

神奈川県東名軸渋滞ボトルネック検討WG

第1回資料

平成27年9月17日

目 次

1. 神奈川県東名軸渋滞ボトルネック検討WG設立趣意

- (1) 東名高速道路の歩み----- P 3
- (2) 東名 神奈川県区間は全国一の渋滞区間----- P 4
- (3) ワーキンググループが目指すこと----- P 5
- (4) 高速道路の機能を発揮させた事例----- P 6

2. 東名高速道路の現状

- ① 圏央道の整備状況----- P 9
- ② 交通量----- P 10
- ③ 渋滞回数----- P 11
- ④ 速度の時系列的な変化----- P 12
- ⑤ 海老名JCT 交通量----- P 13
- ⑥ 海老名JCT 渋滞回数----- P 14
- ⑦ 海老名JCT 速度の時系列的な変化----- P 15

3. 渋滞要因の分析

- ① 渋滞要因の分析方針----- P 20
- ② 大和TN付近を先頭とした渋滞の分析----- P 21
- ③ 海老名JCTランプ部の渋滞の分析----- P 25

1.神奈川県東名軸渋滞ボトルネック検討WG設立趣意

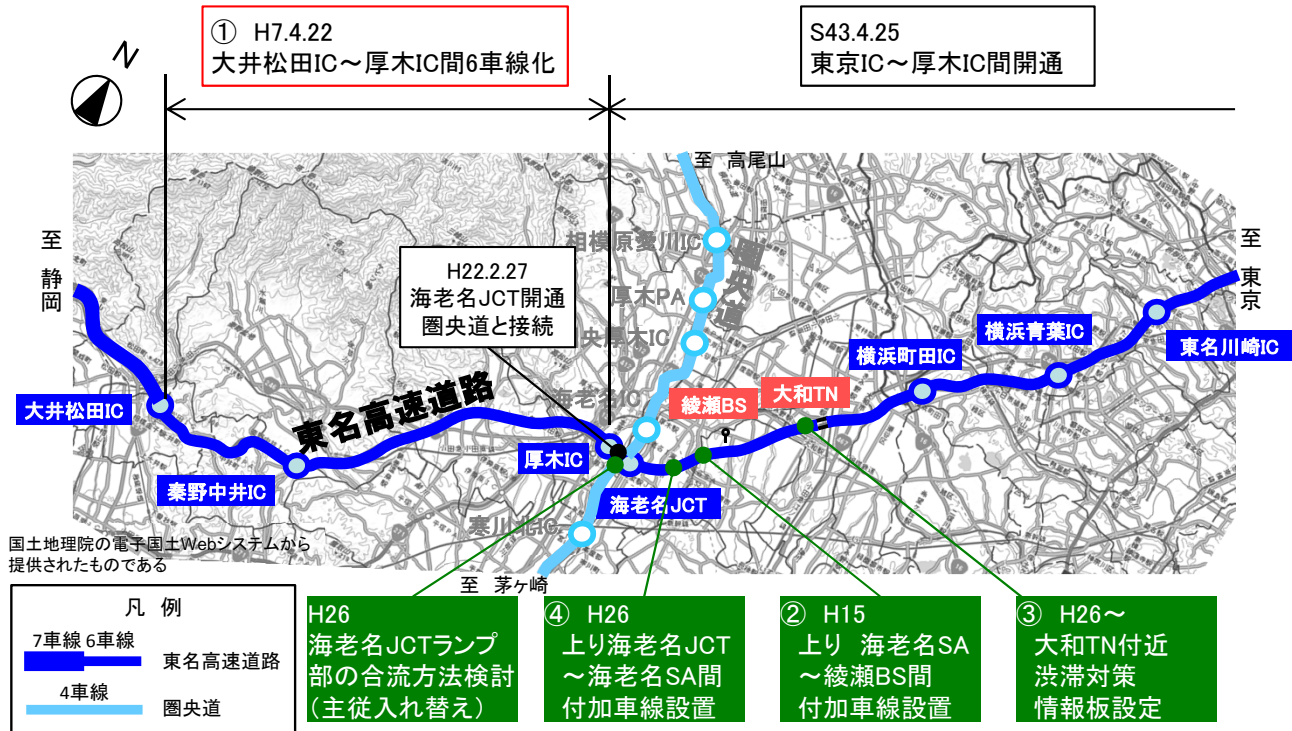
(1) 東名高速道路の歩み

① 東名高速道路の変遷(神奈川県区間関連)

- S37 工事着手
- S44 東京～小牧全線開通
(S43東京～厚木開通、S46首都高速3号渋谷線との接続)
- S56 秦野中井IC開通
- H7 大井松田IC～厚木IC間 6車線化(4車線→6車線)---①
- H10 横浜青葉IC開通
- H22 海老名JCT開通 圏央道(北側)と接続
- H27 海老名JCT関連 圏央道(南側)と接続

② これまでの渋滞対策の取り組み

- H15 上り海老名SA～綾瀬BS間 付加車線設置-----②
- H21～ 渋滞予測啓発による交通分散(渋滞減らし隊)
- H26～ ITSスポットを利用した情報提供
- H26～ 大和TN付近渋滞対策情報板設置-----③
- H26 上り 海老名JCT～海老名SA間 付加車線設置---④
- H26 海老名JCT ランプ部の合流方法検討(主従入れ替え)



凡例
 7車線 6車線 東名高速道路
 4車線 圏央道

- ① H7.4.22 大井松田IC～厚木IC間6車線化
- ② H15 上り 海老名SA～綾瀬BS間 付加車線設置
- ③ H26～ 大和TN付近 渋滞対策 情報板設定
- ④ H26 上り海老名JCT～海老名SA間 付加車線設置
- H26 海老名JCTランプ部の合流方法検討(主従入れ替え)
- H22.2.27 海老名JCT開通 圏央道と接続

国土地理院の電子国土Webシステムから提供されたものである

H15 上り海老名SA～綾瀬BS間 付加車線設置--②



H21～ 渋滞予測啓発による交通分散(渋滞減らし隊)

東名上り線大和トンネル付近の走行時間帯をピーク時間帯からオフピーク時間帯にて走行してもらうことで、渋滞緩和を図る施策(あらかじめ参加登録。実行していただいた方には特典(1000円分の買い物券等)を付与)

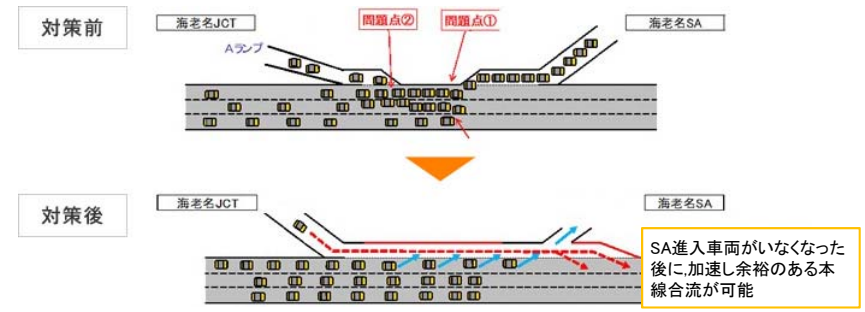


- 対象入口: 横浜町田IC・横浜青葉IC・東名川崎IC・東京料金所
 対象出口: 横浜町田IC・横浜青葉IC・東名川崎IC・東京料金所(上り線)
 対象区間: 上り線・海老名JCT～横浜町田を通過

H26 大和TN付近 渋滞対策情報板設置---③



H26 上り 海老名JCT～海老名SA間 付加車線設置--④



SA進入車両がいなくなった後に、加速し余裕のある本線合流が可能

(2) 東名 神奈川県区間は**全国一の渋滞区間**

- 我が国の暮らしや経済を支える大動脈である東名高速道路。東京圏の玄関口にあたる神奈川県区間は、全国で最も渋滞による損失時間が多く、高速道路の本来機能が発揮されていない。
- 特に、大和トンネル付近や海老名ジャンクションでは深刻な渋滞が発生している。

【①大和トンネル手前(上り線)】



平成26年(1~12月)の年間の高速道路の渋滞ワーストランキング(速報)

■IC区間別※1・渋滞ワーストランキング※2

<年間合計> 平成27年5月1日 記者発表資料(国土交通省)より抜粋

※1: 上り・下り(内回・外回)を分けて集計

※2: 対象は7時~19時(12時間)

※3: 混雑により余計にかかる時間 (単位: 万人・時間/年)

順位	渋滞損失時間※3	都道府県	路線名	方向	区間名
1	134	神奈川・東京	東名高速道路	上り	海老名JCT~横浜町田
2	109	神奈川	東名高速道路	上り	秦野中井~厚木
3	105	東京・神奈川	東名高速道路	下り	横浜町田~海老名JCT
4	91	兵庫	中国自動車道	上り	西宮山口JCT~宝塚
5	85	東京	中央自動車道	上り	調布~高井戸
6	82	神奈川・東京	東名高速道路	上り	東名川崎~東京
7	80	愛知	東名高速道路	下り	豊川~音羽蒲郡
8	77	大阪・兵庫	中国自動車道	下り	中国池田~宝塚
9	73	三重	東名阪自動車道	上り	亀山JCT~鈴鹿
10	72	神奈川・静岡	東名高速道路	下り	大井松田~御殿場

【②海老名JCT 東名高速→圏央道外回り】



(3)ワーキンググループが**目指すこと**

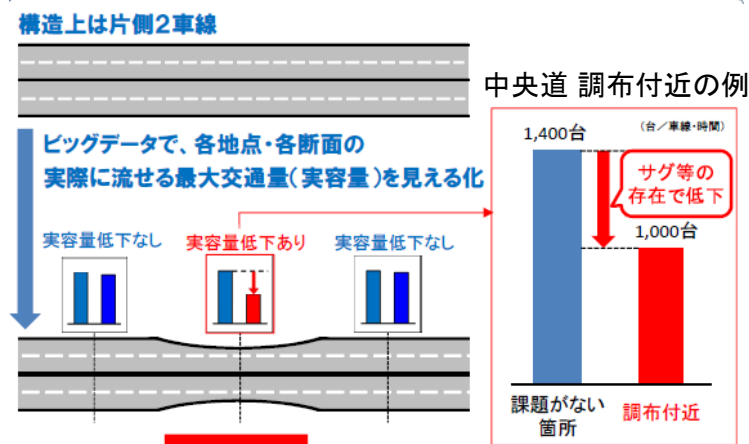
方針

「賢い投資」で、
高速道路の機能を最大限に発揮させる

方策

STEP1

ETC2.0データ等を駆使し、
科学的な分析により渋滞要因を特定



渋滞要因となっている実容量の低下箇所をピンポイントで特定

STEP2

効果的・効率的な投資により、渋滞を解消

【対策事例】
中央道 調布付近



既存の道路幅員の中で、車線運用を見直して付加車線を設置

(4) 高速道路の機能を発揮させた事例

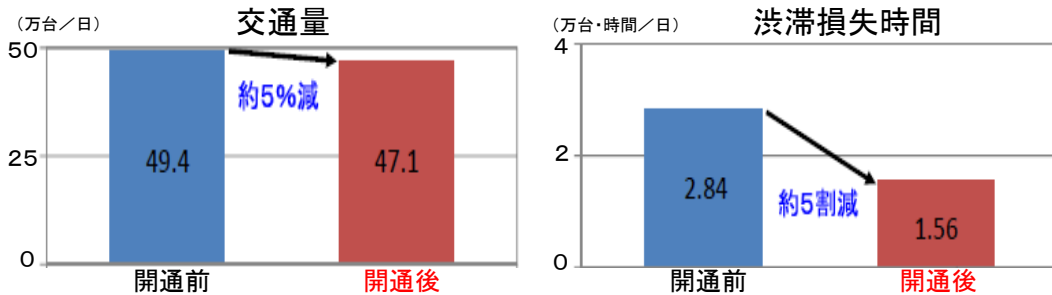
【首都高速中央環状線の事例】

これまで中央環状線を順次開通してきたが、環状が形成されない状況では、都心環状線等の渋滞が継続。

最後の未開通区間(品川線)が開通し、環状道路が形成されたことで、その都心部に集中していた交通が分散。中央環状線の利用交通量が5%減少し、渋滞損失時間は約5割減少する等、首都高速のストック効果が開花。



中央環状線内側の交通状況



【東名高速(音羽蒲郡IC～豊田JCT間)の事例】

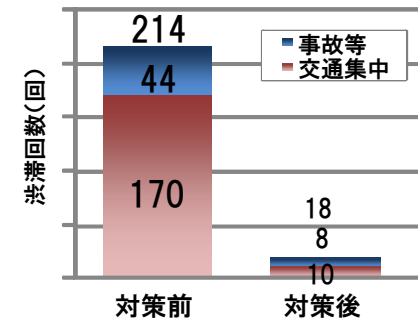
当該区間は、交通集中やサグ等により慢性的な渋滞が発生。

既存の道路幅員の中で路肩等を活用して車線運用を見直す(暫定3車線運用)ことなど、効果的・効率的な対策によって渋滞を概ね解消。



既存の道路幅員の中で、片側3車線運用(暫定)

対策による渋滞回数の変化 (豊田JCT～岡崎IC)



【参考】 東名高速道路の渋滞状況（H26お盆期間）

平成26年度お盆期間の高速道路の交通状況ランキング

● H26年度のお盆期間における高速道路の渋滞ワーストランキングを集計した結果、東名高速道路[海老名JCT～横浜町田IC間(上り方向)]がトップとなっており、年間期間による集計結果共に、当該区間が全国の高速道路で最も渋滞の顕著な区間となっている。

■IC区間別※1・お盆期間※2の渋滞ワーストランキング※3

<お盆期間合計>

順位	渋滞損失時間※4	都道府県	路線名	方向	区間名
1	9.0	神奈川・東京	東名高速道路	上り	海老名JCT～横浜町田
2	8.4	三重	東名阪自動車道	上り	亀山JCT～鈴鹿
3	7.9	大阪・兵庫	中国自動車道	下り	中国池田～宝塚
4	7.2	愛知	東名高速道路	下り	豊川～音羽蒲郡
5	6.9	東京・神奈川	東名高速道路	下り	横浜町田～海老名JCT
6	6.6	神奈川	東名高速道路	上り	秦野中井～厚木
7	6.1	山梨	中央自動車道	上り	大月～上野原
8	6.0	兵庫	中国自動車道	上り	西宮山口JCT～宝塚
9	5.8	三重	東名阪自動車道	下り	四日市～鈴鹿
10	5.8	神奈川・東京	東名高速道路	下り	横浜青葉～横浜町田

※1:上り・下り(内回・外回)を分けて集計

※2:平成26年8月7日～17日

※3:対象は7時～19時(12時間)

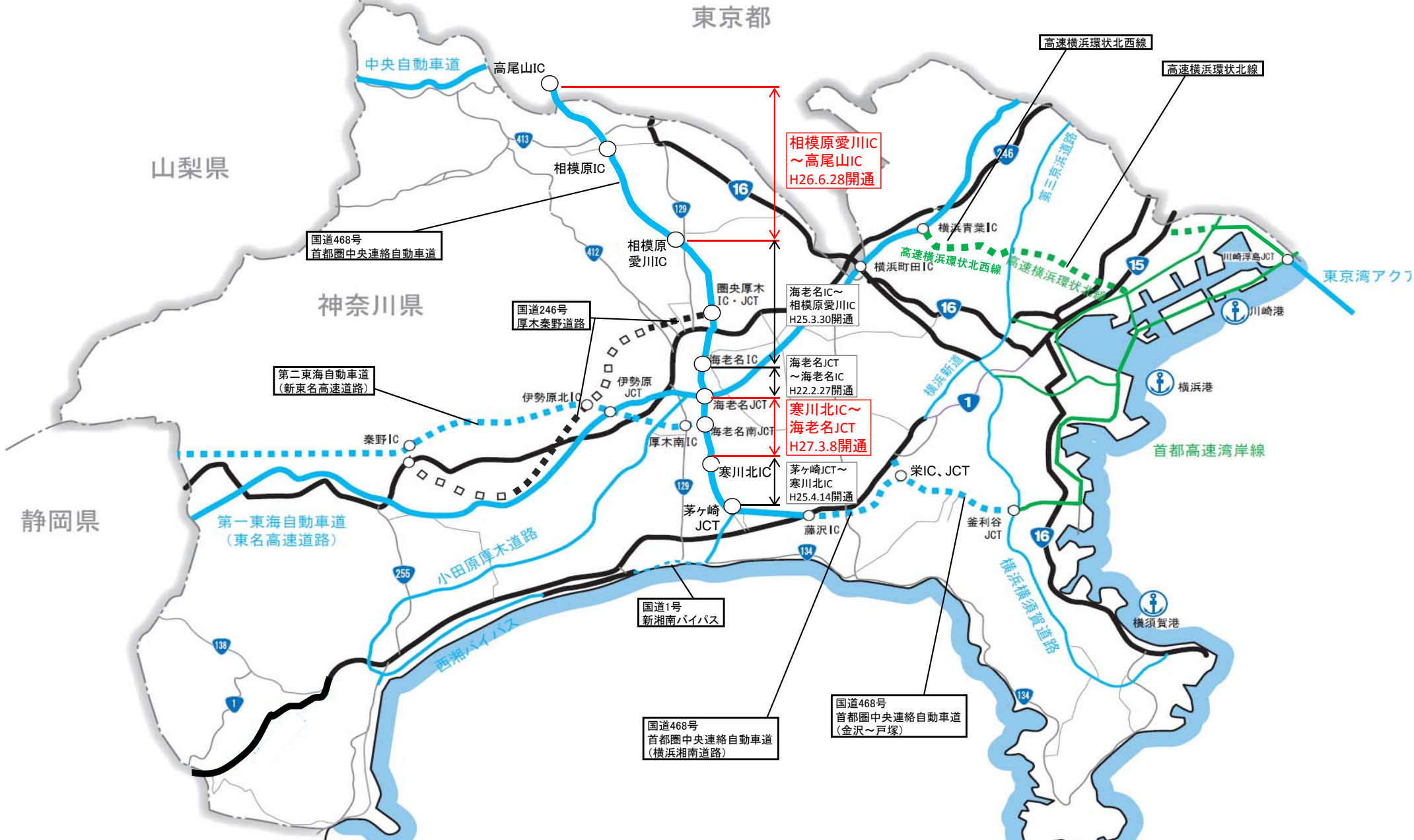
※4:混雑により余計にかかる時間(単位:万人・時間/お盆期間)

平成27年8月10日 国土交通省HPより抜粋

2.東名高速道路の現状

① 圏央道の整備状況

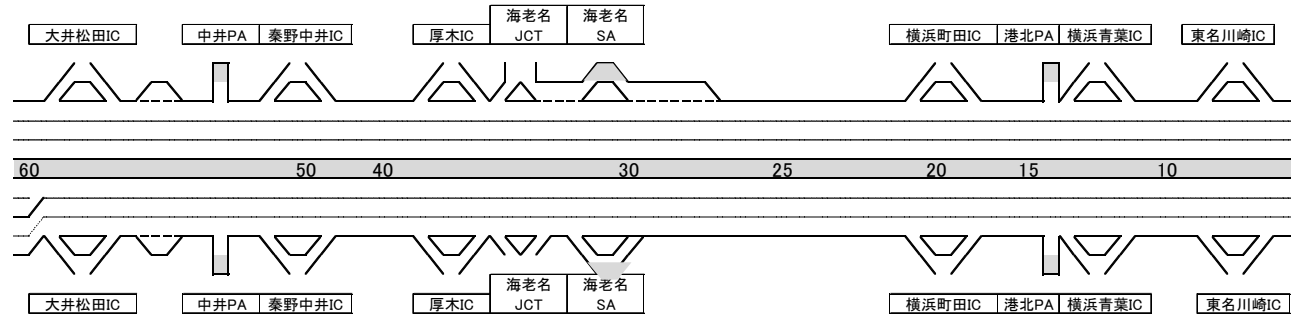
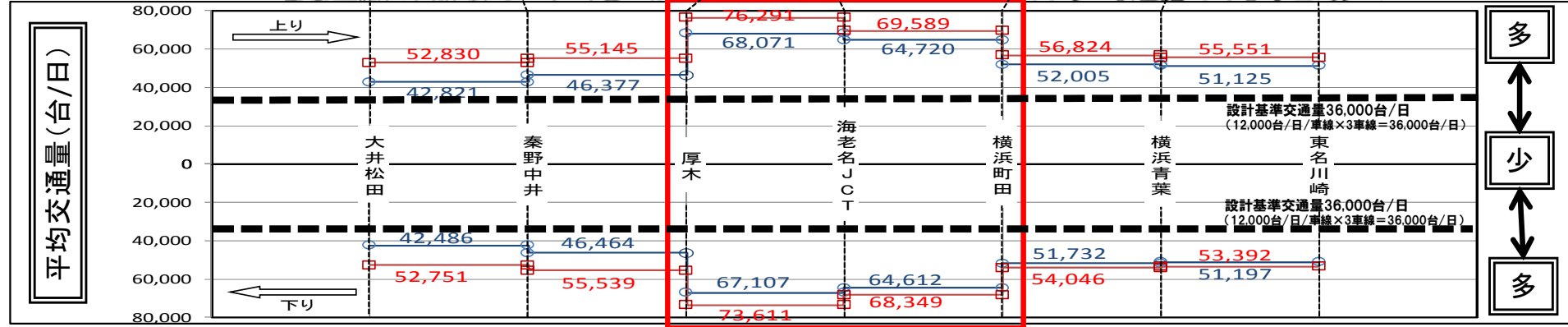
- 神奈川県内では、圏央道の相模原愛川IC～高尾山IC、寒川北IC～海老名JCTがH27年3月までに開通。
- その他路線では、新東名高速道路、圏央道（横浜湘南道路、金沢～戸塚）、高速横浜環状北西線、高速横浜環状北線をはじめとする高速道路やそれらへのアクセス道路整備が進行中。



②東名高速道路(東名川崎IC~大井松田IC) 交通量

- 東名川崎IC~大井松田ICの東名高速道路交通量は、約8万~約15万台/日で平日より休日の方が多。
- 中でも、**横浜町田IC~厚木ICの断面交通量が約13万~約15万台/日と最も多い。**

■東名高速道路の区間別交通量

※土曜日は休日扱い

○ 平日平均 □ 休日平均

資料:NEXCO中日本資料(平成27年4月1日~6月30日)

③東名高速道路(東名川崎IC～大井松田IC) 渋滞回数

- 渋滞回数は、①上り海老名JCT～横浜町田IC間、②下り横浜町田IC～海老名JCT間の順に多く、この2区間で東名川崎IC～大井松田IC間(上下線)の渋滞発生回数の約8割となっている。
- 特に上り線においては、**休日の渋滞回数**が多い。

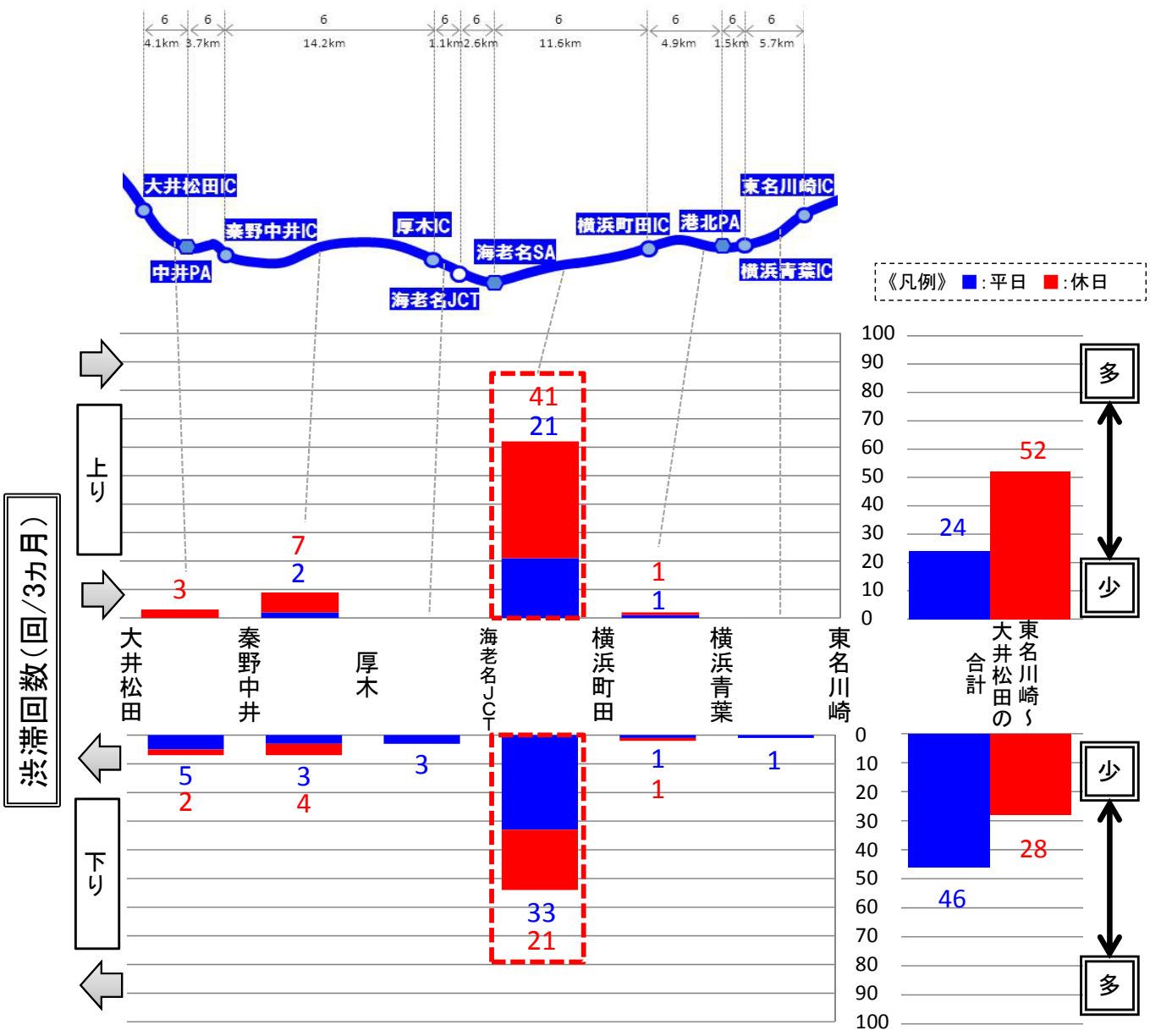


表 各IC間の渋滞回数

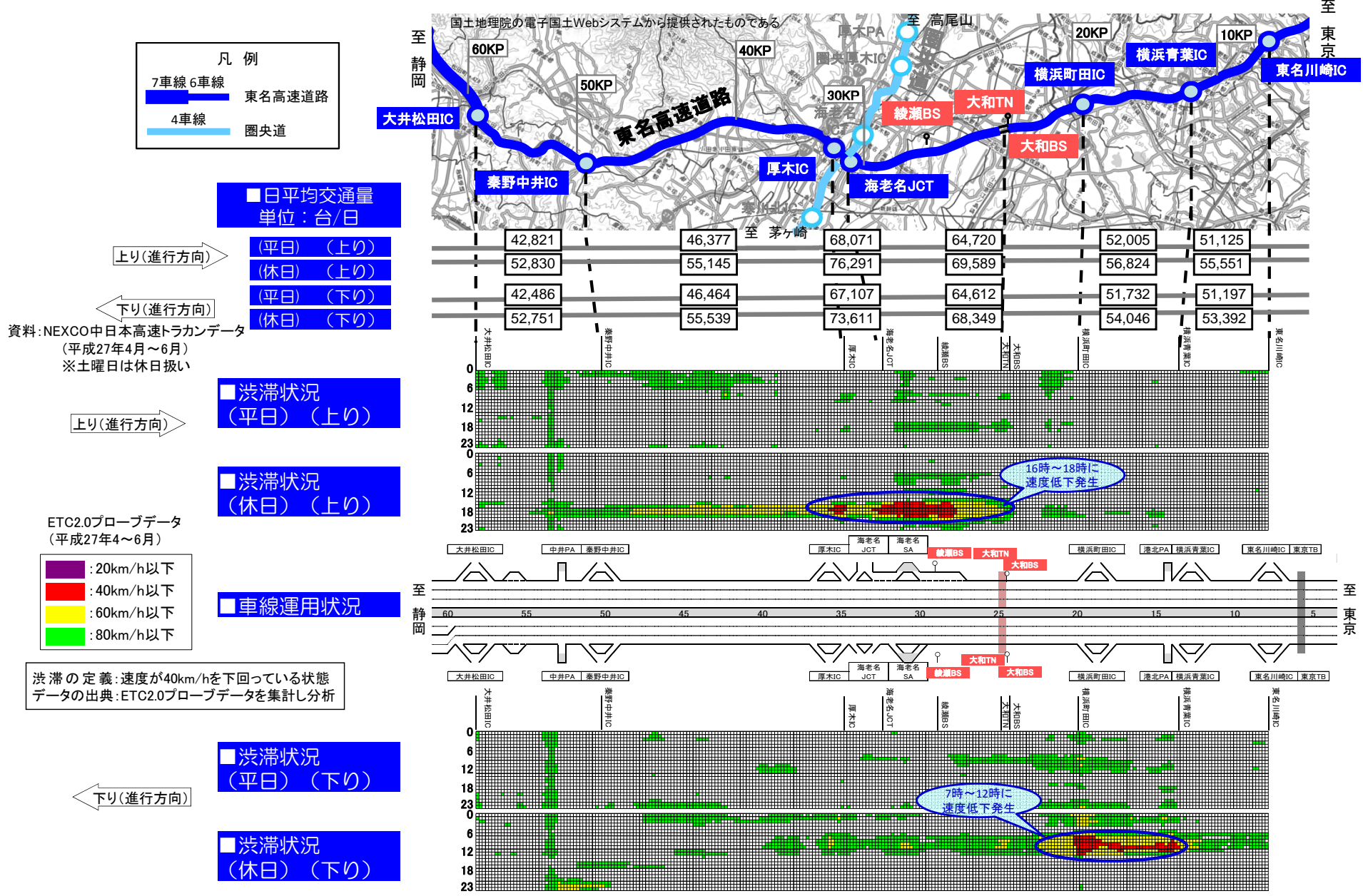
区間	渋滞回数(回/3カ月)					
	平日		休日		全日	
	上り	下り	上り	下り	上り	下り
東名川崎～横浜青葉	-	1	-	-	-	1
横浜青葉～横浜町田	1	1	1	1	2	2
横浜町田～海老名JCT	21	33	41	21	62	54
海老名JCT～厚木	-	3	-	-	-	3
厚木～秦野中井	2	3	7	4	9	7
秦野中井～大井松田	-	5	3	2	3	7
合計	24	46	52	28	76	74

渋滞回数 : 各IC、JCT間を先頭とする交通集中渋滞回数を合計したもの。
 (土曜日は休日扱いとしている。)
 渋滞の定義: 時速40km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、
 1km以上かつ15分以上継続した状態

資料: NEXCO中日本資料(平成27年4月1日～6月30日)

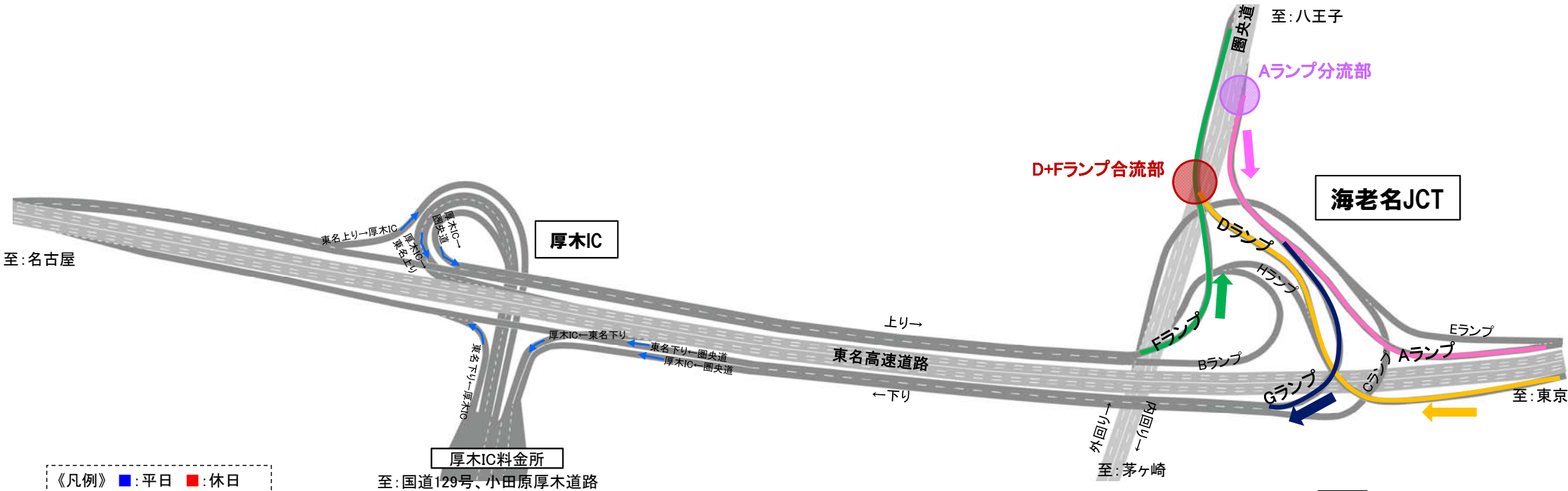
④東名高速道路(東名川崎IC~大井松田IC) 速度の時系列的な変化

- 上り方向は、大和TN付近を先頭に速度低下が発生。特に**休日に大和TN付近を先頭**に渋滞が顕著。
- 下り方向は、大和BS付近を先頭に速度低下が発生。特に**休日に大和BS手前サグ部を先頭**に渋滞が顕著。



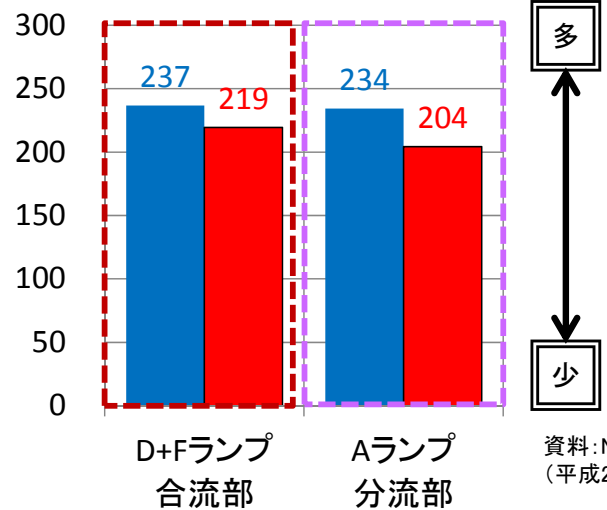
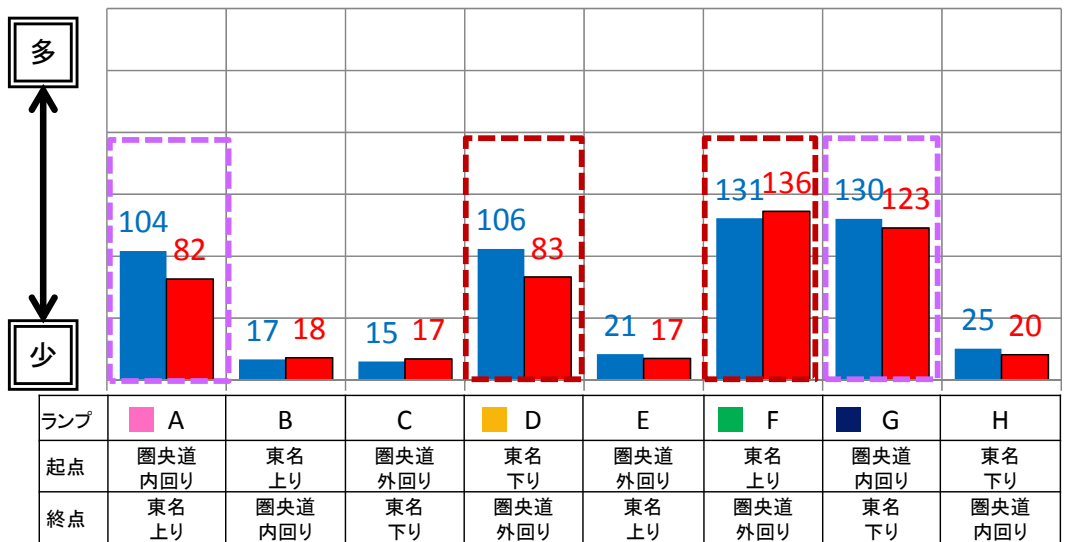
⑤海老名JCT ランプ別 交通量

- 海老名JCTのランプ別交通量は、A,D,F,Gランプで約8千～約14千台/日と多く、休日より平日の方が比較的多い。
- 東名から圏央道外回りへ向かうD+Fランプ合流部と、圏央道内回りから東名へ向かうAランプ分流部では、交通量が約20千～約24千台/日に達する。



《凡例》 ■: 平日 ■: 休日

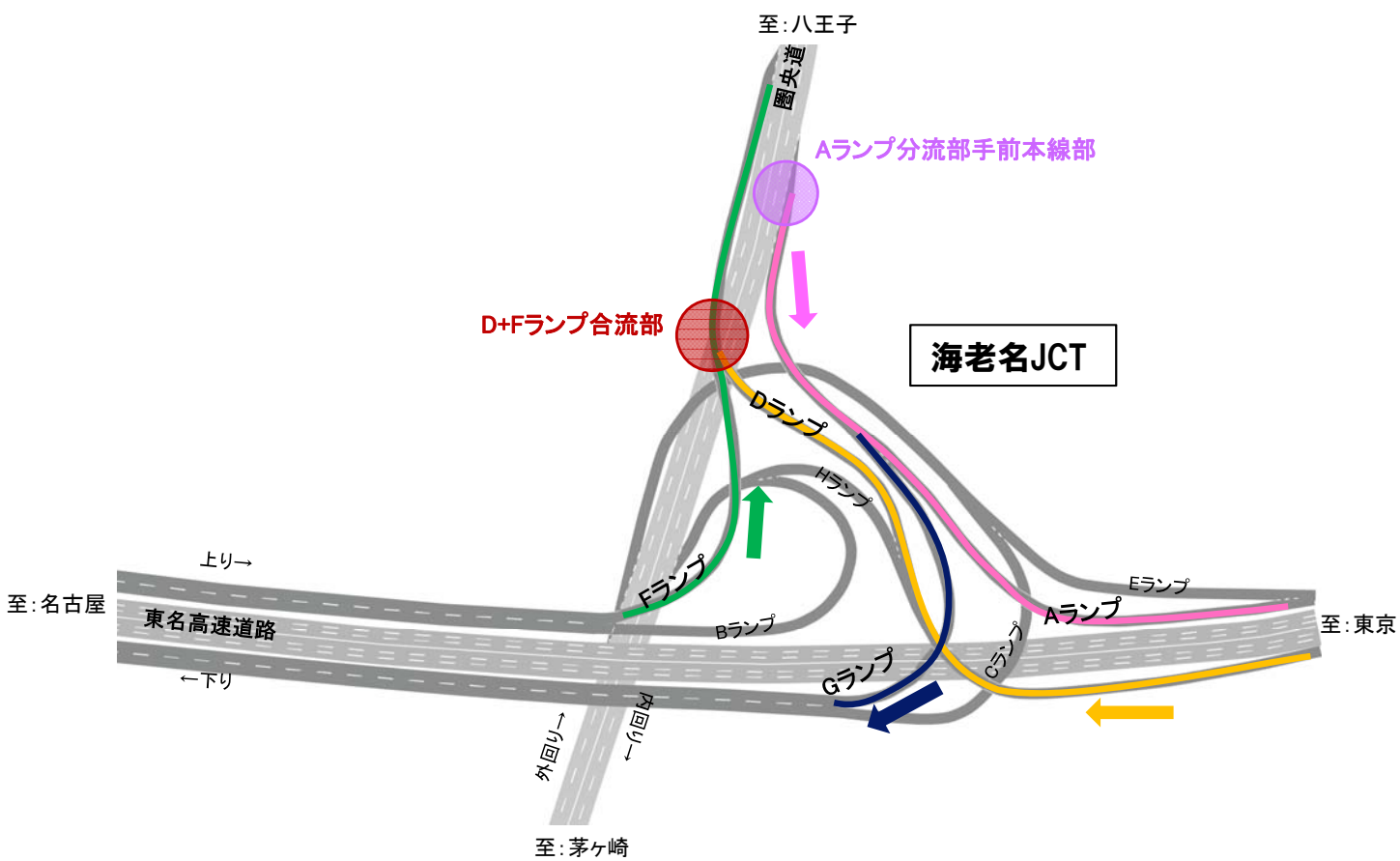
交通量(百台/日)



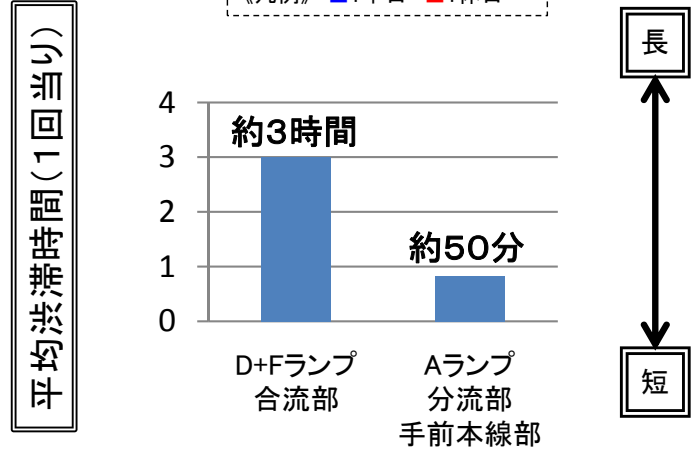
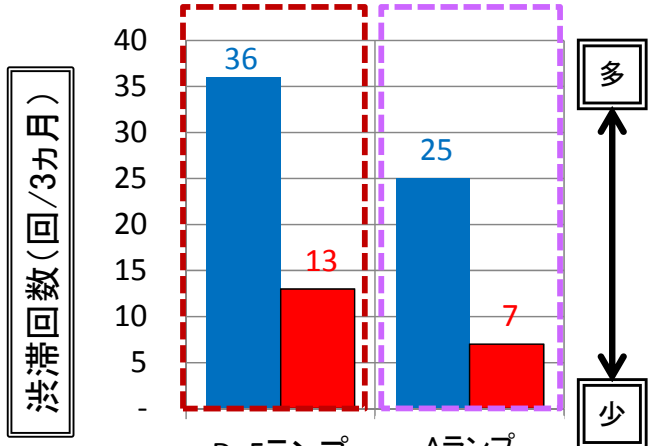
資料: NEXCO中日本資料 (平成27年4月1日～6月30日)

⑥海老名JCT ランプ別 渋滞回数

- 海老名JCTのランプ部では交通量の多いD+Fランプ合流部およびAランプ分流部で渋滞が発生。
- D+Fランプ合流部の渋滞は、東名から圏央道外回りへ向かうランプどうしの合流部で速度低下をおこすもの。
- Aランプ分流部の渋滞は、車両が圏央道本線からランプへ分流するのに伴い、圏央道の走行車線で速度低下をおこすもの。



渋滞回数 :各IC、JCT間を先頭とする交通集中渋滞回数を合計したもの。
(土曜日は休日扱いとしている。)
渋滞の定義:時速40km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、
1km以上かつ15分以上継続した状態

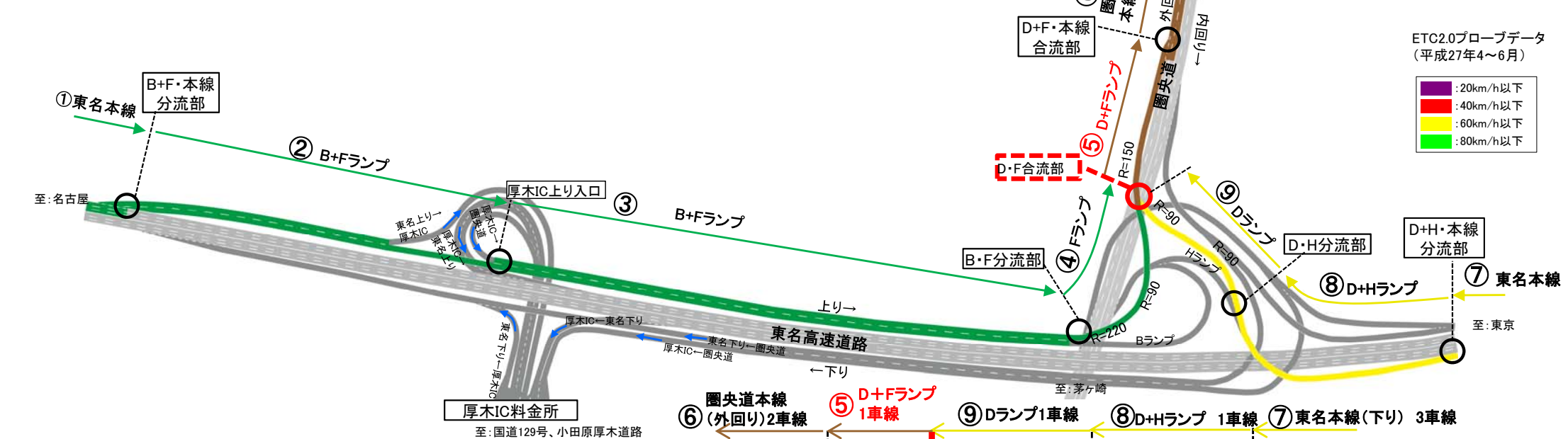
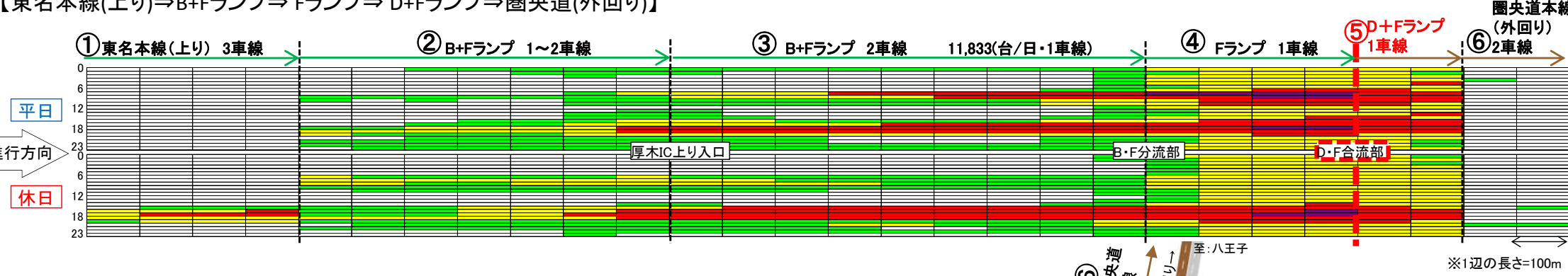


資料:NEXCO中日本資料(平成27年4月1日~6月30日)

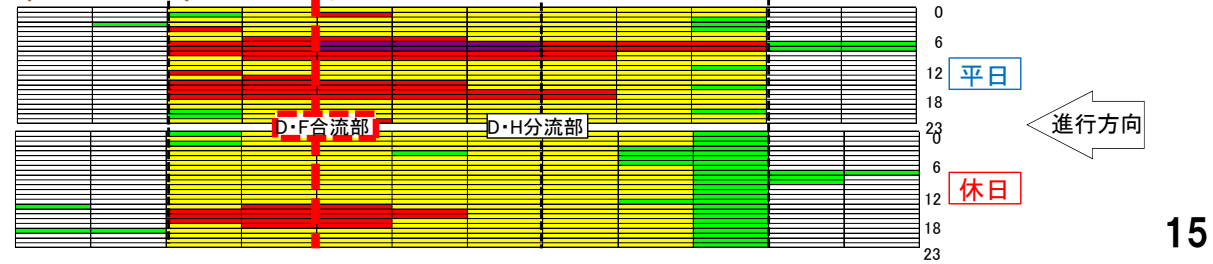
⑦海老名JCT(D+Fランプ合流部) 速度の時系列的な変化

- 海老名JCTのランプ部では、交通量の多いD+Fランプの車線合流部を先頭として、平日は朝夕の通勤時間帯に、休日は夕方方の時間帯において特に速度が低下。

【東名本線(上り)⇒B+Fランプ⇒Fランプ⇒D+Fランプ⇒圏央道(外回り)】



【東名本線(下り)⇒D+Hランプ⇒Dランプ⇒D+Fランプ⇒圏央道(外回り)】

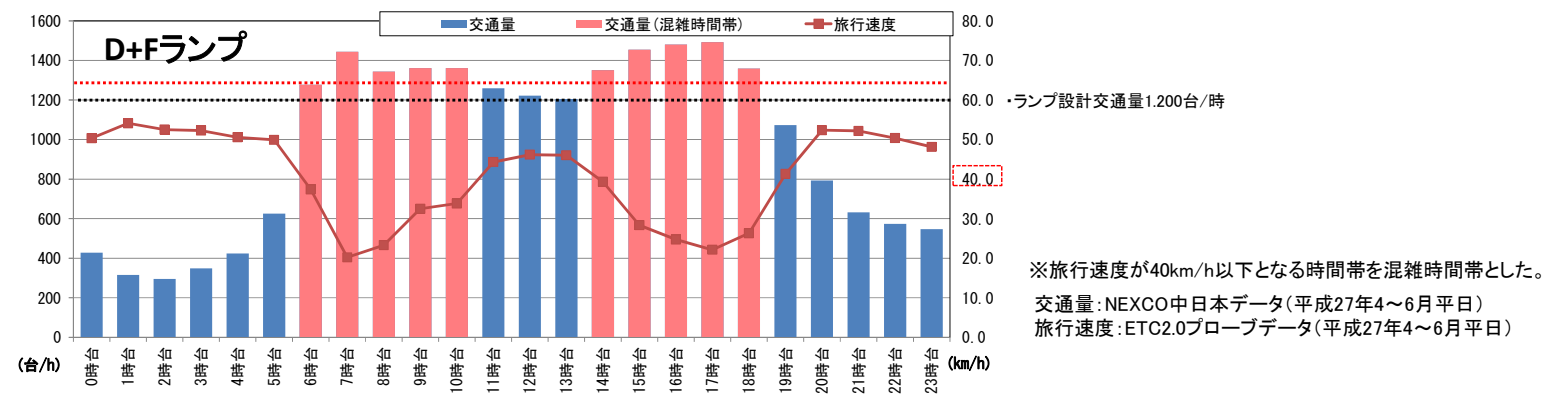


※東名・圏央道本線の旅行速度は、走行車線と追越車線の走行車両の平均速度

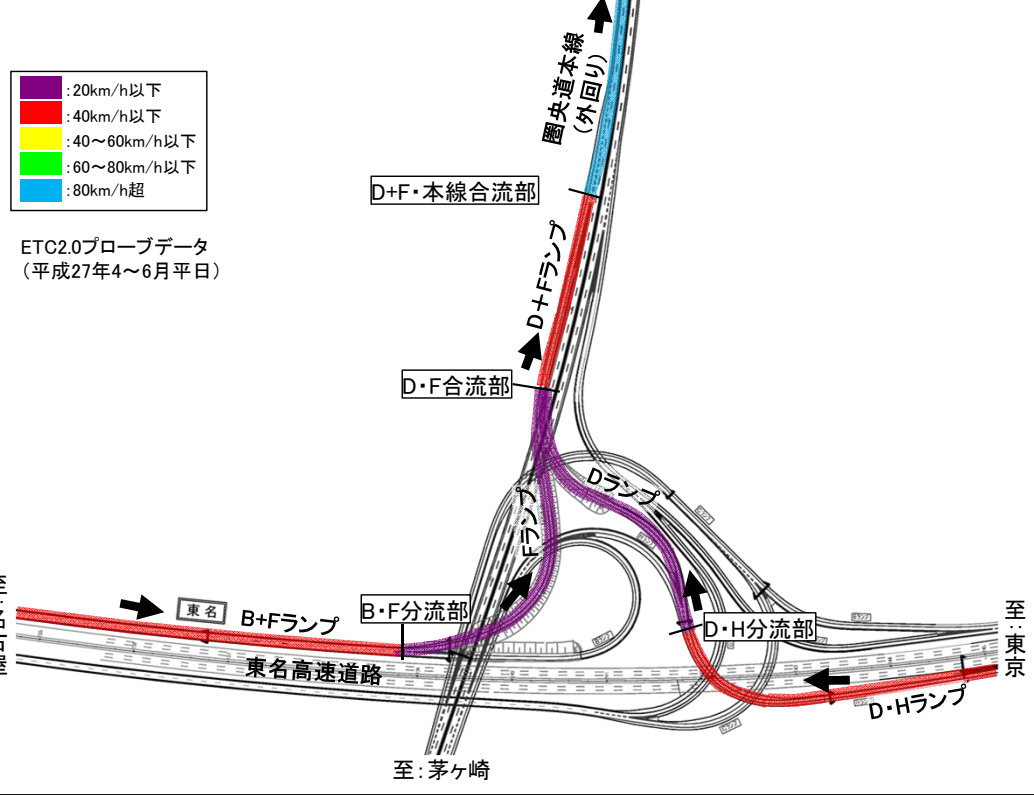
⑦海老名JCT(D+Fランプ合流部) 速度の時系列的な変化 《交通量との関係》

- D+Fランプでは、交通量が1280(台/h)以上となる6～10時台、14～18時台に、速度が40km/h以下に低下。
- Fランプ・Dランプでは、ピーク時(7時台)の旅行速度は20km/h以下に低下。

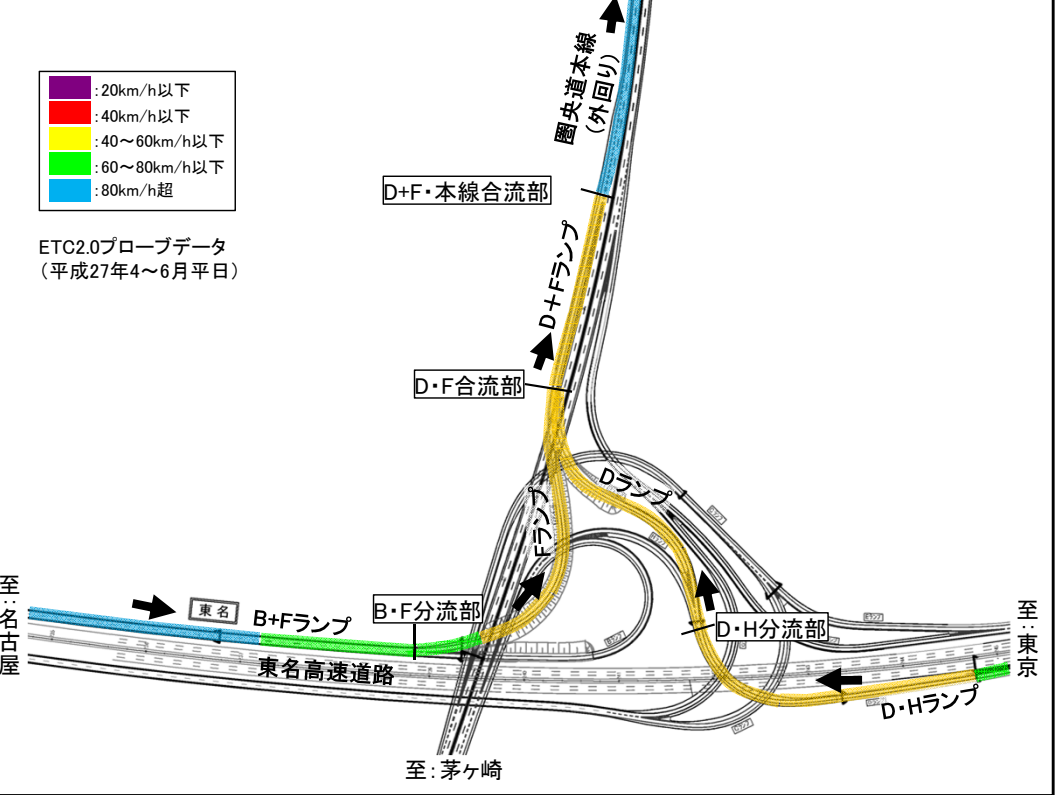
【時間帯別交通量と旅行速度】



【混雑時間帯(7時台)の旅行速度状況】

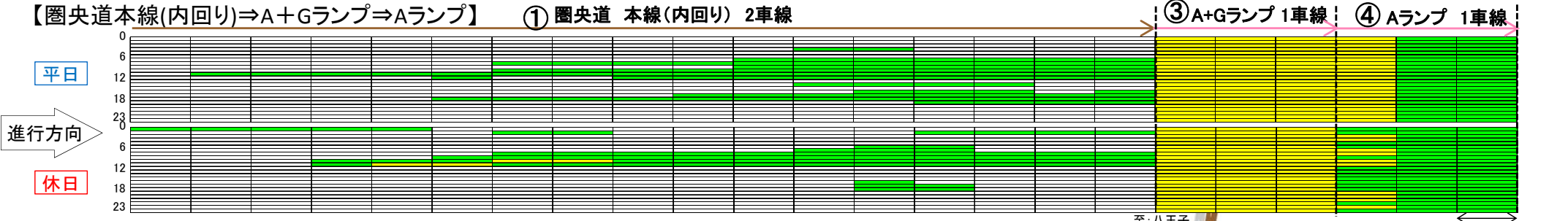


【非混雑時間帯(12時台)の旅行速度状況】

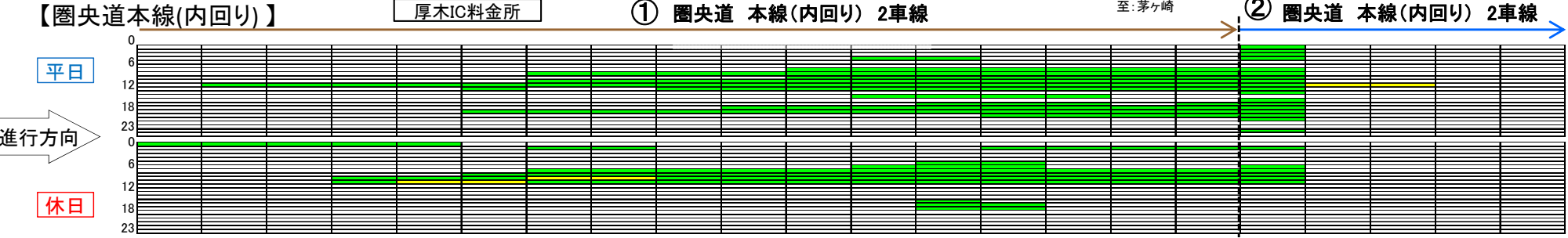
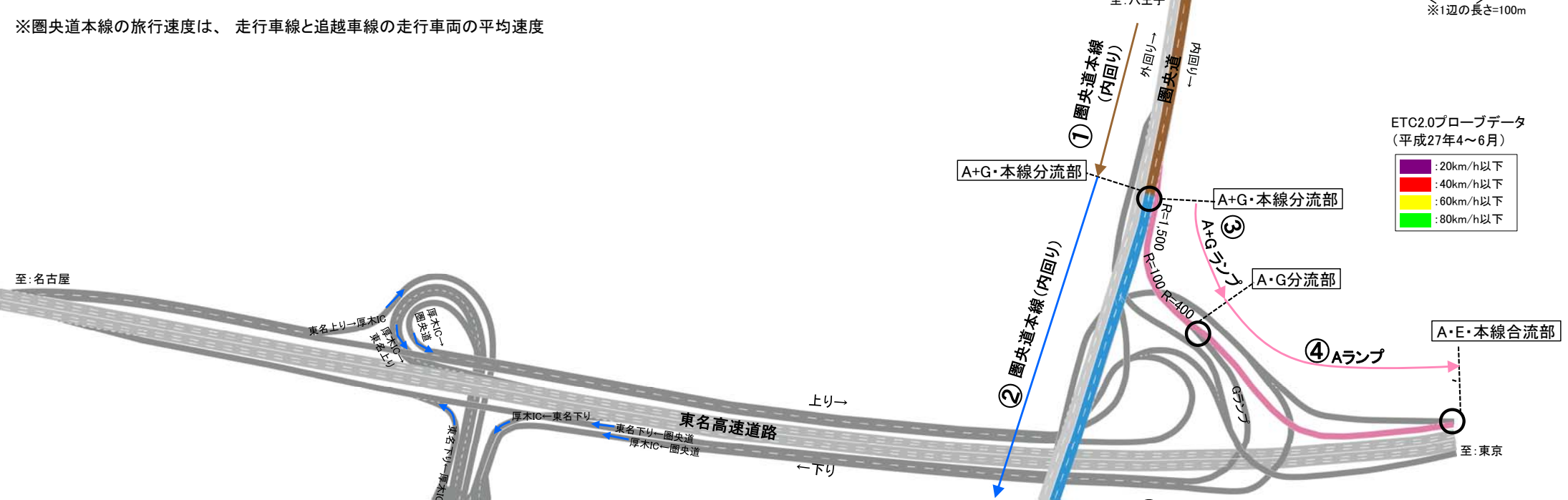


⑦海老名JCT(Aランプ分流部) 速度の時系列的な変化

● Aランプ分流部の渋滞による、圏央道本線の平均速度への影響は少ない。ただし、圏央道本線からランプへ分流する走行車線で、1週間のうち2~3回程度、平均50分程度の渋滞の発生は確認している。



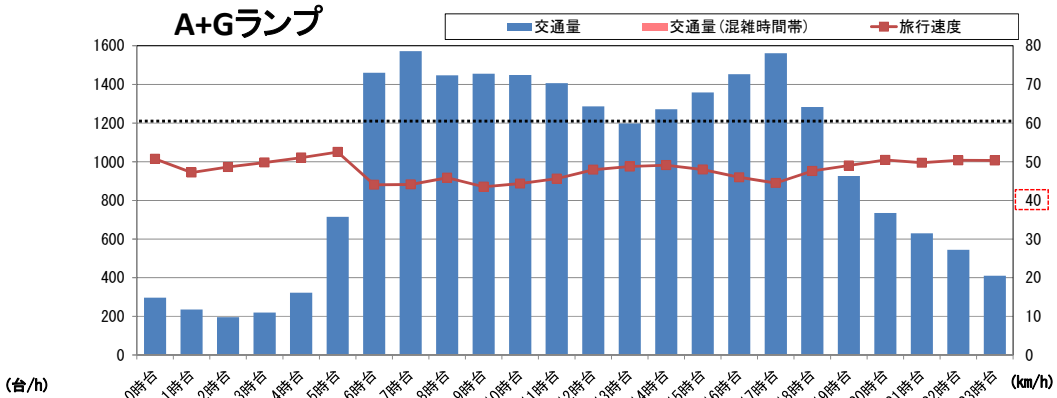
※圏央道本線の旅行速度は、走行車線と追越車線の走行車両の平均速度



⑦海老名JCT(Aランプ分流部) 速度の時系列的な変化 《交通量との関係》

- A+Gランプ、Aランプでは、交通量の増減にかかわらず一日を通して旅行速度40km/h以上で走行しており、大きな速度低下は見受けられない。

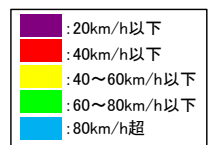
【時間帯別交通量と旅行速度】



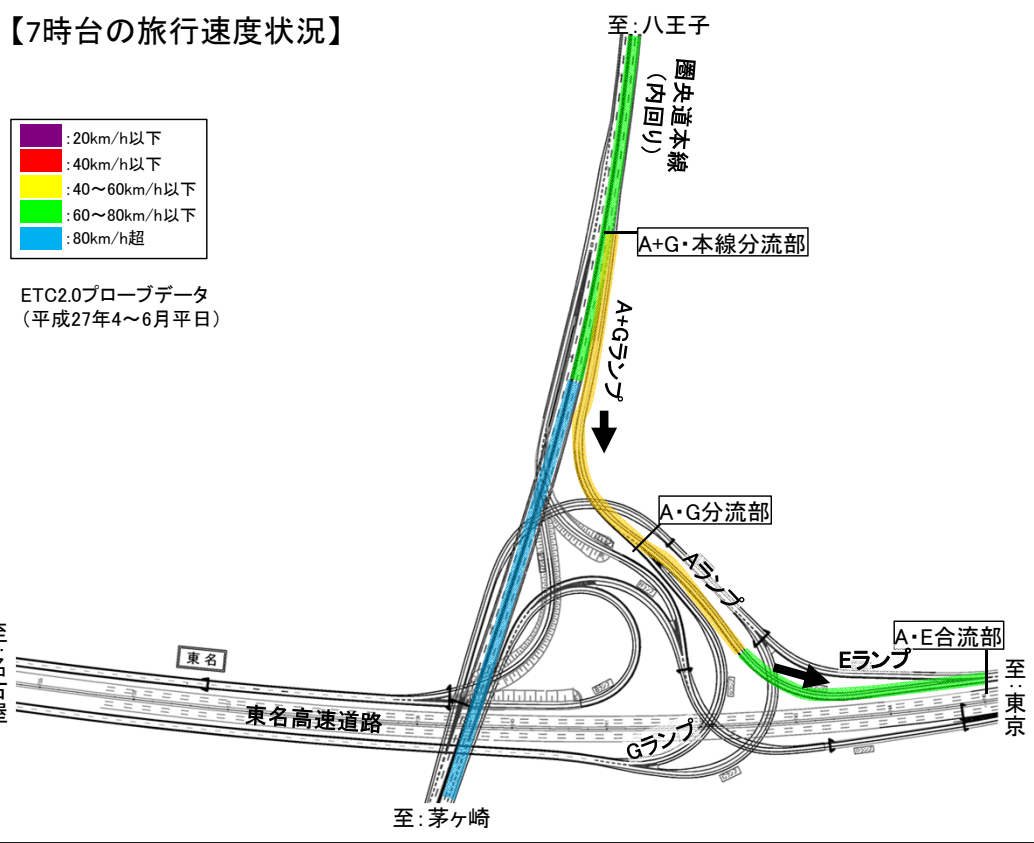
・ランプ設計交通量1,200台/時

※旅行速度が40km/h以下となる時間帯を混雑時間帯とした。
 交通量: NEXCO中日本データ(平成27年4~6月平日)
 旅行速度: ETC2.0プローブデータ(平成27年4~6月平日)

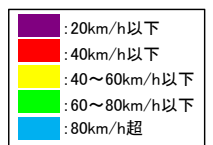
【7時台の旅行速度状況】



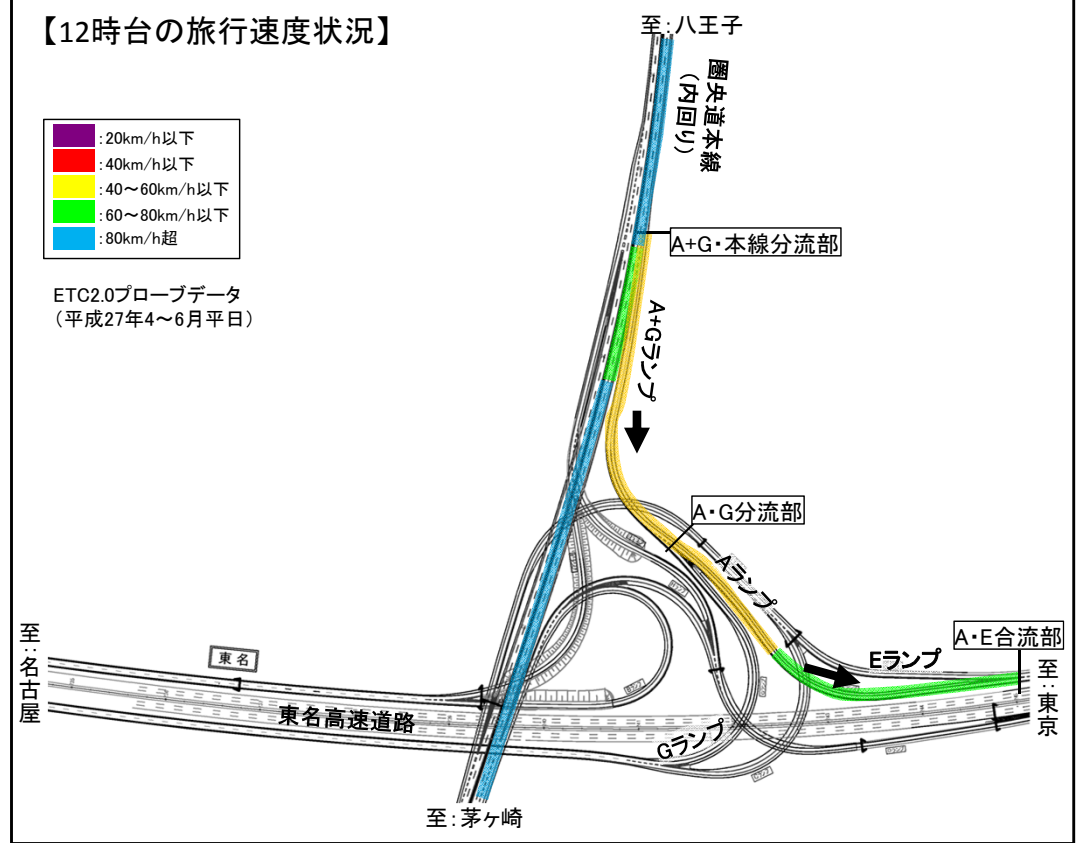
ETC2.0プローブデータ
(平成27年4~6月平日)



【12時台の旅行速度状況】



ETC2.0プローブデータ
(平成27年4~6月平日)



3.渋滞要因の分析

①渋滞要因の分析方針

- 渋滞が顕著な、①大和TN付近を先頭とした渋滞および②海老名JCTランプ部の渋滞について、ETC2.0データを活用して、速度が低下する箇所を抽出し、速度低下箇所の道路構造および実際に流せる交通量を分析し、道路構造による実容量の低下箇所を特定する。

要因
分析

ETC2.0データを活用し、100m間隔の旅行速度毎に色で表すことで、速度低下箇所を抽出(見える化)。



抽出した速度低下箇所について、道路構造(トンネル、上り勾配、サグなど)を確認し、要因を特定。



速度低下箇所に近接するトラフィックカウンターで計測された交通量と、ETC2.0による旅行速度データを用い、実際に流せる交通量が低下しているか検証。



対策
立案

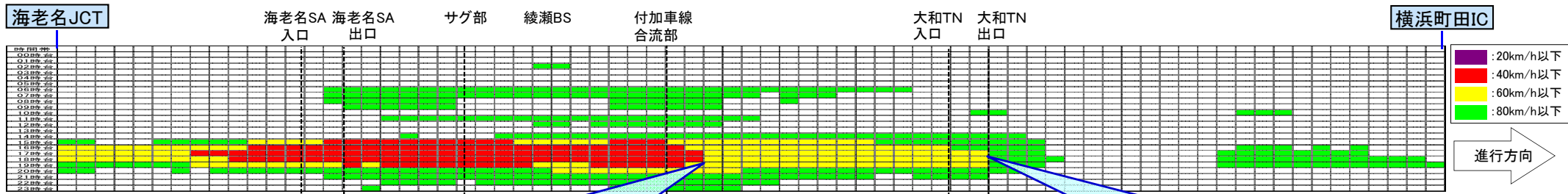
特定した実交通容量の低下箇所について、ピンポイントでの対策を立案。

②大和TN付近を先頭とした渋滞の分析(上り)

- 上り(海老名JCT～横浜町田IC)では、「大和トンネルの存在」や、「トンネル付近の上り勾配」により、大和トンネル付近を先頭にした速度低下が発生

■渋滞状況(休日)

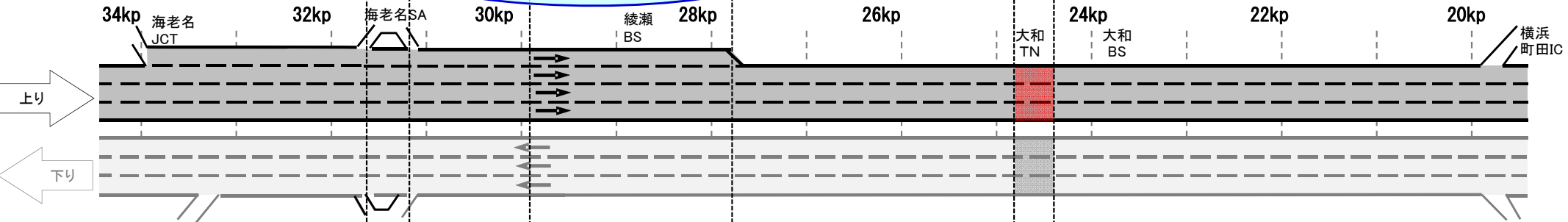
ETC2.0プローブデータ(平成27年4～6月)



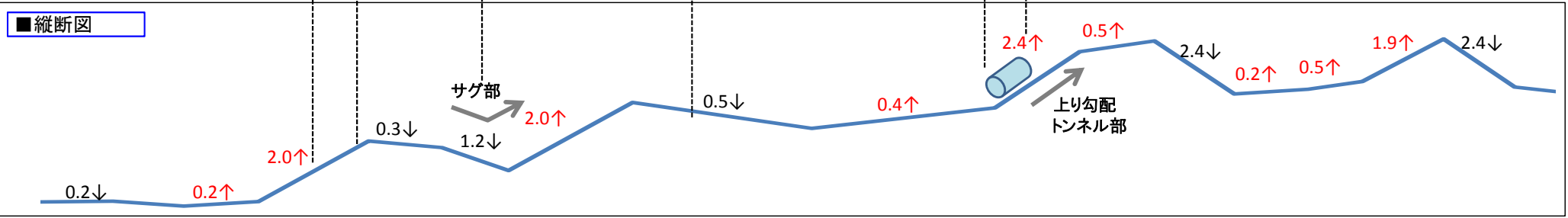
■車線運用状況

大和トンネル付近を先頭とした渋滞に加え、付加車線から本線への合流摩擦により、更なる速度低下

大和トンネルの存在や、大和トンネル付近の上り勾配による速度低下



■縦断面図

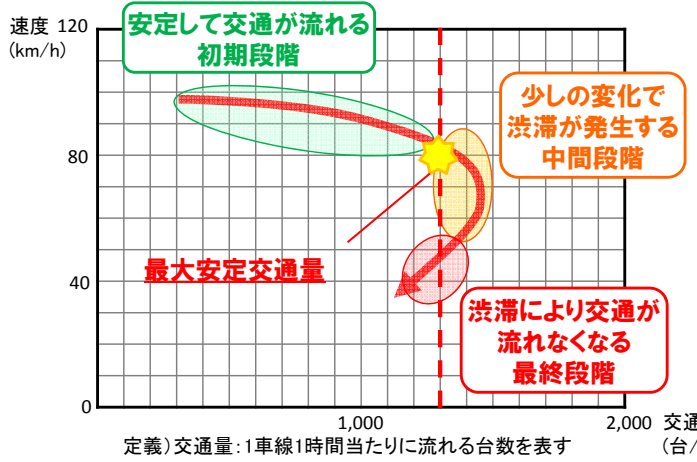


出典: NEXCOデータ

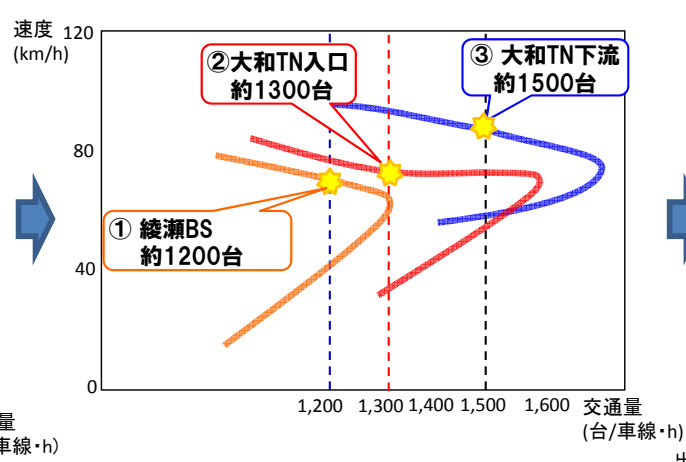
②大和TN付近を先頭とした渋滞の分析(上り)

- 道路構造(上り勾配、トンネル部など)により、理論上流せる交通量と実際に流せる交通量に隔たりが発生
 → 上り勾配かつトンネル部となっている大和トンネルから上流側では最大安定交通量が低い⇒大和トンネルがボトルネック

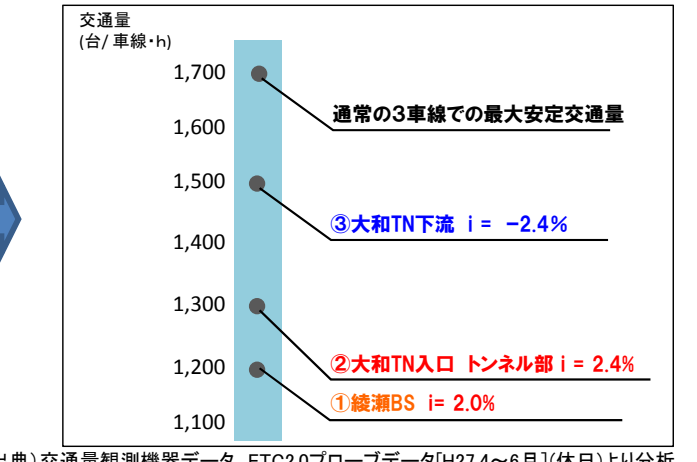
【最大安定交通量の考え方】



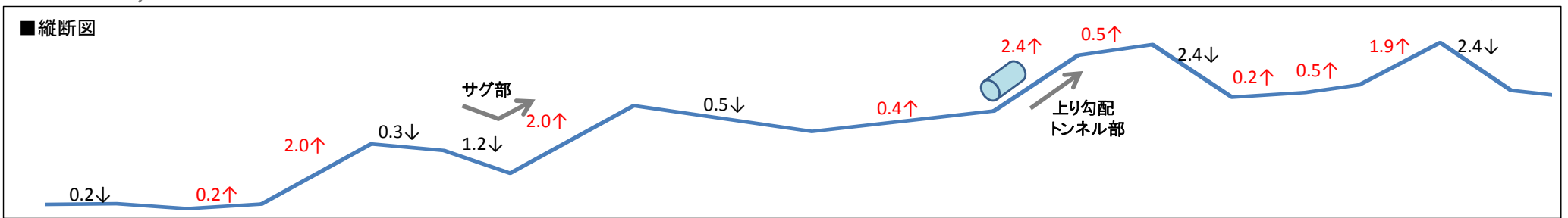
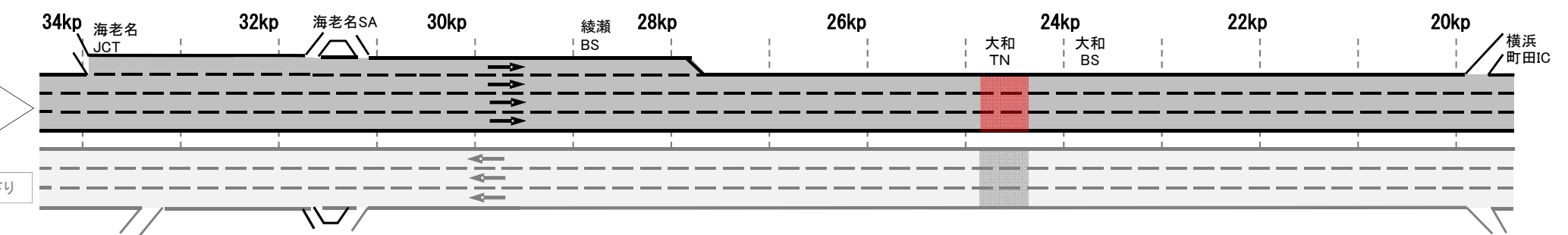
【道路構造による最大安定交通量の変化】



【海老名JCT～横浜町田IC間の主要断面の最大安定交通量】



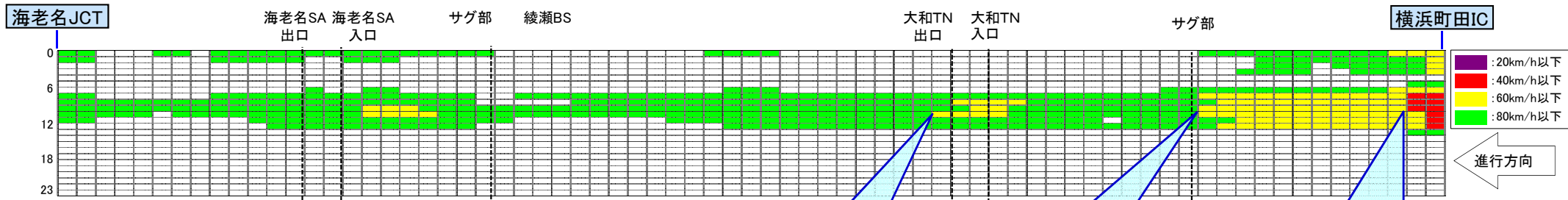
最大安定交通量	①綾瀬BS	②大和TN入口	③大和TN下流
1車線あたり(台/車線・h)	1,200	1,300	1,500
全車線(台/h)	4,800	3,900	4,500



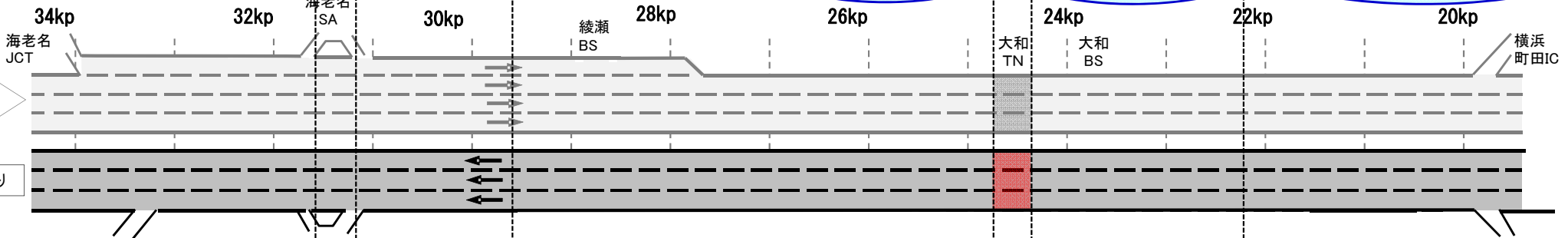
②大和TN付近を先頭とした渋滞の分析(下り)

- 下り(横浜町田IC～海老名JCT)では、「大和トンネル付近」、「大和BS手前サグ部」を先頭にした速度低下が発生

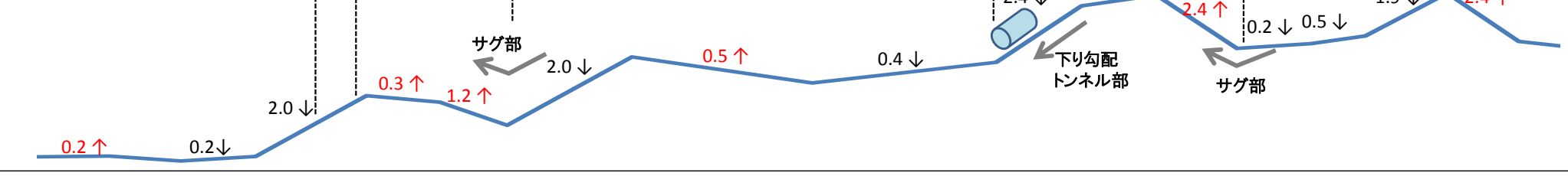
■渋滞状況(休日)



■車線運用状況



■縦断面図

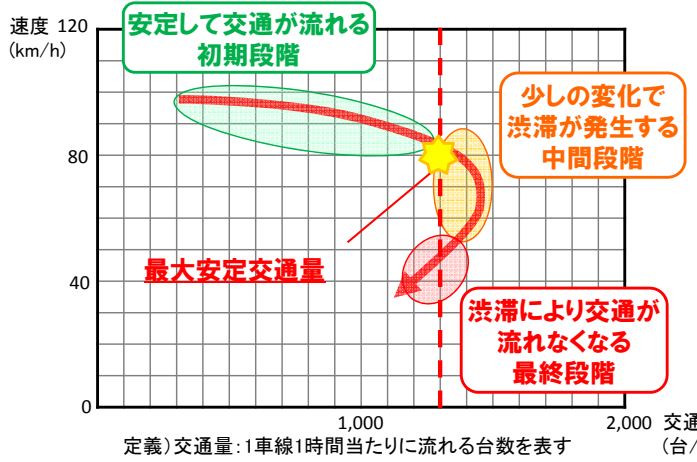


出典: NEXCOデータ

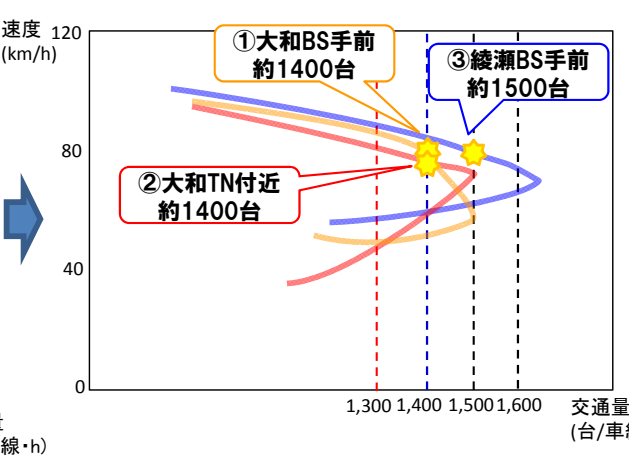
②大和TN付近を先頭とした渋滞の分析(下り)

● 道路構造(サグ、トンネル部など)により、理論上流せる交通量と実際に流せる交通量に隔たりが発生
 → サグ部の大和BS手前、トンネル部の大和トンネルにおいて最大安定交通量が低い⇒サグ部・TN部がボトルネック

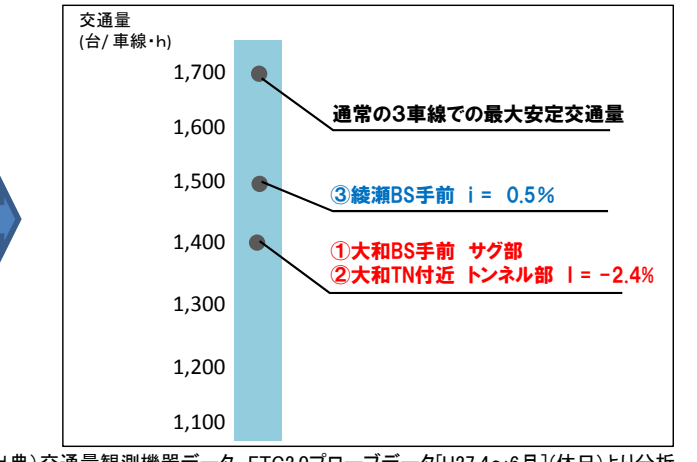
【最大安定交通量の考え方】



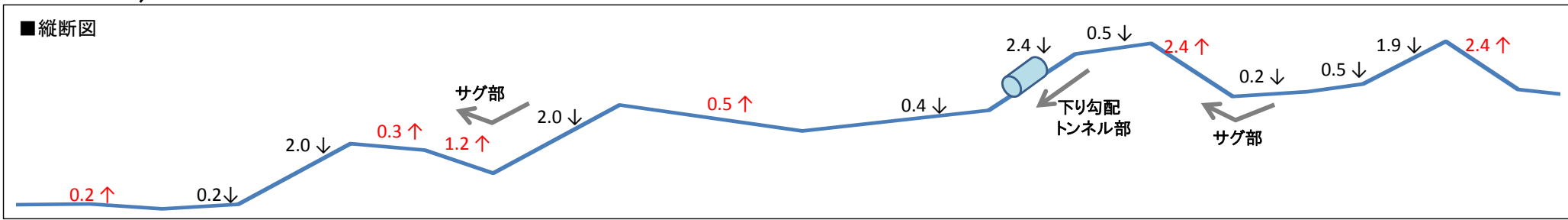
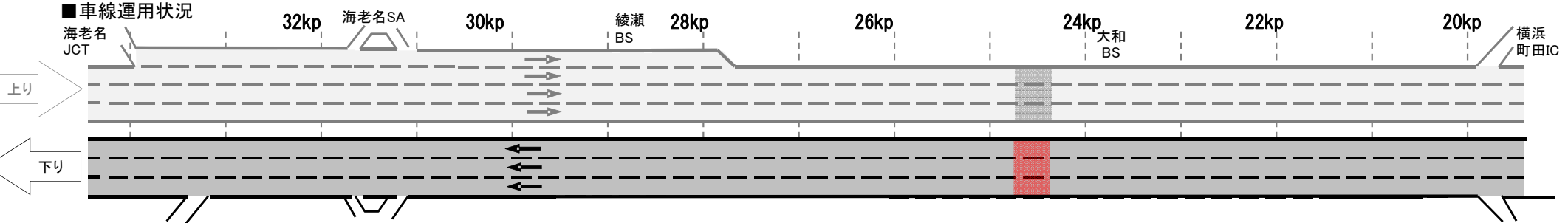
【道路構造による最大安定交通量の変化】



【横浜町田IC～海老名JCT間の主要断面の最大安定交通量】



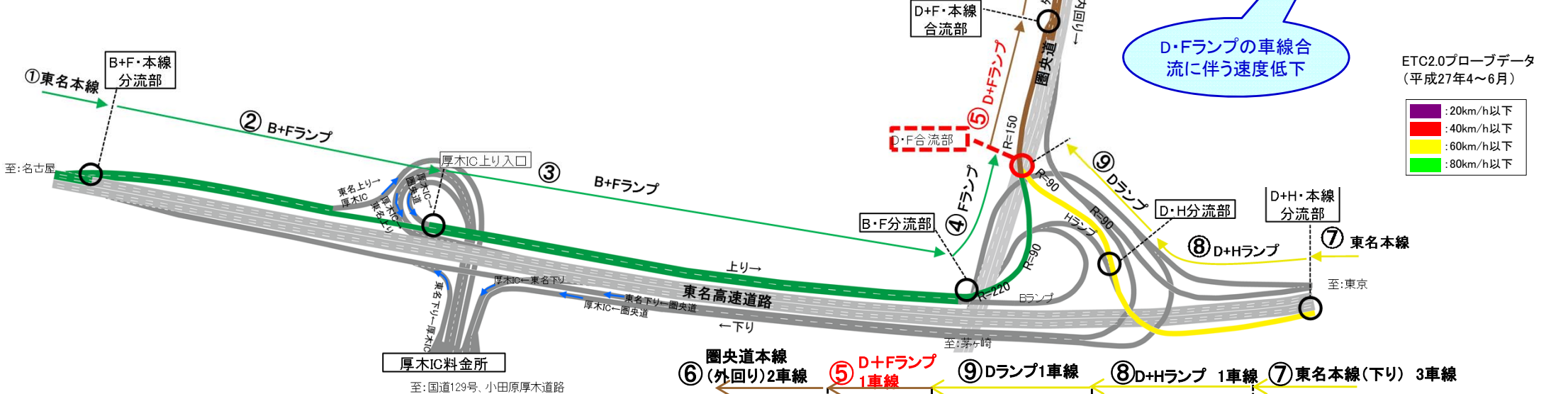
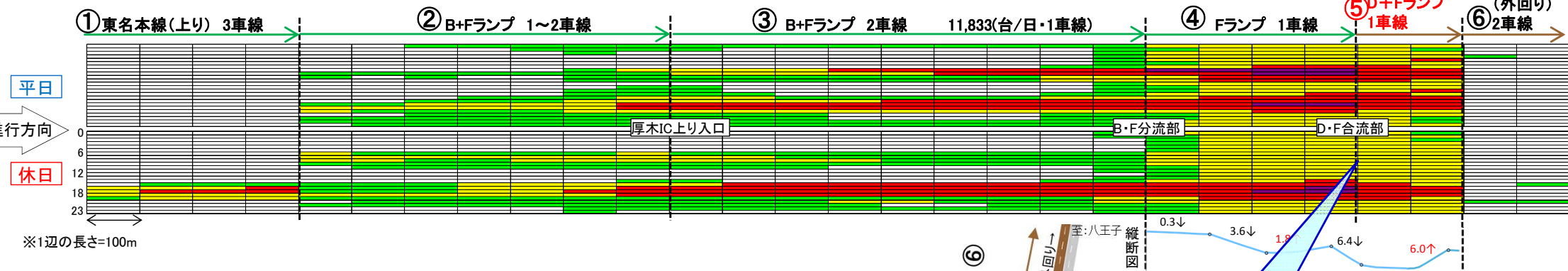
最大安定交通量 1車線あたり(台/車線・h)	③綾瀬BS手前 1,500	②大和TN付近 1,400	①大和BS手前サグ 1,400
全車線(台/h)	4,500	4,200	4,200



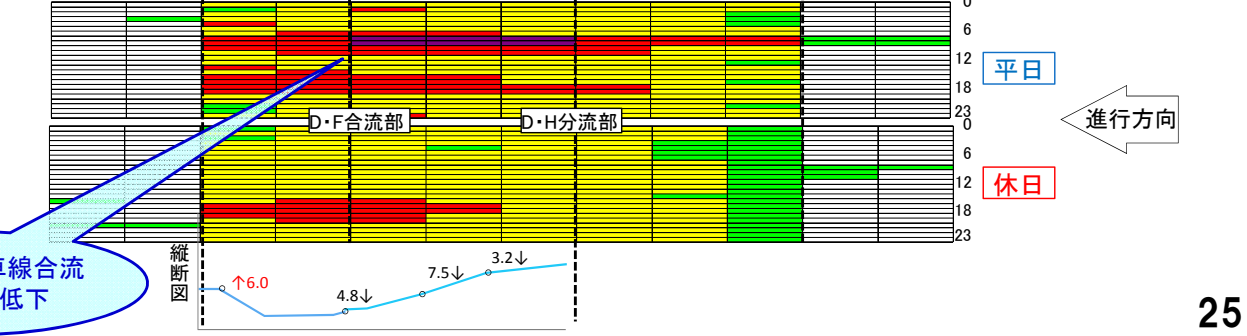
③海老名JCTランプ部の渋滞の分析(D+Fランプ合流部)

● 交通量の多いD+Fランプの車線合流部で、平日は朝夕の通勤時間帯に、休日は夕方時間帯において特に速度が低下。

【東名本線(上り)⇒B+Fランプ⇒Fランプ⇒D+Fランプ⇒圏央道(外回り)】



【東名本線(下り)⇒D+Hランプ⇒Dランプ⇒D+Fランプ⇒圏央道(外回り)】



※東名・圏央道本線の旅行速度は、走行車線と追越車線の走行車両の平均速度

【参考】首都圏渋滞ボトルネック対応の基本方針

(1) 渋滞削減に向けた取り組みについて

H25/11/15記者発表資料より抜粋

取り組みのあらまし

- ・ 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくための取り組みを、関係機関からなる「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※（以下「協議会」）において、継続的に実施。

取り組みの流れ

平成24年度

渋滞箇所の素案の選定（協議会の意見）

- ・ 客観的データに基づき、渋滞発生箇所を抽出
- ・ 地域における交通特性を考慮した抽出方法を検討

パブリックコメントの実施（道路利用者等の意見）

- ・ 道路利用者が実感している渋滞箇所を抽出
- ・ 最新データや現地状況により渋滞状況を確認

「主要渋滞箇所」の特定

- ・ 集中する渋滞箇所は、効率的に対策を実施できるよう、区間またはエリアに集約

「主要渋滞箇所」の公表

対応の基本方針の検討

- ・ 対応方針を立案し、渋滞ボトルネック対策協議会で議論

対応の基本方針の公表

具体的な対策の立案

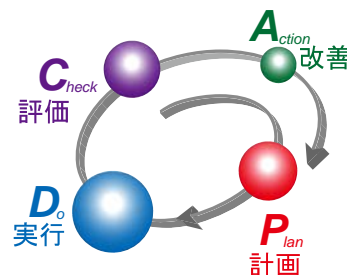
対策の実施

対策効果の検証

今後の
取り組み

最新のITS技術を有効活用

- ・ 道路利用者の移動情報（プローブデータ）を収集・分析



今後、主要渋滞箇所やその対応方針について見直し。
(PDCAサイクル)

平成25年度

(1) 渋滞削減に向けた取り組みについて(渋滞箇所の素案の選定)

協議会における議論を経て抽出

高速道路 高速道路（外環外側） 61箇所

- 渋滞多発
渋滞長10キロの渋滞が毎週起こる区間 26箇所
- 特定日に混雑
休日に20回に1回程度混雑する区間 22箇所
- 容量超過の課題区間
混雑度1.0以上の区間 13箇所

高速道路 首都圏高速道路（外環内側） 29箇所

- 渋滞多発
平均旅行速度40km/h以下の区間 15箇所
- 特定時間帯に混雑
ピーク時旅行速度40km/h以下の
代表的な箇所を抽出 14箇所

一般道路 709箇所

- 渋滞多発
平日における速度低下箇所 596箇所
 - ・ 平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
 - ・ 平日ピーク時の平均旅行速度が10km/h以下の箇所
- ボトルネック踏切 79箇所
 - ・ 各渋滞協等による議論を経て決定された代表箇所
- 特定日に混雑
休日における速度低下箇所 34箇所
 - ・ 休日昼間12時間の5%タイム旅行速度が10km/h以下の箇所



渋滞長や速度データ等により渋滞箇所（候補）を抽出し、パブコメを実施

(1) 渋滞削減に向けた取り組みについて(パブリックコメントの実施)

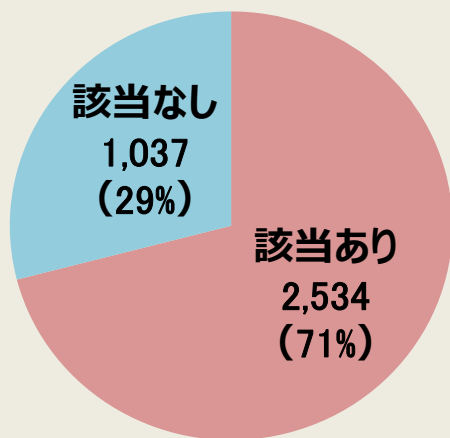
◆約7割の方が最新の交通データから選定した「渋滞箇所の候補」が感覚と合致していると回答

- 実施期間：平成24年11月9日(金)～11月18日(日)
- 実施対象：○一般利用者
 - 民間事業者(トラック協会、バス協会、タクシー協会、観光協会等)
 - 道路管理者(都県政令市・市区町村)

■ 主要渋滞箇所の候補に対する評価

高速道路
(外環外側)

意見総数：
3,571



該当あり：「渋滞箇所の候補」について、特に渋滞していると実感する箇所が含まれる
 該当なし：「渋滞箇所の候補」について、特に渋滞していると実感する箇所が含まれてない

外環外側

■ 高速道路(外環外側)の主要渋滞箇所の候補に対する意見数(上位10箇所)

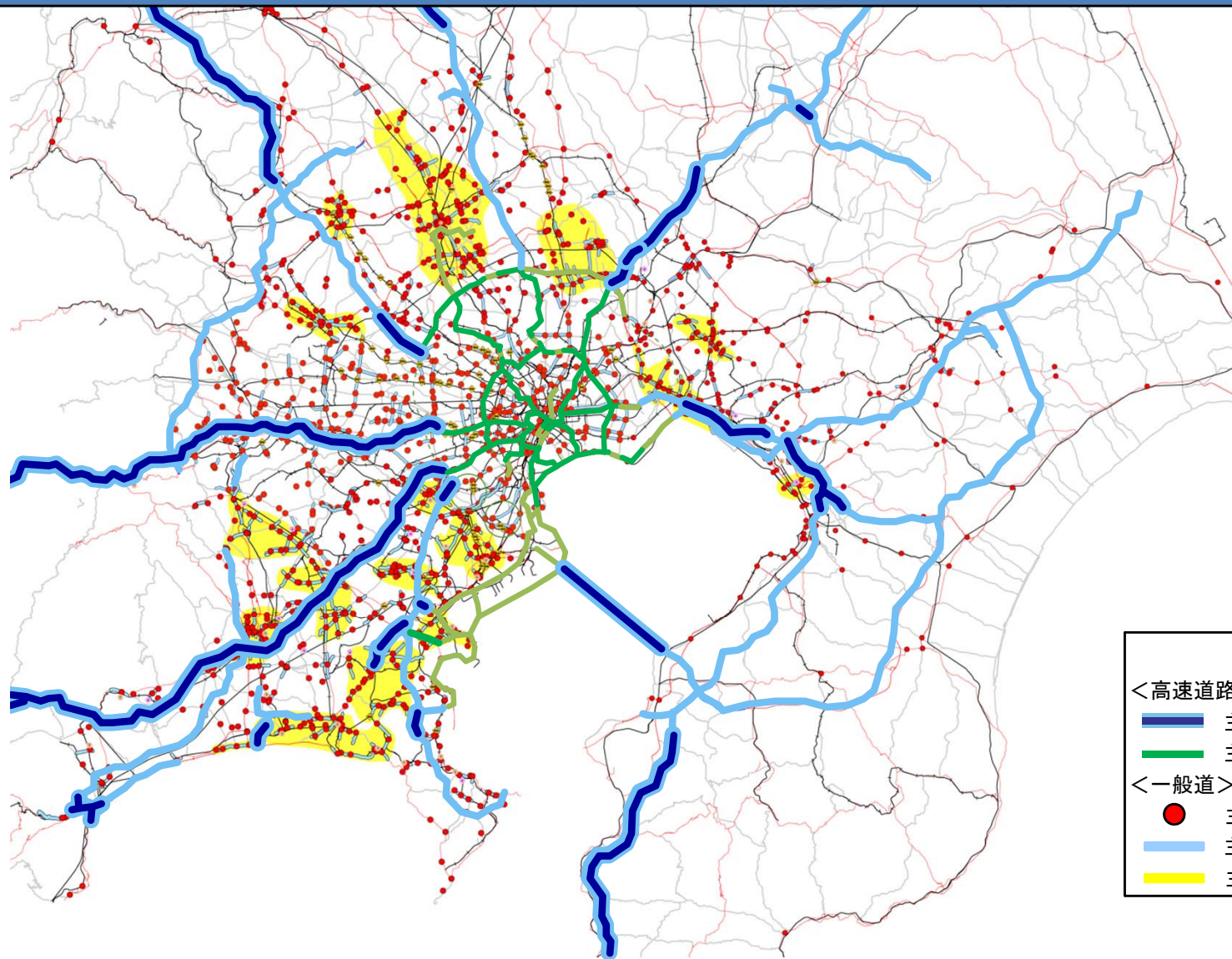
順位	箇所	意見数
1	小仏TN 中央道(八王子JCT～相模湖東)	654
2	綾瀬BS,大和TN 東名(横浜町田～海老名JCT)	269
3	烏山TN,高井戸,三鷹 中央道(高井戸～調布)	227
4	所沢、新座TB、大泉JCT 関越道(大泉JCT～所沢)	214
5	調布 中央道(調布～稲城)	210
6	中央道(上野原～大月)	185
7	花輪 京葉道(花輪～幕張)	169
8	元八王子 中央道(八王子～八王子JCT)	167
9	京葉道(船橋～花輪)	161
10	高坂SA、鶴ヶ島 関越道(鶴ヶ島～東松山)	156

(2) パブコメも踏まえて特定した首都圏の主要渋滞箇所(H25.1.18公表)

■ 特定した主要渋滞箇所

・高速道路：91箇所

・一般道路：1499箇所（17エリア・224区間・507箇所）



凡例	
<高速道路>	
	主要渋滞箇所(外環外側)
	主要渋滞箇所(外環内側)
<一般道>	
	主要渋滞箇所
	主要渋滞箇所(区間)
	主要渋滞箇所(エリア)

(3) 対応の基本方針について

首都圏渋滞ボトルネック対策協議会では、主要渋滞箇所の渋滞対策にあたって、以下を基本的な方向性として、関係機関が連携し、道路利用者等の協力を得つつ、具体的な対策を総合的に検討してまいります。

- ①首都圏 3 環状道路等の整備
- ②環状道路の利用促進等によるネットワークの有効活用
- ③道路構造上の問題に起因する渋滞ボトルネック箇所の対策
- ④一般道における交差点円滑化、交通容量の拡大 等



特に渋滞が顕著な箇所

- 中央道 [小仏トンネル付近、調布付近等]
- 東名軸 [神奈川県内の東名高速等]
- 千葉県湾岸地域 [京葉道路等] 等

今後、ワーキンググループを設立し、関係者が協力して渋滞要因の分析、効率性・即効性のある対策の検討を進める等、優先的に取り組みます。