

《トピック1》 E13東北中央自動車道の開通効果

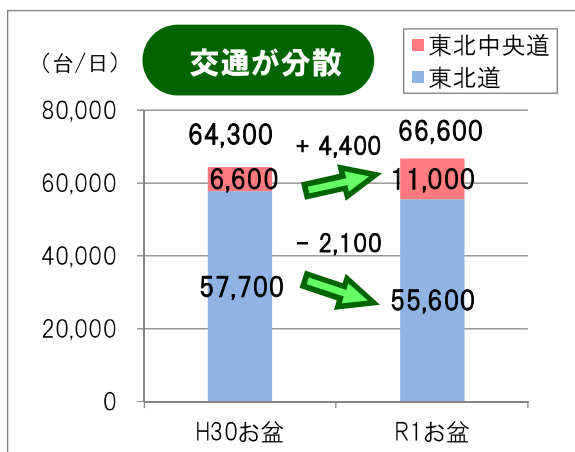
- 東北中央道(南陽高畠IC～山形上山IC)の開通により、東北道の交通が分散
- 【交通量】 H30お盆 東北中央道：6,600(台/日)+東北道：57,700(台/日)
R1お盆 東北中央道：11,000(台/日)+東北道：55,600(台/日)
+4,400(台/日) -2,100(台/日)
- 渋滞回数が8割減少し、東北中央道開通区間(南陽高畠IC～山形上山IC)では渋滞は0回
- 【渋滞回数(5km以上)】 H30お盆：4回 ⇒ R1お盆：1回

■位置図

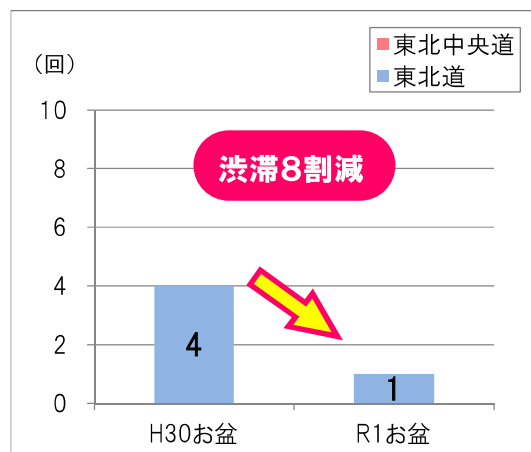


■東北中央道 全線開通後の交通量・渋滞回数

日平均交通量



渋滞回数(5km以上)



集計区間：東北中央道 → 米沢北IC～山形JCT
東北道 → 福島JCT～村田JCT

《トピック2》 E18上信越自動車道 4車線化事業の効果

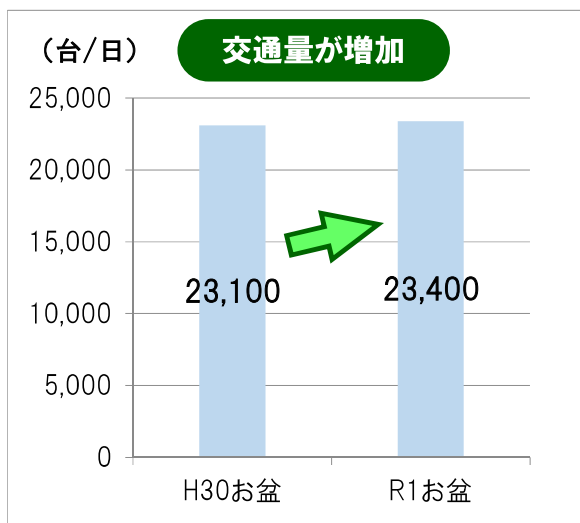
- 上信越道(信濃町IC～上越JCT)の交通量は昨年に比べ増加
【交通量】 H30お盆：23,100(台/日) ⇒ R1お盆：23,400(台/日)
- 5km以上の渋滞が減少
【渋滞回数(5km以上)】 H30お盆：6回 ⇒ R1お盆：1回

■位置図

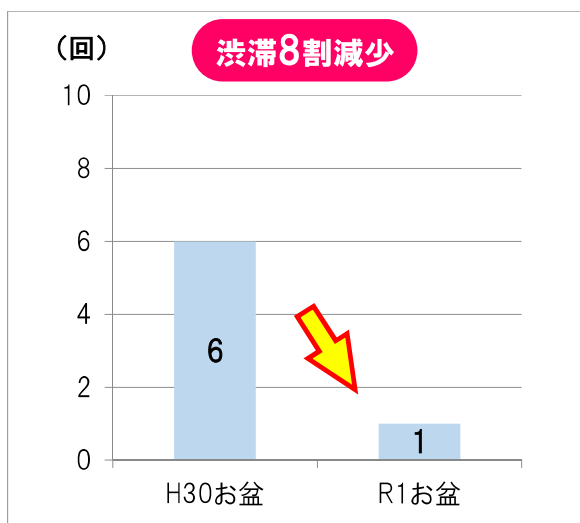


■一部4車線化後の交通量・渋滞回数

日平均交通量



渋滞回数(5km以上)



集計区間：信濃町IC～上越JCT

《トピック3》 E1A新名神高速道路の開通効果

○新名神(新四日市JCT～亀山西JCT)の開通により、東名阪道の交通が分散

【交通量】 H30お盆 東名阪道：111,600(台/日)
 ⇒R1 お盆 新名神：56,400(台/日)+東名阪道：77,000(台/日)
 (計133,400(台/日))

○渋滞回数が約7割減少し、新名神開通区間(新四日市JCT～亀山西JCT)では渋滞は0回

【渋滞回数(10km以上)】 H30お盆：19回 ⇒ R1お盆：5回

○20km以上の渋滞は0回

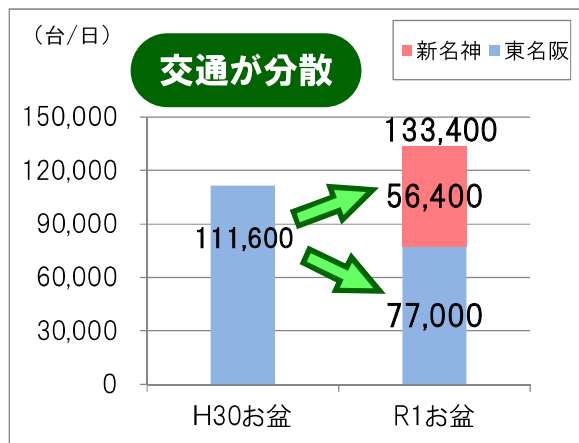
【渋滞回数(20km以上)】 H30お盆：4回 ⇒ R1お盆：0回

■位置図

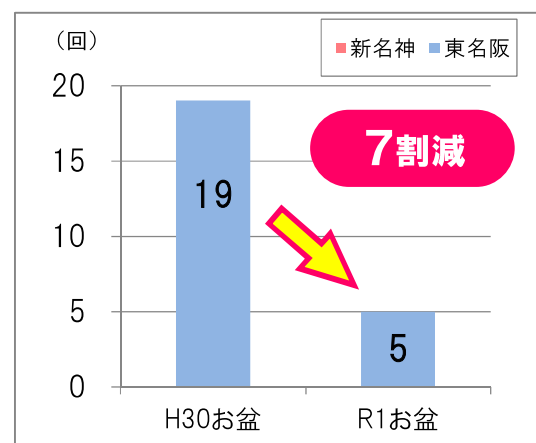


■新名神開通後の交通量・渋滞回数

日平均交通量



渋滞回数(10km以上)



10km以上の渋滞回数 (渋滞長別内訳)

渋滞長	H30お盆		R1お盆
30km以上	1	⇒	0
20～29km	3	⇒	0
10～19km	15	⇒	5
10km以上 計	19	⇒	5

**20km以上の渋滞
4回 ⇒ 0回**

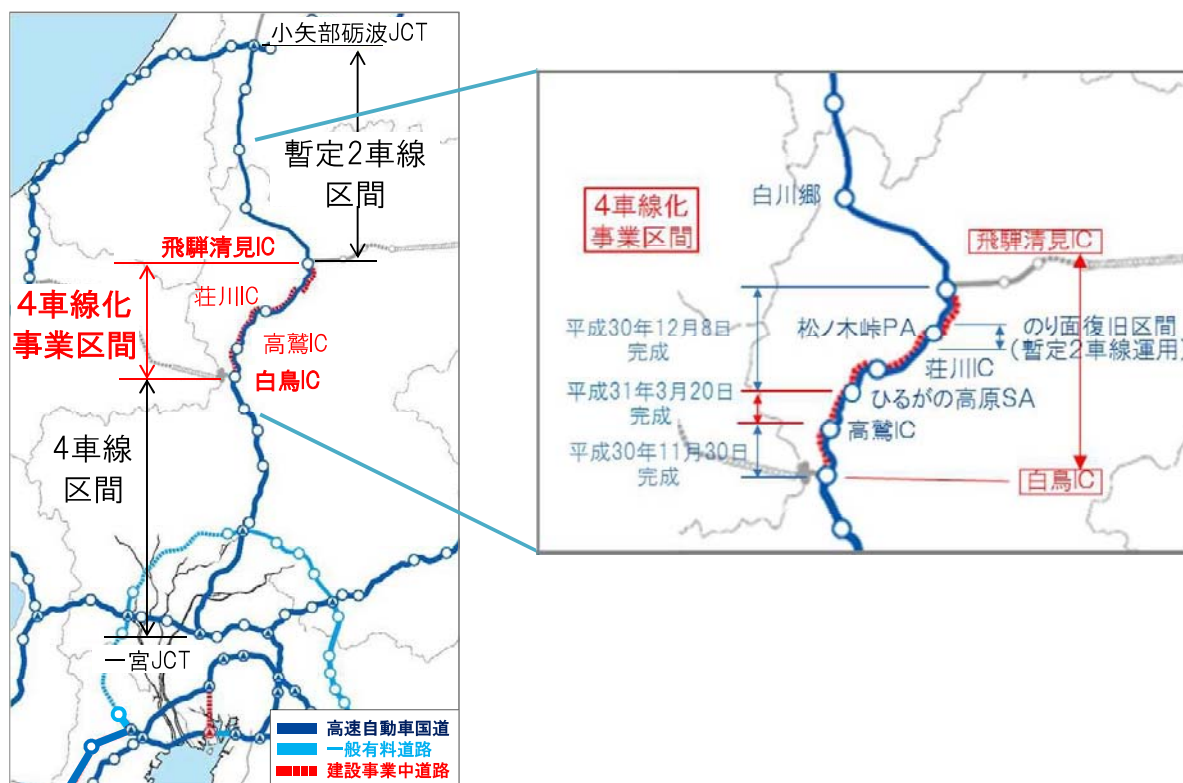
集計区間：新名神 → 新四日市JCT～亀山西JCT
 東名阪 → 四日市JCT～亀山JCT

《トピック4》 E41東海北陸自動車道 4車線化事業の効果

○東海北陸道(白鳥IC～飛騨清見IC)の交通量は昨年に比べ増加
 【交通量】 H30お盆 : 21,000(台/日) ⇒ R1お盆 : 22,200(台/日)

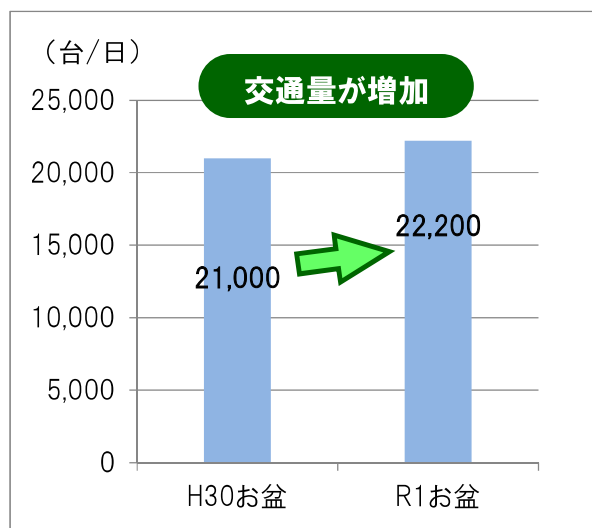
○10km以上の渋滞が解消
 【渋滞回数(10km以上)】 H30お盆 : 7回 ⇒ R1お盆 : 0回

■位置図

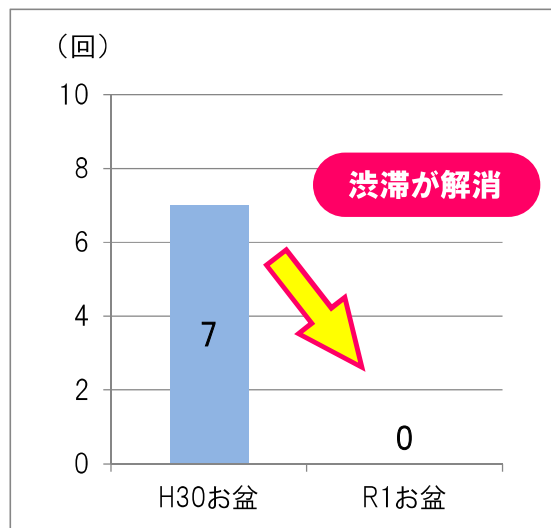


■4車線化後の交通量・渋滞回数

日平均交通量



渋滞回数(10km以上)



集計区間 : 白鳥IC～飛騨清見IC

《トピック5》 E11高松自動車道 4車線化事業の効果

○高松自動車道の交通量が増加

【交通量】 H30お盆 24,200(台/日) ⇒ R1お盆 27,400(台/日)

○5km以上の渋滞が解消

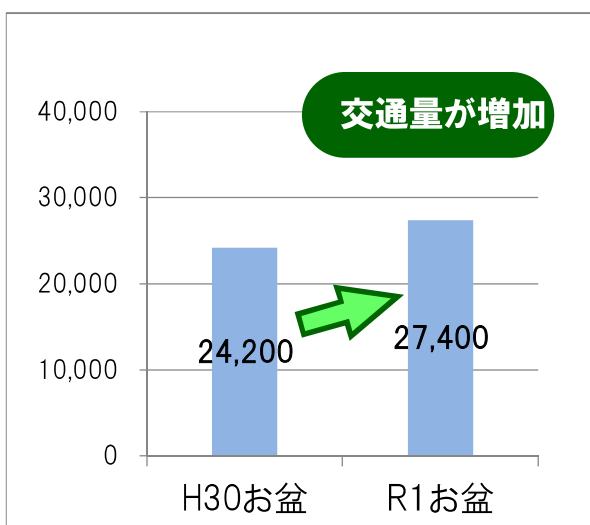
【渋滞回数(5km以上)】 H30お盆 3回 ⇒ R1お盆 0回

■位置図



■4車線化後の交通量・渋滞回数

交通量



渋滞回数(5km以上)



集計区間：高松道(鳴門IC～高松市境)