

# 高速道路本線の対策強化(案)

ゴールデンウィークは、都市部の渋滞回数は減少したが、地方部の渋滞回数が約2倍以上に増加。(図1)

また、既存の渋滞箇所ではなく、新たな箇所での渋滞が、全体箇所数の約3割を占める。(図2)

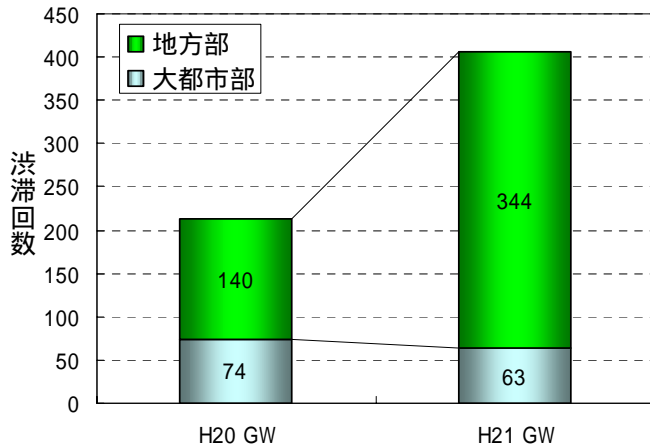


図1 地域別の渋滞発生回数(10km以上)

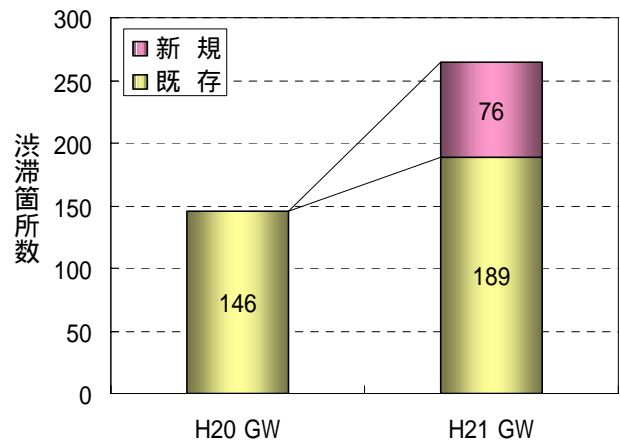


図2 既存・新規別の渋滞箇所数(10km以上)

渋滞要因については、サグ・上り坂、トンネルといった、気づかないうちに速度低下する箇所での渋滞回数が多い。特に、トンネルでの渋滞回数の伸びが約4倍、箇所数で約3倍と大きいのが特徴。(図3,4)

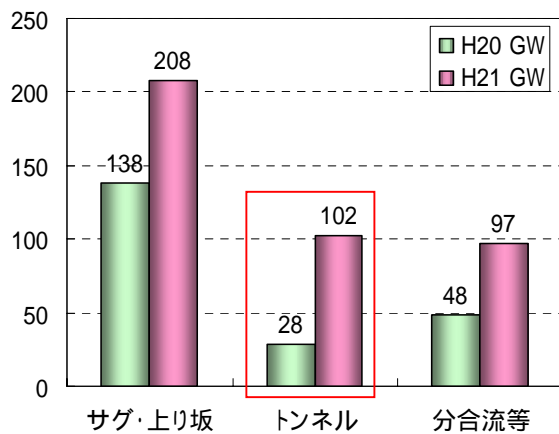


図3 要因別の渋滞発生回数(10km以上)

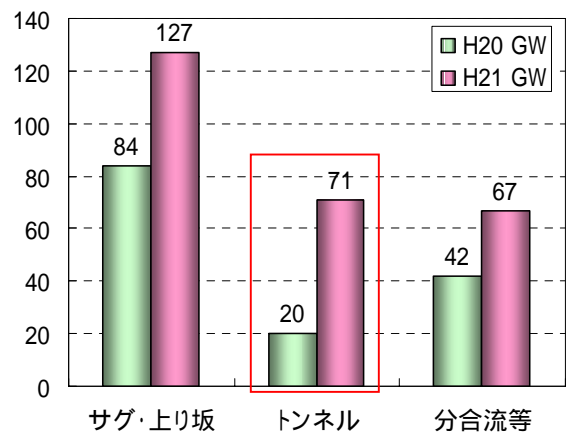


図4 要因別の渋滞箇所数(10km以上)

## お盆時期の対策

ゴールデンウィークに新たに渋滞(10km以上)が発生した箇所も対象に含め、サグ・上り坂、トンネル部を中心に、速度低下抑制のための対策を強化します。

サグ、上り坂:「速度回復」等をお願いするLED標識車、看板の設置  
トンネル部:トンネル照明の照度アップ、視線誘導標の増設

既存の渋滞箇所についても、ゴールデンウィークと同等以上の対策を講じます。

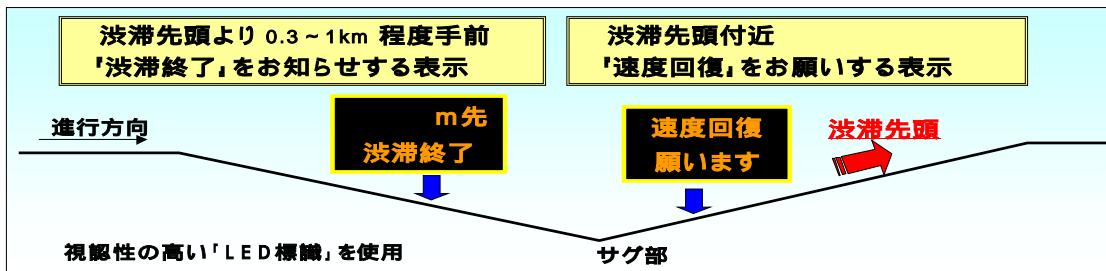
# (参考) 速度低下箇所における渋滞対策の概要

## サグ・上り坂: LED標識を利用した速度回復情報提供

サグ・上り坂では、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。



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、渋滞が緩和。



【H21年のGW期間中の効果】  
 対策箇所全体で  
 渋滞量が約5%減少  
 東日本高速(株)管内の対策箇所  
 29箇所(羽生PA付近など)  
 全体での効果

## トンネル: トンネル照明の照度アップによる暗がりや圧迫感の緩和

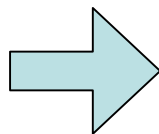
トンネル入口部の暗がりや圧迫感で、一時的に速度が低下する車がいることにより、後続車との車間距離が縮まり、連鎖的にブレーキを踏むことから、渋滞が発生。



トンネル内照明の照度アップ等を行うことにより、渋滞が緩和



対策前



対策後