

道建第106号  
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 金井 道夫 殿

徳島県知事 飯 泉 嘉 門



今後の道路行政についての意見・提案について  
(平成20.9.19国道企第37号に対する回答)

このことについては、別紙のとおりです。

## 今後の道路行政についての意見・提案

## ①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

徳島県

## 《改善すべき点等》

## (1) 都市と地方が相互補完する新たな総合評価手法等について

## ①地方の実情を踏まえた総合評価手法の導入

中山間地域では、唯一の公共交通機関であるバスも、過疎化、バス事業の採算性の悪化による減便により、利便性が低下しており、高齢者をはじめとする住民の大部分は、通勤・通学や地域の経済活動、救命救急活動など、あらゆる分野において自動車交通に依存している。しかしながら、その道路整備は、急峻で脆弱な地形等により、質・量ともに非常に遅れており、唯一の幹線道路さえ度々、豪雨等による落石、山腹崩壊による通行止めが発生し、大きな社会損失が生じている。

こうした中山間地域における道路の事業評価については、全国一律の採算性、費用便益分析など、経済効率を基準とする評価だけでは、地域の実情を十分に反映することは難しく、地方の道路事業の必要性が十分に理解されない状況にある。

このため、格差是正や均衡ある国土の形成の観点から、従来の事業評価手法に加えて、地方の道路が持つ新たな直接的効果や間接的効果を十分に踏まえるとともに、上位の地域計画等に照らし、費用便益（B/C）が1以下でも、国や地方が高度で総合的な判断のもと事業採択できる仕組みを構築すること。

## ②地域の実情に柔軟に対応した整備手法

本県では、中山間地域において2車線で整備すべき道路においても、当面は、ローカルルールを適用し、1.5車線の道路整備としての待避所整備やすれ違い困難区間への「対向車接近表示システム」の導入など、創意工夫を行いながら取り組んでいるところである。一方、中山間地域をはじめ地方では、人口減少、高齢化が進展する中、生活スタイルや経済活動も変化しており、より地域の実情に柔軟に対応した道路整備が求められる。

このため、こうした地域の課題に的確に対応するため、道路管理者の判断による道路構造規格の採用等、地方の裁量拡大を図るとともに、過疎地域における「命の道」の整備に対し、過疎対策の一つとして、「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」の見直しに伴い、国の補助率等の大幅な嵩上げなど財政支援措置を行うこと。

## 《要望・提案》

地域間格差の是正や地方重視の考えのもと、地方の道路整備に対する高いニーズを十分に把握し、今後とも、道路整備に必要な財源を十分に確保するとともに、地方の実情に配慮した道路事業制度の拡充強化について、特段の配慮をお願いしたい。

- ① 道路特定財源の一般財源化にあたっては、地方のこれまでの一世帯当たりの道路関係諸税の負担状況を十分に踏まえつつ、「地方重視」の観点から遅れている地方の道路整備等が着実に推進できるよう、これまで地方に配分されている財源総額の確保など、地方の道路整備等に必要な財源を安定的かつ十分に確保する仕組みを構築すること。
- ② 地方の道路整備が計画的に推進できるよう「地方道路整備臨時交付金制度」を継続し、財政力の弱い地方への交付割合の更なる引き上げをはじめ道路改良率等の新たな指標による嵩上げ等の拡充を図ること。また、地方負担の軽減を図る「地方道路整備臨時貸付金制度」を継続し、償還時の負担軽減措置を講じること。
- ③ 本州四国連絡道路等に新たな料金割引が適用されているが、引き続き、整備効果を十分発揮できよう、割引制度の拡充や割高な通行料金の恒久的な引き下げを実施すること。

## 今後の道路行政についての意見・提案

## ②－１ 地域の現状と抱える課題

徳島県

## ○現状

《県民生活に道路は欠かせない！》

## ◆車の保有台数

- ・ 1世帯当たり：徳島県 1.44台 東京区部 0.50台
- ・ 家計占める道路特定財源の負担率：  
徳島県 2.94% 東京区部 0.77%

## ◆公共交通機関（鉄道）の利用率（H17貨物・旅客地域流動統計）

- ・ 徳島県 2%， 東京都 70%， 全国平均 27%
- ・ 旅客輸送の98%が自動車に依存

## ◆四国の平日12時間交通量上位1～3位までが徳島県（H17年道路交通センサス）

《本県の道路整備状況は、全国的にみて大きな格差がある》

## ◆県南地域には高速道路の「空白地帯が存在」

## ◆高速道路の4車線化率

- ・ 全国の高速道路の82%が4車線以上で供用、徳島県は全線が暫定2車線
- ・ 徳島自動車道は全国で2番目に長い暫定2車線路線（95.3km）

## ◆本県の道路整備状況（平成19年4月1日現在）

- ・ 国道・県道の改良率（5.5m以上）：  
徳島県 50.2%「全国最下位」 全国平均 74.2%
- ・ 整備率： 徳島県 37.3%（全国46位） 全国平均 56.8%
- ・ 歩道設置： 徳島県 26.0%（全国46位） 全国平均 43.2%

## ◆本四道路は、他の高速道路と比べ2.2～3.7倍の料金格差

- ・ 橋梁部は、陸上部に比べ「9倍以上」
- ・ 特に、明石海峡部は、陸上部に比べ「14.4倍」も割高
- ・ 四国は運送費に占める道路使用料の割合が他圏域の約2倍

## ◆吉野川等の大河川が多く、分断された地域を結ぶ重要な役割として数多くの橋梁が整備され、道路実延長に占める橋梁延長（15m以上の橋梁）の割合は、全国12位。

## ◆過疎問題、限界集落

- ・ 「市町村数で約5割」、「面積で約7割」の地域が過疎指定
- ・ 「限界集落」も約27%

## ○課題

県民生活は、社会・経済活動、通勤・通学、医療・福祉などあらゆる分野で「道路交通」に大きく依存

- ・ 県南への「高速交通ネットワーク」が未整備のため、物流機能の強化、産業の立地・振興に支障  
観光地や高度医療機関等へのアクセスが確保できない  
東南海・南海地震の津波による孤立化が懸念
- ・ 県都徳島市では、ラッシュ時の旅行速度が3大都市圏並みの慢性的な交通渋滞により、通勤・通学をはじめ経済活動に支障となっている。
- ・ 山間部では、事前通行規制区間が多く存在。豪雨等の異常気象時には度々、集落の孤立が発生。落石危険箇所も多数存在。
- ・ 安全な通学路の確保
- ・ 本州四国連絡道路等の通行料金については、本年9月より新たな割引制度が適用されたものの、限定的な措置であり、整備効果を十分発揮することができない。
- ・ 架設後50年を経過する県管理橋梁数（延長15m以上）が、10年後に約2倍の約220橋、20年後に約4倍の350橋に増加。今後、橋梁等の既存の構造物が急速に老朽化するため、道路施設の維持管理を計画的かつ適切に行うための財源の確保が課題
- ・ 過疎要因として、道路事情の悪さや交通の便の悪さがある。
- ・ 高齢者が安全に運転できる道路の確保が今後ますます重要。

## 今後の道路行政についての意見・提案

## ②-2 地域の目指すべき将来像

徳島県

徳島県では、人口減少・高齢化が進展する中、持続的で活力ある地域の実現に向け、本県の魅力や個性を十二分に引き出し、広域的な地域間の交流・連携の強化や、地域の独自の資源を活かした産業・観光の振興を図るとともに、県民の安全で安心な暮らしを確保するため、大都市と地方都市、地方都市と中山間地域が相互に補完・依存を図りつつ、「活気にあふれる地域づくり」や「安全で安心な県土づくり」を推進していく。

**(1) 全国に誇る「先端産業」や「とくしまブランド」が育つオンリーワン徳島**

本県は、四国と近畿圏との接点に位置し、四国の玄関口としての地理的優位性を最大限活かし、地域資源を活かした産業、観光の振興を図るため、四国横断自動車道や阿南安芸自動車道などの「四国8の字ネットワーク」の整備や空港・港湾と高規格幹線道路等を連結するアクセス道路の整備など、物流、交流連携のための戦略的な道路整備を推進する。

①LED等の先端産業をはじめ医薬品等の健康産業など全国に誇るべき産業の競争力強化。

②近畿圏等を市場とする、農産物をはじめとする新鮮で優れた「徳島ブランド」の中部圏等への更なる消費の拡大。

**(2) 交流人口でにぎわうとくしま**

本州四国連絡道路は本州と四国を結ぶ大動脈であり、両圏域の連携や交流、物流や経済活動、文化の振興等を支える重要な路線である。現在、本県と京阪神地域には、一日に130往復を上回る高速バスが行き交うなど、確実な交通輸送が実現し、本県経済、さらにはビジネスやレジャー行動の多様化・広域化といった日常の暮らしに大きな変化をもたらしている。

一方、本州四国連絡道路の料金については、他の高速道路に比べて割高な料金設定が、物流、観光等あらゆる面で障壁となっている。このため、近畿・四国の更なる発展に向け、本州四国連絡道路の通行料金引き下げの恒久化を目指していく。

①近畿圏等を市場とする、農水産物をはじめとする新鮮で優れた「徳島ブランド」の中部圏等への更なる消費の拡大。

②四国八十八箇所代表される優れた歴史・文化資源や美しい自然を有機的に結ぶアクセスの強化による観光の一層の振興や「団塊の世代」等の交流人口の拡大。

**(3) 複合一貫輸送による効率的な交通システム**

空港、港湾、高速道路等との有機的連携によって、人や物の交流が活発化し、多種多様な貨物輸送形態が生まれ、産業活動の競争力が一層強化され、また、南海地震等の大規模災害時における緊急物資の輸送が迅速かつ的確に行えることから、複合一貫的な考えのもと、計画的な道路整備に取り組む。

**(4) 誰もが安全・安心なセーフティ社会**

本県は台風の常襲地域であり、特に、平成16年度には5個の台風が上陸し一般国道193号等が寸断され、中山間地域において多くの集落が孤立し人命が危機にさらされるなど、大きな社会損失が発生し、この解消が重要な課題となっている。

さらに、今後30年間で50%の高い確率で南海地震が発生し、最大7.8mに及ぶ津波が予想されており、災害に対して救命・救急活動や復旧・復興活動等を迅速に対応できる、災害に強い道路の確保が不可欠となっている。

このため、「命の道」として、緊急輸送道路に位置付けられている国道及び県道の早期整備を図るとともに、道の駅への防災機能の付加など、災害予防の観点から戦略的な防災対策に取り組む。

## 今後の道路行政についての意見・提案

## ②－２ 地域の目指すべき将来像

徳島県

## (５) やさしく快適な交通ネットワーク

全国に先行して少子高齢化が進む本県において、多様化する行政ニーズに対応するため、行政の効率化・再編等が進められる中で、行政をはじめ医療・福祉サービスが集約化されてきている。今後、これらのサービスを確保し、地域社会を維持していく上で、高齢者にとっても、安心して運転できるネットワークが必要であり、地域を支える「生命線」としての道路整備を推進する。

## (６) 既存道路ストックの適切な維持・修繕・更新

本県では、吉野川等の大河川が多く、分断された地域を結ぶ重要な役割として数多くの橋梁が整備され、道路実延長に占める橋梁延長（１５ｍ以上の橋梁）の割合も全国１２位にランクされており、架設後５０年を経過する県管理橋梁数（延長１５ｍ以上）が、１０年後の２０１８年に、現在の約２倍に当たる約２２０橋、２０年後の２０２８年に、約４倍に当たる約３５０橋と大幅に増加する。

今後、橋梁等の既存の構造物が急速に老朽化するため、「橋梁長寿命化修繕計画」等により計画的かつ適切に道路施設の維持補修を行い、道路網の安全性及び耐久性を確保していく。

## 今後の道路行政についての意見・提案

## ③道路施策の重点事項（代表事例，期待する効果や評価等）

徳島県

| ○重点事項                                                                                                                                                                                    | ○代表事例                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | ○期待する効果や評価等                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | ○その他                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域力の向上</li> <li>・ 都市交通の快適性，利便性の向上</li> <li>・ 大規模な地震火災に強い国土づくり等</li> <li>・ 良好な景観の形成</li> <li>・ 地球温暖化の防止</li> <li>・ 計画的・効率的な維持管理や更新の推進</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 四国横断自動車道，阿南安芸自動車道の整備</li> <li>・ 本州四国連絡道路の通行料金割引</li> <li>・ 生活幹線道路である国・県道の整備</li> <li>・ 連続立体交差事業（鉄道高架）</li> <li>・ 徳島市中心部における環状道路の整備</li> <li>・ 四国横断自動車道，阿南安芸自動車道をはじめとする緊急輸送道路の整備</li> <li>・ 道路アドプト事業，308団体登録（H20.8）</li> <li>・ 風景街道の推進</li> <li>・ 徳島市中心部における環状道路の整備</li> <li>・ 補助国道の整備</li> <li>・ 長寿命化計画</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 物流機能の強化，産業・観光の振興（県外への出荷額）</li> <li>・ 地域間の交流・連携の強化（2地域居住人口，観光入り込み客数）</li> <li>・ 通勤・通学時の渋滞対策（排気ガス削減量）</li> <li>・ 地域経済活動の活性化（県外への出荷額）</li> <li>・ 高度医療機関へのアクセスの確保</li> <li>・ 南海地震等に備えた「命の道」の確保（救急車両が安全に通行できる道路）</li> <li>・ 官民協働による地域づくりの推進（アドプト登録団体数）</li> <li>・ 二酸化炭素の削減（排気ガス削減量）</li> <li>・ 国土保全，水源かん養（森林保全面積）</li> <li>・ 施設の延命による維持修繕費の平準化（道路実延長に占める橋梁延長）</li> </ul> <p>（ ）：評価</p> | <p>整備効果事例，評価手法について別添参照。</p> |

# 都市と地方が相互補完する「新たな総合評価手法」の提案

～ 従来の評価手法に加え，「地方の道路整備が都市圏の便益に寄与する」視点に立って，  
～ 費用便益（B/C）が1以下でも，国や地方が高度で総合的な判断のもと事業採択する

徳 島 県  
平成20年10月20日

## 新たな総合評価手法の提案

～ 地方の道路が担う社会的役割と効果 ～

- ・都市と地方は、密接な互惠関係にあり、相互に補完することで支え合っている。
- ・特に、都市と地方が相互補完する中で、地方の道路が担っている重要な社会的役割を適切に評価するためには、直接的効果に加え、地方の道路が担う社会的役割に対する間接的効果を考慮する必要がある。

○従来の道路事業評価は、

直接的な効果による費用便益（B / C） 1 が前提

（「走行時間の短縮」，「走行経費の減少」，「交通事故の減少」）

○一方、地方の道路は、都市と地方を支える重要な社会的役割を担っており、

・「地域社会への直接的な効果」（災害・事故防止，救急救命の向上 等）

・「都市圏への間接的な寄与効果」（食料供給，観光振興 等）

がある。



このため、地方の道路整備については、新たな直接的効果や間接的効果を十分に踏まえるとともに、上位の地域計画に照らしながら、費用便益（B / C）が1以下でも、国や地方が高度で総合的な判断によって事業採択できる仕組みとする。

## ・地域社会への直接的な効果の反映

- ・地域住民の生活基盤の向上効果を便益項目として追加する。

### 「災害・事故防止便益」

中山間地域においては、唯一の生命線道路でも未整備区間が多数あり、落石事故、土砂崩れ等が発生しており、道路整備より、これらの災害・損害を軽減する効果を便益とする。

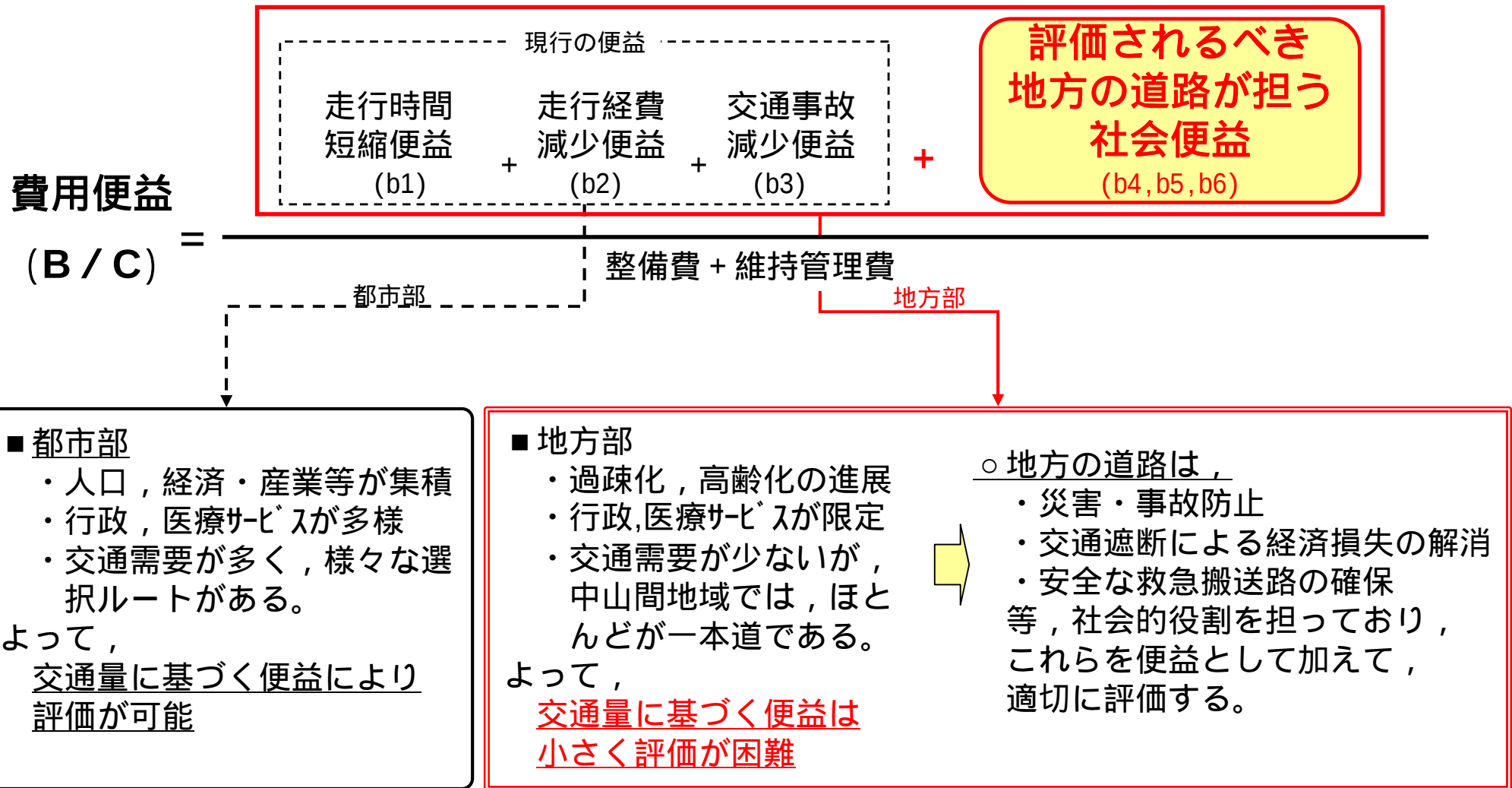
### 「交通遮断による迂回解消便益」

台風や地震、津波等の自然災害による交通遮断で、生活、地域経済等に大きな損出が発生することとなり、信頼性の高い道路の確保されることにより、交通遮断によるマイナス要因の抑制効果を便益とする。

### 「救急救命率向上便益」

「命の道」である幹線道路において、救急車、消防車がすれ違い困難な区間の存在、災害時の通行止め、医師不足による救急搬送の広域化等の課題があり、これらの課題を解消し生命を守る安全な道路の確保による人的損失の削減効果を便益とする。

## 直接的な効果の具体的な算定方法



## ・都市圏への間接的な寄与効果の反映

- ・当面は指標として評価し，類型化した上で将来的に便益項目とする。

### 「生鮮食品・消費者還元効果」

地方の農山漁村は，都市圏等へ生鮮食品（農水産物）を供給しているが，道路整備による輸送効率の向上により，消費地である都市圏での品質確保や価格の軽減が図られる効果を指標とする。

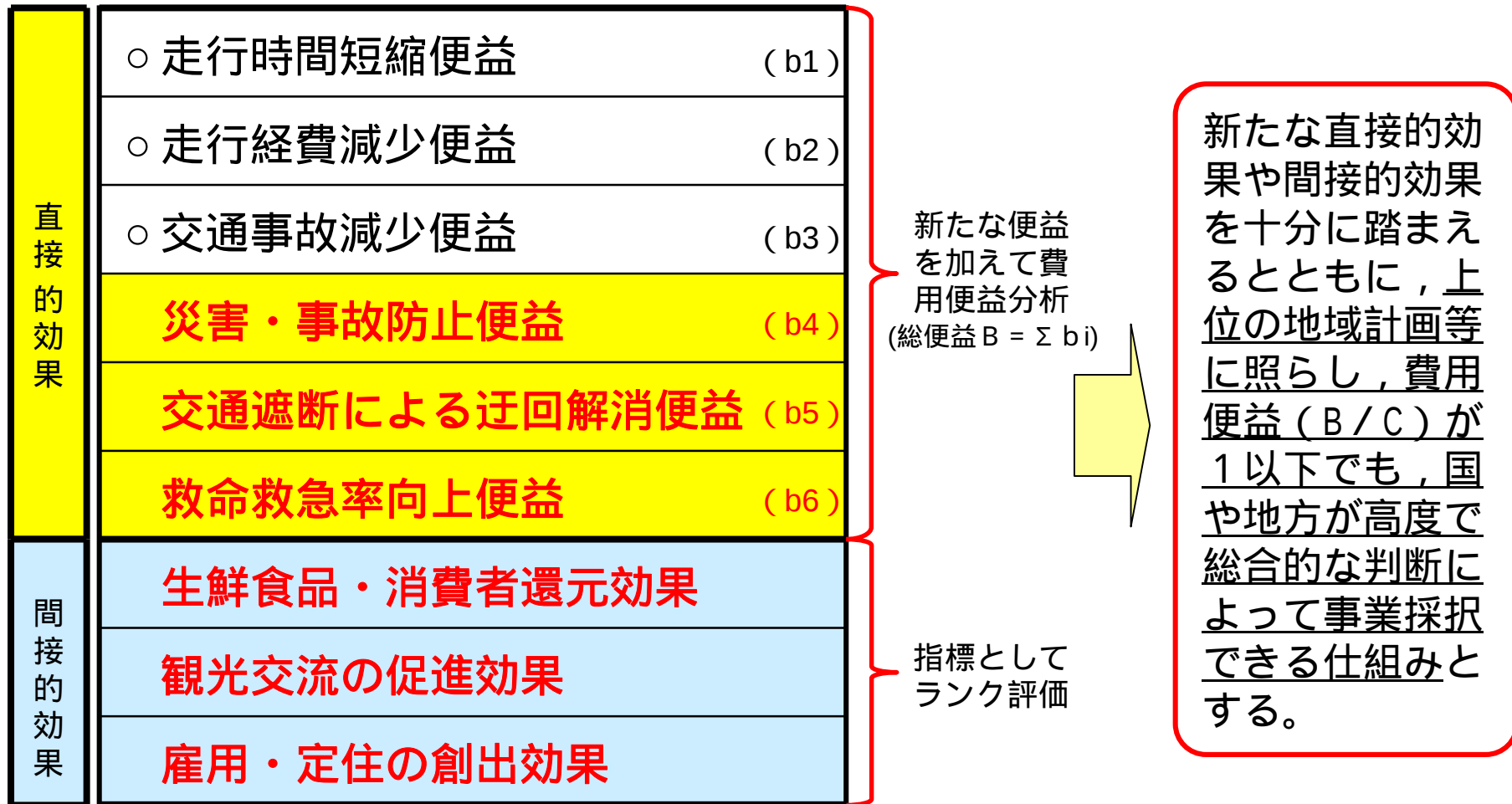
### 「観光交流の促進効果」

高速交通ネットワークをはじめとする観光地へのアクセス道の整備により，定時性の確保や移動時間の短縮等が図られ，「四国八十八箇所霊場」や「豊富な自然・文化資源」等，地方が持つ地域資源を活かした観光地づくりの推進をはじめ，新たな観光地や観光ルートの創設，移動時間短縮による観光費用の軽減，観光客数の増による経済効果など，観光交流の促進効果を指標とする。

### 「雇用・定住の創出効果」

地方の衰退が進めば，相互補完・依存関係にある都市にも，食料供給，人材確保などの影響が及びこととなるため，道路整備による企業の誘致や地場産業の存続・拡大など，地域を支える住民の労働の場を確保する効果がある。さらに，労働の場が確保されることにより，都会からのＵＪＩターン者や二地域居住から本格的な定住に移行する人の増加効果があり，これらを指標とする。

## 新たな総合評価手法



# 中山間地域の「命の道」に対しての提案

## 地方の裁量拡大による構造規格

- 道路構造令の緩和規定等を活用し、地域の実情に対応しながら道路整備に取り組んでいるが、中山間地域等の歩行者が疎らな区間での歩道幅員等のあり方など、構造令のより柔軟な運用が必要である。

### ■ 提案

安全性などの観点から、国の一定の基準は必要であるが、利用状況に応じた柔軟な歩道幅員の採用など、道路管理者の判断による道路構造規格の採用等、地方の裁量拡大を図ること。

例)

- ・ 沿道状況に応じた歩道幅員とし、最低2メートル以上の規定を廃止。
- ・ 幅が広い路肩を活用した簡易的歩車道分離による歩道の設置
- ・ 中山間地域では、曲線半径や横断勾配を緩和し、待避所の設置を容易にする。

## 過疎化、高齢化に対する国の財政支援措置

- 「命の道」である現道が一本道の国道、県道については、地域社会の生活基盤をはじめ、都市部への食料供給等、その整備の必要性は高い。しかしながら、過疎要因の一つでもあるようにその道路整備は遅れており、このままの状況が続けば、働き手である若者の都市部への流失など、過疎化が進展し、限界集落の拡大等が危惧される。

### ■ 提案

「命の道」として、地域社会のあらゆる活動を担っている過疎地域の国道・県道の整備については、国家的な過疎地域の支援策の一つとして、「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」の見直しに伴い、国の補助率等の大幅な嵩上げを行うこと。

# 地方の道路が担う社会便益項目の算定方法

## 「災害・事故防止便益」

- 中山間地域の未整備な区間が残る生命線道路において、発生している落石事故や災害を軽減する効果を便益として算出。



唯一の生活道路が崩壊(国道)

### ●算出方法

災害・事故防止便益： $BS = Ds + Dm$

$Ds$ : 災害復旧事業費(億円/年)

$Dm$ : 落石等による損害賠償費(億円/年)

## 救命救急率向上便益

- 「命の道」である道路が、災害による全面通行止め、また医師不足による救急搬送の広域化等により、救急搬送時間が長くなることにより死亡率が高くなるが、交通遮断等の解消や搬送時間短縮による人的損失削減の効果を便益として算出。



立ち往生する救急車(国道)

### ●算出方法

救命救急率向上便益： $BR = Rc \times \sigma$

$Rc$ : 通行規制中の搬送者数(人/年)

$\sigma$ : 死亡損失額 = 2.26(億円/人)

「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究報告書」より

## 「交通遮断による迂回解消便益」

- 道路が、山腹崩壊等による全面通行止めや異常気象時の事前通行規制により、大幅な迂回による経済損失が発生しており、その損失解消を便益として算出。



### ●算出方法

交通遮断による迂回解消便益： $BT = BU + BL$

・迂回損失解消便益： $BU = Qd \times Rd \times Ut \times \alpha_j$

$Qd$ : 車種別交通量(台/日)

$Rd$ : 年間通行規制日数(日/年)

$Ut$ : 迂回で生じる損失時間(分)

$\alpha_j$ : 車種別時間価値原単位(円/分・台)

$j$ : 車種

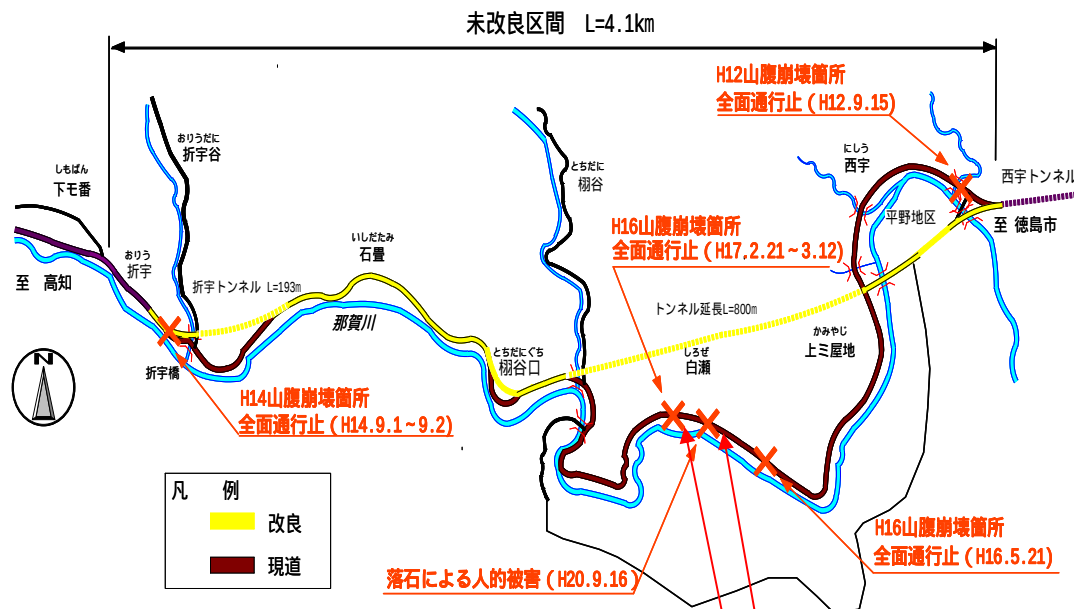
・経済損失解消便益： $BL$

$BL$ : 営業停止や操業停止による経済損失



# (参考) モデルケースにおける便益試算

一般国道195号は、「命の道」として地域の重要な役割を担っているが、那賀町木頭の未改良区間4.1kmにおいて、落石事故や異常気象による山腹崩壊等が度々発生し、交通遮断による集落の孤立、社会的損失を余儀なくされている。



道路が分断され全面通行止めに



通学の迂回路が獣道



落石により運転手が重体  
(H20.9.16)

## □ モデルケースによる試算

### 【基本条件】

路線：一般国道

改良延長：2.9km

現道拡幅・バイパスの別：バイパス

現在価値化基準年：平成20年度

現況交通量：1200台/日

## ○ 便益試算結果

|               | 基準年における現在価値 | 計算条件                                |
|---------------|-------------|-------------------------------------|
| 災害・事故防止便益     | 13.8億円      | 損害賠償費:0.005億円/年<br>災害復旧事業費:0.68億円/年 |
| 交通遮断による迂回解消便益 | 10.5億円      | 年間平均通行止め期間4日<br>迂回による損失時間155分間      |
| 救命救急率向上便益     | 4.5億円       | 年間平均通行止め期間4日<br>年間0.1人の命が救われる       |
| 合計            | 28.8億円      |                                     |

## ● 地域社会への直接的な効果を便益として評価

|                | 費用便益比 | 現行値比較 |
|----------------|-------|-------|
| 現行の算出方法( )     | 0.98  | -     |
| +災害・事故防止便益     | 1.15  | +0.17 |
| +交通遮断による迂回解消便益 | 1.11  | +0.13 |
| +救命救急率向上便益     | 1.04  | +0.06 |
| +全ての提案した便益     | 1.34  | +0.36 |

## ● 都市部への間接的効果を指標として評価

- ・ 生鮮食品・消費者還元効果
- ・ 観光交流の促進効果
- ・ 雇用の創出効果

国や地方が  
高度な判断  
により事業  
採択

## バイパス整備により3次救急医療施設へのアクセス機能が向上

・徳島県南部から3次救急医療施設である徳島赤十字病院までの搬送時間が短縮

・都市計画道路との一体整備により、小松島市中心市街地と一般国道55号を最短で結び、中心市街地の活性化に寄与

・通学路である現道・市道の自動車交通がバイパスへ転換し、歩行者・自転車利用者の安全性が向上



### 救急患者の搬送時間短縮

バイパスの整備により**約4分間の短縮**  
 整備前**13.9分** → 整備後**10.0分**  
 (小松島市大林地区～徳島赤十字病院の場合)

救命率が上昇

例えば4分間の短縮により

○呼吸停止の場合

死亡率85% → 50%

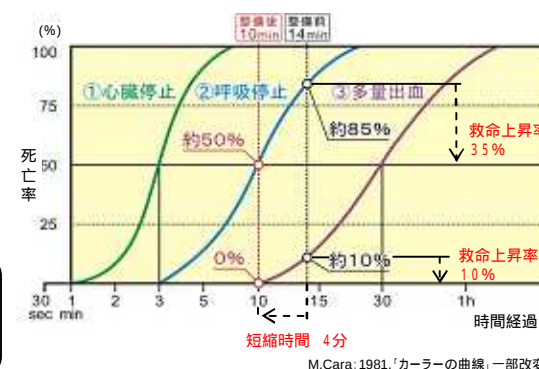
救命率35%上昇

○多量出血の場合

死亡率10% → 0%

救命率10%上昇

(緊急時における時間経過と死亡率の関係)



### 中心市街地へのアクセス向上

バイパス整備により  
 一般国道55号から中心市街地への  
 主要な道路の利用交通量が  
**11% (約1,900台) 増加**

中心市街地の活性化に寄与

○利用交通量の増加

整備前 **16,230 台**

〔(主)小松島佐那河内線 + 市道〕

整備後 **18,146 台**

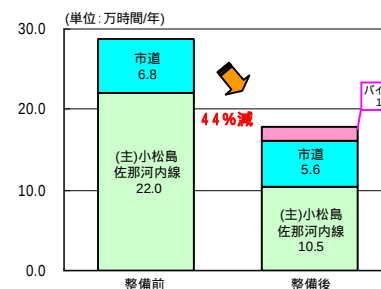
〔(主)小松島佐那河内線 + 市道 + バイパス〕

交通量は7:00～19:00間の12時間交通量

### 周辺道路の機能向上

周辺道路の渋滞が解消

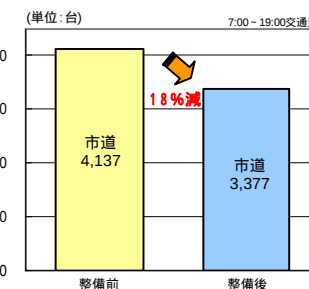
(バイパス整備による渋滞損失時間の推移)



バイパス周辺の主要な道路の  
 渋滞損失時間が**4.4%減**

歩行者・自転車利用者の安全性向上

(バイパス整備による市道の交通量の推移)



通学路である市道の  
 自動車交通量が**1.8%減**

# 一般国道195号 橋バイパス

## ●位置図



## ●概要

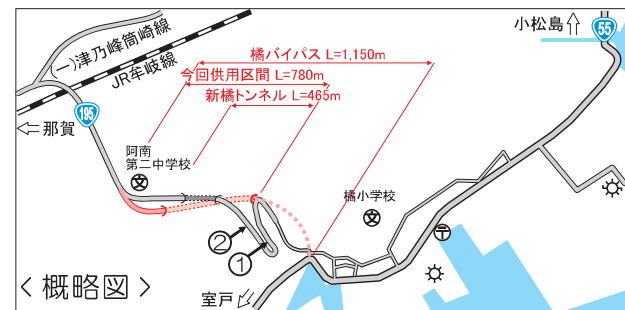
平成18年12月25日開通

本路線は高知県高知市を起点とし、阿南市橋町大浦から一般国道55号と重用して徳島市に至る総延長196kmの幹線道路であります。

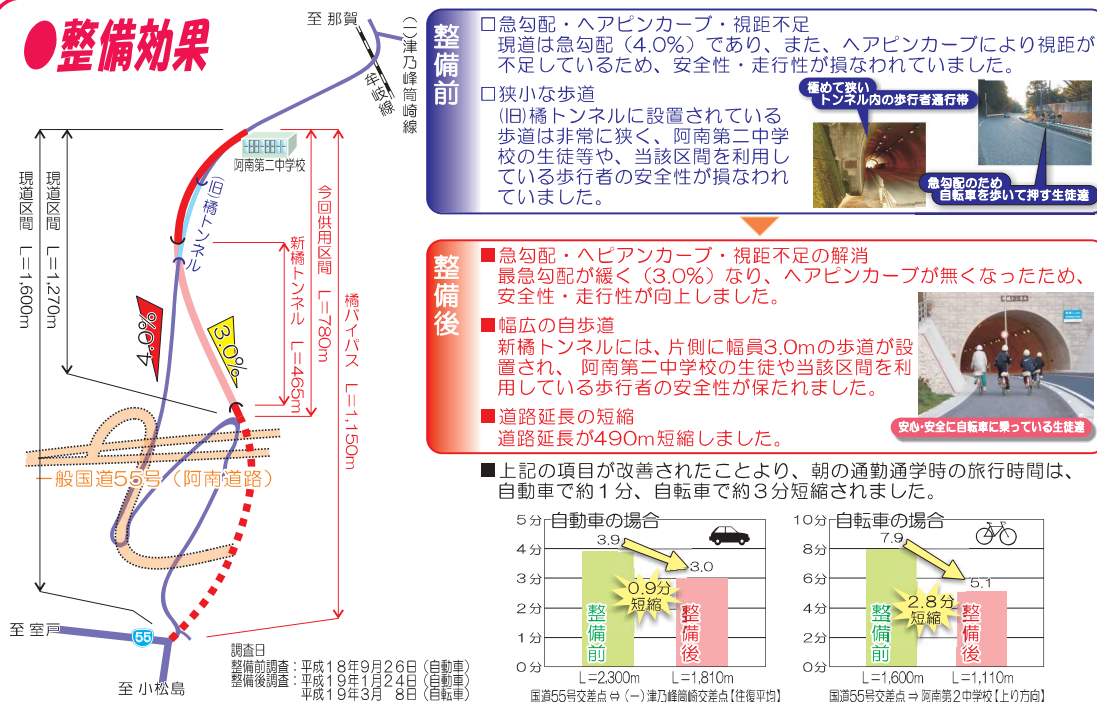
このうち、当該区間は連続する線形不良（写真①）や、急勾配（写真②）、歩道の幅員狭小により円滑・安全な交通が妨げられていました。

このため、今回のバイパス供用により、線形不良区間・急勾配区間を解消して、円滑・安全な交通を確保するとともに、地域の振興に大きく寄与することが期待されます。

今回、橋バイパスの内780mが供用されましたが、残る区間については平成19年度供用予定です。



## ●整備効果



## ●周辺にお住まいの皆様にお話を伺いました。

（ヒアリング実施期間：平成19年2月7日）

○以前の道路は坂は急だし、歩道も無かったけれど、今回のトンネルは広い歩道もあるし、明るいので、ウォーキングもし易くて大変良い。

（60代女性/橋在住60年）

○旧道は急なカーブや坂が多く、車を運転していて「ヒヤッ！」とすることが多々あった。トンネルになりカーブも坂も緩やかになったおかげで運転しやすくなった。

（40代女性/橋在住40年）

○当校の約半数が利用している道路であるが、旧道は急傾斜な坂や急なカーブ、歩道が整備されていない等により自転車で通学している生徒には大変な苦痛であった。当路線の開通は学校のみならず地域住民の悲願であった。

（阿南市立阿南第二中学校 校長）

○日光のイロハ坂のようにヘアピンが続いていて運転しにくかった。

（50代男性/橋在住50年）

○自転車通学している阿南第二中学校の生徒は随分通学しやすくなったのではないのでしょうか。

（70代女性/橋在住70年）

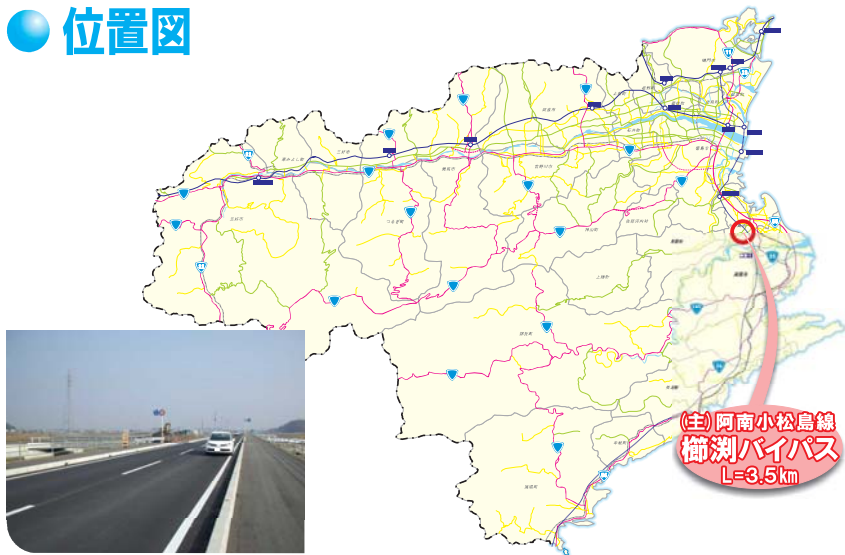
☆お聞きした方の多くが次の2点について強調されていました。

1. 自動車が走りやすくなり安全性が向上した。

2. 阿南第二中学校の生徒の安全性が向上した。

# (主)阿南小松島線 櫛漕バイパス

## ● 位置図



## ● 概要

櫛漕バイパスは、平成19年12月8日に完成供用しました。  
同バイパスは、県道宮倉徳島線との分岐点から、県道阿南勝浦線に向かう全長3.8kmの道路です。  
現在の県道現在の県道阿南小松島線は沿線に小中学校があり、地域住民の生活道として、また、県南地域から徳島市への通勤通学路として利用されているにもかかわらず、道幅が狭く乗用車同士の対向が困難なため、平成9年度から総事業費27億円でバイパス方式により整備を進めていたものです。  
このバイパスの供用により、周辺における渋滞緩和や交通安全に大きく寄与するものと考えております。



## ● 整備効果

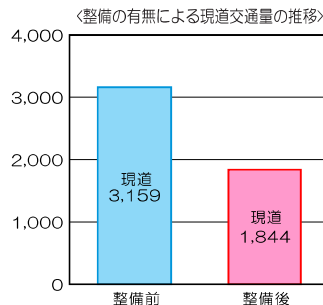
### ! 生活道としての機能向上

#### 整備前

現道沿線には多くの家屋が密集しており、当該路線は生活道路として利用されている。  
しかし、通過交通も多く利用しており、幅員も狭小であるため、離合困難な箇所も多く、車両及び歩行者の通行に著しい支障をきたしていました。

#### 整備後

現道の交通量がバイパスに転換したことにより、12時間現道自動車交通量は、**約4割減少**し、現道の生活道としての機能の向上が期待できます。



### ! 周辺路線の円滑化

#### 整備前

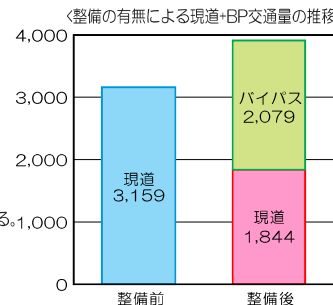
当該区間は、小松島南部及び阿南市北部と勝浦町を繋ぐ主要地方道であります。幅員が狭小であるため、その役割を(一)勝浦羽ノ浦線に依存していました。そのため、H17道路交通センサス※1によると(一)勝浦羽ノ浦線の混雑度※2は、**1.62**と大変混雑していました。

#### 整備後

当該区間の断面交通量は、**約2.5割増加**しました。  
これは、バイパス整備により小松島南部及び阿南市北部と勝浦町を繋ぐ路線としての機能が強化されたためであると考えられます。  
よって整備前では他路線を利用していた東西方向の通過交通が当該道路に流入したため、**周辺路線の円滑化**が図られたと推測できます。

※1 道路交通センサス  
「道路交通センサス」とは、国土交通省が関係省庁、都道府県、等と連携して全国で一斉に実施する、自動車の使われ方や道路の交通量などを調べる交通実態調査です。

※2 混雑度  
混雑度とは道路の混雑状況を示す指標です。  
1.00未満：混雑がなく、円滑な走行が可能。  
1.00～1.25：混雑する可能性が1～2時間ある。  
1.25～1.75：ピーク時間を中心に混雑が発生。  
1.75以上：慢性的に混雑している状況。



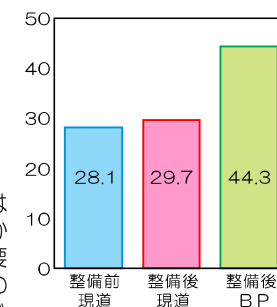
### ! 旅行速度の向上

#### 整備前

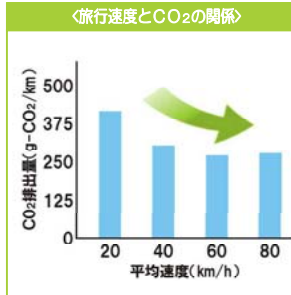
#### 整備後

バイパス整備前後の当該区間(バイパス起点～白鷺橋東詰交差点)におけるピーク時旅行速度は“整備前の現道”と“整備後のBP”を比較した場合、約16km/h向上しています。

また、数字には表れてないが、現道は離合困難な家屋密集地を通過することから、対向車がある際には、より時間を要し、対向車がない場合においても離合のことを考えて走るというストレスが生じていたが、バイパス整備によりそれも緩和されたと考えられます。



↓  
旅行速度が向上し、車の流れがスムーズになると、自動車から排出されるCO2が抑制されることになります。



# 県道山城東祖谷山線 善徳バイパス整備効果

## ●位置図



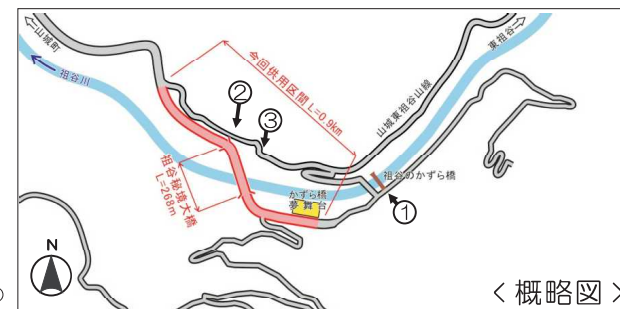
## ●概要

平成18年2月19日開通

本路線は、三好市山城町から同市東祖谷を結ぶ路線であり、沿線の方々の通勤・通学などの日常に必要な生活道路であることはもちろん、「祖谷のかずら橋（写真①）」等を訪れるための観光道路でもあります。

しかし、現道は幅員狭小なため離合困難な箇所（写真②）、見通しの悪いコーナー（写真③）が多数存在し、観光シーズンには大変な渋滞が発生していました。

このため、今回のバイパス供用により、観光シーズンにおける周辺付近の渋滞を解消するとともに、観光資源を活用した地域の振興に大きく寄与することが期待されます。



## ●整備効果

- 整備前**
- 生活** 観光シーズンには、渋滞が3～4kmにもおよび、当地域周辺は大変混雑していた。そのため、当該路線を生活道路として利用している地元の方は、観光シーズンの日常生活に大きな支障を来していました。
  - 観光** 観光シーズンは現道が大変混雑するため、交通規制を実施し、観光客は「祖谷のかずら橋」から帰る際に大幅な迂回（迂回路延長約7km）を強いられていました。
  - 安心** 観光シーズンは現道が大変混雑するため、緊急車両の通行に支障を来していました。

- 整備後**
- 生活** 現道の混雑や渋滞が解消されたため、観光シーズンにおける日常生活への支障がなくなりました。
  - 観光** 現道の混雑が緩和されたため交通規制が解除され、観光客は迂回することがなくなりました。
  - 安心** 現道の混雑が緩和されたため、緊急車両の通行に支障がなくなりました。



## ●周辺にお住まいの皆様・祖谷のかずら橋観光にお越しの皆様にお話を伺いました。

（ヒアリング実施期間：平成18年10月22日、25日）

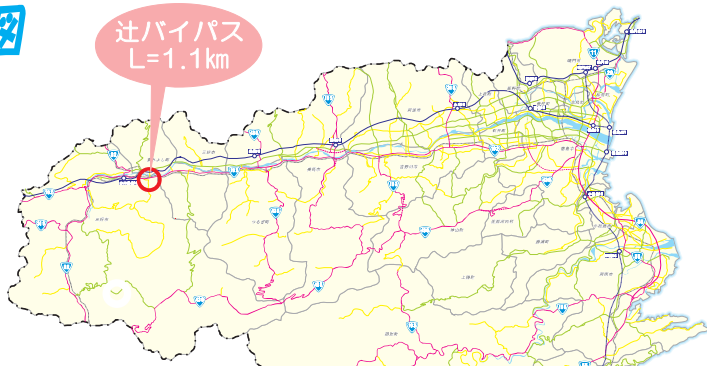
- 所要時間が5分程度短縮されたため、通勤や買い物等が便利になった。  
（40代男性/三好市西祖谷山村在住40年）
- 現道は道幅も狭く、見通しが悪いため、対向するのが大変であったが、かずら橋へ行く車が減ったので運転が楽になった。  
（40代女性/三好市西祖谷山村在住40年）
- 県道からかずら橋に行く道（ヘアピン・急な坂）で事故が多発していたが、BP供用により事故が少なくなった。  
（50代男性/三好市西祖谷山村在住40年）
- 観光シーズンには、身動きができないほど混雑していたが、BP供用により、観光道路と生活道路の分別ができた。  
（50代男性/三好市西祖谷山村在住40年）
- 観光シーズンの長い渋滞が緩和されて良かった。  
（50代男性/三好市東祖谷在住30年）
- 観光シーズンの渋滞による緊急車両の遅延が解消され、安心だ。  
（50代男性/三好市東祖谷在住30年）
- 以前来た時は何時間も待った記憶がある。渋滞が無くなって良かった。  
（兵庫から来られた観光客）
- 以前は混雑がひどく、すれ違いが困難であった。また、手前の駐車場に駐めていたが、近くまで来る事が出来るため、お客さんにも評判が良い。  
（大阪から来られたバス事業者）

☆お聞きした内、多くの方が「観光シーズンの大渋滞の解消」を喜ばれていました。

# 県道大利辻線 辻バイパス整備効果

## ●位置図

辻バイパス  
L=1.1km



## ●概要

平成18年11月8日開通

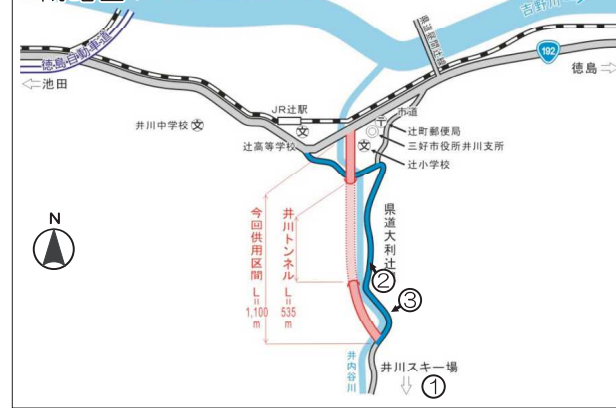
本路線は、三好市池田町大利から同市井川町辻を結ぶ路線であります。

このうち、終点側（国道192号側）から約0.5km区間は最も集落規模が大きく、周辺には三好市井川支所、辻小学校、辻高等学校があり、井川町の中心となっており、また、起点側から約20km地点には井川スキー場（写真①・本年度は11月17日オープン）があるため、シーズン中は多数のスキー客により交通量が増加し、現道は大変混雑していました。

また、現道は幅員が狭小で離合が困難な箇所（写真②）、斜面災害の危険がある箇所（写真③）が存在しています。

このため、今回のバイパス供用により、冬季の混雑を解消し、周辺地域の安心・安全を確保するとともに、地域の振興に大きく寄与することが期待されます。

## <概略図>

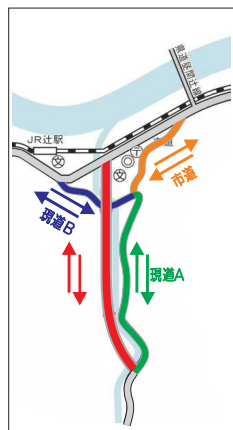
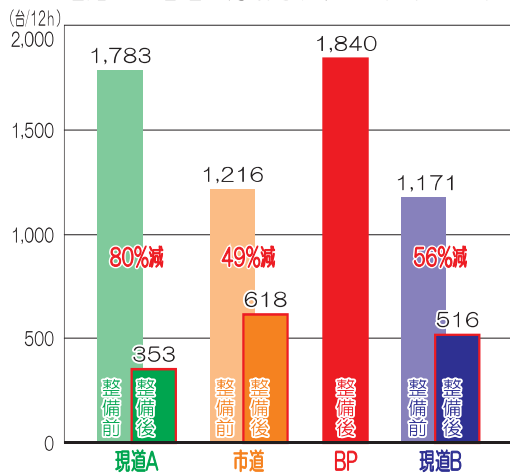


## ●整備効果

### 1. 現道の沿道状況改善（交通量減少）

整備前調査：平成18年 9月25日  
整備後調査：平成18年12月19日

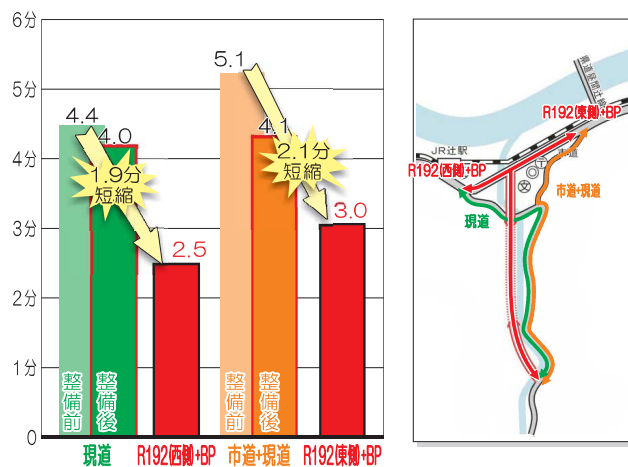
□ 家屋が建ち並び現道を通るしかありませんでしたが、バイパス整備により、通過交通がバイパスを利用するようになりました。これにより、現道を利用する交通量は整備前の半分以上となり、幹線道路と生活道が分別され、地域の安全・安心が確保されました。



### 2. 旅行時間の短縮

整備前調査：平成18年 9月25日  
整備後調査：平成18年12月19日

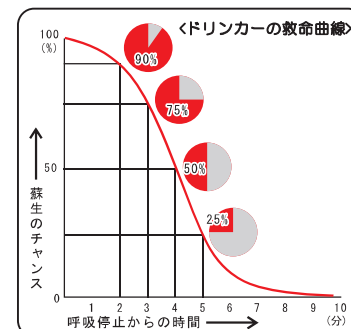
□ 現道の交通量が減少したことにより、整備前はすれ違いにかかっていた時間が減少しました。これにより、朝の通勤時間の旅行時間を整備前の現道とバイパスについて比較すると約2分の短縮となりました。



### 3. 緊急時における救命救急を支援

□ 旅行時間が短縮されたことにより、辻バイパスより奥にお住まいの方々（563世帯、1813人、H12国勢調査より）への救命救急活動がスムーズに行えます。

□ 時間短縮効果は往復約5分であり、この時間短縮効果は、初期救命医療にとって極めて重要な効果です。



# 県道大利辻線 迂バイパス整備効果

## ●周辺にお住まいの皆様・井川スキー場にお越しの皆様にお話を伺いました。

(ヒアリング実施期間：平成18年12月21日・平成19年1月11日)

### 周辺にお住まいの皆様の意見 (良くなった点)

- 自動車交通がバイパスに移り、現道を通学に使っている生徒は大変安全になった。  
(60代女性/小学校教員/三好市井川町在住30年)
- 以前は沿線にお住まいの方から「奥の現場へ行く工事車両から石が落ちている！」等の苦情があったが、工事用車両がバイパスを通るようになったので、その心配がなくなった。  
(30代女性/三好市井川町在住30年)
- 現道沿いに住んでいるので、スキー客の車の騒音に朝早くから夜遅くまで悩まされていたが、随分解消した。
- 普通乗用車でも対向が出来ない箇所があったが、それらが解消され、大変助かった。  
(30代女性/三好市井川町在住30年)
- 家が現道沿いであるため様々な弊害があったが、バイパスができてからは安心。
  - ・家の前で車同士がすれ違い争いをしていた。
  - ・家の壁に当て逃げされることもしょっちゅうであった。
  - ・あまりにもぶつけられるので、倉庫を下げた位置に改装した。
  - ・敷地内に車を停めていても、「すれ違いの邪魔になる！」と因縁をつけられた。
- 大きな車が全然通らなくなったので、安心して生活できる。  
(50代女性/三好市井川町在住50年)
- バイパスは現道沿いに住んでいる人だけでなく、奥の集落(井内等)に住んでいる人にとっても待望の道路であった。「やっと出来た！」といった感がある。
- 現道の交通量が減り、お客さんは店の前で車の乗り降りがしやすく喜んでいる。  
(60代女性/三好市井川町在住60年)
- 現道の交通量が少なくなり、静かになった。
- 周辺の商店に来る人は一見さんが少ないので、交通量が少なくなったからといって売り上げの減少は無い。それより、店の前に駐車がしやすくなったので、喜んでいる。  
(30代男性/三好市井川町在住30年)
- 以前は店の角によく車をぶつけられていたので、実費で防護施設を設置した。
- 交通量が少なくなり、騒音が減った。
- 荷の積み卸しがしやすくなった。  
(女性/三好市井川町在住40年)
- 家の前で車同士がすれ違う際、側溝の蓋の上を車が通るので「ガタガタ」鳴ってうるさかったが、すれ違いをする車も少なくなったのでうるさくなくなった。
- 交通量自体少なくなったが、特に大型車が全然通らなくなったのが良い。  
(50代女性/三好市井川町在住50年)

### スキー場にお越しの皆様の意見 (良くなった点)

- 以前はバスやダンプ等の大型車との対向に困っていたが、それらが解消された。
- スキー場への時間も短縮され、大変便利になった。  
(50代男性/香川から)
- 生活道との分別ができたため、地元の人たちにとってもすごく良かったのではないかな。  
(30代男性/高知から)
- 時間も短縮されたし、すれ違いへの警戒をしなくて良いので気分的に楽になった。  
(40代男性/徳島市内から)
- 平日の朝にスキー場に行こうとすると、すれ違い待ちのラッシュに巻き込まれていた。一度ラッシュに巻き込まれると、身動きが取れなくなり大変だった。今はそんな心配しなくて良いので助かります。  
(20代女性/美馬市から)
- 現道はずっと狭い上に家が建ち並んでおり、いつ人が出てくるか分からないため気を遣って運転していたが、バイパス供用後はトンネルになったため、運転が楽になった。  
(20代男性/香川から)

### 井川スキー場関係者の意見

- 遠くからお越しのお客さんが多いが、大変便利になったと言ってくれる。
- バイパスについては、HPやパンフレットにも掲載し周知を行ったので、定着しつつあると思う。
- 地元の人でも対向待ちによる渋滞がなくなり喜んでいる。

### 消防・救急活動について

#### みよし広域連合消防署

- バイパスの奥にはスキー場はもちろん、井内等の集落もある。特に奥の集落は高齢者率が高く、自ずと出勤率も多くなるので走行性・迅速性に優れたバイパスは助かる。
- 以前は大型の消防車は通れなかったが、出勤可能な地域が増えた。
- バイパスを使用した出勤は、現時点(H18/12月現在)で10回以上あったが、スムーズに現場に行くことが出来た。

### その他の意見 (要望等)

- トンネルの前後の橋に凍結の恐れがある。凍結防止剤等の対策が必要だろう。
- 国道192号に新しく交差点ができたため、信号が短区間で連続するようになった。それにより国道の平均速度は落ちたように思う。  
(井川駐在所)
- バイパスと国道192号の交差点は、国道の西側からバイパスへの流入が困難なので、時差式もしくは矢印付きの信号にして右折しやすくしてほしい。
- トンネル内が暗い。  
(30代女性/三好市井川町在住30年)

# 一般国道438号府能バイパス

## 位置図



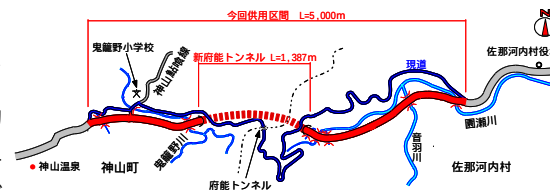
## 概要

一般国道438号府能バイパスは、平成19年12月26日に完成供用しました。

本路線は、徳島市を起点として、四国の霊峰「剣山」の登山口である三好市東祖谷の見の越を経由して、香川県坂出市を終点とする総延長約17.3kmの路線です。このうち、徳島県内は、約13.6kmとなっております。

今回の事業区間（現道8.1km）は、佐那河内村と神山町を結ぶ重要な幹線道路であります。線形不良・幅員狭小（写真）であることや府能トンネル（写真）の高さ制限（3.3m以内）により大型バス等の通行が不可能であることから、交通の隘路となっております。

このため、新府能トンネル（1,387m）を含む総延長5.0kmのバイパスが全線完成供用することにより、安全・安心で快適な通行の確保が図られると共に、観光産業の振興や地域の活性化に大きく寄与するものと考えております。



## 整備効果

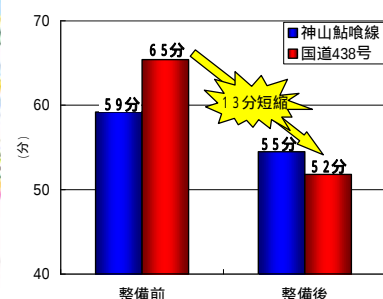
### 所要時間の短縮（神山町役場～徳島本町交差点）

バイパス整備により線形不良・幅員狭小区間が解消、距離が短縮されたことにより、神山町役場～徳島本町交差点間の所要時間は、65分から52分になり、13分間短縮されました。

また、整備前では、県道神山鮎喰線から国道192号（ルート）が主要なルートになっていましたが、整備後には、国道438号（ルート）の方が、所要時間が短く、快適に走行できます。



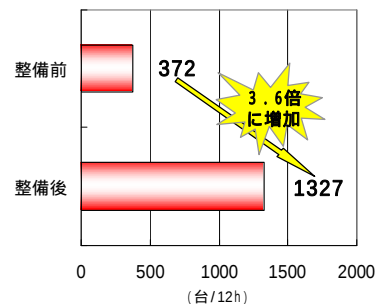
< 神山町役場～徳島本町交差点間の所要時間 >



### 安全で快適な交通の確保

現道は、線形不良・幅員狭小であり、現府能トンネルは高さ制限（3.3m以内）があり、大型バス等の通行が不可能になっていましたが、バイパスの整備により、安全で快適な通行が可能となり、交通量が、3.6倍となっています。また、歩道が整備されたことにより歩行者等の安全性が向上が期待できます。

< 供用の有無によるBP区間の交通量の推移 >



### 観光産業の活性化

神山温泉、道の駅温泉の里神山等の観光施設が近くなり、観光客の増加及び地域の活性化に寄与していくことが期待されます。

### 新たな路線バスが開設

これまで、徳島駅と佐那河内村を結ぶ路線バスはありましたが、隣接する神山町と佐那河内村を直接結ぶバスルートありませんでした。しかし、バイパスの整備により、神山町と佐那河内村を結ぶ路線バスが新たに開設され、地域間の交流が活発化することが期待されます。

また、地元中学では卒業生の約9割が町外へ進学し、大半が下宿生活を実施していますが、新たに徳島市・佐那河内村・神山町を結ぶ路線バスが開設され、女学生がバス通学に変更しています。来年卒業予定者（24名）も、「バス通学」希望者が増加するものと、期待を寄せいています。