

運用指針

第2条①-イ 地権者、関係機関などへの提案及び協議

同時工事による規制回数削減

オウギオオハシ
(中央環状線 扇大橋(外) 出口)

シンゴウ
(川口線 新郷(上) 出口)

中央環状線 扇大橋(外)出口
川口線 新郷(上)出口 の路線概要

オウギオオハシ

扇大橋(外)出口

シンゴウ

新郷(上)出口

の路線概要

本件該当箇所



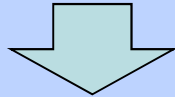
本件該当箇所



- ・中央環状線は、放射状に延びる高速道路を結ぶ環状線であり、全長約46.9kmの都市高速道路
- ・川口線は、中央環状線と東北自動車道を結ぶ、全長約12.3kmの都市高速道路

当初計画

- 各工事(4工事)について、それぞれ**出口通行止め(+本線の車線規制)**を行い、工事を実施する計画



4回の通行止め

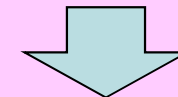
例: 中央環状線 扇大橋(外)出口

1回目	2回目	3回目	4回目
ETC設備改修工事 通行止め + 車線規制 (25時間)	伸縮装置補修工事 通行止め + 車線規制 (6時間)	標識補修工事 通行止め + 車線規制 (6時間)	区画線補修工事 通行止め + 車線規制 (6時間)

4回(43時間) × 2箇所

経営努力による変更

- 長時間の出口通行止めを要するETC設備改修工事の実施に伴い日数の削減を検討し、対象出口で実施する**工事を同時に施工する**計画を立案
- 綿密なタイムスケジュール等を高速道路交通警察隊へ丁寧に説明することで変更計画を了承



同時施工により1回での施工を実現

例: 中央環状線 扇大橋(外)出口

1回目
ETC設備改修工事 伸縮継手補修工事 標識補修工事 区画線補修工事 通行止め + 車線規制 (25時間)

1回(25時間) × 2箇所

当初計画

■各工事概要

【ETC設備改修工事】 老朽化したカメラやアンテナ等の設備の撤去、新設

【伸縮装置補修工事】 車の通行や経年劣化に伴うゴム製伸縮装置から簡易鋼製型伸縮装置へ取替え

【標識補修工事】 標識の表示内容の変更のため、標識板を補修

【区画線補修工事】 薄くなった区画線を引き直し

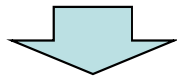
■当初規制計画

以下の理由から、1車線出口の通行止めにおいては、複数工事の同時実施実績がほぼなかったため、利用台数が少ない夜間時間帯を基本に**各工事毎に通行止め、車線規制を行う計画とし、工事発注**

- ・交通量の多さから、渋滞を考慮して、規制は**お客様への影響が極力少ない夜間の短時間(当該箇所:23時～翌5時)**に限っていたため、複数工事による工事遅延を懸念

※出口通行止めは、本線部から車線規制を行うため、交通量の多い時間帯には渋滞が発生

- ・首都高速は**車線幅や路肩幅が狭く**、出口ランプ部だけでなく一車線規制内においても作業ヤードは制限されるため、工事が輻輳することによる工事安全面及び工事遅延を懸念



■課題

出口通行止めが複数回行われることにより、**出口利用者への影響や渋滞・事故の発生リスクが増加**

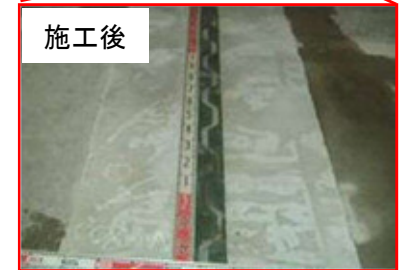
ETC設備改修工事



伸縮装置補修工事



施工後



一車線規制時のイメージ
※本件の写真ではありません

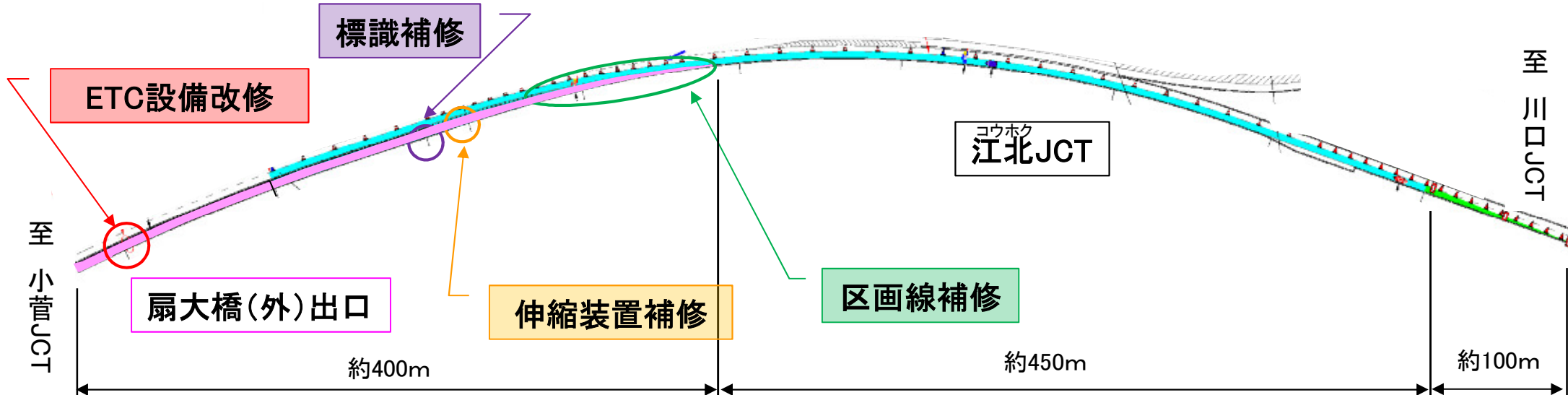
変更計画

長時間の出口通行止めが必要なETC設備改修工事の本格化に伴い、複数工事の同時施工を検討。出口利用者への影響や渋滞・事故リスクを軽減するため、複数工事の同時施工を検討。標識補修・伸縮装置補修・区画線補修の3つの工事は、当初23時～翌5時(6時間)という限られた時間で予定しており、同時に行うことが困難であったが、長時間の通行止めが必要となるETC設備改修工事(20時～翌21時)に併せて実施することで、20時～翌5時(9時間)の施工が可能となり、この3時間の規制時間延長を活用し、3つの工事を一つの規制内で工夫して実施する計画を立案した。

■規制計画(変更)

規制時間 : 20時～翌5時 出口通行止め + 本線一車線規制
翌5時～翌21時 出口通行止め

例: 中央環状線 扇大橋(外)出口における「出口通行止め+本線一車線規制」時(20時～翌5時)の規制状況



※同条件の規制を扇大橋(外)出口:1回 + 新郷(上)出口:1回 = 合計2回実施

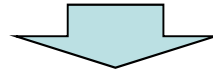
変更計画に向けた取組み

■工事実施に向けた対策

- ・時間内に必ず工事を完了させるため、**4工事の綿密なタイムスケジュールの作成・管理**を実施
- ・限られた作業ヤードの中で複数工事を行うため、**作業スケジュールに合わせた工事車両の動線確保計画**を作成
- ・同時施工による工事中の事故を防ぐため、関係者による工事の**調整会議**を実施し、**万全な連絡体制を確立**

■高速道路交通警察隊との協議

高速道路交通警察隊へ上記の対策を提案し、特に**狭隘な作業ヤード内で輻輳する工事車両の安全な動線確保計画**を詳しく説明することで、変更を了承



- ・1回の出口通行止めの中で複数工事の同時施工を実現。複数工事の同時施工に起因する**渋滞及び事故の発生も無く**、施工を完了
- ・お客様への影響を極力小さくし、さらに事故発生リスクを軽減するとともに、**規制費用を縮減**

【協議経緯】

年 月	経緯(協議・現場作業等)
平成28年12月	当初計画策定
平成29年 2月	当初計画にて工事契約
平成29年 4月	変更計画立案、高速道路交通警察隊協議
平成29年 5月	変更計画にて施工

※扇大橋出口、新郷出口は同時に協議を実施

経営努力要件適合性について

高速道路交通警察隊と協議し同意を得て、規制回数を削減したことは、**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号イに適合

《申請された会社の経営努力》

関係機関と協議し、規制回数を削減したことにより規制費を縮減

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る。)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及び協議