

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

終日通行止めによる規制日数の削減

(四国縦貫自動車道 ^{ミマ}美馬IC～^{イカワイケダ}井川池田IC)

四国縦貫自動車道(徳島自動車道) 美馬IC~井川池田IC



- ・四国縦貫自動車道(徳島自動車道) 美馬IC~井川池田ICの終日通行止めは、供用から21年以上経過する吉野川橋(鋼床版部)の舗装について、表層部分だけでなく、基層部分(グースアスファルト使用)の抜本的な補修を、安全かつ効率的に実施することを目的とした工事。
- ・この終日通行止めに合わせて、ワイヤロープ設置、維持修繕作業、トンネル設備点検・補修・清掃等も実施し、工事の集約を図る。

当初計画

- ・当該区間は暫定2車線区間であり、高速道路交通警察隊との協議により、交通規制は平日の夜間通行止め限定されていたことから、舗装補修工事についても**夜間通行止め限定**での計画

【当初規制日数】

1日目		2日目		3日目		4日目			
日中	夜間	日中	夜間	日中	夜間	日中	夜間		
設置	撤去								
		42日目		43日目		44日目		45日目	
		日中	夜間	日中	夜間	日中	夜間	日中	夜間

45日間・450 時間(各日20～翌6時の10 時間)

経営努力による変更

- ・夜間通行止めの頻発に伴うお客さまへの影響、夜間作業による近隣住民への騒音問題を考慮し、**終日通行止め**を立案。

※副次的効果として施工目地の解消にも寄与。

- ・渋滞予測により**影響の少ない平日を選定、広報を追加実施することで、関係機関と事前調整・協議**を行い変更計画の了承を得た。

※高松道(2018(H30)年度末に4車線化)による広域う回、一般道う回(国道192号、県道12号線)が可能であり、代替路の確保が可能。

【変更規制日数】

1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	6日目
9時					6時
設置					撤去

5日間・117 時間(月曜 9時～土曜 6時)

当初計画

■ 当初計画

- ・当該区間は暫定2車線区間であり、高速道路交通警察隊との協議により、交通規制は平日の夜間通行止め限定されていたことから、舗装補修工事についても**夜間通行止め限定**で計画
- ・舗装補修範囲は床版面まで行う必要があったが、鋼床版型式の橋梁であったため、夜間通行止めの限られた時間帯に補修を行い、日中は交通解放することで社会的影響の最小化を図った

■ 課題

- ・鋼床版部における舗装全層の補修工事であり、工程上の制約から規制日数が45夜間と多くなるため、**事故発生リスクが増加**
- ・日々開放(日中の通行確保)となり**規制設置・撤去費が増加**
- ・施工目地が増え**構造上の弱点が生じるリスクの増加**
- ・建設業の人手不足から、45日間の夜間通行止め作業に従事する**作業員の確保が困難**

■ 施工順序



《切削工》



《グース層剥ぎ取り》



《研掃工》



《接着層施工》



《基層グースAS舗設》

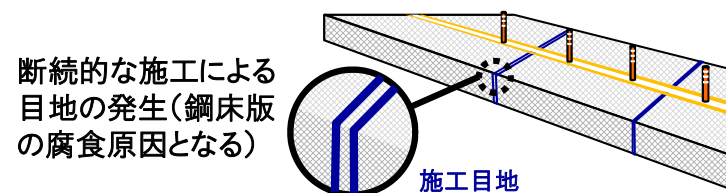


《表層舗設》

橋梁舗装(鋼床版部)イメージ



※基層は鋼床版に対して伸縮追従性の高いグースアスファルトを使用



変更計画

規制費の縮減(事故リスクの低減)及び耐久性の高い補修を目的とし、終日通行止めによる施工計画を立案

- ・当該路線では過去に例のない新たな取り組みであったため、終日通行止め実施に向け、関係機関と協議を実施
- ・一般道(国道192号・県道12号)に加え、高松道への広域う回により交通分散を図ることでのう回路の渋滞発生を抑制する提案(図形情報板等を活用したう回時間の案内)を行い変更の了承を得た

規制時間数・規制日数の縮減

通行止め時間:10時間

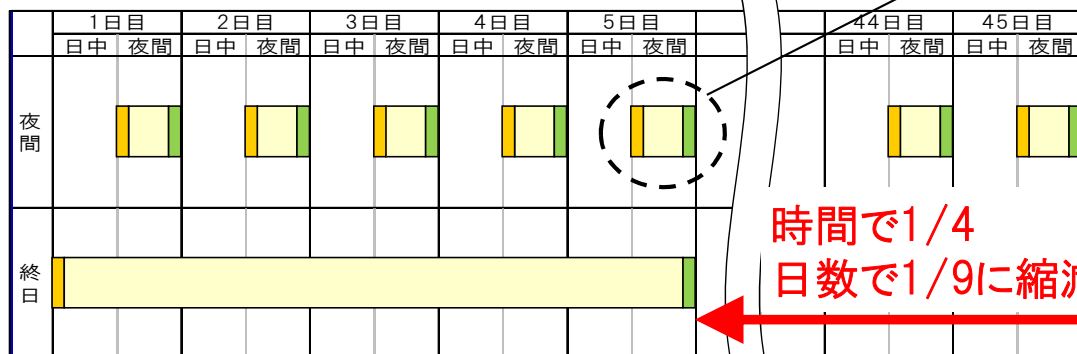
規制	準備	切削・剥取・研掃 (騒音工事)	舗設・路面標示	養生・片付・退出	規制
1h	0.5h	2.5h	3.5h	1.5h	1h

実作業時間:6時間

【工程表(当初→変更)】

当初計画

変更計画



規制延べ時間:450時間(夜間通行止め)
 規制延べ日数:45日間(夜間のみ)
 規制延べ回数:45×2回(設置・撤去)

規制延べ時間:117時間(333時間減)
 規制延べ日数:5日間(終日)(40日減)
 規制延べ回数:2回(88回減)
 ※施工予定数量(約2,700㎡)想定

【工程表(工事工程)】

	9/28(月)	9/29(火)	9/30(水)	10/1(木)	10/2(金)	10/3(土)
切削・剥ぎ取り	切削	グース剥ぎ取り	グース剥ぎ取り	研掃		
基層舗設				接着層施工	グース舗設	
表層舗設 路面標示					タックコート	舗設 路面標示

※休日は解放

変更計画にむけた取組み

終日通行止め 立案

う回路への影響検討

交通管理者(警察)との協議

... シミュレーションにより、各う回路の分担率を算出し、交通量データから渋滞予測を実施

... 通常の夜間通行止めは、高速隊協議のみ。今回の終日通行止めでは、**高速隊協議(2回)**に加え、通常は実施しない**県警本部・交通規制課との協議(1回)**を実施⇒**広報の徹底を求められる**

【終日通行止めの実施に関するお客さまの意向】

別路線で実施した終日通行止めの広報に関する**Webアンケート**において、終日通行止めを実施することのお客さま意向を調査【四国在住者対象、2020(R2)年6月12~15日、回答数N=1,000】

→ 【結果】終日通行止めの実施について...約76%が「安全安心のためにやむをえない」

バス協会・トラック協会との協議

... **バス協会(1者)・トラック協会(3者)**と協議し、意見・意向確認

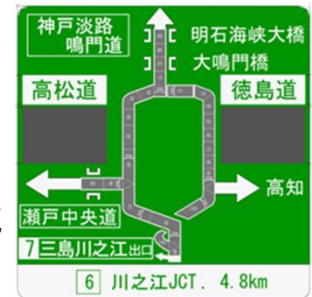
広報計画の策定

- ・**テレビCM**(30秒版:**3県8社**).....広報期間:2020(R2)年9月14日(金)~10月2日(金)
- ・**新聞広告**(モノクロ半5段:地方紙**1紙**)...掲載日:2020(R2)年9月22日(火・祝)
- ・**Webバナー広告**(Yahoo!).....広報期間:2020(R2)年9月21日(月・祝)~10月2日(金)
- ・**徳島県Webサイト**で終日通行止め紹介...掲載日:2020(R2)年9月10日(木)
- ・JCT部の**図形情報板**での所要時間案内
- ・JCT部への**仮設LED板**の配置
- ・他機関の**道路情報板点灯**(国、徳島県、本四高速)
- ・その他、通常の夜間通行止めでも実施する**ポスター・リーフ・横断幕**等も実施

他道路管理者・沿線自治体との
交通影響に関する協議

... 高速道路・一般道への影響を考慮し、幅広く関係者に協議(**延べ5回**)

工事实施



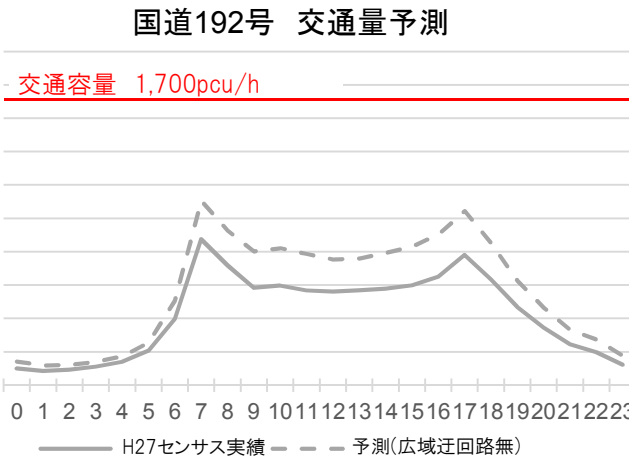
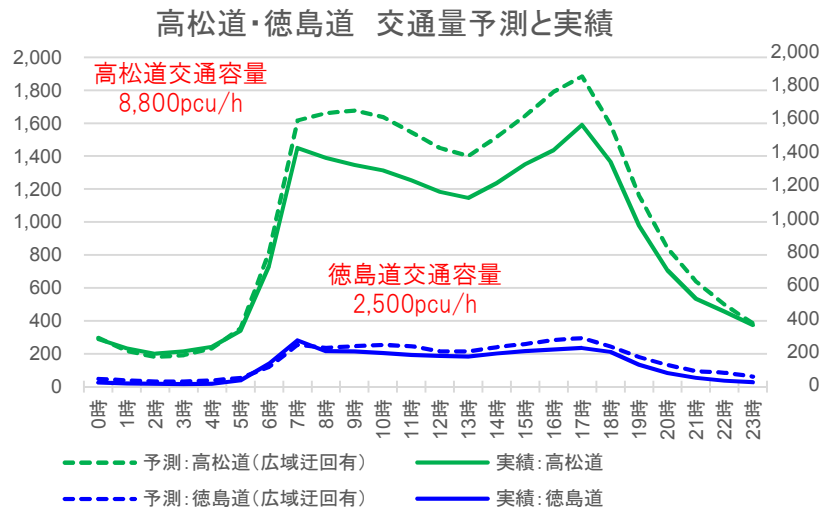
図形情報板

変更計画にむけた取組み

【う回路】 ○う回路(国道192号、県道12号線、高松道)では交通容量を下回り**渋滞なし**。(予測・実績とも)

(1)一般道う回: う回に伴う増加時間は、国道192号経由が+16分、県道12号線経由が+17分。

(2)広域う回路: 徳島道と**ダブルネットワーク**を為す高松道でのう回可能(鳴門JCT~川之江JCT)。
高松道4車線化完成(平成31年3月)のため、所要時間は高松道経由が**▲10分**。
 ※高松道4車線化後、初の終日通行止め実施となる。



【バス】 ○徳島道 美馬IC~井川池田ICを経由する高速バス: 43便/日 運行

○四国バス協会に終日通行止め実施に関してヒアリングを実施

「補修工事は必要であるし、そのための**終日通行止を実施することについて理解**。」

【トラック】 ○徳島道の大型車混入率は、約13%と少ない(NEXCO西管内平均:約30%)

○徳島県・愛媛県・高知県トラック協会に終日通行止め実施に関してヒアリングを実施

「う回路(高松道・一般道)があり**終日通行止めを実施しても問題ない**と思われる」

経営努力要件適合性について

関係機関との協議・同意を得て、夜間通行止めから終日通行止めに変更し、規制日数を削減したことは、**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、夜間通行止めから終日通行止めに変更することで規制日数を削減し、規制費・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。

イ. 地権者、関係機関などへの提案及び協議