

# 事業再評価（原案）

四国横断自動車道  
（鳴門～高松市境）

# 目次

1. 事業概要
2. 事業の経緯及び進捗状況
3. 事業を取り巻く情勢及び必要性
4. 費用便益分析の結果
5. 関係する都道府県の意見
6. 対応方針(原案)

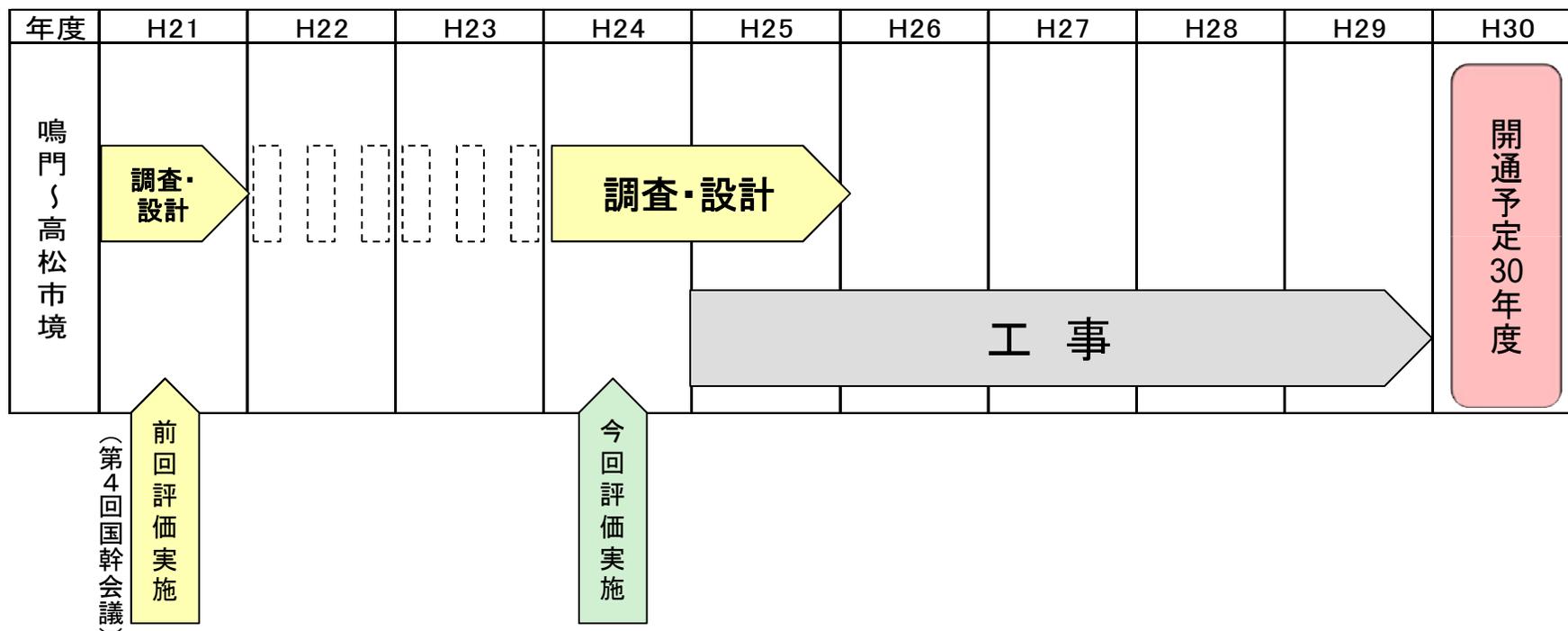




## 2. 事業の経緯及び進捗状況②

### ■進捗状況(4車線化) 平成24年度見込み

事業進捗率 0% (事業費ベース)  
 用地取得率 99% (面積ベース)  
 工事着手率 0% (延長ベース)  
**【現在の状況】**  
 用地取得は、ほぼ完了。現在、調査・設計を実施している。



### 3. 事業を取り巻く情勢及び必要性(構成)

大項目	小項目	No
ネットワーク の充実	交通状況	①
	渋滞状況	②
	事故発生状況	③
	ネットワークの強化	⑤
安全・安心	緊急時の交通確保	④
	代替機能の強化	
地域活性化	高速バスの利便性向上	⑥
	地域産業の活性化	⑦
	地域観光の活性化	⑧

# 3. 事業を取り巻く情勢及び必要性①

## ○高松自動車道(鳴門～高松市境)の交通状況

- ・高松自動車道の交通量は、平成15年3月の高松道全通以降、堅調な増加を示している。高松道全線開通当初と比べ約1.6倍に増加。



休日特別割引 : H21.3.28～H23.6.19  
 無料化社会実験 : H22.6.28～H23.6.19

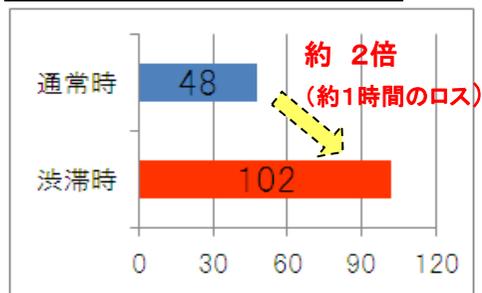
出典: NEXCO西日本調べ

# 3. 事業を取り巻く情勢及び必要性②

## ○高松自動車道(鳴門～高松市境)の渋滞状況

・高松自動車道(鳴門～高松市境)では、繁忙期等において交通集中により渋滞が頻繁に発生しており、四車線化による渋滞解消が期待されている。

高松中央IC～鳴門IC間所要時間

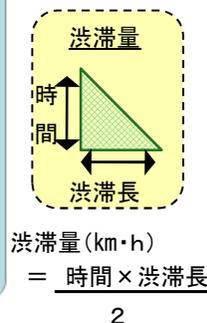


渋滞時: H23.5.3(上)12:00～13:00の所要時間。渋滞箇所の速度は、25km/hと仮定。

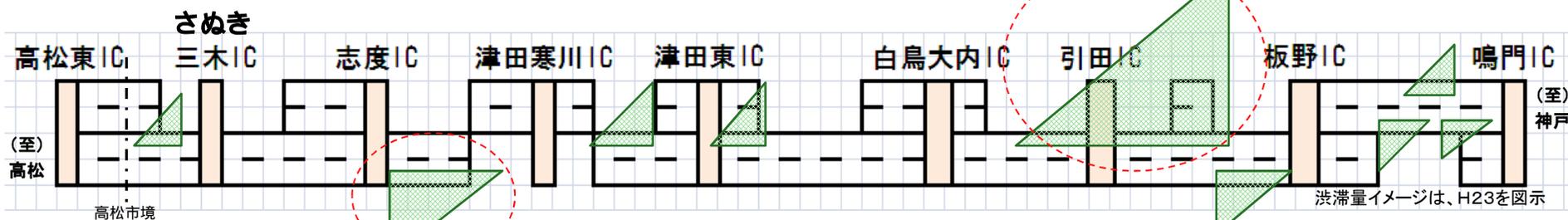
通常時: 規制速度70km/hとして算出。



出典: NEXCO西日本調べ



大坂 T N 付近 渋滞状況 (H23.5.4)



志度 T N (KP143.5付近) 下り線

年	回数	平均渋滞長	最大渋滞長	渋滞量	延べ渋滞時間
H23	10回	4.9km	7.6km	126	38.9h
H22	12回	5.7km	7.6km	159	52.1h
H21	17回	5.0km	7.6km	205	66.4h
H20	1回	7.6km	7.6km	9	2.4h

大坂 T N (KP117.0付近) 上り線

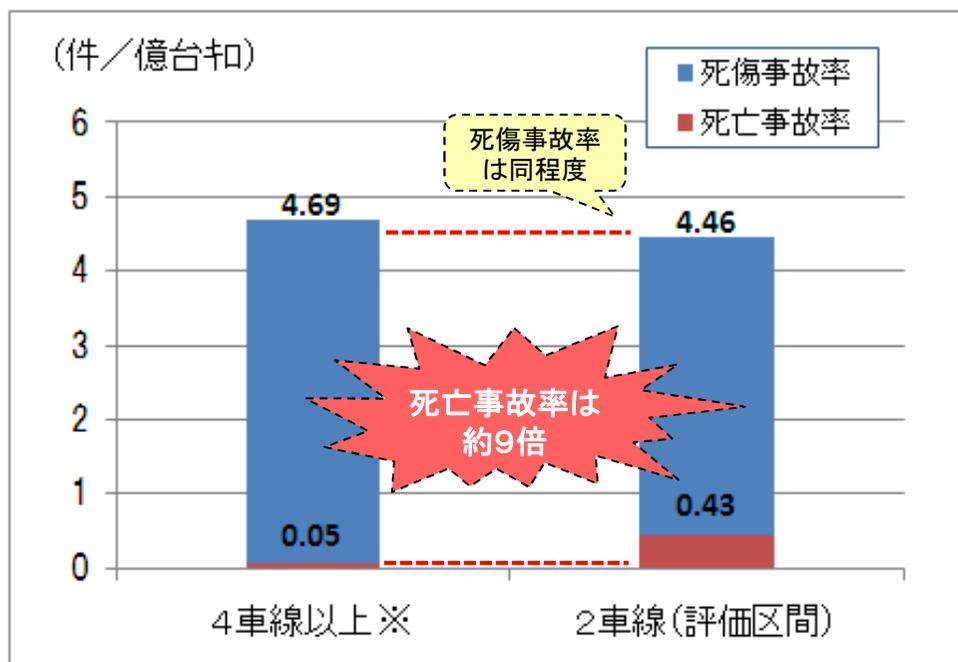
年	回数	平均渋滞長	最大渋滞長	渋滞量	延べ渋滞時間
H23	27回	7.6km	19.1km	743	131.9h
H22	34回	8.4km	22.5km	988	171.4h
H21	44回	8.8km	34.0km	1,718	257.1h
H20	9回	6.2km	11.8km	148	38.5h

### 3. 事業を取り巻く情勢及び必要性③

#### ○高松自動車道(鳴門～高松市境)の交通事故発生状況①

- ・ 2車線区間である高松自動車道(鳴門～高松市境)は、高松自動車道の4車線区間に比べ、死傷事故率は同程度であるものの、死亡事故率は約9倍となっている。

#### 事故率の比較



評価区間と同一路線の4車線区間

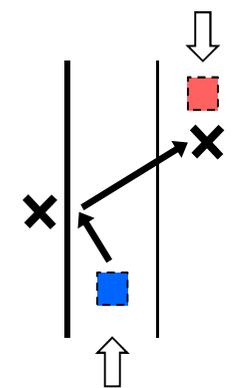
○H21～H23年の平均値

#### 高松自動車道 死亡事故事例

H23.5.1



○高松道上り線を走行中の車両が左へ斜らしGrに接触。その後、簡易中央分離線を突破し、下り線を走行していた車両に衝突。(死傷者3名)



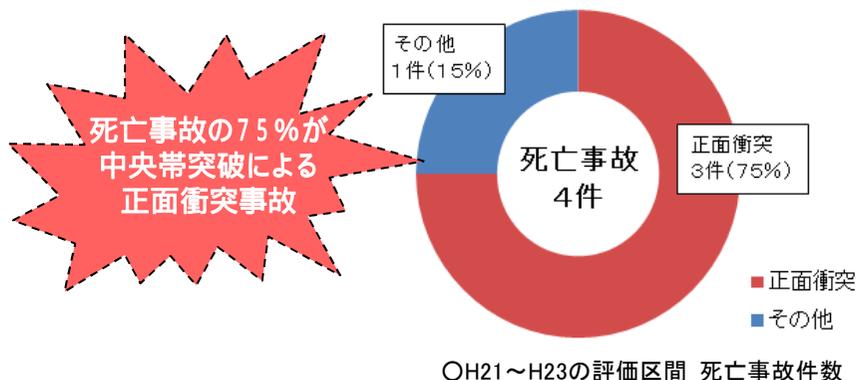
出典:NEXCO西日本調べ

### 3. 事業を取り巻く情勢及び必要性③

#### ○高松自動車道(鳴門～高松市境)の交通事故発生状況②

- ・高松自動車道(鳴門～高松市境)の死亡事故は、正面衝突が大きな要因となっている。また、事故発生後の処理に、通行止めを余儀なくされる割合が高い。(4車線区間の約4倍)
- ・4車線化することで中央分離帯が設置され、安全性、サービス性が増大することが期待される。

#### 事故形態別割合



#### 中央分離帯構造

【暫定2車線(簡易型中央帯)】



#### 事故発生後の処理状況

2車線区間(評価区間)



4車線区間



評価区間と同一路線の4車線区間

OH21～H23の回数

【完成4車線(中央分離帯整備)】



出典:NEXCO西日本調べ

### 3. 事業を取り巻く情勢及び必要性④

#### ○高松自動車道(鳴門～高松市境)のリダンダンシー機能の強化①

・暫定2車線区間において、維持作業、交通事故処理並びに災害時の復旧工事では、片側交互通行規制や通行止めを余儀なくされるが、4車線化により通行確保が可能となる。

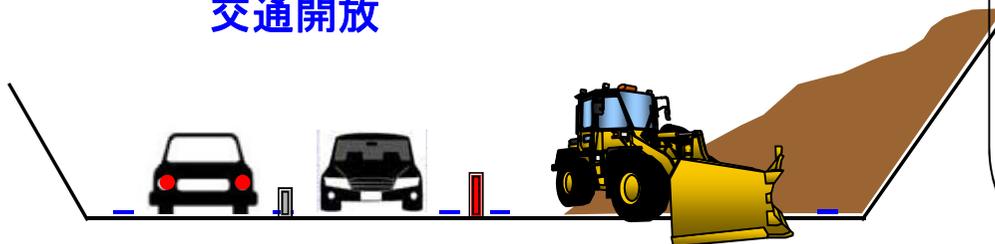
#### ●災害時の暫定2車線と4車線の対比

暫定2車線の場合 復旧作業ヤード及び交通開放スペースなどの空間的余裕がない



4車線の場合 応急復旧作業と併せて交通開放が可能であり、空間を有効的に活用できる。

交通開放



#### ▼災害による通行止め事例

区間:高松道 鳴門IC～板野IC  
日時:平成23年9月20日19:30～平成23年10月3日 8:00  
理由:雨による通行止め及び災害による通行止め



# 3. 事業を取り巻く情勢及び必要性④

## ○高松自動車道(鳴門～高松市境)のリダンダンシー機能の強化②

・今後発生が予想される東南海・南海地震による津波発生時において、瀬戸内海沿岸を通る国道11号並びにJR高徳線の一部区間で浸水被害が想定されており、4車線化により災害発生時の緊急輸送路としての機能強化が期待される。

【高松道沿線 浸水域】



●海溝型地震の長期評価(東南海・南海地震の発生確率) 1

領域または地震名		長期評価で予想した地震規模(マグニチュード)	同時発生	地震発生確率		
				10年以内	30年以内	50年以内
南海トラフの地震	南海地震	8.4前後	同時発生 8.5前後	20%程度	60%程度	90%程度
	東南海地震	8.1前後		20%程度	70%程度	90%程度もしくはそれ以上

出典:(1)海溝型地震の長期評価(H24.1.1基準)「地震調査研究推進本部HP」

出典:(2)香川県津波浸水予測図「香川県HP」、徳島県暫定津波浸水予測図「徳島県HP」 H24.10時点  
注)上記浸水予測図を基にNEXCOで作図。

【想定される大津波発生時のイメージ】



### 3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑤

○高松自動車道全線の四車線化に伴う、ネットワーク強化。

・高松自動車道(鳴門～高松市境)は、暫定二車線で交通運用しており、規制速度は70km/hとなっている。4車線化により、規制速度が緩和され、渋滞も解消し、走行性の向上並びに旅行時間の短縮が図れる。



高松中央IC～鳴門IC間 所要時間差

【暫定2車線】  
距離：約56km  
旅行時間：47min (平均速度:71km/h)

所要時間差

約10分  
短縮!

【完成4車線】  
距離：約56km  
旅行時間：37min (平均速度:93km/h)

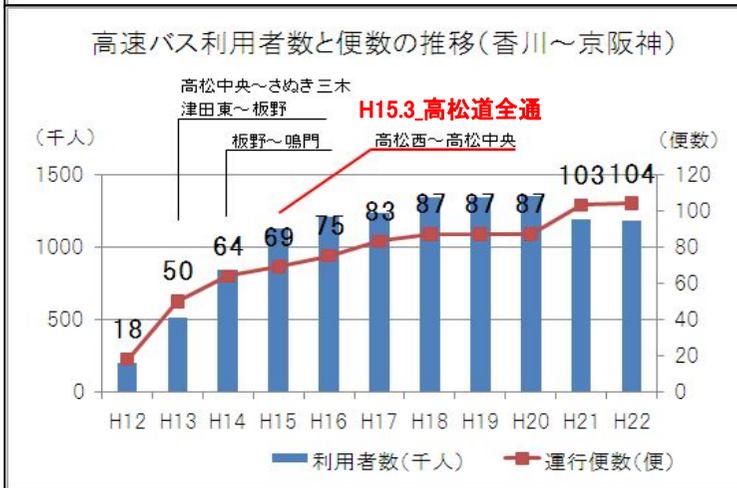
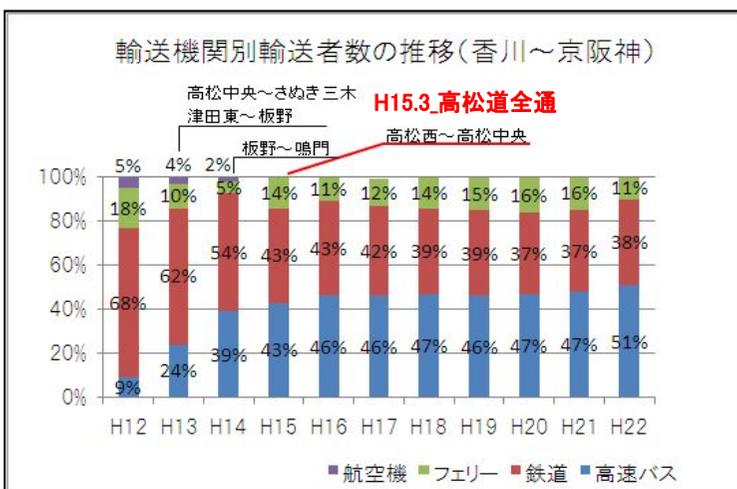
高松道(高松中央IC～鳴門IC)旅行時間

区間	距離 (km)	設計速度 (km/h)	規制速度(km/h)		旅行時間(min)			備考
			暫定時	完成時	暫定時	完成時	差	
鳴門IC～津田東IC	36.2	100	70	100	31	22	(9)	暫定⇒完成
津田東IC～高松市境	15.6	80	70	80	13	12	(1)	暫定⇒完成
高松市境～高松中央IC	4.6	80	80	80	3	3	0	完成
計	56.4	93	71	93	47	37	(10)	

# 3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑥

## ○高松自動車道(鳴門～高松市境)の高速バス利便性の向上

- ・高速道路の整備に伴い、香川県～京阪神間の移動手段は高速バス利用が拡大。(9%⇒51%)
- ・高速バスの利用者数・運行便数は高松道の開通に伴い増加しており、今後4車線化することにより定時性の確保、走行性・安全性の更なる向上が期待される。



【参考】JRとの比較(高松～大阪)

	高速バス	鉄道(JR)
所要時間	3時間44分	1時間44分
料金	3,900円	6,910円

\*バスは、高松駅～大阪(梅田)駅  
 \*JRは、高松駅～岡山駅～新大阪駅～大阪駅  
 (※新幹線利用)

出典: 旅客地域流動調査(国土交通省)  
 便数: NEXCO西日本調べ

高松道の四車線化により定時性が確保されることを期待している。部分的にでも早期に開通させていただきたい。

バス会社コメント





# 3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑧

## ○高松自動車道(鳴門～高松市境)の地域観光の活性化

・徳島県、香川県内の観光地は、高速道路の整備に伴い入込客数が増加してきており、4車線化により、定時性が更に向上することで観光交流の拡大が期待されている。

高松道沿線主要観光地(香川県、徳島県)

栗林公園



さぬき子供の国

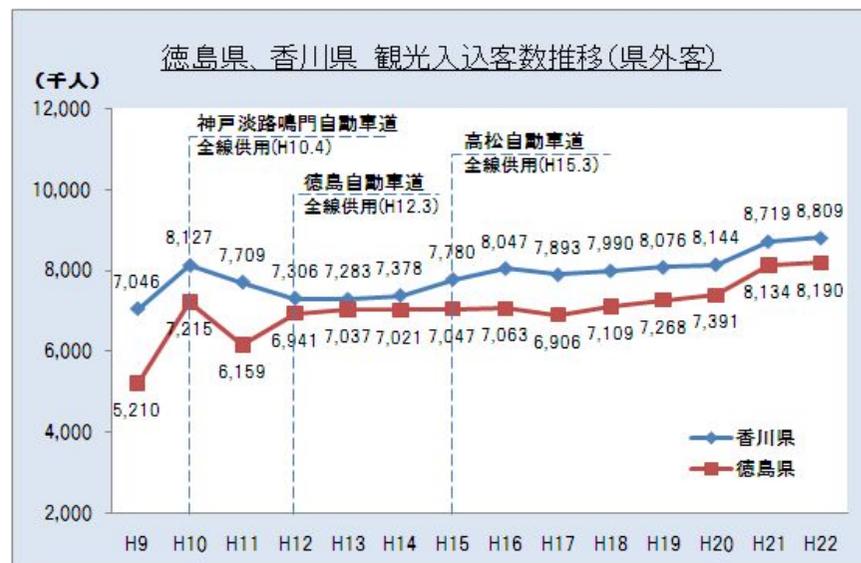


津田の松原



あすたむらんど徳島

阿波踊り会館



出典:「香川県観光客動態調査報告」香川県HP

出典:「徳島県観光調査報告書」徳島県HP

早期の四車線化により渋滞緩和や定時性が向上し、京阪神から足を伸ばしやすい環境が整うことで観光交流の一層の拡大が期待されます。

徳島県 観光協会



写真:香川県観光協会HP

写真:徳島県観光協会HP



渦の道(鳴門の渦潮)

## 4. 費用便益分析の結果

種別	項目	事業全体	残事業
便益(B) (現在価値:H24)	走行時間短縮便益	6,853億円	830億円
	走行経費減少便益	645億円	-69億円
	交通事故減少便益	348億円	21億円
	計	7,846億円	781億円
費用(C) (現在価値:H24)	事業費	4,022億円	288億円
	維持管理費	582億円	51億円
	計	4,604億円	339億円
↓			
B/C		1.7	2.3

「費用便益分析マニュアル(H20.11 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)」に基づき算定

残事業の費用(事業費)については、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)(H21.6 国土交通省)」に基づき中止した場合の費用を控除している。

費用及び便益額は整数止めとする。

費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 5.関係する都道府県の意見

### ■香川県知事からの意見(平成24年11月22日付け)

四国横断自動車道(鳴門～高松市境)の「対応方針(原案)」案の事業継続について、異議ありません。

四国横断自動車道を形成する高松自動車道は、平成15年3月に全線開通して以来、交通量が年々増加し、京阪神等への高速バスや県内生産物の輸送ルートとして利用されるなど、本県の社会経済活動を支える基幹道路として、極めて重要な役割を果たしています。

しかしながら、四国横断自動車道の鳴門から高松市境の暫定2車線区間は、対面通行による重大事故やゴールデンウィークなどに大渋滞が発生していることから、これまでも4車線化を強く要望してきたところです。

四国横断自動車道(鳴門～高松市境)の4車線化により、対面通行による正面衝突事故の防止や渋滞の解消が図られるとともに、近い将来確実に発生することが予想される東南海・南海地震など災害時の緊急輸送路としての機能が確保され、県民生活や本県の経済活動に大いに寄与するものと期待しているところであります。

このようなことから、西日本高速道路株式会社においては、四国横断自動車道(鳴門～高松市境)の4車線化の一日も早い着工と早期整備をお願いします。

## 5.関係する都道府県の意見

### ■徳島県知事からの意見(平成24年12月 3日付け)

「四国横断自動車道 阿南四万十線(鳴門～高松市境)」の4車線化事業を継続するという「対応方針(原案)」については、異議ありません。

「四国横断自動車道 阿南四万十線」は、「四国縦貫自動車道」とともに高速交通ネットワークを形成する「四国の骨格軸」であります。

暫定2車線区間の4車線化事業につきましては、利用者の安全・安心の確保、交通渋滞の緩和及び地域経済の活性化はもとより、「南海トラフの巨大地震」の発災時における被災地支援や早期復旧に資する「高速交通ネットワークの機能強化」として大きな効果が期待されるものです。

このため、一日も早く効果が発現されますよう、「四国横断自動車道 阿南四万十線(鳴門～高松市境)」の4車線化事業を推進するとともに、「四国横断自動車道 阿南四万十線(徳島～鳴門)」の平成26年度完成により、「神戸淡路鳴門自動車道」と直結し、広域ネットワークが形成される「四国縦貫自動車道(徳島～川之江)」につきましても、早期に4車線化が図られるようお願いいたします。

## 6.対応方針(原案)

### ○事業の必要性等に関する視点

費用対効果(B/C)は、事業全体で1.7、残事業で2.3である。

- ・4車線化により、交通集中渋滞の減少、中央分離帯突破事故の減少、災害時の機能強化等の効果があり、当該区間の4車線化の必要性は高い。
- ・また、高速バスの利便性向上、企業立地の支援など便益に反映されない効果も期待される。

### ○事業進捗の見込みの視点

- ・事業全体は4車線であり、既に2車線については暫定的に供用している。
- ・残る2車線について、用地取得はほぼ完了しており、現在設計・施工に関する検討を実施中である。

### ○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・既供用の2車線区間の状況を踏まえ、新技術・新工法の採用等も検討しながら今後ともコスト縮減を図っていく。

### ○対応方針(原案)

#### 【事業継続】

- ・関係機関の協力を得ながら、早期完成を目指し、事業の進捗を図っていく。