

運用指針

第2条①-イ

地権者、関係機関などへの提案及び協議

借地による道路切り替え回数の削減

(東京外環自動車道 ^{マツド}松戸IC ~ ^{コウヤ}高谷JCT)

当初計画

- ・東京外環自動車道掘割部工事に伴い、**県道の切り替えが複数回必要**
- ・企業との本線部の**用地買収交渉が非常に難航したことから借地交渉は難しいと判断**
- ・**企業所有地に支障のない県道の切り替え計画を立案**(県道切り替え回数;4回、全体施工期間;3年3ヵ月)

【ステップ① ~H24.9】

【ステップ② H24.10~3ヵ月】

【ステップ③ H25.1~(2年10ヵ月)】

【ステップ④ H27.11~(2ヵ月)】

【ステップ⑤ H28.1】



経営努力による変更

- ・県道利用者及び沿線住民に対し、夜間工事の騒音等の影響を低減させるため、県道の切り替え計画を再検討
- ・**企業所有地を借地し**、切り替える県道の線形を見直すことで上流側特殊人坑と下流側特殊人坑の同時施工が可能となり、**切り替え回数を2回に削減**、施工期間も短縮(2ヵ月)できることに着目
- ・企業に借地協議を行い、工事中の騒音・振動対策、借地後の復旧方法を説明し借地の了解を得る

【ステップ① ~H24.9】

【ステップ② H24.10~(3年1ヵ月)】

【ステップ③ H27.11】



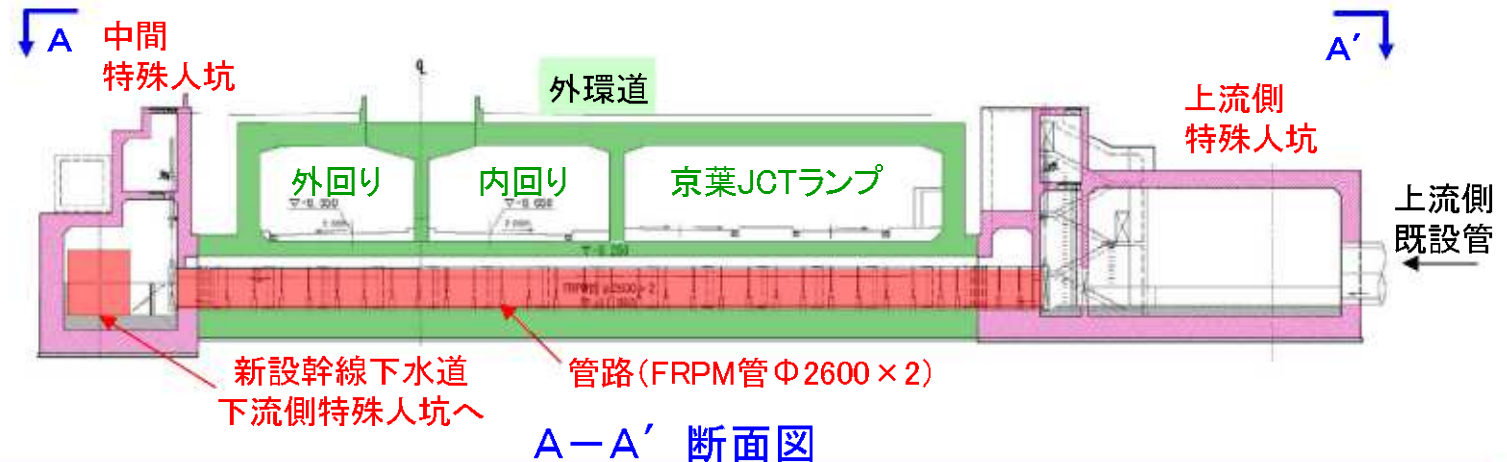
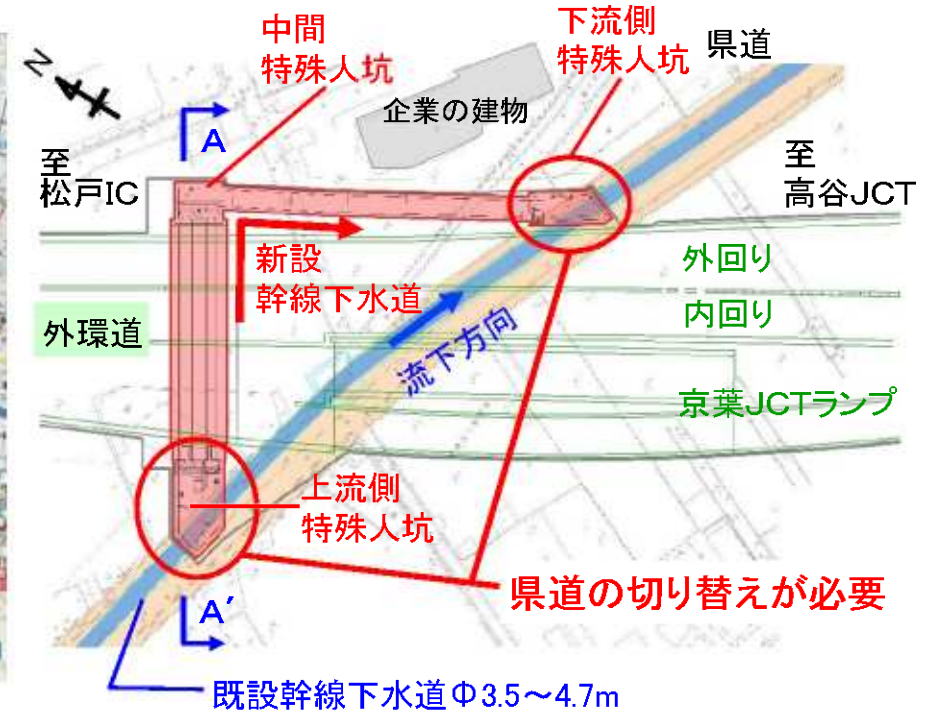
東京外環自動車道 マッド 松戸IC～コウヤ 高谷JCT間の路線概要



- ・東京外環自動車道は、都心から半径約15kmの地域を環状に結ぶ幹線道路で、全体延長約85kmのうち、東京都世田谷区から千葉県市川市に至る約67kmが都市計画決定されており、そのうち大泉～三郷南間の約34kmが現在供用中
- ・千葉県区間は松戸市から市川市に至る延長約12.1kmの区間
- ・この地域は南北をアクセスする道路が少なく、東京外環自動車道の開通により、慢性的な渋滞、交通環境悪化の解消が期待されている

県道及び既設幹線下水道交差部における工事内容

- ・東京外環自動車道掘割部工事にあたり、支障となる県道直下の既設幹線下水道を移設
- ・幹線下水道の移設工事及び本線掘割部の掘削工事のために県道の切り替えが必要



※特殊人坑とは
幹線下水道の維持管理を行うために地上から埋設管に出入りするためのマンホール

県道切り替えにおける当初計画

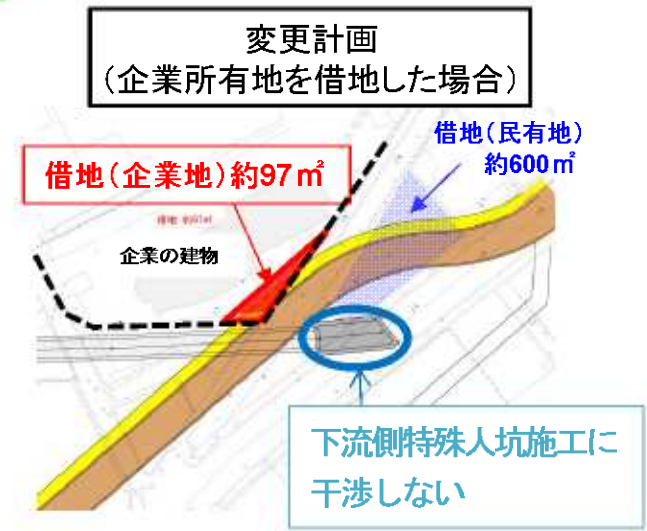
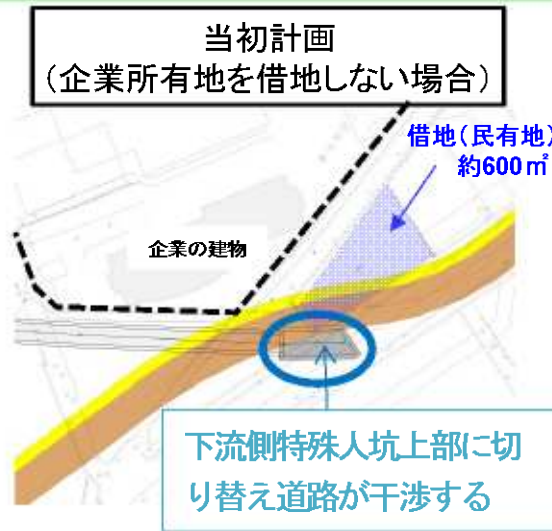
- ・本線用地の土地所有者の一人は企業
- ・当該企業は都市計画を踏まえ建物や園地を配置していたが、その後、平成8年に高架構造から半地下構造に都市計画が変更され、用地買収範囲が増えたことから**交渉が非常に難航**
- ・このことから、**用地買収に加え、更に借地の交渉は難しいと判断し**、企業所有地に支障のない形で県道を切り替えながら施工を進める計画を立てた
(県道の切り替え回数は4回で計画)
- ・県道は主要幹線道路(16,000台/日)のため、**長期間にわたる通行止めは現実的ではなく**、県道の切り替えも夜間施工が条件
- ・県道の切り替えは**長期間(延べ3年3ヵ月)**にわたる計画



施工ステップ	ステップ1 ～H24.9	ステップ2 H24.10～(3ヵ月)	ステップ3 H25.1～(2年10ヵ月)	ステップ4 H27.11～(2ヵ月)	ステップ5 H28.1
切り替え回数	現況	1回目	2回目	3回目	4回目
施工図					
施工内容	現況道路に影響が無い範囲での地中連続壁を施工	外回り側の道路切り替えにより地中連続壁を施工	内回り側の道路切り替えにより地中連続壁、本線及び下水幹線部の施工	道路を再度切り替えて下流側特殊人坑構築	施工完了後、当初の道路線形に復元

県道切り替えにおける変更計画

- ・県道利用者及び沿線住民に対し、夜間工事の騒音等の影響を低減させるため、県道の切り替え計画を再検討
- ・**企業所有地を借地し、切り替える県道の線形を見直す(企業所有地側に3m移す)**ことで上流側特殊人坑と下流側特殊人坑の同時施工が可能となり、**切り替え回数を2回に削減、施工期間も2ヵ月短縮**できることに着目
- ・企業に**借地協議**を実施



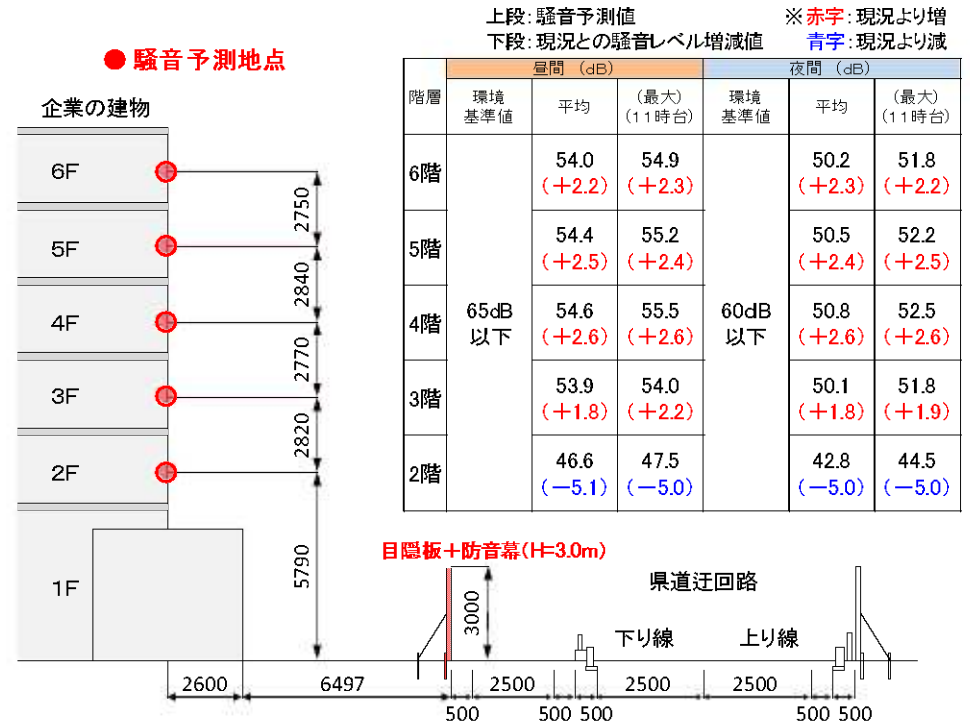
施工ステップ	ステップ1 ～H24.9	ステップ2 H24.10～(3年1ヵ月)	ステップ3 H27.11
切り替え回数	現況	1回目	2回目
施工図			
施工内容	現況道路に影響が無い範囲の施工	借地を行い一括迂回と施工 [地中連続壁の併合→掘削 →特殊人坑・函体施工]	施工完了後、当初の道路線形に復元

協議に対する取組み

土地所有者(企業)との協議(5回)

- ・県道の切り替え回数の削減により工期を短縮し、企業所有地への**影響期間を短縮**
- ・借地した場合の騒音・振動に対する土地所有者の懸念に対して騒音対策、復旧方法、工期短縮について丁寧に説明
- ・切り替え時の県道からの**騒音予測を行い、騒音対策の実施**(目隠し板H=3m+防音幕及び反対車線の防音幕の設置)
- ・**使用機械の変更**による発生土のふり作業時に発生する**振動レベルの緩和対策**を提示
- ・切り替え前に行っている安定処理工や杭打ち作業時の**振動レベルの実測値**を提示
- ・借地について了解を得る

騒音予測と目隠し板・防音幕による騒音対策



振動レベルの測定



工種	実測値	基準値	判定
安定処理工	59 dB	< 75 dB	0 K
地中連続壁工	52 dB	< 75 dB	0 K

筒状の回転式ふり分け機による振動対策



協議経緯

年月	経緯(協議・現場作業等)	協定・設計
平成12年10月	設計・用地説明会	
平成13年～平成18年	用地買収交渉	
平成18年3月		協定締結(会社・機構)
平成19年3月	用地買収契約締結	
平成22年6月～平成24年7月	借地協議を実施し、了解を得る	
平成23年6月	工事契約	

経営努力要件適合性について

土地所有者(企業)と協議し、借地の同意を得て県道の切り替え回数を削減したことは、**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》

土地所有者(企業)と協議し、借地により県道の切り替え回数を削減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