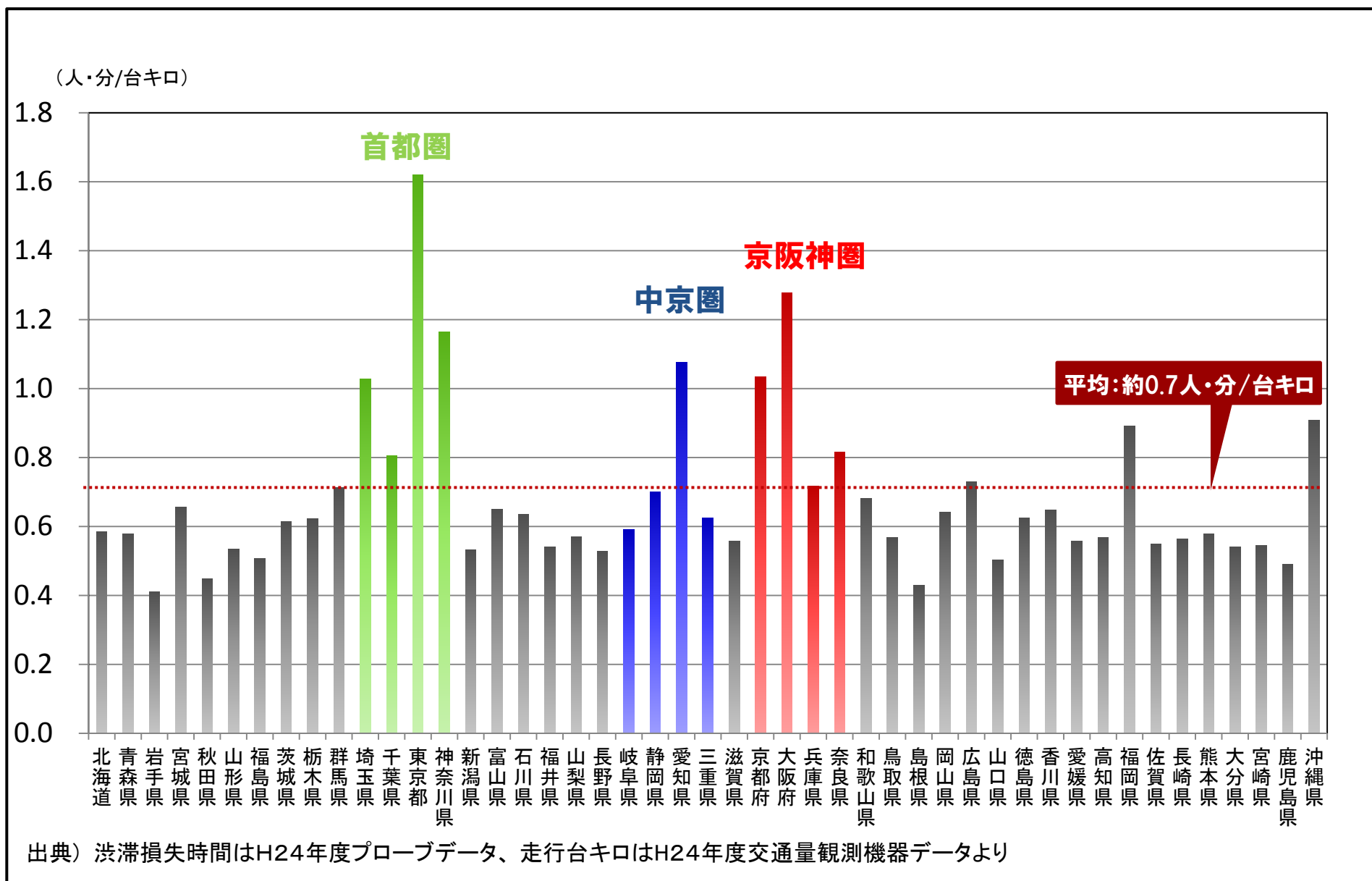


新たな国土構造を支える 道路交通のあり方について

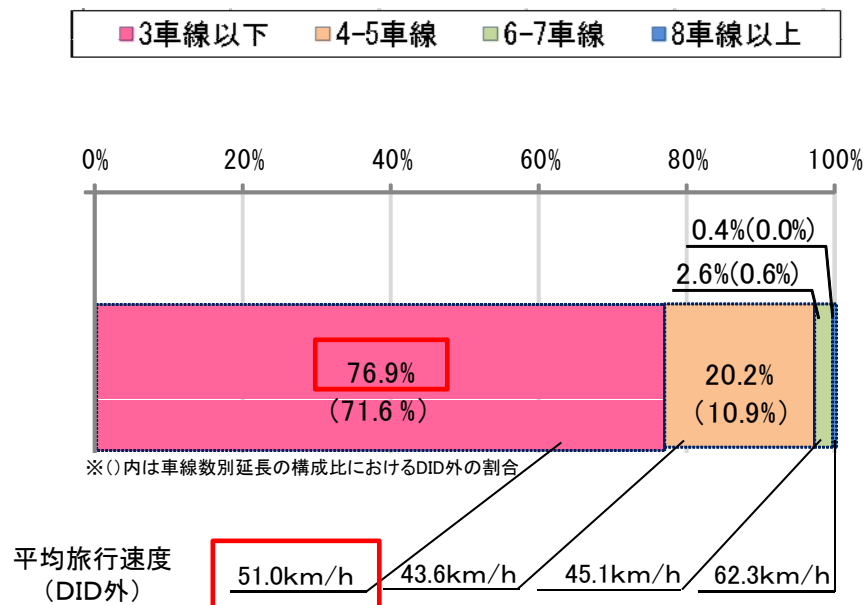
(参考)走行台キ口あたり渋滞損失時間



【事例】国道の2車線区間は、信頼性に乏しい

○全直轄国道の約8割を3車線以下の区間が占め、全国平均で見ると、その旅行速度は高い。

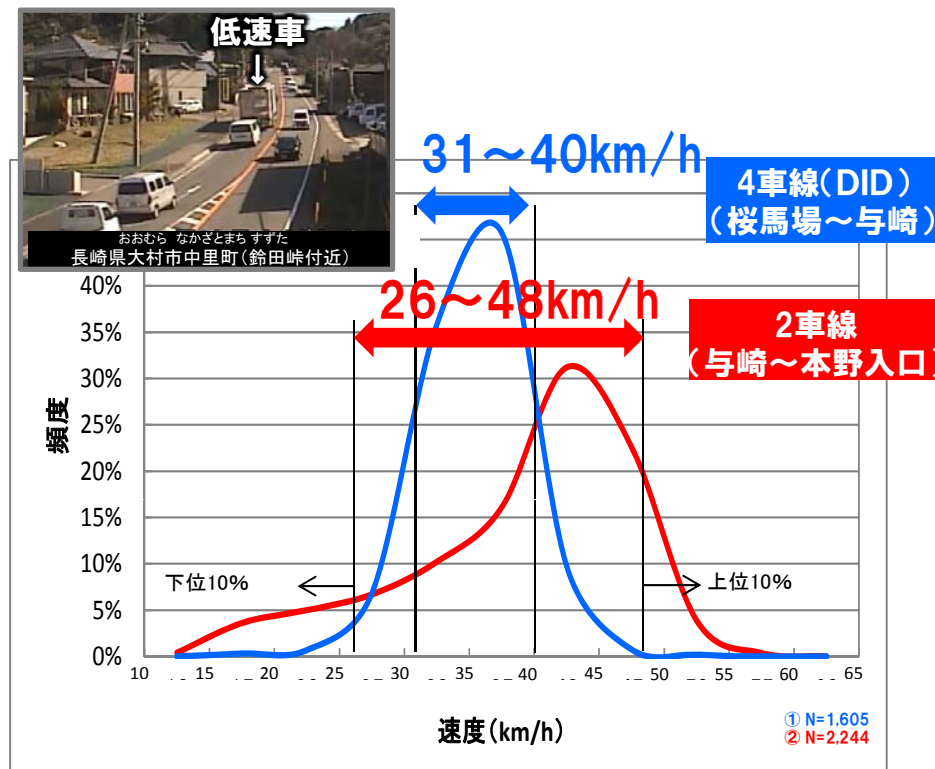
【直轄国道の車線数別延長構成と平均旅行速度】



出典)H22道路交通センサスより集計
直轄国道を抽出、混雑時平均旅行速度を区間延長で加重平均

○地域別に見ると、低速車両の影響等により、速度低下が発生し、信頼性が低下している区間が存在。

【国道34号(大村諫早地区)の状況】



国道34号下り線 プローブデータ(H25.4~H26.2) (平日)

低速車両対策を実施し、時間信頼性を確保

(事例) 偏りのある交通需要に対応したリバーシブルレーン

- 現状では、お盆等の連休や通勤時間帯等で、特定の方向に交通需要が偏在。
- 海外では、交通需要に応じて中央線の位置を動かすリバーシブルレーンを導入し、交通を円滑化。

【特定方向に偏った交通需要】



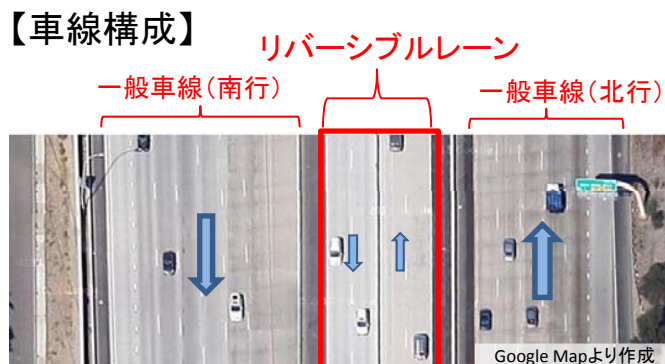
あだたら
東北道 安達太良SA 下り線合流部の混雑
(H20.8.13)

【中央分離帯の設置替え状況】



Caltrans(カリフォルニア州交通省)より提供

【海外(サンディエゴI-15(アメリカ))の導入事例】



	時間帯	北行	南行
平常時	常時	2車線	2車線
朝ピーク	6:30~9:30	1車線	3車線
夕ピーク	15:30~18:30	3車線	1車線

ピーク時間帯に応じて車線数を変化させる

【導入効果】

平均所要時間※
40分 → 30分 (10分短縮)



※当該区間を含むR78~R163の32km区間の
所要時間
出典) SANDAG HPより

(事例)高速道路に並行する一般道路に残る課題



(事例)海外における道路空間の再配分



Shared Space 取組例 (英国)

※ブライトン市HPより引用



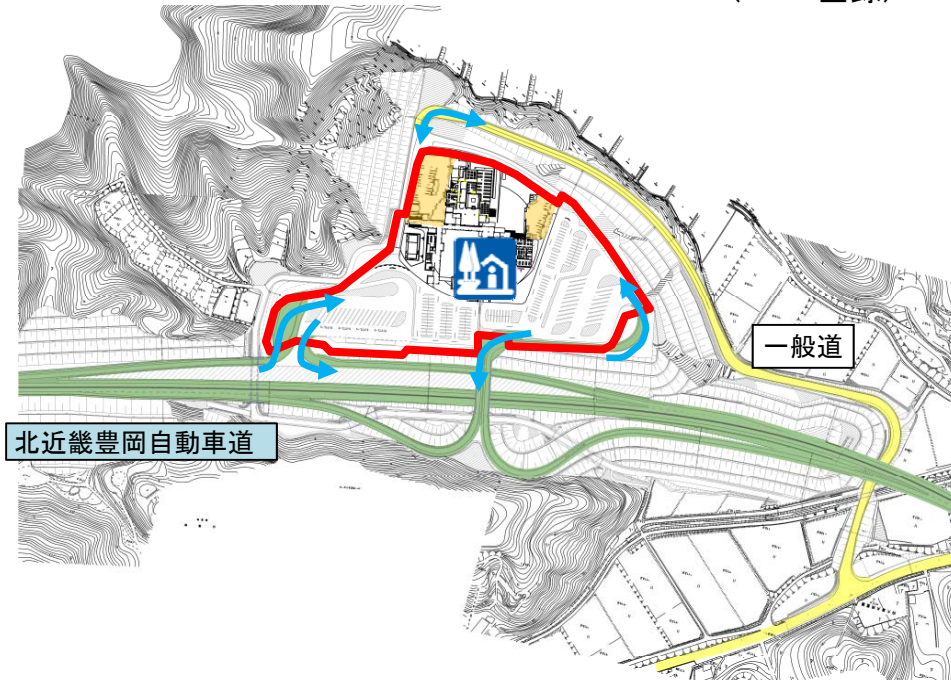
Road Diets 取組例 (米国)

※FHWA (米国) HPより引用

(事例)無料の高速道路における、休憩施設の設置

【本線直結型】

【道の駅「但馬のまほろば」】
(H17.8登録)



【IC近傍型】

【道の駅「清流茶屋かわはら」】
(H17.8登録)



【地場産品を買い求める観光客】



【道の駅内の埋蔵文化財センター】



【地元の陶芸品・農産物を主に販売】

(事例)有料道路の区間でも、給油所間隔が長い箇所が存在

○給油所は、高速道路の機能確保のため、高速道路会社がテナント誘致を推進。
 ただし、交通量が少なく、給油所の運営が厳しい箇所は、高速道路外の沿道施設の活用も検討。

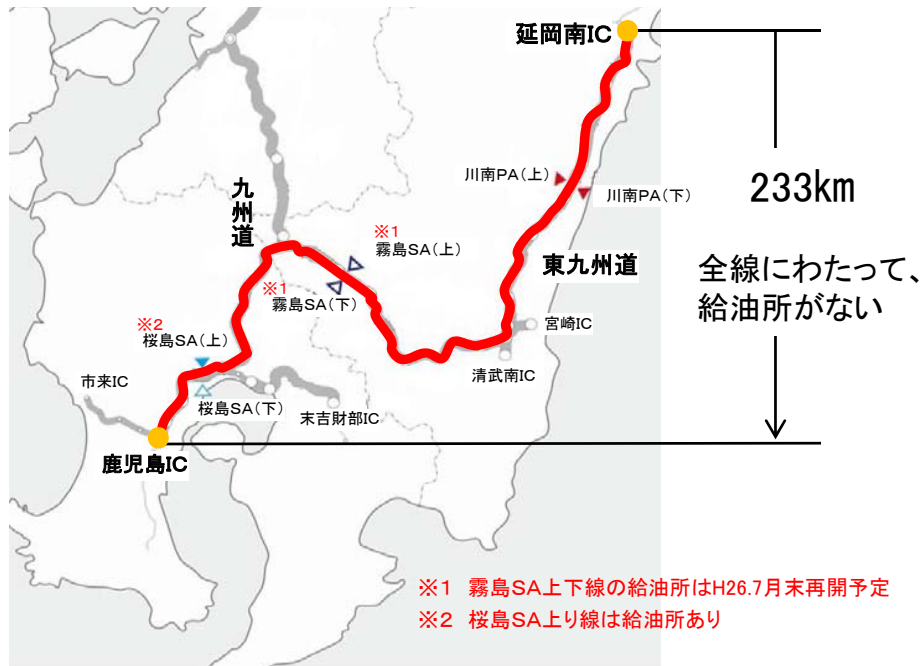
・給油所が100km以上存在しない区間:88区間

・給油所間隔の平均距離 :64km

【米国での取組事例】

・ 高速道路本線から一般道側の民間施設を案内

【東九州自動車道の事例】



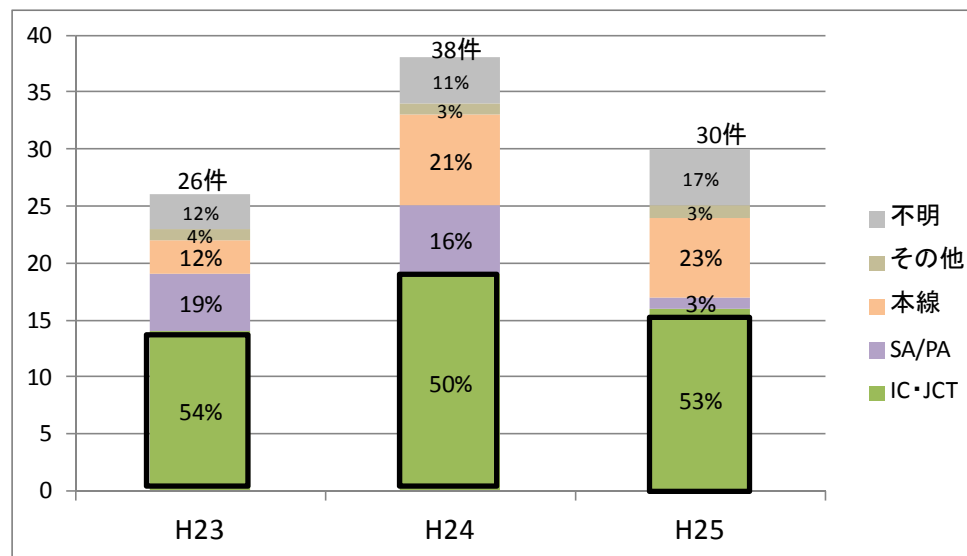
<米国フロリダ州の案内表示の事例>

<http://www.florida.interstatelogos.com/>

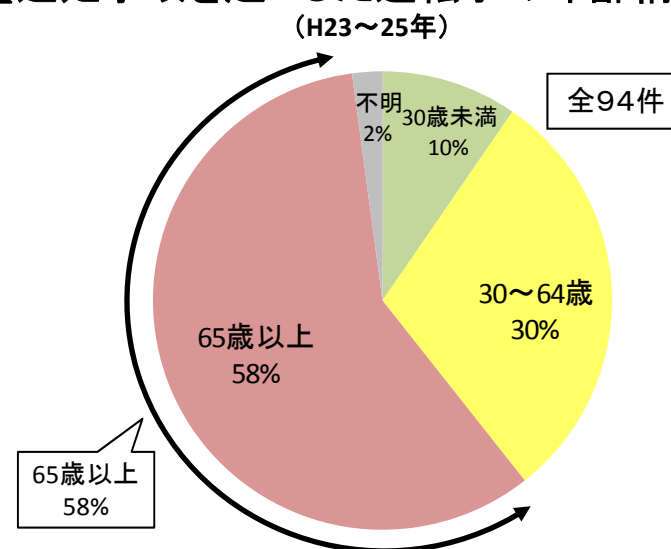
(事例)高速道路における逆走事故の低減

- 逆走はインターチェンジで多く発生しており、運転者は高齢者によるものが多い。
- 高齢者をターゲットに、逆走の主な発生源となっているインターチェンジやSA・PAでの逆走防止対策を実施。
- これにより、正面衝突など重大事故に繋がる可能性の高い逆走を防止。

【事故に至った逆走の発生箇所】



【逆走事故を起こした運転手の年齢構成】



出典)いずれも警察庁調べ

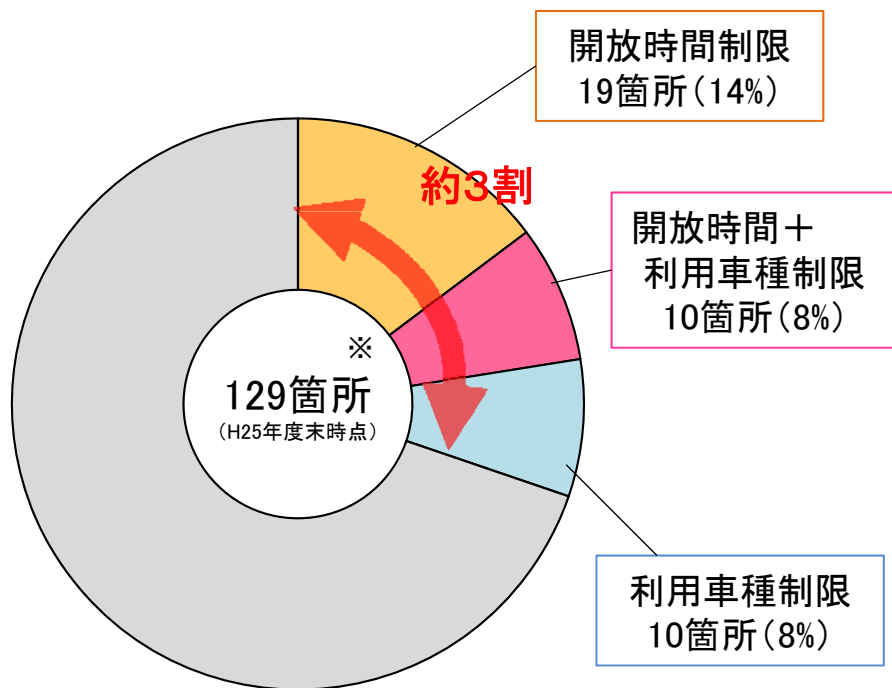
逆走対策として、高齢者が判別しやすい標識等の追加を実施



(事例)スマートICには利用が制限されているものも存在

- スマートICの約3割では、大型車通行規制など利用制限があり、機能発揮が不十分。
- このため、利用制限のないスマートICの推進とともに、利用制限箇所の改善を図る。

【スマートIC数と利用制限の状況】



※ 開通済 70箇所
事業中 59箇所

- スマートICへのアクセス道路が狭いため、大型車の通行ができない。

【こまよせ関越道 駒寄スマートIC: 大型車通行規制】



アクセス道路の幅員が狭く、大型車の通行に支障



アクセス道路の規格に合わせ、ICも大型車通行規制