

■事業経緯

- 2013年 12月 交通事故抑止に資する取り締まり・速度規制等の在り方に関する懇談会
- 2016年 3月 中央道 多治見IC～小牧東IC間で右側付加車線方式の試行運用開始
- 2016年 4月～2020年 3月 試行運用の検証期間
- 2022年 1月 更なる安全対策の工事着手
- 2022年 12月 完成

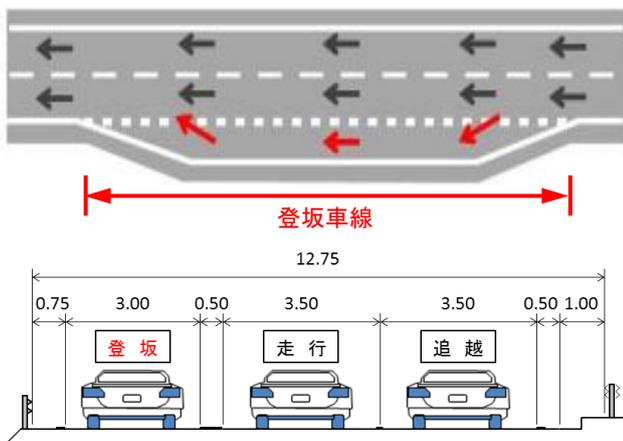
■事業概要

従来の登坂車線は、走行速度の低い大型車などの低速車が走行車線の左側に設けた登坂車線に移行し、坂を登り切ったところで再度走行車線に復帰する構造であり、低速車に退避していただくことで、交通流を妨げない効果を期待するものです。

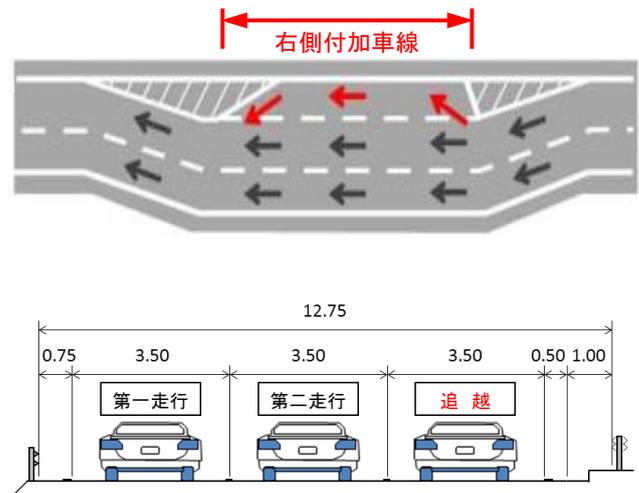
2016年3月に運用開始した右側付加車線方式は、比較的速度の加減速に自由度のある車両が第二走行車線の右側に設ける追越車線を利用して自らが追い越す方式を採用し、車線利用率を改善するとともに、低速車の退避や合流をなくすことで、安全性の向上を目指し試行運用してきました。運用開始後、速度が異なる車両の車線利用の均等に利用される交通サービスの向上や適切な追越行動を増やす安全性の向上などの効果がみられました。

今回、左側の路肩幅員を大きくし、緊急時に車両などがより安全に路肩に停車できるようにしました。このことにより、お客さまの安全性向上が期待されます。

【登坂車線(2016年3月まで)】



【右側付加車線方式(2016年3月から)】



【登坂車線(2016年3月まで)】

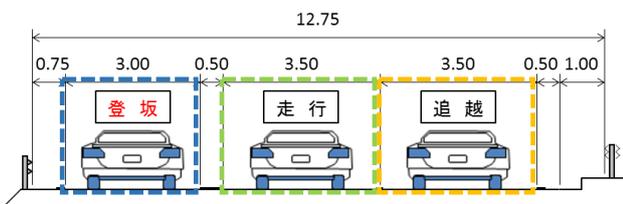
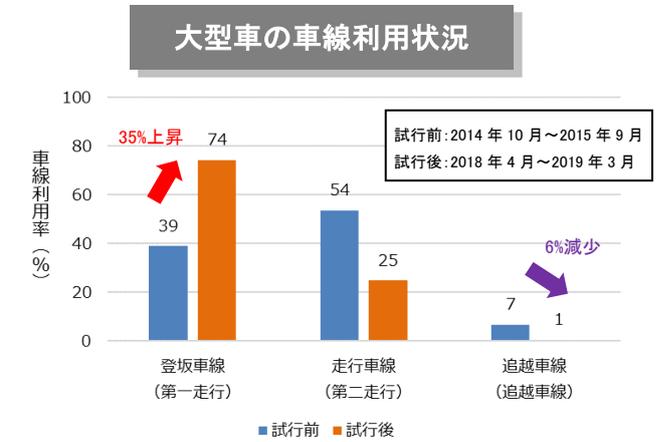
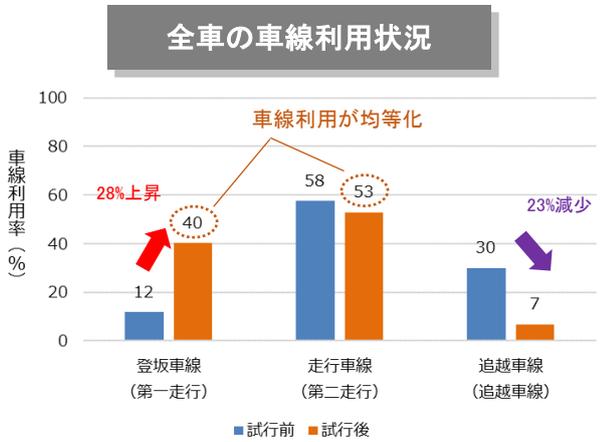


【右側付加車線方式(2016年3月～)】

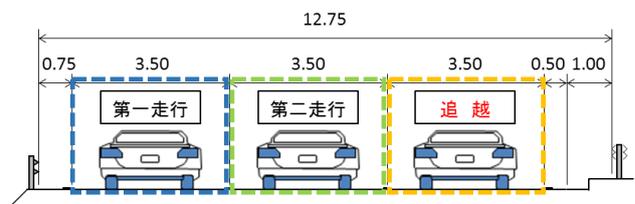
## ■右側付加車線方式の試行運用で得られた主な効果

### (1)速度の異なる車両(車種)の適正な車線利用が拡大(交通サービスの向上)

右側付加車線方式の運用をおこなうことで、大型車の第一走行車線の利用率が向上しました。その結果、全車(大型車・小型車)において、第一走行・第二走行車線の利用率が均等化し、追越車線の利用率が減少しました。これにより、比較的速度の加減速に余裕がある車両が追越車線を利用しやすい状況になり、適切な追越行動につながりました。



<試行前>

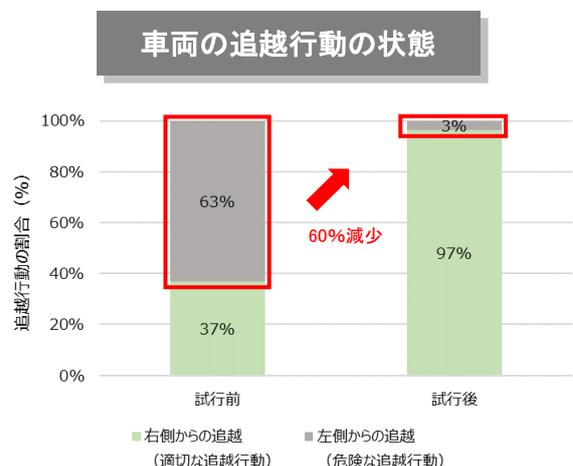


<試行後>



### (2)車両の適正な追越行動が増加(安全性の向上)

従前の登坂車線では休日の交通量が多い時間帯において、多発していた左側からの危険な追越行動が、右側付加車線運用をおこなうことにより、63%から3%に減少し、右側からの適切な追越行動が大幅に増加しました。



試行前: 2014年10月の休日  
試行後: 2017年11月の休日