

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

関係機関との協議による迂回路の見直し

ホコタ イバラキクウコウキタ
(東関東自動車道水戸線 鉾田IC～茨城空港北IC)

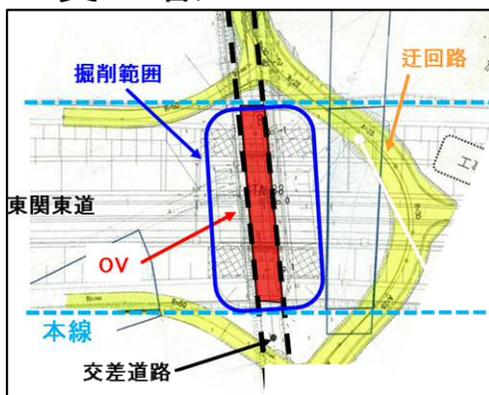
東関東自動車道水戸線 銚田IC～茨城空港北ICの路線概要



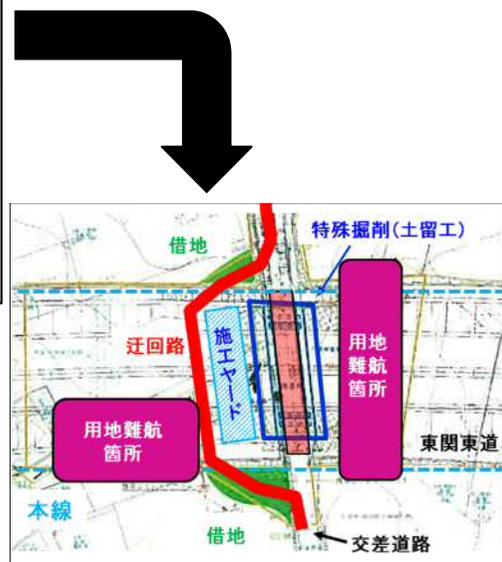
- ・東関東自動車道水戸線は常磐自動車道三郷JCTを起点とし、北関東自動車道茨城町JCTまでの約143kmの高速自動車国道
- ・重要港湾である鹿島港、茨城港ならびに国際拠点である成田空港、茨城空港へのアクセスを図り、国際競争力を強化するとともに、首都圏の広域的な連携軸を形成するほか、災害発生に伴う代替え路線として援助物資の緊急輸送路の役割を果たすなど、道路の交通機能確保を図る上で重要な路線

当初計画

- ・切土区間において、本線により分断される交差道路の迂回路を設け、オーバブリッジ(OV)を施工する計画
- ・しかしながら、用地取得が難航したことから、供用に影響を与えず、かつ当該用地を避けた、他の迂回路を計画
- ・ただし、**特殊掘削工(土留工)**が必要となり、施工費が増大

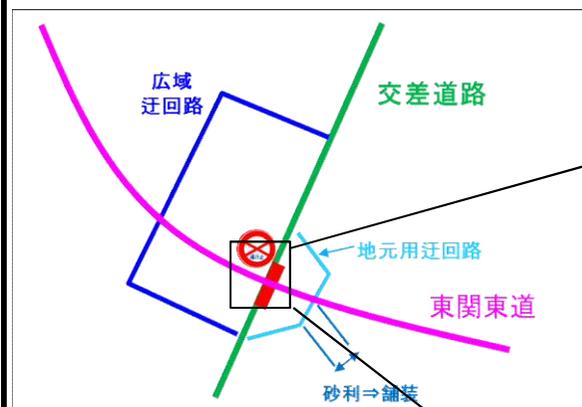


用地取得の難航により、
迂回路の計画を変更



経営努力による変更

- ・施工費用を縮減するため、**迂回路計画**及び**施工方法**(OV形式の変更)の**再検討**を実施
- ・交通管理者、道路管理者、地元住民と協議を重ね、広域迂回路の他に**地元用迂回路**を設けること、**現場内に歩道を確保**することなど様々な対策を実施し、**交差道路を車両通行止め**とする事です承を得た
- ・特殊掘削工が不要となったことから**掘削費を削減**。併せて、**迂回路整備に係る施工費を削減**



車両通行止め実施により
変更した迂回路



当初計画

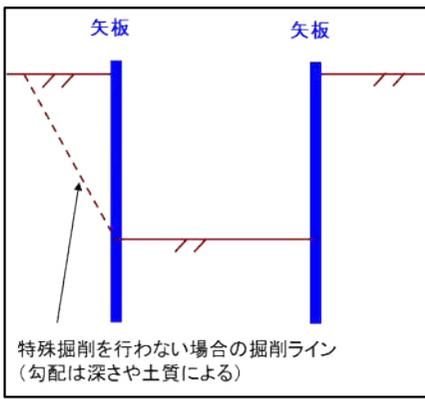
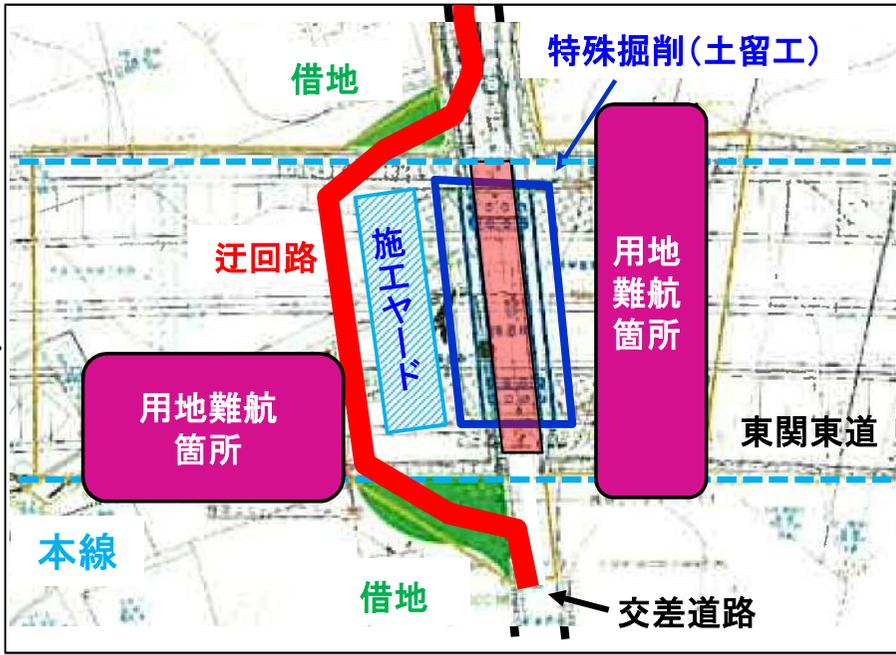
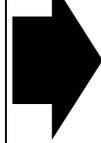
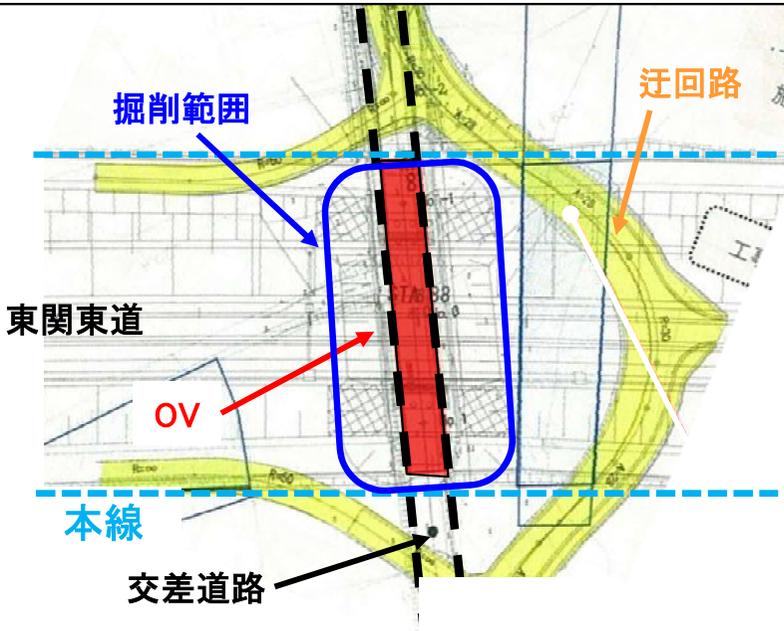
■オーバブリッジ(OV)の施工

・本線が交差道路を分断する切土施工区間において、機能補償道路としてOV(PC斜材付 π 型ラーメン橋(斜 π 橋))を計画。なお、施工中は、すぐそばに迂回路を設け、9ヶ月程度迂回していただく計画

・しかしながら、迂回路予定地の**用地取得が難航**し、収用手続きが必要となることが判明

⇒収用手続き完了後の迂回路・施工着手では**供用時期に影響**

⇒供用に影響を与えず、かつ当該用地を避けた、他の迂回路を計画する場合、**特殊掘削工(土留工)が必要**となり、施工費が増大



土留工(イメージ)

変更計画

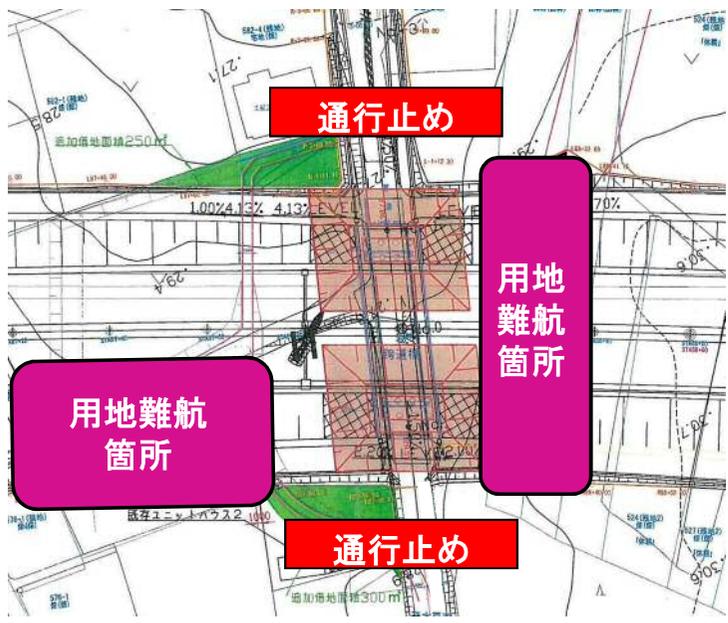
用地難航箇所を避け、かつ、施工費用を縮減するため、**迂回路**及び**施工方法**を再検討

- ・交通管理者、道路管理者、地元住民と協議を重ね、**交差道路を車両通行止め**とし、迂回路変更の了承を得た
- ・OV形式の見直し検討を実施し、斜π橋から**掘削範囲をより小さくする事ができるPCポータルラーメン橋へ変更**

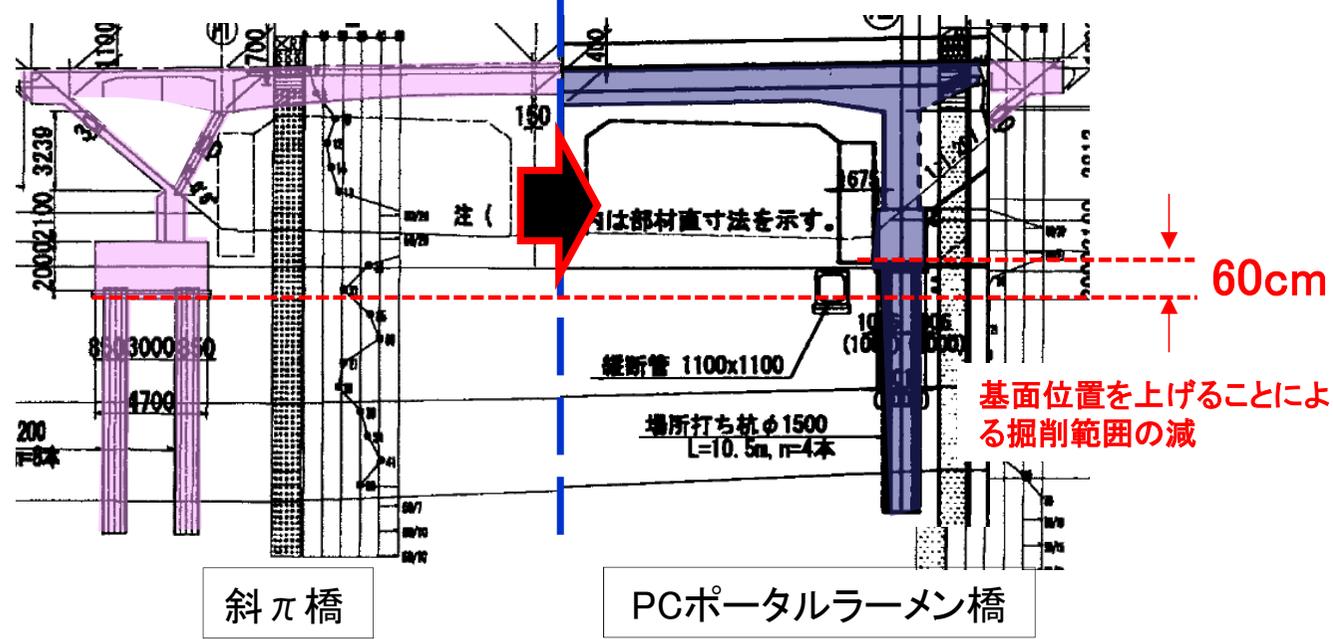


掘削費(特殊掘削→普通掘削)、及び迂回路整備に係る施工費を削減

車両通行止め実施箇所



橋梁形式の変更



計画変更における取組み

■ 交差道路通行止めに関する関係機関協議

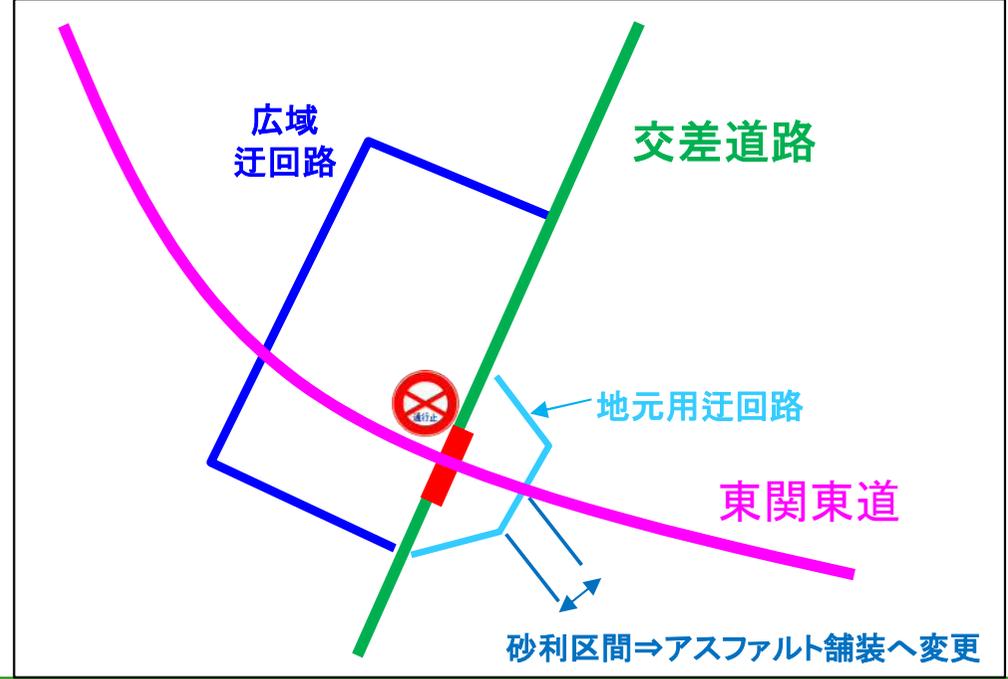
交差道路を車両通行止めとし、広域迂回路の変更を了承していただくため、以下の対策を検討

- ・歩行者が施工中であっても通行出来るよう**現場内に歩道を確保**
- ・地元車両用の迂回路を設けるため、付近の切土区間を一部残して整備するよう**施工順序を変更**。また、一部**砂利区間を舗装**(地元用迂回路は、OV施工完了後に切土を施工することにより廃止)
- ・事前広報、迂回案内看板、誘導員の配置等、各種対策を計画

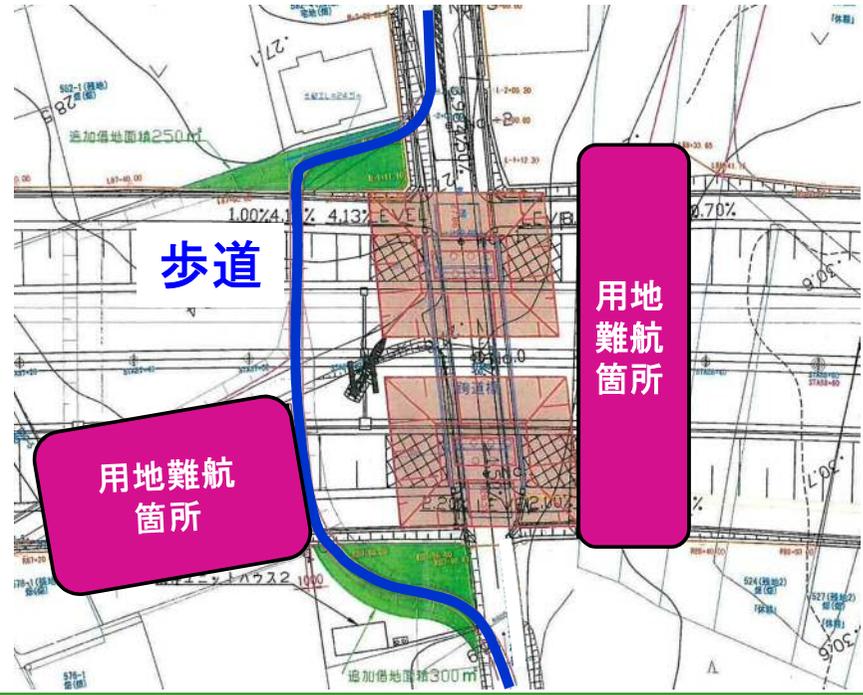


関係機関である交通管理者、道路管理者、地元住民と**粘り強く協議を実施し**、了承を得た

車両通行止め実施により変更した広域迂回ルート(イメージ図)



車両通行止め時の歩道



計画変更にもつけた経緯

■計画変更にもつけた経緯

年月	経緯
平成24年 2月	「H23東関東自動車道(茨城空港北IC～鉾田IC間)設計指針(案)」に基づき当初計画策定
平成25年 7月	当初計画確定(詳細設計時)
平成26年 1月	工事契約
平成26年 6月	切土工事着手
	用地難航(収用対象)箇所が顕在化⇒ 用地難航箇所を回避した現地迂回路計画の策定
平成27年 6月	交差道路車両通行止めに向けた再協議開始
平成27年 7月	修正設計開始
平成27年 8月	通行止めに向け、地元説明会を実施
平成27年 9月	通行止め協議の承諾

■施工数量

当初計画 : 斜π橋 、 特殊掘削 2,450m³

変更計画 : ポータルラーメン橋 、 特殊掘削 なし

経営努力要件適合性の認定について

関係自治体及び地元と協議し、迂回路の変更及びOVの施工方法の計画を見直したことは、**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号イに該当

《申請する会社の経営努力》

関係自治体及び地元と協議し、交差道路の車両通行止めの実施及び施工計画の見直しを行い、**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