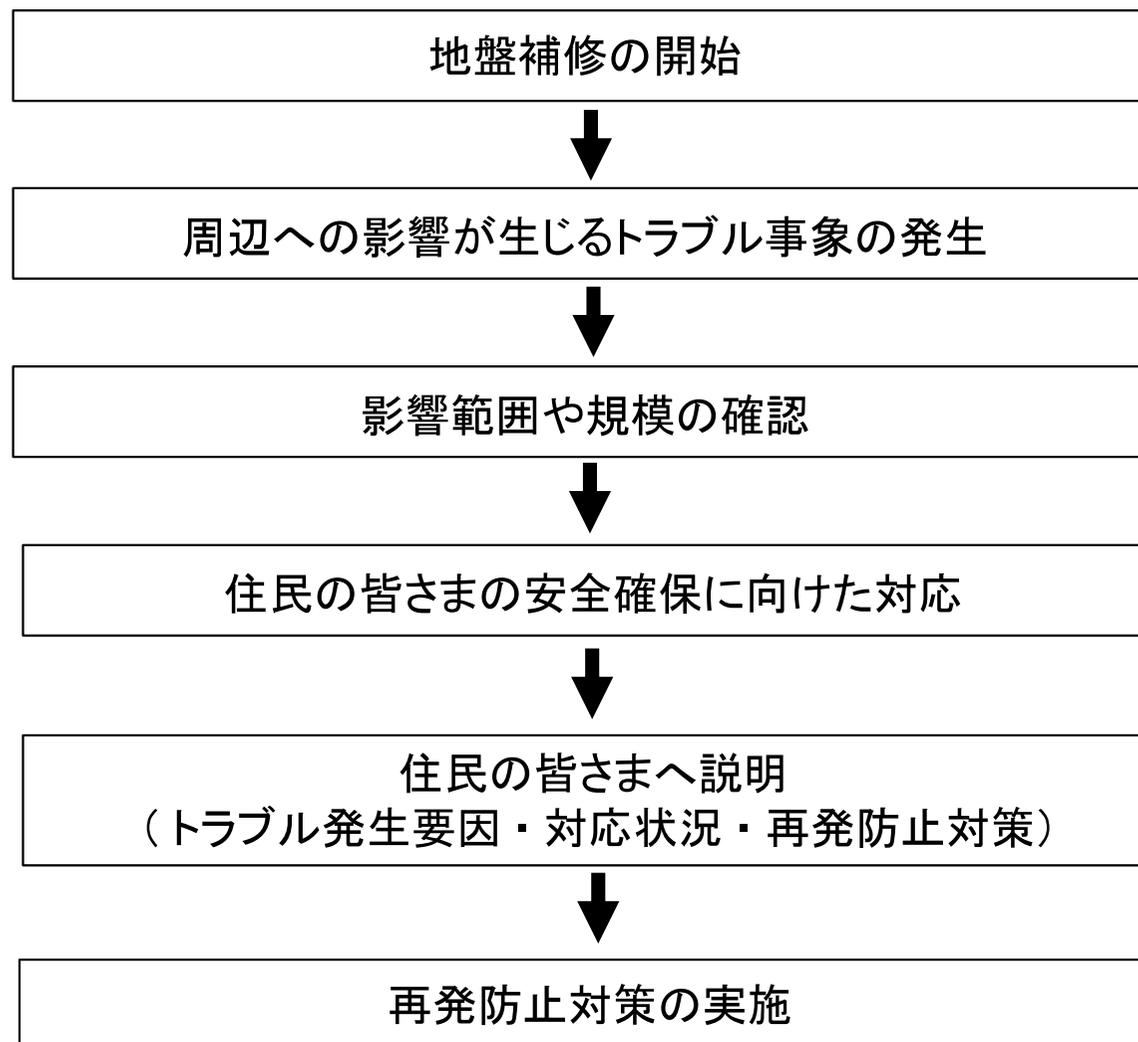


○想定されるトラブル事象に対して、各種の対策を実施します。

想定されるトラブル事象	各種の対策
<p>①管路からの漏出 管路の継ぎ手部からセメントスラリーや排泥が漏れ出す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 管路の接続部には、高耐圧性の継ぎ手金具を使用します。 ● 目視点検できる透明ビニルを継ぎ手部に設置し、管路を点検監視する巡回員を専任配置し、早期の異常の発見に努めます。
<p>②管路内の詰まり 管路内で排泥等が固着し、排泥が流れなくなる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 日々の作業終了後、管路に通水することで管路内を清掃し詰まりを防止します。 ● それでも詰まりが発生した場合は、高圧噴射ノズルやバキューム車により詰まりを解消を実施します
<p>③地盤の変状 高圧噴射攪拌工法施工時、周辺地盤が変状する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 常に圧力等の状況や地表面変位等を監視しながら施工し、周辺地盤を緩めて沈下させたり隆起させたりすることはがないよう慎重に施工します。 ● また、地表面計測・巡回(1回/日)により早期の異常の発見に努めます。
<p>④排泥の噴出 高圧噴射攪拌工法施工時に、排泥が周辺地盤から噴き出す。</p>	
<p>⑤工事中の事故 工事用車両による交通事故、クレーンの転倒等が発生する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 現場作業時間は8時から17時としますが、工事車両は登校時間帯を避け学校始業開始後の8時30分以降より資機材の搬入や排泥の搬出を開始します。 ● 工事車両の出入り口や通行経路に交通誘導員を配置し、安全に通行します。 ● クレーン作業時は、施工基面の強度確認、アウトリガーの完全張出、強風時の中止基準(平均風速 10m/s以上)の順守を徹底して転倒を防止します。作業終了時にはブームを縮小格納します。 ● 作業開始前及び終了時の資機材の点検、作業開始前の手順書の確認やKY(危険予知)活動並びに作業従事者全員に対する毎月1回の安全教育を徹底し、トラブルの防止に最善を尽くします。

- 想定されるトラブル事象の事前対策と工事中の安全対策を確実にいき、安全・安心を最優先に努めてまいります。
- 周辺への影響が確認された場合は、住民の皆さまの安全確保を最優先に行動します。

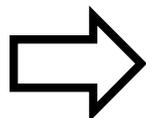


- 想定されるトラブル事象
- ① 管路からの漏出
 - ② 管路内の詰まり
 - ③ 地盤の変状
 - ④ 排泥の噴出
 - ⑤ 工事中の事故 など

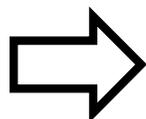
○第三者への影響が生じた場合、もしくは影響が想定される場合は、避難誘導など住民の皆さま安全確保に努めます。

住民の皆さまの安全確保に向けた対応

1. けが人の有無や、程度を把握し、必要に応じて消防等の関係機関へ連絡します。
2. 周辺にお住まいの皆さまの避難が必要となる場合には、各戸を訪問するなど、直接お知らせした上で、安全な場所に皆さまを避難誘導します。
 - ・24時間体制で巡回する徒歩巡回員や警戒車両等により、直接、周辺の皆さまにお知らせします。
 - ・誘導員を配置し、歩行者の安全確保を行います。
 - ・必要に応じて、交通規制の実施及び誘導を行います。
 - ・バリケード等による立ち入り禁止措置の実施します。
 - ・施工の一時中止により、安全確保ができない場合、現場の保全措置を行います。
 - ・必要に応じて関係機関と連携し、対応を行います。



3. 住居や周辺道路、水道等への影響を把握し、必要に応じて関係機関と連携した対応を行います。



- ・停電や断水時における給水等の各種支援を行います。
- ・周辺道路や河川内の清掃(排泥の噴出時等)を行います。

また、現場で何かお気づきの点があれば、下記へご連絡ください。

鹿島・前田・三井住友・鉄建・西武特定建設工事共同企業体

TEL 03-6411-8723 (24時間受付)

○昨年実施したオープンハウス及び意見交換の場における「ご意見とその対応のとりまとめ※」について検討中だったものや今後ご説明するとしていたものについて、対応をまとめました。

No.	ご意見	対応
20	<ul style="list-style-type: none"> ○事故リスク、緊急連絡のマニュアルの提案(工事中、工事後)と対策を公表する事。 ○工事ミス等、アラームの伝達方法のマニュアルを説明し、避難の方法を説明し、住民に了解を得なければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○地盤補修時におけるトラブル事象への対応について作成し、それを踏まえ想定されるトラブル事象の事前対策や工事中の安全対策に努め、トラブルが発生した場合は住民の皆さまの安全を最優先に対応します。詳細については、本資料のP.28～30をご覧ください。
24	<ul style="list-style-type: none"> ○安全・安心の観点から、地盤補修工事の緊急マニュアルを早急に作成すること。 	

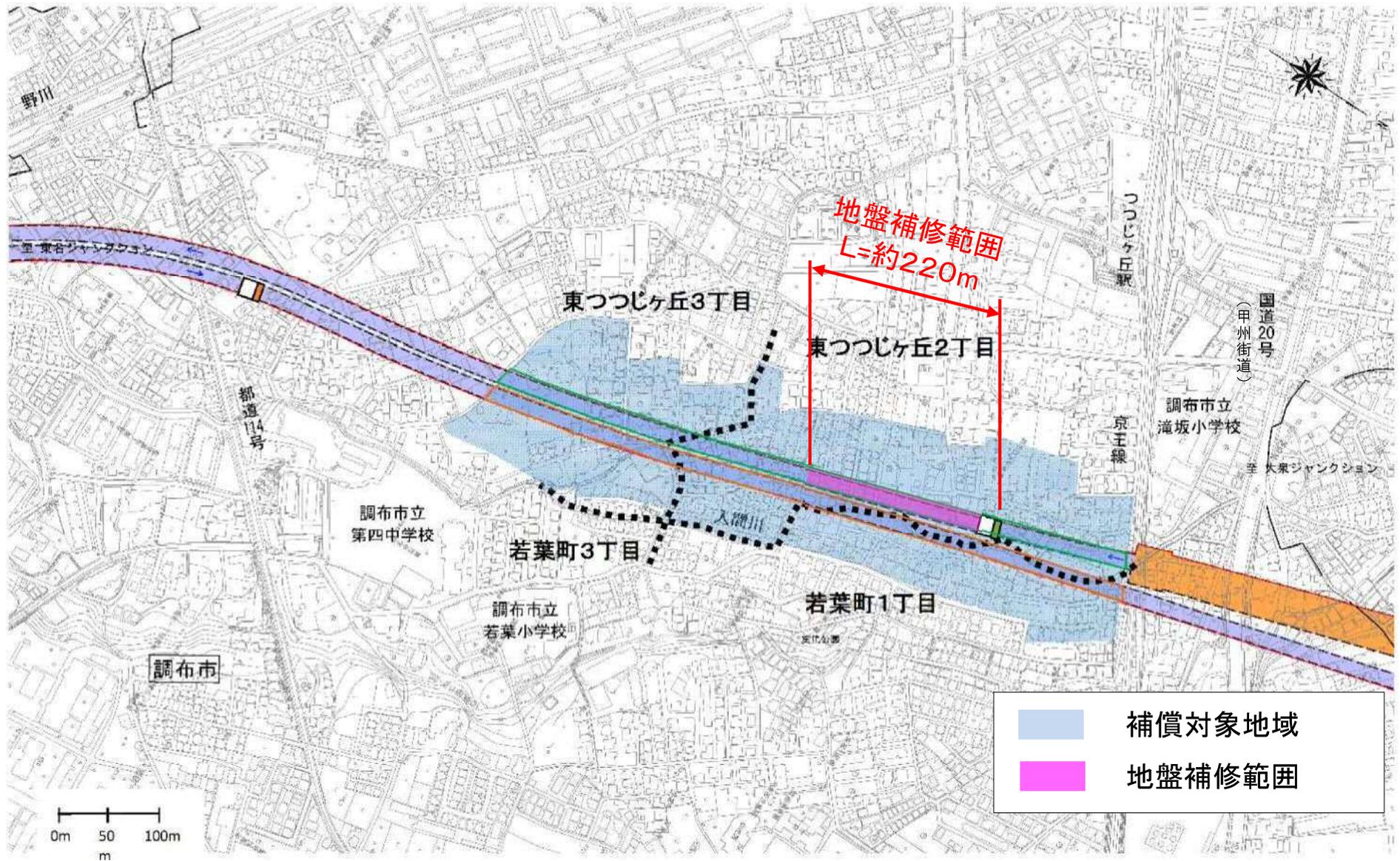
※地盤補修工事の全体計画に関するオープンハウス及び意見交換の場におけるご意見とその対応のとりまとめ(令和5年2月7日時点)で「地盤補修の施工に関するオープンハウスでご説明」としていたもの。

その他の取り組み

○地盤補修工事を進めるにあたり、住民の皆さまのご意見を頂きながら、下表の取り組みを実施します。

<p>引き渡しを受けた家屋に 防犯灯を設置</p>	<p>近隣小学校へ 光反射キーホルダーを配布</p>	<p>代替公園の設置</p>
		
<p>清掃活動</p>	<p>降雪時等の凍結防止剤の散布</p>	<p>工事関係者の明示</p>
		

補償等(補償対象地域・地盤補修範囲)



※上記範囲外についても損害等の申し出があった場合、因果関係等確認のうえ個別に対応を検討してまいります。

（補償方針）

- 本事故により建物等に損害が発生した場合において、原則として従前の状態に修復、復元するなど原状を回復（補修）致します。
- それ以外に実際に発生した損害につきましても補償致します。
補償項目としては、家賃減収相当額、地盤補修工事完了後において生じた不動産売却損、疾病等による治療費などです。
- 相談窓口や個別訪問時に、皆さまから不安や被害の状況をお伺いしておりますが、実際に発生している損害は個々の事情によって異なっております。引き続き状況をお伺いし、誠意をもって対応致します。
- 地盤補修範囲にお住まいの方へ、仮移転または事業者による買取り等のご相談をさせていただいております。
- 補償に関する専門チームを設置し、個別に内容やご事情を確認しながら、誠意をもって対応してまいります。

- 陥没・空洞箇所周辺にお住まいの約1,000世帯の皆さまへ、補償や家屋中間調査に関するご案内等を行うとともに、専用フリーダイヤルや相談窓口等において、住民の皆さまからのご相談やお問合せ等に対応させていただいております。
- 家屋中間調査を実施したお宅の補修工事を行う等、被害の申し出をいただいた住民の皆さまに、個別の事情をお伺いし、必要な補償・補修の対応をさせていただいております。
- 地盤補修にあたり、補償対象地域においてこれまで家屋調査を実施していない方については、ご希望に応じて家屋調査を実施いたします。また、陥没・空洞事故以降にご自宅の建替えやリフォームを行われた方におきましても、ご希望に応じて家屋調査を実施いたします。
- 地盤の補修範囲にお住まいの皆さまへは、確実に地盤の補修を行うため仮移転または買取等のお願いをさせていただくとともに、調査や測量にもご協力いただきながら、地盤補修の施工を行ってまいります。

補償・補修の対応状況

令和5年5月31日時点

対 応 状 況	件数
補償対象地域の世帯数	約1,000
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 家屋調査のご相談がある世帯数 </div>	約 280
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> うち、家屋調査が完了した世帯数 </div> </div>	約 280
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> うち、家屋の補修等を実施中もしくは完了となっている世帯数 </div> </div> </div>	約 275
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 上記以外の実際に発生した損害に関する補償等のご相談について対応を行っている世帯数 </div>	約 60

相談窓口

- 東つつじヶ丘に、常設の相談窓口を設置しています。
- 現在、常設の相談窓口に加え、土曜・日曜の実施や複数の相談窓口を設置する対応を行っておりますが、現場により近い箇所においても相談窓口の実施を検討しています。



位置図

開設時間：平日 10:00～17:00

(事前予約のご協力をお願いします)

住所：東京都調布市東つつじヶ丘2丁目30-4

YSコア 地下1階

TEL:03-5969-9185



相談ブースのイメージ

東京外かく環状道路(関越～東名)の計画概要

(平成19年4月6日 都市計画変更(高架→地下))
 (平成27年3月6日 都市計画変更(地中拡幅部))

平面図



計画概要

延長: 約16km

高速道路との接続: 3箇所

- ・東名JCT(仮称)
- ・中央JCT(仮称)
- ・大泉JCT

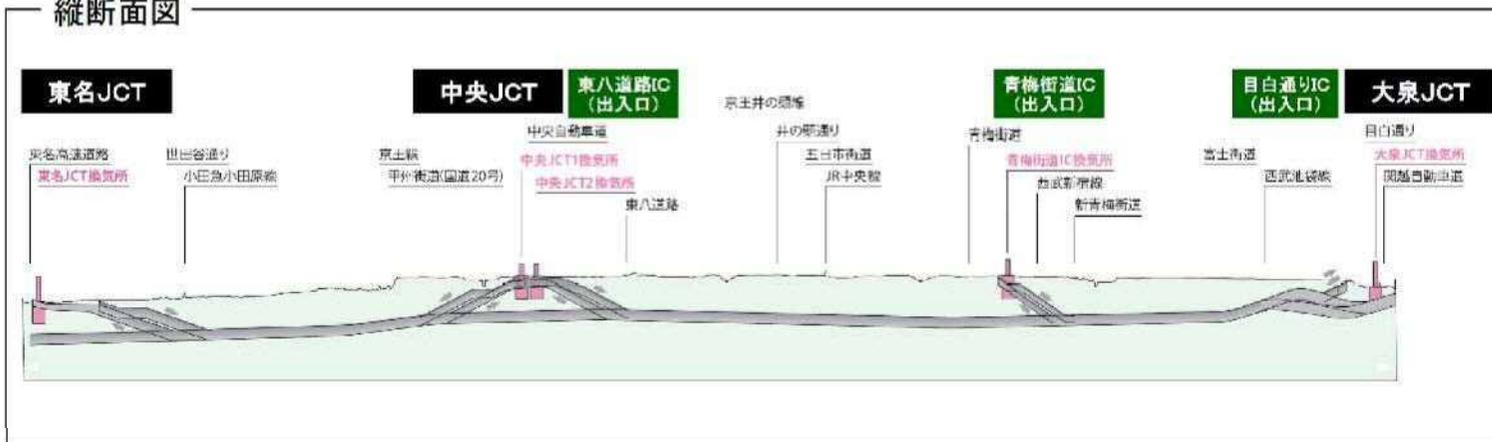
出入口: 3箇所

- ・東八道路IC(仮称)
- ・青梅街道IC(仮称)
- ・目白通りIC(仮称)

構造形式: 地下式

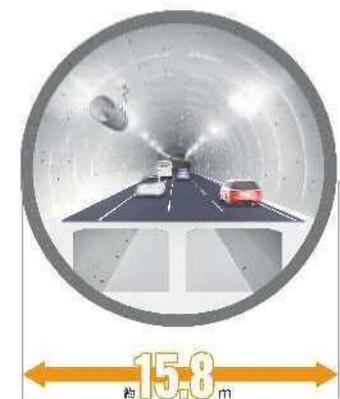
(41m以上の大深度に計画)

縦断面図



(JCT・ICは仮称。開通区間は除く)

トンネル完成イメージ



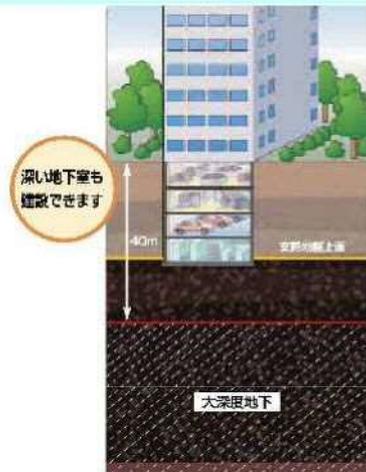
大深度地下利用について

東京外かく環状道路（関越～東名）は、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づく大深度地下の使用の認可を受け本線トンネルの大部分を地下40m以深の大深度地下としました。これにより、用地取得等を伴う箇所が地上部と大深度地下以浅部のみとなり、地域分断等による地上部の影響が少なくなります。

■大深度地下とは

・通常利用されない地下空間（①または②のいずれか深い方の空間）

①地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下40m以深）



②建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ（支持地盤上面から10m以深）

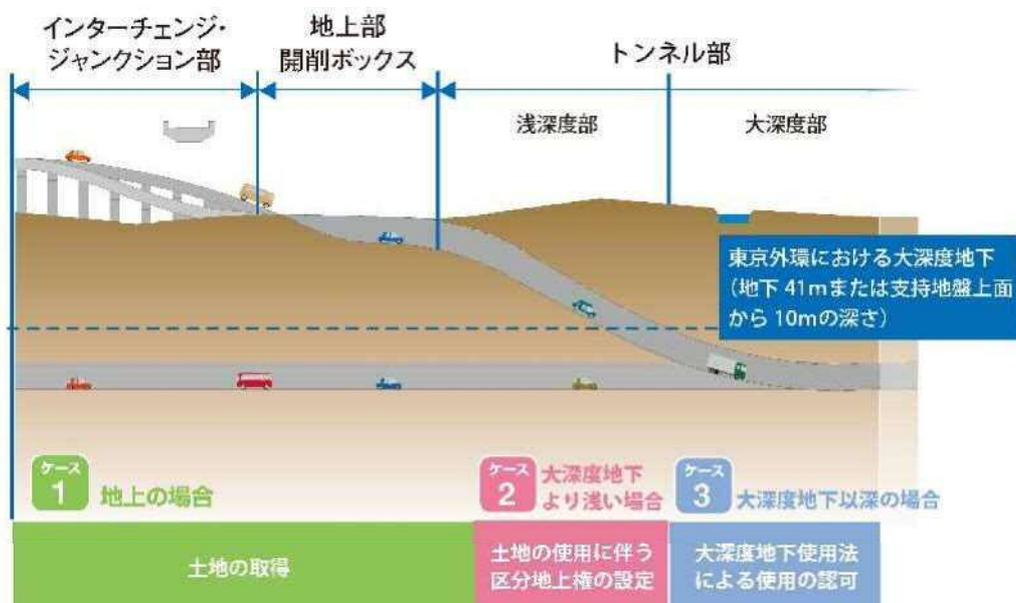


いずれか深い方の空間が大深度地下となります

東京外かく環状道路（関越～東名）（以下「東京外環」という）の構造はイメージ図のとおり、主にインターチェンジ・ジャンクション部、地上部開削ボックス及びトンネル部に区分され、トンネル部はさらに浅深度部と大深度部に区分されます。

※浅深度部：トンネルの一部若しくは全ての構造が大深度地下より浅い箇所（主としてイメージ図ケース2）

大深度部：トンネルの全ての構造が大深度地下以深になる箇所（イメージ図ケース3）

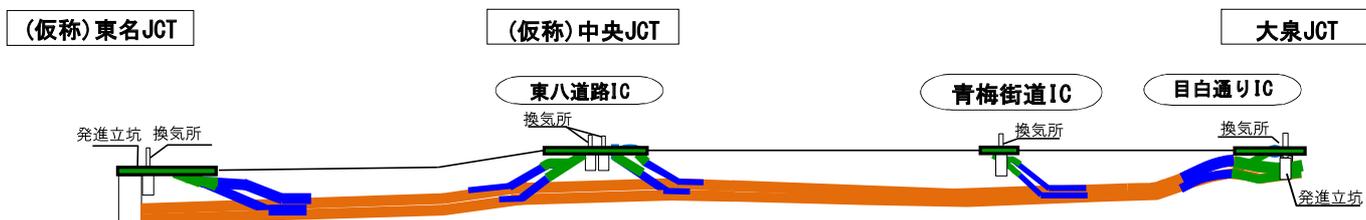


<イメージ図>

用地取得および埋蔵文化財調査の状況

■ 用地取得区分イメージ

凡例
■ : 用地買収部 ■ : 区分地上権取得部 ■ : 大深度トンネル部



用地取得の状況

令和5年3月末

		東名JCT	中央JCT	青梅街道IC	大泉JCT	合計
面積 ベース	買収	99%	99%	36%	99%	94%
	区分地上権	98%	96%	53%	100%	89%
	合計	99%	99%	44%	99%	92%
件数 ベース	買収	97%	99%	52%	99%	94%
	区分地上権	93%	94%	52%	100%	87%
	合計	95%	97%	52%	99%	91%

埋蔵文化財調査の状況

令和5年3月末

埋蔵文化財調査対象地のうち着工可能な面積の割合

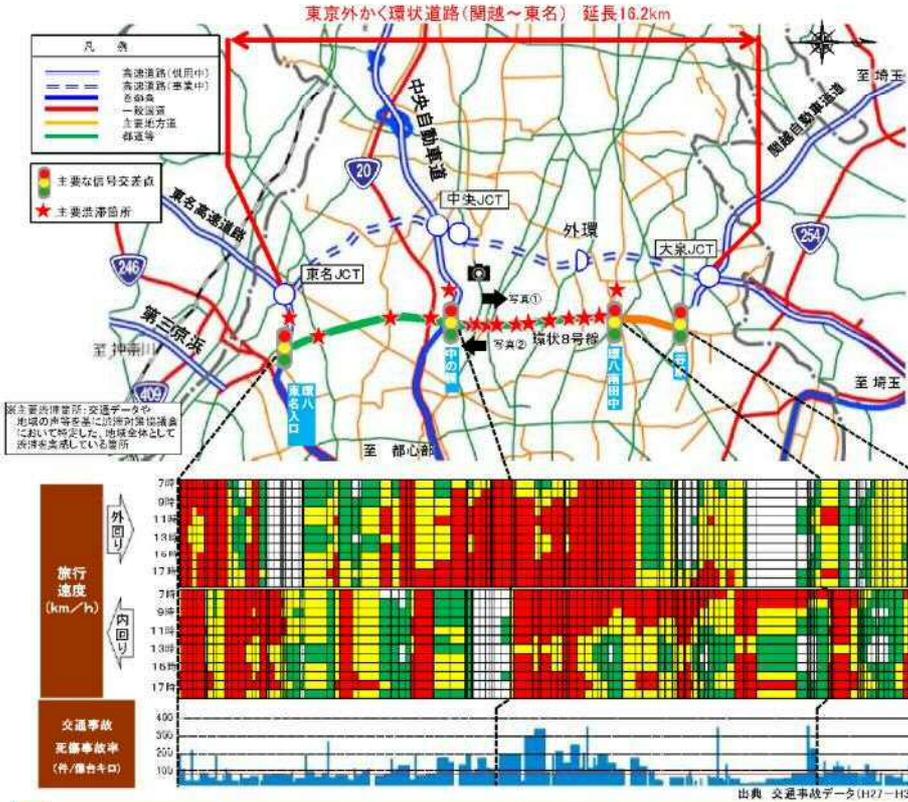
$$\left(\text{※進捗率} = \frac{\text{調査済み面積}}{\text{調査対象面積}} \right)$$

	東名JCT	中央JCT	青梅街道IC	大泉JCT	合計
進捗率	98%	100%	0%	100%	88%

東京外かく環状道路(関越～東名)沿線の課題

環状8号線の交通状況

- 外環(関越～東名)に並行する環状8号線では、高速道路との交差点周辺で交通渋滞が発生。
- 事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約7割。
- 外環(関越～東名)の整備により、交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が期待。



■ 渋滞状況(中の橋交差点付近)



■ 関越道⇒東名高速の所要時間



環状8号線周辺の生活道路の交通状況

- 関越道(練馬IC)及び外環(大泉IC)と東名高速(東京IC)を乗り継ぎしている交通の約1割が、環状8号線周辺の生活道路を抜け道として利用。
- 環状8号線周辺の生活道路の交通事故件数は、都内の市区町村道と比較して8倍~13倍。
- 外環(関越～東名)の整備により、抜け道利用交通が転換することで、生活道路の安全性向上が期待。

■ 環状8号線周辺道路の抜け道



【練馬IC・大泉IC⇔東京ICを乗り継ぐ交通の割合】



高井戸西二丁目周辺の交通状況



【生活道路における交通事故の発生率(件/km・年)】



東京外かく環状道路(関越～東名)の整備効果 1/2

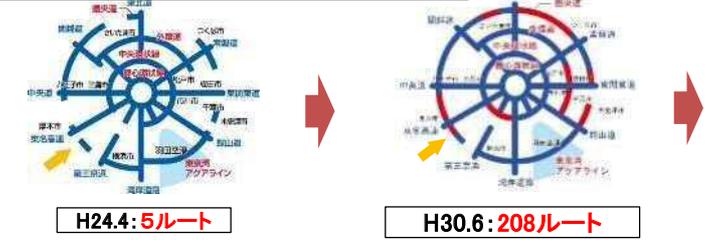
災害時等の代替路の確保

- 首都直下地震(M7クラスの地震)が今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定。
- 道路管理者と関係機関は、首都直下地震に備え、都心に向けた八方向を優先啓開ルートに設定(八方向作戦)。
- リダンダンシーの強化により、災害だけでなく、事故などで放射道路が寸断された場合でも都心への経路が確保可能。



■三環状整備道路による代替性の強化(東名高速から東京都心へ至るパターン(試算))

出典 内閣府中央防災会議資料を元に作成

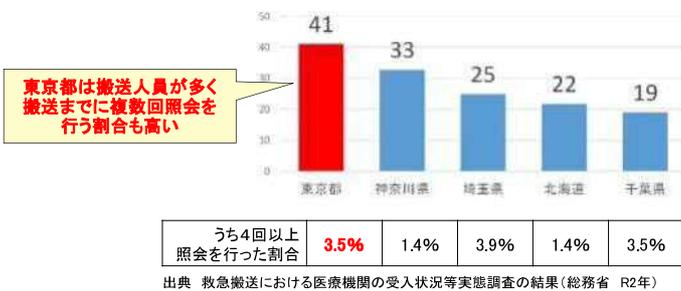


救急医療への支援

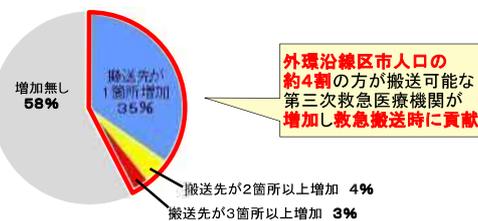
- 東京都は重症者の救急搬送人員が最も多く、搬送までに複数回照会を行う割合も高い。
- 外環(関越～東名)が整備されることで沿線区市人口の約4割の方が、多量出血による死亡率が50%となる30分で搬送可能な第三次救急医療機関の数が増加。
- 外環(関越～東名)が整備されることで救急搬送先の選択肢が増加し、沿線の高度救急医療を支援。

■沿線区市の救急搬送先の増加

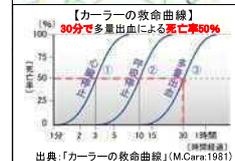
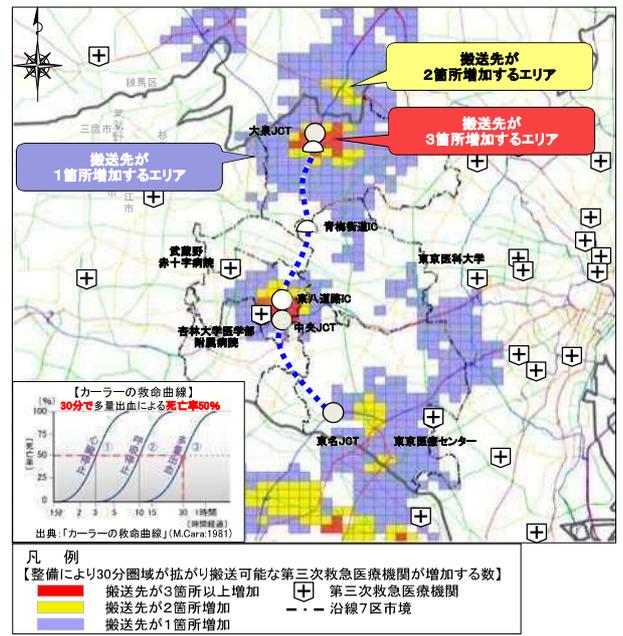
【都道府県別重症者以上搬送人員ランキング 上位5位】



【外環沿線区市人口の救急搬送先の増加割合】



出典 人口:国勢調査(H27年度 外環沿線区市:288万人)
 速度:現況はETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)。整備後は現況+外環(設計速度80km/h)により算出
 ※外環沿線区市(練馬区、杉並区、世田谷区、武蔵野市、三鷹市、調布市、柏江市)を対象とした集計
 ※第三次救急医療機関(心筋梗塞、脳卒中、頭部外傷など一刻を争う重篤な救急患者の救命医療を担当する機関)



出典「カーラーの救命曲線」(M.Cara 1981)
 凡例
 【整備により30分圏域が拡がり搬送可能な第三次救急医療機関が増える数】
 搬送先が3箇所以上増加
 搬送先が2箇所増加
 搬送先が1箇所増加
 第三次救急医療機関
 沿線7区市境

※搬送先が増えたメッシュを着色
 ※沿線7区市周辺の医療機関名を記載

東京外かく環状道路(関越～東名)の整備効果 2/2

企業活動の支援

・外環(関越～東名)整備による既存路線の渋滞緩和、所要時間の短縮、時間圏域の拡大などを通じて、物流コスト削減、ドライバーの長時間労働緩和、物流品質の向上など企業活動を支援。

■所要時間の短縮効果

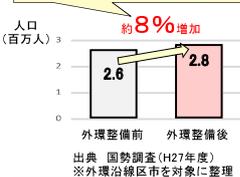


■沿線アクセスの向上

【新規IC整備前後のカバー事業所数】
外環整備で、ICまで20分以内に到達可能な事業所数が約10%増加



【新規IC整備前後のカバー人口】
外環整備で、ICまで20分以内に到達可能な人口が約8%増加



【所要時間の短縮】
■家牧山市内の物流センター→横浜町田エリア
外環開通前：100分
外環開通後：62分 38分短縮
■市場→環八沿線の販売店
外環開通前：88分
外環開通後：48分 40分短縮
■田無の配送所→大黒ふ頭
外環開通前：84分
外環開通後：68分 16分短縮
※複数の利用経路が存在するため、代表的な経路で算出

■企業の声

①広域的な企業活動の支援(所要時間の短縮等) 物流業 A社

・東松山の配送センターから、関越道や首都高を利用して横浜町田エリアへ荷物を配送している。
・外環(関越～東名)整備により、都心の中央環状線を通過することなく、配送できるため、時間短縮や安全性向上に期待している。

※ヒアリング実施日：令和2年6月

②沿線企業の企業活動の支援(物流品質の向上)

・花の流通を行っており、鮮度(物流品質)が重要となるが運送上の都合によっては時間が読めないこともある。
・外環が整備されることで、大田市場より、環八沿線に複数立地する販売店に輸送する際、輸送時間の短縮や安定化が図られ、品質を維持しやすくなるのが期待される。

生花卸業：株式会社大田花き



画像出典：公式HP
※ヒアリング実施日：令和2年7月

③沿線企業の企業活動の支援(ドライバー負荷軽減等)

・製品・部品の輸出入のため、田無の製造所と大黒ふ頭のバックヤード間で、運送を行っている。
・外環(関越～東名)整備により、ドライバーの負荷が軽減することを期待している。

製造業：住友重機械工業株式会社



画像出典：公式HP
※ヒアリング実施日：令和2年7月

バスの定時性向上

・環状8号線は東西に延びる複数の鉄道路線の主要駅間を南北に結ぶバスルートとして利用。
・環状8号線には主要渋滞箇所が複数存在しており、所要時間(最短・最長)の差にバラツキがあり、定時運行に懸念が存在。
・外環(関越～東名)が整備されることで、環状8号線の混雑が緩和され、バスの定時性向上が期待。

■環状8号線周辺のバスルート



■企業の声

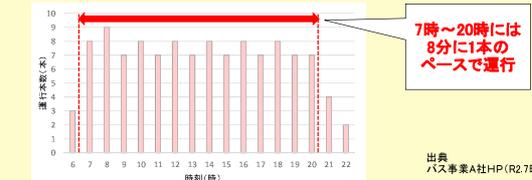
定時性の確保により、高頻度の運行が可能に

・渋滞の影響を受け、通過時間が読みにくい路線があります。
・外環(関越～東名)整備により定時性が確保され、所要時間が短くなれば利用者の増加や、より高頻度の運行が期待されます。

バス事業 A社

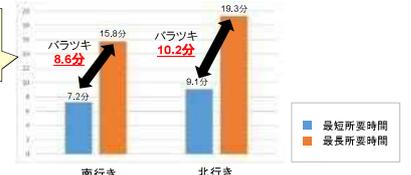


【環状8号線利用バス路線 運行本数一例】



【環状8号線(中央線～京王線)の時間信頼性】

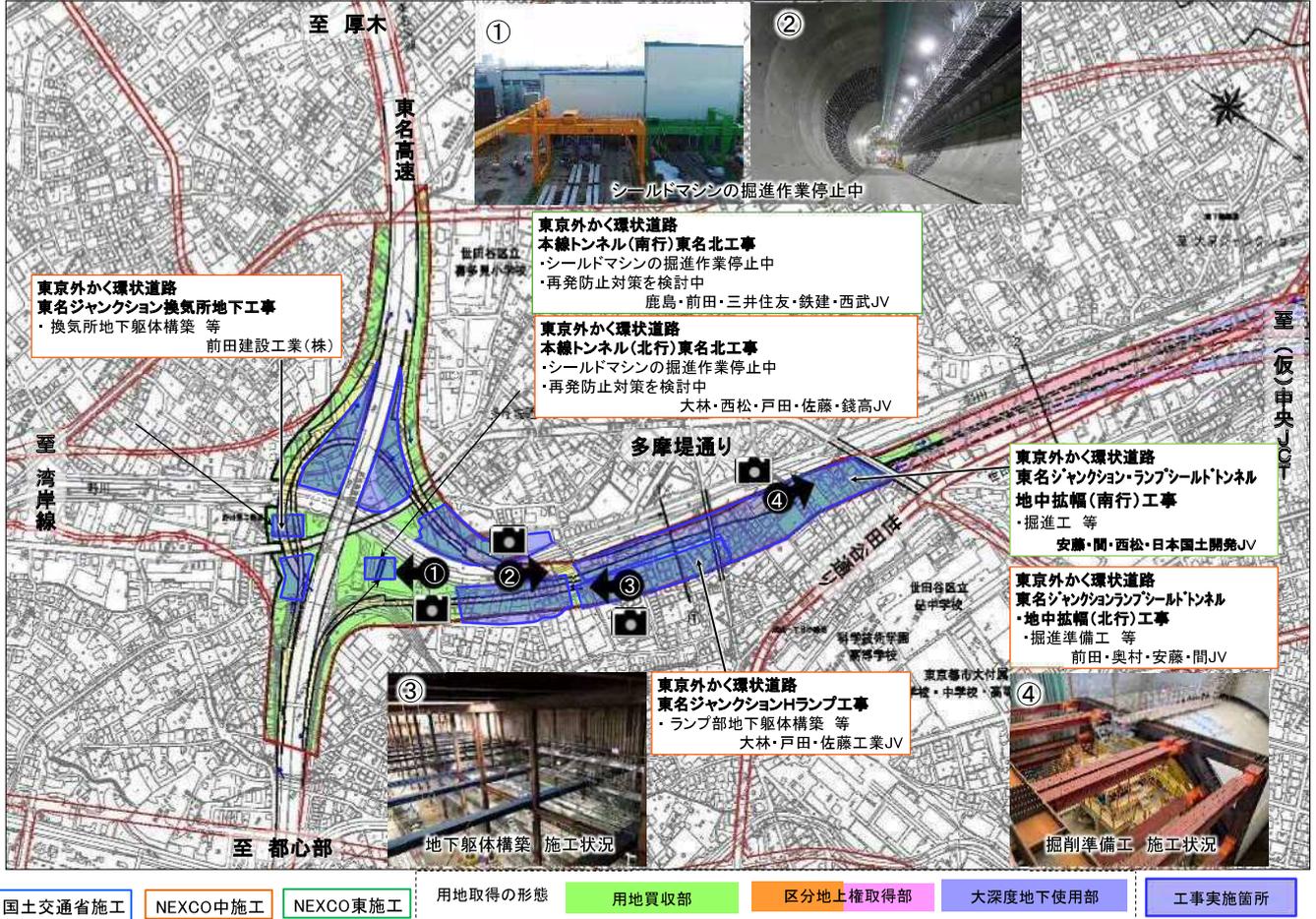
交通状況により約2倍の所要時間がかかる



現在の状況【東名JCT】

工事の状況

令和5年5月現在



空撮写真



[令和3年4月時点]

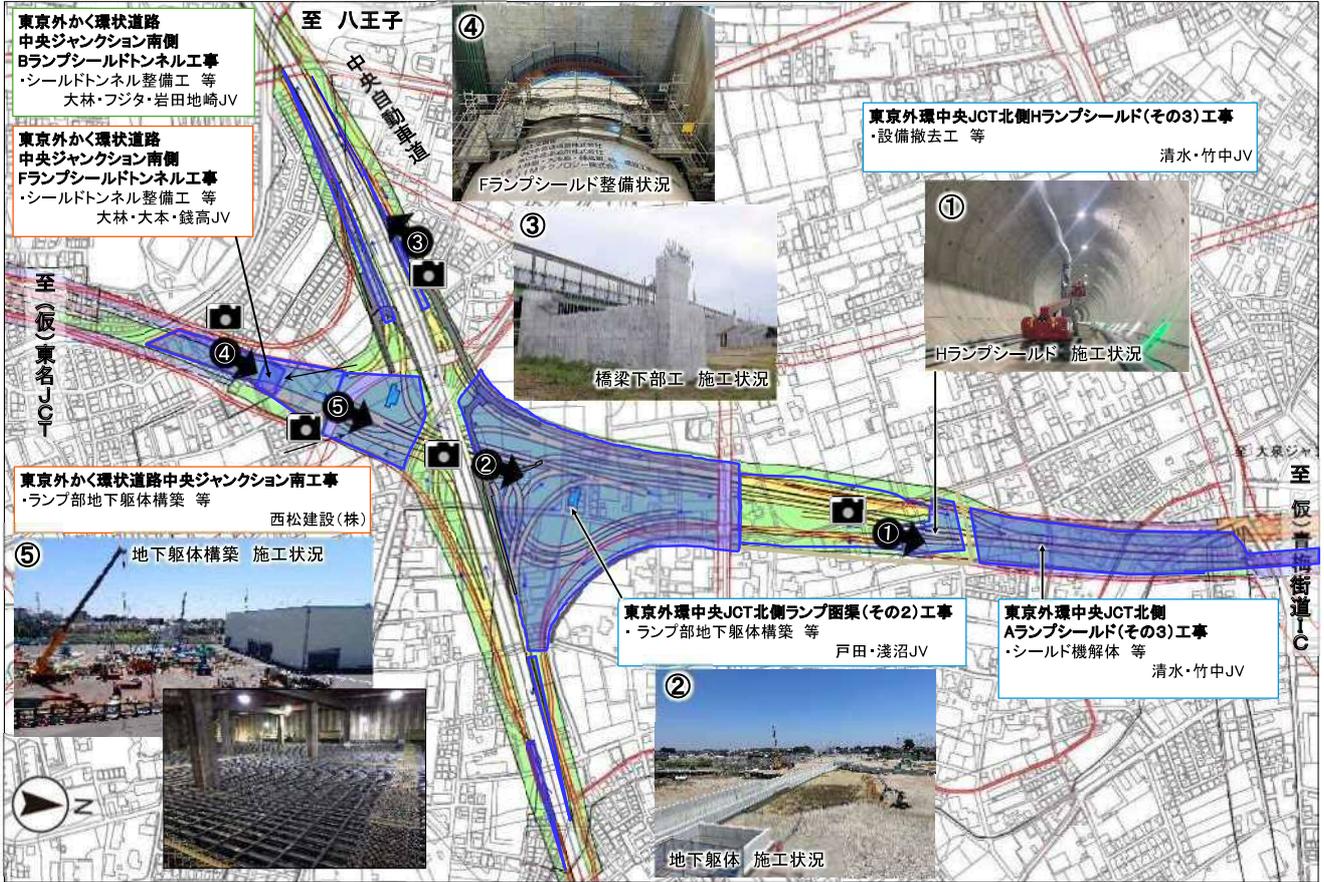


[令和5年4月時点]

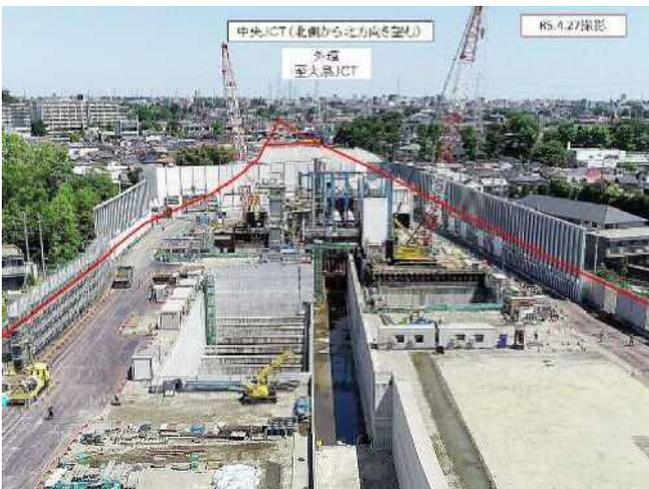
現在の状況【中央JCT】

工事の状況

令和5年5月現在



空撮写真



[令和5年4月時点]

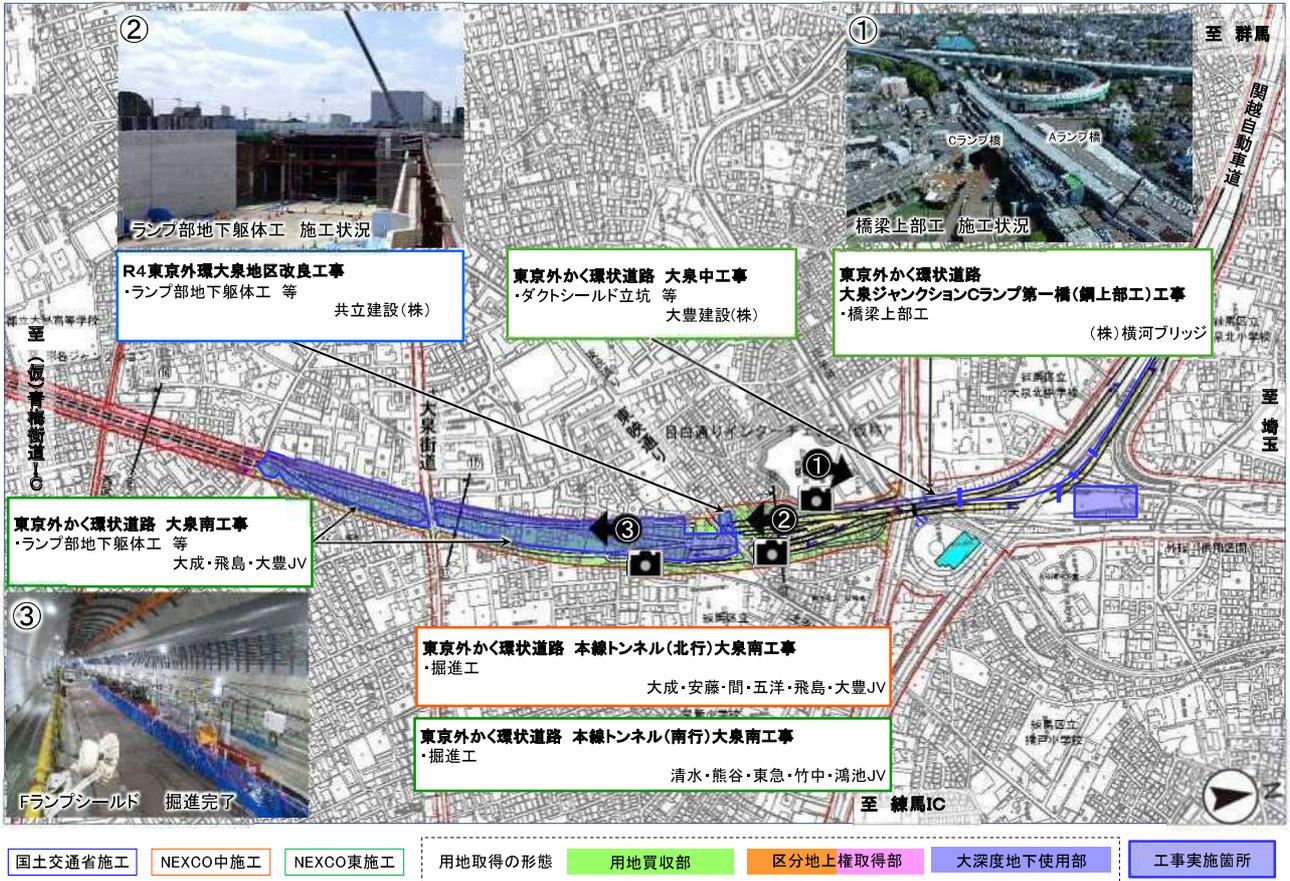


[令和5年4月時点]

現在の状況【大泉JCT】

工事の状況

令和5年5月現在



空撮写真



[令和5年4月時点]



[令和5年4月時点]

東京外環周辺の地質・地下水について

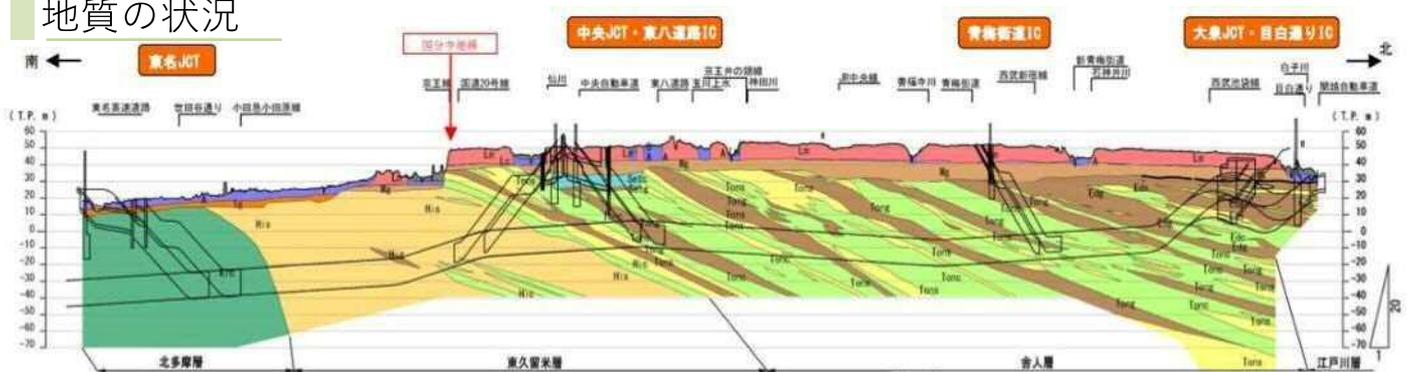
これまでの取り組みの概要

- ・東京外環（関越～東名）の地下構造物により、地下水が遮断され、地下水位の低下による地盤沈下、湧き水や井戸水が涸れてしまうのではないかと心配があるかと思えます。
- ・そのため、外環事業では浅層地下水及び深層地下水の水位を観測し、観測結果を公表するなど、皆さまがお住まいの周辺環境の保全に努めながら工事を進めて参ります。

東京外環（関越～東名）周辺の地質・地下水の概要

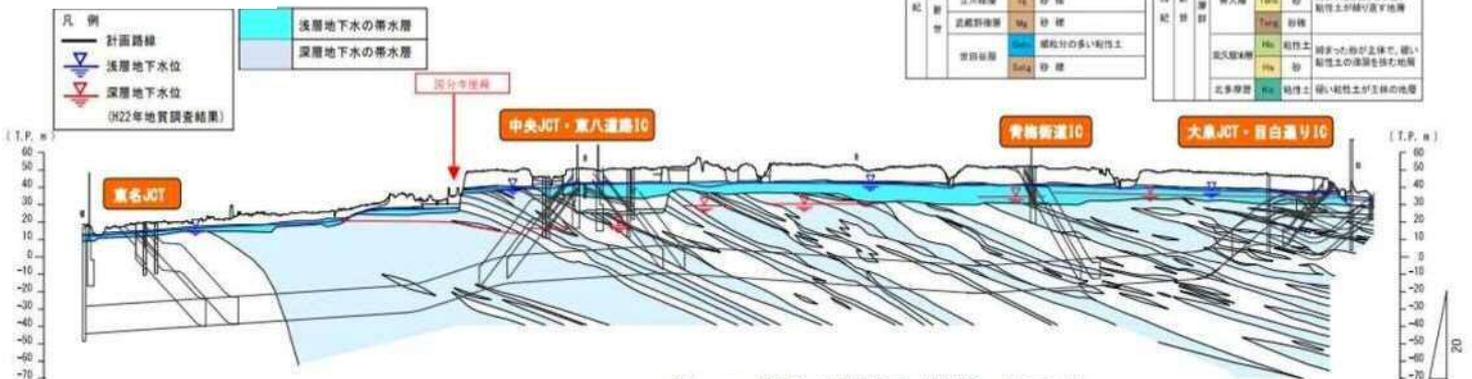
- ・東京外環（関越～東名）周辺の地質は、国分寺崖線を境にして北側は台地、南側は低地となっています。
- ・浅層地下水の帯水層は、国分寺崖線の南側は立川礫層（深度3m～6m）、北側は武蔵野礫層（深度10m～20m）であり、地下水面は概ね帯水層上端付近に存在しています。

地質の状況



凡例		地質		地質	
地質時代	地層名	地質記号	層名	地質記号	層名
新第三紀	埋土・埋土	埋	埋土	埋	埋土
	沖積層	沖	沖積層	沖	沖積層
第四紀	関東ローム層	Lo	関東ローム層	Lo	関東ローム層
	立川礫層	Ts	立川礫層	Ts	立川礫層
第四紀	武蔵野礫層	Mg	武蔵野礫層	Mg	武蔵野礫層
	国分寺礫層	Kf	国分寺礫層	Kf	国分寺礫層
第四紀	北多摩礫層	Ho	北多摩礫層	Ho	北多摩礫層
	江戸川礫層	Ed	江戸川礫層	Ed	江戸川礫層

地下水の状況



注1：帯水層とは、透水性の良い砂、砂礫層で地下水を貯えている地層である。
 注2：深層地下水位とは、上総層群の帯水層で観測した圧の水頭の高さ(井戸を設置した時の地下水の高さ)を示している。
 注3：縦断面は縮尺を1:20で表している。

図 路線の縦断面図（地質、地下水）

本線シールドによる深層地下水への影響について

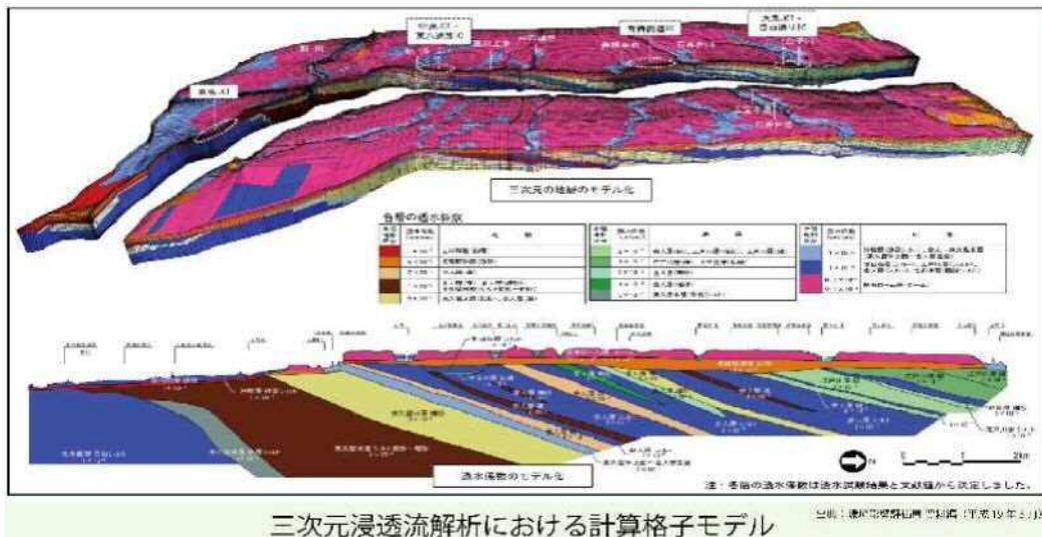
これまでの取り組みの概要

- ・東京外環（関越～東名）の本線シールドによって地下水が引き込まれ、地上部の河川や池沼が涸れてしまうのではないかと心配があるかと思えます。
- ・そのため、外環事業では、トンネル構造の密閉性が高く、地下水に与える影響が小さいシールド工法を採用しています。
- ・三次元浸透流解析と呼ばれる数値シミュレーションにより地下水位及び水圧の変動量を予測した結果、深層地下水の水圧低下量は、年間の水圧変動量以下とわずかであり、影響の範囲内に深層地下水を利用している井戸が存在しないことから、深層地下水は保全されるものと考えています。

三次元浸透流解析による予測

三次元浸透流解析モデルは、既存資料及び現地調査結果を基に、地層、地下水、構造物を三次元モデル化し、降水量や井戸の揚水量等の条件を設定しました。

三次元浸透流解析は、現況再現解析により三次元浸透流解析モデルの検証を実施した後、事業の実施による地下水影響解析及び環境保全措置の検討を実施しました。



深層地下水への影響



安全対策の取り組み事例 トンネルの防災安全設備

これまでの取り組みの概要

災害や事故発生時におけるトンネルからの避難方法や、事故防止の対策が十分取られているかご心配かと思えます。災害時における安全確保や事故発生時の対策等については、有識者の意見も伺いながら、検討を進めています。

首都高速 中央環状線 4号新宿線～5号池袋線（山手トンネル）の事例

通常時の安全設備

1. 管制室 24時間体制でトンネル内を見守ります。	2. テレビカメラ トンネル内の状況を管制室に伝えるため、約100m間隔で死角なく設置します。	3. トンネル照明設備 安全で快適に走れる走行環境を確保します。
--------------------------------------	---	--



火災発生時の防災設備

4. 自動火災検知器 トンネル側面に約25m間隔で設置し、火災を自動的に感知します。	5. 水噴霧設備 放水区画は約25m。火災の延焼や拡大を防ぎます。	6. トンネル警報板 火災、事故状況をドライバーの方へお知らせします。	7. 排煙口 (排気口) 火災時の煙を外に排出します。
--	---	---	---------------------------------------

火災発生時、ドライバーの方に利用していただく設備

8. 消火器-泡消火栓 約50m間隔で設置してありますので、無理のない初期消火をお願いします。	9. 押ボタン式通報装置 約50m間隔で設置し、非常時に管制室へ通報できます。	10. 非常口 350m以内に設置された非常口から避難してください。
11. 非常電話 約100m間隔で設置し、非常時に管制室と連絡が取れます。		

利用者等の避難について

これまでの取り組みの概要

災害や事故発生時におけるトンネルからの避難方法や、事故発生時の対策等については、有識者の意見も伺いながら、検討を進めています。

避難方式について

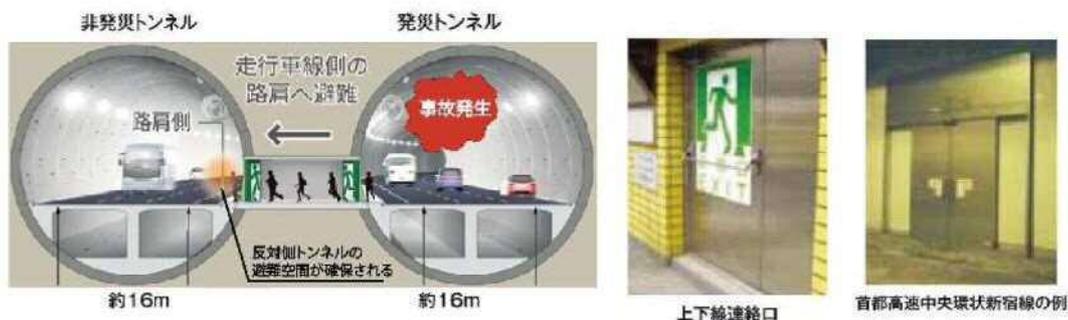
- 火災時等における避難安全性の確保を目的とし、避難施設を設置します。
- 設置する避難施設は、本線・ランプの状況に応じ、次の避難方式を検討します。

<避難方式概要図>



<横連絡坑方式の避難イメージ>

発災トンネルから非発災トンネル(安全空間)へ、横連絡坑を利用して避難



<床版下方式の避難イメージ>

発災トンネルの床版下(安全空間)へ、すべり台を利用して避難



お問合せ内容	お問合せ先
<p>陥没・空洞事故に関する ご相談等</p>	 <p>東日本高速道路(株) 関東支社 東京外環工事事務所</p> <p>TEL 0120-861-305 (フリーコール: 平日9:00~17:30)</p>
<p>地盤補修工事の現場で お気づきの点があった場合</p>	<p>鹿島・前田・三井住友・鉄建・西武特定建設工事共同企業体 TEL03-6411-8723(24時間受付)</p>
<p>その他外環事業に関すること</p>	 <p>国土交通省 関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所 TEL : 0120-34-1491(フリーダイヤル) 受付時間: 平日 9:15~18:00</p>  <p>東日本高速道路株式会社 関東支社 東京外環工事事務所 TEL : 0120-861-305(フリーコール) 受付時間: 平日 9:00~17:30</p>  <p>中日本高速道路株式会社 東京支社 東京工事事務所 TEL : 0120-016-285(フリーコール) 受付時間: 平日 9:00~17:30</p>