

運用指針

第2条③

供用までの期間を短縮したことによる費用の縮減

圏央道

エビナ エビナ
(海老名JCT～海老名IC)の早期供用

当初計画

収用箇所が全体工程のクリティカル

【Bランプ第1橋、第2橋】

- ・用地収用後、橋脚、上部工を施工する計画

供用予定日：平成22年3月31日



経営努力による変更

【Bランプ第1橋、第2橋】

- ・地権者と連絡が取れないなど、収用手続きが長期化(約4ヶ月の供用工程の遅延)
- ・橋脚に高耐久性埋設型わくによる鉄骨コンクリート複合構造を採用し、構築日数の短縮及びコンクリート型わく脱型作業を回避
- ・橋脚構造の変更により、JRに委託しているBランプ第一橋上部工の施工時期見直しを依頼
- ・床版の型わくに埋設型鋼製パネルを採用し、型わく脱型作業を回避

【舗装・施設工事】

- ・舗装・施設工事における工程調整を綿密に実施
- ・舗装施工パーティー数の増

⇒全体で約4ヶ月の工程遅延を回避し、
更に約1ヶ月の工期短縮

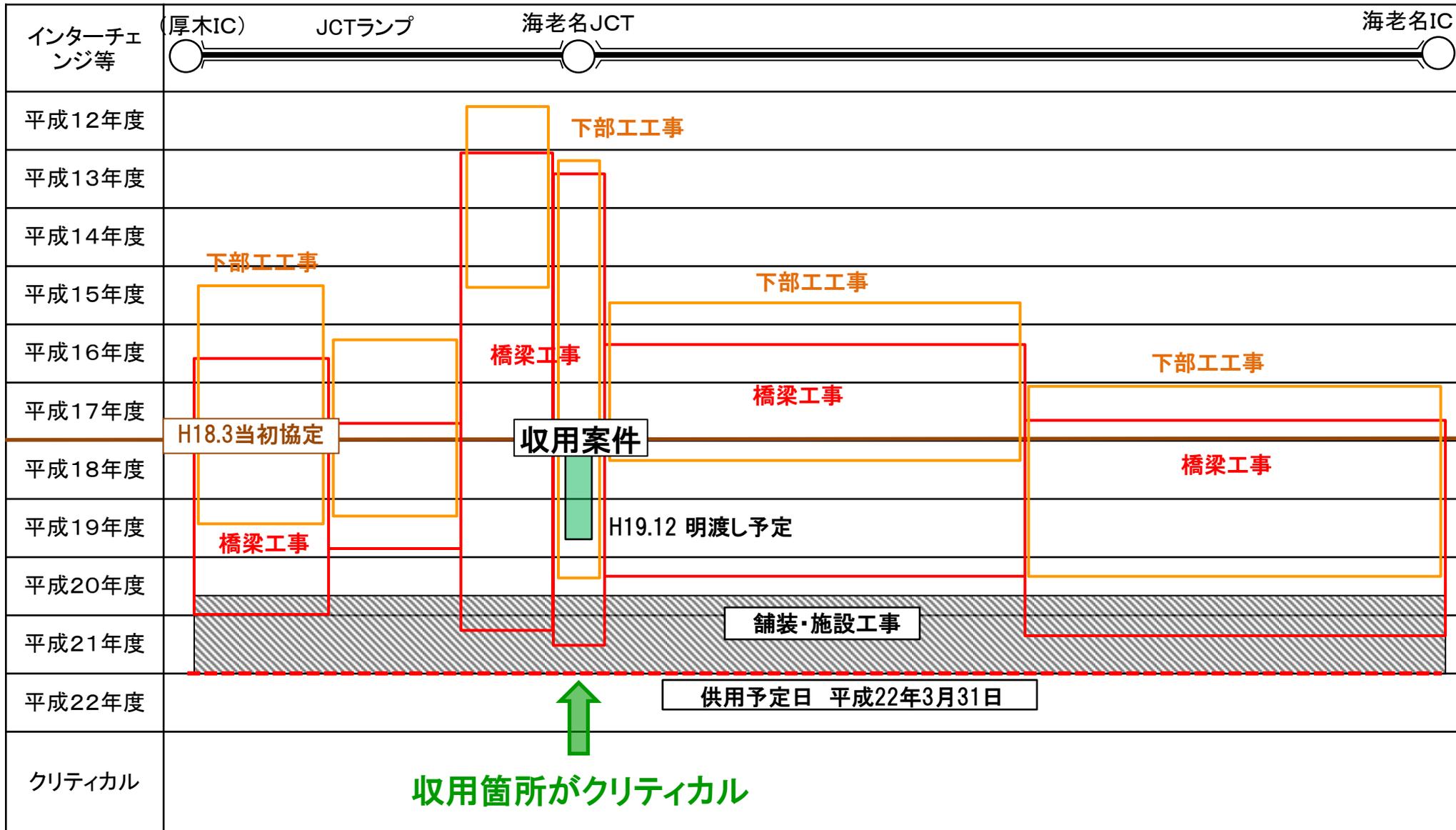
供用日：平成22年2月27日
(32日の早期供用)

エビナ エビナ 圏央道 海老名JCT～海老名ICの路線概要

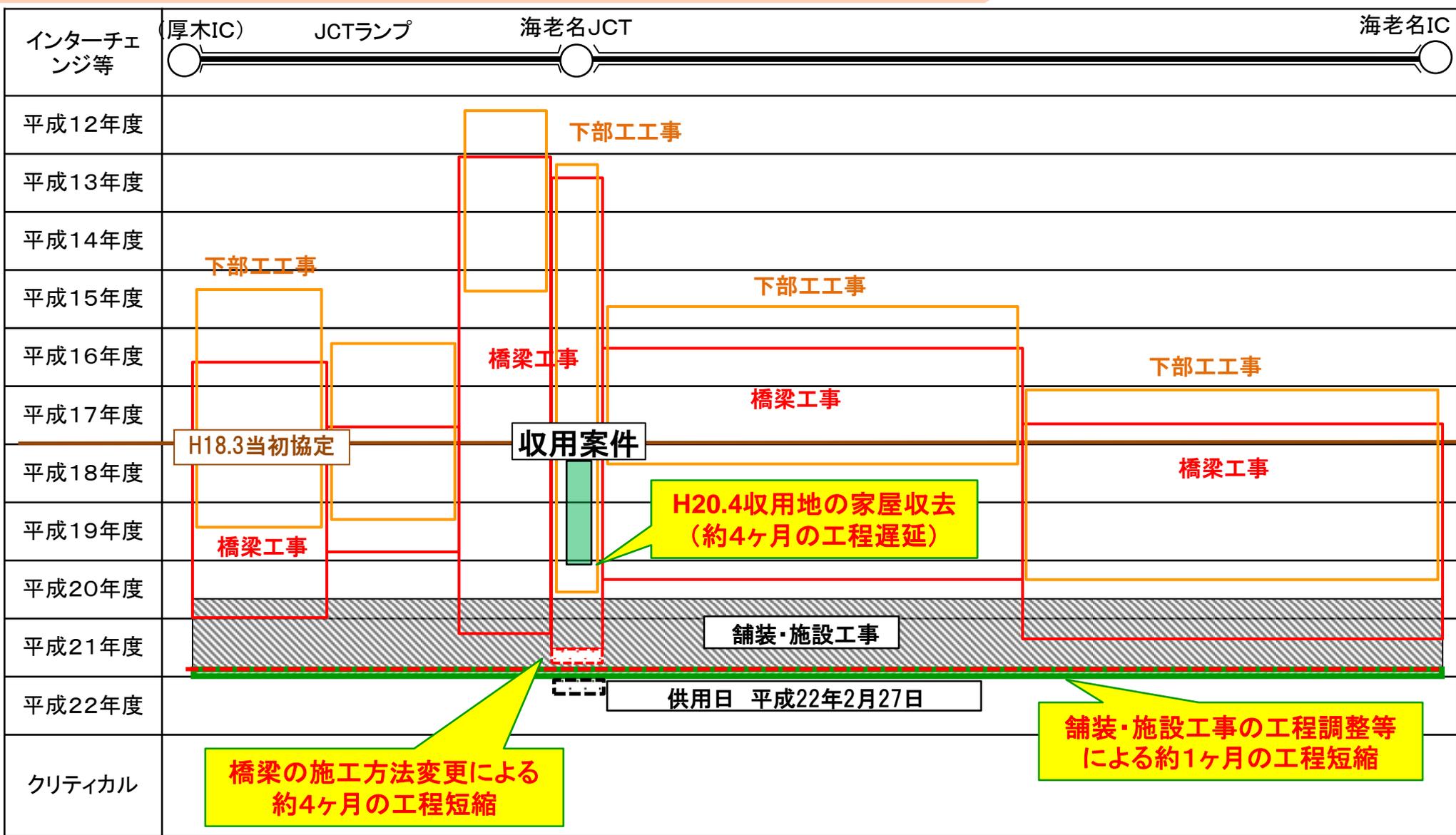


- ・首都圏中央連絡自動車道(海老名JCT～海老名IC)は、首都圏中心部から半径約40kmから60kmの位置に計画されている延長約300kmの自動車専用道路
- ・都心からの放射状道路をつなぐ環状道路で、都心に集中する交通のうち、通過する交通を適切に分散し都心部の混雑緩和による走行時間の短縮や走行経費の節約及び環境改善などが期待されている

当初工程(圏央道 海老名JCT～海老名IC)



実績工程(圏央道 海老名JCT~海老名IC)



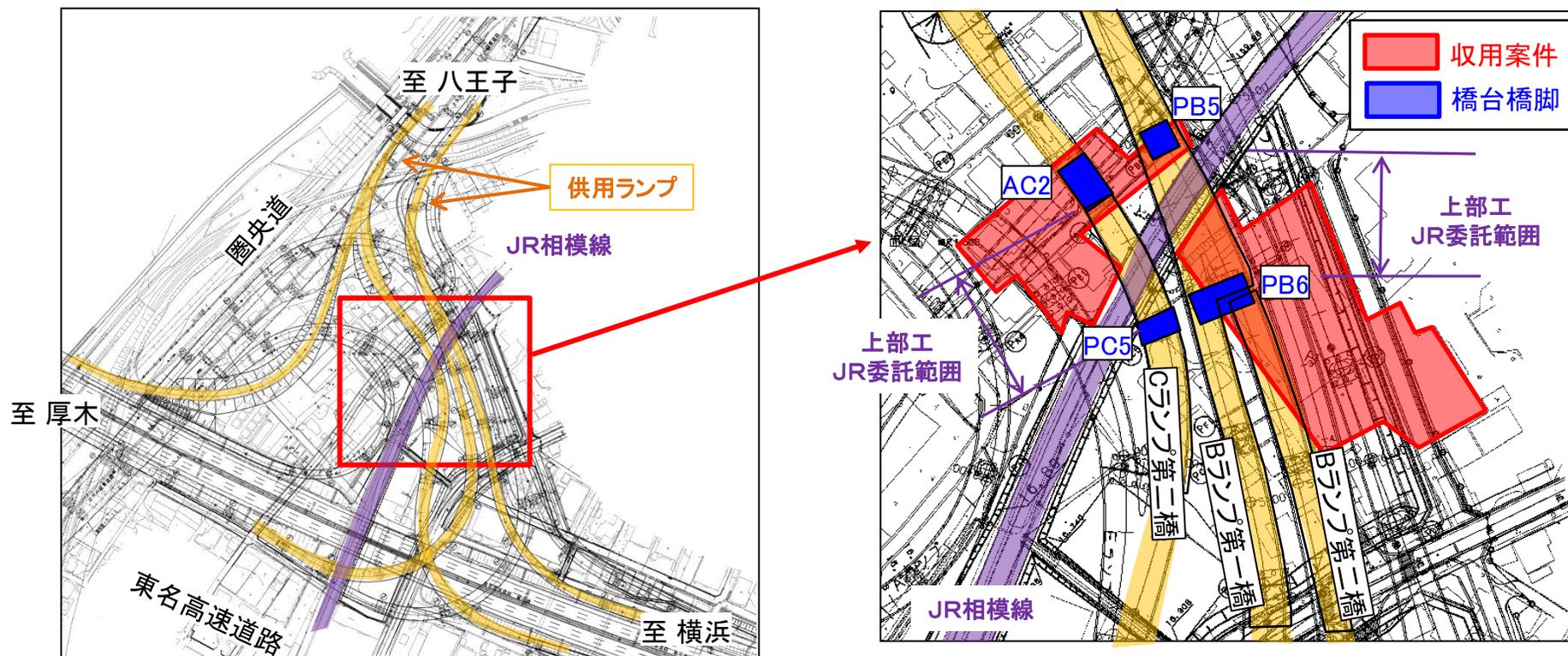
現地状況

【収用案件】

- ・海老名JCT Bランプ第1橋、第2橋、Cランプ第2橋付近に収用地が存在
- ・地権者との交渉は非常に難航しており、収用により計画

【上部工工事のJR委託】

- ・JR相模線と交差するBランプ第一橋 (PB5～PB6)、Cランプ第二橋 (PC5～AC2) の上部工はJRへ委託

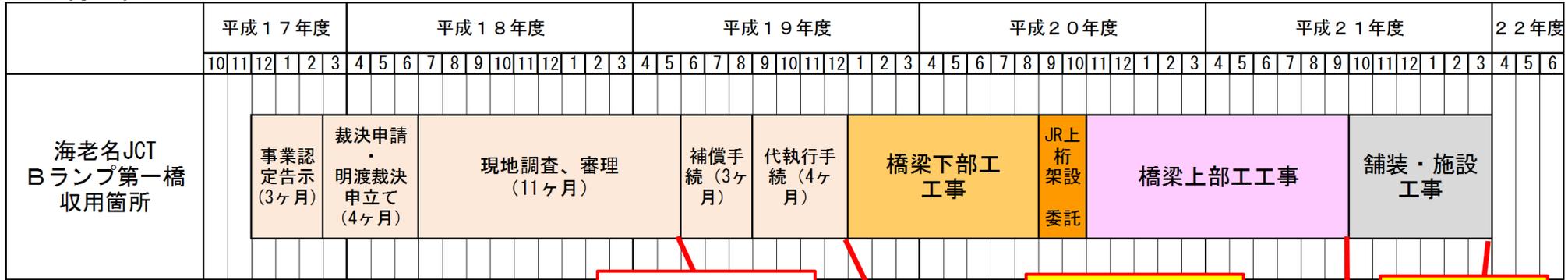


工程表

- ・収用案件については、地権者と連絡が取れない状況が続くなど、現地調査、審理が長期化
⇒約4ヶ月の供用工程の遅延が見込まれる状況

【収用箇所】の工程表

■当初工程



4ヶ月の工程遅延

4ヶ月の工程短縮

1ヶ月の短縮

■実施工程



代執行手続きは実施したが、結果的に地権者による任意収去

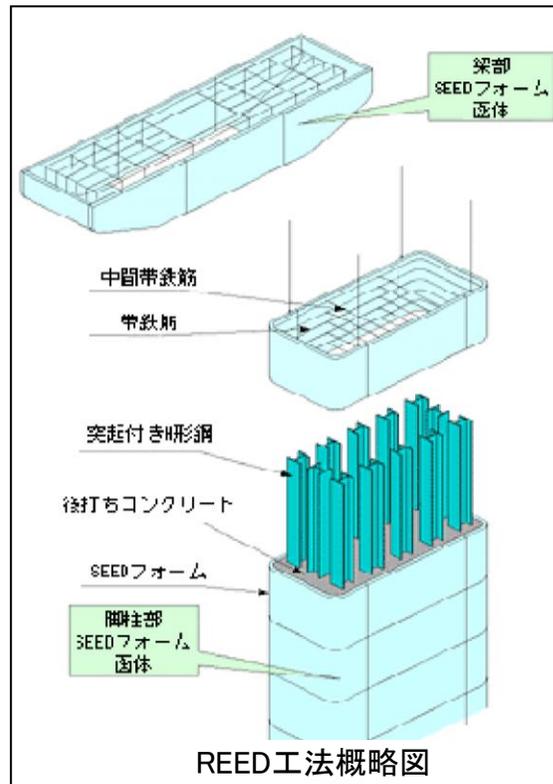
H22.2.27開通

工期短縮の取組み①

現地状況を踏まえ、工期短縮のために収用箇所^①の橋梁施工方法を検討

①高耐久性埋設型わくによる鉄筋コンクリート複合構造を採用(REED工法)

- ・収去後の施工となるPB6橋脚について、橋脚の鉄筋、型枠構築日数の低減及びコンクリート型枠脱型作業を回避
- ・橋脚柱部材の変更による再設計を実施するとともに、プレキャスト型枠組立に必要な作業ヤードの確保について、工事間の調整を実施



工期短縮の取組み②

②JR相模線と交差するランプ橋の早期架設を委託先であるJRに依頼

- ・PB6橋脚の構造を変更したことから、JRに桁の早期架設を依頼
- ・他の委託箇所も遅らせられないことから、施工パーティー数を増やしてもらうように粘り強く協議を実施し、了解を得る

③コンクリート床版の型わくに埋設型鋼製パネルを採用

- ・Bランプ第一橋、第二橋の収用箇所において、型枠脱型作業を回避
- ・死荷重増加に対して、製作済みの桁に対する応力照査及び床版鉄筋の変更を迅速に実施

④舗装・施設工事の取組み

- ・舗装、施設工事(全15工事)における綿密な工程調整を会社が主導して実施
- ・床版防水工、舗設時の施工パーティー数の追加



コンクリート床版の埋設型鋼製パネルの施工状況



約4ヶ月の工程遅延を回避し、更に1ヶ月の工程短縮

橋梁の上下部工施工方法の変更による工程短縮により、
供用までの期間を短縮したものである。

運用指針第2条第1項第3号に該当

海老名JCT～海老名IC間で約1ヶ月の工期短縮
による金利の縮減



会社の経営努力による
ものであると認定

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。

③供用までの期間を短縮したことによる費用の縮減