平成28年度　第1回　愛知県道路交通渋滞対策推進協議会

［目　次］

１．これまでの取り組み経緯　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１
２．基本方針の策定　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　８
３．実施した渋滞対策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１６
４．今年度の取り組み（案）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２３
５．交通状況のモニタリング　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３９

平成２８年７月２８日（木）

愛知県道路交通渋滞対策推進協議会　事務局

１．これまでの取り組み経緯

1. これまでの取り組み経緯

1-1 検討の流れ

第４次渋滞対策プログラム （平成18年度～）

↓

協議会の開催（H24.6～12：計3回）
- ◆ 交通基礎データの共有
- ◆ 意見交換
- ◆ 地域の渋滞箇所の素案の決定
- ◆ パブリックの実施内容・手法等の決定
- ◆ パブリックコメント等を含めた地域の主要渋滞箇所の特定

← パブリックコメントの実施（H24.8.10～26）

→ 地域の主要渋滞箇所の公表（H25.1.22）

↓

協議会の開催（H25.5.16）
- ◆ 今後の取り組み方針の共有

↓

エリアWG部会（各エリア）（H25.6～H28.3）
- ◆ エリアの渋滞対策の基本方針（案）を検討
- ◆ 既存の渋滞対策及び現状の道路を活用した渋滞対策の実施
- ◆ 交通状況のモニタリング手法を検討及び実施

← 道路交通施策の方向 ～賢く使うコンセプト～（H26.7.2）

↓

協議会の開催（H27.9.30）
- ◆ 実施した渋滞対策及び整備効果の報告
- ◆ 今年度の主な取り組みの報告
- ◆ 交通状況のモニタリング

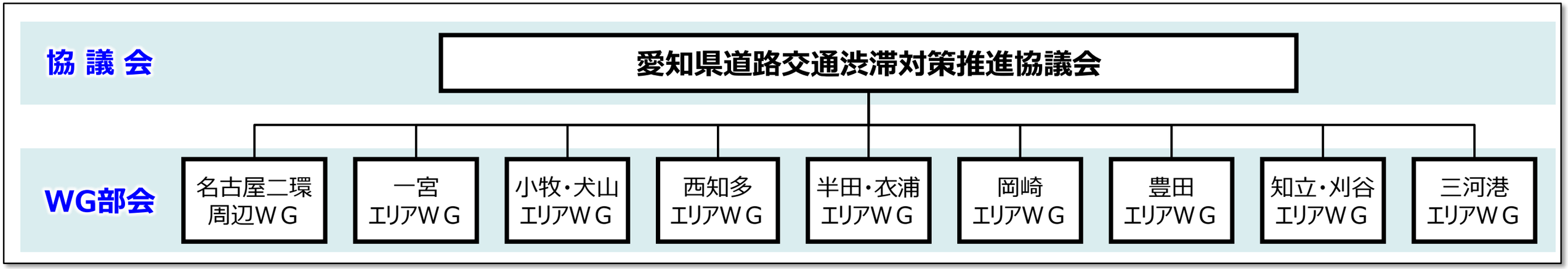
→ 継続してフォロー

1. これまでの取り組み経緯

1-2 検討体制等

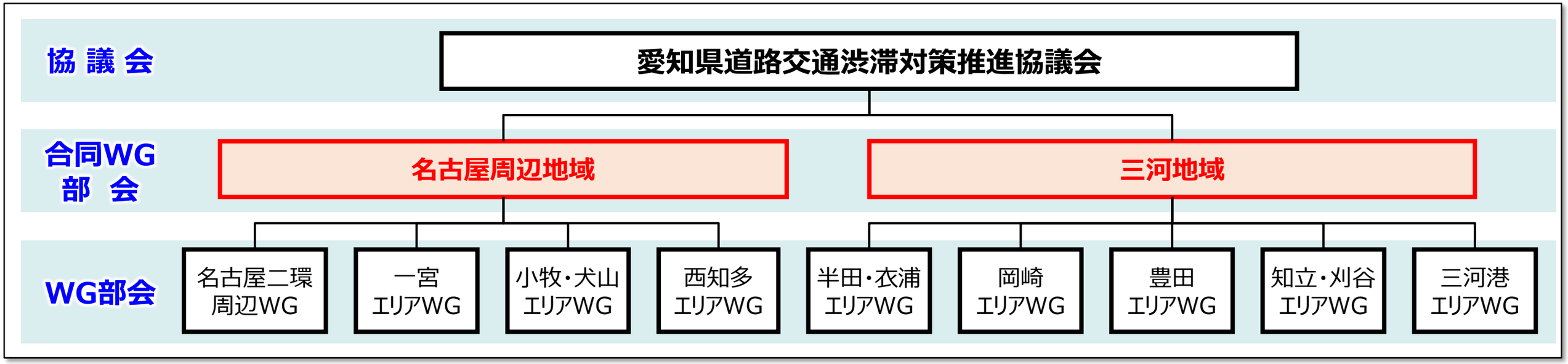
■ ワーキング部会において、エリアの交通課題に対する検討を進め、合同ワーキング部会、渋滞対策推進協議会に検討状況及び結果を報告

H26年度まで



○近接するエリアは、地域特性・交通特性が類似しており、エリア間の結びつきが強い。
⇒９エリアで検討を進めてきたWG部会について、「名古屋周辺地域」、「三河地域」の２地域において、それぞれWG部会を合同開催。
○必要に応じて個別エリアで打合せを開催。

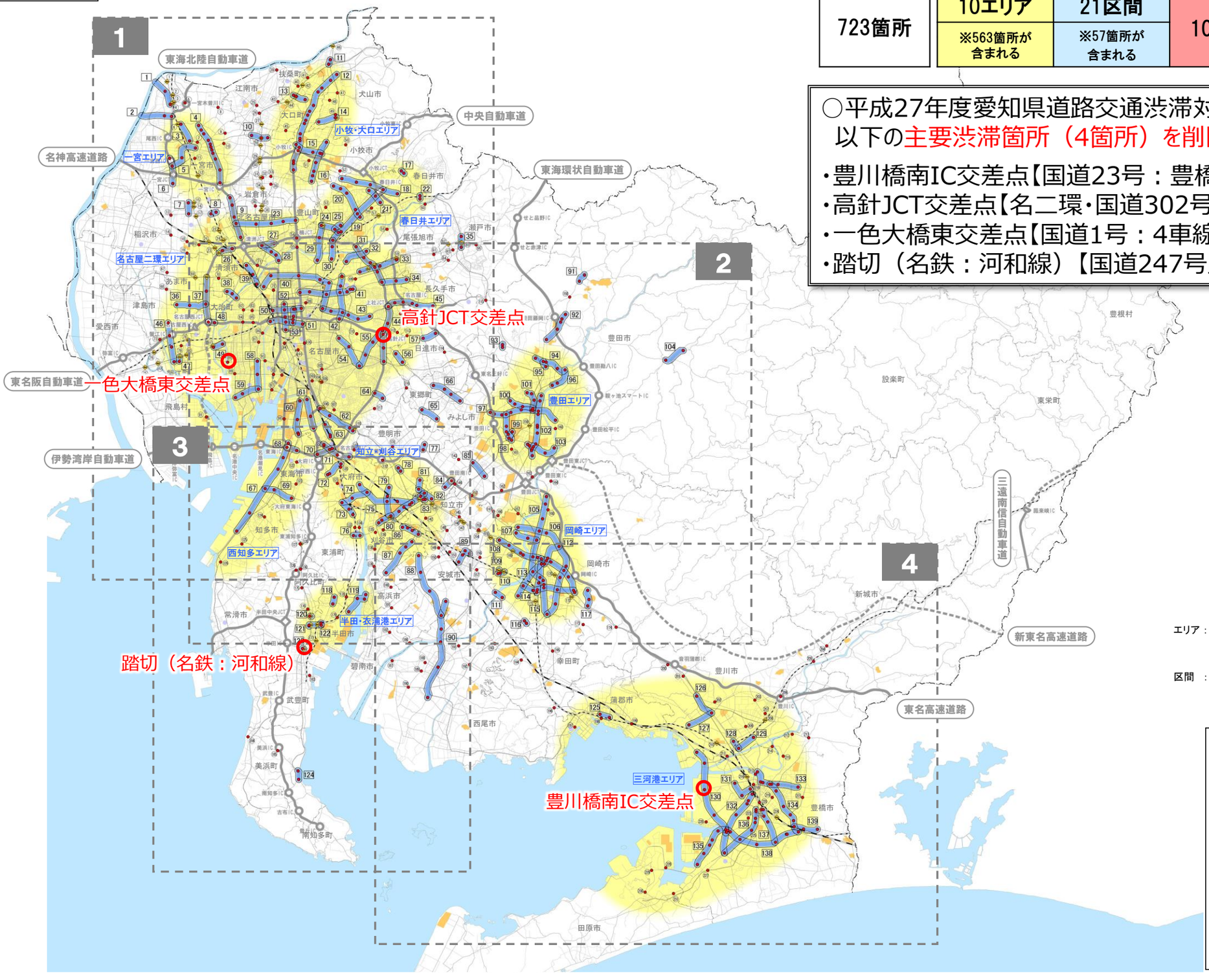
H27年度から



1. これまでの取り組み経緯

1-3 地域の主要渋滞箇所（一般道）

愛知県 地域の主要渋滞箇所図（一般道）



主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	単独箇所数
723箇所	10エリア ※563箇所が含まれる	21区間 ※57箇所が含まれる	103箇所

○平成27年度愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、以下の主要渋滞箇所（4箇所）を削除

- 豊川橋南IC交差点【国道23号：豊橋バイパス4車線化事業】
- 高針JCT交差点【名二環・国道302号：開通】
- 一色大橋東交差点【国道1号：4車線拡幅事業】
- 踏切（名鉄：河和線）【国道247号踏切除却事業】

エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

区間：交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

凡 例

＜主要渋滞箇所＞
- 箇所
- 箇所（踏切）
- 区間
- エリア

＜道路種別＞
- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道

- 主な工場等
- 主な大規模商業施設

1. これまでの取り組み経緯

1-4 愛知県全体における渋滞対策の基本方針について（平成25年5月16日協議会資料）

検討経緯

・ 愛知県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「愛知県道路交通渋滞対策推進協議会」※（以下「協議会」）において、道路利用者のみなさまが実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」として選定しました。

・ このたび、「地域の主要渋滞箇所」に対する渋滞対策の基本方針を「協議会」にて検討し、決定しました。

※「愛知県道路交通渋滞対策推進協議会」の構成員
国土交通省中部地方整備局、中部運輸局、愛知県警察、愛知県、名古屋市、名古屋高速道路公社、愛知県道路公社、中日本高速道路株式会社、愛知県トラック協会、愛知県バス協会、愛知県タクシー協会、名古屋タクシー協会

H24.6 第１回協議会
↓
H24.7 第２回協議会
↓
H24.12 第３回協議会
↓
地域の主要渋滞箇所 選定
↓
主要渋滞箇所に対する渋滞対策の基本方針

1. 愛知県の概況

モノづくりで日本を牽引
・ 三大都市圏の中心地。人口約740万人（全国4位）
・ 製造品出荷額等が35年連続(昭52-平23)全国1位

産業・暮らしを支える道路
・ 国際物流拠点(名古屋港・三河港・衣浦港・中部空港)の周辺等において物流交通が活発
・ 市民生活が自動車交通に依存（分担率7割）

交通渋滞・交通事故が多発
・ 全国の自動車の走行台キロの5.5%が集中（全国1位）※
・ 慢性的渋滞により幹線道路のサービス水準が低下、一般国道の平均旅行速度は29.6km/h（全国ワースト3位）※
・ 交通事故死亡者数が10年連続全国ワースト1位

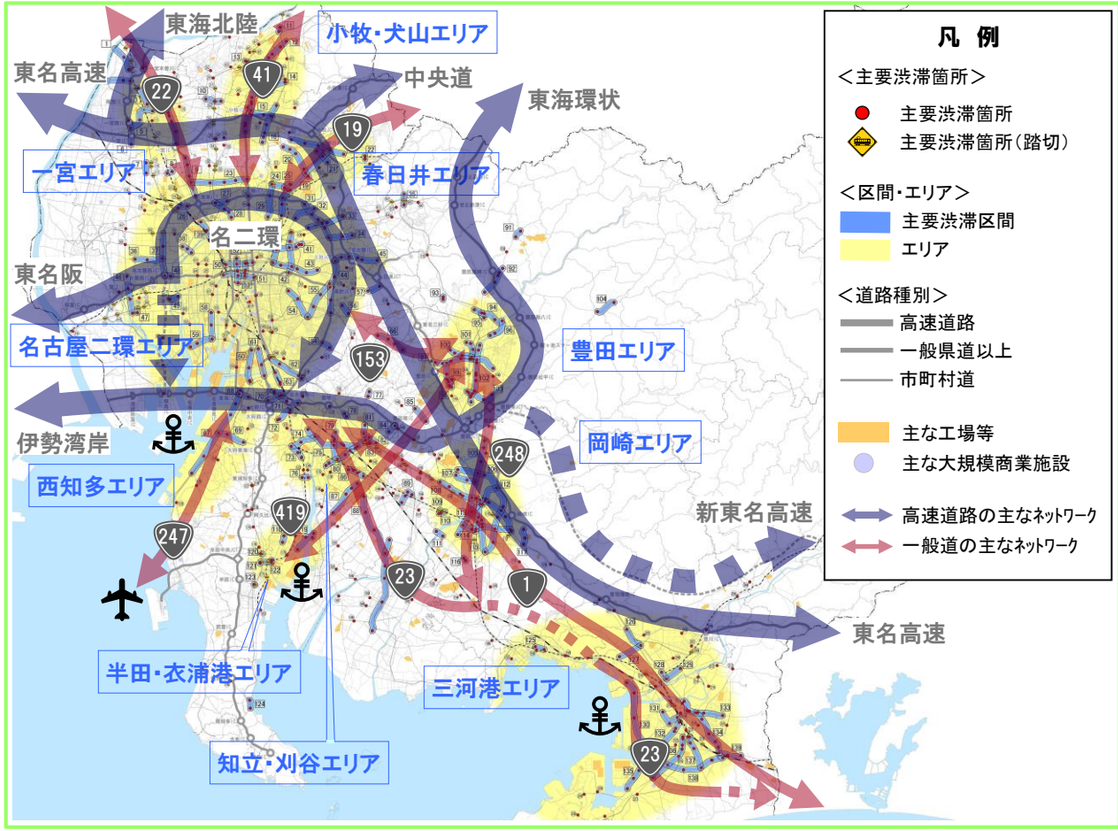
※ 平成22年度 道路交通センサスより（県道以上対象）

2. 方向性

総合対策等
・ 自動車利用の適正化を図るため、時差出勤やパーク＆ライドの促進等のソフト施策を進める。
・ 公共交通の利用促進のため、魅力的で利用しやすい環境整備、乗継利便性向上、交通事業者間の共通利用サービス等を進める。
・ 自転車の利用促進のため、道路空間の再配分等を進める。

道路整備等
・ バイパス道路や環状道路の整備等の幹線道路ネットワークの充実により、交通の円滑化を図る。
・ 現道拡幅、交差点改良、踏切対策（踏切除却・連続立体交差事業）等のボトルネック対策を計画的に進める。
・ 弾力的な料金施策等により、高速道路ICの渋滞緩和を図る。

3. 愛知県全体の交通ネットワークイメージ



渋滞対策の基本方針

■ **バイパスや環状道路の整備により交通容量の拡大を図るとともに、ソフト対策による渋滞軽減への取り組みを図ります。**
関係者で構成されるエリアWG（ワーキンググループ）を設置し、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

道路管理者	都道府県警察	運輸局	基礎自治体	運送事業者	有識者
国土交通省、愛知県、名高速、NEXCO	愛知県警察	中部運輸局	名古屋市など	トラック協会、バス協会など	学識経験者など

1. これまでの取り組み経緯

1-5（１） 小牧・犬山エリアの渋滞対策の基本方針（平成27年3月27日協議会資料）

渋滞対策の基本方針

◇ 南北軸に集中する通勤交通等に対して、交通の円滑化を図るために、国道41号名濃バイパスの６車線化整備を進めるとともに、東西方向の移動の円滑化ならびに南北軸へのアクセス向上を図るために、国道155号村中拡幅事業などの整備を進めます。また、行政と企業が連携したコミュニティバスの取組の拡充（広報、ダイヤ改正の検討など）を図り、公共交通の更なる利用促進を促すなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討・実施します。

（１）小牧・犬山エリアの概況

小牧・犬山エリアの地域特性

- 小牧・犬山エリアは、小牧市、犬山市、江南市、岩倉市、大口町、扶桑町の4市2町で構成されており、人口約４２万人の人口規模。
- 製造業が活発な地域で、エリアを南北に縦貫する国道４１号名濃バイパス沿線およびその周辺に製造業や運輸業の事業所が多く集積。
- エリアの北部に位置する犬山市には国宝“犬山城”をはじめとする観光拠点が集積しており、平成25年の観光入込客数は約260万人 。

小牧・犬山エリアの交通特性

- 南北道路の国道41号名濃バイパス（多車線道路）がエリアの骨格軸となり、国道155号や県道などの２車線道路が東西方向を連絡。
- エリアの代表交通手段の約７割は自動車で自動車依存度が高い。
- 自動車交通の結びつきは、平日は、エリア内において各市町市街地（人口集積地）～国道４１号周辺事業所間を結ぶ通勤交通が卓越する一方、エリア～名古屋市方面を結ぶ通勤交通・産業交通も多い。
- 観光期・休日は、地域内外から犬山城等の観光拠点を目的地とする交通が増加。

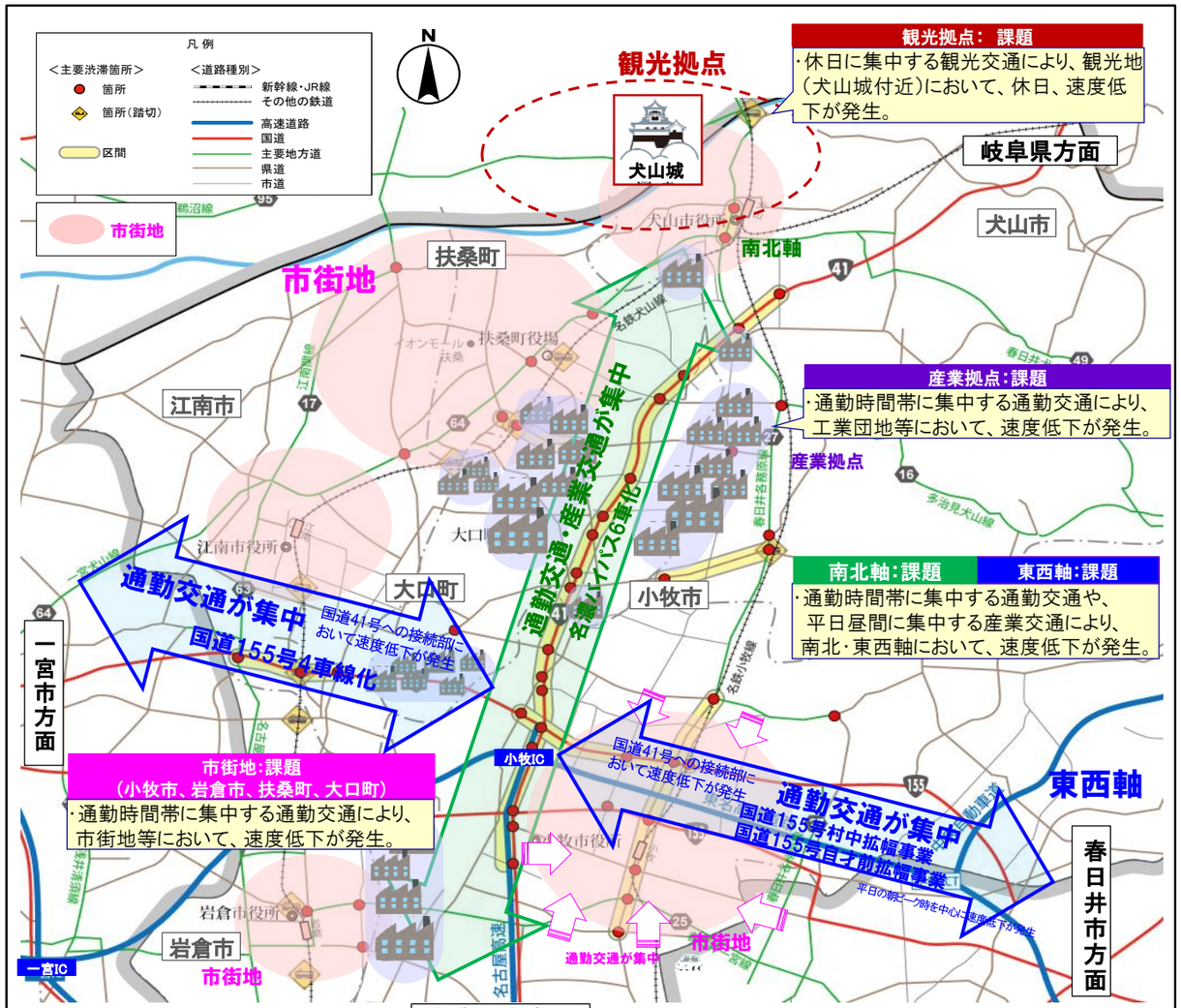
【現状の課題】

- 平日朝夕ピーク時に、南北軸（国道41号名濃バイパス）において、エリア内市街地～周辺事業所および名古屋方面を結ぶ通勤交通の集中により速度低下が発生。東西軸（北尾張中央道）では、国道41号への接続部において速度低下が発生。
- 平日の昼間は、南北軸（国道41号名濃バイパス）において、製造業・運輸業等の産業交通が多く通行しているが、信号交差点が連担しているため信頼性が低い。
- 観光期・休日は、犬山市の観光拠点周辺の道路において、観光交通の集中により速度低下が発生し、生活交通の通行にも支障。

【将来像】

- 拠点相互の連携強化に資する幹線道路の整備促進（小牧市総合交通計画）
- 周辺市町主要拠点間を連絡する幹線道路の整備（犬山市都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ）
- 自動車の円滑な移動を確保するため、都市計画道路等の道路ネットワークの整備を図る。（江南市都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ）
- 都市計画道路や産業や住民生活を支える円滑な道路交通体系を形成(扶桑町都市ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ)
- 南北・東西交通軸となる都市計画道路の整備（大口町都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ）
- 市街地のネットワークを形成する（岩倉市都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ）

（２）エリアの課題



（３）対策メニュー

対策実施箇所	対策メニュー
総合対策等	・国道41号沿線及びその周辺で進めている企業と行政が連携したコミュニティバスの取組の拡充（広報、ダイヤ改正の検討など）を図るなど、公共交通への転換を促し、交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	・南北軸（国道41号名濃バイパス）の交通容量を拡大し、通勤交通の速達性ならびに産業交通の信頼性を向上するために６車線化整備等を進める。 ・東西軸の通勤交通を円滑に処理するため、ボトルネック交差点改良等を進める。 ・国道41号名濃バイパスへのアクセスする東西道路の速度サービスを向上するために、国道155号村中拡幅事業、国道155号自才前拡幅事業等を進める。 ・犬山市周辺の観光拠点の集中する観光交通の経路分散を促す取組について検討を進める。

（エリアWG体制） ※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める。

道路管理者	都道府県警察	基礎自治体	運輸局	道路利用者
国、愛知県 名古屋高速 NEXCO中日本	愛知県警察	小牧市、犬山市、江南市 岩倉市、大口町、扶桑町	中部運輸局	トラック協会、 バス協会など

1. これまでの取り組み経緯

1-5（２） 岡崎エリアの渋滞対策の基本方針（平成27年3月27日協議会資料）

渋滞対策の基本方針

◇ 岡崎市街地に集中する通勤交通や生活交通に対して、公共交通への転換を促すために、バスネットワークの再編による利便性の向上を図ると共に、中心部に流入する通過交通を抑制するために（主）名古屋岡崎線の整備や（主）岡崎環状線の機能向上（右折レーンの延伸等による交通容量の拡大）を図るなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討・実施します。

（１）エリアの概況

岡崎エリアの地域特性

・岡崎市は、人口約38万人の都市で、西三河地域において、豊田市（42万人）に次ぐ2番目の人口規模の都市。
・名鉄東岡崎駅を中心とした市街地部に都市機能が集積しており、広く市域内外から通勤・生活交通が集中。
・国道１号・248号が、市街地部の都市骨格軸を形成しており、駅周辺や国道248号沿線では大規模商業施設や商業店舗も多数立地。
・製造業が活発で、市街地および周辺に自動車産業を中心とした製造業事業所が広く集積。豊田市、安城市・刈谷市・知立市などの拠点都市と産業面での結びつきが強い。

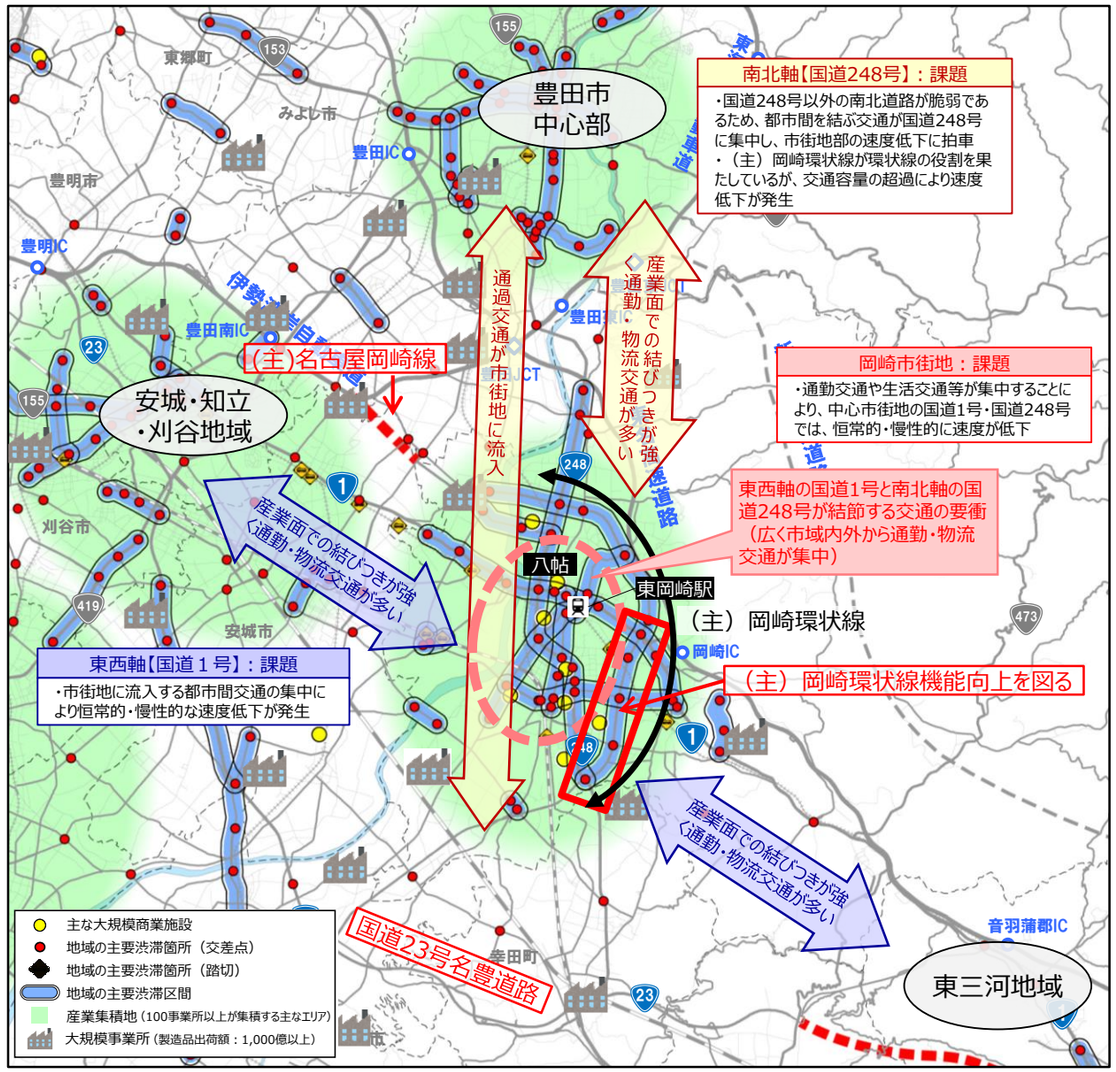
岡崎エリアの交通特性

・岡崎市は、東西軸の国道１号（安城・知立・刈谷地域－東三河地域）と南北軸の国道248号（豊田市、国道23号・三河港方面）が結節する交通の要衝となっている。
・国道248号の東側に環状機能を有する岡崎環状線が整備されており、南北交通の中心市街地への流入抑制を促す役割を担っている。
・名豊道路の整備の進捗により、国道1号を東西に通過する大型交通は減少傾向にある。

【現状の課題】
・朝夕は通勤交通等、日中は生活交通等の集中により、市街地部の国道1号・国道248号では恒常的・慢性的な速度低下が発生。
・（主）岡崎環状線は、環状道路として役割を果たしているが、交通容量の超過により速度低下が発生。
・国道248号以外の南北道路が脆弱のため、都市間を結ぶ産業交通が国道248号利用のために市街地部へ流入し、速度低下に拍車。
・地理・地形的な制約から、朝夕は渡河部・鉄道交差部等においても速度低下が発生。

【将来像】※西三河都市計画区域ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ、岡崎市まちなか総合交通戦略
・都市拠点間や工業地と広域交通体系を結ぶ都市幹線道路など幹線道路網の整備を推進
・市街地への通過交通の流入を防ぐ環状道路の機能強化
・交通の視点から施策をとりまとめたまちづくり関連計画である「岡崎市総合交通政策」と連携を図り、(1)人にやさしく安全安心な交通の実現 (2)観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現 (3)円滑で快適な交通の実現 (4)環境にやさしい交通の推進を目指す。

（２）エリアの課題



（３）対策メニュー

対策実施箇所	対策メニュー
総合対策等	・岡崎市中心市街地において、公共交通の利便性向上策（バス本数の増加、バス路線の新設・再編、公共交通優先システム（PTPS））等のソフト施策を進め、公共交通への転換を促し、交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	・南北軸（国道248号）において、（主）岡崎環状線の環状機能の向上を目指し、右折レーンの延伸や信号サイクルの見直しなど対策を実施する。また、併せて国道248号の八帖交差点（南進方向）の右折2車線化の検討を進める。 ・東西軸（国道1号）において、中心市街地に流入する都市間の産業交通を分散するために、(主)名古屋岡崎線の整備を進めるとともに、広域的な東西通過交通の更なる転換に向けて、引き続き名豊道路の整備を進める。

（エリアWG体制）

道路管理者	都道府県警察	運輸局	基礎自治体	道路利用者
国、愛知県 NEXCO中日本	愛知県警察	中部運輸局	岡崎市、豊田市、 安城市、幸田町	岡崎商工会など

２．基本方針の策定

2. 基本方針の策定

2-1 エリアの基本方針の策定の流れ

●「エリアの基本方針」とは、県全体における渋滞対策の基本方針を踏まえ、エリア毎の渋滞対策の方向性と具体的な対策メニューを示すものであり、以下の流れにより策定する。

■ 基本方針の策定のプロセス

エリアの概況

地域特性の把握

◆ 地域の概況
（人口、事業所集積状況　等）

交通特性の把握

◆ 道路網ネットワークの現状
◆ 地域の交通特性
（人、モノの動き　等）

交通課題の整理

◆ 交通課題の整理
（主要渋滞箇所、速度、その他指標等）

将来像・上位計画等の整理

◆ 地域の将来像・上位計画

地域の重要な軸・拠点の抽出

今後検討すべき対策メニュー

◆ 抽出した軸・拠点の課題分析（概略分析）
◆ 目指すべき方向性（案）の整理

今後検討すべき対策の整理

◆ 対策メニューの検討

- 課題箇所の改善に資する**既存**メニューの整理
- 課題箇所の改善のための**新規**メニューの整理

既存の渋滞対策の整理

◆ 渋滞対策等の取り組み（対策内容、完成時期等）
◆ 渋滞対策等の効果（どこの課題箇所がどの程度改善されるのか）　等

基本方針の策定 “エリアの概況”・“今後検討すべき対策メニュー” を踏まえて検討

事務局：愛知国道事務所

2-2（１） 春日井エリアの渋滞対策の基本方針

基 本 方 針

◆ 南北軸に集中する通勤交通等に対して、交通の分散による円滑化を図るために、東名高速道路守山スマートIC（仮称）の整備を進めるとともに、東西方向の移動の円滑化を図るために、ボトルネック交差点の改良等を進めます。また、鉄道・バスが一体となった持続可能な公共交通ネットワーク形成を目指し、ソフト・ハードの両面から対策を検討・実施します。

（１）春日井エリアの概況

春日井エリアの地域特性

- 本エリア（春日井市）は、人口約30.7万人の人口規模。
- 愛知県内第6位の12.1万人の従業者が働き、従業地は主に国道19号沿線に分布。

春日井エリアの交通特性

- 南北軸は、国道19号・名古屋犬山線が連絡し、東西軸は国道155号・春日井一宮線・春日井稲沢線が連絡。
- エリアの代表交通手段の6割は自動車であり、自動車依存度が高い。
- 平日における自動車交通の結びつきは、従業地が国道19号沿線に集中することから、国道19号沿線利用交通が多い。また、近隣市町を結ぶ通勤交通・産業交通も多い。

【現状の課題】

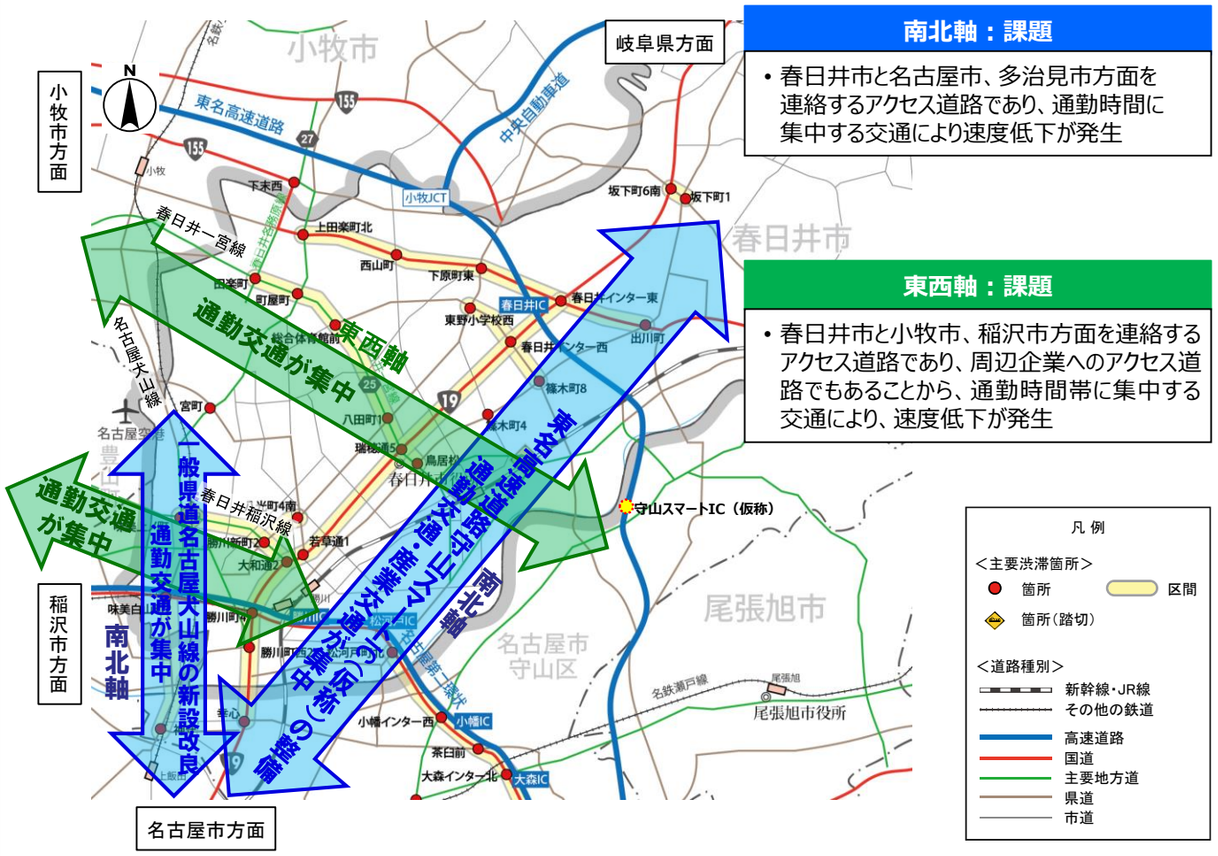
- 平日は、南北軸において、従業地へのアクセス交通や名古屋方面を結ぶ交通の集中により、国道１９号（幸心～春日井インター東）、名古屋犬山線（神守～味美上ノ町）において慢性的に速度低下が発生。また、通勤時間においてより多くの交通が集中し速度低下が発生。
- 東西軸では、 通勤時間帯における交通の集中により、国道155号（上田楽町北～出川町）、春日井一宮線 （田楽町～鳥居松）、春日井稲沢線（味美上ノ町交差点付近）において速度低下が発生。

【将来像】

- 国道19号や国道155号などの幹線道路を補完する道路の整備を推進。
- 鉄道やバスなどは、利用者の利便性の向上を図るとともに、渋滞緩和も期待できる環境にやさしい交通手段として利用を促進。

（春日井市都市計画マスタープラン）

（２）春日井エリアの課題



南北軸：課題

- 春日井市と名古屋市、多治見市方面を連絡するアクセス道路であり、通勤時間に集中する交通により速度低下が発生

東西軸：課題

- 春日井市と小牧市、稲沢市方面を連絡するアクセス道路であり、周辺企業へのアクセス道路でもあることから、通勤時間帯に集中する交通により、速度低下が発生

（３）対策メニュー

対策実施箇所	対策メニュー
総合対策等	• 公共交通の利用の推進を図るなど、公共交通への転換を促し、交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	• 南北軸（国道19号及び名古屋犬山線）の交通を分散し、通勤交通の速達性等を向上するため、東名高速道路守山スマートIC（仮称）の整備、一般県道名古屋犬山線の新設改良等を進める。 • 東西軸の通勤交通を円滑に処理するため、ボトルネック交差点改良事業等を進める。

（エリアＷＧ体制）

道路管理者：国、愛知県、名高速NEXCO中日本	都道府県警察：愛知県警察
基礎自治体：春日井市、名古屋市	運輸局：中部運輸局

事務局：愛知国道事務所

2-2（２） 一宮エリアの渋滞対策の基本方針

基 本 方 針

◆ **南北軸に集中する通勤交通等に対して、交通の円滑化を図るために、岐阜稲沢線苅安賀１号踏切除去事業を進めるとともに、東西方向の移動の円滑化を図るために、情報提供による交通分散等の対策を進めます。また、鉄道・バスが一体となった持続可能な公共交通ネットワーク形成を目指し、ソフト・ハードの両面から対策を検討・実施します。**

（１）一宮エリアの概況

一宮エリアの地域特性

- 本エリア（一宮市）は、人口約38.0万人の人口規模。
- 愛知県内第5位の14.7万人の従業者が働き、従業地は主に一宮市中心市街地に分布。
- 本エリアでは、中心市街地において、一宮七夕まつり等の集客力のあるイベントもあり、平成26年の観光入込客数は約230万人。

一宮エリアの交通特性

- 南北軸は、国道22号・西尾張中央道・東海北陸自動車道が連絡し、東西軸は国道155号が連絡。さらに、市街地より放射状に複数の道路が形成。
- エリアの代表交通手段の約6割は自動車であり、自動車依存度が高い。
- 平日における自動車交通の結びつきは、従業者が中心市街地に集中することから、中心市街地への通勤交通が多い。また、近隣市町や名古屋市方面を結ぶ通勤交通・産業交通も多い。
- イベント時における観光拠点を目的地とする交通が多い。

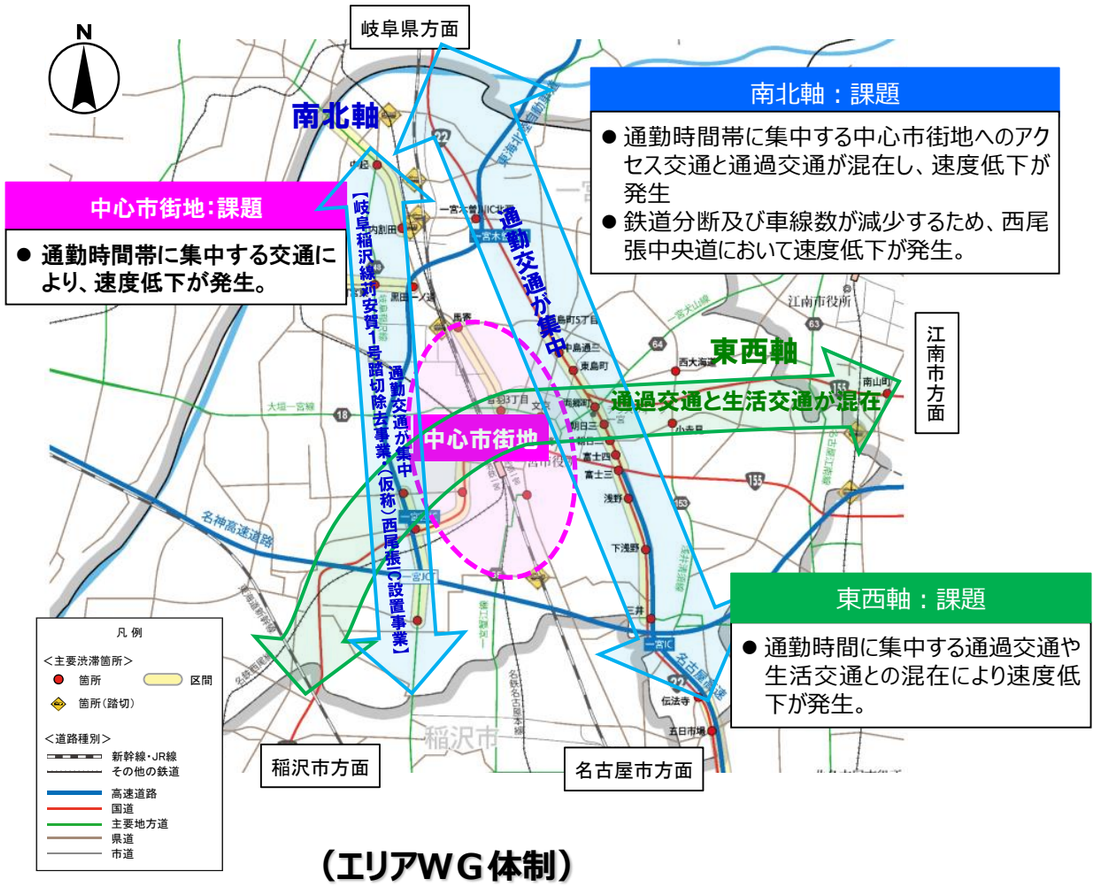
【現状の課題】

- 平日は、南北軸（国道22号）において、中心市街地へのアクセス交通や名古屋方面等への交通の集中及び信号交差点が連担していることにより慢性的に速度低下が発生。
- 東西軸（国道155号）では、通勤時間帯の交通の集中により速度低下が発生。
- 地域内外から中心市街地への交通が集中し速度低下が発生。また、一宮七夕まつり等のイベント実施時には実施場所を目的地とする交通が増加。

【将来像】

- 幹線道路については、道路機能の明確化、円滑な交通処理を確保するための道路ネットワークの整備等（一宮市都市計画マスタープラン）
- 活発な交流を実現し、豊かな生活を支える鉄道、バスが一体となった持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指す（一宮市公共交通計画）

（２）一宮エリアの課題



（3）対策メニュー

対策実施箇所	対策メニュー
総合対策等	・中心市街地において、コミュニティバス等、公共交通への転換を促し、交通渋滞の緩和を図る。 ・通勤時間帯に集中する交通に対し、情報提供による交通分散を図る。
道路整備等	・南北軸の交通容量を拡大し、通勤交通の速達性等を向上するため、岐阜稲沢線苅安賀１号踏切除去事業、西尾張IC（仮称）設置事業等を進める。 ・市街地の交通円滑化に資する取組について検討を進める。

（エリアWG体制）

- 道路管理者：国土交通省、愛知県、名高速、NEXCO中日本
- 都道府県警察：愛知県警察
- 基礎自治体：一宮市
- 運輸局：中部運輸局

2. 基本方針の策定

事務局：愛知県

2-2（３） 半田・衣浦エリアの渋滞対策の基本方針

基本方針

◇ 衣浦大橋周辺及び半田市中心市街地に集中する通勤・物流交通や生活交通に対する交通の円滑化を図るために衣浦大橋周辺渋滞対策事業及び半田駅付近連続立体交差事業を進めるなどの対策を検討・実施します。

（１）半田・衣浦エリアの概況

半田・衣浦エリアの地域特性

・半田・衣浦エリアは、半田市、高浜市、阿久比町で構成されており、人口約19万人の人口規模
・半田市中心部は、市役所を始めとする市の施設や官公署の他、知多半島の第3次救急医療施設である市立半田病院などの公共施設が立地するなど、都市機能が集中する地域である。
・臨海部には大規模工場や物流倉庫が集積している一方で、その周縁の地域では宅地化が進んでいる。

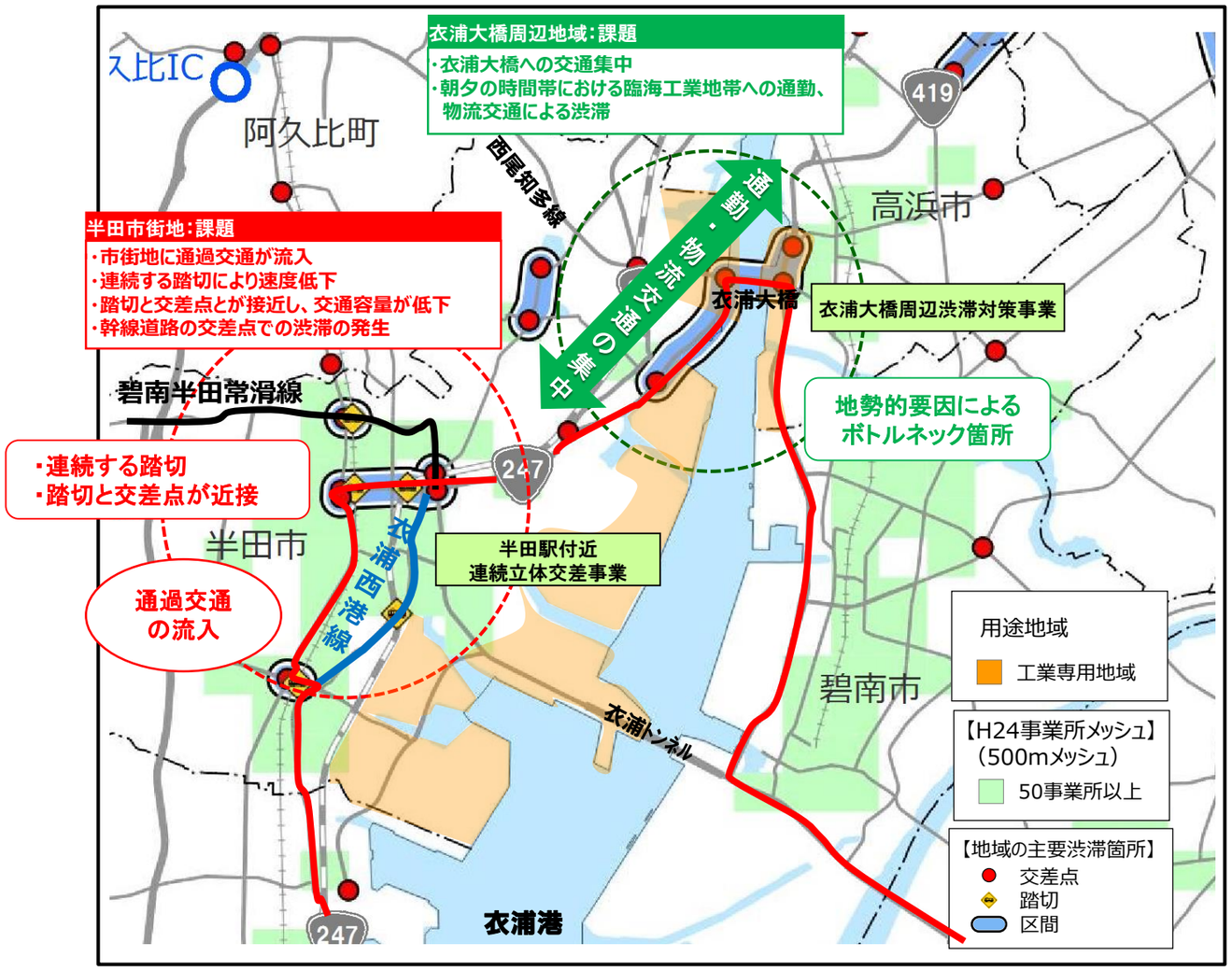
半田・衣浦エリアの交通特性

・半田市内においては、南北幹線軸である知多半島道路と県道名古屋半田線が、名古屋市内と知多半島南部を結んでいるほか、東西方向には県道半田常滑線により常滑市と、西尾知多線により阿久比町、知多市とそれぞれつながるなど、半田市及びその周辺地域は、日常生活や業務上における知多半島の交通の要衝となっている。
・半田・衣浦エリアに立地する工場及び物流基地とモノ作りが盛んな西三河地域とを結ぶ国道419号、247号等には、物流交通が卓越している。その一方で、衣浦港両岸の往来が衣浦大橋と衣浦トンネルに限られ、かつ、衣浦トンネルは料金抵抗があることから、交通が衣浦大橋に集中している。
・半田市中心部ではJR武豊線と名鉄河和線が近接して並走するほか、踏切による交通処理がなされている。
・半田市街地を迂回する道路網が整備されておらず、通過交通が市街地中心部へ流入している。
・半田市内の臨海工業地帯への通勤・物流交通による渋滞は朝の通勤時間帯に顕著。

【現状の課題】
・西三河地区と知多半島を結ぶ衣浦大橋に交通が集中することに起因する渋滞の発生
・鉄道と交差する主要な道路（国道247号、県道衣浦西港線、県道碧南半田常滑線など）における踏切渋滞
・幹線道路が交差する地点における渋滞

【将来像】
・衣浦大橋周辺渋滞対策事業
・中心市街地であるJR半田駅周辺と名鉄知多半田駅周辺における東西交通の円滑化
・過度に自家用車に依存しない集約型都市構造を実現するため、公共交通の利便性の向上を図る

（２）半田・衣浦エリアの課題



（３）対策メニュー

対策実施箇所	対策メニュー
総合対策等	・公共交通の利便性の増進及び生活に必要な新たな交通手段の確保を図ることにより、車から公共交通への転換を促す。 ・自転車通行帯や、駅前広場・公共施設での駐輪場の設置、店舗など民間施設への駐輪場の設置を促進することにより、車から自転車利用への転換を進める。
道路整備等	・衣浦大橋及びその周辺において慢性的な交通渋滞が発生しており、交通渋滞の緩和を目的とする衣浦大橋周辺渋滞対策事業を進める。 ・半田市中心市街地において、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図るため、ＪＲ半田駅付近連続立体交差事業を進める。

（エリアＷＧ体制）

道路管理者	都道府県警察	運輸局	基礎自治体
国、愛知県	愛知県警察	中部運輸局	半田市、高浜市 阿久比町

2. 基本方針の策定

事務局：名四国道事務所

2-2（４） 西知多エリアの渋滞対策の基本方針

基本方針

◇ 西知多エリアでは、集中する通勤・物流交通による課題解決のために、南北軸となる西知多道路の整備を進めるとともに、道路管理者や自治体、企業が連携した交通施策（通勤・物流交通のルートや時間帯の分散など）、ハード・ソフトの両面から交通の円滑化を図る対策を検討します。

（１）西知多エリアの概況

西知多エリアの地域特性

・愛知県西部に位置し、東海市、知多市、常滑市で人口約25万人の中心都市を形成。
・国道247号・155号沿線を中心に、製造業などの産業活動が活発であり、事業所が多数集積。
・周辺には名古屋港や中部国際空港が立地し、関連する物流・拠点利用交通が通過する要衝地域。

西知多エリアの交通特性

・国道247号・155号が南北軸、国道155号が東西軸を形成。
・知多半島北西地域の約7割が自動車を主な交通手段としており、自動車依存度が高い。
・近隣市町（名古屋市・半田市など）と東海市・知多市・常滑市との通勤交通や物流交通が多い。
・エリアの南側には中部国際空港があり、空港発着交通を担う道路網が通過する。
・中部臨空都市では近年、大規模商業施設の開業や企業用地への進出等の開発が進展。
・西知多道路が事業中であり、今後更なる交通の利便性向上と地域の発展が期待される。

【現状の課題】

・南北軸（国道247号・155号）：朝ピーク時に名古屋方面へ向かう通勤・物流交通が集中し、東海ジャンクションを先頭に速度低下。開発の進展に伴う交通量増加、新たな渋滞も発生。
・東西軸（国道155号）：東海市街地へのアクセス道路を担うほか、国道247号への連絡道路でもあるため、交通が集中し速度低下。

西知多エリアの地域の将来像

【エリアの方向性】

・都市拠点や産業・物流拠点などの各拠点間を連絡する南北・東西方向の幹線道路網の整備を図る
（東海市都市計画マスタープラン）
・西知多道路の整備促進、インターチェンジの整備効果を活かした道路網の構築
（知多市都市計画マスタープラン）
・広域交通体系へのアクセス利便性向上や拠点間の連携強化を目指した道路網の形成を図る
（常滑市都市計画マスタープラン）

（２）西知多エリアの課題

（３）対策メニュー

対策実施箇所	対策メニュー
総合対策等	・名古屋方面への通勤・物流交通の分散を促し、南北軸への交通集中の抑制を図る。 ・通勤手段の転換（自動車→公共交通、通勤バス等）を促し、自動車通勤の抑制を図る。
道路整備等	・南北軸の交通容量を拡大し、名古屋方面への通勤・物流交通の速達性を確保するため、西知多道路の整備を進める。 ・東西軸の交通容量を拡大し、臨海工業地帯に関連する物流の効率化、通勤交通の速達性を確保するため、国道155号東海拡幅を進める。

（エリアWG体制）

- 道路管理者：国、愛知県、NEXCO中日本、名古屋高速道路公社
- 都道府県警察：愛知県警察
- 運輸局：中部運輸局
- 基礎自治体：知多市、東海市、常滑市

事務局：名四国道事務所

2-2（５） 豊田エリアの渋滞対策の基本方針

基本方針

◇ 豊田エリアでは、集中する通勤・物流交通による課題解決のために、交通の軸となる国道153号豊田北バイパス、国道155号豊田南バイパス、国道153号豊田西バイパスの整備を推進するとともに、道路管理者や自治体、企業が連携した交通施策（通勤・物流交通のルートや時間帯の分散など）など、ハード・ソフトの両面から交通の円滑化を図る対策を検討します。

（１）豊田エリアの概況

豊田エリアの地域特性

・愛知県北部に位置し、豊田市、みよし市で人口約48万人の中心都市を形成。
・豊田市内には自動車組立工場及び関連企業が多く立地し、豊田市街地のほか、その周辺に従業者数が多い。

豊田エリアの交通特性

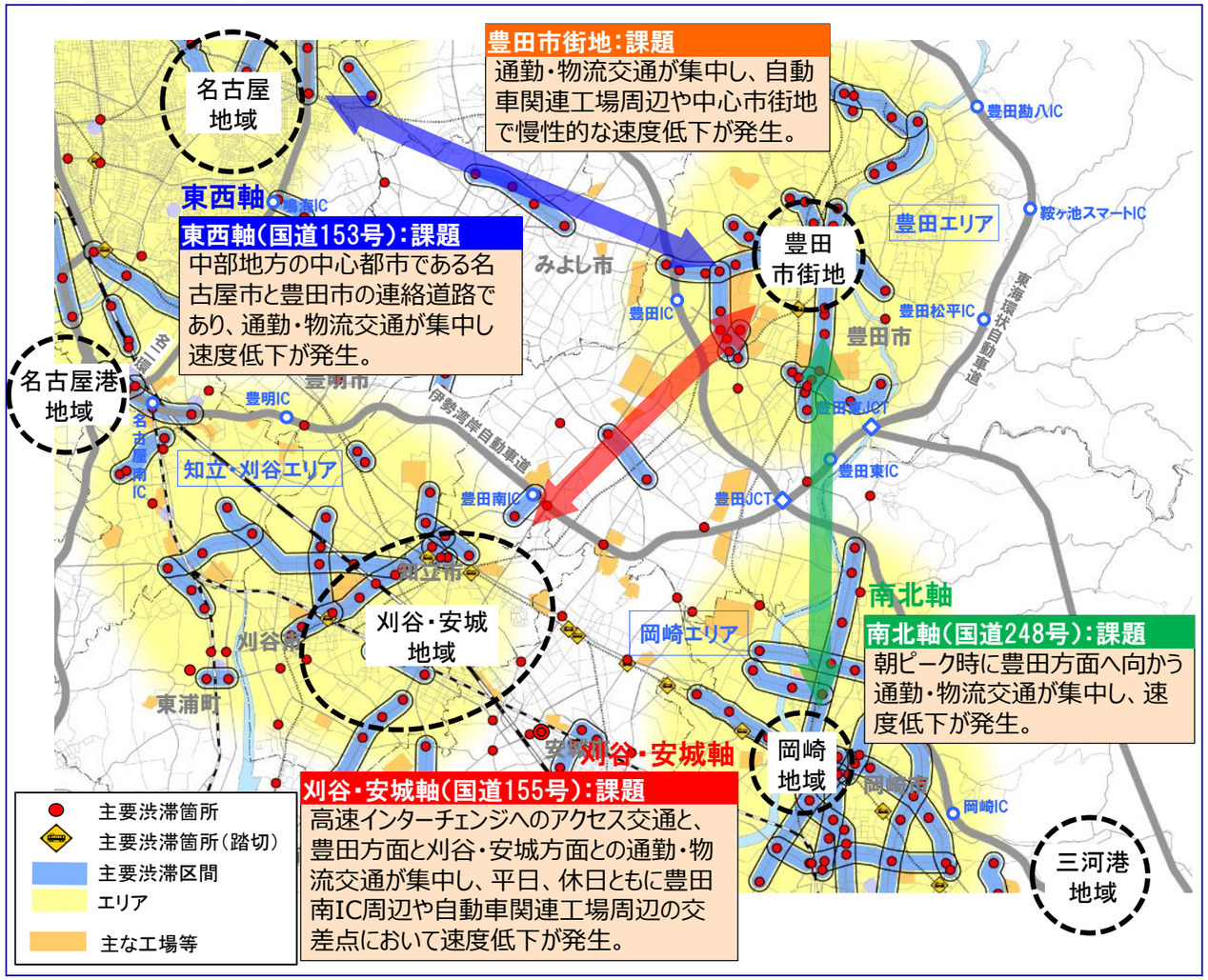
・主要幹線道路ネットワークは2環状、8放射、3名古屋連絡路で形成されている（一部事業中）。
・東名高速道路と東海環状自動車道に囲まれており、周辺に8つの高速道路IC（スマートIC含む）が存在。
・南北軸が国道248号、刈谷・安城軸が国道155号、東西軸が国道153号により形成され、隣接する名古屋地域、岡崎地域、刈谷・安城地域と連絡している。
・近隣市町（名古屋市・岡崎市など）と豊田市・みよし市との通勤交通や物流交通が多い。
・自動車関連工場が多く集積し、名古屋港や三河港との物流が盛んな地域である。

【現状の課題】
・豊田市街地　：通勤・物流交通が集中し、自動車関連工場周辺や中心市街地で慢性的な速度低下が発生。
・南北軸（国道248号）　：朝ピーク時に豊田方面へ向かう通勤・物流交通が集中し、速度低下が発生。
・刈谷・安城軸（国道155号）　：高速インターチェンジへのアクセス交通と、豊田方面と刈谷・安城方面との通勤・物流交通が集中し、平日、休日ともに豊田南IC周辺や自動車関連工場周辺の交差点において速度低下が発生。
・東西軸（国道153号）　：中部地方の中心都市である名古屋市と豊田市の連絡道路であり、通勤・物流交通が集中し、速度低下が発生。

豊田エリアの地域の将来像

【エリアの方向性】
・拠点都市へ地域特性に応じた都市機能を集積するとともに、拠点間を基幹交通（鉄道・基幹バスなど）でつなぐことにより相互連携を図る「多核ネットワーク型都市構造の確立」を目指す
・２環状８放射３名古屋連絡道路の整備を推進するなど、道路ネットワークの整備を図る
（豊田市都市計画マスタープラン）
・中心市街地周辺の拠点を連絡する内環状線の整備、都市間・都市内の連携を担う幹線道路の整備を掲げる
（みよし市都市計画マスタープラン）

（２）豊田エリアの課題



（３）対策メニュー

対策実施箇所	対策メニュー
総合対策等	・企業との協働により、通勤手段の転換を促し、自動車通勤の抑制を図る。 ・また、通勤時間帯を分散する施策を実施し、特定の時間帯に集中する通勤交通の時間分散を図る。
道路整備等	・豊田市街地や刈谷・安城軸の交通混雑の緩和、物流効率化を図るため、国道153号豊田北バイパス、国道155号豊田南バイパス等の整備を進める。 ・東西軸の交通容量を拡大し、通勤・物流交通や名古屋方面との交通の速達性を確保するため、国道153号豊田西バイパス等の整備を進める。 ・渋滞の要因となる交差点における円滑な交通処理を図るため、交差点改良等の対策検討を進める。

（エリアＷＧ体制）

- 道路管理者：国、愛知県、NEXCO中日本
- 都道府県警察：愛知県警察
- 運輸局：中部運輸局
- 基礎自治体：豊田市、みよし市

2. 基本方針の策定

事務局：名古屋国道事務所

2-2（６） 知立・刈谷エリアの渋滞対策の基本方針

基本方針

◇ 局所的に交通集中が発生している通勤交通や生活交通に対して、自治体と大規模事業所が連携し、バス利用の促進を図ることによる交通需要の抑制や、情報提供による効率的な時間・空間分散を促進するとともに、交通の円滑性を向上させる国道419号：拡幅事業（刈谷・高浜拡幅事業）の推進するなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討・実施します。

（１）知立・刈谷エリアの概況

知立・刈谷エリアの地域特性

○ 知立・刈谷地区は、知立市約7万人、刈谷市約15万人の2市合わせて約22万人の都市圏を形成。人口は増加傾向であり、平成10年と比べると両市ともに10%以上増加している。
○ 自動車産業を中心に、輸送用機械、生産用機械、金属製品等、県内有数の製造業の集積地となっている。
○ 名古屋市、豊田市、岡崎市といった人口30万人以上の都市間の中心部に位置しており、産業面、社会生活面での結びつきが強い。

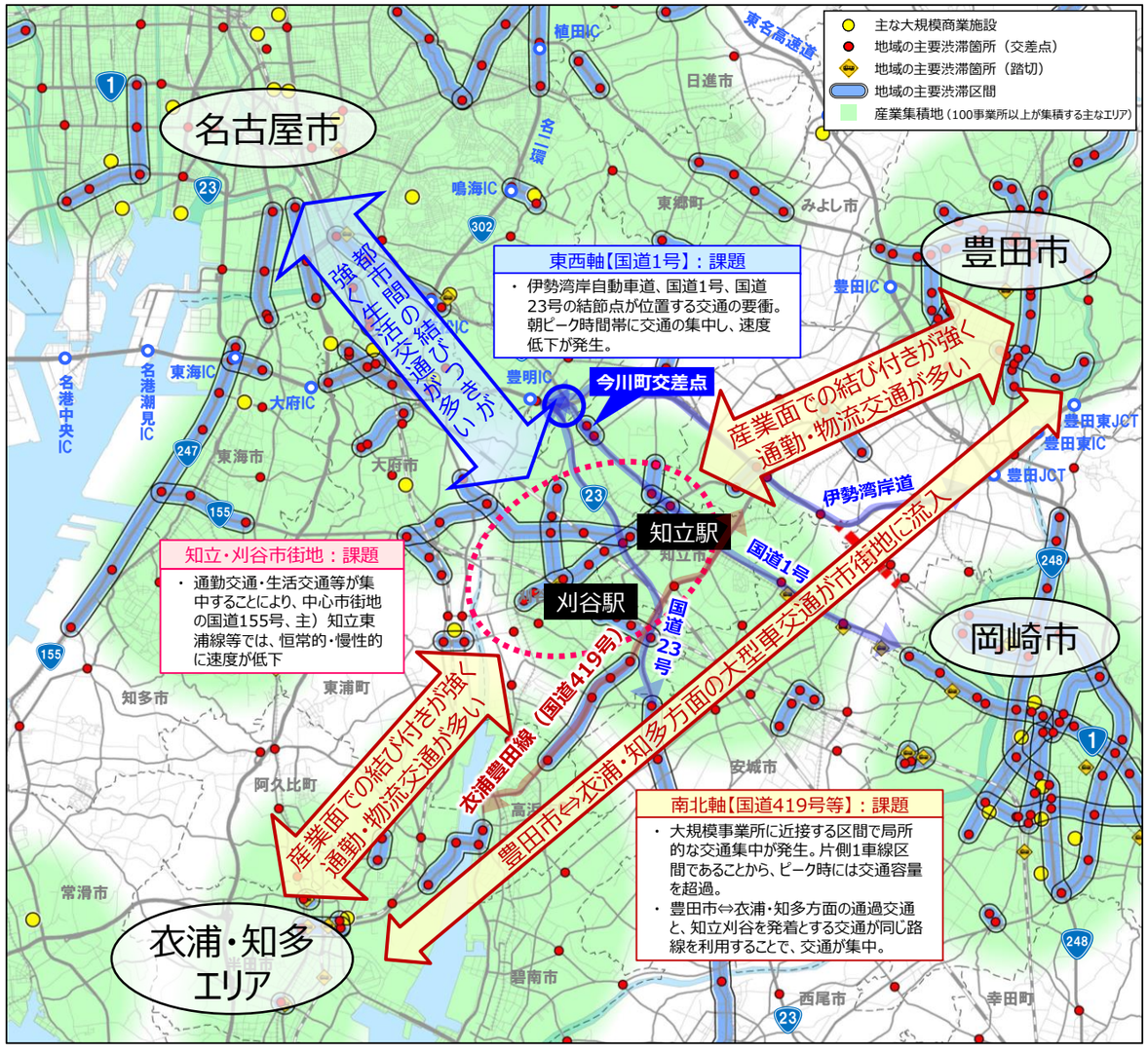
知立・刈谷エリアの交通特性

○ 安城市、豊田市、名古屋市、知多地域とのトリップが多くなっており、周辺都市とのつながりが強い。また、大型車流動では、安城市と豊田市など、立地している自動車産業系工場の都市間の産業交通が盛んである。
○ 伊勢湾岸自動車道及び国道23号バイパスが広域の交通ネットワーク軸を形成。東西軸である国道1号、南北軸である衣浦豊田線（国道419号）が都市間をつなぐ放射軸を形成。
○ 知立市・刈谷市ともに、鉄道及び公共バスの利用者が年々増加傾向にある。（公共バス：H20年度比で知立市は約1.6倍、刈谷市は約2倍）

【現状の課題】
○ 大規模事業所が、知立市・刈谷市の中心部及び国道1号沿線に立地していることから、朝ピーク時には、通勤交通等の集中により、速度低下が発生し、慢性的に渋滞。
○ 休日についても、渋滞の程度に差はあるものの、同じ箇所において、発生箇所・路線・地区に大きな差はない。
○ 地理・地形的な制約から、ピーク時には、踏切箇所部等においても速度低下が発生。

【将来像】
※西三河都市計画区域マスタープラン：愛知県【平成23年9月】
○ 都市拠点間や工業地と広域交通体系を結ぶ都市幹線道路など幹線道路網の整備を推進。
○ 市街地への通過交通の流入を防ぐ環状道路の機能強化。
○ バス路線間や路線バスと他の交通手段との乗り換え利便性の向上。バス路線網の再構築を促進。
※衣浦定住自立圏共生ビジョン：刈谷市・知立市・高浜市・東浦町【平成23年9月】
○ 刈谷市、知立市、高浜市及び東浦町が、密接に連携。

（２）知立・刈谷エリアの課題



（３）対策メニュー

対策実施箇所	対策メニュー
総合対策等	○ 刈谷市中心部において、自治体や大規模事業所と協働し、バスの利用促進を推進するなどのソフト施策を進め、市街地に集中する交通需要を抑制することによる交通渋滞の緩和を図る。 ○ 東西軸（国道1号）では、特定時間帯に発生している交通集中を対象に、時間分散を促す情報提供を推進することによる利用交通の平準化を図る。
道路整備等	○ 東西軸（国道1号）において、交通の要衝となっている国道１号今川町交差点で、交通の円滑性を向上させる交差点改良事業を推進する。 ○ 南北軸（国道419号）において、豊田市⇔衣浦・知多方面の物流交通等の増加に対応するため暫定２車線整備区間の４車線化を推進する。 （国道419号刈谷高浜拡幅事業）

（エリアＷＧ体制）

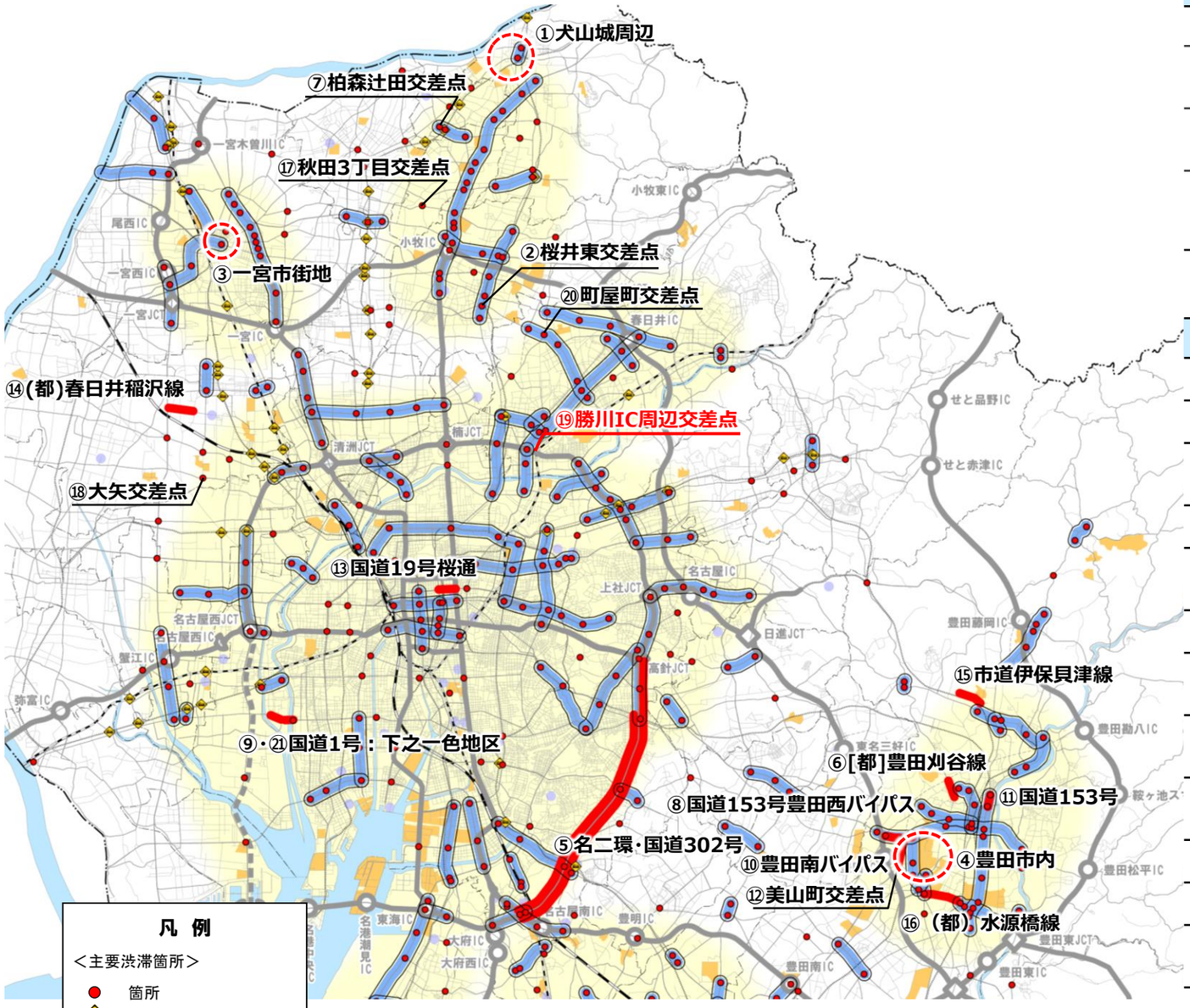
道路管理者	都道府県警察	運輸局	基礎自治体	道路利用者
国、愛知県 愛知県道路公社 NEXCO中日本	愛知県警察	中部運輸局	知立市、刈谷市、 大府市、豊明市、 東浦町、豊田市、 安城市、高浜市	商工会など

３．実施した渋滞対策

3. 実施した渋滞対策

3-1 平成25～27年度に実施した主な対策

【名古屋周辺地域、三河地域（豊田エリア）】

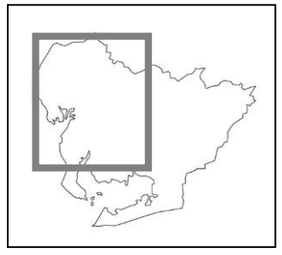


凡 例

＜主要渋滞箇所＞
- 箇所
- 箇所（踏切）
- 区間
- エリア

＜道路種別＞
- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道

- 主な工場等
- 主な大規模商業施設



エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

区間：交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

・総合対策等

No	開通時期	対策内容	実施主体
①	平成26年　11月	犬山城周辺における交通分散を図る情報提供	犬山市
②	〃　12月22日	桜井東交差点　信号現示改良 （南北方向に右折矢印を設置）	愛知県警察
③	平成27年　7月	「一宮七夕まつり」の際の無料シャトルバス運行や情報提供による渋滞緩和	一宮市
④	〃　7月～9月	豊田市街地への案内標識（路面標示・案内看板）を改善	国土交通省 NEXCO・愛知県 豊田市

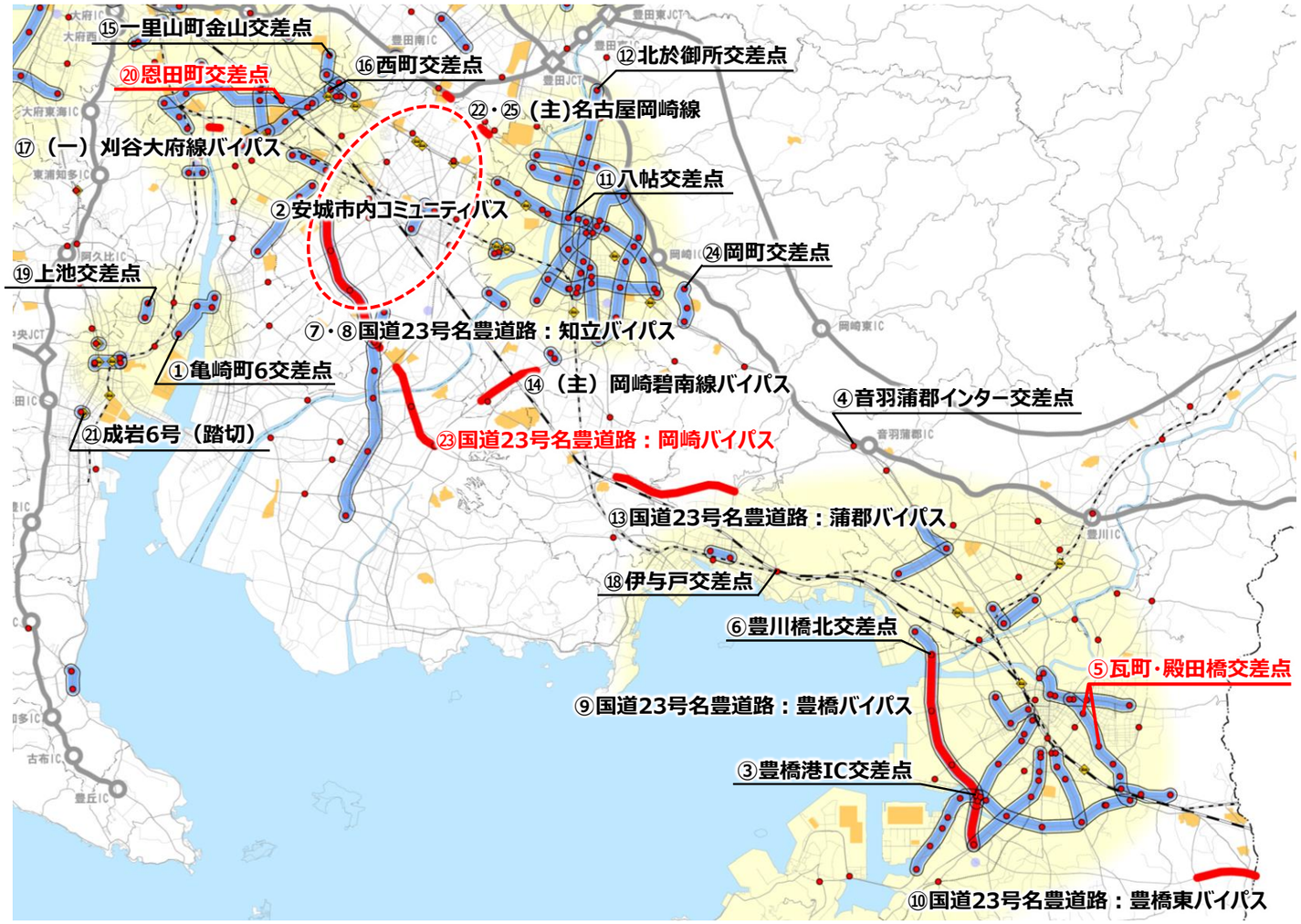
・道路整備等

No	開通時期	対策内容	実施主体
⑤	平成23年　3月20日	名二環・国道302号：開通	国土交通省
⑥	平成25年　7月31日	（都）豊田刈谷線：開通	豊田市
⑦	〃　10月	（一）斉藤羽黒線柏森辻田交差点： 交差点改良	愛知県
⑧	平成26年　1月15日	国道153号豊田西バイパス：開通	国土交通省
⑨	〃　3月	国道１号下之一色地区：4車線化 （高杉町交差点～下之一色交差点）	国土交通省
⑩	〃　3月16日	国道155号豊田南バイパス：一部開通	国土交通省
⑪	〃　3月29日	国道153号：4車線化 （豊田市久保町～同市陣中町）	国土交通省
⑫	〃　9月	国道155号美山町交差点：車線運用見直し	国土交通省 NEXCO
⑬	平成27年　3月20日	国道19号桜通：自転車レーンの整備 （桜通大津～高岳交差点間）	国土交通省 愛知県警察
⑭	〃　3月20日	（都）春日井稲沢線：現道拡幅	稲沢市
⑮	〃　3月24日	市道伊保貝津線（新規路線）：開通	豊田市
⑯	〃　11月	（都）水源橋線　豊田市曙町～同市山之手5： 右折レーン設置や歩道拡幅等	愛知県
⑰	平成28年　1月	（一）若宮江南線秋田3丁目交差点： 停止指導線設置	愛知県 愛知県警察
⑱	〃　2月	県道給父清須線×市道（大矢交差点）　： 右折帯の整備・現道拡幅	稲沢市
⑲	**〃　3月**	**国道302号勝川IC周辺の車線運用の改良： （勝川町４交差点、勝川町４東交差点）**	**国土交通省**
⑳	〃　3月	（主）春日井一宮線町屋町交差点：交差点改良	愛知県
㉑	〃　3月　5日	国道１号下之一色地区：4車線化 （下之一色交差点～権野交差点）	国土交通省

3. 実施した渋滞対策

3-1 平成25～27年度に実施した主な対策

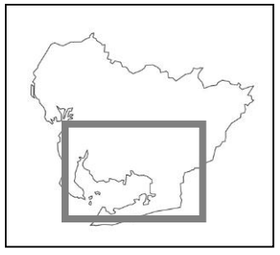
【三河地域（豊田エリア除く）】



凡 例

＜主要渋滞箇所＞
- 箇所
- 箇所（踏切）
- 区間
- エリア

＜道路種別＞
- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道
- 主な工場等
- 主な大規模商業施設



エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

区間：交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

・総合対策等

No	開通時期	対策内容	実施主体
①	平成25年　12月10日	国道247号亀崎町6交差点　信号現示変更	愛知県警察
②	平成26年　10月　1日	安城市内コミュニティバス（あんくるバス） バスルート・ダイヤ見直し	安城市
③	平成27年　2月24日	国道23号豊橋港IC交差点　信号現示変更	愛知県警察
④	〃　3月26日	国道1号音羽蒲郡インター交差点 交通状況の情報提供	愛知県警察
⑤	**平成27年　10月26日**	**国道1号瓦町・殿田橋交差点：信号現示見直し**	**愛知県警察**
⑥	平成28年　1月	国道23号名豊道路豊川橋北交差点： 信号現示見直し	国土交通省 愛知県警察

・道路整備等

No	開通時期	対策内容	実施主体
⑦	平成23年　12月17日	国道23号名豊道路：知立バイパス （安城市榎前町～安城市高棚町）4車線化	国土交通省
⑧	平成24年　11月10日	国道23号名豊道路：知立バイパス （安城市城ヶ入町～安城市榎前町）4車線化	国土交通省
⑨	平成25年　6月16日	国道23号名豊道路：豊橋バイパス4車線化	国土交通省
⑩	〃　6月23日	国道23号名豊道路：豊橋東バイパス開通	国土交通省
⑪	〃　7月　5日	国道１号八帖交差点：右折2車線化	国土交通省
⑫	平成26年　3月	国道248号北於御所交差点：交差点改良	岡崎市
⑬	〃　3月23日	国道23号名豊道路：蒲郡バイパス開通	国土交通省
⑭	〃　3月28日	（主）岡崎碧南線バイパス開通	愛知県
⑮	〃　5月30日	（主）一里山町金山交差点：交差点改良	愛知県
⑯	〃　10月24日	国道155号西町交差点：上下線右折レーン設置	国土交通省
⑰	〃　11月15日	（一）刈谷大府線バイパス開通	愛知県
⑱	〃　12月　5日	国道247号伊与戸交差点：交差点改良	愛知県
⑲	平成27年　2月	（一）半田東浦線上池交差点：交差点改良	愛知県
⑳	**〃　2月27日**	**国道155号恩田町交差点：交差点改良**	**愛知県**
㉑	〃　2月27日	国道247号成岩6号：踏切除去事業	愛知県
㉒	〃　3月27日	(主)名古屋岡崎線：2車線拡幅 （橋目町御小西～里町壱斗山）	愛知県
㉓	**平成28年　2月26日**	**国道23号名豊道路：岡崎バイパス4車線化**	**国土交通省**
㉔	〃　3月	市道岡町交差点： 右折帯及び矢印信号の設置	岡崎市 愛知県警察
㉕	〃　3月25日	(主)名古屋岡崎線：2車線拡幅 （伊勢湾岸自動車道側道付近～安城市道）	愛知県

3. 実施した渋滞対策

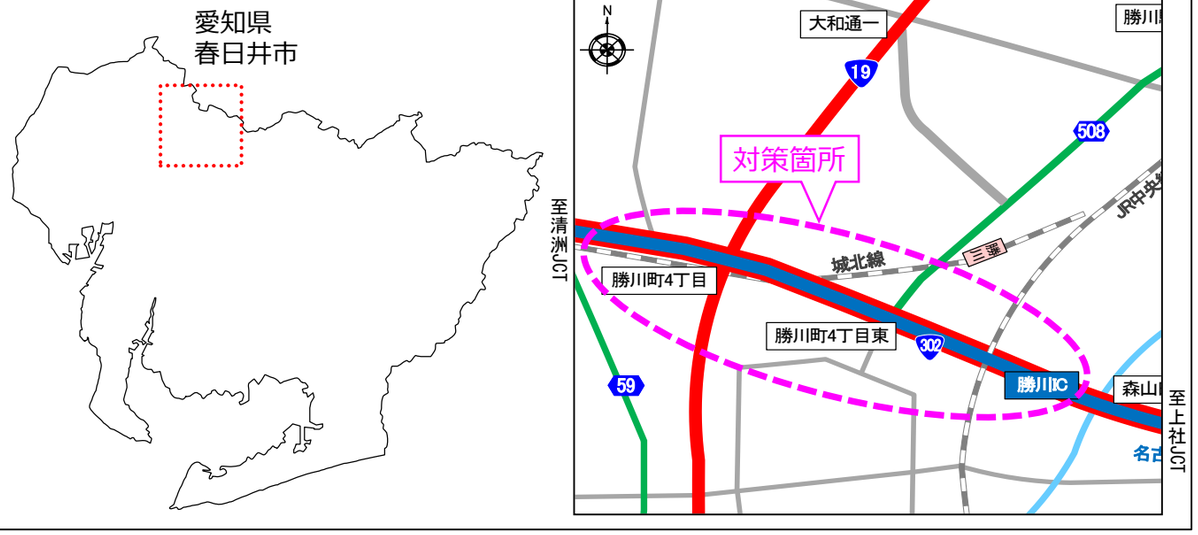
3-2 実施した具体的な渋滞対策事例

名古屋周辺地域、三河地域（豊田エリア）：⑲

（１）国道302号勝川IC周辺における車線運用の改良（実施主体 ： 国土交通省）

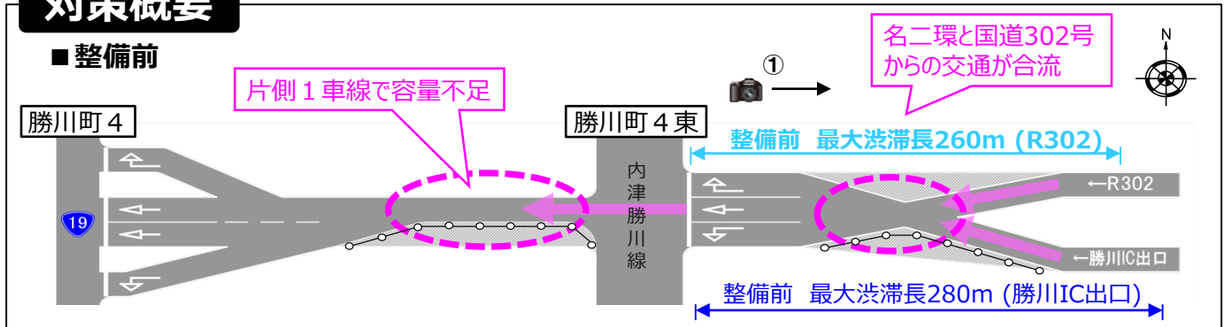
○国道302号内回りにおいて、ゼブラや仮設ガードレールにより車線を絞り片側１車線で運用しているため、名二環（専用部）と国道302号の交通が合流することにより渋滞が発生。
○平成28年3月に、片側１車線を２車線運用とした結果、同程度の交通量の状況下において、最大渋滞長は大幅に減少。

位 置 図



対策概要

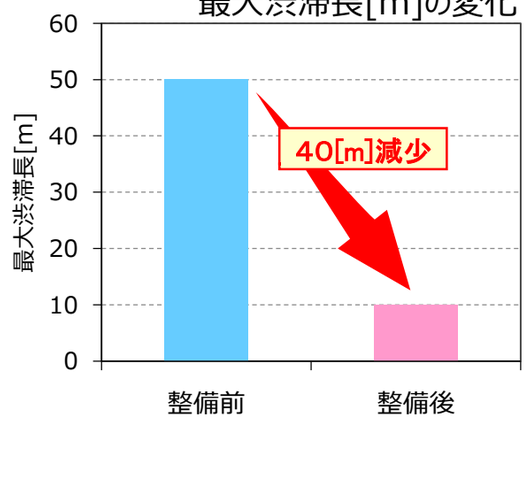
■整備前



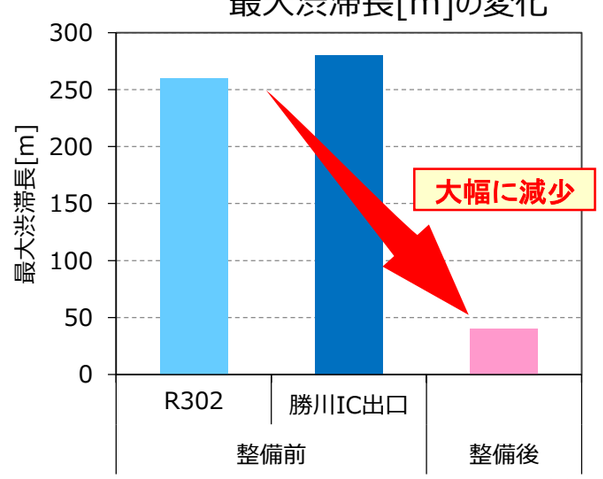
■整備後

整備効果

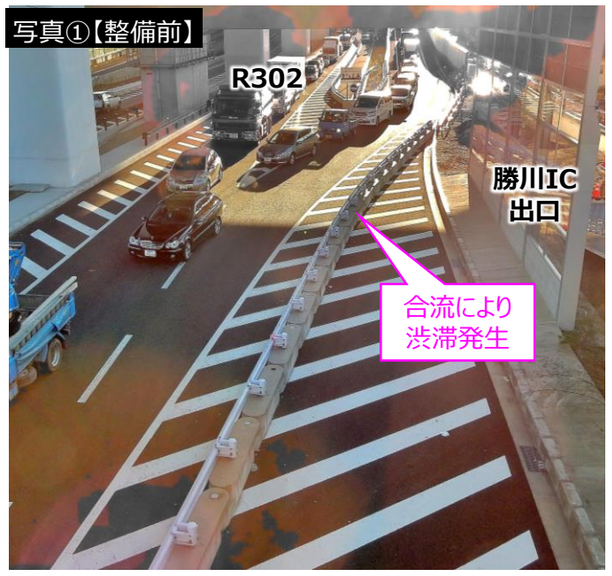
■勝川町4丁目交差点の最大渋滞長[m]の変化



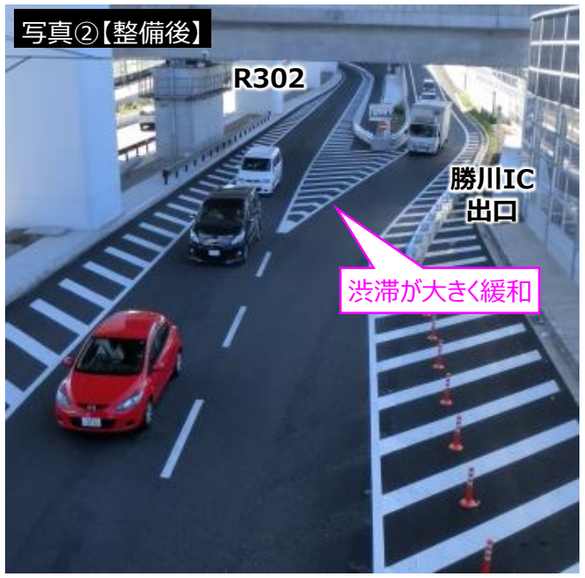
■勝川町4丁目東交差点の最大渋滞長[m]の変化



出典：交通量調査結果
整備前調査日：平成28年2月4日（木）6時～9時　整備後調査日：平成28年5月12日（木）6時～9時



H28.2.4　7：50撮影



H28.5.12　8：00撮影

3. 実施した渋滞対策

（２）国道１号瓦町･殿田橋交差点における信号現示見直し（実施主体 ： 愛知県警察）

三河地域（豊田エリア除く）：⑤

○国道1号（瓦町交差点、殿田橋交差点）の信号現示見直しを実施。（平成27年10月26日）
○瓦町交差点では、従道路側の朝夕ピーク時の最大渋滞長が大幅に減少。ただし、主道路側は渋滞長が増加しているため、引き続き検討をすすめる。
○殿田橋交差点では、朝夕ピーク時の最大渋滞長が減少。

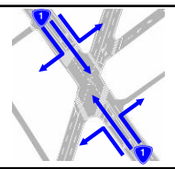
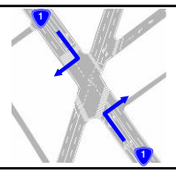
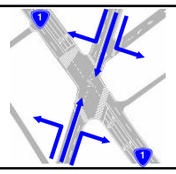
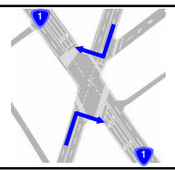
位 置 図

写真①：瓦町交差点の状況

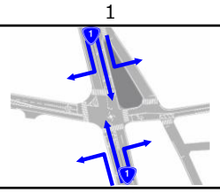
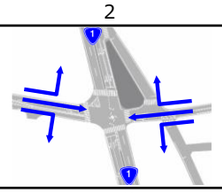
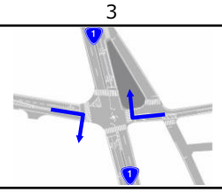
写真②：殿田橋交差点の状況

対策概要

・瓦町交差点　　サイクル長：150秒

現示	1	2	3	4
パターン				
青時間	６５秒	１０秒	４７秒	８秒
	短縮			
青時間	５８秒	１３秒	５１秒	８秒

・殿田橋交差点　　サイクル長：150秒

現示	1	2	3
パターン			
青時間	７３秒	４８秒	１３秒
	短縮		
青時間	７０秒	５０秒	１４秒

国道１号側の青時間を短縮

従道路側の青時間に割り当て

整備効果

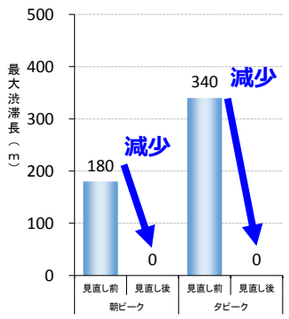
■瓦町交差点

至 名古屋

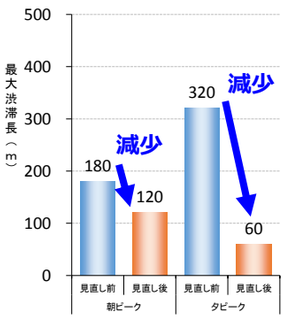
至 浜松

＜最大渋滞長＞

・方向①

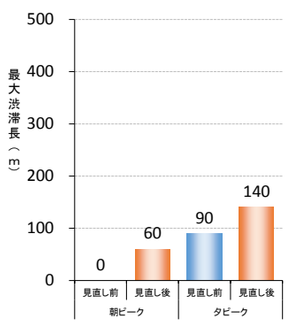


・方向②

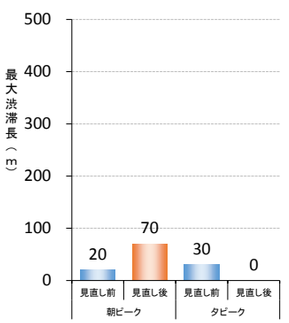


【参考】国道１号の最大渋滞長

・方向③（北流入）

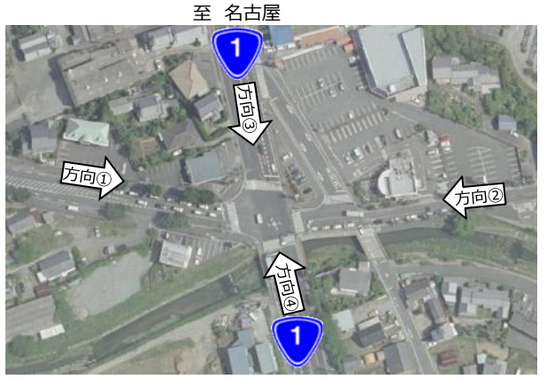


・方向④（南流入）



■殿田橋交差点

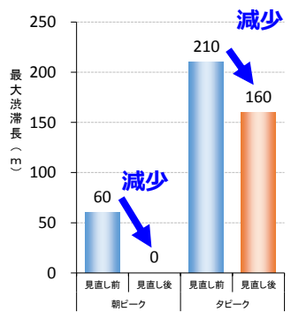
至 名古屋



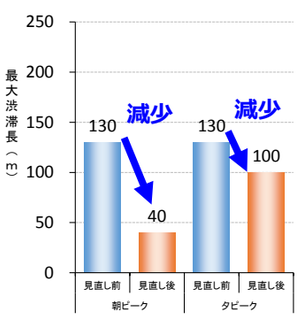
至 浜松

＜最大渋滞長＞

・方向①

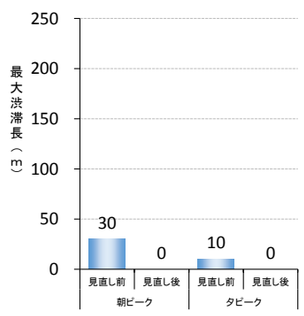


・方向②

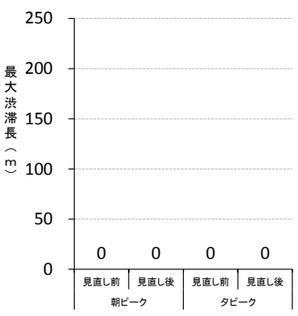


【参考】国道１号の最大渋滞長

・方向③（北流入）



・方向④（南流入）



出典　最大渋滞長：渋滞長調査結果（見直し前･･･瓦町交差点H26.2.12、殿田橋交差点H26.10.16 、見直し後･･･H28.1.26）

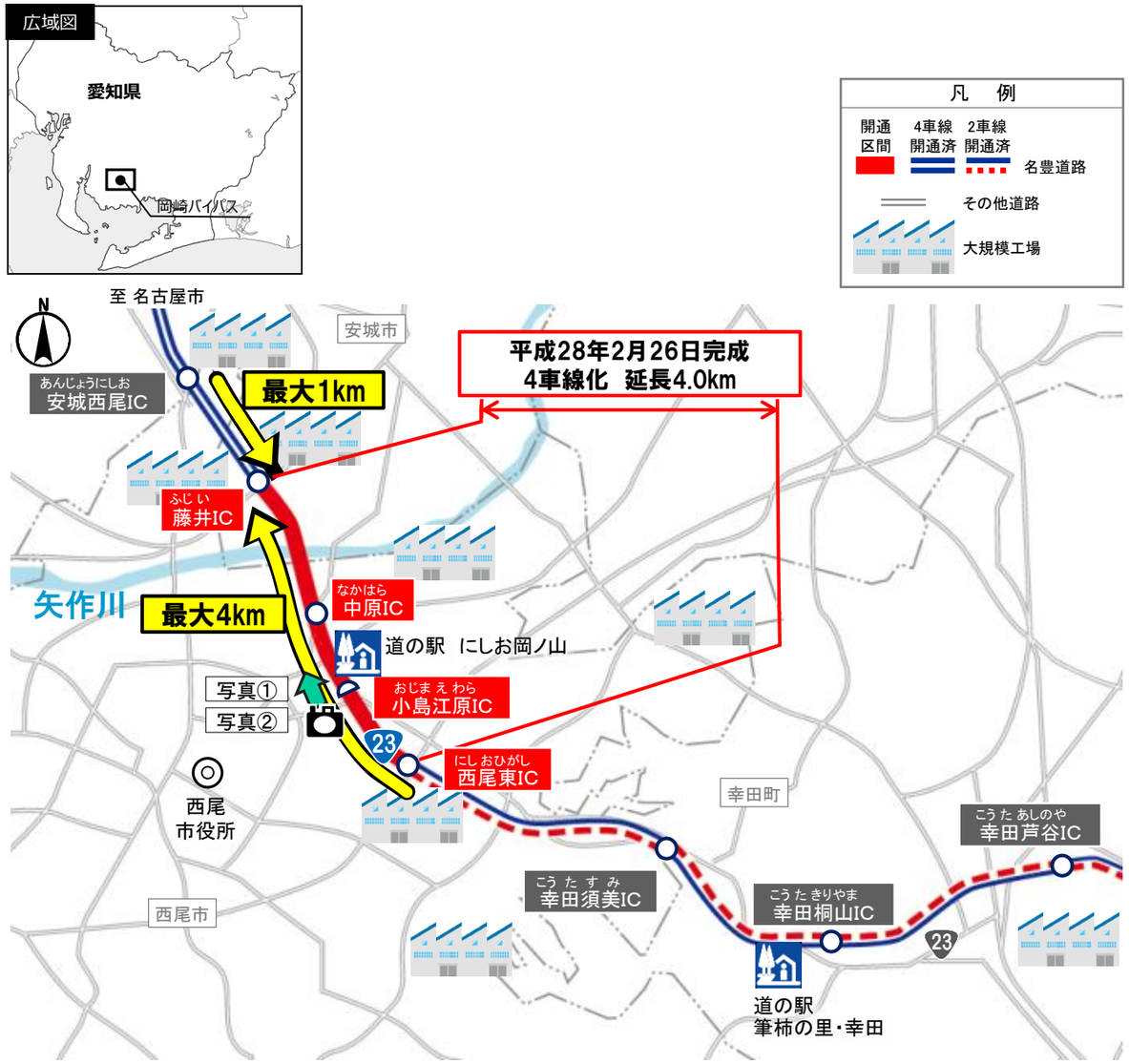
3. 実施した渋滞対策

（３）国道23号名豊道路（岡崎バイパス：西尾東IC～藤井IC）４車線化（実施主体 ： 国土交通省）

三河地域（豊田エリア除く）：㉓

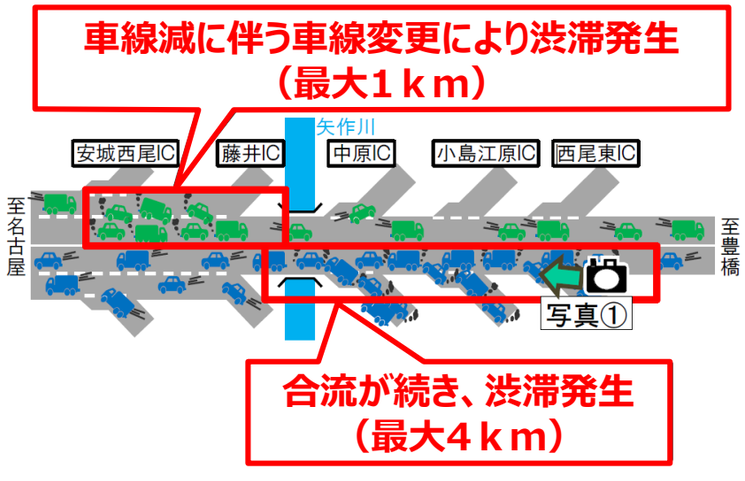
○国道23号名豊道路岡崎バイパス（西尾東IC～藤井IC）は、平成28年2月26日に４車線化が完成。
○４車線化により、車線減少に伴う車線変更の解消と、スムーズな合流が可能になったため、渋滞が解消。
（上り（豊橋方面）：最大１ｋｍ⇒０ｋｍ（解消）、下り（名古屋方面）：最大４ｋｍ⇒０ｋｍ（解消））

位 置 図

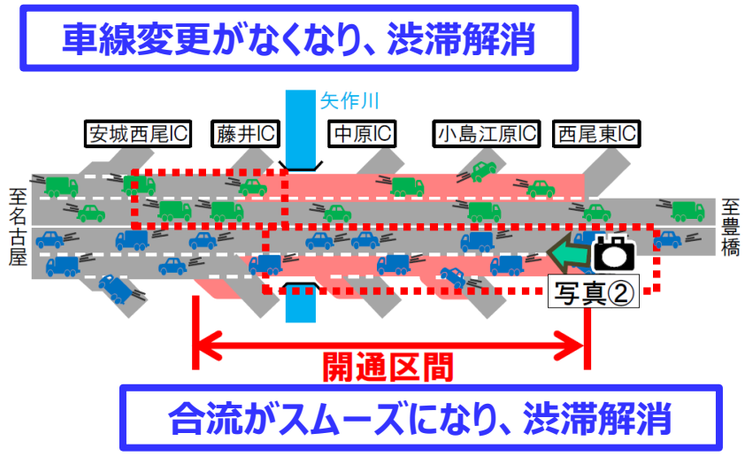


整備効果

＜4車線化開通前＞



＜4車線化開通後＞



出典：名四国道事務所　旅行速度調査（開通前：H27.9.10、開通後：H28.3.1）

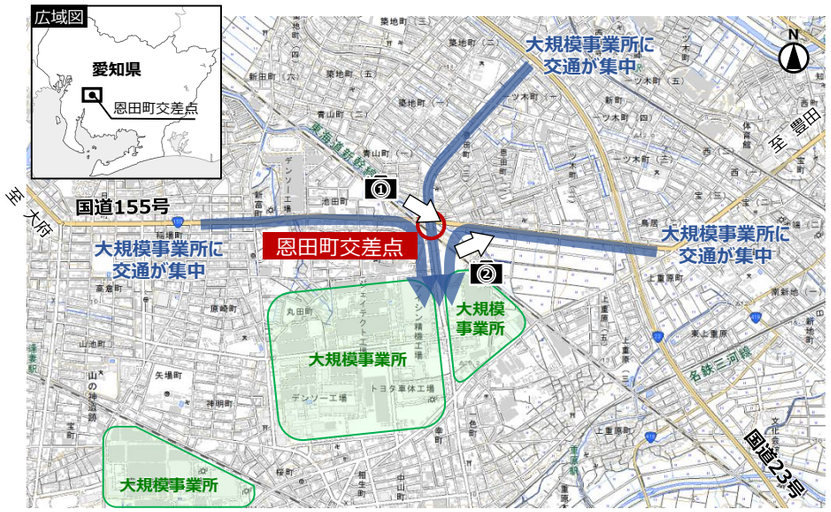
3. 実施した渋滞対策

（４）国道155号恩田町交差点における交差点改良（実施主体 ： 愛知県）

三河地域（豊田エリア除く）：⑳

○国道155号：恩田町交差点において、西進方向の車線運用を変更。（平成27年１月～２月：実施）
○西進方向の最大渋滞長が1,000mから110mに短縮（890m短縮）し、通過時間も約16分短縮。

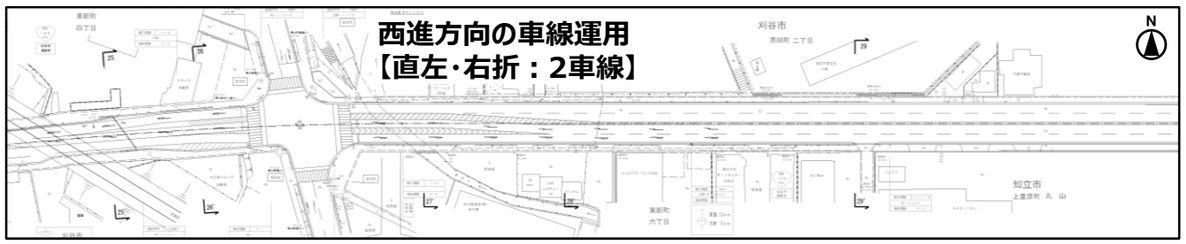
位 置 図



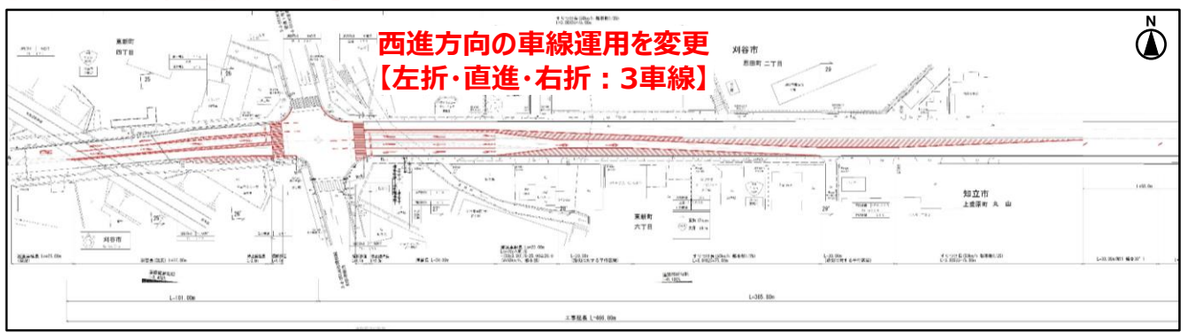
恩田町交差点東側の渋滞状況

対策概要

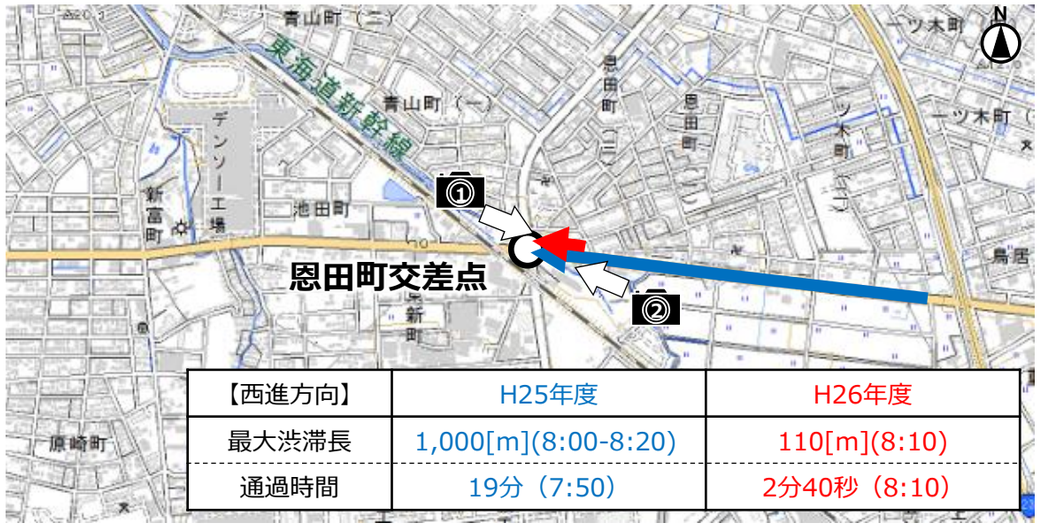
【交差点：車線運用変更前】



【交差点：車線運用変更後】



整備効果



【西進方向】	H25年度	H26年度
最大渋滞長	1,000[m](8:00-8:20)	110[m](8:10)
通過時間	19分（7:50）	2分40秒（8:10）

① 恩田町交差点東側の状況[交差点付近]

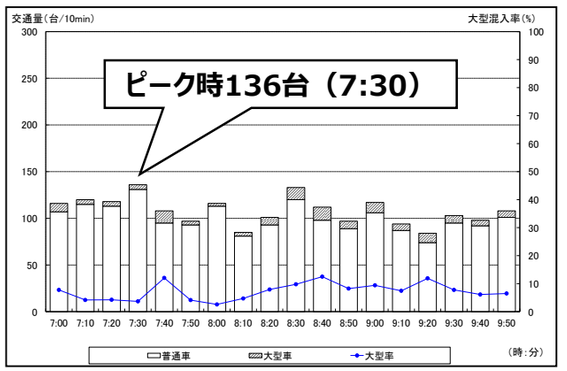
② 恩田町交差点東側の状況[交差点150m東側]

※調査日
【平成25年度】
平成25年11月26日[火]
午前7時～午前10時
（3時間）

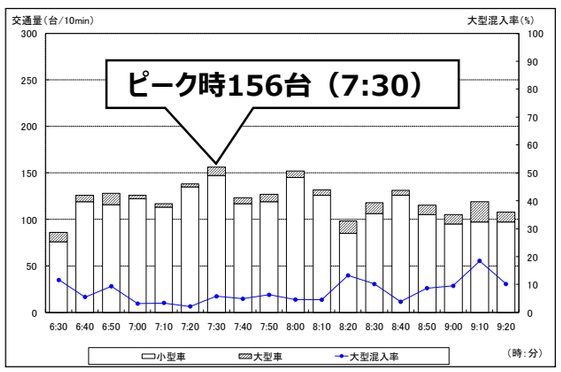
【平成26年度】
平成27年　2月24日[火]
午前6時30分 ～午前9時30分
（3時間）

□ 交通量の変化（西進方向）

【平成25年度】：車線運用変更前



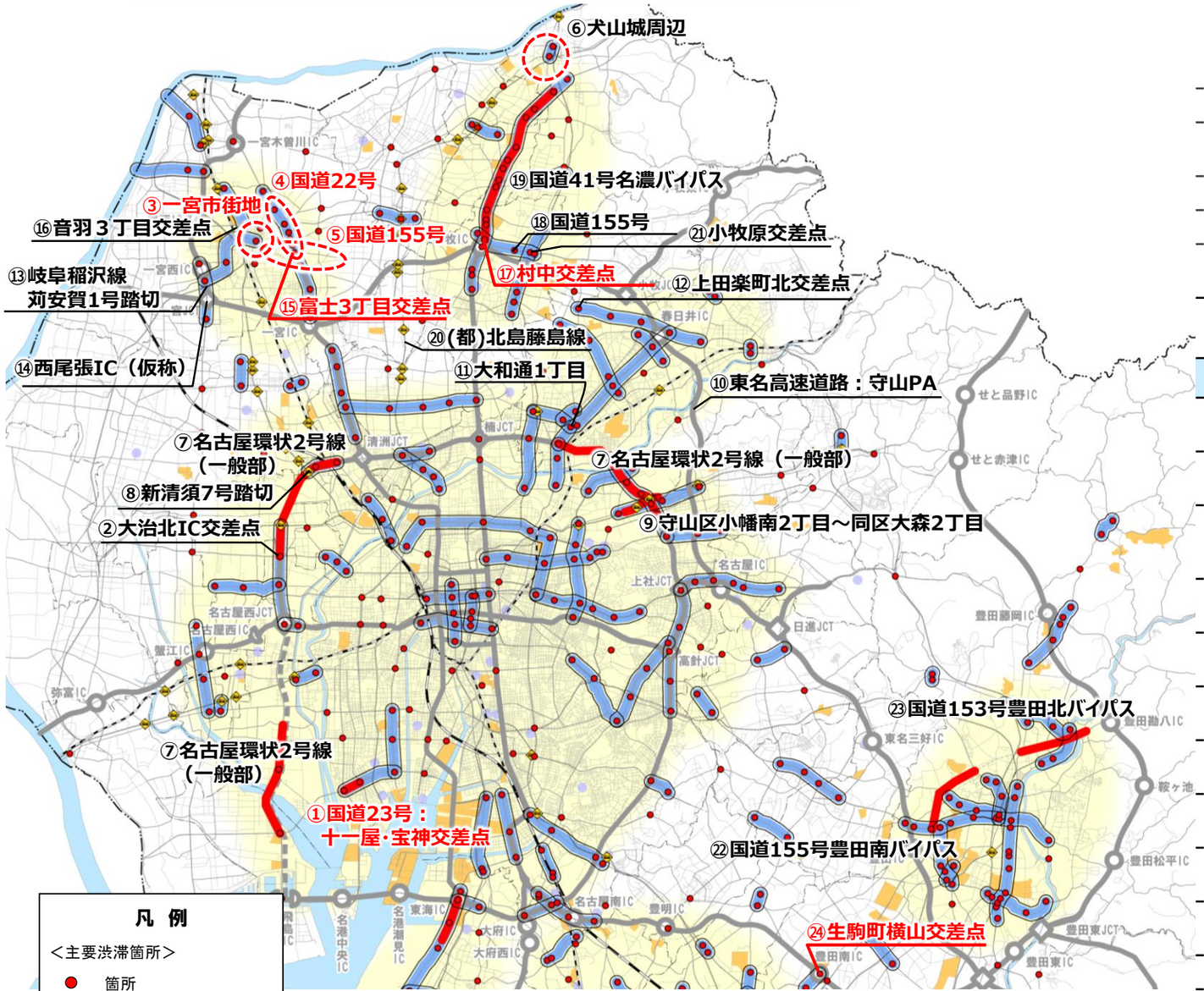
【平成26年度】：車線運用変更後



４．今年度の取り組み（案）

4. 今年度の取り組み（案）

4-1 今年度の取り組み（案）【名古屋周辺地域、三河地域（豊田エリア）】

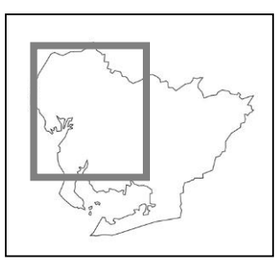


凡　例

＜主要渋滞箇所＞
- 箇所
- 箇所（踏切）
- 区間
- エリア

＜道路種別＞
- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道

- 主な工場等
- 主な大規模商業施設



エリア：都市部等、混雑区間･箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

区間　：交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

・総合対策等

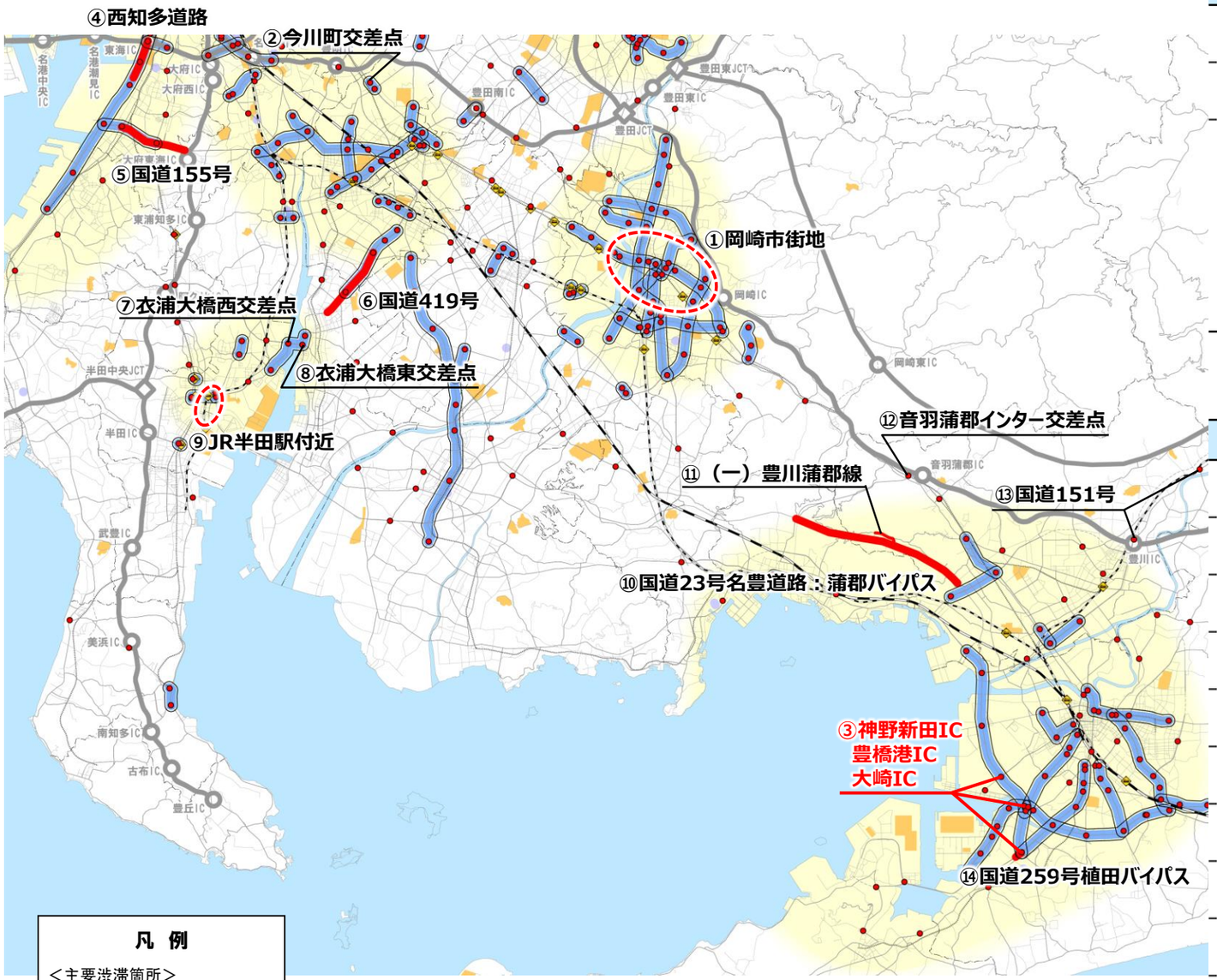
No	エリア	箇所	対策内容	実施主体	対策状況
①	名古屋二環エリア	国道23号	十一屋･宝神交差点における渋滞対策 ・交通分散を促す情報提供（チラシ配布） ・交通容量の拡大・交通の整流化に資する対策（ポストコーンの撤去）	国土交通省	検討中
②	〃	名古屋西部	大治北IC交差点周辺における渋滞対策	国土交通省	検討中
③	一宮エリア	一宮市街地	「一宮七夕まつり」の際の無料シャトルバス運行や情報提供による渋滞緩和	一宮市	継続実施
④	〃	国道22号	情報提供による交通の分散	一宮市	検討中
⑤	〃	国道155号	情報提供による交通の分散	一宮市	検討中
⑥	小牧･犬山エリア	犬山城周辺	犬山城周辺における交通分散を図る情報提供	犬山市	継続実施

・道路整備等

No	エリア	箇所	対策内容	実施主体	対策状況
⑦	名古屋二環エリア	名古屋環状2号線	名古屋環状2号線事業（一般部）	国土交通省 NEXCO	実施中
⑧	〃	新清須7号踏切	踏切（名鉄･名古屋本線）鉄道高架事業	愛知県 清須市	未定
⑨	〃	[代表]喜多山2号踏切	一般国道３０２号及び都市計画道路守山本通線と名古屋鉄道瀬戸線との立体交差事業	国土交通省 名古屋市	実施中
⑩	〃	東名高速道路守山PA	東名高速道路守山スマートIC（仮称）新設改良	名古屋市	H29年度末完了予定
⑪	〃	大和通１丁目交差点	国道19号大和通１丁目交差点：交差点改良･信号現示変更	春日井市 愛知県警察	検討中
⑫	〃	上田楽町北交差点	国道155号上田楽町北交差点：交差点改良	愛知県	平成29年度完了予定
⑬	一宮エリア	岐阜稲沢線苅安賀1号踏切	立体交差：岐阜稲沢線苅安賀1号踏切撤去事業	愛知県	検討中
⑭	〃	西尾張IC（仮称）	西尾張IC（仮称）設置事業	愛知県	実施中
⑮	〃	富士３丁目交差点	国道155号富士３丁目交差点：車線運用の変更（西側流入部）	愛知県 愛知県警察	検討中
⑯	〃	音羽3丁目交差点	一宮中心市街地：音羽3丁目交差点車線運用の改善	愛知県	平成28年度完了予定
⑰	小牧･犬山エリア	村中交差点	国道41号村中交差点車線運用変更	国土交通省	H28年度完了
⑱	〃	国道155号	国道155号自才前拡幅事業	愛知県	実施中
⑲	〃	名濃バイパス	国道41号名濃バイパス6車線化事業	国土交通省	実施中
⑳	〃	(都)北島藤島線	(都)北島藤島線街路改良事業	岩倉市	平成28年度完了予定
㉑	〃	小牧原交差点	国道155号小牧原交差点の改良	愛知県	実施中
㉒	豊田エリア	豊田南バイパス	国道155号豊田南バイパス事業	国土交通省	実施中
㉓	〃	豊田北バイパス	国道153号豊田北バイパス事業	国土交通省	実施中
㉔	〃	生駒町横山交差点	（主）名古屋岡崎線生駒町横山交差点：車線増設及び信号現示の見直し	愛知県 愛知県警察	H28年度完了

4. 今年度の取り組み（案）

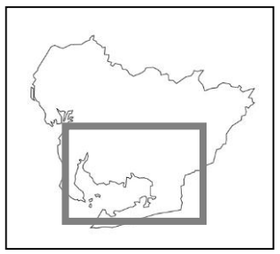
4-1 今年度の取り組み（案）【三河地域（豊田エリア除く）】



凡 例

＜主要渋滞箇所＞
- 箇所
- 箇所（踏切）
- 区間
- エリア

＜道路種別＞
- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道
- 主な工場等
- 主な大規模商業施設



エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

区間：交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

・総合対策等

No	エリア	箇所	対策内容	実施主体	対策状況
①	岡崎エリア	岡崎市街地	岡崎市花火大会における渋滞対策	岡崎市	検討中
②	知立・刈谷エリア	今川町交差点	案内看板の設置による交通分散	国土交通省	今年度 実施予定
③	三河港エリア	神野新田IC 豊橋港IC 大崎IC	国道23号名豊道路： 神野新田IC・豊橋港IC・大崎IC： ３ICの分散利用	国土交通省 田原市 豊橋市　など	検討中

・道路整備等

No	エリア	箇所	対策内容	実施主体	対策状況
④	西知多エリア	西知多道路	西知多道路（東海ジャンクション）	国土交通省	実施中
⑤	〃	国道155号	国道155号東海拡幅	愛知県	平成33年度 完了予定
⑥	知立・刈谷エリア	国道419号	刈谷市小垣江町～高浜市神明町 国道419号刈谷・高浜拡幅：4車線化	愛知県	平成28年度 完了予定
⑦	半田・衣浦エリア	衣浦大橋西 交差点	国道247号衣浦大橋西交差点： 左折専用橋の設置	愛知県	実施中
⑧	〃	衣浦大橋東 交差点	国道419号衣浦大橋東交差点付近の 立体化（高浜立体）	愛知県	平成29年度 完了予定
⑨	〃	JR半田駅付近	踏切除却（連立事業）	愛知県	平成28年度 事業認可
⑩	三河港エリア	蒲郡バイパス	国道23号名豊道路事業	国土交通省	実施中
⑪	〃	（一）豊川 蒲郡線	（仮称）金野ICアクセス道路	愛知県	実施中
⑫	〃	音羽蒲郡 インター交差点	音羽蒲郡インター交差点： 右折車線増設	愛知県	検討中
⑬	〃	国道151号	上野町・江島橋北交差点の渋滞対策	愛知県	【実施年度】 H28年度以降
⑭	〃	国道259号 植田バイパス	大崎インター西交差点以西の車線増設	愛知県	平成28年度 完了予定

4. 今年度の取り組み（案）

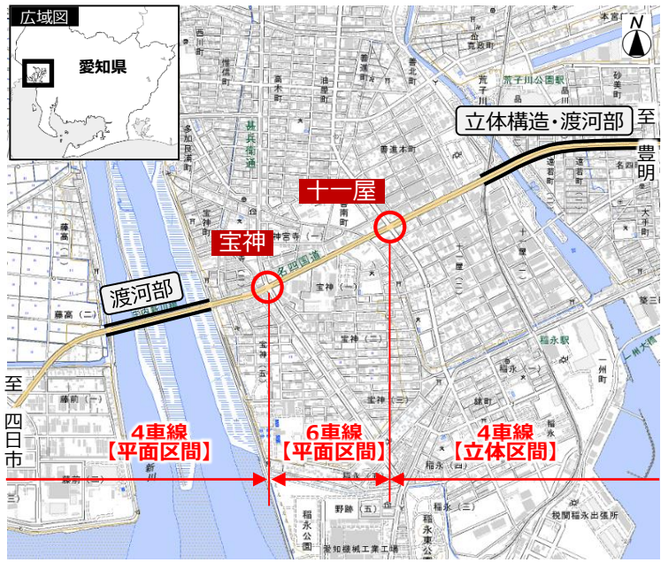
4-2 通常時の渋滞対策の検討・取り組み内容

（1）国道23号十一屋・宝神交差点

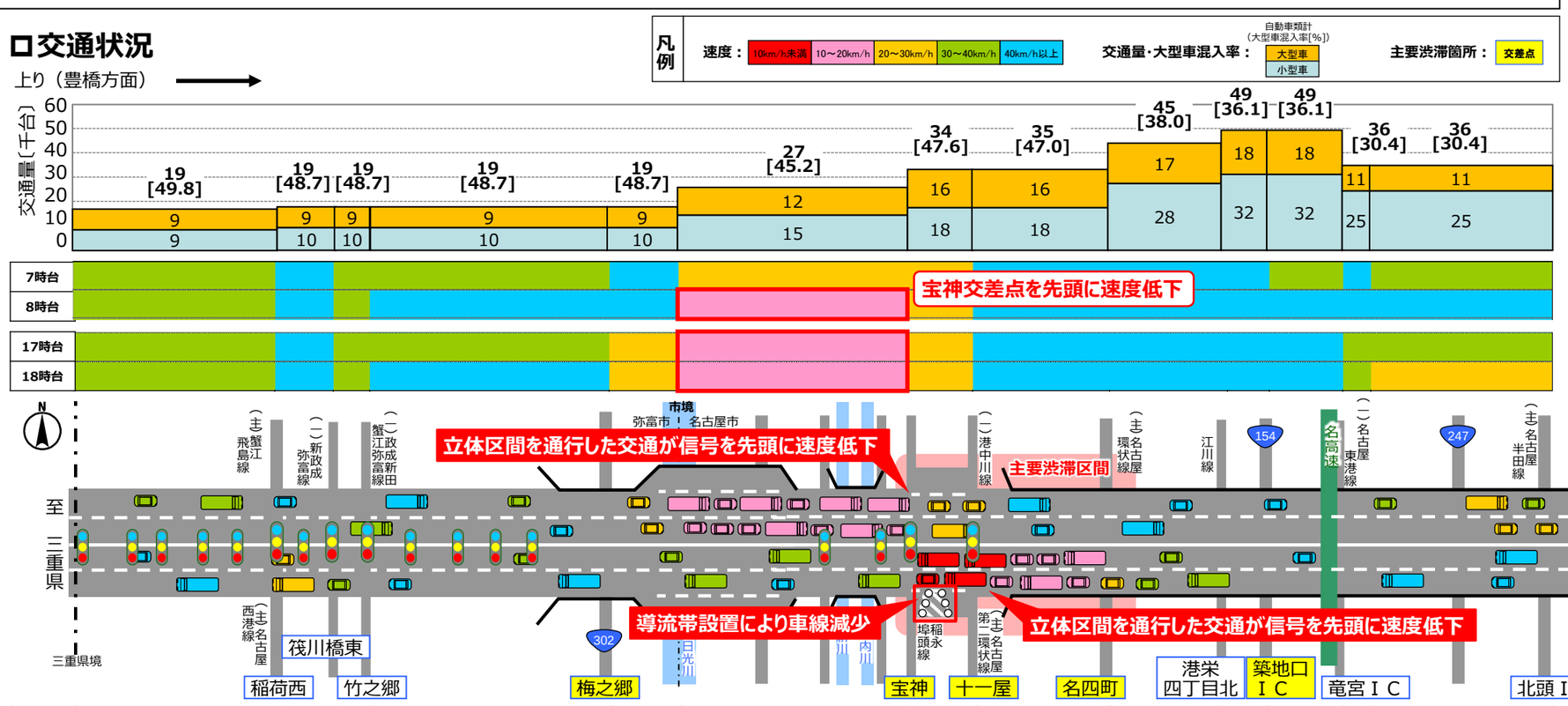
①現在の交通状況・課題

○国道23号：十一屋交差点・宝神交差点周辺は、十一屋交差点以東が立体構造、以西が平面区間（信号交差箇所）の道路構造の影響により、宝神交差点を先頭に速度低下が発生。
○当該区間周辺は、愛知県内の国道23号において、最も大型車混入率が高く、通行している大型車は、名古屋港外々ODの割合が50%以上であり、通過交通の割合が高い。

□箇所図

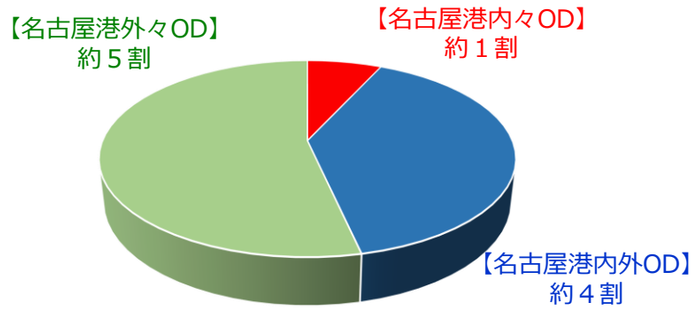


□交通状況



□道路の使われ方

・十一屋～宝神交差点間を通行した車両のOD内訳



※名古屋港エリア：H22センサスBゾーンより、「名古屋市港区」、「弥富市１区」、「海部郡飛島村」を指定

・名古屋港内々OD：上記指定エリア内のOD交通
・名古屋港内外OD：上記指定エリア内とエリア外のOD交通
・名古屋港外々OD：上記指定エリアを通過するOD交通

※【旅行速度】　民間プローブデータ（H26年度）
※【交通量・大型車混入率】　H22センサス交通量より算出

4. 今年度の取り組み（案）

（１）国道23号十一屋・宝神交差点

名古屋周辺地域、三河地域（豊田エリア）：①

②渋滞対策【短期対策】（実施主体 ： 国土交通省）

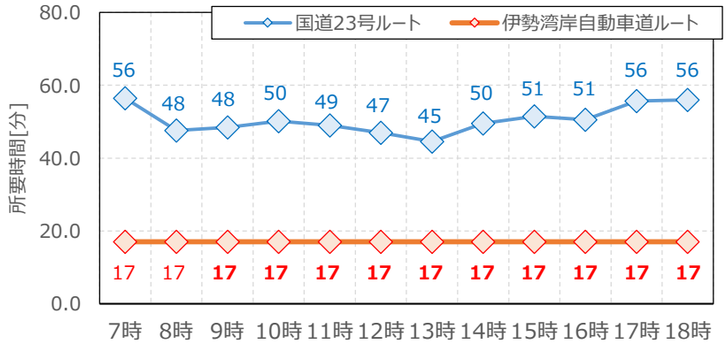
○国道23号十一屋・宝神交差点付近は、通過する大型車が多いことから、短期対策としてETC2.0の割引制度を活用した伊勢湾岸自動車道への迂回促進施策（チラシ配布）を実施予定。

【短期対策】 ETC2.0を活用した道路の”賢い“使い方【通過交通を対象とした交通分散を促す情報提供（チラシ配布）】

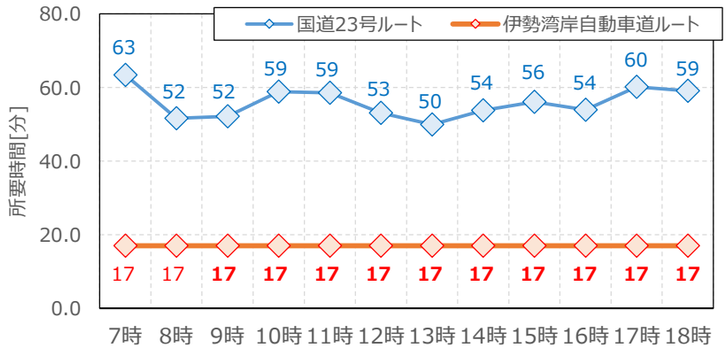
- 国道23号は、渡河部であることが地理的な課題から、交通が集中し、渋滞が頻発しており、需要交通の分散を図る必要性がある。
- 当該地域を通行する交通は、通過交通である比較的トリップ長が長い大型車が多く（昼間時間帯の大型車混入率は50%以上）、大型車を対象に交通容量に余裕を有する「伊勢湾岸自動車道」への経路転換を促進する施策を検討。

■経路別の所要時間変動

【上り方向】みえ川越IC⇒名古屋南IC



【下り方向】名古屋南IC⇒みえ川越IC



【出典】国道23号：H26年度平日民プロデータ
伊勢湾岸自動車道：NEXCO中日本HP

国道23号の所要時間は、伊勢湾岸自動車道と比較して、全時間帯で概ね3倍以上の時間を要している。伊勢湾岸自動車道は、速達性・定時性の高い走行が可能な経路

■配布チラシ（案）

4. 今年度の取り組み（案）

名古屋周辺地域、三河地域（豊田エリア）：①

（１）国道23号十一屋・宝神交差点

②渋滞対策【短期対策】（実施主体 ： 国土交通省）

○国道23号（下り）十一屋～宝神交差点は、第1車線に導流帯（ポストコーン）が設置されており、車線減少に起因する渋滞が発生。
○導流帯の撤去による交通容量の拡大・交通の整流化を検討。

【短期対策】 導流帯の撤去による交通容量の拡大・交通の整流化【道路空間の効率的な活用】

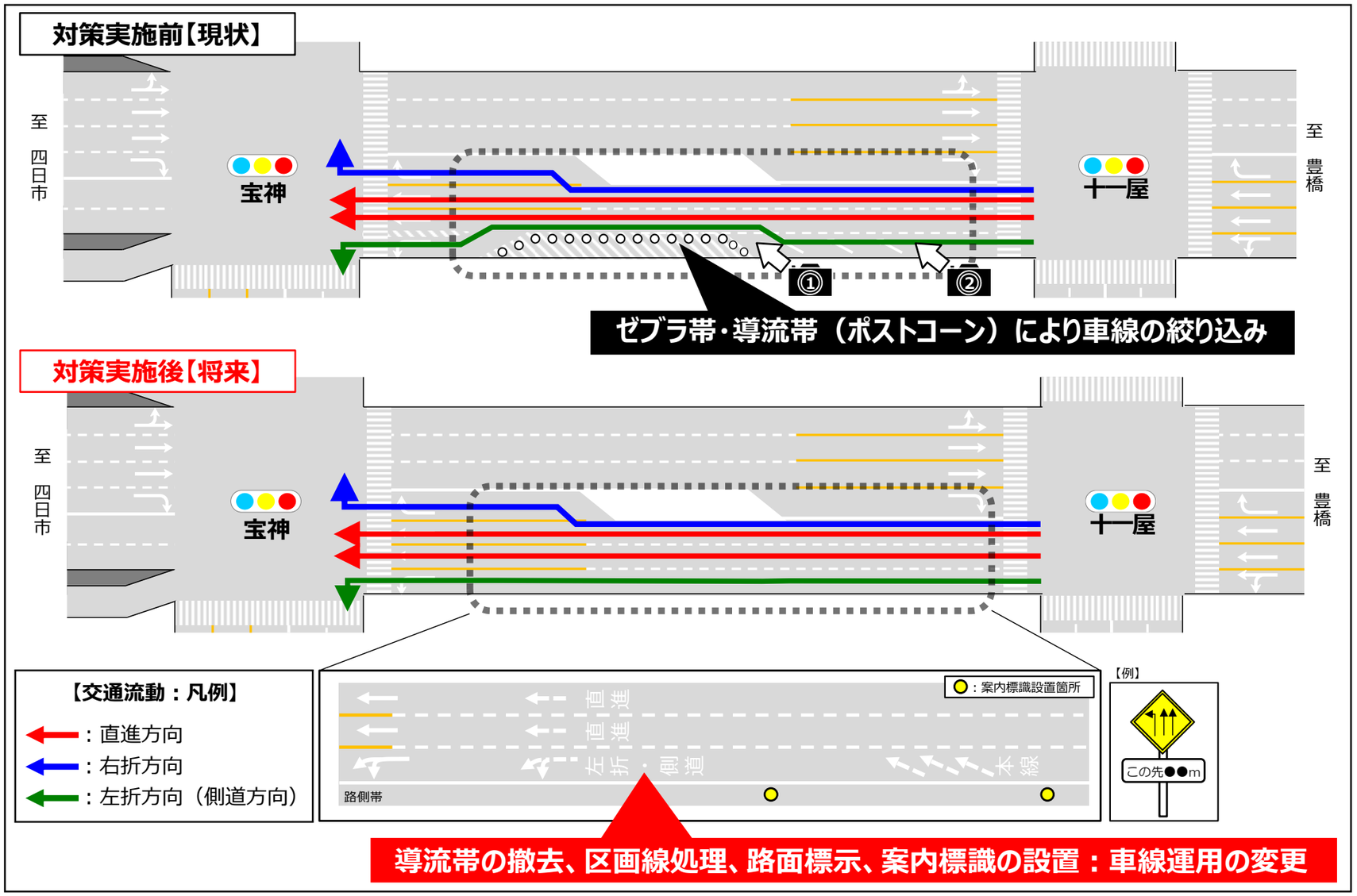
- 第1車線に導流帯（ポストコーン）が設置されているため、第2、3車線に交通が集中し、渋滞時は渋滞長・滞留長が延伸。
- 導流帯を撤去することにより、各車線に交通が分散し、交通容量の拡大・交通の整流化が期待。※効率的な道路空間の活用

■ 交通状況

①

②

■ 対策内容：導流帯撤去の検討

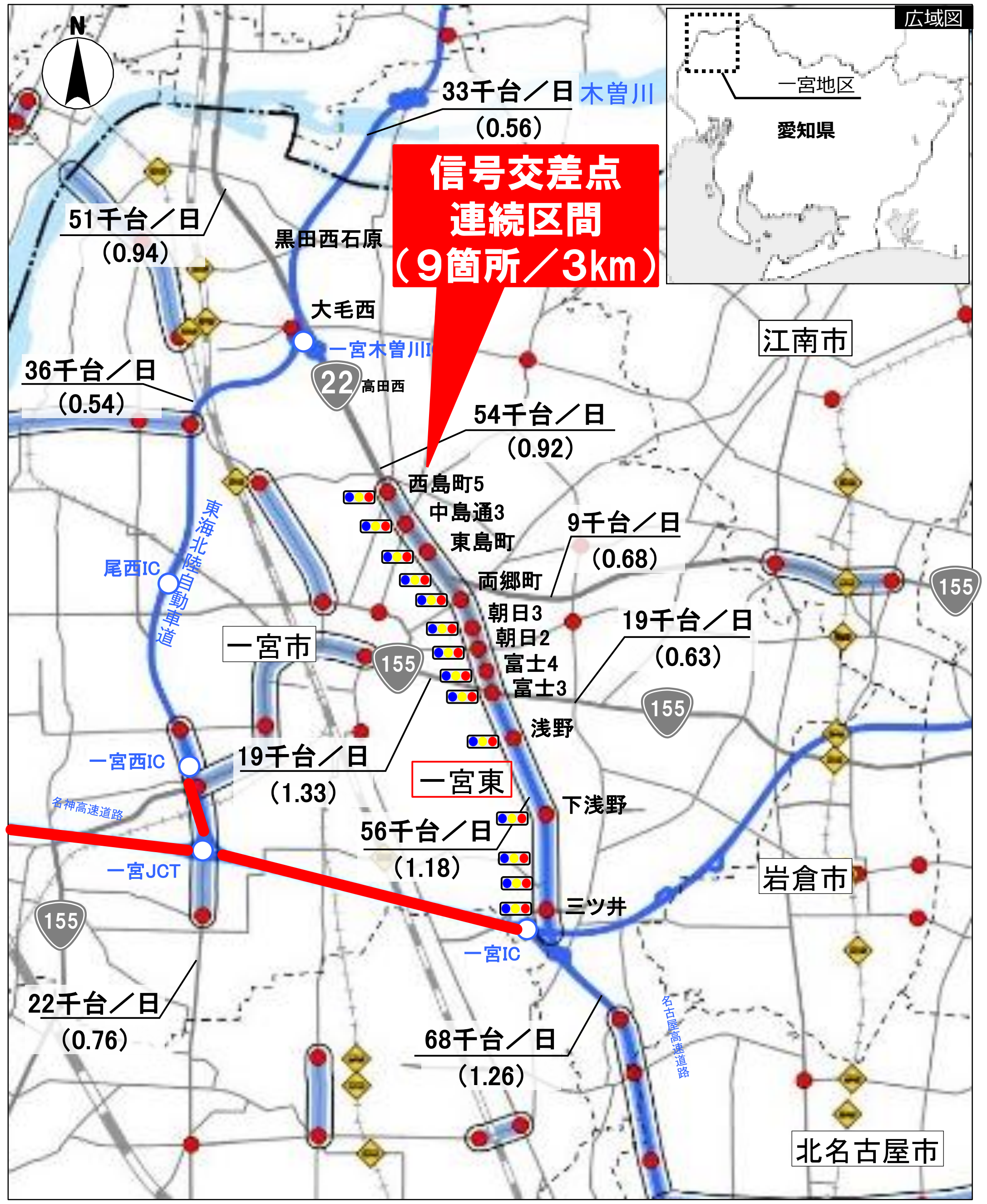


4. 今年度の取り組み（案）

（２）国道22号一宮地区における渋滞対策：①現在の交通状況・課題

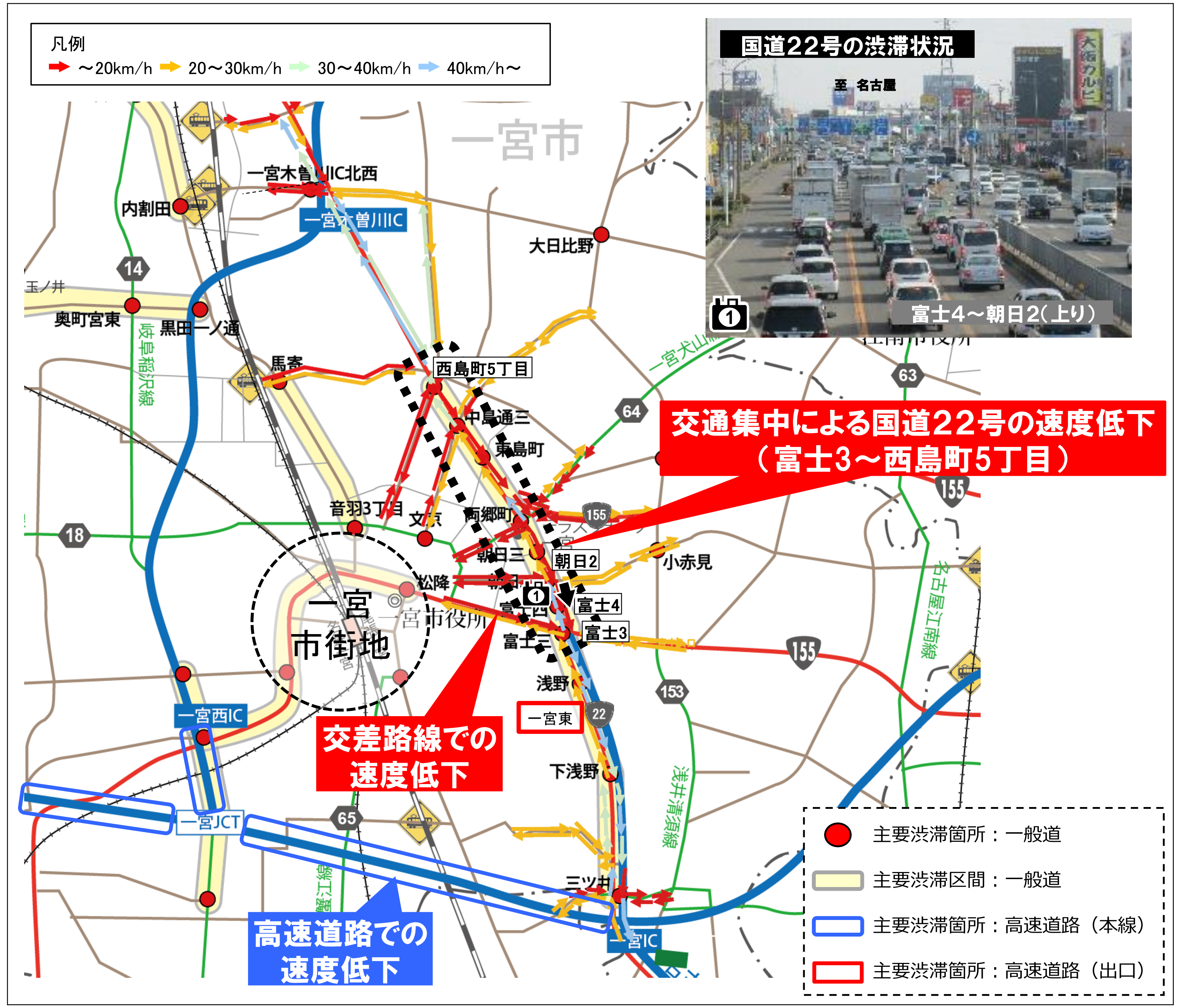
○ 国道22号（名岐バイパス）は、一宮市中心街付近において交通集中及び信号交差点が連担しており速度低下が発生。

■交通状況



〈主要渋滞箇所〉 〈区間・エリア〉
- 交差点
- 踏切
- 主要渋滞区間：一般道
- エリア
- 主要渋滞箇所：高速道路（本線）
- 主要渋滞箇所：高速道路（出口）

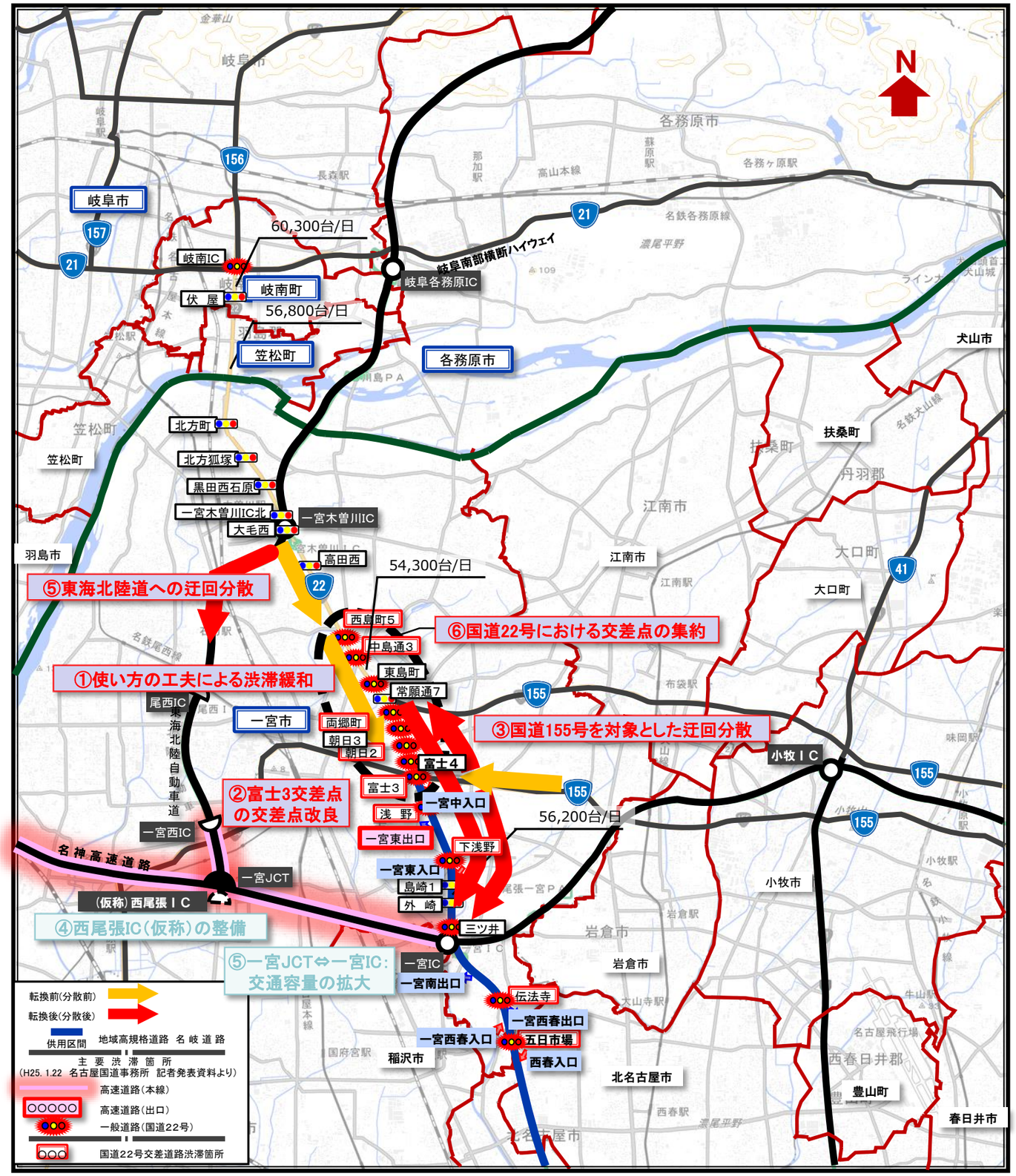
■平日朝ピーク旅行速度（7時台）



速度図：民間プローブデータ（H26年度（H26.4～H27.3）の平日朝ピーク（7時台）

4. 今年度の取り組み（案）

（2）国道22号一宮地区における渋滞対策：②主な対策



【短期対策】

①使い方の工夫による渋滞緩和	・国道22号への流入を抑制し、交通の分散・転換を検討
②富士3交差点の交差点改良	・富士3交差点において右折車線の2車線化を図る対策を検討
③国道155号を対象とした迂回分散	・国道155号から国道22号への流入を抑制し、交通の分散・転換検討

【中期対策】

④西尾張IC（仮称）の整備	・東海北陸自動車道：西尾張ICの整備の推進
⑤東海北陸道への迂回分散 ＜今後検討＞	・名古屋港方面への交通を対象に、東海北陸道：西尾張ICへ交通転換を促す方策の検討 ・名神高速道路（一宮JCT～一宮IC）交通容量の拡大方策を検討
⑥国道22号における交差点の集約 ＜今後検討＞	・西島町5～富士3交差点を対象に交差点の集約を検討

4. 今年度の取り組み（案）

（２）国道22号一宮地区における渋滞対策：③情報提供による交通の分散（実施主体 ： 一宮市）

名古屋周辺地域、三河地域（豊田エリア）：④、⑤

○一宮地区では南北軸である国道22号（名岐バイパス）を中心に主要渋滞箇所が点在。
○国道22号（速度低下区間）への流入交通の分散・転換を行うことで、通勤時間帯に集中する交通に対する渋滞対策の推進を検討。
○一宮市の国道155号は、地方生活圏を連絡する東西方向の幹線道路。国道155号から国道22号を利用する交通が多く、迂回路を利用することで、国道22号の利用区間を短縮でき、国道22号の交通分散にも繋がる。

■使い方の工夫による渋滞緩和（国道22号）

■国道155号を対象とした迂回分散

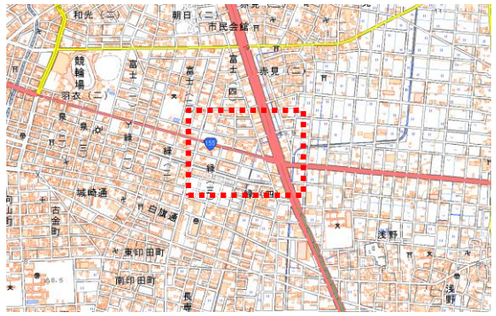
4. 今年度の取り組み（案）

名古屋周辺地域、三河地域（豊田エリア）：⑮

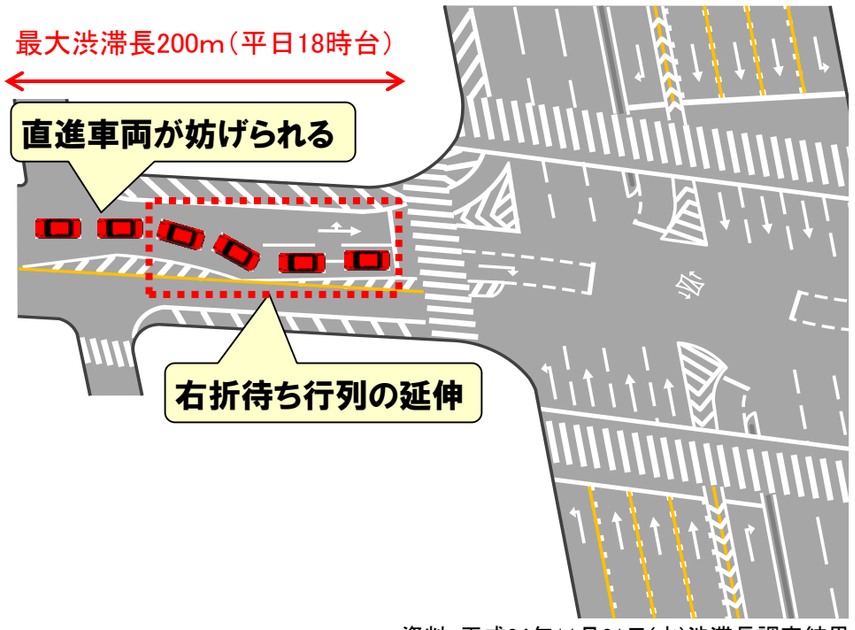
（２）国道22号一宮地区における渋滞対策：④国道155号富士３丁目交差点における車線運用の変更（実施主体 ： 愛知県）

○国道22号と国道155号の交差部である、富士３交差点において、右折車両が多く右折待ちの車両の滞留により直進車両が阻害され渋滞が発生。
○右折車線の２車線化により、西側流入部における交通容量の拡大を検討。

位 置 図

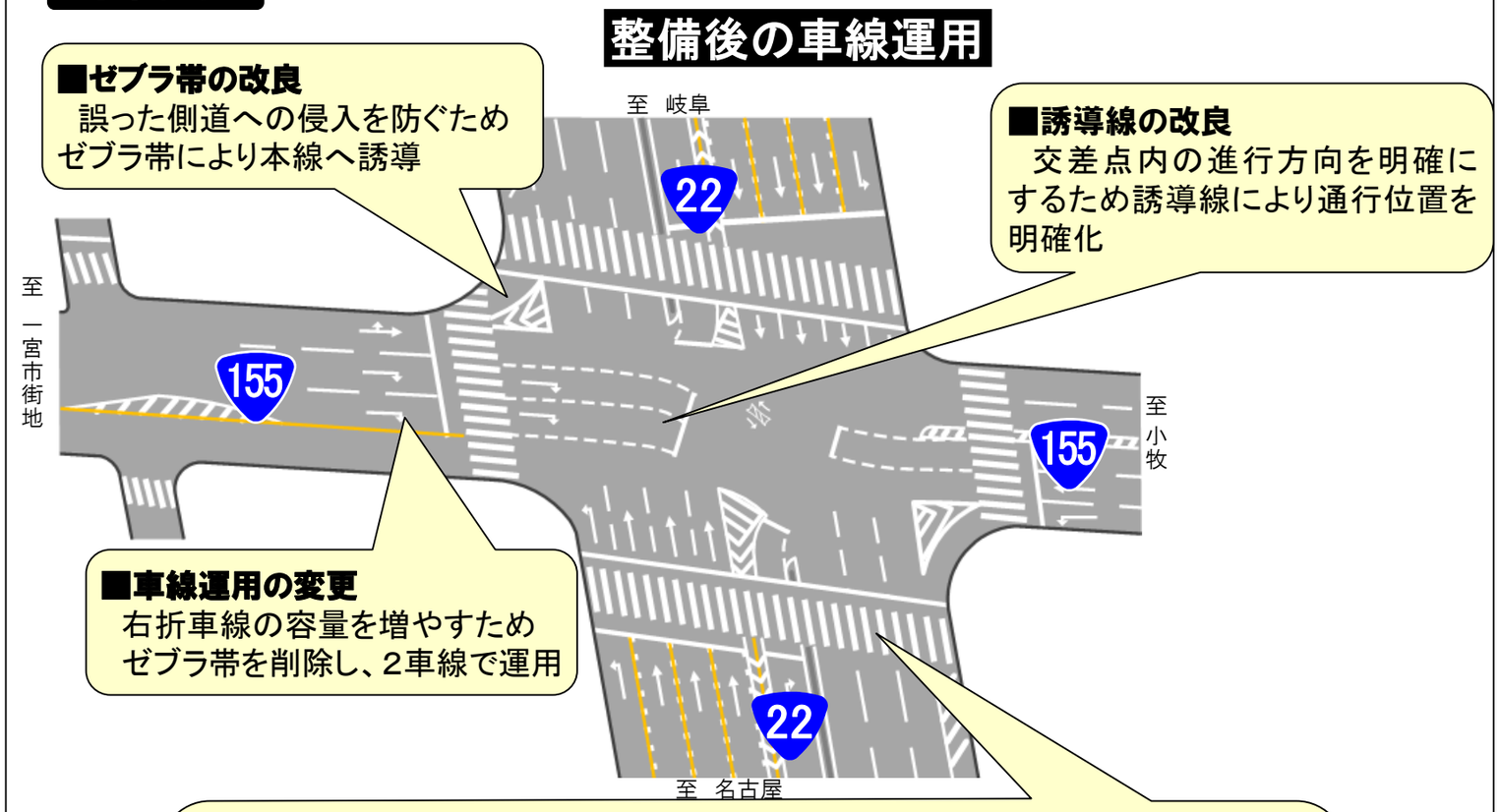


【現況】



資料：平成24年11月21日(水)渋滞長調査結果

対策概要



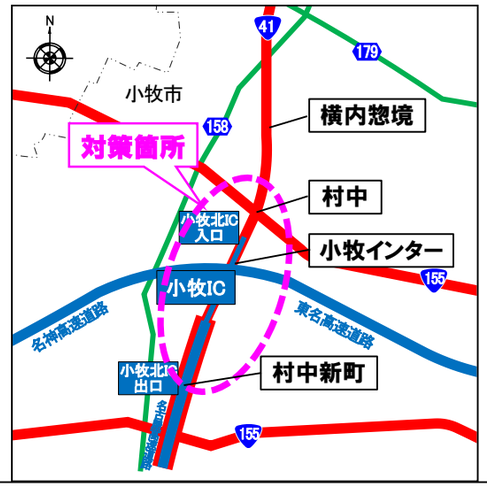
4. 今年度の取り組み（案）

（３）国道41号：村中交差点における車線運用変更（実施主体 ： 国土交通省）

名古屋周辺地域、三河地域（豊田エリア）：⑰

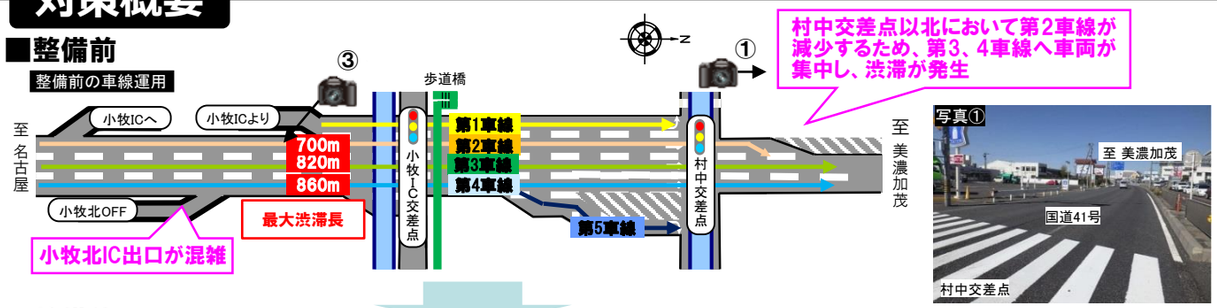
○当該交差点は、名神高速道路や名古屋高速道路の出口交通が流入する箇所であり、更に、交差点通過後の車線数減少により、各車線の交通量が偏在していることから、当該交差点を先頭に渋滞が発生。
○車線利用均衡化を図る車線運用の見直しを実施した結果、車線利用率が均等化し当該交差点の渋滞が緩和。その結果、小牧北OFFランプの渋滞回数が約3割減少。

位 置 図

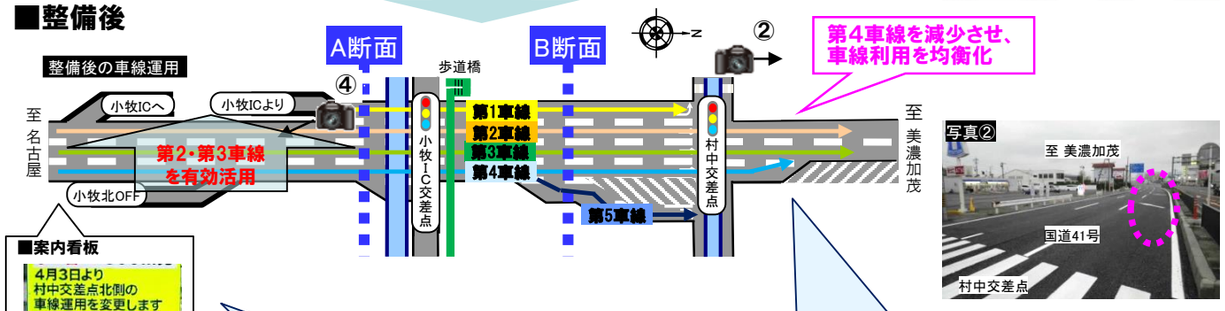


対策概要

■整備前



■整備後



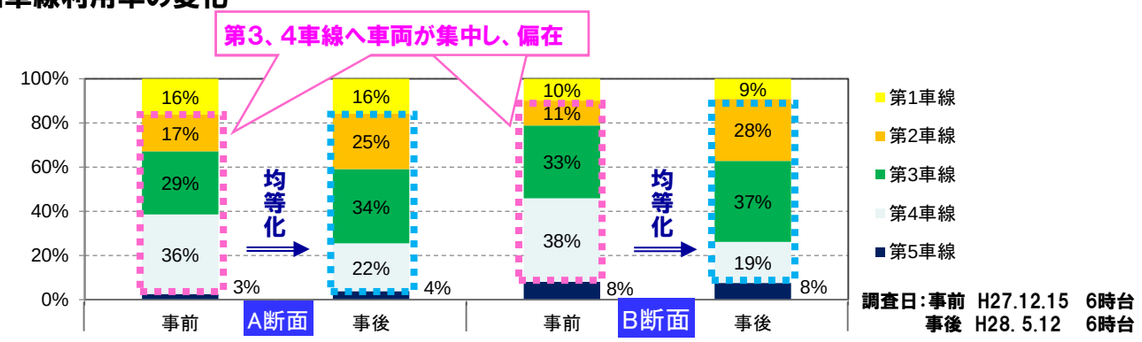
■案内看板

案内看板にて
車線変更を誘導

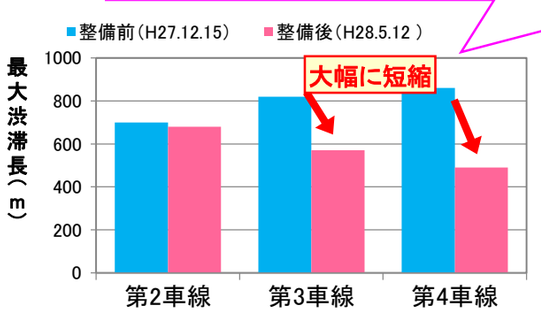
取組内容：ゼブラ等で車線を絞っている箇所を変更し、車線利用を均衡化。

整備効果

■車線利用率の変化

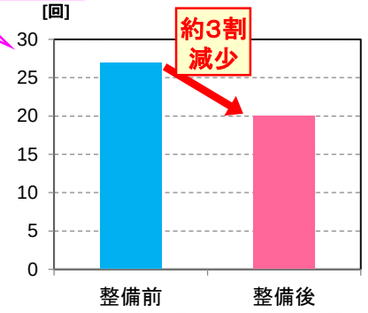


■村中交差点の最大渋滞長の変化



出典： 交通量調査結果

■小牧北OFFランプ渋滞回数の変化



注：渋滞回数は、1km以上の車列が30分以上続いた場合に1回として算出。
渋滞回数は、ゴールデンウィーク期間（5/1～5/8）を除く。
出典：名古屋高速道路公社提供データより作成

小牧北出口の
渋滞が軽減

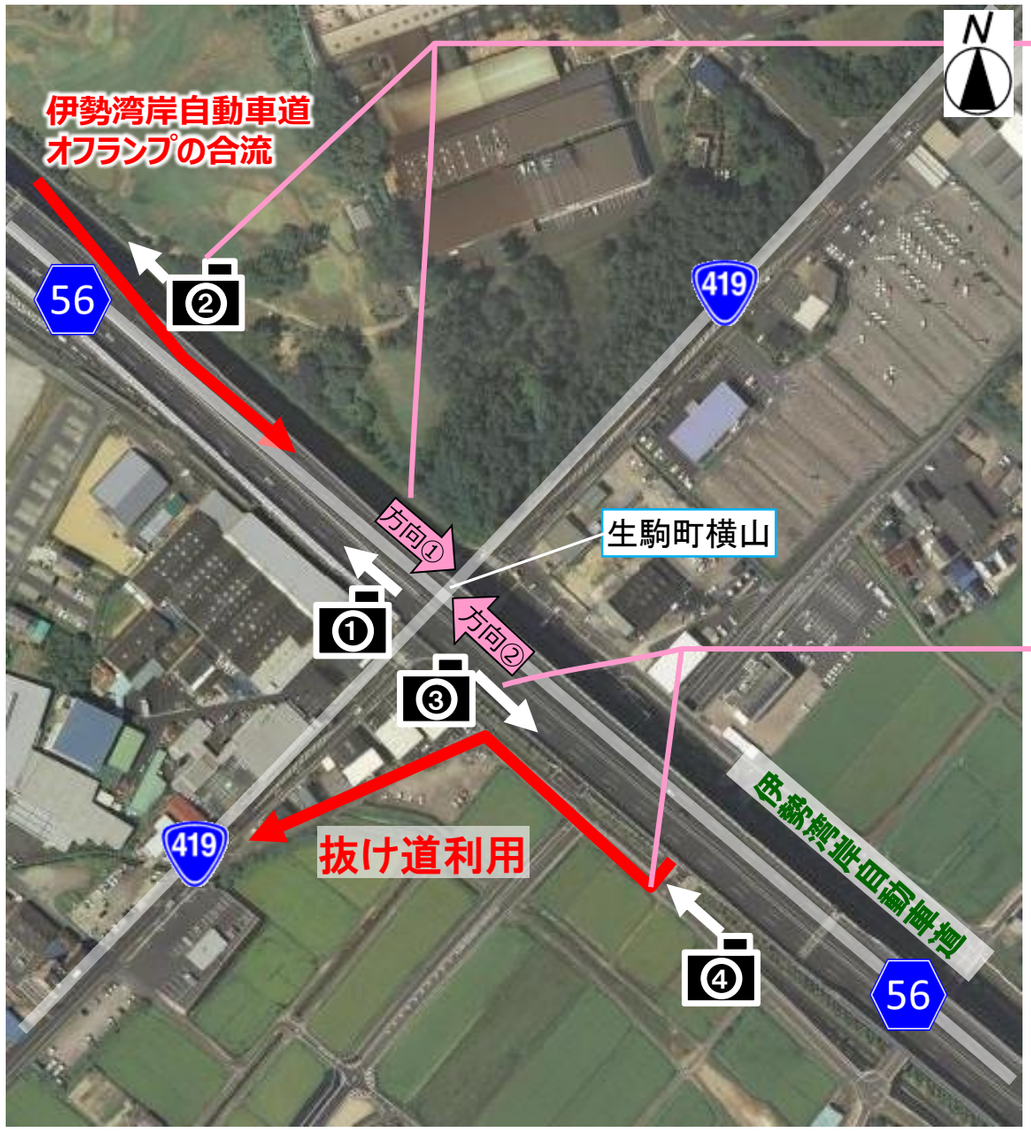
4. 今年度の取り組み（案）

（4）豊田南ＩＣ周辺

①現在の交通状況・課題

○生駒町横山交差点の東行き・西行きとも、常時5km/h程度となる速度低下が発生。東行きは、伊勢湾岸自動車道オフランプの合流による錯綜も重なり、オフランプにも渋滞の車列が伸びている状況。

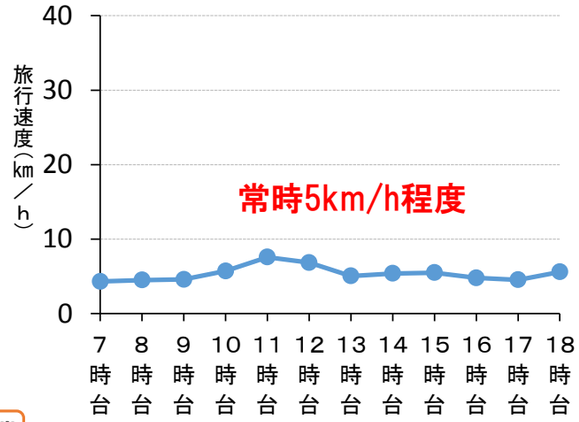
■豊田南ＩＣ周辺の渋滞状況



①生駒町横山（流入部）

②豊田南ICオフランプ（合流部）

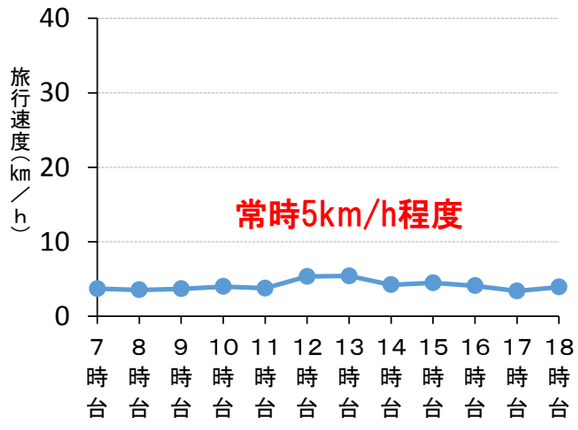
方向①



③生駒町横山（流入部）

④生駒町横山付近（抜け道）

方向②



4. 今年度の取り組み（案）

（４）豊田南ＩＣ周辺

名古屋周辺地域、三河地域（豊田エリア）：㉔

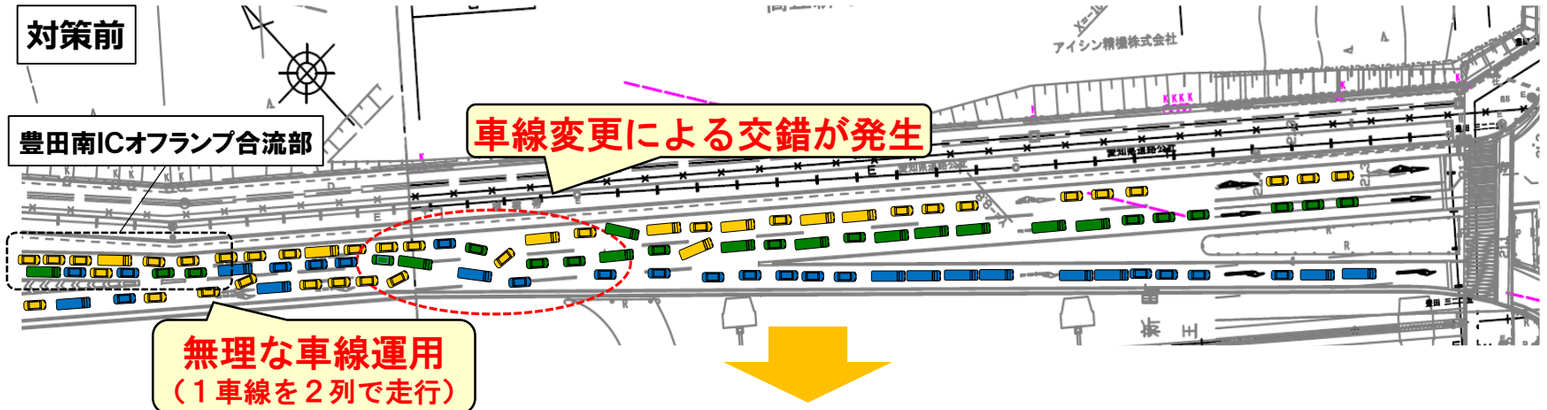
②渋滞対策（実施主体 ：愛知県、愛知県警察）

○伊勢湾岸自動車道オフランプからの合流部がボトルネックとなっていることから、生駒町横山交差点周辺の車線増設を実施。
○また、車線増設に先行し、信号現示の見直しを実施。

■名古屋岡崎線の車線増設

・平成２８年６月３０日に車線増設完了

出典：愛知県豊田加茂建設事務所資料



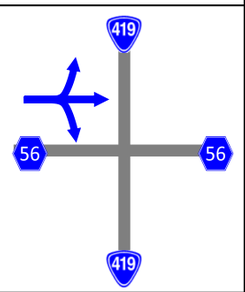
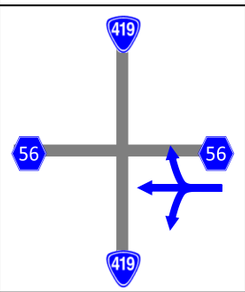
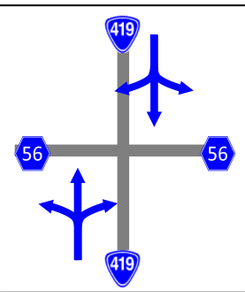
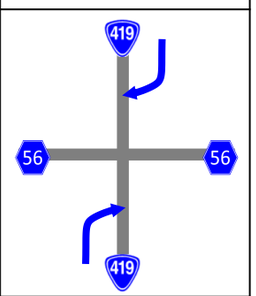
出典：愛知県豊田加茂建設事務所資料

■生駒町横山交差点の信号現示見直し

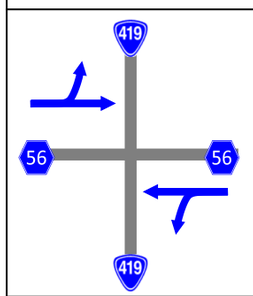
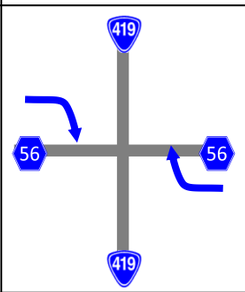
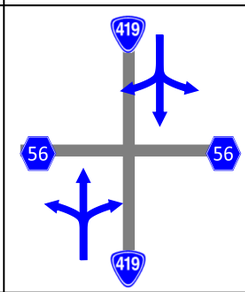
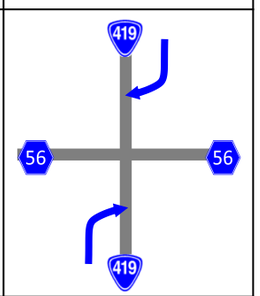
・直進車線増設に先行し、平成２８年２月２６日に実施

※名四国道事務所　渋滞長調査結果

対策前　サイクル長：160秒

現示	1	2	3	4
パターン				
青時間	37秒	24秒	67秒	9秒

対策後　サイクル長：160秒

1	2	3	4
			
39秒	20秒	67秒	9秒

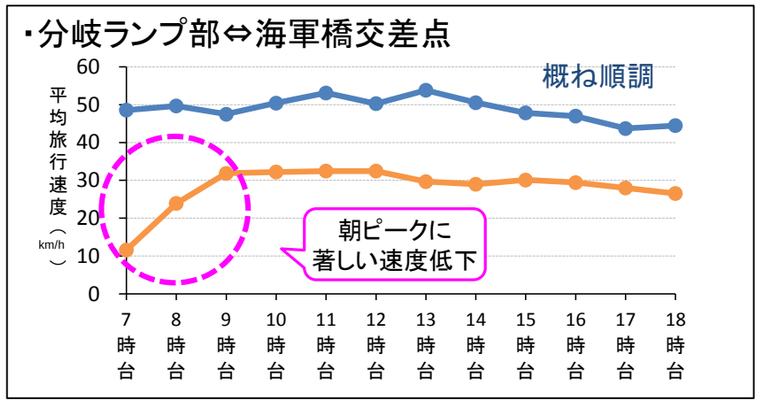
4. 今年度の取り組み（案）

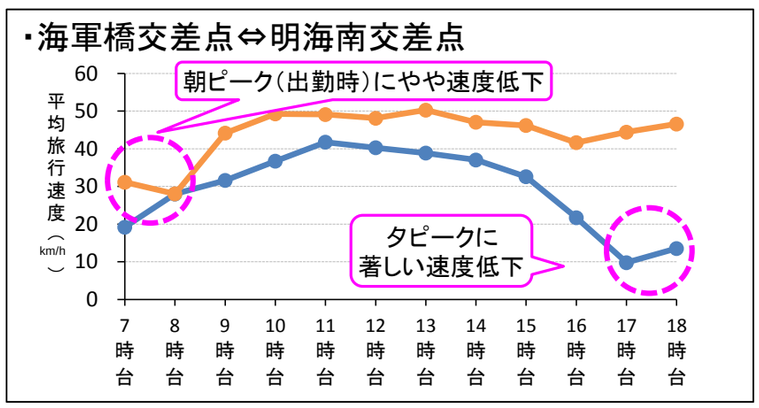
（５）三河港周辺３ＩＣ分散利用

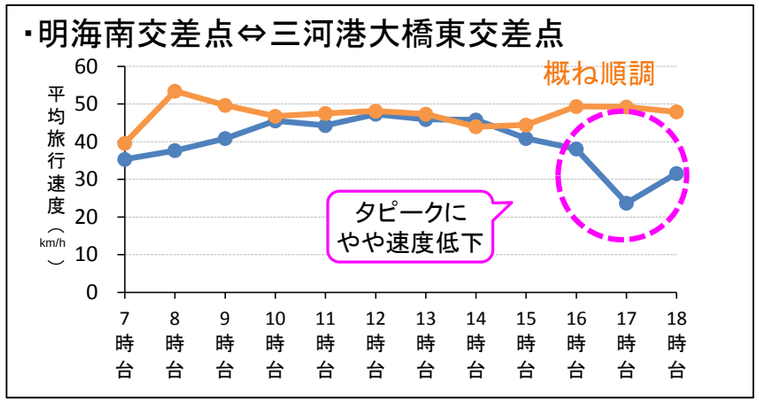
①現在の交通状況・課題

○三河港周辺を通過する臨港道路は、立地企業の通勤・物流交通などにより、朝夕ピーク時に慢性的な渋滞が発生。
○名豊道路を利用する物流交通の約８割が豊橋港ICに集中。また、約９割がICまでの経路として臨港道路を利用。

■臨港道路の旅行速度



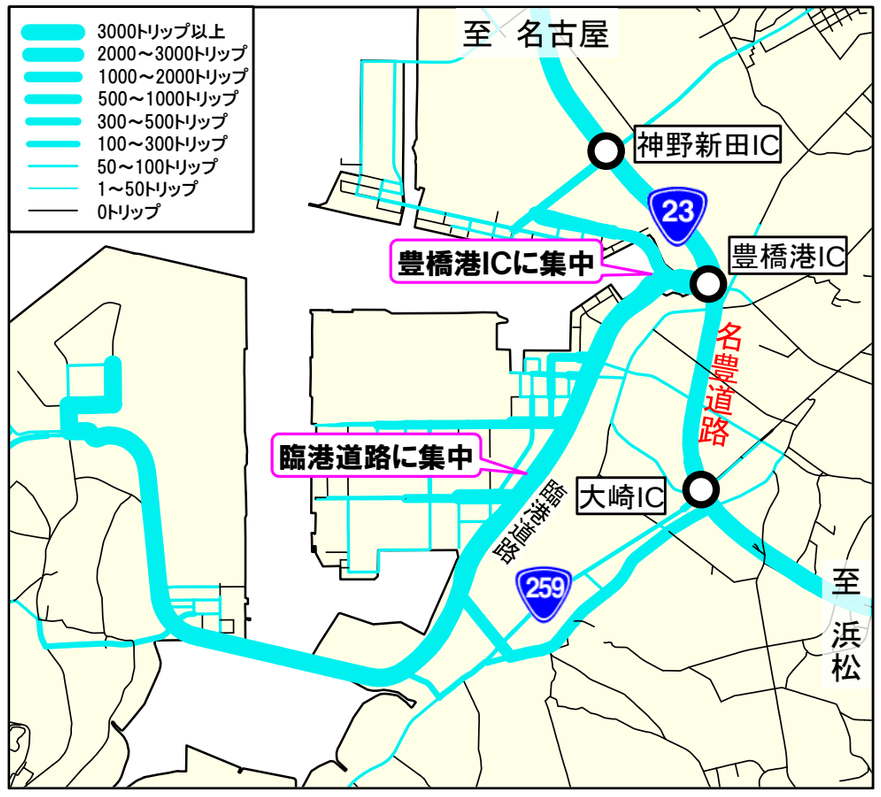




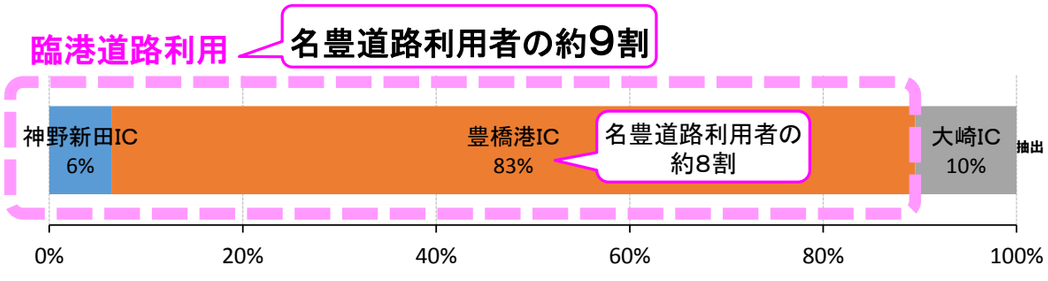
出典：民間プローブデータ（H27.8平日平均）

■物流交通の利用経路

（単位：トリップ／月）



■物流交通の利用ＩＣ



出典：商用車プローブデータ（H27.4）
田原・明海地区を発着し、３ＩＣを利用する交通を抽出

4. 今年度の取り組み（案）

三河地域（豊田エリア除く）：③

（５）三河港周辺３ＩＣ分散利用

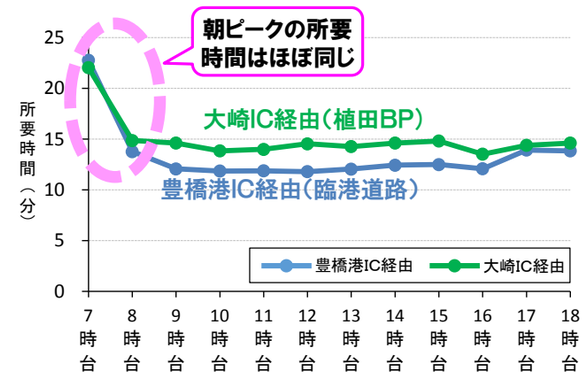
②渋滞対策（実施主体 ： 国土交通省、田原市、豊橋市など）

○田原地区～豊橋港IC間の所要時間は、朝夕ピーク時においては大崎IC（植田バイパス）経由、豊橋港IC（臨港道路）経由ともほぼ同じ。
○現在、植田バイパス大崎インター西交差点以西の車線増設を愛知県が実施中であり、車線増設後は、大崎IC経由の所要時間の短縮が期待される。
○このため、植田バイパス大崎インター西交差点以西の車線増設後、臨港道路に集中する交通の経路分散を促す施策を検討。

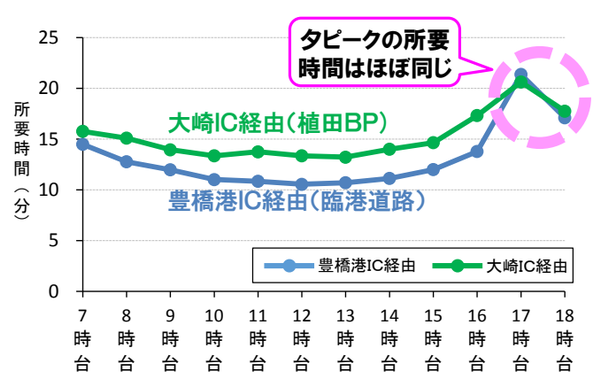
■経路分散を促す施策

・田原地区～豊橋港ＩＣ間の所要時間

・豊橋港IC→田原地区（緑が浜）

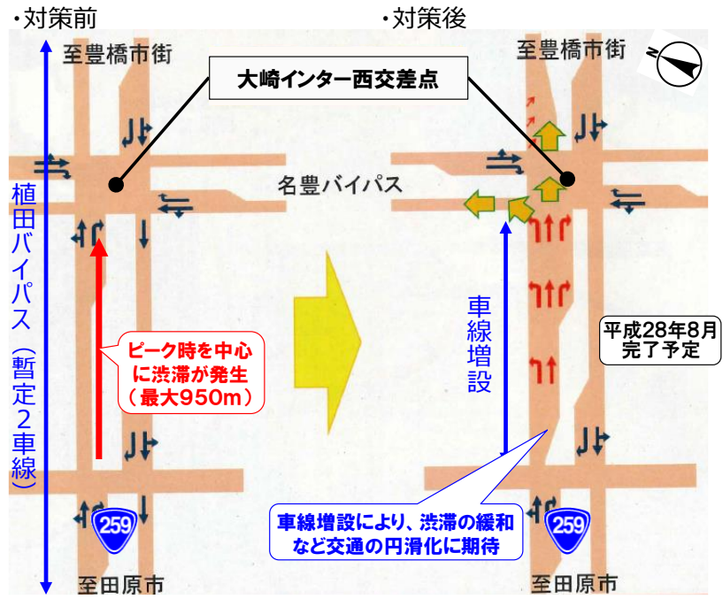


・田原地区（緑が浜）→豊橋港IC



出典：民間プローブデータ（H27.8平日平均）

植田バイパスの車線増設を実施中（事業主体：愛知県）



出典：渋滞長調査結果（H26.10.16（木））

4. 今年度の取り組み（案）

4-3 休日の渋滞対策の検討・取り組み内容

名古屋周辺地域、三河地域（豊田エリア）：③

（1）一宮七夕まつりにおける情報提供（実施主体：一宮市）

○一宮七夕まつり当日において、市街地で渋滞が発生。
○多数の人が車で来訪することから交通処理に課題があり、 各種渋滞対策を実施。
○交通規制の実施・無料シャトルバスの運行・駐車場への誘導及び誘導看板を設置し、一定の効果があることから、今年度も継続して実施する。

位置図・対策概要

一宮七夕まつり実施日：平成28年7月28（木）～31日（日）
対策目的：渋滞緩和を図るため、対策①～③を実施
課　　題：多数の人が車で来訪することから交通処理に課題
対策内容：①交通規制の実施
②無料シャトルバスの運行
③駐車場への誘導及び誘導看板を設置

■誘導看板（昨年実施）

整備効果（平成27年度）

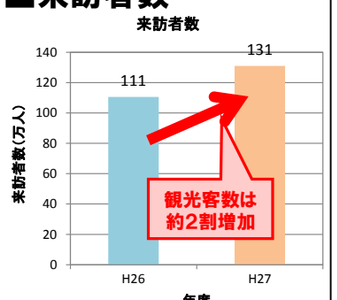
一宮七夕まつり実施日：平成27年7月23(木)～26日(日)
対策内容：交通規制の実施
無料シャトルバスの運行
駐車場への誘導及び誘導看板を設置

■対策概要

※第60回の記念大会のため、ディズニーパレードを実施

■実施状況

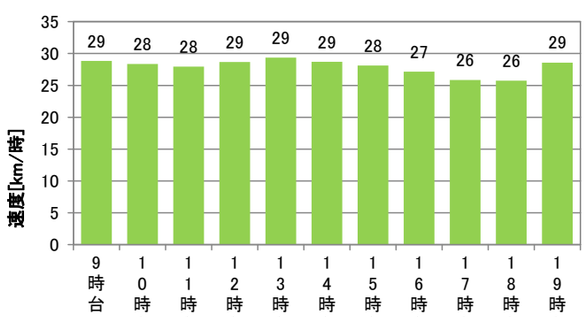
■来訪者数



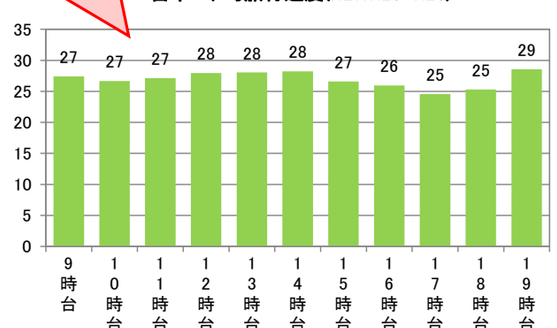
データ：一宮市提供資料

■効果

来訪者数は大幅に増加したものの、
大きな速度低下は見られない



データ：民間プローブデータ(平成26年7月24日～7月27日)
対　象：一宮市全体のリンク



データ：民間プローブデータ(平成27年7月23日～7月26日)
対　象：一宮市全体のリンク

５．交通状況のモニタリング

5. 交通状況のモニタリング

5-1 モニタリング実施結果

○最新の交通データにより、主要渋滞箇所の選定時の評価指標を用いて、最新の渋滞状況を点検。
○点検の結果、渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所が２８箇所確認された。
○今年度も最新の交通デ-タを用いたモニタリングを実施していくとともに、抽出指標に該当しない箇所については現地状況を確認。

愛知県内の主要渋滞箇所（723箇所）のモニタリング結果

渋滞箇所の分類 （渋滞箇所の抽出指標）	主要渋滞箇所数	H27年度モニタリング結果
①平日における渋滞箇所 （昼間12時間の損失時間　80万人時間/年以上など）	３５６箇所	３５３箇所 (-３箇所)
②休日における渋滞箇所 （昼間12時間の損失時間　80万人時間/年以上相当など）	７箇所	７箇所
③踏切による渋滞箇所 （ピーク時の遮断時間40分以上など）	４７箇所	４6箇所 (-１箇所)
④パブリックコメントによる追加箇所 （パブリックコメント意見箇所を最新データなどにより確認）	３１３箇所	３１３箇所
	７２３箇所	７１９箇所 (-４箇所)

※民間プローブデータ・トラカンデータ
H26年9月-11月

最新の交通データ

モニタリング結果	
渋滞箇所の抽出指標に該当する箇所	渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所
３２９箇所	２４箇所
６箇所	１箇所
４６箇所	０箇所
３１０箇所	３箇所
６９１箇所	２８箇所

※民間プローブデータ・トラカンデータ
H27年9月-11月

5. 交通状況のモニタリング

■ 速度変化のモニタリング（渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所）

渋滞箇所の選定指標に該当しない箇所

↓

速度変化のモニタリング
各箇所の旅行速度を方向別・時間帯別で確認

※民間プローブデータによるデータ比較
H24選定時 ： H22.9～11 、 H27モニタリング ： H27.9～11

○速度向上がみられる箇所
⇒ 渋滞対策の取組により、主要渋滞箇所の渋滞が緩和されている。

○速度向上がみられない箇所
⇒ 渋滞が緩和しているわけではないことから、経過観察とする。

モニタリング結果（愛知県）

	主要渋滞箇所の選定指標に該当しない箇所		
	愛知県全体	速度向上がみられる箇所	速度向上がみられない箇所
①平日における渋滞箇所	24	7	17
②休日における渋滞箇所	1	0	1
③踏切による渋滞箇所	0	0	0
④パブリックコメントによる追加箇所	3	0	3
合計	28	7	21

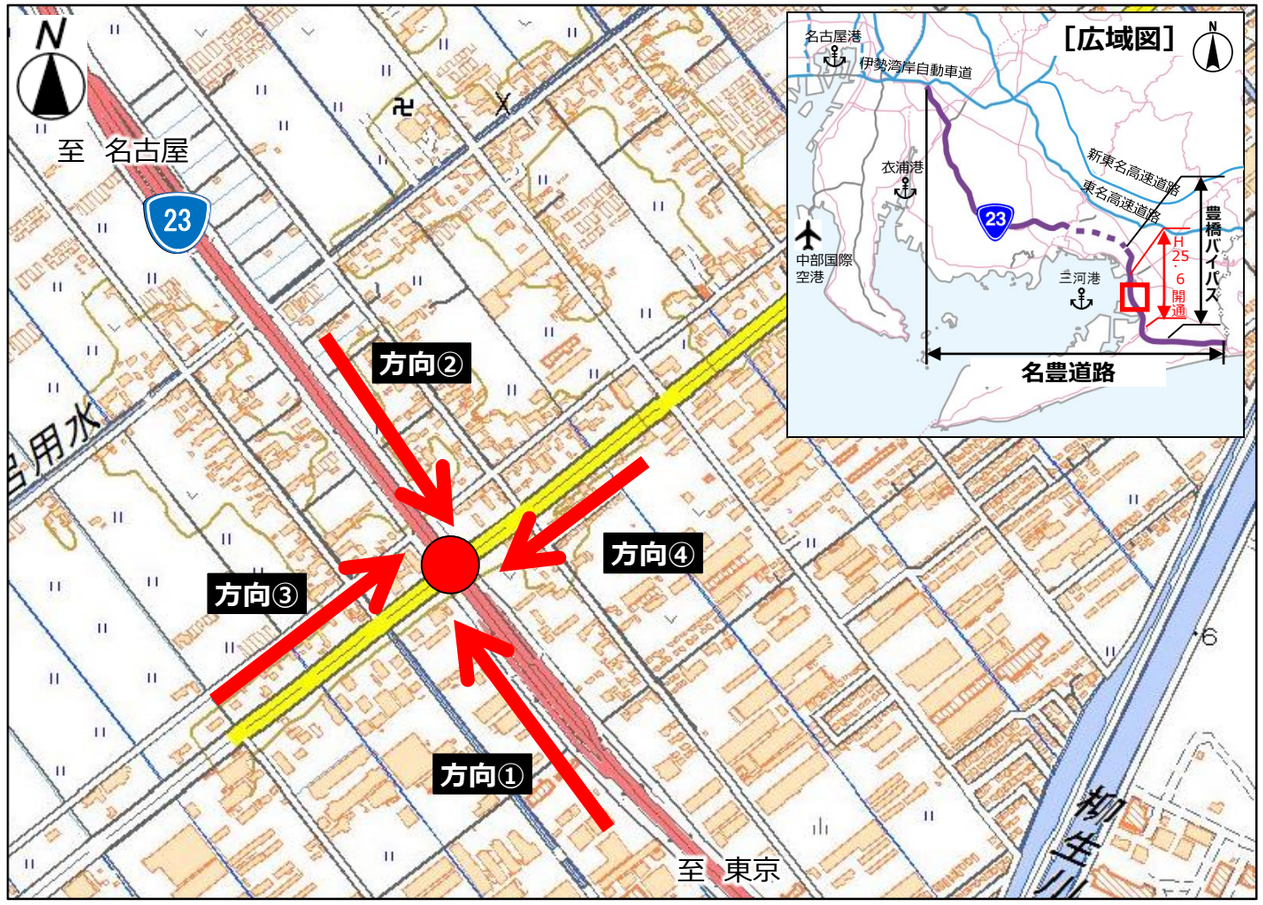
5. 交通状況のモニタリング

三河港エリア

（1）神野新田IC交差点

○旅行速度の傾向は、平成２４年度時と比較すると、方向①及び方向②において旅行速度が向上している。
○国道２３号豊橋バイパス４車線化事業が平成２５年６月に開通したことにより、主路線である国道２３号の渋滞が緩和されているが、方向③のタピーク時において、旅行速度が２０[km/h]を下回っていることから、経過観察とする。

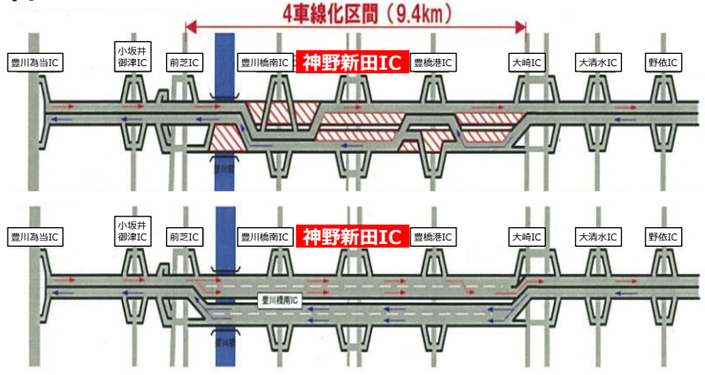
■神野新田IC交差点



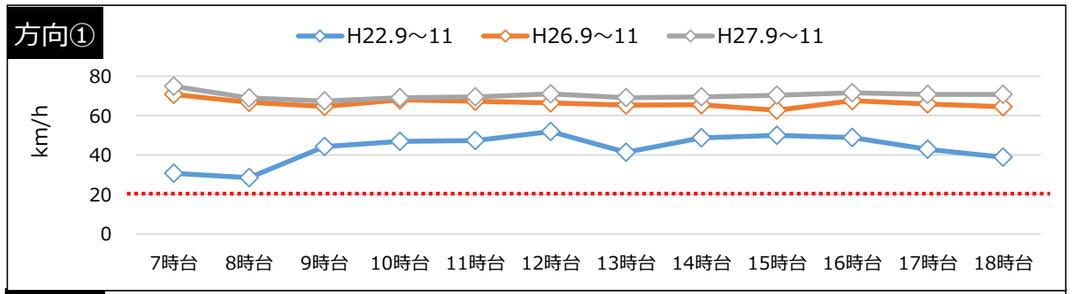
■対策内容

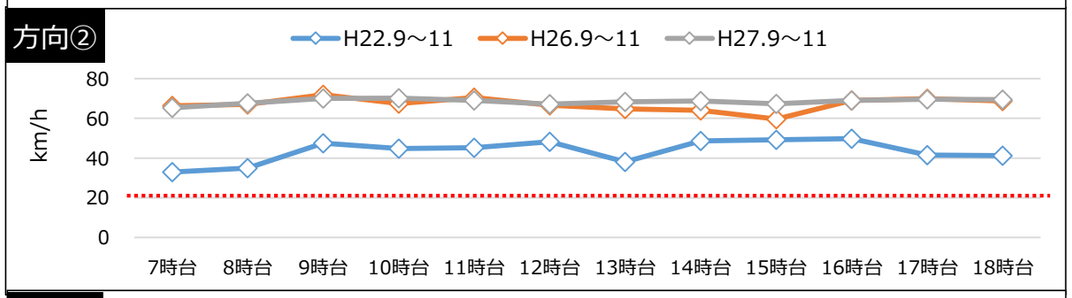
[対策前]

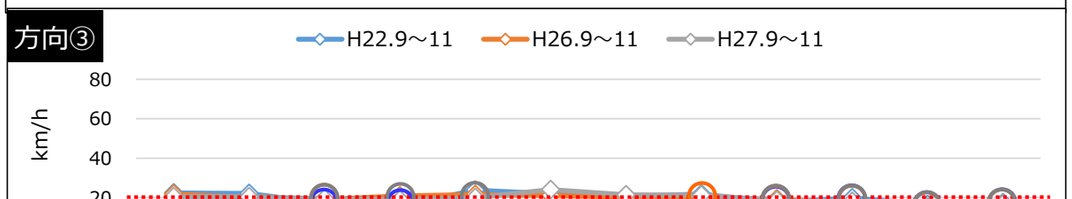
[対策後]

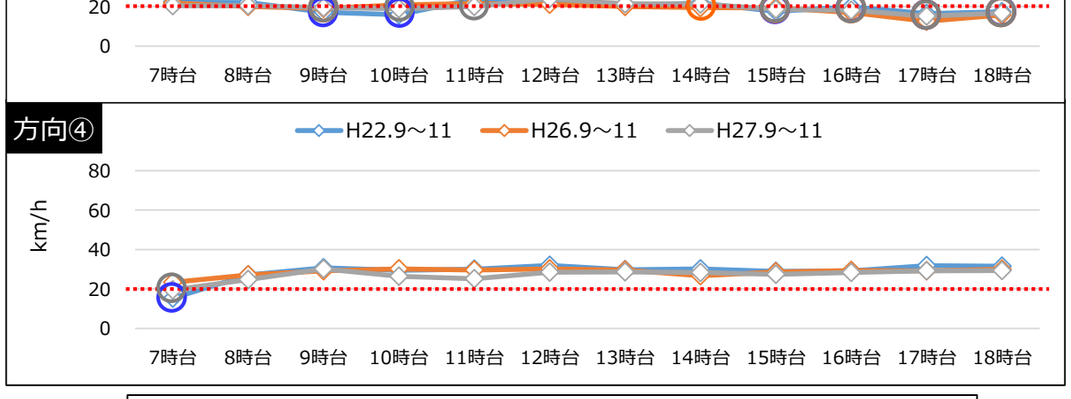


■方向別旅行速度









【凡　例】
○：H22.9～11において20km/hを下回る時間
○：H26.9～11において20km/hを下回る時間
○：H27.9～11において20km/hを下回る時間

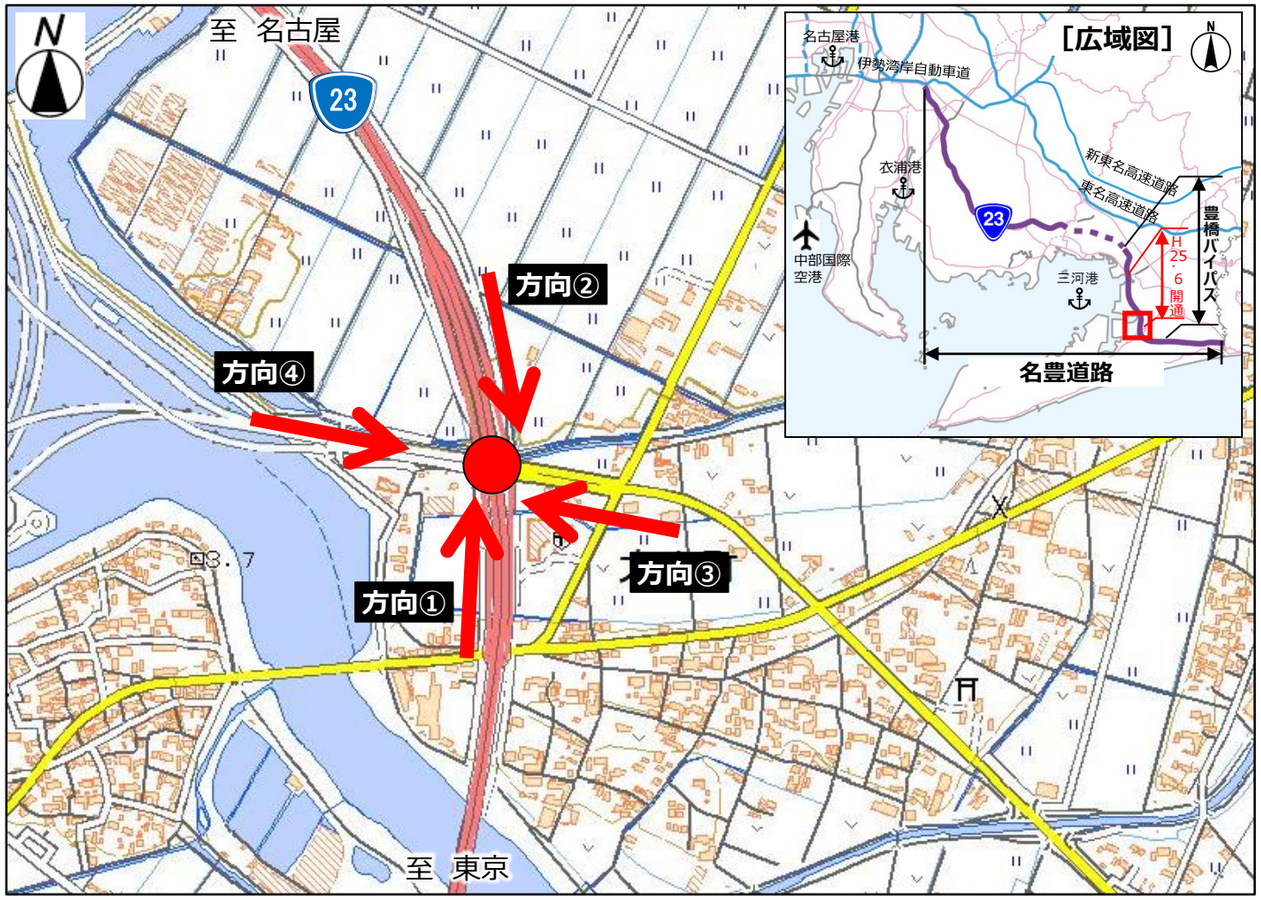
5. 交通状況のモニタリング

三河港エリア

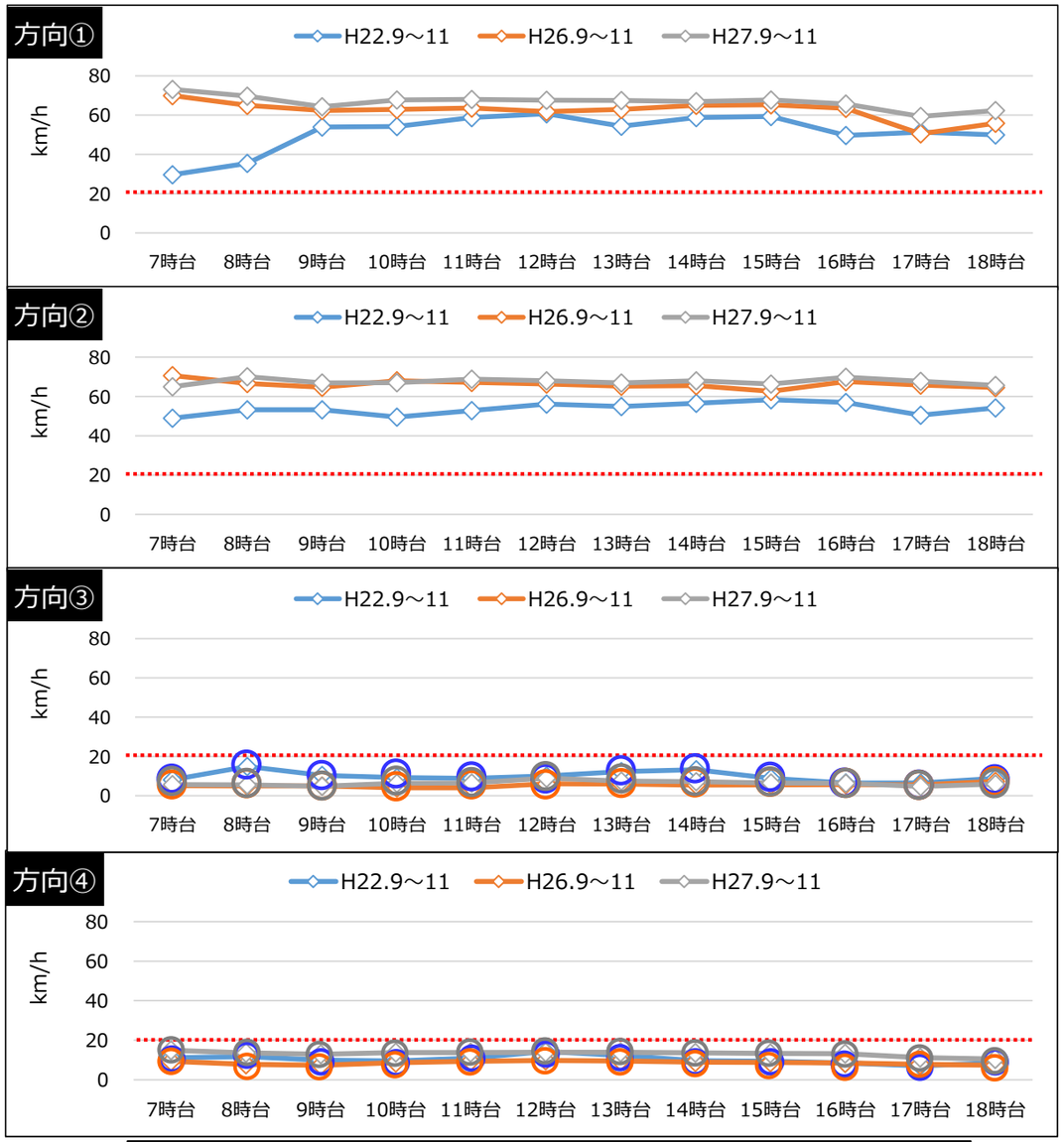
（2）豊橋港IC交差点

○旅行速度の傾向は、平成２４年度時と比較すると、方向①及び方向②において旅行速度が向上している。
○国道２３号豊橋バイパス４車線化事業が平成２５年６月に開通したことにより、主路線である国道２３号の渋滞が緩和されているが、
　方向③及び方向④の各時間帯において、旅行速度が２０[km/h]を下回っていることから、経過観察とする。

■豊橋港IC交差点



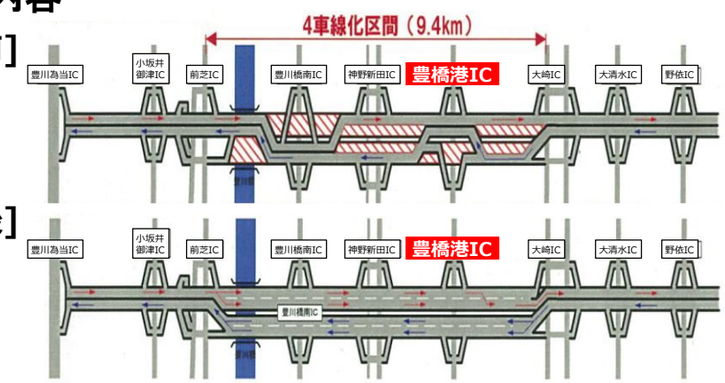
■方向別旅行速度



【凡　例】
○：H22.9～11において20km/hを下回る時間
○：H26.9～11において20km/hを下回る時間
○：H27.9～11において20km/hを下回る時間

■対策内容

[対策前]
[対策後]

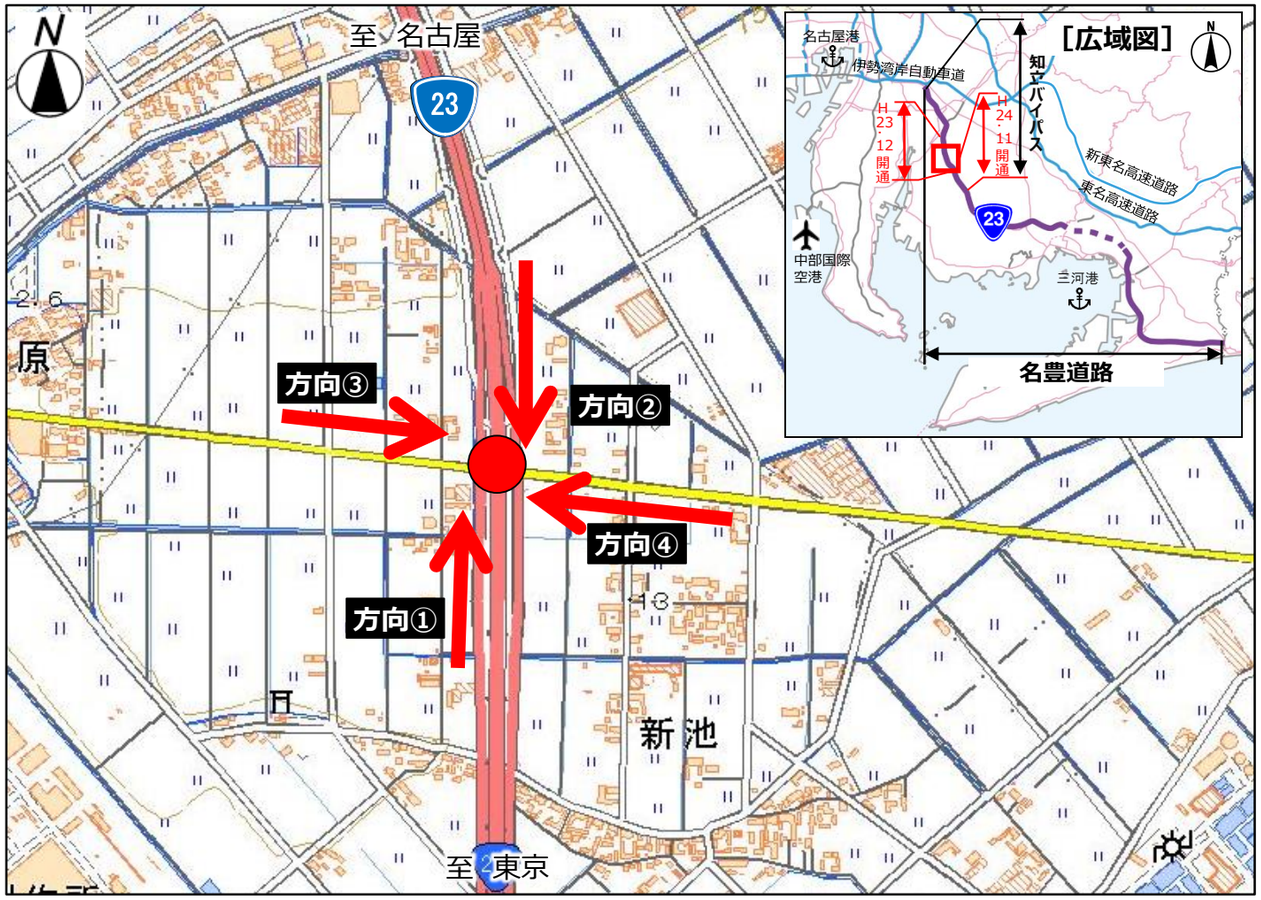


5. 交通状況のモニタリング

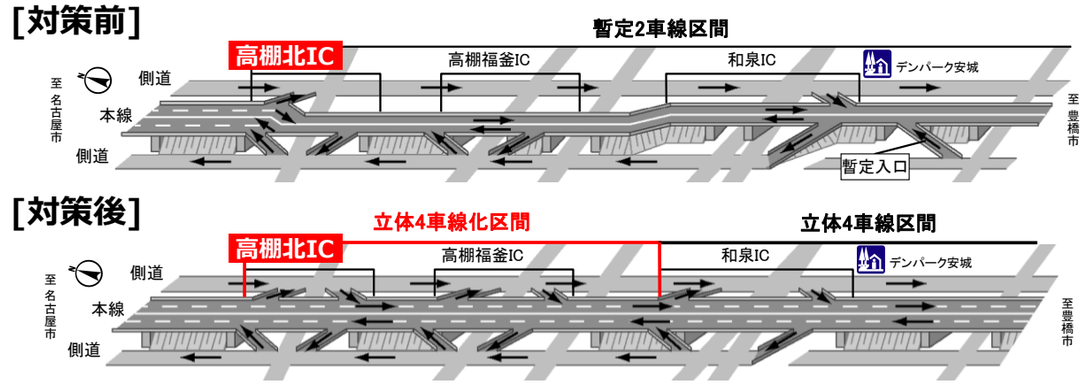
（3）高棚北IC交差点

○旅行速度の傾向は、平成２４年度時と比較すると、方向①及び方向②において旅行速度が向上している。
○国道２３号知立バイパス４車線化事業が平成２３年１２月に開通したことにより、主路線である国道２３号の渋滞が緩和されているが、方向③及び方向④の朝夕ピーク時おいて、旅行速度が２０[km/h]を下回っていることから、経過観察とする。

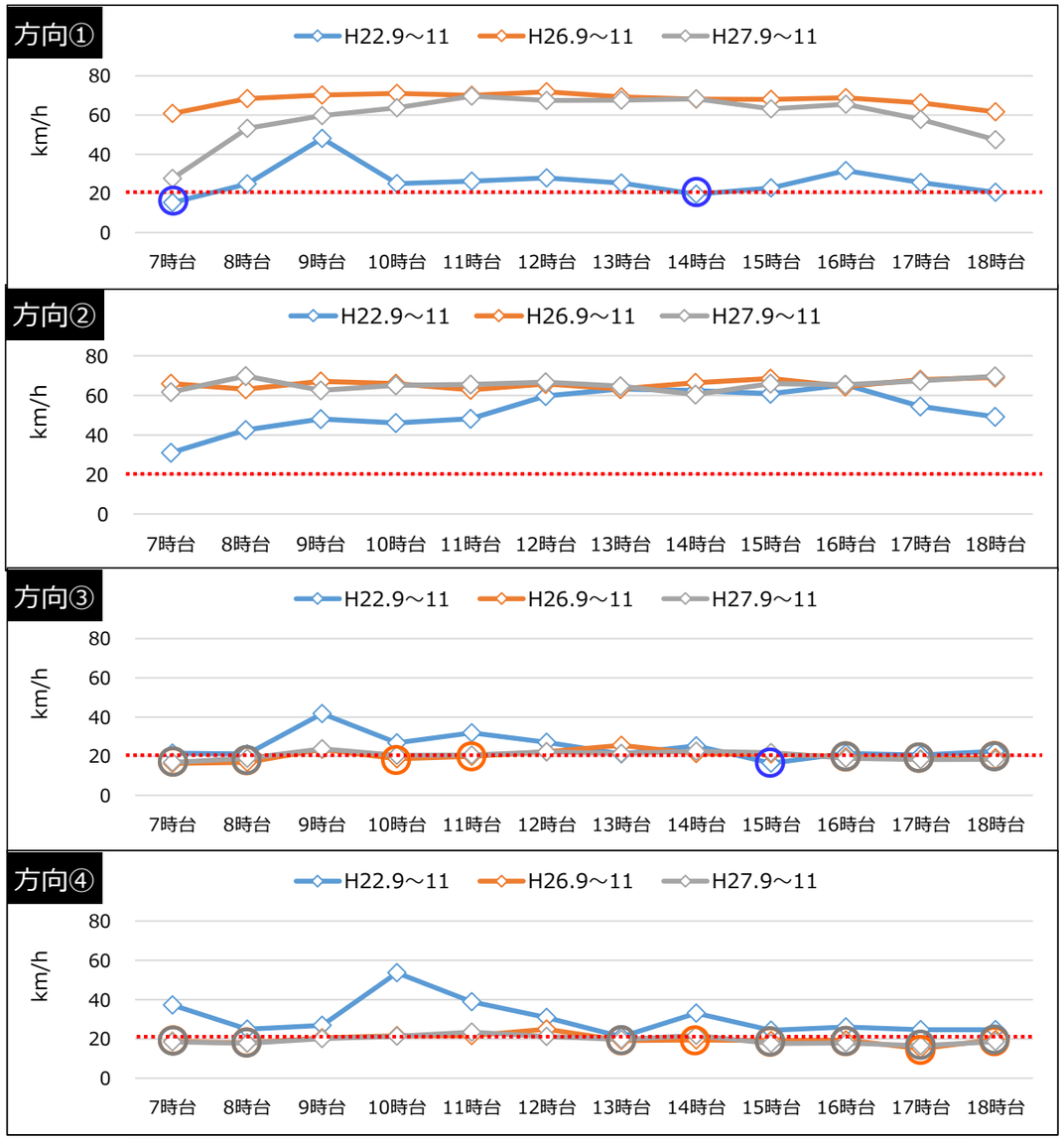
■高棚北IC交差点



■対策内容



■方向別旅行速度



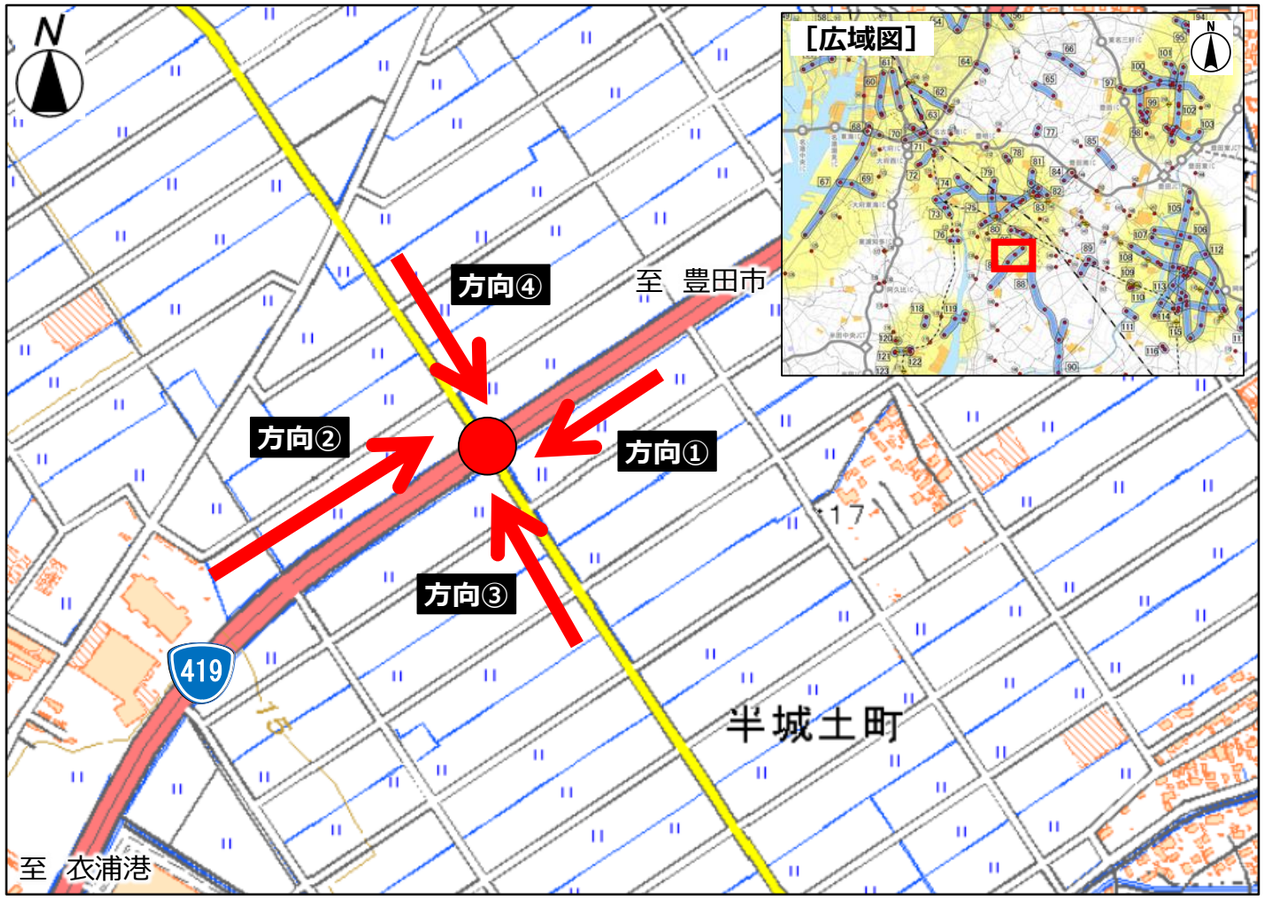
【凡　例】
○：H22.9～11において20km/hを下回る時間
○：H26.9～11において20km/hを下回る時間
○：H27.9～11において20km/hを下回る時間

5. 交通状況のモニタリング

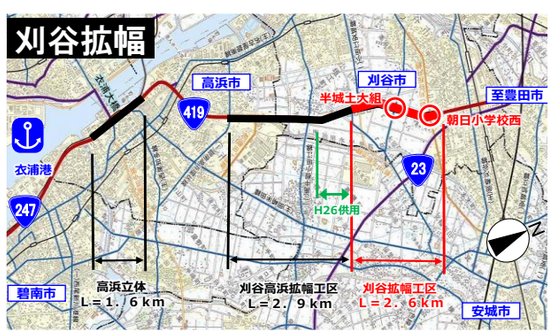
（4）半城土大組交差点

○旅行速度の傾向は、平成２４年度時と比較すると、方向①及び方向②において旅行速度が向上している。
○国道４１９号：刈谷拡幅事業（４車線化）が平成２５年６月に開通したことにより、主路線である国道４１９号の渋滞が緩和されており、方向③及び方向④の速度も、概ね２０[km/h]以上を確保していることから、主要渋滞箇所から削除する。

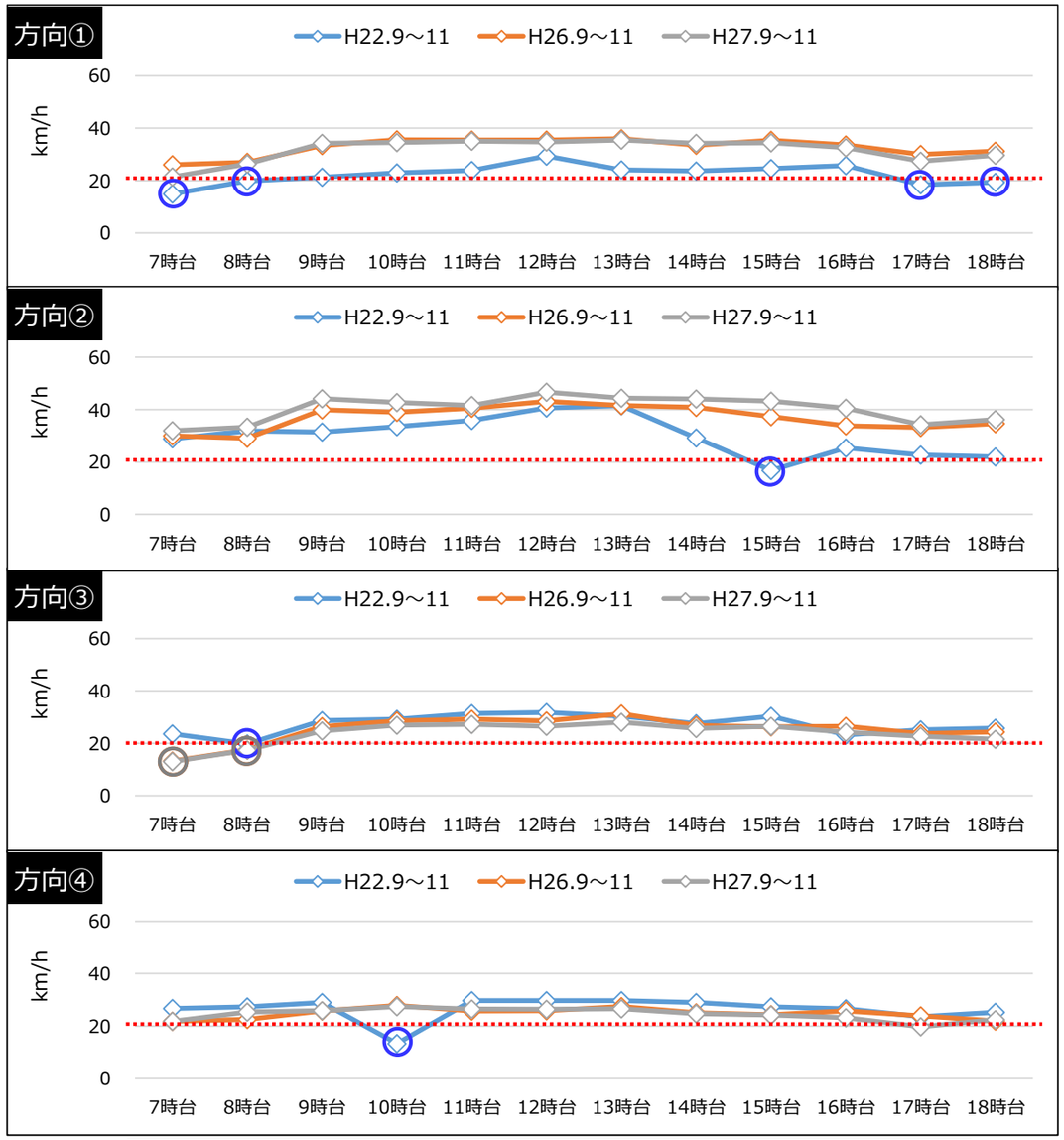
■半城土大組交差点



■対策内容



■方向別旅行速度



【凡　例】 ○：H22.9～11において20km/hを下回る時間
○：H26.9～11において20km/hを下回る時間
○：H27.9～11において20km/hを下回る時間

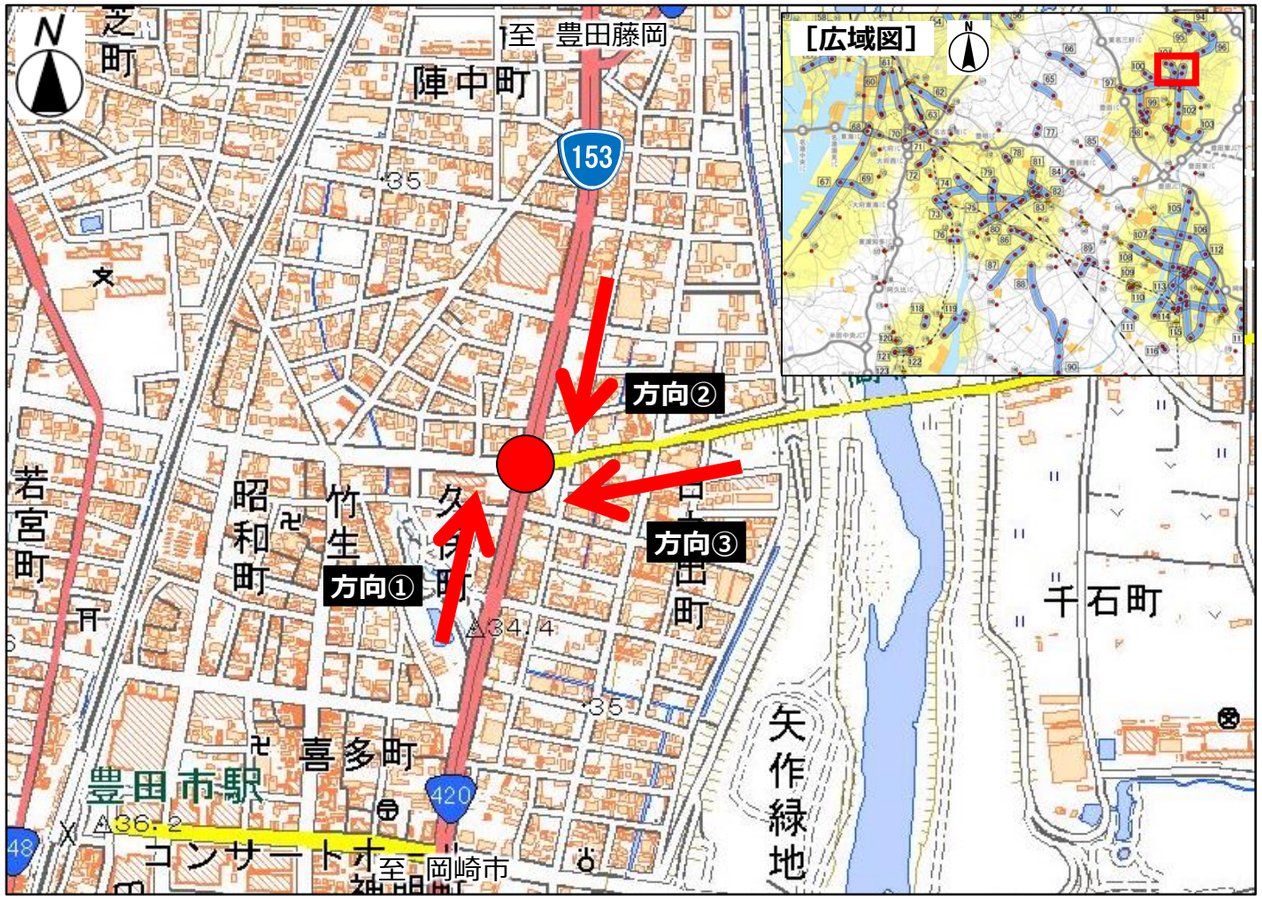
5. 交通状況のモニタリング

豊田エリア

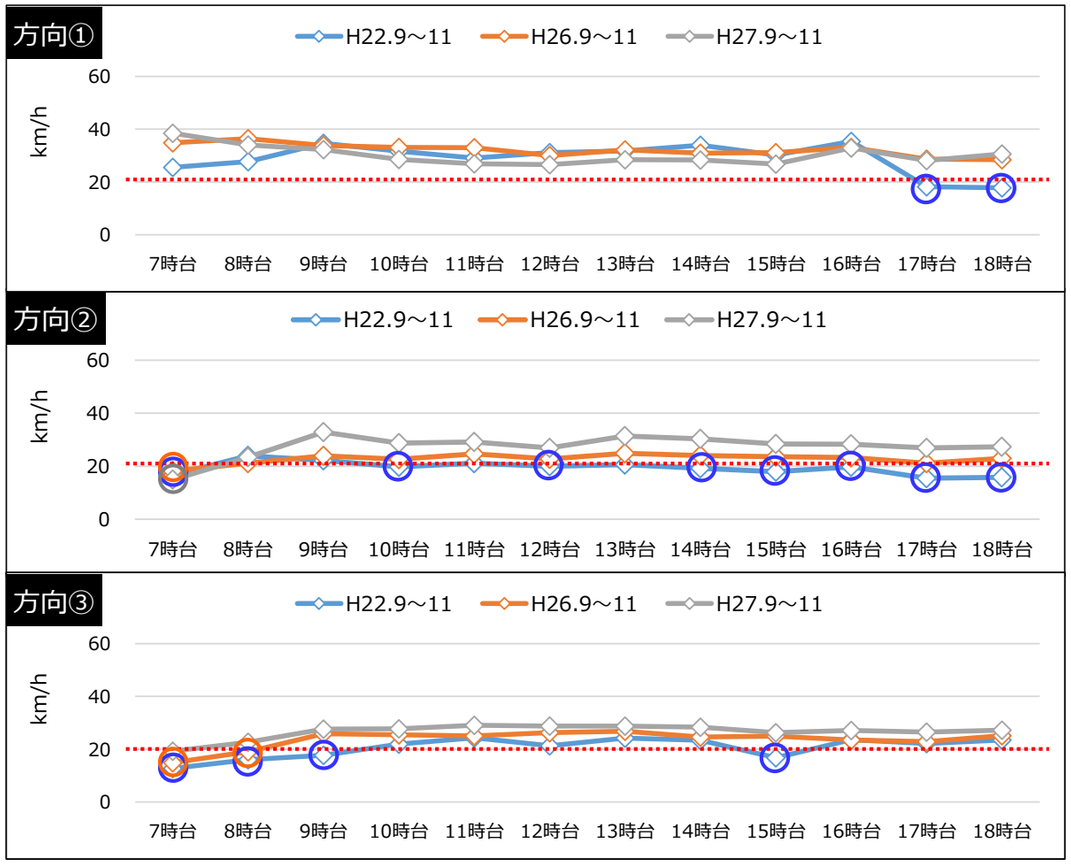
（5）久保町2交差点

○旅行速度の傾向は、平成24年時と比較すると、方向①［朝・夕ピーク時間］方向②［全時間］において、旅行速度が向上している。
○国道１５３号：陣中拡幅事業（４車線化）が平成２６年３月に開通したことにより、主路線である国道１５３号の渋滞が緩和されており、方向③の速度も、概ね２０[km/h]以上を確保していることから、主要渋滞箇所から削除する。

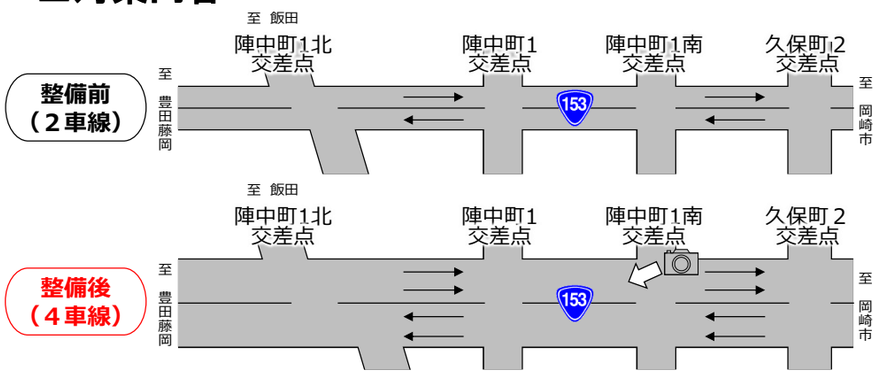
■久保町2交差点



■方向別旅行速度



■対策内容



※撮影日：平成26年3月17日（月）

【凡　例】
○：H22.9～11において20km/hを下回る時間
○：H26.9～11において20km/hを下回る時間
○：H27.9～11において20km/hを下回る時間

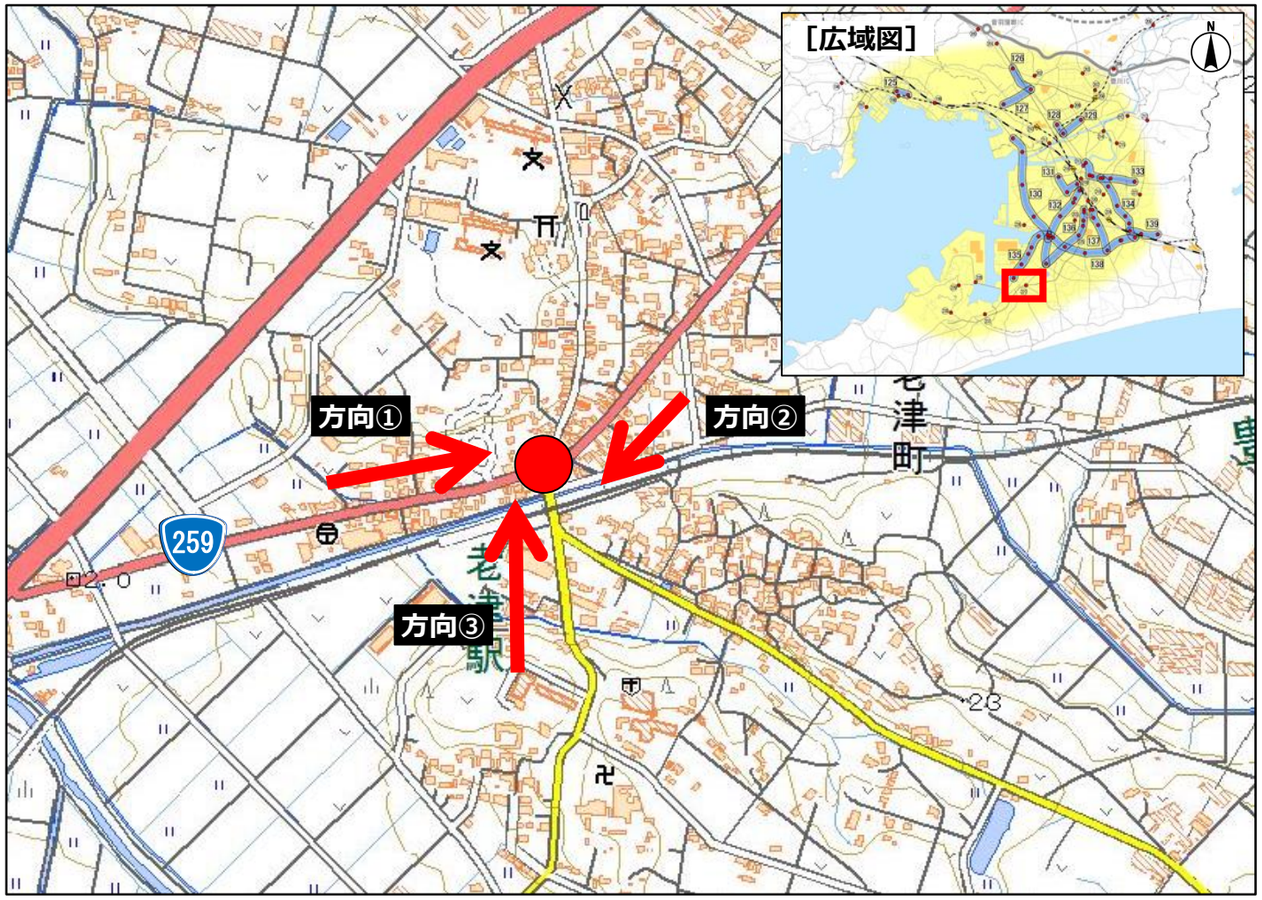
5. 交通状況のモニタリング

三河港エリア

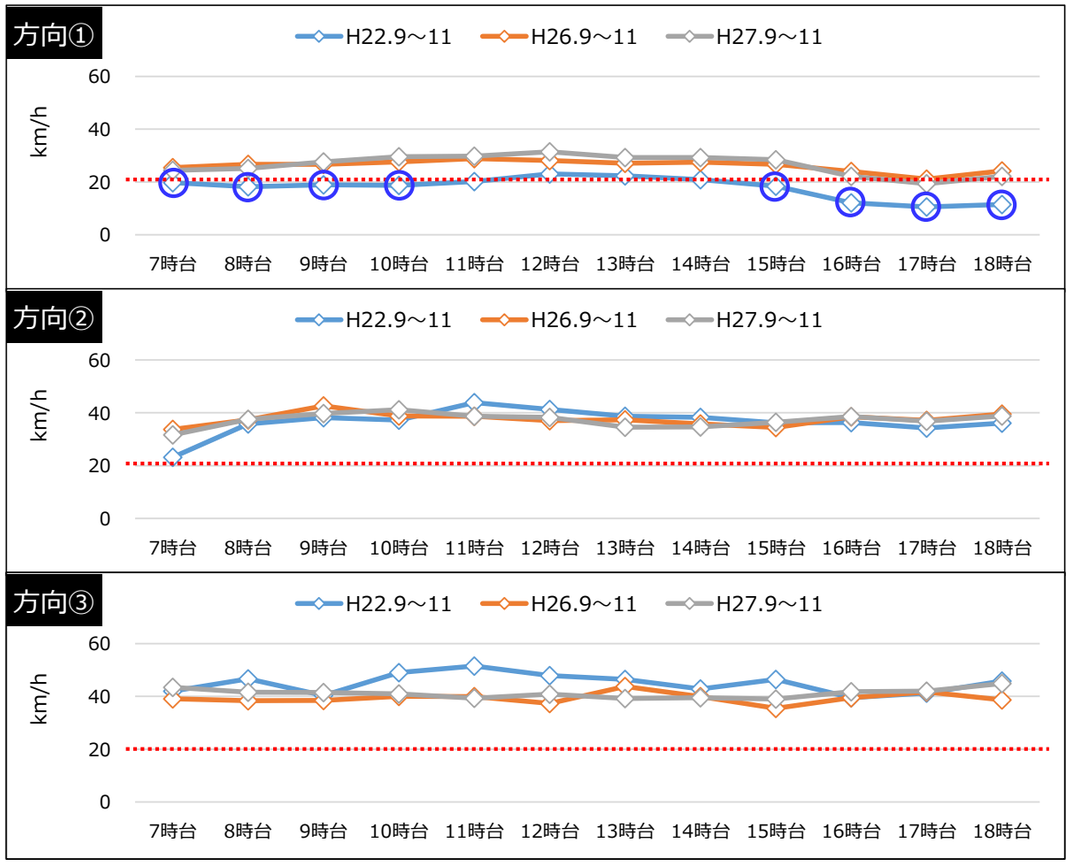
（6）老津町交差点

○旅行速度の傾向は、平成２４年度時と比較すると、流入方向①において旅行速度が向上している。
○国道２５９号：植田バイパスが平成２５年３月に開通したことにより、主方向である国道２５９号の渋滞が緩和されており、
　方向②及び方向③の旅行速度が２０［km/h］以上を確保していることから、主要渋滞箇所から削除とする。

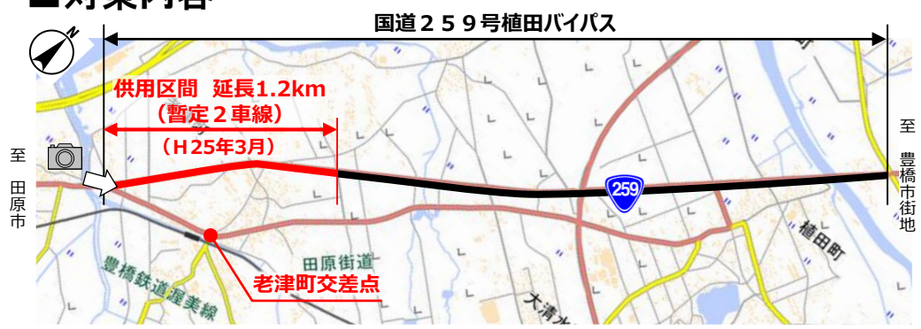
■老津町交差点



■方向別旅行速度



■対策内容



【凡　例】
○：H22.9～11において20km/hを下回る時間
○：H26.9～11において20km/hを下回る時間
○：H27.9～11において20km/hを下回る時間

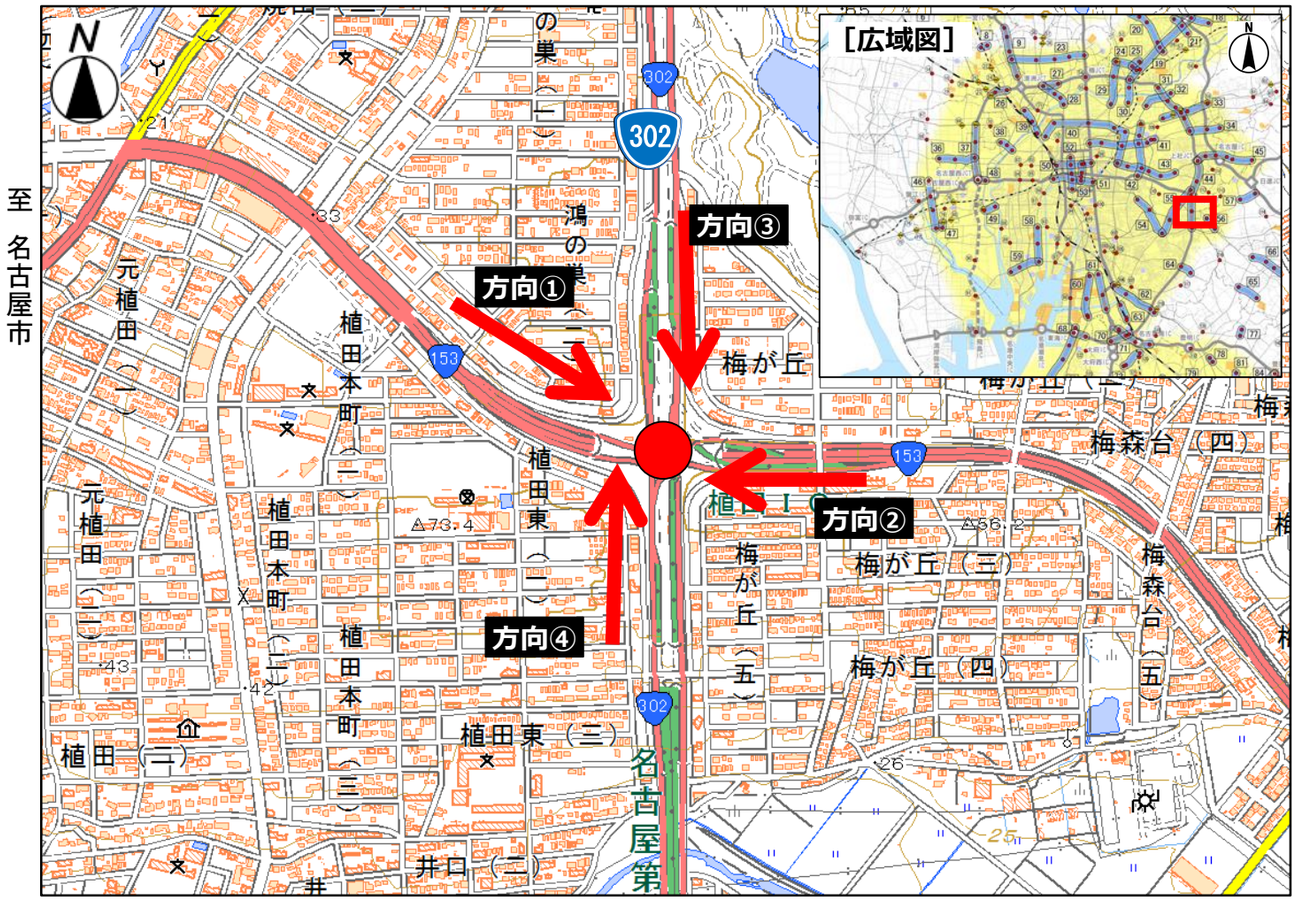
5. 交通状況のモニタリング

名二環エリア

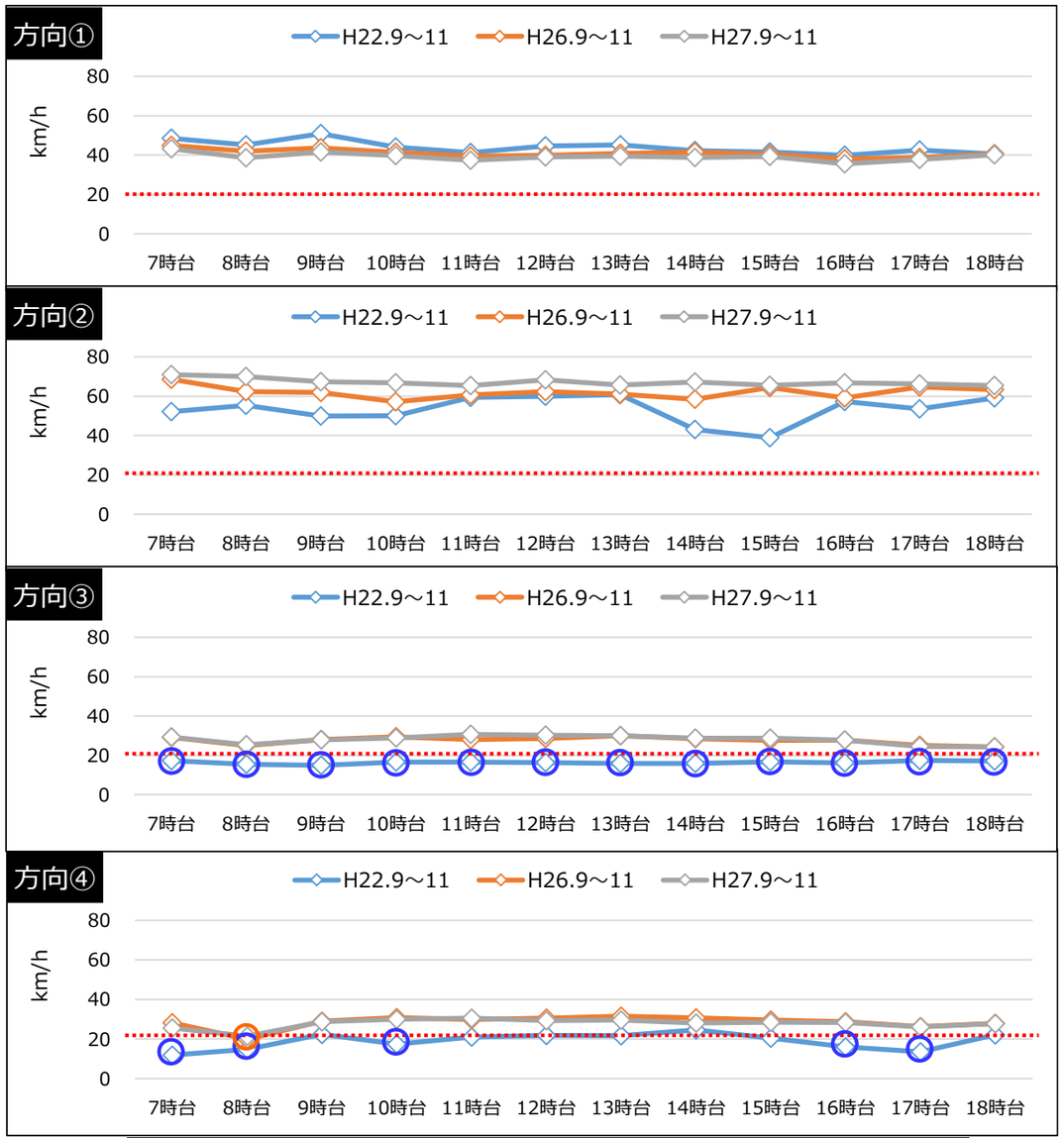
（7）天白高校東交差点

○旅行速度の傾向は、平成２４年度時と比較すると、流入方向③、④において旅行速度が向上している。
○国道３０２号：[高針ＪＣＴ～（主）名古屋岡崎線]が平成２３年３月に４車線化したことにより、交差点の渋滞が緩和されており、
　方向③及び方向④の旅行速度が概ね全時間帯において２０［km/h］以上を確保していることから、主要渋滞箇所から削除とする。

■天白高校東交差点

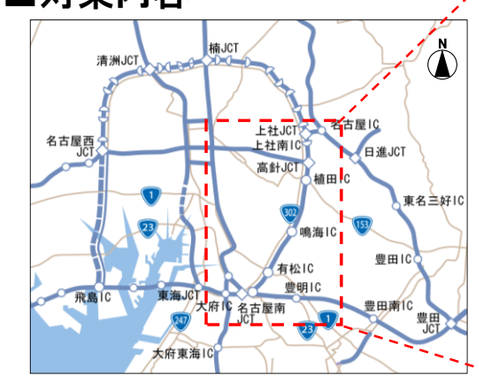


■方向別旅行速度

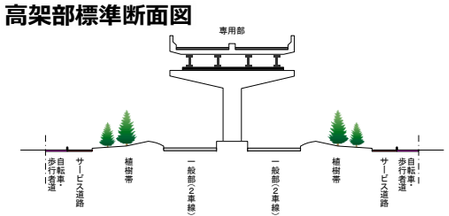


【凡　例】　○：H22.9～11において20km/hを下回る時間
　　○：H26.9～11において20km/hを下回る時間
　　○：H27.9～11において20km/hを下回る時間

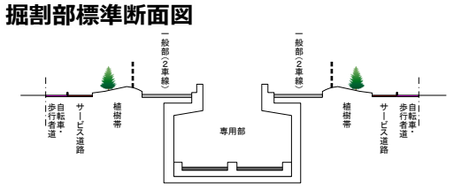
■対策内容



高架部標準断面図



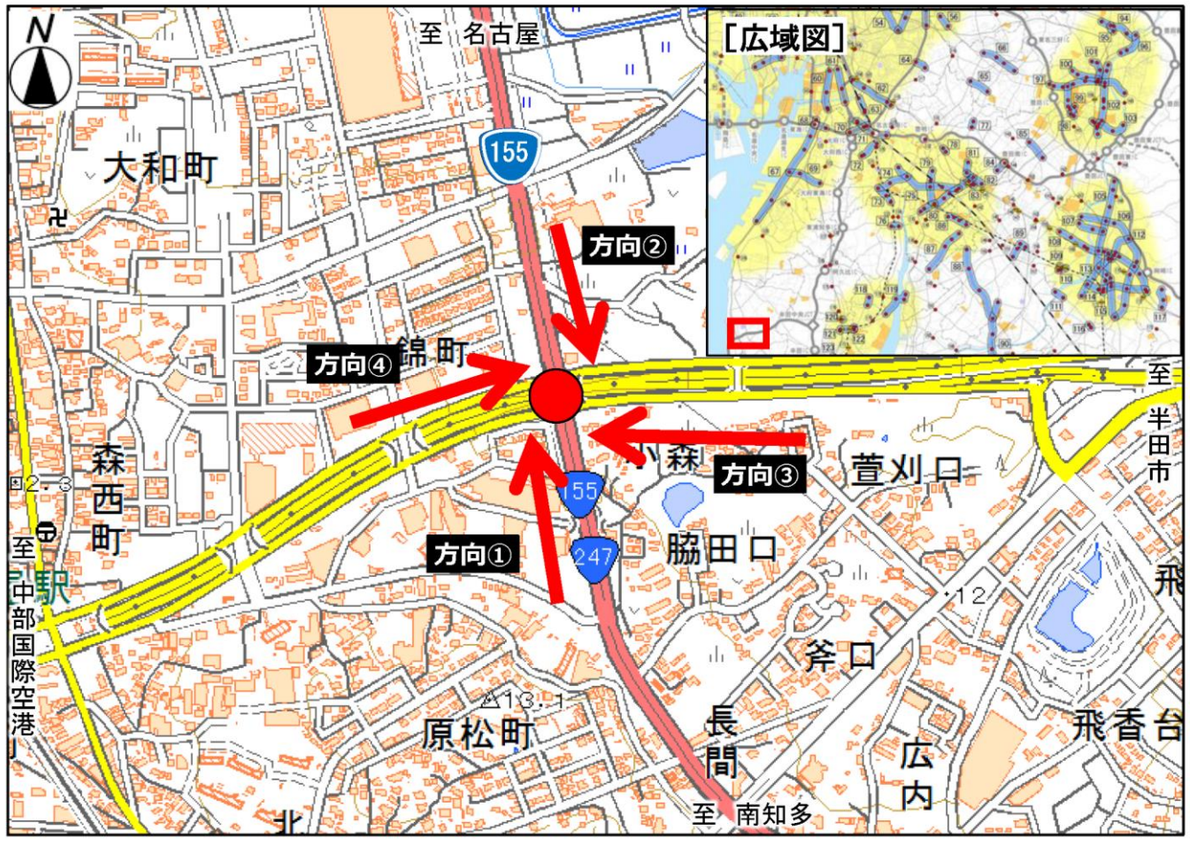
掘割部標準断面図



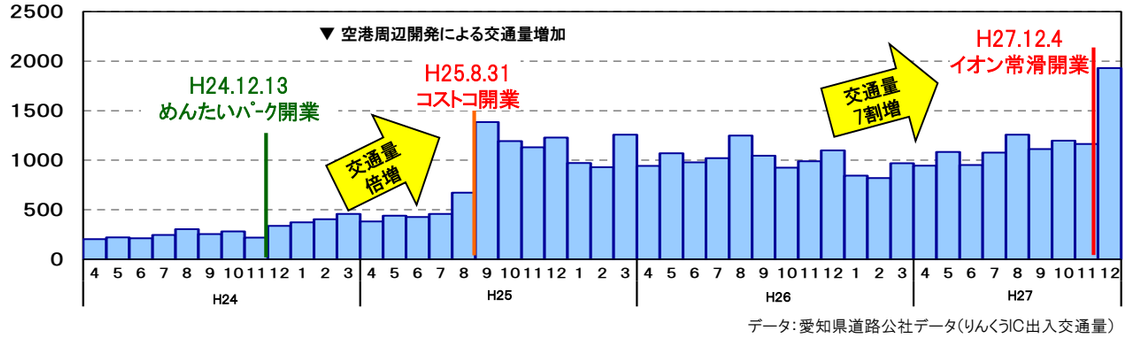
（8）多屋交差点のモニタリング結果【平日における追加箇所】

○中部臨空都市（中部国際空港周辺）では近年大規模商業施設や物流系企業の立地が進み、交通量が増加。
○最新の交通データでは渋滞箇所の抽出指標に該当するため、主要渋滞箇所として追加。

■多屋交差点

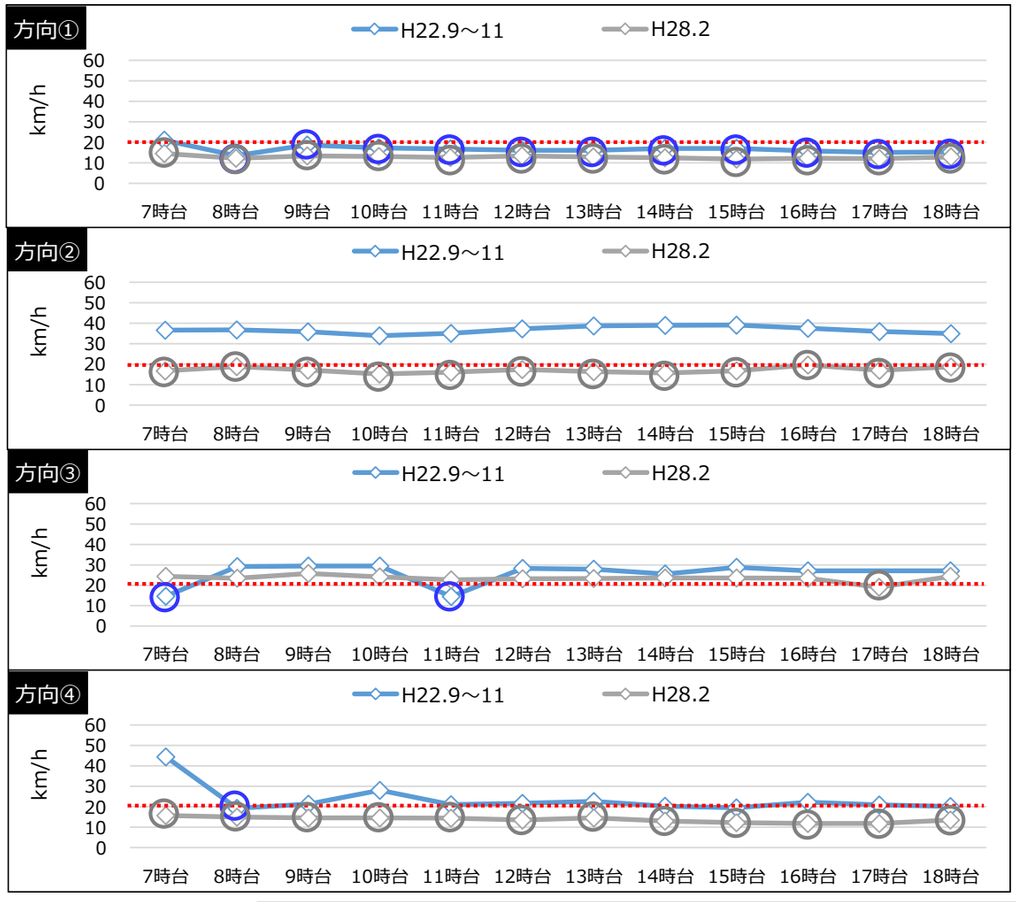


■渋滞状況



データ：愛知県道路公社データ（りんくうIC出入交通量）

■方向別旅行速度



【凡　例】 ○：H22.9～11において20km/hを下回る時間
○：H28.2において20km/hを下回る時間

※出典：交通量（H28.2平日）、民間プローブデータ（H28.2平日平均）

		平日
今回（H28）	旅行速度（ピーク時）	8km/h
	渋滞損失時間（昼間12時間）	34.3万人時間/年
	渋滞損失時間（ピーク時）	105.2人時間/時

2軸の基準値（平日速度20km/h未満、損失時間30万人時間/年以上）を満たす

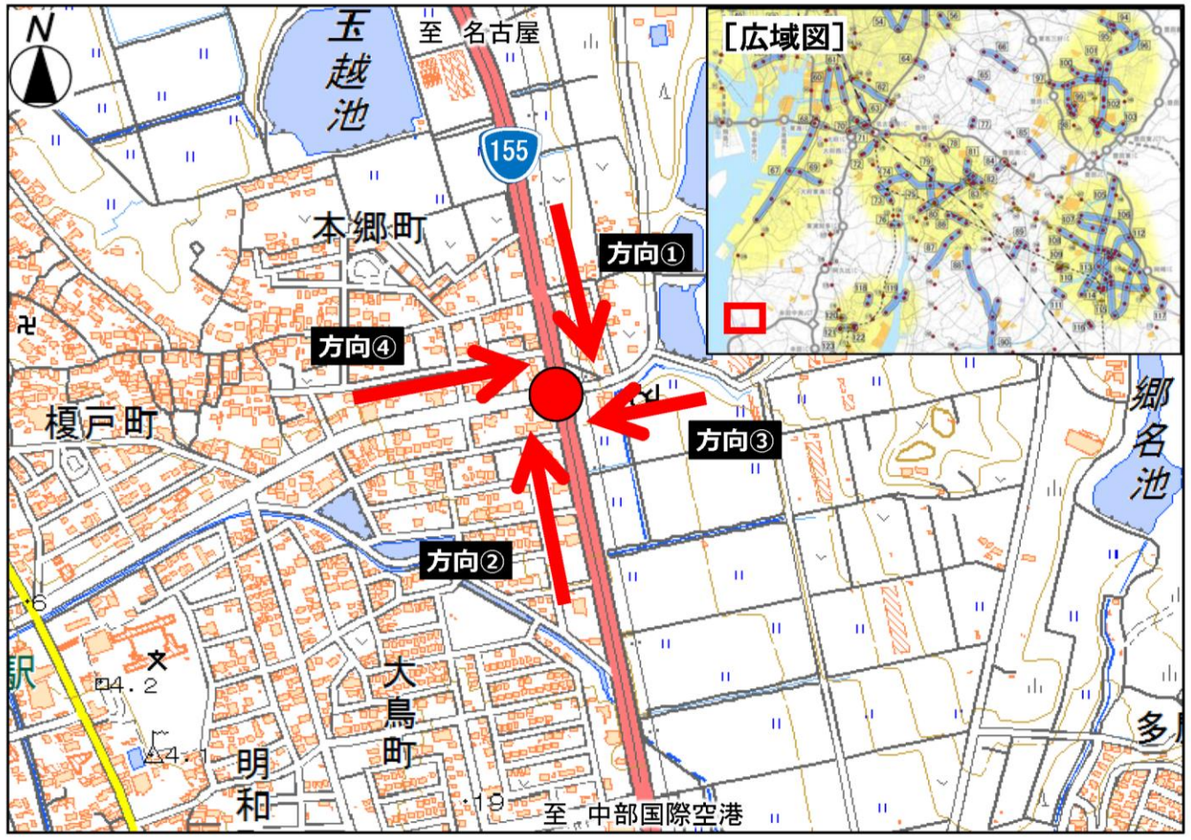
5. 交通状況のモニタリング

西知多エリア

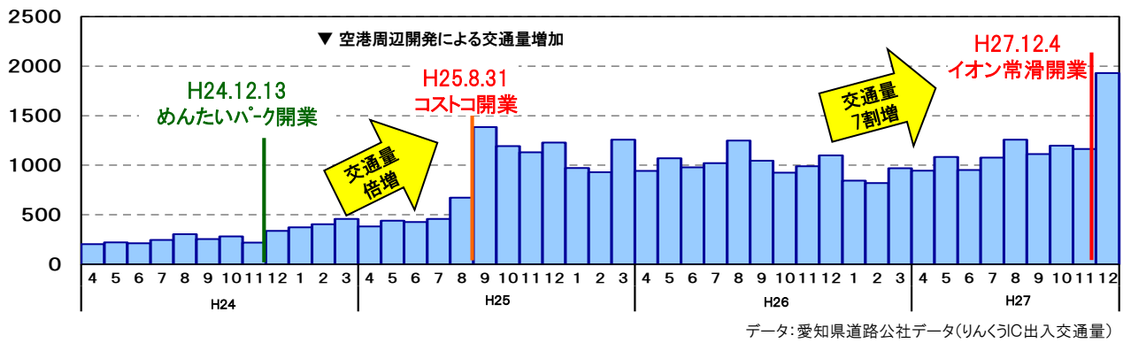
（9）本郷南交差点のモニタリング結果【休日における追加箇所】

○中部臨空都市（中部国際空港周辺）では近年大規模商業施設や物流系企業の立地が進み、交通量が増加。
○最新の交通データでは渋滞箇所の抽出指標に該当するため、主要渋滞箇所として追加。

■本郷南交差点

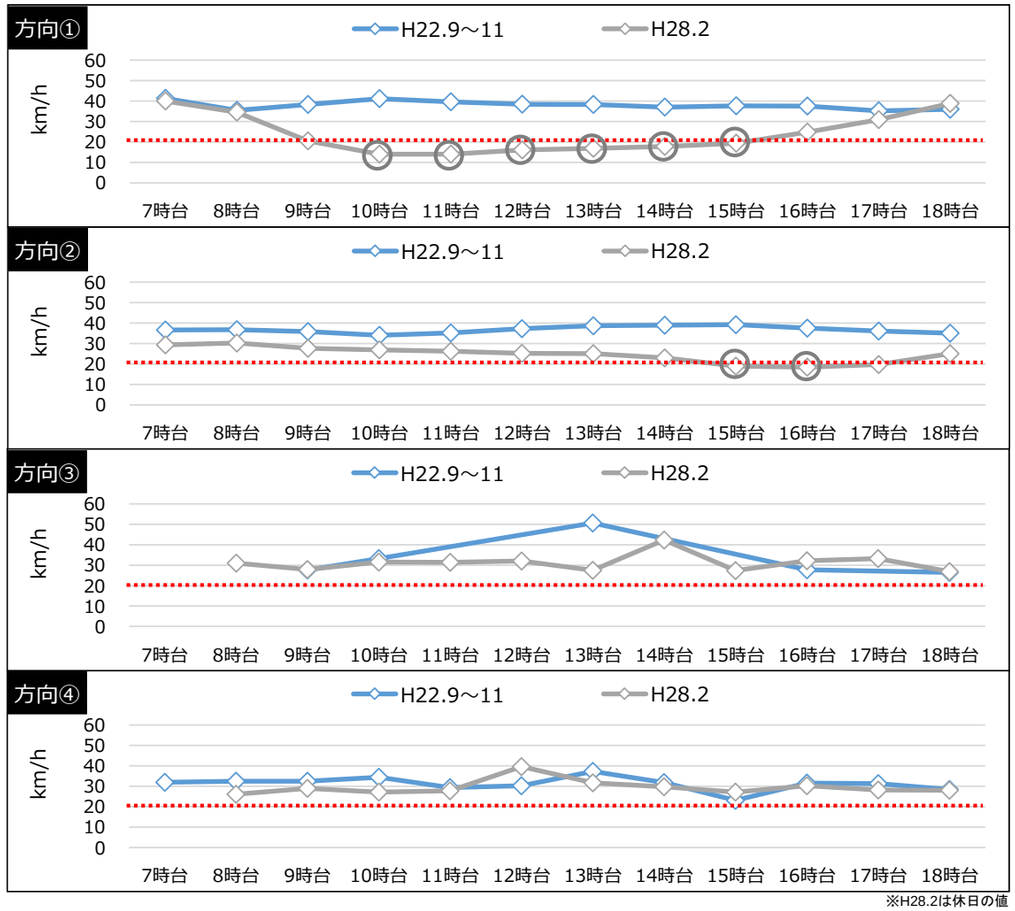


■渋滞状況



データ：愛知県道路公社データ（りんくうIC出入交通量）

■方向別旅行速度



※H28.2は休日の値

【凡　例】 ○：H22.9～11において20km/hを下回る時間
○：H28.2において20km/hを下回る時間

※出典：交通量（H28.2休日）、民間プローブデータ（H28.2休日平均）

		休日
今回（H28）	旅行速度（ピーク時）	13km/h
	渋滞損失時間（昼間12時間）	30.2万人時間/年
	渋滞損失時間（ピーク時）	96.1人時間/時

3軸②の基準値（休日速度20km/h未満、損失時間30万人時間/年以上）を満たす