

別紙1 速度低下箇所における渋滞対策の概要

◆速度低下箇所の主な渋滞原因

上り坂やサグ部においては、無意識のうちに速度が低下する車がいることにより、後続車との車間距離が縮まり、連鎖的にブレーキを踏むことにより、渋滞が発生します。
(最初に速度低下した車は、渋滞の原因となったことに気がつかない)



◆速度低下箇所の主な渋滞対策・効果

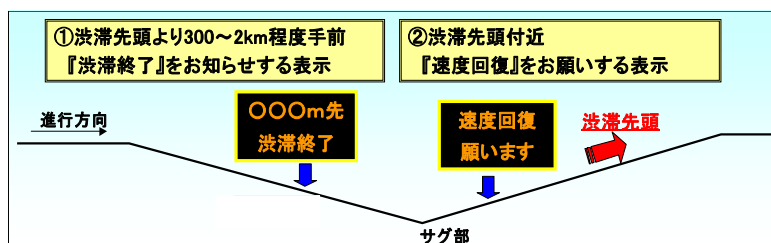
・渋滞の先頭付近で「速度低下の注意喚起」を行うことにより、以下の効果を発揮

①無意識のうちの速度低下を防止

渋滞発生前：この場所は無意識のうちに速度が低下し、渋滞を引き起こす可能性があることを認識してもらうための情報を提供
(情報提供内容：「速度低下注意」「〇m先上り坂」)

②漫然とした速度低下状態を防止

渋滞時：まもなく渋滞が終了し、速度回復をお願いするための情報を提供(情報提供内容：「〇m先渋滞終了」「速度回復願います」)



《常設LED情報板を使用したケース》



《LED標識車を使用したケース》



別紙2 速度低下箇所における渋滞対策の効果事例

◆速度低下箇所の渋滞対策の効果事例

NEXCO3社では、上り坂やサグ部での速度低下による渋滞を緩和するために、別紙1に示す渋滞対策を実施しておりますので、その効果の検証事例をご紹介します。

①NEXCO東日本エリア内での事例（※検証箇所は次ページ参照）

- ・平成21年4月26日(日)に、東北道(上り)羽生PA付近において実施しました。
- ・対策を行っていない日と比較して、日交通量は約2千台増加したにもかかわらず、この対策により、渋滞区間の平均走行速度が約8km/hr向上し、交通容量が増加したため、この付近の渋滞量が約12%減少しました。

内 容	対策無 (H15.4.29)	対策有 (H21.4.26)	増減
日交通量	46.2千台	48.2千台	+2.0千台
渋滞区間の平均走行速度	31km/hr	39km/hr	+8km/hr
対策箇所(羽生PA付近)の渋滞量	53.7km・hr	47.3km・hr	▲11.9%

②NEXCO中日本エリア内での事例（※検証箇所は次ページ参照）

- ・平成21年7月19日(日)に、中央道(下り)相模湖IC付近において実施しました。
- ・対策を行っていない日と比較して、日交通量は約5千台増加したにもかかわらず、この対策により、渋滞区間の平均走行速度が約4km/hr向上し、交通容量が増加したため、この付近の渋滞量が約5%減少しました。

内 容	対策無 (H20.7.20)	対策有 (H21.7.19)	増減
日交通量	37.2千台	42.4千台	+5.2千台
渋滞区間の平均走行速度	30km/hr	34km/hr	+4km/hr
対策箇所(相模湖IC付近)の渋滞量	148.3km・hr	141.8km・hr	▲4.4%

③NEXCO西日本エリア内での事例（※検証箇所は次ページ参照）

- ・平成21年7月20日(月)に、九州道(上り)広川IC付近において実施しました。
- ・対策を行っていない日と比較して、日交通量はほぼ同じにもかかわらず、この対策により、渋滞区間の平均走行速度が約6km/hr向上し、交通容量が増加したため、この付近の渋滞量が約3%減少しました。

内 容	対策無 (H21.3.29)	対策有 (H21.7.20)	増減
日交通量	40.8千台	40.4千台	▲0.4千台
渋滞区間の平均走行速度	40km/hr	46km/hr	+6km/hr
対策箇所(広川IC付近)の渋滞量	75.0km・hr	72.8km・hr	▲2.9%