徳島県における道路整備
～安全・安心で豊かな暮らしの実現に向けて～

1. はじめに

現在、本県をはじめ地方における少子高齢化、若者の流出、それに伴う労働力不足など、「静かなる有事」が進行しており、今後10年は地方の正念場、まさに「地方創生戦国時代」を迎えるところです。

こうした状況を踏まえ、県が目指すビジョンを「未来に引き継げる徳島」と定め、この実現のために「安心度・魅力度・透明度」の向上をミッションに設定するとともに、達成に向けた「17の戦略」と、戦略ごとの「政策の方向性」を盛り込んだ「『徳島新未来創生』政策集」、いわゆる「県版・骨太方針」を本年９月に策定しました。

この方針のもと、県土強靱化や、国内外の活力を取り込み地域経済の活性化に向け、「南海トラフ巨大地震対策」、「気候変動対策」、高規格道路の整備や橋梁の耐震補強による「強靱な道路ネットワークの整備」やDXを活用した「インフラメンテナンスの実施」等に取り組んでいます。

本稿では、こうした施策の中から、県内道路網の骨格となる「徳島南部自動車道」や「徳島外環状道路」の取組を紹介します。

2. 徳島南部自動車道

県東部を南北に繋ぐ「徳島南部自動車道」の整備は、国土交通省等により目に見える形で進められ、令和３年３月の「徳島沖洲・徳島津田間」と令和４年３月の「徳島JCT・徳島沖洲間」の開通により、臨海部の産業団地から京阪神方面へのアクセスが大きく向上し、所要時間の短縮や周辺道路の渋滞緩和などのストック効果が発揮されています（図－１）。

図－１　徳島南部自動車道の整備状況

また、本県初の地域活性化ICとなる「徳島津田IC」の整備に合わせ、県が埋め立て造成した企業用地（約10ha）は、IC直結の相乗効果もあり、分譲開始からわずか１年余りで完売するとともに、令和５年１月の地価公示結果は、津田海岸町において、伸び率が四国最大の3.4％と大きく上昇し、開通による経済活性化の好循環が生まれています（写真－１）。

写真－１　徳島小松島港　津田地区活性化整備事業

徳島県知事　後藤田（ごとうだ）　正純（まさずみ）

さらに、県南へ続く「徳島津田・阿南間」については、先行して着手していた「小松島･阿南間」の「立江櫛渕・阿南間（3.2km）」について、本年９月に国土交通省から「令和７年度に開通する見通し」との発表がなされ､県自ら整備を進める「立江櫛渕・地域活性化IC」を活用した先行供用により、周辺道路の交通分散とともに、近隣の国際海上物流の拠点となっている徳島小松島港赤石地区と連携した機能発揮が期待されています。

3. 徳島外環状道路

県庁所在地の徳島市中心部は、幹線道路である一般国道11号、192号がＴ字状に交差することから、四国トップクラスのボトルネック交差点となっており、慢性的な渋滞に悩まされていました。そこで、交通の分散を図り、安全で円滑な交通を実現する全長約35kmの「徳島外環状道路」を計画し、国土交通省とともに整備を進めています（図－２）。

図－２　徳島外環状道路の概況

このうち、国土交通省直轄事業の「徳島南環状道路（9.5km）」は、本年５月に全ての用地契約が完了し、高架橋上部工やトンネルをはじめとする大規模工事が本格的に進められています。

また、県においては、供用を開始している「徳島北環状線（9.0km）」に連続する「徳島東環状線（10.4km）」の整備を順次進めており、これまで吉野川河口部において、斜張橋とケーブルトラス橋の特性を活かした世界に類のない「ケーブル・イグレット」と呼ばれる形式の橋梁（阿波しらさぎ大橋　橋長1,291m）を架設し、国道11号の交通量を約３割減少させ、非常に大きな効果を発揮しています。

現在は、現道交通を確保しながら、残る0.8kmの高架部について、令和８年の暫定供用（令和10年度完成供用）に向け、鋭意整備を進めており、徳島東環状線の全線供用時には、大きなストック効果を期待しています。

4. おわりに

令和６年１月には、本県において、一般社団法人全日本建設技術協会の建設技術講習会を開催いたします。同講習会の現場研修では、本稿でご紹介しました「徳島南部自動車道」をはじめ、「徳島小松島港津田地区活性化整備事業」や「徳島東環状線」の視察を予定しておりますので、多数の皆様のご来県を心よりお待ちしています。