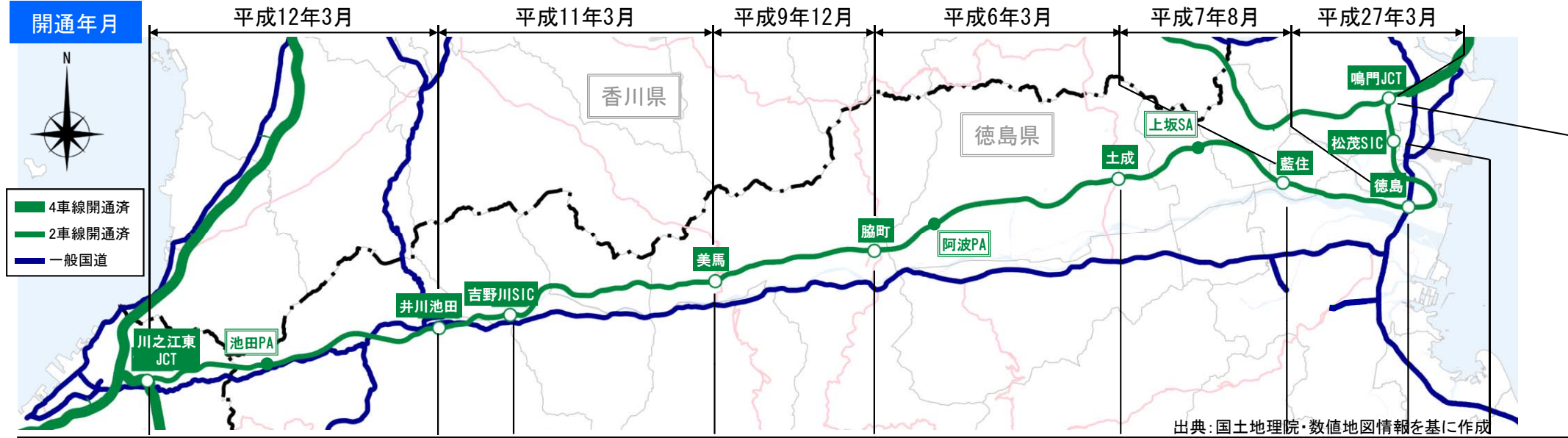


6. 徳島道全線開通後の状況確認

徳島自動車道の概要

徳島自動車道 概要

- 延長 : 106.2km
- 起終点 : 鳴門JCT (徳島県) ~ 川之江東JCT (愛媛県)
- 設計速度 : 鳴門JCT~脇町IC 100km/h
脇町IC~川之江東JCT 80km/h
- 車線数 : 全線 暫定2車線
鳴門JCT~川之江東JCT 用地買収4車線、工事2車線
- 事業経緯
 - 昭和41年 7月 四国縦貫自動車道 徳島~大洲の予定路線を決定
 - 昭和63年 6月 四国横断自動車道 阿南~高松が予定路線に追加
 - <事業着手>
 - 昭和48年10月 脇町~徳島間事業着手 (整備計画決定) → 以降、平成 8年12月までに全線着手
 - <開通>
 - 平成 6年 3月 脇町~藍住間が開通 (初開通)
 - 平成27年 3月 徳島~鳴門JCT間が開通 (全線開通)



| 交通量 | 開通年月 | | | | | | | | | | |
|-----|--------|---------|---------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--|--|
| | 全日 | 平成12年3月 | 平成11年3月 | 平成9年12月 | 平成6年3月 | 平成7年8月 | 平成27年3月 | | | | |
| 全日 | 7,100 | 7,800 | 7,900 | 9,000 | 10,000 | 9,900 | 6,600 | 5,200 | 5,600 | | |
| 休日 | 9,200 | 9,900 | 9,900 | 11,000 | 12,100 | 12,000 | 7,400 | 6,300 | 6,700 | | |
| GW | 18,600 | 20,000 | 19,700 | 21,400 | 22,700 | 22,100 | 13,800 | 11,700 | 12,100 | | |
| お盆 | 16,500 | 18,400 | 18,400 | 20,100 | 21,600 | 21,500 | 1,3400 | 11,700 | 11,900 | | |

出典: 国土地理院・数値地図情報を基に作成 ※全日、休日: H27/4/1~H28/2/29 お盆: H27/8/12~8/15 GW: H27/5/2~5/5

徳島自動車道の状況確認

徳島自動車道の特徴

- 平休比が高い(暫定2車線供用区間では第2位)(※NEXCO西日本管内)(※第1位の湯浅御坊道路は、4車線化事業中)
- **脇町～土成間**は通行止め時間が長い(NEXCO3社全区間(2,556区間)中、**ワースト23位(上り)、24位(下り)**)

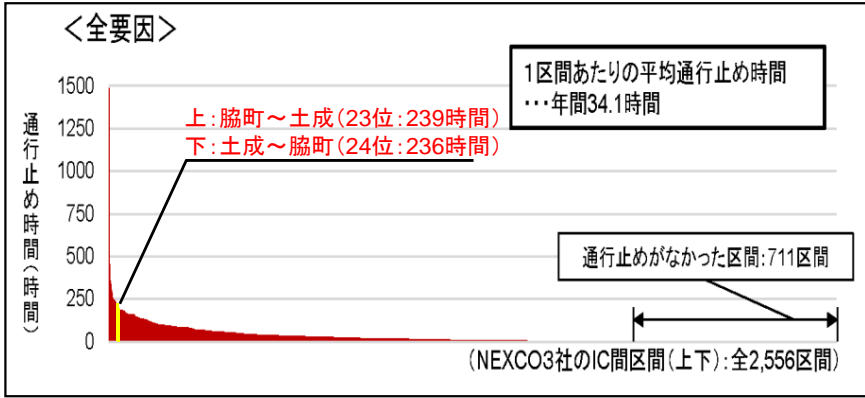
2車線供用区間平休比(休日交通量/平日交通量)

| 道路名 | 年月 | ①平均(台/日) | ②平均(台/日) | ③平均(台/日) | 平休比 | 供用延長 | 順位 | 備考 |
|---------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|----------|---------|
| | 日数 | 全日:365 | 平日:247 | 土日祝:118 | ③/② | | | |
| 湯浅御坊道路 | 上下計 | 20,200 | 18,300 | 24,200 | 1.324 | 19.4km | 1 | 四車線化事業中 |
| 徳島自動車道 | 上下計 | 8,200 | 7,500 | 9,800 | 1.318 | 95.3km | 2 | |
| 今治小松自動車道 | 上下計 | 5,800 | 5,300 | 6,900 | 1.301 | 13km | 3 | |
| 武雄佐世保道路 | 上下計 | 10,700 | 9,800 | 12,600 | 1.290 | 22km | 4 | |
| 宇佐別府道路 | 上下計 | 10,200 | 9,400 | 12,000 | 1.272 | 22.4km | 5 | |
| ⋮ | | | | | | | | |
| 南阪奈道路 | 上下計 | 19,900 | 19,700 | 20,200 | 1.028 | 12.3km | 14 | |
| 隼人道路 | 上下計 | 14,400 | 14,300 | 14,500 | 1.019 | 6.1km | 15 | |

※日平均交通量(全日)5,000台/日以上以上の道路に限定した場合 ※NEXCO西日本管内において整理
 ※期間:平成26年1月1日～平成26年12月31日

NEXCO3社の要因別高速道路通行止め時間(下位30区間)

| 順位 | 平成26年度 | | | | | |
|----|------------|--------|--------------|--------------|------|------|
| | 通行止め時間(時間) | 運用率 | 道路名 | 区間 | 上下区分 | 暫定2車 |
| 1 | 1,489.4 | 83.00% | 関門トンネル | 門司～下関 | 上 | |
| 2 | 1,489.4 | 83.00% | 関門トンネル | 下関～門司 | 下 | |
| 3 | 609.8 | 93.04% | 八戸自動車道八戸横濱線 | 八戸北～八戸JCT | 上 | ○ |
| 4 | 452.4 | 94.84% | 宇佐別府道路 | 速見～ | 上 | ○ |
| 5 | 443.4 | 94.94% | 宇佐別府道路 | 大分豊後文化公園～速見 | 下 | ○ |
| 6 | 356.7 | 95.93% | 舞鶴若狹自動車道 | 福知山～綾部 | 上 | ○ |
| 7 | 355.4 | 95.94% | 舞鶴若狹自動車道 | 綾部～福知山 | 上 | ○ |
| 8 | 335.9 | 96.17% | 大分自動車道日出速見支線 | 速見～日出JCT | 上 | ○ |
| 9 | 335.9 | 96.17% | 大分自動車道日出速見支線 | 日出JCT～速見 | 下 | ○ |
| 10 | 304.4 | 96.53% | 日出バイパス | 速見～日出 | 下 | ○ |
| 11 | 304.4 | 96.53% | 日出バイパス | 日出～速見 | 上 | ○ |
| 12 | 285.3 | 96.74% | 大分自動車道 | 湯布院～日出JCT | 上 | ○ |
| 13 | 271.0 | 96.91% | 大分自動車道 | 日出JCT～湯布院 | 上 | ○ |
| 14 | 262.9 | 97.00% | 道東自動車道 | むかわ穂別～占冠 | 下 | ○ |
| 15 | 257.0 | 97.07% | 管轄自動車道 | 西会津～津川 | 下 | ○ |
| 16 | 255.6 | 97.08% | 管轄自動車道 | 津川～西会津 | 上 | ○ |
| 17 | 247.2 | 97.18% | 大分自動車道 | 別府～日出JCT | 上 | ○ |
| 18 | 247.2 | 97.18% | 大分自動車道 | 別府～日出JCT | 下 | ○ |
| 19 | 245.9 | 97.19% | 大分自動車道 | 日出JCT～別府 | 下 | ○ |
| 20 | 245.9 | 97.19% | 大分自動車道 | 別府～日出JCT | 上 | ○ |
| 21 | 240.0 | 97.26% | 宇佐別府道路 | 院内～宇佐 | 上 | ○ |
| 22 | 239.4 | 97.27% | 道東自動車道 | 占冠～むかわ穂別 | 上 | ○ |
| 23 | 239.0 | 97.27% | 徳島自動車道 | 脇町～土成 | 上 | ○ |
| 24 | 236.2 | 97.30% | 徳島自動車道 | 土成～脇町 | 下 | ○ |
| 25 | 231.0 | 97.36% | 宇佐別府道路 | 宇佐～院内 | 下 | ○ |
| 26 | 223.3 | 97.45% | 宇佐別府道路 | 大分豊後文化公園～安心院 | 上 | ○ |
| 27 | 222.0 | 97.47% | 宇佐別府道路 | 安心院～院内 | 上 | ○ |
| 28 | 214.3 | 97.55% | 宇佐別府道路 | 安心院～大分豊後文化公園 | 下 | ○ |
| 29 | 213.5 | 97.56% | 道東自動車道 | 夕張～むかわ穂別 | 下 | ○ |
| 30 | 213.0 | 97.57% | 宇佐別府道路 | 院内～安心院 | 下 | ○ |

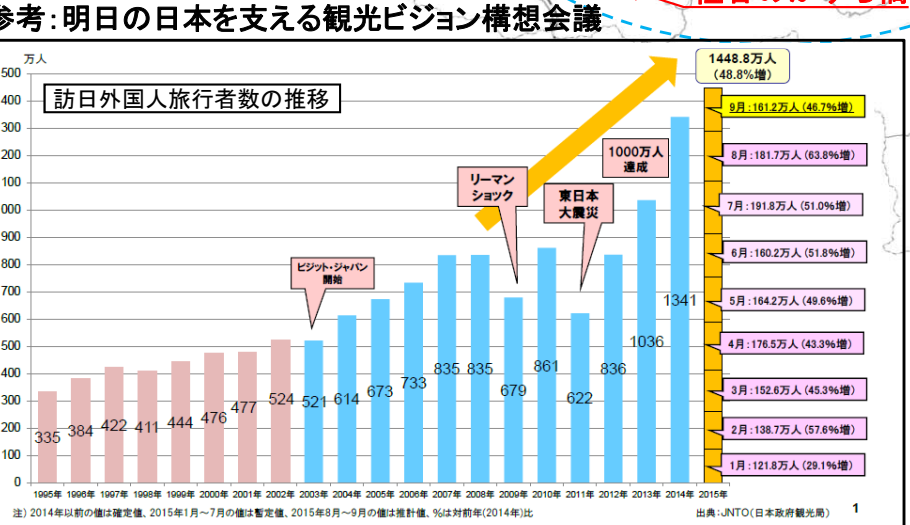
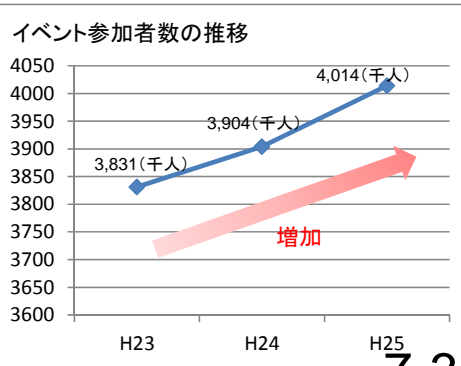
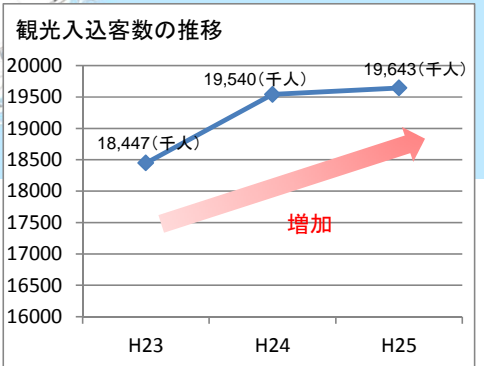
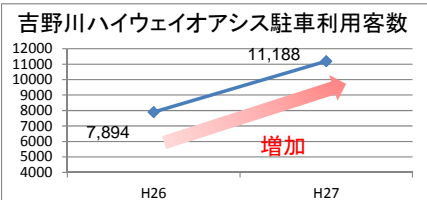
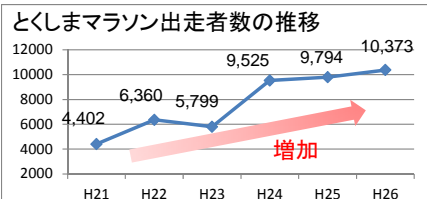
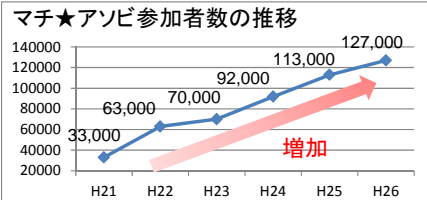
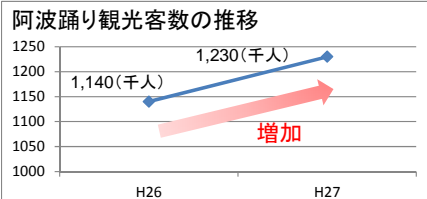


出典:国土交通省HP 高速道路の通行止めワーストランキング(平成26年度) ~全国の道路利用に関するビックデータの集計 第2弾~

徳島県の観光

- 徳島県における観光入込客数、イベント参加者数は、年々増加傾向にある。
- 2017年には三好市山城町でラフティングの世界大会が国内初開催予定。

出典：国土地理院・数値地図情報をもとに作成



戦略的なビザ緩和、免税制度の拡充、出入国管理体制の充実、航空ネットワーク拡大など、大胆な「改革」を断行。

・訪日外国人旅行者数は、約2000万人(2015年)

・訪日外国人旅行消費額は、約3.5兆円(2015年)

目標

- ・旅行者数：6000万人(2030年)
- ・旅行消費額：15兆円(2030年)

※明日の日本を支える観光ビジョン構想会議抜粋



徳島自動車道 交通量及びプローブ平均速度

出典: 国土地理院・数値地図情報を基に作成

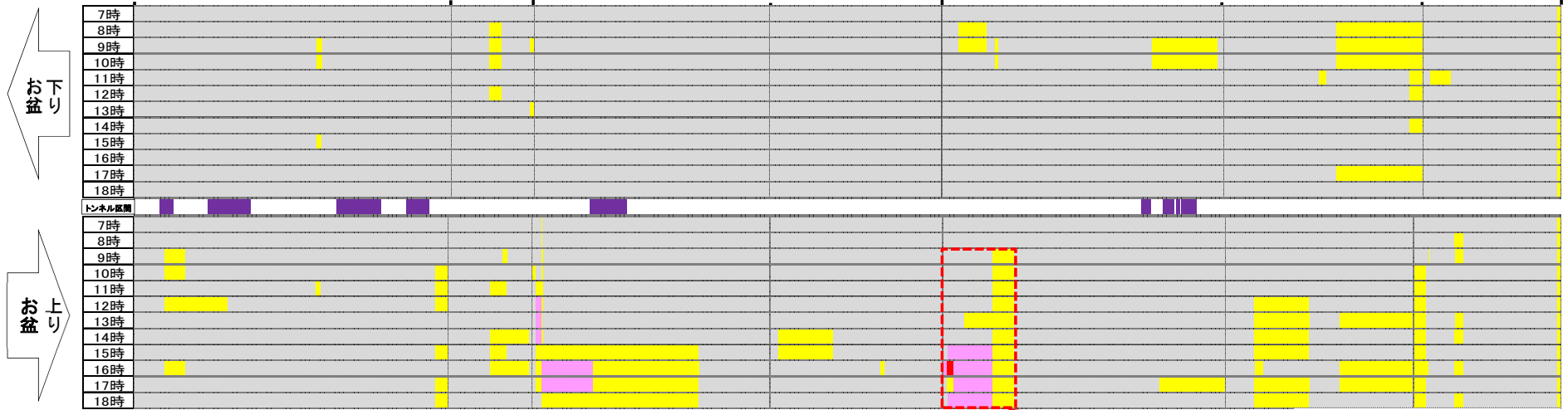


■徳島自動車道の日平均交通量(H26・H27)

| | | | | | | | | | | |
|-----|----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 交通量 | 全日 | 7,000 | 7,600 | 7,800 | 8,800 | 9,900 | 9,800 | 6,200 | 5,200 | 5,600 |
| | 休日 | 8,900 | 9,600 | 9,700 | 10,800 | 11,900 | 11,700 | 6,700 | 6,300 | 6,700 |
| | GW | 17,900 | 19,200 | 19,200 | 20,900 | 22,300 | 21,600 | 12,100 | 11,700 | 12,100 |
| | お盆 | 15,600 | 17,400 | 17,400 | 19,200 | 20,800 | 20,600 | 11,500 | 11,700 | 11,900 |

※全日、平日: H26/4/1~H27/2/28
H27/4/1~H28/2/29
お盆: H26/8/12~8/15
H27/8/12~8/15
GW: H26/5/2~5/5
H27/5/2~5/5

■徳島自動車道のお盆期間平均旅行速度(H26・H27)



交通量の多い区間

【凡例】 ■ 40km/h以下 ■ 60km/h以下 ■ 80km/h以下 ■ 80km/h超

脇町IC~阿波PA間で速度低下が頻発

※データ採用期間: H26.8.12~H26.8.15
H27.8.12~H27.8.15

※徳島IC~鳴門JCT間はH27年度の交通量のみ

徳島自動車道全線開通後の状況確認

出典: 国土地理院・数値地図情報を基に作成

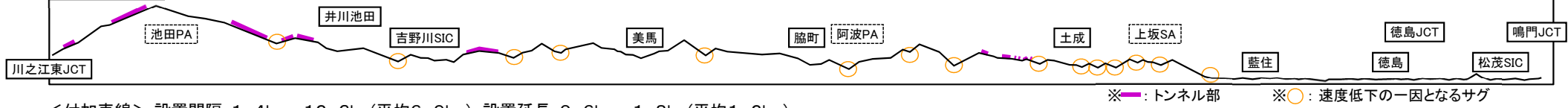


<交通状況> 平成27年3月14日の全線開通以降、1万台となる区間もみられる。

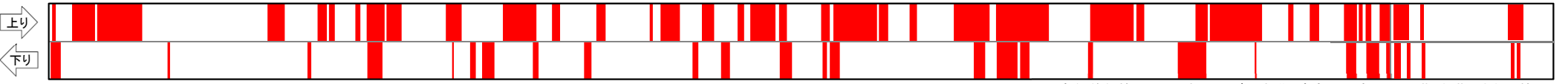
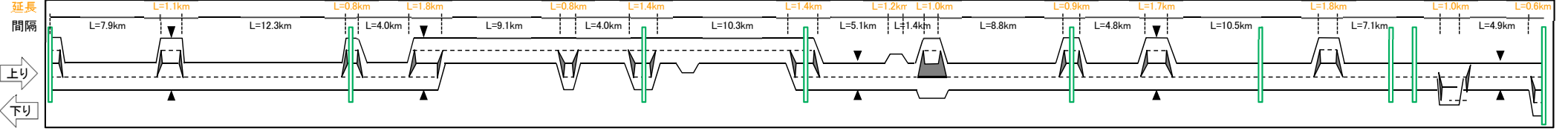
| | | | | | | | | | |
|-----------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|
| IC間距離(km) | 21.5 | 5.4 | 15.7 | 11.5 | 18.8 | 13.3 | 9.1 | 7.8 | 3.1 |
| 開通前(台/日) | 6,800 | 7,400 | 7,600 | 8,600 | 9,700 | 9,600 | 5,800 | - | - |
| 開通後(台/日) | 7,100 | 7,800 | 7,900 | 9,000 | 10,000 | 9,900 | 6,600 | 5,200 | 5,600 |
| 渋滞(回) | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 事故(件) | 76 | 24 | 64 | 57 | 75 | 44 | 29 | 5 | 3 |

開通前: H26.4.1~H27.2.28の日平均交通量 / 開通後: H27.4.1~H28.2.29の日平均交通量 ※渋滞は全線開通後の渋滞発生状況、事故は平成25年以降の総事故件数を集計したもの

<道路構造>



<付加車線> 設置間隔: 1.4km~12.3km(平均6.9km)、設置延長: 0.6km~1.8km(平均1.2km)



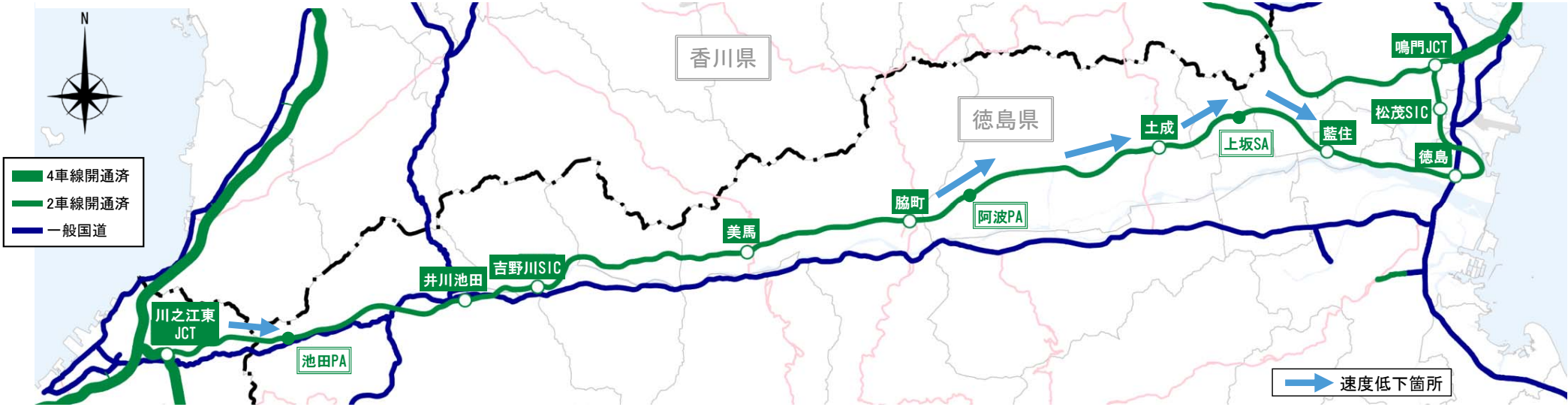
※赤色着色箇所は、目標サービス水準(速度低下率25%未満)を満たさない箇所



- 全体評価
- 付加車線の無い2車線区間で著しい速度低下が多く発生している
 - 暫定2車線区間特有の中央突破事故は全区間でH25年以降、50回発生している。
 - 脇町~土成はIC間距離が18.8kmと全国平均(約10km)よりも長い。
- 出典: 国土地理院・数値地図情報を基に作成

徳島自動車道全線開通後の状況確認

出典: 国土地理院・数値地図情報を基に作成



<交通状況と道路構造の確認>

- 全線が暫定2車線供用中。
- 全線開通以降、交通量が各区間において増加。1日あたりの交通量が1万台となる区間もみられる。
(脇町IC～土成IC)
- 速度低下の一因となるサグは15箇所存在。
(脇町IC～藍住ICに多くみられる)
- 休日の交通量が比較的多い。平休比(休日交通量/平日交通量)が高く、ネクスコ西日本の2車線供用区間では2位。
- お盆期間中(阿波踊り期間中)においては吉野川SIC及び脇町IC付近で渋滞が発生している。

<問題点の抽出>

- 付加車線の無い2車線区間で著しい速度低下が多く発生している。
- 暫定2車線区間特有の中央突破事故は全区間でH25年以降、50回発生している。
- 脇町～土成はIC間距離が18.8kmと全国平均(約10km)よりも長い。

<付加車線設置状況>

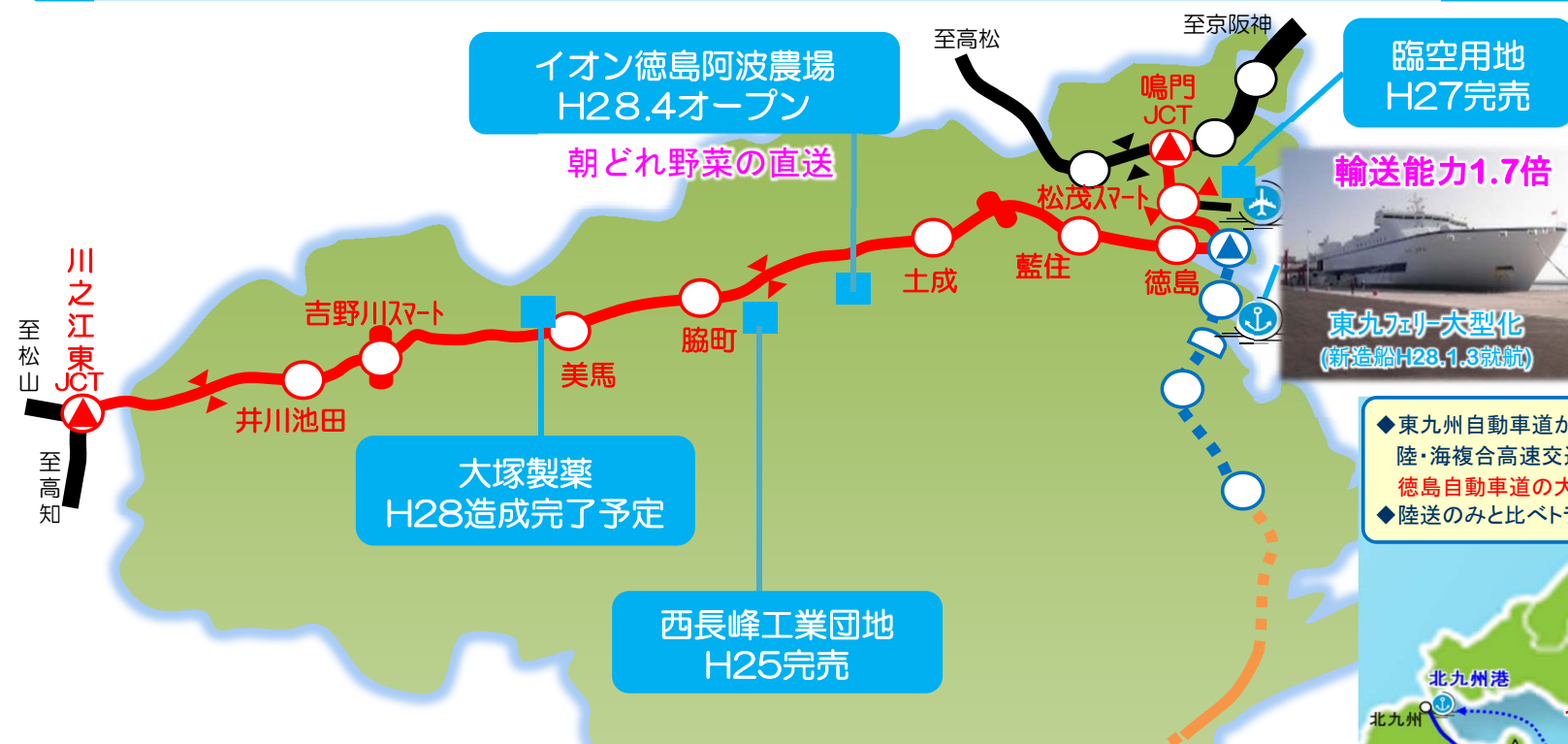
- 設置間隔: 1.4km～12.3km (平均6.9km)
- 設置延長: 0.6km～1.8km (平均1.2km)
- 全6IC中5ICの周辺に付加車線有り
(藍住IC、付加車線設置なし)

徳島県提供資料

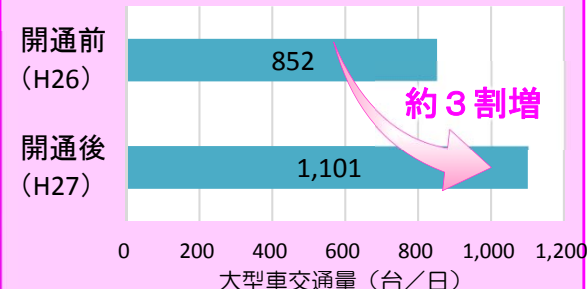
「陸・海・空」がむすぶ新たな時代を構築①

産業振興

- 徳島自動車道「鳴門・徳島間」の開通により、徳島自動車道沿線の企業立地等が促進。
- さらに東九州自動車道が開通し、「東九州～四国～京阪神ルート」が形成され、徳島自動車道の大型車交通量が約3割増加。
- 今後も東九フェリーの大型化による取扱貨物量増が見込まれている。



徳島自動車道の大型車交通量の変化
 <4月～1月の平均（出典：高速道路と自動車）>



- ◆ 東九州自動車道が開通し、陸・海複合高速交通ネットワークの形成により、徳島自動車道の大型車が約3割増加
- ◆ 陸送のみと比べトラック運転手の人数が削減



【県トラック協会の声】

- ・ 徳島道は、松山・高知方面への重要な輸送経路
- ・ フェリーの大型化により、取扱貨物量が増加
- ・ 高速道路ネットワークの強化にさらなる期待

「陸・海・空」がむすぶ新たな時代を構築②

観光・交流

- 徳島県は全国で唯一、「3つの広域観光周遊ルート（瀬戸内・四国・関西）」に認定。
- 大歩危・祖谷地区では外国宿泊者数が大幅に増加中。
- 平成29年10月には三好市山城町の吉野川上流でラフティング世界大会を開催。

環瀬戸内地域交流促進協議会の取り組み
(グルメフェア開催)



至京阪神

至高松

鳴門 JCT

松茂マート

土成

藍住

徳島

鳴門の渦潮

川之江東 JCT

至高松

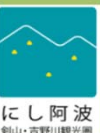
至高知

吉野川マート

美馬

脇町

井川池田



にし阿波
剣山・吉野川観光圏

阿波踊り

うだつの町並み

祖谷のかすら橋

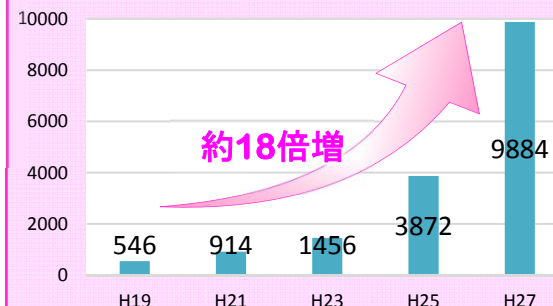
H29ラフティング
世界大会を開催！
(国内初)

【観光関係者の声】

- ・徳島道と本四が接続し、交通アクセスが改善
- ・大歩危・祖谷地区では特に香港からの観光客によるドライブ旅行が人気

外国人宿泊者数

(大歩危祖谷いってみる会5施設合計)



広域観光周遊ルート形成計画（認定）位置図



「陸・海・空」がむすぶ新たな時代を構築③

現状と課題

- 徳島自動車道は、暫定2車線で対面通行のため、利用者の「安全性」や「快適性」が不十分。
- 維持修繕工事、事故や大雪等により、長時間の通行規制を余儀なくされ、高速道路に対する信頼性が低く、本来の機能が十分に発揮されていない。
- 大規模災害時における緊急輸送路としての機能に不安。

※写真:NEXCO西日本HPより

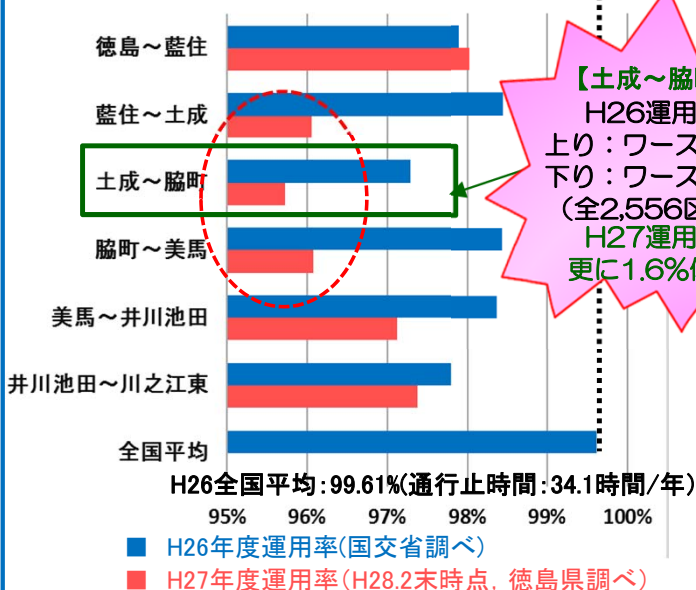


H27.11月死亡事故発生



徳島自動車道の運用率

◆ 夜間工事や雪による通行止めで、前年度よりサービスレベルが更に低下し、料金収入にも影響



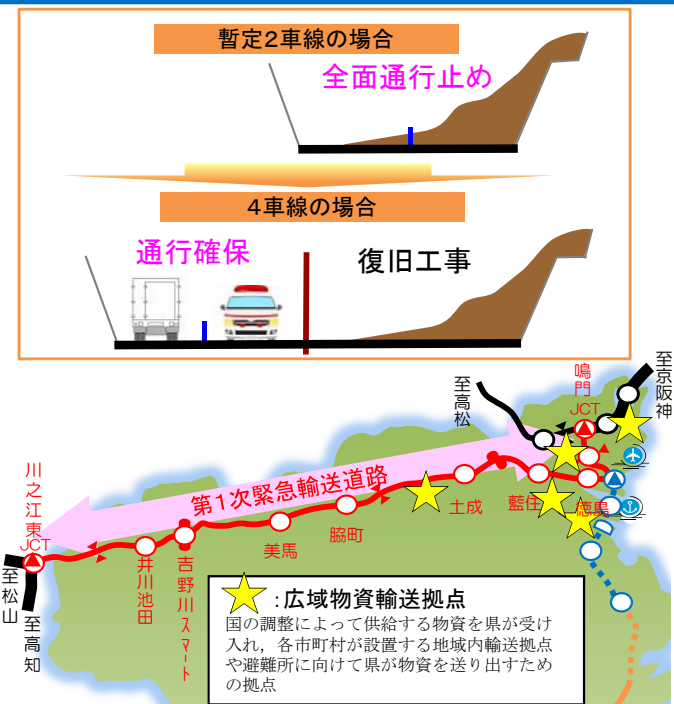
【土成～脇町間】
H26運用率は上り: ワースト23位
下り: ワースト24位
(全2,556区間中)
H27運用率は更に1.6%低下!

寒波による通行止め状況(1月24～25日)

◆ 暫定2車線のため、路肩や高速道路外へ排雪する必要があり、徳島道は四国で最も遅い通行止め解除



災害時の緊急輸送道路～「命の道」～



高速道路の更なる機能強化が必要