

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

## 休日を含めた昼夜連続車線規制による規制日数の削減

(長崎自動車道 オオムラ 大村 I C ~ イサハヤ 諫早 I C)

(高知自動車道 カワノエヒガシ 川之江東 J C T ~ シングウ 新宮 I C)

# 長崎自動車道および高知自動車道の路線概要

## 長崎自動車道



## 高知自動車道



- ・長崎自動車道は長崎県長崎市を起点に佐賀県鳥栖市に至る延長120.1kmの高速自動車国道(H16.3.27 全線開通)。現在、長崎IC～長崎多良見ICの区間において、4車線化事業を行っており、安全性・走行性の向上が期待されている
- ・高知自動車道は愛媛県四国中央市を起点に高知県須崎市に至る延長91.9kmの高速自動車国道(H20.7.31全線4車化)。山岳地帯の急峻な地形を通過するため、トンネル・橋梁などが多く、また、代替ルートが少ないため、交通・物流の重要な役割を担っている

## 当初計画

- ・休日の交通量が増加する傾向である当該地域において、高速道路交通警察隊との協議により、交通規制は平日に限定されていたことから、橋梁の舗装補修工事は**平日のみの昼夜連続車線規制**で計画（休日は仮舗装を行うことで通行を確保）

【当初規制日数】

	第一週	第二週	第三週	第四週
長崎道	平日 休日 設置 撤去 4日	平日 休日 設置 撤去 4日	平日 休日 設置 撤去 5日	
	平日 休日 設置 撤去 5日	平日 休日 設置 撤去 5日	平日 休日 設置 撤去 5日	平日 休日 設置 撤去 4日

長崎道 : 計 26日間 (13日間×2車線)

高知道 : 計 38日間 (19日間×2車線)

## 経営努力による変更

- ・工事中事故の抑制等を目的に、規制日数を削減可能な、**休日を含めた昼夜連続車線規制**を立案
- ・休日の渋滞予測により、**交通影響の少ない日を選定し、様々な交通安全対策を追加実施**することで変更計画の了承を得た



**休日を含む**昼夜連続車線規制を実現

【変更規制日数】

	第一週	第二週	第三週	第四週
長崎道	平日 休日 設置 撤去 11日	平日 休日 設置 撤去		
	平日 休日 設置 撤去 14日	平日 休日 設置 撤去		

長崎道 : 計 22日間 (11日間×2車線)

高知道 : 計 28日間 (14日間×2車線)

# 舗装補修工事の当初計画

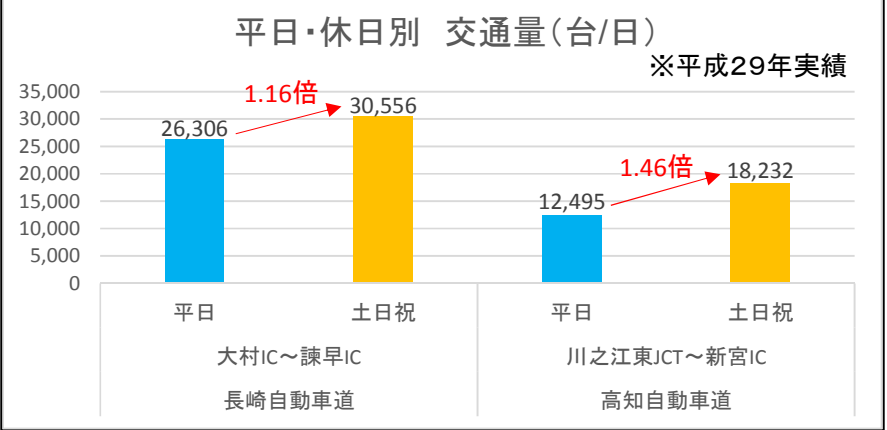
## ■当初計画

- ・当該路線は**休日の交通量が増加する傾向**にあることから、高速道路交通警察隊は休日規制による事故リスクの増加や渋滞の発生を懸念しており、**昼夜連続車線規制は平日のみに限定**
- ・床版補修工及び床版防水工は、平日内で施工を完了させることが不可能であったため、仮舗装を行うことで休日における通行を確保

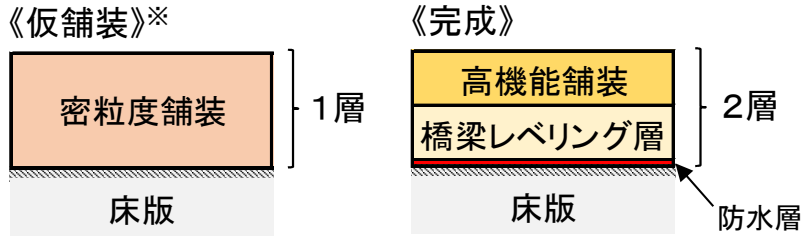
## ■課題

- ・床版補修工及び床版防水工を伴う工事であり、規制日数が長くなるため、**渋滞や事故発生リスクの増加**
- ・休日の通行確保のために**規制設置・撤去費、仮舗装費が増加**
- ・施工ジョイントの増加による**構造上の弱点が生じるリスクの増加**

## ■施工順序



## 仮舗装イメージ



※一時的な仮復旧となるため、簡易な1層施工により舗装を行う



《切削工》



《床版補修工》



《床版防水工》



《舗設工》

# 変更計画

## 工事中事故の抑制、規制費・仮舗装費の縮減を目的とし、休日を含めた昼夜連続車線規制を立案

- ・他地域では実績はあるものの、当該路線では過去に例のない新たな取り組みであったため、休日を含めた昼夜連続車線規制の実施に向け、高速道路交通警察隊と協議を実施
- ・予告看板の追加設置等の**交通安全対策等を提案**することで変更の了承を得た



### 規制費及び仮舗装にかかる費用を縮減

#### 【工程表(長崎道)】 ※追越車線の例

当初計画

1週目				2週目				3週目					
1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	6日目	7日目	8日目	9日目	10日目	11日目	12日目	13日目	14日目
月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日
設置			撤去				撤去				撤去		
施工 (切削+床版補修+仮舗装)				施工 (切削+床版補修+仮舗装)				施工 (切削+床版防水+舗装)					

規制延べ日数: 26日間 (走行・追越車線)  
規制延べ回数: 6回

変更計画

1週目				2週目				3週目					
1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	6日目	7日目	8日目	9日目	10日目	11日目	12日目	13日目	14日目
月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日
設置 撤去													
施工 (切削+床版補修+床版防水+舗装)													

規制延べ日数: 22日間 (4日減)  
規制延べ回数: 2回 (4回減)  
※仮舗装が不要 (1,800㎡減)

#### 【工程表(高知道)】 ※追越車線の例

当初計画

1週目					2週目					3週目					4週目			
1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	6日目	7日目	8日目	9日目	10日目	11日目	12日目	13日目	14日目	15日目	16日目	17日目	18日目	19日目
月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金
設置				撤去				撤去				撤去				撤去		
施工 (切削+床版補修+仮舗装)					施工 (切削+床版補修+仮舗装)					施工 (切削+床版補修+仮舗装)					施工 (切削+床版防水+舗装)			

規制延べ日数: 38日間 (走行・追越車線)  
規制延べ回数: 8回

変更計画

1週目					2週目					3週目					4週目			
1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	6日目	7日目	8日目	9日目	10日目	11日目	12日目	13日目	14日目	15日目	16日目	17日目	18日目	
月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金
設置 撤去																		
施工 (切削+床版補修+床版防水+舗装)																		

規制延べ日数: 28日間 (10日減)  
規制延べ回数: 2回 (6回減)  
※仮舗装が不要 (1,800㎡減)

## 渋滞予測結果及び施工実施日

← 規制実施日  
→ 渋滞発生予測日

月	火	水	木	金	土	日
10/22	10/23	10/24	10/25	10/26	10/27	10/28
← 走行車線			→			
10/29	10/30	10/31	11/1	11/2	11/3	11/4
← 走行車線			→			
11/5	11/6	11/7	11/8	11/9	11/10	11/11
← 走行車線			→			
11/12	11/13	11/14	11/15	11/16	11/17	11/18
← 走行車線			→			
11/19	11/20	11/21	11/22	11/23	11/24	11/25
← 走行車線			→			
11/26	11/27	11/28	11/29	11/30	12/1	12/2
← 追越車線			→			
12/3	12/4	12/5	12/6	12/7	12/8	12/9
← 追越車線			→			



工事予告看板(7km手前)



工事予告看板(休憩施設)

# 変更計画に向けた取り組み(長崎道)

当該区間における休日を含めた昼夜連続車線規制は**高速道路交通警察隊と協議を重ね**、以下の交通安全対策等を実施することで了承を得た

## ■ 渋滞対策

- ・9月～3月までの時間別交通分析、**渋滞予測を行い**、渋滞が発生する大型連休を避けた通常の土日で計画

【実施日】 走行 10月22日(月)～10月28日(日)  
11月 5日(月)～11月10日(土)  
追越 11月26日(月)～12月 5日(水)  
※雨天等による施工の中止日も含む

## ■ 交通安全対策等

- ・早期周知による車線移動の意識向上を目的とし、工事規制**7km手前**より昼夜連続車線規制の**予告看板の設置**(通常は1km手前)
- ・規制区間の直近ICである諫早ICオンランプや直近の休憩施設である今村PAにも昼夜連続車線規制の**予告看板を設置**
- ・渋滞が発生した場合に速やかに注意喚起等が実施できるよう、**後尾警戒車を準備**

規制に起因する**渋滞及び事故の発生もなく**、当該規制方法による施工を完了

## 【協議経緯】

年月	相手	協議内容等
平成30年2月		当初計画策定
平成30年7月～9月	長崎県警	変更計画立案、高速道路交通警察隊へ協議
平成30年10月～		変更計画にて施工

# 変更計画に向けた取り組み(高知道)

当該区間において休日を含めた昼夜連続車線規制は**高速道路交通警察隊と協議を重ね**、以下の交通安全対策等を実施することで了承を得た

## ■交通安全対策の強化

- ・道路線形を考慮し、視認性の良い箇所に、**50km規制表示看板**を設置
- ・規制区間の走行支援情報として、**残り規制延長を表示した看板**を設置
- ・余裕を持った車間確保の走行を目的として、**車間距離注意のコーンカーバー**を設置



規制に起因する**渋滞及び事故の発生もなく**、当該規制方法による施工を完了

【実施日】 走行 平成30年10月22日(月)～11月7日(水)  
 追越 平成30年11月8日(木)～11月21日(水)  
 ※雨天等による施工の中止日も含む



50km規制表示看板



規制延長表示看板



コーンカーバー(車間距離注意)

## 【協議経緯】

年月	相手	協議内容等
平成30年1月		当初計画策定
平成30年6月	愛媛県警	舗装工事全体の平日のみの昼夜連続車線規制について協議・了承
平成30年10月	愛媛県警	当該工区の土日を含めた昼夜連続車線規制について協議・了承

## 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、平日のみの昼夜連続車線規制から休日を含めた昼夜連続車線規制に変更し規制日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号イに該当

### 《申請された会社の経営努力》

関係機関と協議し、平日のみの昼夜連続車線規制から休日を含めた昼夜連続車線規制に変更することで規制日数を削減し、規制費、仮舗装費を縮減

### 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及び協議