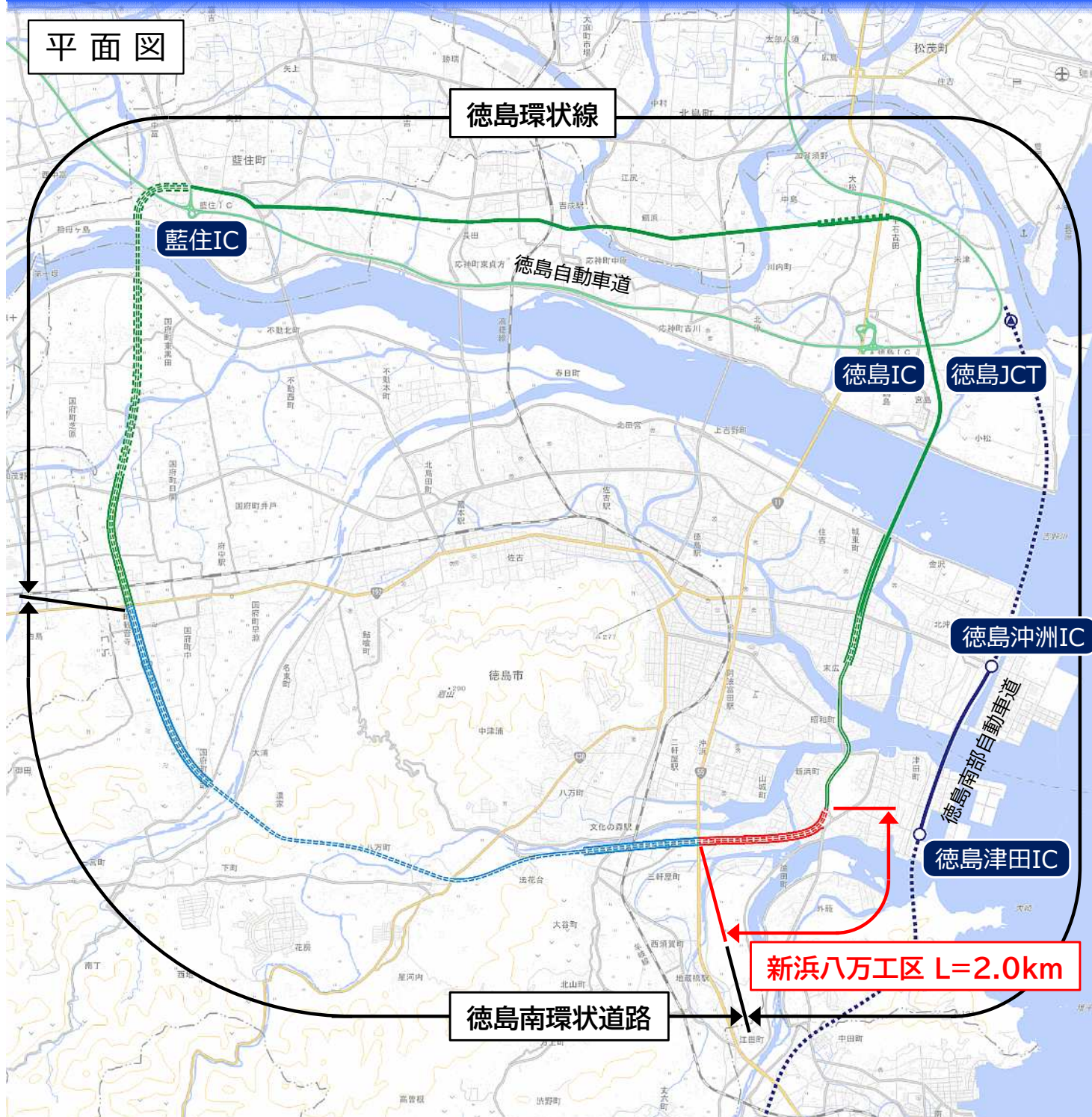


再評価【番号1】

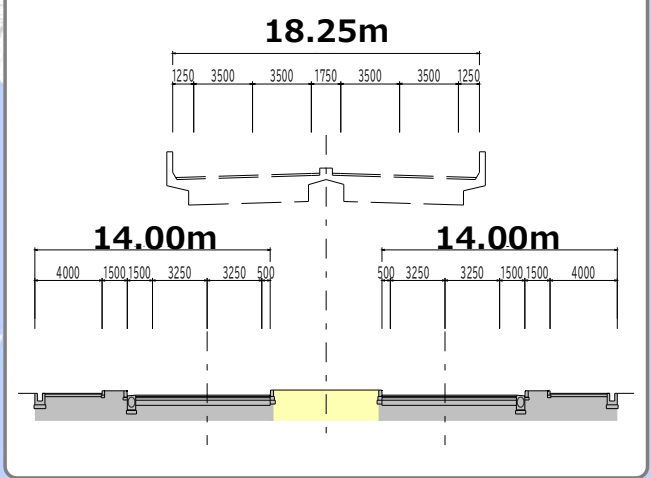
地域高規格道路 徳島環状道路
主要地方道 徳島環状線(新浜八万工区)

1. 事業概要

平面図



標準断面図



計画諸元

延	長	2.0km
事	業	費
道	路	規
設	計	速
		度
		60km/h

新浜八万工区 L=2.0km

2. 道路交通上の課題

渋滞、経年的な交通量の変動

● 主要渋滞箇所
(徳島地区渋滞対策協議会H27.9)

徳島環状線

藍住IC

徳島IC

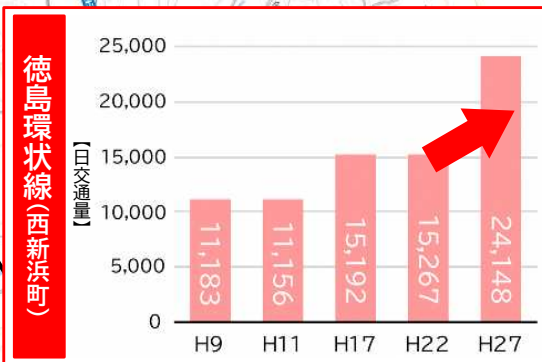
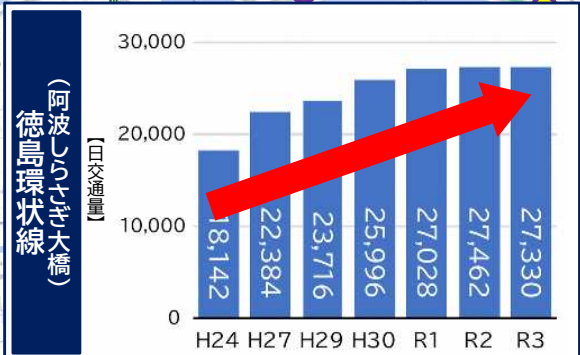
徳島JCT

徳島沖洲IC

徳島津田IC

徳島南環状道路

新浜八万工区 L=2.0km



① 徳島環状線 (城東交差点北方)



② 徳島環状線 (末広大橋北詰交差点北方)



③ 徳島環状線 (新浜2丁目交差点北方)



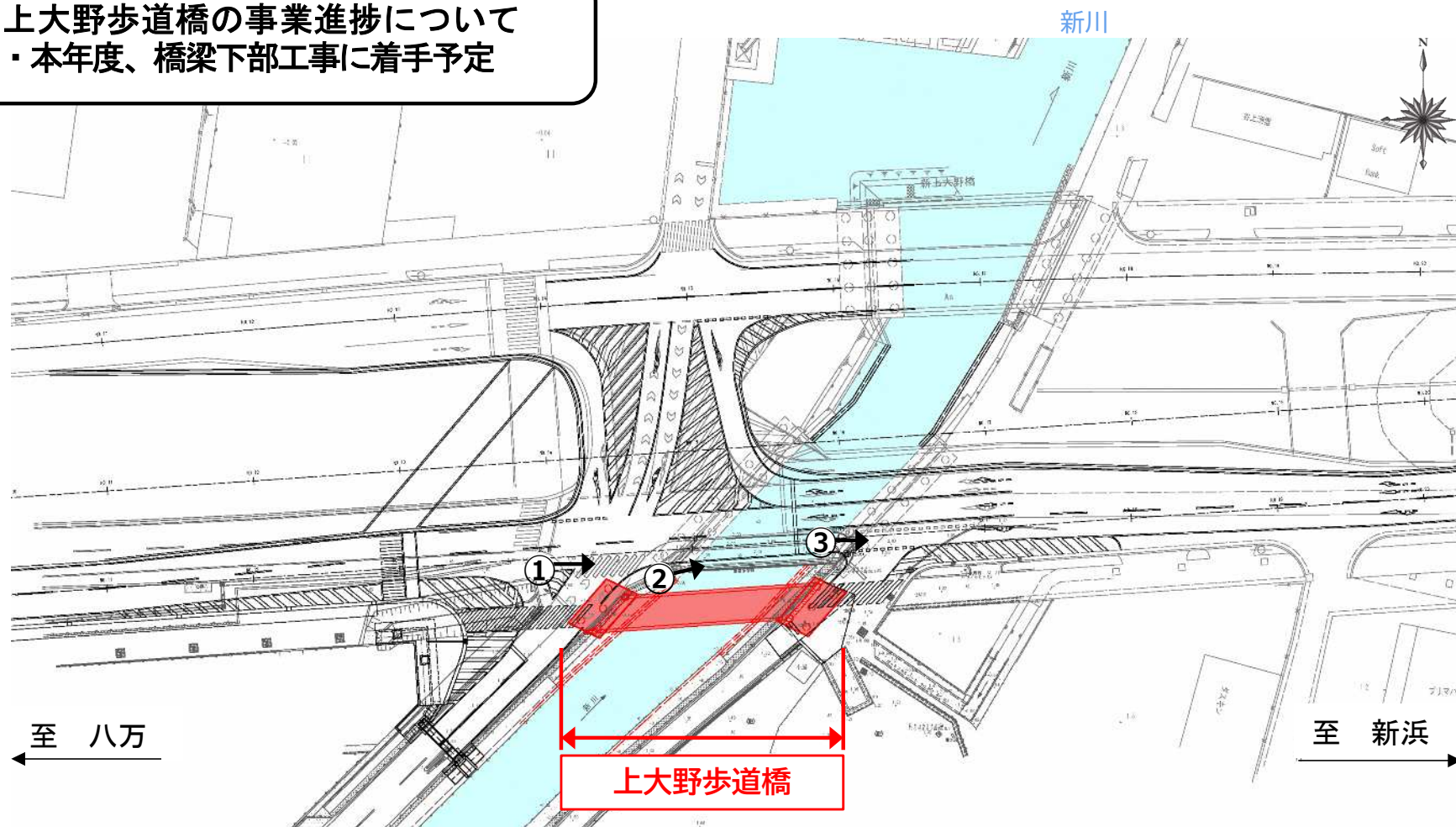
④ 徳島小松島線 (新浜2丁目交差点南方)



※徳島環状線(西新浜町)の交通量は、「道路交通センサス」もしくは「全国道路街路交通情勢調査」結果
 ※阿波しらさぎ大橋の交通量は、12h交通量調査結果に前述の調査の昼夜率を乗じたもの

3. 事業の進捗状況

- 上大野歩道橋の事業進捗について
- ・本年度、橋梁下部工事に着手予定



4. 事業評価結果

貨幣価値換算可能な整備効果

従来の 3 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
- 計 **674.9** 億円
(現在価値化後)

費用

- ・事業費
 - ・維持管理費
- 計 **537.3** 億円
(現在価値化後)

$$\frac{B}{C} = 1.3$$

+

その他の 便益

- ・大気汚染や温暖化防止効果： 5.0 億円
 - ・騒音低減効果： 17.5 億円
 - ・人的損失額低減効果： 28.1 億円
- 計 **50.6** 億円
(現在価値化後)

(参考) その他便益を含む **B / C = 1.4**

貨幣価値に表れない整備効果

産業 振興

■ 地域間交流の促進

高速ネットワークと主要幹線道路を連結し
長距離交通を円滑化

➡ ● 効率的な物流ネットワークの形成

■ 地域産業の活性化

周辺の商業施設は持続的に増加傾向

➡ ● 周辺の商業施設増加による活性化

安全・ 安心

■ 沿道環境の改善

通過交通と都市内交通を分離
自歩道の整備

➡ ● 沿道住民の生活環境の改善
● 歩行者・自転車の安全性向上

防災・ 減災

■ 緊急輸送道路の強化

広域な防災機能強化
緊急輸送道路ネットワークの形成に寄与

➡ ● 災害時の復旧・支援の強化
● 直轄国道等のリダンダンシー確保

5. 道路整備による多様な効果 【産業振興】

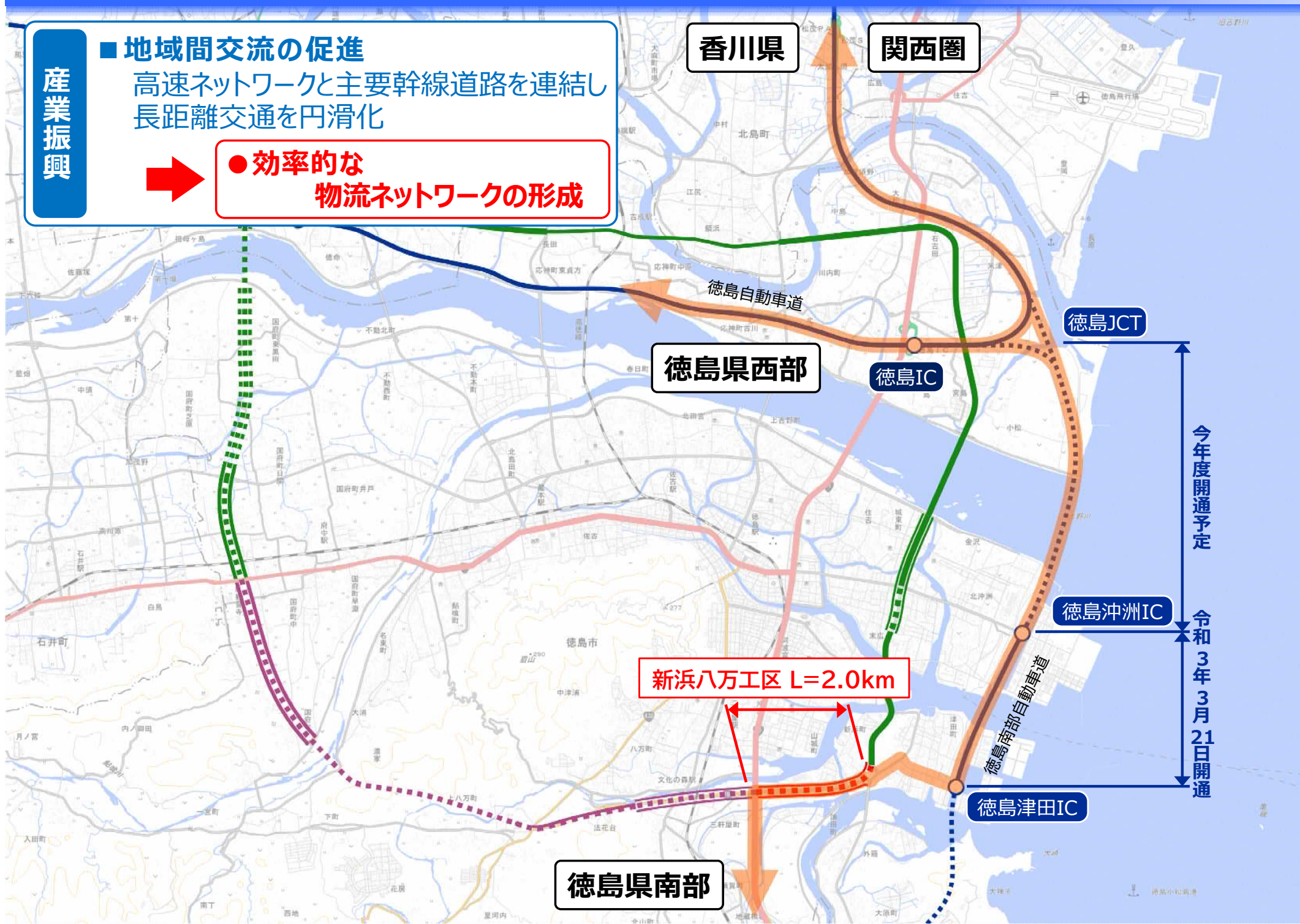
産業振興

■ 地域間交流の促進

高速ネットワークと主要幹線道路を連結し
長距離交通を円滑化



● 効率的な
物流ネットワークの形成



香川県

関西圏

徳島県西部

徳島県南部

新浜八万工区 L=2.0km

徳島JCT

徳島IC

徳島沖洲IC

徳島津田IC

今年度開通予定

令和3年3月21日開通

5. 道路整備による多様な効果 【産業振興】

■ 地域産業の活性化

周辺の商業施設は持続的に増加傾向



● 周辺の商業施設増加
により持続的活性化

周辺商業施設



周辺観光施設



※1 南環状道路暫定供用開始年H12以降の周辺地域(徳島市,石井町,北島町,藍住町,神山町,佐那河内村)における合計数
※2 企業立地件数、大規模小売店舗立地法の届出件数は徳島県調べ

産業振興



- H12以降の大規模小売店
- H12以降の立地企業
- 主要な周辺観光施設

5. 道路整備による多様な効果【安全・安心】

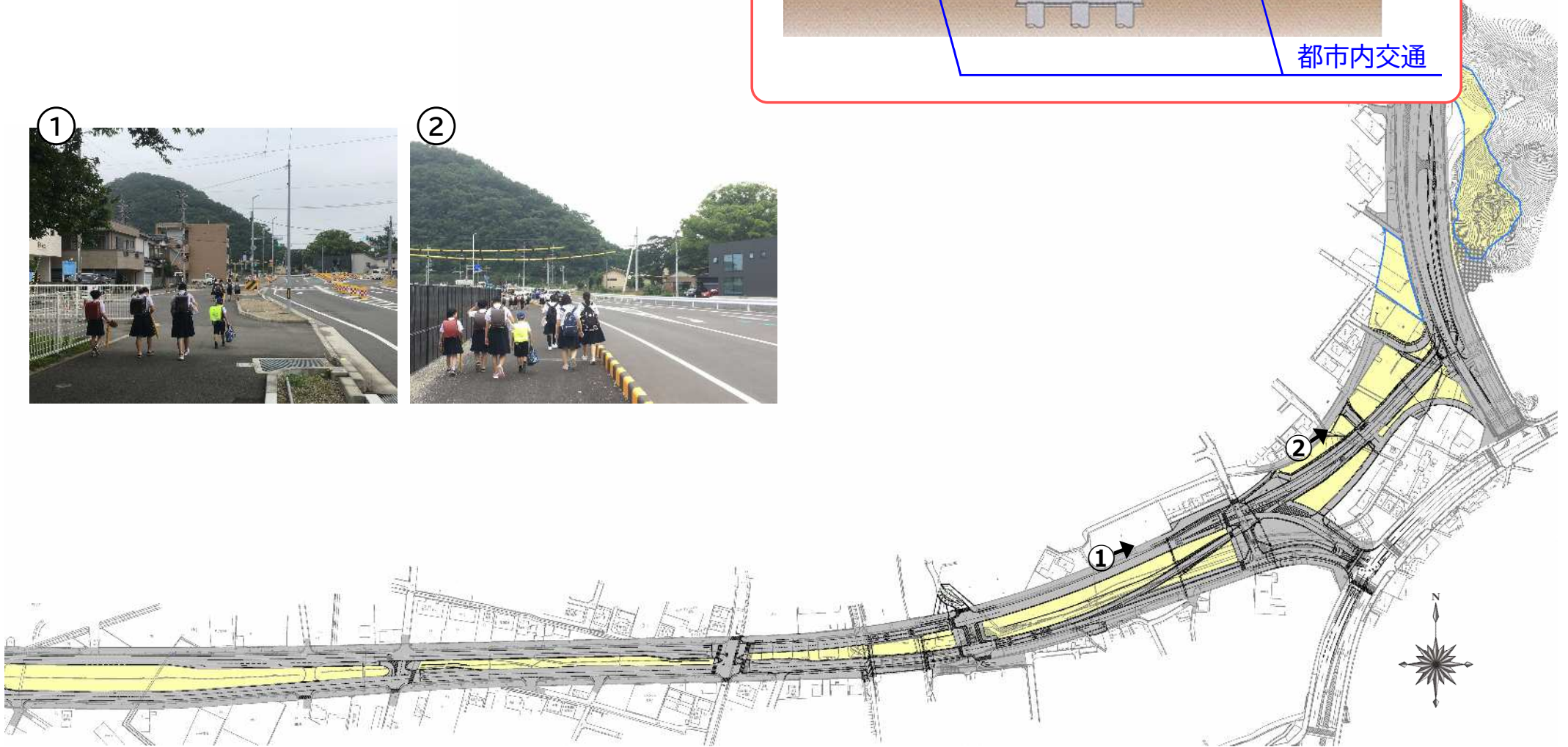
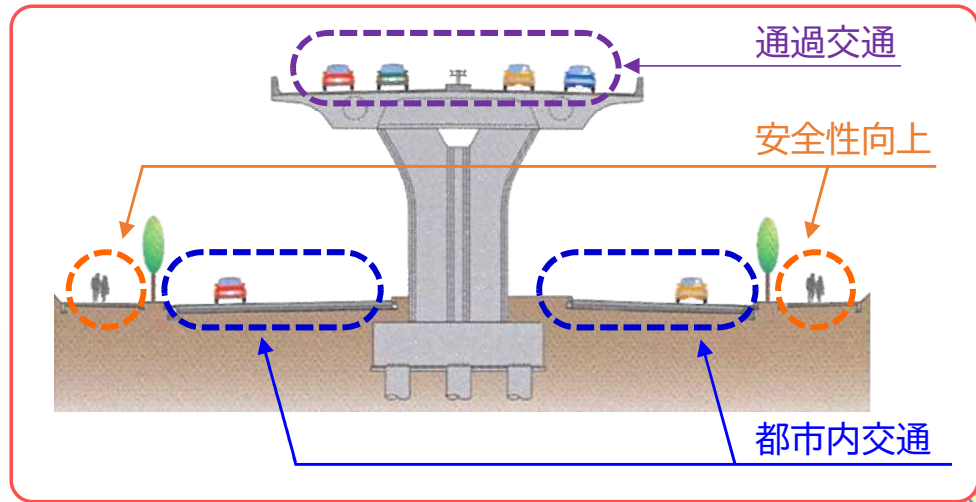
安全・安心

■ 沿道環境の改善

通過交通と都市内交通を分離
自歩道の整備



- 沿道住民の生活環境の改善
- 歩行者・自転車の安全性向上



5. 道路整備による多様な効果【防災・減災】

防災・減災

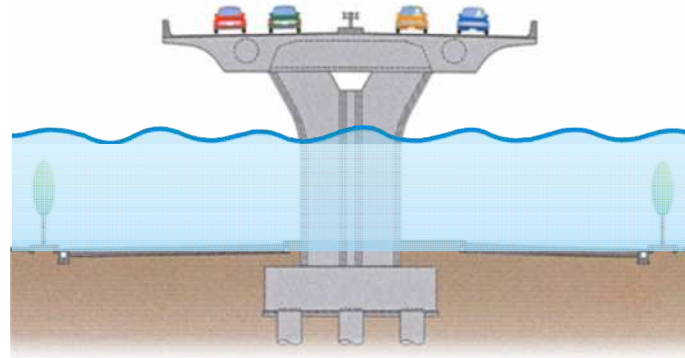
■ 緊急輸送道路の強化

広域な防災機能強化

緊急輸送道路ネットワークの形成に寄与



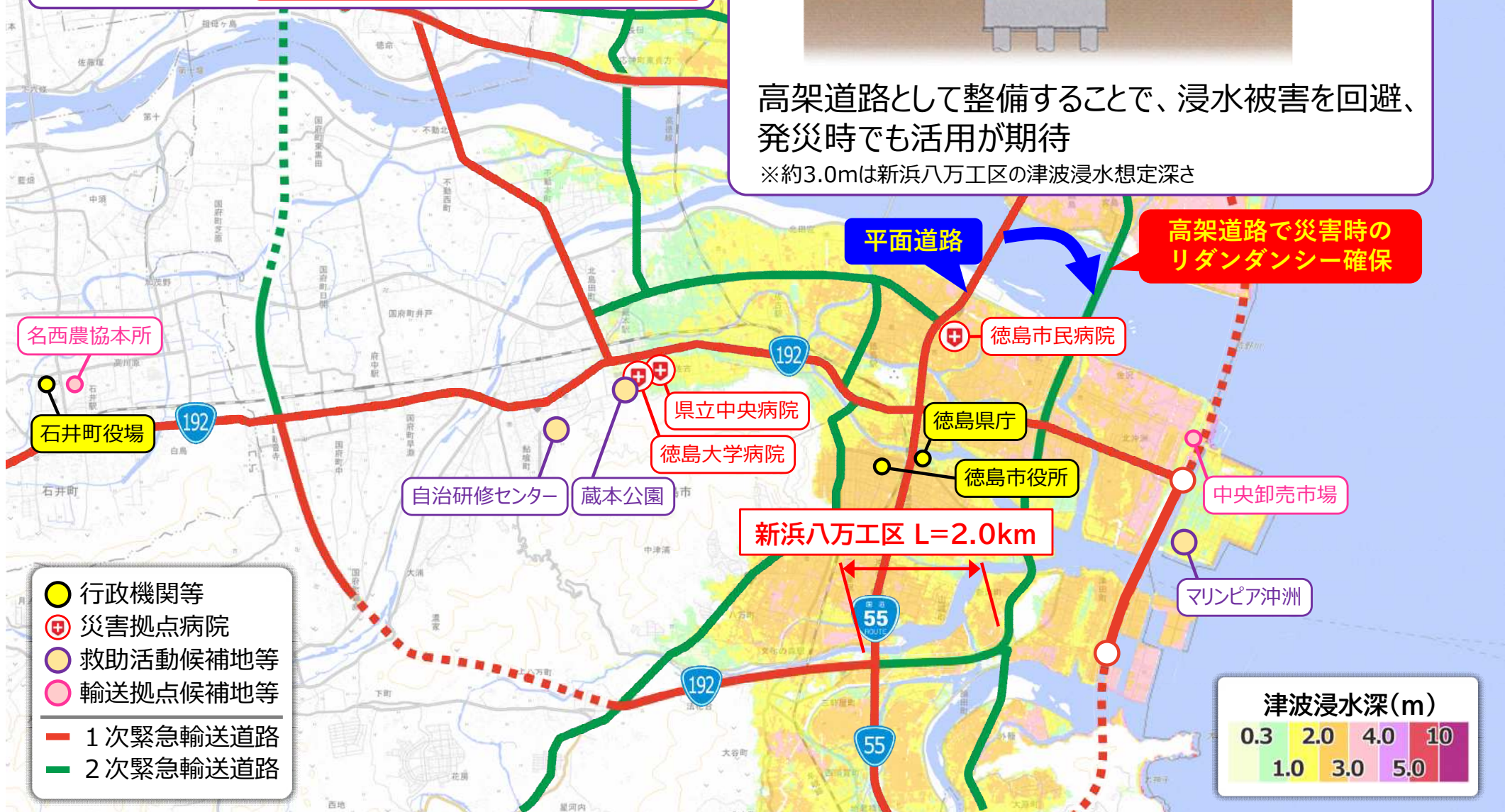
- 災害時の復旧・支援の強化
- 直轄国道等のリダンダンシー確保



約3.0m

高架道路として整備することで、浸水被害を回避、
発災時でも活用が期待

※約3.0mは新浜八万工区の津波浸水想定深さ



平面道路

高架道路で災害時の
リダンダンシー確保

新浜八万工区 L=2.0km

- 行政機関等
- ⊕ 災害拠点病院
- 救助活動候補地等
- 輸送拠点候補地等
- 1次緊急輸送道路
- 2次緊急輸送道路



6. 今後の対応方針（案）

貨幣価値換算可能な整備効果

従来の
3 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
- 計 **674.9** 億円
(現在価値化後)

費用

- ・事業費
 - ・維持管理費
- 計 **537.3** 億円
(現在価値化後)

$$\frac{B}{C} = 1.3$$

+

その他
の便益

- 計 **50.6** 億円
(現在価値化後)
- ・大気汚染や温暖化防止効果： 5.0 億円
 - ・騒音低減効果： 17.5 億円
 - ・人的損失額軽減効果： 28.1 億円

(参考) その他便益を含む $B / C = 1.4$

貨幣価値に表れない整備効果

産業
振興

■ 地域間交流の促進

高速ネットワークと主要幹線道路を連結し
長距離交通を円滑化

➡ ● 効率的な物流ネットワークの形成

■ 地域産業の活性化

周辺の商業施設は持続的に増加傾向

➡ ● 周辺の商業施設増加による活性化

安全・
安心

■ 沿道環境の改善

通過交通と都市内交通を分離
自歩道の整備

➡ ● 沿道住民の生活環境の改善
● 歩行者・自転車の安全性向上

防災・
減災

■ 緊急輸送道路の強化

広域な防災機能強化
緊急輸送道路ネットワークの形成に寄与

➡ ● 災害時の復旧・支援の強化
● 直轄国道等のリダンダンシー確保

■ 今後の対応方針（案）

事業継続