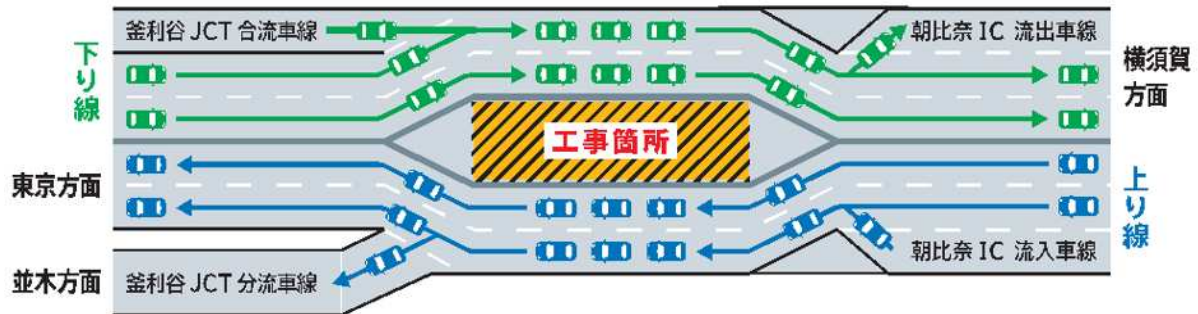


## ●終日車線規制方法

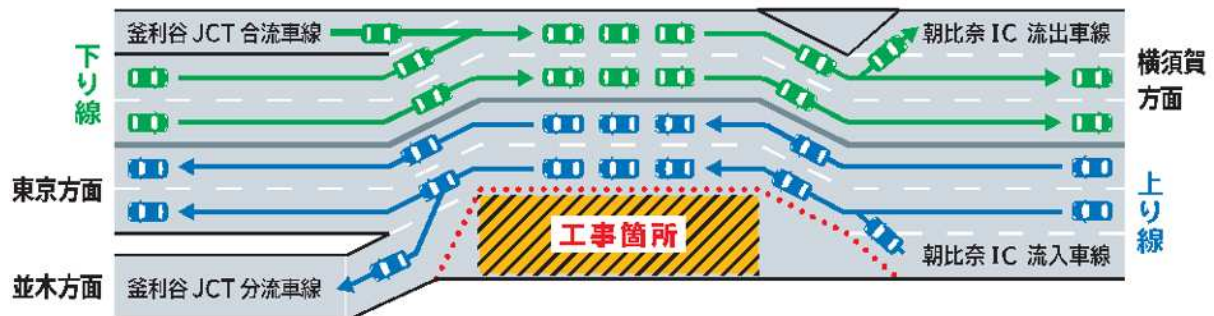
## ①STEP1（令和4年2月7日～令和4年3月頃）

床版を取り替える準備作業のため、路肩側に通行可能車線を集約させ、4車線（上下2車線）を確保します。

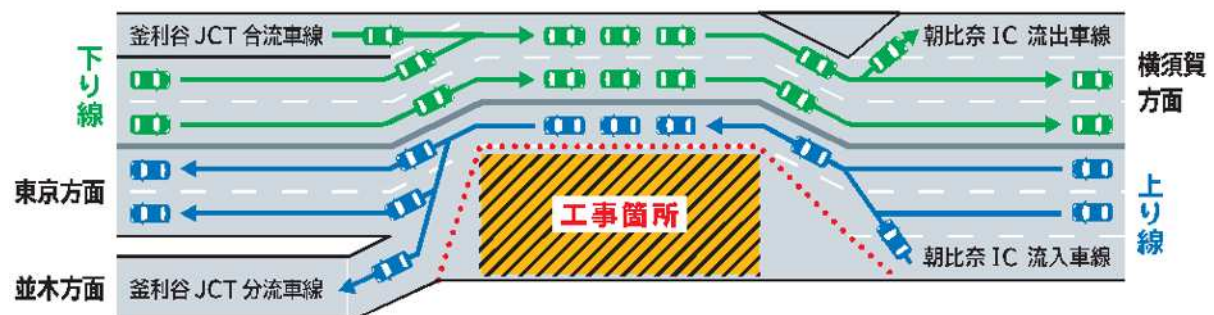


## ②STEP2（令和4年3月頃～令和4年5月頃）

上り線（東京方面行き）側の床版を取り替えるため、下り線（横須賀方面行き）側に通行可能車線を集約させ、4車線（上下2車線）を確保します。なお、夜間の交通量の少ない時間帯（夜20時頃～翌朝6時頃）に、上り線を更に車線規制（2車線を1車線）で運用する場合があります。

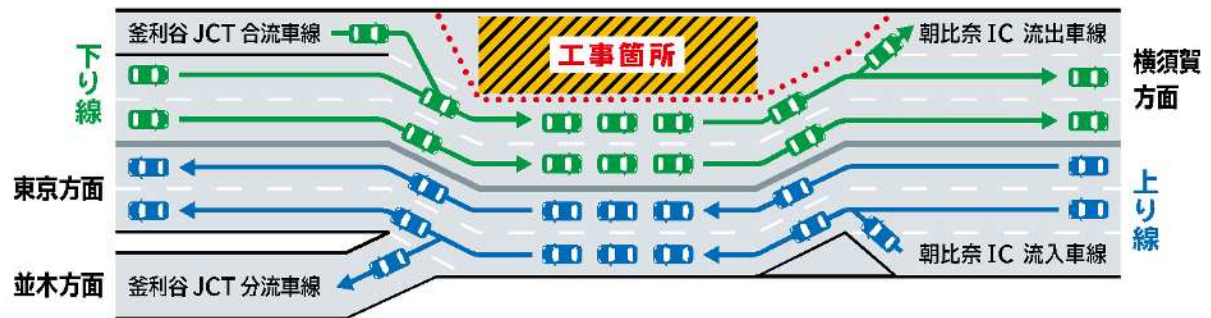


上り線を1車線で運用する場合

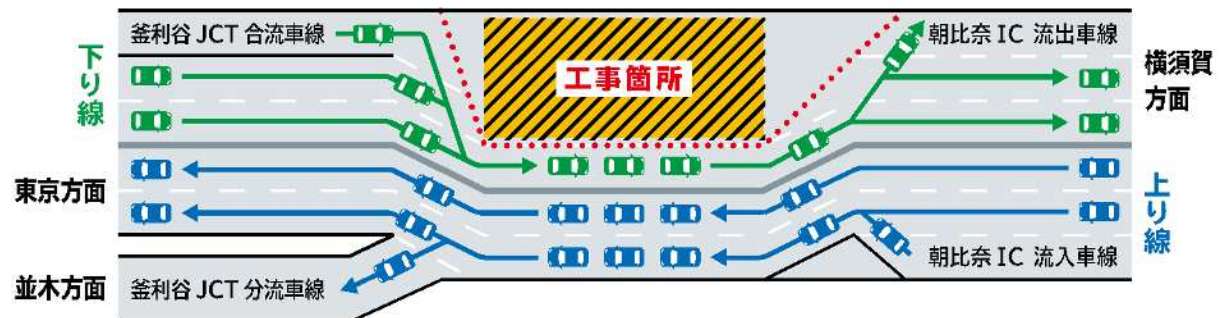


③STEP3（令和4年5月頃～令和4年7月頃）

下り線（横須賀方面行き）側の床版を取り替えるため、上り線（東京方面行き）側に通行可能車線を集約させ、4車線（上下2車線）を確保します。なお、夜間の交通量の少ない時間帯（夜20時頃～翌朝6時頃）に、下り線を更に車線規制（2車線を1車線）で運用する場合があります。

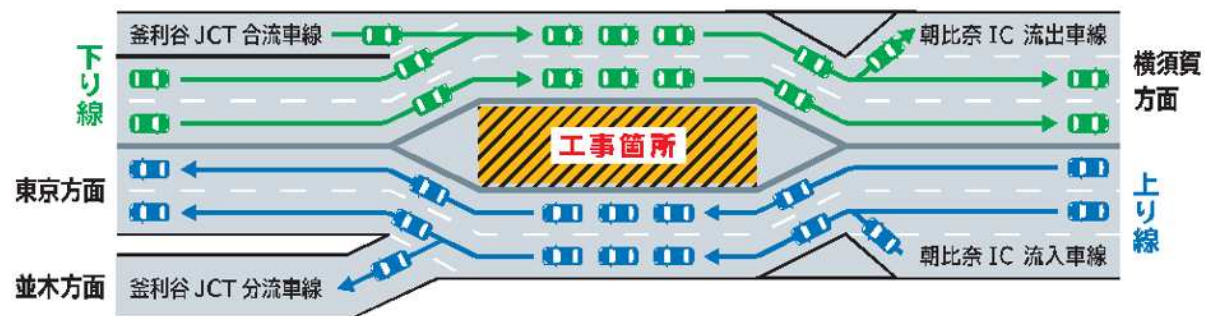


下り線を1車線で運用する場合



④STEP4（令和4年7月頃～令和4年10月頃）

上下線の中央分離帯側の床版を取り替えるため、路肩側に通行可能車線を集約させ、4車線（上下2車線）を確保します。



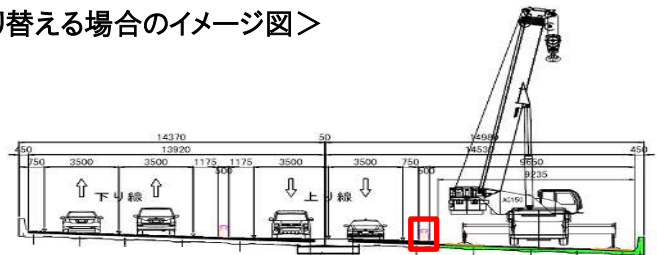
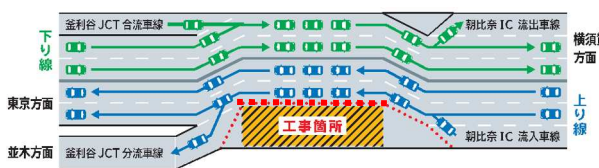
## ●ロードジッパーシステムを用いた車線切替方法

ロードジッパーシステム(Road Zipper System)とは・・・

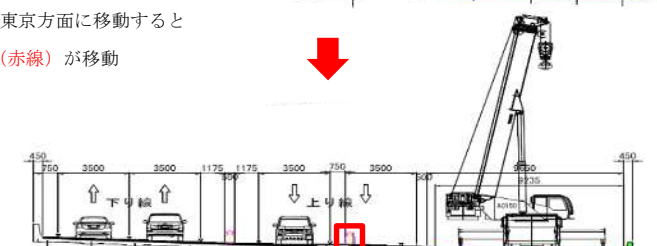
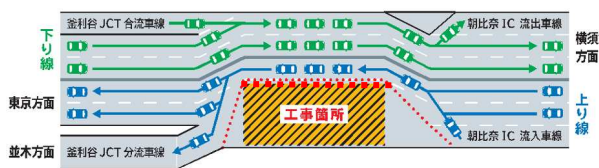
LINDSAY社(アメリカ)が開発・製造・販売しているシステムで、コンクリート製防護柵の設置位置を、専用の防護柵切替車両(BTM:Barrier Transfer Machine)を活用し、移動させることができるシステム。

本工事では、工事箇所および中央分離帯にコンクリート製防護柵を設置します。これにより工事規制区間の上下線の仕切りがコンクリート製防護柵になります。また、車線位置の切り替えを素早く実施できることから、お客さまの通行時の安全性の向上が図れます。STEP2、STEP3においては、夜間の交通量の少ない時間帯(夜20時頃～翌朝6時頃)にコンクリート製防護柵を防護柵切替車両(BTM)を用いて移動させ1車線規制を実施します。

### <STEP2における2車線運用→1車線運用に切り替える場合のイメージ図>



BTM が横須賀方面から東京方面に移動すると  
コンクリート製防護柵(赤線)が移動



### <ロードジッパーシステムの写真>



《防護柵切替用車両(BTM)》



《コンクリート製防護柵》

### <導入メリット>

- ・上下線の仕切りがコンクリート製防護柵になること、また車線規制の切り替えを素早く実施できることから、お客さまの通行時の安全性の向上が図れます。
- ・コンクリート製防護柵にて通行車線と工事を行う作業エリアを完全に分離することにより、お客さま及び作業エリア内での工事の安全性が向上します。