

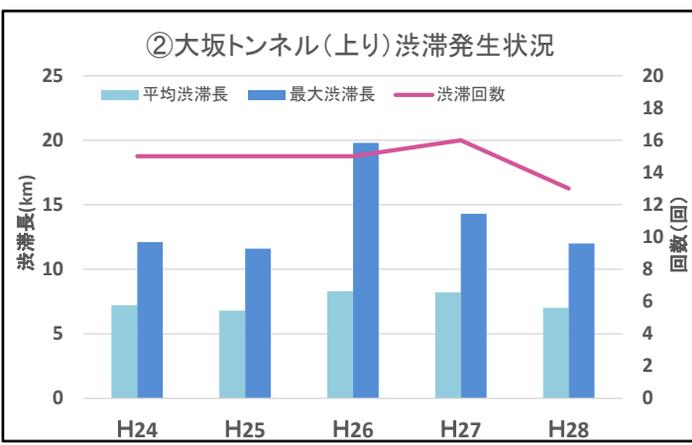
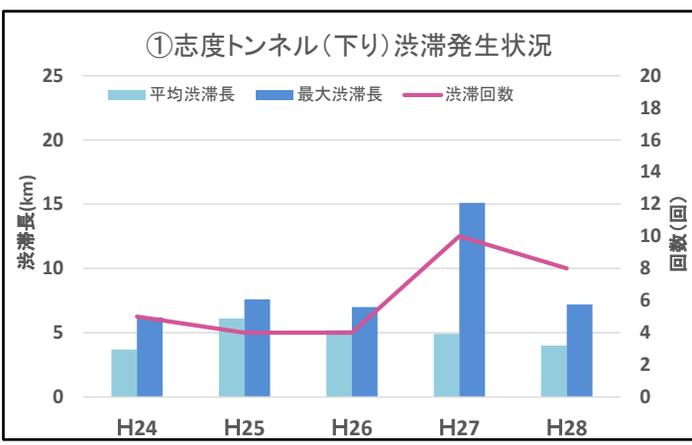
全線4車線化による効果(定時性の確保及び信頼性の向上)

■ 事業区間及び主な渋滞発生箇所



■ 過去5か年の渋滞発生状況

主な渋滞発生原因は主に道路サグ部において引き起こす速度低下により、交通混雑期を中心に交通渋滞が発生



《今回開通区間》

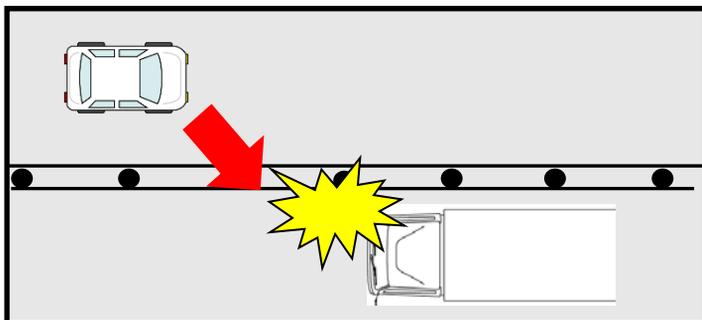
今回開通区間には、志度トンネルが含まれており、4車線で通行可能となることで、この渋滞が解消されることに期待！

全線4車線化による効果(安全性の更なる向上)

《交通事故による死亡事例》

発生場所) 高松道(板野IC~引田IC) 暫定2車線区間

事故概要) 普通乗用車が**簡易中分を突破**して対向車線に飛出し大型貨物車と衝突。



この事故により、普通乗用車の運転手及び同乗者が死亡し、大型貨物車の運転手が負傷するという重大事故が発生。

死亡2名、負傷1名



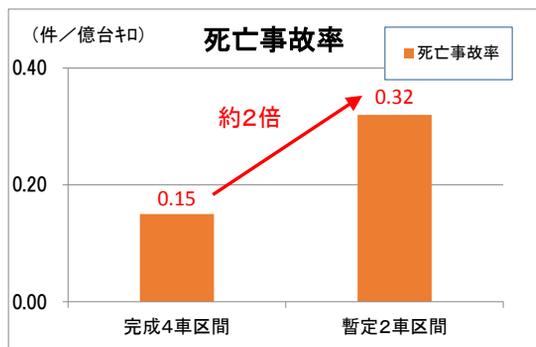
【事故車両後方】



【事故車両前方】

■ 暫定2車線と完成4車線における死亡事故及び通行止めの割合

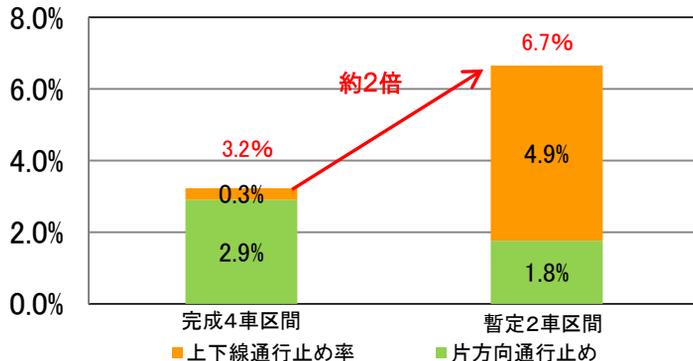
《高松道における死亡事故となる割合》



割合: 総事故死亡件数/億台キロ (対象は高松道)

出典: NEXCO西日本調べ(集計対象:H24~H28 の総事故)

《交通事故発生時に通行止めとなる割合》



割合: 事故通行止め件数/総事故件数 (対象は高松道)

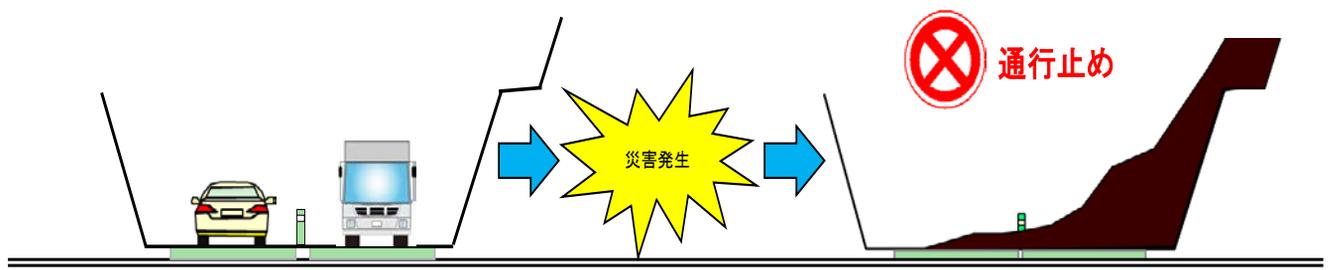
出典: NEXCO西日本調べ(集計対象:H24~H28 の総事故)

4車線化により中央分離帯が設置されることで、安全性が向上

全線4車線化による効果(災害時のリダンダンシー機能強化)

■ 災害発生時におけるリダンダンシー機能の喪失

暫定2車線の場合 ⇒ 復旧作業が終わらないと通行ができない



■ 災害による長時間通行止め事例

対面通行となる暫定2車線区間においては、異常降雨等により切土法面が崩壊した場合上下に渡り崩落した土砂が流出し、復旧作業に長時間の通行止めが必要となる。

《暫定2車線区間で発生した災害による通行止め事例》

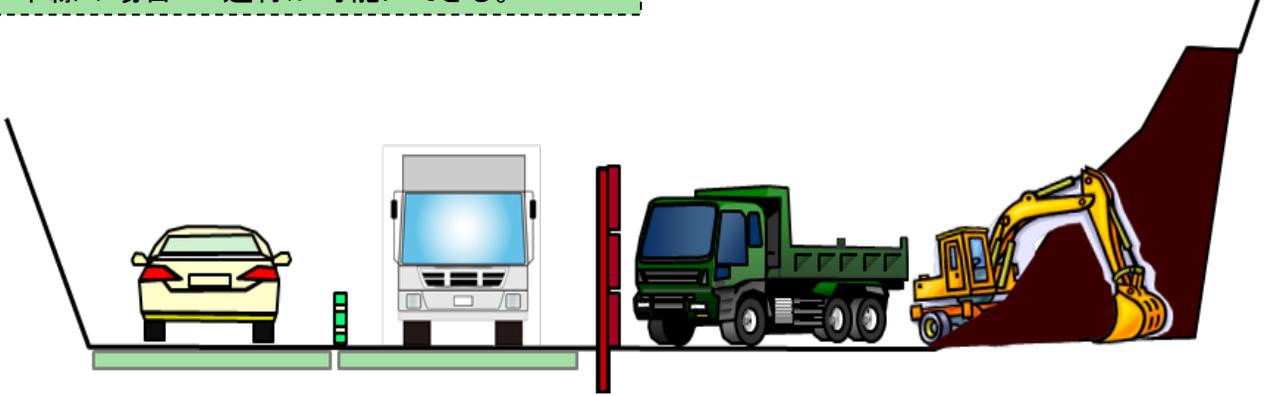
区間: 高松道 鳴門IC～板野IC
理由: 降雨基準の超過及びのり面土砂災害

切土のり面の復旧作業に長時間の通行止めが発生
延べ281時間



■ 期待される効果 (災害発生時にも迅速に交通を確保)

完成4車線の場合 ⇒ 通行が可能にできる。



復旧作業の間は対面通行として通行帯を確保

復旧作業の施工ヤードとして利用