

5. 災害時における交通マネジメント

- 5.1 災害時における交通マネジメント
- 5.2 想定災害及び渋滞路線・迂回路の設定
- 5.3 各迂回路の交通状況および対応方針
- 5.4 広域迂回における交通マネジメントの事例
- 5.5 狭域迂回における交通マネジメントの事例
- 5.6 今後の災害時交通マネジメントの進め方(案)

5.1 災害時における交通マネジメント

- 災害時における交通マネジメントについて、徳島県地域防災計画(令和3年12月修正)に徳島地区渋滞対策協議会の活用を位置づけ。
- これまでの徳島地区渋滞対策協議会においても、「**災害直後に交通マネジメントができるよう事前訓練でトライしておくことが重要**」等のご意見をいただいている。
- 発災後直ちに被災状況を踏まえた交通マネジメントを 実施できる体制の構築に向けた取り組みに着手する。

◆徳島県地域防災計画(抜粋)

8 交通マネジメント

- (1)「**徳島地区渋滞対策協議会(以下、「協議会」という。)**」は、災害時における渋滞緩和や交通量抑制により、復旧活動、経済活動及び日常生活への交通混乱の影響を最小限に留めることを目的に、交通システムマネジメント及び交通需要マネジメントからなる**交通マネジメント施策の包括的な検討・調整等**を行う。
- (2) 県は、市町村からの要請、又は自らが必要と認めた場合には、四国地方整備局徳島河川国道事務所に協議会の開催を要請することができる。
- (3) 協議会において、協議・調整を図った交通マネジメント施策の実施にあたり、協議会の構成員は、自己の業務に支障のない範囲において構成員間の相互協力を行う。
- (4) **協議会の構成員は、平時から、あらかじめ連携に必要な情報等を共有しておくとともに、連携強化のための協議等を行うものとする。**

※交通需要マネジメント: 自動車の効率的な利用や公共交通機関への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化などの交通需要の調整を行うことにより、道路交通の混雑を緩和していく取組。

※交通システムマネジメント: 道路の交通混雑が想定される箇所において実効性を伴う通行抑制や通行制限を実施することにより、円滑な交通を維持する取組。



平時から、関係機関と連携強化に向けた協議等を行い、
発災後直ちに被災状況を踏まえた交通マネジメントを実施できる体制を構築。

5.2 想定災害及び渋滞路線・迂回路の設定

- 徳島県内で起こり得る災害を仮定した上で、関係機関と連携し、渋滞緩和を目的とした交通マネジメントを検討する。
- 想定災害の設定にあたっては、近畿地整における事例を参考に、比較的影響範囲が限定される事象として、トンネル内火災を想定をする。
- 想定被災区間については、トンネルが連続して6箇所存在する徳島自動車道(脇町IC～土成IC)とし、通行止め期間は上下線ともに100日間とする。

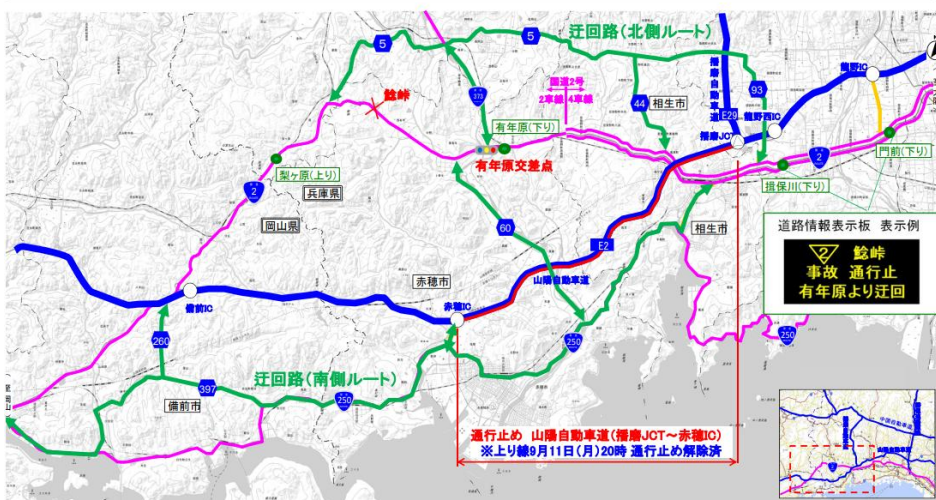
近畿地整における災害時交通マネジメントの事例

災害: 山陽道(赤穂IC～播磨JCT)におけるトンネル内火災事故
 ※通行止め期間101日間(下り線)
 渋滞路線: 国道2号
 迂回路線: 【広域】中国自動車道、【狭域】国道250号等

山陽道の復旧が長期化する場合への対応検討

国土交通省
近畿地方整備局

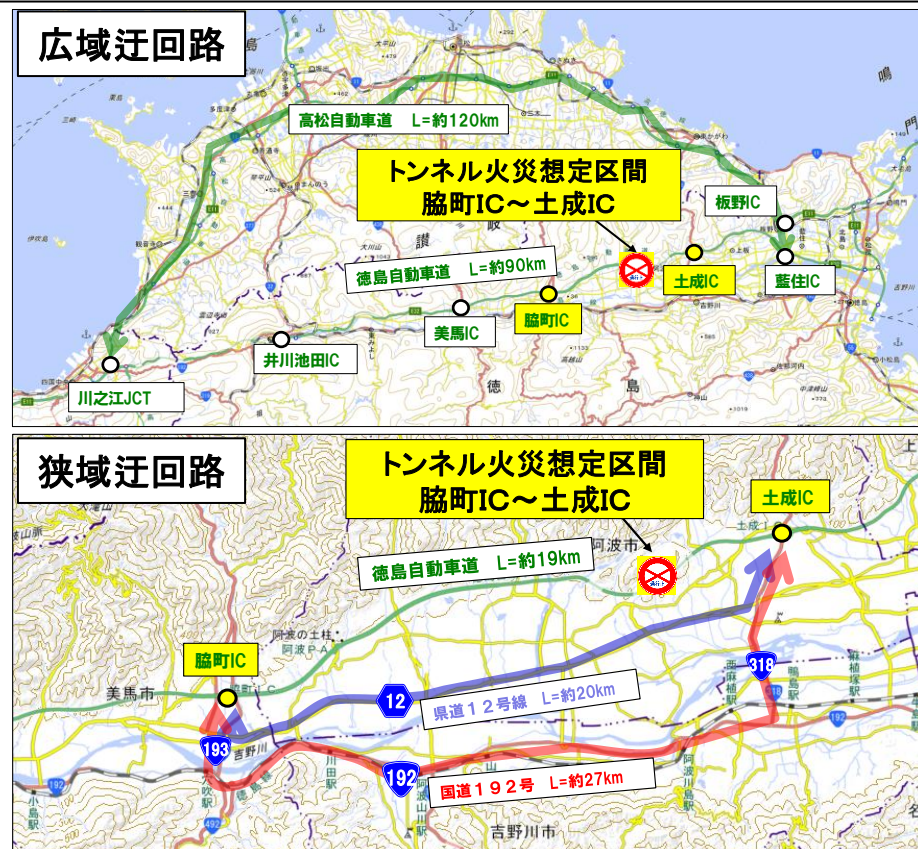
- 現在迂回路となっている、国道2号が災害や事故等で交通規制が発生した場合に備えて、北側ルート(県道5号等)、南側ルート(国道250号等)を迂回路として設定。(大型車の通行可能)
- 交通規制が発生した場合に備えて、速やかに迂回誘導できるよう、道路管理者及び交通管理者間で事前調整を実施。



出典: 山陽道トンネル内火災事故に対する交通マネジメント検討会

徳島管内における想定災害と迂回路線

想定災害: 徳島道(脇町IC～土成IC)におけるトンネル内火災事故
 ※通行止め期間100日間(上下線)
 渋滞路線: 県道12号
 迂回路: 【広域】高松自動車道、【狭域】国道192号



5.3 各迂回路の交通状況および対応方針

○高松自動車道は交通容量に余裕がある一方、国道192号及び県道12号線は、平常時においても交通容量に余裕がない状況。

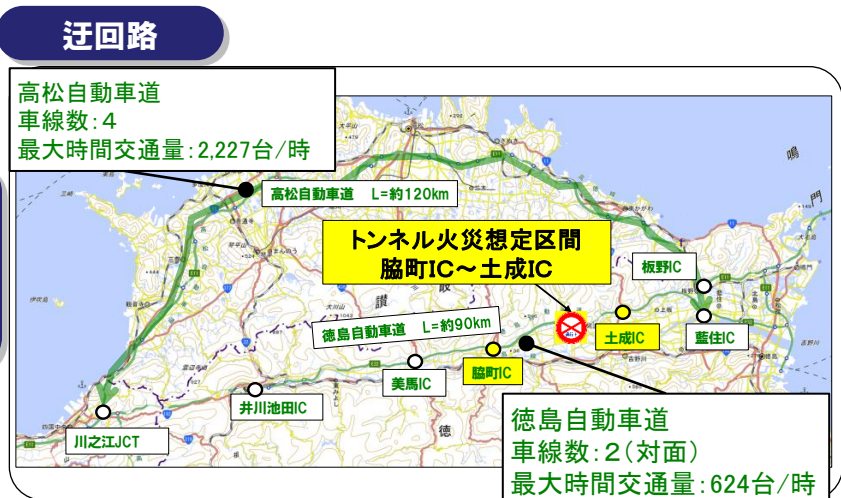
⇒迂回路における交通状況を踏まえ、想定災害時における交通マネジメントの対応方針は、以下のとおりとする。

対応①広域迂回: **広域交通は高松自動車道への迂回案内**

対応②狭域迂回: **国道192号と県道12号線のうち、交通容量に余裕がある路線に迂回案内**

狭域迂回路の交通容量を確保するため、国道192号と県道12号線の交通量を抑制する施策の実施

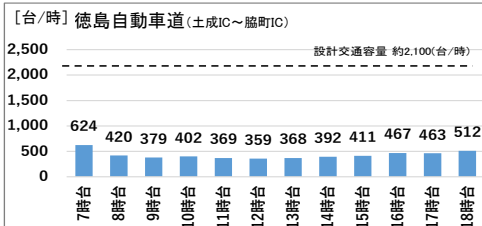
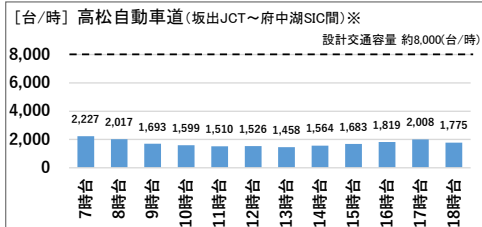
広域



交通量および設計交通容量の出典: R3道路交通センサス

時間別交通量

※川之江JCT～板野IC間のうち日交通量が最大の区間



対応方針

徳島自動車道(脇町IC～土成IC間)の最大時間交通量624台/時のうち、293台/時(47%)は川之江JCT⇄藍住IC間の通過交通

高松自動車道は交通容量に余裕がある

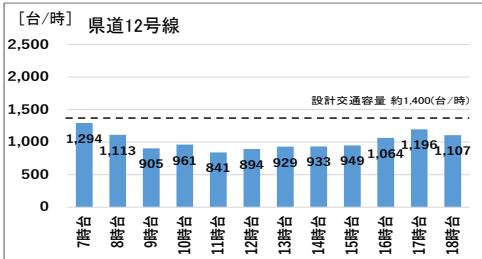
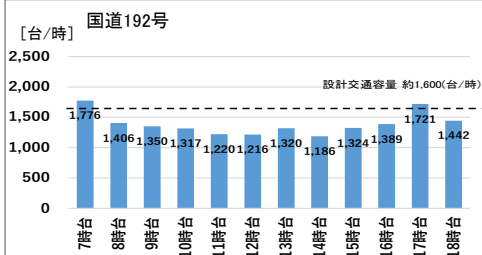
対応①・広域交通は高松自動車道に迂回案内

通過交通比率の出典: ETC2.0プローブ情報(R6.10平日)

狭域



交通量および設計交通容量の出典: R3道路交通センサス



徳島自動車道(脇町IC～土成IC間)の交通量624台/時のうち、残りの331台/時(53%)は井川池田IC⇄土成IC間のIC出入交通(高松道への迂回は困難)

国道192号と県道12号線の交通容量は、平常時においても余裕がない状況

対応②・狭域交通は国道192号と県道12号線のうち早い(交通容量に余裕がある)路線に迂回案内
・狭域迂回の交通量を確保するため、国道192号と県道12号線の利用を抑制する施策の実施

通過交通比率の出典: ETC2.0プローブ情報(R6.10平日)

5.4 広域迂回における交通マネジメントの事例

○広域迂回における交通マネジメントの主な事例は以下のとおり。

- ①-1 NEXCO西日本公式アプリでの迂回クーポン配布 (迂回に対して、1回あたり500円分のポイントを付与)
- ①-2 マスメディア等を活用した広報 (テレビCM、ラジオCM、SNS等を活用)
- ①-3 道路利用者に対する現地広報 (道路情報板、横断幕、チラシ等を活用)

①-1 NEXCO西日本公式アプリでの迂回クーポン配布

○広域う回りの動機付けとして、スマホアプリを活用し、う回りに対して、1回あたり500円分のポイントを付与 (9/28より)



①-3 道路利用者に対する現地広報

○道路利用者に対する現地広報等

- ・情報板、チラシ、横断幕、ハイウェイラジオ、JARTICにより、通行止め及び中国道へのう回りを案内
- ・う回路となる中国道においては、ダブル連結トラック対応マスを追加

- 広域情報板、路肩仮設LED、車載LED、横断幕によるう回路案内
 - ・情報板
 - ・路肩仮設LED板
 - ・車載LED
 - ・横断幕
- SA・PA、道の駅へのポスター掲示
 - ・SA・PA
 - ・道の駅
- ハイウェイラジオ、JARTICによる迂回路案内
 - ・ハイウェイラジオ
 - ・JARTIC
- ダブル連結トラック対応マスを整備
 - ・中国道の休憩施設に21m超車高マスを設置
- 新聞折込チラシ
 - ・神戸新聞(播州地区) 計19万部
- 大口多頻度の利用者へ郵送
 - ・毎月の請求書約1300通に同封

出典：山陽道トンネル内火災事故に対する交通マネジメント検討会

①-2 マスメディア等を活用した広報

○マスメディア等を活用した広報

- ・発災初期はX(旧twitter)による広報を実施、準備でき次第テレビCM、ラジオCMによる広域迂回広報を実施
- ・山陽道沿線の自治体の協力により、広報誌や公式HPにお知らせを掲載

- テレビCM
 - ・関西エリアの放送局で各局週1回程度放映し広域迂回を呼び掛け
- ラジオCM
 - ・関西3局、中国4局、四国4局、九州7局の放送局で呼び掛け
- Xによる広報
 - ・通行止め発生情報に加え、う回りのお願いや被害状況・復旧状況等の情報を発信
- 自治体の広報誌、公式HPへのお知らせ
 - ・山陽自動車道通行止めのお知らせ
 - ・兵庫県 県民だより10月号
 - ・相生市 公式HP
- ウェブ検索連動広告の活用
 - ・ディスプレイ広告用バナー
 - ・リスティング広告

出典：山陽道トンネル内火災事故に対する交通マネジメント検討会

参考：徳島自動車道周辺のSA・PA・情報板の場所



5.5 狭域迂回における交通マネジメントの事例

○狭域迂回における交通マネジメントの主な事例は以下のとおり。

- ②-1 現地でのリアルタイム情報提供(簡易表示板に迂回路線の所要時間を表示)
- ②-2 チラシを利用した協力呼びかけ(自治体や沿線企業にチラシを配布し、公共交通機関の利用を促す)
- ②-3 道路情報板を利用した呼びかけ(ドライバーに対して直接、相乗りやテレワークの活用を促す)
- ②-4 HPを利用した呼びかけ(迂回路線における災害時の速度状況(渋滞状況)をHPに掲載し、公共交通利用等を促す)

■②-1 現地でのリアルタイム情報提供 簡易表示板に迂回路線の所要時間を表示

車高データを活用したリアルタイム旅行時間表示システム (KT-230255-A)

簡易車両検知連動システム (KT-170027-A)

可搬式移動物体検知システム CANPS (キャンパス) (KT-230324-A)

出典: NETIS 新技術情報提供システム

■②-3 道路情報板を利用した呼びかけ ドライバーに対して直接、相乗りやテレワークの活用を促す



■②-2 チラシを利用した協力呼びかけ 自治体や沿線企業にチラシを配布し、公共交通機関の利用を促す

出典: 広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会

■②-4 ホームページを利用した呼びかけ

国道31号渋滞中!! ~公共交通機関の利用にご協力を~

出典: 広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会

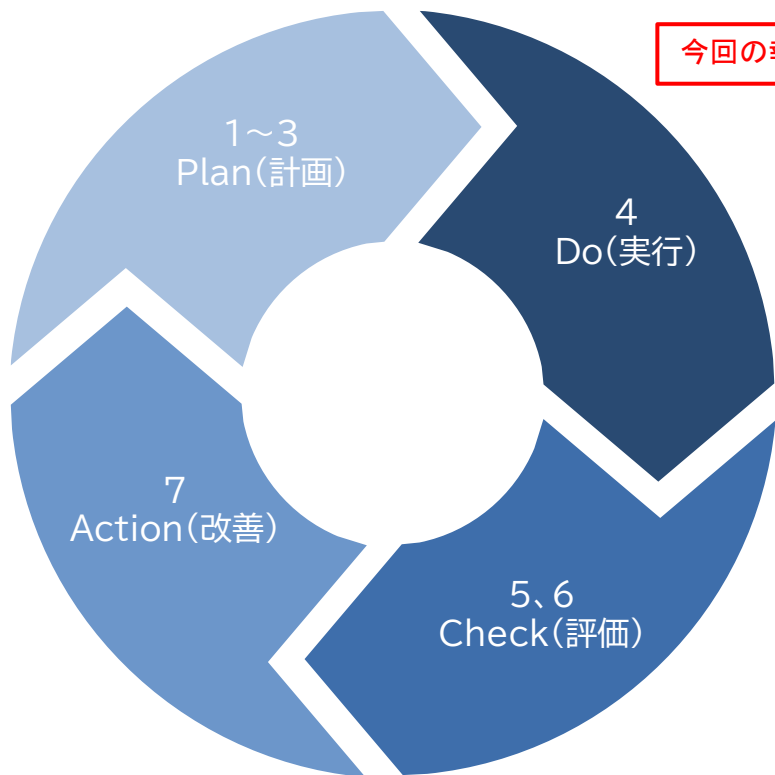
出典: 山陽道トンネル内火災事故に対する交通マネジメント検討会

5.6 今後の災害時交通マネジメントの進め方（案）

○ 今後は、以下に示すPDCAサイクルに基づき、災害時の役割分担を整理した行動計画案を作成することを目的に、想定災害を順次変更しつつ、関係機関と連携して交通マネジメントに関する検討を進め、行動計画案を継続的にブラッシュアップしていく予定。

○ なお、検討状況については、適宜、渋滞対策協議会に報告し、意見を徴収する。

行動計画案作成のフロー図（案）



◆Plan（計画）

1. 想定災害及び渋滞路線・迂回路の設定
（例：トンネル火災、地震、地すべり等）
2. 想定災害時における交通マネジメントの検討
（例：経路誘導、公共交通機関への転換誘導、信号制御等）
3. 関係機関の役割分担を整理した行動計画案の作成。

◆Do（実行）

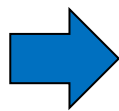
4. 行動計画案に基づき、関係者会議を実施。

◆Check（評価）

5. 関係者会議の結果から課題・改善点を抽出。
6. 課題・改善点を渋滞対策協議会に報告。

◆Action（改善）

7. 渋滞対策協議会で得られた意見を行動計画案に反映し、次回の行動計画案の作成に活用する。



関係機関である西日本高速道路(株)、徳島県、徳島県警等と連携し、想定災害時における具体的な交通マネジメントについて検討を進める。