

運用指針

第2条①-イ

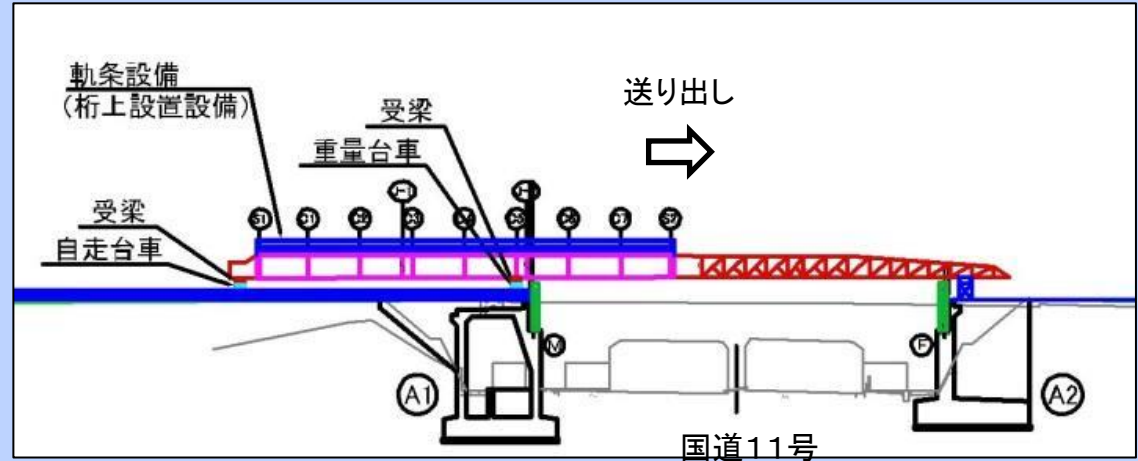
地権者、関係機関などへの提案及び協議

上部工架設方法の変更
(送出し架設からトラッククレーンベント架設)

トクシマ ナルト
(四国横断自動車道 徳島IC~鳴門JCT)

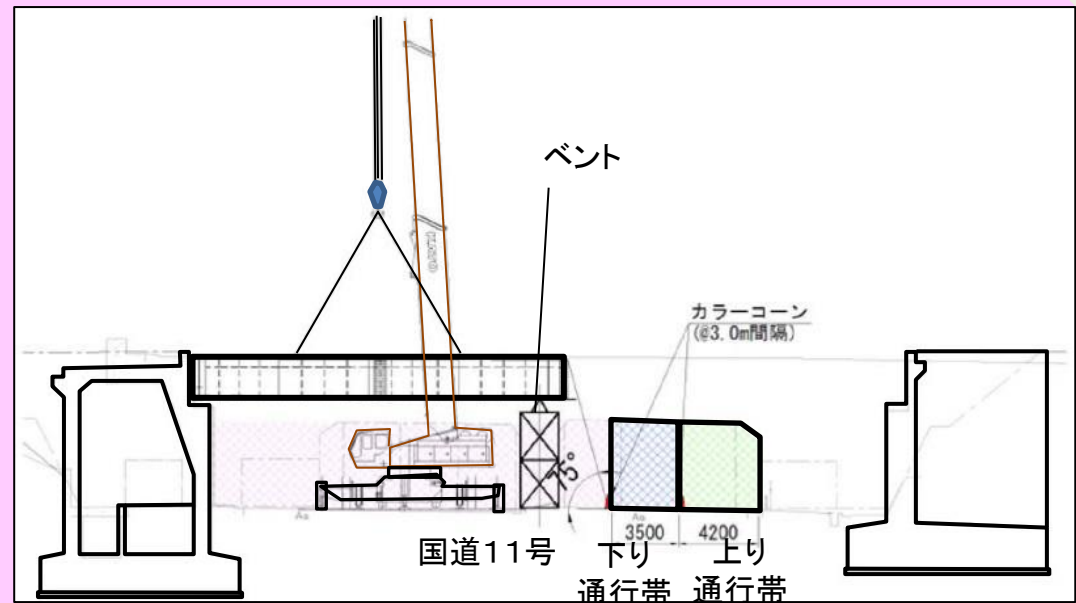
当初計画

- ・道路管理者との協議において、経済性だけでなく、一般交通への影響が少ない架設方法で行うように条件提示を受ける
- ・トラッククレーンベント架設工法ではベント幅が中央分離帯に収まらないため、終日車線規制が必要となる
- ・交通への影響が小さい送出し架設工法を計画



経営努力による変更

- ・中央分離帯に収まる小型ベントを用いた架設方法について検討
- ・送出し架設よりも通行止め時間短縮が可能
- ・道路管理者と協議を実施し、了解を得る



四国横断自動車道 徳島IC～鳴門JCTの事業概要



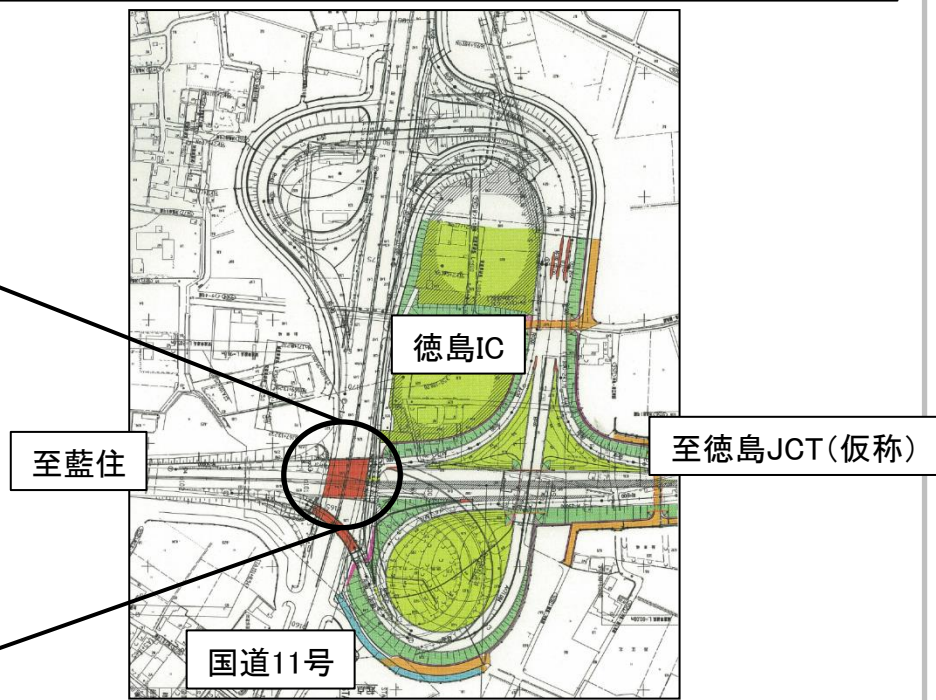
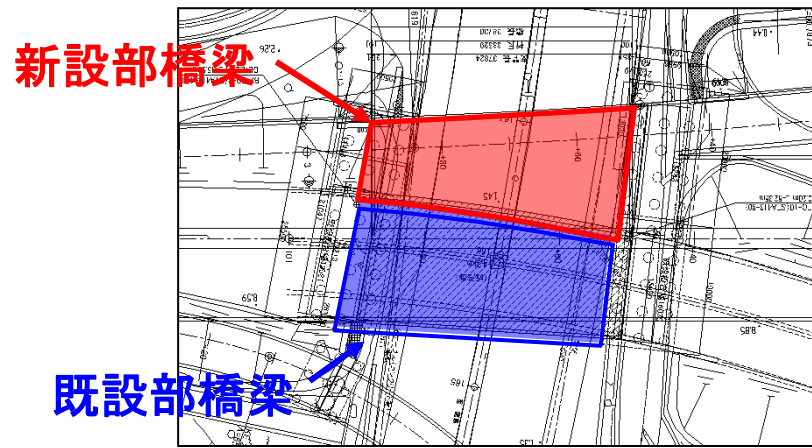
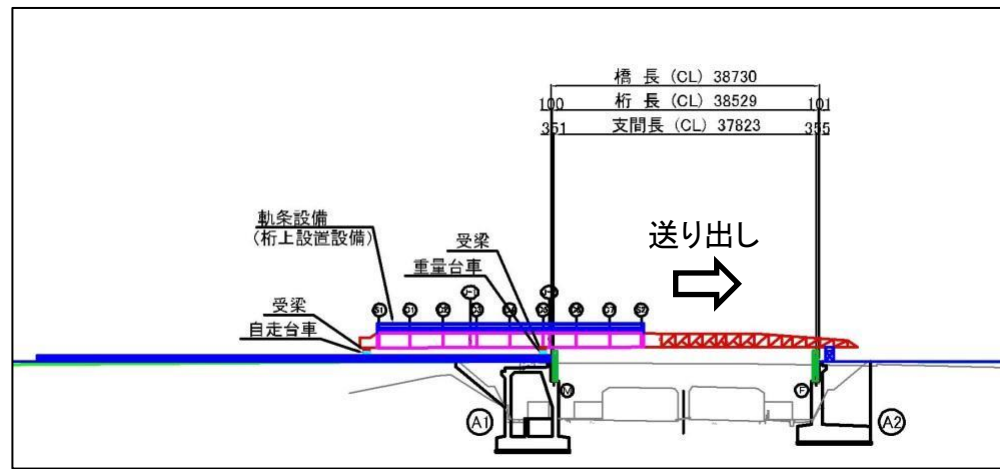
四国横断
自動車道
H26年度
開通予定
L=10.9km

鳴門JCT
徳島IC
本件該当箇所

- ・四国横断自動車道は、阿南市を起点に徳島市、高松市、四国中央市、高知市、四万十市を経て大洲に至る瀬戸内海側と太平洋側を結ぶ約441kmの主要幹線道路。
- ・当区間は徳島IC～鳴門JCT間10.9kmであり現在建設中。
- ・開通により京阪神地方の拠点都市（神戸市など）と徳島市が初めて直結されることで、徳島中心部から西日本各地への工業製品、農水産物の物流効率化や観光交流の促進が図れる。

沖島橋架設方法の当初計画

- ・ **交通量71,000台/日**の国道11号上に橋梁を架設
- ・ 道路管理者との当初協議において、経済性だけでなく、**一般交通への影響が少ない架設工法**とするように条件提示を受ける
- ・ 一般的な組立式ベントでは、ベントの幅が中央分離帯に収まらないため、終日車線規制が必要となり、交通への影響が大きい
- ・ 交通への影響を最小限にするため、**送出し架設工法**で計画

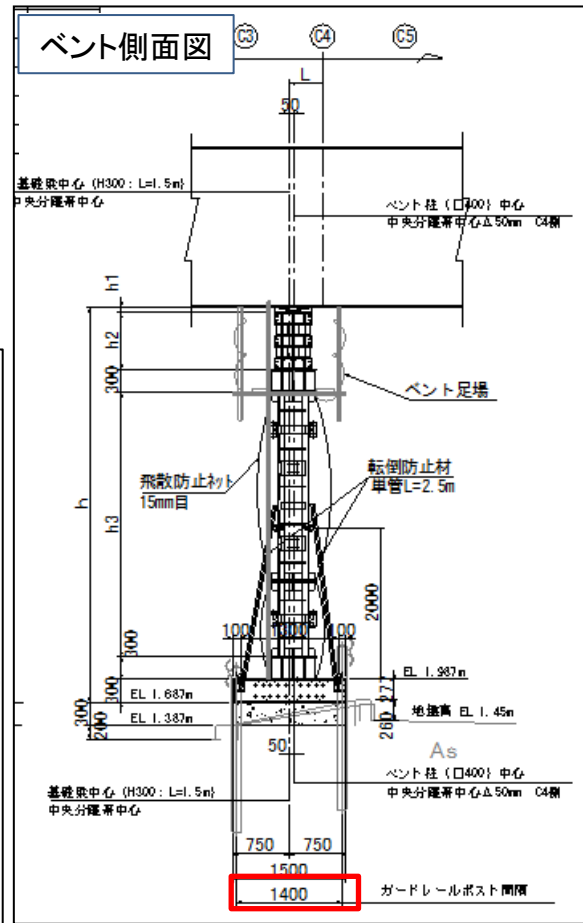
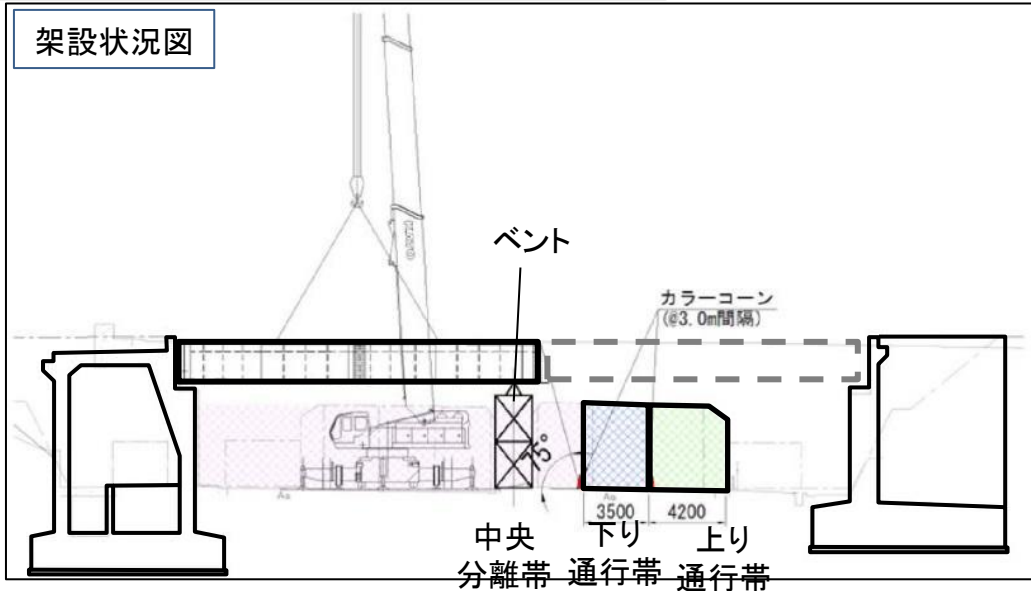


橋梁計画見直しの検討

夜間通行止め時間の短縮を図ることを目的に、架設方法について再検討

- ・国道の中央分離帯に収まる鋼材を組み合わせた**ベント構造**を発想
- ・ベントを中央分離帯内に収め、トラッククレーンベント架設工法とすることで**桁架設時の通行止め時間の短縮**が可能
- ・トラッククレーンベント架設工法に変更することにより、**工費の縮減**が可能

道路管理者との再協議を実施



協議に対する取組み

■ 道路管理者との協議

- ・ベント設置、撤去に係る**夜間車線規制日数は12日間増加**するが、昼間は規制を解除し片側3車線を確保
- ・通行止め時間を**合計210分**(送出し架設:送出し時6回と降下時3回)から**合計40分**(トラッククレーンベント架設:桁搬入時8回)に短縮
- ・1回当たりの通行止め時間を短縮することで、**渋滞長が最大1kmから0.2kmに短くなる**ことを説明し、了解を得る

【通行止め作業】

送出し架設	送出工	20分/回
	降下工	30分/回
トラッククレーンベント架設	桁搬入	5分/回



■ 経緯

年 月	経緯(協議・現場作業等)	協定・設計
平成15年10月～平成16年3月		橋梁一般図作成
平成16年11月～平成17年3月	架設計画協議(国土交通省) 送出し架設を選定	
平成18年3月		当初協定締結(機構・会社)
平成21年11月～	縮小ベントによる架設方法を検討	
平成22年2月	上部工工事発注	
平成22年3月～4月	架設計画協議(国土交通省)2回 トラッククレーンベント架設 について協議、了解を得る	
平成23年3月		協定変更締結

関係機関と協議し同意を得て、架設方法を見直したことは、
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、架設方法を送出し架設工法から
トラッククレーンベント工法に見直し施工費を縮減

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り)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