

# 令和8年度 新規事業候補箇所説明資料

一般国道55号      むぎかいふ牟岐海部道路

1. 対象地域の状況
2. 概要
3. 地域の課題と整備効果
4. リスク分析
5. 事業の投資効果
6. とりまとめ

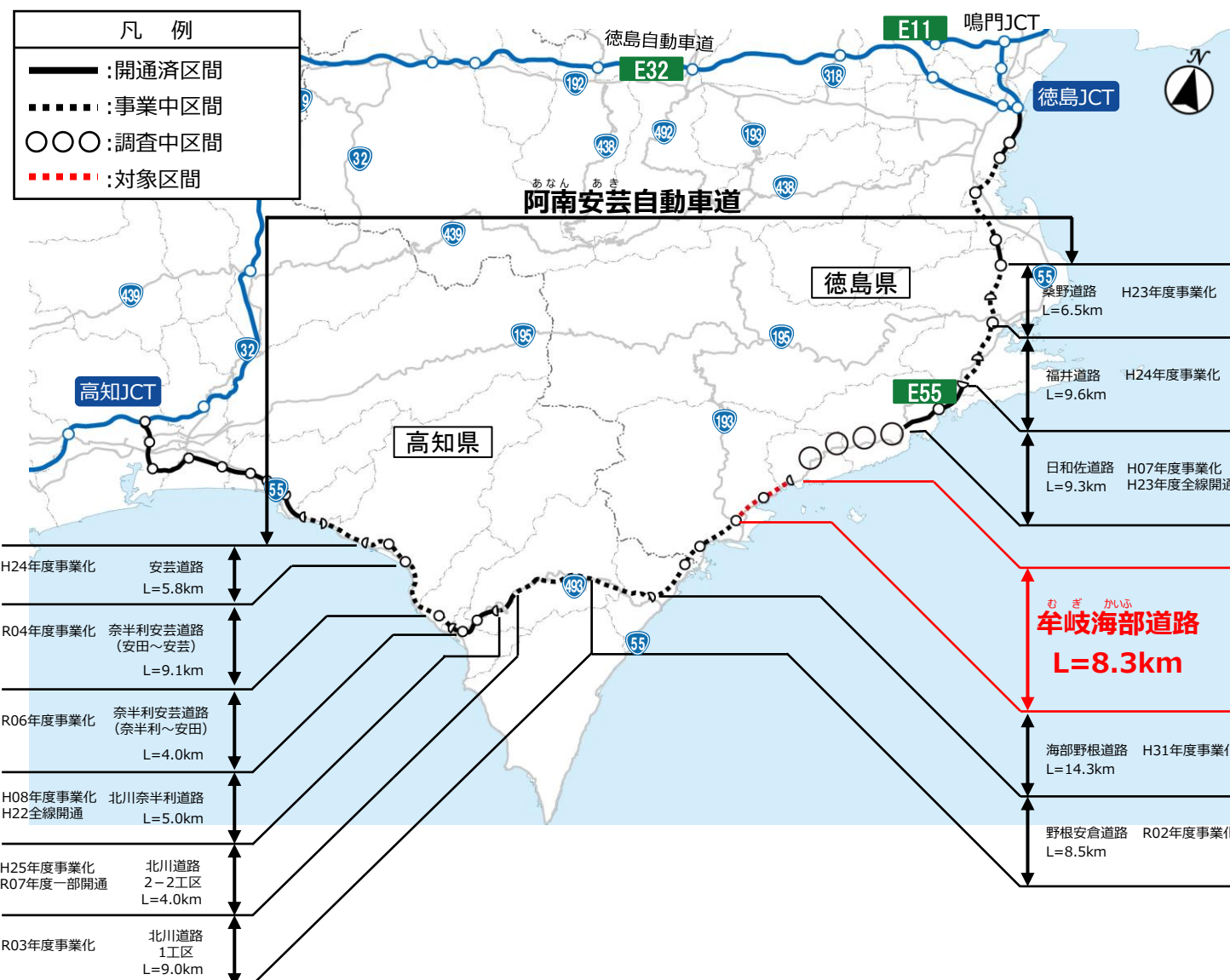
# 1. 対象地域の状況

## 阿南安芸自動車道の概要

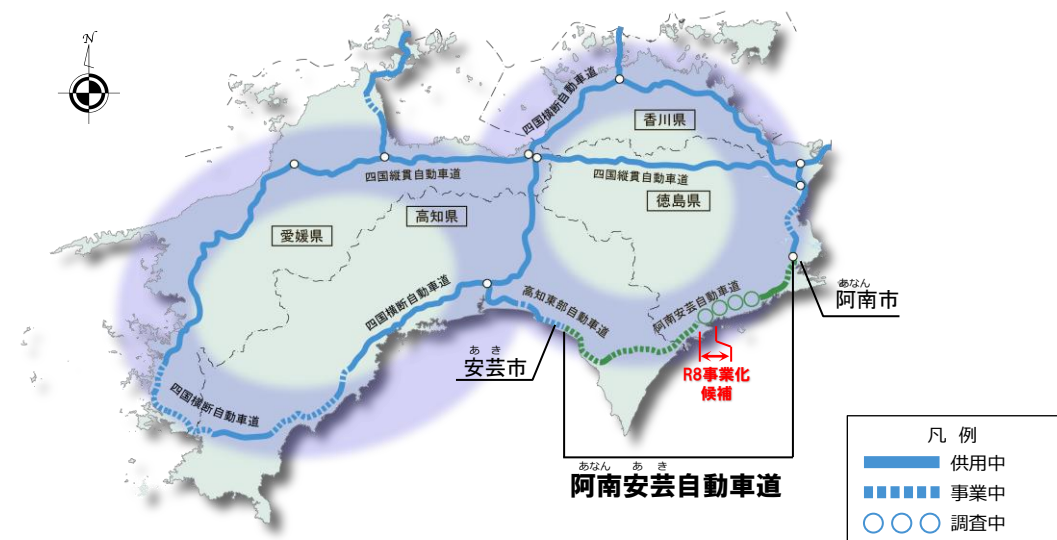
○阿南安芸自動車道は、徳島県阿南市から高知県安芸市に至る高規格道路であり、『四国8の字ネットワーク』の一部を構成。

○四国東南地域における地域間のアクセス性・走行性向上、産業・経済活動の促進、平時の救急搬送・災害時の物資輸送を担う「命の道」の確保を目的として整備。

## 阿南安芸自動車道の整備状況



## 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、阿南安芸自動車道で構成される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             | (6.5km)  | 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7年度事業化 平成23年度開通   |
| 牟岐海部道路           | (8.3km)  | 都市計画決定【平成30年11月16日】 |
| 海部野根道路           | (14.3km) | 平成31年度事業化           |
| 野根安倉道路           | (8.5km)  | 令和2年度事業化            |
| 北川道路1工区          | (9.0km)  | 令和3年度事業化            |
| 北川道路2-2工区        | (4.0km)  | 平成25年度事業化 令和7年度部分開通 |
| 北川奈半利道路          | (5.0km)  | 平成8年度事業化 平成22年度開通   |
| 奈半利安芸道路 (奈半利～安田) | (4.0km)  | 令和6年度事業化            |
| 奈半利安芸道路 (安田～安芸)  | (9.1km)  | 令和4年度事業化            |
| 安芸道路             | (5.8km)  | 平成24年度事業化           |

- ・事業名：一般国道55号 牟岐海部道路
- ・起終点：徳島県海部郡牟岐町内妻～徳島県海部郡海陽町多良
- ・延長等：8.3 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705億円
- ・計画交通量：約5,400台/日

- ・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 : 都市計画決定
- ・令和7年12月9日 : 都市計画変更（海部<sup>かいふ</sup>IC）

[illegible]

(土工部)

(橋梁部)

(トンネル部)

単位:m

## Ⅰ. 信頼性の高いネットワークの確保(政策目標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)

- 当該道路に並行する国道55号は南海トラフ地震発生時の津波浸水により最大約5割が浸水する。
- 浅川地区は、「陸」・「海」・「空」の輸送拠点および救助活動拠点が集積しており、徳島県南部における大規模災害時の重要拠点であるが、阿南・安芸方面とのアクセス性が低い。

- 牟岐<sup>むぎ</sup>～海部<sup>かいふ</sup>間の幹線道路における津波浸水予測区間を回避し、幹線道路の寸断による孤立を解消。
- 信頼性の高いネットワークの構築により、災害時の重要拠点へのアクセス性向上、盛土区間を活用した避難路の構築等が期待される。

出典：徳島市HP

## II. 速達性・走行性の向上により医療活動を支援(政策目標②:救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現)

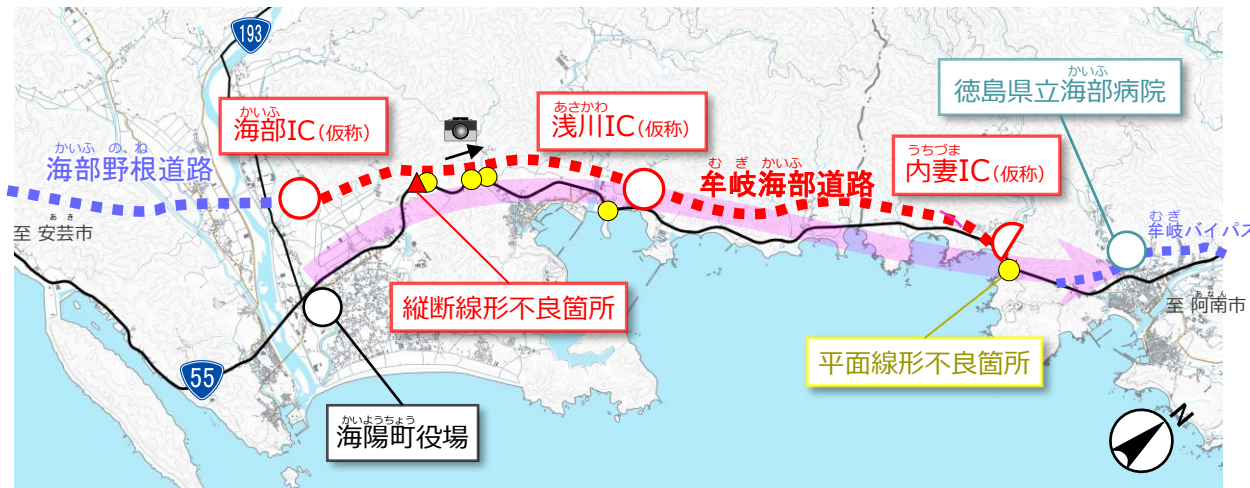
### 【課題】

- 第二次救急医療機関である県立海部病院への緊急搬送は、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約93分であり、迅速な治療が受けられない。

### 【整備効果】

- 沿線地域から高次救急医療機関への搬送時間短縮、救急搬送時の走行の安定化により、傷病者・救急隊員の負担軽減が期待される。

### ■牟岐海部道路周辺線形不良箇所

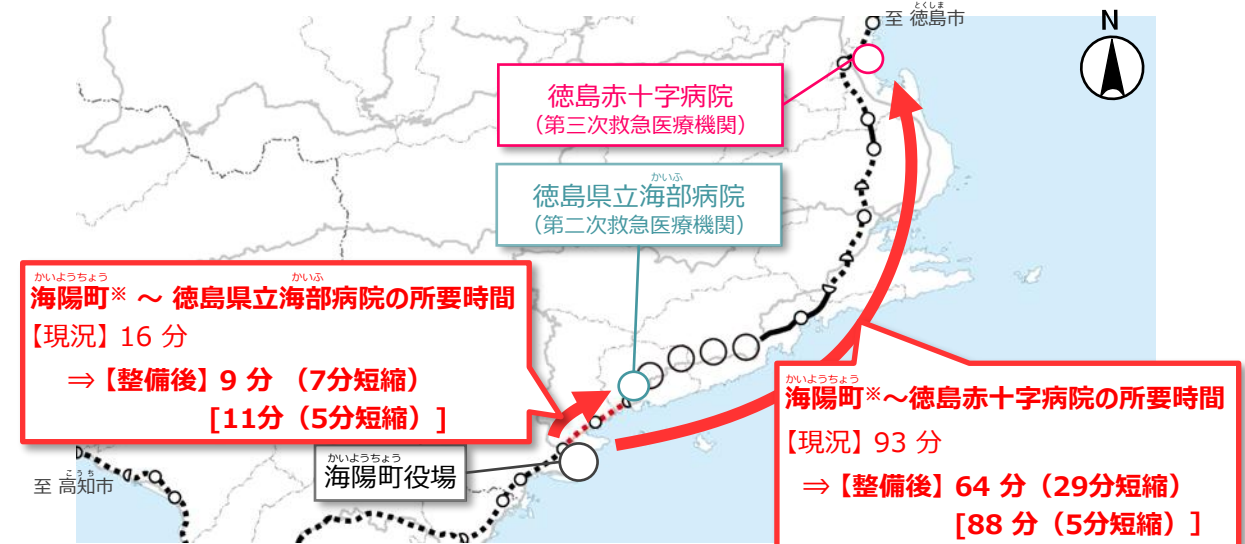


### ■牟岐海部道路周辺線形不良箇所写真



※現地は工事規制中

### ■牟岐海部道路整備による所要時間の短縮



出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査(混雑時平均旅行速度)より  
(徳島南部道、阿南安芸自動車道：80km/h、牟岐バイパス：60km/h)  
現況：現在の道路ネットワーク  
整備後：事業中区間を含む徳島南部道、阿南安芸道利用ルート、[]内は対象事業のみ利用ルート  
※起点は海陽町役場(海南庁舎)

### ■牟岐海部道路整備による線形不良箇所の解消

- 牟岐～海部間の線形不良箇所  
【現況】6箇所  
⇒【整備後】0箇所

# 3. 地域の課題と整備効果

## III. 速達性・走行性の向上により産業振興を支援(政策目標③:速達性・走行性の向上により産業振興を支援)

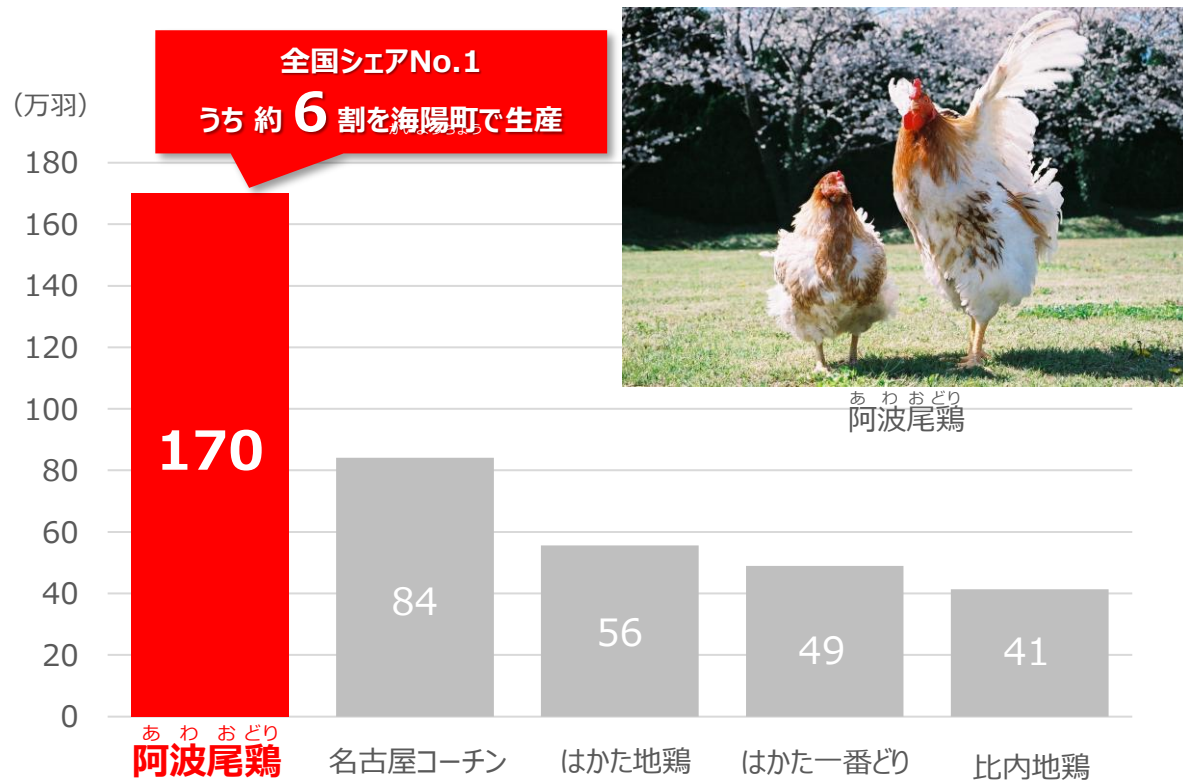
### 【課題】

- 海陽町では全国地鶏生産量トップの「阿波尾鶏」が生産・加工されているが、出荷時に利用する国道55号は輸送に時間を要する上、急カーブや急勾配箇所が多数分布しており運転者への負担が大きい。
- 徳島県南部は、県内上位の水揚げ量を誇る伊勢えびやあわび、地域ブランドであるアオリイカなど、水産業が盛んな地域であり、水産品は近畿方面の卸売市場で高いシェアを占めているが、輸送時間の長さが課題である。

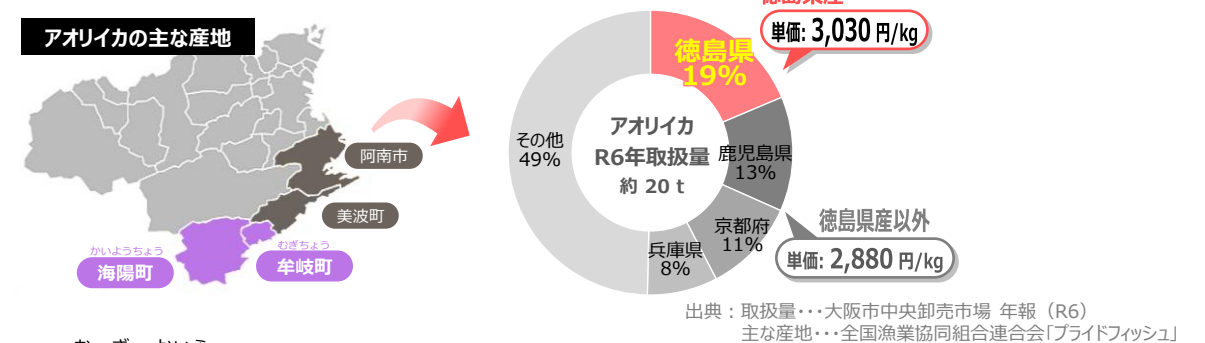
### 【整備効果】

- 沿線地域から大阪・東京方面への輸送時間の短縮・走行性の向上により円滑な物流網が構築され、地域産業を支援。
- 牟岐海部道路を含む高規格道路ネットワークの整備により速達性が向上することで、主要水産品の品質向上・高付加価値化による産業振興支援が期待される。

### ■全国地鶏・銘柄鶏の生産量



### ■徳島県産アオリイカの出取量と単価



### ■牟岐海部道路整備による所要時間の短縮



## IV. 速達性の向上により観光振興を支援(政策目標④:地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援)

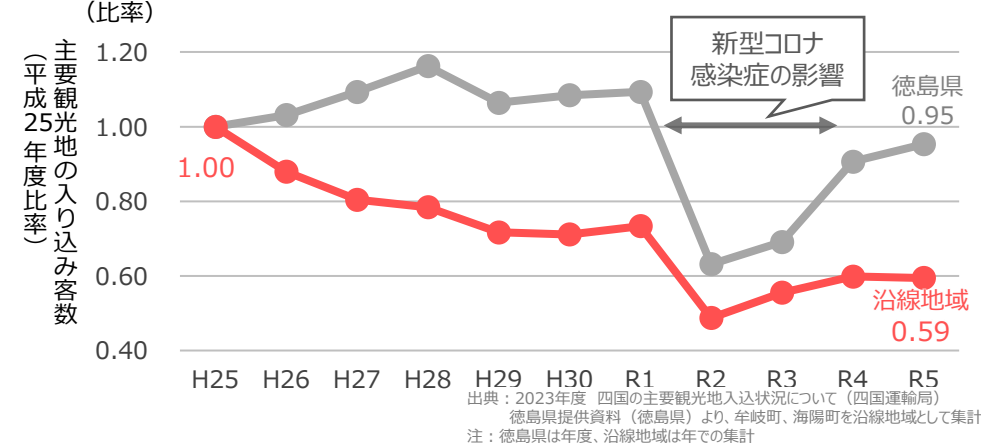
### 【課題】

- 徳島県南部地域には、自然豊かな観光地が分布するが、近年の観光入込客数が伸び悩んでいる。
- 徳島県を訪れる外国人観光客と徳島小松島港に来航する外国籍クルーズ船は年々増加している。一方、クルーズ船からのバスツアー訪問先は、高規格道路の整備により速達性が確保された県東部・西部方面が中心となっており、海部郡（美波町、牟岐町、海陽町）は選定されていない。

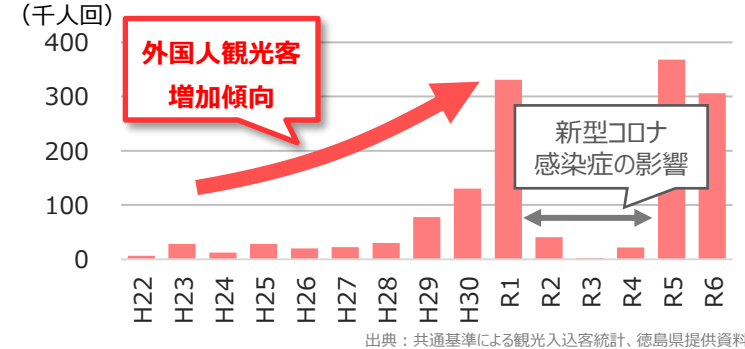
### 【整備効果】

- 空港や関西方面から沿線地域へのアクセス強化や、広域周遊ルート形成により、観光振興を支援。
- 速達性の向上により、県南部地域へのバスツアー誘致など観光振興の支援が期待される。

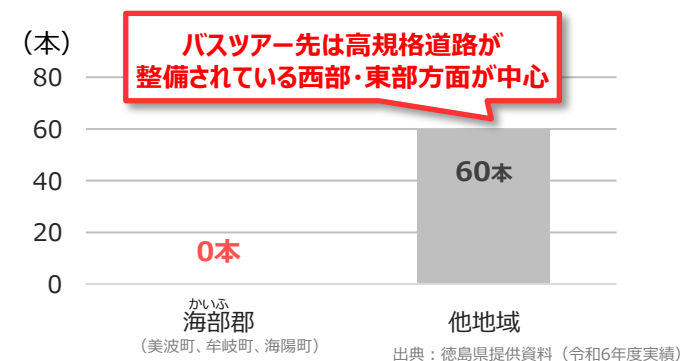
■徳島県南部地域に訪れる観光客数の推移



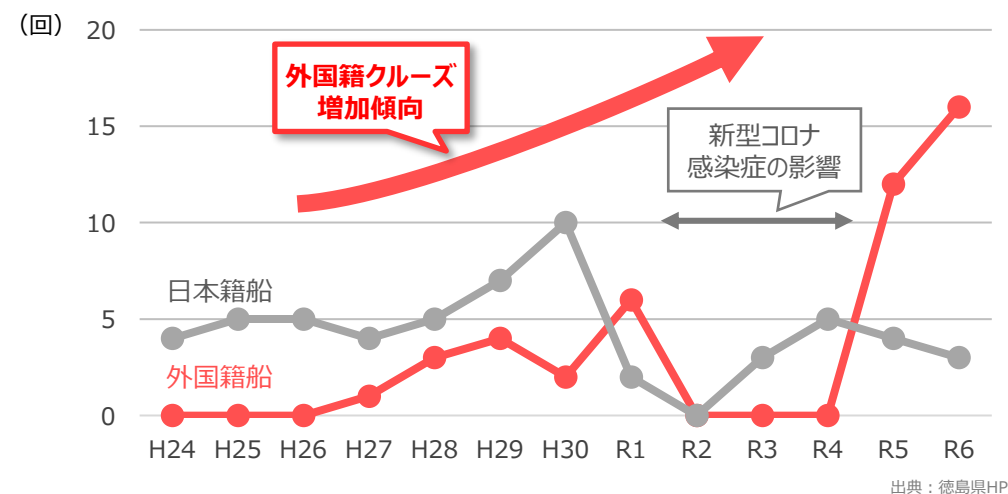
■徳島県の外国人観光客の推移



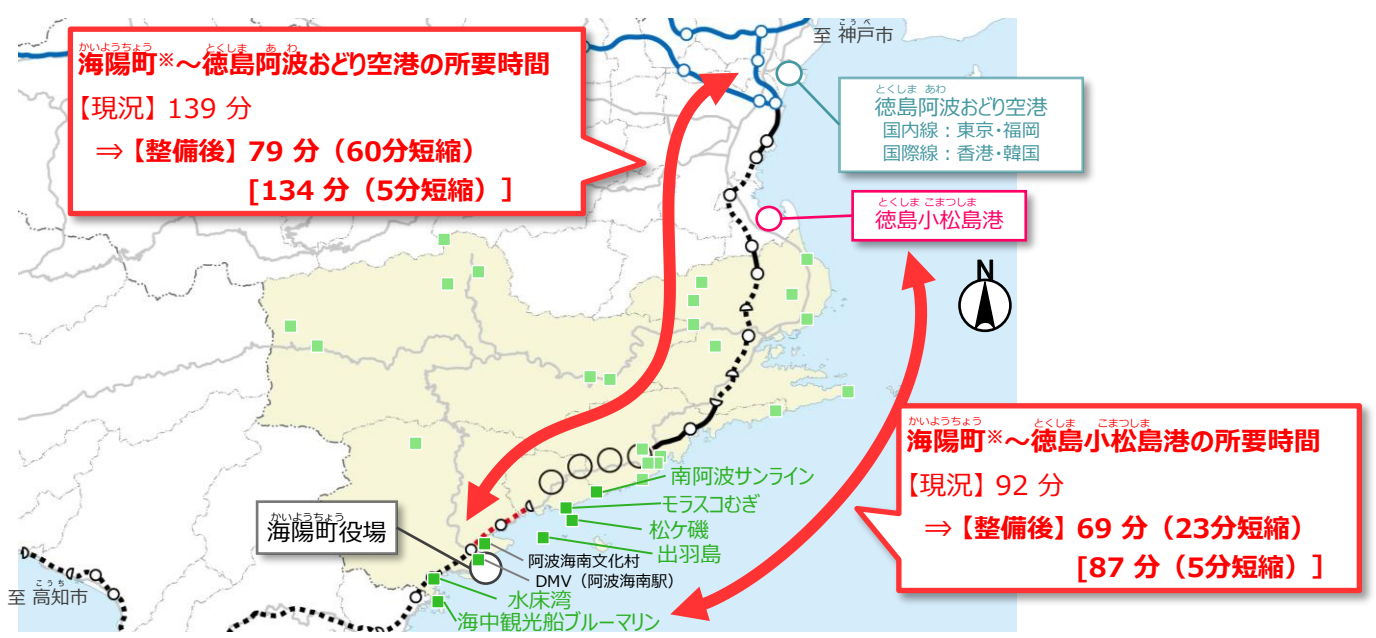
■徳島小松島港からのバスツアー本数



■徳島小松島港へのクルーズ船来航回数



■徳島県南部地域の観光地と牟岐海部道路整備による所要時間の短縮



| 区分     | 費目      | リスク項目                                                                                                       | リスクへの対応状況                                                                                          |
|--------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ①工事    |         |                                                                                                             |                                                                                                    |
|        | 改良      | 事業区間は脆弱な氾濫平野を通過するため、軟弱地盤の範囲が想定以上であった場合、地盤改良対策工費が増加する可能性。<br>また、山地部の切土区間において、岩の占める割合が想定以上であった場合、切土費が増加する可能性。 | 事業区間内で実施した地質調査結果や隣接事業の実績を参考に、地盤改良対策工費および切土費を計上。<br>今後、詳細な地質調査を実施し、設計・施工各段階において、地質・地盤リスクマネジメントを実施。  |
|        | 橋梁      | 事業化後に実施する橋梁下部工位置での地質調査により、支持層深度の変更（杭長増長）等、下部工の構造が変更となり費用が増加する可能性。                                           | 事業区間内で実施した地質調査結果を参考に、下部工の費用を計上。<br>今後、橋梁下部工位置での地質調査等を実施し、設計・施工各段階において、地質・地盤リスクマネジメントを実施。           |
|        | トンネル    | 事業化後のトンネル位置での地質調査により、支保パターンの変更や補助工法が追加となり費用が増加する可能性。                                                        | 隣接事業や現道のトンネルの実績を参考に、支保パターンの設定や補助工法の費用を計上。<br>今後、詳細な地質調査結果を踏まえた地山分類検討を実施。                           |
|        | I C・JCT | 事業区間のICの一部は脆弱な氾濫平野を通過するため、事業化後に実施するIC部の盛土箇所や橋梁箇所の地質調査結果により、軟弱地盤の範囲や支持層深度が想定以上であった場合、地盤改良対策工費や橋梁費が増加する可能性。   | 事業区間内で実施した地質調査結果や隣接事業の実績を参考に、地盤改良対策工費および橋梁費を計上。<br>今後、詳細な地質調査等を実施し、設計・施工各段階において、地質・地盤リスクマネジメントを実施。 |
|        | 舗装      | 設計・施工時に実施する切土箇所の調査結果により、所定のCBR値が得られなかった場合、舗装構成等の変更により費用が増加する可能性。                                            | 管内の類似事業の実績を参考に舗装構成等を設定し、舗装費用を計上。<br>今後、詳細な調査を実施し、舗装構成や支持力等の確認が必要。                                  |
|        | 付帯施設    | 事業化後の関係機関等との協議の結果により、交通安全対策(標識等)の追加変更が生じた場合、費用が増加する可能性。                                                     | 管内の類似事業の実績を参考に付帯施設費を計上。<br>今後も関係機関等と協議を進め、交通安全対策内容を確定。                                             |
| ②用地及補償 |         |                                                                                                             |                                                                                                    |
|        | 用地      | 事業化後の現地調査結果を踏まえた詳細設計の結果、影響範囲が増加し用地費が増加する可能性。                                                                | 用地や物件等に影響がある範囲を広範囲に設定し、用地費を計上。<br>今後、詳細設計を踏まえて、必要な範囲を確定。                                           |
|        | 補償      | 事業化後の現地調査結果を踏まえた詳細設計の結果、影響範囲が増加し補償費が増加する可能性。                                                                | 用地や物件等に影響がある範囲を広範囲に設定し、補償費を計上。<br>今後、詳細設計を踏まえて、必要な範囲を確定。                                           |

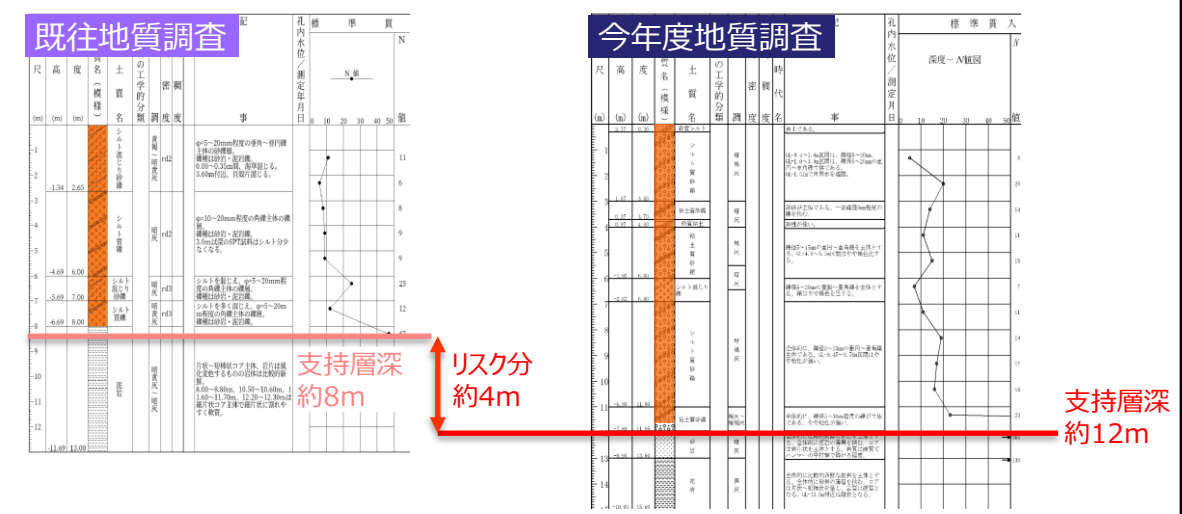
○一般国道55号 <sup>むぎ</sup>牟岐海部道路は、既往地質調査で軟弱地盤が確認されている氾濫平野・海岸平野を通過する計画

- 当初の橋梁計画は、本線から離れた現道上の既往地質調査結果を用いて下部工（杭種、杭長、杭径等）を計画。
- 令和7年11月に実施した地質調査結果では支持層深が8m→12mであることを確認し、計画に反映。
- 事業化後の更なる詳細調査により、想定よりも支持層が深い場合には、杭長の増長等が必要となり、橋梁費が増加する可能性有。

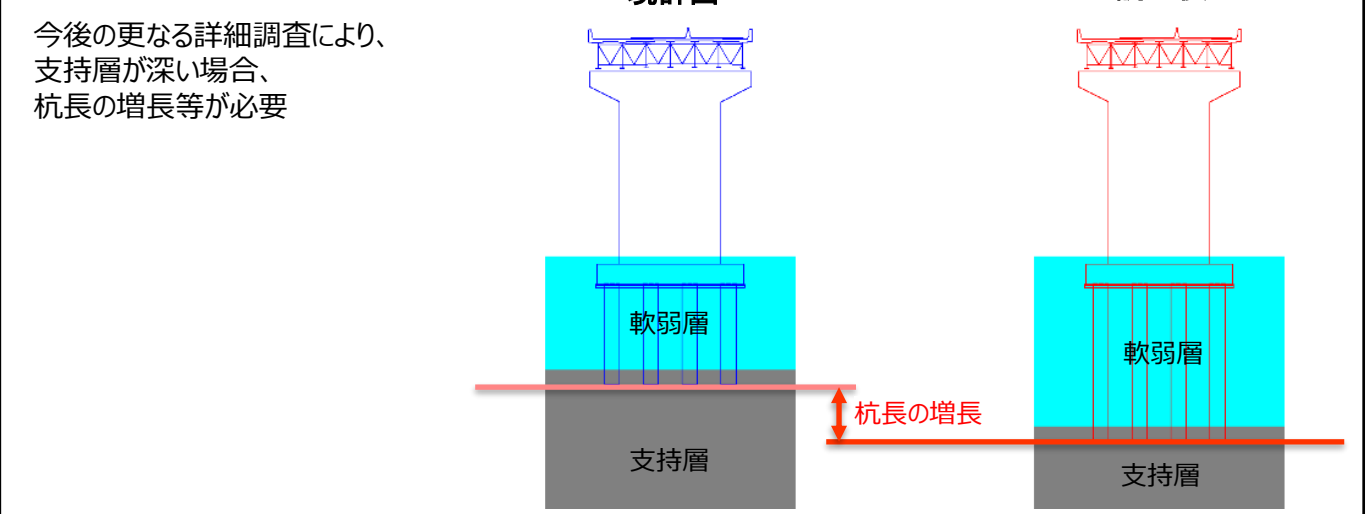
■牟岐海部道路 平面図



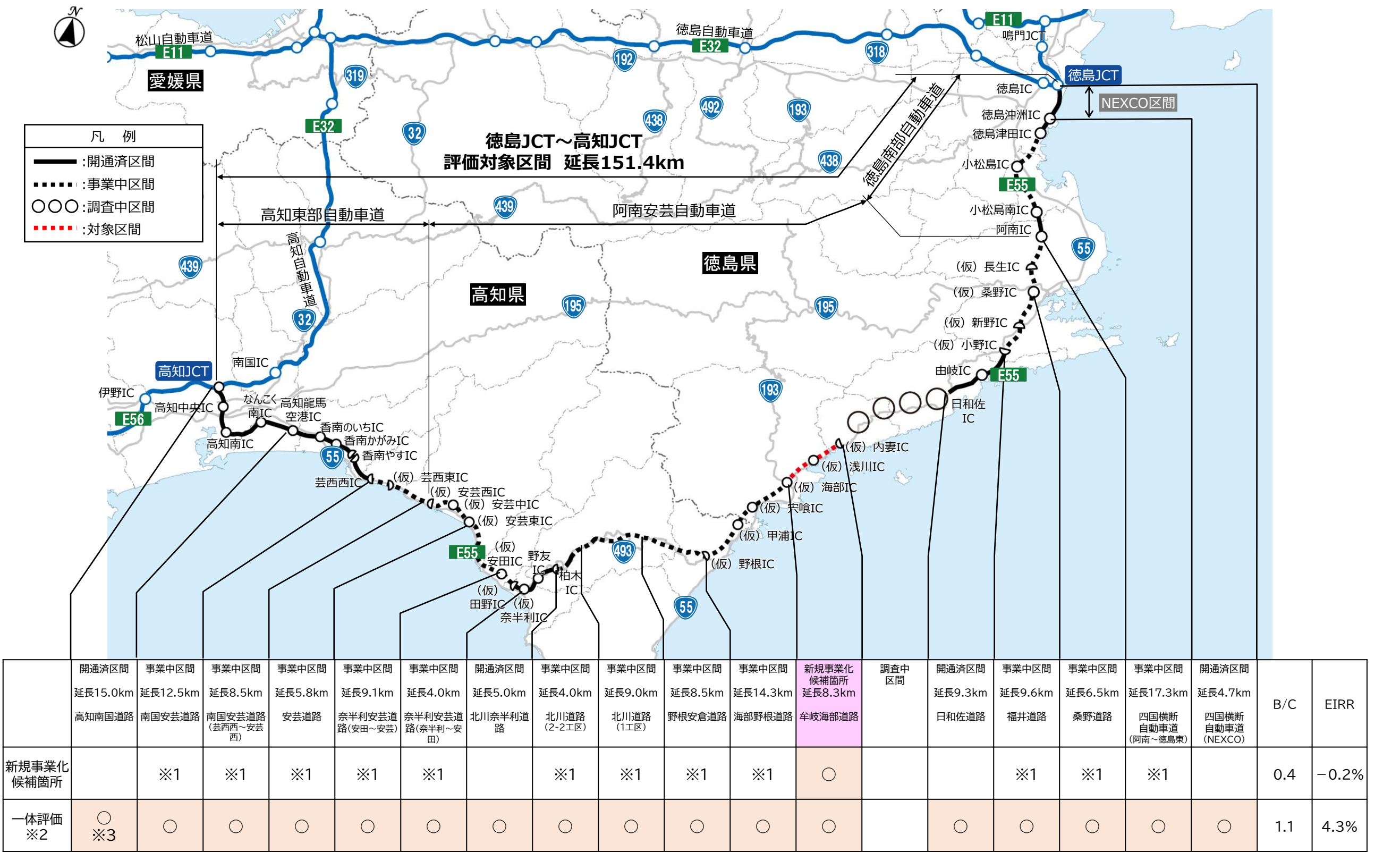
■地質調査結果



■橋梁下部工計画イメージ図



支持層深が想定以上である場合、橋梁費が増加する可能性



○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象  
※1: 新規事業化候補箇所のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む  
※2: 基準年をR7として計算  
※3: 暫定整備(2/4)とする

○徳島JCT～高知JCT間における総費用は15,111億円、3便益による総便益は16,138億円で費用便益比は1.1  
○牟岐海部道路における総費用は455億円、3便益による総便益は176億円で費用便益比は0.4  
○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0.97[C]から整備後0.86[C]となる。  
○牟岐海部道路における防災機能評価の脆弱度は、整備前0.91[C]から整備後0.77[C]となる。

(億円)

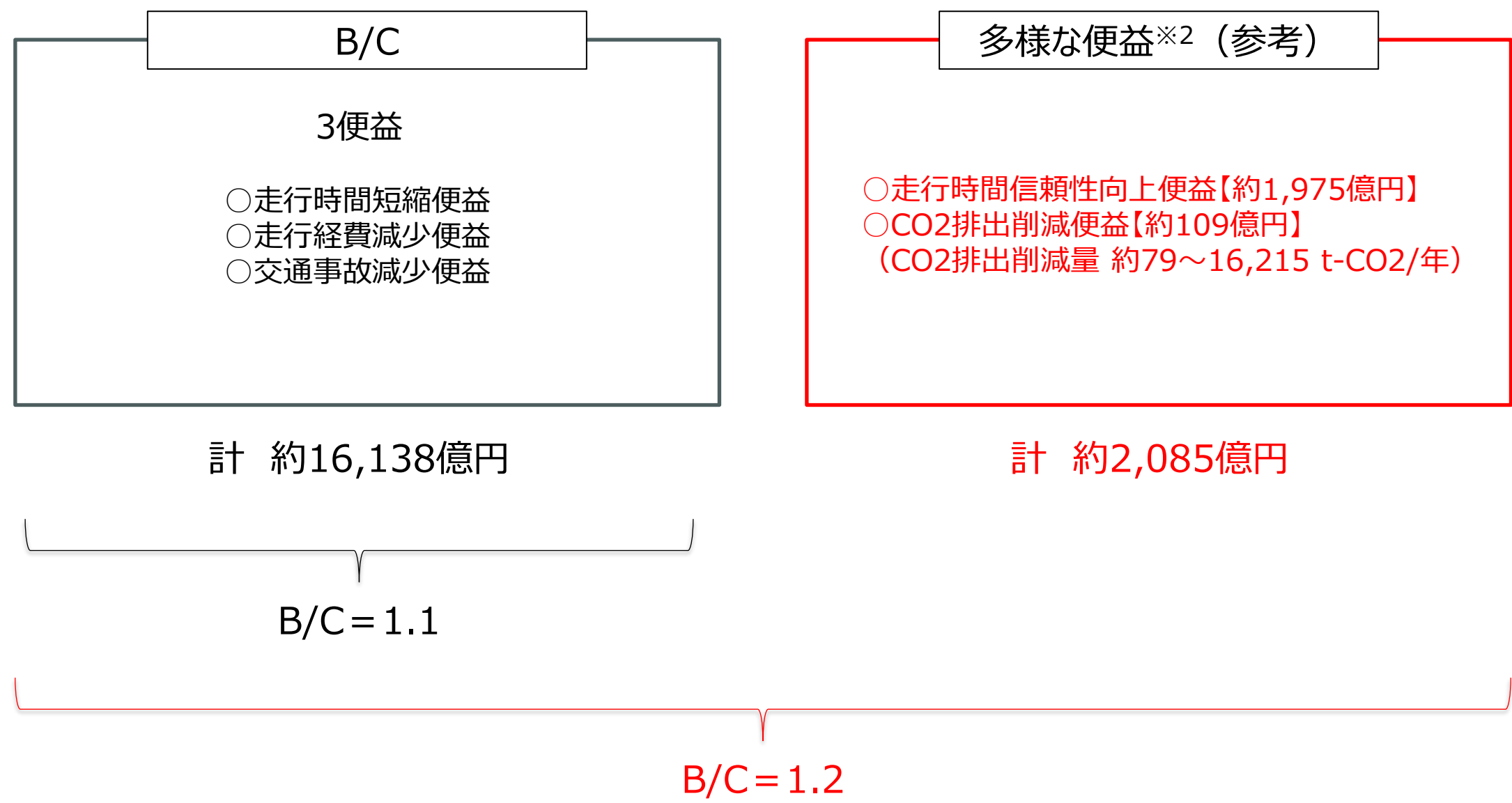
|                     | 費用<br>(C) |           |     |              | 便益<br>(B) |              |              |     | 費用便益比<br>(B／C)              | 經濟的内部<br>收益率<br>(EIRR) |
|---------------------|-----------|-----------|-----|--------------|-----------|--------------|--------------|-----|-----------------------------|------------------------|
|                     | 事業費       | 維持<br>管理費 | 更新費 | 走行時間<br>短縮便益 |           | 走行經費<br>減少便益 | 交通事故<br>減少便益 |     |                             |                        |
| 徳島JCT<br>～<br>高知JCT | 15,111    | 14,178    | 680 | 254          | 16,138    | 13,911       | 1,786        | 440 | 1.1<br>[1.5[2%]<br>1.9[1%]] | 4.3%                   |
| 牟岐海部<br>道路          | 455       | 433       | 21  | －            | 176       | 145          | 22           | 8.2 | 0.4<br>[0.6[2%]<br>0.7[1%]] | -0.2%                  |

注1) JCT間とは、徳島JCT～高知JCTを対象とした場合  
注2) 基準年（令和7年）における現在価値を記載  
注3) 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

| 改善ペア数          | 脆弱度                              |                                  | 累積脆弱度<br>の変化量           | 改善度                |                    | 評価           |
|----------------|----------------------------------|----------------------------------|-------------------------|--------------------|--------------------|--------------|
|                | 整備前                              | 整備後                              |                         | 通常時                | 災害時                |              |
| 58<br><br>(10) | 0.97<br>[C]<br><br>(0.91<br>[C]) | 0.86<br>[C]<br><br>(0.77<br>[C]) | ▲897.95<br><br>(▲50.82) | 0.19<br><br>(0.09) | 0.13<br><br>(0.20) | ○<br><br>(○) |

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  
※被災する拠点の最寄りインターチェンジを拠点とし評価

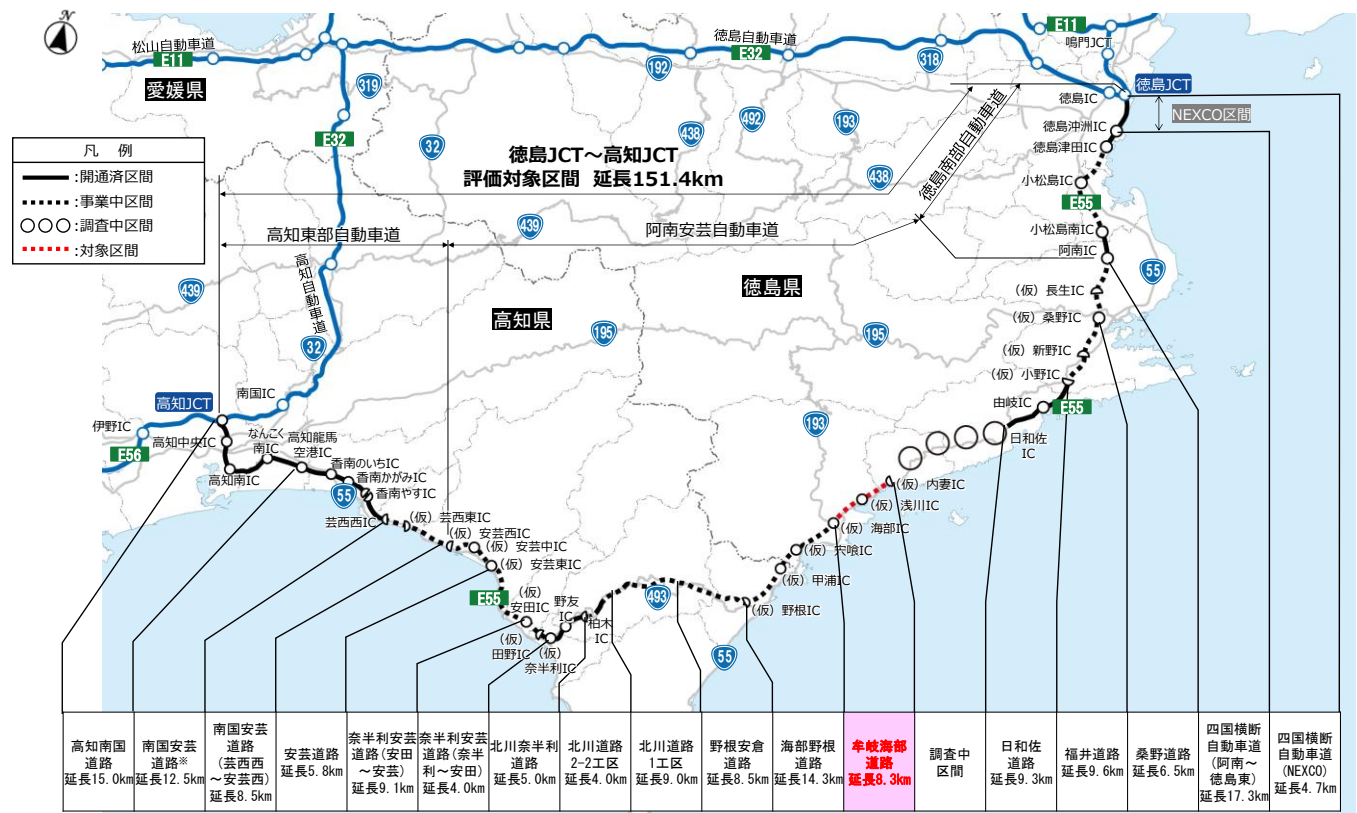
- 3便益に含まれていない効果についても貨幣換算化
- 参考比較値として、多様な効果を含めた費用便益分析※1を実施



※1：費用便益分析結果は、徳島JCT～高知JCTを対象とした一体評価の値  
基準年（令和7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%）  
※2：時間信頼性向上便益算定マニュアル（案）[国土技術政策総合研究所（H26）]、客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について[国土交通省道路局、都市地域整備局（H15）]を基に算定

○牟岐海部道路を含む徳島JCT～高知JCTの整備による時間信頼性向上便益として、約1,975億円を算出。

▼牟岐海部道路の位置図



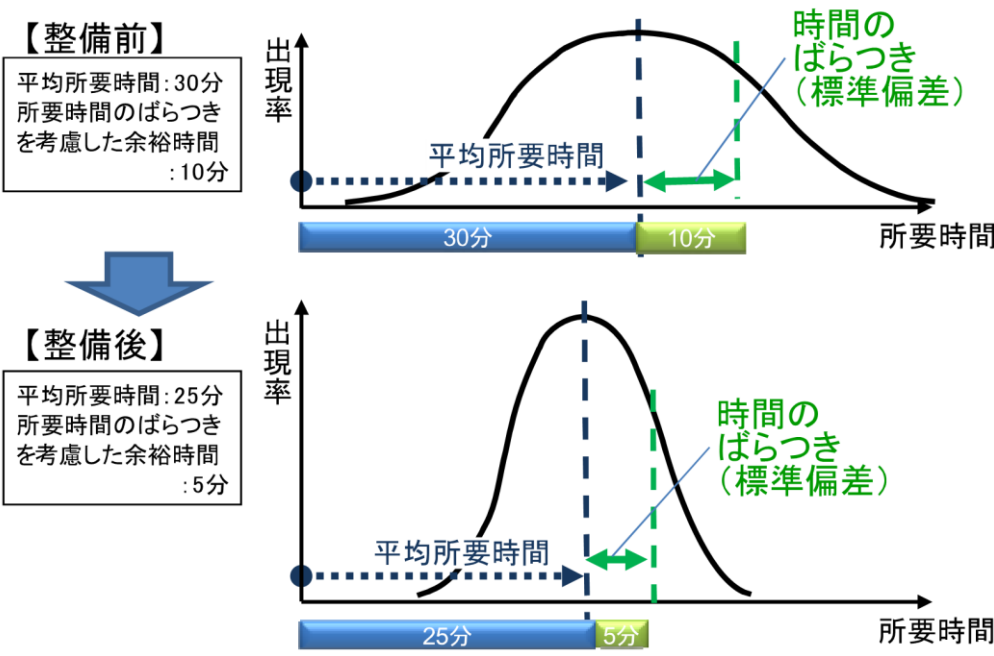
▼時間信頼性向上便益

|      | 総余裕時間費用（億円/年）     |                   | 時間信頼性向上便益（億円/年） |
|------|-------------------|-------------------|-----------------|
|      | ①整備なし             | ②整備あり             |                 |
| 事業全体 | 295.34<br>～312.14 | 269.28<br>～311.63 | 0.51<br>～26.06  |

▼便益表（現在価値）

| 基準年         | 令和7年度     |
|-------------|-----------|
|             | 事業全体      |
| 単年便益（初年便益）  | 4.03億円    |
| 基準年における現在価値 | 1975.43億円 |

▼時間信頼性便益の概念



便益算出に用いる短縮時間



走行時間短縮便益

時間信頼性向上便益

※今回算出対象とする便益

■時間信頼性の向上効果

・1年間に生じる総余裕時間費用

整備なし：295.34億円/年    整備あり：269.28億円/年  
＝約26.06億円/年  
※評価期間の最大値

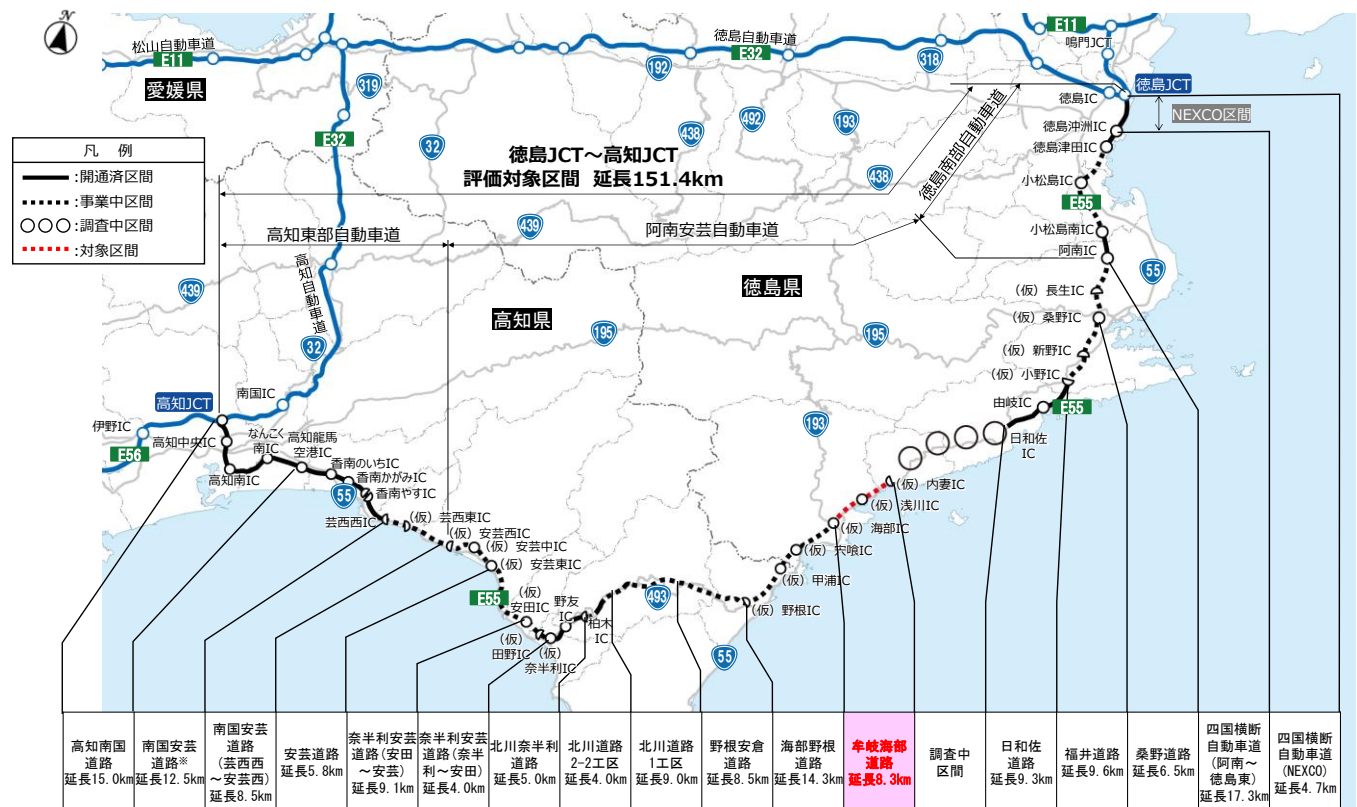
牟岐海部道路を含む徳島JCT～高知JCTの整備による時間信頼性向上便益

約1,975億円と試算

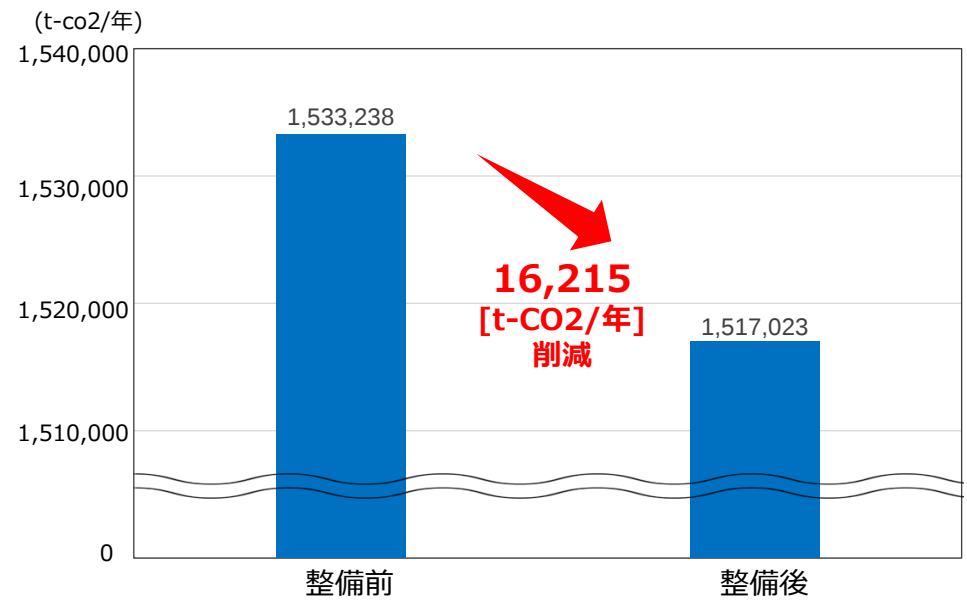
[参考]走行時間短縮便益（13,911億円）の約14%

○牟岐海部道路を含む徳島JCT～高知JCTの整備によるCO2排出削減便益として、約109億円を算出。

▼牟岐海部道路の位置図



▼CO2排出量削減効果



「国土技術政策総合研究所資料第671号」の排出原単位に基づき、CO2排出削減量を算定した結果、  
約16,215 [t-CO2/年] の削減効果が見込まれる

▼CO2排出削減量

|      | CO2排出量 (t-CO2/年)        |                         | CO2排出削減量 (t-CO2/年) |
|------|-------------------------|-------------------------|--------------------|
|      | ①整備なし                   | ②整備あり                   |                    |
| 事業全体 | 1,533,238<br>～1,535,681 | 1,517,023<br>～1,535,602 | 79～16,215          |

▼便益表（現在価値）

| 基準年         | 令和7年度    |
|-------------|----------|
|             | 事業全体     |
| 単年便益（初年便益）  | 0.20億円   |
| 基準年における現在価値 | 109.30億円 |

■ CO2排出削減効果

・1年間に生じる総CO2排出量

整備なし：1,533,238 t-CO2/年－ 整備あり：1,517,023 t-CO2/年  
＝約16,215 t-CO2/年

※評価期間の最大値  
貨幣価値原単位：10,600円/t-C

牟岐海部道路を含む徳島JCT～高知JCTの整備によるCO2排出削減便益

約109億円と試算

1. 事業概要



- 起終点: 徳島県海部郡牟岐町内妻 ~ 徳島県海部郡海陽町多良
- 延長等: 8.3 km (第 1 種 第 3 級、2 車線、設計速度 80 km/h)
- 全体事業費: 約 705 億円
- 計画交通量: 約 5,400 台/日

①路線概要

阿南安芸自動車道は、徳島県阿南市から高知県安芸市に至る延長約 110 km の高規格道路。このうち、牟岐海部道路は、徳島県海部郡牟岐町内妻から徳島県海部郡海陽町多良に至る延長 8.3 km の自動車専用道路。

②事業目的

- 当該区間の整備により、四国8の字ネットワークを形成し、南海トラフ地震等の災害に備えた命の道となる信頼性の高いネットワークを形成。
- 都市部や空港までの移動時間の短縮により徳島県南部地域における産業・観光振興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。

③事業実施に向けた検討状況

- 阿南安芸自動車道は、上位計画として地域高規格道路(H6.12月)、新広域道路交通計画(R3.6月)、徳島県新広域道路交通計画(R3.6月)、牟岐町総合計画(R3.3月)、第2次海陽町総合計画(R6.3月)に位置づけ
- 地域課題等をふまえ、計画段階評価(H25.12月～H27.4月)において以下の政策目標を設定し、ルート構造を検討
  - 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(代替路の確保、防災拠点施設や避難路との連携)
  - ②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現
  - ③速達性・走行性の向上により産業振興を支援
  - ④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援

2. 評価結果

費用便益分析

■費用便益分析結果（貨幣価値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       | （参考）※4 | EIRR※1          | 総費用                     | 総便益                                                                                    |
|--------|-----------|--------|-----------------|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| 4%     | 1.1 (0.4) | 1.2    | 4.3%<br>（-0.2%） | 15,111億円※2<br>（455億円※2） | 16,138億円※2<br>（176億円※2）<br><div>（参考）<br/>走行時間信頼性向上便益：1,975億円<br/>CO2排出削減便益：109億円</div> |
| [2%]※3 | 1.5 (0.6) | 1.7    |                 |                         |                                                                                        |
| [1%]※3 | 1.9 (0.7) | 2.1    |                 |                         |                                                                                        |

注）費用便益分析結果は、徳島JCT～高知JCTを対象とした場合、（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合  
※1 EIRR：経済的内部収益率  
※2 基準年（令和7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%）  
※3 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率  
※4 参考として算出した多様な便益を含めたB/C

防災機能評価

■道路ネットワークの防災機能評価結果

| 改善<br>ペア数  | 脆弱度<br>（防災機能ランク）             |                              | 累積<br>脆弱度の<br>変化量   | 改善度            |                | 評価       |
|------------|------------------------------|------------------------------|---------------------|----------------|----------------|----------|
|            | 整備前                          | 整備後                          |                     | 通常時            | 災害時            |          |
| 58<br>(10) | 0.97<br>[C]<br>(0.91)<br>[C] | 0.86<br>[C]<br>(0.77)<br>[C] | ▲897.95<br>(▲50.82) | 0.19<br>(0.09) | 0.13<br>(0.20) | ○<br>(○) |

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

|       |             |             |    |                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------|-------------|-------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業の影響 | 社会全体への影響    | 評価項目        | 評価 | 内容                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|       |             | 自動車や歩行者への影響 | ○  | 渋滞対策                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|       |             | 歩行空間        | ○  | 事故対策                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|       | 社会全体への影響    | 住民生活(政策目標②) | ◎  | 歩行空間                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 事業の影響 | 社会全体への影響    | 地域経済(政策目標③) | ◎  | 速達性・走行性の向上により医療活動を支援                                                                                                                                                                                                                                                       |
|       |             | 災害(政策目標①)   | ◎  | 【課題】<br>・第二次救急医療機関である県立海部病院への緊急搬送は、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。(写真1)<br>・さらに、当該地域から第三次救急医療機関への移動は、約93分であり、迅速な治療が受けられない。<br>【効果】<br>・沿線地域から高次救急医療機関への搬送時間短縮、救急搬送時の走行の安定化により、傷病者・救急隊員の負担軽減が期待される。                                              |
|       |             | 環境          | ○  | 速達性・走行性の向上により産業振興を支援                                                                                                                                                                                                                                                       |
|       | 地域社会(政策目標④) | 地域社会        | ◎  | 【課題】<br>・海陽町では全国地鶏生産量トップの「阿波尾鶏」が生産・加工されているが、出荷時に利用する国道55号は輸送に時間を要する上、急カーブや急勾配箇所が多数分布しており運転者への負担が大きい。(図3)<br>【効果】<br>・沿線地域から大阪・東京方面への輸送時間の短縮・走行性の向上により円滑な物流網が構築され、地域産業を支援。                                                                                                  |
| 事業の影響 | 社会全体への影響    | 災害(政策目標①)   | ◎  | 信頼性の高いネットワークの確保                                                                                                                                                                                                                                                            |
|       |             | 環境          | ○  | 【課題】<br>・事業区間に並行する国道55号は南海トラフ地震発生時の津波浸水により最大約5割が浸水する。(図4)<br>・浅川地区は、「陸」・「海」・「空」の輸送拠点および救助活動拠点が集積しており、徳島県南部における大規模災害時の重要拠点であるが、阿南・安芸方面とのアクセス性が低い。<br>【効果】<br>・牟岐～海部間の幹線道路における津波浸水予測区間を回避し、幹線道路の寸断による孤立を解消。<br>・信頼性の高いネットワークの構築により、災害時の重要拠点へのアクセス性向上、盛土区間を活用した避難路の構築等が期待される。 |
|       |             | 地域社会(政策目標④) | ◎  | 【効果】<br>・沿線地域から高次救急医療機関への搬送時間短縮、救急搬送時の走行の安定化により、傷病者・救急隊員の負担軽減が期待される。                                                                                                                                                                                                       |
|       | 地域社会(政策目標④) | 地域社会        | ◎  | 【効果】<br>・沿線地域から高次救急医療機関への搬送時間短縮、救急搬送時の走行の安定化により、傷病者・救急隊員の負担軽減が期待される。                                                                                                                                                                                                       |



写真1 線形の厳しい箇所

○海陽町～徳島県立海部病院(第二次救急医療機関)の所要時間  
【現況】16分 ⇒ 【整備後】9分(7分短縮) [11分(5分短縮)]  
○海陽町～徳島赤十字病院(第三次救急医療機関)の所要時間  
【現況】93分 ⇒ 【整備後】64分(29分短縮) [88分(5分短縮)]  
○牟岐～海部間の線形不良箇所  
【現況】6箇所 ⇒ 【整備後】0箇所  
出典: 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路時平均旅行速度)より  
(徳島南部道、阿南安芸自動車道: 80km/h、牟岐バイパス: 60km/h)  
現況: 現在の道路ネットワーク 整備後: 事業中区間を含む徳島南部道、阿南安芸自動車道利用ルート、[]内は対象事業のみ利用ルート

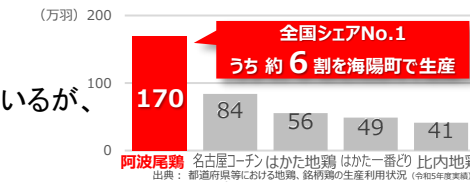


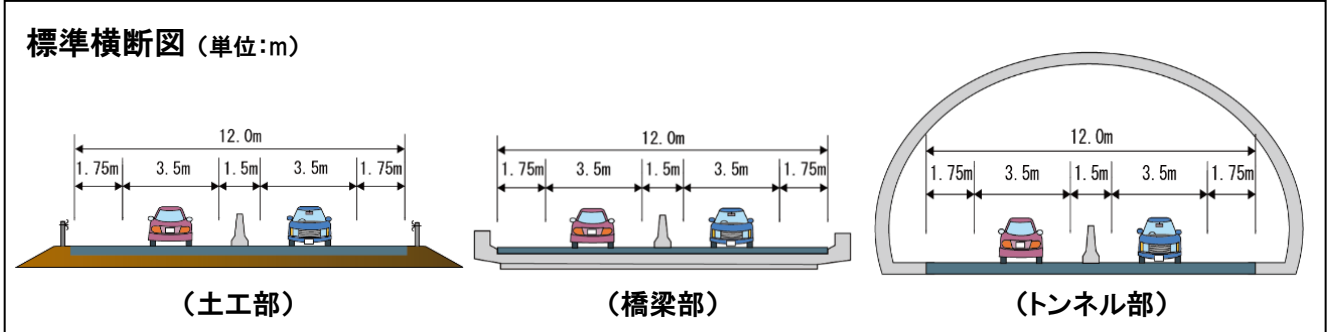
図3 全国の地鶏・銘柄鶏の生産量(上位5ブランド)



図4 津波浸水想定区域の分布

○牟岐～海部を移動する経路における津波浸水区間延長  
【現況】約5.2km ⇒ 【整備後】0km(阿南安芸自動車道(牟岐海部道路)経由)  
出典: 令和13年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路時平均旅行速度)より(徳島南部道、阿南安芸自動車道: 80km/h、牟岐バイパス: 60km/h)  
現況: 現在の道路ネットワーク 整備後: 事業中区間を含む徳島南部道、阿南安芸自動車道利用ルート、[]内は対象事業のみ利用ルート

※本事業は、リスク分析を行うとともに、着工前重点準備を実施。



|                  |                       |                 |
|------------------|-----------------------|-----------------|
| 凡例               | 対象区間                  | 通行止め箇所 (H26-R6) |
| 調査中区間            | 防災点検対策箇所              |                 |
| 一般国道             | 平面線形の厳しい箇所            |                 |
| 主要地方道            | 縦断勾配の厳しい箇所            |                 |
| 一般県道             | 市街地(集落)               |                 |
| 橋梁構造             | 交通量 (R3全国道路・街路交通情勢調査) |                 |
| トンネル構造           | 主な施設                  |                 |
| 事故危険区間           | 市町村境界線                |                 |
| 死亡事故発生箇所 (R1~R6) |                       |                 |

