

平成 28 年 3 月 14 日  
東日本高速道路株式会社  
関東支社

## 東北自動車道 下り線 岩舟ジャンクション～栃木インターチェンジ間に 登坂車線を新設し運用を開始いたします

～車線数を増やし渋滞の解消を図ります～

NEXCO東日本関東支社(埼玉県さいたま市)では、東北自動車道下り線の岩舟ジャンクション(JCT)～栃木インターチェンジ(IC)間の登り坂で発生している渋滞の解消を目的に、登坂車線の設置工事を進めてまいりましたが、この度、3月18日(金)に運用を開始いたしますのでお知らせします。

### 1 運用開始の日時

平成28年3月18日(金)15時<sup>※1</sup>

※1:当日の天候状況などにより、運用開始時刻を変更する場合があります

### 2 事業の概要

東北自動車道下り線の岩舟JCT～栃木IC間は、大型連休や夏季混雑期など交通量が増加する時期に、大規模な渋滞が発生するポイントの一つとなっており、東北自動車道の下り線では渋滞による交通への影響が最も大きい箇所<sup>※2</sup>となっています。平成27年のゴールデンウィークには、交通事故も重なり同期間の、全国ワースト1位の渋滞延長(最大渋滞長 63.9km)となりました。

渋滞の主な原因は、登り坂による速度低下に加え、北関東自動車道から合流する車の影響と、それを避けるための右側への車線変更による車線利用の偏りにより渋滞が発生しております。

このため北関東自動車道からのスムーズな合流と、登り坂等による交通容量の低下に伴う渋滞の解消を図るため、現在の3車線に新たに延長約5kmの登坂車線を加え、4車線にする事業を進めており、この度、運用開始となることとなりました。

※2:渋滞量(渋滞継続時間と渋滞延長、すなわち渋滞による影響時間と渋滞規模の積)が、東北自動車道下り線川口JCT～青森ICの中で最も大きな箇所となっています(平成26年度実績 ネクスコ東日本調べ)

### 3 位置図

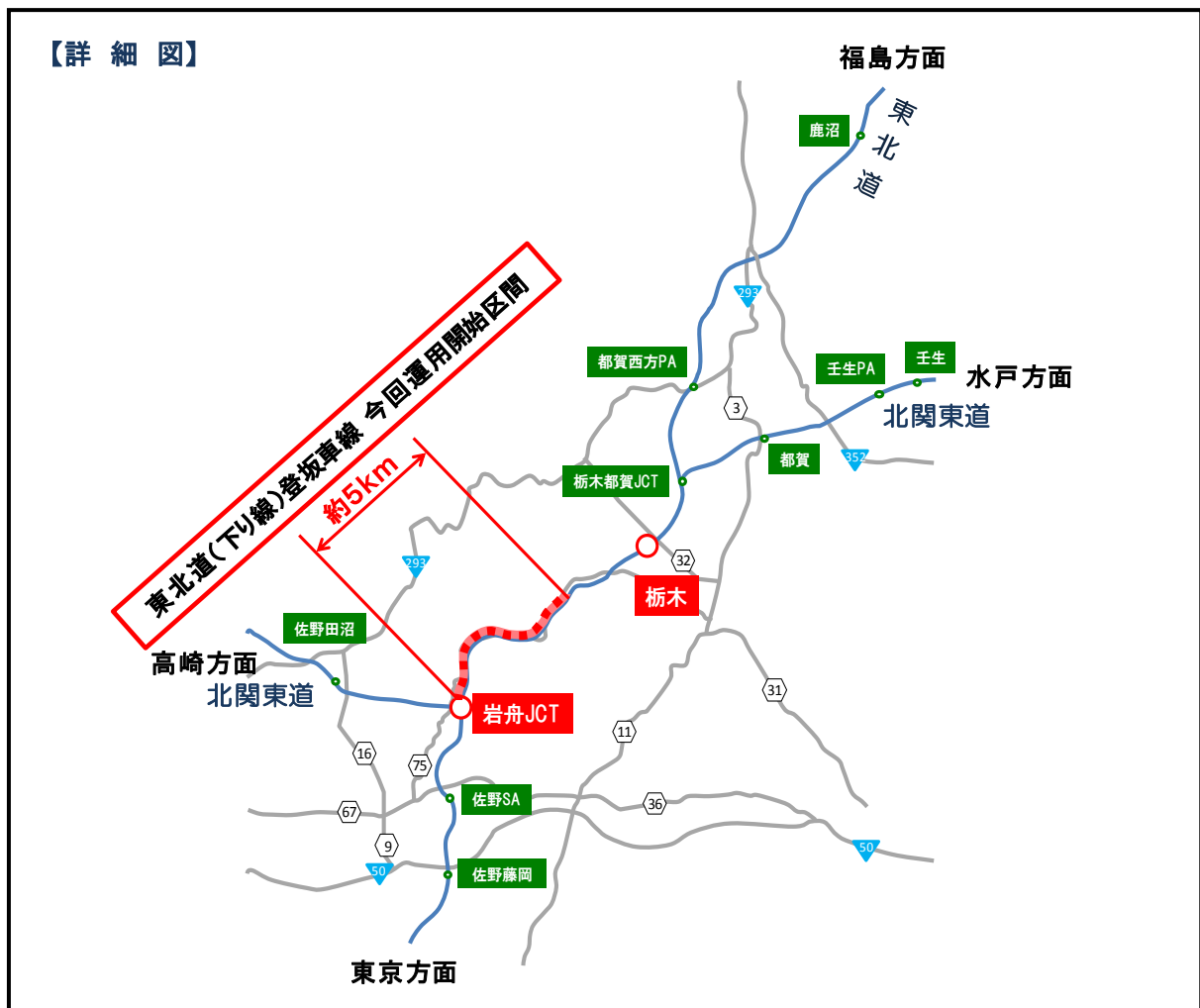
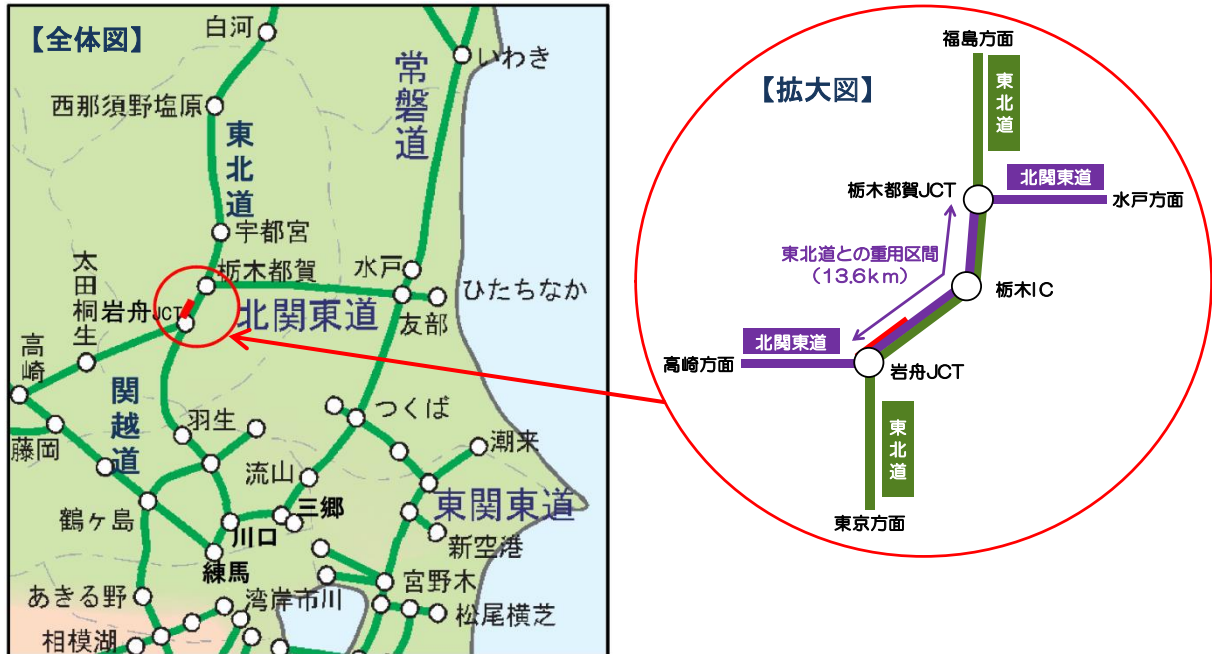


図-1 東北自動車道 下り線 岩舟 JCT～栃木 IC 間 登坂車線運用箇所位置図

#### 4 岩舟JCT～栃木IC間での渋滞発生原因と改善策

東北自動車道下り線の岩舟JCT～栃木IC間は登り坂(最大勾配 2.9%)が連続していることから、気付かないうちに速度が低下すること、また岩舟JCTにおける北関東自動車道から合流する車の影響と、それを避けるため現在ある3車線うち右側の車線(追越車線または第二走行車線)への車線変更により右側車線に交通が集中して、さらなる速度低下により渋滞が発生しております。

この渋滞の対策として、岩舟JCTの北関東自動車道から東北自動車道下り線に合流する加速車線を現在の600mからその後続く登り坂の頂上(クレスト)を越えた付近まで、延長約5kmほど延伸して、登り坂部分を3車線から新たに設置する登坂車線と合わせ4車線にすることとしました。

これにより、北関東自動車道からの流入車両もスムーズな合流が可能となるほか、車線数が増えることで通行可能な台数が増加します。

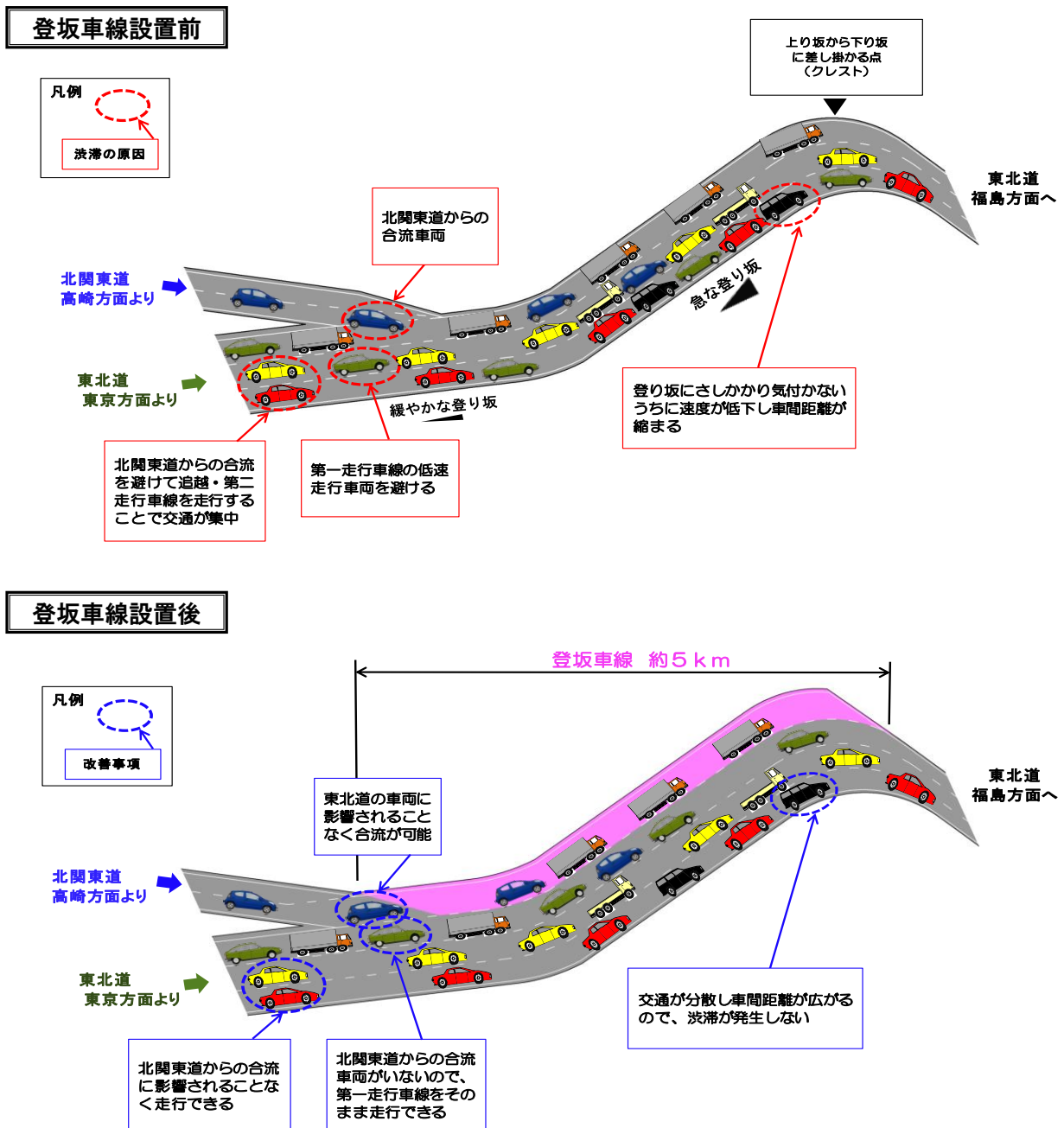


図-2 東北自動車道 下り線 岩舟JCT～栃木IC間の渋滞メカニズム

《新たに設置する登坂車線のご利用のお願い》

この渋滞対策により車線数が増加し通行可能な台数が増加しますが、速度の遅い車両が追越車線など右側車線を走行しますと、通行可能台数が減少し、渋滞対策の効果が十分発揮されないことから、この区間を走行される場合には、下記の走行方法にご協力ください。

【渋滞緩和のための走行方法】

(1) 北関東道 高崎方面から、東北道 福島方面へ走行する場合

岩舟JCTで東北道と合流時には、そのまま登坂車線をご利用いただき、ゆとりを持って合流してください。

(2) 東北道を東京方面から、福島方面へ走行する場合

登坂車線の延長は約5km ございます。登り坂が続くため、速度低下にご注意いただき登坂車線をご利用ください。

◇ネクスコ東日本では、上記の「走行方法」についてポスター、チラシ、渋滞予報ガイド(3月25日(金)頃の配布予定)等の広報物を通じてお客さまに積極的に情報発信をしております。



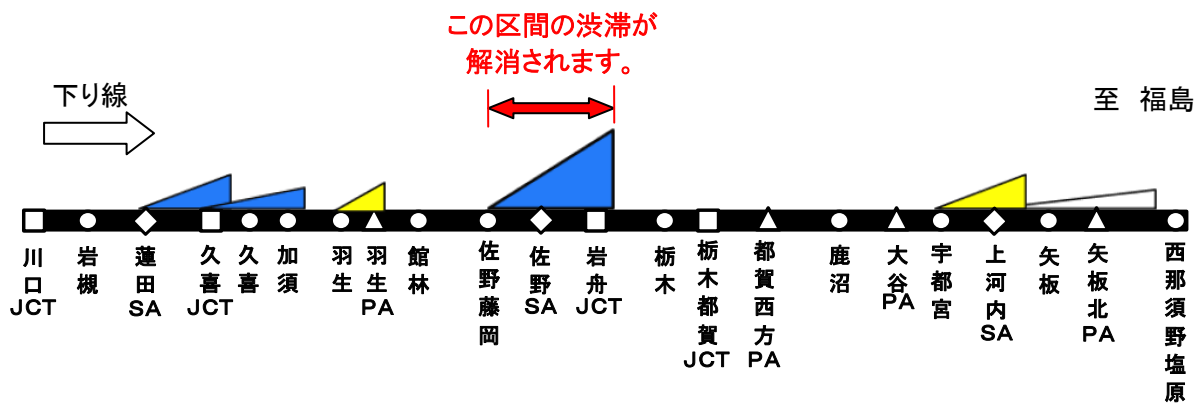
図-3 渋滞緩和のための走行方法(概念図)

## 5 対策後の改善効果

車線数の増加とお客さまにこの区間をご通行いただく際に「渋滞緩和のための走行方法」により登坂車線を積極的にご利用いただくことで、現在発生している渋滞は解消することが見込まれます。

この結果、東北自動車道の下り線で最も渋滞による交通への影響の大きいこの区間の渋滞がなくなるほか、この区間を重用<sup>※3</sup>し、3月19日(日)で全線開通から5年となる北関東自動車道についても、渋滞による旅行時間の増加等がなくなり、群馬・栃木・茨城の北関東3県の移動について定時性に関する信頼性が向上します。

※3: 東北自動車道岩舟 JCT～栃木都賀 JCT 間 13.6km は北関東自動車道と重用<sup>じゅうよう</sup>区間<sup>☆</sup>となります(図-1 右上図参照)。 ☆道路が他道路と重複して供用されている区間のこと



凡 例	
施設	渋滞発生回数
□ JCT	△ 0~9回/年
○ IC	▲ 10~25回/年
◇ SA	▲ 26~50回/年
△ PA	

平均渋滞長	
延べ渋滞時間	渋滞発生起点

注)平成 26 年度データ

図-4 東北自動車道下り線の渋滞発生状況(渋滞量による集計)

## 6 広報について

この度の登坂車線の運用と渋滞緩和のための走行方法に関するお客さまへの案内を、下記のとおり実施いたします。

- (1)ポスターやチラシをサービスエリア及びパーキングエリアなどで掲示します
- (2)横断幕を高速道路上の跨道橋などに掲示します
- (3)現地では簡易 LED 情報板を用いて車線利用に関する広報<sup>※4</sup>を行うほか、近傍のハイウェイラジオを活用して、「渋滞緩和のための走行方法」について情報提供いたします

※4:平成28年4月のゴールデンウィークより広報開始

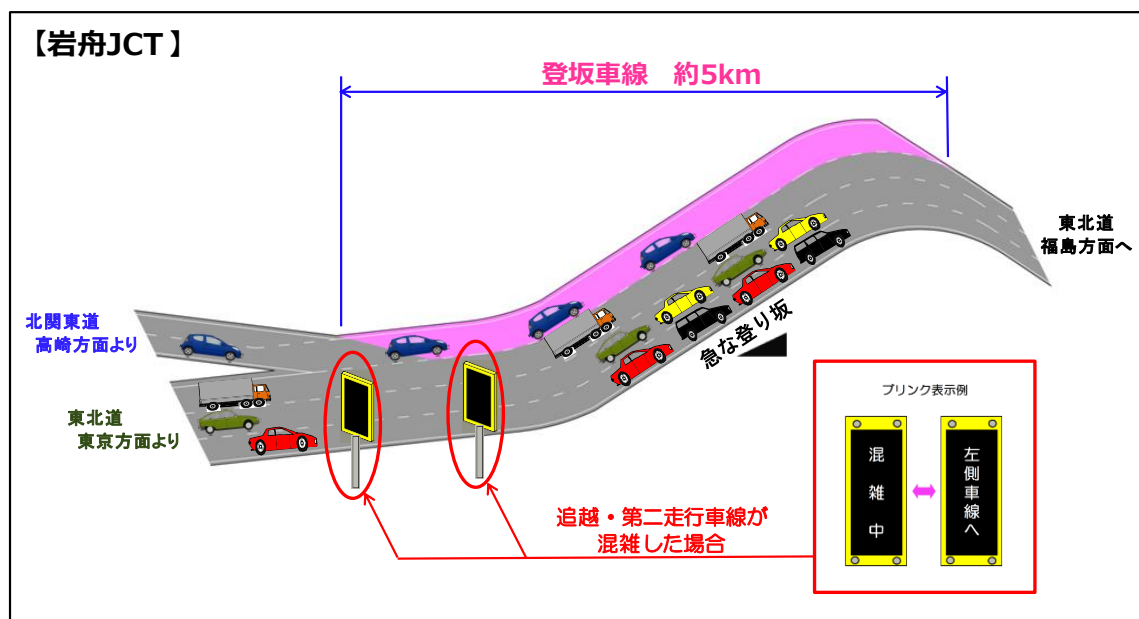


図-5 現地における簡易 LED 情報板による案内(イメージ)

## 7 その他

### 【北関東自動車道全線開通5周年について】

北関東自動車道は平成23年3月19日の太田桐生 IC～佐野田沼 IC 間延長18.6km が開通し、群馬県高崎市から茨城県ひたちなか市に至る延長約150km(東水戸道路約10km を含む)の北関東自動車道が全線開通してから今月(平成28年3月)で5周年を迎えます。

現在の交通量は路線平均で2万8千台/日で、このうち群馬県、栃木県、茨城県の各県境となる太田桐生 IC～足利 IC 間、真岡 IC～桜川筑西 IC 間では、それぞれ3万台/日、1万6千台/日となり、北関東3県を結ぶ高速道路ネットワークとしてご利用いただいております。また、ネットワーク形成により、北関東3県の工場立地件数が増加しています。

### 《通行台数》

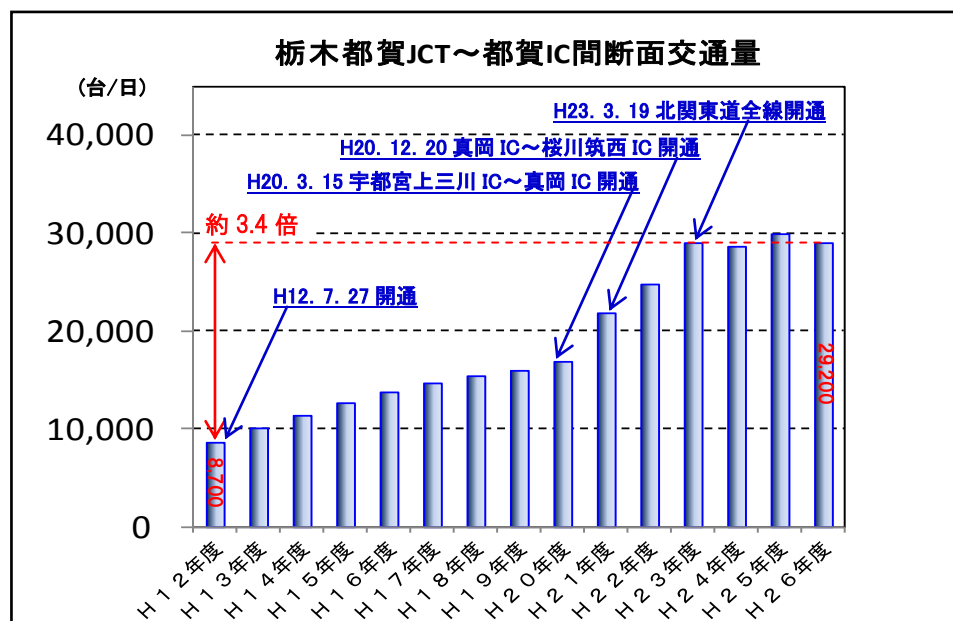
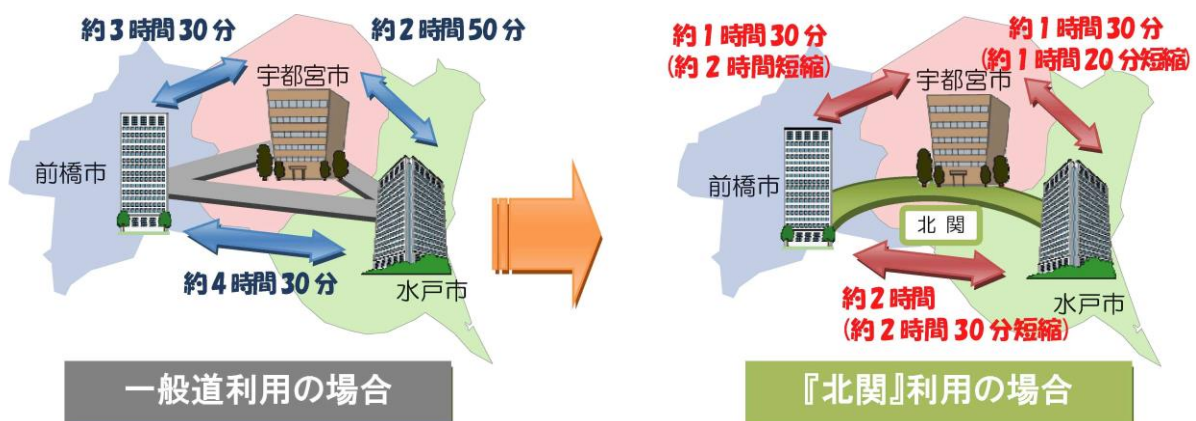


図-6 北関東自動車道の通行台数の変化

### 《時間短縮効果》

○前橋市、宇都宮市、水戸市が北関東自動車道で結ばれたことによって、一般道に比べ移動時間が大幅に短縮されました



※開通前の移動時間は平成11年度道路交通センサスより算出。  
 ※時間は、各県庁間の移動時間。  
 宇都宮～水戸間は、R123号～R294号～県41号～R50号の走行ルートで算出。  
 宇都宮～前橋間は、県2号～県3号～R293号～R50号の走行ルートで算出。  
 前橋～水戸間は、R50号の走行ルートで算出。

※NEXCO東日本実走調査結果と未開通区間は、速度100km/hとして算出。

○前橋市と水戸市の移動は、他の交通機関を含めた場合でも北関東自動車道を利用した場合が最も早く移動できます



《北関東3県での工場立地件数の推移》

