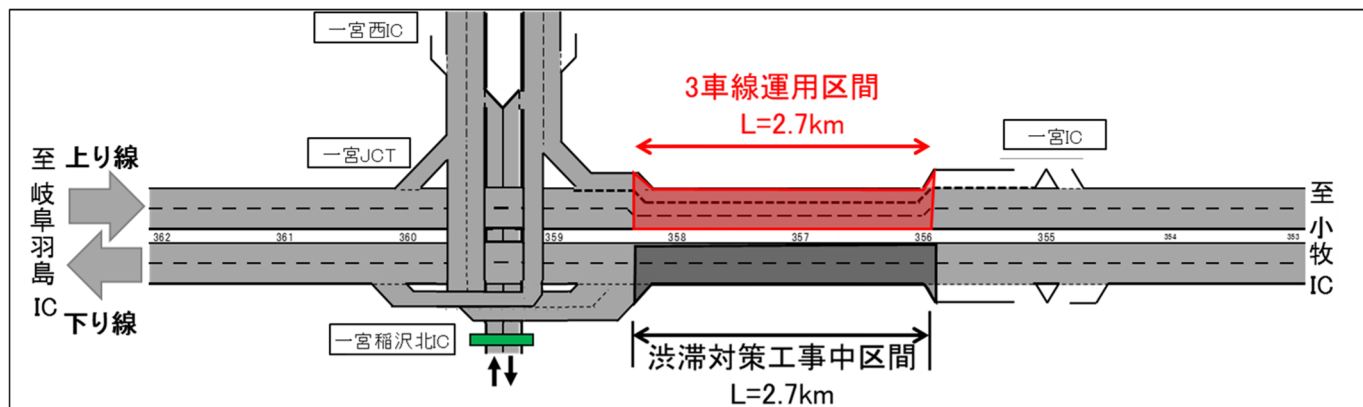


(別紙)

■工事完成予定区間



■運用開始区間の交通状況

本区間は 1 日約 8 万台(2023 年実績)の交通量があり、朝夕の通勤時間帯や交通混雑期を中心に激しい渋滞が年間約 1,200 回(2023 年実績)発生しています。これまで、ファスナー合流※などのソフト渋滞対策により、渋滞は緩和しているものの、引き続き渋滞が発生している状況です。

※ファスナー合流:規則正しく 1 台ずつ交互に(ファスナーのように)合流すること



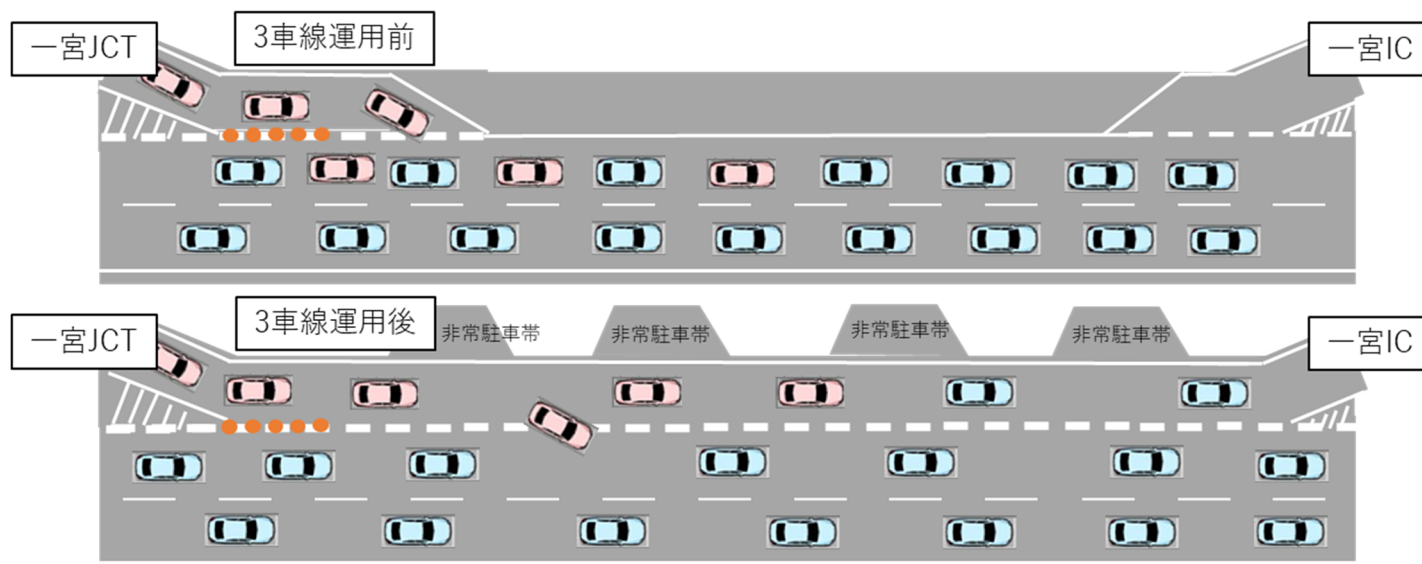
一宮 JCT 付近の渋滞状況

■事業内容

名神 一宮 IC～一宮 JCT のさらなる渋滞対策として、2020 年 3 月に東名・名神(愛知地域)渋滞対策検討ワーキンググループで対策内容を決定しております。現況の道路幅は変更せず、車線幅や路肩幅を縮小し、片側 2 車線から 3 車線に改良します。

- ・車線数を 2 車線から 3 車線にすることにより、1 車線の幅(幅員)が 3.60m から 3.25m となります。
- ・路肩幅が狭くなるため、緊急時に車両が停車できるよう約 500m ごとに非常駐車帯を設置します。

この渋滞対策により、本区間の渋滞緩和とともに、一宮 JCT で接続する東海北陸道からの合流がスムーズになることが期待されます。なお、過去に同様な渋滞対策を実施した東名高速道路 音羽蒲郡 IC～豊田 JCT 間では、交通集中による渋滞回数が対策前と比較して約 9 割削減した実績があり、本区間でも大幅な渋滞緩和が期待されます。なお、車線幅を縮小した状態での運用となるため、運用期間については周辺ネットワークの整備状況をふまえ、関係機関とも協議・調整をおこない検討していきます。

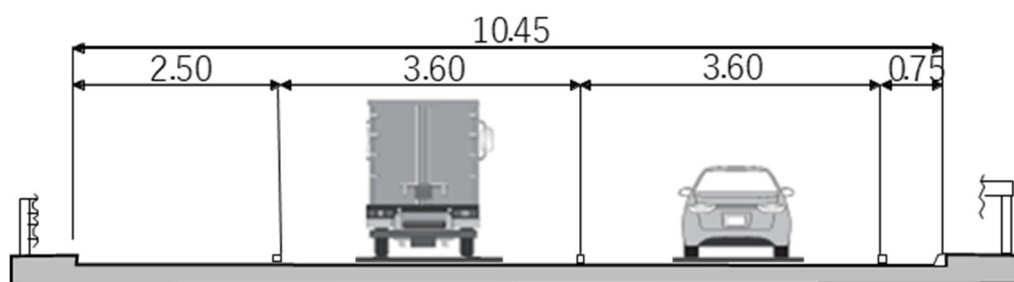


●ファスナー合流のためのポストコーン

■標準横断面図(橋梁部)

<単位:m>

現在
(片側2車線)



渋滞対策完成後
(片側3車線)

