

5. ピンポイント渋滞対策について

5.1 これまでの徳島地区における渋滞対策について

- 徳島地区渋滞対策協議会では、平成24年度に県内の78箇所を主要渋滞箇所特定し、以降、渋滞要因の分析、具体的対策のとりまとめ、具体的対策の効果検証、主要渋滞箇所の見直し（平成27年2箇所解除）、等の取り組みを実施してきた。
- 事業実施に期間を要するハード対策、効果の発現が限定的で緩やかなソフト対策、といった特徴を踏まえ、徳島地区の交通円滑化を実現するためには、これまでのハード対策、ソフト対策の継続的な取り組みに加え、**新たな視点**による渋滞解消により、**戦略的な渋滞対策の展開**を図ることが有効な方策であると考えられる。

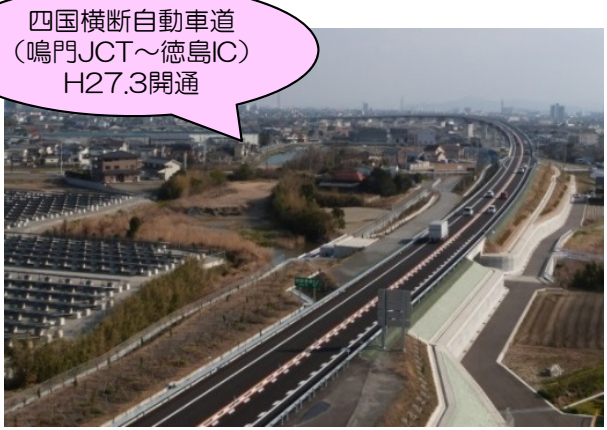
■現在実施中のソフト対策(抜粋)



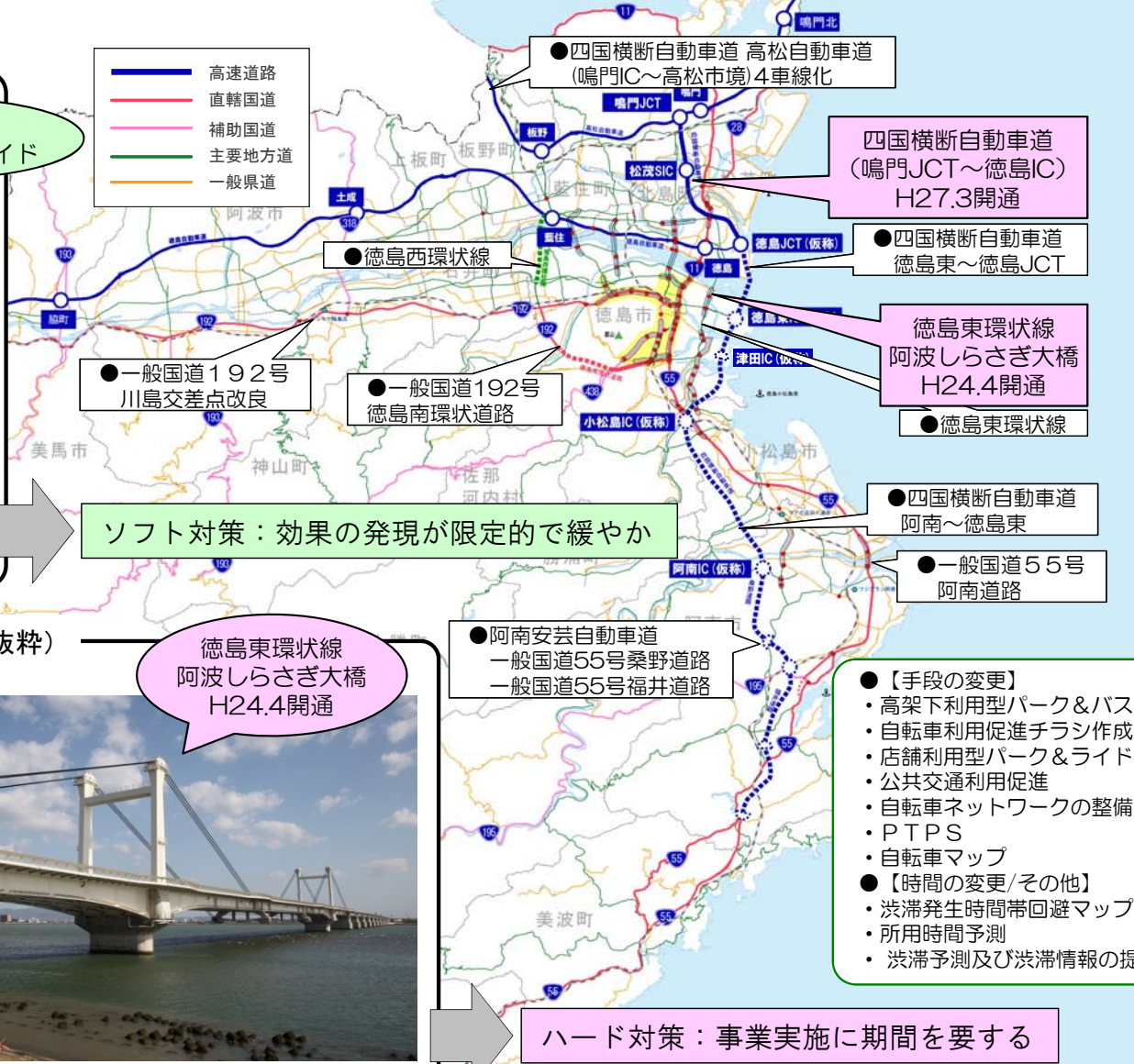
高架下
パーク&バスライド

店舗型
パーク&ライド

■現在実施中のハード対策(抜粋)



徳島東環状線
阿波しらさぎ大橋
H24.4開通



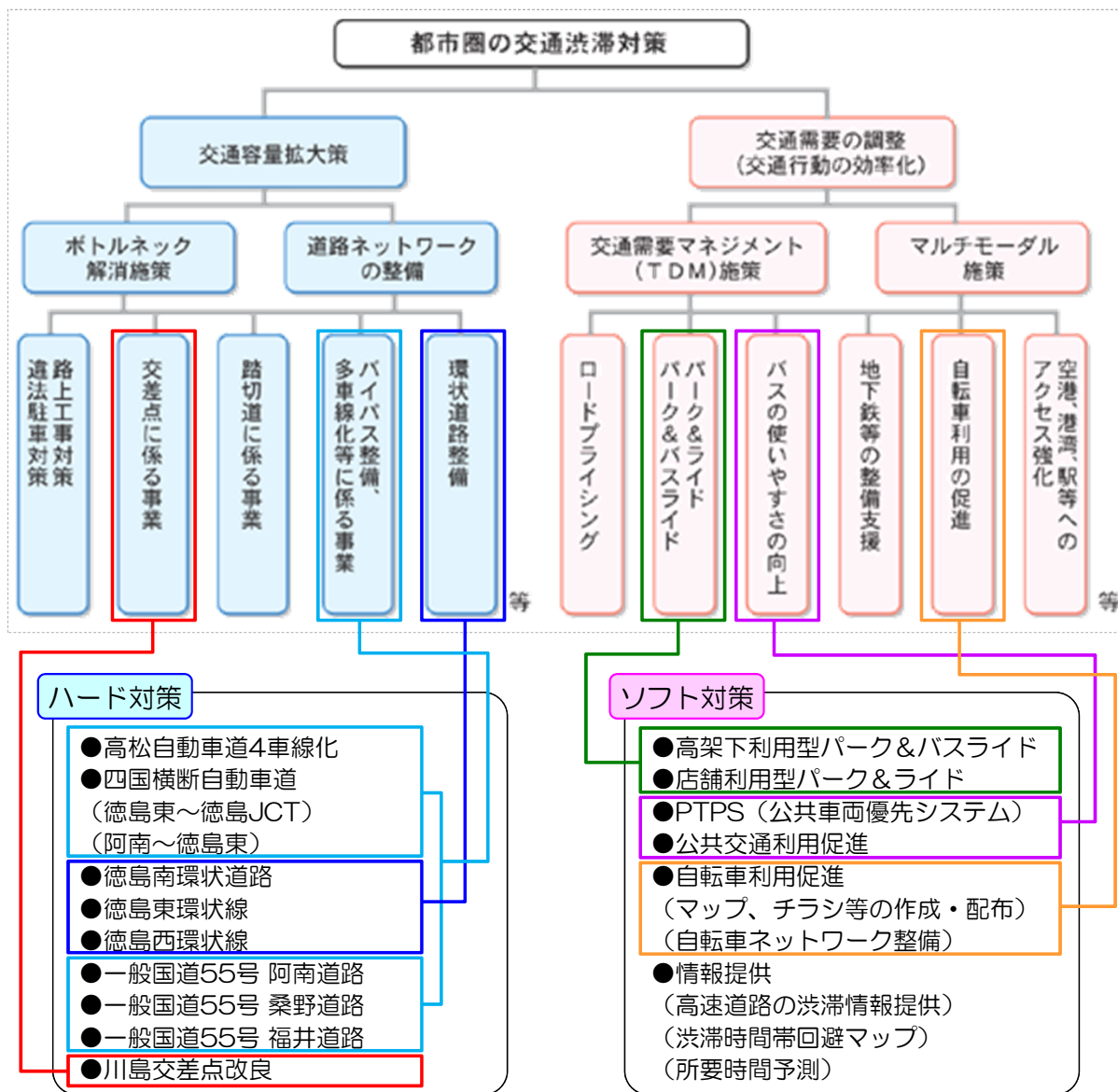
ソフト対策：効果の発現が限定的で緩やか

ハード対策：事業実施に期間を要する

- 【手段の変更】
 - ・高架下利用型パーク&バスライド
 - ・自転車利用促進チラシ作成
 - ・店舗利用型パーク&ライド
 - ・公共交通利用促進
 - ・自転車ネットワークの整備
 - ・PTPS
 - ・自転車マップ
- 【時間の変更/その他】
 - ・渋滞発生時間帯回避マップ
 - ・所用時間予測
 - ・渋滞予測及び渋滞情報の提供

5.2 ピンポイント渋滞対策の説明

- 徳島地区では、ハード対策、ソフト対策の両面から、様々な渋滞対策に取り組んでいる。
- そのうち、個別交差点に対するハード対策を事業規模の視点から①立体化、②道路拡幅、③既存道路空間の活用、の3つに分類した。
- 『ピンポイント渋滞対策』にあたる、既存道路空間の活用による車線構成の見直し等について検討を行うものとした。



※違法駐車対策、路上工事対策、踏切道に係る事業は、渋滞対策協議会以外で取り組みが実施されている

出典：国土交通省道路局HP
「円滑な都市・地域活動のための渋滞対策」より

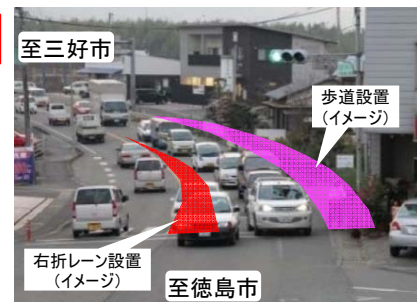
交差点に係る事業（交差点への渋滞対策）の主な分類（案）

①交差点の立体化
 ・立体化により、交通処理能力が大幅に向上する
 ・用地買収、道路構造物の構築など、事業規模は非常に大きい
 ⇒渋滞解消効果はとて大きい、事業コストも同様に大きくなる

②道路拡幅（車線増）
 ・拡幅による新規車線の整備等により、交通処理能力が向上する
 ・用地買収、改築工事など、事業規模は比較的大きい
 ⇒渋滞解消効果は大きい、事業コストも大きくなる

一般192号川島交差点改良

国道に右折専用車線がなく、右折待ち車両の滞留により渋滞が発生していることから、右折車線を設置するとともに、歩道未整備箇所の整備を行う。



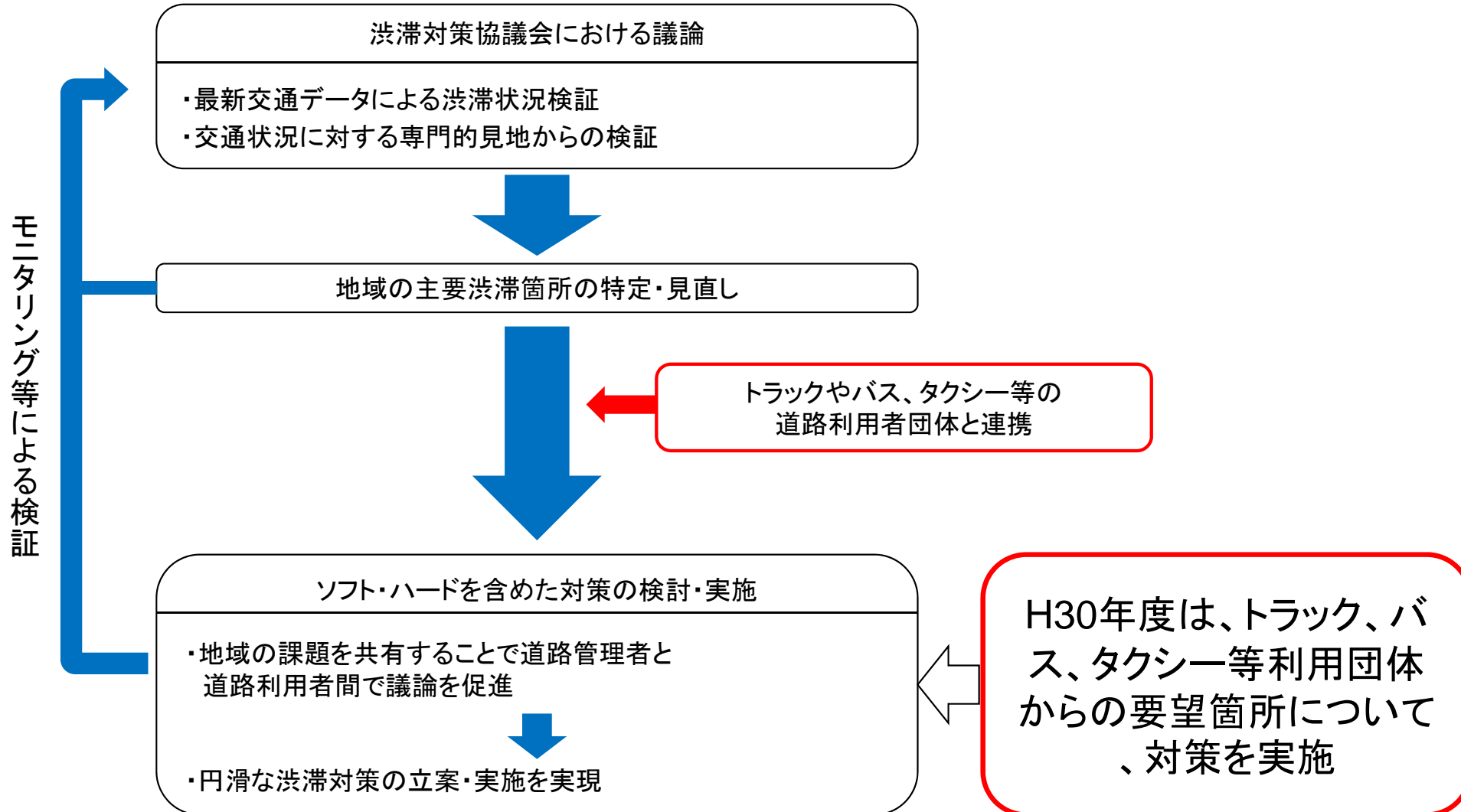
③既存道路空間の活用（車線構成の見直し等）
 ・右折レーンの延伸等により、交通処理能力が若干向上する。
 ・比較的小規模な改築工事であり、事業規模は小さい
 ⇒渋滞解消効果は小さい、事業コストも小さい

・**少ない投資**で大きな効果を求めるため、**比較的小さい規模での対策工**が実施できる箇所に対する『ピンポイント渋滞対策』を実施することで、渋滞の緩和を図るものとする。

5.3 道路利用者団体との連携強化

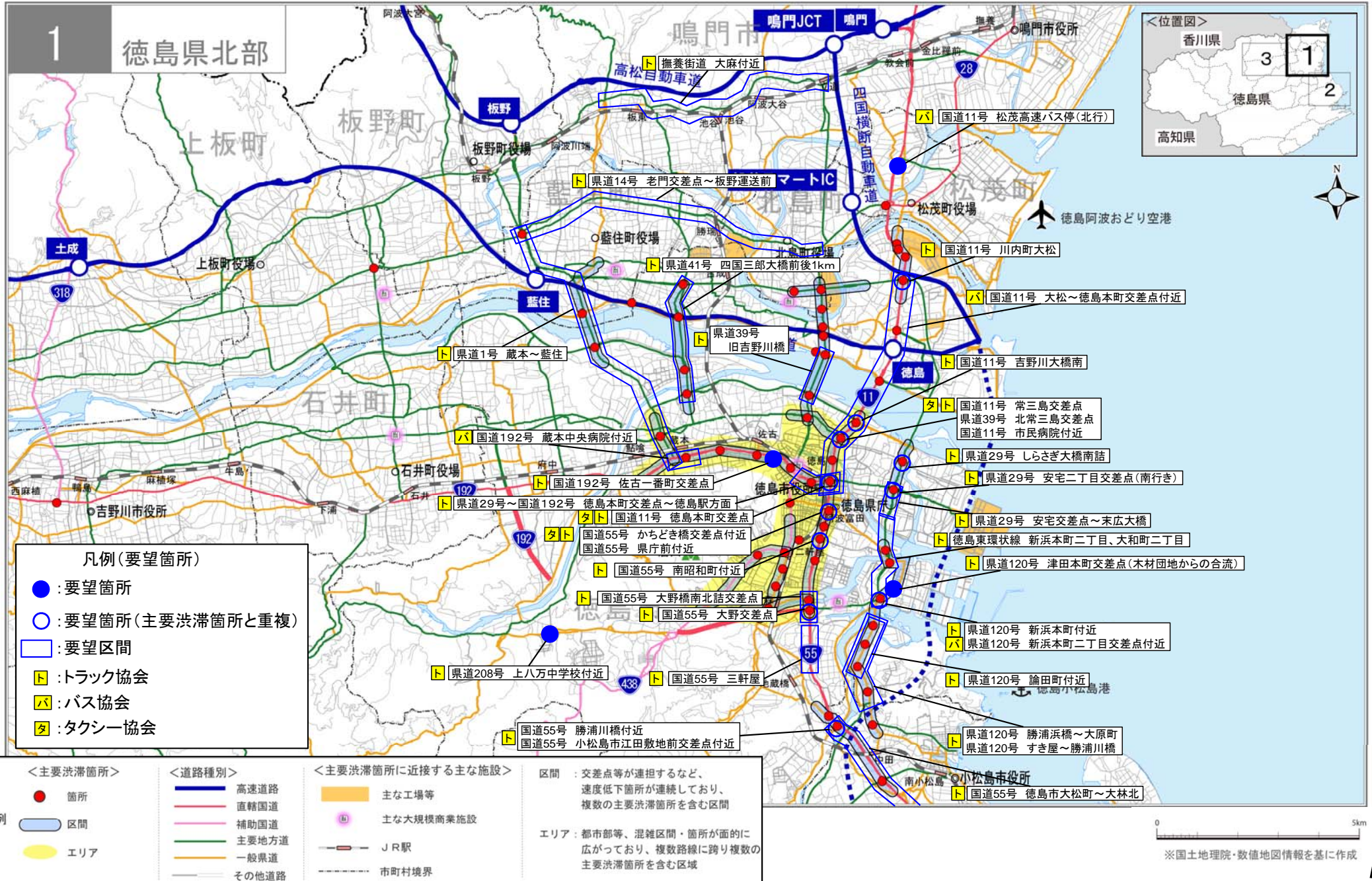
- 渋滞対策協議会とトラック、バス、タクシー等の道路利用者団体との連携を強化し、利用者目線で対策箇所を特定。
- 即効性のある渋滞対策を検討・実施。

■概要



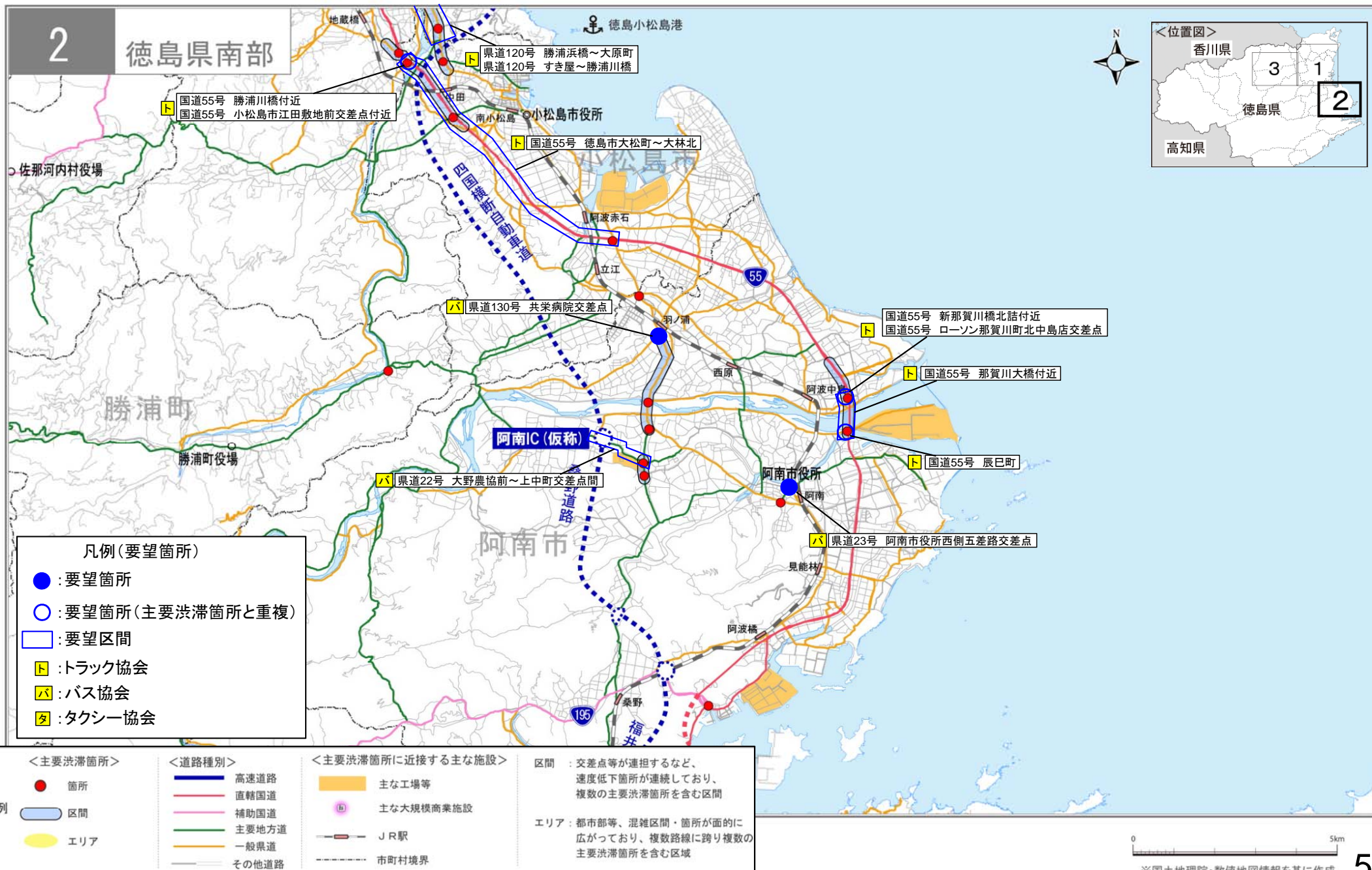
5.3 道路利用者団体との連携強化

トラック、バス、タクシー各協会から、全37箇所の要望が挙げられた。



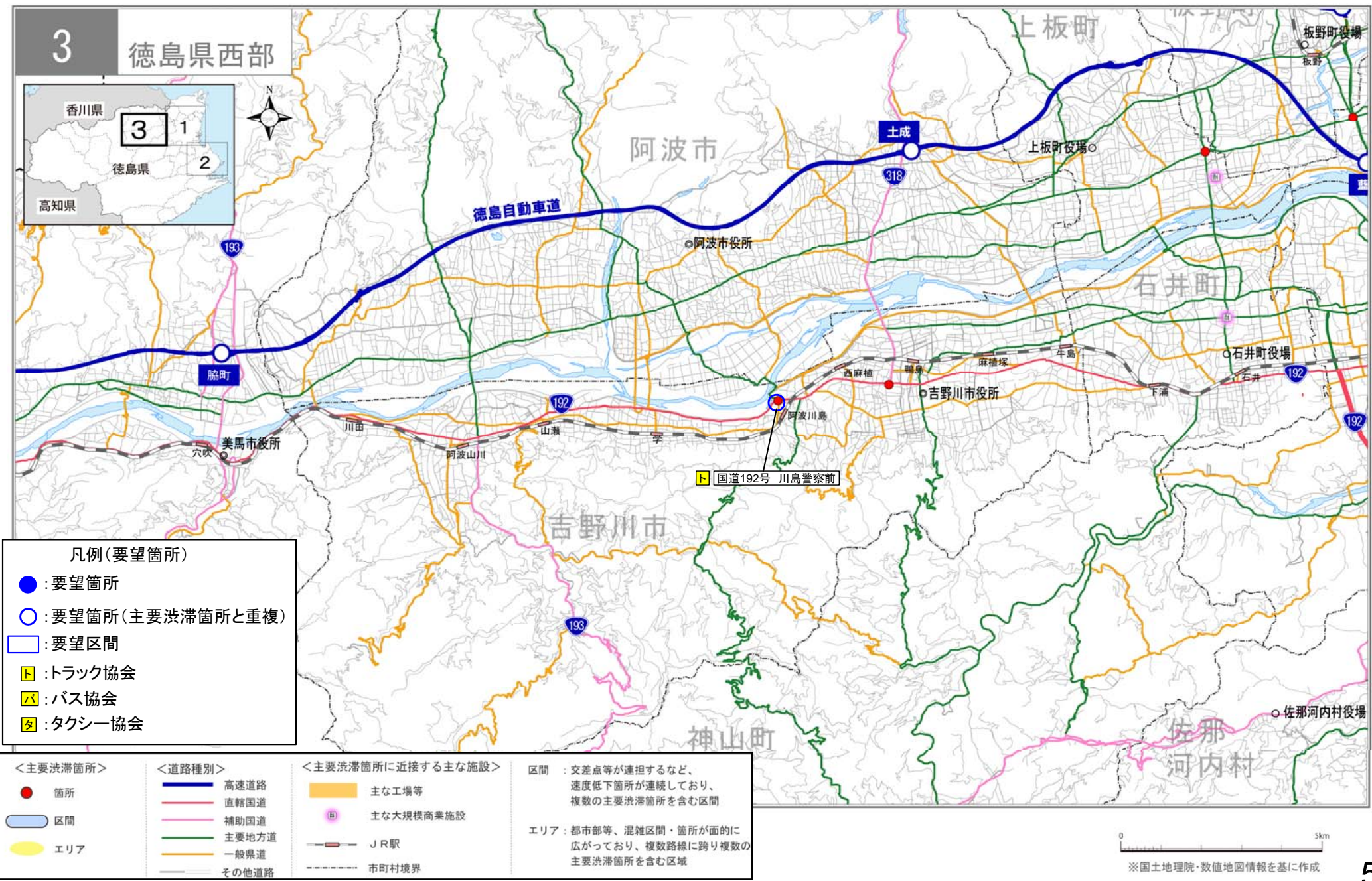
5.3 道路利用者団体との連携強化

トラック、バス、タクシー各協会から、全37箇所の要望が挙げられた。



5.3 道路利用者団体との連携強化

○トラック、バス、タクシー各協会から、全37箇所の要望が挙げられた。



5.4 道路利用者団体からの要望箇所の対策について「国道11号 徳島本町交差点」

- 渋滞要因は、北側流入の右折レーンを超える渋滞による直進車の阻害があげられる。
- 右折レーンを、現況の117mから129mに延伸することで、渋滞の緩和効果が期待される。
- 平成30年8月に工事着手。平成30年9月に完成予定。

トラック、バス、タクシー等の道路利用者団体要望箇所

《位置図》



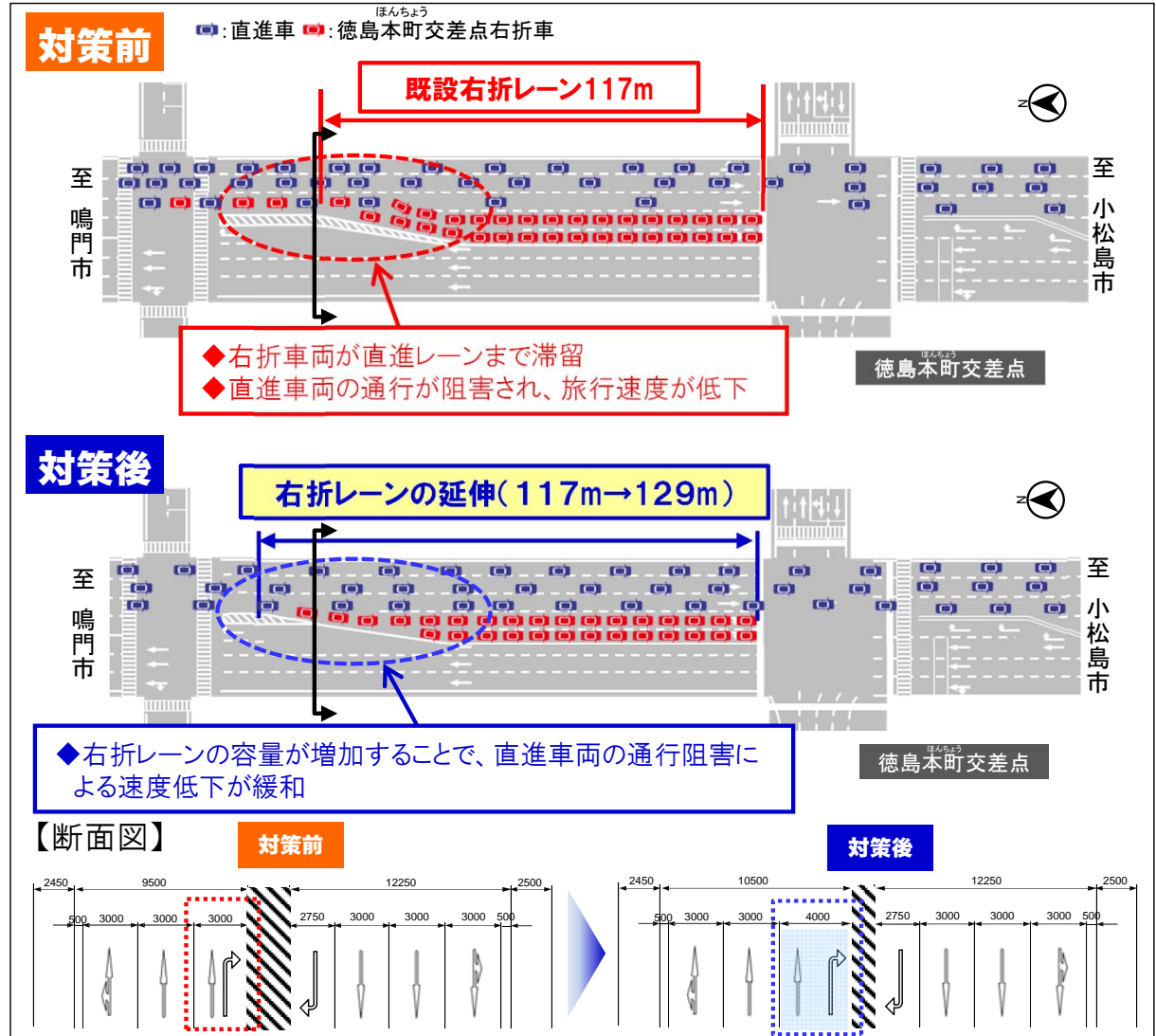
《広域図》



● 主要渋滞箇所

出典：国土地理院・基盤地図情報を基に作成

《説明図》

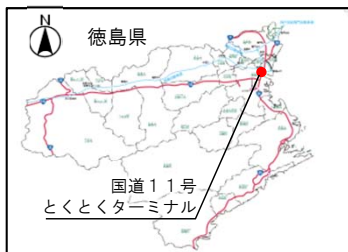


5.4 道路利用者団体からの要望箇所の対策について「国道11号 松茂高速バス停（北行）」

- 渋滞要因は、連続して高速バスが到着した時に**バスベいはみ出すことによる一般車の直進の阻害**があげられる。
- バスベいの待機スペースを、**2台分から3台分**に延伸することで、渋滞の緩和効果が期待される。
- 平成30年11月に**工事着手**。平成31年3月に**完成予定**。

トラック、バス、タクシー等の
道路利用者団体要望箇所

位置図

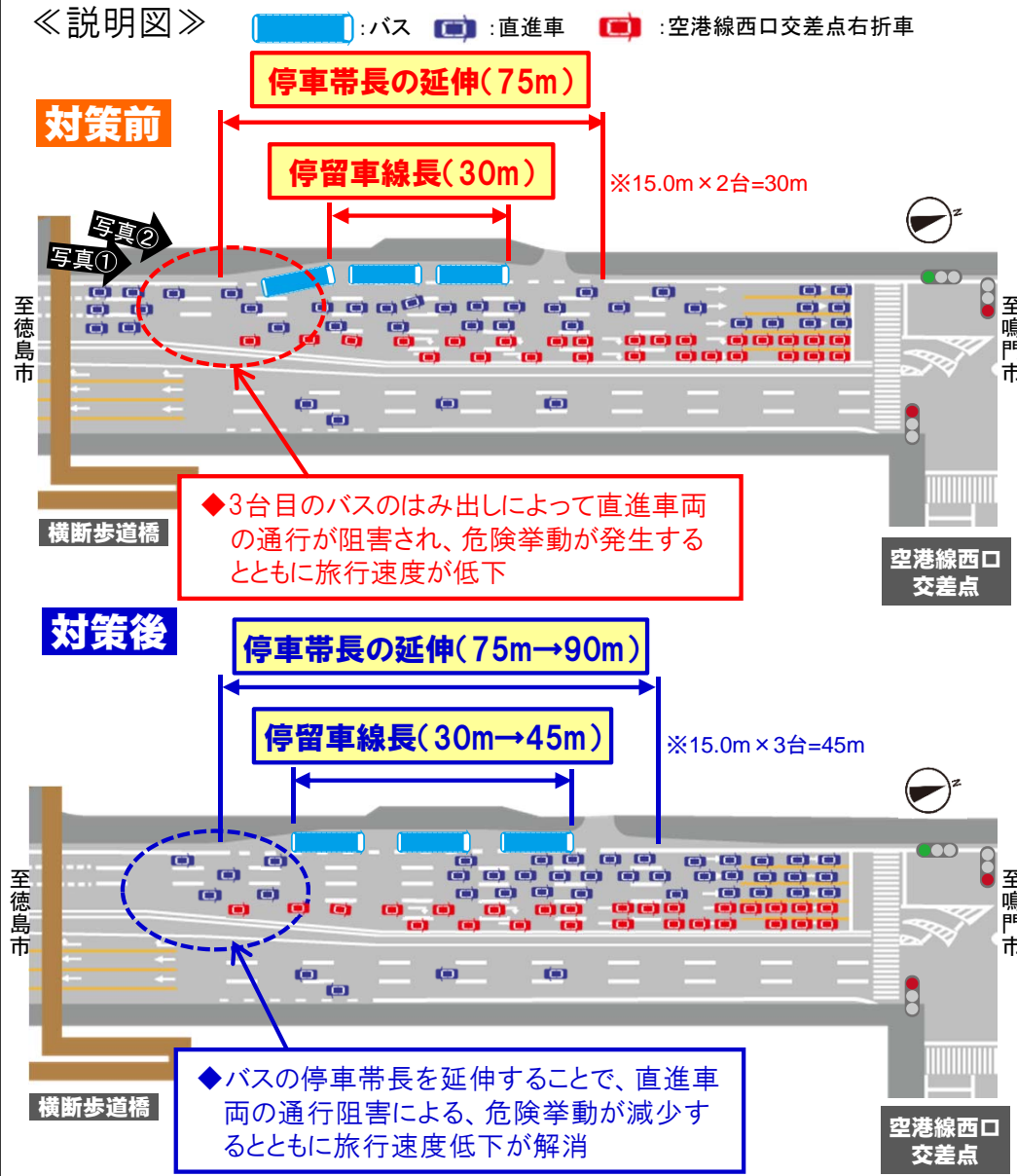


広域図



● 主要渋滞箇所
出典: 国土院・基盤地図情報を基に作成

説明図



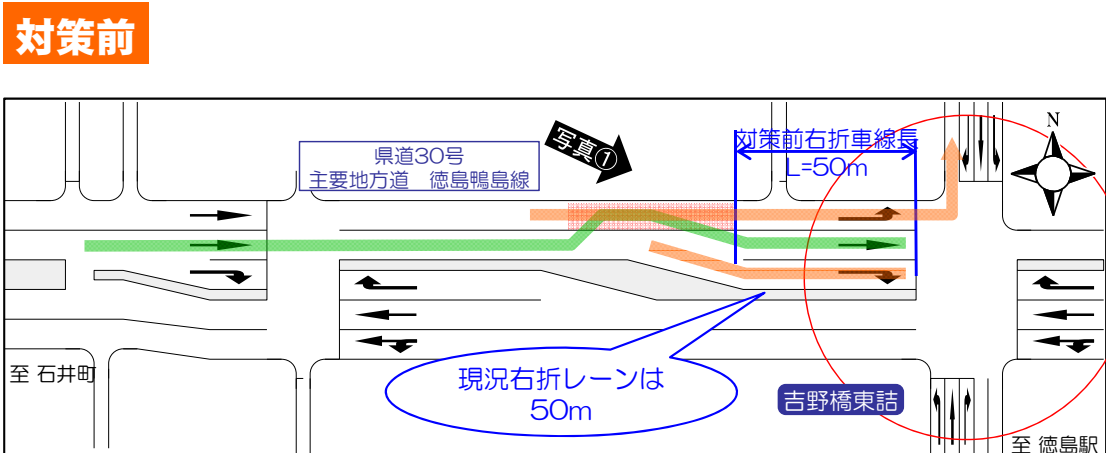
5.5 ピンポイント渋滞対策実施箇所の状況報告「県道30号 吉野橋東詰交差点」

- 渋滞要因は、西側流入の右折レーンを超える渋滞による直進車の阻害があげられる。
- 右折レーンを、現況の50mから112mに延伸することで、渋滞の緩和効果が期待される。
- 平成30年3月に工事着手。平成30年6月に整備完了。

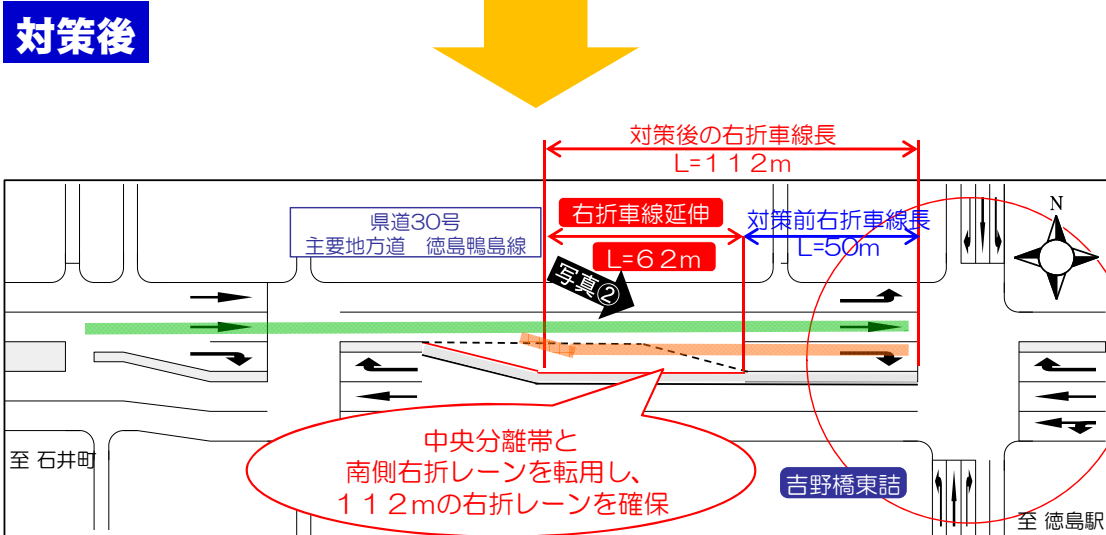
位置図



説明図



広域図



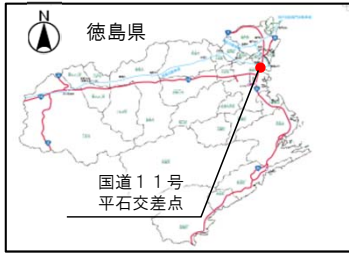
● 主要渋滞箇所

出典: 国土地理院・基盤地図情報を基に作成

5.5 ピンポイント渋滞対策実施箇所状況報告「国道11号 平石交差点」

- 渋滞要因は、南側流入の右折レーンを超える渋滞による直進車の阻害があげられる。
- 右折レーンを、現況の90mから158mに延伸することで、渋滞の緩和効果が期待される。
- 平成30年1月に工事着手。平成30年7月に整備完了。

位置図



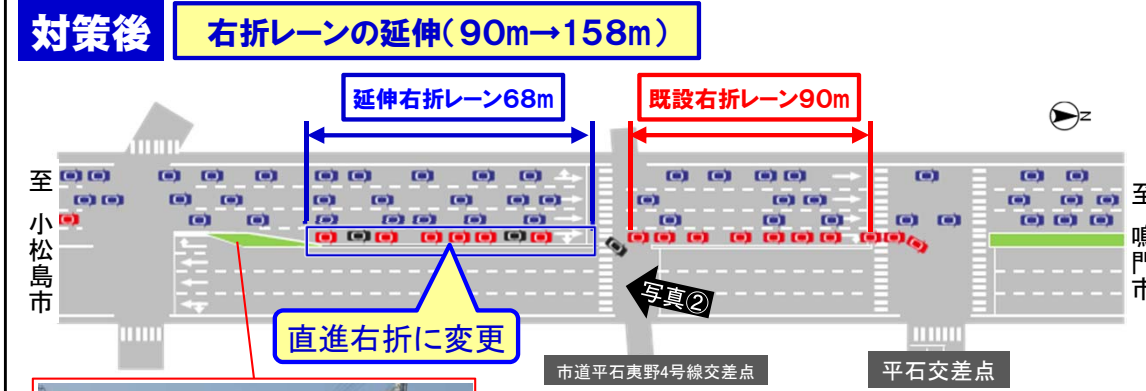
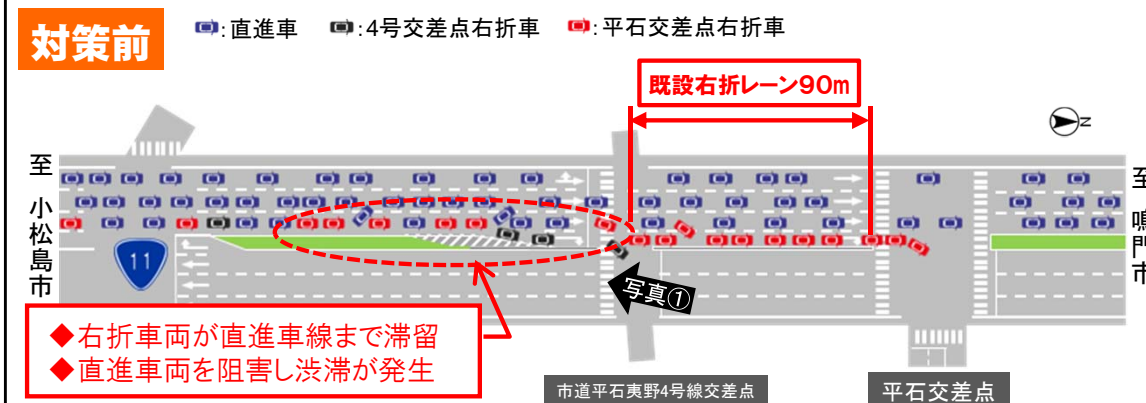
広域図



● 主要渋滞箇所

出典：国土院理院・基盤地図情報を基に作成

説明図



周知看板の設置
(H30年4月～H30年7月)



H30.7 整備完了

