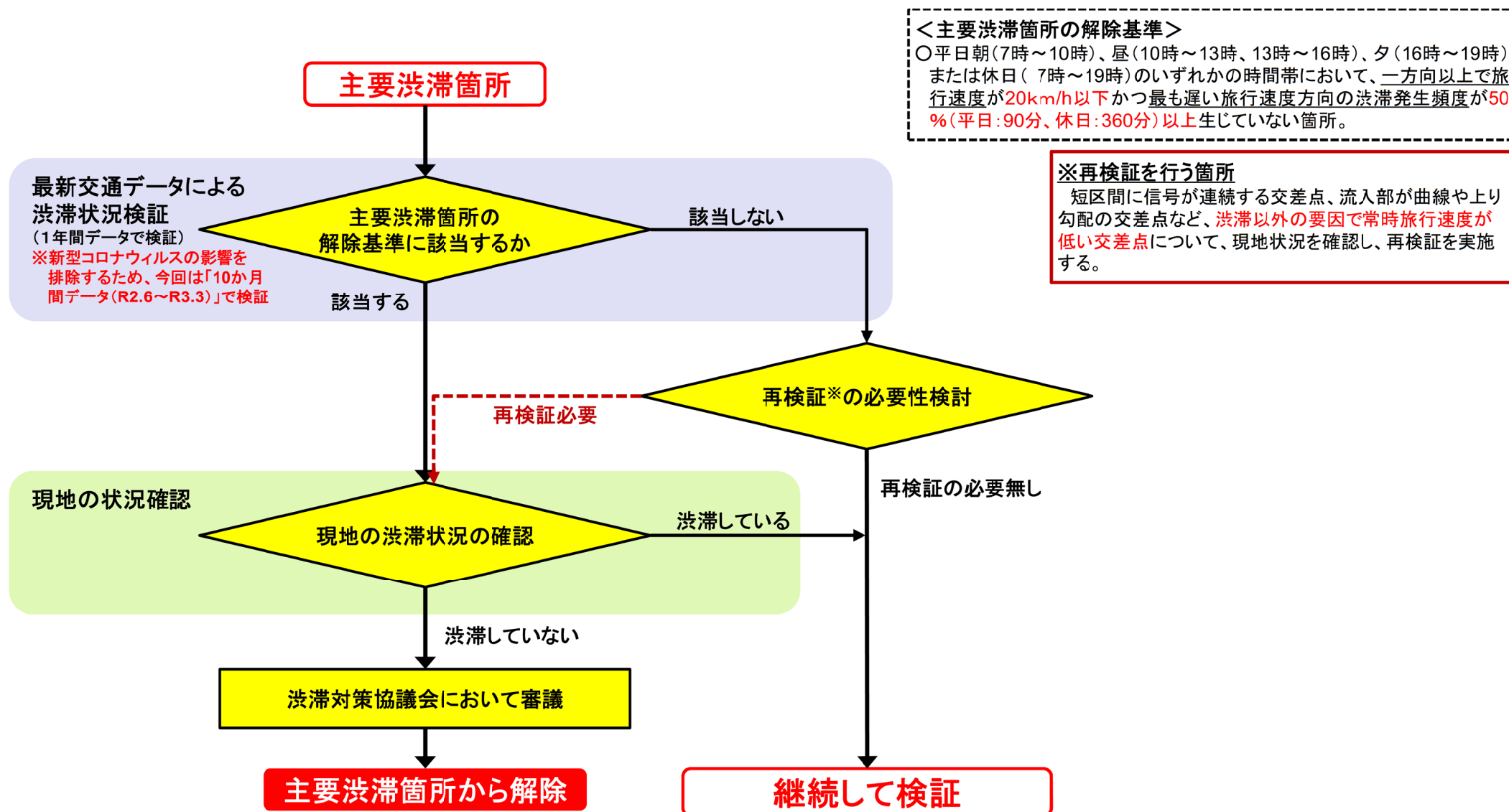


5. 主要渋滞箇所解除の検討

5.1 主要渋滞箇所の特定解除フロー

- 主要渋滞箇所の特定解除は、最新交通データによる渋滞状況の検証、現地渋滞状況の確認、渋滞対策協議会での審議の手順で実施。
- なお、解除基準に該当しない箇所に関しては、渋滞以外の要因による速度低下があるかどうかを検証の上、上記と同様に現地の状況を確認し、渋滞対策協議会での審議を経て主要渋滞箇所から解除する。
- 阿南道路の4車線化により、那賀川大橋北詰交差点、辰巳工業団地入口交差点の解除について検討。
- 交差点改良により、一般国道192号城山交差点の解除について検討。



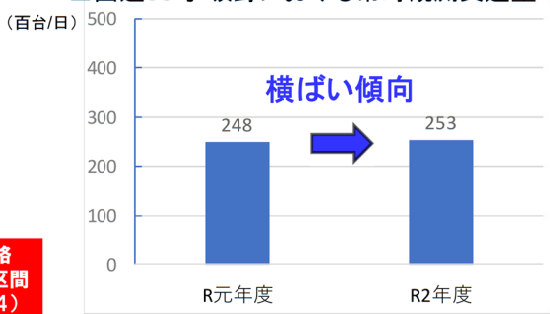
【参考】新型コロナウイルスの影響について

- 新型コロナウイルス対策として令和2年4月－5月に発令された緊急事態宣言1回目(全国:4/16～5/13)の影響を排除するため、**今回の解除検討においては、4月－5月のETC2.0プローブデータを対象外**とした。
- また、4月－5月を除いた期間においても、新型コロナウイルス対策等による交通量減少などの影響がないか確認するため、解除検討箇所周辺(坂野、石井、半田)の常時観測交通量の変化、ETC2.0プローブデータによる旅行速度の変化を確認した。
- その結果、常時観測交通量、ETC2.0プローブデータによる旅行速度は、緊急事態宣言1回目の発令前(令和元年度)と比べ、いずれも横ばい傾向となっており、新型コロナウイルスの影響はほぼないと判断した。

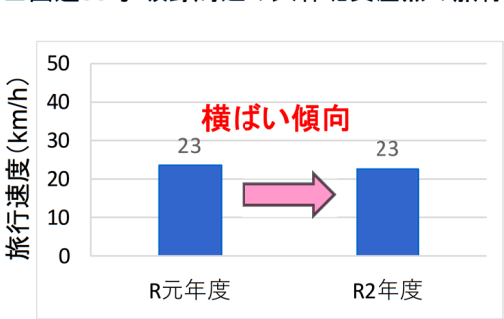
■国道55号 坂野 常時観測交通量 観測位置



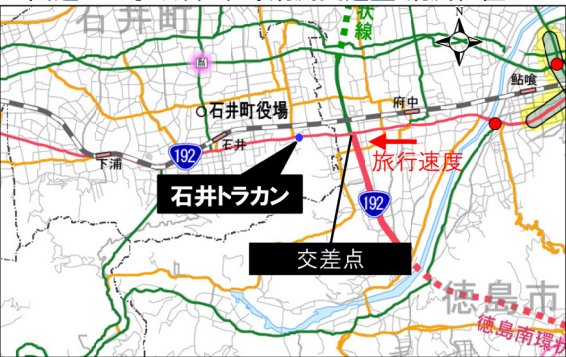
■国道55号 坂野における常時観測交通量の変化



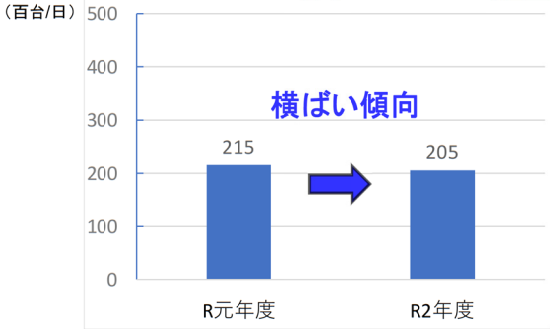
■国道55号 坂野周辺の大林北交差点の旅行速度変化(阿南市方面)



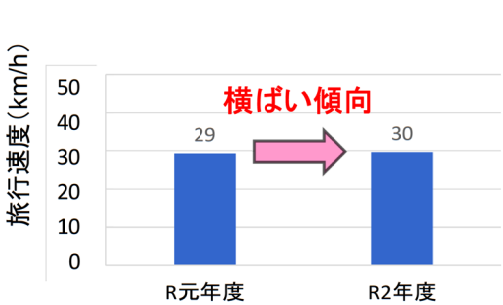
■国道192号 石井 常時観測交通量 観測位置



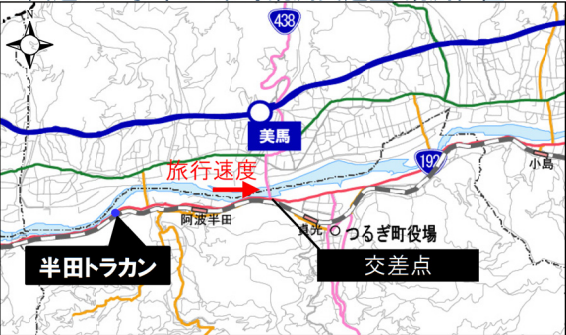
■国道192号 石井における常時観測交通量の変化



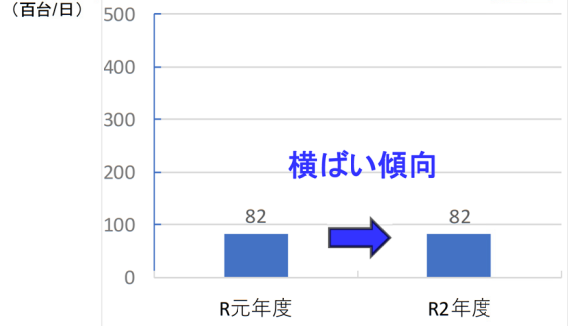
■国道192号 石井周辺の交差点の旅行速度変化(三好市方面)



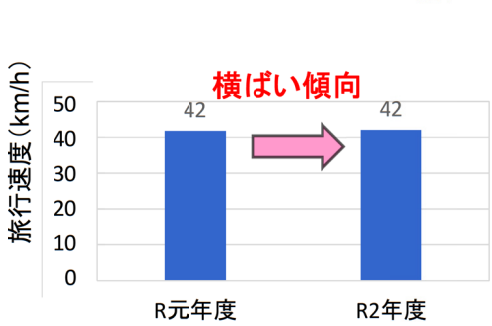
■国道192号 半田 常時観測交通量 観測位置



■国道192号 半田における常時観測交通量の変化



■国道192号 半田周辺の交差点の旅行速度変化(徳島市方面)



注) 常時観測交通量、ETC2.0データともにコロナ禍の影響が想定された4月、5月を除くデータで比較

R元年度: R元.6～R2.3(平日)
R2年度: R2.6～R3.3(平日)
旅行速度: 7:00～19:00の12時間平均値

出典: 国土地理院・基盤地図情報を基に作成

※出典: 常時観測交通量データ

※出典: ETC2.0データ

5.2 主要渋滞箇所の見直し（案） ～那賀川大橋北詰交差点～

○一般国道55号阿南道路の4車線整備において旅行速度の向上が確認されたが、【B】方向（西行き）のみ主要渋滞箇所の選定基準に該当したため再検証を行い現地状況を確認した。

○西行きの道路は、流入部手前がT字路であることや沿道店舗へ出入りする車両の影響で旅行速度が低下しているものの、交差点で滞留した車両が捌け残る状況は確認されず渋滞は発生していない。

○他の方向でも捌け残りによる渋滞が現地でも確認されないことから、「**那賀川大橋北詰交差点**」を主要渋滞箇所から解除することを提案する。

A 方向（南行き）の交通状況



（撮影日：令和3年6月1日朝ピーク時）

D 方向（東行き）の交通状況



（撮影日：令和3年6月1日朝ピーク時）

C 方向（北行き）の交通状況



（撮影日：令和3年6月1日朝ピーク時）

従来混雑していたA方向、B方向、D方向は、交差点を先頭に信号待ちの車列はみられるが1回の信号現示で通過しており、捌け残りによる渋滞等は確認されなかった。

位置図



凡例
①旅行速度 ②発生頻度

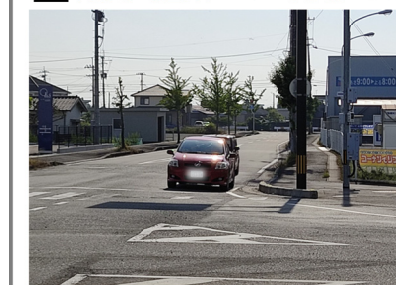
①旅行速度	20km/h超
②発生頻度	50%以上

＜主要渋滞箇所の選定基準の使用データ＞
H24：プローブデータ
H24.5～H24.8（選定時）
R2：プローブデータ
R2.6～R3.3

主要渋滞箇所選定基準
1. 平日朝、昼、夕又は休日のいずれかの時間帯において、1方向以上で旅行速度20km/h以下、かつ最も遅い旅行速度方向の渋滞発生頻度が50%以上の箇所
2. 時間帯とは、平日7～10時、10時～13時、13時～16時、16時～19時、休日は7時～19時
3. 渋滞発生頻度50%とは、平日の時間帯で90分以上、休日の時間帯で360分以上、平均旅行速度が20km/h以下の状態

B方向は、流入部にT字路、店舗出入口があるため速度を落として流入する車両が多い

B 方向（西行き）の交通状況



（撮影日：令和3年6月1日朝ピーク時）



出典：国土地理院地図

A 主要渋滞箇所の選定基準への該当状況（南行き）

指標	平休別	年次	時間帯													
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	13	20	39	37	42	42	39	38	40	40	42	36		
		R2.6～R3.3	53	53	51	52	52	52	50	51	52	52	53	54		
	休日	H24(選定時)	40	36	40	35	37	41	35	33	29	32	35	27		
		R2.6～R3.3	54	54	54	55	55	56	55	55	55	54	54	55		
発生頻度 (%)	平日	R2.6～R3.3	0%			0%			0%			0%				
	休日	R2.6～R3.3	0%													

B 主要渋滞箇所の選定基準への該当状況（西行き）

指標	平休別	年次	時間帯													
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	9	12	12	11	12	16	37	8	13	41	30	13		
		R2.6～R3.3	15	14	12	14	13	16	15	13	14	16	16	14		
	休日	H24(選定時)	12	21	10	12	13	10	18	11	15	13	10	10		
		R2.6～R3.3	14	16	14	14	14	14	14	14	14	12	15	13		
発生頻度 (%)	平日	R2.6～R3.3	100%			100%			100%			100%				
	休日	R2.6～R3.3	96%													

C 主要渋滞箇所の選定基準への該当状況（北行き）

指標	平休別	年次	時間帯													
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	35	33	45	46	45	46	44	45	44	30	21	31		
		R2.6～R3.3	61	58	57	57	57	59	57	57	58	61	60	62		
	休日	H24(選定時)	40	45	45	45	44	44	48	45	42	40	34	51		
		R2.6～R3.3	63	62	61	61	62	63	62	61	62	64	64	64		
発生頻度 (%)	平日	R2.6～R3.3	0%			0%			0%			0%				
	休日	R2.6～R3.3	0%													

D 主要渋滞箇所の選定基準への該当状況（東行き）

指標	平休別	年次	時間帯													
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	18	-	32	-	24	45	-	-	43	19	17	24		
		R2.6～R3.3	34	31	30	29	25	30	24	25	26	26	28	26		
	休日	H24(選定時)	26	-	-	-	-	-	28	-	-	-	-	22		
		R2.6～R3.3	37	32	31	31	31	29	29	29	29	30	31	30		
発生頻度 (%)	平日	R2.6～R3.3	0%			0%			8%			0%				
	休日	R2.6～R3.3	0%													

注）プローブデータのサンプル数が少ないため、一部、旅行速度が集計できていない時間帯がある。

【参考】速度低下の原因について ～那賀川大橋北詰交差点（【B】方向（西行き））～

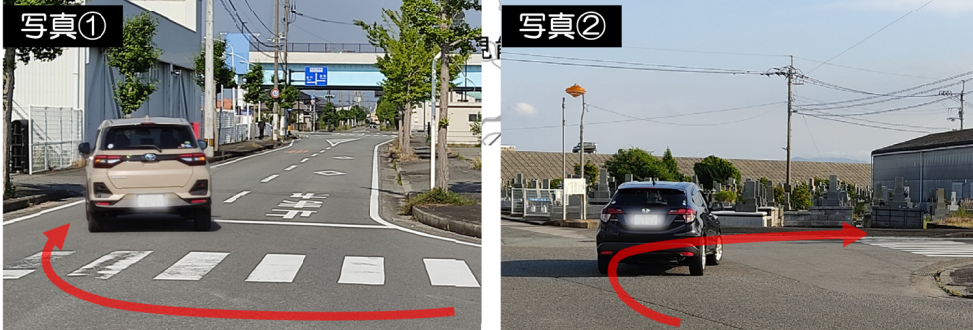
- プローブデータによる速度分析結果と現地状況（捌け残りが発生していない）に乖離がみられたため、当該流入部について検証を行った。
- 現地踏査の結果、【B】方向（西行き）の流入路にあるT字路付近や沿道店舗出入口付近で多くの車両が低速走行となっている状況を確認した。
- 低速度分布をみると、赤信号停止の影響を受けやすい流入部付近以外に、T字路や沿道店舗出入口付近で低速度割合が高いことを確認した。

■位置図



■現地踏査結果から把握された【B】方向（西行き）の交通特性

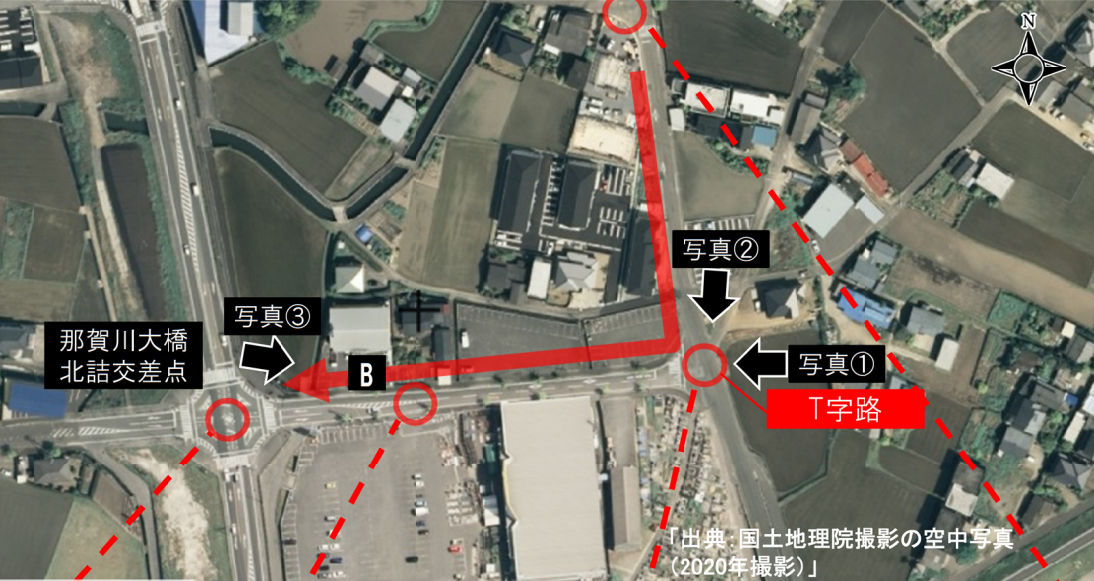
流入路がT字路のため、その付近で速度を落として当該流入部へ進行



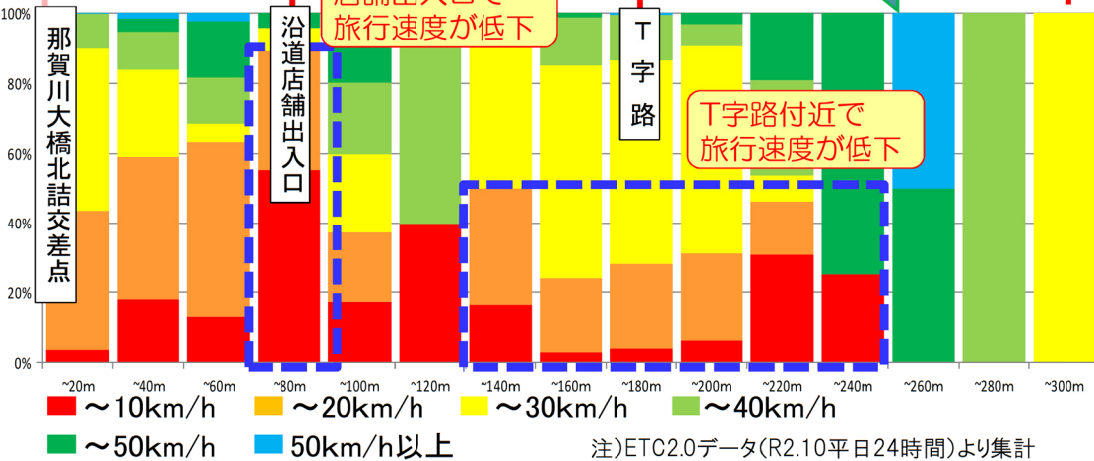
沿道店舗出入車両の影響で低速走行



■プローブデータから把握される【B】方向（西行き）の交通特性



■旅行速度



■那賀川大橋北詰交差点（【B】方向（西行き））の速度低下の原因（考察）

流入路のT字路付近では必ず低速走行となり、かつ交差点直近の沿道店舗出入車両の影響もあり、平均速度が低くなっているものと考えられる。

5.2 主要渋滞箇所の見直し（案） ～辰巳工業団地入口交差点～

○一般国道55号阿南道路の4車線整備により、当該区間内に存在する辰巳工業団地入口交差点において旅行速度の向上がみられた。
○このため、主要渋滞箇所の選定基準への該当状況を検証した結果、選定基準に該当しなかったことに加え、現地確認でも渋滞は確認されなかったことから、「辰巳工業団地入口交差点」を主要渋滞箇所から解除することを提案する。



4車線化後、従来発生していた渋滞は見られない

A

主要渋滞箇所の選定基準への該当状況（南行き）

指標	平休別	年次	時間帯													
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	37	37	34	37	34	37	31	40	32	30	32	32		
		R2.6～R3.3	46	58	58	59	60	60	60	62	64	66	67	63		
	休日	H24(選定時)	34	32	37	37	38	34	44	36	35	35	35	40		
		R2.6～R3.3	60	64	65	66	66	67	67	67	68	70	69	64		
発生頻度 (%)	平日	R2.6～R3.3	0%			0%			0%			0%				
	休日	R2.6～R3.3	0%													

B 主要渋滞箇所の選定基準への該当状況（西行き）

指標	平休別	年次	時間帯													
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	56	42	29	44	42	39	53	38	40	40	41	56		
		R2.6～R3.3	36	31	34	32	37	38	34	37	39	45	46	47		
	休日	H24(選定時)	44	46	32	46	-	44	38	32	46	42	44	52		
		R2.6～R3.3	39	33	34	37	38	38	36	36	43	45	45	46		
発生頻度 (%)	平日	R2.6～R3.3	0%			0%			0%			0%				
	休日	R2.6～R3.3	0%													

C 主要渋滞箇所の選定基準への該当状況（北行き）

指標	平休別	年次	時間帯													
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	11	11	14	13	16	15	17	20	16	13	3	6		
		R2.6～R3.3	50	50	50	48	49	50	50	50	51	52	54	54		
	休日	H24(選定時)	13	14	15	16	15	14	19	17	17	15	11	15		
		R2.6～R3.3	52	52	51	51	52	53	53	53	53	55	55	53		
発生頻度 (%)	平日	R2.6～R3.3	0%			0%			0%			0%				
	休日	R2.6～R3.3	0%													

D 主要渋滞箇所の選定基準への該当状況（東行き）

指標	平休別	年次	時間帯													
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	42	41	35	40	31	41	37	36	30	34	22	37		
		R2.6～R3.3	33	30	28	29	29	33	30	29	30	36	36	38		
	休日	H24(選定時)	39	40	36	34	39	29	45	33	37	32	51	39		
		R2.6～R3.3	36	31	30	31	31	33	31	30	32	36	38	38		
発生頻度 (%)	平日	R2.6～R3.3	0%			0%			0%			0%				
	休日	R2.6～R3.3	0%													

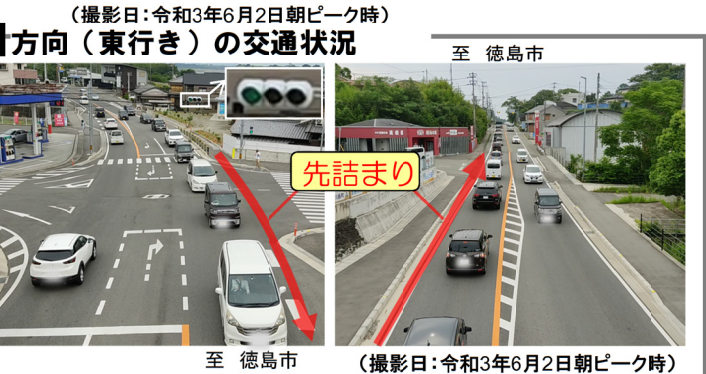
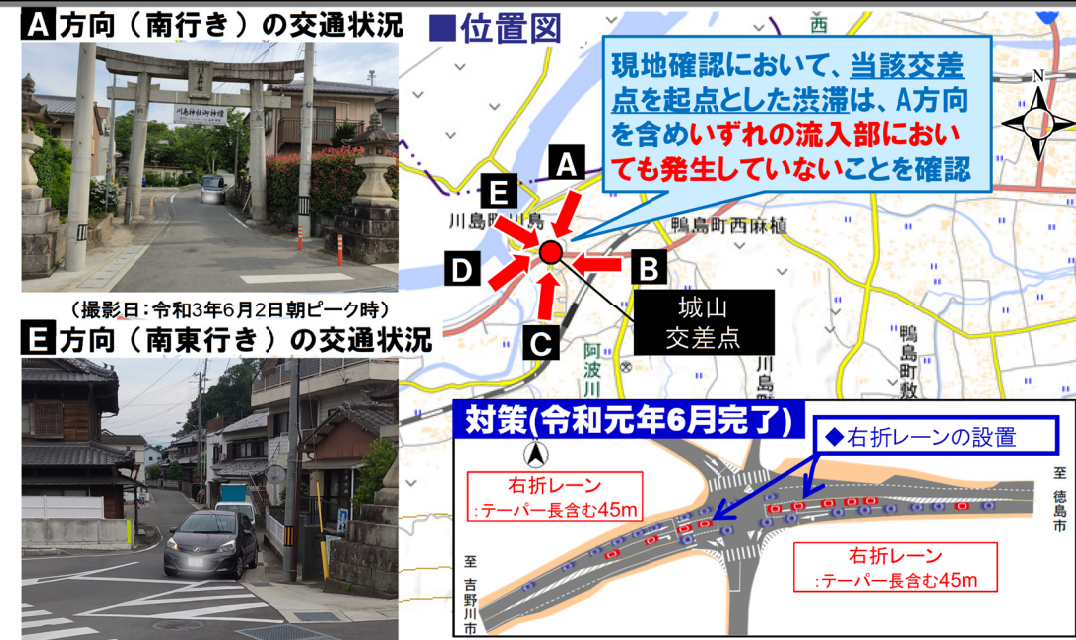
注）ブロープデータのサンプル数が少ないため、一部、旅行速度が集計できていない時間帯がある。

5.2 主要渋滞箇所の見直し（案） ～一般国道192号城山交差点～

○一般国道192号城山交差点の交差点改良(西・東行きの右折レーン設置)により、旅行速度の向上が確認されたが、【C】方向(北行き)と【E】方向(南東行き)が主要渋滞箇所の選定基準に該当したため再検証を行い現地状況を確認した。

○【C】方向(北行き)と【E】方向(南東行き)の道路は、狭隘な道路に加え家屋が連担していることから低速走行する車両が多いと考えられるが、交差点で滞留した車両が捌け残る状況は確認されず渋滞は発生していない。

○一方、【D】方向(東行き)において、先詰まりによる渋滞の発生が確認されたことから、今後もモニタリングを継続することとした。



A 主要渋滞箇所の選定基準への該当状況(南行き)

※プローブデータによる評価対象外
⇒DRMリンクが設定されておらず、プローブデータが集計できないため現地確認による評価を実施

B 主要渋滞箇所の選定基準への該当状況(西行き)

指標	平休別	年次	時間帯															
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17					
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	20	24	27	29	32	31	29	31	30	28	24	26				
		R2.6～R3.3	21	25	28	28	29	30	28	29	28	28	26	29				
	休日	H24(選定時)	36	33	31	27	31	32	30	31	33	29	30	30				
		R2.6～R3.3	31	31	31	30	29	30	29	30	29	29	29	31				
発生頻度 (%)	平日	R2.6～R3.3	8%				0%				0%				0%			
	休日	R2.6～R3.3	0%															

C 主要渋滞箇所の選定基準への該当状況(北行き)

指標	平休別	年次	時間帯															
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17					
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	14	11	-	21	-	34	13	17	-	13	-	15				
		R2.6~R3.3	18	17	19	16	15	13	16	14	15	14	14	15				
	休日	H24(選定時)	-	-	-	29	-	-	21	12	-	24	13	14				
		R2.6~R3.3	18	18	18	17	17	14	14	18	18	19	14	17				
発生頻度 (%)	平日	R2.6~R3.3	67%			83%			100%			100%						
	休日	R2.6~R3.3	38%															

D 主要渋滞箇所の選定基準への該当状況(東行き)

指標	平休別	年次	時間帯															
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	31	24	28	29	32	30	29	32	31	30	20	27				
		R2.6～R3.3	25	22	34	36	38	38	37	37	37	35	24	31				
	休日	H24(選定時)	39	34	31	34	32	32	34	31	33	31	33	37				
		R2.6～R3.3	41	40	36	33	37	37	37	38	38	37	38	39				
発生頻度 (%)	平日	R2.6～R3.3	25%				0%				0%				8%			
	休日	R2.6～R3.3	0%															

E 主要渋滞箇所の選定基準への該当状況(南東行き)

指標	平休別	年次	時間帯															
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17					
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	12	10	17	23	-	-	7	-	16	17	11	14				
		R2.6~R3.3	21	21	21	22	25	22	26	24	20	18	19	18				
	休日	H24(選定時)	15	11	12	9	23	26	15	-	11	10	15	13				
		R2.6~R3.3	29	21	22	21	26	22	22	23	20	15	19	20				
発生頻度 (%)	平日	R2.6~R3.3	67%				0%				17%				75%			
	休日	R2.6~R3.3	33%															

【D】方向（東行き）において先詰まり渋滞の発生を確認

交差点改良後、当該交差点を起点とした渋滞発生は見られない

【参考】先詰まり渋滞発生の原因について ～城山交差点（【D】方向（東行き））～

- 現地踏査の結果、城山交差点の【D】方向（東行き）では、朝ピーク時において当該交差点から約500m先の神後交差点付近を起点とした渋滞が確認された。
- 神後交差点付近の現地状況をみると、県立川島中学・高校方面への右折車両が交差点内に滞留した際に、当該交差点に右折専用レーンがないため、後続直進車両の走行を阻害している状況が確認された（今後、交差点改良により新たに右折専用レーンを設置予定）。
- その他、城山交差点以東が上り勾配でやや走行速度が低下することや、通学児童等の利用する押しボタン式信号で不連続な信号停止が発生している状況も確認された。

■現地踏査結果から把握された【D】方向（東行き）の交通特性

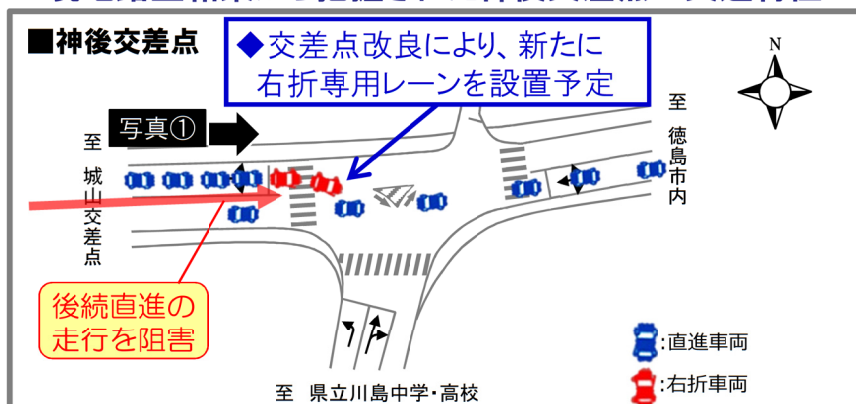


写真②（城山交差点）



（撮影日：令和3年6月2日朝ピーク時）

■現地踏査結果から把握された神後交差点の交通特性

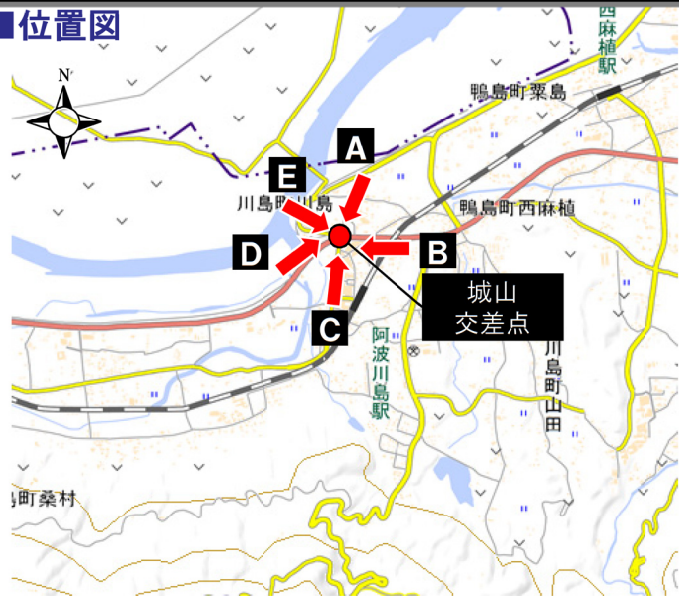


（撮影日：令和3年6月2日朝ピーク時）

【参考】速度低下の原因について ～一般国道192号城山交差点（【E】方向（南東行き））～

○プローブデータによる速度分析結果と現地状況（捌け残りが発生していない）に乖離がみられたため、当該流入部について検証を行った。
○現地踏査の結果、【E】方向（南東行き）の流入路が沿道に家屋が連坦する1車線道路であり、カーブで見通しの悪い区間もあることから、全体的に車両が低速走行となっている状況を確認した。

■位置図



出典：国土地理院・基盤地図情報を基に作成

■【E】方向（南東行き）の流入路



「出典：国土地理院撮影の空中写真（2020年撮影）」

■現地踏査結果から把握された【E】方向（南東行き）の交通特性

写真③



（撮影日：令和3年6月2日朝ピーク時）

写真②



（撮影日：令和3年6月2日朝ピーク時）

写真①（城山交差点付近）



（撮影日：令和3年6月2日朝ピーク時）

■城山交差点（【E】方向（南東行き））の速度低下の原因（考察）

沿道に家屋が連坦する1車線道路であり、カーブで見通しの悪い区間もあることから、平均速度が低くなっているものと考えられる。

【参考】速度低下の原因について ～一般国道192号城山交差点（【C】方向（北行き））～

○プローブデータによる速度分析結果と現地状況(捌け残りが発生していない)に乖離がみられたため、当該流入部について検証を行った。
○現地踏査の結果、【C】方向(北行き)の流入路が沿道に家屋が連坦する1車線道路であり、多くの車両が低速走行となっている状況を確認した。
○低速度分布をみると、赤信号停止の影響を受けやすい流入部付近以外に、待避所や無信号交差点付近で低速度割合が高いことを確認した。

■位置図



■現地踏査結果から把握された

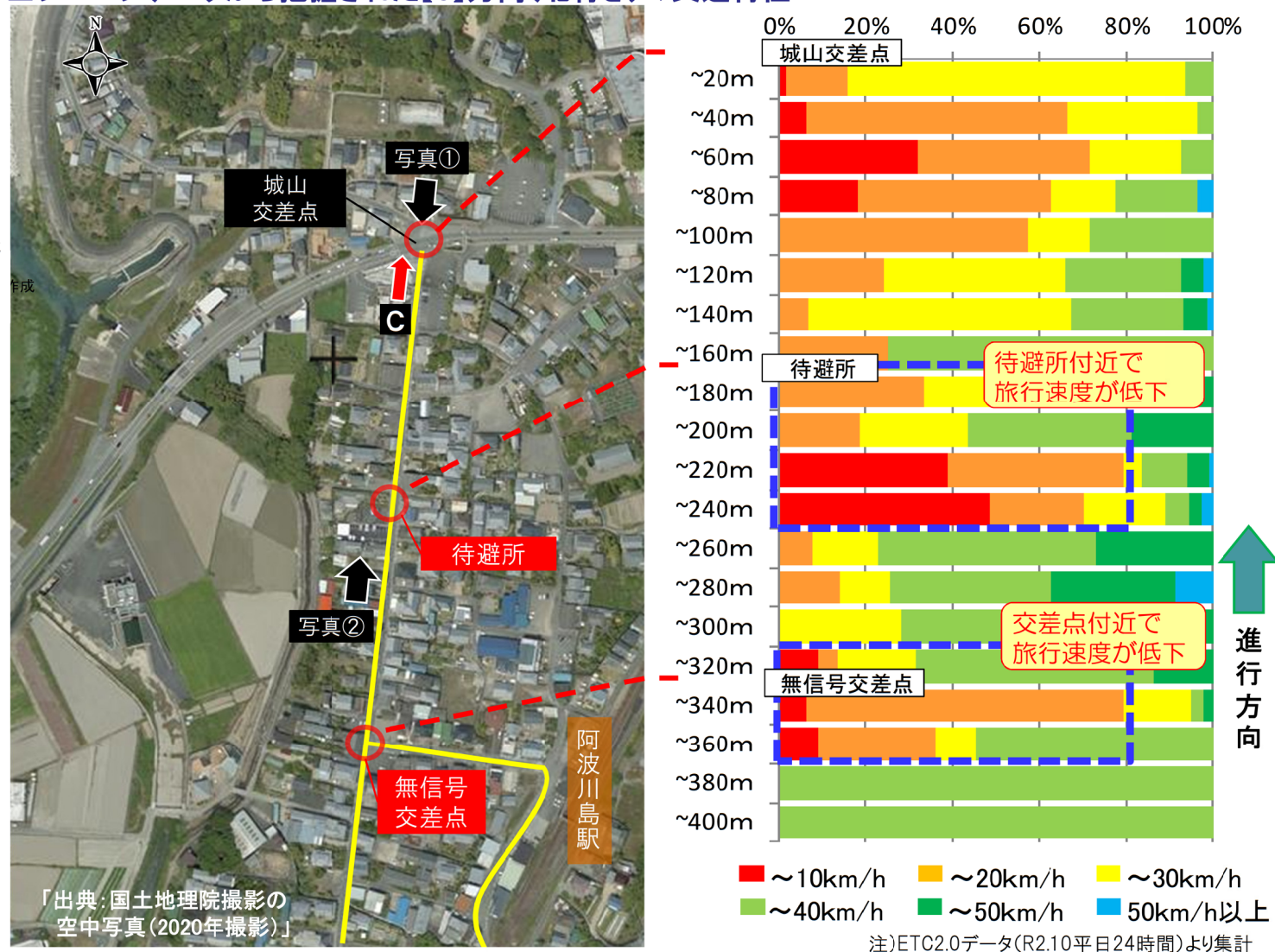
写真①（城山交差点付近）



写真②（待避所付近）



■プローブデータから把握された【C】方向(北行き)の交通特性



■城山交差点【C】方向(北行き)の速度低下の原因(考察)

沿道に家屋が連坦する1車線道路であり、待避所付近での離合待ちや無信号交差点付近での安全確認のために、平均速度が低くなっているものと考えられる。