

道路9 徳島自動車道(徳島県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
徳島77	脇町史編集委員会編「脇町史 下巻」(脇町、2005年)、1086-1087頁、1100頁	徳島自動車道の利用 (中略)平成七年八月九日に徳島～藍住間が開通して、徳島と脇町が直結して一か月の脇町ICを出入りした車は、一日平均五九〇四台で、前年同期に比べて五二・七パーセントの大幅増になっている。うだつの町並み観光が一時的に急増した。 徳島自動車道全線開通に合わせた高速バス運行 平成十二年三月十一日の徳島自動車道の全線開通に合わせて自動車各社は、高速バスの運行を計画した。また、町は脇町IC近くに高速バス利用者のための無料駐車場を開設した。 徳島自動車道が脇町の商業機能に与える効果 (中略)同二店(ショッピングコアパルシーとマルナカ脇町店)は徳島自動車道脇町インターチェンジ付近の一般国道一九三号と主要地方道鳴門池田線バイパスの交差点付近に立地しており、美馬・阿波・麻植郡を商圈としている。それだけに、高速道路の開通と国道・県道のバイパス化は、吉野川北岸地域の経済にインパクトを与えるものであり、脇町の郊外地区における地域の中心商業機能を高める効果をもたらしている。
徳島80	新編三野町史編纂委員会編「新編 三野町史」(三野町、2005年)、1006頁	徳島自動車道の全通 (中略)この徳島自動車道全通により四国の各県の県庁所在地が高速道路網で一つに連絡されることになった。この全通にあわせ、四国運輸局は徳島バス・JR四国・伊予鉄道の三社共同で申請の出ていた高速バス「徳島ー松山線」の路線免許を認可した。「吉野川エクスプレス」の愛称を持つこの高速バスは道路開通の翌日から一日四往復運行されている。
徳島90	井川町史編集委員会編「井川町史」(井川町、2006年)、259-261頁	徳島自動車道の開通 (中略)平成六年(1994)三月藍住IC～脇町IC間三二・一キロメートルがまず開通し、翌年八月徳島まで伸び、平成九年(1997)一二月には美馬ICに伸び、美馬IC～井川・池田IC二一・一キロメートルが開通することによって県都徳島と井川池田間七三・八キロメートルが全通し、徳島ー池田間が一時間二〇分で結ばれることとなった。 (中略) 井川池田ICから川之江東間の供用開始は平成一二年(2000)三月一日からであった。総延長二一・五キロメートル、井川池田ICから約二〇分で松山自動車道、高知自動車道に接続することとなった。 徳島自動車道に伴う国道32号四国中央橋の完成 (中略) 徳島自動車道・井川池田ICの完成にともなって平成一五年(2003)三月四国中央橋が完成した。

道路9 徳島自動車道(徳島県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
徳島234	高速道路調査会編「徳島自動車道鳴門JCT～徳島IC間および松茂スマートICの開通」(高速道路と自動車 第58号第5号、2015年)、34頁	徳島自動車道鳴門JCT～徳島IC間の整備効果 (1)高速道路のダブルネットワーク化 今回開通区間は、既供用の徳島自動車道と高松自動車道を結ぶ路線である。そのため、今回の徳島自動車道開通により、徳島県鳴門市から愛媛県四国中央市の間には、2本の高速道路が存在することとなる。このダブルネットワーク化により、交通事故や自然災害発生時に一方の高速道路が通行止めになったとしても、徳島県と愛媛県を結ぶ路線を確保することができる(リダンダンシーの確保)。さらに、四国中央市では、徳島自動車道に高知自動車道が接続するため、徳島県と高知県についてもダブルネットワーク化され、リダンダンシーが確保されたと言える。 以上のようなダブルネットワーク化によるリダンダンシーの確保により、交通事故・自然災害に強い高速道路網が構築された。 (2)速達性・定時性の確保 高速道路のダブルネットワーク化により、一方の高速道路が通行止めになった場合においても、もう一方の高速道路を選択することができ、速達性・定時性の確保が可能となる。 さらに、鳴門市と徳島市の両市を結ぶ路線に着目すると、今回開通区間のほか、国道11号が存在する。したがって、今回の徳島自動車道(鳴門JCT～徳島IC間)開通により鳴門市～徳島市間のルート選択が可能となるため、今回開通区間は同区間の速達性・定時性の確保にも寄与すると言える。 (3)防災機能 今回開通区間が津波被災時に果たすべき役割として、津波一時避難場所の整備及び徳島IC・松茂PAへの備蓄品の配備という災害対策のほか、盛土上という高い場所を通過するメリットを生かし、被災時の救援物資の輸送路として活用することができる。 (4)地場産業の活性化 徳島自動車道(鳴門JCT～徳島IC)間の開通により、速達性・定時性が確保しやすくなる。これにより、関西圏と四国地方の間の円滑な交通が可能となり、人・モノの移動が円滑になり、地場産業の活性化が期待される。

道路9 徳島自動車道(徳島県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
四国93	日本道路公団四国支社編「四国がひとつにーエクスハイウェイ時代の幕開けー」(日本道路公団四国支社、2001年)、23頁、24頁、25頁、27頁	エクスハイウェイ開通効果 (1)交流の増加 エクスハイウェイ開通前後に主要料金所12ヶ所で、アンケート調査(平日・休日)を実施、交通量の流れの変化を取りまとめました。高速道路を利用した四国4県間の交流は、エクスハイウェイ開通に伴い、平日で+7%、休日で+9%と増加しています。 県間別でみると、徳島県と他3県との交流が増加しており、特に徳島県と愛媛県との交流が平日+31%・休日+52%、徳島県と高知県との交流が平日+92%・休日+75%で、大幅に増加しています。 (2)高速バスの開設・運行 エクスハイウェイ開通により、松山～徳島、阿波池田～大阪を結ぶ新たな高速バス路線が開設され、交通手段の選択肢が拡大しました。乗り換えなどの煩わしさもなく、料金も割安であることから両路線とも利用は好調で、バス事業者が当初想定していた利用見込みを大きく上回っての運行を続けています。地域住民の足として、旅行・買物・帰省・ビジネスなど様々な目的で利用されており、新たな交通手段として定着してきています。また、好調ぶりを裏付ける結果として、阿波池田～大阪線は平成12年12月から1日2往復から→3往復に増便されました。 (3)血液の緊急輸送を支援 四国4県の赤十字血液センターでは、血液が不足する緊急時に、岡山県血液センターを中心にした相互間の血液輸送を実施。 岡山から血液を取り寄せる際、従来は香川県血液センターが必ず中継に入っていました。高速道路整備の進捗に伴い、岡山県血液センターと各県の血液センターが直接やり取りできるようになり、血液輸送が大幅に効率化しました。エクスハイウェイ開通に代表される高速道路ネットワークの構築により恩恵を受けたことになります。 (4)阿波踊り日帰りツアー参加者の増加 松山市内のある旅行会社が実際に企画・催行した日帰りツアーの平成9年と平成12年の行程を比較しました。平成12年は阿波踊りを体験・見物する時間が平成9年よりも大幅に拡大されており、エクスハイウェイ開通により移動時間が短縮されたことで日帰りツアーが可能となっただけでなく、より満足度の高いツアーが実施されるようになったと言えます。これに伴って、ツアー参加者数も平成9年と平成12年を比較すると約2.5倍に増加しています。

道路9 徳島自動車道(徳島県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
四国93	日本道路公団四国支社編「四国がひとつにーエクスハイウェイ時代の幕開けー」(日本道路公団四国支社、2001年)、28-30頁	エクスハイウェイ開通効果 (5)高速道路周辺への大規模小売店舗の進出 平成4年の大規模小売店舗法改正後の四国4県における第1種大規模小売店舗(店舗面積3,000㎡以上)数の推移を見ると、高速道路の整備とともに増加傾向を示しています。 また、第1種大規模小売店舗の平成4年以降の新設届出・出店状況(種別変更を含む)を見ると、高速道路沿線市町村への進出が目立ちます。 高速道路のインターチェンジ近傍に出店することで、大型店舗の商業圏ならびに消費者の生活圏がともに大きく広がっています。四国は大都市圏と比べて人口が少ないため、高速道路を活用することで市場の規模の小ささを商圈の広域化で補っています。 (6)工業団地の開発 四国の工業団地の開発状況をみると、高速道路沿線に分布していることがわかります。このような工業団地の開発は、四国の産業基盤としてのポテンシャルを大きく向上させていると言えます。 (7)インターチェンジ周辺への活発な工場立地 四国の工場立地状況をみると、ここ数年の厳しい景気の影響を受け新規立地件数は減少傾向にあります。平成9年～11年度の実績(新規立地145件)をもとに、立地位置を内陸部、臨海部に分類すると、内陸部が110件、臨海部が35件となっており、ここ数年は内陸部への立地が目立ちます。また、全145件の内、101件(約70%)が高速道路のインターチェンジから10km以内に立地しており、この内57件(約40%)は5km以内の立地です。立地件数は落ち込んでいるものの、工業用地を取得する際の条件として「輸送の便」を重視する企業が多く、高速道路周辺への立地は依然高い割合を占めています。 (8)吉野川ハイウェイオアシスを活用した地域の活性化 徳島県三好郡三好町(H12国調人口6,174人)では、サービスエリア・パーキングエリアを活用した地域拠点整備事業として、徳島自動車道吉野川サービスエリアに隣接してハイウェイオアシスを整備しています。四国全域の特産品の展示・販売や温泉施設、様々なイベントの開催、隣接する景勝地「美濃田の淵」の周辺整備など、地域の魅力を十分に発信するとともに、関西や九州方面の観光バス会社とタイアップして昼食やトイレ休憩に立ち寄ってもらうなど、観光客の新たな立寄りスポットとして定着しつつあるだけでなく、地域住民の憩いの場にもなっています。また、年間目標来場者数(30万人)を約4ヶ月でクリアし、年間売上目標もおおよそ半年で達成するなど好調な運営を続けています。さらに、「美濃田の淵」観光遊覧船の運航計画が浮上し具体化されるなど、行政・住民が一体となって地元のPR活動に積極的に取り組んでおり、ハイウェイオアシスを活用することで地域全体が活性化しています。
四国106	四国地方建設局、日本道路公団高松建設局、本州四国連絡橋公団第二建設局編「本四架橋・高速道路の利用状況とインパクト調査～瀬戸大橋開通7年間・四国的高速道路開通10年間の検証～」(四国地方建設局、日本道路公団高松建設局、本州四国連絡橋公団第二建設局、1996年)、36頁	インターチェンジ周辺での企業立地 四国内の高速道路の整備・延伸に伴い、インターチェンジ周辺市町村を中心に新規の企業立地が進展し、地元での就業機会の拡大が図られている。 今後、高規格幹線道路網の延伸に伴ってさらに企業立地等が進展し、四国全域での就業機会の拡大や人口定着が進むものと期待される。

道路9 徳島自動車道(徳島県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
徳島272	NEXCO西日本編「四国横断自動車道阿南四万十線(徳島～鳴門JCT)(事後評価)」(令和元年度NEXCO西日本事業評価監視委員会資料、2019年)、5-13頁	徳島自動車道徳島～鳴門JCTの事業の直接効果 (1)交通量の増加 徳島～鳴門JCTの断面交通量は、開通初年度から約2割増加。 (2)周辺道路の交通への影響 並行する国道11号及び県道徳島引田線から徳島自動車道へ交通量が約1割転換。県道徳島引田線の藍住町藍住交差点では、最大渋滞長が約5割減少。 (3)ダブルネットワークの構築 徳島～鳴門JCTの完成により、高松自動車道と徳島自動車道が接続され、ルート選択が可能となり、高速道路ネットワークの信頼性向上に寄与。 徳島自動車道徳島～鳴門JCTの事業の間接効果 (1)空港へのアクセス向上 徳島～鳴門JCTに整備された松茂スマートICにより、徳島阿波おどり空港へのアクセス性が向上。 (2)スマートIC周辺地域への企業立地の促進 松茂スマートIC近傍の松茂町や北島町において、企業の移転や新たな企業の進出が増加。 (3)地域産業の活性化 徳島県の名産であるすだちの需要が近年高まっており、大阪府中央卸売市場における平成30年の取扱額は、平成26年と比較して約割増加。 (4)観光の活性化 インバウンド向け割引企画「山陰・瀬戸内・四国エクスプレスウェイバス」の実施による高速道路を活用した外国人観光客の周遊観光の促進など、地域観光の活性化に寄与。 (5)高速バスの利便性向上 高松から徳島間の高速バスの所要時間が10分短縮し、高速バスの利便性が向上。走行環境の良い高速道路を利用することで、運転手の負担軽減に寄与。 (6)災害時の緊急輸送路の確保 南海トラフ地震による最大クラスの津波発生時には、広範囲の浸水被害が予測。徳島～鳴門JCTの路面高さは最大津波浸水深さより高く、緊急輸送路としての機能が期待。 現在事業中の徳島東～徳島JCT及び阿南～徳島東(新直轄)の整備により、高速道路ネットワークとして、災害時の緊急輸送路としてさらなる機能向上が期待。 (7)災害時の避難場所の確保 徳島～鳴門JCTにおいて、沿線市町と連携し高速道路区域を活用した津波避難場所を設置(10か所)。有事に備え、沿線市町と連携した避難訓練等を実施しており、地域防災・安心感向上に寄与。