

令和7年度第1回可茂エリアWGにおける議論のポイント（令和8年3月6日）

- 可茂エリアにおいては、国道21号新太田橋交差点や住吉南交差点、太田町交差点、大針IC交差点を先頭とした渋滞が発生しており、特に、**新太田橋交差点を起点とした国道21号下り線渋滞が可茂エリア内ワースト1位。**
- 新太田橋交差点においては、**宮浦高架橋の4車線化を実施することで、渋滞緩和の見込みがあるほか、周辺交差点に及ぼす影響も軽微**であることから、**優先対策箇所に位置づけ。**

■ 渋滞損失時間（昼間12時間の渋滞発生）及び混雑時旅行速度（ピーク時：朝7時台）

区間別・方向別渋滞損失時間（可茂エリア内直轄上位20区間）



⑥ 太田町交差点（西側流入部）



⑦ 新太田橋交差点（南側流入部）



⑧ 住吉南交差点（東側流入部）

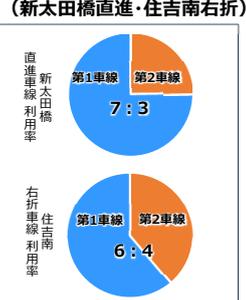


■ 優先対策箇所

○ 宮浦高架橋の4車線化

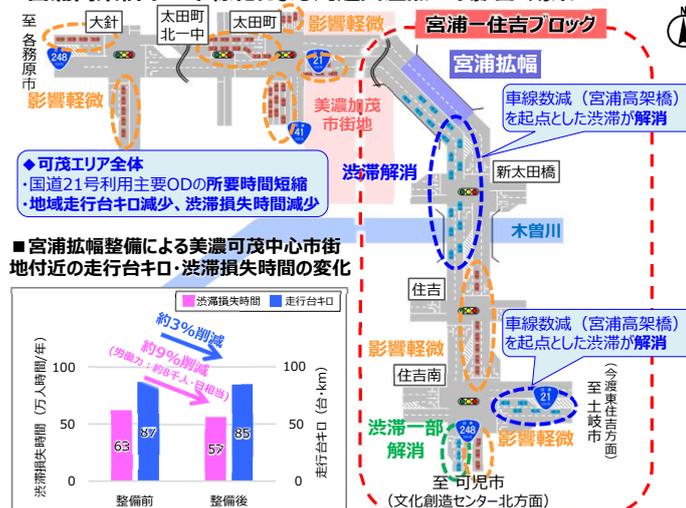
■ 交通課題・渋滞要因（田島町4~住吉南交差点）

■ 国道21号下り線車線利用率（新太田橋直進・住吉南右折）



宮浦高架橋の車線減少に伴う利用車線の偏在により、新太田橋交差点を起点とした国道21号下り線渋滞は新太田橋南側から住吉南交差点東側までの一連の交通渋滞となっている。

■ 宮浦高架橋の4車線化による周辺交差点への影響・効果



渋滞規模が最も大きい宮浦-住吉ブロックの渋滞解消効果が大きく、周辺に及ぼす影響も軽微。⇒優先対策箇所に位置づけ

データ：交通調査報告書(6.12.41)(注)、現況、各主要道路沿線の700×200m×200m解像度解像地図(OD・H2)道路ネットワーク(2022年)OD、NW・R6時点事業化)より算出。
 現況渋滞損失時間、現況旅行時間、標準旅行時間、平均乗車人数：資料上掲グラフと同様で算出。将来渋滞損失時間：整備前後の交通量推計結果の渋滞損失時間乗率率現況値に算出。現況・将来走行台キロ：交通量推計結果より算出。労働時間：渋滞損失時間の差分・日当たりの労働時間より算出。労働時間は毎月労働時間調査(R6)より