

## 道路44 高知自動車道(高知県)

| No.  | 資料名                                                 | ストック効果に関する記述                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 高知14 | 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」(高知県建設業協会、1998年)、777頁           | <p>高知自動車道南国～伊野間の開通<br/>(中略)</p> <p>南国～伊野間の開通によって、高知自動車道は、延長68.0kmになり、四国4県の県庁所在地すべてに高速道路が直接乗入れることとなった。また高知市内で渋滞が慢性化している一般国道32号、33号を利用する場合と比較し、約30分の時間短縮とともに、大幅な定時性の向上が図られることとなった。</p> <p>さらに高知インターチェンジでは、将来高知東部自動車道(一般国道55号)と連絡することにより、高知県南東部を結ぶ道路網が強化され、利便性が向上するとともに、定時性の確保に効果を発揮する。また高知市に直接乗入れることにより、四国4県の交流促進はもちろん、中四さんかいラインを介して瀬戸内海・日本海と直結し、98年4月5日に開通した本四神戸淡路鳴門自動車道とあいまって、四国全体の産業・経済の発展、文化の交流及び地域の連携に大きく寄与するものと期待されている。</p> |
| 高知52 | 大豊町史編纂委員会編「大豊町史 現代編」(大豊町教育委員会、2014年)、276頁、283頁、287頁 | <p>四国8の字ネットワーク<br/>(中略)</p> <p>四国縦貫・横断道の整備により、四国四県の県庁所在地間はおよそ三時間以内で結ばれるようになり、四県相互の交流・活性化に大きく貢献し、四国の産業経済を支える“大動脈、”となっている。</p> <p>高知自動車道大豊～川之江間<br/>(中略)川之江～善通寺間は昭和六十二(一九八七)年十二月に、善通寺～高松西間は平成四(一九九二)年四月にすでに開通しており、この日の大豊～川之江間の開通により、高知県から瀬戸大橋(昭和六十三年四月供用開始)を経由して本州と一本のルートで結ばれることになった。<br/>(中略)高知自動車道の供用開始により、大豊町を取り巻く交通環境は著しく向上し、他地域間のアクセス時間は大幅に短縮された。</p>                                                                        |
| 高知93 | 須崎市史編纂委員会編「須崎市史 平成26年編」(須崎市、2015年)、199-200頁         | <p>高知自動車道伊野IC～須崎東IC間<br/>平成十四(二〇〇二)年九月の伊野IC～須崎東IC間の開通によって、須崎市は本格的な高速交通時代を迎えることとなった。この区間(二三・九キロ)の開通によって、高知市へは国道五六号を利用する場合と比べて約二〇分の時間短縮が可能となり、国道五六号の朝夕の慢性的な交通渋滞が緩和されるなど、高速交通時代の利便性が市民生活にもたらされた。同時に、県南西部への利便性が向上することによる物流の効率化や広域化、市外・県外からの観光客の増加等の波及的な経済効果も期待された。本市と沿線三市町(いの町、土佐市、中土佐町)の商工会議所等の青年部は、こうした状況を商機ととらえ、「道の開延隊」を結成し、日本道路公団(現・NEXCO西日本)と共同でポスターを製作するなどして、県内外に地元の特産品等のPR活動を展開した。</p>                                       |
| 高知97 | 中土佐町史編さん委員会編「中土佐町誌」(中土佐町、2013年)、647-648頁            | <p>高速道路<br/>広く高速道路と呼ばれる自動車道路も、平成二十三年三月五日に、須崎市下分の須崎西インターチェンジ(IC)と、中土佐町久礼の中土佐インターチェンジ(IC)の間七キロが、続いて平成二十四年十二月九日、四万十町平串の四万十町中央インターチェンジ(IC)迄が、暫定二車線の無料区間として開通した。<br/>須崎東インターチェンジ(IC)からの有料区間への接続もされており、高知市や四国四県のみならず、本州四国連絡道路を経由して本州へも、一般道路を走ることなく車で往来ができるようになった。</p>                                                                                                                                                                 |

## 道路44 高知自動車道(高知県)

| No.   | 資料名                                                               | ストック効果に関する記述                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 高知124 | いの町史編さん委員会編「いの町史」(いの町、2015年)、203-204頁                             | <p>高速道<br/>(中略)</p> <p>高知県での待望の開通は、昭和62(1987)年10月8日、四国横断自動車道(高知自動車道)大豊IC～南国IC間(21km)でした。平成4(1992)年1月30日には川之江JCT(ジャンクション)～大豊ICが完成し、高松自動車道、松山自動車道と接続しました。</p> <p>そして平成10(1998)年3月20日には南国ICから県都高知市を通り、伊野IC(枝川)まで17.9kmが開通し、伊野町にもハイウエー時代が到来しました。</p> <p>(中略)</p> <p>開通の影響はすぐに現れ、渋滞の多い高知市を避けて通勤をする人や、産業にも影響を与え、観光でも国道194号の新寒風山トンネルの開通もあり、愛媛県との交流人口も増えました。</p> <p>その後高速道は、平成20(2008)年7月31日に川之江東JCTー高知ICまで全線4車線化が完了。それに先立つ平成14(2002)年9月16日に、伊野ICから須崎東ICが国体開催に合わせて完成しました。平成23(2011)年3月5日に中土佐町久礼IC、平成24(2012)年12月9日に四万十町中央ICまで延びています。</p> <p>(中略)</p> <p>高速道は急激なモータリゼーションの中、高度成長を支え経済の発展に欠かせません。そして観光、レジャーにも利用されています。しかし、それだけではなく救急医療や災害時の支援、迂回道路の確保、避難場所など緊急事態への対応の機能も期待されています。</p>                                                                                                          |
| 高知206 | 国土交通省四国地方整備局編「一般国道56号須崎道路(事後評価)」(平成25年度第5回事業評価監視委員会資料、2014年)、4-6頁 | <p>事業効果の発現状況</p> <p>(1)時間短縮による広域連携の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・須崎道路等の高速道路網整備により、須崎市から高知市までの所要時間は約2/3に時間短縮された。</li> <li>・須崎市と中土佐町から高知市内の第三次医療施設への救急搬送件数は近年増加傾向。医療施設までの搬送時間短縮は、命の道として救急医療活動に貢献している。</li> <li>・高速道路網整備を受けて須崎市で始まったイベント(新子まつり)では来場者数が増加するなど、地域の観光振興にも貢献している。</li> </ul> <p>(2)地域開発の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・須崎道路の整備に合わせ、桐間地区において新市街地開発(土地区画整理事業(25ha)及び民間による土地開発(9ha)が実施された。</li> <li>・開発地区においては、市街地とのアクセス性向上や高速道路との直結効果もあり、現在までに17の商業施設等が進出しており、雇用者数が増加するなど、地域開発を支援している。</li> </ul> <p>(3)交通事故件数が半減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・須崎道路整備前の旧国道56号(現県道388号)では、慢性的な交通渋滞の発生や事故の多発が課題であった。</li> <li>・須崎道路整備後は交通の転換が進み、旧国道56号の交通量が約1/3に減少し、慢性的な交通渋滞が解消されるとともに、須崎道路と合計しても交通事故が半減するなど、沿線道路利用者の利便性・安全性が向上している。</li> </ul> |

## 道路44 高知自動車道(高知県)

| No.   | 資料名                                                                                    | ストック効果に関する記述                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 高知281 | 国土交通省四国地方整備局編「四国横断自動車道阿南四万十線・一般国道56号中土佐インター関連(事後評価)」(平成27年度第3回事業評価監視委員会資料、2015年)、4-11頁 | <p>事業効果の発現状況</p> <p>(1)交通の転換及び交通量の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国横断自動車道の開通により、最大9割の交通が高速道路に転換、高知県中心部と西南地域を結ぶ大動脈として機能。</li> <li>・国道56号とあわせた交通量は、最大で平日約1割、休日約2割増加。広域的な交流を支援。</li> </ul> <p>(2)交通の難所回避により安全・安心で快適なドライブを支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国横断自動車道の開通により、高知県西南地域最大の交通難所“久礼坂”「魔の坂」を回避。</li> <li>・急カーブ29箇所の回避と大幅な交通の転換により、交通事故件数が8割減少。安全・安心で快適なドライブを支援。</li> </ul> <p>(3)ダブルネットワークによる信頼性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道56号は、高知県西南地域において唯一、第1次緊急輸送道路に指定された道路であるが、災害等発生時に緊急輸送道路としての機能を失う懸念がある。</li> <li>・四国横断自動車道の開通により、ダブルネットワークが形成され、災害や交通事故による通行止め発生時の代替路として機能。また、津波避難場所としての機能も有するなど道路としての信頼性が向上。</li> </ul> <p>(4)救急医療に対する安心の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国横断自動車道の開通により、救急医療施設への搬送時間が短縮。より早期に高度医療を受けることが可能になった。</li> <li>・また、久礼坂の急カーブ区間の回避により、患者の負担軽減や車内での応急処置が容易になった。</li> </ul> <p>事業による波及効果</p> <p>(1)広域交流の促進による地域活性化を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国横断自動車道の開通につれ、黒潮町への県内外からのスポーツ合宿者数は、約8倍に増加し、宿泊やお弁当による収入も約10倍に増加。</li> <li>・合宿参加者は、西日本各地に広がり、スポーツを通じた広域の観光交流の促進による地域活性化を支援。</li> </ul> <p>(2)特産品の流通を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国横断自動車道の開通につれ、地域の特産品である「ひのき」や「養殖マダイ」の生産量や出荷量が増加。</li> <li>・アクセス向上による特産品の流通拡大により、高知県西南地域の主要産業である農林水産業を支援。</li> </ul> <p>(3)地域の新たな取り組みを支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国横断自動車道の開通を契機に四万十町では、主要産業である第一次産業の拠点として、県内最大級のトマトの生産施設や四万十町産豚の加工場、販売施設などの整備を進め、生産量の増や販路拡大、地域雇用の拡大などを図っている。</li> </ul> |

## 道路44 高知自動車道(高知県)

| No.   | 資料名                                                   | ストック効果に関する記述                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 高知317 | 高速道路調査会編「高知自動車道伊野～須崎東の概要」(高速道路と自動車第45号第11号、2002年)、44頁 | <p>高知自動車道伊野～須崎東の整備効果</p> <p>①時間短縮と定時性の確保<br/>         これまでは、須崎市から高知市内まで、朝夕のラッシュ時には一般国道56号の土佐市街部、高知市への入り口部等が混雑していたため日によって1時間から2時間の時間を要し、かかる時間が読めなかったが、高速道路の開通により、一般道路の混雑が緩和するとともに、高速道路利用では、須崎東ICから高知ICまで30分で到達するため大幅な時間短縮効果と定時性の確保が果たされている。<br/>         これにより、高知市を核とした救急救命医療の広域化が図られるとともに一般国道56号とダブルリンクを形成し、災害時の迂回機能を有すなど道路交通の信頼性向上に寄与するものと期待されている。</p> <p>②高知県西部との交流ネットワークの強化<br/>         足摺岬・四万十川を代表に、豊かな観光資源を有する高知県西部から県都までは、4時間以上を要する地区もあり、高速道路の整備に対する期待が非常に大きい。今回の開通により、高知市と県西部とのアクセスが向上したことにより、県都との交流・連携が強化され、また物流の効率化と広域化・商圏の拡大などに大きく寄与することが期待されるところである。</p> |

## 道路44 高知自動車道(高知県)

| No.   | 資料名                                                                | ストック効果に関する記述                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 高知372 | 国土交通省四国地方整備局編「一般国道56号片坂バイパス(事後評価)」(令和5年度第3回事業評価監視委員会資料、2023年)、4-8頁 | <p>事業効果の発現状況</p> <p>(1)安全な走行環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・片坂バイパス開通後、国道56号の急カーブ・急勾配箇所が回避されたことで、片坂バイパス及び国道56号の死傷事故はなく、安全な走行環境を確保。</li> </ul> <p>(2)信頼性の高い緊急輸送道路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・片坂バイパス開通後、国道56号に存在する災害危険箇所を回避。</li> <li>・令和3年には現道で発生した落石に影響されることなく、信頼性の高い緊急輸送道路を確保。</li> <li>・令和5年には並行する鉄道の被災時、安全性・走行性の高い片坂バイパスがバス代行輸送ルートとして活躍。</li> </ul> <p>(3)地域医療サービスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・片坂バイパス開通後、黒潮消防署管内から当路線沿線の二次医療施設への搬送時間は約3分短縮。</li> <li>・走行性の高いルートが確保されたことで、救急搬送時の患者の負担が軽減。</li> <li>・病院送迎バスの運行や訪問リハビリサービスの提供を支援。</li> </ul> <p>ネットワーク効果の発現状況</p> <p>(1)幡多地域の水産物の販路拡大を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・片坂バイパスなど四国8の字ネットワークの延伸とともに幡多地域から高知市方面への交通利便性が向上し、出荷量が増加している幡多地域の水産物の販路拡大や迅速な搬送を支援している。</li> <li>・今後の道路整備による輸送時間短縮により、さらなる販路拡大、商品価値向上が期待される。</li> </ul> <p>(2)観光産業及び地域産業の活性化を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幡多地域では、交流人口の拡大による地域活性化に向けた取り組みが進められており、片坂バイパスの整備もあって、はた旅体験商品の利用者数は増加傾向。</li> <li>・宿毛市内産業団地の企業は関西方面へ製品を搬送している企業が多く、片坂バイパスなど道路整備により、これらの企業の生産性向上に寄与。</li> </ul> |

## 道路44 高知自動車道(高知県)

| No.   | 資料名                                                                       | ストック効果に関する記述                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 高知358 | NEXCO西日本編「四国横断自動車道(南国～須崎東間)(事後評価)」(平成19年度NEXCO西日本事業評価監視委員会資料、2008年)、3-11頁 | <p>四国横断自動車道南国～須崎東間の事業の直接効果</p> <p>(1)周辺道路の交通量の分散<br/>須崎東～南国間の開通により、並行する一般国道の交通量が減少しており、交通量の分散が図られている。</p> <p>(2)交通量の増加<br/>全線開通翌年度(平成15年度)の日平均交通量は、須崎東～土佐、土佐～伊野、伊野～高知、高知～南国の各区間で増加傾向にある。</p> <p>(3)所要時間の短縮<br/>須崎市から南国市までの所要時間は約50分の短縮(1時間25分→35分)。旅行速度は35km/h向上(34km/h→71km/h)。</p> <p>(4)交通事故の減少<br/>並行する一般国道と高速道路を合わせた死傷事故率は約2割減少。</p> <p>四国横断自動車道南国～須崎東間の事業の間接効果</p> <p>(1)農産物の市場拡大<br/>須崎市では県内の半数以上のみょうがを生産しており、大阪市場・東京市場への出荷拡大に高速道路が大きく貢献。高知県産みょうがのシェアは大阪市場で約9割、東京市場で約8割と増大。</p> <p>(2)バス路線の利便性向上<br/>高知県と京阪神間の輸送機関別輸送者数におけるバスの割合が増加しており、高速バスの利用者数は約7倍の増。須崎東～伊野間の開通後、京阪神方面への須崎市発着便が運行を開始。</p> <p>(3)救急医療活動の支援<br/>高幡消防本部(須崎市)から三次医療施設への搬送時間が開通前の59分から開通後は37分となり約22分短縮。開通後は高速道路を利用した搬送件数が増加。患者の負担軽減にも寄与。</p> <p>(4)商業活動の支援<br/>高速道路開通に伴い、コンビニエンスストアの商品輸送時間が短縮され、高知県内の店舗数が拡大。</p> |

## 道路44 高知自動車道(高知県)

| No.  | 資料名                                                  | ストック効果に関する記述                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 四国8  | 土木学会四国支部編「四国に豊かさと潤いをもたらした土木事業」(四国建設弘済会、1995年)、29-30頁 | <p>高速道路がもたらす効果</p> <p>こうした四国内の高速道路の整備により、本四三ルートを経由して近畿、中国地域との文化、経済、産業等の交流がより盛んなものとなることが期待される。特に観光の開発としての役割も多く果たしており、例えば高知自動車道の川之江～大豊間と高松自動車道の高松～善通寺間が開通し、本四瀬戸中央自動車道と連結され本州と高知県が直結したことにより、本州からの観光客が増加する等の効果が現われている。さらには、高速道路の開通による地元地域産業の振興や工場等の立地により、地元就職の機会が増加し、地域の生活のための利便性が向上することにより人口の定着も図られていくことになる。</p> <p>そして、なによりも高速道路を利用することにより、移動時間の短縮が図られるとともに定時性の確保が図られ、より安全で快適な旅行や通勤、貨物の輸送が行われることになる。</p> <p>四国は、歴史的背景や地形的要因などから交通面において「四国はひとつ」と叫ばれながらもなかなかひとつになりきれない面があったが、高速道路「8の字ルート」の整備により、それぞれの都市が有機的に結合され四国の一体化が図られるものと期待される。</p> |
| 四国91 | 日本道路公団高松建設局編「四国の高速道路のあゆみ」(日本道路公団高松建設局、1993年)、17頁     | <p>高知自動車道川之江～大豊間の開通</p> <p>平成4年1月30日、高知自動車道川之江ジャンクション～大豊インターチェンジ間(29.1km)が開通しました。(中略)この開通により、四国の瀬戸内海側と太平洋側が初めて、高速道路で結ばれ、高松市～高知市の所用時間は、1時間の短縮となりました。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 四国92 | 日本道路公団高松建設局編「高速道路が拓く、四国の明日」(日本道路公団高松建設局、1995年)、15頁   | <p>高速道路の開通による観光客の増加</p> <p>高速道路の開通により、高知県においては訪れる観光客が増加しました。昭和63年4月、瀬戸大橋開通を契機として観光入込客数が増加に転じ、平成4年1月、高知自動車道川之江JCT～大豊IC間の開通、同年4月高松自動車道高松西IC～善通寺IC間開通で瀬戸中央自動車道と連結し、本州から高知まで直結したことにより、平成4年度県外観光客は史上初めて500万人の大台を越え、517万7千人(前年度比7.9%増・37万9千人増)に達しました。また、高知市周辺主要観光地の入込客数の推移を見ても同様の伸びとなっています。特に南国ICに近い観光地である西島園芸団地は、前年比170%増と著しい伸びを示しています。</p>                                                                                                                                                                                               |

## 道路44 高知自動車道(高知県)

| 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、25-27頁、28頁 | <p>エクスハイウェイ開通効果</p> <p>(1)交流の増加<br/>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。<br/>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。</p> <p>(2)血液の緊急輸送を支援<br/>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。<br/>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。</p> <p>(3)山間部の町村の高度医療を支援<br/>高速道路整備の進捗に伴い、高度な医療処置のため山間部の町村の診療所から周辺都市の総合病院等への患者の転送や転院が必要な場合に高速道路の利用が可能となり、緊急時の対応が大幅に改善されました。高速道路を利用することで患者の搬送時間を短縮できるだけでなく、走行時の車両振動が少ないことから患者を安静な状態で搬送することが可能となりました。</p> <p>(4)高速道路周辺への大規模小売店舗の進出<br/>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。<br/>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。<br/>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。</p> |

## 道路44 高知自動車道(高知県)

| 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)、29頁                                                                                | <p>エクスハイウェイ開通効果</p> <p>(5)工業団地の開発<br/>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。</p> <p>(6)インターチェンジ周辺への活発な工場立地<br/>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。</p> |
| 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・四国の高速道路開通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)、19頁、36頁 | <p>災害時にみる高速道路の役割<br/>一般国道32号、33号が全面通行止めになった際には高知自動車道にトラック便が転換し、日常生活必需品や生産活動が維持されている。高知市と松山市の生鮮野菜消費者物価指数でみても特に目立った差異はなく、高速道路が物流の足となって消費生活の安定化に貢献している様子がうかがえる。<br/>トラックの便数は年間を通じて月変動は少ないが、5月、8月、1月にやや減少する特徴がある。平成5年度の場合には、災害で一般国道が通行止めになった期間、特に10月～11月にかけて高知自動車道のトラック便が急増している。</p> <p>インターチェンジ周辺での企業立地<br/>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して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。<br/>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。</p>              |
| 四国111 | 高速道路調査会編「高知自動車道南国～伊野の開通について」(高速道路と自動車第41号第2号)(高速道路調査会、1994年)、84頁                                                                          | <p>高知自動車道南国IC～伊野IC間の開通の効果<br/>今回の開通により南国ICから伊野ICまでは、高知市内で渋滞が慢性化している一般国道32号、33号を利用する場合と比較し、約30分の時間短縮とともに、大幅な定時性の向上が図れる。高知ICでは将来、高知東部自動車道(一般国道55号)と直結することにより、高知県南東部を結ぶ道路網が強化され、利便性が向上するとともに、定時性の確保に効果を発揮するものと期待される。<br/>さらに当該区間は、高知市に直接乗り入れることにより、四国四県の交流促進はもちろん、中四さんかいラインを介して瀬戸内海・日本海と直結し、さらには4月5日に開通予定の本四神戸淡路鳴門自動車道と合まって、四国全体の産業・経済の発展、文化の交流および地域の連携に大きく寄与するものと思われる。</p>                                                                                         |