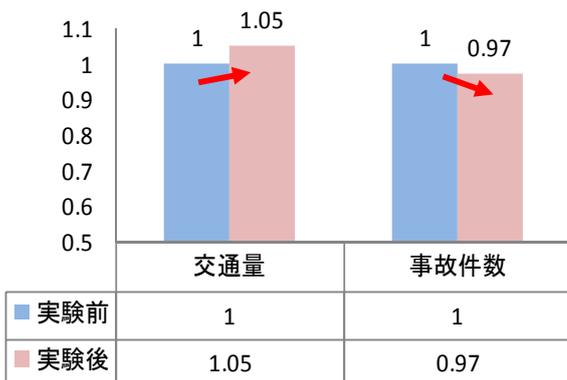


# 中央道上り小仏トンネル付近付加車線運用現地実証実験結果

## 〔実験結果のまとめ〕

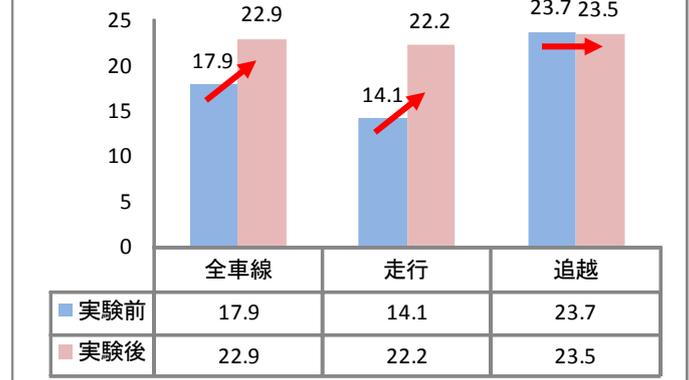
- ① 事故件数は実験の前後で僅かであるが減少しており、この車線運用に問題ないことを確認した。
- ② 実験区間終端部の車線利用率が約 50:50 に平準化し、効率的に利用されている。
- ③ 実験区間の走行車線の渋滞時通過速度が増加したことで車線間の速度差がほぼ解消し、交通流が円滑になり安全性が向上した。
- ④ 上野原ICまで渋滞した場合、上野原IC～八王子JCT間の渋滞時通過所要時間が1割程度減少し、サービスレベルが向上した。
- ⑤ 渋滞削減効果(渋滞時損失時間)は、僅かであるが減少しており削減効果を確認した。
- ⑥ 実験区間終端部の車線利用率が平準化し走行環境が改善したが、その車線利用率の平準化効果は下流側まで持続しなかったため、実験の前後において、交通容量に明確な増加は見られなかった。

### ① 交通量・事故件数伸び率(%)



交通量は増加したが、事故件数は減少した。

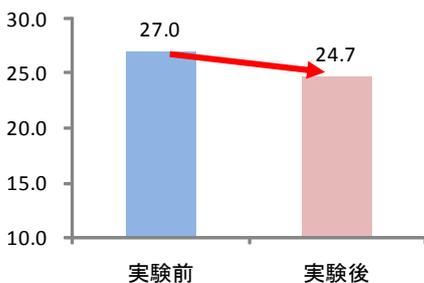
### ③ 渋滞時通過速度(km/h)



走行車線の渋滞時通過速度が増加し、車線間速度差がほぼ解消した。

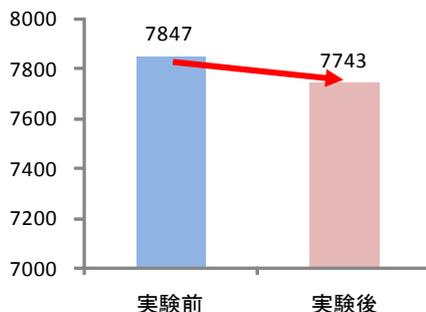
### ④ 渋滞時通過所要時間(分)

〔上野原IC～八王子JCT〕



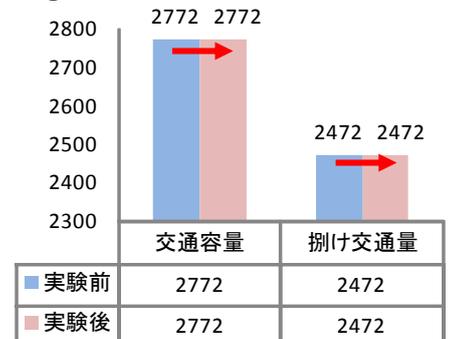
渋滞時通過所要時間が1割程度減少した。

### ⑤ 渋滞損失時間(台・時)



渋滞時損失時間が-1.3%と僅かではあるが減少した。

### ⑥ 交通容量・捌け交通量(台)

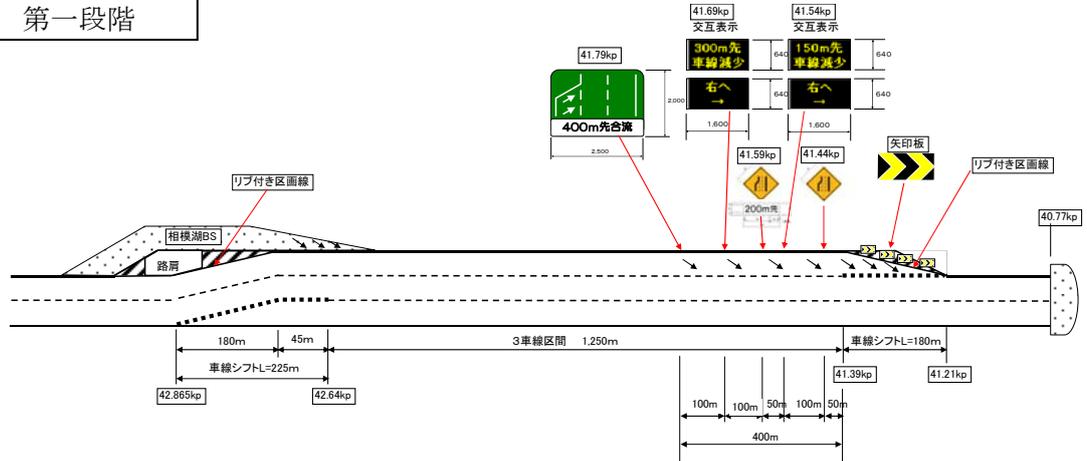


渋滞発生直前の交通容量および渋滞発生後の捌け交通量に明確な増加は見られなかった。

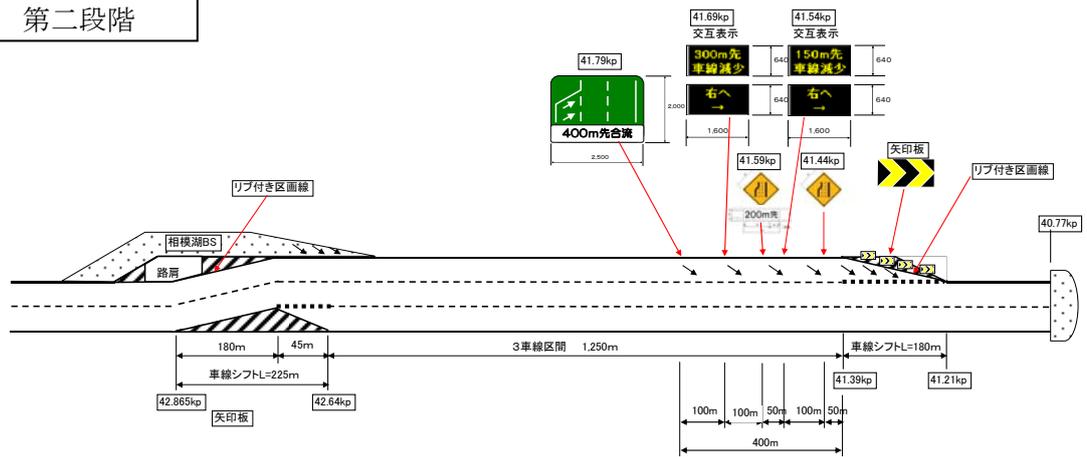
■実験概要

右側付加左側絞込の車線実験を、以下のとおり、三段階に分けて実施した  
 第一段階・・・車線シフト部ドットマーク 平成 22 年 1 月 28 日～7 月 15 日  
 第二段階・・・車線シフト部ゼブラマーク 平成 22 年 7 月 16 日～平成 23 年 3 月 3 日  
 第三段階・・・車線シフト部ゼブラマーク&合流部変更 平成 23 年 3 月 4 日～5 月

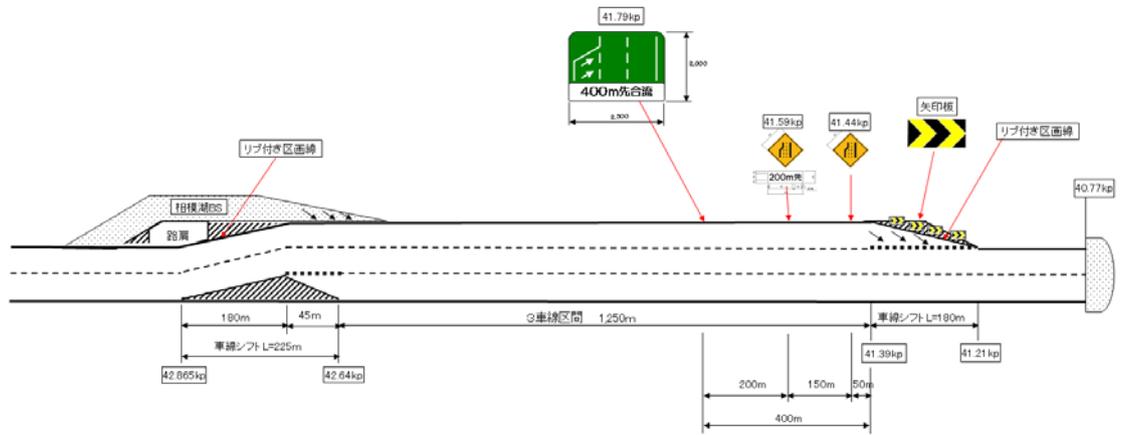
第一段階



第二段階



第三段階



## ■車線利用率

・車線運用区間終端部において、走行・追越の車線利用率が約 50 : 50 に平準化し偏りが是正された。走行・追越車線が効率的に利用されている。

実験前 : 走行 (46.5%) 追越 (53.5%)  
 実験後 (第一段階) : 走行 (49.5%) 追越 (50.5%)  
 実験後 (第二段階) : 走行 (49.7%) 追越 (50.3%)  
 実験後 (第三段階) : 走行 (48.7%) 追越 (51.3%)

