

平成30年度

尾北地域渋滞対策検討ワーキンググループ

[目次]

- | | |
|----------------------------|------|
| 1. 尾北地域渋滞対策ワーキンググループ | P.1 |
| 2. 優先整備区間の検討 | P.4 |
| 3. 道路構造の検討 | P.9 |
| 4. 結果概要 | P.14 |
| 5. 今後の進め方（案） | P.15 |

1. 尾北地域渋滞対策検討ワーキンググループ

1-1 開催経緯

H24.6.27

中京圏渋滞ボトルネック対策協議会

・渋滞関係データの共有、主要渋滞箇所(案) 等



H24.8.10
~H24. 8. 24

パブリックコメント



H24.12.26

中京圏渋滞ボトルネック対策協議会

・パブコメ等の結果を踏まえた箇所の提示



H25.1.22

地域の主要渋滞箇所の選定



H26.3.24

中京圏渋滞ボトルネック対策協議会

実施した渋滞対策の報告



H29.3.8

中京圏渋滞ボトルネック対策協議会

尾北地域の状況・今後の対策方針



H29.12.25

第1回 尾北地域渋滞対策検討ワーキンググループ

交通状況の詳細分析、今後の進め方



H30.11.30

第2回 尾北地域渋滞対策検討ワーキンググループ

優先整備区間、道路構造

1. 尾北地域渋滞対策検討ワーキンググループ

1-2 名岐道路の検討体制

- 国道22号の渋滞を解消する抜本的対策として、また愛知県と岐阜県の更なる連携強化を図るため、愛知県と岐阜県に跨がる広域的な道路ネットワークを担う名岐道路の具体化に向けた検討を行う。
- このため、名岐道路の道路構造や整備手法を検討するためのワーキンググループを新たに設置する。

中京圏渋滞ボトルネック対策協議会 (H24.6設置)

構成員：国土交通省中部地方整備局、中部運輸局、中部管区警察局、岐阜県警本部、愛知県警本部、三重県警本部、岐阜県、愛知県、三重県、名古屋市、中日本高速道路(株)、名古屋高速道路公社、愛知県道路公社、中部経済連合会、岐阜県トラック協会、愛知県トラック協会、三重県トラック協会

東名阪道渋滞対策検討 ワーキンググループ (H28.10.7設置)

構成員：中部地方整備局、三重県、三重県警察本部、中日本高速道路(株)名古屋支社

尾北地域渋滞対策検討 ワーキンググループ (H29.12.25設置)

構成員：中部地方整備局、愛知県・岐阜県、名古屋市、愛知県警本部、岐阜県警本部、名古屋高速道路、中日本高速道路(株)名古屋支社

1. 尾北地域渋滞対策検討ワーキンググループ

1-3 検討の流れ

◀第1回 尾北地域渋滞対策検討WG (H29.12.25) ▶

○ 国道22号及び周辺道路の交通状況の詳細分析・交通課題の共有

ネットワーク上の課題発生要因

交通の集中

短、長トリップの混在

国道22号の課題発生要因

交通容量の不足

連続する信号交差点

名古屋高速・周辺道路網の課題

【周辺道路網】

・一宮市内の旅行速度低下

【名古屋高速】

・一宮東出口の旅行速度低下

国道22号の課題

・旅行速度の低下

・高い死傷事故率

『交通容量の拡大』 『信号交差点の回避・集約』 『利用交通の適正化』が必要



◀第2回 尾北地域渋滞対策検討WG (H30.11.30) ▶

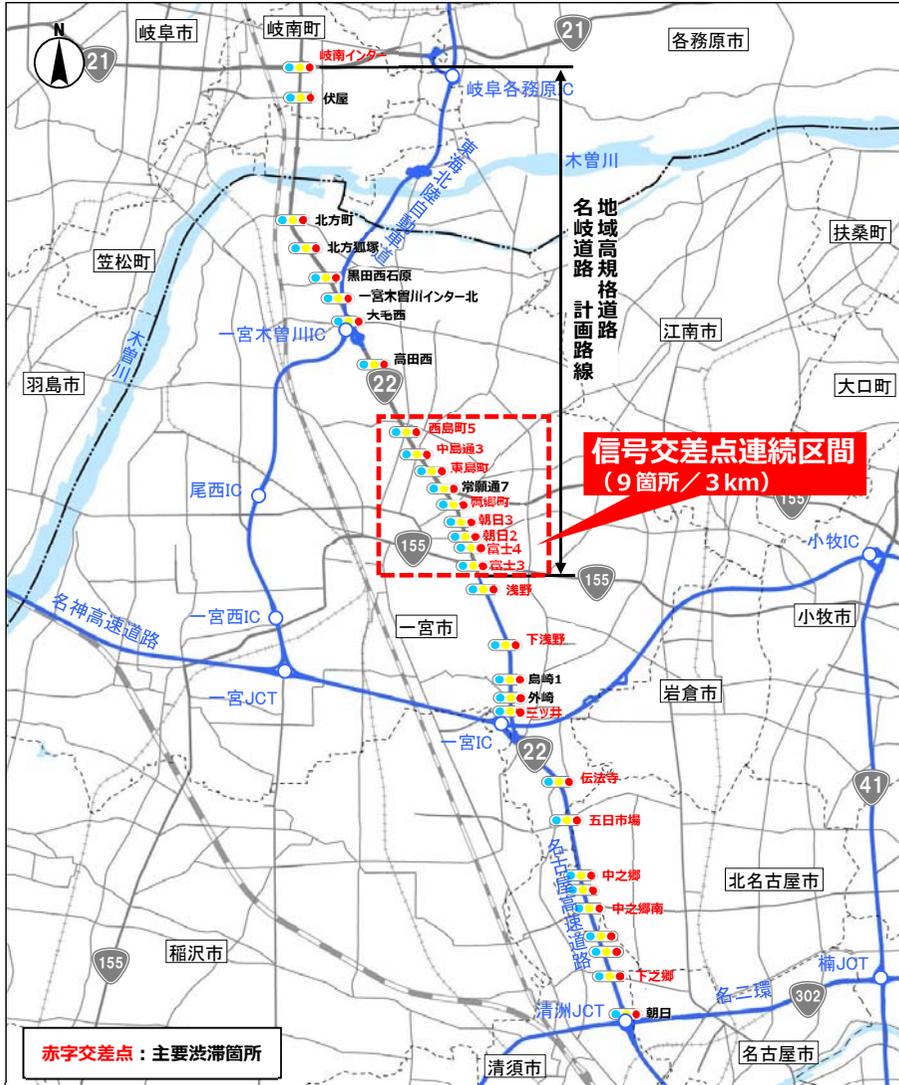
○ 交通課題を解決するための「優先整備区間」、「道路構造」、「中間IC」について検討

2. 優先整備区間の検討

2-1 信号交差点の連担

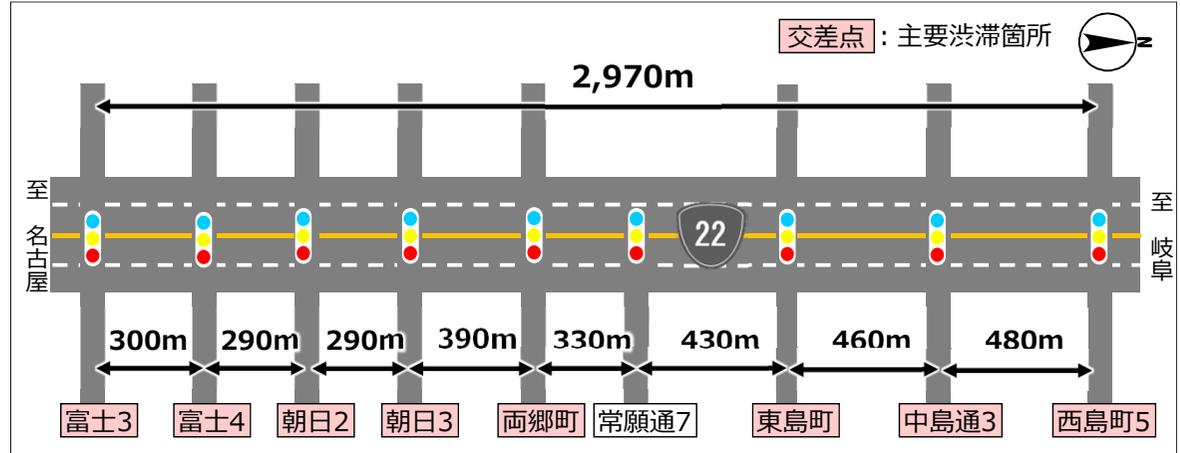
○国道22号の一宮市街地付近は、他の区間と比較して信号交差点が連担しており、慢性的に旅行速度の低下が発生。
 (富士3交差点～西島町5交差点区間では9箇所/3kmの信号交差点が集中)

■ 国道22号における信号交差点

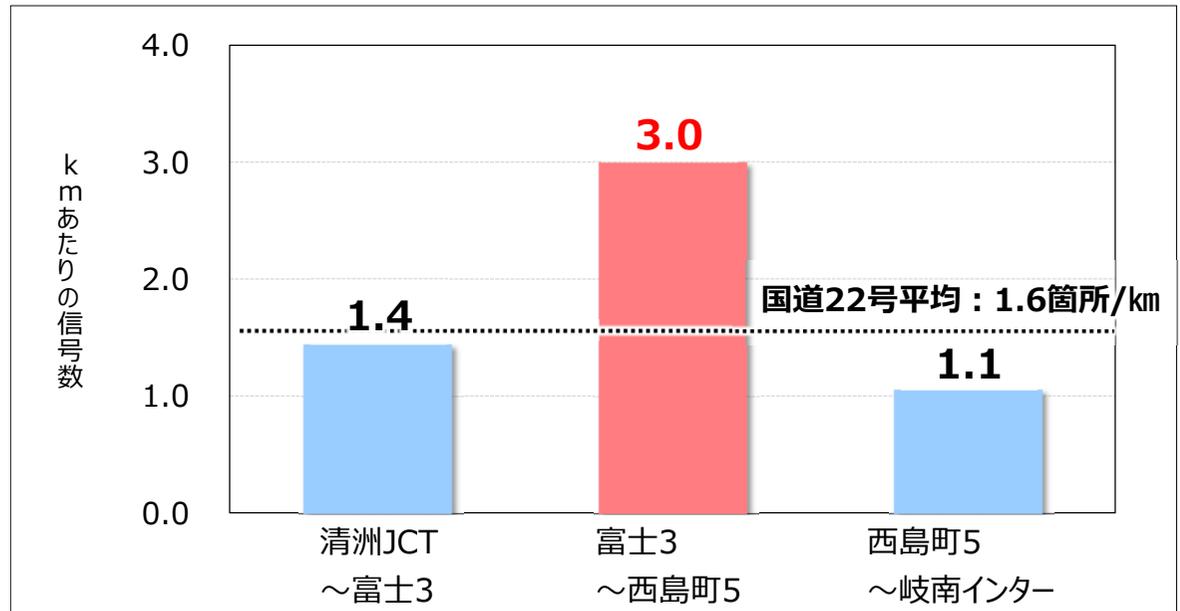


国道22号（一宮市街地付近）において、信号交差点が連担しており速度低下が発生

■ 国道22号：一宮市街地（富士3～西島町5）の交差点間距離



■ 国道22号の区間別kmあたり信号数

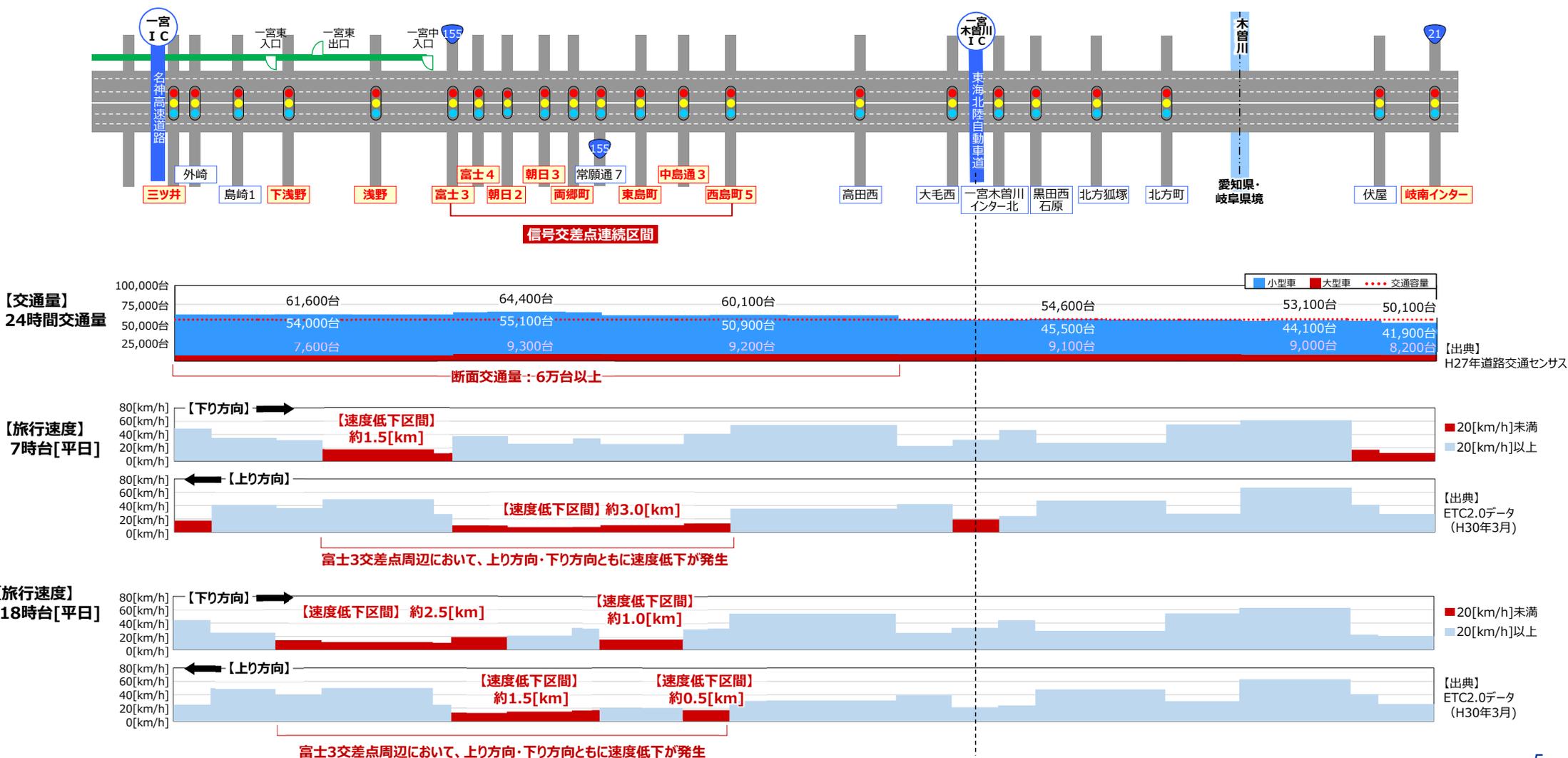


2. 優先整備区間の検討

2-2 交通量・トリップの混在・集中

- 国道22号の一宮市街地付近は、通過交通と沿線地域から発生・集中する交通が多いため、朝夕ピーク時間帯に上下線において、旅行速度の著しい低下が発生。
- 特に、下りでは一宮東出口付近からの流出、上りは一宮中入口付近からの流入交通と国道22号の交通が混在することで、速度低下が著しい。

■ 優先整備区間の検討



2. 優先整備区間の検討

2-3 死傷事故率

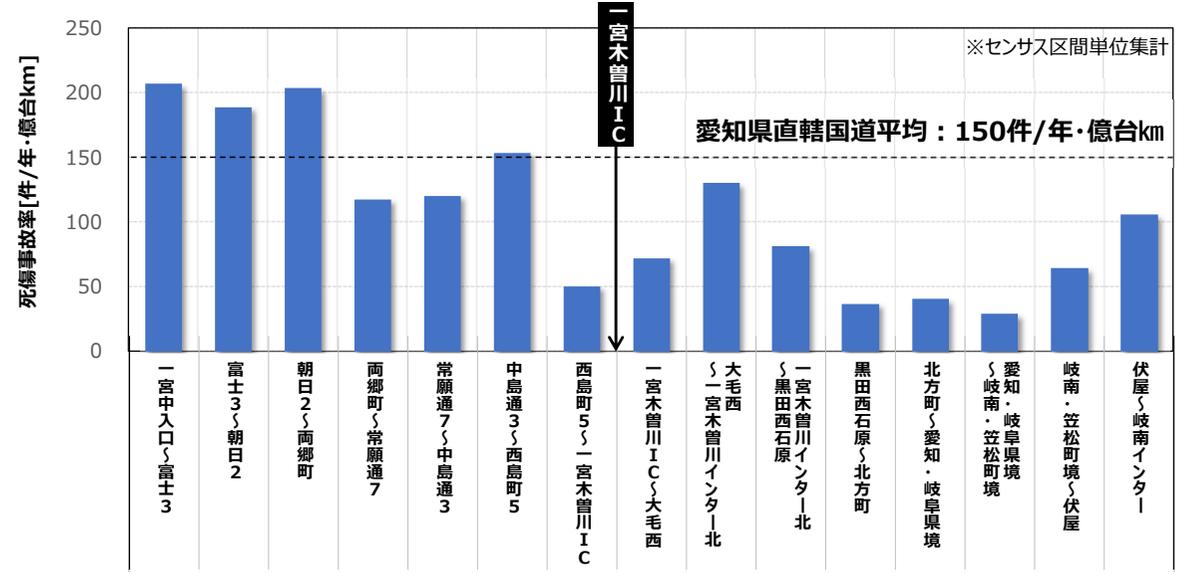
○国道22号の一宮市街地付近は、他の区間に比べて、死傷事故率が高く、渋滞による速度低下を起因とした追突事故割合が高い。

■ 国道22号：事故発生状況



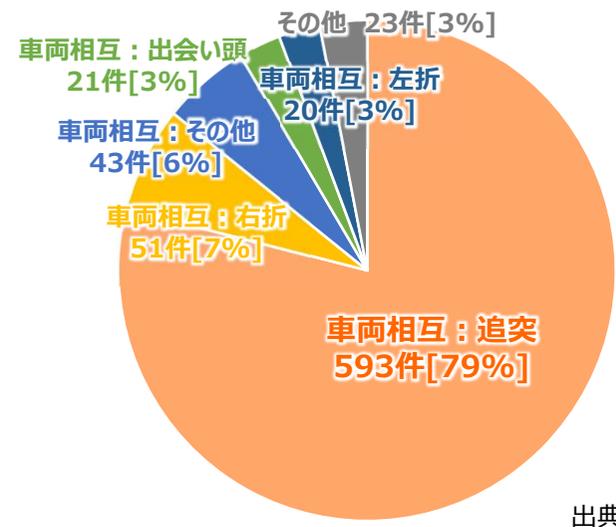
出典：ITARDAデータ（H25～H28）

■ 国道22号における死傷事故率



出典：ITARDAデータ（H25～H28）

■ 国道22号における事故類型（一宮中入口～岐南インター）



出典：ITARDAデータ（H25～H28）

2. 優先整備区間の検討

2-4 優先整備区間（案）

○国道22号の交通課題の状況を踏まえ、富士3交差点～一宮木曾川IC区間を優先整備区間とする。

<信号交差点の連担>

- ・他の区間と比較して、信号交差点が連担しており、慢性的に旅行速度の低下が発生。
（富士3交差点～西島町5交差点区間では9箇所/3kmの信号交差点が集中）

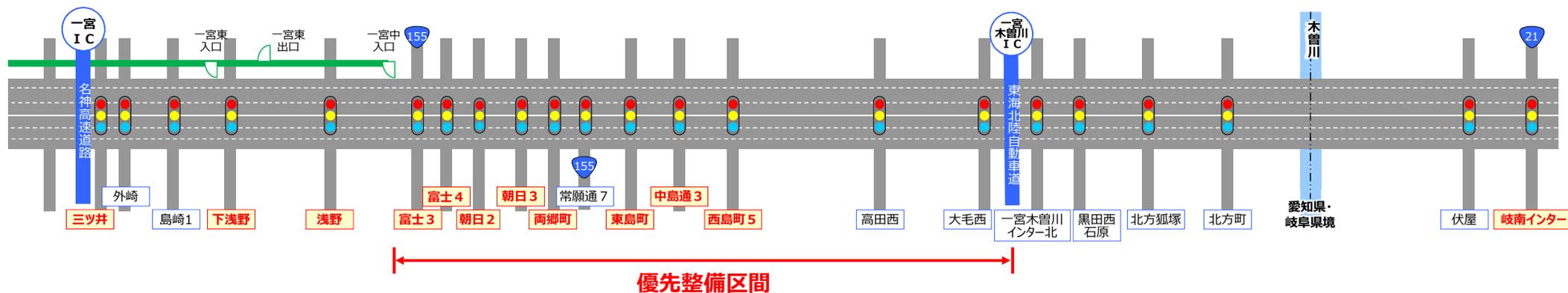
<交通量・トリップの混在・集中>

- ・他の区間と比較して、上下線の朝夕ピーク時間帯における旅行速度の低下が著しい。
- ・通過交通と沿線地域から発生・集中する交通が混在。

<死傷事故率>

- ・他の区間と比較して、死傷事故率が高く、渋滞による速度低下を起因とした追突事故割合が高い。

《優先整備区間（案）》

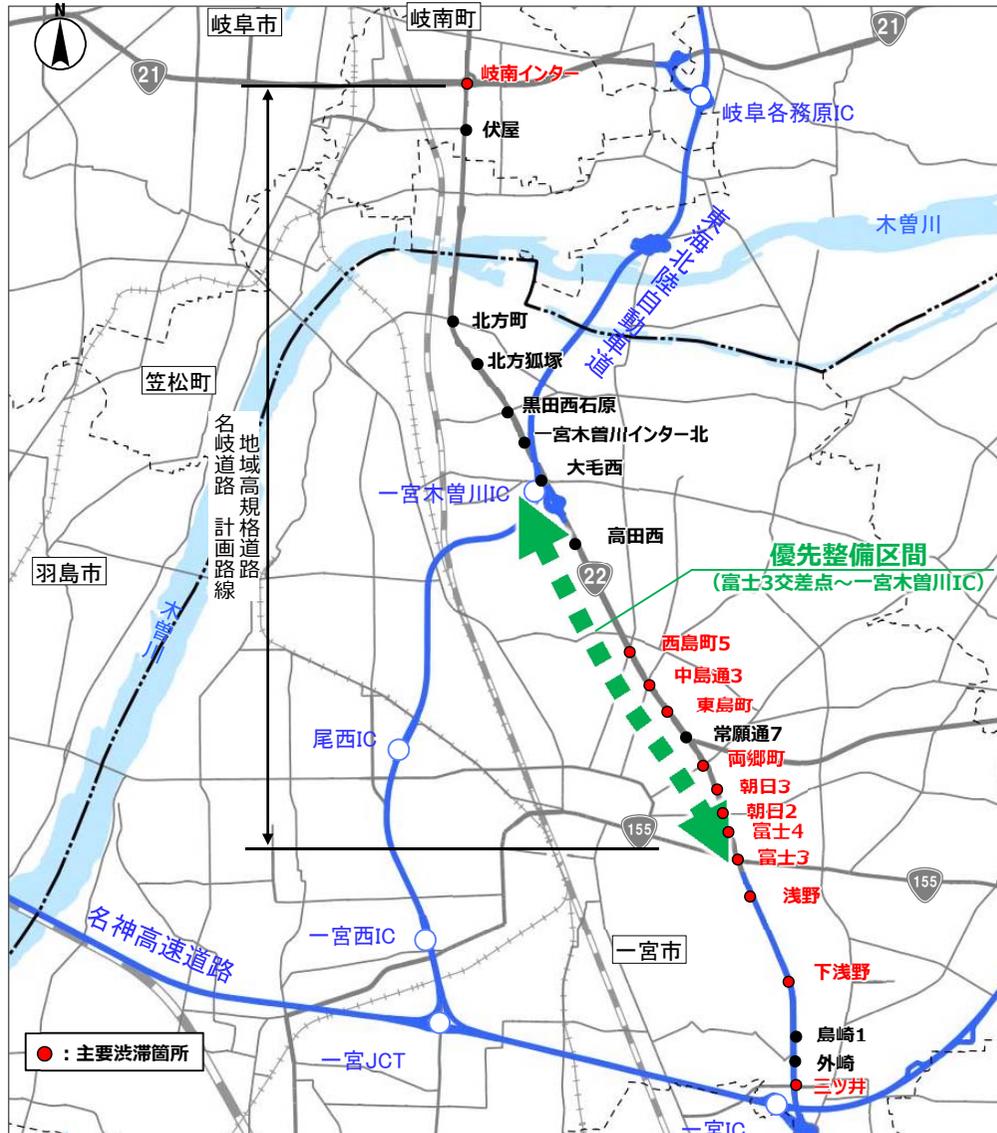


2. 優先整備区間の検討

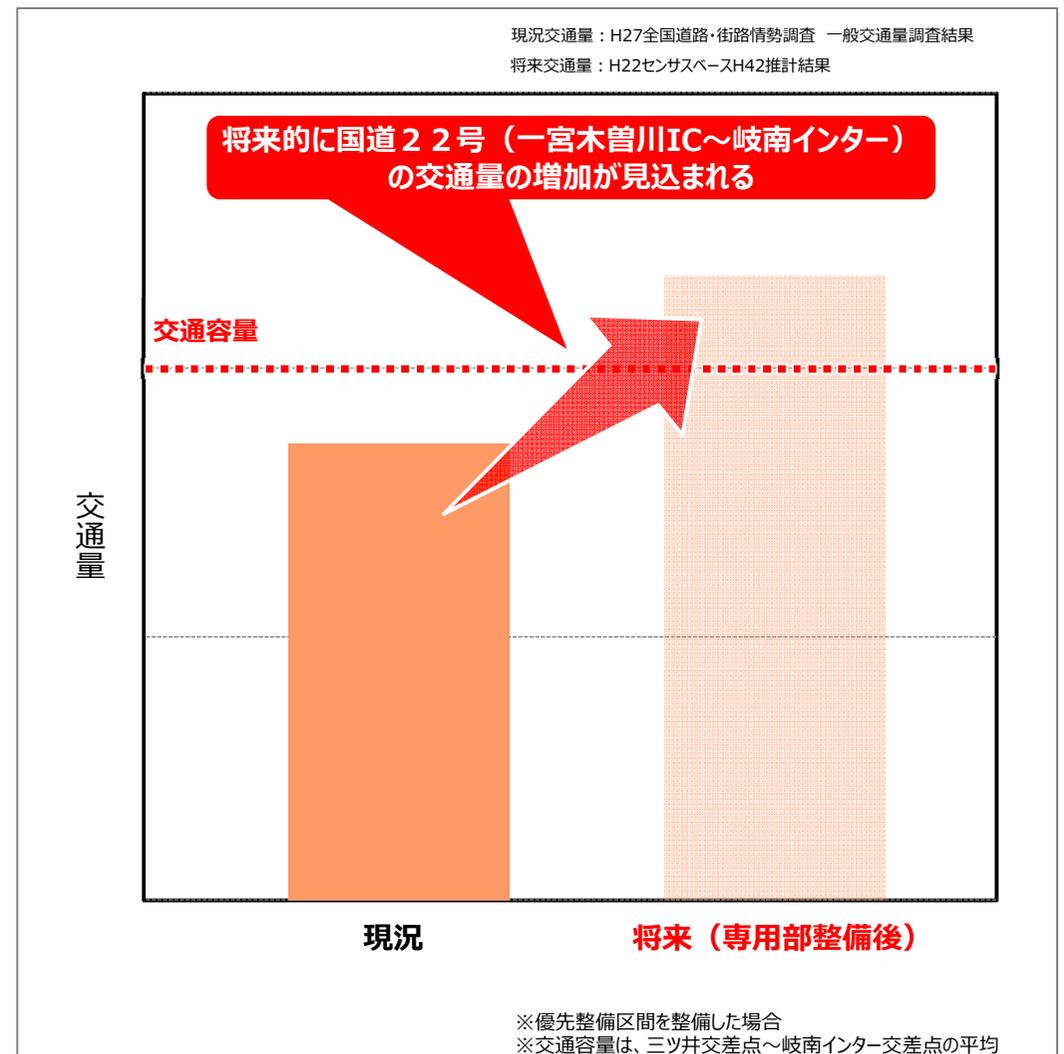
2-5 岐阜県側の整備の必要性

- 一宮木曾川IC以北の国道22号についても、将来的には交通量が交通容量を超過する見込み。
- 当該区間については、優先整備区間開通後の国道22号の交通状況を踏まえつつ、整備に向けた検討が必要。

■ 国道22号



■ 国道22号の交通量（一宮木曾川IC～岐南インター交差点：平均交通量）



※優先整備区間を整備した場合
※交通容量は、三ツ井交差点～岐南インター交差点の平均

3. 道路構造の検討

3-1 整備形態の比較

■ 整備形態の比較

整備形態	標準断面図	整備イメージ	メリット	デメリット	評価
平面8車線	<p>(現況)</p> <p>(8車線化)</p>	<p>平面8車線化</p>	<ul style="list-style-type: none"> •国道22号の交通容量が拡大 •事業費が最も安価 •既存用地内で施工可能 •施工時の交通規制が短期間 <p>【課題発生要因】</p> <p>交通容量の不足 ⇒ 解消</p> <p>連続する信号交差点 ⇒ 残存</p> <p>短、長トリップの混在 ⇒ 残存</p>	<ul style="list-style-type: none"> •信号交差点連続区間を回避することができない •短・長トリップ交通の混在は解消されない 	△
部分立体	<p>国道22号 (立体部)</p> <p>(平面部)</p>	<p>部分立体化 部分立体化</p>	<ul style="list-style-type: none"> •信号交差点を一部回避 •事業費が2番目に安価 •概ね既存用地内で施工可能 •施工時の交通規制は部分的 <p>【課題発生要因】</p> <p>交通容量の不足 ⇒ 残存</p> <p>連続する信号交差点 ⇒ 一部回避</p> <p>短、長トリップの混在 ⇒ 残存</p>	<ul style="list-style-type: none"> •交通容量は拡大しない •国道22号の信号交差点が残存する箇所にて新たに渋滞が発生 •短・長トリップ交通の混在は解消されない 	△
専用部整備	<p>専用部</p> <p>一般部 (国道22号)</p>	<p>専用部整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> •国道22号の交通容量が拡大 •信号交差点連続区間を回避 •専用部に通過交通等が転換することで短・長トリップを分離 (利用交通の適正化) •概ね既存用地内で施工可能 <p>【課題発生要因】</p> <p>交通容量の不足 ⇒ 解消</p> <p>連続する信号交差点 ⇒ 回避</p> <p>短、長トリップの混在 ⇒ 解消</p>	<ul style="list-style-type: none"> •事業費が最も高い •施工時の交通規制が長期間 	○

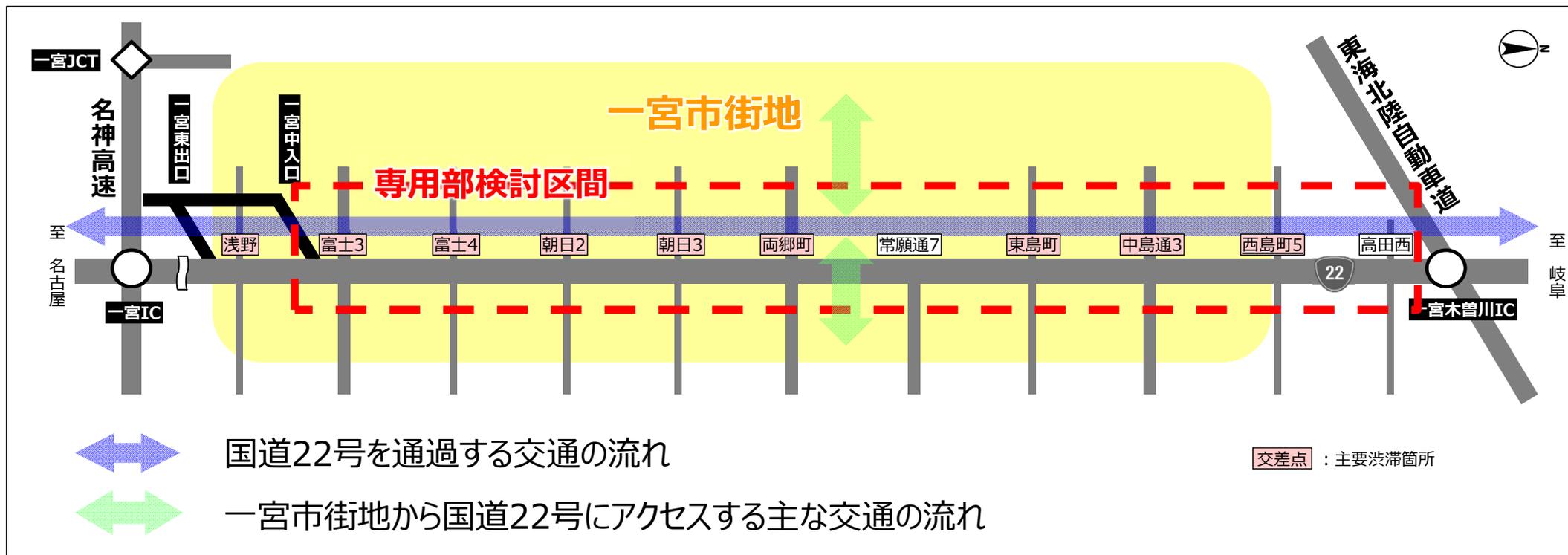
3. 道路構造の検討

3-2 中間ICの配置（必要性）

- 国道22号については、一宮市街地などの沿線地域から発生・集中する交通の専用部への転換を促進するため、中間ICの設置が必要。
- 中間ICの設置により、一宮市周辺地域から発生・集中する専用部の利用交通量が増加

■ 中間ICの必要性

中間ICの設置により、一宮市周辺地域から発生・集中する専用部の利用交通量が**増加**

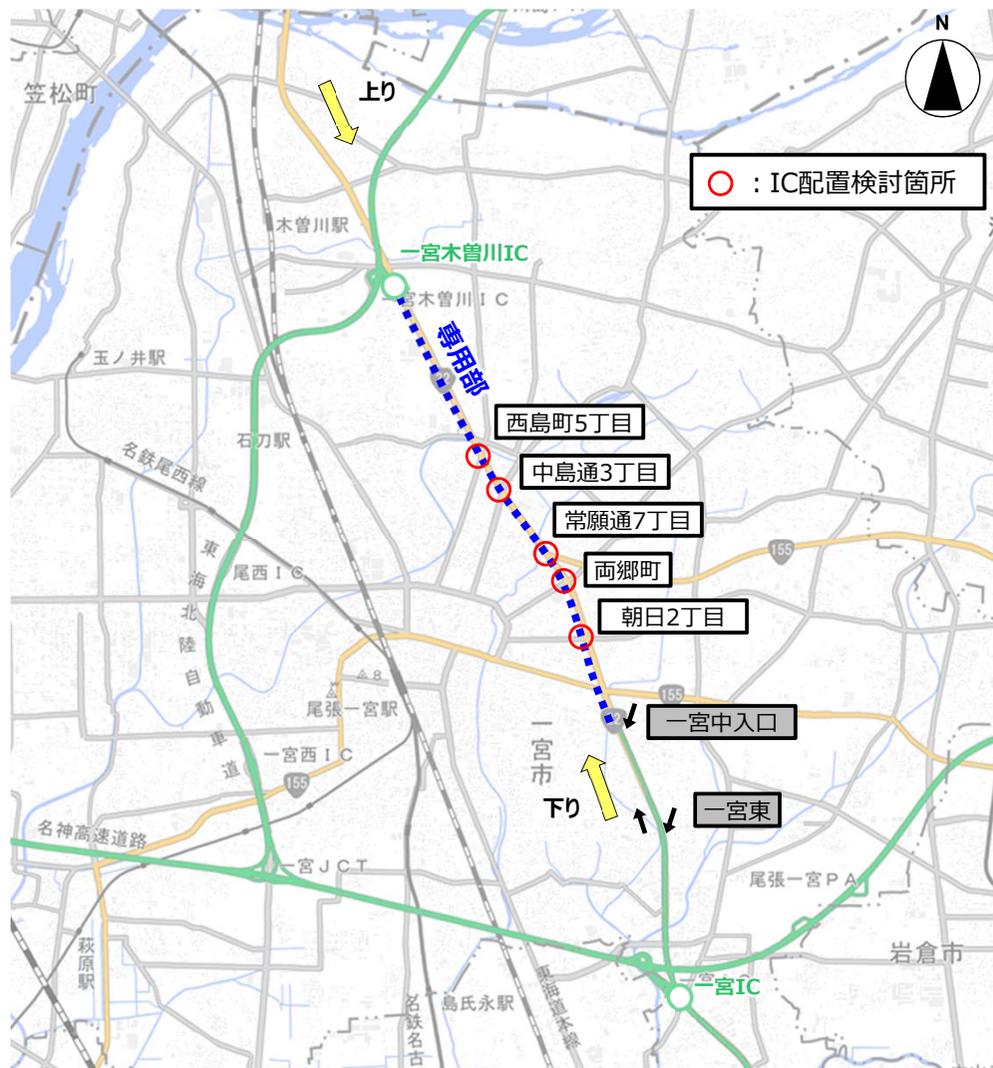


3. 道路構造の検討

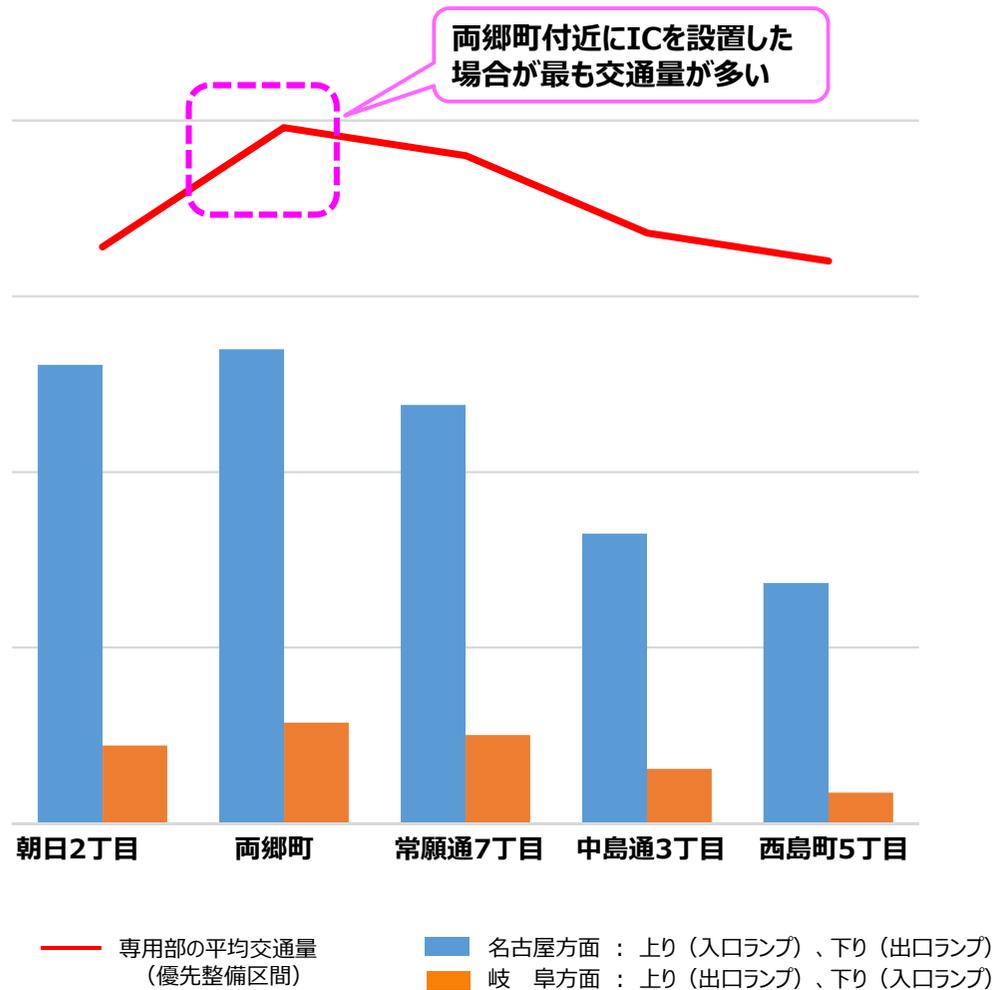
3-3 中間ICの配置（検討区間）

- 将来における交通需要の観点から、中間ICは、両郷町交差点付近への設置が最適。
- 方面別にみると、名古屋方面（上り：入口、下り：出口）の需要が多い。

■ 中間IC【IC配置検討箇所】



■ 中間IC設置位置における交通需要



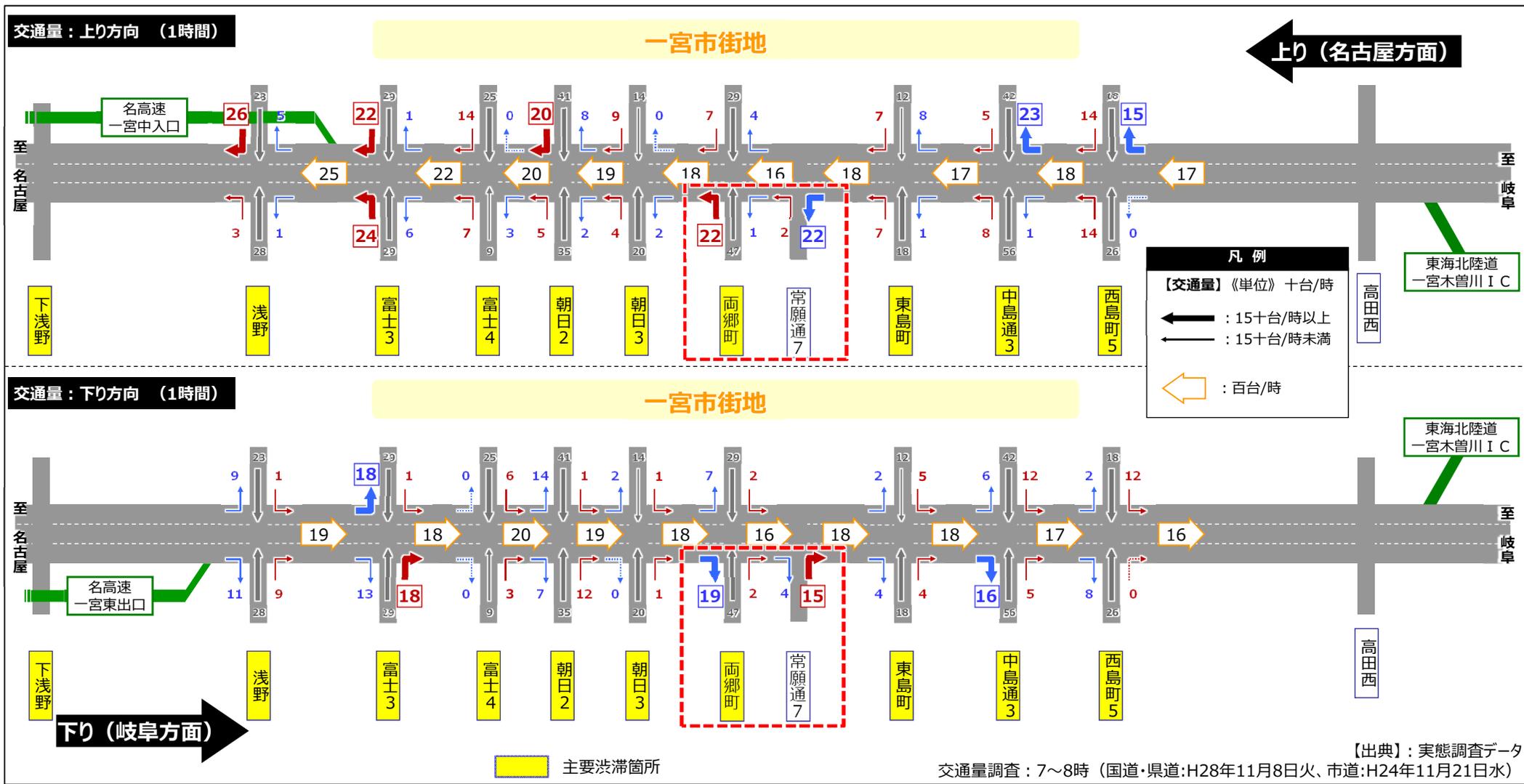
※H22センサスペースH42推計結果

3. 道路構造の検討

3-3 中間ICの配置 (交差点交通量)

- 国道22号に流出入する交通が多い交差点は、両郷町交差点付近。
- 名古屋方面の需要が多い両郷町交差点付近への中間ICの設置が望ましい。

■ 国道22号及び交差道路の交通量

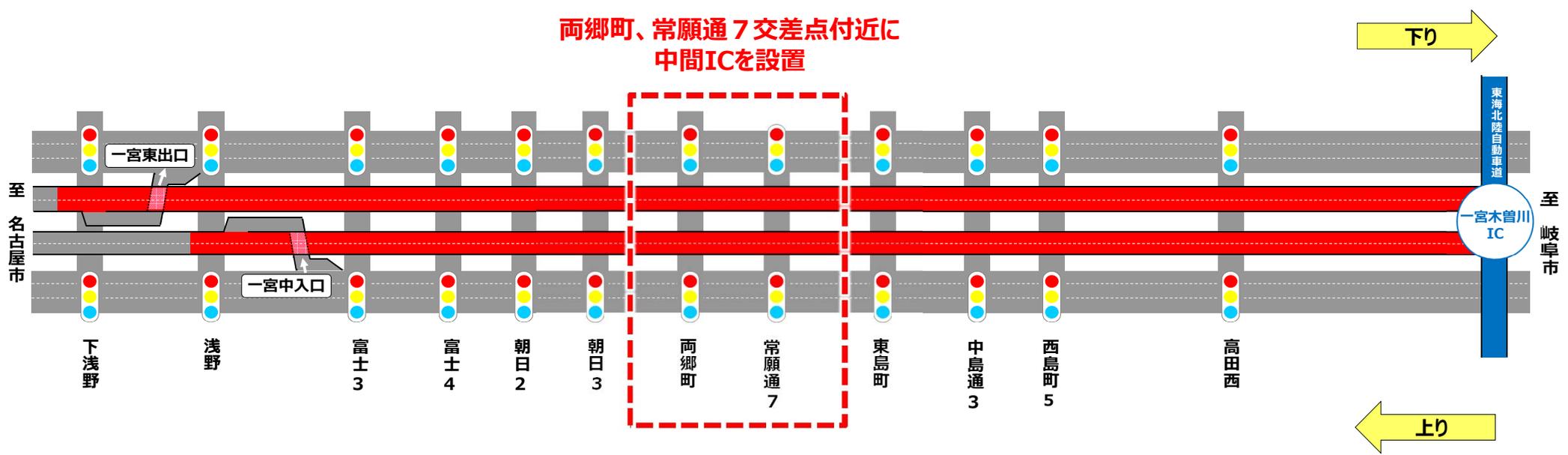


3. 道路構造の検討

3-4 道路構造 (案) まとめ

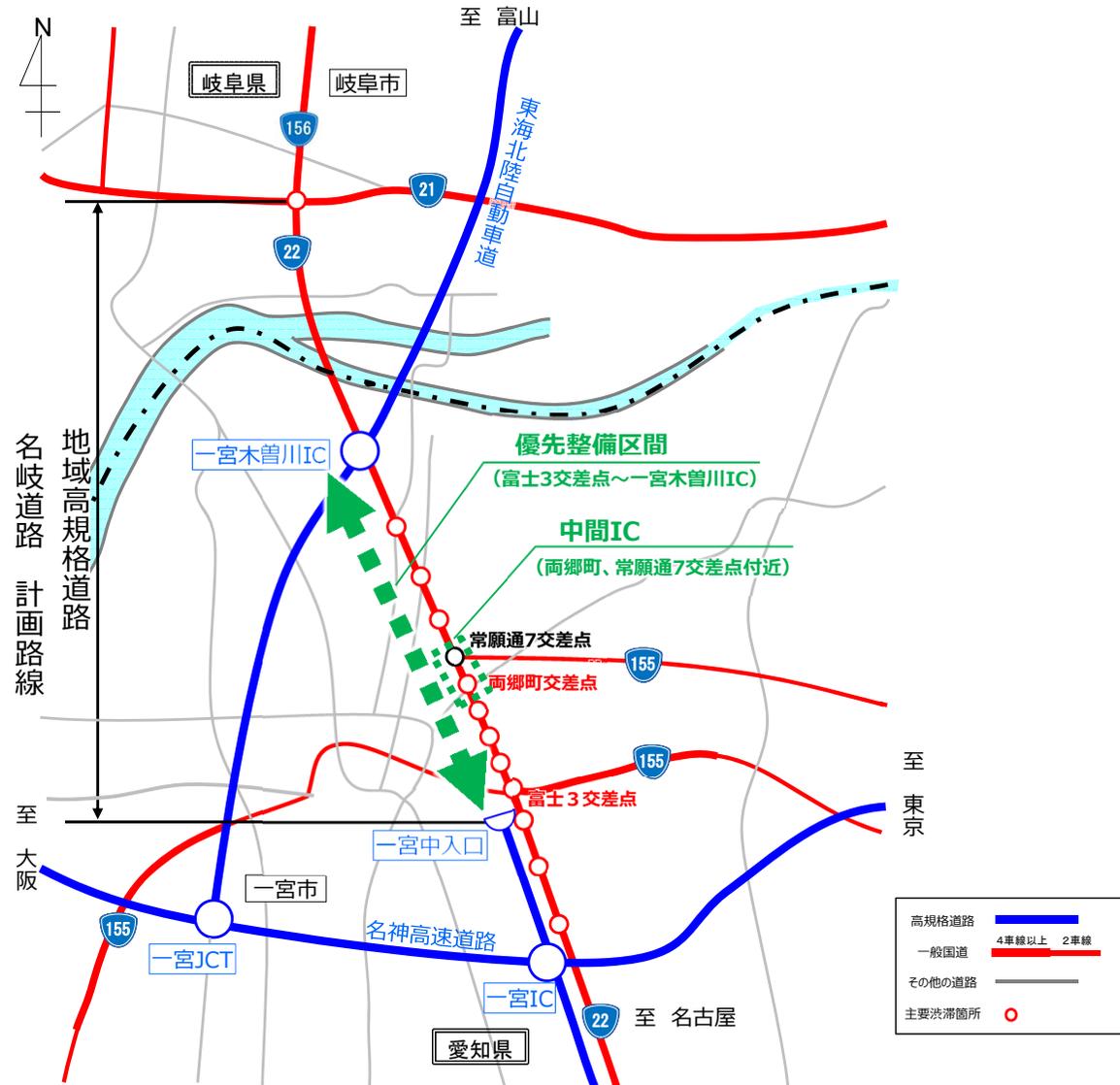
○道路構造は「専用部整備」とし、両郷町、常願通7交差点付近に中間ICを設置する。

《道路構造 (案) 》



4. 結果概要

- 尾北地域の交通状況、交通課題を踏まえ、名岐道路の「優先整備区間〔案〕」、「道路構造〔案〕」を検討。
- 優先整備区間〔案〕は、富士3交差点～一宮木曾川ICに設定。
- 道路構造〔案〕は、国道22号の専用部整備（高架構造）とし、中間ICは両郷町、常願通7交差点付近に設定。



5.今後の進め方（案）

○名岐道路の優先整備区間について、計画段階評価手続きに着手し、地域の意見も踏まえながら、ルート・構造を決定。

【H29.12.25】

第1回 尾北地域渋滞対策検討ワーキンググループ

（議事）

○交通状況の詳細分析 等

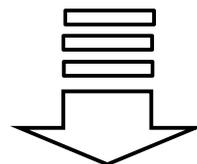


【今回】

第2回 尾北地域渋滞対策検討ワーキンググループ

（議事）

○優先整備区間、道路構造 等



概略ルート・構造（計画段階評価）に移行