

# 参考資料

- ①リバーシブルレーン設置事例
- ②高速道路の工事車線運用の事例

平成23年11月4日

## 2. 道路空間の適正利用

### ① リバーシブルレーン設置事例

#### リバーシブルレーンの現状

- リバーシブルレーン(可逆車線)とは、渋滞緩和のため全幅3車線以上の道路において、中央線の位置を時間帯によってずらし、交通量が特に多い方向の車線を特定の時間帯のみ増やす交通規制。
- 限られた道路幅員を効率的に活用する規制ではあるが、正面衝突事故の危険性等もあり、一部地域での導入に限られている。

#### ■ リバーシブルレーンの例



(東京都道10号 永代橋)

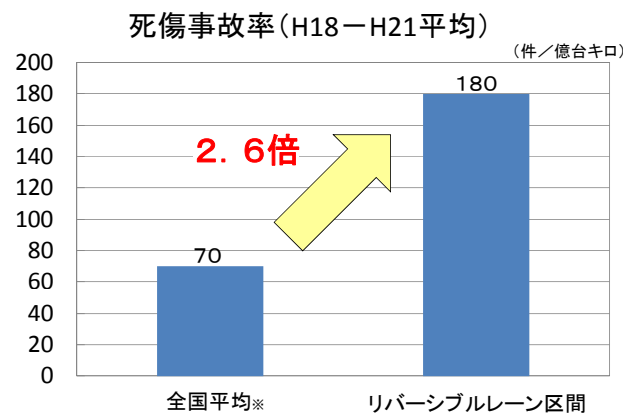
#### ■ リバーシブルレーンの延長

(単位: km)

| 道路種別      | リバーシブルレーンを有する区間延長 |      |     |     |      |
|-----------|-------------------|------|-----|-----|------|
|           | 3車線               | 4車線  | 5車線 | 6車線 | 合計   |
| 直轄国道      | 10.6              | 0.0  | 0.7 | 1.0 | 12.3 |
| その他国道     | 0.7               | 11.9 | 0.0 | 0.0 | 12.6 |
| 主要地方道     | 32.2              | 11.4 | 0.0 | 5.8 | 49.4 |
| 一般都道府県道   | 2.6               | 0.0  | 0.0 | 0.0 | 2.6  |
| 指定市の一般市道※ | 9.5               | 0.0  | 0.0 | 0.0 | 9.5  |
| 合計        | 55.6              | 23.3 | 0.7 | 6.8 | 86.4 |

出典: H22道路交通センサス(調査の対象とした幹線道路のみ)

#### ■ リバーシブルレーンの事故の発生状況



※リバーシブルレーンが導入されていない3車線以上の幹線道路(高速道路を除く)

死傷事故件数(H18-H21平均)

全国(単位: 件)

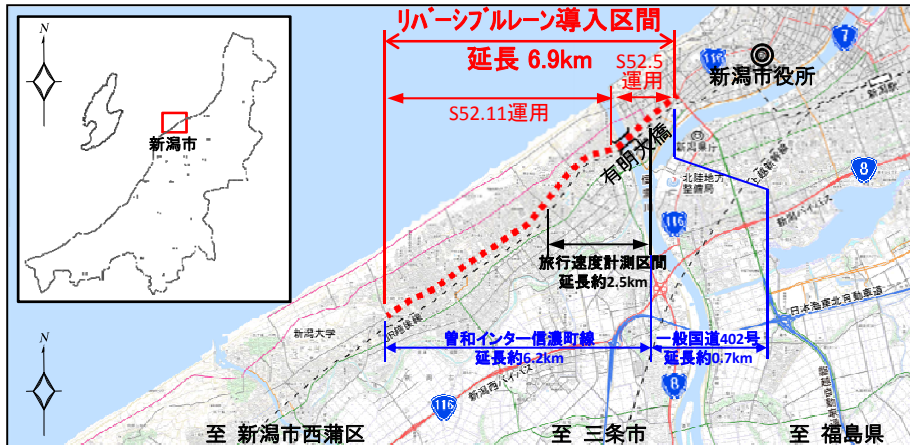
| 事故類型       | 件数    |
|------------|-------|
| 人対車両       | 121   |
| 正面衝突       | 16    |
| 追突         | 459   |
| 出会頭        | 178   |
| 右折時・左折時    | 305   |
| 車両相互・車両単独等 | 250   |
| 合計         | 1,327 |

## 2. 道路空間の適正利用

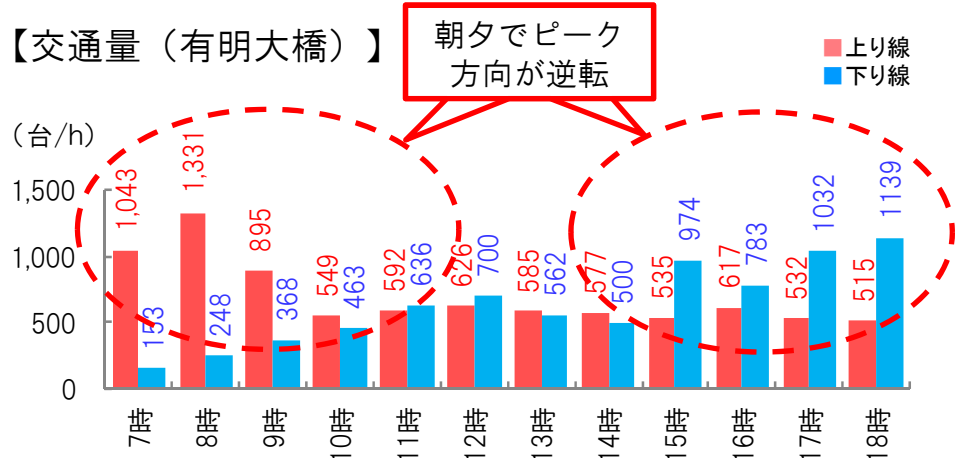
### ① リバーシブルレーン設置事例

#### リバーシブルレーンの運用事例（新潟県新潟市）

- 新潟市中心部と郊外を結ぶ幹線道路で、バス専用レーンを確保するリバーシブルレーン(可逆車線)を導入
- バスの走行速度は、朝夕の混雑時と非混雑時の比較で変化は見られず、定時性を保つ効果を発揮



【交通量（有明大橋）】



出典：平成22年度スクリーンライン調査（新潟市）

バス専用車線（7：30～9：00）

【バス運行状況（平日）】



上り線（新潟市役所方面）

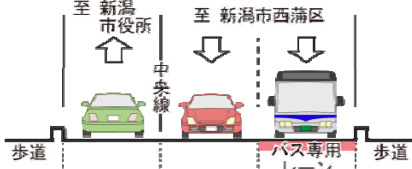
:236本/日

下り線（新潟市西蒲区方面）

:243本/日

中央線が午前午後で変更

【午後】

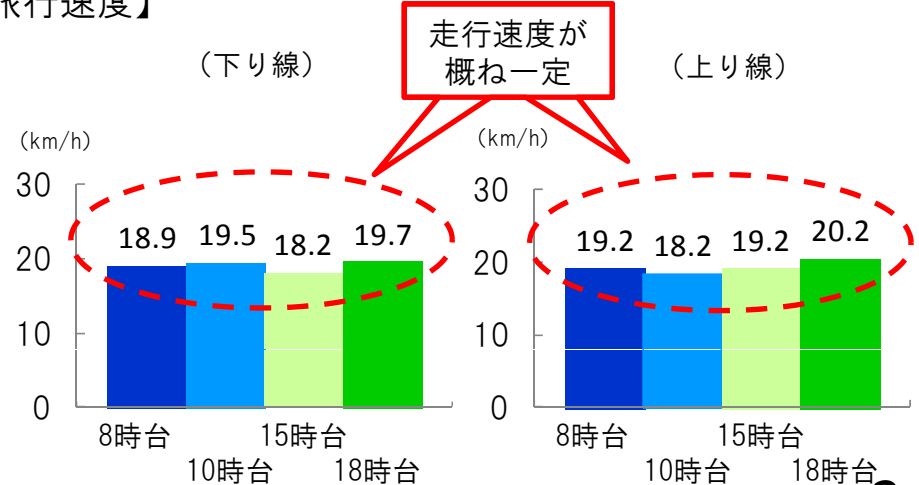


バス専用車線（17：00～19：00）



（専用レーンを走行するバス）

【旅行速度】



出典：平成22年10月バス「ロープ」[平日]（国土交通省）

## 2. 道路空間の適正利用

### ② 高速道路の工事車線運用の事例

#### 車線運用の現状

- 海外では、路肩の柔軟な活用などの運用も図られている。

#### イギリスにおける路肩運用の事例

2006年9月 混雑時間帯における渋滞緩和のため、M42号3A-7で路側運用システムを導入。

電子標識で、混雑時間帯に路側帯の走行が可能であることをドライバーに告知



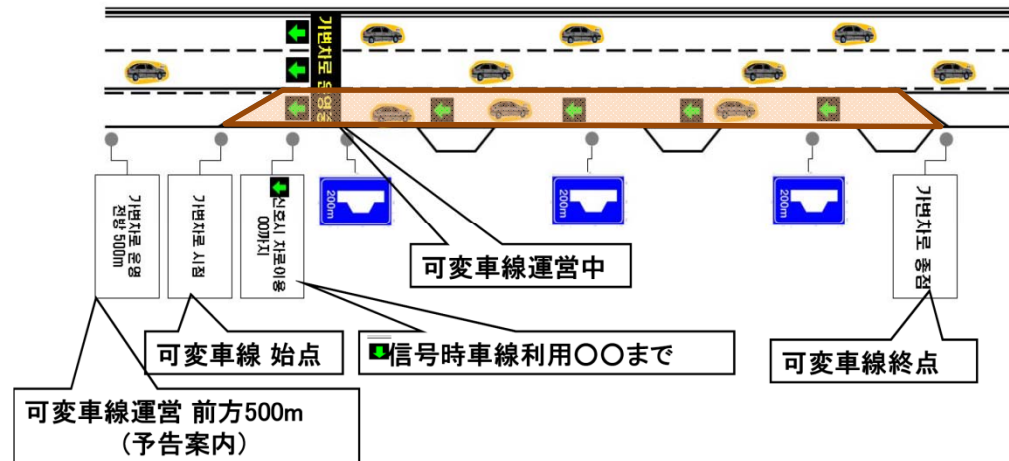
出典: Annette Zwiers「GUIDELINE FOR THE DEPLOYMENT OF HARD SHOULDER RUNNING」(2009)

#### 韓国・ソウルにおける路肩運用

2008年7月 京釜高速道路のソウルー烏山間55kmにおいて本格運用開始。

渋滞緩和を目的として、平日の通勤ラッシュ時、土日休日の混雑時に15分間平均速度が70km/h以下となった場合、路肩を開放。

韓国道路公社の交通管制室がCCTVカメラや車両感知器を活用して交通状況を監視。



- 韓国高速道路の路肩交通運用・動的車線運用による渋滞対策- (道路, 2010)
- 海外の高速道路における動的交通運用について (高速道路調査会, 2010)

## 2. 道路空間の適正利用

### ② 高速道路の工事車線運用の事例

#### 車線運用の現状

- 新東名の部分供用(御殿場JCT～三ヶ日JCT)により、交通量が増加して渋滞激化が予測される東名岡崎地区において、渋滞緩和のため「**暫定3車線運用**」を実施予定
- 現在の道路幅員の中で、車線幅員や路肩幅員を変更することにより、3車線を確保※  
 ※暫定3車線区間の規制速度は60km/hに変更、概ね0.6km毎に非常駐車帯を設置
- 運用は、新東名(浜松いなさJCT～豊田東JCT)全線開通の2014年度までの**暫定的な措置**

<位置図>



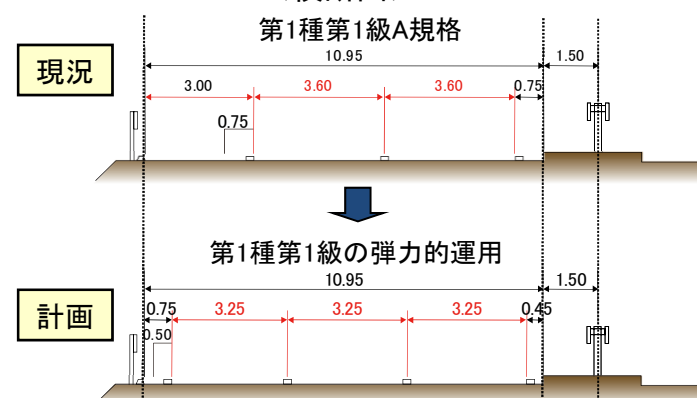
暫定3車線  
運用区間

<高速道路の渋滞量>

| 順位 | 路線名    | 区間         | 損失時間<br>(人・千時間/年) |
|----|--------|------------|-------------------|
| 1  | 名神高速道路 | 大山崎JCT～茨木  | 1,672             |
| 2  | 東名高速道路 | 音羽蒲郡～岡崎    | 918               |
| 3  | 中央自動車道 | 上野原～大月     | 855               |
| 4  | 東名高速道路 | 横浜町田～厚木    | 751               |
| 5  | 中国自動車道 | 宝塚～西宮山口JCT | 714               |
| 6  | 東名高速道路 | 厚木～秦野中井    | 617               |
| 7  | 東名高速道路 | 大井松田～御殿場   | 574               |
| 8  | 東名高速道路 | 富士川SA～清水   | 559               |
| 9  | 東北自動車道 | 矢板～西那須野塩原  | 530               |
| 10 | 中央自動車道 | 稲城～国立府中    | 527               |

※平成21年度NEXCOトラカンデータにより年間損失時間を算出

<横断図>



<詳細図>

