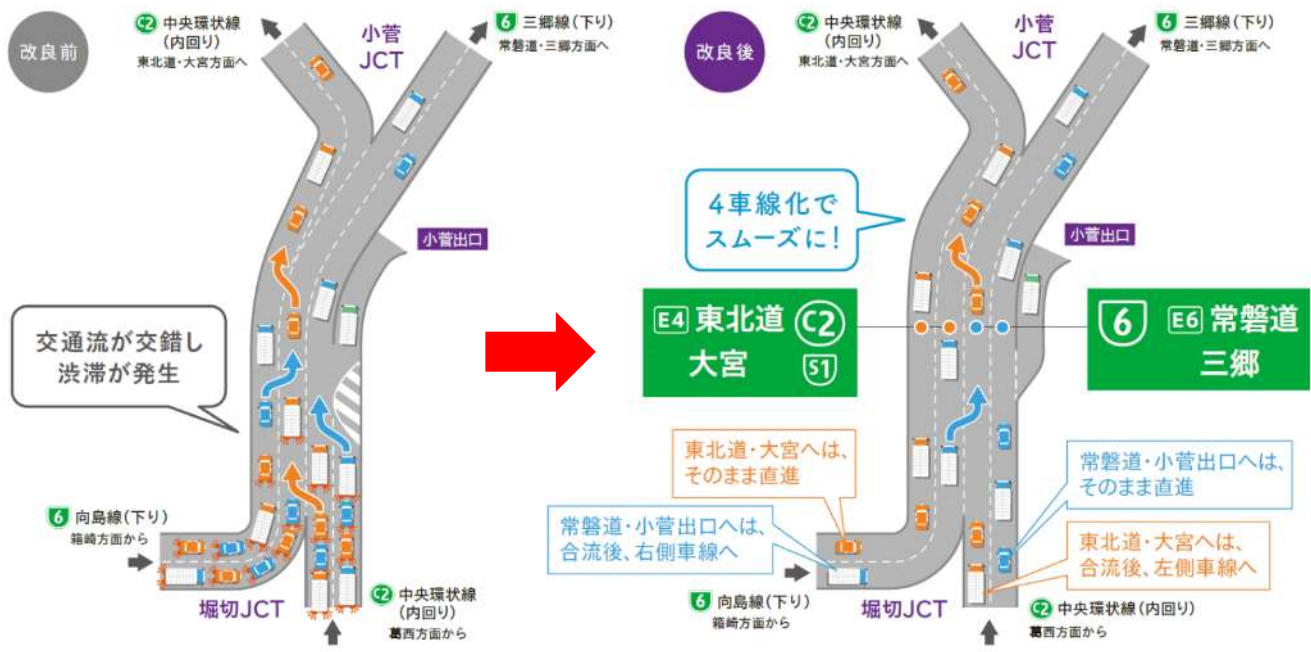


【堀切・小菅ジャンクション間(内回り)】

路線名 : ② 高速中央環状線
 区間 : 堀切ジャンクション(葛飾区堀切四丁目)から小菅ジャンクション(葛飾区小菅三丁目)まで
 延長 : 約 0.6km

◆ ② 中央環状線(内回り)、⑥ 向島線・三郷線(下り)



堀切・小菅ジャンクション間4車線化概要図



堀切・小菅ジャンクション間4車線化断面図

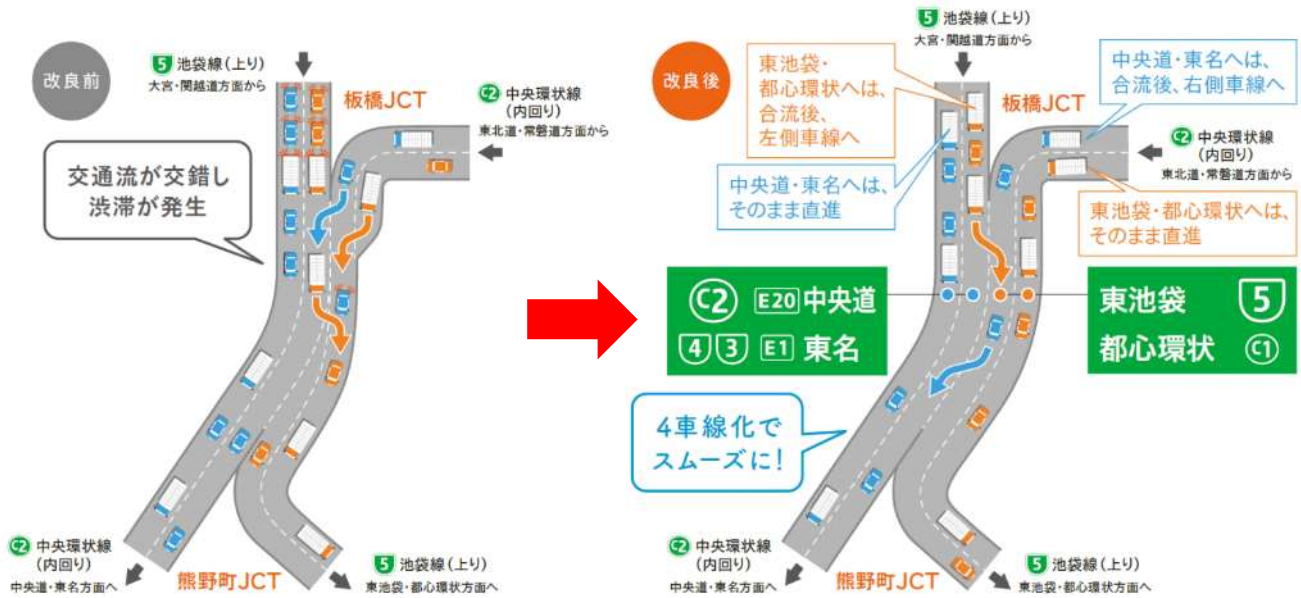
※4車線化後も ⑥ 向島線から小菅出口を利用できます。ご利用の際は車線変更に注意し、安全に十分お気を付けてください。

※外回りは 2001 年 3 月に4車線化工事が完了しております。

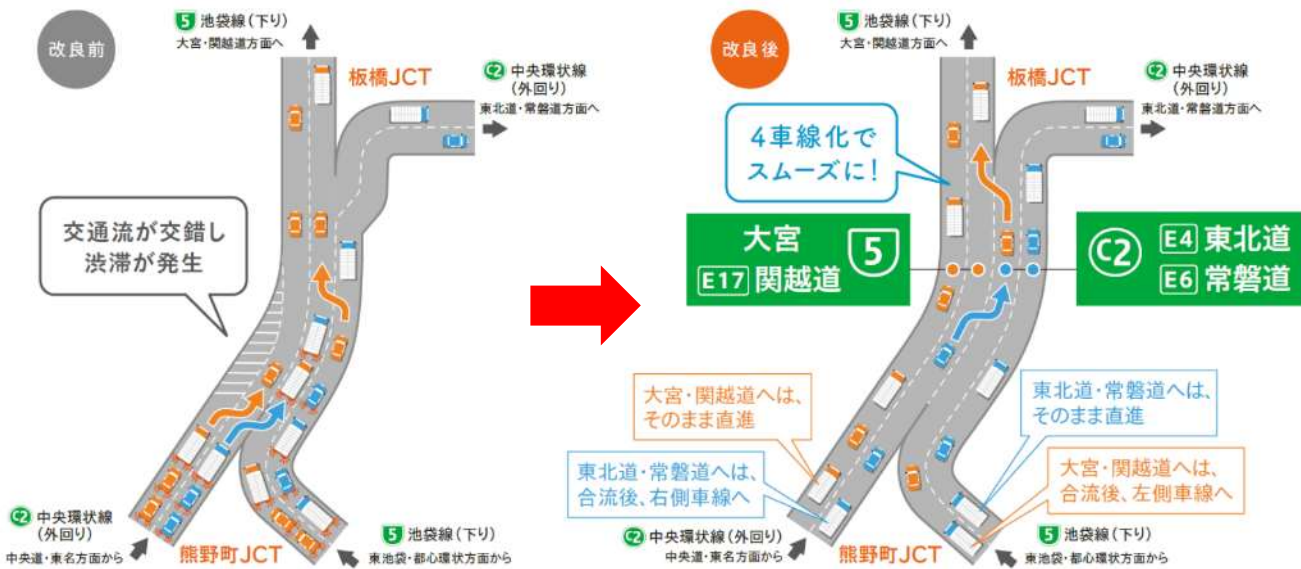
【板橋・熊野町ジャンクション間(内回り・外回り)】

路線名 : ② 高速中央環状線
 区間 : 板橋ジャンクション(板橋区大山東町)から熊野町ジャンクション(板橋区熊野町)まで
 延長 : 約 0.5km

◆ ② 中央環状線(内回り)、⑤ 池袋線(上り)



◆ ② 中央環状線(外回り)、⑤ 池袋線(下り)

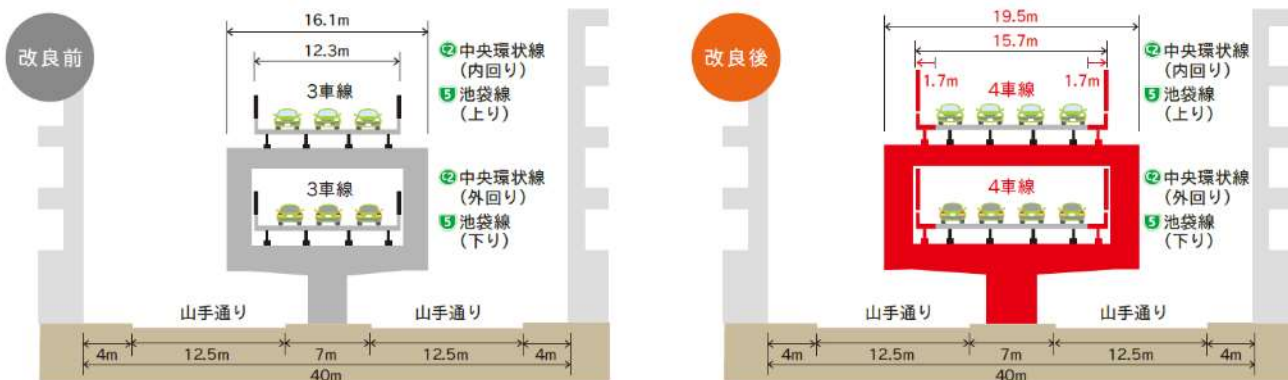


板橋・熊野町ジャンクション間4車線化概要図

※4車線化後も、引き続き高架下の山手通りの整備工事を進めます。

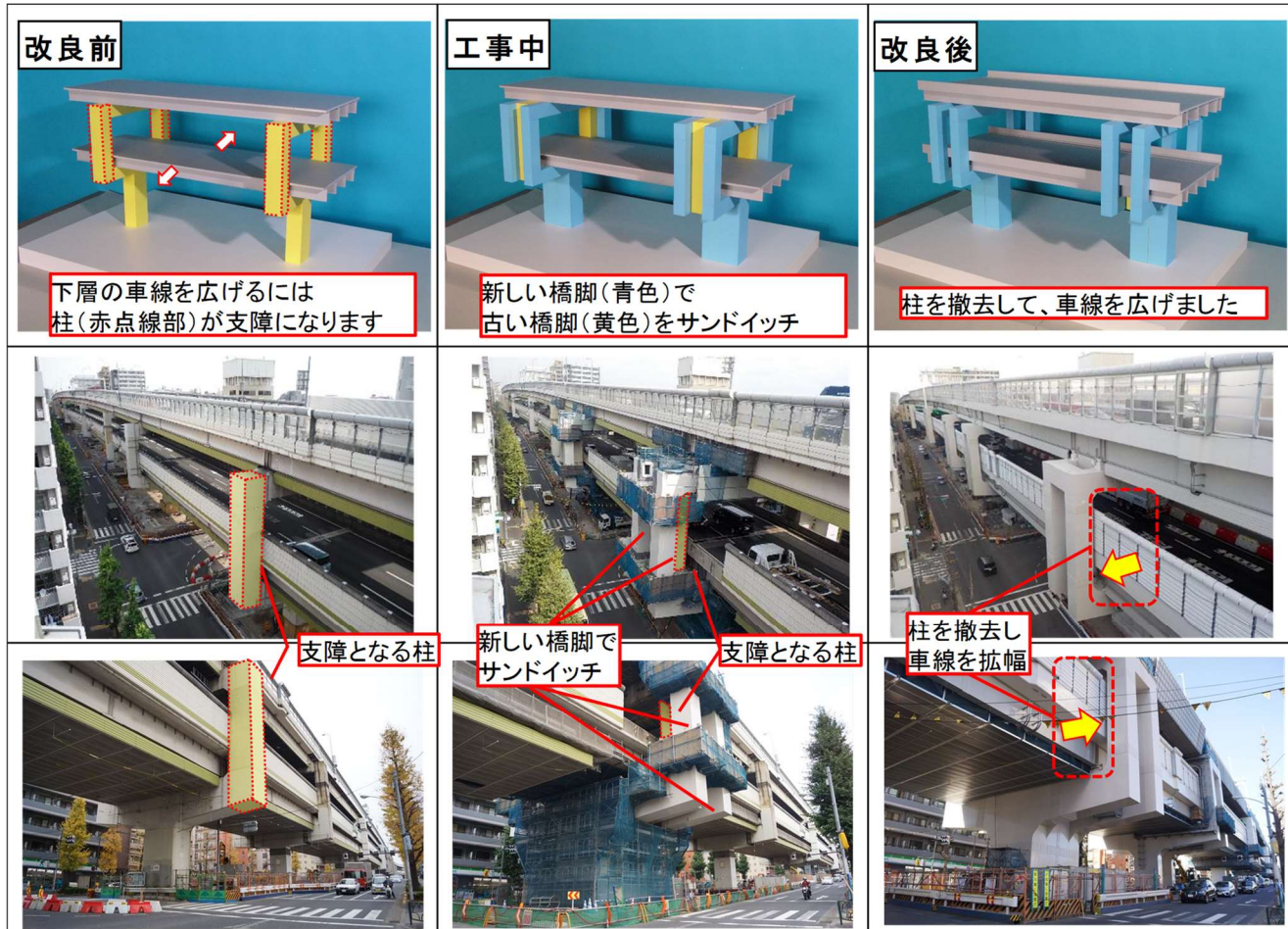
■工事に際し採用した新技術「サンドイッチ工法」について

- 板橋・熊野町ジャンクション間は上下2層構造となっているため、4車線化工事に際し、上層を支える柱が支障となっていました。
- そこで、ひとまわり大きな新たな橋脚で既設の橋脚を挟み、その後、既設の柱を撤去する『サンドイッチ工法』を採用しました
- 高速道路を通行止めせず施工することができただけでなく、高架下の山手通りへの影響も極力抑えることが可能となりました。



板橋・熊野町ジャンクション間4車線化断面図

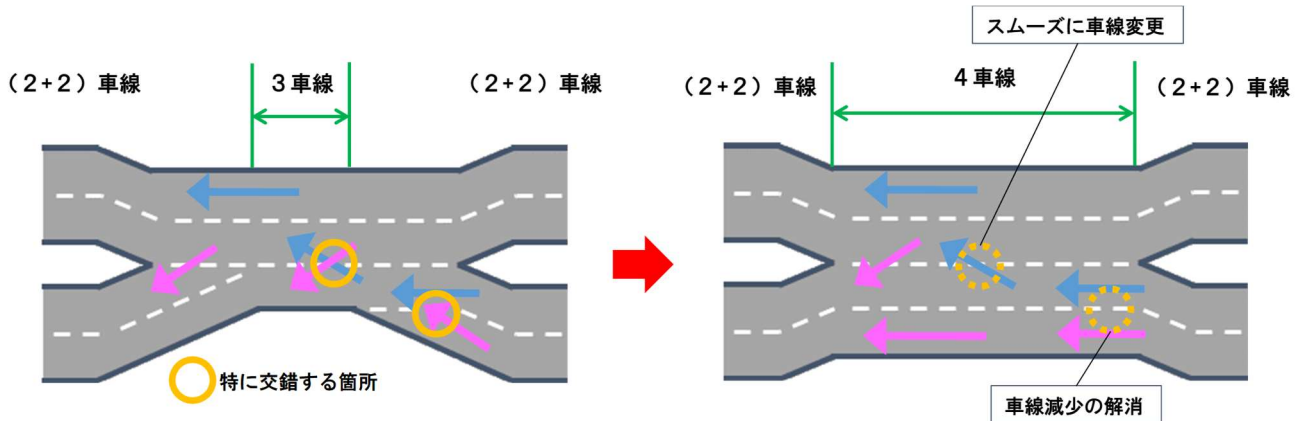
■施工方法



【4車線化により期待される効果】

○走行性の向上

合流部での車線減少が解消され、スムーズに車線変更ができるようになるなど、走行性の向上が期待されます。



4車線化による走行性の向上のイメージ図

○渋滞の緩和

走行性の向上により、合流部を先頭とする渋滞の緩和や定時性の確保が期待されます。



現在の渋滞の様子

堀切・小菅ジャンクション間(内回り)

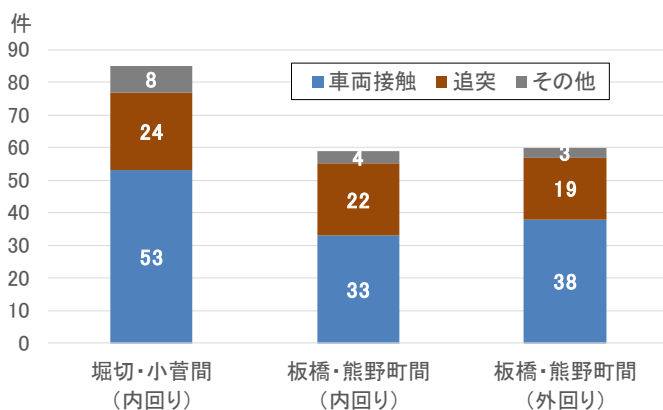


4車線化後の事例

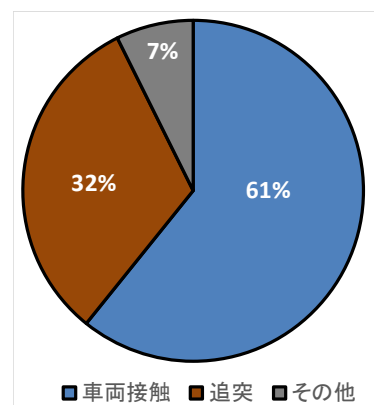
堀切・小菅ジャンクション間(外回り)

○事故減少による安全性の向上

走行性の向上、渋滞の緩和により、ジャンクション間の事故の約6割を占める車両接触事故及び約3割を占める追突事故の減少が期待されます。



4車線化区間の事故発生件数



4車線化区間の事故種別割合

※集計期間:2016年度

※事故種別割合は堀切・小菅ジャンクション間(内回り)及び板橋・熊野町ジャンクション間(内回り・外回り)を合算

※事故発生件数は、首都高速道路(株)調べ