

## 5. ピンポイント渋滞対策

---

- |     |  |       |
|-----|--|-------|
| 5.1 | ピンポイント渋滞対策実施予定箇所<br>「国道11号 徳島本町交差点」        | 令和6年度 |
| 5.2 | ピンポイント渋滞対策実施予定箇所<br>「国道55号 立江川橋西詰交差点」      | 令和7年度 |
| 5.3 | ピンポイント渋滞対策実施箇所の状況報告<br>「国道195号 橋西交差点」      | 令和6年度 |
| 5.4 | ピンポイント渋滞対策実施箇所の状況報告<br>「県道17号 小松島港線 江田交差点」 | 令和6年度 |

# 5.1 ピンポイント渋滞対策実施予定箇所「国道11号 徳島本町交差点」

- 国道11号徳島本町交差点東行き(国道192号)の第1車線(左直車線)では、左折車・直進車が、左直車線長を超えて滞留。
- 第1車線が車線閉塞を起こすことにより、第2車線(右直車線)に直進車が集中し、右直車線長を超えて滞留。
- 最大滞留長も約400mにもおよび、徳島本町交差点の西に位置する鉄道交差部(アンダーパス)まで交通が滞留している状況。

## 広域図



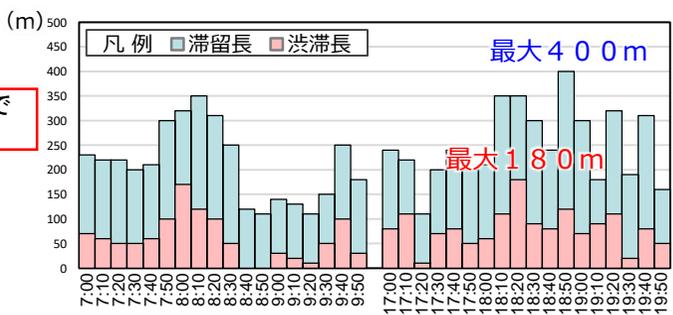
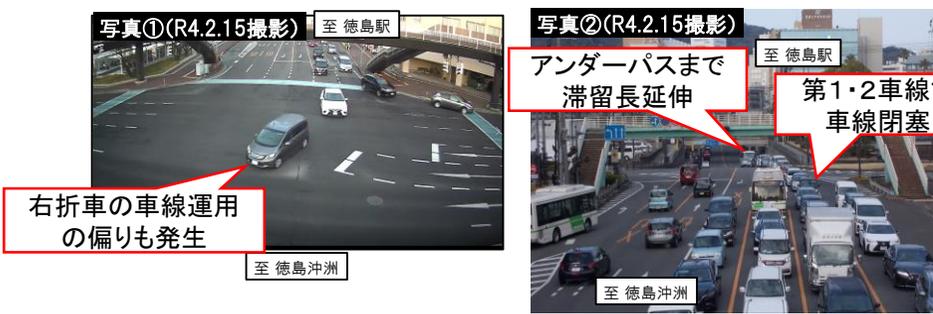
## 位置図



## 説明図



▼東行きの滞留長・渋滞長



# 5.1 ピンポイント渋滞対策実施予定箇所「国道11号 徳島本町交差点」

○国道11号徳島本町交差点東行きにおけるピンポイント渋滞対策案の一つとして、車線運用の見直し対策を検討。

○現況の右折車線の必要滞留長は約85mであることに対し、車線運用の見直しを実施した場合、右折車線の必要滞留長が約91mに延伸するとともに、見直し案②では、直進車が全て第2車線に流入する車線運用となるため、第2車線の必要滞留長が約99mから約111mに延伸し、対策効果が発現しないことを確認。

※必要滞留長の算定：交通量や信号サイクルは変更せず、車線運用方法のみ変更し、滞留長を算出。停止線位置についても、現況の停止線位置にて評価を実施。

## 広域図

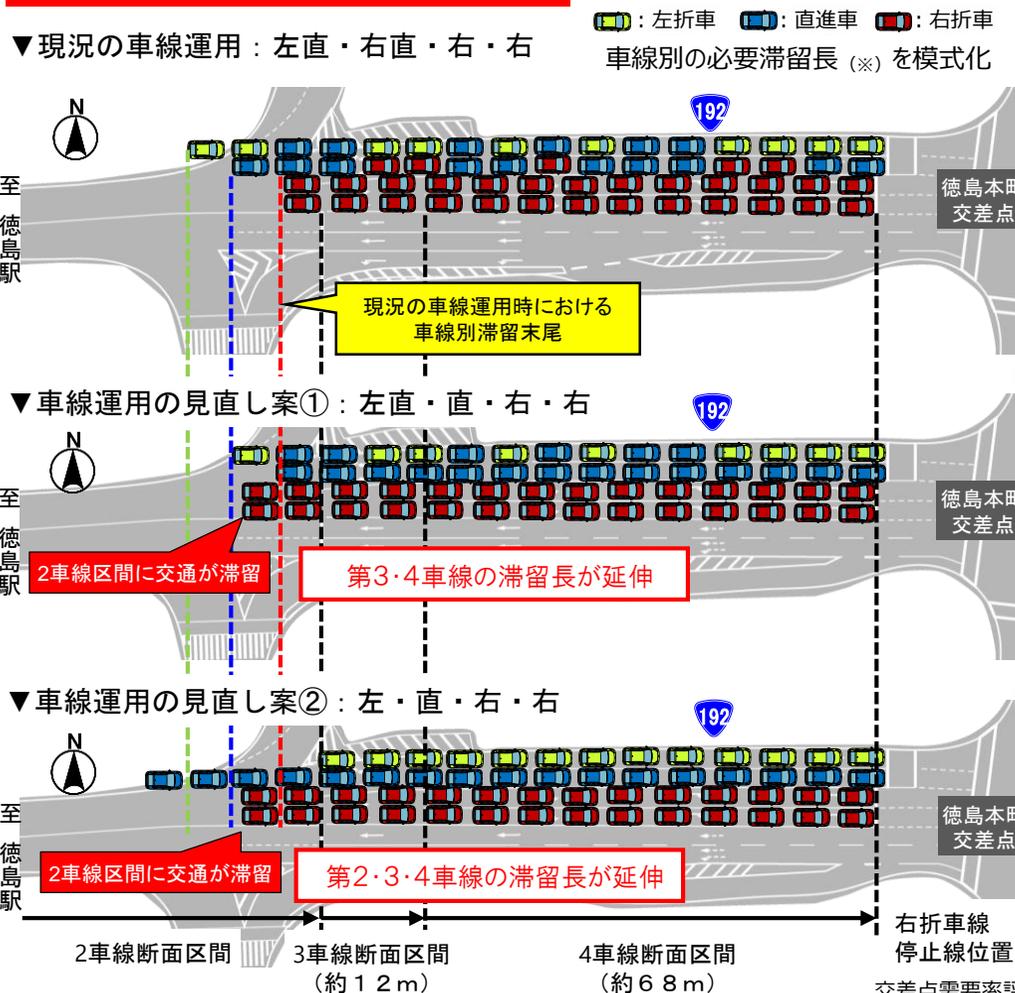


## 位置図

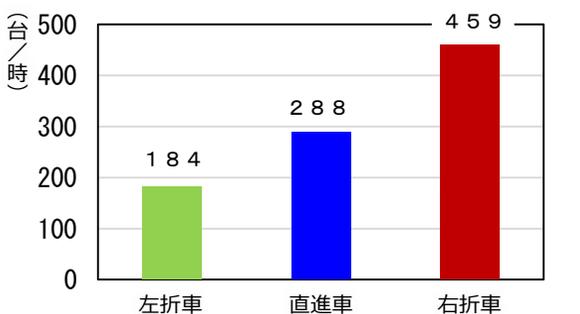


## 説明図

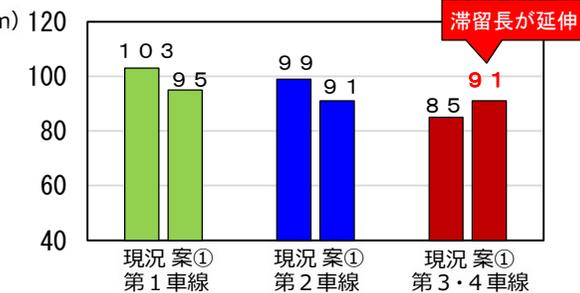
### 対策検討（車線運用の見直し）



▼必要滞留長(※) 把握に用いたピーク時間交通量



▼見直し案①実施時の必要滞留長(※)



▼見直し案②実施時の必要滞留長(※)



交差点需要率評価の対象データ：交通量調査結果（令和4年6月23日（木））

# 5.1 ピンポイント渋滞対策実施予定箇所「国道11号 徳島本町交差点」

- 国道11号徳島本町交差点東行きでは、車線運用の見直しでは対策効果が発現しないことが想定されるため、停止線の前出し案も検討。
- 令和6年度に、国道192号に加え、南北方向の国道11号の流入部を対象に、**停止線を前出しによる交差点のコンパクト化対策**を実施予定。
- 停止線前出しによるピンポイント対策を実施後、**円滑性や交通状況に関する効果検証**も実施予定。

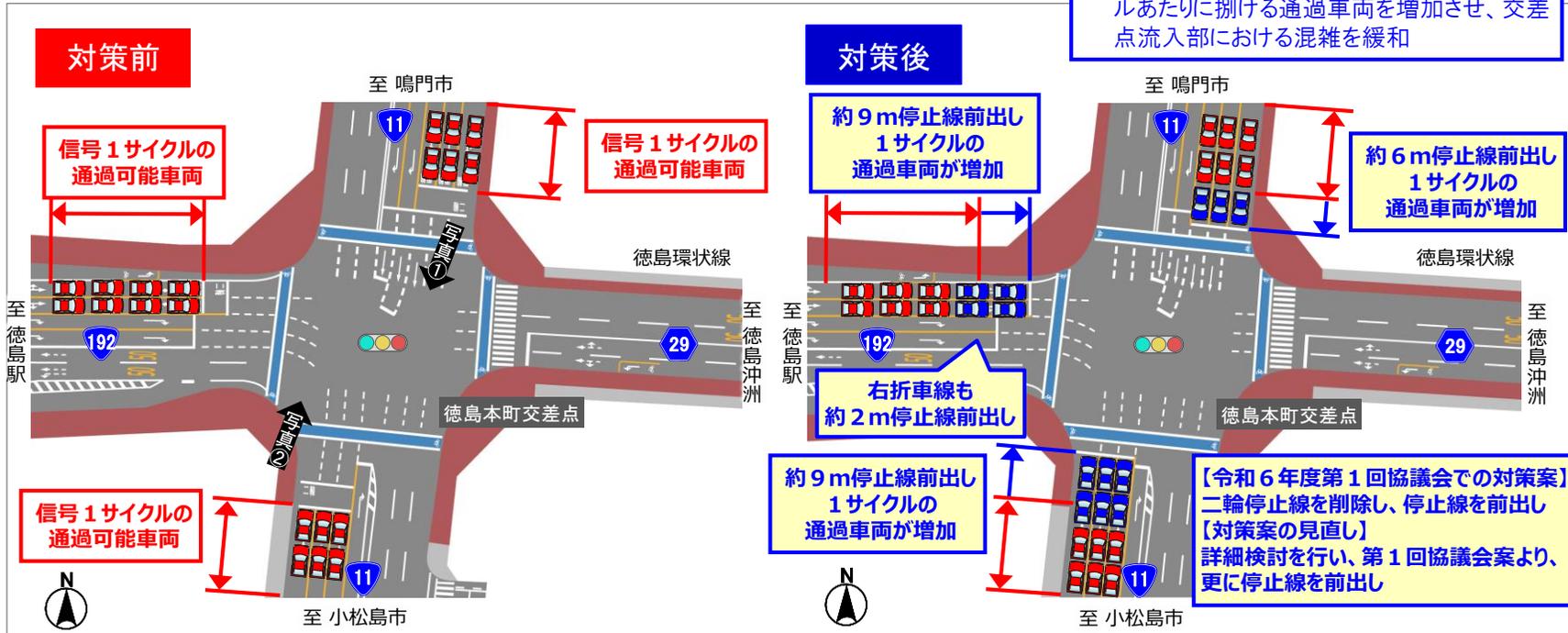
## 広域図



## 位置図



## 説明図



## 交通状況



撮影日：令和5年11月13日（月）8時台

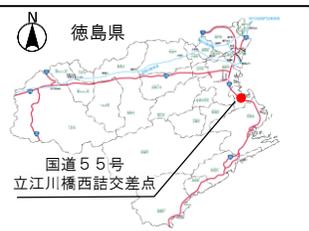
## 検証項目(案)

検証項目(案)	検証手法	検証方向・分析内容
交通状況	飽和交通流率 (交差点の車線処理能力)	ビデオ調査 ・停止線前出し車線
円滑性	旅行速度	ETC2.0 ・交差点流入速度 ・低速車両割合
【副作用】安全性	現示変わり目での無理な交差点進入状況把握	ビデオ調査 ・停止線前出し車線
	二輪車関与事故	警察事故データ ・停止線前出し車線

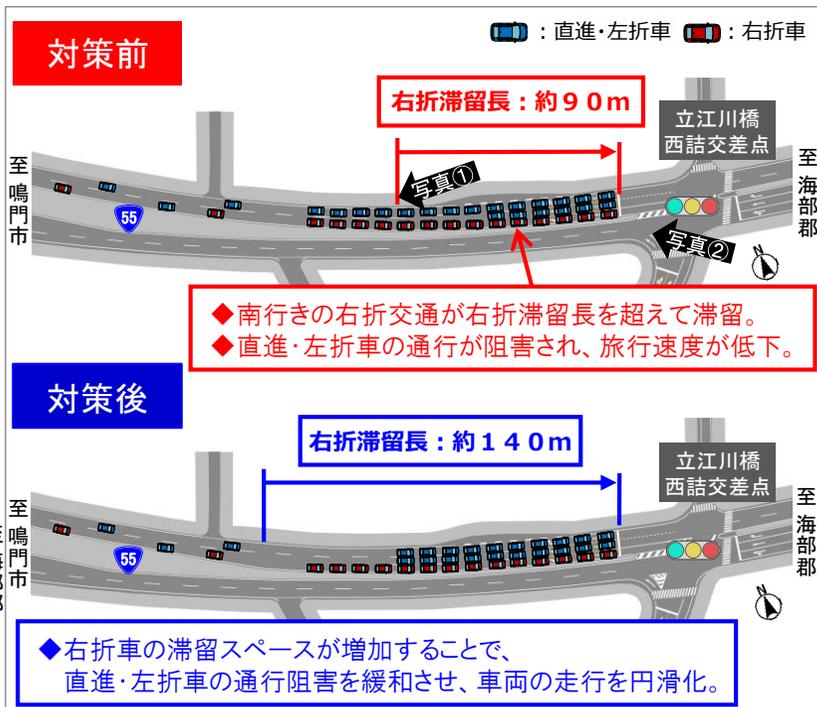
# 5.2 ピンポイント渋滞対策実施予定箇所「国道55号 立江川橋西詰交差点」

- 国道55号立江川橋西詰交差点(東行き)では、朝ピーク時間帯に交通が集中し、旅行速度が低下している他、右折車線をはみ出す交通混雑が発生。
- また、令和7年度に、徳島南部自動車道 小松島南ICが開通予定であり、国道55号から小松島南ICへアクセスすべく、右折需要が更に高まることを想定。
- 将来的な右折交通需要の増加に対応すべく、**南行きの右折レーンの延伸(約90m⇒約140m)**による**ピンポイント渋滞対策**を、令和7年度に実施予定。

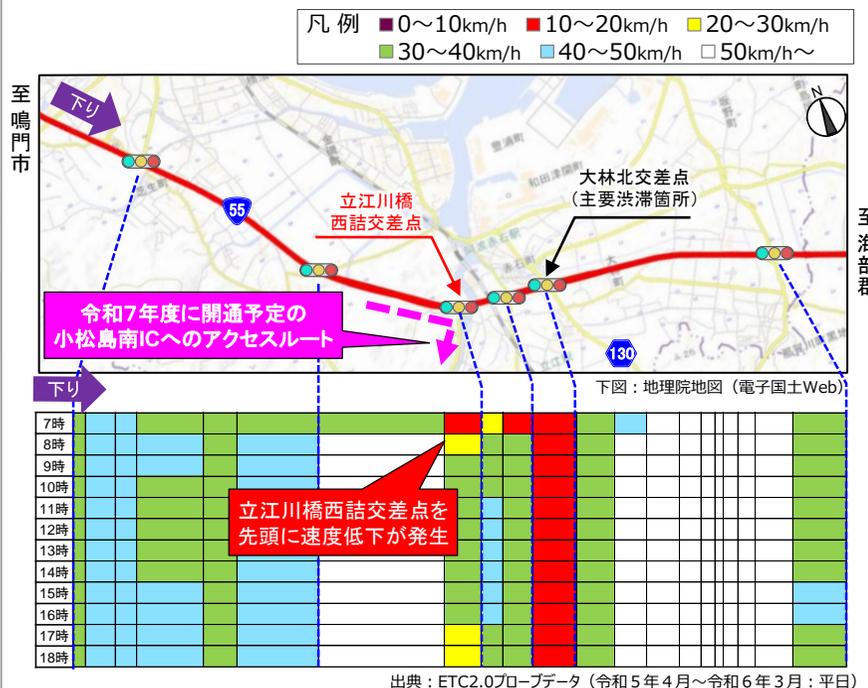
## 広域図



## 説明図



## 国道55号東行きの交通状況(旅行速度)



## 位置図



## 交通状況

写真①：滞留状況



写真②：右折レーンのはみ出し状況



● 主要渋滞箇所  
出典：国土地理院・基盤地図情報をもとに作成

撮影日：令和5年12月22日(金)7時台

## 検証項目(案)

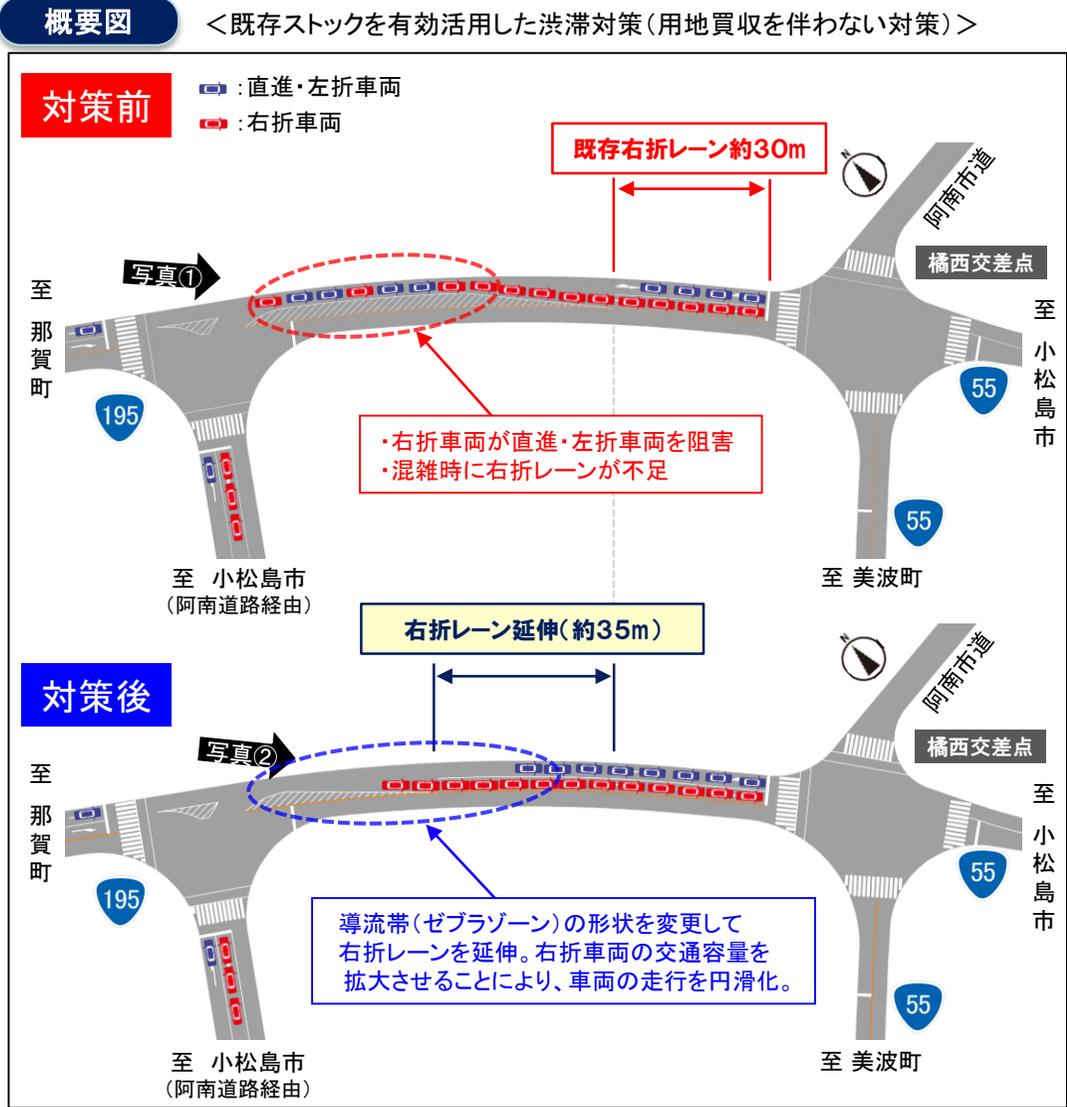
検証項目(案)		検証手法	検証方向・分析内容
円滑性	滞留長・渋滞長	渋滞長調査	・交差点方向別
	旅行速度	ETC2.0	・交差点流入速度 ・低速車両割合

# 5.3 ピンポイント渋滞対策実施箇所の状況報告「国道195号 橋西交差点」

○交差点は阿南市橋町に位置し、国道55号の「現道」と「阿南道路」の合流地点となっており、朝夕には交通が集中し渋滞が発生している。  
 ○令和6年8月、交差点の北側において、導流帯の形状変更により**右折レーンを約35m延伸する対策**を実施し、交差点の処理能力を向上させるとともに、交差点通行車両の走行の円滑化を図った。



● 主要渋滞箇所  
 ※国土地理院地図を基に作成



右折レーンの不足を解消。赤信号で停車している右折車両は、1回の青信号により全て通行できている。

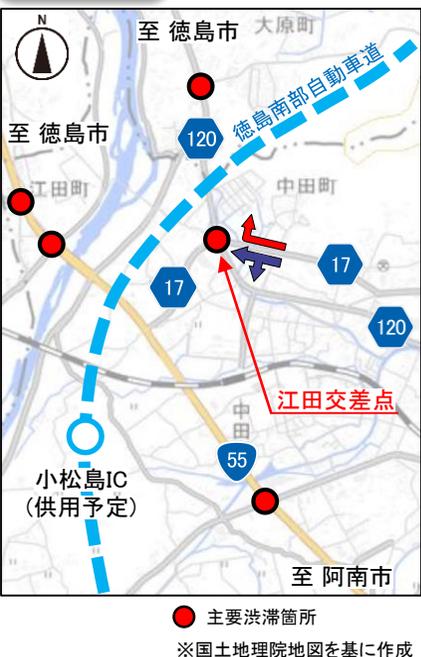
# 5.4 ピンポイント渋滞対策実施箇所の状況報告「県道17号小松島港線 江田交差点」

- 交差点は小松島市江田町に位置し、国道55号と小松島市街地をつなぐ箇所となっており、朝夕には交通が集中し渋滞が発生している。
- 交差点の西側には、供用が予定されている徳島南部自動車道の小松島ICがあり、今後交通量の増加が想定される。
- 令和6年9月、交差点の東側において、導流帯の形状変更により**右折レーンを約25m延伸する対策**を実施し、交差点の処理能力を向上させるとともに、交差点通行車両の走行の円滑化を図った。

## 広域図

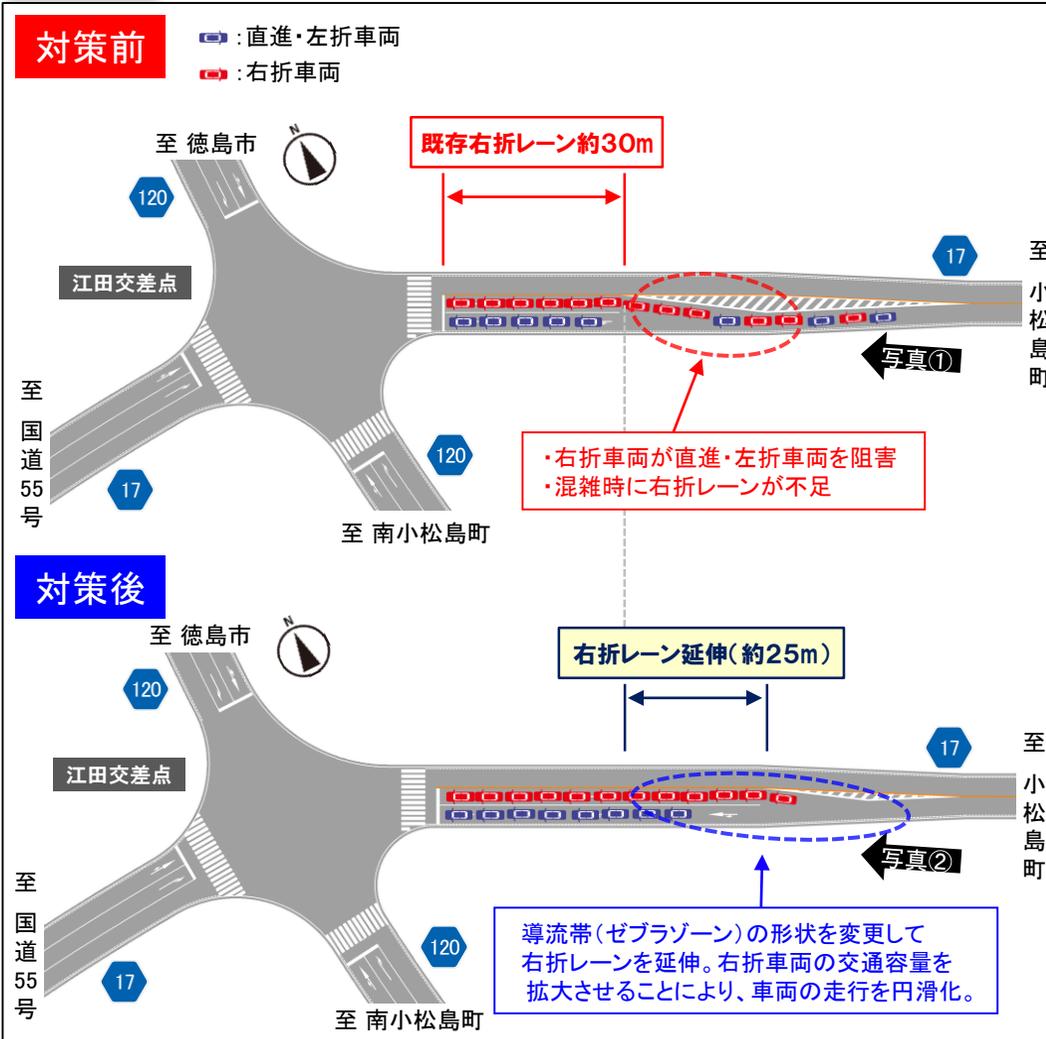


## 周辺状況



## 概要図

<既存ストックを有効活用した渋滞対策(用地買収を伴わない対策)>



## 実施結果



混雑時に右折レーンが不足。右折車両が右折レーンからはみ出して後続車両の障害となっている。



右折レーンの不足を解消。赤信号で停車している右折車両は、1回の青信号により全て通行できている。