

運用指針

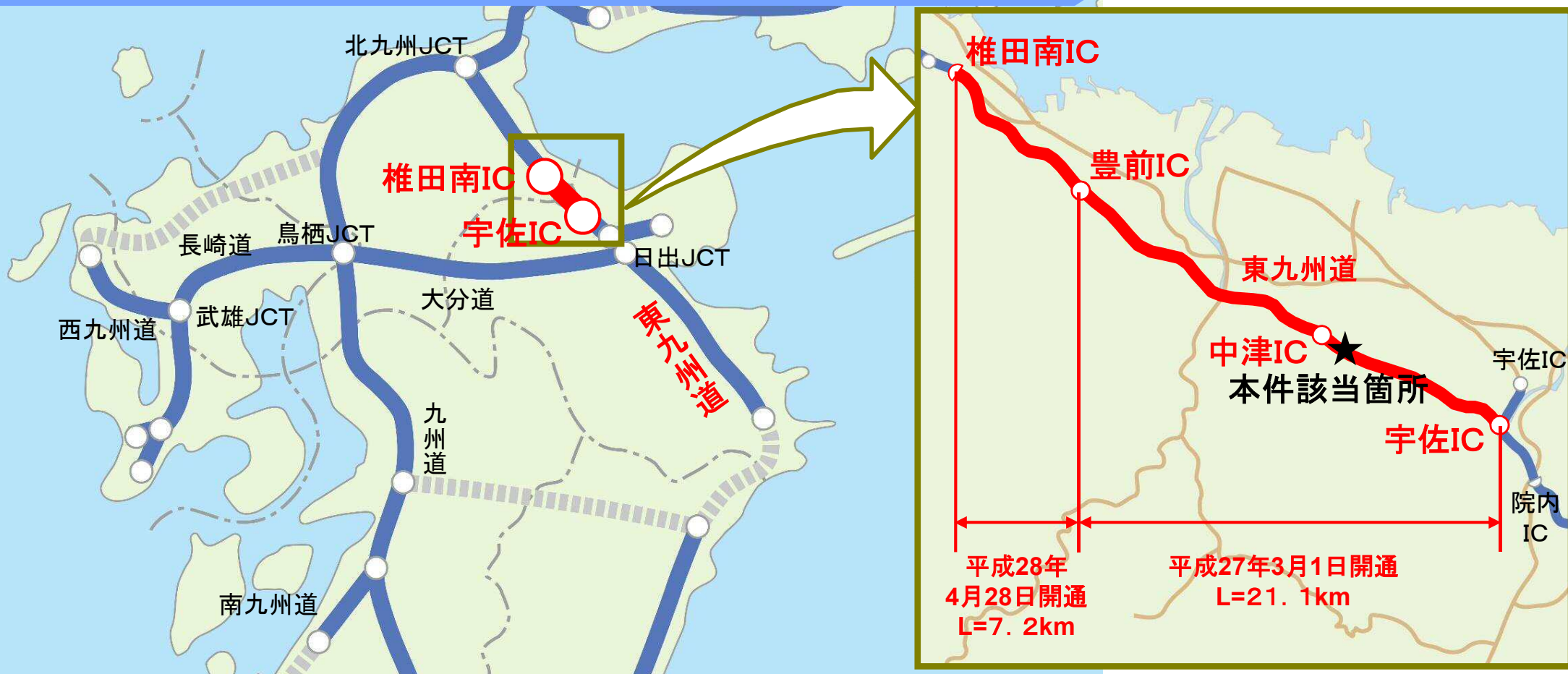
第2条①ーイ

地権者、関係機関などへの提案および協議

橋梁施工方法の変更（仮橋から盛土）

（東九州自動車道 シイ 椎田南IC ダミナミ ～ ウ 宇佐IC サ）

東九州自動車道 椎田南IC～宇佐ICの路線概要



- ・東九州自動車道は、福岡県北九州市を起点として、大分・宮崎・鹿児島各県を結び、鹿児島市に至る延長約436kmの高速道路。
- ・このうち、椎田南～宇佐間は、既に供用中の福岡県側一般有料道路椎田道路と大分県側一般有料道路宇佐別府道路に直結し、並行する一般国道10号等と一体的に機能することにより、地域間交通の円滑化に寄与し、効率的で信頼性の高いネットワークの充実を図り、北九州市内及び大分市内を結ぶ主要アクセスルートとして、重要な役割を果たします。

当初計画

地元要望を基に当該箇所の施工計画を策定

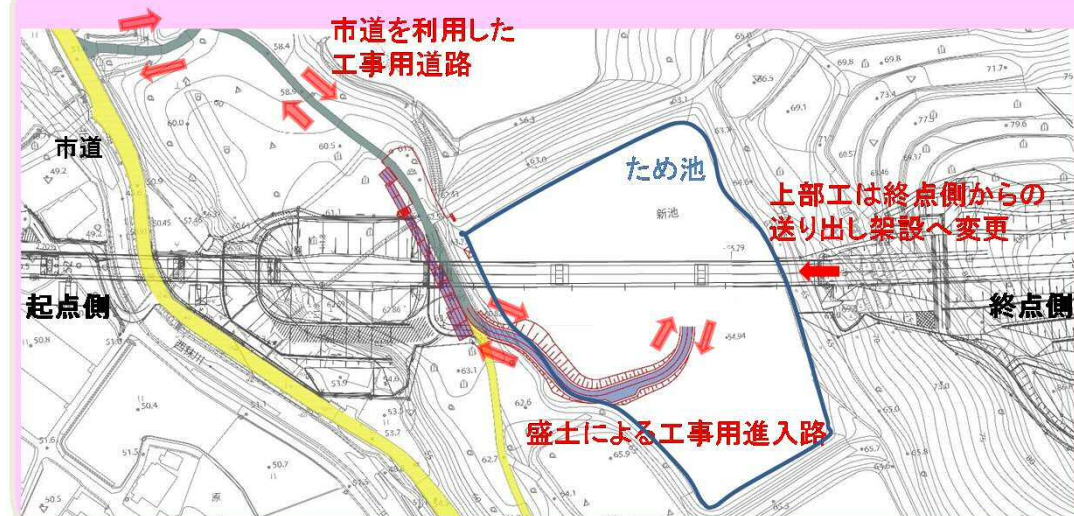
- ・**終点側**からの進入
- ・**仮栈橋**による**3農閑期**での橋梁施工



経営努力による変更

用地取得に想定以上の時間を要し供用工程に影響したことから、全体の施工計画を見直し、下記について関係者と協議・調整

- ・**工事用道路計画**の見直し
- ・**ため池部施工期間**の見直し
- ・**仮栈橋から盛土へ進入路計画**の変更



ため池内橋梁施工の当初計画

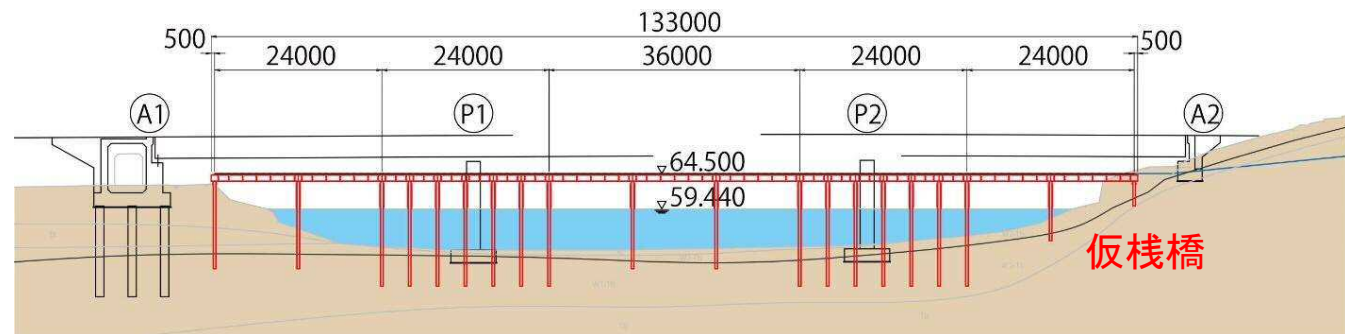
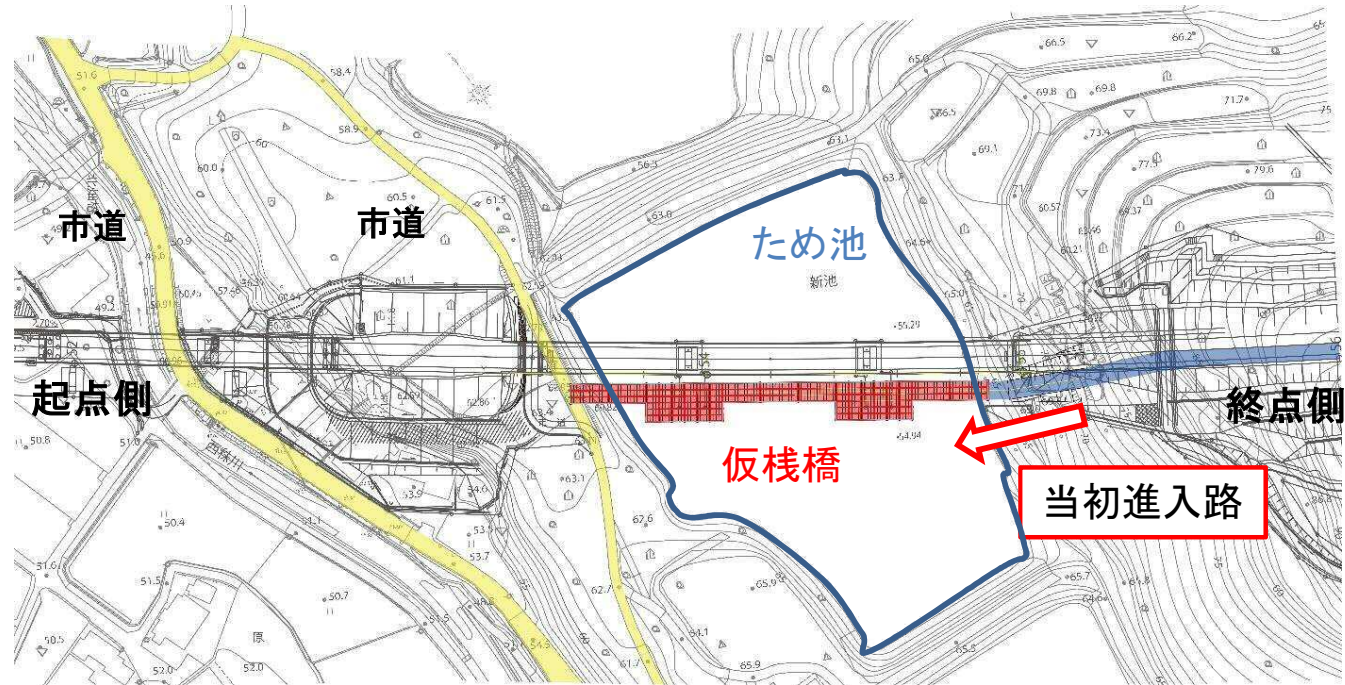
設計協議において工事用道路及びため池部の施工に関する**厳しい条件**

【地元要望事項】

- ・工事用車両は**近接市道を使用しない**
(車道幅員が狭い、通学路として使用)
- ・**ため池部の施工は農業用水として使用しない11月～1月(農閑期)の3ヶ月間**
- ・ため池の**堤体を掘削する作業は禁止**

上記の条件を踏まえ、当初計画では、

- ・**本線終点側からの進入**
- ・農繁期も存置可能な**仮栈橋を用いて3農閑期で橋梁を施工**する計画とし、設計協議確認書を締結



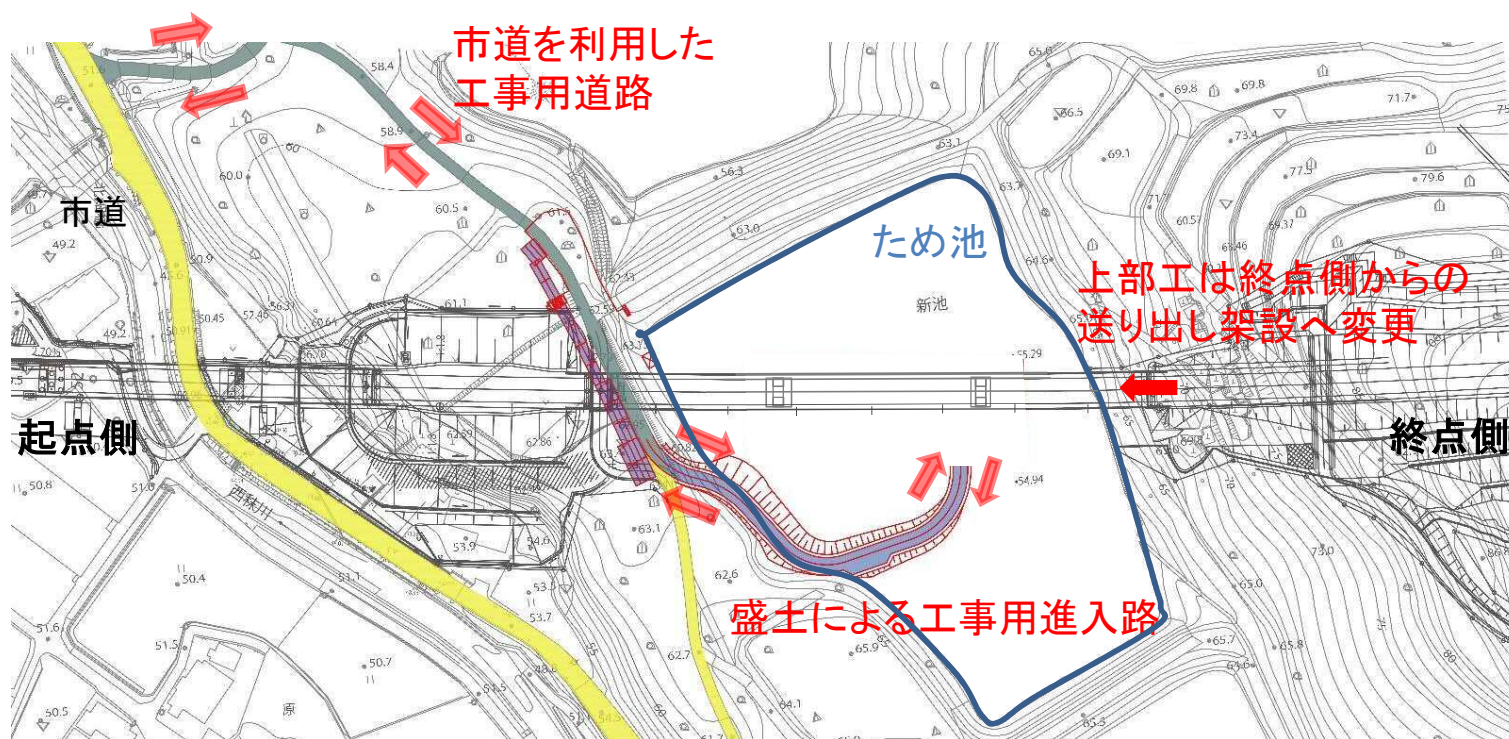
ため池部の橋梁施工方法の変更

用地取得に想定以上の時間を要したことから、当初計画していた3農閑期内での施工が困難な状況となり、供用工程に影響。3農閑期での施工を可能とし、かつコスト縮減が可能となる施工計画を再度立案

- ・市道を利用し、起点側から盛土進入路により進入する計画に変更
- ・施工可能期間を11月～1月の3ヶ月から10月～2月の5ヶ月間に延長
- ・上部工架設工法はトラッククレーン架設から、仮栈橋を使用しない送り出し架設へ変更

上記変更内容について地元及び水利組合と繰り返し協議・調整を行い、施工計画を変更

⇒当初計画どおり3農閑期での施工及びコスト縮減を実現



変更計画に関する取組み①

市道の工事用車両の使用

車両が離合できるように**待避所を4か所設置**。また、**通学時間帯の使用を避け**、交通安全要員を配置し安全を確保

ため池部の施工期間

過去の水利用実態を調査し、水利用が確認された3月～9月の期間を除き、**10月～2月の5ヶ月間**を施工期間とすることを**水利組合と繰返し協議**

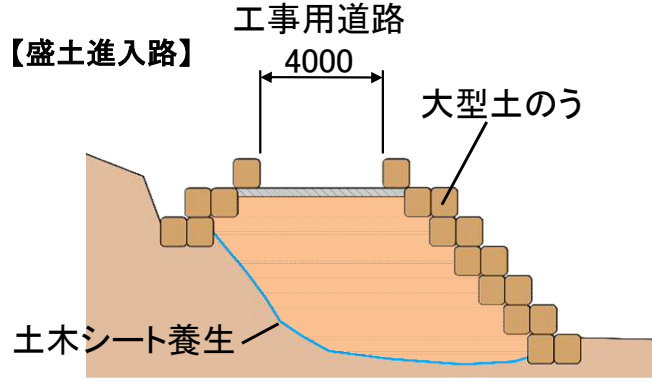
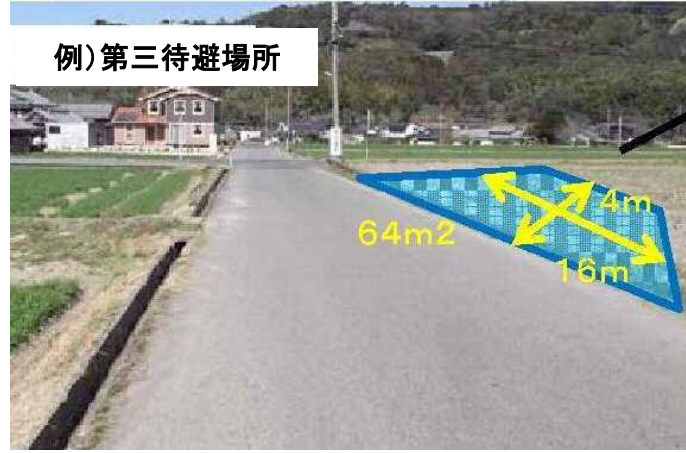
盛土進入路

進入路は**貼付盛土**とし、堤体の掘削を回避。また、**農繁期には進入路を撤去し**、ため池の貯水容量を確保。さらに、施工後の具体的な復旧方法及び施工計画を具体的かつ丁寧に説明

凡例

	工事車両走行路
	ガードマン配置
	待機場所

退避箇所と交通安全要員の配置位置



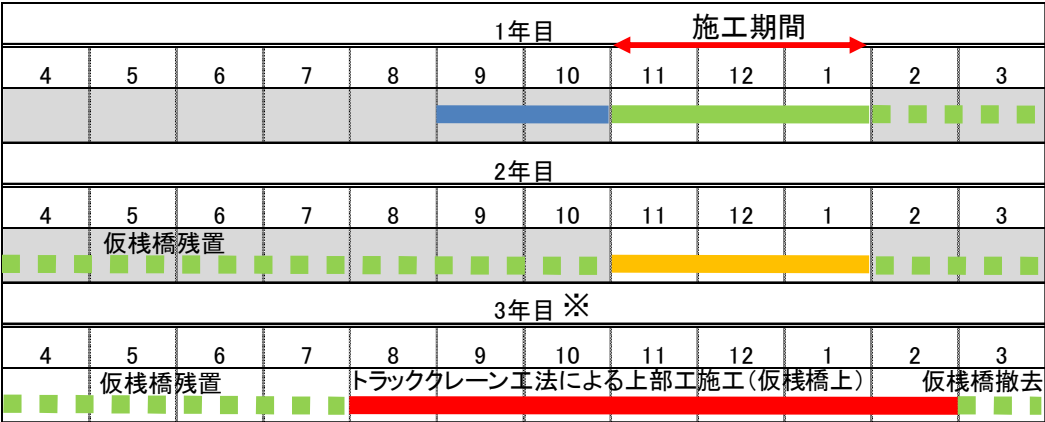
工事用道路盛土断面図



変更計画に関する取組み②

■ため池部の施工工程

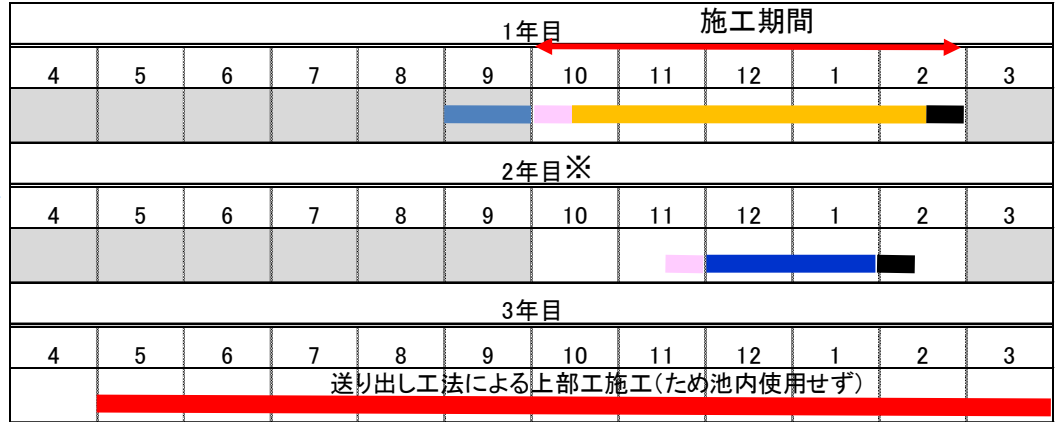
【当初】 ■準備工 ■仮棧橋施工 ■下部工施工 ■上部工施工



※当初計画での3年目は仮棧橋上での施工のため、農閑期の制約無

【変更】 ■準備工 ■進入路設置・地盤改良工 ■下部工施工

■進入路撤去 ■堤体復旧 ■上部工施工



※2年目は上記に加え、送り出しヤード(A2背面の切土)の整備を実施

■経緯

年月	経緯(協議・現場作業等)	協定・設計
平成19年4月	設計協議開始(当初計画)	
平成21年5月	地元よりため池施工条件の提示	
平成22年7月	設計協議確認書締結	
平成23年3月～	水利組合との施工計画変更協議	
平成23年8月	施工計画の変更を了承(覚書締結)	

地元及び関係機関と協議し同意を得て、橋梁の施工方法等を変更したことは、**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》

用地取得状況に対応し、橋梁の施工方法を
仮橋から土工に変更したことにより施工費を縮減

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