

# 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※<br>(台/日)   | 速度低下率が25%より<br>大きい延長の割合 |     |     | 渋滞※<br>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<br>~小矢部砺波JCT     | 7,000 ~ 8,100   | 35%                     | 60% | 45% | 7回        |
| 徳島道   | 徳島IC<br>~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<br>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



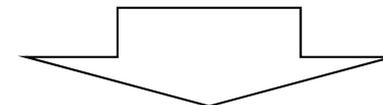
## 暫定2車線区間の付加車線設置の検証

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



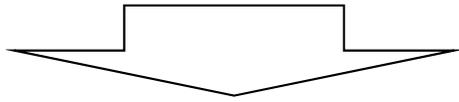
今回

選定基準(案)に基づき、付加車線設置についての検討

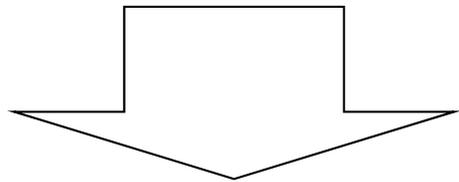
# 暫定2車線区間の対策必要箇所を選定基準(案)



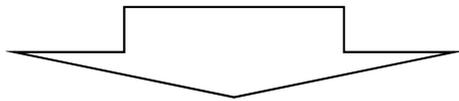
交通状況の確認



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



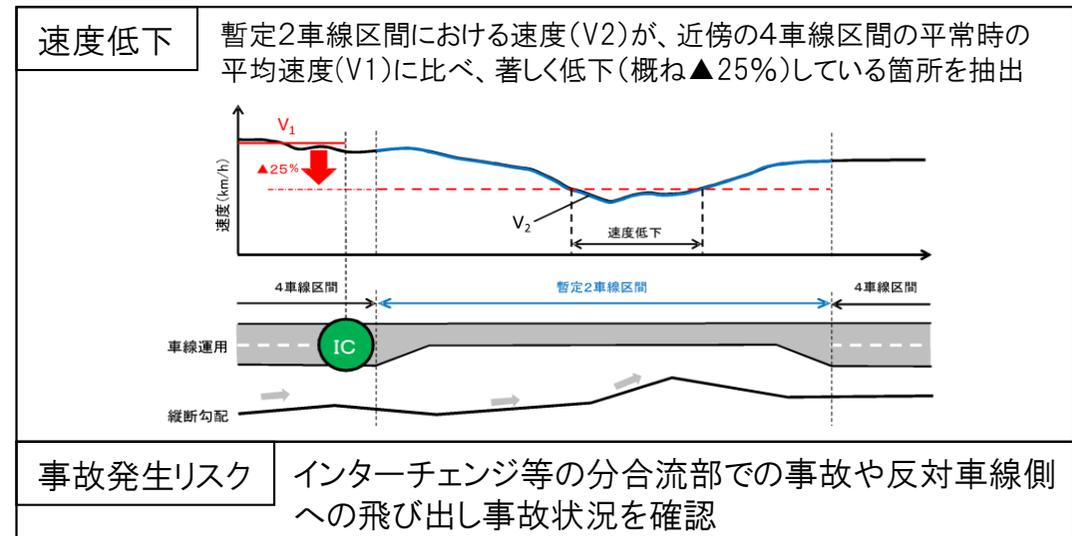
対策必要箇所の強化策(案)の設定



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

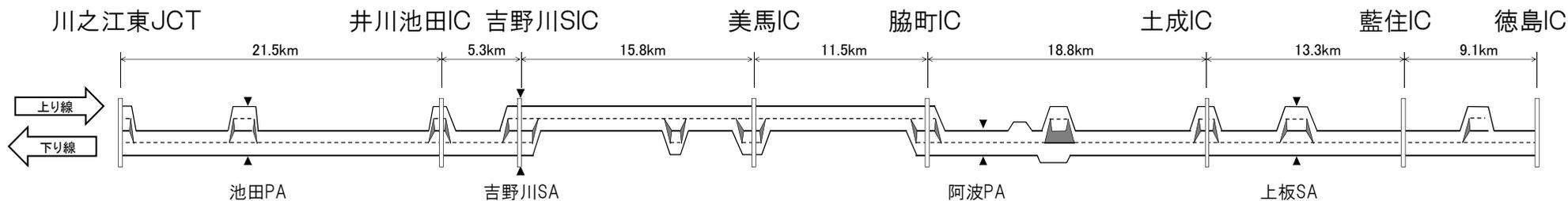
○以下に留意

- ・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<br>上り線(km) | 6.8   | 2.6   | 4.6   | 4.6   | 10.4   | 8.0    | 3.2   |
| 速度△25%割合<br>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<br>(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

※ 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

- ・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

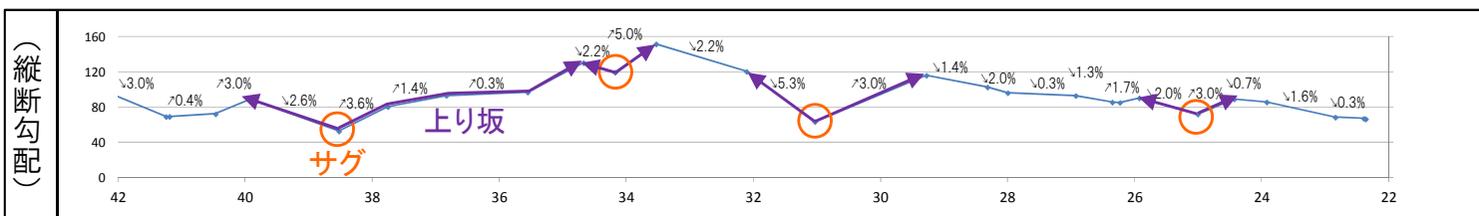
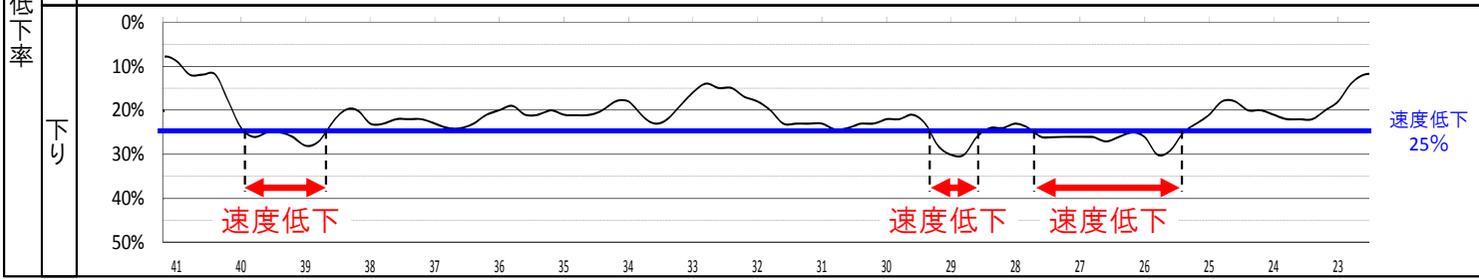
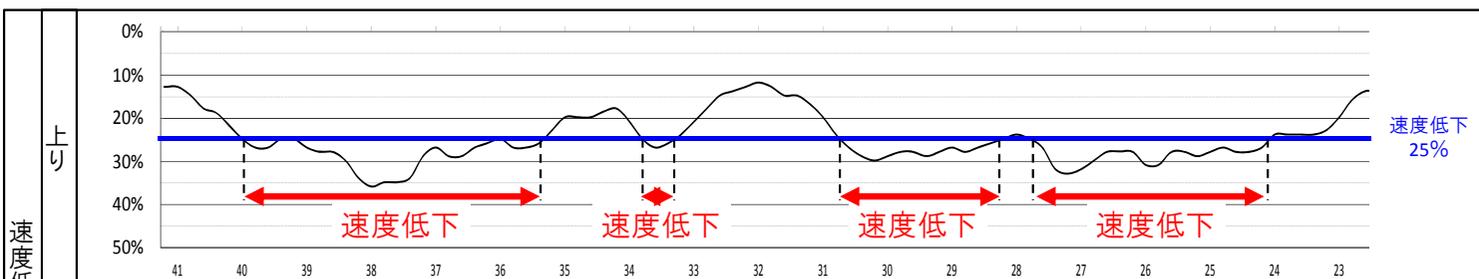
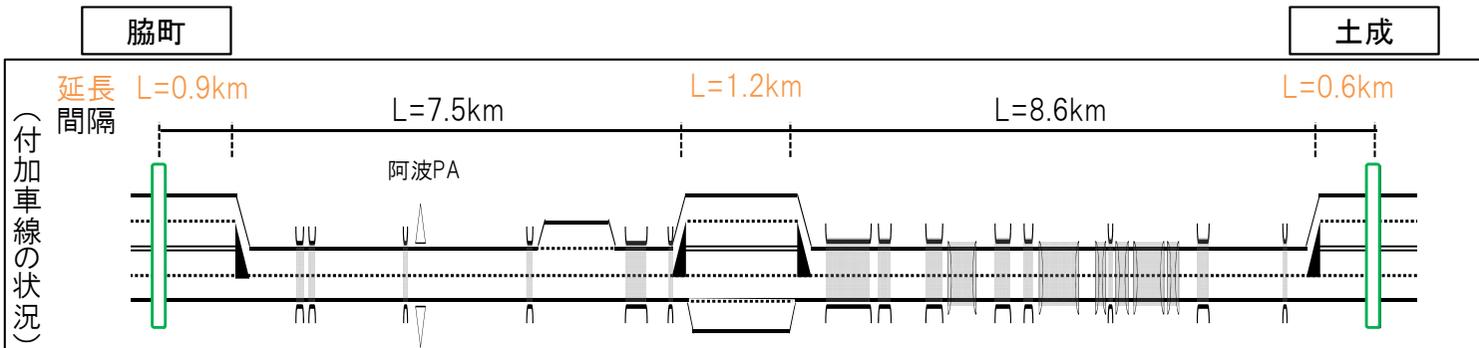
《凡例》

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)<br>[3ヶ年平均:H25~H27] | 10,100 台/日 |
| 渋滞<br>[H25~H27]             | 6回         |
| 死傷事故<br>[H25~H27]           | 7件         |

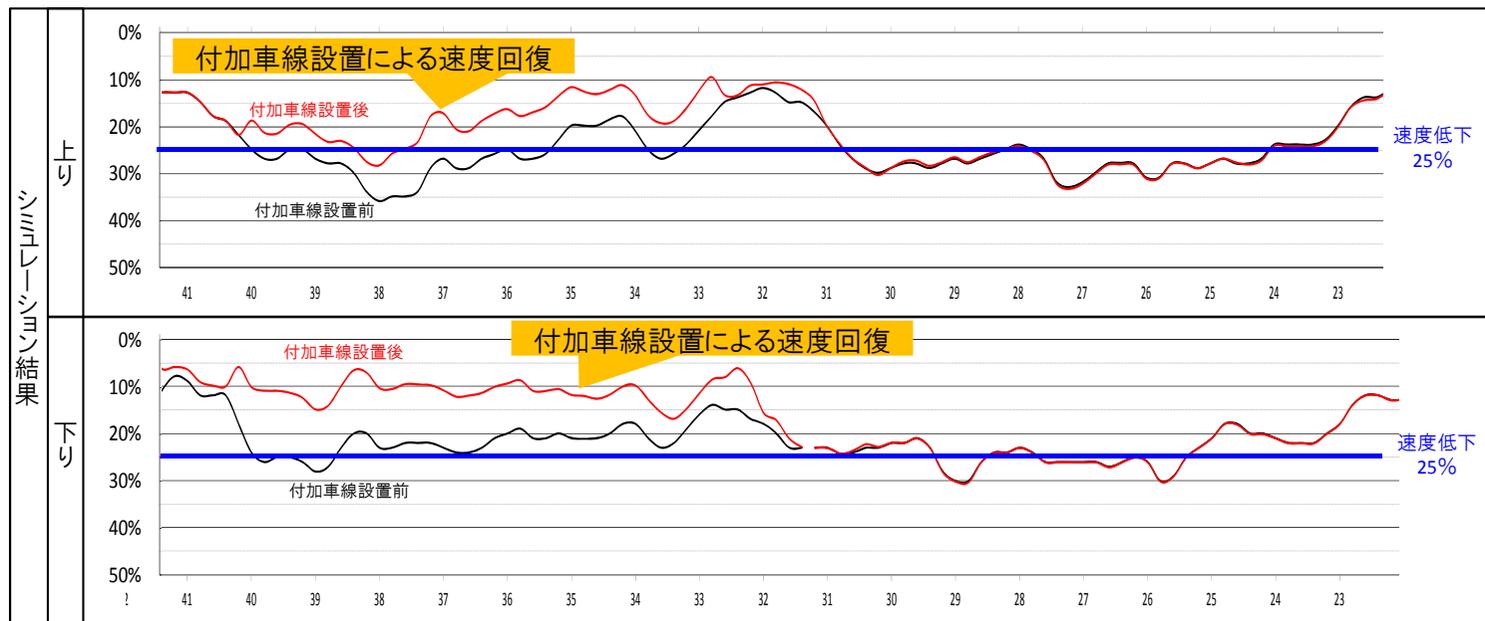
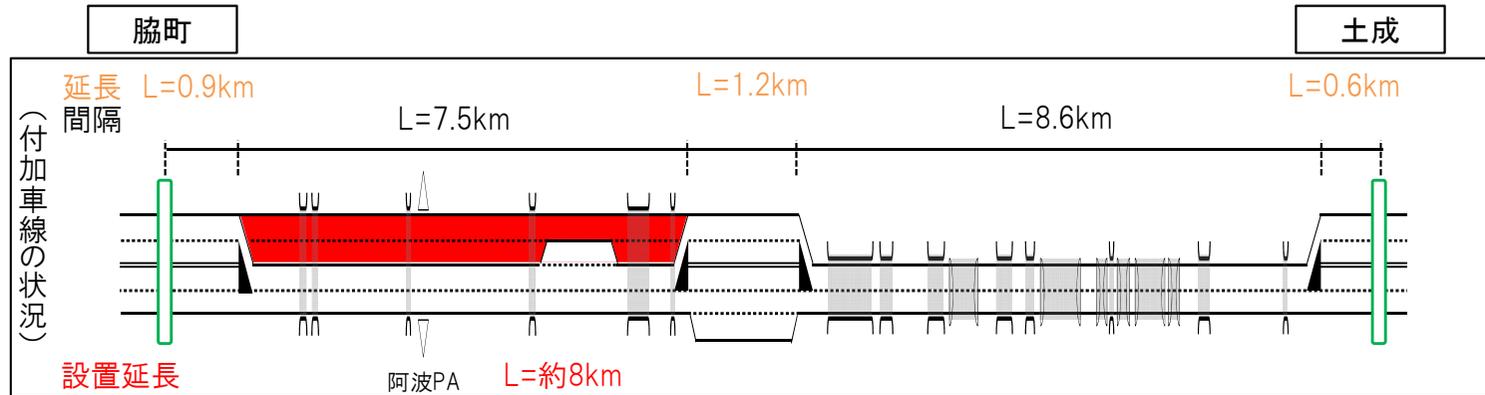
|      |      |   |   |   |   |
|------|------|---|---|---|---|
| 死傷事故 | (上り) | × | × | × | × |
|      | (下り) |   | × | × | × |

# 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

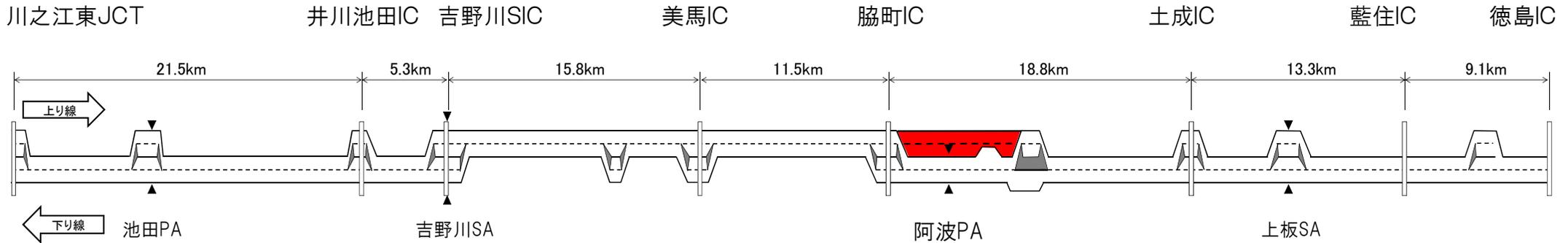


## 交通流シミュレーションによる付加車線設置後の速度回復状況



# 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



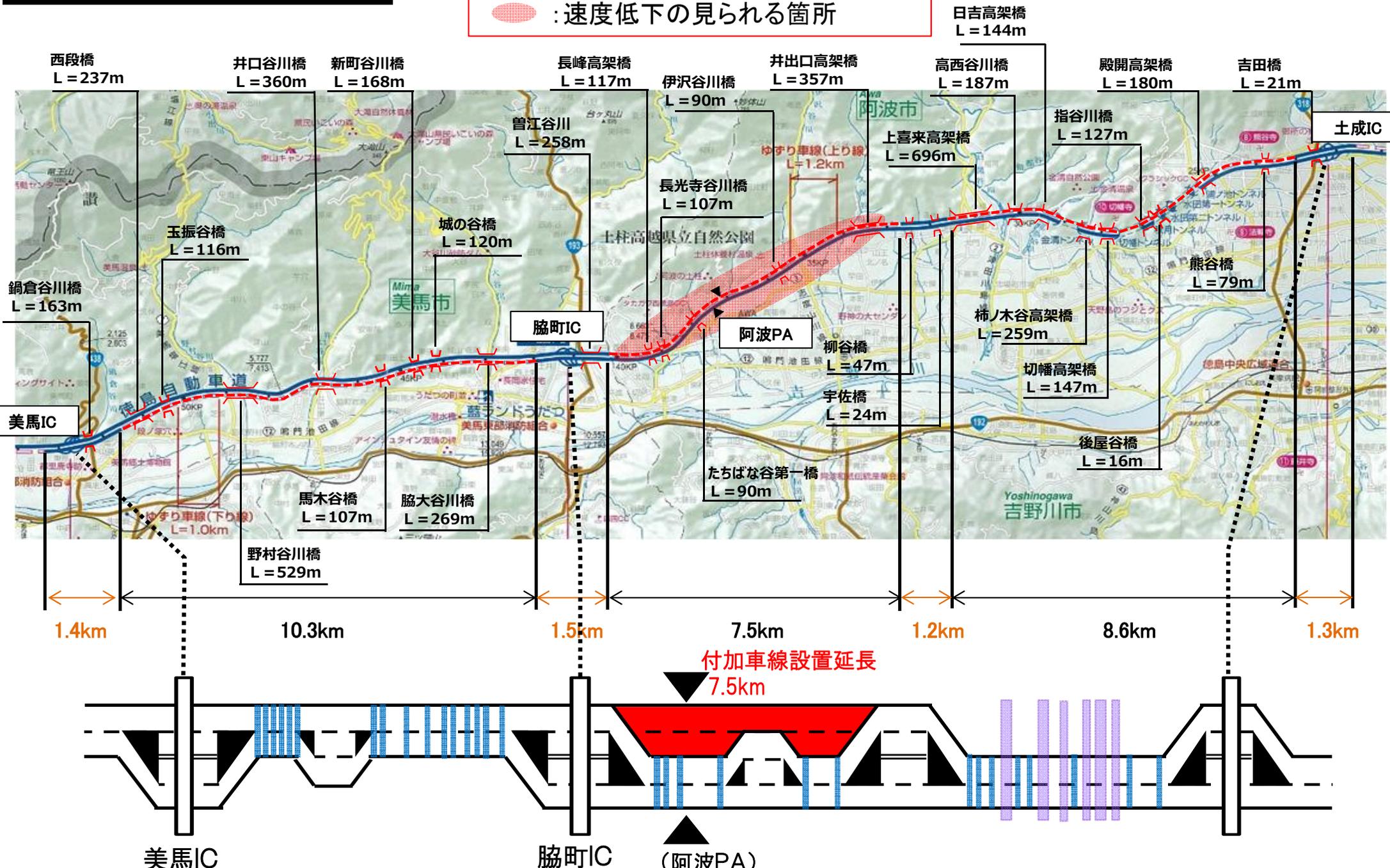
## ■ 付加車線試行設置箇所(案)

| 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