

ピンポイント渋滞対策



○人流・物流はあらゆる生産活動の根幹。
○効率的な渋滞対策により、有効労働時間を増加。トラックやバスの担い手不足にも対応。

■高速道路の渋滞と主な発生要因

・高速道路の全区間のうち、約1割の区間で、高速道路全体の渋滞損失時間の約4割が発生。

料金所

ETC導入でほぼ解消済
(※ETC導入前は渋滞の約3割)

依然として残る渋滞					
サグ部及び上り坂 約28%	インターチェンジ 約10%	接続道路からの渋滞など 約26%	事故 約20%	工事 約12%	その他 約5%

※NEXCO3社が管理する高速道路における要因別渋滞量
(平成25年(2013年)1月~12月)

データ分析によるピンポイント対策で解消を図る

■高速道路の渋滞対策

[ネットワーク整備]

- 【事例】
- 中国道 宝塚トンネル付近
[全国ワースト5位の渋滞損失が発生]
新名神(高槻JCT~神戸JCT)の整備
- 【効果例】
- 東名 音羽蒲郡付近
[新東名開通前のお盆時期の東名区間は、全国ワースト4位等の渋滞損失(H27)]
新東名(浜松いなさJCT~豊田東JCT)の開通(H28.2)により、東名の交通が分散し、渋滞回数が大幅に減少
・お盆時期における渋滞回数
⇒9割減 (H27.22回→H28.2回)

[ピンポイント対策(主な箇所)]

※渋滞ランキングは平成28年

- ※ 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
 - 東名阪道 四日市付近
[全国ワースト7、20位の渋滞損失が発生]
平成29年7月14日より、既存の道路幅員の中で暫定3車線運用開始
 - 首都高速 板橋・熊野町JCT
[都市高速の中で渋滞損失が、ワースト4、7、16位]
平成29年度中の完成に向けて事業推進中
 - 阪神高速 阿波座付近
[都市高速の中で渋滞損失がワースト25位]
早期完成に向けて事業推進中
 - 関越道 高坂SA付近
[全国ワースト28位の渋滞損失が発生]
付加車線の設置 L=約5km
-
- 上下線の高坂SA付近において、上り坂・サグ部等の対策を実施。