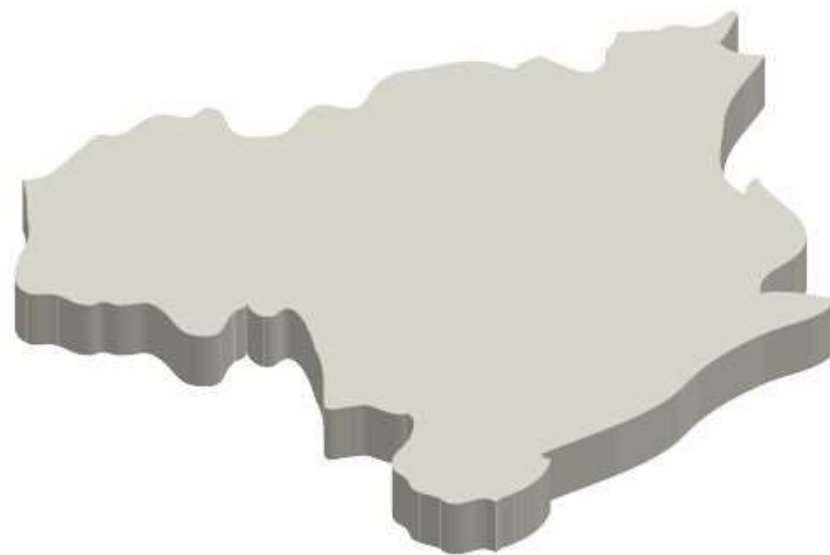
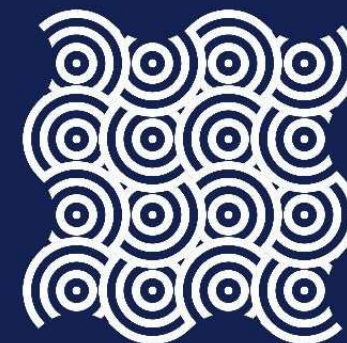


社会資本整備審議会 道路分科会 第27回国土幹線道路部会



AI/TOKUSHIMA

平成29年6月23日
徳島県知事 飯泉 嘉門



本日の説明内容

- 高速道路ネットワークの早期整備について
- 「徳島自動車道」の4車線化について

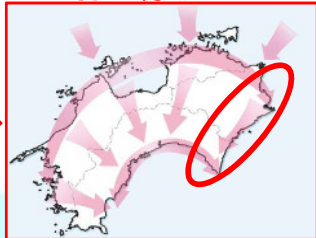


徳島県の高速度道路ネットワークの現状

【高速道路ネットワークの早期整備について】

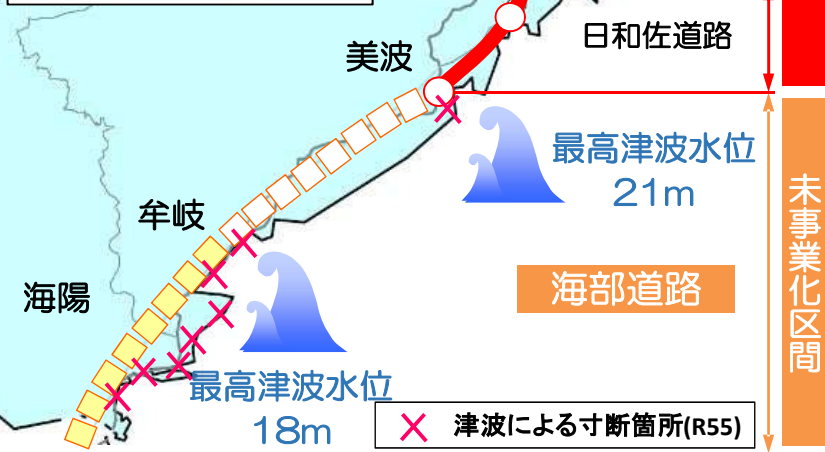
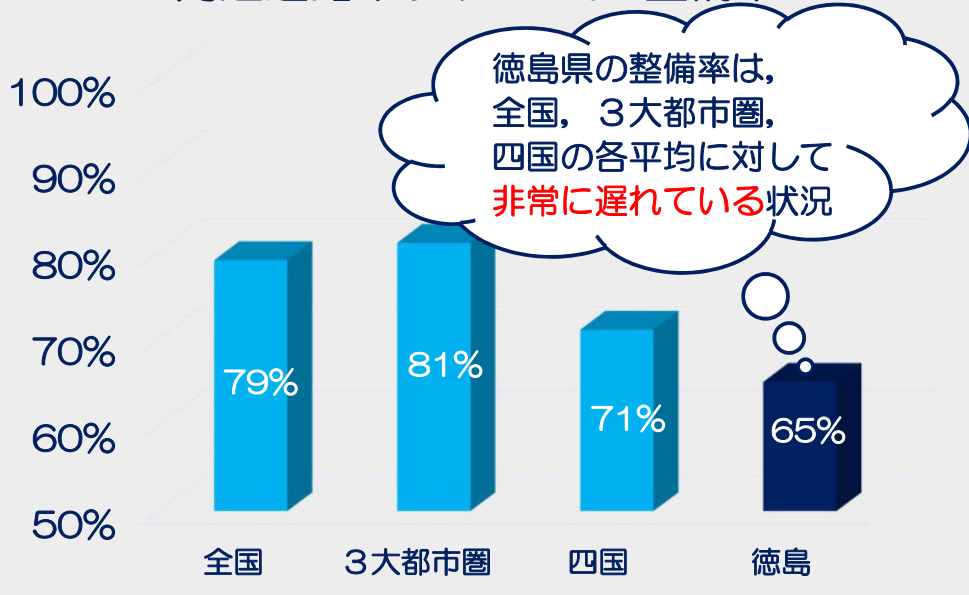
30年以内に
70%程度の確率で、
南海トラフ巨大地震の
発生が懸念

東北では「くしの歯」作戦が効果を発揮！
四国では「四国おうぎ(扇)」作戦だが
徳島では扇の骨(進出ルート)がR55のみ



有料道路区間
国土交通省施工区間
未事業化区間
ミッシングリンク区間(徳島県分約72km)

高速道路ネットワーク 整備率



■ ストック効果の最大化

【高速道路ネットワークの早期整備について】

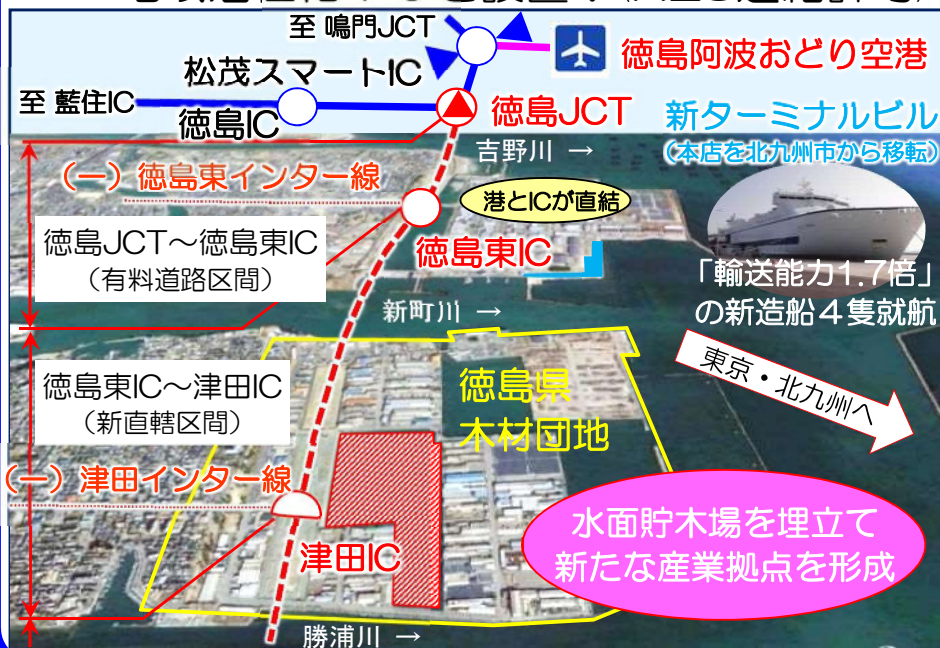
平時

エポックメイク第2弾

【徳島東IC (H31供用予定)】

【津田IC (H32供用予定)】

- ◆徳島小松島港と高速道路が直結！
⇒耐震強化岸壁(-8.5m)が完成！(H26)
⇒さらに高速道路を使って空港とも直結！
- ◆水面貯木場を埋立て新たな産業拠点を形成！(H31売却開始予定)
⇒津田地区活性化計画を策定！(H27)
⇒地域活性化ICを設置！(H28連結許可)



発災時

高速道路を賢く使う

【鳴門JCT～徳島IC間(H26供用)】

- ◆県・沿岸2市2町・NEXCO西日本と連携し津波避難場所を8箇所設置！
⇒4千人以上の避難が可能！

南海トラフ巨大地震が切迫する中、
高速道路のり面の津波避難場所としての利用に着目
徳島発の政策提言を実施！

H23.5：政策提言

津波避難場所を占用許可施設として道路法施行令に明記すること

H23.8

提言を具現化する独自の取り組み

H25.4

道路法施行令の改正が実現

H26.2

この取り組みをさらに加速

4千人を超える津波避難場所を確保

「全国初」基本協定を締結
道路法第24条による承認工事で設置



米津地区津波避難場所

相互協力協定を締結
道路法第32条による占用許可で設置



太郎八須地区津波避難場所

■ 高速道路ネットワーク南伸の加速

【高速道路ネットワークの早期整備について】

平時

地域のポテンシャル

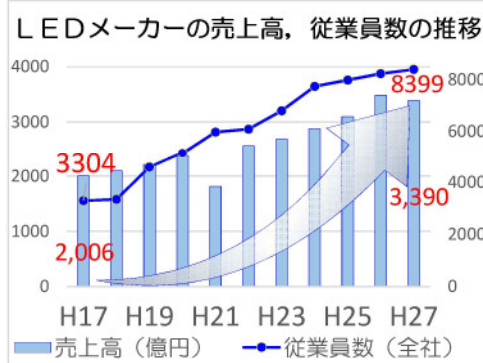
【立江・櫛淵IC】

- ◆地域活性化ICの設置！
- ◆新たなにぎわいの創出！

⇒地元と連携し、新たな「拠点施設」を整備
例えば 産直市，ガソリンスタンド，津波避難場所 など

【阿南IC】

- ◆ICに隣接し世界的LEDメーカーが立地！



H31年度完成予定
レーザーダイオード
生産量3倍増に！

※メーカー提供

高速道路を見据えてレーザーダイオード生産棟を建設予定



発災時

「命の道」となる「海部道路」

【海陽町穴喰地区】

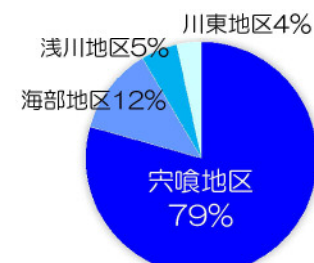
- ◆津波により唯一の幹線道路である 国道55号（牟岐～野根間）の約6割が浸水
- ◆海陽町の避難困難者のうち穴喰地区の住民が約8割を占める（約2,000人）

⇒命の道「津波避難バイパス」

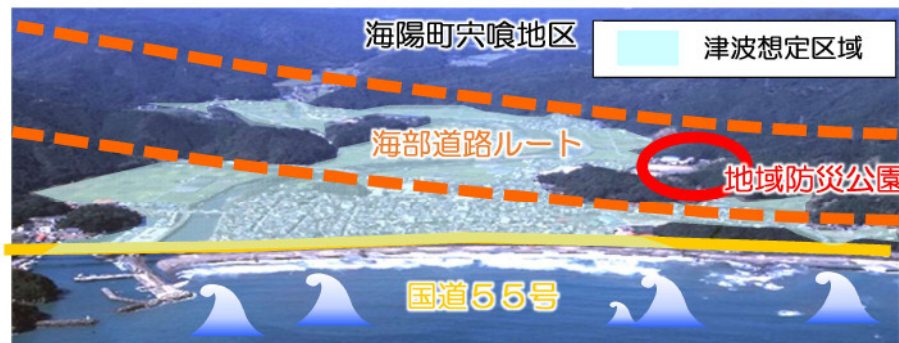
⇒国土強靱化地域計画に「海部道路」，
「地域防災公園」を位置付け計画を推進！！



海陽町内の避難困難者数の割合



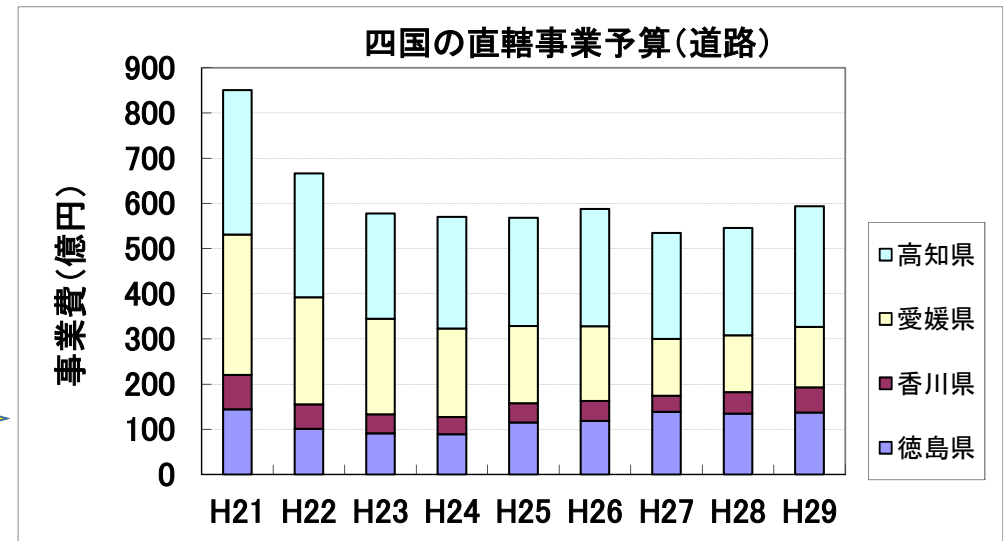
海陽町津波避難計画 (H26.3)



■ 整備予算の状況

全線開通には、**かなりの予算**
(約3,300億円)と**時間**が必要
※徳島県内「ミッシングリンク」
約72km

徳島県への予算は
拡大しているが
まだまだ必要！



■ 整備のスピードアップに向けた「新たな仕組み」の構築

① 地方におけるメリットシステムの構築(新たな受益者負担)

⇒ 完成間近な区間(開通目標を公表済み)の予定どおりの開通のため
地方負担割合の増加(例: 地方負担 新直轄1/4 → 通常改築1/3)

② 国・高速道路会社・地方の事業主体の組合せ

⇒ 有料道路区間に隣接する無料区間の整備を**高速道路会社が施行し有料化**
⇒ 未事業化区間(国計画区間)で**地方の整備(補助事業)**も**組合せスピードアップ**

新たな仕組みの構築により、高速道路等の南伸を加速！

■ 新たな交通体系の誕生

【「徳島自動車道」の4車線化について】

徳島自動車道に交通がシフト

◆東九州自動車道の完成（H28）

- 東九州を連結するネットワークが形成

◆トラック運転者の労働時間等の改善

- 連続運転の限度：4時間毎に30分以上の休憩が必要※1
- フェリー乗船時間：乗船時間のすべてが休憩時間に※2

※1：自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（厚生労働大臣告示）

※2：自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る関係通達の一部改正について（厚生労働省労働基準局長通達）

◆海上輸送を組み込んだ豊予ルートに注目

- 休憩時間確保：フェリー2.5時間（九州～四国間）
- 運転距離短縮：東九州・京阪神間約200km短縮
- 運転時間短縮：移動時間約1時間の短縮
（関門ルート・豊予ルートの比較）

【徳島県トラック協会の声】

- 徳島自動車道は、九州・本州への重要な輸送路線
- フェリーの大型化により、取扱貨物量が増加

モーダルシフト

徳島自動車道 大型通行量
約3割増加！



海上輸送を組み込んだ
豊予ルートに変化

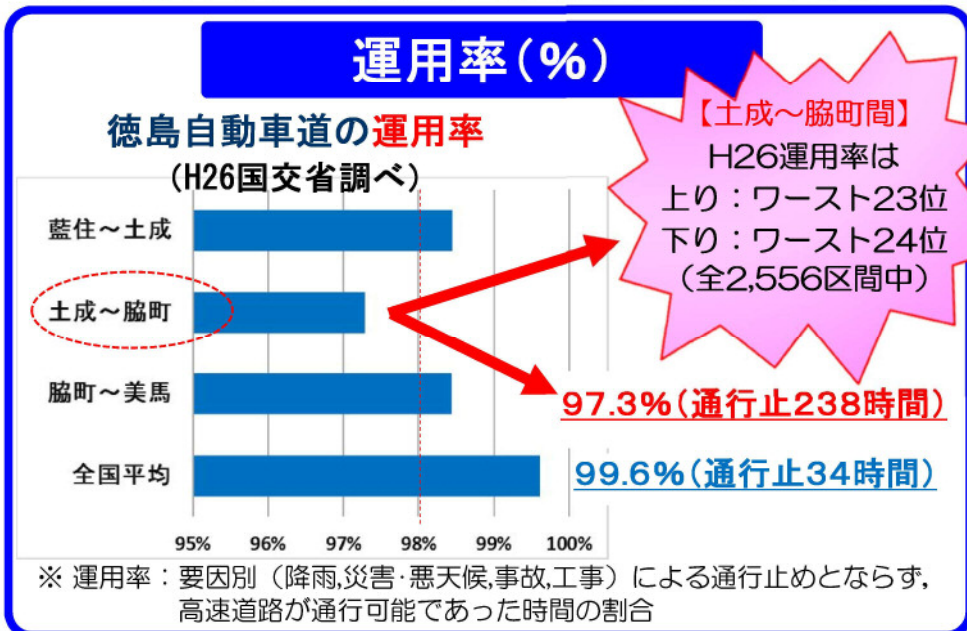
オーシャン東九フェリー 大型化
（東京～徳島～北九州間運行）
（運送能力1.7倍）



■ 暫定2車線の課題

【「徳島自動車道」の4車線化について】

※「徳島自動車道」は、全線の約8割が暫定2車線・対面通行！



通行止め(時間)

通行止め長期化！

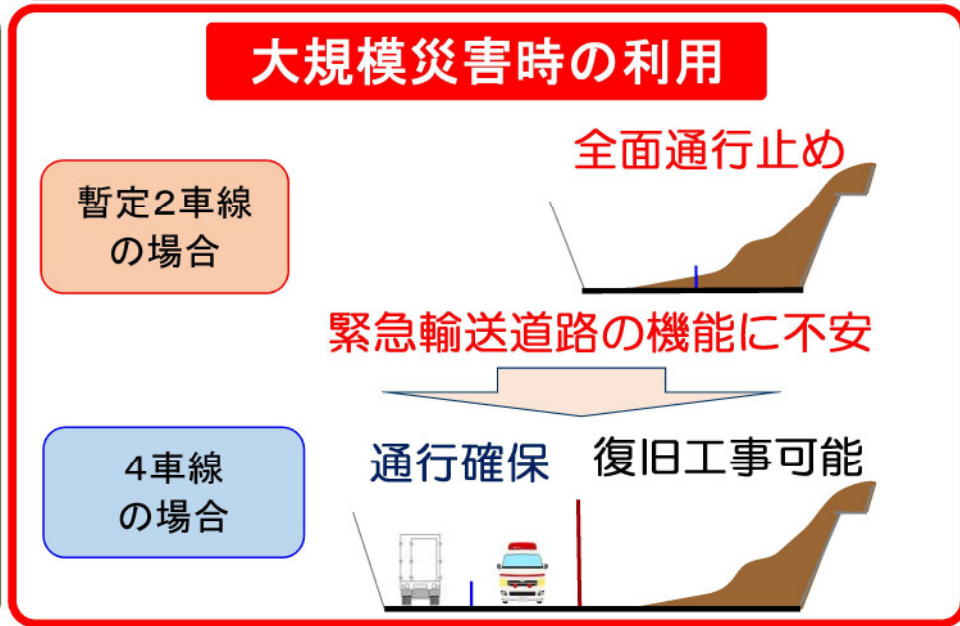
区間	通行止め時間		H26年比
	H26年度	H28年度	
藍住～土成	136時間	200時間	1.5倍
土成～脇町	238時間	304時間	1.3倍
脇町～美馬	137時間	300時間	2.2倍

安全性・信頼性の不足

「徳島自動車道」の死亡事故発生状況 (H22年以降)

発生日	事故状況	通行止時間	死者
① H22.10.10	【中央突破】正面衝突	3時間	1人
② H22.12.22	スリップ横転後、後続車衝突	6時間	1人
③ H24. 3. 9	【中央突破】正面衝突	4時間	1人
④ H24. 7.16	ガードレール衝突	3時間	1人
⑤ H25. 6.17	【中央突破】衝突	2時間	1人
⑥ H27.11. 2	【中央突破】正面衝突	4.5時間	1人
⑦ H28.11.19	【中央突破】正面衝突	10時間	1人

H28.11.19
死亡事故発生
約10時間の通行止め



■ 安全・安心の確保に向けた提案

【「徳島自動車道」の4車線化について】

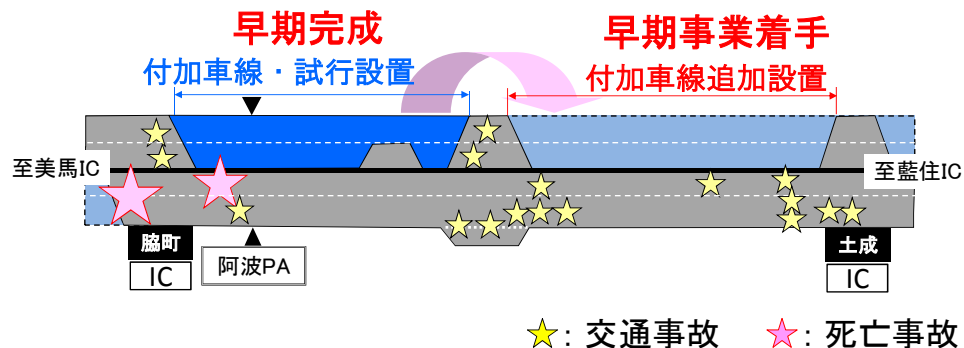
■ 連続的な付加車線の設置・追加

【国の方針】

- ・ 速度低下の大きい区間に付加車線・試行設置

【県の提言】

- ・ 連続的に付加車線を設置・追加



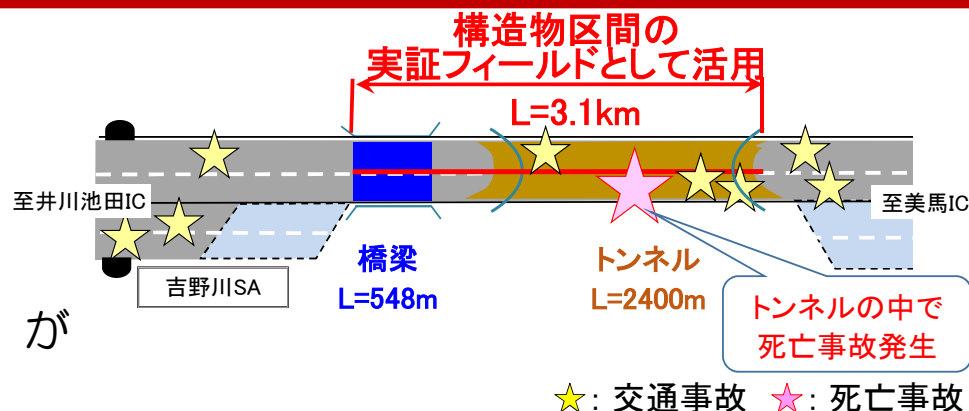
■ 暫定2車線区間の緊急対策

【国の方針】

- ・ 全線4車線化までには時間を要するため、**緊急的な安全対策**（ワイ-0-7°等）が必要

【県の提言】

- ・ 「徳島自動車道」の構造物（橋梁・トンネル）が多い区間を**実証フィールドとして活用**



■ 早期整備に向けた「新たな仕組み」の創設

- ・ 暫定2車線を4車線化するのに地方が協力
- ・ 4車線化を促進する**地方公共団体が、予算を投入**できる制度を創設
 - ⇒ **有料道路区間**を4車線化する場合、**新直轄並みの1/4**を負担
 - ⇒ **新直轄区間**を4車線化する場合、**通常改築並みの1/3**を負担

「徳島自動車道」の全線4車線化を加速させる！