

## ループ区間における新設される JCT の情報提供について

西日本高速道路エンジニアリング四国 正会員 ○平田篤嗣  
西日本高速道路エンジニアリング四国 正会員 佐藤志帆

### 1. はじめに

四国の東側の高速道路は短い区間において JCT が多く併設されている。さらに令和 4 年 3 月 21 日に徳島 JCT が新設され、徳島南部自動車道（徳島南部道）が開通したことで、約 200 km 区間に 5 カ所の JCT が設置されることになる。また、四国地方と本州の連絡は瀬戸中央自動車道（瀬戸中央道）と神戸淡路鳴門自動車道（神戸淡路鳴門道）の路線選択が可能である。連絡する区間は海を橋梁で渡るため代替の一般道がない。そのため、JCT 毎に路線選択が重要であり通行止め情報が確認できずに行くと本州へ行くことができない環境が発生してしまう。ループ内では高松自動車道（高松道）と徳島自動車道（徳島道）もどちらかの通行止めを確認しルート選択することで一般道経由の乗り継ぎを回避することが可能であるため路線選択のための情報提供は重要である。そこで本論文では新規 JCT 設置に伴う情報提供について検討を行い運用している形態について報告するものである。

### 2. 検討条件（新規 JCT の設置箇所）

新規路線も含めた JCT 位置について図 1 に示す。徳島道の鳴門 JCT～川之江東 JCT に新たに徳島 JCT が設置される。徳島 JCT から南側に徳島南部道が供用となる。今回は情報提供の中でも最も重要としている情報板について検討を行う。

### 3. 課題の抽出

今回の情報提供では新規開通区間の徳島沖洲 IC からの車両へ情報提供が課題である。現在は徳島沖洲 IC から南側は 1IC のみの開通であり、供用延長が伸び

た場合は交通量も増加することが予想されるため、徳島南側からの車両は高知方面、松山方面、神戸方面、岡山方面など全ての方向へ案内をする必要がある。また課題としては、多くの方向へ案内が必要であるため路線優先順位の設定における課題、重要情報（通行止め等）の提供範囲を 10IC までとした場合には路線選択ができない課題がある。

### 4. 情報板の設置について

図 2 の通り、徳島 JCT には 2 面の情報板が設置される。そのため 2 面でそれぞれ路線設定し情報提供が可能である。右側と左側にそれぞれ活用し課題解決に向けた設定を検討する。

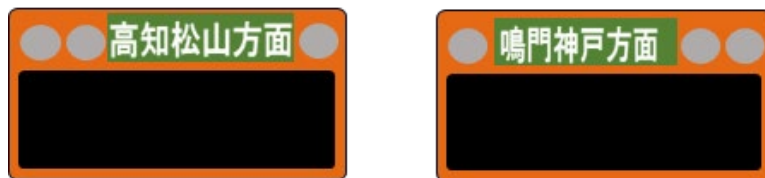


図 2 情報板設置状況図

### 5. 路線優先順位設定について

路線優先順位は、右側と左側でそれぞれ設定する。情報提供方向について図 3 に示す。左側情報板は E32 徳島道側の情報提供を行う。右側は E11 徳島道側の路線を情報提供する。ただし右側は鳴門 JCT でさらに高松道と神

キーワード 情報提供, 情報板

連絡先 〒 760-0072 香川県高松市花園町 3-1-1 Tel 087-834-2413 Fax 087-834-1193

戸淡路鳴門道に分岐する。

神戸方面の通行止めは本州側へ行くことができないことから路線選択が変わる。そのため神戸方面を優先とし、高松道側を次の優先順位として設定する。優先順位を表1に示す。

表 1 路線優先順位表

情報板	左側	右側
方面	高知松山方面	鳴門神戸方面
優先順位 1	E32徳島道(下)	E11徳島道(下)
優先順位 2		E28神戸淡路鳴門道
優先順位 3		E11高松道(下)

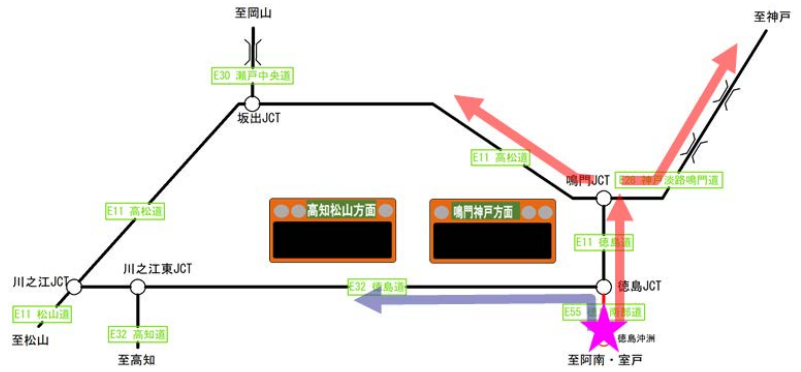


図 3 情報提供方向

## 6. ループ内における情報提供範囲について

ループ内に JCT が 4 カ所あるため、ループをどこで設定するか検討した。高松道と徳島道の路線選択も重要であるが、瀬戸中央道が通行止めの場合は、神戸淡路鳴門道を選択するしかないので、海峡部の情報提供を重要とし坂出 JCT をループの終点とした。提供範囲は図 4 に示すように設定し、優先順位は表 2 に示すように再設定した。

表 2 路線優先順位表

情報板	左側	右側
方面	高知松山方面	鳴門神戸方面
優先順位 1	E32徳島道(下)	E11徳島道(下)
優先順位 2	E11高松道(上)	E28神戸淡路鳴門道
優先順位 3	瀬戸中央道	E11高松道(下)
優先順位 4		瀬戸中央道

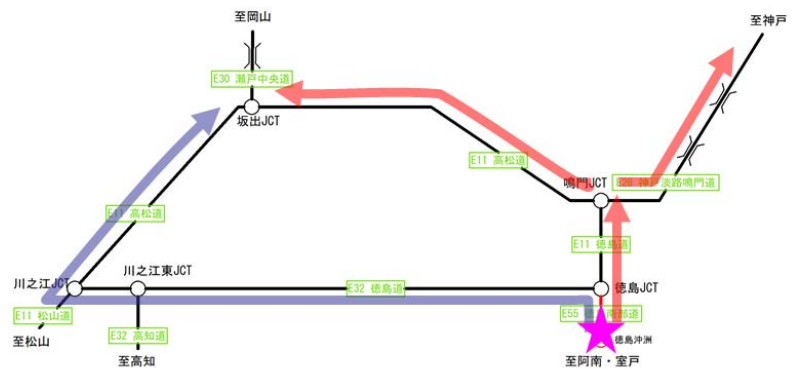


図 4 情報提供方向

左側では高松道下り線側の川之江東 JCT～坂出 JCT 間の情報も提供する。また瀬戸中央道も同様に案内できることにより、海峡部の路線選択が可能とする。

## 7. まとめ

今回はループ内に新しく設置される情報板の運用について検討を行った。それに伴い通行止め情報などはループ内をカバーすることができる。また、四国はその他 JCT についても同様にループ内の情報提供はできるように運用している。情報板は特に利用者にとっては重要な情報確認ツールであり、今回の検討による運用で路線選択が可能で不要な乗り継ぎを避けることができ十分な結果となった。

しかしながら情報板で多くの情報を提供することで、運転者の判断材料は増える。高速走行中に全てを判断することは難しくなる。今後は ITS スポットによる広域情報の活用や視覚的判断が可能な情報板等も増えると思われる。また、徳島南部道がさらなる延伸することで交通需要の変化でほしい情報の優先度が変わる可能性もあるため、OD 分析も進めながらさらに改良も検討する必要がある。