

8. 災害時における交通マネジメント

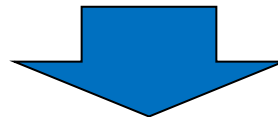
- 8. 1 災害時における交通マネジメント
- 8. 2 今後の災害時交通マネジメントの進め方
- 8. 3 想定災害及び渋滞路線・迂回路の設定
- 8. 4 各迂回路の交通状況および対応方針
- 8. 5 関係機関の役割分担(案)

- 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。

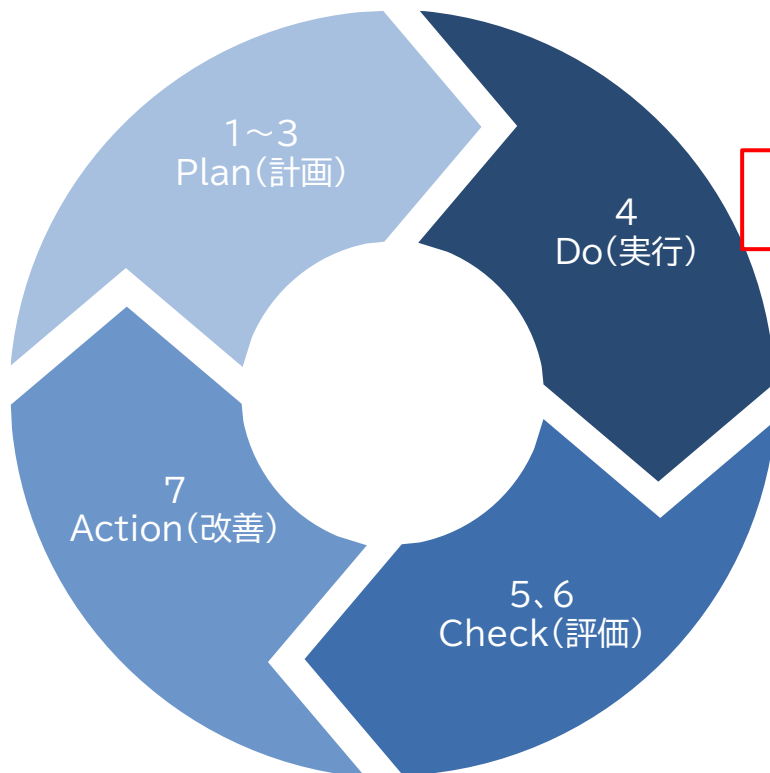


平時から、関係機関と連携強化に向けた協議等を行い、
発災後直ちに被災状況を踏まえた交通マネジメントを実施できる体制を構築。

○ 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)

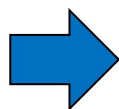
4. 行動計画案に基づき、関係者会議を実施。

◆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。

8.4 各迂回路の交通状況および対応方針

令和7年度第2回資料再掲

○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

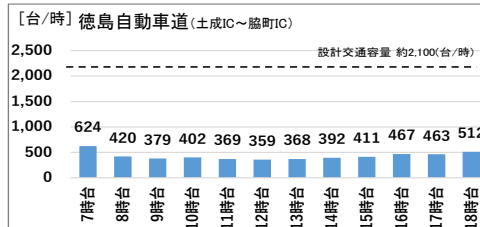
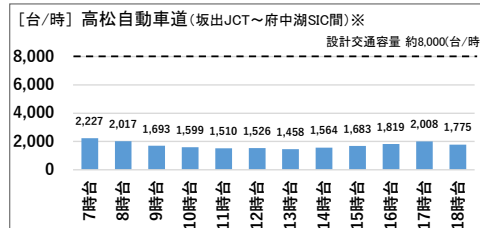
迂回路



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

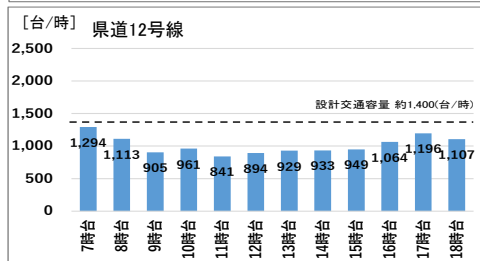
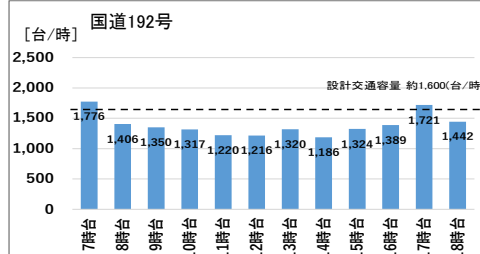
通過交通比率の出典: ETC2.0プローブ情報(R6.10平日)

広域

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)

8.5 関係機関の役割分担（案）

○想定災害における災害時交通マネジメントの役割分担(案)を以下に示す。今後、関係者会議、対策決定、広報、迂回路対策、データ集計等について関係機関が連携して役割分担を検討していく。

実施内容	国土交通省 (徳島河川国道事務所)	NEXCO西日本	徳島県 (県土整備部)	徳島県警
関係者会議	● 関係者会議 運営 ● 連絡体制構築、「災害時交通マネジメント検討会」の設置・運営	● 関係者会議 参加 ● 被害報告 (被害状況の通知)	● 関係者会議 参加	● 関係者会議 参加
対策決定	迂回路および実施施策の 決定			
広報	● HP・SNS・道路情報板等での迂回情報提供	● HP・SNS・道路情報板・ハイウェイ交通(iHighway)等での迂回情報、通行止め情報提供	● HP・SNS・道路情報板での迂回情報提供	● 道路情報板での渋滞情報提供
迂回路対策	● 機器設置 (モバトラ設置、占有許可) ● 迂回路での工事予定調整 (工事の調整) ● 民間プローブデータ活用検討	● 迂回路での工事予定調整 (工事の調整)	● 機器設置協力 (国交省モバトラ設置における占有許可) ● 迂回路での工事予定調整 (工事の調整)	● モバトラ設置に関する使用許可と規制連携 (道路使用許可、迂回路上での交通規制情報の共有) ● 信号整理の実施
データ集計	● 狭域迂回路交通量・旅行速度の集計整理	● 災害発生区間の前後および広域迂回路交通量・旅行速度の集計整理	—	—