

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

## 常磐自動車道

ジョウバン トミオカ

ソウマ

(常磐富岡IC～相馬IC)の早期供用

# 常磐自動車道 常磐富岡IC～相馬ICの路線概要



- 常磐自動車道は、東京都を起点として関東地方から東北地方南部の太平洋側を北進し、宮城県に至る高速自動車国道
- 常磐自動車道 常磐富岡IC～相馬ICのうち、浪江IC～南相馬IC間(約18.4km)は平成26年12月6日に開通、常磐富岡IC～浪江IC間(約14.3km)は平成27年3月1日に開通
- 関東地方と東北地方南部の太平洋沿いの主要都市を結び、産業・経済・文化の発展、物流の効率化、医療の高度化、地域連携軸の形成に不可欠な道路であり、国道6号や東北道等の交通分散機能、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する

## 当初計画

【常磐富岡IC～浪江IC】

【浪江IC～南相馬IC】

- ・平成23年3月11日 **東日本大震災の発生**
- ・周辺他事業(除染事業、復旧復興事業等)との競合及び放射線への不安による**作業員確保が困難**
- ・砕石や生コンクリート等の**材料調達などもひっ迫**

供用予定日:平成27年4月30日

(平成26年3月協定)

※ただし、浪江IC～南相馬ICについては  
平成26年内の開通を目指す旨をHPにて公表

## 経営努力による変更

【常磐富岡IC～浪江IC】

【浪江IC～南相馬IC】

- ・常磐道建設従事者用に**スクリーニング施設を整備**し、尚且つ、作業員の**宿泊場所を確保**
- ・砕石安定供給のため、**遠方から調達、確保**
- ・生コンクリート打設の雨天施工中止を回避すべく**仮設屋根を設置**



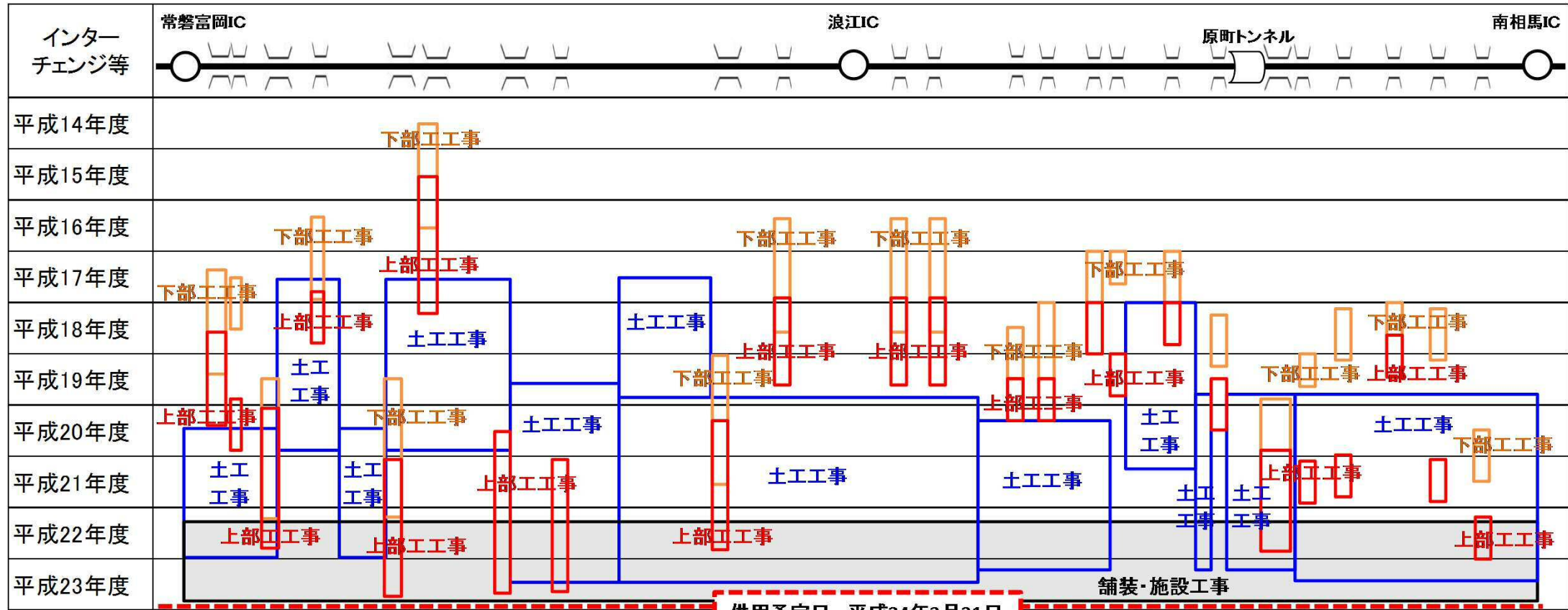
【常磐富岡IC～浪江IC】

供用日:平成27年3月1日(約2ヶ月の工期短縮)

【浪江IC～南相馬IC】

供用日:平成26年12月6日(約1ヶ月の工期短縮)

# 当初工程(H18.3時点(当初協定時)) : 震災前(常磐道 常磐富岡IC～南相馬IC)



## 震災前施工状況

浪江IC～常磐富岡IC 土工部

浪江IC

震災前は一部をのぞき概ね本体工事完了  
舗装工事を実施し、平成24年3月31日供用予定

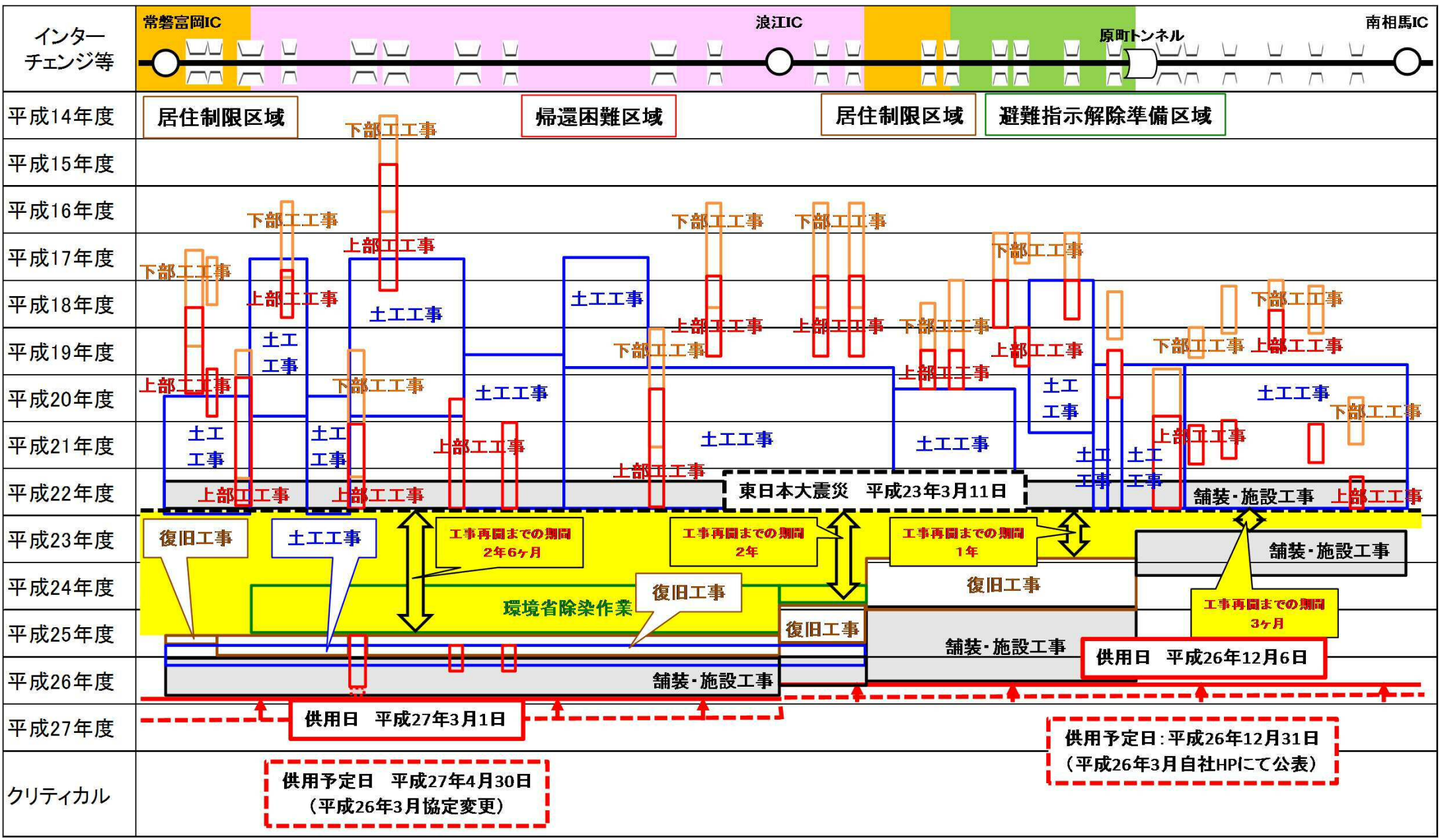


平成23年3月11日 震災発生

平成26年3月協定変更(平成27年4月30日供用予定に変更)

※ただし、浪江IC～南相馬ICはH26年内の開通を目指す旨をHPにて公表

# 実績工程(常磐道 常磐富岡IC～南相馬IC)



## 工期短縮の取組み①(労務員の確実な確保)

### ■労務員確保の課題

福島県浜通り地方では、常磐道建設のほかに除染事業・復旧復興事業などが多く実施されていた

- ・これら他事業との競合、放射線に対する不安、周辺宿泊施設の不足により、**常磐道建設作業員の確保が困難な状況**であった

### ■労務員確保の取組み

- ・日々工事箇所が移動するため**移動式の線量計を設置**し、常時表示により作業員の不安要因の払拭をはかった
- ・作業環境への配慮として、**常磐道建設従事者用のスクリーニング施設を整備**
- ・作業服は日々の作業終了後、スクリーニング施設内で洗濯、乾燥。  
また、清潔な水洗トイレやシャワールームを設置することで、**快適に安心して作業に従事できる環境を整備**
- ・周辺の宿泊施設が確保できない状況に対応すべく**作業員宿舎を設置**



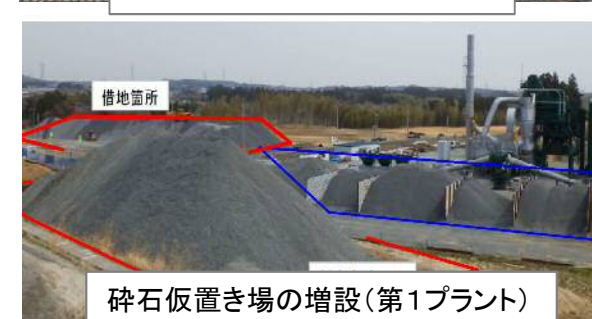
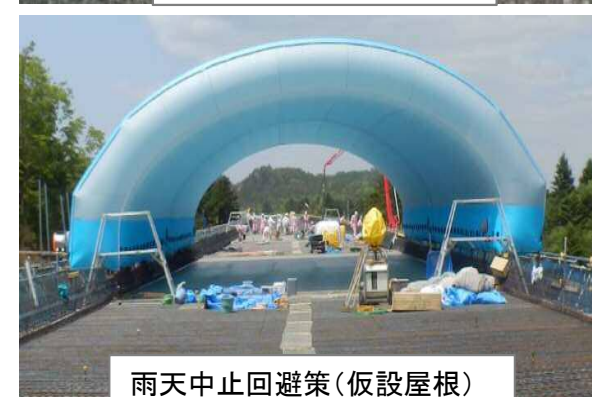
## 工期短縮の取組み②（資機材の確実な確保）

### ■ 資材確保における課題

- ・生コンクリート出荷プラントでは、原子力発電所の復旧工事をはじめ**復旧復興事業への需要が日々増大**していた
- ・他事業との輻輳により、ダンプトラックの確保が困難であった
- ・砕石や建設機材の**調達などもひっ迫した状況**であり、現場近くの採石場のみで必要量が不足していた
- ・帰還困難区域内位置する地域内に燃料等の運搬をしてもらえなかった

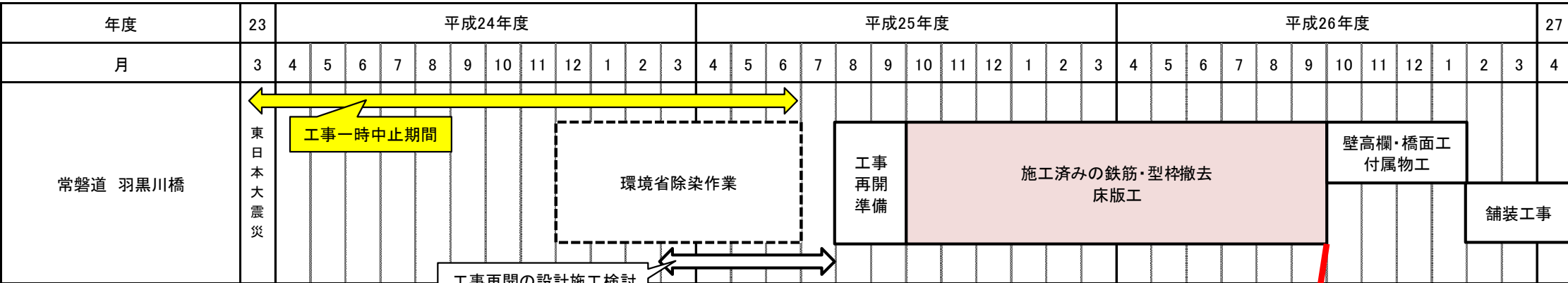
### ■ 資機材確保の取組み

- ・カルバートボックスや排水構造物といった**コンクリート構造物は二次製品を使用**する等施工計画の変更を行った。また、床版打設における生コンクリートの出荷可能日が限定的であったため、**雨天中止による延期を回避するため仮設屋根を整備**
- ・**遠方からダンプトラックを調達**し、工程遅延を最小に留めた
- ・**舗装用砕石**については、100km以上の**遠方の採石場から運搬**。常磐道建設現場近傍に**仮置き場を確保し、安定的な材料調達を実現**
- ・プラントの故障、工程遅延のリスク対策として**第2仮設アスファルトプラントを増設**
- ・燃料は専用ローリーを確保し、ガソリンスタンドからピストン輸送し調達

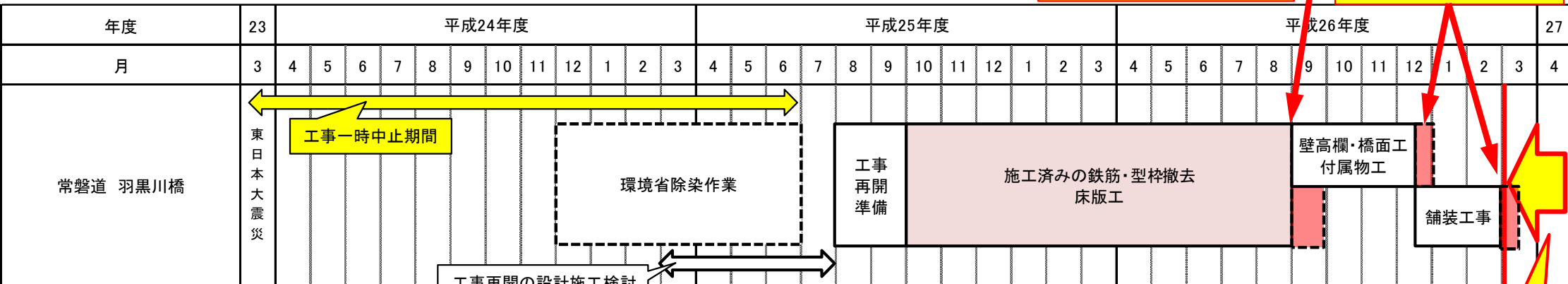


# 工期短縮の取組み③ (常磐富岡IC～浪江IC工程例)

## ◇当初工程



## ◇実績工程



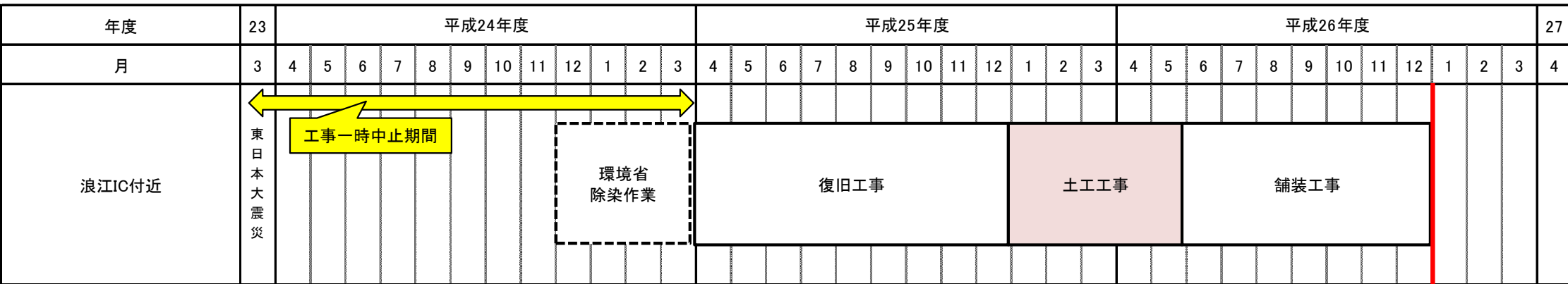
常磐富岡IC～浪江IC H27.3.1開通

- ・スクリーニング施設の整備を行い、放射線に関する不安要因の排除に努め**作業員を確保**
  - ・生コンクリート出荷限定的な状況に対応すべく**仮設屋根の構築**  
 <床版打設日数>当初:27日(7割稼働)→努力後:19日(10割稼働))
  - ・舗装用碎石については、**遠方(100km以上)の採石場から運搬**。また、仮置き場を確保し遠方からの**材料をストック**。
- ⇒ これらの取組みにより、**工期を約2ヶ月短縮**



# 工期短縮の取組み③（浪江IC～南相馬IC工程例）

## ◇当初工程



## ◇実績工程



浪江IC～南相馬IC H26.12.6開通

約1ヶ月短縮

- ・スクリーニング施設の整備を行い、放射線に関する不安要因の排除に努め**作業員を確保**
- ・舗装用砕石については、**遠方(100km以上)の採石場から運搬**。また、仮置き場を確保し遠方からの**材料をストック**。

⇒ これらの取組みにより、**工期を約1ヶ月短縮**

※浪江IC～南相馬IC間は、H26.3.10に会社HP上にて「平成26年内の開通に向け、全社総力を挙げ取り組んでまいります。」とのお知らせをしているため、当初工程時の完成予定年月日は、平成26年12月31日としている。

## 工期短縮の取組み④（作業時間の確保）

### ■作業時間の確保における課題

- ・常磐富岡IC～浪江IC間は、原子力発電所事故の影響による**帰還困難区域に位置**。
- ・帰還困難区域内には、**立入制限時間**（例えば、9:00～16:00など）が**設定**されている。また、立入りについても限られた箇所に設置された**立入制限ゲート**において、**身分証明及び通行証の確認を行った上で立入が許可**されているが、**大きく迂回が必要**となる。

### ■作業時間確保への取組み

- ・常磐道本線上に常磐道建設専用ゲート（熊川橋本線検問所）を設置するため、**関係機関と協議**
- ・帰還困難区域では盗難等多くの犯罪が発生しており、それらに対する懸念を払拭するため、**常磐道建設従事者全員の作業服（つなぎ）をピンク色に統一し、他事業従事者との差別化を図る**



- ①立入りのゲート管理者（警備員）配置、②ゲート通行者の管理、③施錠の徹底を条件に常磐道建設専用ゲート設置

- ・また、**立入制限時間の延長（作業時間の確保）を協議し許可**（6:00～20:30）



労務・資機材の確実な確保等により  
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

《申請された会社の経営努力》  
常磐富岡IC～浪江IC間で約2ヶ月の工期短縮  
浪江IC～南相馬IC間で約1ヶ月の工期短縮



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