

運用指針

第2条①-ロ

現場特有の状況に対応するための創意工夫

供用路線を横断するカルバートボックスの施工方法の変更

オバマ ツルガ
(舞鶴若狭自動車道 小浜IC～敦賀JCT)

舞鶴若狭自動車道 小浜IC～敦賀JCTの路線概要

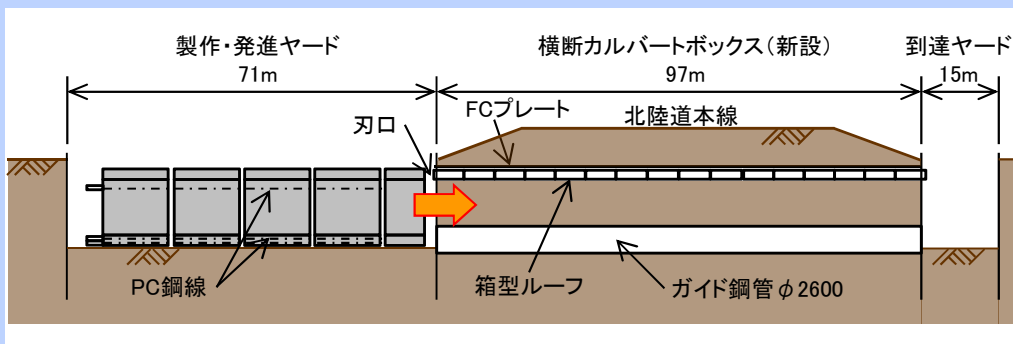


北陸道を横断するカルバートボックスを新設(97m)

- ・舞鶴若狭自動車道は、中国自動車道 吉川JCTと北陸自動車道 敦賀JCTを結ぶ延長約162kmの高規格幹線道路。
- ・中国自動車道、名神高速道路及び北陸自動車道と一体となり、関西圏・中京圏・北陸圏の広域ネットワークを形成し、若狭地域の産業の振興、文化交流の促進に大きく寄与するとともに、並行する国道27号の災害時の代替路としても機能する路線。
- ・先に吉川JCT～小浜IC間の約123kmが開通しており、残る小浜IC～敦賀JCT間の約39kmが平成26年7月20日に開通し、全線供用。

当初計画

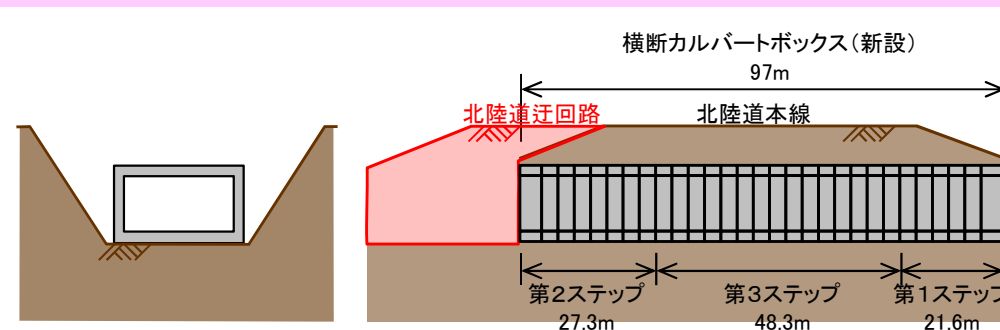
- ・安全面を考慮し、カルバートボックスの施工は北陸道の切り替えが不要となる**推進工法**で計画



本線を通行させながら
推進掘削にて構築

経営努力による変更

- ・コスト縮減のため**開削工法**による**施工**を再検討
- ・北陸道を横断する**仮設のカルバートボックス**を設けることで**開削工法**での**施工**が可能となり、コスト縮減を実現

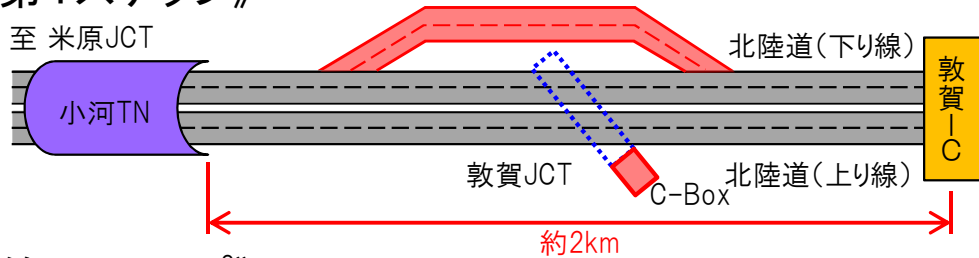


本線を切り替えながら
開削掘削にて構築

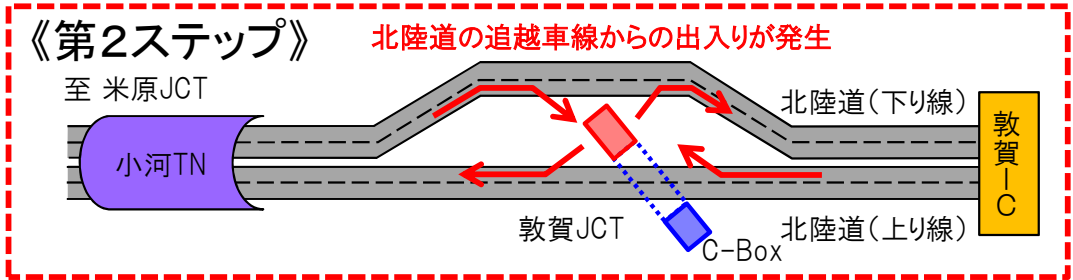
当初計画

- ・敦賀JCTは北陸道のトンネルとICに挟まれた山筋に計画されており、北陸道を大きく迂回させることができないため、4つの施工ステップで北陸道を小さく切り替えながら段階施工を行う方法を検討
- ・北陸道に挟まれた施工ヤードで作業する第2ステップの施工では、多くの工事用車両が約14ヶ月の長期間に渡り北陸道の追い越し車線側から出入りする必要があるが、線形の見通しも悪く、安全に出入りさせることが困難

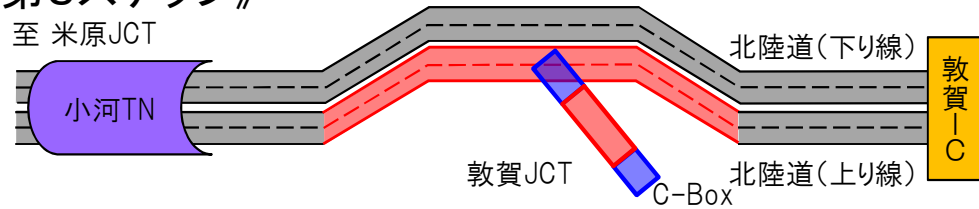
《第1ステップ》



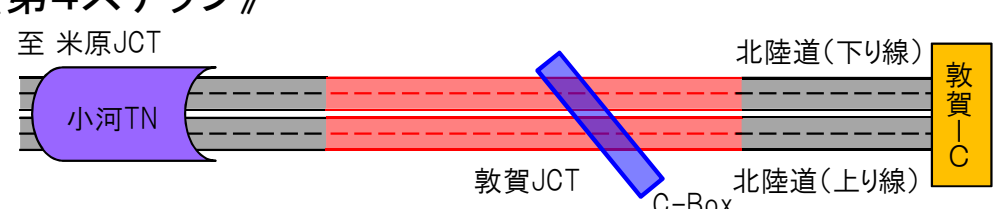
《第2ステップ》



《第3ステップ》



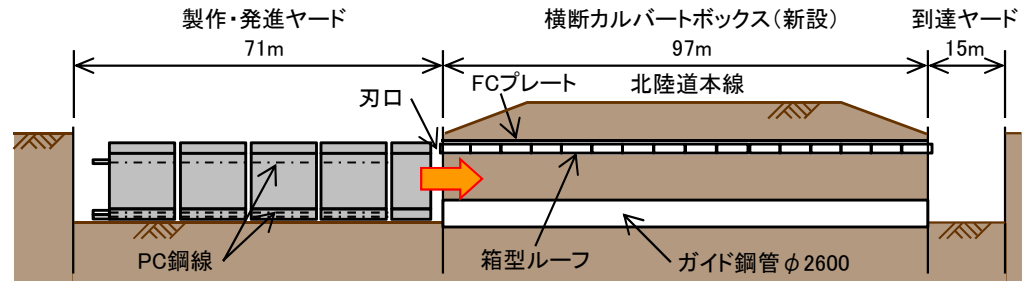
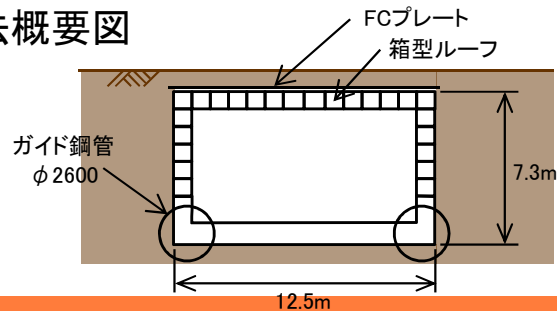
《第4ステップ》



北陸道の切り替えが不要な推進工法で計画

■ : 施工箇所
■ : 施工済箇所

● 推進工法概要図

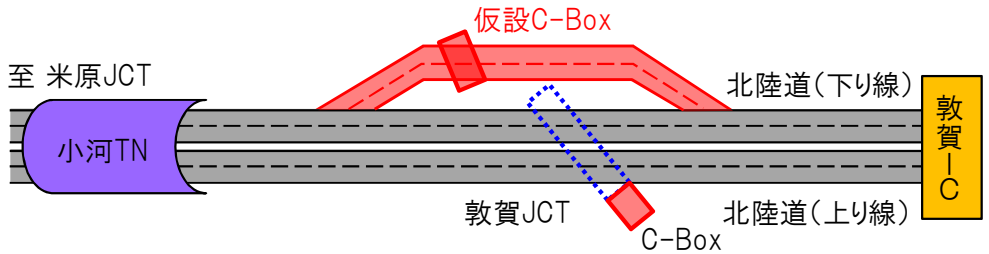


変更計画

- ・コスト縮減のため開削工法による施工を再検討
- ・第2ステップにおける北陸道の追い越し車線側からの出入りを回避するため、北陸道を横断する仮設のカルバートボックスを設けることを発想し、北陸道に挟まれた施工ヤードに本線外から安全に進入する計画を立案

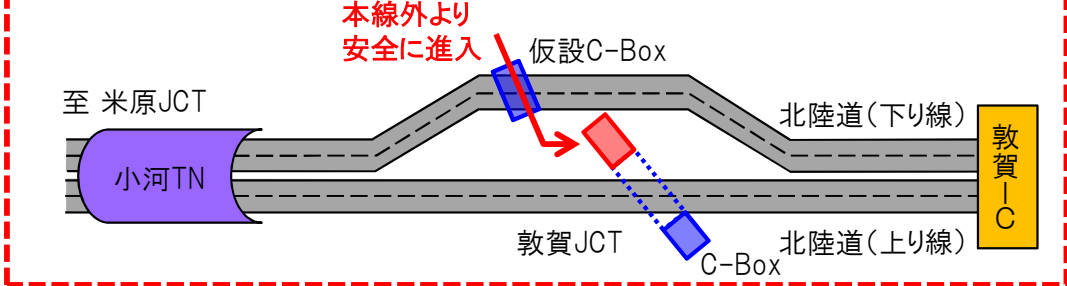
《第1ステップ》

- ・北陸道下り線迂回路、仮設カルバートボックスの設置
- ・上り線側の横断カルバートボックスの施工(約21m)



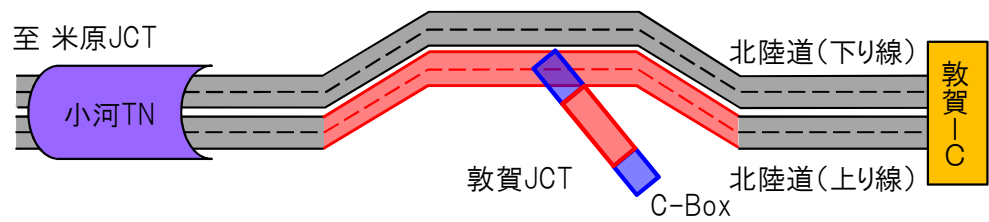
《第2ステップ》

- ・北陸道切替え①(下り線迂回)
- ・下り線側の横断カルバートボックスの施工(約27m)



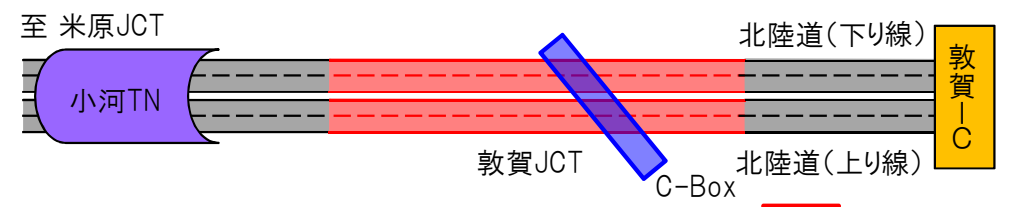
《第3ステップ》

- ・北陸道切替え②(上り線迂回)
- ・中央部の横断カルバートボックスの施工(約49m)



《第4ステップ》

- ・北陸道切替え③(上り線復旧)
- ・北陸道切替え④(下り線復旧)



: 施工箇所
 : 施工済箇所

見直し計画における取組み

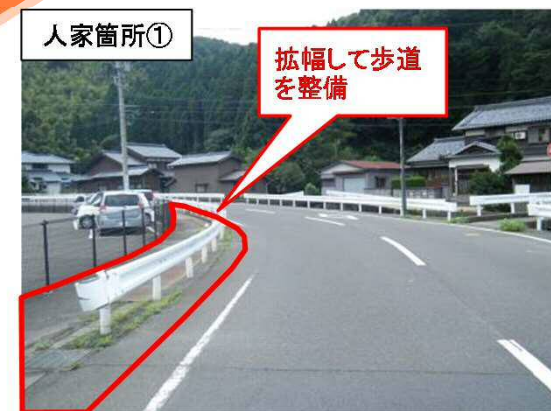
■ 工事用道路に関する取組み

- ・道幅が狭く、歩道がない箇所については、**拡幅して歩道を整備**
- ・**すれ違いが困難な箇所は一方通行とし、通行台数も片道100台／日に制限**
- ・工事用道路の各交差点に**交通保安要員を配置**し、一般道路の安全を確保

■ 近接施工及び切り替えにおける取組み

- ・北陸道に近接した開削施工となるため**路面及び仮設土留めに対する動態観測を実施**
- ・基準を超える変状が発生した際には工事関係者へ一斉に連絡を行う**安全管理システムを構築**するなど供用路線の安全を確保

【経緯】



年月	経緯(設計・現場作業等)	協定
平成15年8月～平成16年3月	幅杭設計(推進工法で計画)	
平成18年3月		協定締結(機構・会社)
平成20年2月～平成20年12月	横断カルバートボックスの施工方法の再検討	
平成21年1月～平成22年4月	工事用道路の利用に関する地元協議	
平成22年4月～平成24年11月	横断カルバートボックスの構築(開削工法)、工事用道路の整備(～H22.11)	
平成22年12月～平成24年11月	北陸道の切替え(全4回)	

工事中の進入路を確保したことにより供用路線を横断するカルバートボックスの施工方法を見直すことは、**現場特有の状況に対応するための創意工夫**である

運用指針第2条第1項第1号ロに該当

《申請された会社の経営努力》

工事中の進入路の確保による供用路線を横断するカルバートボックスの施工費の縮減

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。

ロ、申請の対象である現場特有の状況に対応するための創意工夫