

令和元年度

東名・名神（愛知地域）渋滞対策検討WG

[目次]

- | | |
|------------------------|----|
| 1. 中京圏における渋滞対策の経緯…………… | 1 |
| 2. 高速道路の渋滞対策…………… | 3 |
| 3. 名神一宮JCT付近…………… | 4 |
| 4. 東名三好付近…………… | 12 |

1. 中京圏における渋滞対策の経緯

1-1 東名・名神（愛知地域）渋滞対策検討WG

- 東名及び名神の愛知地域の円滑な交通流を確保するため、渋滞対策箇所について効果的な対策の検討を行う。
- このため、東名及び名神の愛知地域の渋滞対策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㈱、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㈱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㈱名古屋支社

東名・名神(愛知地域) 渋滞対策検討 ワーキンググループ (R2.3.11設置)

構成員：中部地方整備局、愛知県、愛知県警本部、名古屋高速道路、中日本高速道路㈱名古屋支社

新設

1. 中京圏における渋滞対策の経緯

1-2 中京圏における高速道路ボトルネックの状況

名神高速(上り)一宮JCT付近<4車線>

午後ピーク1時間において
全国ワースト5位の渋滞損失が発生

東名高速(上り)東名三好付近<4車線>

午前ピーク1時間において
全国ワースト25位の渋滞損失が発生

【分析期間】
[NEXCO区間] : NEXCOトラカンデータ
2019年9月1日～11月30日 (91日間)

中京圏中心部以外 (名二環以外)のボトルネック

渋滞常襲区間

渋滞長10kmの渋滞が毎日
起こる区間※1

※渋滞量3,650km・h/年以上区間

渋滞多発区間

渋滞長10kmの渋滞が毎週
起こる区間※1

※渋滞量520km・h/年以上区間

・名古屋都市圏流入部のボトルネック区間
(東名高速東名三好IC付近等)における渋滞が顕著

【データ出典】
NEXCOトラカンデータ 2019.9.1～2019.11.30
※名二環を除く高速道路

中京圏中心部(名二環内側) のボトルネック

渋滞長10kmの渋滞が毎週
起こる区間※1

※渋滞量520km・h/年以上区間

【データ出典】NEXCOトラカンデータ 2019.9.1～2019.11.30

凡例

- ① 直轄国道
- ② 補助国道
- ③ 高速道路

東名阪道(上下)四日市付近<4車線>

※新名神の開通に伴い渋滞が大幅に減少し
渋滞常襲・多発区間に該当せず

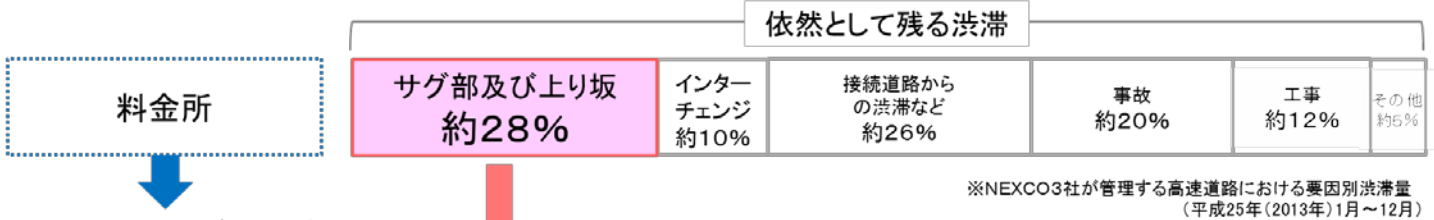
2. 高速道路の渋滞対策

2-1 高速道路の渋滞のピンポイント対策

高速道路の渋滞のピンポイント対策

■ 高速道路の渋滞と主な発生要因

・高速道路の全2,548区間のうち、約1割の区間で、高速道路全体の渋滞損失時間の約4割が発生。



データ分析によるピンポイント対策で解消を図る

■ 高速道路の渋滞対策

[ネットワーク整備]

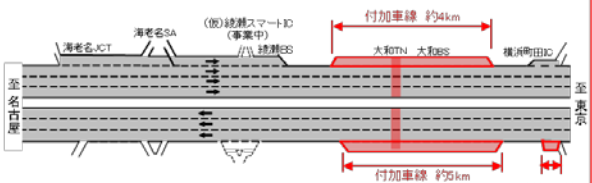
- 〔事例〕
- 東名阪 四日市
⇒ 新名神の整備(H30)
(新四日市JCT～亀山西JCT)
- 〔効果例〕
- 新東名開通(H28. 2)
浜松いなさJCT～豊田東JCT
の開通により、**東名の交通が分散し、渋滞回数が大幅に減少**
・お盆時期における渋滞回数
⇒9割減 (H27:22回→H28:2回)
〔 昨年のお盆時期の東名区間は、
全国ワースト4位等の渋滞 〕

[ピンポイント対策(主な箇所)]

- ※ 関係機関や地元の合意を得ながら、対策を検討・実施
- 東名高速 大和トンネル付近
〔 全国ワースト1位の渋滞損失が発生 〕
東京オリンピックまでの運用開始に向けて事業推進中
 - 東名高速 海老名JCT(内回り)
**平成28年7月15日より、
既存の道路幅員の中で2車線運用開始**
 - 首都高速 板橋・熊野町JCT
〔 朝方の渋滞損失が、
都市高速の中でワースト5位 〕
平成29年度中の完成に向けて事業推進中
 - 阪神高速 阿波座付近
〔 午前中の渋滞損失が、
都市高速の中でワースト6位 〕
早期完成に向けて事業推進中



写真、大和トンネル付近の渋滞状況(上り線)



上下線の大和トンネル付近において、
上り坂・サグ部等の対策を実施。

3. 名神一宮JCT付近

3-1 渋滞ワーストランキング

○NEXCO中日本管内で渋滞回数が1位であり、渋滞ランキングの上位にも位置づけられている。

NEXCO中日本管内平成30年渋滞回数（NEXCO中日本調べ）

順位	回数	内訳	路線	方向	区間
1	1,105	789	名神	上	一宮～一宮JCT
		316	東海北陸	上	一宮JCT～一宮西
2	982		中央道	上	高井戸～調布
3	492		東名	上	東京～東名川崎
4	412		東名阪	上	四日市～鈴鹿
5	344		名神	下	一宮～一宮JCT
6	317		東名阪	下	四日市～鈴鹿
7	259		東名阪	上	鈴鹿～亀山JCT
8	202		東名	下	日進JCT～名古屋
9	183		東名	上	東名三好～日進JCT
10	174		名二環	外	上社～引山

着色は抜本的対策（付加車線等）の事業が決定している箇所
及び新規路線開通に伴い渋滞が緩和された箇所

平成30年渋滞ワーストランキング（2019年4月18日国土交通省道路局発表）
＜午後（12時～19 時）ピーク1 時間＞

順位	利用当たり 渋滞損失 時間※	時刻	都道府県	道路名	方向	IC区間名	H29 順位
1	357.7	17時台	千葉	E82 千葉東金道路	下り	千葉東JCT～千葉東	1196
2	147.8	17時台	東京	E17 関越自動車道	上り	大泉JCT～練馬	2
3	138.5	17時台	大阪	E26 近畿自動車道	下り	摂津北～吹田	13
4	138.3	16時台	千葉	E82 千葉東金道路	下り	千葉東～大宮	1309
5	123.1	17時台	愛知	E41 東海北陸自動車道	上り	一宮西～一宮JCT	5
6	116.5	18時台	大阪	E2A 中国自動車道	上り	中国吹田～吹田JCT	49
7	115.0	17時台	千葉	E14京葉道路	上り	武石～幕張	7
8	113.3	17時台	三重	E23 東名阪自動車道	上り	亀山JCT～鈴鹿	3
9	106.0	17時台	千葉	CA 東京湾アクアライン連絡道	上り	木更津金田第二 ～木更津金田第一	8
10	104.4	17時台	神奈川	E16 横浜横須賀道路	上り	狩場～起点	11
11	101.4	17時台	神奈川	E85 小田原厚木道路	下り	厚木西～厚木	4
12	101.2	18時台	千葉	E14 京葉道路	下り	穴川西～穴川中	365
13	99.7	17時台	千葉	E14 京葉道路	上り	松ヶ丘北～千葉東JCT	24
14	99.6	17時台	千葉	CA 東京湾アクアライン連絡道	上り	袖ヶ浦第二～袖ヶ浦第一	16
15	95.8	17時台	神奈川	E84 新湘南バイパス	上り	茅ヶ崎中央～藤沢	6
16	84.0	17時台	千葉	E14 京葉道路	上り	松ヶ丘南～松ヶ丘北	19
17	83.8	17時台	三重	E23	上り	亀山スマート～亀山JCT	9
18	82.8	17時台	愛知	E41 東海北陸自動車道	上り	尾西～一宮西	15
19	80.0	17時台	千葉	CA 東京湾アクアライン連絡道	上り	袖ヶ浦～木更津金田	12
20	78.5	17時台	神奈川	E1 東名高速道路	上り	厚木～海老名JCT	18

※ 混雑により余計にかかる時間 単位：秒 / km ・年

3. 名神一宮JCT付近

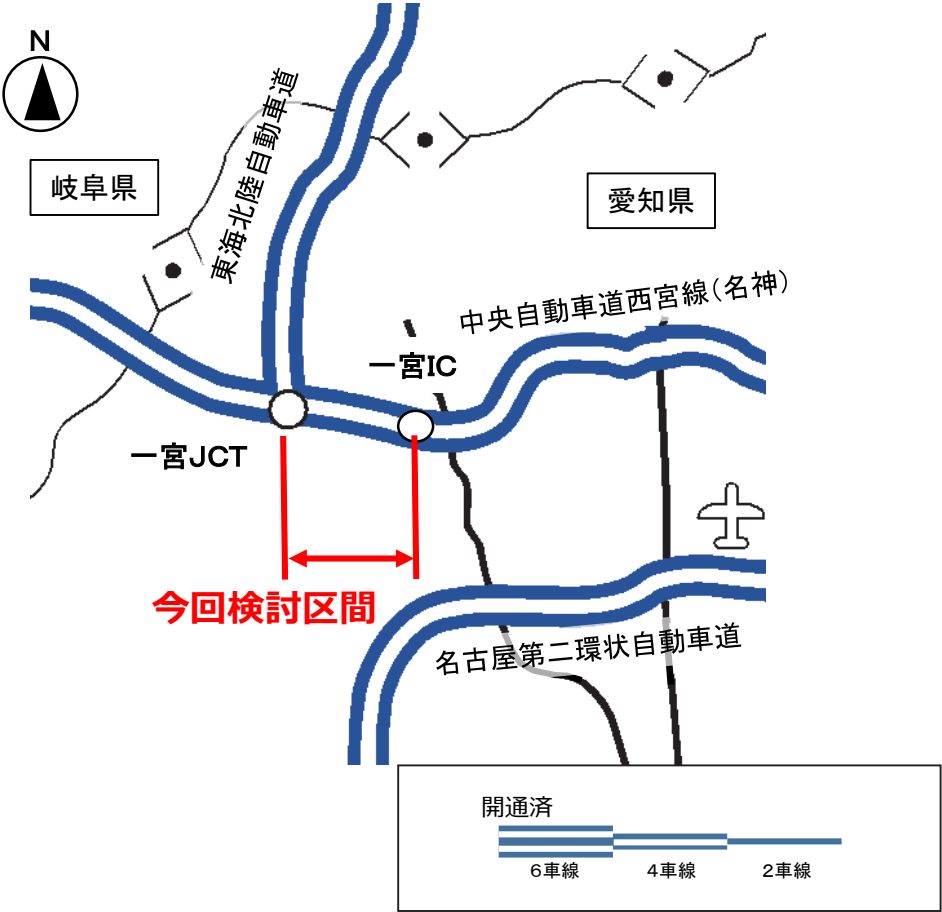
3-2 対策検討区間

○NEXCO中日本管内ではワースト1位で、渋滞ワーストランキングでも上位に位置しており、渋滞のピンポイント対策が必要。

上り一宮JCT付近の渋滞状況



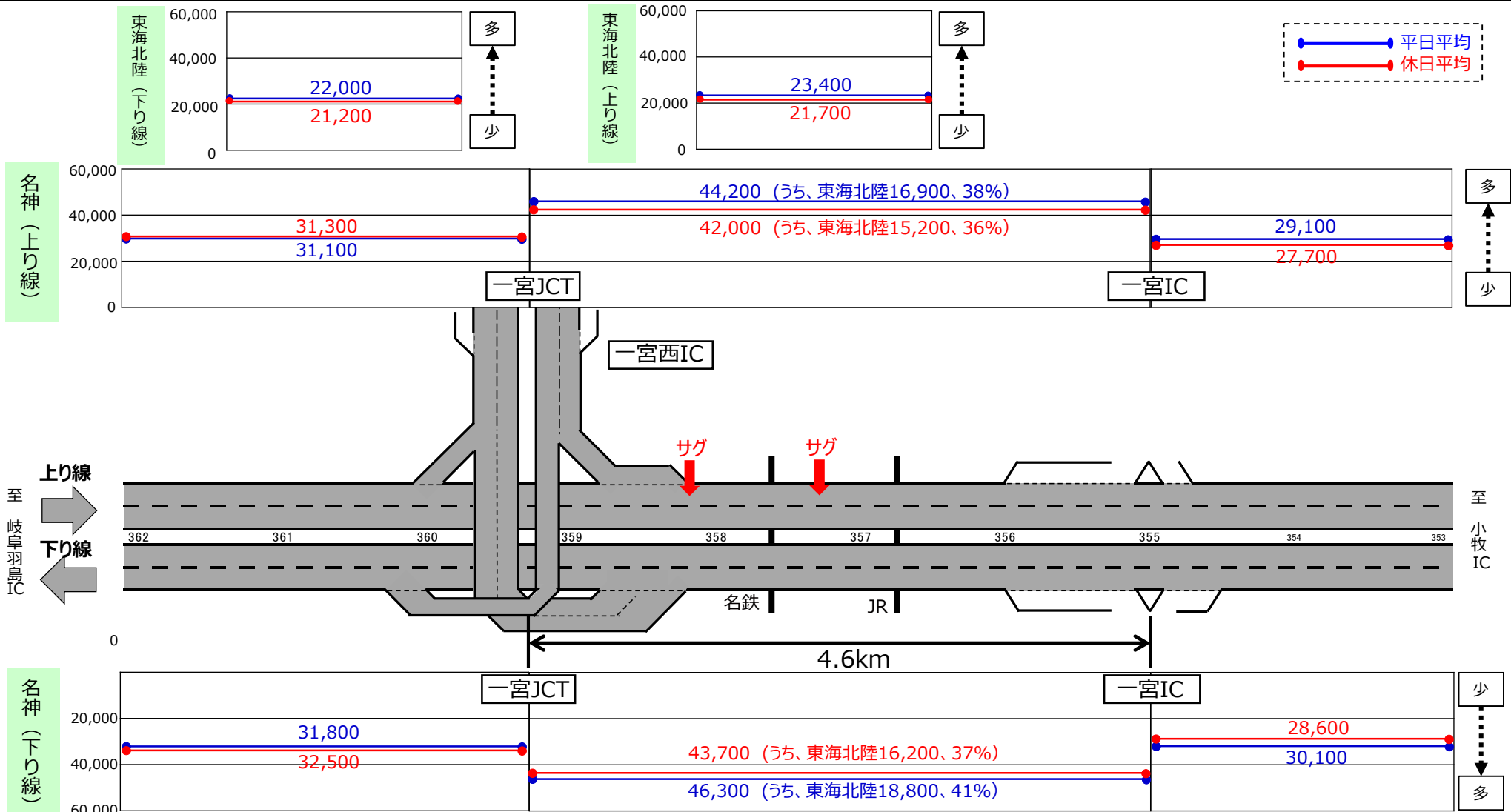
<名神高速道路（一宮IC～一宮JCT）>



3. 名神一宮JCT付近

3-3 交通量

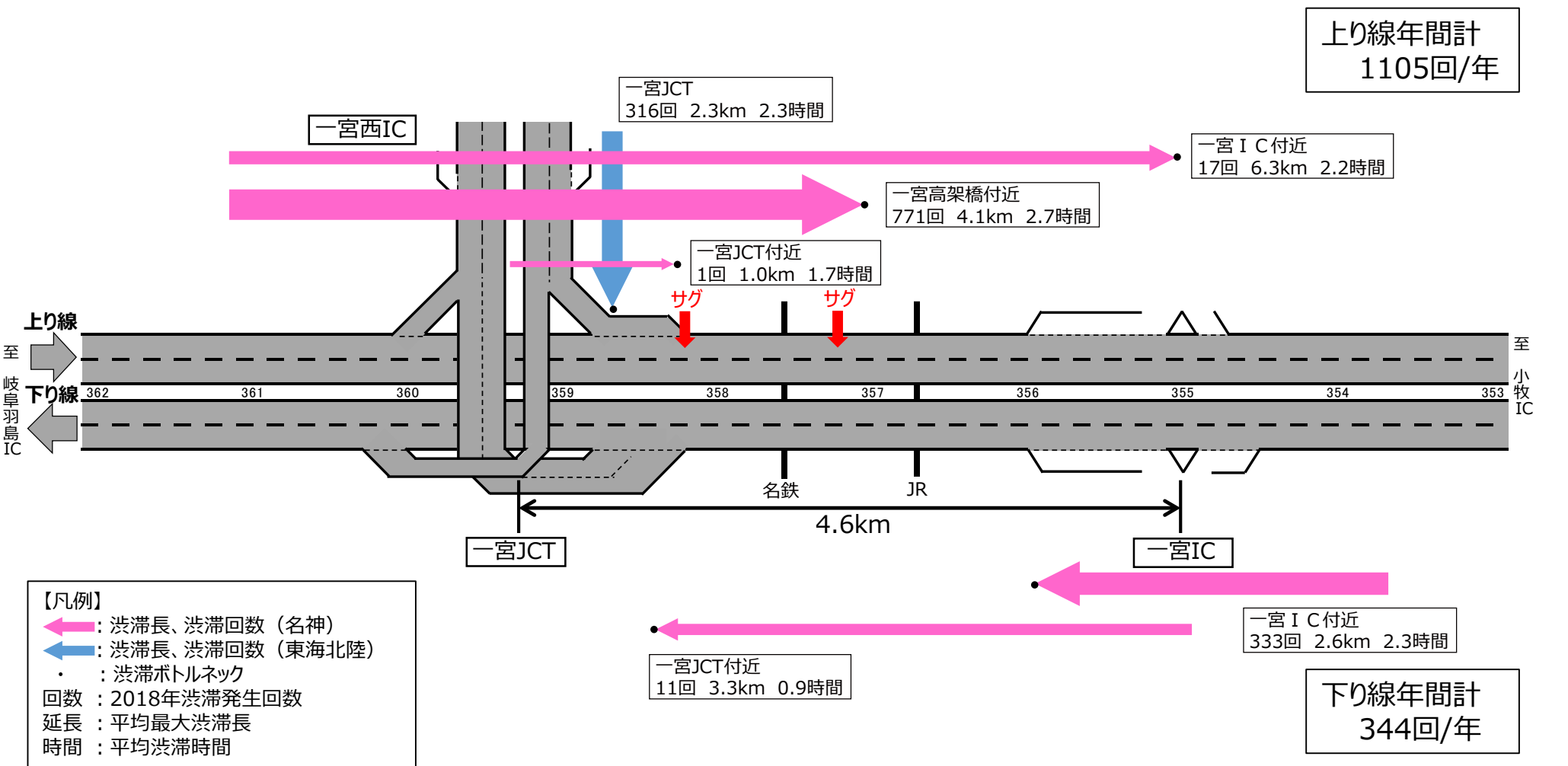
- 一宮IC～一宮JCT間の交通量は、平日が90,500台/日、休日が85,700台/日と平日、休日ともに多い。
- 前後区間と比較すると、20,000台/日以上多い。



3. 名神一宮JCT付近

3-4 渋滞回数（全日）

○上下線とも一宮IC～一宮JCT間で渋滞が発生しており、渋滞回数は上り線のほうが下り線よりも多い。

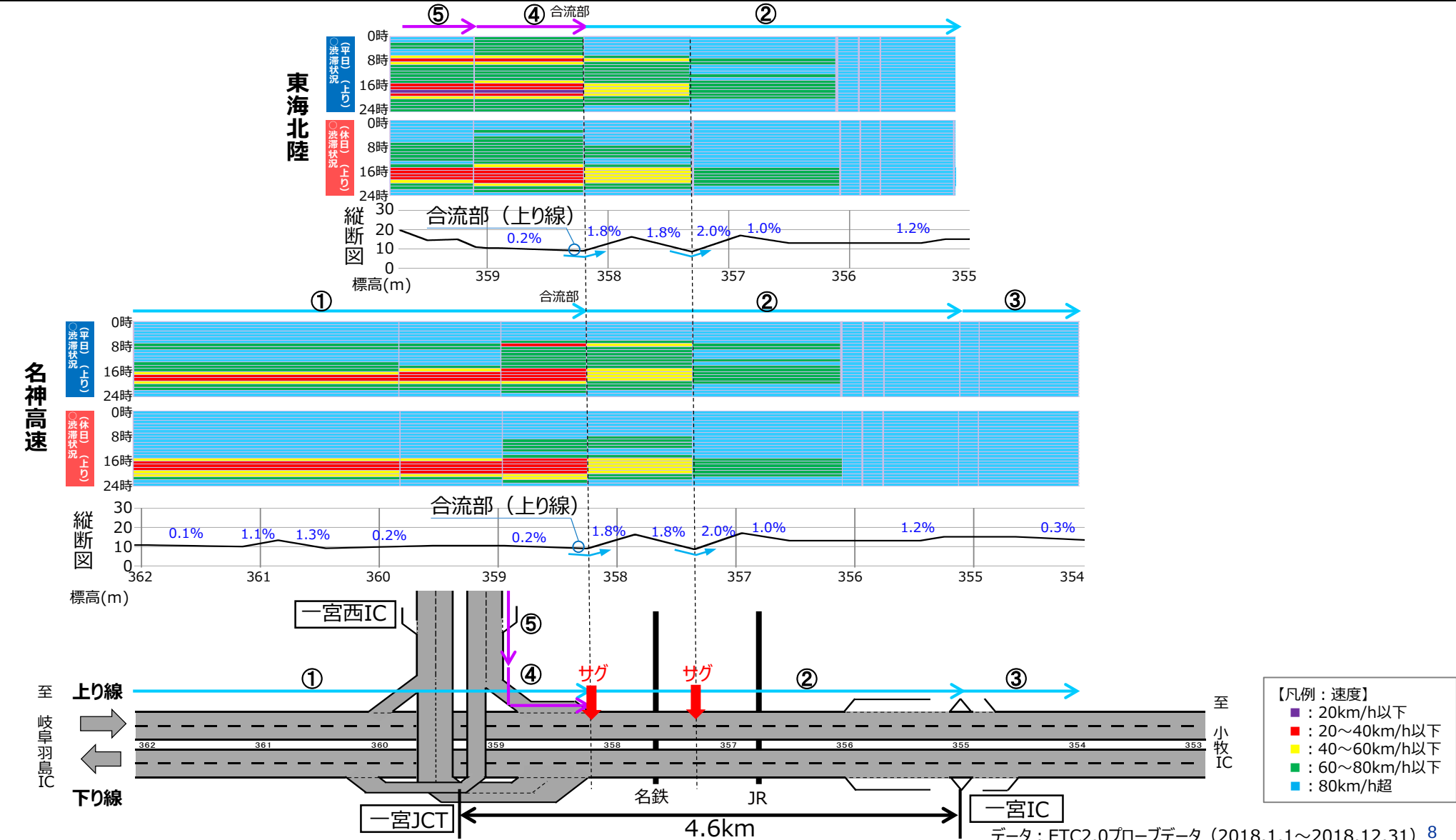


※NEXCO中日本（2018年）データ
（2018.1.1～2018.12.31）

3. 名神一宮JCT付近

3-5 時間帯別の速度（上り線）

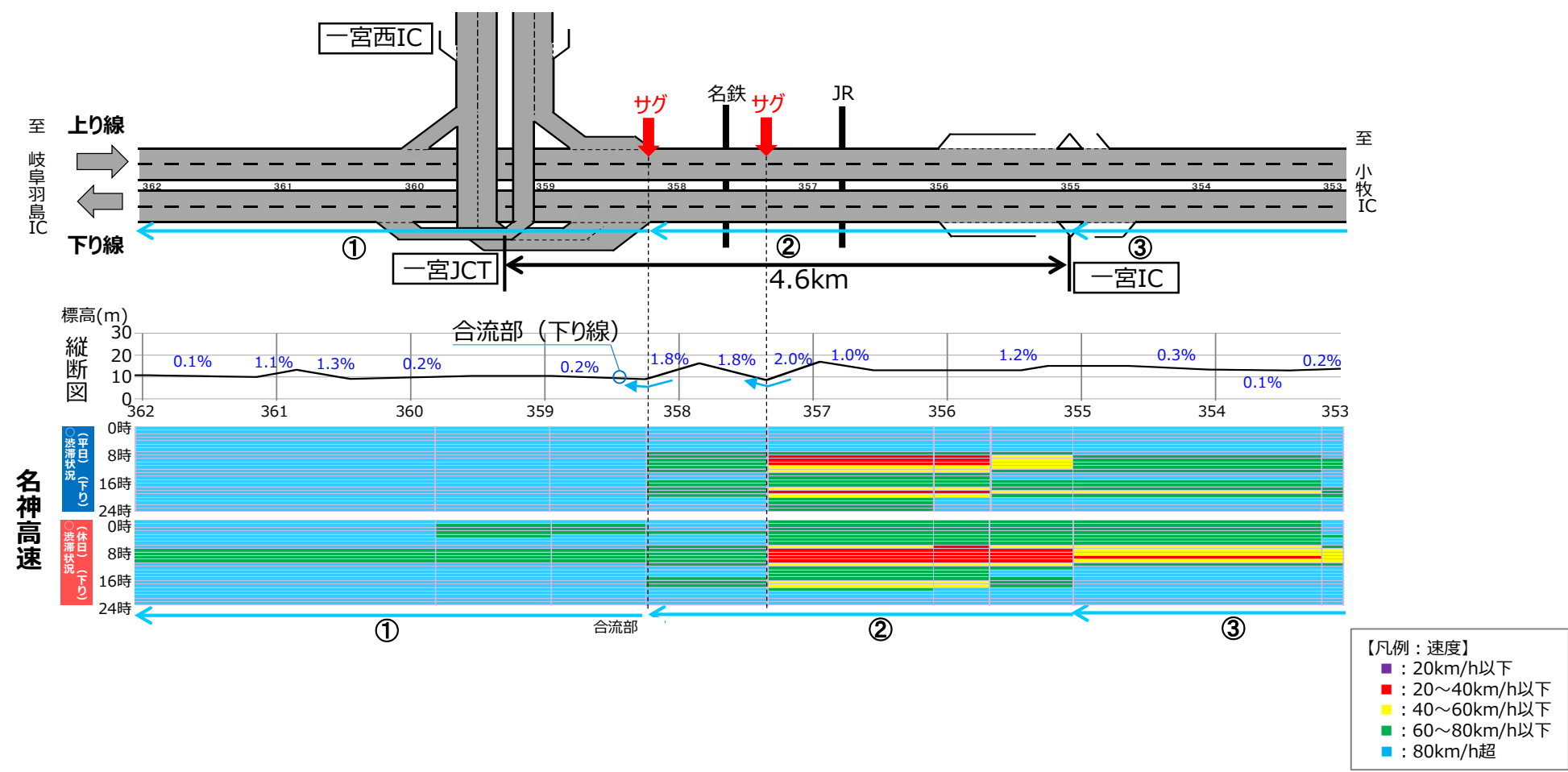
○上り線では、平日の午前・午後、休日の午後に一宮IC～一宮JCT間のサグ部・一宮JCT合流部で速度低下が発生。



3. 名神一宮JCT付近

3-6 時間帯別の速度（下り線）

○ 下り線では、平日休日とも午前・午後に一宮IC～一宮JCT間のサグ部で速度低下が発生。



3. 名神一宮JCT付近
3-7 対策中事例（ファスナー合流）

- 上り線 一宮JCT Aランプの加速車線で、車線を分離するラバーポールを延伸（2019年11月29日運用開始）
- 合流場所を加速車線の先頭のみとすることで、規則正しく1台ずつ交互に合流でき、交通の流れがスムーズに

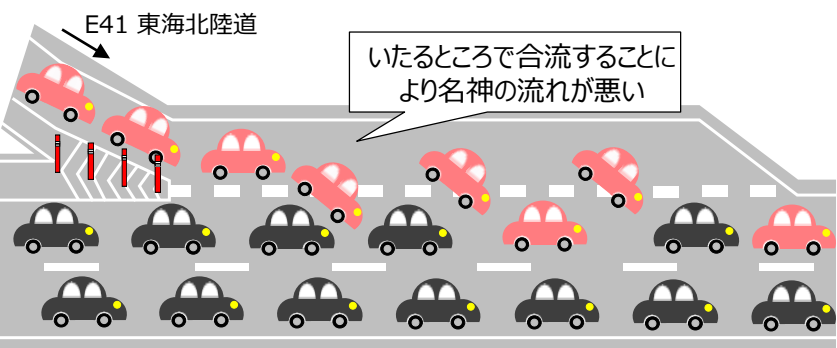


▲一宮JCTでの渋滞状況

【これまでの状況】

- 東海北陸道から合流する車両が加速車線のいたるところから名神に合流
- 名神の流れが悪くなり、一宮JCTの渋滞発生の一因となっている

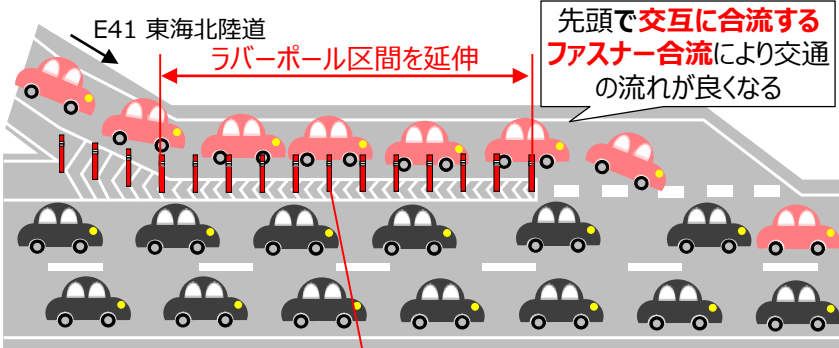
現状



断面的にみたイメージ



変更



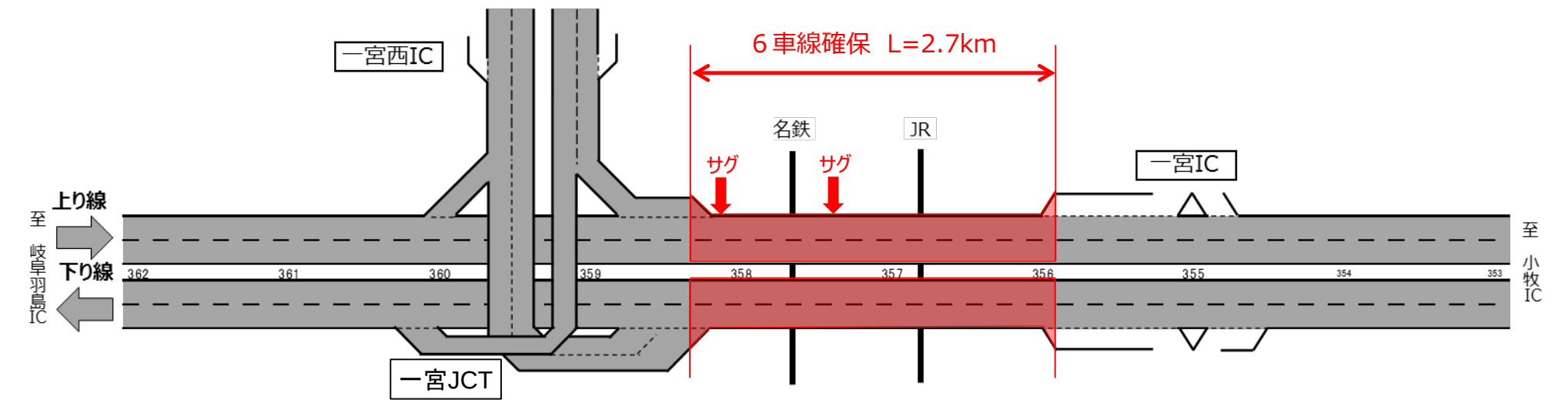
一定の効果は期待されるが、渋滞は引き続き発生するためピンポイント対策が必要
⇒ 渋滞の発生を抑制するために**ボトルネック部の交通容量拡大**が効果的

3. 名神一宮JCT付近

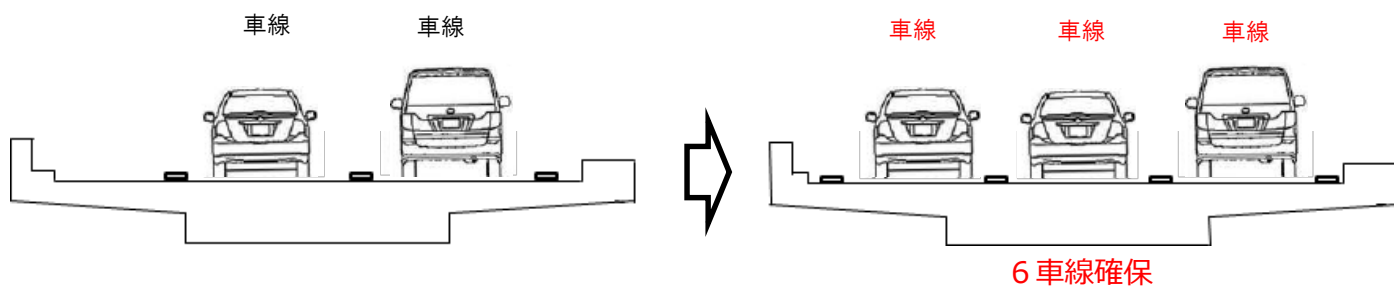
3-8 名神一宮JCT付近渋滞対策（案）

○既存幅員の中で 6 車線を確保し、交通容量を拡大。
⇒ 一宮IC～一宮JCT間が 6 車線となることによる、渋滞の緩和を期待。

○位置図



○断面図（上り線）



4. 東名三好付近

4-1 渋滞ワーストランキング

○NEXCO中日本管内で渋滞回数が9位であり、渋滞ランキングの上位にも位置づけられている。

NEXCO中日本管内平成30年渋滞回数（NEXCO中日本調べ）

順位	回数	内訳	路線	方向	区間
1	1,105	789	名神	上	一宮～一宮JCT
		316	東海北陸	上	一宮JCT～一宮西
2	982		中央道	上	高井戸～調布
3	492		東名	上	東京～東名川崎
4	412		東名阪	上	四日市～鈴鹿
5	344		名神	下	一宮～一宮JCT
6	317		東名阪	下	四日市～鈴鹿
7	259		東名阪	上	鈴鹿～亀山JCT
8	202		東名	下	日進JCT～名古屋
9	183		東名	上	東名三好～日進JCT
10	174		名二環	外	上社～引山

着色は抜本的対策（付加車線等）の事業が決定している箇所
及び新規路線開通に伴い渋滞が緩和された箇所

平成30年渋滞ワーストランキング（2019年4月18日国土交通省道路局発表）
＜午前（7時～12時）ピーク1時間＞

順位	利用当たり 渋滞損失 時間※	時刻	都道府県	道路名	方向	IC区間名	H29 順位
1	185.6	7時台	東京	E20 中央自動車道	上り	府中スマート～稲城	1
2	167.4	7時台	神奈川・東京	E1 東名高速道路	上り	東名川崎～東京	2
3	150.4	7時台	千葉	E14 京葉道路	上り	武石～幕張	9
4	131.4	7時台	東京	E20 中央自動車道	上り	稲城～調布	4
5	122.4	8時台	東京	E20 中央自動車道	上り	調布～高井戸	5
6	106.0	7時台	埼玉	C3 東京外環自動車道	内回	美女木JCT～戸田西	6
7	103.2	7時台	埼玉	C3 東京外環自動車道	内回	戸田東～美女木JCT	8
8	98.1	7時台	大阪	E26 近畿自動車道	上り	門真～門真JCT	11
9	97.9	10時台	千葉	E14 京葉道路	下り	穴川西～穴川中	83
10	90.8	7時台	神奈川・東京	E83 第三京浜道路	上り	京浜川崎～玉川	10
11	87.8	7時台	愛知	E41 東海北陸自動車道	上り	一宮西～一宮JCT	34
12	85.8	7時台	千葉	E14 京葉道路	上り	幕張～花輪	25
13	81.8	7時台	東京	E20 中央自動車道	上り	国立府中～府中スマート	26
14	81.0	7時台	埼玉	C3 東京外環自動車道	外回	川口JCT～川口東	121
15	79.2	7時台	埼玉	C3 東京外環自動車道	外回	美女木JCT～戸田東	228
16	77.4	8時台	大阪	E26 近畿自動車道	上り	東大阪北～東大阪JCT	36
17	76.7	7時台	埼玉	C3 東京外環自動車道	内回	三郷JCT～外環三郷西	1392
18	75.8	7時台	東京	E17 関越自動車道	上り	大泉JCT～練馬	7
19	73.8	7時台	大阪	E26 近畿自動車道	上り	門真JCT～大東鶴見	24
20	68.9	7時台	埼玉	C3 東京外環自動車道	外回	戸田東～外環浦和	135
21	68.4	7時台	埼玉	C3 東京外環自動車道	外回	戸田西～美女木JCT	252
22	68.3	8時台	大阪	E26 近畿自動車道	上り	東大阪JCT～東大阪南	107
23	68.1	8時台	神奈川	E84 新湘南バイパス	上り	茅ヶ崎中央～藤沢	12
24	66.1	8時台	愛知	C2 名古屋第二環状自動車道	内回	小幡～大森	23
25	65.8	7時台	愛知	E1 東名高速道路	上り	名古屋～日進JCT	15
26	65.4	7時台	埼玉	C3 東京外環自動車道	内回	外環三郷西～草加	636
27	63.5	7時台	大阪	E26 近畿自動車道	上り	大東鶴見～東大阪北	41
28	62.5	8時台	大阪	E26 近畿自動車道	下り	摂津北～吹田	29
29	62.3	7時台	広島	E31 広島呉道路	下り	仁保～坂北	372
30	62.2	7時台	千葉	E82 千葉東金道路	下り	千葉東JCT～千葉東	1276

※ 混雑により余計にかかる時間 単位：秒 / km・年

4. 東名三好付近

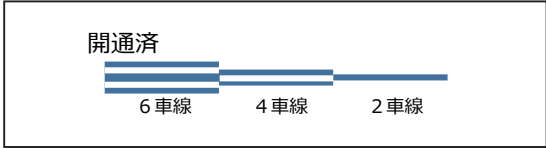
4-2 対策検討区間

○NEXCO中日本管内ではワースト9位で、渋滞ワーストランキングでも上位に位置しており、渋滞のピンポイント対策が必要。

上り日進JCT付近の渋滞状況

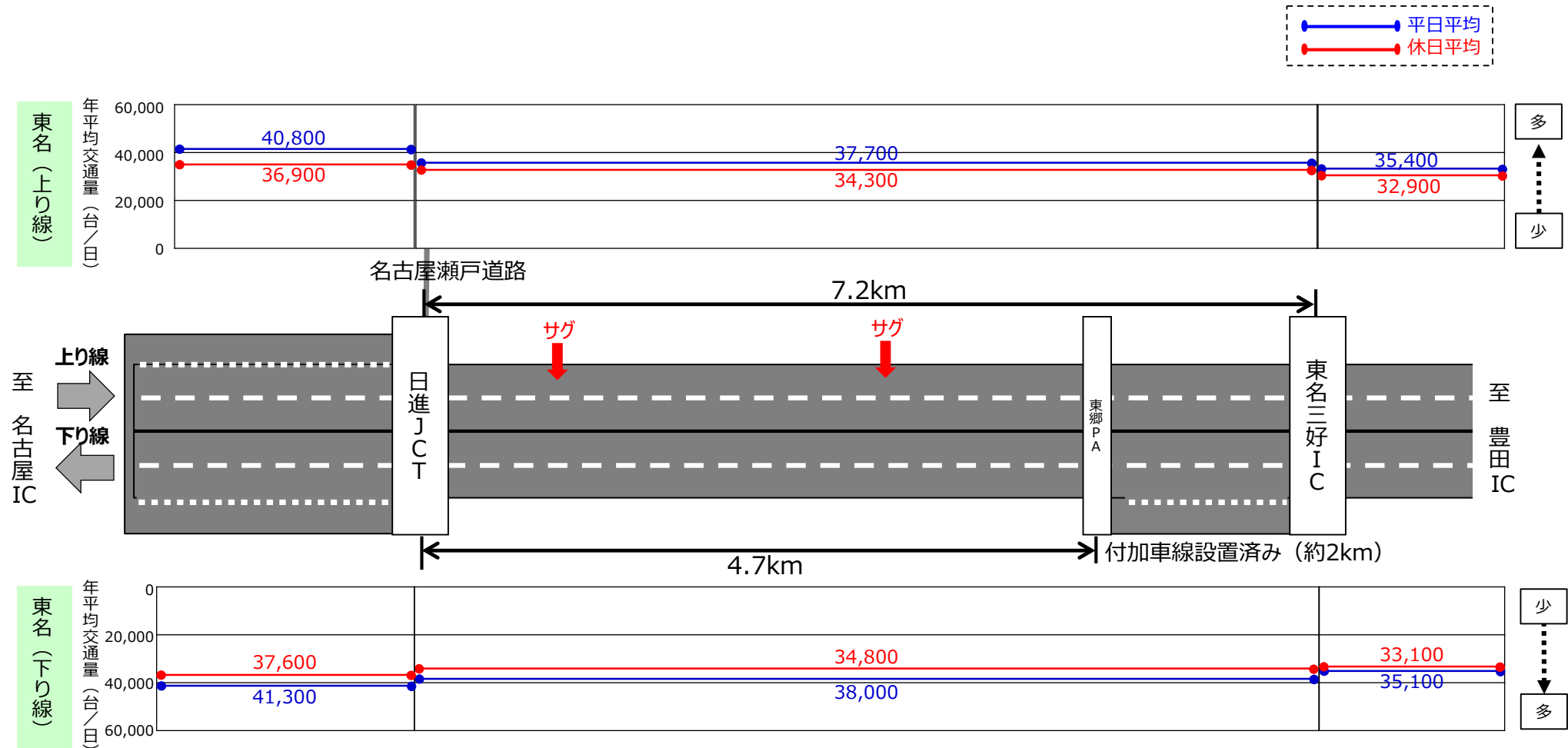


<東名高速道路（東名三好IC～日進JCT）>



4. 東名三好付近
4-3 交通量

- 東名三好IC～日進JCT間の交通量は、平日が75,700台/日、休日が69,100台/日と平日、休日ともに多い。
- 同じ二車線区間である豊田IC～東名三好IC間と比較すると、3,000台/日以上多い。

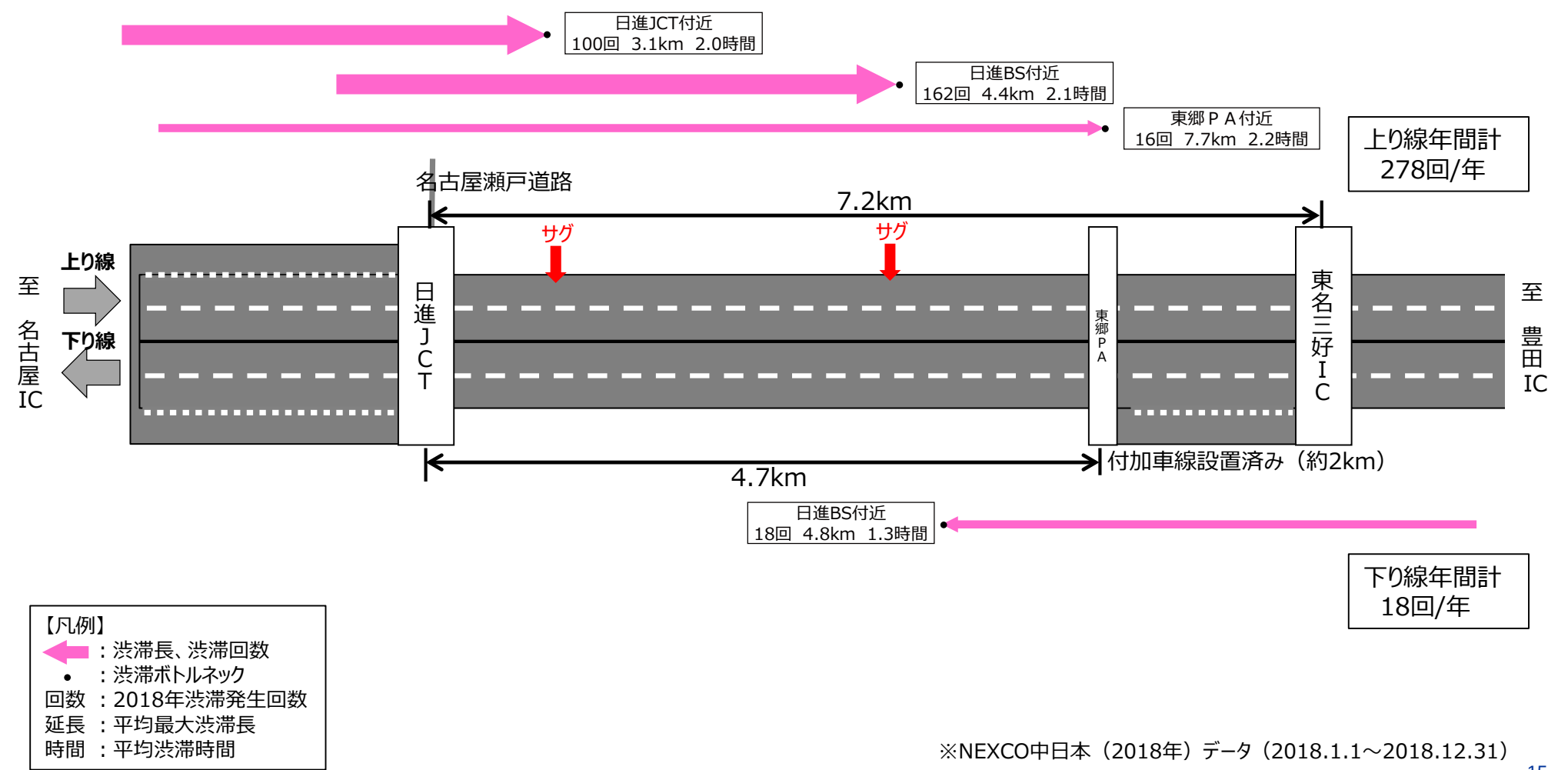


※NEXCO中日本 (2018年) データ
(2018.1.1~2018.12.31)

4. 東名三好付近

4-4 渋滞回数（全日）

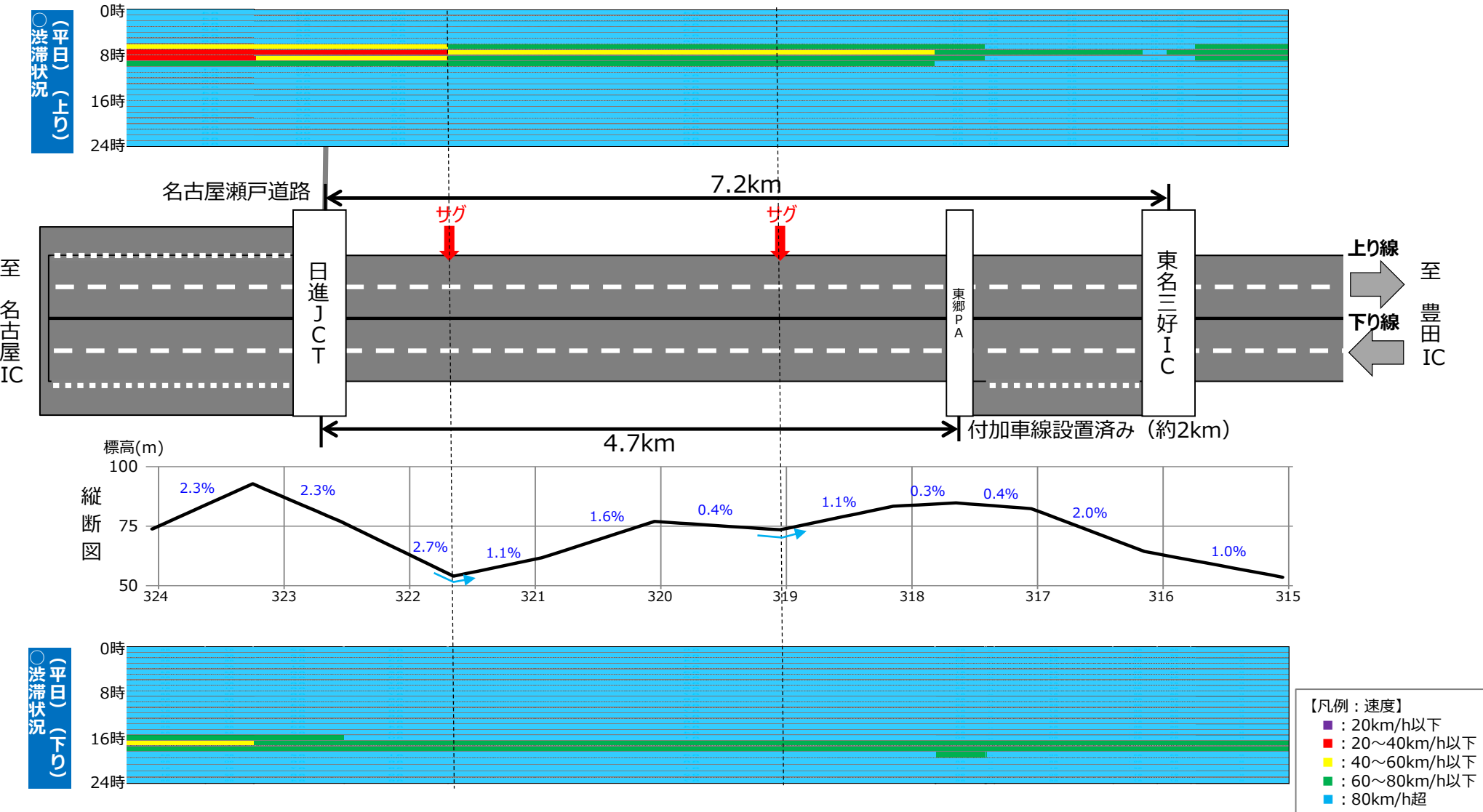
○東名三好IC～日進JCT間の日進JCT合流部、日進BS付近のサグ部で渋滞が発生している。



4. 東名三好付近

4-5 時間帯別の速度

○上り線では平日の午前、下り線では平日の午後に日進 J C T 合流部、日進 B S 付近のサグ部で速度低下が発生。



4. 東名三好付近
4-6 対策中事例（注意喚起看板）

○上り坂の手前など、速度低下ポイントに速度低下注意喚起の看板を設置し、速度の早期回復を促す。

「この先上り坂 速度低下注意」

「渋滞注意！ この先上り坂」

「渋滞注意！ 速度低下に注意」

上り線
下り線
至名古屋IC
日進JCT
サグ
サグ
東郷PA
東名三好IC
至豊田IC

「渋滞注意！ ここから上り坂」

「渋滞注意！ 速度低下に注意」

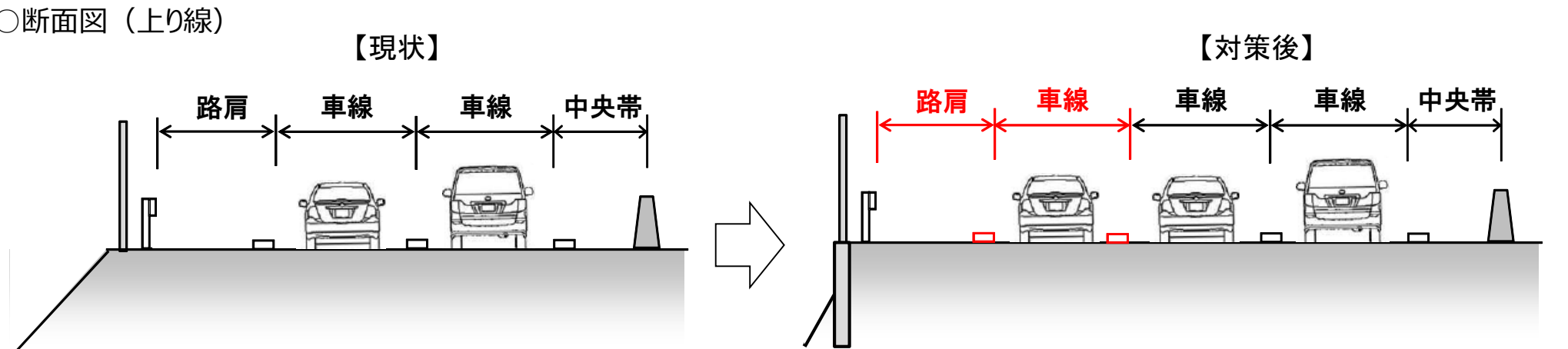
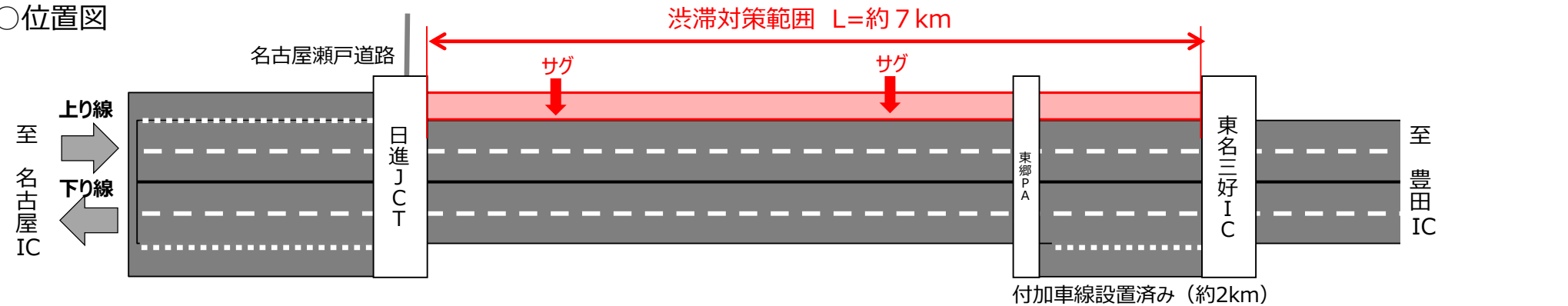
「上り坂区間 渋滞ポイント」

一定の効果は期待されるが、渋滞は引き続き発生するためピンポイント対策が必要
⇒ 渋滞の発生を抑制するために**ボトルネック部の交通容量拡大**が効果的

4. 東名三好付近

4-7 東名三好付近渋滞対策（案）

○上り線について、交通容量確保のために付加車線整備を計画。
⇒ 東名三好IC～日進JCT間が3車線となることによる、渋滞の緩和を期待。



※下り線の対策については、今後の交通状況を踏まえ検討