

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。

NEXCO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（日曜）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%

NEXCO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（日曜）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%

NEXCO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（月曜）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%

別紙2 速度低下箇所における渋滞対策の効果事例(今回の検証箇所)

九州



九州道(上)
広川IC付近

関東



東北道(上)
羽生PA付近

中央道(下)
相模湖IC付近