

# 広域ネットワークの最適利用

～名阪国道の課題解消に向けた検討着手～

平成30年7月

【担当省庁】国土交通省

## 国にお願いすること

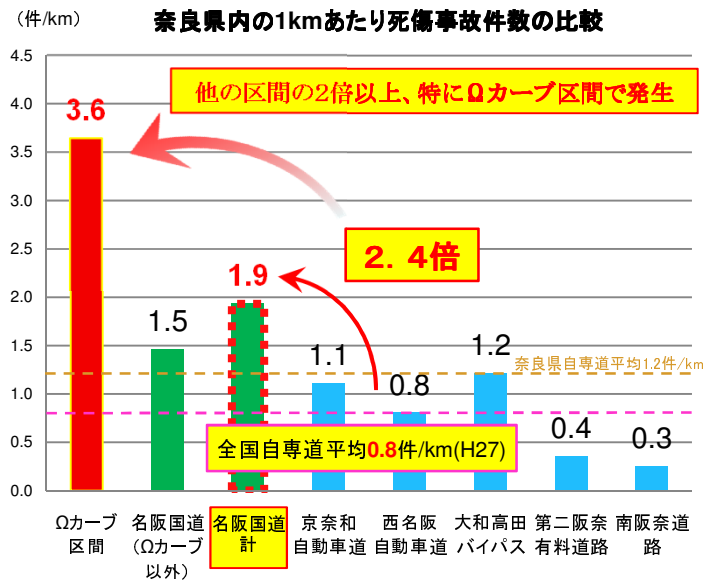
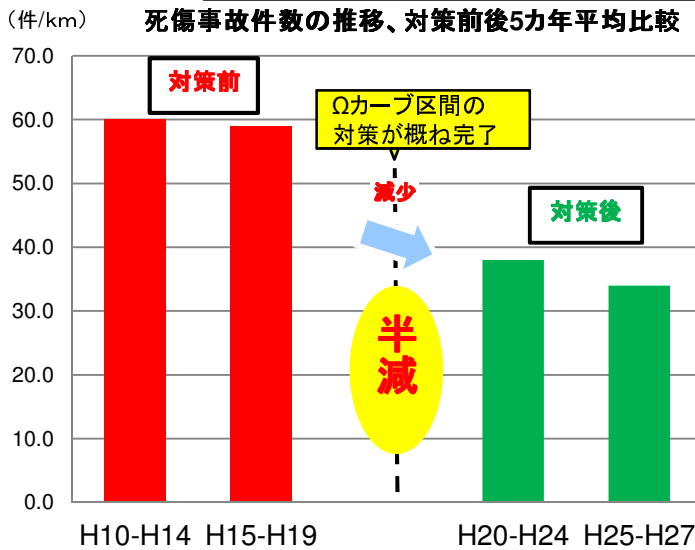
- 名阪国道の事故危険箇所への解消
- 広域ネットワークの最適利用に向けた抜本対策等の検討着手（計画段階評価）

### 【これまでの取組】

○H16年以降、交通事故対策を集中的に実施し、**Ωカーブ区間の死傷事故件数は半減**

○名阪国道は、全国自専道平均と比べ、**死傷事故件数は2.4倍**と高く、特に**Ωカーブ区間で多く発生**し、2年連続で**大型車事故**により長時間の通行止めが発生

(天理東IC～福住IC)の死傷事故件数の推移と県内の自専道との比較



2年連続で大型車事故により長時間の通行止めが発生  
～Ωカーブ区間～

平成29年6月 トレーラー横転事故  
(\*1 約21時間1車線規制、うち約3時間通行止め)



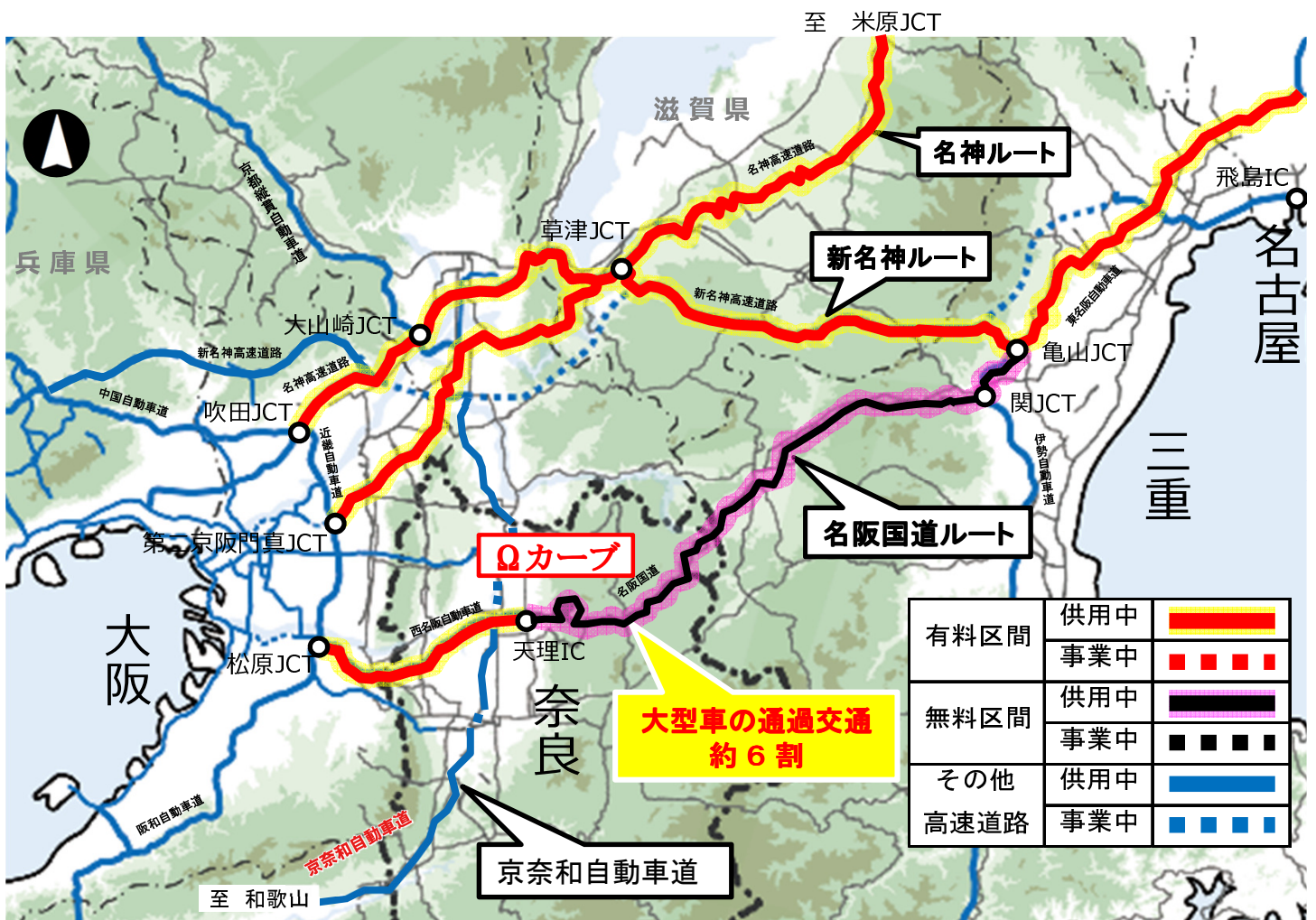
平成28年7月 トラック2台衝突事故  
(\*2 約15時間通行止め)



## 名阪国道の大阪一名古屋間におけるアンバランスな使われ方

- ①名阪国道は、**大型車混入率・死亡事故発生率が、名神・新名神と比べ高い**
- ②名阪国道を利用する**大型車交通は、奈良県域に対し通過が約6割**

経路	大型車混入率 ※ H27センサス	死亡事故発生率 (件/10km・年) ※ H27.1.1～12.31
名神ルート	<b>34%</b> (米原JCT～大山崎JCT)	<b>0.44</b> (米原JCT～大山崎JCT)
新名神ルート	<b>38%</b> (亀山JCT～草津JCT)	<b>0.39</b> (亀山JCT～草津JCT)
名阪国道ルート	<b>50%</b> (関JCT～天理IC)	<b>0.55</b> (関JCT～天理IC)



出典例)この地図は、国土地理院の基盤地図情報・電子地形図(タイル)・地理院タイル(全国最新写真(シームレス))をもとに奈良県が作成。(承認番号等記載)