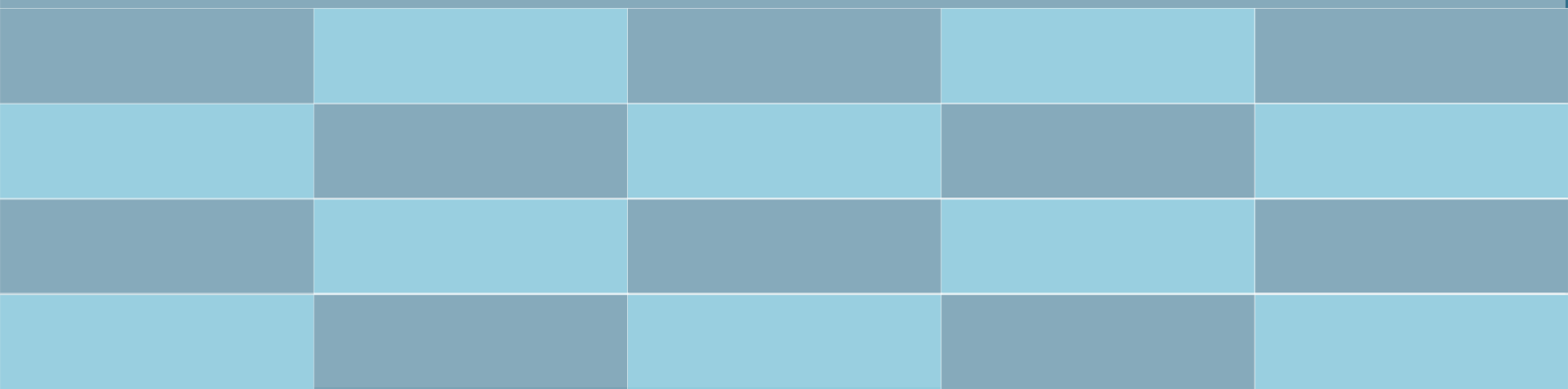


徳島県 新広域道路交通計画 （案）



目次



第1章 新広域道路交通計画について

- 1. 概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2. 計画年次・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 3. 計画の追加・見直しについて・・・・・・・・・・ 1

第2章 広域道路ネットワーク計画

- 1. 基本戦略
 - (1) 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成・・・・・・・・ 2
 - (2) ブロック都市圏の利便性や魅力の向上・・・・・・・・・・ 2
 - (3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化・・・・・・・・・・ 2
 - (4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化・・・・・・・・ 3
 - (5) 国土の更なる有効活用や適正な管理・・・・・・・・・・ 3
- 2. 広域道路ネットワークの構成
 - (1) 高規格道路・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
 - (2) 一般広域道路・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- 3. 広域道路ネットワーク形成のための拠点設定
 - (1) 拠点設定の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
 - (2) 拠点一覧・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
- 4. 広域道路ネットワーク計画
 - (1) 物流に資するネットワークの形成・・・・・・・・・・ 13
 - (2) 災害時における多重性・代替性を確保するネットワークの形成・・・ 14
 - (3) 交通・防災拠点ネットワーク計画図・・・・・・・・・・ 16
 - (4) 広域道路ネットワーク計画図・・・・・・・・・・ 19
- 5. 地域間ネットワーク計画
 - (1) 地域間ネットワークの形成・・・・・・・・・・ 21

第3章 交通・防災拠点計画

- 1. 交通拠点計画
 - (1) DMV（デュアル・モード・ビークル）の導入・・・・・・・・ 22
- 2. 防災拠点計画
 - (1) 道の駅の防災拠点化（道の駅第3ステージ）・・・・・・・・ 24



第4章 ICT 交通マネジメント計画

1. ICT 交通マネジメント計画

- (1) 自動運転サービスの導入 26
- (2) ETC2.0 を活用したサービスの導入 28

参考資料

1. 広域道路ネットワークの実現による効果

- (1) 県庁所在地間の移動時間短縮効果（4車線化） 29
- (2) 県庁所在地間の移動時間短縮効果（四国8の字NW） 30
- (3) 防災拠点までの移動時間短縮効果 31
- (4) 環状道路による都市部の移動時間短縮効果 32

2. 地域間ネットワークの実現による効果

- (1) 地方中核都市（徳島市）までの1時間到達圏の拡大効果 33
- (2) 地方生活圏中心都市（阿南市）までの1時間到達圏の拡大効果 34
- (3) 地方生活圏中心都市（三好市）までの1時間到達圏の拡大効果 35
- (4) 主要観光地までの移動時間短縮効果 36

第1章 新広域道路交通計画について

1 概要

我が国の幹線道路ネットワークは、昭和41年 国土開発幹線自動車道建設法が制定され、全国各地から概ね2時間以内で到達できる高速道路網の構築を行うため、7,600kmの予定路線が決定されました。

昭和62年には、第4次全国総合開発計画の策定で、地方中軸、中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等から概ね1時間程度で利用が可能となるようネットワークを形成することが示され、高規格幹線道路網14,000kmが決定されました。

平成6年には、高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路で、自動車専用道路もしくは、同等の規格を有し、概ね60km/h以上のサービスを提供する地域高規格道路の計画路線約6,950kmの指定を行いました。（平成10年に見直しを実施）

これらの全国の動きに合わせて、徳島県においても、平成5年に徳島県広域道路網マスタープランを策定（平成10年改訂）し、1時間圏内交通網の形成を目指し、四国8の字ネットワークをはじめとした高規格幹線道路等の整備に努めて来たところです。

しかしながら、策定から20年以上が経過し、道路ネットワークの整備状況や東日本大震災を契機とした南海トラフ巨大災害への備え、ICTを活用した新たな交通モードの開発等、社会を取り巻く変化が大きくなっています。

また、平成30年3月30日に成立、同月31日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」（平成30年法律第6号）により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設されました。

これらの社会情勢の変化、新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を踏まえ、今後の四国地方の道路のあり方について、「広域道路ネットワーク」、「交通・防災拠点」、「ICT交通マネジメント」を柱とする四国地域新広域道路交通ビジョン中間とりまとめが平成31年1月に国において策定されました。

本計画は、徳島県新広域道路交通ビジョンで示した方針に基づき、高規格幹線道路や、これを補完する広域的な道路ネットワーク（地域高規格道路、直轄国道等）を中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行いながら、平常時・災害時及び物流・人流の観点を踏まえた具体的なネットワーク計画の策定を行ったものとなります。

2 計画年次

本計画は、概ね20年～30年の中長期的な視点で検討を行ったものです。

3 計画の追加・見直しについて

今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要に応じて計画の見直しを行います。

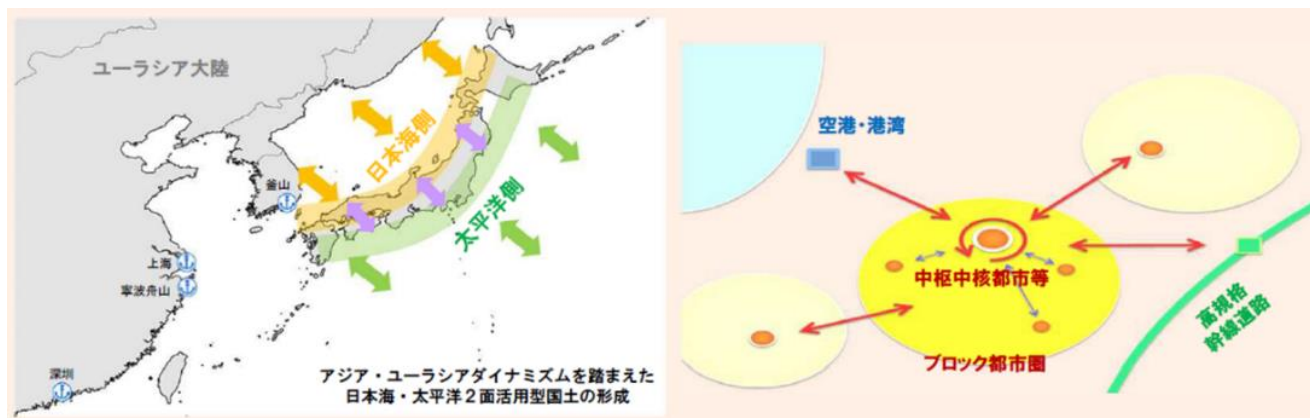
第2章 広域道路ネットワーク計画

1 基本戦略

広域道路ネットワークは、地域の経済活動を支える基盤となりますが、各地域の実情に応じて必要となる拠点連絡等の強化を検討する必要があり、その効果を早期に発現させるため、効率的に道路ネットワークを構築する必要があります。

そのため、都市間連絡速度、高速道路や一般道路の渋滞、拠点へのアクセス性、災害時のリダンダンシーなど、現状の交通課題の解消を図る観点やアジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた2面活用型国土の形成、さらに、新型コロナウイルス感染症の経験を踏まえた社会の変化の可能性への備え等の新たな国土形成の観点が重要であり、これらが「両輪」となった観点を踏まえ、次の基本戦略に沿って、広域道路ネットワークの効率的な強化を図っていきます。

【基本戦略のイメージ図】



出典：国土交通省『新たな広域道路ネットワークに関する検討会』中間とりまとめ（令和2年6月8日）

（1）中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成

人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進します。

（2）ブロック都市圏の利便性や魅力の向上

ブロック都市圏内の拠点間連絡、環状道路を強化し、都市圏の利便性や魅力の向上を図ります。

（3）空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

グローバルな対流を促進するため、空港・港湾等の交通拠点へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図ります。

(4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化

広域道路ネットワークを強化することにより、巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたリダンダンシーの確保や国土強靱化を推進します。

(5) 国土の更なる有効活用や適正な管理

広域道路ネットワークを強化することにより、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた日本海・太平洋2面活用型国土を形成するとともに、中山間地域や半島地域を含めた国土の更なる有効活用・適正な管理を図ります。

【広域道路ネットワークのイメージ図】



2 広域道路ネットワークの構成

広域道路ネットワークは、前述のとおり、高規格幹線道路や地域高規格道路、一般国道（指定区間）等からなる「基幹道路」、平常時において基幹道路と主要拠点、基幹道路相互、主要拠点相互を接続する「アクセス路」、災害時における広域的なネットワークの多重性・代替性の強化や、ネットワーク上の局所的な脆弱区間に対する代替性確保のための「代替路」、基幹道路と防災拠点を接続する「補完路」により構成します。

また、広域道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手していない道路については「構想路線」とし、今後、地域の実情に応じて必要な検討を行います。

なお、「基幹道路」については、連絡する拠点の重要性や、通過する交通の特性により、個々の道路に求められるサービスレベルは異なることから、以下の階層性を持たせて、効率的に強化を図ります。

（１）高規格道路

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的なネットワークを構成する道路です。

また、地域の実情や将来像（概ね20～30年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60 km/h以上の道路です。

全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図ります。

広域道路ネットワーク計画では、原則として以下のいずれかに該当する道路とします。

- ・ブロック都市圏^{※1}間を連絡する道路

- ※1 中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏 等

- ・ブロック都市圏内の拠点連絡^{※2}や中心都市^{※3}を環状に連絡する道路

- ※2 都市中心部から高規格幹線道路 IC へのアクセスを含む

- ※3 三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市

- ・上記道路と重要な空港・港湾^{※4}を連絡する道路

- ※4 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

(2) 一般広域道路

基幹道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40 km/h以上の道路です。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保を図ります。

広域道路ネットワーク計画では、原則として以下のいずれかに該当する道路であって、高規格道路を除く基幹道路を一般広域道路とします。

- ・ 広域交通の拠点となる都市^{※1}を効率的かつ効果的に連絡する道路

※1 中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市

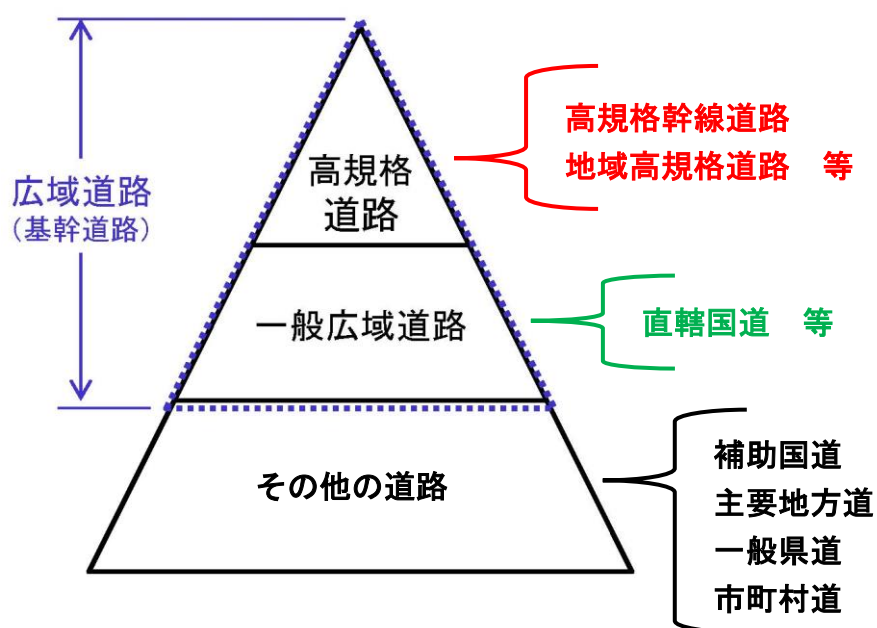
上記圏域内のその他周辺都市（2次生活圏中心都市相当、昼夜率1以上）

ただし、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域における都市への到達が著しく困難な場合を考慮する

- ・ 高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等^{※2}を連絡する道路

※2 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、三大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

【広域道路（基幹道路）のイメージ図】



3 広域道路ネットワーク形成のための拠点設定

(1) 拠点設定の考え方

広域道路ネットワーク計画を策定する上で、考慮すべき拠点について、「都市」、「物流」、「交流・観光」、「防災」の観点から設定を行います。

それぞれの拠点の考え方については、以下に示すとおりです。

【「都市」拠点の考え方】

拠点	概要	設定理由	平常時	災害時
地方中核都市	都道府県庁所在地または人口が概ね30万人以上の都市 【「21世紀の国土のグランドデザイン」（平成10年3月閣議決定）に記載】	● 地域の中心都市として、生産・消費に伴う大量の輸送需要が発生するため ● 観光施設が多く、広域的な観光総合案内や宿泊施設が充実し観光客が集中するため	○	○
地方中心都市	人口が10万人以上の都市	● 地域の中心都市として、生産・消費に伴う大量の輸送需要が発生するため ● 観光施設が多く、広域的な観光総合案内や宿泊施設が充実し観光客が集中するため	○	○
地方生活圏 中心都市	大都市地域及び沖縄県を除く全国において、都市と周辺の農山漁村が一体になるよう設定した生活圏域（地方生活圏、二次生活圏）の中心となる都市	● 地域の中心都市として、生産・消費に伴う大量の輸送需要が発生するため ● 観光施設が多く、広域的な観光総合案内や宿泊施設が充実し観光客が集中するため	○	○
市町村役場	市町村の役所・役場及びその立地する地域 【地方自治法第2条第3項市町村は、基礎的な地方公共団体として、都道府県が処理するものを除き、地域における事務等を処理するものとする】	● 地域の防災本部として機能するため ● 地域における救援物資の集散拠点として機能するため	—	○

【「物流」拠点の考え方】

拠点	概要	設定理由	平常時	災害時
拠点空港	国際航空輸送網、または、国内航空輸送網の拠点となる空港 【空港法第4条に基づき、国土交通大臣または空港会社が設置・管理する空港】	● マルチモーダルによる効率的な輸送の支援を図るため ● 飛行機による国内外からの長距離移動から自動車への乗り換え拠点として機能するため	○	○
その他のジェット化空港	拠点空港以外で、滑走路延長2,000m以上、または、ジェット機が就航している空港（ヘリポート除く） 【空港法第5条第1項（地方管理空港）、第2条（その他空港）等】	● マルチモーダルによる効率的な輸送の支援を図るため ● 飛行機による国内外からの長距離移動から自動車への乗り換え拠点として機能するため	○	○
国際戦略港湾 国際拠点港湾	国際・国内の海上輸送網の拠点となる港湾 【港湾法第2条第2項に定めのある、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾】	● マルチモーダルによる効率的な輸送の支援を図るため ● 国際海上コンテナ車（40ft 背高）の起終点となることが多いため ● フェリー・クルーズ船による観光周遊ルートの拠点となりうるため	○	○
重要港湾	国際・国内の海上輸送網の拠点となる港湾 【港湾法第2条第2項に定めのある、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾】	● マルチモーダルによる効率的な輸送の支援を図るため ● 国際海上コンテナ車（40ft 背高）の起終点となることが多いため ● フェリー・クルーズ船による観光周遊ルートの拠点となりうるため	○	○
コンテナ取扱駅 （トップリフター駅）	鉄道コンテナ輸送とトラック輸送との間の載せ替え拠点 【鉄道事業法に基づく事業許可を取得したJR貨物株式会社が運営する貨物駅】	● マルチモーダルによる効率的な輸送の支援を図るため	○	○
トラックターミナル	大型トラックと小型トラックとの間の貨物の積み替え 【自動車ターミナル法】	● 多数のトラックの起終点及び積み替え地点であるため	○	○

卸売市場	生鮮食料品等の取引及び荷さばきを行う施設（集分荷機能、価格形成機能、品揃え機能、代金決済機能） 【卸売市場法】	●物流車両の起終点であるため	○	○
工業団地	一定の範囲を工業用地として整備し、工場や倉庫を計画的に立地させた地域	●物流車両の起終点であるため ●国際海上コンテナ車（40ft 背高）の起終点となることが多いため	○	○
特定流通業務施設	輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うことによる流通業務の総合化等を図り、物資の流通に伴う環境への負荷の低減に資する流通業務総合効率化事業の中核となる施設として設置 【物流総合効率化法に基づき、国土交通省による認定を受けた総合効率化計画に基づき整備されるもの】	●物流車両のクロスポイントであるため ●国際海上コンテナ車（40ft 背高）の起終点となることが多いため	○	○
流通業務地区	流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図り、もって都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的として都市計画で定められている地区 【流通業務市街地の整備に関する法律、都市計画法】	●物流車両のクロスポイントであるため ●国際海上コンテナ車（40ft 背高）の起終点となることが多いため	○	○
保税地域	外国から輸入された貨物を、税関の輸入許可が未了の状態に関税を留保したまま保管できる場所として、財務大臣が指定（指定保税地域）または税関が承認（総合保税地域）したもの 【関税法第37条（指定保税地域）、同法第62条の8（総合保税地域）】	●物流車両の起終点であるため ●国際海上コンテナ車（40ft 背高）の起終点となることが多いため	○	○

【「防災」拠点の考え方】

拠点	概要	設定理由	平常時	災害時
自衛隊基地 駐屯地	航空自衛隊の部隊または機関が所在する基地および陸上自衛隊の部隊または機関が所在する駐屯地 【自衛隊法施行令第51条の2により規定された航空自衛隊の基地および、第50条により規定された陸上自衛隊の駐屯地】	● 自衛隊による救援物資の集散拠点となるため	—	○
広域防災拠点 (備蓄基地)	広域的な災害対策活動の体制を構築する拠点 救援物資の輸送、備蓄、要員のベースキャンプ、災害医療支援等、域外から域内へのヒトやモノの流れを扱う 【災害対策基本法に基づき、地方公共団体が作成する地域防災計画に位置づけ】	● 地域における救援物資の集散拠点となるため	—	○
災害医療拠点 (総合病院等)	被災地からの重傷者の受入れ・搬出拠点となるとともに、医療チームや資器材を外部から受け入れ、被災地に提供する機能を有する病院 【平成24年3月21日付け厚生労働省医政局長通達「災害における医療体制の充実強化について」で位置づけられ、都道府県医療審議会等の承認のもと都道府県が指定】	● 被災地からの重傷者の受入れ・搬出拠点となるため	—	○
防災機能を有する道の駅	道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供、地域の振興に寄与することを目的として設置 「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」を併せ持つ休憩施設 【道路法、交通安全施設等整備事業の推進に関する法律等】	● 地域における救援物資の集散拠点となるため	—	○
災害時民間物資 集積拠点	災害時の支援物資の広域的な受入拠点としての活用を想定する民間施設 【国土交通省による「民間の施設・ノウハウを活用した災害に強い物流システム構築に関する協議会」がとりまとめた、災害時に活用できる民間物流拠点】	● 地域における救援物資の集散拠点となるため	—	○

製油所・油槽所	我が国への石油の供給が不足する事態が生じ、又は生じるおそれがある場合において、経済産業大臣が備蓄量の報告を求める施設 【石油の備蓄の確保等に関する法律施行規則に位置づけ】	●災害復興の際、緊急車両、暖房、生産活動等の必要な石油（ガソリン、灯油等）を確保する必要があるため	—	○
道路啓開計画 拠点	南海トラフ地震発生時に広域道路啓開を行うための出発・集結拠点となる施設 【四国道路啓開計画で出発・集結拠点到指定されている施設】	●災害時における道路啓開の拠点となるため	—	○
原子力発電所	原子炉の中でウランやプルトニウム等の核分裂反応によって発生するエネルギーにより発電を行う発電所 【核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律の対象となる施設】	●原発事故の際の避難経路の起点となるため	—	○
その他	その他防災上必要な拠点	—	—	○

【「交流・観光」拠点の考え方】

拠点	概要	設定理由	平常時	災害時
主要鉄道駅	交通結節点機能を有し、利用の最も多い駅	●交通結節点としてモーダルコネクタ拠点となりうるため ●駅前広場周辺は観光施設が多く、観光客が集中するため	○	—
主要観光地 (国際観光上重要な地等)	「美しい日本」を象徴する観光資源であり、日本人として一生に一度は見てほしい、外国の人々にも誇りたい観光資源 【道路法5条4項『国際観光上重要な地』、道路法『主要な観光地』】	●主要な観光地であり、観光客が集中するため	○	—

(2) 拠点一覧

(1) の考え方に基づき、徳島県における拠点を選定しました。

なお、地方中核都市、生活圏中心都市、ジェット化空港、重要港湾からなる拠点間は、「基幹道路」で連絡する「広域道路ネットワーク」で形成し、その他の「都市」「物流」「防災」の拠点を含めた拠点間は「交通・防災拠点ネットワーク」で形成することとします。また、「交流・観光」拠点への連絡は、地域の実情を踏まえ、各道路管理者が上記ネットワークへの効率的な接続を考慮することとします。

【「都市」拠点の一覧】

拠点	拠点
地方中核都市	<u>徳島県庁舎、徳島市役所</u>
地方中心都市	—
地方生活圏 中心都市	<u>阿南市役所、美馬市役所、三好市役所</u>
市町村役場 (県庁)	鳴門市役所、小松島市役所、吉野川市役所、阿波市役所、 勝浦町役場、上勝町役場、佐那河内村役場、石井町役場、神山町役場、 那賀町役場、牟岐町役場、美波町役場、海陽町役場、松茂町役場、北島町役場、 藍住町役場、板野町役場、上板町役場、つるぎ町役場、東みよし町役場

【「物流」拠点の一覧】

拠点	拠点
拠点空港	—
その他のジェット化空港	<u>徳島阿波おどり空港</u>
国際戦略港湾 国際拠点港湾	—
重要港湾	<u>徳島小松島港、橘港</u>
コンテナ取扱駅 (トップリフター駅)	—
トラックターミナル	徳島県トラックターミナル
卸売市場	徳島市中央卸売市場
工業団地	鳴門複合産業団地、松茂、北村太郎八須地区、ソフトパーク・いたの、 徳島小松島港沖洲（外）地区（マリンピア沖州）、徳島小松島港津田地区、 徳島小松島港和田島地区、里平野・横尾工業団地、第2小山北工業団地、 西長峰工業団地、土成工業団地、わじき工業団地、今切工業団地、 大渦新浜工業団地、辰巳工業団地、なるとソフトミックスパーク、徳島空港臨空用地、 ブレインパーク徳島、徳島小松島港赤石地区、鴨島中央工業団地
特定流通業務施設	—
流通業務地区	—
保税地域	徳島小松島コンテナターミナル指定保税地域

【「防災」拠点の一覧】

拠点	拠点
自衛隊基地 駐屯地	徳島駐屯地（陸上駐屯地）、北徳島分屯地（陸上駐屯地）、 徳島地区（海上基地）、小松島地区（海上基地）
広域防災拠点 （備蓄基地）	県立防災センター備蓄倉庫／屋内集配施設、 鳴門総合運動公園陸上競技場バックスタンド、 野外交流の郷まぜのおか・南部防災館、阿波市交流防災拠点施設、 南部健康運動公園 屋内多目的練習場、 西部健康防災公園 西部防災館別館、 徳島県蔵本公園、鳴門ウチノ海総合公園、 穴喰地区地域防災公園（仮称）
災害医療拠点 （総合病院等）	徳島県立中央病院、徳島大学病院、徳島市民病院、徳島県鳴門病院、 吉野川医療センター、徳島赤十字病院、阿南医療センター、 徳島県立海部病院、海陽町国民健康保険海南病院、 つるぎ町立半田病院、徳島県立三好病院
防災機能を 有する道の駅	第九の里、くるくる なんと、どなり、温泉の里神山、ひなの里かつうら、 いたの、公方の郷なかがわ、わじき、もみじ川温泉、鷺の里、日和佐、 穴喰温泉、藍ランドうだつ、みまの里、三野、にしいや、貞光ゆうゆう館
災害時民間物資 集積拠点	－
製油所・油槽所	JXTG エネルギー小松島油槽所
道路啓開計画 拠点	あすたむらんど徳島、徳島河川国道事務所、南部健康運動公園
原子力発電所	－
その他	浅川港（地方港湾、耐震強化岸壁をもち、防災拠点として位置づけ）、 牟岐漁港（救助活動を行うため、拠点となる漁港）、 小松島飛行場（救助活動を行うため、拠点となる飛行場）

【「交流・観光」拠点の一覧】

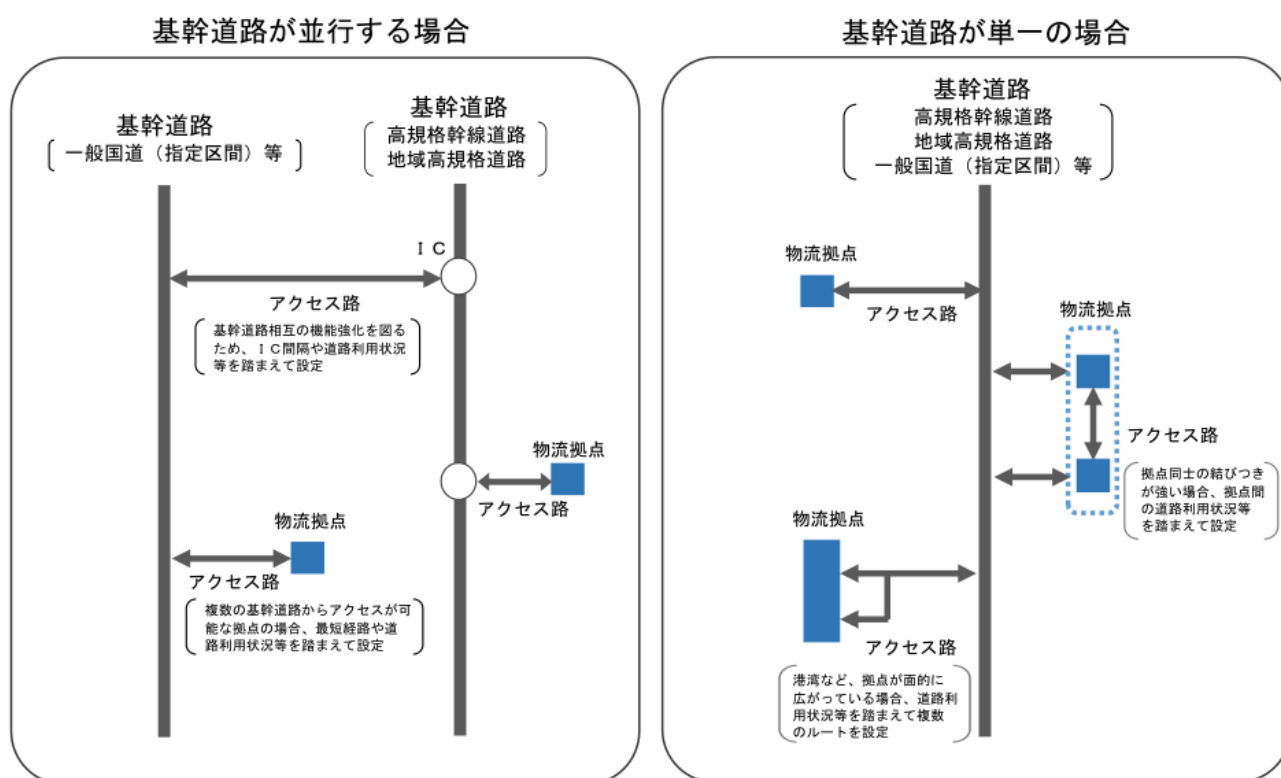
拠点	拠点
主要鉄道駅	徳島駅
主要観光地 （国際観光上 重要な地等）	鳴門の渦潮（うずしお観潮船）、大塚国際美術館、 剣山、祖谷のかずら橋、ドイツ館、藍の館、とくしま動物園、 阿波おどり会館、文化の森総合公園、阿波十郎兵衛屋敷、 太龍寺ロープウェイ、スマート回廊（川口ダム湖畔）、うだつの町並み、 妖怪屋敷と石の博物館、蒲生田岬、うみがめ博物館（カレッタ）

4 広域道路ネットワーク計画

(1) 物流に資するネットワークの形成

物流に資するネットワークは、高規格幹線道路及び一般国道（指定区間）などで構成されるダブルネットワークを基本として、基幹となる道路から最短経路で連絡するアクセス路を加え、物流ネットワークを形成します。なお、ダブルネットワークが形成されていない地域は、単一基幹道路とアクセス路で構成するようになりますが、今後、ダブルネットワーク化に向けて、整備を図っていきます。

【物流に資するネットワークの考え方】



(2) 災害時における多重性・代替性を確保するネットワークの形成

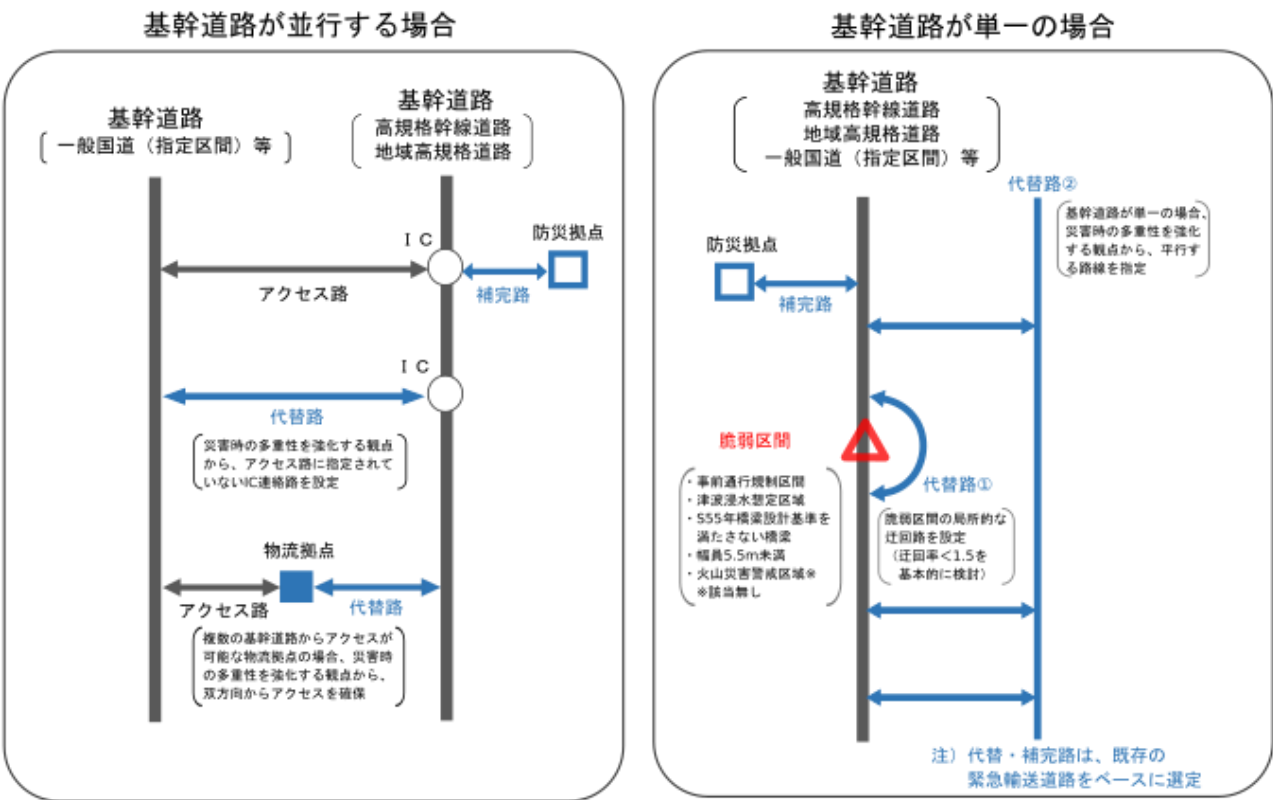
災害時における多重性・代替性を確保するネットワークについても、高規格幹線道路及び一般国道（指定区間）などの広域道路ネットワークの基幹となる道路を基本とします。

災害時における多重性を確保するため、「代替路」を確保します。これは、基幹道路に並行する地方管理道路を含めて広域的な代替路としての役割の他、基幹道路に津波浸水などの脆弱区間が存在する場合、大きな迂回を生じさせない迂回路としての役割も担います。

また、基幹道路と防災拠点へのアクセスの役割を担う「補完路」を確保します。

「代替路」と「補完路」のイメージは、以下の図のとおりとなります。

【災害時のネットワークの考え方】



なお、脆弱区間については、事前通行規制区間、津波浸水想定区域、火山災害警戒区域、昭和55年橋梁設計基準を満たさない橋梁、幅員5.5m未満の区間を基本とします。

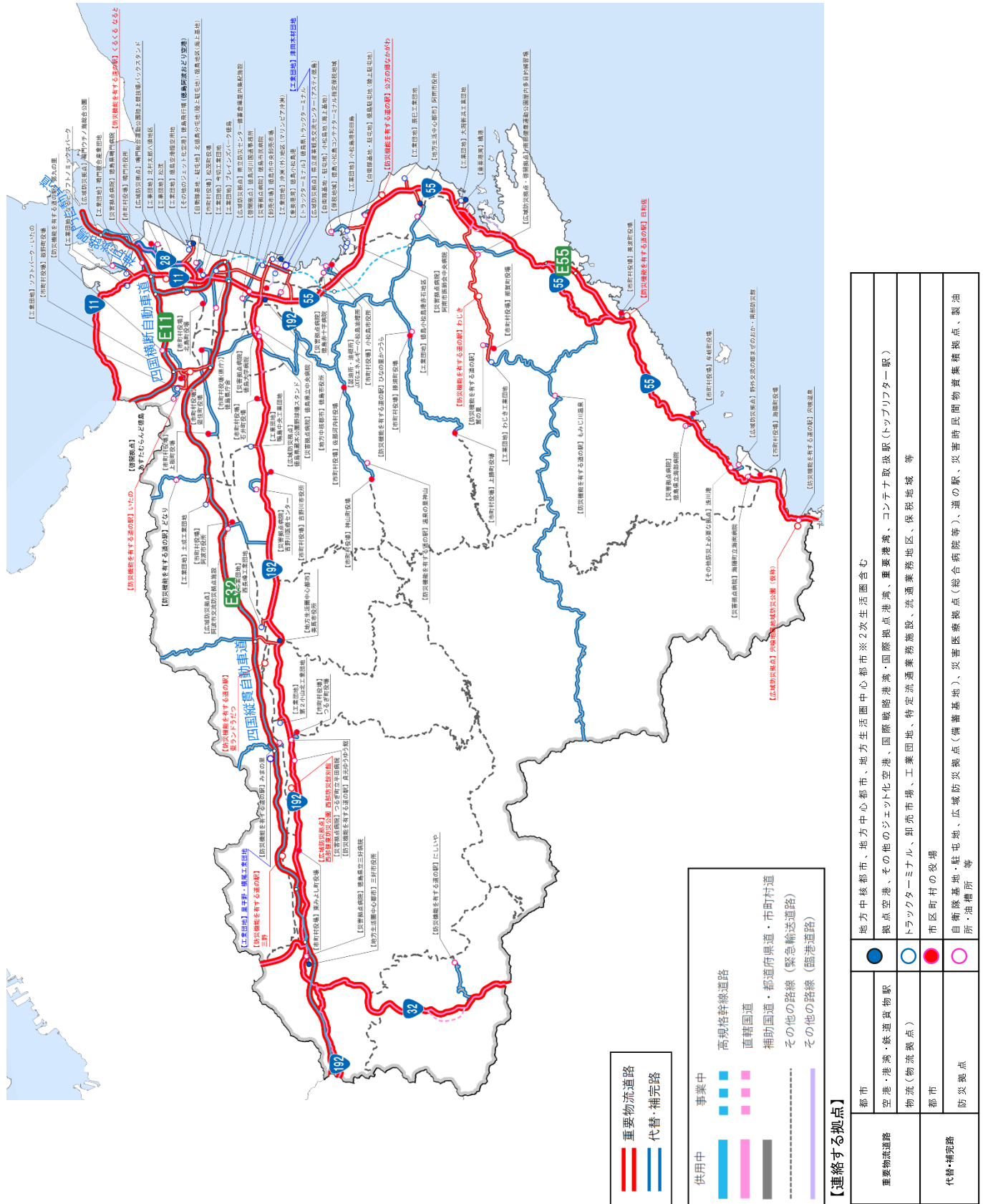
【脆弱区間の設定一覧（想定するリスク）】

道路幅員リスク	物資を輸送する大型車の円滑な通行が困難な箇所 （「幅員 5.5m 以上の改良済みの箇所」以外の箇所等）
地震リスク	i) 昭和 55 年改定の橋梁設計基準を満たさない橋梁 ii) 落石・土砂災害・雪崩等のおそれのある箇所（事前通行規制区間）
津波リスク	都道府県により作成・公表されている津波浸水想定区域内で浸水する箇所
豪雨・豪雪リスク	落石、土砂災害、雪崩等のおそれのある箇所 （事前通行規制区間）
火山リスク	「活火山対策特別措置法第 3 条」に定められる火山災害警戒地域内の道路 ※四国地方には該当道路なし

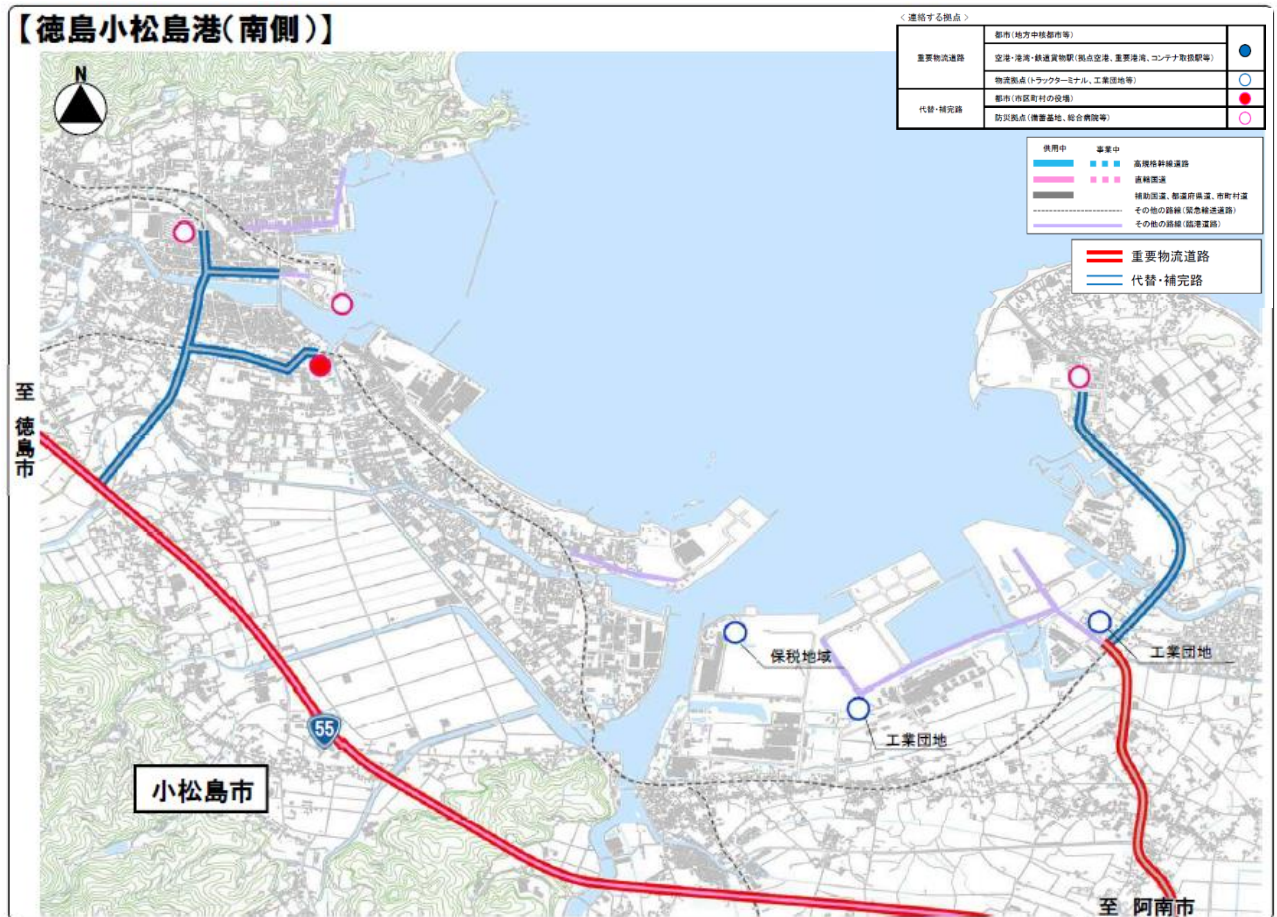
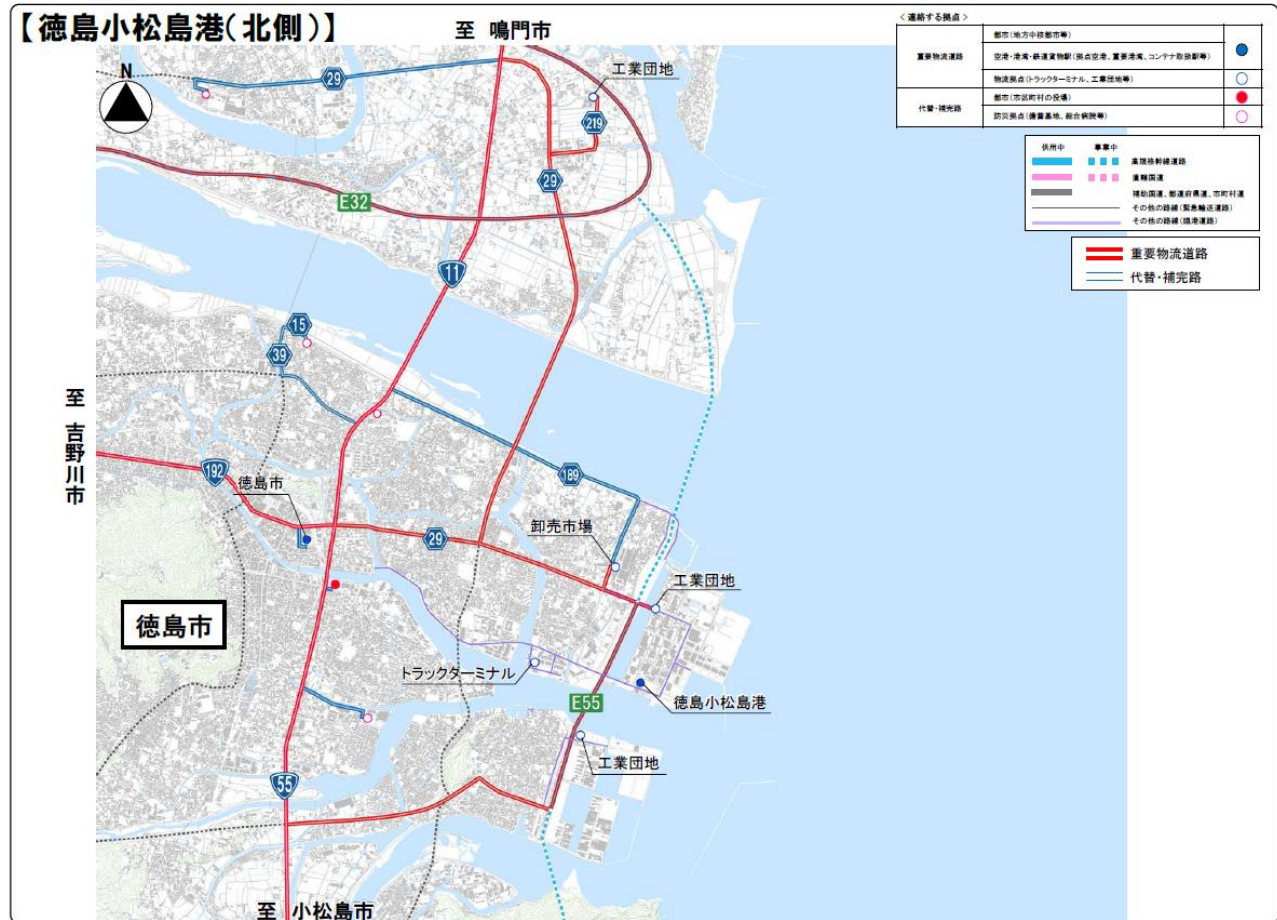
(3) 交通・防災拠点ネットワーク計画図

「都市」、「物流」、「防災」の観点から、国が進める重要物流道路や代替・補完路の指定を目指し、交通・防災拠点を結ぶネットワークの形成を図ります。

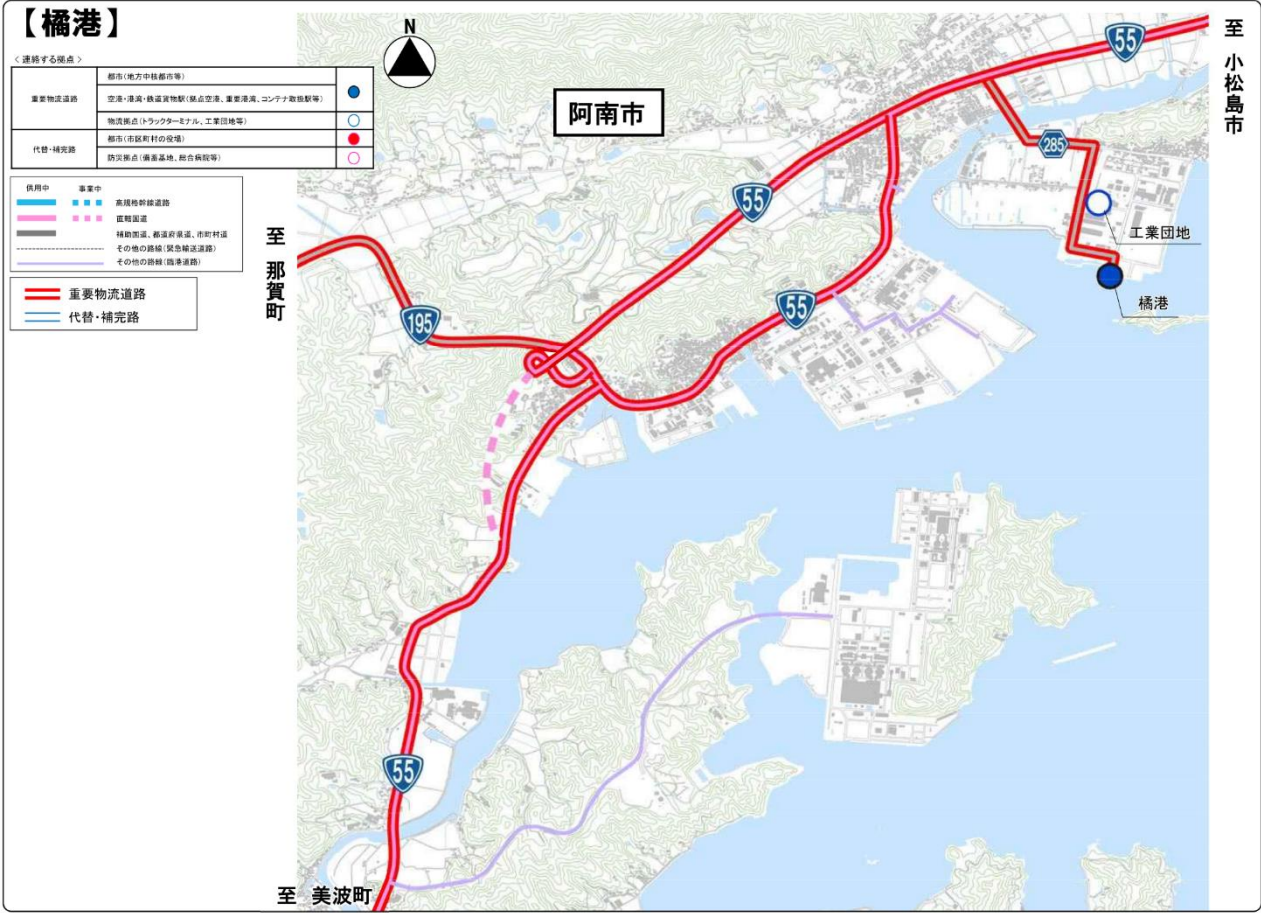
【交通・防災拠点ネットワーク計画図】



【徳島小松島港詳細図（R3.4.1 現在）】



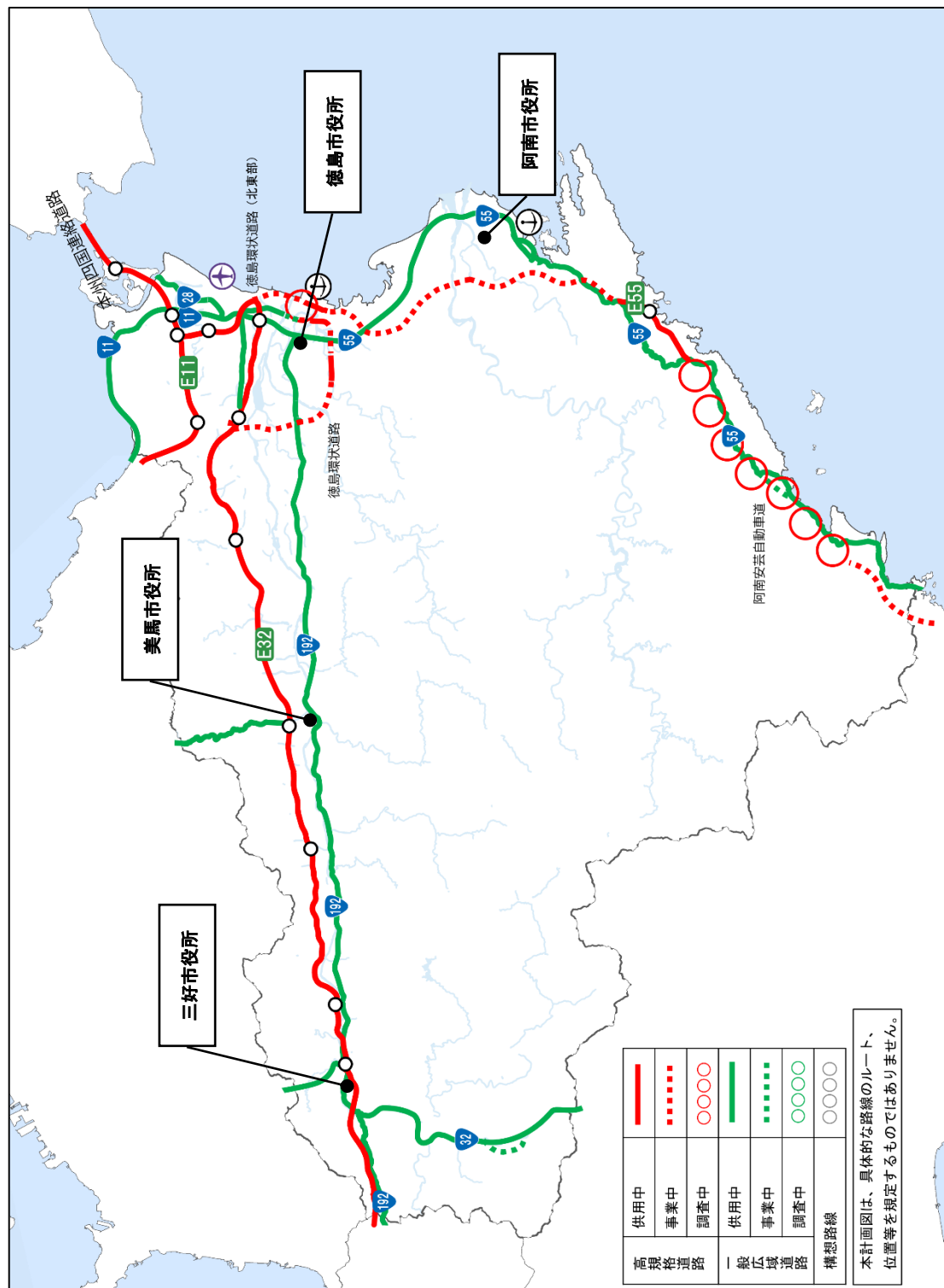
【橘港詳細図（R3.4.1 現在）】



(4) 広域道路ネットワーク計画図

地方中核都市や地方生活圏中心都市、物流拠点における重要拠点を中心に結ぶネットワークとして、高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道を中心に、広域道路ネットワークの計画図を作成し、隣接県とのネットワークとも整合図りながら、効率的な整備・機能強化を図ります。また、当ネットワークは、平常時・災害時の観点を踏まえ、ダブルネットワークを基本とします。

【広域道路ネットワーク計画図】



【広域道路ネットワーク路線一覧】

【高規格幹線道路網以外の基幹道路】

整備局	都道府県等	路線名	分類	起点	終点
四国	徳島県	徳島環状道路	高規格道路	徳島県徳島市	徳島県板野郡 藍住町
四国	徳島県	阿南安芸自動車道	高規格道路	徳島県阿南市	徳島県海部郡 海陽町
四国	徳島県	善通寺池田道路	一般広域道路	徳島県三好市	徳島県三好市
四国	徳島県	香南脇道路	一般広域道路	徳島県美馬市	徳島県美馬市
四国	徳島県	徳島環状道路 (北東部)	一般広域道路	徳島県徳島市	徳島県板野郡 藍住町
四国	徳島県	一般国道 11 号	一般広域道路	徳島県徳島市	徳島県鳴門市
四国	徳島県	一般国道 28 号	一般広域道路	徳島県鳴門市	徳島県板野郡 松茂町
四国	徳島県	一般国道 32 号	一般広域道路	徳島県三好市	徳島県三好市
四国	徳島県	一般国道 55 号	一般広域道路	徳島県徳島市	徳島県海部郡 海陽町
四国	徳島県	一般国道 192 号	一般広域道路	徳島県三好市	徳島県徳島市

重要物流道路を中心としたネットワークに加え、県内の各地域を結ぶ生活道路としてだけでなく、地域の活性化や観光振興を促すネットワークの形成を図るため、以下に示す地域間を結ぶ道路の構築に取り組めます。

- 【地域間ネットワークのイメージ図】



第3章 交通・防災拠点計画

1 交通拠点計画

(1) DMV（デュアル・モード・ビークル）の導入

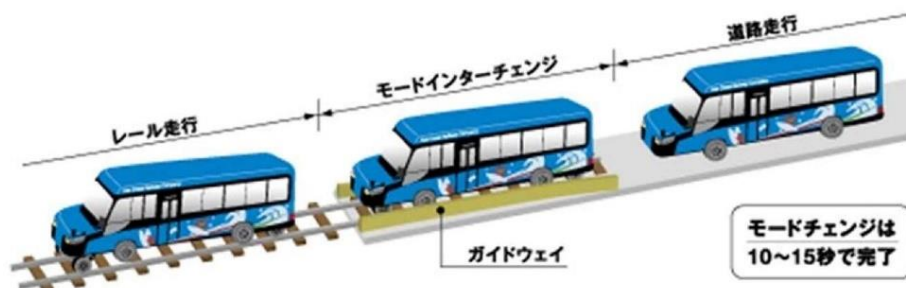
阿佐海岸鉄道は、徳島県海陽町と高知県東洋町を結ぶ第三セクター鉄道ですが、沿線地域は人口減少や高齢化が進行し、厳しい利用状況にあります。

こうした状況を打破するため、徳島県をはじめとする沿線自治体は、道路と線路の両方を走行できる新しい乗り物であるDMV（デュアル・モード・ビークル）の導入を決定しました。

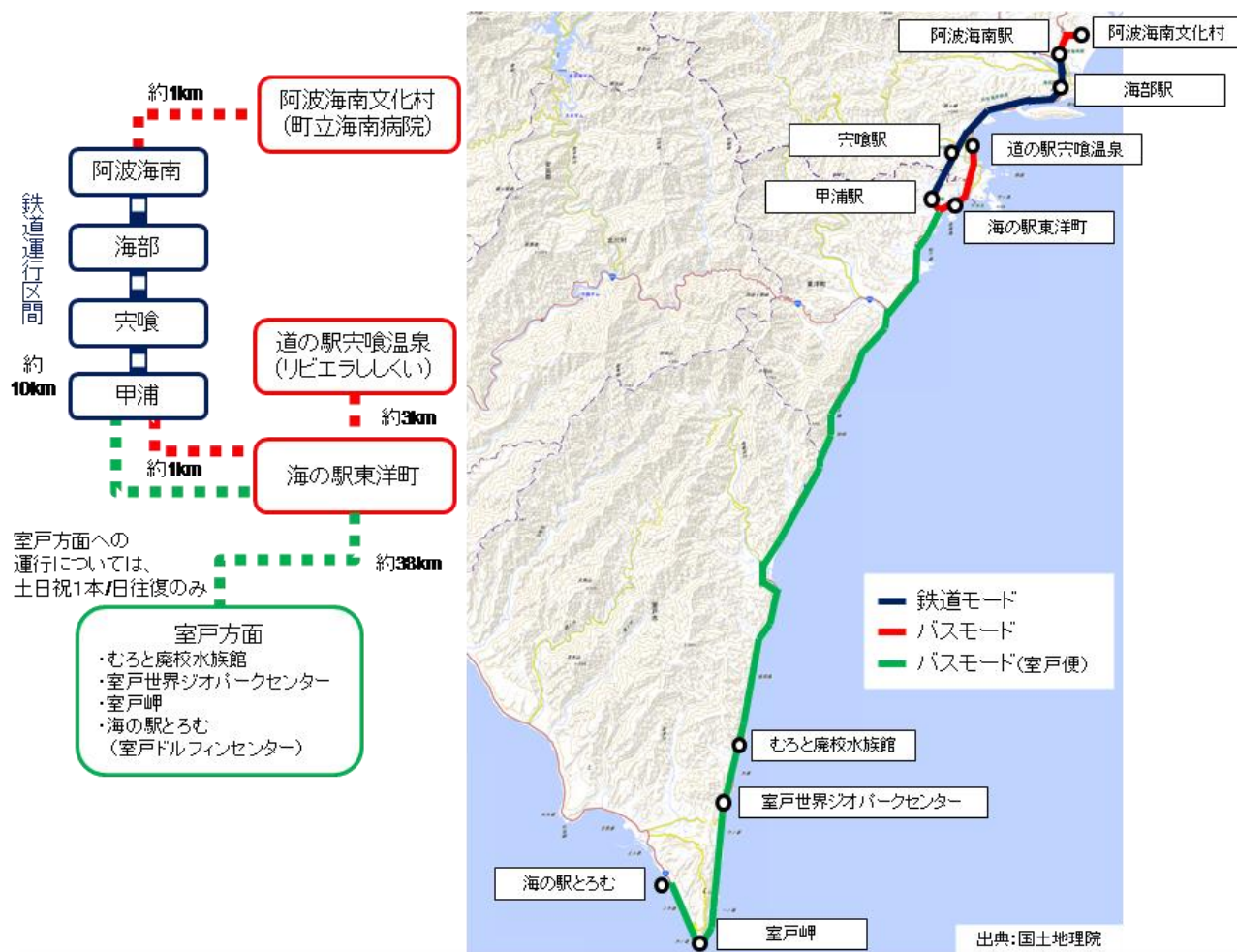
DMVは乗り換えなしで「鉄道の定時制」と「バスの利便性」を共存させた乗り物であり、地域の足としてさらに便利になるとともに、災害時には道路と線路を走行可能なポテンシャルを活かすことで、交通機能の維持が期待できます。

また、DMVの本格営業運行は世界初であることから、車両自体が観光資源として注目されており、DMVを目当てとした誘客効果も期待されています。

【DMVの概要】



【DMV 運行ルート】



資料：阿佐東地域公共交通会議資料

2 防災拠点計画

(1) 道の駅の防災拠点化（道の駅第3ステージ）

「道の駅」は、これまで避難住民の受け入れや被災地支援の前線基地となるなど、防災拠点としての機能を発揮しており、平成30年7月豪雨においても、四国地方の道の駅では、復旧工事車両の駐車場提供、生活用水の供給、仮設トイレの設置等、地域の防災拠点として機能し、復旧を後押ししました。



国土交通省において、2020年からは『道の駅』第3ステージと位置づけており、その取組の一つに「防災機能の強化」が掲げられています。その防災機能を担う道の駅の選定にあたっては、救援活動、集積基地など復旧・復興活動の拠点となる場所を選定していくこととしています。

また、地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供する予定であり、各「道の駅」で地域の防災計画に基づき、BCPの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施しており、これら「道の駅」の活動情報は、災害時に国、自治体、連絡会等で共有し、地域の復旧・復興の拠点として機能確保に向けた準備を着実に実施していくこととしています。

以上より、今後、大規模災害時等の広域的な防災機能を担うため、ハード・ソフト両面から対策を強化した道の駅を、「広域的な防災機能を有する道の駅」として選定していきます。

【広域的な防災機能を有する道の駅の選定要件】

都道府県が策定する広域的な防災計画及び新広域道路交通計画に
広域的な防災拠点として位置づけられていること

災害時に求められる機能に応じて、以下に示す施設、体制が整っていること

- ① 建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等により、災害時においても業務実施可能な施設となっていること
- ② 災害時の支援活動に必要なスペースとして、2500m²以上の駐車場を備えていること
- ③ BCP（業務継続計画）が策定されていること

施設・体制が整っていない場合については、今後3年程度で必要な機能、
施設、体制を整えるための具体的な計画があること

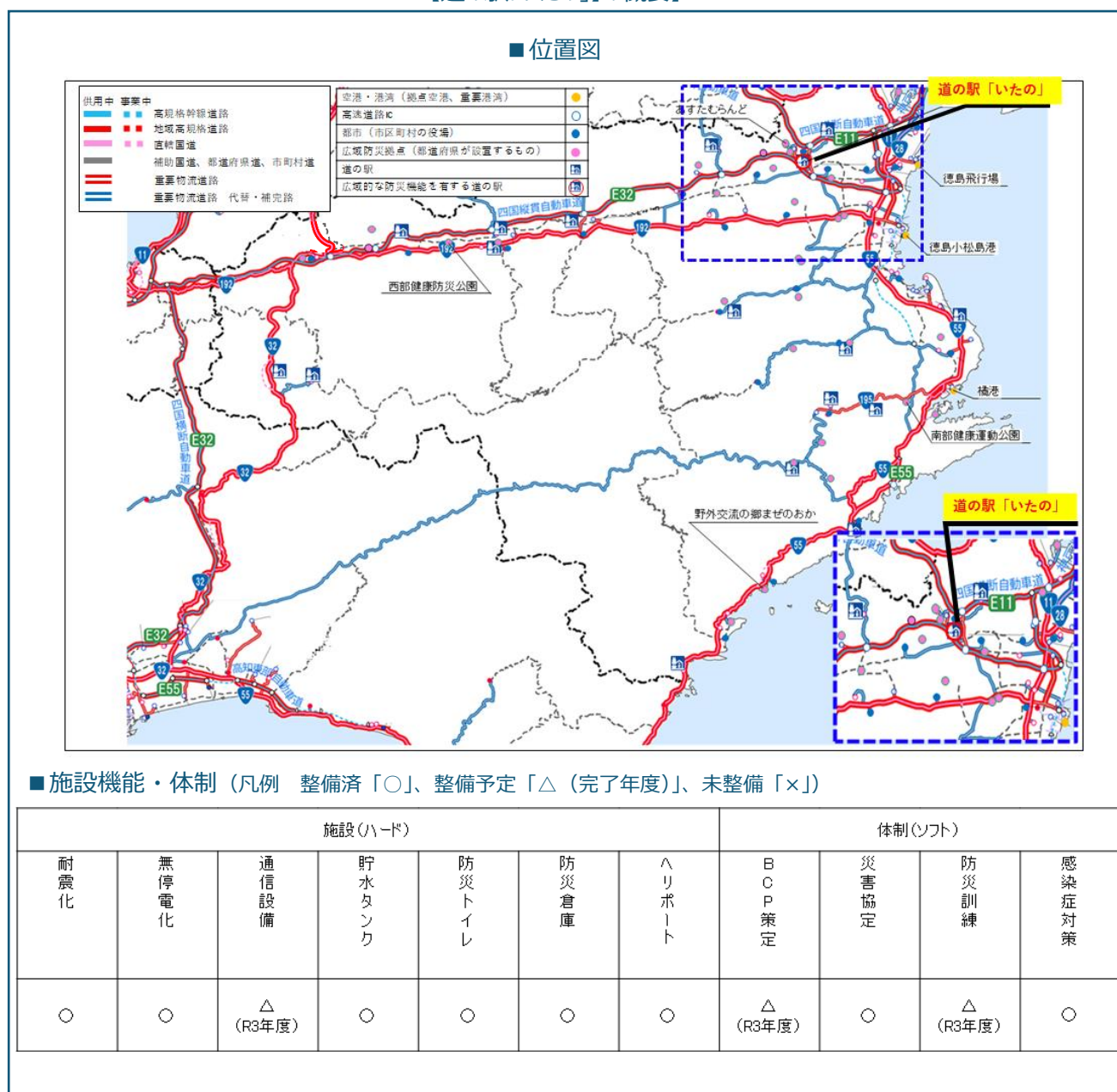
防災機能を有する道の駅	
徳島県	第九の里、くるくる なんと、どなり、温泉の里神山、ひなの里かつら、 <u>いたの</u> 、公方の郷ながかわ、わじき、もみじ川温泉、鷲の里、日和佐、穴喰温泉、藍ランドうだつ、 <u>みまの里</u> 、三野、にしいや、貞光ゆうゆう館

※下線は広域的な防災機能を有する道の駅（候補）

今後、防災機能を有する上記の道の駅の中から、重要物流道路や代替・補完路との接続性を考慮して、災害時に広域的な復旧・復興活動拠点となる、「広域的な防災機能を有する道の駅」を位置付け、防災機能の強化を図ります。

徳島県では「広域的な防災機能を有する道の駅」として道の駅「いたの」において必要な施設や体制の整備を進めているところです。

【道の駅「いたの」の概要】



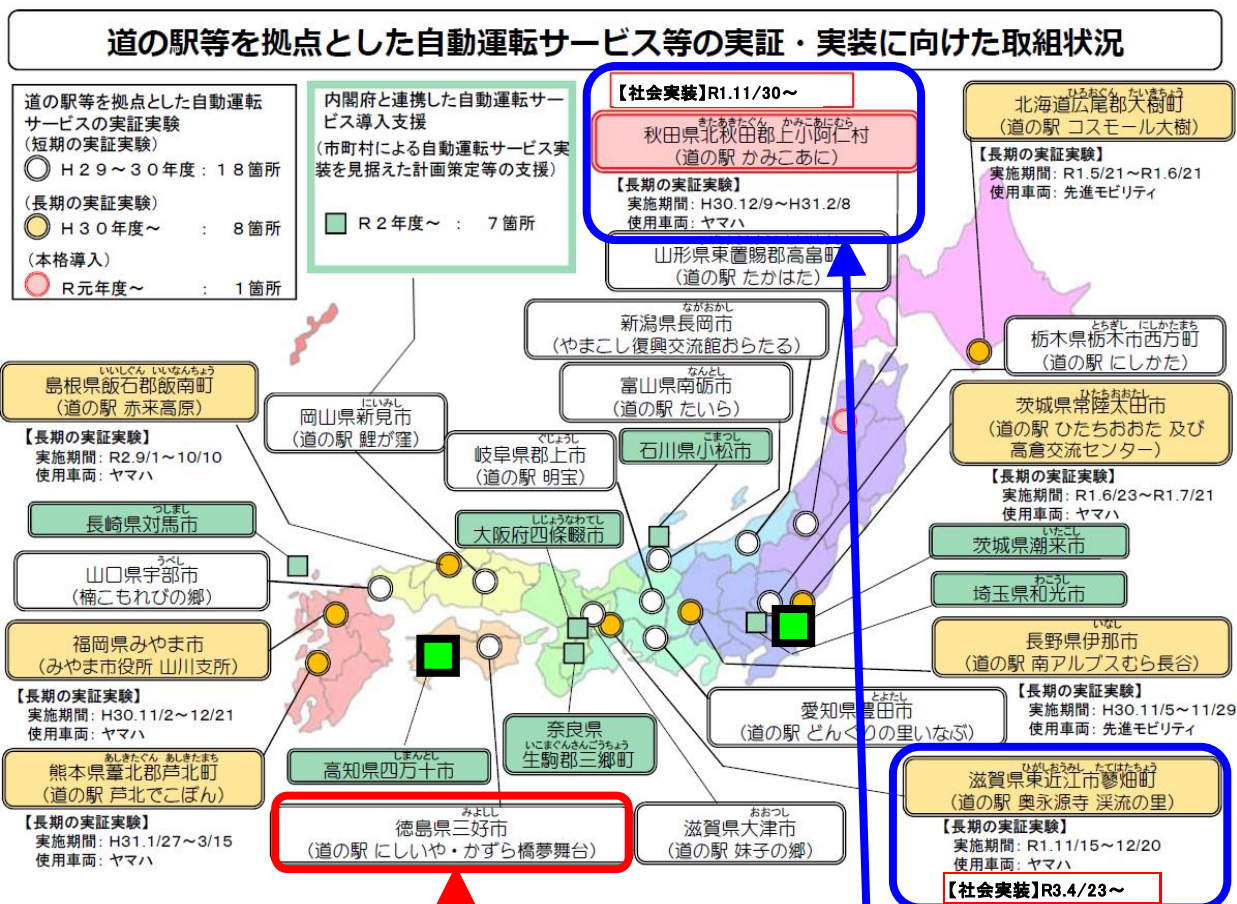
第4章 ICT 交通マネジメント計画

1 ICT 交通マネジメント計画

(1) 自動運転サービスの導入

高齢者や児童など交通弱者の生活の足の確保、農産物などの物流の確保、観光地における観光客の移動など地域活性化の推進などを目的に、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの導入を進めます。具体的には、内閣府の未来技術社会実装事業の採択を目指し、各市町村の取組を支援していきます。

【道の駅等を拠点とした自動運転サービスの取組状況】



【道の駅等を拠点とした自動運転サービスの導入促進イメージ】

提案タイトル	自動運転技術活用による地域公共交通システムの構築		R2 高知県事例
提案者	高知県四万十市	活用技術	自動運転
背景・課題	目指す将来像 - 公共交通の確保、生活の安定が担保された魅力ある市街地及び利便性の高いサービス提供が可能な地域公共交通網の形成 - 運転手担い手不足が常態化する中、地域特性やニーズに対応した次世代型車両の導入 解決すべき課題 - 高齢化地域での公共交通の担い手および公共交通不便地域での生活の足の確保に加え鉄道駅から本市拠点地域へのアクセス向上 - 維持管理費削減のため、運行経費削減に繋がる持続可能な地域公共交通システムの構築 実装を目指す主な事業内容 本市の拠点地域における移動手段となっているデマンド型交通について、段階的に自動運転技術及びIoT技術の導入による機能・運用改善を図り、新たなデマンド型の地域公共交通システムを形成する。 ○事業：自動運転車両導入による本市拠点地域の移動円滑化・効率化 活用技術 事業概要 - 本市拠点地域での公共交通手段として自動運転車両を導入 - 地域住民の生活の足及び観光客の移動手段を確保し、生活の質の維持及び市街地活性化を両立 - 既存の地域公共交通体系について、公共交通事業運営の段階的なコスト削減・効率化を図る イメージ 暫定的に導入予定の「自動運転車両」 併用運行 「まちバス」 〔デマンド型〕システム搭載 統合・実装化 ※市街地環境が整った段階で、全天候型・中速型の自動運転車両への入替 次世代型「まちバス」 〔デマンド型〕システム搭載 「自動運転車両」と「まちバス」との役割分担（イメージ）		

Point

STEP1 で従来の短期実証実験
STEP2 でデマンドシステムを一部実装
STEP3 で本格実装

提案タイトル	道の駅「いたこ」・水郷潮来バスターミナルの地域拠点を接続する自動運転サービス事業		
提案者	茨城県潮来市	活用技術	5G、自動運転
背景・課題	目指す将来像 - 将来の少子高齢化・人口減少を見据え、鹿嶋市及び行方市等周辺自治体との広域的な公共交通ネットワークを構築する - その上で、交通弱者の移動が容易に行え、収益等を担保できる持続可能な公共交通網を整備する 解決すべき課題 - 高速バスの運行により、市外への移動手段は確保されているが、市内拠点間の移動は自家用車での移動が主となっている - 水郷潮来バスターミナルと道の駅「いたこ」は約1kmの距離にあるものの連携が弱い。拠点間を連絡する移動手段の確立により、交通結節点と地域交流拠点一体の活用が期待できる 実装を目指す主な事業内容 ○事業：地域内の異拠点間を連携する自動運転サービス社会実装 活用技術 事業概要 「道の駅」と「高速バスターミナル」の相互連携による拠点機能の強化 - 信号無し交差点における自動運転車走行空間への他交通の誤進入防止策の検証 - 接続部の誤進入防止策（ライジングボラード、遮断機等）の効果検証 - 遮断タイミング等の交差処理の実効性、他交通との錯綜有無の検証 5G通信による車両と誤進入防止策間の制御 図 対象エリアの位置図（バスターミナル～道の駅間）と交差部の運用イメージ 信号無し交差点（自動運転車対面通行） パターン①：ライジングボラード使用 パターン②：交差道路遮断機使用 ＜主な検証内容＞ - 接続部の誤進入防止策（ライジングボラード、遮断機等）の効果検証 - 遮断タイミング等の交差処理の実効性、他交通との錯綜有無の検証 など		

Point

道の駅とバスターミナルを接続
⇒拠点の一体的な活用が可能

R2 道の駅活用事例

【R2年度の申請対象者】市町村

【R2年度の要件】

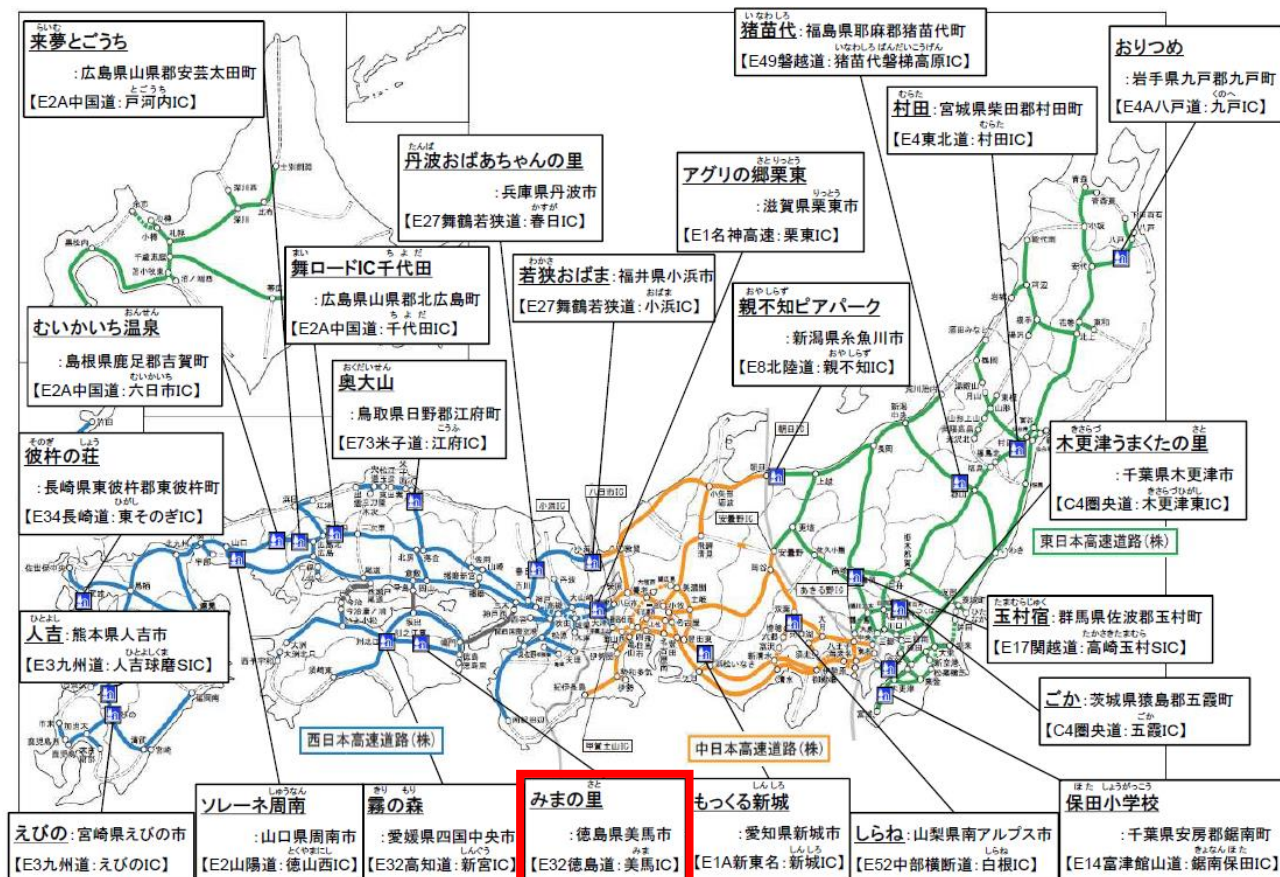
- ① 社会実装事業への提案前に国土交通省地方整備局等に事前相談をしていること。
- ② 次の課題解決のために自動運転サービスを行うものであること。
 - ・ 高齢者や児童など交通弱者の生活の足の確保
 - ・ 農産物などの物流の確保
 - ・ 観光地における観光客の移動など地域活性化の推進
- ③ 自動運転サービスの導入が地方公共団体の計画へ位置づけられていること、又は社会実装事業採択までに位置づけられる予定であること。

出典：内閣府資料より作成

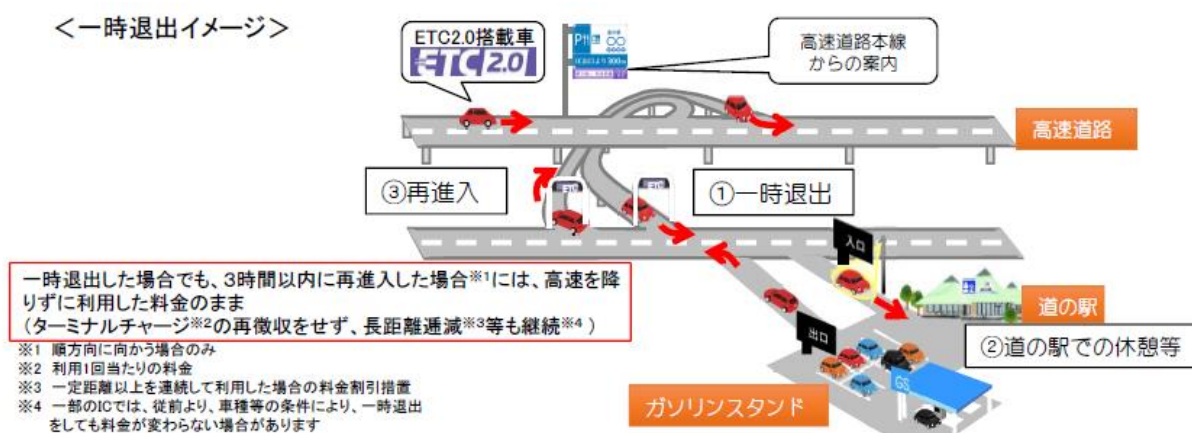
(2) ETC2.0 を活用したサービスの導入

道の駅利用のための一時退出をしても、目的地まで高速道路を降りずに利用した場合と同じ料金で高速道路を継続利用できる、ETC2.0 を活用した「賢い料金」社会実験を道の駅「みまの里」で実施しています。これにより、高速道路利用者が、休憩や買い物、食事、周辺の交通観光情報の入手など、道の駅が提供する多様なサービスを利用可能となり、広域的な利用者増加による地域活性化が期待できるため、ETC2.0 を活用したサービスの導入を進めていきます。

【道の駅への一時退出実験の取組状況】



＜一時退出イメージ＞



出典：国土交通省資料

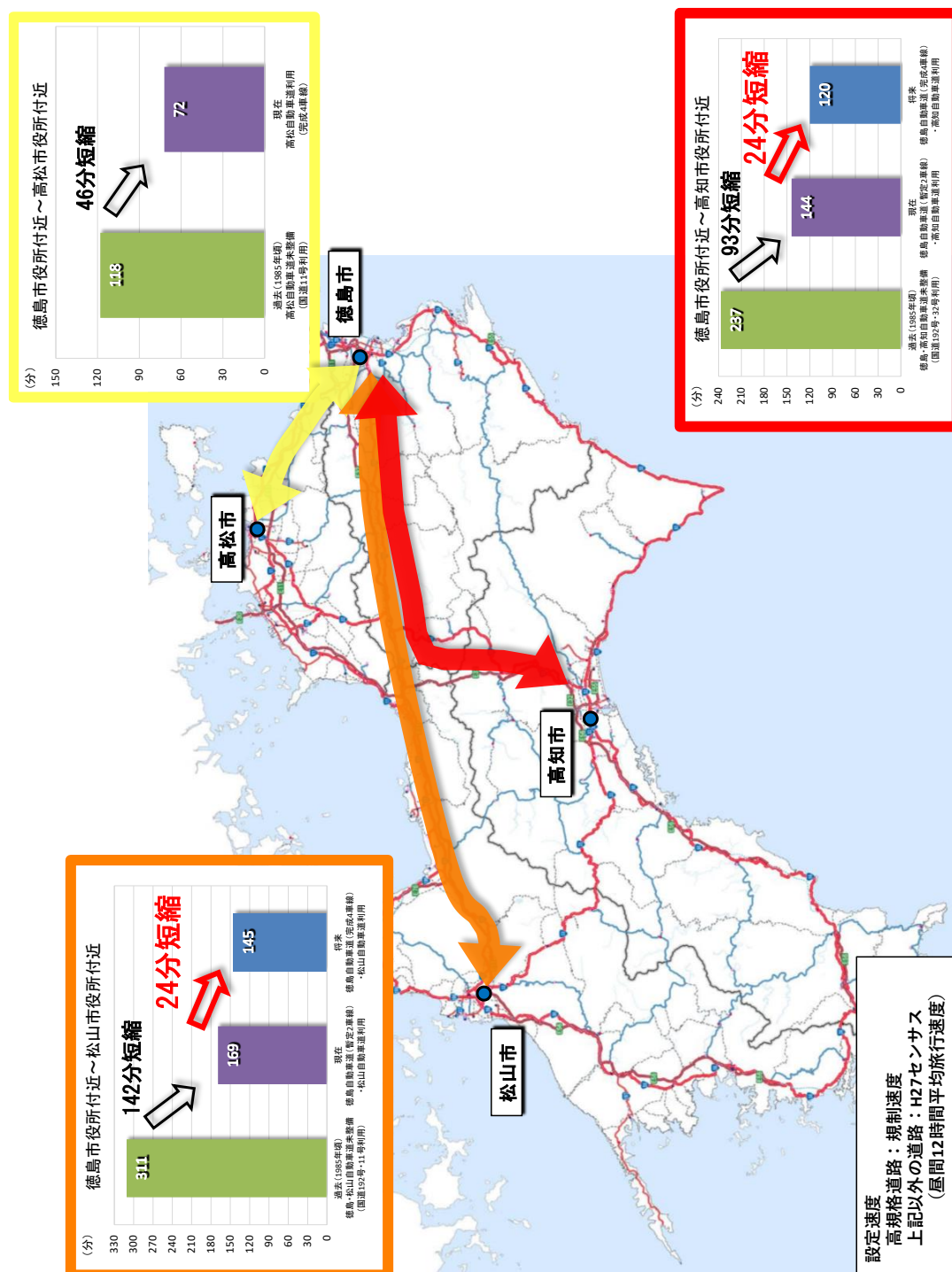
参考資料

1 広域道路ネットワークの実現による効果

(1) 県庁所在地間の移動時間短縮効果（4車線化）

徳島自動車道における暫定2車線区間の4車線化により、県庁所在地のある地方中核都市間の移動時間が短縮されます。

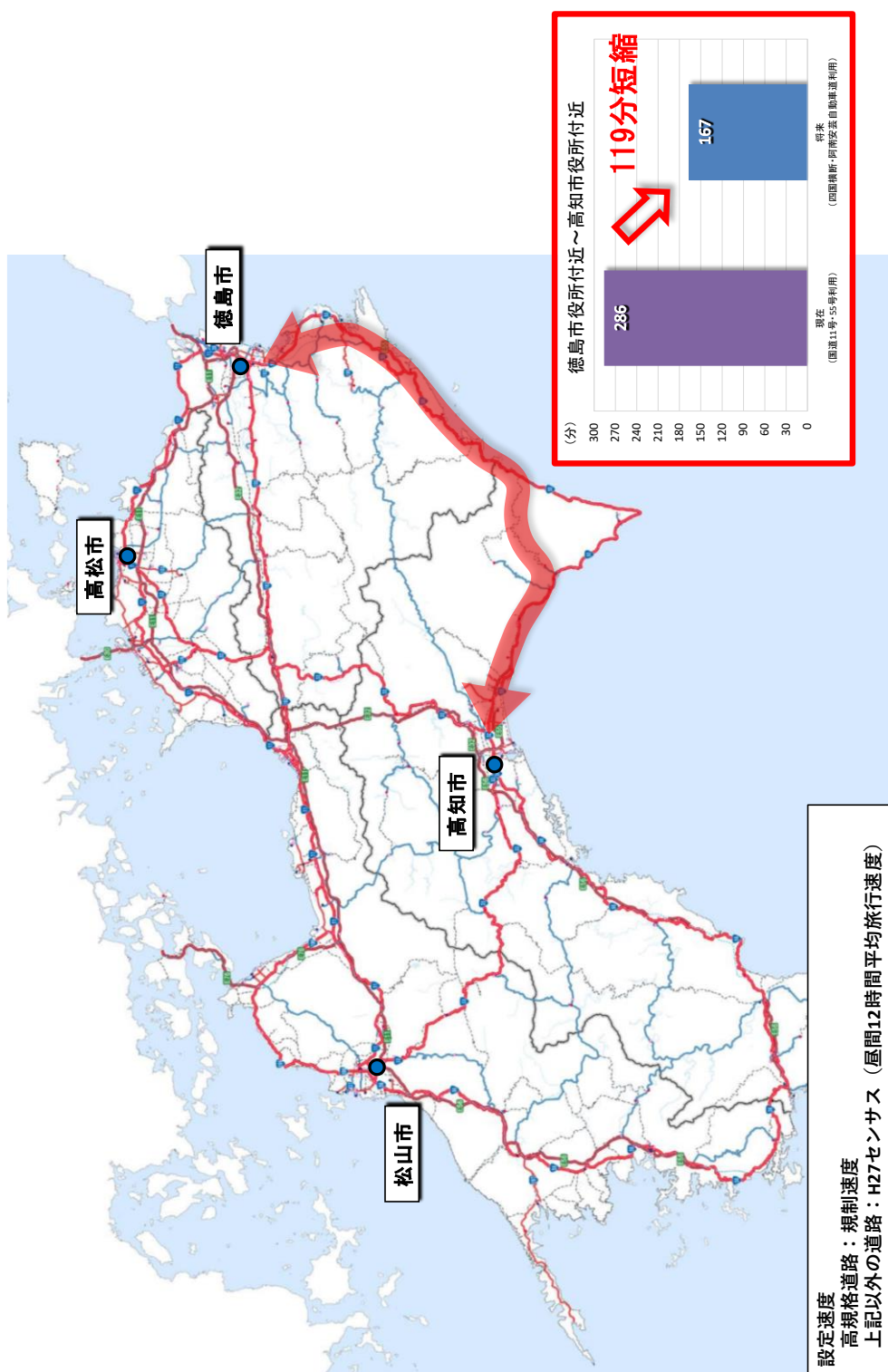
【暫定2車線区間の4車線化による移動時間短縮効果】



（２）県庁所在地間の移動時間短縮効果（四国８の字NW）

四国横断自動車道（徳島南部自動車道）及び阿南安芸自動車道の整備により、高規格道路による四国８の字ネットワークが形成され、県庁所在地のある地方中核都市間の移動時間が短縮されるとともに、災害時のネットワークの代替機能強化として、ダブルネットワーク化が図られます。

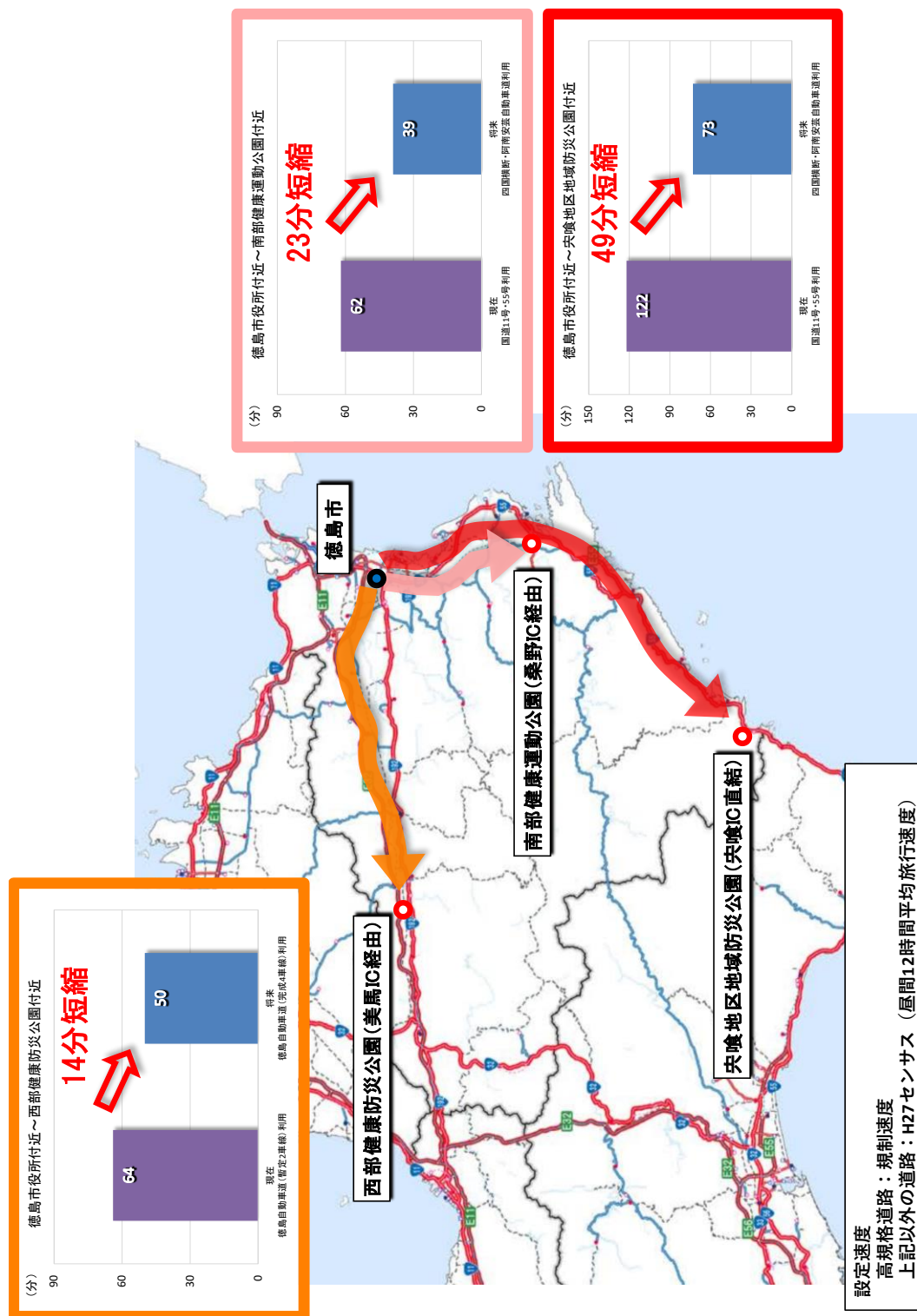
【四国８の字ネットワークの形成による移動時間短縮効果】



(3) 防災拠点までの移動時間短縮効果

徳島自動車道における暫定2車線区間の4車線化や、四国横断自動車道（徳島南部自動車道）及び阿南芸自動車道の整備により、地域の防災拠点までの移動時間が短縮されます。

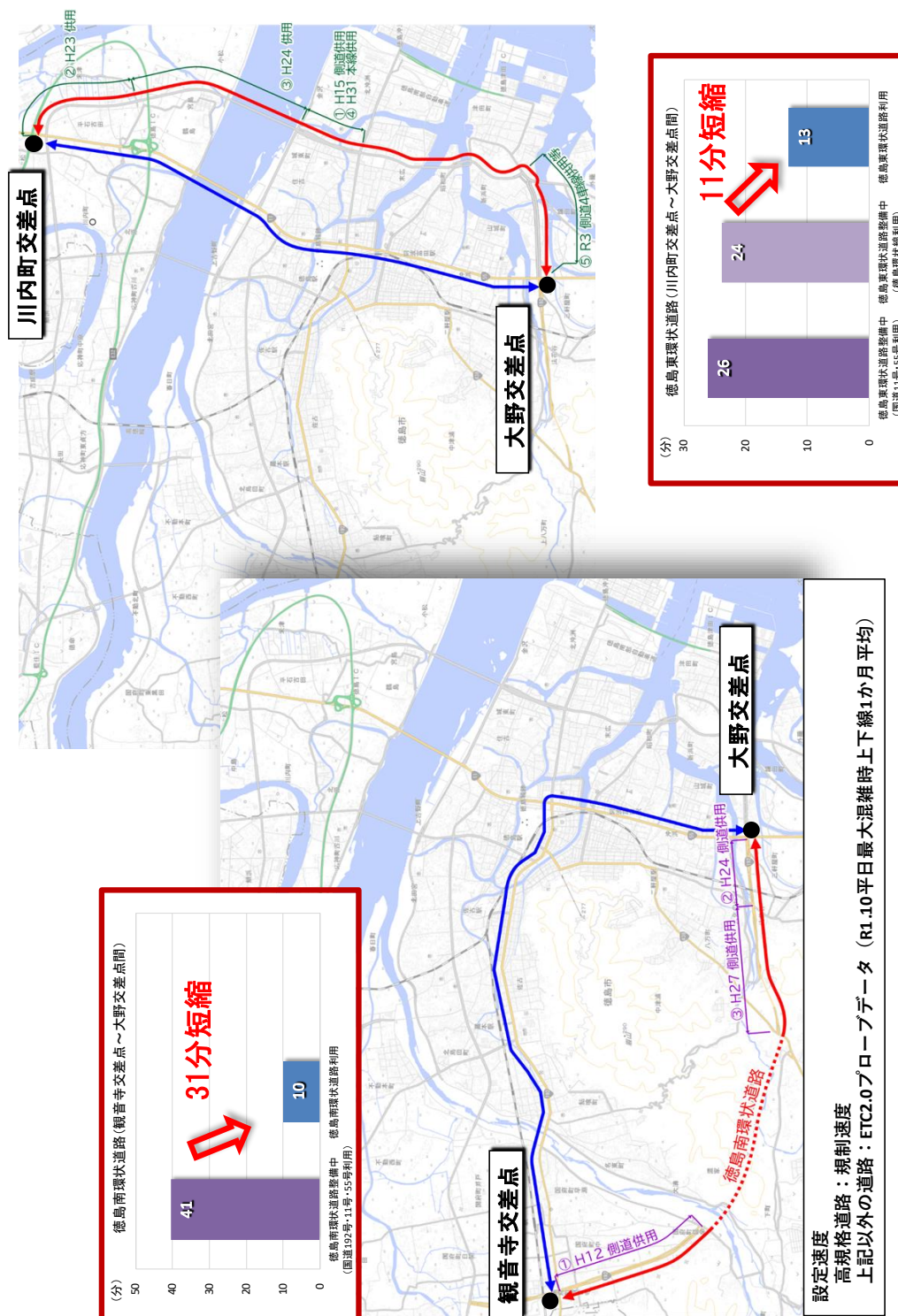
【防災拠点までの移動時間短縮効果】



(4) 環状道路による都市部の移動時間短縮効果

徳島環状道路の整備により、徳島市中心部を迂回することで移動時間が短縮され、中心部においては通過交通量の削減により、通勤時間帯の渋滞が緩和されます。

【環状道路の整備による移動時間短縮効果】

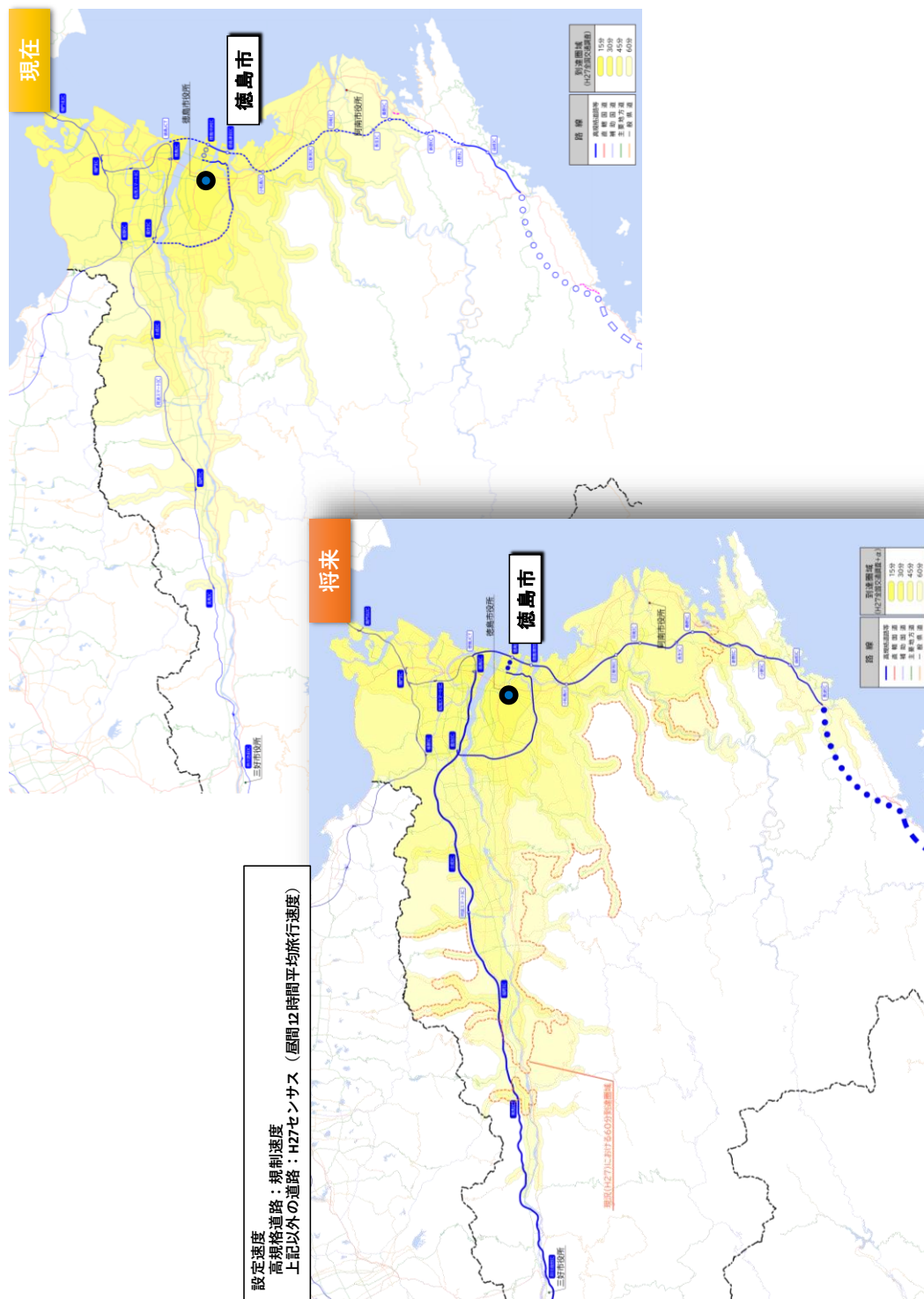


2 地域間ネットワークの実現による効果

高規格道路の整備により地域間ネットワークが形成されるとともに、幅員 5.5m未満の未改良道路の効果的な整備や、小型モビリティ・ICT 技術の活用による旅行速度の改善により、地方中核都市までのアクセス時間が改善されます。

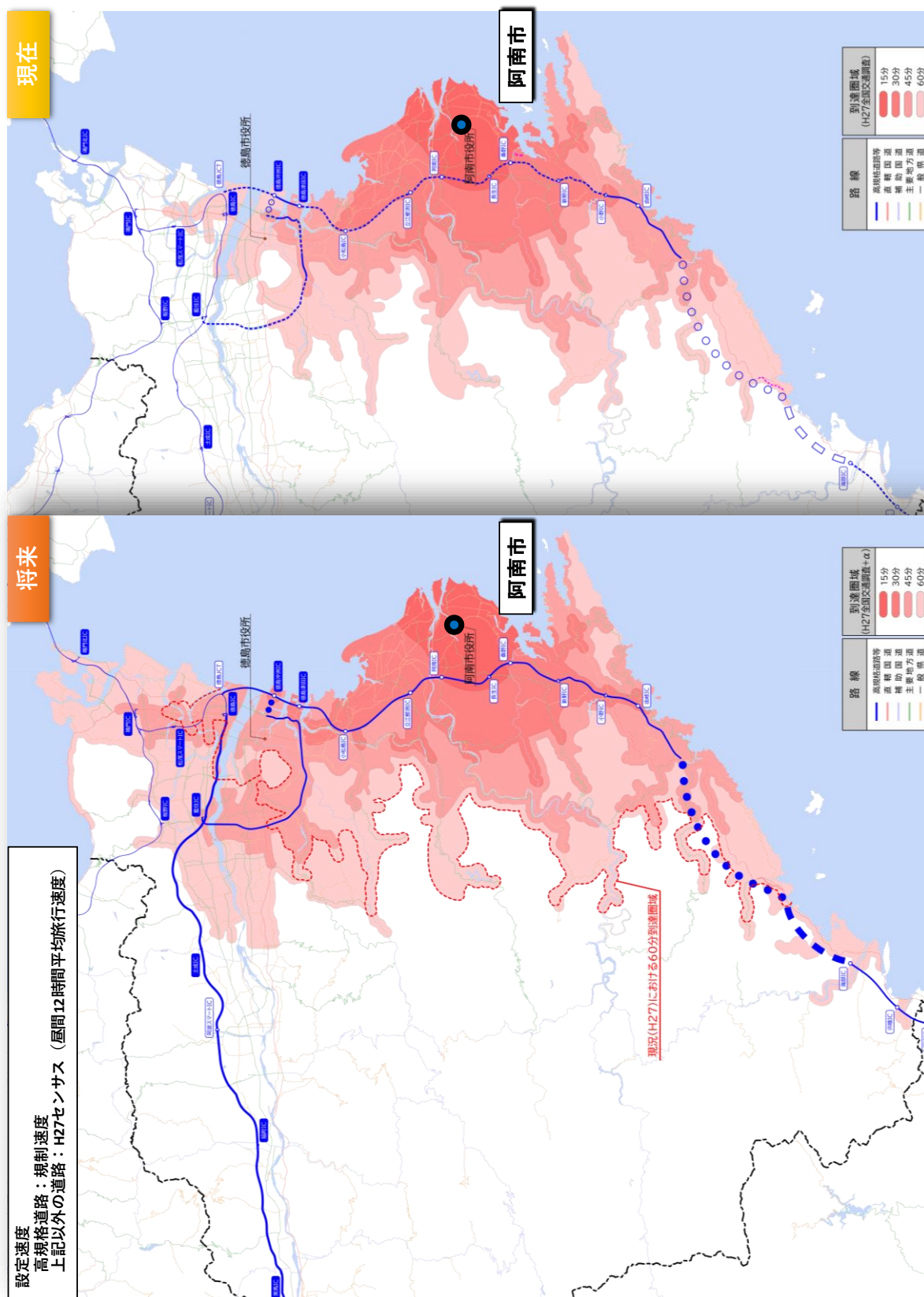
(1) 地方中核都市（徳島市）までの1時間到達圏の拡大効果

【地方中核都市（徳島市）までの1時間到達圏】



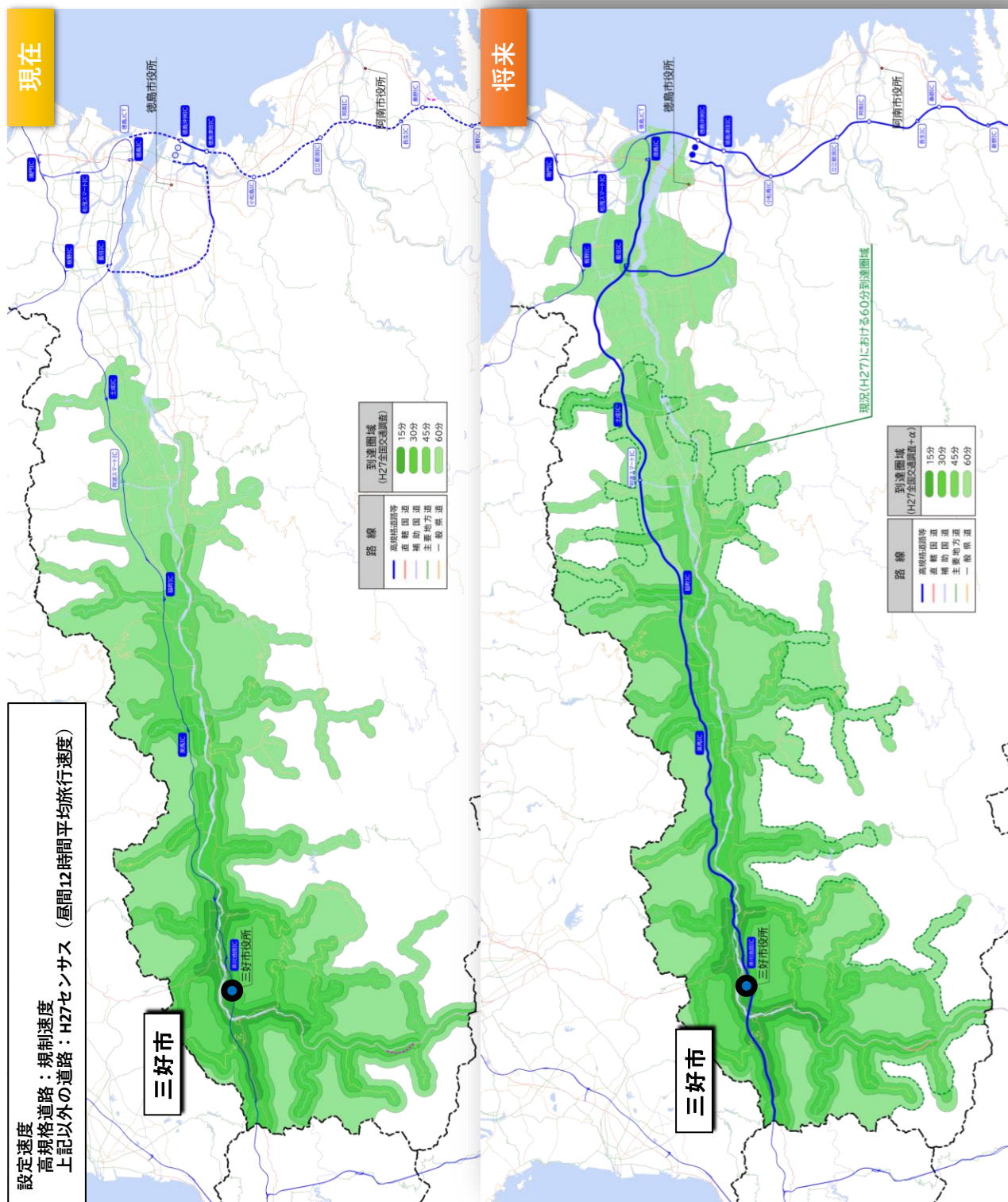
(2) 地方生活圏中心都市（阿南市）までの1時間到達圏の拡大効果

【地方生活圏中心都市（阿南市）までの1時間到達圏】



(3) 地方生活圏中心都市（三好市）までの1時間到達圏の拡大効果

【地方生活圏中心都市（三好市）までの1時間到達圏】



(4) 主要観光地までの移動時間短縮効果

高規格道路の整備により地域間ネットワークが形成されるとともに、幅員 5.5m未満の未改良道路の効果的な整備や、小型モビリティ・ICT 技術の活用による旅行速度の改善により、主要観光地までのアクセス時間が改善されます。

【主要観光地までの移動時間短縮効果】

