

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

ナガイヰミ ヌマ ツ ハマ マツ
新東名高速道路（長泉沼津 I C ～ 浜松いなさ J C T）
の早期供用

当初計画

■本線部

①静岡SA周辺の土工工事

- ・建設発生土を有効活用するため、静岡SAに大量の土運搬が必要
- ・標準的な走行速度(15~30km/h程度)での土運搬により平成24年9月までに完了する計画

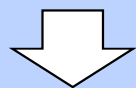
②切土のり面対策工事

- ・グラウンドアンカーなど必要な対策工を計画

■JCT部

①清水JCT部の橋梁及び土工工事

- ・清水JCTの橋梁及び土工部に必要な一部用地において、平成22年3月までに**土地収用法による用地取得を想定**



供用予定日:平成25年3月31日

経営努力による変更

■本線部

①静岡SA(土工工事)における取組み

- ・走行速度50km/hで土運搬を実施するため、**地元と協議を実施し、高速土運搬を実現**(約15ヶ月短縮)

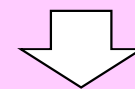
②切土のり面対策(地すべり対策工事)の取組み

- ・**想定以上の地すべり兆候**が発生した一部の切土のり面において、追加対策工を実施し、**早期に安全性を確保**

■JCT部

①清水JCT部(橋梁及び土工工事)における取組み

- ・収用を回避し、平成21年4月及び7月に任意で用地を取得(約11ヶ月短縮)
- ・**橋脚の位置や桁の継手方法、土工部の施工方法を変更し、工程短縮を実現**(約6ヶ月短縮)



供用日:平成24年4月14日
(351日の早期供用)

[本線部]

ナガイズミヌマ ツ

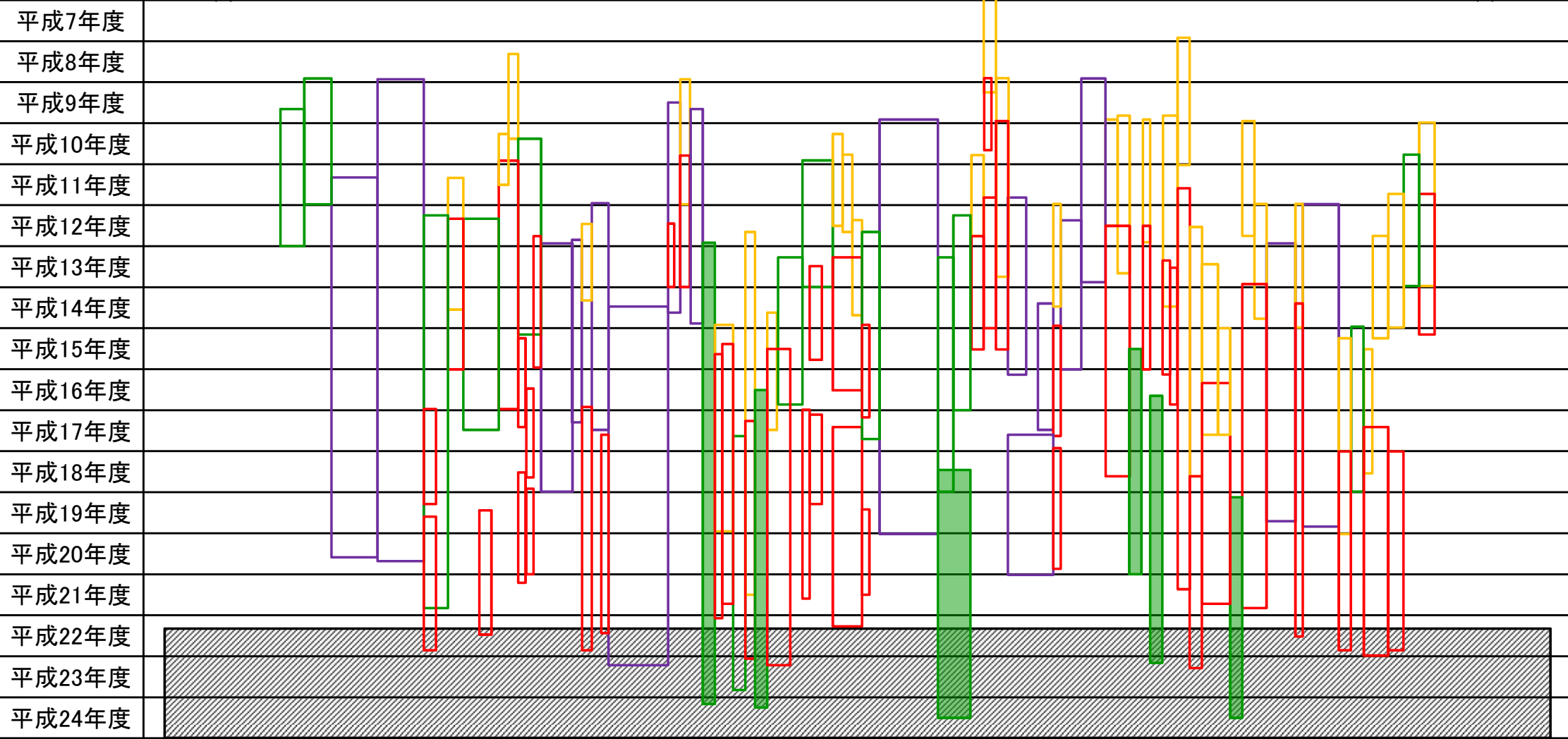
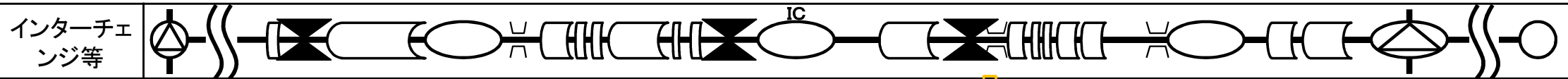
ハマ マツ

当初工程(新東名 長泉沼津IC～浜松いなさJCT)

凡例

- 土工・下部工 (Green)
- 橋梁上部工 (Red)
- 橋梁下部工 (Yellow)
- トンネル・土工・下部工 (Purple)

浜松いなさ JCT 掛川 PA 島田金谷 IC 藤枝 PA 藤枝岡部 IC 静岡 SA 新静岡 IC 新清水 JCT 長泉沼津 IC



↑ ↑ SA部への土運搬①、② ↑ SA部の大規模盛土 ↑ ↑ SA部への土運搬③～⑤

[本線部]

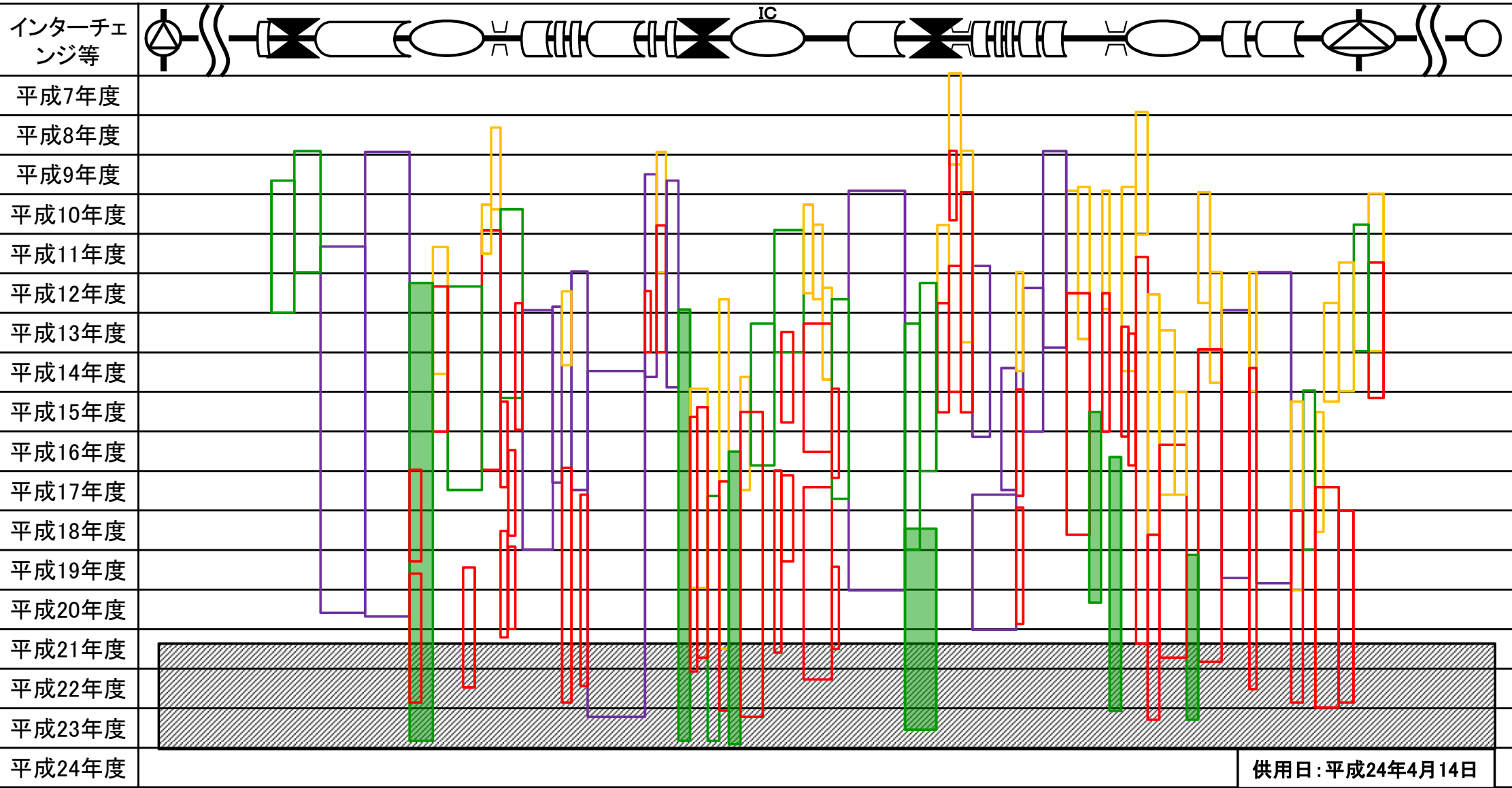
ナガイズミヌマ ツ ハマ マツ

実績工程(新東名 長泉沼津IC～浜松いなさJCT)

凡例

- 土工・下部工
- 橋梁上部工
- 橋梁下部工
- トンネル・土工・下部工

浜松いなさ JCT 掛川 PA 島田金谷 IC 藤枝 PA 藤枝岡部 IC 静岡 SA 新静岡 IC 新清水 JCT 長泉沼津 IC



供用日：平成24年4月14日

クリティカル

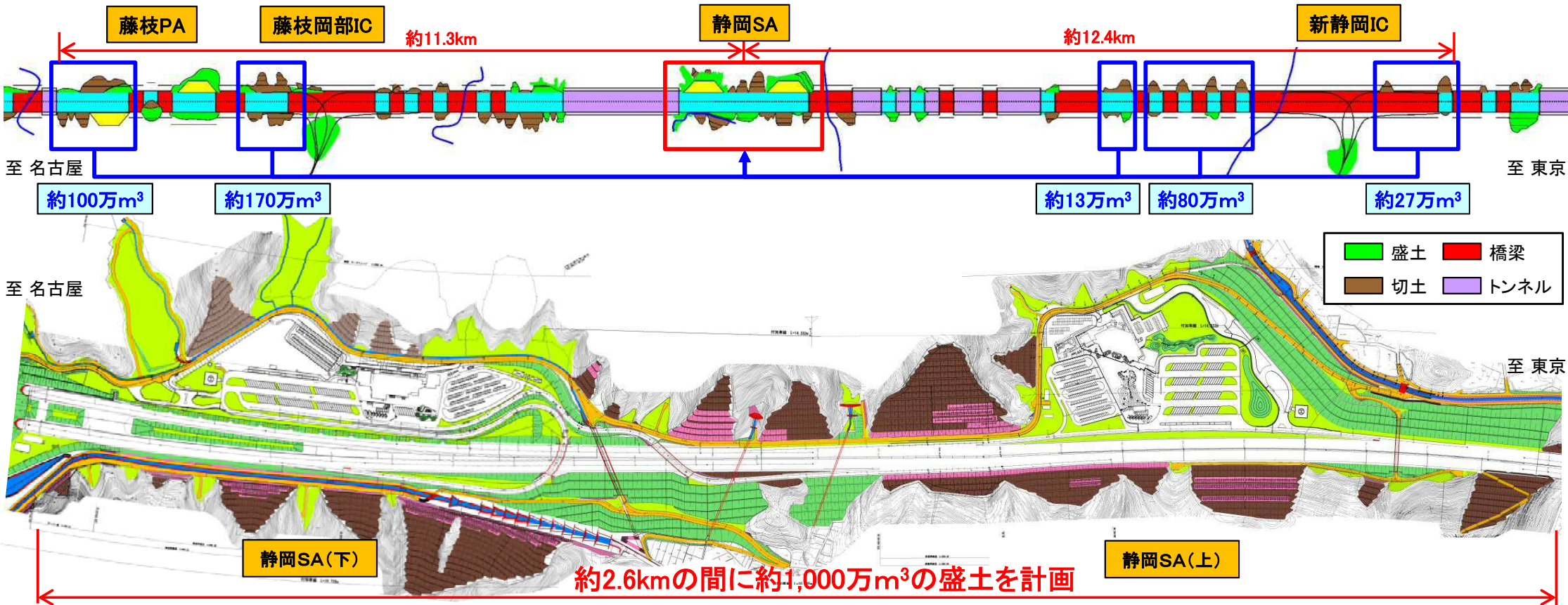
↑ 地すべり対策① ↑↑ 地すべり対策②、③ ↑ 地すべり対策④

[本線部]

当初計画(新東名 長泉沼津IC～浜松いなさJCT)

■静岡SA部の当初計画

- ・静岡SAは新静岡IC～藤枝PA間の建設発生土を用いて約1,000万m³の盛土を施工する計画であり、H18.3以降に**約400万m³の土運搬が必要**
- ・遠方から静岡SAへの本格的な土運搬については、一般道路や周辺地域への影響を抑えるため、**現場内の工専用道路を用いて標準的な走行速度(15～30km/h)で計画(平成24年9月までに土運搬が完了する計画)**



■切土のり面対策工事の当初計画

- ・地質調査結果に基づき、コンクリートのり枠工やグラウンドアンカー工など必要な地すべり対策を計画

[本線部]

工程短縮の取組み①

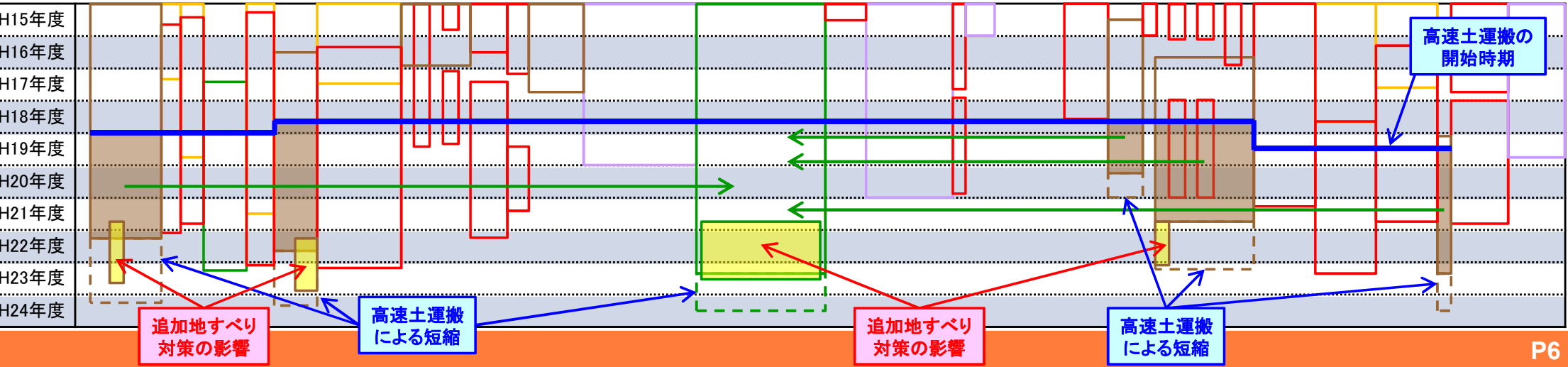
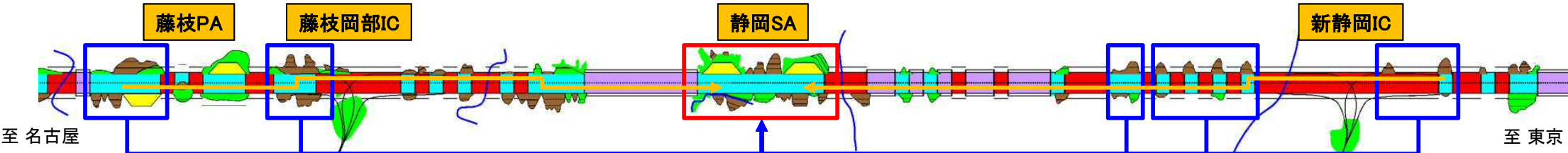
■静岡SA部における工程短縮の取組み

- ・クリティカルである静岡SAへの土運搬期間を短縮するため、**開通前の本線を50km/hで高速走行する前例のない土運搬(高速土運搬)を検討**
- ・下記取組みを行うことで**高速土運搬を初めて実施し**、約15ヶ月の工程短縮を実現
 - ①安全に高速走行できるように先行して完成させるなど**全体工程をマネジメント**
 - ②高速走行に伴う騒音や砂ぼこりの発生を抑えるため、**大型車走行を想定した仮舗装**を行う(一部は完成時の上層路盤に活用)とともに、適切な管理・補修を実施
 - ③鋼製高欄が未設置の橋梁部には**仮設防護柵**を設置し、安全を確保
 - ④**地元(全17地区)及び労働基準監督署に対して度重なる協議**を行い、了解を得る
 - ⑤**きめ細やかな運行ルール**を作成し、日々の安全指導を徹底することで**無事故で高速土運搬を完了**

◎土工部の土運搬状況



◎橋梁部の土運搬状況



[本線部]

工程短縮の取組み②

■ 想定以上の地すべり兆候への取組み

- ・ 施工中又は施工が完了した切土のり面(全5箇所)において平成20~22年度に想定以上の地すべりの兆候が発生
- ・ 有識者を交えた委員会を立ち上げ、切土のり面の特性に応じた追加対策工の検討・施工を実施し、早期に安定性を確保
- ・ 追加のり面对策工事と舗装・施設工事に関して、綿密な工程調整を行うことで一部のり面对策工事と舗装・施設工事の輻輳作業を実現し、早期供用への影響を最小限に回避



切土のり面	主な地すべり対策工		平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
①美和東	グラウンドアンカー	当初	[Green bar]						[Red hatched bar]	
		実績				[Yellow star]	[Red bar]	[Red bar]	[Red triangle]	
②入野西	グラウンドアンカー、抑止杭、集水井、水抜きボーリング、のり面上部の排土	当初	[Green bar]							
		実績				[Yellow star]	[Yellow star]	[Yellow star]	[Red bar]	[Red triangle]
③藤枝	グラウンドアンカー、抑止杭	当初	[Green bar]							
		実績			[Yellow star]	[Red bar]	[Red bar]	[Red triangle]		
④横岡	グラウンドアンカー、抑止杭、集水井、水抜きボーリング	当初	[Green bar]							
		実績			[Yellow star]	[Red bar]	[Red bar]	[Red triangle]		
⑤富幕	グラウンドアンカー、排水トンネル、水抜きボーリング	当初	[Green bar]							
		実績			[Yellow star]	[Red bar]	[Red bar]	[Red triangle]		

高速土運搬による工程短縮

←H24.4.14 開通

[JCT部]

当初工程(新東名 浜松いなさJCT～三ヶ日JCT、新清水JCT～清水JCT)

ハママツ

ミッカピ

シンシミズ

シミズ

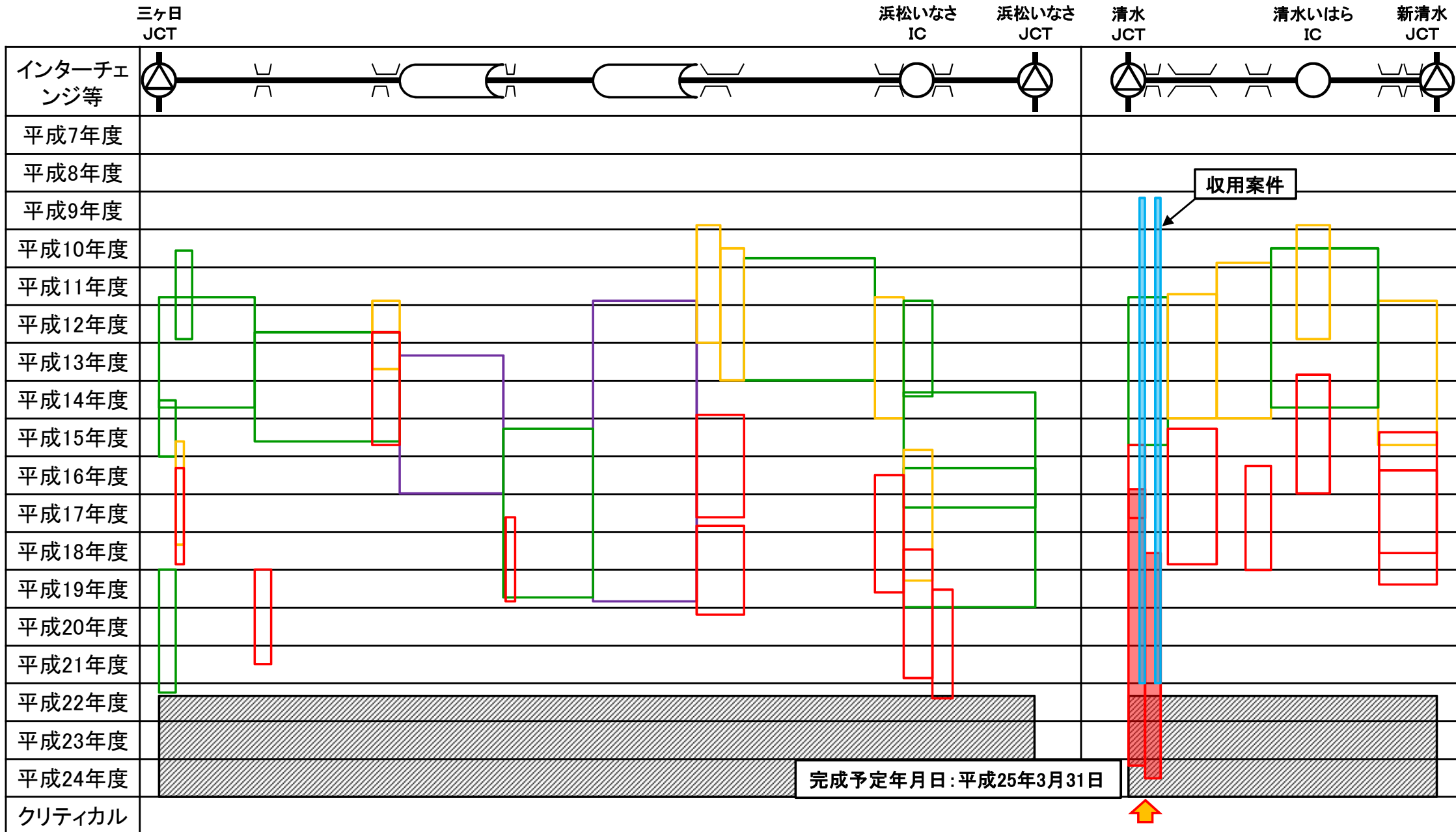
凡例

土工・下部工

橋梁上部工

橋梁下部工

トンネル・土工・下部工



収用案件

収用箇所
の
橋梁工事

[JCT部]

実績工程(新東名 浜松いなさJCT~三ヶ日JCT、新清水JCT~清水JCT)

ハママツ

ミッカビ

シンシミズ

シミズ

凡例

土工・下部工

橋梁上部工

橋梁下部工

トンネル・土工・下部工

三ヶ日
JCT

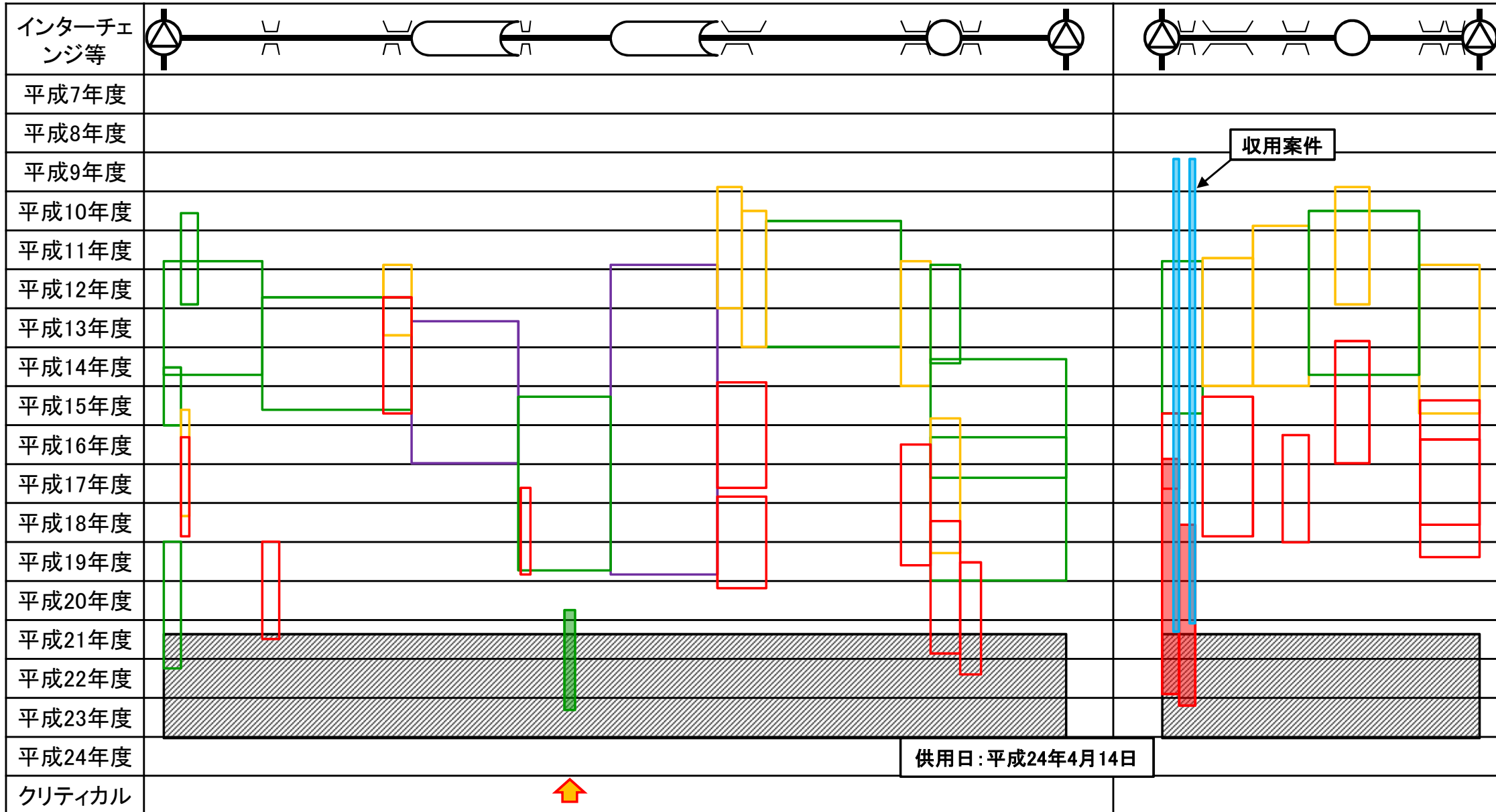
浜松いなさ
IC

浜松いなさ
JCT

清水
JCT

清水いはら
IC

新清水
JCT



↑
地すべり
対策⑤

[JCT部]

当初計画(新東名 浜松いなさJCT～三ヶ日JCT、新清水JCT～清水JCT)

■ 清水JCT部の当初計画

- ・橋台・橋脚の位置は最も経済的な配置にて計画
- ・補償内容に関する理解が得られないなどの理由により、工事に必要な一部の用地取得が難航していたことから**平成22年3月末までに土地収用法による用地取得を計画**
- ・用地取得後、施工する清水JCT部の**橋梁及び土工工事がクリティカル**



		平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	
土地収用法による用地取得		[Blue bar spanning from FY17 to FY21]								
用地未取得箇所の工事工程	本線部		▲事業説明会	▲事業認定申請	▲事業認定告示	▲裁決申請	▲裁決	▲明渡		
	ランプ部						下部工	土工	上部工	橋面工
その他区間の工事工程		[Green bar spanning from FY17 to FY19]			土工、橋梁、トンネル工事				舗装・施設	
開通予定時期										★

■ 切土のり面対策工事の当初計画

- ・地質調査結果に基づき、コンクリートのり砕工やグラウンドアンカー工など必要な地すべり対策を計画

■ 清水JCT部における工程短縮の取組み

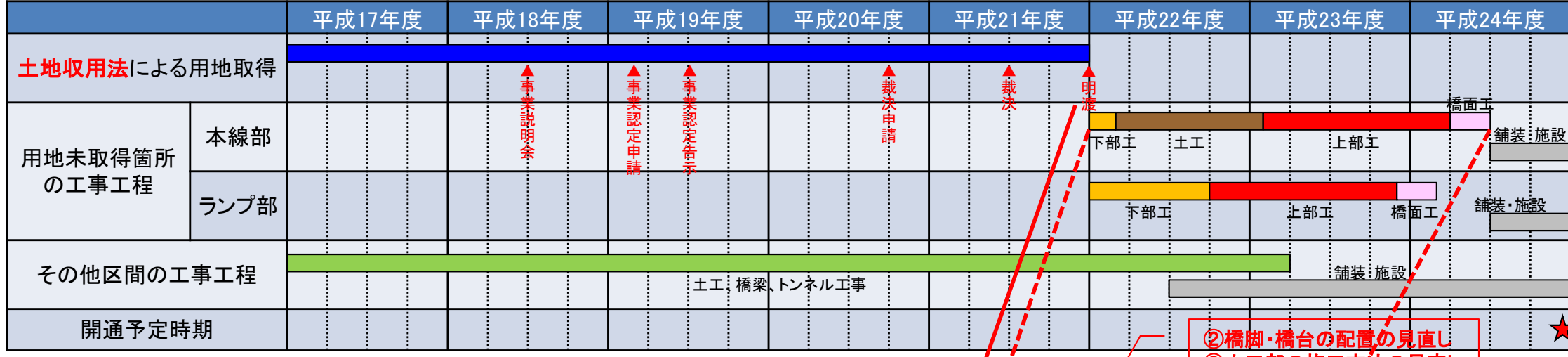
- ① 粘り強く協議を重ね補償内容などを丁寧に説明することで収用を回避し、**任意で用地を取得**(平成21年4月、7月引渡し)し、本線部で約11ヶ月、ランプ部で約9ヶ月の工程短縮を実現
- ② 未取得用地に影響する橋脚・橋台6基のうち**4基を未取得用地に影響しない位置に変更**し、本線部で約2ヶ月、ランプ部で約4ヶ月の工程短縮を実現
- ③ 本線(上り線)の盛土部を**敷き均し、締固めが不要となる気泡混合軽量土での施工(FCB工法)に変更**し、約2ヶ月の工程短縮を実現
- ④ 橋梁の桁の継手方法を**溶接継手からボルト継手に変更**し、約2ヶ月の工程短縮を実現

[JCT部]

工程短縮の取組み②

■清水JCT部における工程短縮の取組み(工程表)

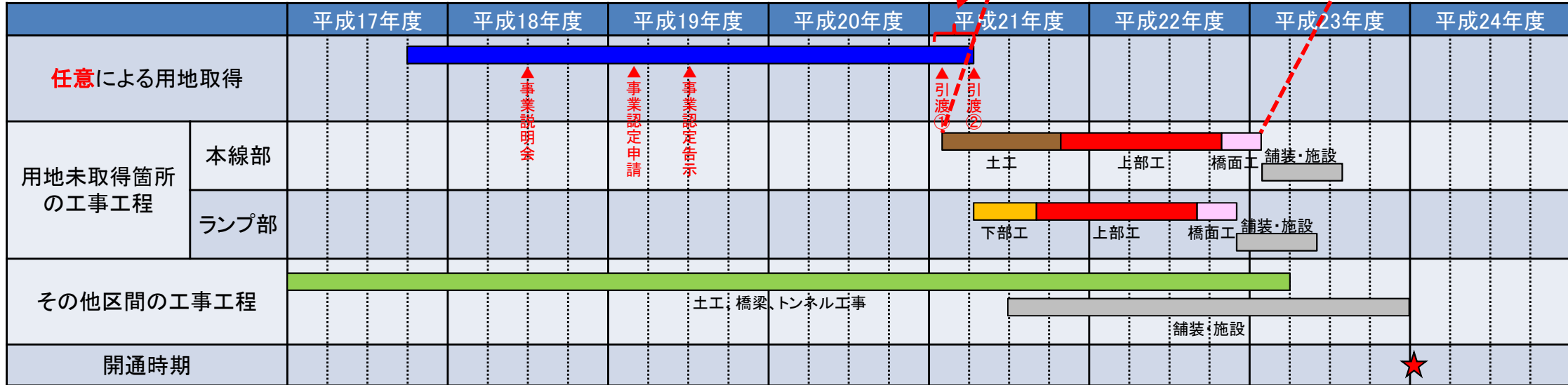
◎当初計画



①用地取得期間の短縮

- ②橋脚・橋台の配置の見直し
- ③土工部の施工方法の見直し
- ④桁の継手方法の見直し

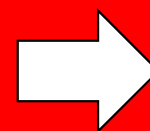
◎変更計画



効率的な土運搬の実施や用地取得状況に応じた施工工法・橋梁形式の見直し及び任意での用地取得などにより、**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

長泉沼津IC～浜松いなさJCT間で約12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