

# 事後評価結果（令和元年度）

担当課：四国地方整備局 道路部 道路計画課

担当課長名：鈴木 大健

事業名	一般国道 11 号 徳島インター関連	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県徳島市川内町鈴江北 至：徳島県徳島市川内町竹須賀	延長	0.2 km		

**事業概要**  
 一般国道 11 号徳島インター関連は、四国横断自動車道徳島 IC～鳴門 JCT 間の整備にあわせ、四国横断自動車道と一般国道 11 号を接続するインターチェンジの整備を行ったものであり、平成 26 年度に四国横断自動車道と同時に開通した。

**事業の目的・必要性**  
 一般国道 11 号徳島インター関連は、並行する一般国道 11 号等の交通流を円滑にし、救急医療における搬送時間の短縮、緊急輸送道路の機能強化を図るとともに、京阪神方面の拠点都市と徳島市が初めて連結されることで、徳島中心部などから西日本広域への工業製品、農水産物の物流効率化や観光交流の促進を図ることを目的としている。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成 14 年度	用地着手	平成 18 年度	供用年	(当初) ー/平成 26 年度	変動	1.00 倍
		都市計画決定	平成 6 年度	工事着手	平成 21 年度	(暫定/完成)	(実績) ー/平成 26 年度		
	事業費	計画時	(名目値) ー/ 83 億円	実績	(名目値) ー/ 85 億円			変動	1.02 倍
		(暫定/完成)	(実質値) ー/ 83 億円	(暫定/完成)	(実質値) ー/ 85 億円				
	交通量 (当該路線)	計画時	ー/3,900 台/日		実績	ー/4,000 台/日		変動	1.03%
		(暫定/完成)			(暫定/完成)				
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	36.3	→	86.7 Km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	71.2	→	38.7 件/億台キロ	
	(供用前年次) H22 年度		(供用後年次) H27 年度		(供用前年次) H24 年度		(供用後年次) H29 年度		
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.7	総費用	75 億円 (事業費: 75 億円 維持管理費: 0.32 億円)	総便益	126 億円 (走行時間短縮便益: 104 億円 走行経費減少便益: 16 億円 交通事故減少便益: 5.8 億円)	基準年	平成 21 年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.5	総費用	122 億円 (事業費: 118 億円 維持管理費: 4.1 億円)	総便益	178 億円 (走行時間短縮便益: 160 億円 走行経費減少便益: 13 億円 交通事故減少便益: 4.0 億円)	基準年	令和元年	
事業遅延によるコスト増			費用増加額		便益減少額				
				ー 億円		ー 億円			
事業遅延の理由	特になし								

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の渋滞損失時間が削減【約 13,853 千人時間/年→約 13,627 千人時間/年 1.6%削減】</li> <li>・現道のバス路線の利便性向上</li> <li>・徳島市から高松空港へのアクセスが向上【94分→88分】</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳴門市から徳島小松島港へのアクセスが向上【73分→69分】</li> <li>・徳島 IC 周辺から農林水産品（カリフラワー、養殖ワカメ等）の流通の利便性が向上</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活圏中心都市間（徳島市と洲本市）を最短時間で連絡する路線を構成【56分→52分】</li> <li>・四国横断自動車道への交通転換により定住自立圏中心都市徳島市へのアクセスが向上</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島総合流通センター、今切工業団地の整備や展開を支援</li> <li>・徳島県 LED バレイ構想による LED 産業の集積を支援</li> <li>・徳島 IC 周辺の主要観光地へのアクセスが向上</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上【44分→41分】</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路に指定されている国道 11 号が通行止めになった場合の代替路線を形成</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2 排出量が約 0.7 千 t-CO2/年(約 0.2%)削減【396.9 千 t-CO2/年→396.2 千 t-CO2/年】</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2 排出量が約 0.3t-NO2/年(約 0.7%)削減【38.1t-NO2/年→37.8t-NO2/年】</li> <li>・SPM 排出量が約 0.02t-SPM/年(約 0.7%)削減【2.10t-SPM/年→2.08t-SPM/年】</li> </ul> <p>⑨安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通の転換による並行区間の交通安全性が向上</li> <li>・通過交通の転換により、並行区間における環境基準超過地点の騒音の低減</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>—</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>・徳島市の人口は平成 7 年以降微減傾向にあるが、北島町・松茂町では増加傾向が続いている。</p> <p>・沿線地域(徳島市・北島町・松茂町)の自動車保有台数は増加傾向。北島町・松茂町は県全体の伸びを上回る。</p>
今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>・徳島インター関連の整備により、並行する国道 11 号等の交通流の円滑化が図られ、救急医療における搬送時間の短縮、緊急輸送道路の機能強化、京阪神方面との連結による物流効率化や観光交流の促進という徳島インター関連の整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価の必要性はない。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。</p>
特記事項	<p>特になし。</p>

※ 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。