

東名阪道の渋滞状況について

第2回 東名阪道渋滞対策検討WG

平成28年11月18日

目次

1. 対策検討箇所	2
2. 想定される対策メニュー	3
3. 東名阪道の交通状況	8

1. 対策検討箇所

○対策検討区間

■ 東名阪道(四日市IC～亀山JCT)は渋滞ランキングの上位に位置しており、渋滞のピンポイント対策が必要。

上り四日市IC付近の渋滞状況



(亀山JCT方面)

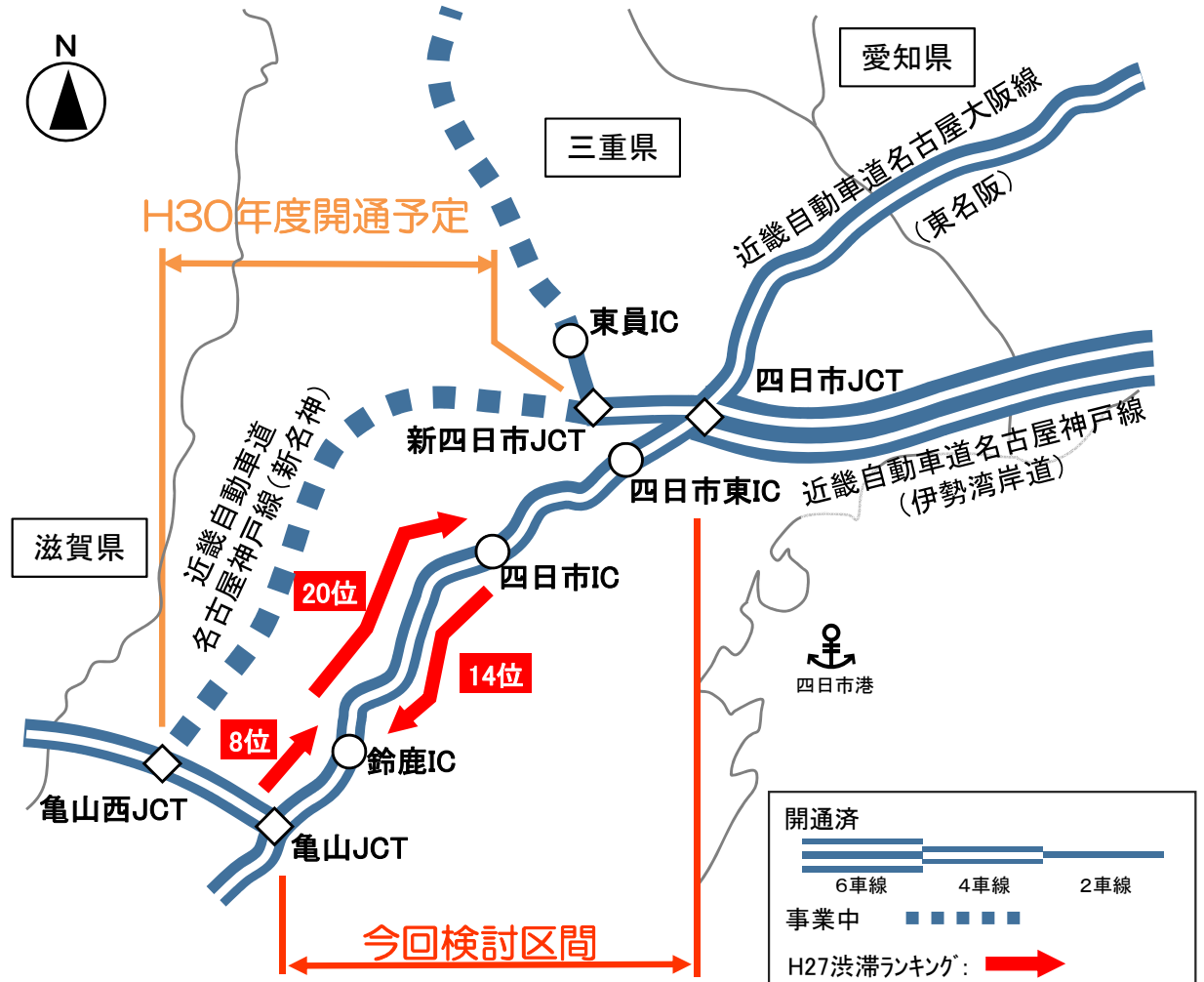
東名阪 四日市IC 上り60.3KP

(四日市JCT方面)



東名阪 四日市IC南 下り61.6KP

<新名神高速道路(四日市JCT～亀山西JCT)>



2. 想定される対策メニュー

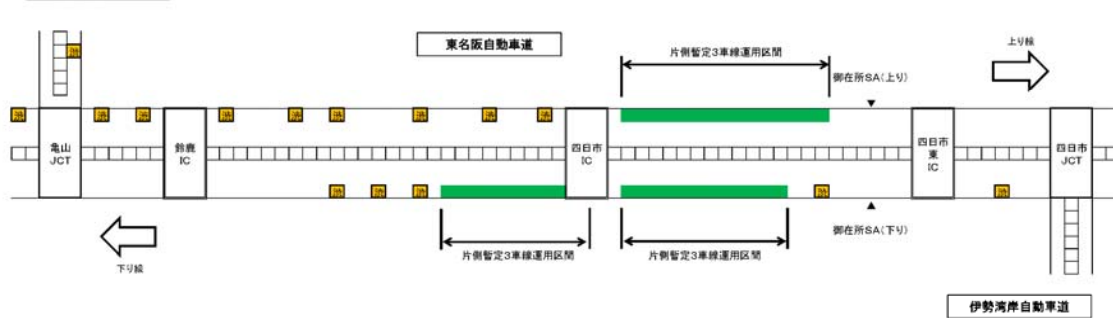
対策種別	対策メニュー	対策の概要
速度低下防止等	看板	速度低下や渋滞等に関する注意喚起情報を提供し、渋滞発生前の速度低下の抑制や、渋滞発生後の早期速度回復・迂回を促す。 <div style="text-align: right;"><u><事例①></u></div>
	路面標示	
	LED表示版	
	視線誘導システム	路肩等に発光体を設置、一定速度で光を進行させ、速度低下に気づかせることにより渋滞発生前の速度低下を抑制する。 <div style="text-align: right;"><u><事例②></u></div>
交通容量拡大	車線運用の見直し	既存の道路を拡幅し、付加車線を設置する。 <div style="text-align: right;"><u><事例③></u></div>
		路肩等が広く確保されている区間において、横断構成を変更し、車線数を増加する。 <div style="text-align: right;"><u><事例④></u></div>

2. 想定される対策メニュー

対策事例①

■ 速度低下の防止を図るため、横断幕・看板(H25.2)や簡易LED情報板の設置(H25.4)を設置。

■ 東名阪自動車道 簡易LED渋滞情報板設置箇所図

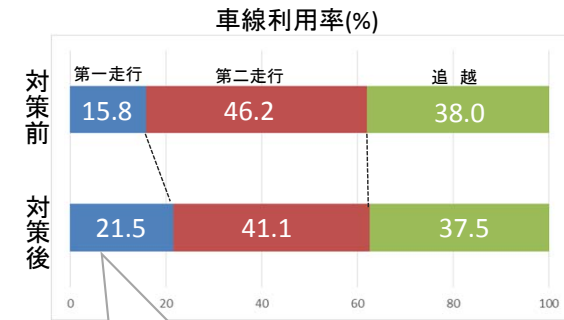


■ 簡易LED渋滞情報板設置箇所



< 既往対策による効果 >

■ 暫定3車線区間明示立看板設置により車線利用率が平準化



第一走行車線利用率が向上

■ 暫定3車線区間明示立看板設置状況 (上り線四日市IC付近)



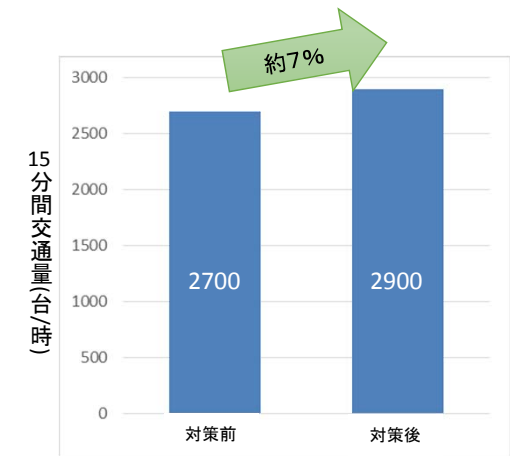
■ 付加車線利用喚起標識設置状況 (上り線亀山JCT付近)



■ ボトルネック付近に注意喚起横断幕を設置(四日市IC~亀山JCT間)



■ 横断幕設置により15分間交通量が増加



2. 想定される対策メニュー

対策事例②

■路肩等に発光体を設置し、光を進行させることで、ドライバーに速度低下を気付かせ、渋滞発生前の速度低下を抑制する。

<東名下り宇利トンネル付近の事例>

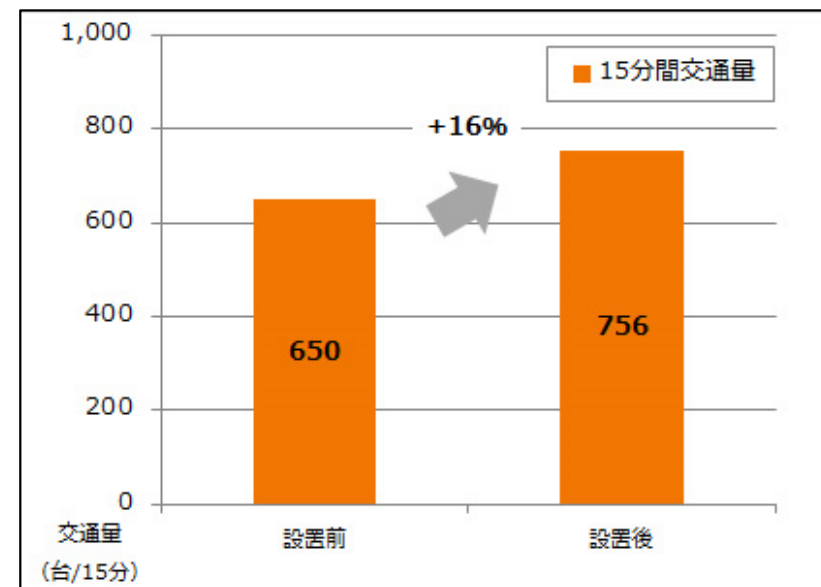
システム設置状況



運転者からの見え方

<対策の効果>

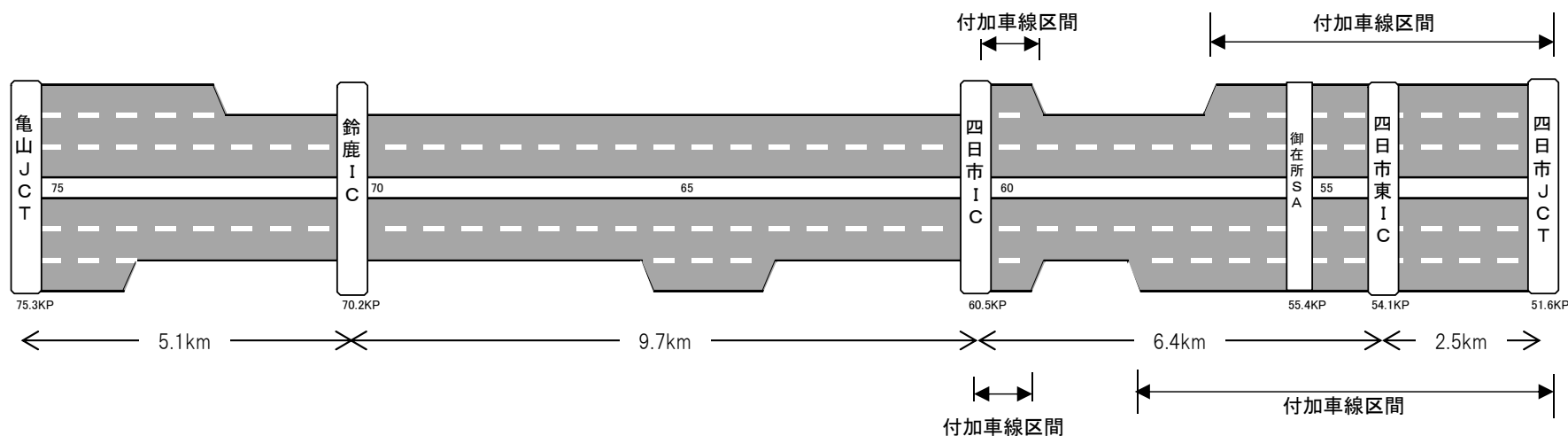
■視線誘導システム設置により15分間交通量が増加



2. 想定される対策メニュー

対策事例③

■ 既存の道路を拡幅し、付加車線を設置。(H20.12)



〈四日市東IC付近〉

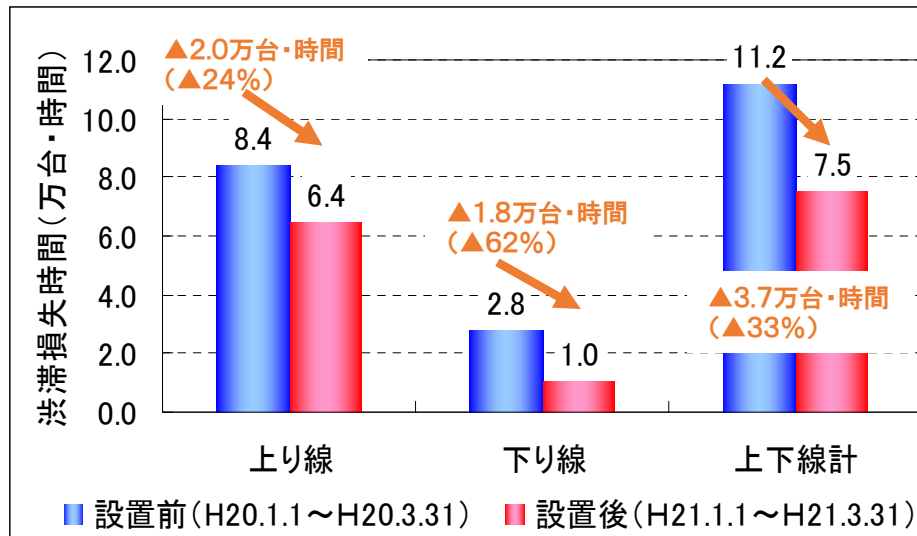
【付加車線設置前】



【付加車線設置後】



〈対策の効果〉 渋滞損失時間が上下線合計で約3割減少



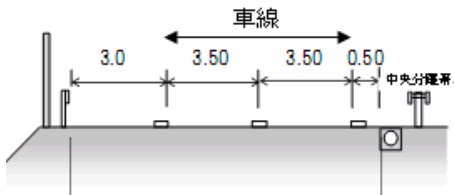
2. 想定される対策メニュー

対策事例④

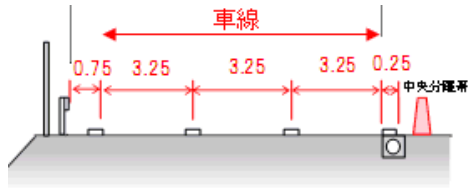
■ 既存の道路幅員内で路肩を活用し、片側2車線を片側3車線で運用。(H24.12)

並行する新名神高速が開通するまでの暫定的な対策として、H24.12より一部の区間において3車線運用を実施

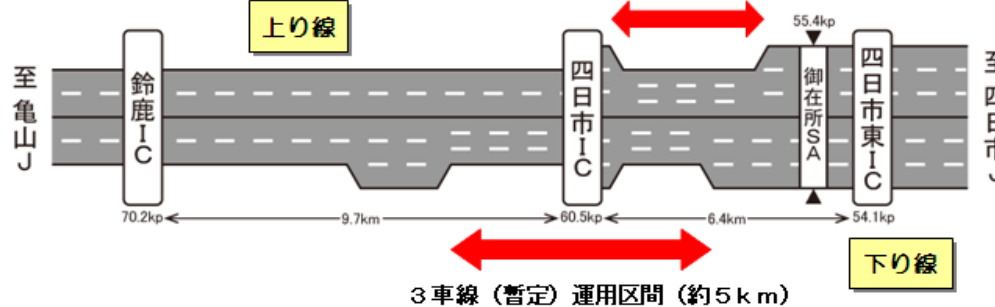
運用前



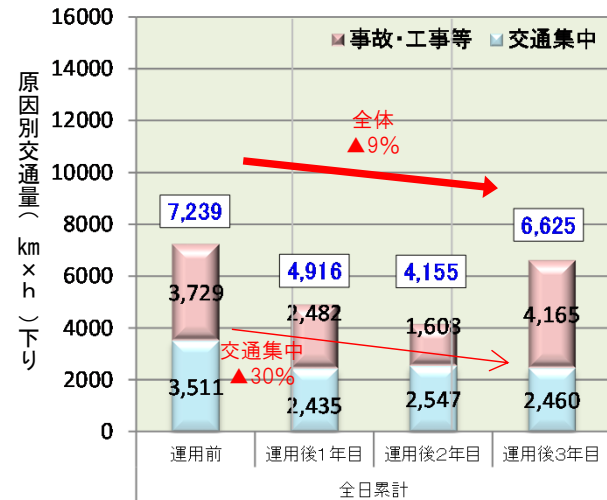
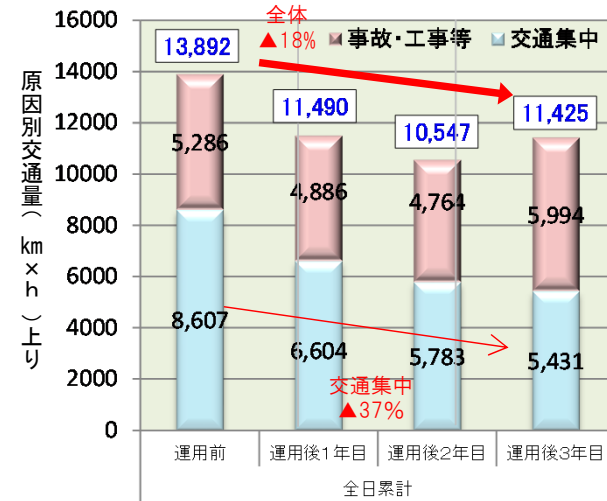
運用後



3車線(暫定)運用区間(約3km)



渋滞量(四日市JCT~亀山JCT間)が減少

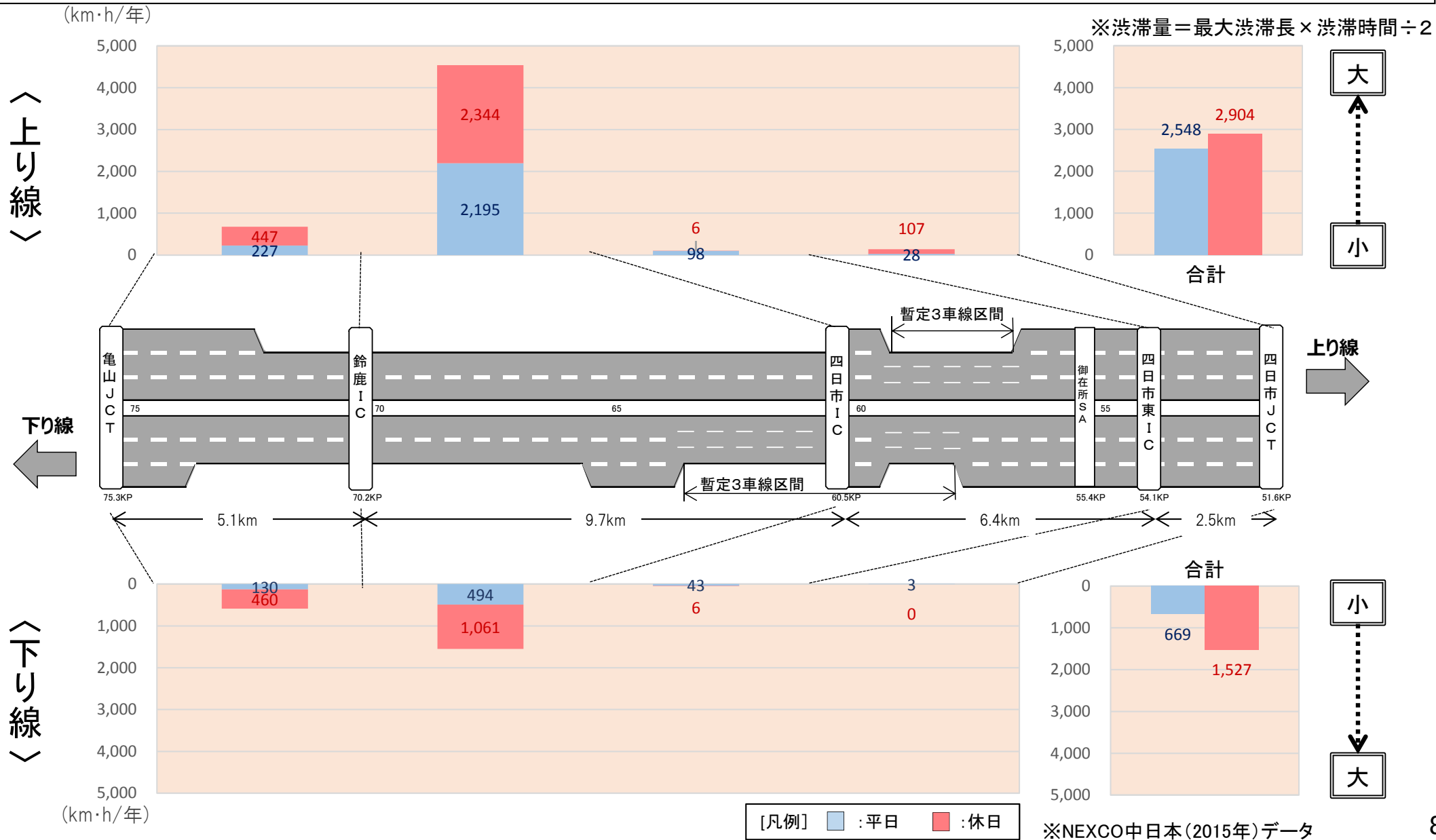


渋滞量(四日市JCT~亀山JCT)
 【運用前】:H23.12.22~H24.12.12
 【運用後1年目】:H24.12.20~H25.12.11
 【運用後2年目】:H25.12.19~H26.12.10
 【運用後3年目】:H26.12.18~H27.12.9

3. 東名阪道の交通状況

○渋滞量

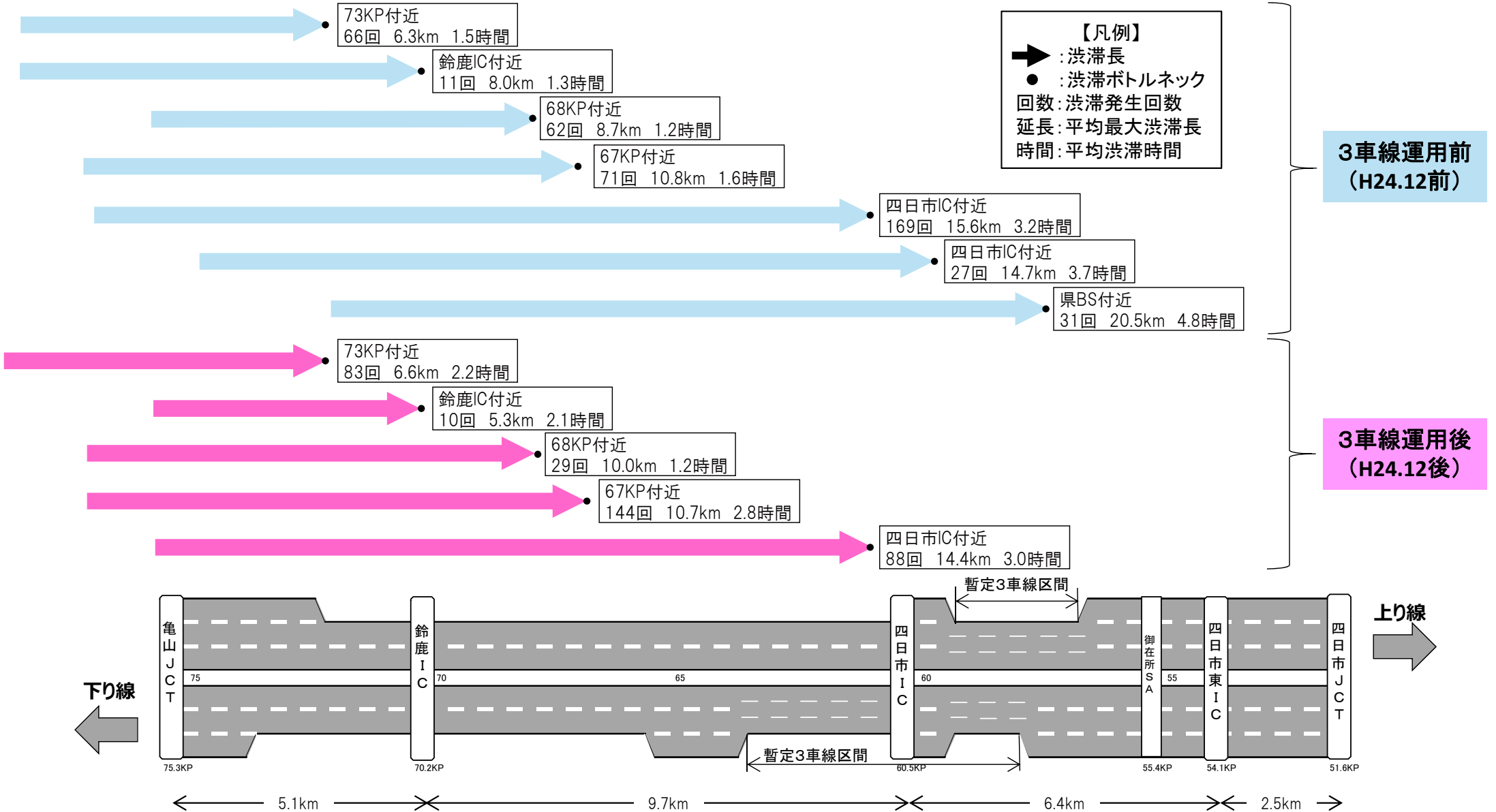
■ 下り線よりも上り線のほうが渋滞量が多く、特に上り四日市IC～鈴鹿IC間の渋滞量が多い。



3. 東名阪道の交通状況

○上り線・3車線運用前後の比較(参考)

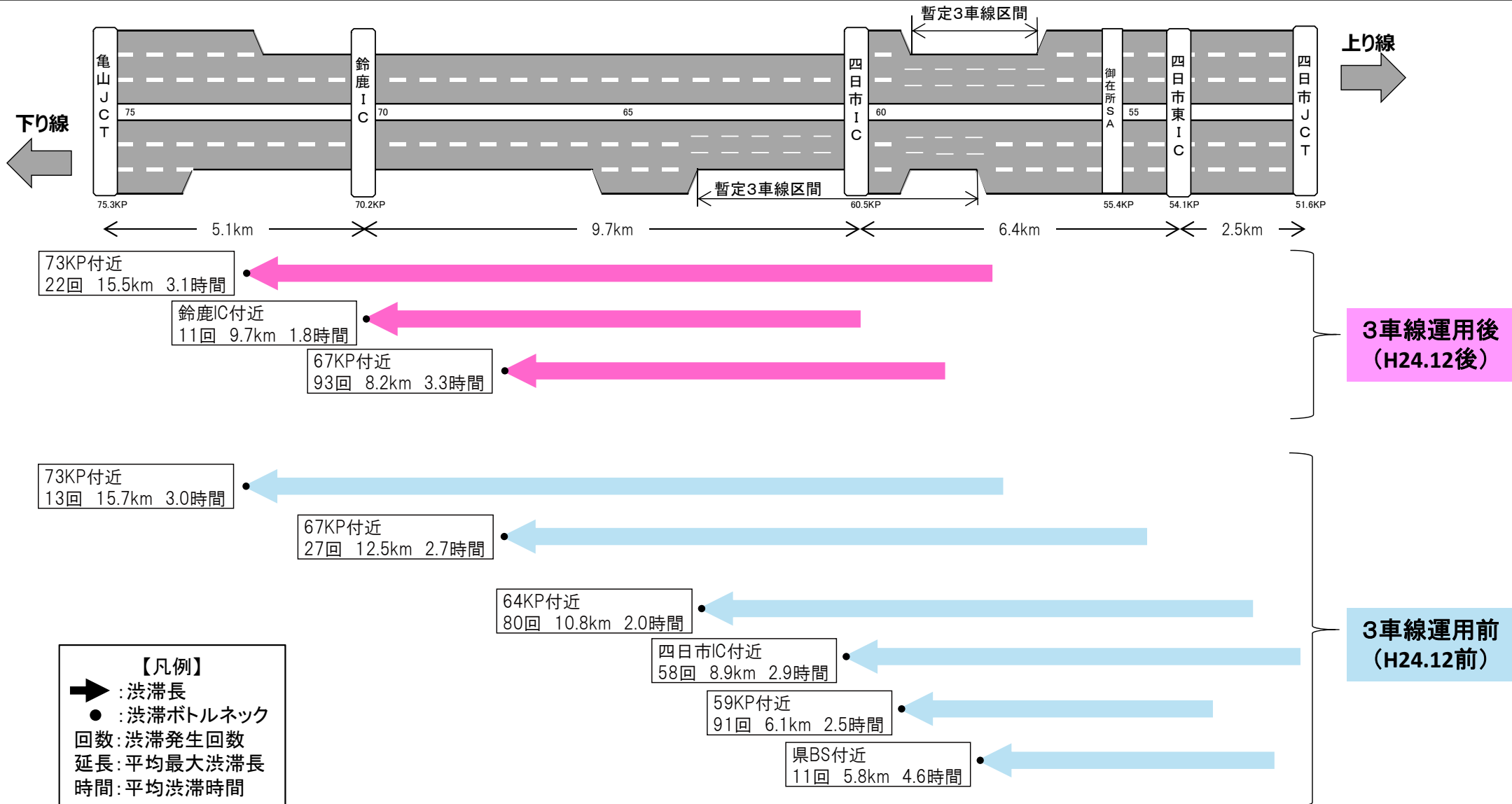
■ 3車線運用により、運用区間の渋滞は解消し、渋滞ボトルネックが運用区間の手前に移動。



3. 東名阪道の交通状況

○下り線・3車線運用前後の比較(参考)

■ 3車線運用により、渋滞ボトルネック地点は変わらないが、運用区間手前の渋滞は解消。



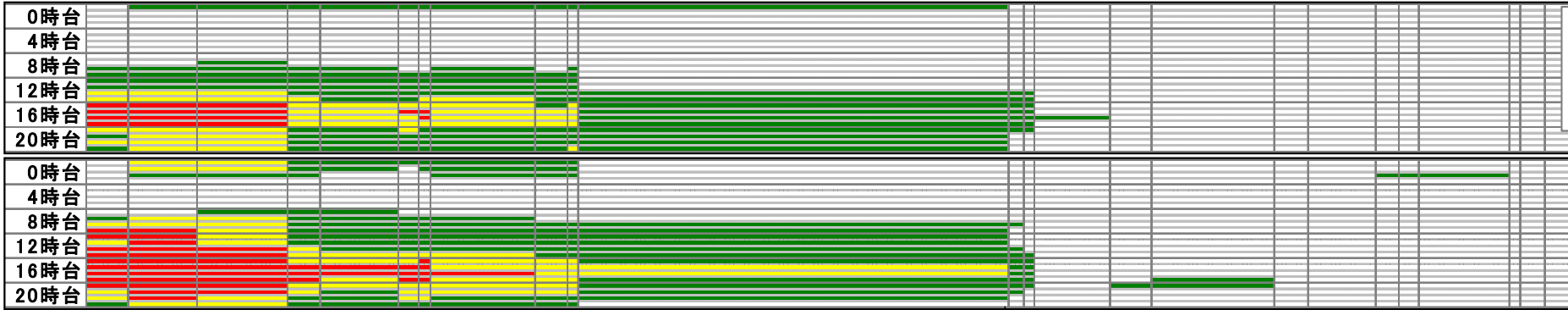
3. 東名阪道の交通状況

○上り線・速度低下の位置

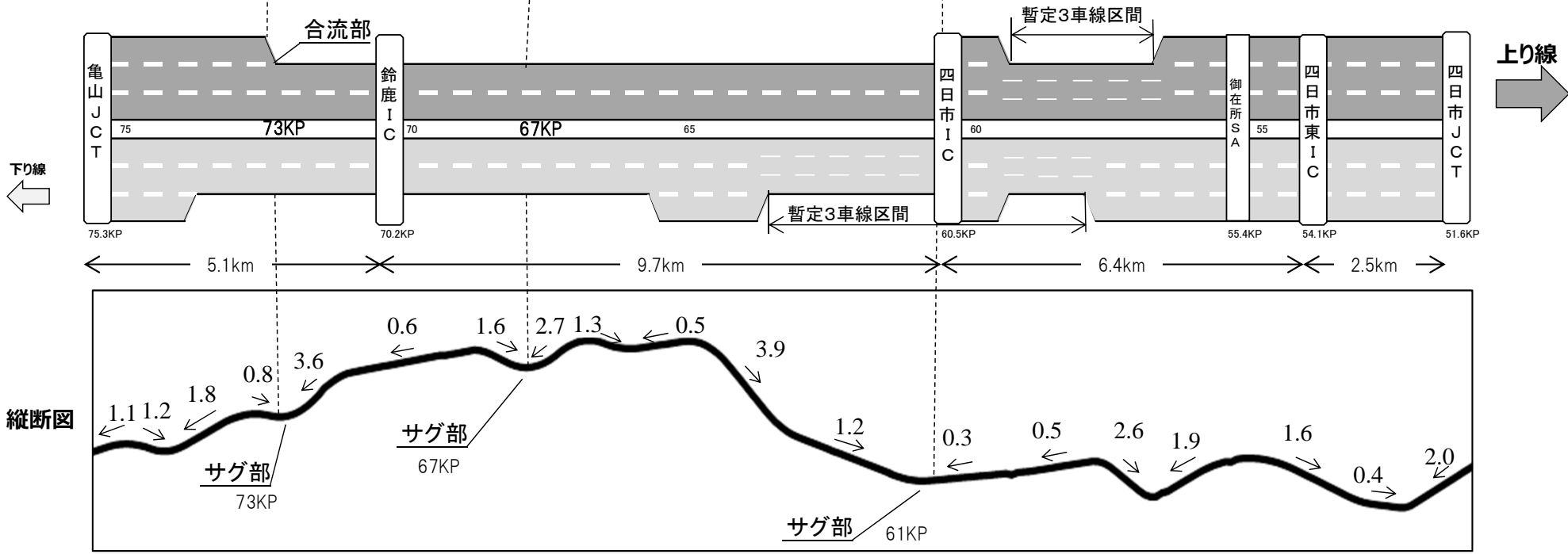
■ 上り線では、亀山JCT付加車線終点の合流部及びサグ部において、午後に渋滞が発生

平日(上り)

休日(上り)



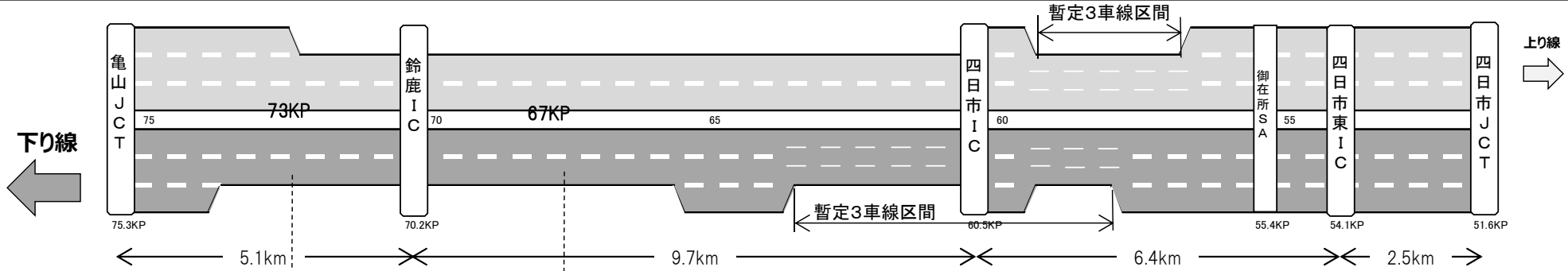
【凡例】
 ■ : 40km/h以下
 ■ : 40~60km/h以下
 ■ : 60~80km/h以下



3. 東名阪道の交通状況

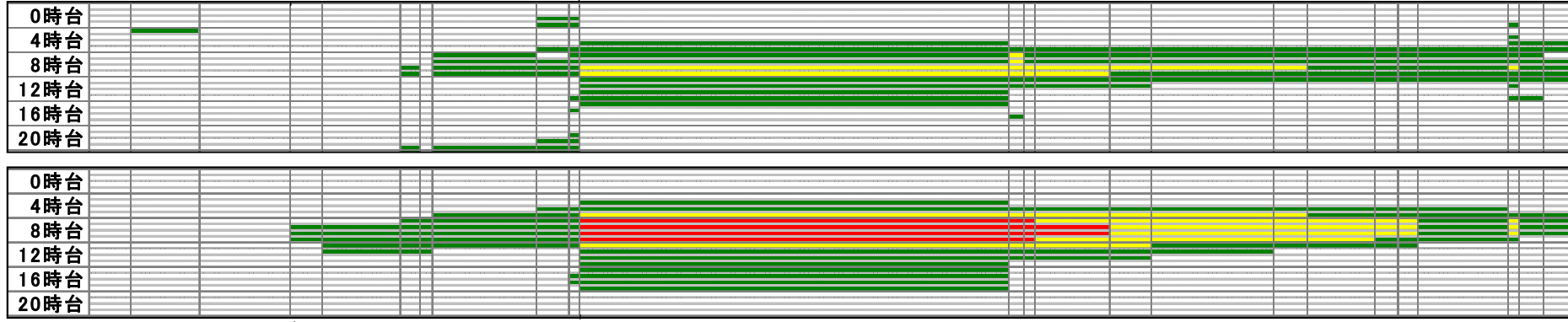
○下り線・速度低下の位置(参考)

■ 下り線では、3車線運用区間先のサグ部において、休日の午前に渋滞が発生



平日(下り)

休日(下り)



【凡例】
 ■ : 40km/h以下
 ■ : 40~60km/h以下
 ■ : 60~80km/h以下

