

徳島県 新広域道路交通ビジョン （案）



目次



序章 新広域道路交通ビジョンについて

- 1. ビジョンの役割等 1
- 2. ビジョンの構成 1
 - (1) 地域の現状 1
 - (2) 地域の交通課題と取組 1
 - (3) 地域の将来像 1
 - (4) 広域的な道路交通の基本方針 2

第1章 徳島県の現状

- 1. 徳島県の現状 3
 - (1) 人口の現状 3
 - (2) 産業活動の現状 5
 - (3) 交通の現状 7
 - (4) 物流の現状 8
 - (5) 観光の現状 13
 - (6) 災害の現状 14

第2章 徳島県の交通課題と既存の取組

- 1. 徳島県の交通課題 19
 - (1) 広域交通網の現状 ～瀬戸内側と太平洋側で格差～ 19
 - (2) ミッシングリンクの存在と津波浸水区間の存在 20
 - (3) 頻発する災害により交通遮断が多発 21
 - (4) 大都市と変わらない渋滞区間の存在 22
 - (5) 事故件数・死者数は減少傾向であるが、未だ全国より高い事故率 23
 - (6) 制約を受ける国際海上コンテナ車（40ft 背高） 24
 - (7) 空港・港湾へのアクセス格差が存在 25
 - (8) 中山間地域に1車線道路が多く、道路改良率も全国ワースト1位 26
 - (9) 縮小する県内公共交通、ニーズが高まる高速バス 27
- 2. 徳島県の既存の取組 28
 - (1) 広域道路ネットワーク 28
 - (2) 交通・防災拠点 35
 - (3) ICT 交通マネジメント 37



第3章 徳島県の道路の将来像

- 1. 四国の将来像 38
 - (1) 四国地域の将来像（四国圏広域地方計画 H28.3） 38
- 2. 徳島県の将来像 40
 - (1) 徳島県が目指す将来像（「未知への挑戦」徳島行動計画） 40
 - (2) 徳島県の道路の将来像 42

第4章 徳島県の広域的な道路交通の基本方針

- 1. 「安全実感！強靱とくしま」の実現 44
 - (1) 広域道路ネットワークの基本方針 44
 - (2) 交通・防災拠点の基本方針 46
 - (3) ICT 交通マネジメントの基本方針 46
- 2. 「多様性実感！共生とくしま」の実現 47
 - (1) 広域道路ネットワークの基本方針 47
 - (2) 交通・防災拠点の基本方針 47
 - (3) ICT 交通マネジメントの基本方針 48
- 3. 「魅力実感！輝きとくしま」の実現 49
 - (1) 広域道路ネットワークの基本方針 49
 - (2) 交通・防災拠点の基本方針 50
 - (3) ICT 交通マネジメントの基本方針 51

序章 新広域道路交通ビジョンについて

1 ビジョンの役割等

概ね20～30年間の中長期的な視点

ビジョンは、概ね20～30年間の中長期的な視点で、地域の自立圏の形成、インバウンドや国際物流の増加への対応、災害リスク増大への対応などの課題を踏まえ、地域の将来像を見据えた広域的な道路交通の今後の方向性を定め、広域道路ネットワーク計画等を策定する際の基本とするものです。

2 ビジョンの構成

(1) 地域の現状

徳島県の人口、産業、交通、物流、観光、災害等の現状を分析・整理します。

(2) 地域の交通課題と取組

ミッシングリンクの解消や拠点間のアクセス強化などの「**現状の課題**」や、国際物流やインバウンドの増加等のグローバル化の進行、多軸型国土構造の形成や企業の国内回帰といった「**時代の変化**」に対応する課題を整理します。

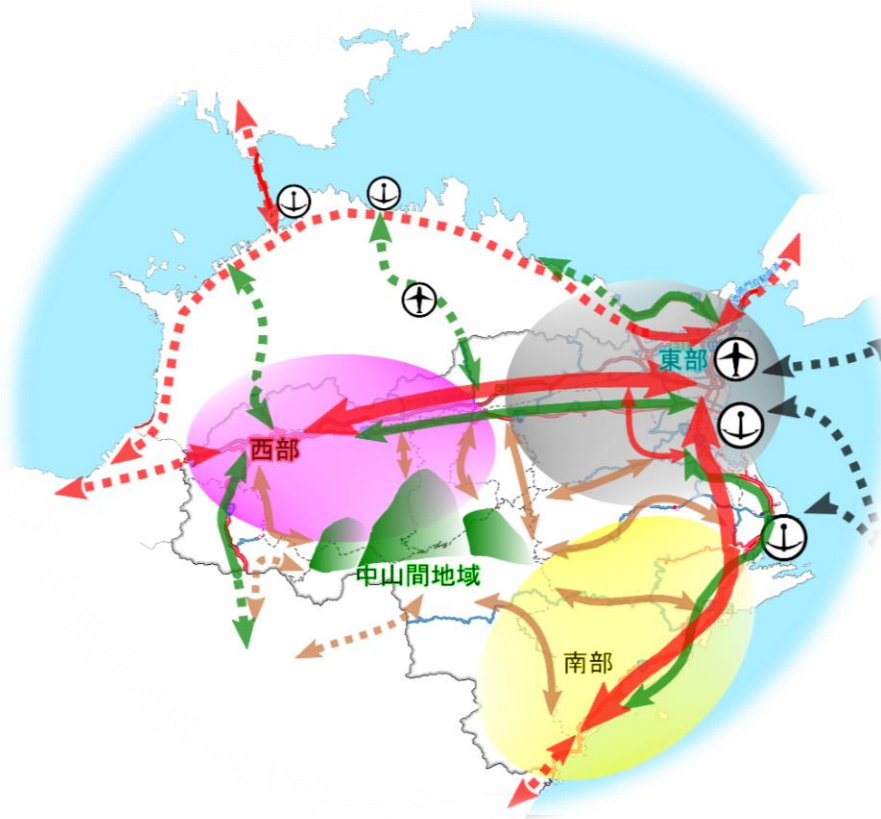
また、「**平常時**」における物流や人流に加え、「**災害時**」のネットワークの脆弱性や緊急物資等の輸送状況など、交通データ等を活用しながら課題について分析・整理します。

さらには、道路は鉄道、海上、航空の全てのトリップの端末交通を分担するなど、総合的な交通体系の基盤としての役割を担うことから、各交通機関との連携強化やICTや自動運転等の技術革新を踏まえた新たな取組についても整理します。

(3) 地域の将来像

徳島県の土地利用、生活圏域、拠点開発プロジェクト等の地域の社会・経済の状況を分析し、最上位の総合的な計画である「とくしま行動計画」の長期ビジョン（2060年頃）・中期プラン編（2030年頃）や四国地方整備局・四国4県等が策定している「四国圏広域地方計画」を踏まえ、交通分野における目指すべき将来像を整理します。

【徳島県の将来像を実現する広域道路ネットワークのイメージ】



(4) 広域的な道路交通の基本方針

広域的な交通の課題と現在の取組等を踏まえ、目指すべき広域道路ネットワークをイメージし、今後（概ね20～30年間）の方向性について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、「ネットワーク」・「拠点」・「マネジメント」の3つの基本方針を整理します。

① 広域道路ネットワーク

広域道路ネットワークを中心として、

- ・地域や拠点間連絡の方向性
(早期整備や渋滞緩和、利便性の向上等強化する路線・道路の選定の方針)
- ・災害時のネットワークの代替機能強化の方向性 等
(4車線化やダブルネットワーク等強化する路線・道路の選定の方針)

② 交通・防災拠点

- ・地域の主要な交通拠点に関する、道路と各交通機関の連携強化の方向性
- ・災害時の物資輸送や避難等の主要な防災拠点の機能強化等の方向性 等

③ ICT 交通マネジメント

- ・ICT等を活用した道路の情報収集や活用、維持管理の方向性
- ・他の交通とのデータ連携などサービス向上の方向性
- ・主要都市部等における面的なマネジメントの方向性 等

第1章 徳島県の現状

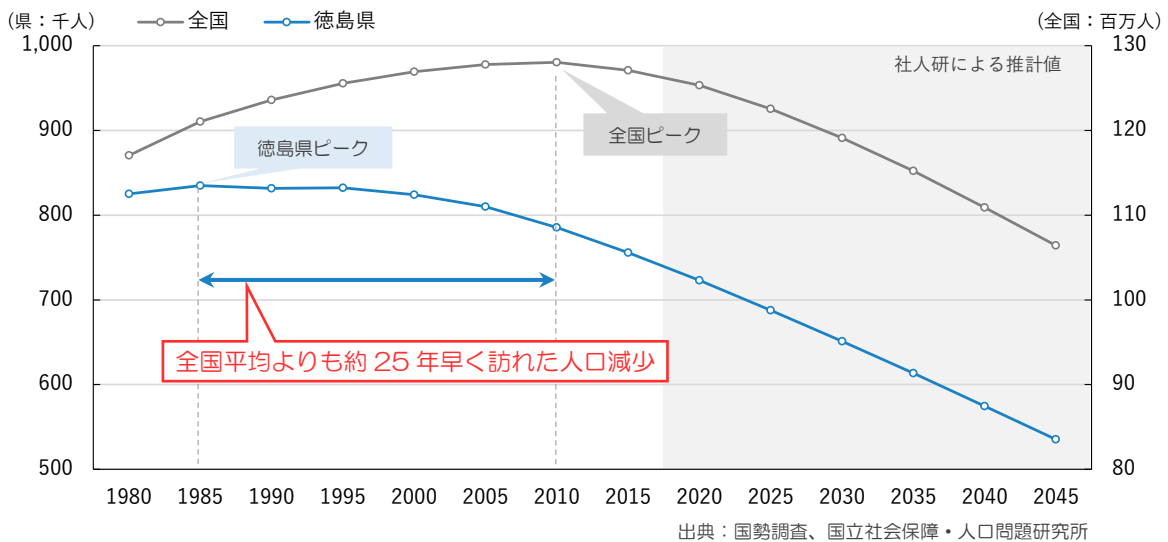
1 徳島県の現状

(1) 人口の現状

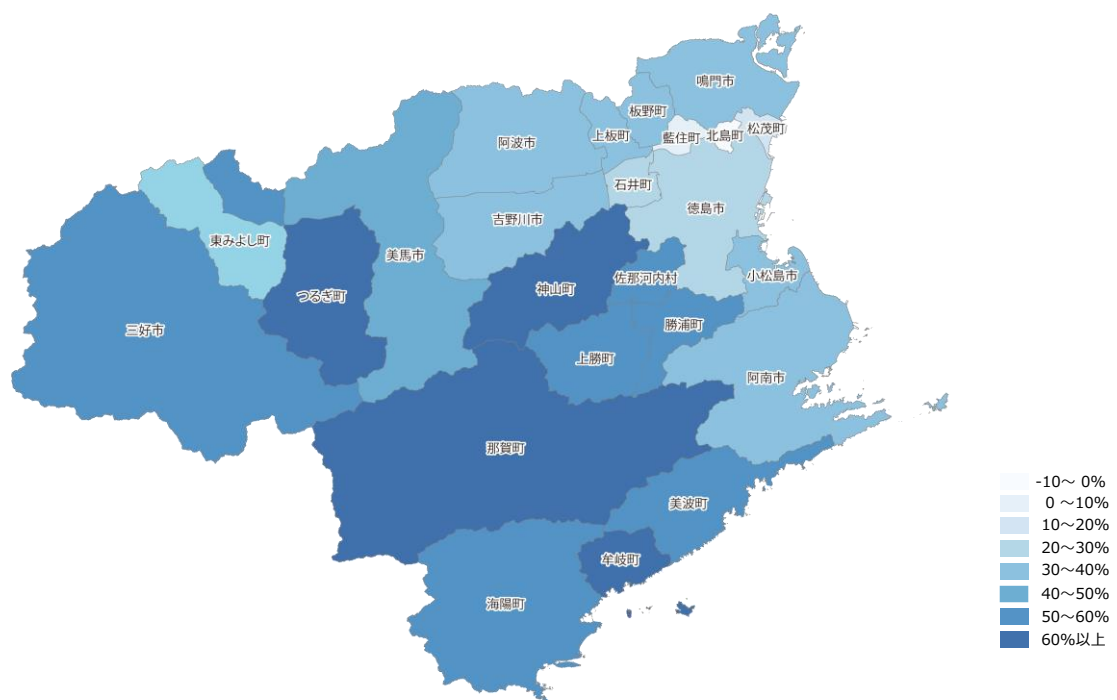
全国平均よりも早い人口減少・高齢化

徳島県の人口は、全国よりも約 25 年早く人口減少に転じ、現在予測されている 2045 年までの間で増加に転じる見込みはないと予測されています。また、将来、徳島県のほとんどの市町村で人口は減少すると予測されており、2045 年には 2015 年と比べ 60%以上人口が減少すると予測されている市町村も存在します。

【総人口の推移】

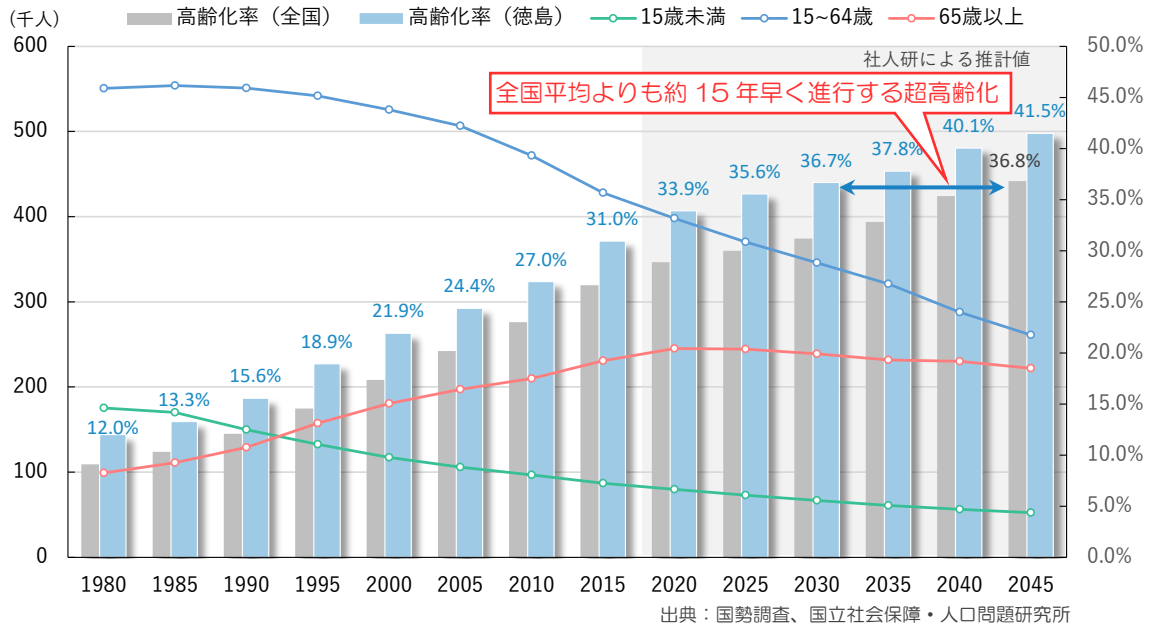


【人口減少率】

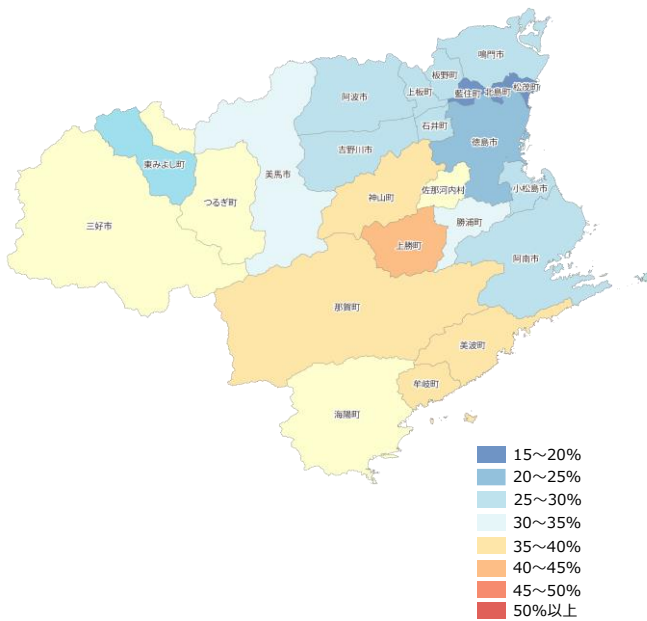


徳島県の高齢化率は、全国平均よりも高い水準を維持したまま年々増加し、2040年には40%を超えることが予測されています。この高齢化のスピードは全国平均よりも約15年早く、急速に超高齢化社会が進行することになります。また、2045年には高齢化率が50%を超える地域が見られ、またその多くが徳島県南部に位置しています。

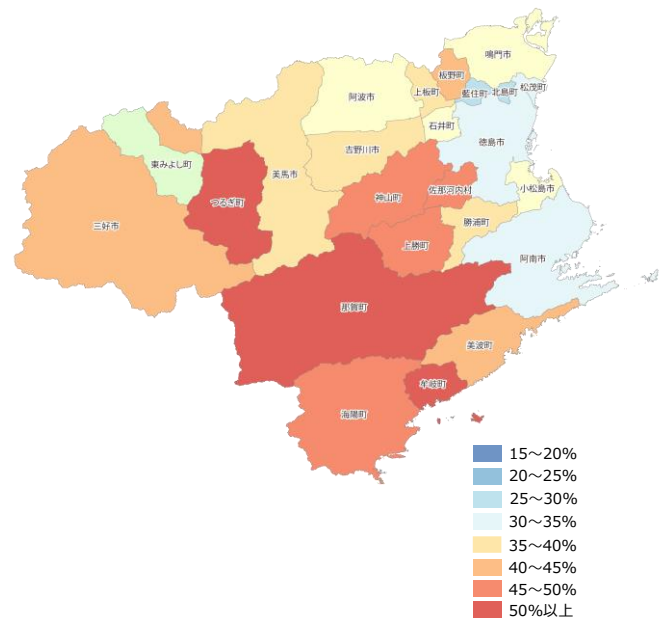
【高齢化率の推移】



【2015年 高齢化率】



【2045年 高齢化率】



(2) 産業活動の現状

人口減少ながら所得と出荷額は全国平均以上の伸び

徳島県の人口は年々減少が進み、30年で1割減少していますが、一人あたり県民所得は約1.3倍、製造品出荷額等は約1.5倍に増加しており、全国平均以上の伸びとなっています。

【人口、1人あたり所得、製造品出荷額等の変化】

	人口 (千人)		1人あたり県民所得 (万円)		製造品出荷額等 (百億円)	
徳島県	835 (1985年)	0.91倍 756 (2015年)	225 (1985年)	1.33倍 299 (2019年)	117 (1985年)	1.52倍 178 (2017年)
徳島市	258 (1985年)	1.00倍 259 (2015年)	253 (1985年)	1.31倍 331 (2019年)	35 (1985年)	1.24倍 43 (2017年)
鳴門市	64 (1985年)	0.92倍 59 (2015年)	245 (1985年)	1.23倍 301 (2019年)	14 (1985年)	2.14倍 31 (2017年)
小松島市	44 (1985年)	0.88倍 39 (2015年)	214 (1985年)	1.32倍 283 (2019年)	8 (1985年)	0.64倍 5 (2017年)
阿南市	82 (1985年)	0.89倍 73 (2015年)	211 (1985年)	1.44倍 303 (2019年)	16 (1985年)	2.14倍 35 (2017年)
吉野川市	49 (1985年)	0.84倍 41 (2015年)	207 (1985年)	1.27倍 263 (2019年)	4 (1985年)	0.89倍 4 (2017年)
阿波市	44 (1985年)	0.84倍 37 (2015年)	196 (1985年)	1.34倍 262 (2019年)	3 (1985年)	1.34倍 5 (2017年)
美馬市	41 (1985年)	0.75倍 31 (2015年)	204 (1985年)	1.29倍 263 (2019年)	9 (1985年)	0.57倍 5 (2017年)
三好市	45 (1985年)	0.59倍 27 (2015年)	193 (1985年)	1.35倍 261 (2019年)	4 (1985年)	0.60倍 3 (2017年)
四国全体	4,227 (1985年)	0.91倍 3,846 (2015年)	227 (1985年)	1.30倍 295 (2019年)	691 (1985年)	1.32倍 912 (2017年)
全国	121,049 (1985年)	1.05倍 127,095 (2015年)	261 (1985年)	1.32倍 343 (2019年)	26,532 (1985年)	1.20倍 31,904 (2017年)

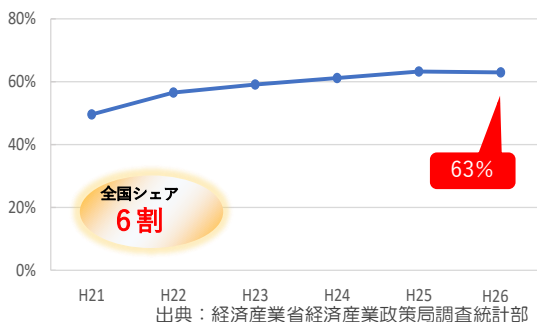
出典：人口-国勢調査、1人あたり県民所得-総務省「市町村税課税状況等の調」（課税対象所得／納税義務者数で算出）、製造品出荷額等-経済産業省「工業統計調査」

※1人あたり県民所得の合計欄は、四国の平均値。四捨五入を行っているため合計が一致しない場合がある。

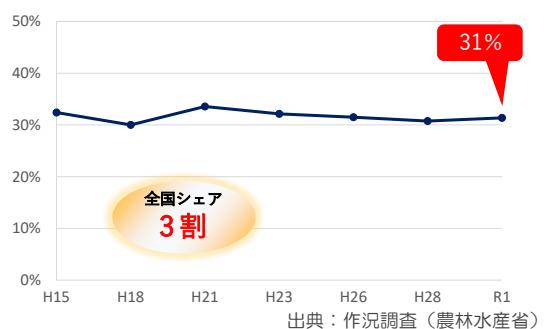
徳島県が誇る日本一・世界一の企業・農林水産物

徳島県には全国や世界に誇る優れた企業があり、全国シェアの6割以上を占めている発光ダイオード(LED)関連企業等が集積しています。また、春夏にんじんなどの青果物や水産物といった第一次産業も、京阪神地域を中心とした市場で大きなシェアを確保しています。

【徳島県 発光ダイオード全国シェア】



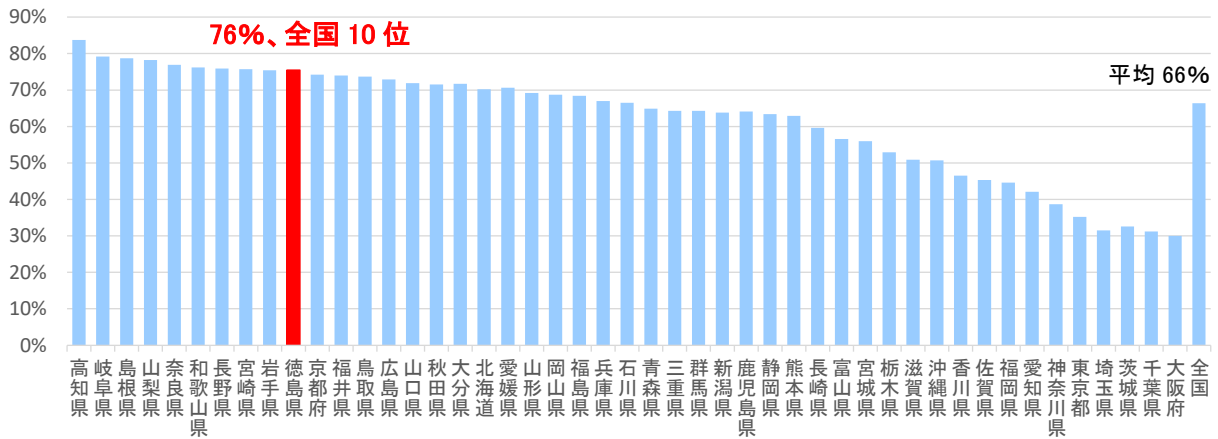
【徳島県産春夏にんじんの全国シェア】



徳島県の森林・林業

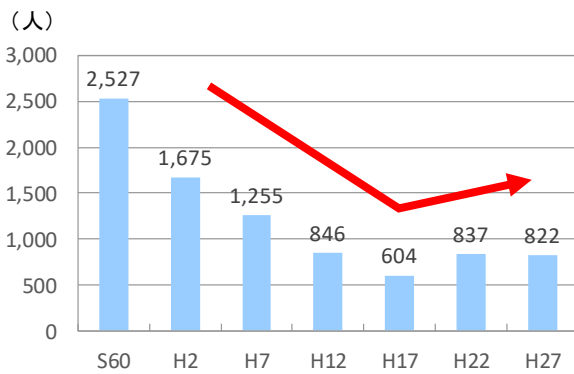
徳島県は、県土面積の76%を森林が占める全国でも有数の「森林県」です。木材需要減少等により木材生産量が減少するなか、平成17年度から、県産材の増産と利用の拡大を図るためのプロジェクトを展開し、間伐に加え、主伐の高効率化を進め、県外、海外まで需要拡大を図ることとしており、林業従事者の増加や木材生産量の増加等の成果が現れています。

【都道府県別の林野率】



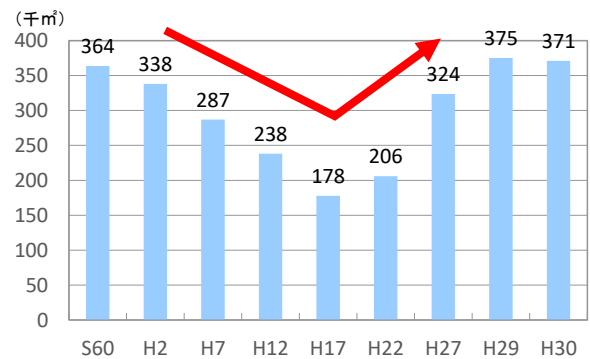
出典：2020年農林業センサス

【徳島県林業就業者数】



出典：国勢調査

【徳島県の木材生産量の推移】



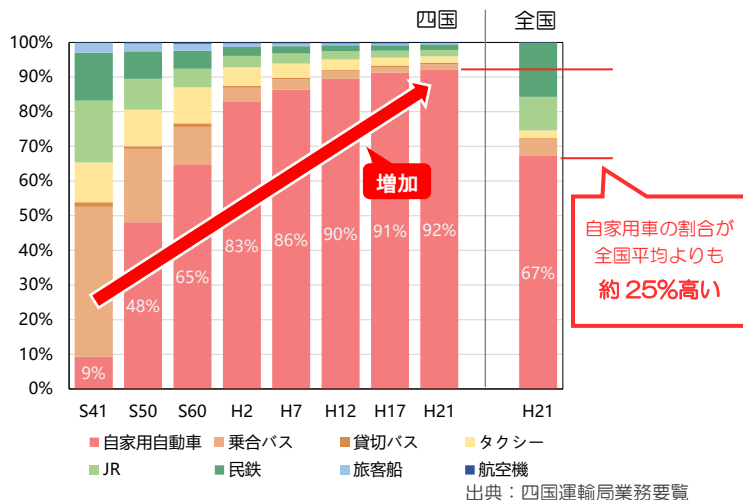
出典：令和元年度みどりの要覧（徳島県）

(3) 交通の現状

自家用車依存の高まり

四国地方は、昭和41年の自家用車の利用は、全体の1割程度でしたが、その後、道路整備やマイカー普及に伴い、平成21年時点においては、9割を超え、自家用車の利用が大部分を占めるようになっていきました。この値は全国値と比較しても非常に高く、四国地方においては、自家用車が重要な移動手段となっています。

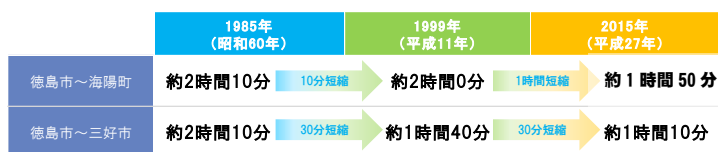
【四国の旅客流動の交通機関割合】



四国8の字ネットワーク・本四架橋の整備に伴う移動人数の増加

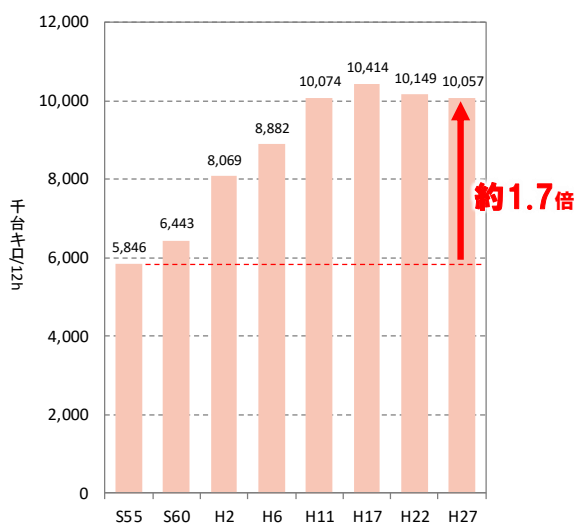
自動車交通は「四国8の字ネットワーク」の整備等により、35年間で約1.7倍に増加しています。また、神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸大橋、しまなみ海道が開通し、本州とのアクセス性が向上したことにより、本州・四国間の移動時間が約6~7割短くなり、移動する人が約2倍に増えています。

【自動車での移動時間の変化（徳島県内）】



※全国道路・街路交通情勢調査 混雑時（ピーク時）旅行速度
ただし、1985年は県道の旅行速度は未調査だったため、1999年及び2015年の対象県道の旅行速度を平均した値を適用。

【自動車走行台キロの変化（徳島県内）】

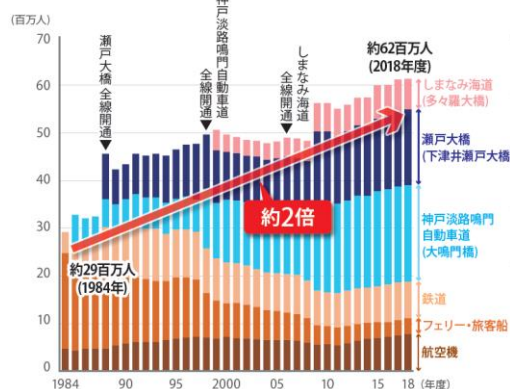


【自動車での移動時間の変化（本州と四国間）】



出典：本州四国連絡高速道路(株)「2019 デイスクロージャー誌」

【交通機関別の移動人数】



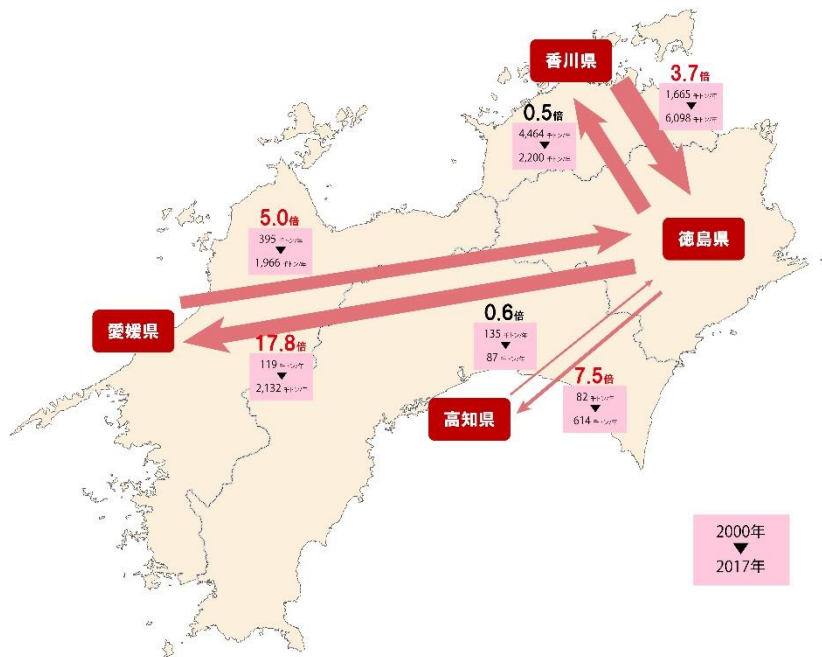
出典：四国運輸局「業務要覧」

(4) 物流の現状

増加する物流貨物

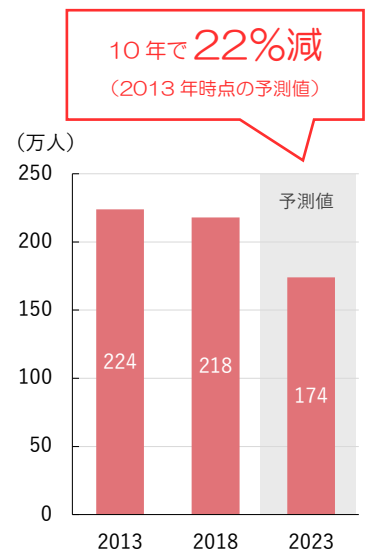
製造出荷額の増加に伴い、徳島県から愛媛県への貨物流動が17年間で約18倍になるなど、徳島県発着の物流量が増加しています。一方で、今後はドライバーが10年で約22%減少することが予測されており、物流の効率化が求められています。

【貨物流動】



出典：貨物・旅客地域流動調査（2000年、2017年）
※自動車貨物を対象として集計

【輸送・機械運転従事者の就業者数（将来予測） 全国値】

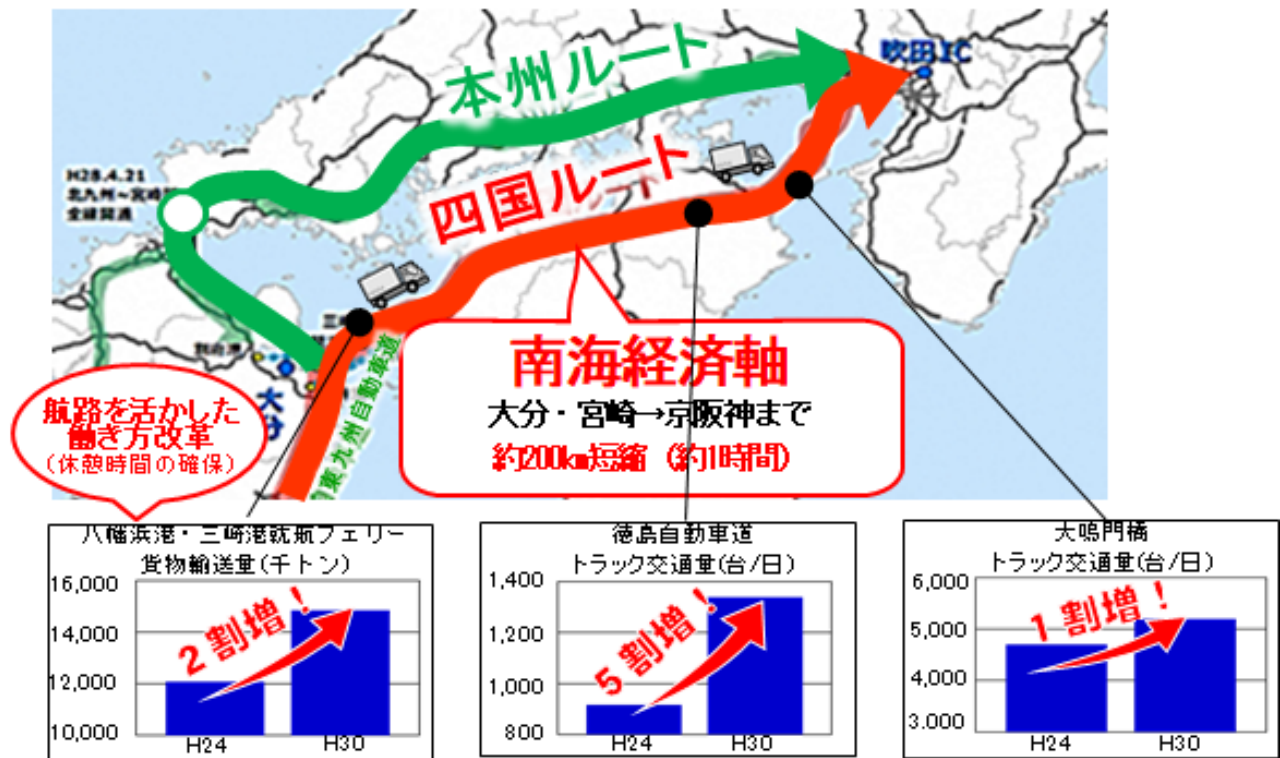


出典：自動車運転者の労働力不足の背景と見通し
(国土交通政策研究所報第56号 2015年春季 p95)

モーダルシフトする物流

東九州自動車道の開通に伴い、九州と本州をつなぐ路線として海上輸送を組み込んだ“四国ルート”を利用する交通量が増加しており、物流のモーダルシフトが進んでいます。四国ルートは、陸上輸送のみである“本州ルート”と比較して、走行距離が大幅に削減されるとともにフェリー乗車時間が休憩扱いとなるため、労働環境改善にも寄与します。

【四国ルートの交通量推移】

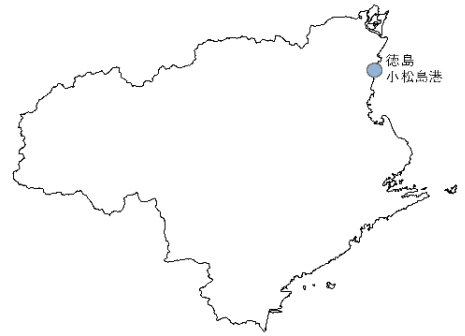
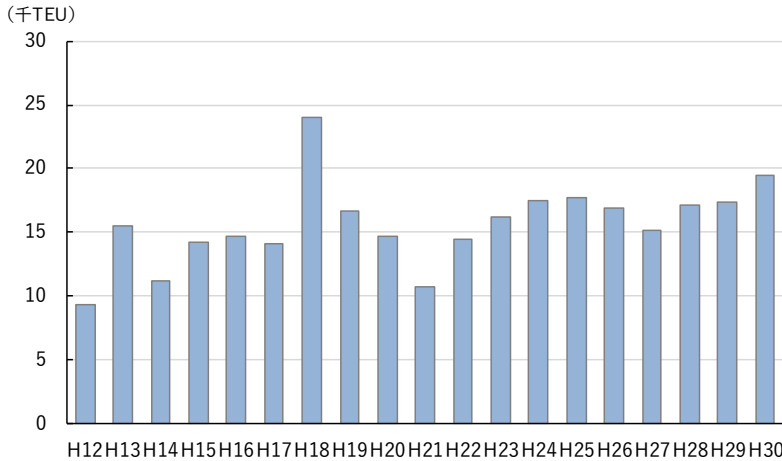


出典：徳島県

グローバル化する物流

徳島県の外貨コンテナ取扱量は15千TEU前後と横ばいで推移しており、経済社会がグローバル化するなかで伸び悩んでいることから、国際物流への対応が求められています。また、徳島小松島港では、県内で生産されたものを輸出し、輸入されたものは県内で消費しており、県外への流通は少ない状況です。

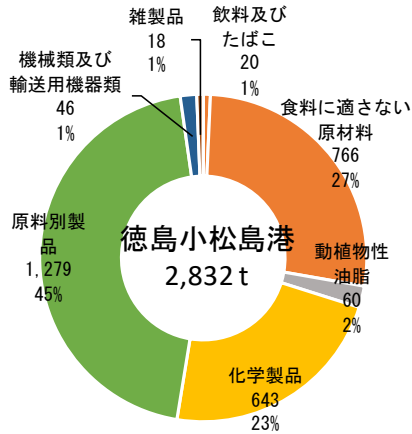
【徳島県の外貨コンテナ取扱量（輸出入計）】



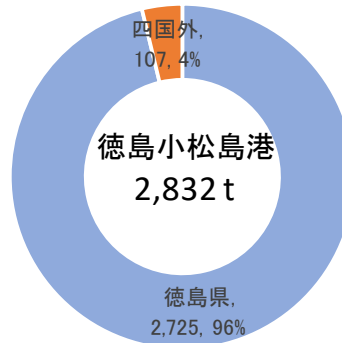
出典：四国地方整備局調べ

【徳島小松島港における取扱品目と生産地・消費地】

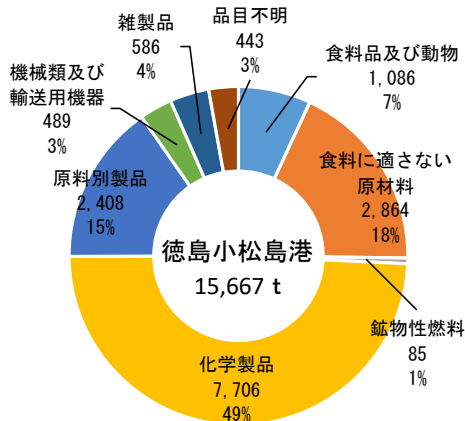
【輸出品目】



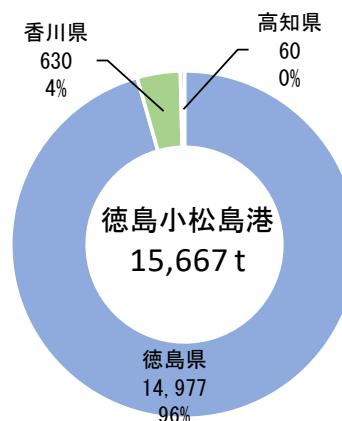
【生産地】



【輸入品目】



【消費地】

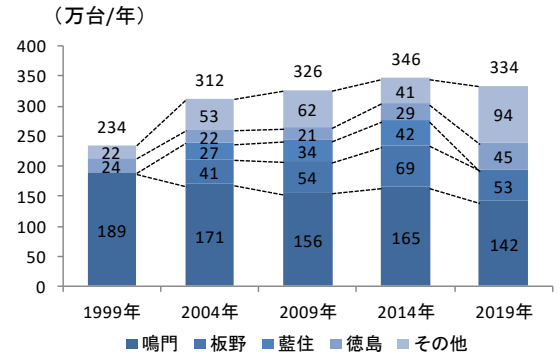


出典：平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

高速道路を利用する大型車は増加傾向

高速道路を利用するトラック等の大型車交通量は、最新年では若干減少しているものの増加傾向であり、物流の基幹として、高速道路の重要性が高まっています。

【高速道路の IC 出入り交通量（大型車）】

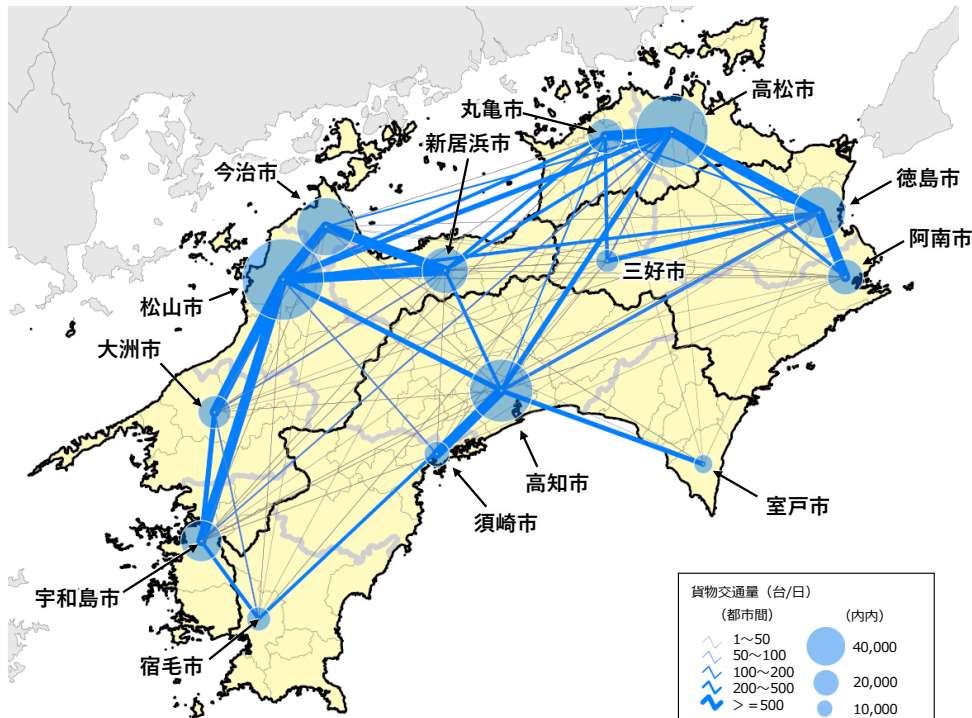


出典：西日本高速道路（株）データを基に集計

瀬戸内海側の流動が多い貨物車

高速ネットワークが整備されている瀬戸内海沿岸生活圏の中心都市間で貨物車の流動が多くなっています。特に徳島県では、県庁所在地である徳島市、物流センターが多く立地する阿南市に交通量が集中しています。

【貨物車類の流動】

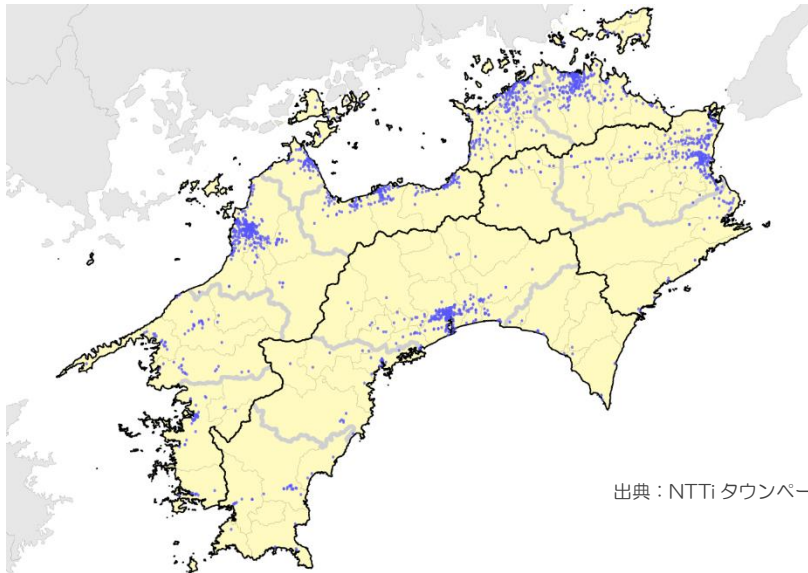


出典：平成27年全国道路・街路交通情勢調査

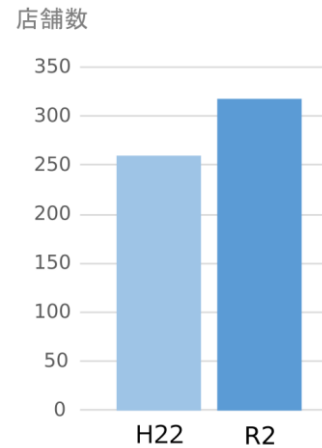
増加するコンビニエンスストア

コンビニエンスストアは、高速道路の延伸により、より早く遠くへ運べるようになり、徳島市の他、高速ネットワークが延伸した地域でも新規立地が進み、その店舗数は10年間で50店舗以上増加しています。

【コンビニの出店状況(R2)】



【コンビニの出店推移】

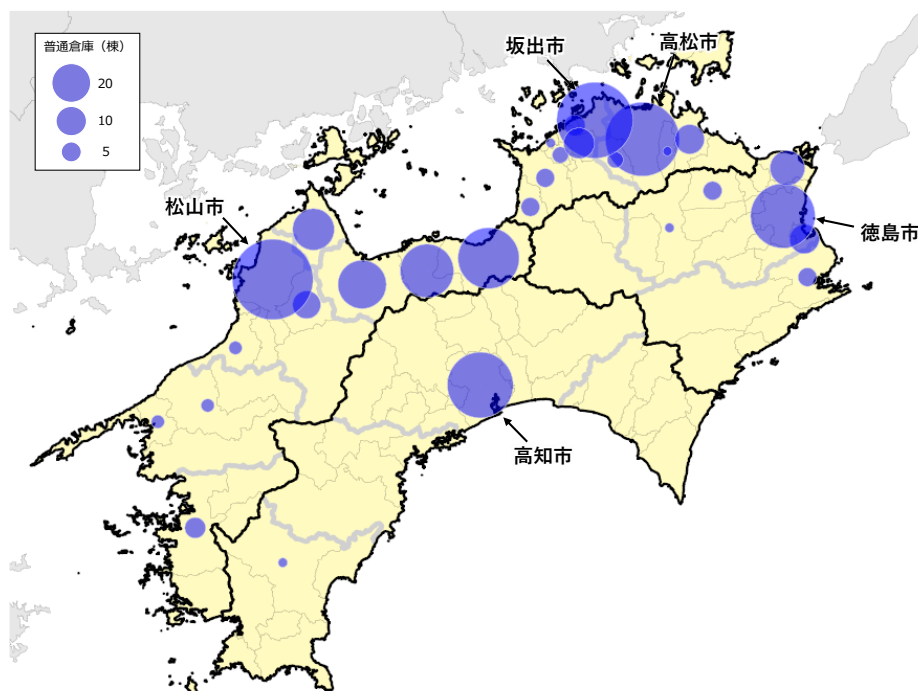


出典：NTTiタウンページ

徳島県東部に集中する倉庫

現状の倉庫業の立地状況を見ると、徳島市をはじめとする東部に倉庫が数多く集積していますが、西部にはほとんど立地しておらず、物流ポテンシャルの格差が生じています。

【普通倉庫[※]の立地状況】



※普通倉庫とは、他人の物を預かる営業倉庫のうち、原木等を水面で保管する「水面倉庫」及び農水畜産物の生鮮品及び凍結品等の加工品などを摂氏10度以下で保管する「冷蔵倉庫」以外の一般的な倉庫のこと

資料：四国運輸局業務要覧(2020.3時点)

(5) 観光の現状

観光資源を活かし観光客数は増加

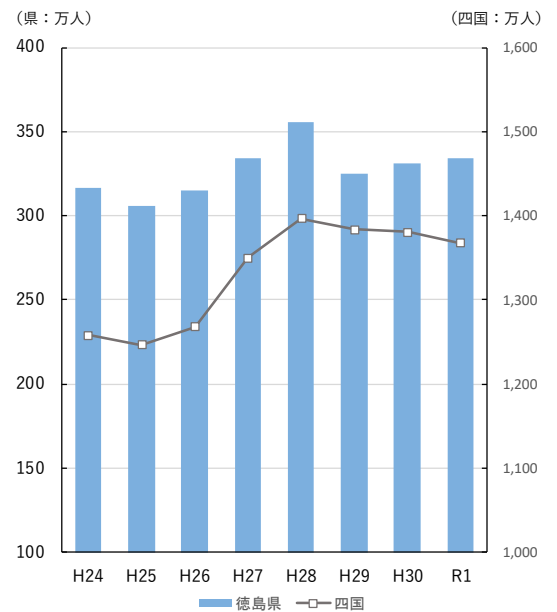
徳島県は、世界的にも有名な弘法大師縁の地を巡る四国遍路を始め、「鳴門の渦潮」、「祖谷のかずら橋」、「うだつの街並み」、全国屈指の認知度、規模を誇る「阿波おどり」など、各地に点在する数多くの自然、歴史や伝統を物語る文化遺産に恵まれており、これらを訪れる観光客は年々増加しています。

【徳島県の主要な観光施設】



※代表的な観光施設を表示
出典：四国運輸局 令和元年度四国の主要観光地入込状況について

【徳島県の主要観光地の入込客数の推移】

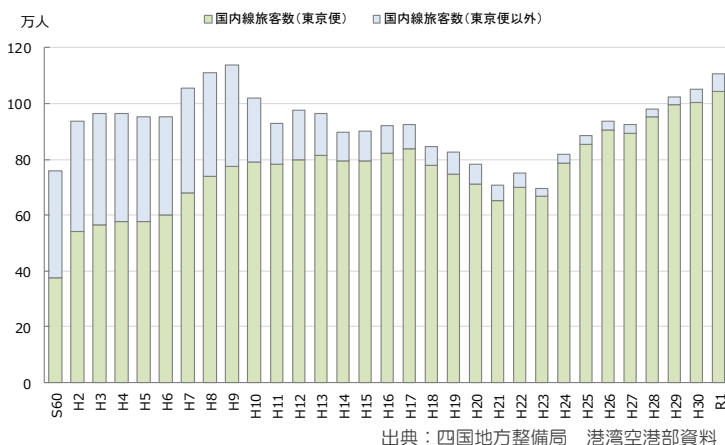


出典：四国運輸局

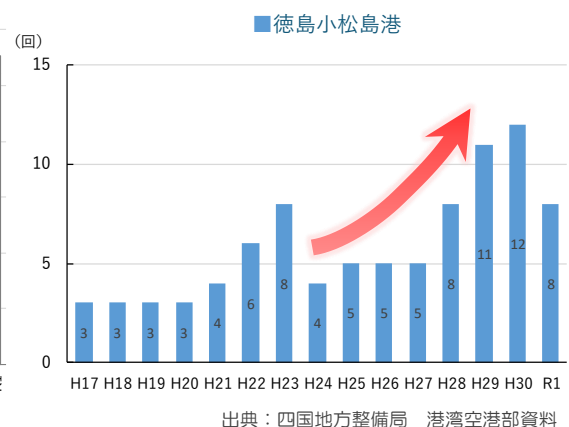
増える外国人観光客

日本を訪れる外国人観光客数は全国的に増加しており、徳島県においても大型クルーズ船の寄港回数の増加により、外国人観光客は増加しています。また、徳島阿波おどり空港に、国際線に対応できる新ターミナルが2018年1月に完成したことで、今後の国際線の就航及び外国人観光客の来訪が期待されます。

【徳島阿波おどり空港の旅客者数】



【クルーズ船寄港実績の推移】

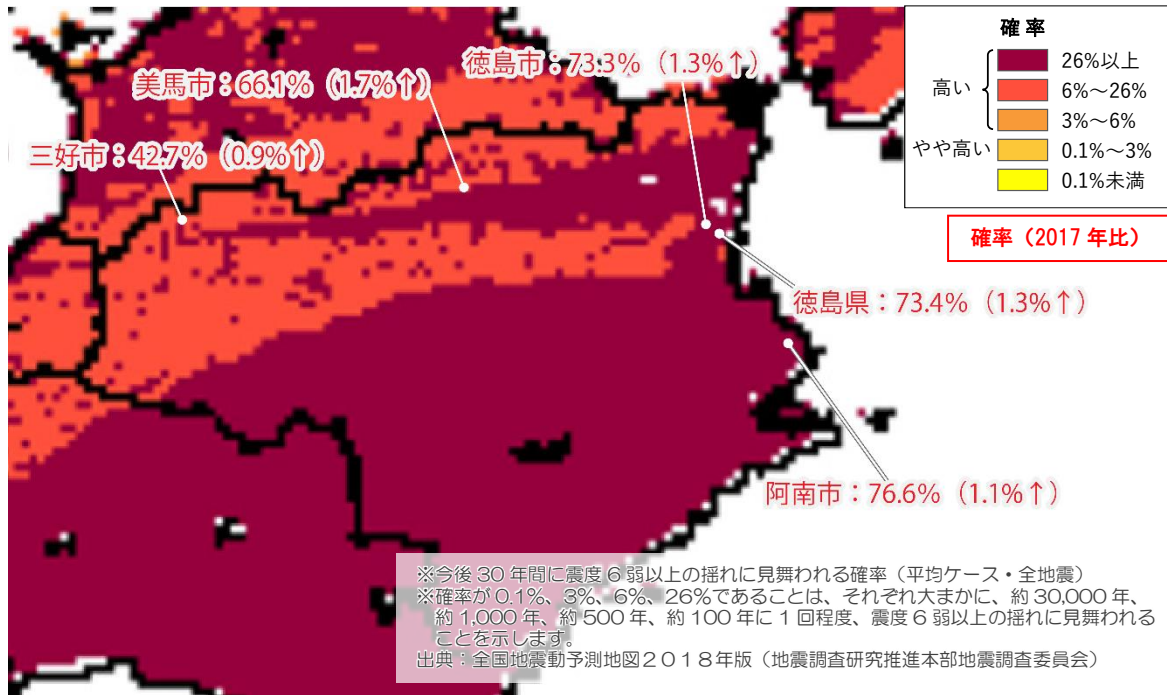


(6) 災害の現状

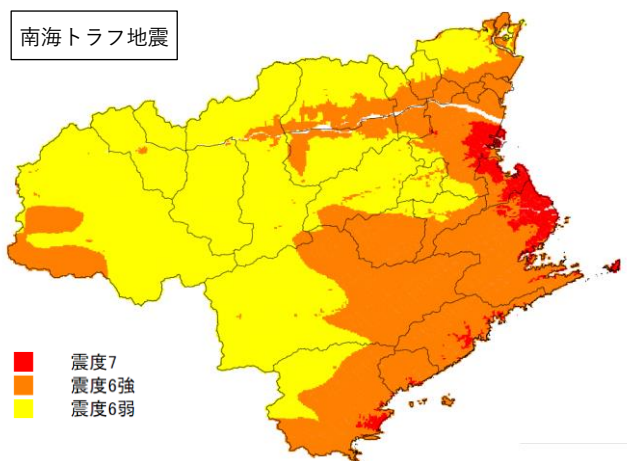
今後30年間に高い確率で襲来する巨大地震

今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率は、徳島県全域で非常に高く、特に太平洋側の県南地域では26%以上（100年に1度程度以上）の地域が広範囲に広がっています。中でも阿南市や徳島市は、南海トラフ地震及び中央構造線・活断層地震などにより、70%以上の非常に高い確率で大きな地震に襲われることが予測されています。

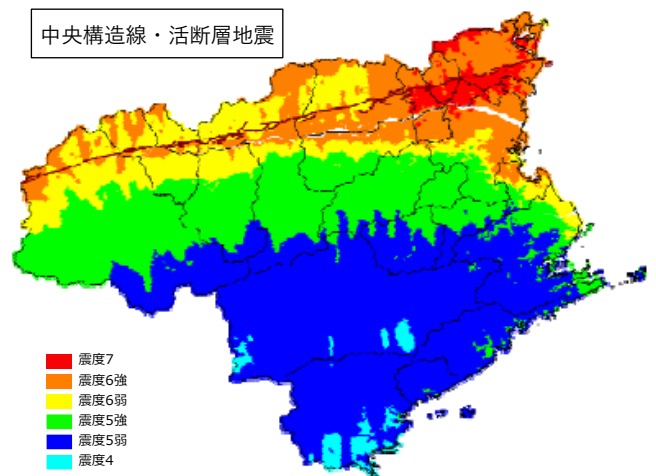
【地震動予測2018年：確率分布】



【震度分布】



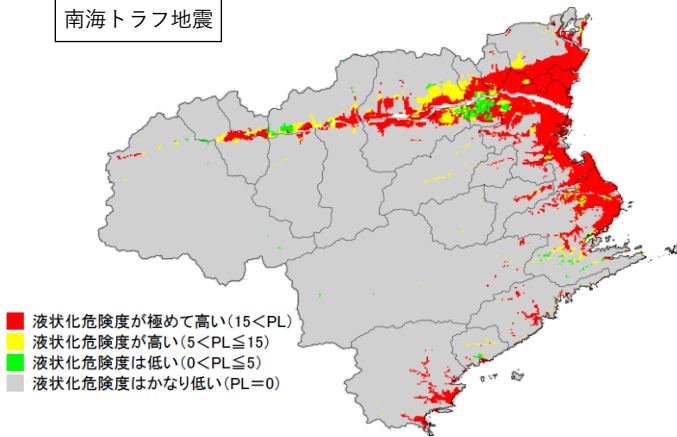
出典：徳島県南海トラフ巨大地震被害想定



出典：徳島県中央構造線・活断層地震被害想定
 ※5ケースの地震を想定し震度分布を重ねた最大の震度

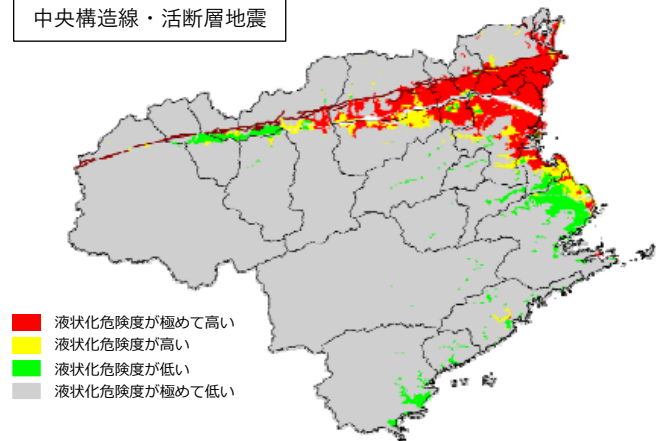
【液状化危険度分布】

南海トラフ地震



出典：徳島県南海トラフ巨大地震被害想定

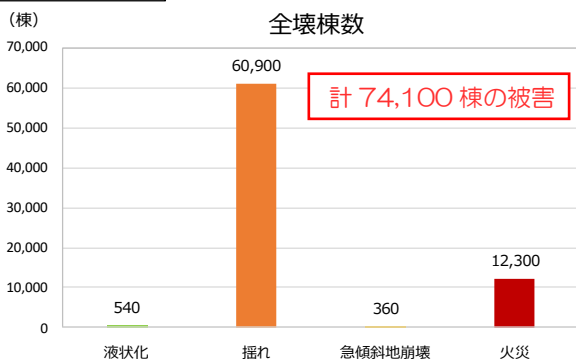
中央構造線・活断層地震



出典：徳島県中央構造線・活断層地震被害想定
 ※5ケースの地震を想定し危険度分布を重ねた最大の危険度

【建物被害】

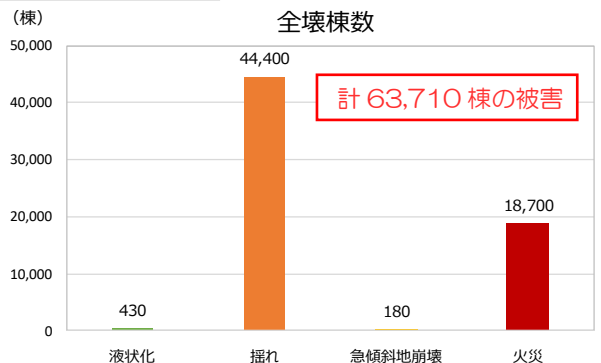
南海トラフ地震



出典：徳島県南海トラフ巨大地震被害想定

※：被害は冬18時を想定

中央構造線・活断層地震

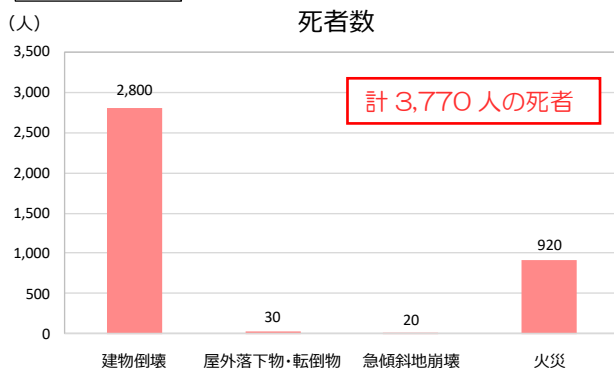


出典：徳島県中央構造線・活断層地震被害想定 結果一覧表

※：被害は冬18時を想定

【人的被害状況】

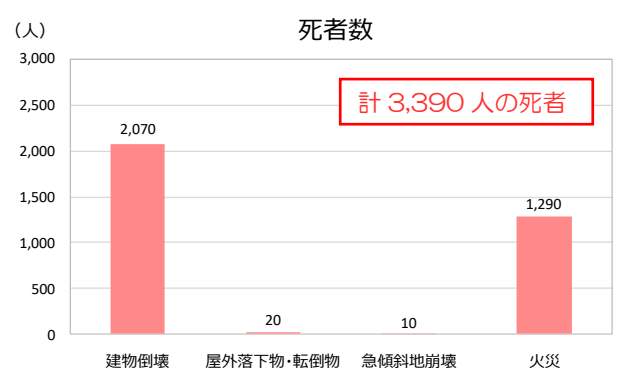
南海トラフ地震



出典：徳島県南海トラフ巨大地震被害想定

※：被害は冬18時を想定

中央構造線・活断層地震



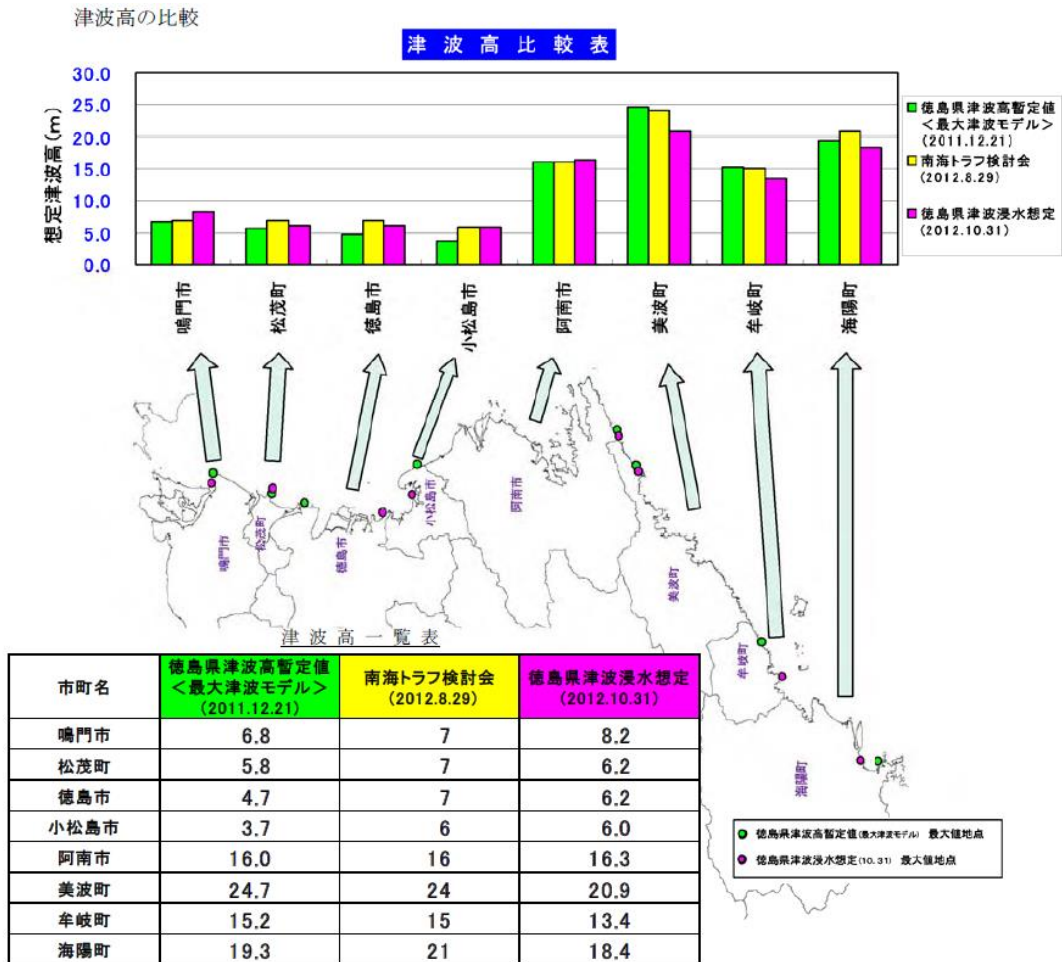
出典：徳島県中央構造線・活断層地震被害想定 結果一覧表

※：被害は冬18時を想定

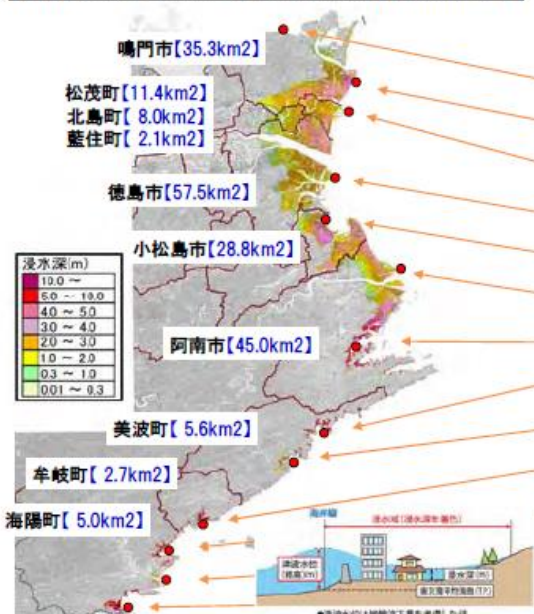
巨大な津波来襲の危険性が高い徳島県南地域

南海トラフ地震発生時は、徳島県内の全市町村において震度6強以上の強い揺れが発生し、沿岸部では地震発生の数分後に津波が到達すると予測されています。特に県南地域では地震発生の数分後より津波が到達し、その後20mを超える巨大な津波が来襲すると予測されています。

【南海トラフ地震における想定津波高及び津波影響開始時間】



南海トラフ地震による津波浸水想定(徳島県想定)



箇所	津波影響開始時間(分)	最大波による津波水位(m)	最大波到達時間(分)
鳴門市 粟田漁港	61	2.7	72 (第1波)
鳴門市 里浦海岸	19	6.0	64 (第1波)
松茂町 新滑走路東端	18	5.5	61 (第1波)
徳島市 マリンピア東端	25	5.0	53 (第1波)
小松島市 本港奥	27	5.5	201 (第6波)
阿南市 中島港口	23	5.1	139 (第3波)
阿南市 福井川河口	19	8.2	97 (第2波)
美波町 由岐漁港口	12	12.3	29 (第2波)
美波町 日和佐港入口	10	9.8	28 (第2波)
牟岐町 牟岐漁港湾口	11	9.8	50 (第2波)
海陽町 浅川湾中央部	11	10.5	52 (第2波)
海陽町 新浦漁港口	4	8.1	29 (第2波)
海陽町 穴喰漁港中央部	6	15.8	44 (第3波)

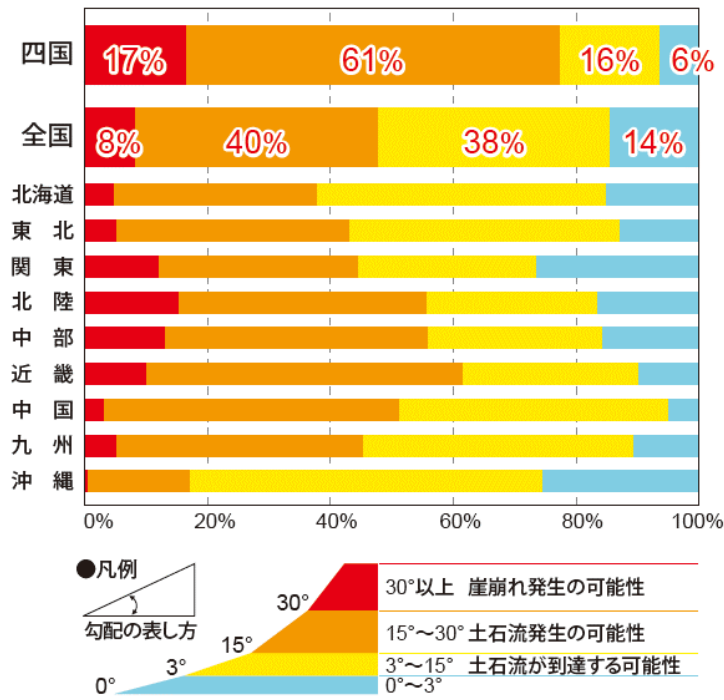
※津波影響開始時間は、±20cm以上の津波影響が発生した時間。

<出典>H24.10.31 徳島県津波浸水想定より

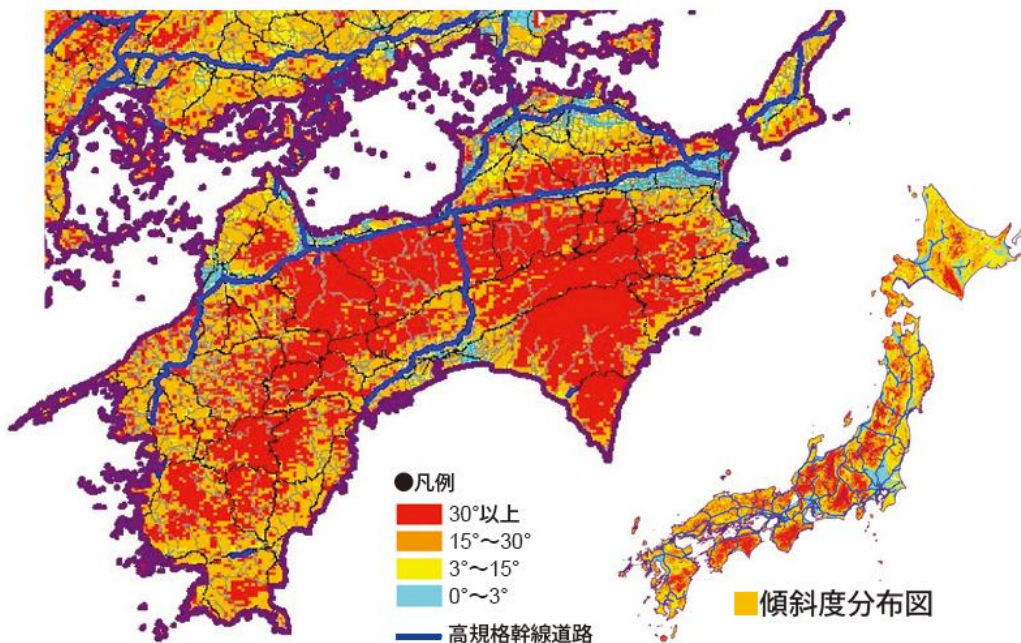
土石流・崖崩れの危険性が高い四国

四国地方は、中央部を東西に四国山地が連なり急峻な地形が続きます。また、中央構造線に沿って脆弱な地形が分布することから、土石流・崖崩れが発生する可能性のある地域が約8割、土石流が到達する可能性がある地域を含めると9割以上が該当し、極めて土砂災害の危険性が高い地域です。

【ブロック別傾斜地割合】



【傾斜分布図（四国拡大）】

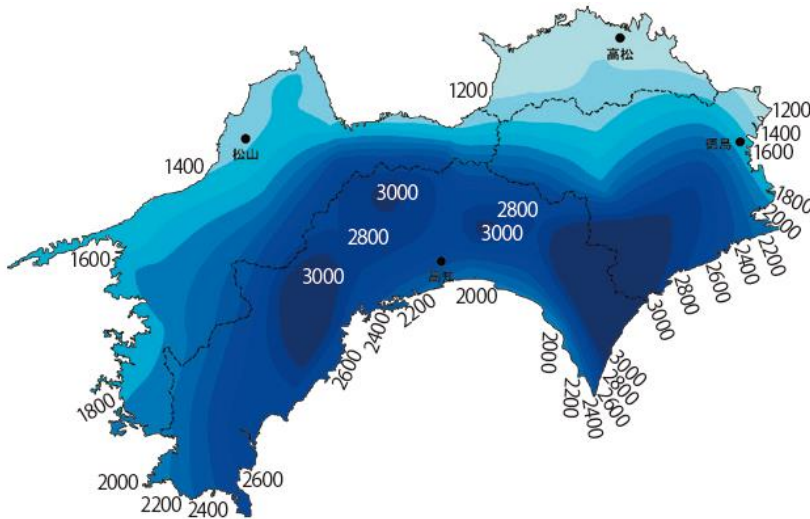


出典：「昭和57年度国土数値情報作成調査」による「地形、傾斜度別面積」
傾斜度分布図：四国地方整備局作成

局地化・集中化する豪雨

徳島県の県北地域の讃岐山脈沿いは少雨地帯ですが、県南地域は年間降水量が 3,000 mmを超える地域が存在します。全国的にも、1 時間降水量 50mm 以上の年間発生回数は増加しており、最近 10 年間（2011～2020 年）の平均年間発生回数（約 334 回）は、統計期間の最初の 10 年間（1976～1985 年）の平均年間発生回数（約 226 回）と比べて約 1.5 倍に増加し、雨の降り方が局地化・集中化しています。また、台風常襲地帯でもあることから、今後、水害、土砂災害、高潮災害等の頻発・激甚化が懸念されます。

【降雨分布図】



■阿南市加茂町那賀川 H26 台風 11 号

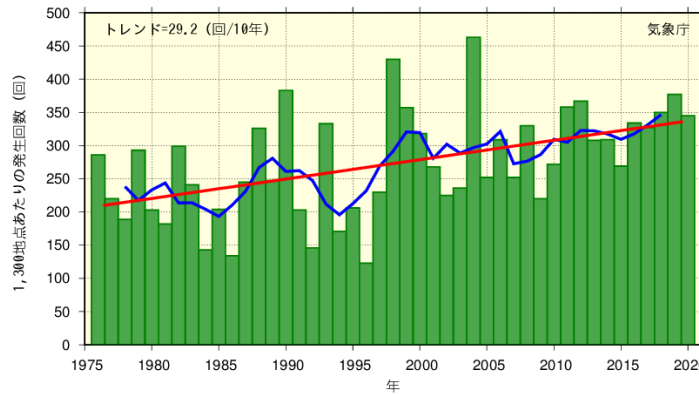


■阿南市上大野町那賀川 H26 台風 11 号



出典：四国圏広域地方計画 アメダス平均値（1981～2010）を基に推算

【全国の 1 時間降水量 50mm 以上の年間発生回数の経年変化（1976～2020 年）】



出典：気象庁ホームページ

冬季の雪害

平成 26 年 12 月の大雪により、国道 192 号で通行止め 16.9km、立ち往生車両約 130 台が発生しました。この影響で、物流の停滞などを招いた他、孤立集落も発生しました。



国土地理院の地理院地図に、通行止め区間を追記して掲載



国道192号 立ち往生する大型車両

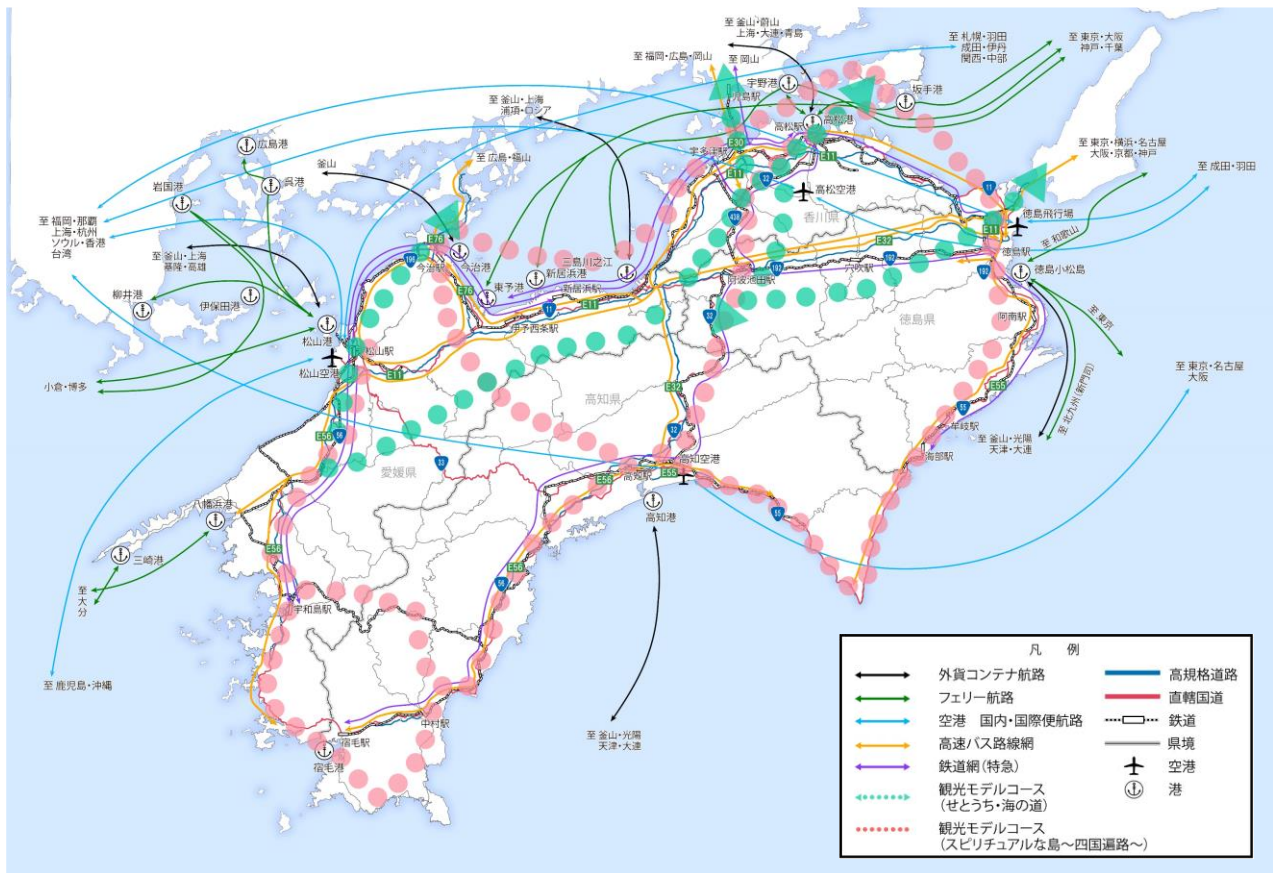
第2章 徳島県の交通課題と既存の取組

1 徳島県の交通課題

(1) 広域交通網の現状 ～瀬戸内側と太平洋側で格差～

港湾・空港をはじめとする広域交通拠点は、四国4県に存在していますが、その大半が、瀬戸内海側に位置しており、太平洋側との利便性で格差が生じています。

【広域交通網】



出典：国土交通省資料を基に作成

(2) ミッシングリンクの存在と津波浸水区間の存在

徳島県には、四国横断自動車道（徳島南部自動車道）や阿南安芸自動車道における未整備の区間、『ミッシングリンク』が存在します。このミッシングリンクによって四国の主要都市間の移動時間に大きな差が生じており、産業、交通、物流、観光、防災などのあらゆる面で大きな負の影響が出ています。特に防災面においては、近い将来に高確率で発生する南海トラフ地震において、現在想定されている津波浸水想定箇所の多くがこのミッシングリンクの箇所と重なり、災害時の迂回路・代替路の問題が指摘されています。

【津波による浸水箇所及び最大津波高】



津波浸水想定箇所：2012年10月31日「徳島県津波浸水想定公表について」から部分抽出
 最大津波高：2012年8月29日 内閣府「南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等（第二次報告）及び被害想定（第一次報告）について」から部分抽出

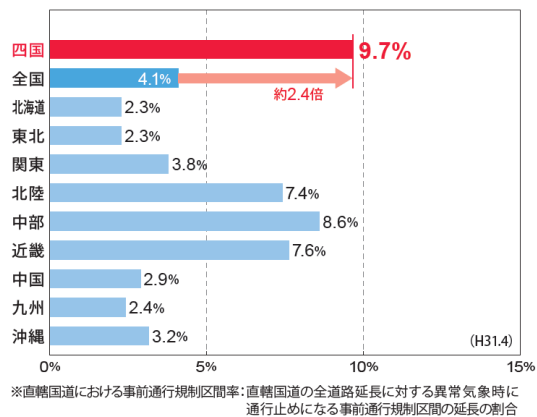
(3) 頻発する災害により交通遮断が多発

直轄国道において、豪雨等の異常気象時に通行止めになる事前通行規制区間の割合をみると、四国地方は全国値を大きく上回り全国ワースト1位となっています。

徳島管内においては、国道32号、国道55号において、事前通行規制区間が存在しています。



【直轄国道における事前通行規制区間率】



【徳島県の事前通行規制区間図】



【国道192号三好市雪害状況 (H26.12)】



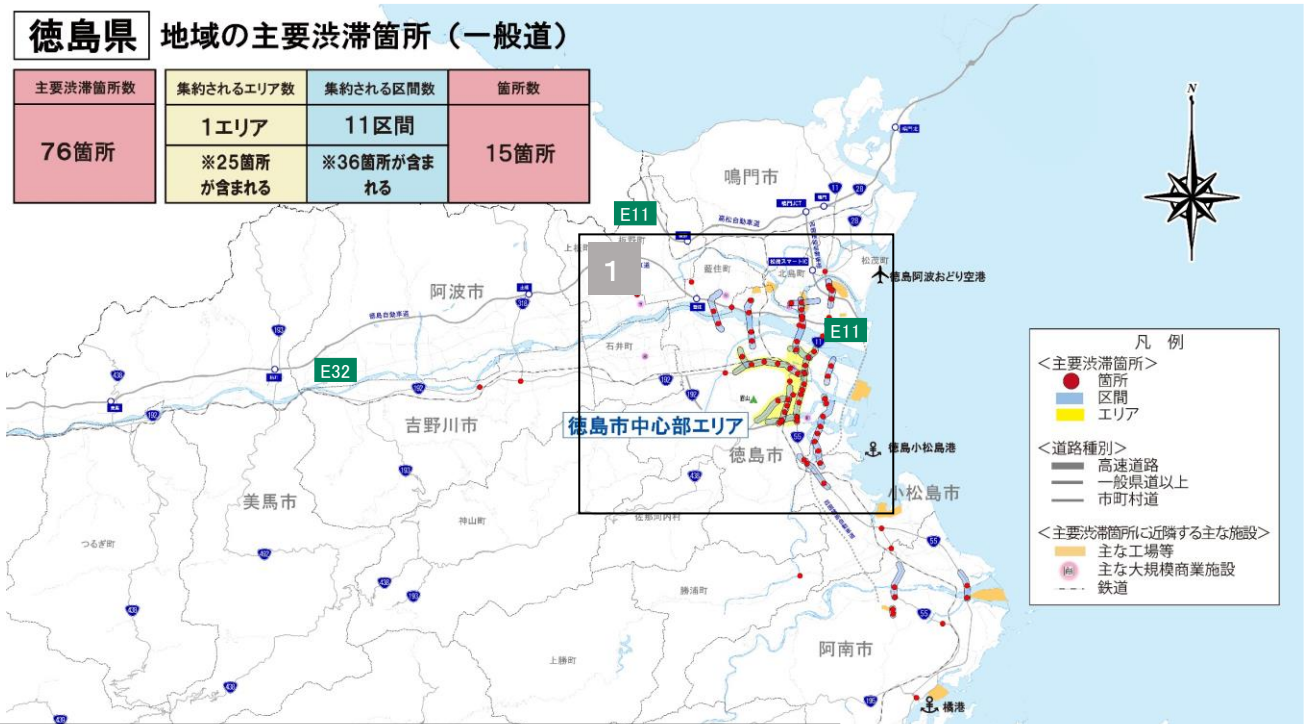
【国道32号三好市 (猪ノ鼻峠) 被災状況 (H2.9)】

(4) 大都市と変わらない渋滞区間の存在

徳島県内には、76箇所(箇所)の主要渋滞箇所が存在し、徳島市や阿南市及びその周辺に集中しています。徳島県は、吉野川をはじめとする大きな河川が存在することから、その渡河部において交通が集中し、その結果、渋滞が発生しやすい都市構造となっています。また、人口集中地区の混雑時平均旅行速度は、東京都や大阪府と変わらない速度となっています。

徳島県 地域の主要渋滞箇所(一般道)

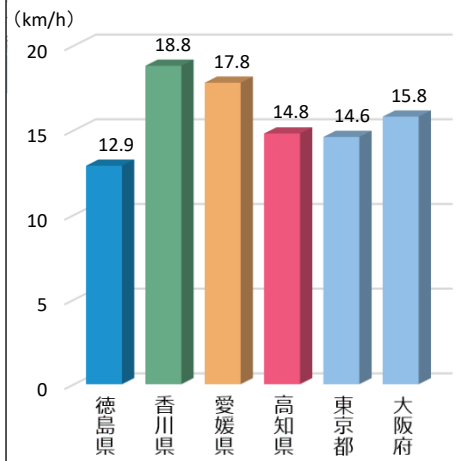
主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	箇所数
76箇所	1エリア	11区間	15箇所
	※25箇所が含まれる	※36箇所が含まれる	



【拡大図】



【人口集中地区(商業地)における直轄国道の混雑時平均旅行速度】

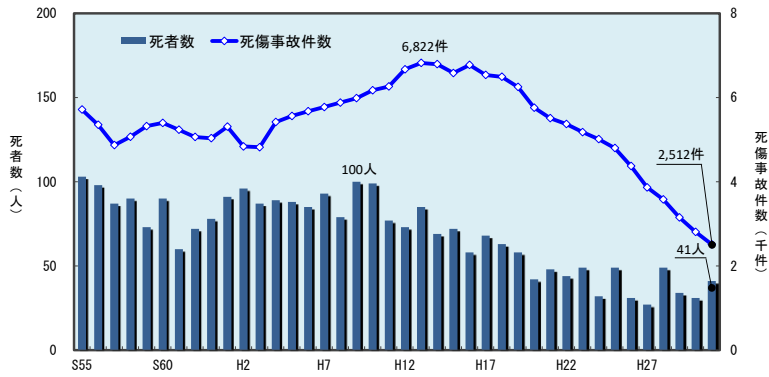


※出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

(5) 事故件数・死者数は減少傾向であるが、未だ全国より高い事故率

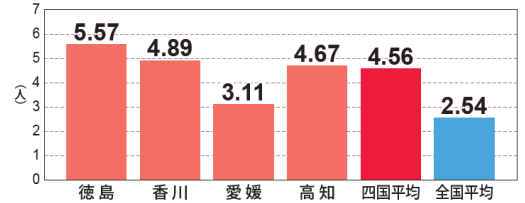
徳島県内の事故件数は、ピーク時には年間 6,822 件発生していましたが、令和元年には、約 3 分の 1 の 2,512 件となっているほか、死者数も年間最大 100 名でしたが 41 名まで減少しています。しかしながら、人口あたりの交通事故死者数、交通事故死者数に占める高齢者の割合をみると、どちらも全国平均を大きく上回っています。徳島県には、交通事故危険区間が 51 箇所存在しており、交通事故による死者数を一層減少させるためには、これらの箇所における対策が急務となっています。

【徳島県の死傷事故件数及び死者数の推移】

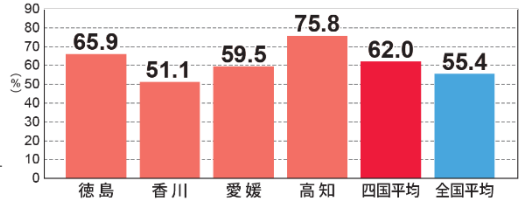


出典：警察庁交通事故統計

【人口 10 万人当たり交通事故死者数 (R1)】

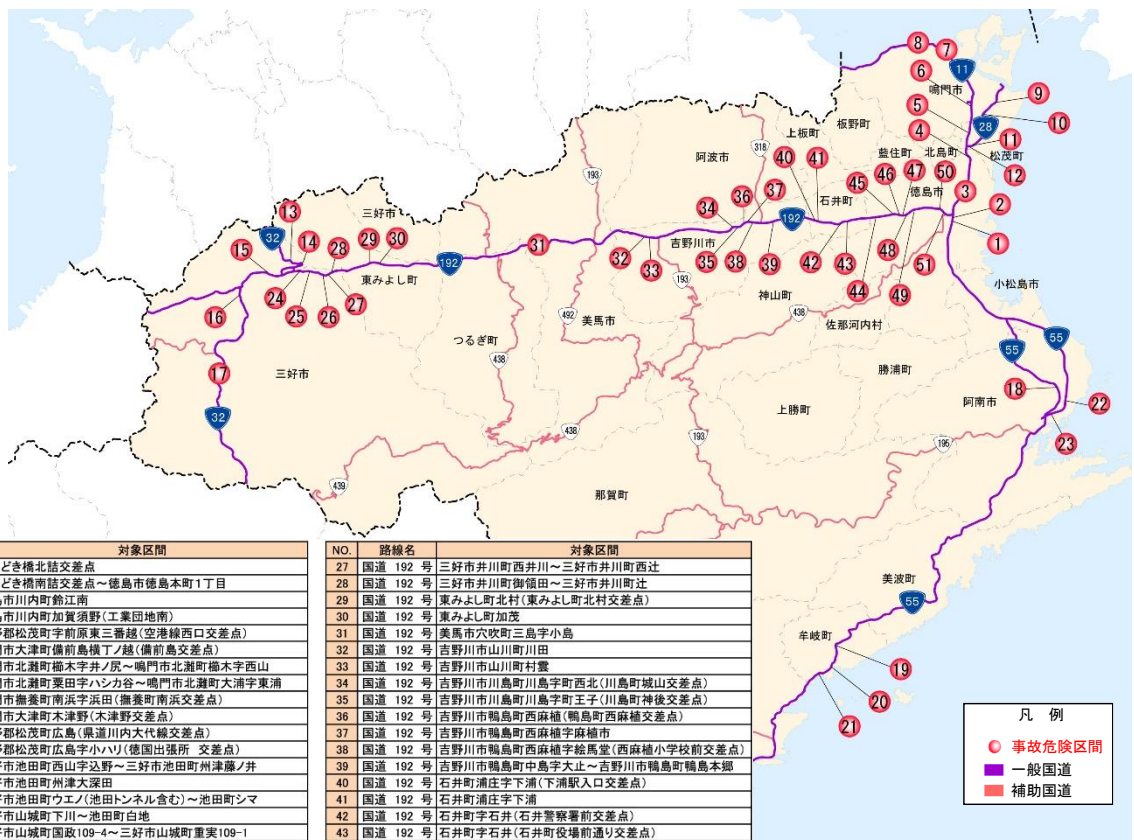


【交通事故死者に占める高齢者の割合 (R1)】



出典：各県警公表データ等

【徳島県の事故危険区間】



NO.	路線名	対象区間
1	国道 11 号	かちどき橋北詰交差点
2	国道 11 号	かちどき橋南詰交差点～徳島市徳島本町1丁目
3	国道 11 号	徳島市川内町鈴屋江南
4	国道 11 号	徳島市川内町加賀須野(工業団地南)
5	国道 11 号	板野郡松茂町字前原東三津越(空港線西口交差点)
6	国道 11 号	鳴門市大津町備前島横丁ノ越(備前島交差点)
7	国道 11 号	鳴門市北瀬町榑木字井ノ尻～鳴門市北瀬町榑木字西山
8	国道 11 号	鳴門市北瀬町栗田字ハンカ谷～鳴門市北瀬町大浦字東浦
9	国道 28 号	鳴門市撫養町南浜字浜田(撫養町南浜交差点)
10	国道 28 号	鳴門市大津町木津野(木津野交差点)
11	国道 28 号	板野郡松茂町広島字小ハノ(徳国出張所 交差点)
12	国道 28 号	板野郡松茂町広島字小ハノ(徳国出張所 交差点)
13	国道 32 号	三好市池田町西山字込野～三好市池田町津藤ノ井
14	国道 32 号	三好市池田町津藤ノ井
15	国道 32 号	三好市池田町ウエノ(池田トンネル含む)～池田町シマ
16	国道 32 号	三好市山城町下川～池田町白地
17	国道 32 号	三好市山城町政109-4～三好市山城町重実109-1
18	国道 55 号	阿南市富岡町滝の下
19	国道 55 号	牟岐町河内字にしかわた(河内小学校前)～牟岐町川長字園
20	国道 55 号	牟岐町中村字本村270-1～牟岐町中村字大谷
21	国道 55 号	牟岐町内表
22	国道55号BP	阿南市見能林町崎崎
23	国道55号BP	阿南市津乃峰町長浜(津乃峰リオン南方交差点)
24	国道 192 号	三好市井川町西井川
25	国道 192 号	三好市井川町西井川
26	国道 192 号	三好市井川町中園～三好市井川町字大佐古

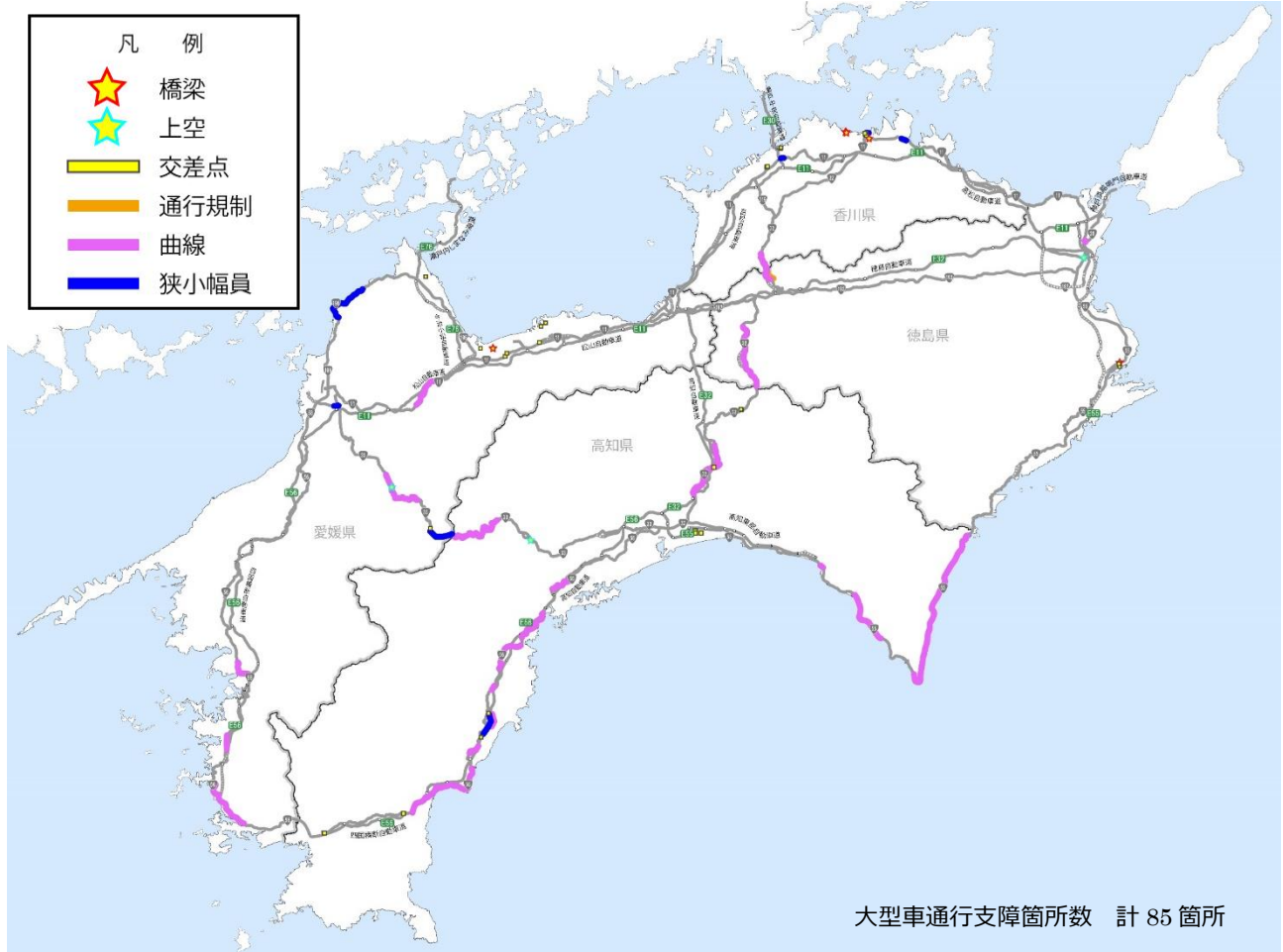
NO.	路線名	対象区間
27	国道 192 号	三好市井川町西井川～三好市井川町西辻
28	国道 192 号	三好市井川町御領田～三好市井川町辻
29	国道 192 号	東みよし町北村(東みよし町北村交差点)
30	国道 192 号	東みよし町加茂
31	国道 192 号	美馬市穴吹町三島字小島
32	国道 192 号	吉野川市山川町川田
33	国道 192 号	吉野川市山川町村雲
34	国道 192 号	吉野川市川島町川島字町西北(川島町城山交差点)
35	国道 192 号	吉野川市川島町川島字町王子(川島町神後交差点)
36	国道 192 号	吉野川市鴨島町西麻植(鴨島町西麻植交差点)
37	国道 192 号	吉野川市鴨島町西麻植字麻植市
38	国道 192 号	吉野川市鴨島町西麻植字総馬堂(西麻植小学校前交差点)
39	国道 192 号	吉野川市鴨島町中島字大止～吉野川市鴨島町鴨島本郷
40	国道 192 号	石井町浦庄字下浦(下浦駅入口交差点)
41	国道 192 号	石井町浦庄字下浦
42	国道 192 号	石井町字石井(石井警察署前交差点)
43	国道 192 号	石井町字石井(石井町役場前通り交差点)
44	国道 192 号	徳島市国府町吉洗
45	国道 192 号	徳島市国府町南岩延(上船喰橋西詰交差点)
46	国道 192 号	徳島市船喰2丁目(上船喰橋東詰交差点)
47	国道 192 号	徳島市船喰2丁目55-34(袋井橋西詰交差点)
48	国道 192 号	徳島市庄町4丁目(加茂中学校前交差点)
49	国道 192 号	徳島市庄町1丁目18(徳大薬学部前交差点)
50	国道 192 号	徳島市佐古二番町7-2(佐古二番町交差点)
51	国道 192 号	徳島市巖場町1丁目(春日橋北詰交差点)

出典：事故ゼロプラン (徳島河川国道事務所)

(6) 制約を受ける国際海上コンテナ車（40ft 背高）

世界的に増加している国際海上コンテナを輸送するには、現状では、特車申請が必要となっています。徳島県における申請状況を見ると、国道32号については、特車申請されているものの、実際は、対向車を止めて道路中央部を走行するなどの厳しい許可条件が付されるトンネルが存在しています。

【大型車通行支障箇所図】



※海上コンテナ用セミトレーラ（40ft 背高非認証トラクタ）を対象に支障箇所を確認した結果 C・D 条件に値する箇所
出典：国土交通省資料より作成

【道路法に基づく一般的制限値】

		一般的制限値（最高限度）
寸法	幅	2.5 m
	長さ	12.0 m
	高さ	3.8 m（高さ指定道路は 4.1 m）
	最小回転半径	12.0 m
重量	総重量	20.0t（高速自動車国道および重さ指定道路は 25.0 t）
	軸重	10.0 t
	隣接軸重	18.0t：隣り合う車軸の軸距が 1.8 m 未満
		19.0t：隣り合う車軸の軸距が 1.3 m 以上かつ隣り合う車軸の軸重がいずれも 9.5t 以下
		20.0t：隣り合う車軸の軸距が 1.8 m 以上
輪荷重	5.0 t	

一般的制限値を超える特殊な車両の一例

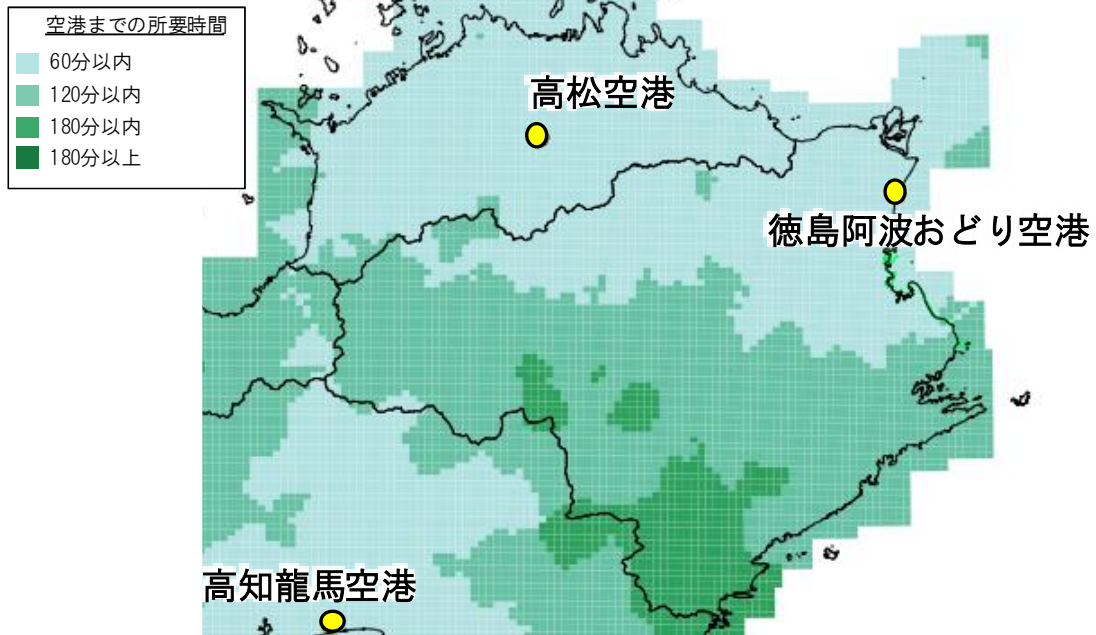
- 自走式の建設機械
＜トラッククレーン＞
- トレーラ連結車
＜バン型セミトレーラ＞
- ＜自動車運搬用セミトレーラ＞
- 貨物が特殊な車両
＜海上コンテナ用セミトレーラ＞
- ＜重量物運搬用セミトレーラ＞

出典：特殊車両通行ハンドブック2018（国土交通省）

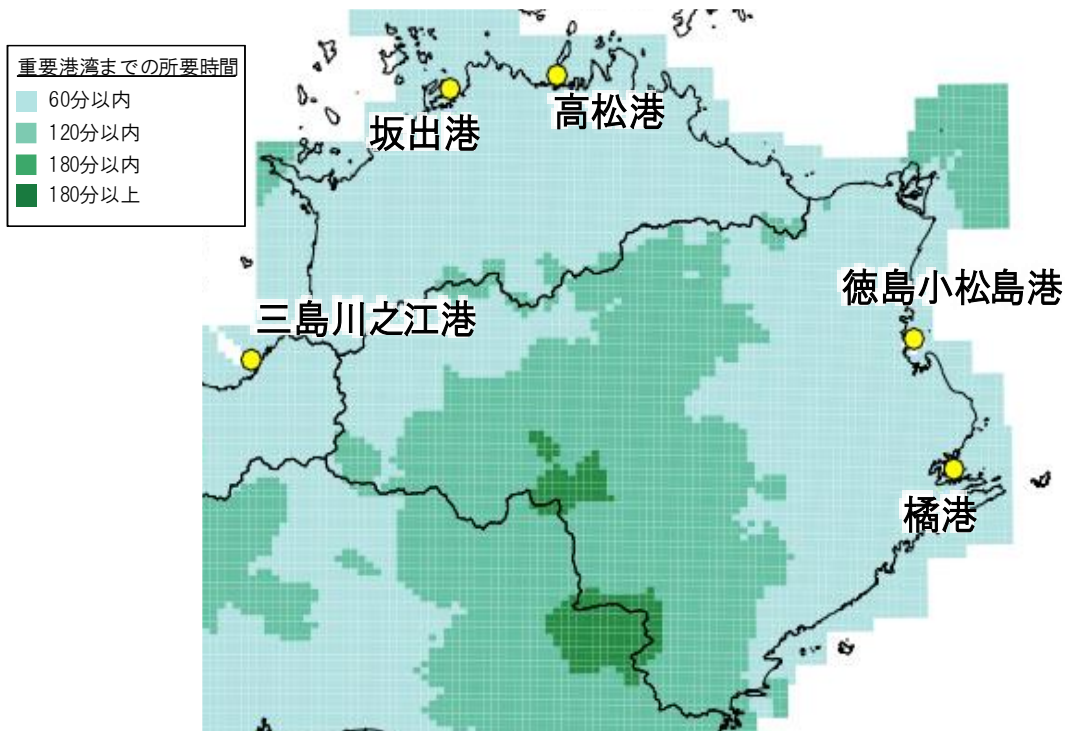
(7) 空港・港湾へのアクセス格差が存在

徳島県の空港・港湾へのアクセスは、県都からのアクセスは良いものの、中山間地域からのアクセスは時間を要しており、格差が生じています。

【空港へのアクセスカバー圏域】



【重要港湾へのアクセスカバー圏域】

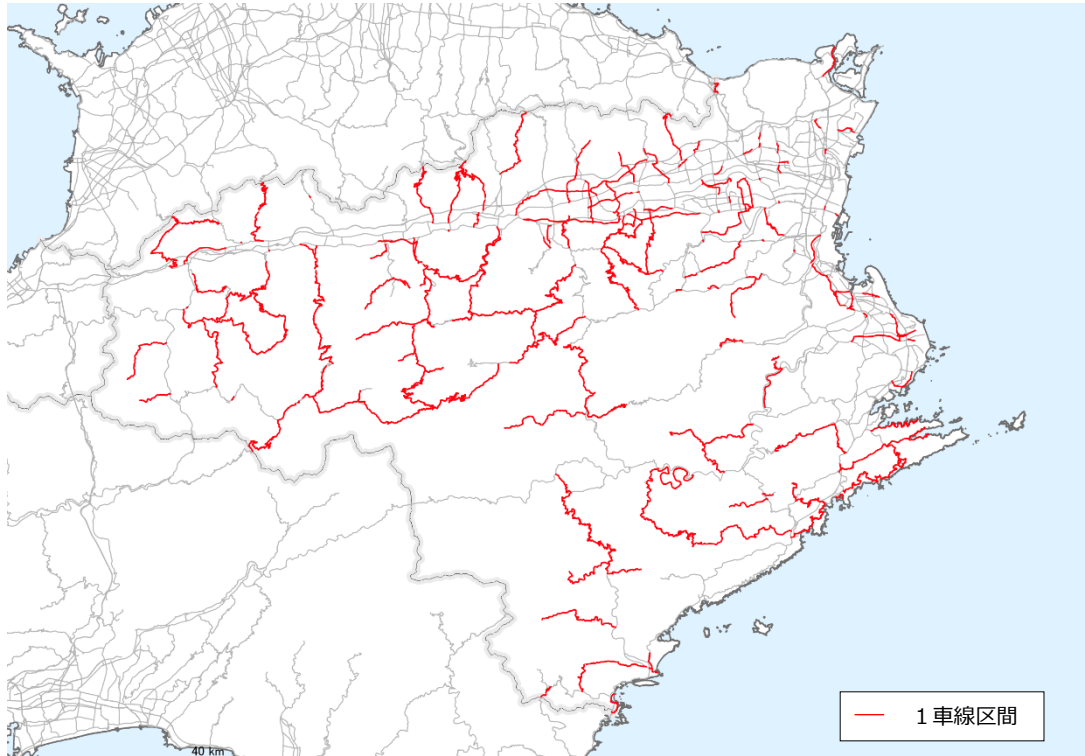


出典：H22 全国道路・街路交通情勢調査箇所別基本表に基づき算定

(8) 中山間地域に1車線道路が多く、道路改良率も全国ワースト1位

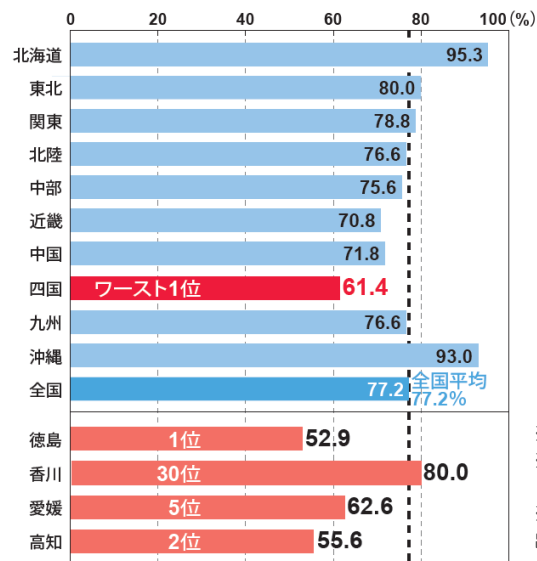
徳島県内には、円滑な走行に支障がある1車線道路が中山間地域を中心に多数存在します。幅員が5.5m以上の改良済道路の割合は、全国値を大きく下回り、全国ワースト1位となっています。

【1車線道路区間（県道以上）】



出典：デジタル道路地図 3103 を基に作成

【道路改良率（県道以上）】

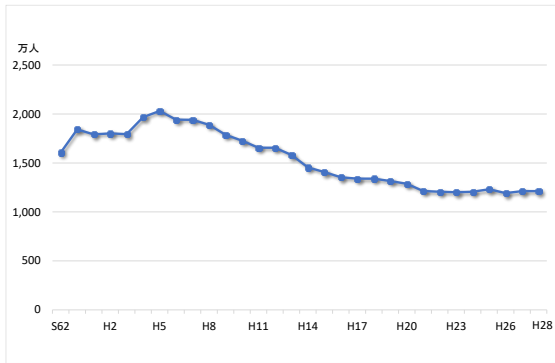


※棒中の白抜き数値は全国ワースト順位
 ※道路改良率＝改良済延長／実延長
 （改良済延長：車道幅員が5.5m以上の道路延長）
 ※政令市を含む
 出典：道路統計年報 2019

(9) 縮小する県内公共交通、ニーズが高まる高速バス

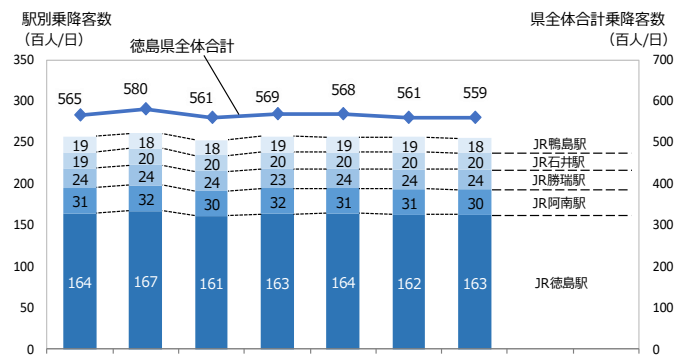
徳島県の JR 旅客人員は、平成 5 年頃をピークに減少していますが、主要駅の利用客数は横ばいであるなど、主要駅の重要性が高まっています。船による阪神方面へのアクセスは、平成 10 年の明石海峡大橋開通の影響を受け、和歌山徳島航路を除くすべての航路が廃止となったことで大幅に減少し、近年は横ばいとなっています。路線バスは、減少傾向となっているものの、高速バス利用者数は増加しており、県外への移動手段として高速バスの重要性が高まっています。

【徳島県 JR 旅客人員の推移】



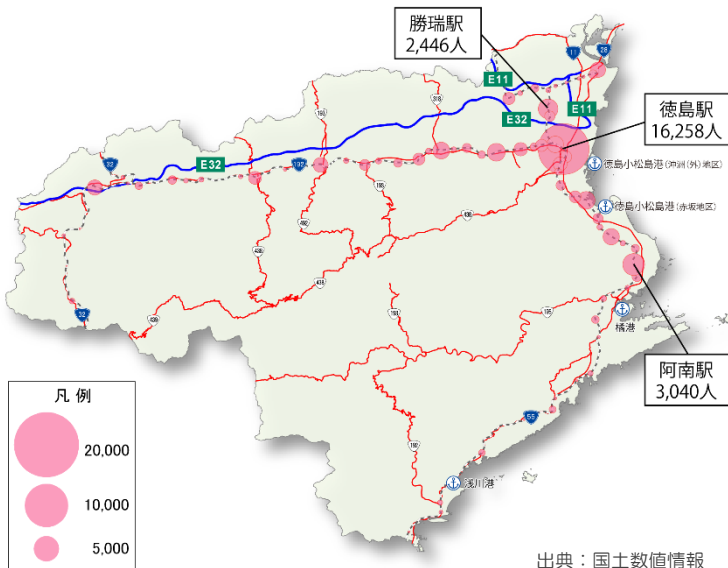
出典：徳島県統計書

【1日当たり乗降客数】



出典：国土数値情報 駅別乗降客数データ

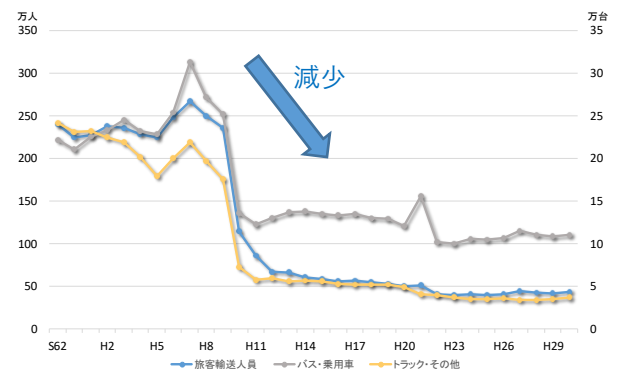
【1日当たり駅別乗降客数 (H30)】



出典：国土数値情報

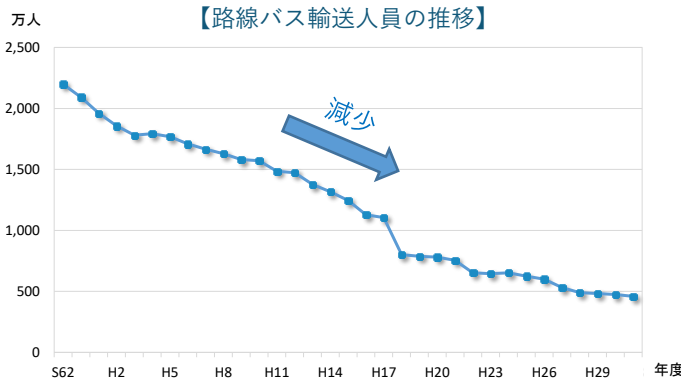
【徳島～阪神方面ルート旅客輸送人員・航送台数の推移】

※徳島：徳島小松島港



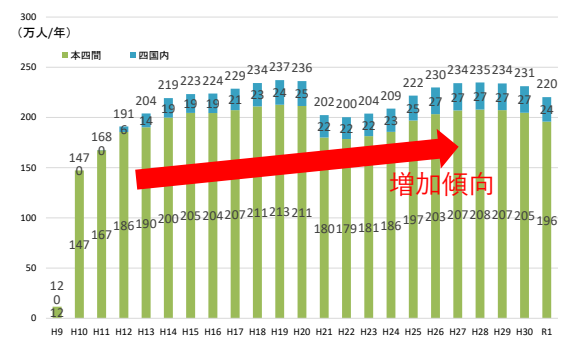
出典：四国地方における運輸の動き (四国運輸局)

【路線バス輸送人員の推移】



出典：四国地方における運輸の動き (四国運輸局)

【高速バス利用者数の推移】



出典：四国地方における運輸の動き (四国運輸局)

2 徳島県の既存の取組

(1) 広域道路ネットワーク

ア) 「命の道」、四国8の字ネットワーク等の道路整備の推進

産業、経済、交通、物流などのさまざまな流れを行き渡らせ、魅力あふれる地域づくりを進めるために、そして南海トラフ地震に備えるため、四国8の字ネットワークを形成する四国横断自動車道（徳島南部自動車道）及び阿南安芸自動車道の他、徳島環状道路等の道路整備を進めています。

【徳島県の道路計画】



地域高規格

事業中

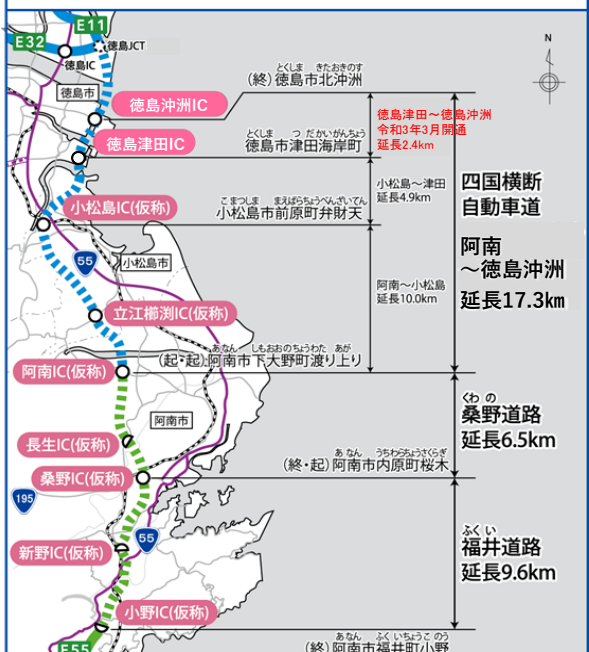
海部野根道路・野根安倉道路



高規格・地域高規格

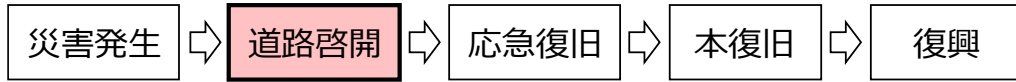
事業中

四国横断自動車道(阿南～徳島沖洲) 桑野道路・福井道路

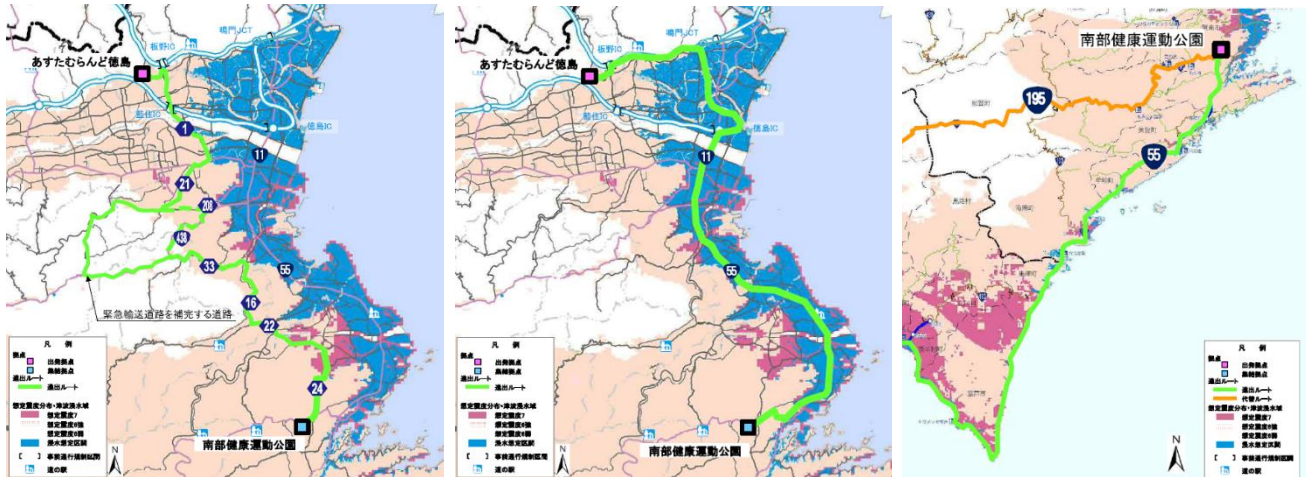


イ) 道路啓開計画の策定

将来、南海トラフ地震の発生により、強い揺れや沿岸部の津波など、徳島県では大きな被害が想定されています。このため、発災後、迅速かつ効果的な道路啓開を行うため、あらかじめ道路啓開の手法や実施手順等について具体的に定めた道路啓開計画が策定されています。



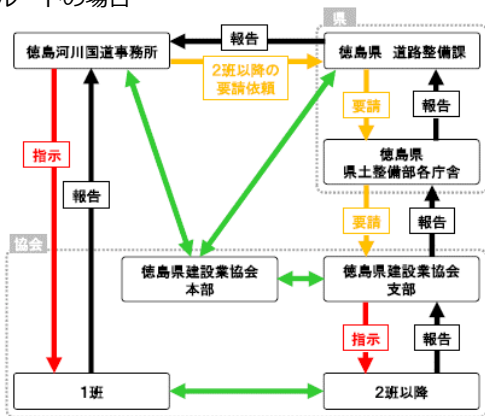
【道路啓開計画 優先啓開ルート】



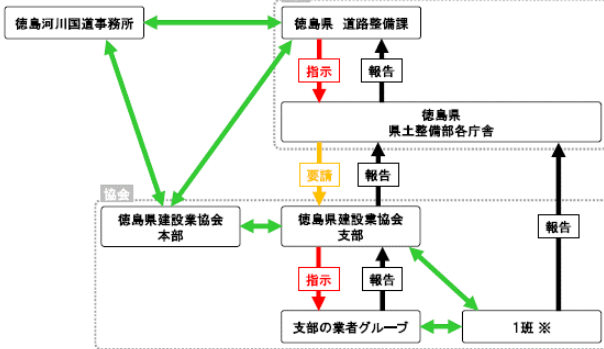
徳島～阿南 出発拠点「あすたむらんど徳島」～集結拠点「南部健康運動公園」 集結拠点「南部健康運動公園」～室戸方面

【関係機関との連携】

徳島～阿南
海側ルートの場合

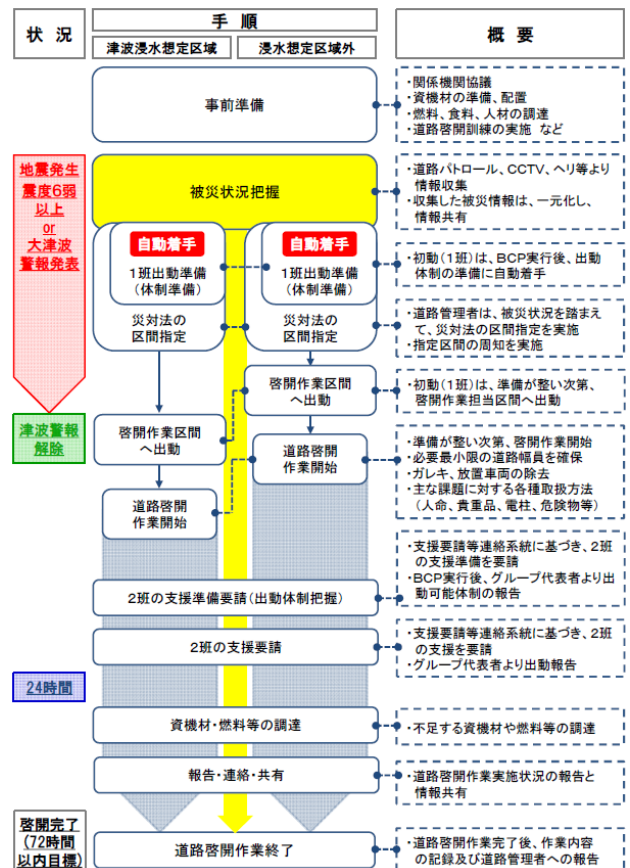


山側ルートの場合



※初動(1班)は、自動的に着手。
※国道192号(藍嶋国道)区間は除く。
※ : 情報共有

【道路啓開の実実施手順】



出典：徳島県道路啓開計画の概要

ウ) 広域観光周遊ルート形成促進事業

訪日外国人旅行者の地方誘客に資するテーマ・ストーリーを持ったルートの形成を促進するため、具体的なモデルコースを中心に、地域の観光資源を活かした滞在コンテンツの充実、ターゲット市場へのプロモーション等、外国人旅行者の周遊促進に取り組んでいます。徳島県では、「せとうち・海の道」、「スピリチュアルな島〜四国遍路〜」、「美の伝説」の3ルートが認定されています。

【「せとうち・海の道」の概要】

<p>名称・コンセプト</p> <ul style="list-style-type: none"> ルート名称：せとうち・海の道 The Inland Sea, SETOUCHI ～新たな西日本発見の旅～ Discover the Hidden Charms of West Japan コンセプト： 世界に誇る「瀬戸内」の景色と「瀬戸内」でのみ味わえる貴重体験「瀬戸内」に溢れる日本の「匠」と「自然風景」 ゴールデンルートの延長線上にある日本随一の確固たる幹線ルート 主な対象市場・ターゲット：欧米豪、台湾、タイ等の東南アジア等 <p>実施主体</p> <ul style="list-style-type: none"> 名称：(一社)せとうち観光推進機構 会長：佐々木 隆之(西日本旅客鉄道株式会社 取締役相談役) 事務局：(一社)せとうち観光推進機構 (〒730-0011 広島市中区基町10-3 広島県自治会館2F) 構成員：兵庫県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県及び経済団体1団体、民間企業12社 	<p>目標設定・成果把握</p> <ul style="list-style-type: none"> 目標の設定：2020年までに瀬戸内7県の外国人延宿泊者数600万人泊(2015年実績の約2.3倍) 成果把握の方法：観光庁宿泊旅行統計調査ほか <p>事業の概要</p> <ol style="list-style-type: none"> 事業計画策定・マーケティング <ul style="list-style-type: none"> 海外向け戦略策定、実施管理等(ビッグデータ等も活用) 受入環境整備・交通アクセスの円滑化 <ul style="list-style-type: none"> 本ルート上におけるシームレスなWi-Fi環境の整備等 滞在コンテンツの充実 <ul style="list-style-type: none"> 着地型商品予約プラットフォーム構築やクルーズ商品等の発掘等(滞在型小型船クルーズ、7-クルーズ、海のななつ星、水上飛行機) 対象市場に向けた情報発信・プロモーション <ul style="list-style-type: none"> 関空〜福岡の瀬戸内周遊バス等の造成、これを使った周遊の仕方の情報発信、宿泊とのセット商品造成・販売(「西遊記行」等)
<p>対象地域の地図</p>	

出典：国土交通省

【「スピリチュアルな島〜四国遍路〜」の概要】

<p>名称・コンセプト</p> <p>(主題)スピリチュアルな島〜四国遍路〜 Spiritual Island ~SHIKOKU HENRO~</p> <p>(副題)1200年の歴史と文化に触れ合う旅 Touch the history and culture for over 1200 years</p> <p>(コンセプト)・四国遍路とお接待の心の文化 ・日本の原風景が残る未知なる観光地 ・1200年の歴史や文化に触れる旅</p> <p>実施主体</p> <p>名称：四国ツーリズム創造機構 会長：松田 清宏(四国旅客鉄道株式会社 相談役) 事務局：四国ツーリズム創造機構 事業推進本部 構成員：徳島県、香川県、愛媛県、高知県、(株)JTBC中国四国、四国経済連合会、四国電力(株)、四国旅客鉄道(株)、全日本空輸(株)、日本航空(株)、(株)日本旅行など</p>	<p>対象地域の地図</p>
<p>目標設定・成果把握</p> <p>目標：2020年までに四国4県外国人延宿泊者数を125万人泊へ</p> <p>成果把握：観光庁の宿泊旅行統計調査、ALL SHIKOKU Rail Passの発売状況、主要観光施設の入込数</p> <p>事業の概要</p> <p>広域で取り組む主な事業</p> <ol style="list-style-type: none"> 事業計画策定・マーケティング ブーム[量]でなく、持続性[質]を重視し、個人旅行者(FIT)を中心としたプロモーション計画を策定 受入環境整備・交通アクセスの円滑化 トイレの設置場所の情報提供など 滞在コンテンツの充実 着地型商品の開発(お寺+観光地巡り、歩き遍路体験など) 対象市場に向けた情報発信・プロモーション 四国に在住する外国人の目線で魅力や観光資源を取材し、SNSを活用して情報発信する(お遍路+お祭りなど) 	

出典：国土交通省

【「美の伝説」の概要】

名称・コンセプト

- ・主題：『美の伝説』（英訳：THE FLOWER OF JAPAN, KANSAI）
- ・副題：『日本の美に出会う 5つの世界遺産と7つの絶景』
- ・コンセプト
古くから日本の都として、常に歴史の中心に位置し、日本の歴史を創り上げてきた関西。1400年の悠久の時を超え、いにしへの歴史と文化・自然が織り成す魅力、非日常との出会い、5つの世界遺産をはじめとする歴史遺産や、信仰、神話、伝説の生まれた聖地を巡り、日本の伝統美や自然美、精神文化、生活文化の美意識にふれる旅。まさに日本の真髄にふれる、それが「美の伝説（英訳：THE FLOWER OF JAPAN, KANSAI）」である。
- ・主な対象市場・ターゲット：東アジア、東南アジア市場及び欧米系のリピーター市場

実施主体

- ・名称 ①関西広域連合、②(公社)関西経済連合会、③(一財)関西観光本部
- ・会長 ①井戸 敏三（兵庫県知事）、②松本 正義（住友電気工業(株)取締役会長）（代表者）③松本 正義（住友電気工業(株)取締役会長）
- ・事務局 (一財)関西観光本部
- ・構成員 関西広域連合、福井県、関西経済連合会、歴史街道推進協議会、日本旅行業協会関西支部、関西鉄道協会、JR西日本、近畿バス団体協議会、新関西国際空港、関西観光本部

目標設定・成果把握

- ・目標の設定： 共通目標(2020年)
 関西への訪日外国人訪問率 45%
 関西への訪日外国人旅行者数 1,800万人
 関西での外国人延べ宿泊者数 3,700万人
 関西での訪日外国人旅行消費額 約3兆円
- ・成果把握の方法：観光庁等の統計調査により、通知目標の達成度及び成果を把握する。

事業の概要

- ・広域で取り組む主な事業
 (1)事業計画策定・マーケティング
 ●関西での訪日外国人旅行者の動向調査の実施
 (2)受入環境整備・交通アクセスの円滑化
 ●関西域における交通事業者連携による統一交通バス「KANSAI One Pass(仮称)」の導入の検討
 (3)滞在コンテンツの充実
 ●免税店拡大促進事業
 (4)対象市場に向けた情報発信・プロモーション
 ●2019年ラグビーW杯、2020年東京オリンピック・パラリンピック、2021年関西ワールドマスターズゲームズ2021開催と連携した効果的な観光プロモーションの実施
 (5)その他、本事業の目的を達成するために必要な事業。
 ●関西で登録の通訳案内士のスキルアップ研修

対象地域の地図

広域観光拠点地区
 主要広域観光ルート
 広域観光促進地域

主要ゲートウェイ施設

【美の伝説】① KANSAI～世界遺産と絶景 伝統と自然の美の競演～コース

【英文名】 A Journey into the Kansai Legacies & Mother Nature.

【コンセプト】
 関西にある世界遺産と絶景を四季折々の魅力に併せて関西のハイライトを巡るおすすめコース

【対象市場】 最重点市場：中国
 重点市場：タイ

主要道路マップとモデルルート

広域観光拠点地区

【対象市場の設定理由】
【最重点市場】：中国市場
 ・「平成27年版 観光白書について(概要版)」より訪日動機のうち、「自然・景勝地観光」を好む割合は52.7%を示している。 右上段 表参照
 ・「平成27年度「美の伝説」ルートを構成する9府県の国籍別宿泊者数(宿泊旅行統計調査)」によれば、中国からの宿泊者数は福井県、大阪府、京都府において1位、兵庫県、滋賀県において2位となっている。 右下段 表参照

・個人旅行へのシフトが進んでいる市場でもあり、四季折々の自然景観、寺社仏閣、観光列車・船、桜、紅葉、雪、温泉の自然の恵みなど関西の様々な観光素材が中国からの訪日顧客の人気メニューとなっている。

平成23年版 観光庁「訪日外国人消費動向調査」より 平成26年版 観光庁「訪日外国人消費動向調査」より
 (個人旅行23.7%、団体旅行76.3%) ⇒ (個人旅行38.9%、団体旅行61.1%)

・関西空港をゲートウェイとする出入国者のうち中国人は30%でトップの割合を示している。 法務省 出入国管理統計統計表 より 算出

【重点市場】：タイ市場
 ・訪日動機のうち、「日本食を食べること」を好む割合は83.9%、「自然・景勝地観光」を好む割合は50.5%

・東南アジア諸国の中では、タイからの宿泊者数は福井県、滋賀県、大阪府、兵庫県、鳥取県において1位となっている。

・東南アジア諸国には親日国も多い上に地理的な利便性に加え、関西の持つ在来交通機関のネットワークの発達、都市型と地方型観光のコントラスト(とりわけ農・漁収穫体験など) 多様な文化体験できるコースがタイ市場の特性(ニーズ)と合致している。

「平成27年版 観光白書について(概要版)」から見る各県の訪日動向

国籍・費用別別	日本食を食べること
台湾	55.1
韓国	53.1
中国	52.7
オーストラリア	52.3
ベトナム	50.9
タイ	50.5
米国	48.8
カナダ	48.7
フランス	48.3
英国	44.8
マレーシア	44.1
インドネシア	43.0
アメリカ	43.0
ロシア	38.2
ドイツ	36.0
インド	34.3
韓国	28.9
その他	22.0

注1) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」より。
 注2) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」より。そのほか、中国からの訪日客は、個人旅行(38.9%)、団体旅行(61.1%)。

平成27年度「美の伝説」ルートを構成する9府県の国籍別宿泊者数(宿泊旅行統計調査)

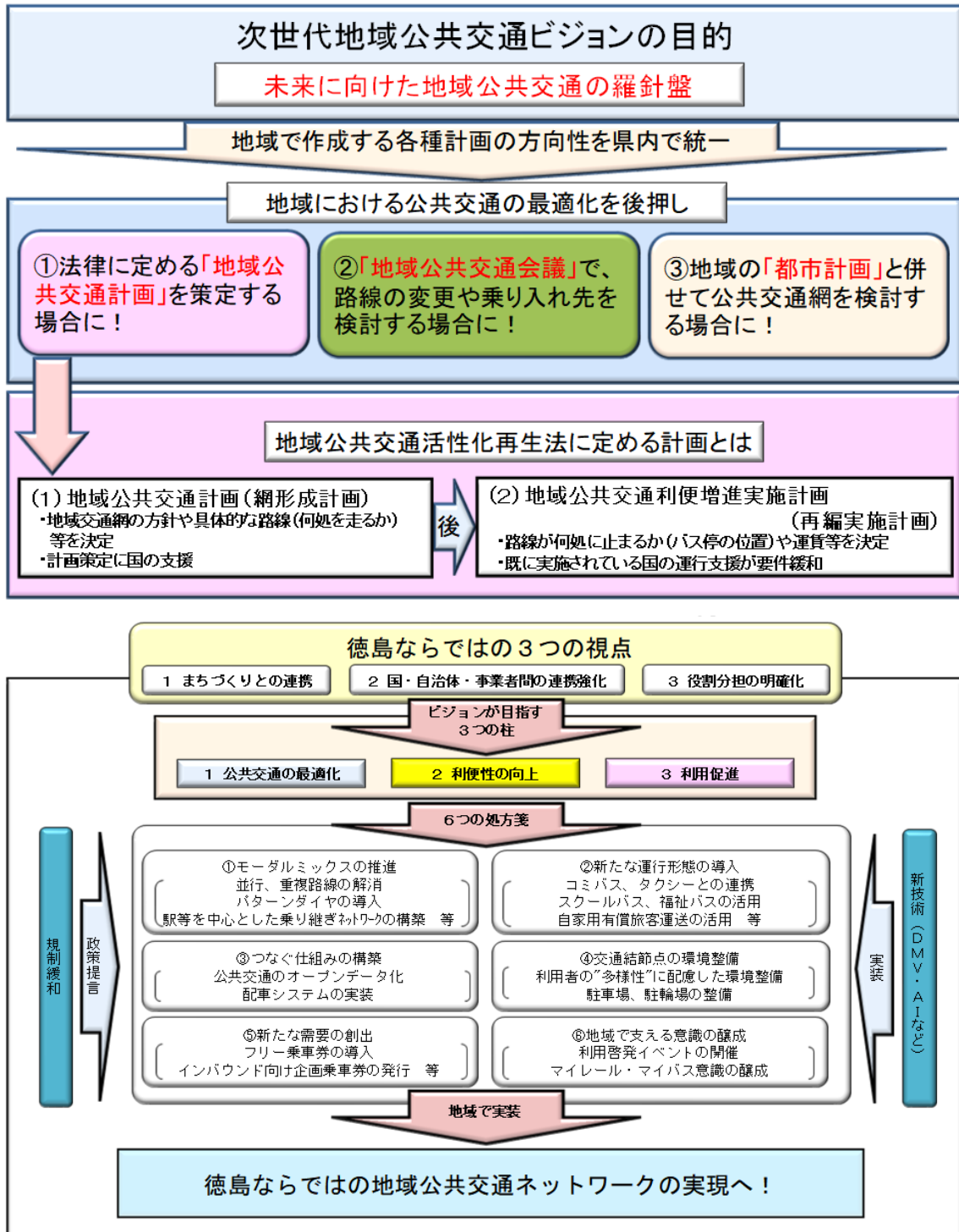
施設所在地(47区分及び運輸局等)	国籍(出身地)	
	中国	タイ
平成27年1～12月 計	4,140,170	438,000
福井県	16,780	1,430
滋賀県	97,990	12,020
京都府	829,760	65,870
大阪府	2,656,610	322,910
兵庫県	280,740	23,600
奈良県	125,840	3,360
和歌山県	118,120	6,130
鳥取県	7,540	1,940
徳島県	6,790	740

出典：国土交通省

エ)「次世代地域公共交通ビジョン」

多様な担い手によるモーダルミックスを中心に、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成し、利用者の増加につながる好循環を生み出せるよう、未来に向けた「地域公共交通の羅針盤」として「次世代地域公共交通ビジョン」を策定し、自治体や事業者らと連携して取り組んでいます。

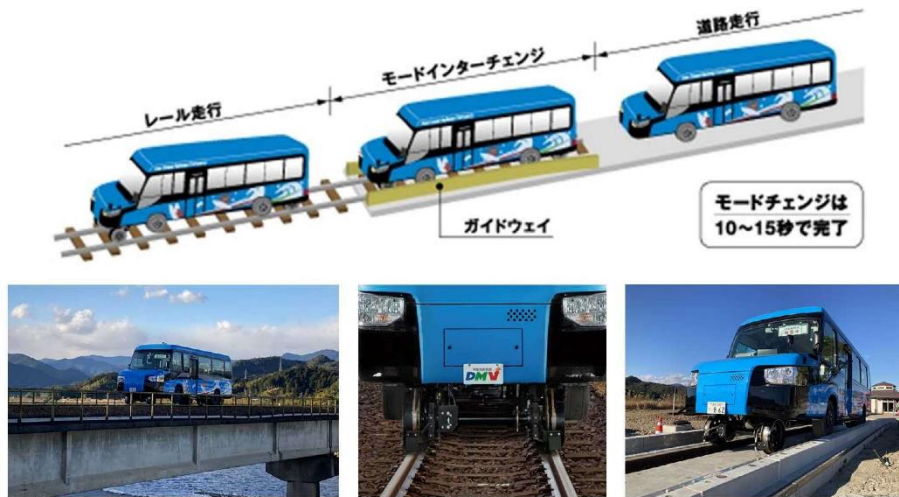
【次世代地域公共交通ビジョン】



オ) DMV の導入

阿佐東地域における住民の移動手段確保や観光交流の促進を図るため、線路と道路の両方を走行できるDMV（デュアル・モード・ビークル）の導入を進めています。なお、DMVの本格的な営業運行は「世界初」であり、「車両自体が観光資源」となることから、「新たな人の流れ」をつくり、観光振興に寄与することが期待されます。

【DMV のイメージ】



出典：阿佐東線 DMV 導入協議会資料

カ) 超小型モビリティの導入

山間部等の狭隘な道路をスムーズに移動することが可能な超小型モビリティ導入の社会実験を大歩危（徳島県三好市）で行い、通年運用でのレンタルサービスを実施しました。

【超小型モビリティレンタルサービス】



出典：三好市

キ)「徳島県自転車活用推進計画」

徳島県は、依然としてクルマ中心の社会構造となっており、交通渋滞や環境負荷の問題、さらには、高齢者による交通事故の増加や運転免許返納による新たな移動手段の確保など、さまざまな課題に直面しています。

このような中、自転車の活用は、脱炭素社会の実現、健康増進、観光振興などの効果が期待されており、自転車通行空間や駐輪場の確保、自転車交通ルールの周知、サイクルツーリズムの普及などに取り組み、クルマだけでなく、自転車による広域ネットワークの形成も図るため、「徳島県自転車活用推進計画」を策定し、県民、民間事業者、行政が一体となって自転車の活用に取り組んでいます。

【徳島県自転車活用推進計画の概要】

●計画の目指すべき方向性

- ① SDGs達成に貢献するとともに、徳島ならではの「エシカルな暮らし」を実現
- ② 誰もが健康で暮らせる「長寿社会」の実現
- ③ 攻めのインバウンド誘客に向けた戦略的な展開

7つのゴール
目標に貢献



●自転車活用推進のための目標と施策

5目標 22施策

目標	施策	健康	教育	成長・雇用	イノベーション	都市	生産・消費	気候変動
徳島ならではの資源を活用した新たな価値や魅力の創造 自転車の活用を通じ、本県の魅力度やブランド力の向上を図り、交流人口の拡大による地方創生を推進 	大鳴門橋への自転車道設置の実現 お遍路サイクルツーリズム推進 橋の博物館を巡るTラインルートマップの充実 サイクルトレインの運行 +plusとくしま体験サイクリング実施							
自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 地球環境に配慮した脱炭素社会の推進や安全かつ円滑な道路交通の確保等、コンパクトで快適なまちづくりを推進 	自転車通行空間の整備促進 地域のニーズに応じた駐輪場の整備 レンタルサイクル・シェアサイクル普及促進 ビッグデータの交通安全対策への活用							
サイクルツーリズムの推進による魅力ある観光地域づくり 「東京2020オリンピック・パラリンピック」「2025年大阪・関西万博」の開催などを契機として増加すると想定されるインバウンド需要への受入環境の整備や更なる情報発信を推進 	サイクルアイランド四国の推進 サイクルステーションの連携推進 海外への情報発信の充実 観光アプリ等によるサイクリスト向け情報の充実 官民連携による自転車道の維持管理の検討							
サイクリススポーツを通じた健康で活力ある社会づくり 3年連続の国際スポーツ大会を契機に、誰もが参加可能なサイクリススポーツの振興を図り、自転車を活用した健康・体力づくりを推進 	徳島エコスタイル等による自転車通勤の促進 サイクリススポーツのさらなる振興の推進 タンDEM自転車の公道走行の検討							
自転車事故のない安全で安心な社会の実現 社会全体に「思いやりの輪」を広げ、安全対策に取り組むことで、自転車事故がなく、誰もが安心して暮らせる社会を形成 	自転車交通安全運動の推進 交通安全教室の開催等 通学路の合同点検の実施 ライフステージに応じた交通安全教育の展開 災害時における自転車の活用							

(2) 交通・防災拠点

ア) 道の駅の交通拠点化

県管理道路沿いの一体型「道の駅」において、地方創生や地域活性化の拠点の形成等を目指した「道の駅」の新たな設置、又はリニューアル等を実施しています。道の駅「いたの」では、徳島自動車道と高松自動車道の2つのICに近接した立地を活かし、高速道路の連結拠点と休息機能を有する施設として整備を進めました。

また、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、新たに整備をする「道の駅」においても、導入を検討していきます。

【道の駅の概要】

道の駅「いたの」

◆路線名	主要地方道 徳島引田線 <small>とくしまひきたせん</small>
◆所在地	徳島県 板野郡板野町川端宇中手崎39番地5 <small>とくしまけん いたのぐん いたのちようかわばた あざなかくさき</small>
◆面積および施設等	<ul style="list-style-type: none"> ・面積：41,908㎡ ・施設：駐車場326台、トイレ14器、地域情報センター、ベビーコーナー、非常用電源、貯水槽、ヘリポート、備蓄倉庫、公衆電話、公衆無線LAN、特産物直売所、レストラン、軽飲食施設、足湯施設、高速バス停留所、水素ステーション、EV充電施設 ・整備手法：一体型
◆オープン	令和3年4月
◆特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・2つのICの中間点にある立地を活かした、交通の結節点および休憩施設 ・6次産業化を推進するため、地元農林水産物の集出荷システムを活用した産地直売所および地域野菜を活用したレストランの整備 ・広域的な防災拠点として広域避難場所や支援基地に必要な施設を整備

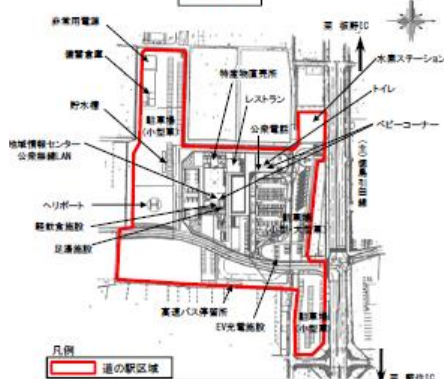
完成写真



位置図



平面図



位置図



出典：国土交通省四国地方整備局記者発表資料

イ) 道の駅の防災拠点化

県管理道路沿いの一体型「道の駅」において、災害時の避難所、復旧活動の支援拠点、災害情報発信等に活用できるよう、防災拠点として整備を進めています。道の駅「みまの里」では、非常用電源や防災トイレ等を有する施設として整備を進めました。

【道の駅の概要】

道の駅「みまの里」

◆路線名	主要地方道 鳴門池田線 <small>なるといけだ とうもんいけだせん</small>
◆所在地	徳島県 美馬市 美馬町 宇願勝寺72番地 <small>とくしまけん みまし みまちょう うげんかつしやうじ</small>
◆面積および施設等	<ul style="list-style-type: none"> ・面積：9,606㎡ ・施設：駐車場68台、トイレ14器、直売所、交流棟、飲食棟、防災倉庫棟 情報提供施設、交流広場 ・整備手法：一体型
◆オープン	平成30年6月
◆特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・地元農林水産物の集出荷システムを活用した産地直売所の設置 ・地域野菜を活用した飲食棟（フードコート）の整備（6次産業化の推進） ・地域防災機能の強化を目的に、防災設備を整備



出典：国土交通省四国地方整備局記者発表資料

(3) ICT 交通マネジメント

高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を道の駅「にしいや」・かずら橋夢舞台（徳島県三好市）において行いました。この実験により、国の重要文化財（祖谷のかずら橋）や観光拠点（かずら橋夢舞台）、宿泊施設等を結び、新たな観光の流れの創出に向けた検証等を行っています。

【自動運転サービスの実証実験 概要】



【自動運転サービスの実証実験 主な検証項目】

項目	実験において検証する内容
①道路・交通	<ul style="list-style-type: none"> ○相互に円滑な通行のための道路構造の要件 <ul style="list-style-type: none"> ・後続車の追い越しを考慮した幅員 ・待避所、停留所の設置 ・歩行者、自転車との分離方法 ○自動運転に必要な道路の管理水準 <ul style="list-style-type: none"> ・植栽の繁茂 ・狭小幅員 ・路肩駐車車両
②地域環境	<ul style="list-style-type: none"> ○Wi-Fi通信を用いた遠隔操作による走行状況の確認 ○降雨等による、LiDAR(光によるレーダー)の検知能力
③コスト	<ul style="list-style-type: none"> ○車両の維持管理コスト
④社会受容性	<ul style="list-style-type: none"> ○自動運転技術への信頼性、乗り心地
⑤地域への効果 (ビジネスモデルの検討含む)	<ul style="list-style-type: none"> ○新たな観光客の流れの創出 <ul style="list-style-type: none"> ・観光拠点(かずら橋夢舞台)や宿泊施設から周辺観光施設への送迎実験 ・路線バスとの乗り継ぎ利便性 ○運営主体のあり方 <ul style="list-style-type: none"> ・自治体や交通事業者等の役割分担 ○採算性確保の方策 <ul style="list-style-type: none"> ・将来の観光利用ニーズ(支払意思額、求めるサービスレベル等) ・将来の地域の協力体制(企業支援等) ○他事業との連携 <ul style="list-style-type: none"> ・実験参加者の将来参入ニーズ ・新たな連携先のニーズ

第3章 徳島県の道路の将来像

1 四国の将来像

(1) 四国地域の将来像（四国圏広域地方計画 H28. 3）

今後10年間の圏域づくりにむけて

- 美しい自然風景、独自の歴史・文化、芸術、確かな力ある産業、個性ある第一次産業や食等、多種多様な地域資源が各地に存在し、現在に受け継がれている。
- 四国遍路に代表される「癒やし」や「お接待」、「おもてなし」の文化は、現代社会に暮らす人々にとっての心の拠りどころとして、精神的な満足感をもたらしている。
- 瀬戸内国際芸術祭や瀬戸内しまなみ海道・国際サイクリング大会（サイクリングしまなみ）等の取組を通じ、多島美を誇る瀬戸内海の島々の自然、文化、芸術、食を活かした連携交流が活発に行われているほか、サテライトオフィス、全県的な遠隔医療ネットワークの整備など ICTを活用した先進的な取組も行われている。
- 産業については、高機能素材の一大集積地として大手先端素材メーカーの製造拠点のみならず、優れた技術を有するグローバルニッチトップ企業が集積しており、国内外の市場を切り拓いていくポテンシャルを有している。
- 四国圏が持つ独自の地域資源や取組の状況を踏まえ、圏域に暮らす全ての人々が四国に住み続けたいと思い、また、圏域の外に暮らす人々が行ってみたい、住んでみたいと思える四国圏を創出することが求められている。
- 地域の個性を磨き、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト・モノ・カネ・情報の双方向の活発な流れである「対流」を湧き起こし、地域の活力の向上とイノベーションの創出を促すことが必要である。

『全国計画が目指す国土の基本構想としての「対流促進型国土」の実現に向け、四国圏においても地域構造としての「コンパクト+ネットワーク」の形成を進める。』

基本方針

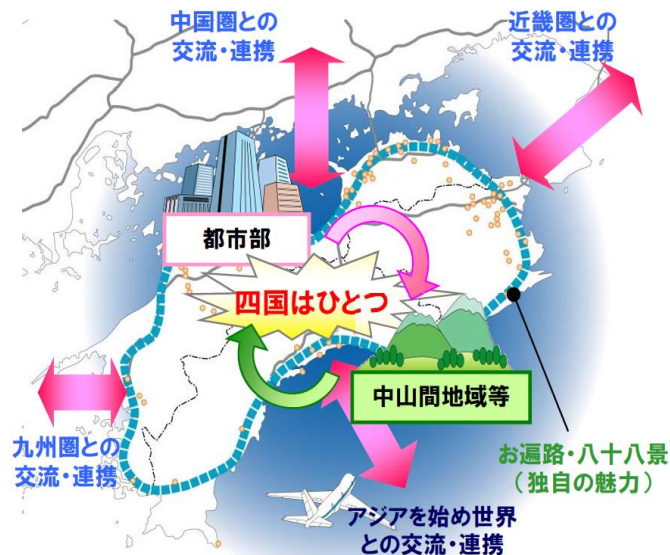
太平洋と瀬戸内海に抱かれた地域の強みを活かし、

～圏域を超えた対流で世界へ発信～
「癒やし」と「輝き」で未来へ

を今後10年間新たな四国圏における国土形成の基本方針とする

四国圏の発展に向けた目標

- ① 南海トラフ地震への対応力の強化等、安全で安心して暮らせる四国
- ② 若者が増え、女性・高齢者が生き生きと活躍する四国
- ③ 地域に根ざした産業が集積し、競争力を発揮する四国
- ④ 中山間地域・半島部・島嶼部等や都市間が補完しあい活力あふれる四国
- ⑤ 歴史・文化・風土を活かした個性ある地域づくりを進め、人を引きつける四国



出典：国土交通省 HP 四国圏広域地方計画

目標の実現に向けた取組(広域道路の役割に関する主な取組を抜粋)

- ① 防災上重要な拠点を結ぶ主要幹線道路の整備
- ② コンパクト+ネットワークの形成と高速道路ネットワークによる都市間の対流
- ③ 地域生活や産業活動に必要な物資等の安定かつ低廉な輸送の確保
- ④ 行政区域を越えた連携を強化するため、連携中枢都市圏や定住自立圏の形成
- ⑤ 圏域内や近隣の中国圏・近畿圏・九州圏との連携・交流の促進

2 徳島県の将来像

(1) 徳島県が目指す将来像（「未知への挑戦」徳島行動計画）

基本理念

『国難打破！未知の世界の羅針盤・とくしまの実現』

「一歩先の未来」を具現化し、「地方創生の旗手」と呼ばれた徳島こそが国難を打破し、日本全体を「持続可能な社会」へと導いていく、「未知の世界の羅針盤・とくしま」づくりを進めます。

長期ビジョン編（2060年頃） ⇒ 将来ビジョン

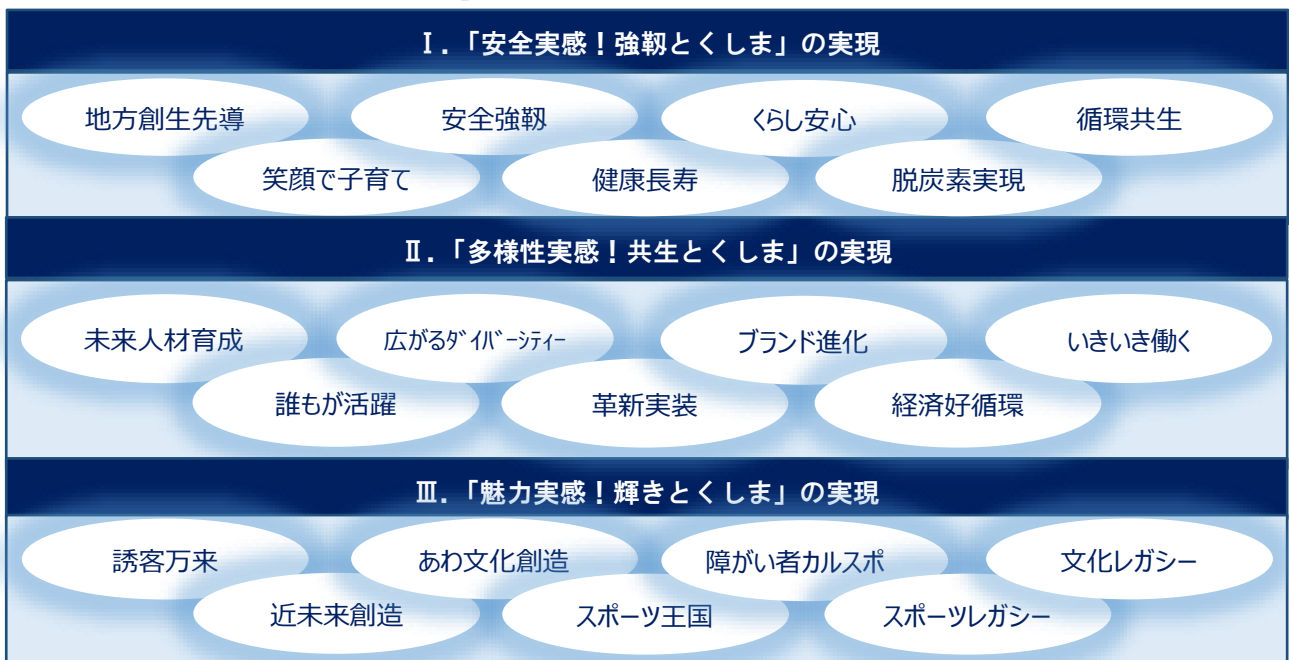
(1) 未知なる社会へ挑戦「かがやく とくしま」
一人ひとりが夢や希望を持ち、その実現に向かって、誰もが輝くことのできる徳島

(2) 未知なる課題を超越「しなやか とくしま」
いかなる困難もしなやかに乗り越え強靱で、経済や環境とも調和した持続可能な社会・徳島

(3) 未知なる魅力を創造「ときめく とくしま」
未来を切り拓くひとが育ち・集い・輝くことで、ひとを惹きつける新たな価値や魅力を創造する徳島

中期プラン編（2030年頃） ⇒ 3つの目指すべき方向性

基本理念に基づき将来ビジョンを実現するために、手の届く未来である「10年程度先」（2030年頃）を見据えた3つの「目指すべき方向性」の実現を目指します。



行動計画編 ⇒ 5つのターゲット

目指すべき方向性（10年程度先）の実現に向け、「5つのターゲット」を掲げ、重点戦略を展開します。

1. 未来へ雄飛！「笑顔とくしま・県民活躍」の実装

若者の「とくしま回帰」や「消費者庁徳島移転」の推進をはじめ地方創生をさらに深化させるとともに、生涯を通じた学びや活躍を支援し、年齢や性別、障がいの有無、国籍に関係なく、個性を発揮して自己実現できる「ダイバーシティとくしま」を推進するなど、県民誰もが輝くことができる「笑顔とくしま・県民活躍」の実装に向け、重点戦略を展開します。

2. 未来へ加速！「強靱とくしま・安全安心」の実装

平時から被災時の速やかな復旧・復興に備える「事前復興」の取組みを推進し、国土強靱化や県民の命と健康を守る取組をさらに加速させるなど、未知なる災害や脅威に対して、県民の安全安心な暮らしを守りぬく「強靱とくしま・安全安心」の実装に向け、重点戦略を展開します。

3. 未来へ挑戦！「発展とくしま・革新創造」の実装

IoT、ビッグデータ、AIといった革新技術の社会実装を産業や暮らしのあらゆる分野で加速させるとともに、新産業の創出や県内企業・県産品のグローバル展開を推進し、未来を担う人材育成の取組みを深化させるなど、新たな価値の創造によって未知なる社会を実現する「発展とくしま・革新創造」の実装に向け、重点戦略を展開します。

4. 未来へ発信！「躍動とくしま・感動宝島」の実装

世界に誇る「あわ文化」の深化を図り、世界に飛躍するアスリートの育成強化に取り組むとともに、県民誰もが身近に文化やスポーツに親しめる環境づくりを加速させ、文化やスポーツを通じて賑わいと活力に満ちあふれた徳島を実現する「躍動とくしま・感動宝島」の実装に向け、重点戦略を展開します。

5. 未来へ継承！「循環とくしま・持続社会」の実装

脱炭素社会の実現に向けた「緩和策」と「適応策」の推進や、再生可能エネルギーの導入拡大に向けた取組みを加速するとともに、食品ロスの削減をはじめとする「エシカル消費」の推進に取り組むなど、持続可能な社会を未来へと継承する「循環とくしま・持続社会」の実装に向け、重点戦略を展開します。

(2) 徳島県の道路の将来像

国土交通省が提案する道路政策のビジョン「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる路～」に基づき、将来世代にわたって、人々の幸せの実現に貢献できるよう、概ね20～30年後を見据え、道路政策を通じて実現を目指す3つの社会像を示します。

ア) 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全に安心して暮らせる社会

パンデミックを含む災害は国家や地域の成長軌道を一瞬にして破壊する力を持ち、日本が持続的な成長を目指す上での最大の課題と言っても過言ではありません。このような中、新技術をフル活用して、国土の災害脆弱性や気候変動、インフラ老朽化という課題を克服し、誰もが安全に安心して暮らせる社会の構築を目指します。

イ) 世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会

社会の持続可能性を高めるためには、経済成長が不可欠となっています。経済のグローバル化の恩恵を活かし、海外から人・モノ・サービスを呼び込み、それらを国内に広く流動させ、日本からも海外に人・モノ・サービスが積極的に進出することにより、経済の活力を生み出す必要があります。このような中、技術革新により道路の機能を進化させ、生産性の向上に貢献することで、世界と人・モノ・サービスが行き交う活力あふれる社会の構築を目指します。

ウ) 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会

今後、都市でも中山間地域でも人口は減少していきませんが、そこに住む人の生活・生業が持続可能となるような地域社会を形成する必要があり、道路は地域の最も基礎的なインフラとなっています。このような中、新しい技術を活用して道路サービスを高度化することにより、高齢者、子供、障がい者を含むすべての人が移動手段、交通事故、渋滞の心配なく自由に移動し、交流や社会参加を行ない、生きがいや幸せを実感できる社会の構築を目指します。

第4章 徳島県の広域的な道路交通の基本方針

今後の徳島県における広域的な道路交通の基本方針について、「未知への挑戦」とくしま行動計画～徳島版「SDGs（持続可能な開発目標）」の実装に向けて～の中期プラン編において示されている、徳島県が将来に目指す姿を実現する具体的な施策を、「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」別に示します。

【徳島県が目指す姿を実現するための道路交通の基本方針別の施策一覧】

徳島県が目指す将来像（「未知への挑戦」とくしま行動計画）			
長期ビジョン (2060年頃)	未知なる課題を超越 「しなやかとくしま」	未知なる社会へ挑戦 「かがやくとくしま」	未知なる魅力を創造 「ときめくとくしま」
中期ビジョン (2030年頃)	「安全実感！ 強靱とくしま」の実現	「多様性実感！ 共生とくしま」の実現	「魅力実感！ 輝きとくしま」の実現
概ね20～30年間の中長期的な視点		徳島県新広域道路交通ビジョン	
国が提案する道路政策の方向性 「2040年、道路の景色が変わる」より	国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全に安心して暮らせる社会	世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会	日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会
方向性を具現化する3つの基本方針 広域的な道路交通の基本方針	① 広域道路ネットワーク (県土強靱化の加速)	人と暮らしを守る道路を構築 ・四国8の字ネットワーク整備 ・徳島自動車道の4車線化 ・多重性、代替性の確保	多様な広域周遊観光ルートを形成 ・空港、港湾等へのアクセス強化 ・観光地へのアクセス向上 ・ナショナルサイクルルートの形成
	② 交通・防災拠点 (環境と経済の好循環)	防災拠点施設を強化 ・道の駅の防災機能強化 ・グリーン社会を実現する次世代エコカー普及の環境整備	国内外における交流人口を拡大 ・航空ネットワークの維持充実 ・クルーズ客船の寄港誘致 ・道の駅の交流拠点化
	③ ICT交通マネジメント (デジタル社会の実装)	道路ネットワークを長寿命化 ・ETC2.0による道路情報分析 ・IoT, AI技術等を活用した点検のデジタル化	高度な交通マネジメントを導入 ・自動運転サービスの実装 ・デマンドシステムの構築 ・MaaSを核としたDXの推進

【関係する主なSDGs】



1 「安全実感！強靱とくしま」の実現

南海トラフ巨大地震や豪雨災害など、様々な災害から県民の生命・財産を守る「防災・減災対策」とともに、平時・災害時のつなぎ目のないシームレスな「災害医療」の取組みを加速し、全国のモデルとなる安全安心な暮らしを日々実感しながら生活できる強さを有するとともに、未来を先取りしたエネルギーである「自然エネルギー」と「水素」を活用するなど、エネルギーの地産地消やエコなまち・社会の創出を目指します。

そのため、円滑な救急・救援活動を行うための信頼性の高い緊急輸送ネットワークの構築や災害情報の収集、共有体制の構築、伝達手段の確保等により、救急搬送や物資輸送の確実性を高めるとともに、豊かな森林の次世代への継承をはじめ、人と自然が調和し、将来にわたる「持続可能な環境」の創出を目指します。

(1) 広域道路ネットワークの基本方針

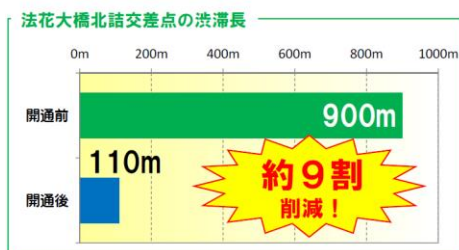
広域道路ネットワークの観点から、円滑な救急救命・防災活動等が行えるよう、「命の道」となる四国横断自動車道や阿南安芸自動車道をはじめとする、防災上重要な拠点間を結ぶ高規格幹線道路や地域高規格道路等の主要幹線道路の早期整備とともに、徳島自動車道における暫定2車線区間の4車線化を促進します。合わせて、これら路線の多重性・代替性の確保、基幹道路の脆弱箇所における代替路の確保の他、異常気象時における事前通行規制区間解消に向けた取組みや集落孤立防止のための道路整備を推進します。

また、渋滞の著しい交差点の緩和・解消に努めるとともに、都市部の慢性的な渋滞を解消するため、徳島市中心部とその周辺地域における環状道路の整備を推進します。

さらに、踏切の除去による道路交通の円滑化及び津波浸水が想定される鉄道沿線地域において、避難路や救援路、一時避難場所などの機能確保を図るため、徳島市が実施するまちづくりと一体となった鉄道高架事業を推進します。

【事例】徳島南環状道路の整備

平成 27 年 2 月 28 日に一般国道 192 号徳島南環状道路（上八万 IC～徳島市八万町橋北）が開通し、並行する県道鮎喰新浜線の法花大橋北詰交差点の渋滞が約 9 割削減しました。



※渋滞長調査日【開通前】平成26年3月4日(火)、【開通後】平成27年3月4日(水)



出典：徳島河川国道事務所記者発表資料

【事例】徳島市内の鉄道高架事業



JR 高徳線・牟岐線の徳島駅西から文化の森駅付近までの約 4.7 キロメートルの区間について、平成 18 年に国から連続立体交差の着工準備箇所へ採択され、都市計画決定に向けた取り組みを進めています。鉄道を高架化することにより、交通渋滞の緩和や踏切事故の解消など都市交通の円滑化、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図ることが可能になります。

出典：徳島市 HP 鉄道高架事業

(2) 交通・防災拠点の基本方針

防災拠点機能を有する道の駅の整備を促進するとともに、津波による被災が想定される防災拠点については、高台等への移転整備を図っていきます。この他、孤立が想定される地域においては、新たな防災拠点の設置も含めた検討を進めていきます。

また、EV 充電施設を有する道の駅や水素ステーション等の整備を進め、次世代エコカーの普及を促進する環境を構築します。

【事例】徳島県立海部病院（徳島県牟岐町）が高台移転

津波の浸水想定地域にあった徳島県立海部病院は、平成 29 年 5 月 8 日に高台への移転を行いました。



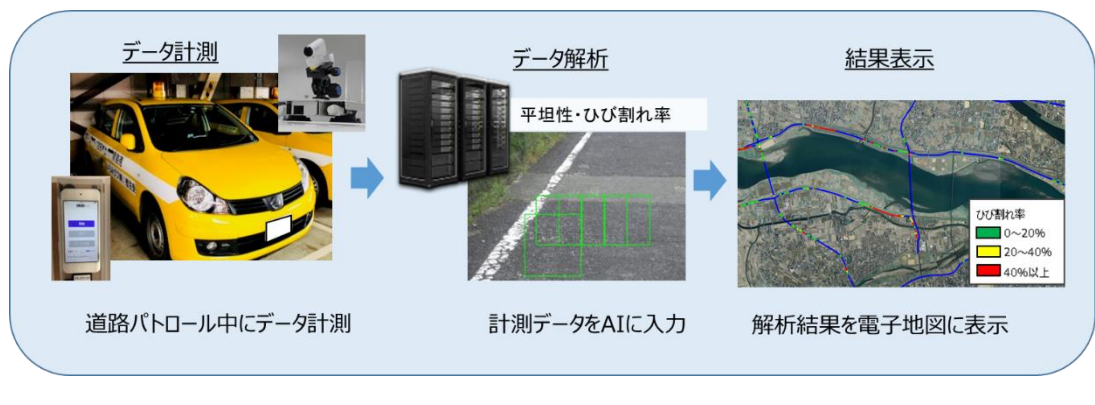
(3) ICT交通マネジメントの基本方針

ETC2.0 等のビッグデータを活用した道路情報の分析により、効果的な道路整備の手法を検討します。

また、既存インフラについて、長寿命化計画等に基づく計画的な老朽化対策を進めるとともに、IoT、AI 等の革新技术の積極的な活用による効率的・効果的な維持管理を進めます。

【事例】IoT 及び AI を活用した路面性状調査

IoT 及び AI を活用した路面性状調査の実証実験を平成 30 年度に行い、課題等を整理したうえで、本格導入を開始しました。



2 「多様性実感！共生とくしま」の実現

地域産業の競争力を維持・強化するため、道路以外の鉄道、空港、港湾、情報通信基盤等、産業の基盤を支えるインフラ整備を推進します。また、産業競争力の維持・強化を図るためには、インフラのストック効果を高めることが重要であり、インフラに新たな価値を付与することで、他のインフラとの相乗効果を発揮させること等、インフラ機能の強化・高度化に取り組みます。

特に、徳島の強みであるLEDと光ブロードバンドの「二つの光」を最大限に活かした経済成長戦略の展開、新産業創出の礎となる科学技術の振興を図るとともに、国内外の産地間競争を勝ち抜く「もうかる農林水産業」づくり、農工商連携による6次産業化を進め、徳島に集う「ひと」が、新たな「しごと」を生み、新たな「まち」を創出することを目指します。

(1) 広域道路ネットワークの基本方針

地域の交通ネットワークを形成するため、バス路線の他、DMV[※]など新たな公共交通に関する検討もを行い、地域実情に応じた公共交通体系の確立を促進します。

※デュアル・モード・ビークル（Dual Mode Vehicle の略）：線路と道路の両方を走れる新しい乗り物であり、阿佐海岸鉄道は世界で初めて本格導入を推進している

また、国土の有効活用による分散型国土を形成するため、物流の南海経済軸へのモーダルシフトを進め、物流機能の強化と企業誘致による地域の均衡ある発展を目指します。

(2) 交通・防災拠点の基本方針

地域の実情に応じた多様な交通資源によるモーダル・ミックスを実現するため、駅やバス停などの拠点施設を中心とした乗り継ぎネットワークを構築するとともに、交通結節点の環境整備などにより利便性を向上させ、公共交通の利用促進を図ります。

特に、本県産業の国際化と経済活性化を図るため、国際貿易の拠点である「徳島小松島港コンテナターミナル」の利用促進に向けた効果的な物流支援策に取り組むことにより、徳島小松島港の活性化を推進するとともに、「徳島小松島港津田地区活性化計画」に基づき、四国横断自動車道とのアクセスが強化された利点を活かし、「津田地区」のリノベーションに取り組みます。

また、「徳島県ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進に関する条例」に基づき、県民、事業者、行政の各主体が緊密に連携・協働し、それぞれの役割に応じて、歩道等の整備や交通安全対策の推進、誰もが利用しやすい公共交通機関等の実現など、ユニバーサルデザインによるまちづくりに向けた取り組みを実践します。

【事例】 徳島津田インター線の整備

四国横断自動車道の整備に合わせて、徳島津田インター線の整備を進めました。



(3) ICT交通マネジメントの基本方針

地域の交通ネットワークを支援する自動運転やデマンドシステム等の検討を行います。

また、鉄道やバス、タクシー、カーシェアリングなど複数の交通を用いた移動において、乗り換え情報や運行状況等を提供するとともに、複数の交通事業者の予約から決済まで一括で可能な「MaaS[※]」アプリ等に対応した交通体系の構築を目指すなど、DX[※]への取組を進めます。

※マース (Mobility as a Service の略) : 電車やバス、飛行機など複数の交通手段を乗り継いで移動する際、検索～予約～支払を一度に行えるようなサービス

※デジタルトランスフォーメーション (Digital Transformation の略) : IT の浸透により、人々の生活が根底から変化し、よりよくなっていくこと

3 「魅力実感！輝きとくしま」の実現

豊かな自然、新鮮な食材、阿波おどり、歩き遍路といった伝統文化、農山漁村での体験プログラムなどが国内外で知られ、観光客でにぎわう徳島の実現のため、国内外からの観光誘客を一段と加速するとともに、文化やスポーツ、最先端のクリエイティブ産業など徳島の魅力を最大限に活用した情報発信を戦略的に進めます。

(1) 広域道路ネットワークの基本方針

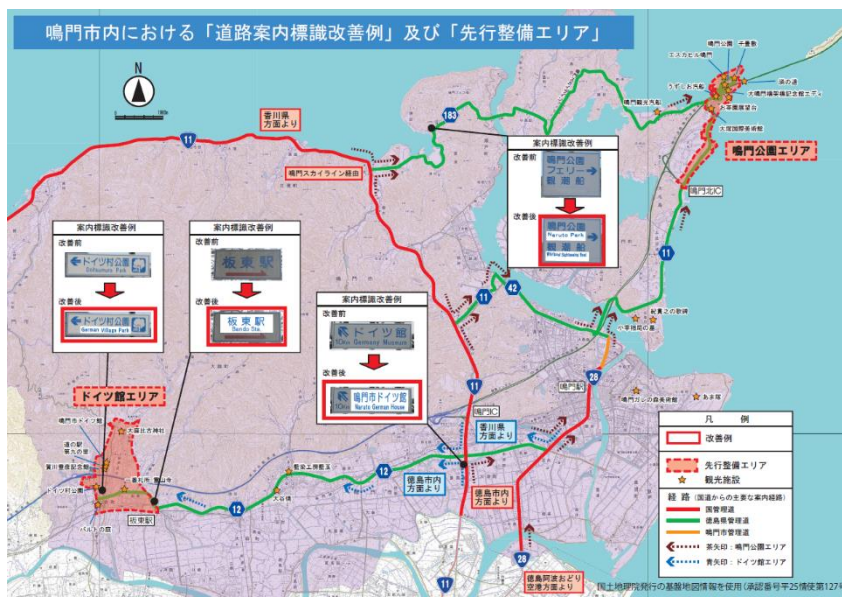
高規格幹線道路や地域高規格道路等の主要幹線道路の整備を進めるとともに、港湾、空港の整備、鉄道等の交通拠点とのアクセスを強化した広域交通ネットワークの構築、利用促進を図ることにより、観光誘客を加速させていきます。また、観光地の魅力を向上させるため、主要幹線道路の整備によるアクセス向上に加え、国内外からの観光客が安心して楽しく訪問できる案内標識の整備等、観光地の魅力を向上させる新たな施策を推進します。

また、外国人観光客が災害時においても安心して移動が行えるような情報提供を行うとともに、主要な観光地においては災害時に機能するアクセス路を確保します。

さらに、自動車だけでなく、自転車による広域観光も推進するため、淡路島から四国へ、そして「しまなみ海道」を走行して中国・近畿へと瀬戸内海を一周する「セトイチ」構想の実現など、広域的なサイクリングネットワークの形成を図り、サイクルツーリズムの普及を目指します。

【事例】外国人観光客にもわかりやすい道路案内標識へ

道路案内標識を外国人にとってわかりやすくするため、鳴門市内の先行整備エリアを対象に、平成26年2月より案内表記の改善を行った。



(2) 交通・防災拠点の基本方針

観光客の玄関口となる「徳島阿波おどり空港」の利用拡大を図るため、より多様な地域との相互交流が可能となるよう、国内外の拠点となる空港への新規路線就航に向け、効果的なエアポートセールスを展開し、航空ネットワークを拡充するとともに、徳島を発着する航空路線の利便性向上、新規需要の創出を推進します。また、観光消費の拡大や地域振興に大きな効果が見込まれる「クルーズ船」の徳島小松島港への寄港や、広域連携等による積極的な誘致活動や受入態勢の充実強化に取り組みます。

また、「徳島ならではの」を実感・体感するため、県南部圏域では、DMO※「四国の右下観光局」を核として、自然、アクティビティ、食、伝統文化などの地域の魅力を盛り込んだ「体験型観光」をはじめとする「ニューツーリズム」を推進し、県西部圏域では、インバウンド誘客を進めるため、DMO※「その郷」を核として、祖谷のかずら橋、うだつの町並みなどの観光資源に、世界農業遺産やアクティビティなどを織り交ぜ、長期間滞在できる観光地域づくりを推進します。

※デスティネーション・マネージメント・オーガニゼーション（Destination Management Organization の略）：「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりの舵取り役として、多様な関係者と協同しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人

【事例】道の駅を核としたにぎわい交流拠点

鳴門市では、休憩、情報発信、地域連携の3つの役割をもった複合施設として道の駅「くるくるなると」の整備を進めています。



出典：鳴門市提供資料

(3) ICT交通マネジメントの基本方針

外国人がはじめて訪れる場所でも安心して観光できるよう、デジタルサイネージやスマホアプリ等による多言語の道・まち案内や、高速道路・道の駅・駐車場・燃料ステーション等における決済のキャッシュレス化を目指します。

また、中山間地域等を訪れる観光客が増えてきている中、対向車とのすれ違いが困難で、見通しも悪い1車線道路も多い状況です。そういった道路を走行するドライバーの負担を軽減するとともに、運転支援システムを検討していきます。

【事例】対向車接近表示システム

徳島県では、交通量が1,000台/日程度の幅員狭小区間に対向車接近表示システムの設置を検討しています。



出典：中山間道路走行支援システム（仮称）資料集、中山間道路走行支援システム検討会