

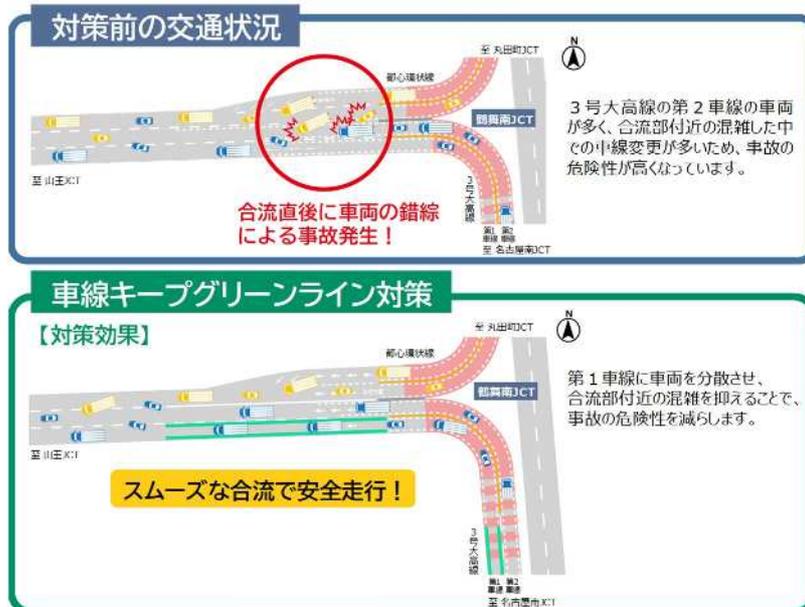
交通安全対策「車線キープグリーンライン」の効果検証について ～走行の安全性向上を確認・名古屋高速道路で初導入～

名古屋高速道路公社は、交通事故を削減するため事故の原因、形態などを分析し、継続的にハード・ソフト両面から総合的に交通安全対策を実施しています。

昨年11月末に都心環状線・鶴舞南 JCT 合流部付近で実施した、交通安全対策「車線キープグリーンライン」について、対策実施後の効果を取りまとめましたのでお知らせします。

1. 対策の概要

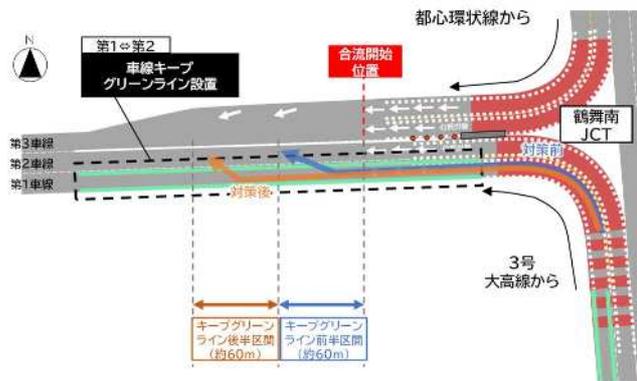
都心環状線・鶴舞南 JCT 合流部付近の混雑した中で車線変更する車両が多く、事故の危険性が高くなっていました。こうした中、3号大高線（北行き）から鶴舞南 JCT を経て都心環状線までの約1kmの区間、第1車線に「車線キープグリーンライン」を導入することで、合流部付近の混雑を抑え、事故の危険を減らしました。



2. 対策の効果

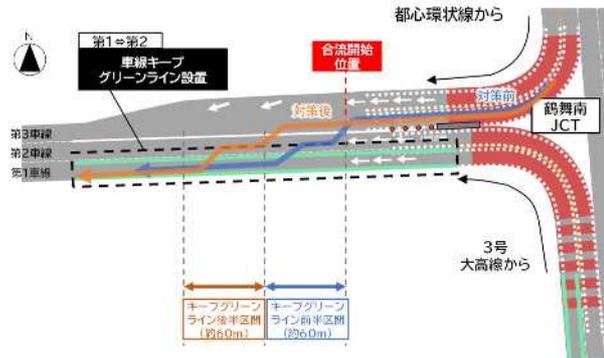
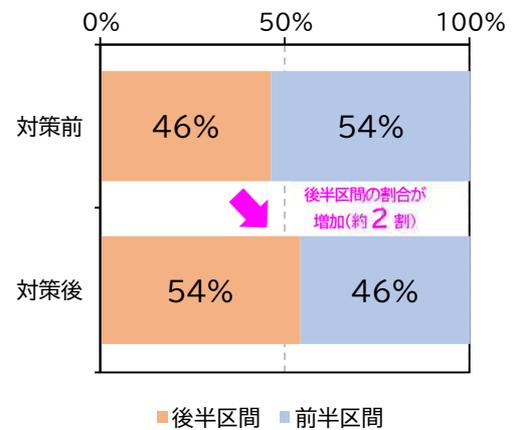
対策実施から約半年後の交通状況を対策実施前と比較した結果、第1車線からの車線変更について、交通量に概ね変化がない中、対策半年後には、「車線キープグリーンライン」後半区間での車線変更が約2割増加しました。また、第2車線から第1車線への車線変更についても、同様に後半区間での車線変更が増加しました。

鶴舞南 JCT 合流部付近の混雑が抑制されたことで、この区間の低速車が減少し、「車線キープグリーンライン」設置区間（カーブ先）における急ブレーキ発生回数が約2割減少、交通事故の件数も約3割減少するなど、走行の安全性向上に一定の効果が確認できました。



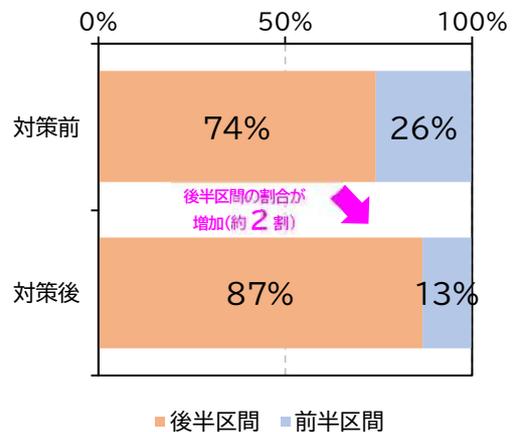
【第1→第2車線】車線変更区間割合

【出典】外部観測調査結果（対策前：2022.10.18（火）、対策半年後：2023.6.8（木））
※7-8、15-17時台の計5時間を対象

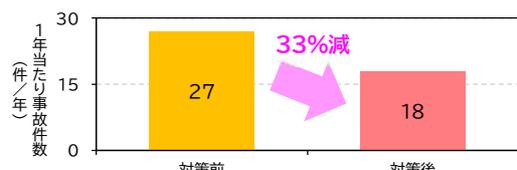


【第2→第1車線】車線変更区間割合

【出典】外部観測調査結果（対策前：2022.10.18（火）、対策半年後：2023.6.8（木））
※7-8、15-17時台の計5時間を対象



急ブレーキ発生回数の変化



事故件数の変化

【出典】ETC2.0データ（対策前：2022.10、対策半年後：2023.6の24時間を対象）
※名高速上の複数リンクを通過したと判定されたトリップを対象に急ブレーキ発生回数（-0.3G以下）を集計
※10,000サンプル当りの発生回数により比較

【出典】名高速事故データ（対策前：2021.4-2022.11、対策後：2023.4-2023.9）
※各期間の1年（365日で換算）当たりの全類型事故件数を集計
※事故データ上の環状線1.8~2.0kpおよび3号大高線0~0.3kpを対象