

平成26年度 徳島地区渋滞対策協議会

説明資料

平成27年 1月28日

■これまでの経緯

これまでの経緯

平成24年度

主要渋滞箇所の公表※

※平成25年1月25日
一般道路(徳島県内)78箇所、
高速道路(四国4県)13箇所(うち徳島県内2箇所)

平成25年度

対応方針、マネジメントサイクルの決定

平成25年6月28日 第1回協議会

平成26年度

最新交通データによる渋滞状況検証・現地状況の確認

平成27年1月28日 第1回協議会

渋滞要因の詳細分析

本日の議題

官民連携も含めた具体対策の検討

官民連携も含めた具体対策の実施

対策効果の検証・分析

一般道

素案箇所
39箇所

道路利用者等の実感による確認
現地の状況等による確認

39箇所

追加意見
114箇所

最新データによる確認
現地の状況等による確認

39箇所

1エリア

(7区間(24箇所)、2箇所)

11区間

(36箇所)

16箇所

高速道路

候補箇所
10区間

追加意見
51区間

最新データによる確認
現地の状況等による確認
道路管理者等からの意見

3区間

13区間※

※徳島地区は2区間

主要渋滞箇所

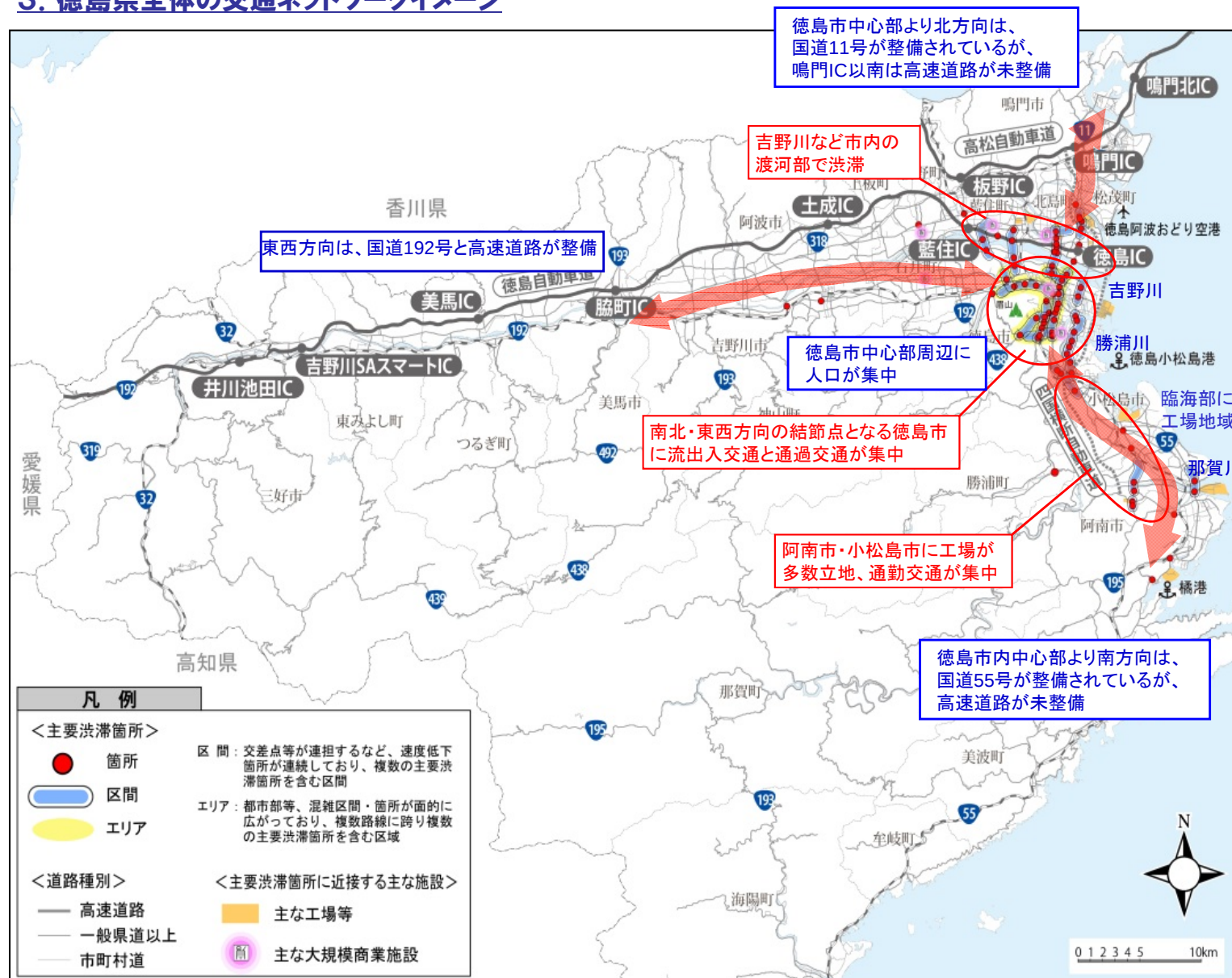
1. 徳島県の概況

	概要
徳島県市街地の状況	- 面積4千km²の県土を有し、可住地面積は約25%であり、主として、徳島市、鳴門市、北島町、小松島市、阿南市、吉野川市に人口集中地区が存在している。 - 南北方向では、国道11号、国道55号が整備されているが、高速道路は鳴門IC以南が整備されていない。東西方向では、国道192号と高速道路である徳島自動車道が整備されている。これらの結節点となる徳島市では徳島市内の流出入交通と通過交通が集中する。 - 阿南市や小松島市には多くの工場が立地し、通勤交通が集中する。
道路交通状況	- 吉野川や勝浦川、那賀川などの渡河部がボトルネックとなり、速度低下や渋滞が発生している。 - 主要渋滞箇所は徳島市に集中しており、その他では、阿南市や小松島市に多く存在している。

2. 方向性

	概要
総合対策等	「いけるよ！徳島・行動計画(H25.3:徳島県)」の中期プラン、長期ビジョンにあるパークアンドライドの推進やマイカー通勤の公共交通への転換促進などの取組により、ソフト対策としての交通渋滞軽減を進める。
道路整備	道路交通の円滑化を図るため、バイパスや環状道路の整備によるネットワークの充実や現道拡幅、交差点改良などのボトルネック(円滑な流動を妨げる隘路となる部分)対策を計画的に進める。

3. 徳島県全体の交通ネットワークイメージ



対応方針

■徳島市内に集中する流出入交通と通過交通を分散させるため、バイパスや環状道路の整備による交通容量の拡大を図り、ソフト対策による渋滞軽減への取り組みを推進するとともに、渋滞対策協議会で更なる対策検討および対策効果を検証してまいります。

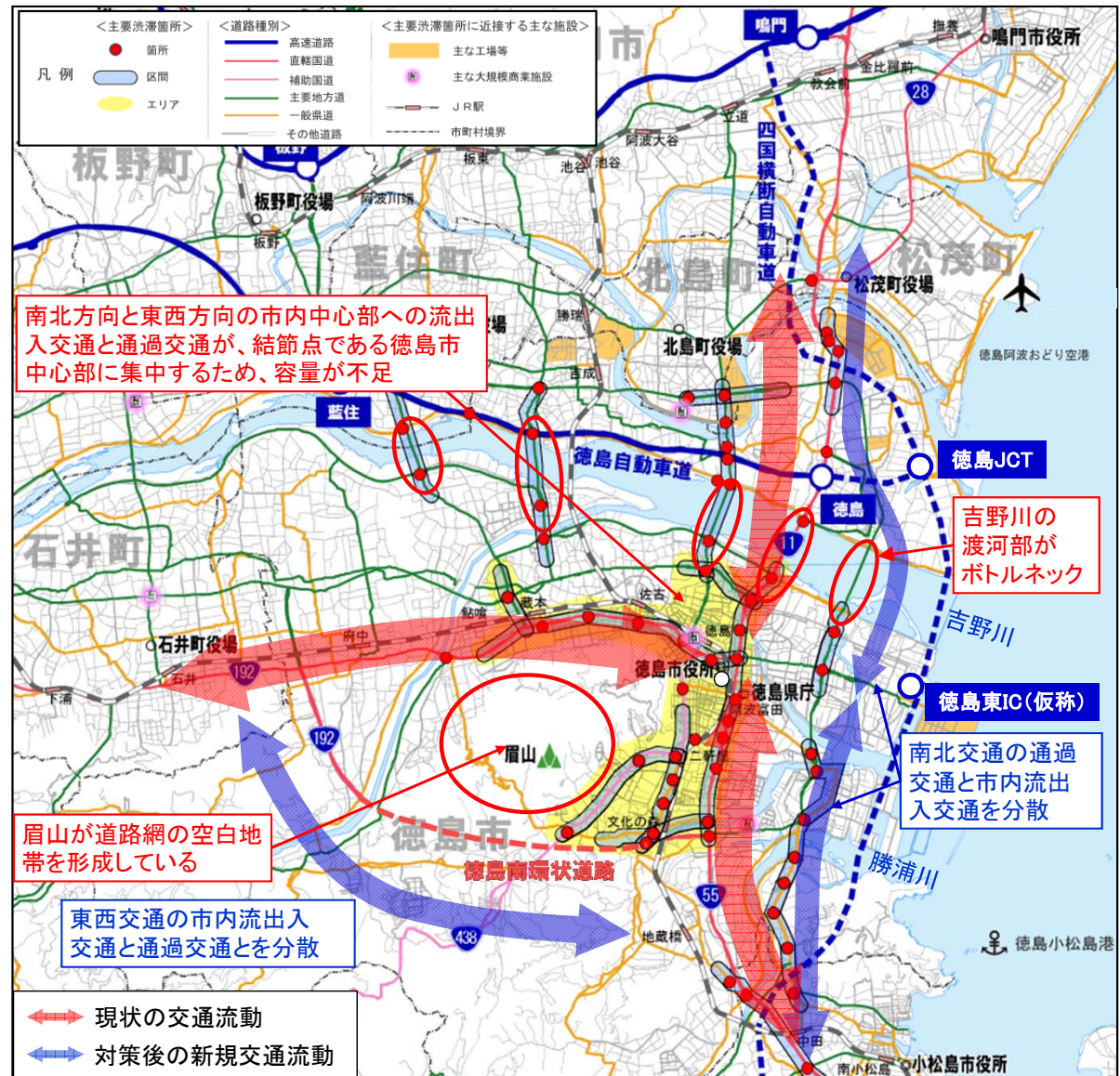
1. 徳島市中心部周辺エリアの概況

	概要
徳島市中心部の状況	・徳島市は県都として都市機能が集積している。 ・市内中心部を流れる吉野川が南北方向の交通を分断している。 ・市内中心部にある眉山が道路網の空白地帯を形成している。
道路交通状況	・南北方向は、吉野川に架かる5橋（阿波しらさぎ大橋、吉野川大橋、吉野川橋、四国三郎橋、名田橋）で速度低下や渋滞が発生しており、吉野川の渡河部がボトルネックとなっている。 ・南北方向と東西方向の市内中心部への流出入交通と通過交通が、結節点である徳島市中心部に集中するため、容量が不足し、速度低下や渋滞が発生している。

2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	・「徳島市都市計画マスタープラン（H24.3：徳島市）」に基づき、市街地周辺の道路網の形成を進め、公共交通や自転車等の利用促進やバス網の維持・確保を検討する。
道路整備	・吉野川渡河部をボトルネックとする交通集中を分散する施策（四国横断自動車道（徳島東～鳴門）） ・南北方向の通過交通と市内への流入交通を分散し、容量を確保する施策（四国横断自動車道（阿南～鳴門）、徳島東環状線） ・東西方向の通過交通と市内への流入交通を分散し、容量を確保する施策（徳島南環状道路）
ソフト施策	・市内への流入交通を公共交通に転換させる施策（パーク＆バスライド及びパーク＆レールライド、公共交通優先システム（PTPS）） ・通勤時間帯の交通を分散する施策（時差出勤）

3. 徳島市中心部周辺エリアの主要渋滞箇所と現在の対策等



対応方針

■「徳島市都市計画マスタープラン」に基づく施策を推進し、四国横断自動車道（阿南～鳴門）及び徳島南環状道路、徳島東環状線の整備を進め、パーク＆バスライドやパーク＆レールライド、時差出勤を継続実施するとともに、渋滞対策協議会で更なる対策検討および対策効果を検証してまいります。

- 最新の交通データ等を基に特定された主要渋滞箇所を踏まえ、渋滞対策を検討・実施
- 毎年度、以下のマネジメントサイクルにより主要渋滞箇所をモニタリングの上、随時見直し

最新交通データによる渋滞状況検証
…民間プローブデータの収集・分析等

地域の交通状況に対する専門的見地からの検証
…データの精査・現地確認等の実施



徳島地区渋滞対策協議会における議論

渋滞協主体：道路管理者等（国、地方公共団体、高速道路株式会社）、徳島県警、トラック・バス・タクシー事業者、日本自動車連盟 等

見直しが必要な場合

定期的な地域の声の反映
（パブリックコメントの実施等）

地域の主要渋滞箇所の特定

ソフト・ハードを含めた対策の検討・実施

- ・主要渋滞箇所図等により、地域の課題を共有することで道路管理者・道路利用者（地域住民、トラック・タクシー事業者等）間での議論を推進
- ・円滑な渋滞対策の立案・実施を実現
（道路管理者が実施する対策、他機関の実施策との連携、道路利用者の参画による対策等）

モニタリング等による検証

社会資本整備審議会 第15回道路分科会／平成26年7月2日(水)

【要旨】

1. 目指す国土と道路交通 -新たな「国土のグランドデザイン」(骨子)より-

- ・日本の道路ネットワークは貧弱 →少ない車線数、低い都市間連絡速度、悪い走行燃費
- ・渋滞により全国各地で社会的に大きな損失が発生 →総渋滞損失は移動時間の約4割

2. 道路交通施策の方向 -賢く使うコンセプト-

- ・「賢く使う取組の可能性」 →特定の時間帯、時期、方向に交通需要が偏在
→年間交通事故死者数の5割が歩行者と自転車

3. 個別課題の対応の方向

- ・克服すべき課題と「賢く使う」取組 →サプライ・サイドとディマンド・サイドの双方からの取組
- ・時間損失 →①特定の時間に集中する交通を平準化
②局所的に集中する交通を分散化
③交通モードの転換
④交通需要の低減
- ・交通事故 →安全性の高い高速道路への転換・機能分化

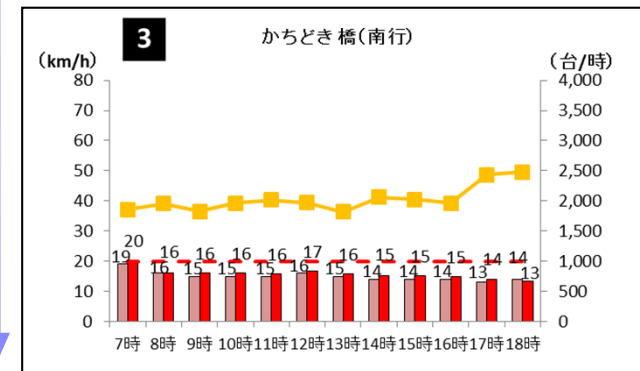
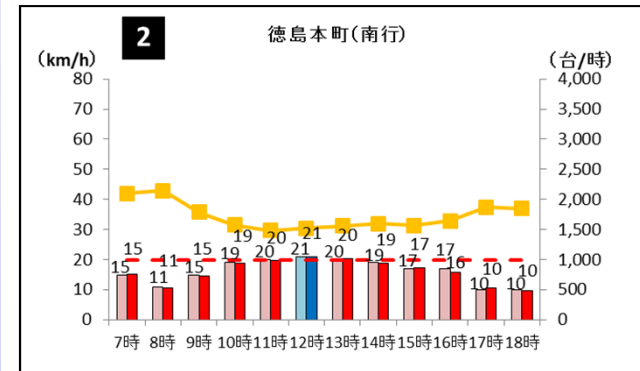
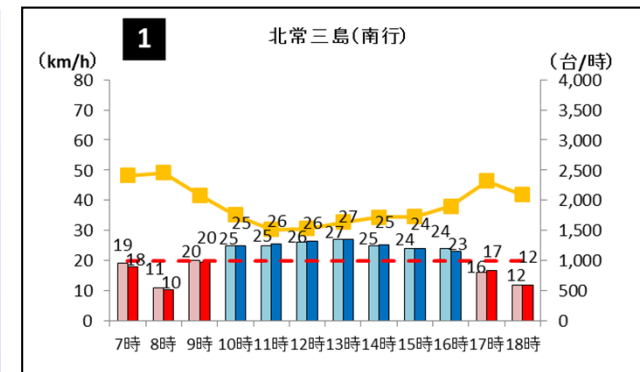
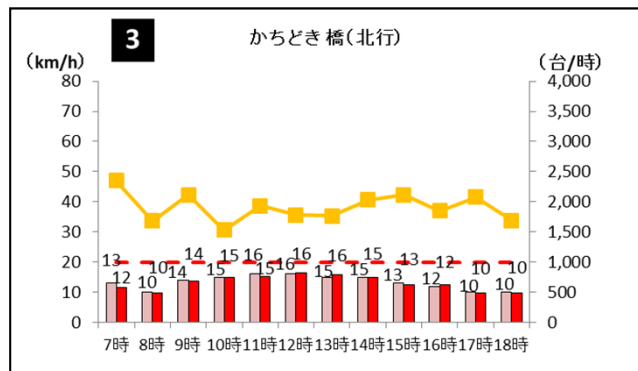
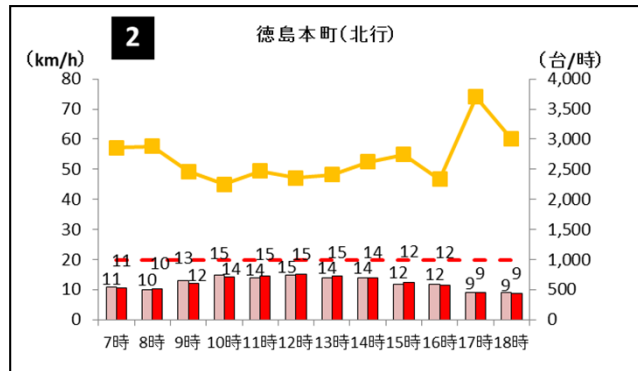
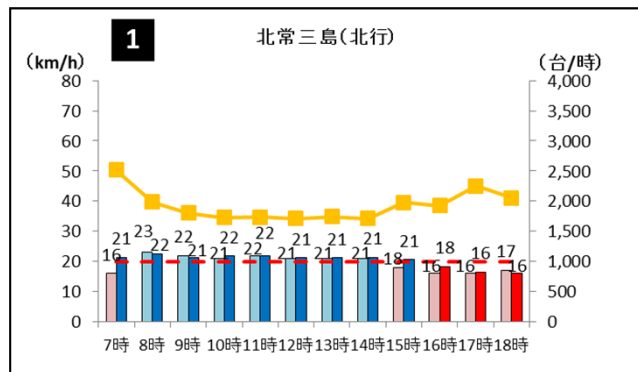
■最新交通データによる渋滞状況検証等による 渋滞要因と現時点での対策とりまとめ（案）について

1. 最新交通データによる渋滞状況の検証
2. 各主要渋滞箇所の検討体制（案）
3. 渋滞要因の分析・対策の検討の流れ（案）
4. 渋滞要因と現時点での対策とりまとめ（案）

最新交通データによる渋滞状況の検証

○渋滞状況の検証として、主要渋滞箇所特定時以降1年間の民間プローブデータ(H24.8~H25.7)と最新の民間プローブデータ(H25.4~H26.2)の旅行速度データ比較・分析を行った結果、渋滞状況に大きな変化は見られなかった。今後も主要渋滞箇所の検証を継続して実施する。
○例えば、国道55号かちどき橋～国道11号北常三島間では、旅行速度に大きな変化は見られず、現在も慢性的に渋滞が発生している。

■ 国道55号かちどき橋～国道11号北常三島間における渋滞状況の検証結果

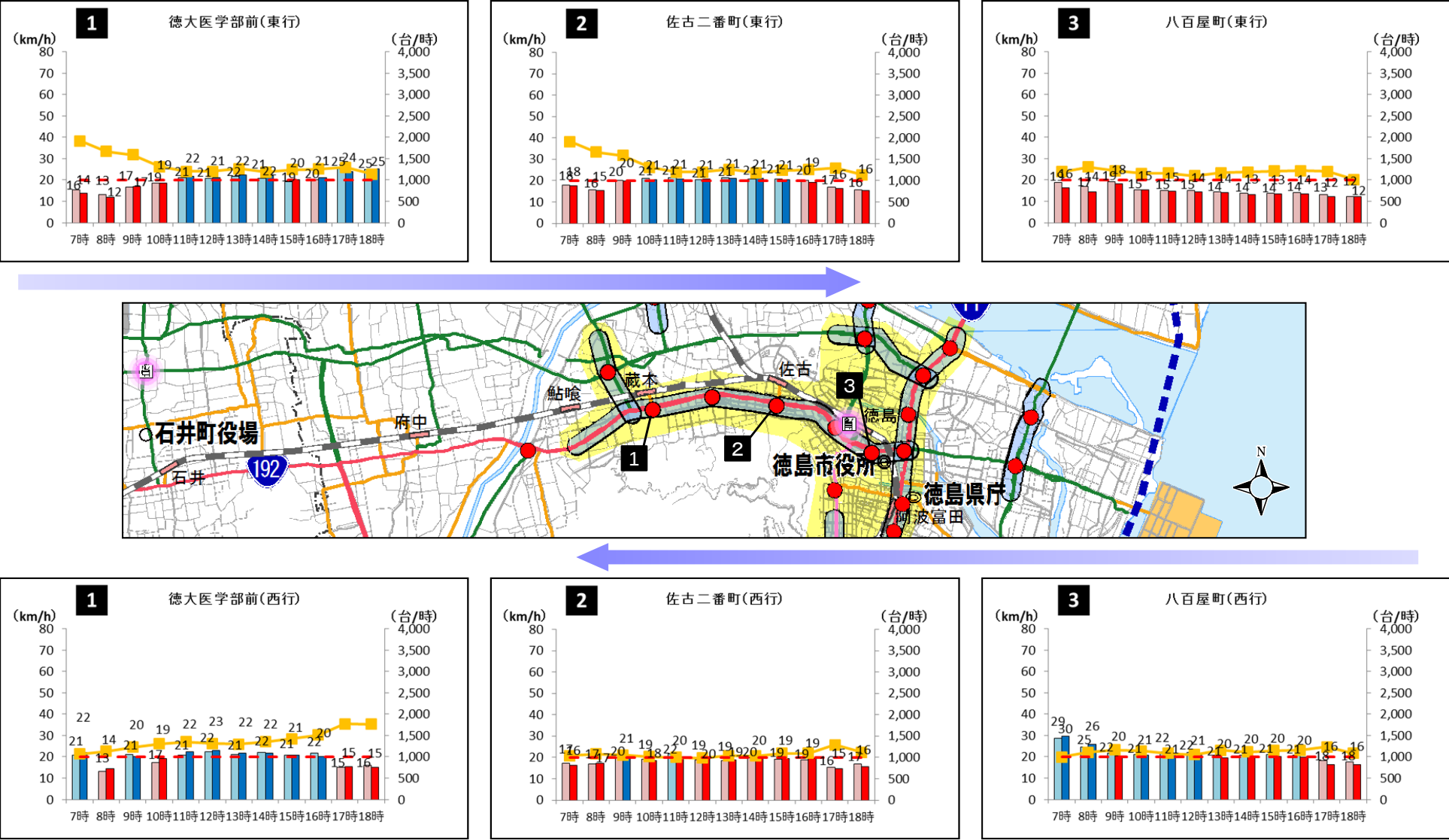


凡例 民間プローブデータ(H24.8-H25.7 平日): 速度 (km/h) : 速度 (20km/h以下)
民間プローブデータ(H25.4-H26.2 平日): 速度 (km/h) : 速度 (20km/h以下)
※H22センサ : 交通量 : 主要渋滞区間 : 主要渋滞箇所

最新交通データによる渋滞状況の検証

○国道192号徳大医学部前～徳島本町間では、旅行速度に大きな変化は見られず、現在も慢性的に渋滞が発生している。

■ 国道192号徳大医学部前～徳島本町間における渋滞状況の検証結果

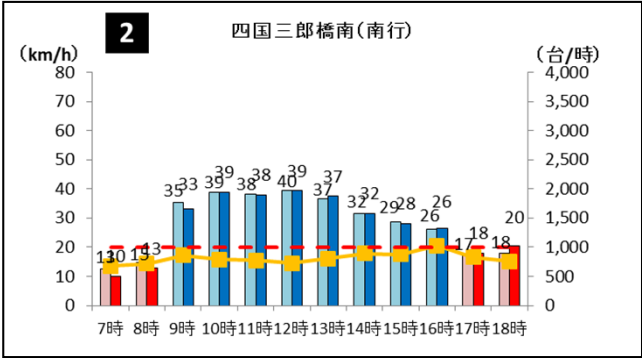
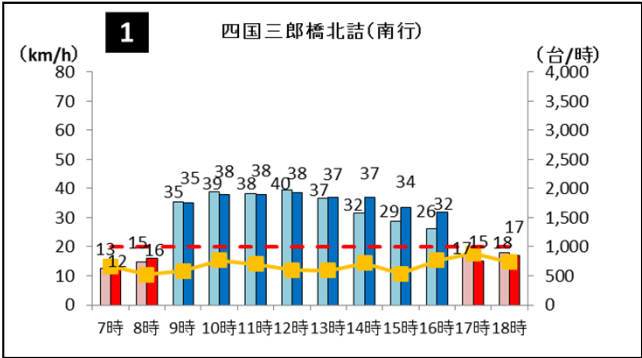
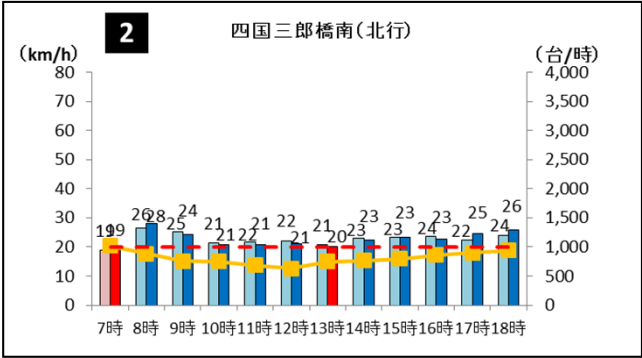
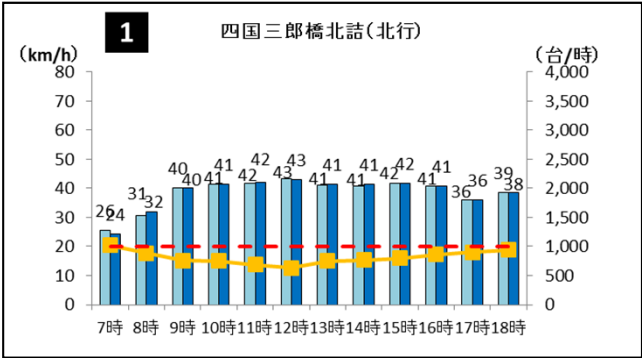


凡例 民間プローブデータ(H24.8-H25.7 平日): 速度 (20km/h以下) : 交通量 : 主要渋滞区間
民間プローブデータ(H25.4-H26.2 平日): 速度 (20km/h以下) ※H22センサ : 主要渋滞箇所

最新交通データによる渋滞状況の検証

○吉野川を渡河している四国三郎橋(主要地方道徳島北灘線)では、旅行速度に大きな変化は見られず、現在も朝夕の時間帯において渋滞が発生している。

■ 四国三郎橋(主要地方道徳島北灘線)における渋滞状況の検証結果



凡例 民間プローブデータ(H24.8-H25.7 平日): 速度 : 速度 (20km/h以下) : 交通量 : 主要渋滞区間
民間プローブデータ(H25.4-H26.2 平日): 速度 : 速度 (20km/h以下) : 交通量 : 主要渋滞箇所
※H22センサ

各主要渋滞箇所の検討体制（案）

- 平成25年1月に公表された主要渋滞箇所(高速道路2箇所、一般道78箇所)について、高速道路は高速道路会社が主体となり、一般道は主要渋滞箇所となっている交差点の主道路の道路管理者が主体となり、継続的な検討を行う体制とする。
- 検討主体は、従道路の道路管理者、県警、沿線自治体等との調整や民間企業等との連携を踏まえた検討結果を渋滞対策協議会に報告する。
- 渋滞対策協議会は、検討主体から報告された検討結果をエリア・区間・箇所ごとに整理し、とりまとめる。

徳島県内 主要渋滞箇所(高速道路:2箇所、一般道:78箇所)^{※1}

高速道路2区間

一般道78箇所^{※1}

検討主体: 高速道路会社

NEXCO西日本
2箇所

国、県警等
関係機関と調整

検討主体: 主要渋滞箇所となっている交差点の主道路の道路管理者

徳島河川国道事務所
41交差点^{※1}

徳島県
42交差点^{※1}

徳島市
1交差点^{※1}

藍住町
1交差点^{※1}

従道路の道路管理者、県警、沿線自治体等との調整

連携

民間企業等

渋滞対策協議会にて検討結果を報告し、エリア・区間・箇所の渋滞要因・対策のとりまとめ

※1 近接する交差点を一つの主要渋滞箇所としてまとめているため、一般道78箇所の主要渋滞箇所には、85交差点が存在する。

渋滞要因の分析・対策の検討の流れ（案）

○事務局が主要渋滞箇所別に整理した渋滞要因(案)・渋滞対策メニュー(案)にもとづき、検討主体が主要渋滞箇所の渋滞状況を現地確認し、渋滞要因(案)を検証。また、従道路の道路管理者や県警、沿線自治体等との調整、民間企業等との連携を踏まえた具体対策案およびその実施可否を検討。これらの内容を主要渋滞箇所カルテにて管理・更新。

■ : 事務局が実施、■ : 検討主体が実施

渋滞データ等の整理

OH22センサス、民間プローブデータ、交通量・渋滞長調査結果、現地確認時の渋滞発生状況、パブリックコメント結果等の現状を整理した主要渋滞箇所カルテ①を作成。

渋滞要因(案)、渋滞対策メニュー(案)の整理

○渋滞要因(案)及びそれに対応した渋滞対策メニュー(案)を主要渋滞箇所カルテ②に整理。

本日の議題

渋滞対策協議会にて、渋滞要因、渋滞対策メニュー及び現時点での具体対策をとりまとめ

渋滞要因(案)の検証

○主要渋滞箇所の渋滞状況を現地確認し渋滞要因を検証。必要に応じて、渋滞要因を追記・更新。

必要に応じて渋滞要因検証のための調査

○渋滞要因検証のために必要な、交通状況調査(交通量・渋滞長調査、合同現地調査)を実施。

渋滞対策メニュー(案)の実施可否の検討

○従道路の道路管理者、県警、沿線自治体等との調整、民間企業等との連携を踏まえた具体対策案およびその実施可否を検討。必要に応じて、渋滞対策メニューを追記・更新。

必要に応じて対策検討のための調査

○対策検討のために交差点解析、ミクロシミュレーションを実施。データがない場合は、分析に必要な調査(交通量・渋滞長調査)を実施。

渋滞対策協議会にて、検証・検討結果を報告し、新たな具体対策をとりまとめ

渋滞要因の分析

対策の検討

管理・更新

渋滞要因の分析・対策の検討の流れ（案）

渋滞データ等の整理（主要渋滞箇所カルテ①）

○カルテ①では、H22センサス、民間プローブデータ、交通量・渋滞長調査結果、現地確認時の渋滞発生状況、パブリックコメント結果等のデータを1枚のシートに集約。

■ カルテ①の例 (: 情報内容)

位置図

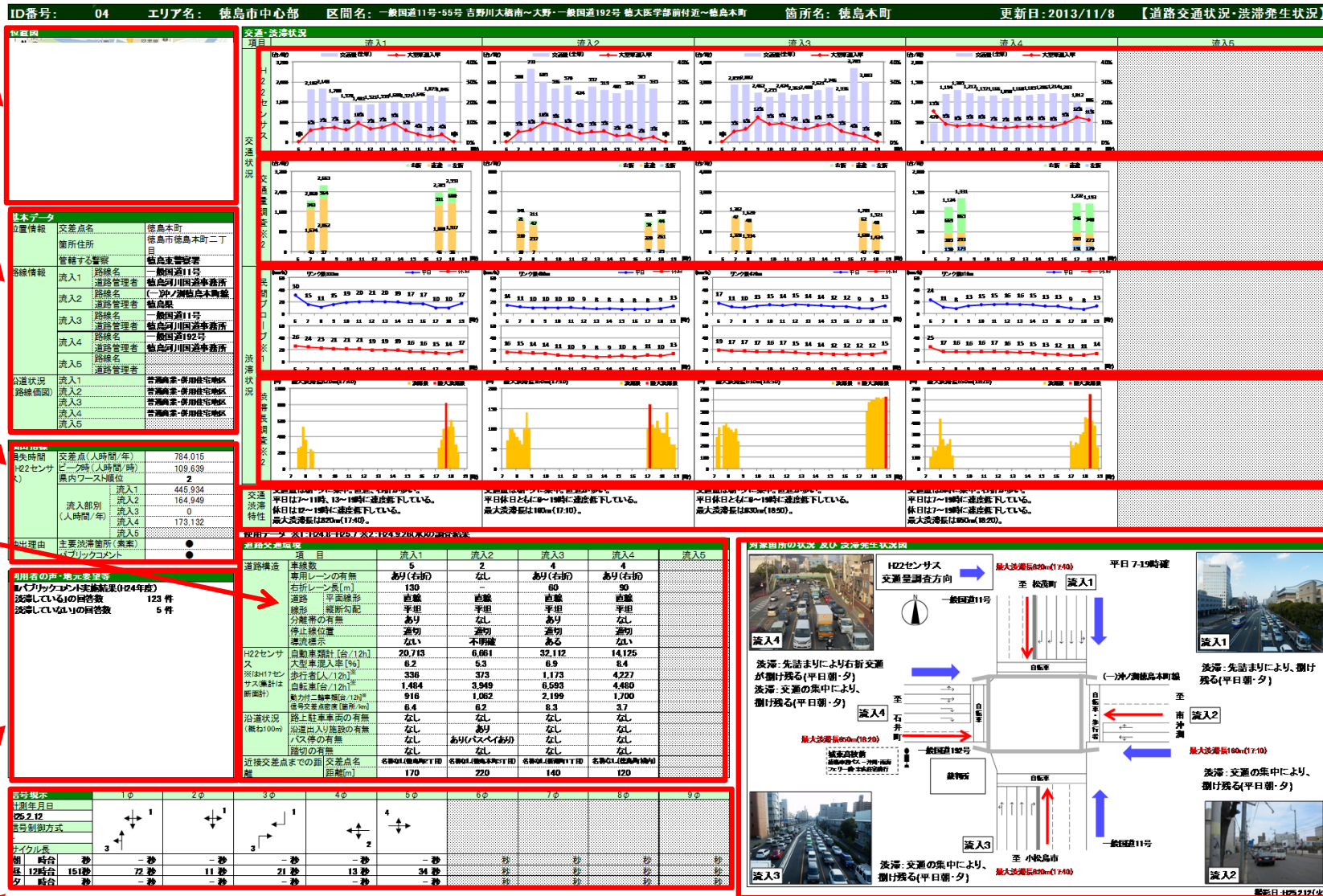
基本データ
(地番、道路管理者、路線情報、沿道状況)

主要渋滞箇所の抽出値と抽出理由

道路交通環境
(道路構造、信号交差点密度、沿道状況、近接交差点までの距離)

パブリックコメント結果
(渋滞指摘数、渋滞方向・時間帯、自由意見)

信号現示



交通量
大型車混入率
(H22センサス)

交通量調査結果

旅行速度(民間プ
ローブデータ:
H25.4～H26.2)

渋滞長調査結果

交通・渋滞状況の
概説

現地確認時の
渋滞発生状況の
概説
H22センサスの交
通量調査の方向

渋滞要因の分析・対策の検討の流れ（案） 渋滞要因（案）、渋滞対策メニュー（案）の整理（主要渋滞箇所カルテ②）

「渋滞要因と渋滞対策メニュー一覧表」及び「渋滞要因の分類方法」より、各主要渋滞箇所毎に渋滞要因(案)と、要因に対応する渋滞対策メニュー(案)を整理。

■ カルテ②の例(: 情報内容)

渋滞発生要因の概要図

実施可能な対策

流入部別の渋滞要因

具体対策の概要図

要因に対応する渋滞対策メニューと具体対策案

具体対策案の実施可否
○: 実施可能
△: 検討中
×: 実施不可能

ID番号: 04

エリア名: 徳島市中心部

区間名: 一般国道11号・55号 吉野川大橋南～大野―一般国道192号 徳大医学部前付近～徳島本町

箇所名: 徳島本町

更新日: 2013/11/8

【渋滞要因・対策立案】

位置図

渋滞発生要因図

対策立案図

対策	具体対策	実施時期
①西四国自動車道(徳島～徳島JCT～徳島JCT)	1220年産	
②西四国自動車道(徳島東～徳島JCT)	1310年産	
③西四国自動車道(阿南～徳島東)	中長期	
徳島南環状道路	中長期	
徳島東環状路	中長期	
PRの活用促進	短期	
バス・鉄道の活用促進	短期	
ノーマイカーデー	短期	
自転車利用の促進	短期	

流入	渋滞要因区分	要因の視点	No	渋滞要因	問題となる道路・交通状況	渋滞対策メニュー	No	具体対策案	実施可否	備考
1・4	その他	先読み	①	先読み	その他(からどき橋交差点の影響)【平日朝・夕】	からどき橋交差点での対策	①	西四国自動車道(阿南～徳島JCT)・徳島南環状道路・徳島東環状路	○	
2	交通需要	交通需要超過	②	交差点における交通需要超過	交差点全方向・多方向において、曜日差が生じている。【平日朝・夕】	車線縮減・中央分離帯・多車線・併走車線等の増設による車線数の増加 交通管理システムの整備、各種メディアの活用・交通需要マネジメント 駐停車禁止、時間規制中央線変更 右折・左折立体化、直進立体化、用地確保による拡幅、縦断の整備、交差点のコンパクト化 道路整備	②	PRの活用促進、バス・鉄道の活用促進、ノーマイカーデー、自転車利用の促進、PTPS	○	PTPSは△
3	交通需要	交通需要超過	③	交差点における交通需要超過	交差点全方向・多方向において、曜日差が生じている。【平日朝・夕】	車線縮減・中央分離帯・多車線・併走車線等の増設による車線数の増加 交通管理システムの整備、各種メディアの活用・交通需要マネジメント 駐停車禁止、時間規制中央線変更 右折・左折立体化、直進立体化、用地確保による拡幅、縦断の整備、交差点のコンパクト化 道路整備	②	PRの活用促進、バス・鉄道の活用促進、ノーマイカーデー、自転車利用の促進、PTPS	○	PTPSは△
4	交通需要	交通需要超過	④	交差点における交通需要超過	交差点全方向・多方向において、曜日差が生じている。【平日朝・夕】	車線縮減・中央分離帯・多車線・併走車線等の増設による車線数の増加 交通管理システムの整備、各種メディアの活用・交通需要マネジメント 駐停車禁止、時間規制中央線変更 右折・左折立体化、直進立体化、用地確保による拡幅、縦断の整備、交差点のコンパクト化 道路整備	①	西四国自動車道(阿南～徳島JCT)・徳島南環状道路・徳島東環状路	○	

渋滞要因の分析・対策の検討の流れ（案）

渋滞要因（案）、渋滞対策メニュー（案）の整理

○問題となる道路交通状況から渋滞要因を整理し、それに対応した渋滞対策メニューを整理するために、「交通渋滞ボトルネック対策マニュアル（案）」等を参考に、「渋滞要因と渋滞対策メニューの一覧表」を作成した。

□渋滞要因と渋滞対策メニューの一覧表

渋滞要因区分	要因の視点	渋滞要因	問題となる道路交通状況	問題となる道路交通状況が明確な場合の渋滞対策メニュー	左記以外の一般的な渋滞対策メニュー
交通規制・運用	左折車	左折折専用車線の未整備	左折専用車線がないために、左折待ちの車両によって後続の直進・右折車が滞留している。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・右左折交通需要に見合った車線長の専用車線の設置 ・右折・左折立体化 ・直進立体化 ・道路整備	・左折導流路・右折導流路の設置 ・中央分離帯の位置改良 ・用地確保による拡幅 ・道路整備
			左折車が多く、直進・左折混合レーンが左折専用状態になっている。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・右左折交通需要に見合った車線長の専用車線の設置 ・右折・左折立体化 ・横断歩道の位置改良 ・立体横断施設の設置 ・道路整備	
			その他		
		左折専用車線長の不足	左折専用車線が設置されているが、車線長が不足している。このため左折車が専用車線を越えて滞留し、後続の直進の交通が阻害されている。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・右左折交通需要に見合った車線長の専用車線の設置 ・右折・左折立体化 ・道路整備	・中央分離帯の位置改良 ・横断歩道の位置改良 ・停止線の位置の適正化
			その他		
	右折車	右折専用車線の未整備	右折専用車線がないために、右折待ちの車両によって後続の直進・左折車が滞留している。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・右左折交通需要に見合った車線長の専用車線の設置 ・右折・左折立体化 ・直進立体化 ・道路整備	・左折導流路・右折導流路の設置 ・中央分離帯の位置改良 ・用地確保による拡幅 ・道路整備
			右折車が多く、直進・右折混合レーンが右折専用状態になっている。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・右左折交通需要に見合った車線長の専用車線の設置 ・右折・左折立体化 ・道路整備	
			その他		
		右折専用車線長の不足	右折専用車線が設置されているが、車線長が不足している。このため右折車が専用車線を越えて滞留し、後続の直進の交通が阻害されている。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・右左折交通需要に見合った車線長の専用車線の設置 ・右折・左折立体化 ・道路整備	・中央分離帯の位置改良 ・横断歩道の位置改良 ・停止線の位置の適正化
			右折車が捌け残る。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・右左折交通需要に見合った車線長の専用車線の設置 ・右折・左折立体化 ・道路整備	
			その他		
導流	導流表示の不備	導流表示の不備	優先、非優先通行の区別がはっきりしない。	・導流帯の設置 ・左折導流路・右折導流路の設置 ・停止線位置の適正化	
			導流標示がない、あるいは不適切なため、交差点内での走行路が不明確で各方向の交通が輻輳している。	・導流帯の設置 ・左折導流路・右折導流路の設置 ・停止線位置の適正化 ・隅切りの改良	
		不適切な停止線位置	停止線が交差点に近過ぎるため、交差道路からの右左折車と接触する危険がある。	・右折・左折立体化 ・導流帯の設置 ・停止線位置の適正化 ・道路整備	・左折導流路・右折導流路の設置 ・隅切りの改良
			その他		

※交通渋滞ボトルネック対策マニュアル(案)(平成5年3月、財団法人国土開発技術研究センター)、交通容量拡大策事例集(平成17年3月、国土交通省国土技術政策総合研究所)及び都市交通問題の処方箋(平成7年2月、都市交通適正化研究会)を参考に作成
※なお、渋滞要因・渋滞対策は、実際の交通状況に合わせて見直し、また、交通法規に配慮した表現とした。

渋滞要因の分析・対策の検討の流れ（案）

渋滞要因（案）、渋滞対策メニュー（案）の整理

□ 渋滞要因と渋滞対策メニューの一覧表

渋滞要因区分	要因の視点	渋滞要因	問題となる道路交通状況	問題となる道路交通状況が明確な場合の渋滞対策メニュー	左記以外の一般的な渋滞対策メニュー
交通規制・運用	信号現示	信号機の視認性	日照、街路樹等により信号機の視認性が劣っている。	・視距の確保 ・信号機設置位置の適正化	・横断歩道の位置改良 ・道路照明の改良 ・立体横断施設の設置 ・交差点のコンパクト化 ・隅切りの改良
			その他		
道路構造	交差点形状	隅切りの不足	隅切りの不足により、左折車が円滑に走行していないため、直進車に影響を及ぼしている。	・隅切りの改良 ・停止線位置の適正化 ・歩道、自転車道の改良	・交差点交差角の改良 ・交差点のコンパクト化
			その他		
		主道路が直角曲がりの交差点	主道路の直角曲がりのため、青信号でも速度が低下する。	・交差点交差角の改良 ・道路線形の改良	・車線境界線の適正化 ・進行方向別通行区分の適正化 ・右左折交通需要に見合った車線長の専用車線の設置 ・方向別の行き先案内の標識あるいは路面標示及び情報板等の設置 ・進路変更禁止 ・交差点のコンパクト化 ・右折・左折立体化
			その他		
		道路施設の位置不適	中央分離帯のノーズが交差点内に出過ぎており、右折走行の障害となっている。	・導流帯の設置 ・停止線位置の適正化 ・中央分離帯の位置改良	・左折導流路・右折導流路の設置 ・占用物件の排除 ・横断歩道の位置改良 ・視距の確保
			交差点流入部において、中央分離帯に開口部があるため、Uターン車等により交通流が乱れることがある。	・中央分離帯の位置改良	
			その他		
		変形交差点	交差道路が多いため、信号現示が複雑である。	・一方通行、進入禁止 ・交通流に影響する出入方向についての指定方向外通行禁止 ・右折・左折立体化 ・直進立体化 ・道路整備	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・車線境界線の適正化 ・導流帯の設置 ・方向別の行き先案内の標識あるいは路面標示及び情報板等の設置
			交差道路が多いため、一方向当たりの青時間が少ない。	・一方通行、進入禁止 ・右折・左折立体化 ・直進立体化 ・道路整備	・常時左折可 ・右折・左折禁止 ・駐停車禁止 ・道路整備
			交差点が広く通過時間がかかるため、信号のロスタイムが大きい。 また、交差点内に車両が滞留することがある。	・交差点のコンパクト化 ・停止線位置の適正化	
			交差角が鋭角となっているため、右左折時に速度が大きく低下している。	・交差点交差角の改良 ・隅切りの改良 ・道路線形の改良	
			クランクの交差点において、右折あるいは左折の交通が輻輳している。	・右左折交通需要に見合った車線長の専用車線の設置 ・左折導流路・右折導流路の設置 ・道路線形の改良 ・道路整備	
			その他		
車線	車線の幅員	車線の幅員	流出先の道路幅員が狭いために右左折が円滑でなく、後続車両に影響を及ぼしている。	・車線境界線の適正化	・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・登坂車線の付加 ・副道の設置による幹線からの直接出入の禁止 ・駐停車帯の整備 ・右左折交通需要に見合った車線長の専用車線の設置 ・左折導流路・右折導流路の設置 ・バス専用車線の設置 ・バス停車帯の設置
			交差点流入部の車線の幅員が広すぎるため、小型車が2台並ぶ。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・車線境界線の適正化 ・進行方向別通行区分の適正化 ・導流帯の設置 ・道路整備	・バスベ이의設置・移設 ・電停の移設 ・通行指定標識標示の設置 ・方向別の行き先案内の標識 あるいは路面標示及び情報板等の設置 ・常時左折可 ・追越し時はみ出し禁止 ・駐停車禁止 ・規制速度の見直し ・時間帯別中央線変移 ・用地確保による拡幅 ・道路整備
		その他	その他		

※交通渋滞ボトルネック対策マニュアル(案)(平成5年3月、財団法人国土開発技術研究センター)、交通容量拡大策事例集(平成17年3月、国土交通省国土技術政策総合研究所)及び都市交通問題の処方箋(平成7年2月、都市交通適正化研究会)を参考に作成
※なお、渋滞要因・渋滞対策は、実際の交通状況に合わせて見直し、また、交通法規に配慮した表現とした。

渋滞要因の分析・対策の検討の流れ（案）

渋滞要因（案）、渋滞対策メニュー（案）の整理

□ 渋滞要因と渋滞対策メニューの一覧表

渋滞要因区分	要因の視点	渋滞要因	問題となる道路交通状況	問題となる道路交通状況が明確な場合の渋滞対策メニュー	左記以外の一般的な渋滞対策メニュー
道路構造	車線	車線数	車線境界が明確でなく、走行位置が不安定で交通流が輻輳しやすい。これは、交差点面積が広いことに起因していることが多い。	・車線境界線の適正化 ・進行方向別通行区分の適正化 ・導流帯の設置 ・左折導流路・右折導流路の設置	・登坂車線の付加 ・副道の設置による幹線からの直接出入りの禁止 ・駐停車帯の整備 ・バス専用車線の設置 ・バス停車帯の設置 ・バスベイの設置・移設 ・電停の移設
			交差点手前に右左折専用レーンがあるため、直進車線数が減少する。	・車線境界線の適正化 ・進行方向別通行区分の適正化 ・右左折交通需要に見合った車線長の専用車線の設置 ・左折導流路・右折導流路の設置 ・左折・右折禁止 ・道路整備	・通行指定標識標示の設置 ・方向別の行き先案内の標識 あるいは路面標示及び情報板等の設置 ・常時左折可 ・追越し時はみ出し禁止 ・駐停車禁止 ・時間帯別中央線変移 ・交通流に影響する出入方向についての指定方向外通行禁止
			交差点において、流入部に比べ流出部の車線数が少ない。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・道路整備	・道路工事の適切な時間・調整 ・右折・左折立体化 ・直進立体化 ・橋梁の拡幅 ・用地確保による拡幅
			その他		・道路整備
道路構造	道路線形	急カーブ	カーブ区間において、速度が低下している。	・道路線形の改良	・視距の確保 ・立体横断施設の設置 ・進路変更禁止 ・駐停車禁止 ・方向別の行き先案内の標識 あるいは路面標示及び情報板等の設置
		急勾配	縦断勾配が比較的大きい区間において、加速のために交通が円滑でなくなっている。	・登坂車線の付加 ・道路線形の改良	・駐停車禁止 ・立体横断施設の設置
		勾配の変化点	勾配の変化点において、見通しが悪いために速度が低下している。	・道路線形の改良	・立体横断施設の設置 ・進路変更禁止 ・追越し時はみ出し禁止 ・駐停車禁止
		トンネル	トンネル坑口部は、速度が低下している。	・視距の確保 ・道路照明の改良	・進路変更禁止
	大型車	大型車による速度の低下	幅員の狭い道路における大型車同士のすれ違いにより、速度が低下している。	・一方通行、進入禁止 ・橋梁の拡幅 ・用地確保による拡幅 ・道路整備	
			発進・停止時において、大型車の加減速性が低いため、他車との追大型車混入率が高いため、全体的に速度低下等により交通流が円滑でない。	・登坂車線の付加 ・登坂車線の付加 ・道路線形の改良 ・橋梁の拡幅 ・用地確保による拡幅 ・道路整備	
交通の種類	大型車	大型車による速度の低下	大型車の右左折待ちにより、後続車が通り抜けられない。	・右左折交通需要に見合った車線長の専用車線の設置 ・通行指定標識標示の設置 ・道路整備	
			大型貨物車が多く、車種による速度差のため生ずる追従現象が見られる。	・登坂車線の付加 ・道路線形の改良	
			右左折時に大型車の速度が低下する。	・隅切りの改良 ・通行指定標識標示の設置 ・道路線形の改良	

※交通渋滞ボトルネック対策マニュアル(案)(平成5年3月、財団法人国土開発技術研究センター)、交通容量拡大策事例集(平成17年3月、国土交通省国土技術政策総合研究所)及び都市交通問題の処方箋(平成7年2月、都市交通適正化研究会)を参考に作成
※なお、渋滞要因・渋滞対策は、実際の交通状況に合わせて見直し、また、交通法規に配慮した表現とした。

18

渋滞要因の分析・対策の検討の流れ（案）

渋滞要因（案）、渋滞対策メニュー（案）の整理

□渋滞要因と渋滞対策メニューの一覧表

渋滞要因区分	要因の視点	渋滞要因	問題となる道路交通状況	問題となる道路交通状況が明確な場合の渋滞対策メニュー	左記以外の一般的な渋滞対策メニュー
交通の種類	二輪車・自転車	自転車による自動車の走行の阻害	車線に自転車が行走している。	・歩道、自転車道等の改良	・副道の設置による幹線からの直接出入の禁止 ・自転車横断帯の設置 ・橋梁の拡幅 ・用地確保による拡幅 ・道路整備
			その他		
		二輪車による自動車の走行の阻害	二輪車の混入率が高く、自動車の速度が低下する。	・二輪車専用車線の設置 ・歩道、自転車道等の改良	・自転車横断帯の設置 ・橋梁の拡幅 ・用地確保による拡幅 ・道路整備
			その他		
	歩行者	歩道未整備による歩行者通行空間の不足	歩道・車道が分離されていない、または歩道が狭い等のため、車両の速度が低下している。	・視距の確保 ・歩道、自転車道等の改良	・道路照明の改良 ・信号機設置位置の適正化
			歩行者に対する青信号現示により、自動車交通の青信号時間が制約される。	・横断歩道の位置改良 ・立体横断施設の設置 ・交差点のコンパクト化	・用地確保による拡幅 ・橋梁の拡幅 ・道路整備
			横断歩行者が多く、右左折車が進行できない。	・横断歩道の位置改良 ・立体横断施設の設置	
			その他		
沿道・交差点の環境	踏切	踏切による交通の停留	踏切における一時停止により交通流が円滑でなくなる。	・鉄道との立体交差化 ・道路整備	
			朝の通勤時等に踏切の長時間閉鎖のため、自動車が滞留している。	・鉄道との立体交差化 ・道路整備	
	橋梁	橋梁への交通の集中	周辺に他の橋梁がないため、交通が集中する。	・橋梁の拡幅 ・道路整備	
		橋梁部と一般部の断面構成の相違	交差点手前が橋梁のため、車線数が少ない。	・橋梁の拡幅 ・道路整備	
			交差点の先方が橋梁であるため、幅員の減少あるいは車線数が減少している。	・橋梁の拡幅 ・道路整備	
		沿道からの出入り	駅前広場の出入り	・駐停車禁止	
			沿道施設への出入り	・信号機設置位置の適正化 ・副道の設置による幹線からの直接出入の禁止 ・駐停車帯の整備	・一方通行、進入禁止 ・交通流に影響する出入方向についての指定方向外通行禁止
			その他		
			交差点及び直近の細街路の出入り	・一方通行、進入禁止 ・交通流に影響する出入方向についての指定方向外通行禁止	・信号機設置位置の適正化 ・交差点のコンパクト化
	沿道からの出入り	沿道からの車両の頭出しにより、本線での円滑な走行が阻害されている。	その他	・一方通行、進入禁止 ・交通流に影響する出入方向についての指定方向外通行禁止 ・副道の設置による幹線からの直接出入の禁止	
			その他		
			合流地点において、車線変更等が円滑でない。	・右折・左折立体化 ・道路整備	
			ICが近接しているので、多量の交通が交差点に出入りする。	・副道の設置による幹線からの直接出入の禁止 ・右折・左折立体化 ・道路整備	
沿道・交差点の環境	バス	バスによる速度の低下	右左折時にバスの速度が低下するため、後続車両の走行が円滑でバスの停車のため、後続車両が停留する。	・バス専用車線の設置 ・バスベ이의設置・移設 ・バス専用車線の設置 ・バス停車帯の設置 ・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・道路整備	・進路変更禁止 ・駐停車禁止 ・時間帯別中央線変移 ・交差点交差角の改良 ・用地確保による拡幅 ・道路整備
			その他		
		バス専用・優先レーンによる車線の減少	バス専用、優先レーンが運用されているため、一般車の車線数が減少している。	・バス専用車線の設置 ・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・道路整備	・駐停車禁止
			その他		
	路上駐車	路上駐車による車両走行の阻害	駐車車両により、車両の円滑な走行が妨げられている。	・駐停車禁止 ・駐停車帯の整備	
	その他	工事	工事による車線の閉鎖	・道路工事の適切な時間・調整 ・各種メディアの活用 ・交通需要マネジメント	
	先詰まり	先詰まり	先詰まり(〇〇交差点の影響)	〇〇交差点での対策	

※交通渋滞ボトルネック対策マニュアル(案)(平成5年3月、財団法人国土開発技術研究センター)、交通容量拡大策事例集(平成17年3月、国土交通省国土技術政策総合研究所)及び都市交通問題の処方箋(平成7年2月、都市交通適正化研究会)を参考に作成
※なお、渋滞要因・渋滞対策は、実際の交通状況に合わせて見直し、また、交通法規に配慮した表現とした。

渋滞要因の分析・対策の検討の流れ（案）

渋滞要因（案）、渋滞対策メニュー（案）の整理

□ 渋滞要因と渋滞対策メニューの一覧表

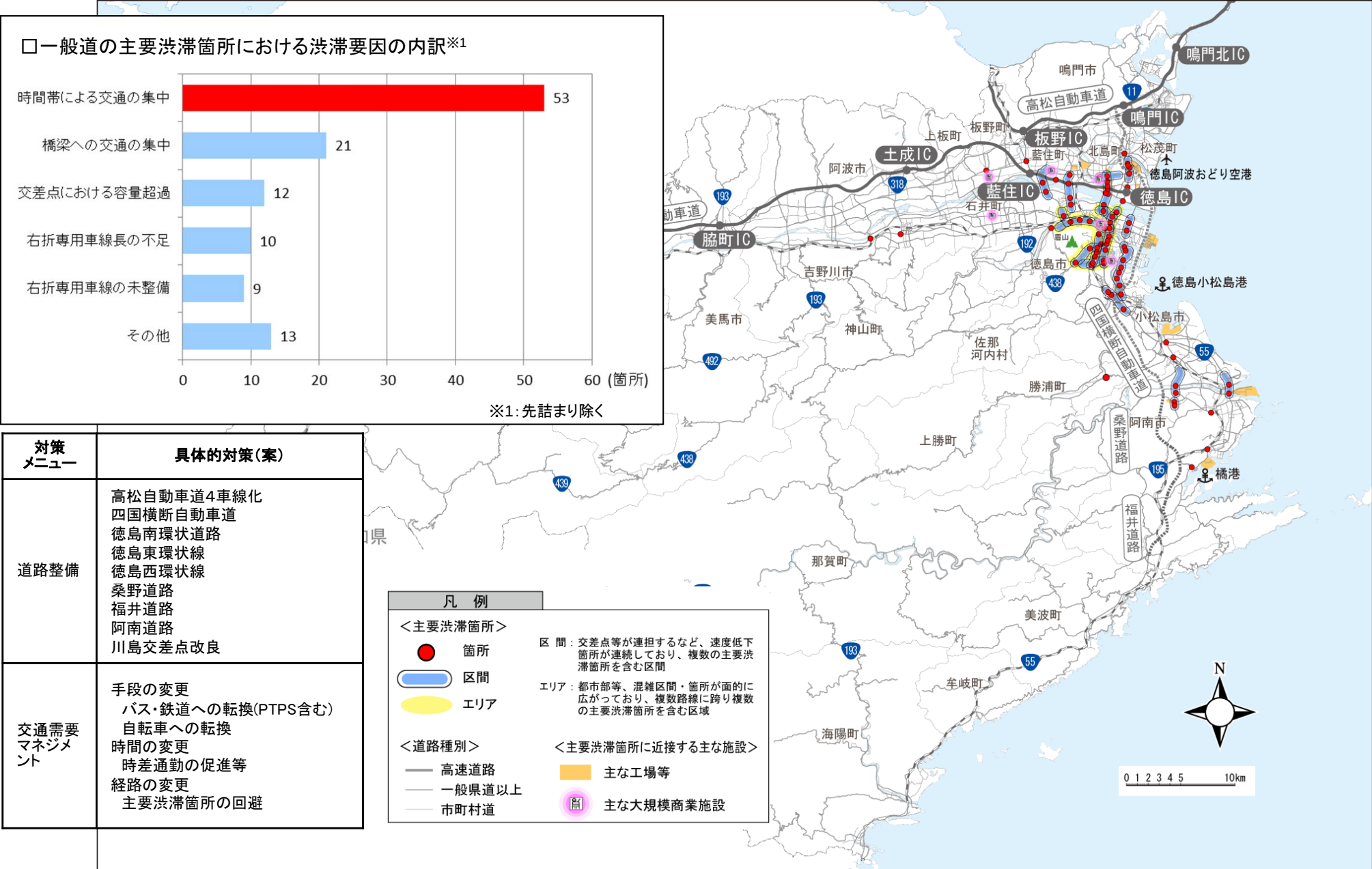
渋滞要因区分	要因の視点	渋滞要因	問題となる道路交通状況	問題となる道路交通状況が明確な場合の渋滞対策メニュー	左記以外の一般的な渋滞対策メニュー
交通需要	交通容量超過	交差点における交通容量超過	交差点全方向・多方向において、終日渋滞が発生している。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・右折・左折立体化 ・直進立体化 ・道路整備	・駐停車禁止 ・時間帯別中央線変移 ・交差点のコンパクト化 ・橋梁の拡幅 ・用地確保による拡幅
			Y型交差点等の合流地点において、合流後の道路が渋滞している。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・右折・左折立体化 ・直進立体化 ・道路整備	・道路整備 ・各種メディアの活用 ・交通需要マネジメント
			その他		
	単路部における交通容量超過	車線数が不足している。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・道路整備		・駐停車禁止 ・時間帯別中央線変移 ・鉄道との立体交差化 ・用地確保による拡幅 ・橋梁の拡幅 ・道路整備 ・各種メディアの活用 ・交通需要マネジメント
			その他		
	交通の集中	沿道施設への特定時間・期間の交通の集中	競技場等が近接しており、特定期間中に交通の量が急増する。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・道路整備 ・各種メディアの活用 ・交通需要マネジメント	・副道の設置による幹線からの直接出入の禁止 ・一方通行、進入禁止 ・進路変更禁止 ・駐停車禁止 ・右折・左折立体化 ・直進立体化
			休日に商業施設等周辺で駐車待ち車両が多い。	・駐停車帯の整備	・鉄道との立体交差化 ・橋梁の拡幅 ・用地確保による拡幅 ・道路整備
			その他		
	行楽地における特定期間の交通の集中	行楽地及びそのアクセス道路において、特定期間に車が集中する。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・道路整備 ・各種メディアの活用 ・交通需要マネジメント		・駐停車禁止 ・右折・左折立体化 ・直進立体化 ・鉄道との立体交差化 ・用地確保による拡幅 ・橋梁の拡幅 ・道路整備
			その他		
	時間帯による交通の集中	通勤時に特定方向の交通が反対方向に比べ多くなる等、時間帯により上り、下りの道路利用に大きなアンバランスが生じている。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・時間帯別中央線変移 ・道路整備		・各種メディアの活用 ・交通需要マネジメント ・駐停車禁止 ・右折・左折立体化 ・直進立体化
			工業団地、住宅団地等が沿道にあるため、通勤時の交通量が急増する。	・車線幅員や中央分離帯の縮小による車線数の増加 ・歩道、停車帯、路肩等の縮小による車線数の増加 ・道路整備	・鉄道との立体交差化 ・用地確保による拡幅 ・橋梁の拡幅 ・道路整備
			その他		
	1 現示の交通の集中		複数交差点の連続通行ができないために、1 現示に交通が集中する。	・各種メディアの活用 ・交通需要マネジメント ・駐停車禁止 ・右折・左折立体化 ・直進立体化 ・鉄道との立体交差化 ・用地確保による拡幅 ・橋梁の拡幅 ・道路整備	

※交通渋滞ボトルネック対策マニュアル(案)(平成5年3月、財団法人国土開発技術研究センター)、交通容量拡大策事例集(平成17年3月、国土交通省国土技術政策総合研究所)及び都市交通問題の処方箋(平成7年2月、都市交通適正化研究会)を参考に作成
※なお、渋滞要因・渋滞対策は、実際の交通状況に合わせて見直し、また、交通法規に配慮した表現とした。

渋滞要因と現時点での対策とりまとめ（案）

〔徳島県全体の渋滞要因・対策のとりまとめ（案）〕

○徳島県は、時間帯による交通の集中が渋滞要因の箇所が多い。
○道路整備に加え、交通手段の変更、時間の変更及び経路の変更等の交通需要マネジメントに取り組んでいく。



渋滞要因と現時点での対策とりまとめ（案）

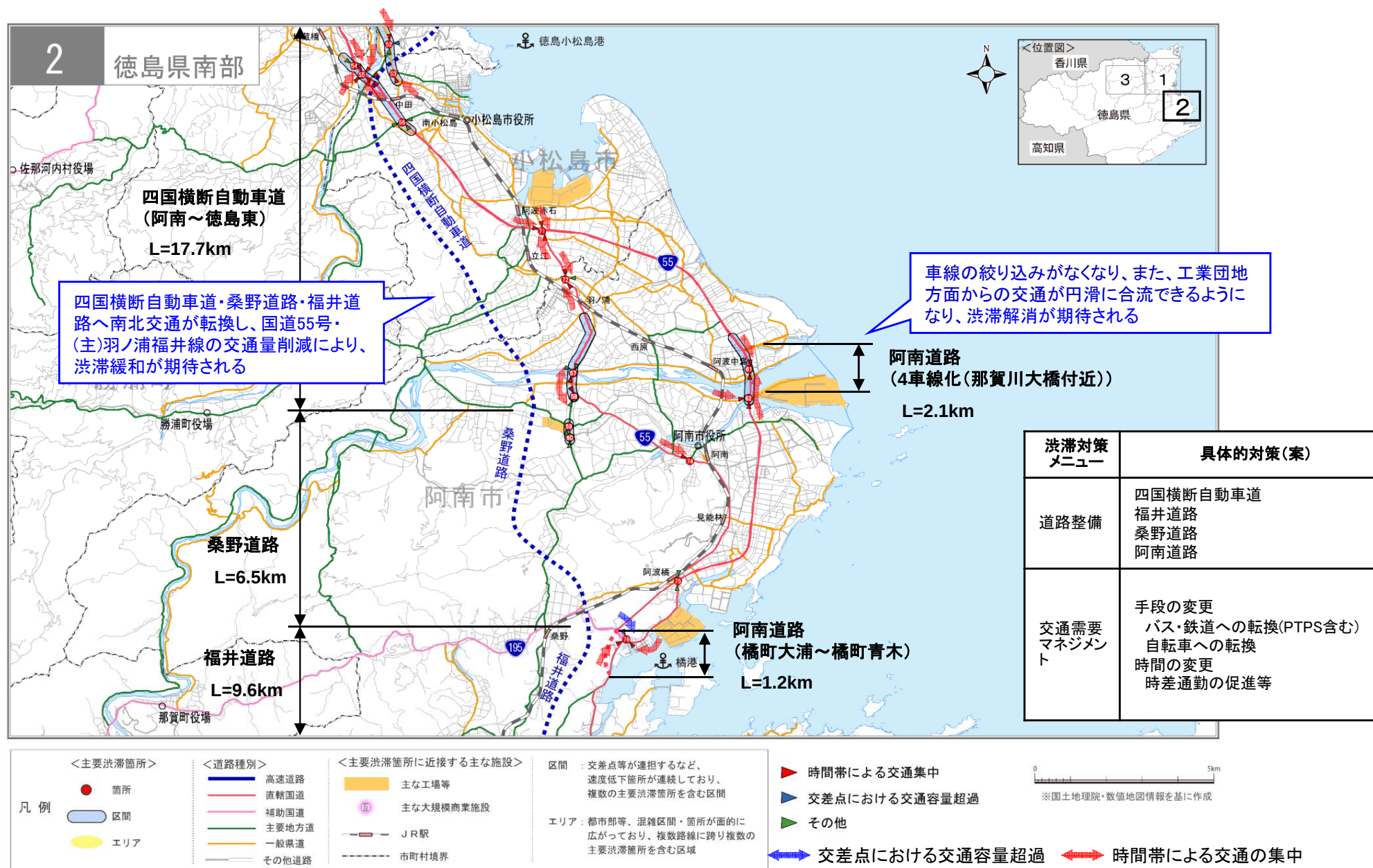
〔徳島県北部の渋滞要因・対策のとりまとめ（案）〕

- 徳島県北部は、時間帯による交通の集中が渋滞要因の箇所が多く、道路整備や交通手段を変更する対策に加え、時間の変更により交通需要調整を行う時差通勤が効果的である。
- また、徳島市中心部周辺では、交差点における交通容量超過が渋滞要因の箇所が一部みられ、道路整備に加え、交通手段を変更するバス・鉄道への転換及び自転車への転換が効果的である。



渋滞要因と現時点での対策とりまとめ（案）

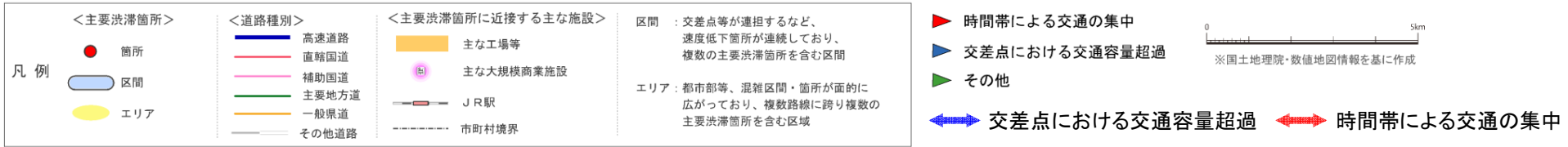
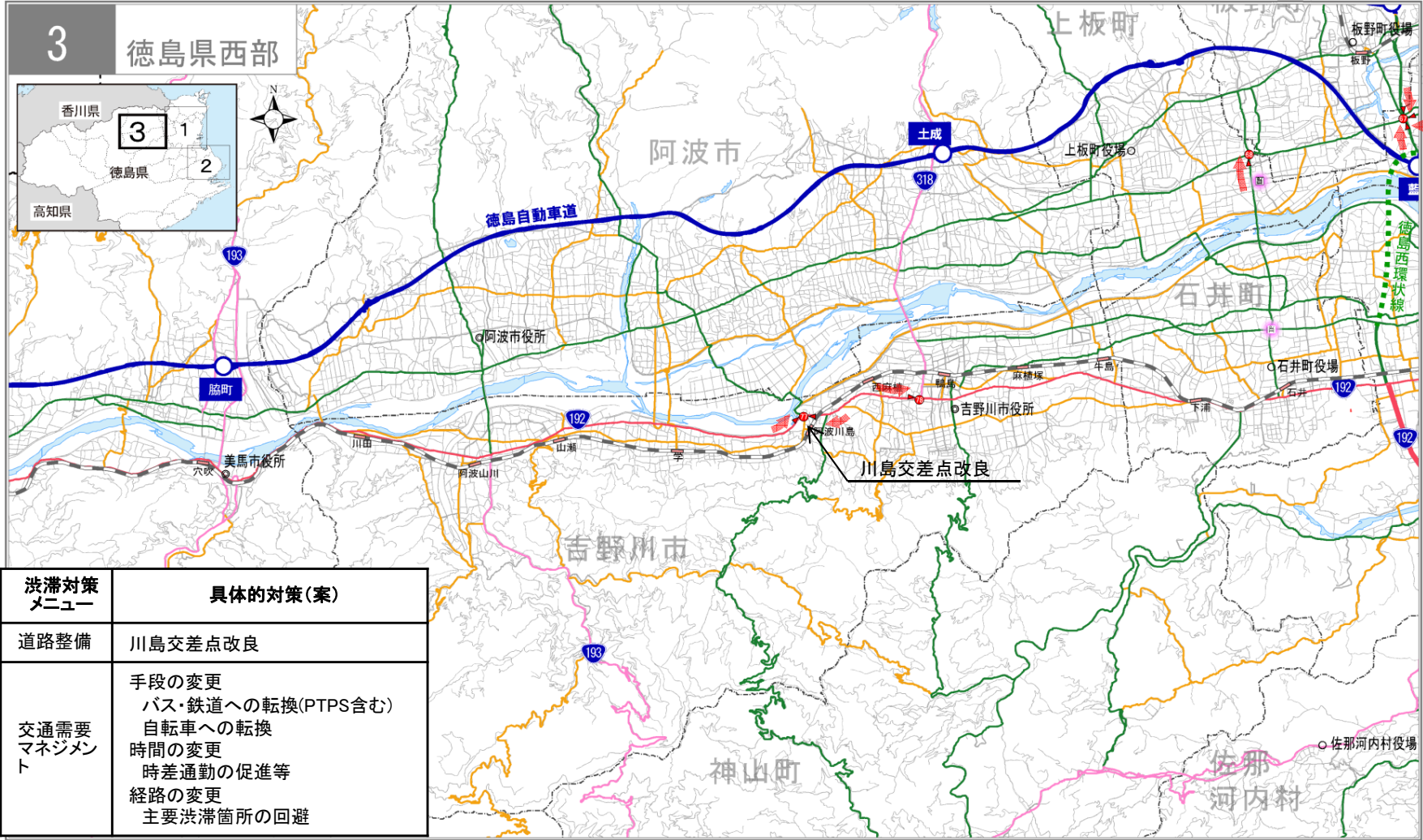
○小松島市、阿南市は、時間帯による交通の集中が渋滞要因の箇所が多く、道路整備に加え、交通手段を変更するバス・鉄道への転換及び自転車への転換、時間の変更により交通需要調整を行う時差通勤が効果的である。



渋滞要因と現時点での対策とりまとめ（案）

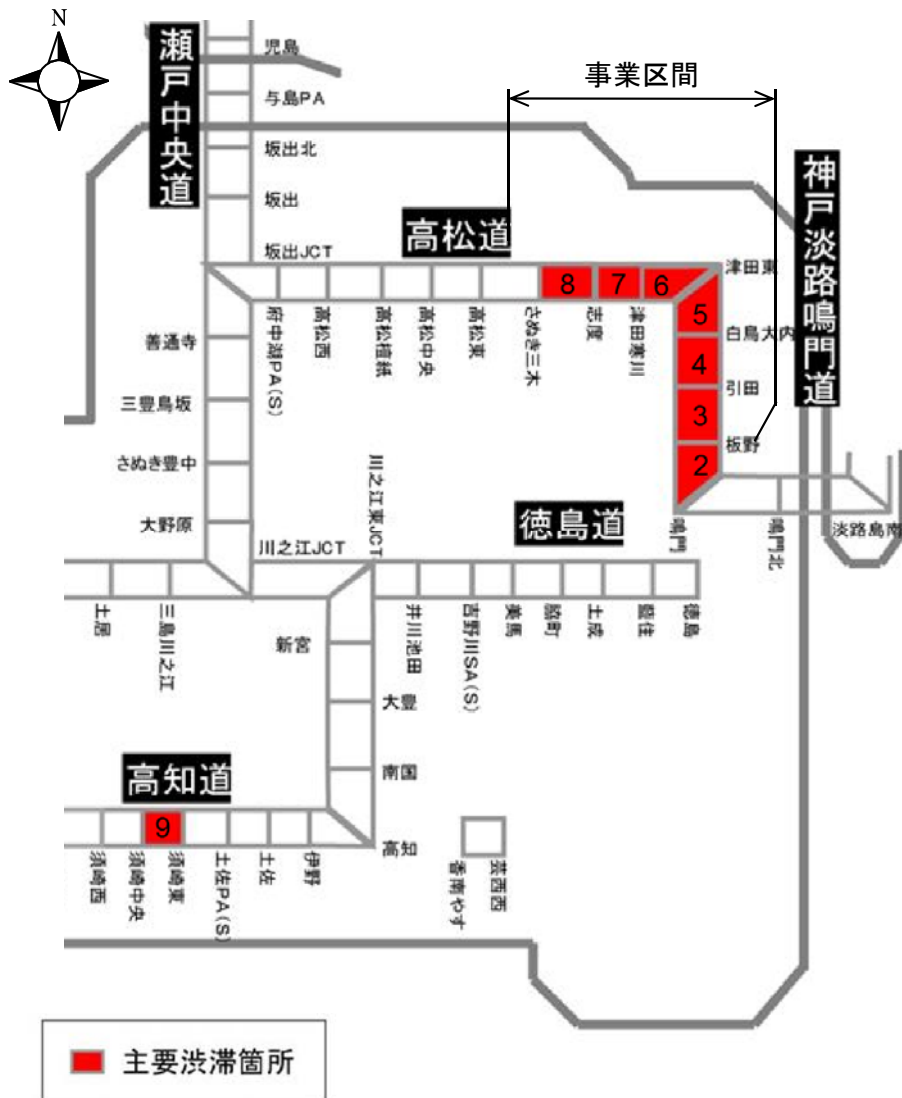
〔徳島県西部の渋滞要因・対策のとりまとめ（案）〕

○吉野川市は、時間帯による交通の集中が渋滞要因の箇所が多く、道路整備に加え、交通手段を変更するバス・鉄道への転換及び自転車への転換、時間の変更により交通需要調整を行う時差通勤が効果的である。

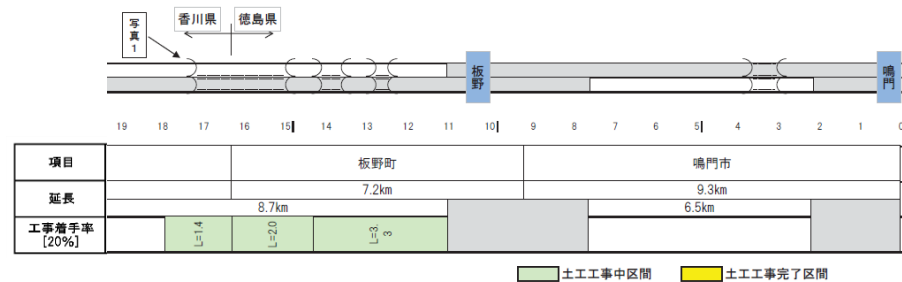


■具体的対策（案）について

- 高松自動車道の鳴門IC～高松市境間においては、繁忙期の交通集中によりトンネル坑口や付加車線擦り付け部を先頭とした渋滞が発生している状況にあり、主要渋滞箇所も該当。
- 定時性・走行環境の向上、災害時の代替機能の強化を図るため、平成30年度の完成に向けて高松自動車道の4車線拡幅事業を推進。



◇徳島県側の工事進捗状況(H26.9月末現在) 平成30年度完成予定



◇徳島県内の渋滞緩和が期待される区間

番号	区間名
2	鳴門IC～板野IC
3	板野IC～引田IC



写真1: 吹田高架橋状況 (H26.12)



写真2: 大坂トンネル工事状況 (H26.12)

○道路利用者に対する混雑回避のための情報提供活動として、『渋滞予測情報・渋滞情報の提供』ならびに上り坂・サグ部やトンネル坑口部での速度低下に起因する渋滞対策として『速度低下注意喚起対策』を実施。

渋滞予測情報・渋滞情報の提供

○料金経路検索（ホームページ掲載）

⇒渋滞予測を考慮した所要時間の検索が可能（右下グラフ）

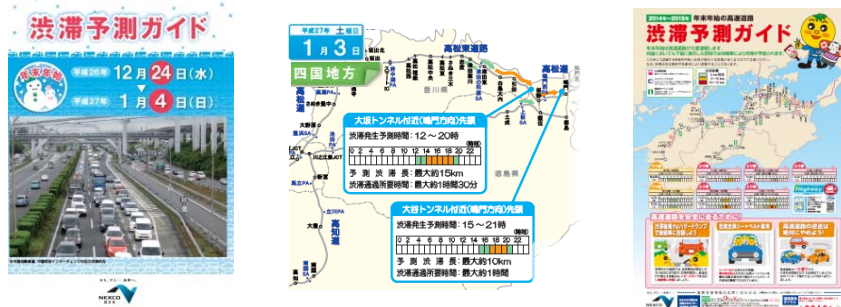


○渋滞予測カレンダー（ホームページ掲載）

⇒最大6ヶ月先までの渋滞予測情報（発生箇所・渋滞長など）を掲載

○渋滞予測ガイド配布やポスター掲示

⇒交通混雑期間前に冊子をSA・PA、道の駅等にて配布



○渋滞情報（リアルタイム）の広報

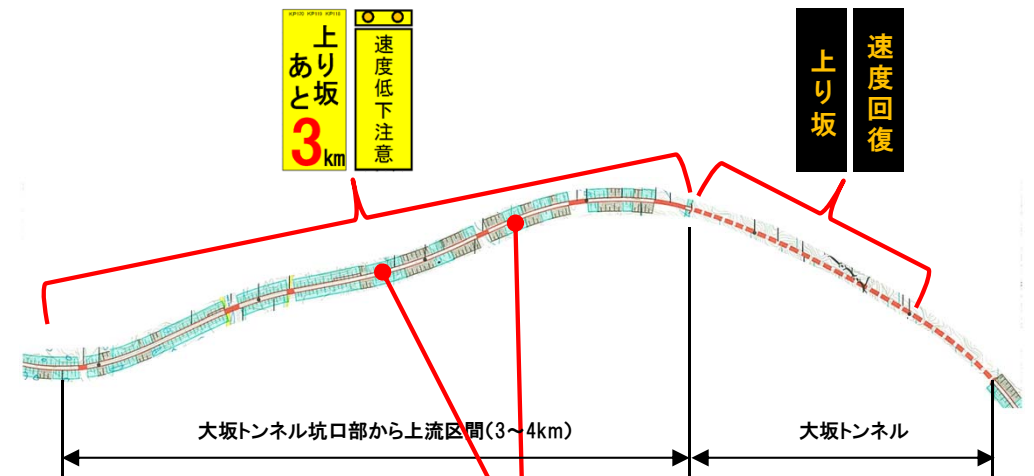


渋滞対策事例

高松自動車道（上り線） 大坂トンネル付近の渋滞対策状況（イメージ）

予告看板や速度低下注意喚起看板を複数設置

大坂トンネル内に簡易情報板を複数設置



大坂トンネル手前に簡易情報板を設置(2箇所)

- 高松自動車道、徳島自動車道及び新直轄方式で整備されている四国横断自動車道阿南・徳島東を結ぶ事業であり、四国東部における広域ネットワークの構築により、地域間交流、沿線道路の渋滞緩和、災害時の代替機能を強化。
- 四国横断自動車道 徳島～徳島JCT～鳴門JCT間の平成26年度中の供用が予定されており、高松自動車道と徳島自動車道が直結されることで関西圏へのネットワーク、災害時の代替機能の強化、定時性の向上が期待される。



◇渋滞緩和が期待される箇所

番号	箇所名
1	吉野川大橋南
2	北常三島付近
3	助任橋
4	徳島本町
5	かちどき橋付近
6	中昭和町
7	南昭和町一丁目
8	沖浜東
41	工業団地南
42	平石
43	川内町大松
44	安宅二丁目
45	阿波しらさぎ大橋南
64	川内町竹須賀
65	吉野川大橋北詰

整備前の交通流動
 整備後の交通流動

凡 例

<主要渋滞箇所>	<道路種別>
● 箇所	高速道路
● 上記以外の箇所	直轄国道
○ 区間	補助国道
○ 渋滞緩和が期待される区間	主要地方道
○ エリア	一般県道
	その他道路

<主要渋滞箇所に近接する主な施設>

	主な工場等
	主な大規模商業施設
	J R 駅
	市町村境界



- 四国横断自動車道(阿南～徳島東)は四国東南地域の高速ネットワークの空白地帯を解消し、地域間交流の促進や災害時の代替路、現道の走行性向上等を図る道路である。新直轄方式により事業を推進。
- 当該道路の整備により、国道11号・国道55号・阿南道路・徳島東環状線・(一)徳島小松島線等の南北方向の交通が転換し、渋滞緩和が期待できる。



表1 交通状況の変化(H42)

路線名	交通量(台/日)	
	整備なし	整備あり
国道55号	34,374	25,205
阿南道路	19,847	14,485
徳島東環状線	35,974	24,893
(一)徳島小松島線	13,706	9,779

※交通状況の変化
当該道路内の平均値または代表値を記載

◇渋滞緩和が期待される箇所

番号	箇所名	番号	箇所名
3	助任橋	50	論田町本浦
4	徳島本町	51	大原町中須
5	かちどき橋付近	52	大原町千代ヶ丸
6	中昭和町	53	江田
7	南昭和町一丁目	54	勝占町下敷地
8	沖浜東	55	勝浦川橋北詰付近
10	大野	56	日開野町
44	安宅二丁目	57	那賀川橋北詰
46	昭和IC	58	南島
47	新浜町一丁目	61	那賀川大橋北詰
48	新浜本町二丁目付近	71	大林北
49	勝浦浜橋南	72	宮倉

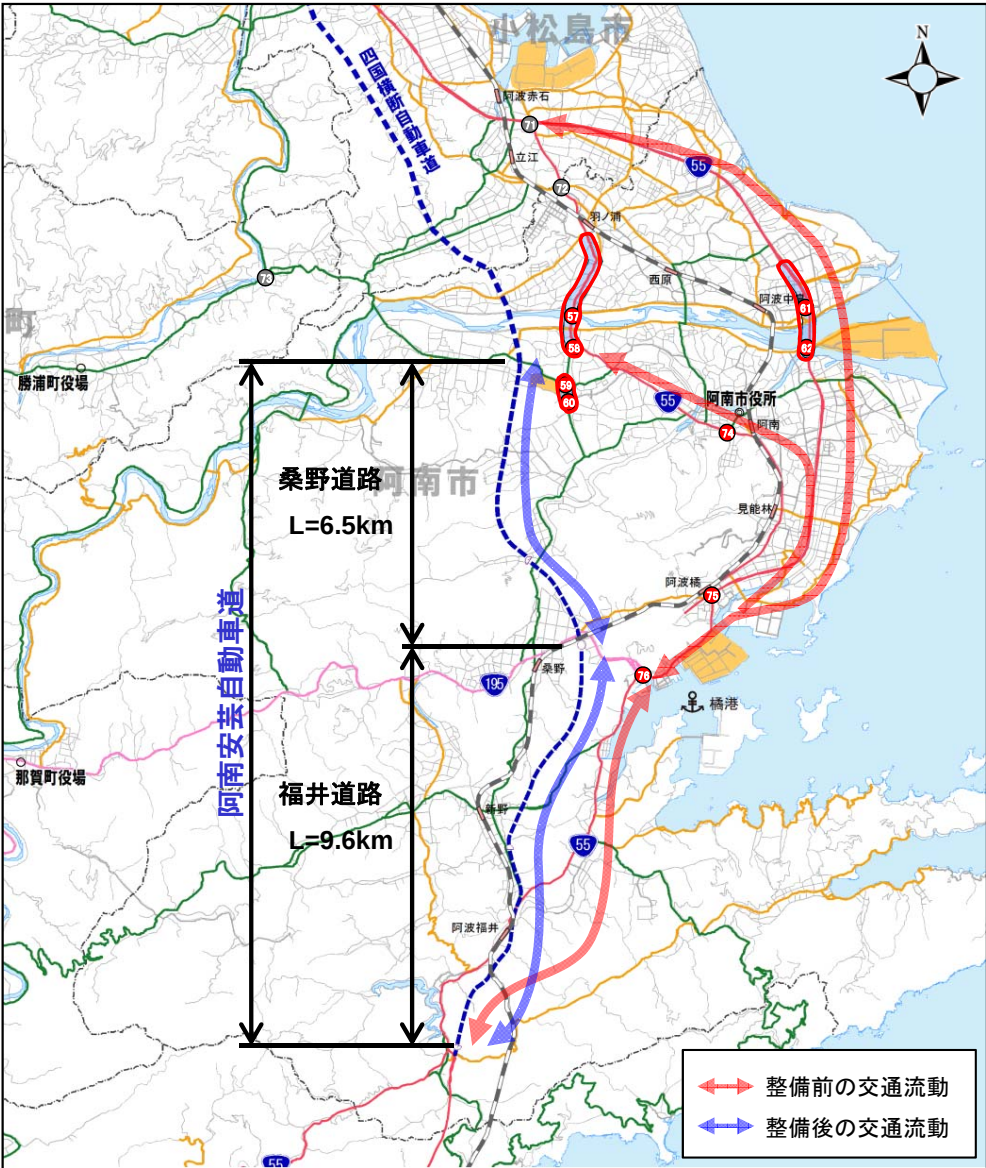
写真①:勝浦川橋(南行き)の渋滞状況



○阿南安芸自動車道 桑野道路・福井道路は、四国横断自動車道と接続する地域高規格道路であり、四国東南地域の高速ネットワークの空白地帯を解消し、地域間交流の促進、災害時の代替路機能や地域医療活動の支援のほか、阿南市内の朝夕の混雑緩和等を図る道路である。

○当該道路の整備により、国道55号・阿南道路・(主)羽ノ浦福井線等の交通が転換し、阿南市の渋滞緩和が期待できる。

●桑野道路・福井道路



■桑野道路

表1 交通状況の変化(H42)

路線名	交通量(台/日)	
	整備なし	整備あり
(主)羽ノ浦福井線	8,526	3,730
阿南道路(国道55号)	10,913	8,350
国道55号	13,040	11,822
国道195号	6,633	5,030

※交通状況の変化
当該道路内の平均値または代表値を記載

◇渋滞緩和が期待される箇所

番号	箇所名
57	那賀川橋北詰
58	南島
59	上中町
60	西方橋南詰
61	那賀川大橋北詰
62	辰巳工業団地入口
74	玉塚
75	津乃峰町東分

■福井道路

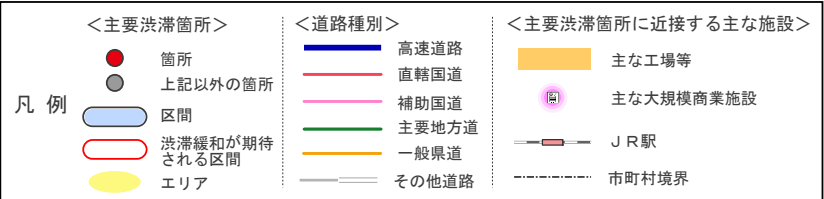
表2 交通状況の変化(H42)

路線名	交通量(台/日)	
	整備なし	整備あり
国道55号	7,244	2,374
(主)羽ノ浦福井線	9,056	4,609
(主)阿南相生線	5,926	4,999

※交通状況の変化
当該道路内の平均値または代表値を記載

◇渋滞緩和が期待される箇所

番号	箇所名
76	橋西



- 徳島東環状線は、徳島外環状道路の東側部分を形成する道路であり、国道11号及び国道55号のバイパス機能を併せ持つ徳島市中心部の渋滞緩和の中心的な役割を担う道路であり、平成24年4月の阿波しらさぎ大橋の完成により全線開通（一部側道暫定供用区間含む）。
- 今後、残る暫定供用区間の整備により交通容量が拡大され、国道11号・国道55号等の通過交通の更なる転換による渋滞緩和が期待できる。



写真①：阿波しらさぎ大橋



写真②：阿波しらさぎ大橋南交差点(南行き)の渋滞状況



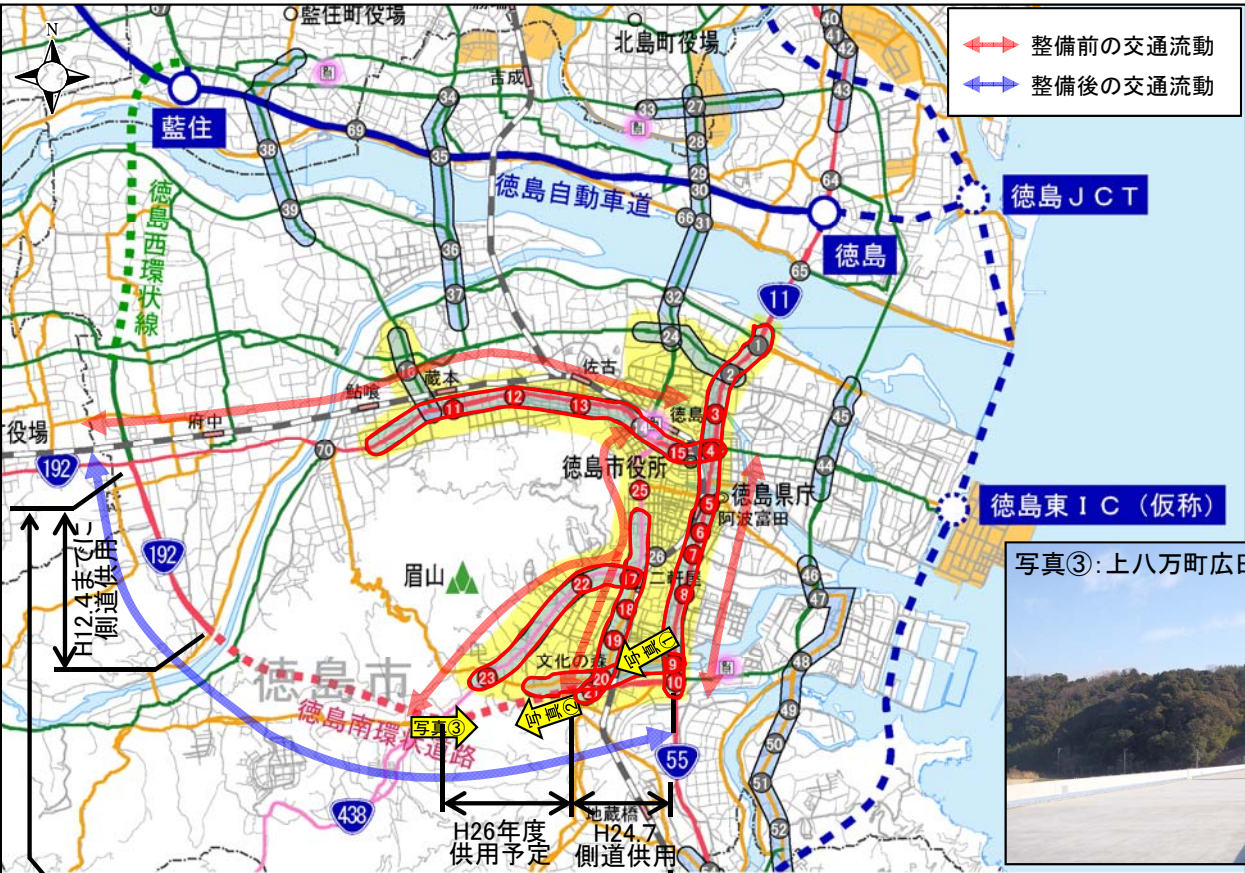
写真③：阿波しらさぎ大橋以南の工事状況

◇渋滞緩和が期待される箇所

番号	箇所名	番号	箇所名
1	吉野川大橋南	10	大野
2	北常三島付近	43	川内町大松
3	助任橋	44	安宅二丁目
4	徳島本町	45	阿波しらさぎ大橋南
5	かちどき橋付近	46	昭和IC
6	中昭和町	47	新浜町一丁目
7	南昭和町一丁目	48	新浜本町二丁目付近
8	沖浜東	49	勝浦浜橋南

番号	箇所名
64	川内町竹須賀
65	吉野川大橋北詰

- 徳島南環状道路は、徳島外環状道路の南側部分を形成する一般国道192号のバイパス道路であり、自動車専用道路として整備を進めており、平成24年7月に側道区間の一部を供用。
- 平成26年度には国道55号と国道438号とが接続し、法花大橋北詰交差点等の主要渋滞箇所の渋滞緩和が期待されるとともに、全線開通時には、環状道路機能が高まり、国道11号、国道55号、国道192号等においても通過交通が転換し、渋滞緩和が期待できる。



一般国道192号 徳島南環状道路 L=9.5km

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＞	
●	箇所	●	箇所	—	高速道路	■	主な工場等
○	上記以外の箇所	○	上記以外の箇所	—	直轄国道	■	主な大規模商業施設
—	区間	—	区間	—	補助国道	—	J R 駅
—	渋滞緩和が期待される区間	—	渋滞緩和が期待される区間	—	主要地方道	—	市町村境界
—	エリア	—	エリア	—	一般県道	—	
				—	その他道路		

表 交通状況の変化 (H42)

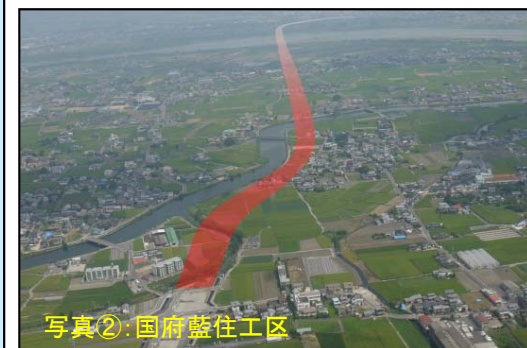
路線名	交通量(台/日)	
	整備なし	整備あり
国道192号	25,875	18,042
国道438号	16,929	10,829

※交通状況の変化
当該道路内の平均値または代表値を記載

◇渋滞緩和が期待される箇所

番号	箇所名	番号	箇所名	番号	箇所名
3	助任橋	10	大野	19	冷田橋北詰
4	徳島本町	11	徳大医学部前付近	20	法花大橋北詰
5	かちどき橋付近	12	佐古六番町	21	法花大橋南詰
6	中昭和町	13	佐古二番町	22	城南町二丁目
7	南昭和町一丁目	15	八百屋町	23	園瀬橋北詰
8	沖浜東	17	二軒屋町三丁目	25	東大工町
9	大野橋北詰	18	南二軒屋町		

- 徳島西環状線は、徳島外環状道路の西側部分を形成する道路であり、徳島自動車道などの高速交通ネットワークへの接続や、名田橋、四国三郎橋を始めとした吉野川渡河断面の交通容量不足による慢性的な渋滞解消を目的とした道路であり、平成19年度の国府工区の側道部など一部の区間を供用。
- 引き続き残る区間の整備を進めることにより、交通容量の拡大、高速道路へのアクセスの向上が図られ、吉野川渡河部を含めた徳島市内の渋滞緩和が期待できる。



◇渋滞緩和が期待される箇所

番号	箇所名
11	徳大医学部前付近
16	中島田町二丁目
34	東貞方
35	四国三郎橋北詰
36	四国三郎橋南
37	弁天橋南詰
38	名田橋北詰
39	名田橋南詰

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>
●	箇所	高速道路	主な工場等
●	上記以外の箇所	直轄国道	主な大規模商業施設
○	区間	補助国道	J R 駅
○	渋滞緩和が期待される区間	主要地方道	市町村境界
○	エリア	一般県道	
		その他道路	

- 阿南道路は一般国道55号のバイパスであり、阿南市中心部の交通混雑の緩和等を図る道路であり、平成25年11月の阿南市津乃峰町西分～橋町大浦間の開通により、全18.4kmのうち17.2kmが供用（暫定2車線区間含む）。
- 平成31年度の供用を目指し、暫定2車線区間となっている那賀川大橋付近の4車線化整備を進めており、開通により、那賀川大橋周辺の渋滞緩和が期待できる。



→ 整備前の交通流動
→ 整備後の交通流動



凡 例	
<主要渋滞箇所>	<道路種別>
● 箇所	— 高速道路
● 上記以外の箇所	— 直轄国道
□ 区間	— 補助国道
○ 渋滞緩和が期待される区間	— 主要地方道
● エリア	— 一般県道
	— その他道路
<主要渋滞箇所に近接する主な施設>	
■ 主な工場等	
● 主な大規模商業施設	
— JR駅	
— 市町村境界	

表1 交通状況の変化(H42(残事業))

路線名	交通量(台/日)	
	整備なし	整備あり
国道55号	11,166	9,081
(主)阿南那賀川線	1,769	1,128
(主)羽ノ浦福井線	6,455	5,938
(主)阿南小松島線	2,595	2,594

◇渋滞緩和が期待される箇所

番号	箇所名
57	那賀川橋北詰
58	南島
59	上中町
60	西方橋南詰
61	那賀川大橋北詰
62	辰巳工業団地入口
72	宮倉
74	玉塚
75	津乃峰町東分
76	橋西

※交通状況の変化
当該道路内の平均値または代表値を記載

○当該交差点は、国道192号と県道及び市道が交差する5枝の複雑な交差点であり、国道には右折専用車線がないため、右折待ち車両の滞留により後続車が影響を受けて渋滞が発生しているとともに、渋滞に起因する追突事故等も生じていることから、交通の円滑化と通行の安全性の向上を図るため、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べく調査設計を推進。



図1 計画平面図・計画断面図

◇渋滞緩和が期待される箇所

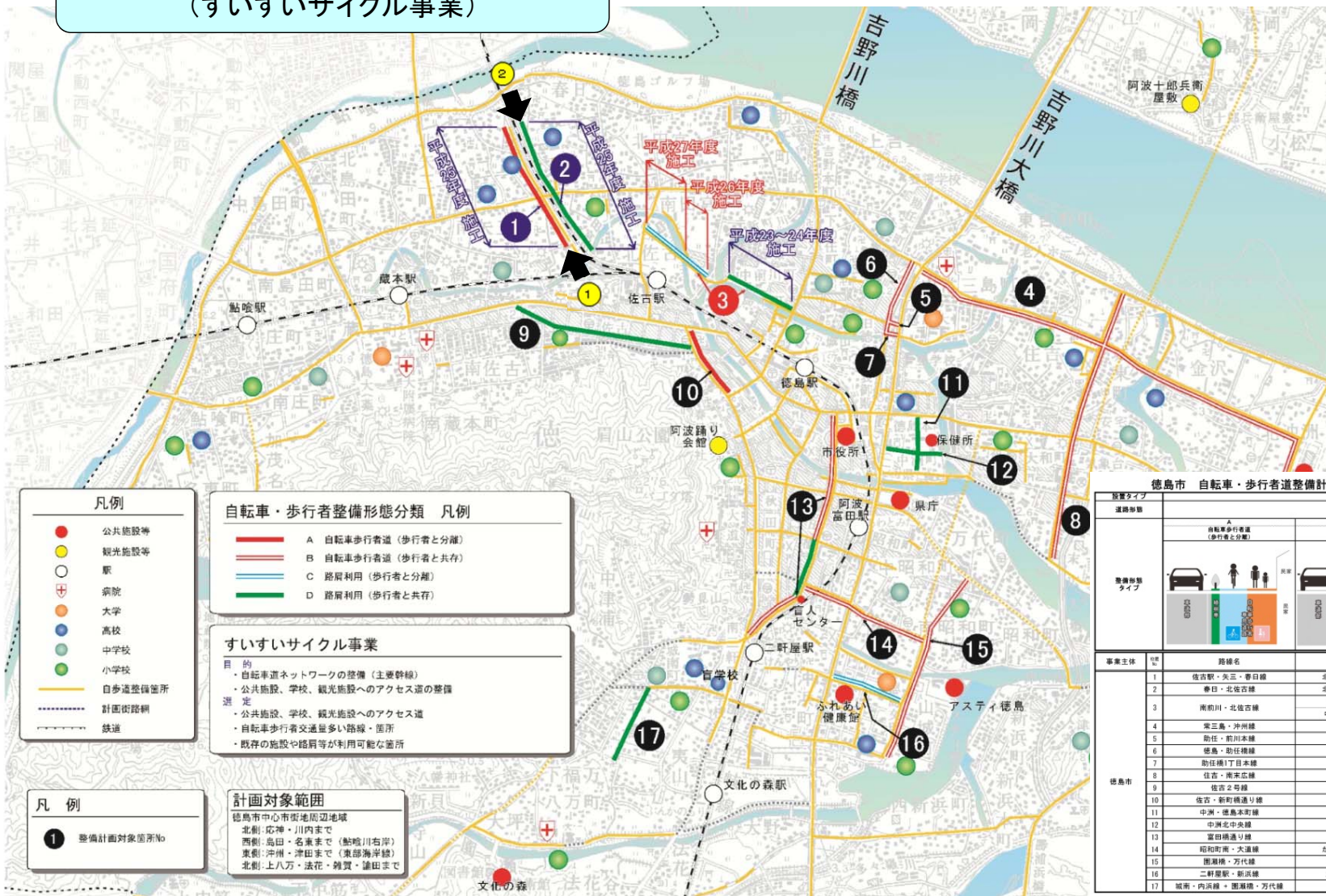
番号	箇所名
77	城山

○平成21年度から自転車の走行環境を整備し、自転車利用を促進することを目的として幅員に余裕のある歩道、車道においてカラー標示等による自転車通行位置の明示等の対策を実施。

■徳島市自転車・歩行者道整備計画図(すいすいサイクル事業)

■整備状況

徳島市自転車・歩行者道整備計画図 (すいすいサイクル事業)

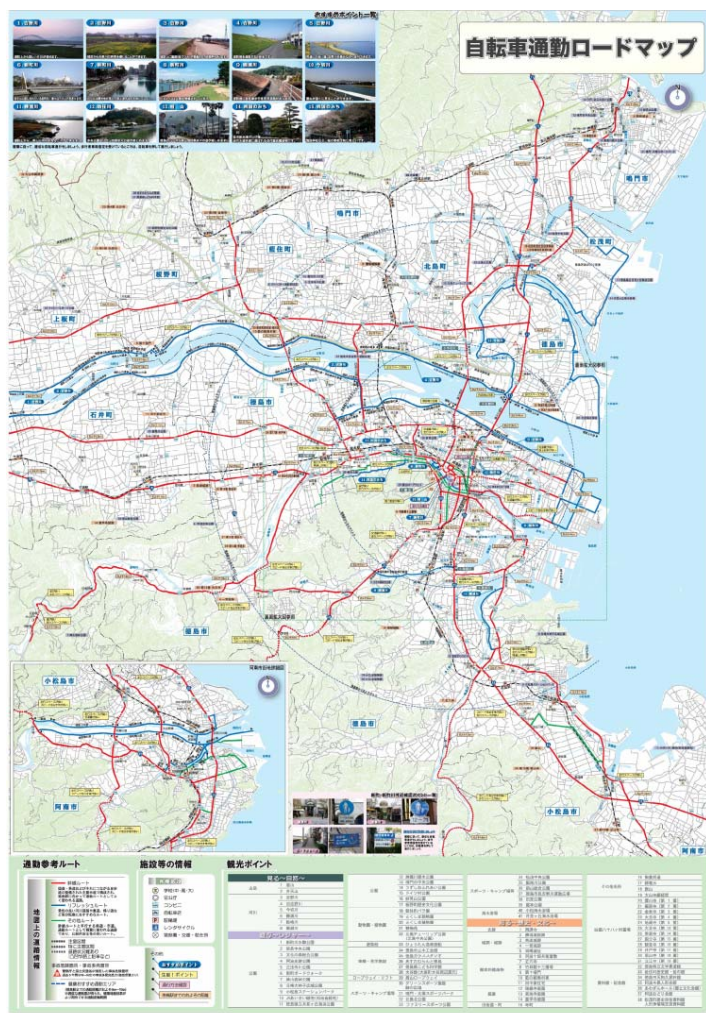


徳島市 自転車・歩行者道整備計画 (すいすいサイクル事業) 整備形態および整備箇所 一覧

整備タイプ	道路形態	整備形態タイプ			
		A 自転車歩行者道 (歩行者と分離)	B 自転車歩行者道 (歩行者と共存)	C 路肩利用 (歩行者と分離)	D 路肩利用 (歩行者と共存)
事業主体	区画	路線名	箇所名 (区画)	整備形態タイプ	事業内容、手法
徳島市	1	佐古駅・矢三・春日線	北矢三町1丁目～南矢三町1丁目	A	カラー舗装 既設歩道内での自転車と歩行者の分離
	2	春日・北佐古線	北矢三町1丁目～南矢三町1丁目	D	カラー舗装 路肩部カラー舗装化
	3	南前川・北佐古線	北佐古1番町～南前川2丁目	C	カラー舗装 自転車レーンとして路肩部カラー舗装化
	4	南前川・北佐古線	中前川町5丁目～南前川町4丁目	D	カラー舗装 路肩部カラー舗装化
	5	南前川・北佐古線	北前川2丁目～南前川1丁目	B	カラー舗装 歩道改善
	6	徳島・助任橋線	助任橋2丁目	B	カラー舗装 歩道改善
	7	徳島・助任橋線	助任橋1丁目	B	カラー舗装 歩道改善
	8	徳島・助任橋線	助任橋1丁目	B	カラー舗装 歩道改善
	9	佐古・南末広線	城東町2丁目～南末広町	B	カラー舗装 歩道改善
	10	佐古・南末広線	佐古2番町～6番町	D	カラー舗装 路肩部カラー舗装化
	11	佐古・新町橋線	佐古1番町～西大町3丁目	A	カラー舗装 既設歩道内での自転車と歩行者の分離
	12	新町橋・万代線	新町橋1丁目～3丁目	D	カラー舗装 路肩部カラー舗装化
	13	富田橋線	幸町1丁目～南二軒屋1丁目	B, D	カラー舗装 路肩部カラー舗装化 (一部歩道改善)
	14	昭和町・大連線	からどき橋5丁目～南昭和町2丁目	B	カラー舗装 歩道改善
	15	昭和町・大連線	昭和町5丁目～山崎町西沢橋	B	カラー舗装 歩道改善
	16	二軒屋・新沢線	沖洲1丁目～山崎町西沢橋	C	カラー舗装 自転車レーンとして路肩部カラー舗装化
	17	城南・内沢線・徳島・万代線	城南町4丁目～千鳥	D	カラー舗装 路肩部カラー舗装化

- 様々な視点から自転車利用の促進に向けた検討を行うため、平成20年度に「健康増進等に資する徳島自転車走行空間整備検討会」を設けて取り組みを実施。
- 自動車から自転車への通勤手段の転換を図るため、アンケート調査・モニター調査を実施し、通勤支援のためのルート等を整理した『自転車通勤ロードマップ』を平成23年4月に作成。
- 休日を中心としたレクリエーション利用に関しては、初心者でも走りやすいルートを示した『徳島自転車Tラインルートマップ』を平成25年4月に作成し、併せて自転車の利用を促進。

■自転車通勤ロードマップ：H23.4徳島県作成・公表



出典：徳島県ホームページ

■徳島自転車Tラインルートマップ：H25.4徳島県作成・公表



出典：徳島県ホームページ

■四国統一公共交通利用促進キャンペーン

出典：四国運輸局HP 四国公共交通利用促進キャンペーン

38

○平成15年12月10日よりバスの定時運行の確保と利便性向上を図るため、公共車両優先システム(PTPS)を、平日の午前7時～午前9時の間、国道192号(東行き)の上鮎喰橋東詰交差点～元町交差点において実施。

◇対象区間



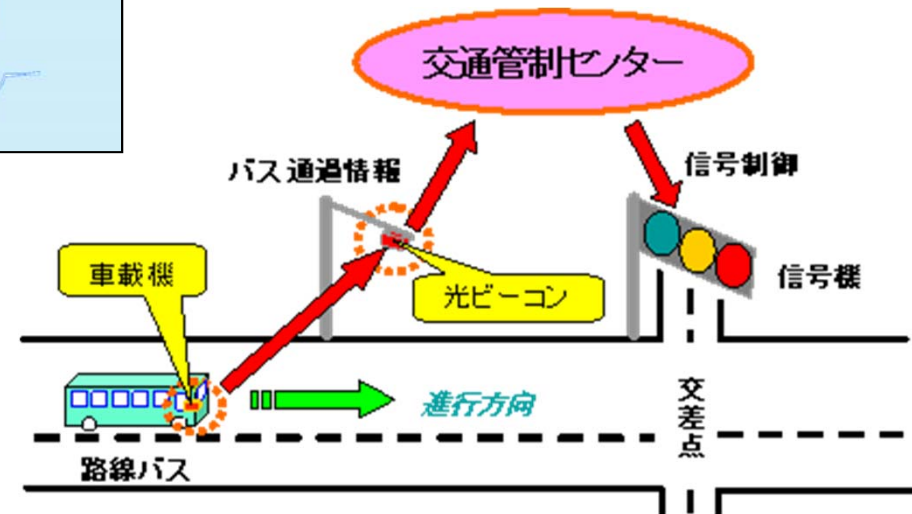
凡 例		
＜主要渋滞箇所＞		
● 箇所	＜道路種別＞	＜主要渋滞箇所に近接する主な施設＞
○ 区間	— 高速道路	■ 主な工場等
■ エリア	— 直轄国道	■ 主な大規模商業施設
	— 補助国道	■ JR駅
	— 主要地方道	— 市町村境界
	— 一般県道	
	— その他道路	

↔ :PTPS導入区間

PTPSとは

警察では、最先端の情報通信技術等を活用して交通管理の最適化を図る高度道路交通システム(ITS)として、新交通管理システム(UTMS: Universal Traffic Management Systems)の整備を推進しており、公共車両優先システム(PTPS: Public Transportation Priority System)はUTMSを構成するシステムの一つです。

交差点道路上に設置された光ビーコン(光学式車両感知器)が、バスに搭載した車載機からの情報を受信し、バスがなるべく停止しないよう進行方向の信号を優先的に青にすることにより、バスの定時運行の確保と利便性の向上を図るものです。



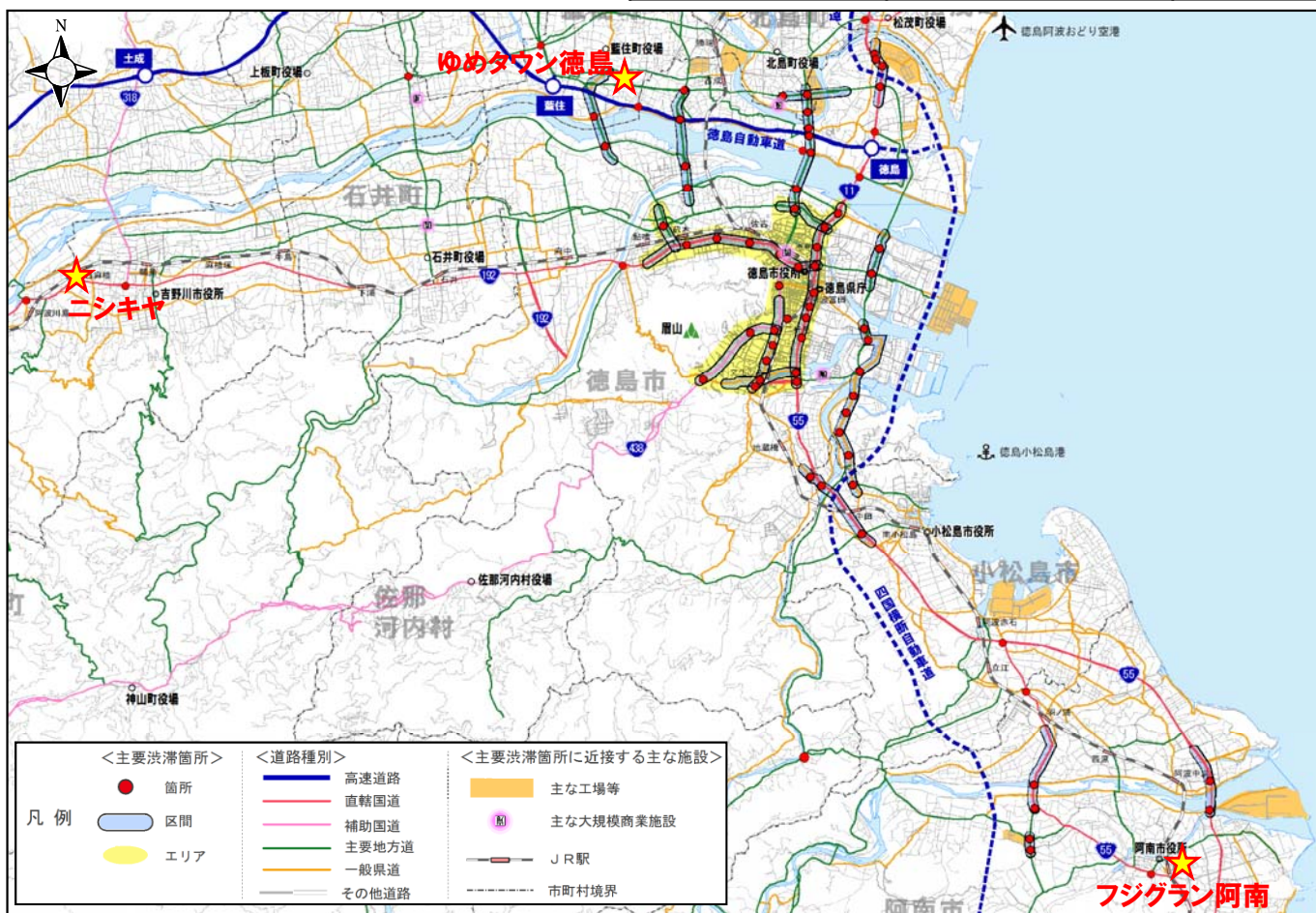
- 自動車から公共交通機関への利用転換を促すため、商業施設の店舗駐車場を利用したパーク＆ライドを実施。
- 駐車料金として、店舗で利用できる商品券を購入して頂くことで、店舗の駐車場や駐輪場の利用が可能。

【利用店舗】

- ・ ニシキヤ鴨島店 (H17. 7～)
- ・ フジグラン阿南 (H25. 10～)
- ・ ゆめタウン徳島 (H26. 10～ ※試験的実施中)

【利用条件・利用内容】

	ニシキヤ鴨島店	フジグラン阿南	ゆめタウン徳島
駐車可能車両	自動車	自動車	自動車・自転車
利用可能日	土・日・祝を除く平日	土・日・祝を除く平日	土・日・祝を除く平日
利用可能時間	5:30～24:30	7:00～22:00	6:30～22:00
駐車料金	2,000円の商品券	3,000円の商品券	3,000円の商品券、駐輪の場合は無料
利用者数/募集人員	1名/20名	8名/8名	自動車 1名/5名、自転車 1名/10名



H27. 1時点



図1 パーク＆ライド(ゆめタウン徳島)のポスター

○渋滞している一般道路を使っているドライバーの方々に、安全で、環境に優しく、到着時間が安定している高速道路に経路の変更を促す。

◇藍住IC～徳島本町交差点の高速道路と一般道路との所要時間の比較



- ↔ : 高速道路利用
- ↔ : 国道192号利用
- ↔ : 吉野川堤防道路利用

高速道路を賢く使いませんか？

～ 安全で、環境に優しく、到着時間が安定している!! ～

徳島地区渋滞対策協議会では、**渋滞している一般道路**を使って通勤や買い物に出かけられている方々に、**安全で、環境に優しく、到着時間が安定している高速道路**を使って頂こうと最新の交通データをもとに「**定時性比較マップ**」を作成しました。

その1：安全で 事故の起こりやすさは一般道路の $\frac{1}{10}$

道路種類の死傷事故率



その2：環境に優しく 二酸化炭素の排出量は一般道路の $\frac{2}{3}$

死傷事故率(件/100台キロ)



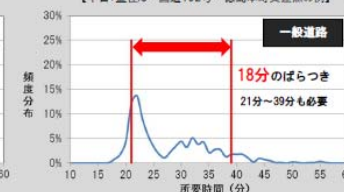
その3：到着時間が安定!! いつも同じ時刻に目的地に到着

高速道路と一般道路の所要時間のばらつき

【平日：藍住IC～徳島IC～徳島本町交差点の例】



【平日：藍住IC～国道192号～徳島本町交差点の例】



詳しくは、裏面の「**定時性比較マップ**」をご覧ください。

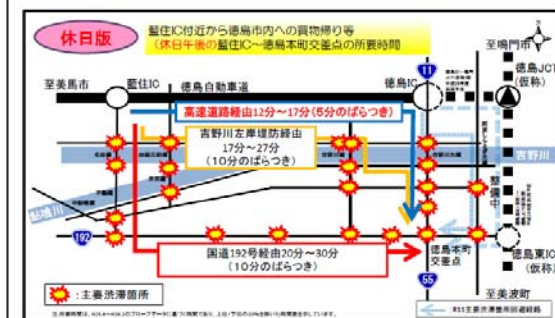
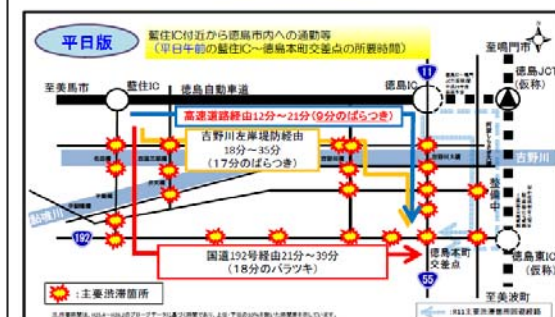
発行 徳島地区渋滞対策協議会

問い合わせ先：徳島地区渋滞対策協議会 事務局
国土交通省 徳島河川国道事務所 道路調査第一課 電話：088-654-9612
徳島県 県土整備部 道路局 道路政策課 電話：088-621-2555

平成28年10月

定時性比較マップ[イメージ]

「定時性比較マップ」



■今後のスケジュール（案）

今後のスケジュール（案）

平成26年度

官民連携も含めた具体対策の検討



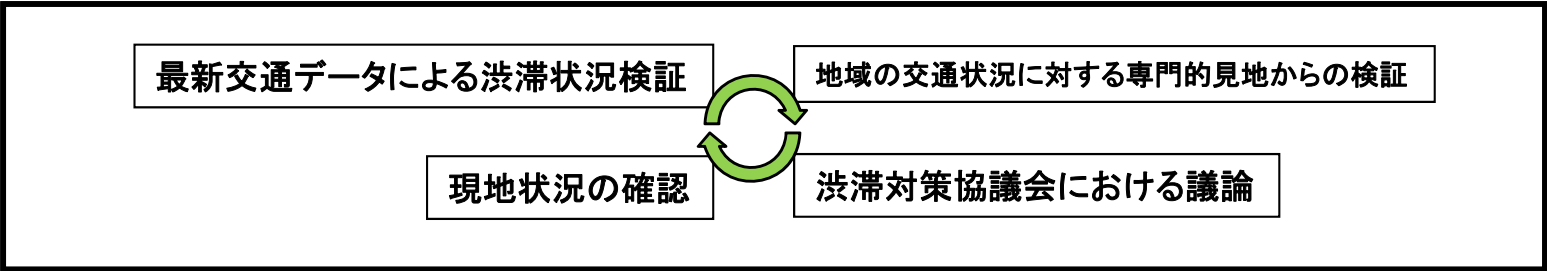
官民連携も含めた具体対策の実施

今後の
スケジュール(案)

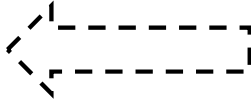
- ★【ハード対策】
平成26年度供用予定
四国横断自動車道 徳島IC～鳴門JCT
徳島東環状線 阿波しらさぎ大橋南詰め～元町沖洲線(下りランプ)
徳島南環状道路 上八万IC～徳島市八万町橋北
- ★【ソフト対策】
手段・時間・経路の変更

平成27年度

モニタリング等による検証



主要渋滞箇所の見直しが必要な場合



定期的な地域の声の反映

主要渋滞箇所の見直し



渋滞対策協議会による対策の検討・実施