

高速道路を賢く使う取組 (円滑、地域連携)

高速道路の渋滞

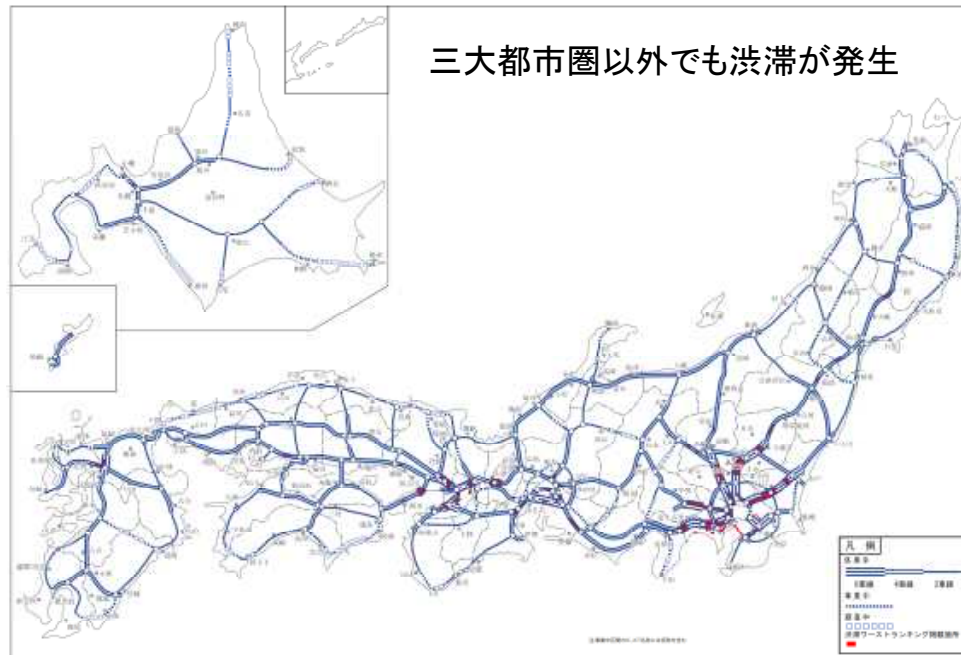
○平成27年度より対策の検討の参考とするとともに利用者への分散利用を呼びかけることを目的として、高速道路等(※)の渋滞ランキングを公表。

(※)都市高速道路、直轄国道は平成28年度より

○ランキングの種類

- ・年間(暦年)
- ・午前、午後1時間ピーク、
- ・繁忙期(GW、お盆、年末年始)

【渋滞ランキング箇所(平成27年度公表)】



○高速道路の渋滞対策

[ネットワーク整備]

[事例] (開通済)

- 新東名開通(H28. 2)
浜松いなさJCT～豊田東JCTの開通により、東名の交通が分散し、渋滞回数が大幅に減少
・東名・新東名の渋滞回数
(開通後11ヶ月間)
⇒9割減 (H27:381回→H28:26回)
[全国ワースト9～30位等の渋滞]

[事例] (事業中)

- 東名阪 四日市
⇒ 新名神の整備(H30)
(新四日市JCT～亀山西JCT)

[ピンポイント対策]

関係機関や地元の合意を得ながら、対策を検討・実施

- 東名高速 大和トンネル付近
[全国ワースト1位の渋滞損失が発生]
東京オリンピックまでの運用開始に向けて事業推進中
- 中央道 小仏トンネル付近(上下)
[休日において全国ワースト3位の渋滞損失が発生]
付加車線設置に着手
- 東名阪 四日市付近(上り)
[全国ワースト8位の渋滞損失が発生]
付加車線設置に着手
- 首都高速 板橋・熊野町JCT
[朝方の渋滞損失が、都市高速の中でワースト5位]
平成29年度中の完成に向けて事業推進中

ネットワーク整備の事例(新東名の開通効果)

- 新東名開通以前は、並行する東名で渋滞が頻発(渋滞ランキング 9位~30位)。
- 新東名開通後は、東名の渋滞回数が約9割減少(381回 → 26回)。

・渋滞の定義：速度40km/h以下の状態が、1km以上(GW・お盆・年末年始は10km以上)かつ15分継続した状況

■新東名開通前の東名の渋滞状況

順位は平成27年の渋滞ランキング(全国)



【東名音羽蒲郡IC~岡崎IC(上り)の渋滞状況】

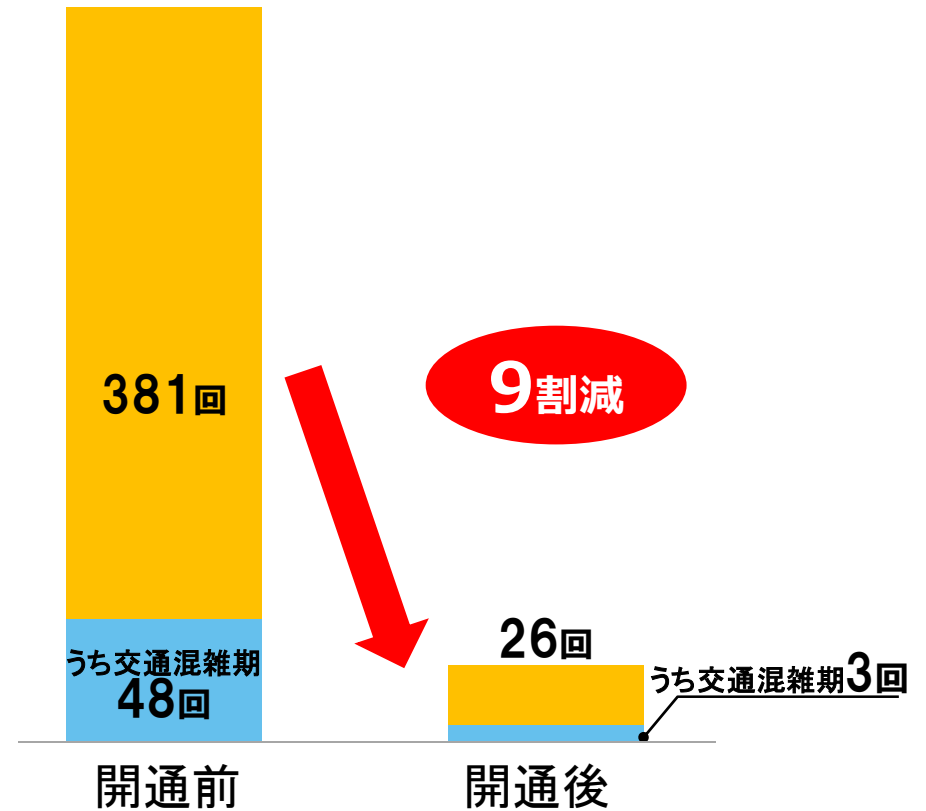


H27年末年始



H28年末年始

■開通後の渋滞回数の変化(11ヶ月の比較)



※開通前(平成27年2月15日(日)~平成28年1月4日(月))、開通後(平成28年2月14日(日)~平成29年1月4日(水))、交通集中が要因となる渋滞を対象
 ※東名集中工事期間(平成28年9月26日(月)~平成28年10月7日(金))間に発生した渋滞は除く

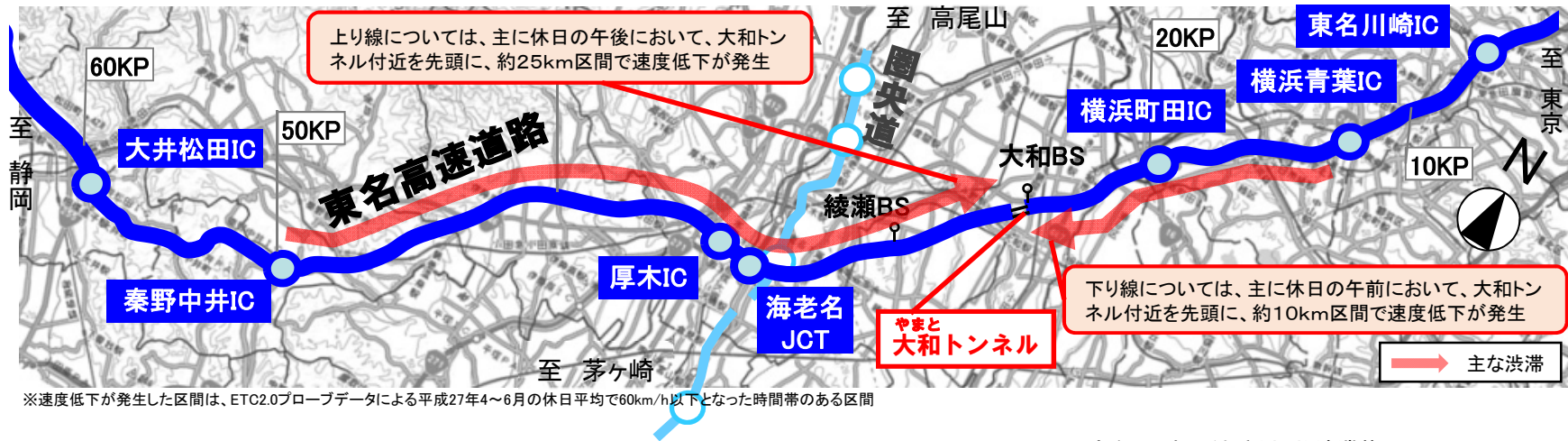
首都圏の高速道路における主な交通集中箇所

○首都圏の高速道路においては、圏央道の開通などネットワーク形成が進捗する一方で、依然として、交通集中による渋滞が発生。

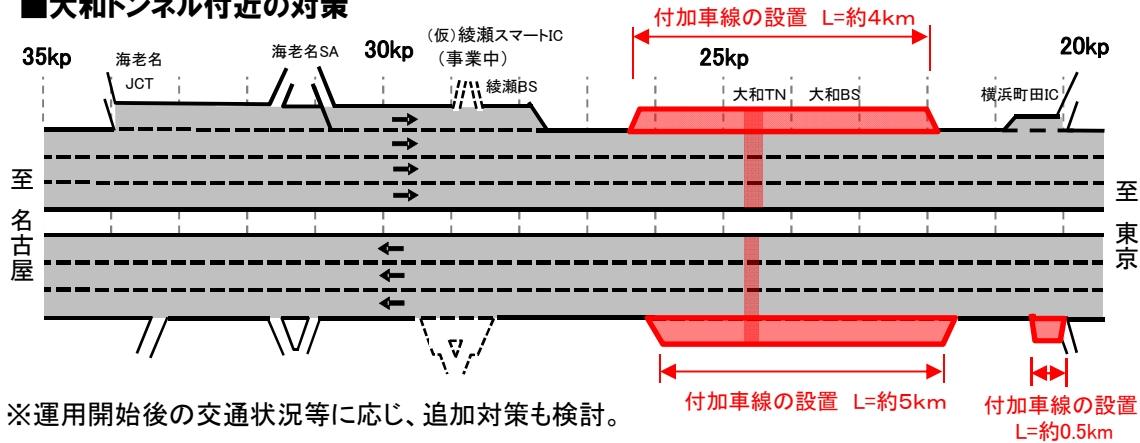


ピンポイント渋滞対策の事例(東名 大和トンネル付近(事業中))

- 上下線の大和トンネル付近等において、既存の道路幅員を最大限活用しつつ、付加車線を設置。
- 東京オリンピック・パラリンピックまでに、運用を開始することを目標に事業を推進中。



大和トンネル付近の対策

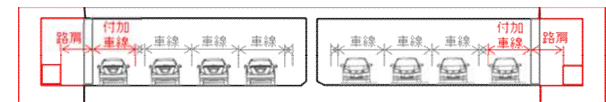


※運用開始後の交通状況等に応じ、追加対策も検討。

大和トンネル付近(上り)渋滞状況



大和トンネル部断面の例

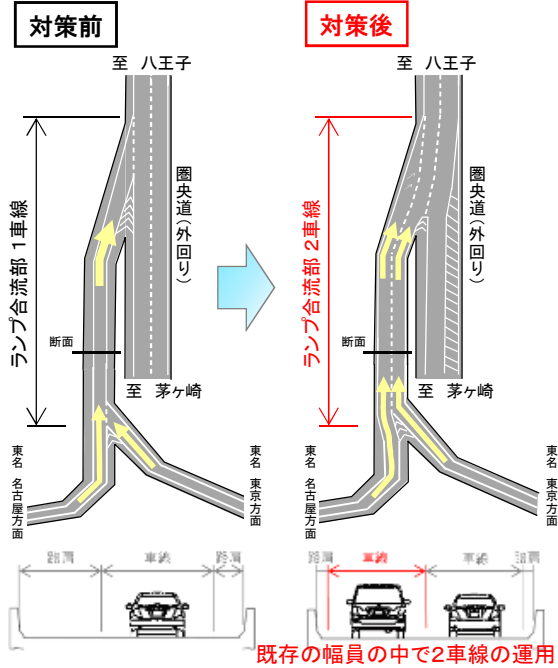


取得済用地内でトンネルを拡幅し付加車線設置
 ※高架部の拡幅には、一部用地取得が必要

ピンポイント渋滞対策の事例(東名 海老名JCT(対策済))

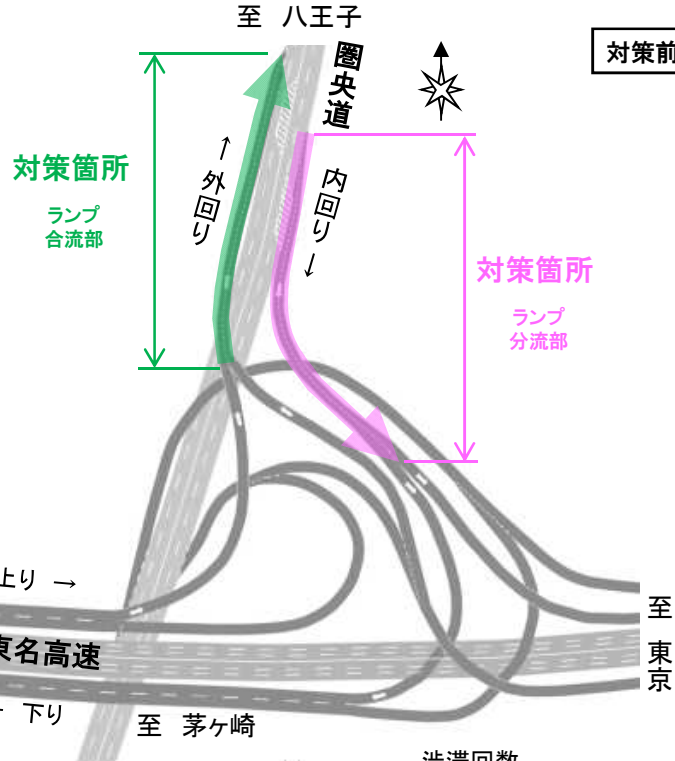
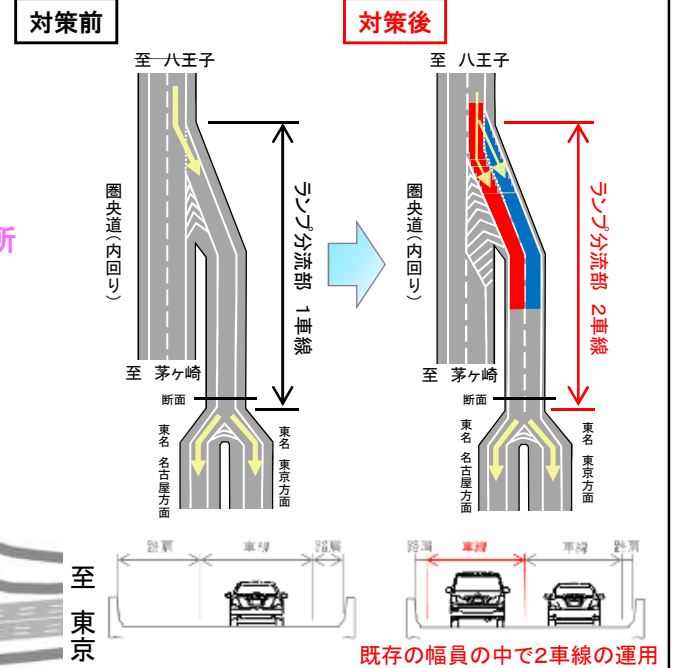
東名高速から圏央道北向き(外回り)へ向かうランプ

平成27年10月30日より2車線運用

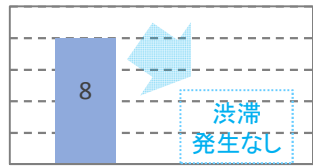


圏央道南向き(内回り)から東名高速へ向かうランプ

平成28年7月15日より2車線運用



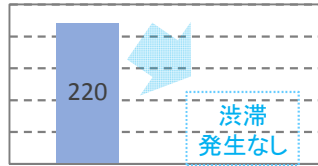
渋滞回数(回/10日間)



対策前

対策後

渋滞時間(分/1回当たり)

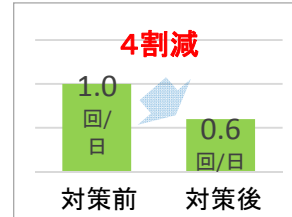


対策前

対策後

対策前:平成27年10月16日(金)~10月25日(日) 対策後:平成27年10月31日(土)~11月9日(月)

渋滞回数



対策前

対策後

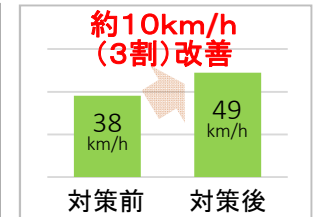
渋滞時間



対策前

対策後

本線の通行速度*



対策前

対策後

* 圏央道 海老名IC~海老名JCT間(約1.2km)本線における平日の混雑時間帯

対策前:平成27年7月18日(土)~9月18日(金) 対策後:平成28年7月16日(土)~9月16日(金)

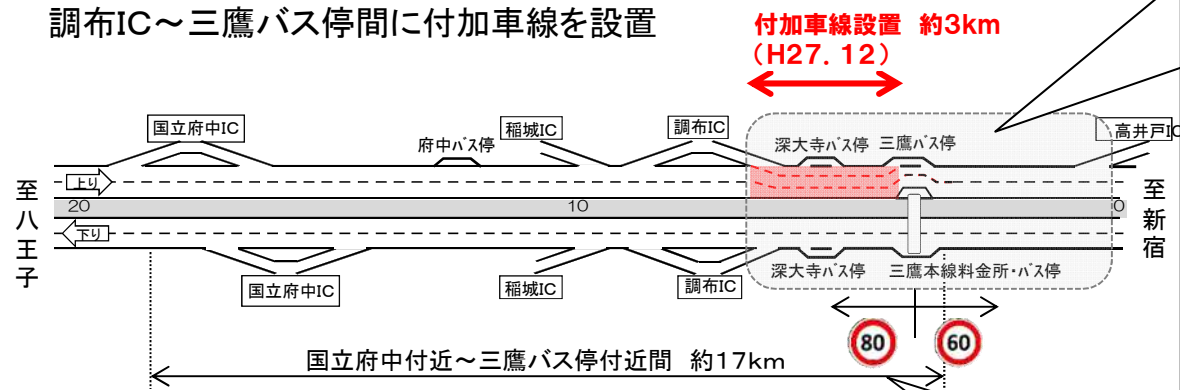
渋滞: 時速40km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態

ピンポイント渋滞対策の事例(中央道 調布付近上り(検討を継続))

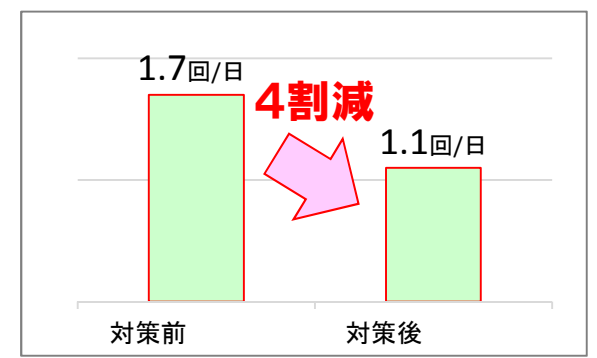
- 三鷹バス停付近、深大寺バス停付近を先頭とする平日の**渋滞発生回数が4割減**。
- 国立府中IC～深大寺バス停の混雑区間における平日の混雑時間帯の**所要時間が3割短縮**(26分⇒17分)。
- 三鷹バス停付近を先頭とする渋滞が残るため、引き続きワーキンググループにおいて対策を検討。

対策概要

調布IC～三鷹バス停間に付加車線を設置

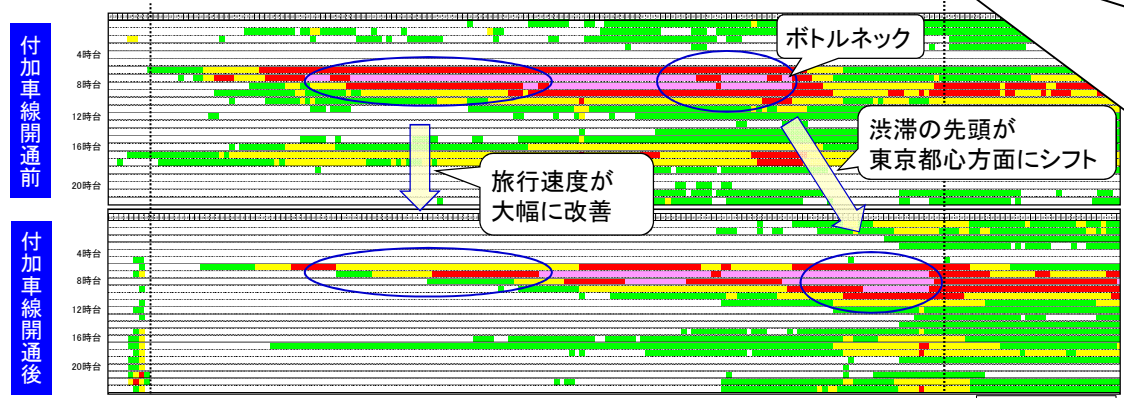


○渋滞発生回数(平日)

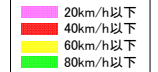


【集計対象】 開通前; H27.1.6-3.31の平日 / 開通後; H28.1.5-3.31の平日 <NEXCOトラフィックカウンターデータ>

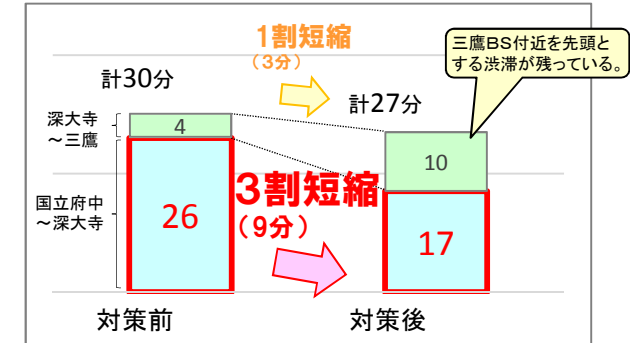
旅行速度(平日、上り)



【集計対象】 開通前; H27.1.6-3.31の平日 / 開通後; H28.1.5-3.31の平日 <ETC2.0プローブデータ>



○混雑区間における所要時間(平日6～10時台)



【集計対象】 開通前; H27.1.6-3.31の平日 / 開通後; H28.1.5-3.31の平日 <ETC2.0プローブデータ>

高速道路へのアクセス性の向上

○ 我が国の高速道路のIC間隔は欧米諸国に比べ大きい。

⇒ スマートICの整備を推進するとともに、高速道路の利用促進や利便性の向上による地域活性化の観点から平成29年度には近傍の民間施設に直結するICを民間企業の発意と負担により整備する制度を創設。

【スマートインターチェンジ】

我が国の高速道路のIC間隔は平均約10kmで、
欧米諸国の平地部における無料の高速道路の2倍程度

日本：約10km

アメリカ：5km、ドイツ：7km、イギリス：4km

ETC専用のスマートインターチェンジの整備を推進：
平地部でIC間隔を欧米並みの約5kmを念頭に整備

〔本線直結型〕



〔SA・PA型〕



〔整備状況〕

開通 96箇所※ 事業中 62箇所※ (平成29年4月1日時点)

※上記箇所には、それぞれフル化事業中3箇所を含む

【高速道路のインターチェンジ間隔】

○H20.7時点

全体	平地	山地
9.5km	6.3km	18.4km

○H29.4時点

全体	平地	山地
8.5km	5.7km	16.4km

【民間施設と直結する専用インターチェンジ】

民間施設の例：大規模商業施設、工業団地、物流施設等

運用形態：ETC車限定 ハーフIC・1/4ICも可

手続き：自治体のまちづくり計画への位置づけ
高速道路会社との事前協議

スケジュール：平成29年度より制度の運用を開始予定

〔高速道路と近傍の民間施設を直結するICの整備(イメージ)〕

