

## 本線渋滞が発生することによる利用者の損失時間の減少を目指す

|                            |                  |     |
|----------------------------|------------------|-----|
| 本線渋滞損失時間<br>(単位:万台・時間/年)   | 実績値<br>2004年度    | 767 |
|                            | 実績値<br>2005年度    | 666 |
| 本線渋滞が発生することによる利用者の<br>損失時間 | 次年度目標値<br>2006年度 | 664 |

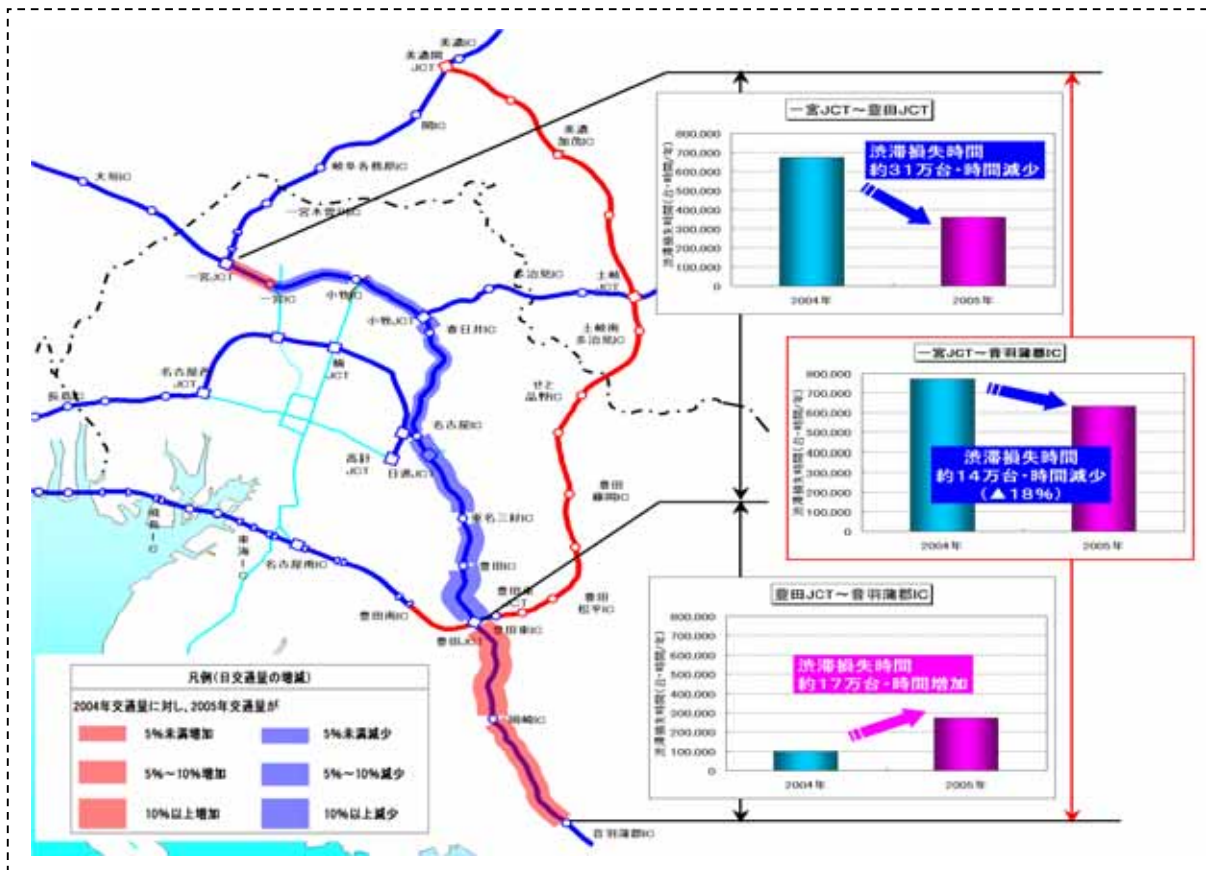
### (1)達成度報告(昨年度の取り組みと成果)

ネットワーク及び暫定2車線区間の4車線化整備やETC利用率向上による料金所渋滞の緩和並びに集中工事の集約や規制の部分解除の積極的実施等により、本線渋滞損失時間が767 666万台・時間/年と101万台・時間/年(15%)減少した。

本線渋滞損失時間とは、渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を車両台数と時間で指標化したもの。

### ネットワーク整備による渋滞の緩和

2004年12月と2005年3月の伊勢湾岸自動車道(豊田南～豊田J)と東海環状自動車道(豊田東J～美濃関J)の開通により交通の分散が図られ、東海環状内側の東名・名神(一宮J～豊田J)の渋滞損失時間が約31万台・時間/年減少。一方東海環状外側の東名(豊田J～音羽蒲郡)の渋滞損失時間は約17万台増加したものの全体としては、約14万台・時間/年(18%)の渋滞損失時間が減少。



### 暫定2車線区間の完成4車線化整備による渋滞の緩和

2004年12月の東海北陸道(美濃～美並)の4車線化完成により、約12万台・時間/年(67%)の渋滞損失時間が減少。

暫定2車線時



4車線化後



集中工事の規制規模削減等による工事渋滞の減少

### ETC利用率向上による料金所渋滞の緩和

渋滞が顕著化していた料金所において、前年に比べETC利用率が27%向上し、約11万台・時間/年(65%)の渋滞損失時間が減少。

特に渋滞の多かった(上)東京本線料金所は、年間97回の渋滞が44回となった。



東名集中工事規制箇所の集約や部分解除の積極的な実施及び万博開催を見据えた集中工事の計画的実施(名神・東名阪)により、約61万台・時間/年(52%)の渋滞損失時間が減少。

### (2)業績計画(今後の取り組みと期待される成果)

今後とも渋滞緩和に向け、ネットワーク整備・暫定2車線の4車線化・ETCの普及促進・付加車線の設置・渋滞情報版の設置など渋滞対策事業を引き続き推進していく。

完成目標 【完成目標年度】

#### ネットワーク整備

・第二名神(亀山～大津)【2008】

#### 暫定2車線区間の4車線化

・東海北陸道(美並～白鳥)【2008、2009】

#### 付加車線の設置

・中央道(上)小仏TN付近【2007】

・東名(上)海老名SA付近【2008】

・東名阪(上下)四日市J～亀山東J【2008】

・中央道(下)元八王子BS付近【2009】

#### 渋滞情報版の設置

・東名(上)大和TN付近【2006】

・東名(上下)岡崎IC付近【2007】