

運用指針

第2条①-イ

地権者、関係機関などへの提案および協議

対面通行時の上下2車線運用による  
渋滞対策費等の縮減

(東名高速道路 シズオカ静岡IC～ヤイツ焼津IC)

# 東名高速道路 シズオカ ヤイツ 静岡IC～焼津IC位置図



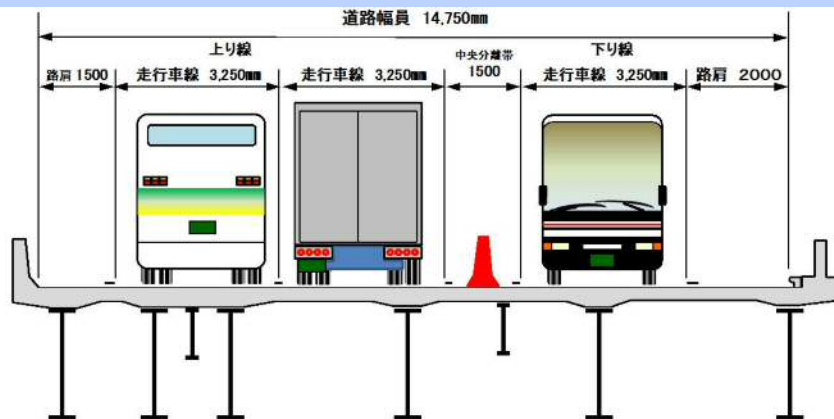
- ・東名高速道路は、東京と名古屋を結ぶ延長347kmの高速自動車国道
- ・太平洋ベルトをつなぐ日本の大動脈として、物流や観光で日本の経済・文化を支える。
- ・平成24年4月に新東名高速道路が開通した後も、商用車や観光を中心に地元地域へ貢献。
- ・静岡IC～焼津ICは、昭和44年2月1日に開通し、供用開始後48年が経過。

## 当初計画

モチムネ

- ・用宗高架橋 床版取替工事
- ・下り線側の工事のため、高速道路交通警察隊との協議により、上り3車線(通常時)を活用し、**上り2車線、下り1車線で計画**

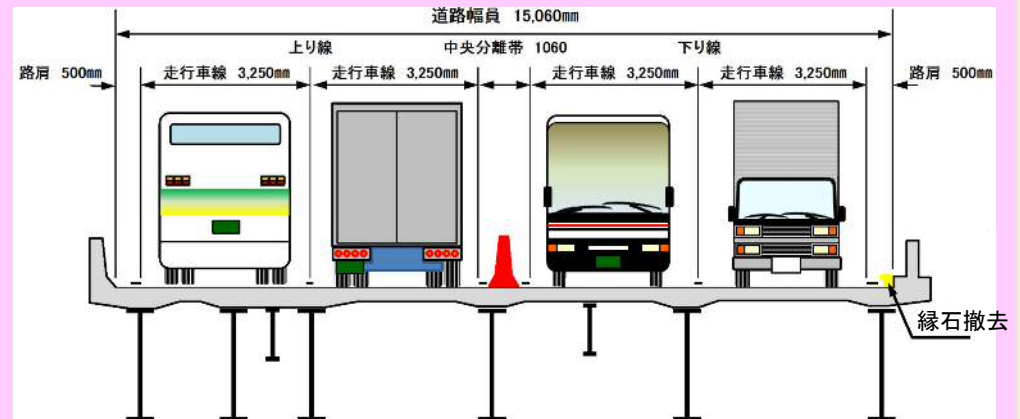
### 当初車線運用



## 経営努力による変更

- ・路肩、中央分離帯の幅員を縮小し、**上下2車線運用に変更**する渋滞改善案を提案
- ・追加の**交通安全対策**を提案しながら、高速道路交通警察隊と協議を重ね、**変更計画を了承**

### 変更車線運用



# 当初計画

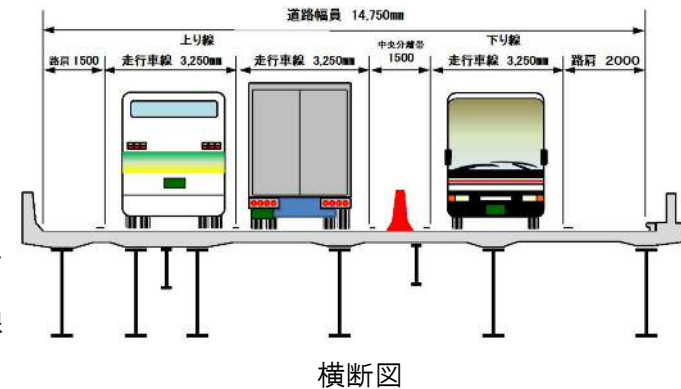
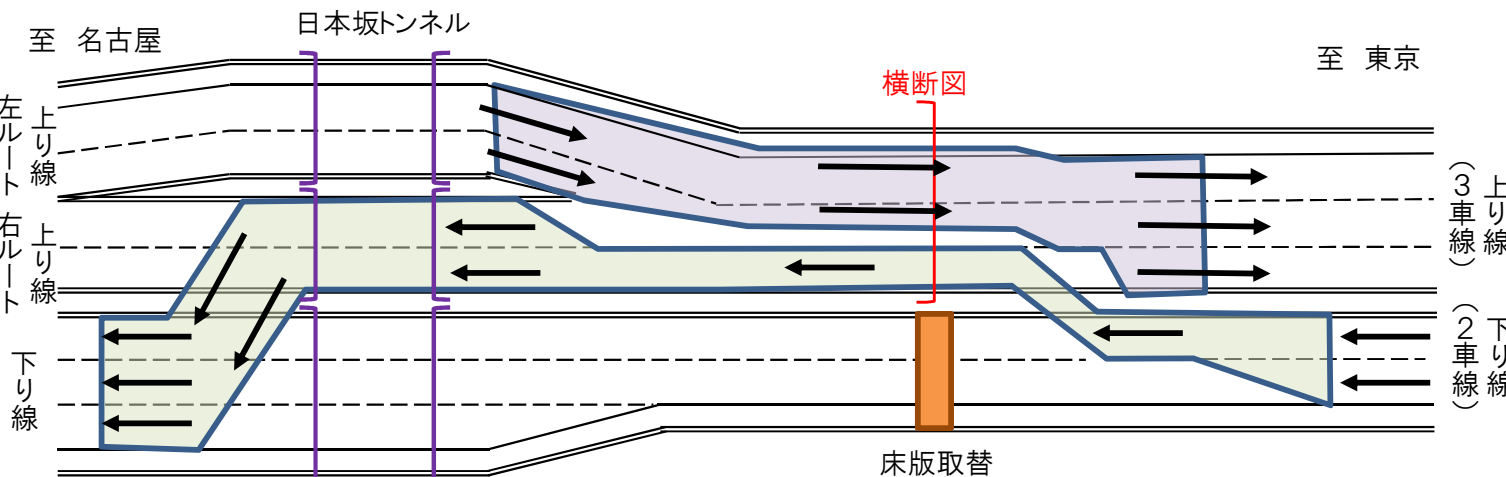
モチムネ

## ■用宗高架橋床版取替工事

重交通による既存鉄筋コンクリート床版の疲労損傷及び老朽化が著しいことから、特定更新等工事(プレストレストコンクリート床版への取替)を実施

## ■当初車線運用

- ・当該箇所は5車線運用(上り線:3車線、下り線:2車線)箇所であり、下り線の施工にあたっては**上り線3車線を活用**し、通行止めすることなく、上下線を確保することを計画
- ・車線運用は、高速道路交通警察隊との協議から、道路構造令を満足(一部特例値あり)し、上下線で発生する渋滞を極力低減できる**上り線2車線、下り線1車線**で計画
- ・さらに、渋滞を極力削減するため、**新東名への迂回を促すテレビCM・ラジオ放送による広報**、仮設情報板・追加看板の設置等を計画(迂回考慮後の渋滞は、**下り線で約9km発生する予測**)



⇒高速道路交通警察隊との下協議を実施し、了承を得た上で上記車線運用方針にて工事発注

# 変更計画

## 社会的影響・安全性向上を目的に、より円滑に交通運用が図れる施工計画の検討を実施

- ・同時期に他道路で渋滞末尾への追突事故が多発したことにより、**事故リスクの更なる低減が急務**となる



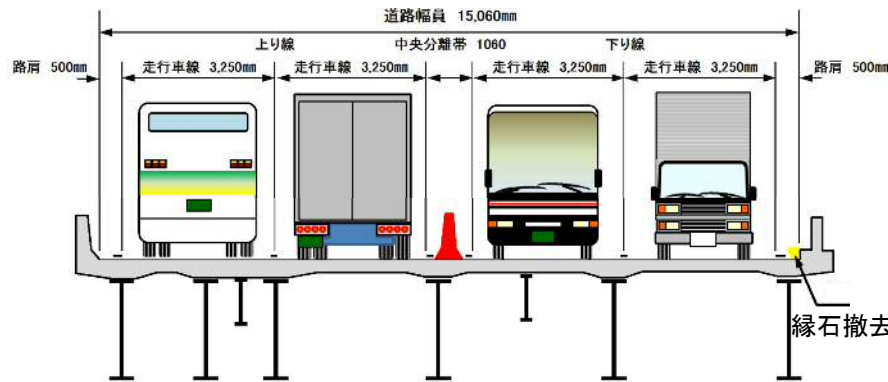
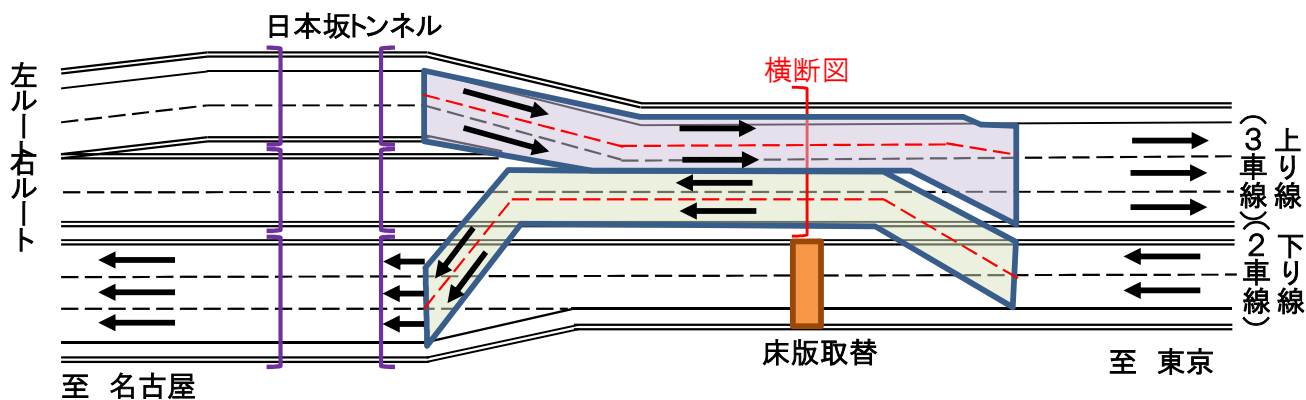
- ・路肩、中央分離帯の幅員を縮小(特例値を下回る)し、上下2車線で運用する変更計画を提案
- ・追加の交通安全対策を提案しながら、高速道路交通警察隊と協議を重ねた
- ・その結果、**変更計画が了承**



- ・下り線の**2車線化**により渋滞解消し、安全性が向上
- ・また、渋滞回避を促す**テレビCM等の広報費や交通情報の提供**に要する**費用が大幅に縮減**

車線幅員の変更

|    | 上り線  |                                | 中央分離帯<br>(側帯含) | 下り線           |     |
|----|------|--------------------------------|----------------|---------------|-----|
|    | 左路肩  | 車線                             |                | 車線            | 路肩  |
| 現況 | 3.25 | 3.5(第一)<br>3.75(第二)<br>3.5(追越) | 0.75<br>(右路肩)  | —             | —   |
| 当初 | 1.5  | 3.25<br>(2車線)                  | 1.5            | 3.25<br>(1車線) | 2.0 |
| 変更 | 0.5  | 3.25<br>(2車線)                  | 1.06           | 3.25<br>(2車線) | 0.5 |



# 車線運用の変更に向けた取組み①

■上下2車線運用実現のため、以下の高速道路交通警察隊の懸念事項を解決し、変更を了承

- ・中央分離帯の幅員縮小により、仮設中央分離帯への接触事故を懸念  
⇒夜間の視認性向上のため、**視線誘導標の追加(45基)**の追加。また、カーブ区間の**中央分離帯移動防止強化**のため、水の代わりに比重の大きい土砂を充填
- ・路肩の幅員縮小により、緊急車両の通行の不可を懸念  
⇒**縁石を撤去**し、道路幅員を極力確保するとともに、**WEBカメラ(4台)**による**監視強化**を実施。また、故障車・事故車を速やかに排除するため、**レッカー車を24時間配備**
- ・上下2車線運用となることでの実勢速度の上昇を懸念  
⇒速度抑制対策のため、**注意喚起標識の追加(23基)**及び**赤色回転灯の設置(2基)**



追加安全対策により上下2車線運用を実現。**運用変更に伴う事故及び渋滞の発生も無く施工完了**



視線誘導標(青色)の追加



中央分離帯の移動防止強化



注意喚起標識の追加



赤色回転灯の設置

# 車線運用の変更に向けた取組み②

## 【施工状況】



施工中 (H28.5)



施工中 (H28.5)



施工完了 (H28.7)

## 【経緯】

| 年 月         | 経緯 (協議・現場作業等)           | 備 考  |
|-------------|-------------------------|------|
| 平成27年3月     | 高速道路交通警察隊下協議            | 当初計画 |
| 平成27年8月     | 用宗高架橋床版取替工事契約           | 当初計画 |
| 平成27年9月～11月 | 他道路において対面通行時の追突事故が多発    |      |
| 平成27年10月～3月 | 変更計画検討、高速道路交通警察隊・県警本部協議 | 変更計画 |
| 平成28年5月～7月  | 床版取替工事に着手、車線運用開始        |      |

当初計画されていた上り線2車線、下り線1車線での車線運用計画を変更し、上下2車線運用へと変更したことは、**会社の主体的な提案及び協議**によるものである。

運用指針第2条第1項第1号イに該当

### 《申請する会社の経営努力》

高速道路交通警察隊との協議により、対面通行時の車線運用を上下2車線運用へ変更したことで、渋滞の解消につながったことから広報費等を縮減

### 助成金交付における経営努力要件適合性の認定に関する運用指針(抜粋)

#### 第二条 経営努力要件適合性の認定基準

機構は、助成金交付申請をした高速道路会社の主体的かつ積極的な努力による次の各号に掲げる費用の縮減(適正な品質や管理水準を確保したものに限り)について、経営努力要件適合性の認定を行うものとする。

- ①次に掲げるいずれかにより、道路の計画、設計又は施工方法を変更したことによる費用の縮減。
  - イ. 地権者、関係機関などへの提案および協議