

◆新名神高速道路における6車線化事業の整備効果



3 名神リニューアル工事実施時における円滑な交通の確保



2 ネットワークの代替性強化による安定的な交通の確保



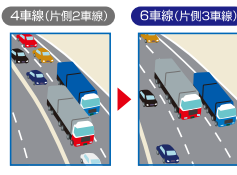
1 物流の効率化による生産性の向上



1 物流の効率化による生産性の向上

課題 新名神高速道路は開通以降、大型車の交通量が増加傾向にあります。また、交通の集中に伴う渋滞も増加傾向がみられます。

効果 6車線化によって、低速度の大型車と高速度の普通車の混在による速度低下や事故リスクを低減し、物流の効率化に寄与することができ、生産性の向上が見込まれます。



2 ネットワークの代替性強化による安定的な交通の確保

課題 名神高速道路は降雪・地震などの災害リスクポイントを抱えています。特に、琵琶湖西岸断層帯などの近隣地域では、地震発生時の機能停止が懸念されます。

効果 6車線化により、名神高速道路とのダブルネットワークの安定性が向上します。これによって、降雪や地震等の災害発生時に名神高速道路が通行止めとなった場合においても、新名神高速道路を代替路として利用することができ、安定的な交通を確保することができます。



3 名神リニューアル工事実施時における円滑な交通の確保

課題 名神高速道路は開通から50年以上が経過しており、今後リニューアル工事が本格化していきます。米原JCT～草津JCT間のリニューアル工事においては、主な迂回路が新名神高速道路となります。

効果 名神高速道路のリニューアル工事実施時に、う回車両により新名神高速道路の交通量が増加した場合でも、6車線化によって渋滞の発生を抑制し、名神高速道路を軸とした円滑な交通を確保できます。



◆事業概要

新名神高速道路は名神高速道路と交通機能を適切に分担することで、名神の混雑を解消し、高速道路ネットワークに求められる「高速性」「快適性」「安全性」「定時性」「信頼性」などの機能を高めるとともに、我が国の産業・文化・社会経済活動の振興に寄与することを目指しています。NEXCO西日本新名神大津事務所では、新名神高速道路(大津～城陽間)建設の滋賀県域：12.2 km及び甲賀土山～大津間の6車線化事業(28.5km)を担当しています。



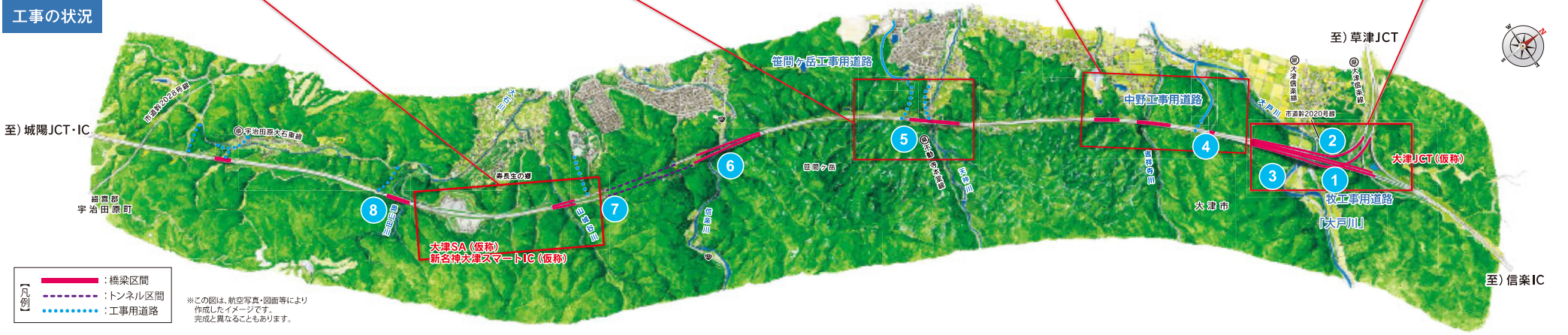
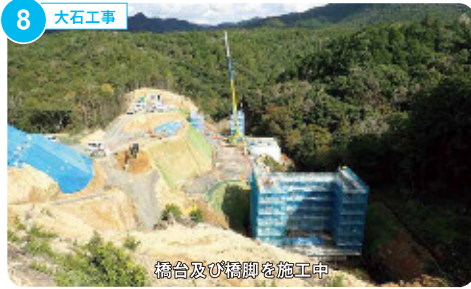
◆新名神高速道路(大津～城陽間)滋賀県域：12.2kmの進捗状況

新名神(滋賀県域の新設区間)では、用地取得及び埋蔵文化財調査は完了しています。工事は、全ての工事用道路工事を施行中で、本線工事についても、三学区全てにおいて施行中です。大津市南部の自治会で構成される大津市南部三学区新名神対策協議会においても、早期着手気運醸成があり、安全に留意し、早期開通を目指して、行政・地域の皆さまと一体となって事業を進めています。なお、新名神高速道路(大津～城陽間)(八幡京田辺～高槻間)の6車線化が事業化されました。

◆各地区の進捗状況(令和2年12月1日現在)

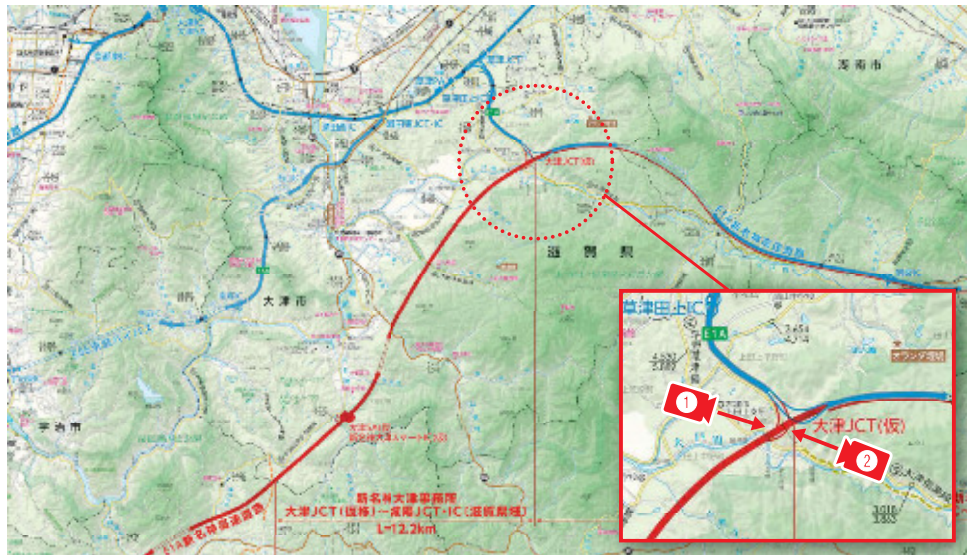
完了 ◆ 実施中 ◇ 実施予定 □

区 間	進捗率 (%)	大津JCT～城陽JCT・IC(滋賀県域) (12.2km)											
		大津大石工区(5.8km)			大津田上工区(3.9km)				大津上田上工区(2.5km)				
学区名		大石学区(6.4km)			田上学区(3.3km)				上田上学区(2.5km)				
自治会名 (km)		小田原町 2.1km	龍門町 2.4km	中町 0.4km	東町 1.5km	関津 1.0km	里 0.3km	枝町 0.7km	森町 0.5km	羽栗 0.8km	新免 0.4km	中野町 0.9km	牧町 1.2km
用地取得のための協議	設計協議	100	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
	幅杭設置	100	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
用地取得	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
埋蔵文化財調査	—	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
工 事 手	本 線	100	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
	工事用道路	—	◇	◇	◇	—	◇	◇	—	—	—	◇	◇



大津JCTについて

大津JCT(仮)は既に供用している新名神高速道路に接続する分岐点であり、名神高速道路にある草津JCTから信楽ICの間において、現在建設中です。新名神高速道路の事業が完了することにより、名神高速道路や中国自動車道などの周辺の高速度道路とともに、近畿圏と中部圏を結ぶネットワークを形成し、ネットワークが強化されることで、高速道路に求められる「高速性」「定時性」「快適性」「安全性」などの機能を高めるとともに、地域の経済・住民への貢献も期待されます。



① 大戸川橋完成イメージ図



大津JCT(仮)の本線橋である大戸川橋は、全長約1.3kmになる長大橋です。橋梁形式は「波型鋼鈹ウェブ箱桁橋」であり、最長スパン長約160m、最長橋脚高さは75mにもなります。大戸川橋はジャンクション橋であることから、途中

② 大津JCT(仮)完成イメージ図



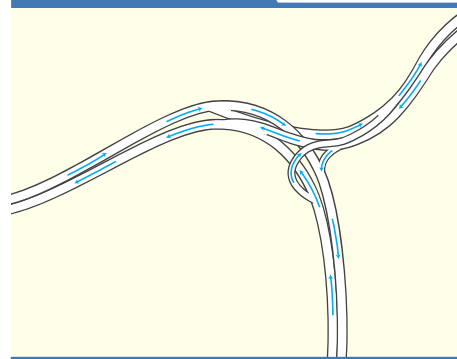
で分岐し、上り線からBランプへ、下り線からCランプへ接続することから全部で4橋が連なる構造になっているのが特徴です。また、大津JCT(仮)の種類は、P9記載の準直結Y型となります。

JCTの種類について

ジャンクション(JCT)とは、道路と道路を接続する立体的な交差点のことをいいます。一般の道路では、交差点を作り、信号を設置することで道路と道路を接続させますが、高速道路の場合、車両が道路をノンストップで走行しながら交差できるよう、立体的な構造物となります。

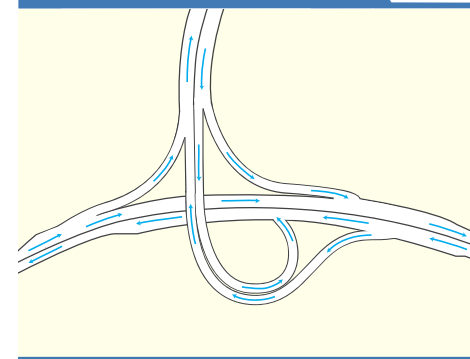
ジャンクションを建設する際は、周辺の場所や地形、通過する車両の交通量、交差する道路の数、走行の安全性など様々な条件を勘案して最適と考えられる形にするため、それぞれ形状が異なります。以下に代表的なものを紹介します。

Y型(山口JCTなど)



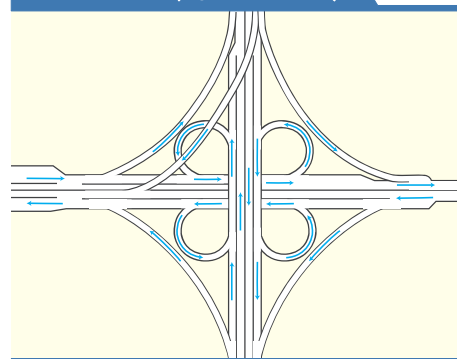
Y型と呼ばれるJCTには、直結Y型と準直結Y型の2種類があります。直結Y型は、接続する道路の交通量が比較的多く、交通量の差が小さい場合に採用されます。準直結Y型は、一方の道路の交通量が相対的に大きい場合に採用されることが多いJCTです。

トランペット型(吉川JCTなど)



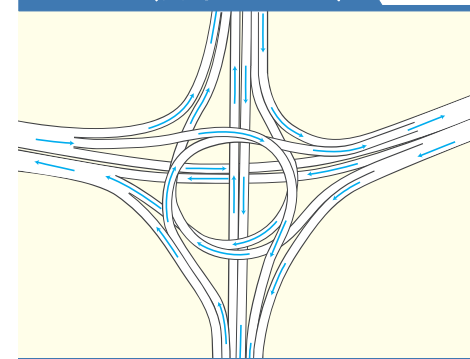
一般的にインターチェンジに多く採用される形式です。連絡道路のぐるっと回る特徴から、トランペット型と呼ばれます。

クローバー型(鳥栖JCTなど)



内側に円が4つある形からクローバー型と呼ばれます。急峻な地形の多い日本で採用されることは珍しく、クローバー型を改良した形式が多く用いられます。

タービン型(久御山JCTなど)



立体交差の数が多く、交差部分がぐるぐるを囲った形に見えることからタービン型と呼ばれます。カーブの角度が一定のため、比較的走行しやすいJCTです。