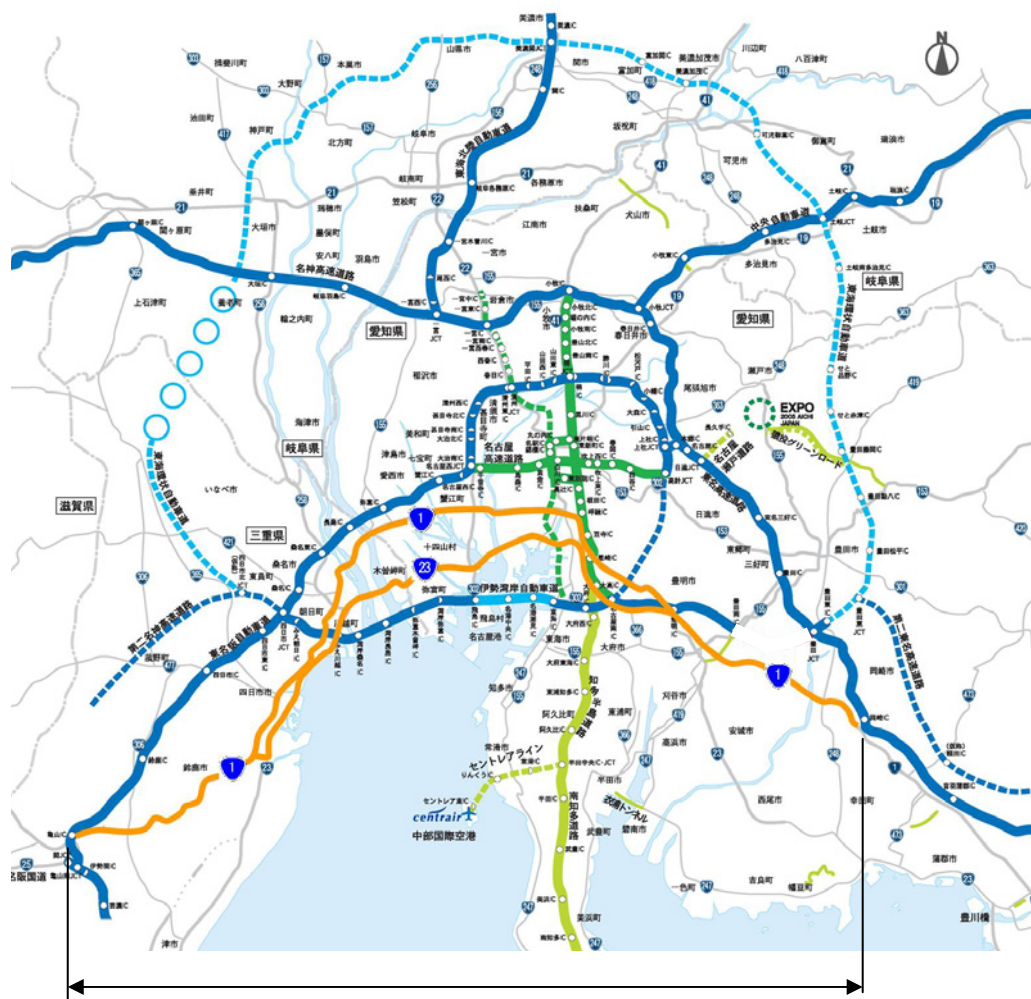


渋滞緩和 事例1) 高速道路への交通転換による国道1号・23号の渋滞緩和

STEP 0 国道1号・23号の渋滞状況(平成15年度)を測定 (東名高速 岡崎IC～東名阪 亀山ICに並行する区間)

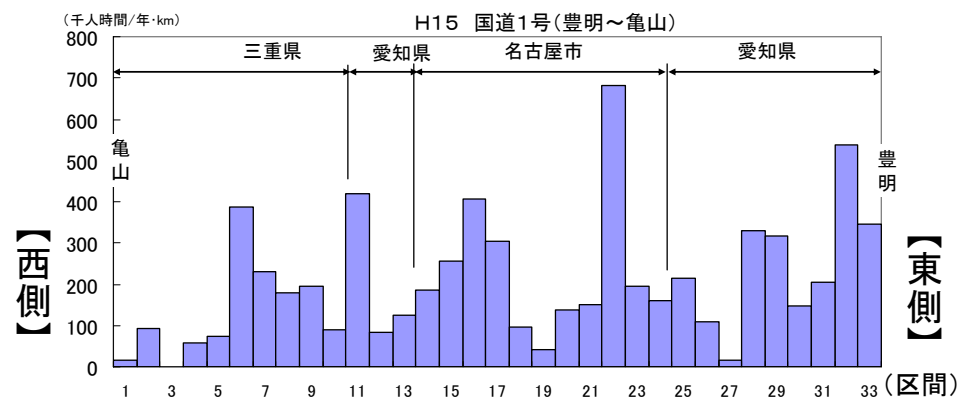


東名高速 岡崎IC～東名阪 亀山ICに並行する区間

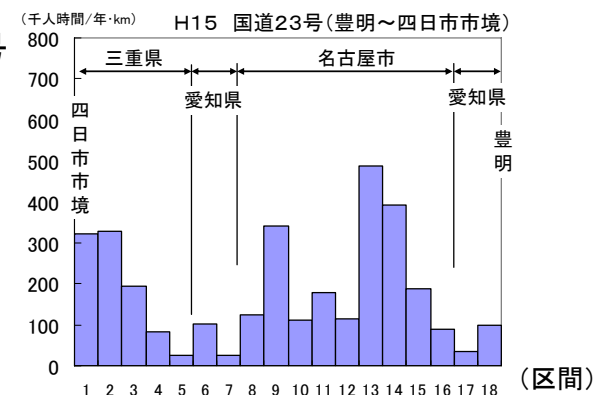
渋滞損失時間 2,570万人時間／年

＜渋滞の大きさを西から順に表示＞

国道1号

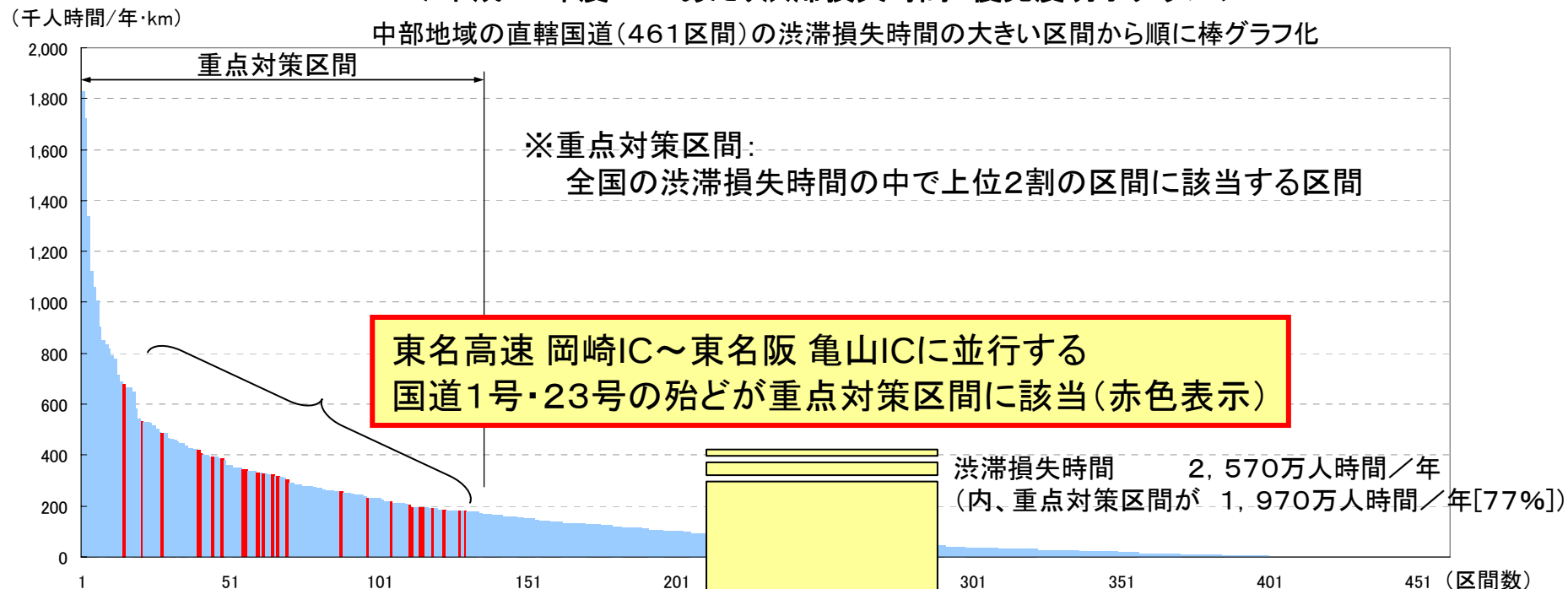


国道23号

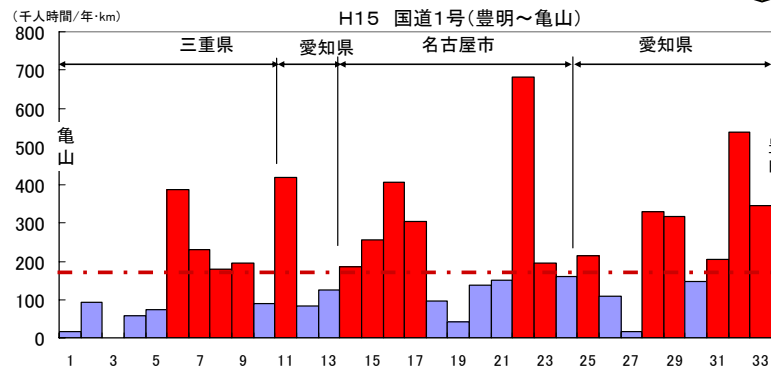


STEP 1 平成15年度の渋滞損失時間優先度グラフで、該当区間の優先性を確認

< 平成15年度 kmあたり渋滞損失時間 優先度明示グラフ >

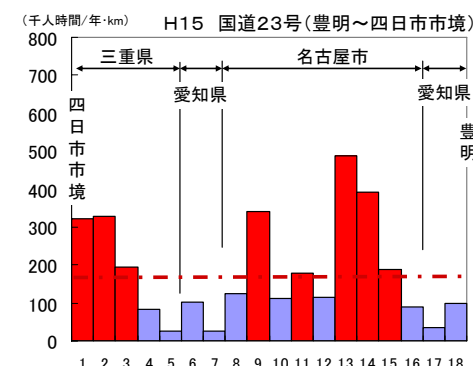


国道1号



※赤色は重点対策
区間の該当区間

国道23号



STEP 2 対策実施：高速道路への交通転換施策の実施



【ハード対策】

伊勢湾岸道路を全線開通(平成16年12月)し、
高速道路のミッシングリンクを解消

【ソフト施策】

多様で弾力的な高速道路料金施策など

- ・ETC割引
- ・亀山スマートIC 社会実験
- ・伊勢湾岸道路(飛島IC～東海IC)の
往復割引などの社会実験



【直接的変化】(愛知・三重県境付近)

一般道の交通量が減少 (構成比▲3%)
高速道路の交通量が増加 (構成比3%増)

<交通量(台/日)>

29,345	35,591
56,839	58,191
54,906	53,802
21,780	21,357

H16.4月

H17.4月

<構成比(%)>

18.0%	21.1%
34.9%	34.4%
33.7%	31.8%
13.4%	12.6%

H16.4月

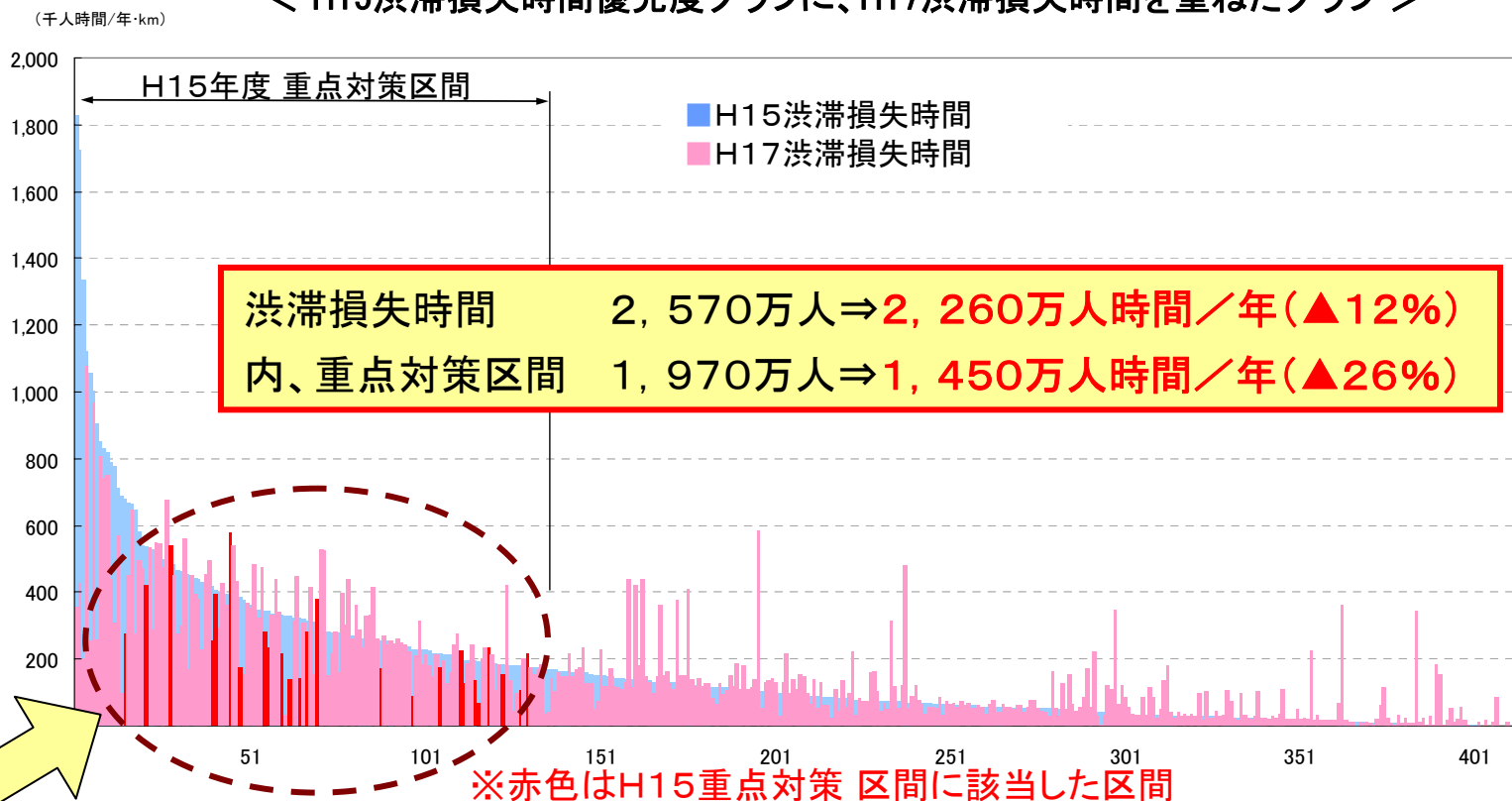
H17.4月

高速道路
一般道路

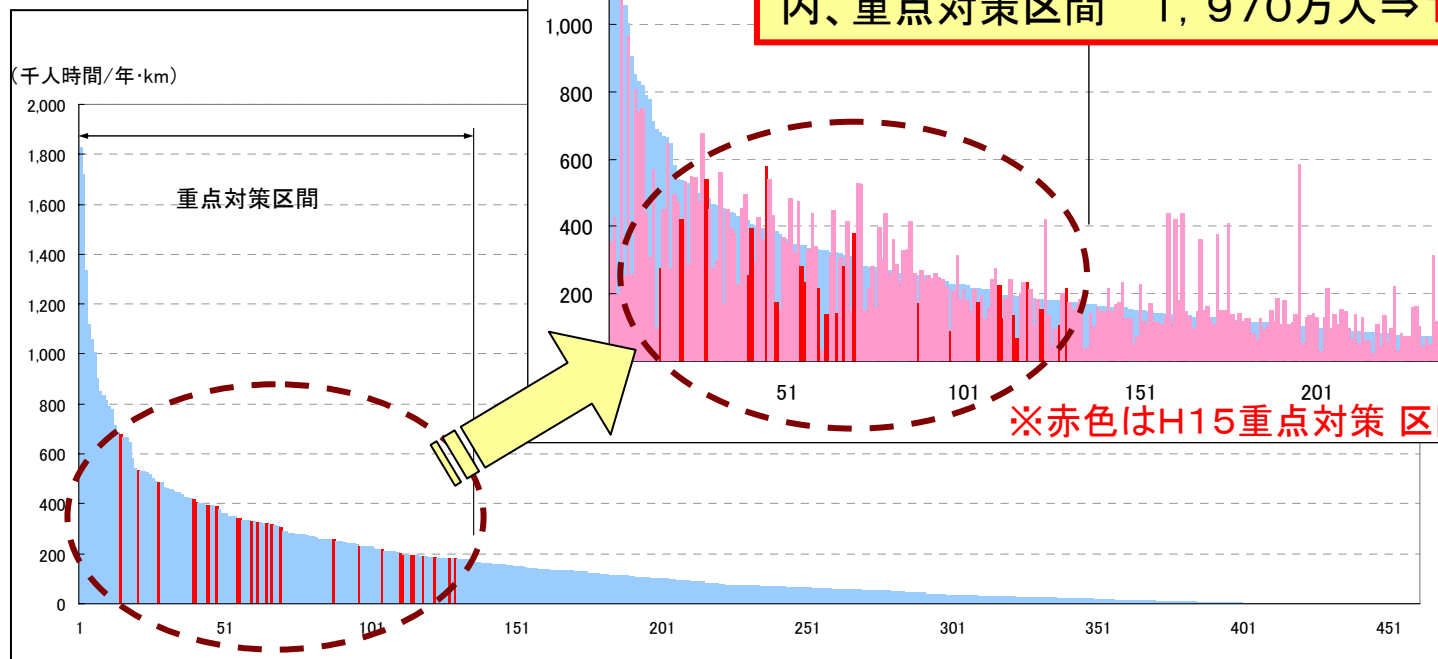
STEP 3

対策後：伊勢湾岸道に並行する国道1号・23号の渋滞が全体で12%減
(重点対策区間に該当した区間は、26%減)

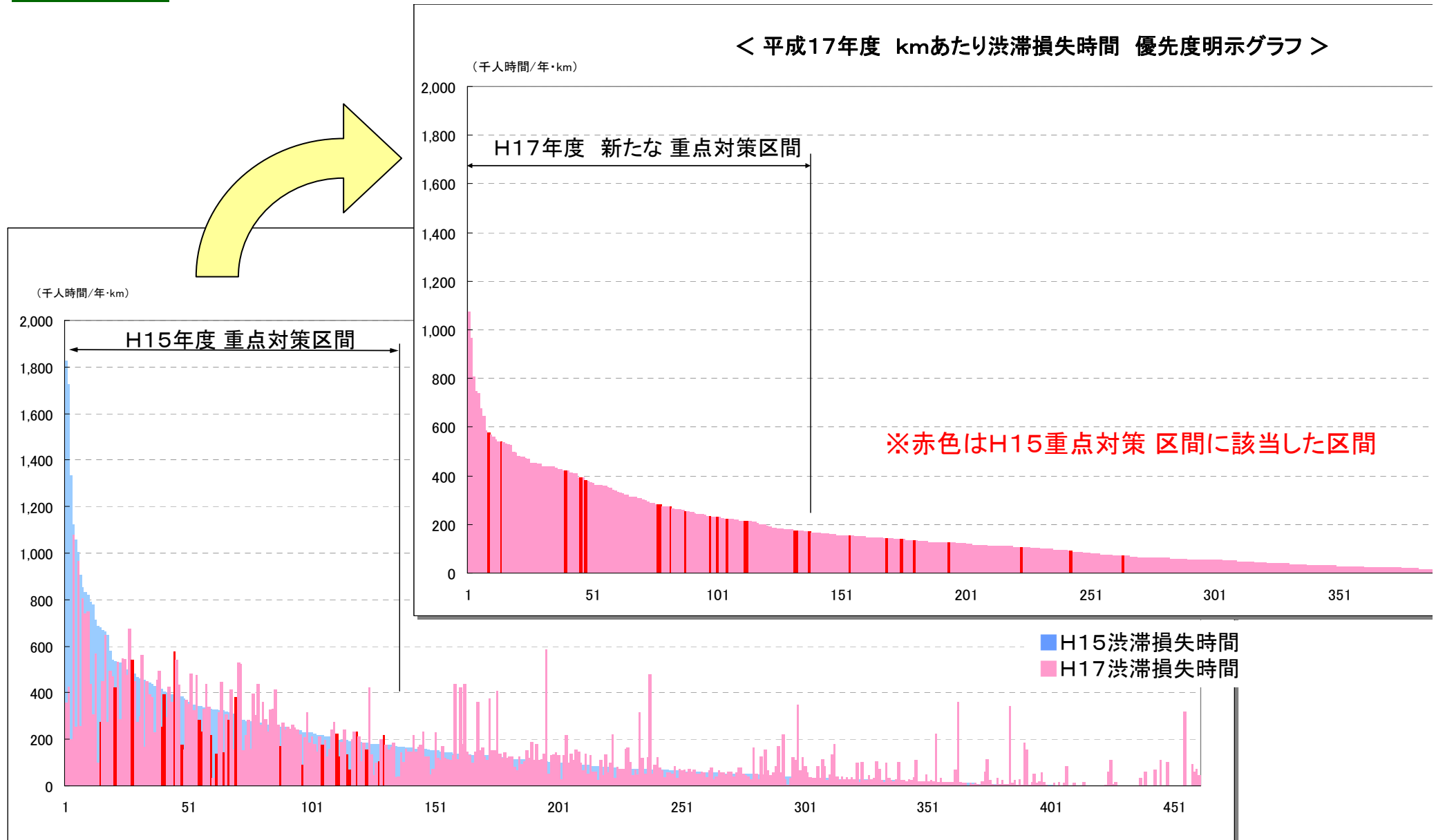
＜ H15渋滞損失時間優先度グラフに、H17渋滞損失時間を重ねたグラフ ＞



＜ 平成15年度 優先度明示グラフ ＞



STEP 4 平成17年度の渋滞損失時間で新たに優先度グラフを並び替え



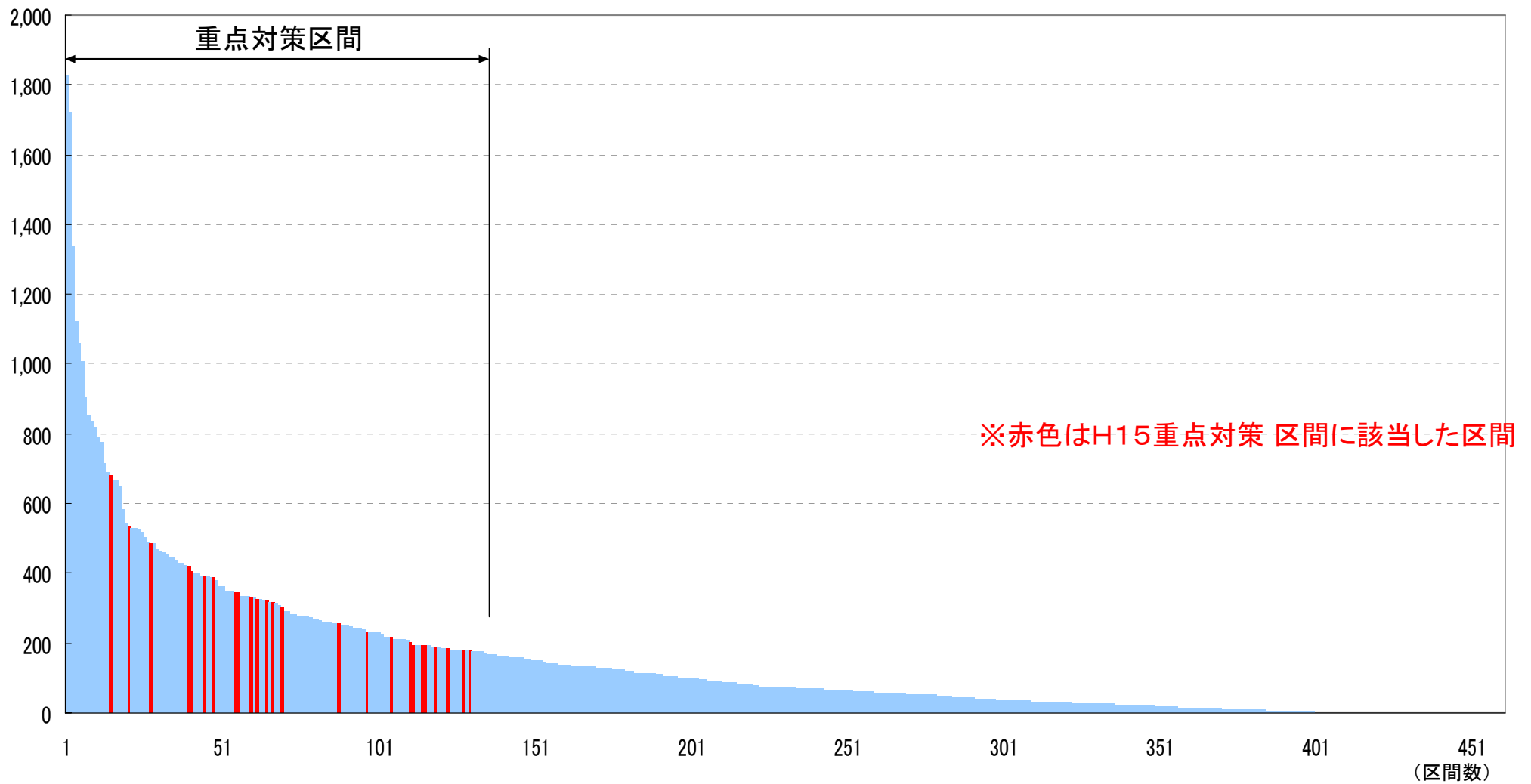
【参考】

H15⇒H17 渋滞損失時間グラフ変化スライドショー

※PDF表示のAcrobatソフトの、「表示」のフルスクリーンモードで画面を切り替えていくと変化がわかります。

< 平成15年度 kmあたり渋滞損失時間 優先度明示グラフ >

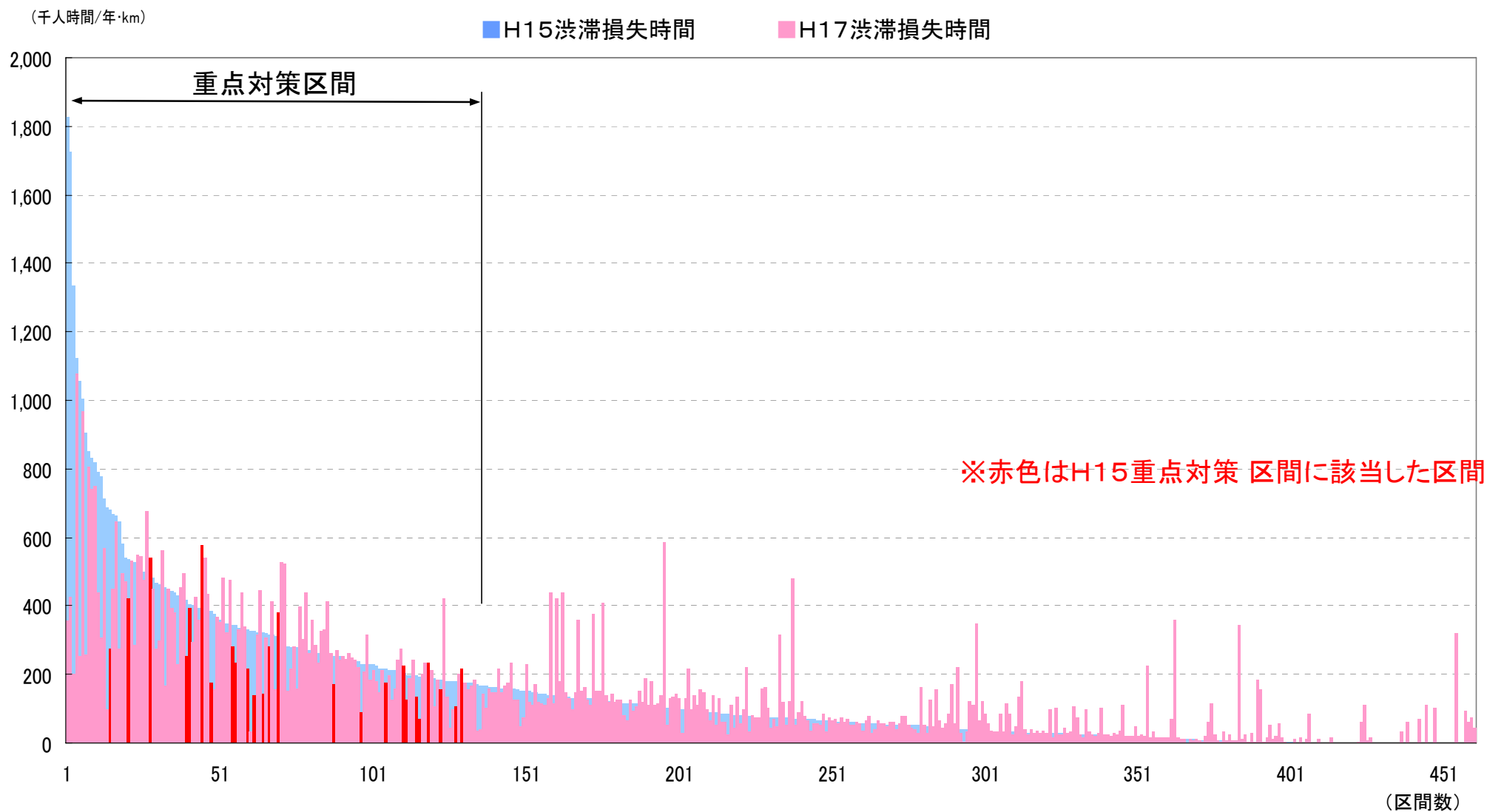
(千人時間/年・km)



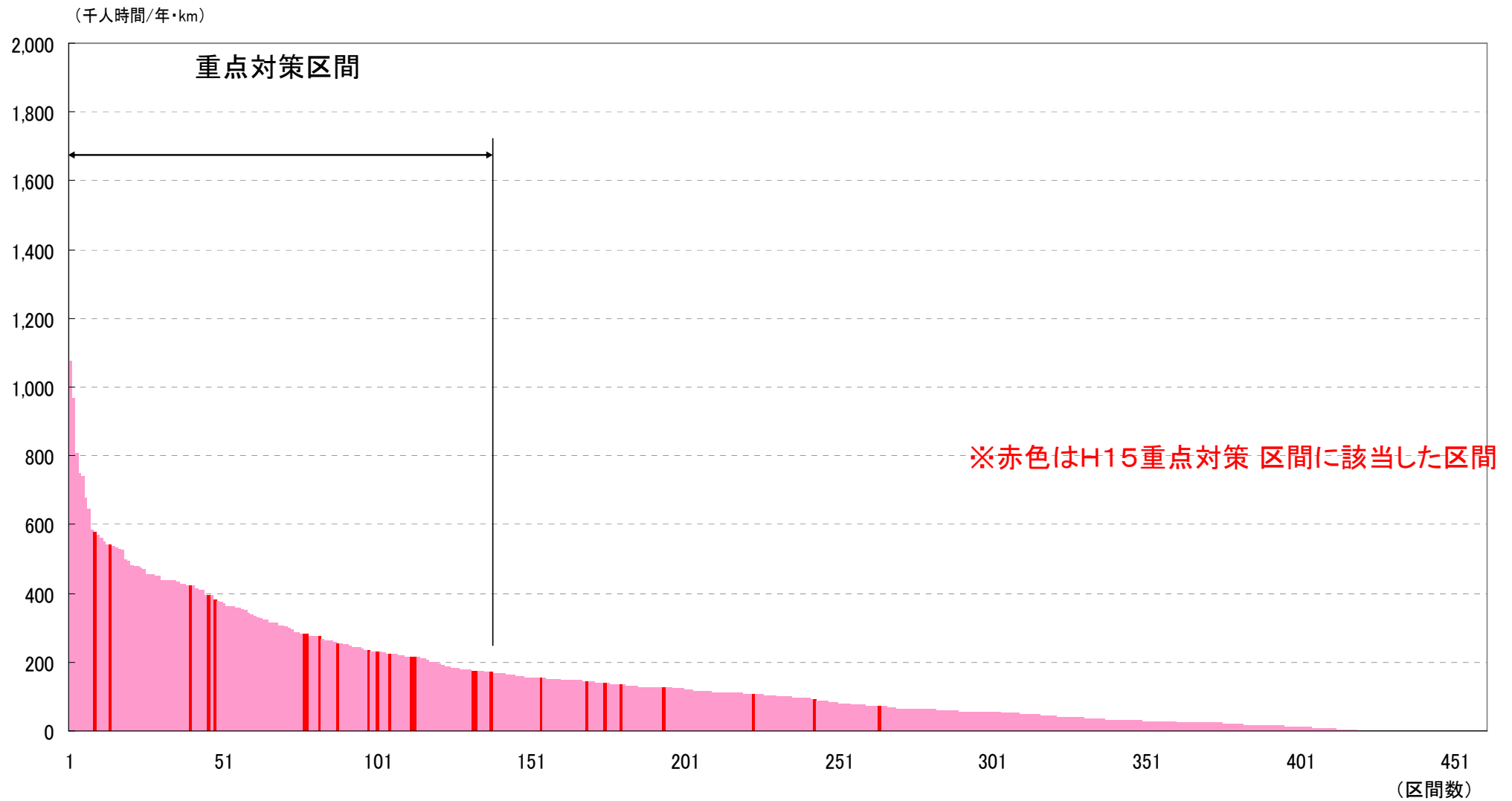
< 平成15年度 kmあたり渋滞損失時間 優先度明示グラフ >

+

平成17年度 kmあたり渋滞損失時間 を重ね合わせ



< 平成17年度 kmあたり渋滞損失時間 優先度明示グラフ >



< 平成15年度 kmあたり渋滞損失時間 優先度明示グラフ >

< 平成17年度 kmあたり渋滞損失時間 優先度明示グラフ >

(千人時間/年・km)

■ H15渋滞損失時間

■ H17渋滞損失時間

