

運用指針

第2条①ーイ

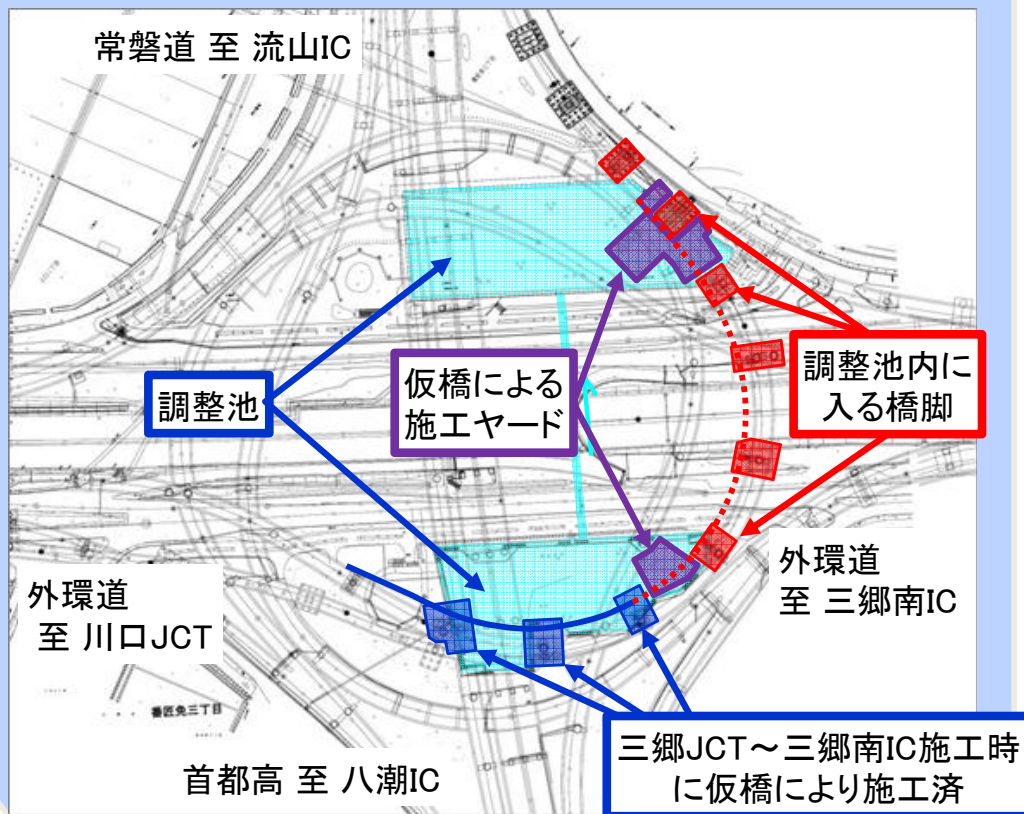
地権者、関係機関などへの提案及び協議

橋脚工事のための施工ヤード構造の変更

ミサト
(東京外環自動車道 三郷JCT (二次改築))

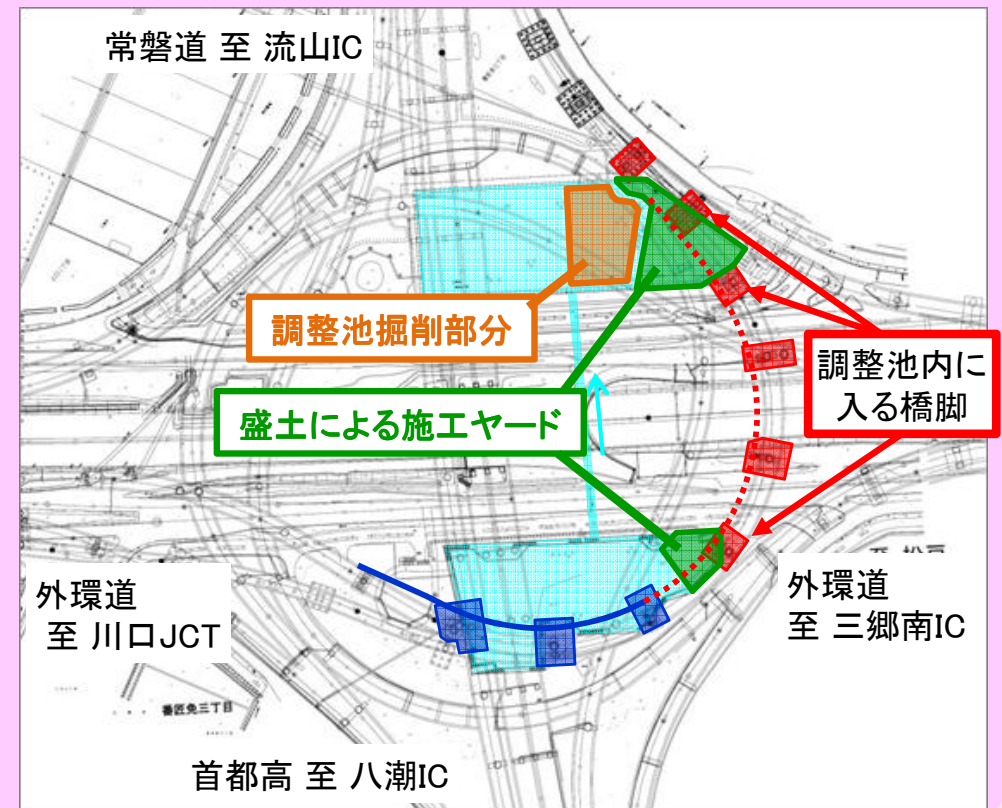
当初計画

- ・渋滞対策のため三郷JCT **Bランプ橋を1車線から2車線に拡幅**する計画
- ・橋脚の施工にあたって、国道事務所が管理する**調整池内に施工ヤードを構築**する必要あり
- ・調整池の容量を確保するため、**仮橋による施工ヤード**を計画



経営努力による変更

- ・**調整池の底を掘削し、調整池の容量を確保**することで**盛土構造による施工ヤードの構築を検討**
- ・掘削した部分については、降雨後にポンプアップし排水することにより、貯水容量を確保
- ・関係機関と協議を実施し、了解を得る

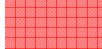


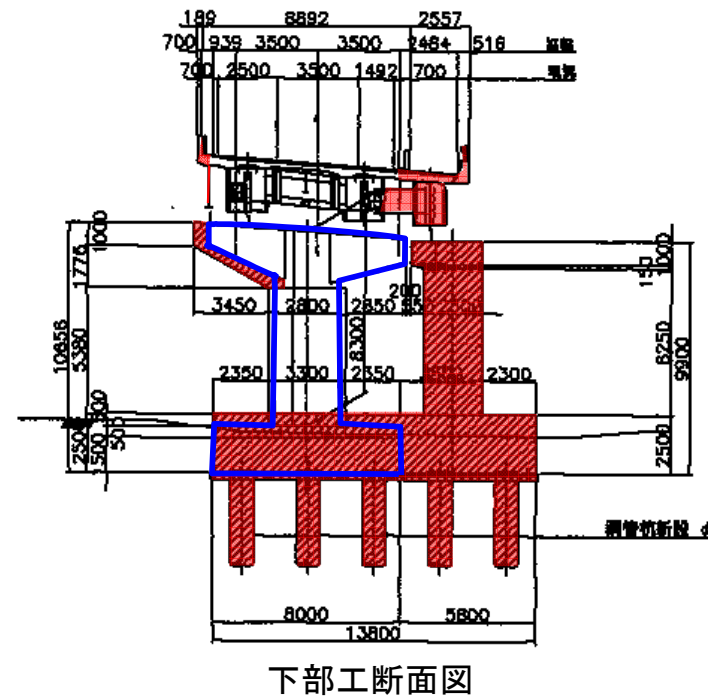
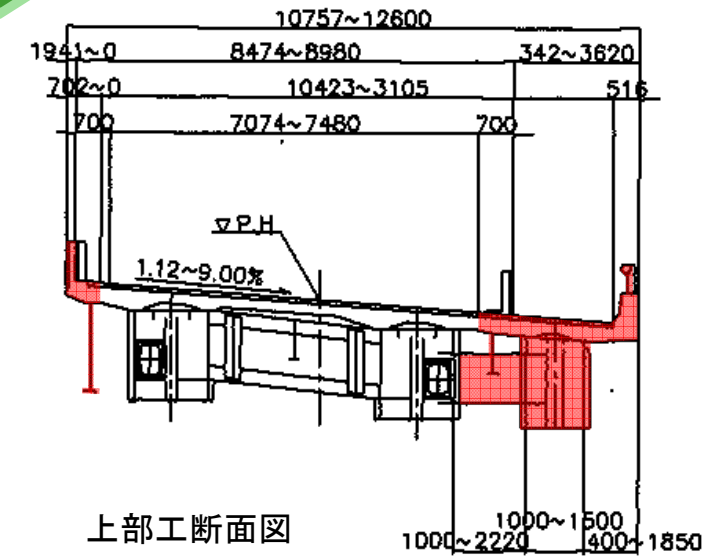
東京外環自動車道 ^{ミサト}三郷JCTの路線概要



・東京外かく環状道路は、都心から半径約15kmの地域を環状に結ぶ幹線道路で、全体延長約85kmのうち、東京都世田谷区から千葉県市川市に至る約67kmが都市計画決定されており、そのうち大泉～三郷南間の約34kmが現在供用中
 東京都市圏の都心方向に集中する交通を適切に分散、導入し、東京都市圏の均衡ある道路網体系を確立する重要な幹線道路

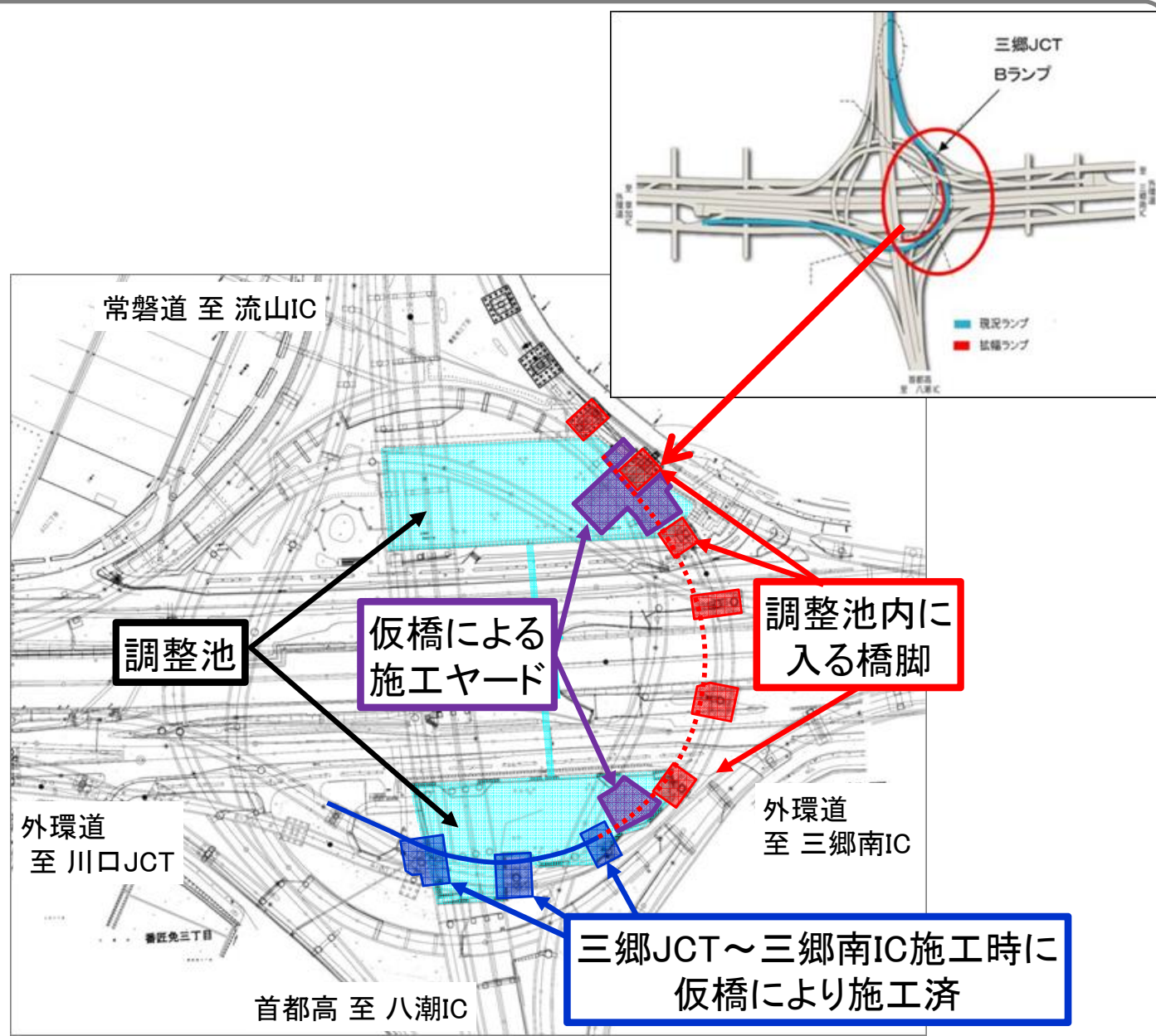
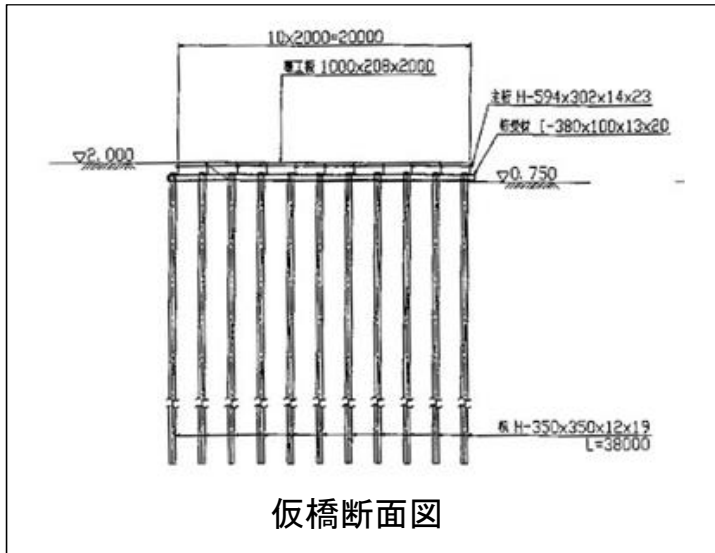
三郷JCT Bランプ既設橋脚の拡幅 現地状況

 拡幅部



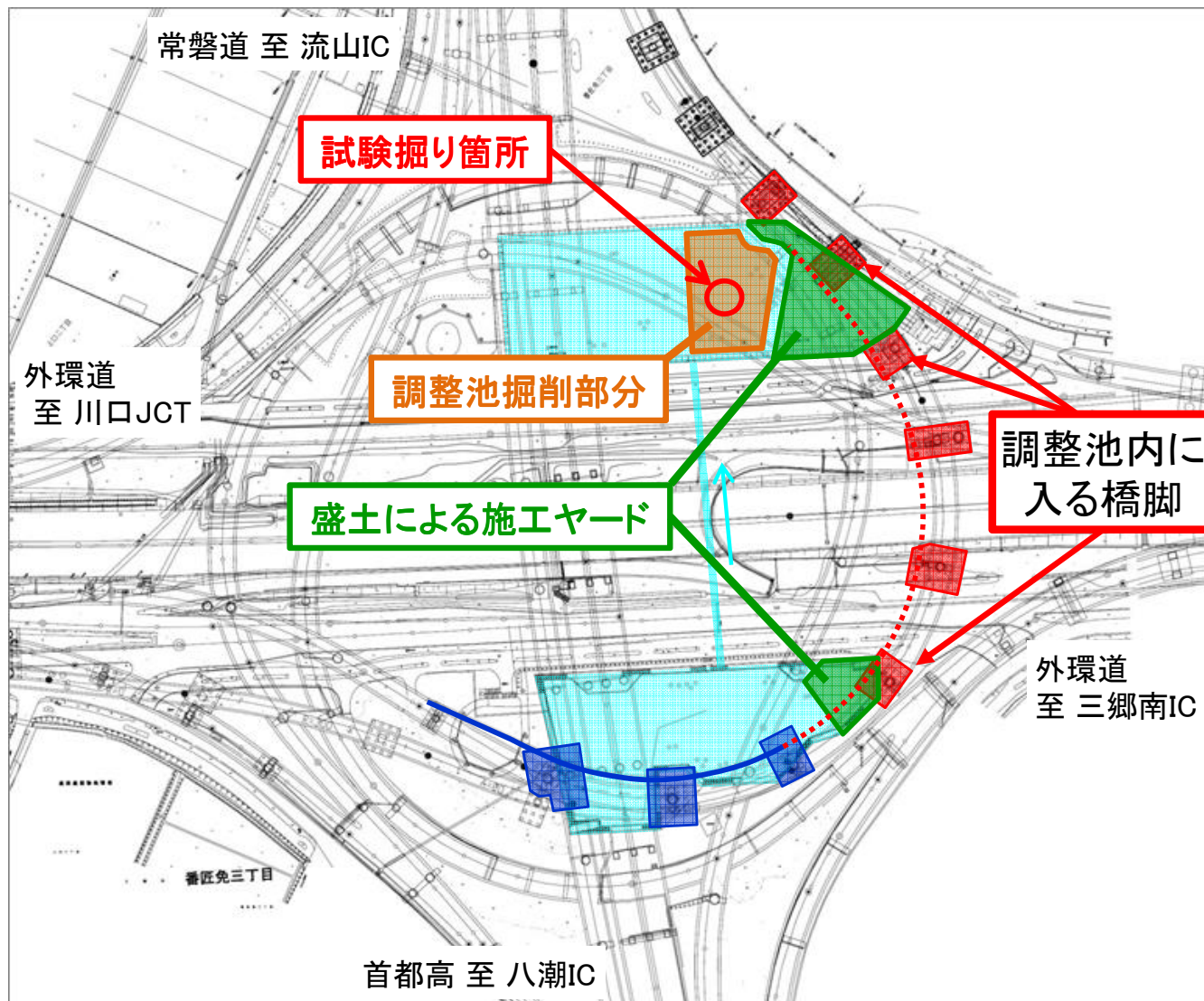
三郷JCT Bランプ既設橋脚の拡幅の当初計画

- ・渋滞対策のため流山ICから川口JCT
 に向かう三郷JCT Bランプ橋を1車
 線から2車線に拡幅する計画
- ・橋脚の施工にあたって、国道事務所が
 管理する調整池内に施工ヤードを構築
 する必要あり
- ・周辺は地下水位が高く、調整池を掘り
 下げて容量を確保することができない
- ・調整池の容量を確保するため、仮橋に
 による施工ヤードを計画



施工ヤードを仮橋から盛土構造に見直し検討

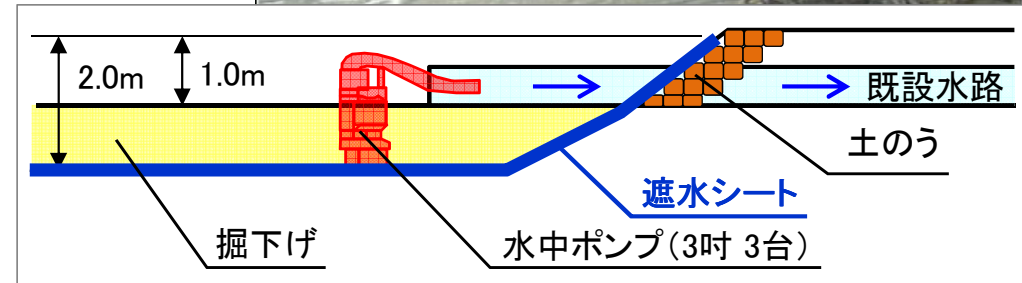
- 平成16年に実施した隣接区間の地質調査のボーリングデータより、**地下水位がGL-0.4mからGL-1.23mに低下している**ことに着目
- 調整地掘削部分において、深さ1.5mの**試験掘りを実施し、地下水位の低下を確認**
- 調整池の底を掘削し、調整池容量を確保することにより、盛土構造による施工を立案**



協議に対する取組み

調整池管理者(国道事務所)との協議(3回)

- 掘削箇所には遮水シートを設置
- 掘削した部分については、自然流下できないことから、**降雨後にポンプアップし排水**することを説明
- 現地試掘を実施し、地下水位の低下を説明**
- 施工ヤードを仮橋から盛土構造に変更することについて了解を得る



【協議経緯】

年月	経緯(協議・現場作業等)	協定・設計
平成13年8月	仮橋による事前協議	基本詳細設計
平成18年3月		協定締結(会社・機構)
平成18年12月	ボーリングデータから地下水位の低下傾向を確認 仮橋から盛土構造に変更を検討	修正設計
平成18年12月～平成19年10月	変更計画について協議(国道事務所)(3回)	
平成19年8月	現地試掘の実施	
平成19年10月	変更計画について了解を得る	
平成20年1月～平成21年2月	下部工工事	

関係機関と協議し同意を得て、施工ヤードを仮橋から盛土構造に変更したことは、
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号イに適合

《申請された会社の経営努力》

関係機関と協議し、施工ヤードを仮橋から盛土構造に
変更したことにより施工費を縮減

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