

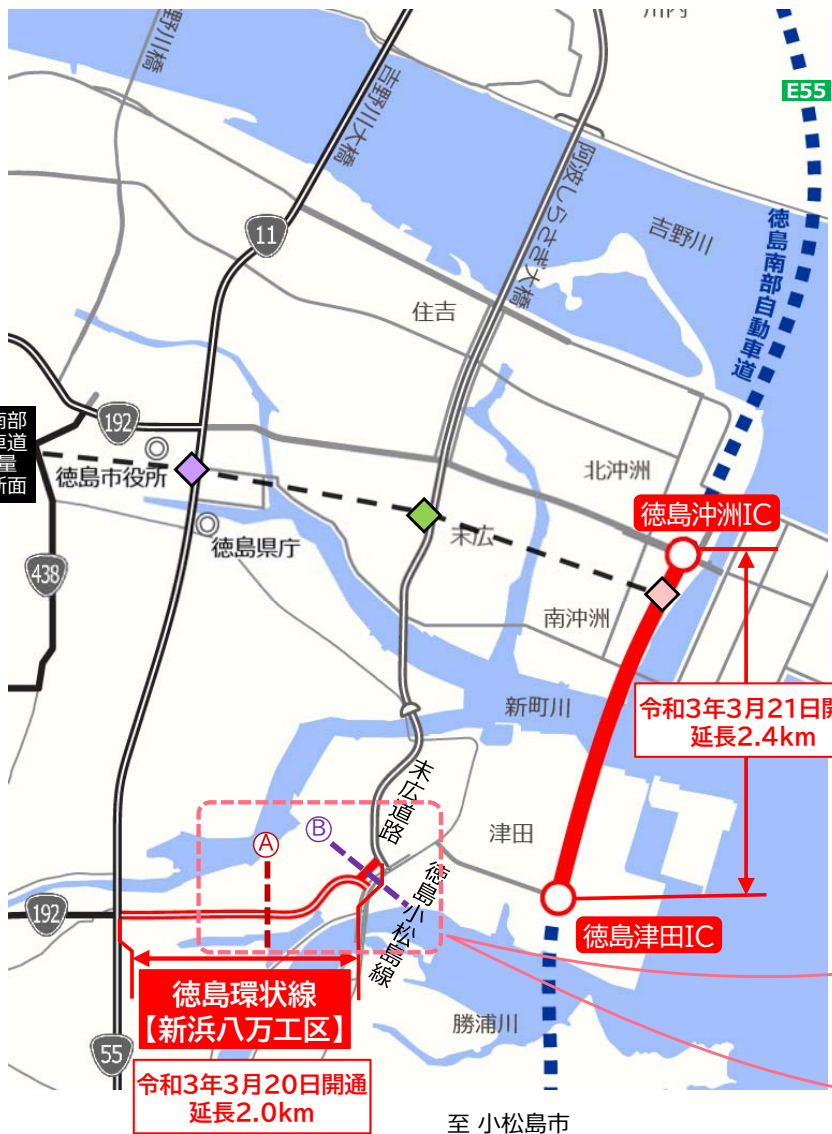
## 4. 令和2年度開通路線の効果検証

---

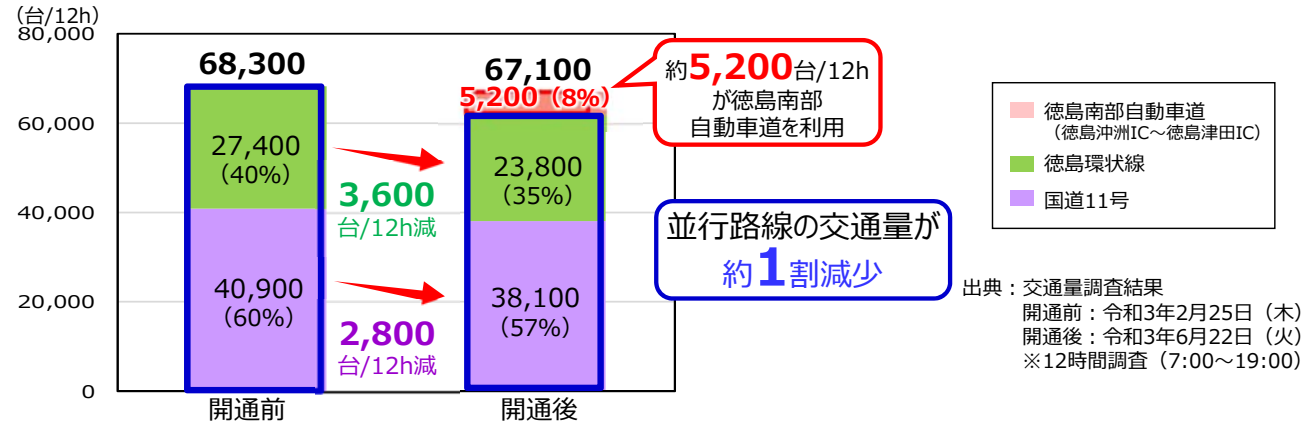
# 4.1 令和2年度開通路線の概要

- 令和3年3月20日に徳島環状線新浜八万工区（末広道路との直結道路と4車線化：延長2.0km）が開通。
- 令和3年3月21日に徳島南部自動車道（徳島沖洲IC～徳島津田IC間：延長2.4km）が開通。
- 徳島南部自動車道（徳島沖洲IC～徳島津田IC間）に交通量が転換することで、並行する徳島環状線及び国道11号の断面交通量が約1割減少。
- 徳島環状道路新浜八万工区の交通量は約2割増加。徳島環状線と重用していた徳島小松島線の交通量は約1割減少。

## 位置図



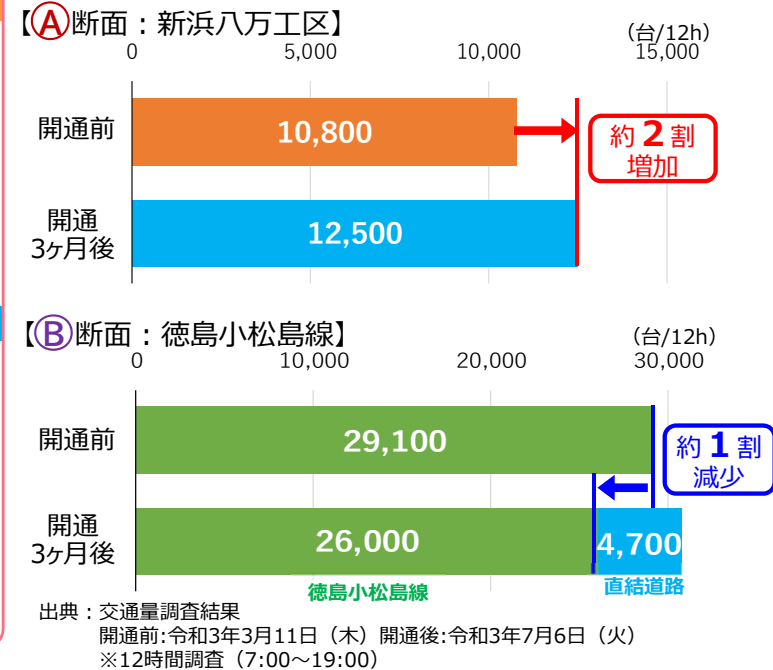
## 徳島南部自動車道(徳島沖洲IC～徳島津田IC間)開通に伴う交通量の変化



## 新浜八万工区の周辺拡大図



## 新浜八万工区開通に伴う交通量の変化



## 4.2 令和2年度開通に伴う効果 ～所要時間の変化～ 徳島南部自動車道（徳島沖洲IC～徳島津田IC）

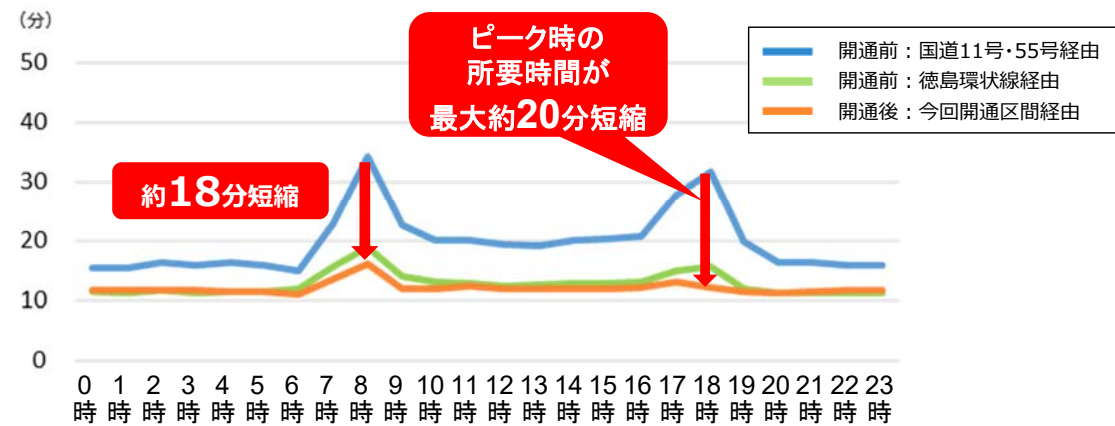
- 徳島南部自動車道（徳島沖洲IC～徳島津田IC間）が開通したことにより、徳島IC～物流拠点(徳島小松島港津田地区)間の所要時間が、最大で約20分短縮。
- また、徳島南部自動車道（徳島沖洲IC～徳島津田IC間）と並行する国道11号・55号の旅行速度が約0.9km/h向上。

### 位置図



### ルート別の所要時間比較

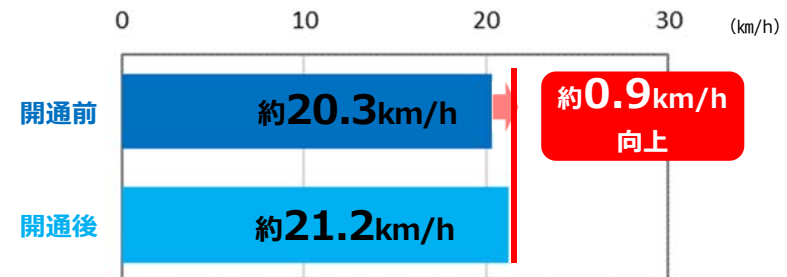
徳島IC～物流拠点（徳島小松島港津田地区）間の時間帯別所要時間



出典：ETC2.0データ  
開通前：令和2年10月  
開通後：令和3年10月  
※【平日】時間帯別平均所要時間

### 国道11号・55号の平均旅行速度の向上

<大野交差点～徳島本町交差点>



出典：ETC2.0データ  
開通前：令和2年10月  
開通後：令和3年10月  
※【平日】12時間平均旅行速度（7:00～19:00）

## 4.2 令和2年度開通に伴う効果 ～所要時間の変化～ 徳島環状線（新浜八万工区）

○徳島環状線（新浜八万工区）が全線4車線で開通し、未広道路と直結したことにより、大野交差点から末広大橋北詰交差点間の朝の混雑時の所要時間が約8分短縮（開通前に比べて半減）。

### 位置図

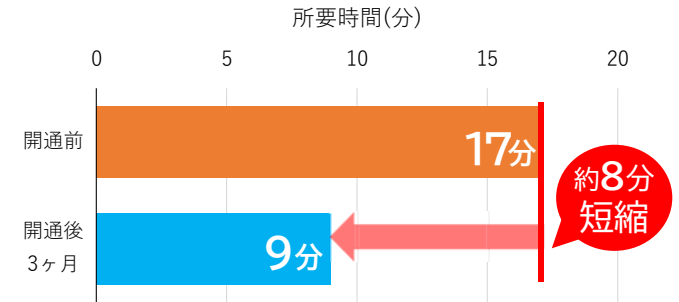


### 周辺拡大図



### 開通前後の所要時間比較

●大野交差点→末広大橋北詰交差点の所要時間



出典：旅行速度調査結果(大野交差点8:00発)  
開通前：令和3年3月11日(木)  
開通後：令和3年7月6日(火)

### 開通前後の混雑状況の変化



●7時頃に混雑が発生し9時頃まで継続

●混雑はほぼ解消

出典：定点観測結果  
開通前：令和3年3月11日(木)  
開通後：令和3年7月6日(火)

# 4.2 令和2年度開通に伴う効果 ～交通状況の変化～（朝・夕ピーク） 徳島環状線（新浜八万工区）

○徳島環状線（新浜八万工区）が開通したことにより、徳島小松島線の平均旅行速度が約2.5km/h向上し、20km/h以下の割合が約10%減少。

出典：ETC2.0データ

分析対象区間 南側隣接交差点から新浜本町二丁目交差点の徳島小松島線

分析対象期間 開通前：令和2年10月【平日】7:00～9:00・17:00～19:00

開通後：令和3年10月【平日】7:00～9:00・17:00～19:00

## 位置図



## 拡大図

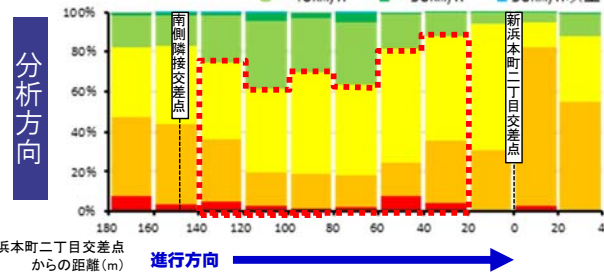


※分析対象区間：  
※出典：国土地理院

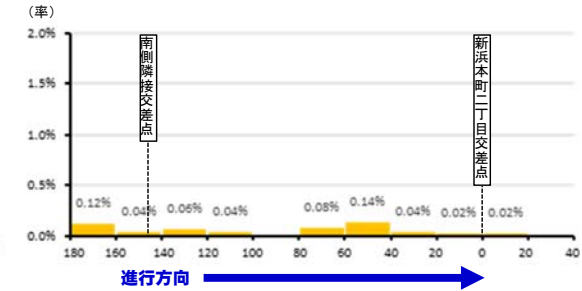
## 開通前



## 旅行速度



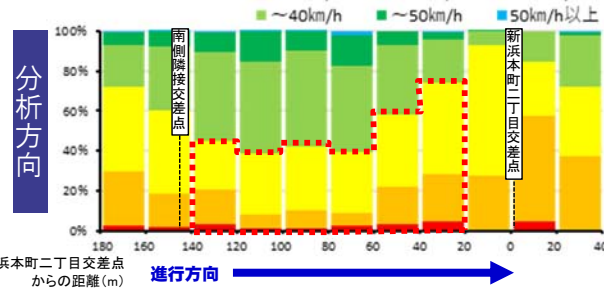
## 急ブレーキの発生頻度



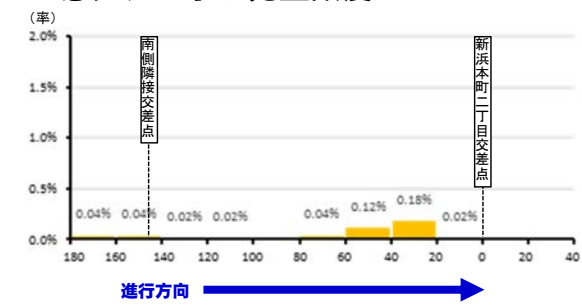
## 開通後



## 旅行速度



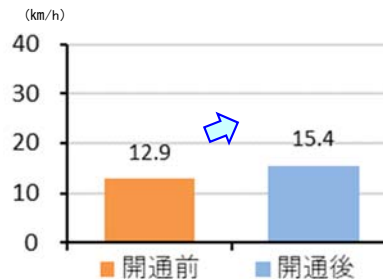
## 急ブレーキの発生頻度



## 分析方向 〈平均旅行速度〉

2.5km/h向上

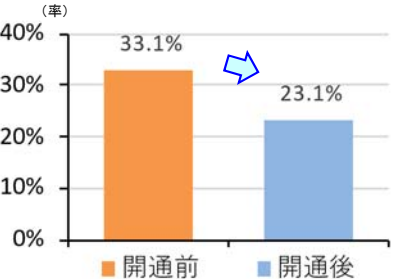
開通前：12.9km/h → 開通後：15.4km/h



## 分析方向 〈20km/h以下の割合〉

10.0%減少

開通前：33.1% → 開通後：23.1%



※平均速度・20km/h以下の割合は南側隣接交差点から新浜本町二丁目交差点区間で集計

## 写真①(H29.8.29撮影)



開通前 (撮影日：平成29年8月29日(火))

## 写真②(R4.2.14撮影)

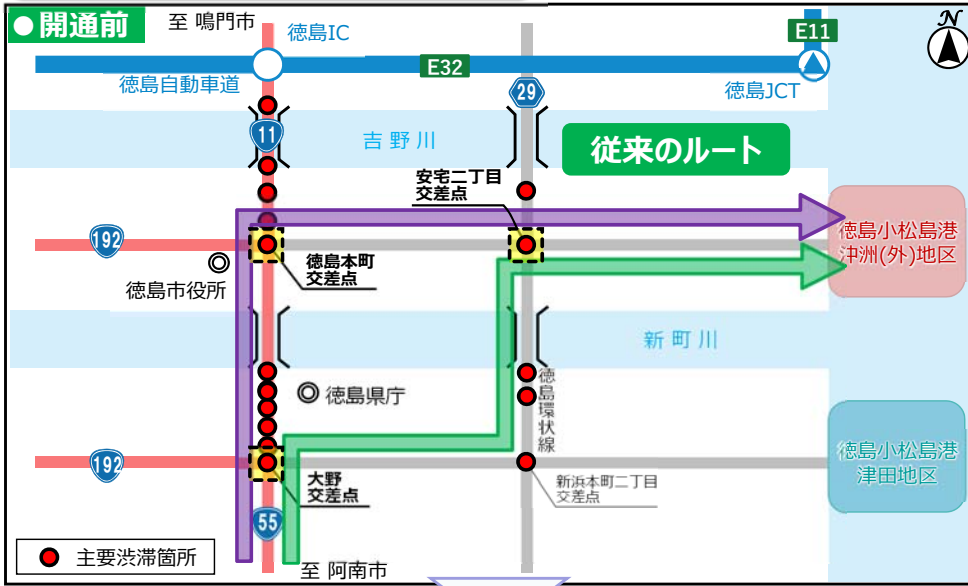


開通後 (撮影日：令和4年2月14日(月))

# 4.3 令和2年度開通に伴う影響 ～交通流動の変化～ 徳島南部自動車道（徳島沖洲IC～徳島津田IC）

- 徳島南部自動車道（徳島沖洲IC～徳島津田IC間）が開通したことにより、主要渋滞箇所を回避した港湾方面への新たなアクセスルートが形成。
- 国道11号・国道55号を走行していた交通の一部が徳島南部自動車道（徳島沖洲IC～徳島津田IC間）へ転換し、朝ピーク時（7時～10時）に徳島本町交差点と安宅二丁目交差点の直進・右折交通量が1割から4割減少。大野交差点では右折交通量が2割増加。

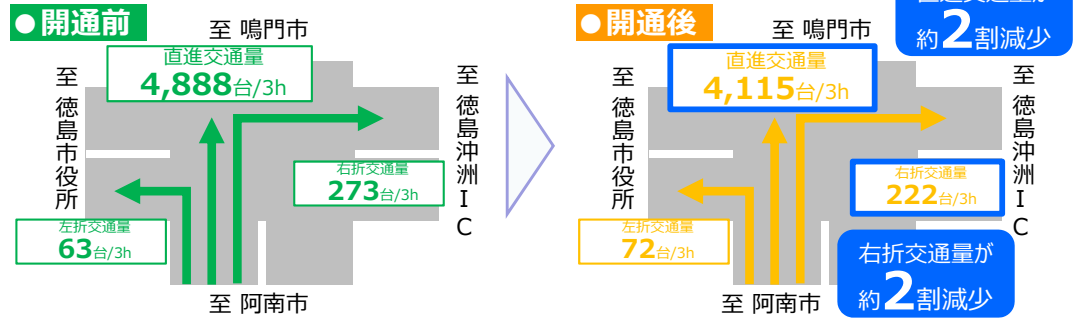
## 想定される主な交通流動の変化



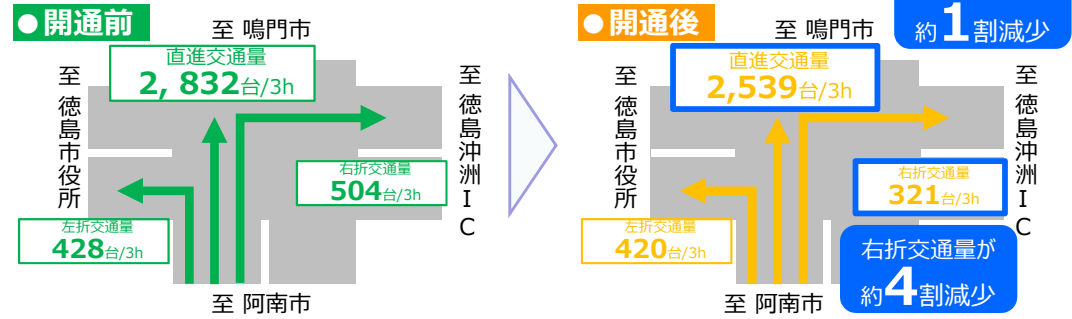
## 交通状況の変化

出典：交通量調査結果  
 開通前：令和3年2月25日（木）、開通後：令和3年6月22日（火）  
 ※朝ピーク（7:00～10:00）

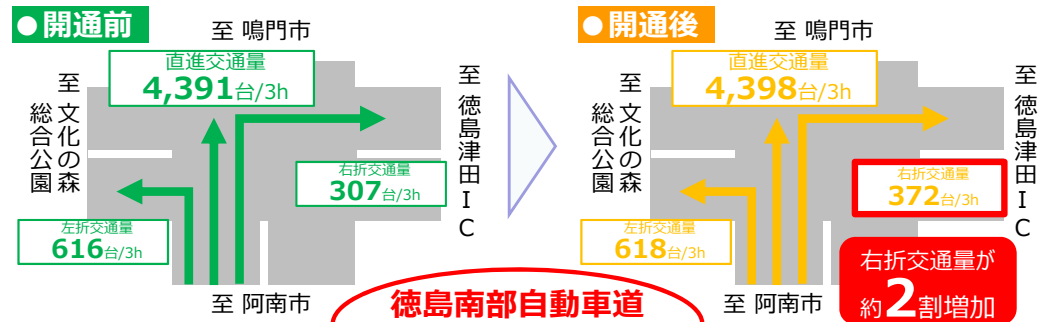
### 〈徳島本町交差点〉



### 〈安宅二丁目交差点〉



### 〈大野交差点〉



**徳島南部自動車道に交通が転換**

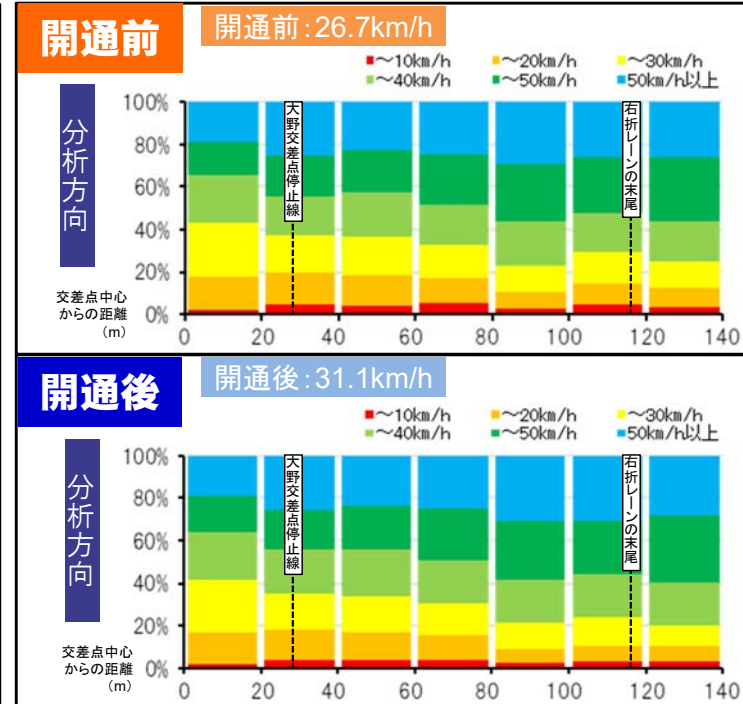
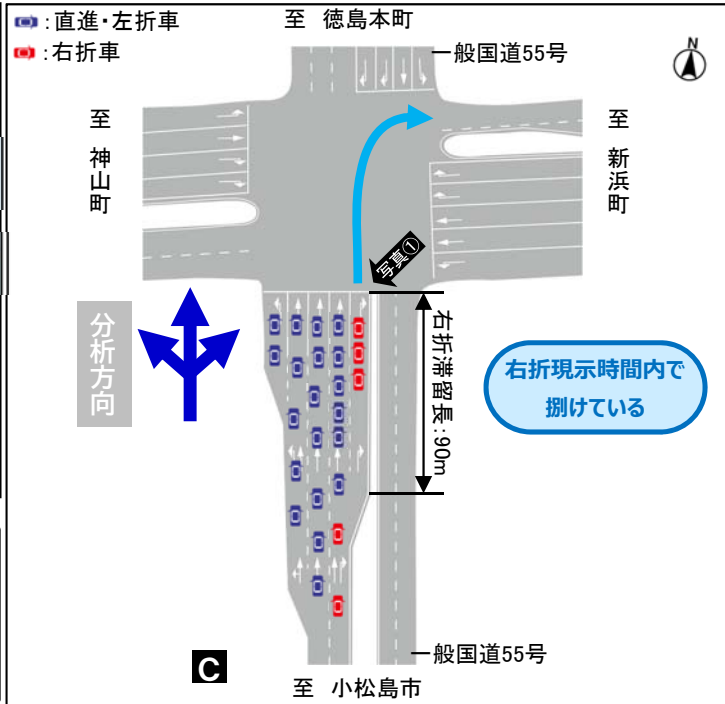
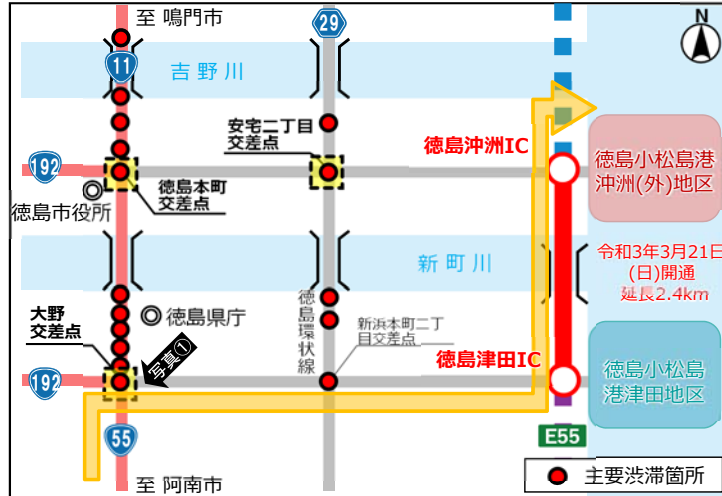
# 4.3 令和2年度開通に伴う影響 ～大野交差点への影響～

徳島南部自動車道（徳島沖洲IC～徳島津田IC）

参考

○徳島南部自動車道（徳島沖洲IC～徳島津田IC間）が開通したことにより、大野交差点北行き（C方向）流入部の右折交通が増加したため、当該流入部の旅行速度の低下が懸念されたが、右折現示時間内で捌けており、渋滞は発生していない。

## 位置図



<信号現示>  
・整備に伴い信号現示の見直しは行っていないが、右折交通量により、右折現示時間を10秒から20秒程度（変動時間：10秒程度で）変動させている。

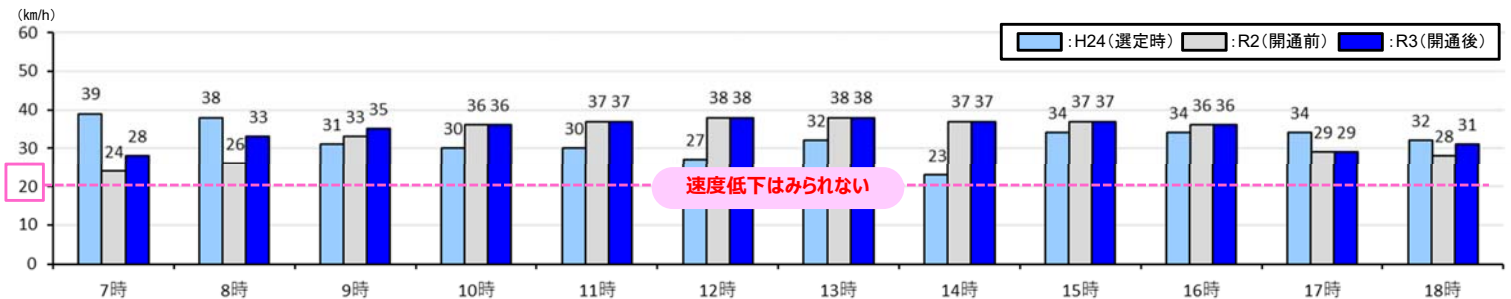
## 写真① C 方向（北行き）の交通状況



（撮影日：令和4年2月14日朝ピーク時）

出典：ETC2.0データ  
分析対象期間 開通前：令和2年6月1日（月）～令和3年03月19日（金）【平日】7:00～10:00  
開通後：令和3年4月1日（木）～令和3年12月31日（金）【平日】7:00～10:00

## C 主要渋滞箇所の選定基準への該当状況（北行き・平日）

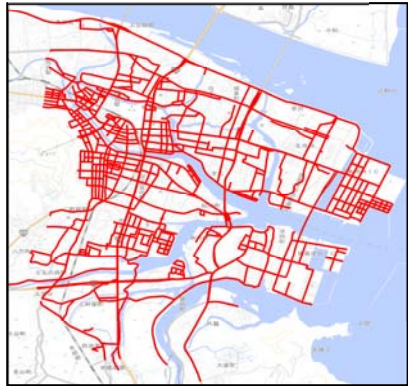


出典：H24(選定時)：民間プローブデータ 平成24年5月～平成24年8月  
R2(開通前)：ETC2.0データ 令和2年6月1日（月）～令和3年03月19日（金）  
R3(開通後)：ETC2.0データ 令和3年4月1日（木）～令和3年12月31日（金）  
※【平日】7:00～19:00

# 4.4 令和2年度開通に伴う面的な影響 ～渋滞状況（20km/h以下区間）の変化～

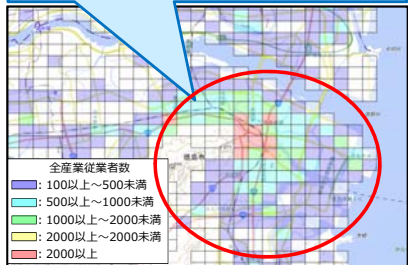
○徳島南部自動車道（徳島沖洲 I C～徳島津田 I C）・徳島環状線（新浜八万工区）4車線化等の開通により、徳島市内の渋滞が緩和。

## 分析対象道路網



※徳島市中心部の道路網を対象に渋滞状況（20km/h以下区間）分析を実施

吉野川以南の従業者が集中する徳島市内を分析対象と設定

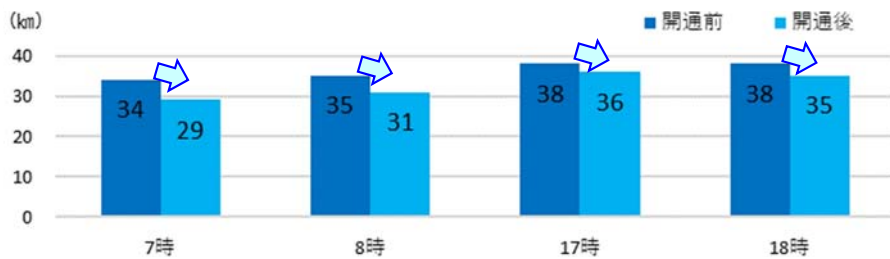


※出典  
 経済センサス-基礎調査  
 2014年全産業事業所数及び従業者総数 4次（500m）メッシュ

## 渋滞状況（20km/h以下区間）の変化：朝・夕ピーク：4時間平均



## 渋滞状況（20km/h以下区間）延長の推移：朝・夕ピーク



出典：国土地理院  
 ETC2.0データ

開通前：令和2年9月～令和2年10月の2ヶ月平均【平日】7:00～9:00・17:00～19:00

開通後：令和3年9月～令和3年10月の2ヶ月平均【平日】7:00～9:00・17:00～19:00

注：旅行速度20km/h以下のDRM区間を「渋滞状況（20km/h以下区間）」として整理

注：分析は上下方向別を実施し図化