

第四節 交通・通信・郵政

表1 道路の状況

(単位: km, %)

種 別		路 線 数	延 長	舗装延長	舗 装 率	橋 梁 数
国 道	55号	1	20.69	20.69	100.0	12
	55号阿南道路 (バイパス)	1	6.33	6.33	100.0	6
	195号	1	9.93	9.93	100.0	14
主 要 地 方 道		9	77.58	69.41	89.5	60
一 般 県 道		17	74.91	55.51	74.1	66
市 道		1,395	557.32	514.39	92.3	702

【市勢要覧2003】(平成15年)より

総延長一五〇・七キロメートル。うち県内区間は四ツ足堂トンネルから、かちどき橋まで八四・〇キロメートル。県内路は改良が行き届いており、阿南市内では平成十五年現在、舗装率は一〇〇%である。(表1)

五五号 昭和二十八年に指定された二級国道一九四号「高知木頭徳島線」がその前身である。大部分はかつての土佐街道であって、明治十八年(一八八五)、国道三三三号に指定され、大正九年(一九二〇)には県道に編入された経緯がある。一九四号は高知市を起点とし、海部郡穴喰町、旧那賀郡富岡町を経由して小松島市江田町から産業道路(昭和六年に建設された徳島―小松島間の県道)を通り、かちどき橋南詰に至り、そこを終点とした。

昭和三十七年(一九六二)五月、二級国道一九四号が一級国道に昇格して現在の五五号になった。かつては国道ながら、幅員が狭く、砂利道が多く、「洗濯板道路」などと言われたが、このころになると、改修と舗装が行われ、市域の大半は舗装された。一九四号の路線をそのまま引き継いだ、起点は徳島市かちどき橋南詰に、終点は高知市はりまや橋に変更された。五五号もまた、平成十五年現在では舗装率一〇〇%となっている。徳島から南方に通ずる幹線道路であって、鉄道の阿佐東線が

第三章 阿南市

阿南市内の国道の発展 阿南市内の骨格的な道路体系は、国道一九五号を東西線、国道五五号を南北線とする体系だが、五五号は過密状態にあり、バイパス建設の完成が課題となっている。

一九五号 昭和二十八年(一九五三)に一九二、一九三、一九四の三路線ともに二級国道に指定された。路線名を「高知木頭徳島線」という。高知市を起点とし、昭和四十年に完成した一八五七キロメートルの県下最長の四ツ足堂トンネルを経て那賀郡木頭村、鶯敷町を通り、阿南市橋町から一九四号(現五五号)を通過して、徳島市かちどき橋南詰を終点とする路線である。昭和三十九年の「道路法」改正で一般国道一九五号となった。上那賀町で一九三号と交差している。

高知県甲ノ浦までしか延びていない現状（平成十八年現在）では、室戸経由で高知方面に行く陸上で唯一の輸送路となっている。

阿南バイパス道路 モーターリゼーションによる自動車の激増で、交通渋滞がひどくなったのは昭和四十年頃である。徳島市内の国道五五号で特に渋滞が甚だしかったのは、かちどき橋南詰から勝浦橋の間だった。渋滞を解消するとともに将来の交通に対応するため、「徳島南バイパス」が計画された。まず、かちどき橋一丁目から八万町大野・大松を経て、小松島市大林町で五五号に合流する延長一三キロメートルのバイパス道路は、昭和四十五年（一九七〇）から着工され、四十八年に共用を始めた。

さらに小松島市大林町森ノ本から那賀川町を経て阿南市福井町古津に至る約二二キロメートルの区間が、五五号線阿南道路（阿南バイパス）である。片側二車線、上下便四車線、阿南市内と羽ノ浦、那賀川町内などの交通緩和と県南地域の活性化を期した。

昭和四十八年に事業化されたが、社会経済情勢の変化などもあって着手が遅れ、大林町から那賀川町を経て阿南市西路見町江川まで約九キロメートルについて、やっと着工したのが同六十二年で、この区間が暫定二車線で共用されたのが平成五年八月である。残る区間も引き続き工事が進められている。

この阿南バイパスで阿南市と那賀川町を結ぶ接点は、那賀川と桑野川が接近して並流する位置にある。したがって、ここでは那賀川大橋と新桑野川橋が連結する珍しい橋になっている。そして、那賀川大橋には取り合い道路として中島高架橋が付けられ、新桑野川橋にも取り合い道路として西路見横断歩道橋（口絵写真参照）が高架されている。したがって那賀川町側からは中島高架橋、那賀川大橋、新桑野川、西路見横断歩道橋と連続してい

て、一つの橋のようになっていた。四つの橋の合計延長は一〇七三メートルにもなる。この景観は見ものである。

主要県道と市道 県道については、昭和五十四年度末には主要地方道が六路線、一般県道が十六路線あり、両道あわせて改良率五二・八パーセント、舗装率六〇・七パーセントだったが、平成十五年度末には主要地方道が九路線、一般県道が十七路線。舗装率は地方道が八九・五パーセント、一般県道が七四・一パーセントと、かなりの整備が進んでいる。しかし、地理的、地形的制約から、骨格的交通体系である南北軸に対して、東西軸が脆弱で、国道などとの機能的結び付きが乏しく、交通量の増加や、車両の大型化に対応できない部分があり、改善が求められている。（表2）

生活関連道路としての市道の整備状況は、昭和五十四年度末の舗装率六三・四パーセントから平成十五年度末の九二・三パーセントにまで向上したが、市街地や漁港周辺などではまだ狭い市道も多く、緊急車両の進入が困難な状態であり、防災対策からも早急な改善が望まれているが、路線延長も長いことなどから改良整備、維持管理が大きな課題となっている。

表2 道路現況調 (55.4.1現在)

種 別		路線数	延 長 m	改良済延長 m	改良率 %	舗装延長 m	舗装率 %	橋梁面積 ㎡
国 道	55号	1	24,200	24,200	100.0	24,200	100.0	4,947.4
	195号	1	10,183.5	10,033.5	98.5	9,923.5	97.4	5,242.5
	計	2	34,383.5	34,233.5	99.5	34,123.5	99.2	10,189.9
県 道	主要地方道	5	51,001	29,379	57.6	34,111	66.8	5,766
	一般県道	16	89,993	45,148	50.1	51,564	57.2	8,068
	計	21	140,994	74,527	52.8	85,675	60.7	13,834
市 道		1,011	526,554	154,605	29.3	334,088	63.4	14,873

(資料：建設省、県道路保全課、市土木課)