

徳島自動車道の早期4車線化を求める意見書

徳島自動車道は、差し当たり2車線の完成をもって供用を開始し、交通量の増加に応じ残りの2車線を完成する、いわゆる「暫定2車線」方式が採用され、高速自動車国道として整備が進められてきたところであり、全線の約8割が対面通行となっている。

このため、夜間の維持修繕工事をはじめ、正面衝突による死傷事故や大雨・大雪による異常気象等により、全国の高速道路と比べ、長時間に及ぶ通行止め区間が多数存在し、利用者の安全性や快適性、大規模災害時の対応といった点からも、一定のサービスレベルが確保されていない状況である。

一方、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申において、暫定2車線区間の状態を長期間継続すべきではないとされており、これを踏まえ、4車線化等については、第三者委員会での議論等の透明性の確保策を前提としつつ、交通量の増大等を勘案して機動的に対応することが可能となるよう、高速自動車国道の整備計画の変更等に係る手続の見直しがなされたところである。

また、会計検査院の平成26年度決算検査報告においても、現況交通量、将来交通量、交通事故の状況等を踏まえ、効果的な追越車線の設置等、高規格幹線道路の暫定2車線道路の整備及び管理状況に関する所見が述べられている。

こうした中、昨年3月、徳島自動車道の鳴門ジャンクションから徳島インターチェンジまでの間が開通し、全国の高速道路ネットワークと結ばれ、平成31年度には、徳島東インターチェンジが完成することにより、徳島小松島港の沖洲（外）地区とともに、陸・海の交通結節点を形成し、貨物輸送能力が1.7倍に大型化されたオーシャン東九フェリーの就航と相まって、四国のみならず、九州・京阪神・東京方面へと、人流・物流がより一層増大することから、その受皿となる徳島自動車道の機能強化を早急に図る必要がある。

よって、国においては、次の事項について、特段の措置が講じられるよう強く要請する。

- 1 徳島自動車道の4車線化を早期に図ること。
- 2 一定のサービスレベルを確保すべき区間については、早急に車線数を増加すること。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出する。

平成28年3月15日

徳島県議会議長 嘉 見 博 之