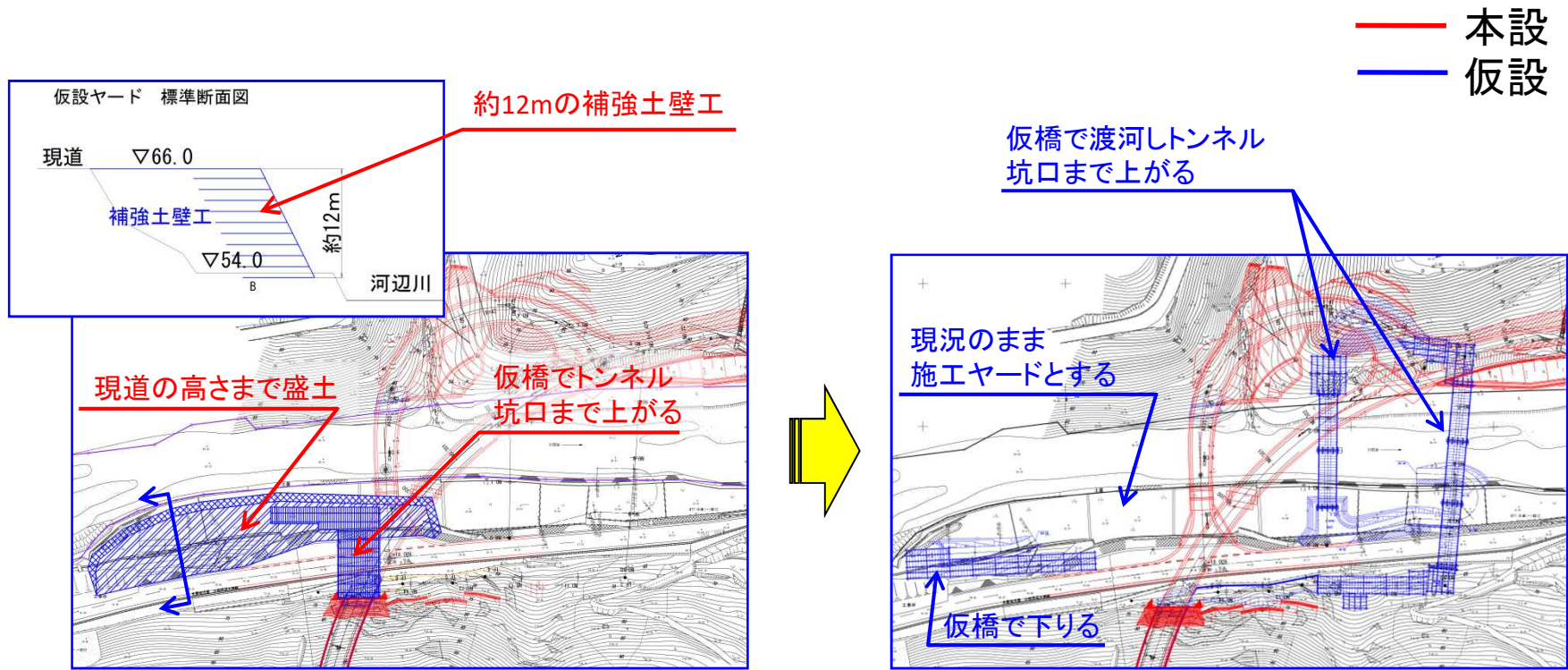


# 施工ヤード及び工事用進入路計画の見直し



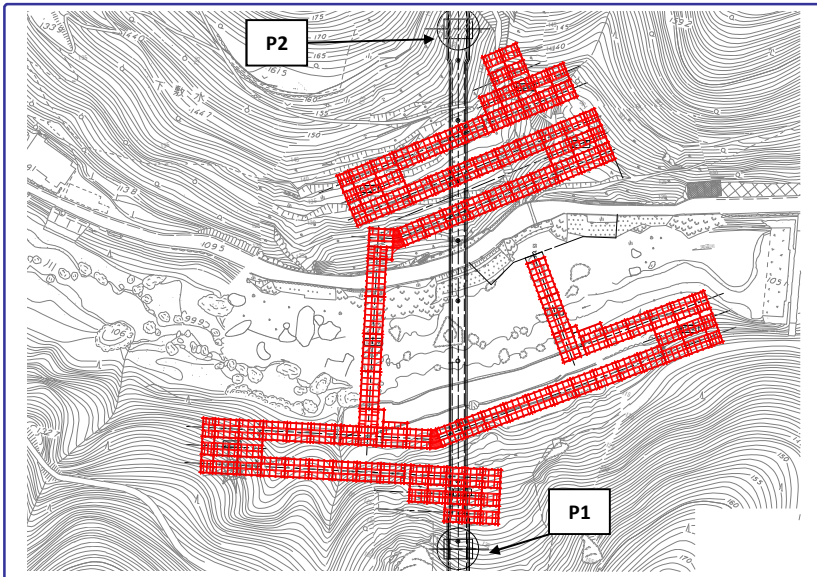
愛の森トンネルまでの進入路の設置方法について、当初計画では、県道下の平場より、盛土構造で施工ヤードを構築することとしていたが、盛土の規模が非常に大きく(高さ約12m)、橋梁工事との並行作業が困難になることから、工事用進入路を仮橋構造としたことで、約40百万円のコスト縮減となる。

さらに、仮橋構造であれば、当該仮橋は上鹿野川第1橋梁及び上鹿野川第2橋梁の施工にも使用でき、さらなるコスト縮減や工期短縮が可能になる。

# 工事用道路のルート見直し

採用

CASE-1 ; 当初案

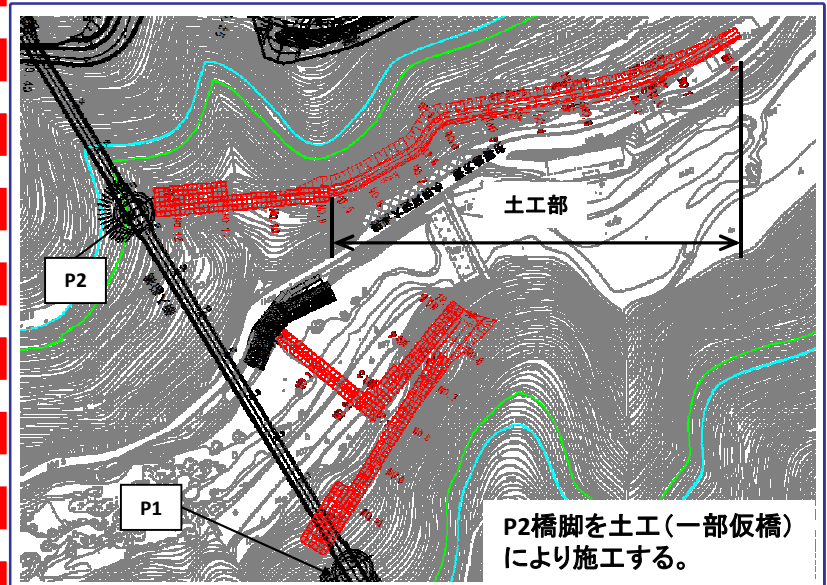


P1橋脚～P2橋脚を全て仮橋により施工する。

工事費 ; 848百万円



CASE-2 ; ルート変更案



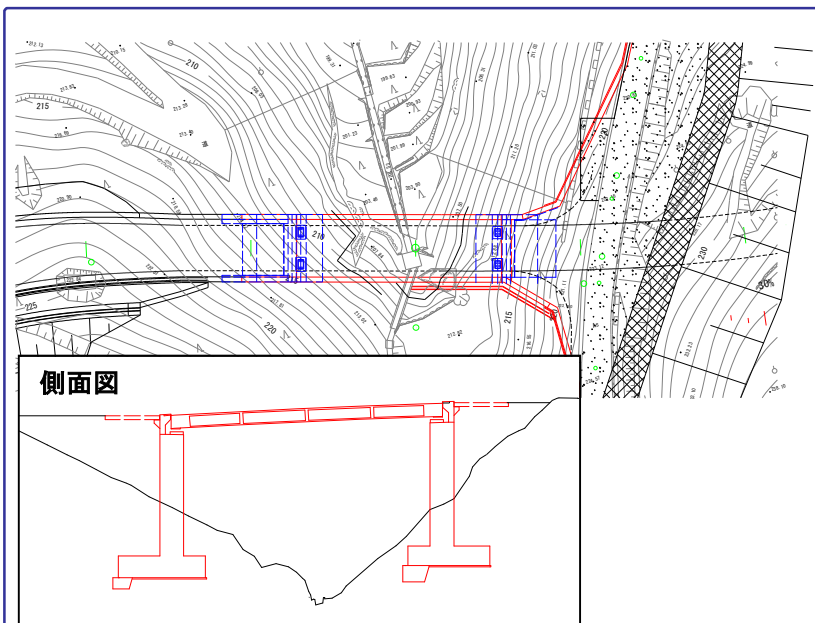
P2橋脚を土工(一部仮橋)により施工する。

工事費 ; 480百万円

新入船橋(P1、P2橋脚)の施工に必要な工事用道路を仮架橋により計画しているが、工事に要する期間が長期にわたり鋼材の賃料等が増加することが懸念されたためルート変更の検討を行った。

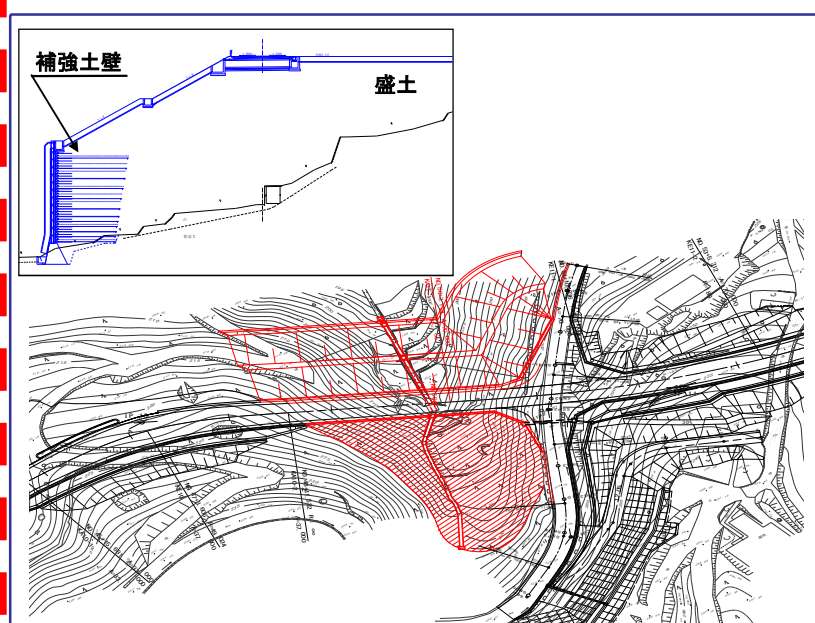
今回、ルート変更により、約368百万円のコスト縮減、またP1橋脚とP2橋脚の工事用道路が別ルートとなり同時施工が可能となることで工期短縮が図れた。

CASE-1 ; 当初案



工事費 ; 321百万円

CASE-2 ; 構造変更案



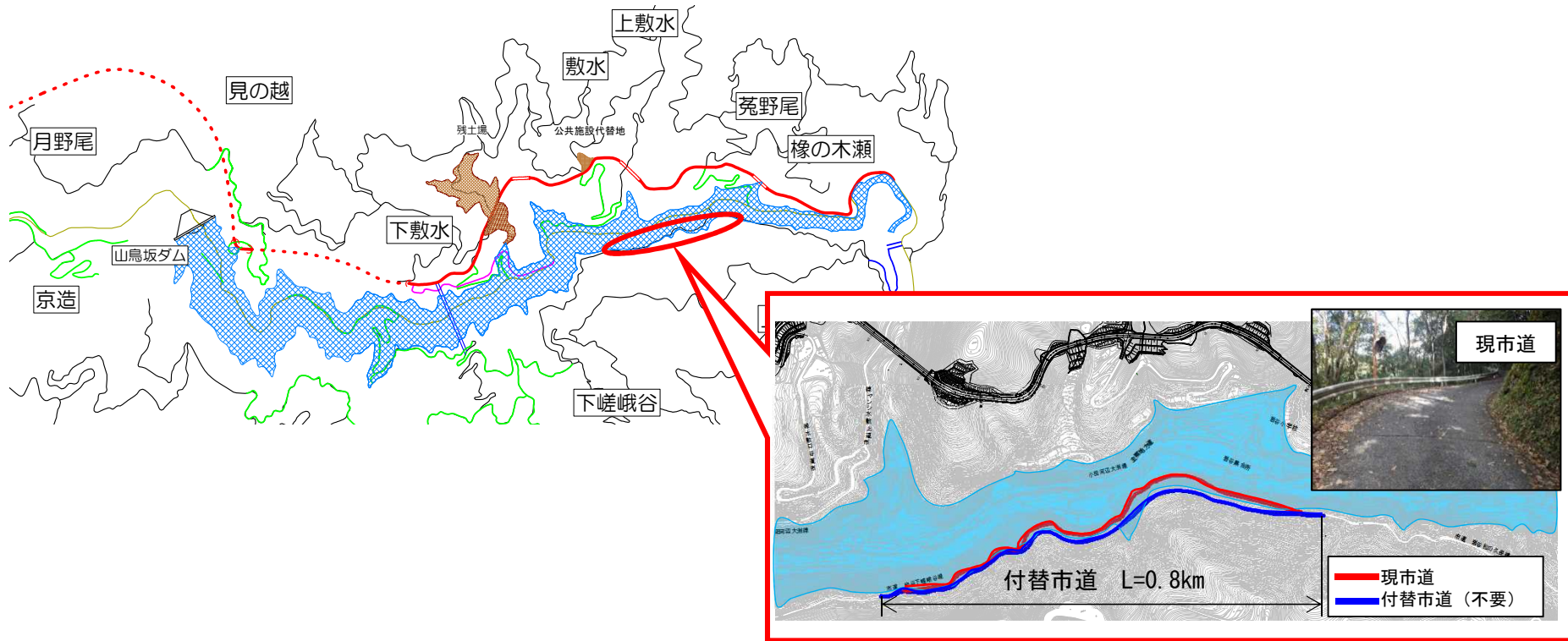
工事費 ; 122百万円

比較

橋梁構造であるため、大規模な工事となり工事費の増加、施工期間の長期化が懸念されたことから代替案の検討を行った。

構造変更の検討を行い、約199百万円のコスト縮減となることに加えて、現道の制約を受けずに施工可能となり工期短縮が可能となる。





ダム貯水池上昇で洪水時にのみ一時的に水没、かつ洪水時に利用が想定されない施設で、水没による損傷等に対し、堰堤維持費等での実損額の補填又は災害復旧事業で対応。

上記により、付替市道の整備延長が0.8km縮減し、9.5億円のコスト縮減となる。

※「ダム建設の合理化に関する堰堤維持事業等の拡充制度」(平成31年3月29日付 国水環第222号 国水治第197号)を活用