

## 再評価結果（平成21年度事業継続箇所）

担 当 課：四国地方整備局地域道路課  
担当課長名：馬渡 真吾

事業名	主要地方道 <small>とくしまかんじょうせん</small> 徳島環状線（川内工区） <small>かわうち</small>	事業区分	地方道	事業主体	徳島県
起終点	自：徳島県徳島市川内町大松 <small>とくしま かわうち おおまつ</small> 至：徳島県徳島市川内町宮島本浦 <small>とくしま かわうち みやじまほんうら</small>			延長	4.2 km
<b>事業概要</b> 主要地方道徳島環状線川内工区は、「徳島環状道路」の東側を形成し、西環状線及び国道192号徳島南環状道路で形成される地域高規格道路や四国縦貫道・横断道と一体となって地域の連携強化を図り、慢性的な徳島市内の渋滞を解消することにより徳島市及び周辺地域の円滑な交通を創出し、地域振興や防災対策に寄与する重要な社会基盤である。					
H11年度事業化		H6年度都市計画決定		H11年度用地着手	
H13年度工事着手					
全体事業費	300億円	事業進捗率	57%	供用済延長	該当無し
計画交通量	24,600台/日				
費用対効果分析結果	B/C <small>（事業全体）</small>	総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small>	総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small>	基準年 <small>（残事業）/（事業全体）</small>	
	1.5 <small>（残事業）</small>	76/253億円 （事業費：75/252億円 維持管理費：1.1/1.1億円）	388/388億円 （走行時間短縮便益：325/325億円 走行経費減少便益：52/52億円 交通事故減少便益：11/11億円）		
<b>感度分析の結果</b> ：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=4.6（交通量-10%） B/C=5.6（交通量+10%） 事業費変動：B/C=4.6（事業費+10%） B/C=5.7（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=5.1（事業期間+10%） B/C=5.1（事業期間-10%）					
<b>事業の効果等</b> ・円滑なモビリティの確保（渋滞損失解消時間 369千人時/年） ・国土・地域ネットワークの構築（広域道路整備計画に位置付けのある環状道路を形成） ・災害への備え（徳島地域防災計画で指定された2次緊急輸送道路の整備が図られる） ・安全で安心できる暮らしの確保（三次医療施設へのアクセス向上）					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 徳島環状道路建設促進期同盟会が設立され、徳島環状線の整備促進について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動が続けられている。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 当路線の並行道路となる国道11号及び国道55号における交通渋滞はますます深刻化している。 例）国道11号徳島市川内町竹須賀 H11センサ値65,187台/日（混雑度1.26） → H17センサ値73,275台/日（混雑度1.90）					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 一部区間（国道11号から吉野川間L=3.3km）については用地買収が概ね完了しており、当区間については平成23年度末の供用開始を目指す。					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 国道11号交差部の高架橋工事については、徳島外環状道路全体の進捗を勘案しながら着手時期を決定する。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> L型擁壁やボックスカルタなどのプレキャスト製品を積極的に活用し、工期短縮を図っている。 また今後は高架橋の構造形式を検討し、コスト縮減を図っていく。					
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、当初から事業の必要性、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の。