

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）（原案）

資料-5-1-2

事業名	一般国道192号 <small>とくしまみなみかんじょう</small> 徳島南環状道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自： <small>とくしまけんとか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 至： <small>とくしまけんとか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		
事業概要						
<p>一般国道192号は、愛媛県西条市を起点とし、三好市・美馬市・吉野川市等の吉野川沿岸の各市町を経由して徳島市に至る総延長約99kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤や余暇活動などの日常生活に欠かせない生活道路としての役割も併せ持つ重要な路線である。</p> <p>徳島南環状道路は、「徳島外環状道路」の一部であり、徳島市中心部の通過交通を排除し、市街地流入交通の迂回・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、地域の活性化に大きく寄与する地域高規格道路である。</p>						
S61年度事業化		S60年度都市計画決定 (H16年度変更)		H元年度用地着手		H7年度工事着手
全体事業費	約1,191億円		事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約52%	供用済延長	5.9km
計画交通量	21,000~45,800 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年		
	1.1	475/1,589 億円 事業費：436/1,535 億円 維持管理費：39/ 54 億円	1,333/1,821 億円 走行時間短縮便益：1,065/1,479 億円 走行経費減少便益：193/ 249 億円 交通事故減少便益：75/ 93億円	令和3年		
	2.8					
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量：B/C= 1.01~1.2 (交通量±10%) (残事業) B/C= 2.4~3.0 (交通量±10%) 事業費：B/C= 1.1~1.2 (事業費±10%) B/C= 2.6~3.1 (事業費±10%) 事業期間：B/C= 1.1~1.2 (事業期間±20%) B/C= 2.6~3.0 (事業期間±20%)</p>						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保						
<ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が見込まれる。 ・徳島市中心部の渋滞緩和による定時性確保など路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・JR徳島駅（特急停車駅）や徳島阿波おどり空港（共用飛行場）への所要時間短縮が見込まれる。 						
②物流効率化の支援						
<ul style="list-style-type: none"> ・徳島市以西から徳島小松島港（重要港湾）への所要時間が短縮し物流の効率化を支援。 						
③国土・地域ネットワークの構築						
<ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「徳島環状道路」の一部を形成する。 ・日常活動圏中心都市である徳島市への所要時間短縮が見込まれる。 						
④個性ある地域の形成						
<ul style="list-style-type: none"> ・徳島県を代表する大規模イベントである「阿波おどり」を支援する。 ・「阿波おどり会館」、「アスティとくしま」などの観光施設へのアクセス向上が期待される。 						
⑤安全で安心できるくらしの確保						
<ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（徳島大学病院、徳島県立中央病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。 						
⑥安全な生活環境の確保						
<ul style="list-style-type: none"> ・徳島市内の交通事故件数の減少が期待される。 						
⑦災害への備え						
<ul style="list-style-type: none"> ・徳島南環状道路は津波浸水の被害を受けないことから、津波襲来時においても東西の交通が確保され、第1次緊急輸送道路として、市内中心部や県南地域への迅速な救助救援活動、救助物資の輸送等が可能。 						
⑧地球環境の保全						
<ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 						
⑨生活環境の改善・保全						
<ul style="list-style-type: none"> ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。 ・景観に配慮した整備により、道路機能を確保するだけでなくとどまらず、道路空間の有効な利活用やまちなみと一体になった空間の形成に寄与する。 						
⑩その他						
<ul style="list-style-type: none"> ・県道徳島環状線と一体的に整備することで徳島環状道路を形成する。 						

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

・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。

徳島県知事の意見

・「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。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成 23 年 3 月 (主) 徳島環状線 川内町大松～平石 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 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
- ・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 1 年 9 月 四国横断自動車道 立江櫛淵 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
- ・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

事業の進捗状況、残事業の内容等

・用地進捗率約 98%、事業進捗率約 52% (令和 3 年 3 月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・調査設計、用地買収、工事を推進中

施設の構造や工法の変更等

・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費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。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

県土第262号
令和3年12月14日

四国地方整備局長 殿

徳島県知事
(公印省略)

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（令和3.12.7国四整企画第18号に対する回答）

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

さて、さきに照会がありましたこのことについての意見は、別添のとおりです。

【砂防事業】**○「吉野川水系直轄砂防事業」に対する意見**

「吉野川水系」の直轄砂防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。

吉野川中・上流域からの土砂の異常流出を軽減し、下流河川の河床上昇を抑えることにより氾濫被害を軽減するとともに、土石流による人的被害、家屋や公共施設等の被害を軽減するためには、砂防施設の整備は重要であります。

また、気候変動の影響により頻発化・激甚化する自然災害から県民の命とくらしを守るためには、土砂災害対策を推進し、県土強靱化を一層加速させる必要があります。

県民の「安全・安心の確保」のため、引き続き、コスト縮減に努めつつ、事業の重点的、集中的な取り組みを行うとともに、令和5年度を目途に予定している全体計画の見直しにおいて、より一層の事業の加速化をお願いします。

【道路事業】**○「一般国道192号 徳島南環状道路」に対する意見**

「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。

○「一般国道55号 牟岐バイパス」に対する意見

「牟岐バイパス」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。

県南地域においては、「南海トラフ地震」による津波で、唯一の幹線道路である一般国道55号が寸断され、地域の孤立が危惧されております。

津波回避バイパスとなる「牟岐バイパス」は、地震発生時の緊急輸送道路の確保や救急医療施設への搬送時間の短縮に資する「命の道」として、また、牟岐町市街地での線形不良・狭隘区間解消による安全性の確保や交通混雑の緩和を図るうえで必要不可欠な道路です。

さらに、「牟岐バイパス」とともに整備を行った、県南地域の新たな防災拠点となる「県立海部病院」などへのアクセス向上が期待されます。

このため、引き続き、コスト縮減に努めつつ、一日も早い全線供用に向け、事業の推進をお願いします。

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

事業名	一般国道192号 徳島南環状道路
事業主体	四国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全 体:費用便益比(3便益)(B/C)=1.1 (経済的純現在価値(B-C)= 232億円、経済的内部収益率(EIRR)= 4.7%) 残事業:費用便益比(3便益)(B/C)=2.8 (経済的純現在価値(B-C)= 858億円、経済的内部収益率(EIRR)=13.4%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	■ 現道等の年間渋滞時間損失及び削減率	一般国道192号徳島南環状道路の整備により、エリア全体の年間時間損失の削減が見込まれる 時間損失削減量：238.1万人時間/年(1,586.2万人時間/年⇒1,348.1万人時間/年) 損失削減率：約15%
		■ 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	一般国道192号徳大医学部前付近～徳島本町（主要渋滞区間）：17.7km/h[H22道路交通センサス(上下平均)]→30.6km/h[R12交通量推計]
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	—
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	JR徳島駅を発着する路線バス 徳島バス(株)382便、徳島市営バス859便、小松島市営バス29便(平日)
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	JR徳島駅(特急停車駅) しらさぎ台～徳島駅：約5分短縮(28分⇒23分)
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	徳島市国府町～徳島阿波おどり空港：約3分短縮(39分⇒36分)
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	徳島市中心部の混雑緩和に伴い、徳島小松島港(重要港湾)への時間短縮効果が見込まれる 徳島市国府町～徳島港：約8分短縮(31分⇒23分) 徳島市国府町～小松島港：約18分短縮(48分⇒30分)
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	—
		□ 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を解消する	—
	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	—
		■ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	地域高規格道路「徳島外環状道路」の一部を形成
		□ 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	—
		□ 中心市街地内で行う事業である	—
□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である		—	

1. 活力		<input type="checkbox"/> 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する	—
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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)への連絡道路となる	—
	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 checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路「徳島外環状道路」の一部を形成
		<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 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	—
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	—
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	—
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	日常活動圏中心都市：徳島市 石井町役場～徳島市役所：約2分短縮(26分⇒24分)
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	—
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	阿波おどりを支援
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	徳島県文化の森総合公園、四国八十八ヶ所札所(大日寺、常楽寺、國分寺、観音寺)、阿波史跡公園、徳島市立考古資料館
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	—
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	—
<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である		—	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	—
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置づけがある、または、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る	—
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	—
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	—
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設：県立中央病院、徳島大学病院への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる 石井町～徳島大学病院・県立中央病院 約1分短縮(17分⇒16分)	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	—

		当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ <input type="checkbox"/> 歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	—
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <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 <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する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	— — — — — — — — —
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出量の削減が見込まれる CO2排出削減量：11.6千t-CO2/年(581.2千t-CO2/年⇒569.6千t-CO2/年) CO2排出削減率：2.0%
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNOx排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある <input checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	NOx排出量の削減が見込まれる NOx排出削減量：38.1t-NO2/年(68.1t-NO2/年⇒30.0t-NO2/年) NOx排出削減率：56.0% SPM排出量の削減が見込まれる SPM排出削減量：2.2t-SPM/年(3.9t-SPM/年⇒1.7t-SPM/年) SPM排出削減率：56.8% — 景観に配慮した整備により、道路機能を確保するだけにとどまらず、道路空間の有効な活用やまちなみと一体になった空間の形成に寄与する
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	— 主要地方道徳島環状線と一体的に整備することで「徳島外環状道路」を形成 — —

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道192号	徳島南環状道路	L=9.5km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
21,000~45,800	4	四国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和3年度		
単純合計	1,117億円	76億円	1,194億円
うち残事業分	520億円	113億円	632億円
基準年における 現在価値(C)	1,535億円	54億円	1,589億円
うち残事業分	436億円	39億円	475億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和3年度			
供用年	平成13年度、平成25年度、平成27年度、令和8年度、令和12年度			
単年便益 (初年便益)	9.5億円	1.6億円	0.45億円	12億円
基準年における 現在価値(B)	1,479億円	249億円	93億円	1,821億円
うち残事業分	1,065億円	193億円	75億円	1,333億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.1
経済的純現在価値(事業全体)	232億円
経済的内部収益率(事業全体)	4.7%
費用便益比(残事業)	2.8
経済的純現在価値(残事業)	858億円
経済的内部収益率(残事業)	13.4%

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析(残事業を対象)

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	21,000~45,800	±10%	1.01~1.2
事業費	1,117億円	±10%	1.1~1.2
事業期間	44年	±20%	1.1~1.2

【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	21,000~45,800	±10%	2.4~3.0
事業費	520億円	±10%	2.6~3.1
事業期間	8年	±20%	2.6~3.0

様式記入上の留意点

1. 基準年は評価実施年度とする。残事業分は評価実施年度の翌年度以降分を計上。
2. 費用及び便益額は整数止(費用・便益の額によって小数点以下2桁)とする。
3. 費用便益比は小数点以下1桁とする。
4. 単年便益(初年便益)は4月1日供用を前提として算出

交通状況の変化

様式-3①

事業名: 徳島南環状道路(事業全体)

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 9.5km	交通量※1	[台/日]	-	37,700	
	走行時間※2	[分]	-	9	
	走行時間費用※3	[億円/年]	-	60.08	
②主な周辺道路※ 4	一般国道 192号 : 8.4km	交通量	[台/日]	37,600	23,700
		走行時間	[分]	19	17
		走行時間費用	[億円/年]	129.63	70.81
	一般国道 438号 : 3.5km	交通量	[台/日]	10,400	6,300
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	13.89	8.25
	(主)徳島 鴨島線 : 8.0km	交通量	[台/日]	14,700	10,100
		走行時間	[分]	17	15
		走行時間費用	[億円/年]	40.81	23.33
	(県)鮎喰 新浜線 : 8.9km	交通量	[台/日]	3,800	1,100
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	15.48	4.21
	(県)一宮 中筋線 : 4.0km	交通量	[台/日]	9,500	2,000
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	12.05	2.33
③その他道路合計 : 808.8km	走行時間費用	[億円/年]	1,662.20	1,615.28	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計: 850.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,874.06	1,784.29	89.78

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

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

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

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

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名: 徳島南環状道路(残事業)

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 9.5km	交通量※1	[台/日]	13,000	37,700	
	走行時間※2	[分]	2	9	
	走行時間費用※3	[億円/年]	3.71	60.08	
②主な周辺道路※4	一般国道 192号 : 8.4km	交通量	[台/日]	35,500	23,700
		走行時間	[分]	19	17
		走行時間費用	[億円/年]	118.31	70.81
	一般国道 438号 : 3.5km	交通量	[台/日]	6,100	6,300
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	8.22	8.25
	(主)徳島 鴨島線 : 8.0km	交通量	[台/日]	14,200	10,100
		走行時間	[分]	16	15
		走行時間費用	[億円/年]	38.56	23.33
	(県)鮎喰 新浜線 : 8.9km	交通量	[台/日]	1,400	1,100
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	5.40	4.21
(県)一宮 中筋線 : 4.0km	交通量	[台/日]	12,200	2,000	
	走行時間	[分]	8	7	
	走行時間費用	[億円/年]	16.61	2.33	
③その他道路合計 : 808.8km	走行時間費用	[億円/年]	1,665.24	1,615.28	

		走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計: 850.9km	走行時間短縮便益 [億円/年]	1,856.06	1,784.29	71.77

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

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

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

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

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：徳島南環状道路

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	令和3年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ 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"/> (H22センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
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)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 対象路線における実際の交通状況(速度)が概ね反映されている。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
その他(最終配分交通量とQV式の関係から平均速度を設定)	<input type="checkbox"/>	

交通流推計

(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 ※対象路線のみ	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 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"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
	その他			
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 徳島南環状道路(事業全体)

採用単価の根拠		一般国道(雪害費除く)
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.28	9.5	2.69

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-15年目	S61	3.9461	104.4	0.20	0.77		
-14年目	S62	3.7943	104.1	0.12	0.44		
-13年目	S63	3.6484	104.7	0.41	1.45		
-12年目	H1	3.5081	107.5	2.63	8.69		
-11年目	H2	3.3731	109.9	10.61	32.95		
-10年目	H3	3.2434	112.5	4.75	13.86		
-9年目	H4	3.1187	114.1	3.51	9.71		
-8年目	H5	2.9987	114.4	13.56	35.98		
-7年目	H6	2.8834	114.3	7.32	18.69		
-6年目	H7	2.7725	113.7	25.39	62.66		
-5年目	H8	2.6658	113.2	19.65	46.83		
-4年目	H9	2.5633	114.2	18.69	42.46		
-3年目	H10	2.4647	113.6	26.97	59.22		
-2年目	H11	2.3699	112.0	29.82	63.86		
-1年目	H12	2.2788	110.7	17.70	36.88		
1: 暫定①供用	H13	2.1911	109.4	19.44	39.40	0.48	0.98
1年目	H14	2.1068	107.6	24.25	48.05	0.48	0.95
2年目	H15	2.0258	106.1	30.15	58.25	0.48	0.93
3年目	H16	1.9479	105.0	24.82	46.59	0.48	0.90
4年目	H17	1.8730	103.7	34.37	62.83	0.48	0.88
5年目	H18	1.8009	103.0	62.36	110.34	0.48	0.85
6年目	H19	1.7317	102.1	57.05	97.92	0.48	0.83
7年目	H20	1.6651	101.6	49.23	81.65	0.48	0.80
8年目	H21	1.6010	100.3	31.98	51.67	0.48	0.78
9年目	H22	1.5395	98.6	16.17	25.54	0.48	0.76
10年目	H23	1.4802	97.2	13.96	21.52	0.48	0.74
11年目	H24	1.4233	96.4	12.28	18.35	0.48	0.72
2: 暫定②供用	H25	1.3686	96.4	9.87	14.18	0.68	0.98
13年目	H26	1.3159	98.7	9.63	12.99	0.68	0.92
3: 暫定③供用	H27	1.2653	100.2	3.92	5.00	1.05	1.34
15年目	H28	1.2167	100.3	3.81	4.68	1.05	1.28
16年目	H29	1.1699	100.5	1.11	1.31	1.05	1.23
17年目	H30	1.1249	100.4	2.04	2.31	1.05	1.19
18年目	R1	1.0816	101.2	0.60	0.65	1.05	1.13
19年目	R2	1.0400	101.2	3.82	3.98	1.05	1.09
20年目	R3	1.0000	101.2	5.44	5.44	1.05	1.05
21年目	R4	0.9615	101.2	14.15	13.61	1.05	1.01
22年目	R5	0.9246	101.2	75.09	69.43	1.05	0.97
23年目	R6	0.8890	101.2	77.81	69.17	1.05	0.93
24年目	R7	0.8548	101.2	82.23	70.29	1.05	0.89
4: 暫定④供用	R8	0.8219	101.2	99.26	81.59	1.62	1.33
26年目	R9	0.7903	101.2	99.40	78.56	1.62	1.28
27年目	R10	0.7599	101.2	35.95	27.32	1.62	1.23
28年目	R11	0.7307	101.2	35.64	26.04	1.62	1.18
5: 完成供用	R12	0.7026	101.2			2.45	1.72
30年目	R13	0.6756	101.2			2.45	1.65
31年目	R14	0.6496	101.2			2.45	1.59
32年目	R15	0.6246	101.2			2.45	1.53
33年目	R16	0.6006	101.2			2.45	1.47
34年目	R17	0.5775	101.2			2.45	1.41
35年目	R18	0.5553	101.2			2.45	1.36
36年目	R19	0.5339	101.2			2.45	1.31
37年目	R20	0.5134	101.2			2.45	1.26
38年目	R21	0.4936	101.2			2.45	1.21
39年目	R22	0.4746	101.2			2.45	1.16
40年目	R23	0.4564	101.2			2.45	1.12
41年目	R24	0.4388	101.2			2.45	1.07
42年目	R25	0.4220	101.2			2.45	1.03
43年目	R26	0.4057	101.2			2.45	0.99
44年目	R27	0.3901	101.2			2.45	0.95
45年目	R28	0.3751	101.2			2.45	0.92
46年目	R29	0.3607	101.2			2.45	0.88
47年目	R30	0.3468	101.2			2.45	0.85
48年目	R31	0.3335	101.2			2.45	0.82
49年目	R32	0.3207	101.2	-150.51	-48.26	2.45	0.78
合計				966.64	1534.81	76.47	54.21
単純事業費計				1117.16		76.47	

注1) 事業費の投資パターンは、標準投資パターンを採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

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

様式記入上の留意点

1. 再評価の場合、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 徳島南環状道路(残事業)

採用単価の根拠		
一般国道(雪寒費除く)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.28	9.5	2.69

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-4年目	R4	0.9615	101.2	14.15	13.61		
-3年目	R5	0.9246	101.2	75.09	69.43		
-2年目	R6	0.8890	101.2	77.81	69.17		
-1年目	R7	0.8548	101.2	82.23	70.29		
4: 暫定④供用	R8	0.8219	101.2	99.26	81.59	0.65	0.53
1年目	R9	0.7903	101.2	99.40	78.56	0.65	0.51
2年目	R10	0.7599	101.2	35.95	27.32	0.65	0.49
3年目	R11	0.7307	101.2	35.64	26.04	0.65	0.47
5: 完成供用	R12	0.7026	101.2			2.45	1.72
5年目	R13	0.6756	101.2			2.45	1.65
6年目	R14	0.6496	101.2			2.45	1.59
7年目	R15	0.6246	101.2			2.45	1.53
8年目	R16	0.6006	101.2			2.45	1.47
9年目	R17	0.5775	101.2			2.45	1.41
10年目	R18	0.5553	101.2			2.45	1.36
11年目	R19	0.5339	101.2			2.45	1.31
12年目	R20	0.5134	101.2			2.45	1.26
13年目	R21	0.4936	101.2			2.45	1.21
14年目	R22	0.4746	101.2			2.45	1.16
15年目	R23	0.4564	101.2			2.45	1.12
16年目	R24	0.4388	101.2			2.45	1.07
17年目	R25	0.4220	101.2			2.45	1.03
18年目	R26	0.4057	101.2			2.45	0.99
19年目	R27	0.3901	101.2			2.45	0.95
20年目	R28	0.3751	101.2			2.45	0.92
21年目	R29	0.3607	101.2			2.45	0.88
22年目	R30	0.3468	101.2			2.45	0.85
23年目	R31	0.3335	101.2			2.45	0.82
24年目	R32	0.3207	101.2			2.45	0.78
25年目	R33	0.3083	101.2			2.45	0.75
26年目	R34	0.2965	101.2			2.45	0.72
27年目	R35	0.2851	101.2			2.45	0.70
28年目	R36	0.2741	101.2			2.45	0.67
29年目	R37	0.2636	101.2			2.45	0.64
30年目	R38	0.2534	101.2			2.45	0.62
31年目	R39	0.2437	101.2			2.45	0.60
32年目	R40	0.2343	101.2			2.45	0.57
33年目	R41	0.2253	101.2			2.45	0.55
34年目	R42	0.2166	101.2			2.45	0.53
35年目	R43	0.2083	101.2			2.45	0.51
36年目	R44	0.2003	101.2			2.45	0.49
37年目	R45	0.1926	101.2			2.45	0.47
38年目	R46	0.1852	101.2			2.45	0.45
39年目	R47	0.1780	101.2			2.45	0.44
40年目	R48	0.1712	101.2			2.45	0.42
41年目	R49	0.1646	101.2			2.45	0.40
42年目	R50	0.1583	101.2			2.45	0.39
43年目	R51	0.1522	101.2			2.45	0.37
44年目	R52	0.1463	101.2			2.45	0.36
45年目	R53	0.1407	101.2			2.45	0.34
46年目	R54	0.1353	101.2			2.45	0.33
47年目	R55	0.1301	101.2			2.45	0.32
48年目	R56	0.1251	101.2			2.45	0.31
49年目	R57	0.1203	101.2	-1.96	-0.24	2.45	0.29
合計				517.56	435.76	115.07	39.32

単純事業費計		519.52	112.63
--------	--	--------	--------

注1) 事業費の投資パターンは、標準投資パターンを採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

様式記入上の留意点

1. 再評価の場合、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道192号	徳島南環状道路	4	9.5km

■事業費内訳(全体事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				77,056	
	改良費				10,261	
		土工	m ³	856,341	1,278	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m ³	35,754	600	
		法面工	m ²	13,499	97	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	2,380	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	3,047	118	
		函渠工	m	1,609	1,214	
		排水工	m	22,871	1,430	
		中央分離帯工	m	286	7	
		雑工	式	1	3,138	機能補償道路、水路等
	橋梁費				44,631	
		100m以上	m	11,668	41,554	連続高架橋20橋、鋼橋4橋
		100m未満	m	464	3,077	PC橋3橋、鋼橋3橋
	トンネル費				17,732	
		NATM	m	4,059	17,732	6本
		シールド	m	-	-	
	IC・JCT費				3,081	
		IC	箇所	9	3,081	ダイヤモンド型(9箇所)
		JCT	箇所	-	-	
	舗装費				763	
		車道舗装	m ²	27,483	667	
		歩道舗装	m ²	22,716	96	
	付帯施設費				589	
		交通管理施設工	式	1	589	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	-	-	
②	用地及補償費				19,680	
	用地費		m ²	373,258	15,051	
		宅地	m ²	31,212	3,523	
		田畑	m ²	246,287	9,770	
		山林・原野	m ²	54,437	206	
		その他	m ²	41,322	1,552	
	補償費		式	1	4,629	
③	間接経費		式	1	22,363	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				119,100	

【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

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道192号	徳島南環状道路	4	9.5km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				49,152	
	改良費				1,802	
		土工	m ³	312,800	635	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	5,399	61	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	381	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	233	11	
		函渠工	m	161	76	
		排水工	m	6,080	139	
		中央分離帯工	m	286	7	
		雑工	式	1	492	機能補償道路・水路等
	橋梁費				35,209	
		100m以上	m	11,069	34,026	連続高架橋20橋、鋼橋4橋
		100m未満	m	431	1,183	PC橋2橋、鋼橋3橋
	トンネル費				9,966	
		NATM	m	2,852	9,966	4本
		シールド	m			
	IC・JCT費				1,826	
		IC	箇所	4	1,826	ダイヤモンド型(9箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				59	
		車道舗装	m ²	27,481	59	
		歩道舗装	m ²	2		
	付帯施設費				290	
		交通管理施設工	式	1	290	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	-	-	
②	用地及補償費				264	
	用地費		m ²		196	
		宅地	m ²	1,500	45	
		田畑	m ²	8,000	80	
		山林・原野	m ²	20,000	60	
		その他	m ²	5,600	11	
	補償費		式	1	68	
③	間接経費		式	1	7,712	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				57,128	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道192号	徳島南環状道路(本線)	4	9.5km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.5	1,850	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	11,600	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			13,450	

【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。