

# 清洲橋通りの門型標識の撤去について

## 1. はじめに

清洲橋通りとJR越中島貨物線の交差点、通称境川アンダーに設置されていた2基の門型標識は令和4年12月に撤去され、その使命を終えた。この門型標識は境川アンダー開通時昭和50年に設置され、長期に渡り案内標識としての役割を果たすとともに警視庁の規制標識および信号の共架柱として、道路交通の円滑化に寄与してきた。今発表では、門型標識撤去において生じた課題と対応策について報告する。



写真-1 門型標識撤去前

## 2. 課題と対応策

### 2-1. 事前調整段階

門型標識には警視庁の規制標識と信号が共架されており、規制標識については単柱新設、街路灯への共架にて調整、信号についても信号柱を新設しての移設で調整を進め、案①境川アンダー歩道部での新設、案②側道歩道部での新設、案③側道車道部での新設の3案にて検討を行った。(図-1) 検討の結果、案①は歩道幅員が狭くなり、通行の支障になること、案②は信号機の位置が大きく変わり、運転者の視認性低下の懸念があることから案③が最善であったが、車道部への設置になるため、警視庁の了承を得られず、長年調整が滞っていた。



図-1 信号柱検议案

しかし、平成29年度の健全度調査において、判定区分Ⅲの「早期に措置を講ずべき状態である」と判定され、5年以内に措置を行わなければならないという状況となり、警視庁と調整を再開した。警視庁に対し、案③に路面標示および車線分離標を設置し、信号柱を防護することを提案した。(写真-2) さらに6回に渡る現場実査を行い、詳細な位置及び形状を詰めたことで案③にて警視庁との調整が整い、信号柱移設先を確保することができた。



写真-2

### 2-2. 設計、施工計画段階

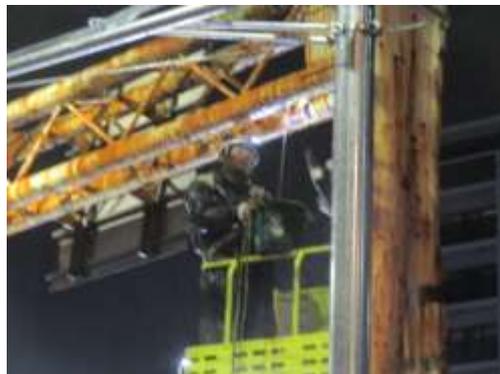
撤去作業の際、車道上下線ともに作業帯として使用することから、警視庁と協議し、全面通行止めで施工を行うことになった。全面通行止めに際しては、地元町会や沿道住民への事前説明はもとより、当該箇所が夜間にタクシーやトラックの交通量が特に多いことを踏まえ、各タクシー協会、トラック協会、日本交通情報センターにも情報提供を

路面標示、車線分離標設置状況

行い、迂回路の周知を徹底した。

### 2-3. 施工時

工事契約後、所轄警察との打合せより、交通量や沿道住民の自家用車使用状況等の総合的な観点から施工日を設定した。しかし、予定日直前に、当日の天气が雨となる可能性が高いことが判明した。事前に各方面へ周知し、準備を整えており、施工日の変更は影響が大きいことを踏まえ、安全対策を念入りに行ったうえで施工日を変更せずに、施工に臨むことが最良であると判断し、工区、受注者を集めて雨天時の対策を検討した。雨天により、勾配箇所ではより滑りやすくなることを想定し、クレーン作業時に滑り止め付樹脂製敷板を敷設することやガス切断において作業効率が落ちることを想定し、防災シートと防水シートを重ね合わせて作業を行う等悪天候時の作業計画を練り上げ、万全の体制で施工に臨んだ。



写真—3 排水作業状況

施工当日、予報通り雨天となったが、事前の対策もあって順調に施工が進行した。ところが梁部材を切断する際に突然作業員の手が止まった。梁部材の中に想定を上回る大量の水が滞水していることが判明したため、急遽作業の段取りを変更する必要が生じた。また排水、回収作業にも時間を要することから道路工事協議書上の交通開放時間に間に合わない判断した。現場での受注者からの報告と滞水状況より予定より30分作業時間を延長すれば、作業が完了すると判断し、所轄警察へ状況説明を行い、規制時間を30分延長することで無事工事を完了することができた。



写真—4 撤去作業状況

### 3. おわりに

今回の工事を通して、事前調整段階では、事業を進めるためにあらゆる手を尽くし、調整を行うことの重要性、設計、施工計画段階では、苦情なく工事を円滑に進めるために住民や各機関に事前の説明や周知を念入りに行い、理解を得ることの重要性、施工時には、迅速な状況把握を行い、臨機応変に対応することの重要性をあらためて強く認識した。

また、撤去するという工事は道路工事の中でも構築部門、維持管理部門のどちらにも当てはまらないが重要な事業であり、今後老朽化を迎える既存の社会インフラに対し、補修、更新のみではなく、その必要性を十分に吟味した上で撤去も選択肢に加え、社会インフラのスリム化を図っていくことも少子高齢人口減少社会を迎える中で重要な視点であると考えている。



写真—5 門型標識撤去後