

事故率低下による更なる安全性向上が期待

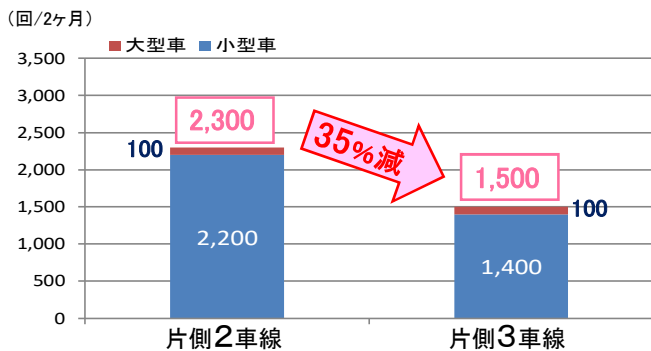
- 視界が広く快適に走行できる片側3車線区間は、片側2車線区間よりも、急加速や急減速を伴う追越行動（左右ハンドル操作）が35%少ないことが確認されています。
- 片側3車線区間は、片側2車線区間よりも死傷事故率が3割減少することにより、安全性の向上が期待されます。

■新東名高速道路(浜松いなさJCT～御殿場JCT)の6車線化の整備状況(10月時点)



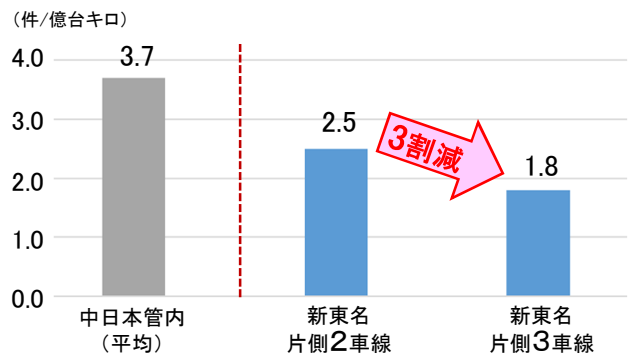
■2車線区間と3車線区間の追越行動の比較

<追越行動(急加速または急減速し、ハンドルを操作した回数)※1>



※1: 前後加速度が±0.25G以下(急加速orやや強いブレーキ)かつ左右ハンドル操作(ヨー角速度0を除く)を行った件数(ETC2.0データより)。評価区間は、新東名(上り線)の森掛川IC付近における約1kmの直線区間

■新東名の死傷事故率※2

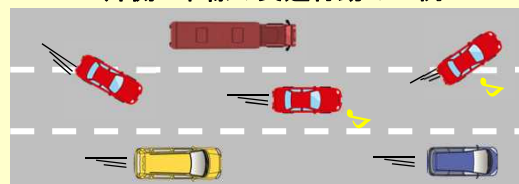


※2: 2018年事故データよりNEXCO中日本が集計

片側2車線の交通行動の一例



片側3車線の交通行動の一例



片側3車線にすることにより、急加速や急減速を伴う危険な追越行動が減少することが期待されています。