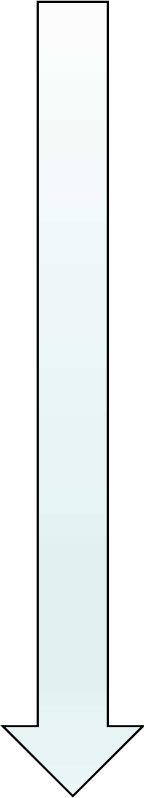


選定技術の今後の進め方について (長大橋梁／トンネル区間)

長大橋梁／トンネル区間の試行箇所を選定方針

暫定二車線の高速道路



長大橋梁／トンネル区間への試行設置に当たり、気象条件や幾何構造が異なる区間を対象とし、試行設置の影響や効果が、下記の観点において比較分析できるように設置箇所を選定。

- ・積雪地域とそれ以外
- ・道路の幾何構造(曲線半径)
- ・ワイヤロープとの連続性

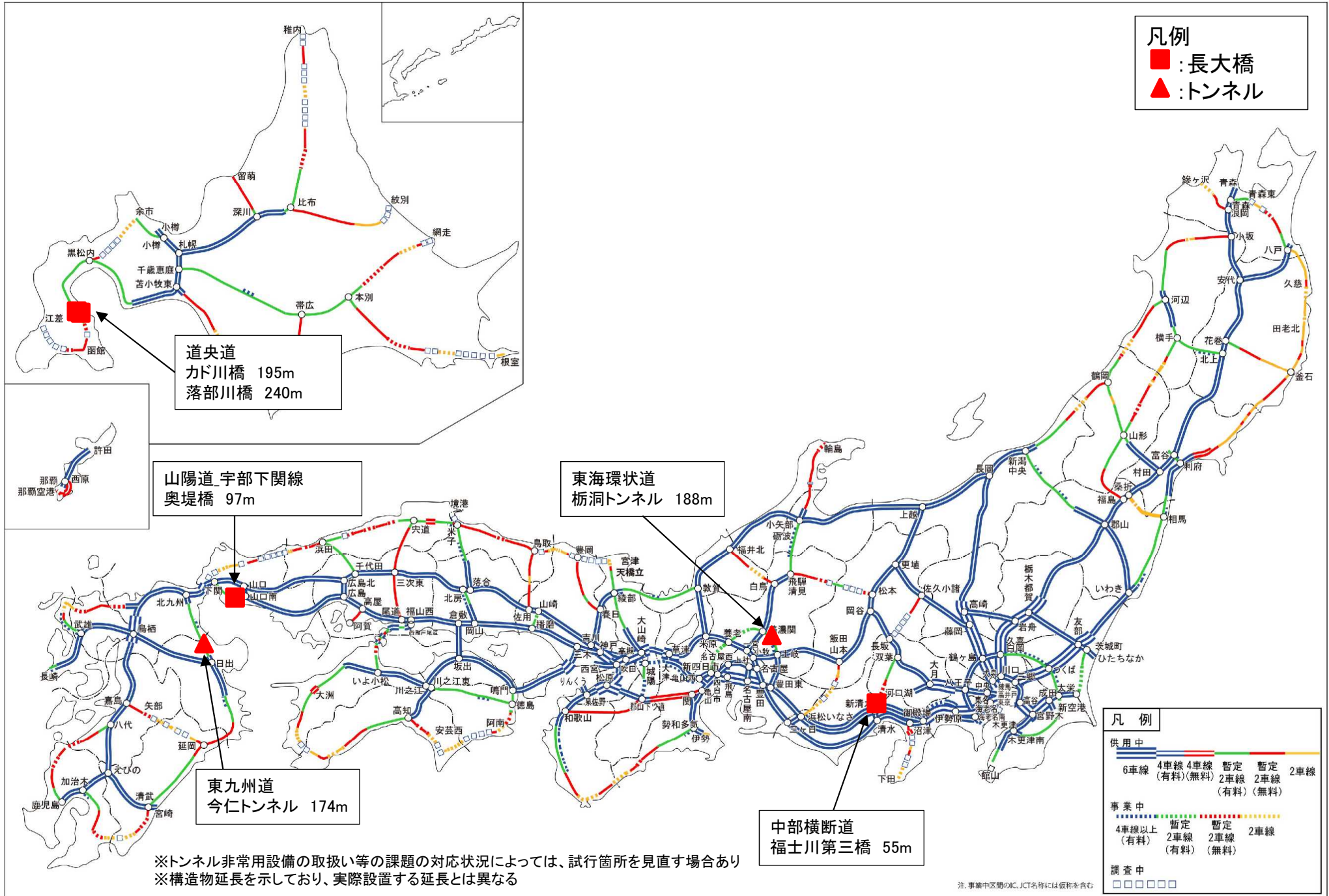
※トンネルは200m以下(D等級)を選定(非常用設備:消火器のみ)

試行設置箇所

長大橋梁4箇所(約590m※) トンネル2箇所(約360m※)

※構造物延長を示しており、実際設置する延長とは異なる

長大橋梁／トンネル区間の試行箇所



長大橋梁／トンネル区間の試行箇所特性

| No | 道路名 | 区 間 | 断面交通量 (2019年) (台/日) | 構造物の幅員構成(m) | | | 構造物属性 | | | | | | 積雪 地域 | ワイヤロープ(WR) との連続性 |
|----|------------|--|---------------------------|-------------|-----------|--------------|-------|---------------------------------|-----------|--------------------------------|----------|----------|----------|---------------------|
| | | | | 全幅 (m) | 車線 (m) | 路肩 (m) | 種別 | 名称 | 延長 (m) | 幾何構造 | | | | |
| | | | | | | | | | | 曲線半径 | 横断 勾配 | 縦断 勾配 | | |
| 1 | 道央道 | モリ森IC ^{モリ} ～落部IC ^{オトシベ} | 3,800 | 10.50 | 3.50 | 1.75 | 長大橋 | カド川橋 ^{カワバシ} | 195 | 2,000 | 3.0% | 2.2% | ○ | 前後ともWRなし |
| 2 | 道央道 | モリ森IC ^{モリ} ～落部IC ^{オトシベ} | 3,800 | 10.50 | 3.50 | 1.75 | 長大橋 | 落部川橋 ^{オトシベガワハシ} | 240 | ∞ | 2.5% | 2.6% | ○ | 前後ともWRなし |
| 3 | 中部横断道 | 新清水JCT ^{シンシミズ} ～富沢IC ^{トミサゲ} | 4,100 | 9.50 | 3.50 | 1.25 | 長大橋 | 富士川第三橋 ^{フクシ川ガワダイサンキョウ} | 55 | 1,200 | 3.5% | 4.0% | | 片側のみ既存WRと連続化 |
| 4 | 山陽道(宇部下関線) | 宇部JCT ^{ウベ} ～宇部IC ^{ウベ} | 6,800 | 10.25 | 3.50 | 1.50 1.75 | 長大橋 | 奥堤橋 ^{オクツツミバシ} | 97 | 3,500 | 2.0% | 3.0% | | 両側とも既存WRと連続化 |
| 5 | 東海環状道 | 美濃加茂IC ^{ミノカモ} ～富加関IC ^{トミカセキ} | 9,900 | 10.50 | 3.50 | 1.75 | トンネル | 栃洞トンネル ^{トチホラ} | 188 | 1,400 | 4.0% | 2.0% | | 前後ともWRなし |
| 6 | 東九州道 | 中津IC ^{ナカツ} ～宇佐IC ^{ウサ} | 9,200 | 9.50 | 3.50 | 1.25 | トンネル | 今仁トンネル ^{イマニ} | 174 | R2000⇔R8000 間のクロソイド A700 | 2.0～3.0% | 3.0% | | 前後ともWRなし |

※構造物延長を示しており、実際設置する延長とは異なる

長大橋梁／トンネル試行設置の評価の考え方（案）

○ ワイヤロープ試行設置時の評価に準じ、評価項目（案）を定める。

| 評価の項目 | | | | | |
|-------|-------|-------------------------------|-----|---------|-------------|
| 大分類 | 視点 | | 中分類 | 小分類 | |
| A : | 走行性 | ・車線からはみ出し走行はなかったか | ➡ | 車両走行挙動 | 走行位置の変化 |
| | | ・速度低下はなかったか | | | 走行速度の変化 |
| | | ・走行中、安心感を感じたか | | 運転感覚 | 安心感 |
| | | ・運転中、視覚的な障害にはならなかったか | | | 視覚的影響 |
| | | ・運転中、幅員の圧迫感を感じたか | | | 幅員の圧迫感 |
| B : | 維持管理 | ・接触、損傷はどの程度あったか | ➡ | 道路損傷 | 接触 |
| | | ・復旧作業の頻度や作業時間はどの程度あったか | | | 損傷復旧の頻度 |
| | | ・復旧作業に伴う通行止め時間はどの程度あったか | | 雪氷 | 雪堤・雪庇 |
| | | ・除雪の掻き残しが発生しなかったか | | | 除雪の作業性 |
| | | ・除雪の難しさ、接触はなかったか | | | |
| C : | 事故防止 | ・正面衝突事故が防止できたか | ➡ | 事故防止 | 事故の発生状況 |
| | | ・車両衝突によりどう損傷したか | | | 損傷 |
| | | ・衝突車両はどう損傷したか | | 事故車両 | 衝突車両の損傷 |
| | | ・車両はどう衝突したか | | | 事故時の車両挙動 |
| | | ・対向車線へのはみ出し量はどの程度だったか | | | |
| | | ・衝突車両が安全に誘導できたか | | | |
| D : | 緊急時対応 | ・開口作業が短時間で行えたか | ➡ | 救急・消防活動 | 開口作業の容易性 |
| | | ・救急・消防活動が円滑に行えたか | | | 救急・消防活動への影響 |
| | | ・復旧作業が短時間で行えたか | | 事故復旧 | 復旧作業の容易性 |
| | | ・通行止め時間を抑制できたか | | | 通行規制 |
| | | ・滞留車両の排除が円滑に行えたか [※] | | 滞留車両 | 滞留車両の影響 |

※ワイヤロープの試行設置の評価で「路肩停止車両の側方を後続車両は通過できたか」の評価項目については路肩幅が異なるため、「滞留車両の排除が円滑に行えたか」に変更