会社の経営努力による費用の縮減内容について

資料－3

運 用 指 針
第２条①－ロ

現場特有の状況に対応するための創意工夫

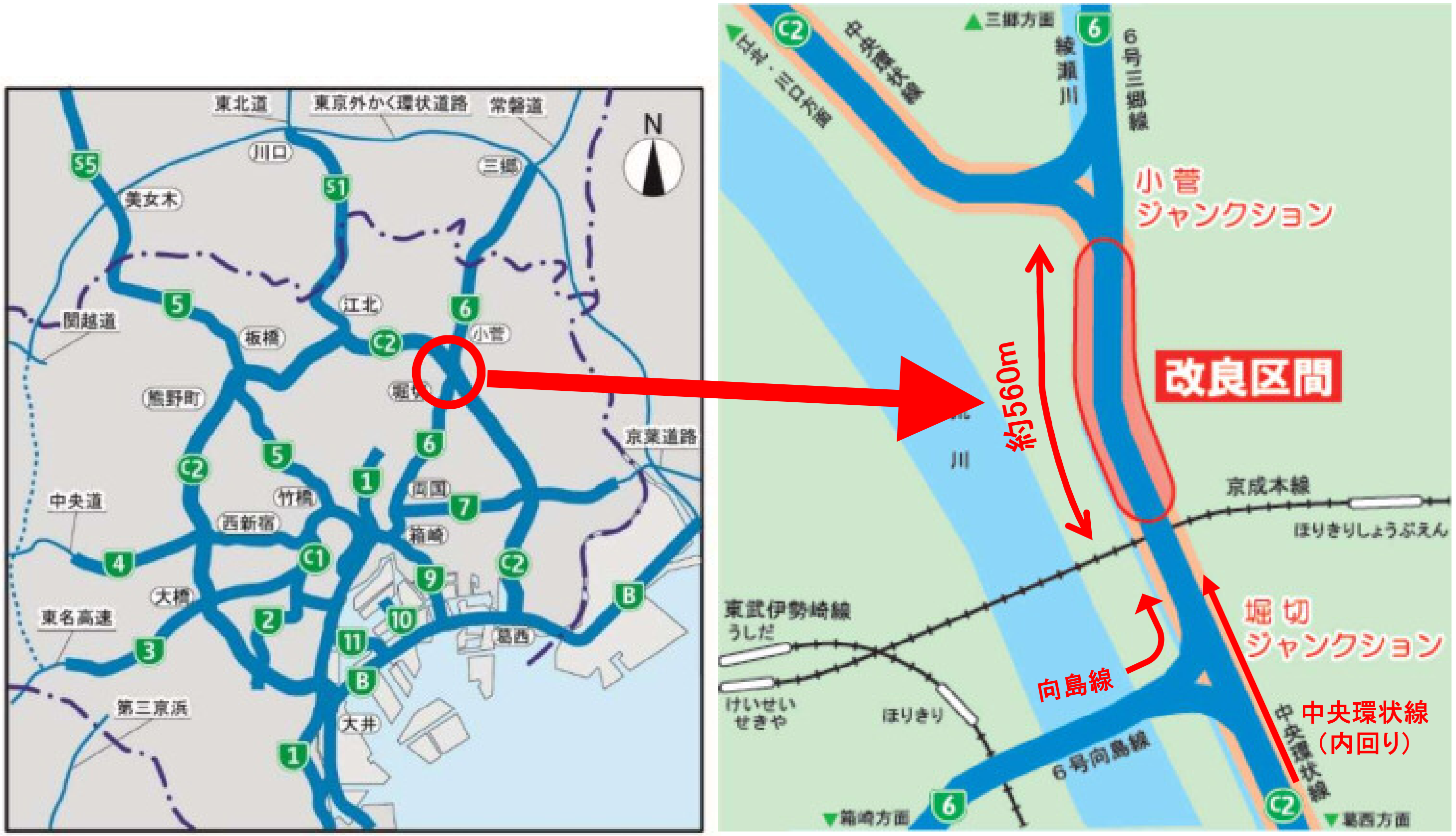
通行止めから車線規制への見直し

（中央環状線　堀切（ホリキリ）ＪＣＴ～小菅（コスゲ）ＪＣＴ）

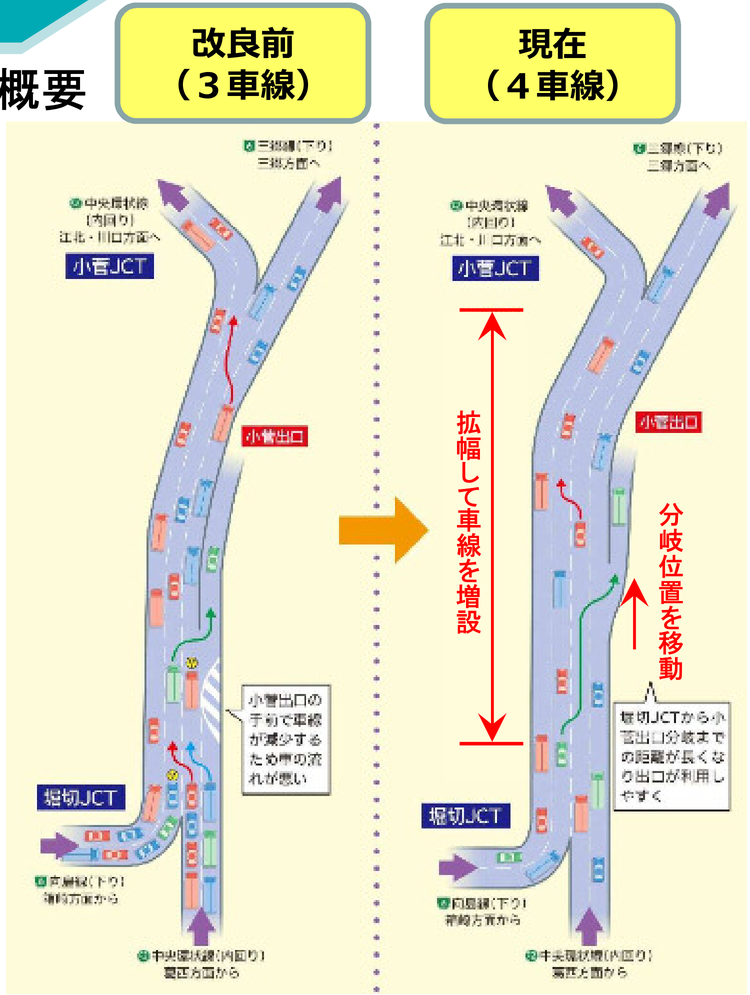
堀切小菅ジャンクション間改良の事業概要

ホリキリ　コスゲ

■位置図



■事業概要



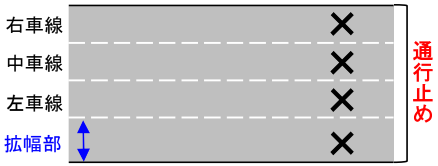
- 首都高速6号向島線（下り）、中央環状線（内回り）が交錯する堀切JCTから小菅JCTの間は、上下線合わせて１日あたり約15万台が通行する重交通区間
- 短い区間の中に合流・分流が存在するため、交通流が交錯し、一方向3車線では時間帯により渋滞が発生
- そこで、本区間での渋滞を緩和し、中央環状線をより快適に利用いただくことを目的として、3車線から4車線に拡幅する改良工事を実施し、利用性を向上

当初計画

- 4車線化拡幅事業の開通前に**全車線の区画線の引き直し**および**仮設防護柵の撤去が必要**
- 開通前日から当日にかけて、堀切JCT～小菅JCT間の**夜間通行止めを計画**

【規制の流れ】

ステップ①
通行止め（22時～翌3時半）



↓

規制撤去（翌3時半～翌5時）

経営努力による変更

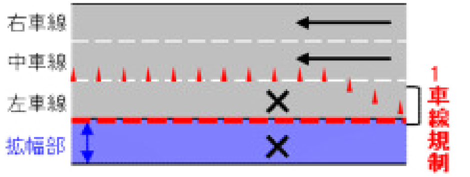
- 交通影響を軽減するため、**車線規制での施工を検討**
- 当該区間の交通量を踏まえ、**渋滞が発生しにくい規制切替のタイミング**や、**車線規制の時間帯**を検討
- 関係機関の了承を得て、**規制帯の切替を行うことで車線規制による施工を実現**

↓

規制に係る費用を縮減

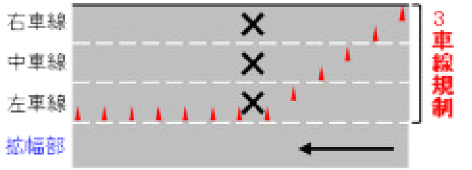
【規制の流れ】

ステップ①
1車線規制（20時～24時）



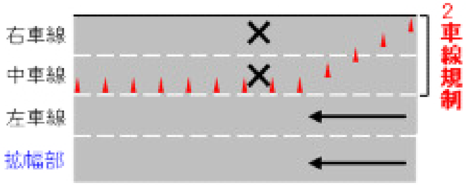
↓

ステップ②
3車線規制（24時～翌1時半）



↓

ステップ③
2車線規制（翌1時半～3時半）

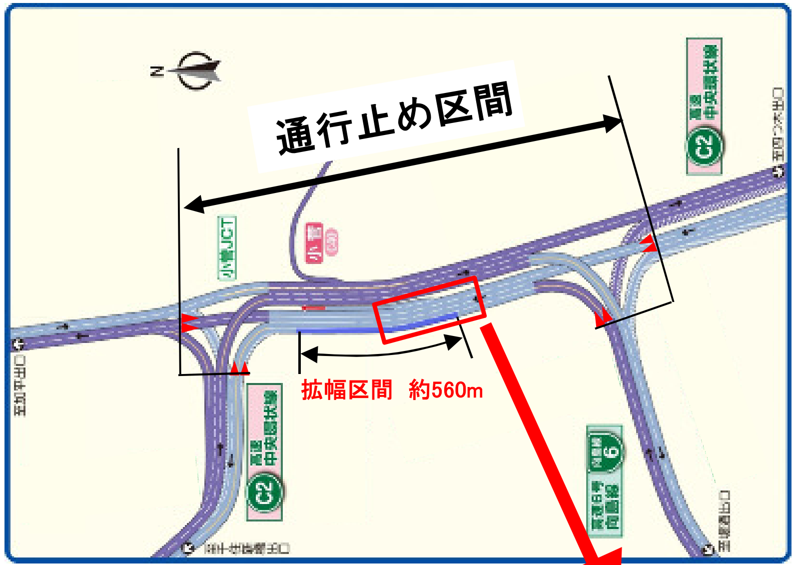


↓

規制撤去（翌3時半～翌5時）

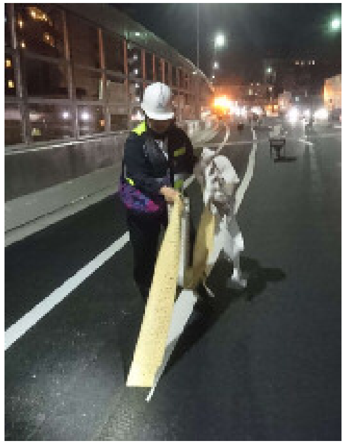
当初計画

- 当該区間は3車線から4車線への拡幅に伴い、道路線形が変わるため、**拡幅部の出口すり付け区間**では、全車線の区画線の引き直しを開通前日から当日にかけての**1夜間で確実に行う必要**があった
- 1夜間での3車線から4車線への区画線の引き直しは、ほとんど過去に例のない作業であるため、堀切JCTから小菅JCT間を**1夜間通行止めとし**、事前に設置していた**仮区画線・仮設防護柵の撤去、区画線の設置を計画**
- 当該箇所は重交通区間であるため、リーフレット・ポスター等を用いた広報を行い、**周辺道路への迂回を計画**



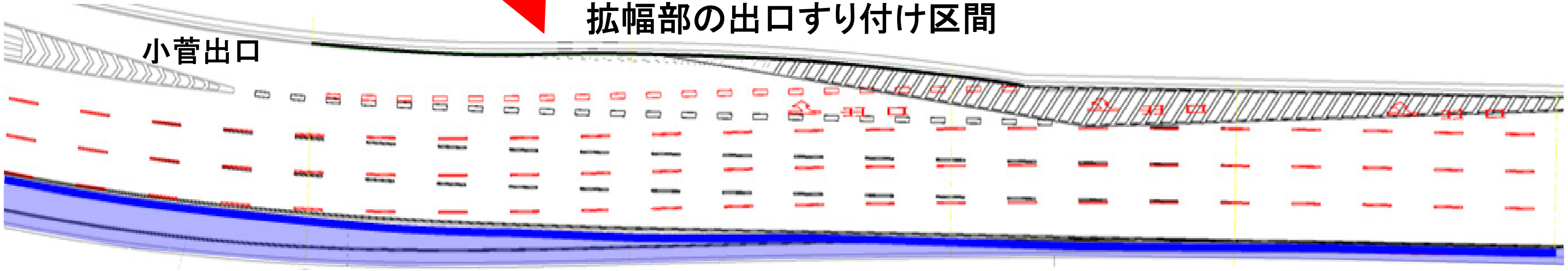
開通当日作業工程（22時～翌5時まで通行止め）

保安規制		開通当日作業工程									
		20時	21時	22時	23時	24時	1時	2時	3時	4時	5時
夜間 通行止め	保安規制設置			■■							
	仮設防護柵撤去				■■	■■					
	仮区間線撤去				■■	■■	■■				
	路面文字撤去				■■	■■	■■				
	区画線・路面文字設置					■■	■■	■■	■□		
	路面確認							□■	■□		
規制切替	保安規制切替								□■	■■	



仮区画線（テープ）撤去

拡幅部の出口すり付け区間



- 拡幅部
- 当初仮区画線（黒線）
- 最終の区画線（赤線）
- 仮設防護柵（青線）

変更計画

- 交通影響を軽減するため、また、東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）の供用が延期されたことにより、通行止めとした場合に迂回路が確保出来なくなる可能性が出たこともあり、**夜間車線規制による施工を検討**
- 車線規制による施工を実現するため、**交通影響を軽減する対策**や、**工事実施に向けた協議を実施**

↓

- お客様への影響を極力小さくした**1夜間での車線規制による施工を実現**し、渋滞及び事故もなく完了
- 通行止めを実施しなくなったことにより、**規制費用**及び**リーフレット・ポスター等を用いた広報費を縮減**

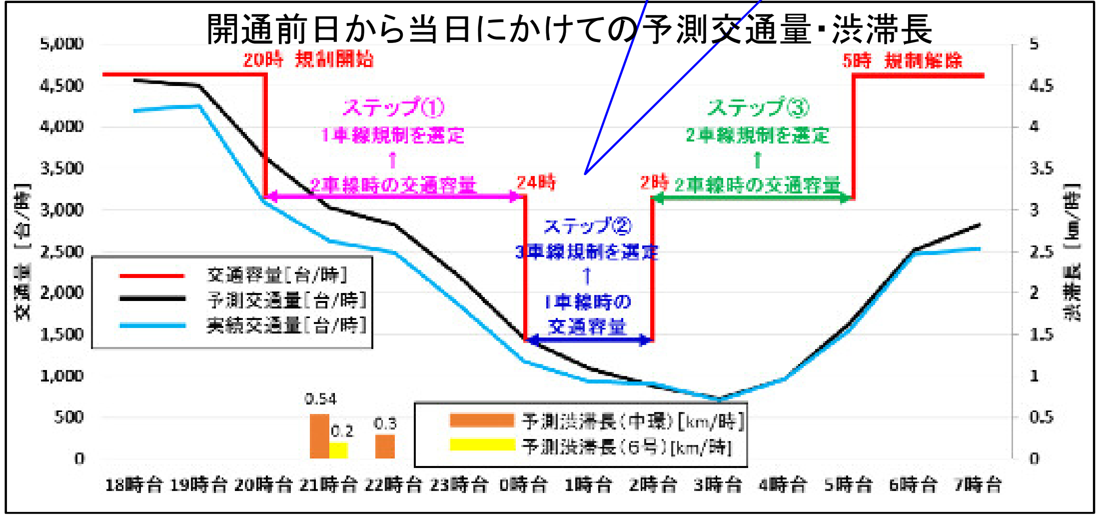
東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT） 位置図

変更計画　作業工程（20時から翌5時まで車線規制）

作業ステップ		開通当日作業工程																			
		20時		21時		22時		23時		24時		1時		2時		3時		4時		5時	
ステップ① 規制開始 左1車線規制	保安規制設置	■	■																		
	仮設防護柵撤去			■	■	■	■														
	仮区画線撤去			■	■																
	区画線設置					■	■	■													
	路面確認								■												
規制切替	先頭固定規制									■											
ステップ② 右3車線規制 ・ 小菅出口通行止	仮区画線撤去										■	■									
	区画線・路面文字設置										■	■									
	路面確認											■									
規制縮小	保安規制縮小												■								
ステップ③ 右2車線規制 ・ 小菅出口通行止	仮区画線撤去										■	■	■	■							
	路面文字撤去											■	■	■	■						
	区画線・路面文字設置												■	■	■	■					
	路面確認															■					
規制解除	保安規制撤去																■	■	■		

変更計画に向けた取組み

３車線規制を実施しても渋滞が発生しにくいタイミングを決定



■交通影響を軽減する対策

・4車線における3車線規制は初めての取組みであったため、前年度の同時期の交通量から当日の交通量を予測し、**渋滞が発生しにくい規制切替のタイミングや車線規制切替ステップを検討**

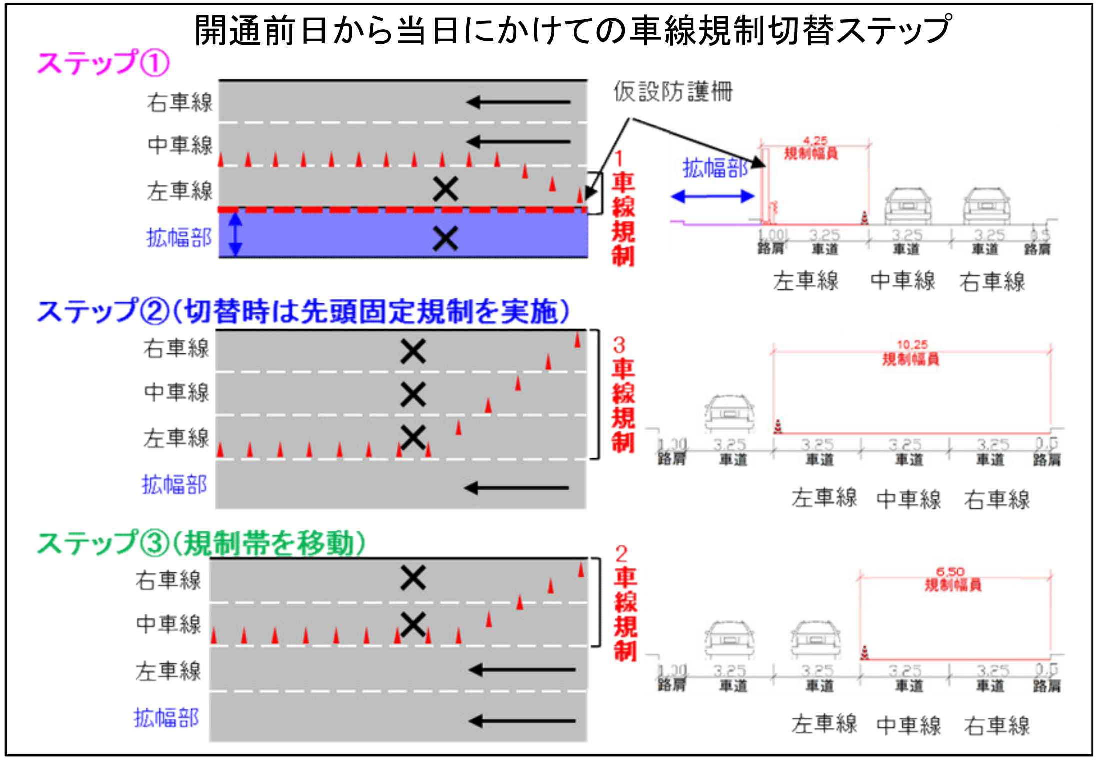
■工事実施に向けた協議

・高速道路交通警察隊や警視庁本部に対して、上記の対策を説明し、**規制切替時の先頭固定規制を警察に依頼**

・**スケジュールおよび連絡体制について綿密に調整**し、協議を重ねることで変更計画の了承を得た

【協議経緯】

年　月	経緯（協議・現場作業等）
平成23年　6月	協定締結（機構・会社）
平成24年　6月	工事契約
平成29年　4月～	変更計画立案、関係機関協議（10回程度）
平成29年　8月	変更計画にて工事変更契約
平成30年　2月	変更計画にて施工



経営努力要件適合性の認定について

重交通区間において、交通影響軽減のため渋滞が発生しにくい車線規制切替ステップを検討し、夜間通行止めから車線規制による施工へ変更したことは、**現場特有の状況に対応するための創意工夫**によるものである。

運用指針第２条第１項第１号ロに該当

≪申請された会社の経営努力≫

渋滞が発生しにくい車線規制切替ステップを検討し、規制方法を見直したことにより規制費用及び広報費用を縮減

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。

ロ．申請の対象である現場特有の状況に対応するための創意工夫