

とくしま みなみ かんじょう
一般国道192号 徳島南環状道路

事業再評価
(重点審議)

令和3年12月21日



国土交通省四国地方整備局

1. 事業の概要

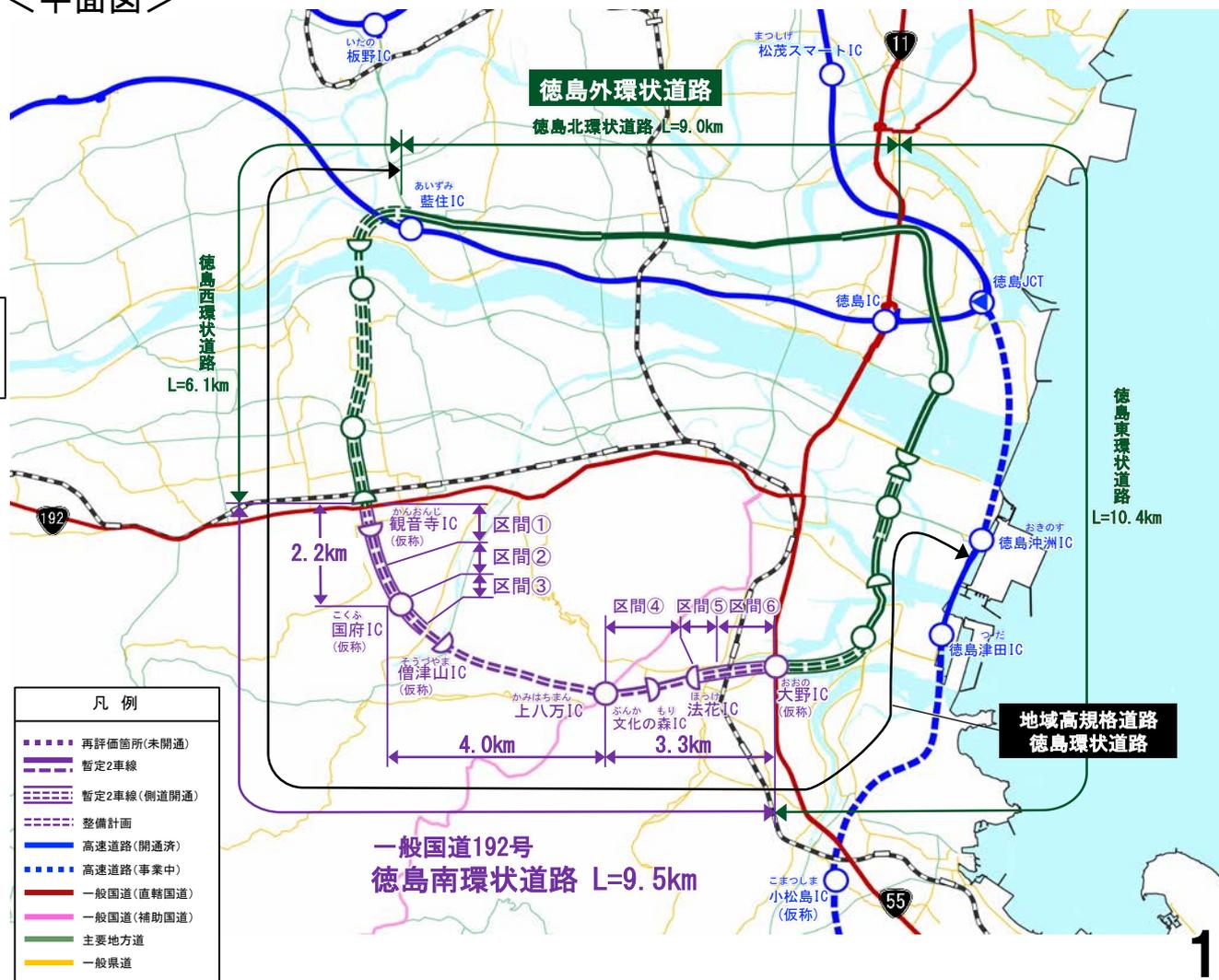
【事業の目的】

- 一般国道192号徳島南環状道路は、徳島外環状道路の一部を担う地域高規格道路であり、徳島市中心部の通過交通を排除するとともに、市街地流入交通の分散を図ることで、徳島市内で慢性的に発生している渋滞を緩和し、地域の活性化に寄与することを目的としている。

<位置図>



<平面図>



<主な事業の経緯>

項目	経緯
事業化	昭和61年
用地着手	平成元年
工事着手	平成7年
開通状況	自動車専用道路(2/4)区間
	④平成27年2月 延長1.9km
	側道区間
	①平成11年12月 延長1.4km
	②平成11年8月 延長0.8km
	③平成12年4月 延長0.4km
⑤平成27年2月 延長0.3km	
⑥平成24年7月 延長1.1km	

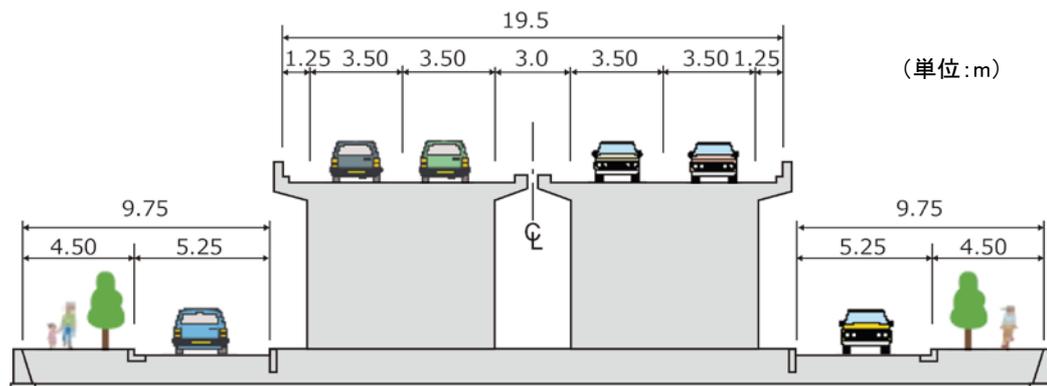
1. 事業の概要

【事業計画諸元】

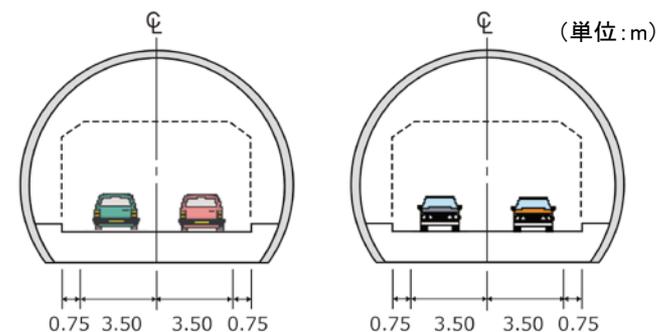
事業名	一般国道192号 <small>としまみなみかんじょう</small> 徳島南環状道路
事業区間	<small>としまけん とくしまし こくふちょう かんおんじ</small> 徳島県徳島市国府町観音寺 ~ <small>としまけん とくしまし はちまんちょう おおの</small> 徳島県徳島市八万町大野
延長	9.5km
構造規格	第1種第3級(自動車専用道路)
設計速度	80km/h
車線数	4車線
標準幅員	19.5m
計画交通量	21,000~45,800台/日(R12年時点)

<標準断面図>

高架部標準断面図



トンネル部標準断面図



2. 事業の効果と必要性 (1)

徳島市中心部における慢性的な交通渋滞を緩和

- 徳島市中心部では、主要幹線道路である国道11号、55号、192号が交差しており、四国における交通量上位5位が全て集まるなど、交通集中による慢性的な交通渋滞が発生している。
- 徳島南環状道路の整備により、市内中心部への流入交通が分散することで、市街地における国道の交通渋滞緩和が期待される。(渋滞損失時間は整備後6割削減見込み)

<国道11号、55号、192号における交通量及び渋滞状況>

▼四国における交通量上位5位

順位	区間	24h交通量(千台/日)
①	R11 (徳島市東吉野町1)	70,906
②	R11 (徳島市徳島本町1)	60,247
③	R11 (徳島市北常三島町)	59,427
④	R11 (徳島市徳島本町1)	58,975
⑤	R55 (徳島市八万町)	58,962



<国道192号における交通状況>



撮影日: 令和3年10月

<渋滞損失時間の変化>

徳島市府府町観音寺～徳島市八万町大野の現道区間(R11,R55,R192)



資料) 整備なし・整備あり: R12交通量推計結果

渋滞損失時間が約6割削減

資料) 交通量・混雑度: H27全国道路・街路交通情勢調査
 時間帯別旅行速度: ETC2.0プローブデータ(R2.1～12月)※の平日平均(市内向き8時台、郊外向き17時台) ※R2.4～5月は緊急事態宣言中のため集計対象外とした。

2. 事業の効果と必要性 (2)

地域産業活動を支援

- ・ 運送業や配送業等において、徳島市中心部の著しい渋滞による定時性の確保が課題となっているが、徳島南環状道路の整備により交通渋滞が緩和され、時間短縮や定時性の確保と共に物流の効率化に伴う生産性向上が期待される。
- ・ 一つの事例として徳島県神山町や佐那河内村は、徳島県の特産品である「すだち」、「椎茸」、「さくらももいちご」等の代表的な生産地であるが、徳島市中央卸売市場や京阪神方面へ出荷する際、徳島南環状道路が利用され、ドライバーの負担軽減に寄与している。

<所要時間の変化>

(徳島市国府町観音寺～八万町大野)



所要時間 (分)

資料) 所要時間: ETC2.0プローブデータ(R2.1~12月)※の平日平均 ※R2.4~5月は緊急事態宣言中のため集計対象外とした。
 整備なし: 7~9時、17~19時平均旅行速度
 整備あり: 設計速度80km/hで算出

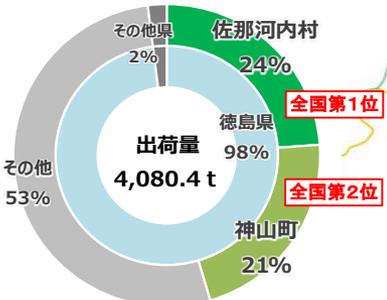
【コンビニ事業者の声】

- ・ 1日に3~5回ルート配送しているが、ドライバーは混雑のため早めに出発し、店舗スタッフは到着の遅れに対応するためシフトを長めに調整している。
- ・ 徳島南環状道路の整備により、配送時間の短縮や定時性の確保が期待され、物流の効率化だけでなく、車両あたりの配送エリア拡大に伴う燃料費や人件費削減が期待されます。

資料) R3ヒアリング結果



▼全国のすだち生産量 (H30)



資料) H30特産果樹生産動態等調査



写真) 徳島県資料



【物流事業者の声】



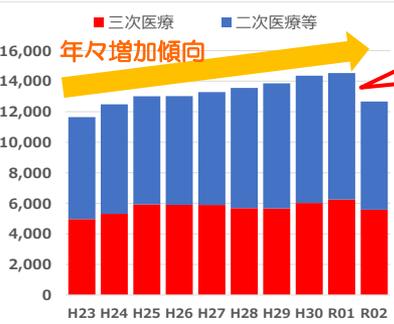
- ・ 神山町や佐那河内村方面からの「すだち」等の特産品は、徳島南環状道路を利用してはいる。自動車専用道路なので走行性が高く、ドライバーの負担が軽減され助かる。

資料) R3ヒアリング結果

2. 事業の効果と必要性 (3)

三次・二次救急医療機関への速達性や救命率の向上

- 徳島南環状道路周辺や、交通渋滞が著しい国道周辺に三次、二次救急医療機関が集中している。
- 徳島市内の三次救急医療機関(県立中央病院、徳島大学病院)には年間約6千人、二次救急医療機関等を含めると年間約1万4千人の患者が救急搬送されており年々増加傾向である。
- 徳島南環状道路の整備により、交通渋滞が緩和され、救急搬送時間短縮による重篤患者の死亡率低下が期待される。



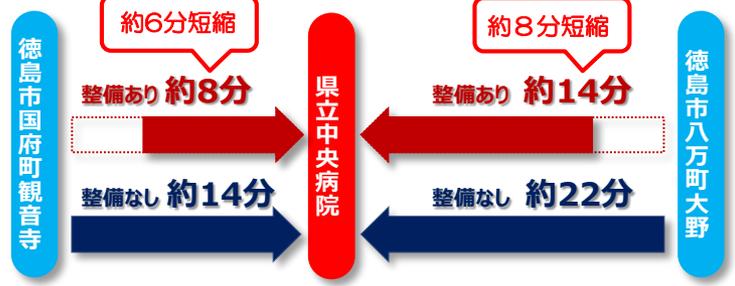
搬送患者は年間約1万4千人
平均すると毎日38人搬送されている



凡例

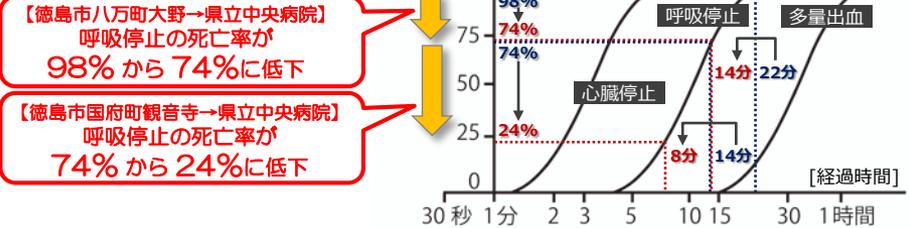
- 再評価箇所(未開通)
- 暫定2車線
- 暫定2車線(側道開通)
- 整備計画
- 高速道路(開通済)
- 高速道路(事業中)
- 一般国道(直轄国道)
- 一般国道(補助国道)
- 主要地方道
- 一般県道
- 三次救急医療機関
- 二次救急医療機関
- 消防局

<所要時間の変化>



資料) 所要時間: ETC2.0プローブデータ(R2.1~12月)*の平日平均 (R2.4~5月は緊急事態宣言中のため集計対象外とした。) 整備なし: 7~9時・17~19時平均旅行速度、整備あり: R12推計結果より

■ カーラーの救命曲線



【徳島市消防局の声】

徳島南環状道路の全線開通により並行する国道11号、55号、192号の交通量が分散し、交通渋滞が緩和されることで、救急車両の迅速・安全な走行を可能とし、重篤患者の救命率向上が期待される。

資料) R3ヒアリング結果



資料) 平成23年~令和2年救急患者搬送調べから(徳島県保健福祉部医療政策課広域医療室)

2. 事業の効果と必要性 (4)

交通の分散による交通事故の減少

- 徳島南環状道路に並行する直轄国道では、**県内直轄国道の死傷事故率ワースト10のうち6区間存在**し、事故の大半が追突事故となっており、**過度な交通集中が主な原因**と考えられる。
- 徳島南環状道路の整備により、**市内中心部への流入交通が分散**され、**現道交通の事故減少による安全性向上**が期待される。

<中心市街地における事故の発生状況(H28~R1平均)>



<事故類型(H28~R1)>
徳島市国府町観音寺~八万町大野の現道区間(R11,55,192)

資料)交通事故総合分析センターデータ

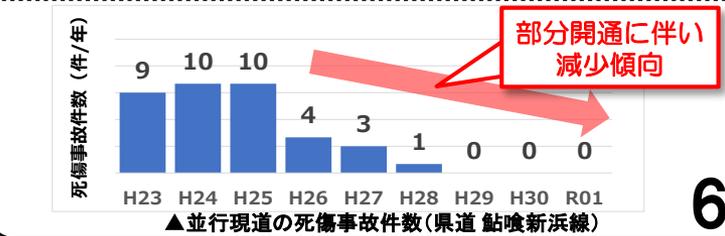
【警察の声】

- 徳島中心部では、交通量が多いため追突事故がとて多くなってる。
- 徳島南環状道路の整備により、現道の交通量が減り、交通事故の減少が期待されるとともに、通学路を抜け道利用する交通量減少による安全性向上が期待される。



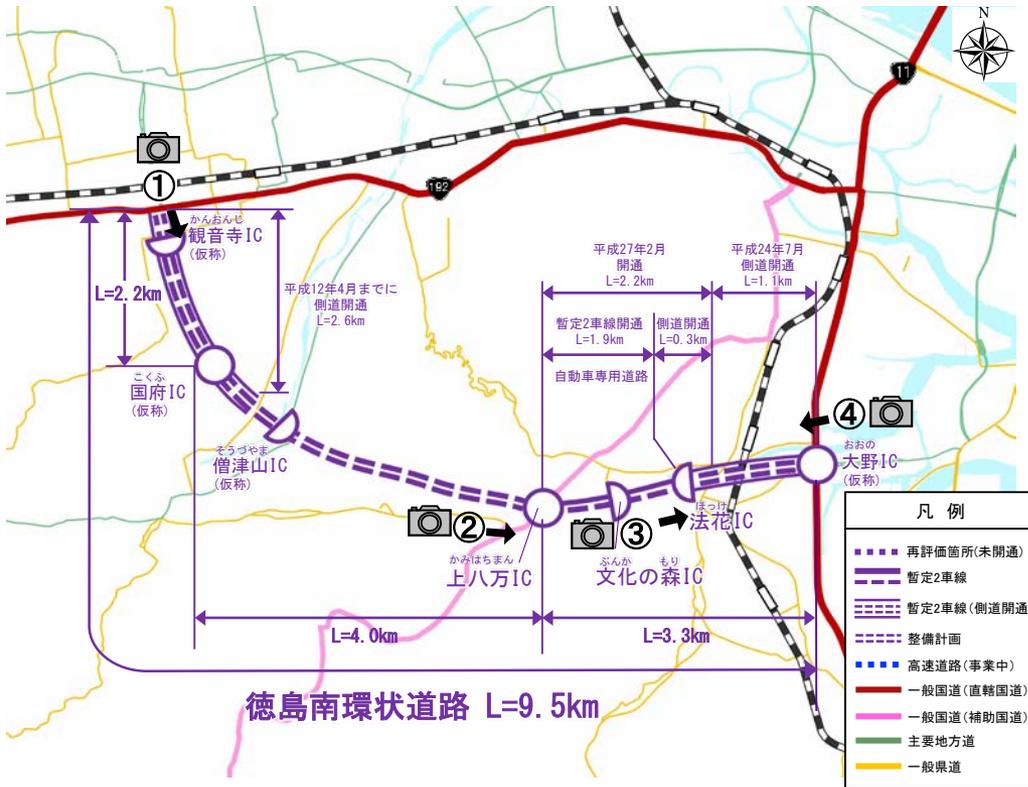
資料:R3ヒアリング結果

<部分開通による並行現道区間の事故減少効果>



3. 事業の進捗状況と見込み

これまでの用地取得率は約98%、全体の事業進捗率は約52%となっており、現在調査設計、用地買収、工事を推進中。



延長	9.5km		
現状	調査設計、用地買収、工事推進		
進捗状況	今回(R3) (令和2年度末時点)	前回(H28) (H27年度末時点)	
	用地進捗状況	約98%	約93%
	事業進捗状況	約52%	約51%

撮影日: 令和3年7月



4. 事業を取り巻く社会情勢の変化等

<周辺道路の整備状況>

- ・平成23年 3月 (主)徳島環状線 川内町大松～平石 延長1.3km 開通
- ・平成24年 4月 (主)徳島環状線 川内町平石～住吉 延長3.7km 開通
- ・平成27年 3月 徳島自動車道 鳴門JCT～徳島IC 延長10.9km 開通
- ・平成27年 3月 徳島自動車道 松茂スマートIC 開通
- ・平成27年 3月 (主)徳島環状線 安宅2丁目～阿波しらさぎ大橋南詰(南向き) 延長0.95km 開通
- ・平成31年 3月 高松自動車道(鳴門JCT～高松市境間) 全線4車線化開通
- ・平成31年 3月 (主)徳島環状線 阿波しらさぎ大橋南詰～安宅2丁目(北向き) 延長0.94km 開通
- ・令和 3年 3月 (主)徳島環状線 新浜本町～八万町大野 側道部4車線化 延長2.0km 開通
- ・令和 3年 3月 四国横断自動車道 徳島津田IC～徳島沖洲IC 延長2.4km 開通

<周辺の社会情勢の変化>

- ・平成27年 4月 四国横断自動車道 徳島津田ハーフIC連結許可
- ・平成28年 3月 徳島小松島港津田地区地域活性化計画策定(徳島県)
- ・平成28年 4月 四国横断自動車道 徳島津田IC事業化
- ・令和 1年 9月 四国横断自動車道 立江櫛渕IC(仮称) 連結許可
- ・令和 2年10月 四国横断自動車道 徳島津田フルIC連結許可

5. 事業の投資効果

【費用便益比】

項目	事業全体	残事業
費用 (C)	1,589億円	475億円
事業費	1,535億円	436億円
維持管理費	54億円	39億円
便益 (B)	1,821億円	1,333億円
走行時間短縮便益	1,479億円	1,065億円
走行経費減少便益	249億円	193億円
交通事故減少便益	93億円	75億円
費用便益比(B/C)	1.1	2.8

※) 費用及び便益額の値は基準年(R3)における現在価値を表す。四捨五入の関係で合計が一致しない場合がある。

【前回評価時からの事業計画の変化】

	今回評価時 (令和3年度)	前回費用対効果分析 実施時 (平成25年度)	備考 (前回評価時からの変化要因)
事業諸元	延長 9.5km		
計画交通量	21,000~45,800台/日	20,000~48,300台/日	・OD表更新(H17ベース→H22ベース)に伴う交通量の増加 (徳島生活圏の発生集中交通量の増加) 区間平均交通量: 前回36,500台/日 今回37,600台/日
全体事業費	1,191億円	1,191億円	
費用便益比			
総費用(C)	1,589億円	1,127億円	・基準年の変更
便益(B)	1,821億円	1,342億円	・基準年の変更、原単位の変更
費用便益比(B/C)	1.1	1.2	

※) 上記の総費用及び総便益の数値は基準年における現在価値を表す。

6. 地方公共団体等からの要望

- ・徳島県、徳島市、徳島環状道路建設促進期成同盟会、国道192号吉野川市・徳島市間整備促進期成同盟会などより本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。
(平成28年5月、11月、平成29年5月、8月、11月、平成30年5月、11月、令和元年5月、7月、10月、11月、令和2年8月、令和3年8月、11月)

7. 地方公共団体の意見

【徳島県知事意見】

- ・「徳島南環状道路」の事業を継続するという「対応方針(原案)案」については、異議ありません。
- ・「徳島南環状道路」は、徳島市の中心部を通過する交通や市街地に流入する交通を円滑に処理し、市街地及びその周辺地域における慢性化した交通渋滞の緩和や地域経済の活性化、日常生活における交通の利便性・安全性の向上に大きく寄与する地域高規格道路であり、本県発展のために、なくてはならない道路であります。既に供用された区間と並行する県道や交差点では、交通量が減少するなどの効果が発現されており、整備による市街地の渋滞緩和や定時性の確保が期待されます。このため、引き続き、コスト縮減に努めつつ、残る未供用区間の早期整備を図り、一日も早い全線供用に向け、事業の推進をお願いします。

8. 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、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努める。
- ・本計画は、徳島外環状道路の一部であるとともに、当該地域の地形条件、周辺土地利用との整合等を勘案し選定された合理的な計画であるため代替案立案の可能性はない。

9. 対応方針(原案)

以上のことから、一般国道192号徳島南環状道路の事業を継続する。