

運用指針

第2条①ーイ

地権者、関係機関などへの提案及び協議

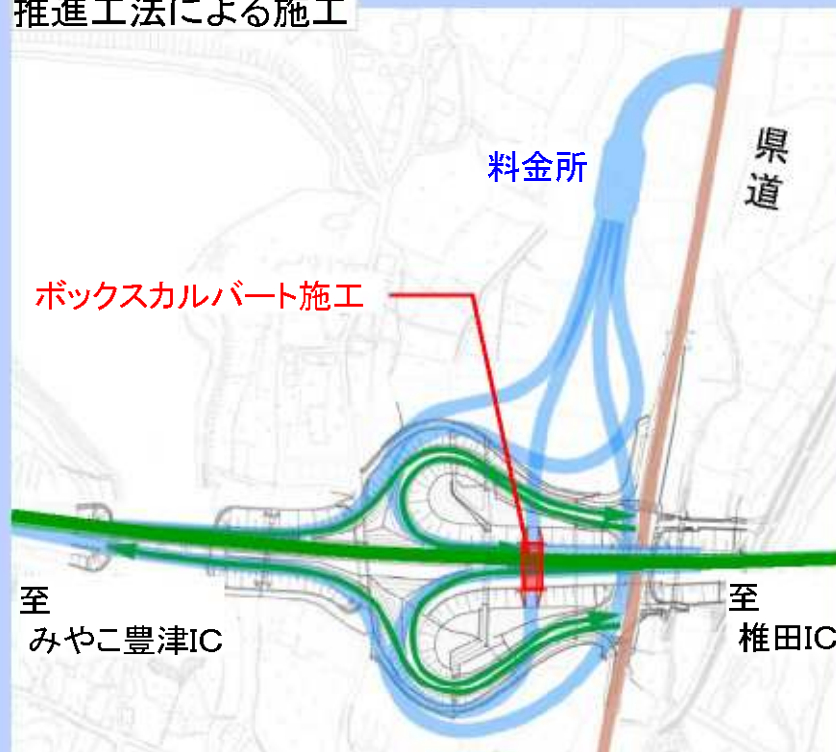
横断構造物の施工方法の変更

(東九州自動車道 ^{ユクハシ}行橋IC～^{トヨツ}みやこ豊津IC ^{シイダ}椎田道路 ^{ツイキ}築城IC改築)

当初計画

- ・供用中の築城IC(料金所なし)に料金所を設置するため、IC形式を変更しランプを集約
- ・ランプが本線と交差することとなり、交差箇所は供用中の本線下をボックスカルバートで横断する計画
- ・建設時の設計協議や供用後の**周辺地区の対応が非常に厳しい状況**であったことから、ボックスカルバートの施工は、**本線及びランプの交通に影響が少ない推進工法**で計画

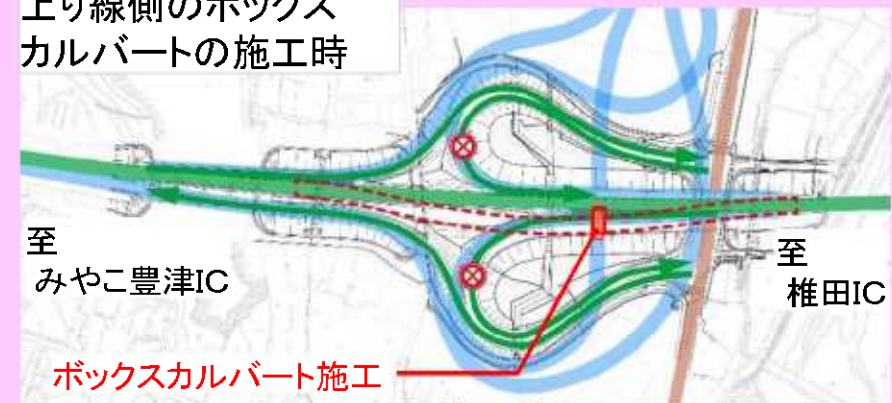
推進工法による施工



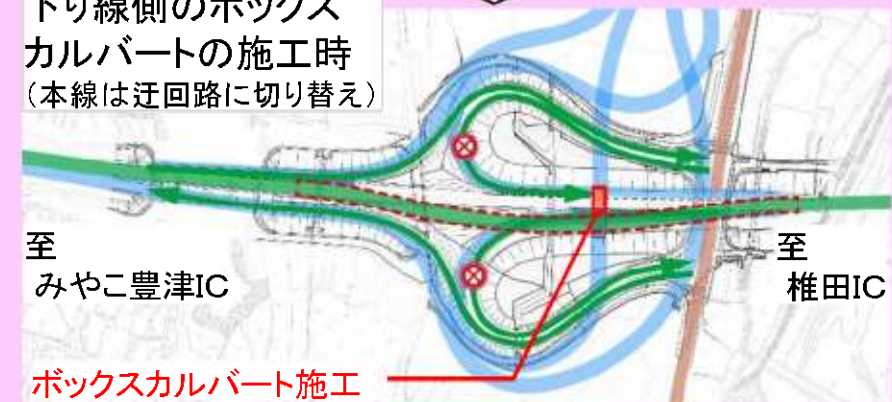
経営努力による変更

- ・推進工法による本線の路面沈下等のリスクを回避することと、**コスト縮減を図る**ため、開削工法を検討
- ・**約12ヵ月間の一部ランプの通行止めと約4ヵ月間の本線切り替えを伴う開削工法**での施工計画を立案
- ・警察署及び関係機関と協議し、了解を得る
- ・有料道路利用者及び地元への周知広報を実施

上り線側のボックスカルバートの施工時



下り線側のボックスカルバートの施工時
(本線は迂回路に切り替え)



東九州自動車道 行橋IC～みやこ豊津ICの路線概要

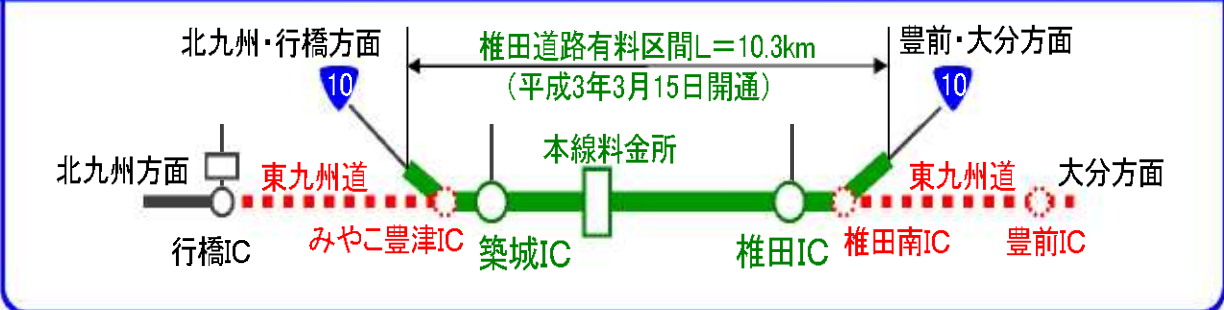


- ・東九州自動車道は、北九州市を起点として、大分・宮崎を結び、鹿児島市に至る延長約436kmの高速道路
- ・行橋IC～みやこ豊津IC間は、平成26年12月13日に開通し、供用中の北九州JCT～行橋IC間と、東九州道の一部区間で先に供用中のみやこ豊津IC～椎田南IC間の椎田道路（一般国道自動車専用道路）と接続
- ・椎田道路は、今回の開通に伴い、本線料金所を撤去し、各インターに料金所を設置する改築を実施

シイダ ツイキ
椎田道路及び築城ICの改築事業

- ・東九州道 行橋IC～みやこ豊津ICの開通に伴い、東九州道と椎田道路が接続
- ・椎田道路は本線料金所を撤去し、各ICに料金所を設置する計画
- ・築城ICは、上下線のランプが別々に県道へ接続していたが、集約型料金所設置に伴い上り線側ランプも下り線側に集約することを計画

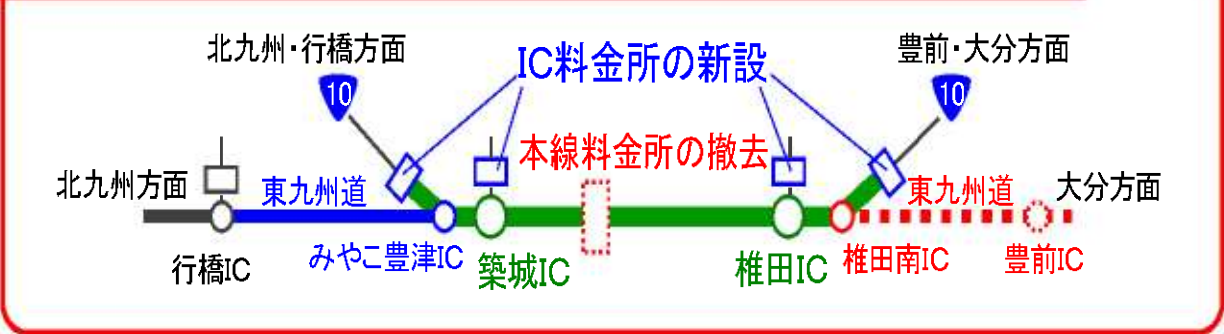
行橋IC～みやこ豊津IC開通以前(本線料金所で料金を徴収)



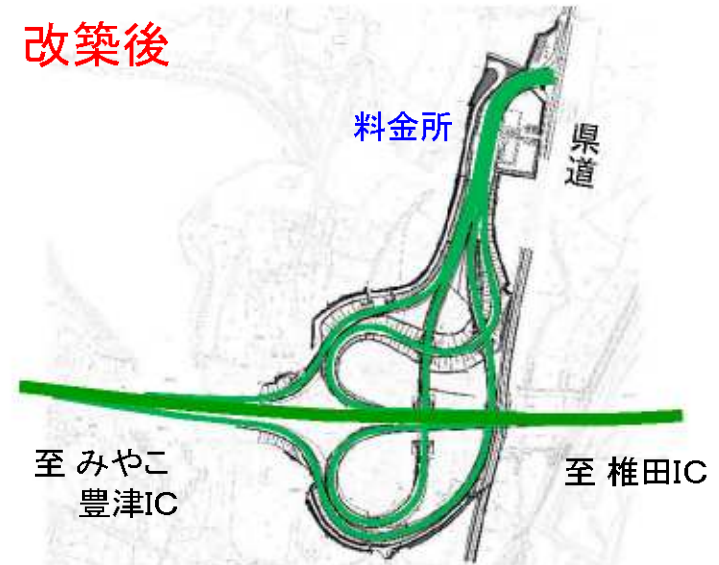
改築前



行橋IC～みやこ豊津IC開通後(各ICで料金を徴収)



改築後



ボックスカルバートの工法の当初計画

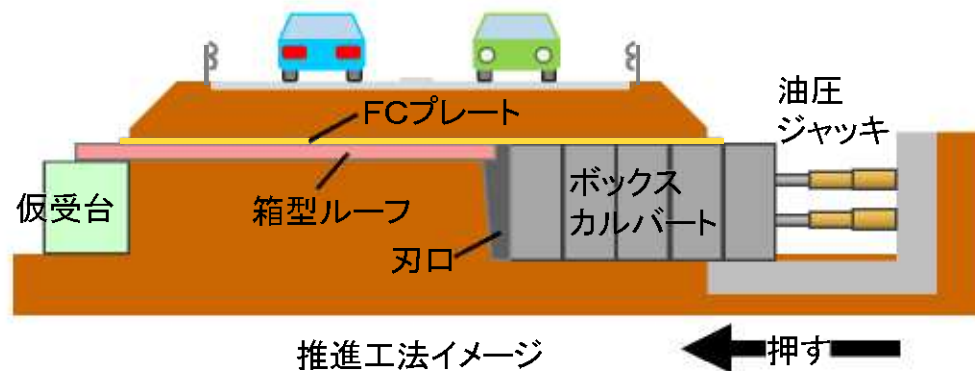
- 建設時の設計協議や供用後の周辺地区の対応が非常に厳しい状況であったことから、ボックスカルバートの施工は、本線及びランプの交通に影響が少ない推進工法で計画

推進工法による施工



※推進工法とは

上部の道路等に影響が及ばないよう初めに箱型ルーフとFCプレートを押込み貫通させてから、ボックスカルバートの躯体の先端に刃口を取り付け、地中を掘削しつつ、後方の油圧ジャッキで押し進めてボックスカルバートを埋設する工法。地面を掘り起こして設置する開削工法と違い、上部の道路などの交通を遮断することなく施工ができる

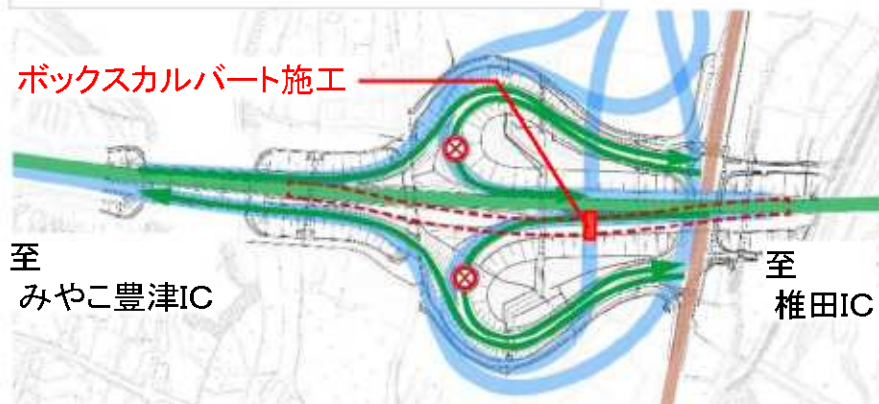


ボックスカルバートの工法についての検討①

更なるコスト縮減を図るため、開削工法によるボックスカルバートの施工について検討

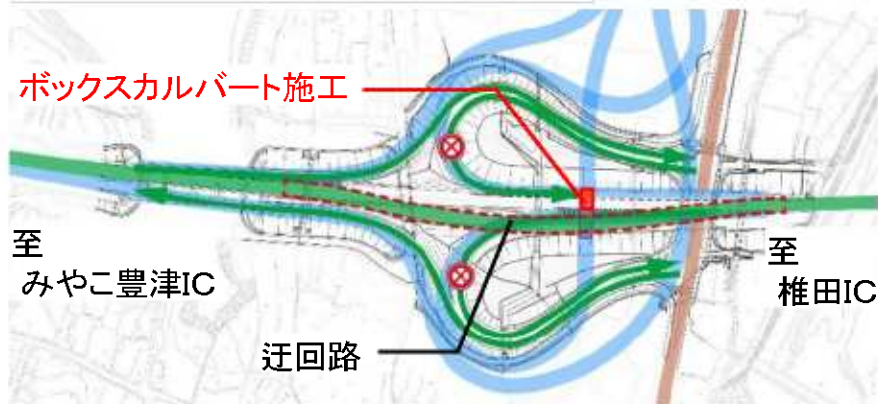
- ・推進工法による本線の路面沈下等のリスクを回避することと、コスト縮減を図るため、開削工法を検討
- ・本線切り替え及びランプ通行止めを伴う開削工法を提案し、課題を抽出
 - ・本線に近接した施工でも本線に影響が生じない工法の検討
 - ・本線切り替えによる現況規制速度(60km/h)確保の検討
 - ・下り線オンランプ及び上り線オフランプの通行止めの検討
- ・約12ヵ月間の下り線オンランプ及び上り線オフランプの通行止めと約4ヵ月間の本線切り替えを行えば施工可能である開削工法の計画を立案

上り線側のボックスカルバートの施工時



下り線オンランプと上り線オフランプの通行止めを行い、上り線側のボックスカルバートを施工

下り線側のボックスカルバートの施工時
(本線は迂回路に切り替え)



下り線オンランプと上り線オフランプの通行止めを継続し、本線切り替えにより下り線側のボックスカルバートを施工

ボックスカルバートの工法についての検討②

○お客さまへの影響の検討

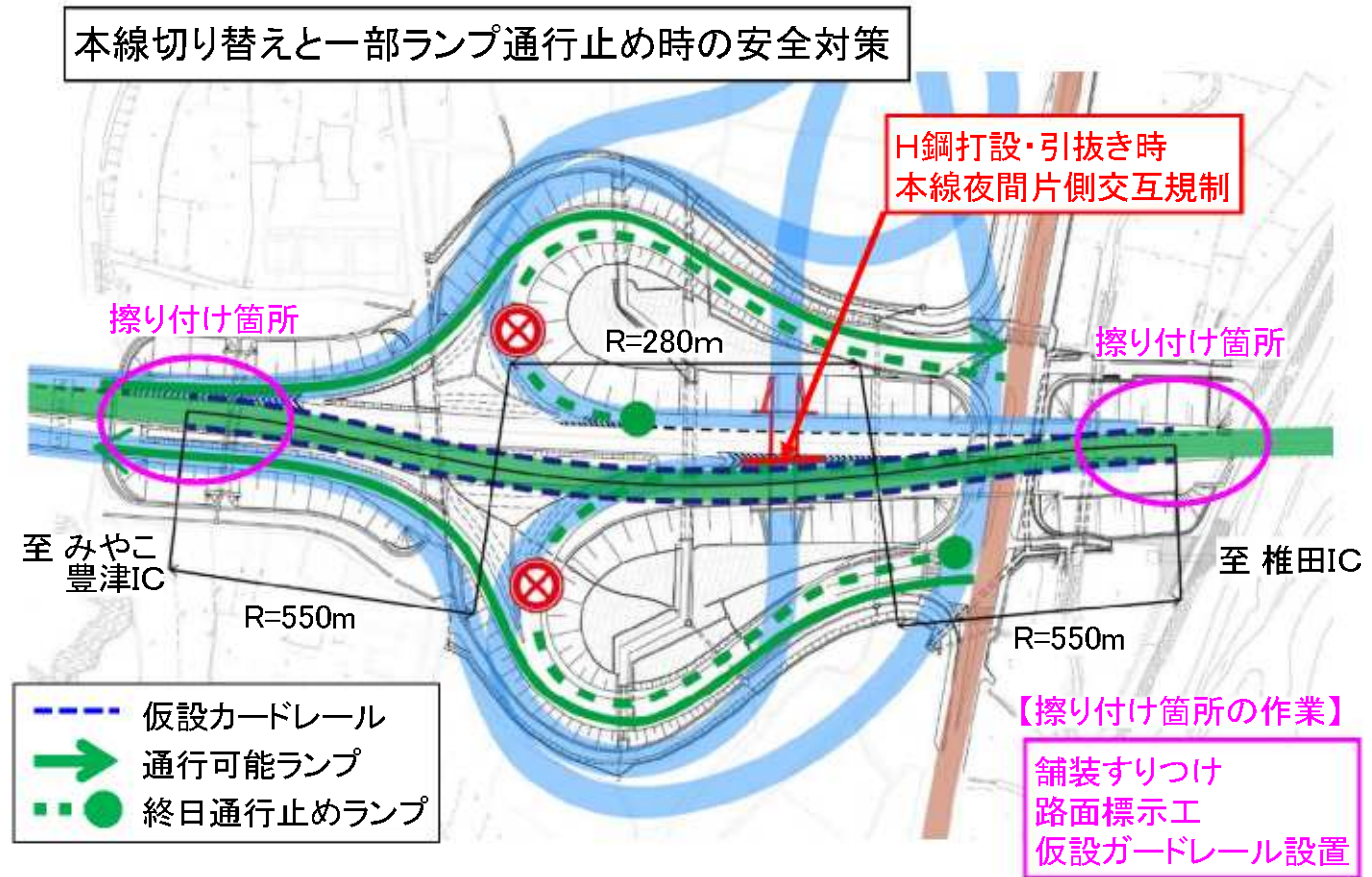
- ・通行止めにする下り線オンランプ及び上り線オフランプの利用台数は計40台／日程度であり、お客さまに与える影響が少ないことを確認
- ・迂回道路(県道等)を利用した場合の所要時間が大きく変わらないことを確認
- ・有料道路利用者及び地元への周知広報を検討



開削工法の課題に対する取り組み①

○警察署との協議

- ・本線に近接した施工となるが、掘削等により本線に影響が生じないような施工方法(土留工等)を説明
- ・現況の規制速度を確保できる線形とした本線の切り替え計画と、他工事での実績等を踏まえた交通安全対策を立案し説明
- ・通行止め等の広報計画を立案し説明
- ・交通量調査等を実施し、規制計画を立案し説明
- ・以上のことを説明し、了解を得る



開削工法の課題に対する取り組み②

○地元住民への説明

- ・ランプ通行止め及び迂回路利用の協力について説明

○他道路管理者への説明

- ・迂回路として利用する国道及び県道の道路管理者に
広報計画を説明



築城IC改築完成

年月	経緯(協議・現場作業等)	協定・設計
平成15年2月	推進工法によるIC改築設計	概略設計
平成18年3月	推進工法	協定締結(会社・機構)
平成22年1月	開削工法検討	詳細設計
平成23年3月～9月	警察署と協議	
平成24年4月	開削工法	協定変更(会社・機構)

経営努力要件適合性について

関係機関等と協議し、本線を横断するボックスカルバートの施工方法を、推進工法から本線切り替えによる開削工法に変更したことは、**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号イに該当

《申請された会社の経営努力》

関係機関等と協議し、本線を横断するボックスカルバートの施工方法を変更することにより費用を縮減

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