

## 再評価結果(令和7年度)

担当課：道路整備課

担当課長名：披田 毅

事業名	地域高規格道路 徳島環状道路 主要地方道 徳島環状線(国府藍住工区)	事業区分	地方道	事業主体	徳島県
起終点	自：徳島県徳島市国府町池尻 至：徳島県板野郡藍住町東中富			延長	4.6km
事業概要	<p>■主要地方道徳島環状線(国府藍住工区)は、「徳島外環状道路」の西側を形成する主要幹線道路であり、徳島東環状線及び国道192号徳島南環状道路と合わせて「徳島環状道路」として、地域高規格道路に指定されている延長約4.6kmの4車線道路である。</p> <p>■当該区間の整備により、高規格幹線道路「四国縦貫道・横断道」へのアクセスが向上するとともに、交通の分散による徳島市及び周辺地域の慢性的な渋滞の解消、緊急輸送路の拡充等が図られる。</p>				
平成14年度事業化		平成13年度都市計画決定		平成14年度用地着手	
平成14年度工事着手					
全体事業費	520億円	事業進捗率	10%	供用済延長	側道1.1km
計画交通量	本線：29,300台/日 側道：5,900台/日				
費用対効果 分析結果	<b>【B/C】</b> <small>(社会的割引率)</small> 事業全体 1.4 [4%] <small>(参考)</small> 1.9 [2%] 2.2 [1%] 残事業 1.3 [4%] <small>(参考)</small> 1.9 [2%] 2.4 [1%]	<b>【総費用】</b> 残事業/事業全体 277.0/354.5億円 事業費：275.8/352.9億円 維持管理費：1.2/1.7億円	<b>【総便益】</b> 残事業/事業全体 361.4/499.1億円 走行時間短縮便益：289.3/411.9億円 走行経費減少便益：48.2/58.8億円 交通事故弁償便益：14.5/14.7億円 環境負荷低減便益：9.5/13.7億円	<b>【基準年】</b> 令和7年度	
	感度分析	<b>【事業全体】</b> 交通量：B/C=1.2~1.5(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.5(事業期間±20%)		<b>【残事業】</b> 交通量：B/C=1.1~1.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2~1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.5(事業期間±20%)	
<b>【事業の効果等】</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>■円滑なモビリティの確保：国道11号、徳島引田線等の徳島市及び周辺地域の渋滞緩和</li> <li>■国土、地域ネットワークの構築：徳島環状道路の整備による地域連携の強化、広域ネットワークの形成</li> <li>■災害への備え：徳島県地域防災計画で指定された第2次緊急輸送道路の整備</li> <li>■日常生活における安全・安心の確保：自転車、歩行者の安全性の向上、徳島県立中央病院等へのアクセス向上</li> </ul>					
<b>【関係する地方公共団体等の意見】</b>					
■徳島市長など3市8町村で構成される徳島環状道路建設促進期成同盟会より整備促進の要望が続けられている。					
<b>【前回再評価時より今回再評価実施までの周辺環境変化等】</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>■令和3年3月：徳島東環状線(新浜八万工区)の側道部4車線化及び末広大橋と直接結ぶ道路を供用。</li> <li>■令和3年3月：徳島南部自動車道(徳島沖洲IC-徳島津田IC)の約2.4kmが供用。</li> <li>■令和4年3月：徳島南部自動車道(徳島JCT-徳島沖洲IC)の約4.7kmが供用。</li> </ul>					
<b>【事業の進捗状況、残事業の内容等】</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>■平成21年3月に徳島鴨島線～旧飯尾川間L=0.3kmを側道供用済み。</li> <li>■令和4年3月に旧飯尾川～西黒田中村線間L=0.8kmを側道供用済み。</li> <li>■現在、西黒田府中線までのL=0.9kmの側道供用を目指し改良工事実施中。</li> </ul>					

【事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等】

■事業規模が大きく、期間を要している。引き続き用地買収、埋蔵文化財調査、道路改良工事を進めるとともに、早期に事業効果が発現できるよう、区間を区切って段階的に事業を進める。

【施設の構造や工法の変更等】

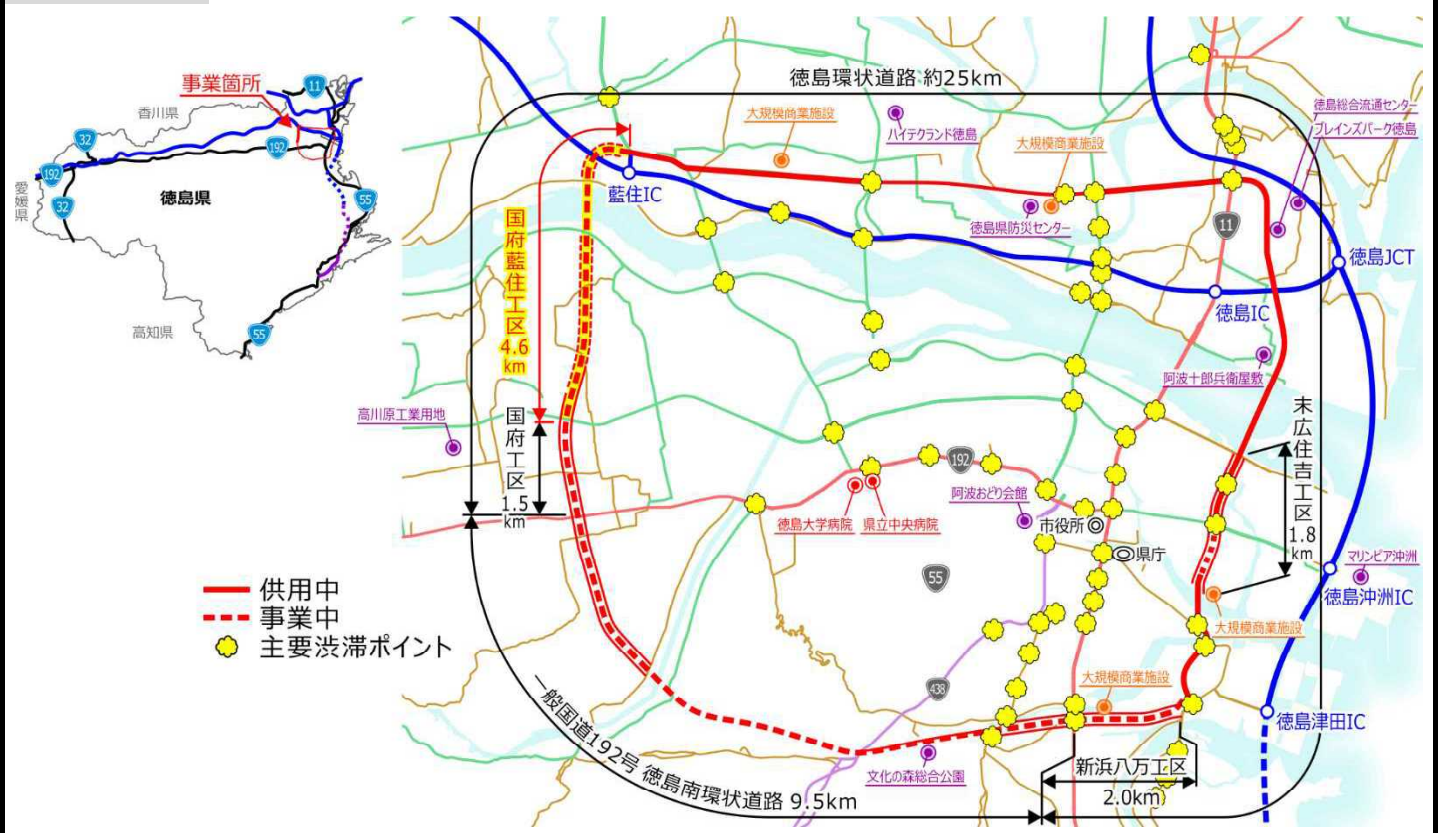
■コンクリート二次製品や発生材を積極的に活用し、コスト縮減を図る。  
 ■未着手区間や高架部の構造等の再検討を行うなど、積極的なコスト縮減を図る。

【対応方針】 **事業継続**

【対応方針の決定理由】

■事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。

【事業概要図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。  
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)  
 ※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。