

4. ピンポイント渋滞対策について

4.1 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。

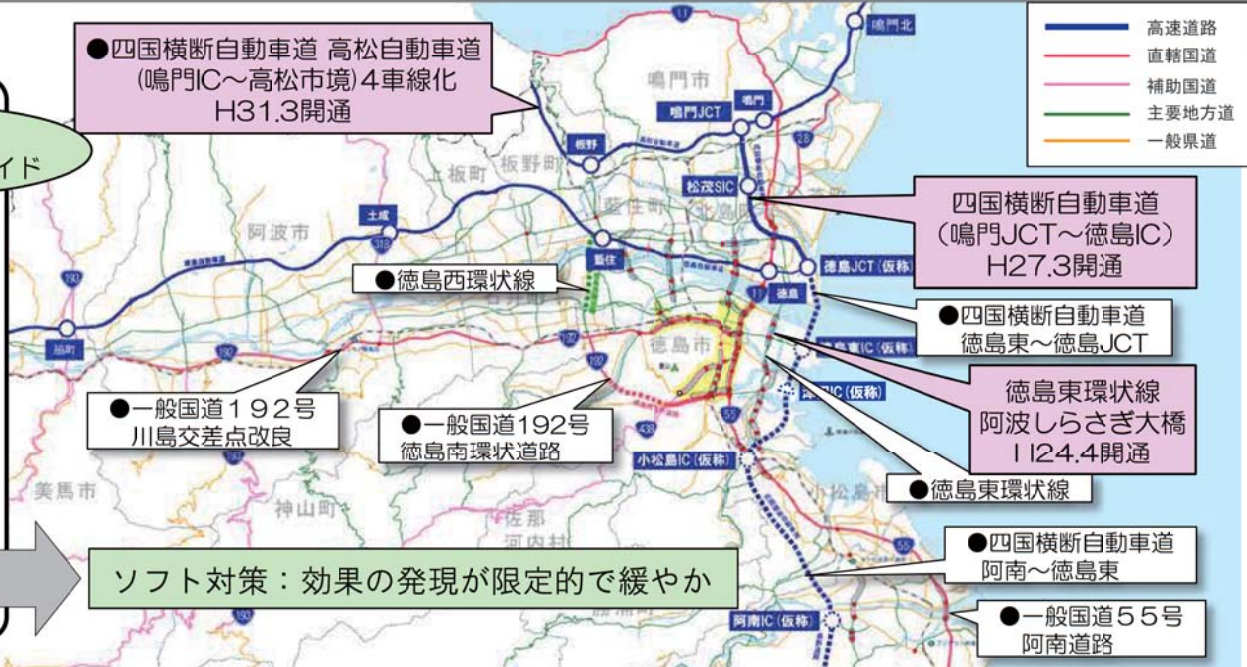
■現在実施中のソフト対策(抜粋)

テカケル、トメル、乗りカエル。PARK & RIDE

高架下パーク&バスライド

パーク&バスライド 無料駐車場 利用者募集中

店舗型パーク&ライド



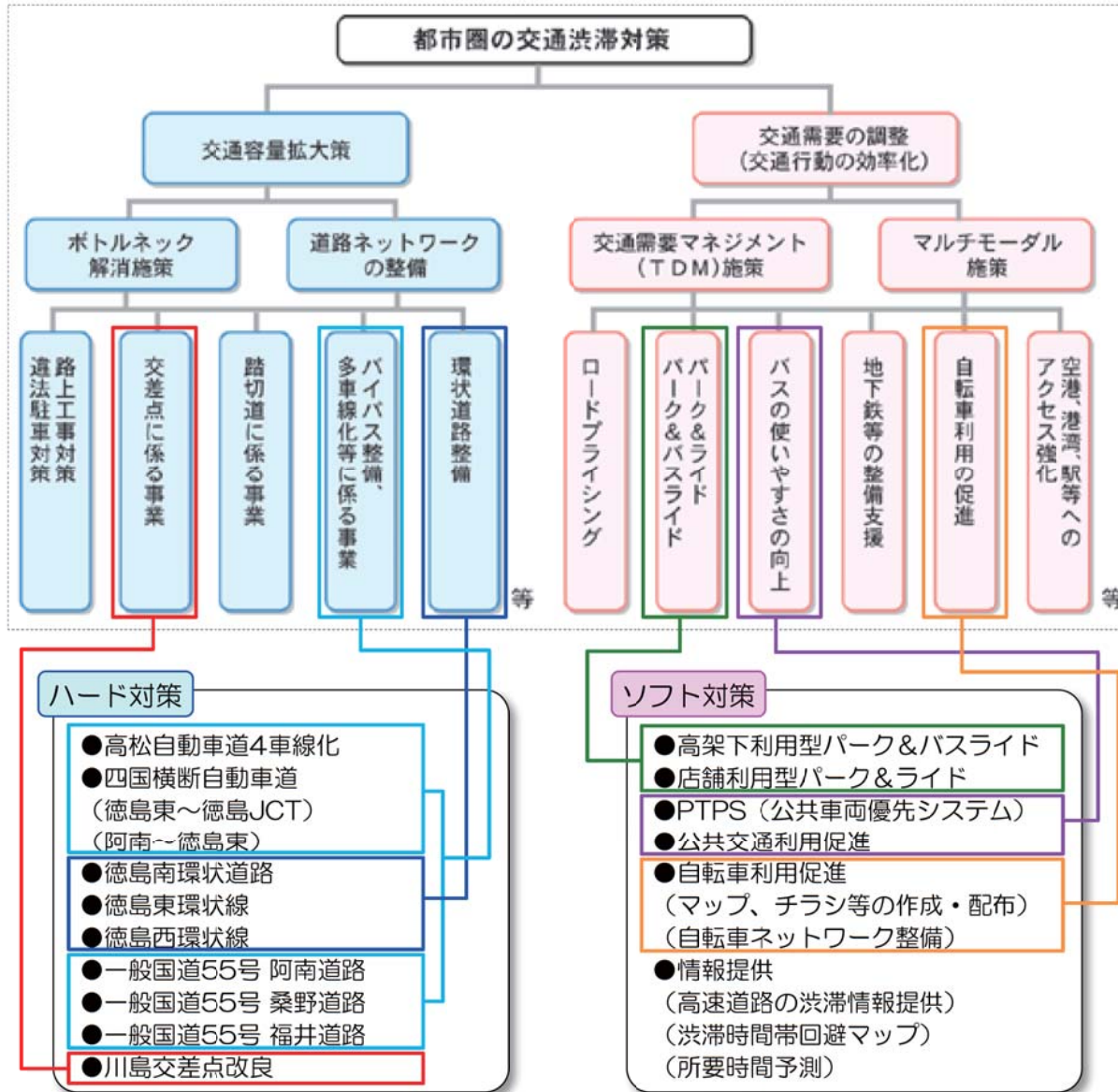
ソフト対策：効果の発現が限定的で緩やか

ハード対策：事業実施に期間を要する



4.2 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（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

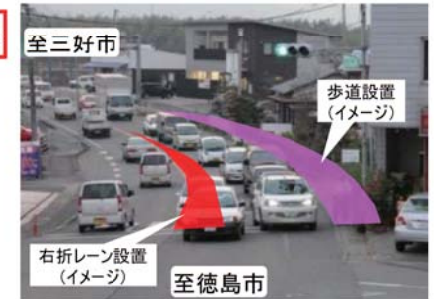
交差点に係る事業（交差点への渋滞対策）の主な分類（案）

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。



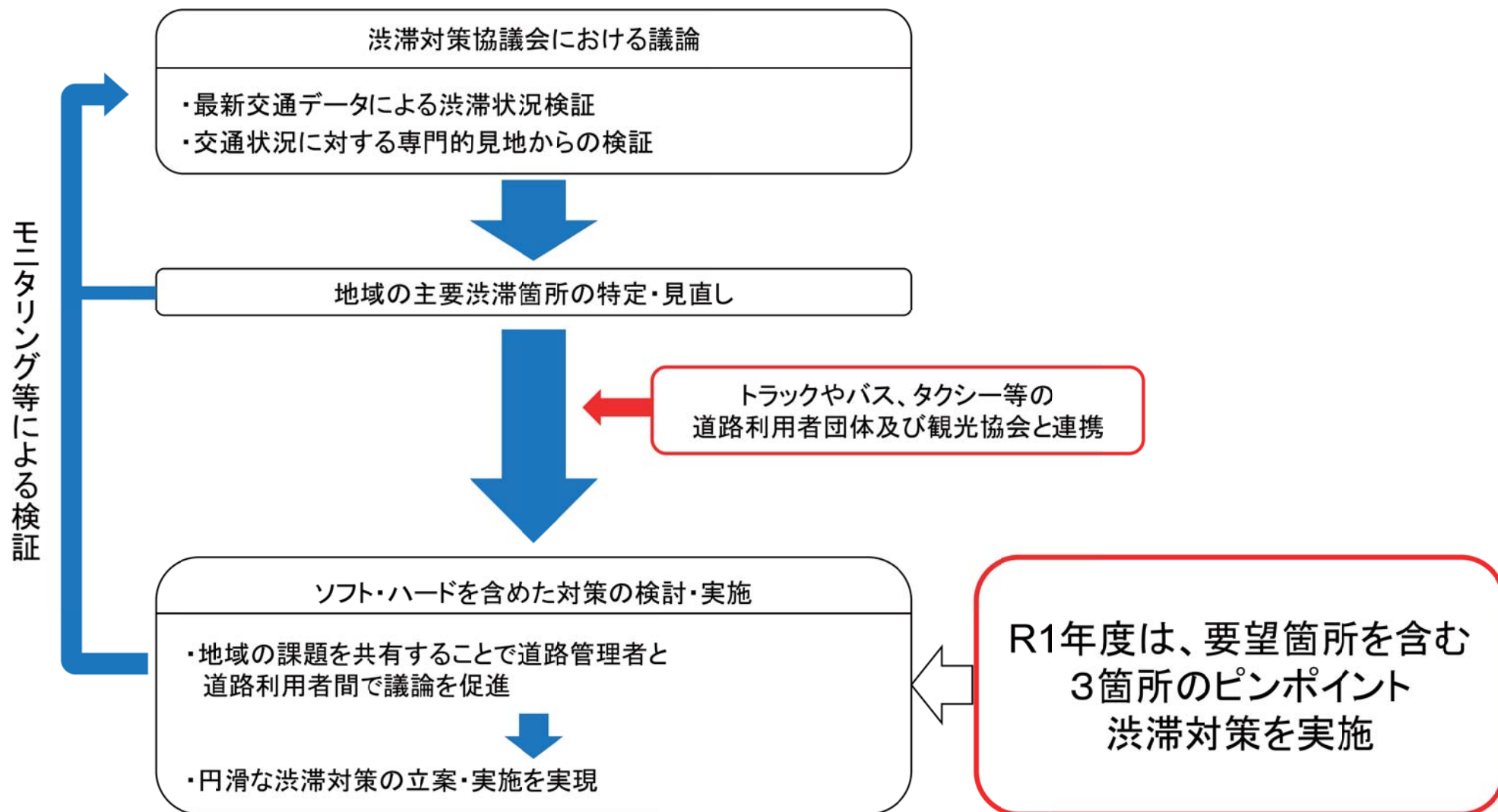
③既存道路空間の活用（車線構成の見直し等）
 ・右折レーンの延伸等により、交通処理能力が若干向上する。
 ・比較的小規模な改築工事であり、事業規模は小さい。
 ⇒渋滞解消効果は小さい、事業コストも小さい。

・**少ない投資**で早期的に効果を求めるため、**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。

4.3 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及び観光協会との連携を強化し、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



4.3 道路利用者団体との連携強化

トラック、バス、タクシー、観光各協会から、全49箇所の要望が挙げられた。



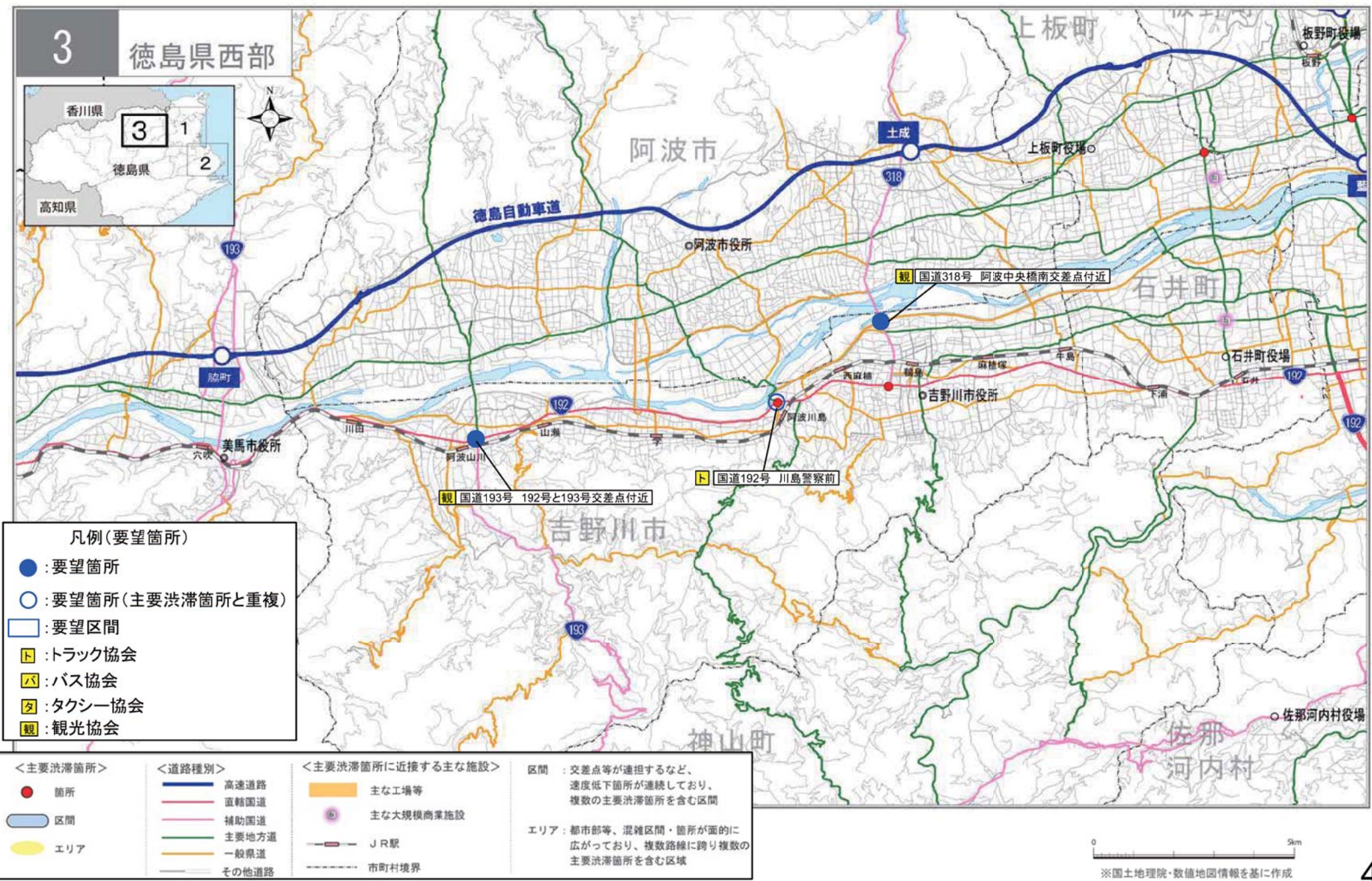
4.3 道路利用者団体との連携強化

トラック、バス、タクシー、観光各協会から、全49箇所の要望が挙げられた。



4.3 道路利用者団体との連携強化

トラック、バス、タクシー、観光各協会から、全49箇所の要望が挙げられた。



4.3 道路利用者団体との連携強化

○トラック、バス、タクシー、観光各協会から、全49箇所の要望が挙げられた。



凡例(要望箇所)

- : 要望箇所
- : 要望箇所(主要渋滞箇所と重複)
- : 要望区間
- ト : トラック協会
- バ : バス協会
- タ : タクシー協会
- 観 : 観光協会

凡例

● 箇所	高速道路	主な工場等	区間 : 交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間
□ 区間	直轄国道	主な大規模商業施設	エリア : 都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域
● エリア	補助国道	JR 駅	
	主要地方道	市町村境界	
	一般県道		
	その他道路		

4.3 道路利用者団体との連携強化

トラック、バス、タクシー、観光各協会から、全49箇所の要望が挙げられた。



凡例(要望箇所)

- : 要望箇所
- : 要望箇所(主要渋滞箇所と重複)
- : 要望区間
- ト : トラック協会
- バ : バス協会
- タ : タクシー協会
- 観 : 観光協会

凡例

<主要渋滞箇所>	<道路種別>	<主要渋滞箇所に近接する主な施設>	区間
● 箇所	高速道路	主な工場等	交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間
□ 区間	直轄国道	主な大規模商業施設	エリア
● エリア	補助国道	J R 駅	都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域
	主要地方道	市町村境界	
	一般県道		
	その他道路		

4.4 ピンポイント渋滞対策箇所の説明について「国道55号 大野交差点」

- 渋滞要因は、北側流入部の右折レーンを越える右折滞留による直進車の進行阻害。
- 令和元年度、大野交差点の改良(右折レーン延伸(57m→92m))を実施予定。
- 令和2年1月に工事着手予定。令和2年2月に完了予定。

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

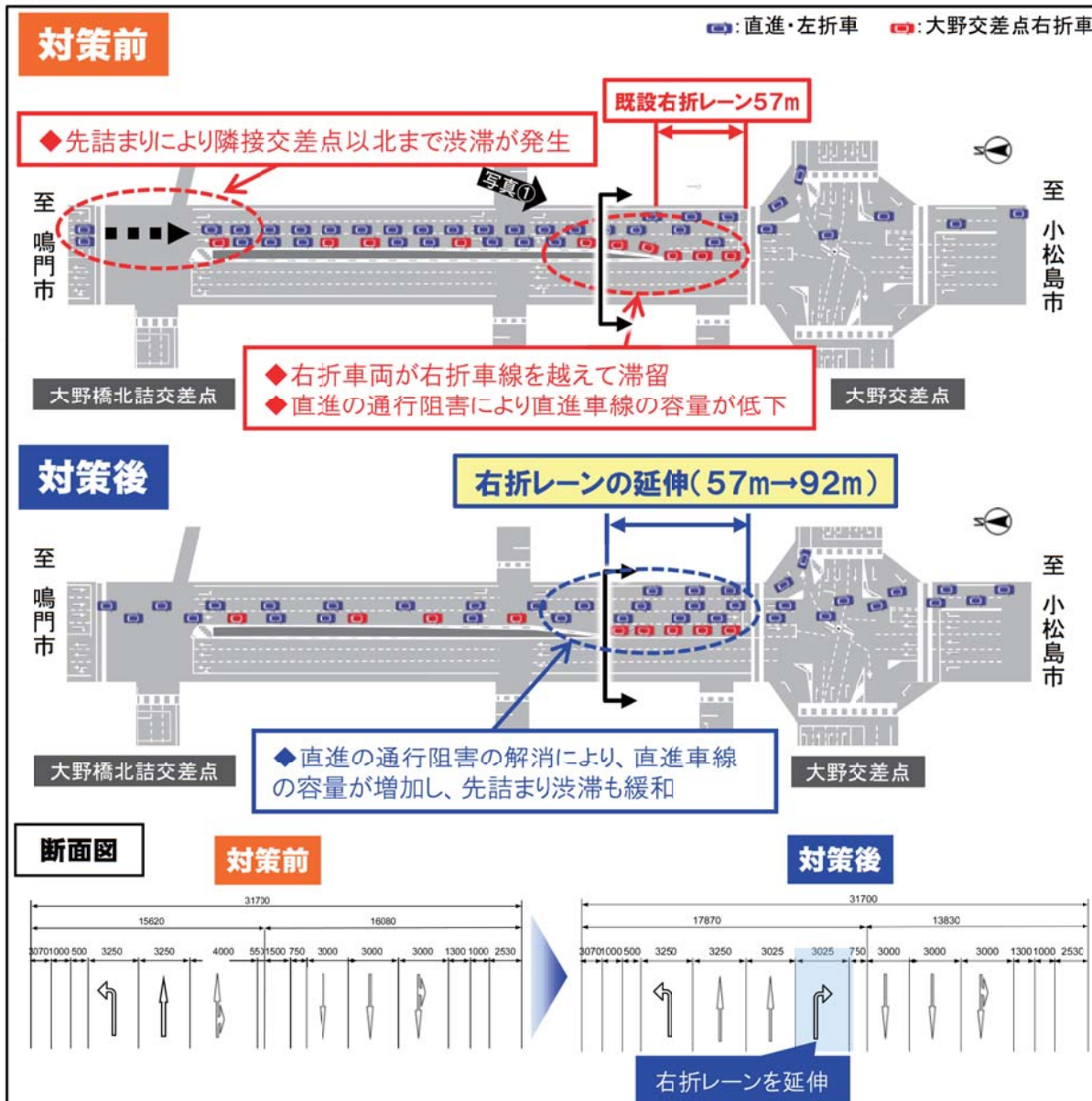


広域図



出典: 国土地理院・基盤地図情報に基づき作成

説明図



4.4 ピンポイント渋滞対策箇所の説明について「国道11号 松茂高速バス停（北行）」

参考

- 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**が挙げられる。
- 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31年2月に**工事着手**。令和元年10月に**完了予定**。

トラック、バス、タクシー等の道路利用者団体要望箇所

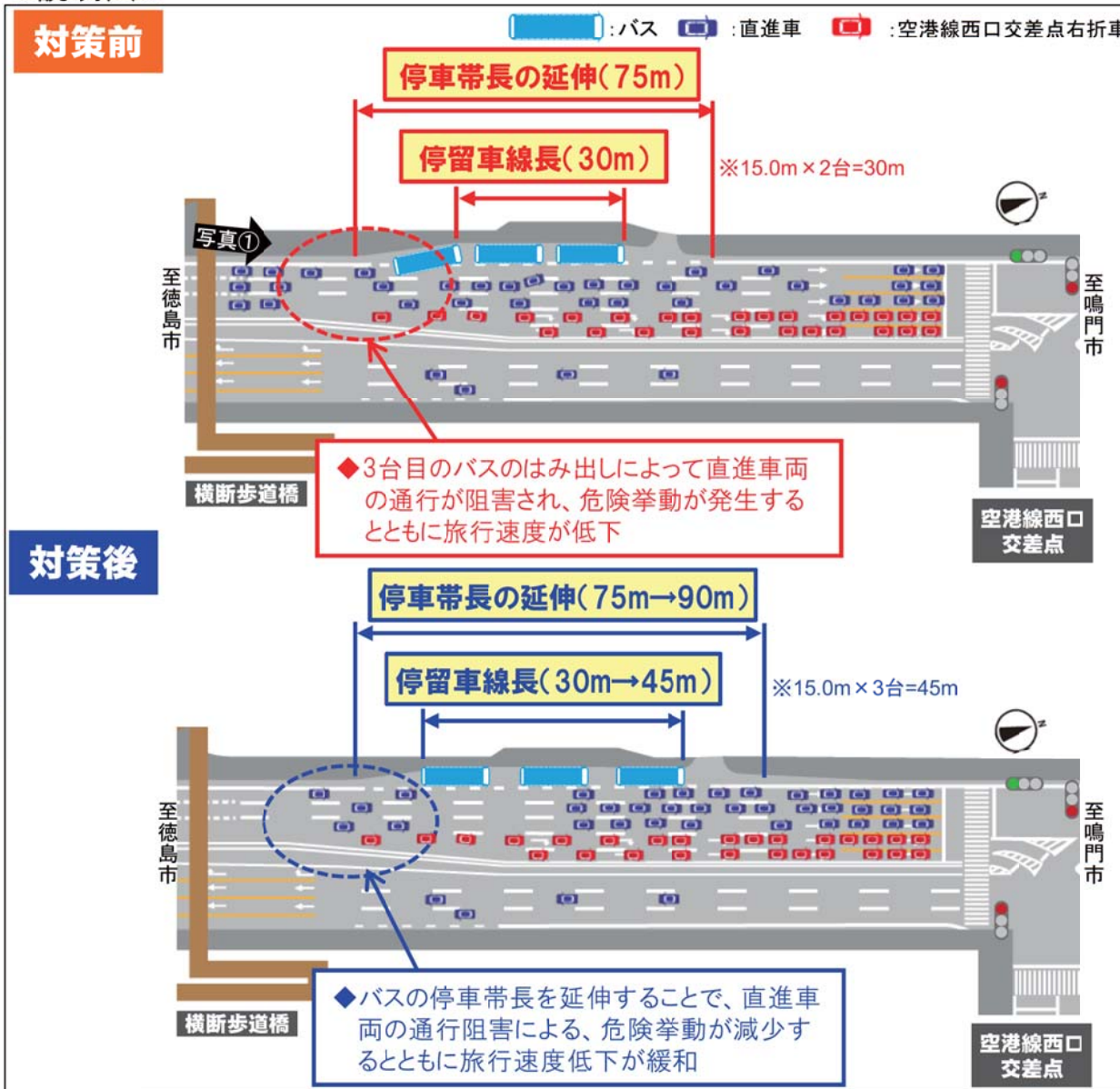
位置図



広域図



説明図



● 主要渋滞箇所
 出典: 国土地理院・基盤地図情報を基に作成

4.4 ピンポイント渋滞対策箇所の説明について「県道徳島吉野線 弁天橋南詰交差点」

- 渋滞要因は、東側流入の右折車両が右折レーンを超えて停滞して発生す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44mから50mに延伸することで、現況より渋滞の緩和効果が期待される。
- 令和元年9月に工事着手予定。令和元年10月に完成予定。

《位置図》



《広域図》



出典：国土地理院・基盤地図情報をもとに作成

《説明図》

