

7. ピンポイント渋滞対策について

- 7.1 令和7年度 ピンポイント渋滞対策実施箇所の状況報告
「国道55号 立江川橋西詰交差点」
- 7.2 令和8年度 ピンポイント渋滞対策実施予定箇所の状況報告
「国道192号 大野交差点」
- 7.3 令和7年度 ピンポイント渋滞対策実施箇所の状況報告
「主要地方道 阿南小松島線 立江交差点」
- 7.4 令和7年度 ピンポイント渋滞対策実施箇所の状況報告
「主要地方道 石井引田線 椎本交差点」

7.1 ピンポイント渋滞対策実施箇所の状況報告「国道55号 立江川橋西詰交差点」

○徳島南部自動車道（小松島南IC～阿南IC）の開通により、国道55号からの右折需要が更に高まると見込まれるため、**令和7年12月に右折レーンの延伸（約90m⇒140m）によるピンポイント渋滞対策を実施。**

○交通量調査の結果、徳島南部自動車道の開通に伴い、右折車両の割合が3.6%増加し、右折需要が増加している。

○右折レーン延伸によって、渋滞長や右折車両の滞留による直進阻害回数が解消しており、対策効果が発現している。

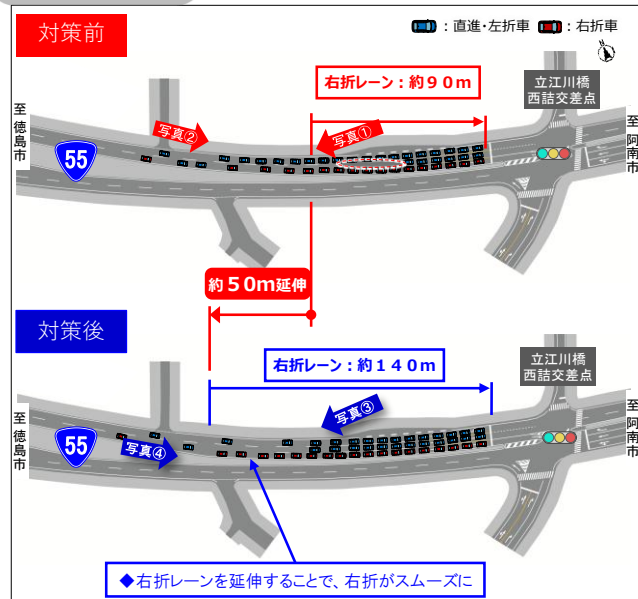
広域図



位置図

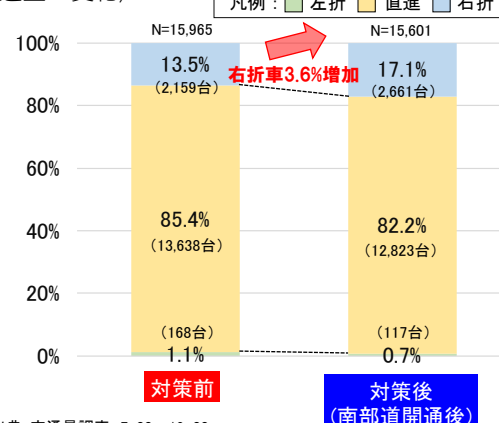


説明図



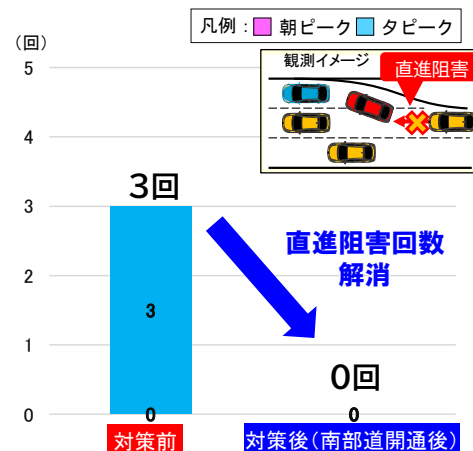
国道55号東行きの交通状況(旅行速度)

〈交通量の変化〉



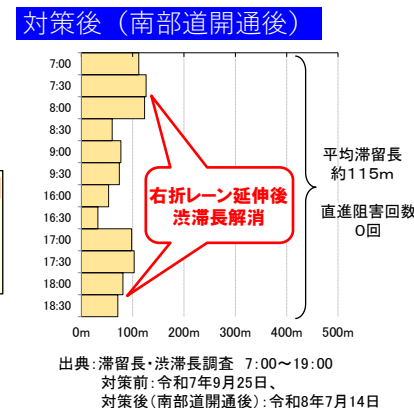
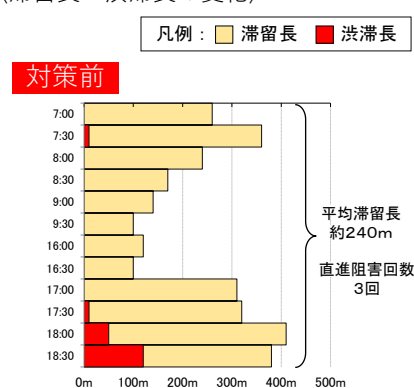
出典: 交通量調査 7:00～19:00
対策前: 令和7年9月25日
対策後(南部道開通後): 令和8年7月14日

〈右折車の滞留による直進阻害発生回数の変化〉



出典: 交通量調査 7:00～19:00(朝ピーク: 7-9時、夕ピーク: 17-19時)
対策前: 令和7年9月25日、対策後(南部道開通後): 令和8年7月14日

〈滞留長・渋滞長の変化〉



出典: 滞留長・渋滞長調査 7:00～19:00
対策前: 令和7年9月25日、
対策後(南部道開通後): 令和8年7月14日

7.1 ピンポイント渋滞対策実施箇所の状況報告「国道55号 立江川橋西詰交差点」

○徳島南部自動車道の開通後は、交通需要増の影響があったが、右折レーンの延伸により朝ピーク時間帯において旅行時間が短縮した。
○また、速度状況についても交差点流入速度も南部道開通後に約2km/h向上し、20km/h未満の低速車割合も減少したことから、交差点全体の円滑性が向上した。

旅行時間の変化(直進車【東行き】)

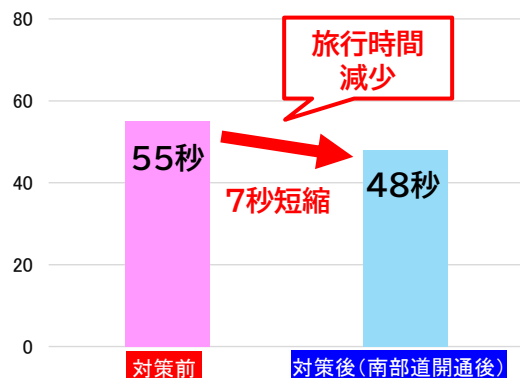
<分析対象範囲>



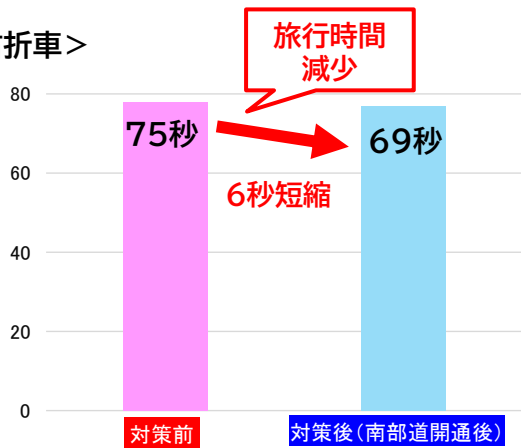
出典:ETC2.0データ 平日 朝ピーク:7:00～9:00
対策前:令和7年9月、対策後(南部道開通後):令和8年3月9日～31日

<朝ピーク時間(7時台～9時台)>【赤石トンネル坑口～立江川橋西詰交差点停止線で算出】

<直進車>



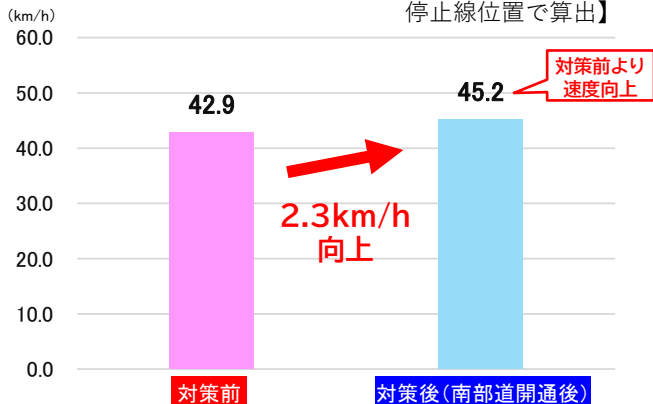
<右折車>



出典:ETC2.0データ 平日 朝ピーク:7:00～9:00
対策前:令和7年9月
対策後(南部道開通後):令和8年3月9日～31日

交差点流入速度の変化(直進車【東行き】)

<朝ピーク時間(7時台～9時台)>【立江川橋西詰交差点の
停止線位置で算出】

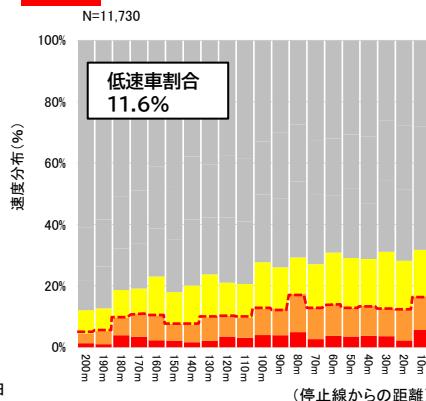


出典:ETC2.0データ 平日 朝ピーク:7:00～9:00
対策前:令和7年9月、対策後(南部道開通後):令和8年3月9日～31日

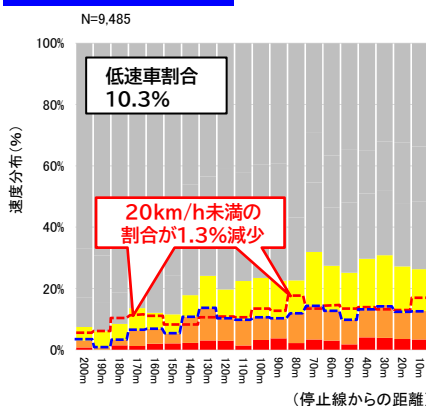
交差点低速車両割合分析(直進車【東行き】)

<朝ピーク時間(7時台～9時台)>【低速車:時速20km/h未満と定義して算出】

対策前



対策後(南部道開通後)



--- 20km/h未満(対策前)
--- 20km/h未満(対策後(南部道開通後))

■ ～10km/h ■ ～20km/h
■ ～30km/h ■ ～30km/h以上

※低速車:時速20km/h未満の車両のことを指す
出典:ETC2.0データ 平日 朝ピーク:7:00～9:00
対策前:令和7年9月
対策後(南部道開通後):令和8年3月9日～31日

7.2 ピンポイント渋滞対策実施予定箇所の状況報告「国道192号 大野交差点」

令和7年度 第2回
渋滞協資料 再掲

○大野交差点の国道192号側(東行き)では、朝・夕ピーク時間帯を中心に交通が集中しており、7時台は約240mの渋滞長が発生している。方向別交通状況では、東行きの直進需要が最も高いにもかかわらず、直進車線が1車線(左・直・右・右)しか整備されていない状況。

○交通実態に合わせ、令和8年度に直進車線を1車線追加(左・直・右・右⇒左・直・直・右・右)し、直進車両の処理能力を向上させる対策を実施予定。

○上記対策と併せて、県道29号側も車線運用の変更(1車線⇒2車線)を実施予定。

広域図

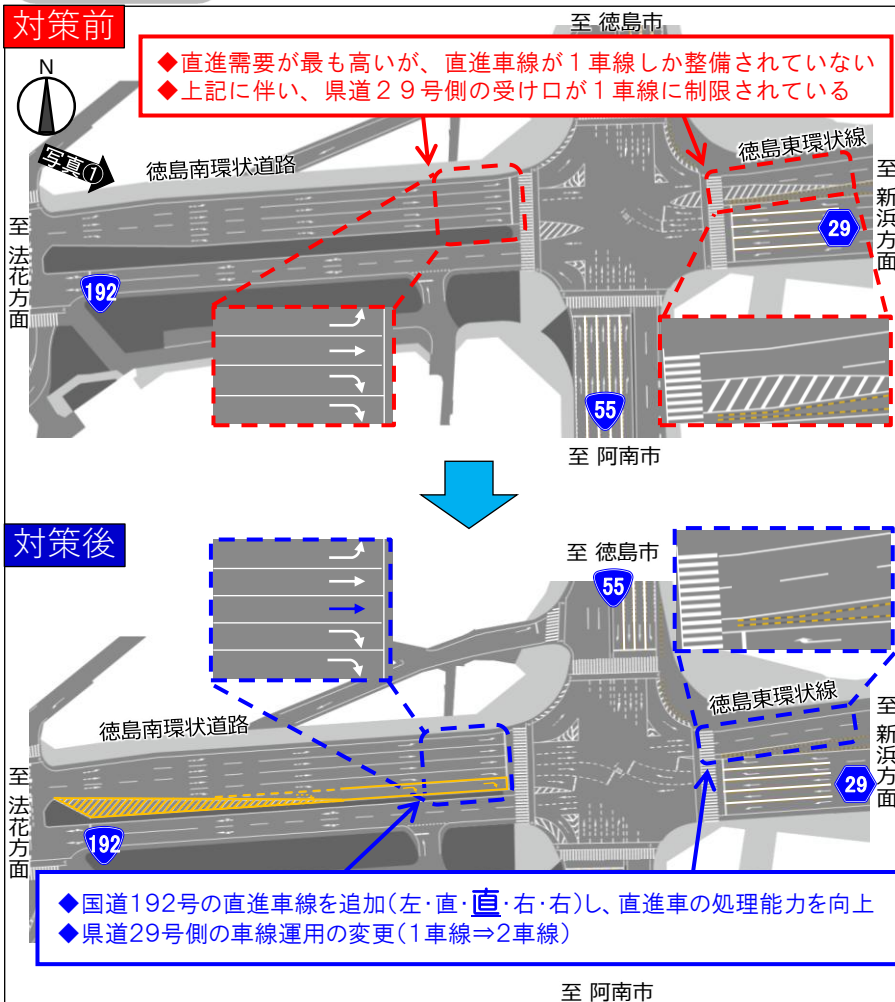


位置図



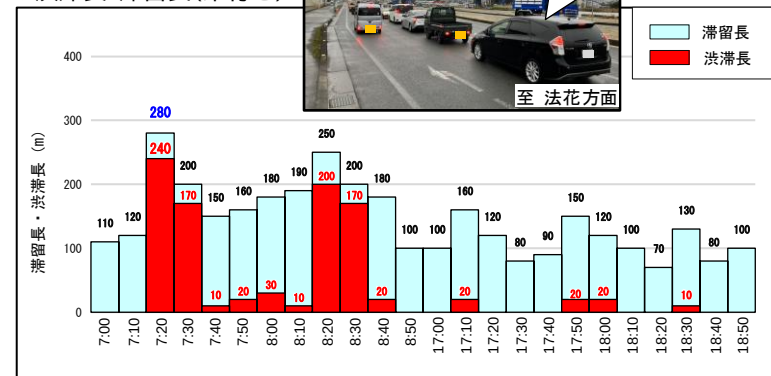
出典: 国土地理院・基盤地図情報を基に作成

説明図



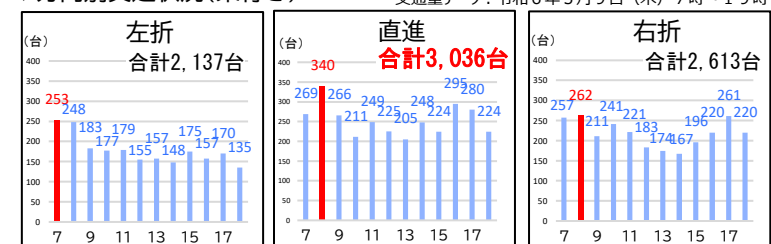
交通状況

▼渋滞長・滞留長(東行き)



※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。

▼方向別交通状況(東行き)



※赤字: 時間帯別最大交通量

検証項目

検証項目	検証手法	分析内容
交通量、渋滞長・滞留長	交通量調査、渋滞・滞留長調査	・交通量(全方向) ・渋滞・滞留長(全方向)
交差点流入速度所要時間	ETC2.0	・交差点流入速度 ・低速車両割合

7.3 ピンポイント渋滞対策実施箇所の状況報告「主要地方道 阿南小松島線 立江交差点」

- 当該箇所は阿南小松島線と宮倉徳島線の交差点であり、朝夕ピーク時には交通が集中している。
- 近隣にある、徳島南部自動車道の小松島南ICの開通(令和8年3月)に伴い、交通量が増加している。
- 令和8年3月、ピンポイント渋滞対策として徳島県・徳島県警による交差点改良を実施した。
- 開通後、交通量が増加し、信号交差点となったものの主交通方向の転換、時差式信号により、目立った渋滞は発生していない。

広域図



位置図



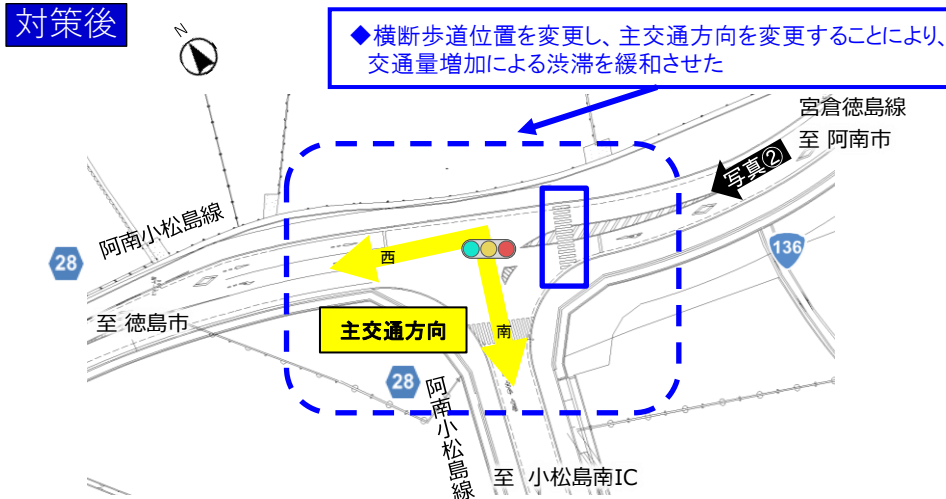
出典: 国土地理院・基盤地図情報を
基に作成

説明図

対策前



対策後



交通状況

写真①: 対策前



東西方向が優先となる道路形状となっており、小松島南ICの開通により、交通量増加に伴う渋滞が想定される。

写真②: 対策後



ピーク時においても南西方向の車両のさばけ残りの台数・回数は少ない。

7.4 ピンポイント渋滞対策実施箇所の状況報告「主要地方道 石井引田線 椎本交差点」

- 交差点は上板町の中心に位置し、近傍の商業施設利用者や通過交通が混在しており、慢性的に混雑している。
- 北向き流入部において、右折車線長を超えた滞留が発生しており、後続直進・左折車両の通行が阻害され、旅行速度が低下している状況。
- 令和8年3月、交差点の南側において、右折レーンの延伸(約30m⇒約40m)によるピンポイント渋滞対策を実施し、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



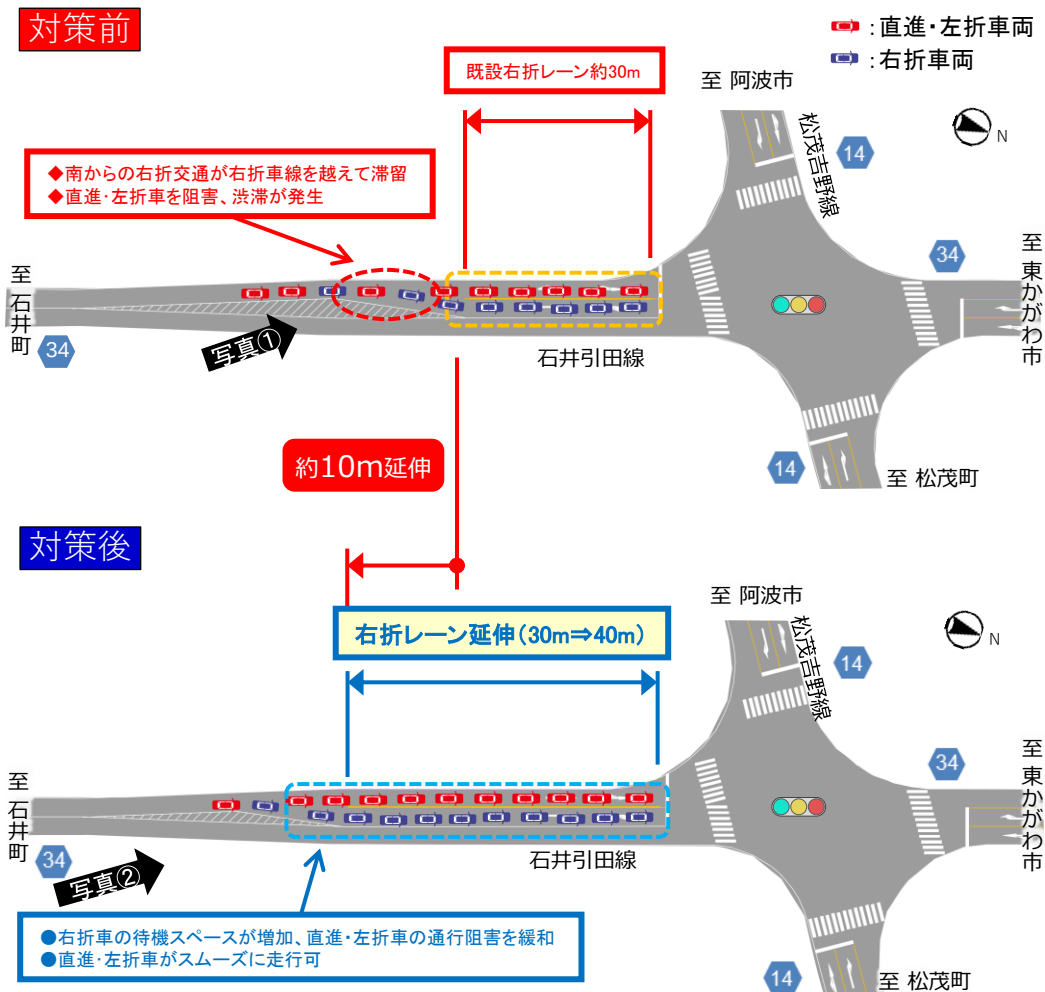
位置図



● 主要洪滞箇所

出典：国土地理院・基盤地図情報を
基に作成

説明図



交通状況



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。
混雑時に右折レーンが不足。



右折待ち車両が完全に専用レーンに収まり、直進車が進行を阻害されことなくスムーズに交差点を通過している。