

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

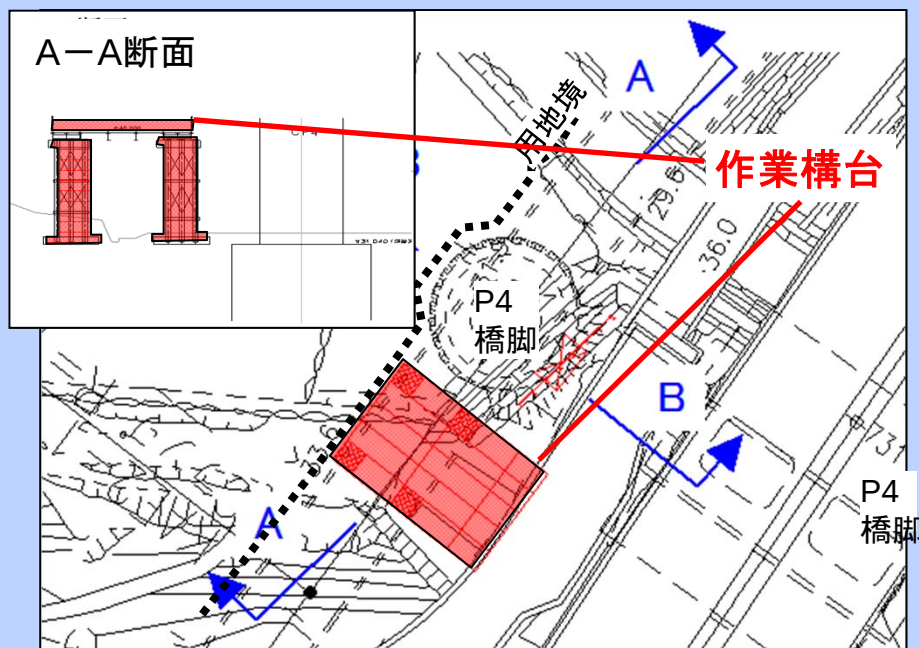
地元との協議による橋梁工事の作業ヤード構造の見直し
(山陽自動車道 尾道JCT)

当初計画

- ・尾道JCTCランプ橋P4橋脚の施工には横にコンクリート打設等に使用する作業ヤードが下部工から上部工施工時まで約3年に渡り必要



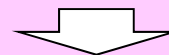
**作業ヤードは高速用地内に収まる
鉄骨製の作業構台にて計画**



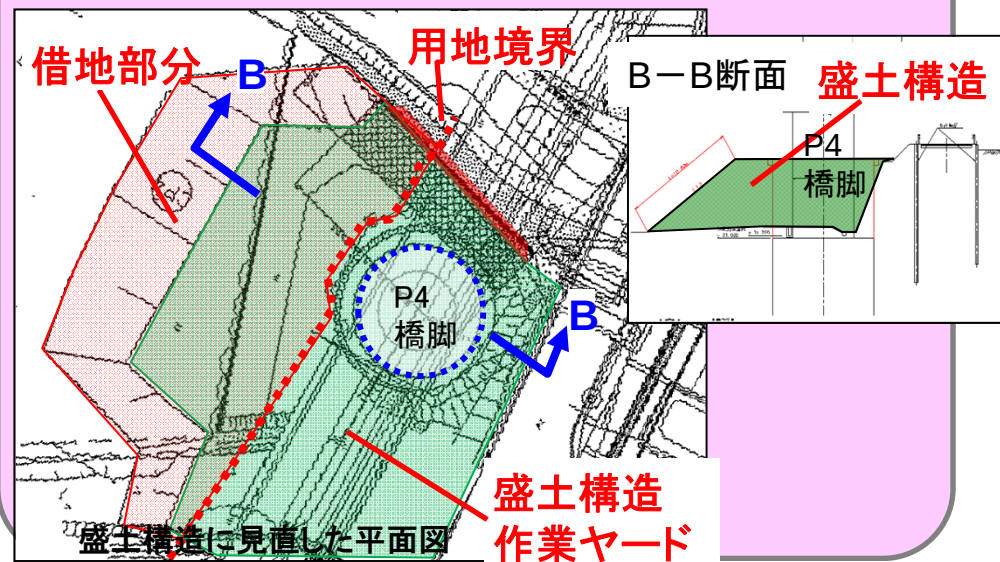
当初計画平面図

経営努力による変更

- ・更なるコスト縮減のため、盛土構造に見直したところ、用地外に借地が必要であり、地権者・耕作者に協議したが、期間が長いために同意を得られず
- ・工事工程を再検討し、上部工工事の施工順序等の見直しで2農期まで借地期間を短縮
- ・地権者・耕作者と再び協議し、借地契約に同意を得る



作業ヤードを盛土構造に見直し



オノ ミチ



- ・尾道JCTは広島県尾道市を起点に三次市を経由して島根県松江市に至る延長137Kmの中国横断自動車道尾道松江線の起点側に位置し、山陽自動車道と連結するジャンクションである。
- ・尾道JCTは島根県側に延伸する新直轄区間である尾道トールバリア～世羅IC(18.3Km)と合わせ平成22年11月27日に開通した。

【当初計画①】尾道ジャンクションCランプ橋P4橋脚の状況

●尾道ジャンクションCランプ橋P4橋脚

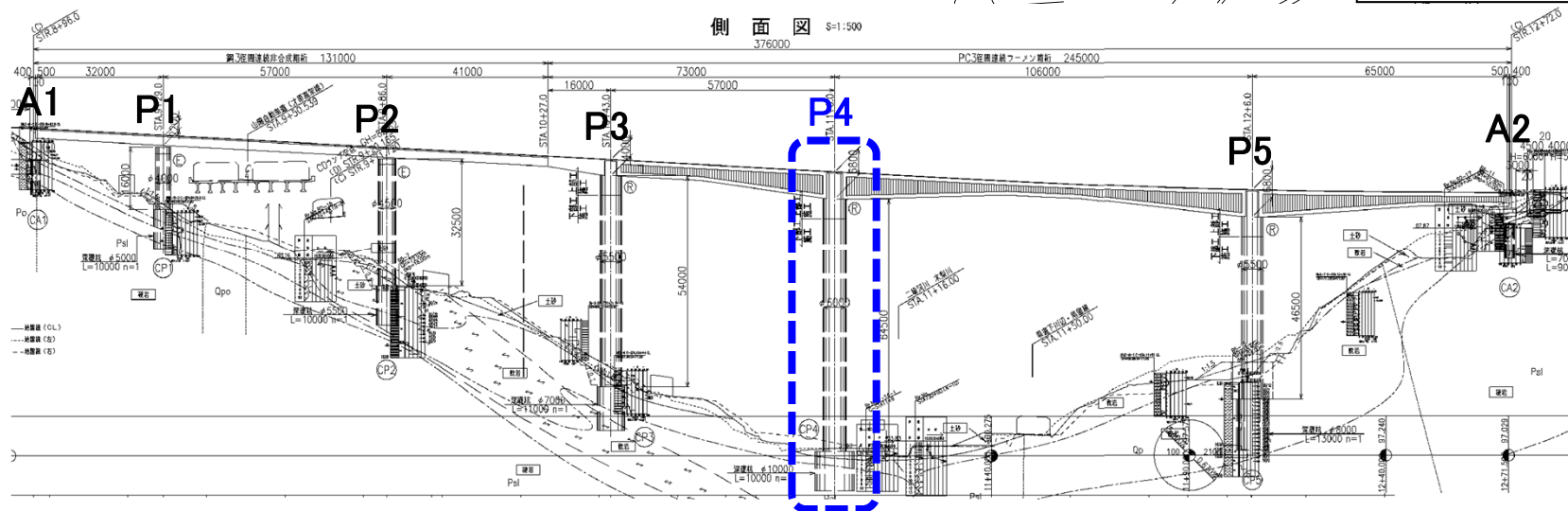
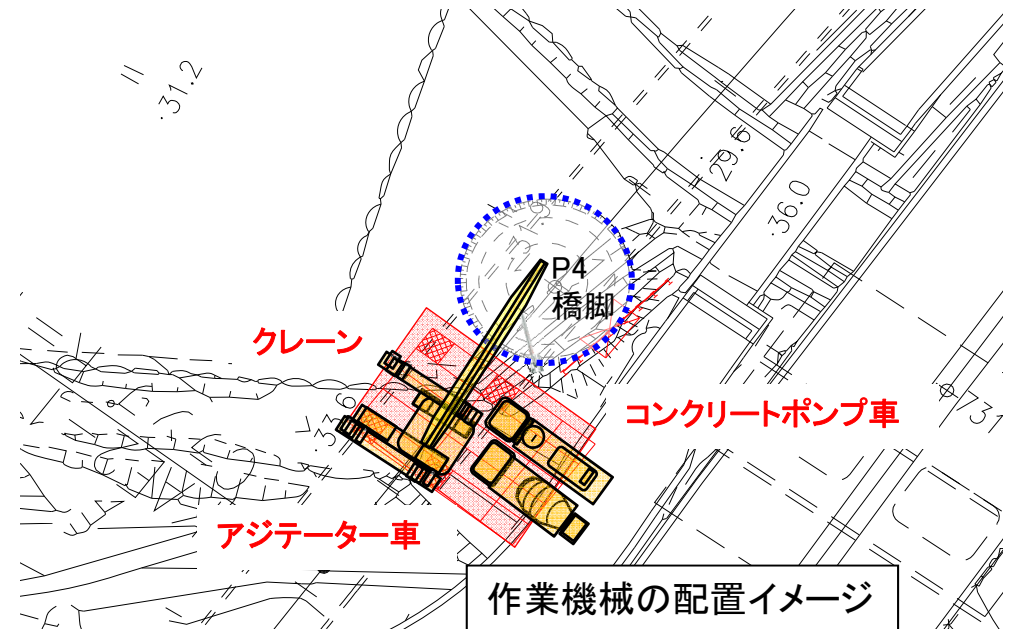
- ・山間部で人家や田畑の点在する里山部にあり、Cランプは急峻な谷間部を高橋脚で山陽道本線上を横過する



【当初計画②】作業ヤードの必要性

●作業ヤードの必要性

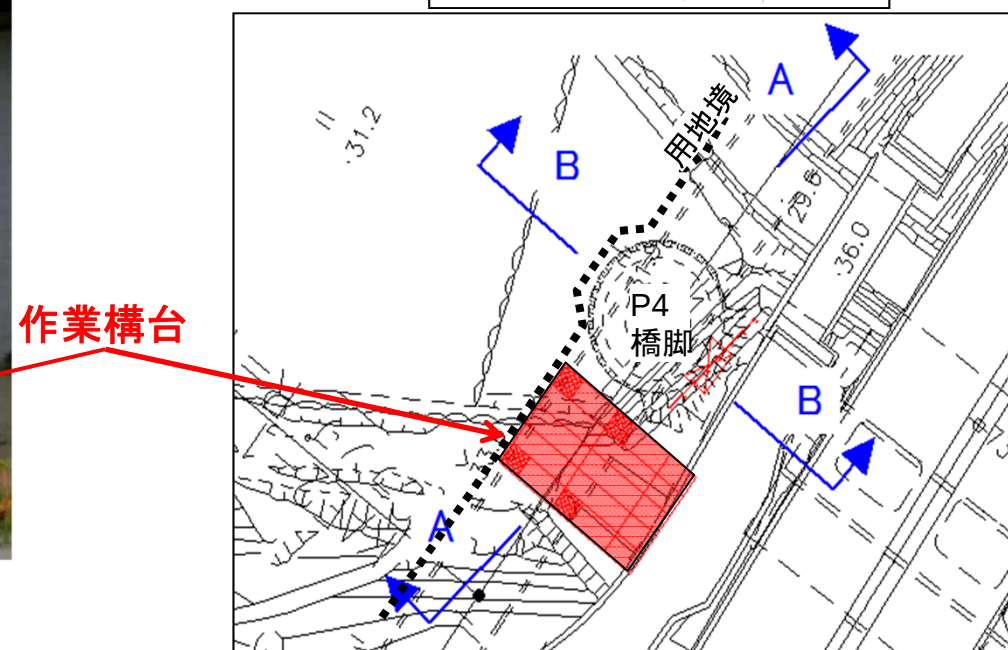
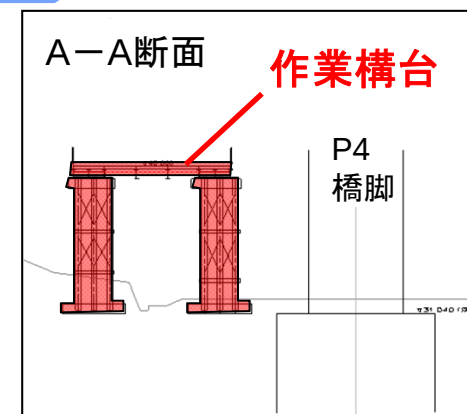
- ・P4橋脚の施工には、コンクリート打設のための
クレーン等作業機械の配置や
資材置場の確保のため、
すぐ横に広場(作業ヤード)が必要である
- ・期間は下部工から上部工施工まで約3年間



【当初計画③】鉄骨構造の作業構台にて作業ヤード確保

●鉄骨構造の作業ヤードにて工事発注

- ・高速道路用地内で収まる鉄骨構造の作業ヤード（作業構台）にて工事発注（H17.8）



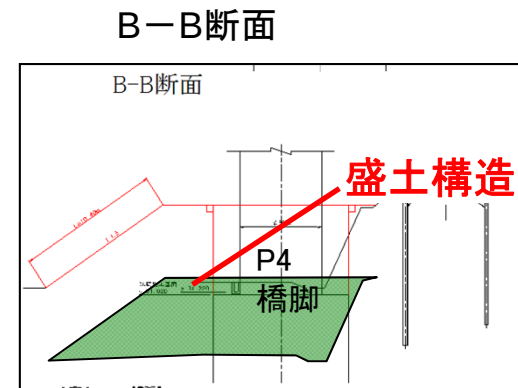
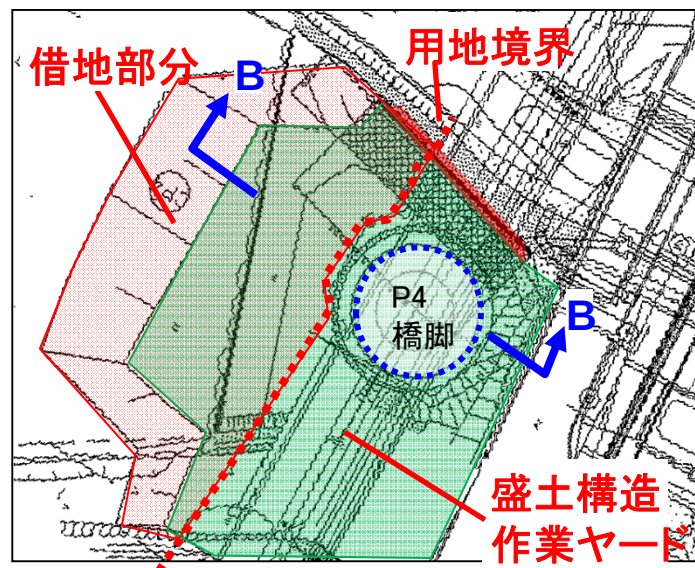
当初計画：作業構台により作業ヤードを確保する計画

作業ヤードの構造見直し

更なるコスト縮減のため、作業ヤード構造の見直しを検討

盛土構造による作業ヤードの検討

- ・安価な盛土による作業ヤードを検討したところ、盛土斜面構築のため高速道路用地外に借地が必要



地権者及び耕作者と借地が可能か協議

- ・下部工から上部工施工まで約3年間の借地を要請したところ、耕作者から長期に耕作が出来ないのは困ると拒否

変更計画の検討

更なるコスト縮減を図るため、借地について地権者及び耕作者と継続協議

耕作者の要望にできるかぎり合わせるべく、借地期間の短縮を検討

検討：上部工架設順序の変更

- ・上部工架設は、移動作業車を転用しながら施工する計画
- ・工事計画上効率的な転用順序(P5⇒P4⇒P3)をP4橋脚を先行(P4⇒P3⇒P5)した施工順序にすることで、借地期間を短縮できる。

移動作業車



期間を短縮し、作業ヤード使用時期を、
3農期から2農期に変更

当初工程

項 目		平成18年度												平成19年度												平成20年度											
		3	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	7	8	9	10	11	12	1	2
農 期																																					
C尾 ラ道 ンJ ブC 橋T	P3 橋脚部																																				
	P4 橋脚部																																				
	P5 橋脚部																																				

変更工程

項 目		平成18年度												平成19年度												平成20年度											
		3	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	7	8	9	10	11	12	1	2
農 期																																					
C尾 ラ道 ンJ ブC 橋T	P3 橋脚部																																				
	P4 橋脚部																																				
	P5 橋脚部																																				

30ヵ月(当初) → 21ヵ月(変更)
4ヵ月の短縮 (当初P4下部工開始から変更P4下部工開始)
5ヵ月の短縮 (当初P4上部工開始から変更P4上部工開始)

地権者及び耕作者との協議

●借地期間を短縮し、地権者及び耕作者と再協議

平成18年 3月～ 8月 地権者及び耕作者との10回にわたる借地協議を実施。

平成18年 8月 地権者及び耕作者との借地協議に同意が得られ
借地契約

平成18年10月 工事開始(盛土構造の作業ヤード)



協議の結果、地権者及び耕作者の同意を得られる

経営努力要件適合性について

橋梁工事工程を見直すことにより、作業ヤード借地期間を短縮し、地権者及び耕作者との協議で作業ヤード構造を見直したことは、**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号イに適合

《申請された会社の経営努力》

地元との協議による橋梁工事の作業ヤード構造の見直し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。

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