

再評価結果（令和2年度）

担当課：道路整備課
担当課長名：清水 勝也

| | | | | | | |
|---------------------------|--|---|---|-----------|-------|-------|
| 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> | | | | | |
| | H14年度事業化 | H13年度都市計画決定 | H14年度用地着手 | H14年度工事着工 | | |
| 全体事業費 | 520億円 | 事業進捗率 | 6% | 供用済延長 | 0.3km | |
| 計画交通量 | 本線：29,500台/日 側道：6,500台/日 | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.4 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 337.8/368.8億円 事業費:336.5/367.5億円 維持管理費: 1.3/ 1.3億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 482.4/482.4億円 走行時間短縮便益:393.1/393.1億円 走行経費減少便益: 69.6/ 69.6億円 交通事故減少便益: 19.6/ 19.6億円 | 基準年 令和2年度 | | |
| 感度分析の結果 | <p>【事業全体】交通量：B/C=1.18~1.44 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.19~1.45 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.25~1.37 (事業期間±1年)</p> <p>【残事業】交通量：B/C=1.29~1.57(交通量±10%) 事業費：B/C=1.34~1.64(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.36~1.50(事業期間±1年)</p> | | | | | |
| 事業の効果等 | <ul style="list-style-type: none"> 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） 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） 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） 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） | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | <ul style="list-style-type: none"> 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。 | | | | | |
| 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 | <ul style="list-style-type: none"> 平成27年2月に徳島南環状道路(R438~R55)が暫定供用。 平成27年3月に徳島環状線(末広住吉工区, 南行き950m)及び四国横断自動車道(鳴門JCT~徳島IC)が暫定供用。 平成31年3月に徳島環状線(末広住吉工区, 北行き940m)が供用し、当該区間が完成供用。 | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | <ul style="list-style-type: none"> 平成21年3月に県道徳島鴨島線~旧飯尾川間L=0.3kmを側道供用済み。 現在、県道西黒田中村線までのL=0.8kmの側道供用を目指し改良工事実施中。 | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | <ul style="list-style-type: none"> 事業規模が大きく、期間を要している。引き続き道路改良工事、埋蔵文化財調査を進めるとともに、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。 | | | | | |
| 施工の構造や工法の変更等 | <ul style="list-style-type: none"> コンクリート二次製品や発生材を積極的に活用し、コスト削減を図る。 今後は未着手区間や高架部の構造等の再検討を行うなど、積極的なコスト削減を図る。 | | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | | |
| 対応方針の決定理由 | <ul style="list-style-type: none"> 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えている。 | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | | |

※総費用、総便益とその内訳は各年次の価格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。