

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

トンネル通行止めによる規制回数の削減

(都心環状線 キタノマル 北の丸トンネル)

都心環状線 キタノマル 北の丸トンネル の路線概要



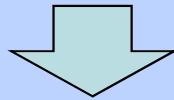
本件該当箇所



- ・都心環状線は、東京都の最都心部を結ぶ環状線であり、全長約14.8kmの都市高速道路
- ・北の丸トンネルは、1964年に供用し、供用から50年以上経過しているトンネル
- ・北の丸トンネル付近は、首都高速道路の1日当たりの通行台数約98万台のうち約8.5万台が通行する、都心間を結ぶ重要な役割を担う都市高速道路

当初計画

- ・都心環状線は、交通量が多く、通行止めによる渋滞や迂回の影響の大きさにより、工事のための通行止め実績がなかった
- ・各工事(2工事)について、それぞれ長時間に渡る車線規制を行い、工事を実施する計画



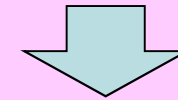
計4回の長時間車線規制
(各車線規制:5時間)

1回目 (第1週)	2回目 (第2週)	3回目 (第3週)	4回目 (第4週)
剥落防止対策工事 逆走対策工事 車線規制	剥落防止対策工事 車線規制	逆走対策工事 車線規制	逆走対策工事 車線規制

計4回(車線規制:20時間)

経営努力による変更

- ・中央環状線が全線全通したことによる新たなネットワークが形成されたことを踏まえ、規制回数を削減可能な、通行止めを検討
- ・交通影響検討や迂回ルートに合わせた広報計画等を高速道路交通警察隊や警視庁本部へ丁寧説明することで変更計画を了承



通行止めにより1回での施工を実現
(通行止9時間+前後車線規制2時間)

1回目 (第1週)
剥落防止対策工事 逆走対策工事 通行止め

1回(通行止め+車線規制:11時間)

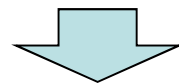
当初計画

- ・北の丸トンネルは、供用後50年経過しているトンネルであり、お客様の安全を確保するために**剥落防止対策**を計画
- ・また、JCTや出入口等では、逆走に起因した事故が発生する可能性があるため、**逆走防止対策**を計画

■ 当初規制計画

- ・過去に都心環状線で**工事のための通行止め実績はなし**(緊急工事を除く)
- ・広域迂回路ネットワークの整備未了(中央環状線 大井JCT~大橋JCT未開通)
- ・当該区間は、**交通量が多い**ことから、高速道路交通警察隊は、**通行止めによる渋滞や迂回の影響の大きさを懸念**
- ・都心環状線 三宅坂JCT~竹橋JCT間(外回り)において、**計4回の車線規制**(AM0時~AM5時)を行う当初計画とし、**工事発注**※

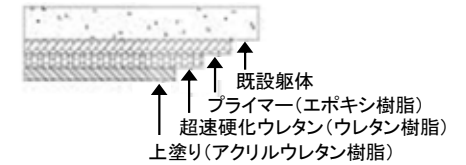
※工事発注したものには、他箇所の新設も含む



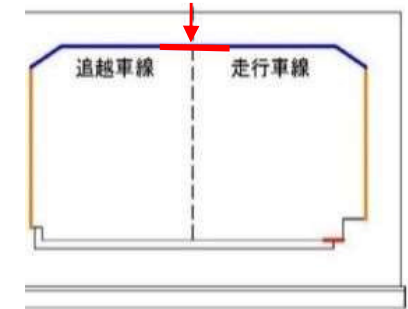
■ 課題

- ・**重交通路線**であるため、車両を通しながらセンターライン上の天井部を施工する際、**お客様および作業員の安全確保**が必要
- ・規制回数が多くなることにより、お客様への影響及び事故発生リスクが増加

トンネル剥落対策の構造



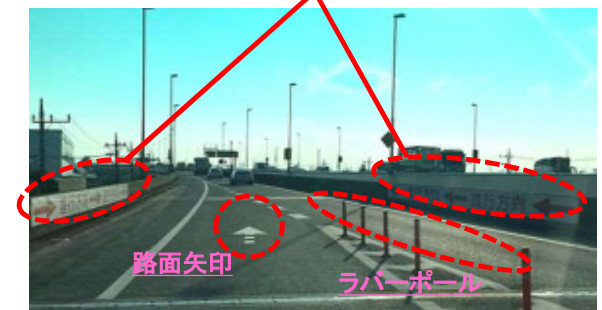
剥落防止対策施工範囲(天井部)
(内、センターライン上)



外回り

逆走対策イメージ

高輝度矢印板文字板



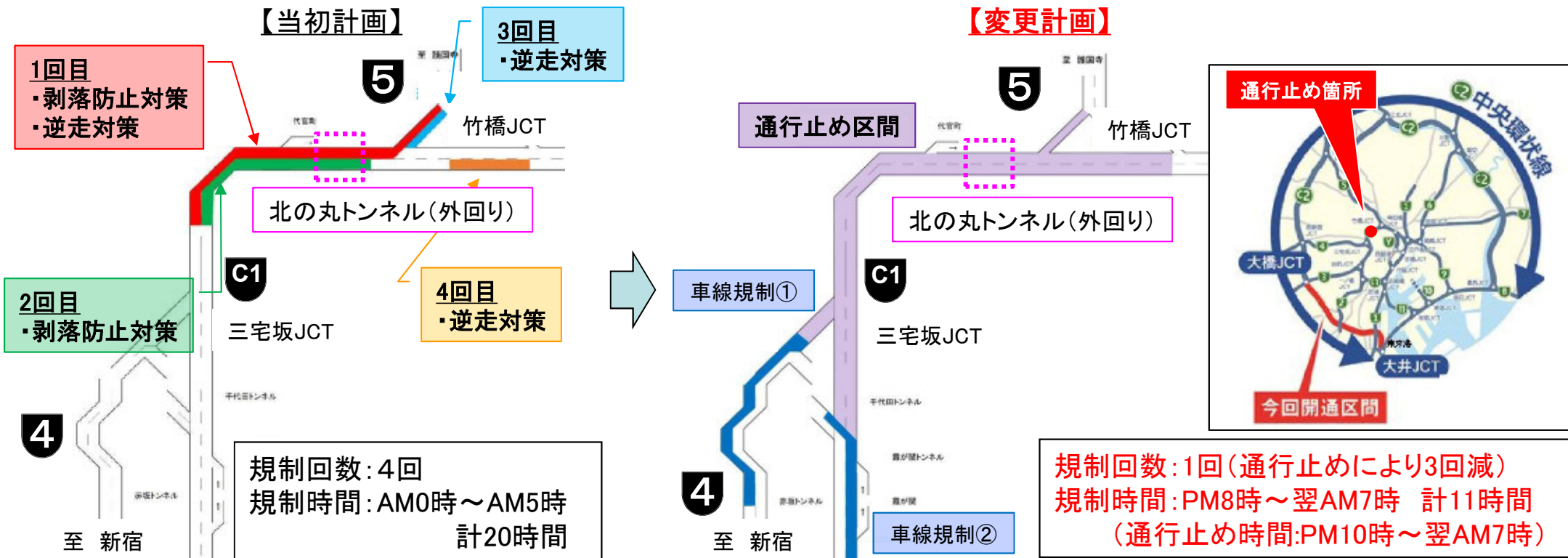
本線合流部の逆走対策例(三郷JCT)

変更計画

平成27年3月7日 中央環状線 大井JCT～大橋JCT間開通(中央環状線の全通)

- ・都心環状線における補修工事による**通行止め**は、交通量の多さによる迂回路への影響が大きいことから**実績がなかった**が、中央環状線が全線開通したことによる**ネットワークの形成を踏まえ**、規制によるお客様への影響及びお客様と作業員の「安全」を考慮し、**初の通行止め実施**の検討に着手

■規制と通行止めの比較



変更計画に向けた取組み

■ 都心環状線通行止めに伴う交通影響を軽減する対策検討

通行止めに伴う交通影響を検討するため、**渋滞発生状況予測**や**設定した迂回路上の渋滞予測等**を実施

⇒ **交通影響を極力小さくするため**、交通状況を整理し、交通影響の最も少ない時期、曜日、時間帯等を設定

(設定日) 正月明けの休日夜間：平成29年1月7日(土)22:00～1月8日(日)7:00

⇒ 15分毎の渋滞予測結果に基づき、渋滞を軽減するため、渋滞発生が予測される箇所を中心に、**当日の迂回ルート**を案内する**LED標識車**や**横断幕の配置計画**を策定

■ 高速道路交通警察隊等との協議

高速道路交通警察隊や警視庁本部に対して、中央環状線の全線開通に伴い多様なルート選択が可能となることや、上記の対策を説明し、**幾度となく協議を重ね**、変更を了承

- ・通行止め起因する**渋滞の発生**(通行止め時の先頭固定に伴うもののみ)や**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26年 6月	当初計画策定
平成26年 9月	当初計画にて工事契約
平成27年 3月	中央環状線 大井JCT～大橋JCT間開通(中央環状線の全通)
平成28年12月	変更計画立案、高速道路交通警察隊協議
平成29年 1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

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