

# 徳島自動車道 徳島IC～川之江東JCT 付加車線試行設置箇所を検討(案)

平成28年 8月

みち、ひと…未来へ。



# 高速道路の暫定2車線区間のサービス向上



## 付加車線設置の検証路線の選定について (H28.6.7 国土交通省公表)

- 高速道路の暫定2車線区間における付加車線設置検証路線として選定された区間。

### 《検証路線》

- ・東海北陸道(飛騨清見IC~小矢部砺波JCT)
- ・岡山米子道(賀陽IC~北房JCT、蒜山IC~米子IC)
- ・徳島道(徳島IC~川之江東JCT)
- ・松山道(松山IC~大洲IC)

- 利用交通量が一定以上ある路線を対象に、路線内の速度分布をETC2.0データで把握し、速度低下が25%以上となる区間の多い路線を選定

路線名	区間	交通量※ (台/日)	速度低下率が25%より 大きい延長の割合			渋滞※ 回数
			下り	上り	合計	
松山道	松山IC~大洲IC	10,600 ~ 13,800	85%	90%	90%	16回
東海北陸道	飛騨清見IC ~小矢部砺波JCT	7,000 ~ 8,100	35%	60%	45%	7回
徳島道	徳島IC ~川之江東JCT	5,300 ~ 10,100	30%	55%	40%	7回
岡山米子道	賀陽IC~北房JCT 蒜山IC~米子IC	7,600 ~ 9,900	10%	55%	35%	22回

※ H25~H27の3ヶ年平均のデータ



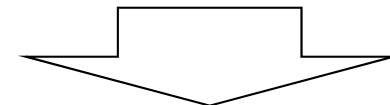
## 暫定2車線区間の付加車線設置の検証

H28.3.10

社会資本整備審議会で選定基準(案)を議論

〈選定基準(案)〉

暫定2車線区間における速度が、近傍の4車線区間の平常時の速度に比べ、著しく低下(概ね▲25%)している箇所等を抽出



H28.6.7

付加車線設置の検証路線の選定



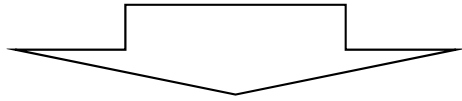
今回

選定基準(案)に基づき、付加車線設置についての検討

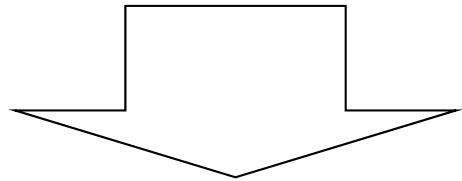
# 暫定2車線区間の対策必要箇所を選定基準(案)



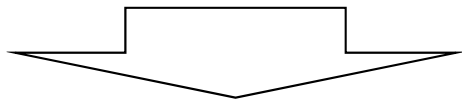
交通状況の確認



一定のサービスレベルの確保のための  
対策必要箇所を選定



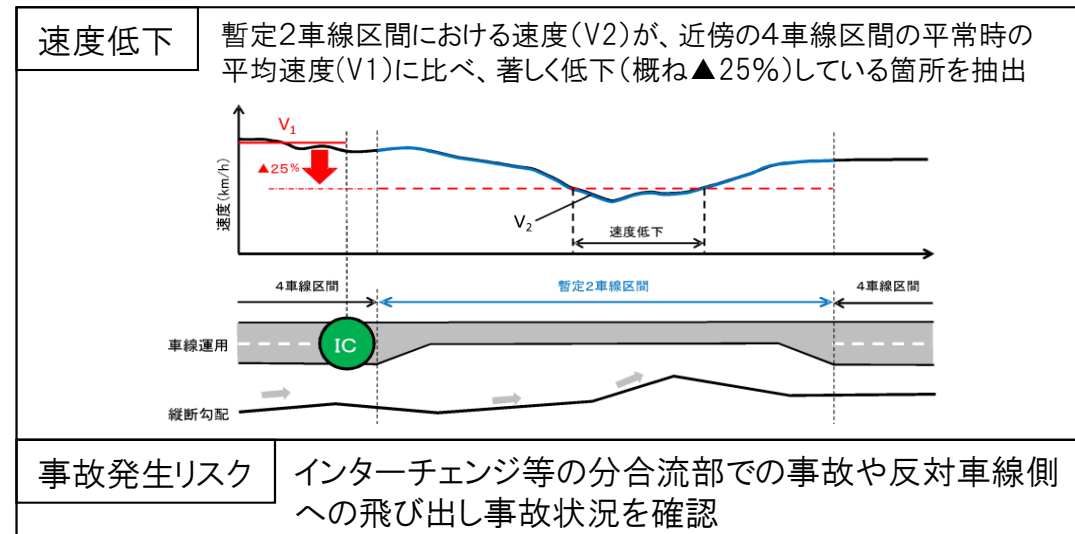
対策必要箇所の強化策(案)の設定



付加車線の設置・追加

○交通量や速度低下、事故発生状況

○これまでの設置基準に加え、速度低下、事故発生リスクを勘案し、  
対策必要箇所を選定



○交通流シミュレーションによる確認

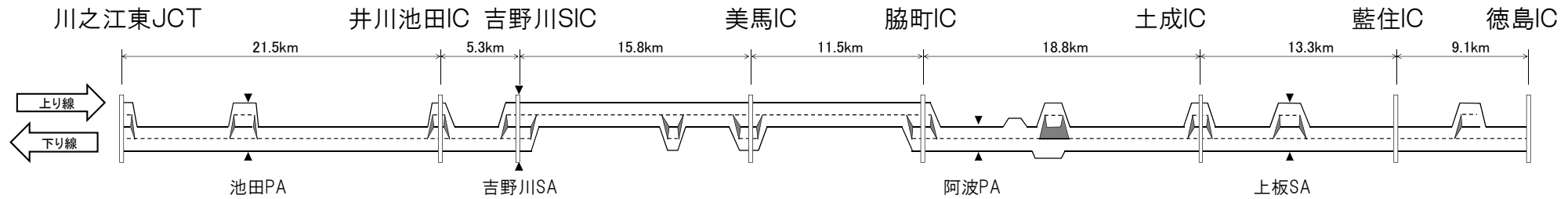
○以下に留意

- ・インターチェンジ等分合流が発生する箇所には、設置が望ましい
- ・事業費の観点から、土工部の設置を検討

○設置・追加した上で効果を確認

# 対策必要箇所を選定①

○交通量や速度低下の状況を、IC間毎に確認



交通量(台/日)	7,100	7,800	7,900	9,000	10,100	10,100	6,300
速度△25%延長 上り線(km)	6.8	2.6	4.6	4.6	10.4	8.0	3.2
速度△25%割合 上り線(%)	34	65	35	45	74	71	44
渋滞回数(回)	0	0	1	1	6	10※	1※
死傷事故件数(件)	5	0	2	5	7	2	2
死傷事故率 (件/億台km)	3.0	0.0	1.5	4.4	3.4	1.4	3.2

・速度△25%延長・割合：近傍の4車線区間の平常時の速度に比べ、著しく速度低下(▲25%)している箇所の延長または割合

・交通量：H25年～H27年の3ヶ年平均

・渋滞回数：H25年～H27年の3ヶ年累計(交通集中渋滞のみ)

・死傷事故件数(率)：H25年～H27年の3ヶ年累計

※ 鳴門JCT～徳島IC開通(H27.3.14)以降、交通集中渋滞は発生していない

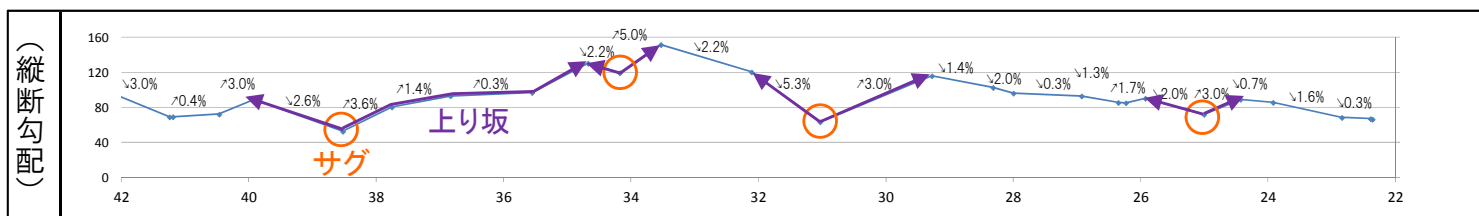
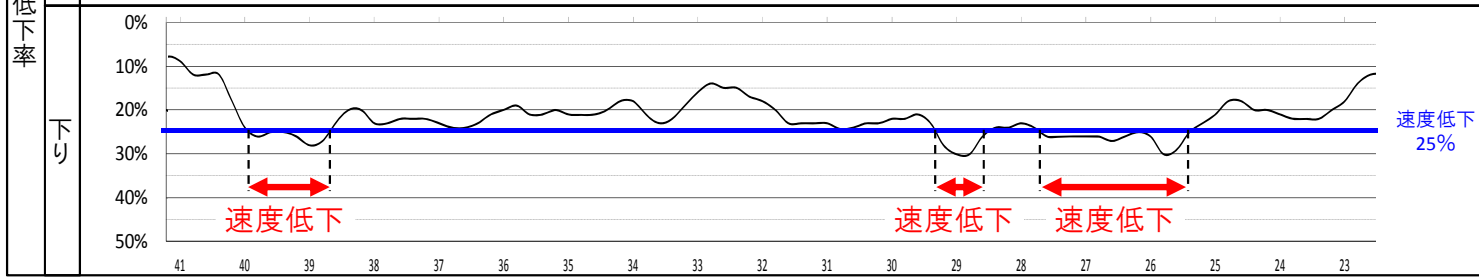
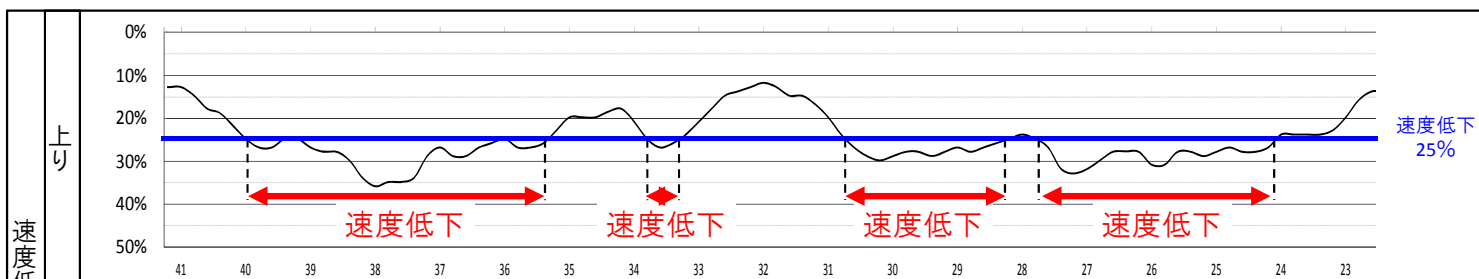
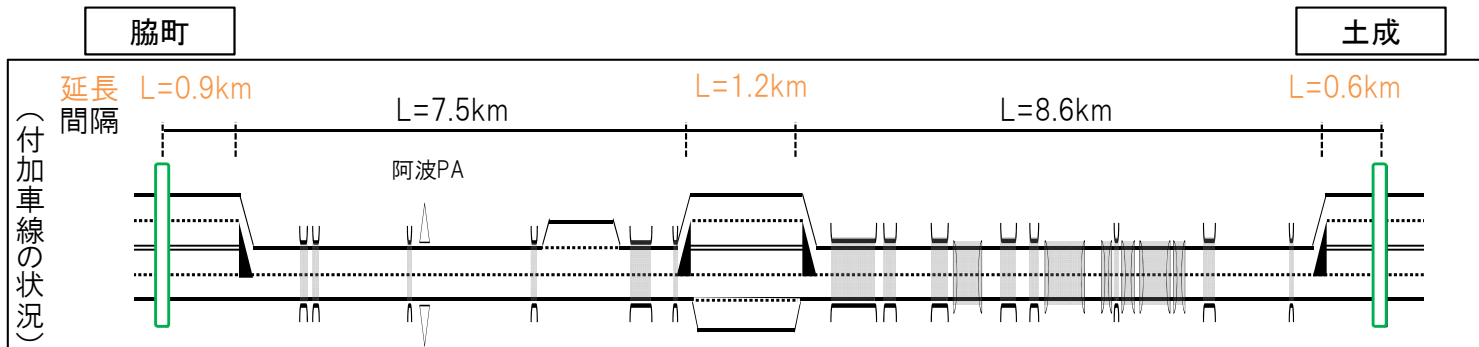
《凡例》

各項目の値が最大となる区間

最もサービスレベルが低下している**土成IC～脇町IC**で、ETC2.0プローブデータによる速度低下状況を分析

# 対策必要箇所を選定②

○ ETC2.0プローブデータを用いて、脇町IC～土成IC間における速度低下の状況を分析



IC間延長(km)	18.8 km
交通量(台/日) [3ヶ年平均:H25~H27]	10,100 台/日
渋滞 [H25~H27]	6回
死傷事故 [H25~H27]	7件

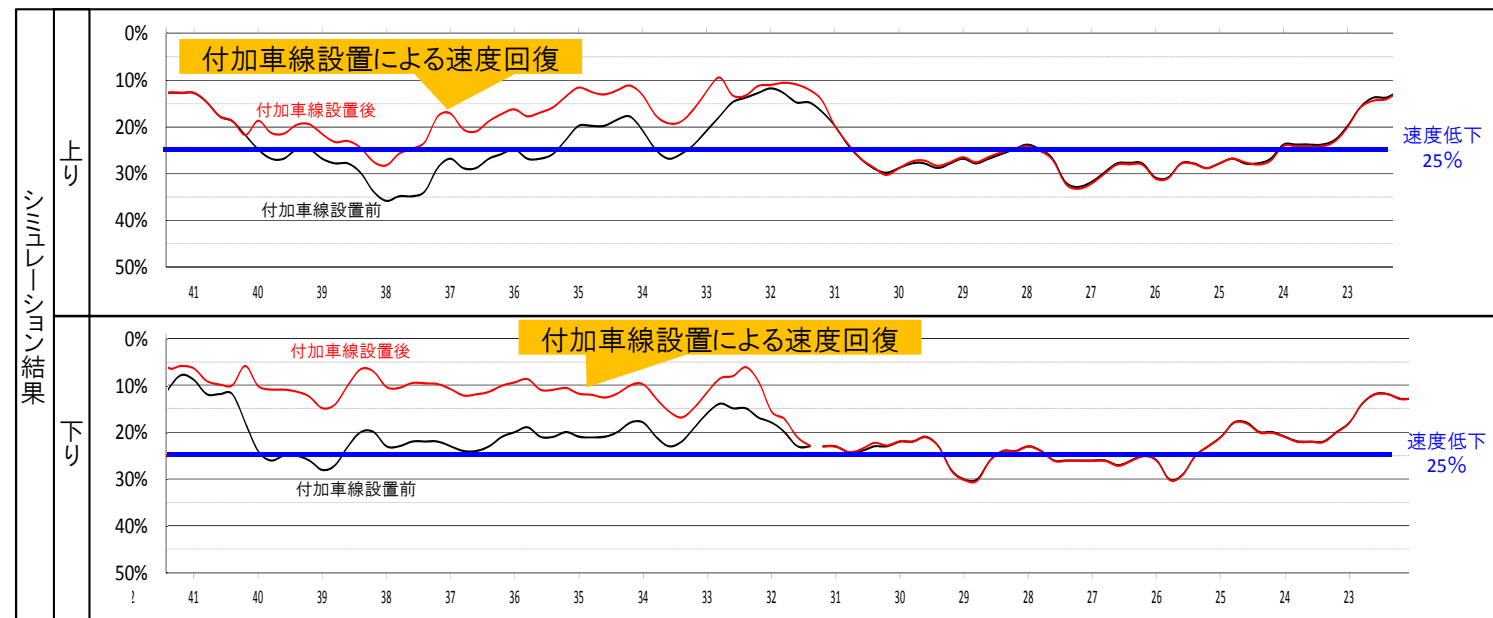
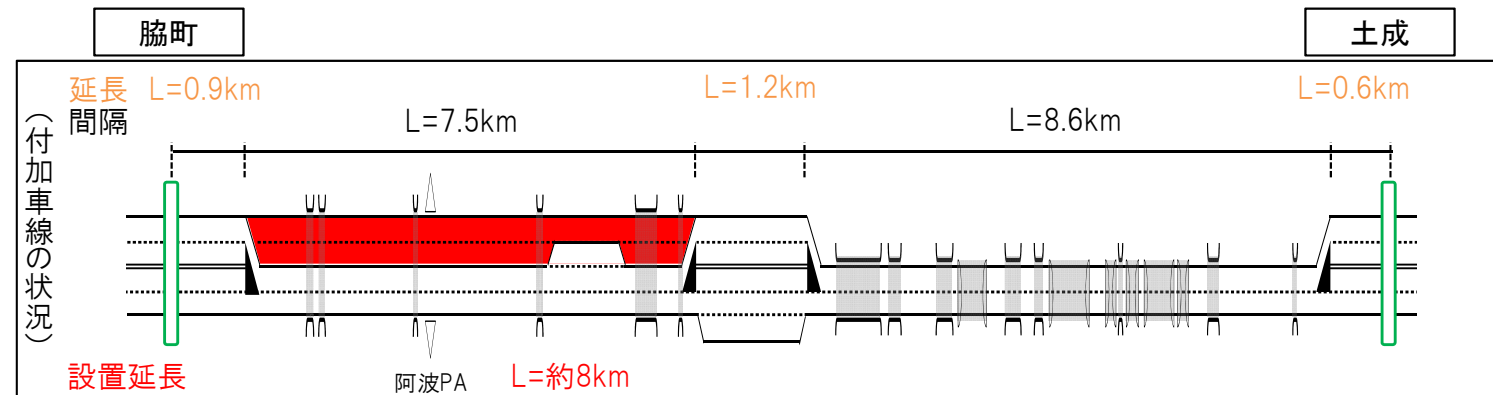
死傷事故	(上り)	×	×	×	×
	(下り)		×	×	×



# 付加車線試行設置箇所(案)の選定

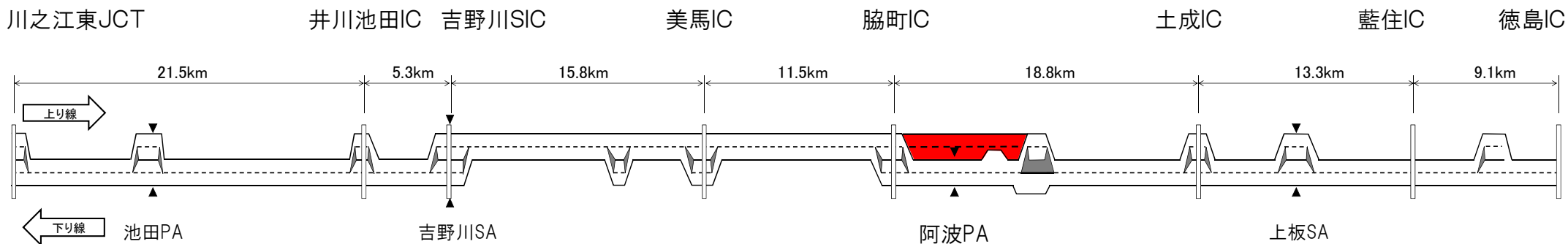
- 交通流シミュレーションにより、付加車線設置後の速度低下の状況を確認
- 交通量や速度低下の状況等から、付加車線試行設置箇所(案)を選定

## 交通流シミュレーションによる付加車線設置後の速度回復状況



# 付加車線試行設置箇所(案)の選定

○ 交通量や速度低下の状況等から、次のとおり付加車線試行設置箇所(案)を選定



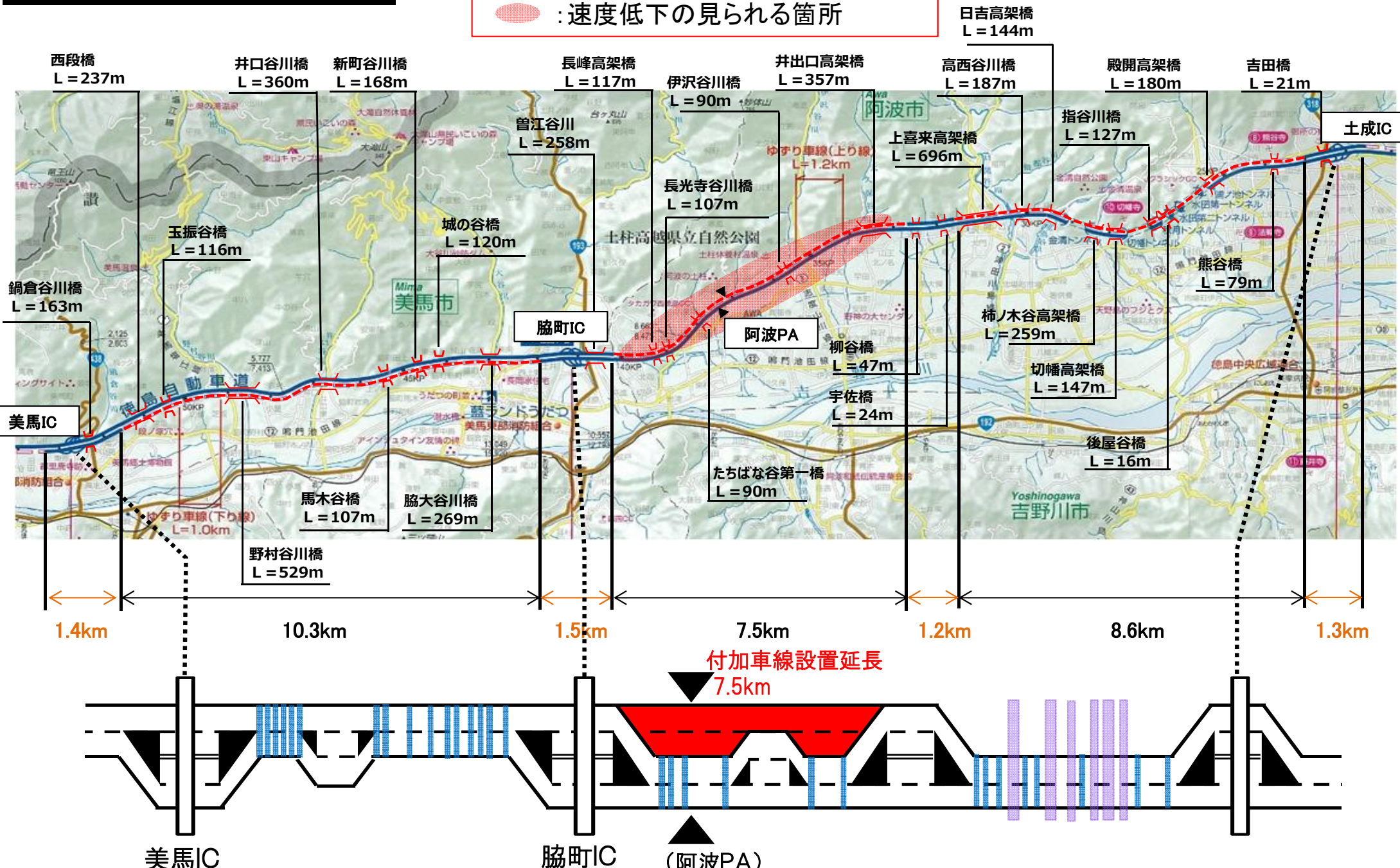
## ■ 付加車線試行設置箇所(案)

道路名	IC間	設置箇所(案)	選定理由
徳島道	脇町～土成	32.8KP～40.3KP	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 著しい速度低下(▲25%以上)が発生</li> <li>・ 阿波PAの分合流部に伴う事故発生リスクの解消</li> <li>・ 事業費の観点から、構造物が極力少ない区間を選定</li> <li>・ 付加車線試行設置後の隣接する付加車線との間隔を考慮</li> </ul>

※上記区間を基本として、今後、道路構造等を踏まえ詳細な設計を行うもの。

# 徳島自動車道(土成IC~美馬IC)

↔ : 現在の付加車線設置箇所  
 ● : 速度低下の見える箇所



※脇町IC~土成ICの区間において、阿波スマートIC(仮称)の設置位置を検討中

付加車線設置箇所(案)    橋梁区間    トンネル区間