

四国横断自動車道 あなんしまんと 阿南四万十線 あなん とくしまひがし 阿南～徳島東  
事業再評価

平成23年10月31日

国土交通省 四国地方整備局

# 四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東

## 【 目 次 】

<b>1. 事業の概要</b> .....	<b>1</b>
1.1. 事業の目的 .....	1
1.2. 事業計画諸元 .....	2
<b>2. 事業経緯</b> .....	<b>3</b>
2.1. 主な事業の経緯 .....	3
<b>3. 事業の必要性等に関する視点</b> .....	<b>4</b>
3.1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化 .....	4
3.1.1. 事業を巡る社会経済情勢の変化 .....	4
3.1.2. 事業の効果や必要性 .....	12
3.1.3. 事業採択時より再評価実施までの周辺環境の変化等 .....	29
3.2. 事業の投資効果 .....	31
3.2.1. 事業の投資効果 .....	31
3.2.2. 前回再評価時からの事業計画の変化 .....	32
3.3. 事業の進捗状況 .....	33
3.3.1. 事業の進捗状況 .....	33
<b>4. 事業の進捗見込みの視点</b> .....	<b>34</b>
<b>5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</b> .....	<b>35</b>
5.1. コスト縮減 .....	35
5.2. 代替案立案等の可能性 .....	35
<b>6. 地方公共団体からの要望</b> .....	<b>36</b>
<b>7. 対応方針（原案）</b> .....	<b>37</b>

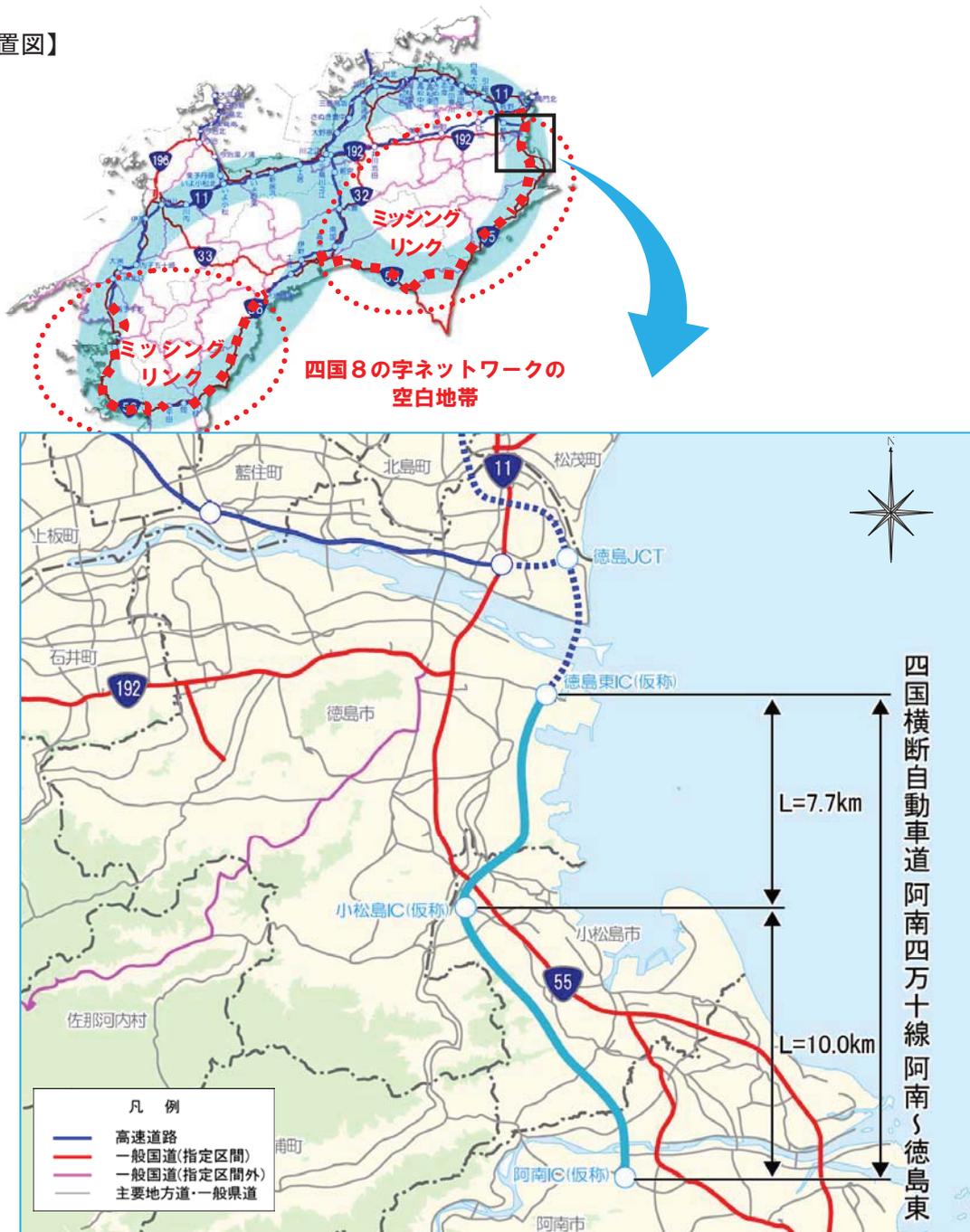
## 1. 事業の概要

### 1.1. 事業の目的

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 440 km の高規格幹線道路である。この路線は、四国東南地域、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高速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。

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。

#### 【位置図】

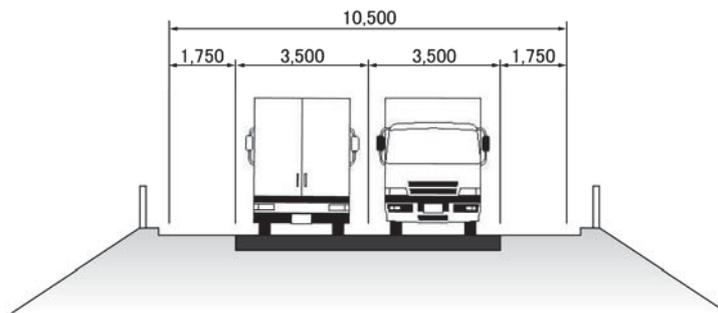


## 1.2. 事業計画諸元

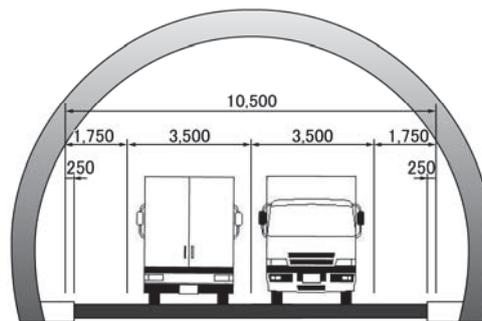
項目	内容
事業名	しこくおうだんじどうしゃどう あなんしまんとせん あなん とくしまひがし 四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東
計画区間	あなんししもおおのちよう とくしましきたおきのす 徳島県阿南市下大野町～徳島県徳島市北沖洲
計画延長	17.7 km
構造規格	第1種第2級
設計速度	100 km/h (暫定 80 km/h)
車線数	4車線 (暫定 2車線)
標準幅員	23.5 m (4車線)、10.5 m (暫定 2車線)

### 【標準断面図 (暫定 2 車線時)】

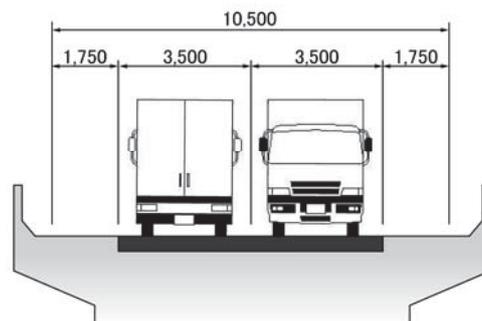
#### ●一般部



#### ●トンネル部



#### ●橋梁部



(単位 : mm)

## 2. 事業経緯

### 2.1. 主な事業経緯

項目	経緯	
	阿南 IC～小松島 IC	小松島 IC～徳島東 IC
都市計画決定	平成 8 年度	平成 6 年度
都市計画決定の変更	平成 1 2 年度、平成 1 8 年度	平成 1 9 年度
整備計画決定	平成 1 0 年度	平成 8 年度
新直轄方式の指定	平成 1 5 年度	平成 1 7 年度
設計協議着手	平成 1 8 年度	平成 2 0 年度
用地買収着手	平成 1 9 年度	平成 2 0 年度
工事着手	平成 1 9 年度	未着手



【四国横断自動車道（阿南市方面から徳島市方面を望む）】



### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### 3.1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

##### 3.1.1. 事業を巡る社会経済情勢の変化

###### (1) 市町村合併の状況

- 徳島県では平成16年10月以降、市町村合併が進み50市町村（4市38町8村）であったものが、平成18年3月末に8市15町1村の24市町村に再編された。
- 四国横断自動車道 阿南～徳島東の沿線では、平成18年3月に阿南市、那賀川町、羽ノ浦町が合併し『阿南市』となった。

###### <徳島県の市町村合併状況>



現在の市町村 (H23.9現在)	前回評価時の市町村 (H21.3.12時点)	備考
徳島市	徳島市	
鳴門市	鳴門市	
小松島市	小松島市	
阿南市	阿南市	平成18年3月阿南市・那賀川町・羽ノ浦町が合併
吉野川市	吉野川市	平成16年10月鴨島町・川島町・山川町・美郷村が合併
阿波市	阿波市	平成17年4月吉野町・土成町・市場町・阿波町が合併
美馬市	美馬市	平成17年3月脇町・美馬町・穴吹町・木屋平村が合併
三好市	三好市	平成18年3月池田町・山城町・東祖谷山村・西祖谷山村・三野町・井川町が合併
勝浦町	勝浦町	
上勝町	上勝町	
佐那河内村	佐那河内村	
石井町	石井町	
神山町	神山町	
那賀町	那賀町	平成17年3月鷺敷町・相生町・上那賀町・木沢村・木頭村が合併
牟岐町	牟岐町	
美波町	美波町	平成18年3月由岐町・日和佐町が合併
海陽町	海陽町	平成18年3月海南町・海部町・穴喰町が合併
松茂町	松茂町	
北島町	北島町	
藍住町	藍住町	
板野町	板野町	
上板町	上板町	
つるぎ町	つるぎ町	平成17年3月半田町・貞光町・一字村が合併
東みよし町	東みよし町	平成18年3月三好町・三加茂町が合併

(2) 人口の動向

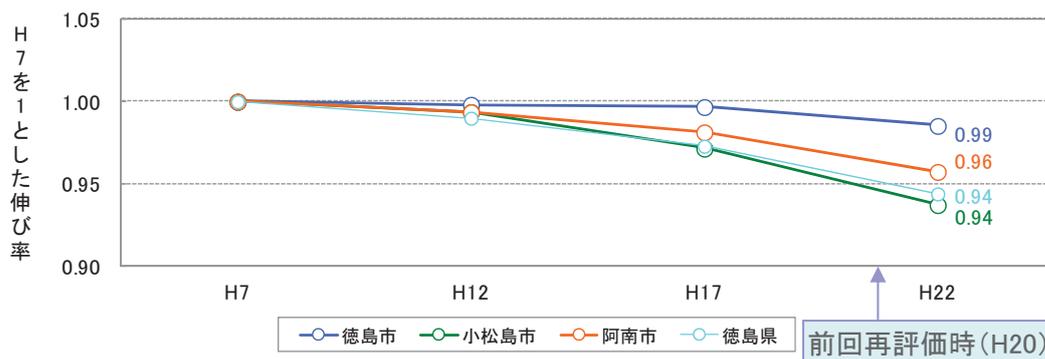
a) 総人口の推移

- 徳島県の人口は減少傾向にあり、H22にはH7の0.94倍。
- 四国横断自動車道 阿南～徳島東沿線市の徳島市、小松島市、阿南市は県全体と同様に減少傾向にあるが、県内他市町村よりも減少率は低い。

<徳島県における市町村別人口の変化率（H7～H22）>



<四国横断自動車道 阿南～徳島東沿線市における人口の推移（H7～H22）>



単位：人

市町村名	H7	H12	H17	H22
徳島市	268,706	268,218	267,833	264,764
小松島市	43,349	43,078	42,115	40,630
阿南市	79,479	78,971	78,002	76,094
徳島県	832,427	824,108	809,950	785,873

資料／H7, H12, H17, H22 国勢調査（H22は速報値）

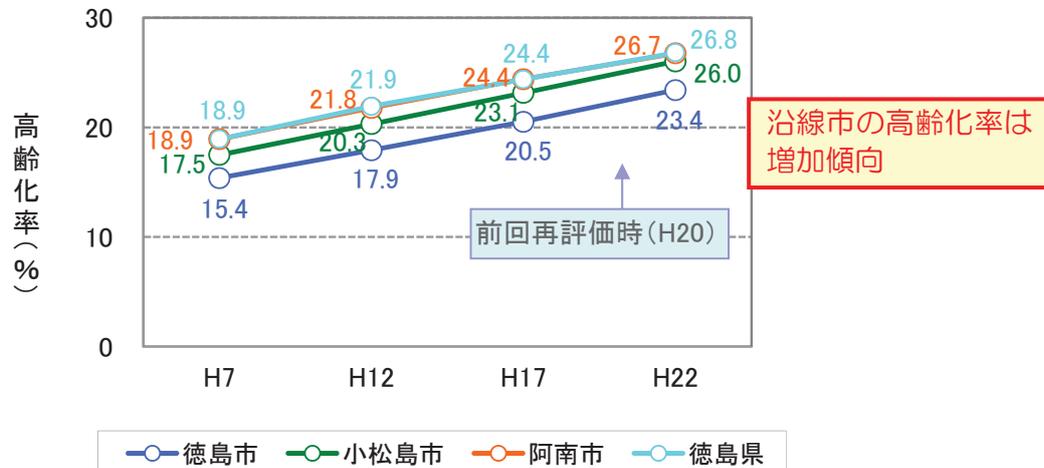
b) 高齢化率

- 徳島県全体の高齢化率は増加傾向にあり、沿線市も同様に増加。
- 阿南市より南の地域は、他市町村と比較して高齢化率が高く、那賀町、美波町、牟岐町では、H22に40%を超える高齢化率となっている。

<徳島県における市町村別の高齢化率（H22）>



<四国横断自動車道 阿南～徳島東沿線市における高齢化率の推移（H7～H22）>



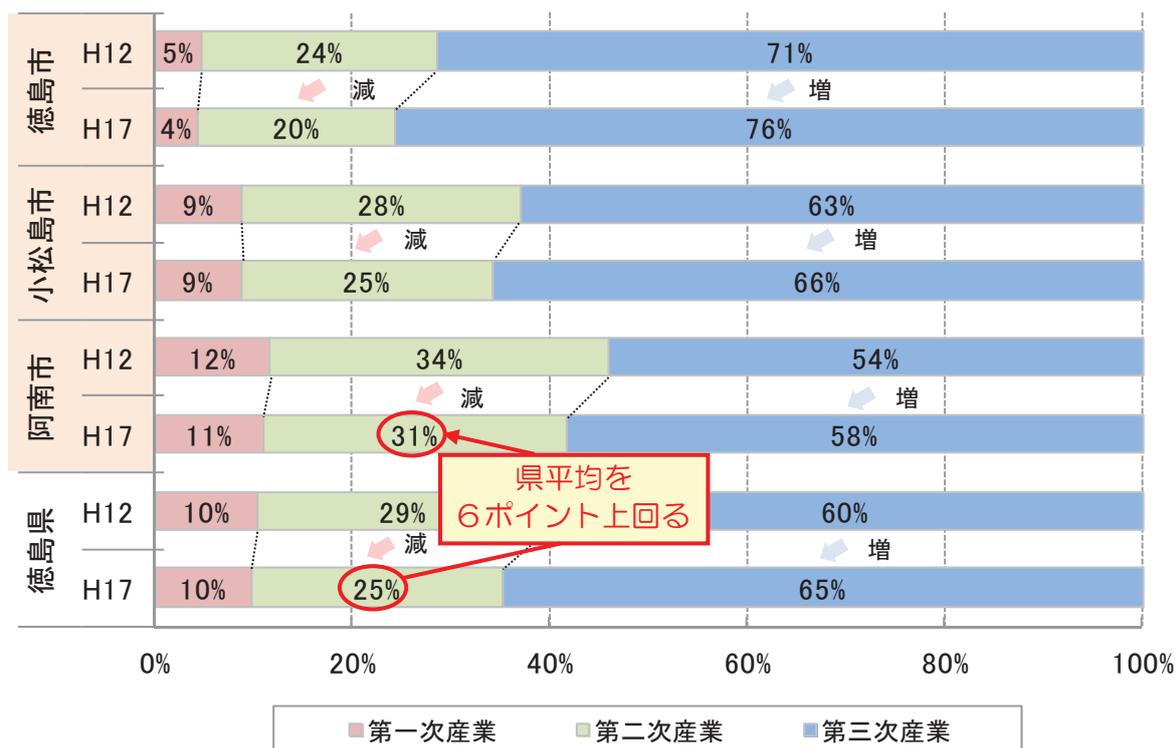
資料/H7, H12, H17, H22 国勢調査 (H22 は速報値)

### (3) 産業活動の変化

#### ■産業別就業人口の推移

- 産業別就業人口シェアでは、徳島県においてH12からH17にかけて第二次産業が減少し、第三次産業が増加。沿線市も同様の傾向。
- 阿南市は、他の沿線市町とは異なり第二次産業の就業人口シェアが県平均を上回る。

<四国横断自動車道 阿南～徳島東沿線市における産業別就業人口の推移（H12, H17）>



単位：人

市町村名	年度	第一次産業	第二次産業	第三次産業	合計
徳島市	H12	5,794	28,854	86,512	121,160
	H17	5,242	24,219	91,490	120,951
小松島市	H12	1,748	5,573	12,421	19,742
	H17	1,699	4,963	21,303	36,510
阿南市	H12	4,430	13,038	20,500	37,968
	H17	4,006	11,201	21,303	36,510
徳島県	H12	40,352	112,939	232,078	385,369
	H17	36,475	95,211	242,139	373,825

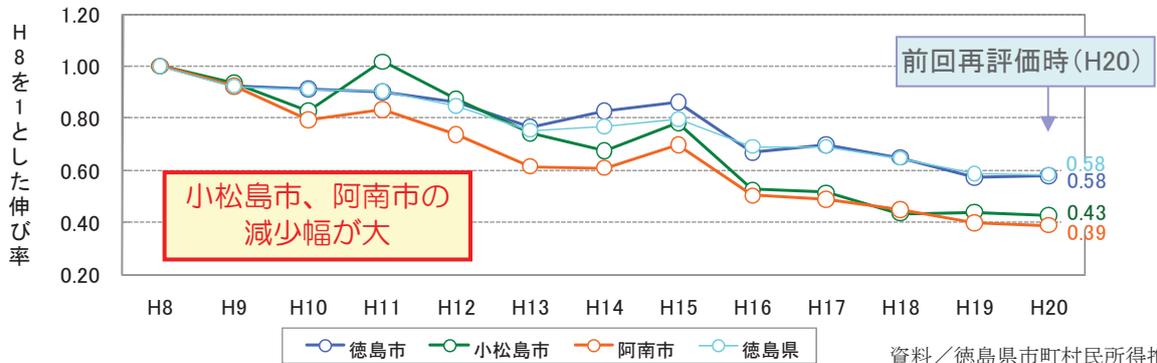
県平均と比較して  
阿南市の第二次産業人口シェアは高い

資料／H12, H17 国勢調査

### ■農林水産業総生産の推移

- 徳島県の農林水産業総生産はH8以降、減少傾向。
- 沿線市も減少傾向にあり、H20には徳島市でH8の0.58倍、小松島市で0.43倍、阿南市で0.39倍と県南地域で減少幅が大きい。

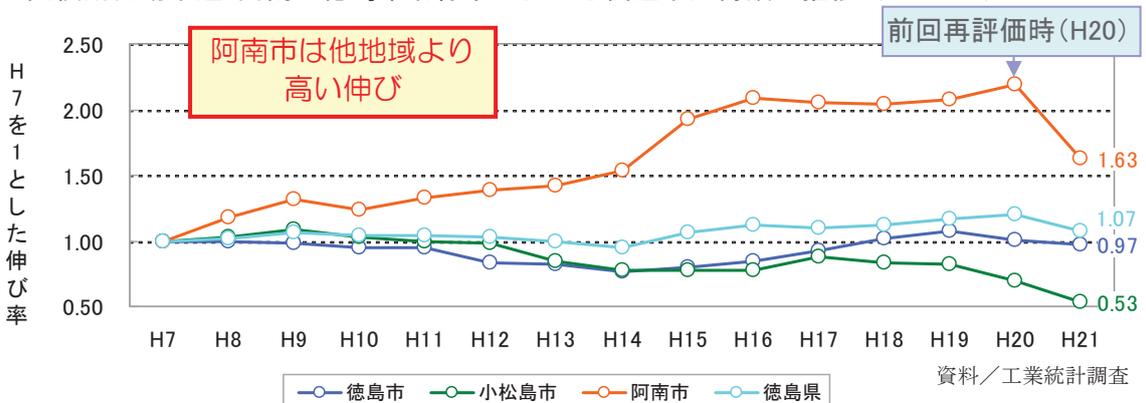
<四国横断自動車道 阿南～徳島東沿線市における農林水産業総生産の推移（H8～H20）>



### ■製造業出荷額の推移

- 徳島県の製造業出荷額は、H8以降横ばいで推移。
- 阿南市は増加傾向にあり、急激な増加を呈したH15以降横ばいで推移するが、H21にはH7の1.63倍となり、県全体を大きく上回っている。

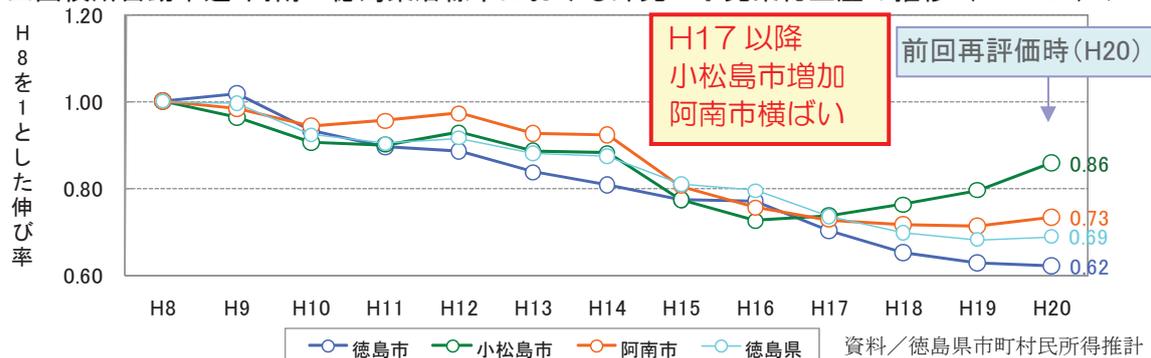
<四国横断自動車道 阿南～徳島東沿線市における製造業出荷額の推移（H7～H21）>



### ■卸売・小売業総生産の推移

- 徳島県の卸売・小売業総生産は、H8以降減少傾向。徳島市では、H20にはH8の4割減少。
- 一方、小松島市、阿南市もH17まで同様の傾向にあるが、それ以降は増加または横ばい。

<四国横断自動車道 阿南～徳島東沿線市における卸売・小売業総生産の推移（H8～H20）>

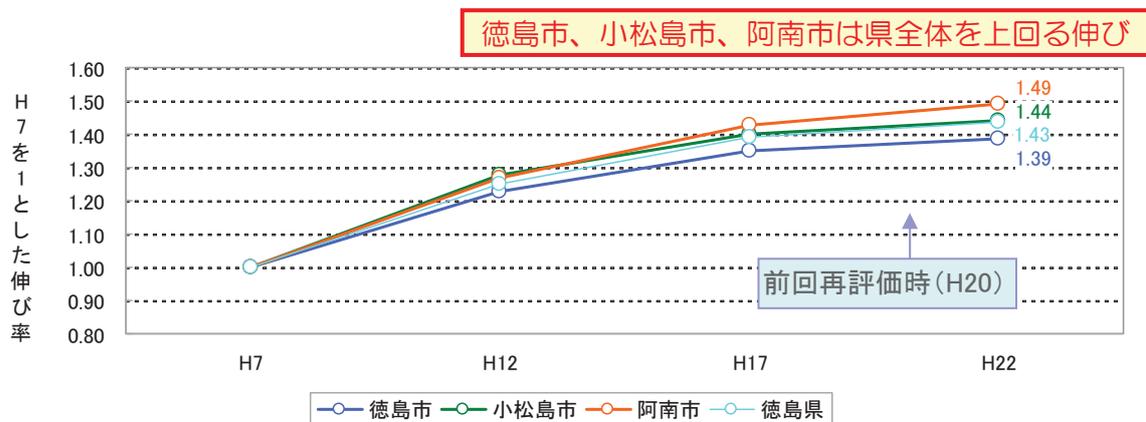


#### (4) 交通の動向

##### a) 乗用車保有台数の推移

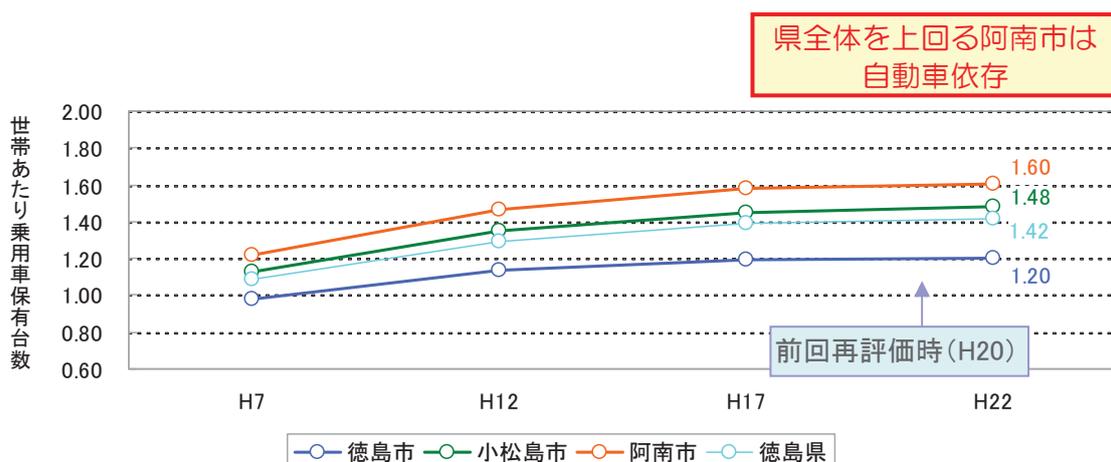
- 徳島県の乗用車保有台数は増加傾向にあり、沿線市でも同様に増加し、小松島市、阿南市では県全体の伸びを上回る。
- 世帯あたり乗用車保有台数も徳島県全体では同様に増加傾向。小松島市、阿南市は県全体を上回っており、自動車への依存が大。

#### <四国横断自動車道 阿南～徳島東沿線市における乗用車保有台数の推移>



資料/H7, H12, H17, H22 四国運輸局 自動車数の推移

#### <四国横断自動車道 阿南～徳島東沿線市における世帯あたり乗用車保有台数の推移>



資料/H7, H12, H17, H22 四国運輸局 自動車数の推移、H7, H12, H17, H22 国勢調査 (H22 は速報値)

b) 地域間流動の変化

■自動車 OD 量

- 県内では、東部—中央間、東部—南部間で平日 4 万台、休日 3 万台を超える流動があり、東部と中央、南部間の結びつきが強く、東部—南部間では H11 から H17 の間で 1,400 台増加。
- 県外との流動では香川東部や近畿とが多く、四国外の近畿との結びつきも強い。
- 平日、休日で流動の傾向はほぼ変わらないが、平日と比較して休日の方が香川東部や近畿との流動が多い。（香川東部：1.19 倍、近畿：1.40 倍）

<地域間自動車交通量（H17 平日）>



<地域間自動車交通量（H17 休日）>



東部：徳島市、鳴門市、小松島市、松茂町、北島町、藍住町、板野町、上板町、石井町、佐那河内村、神山町、勝浦町、上勝町  
 南部：阿南市、那賀町、美波町、牟岐町、海陽町  
 中央：阿波市、吉野川市  
 美馬：美馬市、つるぎ町  
 三好：三好市、東みよし町  
 香川東部：高松市、さぬき市、小豆島町、土庄町、池田町、三木町、綾川町、  
 香川西部：丸亀市、坂出市、普通寺市、三豊市、観音寺市、宇多津町、まんのう町、琴平町、多度津町  
 新居浜西条：新居浜市、西条市、四国中央市

( )はH11からH17までの伸び

地域間自動車交通量(台/日)

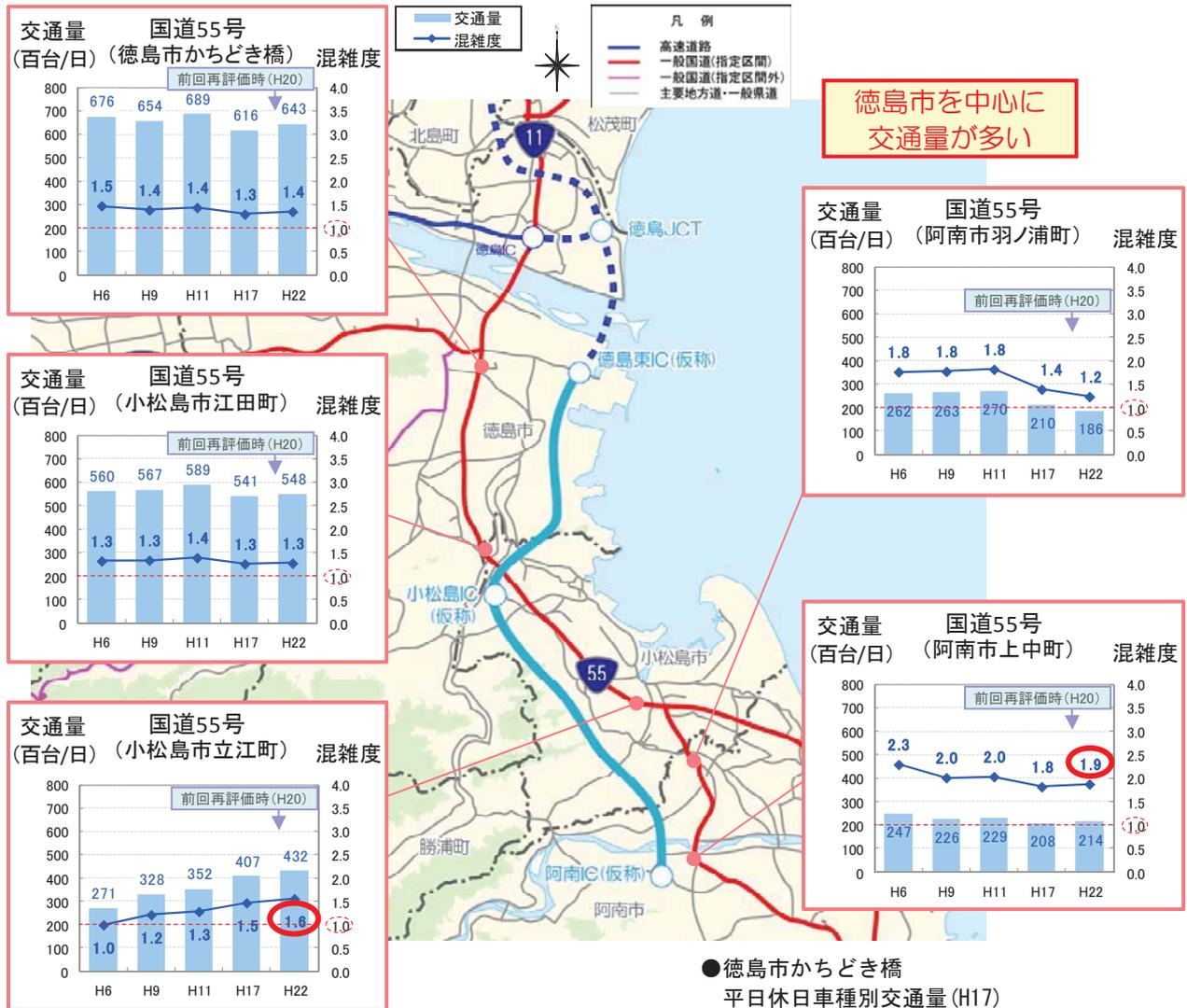


資料/H11, H17 道路交通センサス

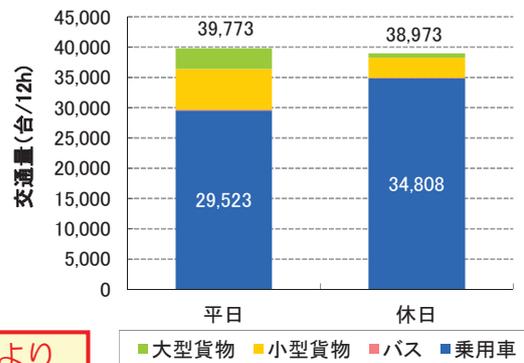
対象：徳島県を発着地とする流動

c) 現道の交通状況の変化

- 現道では、徳島市を中心に交通量が多く、H17以降ほぼ横ばいに推移。
- 徳島市、小松島市、阿南市の中心市街地周辺の現道では混雑度が1を超え、小松島市立江町、阿南市上中町では1.5を超えるなど、依然として交通混雑が課題となっている。
- 徳島市かちどき橋では、休日の12時間乗用車交通量が平日より2割多い。



●徳島市かちどき橋  
平日休日車種別交通量(H17)



**徳島市、小松島市、阿南市の中心市街地周辺は依然として混雑**

※混雑度  
H6～H17の混雑度はH22道路交通センサス12時間交通容量を用いて算出  
(各年混雑度  
=各年12時間交通量/H22センサス12時間交通容量)

乗用車は平日より  
休日が5,285台  
/12h(2割)多い

資料/H6, H9, H11, H17, H22  
道路交通センサス

### 3.1.2. 事業の効果や必要性

#### (1) 客観的評価指標による事業の効果や必要性

##### <客観的評価指標 (1/2)>

政策目標		指標	指標チェックの根拠
大項目	中項目		
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 並行区間等の年間時間損失（人・時間）及び削減率	時間損失削減量：1,546千人時間/年 削減率：70%
		■ 並行区間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	徳島市かちどき橋1丁目～徳島市徳島本町一丁目 13.5km/h⇒29.4km/h 小松島市江田町敷地前～小松島市小松島町領田 17.3km/h⇒37.7km/h
		■ 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる	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）
		<input type="checkbox"/> 新幹線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	阿南市～徳島阿波おどり空港 75分⇒41分
	物流効率化の支援	■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	徳島市～徳島小松島港（国際コンテナ港） 37分⇒30分
		■ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	徳島県特産品「阿波尾鶏」 阿南市以南の農産品「キュウリ」 阿南市以南沿岸部「太刀魚、アワビ、イセエビ等」 主な出荷先（京阪神） 216分⇒175分（当該路線のみだと17分短縮）
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	—
		<input type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する	—
		<input type="checkbox"/> 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	—
	国土・地域ネットワークの構築	■ 当該道路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
		■ 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	阿南市～徳島市 56分⇒39分
		<input 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	—
	個性ある地域の形成	■ 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）、大湊新浜工業団地（阿南市）、わじき工業団地（那賀町）や徳島県南部運動公園（阿南市）、徳島県LEDバレイ構想を支援
■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する		阿南ICの新設により室戸阿南海岸国定公園、室戸ジオパーク等へのアクセスが向上	
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		—	

<客観的評価指標 (2/2) >

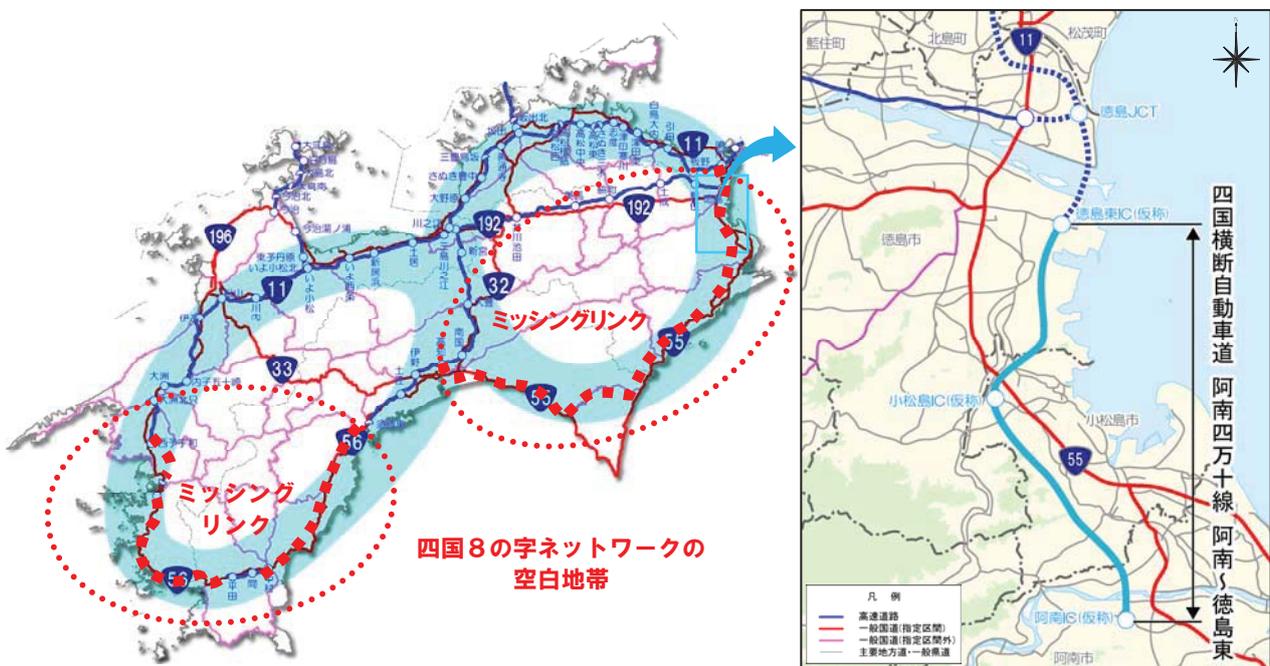
政策目標		指標	指標チェックの根拠
大項目	中項目		
2. 暮らし	安全で安心できる暮らしの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	阿南市～徳島赤十字病院（小松島市） 30分⇒24分
3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる</li> </ul>	—
	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	—
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	第一次緊急輸送道路の国道11号、国道55号を代替する（徳島市～阿南市）
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する</li> </ul>	—
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 並行区間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の代替路線を形成する</li> </ul>	—
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	CO2排出削減量：4,453t-CO2/年 CO2排出削減率：1%
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率</li> </ul>	NO2排出削減量：11t-NOx/年 NO2排出削減率：1%
		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率</li> </ul>	SPM排出削減量：3t-SPM/年 SPM排出削減率：2%
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 並行区間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</li> </ul>	—
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ その他、環境や景観上の効果が期待される</li> </ul>	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が期待される
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</li> </ul>	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）
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	交通の転換による並行区間の安全性向上

■新たに都市間を高規格幹線道路で連絡

四国 8 の字ネットワークのミッシングリンクを解消

【現状・課題】

- 四国8の字ネットワークは、現在のエクスハイウェイを高規格幹線道路等で補完し、四国の自立と発展のためには無くてはならない根幹的な社会基盤である。
- 四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東は、8の字ネットワークの空白地帯“ミッシングリンク”に位置する高規格幹線道路の一部であり、早期整備が求められている。



◎早期整備が求められている四国8の字ネットワーク

「四国8の字・道中八景」(シンポジウム)が高知市上町でH22.2.13に開催され、四国8の字ネットワークの早期整備に関する施策を提言

主催は「四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会」。四国の経済界や行政関係者など約180名が参加。

「四国8の字ネットワークでつながる命・産業・観光」をテーマに、四国8の字ネットワークの実現と利用促進に向け、会場一体となった議論を行った。



書:紫舟  
平成22年2月13日  
四国8の字・道中八景

一番大切なものは「命」。その命の中にみなさんの願いの「8」を入れました。その「命」が「道」になり、そして道がずっと延び命とつながった先には「無限大」の可能性や広がりをみせるという想いでこの字を書き上げました。

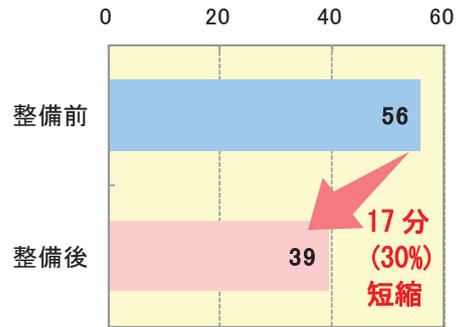
【整備効果】

- 当該道路の整備により、阿南市～徳島市の中心都市間所要時間が 17 分短縮し、さらには、**徳島市～東洋町までの所要時間が 13%短縮され、四国東南地域の移動時間格差が緩和。**
- 当該道路は**国道 55 号の代替路として機能**するとともに、**阿南安芸自動車道に直結し、沿線地域ひいては四国東南地域の災害時における救援救助、物資輸送、早期復旧を支援。**

●中心都市間の所要時間短縮



●阿南市～徳島市所要時間（分）



資料/現道の所要時間は H17 道路交通センサス 混雑時速度と区間延長に基づき算定し、四国横断自動車道阿南四万十線の所要時間は設計速度 80km/h として算定  
 整備前：国道 55 号経由  
 整備後：四国横断自動車道経由

●移動所要時間



四国東南地域・西南地域への所要時間は大

東洋町～徳島市間が現況 2 時間 10 分から 1 時間 53 分となり 2 時間圏内に！

東洋町～徳島市間の所要時間を 13%短縮 東南地域の移動時間格差を緩和

●津波による道路分断箇所



四国東南地域・西南地域では津波により道路が分断

四国横断自動車道 (阿南～徳島東)

国道 55 号の代替路を形成し、四国東南地域の代替路 (阿南安芸自動車道) に直結

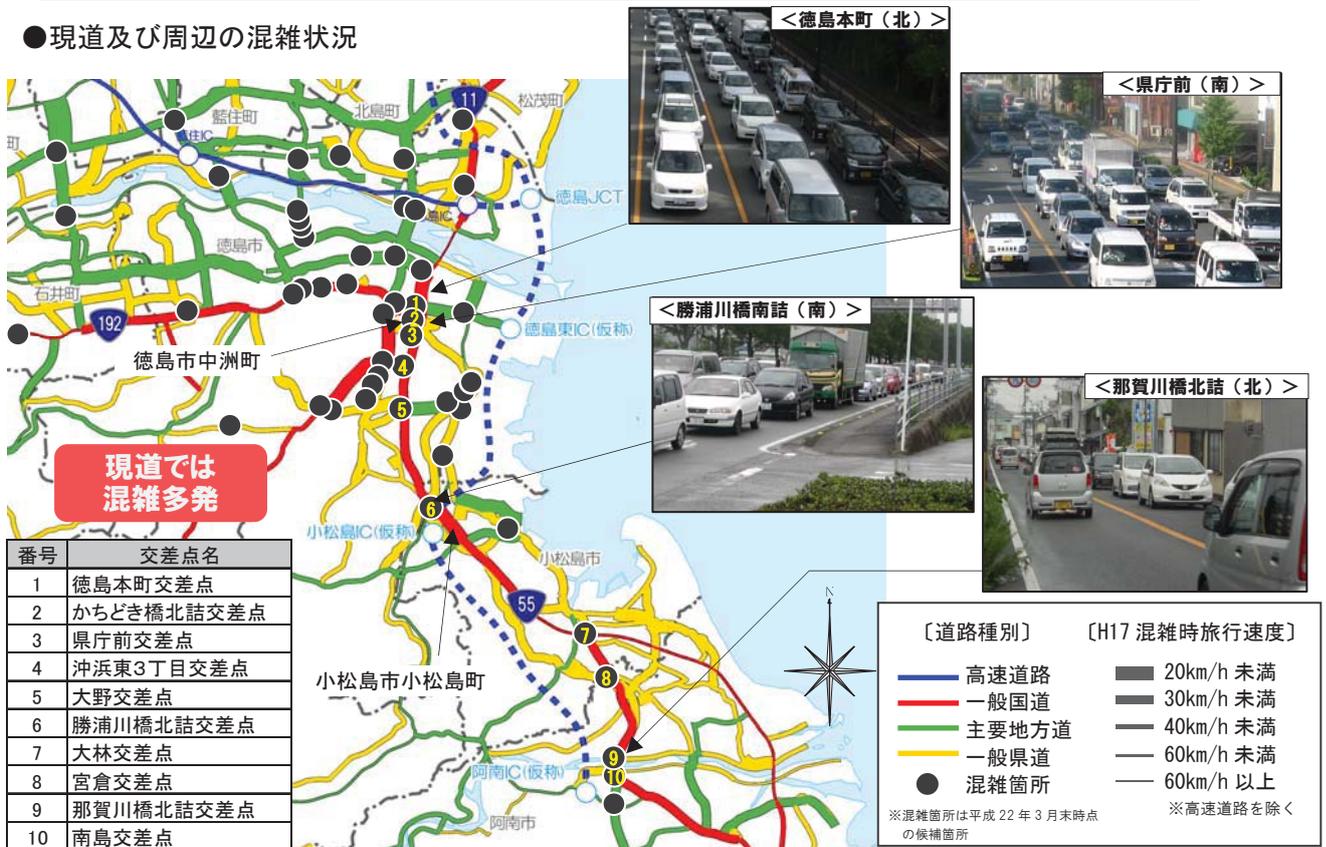
■現道等における走行性向上

現道の混雑緩和を解消し、円滑な走行が可能に

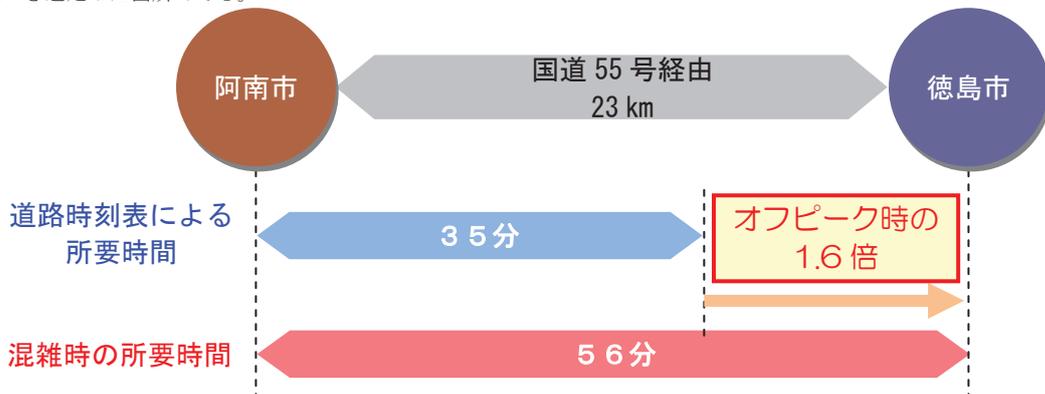
【現状・課題】

- 現道や沿線区間では、朝夕のピーク時に混雑区間が多数存在。
- 現道の混雑時速度はほぼ 20～30km/h で、徳島市中洲町付近や小松島市小松島町付近では 20km/h 未満の区間も存在するなど、円滑な交通が妨げられている。
- 混雑時には阿南市から徳島市まで約 1 時間を要し、オフピーク時所要時間の 1.6 倍となっている。

●現道及び周辺の混雑状況



資料／混雑箇所：徳島地区渋滞対策協議会資料、旅行速度：H17 道路交通センサス  
 ※混雑箇所は、VICS データ（混雑発生時間）、プローブデータ（旅行速度）及び道路利用者を対象にしたアンケート調査結果に基づき選定した箇所である。



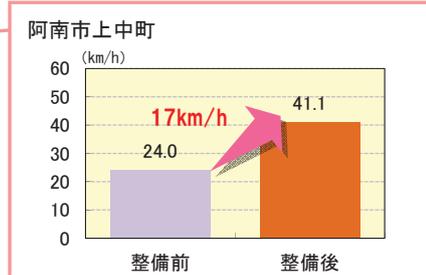
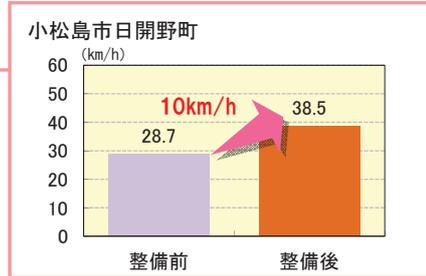
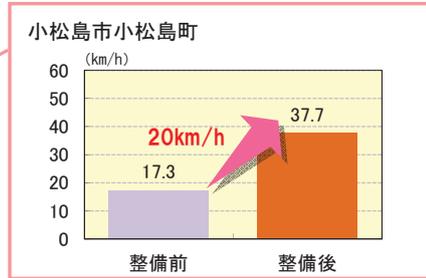
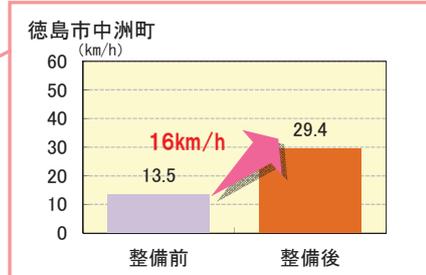
資料／H19.5 道路時刻表をもとに国道 55 号経由の所要時間を算出  
 H17 道路交通センサス 混雑時速度と区間延長、

【整備効果】

- 現道の通過交通が当該道路に転換することにより、現道の混雑が大幅に緩和され、**整備前と比較して旅行速度が最大 20km/h 上昇**。
- 現道における**時間損失が 1,546 千人・時間/年減少 (70%減)**。

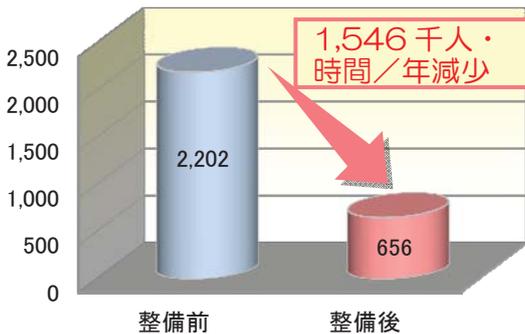


●旅行速度の変化



通過交通の転換により  
現道の旅行速度上昇

●時間損失の変化  
(千人・時間/年)



※時間損失

H17 道路交通センサスに基づいた H42 将来交通量推計結果を基に算出した値

※旅行速度

整備前は H17 道路交通センサス、整備後は H17 道路交通センサスに基づいた H42 将来交通量推計結果の値

★「自動車交通の時間損失」の考え方

自由に走行できる状態を基準に、余計にかかる時間を損失時間として、道路のサービスレベルを定量的に評価するもの

すいている時

基準所要時間

「自由走行速度」※  
による所要時間

混雑している時

基準所要時間

損失時間

総所要時間

※自由走行速度：渋滞がなく、自由に走行できるときの速度

渋滞などによる「交通の遅れ」で失われた時間

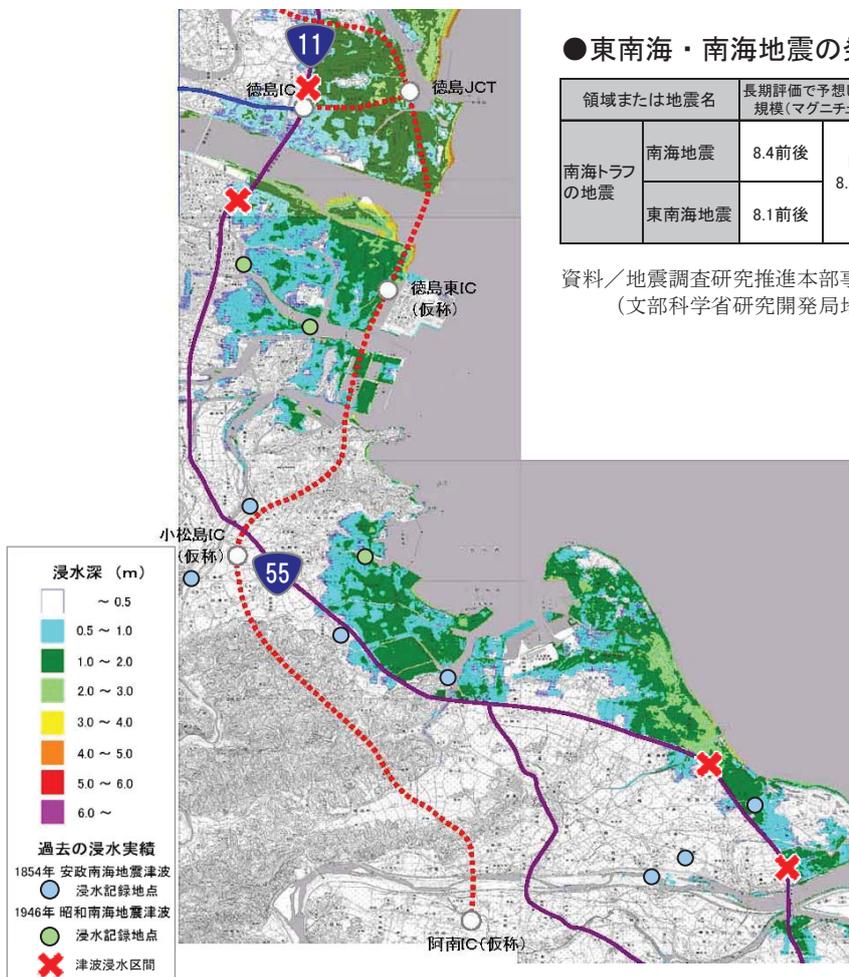
## ■災害時の代替路形成

緊急輸送路の代替機能強化で、大規模災害時のネットワーク信頼性が向上

### 【現状・課題】

- 現道は第一次緊急輸送路に指定されているものの、東南海・南海地震発生時には、**津波浸水、建物倒壊により通行が遮断・阻害される危険が大。**
- 地震発生時には緊急輸送路の通行止めにより**大幅な迂回を強いられ、阿南市以南の地域への救援救助、物資輸送や復旧支援に支障が生じる。**

### ●東南海・南海地震における津波浸水予測エリア



資料／H20.9 徳島県津波浸水予測図

### ●徳島発の政策提言

#### 《課題》

◇ 南海地震や「三連動地震」では、東日本大震災と同様に津波による甚大な被害や緊急輸送路の断絶等が想定されることから、救援救助、被災者支援及び物流の確保に資する緊急輸送路の整備が喫緊の課題である。

平成24年度政府  
予算編成に向けて

#### 《具体的内容》

- ① 安全・安心の確保のため、大規模災害時等に基幹となる緊急輸送路などについては、**戦略的重点投資を行い早期整備を図ること。**
  - 三連動地震の発生により著しい被害が予想される地域における「国土ミッシングリンク」の解消を国策として最優先に行うこと。
  - ・四国横断自動車道(鳴門～阿南間)の整備促進
  - ・地域高規格道路阿南安芸自動車道の整備促進(唯一無二の「命の道」)

資料／平成24年度政府予算に対する「徳島発の政策提言」

### ●東南海・南海地震の発生確率

領域または地震名	長期評価で予想した地震規模(マグニチュード)	地震発生確率			平均発生間隔	
		10年以内	30年以内	50年以内		
南海トラフの地震	南海地震 8.4前後	同時 8.5前後	10%~20%	60%程度	90%程度	114.0年(次回までの標準的な値90.1年)
	東南海地震 8.1前後		20%程度	70%程度	90%程度もしくはそれ以上	

資料／地震調査研究推進本部事務局

(文部科学省研究開発局地震・防災研究課) H23.1 長期評価結果一覧

今後30年以内に  
60~70%程度

### ●地震発生時の市街地

市街地においては、沿道の建物が高層かつ密集しているため、**倒壊などにより緊急輸送路の使用に支障が出る**ことが予想され、輸送路として機能しない恐れがある。



倒壊した建物が道路を塞ぐ(阪神大震災時)

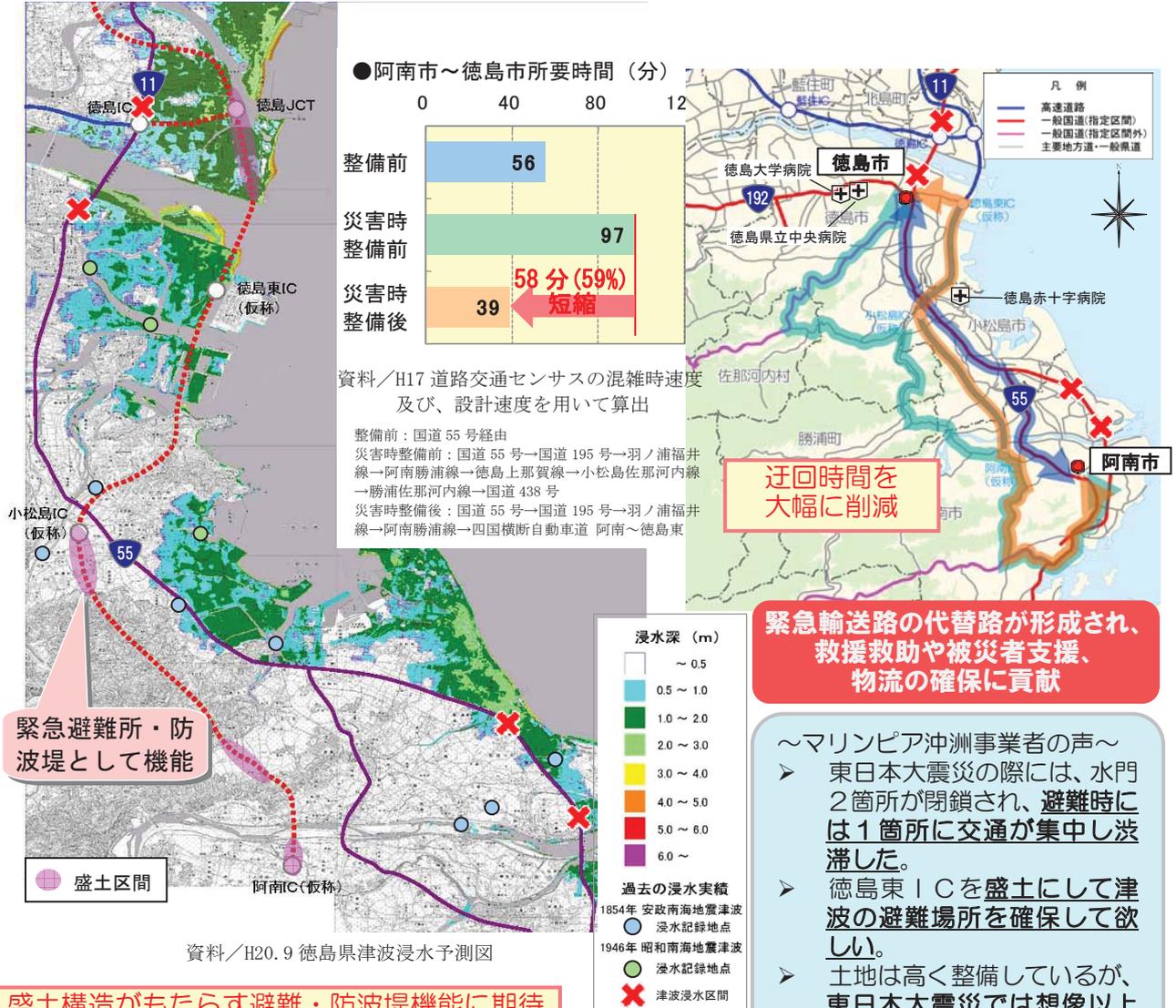
市街地は沿道建物  
倒壊により通行困難

大幅な迂回を強いられ、  
救援救助、物資輸送や  
復旧支援に支障が生じる

大規模災害時の基幹となる緊急輸送路として四国横断自動車道鳴門～阿南間の整備促進を提言

【整備効果】

- 当該道路整備により、**緊急輸送時の代替機能が強化され、災害時の迂回時間を大幅に削減。**
- 災害時に円滑な交通を維持することにより、**救援救助や被災者支援、物流の確保に貢献。**
- 当該道路の盛土部が**津波発生時の避難施設及び防波堤として機能することにより被害軽減が期待。**



盛土構造がもたらす避難・防波堤機能に期待

緊急避難所・防波堤としての機能を持つ「盛土構造」

緊急避難場所としての「盛土構造」



防波堤としての機能を持つ「盛土構造」



資料/徳島県HP

仙台東部道に仮設階段 津波など震災時に避難所化

…略…仙台東部道は、仙台港北インターチェンジ（IC仙台市宮城野区）と亘理IC（宮城県亘理町）を結ぶ24.8キロの自動車専用道路。周辺より6メートルほど高い盛り土構造のため、津波の際には若林区六郷地区の約230人が避難した。がれき混じりの海水が、西側の市街地に入るのを防ぐ「防潮堤」の役割も果たした。

地元住民らは以前から、東部道路が避難場所になると指摘、2010年6月には1万5,000人の署名を集め、のり面から道路に上れる階段を設置するよう東日本高速道路に求めていた。…略…

河北新報 [H23年05月25日(水)]より抜粋

## ■三次医療施設へのアクセス向上

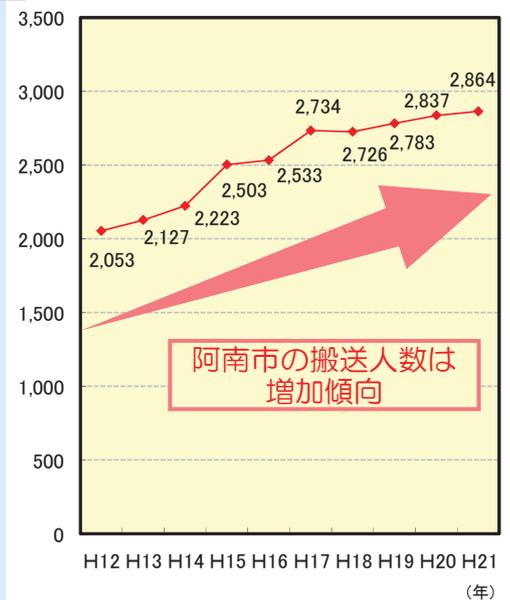
### 三次医療施設へのアクセス向上により、迅速な救急搬送を支援

#### 【現状・課題】

- 当該道路の周辺地域には、県内にある三次医療施設4箇所のうち、徳島県立中央病院、徳島大学病院、徳島赤十字病院の3施設が立地。
- 阿南市以南には三次医療施設がないため、重篤患者の搬送は徳島市、小松島市の三次医療施設に余儀なく搬送。
- 現道は混雑が著しいため、搬送時における患者や救急隊員の負担・不安が大。**



●阿南市消防本部搬送人数の推移 (人)



資料/阿南市消防本部 H21 消防年報

### 混雑した市街地を経由した搬送は患者・家族や救急隊員の負担に

#### ～救急医療関係者の声～

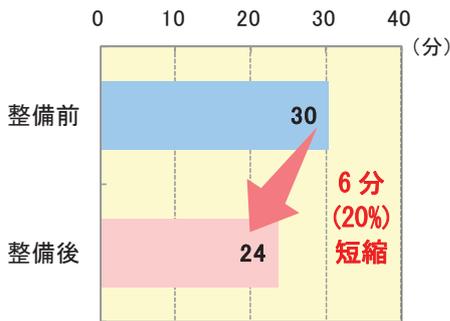
- 搬送先となる三次医療施設は主に徳島赤十字病院。阿南市共栄病院に匹敵するほど徳島赤十字病院への搬送（年間1,000人程度）が多い。〔阿南市消防本部〕
- 高齢者の搬送が多く、今後も高齢化の進展により搬送は増加すると予想される。徳島赤十字病院へ1日に3回搬送がある場合には、陸路で搬送する際の救急隊員への負担が大きい。徳島赤十字病院まで往復3時間から5時間。〔海部消防組合〕
- 重篤患者の搬送では1分1秒が非常に重要であり、市街地における朝・夕の渋滞は、患者は勿論だが、患者の家族にとっても大きな負担。
- 渋滞時は、一般車両を避ける場所が無く、迅速な搬送が困難。
- 発症してから数分で助かる確率が変わるため、搬送時間の影響は大きい。
- 署から現場までは救急隊員と運転士の2名で交通安全確認を行っているが、現場到着後は、救急隊員が患者の処置を行うため、運転士が1人で交通う安全確認を行う。交通量が非常に多いため、交差点部を中心に、かなりの神経を使っている。
- 救急搬送時の速度向上は安全を確保していることが前提であり、いかに市街地の車を減らすかが重要。

## 【整備効果】

- 当該道路の整備により、阿南市から徳島赤十字病院まで6分短縮（20%減）。
- 三次医療施設カバー圏が拡大し、20分圏域人口は7,267人増加。
- 搬送時間が短縮することで、**重篤患者の救命率向上や後遺症の減少が期待**される。
- 一定速度での搬送が可能となるため、患者の負担が軽減され、走行性の向上により、救急隊員の負担も軽減。**

### 三次医療施設までの所要時間短縮により救命率向上・後遺症減少

#### ●阿南市～徳島赤十字病院所要時間



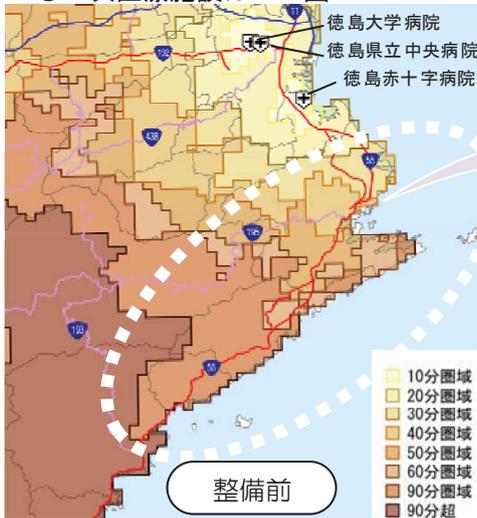
資料/現道の所要時間はH17道路交通センサスの混雑時速度と区間延長に基づき算定し、四国横断自動車道阿南四方十線の所要時間は設計速度80km/hを用いて算出

整備前：国道55号経由

整備後：四国横断自動車道 阿南～徳島東経由



#### ●三次医療施設カバー圏



※所要時間の算出

以下のデータを用いてメッシュと三次医療施設間の最短ルート探索により所要時間を算出  
 道路網：DRM（H22年度道路網）  
 速度：H17道路交通センサス混雑時速度  
 メッシュ：1kmメッシュ

### 県南の三次医療施設カバー圏拡大

安全で安定した走行により患者・救急隊員の負担軽減

#### ～救急医療関係者の声～

- 搬送時間が短くなれば**重篤患者の救命率が向上する**。また、**より後遺症が少なくなる**。阿南IC付近での患者さんの救命率が向上するのではないかと。
- 高速道路は一定速度で搬送可能のため、**患者さんに安心して乗っていただける**。高速道路は走行しやすく、**安全性は高い**。
- 混雑した交差点などを通過せずにすみ、**安全に走行が可能となり、救急隊員の運転の負担も軽減**。
- 道路整備により**搬送時間が短縮されることで、効率的な搬送が可能となる**。

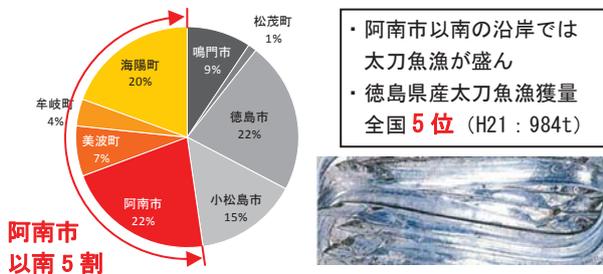
■農水産品の流通支援

京阪神方面への農水産品出荷を支援

【現状・課題】

- 県内漁獲高の5割を阿南市以南が占め、県産太刀魚の漁獲量は全国5位。阿南市以南の沿岸で水産業が盛ん。
- 「阿波尾鶏」のブランド化に取り組んでおり、地鶏部門の出荷は全国1位。
- 阿南市以南ではキュウリの生産が盛ん。
- 農水産品、畜産品の大部分は高速道路を利用し、京阪神へ出荷。
- 阿南市以南まで高速道路が延伸していないため、物流効率化・品質確保の面でネックとなっている。

●徳島県市町村別漁獲高の割合



資料/農林水産関係市町村別データH20魚種別漁獲量

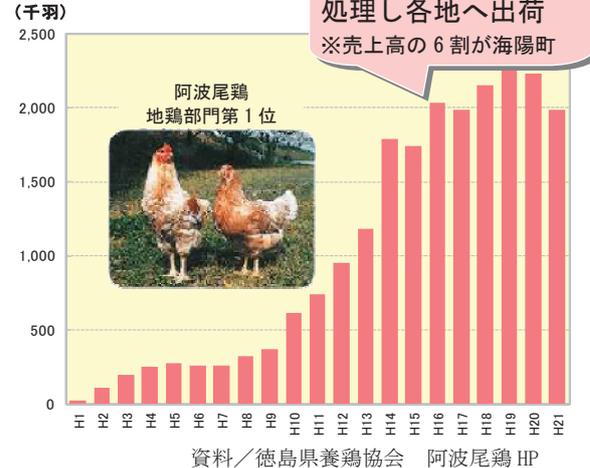
・阿南市以南の沿岸では太刀魚漁が盛ん  
・徳島県産太刀魚漁獲量全国5位(H21:984t)



資料/農林水産省中国四国農政局 徳島農政事務所 H23.4パンフレット『海に感謝して徳島』

阿南市以南では漁業が盛ん

●阿波尾鶏の県下出荷量

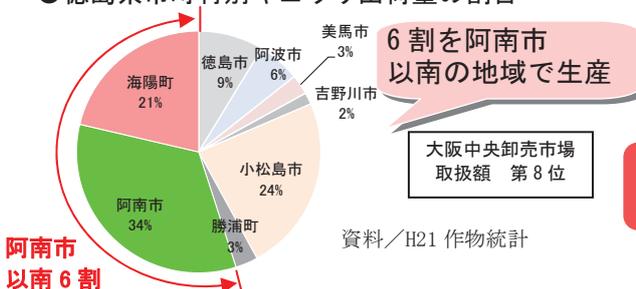


生産が盛んな阿波尾鶏を海陽町から出荷

●主な農産品の産地と出荷状況



●徳島県市町村別キュウリ出荷量の割合



～農水産業関係者の声～

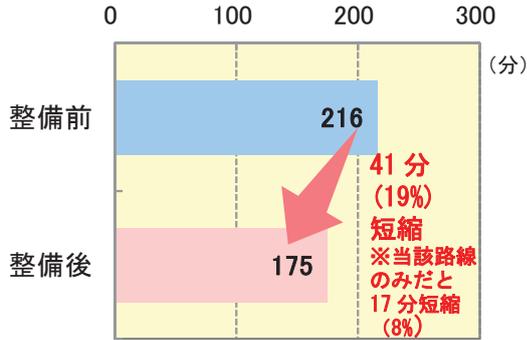
- 水産品は陸送で徳島市や大阪方面の市場へ出荷。阿南市の椿泊港が県内で最も漁獲量が多い。
- 阿波尾鶏は、京阪神地方を中心に全国に出荷。
- 阿南市以南からはキュウリ等を国道55号、国道11号、鳴門ICを經由し高速道路を利用し京阪神へ出荷。
- 活魚はカーブ区間や交差点の通過による不安定な輸送で傷がつき品質が低下する。
- キュウリは鮮度の差で市場価格が低下している。
- 阿南市以南からは徳島市内を通過して出荷しなければならず出荷の負担が大きい。

阿南市以南まで高速道路が延伸されておらず 物流の非効率、品質低下の要因に

【整備効果】

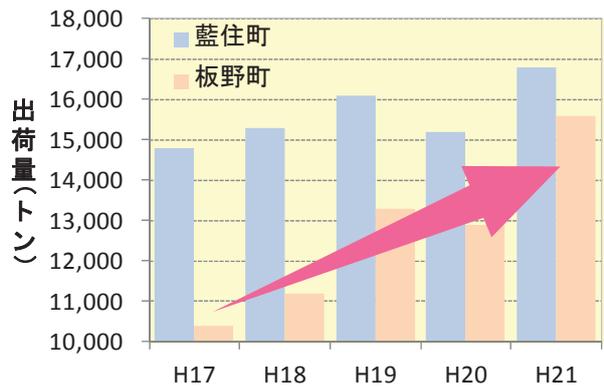
- 当該道路と四国横断自動車道 徳島東～鳴門の整備により、**海陽町から神戸市までの所要時間が41分短縮（19%減）**し、**神戸市が3時間圏内**に。（当該路線のみだと17分短縮）
- 京阪神や徳島市の市場までの**所要時間短縮や定時性の向上により、輸送コスト削減や販路拡大に貢献し、品質も向上**。

●海陽町～神戸市所要時間



資料/現道の所要時間は H17 道路交通センサス混雑時速度と区間延長に基づき算定し、四国横断自動車道阿南四万十線は設計速度 80km/h を用いて算出  
整備前：国道 55 号、国道 11 号經由  
整備後：四国横断自動車道 阿南～鳴門經由

●春夏ニンジン出荷量の推移



資料/H17, H18, H19, H20, H21 作物統計

高速道路沿線で増加傾向

海陽町から神戸市までが3時間圏内になり販路拡大を支援



～農水産業関係者の声～

- 四国横断自動車道の整備により、農産品の**輸送コスト削減**が期待される。
- より売値の高い市場への出荷が可能となり、**出荷先の選択肢が増える**。
- **大阪方面への出荷拡大**が期待される
- 活魚の出荷時に**カーブ区間や交差点を通過せずに済み、品質の向上**が期待される。

## ■プロジェクトの支援

# 阿南市以南へのアクセス向上により、拠点開発プロジェクトを支援

### 【現状・課題】

- 当該道路周辺には、**LED 関連企業や工業団地が立地**。今後更なる産業集積を図り、地域発展に結びつけるために H17. 12 に策定した **LED バレイ構想の行動計画が更新予定**。
- 徳島東 IC 付近に立地している「**マリンピア沖洲**」の整備計画では、**徳島東 IC との連携が掲げられている**。
- 県南北間を連絡する **国道 55 号の交通混雑が、円滑な企業活動の障壁となっている**。



※LEDバレイ構想では、消費地、空港、港湾、教育、研究機関及び企業間とのアクセス時間を短縮するため、**高規格幹線道路や地域高規格道路の早期建設促進**を掲げている

資料/徳島県 HP H17. 12LED バレイ構想

### ～沿線事業者の声～

- 徳島市内の渋滞を通過するのに時間がかかる。**距離の割には時間がかかり過ぎる。**
- **商売の前提である不便という状況を改善して欲しい。**
- **通勤・帰宅時に混雑し、時間が読めないの**で困る。
- 阿南市は**随分不便な土地にあるという印象**を持たれ、イメージが良くない。

## LED産業 売上高10倍雇用3倍に

### 今後4年間 県が新行動計画案

LED関連産業の集積を促す「LEDバレイ構想」を進める徳島県、各戦略を一体的に推進。県は、10年度末を目標としていたLED関連産業の売上高を10倍、雇用の数を3倍にすることを掲げた。集積のメリ

LED関連産業の集積を促す「LEDバレイ構想」を進める徳島県、各戦略を一体的に推進。県は、10年度末を目標としていたLED関連産業の売上高を10倍、雇用の数を3倍にすることを掲げた。集積のメリ

LED関連産業の集積を促す「LEDバレイ構想」を進める徳島県、各戦略を一体的に推進。県は、10年度末を目標としていたLED関連産業の売上高を10倍、雇用の数を3倍にすることを掲げた。集積のメリ

さらなるLED関連企業の集積を目指す

資料/徳島新聞 平成 23 年 5 月 28 日

### 徳島東 IC による広域連携支援を期待

#### マリンピア沖洲整備計画（第2期事業）の概要

##### 《四国横断自動車道との連携》

高速道路は、くらしや経済活動を支える基盤施設となるものであり、他地域との地域間交流や広域連携が強化され、県南地域はもとより、県下全域の活性化に大きな役割を果たすことから、**四国横断自動車道本線及び徳島東 IC 等の用地を確保**し、高速道路の南進による**広域交通ネットワークの整備促進に寄与**する。また、インターチェンジが徳島市の中心部に乗り入れ、徳島小松島港と直結することから、海陸交通の結節点として整備を行うことにより、港湾の活性化を図る。

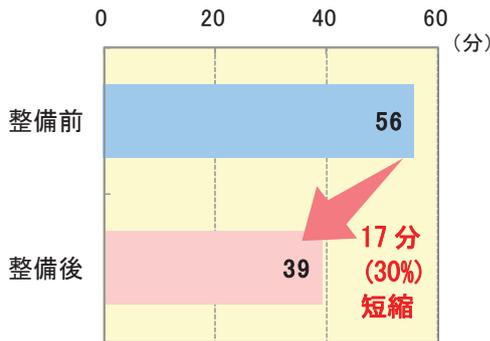
資料/徳島県 HP

輸送条件の悪さが阿南市以南の産業振興の妨げに

【整備効果】

- 阿南市～徳島市間の所要時間が17分短縮し、県南北間のアクセス性が向上。
- 高速ICカバー圏が阿南市以南で拡大し、高速IC利用が容易に。20分圏内の事業所数は5,059事業所増加。
- 企業間の所要時間が短縮することにより、企業の取引拡大や企業間交流を促進し、拠点開発プロジェクト、産業振興計画を支援。

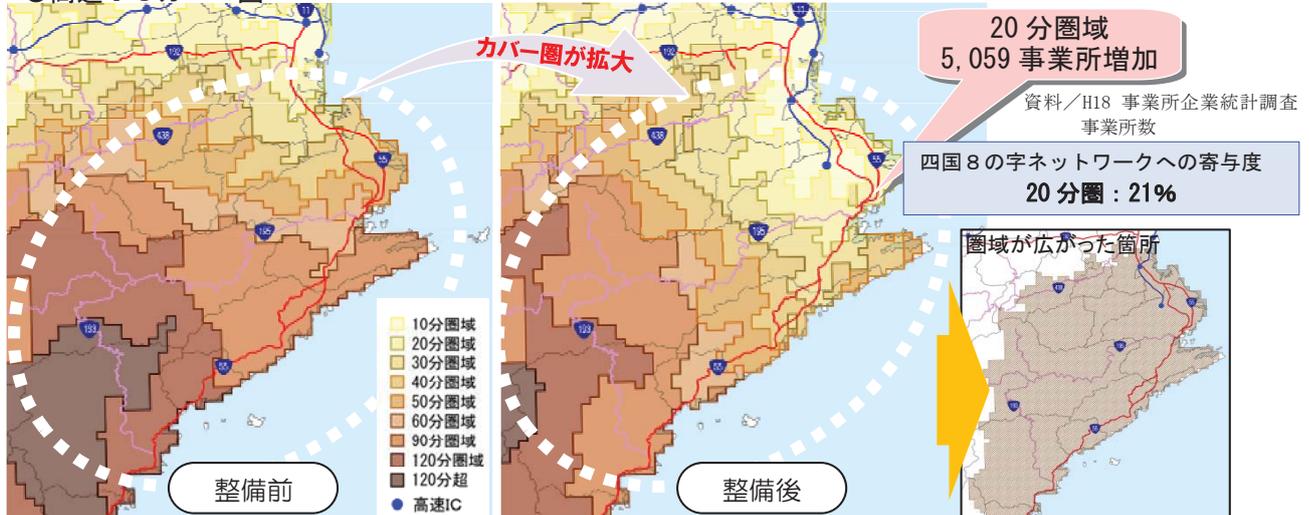
●阿南市～徳島市間所要時間



資料/現道の所要時間はH17道路交通センサス混雑時速度と区間延長に基づき算定し、四国横断自動車道阿南四十十線は設計速度80km/hを用いて算出  
 整備前: 国道55号経由  
 整備後: 四国横断自動車道 阿南～徳島東経由

県南北間のアクセス向上

●高速ICカバー圏



※所要時間の算出  
 以下のデータを用いてメッシュと高速IC間の最短ルート探索により所要時間を算出  
 道路網: DRM (H22年度道路網)  
 速度: H17道路交通センサス混雑時速度  
 メッシュ: 1kmメッシュ

寄与度=当該道路による増分/四国の8の字ネットワークによる増分

高速ICカバー圏が県南へ拡大

人流・物流のアクセス性が向上し県内外との取引・連携を支援

～沿線事業者の声～

- 渋滞緩和で時間が読めるようになる。運転者の負担が軽減される。
- 羽ノ浦・徳島市の渋滞を経由せずに通行できるようになり、ものすごく便利になる。人流・物流面で利便性が飛躍的に向上する。香川方面・鳴門方面の工場との取引時に便利になり、取引が増加する可能性はある。
- 交通の分散化と何かあったときの迂回路を確保するために早く整備して欲しい。
- 四国横断自動車道が整備されるとい期待を持って進出してきているため、早く整備を進めて欲しい。

■主要な観光地へのアクセス向上

県南北間の交流人口増加に貢献

【現状・課題】

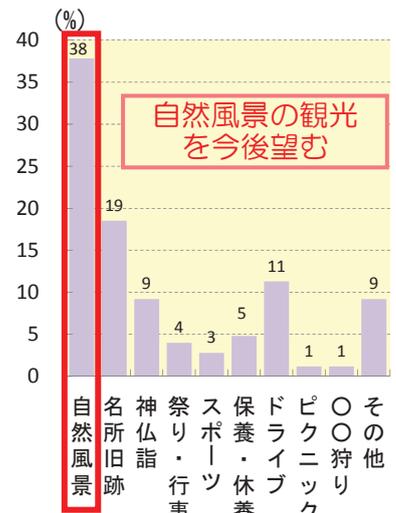
- 阿南ブロックは（阿南市、那賀町、美波町、牟岐町、海陽町）他のブロックと比較して高速道路が未整備のため、京阪神等からの所要時間の面で不利な状況にあり、入込観光客数が少ない。
- 室戸阿南海岸国定公園に指定されている阿南市以南の海岸部には、景勝地が広く分布する他、県境付近には、全国屈指のサーフポイント、室戸世界ジオパークがある。
- 県が実施した観光客へのアンケートによると、自然風景に対する観光要望が強いことから、自然の豊富な阿南市以南の観光の潜在需要は高い。
- 阿南市以南へは混雑区間を通過しなければならず、アクセスの悪さが観光周遊のネック。

●ブロック別の入込観光客数及び阿南ブロックの主要観光地

阿南ブロックの入込客数は他ブロックと比較して少ない



●今後の観光に望むもの



資料/H22 徳島県観光動向調査 H21年の値

資料/観光施設：四国運輸局主要観光地

景勝地：阿南海岸国定公園ルートマップ

全国屈指のポイント  
徳島県には、美しい海岸線と穏やかな海が広がる。特に、阿南市以南の海岸部には、サーフポイントが数多く存在する。この地域は、サーファーにとって魅力的なスポットとして知られている。

資料/平成20年7月10日徳島新聞



資料/四国地方整備局HP

阿南市以南は自然が豊富で観光の潜在需要が高い

室戸世界ジオパークに 国内5例目  
世界ジオパークに認定された高知県の「室戸世界ジオパーク」は、国内5例目の認定を受けた。この認定は、室戸世界ジオパークの自然環境と文化遺産の価値を認め、観光資源として活用されることを期待している。

資料/平成23年9月19日徳島新聞

～観光施設の声～

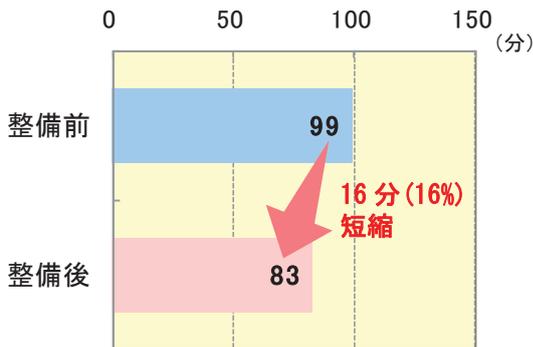
- 大阪、兵庫等の近畿圏や県内からのお客が多く、半分くらいは県内客。自家用車が大半で、お客様からは徳島市内、阿南市での渋滞が不便との意見を聞く。
- 阿南市以南へのアクセスが悪く、観光地として敬遠されている。

交通混雑が観光周遊のネックに

【整備効果】

- 混雑した市街地を經由せずに、阿南市以南へ高速でアクセスすることが可能となり、景勝地の多い阿南市以南への観光周遊を支援。
- 県南北間の所要時間短縮により、県北部地域からの広域的な観光周遊が容易となり、阿南市以南の観光客増加が期待される。

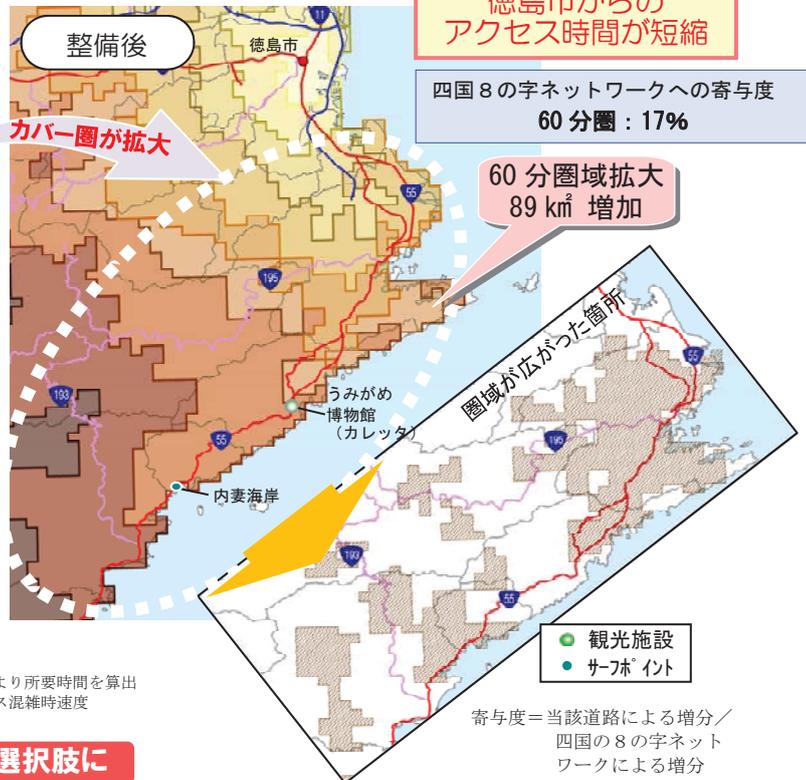
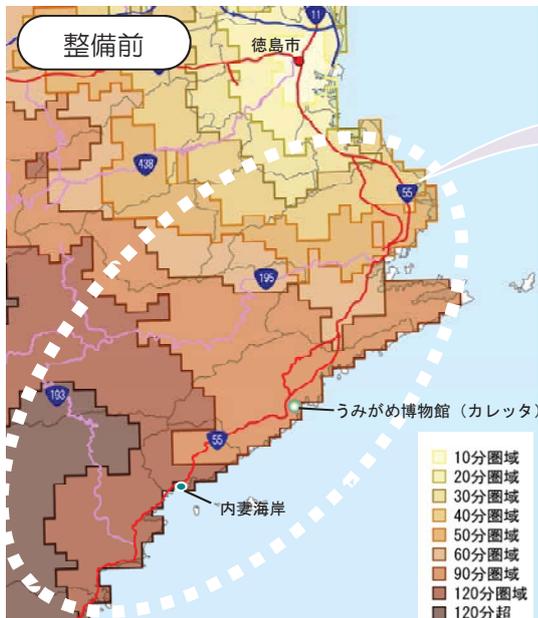
●阿波おどり会館～うみがめ博物館間所要時間



資料/現道の所要時間はH17 道路交通センサス混雑時速度と区間延長に基づき算定し、四国横断自動車道阿南四十線は設計速度 80km/h を用いて算出  
 整備前：国道 55 号経由  
 整備後：四国横断自動車道 阿南～徳島東経由



●県都からの観光周遊カバー圏



※所要時間の算出  
 以下のデータを用いてメッシュと中心都市間の最短ルート探索により所要時間を算出  
 道路網：DRM (H22 年度道路網) 速度：H17 道路交通センサス混雑時速度  
 メッシュ：1 km メッシュ

阿南市以南の魅力が向上し観光地の選択肢に

～県南地域の観光施設の声～

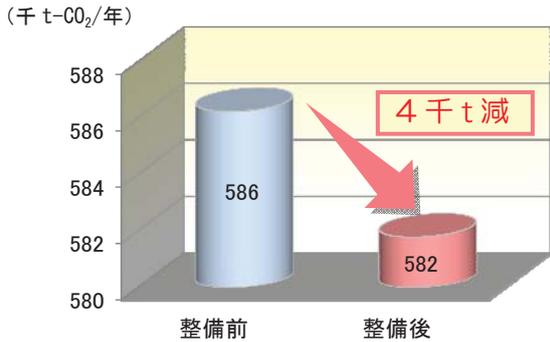
- 四国横断自動車（阿南～徳島東）の整備により渋滞が解消されアクセス時間が短縮。交差点を通過せずに走行できるので、来やすくなる。
- 高速道路があればお客様に観光の案内をしやすい。
- 観光地として選択される機会が多くなり、観光客の増加が期待される。

■自動車からのCO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>、SPM排出量削減

CO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>、SPM排出量の削減が期待される

○当該道路の整備により、周辺道路の旅行速度が向上する見込みであることから、CO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>、及びSPMの排出量削減が期待される。

●CO<sub>2</sub>排出量



ポカリスエットスタジアムの



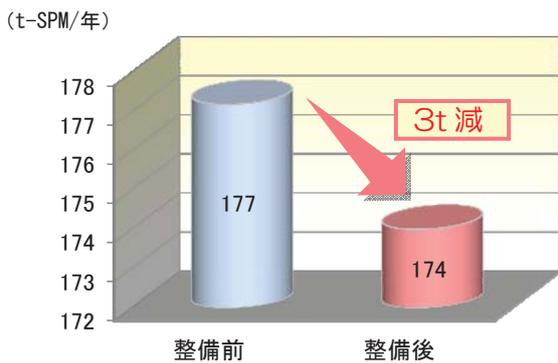
※森林吸収量10.6 t / ha  
ポカリスエットスタジアム 面積3ha で計算

●NO<sub>2</sub>排出量



※大型車が40 km/h で走行した  
場合の排出係数で計算

●SPM排出量



※500ml ペットボトル1本  
はSPM100gとして換算

資料/H17 道路交通センサスに基づいた将来交通量推計結果を基に算出した値



資料/国土交通省道路局HP 2001「日本の道路」

### 3.1.3. 事業採択時より再評価実施までの周辺環境の変化等

#### ■周辺道路の供用

##### (高速道路)

平成 7 年 8 月	四国縦貫自動車道	徳島～藍住	L=9.1km	暫定 2 車線供用
平成 9 年 12 月	四国縦貫自動車道	脇町～美馬	L=11.5km	暫定 2 車線供用
平成 11 年 3 月	四国縦貫自動車道	美馬～井川池田	L=21.1km	暫定 2 車線供用
平成 12 年 3 月	四国縦貫自動車道	井川池田～川之江 JCT	L=21.5km	暫定 2 車線供用
平成 13 年 3 月	四国横断自動車道	板野～津田東	L=25.7km	暫定 2 車線供用
平成 14 年 7 月	四国横断自動車道	鳴門～板野	L=10.5km	暫定 2 車線供用
平成 16 年 10 月		吉野川スマート IC 導入		

##### (その他)

平成 11 年 3 月	阿南道路	小松島市大林町～小松島市板野町	L=3.6km	4 車線供用
平成 11 年 8 月～12 年 4 月	徳島南環状道路	国道 192 号交差点～(一) 鬼籠野国府線	L=2.6km	側道供用
平成 12 年 8 月	阿南道路	阿南市那賀川町内	L=3.3km	4 車線供用
平成 15 年 7 月	阿南道路	阿南市津乃峰町内	L=0.5km	暫定 2 車線供用
平成 16 年 3 月	阿南道路	阿南市日開野町～阿南市津乃峰町	L=4.3km	4 車線供用
平成 19 年 10 月	徳島本町交差点改良	完了		
平成 19 年 12 月	阿南道路	阿南市津乃峰町内	L=0.7km	4 車線供用
平成 20 年 2 月	阿南道路	阿南市西路見町～阿南市日開野町	L=1.0km	4 車線供用
平成 23 年 3 月	徳島東環状線	徳島市川内町内	L=1.3km	4 車線供用
平成 23 年 4 月	阿南安芸自動車道	桑野道路	L=7.0km	事業化
平成 24 年春	徳島東環状線	川内町～住吉 (東環状大橋(仮称)含む)	L=3.3km	供用予定

#### ■高速道路料金施策

平成 21 年 3 月	高速道路料金土日祝日上限 1000 円 (普通車・軽自動車等) の開始
平成 23 年 3 月	高速道路料金土日祝日上限 1000 円 (普通車・軽自動車等) の廃止

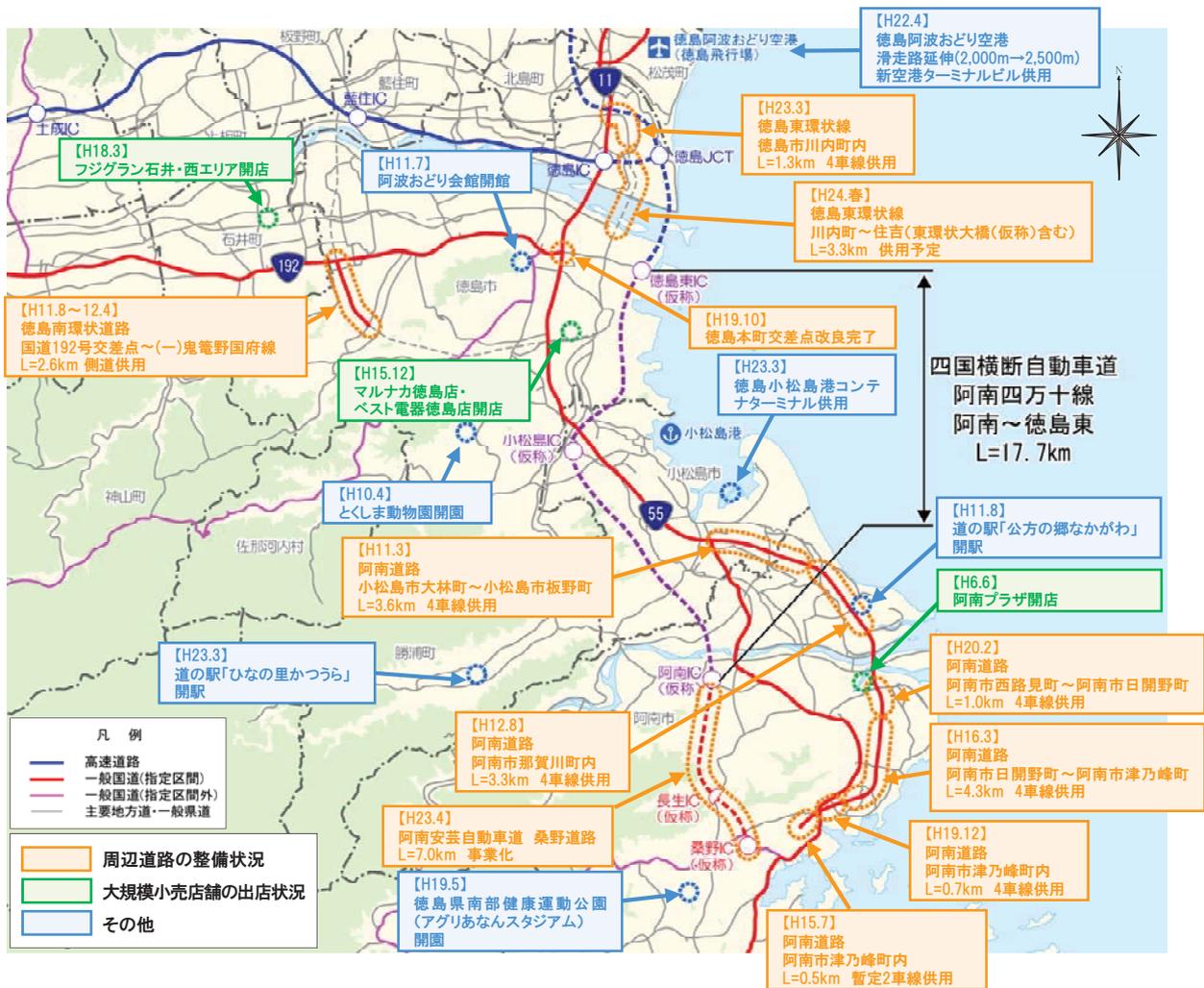
#### ■大型小売店舗の出店状況

平成 6 年 6 月	阿南プラザ (9,007 m <sup>2</sup> )	開店
平成 15 年 12 月	マルナカ徳島店・ベスト電器徳島店 (16,433 m <sup>2</sup> )	開店
平成 18 年 3 月	フジグラン石井・西エリア (14,017 m <sup>2</sup> )	開店

#### ■その他

平成 10 年 4 月	とくしま動物園開園
平成 11 年 7 月	阿波おどり会館開館
平成 11 年 8 月	道の駅「公方の郷なかがわ」開駅
平成 19 年 5 月	徳島県南部健康運動公園 (アグリあなんスタジアム) 開園
平成 22 年 4 月	徳島阿波おどり空港の滑走路延伸 (2,000m→2,500m)、新空港ターミナルビル供用
平成 23 年 3 月	道の駅「ひなの里かつうら」開駅
平成 23 年 3 月	徳島小松島港コンテナターミナル供用

<四国横断自動車道周辺における主な事業>



## 3.2. 事業の投資効果

### 3.2.1. 事業の投資効果

- 全事業、残事業とも費用便益比は1.0を上回っている。
- 代替路の形成、三次医療施設へのアクセス向上による救急医療の支援、産業振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。

#### ■ 3 便益による費用便益比

項目	事業全体	残事業
費用 (C)	1,063 億円	872 億円
事業費	1,039 億円	848 億円
維持管理費	24 億円	24 億円
便益	1,601 億円	1,601 億円
走行時間短縮便益	1,362 億円	1,362 億円
走行経費減少便益	173 億円	173 億円
交通事故減少便益	66 億円	66 億円
費用便益比 (B/C)	1.5	1.8
経済的純現在価値 (ENPV)	538 億円	729 億円
経済的内部収益率 (EIRR)	6.3%	8.1%

※) 費用及び便益額の値は、基準年 (H23) における現在価値を表す

#### ■ その他効果

##### ○代替路の形成

緊急輸送道路の代替路を形成し、地震発生等の災害時の救援救助や被災者支援、物流の確保に貢献

<参考>阿南市～徳島市の津波浸水区間迂回時間

整備前：56分 整備前 災害時：97分 整備後：39分 (58分短縮)

##### ○救急医療の支援

三次医療施設への迅速で安全な救急搬送が可能となり、患者や救急隊員の負担を軽減

<参考>阿南市～徳島赤十字病院所要時間

整備前：30分 整備後：24分 (6分短縮)

##### ○産業振興の支援

混雑した市街地を通過せずに阿南市以南とのアクセスが可能となり、取引・交流拡大が期待

<参考>沿線の製造業生産変化

整備後、香川方面や鳴門方面との取引拡大が予想される (事業所ヒアリング結果)

## ■感度分析（3 便益）

### ○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	18,500～19,900 台/日	±10%	1.3～1.7
事業費	1,166 億円	±10%	1.4～1.6
事業期間	12 年	±10%	1.4～1.6

※) 事業費は残事業の単純価値を表す

※) 上記の交通量は、現況+事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの

### ○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	18,500～19,900 台/日	±10%	1.6～2.0
事業費	1,166 億円	±10%	1.7～2.0
事業期間	12 年	±10%	1.8～1.9

※) 事業費は残事業の単純価値を表す

※) 上記の交通量は、現況+事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの

## 3.2.2. 前回再評価時からの事業計画の変化

### 〈費用便益比（B/C）の変化（事業全体での比較）〉

項目	前回評価時 (平成 20 年度)	今回再評価時 (平成 23 年度)	前回評価時からの変化要因
総費用 (C)	1,098 億円 [1,404 億円]	1,063 億円 [1,404 億円]	・ 基準年の見直しにより減少
総便益 (B)	1,282 億円	1,601 億円	・ H22 交通需要推計手法の見直しにより増加
費用便益比 (B/C)	1.2	1.5	

※) 総費用及び総便益は基準年における現在価値を表す

総費用の欄の[ ]内の数値は維持管理費を除く全体事業費（単純合計）

### 3.3. 事業の進捗状況

#### 3.3.1. 事業の進捗状況



区間	阿南 IC (仮称) ~ 小松島 IC (仮称)	小松島 IC (仮称) ~ 徳島東 IC (仮称)
延長	10 km	7.7 km
現状	調査・設計及び用地買収、改良工事・橋梁工事を推進中	調査・設計推進中
用地取得状況	53% (平成 22 年度末時点)	6% (平成 22 年度末時点)
事業進捗率	11% (平成 22 年度末時点)	

①埋蔵文化財発掘調査



②切土工 (南側)



②地すべり対策工 (北側)



③立江トンネル工事用坑口



④新那賀川橋



#### 4. 事業の進捗見込みの視点

- 阿南 IC から小松島 IC は、全ての地区の対策協議会との設計協議の調印が完了し、用地進捗率は 53%となっている。早期供用を目指し事業を推進している。
- 小松島 IC から徳島東 IC 間は 1 地区の対策協議会との設計協議の調印が完了し、残り 2 地区の早期調印に向けて設計協議を推進している。



区間	阿南 IC (仮称) ～小松島 IC (仮称)	小松島 IC (仮称) ～徳島東 IC (仮称)
現状	7 地区中全ての対策協議会において設計協議の調印が完了	3 地区中 1 つの対策協議会において設計協議の調印が完了 残る 2 つの対策協議会にて設計協議中

## 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

### 5.1. コスト縮減

#### ■今後のコスト縮減に対する取り組み

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こととする。

### 5.2. 代替案立案等の可能性

・四国横断自動車道 阿南～徳島東の計画は、地形条件、周辺土地利用状況との整合性を勘案し選定された合理的な計画であり、現ルートによる整備が妥当で代替案の可能性はない。

## 6. 地方公共団体等からの要望

- ・周辺の自治体などから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。

〈四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東の整備促進に関する最近の要望活動について〉

年月日	内容	団体名
平成 21 年 6 月 8 日	要望活動	徳島県
平成 21 年 6 月 30 日	要望活動	徳島市
平成 21 年 7 月 9 日	要望活動	阿南市高規格道路建設促進期成同盟会
平成 22 年 1 月 28 日	要望活動	阿南市高規格道路建設促進期成同盟会
平成 22 年 4 月 19 日	要望活動	徳島県
平成 22 年 5 月 4 日	要望活動	徳島県
平成 22 年 5 月 13 日	要望活動	第 1 次高速道路ネットワークの早期連結を目指す 9 県知事会議
平成 22 年 5 月 14 日	要望活動	徳島市
平成 22 年 6 月 23 日	要望活動	阿南市高規格道路建設促進期成同盟会
平成 22 年 6 月 28 日	要望活動	徳島県
平成 22 年 8 月 4 日	要望活動	徳島市
平成 22 年 10 月 2 日	要望活動	第 1 次高速道路ネットワークの早期連結を目指す 9 県知事会議
平成 22 年 10 月 29 日	要望活動	徳島県議会四国横断自動車道道路建設促進議員連盟
平成 23 年 7 月 4 日	要望活動	徳島市

## 7. 対応方針（原案）

### ①再評価の視点

#### (1) 事業の必要性に関する視点

##### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

###### 【事業を巡る社会情勢等の変化】

- 沿線市の乗用車保有台数、世帯あたり乗用車保有台数は増加傾向と自動車依存度が高い
- 徳島東南部には高速道路のミッシングリンクが存在し早期の解消が求められている
- 周辺には混雑箇所が多数あり、現道は混雑時の速度低下が著しい
- 第一次緊急輸送道路に指定されている現道では、東南海・南海地震発生時に通行止めになる恐れがあるものの、代替路が形成されていない
- 阿南市から三次医療施設までの区間は混雑しており、搬送患者、救急隊員の負担が大
- 高速道路のミッシングリンクにより盛んな農水産品の物流効率、品質確保の妨げに
- 沿線には工業団地や徳島県が集積を目指すLED関連企業が立地しているものの、混雑が出荷や企業間交流の妨げに
- 阿南市以南には主要観光地の他に室戸阿南海岸国定公園、室戸ジオパークがあり、観光資源が豊富

###### 【事業の効果や必要性】

- 高速道路のミッシングリンク解消の一部を担う
- 四国横断自動車道への交通転換により、現道の混雑緩和を促進し走行性が向上
- 緊急輸送道路の代替路を形成し、緊急輸送ネットワークの信頼性が向上
- 三次医療施設へのアクセス向上により、救急医療を支援
- 盛んな農水産品の京阪神への出荷を支援
- 企業間取引・交流や通勤時のアクセスを向上させ、拠点開発プロジェクトを支援
- 阿南市以南への観光地へのアクセス性が向上し、広域的な観光周遊を支援

##### 2) 事業の投資効果

■費用便益比（B/C）事業全体：1.5 残事業：1.8

###### ■その他効果

代替路の形成、三次医療施設へのアクセス向上による救急医療の支援、産業振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。

##### 3) 事業の進捗状況

- 阿南 IC（仮称）～小松島 IC（仮称）（10km）の用地取得率は53%
- 小松島 IC（仮称）～徳島東 IC（仮称）（7.7km）の用地取得率は6%
- 事業全体の進捗率は11%（平成22年度末時点）

## (2) 事業進捗の見込みの視点

### 事業進捗見込み

- 阿南 IC から小松島 IC は、全ての地区の対策協議会との設計協議の調印が完了し、用地進捗率は 53%となっている。早期供用を目指し事業を推進している。
- 小松島 IC から徳島東 IC は、1 地区の対策協議会との設計協議の調印が完了し、残る 2 地区の早期調印に向けて設計協議を推進している。

## (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

### コスト縮減や代替案立案等の可能性

- 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こととする。
- 本計画は地形条件、周辺土地利用状況との整合性を勘案し選定された合理的な計画であり、現在の用地買収状況を踏まえると、現ルートによる整備が妥当であり、代替案の可能性はない。

## ② 地方公共団体の意見

### 徳島県知事意見

- 「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、東海・東南海・南海地震が同時に発生する三連動地震をはじめとする災害時の緊急輸送路や救急救命のための「命の道」、さらには農林水産や観光振興など地域の活性化に欠かせない道路であり、徳島東南地域のミッシングリンクを解消する地域高規格道路「阿南安芸自動車道」とともに、徳島東南地域の発展に重要な役割を果たす路線であります。

このため、引き続き、コスト縮減を推進し、早期供用をお願いします。



### 【今後の対応方針（原案）】

以上のことから、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。

## 県への意見照会と回答

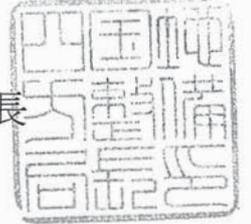


国四整企画第38号

平成23年10月11日

徳島県知事 殿

四国地方整備局長



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

平素より国土交通省直轄事業の推進にあたり、ご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、四国地方整備局事業監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成23年10月31日に第3回委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成23年10月24日(月)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

四国地方整備局 企画部 企画課 企画第一係

電話 087-811-8308

FAX 087-811-8408

(再評価)

## 【海岸事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
撫養港海岸直轄海岸保全施設整備事業	継続	

※貴県の意見を踏まえ、四国地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

## 【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東	継続	

※貴県の意見を踏まえ、四国地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。



高第 63 号  
港第 150 号  
平成 23 年 10 月 17 日

四国地方整備局長 殿

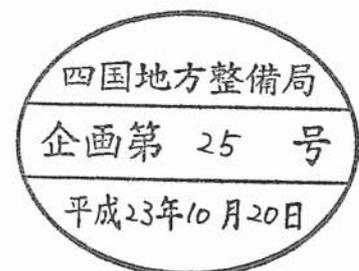
徳島県知事



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 23.10.11 国四整企画第 38 号に対する回答）

日頃から本県発展の基盤となる社会資本整備の推進につきまして、多大な御尽力をいただいておりますことに、厚く御礼申し上げます。

さて、先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。



## 「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、東海・東南海・南海地震が同時に発生する三連動地震をはじめとする災害時の緊急輸送路や救急救命のための「命の道」、さらには農林水産や観光振興など地域の活性化になくてはならない道路であり、徳島東南地域のミッシングリンクを解消する地域高規格道路「阿南安芸自動車道」とともに、徳島東南地域の発展に重要な役割を果たす路線であります。

このため、引き続き、コスト縮減を推進し、早期供用をお願いします。

## 費用便益比算出資料

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・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= 17.7 km	高規格(新直轄)	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18,500～19,900	2	四国地方整備局

上記の計画交通量は、現況＋事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの。

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	1,347億円	79億円	1,426億円
うち残事業分	1,166億円	79億円	1,245億円
基準年における 現在価値 (C)	1,039億円	24億円	1,063億円
うち残事業分	848億円	24億円	872億円

## 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23年度			
供用年	部分供用：平成32年度、完成供用：平成36年度			
単年便益 (初年便益)	65億円	9.3億円	3.3億円	78億円
基準年における 現在価値 (B)	1,362億円	173億円	66億円	1,601億円
うち残事業分	1,362億円	173億円	66億円	1,601億円

### 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）	538億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.3%
費用便益比（残事業）	1.8
経済的純現在価値（残事業）	729億円
経済的内部収益率（残事業）	8.1%

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）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	18,500~19,900	±10%	1.6~2.0
事業費	1,166億円	±10%	1.7~2.0
事業期間	12年	±10%	1.8~1.9

### 感度分析（事業全体を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	18,500~19,900	±10%	1.3~1.7
事業費	1,166億円	±10%	1.4~1.6
事業期間	12年	±10%	1.4~1.6

# 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 四国横断自動車道 阿南四万十線 (阿南～徳島東) 延長：17.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		19,306	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		14	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		49.96	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道55号 延長：17.6km	交通量	[台/日]	34,374	25,205
		走行時間	[分]	37	27
		走行時間費用	[億円/年]	206.82	116.25
	阿南道路 延長：5.3km	交通量	[台/日]	19,847	14,485
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	23.26	15.96
	徳島環状道路(東環状道路) 延長：2.7km	交通量	[台/日]	35,974	24,893
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	20.55	13.09
	県) 徳島小松島線 延長：3.1km	交通量	[台/日]	13,706	9,779
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	22.11	13.67
	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 延長：739.0km	走行時間費用	[億円/年]	1,582.81	1,548.27	

			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)
延長：785.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,855.55	1,757.20	98.35

※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)



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

# 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 四国横断自動車道 阿南四万十線 (阿南～徳島東) 延長：17.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		19,306	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		14	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		49.96	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道55号 延長：17.6km	交通量	[台/日]	34,374	25,205
		走行時間	[分]	37	27
		走行時間費用	[億円/年]	206.82	116.25
	阿南道路 延長：5.3km	交通量	[台/日]	19,847	14,485
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	23.26	15.96
	徳島環状道路(東環状道路) 延長：2.7km	交通量	[台/日]	35,974	24,893
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	20.55	13.09
	県)徳島小松島線 延長：3.1km	交通量	[台/日]	13,706	9,779
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	22.11	13.67
	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 延長：739.0km	走行時間費用	[億円/年]	1,582.81	1,548.27	
			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)
延長：785.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,855.55	1,757.20	98.35

※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)



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

## 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23年度	
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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他(最終配分交通量とQV式の関係から平均速度を設定)	<input checked="" 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 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				

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(供用まで残事業費を等配分した)	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		徳島河川国道事務所の実績値により設定	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含まない)

箇所名: 阿南四万十線(阿南~徳島東)(事業全体)

採用単価の根拠		一般国道(直轄)雪寒費除く
単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.092	17.7	1.63

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-17年目	H 15	1.3686	95.4	0.05	0.06		
-16年目	H 16	1.3159	94.4	3.86	4.84		
-15年目	H 17	1.2653	93.2	3.81	4.65		
-14年目	H 18	1.2167	92.5	13.81	16.34		
-13年目	H 19	1.1699	91.7	12.89	14.80		
-12年目	H 20	1.1249	91.2	18.62	20.67		
-11年目	H 21	1.0816	90.0	50.98	55.14		
-10年目	H 22	1.0400	90.0	42.77	44.48		
-9年目	H 23	1.0000	90.0	34.29	34.29		
-8年目	H 24	0.9615	90.0	37.88	36.42		
-7年目	H 25	0.9246	90.0	47.17	43.61		
-6年目	H 26	0.8890	90.0	64.73	57.54		
-5年目	H 27	0.8548	90.0	79.34	67.82		
-4年目	H 28	0.8219	90.0	80.57	66.22		
-3年目	H 29	0.7903	90.0	80.73	63.80		
-2年目	H 30	0.7599	90.0	86.04	65.38		
-1年目	H 31	0.7307	90.0	123.84	90.49		
暫定供用開始年次	H 32	0.7026	90.0	109.90	77.21	0.92	0.65
1年目	H 33	0.6756	90.0	155.43	105.00	0.92	0.62
2年目	H 34	0.6496	90.0	152.82	99.27	0.92	0.60
3年目	H 35	0.6246	90.0	147.49	92.12	0.92	0.57
完成供用開始年次	H 36	0.6006	90.0			1.63	0.98
5年目	H 37	0.5775	90.0			1.63	0.94
6年目	H 38	0.5553	90.0			1.63	0.90
7年目	H 39	0.5339	90.0			1.63	0.87
8年目	H 40	0.5134	90.0			1.63	0.84
9年目	H 41	0.4936	90.0			1.63	0.80
10年目	H 42	0.4746	90.0			1.63	0.77
11年目	H 43	0.4564	90.0			1.63	0.74
12年目	H 44	0.4388	90.0			1.63	0.71
13年目	H 45	0.4220	90.0			1.63	0.69
14年目	H 46	0.4057	90.0			1.63	0.66
15年目	H 47	0.3901	90.0			1.63	0.64
16年目	H 48	0.3751	90.0			1.63	0.61
17年目	H 49	0.3607	90.0			1.63	0.59
18年目	H 50	0.3468	90.0			1.63	0.56
19年目	H 51	0.3335	90.0			1.63	0.54
20年目	H 52	0.3207	90.0			1.63	0.52
21年目	H 53	0.3083	90.0			1.63	0.50
22年目	H 54	0.2965	90.0			1.63	0.48
23年目	H 55	0.2851	90.0			1.63	0.46
24年目	H 56	0.2741	90.0			1.63	0.45
25年目	H 57	0.2636	90.0			1.63	0.43
26年目	H 58	0.2534	90.0			1.63	0.41
27年目	H 59	0.2437	90.0			1.63	0.40
28年目	H 60	0.2343	90.0			1.63	0.38
29年目	H 61	0.2253	90.0			1.63	0.37
30年目	H 62	0.2166	90.0			1.63	0.35
31年目	H 63	0.2083	90.0			1.63	0.34
32年目	H 64	0.2003	90.0			1.63	0.33
33年目	H 65	0.1926	90.0			1.63	0.31
34年目	H 66	0.1852	90.0			1.63	0.30
35年目	H 67	0.1780	90.0			1.63	0.29
36年目	H 68	0.1712	90.0			1.63	0.28
37年目	H 69	0.1646	90.0			1.63	0.27
38年目	H 70	0.1583	90.0			1.63	0.26
39年目	H 71	0.1522	90.0			1.63	0.25
40年目	H 72	0.1463	90.0			1.63	0.24
41年目	H 73	0.1407	90.0			1.63	0.23
42年目	H 74	0.1353	90.0			1.63	0.22
43年目	H 75	0.1301	90.0			1.63	0.21
44年目	H 76	0.1251	90.0			1.63	0.20
45年目	H 77	0.1203	90.0			1.63	0.20
46年目	H 78	0.1157	90.0			1.63	0.19
47年目	H 79	0.1112	90.0			1.63	0.18
48年目	H 80	0.1069	90.0			1.63	0.17
49年目	H 81	0.1028	90.0	-206.90	-21.27	1.63	0.17
合計				1140.09	1038.90	78.59	23.68

単純事業費計		1347.00	78.59
--------	--	---------	-------

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。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含まない)

採用単価の根拠		一般国道(直轄)雪寒費除く
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.092	17.7	1.63

箇所名:阿南四万十線(阿南~徳島東)(残事業)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-8年目	H 24	0.9615	90.0	37.88	36.42		
-7年目	H 25	0.9246	90.0	47.17	43.61		
-6年目	H 26	0.8890	90.0	64.73	57.54		
-5年目	H 27	0.8548	90.0	79.34	67.82		
-4年目	H 28	0.8219	90.0	80.57	66.22		
-3年目	H 29	0.7903	90.0	80.73	63.80		
-2年目	H 30	0.7599	90.0	86.04	65.38		
-1年目	H 31	0.7307	90.0	123.84	90.49		
暫定供用開始年次	H 32	0.7026	90.0	109.90	77.21	0.92	0.65
1年目	H 33	0.6756	90.0	155.43	105.00	0.92	0.62
2年目	H 34	0.6496	90.0	152.82	99.27	0.92	0.60
3年目	H 35	0.6246	90.0	147.49	92.12	0.92	0.57
完成供用開始年次	H 36	0.6006	90.0			1.63	0.98
5年目	H 37	0.5775	90.0			1.63	0.94
6年目	H 38	0.5553	90.0			1.63	0.90
7年目	H 39	0.5339	90.0			1.63	0.87
8年目	H 40	0.5134	90.0			1.63	0.84
9年目	H 41	0.4936	90.0			1.63	0.80
10年目	H 42	0.4746	90.0			1.63	0.77
11年目	H 43	0.4564	90.0			1.63	0.74
12年目	H 44	0.4388	90.0			1.63	0.71
13年目	H 45	0.4220	90.0			1.63	0.69
14年目	H 46	0.4057	90.0			1.63	0.66
15年目	H 47	0.3901	90.0			1.63	0.64
16年目	H 48	0.3751	90.0			1.63	0.61
17年目	H 49	0.3607	90.0			1.63	0.59
18年目	H 50	0.3468	90.0			1.63	0.56
19年目	H 51	0.3335	90.0			1.63	0.54
20年目	H 52	0.3207	90.0			1.63	0.52
21年目	H 53	0.3083	90.0			1.63	0.50
22年目	H 54	0.2965	90.0			1.63	0.48
23年目	H 55	0.2851	90.0			1.63	0.46
24年目	H 56	0.2741	90.0			1.63	0.45
25年目	H 57	0.2636	90.0			1.63	0.43
26年目	H 58	0.2534	90.0			1.63	0.41
27年目	H 59	0.2437	90.0			1.63	0.40
28年目	H 60	0.2343	90.0			1.63	0.38
29年目	H 61	0.2253	90.0			1.63	0.37
30年目	H 62	0.2166	90.0			1.63	0.35
31年目	H 63	0.2083	90.0			1.63	0.34
32年目	H 64	0.2003	90.0			1.63	0.33
33年目	H 65	0.1926	90.0			1.63	0.31
34年目	H 66	0.1852	90.0			1.63	0.30
35年目	H 67	0.1780	90.0			1.63	0.29
36年目	H 68	0.1712	90.0			1.63	0.28
37年目	H 69	0.1646	90.0			1.63	0.27
38年目	H 70	0.1583	90.0			1.63	0.26
39年目	H 71	0.1522	90.0			1.63	0.25
40年目	H 72	0.1463	90.0			1.63	0.24
41年目	H 73	0.1407	90.0			1.63	0.23
42年目	H 74	0.1353	90.0			1.63	0.22
43年目	H 75	0.1301	90.0			1.63	0.21
44年目	H 76	0.1251	90.0			1.63	0.20
45年目	H 77	0.1203	90.0			1.63	0.20
46年目	H 78	0.1157	90.0			1.63	0.19
47年目	H 79	0.1112	90.0			1.63	0.18
48年目	H 80	0.1069	90.0			1.63	0.17
49年目	H 81	0.1028	90.0	-161.11	-16.57	1.63	0.17
合計				1004.81	848.33	78.59	23.68

単純事業費計		1165.93	78.59
--------	--	---------	-------

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。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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:阿南四万十線(阿南～徳島東)(事業全体)

年度 (基準年)	H23	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 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	割引率4%
暫定供用開始年次	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.7026	90.0	42.77	13.48	9.25	65.50	46.02	6.21	1.57	1.48	9.26	6.50	3.29	2.31	78.05	54.84
1年目	H 33	0.99514	0.98954	0.99856	0.99416	0.6756	90.0	42.56	13.34	9.24	65.14	44.00	6.18	1.56	1.47	9.21	6.22	3.28	2.21	77.62	52.44
2年目	H 34	0.99512	0.98942	0.99856	0.99412	0.6496	90.0	42.35	13.20	9.23	64.77	42.08	6.15	1.54	1.47	9.16	5.95	3.26	2.11	77.19	50.14
3年目	H 35	0.99509	0.98931	0.99856	0.99409	0.6246	90.0	42.14	13.06	9.21	64.41	40.23	6.12	1.52	1.47	9.11	5.69	3.24	2.02	76.76	47.94
完成供用開始年次	H 36	0.99507	0.98920	0.99856	0.99406	0.6006	90.0	66.11	19.44	16.18	101.73	61.10	8.60	1.98	2.10	12.68	7.62	4.96	2.98	119.37	71.69
5年目	H 37	0.99505	0.98908	0.99856	0.99402	0.5775	90.0	65.78	19.23	16.16	101.17	58.42	8.55	1.96	2.10	12.62	7.29	4.93	2.84	118.71	68.55
6年目	H 38	0.99502	0.98896	0.99855	0.99398	0.5553	90.0	65.45	19.02	16.14	100.61	55.86	8.51	1.94	2.10	12.55	6.97	4.90	2.72	118.05	65.55
7年目	H 39	0.99500	0.98883	0.99855	0.99395	0.5339	90.0	65.13	18.80	16.11	100.04	53.41	8.47	1.92	2.09	12.48	6.66	4.87	2.60	117.39	62.68
8年目	H 40	0.99497	0.98871	0.99855	0.99391	0.5134	90.0	64.80	18.59	16.09	99.48	51.07	8.43	1.90	2.09	12.41	6.37	4.84	2.48	116.73	59.93
9年目	H 41	0.99495	0.98858	0.99855	0.99387	0.4936	90.0	64.47	18.38	16.07	98.92	48.83	8.38	1.87	2.09	12.35	6.09	4.81	2.37	116.07	57.30
10年目	H 42	0.99492	0.98845	0.99855	0.99384	0.4746	90.0	64.15	18.17	16.04	98.35	46.68	8.34	1.85	2.09	12.28	5.83	4.78	2.27	115.41	54.78
11年目	H 43	0.99044	0.99323	1.00173	0.99206	0.4564	90.0	63.53	18.04	16.07	97.64	44.56	8.26	1.84	2.09	12.19	5.56	4.74	2.16	114.58	52.29
12年目	H 44	0.99035	0.99318	1.00173	0.99200	0.4388	90.0	62.92	17.92	16.10	96.94	42.54	8.18	1.83	2.09	12.10	5.31	4.70	2.06	113.74	49.91
13年目	H 45	0.99025	0.99313	1.00173	0.99193	0.4220	90.0	62.31	17.80	16.13	96.23	40.60	8.10	1.82	2.10	12.01	5.07	4.66	1.97	112.91	47.64
14年目	H 46	0.99015	0.99309	1.00172	0.99187	0.4057	90.0	61.69	17.67	16.15	95.52	38.75	8.02	1.80	2.10	11.93	4.84	4.63	1.88	112.07	45.47
15年目	H 47	0.99006	0.99304	1.00172	0.99180	0.3901	90.0	61.08	17.55	16.18	94.81	36.99	7.94	1.79	2.10	11.84	4.62	4.59	1.79	111.23	43.40
16年目	H 48	0.98996	0.99299	1.00172	0.99173	0.3751	90.0	60.47	17.43	16.21	94.10	35.30	7.86	1.78	2.11	11.75	4.41	4.55	1.71	110.40	41.41
17年目	H 49	0.98986	0.99294	1.00171	0.99167	0.3607	90.0	59.85	17.30	16.24	93.39	33.69	7.78	1.77	2.11	11.66	4.21	4.51	1.63	109.56	39.52
18年目	H 50	0.98975	0.99289	1.00171	0.99160	0.3468	90.0	59.24	17.18	16.26	92.68	32.14	7.70	1.75	2.11	11.57	4.01	4.47	1.55	108.73	37.71
19年目	H 51	0.98965	0.99284	1.00171	0.99152	0.3335	90.0	58.63	17.06	16.29	91.98	30.67	7.62	1.74	2.12	11.48	3.83	4.44	1.48	107.89	35.98
20年目	H 52	0.98954	0.99279	1.00170	0.99145	0.3207	90.0	58.01	16.94	16.32	91.27	29.27	7.54	1.73	2.12	11.39	3.65	4.40	1.41	107.06	34.33
21年目	H 53	0.98943	0.99274	1.00170	0.99138	0.3083	90.0	57.40	16.81	16.35	90.56	27.92	7.46	1.71	2.12	11.30	3.49	4.36	1.34	106.22	32.75
22年目	H 54	0.98931	0.99268	1.00170	0.99130	0.2965	90.0	56.79	16.69	16.38	89.85	26.64	7.38	1.70	2.13	11.22	3.32	4.32	1.28	105.39	31.24
23年目	H 55	0.98920	0.99263	1.00170	0.99123	0.2851	90.0	56.17	16.57	16.40	89.14	25.41	7.31	1.69	2.13	11.13	3.17	4.28	1.22	104.55	29.80
24年目	H 56	0.98908	0.99257	1.00169	0.99115	0.2741	90.0	55.56	16.44	16.43	88.43	24.24	7.23	1.68	2.14	11.04	3.03	4.25	1.16	103.72	28.43
25年目	H 57	0.98896	0.99252	1.00169	0.99107	0.2636	90.0	54.95	16.32	16.46	87.72	23.12	7.15	1.66	2.14	10.95	2.89	4.21	1.11	102.88	27.12
26年目	H 58	0.98884	0.99246	1.00169	0.99099	0.2534	90.0	54.33	16.20	16.49	87.02	22.05	7.07	1.65	2.14	10.86	2.75	4.17	1.06	102.05	25.86
27年目	H 59	0.98871	0.99240	1.00168	0.99091	0.2437	90.0	53.72	16.07	16.51	86.31	21.03	6.99	1.64	2.15	10.77	2.62	4.13	1.01	101.21	24.66
28年目	H 60	0.98858	0.99235	1.00168	0.99082	0.2343	90.0	53.11	15.95	16.54	85.60	20.06	6.91	1.63	2.15	10.68	2.50	4.10	0.96	100.38	23.52
29年目	H 61	0.98845	0.99229	1.00168	0.99074	0.2253	90.0	52.49	15.83	16.57	84.89	19.12	6.83	1.61	2.15	10.59	2.39	4.06	0.91	99.54	22.43
30年目	H 62	0.98831	0.99223	1.00168	0.99065	0.2166	90.0	51.88	15.71	16.60	84.18	18.24	6.75	1.60	2.16	10.51	2.28	4.02	0.87	98.71	21.38
31年目	H 63	0.98820	0.99218	1.00168	0.99058	0.2083	90.0	51.27	15.58	16.63	83.47	17.39	6.67	1.59	2.16	10.42	2.17	3.98	0.83	97.87	20.39
32年目	H 64	0.98809	0.99213	1.00168	0.99050	0.2003	90.0	50.66	15.46	16.65	82.77	16.58	6.59	1.58	2.16	10.33	2.07	3.94	0.79	97.04	19.44
33年目	H 65	0.98797	0.99208	1.00167	0.99043	0.1926	90.0	50.05	15.34	16.68	82.06	15.80	6.51	1.56	2.17	10.24	1.97	3.91	0.75	96.21	18.53
34年目	H 66	0.98786	0.99203	1.00167	0.99036	0.1852	90.0	49.44	15.22	16.71	81.36	15.07	6.43	1.55	2.17	10.15	1.88	3.87	0.72	95.38	17.66
35年目	H 67	0.98775	0.99198	1.00167	0.99029	0.1780	90.0	48.83	15.09	16.74	80.66	14.36	6.35	1.54	2.18	10.07	1.79	3.83	0.68	94.56	16.84
36年目	H 68	0.98764	0.99192	1.00167	0.99021	0.1712	90.0	48.23	14.97	16.76	79.97	13.69	6.27	1.53	2.18	9.98	1.71	3.79	0.65	93.74	16.05
37年目	H 69	0.98753	0.99187	1.00167	0.99014	0.1646	90.0	47.63	14.85	16.79	79.27	13.05	6.19	1.51	2.18	9.89	1.63	3.76	0.62	92.92	15.30
38年目	H 70	0.98741	0.99182	1.00166	0.99007	0.1583	90.0	47.03	14.73	16.82	78.58	12.44	6.12	1.50	2.19	9.80	1.55	3.72	0.59	92.10	14.58
39年目	H 71	0.98730	0.99177	1.00166	0.98999	0.1522	90.0	46.43	14.61	16.85	77.89	11.85	6.04	1.49	2.19	9.72	1.48	3.68	0.56	91.29	13.89
40年目	H 72	0.98719	0.99172	1.00166	0.98992	0.1463	90.0	45.84	14.49	16.88	77.20	11.30	5.96	1.48	2.19	9.63	1.41	3.64	0.53	90.48	13.24
41年目	H 73	0.98708	0.99167	1.00166	0.98985	0.1407	90.0	45.24	14.37	16.90	76.51	10.77	5.88	1.47	2.20	9.55	1.34	3.61	0.51	89.67	12.62
42年目	H 74	0.98697	0.99162	1.00166	0.98977	0.1353	90.0	44.65	14.24	16.93	75.83	10.26	5.81	1.45	2.20	9.46	1.28	3.57	0.48	88.86	12.02
43年目	H 75	0.98685	0.99157	1.00165	0.98970	0.1301	90.0	44.07	14.12	16.96	75.15	9.78	5.73	1.44	2.20	9.38	1.22	3.53	0.46	88.06	11.46
44年目	H 76	0.98674	0.99152	1.00165	0.98963	0.1251	90.0	43.48	14.00	16.99	74.48	9.32	5.65	1.43	2.21	9.29	1.16	3.50	0.44	87.26	10.92
45年目	H 77	0.98663	0.99147	1.00165	0.98956	0.1203	90.0	42.90	13.89	17.02	73.80	8.88	5.58	1.42	2.21	9.21	1.11	3.46	0.42	86.47	10.40
46年目	H 78	0.98652	0.99141	1.00165	0.98948	0.1157	90.0	42.32	13.77	17.04	73.13	8.46	5.50	1.40	2.22	9.12	1.06	3.42	0.40	85.68	9.91
47年目	H 79	0.98641	0.99136	1.00165	0.98941	0.1112	90.0														

便益の現在価値算定表

箇所名:阿南四万十線(阿南～徳島東)(残事業)

年度 (基準年)	H23	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 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	割引率4%
暫定供用開始年次	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.7026	90.0	42.77	13.48	9.25	65.50	46.02	6.21	1.57	1.48	9.26	6.50	3.29	2.31	78.05	54.84
1年目	H 33	0.99514	0.98954	0.99856	0.99416	0.6756	90.0	42.56	13.34	9.24	65.14	44.00	6.18	1.56	1.47	9.21	6.22	3.28	2.21	77.62	52.44
2年目	H 34	0.99512	0.98942	0.99856	0.99412	0.6496	90.0	42.35	13.20	9.23	64.77	42.08	6.15	1.54	1.47	9.16	5.95	3.26	2.11	77.19	50.14
3年目	H 35	0.99509	0.98931	0.99856	0.99409	0.6246	90.0	42.14	13.06	9.21	64.41	40.23	6.12	1.52	1.47	9.11	5.69	3.24	2.02	76.76	47.94
完成供用開始年次	H 36	0.99507	0.98920	0.99856	0.99406	0.6006	90.0	66.11	19.44	16.18	101.73	61.10	8.60	1.98	2.10	12.68	7.62	4.96	2.98	119.37	71.69
5年目	H 37	0.99505	0.98908	0.99856	0.99402	0.5775	90.0	65.78	19.23	16.16	101.17	58.42	8.55	1.96	2.10	12.62	7.29	4.93	2.84	118.71	68.55
6年目	H 38	0.99502	0.98896	0.99855	0.99398	0.5553	90.0	65.45	19.02	16.14	100.61	55.86	8.51	1.94	2.10	12.55	6.97	4.90	2.72	118.05	65.55
7年目	H 39	0.99500	0.98883	0.99855	0.99395	0.5339	90.0	65.13	18.80	16.11	100.04	53.41	8.47	1.92	2.09	12.48	6.66	4.87	2.60	117.39	62.68
8年目	H 40	0.99497	0.98871	0.99855	0.99391	0.5134	90.0	64.80	18.59	16.09	99.48	51.07	8.43	1.90	2.09	12.41	6.37	4.84	2.48	116.73	59.93
9年目	H 41	0.99495	0.98858	0.99855	0.99387	0.4936	90.0	64.47	18.38	16.07	98.92	48.83	8.38	1.87	2.09	12.35	6.09	4.81	2.37	116.07	57.30
10年目	H 42	0.99492	0.98845	0.99855	0.99384	0.4746	90.0	64.15	18.17	16.04	98.35	46.68	8.34	1.85	2.09	12.28	5.83	4.78	2.27	115.41	54.78
11年目	H 43	0.99044	0.99323	1.00173	0.99206	0.4564	90.0	63.53	18.04	16.07	97.64	44.56	8.26	1.84	2.09	12.19	5.56	4.74	2.16	114.58	52.29
12年目	H 44	0.99035	0.99318	1.00173	0.99200	0.4388	90.0	62.92	17.92	16.10	96.94	42.54	8.18	1.83	2.09	12.10	5.31	4.70	2.06	113.74	49.91
13年目	H 45	0.99025	0.99313	1.00173	0.99193	0.4220	90.0	62.31	17.80	16.13	96.23	40.60	8.10	1.82	2.10	12.01	5.07	4.66	1.97	112.91	47.64
14年目	H 46	0.99015	0.99309	1.00172	0.99187	0.4057	90.0	61.69	17.67	16.15	95.52	38.75	8.02	1.80	2.10	11.93	4.84	4.63	1.88	112.07	45.47
15年目	H 47	0.99006	0.99304	1.00172	0.99180	0.3901	90.0	61.08	17.55	16.18	94.81	36.99	7.94	1.79	2.10	11.84	4.62	4.59	1.79	111.23	43.40
16年目	H 48	0.98996	0.99299	1.00172	0.99173	0.3751	90.0	60.47	17.43	16.21	94.10	35.30	7.86	1.78	2.11	11.75	4.41	4.55	1.71	110.40	41.41
17年目	H 49	0.98986	0.99294	1.00171	0.99167	0.3607	90.0	59.85	17.30	16.24	93.39	33.69	7.78	1.77	2.11	11.66	4.21	4.51	1.63	109.56	39.52
18年目	H 50	0.98975	0.99289	1.00171	0.99160	0.3468	90.0	59.24	17.18	16.26	92.68	32.14	7.70	1.75	2.11	11.57	4.01	4.47	1.55	108.73	37.71
19年目	H 51	0.98965	0.99284	1.00171	0.99152	0.3335	90.0	58.63	17.06	16.29	91.98	30.67	7.62	1.74	2.12	11.48	3.83	4.44	1.48	107.89	35.98
20年目	H 52	0.98954	0.99279	1.00170	0.99145	0.3207	90.0	58.01	16.94	16.32	91.27	29.27	7.54	1.73	2.12	11.39	3.65	4.40	1.41	107.06	34.33
21年目	H 53	0.98943	0.99274	1.00170	0.99138	0.3083	90.0	57.40	16.81	16.35	90.56	27.92	7.46	1.71	2.12	11.30	3.49	4.36	1.34	106.22	32.75
22年目	H 54	0.98931	0.99268	1.00170	0.99130	0.2965	90.0	56.79	16.69	16.38	89.85	26.64	7.38	1.70	2.13	11.22	3.32	4.32	1.28	105.39	31.24
23年目	H 55	0.98920	0.99263	1.00170	0.99123	0.2851	90.0	56.17	16.57	16.40	89.14	25.41	7.31	1.69	2.13	11.13	3.17	4.28	1.22	104.55	29.80
24年目	H 56	0.98908	0.99257	1.00169	0.99115	0.2741	90.0	55.56	16.44	16.43	88.43	24.24	7.23	1.68	2.14	11.04	3.03	4.25	1.16	103.72	28.43
25年目	H 57	0.98896	0.99252	1.00169	0.99107	0.2636	90.0	54.95	16.32	16.46	87.72	23.12	7.15	1.66	2.14	10.95	2.89	4.21	1.11	102.88	27.12
26年目	H 58	0.98884	0.99246	1.00169	0.99099	0.2534	90.0	54.33	16.20	16.49	87.02	22.05	7.07	1.65	2.14	10.86	2.75	4.17	1.06	102.05	25.86
27年目	H 59	0.98871	0.99240	1.00168	0.99091	0.2437	90.0	53.72	16.07	16.51	86.31	21.03	6.99	1.64	2.15	10.77	2.62	4.13	1.01	101.21	24.66
28年目	H 60	0.98858	0.99235	1.00168	0.99082	0.2343	90.0	53.11	15.95	16.54	85.60	20.06	6.91	1.63	2.15	10.68	2.50	4.10	0.96	100.38	23.52
29年目	H 61	0.98845	0.99229	1.00168	0.99074	0.2253	90.0	52.49	15.83	16.57	84.89	19.12	6.83	1.61	2.15	10.59	2.39	4.06	0.91	99.54	22.43
30年目	H 62	0.98831	0.99223	1.00168	0.99065	0.2166	90.0	51.88	15.71	16.60	84.18	18.24	6.75	1.60	2.16	10.51	2.28	4.02	0.87	98.71	21.38
31年目	H 63	0.98820	0.99218	1.00168	0.99058	0.2083	90.0	51.27	15.58	16.63	83.47	17.39	6.67	1.59	2.16	10.42	2.17	3.98	0.83	97.87	20.39
32年目	H 64	0.98809	0.99213	1.00168	0.99050	0.2003	90.0	50.66	15.46	16.65	82.77	16.58	6.59	1.58	2.16	10.33	2.07	3.94	0.79	97.04	19.44
33年目	H 65	0.98797	0.99208	1.00167	0.99043	0.1926	90.0	50.05	15.34	16.68	82.06	15.80	6.51	1.56	2.17	10.24	1.97	3.91	0.75	96.21	18.53
34年目	H 66	0.98786	0.99203	1.00167	0.99036	0.1852	90.0	49.44	15.22	16.71	81.36	15.07	6.43	1.55	2.17	10.15	1.88	3.87	0.72	95.38	17.66
35年目	H 67	0.98775	0.99198	1.00167	0.99029	0.1780	90.0	48.83	15.09	16.74	80.66	14.36	6.35	1.54	2.18	10.07	1.79	3.83	0.68	94.56	16.84
36年目	H 68	0.98764	0.99192	1.00167	0.99021	0.1712	90.0	48.23	14.97	16.76	79.97	13.69	6.27	1.53	2.18	9.98	1.71	3.79	0.65	93.74	16.05
37年目	H 69	0.98753	0.99187	1.00167	0.99014	0.1646	90.0	47.63	14.85	16.79	79.27	13.05	6.19	1.51	2.18	9.89	1.63	3.76	0.62	92.92	15.30
38年目	H 70	0.98741	0.99182	1.00166	0.99007	0.1583	90.0	47.03	14.73	16.82	78.58	12.44	6.12	1.50	2.19	9.80	1.55	3.72	0.59	92.10	14.58
39年目	H 71	0.98730	0.99177	1.00166	0.98999	0.1522	90.0	46.43	14.61	16.85	77.89	11.85	6.04	1.49	2.19	9.72	1.48	3.68	0.56	91.29	13.89
40年目	H 72	0.98719	0.99172	1.00166	0.98992	0.1463	90.0	45.84	14.49	16.88	77.20	11.30	5.96	1.48	2.19	9.63	1.41	3.64	0.53	90.48	13.24
41年目	H 73	0.98708	0.99167	1.00166	0.98985	0.1407	90.0	45.24	14.37	16.90	76.51	10.77	5.88	1.47	2.20	9.55	1.34	3.61	0.51	89.67	12.62
42年目	H 74	0.98697	0.99162	1.00166	0.98977	0.1353	90.0	44.65	14.24	16.93	75.83	10.26	5.81	1.45	2.20	9.46	1.28	3.57	0.48	88.86	12.02
43年目	H 75	0.98685	0.99157	1.00165	0.98970	0.1301	90.0	44.07	14.12	16.96	75.15	9.78	5.73	1.44	2.20	9.38	1.22	3.53	0.46	88.06	11.46
44年目	H 76	0.98674	0.99152	1.00165	0.98963	0.1251	90.0	43.48	14.00	16.99	74.48	9.32	5.65	1.43	2.21	9.29	1.16	3.50	0.44	87.26	10.92
45年目	H 77	0.98663	0.99147	1.00165	0.98956	0.1203	90.0	42.90	13.89	17.02	73.80	8.88	5.58	1.42	2.21	9.21	1.11	3.46	0.42	86.47	10.40
46年目	H 78	0.98652	0.99141	1.00165	0.98948	0.1157	90.0	42.32	13.77	17.04	73.13	8.46	5.50	1.40	2.22	9.12	1.06	3.42	0.40	85.68	9.91
47年目	H 79	0.98641	0.99136	1.00165	0.98941																

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（全体事業費）

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				91,527	
	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	1,588	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	477	
		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（残事業費）

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				86,063	
	改良費				12,165	
		土工	m <sup>3</sup>	2,240,656	3,597	切土(717,314m <sup>3</sup> )、盛土(1,522,922m <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>	108,194	1,757	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	2,633	2,822	
		排水工	m	47,584	1,084	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	1,424	機能補償道路(12,500m)等
	橋梁費				53,597	
		100m以上	m	4,700	52,344	鋼橋(5橋)、連続高架橋(1橋)
		100m未満	m	237	1,253	PC橋(8橋)、鋼橋(1橋)
	トンネル費				15,499	
		NATM	m	4,565	15,499	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				21,491	
	用地費		m <sup>2</sup>	429,224	16,111	
		宅地	m <sup>2</sup>	41,772	2,736	
		田畑	m <sup>2</sup>	159,268	2,224	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	145,444	364	
		その他	m <sup>2</sup>	82,740	10,788	
	補償費		式	1	5,380	
③	間接経費		式	1	14,070	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	残事業費				121,624	

## 【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

### ■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	2,895	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	5,357	橋梁17橋、トンネル7本
その他	式	1	0	
維持管理費合計			8,252	

#### 【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。
- その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上