

令和3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 結果報告

令和4年2月22日(火)

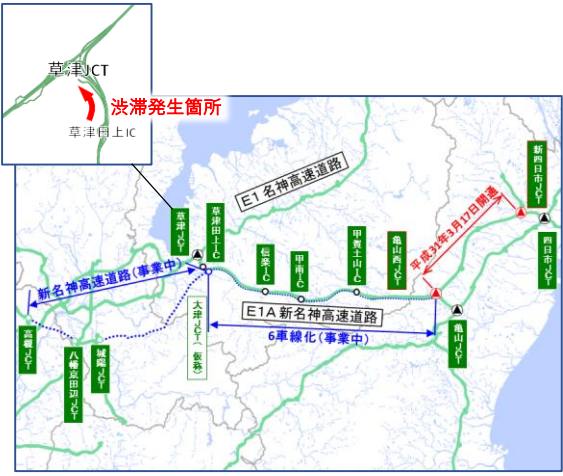
●新名神高速道路（下り線）草津JCT付近 渋滞対策【結果報告】

●新名神高速道路 下り線 草津JCT（ACランプ）車線運用変更/NE XCO西日本・令和3年7月2日

- 甲賀土山IC～草津JCT間の交通量は、1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。特に、草津JCT（下り線）では、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、顕著な速度低下が発生していた。
- 渋滞対策として、草津JCTの車線運用を、方面別の交通量比を考慮した形式に変更。
 - ⇒主方向（約9割）である大阪方面を1車線から2車線に変更し、名古屋方面（約1割）を分岐ランプ方式に変更。
 - ⇒合わせて、案内強化対策として、「カラー舗装の追加」「案内標識の変更」を実施。

●位置図

〔新名神高速道路（新四日市JCT～草津JCT）路線図〕

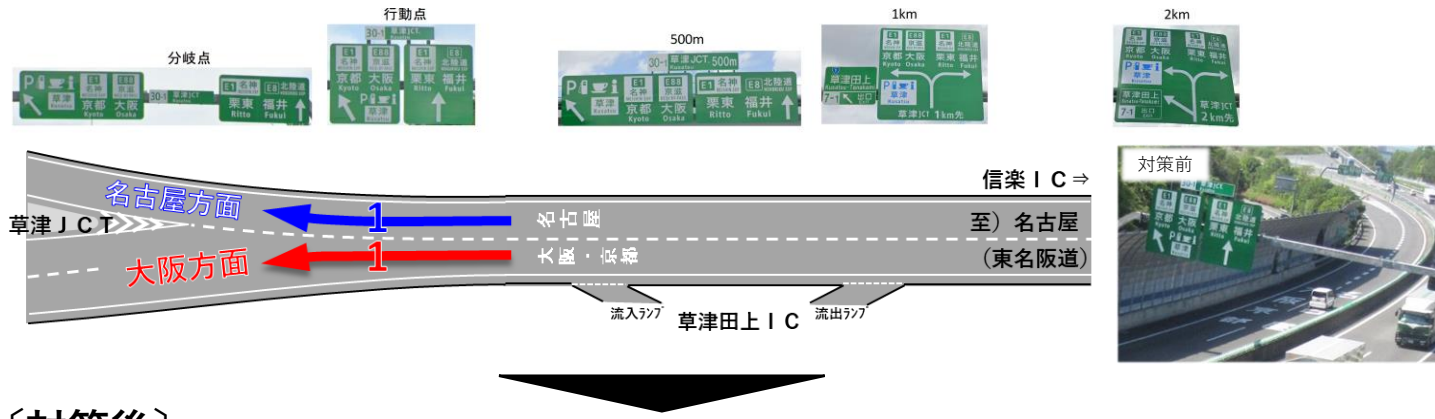


〔渋滞要因〕
大阪方面に向かう車両が走行車線へ集中し速度低下が発生

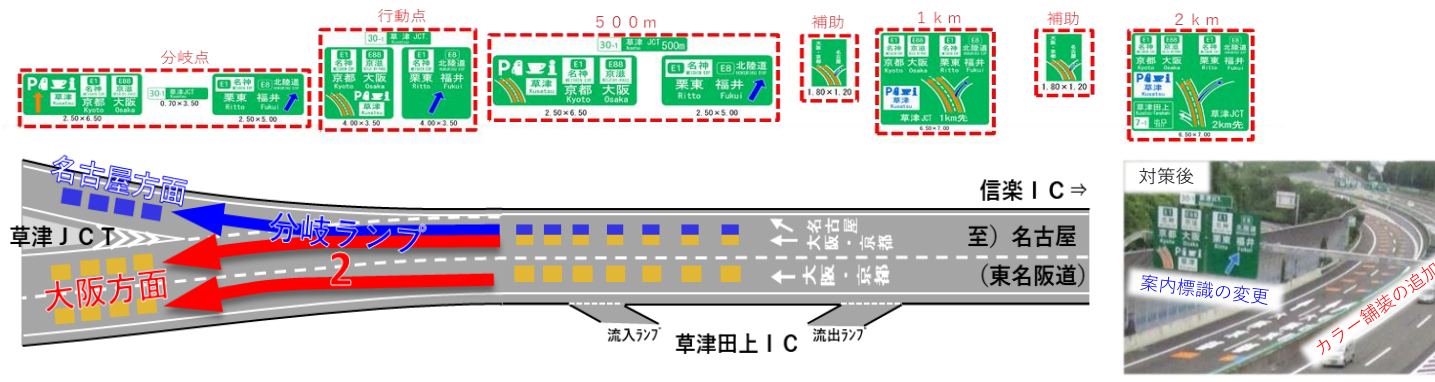


●車線運用変更の概要

〔対策前〕



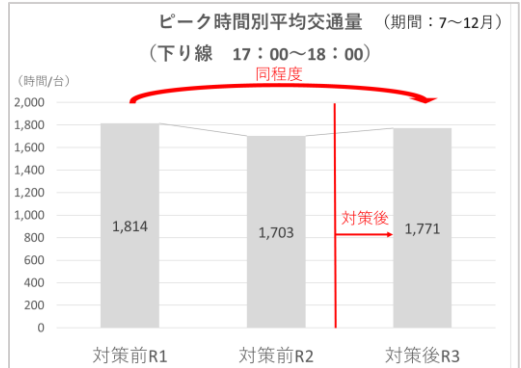
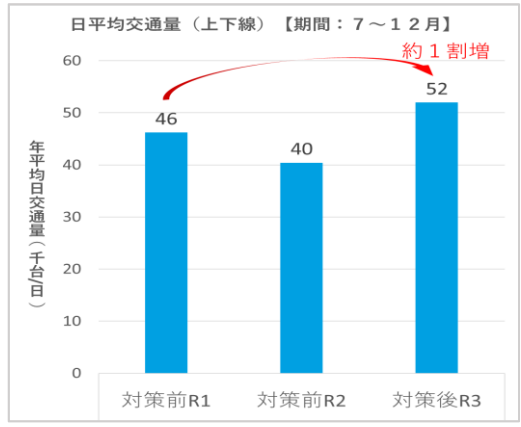
〔対策後〕



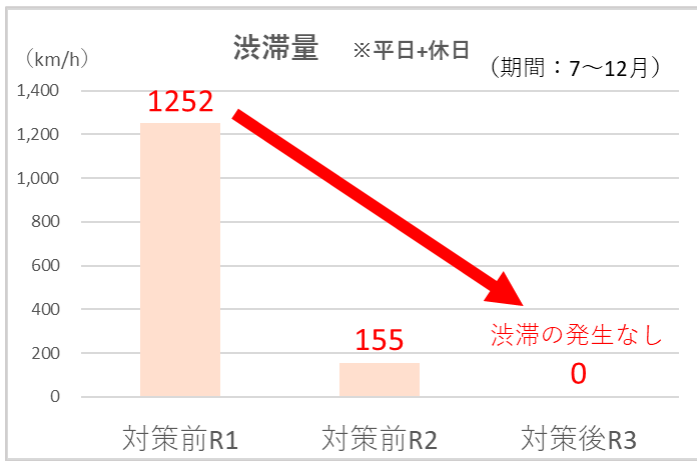
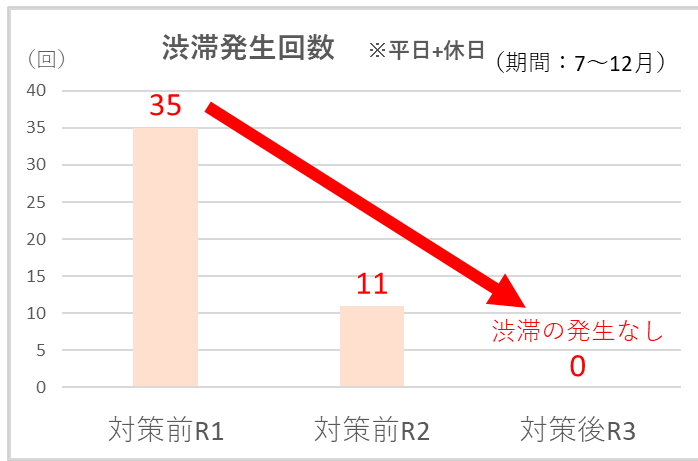
対策後6か月の交通状況

○対策後（令和3年7～12月）の日平均交通量（上下線）は例年（R1）の約1割増。ピーク時間交通量は概ね同程度。
 ○また、対策前（令和元年7～12月）に35回発生していた渋滞は、対策後（令和3年7～12月）に交通集中を要因とした渋滞は発生していない。

1) 交通量（草津田上～草津JCT）



2) 渋滞回数・渋滞量



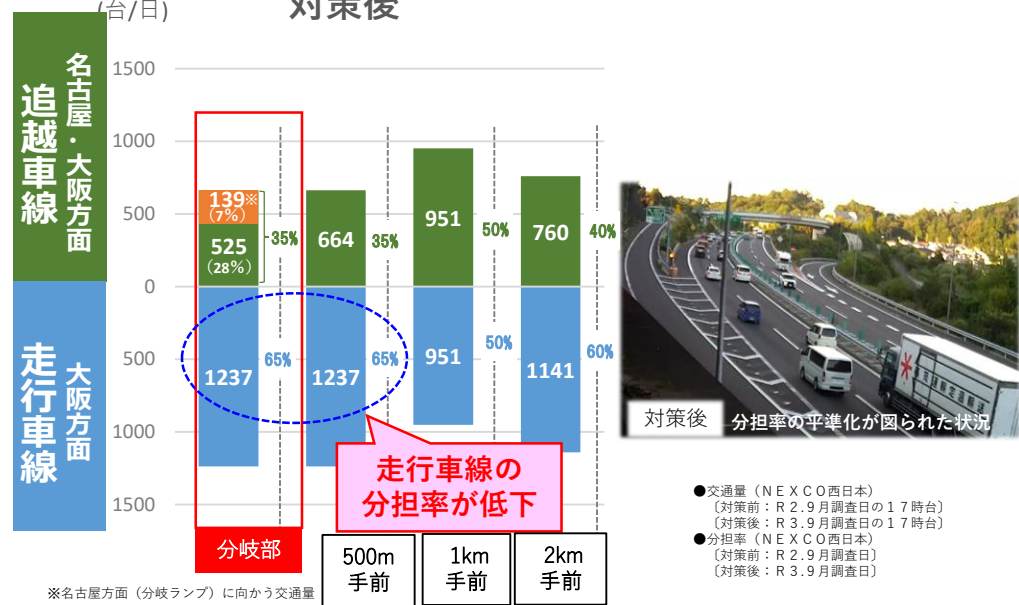
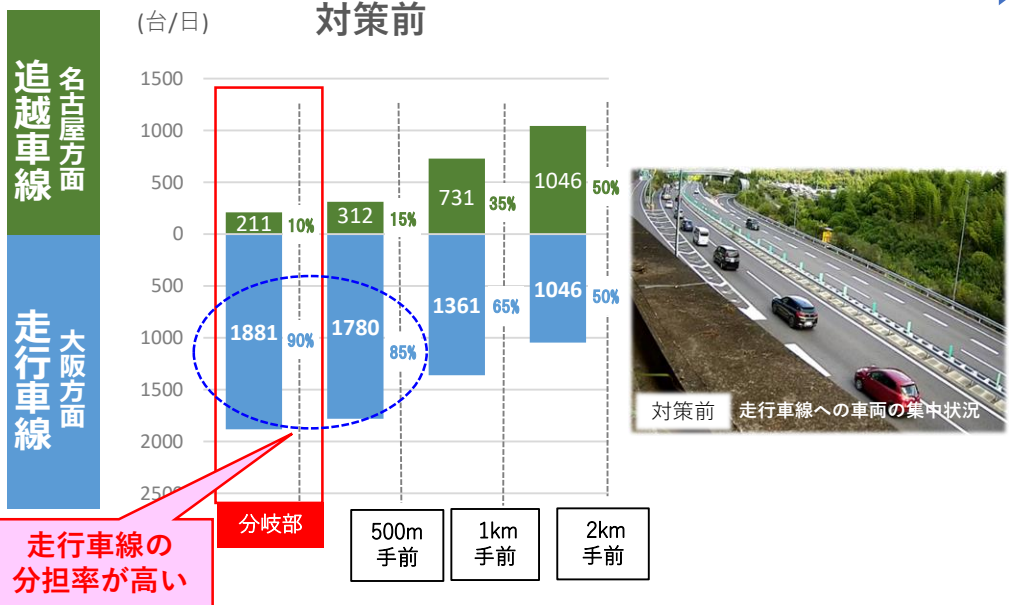
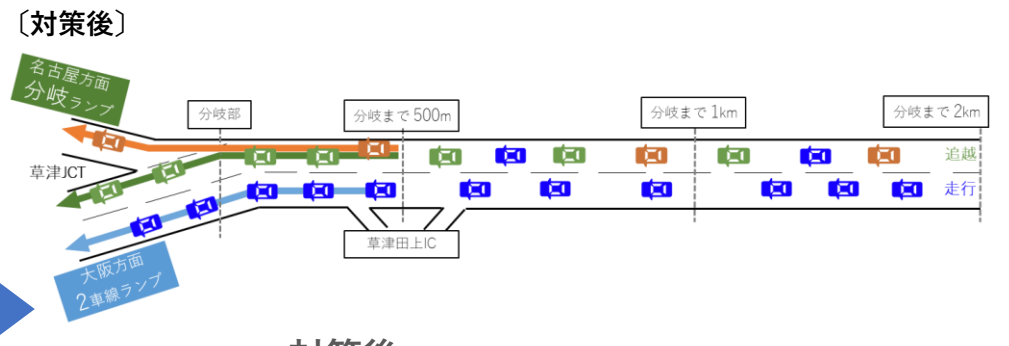
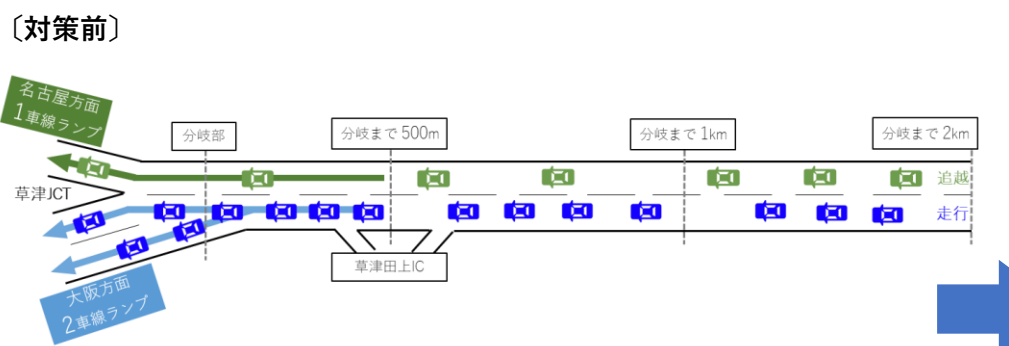
※NEXCO西日本所有データ。渋滞回数・渋滞量は交通集中の要因に限る。
 ※渋滞は、速度40km/h以下で渋滞延長1km以上かつ15分以上継続の渋滞を渋滞起点のIC間で集計。

対策後6か月の交通状況

○対策前は走行車線へ集中していたが車線運用の変更により分担率が変化。走行車線の分担率が減少し、追越車線が増加。

○分岐部の分担率は対策前〔走行9：追越1〕が、対策後〔走行6.5：追越3.5〕となり、平準化が図られた。

3) 車線分担状況（草津JCT 下り線）



●交通量（NEXCO西日本）
 (対策前：R2.9月調査日の17時台)
 (対策後：R3.9月調査日の17時台)
 ●分担率（NEXCO西日本）
 (対策前：R2.9月調査日)
 (対策後：R3.9月調査日)