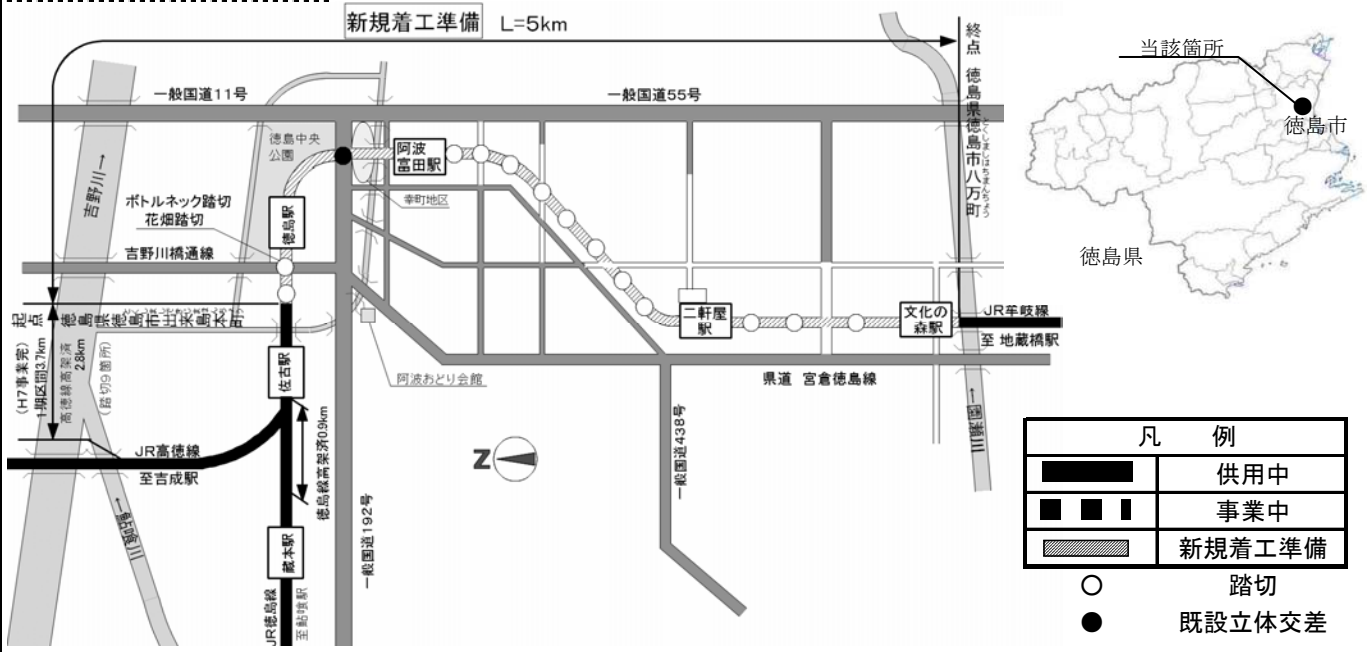


新規事業採択時評価結果（平成18年度新規着工準備箇所）

事業の概要

事業名	J R 高徳線・牟岐線連続立体交差事業 (徳島駅西～文化の森駅付近)	事業区分	連続立体交差事業	事業主体	徳島県
起終点	自：徳島県徳島市出来島本町 至：徳島県徳島市八万町	延長	5 km		
<b>事業概要</b> 本事業は、J R 高徳線・牟岐線の徳島駅から文化の森駅付近を連続立体交差化し、踏切13箇所（うちボトルネック踏切1箇所）を除却することにより、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通の円滑化と鉄道による地域分断の解消を図るものである。					
<b>事業の目的、必要性</b> 連続立体交差事業にあわせ、徳島駅の駅前広場や都市計画道路等の都市基盤を整備し、都市交通の円滑化を図るとともに、周辺のまちづくりを進め、地域の活性化・一体化を図るものである。					
全体事業費	約500億円	踏切交通遮断量	22万台時/日		
<b>事業概要図</b> 					

<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 徳島市の都市計画マスタープランに駅周辺整備や鉄道高架化が位置付けられるとともに、徳島県及び徳島市より本事業の早期実現の要望を受けている。（平成17年11月10日）
--

<b>事業採択の前提条件</b> 費用対便益：便益が費用を上回っている。
---

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.3	総費用： 380億円 （事業費： 379億円 維持管理費： 1億円）	総便益： 884億円 （走行時間短縮便益： 815億円 走行費用減少便益： 45億円 交通事故減少便益： 24億円）	基準年 平成17年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.2 (交通量-10%)	B/C=2.5 (交通量+10%)	
		事業費変動	B/C=2.6 (事業費-10%)	B/C=2.1 (事業費+10%)	
	事業期間変動	B/C=2.4 (事業期間-10%)	B/C=2.2 (事業期間+10%)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	渋滞損失時間の大きい区間の渋滞の緩和が見込まれる。 (1kmあたり渋滞損失時間 約18.6万人時/年・km(現況)) 渋滞損失時間の改善 約683万人時/年→約388万人時/年(-295万人時/年) 1kmあたり最大渋滞損失時間 約53万人時/年・km(現況) 徳島県平均：約1.6万人時/年・km(約1.2倍) 全国平均：約2.0万人時/年・km(約9倍) ※県平均、全国平均はともに一般県道以上のセンサス区間。 渋滞度曲線 徳島県内センサス区間における順位の中で、上位2割以内に含まれる ボトルネック踏切(花畑踏切：踏切交通遮断量約8万台時/日)を解消	
		事故対策	◎	踏切事故の解消が図られる 当該連続区間で昭和62年以降に9件の踏切事故(うち死亡事故2件) 踏切における事故発生率 1.04件/年・10km (徳島県内平均0.37件/年・10kmの約2.8倍)	
	歩行空間	○	踏切除却及び立体横断施設の平面化により歩行者利便性の向上、バリアフリー化を促進 (歩行者・自転車交通量：計約32,000人/12h)		
	住民生活	○	連続立体交差化により徳島駅北口駅前広場の整備が可能となり、現在手狭なスペースでの利用を余儀なくされているバス利用の利便性向上が図られる。(徳島駅発着の高速バス利用者数19.4万人/年、121便/日)		
	地域経済	○	鉄道交差道路の踏切除却及び新設等により物流の効率化が図られる。		
	災害	◎	鉄道で分断された広域避難場所へのアクセスが改善される(徳島中央公園：2.1万人収容)		
社会全体への影響	環境	○	踏切渋滞の解消により、CO <sub>2</sub> 排出量の削減が図られる。		
	地域社会	○	周辺には阿波おどり会館や徳島中央公園などの観光資源が存在し、それらに対するアクセス等、地域社会への貢献が期待できる。		
	事業実施環境	○	徳島駅を中心とした鉄道の高架化は、昭和4、50年代頃からの県民、市民の長年の悲願であり、またボトルネック踏切の解消が強く切望されている。		

採択の理由

費用便益比が2.3と便益が費用を上回っており、着工準備採択の前提条件が確認できる。 また、ボトルネック踏切の除却など、道路交通の円滑化や踏切事故の解消等に対する事業の必要性・効果は高いと判断される。 以上より、本事業を採択した。
--

※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。