

⑩国内初となる取組み

—中央自動車道 多治見IC—小牧東IC間の右側追越付加方式の実現—

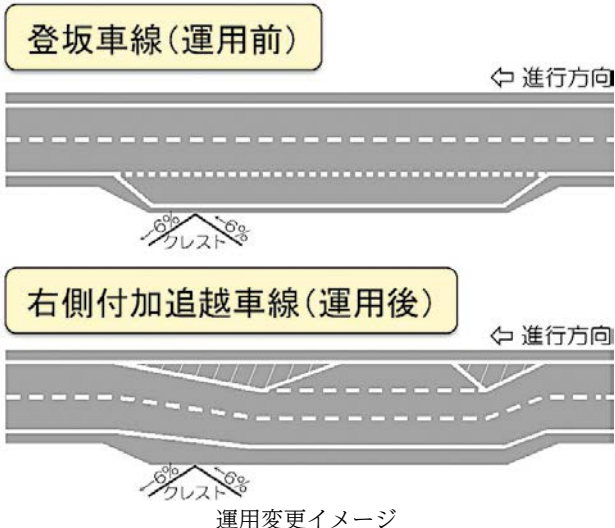
全建賞審査委員会の評価ポイント

既存登坂車線の利用率が低く、平均旅行速度の低下や追突などの事故リスクを抱えていた区間の改善の取組み。関係機関と協議を重ね、登坂車線区間において国内で前例のない右付加追い越し方式への運用変更を実現し、車線利用率の改善等の効果が確認されていることを評価。

1. はじめに

登坂車線は日本では一般的に、最も外側の車線に付加され、低速車両が高速車両に車線を譲る方式をとる。これにより、上り勾配に起因して大きく速度低下してしまう車両が車線を譲り、本来の道路の走行機能を確保しようというものである。一方、内側に車線を付加する方式である付加追越車線は、高速車両の自由な追越行動を確保するもので、高速道路の暫定2車線区間に多くみられ、相対的に速度が高い車両に追越機会を与えることで、走行車両全体の速度低下を防ぐことを目的としている。

本事業は、中央自動車道下り線 多治見ICから小牧東IC間にある約3.7kmの既存登坂車線を我が国で初めて高速道路の片側2車線区間における右側付加追越車線方式として試行的に運用変更を行ったものである。



2. 試行運用の実施に向けた準備

従来の登坂車線運用を右側付加追越車線運用に変更する試みは、国家公安委員会委員長（当時）主催による「交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の在り方に関する

受賞機関 中日本高速道路株式会社 名古屋支社
 保安・サービス事業部交通技術チーム、
 多治見保安・サービスセンター

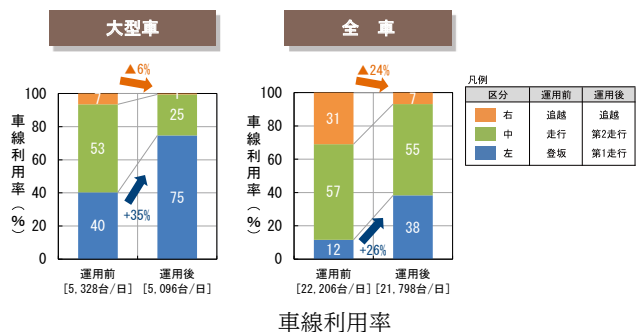
懇談会」の提言を受けたものである。

本事業では、比較的速度に自由度のある車両が右側から追い抜くことで、低速車の待避や合流をなくすことができ、安全性の向上が期待されるため、登坂車線の合理的な運用を目指し試行・検証に取り組んでいる。

実施計画の立案にあたっては、国内初の取組みであることから、国土交通省、警察庁、現地を所管する岐阜県警・愛知県警との協議に約2年を要した。中日本高速道路株式会社名古屋支社では東名高速道路岡崎地区における狭小幅員による暫定3車線運用の経験があることから、ここから得られた知見も活用し、車道幅員に制限がある中での車線運用方法、案内・情報提供、安全対策、広報計画等、万全の準備を行うことで、登坂車線を付加追越車線運用に変更する試行運用の実現に至った。

3. おわりに～試行運用の効果と今後の予定～

車種別車線利用率を下図に示す。従来の登坂車線方式と付加追越車線方式の車線利用率を比較分析した。付加追越車線方式では、特に相対的に速度が低い大型車の左車線利用が顕著になり、試行前に比べて望ましい交通運用が実現できたことを確認した。また、全車で見たときの右車線の利用率が大きく低下していることから、右車線を利用した追越行動の自由度が増加している可能性がある。今後は、車両センサーデータだけでなくVTR調査結果、プローブデータ等を用いて、速度や車群、車線変更状況等を分析し、安全面など運用方法変更によるその他影響を分析していく。



賛助会員 中部土木(株)