

中央自動車道 多治見IC▶小牧東IC(下り線) 登坂車線区間 走行方法の変更の お知らせ



**登坂車線が走行車線に
変わりました**

右側付加車線方式

右側付加車線方式とは比較的速度に自由度のある車が右側の追い越し車線を利用して追い抜く方式です(最高速度は80Km/hです)。

位置図



今回の目的

従来の登坂車線方式は、速度の遅い車が走行車線の左側に設けた登坂車線へ移ることで後続車へ車線をゆずり、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した。今回の走行方法の変更で、比較的速度調整がしやすい車が追越車線を利用して自ら追い抜く方式とし、安全性の向上を期待し試行するものです。



安全に走行していただくためにお読みください。

合流部では...

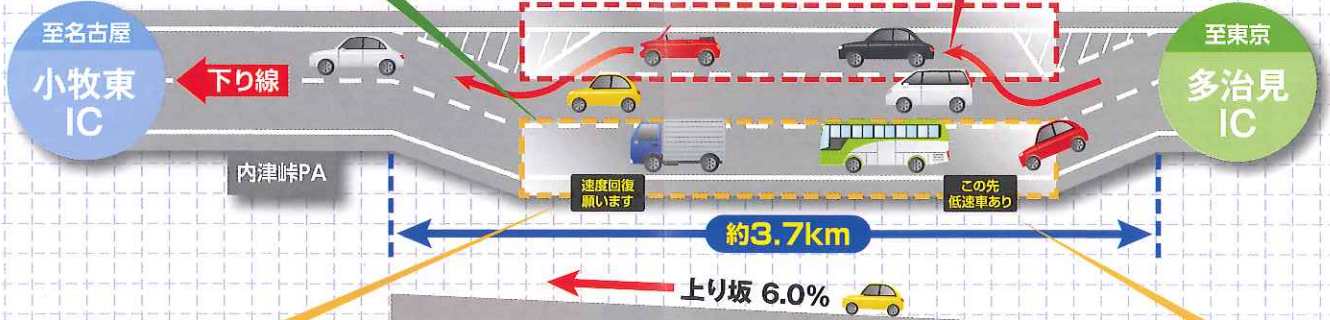
右側から追い越し車両が合流してきます。注意して走行してください。

追い越したい車は...

3
車線が減少するので余裕をもって**早めに合流してください。**
400m先合流

2
最高速度は80km/hです。走行には注意してください。

1
右側に車線変更して車を追越してください。



低速車には...

速度回復願います

「速度回復願います」を表示し注意喚起を行います。速度の回復をお願いします。

低速車が前を走行していると...

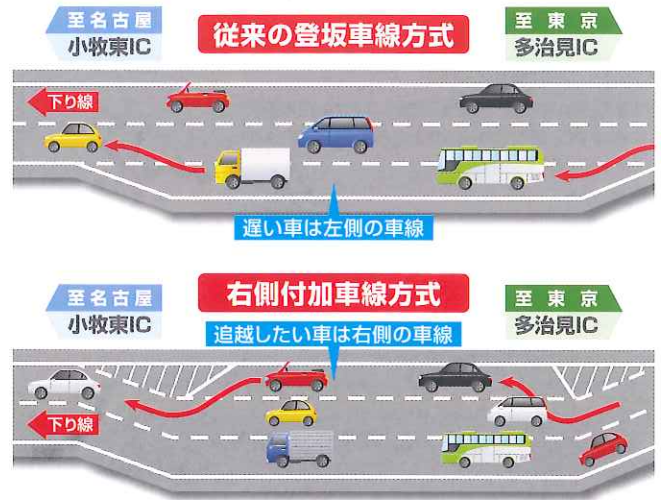
この先低速車あり

「この先低速車あり」と表示されます。前方に注意し車間距離を十分にとって走行してください。

変更後の走行について

全ての車線で法定の最低速度50Km/hが適用されます。

登坂車線方式と右側付加車線方式の違い



Q1 なぜこの区間で行うの?

A1 警察庁・国土交通省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懇談会」で、2013年12月にとりまとめられた提言を受けて、登坂車線の合理的な運用を目指し、区間の上り坂の延長、交通量、事故や渋滞の有無など総合的に勘案し、警察・国土交通省との検討、関係機関との協議を重ねた結果、本区間において試行することとなったものです。

Q2 新しい走行方法の効果は?

A2 これまでの登坂車線では、①速度の遅い大型車などが走行車線へ合流することによる事故リスク、②登坂車線を使った無理な左側追い越しによる事故リスク、がありました。今回の走行方法の変更では、これらのリスクの減少を期待するものです。

Q3 いつまで行うの?

A3 効果を検証するために概ね2年が必要であり、2018年3月末までの予定です。

Q4 2年が過ぎたらその後はどうなるの?

A4 この走行方法の変更で、事故発生リスクが軽減し、交通の流れがスムーズになると認められた場合、現在登坂車線として運用されている他の箇所への積極的な展開が想定されています。

■ NEXCO中日本お客さまセンター

0120-922-229

※IP電話等一部の電話からはご利用にできない場合があります。その場合は052-223-0333におかけください。

「くに(故郷)につづく」ハイウェイと覚えてください。

