E11・E32 徳島自動車道　全線開通10周年

○ E11・E32 徳島自動車道（徳島道）は、1994年（平成6年）から順次開通し、2015年（平成27年）に鳴門JCTから川之江東JCTまで全線開通しました。
○ 2000年（平成12年）に井川池田ICから川之江東JCTが開通したことで、四国の全県庁所在地が高速道路で結ばれ、四国**エックスハイウェイ※**が完成しました。
○ 徳島道は2025年（令和7年）に**全線開通から10周年**を迎えます。

※四国4県をX型に連結する徳島・高松・松山・高知の4自動車道の愛称

徳島道のあゆみ

徳島自動車道（鳴門JCT～川之江東JCT）　延長：106.2km

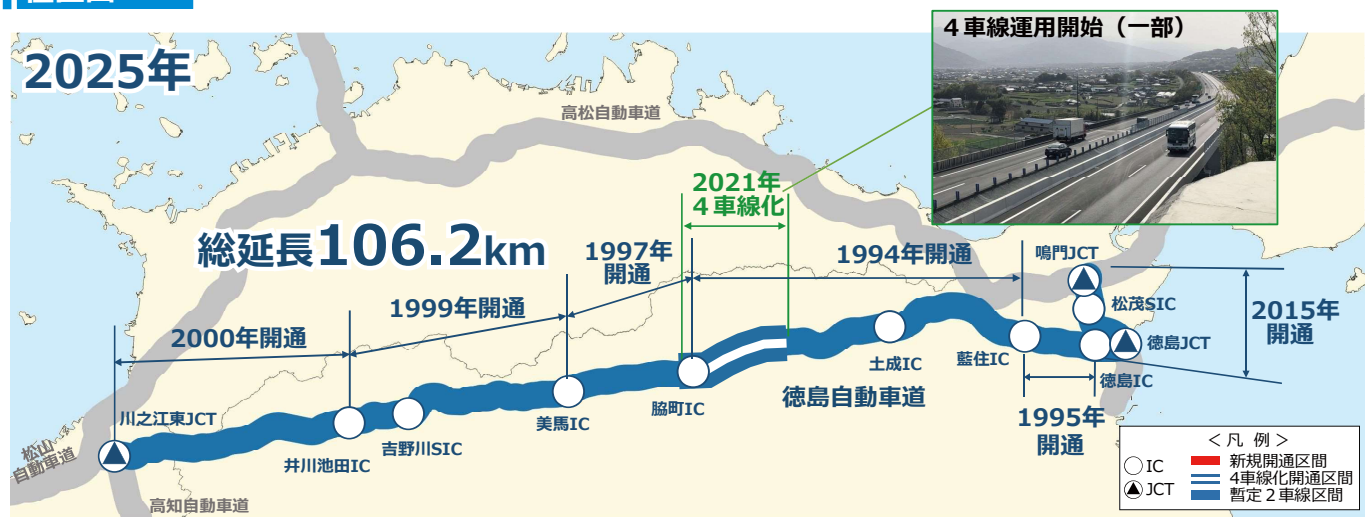
和暦	西暦	概要
平成 6年	1994年　3月	藍住IC ～ 脇町IC 開通
平成 7年	1995年　8月	徳島IC ～ 藍住IC 開通
平成 9年	1997年 12月	脇町IC ～ 美馬IC 開通
平成11年	1999年　3月	美馬IC ～ 井川池田IC 開通
平成12年	2000年　3月	井川池田IC ～ 川之江東JCT 開通
平成27年	**2015年　3月**	**徳島自動車道全線開通** （鳴門JCT ～ 徳島IC 開通）
令和 3年	2021年　3月	土成IC ～ 脇町IC **一部4車線運用開始**
令和7年	**2025年3月**	**徳島自動車道全線開通10周年**

四国の
全県庁所在地が
高速道路で直結！
エックスハイウェイ
完成

1994年　藍住IC ～ 脇町IC間 開通

2015年　徳島自動車道 全線開通

位置図



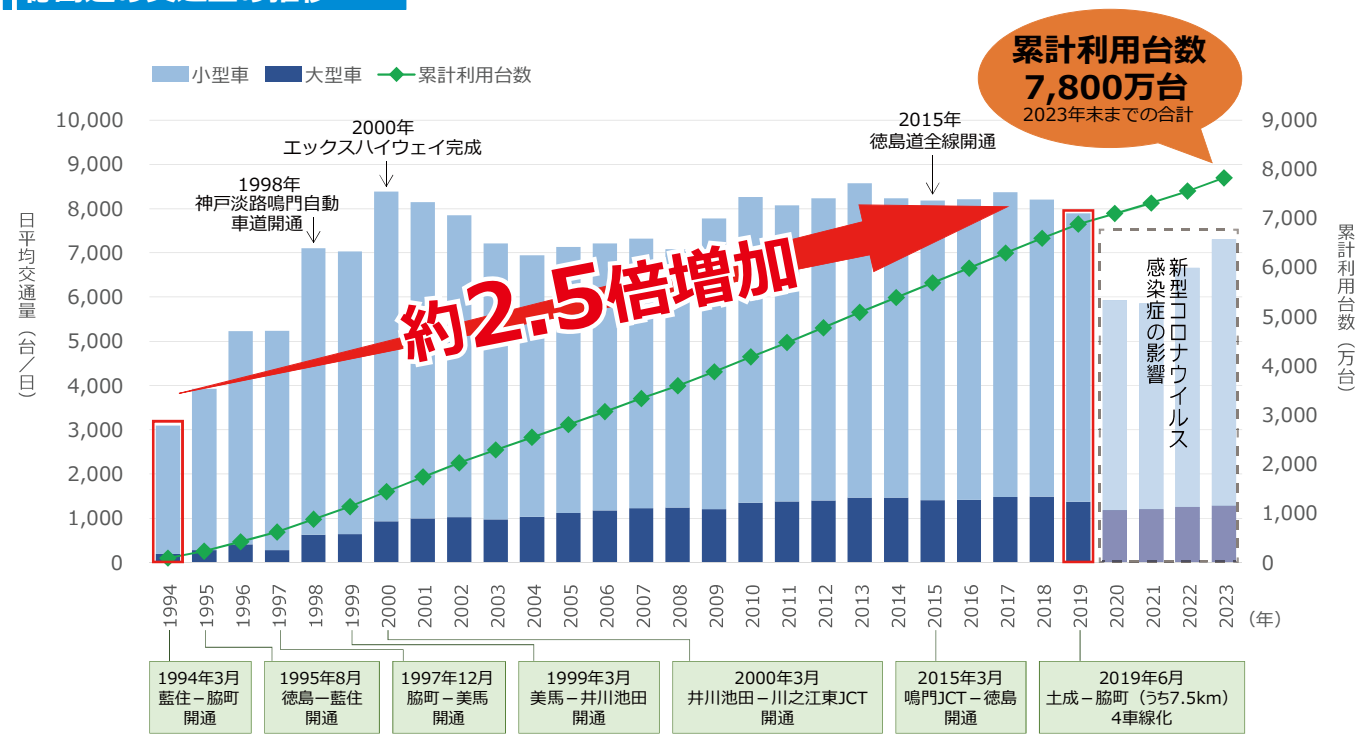
4車線運用開始（一部）

出典：国土数値情報(行政区域データ・高速道路時系列データ)(国土交通省)
(https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N03-v2_3.html　,https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N06-v1_2.html)を加工して作成

徳島道の交通動向

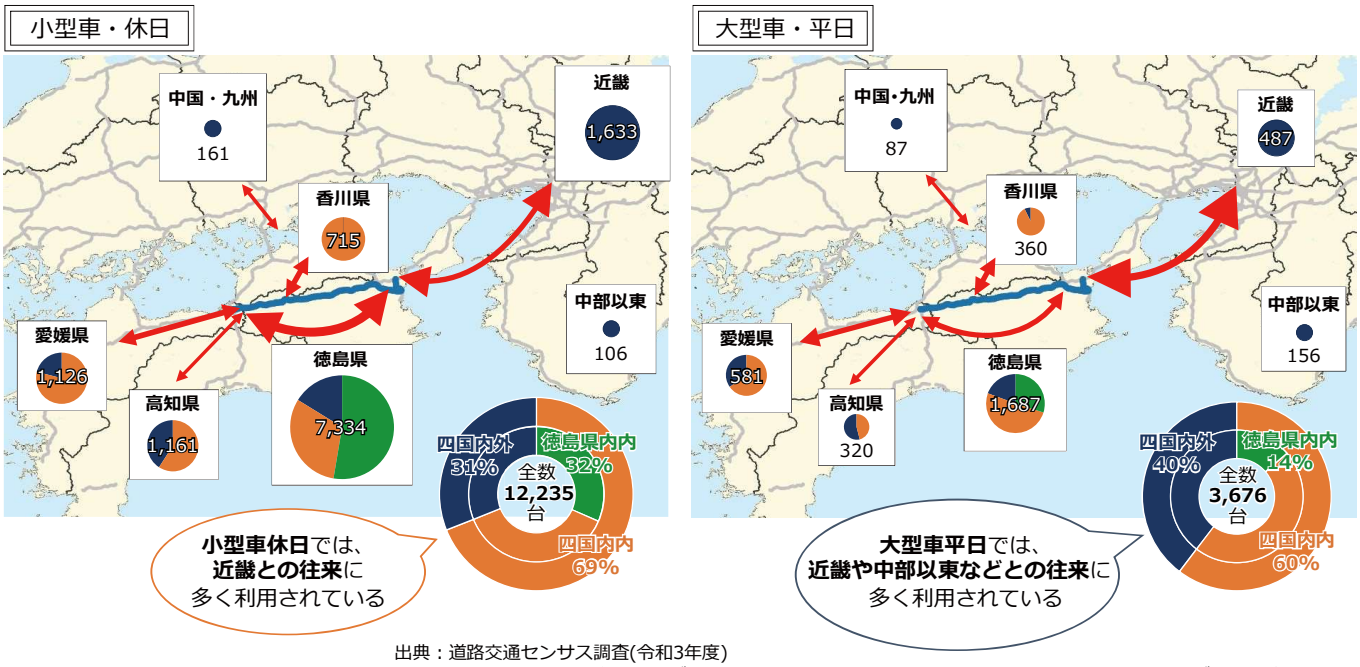
○ 徳島道の日平均交通量（台／日）はネットワークの整備とともに着実に増加し続け、**累計利用台数は7,800万台**に達しました。
○ 徳島道の利用特性として、四国内内移動に多く利用されており、四国内外では小型車（休日）では近畿、大型車（平日）では近畿や中部以東などとの往来での利用が多くなっています。

徳島道の交通量の推移



※各年の末時点で供用されていたIC区間交通量と区間延長を用いて加重平均させて年平均日交通量を算出し、それを年単位で累加させた。

徳島道を利用した車両の発着地点

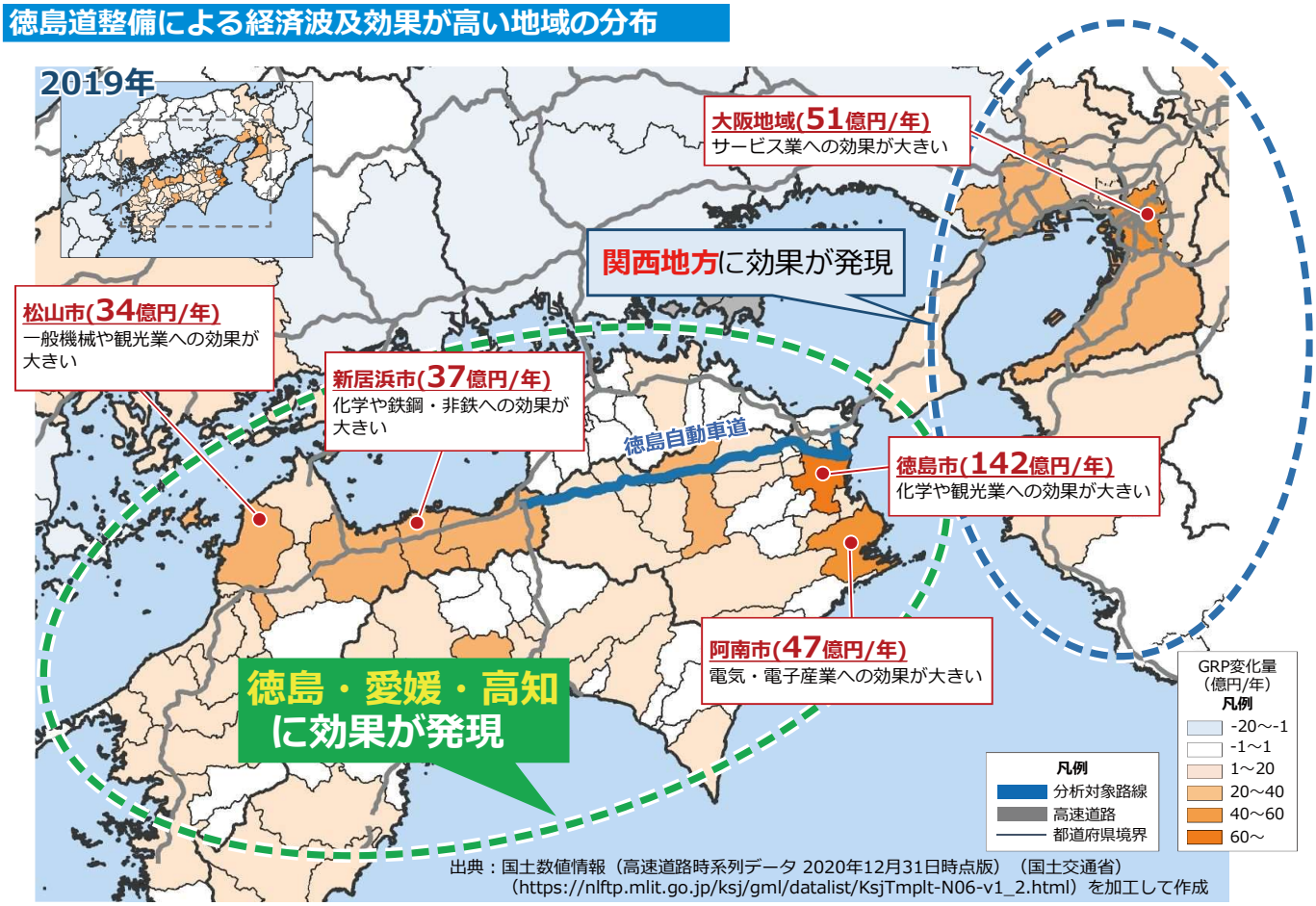


出典：道路交通センサス調査(令和3年度)
※発着地点数は車両1台ごとに0.5ずつ計上。端数を四捨五入しているため、総数と内訳の合計は必ずしも一致しない。

徳島道整備による経済波及効果

○ 徳島道沿線地域のみならず、愛媛県・高知県及び神戸淡路鳴門自動車道で繋がる関西地方への経済波及効果も高く、四国と関西の経済を繋ぐ重要な役割を担っています。
○ 徳島道の整備による**経済波及効果**は、**10年間で約3,000億円**になります。

徳島道整備による経済波及効果が高い地域の分布

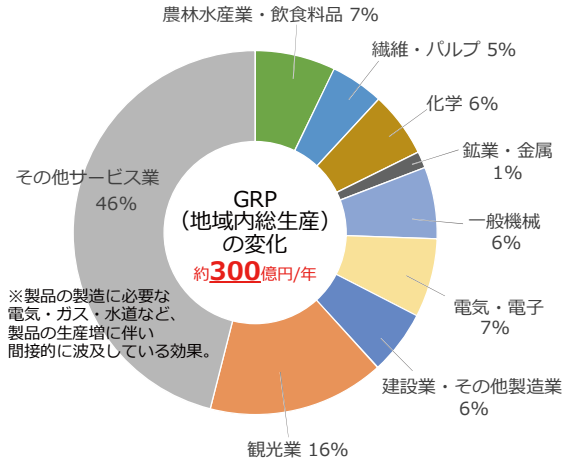


出典：国土数値情報（高速道路時系列データ 2020年12月31日時点版）（国土交通省）
（https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N06-v1_2.html）を加工して作成

徳島道整備による経済波及効果

徳島道の経済波及効果額（累計）

<徳島道の整備による業種ごとの経済波及効果>
（2019年の社会経済状況より算出）

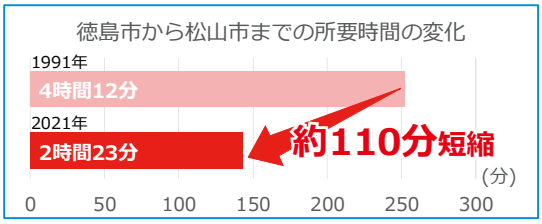


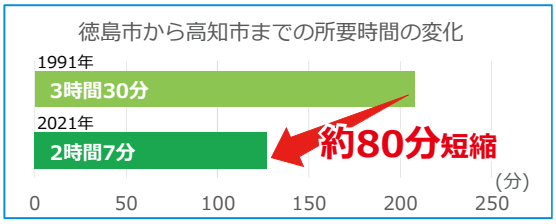
※SCGE（空間的応用一般均衡）モデルのうち、神戸大学大学院小池淳司教授らが構築したRAEM-Lightモデルにより、2019年の社会経済状況を基準に徳島道あり/なしの場合の社会経済状況を推計し、GRPの差を経済効果として計測。
※計測に必要となる所要時間はNITAS（総合交通分析システム）を基に、2020年度末時点の道路ネットワークにおける徳島道あり／なしで計測。

四国の交通ネットワークを支える徳島道

○ 徳島道の整備により四国内の自動車による移動時間が**大幅に短縮**されました。
○ エックスハイウェイ完成後、徳島県を発着する高速バスの輸送人員は**年間約200万人前後**で推移しており、徳島道が広域交流の活性化に貢献しています。

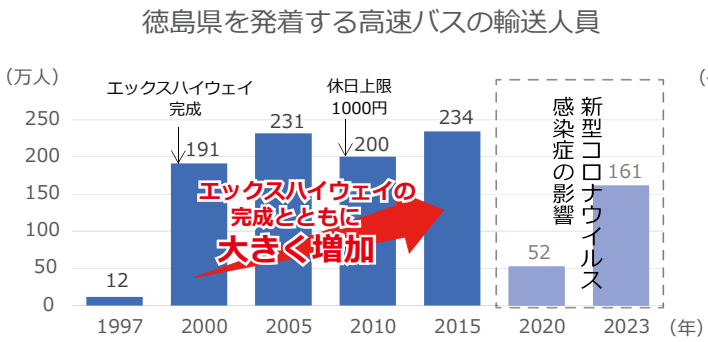
徳島道による所要時間短縮



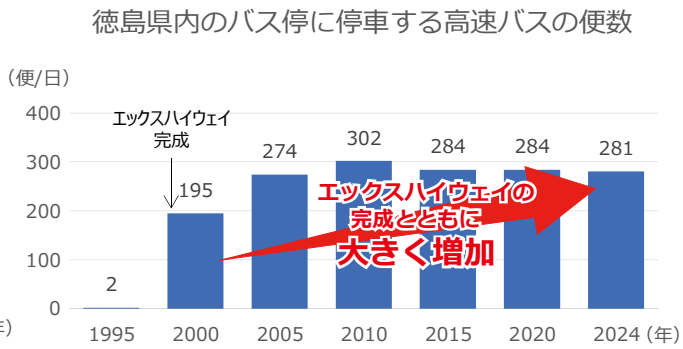


※所要時間は道路交通センサスの平均旅行速度により算出。

高速バス　輸送人員・便数の推移

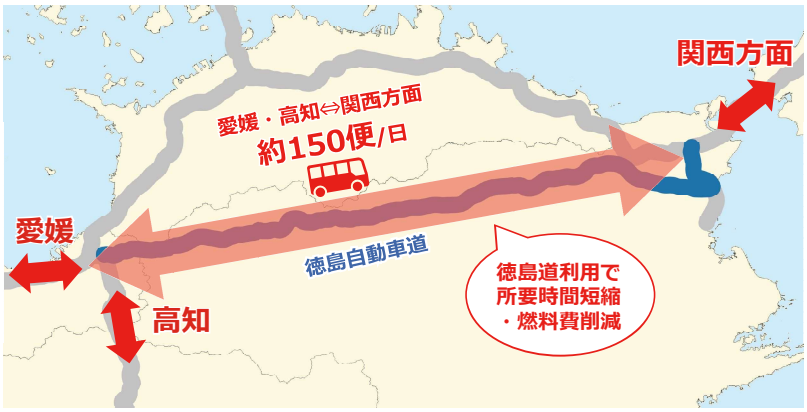


出典：四国運輸局公表資料・四国運輸局業務要覧



出典：JTB時刻表（各年3月の時刻表を使用）

徳島道を利用する徳島県外発着の高速バス



※経路はヒアリングによるもの。 便数はJTBバス時刻表（2024年3月）を元に集計

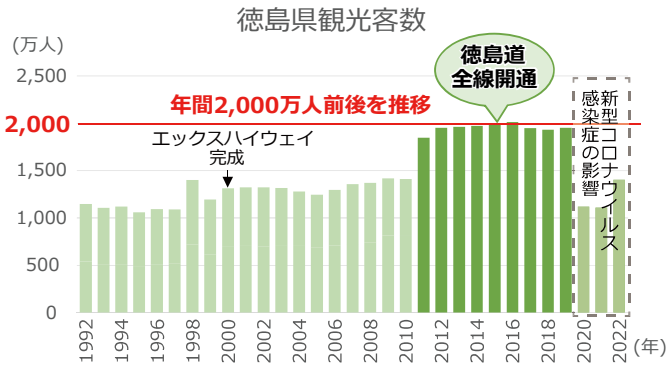
徳島県を発着する便だけではなく、関西方面と高知・愛媛を結ぶ便でも徳島道を経由するルートで運行しています。
高松道を利用する場合に比べ四国各地への**距離が短縮され、燃料費・所要時間の削減**ができており、燃料費の高騰や2024年問題を抱えるバス業界にとって徳島道は重要な路線です。

四国内高速バス会社

観光業を支える徳島道

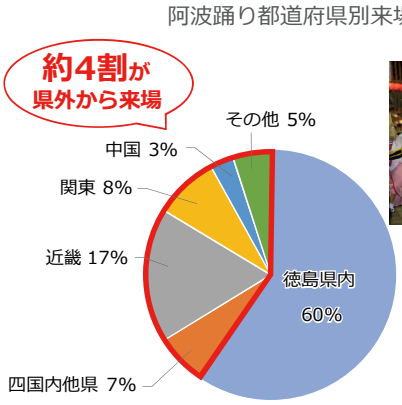
○ 徳島県を訪れる観光客数は**毎年2,000万人前後**で推移しています。
○ 2023年の徳島市内阿波踊りの来場者は**約4割**が県外からでした。
○ 特に徳島県西部では、教育旅行の受け入れが増加するなど、徳島道が観光地をつなぐ主要アクセスとしての役割を果たしています。

徳島県の観光客数



※2011年より集計方法が変更のため、2010年以前は参考値

出典：徳島県公表資料



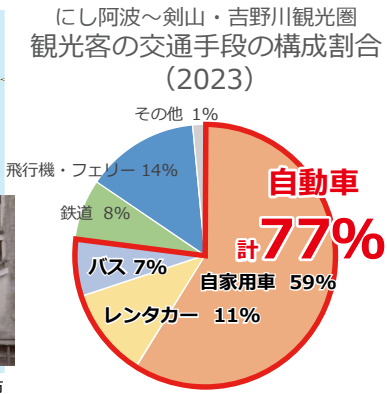
出典：徳島市提供資料

写真提供：徳島県

徳島道沿線のイベント・観光施設

【にし阿波～剣山・吉野川観光圏（美馬市、三好市、つるぎ町、東みよし町）】

写真提供：美馬市・三好市



※出発地から最初の目的地までの移動に利用した交通機関

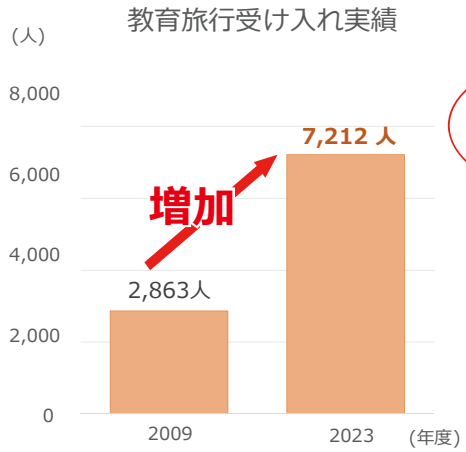
出典：美馬市提供資料

徳島県西部地域を「にし阿波～剣山・吉野川観光圏」として国から認定を受け、地域一体となって観光振興に取り組んでいます。

四国各地や関西方面から**高速道路を利用して気軽に来られる点が強み**です。**観光振興が地域振興にも大きな役割**を果たしています。

美馬市 経済部 観光交流課

【教育旅行の受け入れ（SDGs教育）】



出典：三好市提供資料

関西の中学生がSDGsを学ぶためにバスで来訪

写真提供：三好市

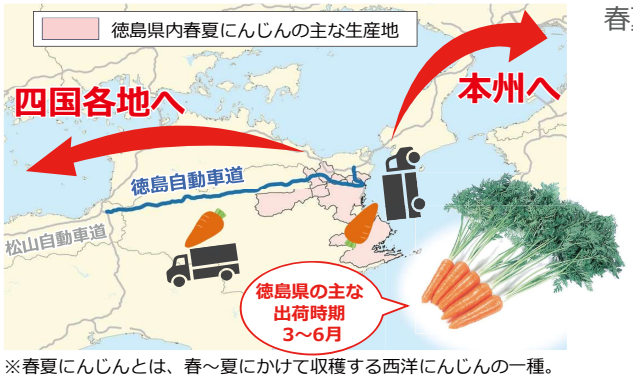
吉野川でのラフティングや地元の農家での宿泊体験等、この地域ならではの体験が大変好評です。**徳島道を使ってのアクセスの良さが誘致の強み**となり、受け入れ人数は年々増加しています。

三好市 産業観光部 観光課

物流を支える徳島道（農業・畜産業）

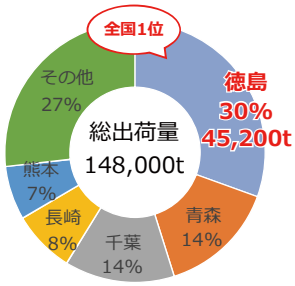
○ 徳島道を利用して、徳島県産の農産物が鮮度を保持したまま四国各地や本州へ運ばれています。
○ 徳島道の開通後、徳島県の阿波尾鶏（地鶏）の**生産量が約8倍に増加**し、
ブランドの確立に大きく貢献しました。

徳島道で運ばれる徳島県産の農作物



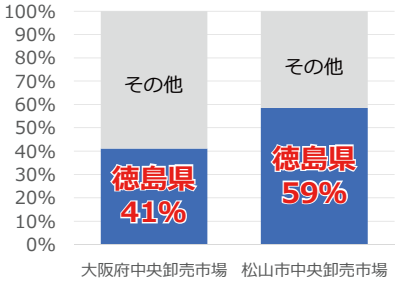
※春夏にんじんとは、春～夏にかけて収穫する西洋にんじんの一種。
写真提供：JA徳島県

春夏にんじん出荷量（2023年）



出典：野菜出荷統計

西洋にんじんの取扱シェア（t）
（2023年3～6月）

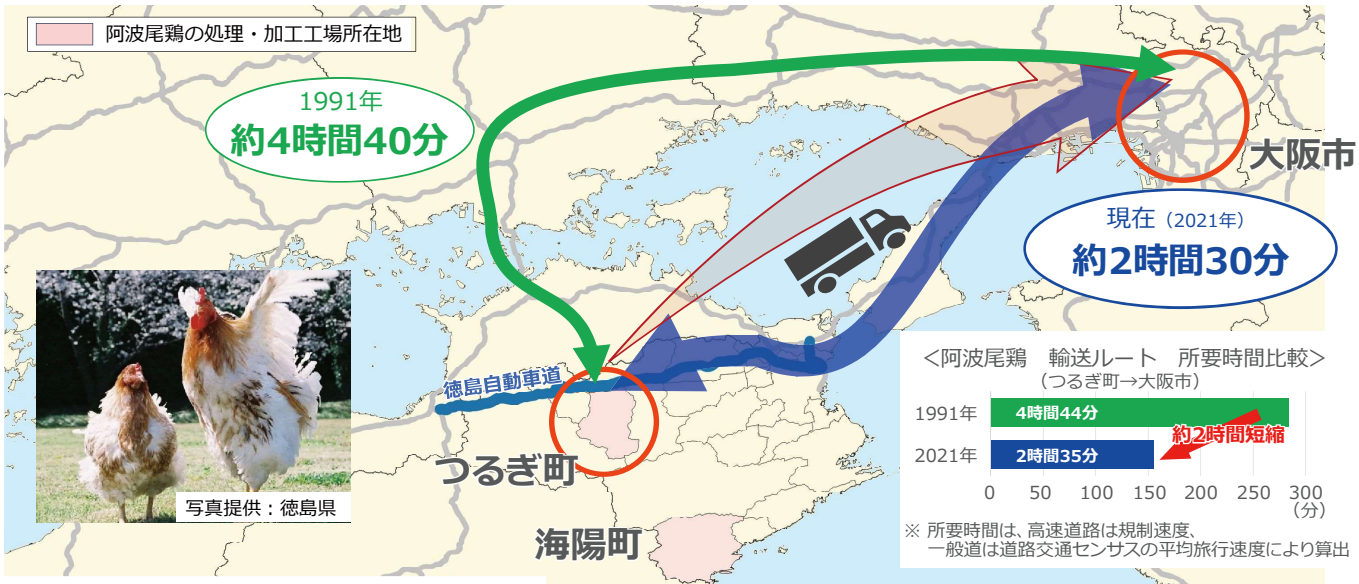


出典：大阪府中央卸売市場年報
松山市中央卸売市場年報

徳島県で取れた野菜は各地域の農協で集約し、高速道路を利用して各地の市場に運ばれています。特に**出荷量全国１位の春夏にんじん**は関東や関西方面だけでなく、松山や高松の市場への出荷も多いです。野菜は鮮度が重要なので、**徳島道の開通により輸送が格段に便利になりました**。

JA徳島県

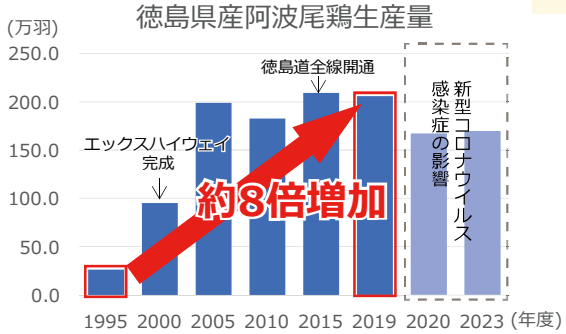
徳島県の名産品（阿波尾鶏）



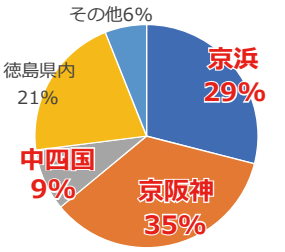
写真提供：徳島県

※ 所要時間は、高速道路は規制速度、
一般道は道路交通センサスの平均旅行速度により算出

徳島県産阿波尾鶏生産量



阿波尾鶏出荷先（2017年度）



出典：徳島県阿波尾鶏ブランド確立対策協議会公表資料

「阿波尾鶏」の販売量は、徳島道および神戸淡路鳴門自動車道の全線開通により、急速に伸びました。輸送時間が短縮されるだけでなく、営業や商談も活発になり、**阿波尾鶏ブランドの確立に大きく貢献**しています。

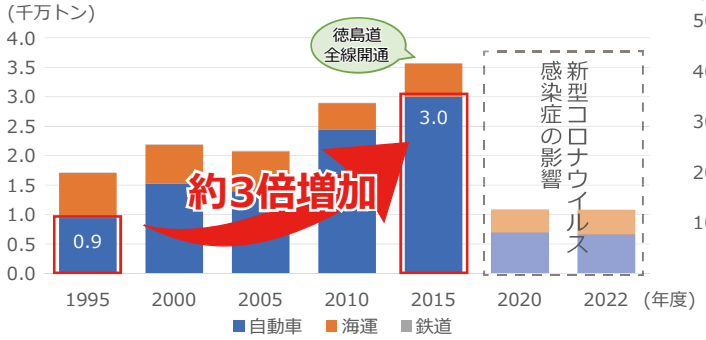
徳島県阿波尾鶏ブランド確立対策協議会会長

物流を支える徳島道（工業）

○ 徳島道開通後、徳島県発着の自動車による貨物輸送量が**約3倍**に増加し、
徳島県内のトラック事業者数が**約1.4倍**に増加しました。
○ 特に徳島道開通前後で愛媛県への自動車による貨物輸送量が**約8.3倍**と大きく増加し、
徳島道が四国内の輸送の一翼を担っています。
○ 徳島道は、沿線に立地する企業の原材料の搬入や製品出荷などの流通に利用されています。

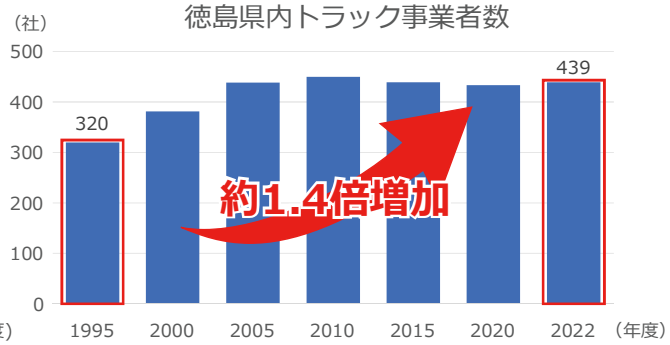
徳島県発着の自動車貨物

徳島県発着 輸送機関別の貨物輸送量



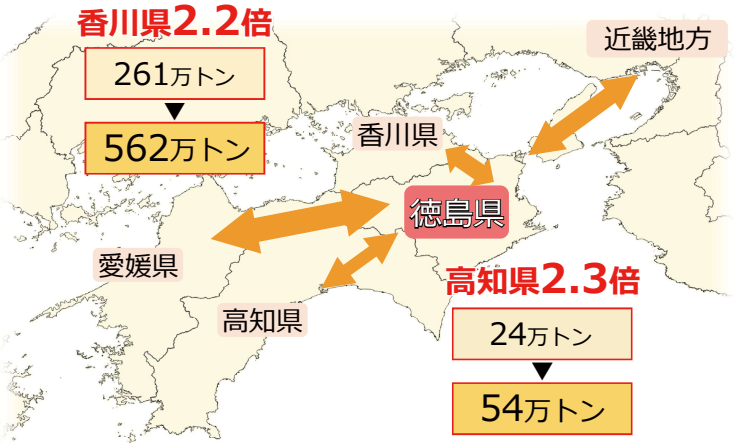
出典：貨物地域流動調査

徳島県内トラック事業者数



出典：四国運輸局業務要覧

徳島県発着
自動車の貨物輸送量の変化
（1995年度 ➡ 2019年度）



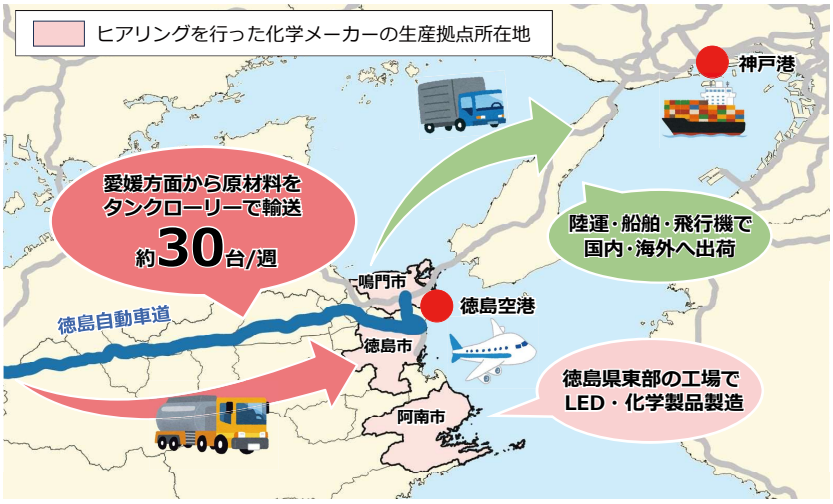
近畿地方1.6倍
326万トン
▼
532万トン

出典：貨物地域流動調査

徳島道を利用する企業物流

阿南市、徳島市、鳴門市に工場があり、**原材料となる化学薬品を愛媛方面から徳島道を利用して輸送**しています。製造したLEDや化学製品は**徳島道を利用して国内・海外に出荷**しており、海外向け製品は徳島空港や神戸港から輸出しています。**徳島道により効率的な輸送**が可能となっており、**徳島道は経済活動の活性化になくてはならない存在**です。

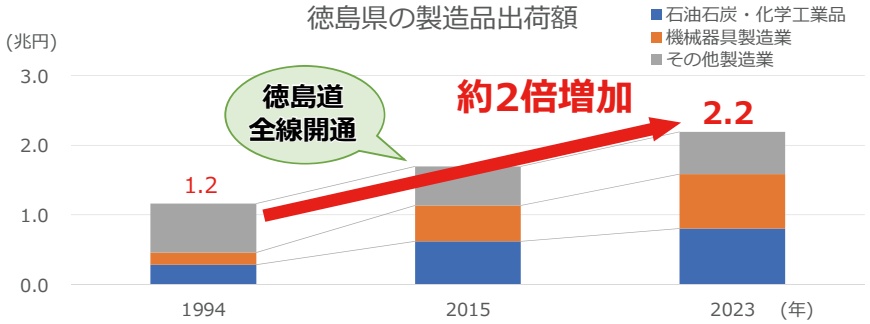
徳島県内　化学メーカー



徳島道沿線の企業立地の促進

○ 徳島道開通後、徳島県の製造品出荷額が**約2倍**に増加しています。
○ 徳島道の沿線には工業団地が立地しており、企業誘致をする際には高速道路へのアクセスの良さは重要な条件となっています。
○ 徳島県内では山間部に至るまでの通信網の整備と徳島道を利用したアクセスの良さから、主に関西の企業がサテライトオフィスを利用しており、徳島道は**徳島県と関西をつなぐ役割**を担っています。

徳島県の製造品出荷額



出典：工業統計調査、経済センサス

徳島道の全線開通による沿線への企業進出に伴い、徳島県の製造品出荷額は増加傾向にあり、地域経済の発展に寄与しています。
また、**企業誘致を行う際にも高速道路へのアクセスの良さは大きな強みとなっています。**

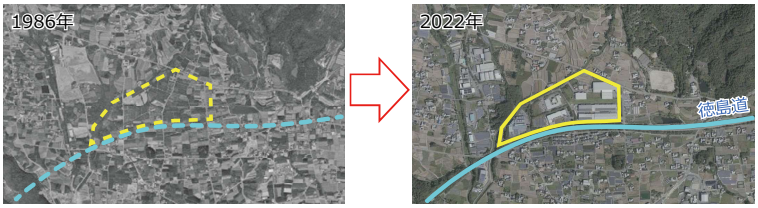
徳島県　経済産業部
企業支援課

徳島道沿線の企業立地

高速道路のICからのアクセスがよいことが企業誘致の大きな強みとなっています 。
近年では医薬品工場やコールセンターの誘致に成功しました。**徳島道が地域の活性化や雇用の創出に貢献**しています。

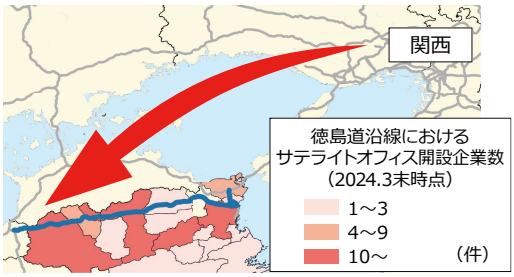
美馬市 経済部 企業応援課

土成工業団地　　出典：国土地理院空中写真

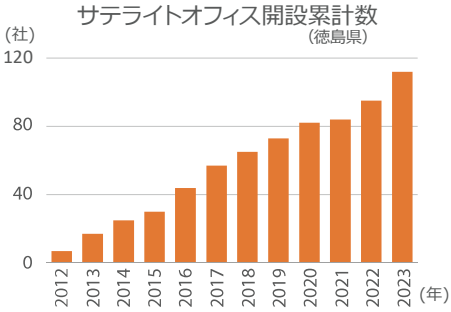


出典：徳島県提供資料

【サテライトオフィス】



出典：徳島県の経済と産業2024年版



徳島県は大阪・兵庫に近接しており、また、**徳島道を利用することで関西まで短時間で移動**することができるため、**サテライトオフィス誘致活動の強み**として活用しています。
徳島道を活用して社員間交流も非常に盛んです。

三好市
産業観光部 商工政策課

災害時における徳島道の活用

○ 平成16年、台風10号により国道32号の一部区間が通行止めになった際は、並行道路である徳島道（及び高知道）が**代替路（無料）措置**として活用されました。
○ 平成23年９月の台風発生時には、高松道の代替路として交通を分担し、**ダブルネットワーク**としての機能を発揮しました。

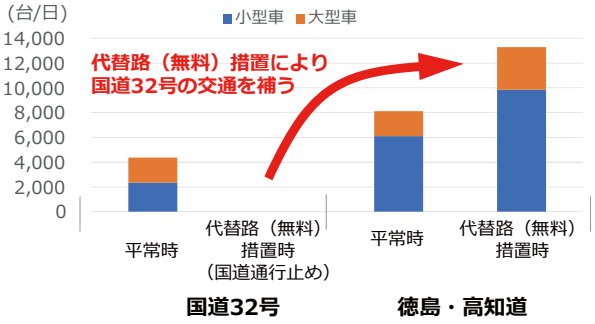
緊急時の代替路（無料）措置

災害①
【通行止め区間】　国道32号　高知県　大豊町
【通行止め期間】　平成16年8月2日15時15分～8月5日22時
【代替路（無料）措置】
徳島道：井川池田IC　～　高知道：大豊IC
高知道：新宮IC　～　大豊IC（各区間の出入口ICとして通行する車両）

災害②
【通行止め区間】　国道32号　徳島県　山城町
【通行止め期間】　平成16年8月10日17時30分～8月12日17時
【代替路（無料）措置】
徳島道：井川池田IC　～　高知道：大豊IC
高知道：新宮IC　～　大豊IC（各区間の出入口ICとして通行する車両）

写真：四国地方整備局

平常時と代替路（無料）措置時の交通量比較



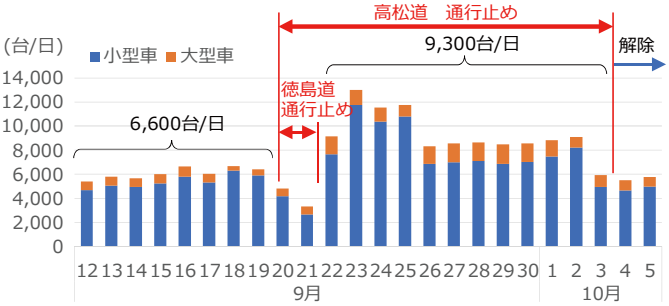
出典：国土交通省四国地方整備局
「平成16年台風災害を振り返って~四国地方整備局の取り組みと今後の対応~」

災害時に高松道とのダブルネットワークとして活用

【通行止め区間】高松道　鳴門IC～板野IC
【通行止め期間】平成23年9月20日23時～10月3日8時
【代替路（無料）措置】　徳島道　徳島IC～藍住IC

※H23時点では鳴門JCT～徳島IC間は未開通

徳島道　交通量（徳島IC～藍住IC）



※徳島道(脇町IC～藍住IC)通行止め：9月20日 23時～9月21日 10時15分

命を守る徳島道

○ 徳島道は南海トラフ地震発生時の広域進出拠点のほか、津波緊急避難場所を備えており、**地域の防災機能の強化に貢献**しています。
○ 徳島道を利用することで搬送時間が短縮され、**地域の救急医療に貢献**しています。

命を守る高速道路

○南海トラフ地震発生時における徳島道の役割

出典：内閣府「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」

※津波浸水想定区域は2024.12時点

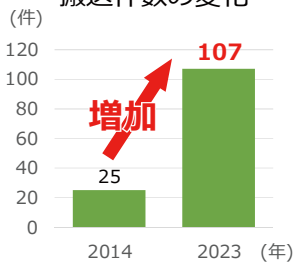
出典
・「ハザードマップポータルサイト」をもとに作成
・NEXCO西日本調べ

南海トラフ地震発生時の対応計画では、高速道路に付属する休憩施設が被災地へ進出するための拠点として指定されています。第１次緊急輸送道路である徳島道は、発災時の**救急・救命活動の生命線**となることから、復旧・復興の大動脈として大きな役割や機能を果たすものと期待しています。また、**高速道路施設上に設けられた津波緊急避難場所は地域住民の命を守る重要な施設**です。

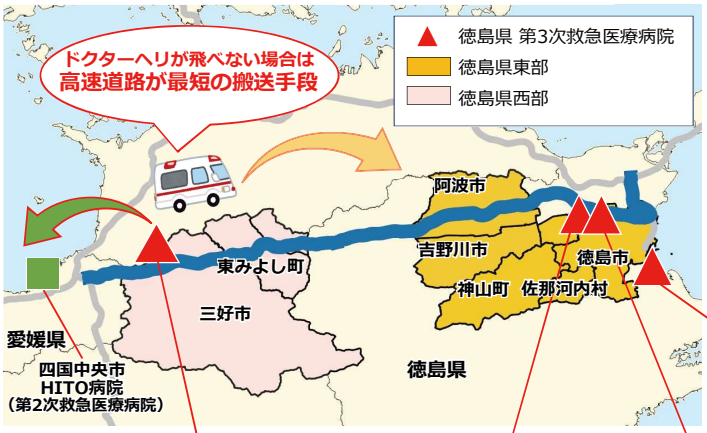
徳島市　道路建設課

救命救急を支える高速道路

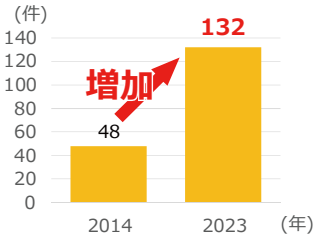
徳島県西部から愛媛県への
搬送件数の変化



出典：徳島県提供資料



徳島県西部から徳島県東部への
搬送件数の変化



出典：徳島県提供資料

遠方への**緊急搬送や症状の変化による転院に救急車で高速道路を利用**します。
悪天候でドクターヘリが飛べない場合は高速道路が最短の搬送手段となります。
徳島道を利用することで安全かつ迅速な搬送が可能となっています。

三好市 総務部 危機管理課

更なる安全安心と快適な道路空間へ

○ 高速道路ネットワークの更なる安全安心と快適な道路空間を目指し、現在徳島道では3箇所において**4車線化事業を推進**しています。
○ ４車線化により、**速度低下解消・安全性向上、災害時の早期交通確保**など信頼性が向上します。

4車線化で更なるネットワーク信頼性の向上へ

H31～R5年度における徳島道の災害、悪天候、事故等（工事含まず）における通行止めは、約191.4時間/年※1
死傷事故件数は、約2.6件/年※2

※1 IC間ごとに通行止め時間を累計し、年度あたりで算定
※2 IC間ごとに死傷事故件数を累計し、年度あたりで算定

４車線化によって安全で快適な移動が可能になります。
地域の更なる発展と徳島道の安全性の向上のため、**早期の全線４車線化を望んでいます。**

徳島県　高規格道路課

４車線化で期待される整備効果

〈速度低下の解消〉

暫定2車線（高松道）

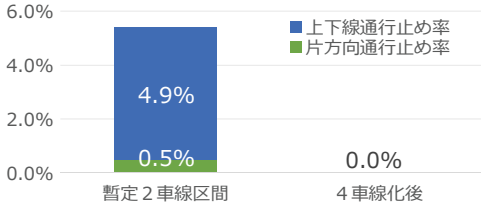
4車線化後（高松道）

〈安全性の向上〉

死亡事故率（件/億台キロ）

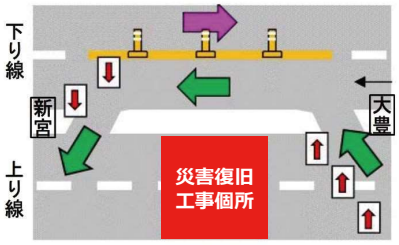
集計区間：高速自動車国道（有料）（H25-R3）

交通事故発生時に通行止めとなる割合



集計区間：鳴門IC～高松市境
集計期間：（暫定２車線時）H28.1.1~H31.3.8
（４車線化後）H31.3.9~R1.12.31

〈災害時の早期交通機能確保〉



「平成30年7月豪雨」の被災事例（高知道）

4車線区間では、上下線のいずれかが被災しても残る車線を対面通行とすることで、早期に交通機能を確保し、復旧支援や緊急物資運搬等に大きく貢献できます。