

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

地元協議を踏まえた上部工架設方法の変更による縮減

(四国横断自動車道 ナルト 鳴門IC ~ タカマツ 高松市境)

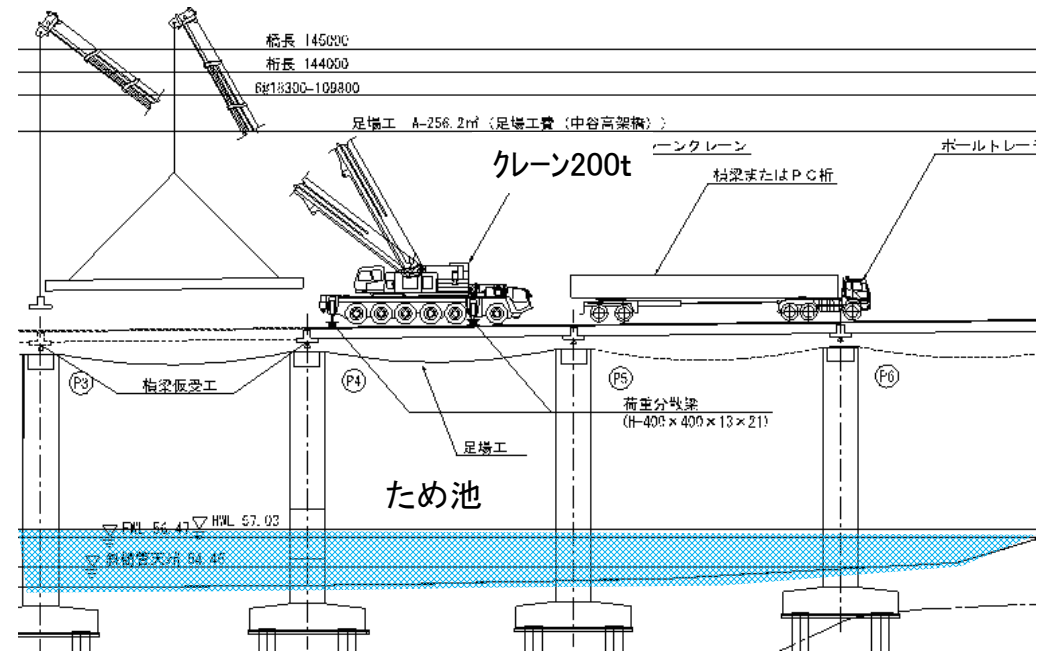
タカマツ ナルト タカマツ  
 四国横断自動車道(高松自動車道) 鳴門IC～高松市境



- ・四国横断自動車道(高松自動車道)は、神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸中央自動車道及び山陽自動車道とあいまって、瀬戸内海東側の循環型の交通ネットワークを形成し、関西圏及び中国圏との交流を促進して四国の活性化に寄与
- ・当該事業区間は交通混雑期などの交通集中による渋滞が発生しており、渋滞解消や安全性のさらなる向上、地域への貢献などを目的に4車線化事業を進め、2019(H31)年3月8日に完成

## 当初計画

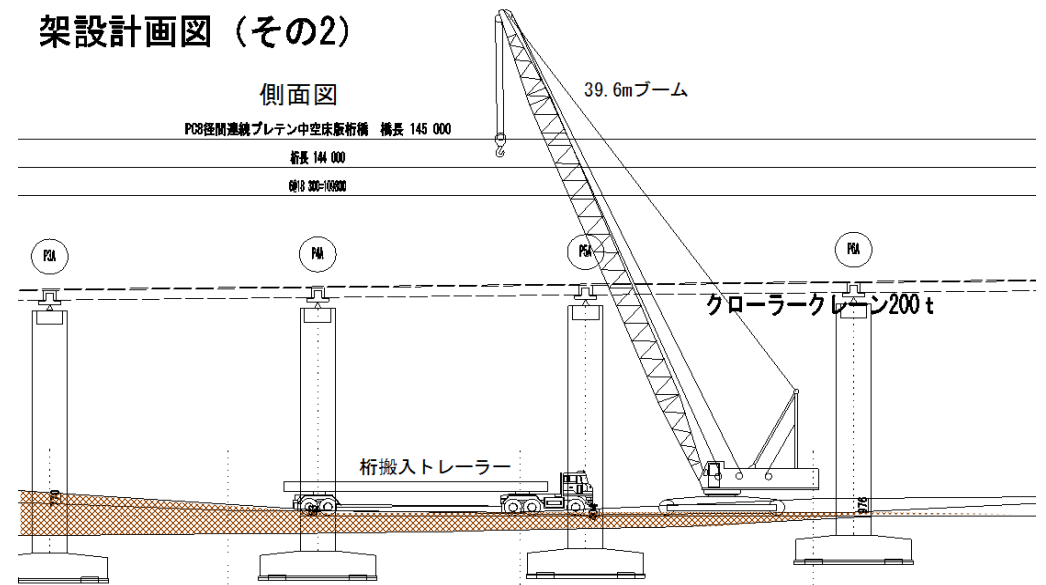
- ・ため池(中谷大池)の管理者との協議において、I期線建設時の経緯から、水を抜かない工法での上部工架設を要望された
- ・架設したスパン橋面上にクレーンを配置し、縦架設を行う計画とした



## 経営努力による変更

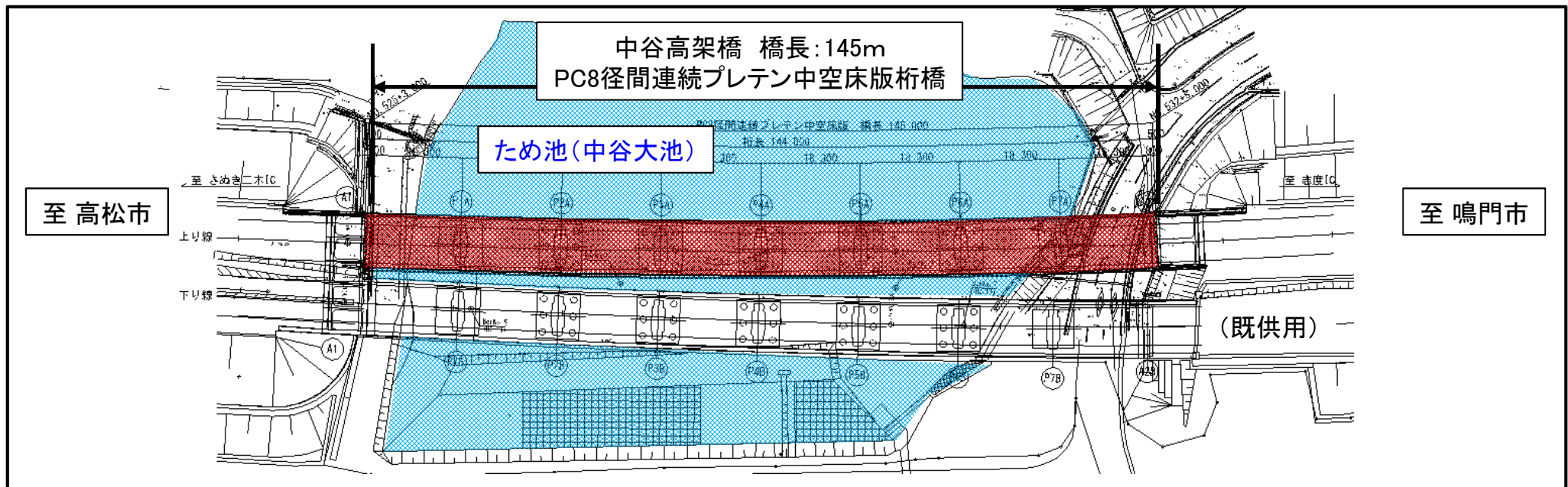
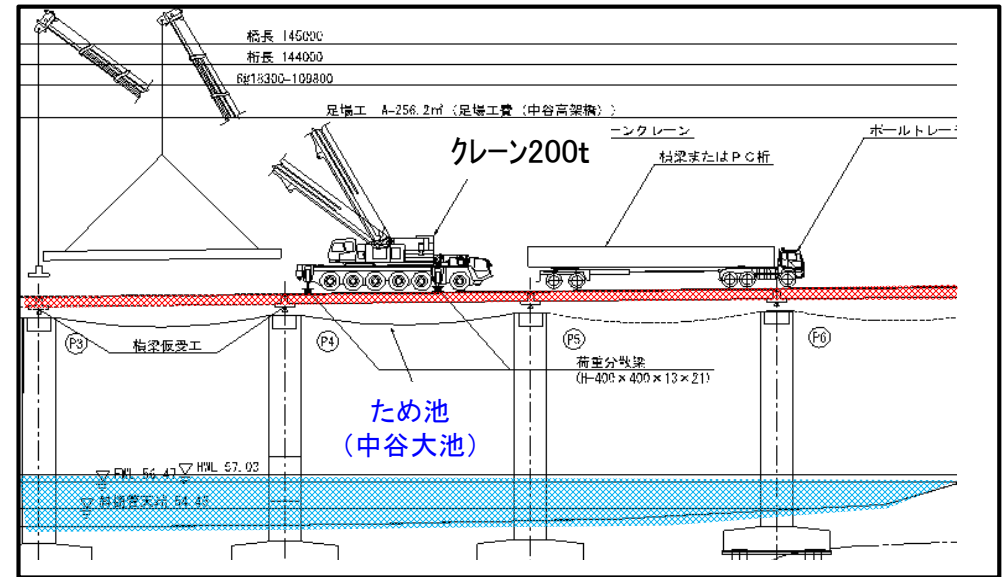
- ・中谷大池管理者等との協議を踏まえ、**農閑期(10月～翌2月末)**に限定して、**ため池の水を抜くこと**の了承を得た
- ・中谷大池内には**泥土が堆積**しており、**施工・工程にかかる課題**があった
- ・**トンネルずり**を活用することにより、**農閑期内での施工**を可能とした

## 架設計画図 (その2)



# 当初計画

- ・ I 期線建設時は水を抜いて施工したが、  
2年間耕作ができなかった経緯から、稲作への影響を考慮し、ため池の水を抜かない工法での上部工架設を要望(中谷大池管理者)
- ・ ため池の水を抜かなければ中谷大池内にクレーンを配置することが不可のため、架設したスパン橋面にクレーンを配置し、縦架設を行う計画とした



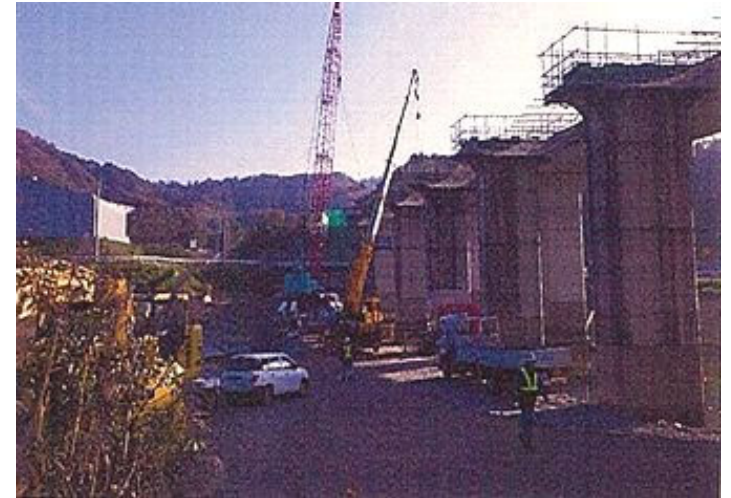
# 変更計画

## ■中谷大池管理者との協議

- ・中谷高架橋(下り線: I 期線)の施工時、2年間耕作できなかったこともあり、管理者は**中谷大池の水を抜かない架設工法**を要望
- ・2012(平成24)年12月～2016(平成28)年10月の**約4年間(協議回数10回)**に亘り、中谷大池管理者や自治会と中谷高架橋の施工に関する協議を実施



**農閑期(10月～2月末)に限定して、  
ため池の水を抜くことのできる了承を得る**



## ■経緯

年月	経緯
2012(H24)年12月	中谷大池管理者の要望 『稲作への影響を考慮し、ため池の水を抜かない工法での施工』
2013(H25)年7月	事業説明会 『中谷大池に負担(水を抜かない)をかけないように工事してもらいたい』
2016(H28)年10月	上部工架設において、ため池の水を抜き、施工ヤードとして使用することの了承を得る

計10回  
協議実施

# 変更計画にむけた取組み

中谷大池をヤードとして使用する条件：農閑期(10月～2月末)に限定

## 《課題》

- ・中谷大池には泥土が堆積しており、泥土を除去し土砂で工事用道路を構築する場合
  - **農閑期での施工が不可**
- ・泥土を除去せずに、土砂で工事用道路を構築する場合
  - **トラフィカビリティが確保できない**

## 《対策》

- ・近隣のトンネル工事で**トンネルずり**が発生(当初、トンネルずりを直接港湾埋立事業地に運搬予定)

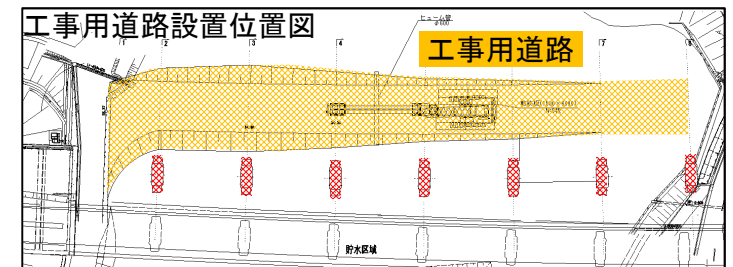
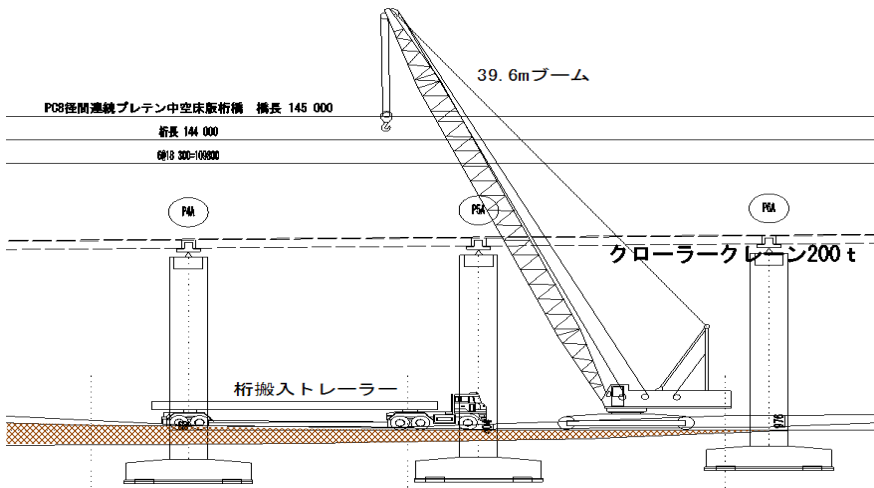
トンネルずり: **粒径・透水係数が大きく**、工事用道路内の水分を排出できるため、**泥土除去不要かつトラフィカビリティ確保**

⇒**トンネルずりの活用により、泥土を除去せず工事用道路の設置が可能** ⇒ **農閑期での施工可能**

工事用道路施工状況



- ※また、工事用道路撤去により工事用道路部分の泥土も除去される
  - 中谷大池の容量が増加するため、ため池利用・管理面から利点



		2016(H28)年			2017(H29)年				
		10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月
当初計画	橋面からの架設	架設(7.5ヵ月)							
変更計画	高架下からの架設 (工事用道路: 泥土浚渫+土砂)	工事用道路 泥土撤去	工事用道路 設置	架設(3.0ヵ月)			工事用道路 撤去		
	高架下からの架設 (工事用道路: トンネルずりを活用)	工事用道路 設置	架設(3.0ヵ月) (桁架設当初比▲1.5ヵ月)				工事用道路 撤去		
中谷大池内使用可能期間 (農閑期)		[Blue bar from Oct 2016 to Feb 2017]							

## 経営努力要件適合性について

関係機関と協議し同意を得て、上部工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

《申請する会社の経営努力》

関係機関と協議し、上部工架設方法を見直し、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