

一般国道192号

とくしま みなみ かんじょう

徳島南環状道路

事業再評価 (重点審議)

令和6年12月3日



国土交通省 四国地方整備局

1. 事業の概要

【事業の目的】

- 国道192号徳島南環状道路は、徳島市中心部へ流入する交通を分散し、通過交通が減少すること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>



<主な事業の経緯>

項目	経緯
事業化	昭和61年度
都市計画決定	昭和60年度（平成16年度変更）
用地着手	平成元年度
工事着手	平成7年度
開通状況	【自動車専用道路（2/4）区間】 ④：平成27年2月 延長 1.9 km 【側道区間】 ①：平成11年12月 延長 1.4 km ②：平成11年8月 延長 0.8 km ③：平成12年4月 延長 0.4 km ⑤：平成27年2月 延長 0.3 km ⑥：平成24年7月 延長 1.1 km

<平面図>



徳島東環状道路 延長 10.4 km

資料) 一般財団法人 日本デジタル道路地図協会の地図をもとに加工

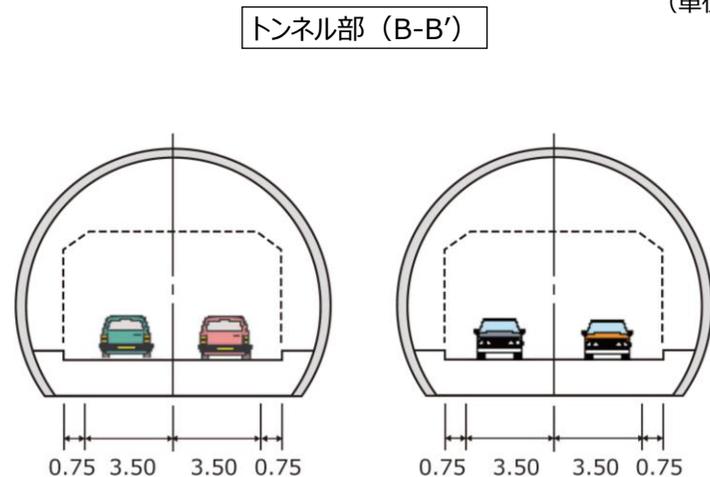
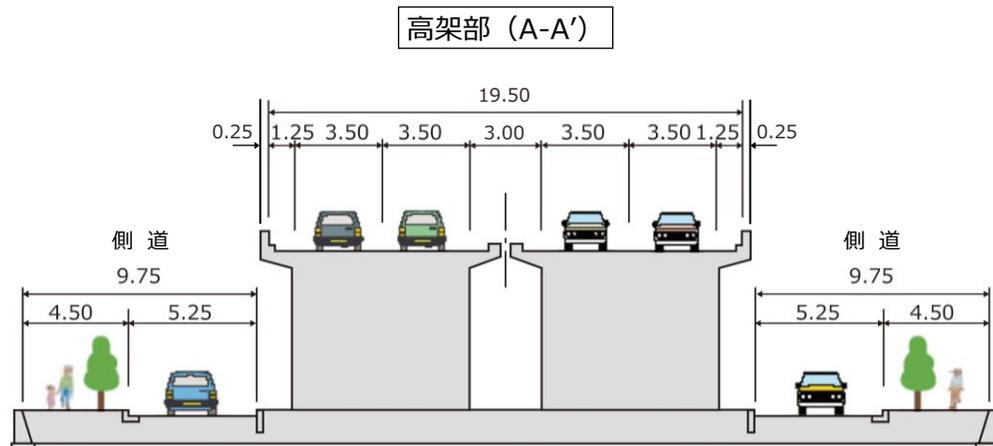
1. 事業の概要

<事業計画諸元>

事業名	一般国道192号 徳島南環状道路 <small>とくしま みなみ かんじょう</small>
事業区間	徳島県徳島市国府町観音寺 ~ 徳島県徳島市八万町大野 <small>とくしま とくしま こくふちょう かんおんじ とくしま とくしま はちまんちょう おおの</small>
計画延長	9.5 km
構造規格	第1種 第3級 (自動車専用道路) 第3種 第2級 (側道)
設計速度	80 km/h (自動車専用道路) 50 km/h (側道)
車線数	4 車線 (自動車専用道路) 2 車線 (側道)
標準幅員	約19.50m (自動車専用道路) 約 9.75m (側道)
計画交通量※	24,300~51,900 台/日

※ 計画交通量はR22時点の推計値

<標準断面図>



(単位 : m)

2. 事業の効果と必要性 (2)

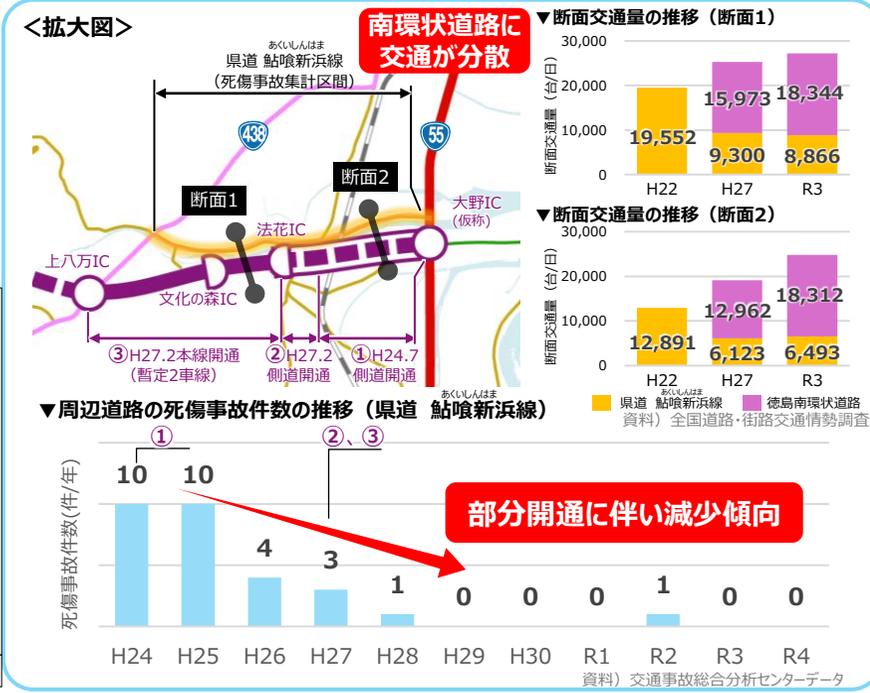
交通の分散による交通事故の減少

- 徳島南環状道路に並行する国道11、55、192号（現道）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。**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想定。
- これまでの開通により交通分散が図られ、**隣接する県道鮎喰新浜線では死傷事故件数が減少傾向。**
- 更なる徳島南環状道路の整備により**周辺道路の交通渋滞緩和**が図られ、**死傷事故減少による安全性向上**が期待される。

<徳島市中心部における事故の発生状況(R1~R4平均)>



<部分開通による効果>



<警察関係者の声>

- 国道192号では県西と県南を行き来する車両が集中していることで**渋滞が発生**しており、平日の朝夕通勤時間帯において、過度な交通集中による発進・停止の繰り返して注意力が低下し、**追突事故が多発**していると考えられます。
- 徳島南環状道路が整備されることで**交通が分散し、交通渋滞緩和**が図られ、**追突等の事故減少による安全性向上**が期待されます。



資料) 交通事故総合分析センターデータ (R1-R4)

2. 事業の効果と必要性 (3)

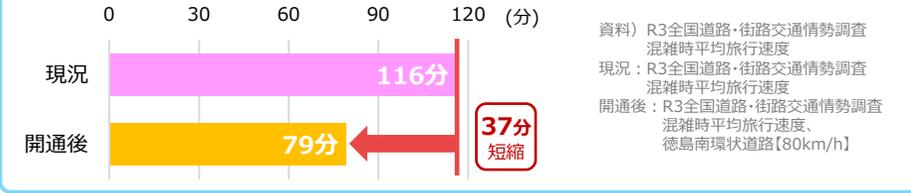
徳島小松島港への新たな物流ルートの形成により安定した物流を実現

- 徳島小松島港は、国際コンテナ航路や国際フィーダー航路*及び首都圏を結ぶフェリー航路等を有する四国の重要港湾。
- 現在、徳島市以西から徳島小松島港への運搬は渋滞しやすい国道192号や国道55号を利用しなければならず、**出発時間を早めたり、渋滞しやすい時間帯を避ける**など効率的な運搬に支障あり。
- 徳島南環状道路の整備により、徳島小松島港への**新たな物流ルートが形成され、定時性の確保による物流の効率化**に加え、徳島小松島港で**今後増大が見込まれる新たなコンテナ貨物需要やモーダルシフト需要への対応にも寄与**することが期待される。

<徳島小松島港への物流ルート>



<所要時間の変化> 阿波市役所～徳島小松島港 赤石地区



<徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業>



<物流関係者の声>

- 阿波市や吉野川市から徳島小松島港赤石地区までプラスチック関連品をコンテナ運搬しています。
 - 国道192号、国道55号は渋滞することが多く、30分～1時間早めに出発したり、渋滞する時間を避ける必要があります。
 - 開通によって、渋滞の影響がなくなり、定時性が確保でき、効率的な運送計画が立てやすくなることが期待できます。
- 資料) ヒアリング調査結果 (R6.10)



3. 事業の進捗状況と見込み

- これまでの用地進捗率は100%、全体の事業進捗率は約54%となっており、現在、調査設計、工事を推進中。



延長	9.5 km	
現状	調査設計、工事推進	
進捗状況	今回 (R6) (R5年度末時点)	前回 (R3) (R2年度末時点)
用地進捗状況	100 %	約 98 %
事業進捗状況	約 54 %	約 52 %

▼①大野IC(仮称)付近



▼②僧津山IC(仮称)～上八万IC付近



▼③僧津山IC(仮称)付近



▼④国府IC(仮称)～僧津山IC(仮称)



徳島南環状道路

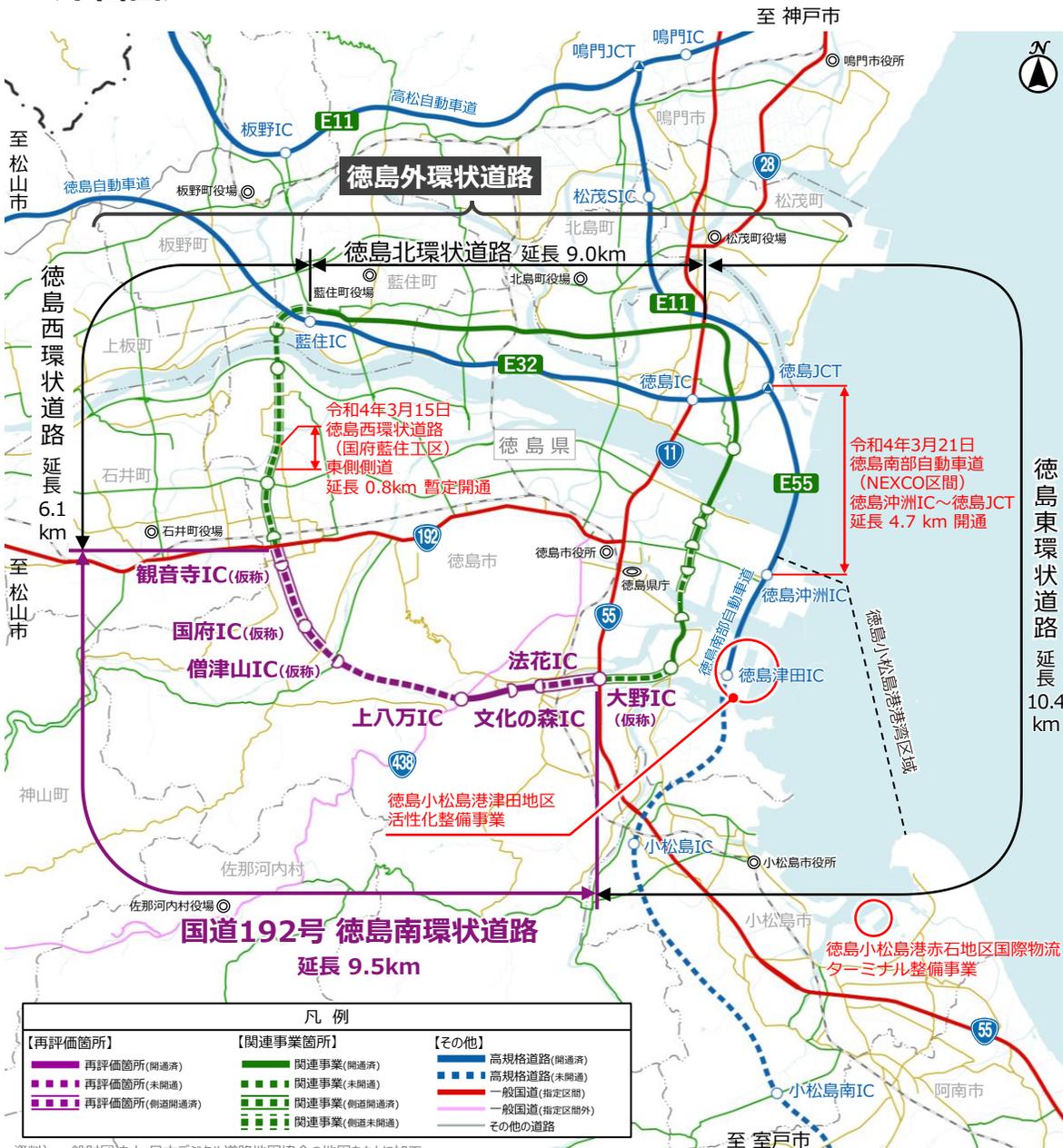
資料) 一般財団法人 日本デジタル道路地図協会の地図をもとに加工

凡例

【再評価箇所】	【その他】
■ 再評価箇所(開通済)	■ 高規格道路(開通済)
■ 再評価箇所(未開通)	■ 高規格道路(未開通)
■ 再評価箇所(側道開通済)	■ 一般国道(指定区間)
	■ 一般国道(指定区間外)
	■ 主要地方道
	■ 一般県道

4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

<平面図>



<周辺道路の主な整備状況>

- 令和4年3月15日 徳島西環状道路 (国府藍住工区) 東側側道 延長 0.8km 暫定開通
- 令和4年3月21日 徳島南部自動車道 (NEXCO区間) 徳島沖洲IC~徳島JCT 延長 4.7 km 開通
- 徳島南部自動車道 (NEXCO区間) 徳島沖洲IC~徳島JCT (延長 4.7 km 開通)



<その他周辺施設の整備状況>

- 【徳島小松島港】
- 徳島小松島港 津田地区活性化整備事業 【整備中】
 - 徳島小松島港 赤石地区国際物流ターミナル整備事業 【整備中】

■ 津田地区【整備中】



■ 赤石地区【整備中】



資料) 徳島県提供資料

資料) 小松島港湾・空港整備事務所提供資料

5. 事業費の変化

・物価上昇による事業費の増額等、事業実施環境の変化等により、事業費が**約137億円増加**。

<事業費の見直し>

項目		増額・縮減内容	当初	変更	事業費増減
事業費増	①物価上昇	■物価上昇による事業費増 物価上昇に伴う事業費の見直しによる変更。	-	138億円	+138億円
コスト縮減	②電気室の統合	■電気室統合によるコスト縮減 2トンネルの電気室を統合、設備数減の見直しによる縮減。	10.3億円	9.3億円	▲ 1.0億円
合計					+137億円

<全体事業費>

ア.前回評価時	イ.増加	今回評価時 (ア+イ)
1,191 億円	137 億円	1,328 億円

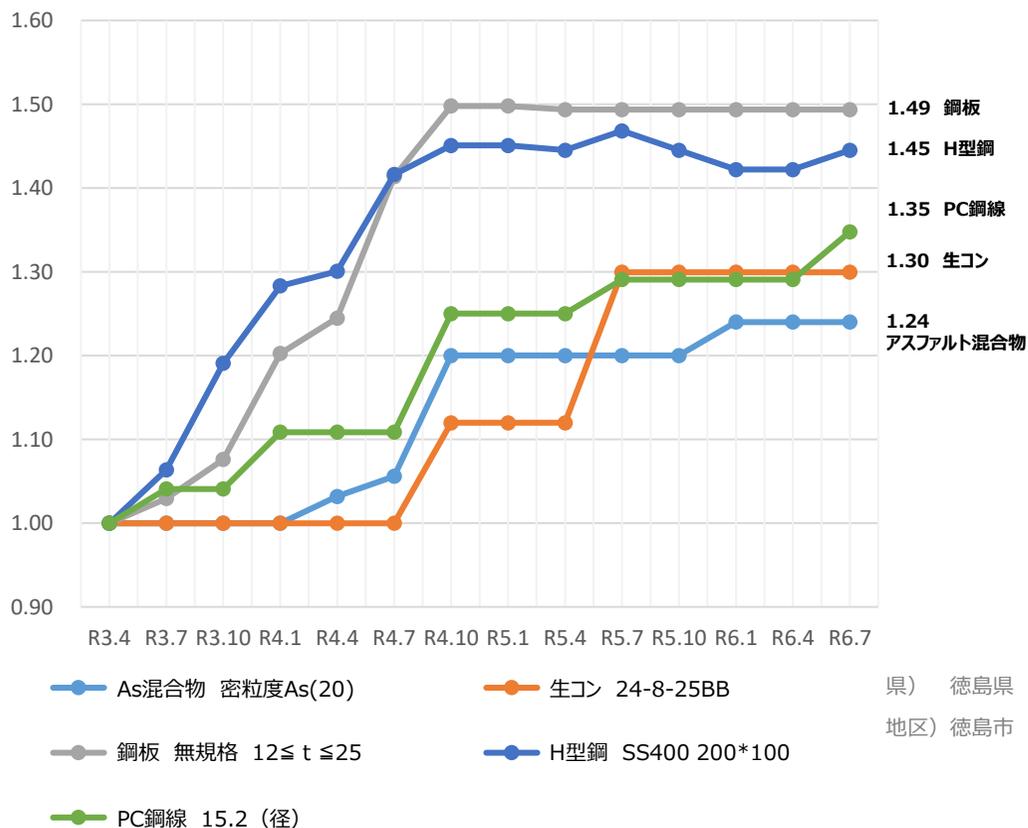
5. 事業費の変化①

物価上昇による資機材及び労務単価等の増加

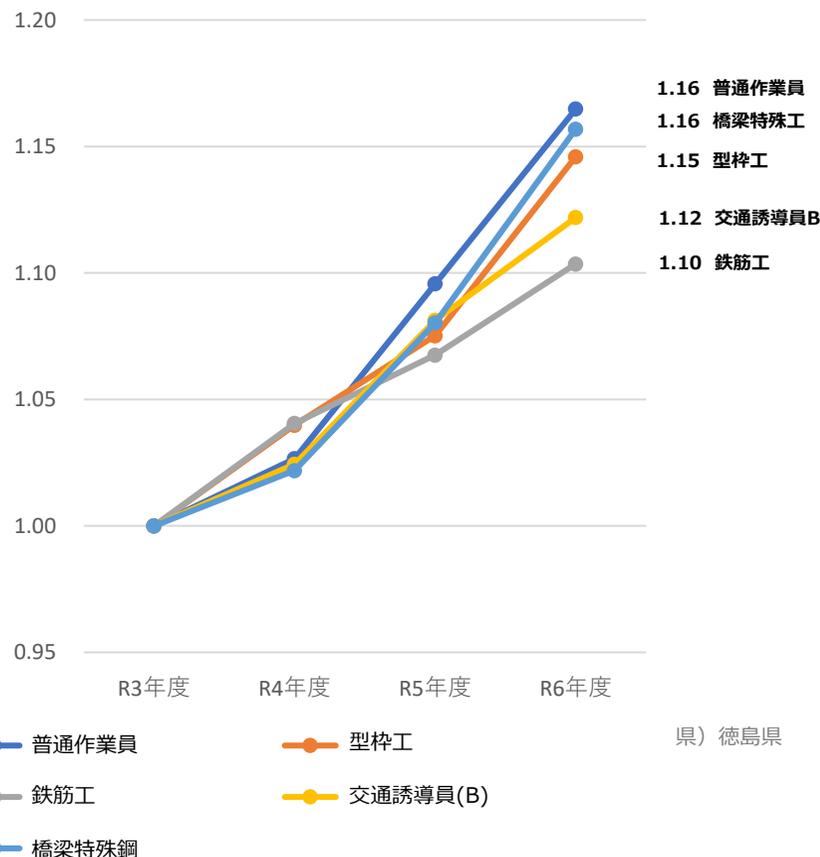
【変更】138億円 増

- ・原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時（令和3年度）に比べて、**建設資材や労務費の単価が上昇**している。
- ・建設資材価格の伸び率では、R3.4を基準とした場合、**アスファルト混合物や鋼板の資材価格が約1.24倍～1.49倍**となっている。
- ・労務単価についても、**普通作業員で1.16倍**と前回評価から増加している。
- ・資材価格や労務単価等の上昇に伴い、**橋梁・トンネル等**の工事費の増加が必要となった。

<建設資材単価の伸び率（R3.4を基準に算出）>



<労務単価の伸び率（R3年度を基準に算出）>



5. 事業費の変化②

電気室統合によるコスト削減

【変更】1.0億円 減

- ・^{そうづやま}僧津山・^{かわにし}川西トンネル(仮称)及び^{かわにし}川西・^{かわきた}川北トンネル(仮称)の**電気室を統合**することによるコスト削減。
- ・トンネル間隔が比較的短いため、設備コスト低減を加味した**施設設置箇所の比較検討を実施**。
- ・検討の結果、電気室統合により**主水槽他、電気設備数等の低減**が図れ、コスト削減に至った。

電気室
鉄筋コンクリート造
平屋建て
<イメージ>



消火水槽
・主水槽
<イメージ>



当初計画

変更計画

概要

- ・トンネル毎に受電・給・送水設備等を計画
- ・^{そうづやま}僧津山・^{かわにし}川西トンネル電気室建屋および電気室までのアクセス道の整備が必要

- ・受電、給・送水は^{かわにし}川西・^{かわきた}川北トンネル電気室・主水槽等の給・送水設備として、1ヶ所に集約
- ・^{そうづやま}僧津山・^{かわにし}川西トンネル電気室建屋および電気室までのアクセス道の整備が不要でコスト削減となる

位置図



※トンネル名称についてはすべて仮称

	当初計画	変更計画	増減
概算工事費比較 (土工・設備・建屋に係る費用)	1,030百万円	930百万円	100百万円 コスト減

(トータル)
100百万円コスト減

6. 事業の投資効果

<費用便益比>

項目		事業全体	残事業
費用 (C)	事業費	1,723億円	423億円
	維持管理費	62億円	33億円
	合計	1,785億円	455億円
便益 (B)	走行時間短縮便益	1,793億円	1,219億円
	走行経費減少便益	301億円	239億円
	交通事故減少便益	87億円	76億円
	合計	2,181億円	1,533億円
費用便益比 (B/C)		1.2 〔1.5 [2%] 1.6 [1%]〕	3.4 〔4.6 [2%] 5.5 [1%]〕

注) 費用及び便益額の値は基準年における現在価値 (令和6年度) を表す。(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)
〔 〕内は、費用便益比は比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率を表す。
四捨五入の関係で合計が一致しない場合がある。

«参考» 3便益以外の外部便益

項目	3便益以外の効果項目	便益
環境改善便益	車両の走行に伴う環境負荷ガス排出量の改善効果	34億円
時間信頼性向上便益	道路整備により移動時間のばらつきを縮小し余裕時間が短縮する効果	319億円
合計		353億円
外部便益を含む費用便益比		1.4

感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	交通量	B/C=1.1~1.3(±10%)	交通量	B/C=2.9~4.0(±10%)
	事業費	B/C=1.2~1.3(±10%)	事業費	B/C=3.1~3.7(±10%)
	事業期間	B/C=1.1~1.3(±20%)	事業期間	B/C=3.1~3.7(±20%)

<前回評価時からの事業計画の変化>

	今回評価 (令和6年度)		前回評価 (令和3年度)		備考 (前回評価時からの主な変更点等)	
事業諸元	延長 9.5 km					
計画交通量	24,300~51,900 台/日		21,000~45,800 台/日		・ODの変更による交通量の変更	
全体事業費	1,328億円		1,191億円		・物価上昇による事業費の増加 ・電気室統合による事業費の変更	
費用便益比	事業全体	残事業	事業全体	残事業	・費用 (C)は基準年度及び事業期間の変更 ・便益 (B)は基準年度の変更と原単位の更新	
	総費用 (C)	1,785億円	455億円	1,589億円		475億円
	便益 (B)	2,181億円	1,533億円	1,821億円		1,333億円
費用便益比 (B/C)	1.2	3.4	1.1	2.8		

7. 地方公共団体等からの要望

- 徳島県、徳島市、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。
(令和4年度 8月、11月、令和5年度 7月、11月、令和6年度 5月、7月、8月)

8. 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・安全性の向上や、災害時の救援、復旧・復興、ひいては「地方創生」に資する重要な社会基盤であります。
- 既に供用された区間と平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ることから、一日も早い全線供用をお願いします。
- 県といたしましても、地元の徳島市としっかりと連携し、円滑な事業推進に向け、全力で取り組んで参ります。
- なお、事業の実施に当たっては、物価や労務費の上昇への適切な対応を行いつつも、全体の事業費を極力抑えられるよう、引き続き、コスト縮減をお願いします。

9. コスト縮減や代替案立案等の可能性

- 想定できない事象に起因する事業費増においても今後も新技術、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。
- 本事業は、地形条件、土地利用との整合を図った計画であり、都市計画決定により地元との合意形成も図られており、合理的な計画であるため、現計画が最適である。

10. 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。