

## 高速道路インフラの活用の方向性 (今後の検討課題)

商業化されるシステムの具体像(事業者ニーズ) [議論の前提]

- 新システムが担う役割
- 導入する区間
- 輸送の形態
- システム運営主体
- 実現スケジュール                    等

高速道路インフラの整備・活用の方針

- [ハード] ○ 本線
- 分合流部
- 交通安全施設
- 物流拠点施設 (隊列形成・解除)
- 休憩施設                                    等
- [ソフト] ○ 交通マネジメント                    等

- 物流の生産性向上のため、新東名において、トラック隊列走行の社会実験を実施中(H30.1~)
- 未来投資戦略2018(H30.6.15閣議決定)に基づき、隊列走行の実現も見据え、新東名・新名神の6車線化など既存ストックを活用した機能強化(H30.8、新東名(御殿場JCT~浜松いなさJCT)の6車線化が事業化)

## トラック隊列走行の実験状況

(片側2車線)  
4車線の区間



大型車(低速車)と普通車(高速車)の混在が多い

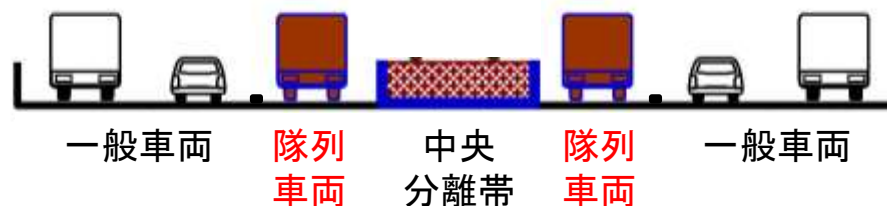
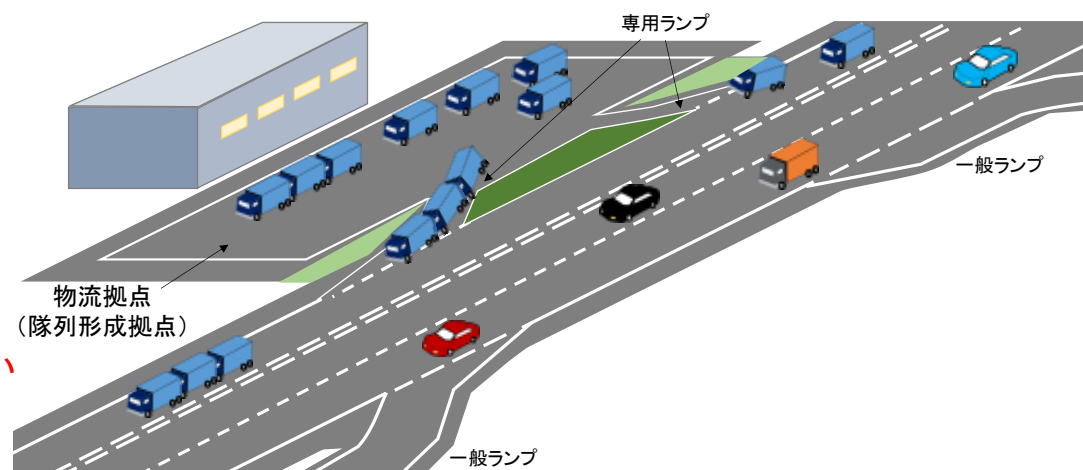
(片側3車線)  
6車線の区間



大型車(低速車)と普通車(高速車)の混在が少ない

※ 新東名(新静岡~森掛川)において、110km/hの試行運用を実施中  
(大貨等、三輪、けん引は80km/h)

## 隊列走行における高速道路の活用イメージ



新東名における高速道路インフラの活用について、具体的な検討を進める。

# (参考) 高速道路で専用レーンを設置している事例(アメリカ)

- アメリカの高速道路において、混雑緩和を目的にHOVレーンやHOTレーン等の専用レーンを設置
- 専用レーン利用車両を対象とした専用ランプを設置し、専用レーンに直接アクセス

## 【HOTレーンの事例】

<I-15 HOTレーン(カリフォルニア州サンディエゴ)>



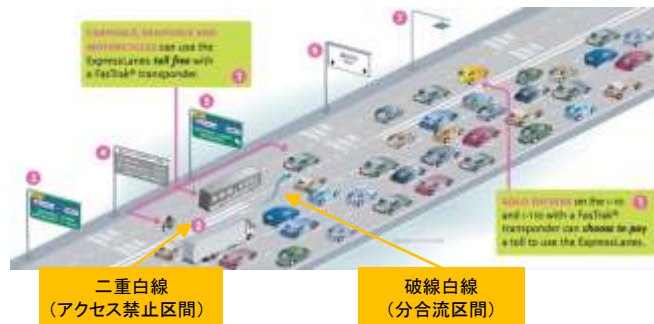
一般車線    HOTレーン    一般車線

- 1998年から運用開始(13km)
- 乗員数3人以上の車は無料、  
2人以下の乗用車には渋滞状況に応じて課金
- 路面標示、ラバーポール 等により車線分離
- 一般道からHOTレーンに直接接続する専用ランプあり

## ■ 分合流部について

○路面標示による事例

<I-10 Metro Express(カリフォルニア州)>



二重白線  
(アクセス禁止区間)

破線白線  
(分合流区間)

○ラバーポールによる事例

<I-95 Express(フロリダ州)>



HOTレーンへの合流

HOTレーン

一般車線

## ■ 専用ランプについて

・専用ランプによりHOTレーンに直接接続。他の車線を横切ることなくアクセス可能。

<HOTレーンI-495(バージニア州)>



→ :HOTレーン  
→ :一般車線



高速道路本線を跨ぐ専用ランプ

HOTレーン

一般車線