

## 6. TDM施策について

---

### 6.1 令和7年度 TDM施策実施箇所の状況報告 「国道55号 勝浦川橋南詰交差点」

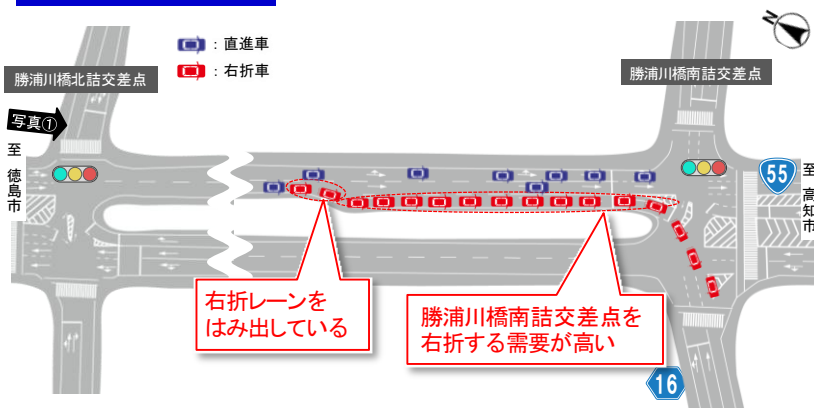
# 6.1 TDM施策実施箇所の状況報告「国道55号 勝浦川橋南詰交差点」

令和7年度  
第2回渋滞協資料 再掲

- 国道55号勝浦川橋南詰交差点(南行き)において、朝・夕ピーク時に阿南市上中町方面へ向かう右折車両が多く、右折車両が右折レーンを超えて滞留することにより、直進車両の通行阻害が発生。
- 令和8年3月8日に開通した徳島南部自動車道(小松島南IC～阿南IC)に合わせ、勝浦川橋南詰交差点(南行き)の右折需要を抑制し、直進車両の円滑化を図ることを目的とした経路誘導(案内看板の設置等)を令和8年1月より実施中。
- 経路誘導による効果検証については、徳島南部自動車道(小松島南IC～阿南IC)開通後に広域的な範囲で実施。

## 説明図

### 勝浦川橋南詰交差点



### 経路誘導イメージ

- 現在の走行ルート
- 経路誘導ルート
- 徳島南部自動車道



出典:国土地理院・基盤地図情報を基に作成



右折車両の滞留により、直進車両の通行阻害が発生

## 検証項目

### <調査内容>

- ・方向別 交通量調査
- ・方向別渋滞長・滞留長調査

### <調査時期>

- 徳島南部道(小松島南IC～阿南IC)
- ・開通前 (R7.9月、11月に実施済)
- ・開通後※1 (R8.6月～)

※1:開通直後は、交通量が安定しないため供用後3か月経過した時点を対象に実施

### <調査箇所>



● 交通量調査等実施箇所  
出典:国土地理院・基盤地図情報を基に作成

# 6.1 TDM施策実施箇所の状況報告「国道55号 勝浦川橋南詰交差点」

令和7年度  
第2回渋滞協資料 再掲

○マスメディア(テレビCM・ラジオCM)やSNS等を活用したプッシュ型広報を実施するとともに、ドライバーに対して直接、国道55号ルートへの経路誘導を促すべく、案内看板や路面標示の設置による経路案内を実施。

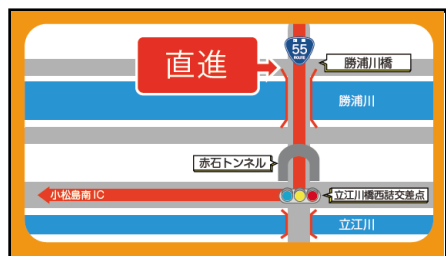
## マスメディア等を活用した広報

### ■テレビCM放送による広報

実施期間: 令和8年1月16日～令和8年3月31日



※出典: 四国放送HP



### ■ラジオCM放送による広報

実施期間: 令和8年1月16日～令和8年3月31日



※出典: FM徳島HP



### ■SNS等による広報

実施期間: 令和8年1月16日～

- ・ 事務所HP
- ・ X (旧twitter)



※SNSでの広報



出典: 地理院地図を基に作成



# 6.1 TDM施策実施箇所の状況報告「国道55号 勝浦川橋南詰交差点」

- OTDM施策前後の交通量調査結果より、勝浦川橋南詰交差点での右折車が減少し、直進車が2.8%増加した。
- 経路誘導先である、立江川橋西詰交差点では、右折車の割合が6.4%増加し、経路転換が図られていると考えられる。
- 渋滞長・滞留長調査結果より、勝浦川橋南詰交差点の滞留長が約30m減少し、右折車滞留による直進阻害も解消され、交通の円滑性が向上した。

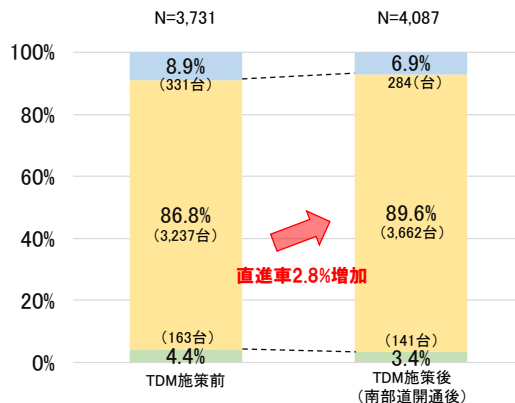
## TDM施策実施前後の交通量、渋滞長の変化

### <勝浦川橋南詰交差点>

※滞留長：信号交差点において、1回の赤信号で滞留する車列の長さ。  
渋滞長：信号交差点において、1回の青信号で解消されず次周期へ持ち越された車列の長さ。

#### <交通量の変化>

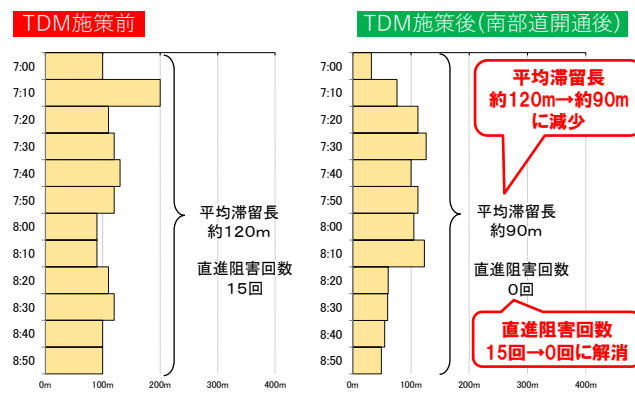
凡例：左折 直進 右折



出典：交通量調査(7:00~9:00)  
対策前：令和7年11月19日、南部道開通後：令和8年7月14日

#### <渋滞長・滞留長>

凡例：滞留長 渋滞長

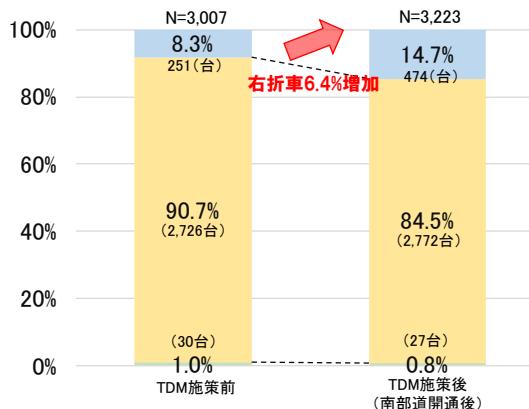


出典：滞留長・渋滞長調査(7:00~9:00)  
対策前：令和7年11月19日、南部道開通後：令和8年7月14日

### <立江川橋西詰交差点>

#### <交通量の変化>

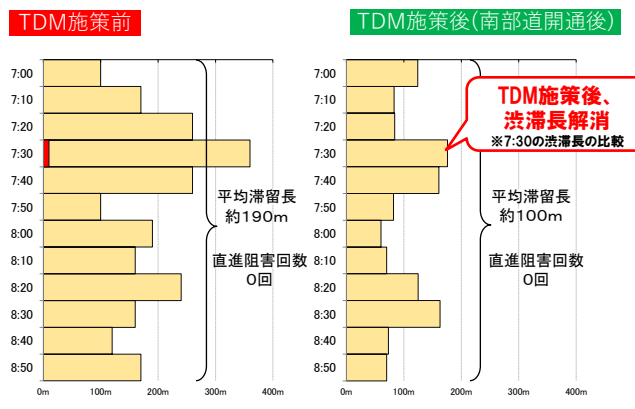
凡例：左折 直進 右折



出典：交通量調査(7:00~9:00)  
対策前：令和7年9月25日、南部道開通後：令和8年7月14日

#### <渋滞長・滞留長>

凡例：滞留長 渋滞長



出典：滞留長・渋滞長調査(7:00~9:00)  
対策前：令和7年9月25日、南部道開通後：令和8年7月14日



# 6.1 TDM施策実施箇所の状況報告「国道55号 勝浦川橋南詰交差点」

- 勝浦川橋南詰交差点を通過する車両のうち、南詰交差点を右折して県道を通過する割合は、TDM施策後に減少し、直進して国道55号を通過する割合は1.3%増加。
- また、TDM実施に伴い、ピーク時においても直進車の旅行速度は、約4km/h向上(約16km/h⇒約20km/h)。

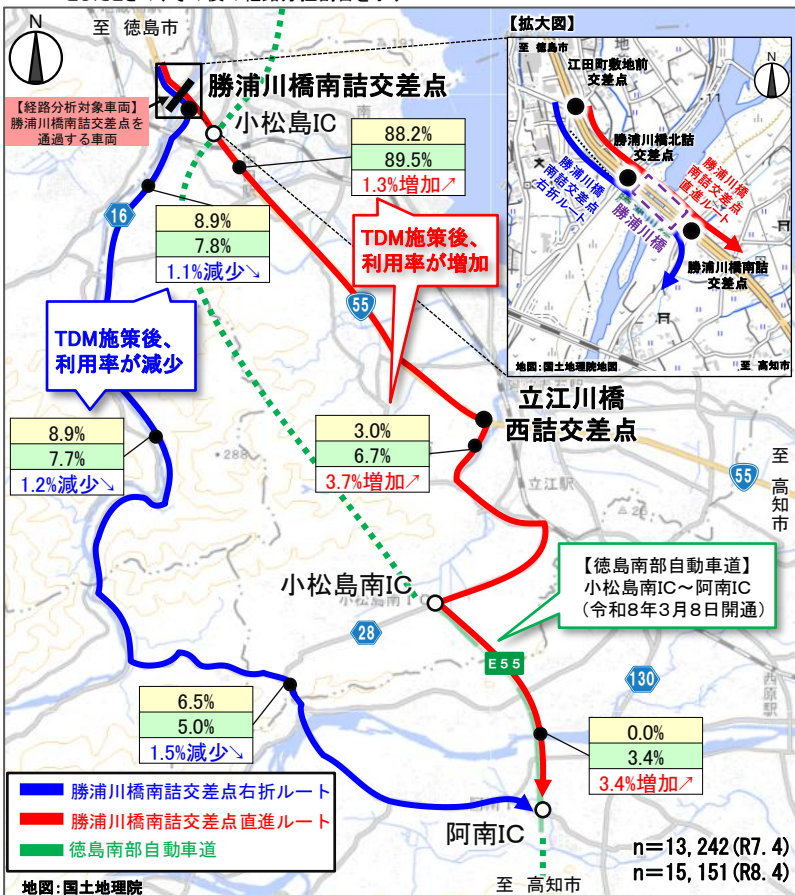
## 勝浦川橋南詰交差点通過車両における利用ルートの変化

### ＜ルート別各地点の利用割合変化＞

【凡例】

|                   |
|-------------------|
| TDM施策前の経路割合       |
| TDM施策後の経路割合       |
| 増減(TDM施策後-TDM施策前) |

勝浦川橋南詰交差点を通過(南行き)する車両を100%としたときの、その後の経路分担割合を示す



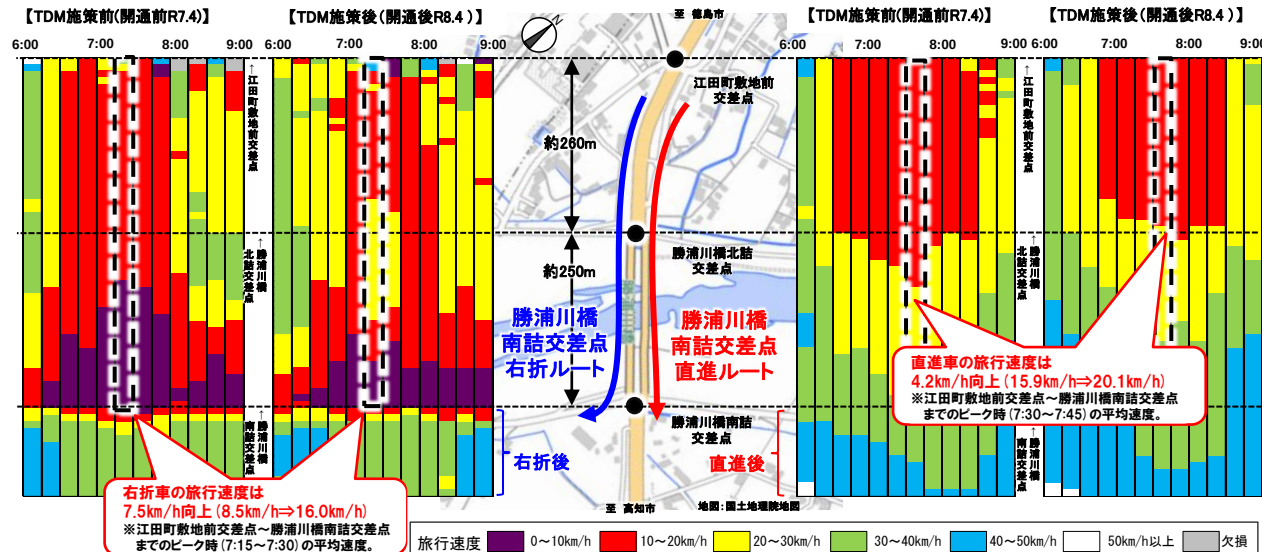
## 勝浦川橋南詰交差点周辺の旅行時間・所要時間の変化

### ＜旅行速度の変化(江田町敷地前交差点→勝浦橋南詰交差点)＞

#### 【勝浦川橋南詰交差点右折車】

【勝浦川橋南詰交差点 拡大図】

#### 【勝浦川橋南詰交差点直進車】

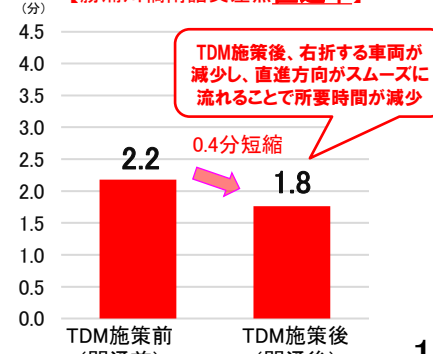
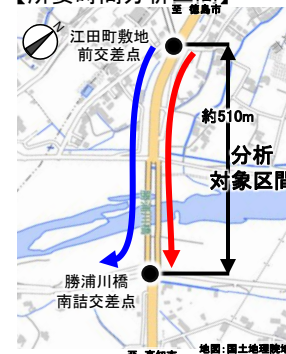
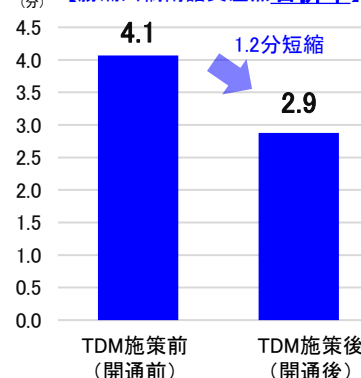


### ＜所要時間の変化(江田町敷地前交差点→勝浦川橋南詰交差点)＞

#### 【勝浦川橋南詰交差点右折車】

#### 【所要時間分析区間】

#### 【勝浦川橋南詰交差点直進車】



出典:ETC2.0プローブデータ (開通前:R7年4月、開通後:R8年4月 平日 6:00~9:00)

出典:ETC2.0プローブデータ (開通前:R7年4月、開通後:R8年4月 平日 6:00~9:00)