

一般国道55号 ^{ひわさ}日和佐道路
事業再評価

平成21年8月25日

国土交通省 四国地方整備局

一般国道55号 日和佐道路

【 目 次 】

1 . 事業の概要	1
(1) 事業の目的	1
(2) 事業計画諸元.....	2
2 . 主な事業経緯と進捗状況	3
(1) 日和佐道路の主な事業経緯.....	3
(2) 日和佐道路の進捗状況.....	3
3 . 事業の効果・必要性	4
○客観的評価指標	4
(1) 活 力 - 円滑なモビリティの確保.....	6
(2) 活 力 - 物流効率化の支援.....	10
(3) 活 力 - 国土・地域ネットワークの構築.....	12
(4) 活 力 - 個性ある地域の形成	15
(5) 暮らし - 安全で安心できるくらしの確保.....	18
(6) 安 全 - 災害への備え	19
(7) 環 境 - 地球環境の保全	22
(8) 環 境 - 生活環境の改善・保全	23
(9) その他 - その他	24
4 . 費用便益分析	25
5 . コスト縮減や代替案	26
6 . 地方公共団体の意見	27
7 . 論点	28

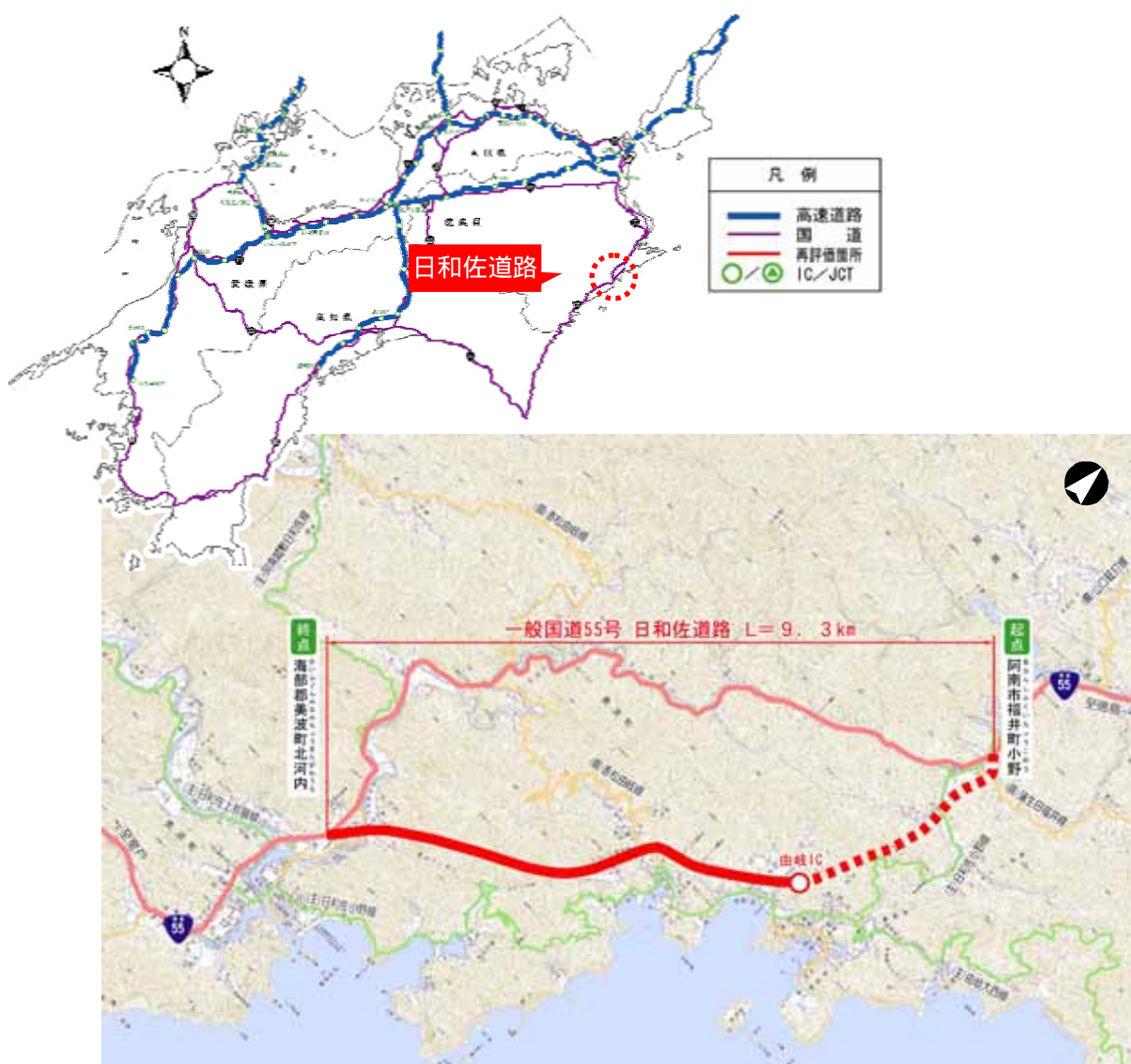
1. 事業の概要

(1) 事業の目的

一般国道 55 号は、徳島市を起点に室戸阿南海岸国定公園を経て、高知市に至る延長約 201km の幹線道路であり、高知県、徳島県の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤等、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。

日和佐道路の計画区間である現国道 55 号は、徳島県南地方にとって唯一の幹線道路であるが、災害危険箇所が多数存在するため、異常気象時には通行規制が行われており、日和佐道路はこのような通行規制を解消し、常時通行可能な道路の確保を実現することで、地域の利便性向上などを図り、地域活性化を支援するものである。

また、一般国道 55 号日和佐道路は、高規格幹線道路網の空白地帯である四国東南地域にとって重要な役割を担う地域高規格道路・阿南芸芸自動車道の一画を構成する道路である。これにより、徳島県南地方と高知県安芸地方及び徳島市を中心とする県中央地方の生活圈、さらに京阪神をはじめとする本州との交流連携を支援し、高速性、安全性の確保に資するものである。

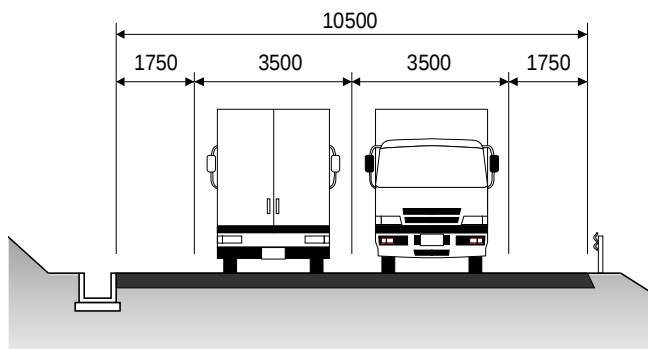


(2) 事業計画諸元

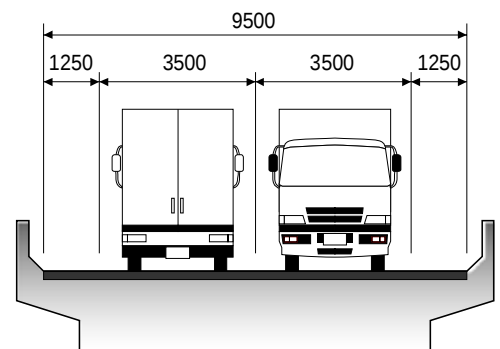
項 目	内 容
事 業 名	一般国道 55 号 ^{ひわき} 日和佐道路
計画区間	徳島県 ^{あなんしふくいちようこのう} 阿南市福井町小野 ~ 徳島県 ^{かいふぐんみなみちようきたがわうち} 海部郡美波町北河内
計画延長	9.3 km
構造規格	第 1 種第 3 級 (自動車専用道路)
設計速度	80 k m / h
車 線 数	2 車線
標準幅員	10.5m(土工部)、9.5m(長大橋部) 11.0m(トンネル部)

【標準横断図】

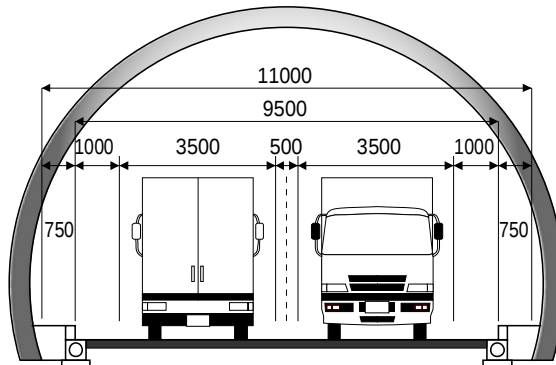
● 土工部



● 長大橋部



● トンネル部



2．主な事業経緯と進捗状況

(1) 日和佐道路の主な事業経緯

項 目	経 緯
事 業 化	平成 7 年度
用地買収着手	平成 11 年度
工 事 着 手	平成 11 年度
供 用 延 長	L = 6.2 k m

(2) 日和佐道路の進捗状況



工 区	2 工区 (由岐 IC ~ 美波町北河内)	1 工区 (福井町小野 ~ 由岐 IC)
延 長	6.2km	3.1km
現 状	平成 19 年 5 月 供用済み	工事推進中
用地取得状況	-	約 99%
今後の見通し	-	平成 20 年代前半 完成供用予定

3. 事業の効果・必要性

○客観的評価指標

< 事業採択の前提条件を確認するための指標 >

客観的指標			備考
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益費(B / C) = 1.6 残事業：費用便益費(B / C) = 47.5

< 事業の効果や必要性を評価するための指標 >

政策目標		客観的指標	備考
大項目	中項目		
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	渋滞損失時間(現況): 577 千人時間/年 渋滞損失削減時間: 549 千人時間/年 削減率 95%
		☐ 現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満である区間の旅行速度の改善が期待される	-
		☐ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が 10,000 台時/日以上の上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	-
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	徳島バス(高速バス)が運行しており、所要時間が短縮する見込み
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	由岐駅、日和佐駅 (福井町 ~ 由岐駅 11 分 8 分)
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	美波町 ~ 徳島空港 102 分 96 分
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	美波町 ~ 橘港、徳島小松島港 25 分 18 分、66 分 60 分
		■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	海部郡: 地鶏(阿波尾鶏)、伊勢エビ アワビの産地 主な出荷地 京阪神方面
		☐ 現道等における、総重量 25t の車両もしくは ISO 規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	-
	都市の再生	☐ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	-
		☐ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	-
		☐ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	-
		☐ 中心市街地内で行う事業である	-
		☐ 幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	-
		☐ DID 区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	-
		☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300 戸以上又は 16ha 以上、大都市においては 100 戸以上又は 5ha 以上)への連絡道路となる	-
	国土・地域ネットワークの構築	☐ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	-
		■ 地域高規格道路の位置づけあり	阿南安芸自動車道
		☐ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合)	-
		■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	阿南市 ~ 安芸市 175 分 80 分
		☐ 現道等における交通不能区間を解消する	-
		☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	-
		■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	美波町 ~ 阿南市 25 分 18 分

1. 活力	個性ある地域の形成	☐ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	-
		☒ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	徳島県南部健康運動公園
		☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	室戸阿南海岸国定公園に属し、観光資源が数多くあるが、魅力が活かしきれていない県南地域へのアクセス向上
		☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	-
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	☐ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間に於いて、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	-
		☐ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	-
	無電柱化による美しい町並みの形成	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	-
		☐ 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	-
3. 安全	安全な生活環境の確保	☐ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	-
		☐ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	-
	災害への備え	☐ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	-
		☒ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	現国道55号が第一次緊急輸送路の指定あり
		☒ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	一般国道55号 代替する区間(阿南市福井町～美波町北河内)
		☐ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合)	-
		☒ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	一般国道55号現道部に防災点検要対策箇所あり
		☒ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	事前通行規制区間
	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	☒ 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量:1,600t-CO2/年 CO2排出削減率:1.4%
		☒ 現道等における自動車からのNO2排出削減率	NO2排出削減量:58t-NO2/年 NO2排出削減率:94%
		☒ 現道等における自動車からのSPM排出削減率	SPM排出削減量:5.6t-SPM/年 SPM排出削減率:94%
		☐ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	-
5. その他	他のプロジェクトとの関係	☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	-
		☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	-
	その他	☒ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	日和佐道路利用により交通安全性の向上が期待できる

■ 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率

並行する現道の渋滞損失時間を 95%削減

【現状・課題】

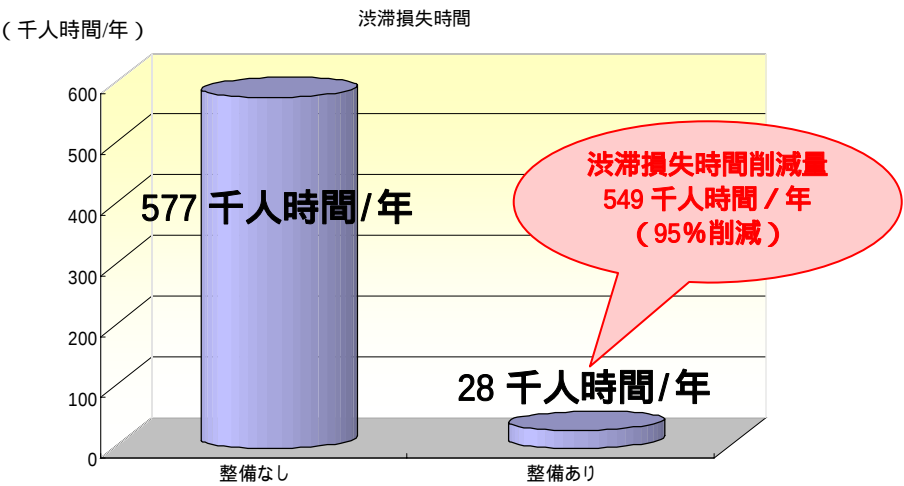
- ・ 一般国道 55 号の現道区間は、山地部を通過するため急カーブも多く走行性が低い。
- ・ 日和佐市街地と由岐市街地を結ぶ(主)日和佐小野線についても、急カーブや狭隘区間が多いため走行性が低く、旧町間の連携が図りづらい状況となっている。



● 走行性の低い現道区間及び旧町間

【整備効果】

- ・ 日和佐道路の整備により、現道等から走行性の高い日和佐道路へ交通が転換し、並行する現道の渋滞損失時間が 549 千人時間 / 年削減される（約 95%削減できる）。



● 渋滞損失時間の変化

■ バス路線の利便性向上

高速バスの所要時間が短縮し、利便性が向上

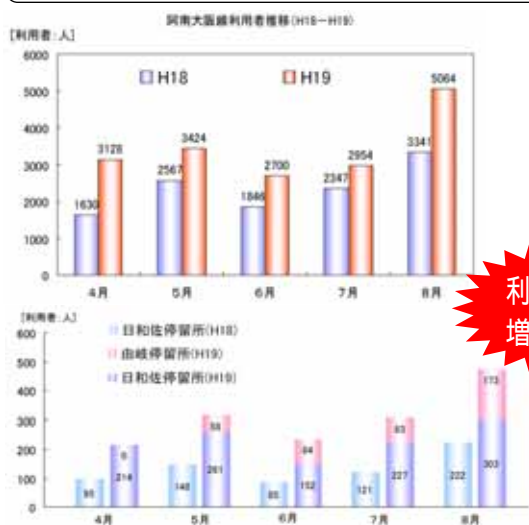
【現状・課題】

- ・当該地域には、現在大阪～高知（生見）の高速バスが運行している。
- ・平成 19 年 5 月の部分供用以前は、旧由岐町に停留所が無かったほか、事前通行規制区間を通過するため、異常気象時に運行困難などの支障をきたしていた。



【整備効果】

- ・日和佐道路の部分供用により、新たに「由岐停留所」が開設され、旧由岐町における高速バスの利便性が向上。
- ・残区間も含めた日和佐道路の整備により、所要時間のさらなる短縮が見込まれる。



● 現在の高速バス時刻表

		停留所	大阪方面行(上り)			生見方面行(下り)		
高知県	海部郡	生見	7:15	11:15	16:22	12:25	17:45	22:40
		甲浦	7:19	11:19	16:26	12:21	17:41	22:36
徳島県	阿南市	穴喰	7:24	11:24	16:31	12:16	17:36	22:31
		海部	7:31	11:31	16:38	12:09	17:29	22:24
		浅川	7:37	11:37	16:44	12:03	17:23	22:18
		牟岐	7:47	11:47	16:54	11:53	17:13	22:08
		日和佐	8:05	12:05	17:12	11:35	16:55	21:50
	阿南市・鳴門郡	由岐	8:15	12:15	17:22	11:25	16:45	21:40
		構営業所	8:35	12:35	17:42	11:05	16:25	21:20
		阿南駅	8:48	12:48	17:55	10:52	16:12	21:07
		富岡東	8:52	12:52	17:59	10:48	16:08	21:03
		那賀川	8:56	12:56	18:03	10:44	16:04	20:59
阪神地域	徳島市	ゆたか野田地前	9:00	13:00	18:07	10:40	16:00	20:55
		大林	9:06	13:06	18:13	10:34	15:54	20:49
		小松島	9:13	13:13	18:20	10:27	15:47	20:42
		徳島文理大西口	9:23	13:23	18:30	10:17	15:37	20:32
		徳島大学前	9:29	13:29	18:36	10:11	15:31	20:26
		松茂	9:41	13:41	18:48	9:59	15:19	20:14
		高遠舞子	10:43	14:43	19:50	9:00	14:20	19:15
徳島市	徳島市	ハービス大阪	11:45	15:45	20:52	7:55	13:20	18:15
		なんば高速BT	12:10	16:10	21:17	7:30	12:55	17:50

【バス事業者 徳島バスの声】

広域幹線道路網の整備により、徳島市内や京阪神方面へのアクセス向上、所要時間の短縮効果を期待します。

出典：徳島河川国道事務所資料

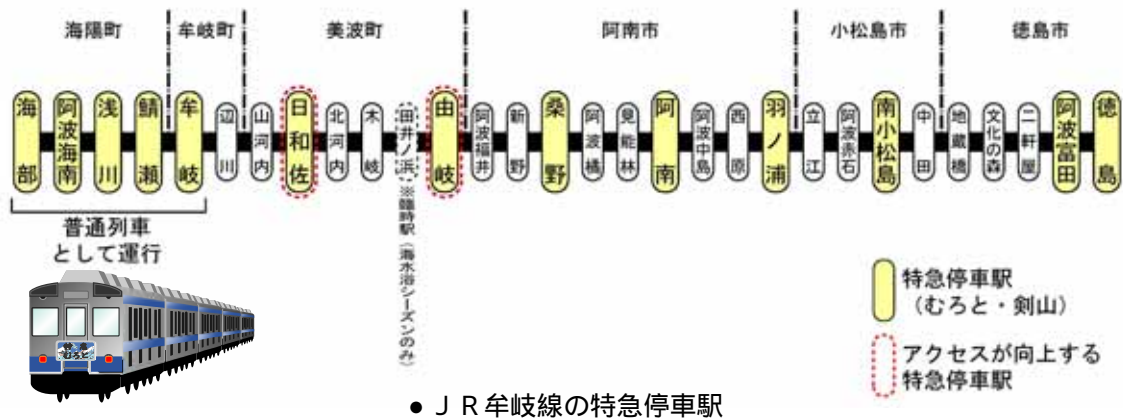
- 対象地域の高速バスの利用者数の変化（路線全体及び美波町内停留所）

■特急停車駅へのアクセス向上

特急停車駅「由岐駅」「日和佐駅」へのアクセスが向上

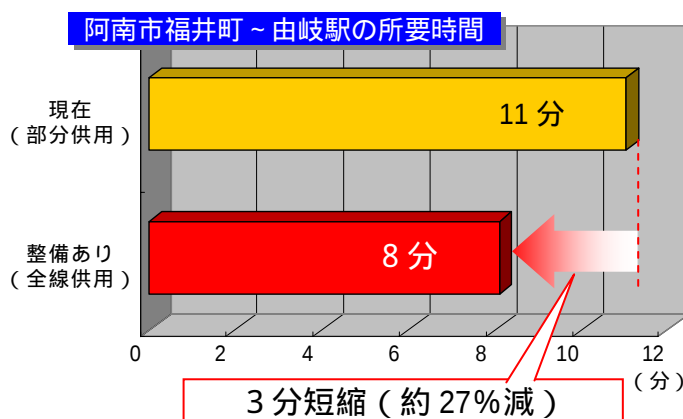
【現状・課題】

- ・当該地域には、徳島市の徳島駅から海陽町の海部駅に至るＪＲ牟岐線が運行しており、美波町内には由岐駅及び日和佐駅の２つの特急停車駅が存在している。



【整備効果】

- ・日和佐道路の供用により、特急停車駅である由岐駅、日和佐駅へのアクセスの向上に期待ができる。



平成 17 年道路交通センサス混雑時旅行速度より算出
(整備後の日和佐道路の所要時間については設計速度より算出)

- 阿南市福井町～由岐駅の所要時間

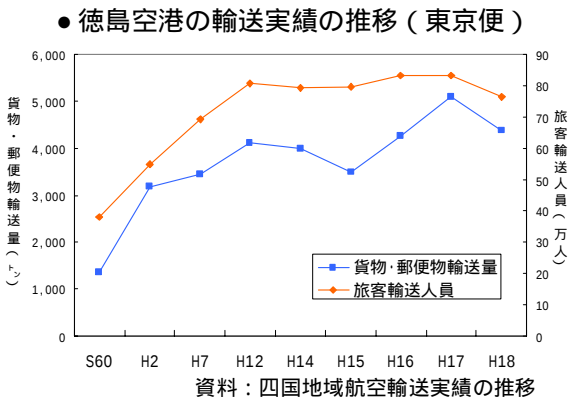


■ 共用飛行場へのアクセス向上

徳島空港（共用飛行場）へのアクセスが向上

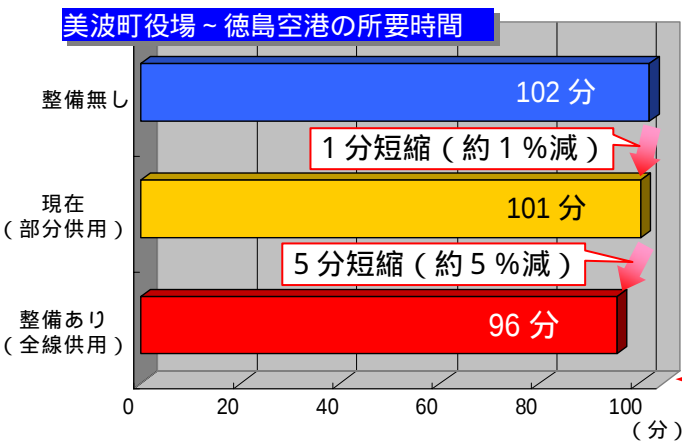
【現状・課題】

- ・ 徳島空港は徳島県における空の玄関口であり、現在は東京、福岡、名古屋、札幌といった全国の主要都市とのネットワークを形成している。
- ・ しかし県南地域～徳島空港間には高規格道路網が存在しておらず、アクセスの向上が課題。



【整備効果】

- ・ 日和佐道路の整備により、空港へのアクセスの向上が期待できる。



平成17年道路交通センサス混雑時旅行速度より算出
 （整備後の日和佐道路の所要時間については設計速度より算出）

● 美波町役場～徳島空港の所要時間



■重要港湾へのアクセス向上

徳島小松島港や橘港へのアクセスが向上

【現状・課題】

- ・一般国道 55 号周辺には、徳島小松島港と橘港の 2 つの重要港湾が存在している。
- ・しかし県南地域～重要港湾間には高規格道路網が存在しておらず、アクセスの向上が課題。



徳島小松島港（徳島区）



徳島小松島港（小松島区）

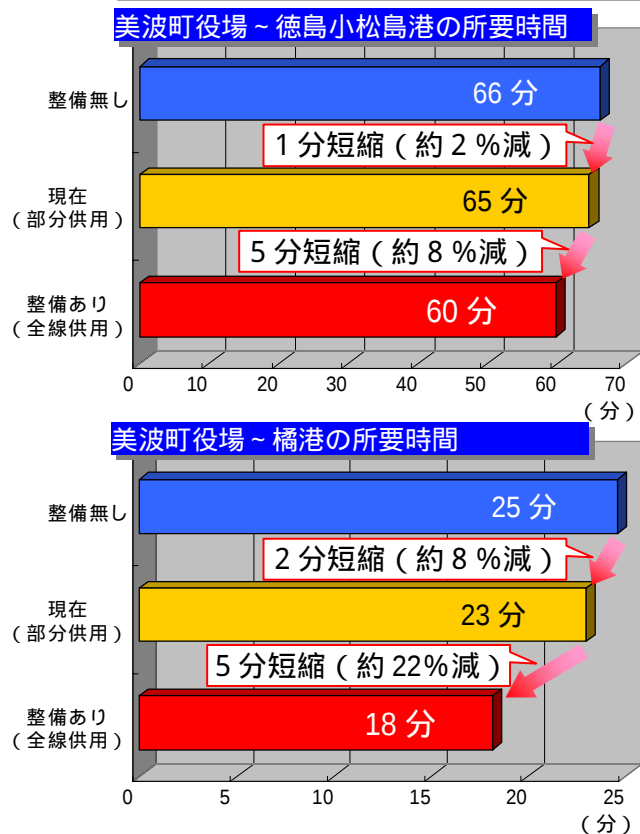


橘港

（平成 14 年撮影）
出典：海上保安庁 HP

【整備効果】

- ・日和佐道路の整備により、重要港湾へのアクセスの向上が期待できる。



平成 17 年道路交通センサス混雑時旅行速度より算出
（整備後の日和佐道路の所要時間については設計速度より算出）

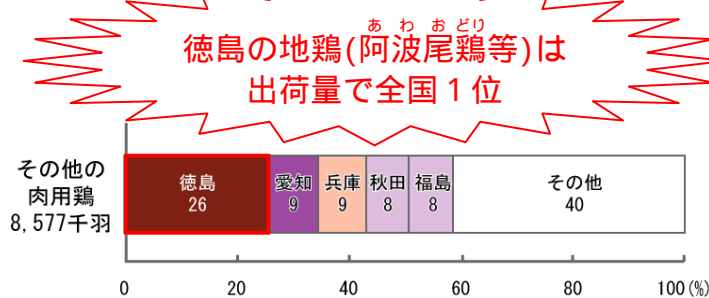
- 美波町役場～重要港湾の所要時間

■ 農林水産品の流通の利便性向上

豊富な特産品の出荷を支援

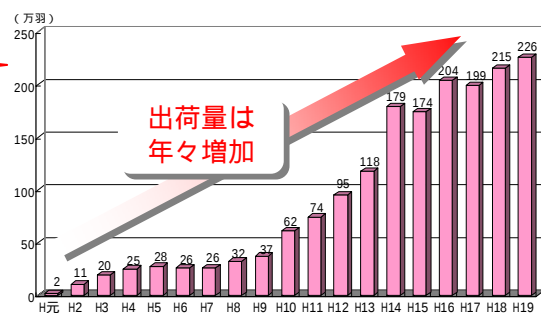
【現状・課題】

- ・ 県南地域には、徳島県の特産物である地鶏「阿波尾鶏」の加工工場が存在するほか、伊勢エビやアワビなどの高級水産物が豊富であり、京阪神地域等に出荷されている。
- ・ 県南地域～鳴門市間には高規格道路網が存在しておらず、流通の利便性向上が課題。



出典：平成19年食鳥流通統計調査結果の概要

- ・ その他の肉用鶏（地鶏等）の都道府県別出荷羽数割合

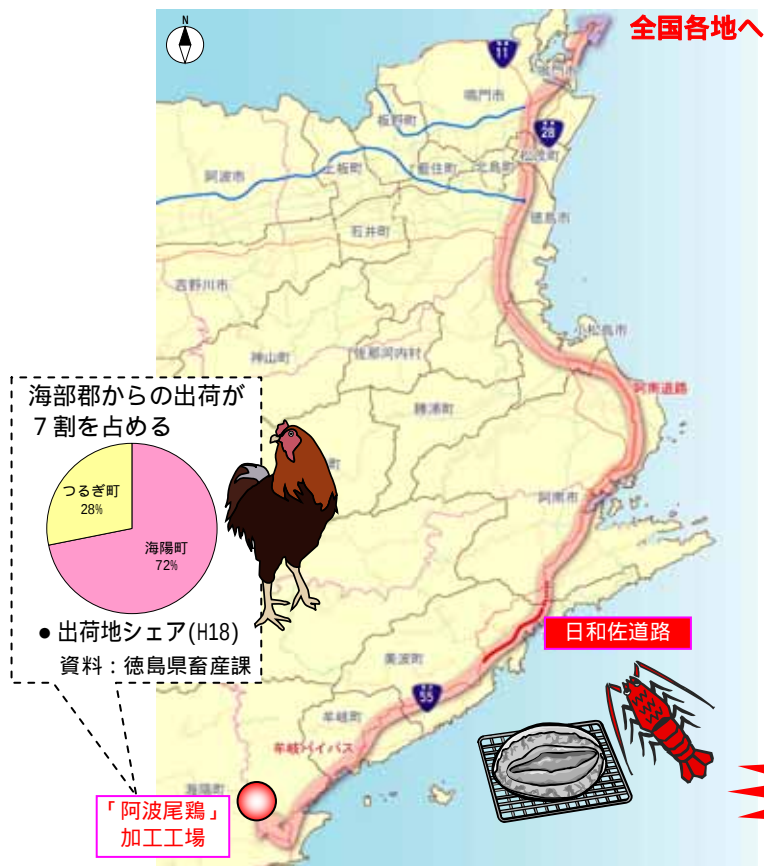


資料：徳島県養鶏協会 HP

- ・ 阿波尾鶏の出荷量の推移

【整備効果】

- ・ 日和佐道路の整備により、農水産品の流通の利便性向上が期待できる。



● 伊勢エビの漁獲量

順位	産地	漁獲量 (t)
1位	いすみ市	104
2位	志摩市	101
3位	勝浦市	60
4位	南房総市	52
5位	海部郡 (美波町・牟岐町・海陽町)	46
6位	串本町	42
7位	南伊豆町	39
8位	鴨川市	37
9位	下田市	37
10位	那智勝浦町	35

● アワビの漁獲量

順位	産地	漁獲量 (t)
1位	対馬市	92
2位	海部郡 (美波町・牟岐町・海陽町)	71
3位	宮古市	58
4位	下関市	57
5位	南房総市	56
6位	石巻市	53
7位	北九州市	51
8位	志摩市	47
9位	長門市	42
10位	萩市	41

資料：魚種別市町村別漁獲量 (H17)

全国有数の漁獲量を誇る
伊勢エビ・アワビの
流通拡大にも期待

■ 地域高規格道路の位置づけあり

四国 8 の字ネットワークの一部を構成

- ・ 四国 8 の字ネットワークは、現在のエクスハイウェイを地域高規格道路で補完することにより、四国全体を“ 8 の字 ”につなぐものであり、四国が一つになり、自立し、発展していくために無くてはならない根幹的な社会基盤である。
- ・ 日和佐道路は、現在 8 の字ネットワークの空白地帯“ ミッシングリンク ”に位置する地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を構成しており、早期整備が求められている。



早期整備が求められている高速ネットワーク



「四国の道を考える会 06」 in 阿南
 四国横断自動車道や地域高規格道路阿南安芸自動車道の早期整備に向けて、地元住民の方など約 800 人が参加し、地域の願いをアピールしました。



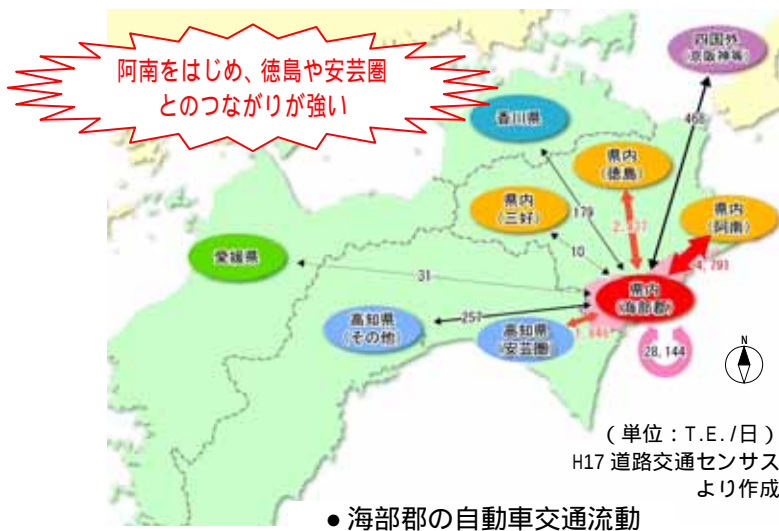
「四国はひとつ、四国の未来は∞」 in Tokyo
 「四国 8 の字ネットワーク整備・利用促進を考える会」の主催により、約 500 人が参加し、8 の字ネットワーク必要性などが議論され、整備の財源確保を求める「四国 8 の字宣言」が採択されました。

■ 日常活動圏中心都市間を最短で連絡

南部圏中心都市と安芸圏中心都市間の移動の利便性を向上

【現状・課題】

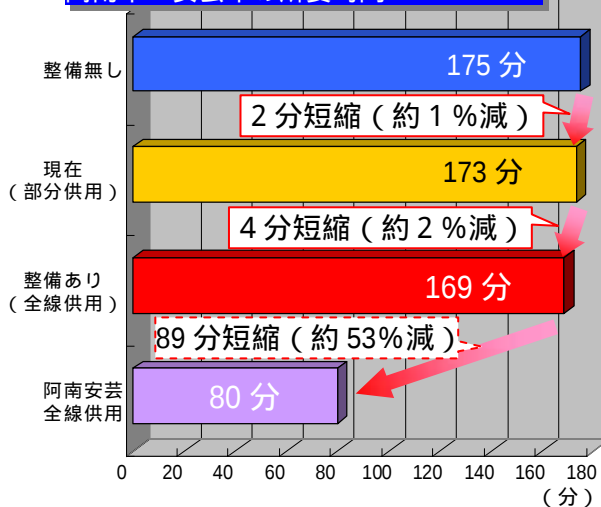
- ・海部郡は南部地方生活圏に属しており、その日常活動圏中心都市である阿南市とは、通勤通学や買い物等の日常の自動車交通でのつながりが強い。
- ・高知県側の安芸地方生活圏と接しており、こちらにも日常交通でのつながりが強い。
- ・阿南市～安芸市間には高規格道路網が存在しておらず、移動の利便性向上が課題。



【整備効果】

- ・日和佐道路の整備により、地域間流動の利便性の向上や、交流促進が期待できる。

阿南市～安芸市の所要時間



平成 17 年道路交通センサス混雑時旅行速度より算出
(整備後の所要時間は「地域高規格道路阿南安芸自動車道」パンフレットより)

● 阿南市～安芸市間の所要時間

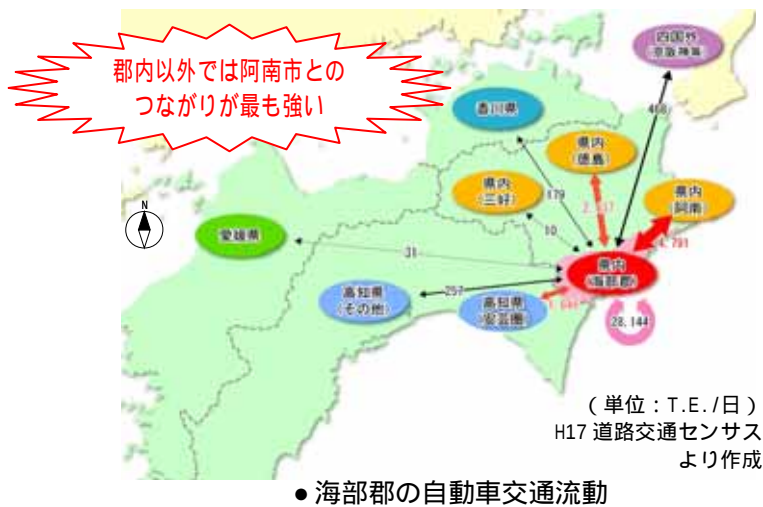


■ 日常活動圏の中心都市間へのアクセス向上

日常活動の中心都市である阿南市へのアクセス向上

【現状・課題】

- ・ 県南地域における大規模集客施設は、阿南市に2店舗のみであり、買い物などでの阿南市への依存度は高い状況である。
- ・ 県南地域～阿南市間には高規格道路網が存在しておらず、アクセスの向上が課題。



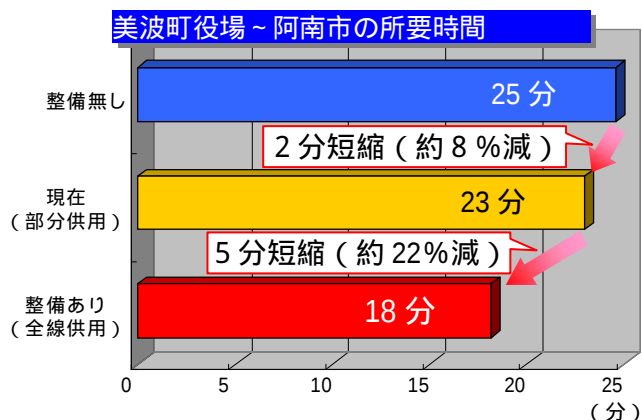
● 市町村別年間商品販売額

市町村	年間商品販売額	順位
徳島市	1,066,294	1位
阿南市	96,717	2位
鳴門市	87,970	3位
北島町	64,720	4位
吉野川市	50,732	5位
小松島市	49,816	6位
美馬市	44,935	7位
藍住町	42,955	8位
三好市	42,003	9位
石井町	39,139	10位
松茂町	36,295	11位
阿波市	30,908	12位
海陽町	26,931	13位
東みよし町	17,950	14位
板野町	17,125	15位
つるぎ町	11,800	16位
上板町	10,394	17位
牟岐町	6,996	18位
那賀町	6,034	19位
美波町	5,486	20位
勝浦町	3,159	21位
神山町	2,076	22位
上勝町	1,167	23位
佐那河内村	485	24位

商業統計表（H16）より作成

【整備効果】

- ・ 日和佐道路の整備により、日常活動圏の中心都市である阿南市へのアクセスが向上し、地域間の利便性の向上が期待できる。



平成 17 年道路交通センサス混雑時旅行速度より算出
（整備後の日和佐道路の所要時間については設計速度より算出）

- 美波町役場～阿南市の所要時間



■ 拠点開発プロジェクトを支援

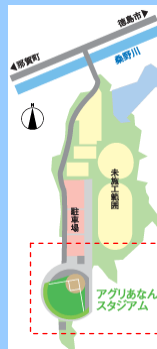
徳島県南部健康運動公園の整備や展開を支援

【現状・課題】

- ・徳島南部地域では、地域発展に資する、「徳島県南部健康運動公園」の拠点プロジェクトが進められている。
- ・県南地域～阿南市間には高規格道路網が存在しておらず、アクセスの向上が課題。



■ 徳島県南部健康運動公園



図と写真：県政だより OUR 徳島
 “子どもからお年寄りまで気軽にスポーツを楽しめる施設”をコンセプトに、平成19年5月に一部開園

【整備効果】

- ・日和佐道路の整備は、地域発展に資する拠点プロジェクトの整備や展開を支援する。

徳島県南部健康運動公園野球場
 「アグリあなんスタジアム」

- ・四国に5つしかない両翼100mクラスの球場の1つ。
- ・徳島県内最高のナイター照度を有し、県内初の硬式野球公式戦の夜間開催に対応する球場。
- ・2008年より、四国・九州アイランドリーグに所属する「徳島インディゴソックス」のホームグラウンドとなっている。

LEDバレイ構想 ～21世紀の光源LED産業の集積をめざして～



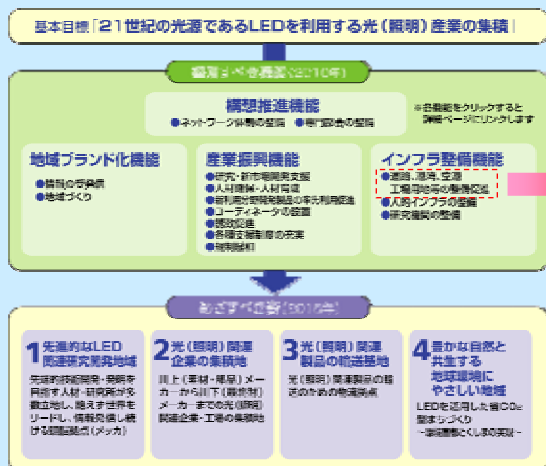
徳島県は世界一の
LED生産地域

徳島県は、白色LEDにおいて世界的に高いシェアを占め、高輝度LEDの世界シェアでも約30%を生産しており、世界一のLED生産地域となっている。

徳島県では、世界有数のLEDメーカーが立地する優位性を活かし、光関連産業の集積を図ることを目的とした「LEDバレイ構想」を平成17年12月に策定し、地域が一体となって構想の実現に取り組んでいる。

この構想で整備すべき機能として挙げられている項目のインフラ整備機能のなかに「交通アクセスの整備」があり、その整備内容として、当該区間を含む“高規格幹線道路や地域高規格道路の早期建設促進を図る”と謳われている。

徳島県の「LEDバレイ構想」で
必要性が謳われている



消費地、空港、港湾、教育、研究機関及び企業間とのアクセス時間を短縮するため、**高規格幹線道路や地域高規格道路の早期建設促進**を図る

出典：LEDバレイ構想

LEDバレイ構想の実現
のためにも日和佐道路
は不可欠

出典：LEDバレイ徳島HP

●LEDバレイ構想体系図

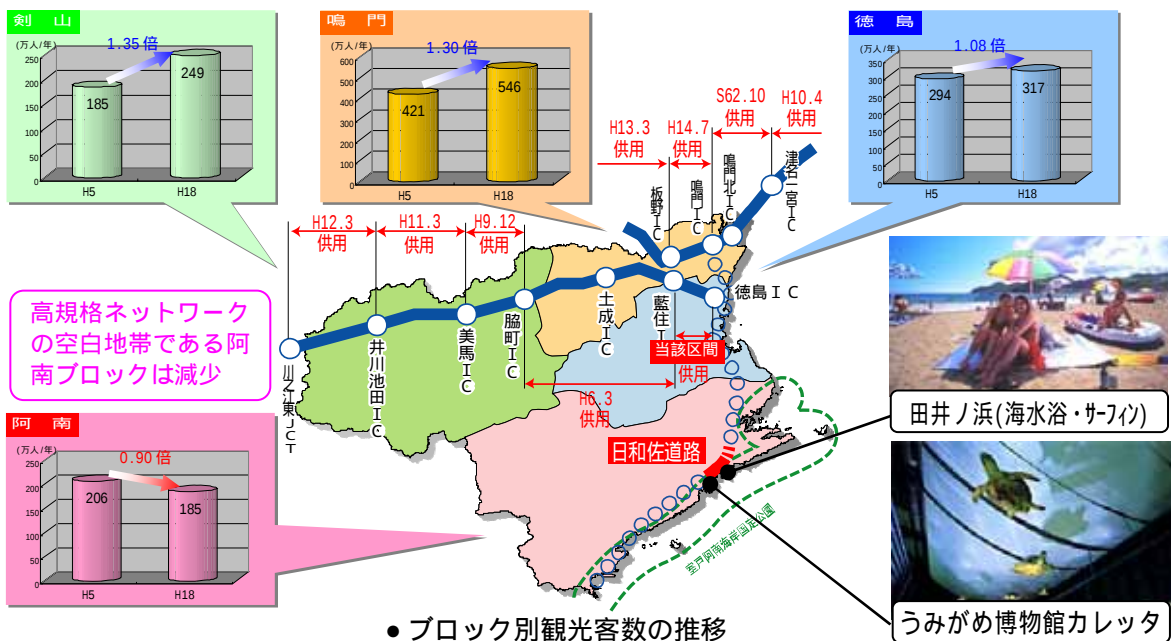


■主要な観光地へのアクセス向上

豊富な資源を活かした観光ネットワークを構築する

【現状・課題】

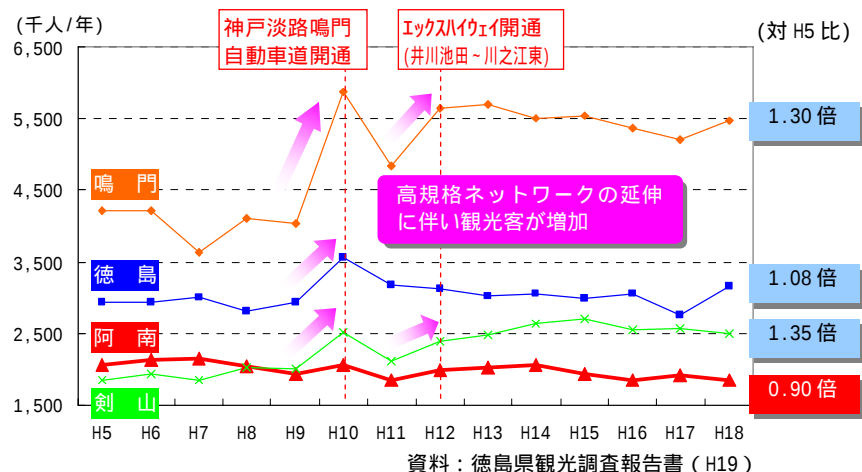
- ・県南部地域の室戸阿南海岸国定公園には、全国でも有数のサーフィンスポットやウミガメの産卵地など、魅力ある観光資源が多数存在しており、観光振興に強く取り組んでいるが、高規格道路網が存在しておらず、アクセスの向上による観光ネットワークの強化が課題となっている。



写真出典：美波町HP

【整備効果】

- ・日和佐道路の整備により、四国各地や京阪神地域から観光地へのアクセスの向上が期待できる。



資料：徳島県観光調査報告書（H19）

●高速道路網の変遷とブロック別観光客数の推移

■第三次医療施設へのアクセス向上

第三次医療施設および産科医療施設へのアクセス向上

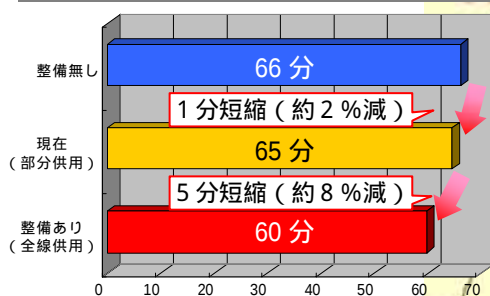
【現状・課題】

- ・県南地域の唯一分娩可能機関であった県立海部病院が医師不足により平成19年9月産科休止、平成20年4月から土曜日の救急患者の受け入れも休止しており、県南地域の妊婦や土曜日の救急患者は自動車で1時間以上かかる阿南市以北へ向かわざるを得ない。

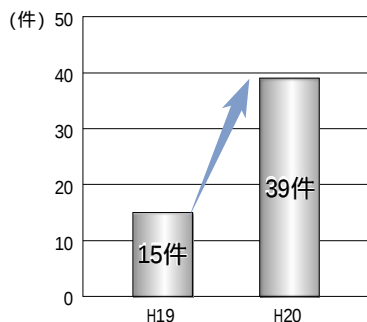
【整備効果】

- ・日和佐道路の整備は、県南地域から徳島県中心部への所要時間を短縮し、救命率の向上が期待される。また、分娩可能な産科医療施設がなく、移動手段を自動車交通に強く依存する県南地域にとって当該路線の整備は必要不可欠である。

美波町役場～徳島赤十字病院の所要時間



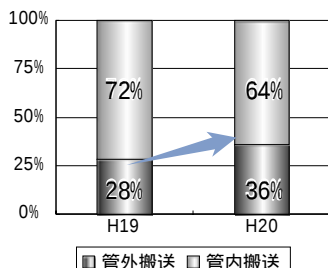
- ・阿南共栄病院での海部郡内妊婦の分娩取扱件数



県立海部病院の産科休止後、海部郡からの妊婦分娩件数は2.6倍に

阿南共栄病院提供資料より

- ・海部消防組合の救急搬送状況



海部消防組合の救急患者の管外搬送は増加傾向

海部消防組合提供資料より



資料：産婦人科または産科のある医療機関（徳島県保健福祉部医療政策課HP）
分娩の取扱有無の確認（日本産婦人科医会徳島支部HP）

- 緊急輸送道路ネットワークの位置づけがある
- 緊急輸送路が通行止めになった場合の代替路線を形成する

災害時における現道の一般国道 55 号の代替路線として機能することが期待される

【現状・課題 1】

- ・ 現道の一般国道 55 号は第一次緊急輸送路に指定されているが、急峻な山間部を通過するため地震時の通行不能が懸念されるほか、異常気象時の通行規制区間でもあり、災害時の代替路線の確保が喫緊の課題となっている。

【整備効果 1】

- ・ 日和佐道路は現一般国道 55 号の代替路線となり、徳島県中心部と県南地域を結ぶ唯一の緊急輸送道路としての信頼性が向上する。



■ 緊急輸送路とは

人命の救助や生活物資・資機材等の広域的な緊急輸送を行うために指定される路線

【第 1 次緊急輸送路】

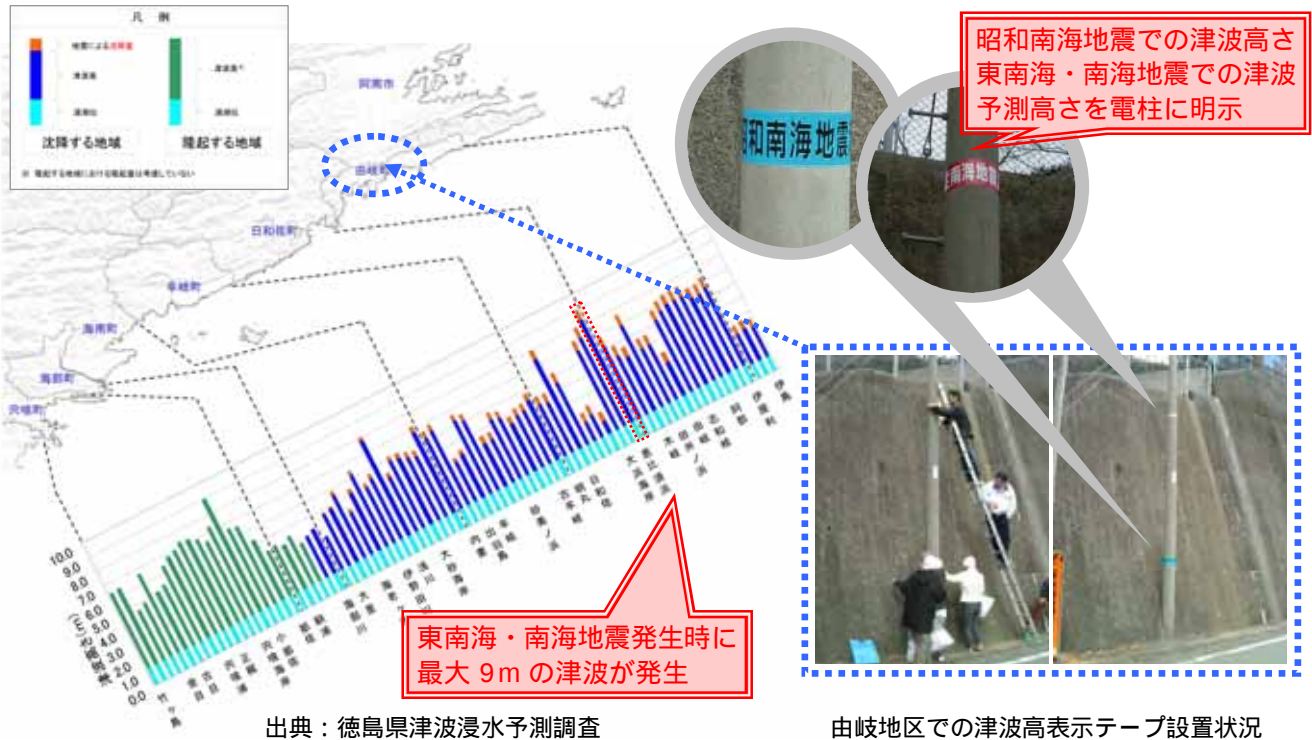
広域的な輸送に必要な主要幹線道路及び重要港湾・空港を接続する幹線道路

【第 2 次緊急輸送路】

県内の防災活動の重要拠点である、県庁・総合県民局・土木事務所・警察・市町村役場及び地域の医療拠点・広域避難場所等の主要な施設と第 1 次緊急輸送路とを接続する幹線道路

【現状・課題 2】

- ・50年以内に80～90%の確率で東南海・南海地震が発生すると予測されており、当該地域には最大9mの津波が発生、浸水被害により孤立化が懸念される地区もあり、災害時の緊急輸送路の確保が求められている。



【整備効果 2】

- ・日和佐道路は由岐 IC の他に 3 箇所の緊急輸送進入路を設置しており、由岐地区、木岐地区、北白浜地区の孤立化を解消し、救急活動や物資搬送などが可能となる。



- 現道国道 55 号の防災点検要対策箇所を解消する
- 現道国道 55 号の事前通行規制区間を解消する

現道の通行規制区間を解消する

【現状・課題】

- ・一般国道 55 号の現道部には防災対策または毎年の防災点検を要する箇所が 40 箇所分布しており、台風などの異常気象時には落石等の恐れがあるため、事前通行規制区間に指定されている。
- ・平成 2 年以降、約 100 時間の通行規制が実施されており、県南地域の経済、産業、医療支援活動等の大きな妨げとなっている。

● 一般国道 55 号の通行規制時間



【整備効果】

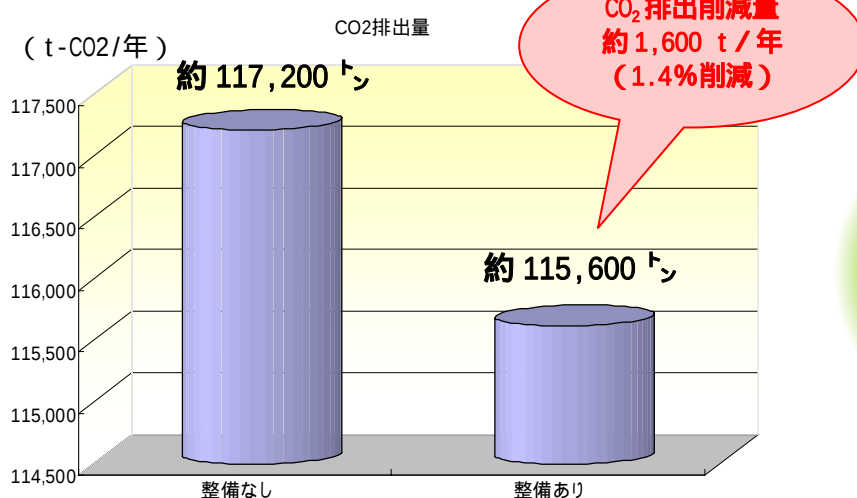
- ・日和佐道路の整備は、現道の一般国道 55 号の事前通行規制区間を解消し、災害に強く、緊急時の確実な移動サービスの提供が可能となる。



■自動車からのCO₂排出量削減

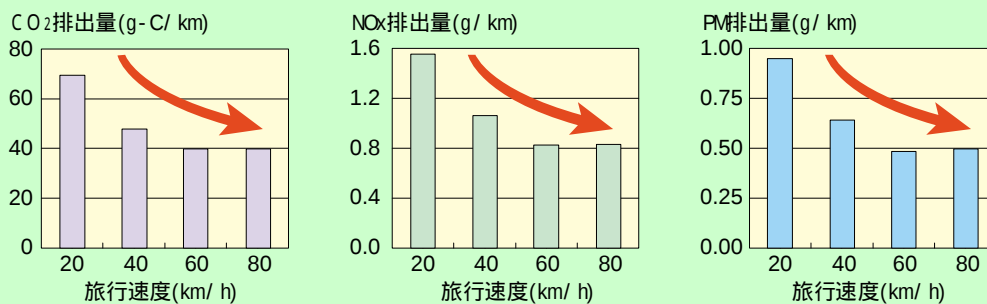
年間約1,600トンのCO₂削減が期待される

- ・日和佐道路の整備により、周辺道路の旅行速度が向上する見込みであることから、年間約1,600トンのCO₂削減が期待できる。



：森林吸収量 10.6 t / ha
満濃池の面積 140ha で
計算

●走行速度と排出ガスの関係



国土交通省道路局 HP 2001 資料「日本の道路」より



自動車から排出される有害物質の量は、自動車の走行速度と密接な関係があります。

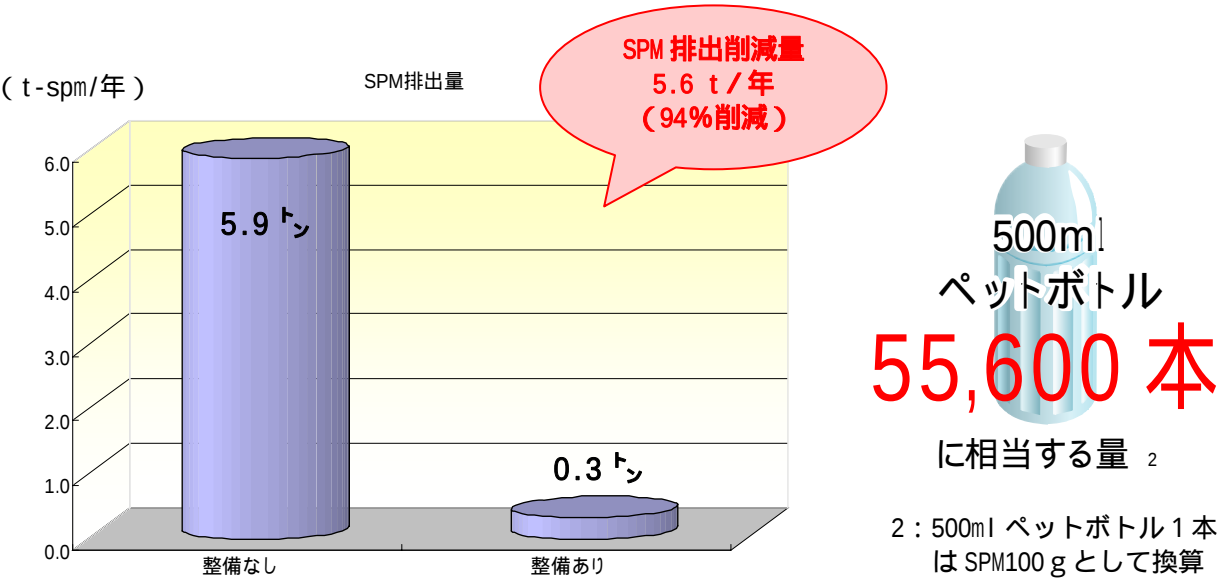
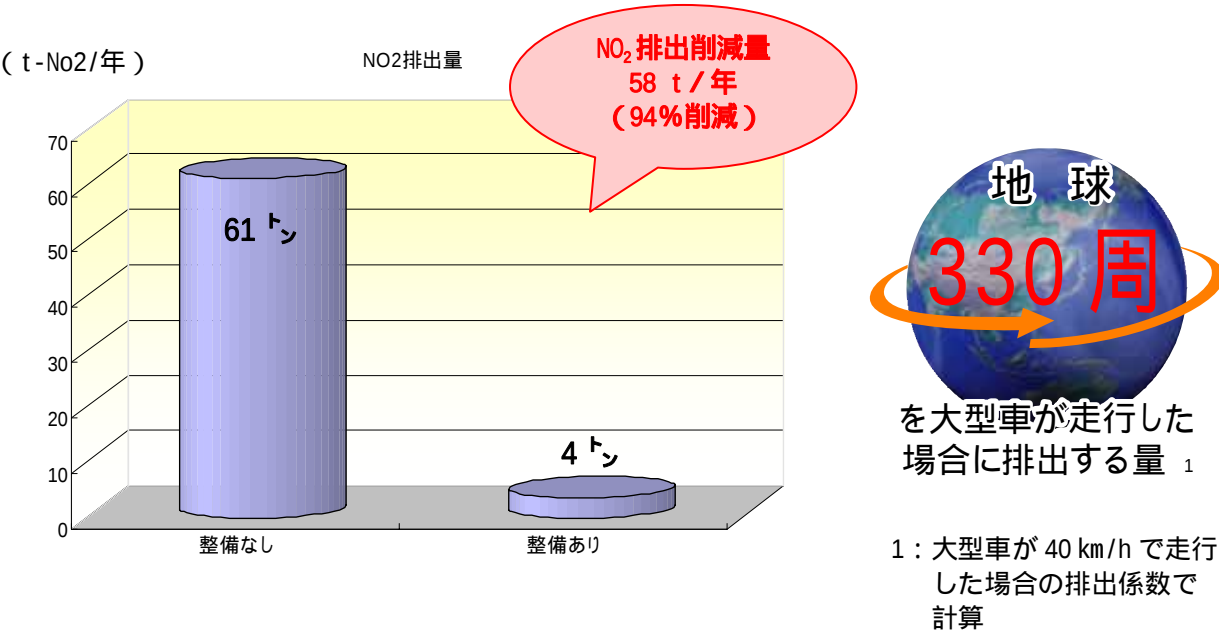
走行速度が低い場合（渋滞など）には、上記グラフのように排出量が多く、周辺環境に大きな影響を及ぼすことになります。

走行速度が上がるとこの量は少なくなり、ある一定の速度になるまで低下する傾向にあります。

■自動車からのNO₂、SPM排出量削減

NO₂、SPM削減が期待される

・日和佐道路の整備により、並行路線の旅行速度が向上する見込みであることから、NO₂およびSPMの排出量削減が期待できる。

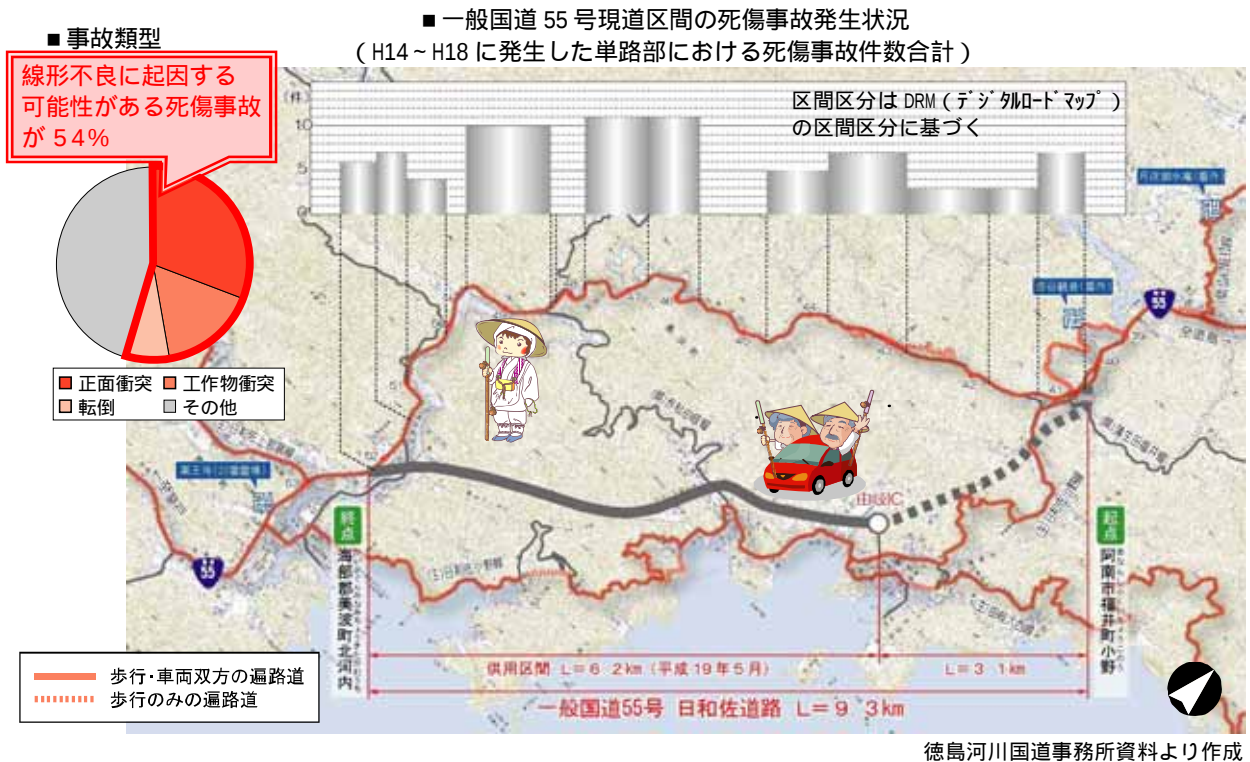


■交通安全性の向上

日和佐道路への交通転換により交通安全性が向上

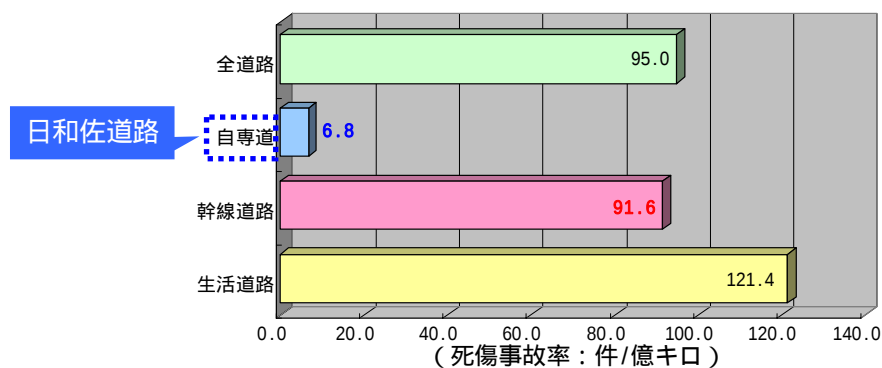
【現状・課題】

- ・現道の一般国道 55 号および主) 日和佐小野線は、遍路道に指定されている。
- ・現道の一般国道 55 号は、線形不良に起因する可能性がある死傷事故が多発しており、道路利用者、お遍路さんにとって安全な通行環境の確保が求められている。



【整備効果】

- ・事故の危険性が低い日和佐道路を利用することにより、交通安全性の向上が期待できる。
- ・並行路線である現道の一般国道 55 号や主要地方道 日和佐小野線の自動車交通が日和佐道路へ転換し、遍路道の安全性向上が期待できる。



資料: 平成 18 年度道路行政の達成度報告書
(国土交通省)

● 徳島県における道路種類別死傷事故率 (H18)

4 . 費用便益分析

■費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	拡幅・BP・その他の別
一般国道 55 号	日和佐道路	L=9.3 km	地域高規格	B P

計画交通量(台/日)	車線数	事業主体
12,100 ~ 13,400	2	四国地方整備局

費 用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成 21 年度		
単 純 合 計	471 億円	47 億円	518 億円
うち残事業分	5.9 億円	16 億円	21 億円
基準年における現在価値(C)	566 億円	18 億円	584 億円
うち残事業分	5.5 億円	6.2 億円	12 億円

便 益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成 21 年度			
供 用 年	平成 24 年度			
単 年 便 益 (初年便益)	46 億円	5.0 億円	2.0 億円	53 億円
基準年における現在価値(B)	831 億円	90 億円	36 億円	957 億円
うち残事業分	481 億円	57 億円	16 億円	555 億円

結 果

費用便益比(事業全体)	1.6
経済的純現在価値(事業全体)	373 億円
経済的内部収益率(事業全体)	6.0%
費用便益比(残事業)	47.5
経済的純現在価値(残事業)	543 億円
経済的内部収益率(残事業)	232.0%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

感度分析(残事業を対象)

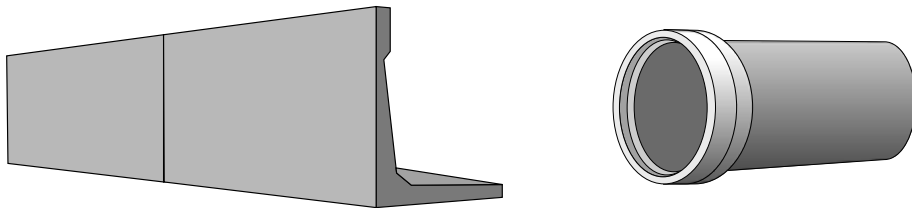
変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B / C)
交通量	12,100 ~ 13,400 台/日	± 10%	44.0 ~ 53.3
事業費	5.9 億円	± 10%	45.4 ~ 49.8
事業期間	2 年	± 0 年	47.5 ~ 47.5

5 . コスト縮減や代替案等

- ・ 供用済みの2工区において、プレキャスト製品を積極的に活用し、着実なコスト縮減を図っている。
- ・ 1工区では、P Cコンボ橋の採用、プレキャスト製品の活用を予定しており、着実なコスト縮減を図る予定である

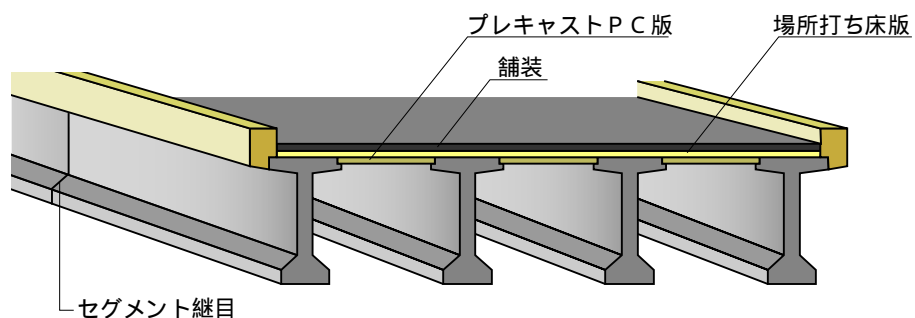
■ プレキャスト製品の積極的な採用

擁壁や管渠、コンクリート構造物は、プレキャスト製品を積極的に採用しており、工事期間の短縮等によるコスト縮減を図る。



■ P Cコンボ橋の適用

1工区の大坂橋および小野橋において、現場作業の省力化、耐久性の向上、構造の単純化、軽量化などの特徴を有するP Cコンボ橋を採用し、コスト縮減を図っている。



資料：四国地方整備局 四国技術事務所 HP

6 . 地方公共団体の意見

- ・ 周辺の自治体などから、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。

【日和佐道路に関する要望活動について】

年月日	内容	団体名
平成 18 年 5 月 23 日	要望活動	徳島県
平成 18 年 8 月 25 日	要望活動	徳島県
平成 19 年 6 月 1 日	要望活動	徳島県
平成 19 年 7 月 4 日	要望活動	徳島県海部郡町村会 (美波町・牟岐町・海陽町)
平成 19 年 11 月 6 日	要望活動	徳島県町村会
平成 19 年 11 月 29 日	要望活動	徳島県海部郡・高知県安芸郡議長会連合会
平成 20 年 5 月 28 日	要望活動	徳島県
平成 20 年 6 月 25 日	要望活動	阿南市高規格道路建設促進期成同盟会
平成 20 年 8 月 7 日	要望活動	四国東南部の道路整備促進期成同盟会
平成 21 年 2 月 2 日	要望活動	阿南市高規格道路建設促進期成同盟会

【徳島県知事の意見】(H21.4.7 抜粋)

- ・ 本県をはじめとした地方の道路は、まさに「命の道」とも言うべき道路であり、従来より本県が国に対して主張してきたように、単に交通量によって評価されるのではなく、災害・事故防止、救命救急の向上などの地域社会への直接的な効果や都市への食料供給、観光振興などの都市圏への間接的な寄与効果など、地方の道路が担う多様な効果を十分に踏まえた評価手法の構築が必要である。
- ・ 本県としても、事業促進を図るため全力で支援するので、引き続き、本県にとって真に必要な道路の着実な整備をお願いしたい。

7. 論点

- 日和佐道路は広域交流基盤となる地域高規格道路「阿南安芸自動車道」を形成することにより、地域の活性化を支援するとともに、都市間の所要時間の短縮や、事前通行規制区間の解消、救急医療や災害時の緊急輸送を支えるなど重要な役割を担う。
- プレキャスト製品の積極的活用や、P C コンポ橋の採用など積極的にコスト縮減を図っている。

改訂されたマニュアルに従い計算した結果、通常の3便益では、交通量や評価手法の見直しにより、 $B/C1.6$ 、残事業 $B/C47.5$ 。

その他定量化できない効果として、地元特産品の流通の利便性向上による地域産業の支援や、観光入り込み客の増大なども期待されている。

■ 事務局案：事業継続

引き続き事業を推進し、早期全線供用を目指すことが必要である。