

運用指針

第2条 -イ

地権者、関係機関などへの提案および協議

舗装合材を生産する仮設プラントの設置位置の見直し

## 首都圏中央連絡自動車道 鶴ヶ島JCT～川島IC間位置図



### 首都圏中央連絡自動車道 鶴ヶ島JCT～川島IC間の路線概要

- ・圏央道は、都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの環状の自動車専用道路。
- ・圏央道 鶴ヶ島JCT～川島IC間(延長約8km)は、平成20年3月29日に開通し、関越道と一般国道254号までの区間が接続されました。

## 舗装合材仮設プラント設置位置の見直しの経緯【当初計画】

首都圏中央連絡自動車道 鶴ヶ島JCT～川島IC間における舗装工事の当初計画

- ・ 国土交通省との合併施工による事業区間で、東日本高速道路(株)が路盤～表層を施工。
- ・ **非常に厳しい工程管理が必要。**  
舗装工事において合材運搬を効率的に行うことが、工事全体の工程に大きく影響を及ぼす。
- ・ オオタカ、サシバの猛禽類対策に伴う工事期間制限がある。
- ・ 工区全体の舗装合材量は、**約11.5万トン**。舗装合材プラントの選定では**供給量から仮設プラントが優位**となる。  
区間内の**本線用地内に必要となる規模(約19千㎡必要)の敷地がない**。  
当区間に隣接する**川島ICの未供用部分に最適な敷地があったが、軟弱地盤のため国土交通省が載荷盛土(プレロード)を実施し、撤去及び路床工事を施工中であるため、使用不可能。**



当初計画は、川島IC周辺の水田を借地して仮設プラントを設置する計画  
(約19千㎡を借地予定)

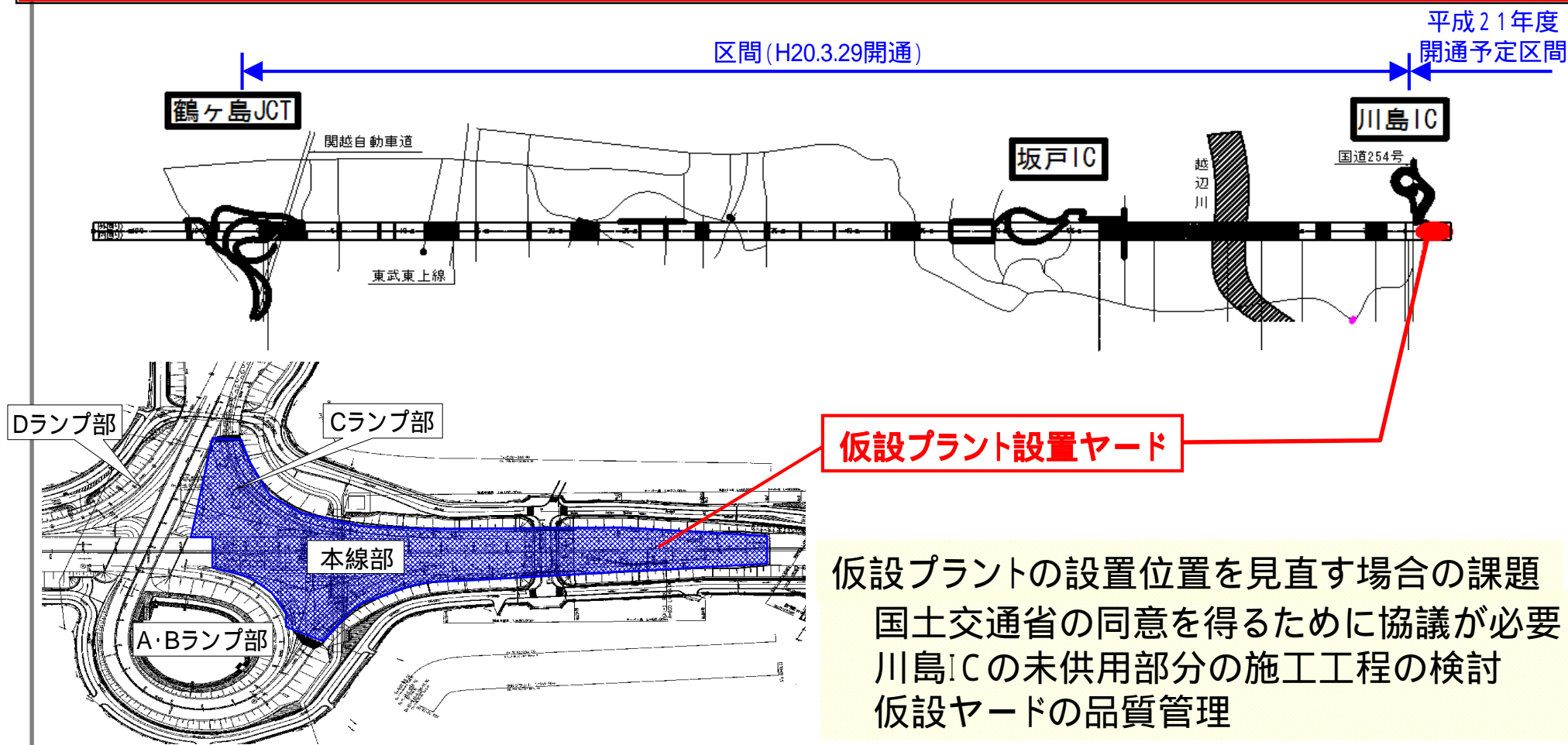
当初計画：本線周辺の土地を借地して仮設プラントを設置する計画



# 舗装合材仮設プラント設置位置の見直しの検討

更なるコスト縮減を図るため、**仮設プラントの設置位置について再検討**

当該区間において、仮設プラントの設置位置を川島ICの未供用部分に変更



## 舗装合材仮設プラント設置位置を見直した場合の 課題に対する取組み

【取組内容】国土交通省の同意を得るために協議を実施  
国土交通省に対して、舗装合材仮設プラント設置位置を見直しする  
ことについて協議

- |          |  |
|----------|--|
| 平成18年 7月 | 川島IC(次期延伸区間)への仮設プラント設置<br>用地としての可能性を見出し、国土交通省に<br>土地の使用を申し入れ |
| 平成18年 9月 | 川島IC(次期延伸区間)への仮設プラント設置<br>について再度協力依頼                         |
| 平成18年11月 | 国土交通省へ圏央道既供用部(ネクスコ管理<br>区間)も含めて、仮設プラントの設置検討結果<br>の説明を実施      |
| 平成19年 1月 | 仮設プラントの設置に関して、国土交通省から<br>了解を得る                               |
| 平成19年 3月 | 仮設プラントの設置に関する覚書の締結完了   |
| 平成19年 7月 | 仮設プラント運用開始   |



協議の結果、国土交通省の同意を得る



川島IC

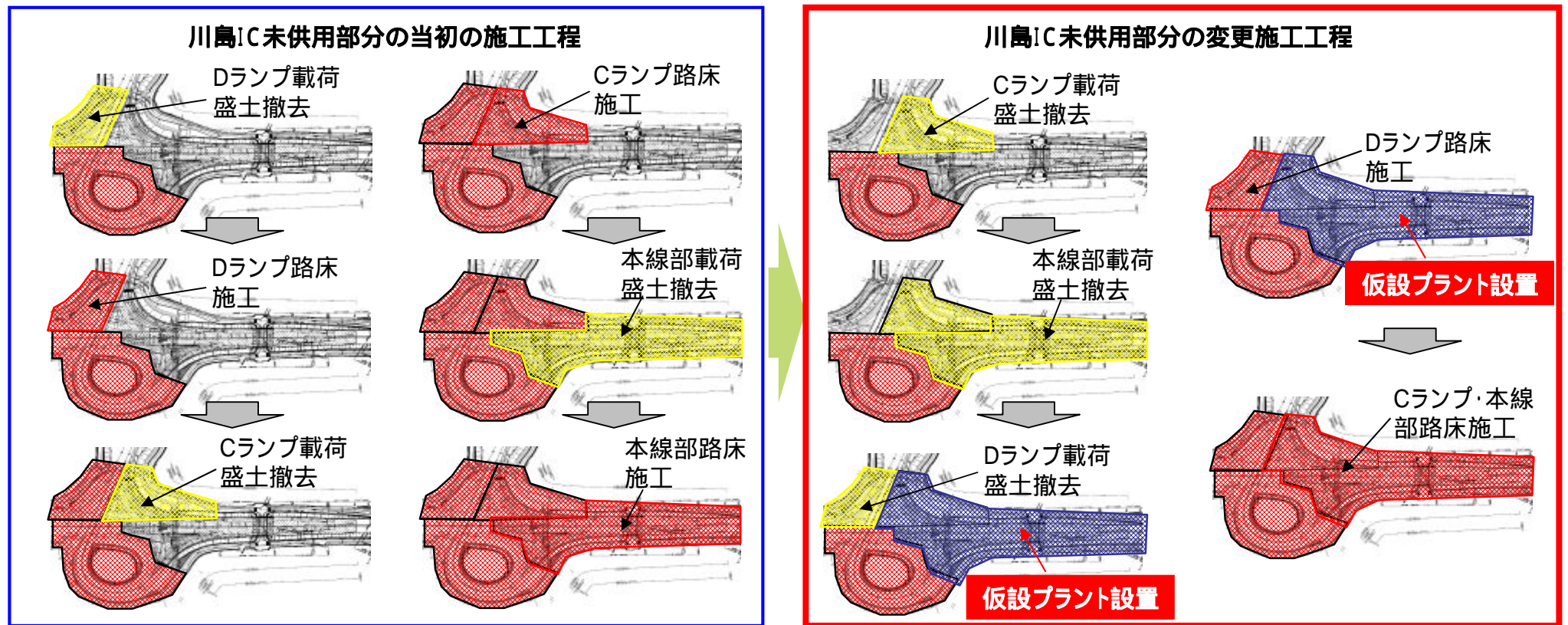


仮設プラント

# 舗装合材仮設プラント設置位置を見直した場合の課題に対する取組み

## 【取組内容】川島ICの未供用部分の施工工程の検討

- ・協議により仮設プラントの設置が可能となる工程を提案し、载荷盛土の撤去工程について変更の同意を得た。  
(平成21年度開通予定区間となっており、仮設プラント撤去後の施工であっても工程に問題はない。)



# 舗装合材仮設プラント設置位置を見直した場合の 課題に対する取組み

## 変更の工程表

項目	場所	平成18年度												平成19年度												平成20年度																																									
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6																																							
土工工事(国土交通省)																																																																			
載荷盛土取除き	Aランプ	■		■																																																															
	Bランプ			■		■																																																													
	Cランプ																													■		■		■		■																															
	Dランプ																													■		■		■		■		■																													
	本線部																													■		■		■		■		■																													
路床施工	Aランプ																													■		■																																			
	Bランプ																													■		■																																			
	Cランプ																													■		■		■		■																															
	Dランプ																													■		■		■		■																															
	本線部																													■		■		■		■																															
舗装合材仮設プラント(NEXCO)																																																																			
仮設プラント 存置期間	Cランプ 本線部																													■		■		■		■		■																													

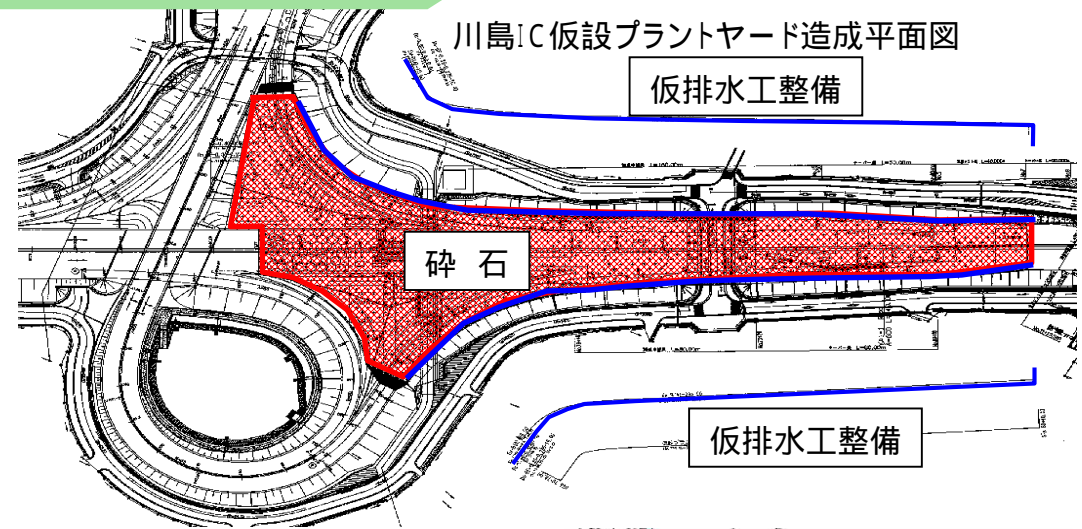
凡例： ■■■■■ 当初， ■■■■■ 変更



# 舗装合材仮設プラント設置位置を見直した場合の課題に対する取組み

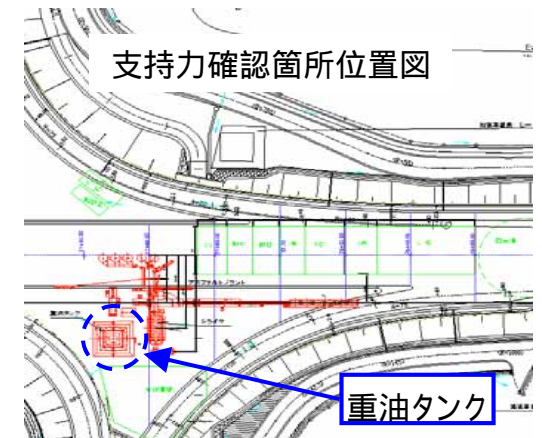
## 【取組内容】仮設ヤードの品質管理

- ・仮設ヤードについては、上部路体の上に砕石を敷き、地耐力・トラフィカビリティーの確保してから、仮設プラントを設置
- ・適切な縦断勾配を設け仮排水工を設置して排水処理を実施



- ・「重油タンク」設置位置に対してスウェーデン式サウンディング試験を実施し、地盤支持力を確認

種別	重量 (t)	基礎底面積 (m <sup>2</sup> )	安全率 (仮設構造物)	地盤反力 (必要反力) (kN/m <sup>2</sup> )	地盤反力 (試験結果) (kN/m <sup>2</sup> )
重油タンク	57	38.44	2	29.1	39



仮設プラント設置についての品質を満足している

舗装合材仮設プラント設置位置を見直しすることによる工事費の縮減



## 経営努力要件適合性について

国土交通省と協議を行い、同意を得て、舗装合材仮設プラント設置位置を見直したことは、**会社の主体的な提案および協議**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

申請された会社の経営努力

舗装合材仮設プラント設置位置を見直しすることによる工事費の縮減

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（適正な質や管理水準を確保したものに限る。）について、経営努力要件適合性の認定を行うものとする。

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および協議