

令和 2 年度 第 2 回 滋賀県渋滞対策協議会

新名神高速道路 下り線 草津JCT付近 渋滞対策(案)

令和3年2月26日(金)

1. 新名神高速道路(甲賀土山IC～草津JCT間)の渋滞状況

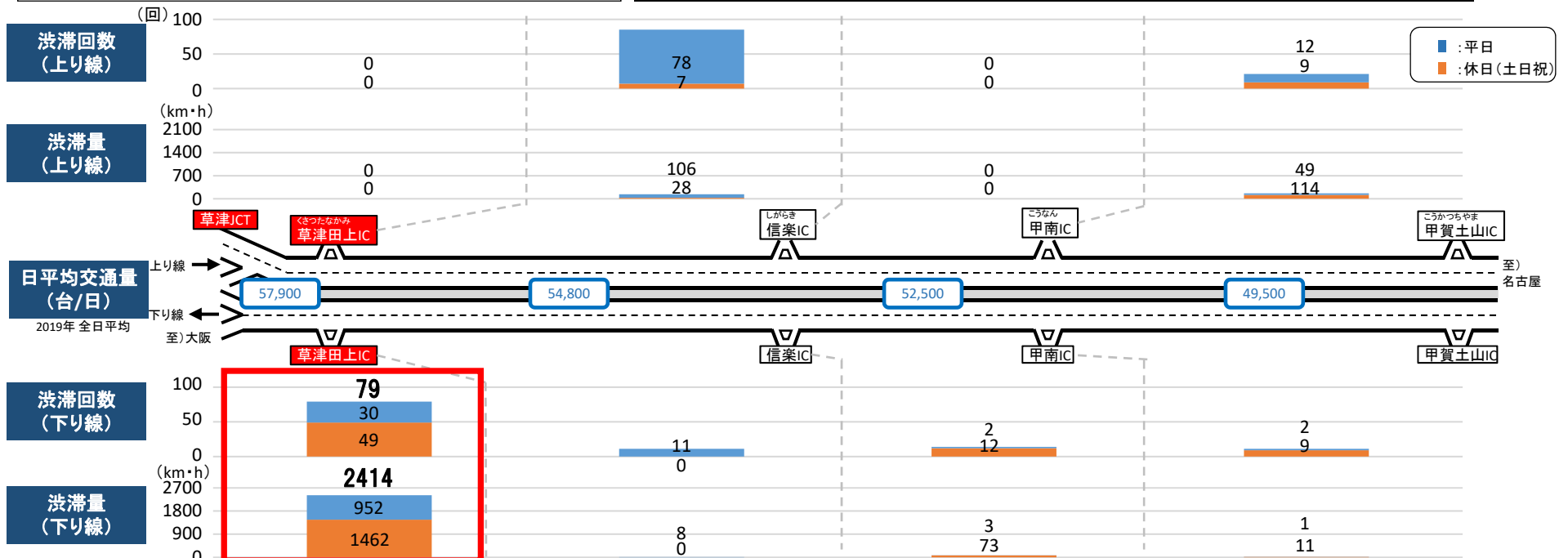
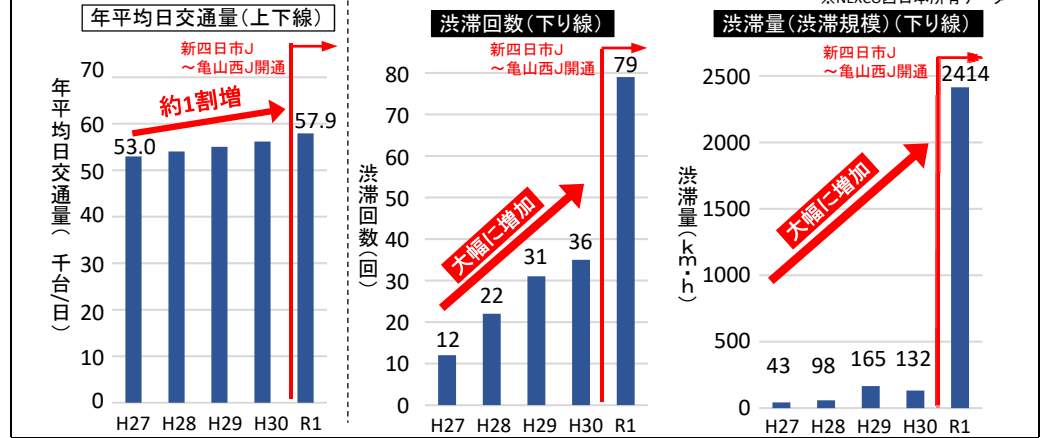
■新名神高速道路 甲賀土山IC～草津JCT間の交通量は、一日あたり約5万台。

■新四日市JCT～亀山西JCT開通後、交通量が増加し、草津田上IC～草津JCT間 下り線の渋滞は大幅に増加。

●新名神高速道路(新四日市JCT～草津JCT)路線図



●草津田上IC～草津JCT間 交通量・渋滞発生状況

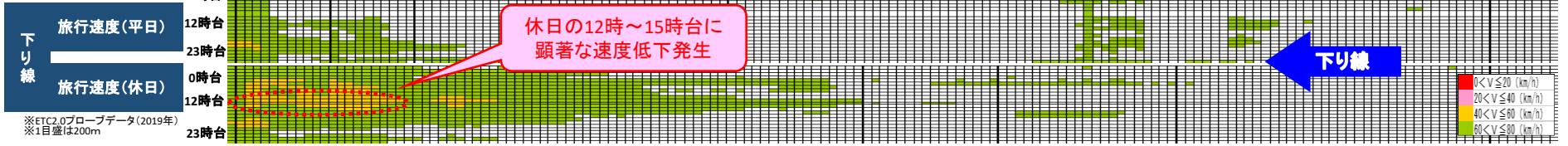
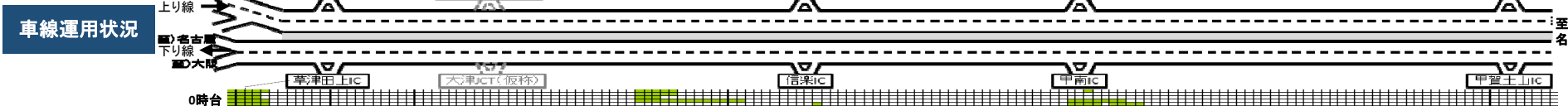
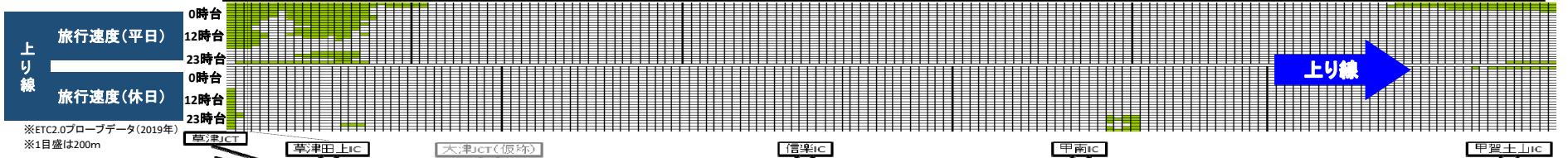
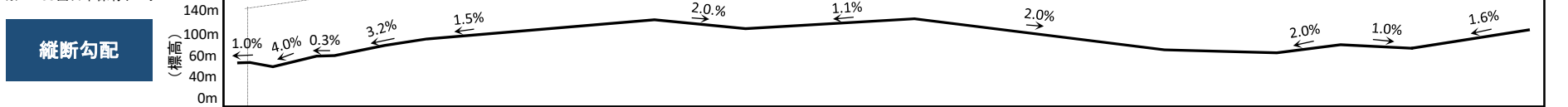


※NEXCO西日本所有データ(2019年)。渋滞回数・渋滞量は交通集中の要因に限る。渋滞は、速度40km以下で渋滞延長1km以上かつ15分以上継続の渋滞を渋滞起点のIC間で集計。

2. 新名神高速道路(甲賀土山IC～草津JCT間)の旅行速度

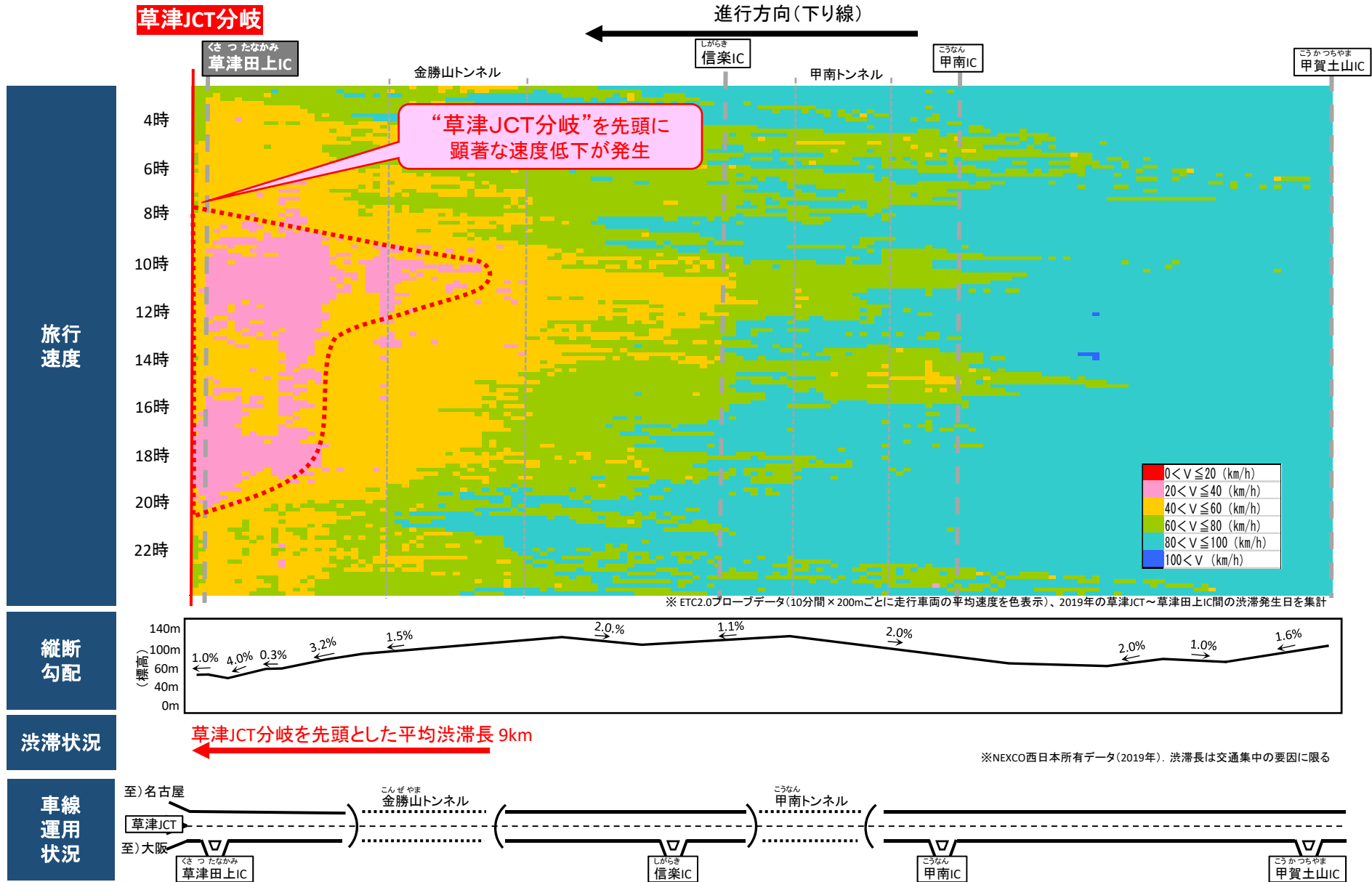
- 旅行速度は、草津JCT～信楽ICの下り線で速度低下が発生。
- 特に、草津JCT～草津田上ICの下り線で、休日の12時～15時台に顕著な速度低下が発生。

位置図



3. 新名神高速道路(草津JCT～甲賀土山IC間)下り線の渋滞要因

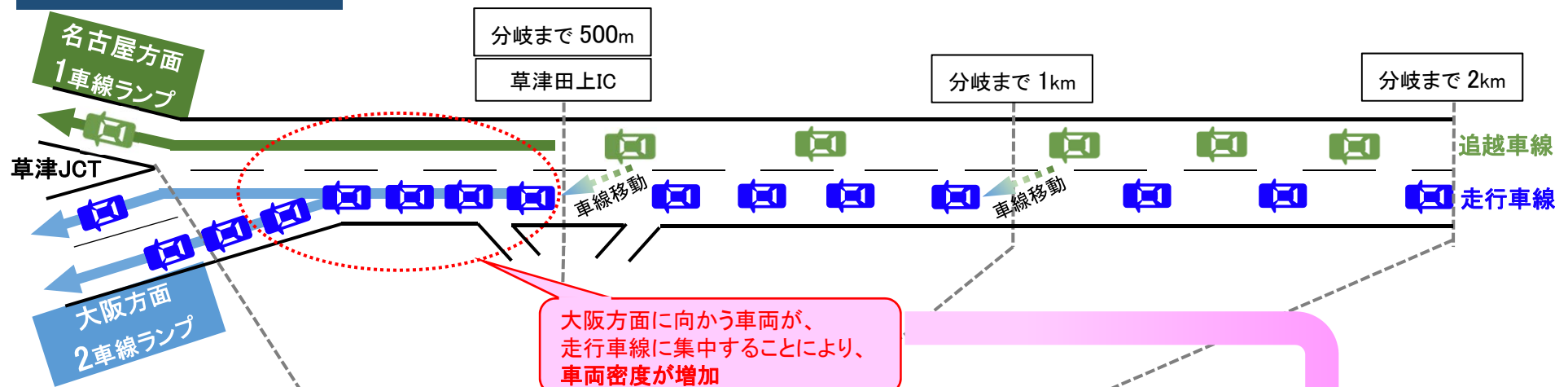
■ 要因分析のため、草津JCT～草津田上IC 下り線の渋滞発生日の旅行速度を確認すると、草津JCT分岐を先頭に顕著な速度低下が発生。



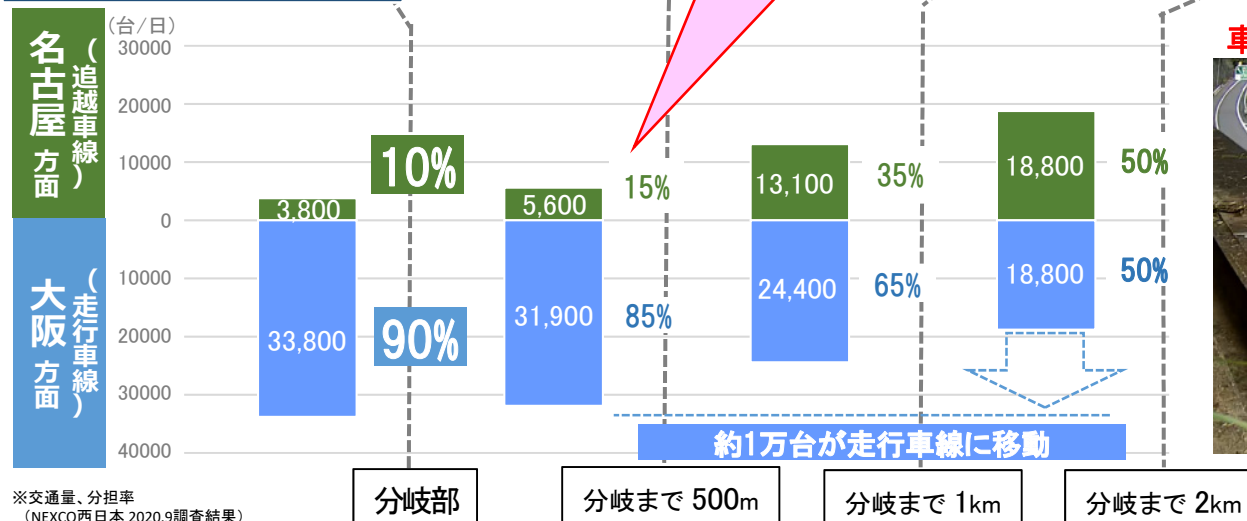
4. 新名神高速道路 下り線 草津JCT付近 渋滞要因

- 草津JCTの車線運用は、本線2車線に対して、大阪方面ランプ2車線、名古屋方面ランプ1車線で分岐。
- 方面別の交通量比は、大阪方面が約9割と非常に多く、大阪方面に向かう車両はJCT分岐部に近接するほど走行車線に集中。
- 大阪方面に向かう車両が走行車線へ集中することにより、速度低下が発生。

(現況)車線運用状況



車線別交通量



車両の走行車線への集中により速度低下が発生



※交通量、分担率
(NEXCO西日本 2020.9調査結果)

【参考】新名神高速道路の整備状況

■新名神高速道路 大津JCT～城陽JCT間、八幡京田辺JCT～高槻JCT間の建設、亀山西JCT～大津JCT間の6車線化を事業中。

■新名神高速道路の整備による名神高速道路とのダブルネット化や6車線化による交通容量の拡大により、甲賀土山IC～草津田上IC間などの渋滞解消にも大きな効果が見込まれる。

