**1年間で大型車約 17,000 台が徳島～大阪間を往復した時に排出されるNO<sub>2</sub>に相当する量を削減！**

※徳島～大阪間往復約300km、速度40km/hで走行した場合の大型車の排出量

#### —SPM排出量—



SPMの排出削減量 0.1 t ⇒ 500ml のペットボトル約 1000 本に相当

井川関連事業によるSPMの排出削減量=2.1 t/年

**1年間で 500ml のペットボトル約 21,000 本に相当する量を削減！**

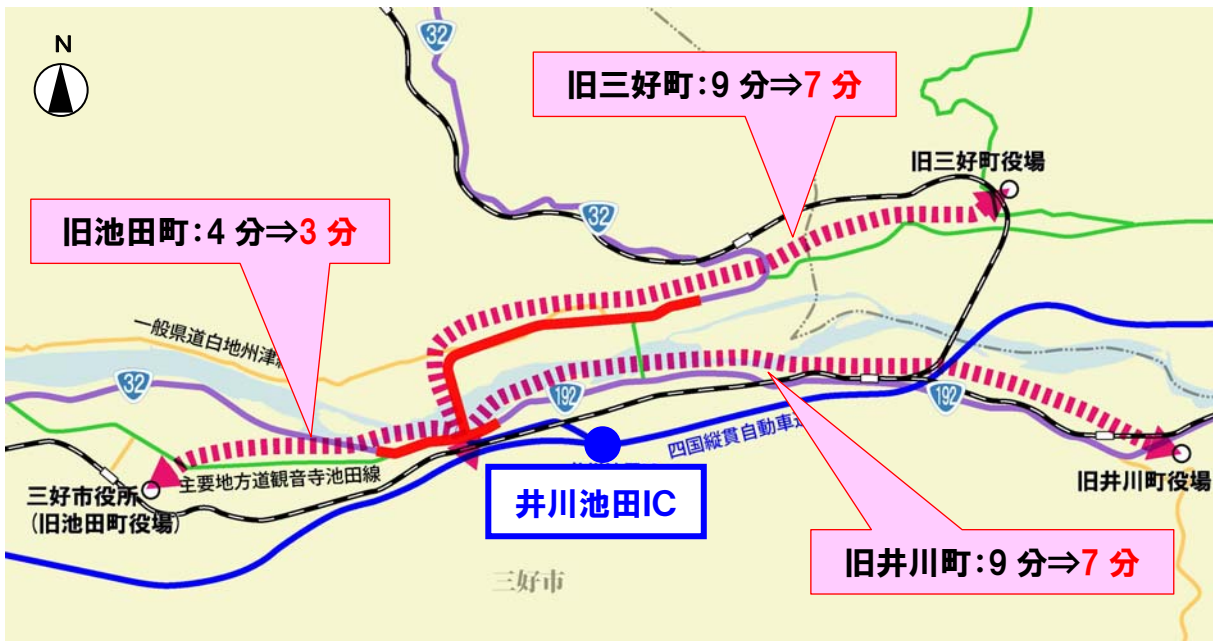
※当該事業の影響が最も大きい区間(並行区間:国道192号等)[b区間] ※平成17年推計交通量を基に排出量を算定

### 3.10. その他一他のプロジェクトとの関係

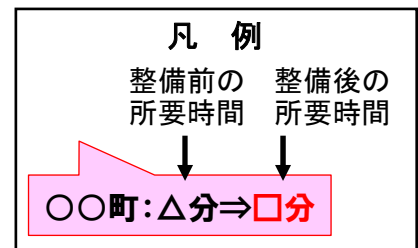
#### ・井川池田インターへのアクセスが向上

#### ●関連する大規模道路事業と一体的整備の必要性または一体的整備による効果

- ・平成11年3月に供用された井川池田インターは、ピーク時間帯や観光シーズンにおける一般国道32号三好大橋南詰交差点を中心とした渋滞のため、アクセスが低下していたが、井川インター関連の整備により、渋滞が解消し、各方面からのアクセスが向上した。
- ・東方面(旧井川町)、北方面(旧三好町)からの所要時間がそれぞれ2分、西方面(旧池田町)からの所要時間が1分短縮。



※所要時間はH11,H17 センサスの混雑時旅行速度より算定  
・整備前(H11) ・整備後(H17)



#### 4. 費用便益分析

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道32号	井川インター関連	L= 2.4 km	二次改築	現拡・BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,100~18,400	2、4	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20年度		
単純合計	242億円	12億円	254億円
基準年における 現在価値 (C)	302億円	7億円	309億円

##### 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20年度			
供用年	平成13年度(暫定)、平成15年度(完成)			
単年便益 (初年便益)	8億円	1億円	0億円	9億円
基準年における 現在価値 (B)	314億円	20億円	4億円	338億円

##### ③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.1
経済的純現在価値 (B-C)	29億円
経済的内部収益率 (EIRR)	4.4%

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。