

# 平成31年度 新規事業候補箇所説明資料

---

一般国道55号（阿南安芸自動車道）  
海部野根道路

- 1. 対象地域の状況**
- 2. 一般国道55号 海部野根道路の概要**
- 3. 地域の課題と一般国道55号 海部野根道路  
の整備効果**
- 4. とりまとめ**
- 5. 計画段階評価の審議経過**

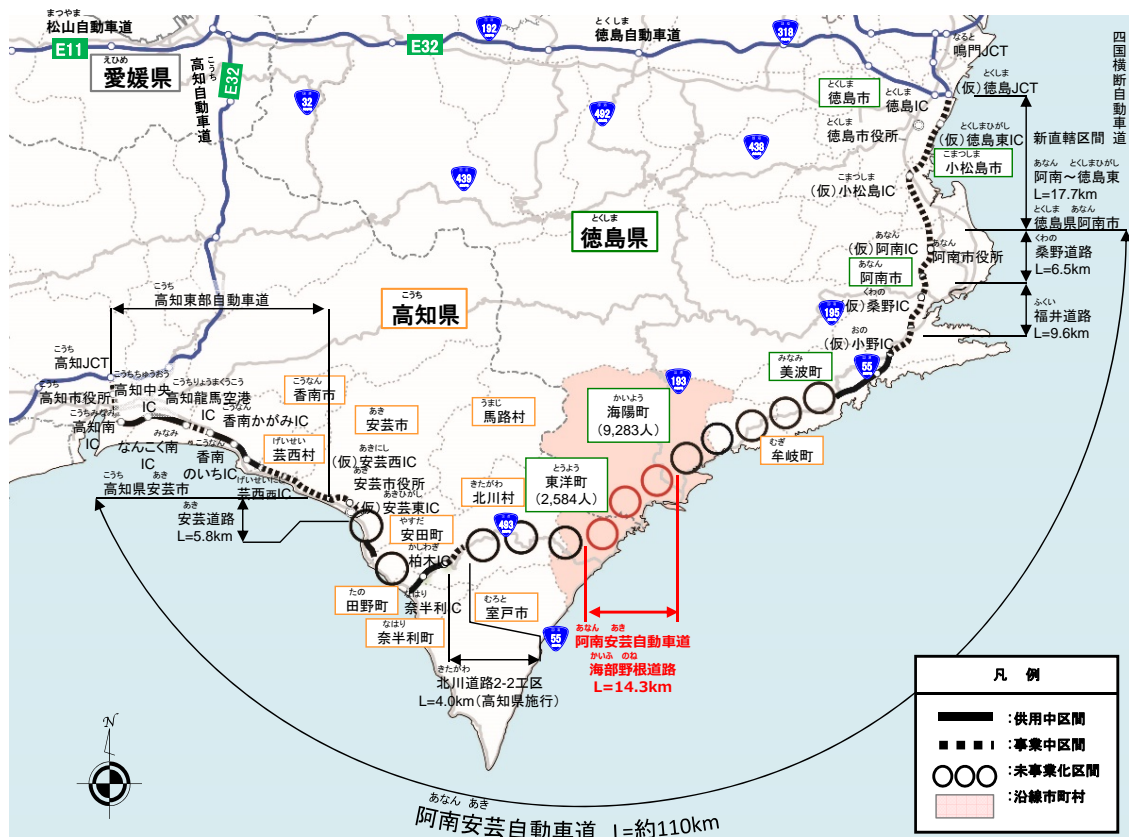
# **1. 対象地域の状況**

## 対象地域の状況

## 1. 阿南安芸自動車道の概要

- 阿南<sup>あなん</sup>安芸<sup>あき</sup>自動車道は、徳島<sup>とくしま</sup>県阿南<sup>あなん</sup>市から高知<sup>こうち</sup>県安芸<sup>あき</sup>市に至る延長110kmの地域高規格道路であり、『四国8の字ネットワーク』の一部を構成する。
- 沿線の徳島<sup>とくしま</sup>県海部<sup>かいふ</sup>郡牟岐<sup>むぎ</sup>町及び海陽<sup>かいよう</sup>町、高知<sup>こうち</sup>県安芸<sup>あき</sup>郡東洋<sup>とうよう</sup>町は、四国東南部に位置し、県庁所在地の徳島<sup>とくしま</sup>市まで約75km、高知<sup>こうち</sup>市まで約120kmに位置する。

## ■ 高規格幹線道路の整備状況



■ 広域位置図



※四国8の字ネットワーク  
四国縦貫自動車道、四国横断自動車道、高知東部自動車道、

四国縦貫自動車道、四国横断自動車道、高知東部自動車道、  
阿南あなま芸自動車道で構成される全長約810kmの高速交通ネットワークで、  
平時の救急搬送や災害発生時の『命の道』としての役割りや観光・産業の  
活性化といった様々な効果が期待されます。

桑野道路(8.5km) : 平成23年度事業化

福井道路(9.6km) : 平成24年度事業化

日和佐道路(9.3km) : 平成07年度事業化

平成19年度[部分開通](由岐ゆき～北河内きたがわうち)

平成23年度[全線開通](小野おの～由岐ゆき)

北川道路2-2工区(4.0km) : 平成25年度事業化

北川奈半利道路(5.0km)

: 平成15年度[部分開通](柏木かしわぎ～野友のとも)

平成22年度[全線開通](野友のとも～芝崎しばさき)

大山道路(2.0km) : 平成16年度事業化

平成26年度開通

安芸道路(5.8km) : 平成24年度事業化

## **2. 一般国道55号 海部野根道路の概要**

# 一般国道55号 海部野根道路の概要

## 【事業概要】

- 事業名 : 一般国道55号（阿南安芸自動車道）海部野根道路
- 起終点 : 徳島県海部郡海陽町多良～高知県安芸郡東洋町野根
- 延長等 : 14.3 km（第1種第3級、設計速度80 km/h）
- 車線数 : 2車線（自動車専用道路）
- 全体事業費 : 約730億円
- 計画交通量 : 約1,900～3,200台/日

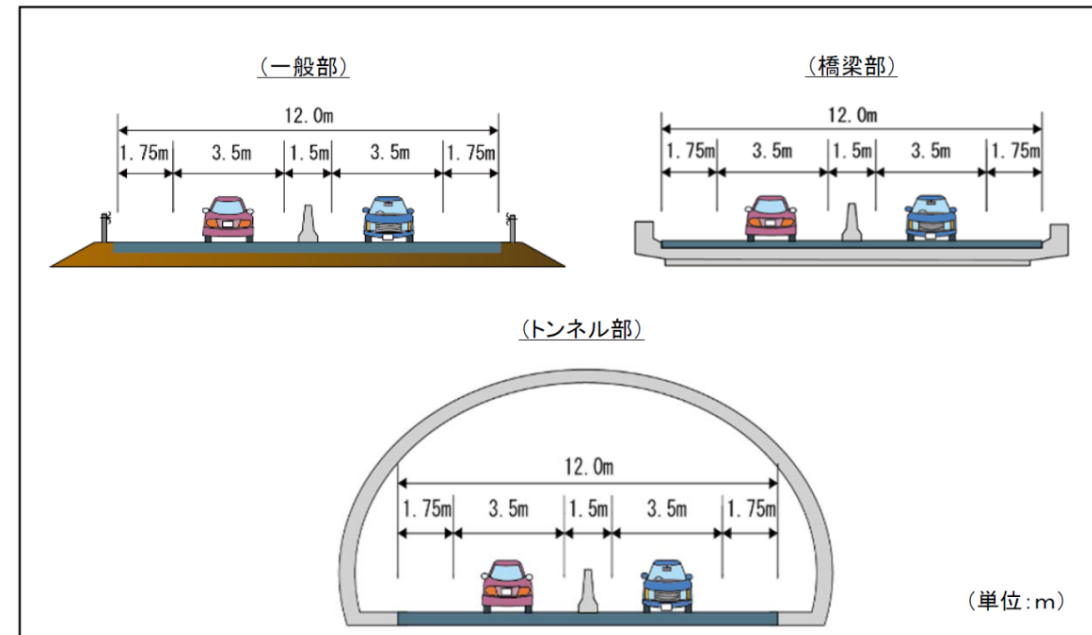
## 【事業の経緯等】

- 平成27年4月9日 : 計画段階評価手続き完了
- 平成30年11月16日 : 都市計画変更

## 事業位置図



## 標準断面図



### **3. 地域の課題と一般国道55号 海部野根道路の整備効果**



## 地域の課題と一般国道55号 海部野根道路の整備効果

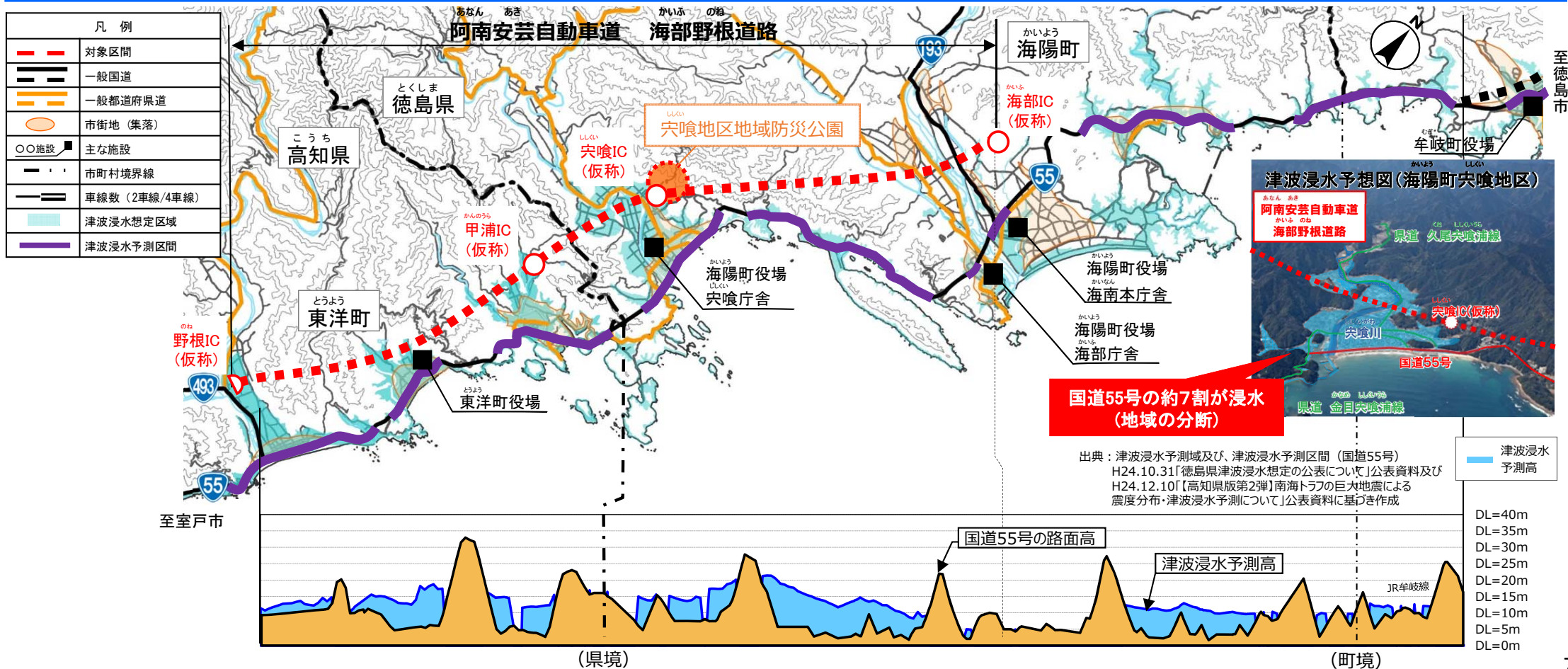
## 1. 南海トラフ地震等対するに備えた信頼性の高いネットワークの確保

### 【課題】

- 南海トラフ地震は今後30年以内の発生確率が70%～80%であり、震度7の揺れと高い津波により、広範囲で甚大な被害が想定される。唯一の幹線道路の国道55号の海部野根道路並行区間では、津波により約7割が浸水（最大浸水約19m）。
- 海陽町では、南海トラフ巨大地震の被害軽減に向け、防災公園の整備などの防災まちづくりの検討が進められている。防災拠点施設への円滑な救命・救助部隊のアクセスを確保することが今後の課題となっている。

### 【整備効果】

- 南海トラフ地震等災害時、津波浸水する国道55号に代わり、浸水しない高さを確保した阿南安芸自動車道（海部野根道路）により、代替路の確保や、防災拠点施設と避難路との連携を支援。





# 地域の課題と一般国道55号 海部野根道路の整備効果

## 2. 速達性・走行性の向上により、観光振興を支援

### 【課題】

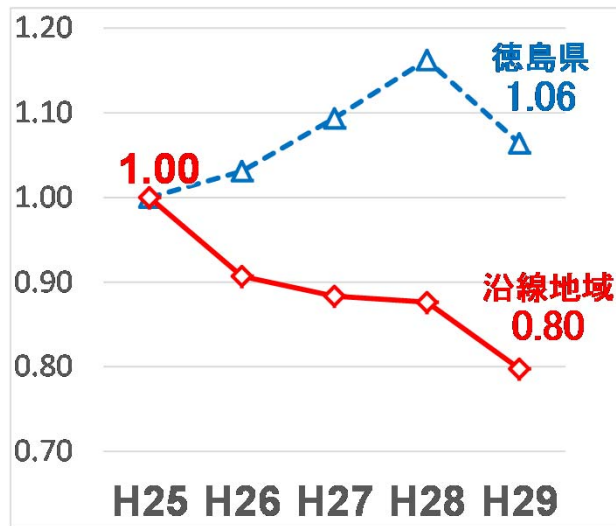
- 四国東南地域には、観光レジャーなど自然豊かな観光資源が存在するものの、観光入込客数は減少傾向。
- 地域活性化の観点から、関西圏からのアクセス強化や、点在する観光資源を相互に連携し、広域周遊ルート形成が必要となっている。

### 【整備効果】

- 海部野根道路の整備により、関西圏からの所要時間短縮、走行性向上といったアクセスが強化による集客力の強化と、来訪者の周遊観光を促進し、地域間の交流連携による広域的な観光振興を支援。

### 【沿線地域の観光客数の推移】

沿線地域：海陽町、東洋町



出典：徳島県「四国の主要観光地入り込み状況」（四国運輸局）  
海陽町「徳島県資料」（徳島県）  
東洋町「県外観光客入込・動態調査報告書  
参考資料（市町村報告分）」（高知県観光政策課）



### 所要時間の変化



出典：所要時間は、H27交通量調査における昼間12時間平均旅行速度を基に算出

### 【生見サーフィンビーチ】

直近1年間で見ると全国大会18回/年のうち、3回が沿線エリア周辺で開催（予定）



# 地域の課題と一般国道55号 海部野根道路の整備効果

## 2. 速達性・走行性の向上により、産業振興を支援

### 【課題】

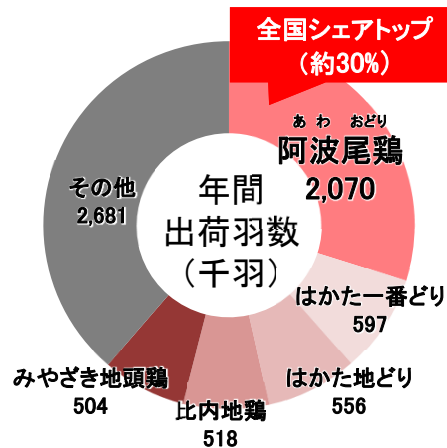
- 海陽町では全国地鶏生産量トップの「阿波尾鶏」が生産・加工されており、地域の主要産業である。
- 全国へ出荷時や日々の餌の運搬・確保のためには、急カーブ・急勾配箇所による運転者への負担が大きくなっている。

### 【整備効果】

- 阿南芸芸自動車道(海部野根道路)の整備により、安定した生産の確保と、県内だけでなく、全国の消費地への速達性が向上。
- 地域ブランドである「阿波尾鶏」を核とした地域活性化の取り組みの拡大により、地域における関係機関の連携強化・地域産業の拡大を支援。

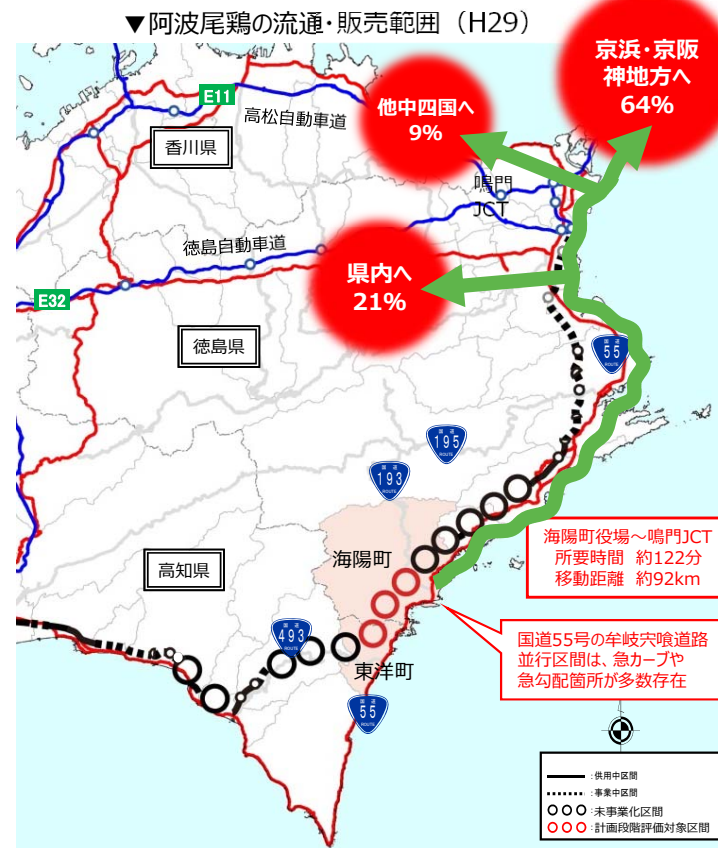
### ■ 阿波尾鶏

・海陽町の「阿波尾鶏」の生産量は、全国の地鶏生産量の国内第一位であり、全国に流通・販売。



資料) 国産肉用鶏データベース 独法) 家畜改良センター

### ▲ 都道府県銘柄地鶏生産量 (H29)



### ■ 阿波尾鶏を活用した地域産業の拡大・支援

地域ブランドである「阿波尾鶏」を活用して、徳島県、大学、畜産業者などが連携し、阿波尾鶏の増産や新たなブランド（肥料・農産物）を開発・販売する取り組みを実施

#### かいふ型エコ鶏舎の新設



飼料用米



かいふエコ農産物

出典: 徳島県

資料) 阿波尾鶏ブランド確立対策協議会資料



# 地域の課題と一般国道55号 海部野根道路の整備効果

## 3. 救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現

### 【課題】

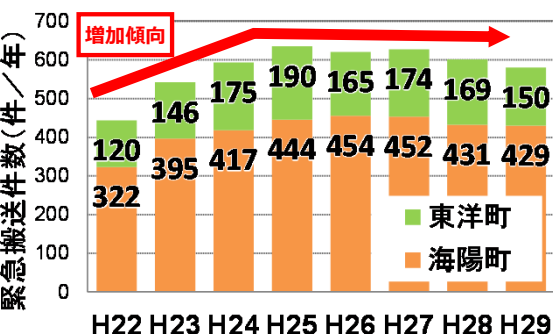
- 高齢者の増加や医療サービスへのニーズの高まりから、海部野根道路を通過する救急搬送は増加傾向。ただし、当該地域から最も近い第三次救急医療機関である徳島赤十字病院(小松島市)への移動は約95分※も要し迅速な治療が受けられない。
- さらに現道の急カーブや急勾配箇所が多数あり、患者の負担となっている。

### 【整備効果】

- 阿南芸芸自動車道(海部野根道路)の整備により、高次医療施設への速達性が向上するとともに、60分圏域が拡大。
- 徳島県南東部から高次医療施設への搬送時間短縮や安静搬送が可能となり、患者への負担が軽減。

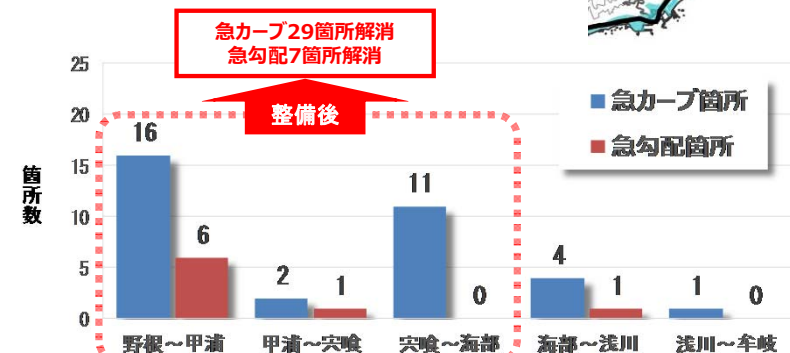
### ■ 第二次医療機関の現状

・県立海部病院は、当該地域の中核となる第二次医療機関であり、海陽町や高知県の東洋町からも救急患者を年間600件も受け入れている。



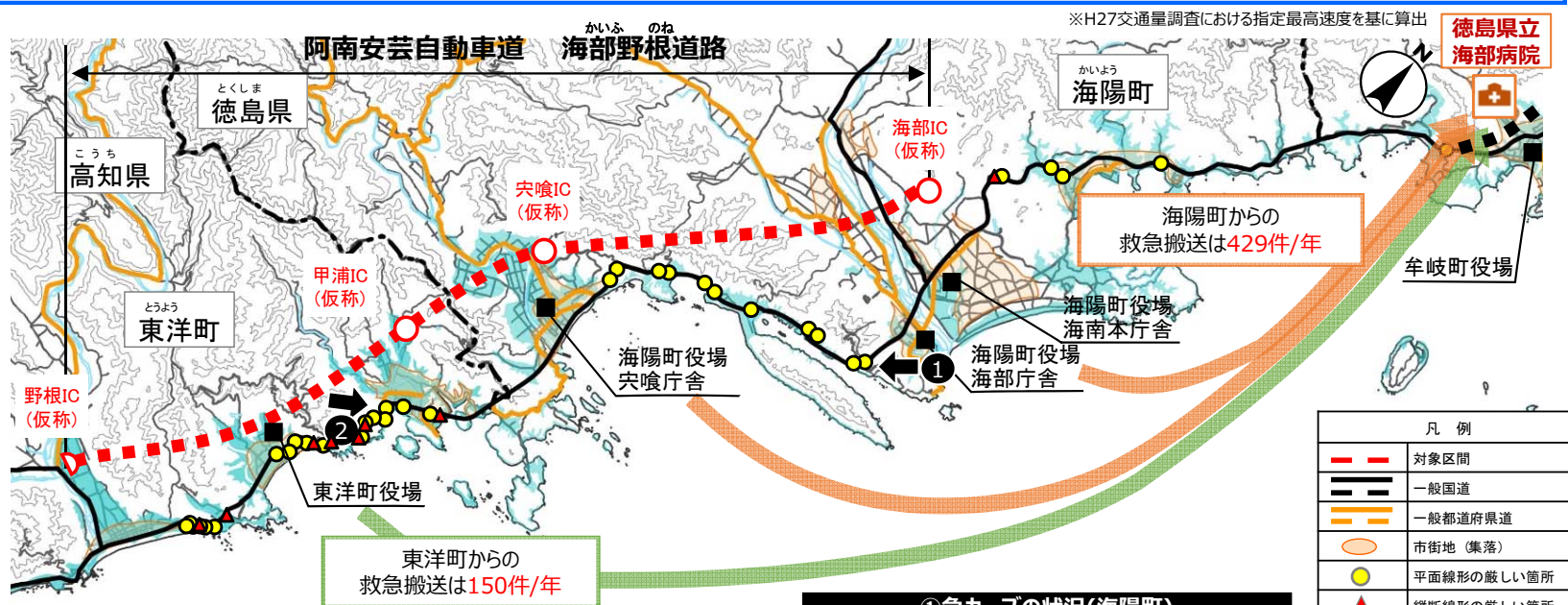
資料) 海部消防本部ヒアリング結果より。

### ▲ 海陽町から海部病院への救急搬送件数



資料) 国土交通省 道路台帳より。

### ▲ 国道55号(海陽町から海部病院間) 道路構造不良箇所数



凡 例	
<span style="color: red;">---</span>	対象区間
<span style="color: black;">---</span>	一般国道
<span style="color: orange;">---</span>	一般都道府県道
<span style="color: orange;">●</span>	市街地(集落)
<span style="color: yellow;">●</span>	平面線形の厳しい箇所
<span style="color: red;">▲</span>	縦断線形の厳しい箇所
<span style="color: blue;">○</span>	施設
<span style="color: black;">—</span>	主な施設
<span style="color: black;">---</span>	市町村境界線
<span style="color: black;">---</span>	車線数(2車線/4車線)
<span style="color: lightblue;">---</span>	津波浸水想定区域
<span style="color: purple;">---</span>	津波浸水予測区間



# 事業の効果

- 阿南安芸自動車道(海部野根道路)における総費用は540億円、3便益による総便益は50億円であり、個別評価においては費用便益比は0.1である。
- 一方で徳島JCT～高知JCT間を対象とした場合、一体評価は1.1となる。

項目	JCT間	阿南安芸自動車道 (海部野根道路)
総費用 (C)	3,072億円	540億円
事業費	2,765億円	506億円
維持管理費	308億円	34億円
総便益 (B)	3,357億円	50億円
走行時間短縮便益	2,818億円	37億円
走行経費減少便益	391億円	8.8億円
交通事故減少便益	148.6億円	4.6億円
費用便益比 (B/C)	1.1	0.1

経済的内部収益率 (EIRR)	4.6%	-4.3%
-----------------	------	-------

- ※ 1 : JCT間とは、四国横断自動車道・高知東部自動車道・阿南安芸自動車道（徳島JCT～高知JCT）を対象とした場合  
 ※ 2 : 基準年（平成30年）における現在価値を記載  
 ※ 3 : 費用および便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しない事がある

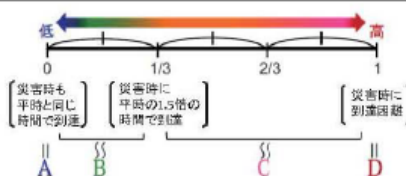
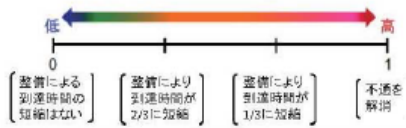
# 事業の効果

- 徳島JCT～高知JCT間における防災機能評価の脆弱度は、整備前0.85[C]から整備後0.75[C]となる。
- 阿南安芸自動車道における防災機能評価の脆弱度は、整備前後では0.80[C]のまま変化しない。

改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
73	0.85 [C]	0.75 [C]	1,385.8	0.21	0.14	○
(5)	(0.80) [C]	(0.80) [C]	(57.3)	(0.01)	(0.00)	

注) 上段の値は、徳島JCT～高知JCTを対象とした場合、下段の( )書きの値は事業区間を対象とした場合の防災機能評価結果。

※被災する拠点の最寄りインターチェンジを拠点とした評価

防災機能評価	内 容																	
改善ペア数	防災計画等に位置付けられた拠点を結ぶペアのうち、評価区間を利用するペア数。																	
脆弱度	平時に対し、災害時の到達時間がどの程度長くなるかを表す指標。		<table><tr><th>ランク</th><th>脆弱度</th><th>解説</th></tr><tr><td>A</td><td>0</td><td>災害時も平時と同じ期待所要時間</td></tr><tr><td>B</td><td>0より大～1/3未満</td><td>災害時は平時の1.5倍未満の期待所要時間</td></tr><tr><td>C</td><td>1/3以上～1未満</td><td>災害時は平時の1.5倍以上の期待所要時間</td></tr><tr><td>D</td><td>1</td><td>災害時には到達不可能</td></tr></table>	ランク	脆弱度	解説	A	0	災害時も平時と同じ期待所要時間	B	0より大～1/3未満	災害時は平時の1.5倍未満の期待所要時間	C	1/3以上～1未満	災害時は平時の1.5倍以上の期待所要時間	D	1	災害時には到達不可能
ランク	脆弱度			解説														
A	0	災害時も平時と同じ期待所要時間																
B	0より大～1/3未満	災害時は平時の1.5倍未満の期待所要時間																
C	1/3以上～1未満	災害時は平時の1.5倍以上の期待所要時間																
D	1	災害時には到達不可能																
防災機能ランク	脆弱度の数値をA～Dランクで分類。																	
累積脆弱度の変化量	脆弱度×被災区間の延長から算出される累計脆弱度を整備前後で比較した差。																	
改善度	整備によって、到達時間がどの程度短くなるかを示す指標																	
評価	道路整備により、防災機能ランクが改善する場合は「◎」、防災機能ランクに改善は見られないものの、脆弱度や累積脆弱度の値の改善が見られる場合は「○」として評価。																	

## 4. とりまとめ



# 一般国道55号(阿南安芸自動車道)海部野根道路に係る新規事業採択時評価

- ・南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の支援を支える『命の道』として機能するよう津波浸水域を避けつつ役場や防災拠点、集落を連絡。四国横断自動車道、高知東部自動車道と一体となって四国8の字ネットワークを構成。
- ・都市部や空港からのアクセスを改善し四国東南地域における観光振興や地域産業の育成・発展を支援するとともに、高次救急医療機関へのアクセス向上により、緊急搬送など医療活動を支援。

## 1. 事業概要

- ・起終点：徳島県海部郡海陽町多良  
～高知県安芸郡東洋町野根
- ・延長等：14.3km  
(第1種3級、2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費：約730億円
- ・計画交通量：約1,900～3,200台/日



## 2. 課題

### ①南海トラフ地震等に対する地域ネットワークの脆弱性

- ・唯一の幹線道路である国道55号(海部～野根)のうち約7割が津波浸水。
- ・穴喰IC付近では、穴喰地域防災公園の整備が予定されており、円滑な避難や救助のためのアクセスの確保が課題(図3)。

### ②周遊観光・地域産業促進による四国東南地域の活性化

- ・徳島県全体の観光入込客数が増加傾向。一方、四国東南地域は、海洋レジャーなど自然豊かな観光資源が存在するものの、観光入込客数は減少傾向。関西圏からのアクセス強化や広域周遊ルートの形成が必要。(図4)
- ・また、海陽町では全国地鶏出荷量トップの「阿波尾鶏」が生産・加工されているが、出荷時や日々の餌の運搬・確保のためには、急カーブ・急勾配箇所による運転者への負担軽減と、現道途絶時にも対応可能な道路ネットワークが必要。(図5)

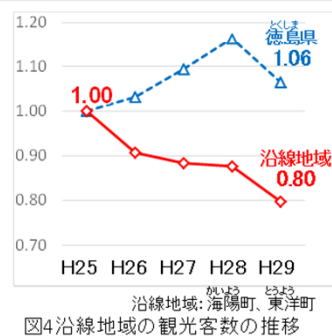


図4 沿線地域の観光客数の推移

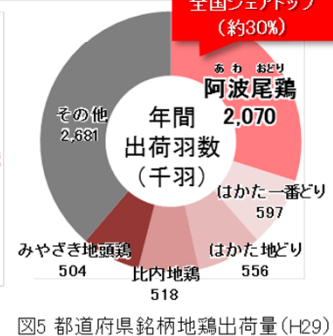


図5 都道府県銘柄地鶏出荷量(H29)

### ③高次医療施設へのアクセス

- ・第二次救急医療機関である県立海部病院への救急搬送は、当該地域唯一の緊急輸送道路である国道55号を利用しているが、急カーブや急勾配箇所が多数あり、患者の負担となっている。
- ・さらに、当該地域から第三次救急医療機関への移動は、救急車両であっても約95分も要し、迅速な治療が受けられない。(図6)

## 3. 整備効果

### 効果1 防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援

- ・津波浸水する国道55号に代わり、浸水しない当該路線が円滑な救援活動に寄与。
- ・地域防災公園を中心に、沿線地域間で連携を促進できる防災まちづくりを寄与。

- 阿南安芸自動車道 海部～野根間を移動する経路における津波浸水区間の延長  
【現況】約7割(国道55号経由) ⇒ 【整備後】0km(阿南安芸自動車道経由)

### 効果2 観光振興や産業振興に寄与

- ・関西圏からのアクセス強化や、広域周遊ルートの形成により、魅力ある四国東南地域の観光振興を支援。

- 徳島空港から生見サーフィンビーチへの所要時間

【現況】147分 ⇒ 【整備後】141分(約6分短縮)

### 効果3 安全・安心な医療アクセスの確保

- ・四国東南地域から高次医療施設への搬送時間短縮や安静搬送により患者への負担を軽減。

- 野根地域から海部病院への所要時間

【現況】32分 ⇒ 【整備後】26分(約6分短縮)

- 野根地域から徳島赤十字病院への所要時間

【現況】95分 ⇒ 【整備後】89分(約6分短縮)

- 国道55号(野根地域～海部病院間)の急カーブ、急勾配箇所の解消

【現況】急カーブ34箇所、急勾配8箇所  
⇒ 【整備後】急カーブ5箇所(29箇所減)  
急勾配1箇所(7箇所減)



図6 当該地域と第三次救急医療機関

- 費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.1 (0.1)	4.6% (-4.3%)	3,072億円 (540億円※2)	3,357億円 (500億円※2)

注) 上段の値は、四国横断自動車道・高知東部自動車道・阿南安芸自動車道(徳島JCT～高知JCT)を、下段(書きの値は事業化区間を対象とした場合)の費用便益分析結果

※1: EIRR: 経済的内部収益率

※2: 基準年(平成30年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

- 道路ネットワークの防災機能評価結果

改善 ベア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
73 (5)	0.85 [C] [0.80]	0.75 [C] [0.80]	1385.8 (57.3)	0.21 (0.01)	0.14 (0.00)	○

注) 上段の値は、徳島JCT～高知JCTを対象とした場合、下段(書きの値は事業化区間を対象とした場合)の防災機能評価結果※被災する地点の最寄りインターチェンジを拠点と評価

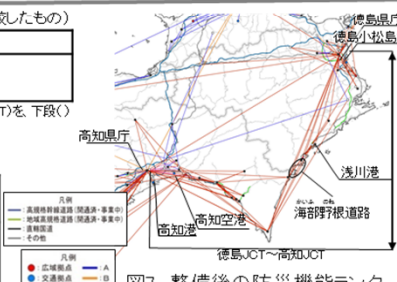
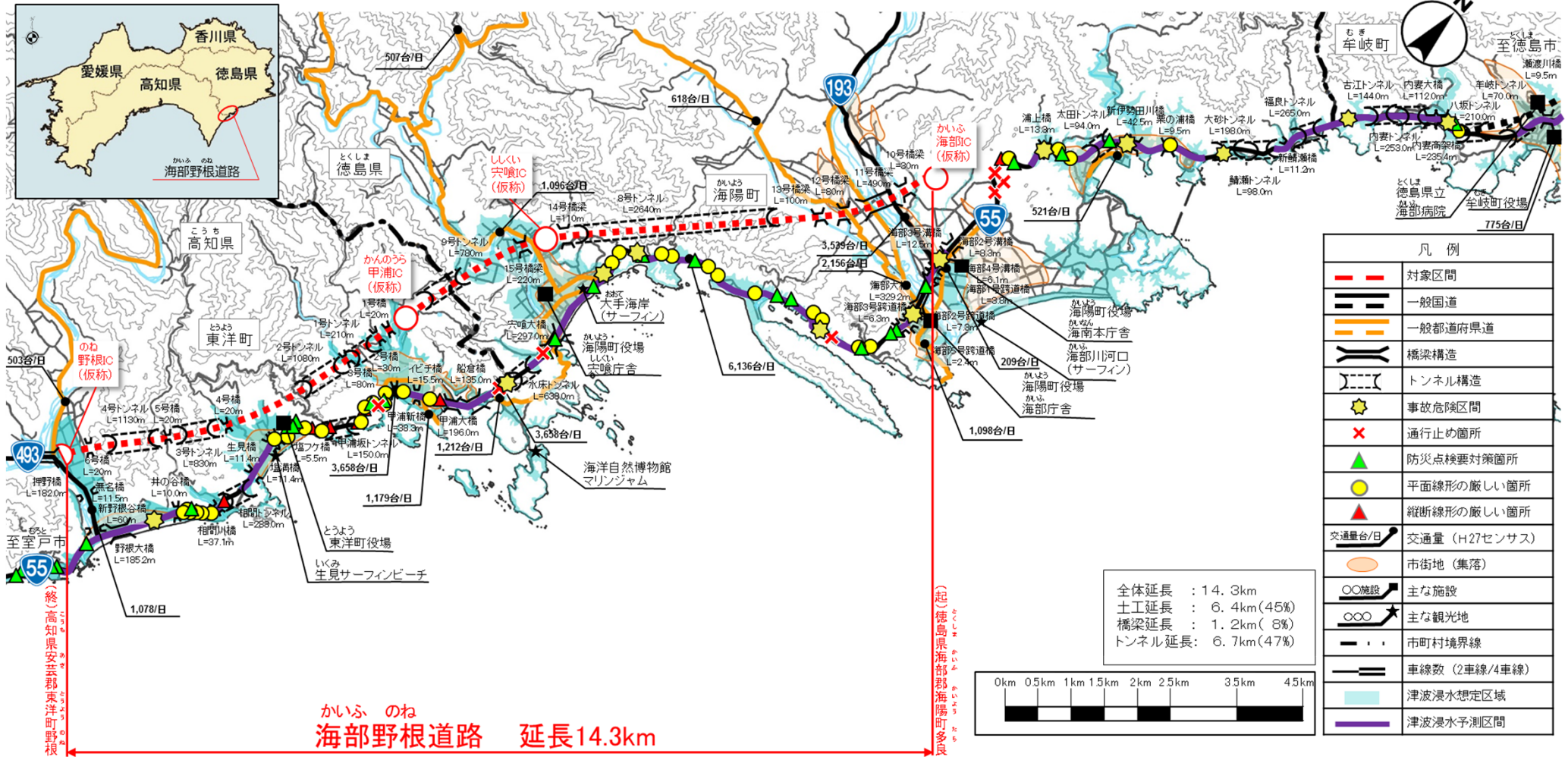


図7 整備後の防災機能ランク

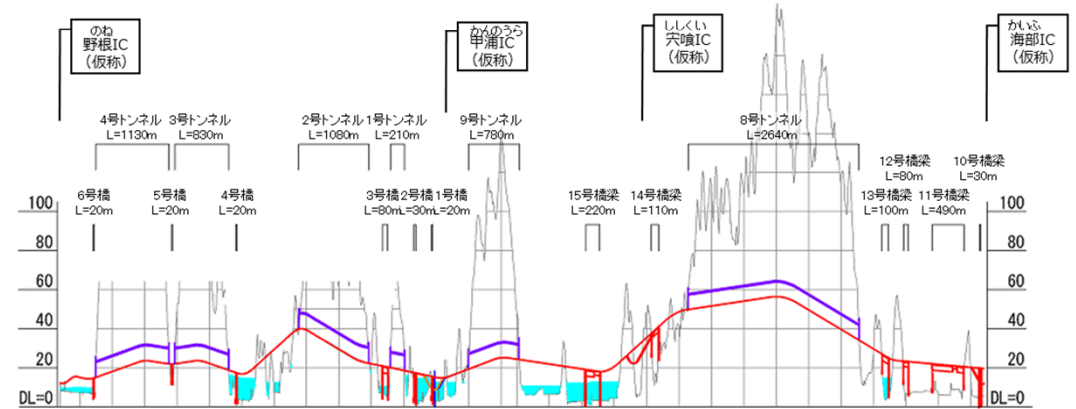
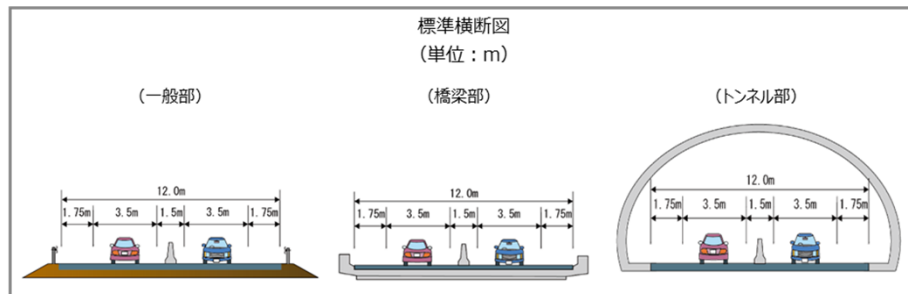


# 一般国道55号(阿南安芸自動車道)海部野根道路に係る新規事業採択時評価

かいふ のね

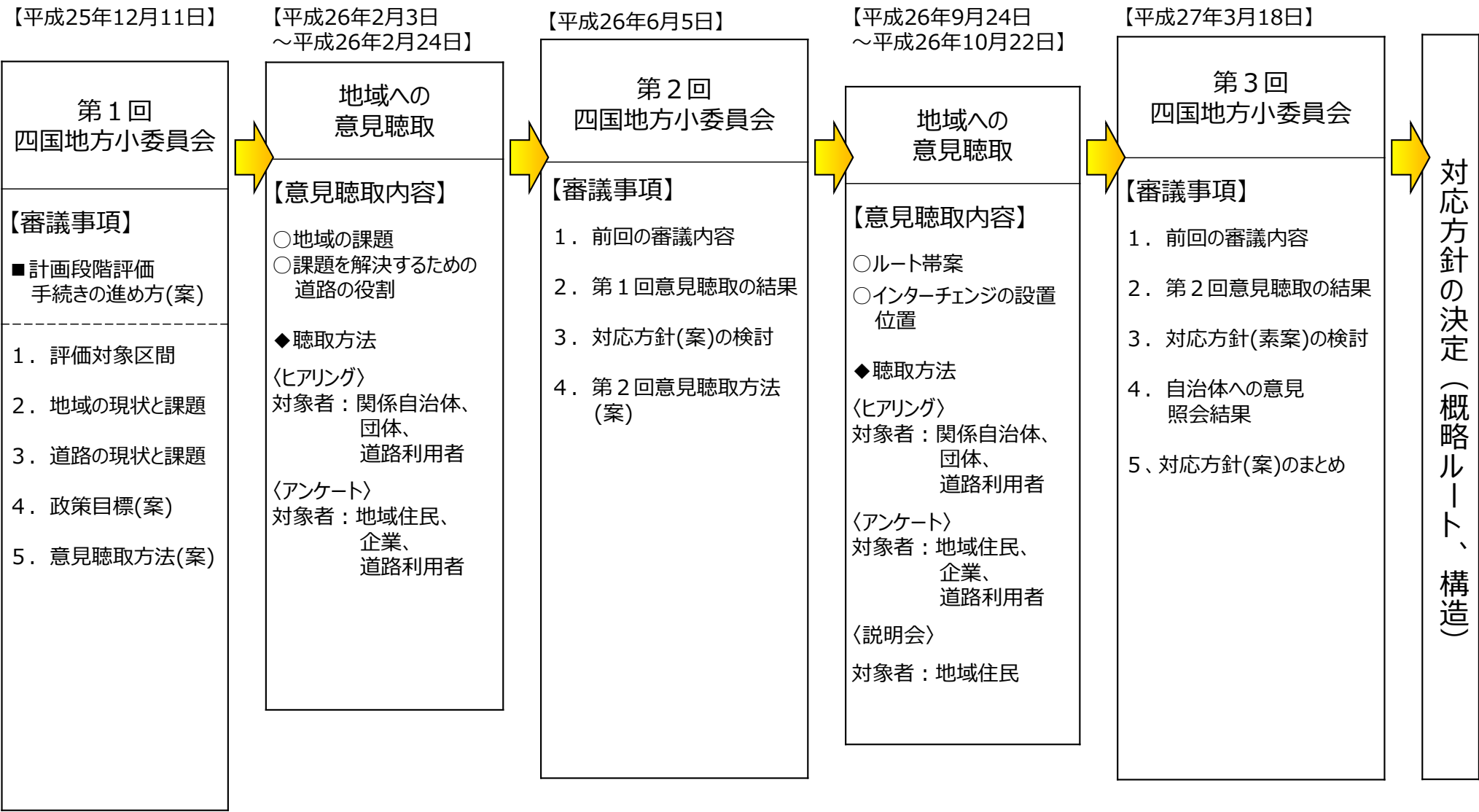


かいふ のね  
海部野根道路 延長14.3km



## **5. 計画段階評価の審議経過**

# 計画段階評価の審議経過



計画段階評価の審議経過

実施箇所	解決すべき課題等、原因	達成すべき政策目標	複数案との比較	対応方針
阿南安芸自動車道 牟岐～穴喰	<p>【課題等】</p> <p>(1)南海トラフ地震</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・地震・津浪発生時に、地域の分断・孤立が発生、迅速で確実な住民の避難が課題。</li><li>・地域防災公園の整備（海陽町）と円滑な救命・救助部隊のアクセス路の確保が課題。</li></ul> <p>(2)医療</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・第三次救急医療機関への移動は、約1.5時間を要し、迅速な治療が受けられない。</li><li>・現道の急カーブ等が、患者の負担となっている。</li></ul> <p>(3)産業</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・阿波尾鷲等、地域産品の販路拡大や地場産業の発展が課題。</li><li>・現道の急カーブ等が、運転者の負担となっている。</li></ul> <p>(4)観光</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・地域活性化の観点から、点在する観光資源を相互に連携し、地域内外の交流を促進させることが課題。</li></ul> <p>【原因】</p> <p>(1)南海トラフ地震</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・国道55号の牟岐～穴喰間では、津波により約6割が浸水すると予測。</li><li>・当該地域には、代替路となる道路がない。</li></ul> <p>(2)医療</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・現道の速達性が低い。</li><li>・現道は急カーブ、急勾配箇所が多く、走行性が悪い。</li></ul> <p>(3)産業</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・現道の速達性が低い。</li><li>・現道は急カーブ、急勾配箇所が多く、走行性が悪い。</li></ul> <p>(4)観光</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・現道の速達性が低い。</li><li>・現道では、地域の観光資源間の連携が弱い。</li></ul>	<p>①南海トラフ地震に備えた信頼性の高いネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・代替路の確保。</li><li>・防災拠点施設や避難路との連携。</li></ul> <p>②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現</p> <p>③速達性・走行性の向上により、産業振興を支援</p> <p>④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援</p>	<p>【案①】市街地（集落）との連絡性を優先するバイパス案（事業費 約1,200～1,250億円）</p> <p>①南海トラフ地震に備えた 信頼性の高いネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・国道55号の代わりとして利用できる。</li><li>・地域の防災拠点施設への円滑な連絡が確保できる。</li><li>・避難路と連携し、一時的に避難場所として活用できる。</li></ul> <p>②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・搬送時間の短縮や患者への負担軽減が見込まれる。</li></ul> <p>③速達性・走行性の向上により、産業振興を支援</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・輸送時間の短縮や商品の品質確保が見込まれる。</li></ul> <p>④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・時間短縮により、立寄箇所や滞在時間の増加が見込まれる。</li></ul> <p>【案②】現道改良案（事業費 約400～450億円） （現状の国道55号の急カーブ・急勾配・道路幅等を改良する案）</p> <p>①南海トラフ地震に備えた 信頼性の高いネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・現状の国道55号を改良するため、代わりとはならない。</li><li>・津波浸水影響を受けるため、連絡が確保できない。</li><li>・津波浸水影響を受けるため、避難場所として活用できない。</li></ul> <p>②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・搬送時間の短縮や患者への負担軽減は、さほど見込めない。</li></ul> <p>③速達性・走行性の向上により、産業振興を支援</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・輸送時間の短縮や商品の品質確保、さほど見込めない。</li></ul> <p>④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・時間短縮が小さく、立寄箇所や滞在時間の増加は、さほど見込めない。</li></ul>	<p>【案①】市街地（集落）との連絡性を優先するバイパス案を選定</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・案①は、案②に比べ、すべての政策目標の達成が見込め、地域への意見聴取結果で、重要との意見が多く寄せられた、「国道55号の代わりとして利用できること」、「災害発生時に円滑な救命・救急活動のため、地域の防災拠点施設と連絡ができること」、「大きな病院や市場や観光地まで早くスムーズに移動できること」という点で優れており、日常はもとより、地震・津波などの災害発生時においても、信頼性・速達性・走行性に優れた道路ネットワークを形成することができる。</li><li>・また、地域への意見聴取結果で、「災害（地震・津波等）に強く機能すること」が重要との意見も多く、案①は、地域のニーズにも応えられる。</li></ul>



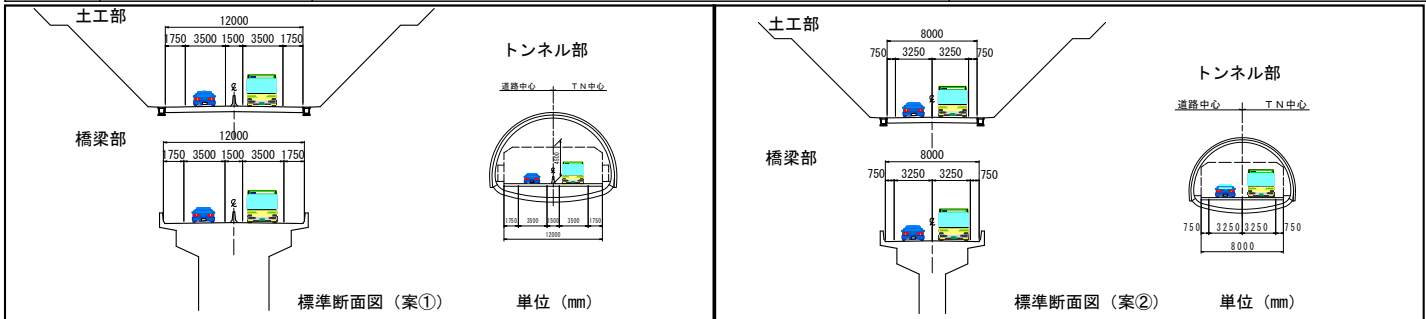




四国東南地域における計画段階評価（牟岐～野根）

4. 対策案の検討

ルート帯の概要			案① 市街地（集落）との連絡性を優先するバイパス案	案② 現道改良案 （現状の国道55号の急カーブ・道路幅等を改良する案）
整備目標			延長 約24 km 80 km/hで走行できる自動車専用道路（2車線）	延長 約27 km 60 km/hで走行できる一般道路（2車線）
道路整備による効果・改善される点	地震・津波発生時	国道55号の代わりとして利用できるか？	国道55号の代わりとして利用できる	現状の国道55号を改良するため、代わりとはならない
		地域の防災拠点施設への円滑な連絡が確保できるか？	円滑な連絡が確保できる	津波浸水影響を受けるため、円滑な連絡が確保できない
		避難路と連携し、一時的に避難場所として活用できるか？	避難場所として活用できる	津波浸水影響を受けるため、避難場所として活用できない
	目的地までの移動	医療施設までの輸送時間や患者への負担は？（急カーブや信号交差点等の影響）	搬送時間の短縮や患者への負担軽減が見込まれる	搬送時間の短縮や患者への負担軽減は、さほど見込めない
		市場までの輸送時間や商品の品質確保は？（急カーブや信号交差点等の影響）	輸送時間の短縮や商品の品質確保が見込まれる	輸送時間の短縮や商品の品質確保、さほど見込めない
		観光地への立寄箇所や滞在時間の増加は？（広域的な時間短縮等）	時間短縮により、立寄箇所や滞在時間の増加が見込まれる	時間短縮は小さく、立寄箇所や滞在時間の増加は、さほど見込めない
道路整備による影響	自然環境	動物への影響は？	影響の可能性はある	影響の可能性はある
		植物への影響は？	影響の可能性はある	影響の可能性はある
	生活環境等	家屋などへの影響は？	小さい	大きい
		大気質及び騒音等の影響は？ 重要な史跡等への影響は？	影響の可能性はあるが小さい 影響の可能性はある	影響の可能性はある 影響の可能性はあるが小さい
その他	事業期間	建設に要する期間は？	長い	短い
	経済性	建設に要する費用は？	約1,200～1,250億円	約400～450億円



対応方針：案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道55号
- ・区間：徳島県海部郡牟岐町中村～高知県安芸郡東洋町野根
- ・概略延長：約24 km
- ・標準車線数：2車線
- ・設計速度：V=80 km/h
- ・概ねのルート：図7案①のとおり

（参考）当該事業の経緯等

都市計画決定の状況

H30年11月 都市計画決定（徳島県、高知県）

地域の要望等

H30年 4月 高知県知事が国土交通省に早期事業化を要望

H30年 5月 徳島県知事が国土交通省に早期事業化を要望

H30年 5月 高知県知事が国土交通省に早期事業化を要望

H30年 5月 徳島県知事が国土交通省に早期事業化を要望

H30年 7月 徳島県知事が国土交通省に早期事業化を要望

H30年 7月 一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望

H30年 7月 安芸市議会阿佐線・国道整備促進特別委員会が国土交通省に早期事業化を要望

H30年 8月 四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会が国土交通省に早期事業化を要望

H30年11月 徳島県知事が国土交通省に早期事業化を要望

H30年11月 四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟が国土交通省に早期事業化を要望

H31年 1月 一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望

H31年 2月 徳島県知事が国土交通省に早期事業化を要望

H31年 2月 高知県知事が国土交通省に早期事業化を要望

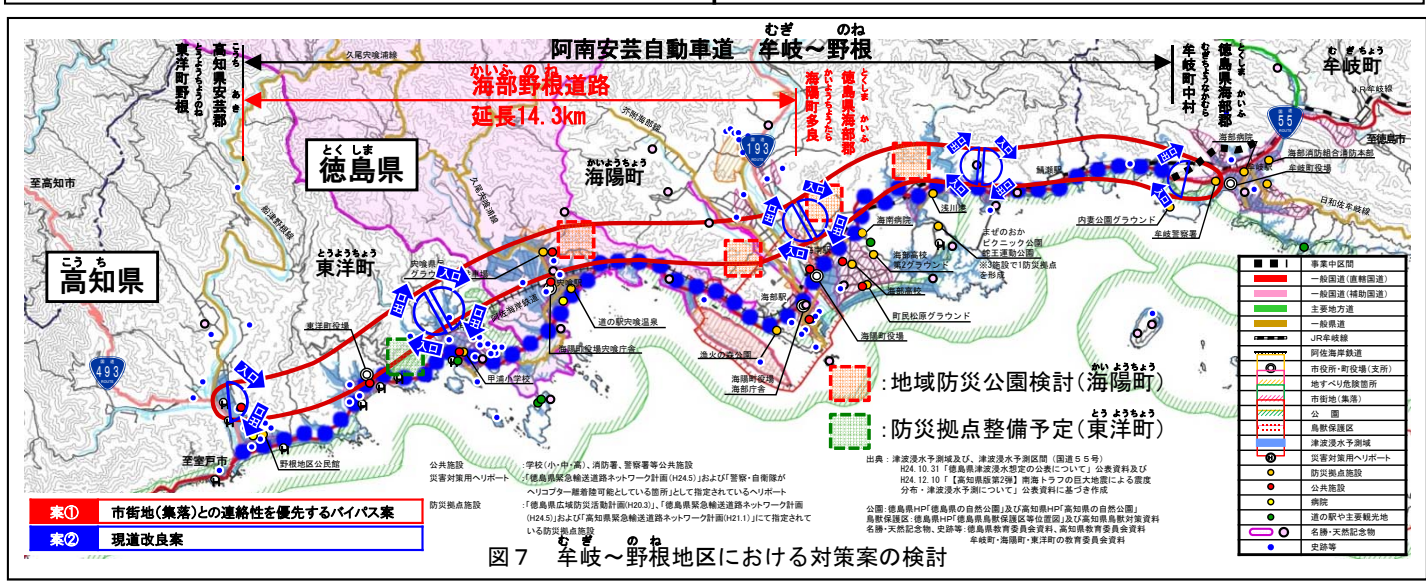


図7 牟岐～野根地区における対策案の検討