

基準は、食事施設等を地上に設ける場合においては、次のいずれにも適合する場所であることとする。

一 食事施設等の道路の区域内の地面に接する部分は、車道以外の道路の部分にあること。

二 自転車道、自転車歩行者道又は歩道上に設ける場合においては、道路の構造からみて道路の構造又は交通に著しい支障のない場合を除き、当該食事施設等を設けたときに自転車又は歩行者が通行することができる部分の一方の側の幅員が、国道にあつては道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第十条第三項 本文、第十条の二第二項又は第十一条第三項に規定する幅員、都道府県道又は市町村道にあつてはこれらの規定に規定する幅員を参酌して法第三十条第三項 の条例で定める幅員であること。

2 第十条第一号（口及びハに係る部分に限る。）及び第二号から第五号までの規定は、食事施設等について準用する。

2.3. 都市再生特別措置法

2.3.1. 第45条の2

(都市再生歩行者経路協定の締結等)

第四十五条の二 都市再生緊急整備地域内の一団の土地の所有者及び建築物等の所有を目的とする地上権又は賃借権（臨時設備その他一時使用のため設定されたことが明らかなものを除く。以下「借地権等」という。）を有する者（土地区画整理法第九十八条第一項（大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法（昭和五十年法律第六十七号。以下「大都市住宅等供給法」という。）第八十三条において準用する場合を含む。以下同じ。）の規定により仮換地として指定された土地にあっては、当該土地に対応する従前の土地の所有者及び借地権等を有する者。以下この章において「土地所有者等」と総称する。）は、その全員の合意により、当該都市再生緊急整備地域内における都市開発事業の施行に関連して必要となる歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための経路（以下「都市再生歩行者経路」という。）の整備又は管理に関する協定（以下「都市再生歩行者経路協定」という。）を締結することができる。ただし、当該土地（土地区画整理法第九十八条第一項の規定により仮換地として指定された土地にあっては、当該土地に対応する従前の土地）の区域内に借地権等の目的となっている土地がある場合においては、当該借地権等の目的となっている土地の所有者の合意を要しない。

2 都市再生歩行者経路協定においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 都市再生歩行者経路協定の目的となる土地の区域（以下「協定区域」という。）及び都市再生歩行者経路の位置
- 二 次に掲げる都市再生歩行者経路の整備又は管理に関する事項のうち、必要なもの
 - イ 前号の都市再生歩行者経路を構成する道路の幅員又は路面の構造に関する基準
 - ロ 前号の都市再生歩行者経路を構成する施設（エレベーター、エスカレーターその他の歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のために必要な設備を含む。）の整備又は管理に関する事項
 - ハ その他都市再生歩行者経路の整備又は管理に関する事項
- 三 都市再生歩行者経路協定の有効期間
- 四 都市再生歩行者経路協定に違反した場合の措置

3 都市再生歩行者経路協定においては、前項各号に掲げるもののほか、都市再生緊急整備地域内の土地のうち、協定区域に隣接した土地であって、協定区域の一部とすることにより都市再生歩行者経路の整備又は管理に資するものとして協定区域の土地となることを当該協定区域内の土地に係る土地所有者等が希望するもの（以下「協定区域隣接地」という。）を定めることができる。

4 都市再生歩行者経路協定は、市町村長の認可を受けなければならない。

2.3.2. 第46条の10,11

(都市再生整備計画)

第四十六条

10 第二項第二号イ若しくはへに掲げる事業に関する事項又は同項第三号に掲げる事項には、道路法第三十二条第一項第一号又は第四号から第七号までに掲げる施設、工作物又は物件（以下「施設等」という。）のうち、都市の再生に貢献し、道路（同法による道路に限る。第六十二条において同じ。）の通行者又は利用者の利便の増進に資するものとして政令で定めるものの設置（道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃その他の措置であって当該施設等の設置に伴い必要となるものが併せて講じられるものに限る。）であって、同法第三十二条第一項又は第三項の許可に係るものに関する事項を記載することができる。

11 市町村は、都市再生整備計画に前項の施設等の設置に関する事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、同項の許可の権限を有する道路管理者（道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。以下同じ。）及び都道府県公安委員会に協議し、その同意を得なければならない。

2.3.3. 第62条

第四款 道路の占用の許可基準の特例

第六十二条 都市再生整備計画の区域内の道路の道路管理者は、道路法第三十三条第一項の規定にかかわらず、都市再生整備計画の計画期間内に限り、都市再生整備計画に記載された第四十六条第十項に規定する事項に係る施設等のための道路の占用（同法第三十二条第二項第一号に規定する道路の占用をいい、同法第三十三条第二項に規定するものを除く。）で次に掲げる要件のいずれにも該当するものについて、同法第三十二条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

一 道路管理者が施設等の種類ごとに指定した道路の区域内に設けられる施設等（当該指定に係る種類のものに限る。）のためのものであること。

二 道路法第三十三条第一項の政令で定める基準に適合するものであること。

三 その他安全かつ円滑な交通を確保するために必要なものとして政令で定める基準に適合するものであること。

2 道路管理者は、前項第一号の道路の区域（以下この条において「特例道路占用区域」という。）を指定しようとするときは、あらかじめ、市町村の意見を聴くとともに、当該特例道路占用区域を管轄する警察署長に協議しなければならない。

3 道路管理者は、特例道路占用区域を指定するときは、その旨並びに指定の区域及び施設等の種類を公示しなければならない。

4 前二項の規定は、特例道路占用区域の指定の変更又は解除について準用する。

5 第一項の許可に係る道路法第三十二条第二項及び第八十七条第一項の規定の適用については、同法第三十二条第二項中「申請書を」とあるのは「申請書に、都市再生特別措置法第四十六条第十項の措置を記載した書面を添付して、」と、同法第八十七条第一項中「円滑な交通を確保する」とあるのは「円滑な交通を確保し、又は道路交通環境の維持及び向上を図る」とする。

2.4. 都市再生特別措置法施行令

2.4.1. 第14条

(市町村が行うことができる国道又は都道府県道の維持又は修繕)

第十四条 法第四十六条第八項の政令で定める国道又は都道府県道の維持又は修繕は、前条第一号に規定する車線の維持又は修繕とする。

2.4.2. 第18条

(道路管理者の権限の代行)

第十八条 法第五十八条第四項の規定により市町村が道路管理者に代わって行う権限は、道路法施行令第四条第一項第一号、第三号（道路法第二十二条第一項の規定に係る部分に限る。）、第四号、第五号、第十四号、第十五号（同法第四十六条第一項第二号の規定に係る部分に限る。次項において同じ。）、第二十一号、第二十二号、第二十四号、第二十五号及び第二十九号（同法第九十五条の二第一項の規定による意見の聴取又は通知に係る部分に限る。）並びに第四条の二第一項第二号（同法第二十二条第一項の規定に係る部分に限る。）及び第三号に掲げるもののうち、市町村が道路管理者と協議して定めるものとする。この場合において、当該市町村は、成立した協議の内容を公示しなければならない。

2 市町村は、法第五十八条第四項の規定により道路管理者に代わって道路法施行令第四条第一項第一号、第十四号又は第十五号に掲げる権限を行った場合には、遅滞なく、その旨を道路管理者に通知しなければならない。

3 第一項に規定する市町村の権限は、法第五十八条第三項の規定に基づき公示される国道の新設等又は国道の維持等の開始の日から国道の新設等又は国道の維持等の完了の日までに限り行うことができるものとする。ただし、道路法施行令第四条第一項第二十四号及び第二十五号に掲げる権限については、国道の新設等又は国道の維持等の完了の日後においても行うことができる。

2.5. 都市再生(整備)歩行者経路協定認可要領

(目的)

第1条 本要領は、都市再生特別措置法（以下「法」という。）第45条の2第1項（第72条の2第1項）に規定する都市再生（整備）歩行者経路協定に関し、必要な事項を定める。

(都市再生歩行者経路協定の認可の申請)

第2条 法第45条の2第4項の規定による都市再生歩行者経路協定の認可を受けようとする者は、都市再生歩行者経路協定認可申請書（別紙様式1）の正本及び副本にそれぞれ次の各号に掲げる図書を添えて市長に提出するものとする。

- (1) 都市再生歩行者経路協定書
- (2) 都市再生歩行者経路協定締結の理由を記載した書面
- (3) 都市再生歩行者経路協定の区域及び位置を示す図面
- (4) 申請者が都市再生歩行者経路協定の認可申請に係る代表者であることを証する書面
- (5) 土地所有者等（法第45条の2第1項に規定する土地所有者等をいう。以下同じ。）の全員の住所、氏名、権利の種別並びに権利の目的となっている土地及び建築物の所在地を記載した書面。
- (6) 土地及び建物の登記簿謄本
- (7) 法第45条の2第3項に規定する協定区域隣接地（以下「協定区域隣接地」という。）を定める場合には、当該協定区域隣接地の区域及び位置を示す図面
- (8) 前各号に掲げるもののほか市長が必要と認める図書

(都市再生歩行者経路協定の変更又は廃止の認可の申請)

第3条 法第45条の5第1項又は法第45条の9第1項の規定による都市再生歩行者経路協定の変更又は廃止の認可を受けようとする者は、都市再生歩行者経路協定変更・廃止認可申請書（別紙様式2）の正本及び副本にそれぞれ次の各号に掲げる図書（都市再生歩行者経路協定を廃止しようとする場合においては、第1号、第3号及び第8号に規定する書類を除く。）を添えて市長に提出するものとする。

- (1) 都市再生歩行者経路協定の変更書
- (2) 都市再生歩行者経路協定の変更又は廃止の理由を記載した書面
- (3) 変更した都市再生歩行者経路協定の区域及び位置を示す図面
- (4) 申請者が都市再生歩行者経路協定の変更又は廃止の認可申請に係る代表者であることを証する書面
- (5) 土地所有者等の全員の住所、氏名、権利の種別並びに権利の目的となっている土地及び建築物の所在地を記載した書面。
- (6) 土地及び建物の登記簿謄本
- (7) 都市再生歩行者経路協定の廃止の場合、土地所有者等の過半数の合意のあったことを証する書面

都市再生(整備)歩行者経路協定認可要領(例)

- (8) 協定区域隣接地を定めている場合には、変更した協定区域隣接地の区域及び位置を示す図面
- (9) 前各号に掲げるもののほか市長が必要と認める図書

(都市再生歩行者経路協定に係る認可の通知)

第4条 市長は、第2条又は第3条の認可をしたときは、当該認可を受けた者に対し都市再生歩行者経路協定認可通知書（別紙様式3）又は都市再生歩行者経路協定変更・廃止認可通知書（別紙様式4）によりその旨通知するものとする。

(都市再生歩行者経路協定区域内の借地権消滅等届)

第5条 法第45条の6第3項の規定による届出をしようとする者は、借地権消滅等届(別紙様式5)に都市再生歩行者経路協定区域から除かれるべき事実が生じたことを証する書類及び土地の位置を表示した図面を添えて市長に提出するものとする。

(都市再生歩行者経路協定加入届)

第6条 法第45条の8第1項又は第2項の規定により都市再生歩行者経路協定に加わろうとする者は、都市再生歩行者経路協定加入届(別紙様式6)に土地の登記簿謄本及び土地の位置を表示した図面を添えて、市長に提出しなければならない。

(一人都市再生歩行者経路協定の効力発効届)

第7条 法第45条の11第4項の規定により当該都市再生歩行者経路協定が効力を有することとなったときは、同条第2項の規定による認可を受けた者は、一人都市再生歩行者経路協定効力発生届(別紙様式7)に新たに土地所有者等となった者の土地又は建築物の登記簿謄本及び土地又は建築物の位置を表示した図面を添えて市長に提出するものとする。

2.6. 道路の占用の許可基準を定める要綱（名古屋市）

2.6.1. 第1条

（一般基準）

第1条 地面に接して設ける占有物件の占有の場所については、次の各号に掲げるところによるものとする。

- (1) 原則として、歩道を有する道路においては歩道内の車道寄り、歩道を有しない道路においては路端寄りで、かつ、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのない場所に設けること。
- (2) 歩道上に占有物件を設ける場合は、この要綱に特別の定めがあるものを除き、歩道の有効幅員を2メートル以上確保し、かつ、歩車道境界から0.25メートル以上離すこと。ただし、公益上やむを得ないと認められる場合は、この限りでない。
- 2 占有物件の形状及び色彩は、美観を損なわないもので、かつ、周辺景観と調和したものであること。また、信号機又は道路標識の効用を妨げないものであること。
- 3 この要綱に特別の定めがあるものを除き、占有物件に広告物を添加（貼付及び塗布を含む。）してはならない。
- 4 占有者名を表示する場合については、表示範囲は、この要綱に特別の定めがある場合を除き、縦5センチメートル以下、横10センチメートル以下とする。

2.6.2. 第2条

（二次占有）

第2条 占有物件を占有の目的以外の目的で使用すること又は占有物件に他の物件を添加すること（以下「二次占有」という。）はできないものとする。ただし、法令又はこの要綱に特別の定めがあるものは、この限りでない。

2.6.3. 第17条

（臨時広告塔）

第17条 臨時広告塔の占有については、次の各号に掲げるところによるものとする。

- (1) 国、地方公共団体その他これらに準ずる団体が設けるものであること。
- (2) 広報、全市的なイベントなど公共的な目的のために、臨時に設けるものであること。
- (3) 占有の場所は、次の場所であること。
 - ア 法敷又は余剰地
 - イ 歩道内の路面以外の部分又は路面内の広場的空間のある部分で、交通に支障を及ぼすおそれのない場所
- (4) 高さは4メートル以下、主たる部分の周囲は2メートル以下であること。ただし、全市的なイベントなどでやむを得ないと認められる場合は、高さは9メートル以下、主たる部分の周囲は6メートル以下とすることができる。
- (5) 基礎部分は、道路及び地下埋設物の構造に支障を及ぼさないものであること。

2.6.4. 第35条

（地下街）

第35条 地下街の占有については、「名古屋市地下街基本方針」（平成16年3月1日制定）に定めるところによるものとする。

2.6.5. 第37条

（地下通路）

第37条 地下通路（地下街の公共地下歩道を除く。）の占有については、次の各号に掲げるところによるものとする。

- (1) 歩行者の安全の確保、道路交通の円滑化その他公共的な利便に寄与すると認められるもので、かつ、次に掲げる施設どうしの連絡のために設けるものであること。

- ア 国又は地方公共団体が設ける施設
 - イ 都市計画施設又は市街地再開発事業により設けられる施設
 - ウ 学校、病院その他これらに類する施設
 - エ その他施設間の連絡が特に必要と認められる施設
- (2) 現在及び将来の地下空間の公共的な利用に支障を及ぼすおそれのないものであること。
 - (3) 通路の幅員は、通行する人数等に応じ最小限とし、原則として6メートル以下であること。
 - (4) 通路内の高さは、2.5メートル以上であること。
 - (5) 通路の頂部と路面との距離は、3.5メートル以上であること。ただし、公益上やむを得ないと認められる場合は、2.5メートル以上とすることができる。
 - (6) 出入口は、原則として道路敷地外に設けること。
 - (7) 通路及びこれに接続する施設は、防災上有効な構造とすること。

2.6.6. 第49条

(地下街広告)

第49条 地下街広告の占用については、次の各号に掲げるところによるものとする。

- (1) 地下街設置者が設けるものであること。
- (2) 広告物の掲出にあたっては、難燃材料、準不燃材料又は不燃材料による収納枠を設置し、その中に広告物を掲出すること。ただし、広告物の材料に難燃材料、準不燃材料又は不燃材料を用いる場合はこの限りではない。
- (3) 収納枠及び広告物(以下この条及び次条において「収納枠等」という。)の形状は、通路歩行者の支障とならないものとし、設置位置や規格は統一し、美観を損なわないものであること。
- (4) イルミネーション、ネオンサイン、映像装置その他これらに類するものを使用しないこと。ただし、非常時に避難誘導等の情報案内ができるもので、かつ、平常時に一定の割合で公共情報を案内するものについては、この限りではない。
- (5) 収納枠等の掲出場所は、次に掲げるところによること。
 - ア 通路壁又は通路内の柱(以下この条及び次条において「柱」という。)であること。
 - イ 防災上支障とならない場所であること。
 - ウ 避難誘導灯や通路歩行者案内用の設備の視認性を妨げるおそれのない場所であること。
- (6) 収納枠等の大きさは、次に掲げるところによること。
 - ア 通路壁に掲出する場合、通路壁に掲出する全ての収納枠等の合計面積が、地下街全体の通路壁の合計面積の10分の2を超えないこと。
 - イ 柱に掲出する場合、柱に掲出する全ての収納枠等の合計面積が、地下街全体の柱の合計面積の10分の2を超えないこと。

2.6.7. 第50条

(地下鉄広告)

第50条 地下鉄広告の占用については、次の各号に掲げるところによるものとする。

- (1) 鉄道事業者又は軌道事業者が設けるものであること。
- (2) 広告物の掲出にあたっては、難燃材料、準不燃材料又は不燃材料による収納枠を設置し、その中に広告物を掲出すること。ただし、広告物の材料に難燃材料、準不燃材料又は不燃材料を用いる場合はこの限りではない。
- (3) 収納枠等の形状は、改札内外を問わず、通路歩行者の支障とならないものとし、設置位置や規格は統一し、美観を損なわないものであること。
- (4) 収納枠等は防災上支障となる場所及び避難誘導灯や通路歩行者案内用の設備の視認性を妨げるおそれのある場所には掲出しないこと。

- (5) イルミネーション、ネオンサイン、映像装置その他これらに類するものを使用しないこと。ただし、非常時に避難誘導等の情報案内ができるもので、かつ、平常時に一定の割合で公共情報を案内するものについては、この限りではない。
- (6) 改札外に収納枠等を掲出する場合は、次に掲げるところによること。
 - ア 通路壁に掲出する場合、通路壁に掲出する全ての収納枠等の合計面積が、改札外の通路壁の合計面積の10分の2を超えないこと。
 - イ 柱に掲出する場合、柱に掲出する全ての収納枠等の合計面積が、改札外の柱の合計面積の10分の2を超えないこと。
- (7) 改札内については、床又は天井に収納枠等を掲出しないこと。

2.6.8. 第51条

(地下通路広告)

第51条 地下通路広告の占用については、次の各号に掲げるところによるものとする。

- (1) 地下通路占用者(地下通路が道路施設である場合は、当該通路の維持管理協定を締結した者を含む。)が設けるものであること。
- (2) 形状は、通路歩行者の支障とならないものとし、設置位置や規格は統一し、美観を損なわないものであること。
- (3) イルミネーション、ネオンサイン、映像装置その他これらに類するものを使用しないこと。ただし、非常時に避難誘導等の情報案内表示ができるもので、かつ、平常時に一定の割合で公共情報を表示するものについてはこの限りでない。
- (4) 広告物を掲出する場所は通路壁とし、その範囲は原則としてそれぞれ通路壁一面又は柱表面の面積の10分の2以下であること。
- (5) 広告枠の大きさは、1箇所につき10平方メートル以下であること。
- (6) 広告枠の奥行きは、照明に必要な最小限とし、広告枠を設置することにより通路幅員を拡大しないこと。

2.6.9. 第59条

(地下街装飾)

第59条 地下街装飾の占用については、次の各号に掲げるところによるものとする。

- (1) 地下街管理者が設けるものであること。
- (2) 商業慣習上必要と認められる催事のために、臨時的に設けられるものであること。
- (3) 催事の開催にあたって、地下街管理者は、年度当初に年間催事計画書を提出すること。
- (4) 催事は、全店一斉に行うものであること。
- (5) 催事の回数は、1年度につき12回以内であること。
- (6) 設置期間は、1年度につき180日以内であること。
- (7) 吊下げ装飾は、前各号の規定によるほか、次に掲げるところによること。
 - ア 装飾物の最下部と通路面との距離は、2.5メートル以上であること。ただし、通路の有効高が3メートル未満の場合は、2.3メートル以上とすることができる。
 - イ 装飾物に使用する材料は、難燃材料、準不燃材料又は不燃材料を用いること。
 - ウ 装飾物は、特殊な発光や光の点滅をしないこと。
 - エ 地上部の出入口階段には設けないこと。
 - オ その他防災上支障となる場所には設けないこと。
- (8) ポスターは、第1号から第6号までの規定によるほか、次に掲げるところによること。
 - ア 大きさは、日本工業規格B1(728ミリメートル×1,030ミリメートル)以下であること。
 - イ ポスターは、2種類以内であること。
 - ウ ポスターの掲出は、柱1本につき1枚であること。
 - エ 地上部の出入口階段には設けないこと。
 - オ その他防災上支障となる場所には設けないこと。

2.7. 名古屋市地下街基本方針

第1章 総則

(目的)

第1条 この基本方針は、地下街の防災性並びに歩行者の安全と円滑な通行の確保及び向上に寄与することを目的とする。

(定義)

第2条 この基本方針において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

(1) 地下街 公共の用に供されている道路又は駅前広場（建設中の道路又は駅前広場を含む。）の区域内にあって、公共地下歩道等と公共地下歩道に面して設けられる店舗等が一体となった地下施設（公共地下駐車場が併設されている場合には、当該公共地下駐車場を含む。）をいう。ただし、次の各号に掲げるものは、地下街として扱わないものとする。

ア 駅務室、機械室等もっぱら駅及び公共地下歩道等の管理運営のためのもの。

イ 一団の店舗の面積が100平方メートル以下のもの。

(2) 公共地下歩道 公共の用に供されている道路又は駅前広場（建設中の道路又は駅前広場を含む。）の区域内にあり、公共の用に供されている地下通路及び地下駅の改札口外の通路をいう。

(3) 公共地下歩道等 公共の用に供されている道路又は駅前広場（建設中の道路又は駅前広場を含む。）の区域内にあり、公共の用に供されている地下通路、地下駅の改札口外の通路、広場及び階段等をいう。

(4) 店舗等 店舗、管理事務所、行政施設、交番及び案内所等をいう。

(5) 管理者等 管理者及び店舗入店者をいう。

(適用)

第3条 この基本方針は、地下街を新設又は増設する場合のほか、既設地下街における公共地下歩道等及び店舗等の改装等並びに地下街の管理について適用する。

第2章 地下街の新設及び増設に関する基準

第1節 地下街の計画

(新設、増設の計画)

第4条 地下街の新設又は増設は、土地の高度利用が図られ地上交通の著しく輻輳する地区において、公共地下歩道又は公共地下駐車場が、次の各号の要件を満たし、かつ、これらの管理等のために、必要やむを得ない場合に限るものとする。

(1) 地上交通の安全と円滑を図るため、整備する必要があるものであること。

(2) 都市計画として決定されている道路又は駅前広場であって、その立体的整備が都市計画として必要であり、これにより、地上の賑わいのある空間形成に資すること。

(3) 当該地域の状況又は交通の状況から、道路等の区域外又は上空に設けることが著しく困難又は不適當であること。

(他の計画との整合)

第5条 地下街の計画は、当該地区及び周辺地域の用途地域等の都市計画に合致したものであり、都市施設及び市街地開発事業に関する計画に適合し、かつ、それらの長期構想に支障を及ぼすおそれのないものとする。

2 主な公共地下歩道等又は公共地下駐車場は、都市計画として決定し、都市計画事業として一体で整備するものとする。

3 公共地下歩道等及び公共地下駐車場の配置及び構造は、道路又は駅前広場の計画と調和し、一体として構成され、その機能を十分発揮するよう計画するとともに、それらの規模は、当該地域の長期的な開発整備の見通しに基づき計画するものとする。

(計画内容)

第6条 計画する地下街の規模は、次の各号に規定する範囲内で公共地下歩道等又は公共地下駐車場を適正に管理し、利用するのに必要最小限のものとする。

- (1) 公共地下駐車場を併設する地下街にあっては、公共地下駐車場の部分を除く地下街の延べ面積は、原則として公共地下駐車場の部分の延べ面積を超えないこと。
 - (2) 店舗の延べ面積は、原則として地下街（公共地下駐車場を併設する地下街にあっては、公共地下駐車場の部分を除く。）の延べ面積の半分を超えないこと。
- 2 地下街の階層は、一層に限るものとする。ただし、公共地下駐車場、機械室、管理事務所及び消火用水貯水槽については、この限りでない。
 - 3 公共地下歩道等の配置等地下街の全体計画は、利用者の利便性及び緊急時の避難の容易さを考慮した簡明な形状とするものとする。
- (事業主体)

第7条 地下街の設置者及び管理者は、原則として国、愛知県及び名古屋市又はこれに準ずる公法人（駅前広場に設ける地下街にあっては、当該駅前広場に係る鉄道事業又はバスターミナル事業を営む法人を含む。）又はこれらからおおむね3分の1以上の出資を受けている法人でなければならない。ただし、公共主体の出資が3分の1を下回る場合にあっては、地下街の適正な設置及び管理を十分確保し得る措置が講じられている場合は、この限りでない。

第2節 公共地下歩道等

(公共地下歩道等)

第8条 公共地下歩道等は、建築基準法、消防法、福祉都市環境整備指針（以下「整備指針」という。）その他の関係法令の定めるところによるほか、次の各号に掲げる基準を満たすものとする。

- (1) 広告、案内板、吊下げ装飾は、難燃材料等を用いること。
- (2) 地上に通ずる階段の有効幅員は、1.5メートル以上とすること。
- (3) 公共地下歩道の幅員は、次の算定式によって定めるものとし、その数値が6メートルに満たない場合には、6メートルとすること。ただし、公衆便所、機械室、防災センター等への通路については、この限りでない。

$$W = \frac{P}{1600} + F$$

ただし、W：公共地下歩道の有効幅員（メートル）

P：当該地域の開発整備状況の予測等を考慮したおよそ20年後の予想最大1時間当たり歩行者数（人）（店舗等又は公共地下駐車場により誘発される歩行者数及び他の建築物の地下階と接続する場合には、それにより誘発される歩行者数を含めること。）

F：2メートルの余裕幅員。

- (4) 地上に通ずる階段の出口を歩道に設ける場合には、この歩道部分において、原則として3メートル以上の残幅員を確保すること。
- (5) 公共地下歩道の端部及び公共地下歩道のすべての部分からの歩行距離が50メートル以内となる位置に、防災上有効な地下広場を設けること。なお、地下街を増設する場合にあっては、既存部分との接続部は、公共地下歩道の端部とみなすものとする。
- (6) 地下広場には、防災上有効な排煙設備を設け、かつ、直接地上へ通ずる2以上の階段を設けること。

第3節 店舗等

(店舗等)

第9条 店舗等は、建築基準法、消防法その他の関係法令の定めるところによるほか、次の各号に掲げる基準を満たすものとする。

- (1) 隣接する店舗等の間は、耐火構造の壁で区画すること。
- (2) 店舗等の内装は、下地、仕上げとも不燃材料を用いること。
- (3) 地下街には、次に掲げる営業内容の店舗を設けないこと。

- ア 大型の商品を取り扱うもの等公共地下歩道の一般歩行者の通行に支障を及ぼすおそれのあるもの。ただし、商品の搬出入を一般歩行者の通行に支障の無い時間に行い、契約後の商品について、別途配送センターから配送するなどの配慮を行う場合は、この限りでない。
- イ 爆発性の物件若しくは悪臭、騒音を発生する物件を保管し、又は設置し、公共地下歩道の一般歩行者に危害を及ぼし、又は不快の感を与えるおそれのあるもの。
- ウ 風俗営業等公共地下歩道の風紀を損なうおそれのあるもの。
- エ 宿泊施設、興業場等地下街に設けることが適切でないもの。

第4節 設備等

(設備等)

第10条 設備等は、建築基準法、消防法その他の関係法令の定めるところによるほか、次の各号に掲げる基準を満たすものとする。

- (1) 地下街の空気調和設備は、公共地下歩道等の部分と店舗等の部分とを別系統とすること。
- (2) 地下街の設備等には、地震、火災、水害などの災害に対して十分な措置を講ずること。

(地下街との接続)

第11条 地下街と他の建築物の地下階とは、原則として接続させないこととする。ただし、公共性があり、十分な安全性が確保される場合は、この限りでない。

2 地下街と地下駅とを一体として、あるいは接続して設置する場合には、次の各号に掲げる基準を満たすものとする。

- (1) 地下街と地下駅相互の防災センター間において同時に通話できる設備を設けること。
- (2) 地下街と地下駅の利用者の流れを考慮し、円滑な通行を確保できるよう公共地下歩道を配置すること。
- (3) 地下街と地下駅とは防火区画により緊急時に完全に遮断できる構造とすること。この場合、地下駅より直接地上へ通ずる2以上の階段を確保すること。

(ガス保安対策等)

第12条 地下街においてガスを使用する場合には、ガス事業法、消防法、建築基準法その他の関係法令に定めるところによるほか、次の各号に掲げる基準を満たすものとする。

- (1) 地下街に設置する燃焼器は、金属管、金属可とう管又は強化ガスホースを用いてガス栓と接続すること。ただし、移動式燃焼器（強制給排気式ストーブを含む。）にあっては、ゴム管（両端に迅速継手の付いたもの又は過流出安全弁を内蔵するガス栓に接続するものに限る。）を用いて接続することができる。
- (2) 地下街へのガスの引込管は必要最小限の本数とし、配管は単純化するとともに、ガス管であることが容易に識別することができる識別措置を講ずること。
- (3) ガスの主要配管が天井裏等に設置される場合には、これらを保守管理するため点検口を設けること。

(公共地下駐車場)

第13条 公共地下駐車場の構造及び設備は、駐車場法、建築基準法、消防法その他の関係法令に定めるところによるほか、公共地下駐車場とその他の部分とは、耐火構造の壁又は床で区画するものとし、開口部を設ける場合には、特別避難階段又はそれと同等以上の防火、防煙性能を有する施設を設けるものとする。なお、公共地下駐車場には、地下街の他の部分を通ずることなく直接地上へ通ずる2以上の階段を設けることとする。

2 公共地下駐車場の有無にかかわらず、地上交通に支障を与えない場所に荷捌き場を設けるものとする。

第3章 既設地下街に関する基準

第1節 適用等

(適用)

第14条 この章の規定は、この基本方針が施行された際現に存する地下街に適用する。

(改善)

第15条 地下街の管理者は、建築基準法及びその他の関係法令並びにこの章の規定に適合するよう改善計画書を作成し、改善に努めるものとする。

第2節 公共地下歩道等

(公共地下歩道等)

第16条 公共地下歩道等の形状変更はしないものとする。ただし、安全性及び利便性の向上が見込まれる場合は、この限りでない。

2 公共地下歩道等については、第8条第1号、第2号、第5号及び第6号の規定を準用する。

3 高齢者、身体障害者等の移動の円滑化のために、整備指針の趣旨に沿ったエレベーター、スロープを設置する等、必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

第3節 店舗等

(店舗等)

第17条 店舗等に関しては、第9条の規定を準用する。

2 火気を使用する店舗等は、他の店舗等と防火区画された区域に集中配置しなければならない。ただし、加熱部が密閉された電気式調理器（自動温度調整機能付）を用いる店舗等については、この限りでない。

3 店舗等の構えの変更については、次の各号による。

(1) 次に掲げる基準を満たすものは、床面積200平方メートル以内において、構えを変更することができる。

ア 隣接する店舗等及び公共地下歩道等と防火区画されていること。

イ 店舗等の内装は、下地、仕上げとも不燃材料を用いること。

(2) 次に掲げる基準を満たすものは、床面積500平方メートル以内において、構えを変更することができる。

ア 隣接する店舗等及び公共地下歩道等と防火区画されていること。

イ 建築基準法に定める排煙設備（以下、この条について同じ。）を備えていること。

ウ 店舗等の内装は、下地、仕上げとも不燃材料を用いること。

4 排煙設備を有しない火気を使用する店舗は、厨房とその他の部分（客席等）とを特定防火設備で区画するものとする。ただし、次の各号に掲げる基準を満たすものについては、この限りでない。

(1) 隣接する店舗等及び公共地下歩道等と防火区画されていること。

(2) 排煙機能を有する設備を備えていること。

(3) 厨房とその他の部分（客席等）が防煙区画されていること。

第4節 設備等

(設備等)

第18条 非常用電源設備として、保安上必要な電力が供給できる蓄電池設備又は自家発電設備を設けるものとするほか、第10条の規定を準用する。

(地下街との接続)

第19条 地下街との接続については、第11条第1項、第2項第1号及び第3号の規定を準用する。この場合において、第11条第2項中「設置する場合」とあるのは「設置している場合」と読み替えるものとする。

(ガス保安対策等)

第20条 ガス保安対策等については、第12条の規定を準用する。

(公共地下駐車場)

第21条 公共地下駐車場については、第13条の規定を準用する。

第4章 地下街の管理

(公共地下歩道等の管理)

第22条 公共地下歩道等の管理については、次の各号に掲げる基準を満たすものとする。

- (1) 避難上支障となるおそれのあるものを設けないこと。
- (2) 歩行者の案内及び避難上に必要な分かりやすい案内板及び地図等を設けること。
- (3) 誘導灯及び歩行者の案内のための設備の視認性を妨げる広告等は設けないこと。

(管理規程)

第23条 地下街の管理者は、地下街に関する管理規程を定めるものとする。

2 管理規程には、次の各号に掲げる事項及びその他必要な事項を定めるものとする。

- (1) 公共地下歩道等に関する事項
 - ア 供用時間等に関する事項
 - イ 防災保安に関する事項
 - ウ 維持補修に関する事項
 - エ 広告等の提出に関する事項
 - オ 禁止すべき行為に関する事項
- (2) 店舗等に関する事項
 - ア 営業等に関する事項
 - イ 防災保安に関する事項
 - ウ 保健衛生に関する事項
 - エ 建物管理に関する事項

(地下街台帳)

第24条 地下街の管理者は、別途定める様式の地下街台帳を作成するものとする。

別紙－4

平成15年度 取組事例(概要)

公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針

「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」

【 施策名： (1) 工事コストの低減 1) 工事の計画・設計等の見直し ① 計画手法の見直し 】

舗装開水路補強手法の計画見直しによるコスト縮減

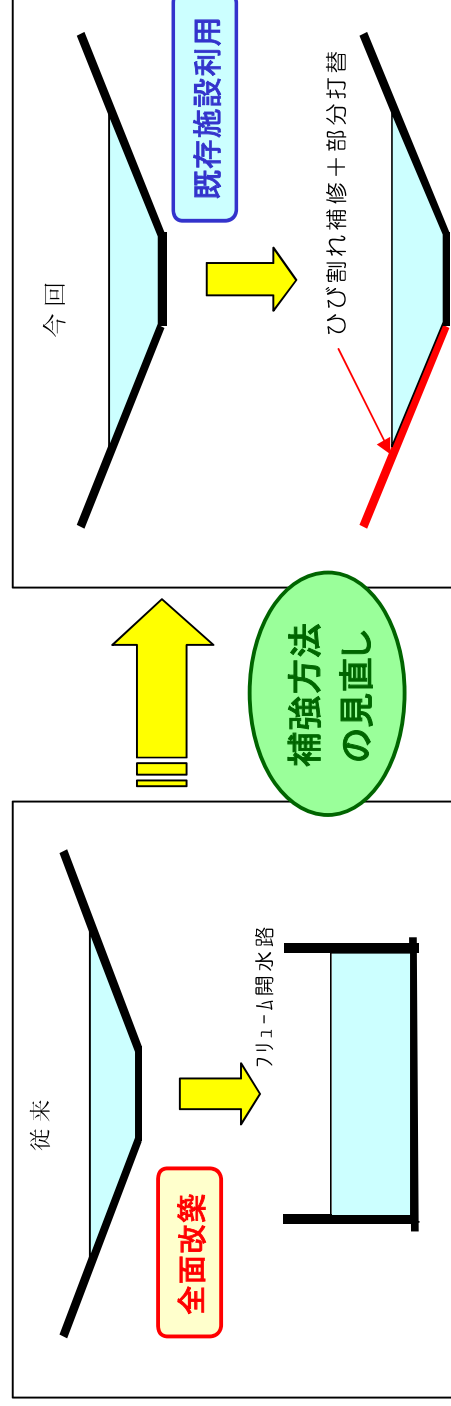
工事名： 舗装開水路補強工事

概要： (従来) ↑ (新)
リニューーム開水路に改修 ひび割れ補修+部分打替
(延長 約200m) (延長 約200m)

効果：

- ① 産業廃棄物処理量を抑制できる。(188m³→54m³ 約70%抑制)
- ② 工期の短縮が可能。
- ③ 建設費の縮減が可能。

■建設費が153百万円から65百万円に縮減。
(縮減額 88百万円、縮減率 約58%)



「公共事業コスト縮減対策に関する新行動指針」
【施策名：(1) 工事コストの低減 1) 工事の計画・設計等の見直し ③ 設計方法の見直し】

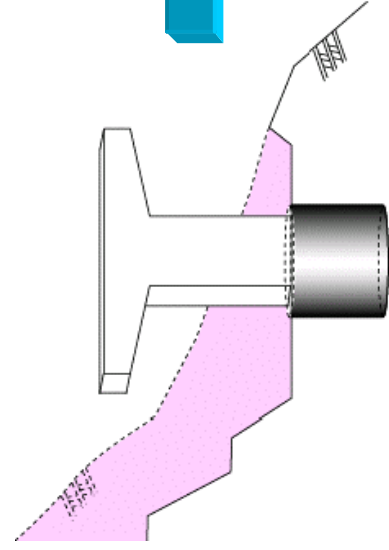
竹割り型構造物掘削工法の採用によりコスト縮減

工事名：萩・三隅道路飯井第一橋下部工事 (新)
概要：(従来) 切土掘削+法面保護工 ⇒ 竹割り型構造物掘削工法

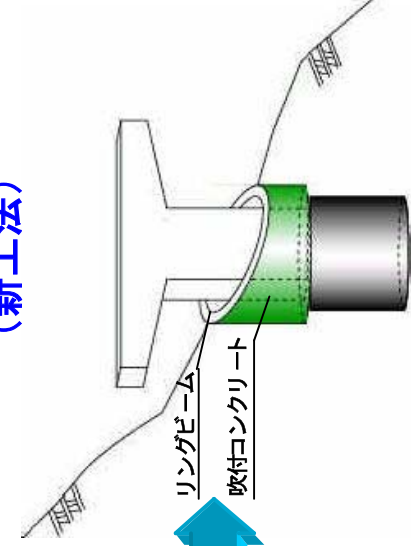
効果

- ① 地山の掘削面積を最小限に抑えられるため、自然環境に与える影響が小さくできる。
- ② 長大な人工斜面の維持・管理費が不要。
■ 急傾斜地における橋梁下部工事費を、**181百万円**から**170百万円**に縮減。
(縮減額 **11百万円**、縮減率 **約6%**)

(従来工法)



(新工法)



「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」

【 施策名：(1) 工事コストの低減 1) 工事の計画・設計等の見直し ④ 技術開発の推進 】

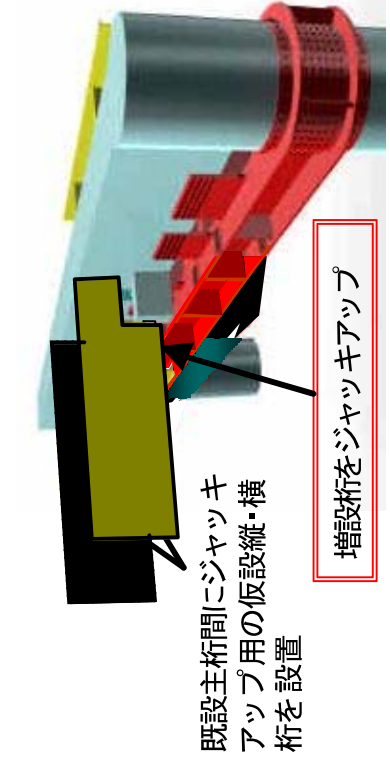
桁端切欠部補強工法の見直し

概要：桁端切欠部の補強工事において、ジャッキアップ用の仮設縦横桁を増設して、増設縦横桁をジャッキアップする工法から既設主桁を直接ジャッキアップする工法に変更した。

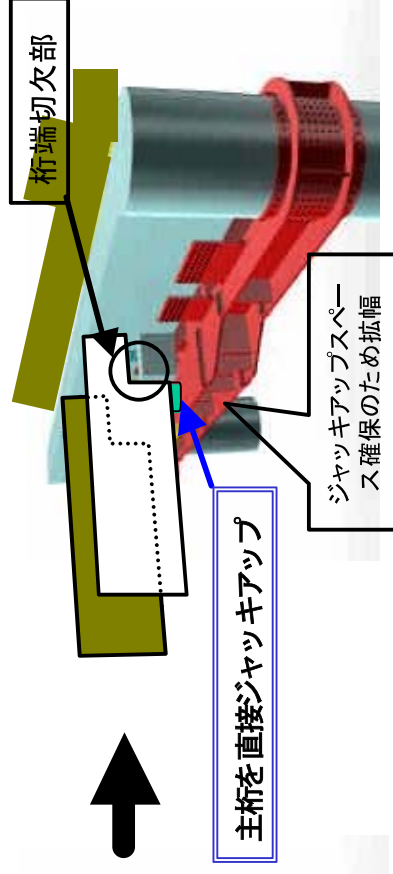
効果：増設縦横桁（仮設）を省いたことにより工程短縮及び鋼重が減りコスト縮減になった。

鋼重 約620 t 減 コスト縮減額 約805百万円 減 (▲17.5%)

コスト縮減前工法



コスト縮減後工法



「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」

【 施策名： (1) 工事コストの低減 1) 工事の計画・設計等の見直し ④ 技術開発の推進 】

法面補強工事における工法の見直しによるコスト縮減

工事名： 幹線水路法面補強工事

概要： (従来)

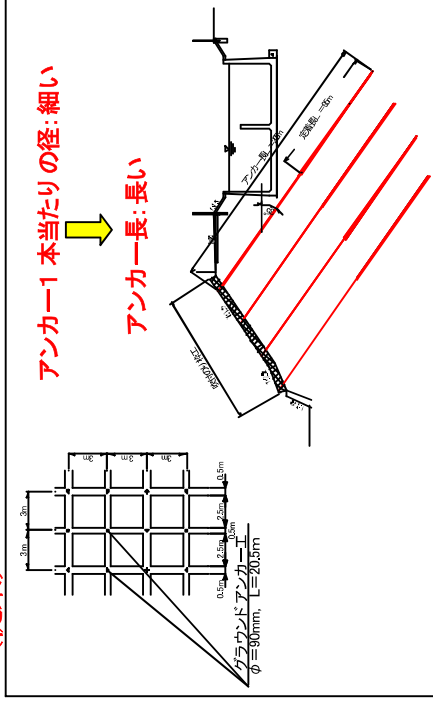
棒状補強材による法面補強工法
(グラウンドアンカー工法)

(新)

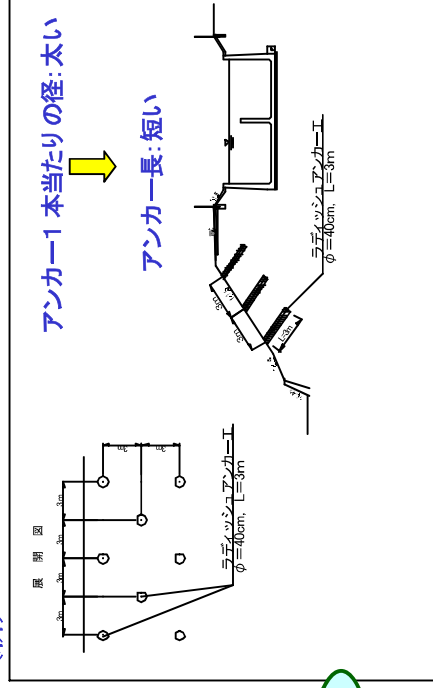
↑ 攪拌混合補強体による法面補強工法
(ラディッシュアンカー工法)

- 効果： ① 従来工法に比べ、広範囲の既設法面に適用可能。
 ② 地山・盛土内部の改良により、地震に対する高い補強効果。
 ③ 従来工法に比べて施工機械が小規模により、仮設費の縮減。
- 法面補強工事を、**194万円**から**101万円**に縮減。
 (縮減額 **93万円**、縮減率 **約48%**)

(従来)



(新)



新工法採用

VE提案による岩盤仕上掘削の機械化・省力化

工事名：留萌ダム建設事業の内 堤体建設第1期工事

概要：従来、ダムの基礎岩盤面の仕上掘削は、ピックハンマを用いて人力で掘削していましたが、施工業者のVE提案により、ツインヘッド掘削機を用いた機械掘削を行いました。また、留萌ダム基礎岩盤で機械掘削を行っても、強度などに問題が無いか、事前に試験掘削を行って確認しております。

効果：

- ・機械化掘削により、作業スピードアップ、コストダウンが図られました。
- ・作業スピードアップにより、岩盤面の保護もスムーズに行うことができました。
- ・岩盤仕上掘削費を、**110万円**から**101万円**に縮減。
(縮減額 **9万円**、縮減率約 **8%**)



**ピックハンマ人力掘削
従来工法**



概念図

**ツインヘッド機械掘削
縮減工法**

国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム

設計の高度化によるコスト縮減

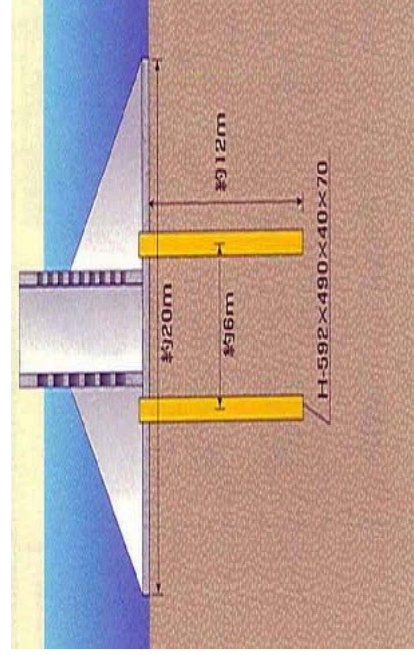
工事名：熊本港（本港地区）防波堤（南）

概要：超軟弱地盤における軟着式防波堤の設計において、現行の設計手法を見直し、現地実証試験により新設計手法(地域特性)を確立した。

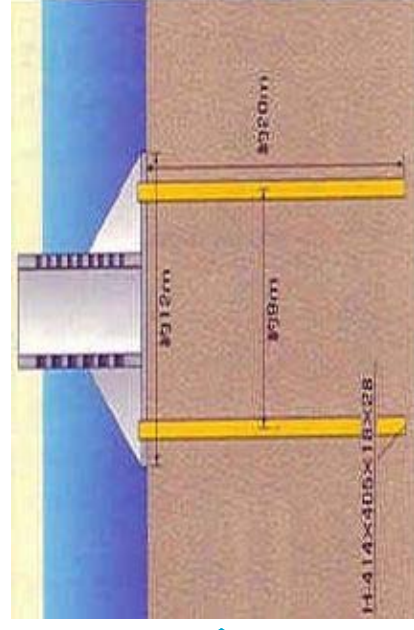
効果：

杭を長くすることにより堤体の縮小化が図られた。

■ 堤体築造費を、**7.4億円**から**4.1億円**に縮減。
(全体で縮減額**3.3億円**、縮減率 **約44%**)
平成15年度の縮減額は**45百万円**



● 堤体幅の縮小
● 杭サイズの変更
● 底板、ノットレスの鉄筋量削減



「国土交通省 公共事業コスト構造改革プログラム」

【施策名：(2) 計画・設計から管理までの各段階における最適化 【3】 管理の見直し】

ITを活用した施設管理によるコスト縮減

工事名：IT関連施設整備工事（5件）

概要：（従来）（新）

監視員等 ⇒ IT関連施設による集中管理

効果：① 公園管理センターで一括監視・情報の集中管理。

② 映像記録の活用による施設管理や危機管理機能の強化。

■ 10年間のコスト比較 252百万円から163百万円に縮減
（縮減額 89百万円、縮減率 約35%）



監視員等による施設管理



平成16年度 取組事例(概要)

公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針

「公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画」
 【 施策名： 1 工事コストの低減 1) 工事の計画・設計等の見直し ① 計画手法の見直し 】

調整池整備における他事業連携によるコスト縮減

工事名：真田・北金目地区真田1号調整池整備工事

概要：(従来) (新)

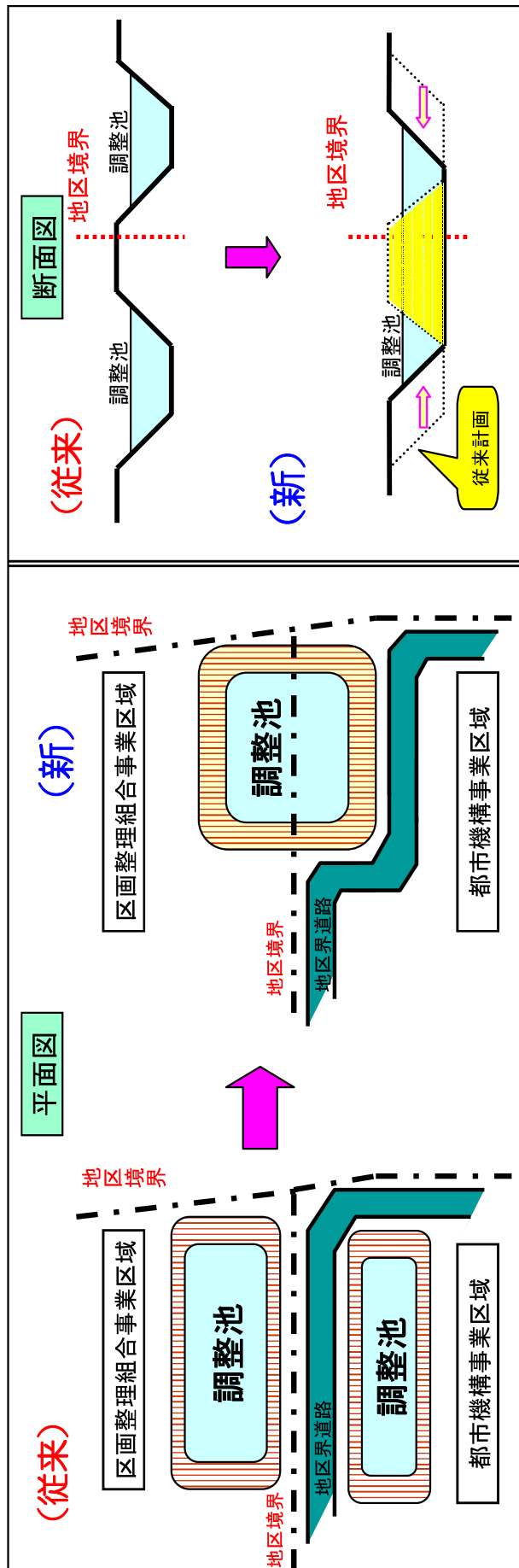
開発地区単独による調整池整備 ⇒ 隣接事業と連携し、合併調整池整備

護岸工1600㎡、放流工2カ所

一体化による削減(護岸工670㎡、放流施設1カ所)

効果：

- ①他機関(他事業者、管理者)連携による調整池の一体化。護岸工等の大幅な削減。
- 工事費を、390百万円から269百万円に縮減。(縮減額121百万円)



新技術の開発・推進による工事コストの低減 【砂防ソイルセメントを用いた工法の推進】

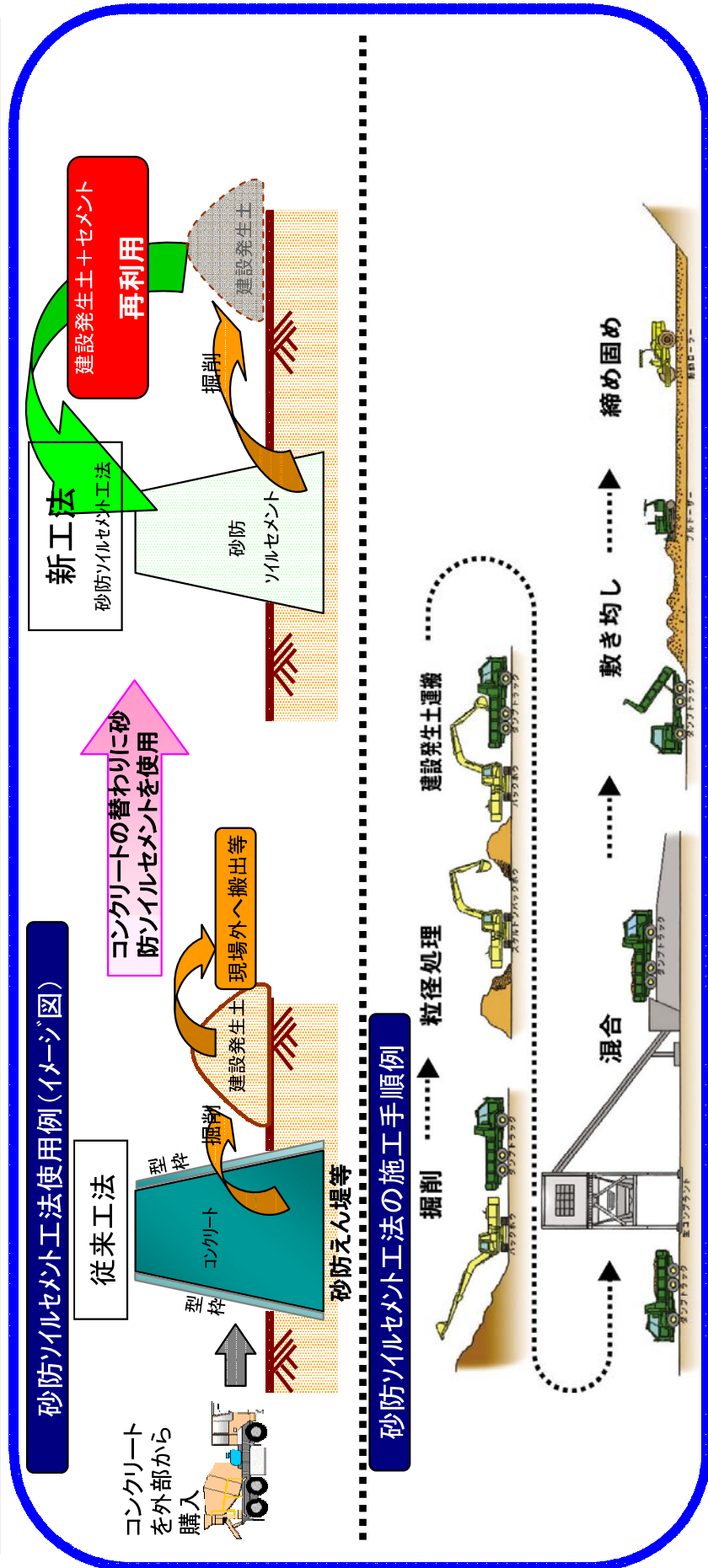
現地土砂を用いた砂防ソイルセメント工法によるコスト縮減

工事名：日向山第9号床固工工事

概要：(従来) 普通コンクリート+型枠 ⇒ (新) 砂防ソイルセメント工法

効果：普通コンクリートの替わりに現地発生土とセメントの混合体を用いることで、建設発生土の低減ができ、環境への負荷を軽減すると共に、普通コンクリートを使用した場合より、建設コストの縮減につながる。

工事費を286百万円から239百万円に縮減 (縮減額27百万円、縮減率 約16%)



「公共工事コスト削減対策に関する新行動指針」

【 施策名：(1) 工事コストの低減 1) 工事の計画・設計等の見直し ④技術開発の推進 】

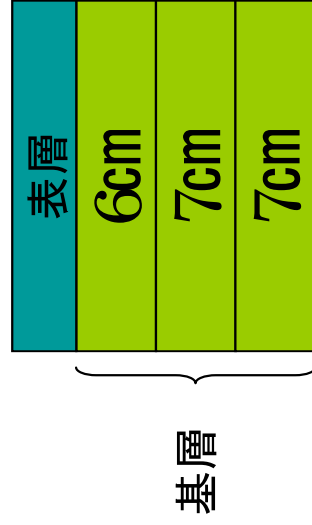
シックリフト工法による施工手間の軽減

概要：大阪国際空港のB誘導路では航空機の低速走行や離陸待ち等により舗装路面の損傷が著しいことから、従来の工法に替えてシックリフト工法（※）による補修を行い耐久性の向上やコスト削減を図った。

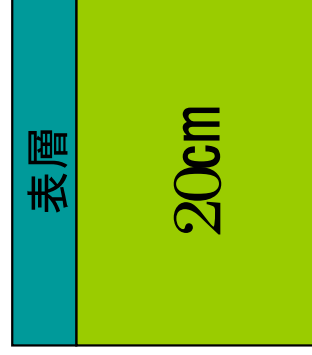
（※）従来のアスファルト舗装の施工では、厚さ6～8cm毎に敷きながらして積み上げていたが、シックリフト工法では10cm以上の厚い層を一度に敷きならす

効果：通常3層打ちのところを1層打ちにし、施工手間を軽減できた。

■ 工事費を、**108百万円**から**105百万円**に縮減。
（縮減額 3百万円、縮減率 約3%）



〔従来工法〕
（3層）



〔シックリフト工法〕
（1層）

施工状況写真



国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム

「国土交通省 公共事業コスト構造改革プログラム」

【施策名：(2) 計画・設計から管理までの各段階における最適化 【1】 計画・設計の見直し】

インターチェンジ形状の見直しによるコスト縮減

事業名：一般国道101号 浪岡五所川原道路、五所川原IC

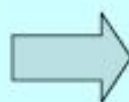
概要： (従来) 走行性が良く、出入り口を集約した規格の高いインターチェンジ
→ (見直し) 走行上支障のない範囲で、簡易なインターチェンジ型式へ
見直し

効果： 土工事、構造物の規模の縮小を図り、事業費を26億円から11億円に縮減。
(縮減額15億円 縮減率 約58%)

見直し前 (トランペット型)



見直し後 (ダイヤモンド型)



「国土交通省 公共事業コスト構造改革プログラム」
【施策名：(2)計画・設計から管理までの各段階における最適化【1】計画・設計の見直し】

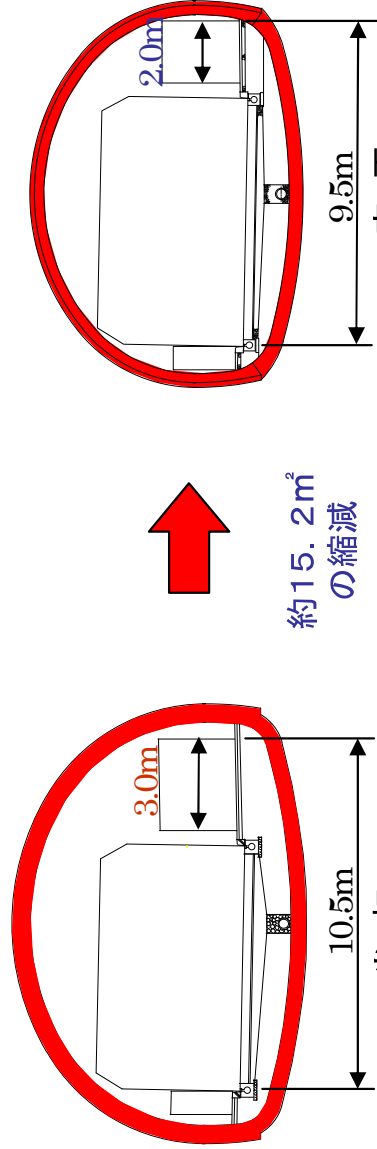
歩道幅員の見直しによるコスト縮減

事業名：足助バイパス建設事業

概要：(従来) (新)
片側自転車歩行車道 ⇒ 地域の実情にあった歩道計画

効果：
● 定型化幅員3.0mを山間部で自転車・歩行者が少ないことを考慮し、幅員2.0mにすることにより、
2,230百万円から1,890百万円に減額
(縮減額 340百万円 縮減率 約15%)

足助BP 足助第1トンネル 歩道幅員縮小



C=2,230百万円
断面 96.5m²

C=1,890百万円
断面 81.3m²

3.4億円縮減

平成17年度 取組事例(概要)

公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針

「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」

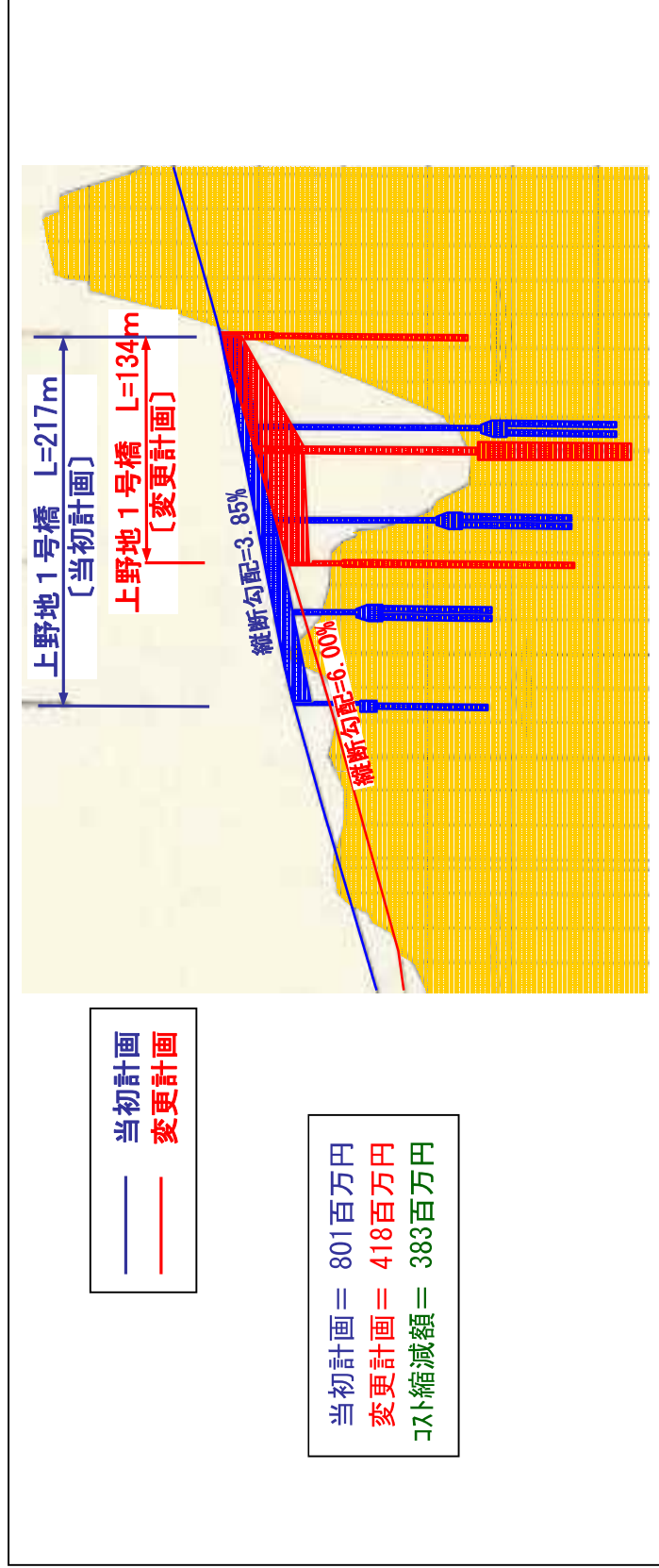
【 施策名： (1) 工事コストの低減 1) 工事の計画・設計等の見直し ①計画手法の見直し 】

道路縦断計画の見直しに伴う橋長縮小によるコスト縮減

工事名：大分387号 上野地1号橋上部工工事

概要：柿ノ木峠道路事業において、道路縦断線形の見直しを行い構造物（橋梁）の規模を極力縮小しコスト縮減を図る。

効果：橋梁延長 $L=217\text{m}$ を $L=134\text{m}$ に縮小。
(縮減額 383百万円、縮減率 約47.8%)



「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」

【施策名：(1) 工事コストの低減 1) 工事の計画・設計等の見直し ①計画手法の見直し】

京都府ローカルルール適用によりコスト縮減

工事名：舞鶴港和田地区臨港道路（トンネル）工事

概要：京都府のローカルルール適用に伴い、トンネル断面の見直しを行った。
(従来) 内空断面：79m² ⇒ (新) 内空断面：63m²

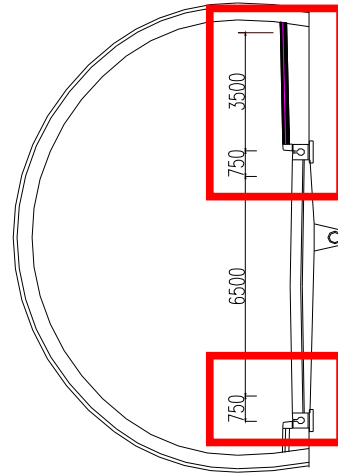
効果：

① 断面を小さくすることにより、トンネル掘削の工事費を縮減することが出来る。

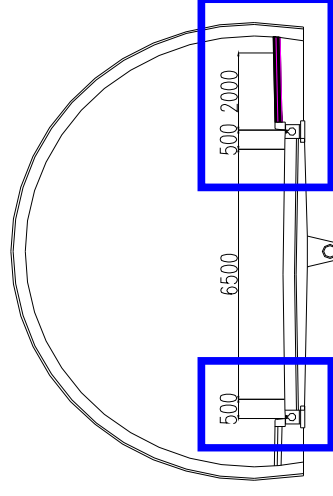
■ トンネルの掘削工事費を、**3000万円**から**2363万円**に縮減。
(縮減額 **637万円**、縮減率 **約21%**)

うち、平成17年度分は、**1200万円**から**945万円**に縮減。
(縮減額 **255万円**、縮減率 **約21%**)

当初の断面



変更後の断面



「公共工事コスト削減対策に関する新行動指針」
【施策名：(1) 工事コストの低減 1) 工事の計画・設計等の見直し ③設計方法の見直し】

シックリフト工法の採用によりコスト縮減

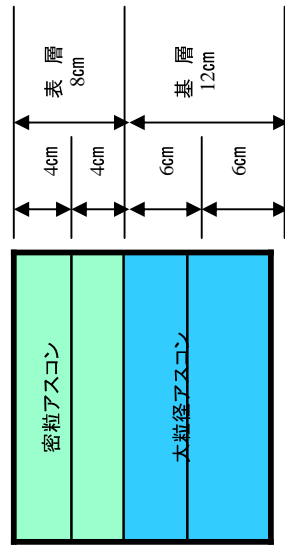
工事名：福岡空港滑走路改良外1件工事
概要：(従来) (新)
4層舗設 ⇒ シックリフト工法により2層舗設

効果

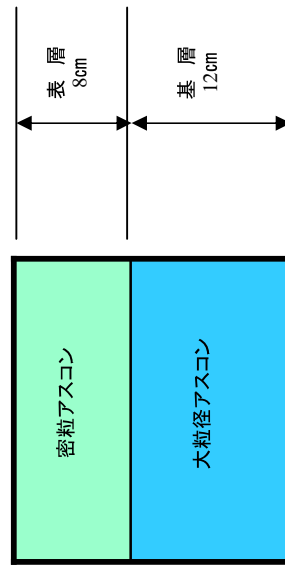
① アスファルト舗装厚20cm（表層8cm、基層12cm）を切削・打ち換えする工事において、通常4層舗設するものを、シックリフト工法の採用により、表層1層、基層1層の計2層舗設とし、舗装工施工費をコスト縮減。

■ アスファルト舗装工事費を、**211百万円**から**174百万円**に縮減。
(縮減額 **37百万円**、縮減率 **約13%**)

通常工法（最大打設厚7cm）



シックリフト工法



「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」

【 施策名：(1) 工事コストの低減 1) 工事の計画・設計等の見直し ④ 技術開発の推進 】

仮締切工法に新技術(鋼製函体)を採用しコスト縮減

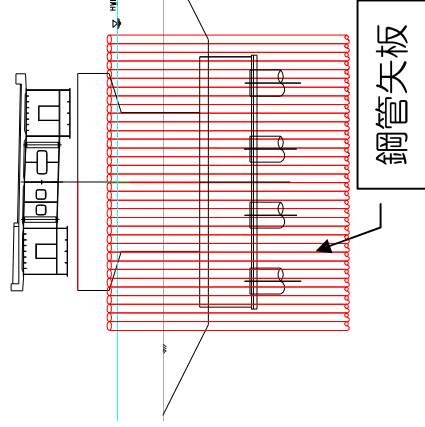
工事名： 広島港五日市地区道路(橋梁)(改良)耐震補強工事

概要： (従来) 矢板による二重締切 ⇒ (新) 鋼製函体による締切

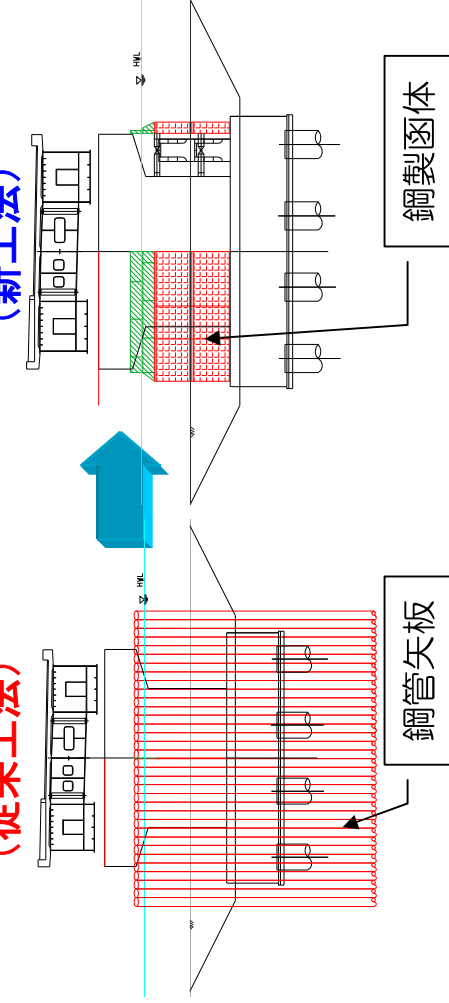
効果：

- ① 現場での仮締切工に要する日数を大幅に低減することを可能にし、工程短縮が図られる。また、転用が容易な為コスト縮減が図られる。
- ② 仮締切工にかかる工事費を181百万円から129百万円に減額(縮減額 52百万円 縮減率 約29%)

(従来工法)



(新工法)



国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム

「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」

【施策名：(2) 計画・設計から管理までの各段階における最適化【1】計画・設計の見直し】

高支持力杭の採用によりコスト縮減

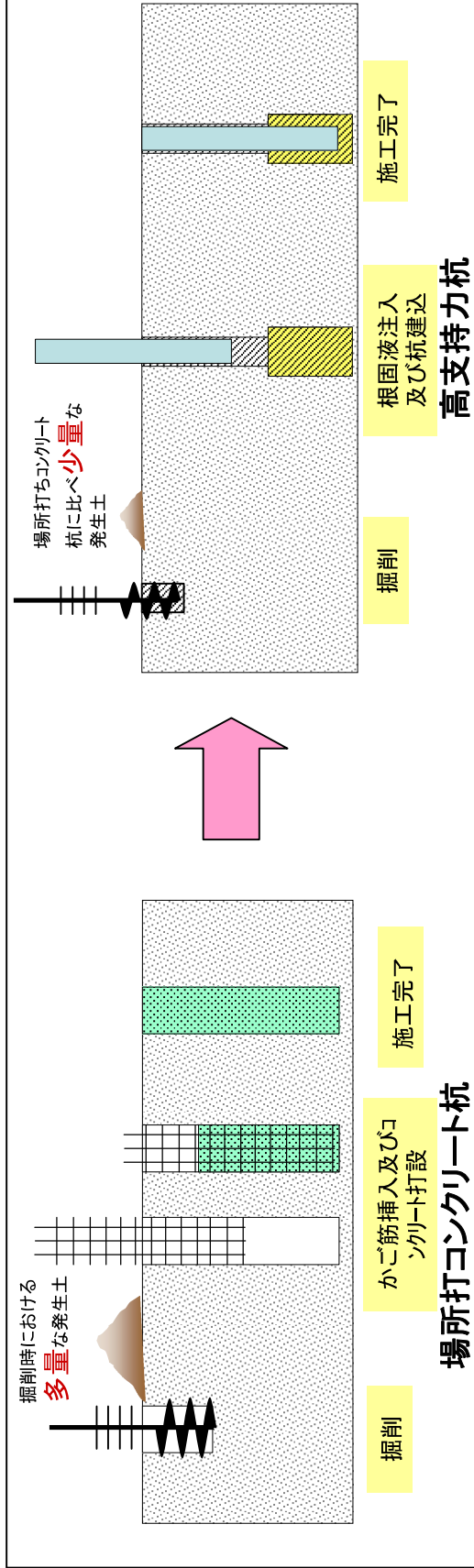
工事名：防災拠点有明の丘地区本部施設棟（仮称）建築工事

概要：（従来） 場所打コンクリート杭 ⇒ 高支持力杭（新）

効果：

建設発生土（建設汚泥）を最小限に抑えられる。

■ 杭地業費を、197万円から110百万円に縮減。
（縮減額 87百万円、縮減率 約55%）



「公共事業コスト構造改革プログラム」
 【施策名：（２）計画・設計から管理までの各段階における最適化 【１】計画・設計の見直し】

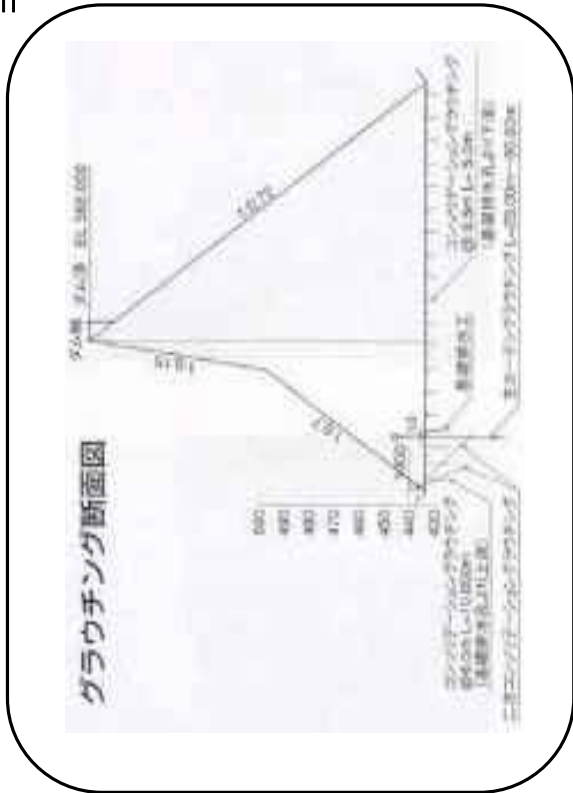
グラウチング技術指針の改訂に伴うコスト縮減

工事名：滝沢ダム本体建設工事

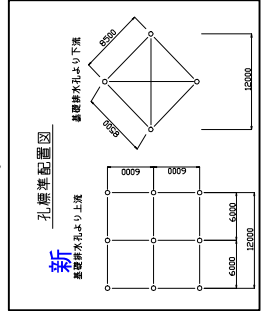
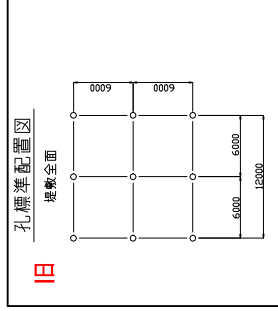
概要：「グラウチング技術指針」の改訂によりグラウチング計画の合理化を図りました。
 ※グラウトとは、基礎岩盤の改良と止水性を高めることを目的として、ダム基礎岩盤にセメントミルクを注入することです。

効果

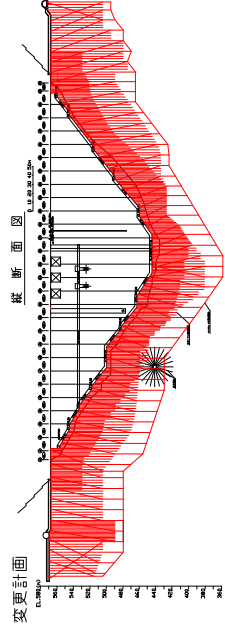
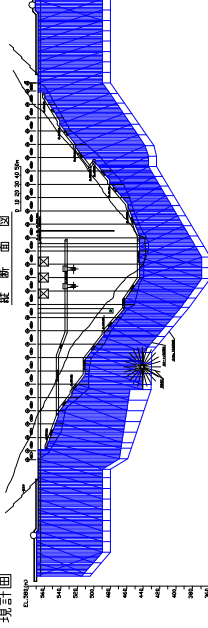
- ① 改訂された指針の採用による施工配列の見直し及び施工延長の短縮
 - ② 施工延長の短縮によるコスト縮減
- 工事費を **294万円** から **202万円** に縮減。
 （縮減額 **92万円**、縮減率 **約31%**）



コンクリーショングラウチングの孔標準配置図



カーテングラウチング基本孔標準配置図



「国土交通省 公共事業コスト構造改革プログラム」
 【施策名：(3) 調達の最適化【1】入札・契約の見直し】

見積時VE方式の活用を推進

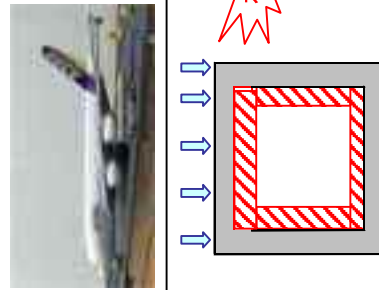
工事名：P-7GWY雨水幹線補強工事

概要：既設雨水幹線上部に誘導路が新設されるため、内部から躯体の補強工事について、総合評価方式（設計及び施工一括）により契約の相手方を決定。
(従来)価格のみによる競争 ⇒ (新)価格と技術提案による競争

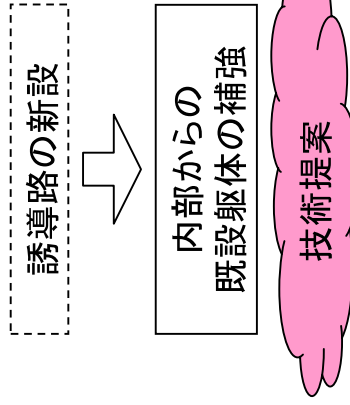
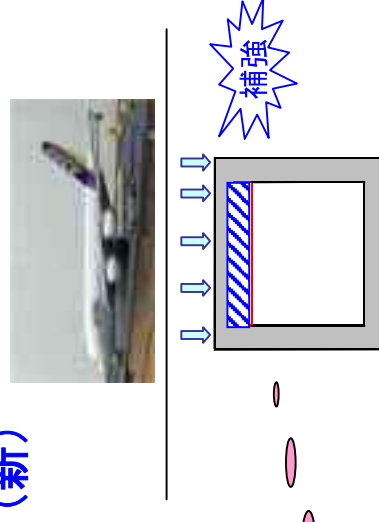
効果

- 企業の技術力やノウハウを活用
- 技術提案によるコスト縮減
- 対象工事費：213百万円、縮減額：139百万円、縮減率：65%

(従来)



(新)



平成18年度 取組事例(概要)

公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針

「公共工事コスト縮減に関する新行動指針」

【施策名：(1) 工事コストの低減 1) 工事の計画・設計等の見直し ④技術開発の推進】

専用船によるSGM軽量土工法の採用

工事名：大阪港夢洲トンネル沈埋部護岸復旧工事

概要：(従来) (新)

工場生産の軽量盛土材の投入 ⇒ 浚渫土砂を専用船で軽量混合処理し打設

効果 ○浚渫工事の発生土の有効利用。

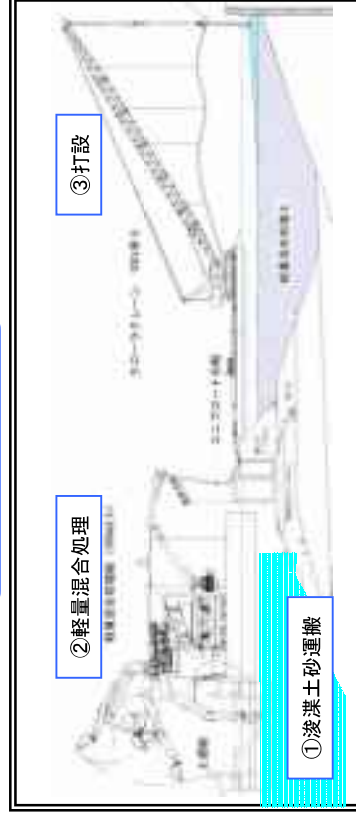
○原材料の仮置ヤードが不要。

○良品質な軽量混合処理土(SGM:スパージオマテリアル)の大量打設が可能となり工期短縮。
(縮減額 約152百万円、縮減率 約13%)

従来工法



縮減工法



軽量盛土材を使用

工場生産→運搬→仮置→投入

仮置ヤードがないため、別途用意をする必要があり、現場条件的に厳しい。

軽量混合処理土(SGM)を使用

浚渫→運搬→練り混ぜ→打設

原泥を専用船によりSGM製造。
即打設可能となり、施工効率も良好。

「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」

【 施策名： (1) 工事コストの低減 1) 工事の計画・設計等の見直し ④技術開発の推進 】

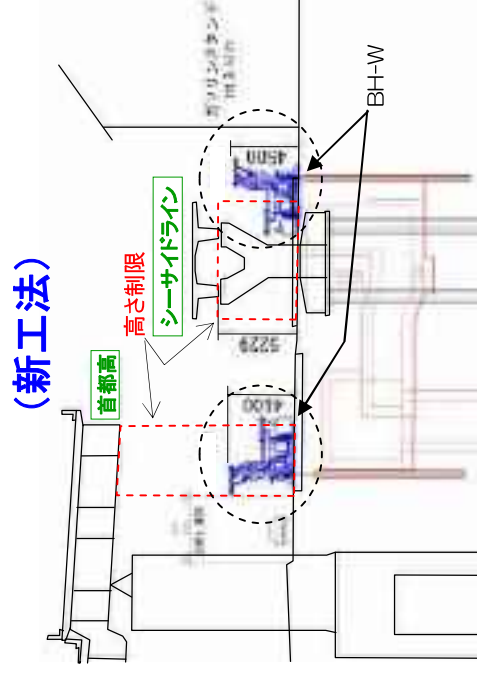
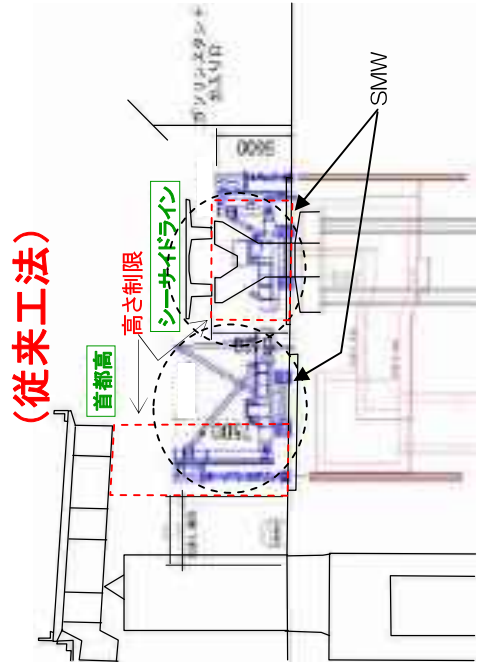
山留工法における新技術の採用によるコスト縮減

工事名：金沢共同溝（その2）工事

概要：高さ制限のある狭隘部での山留施工において、従来の山留施工機械を用いた工法（SMW工法）から、経済性に優れた小型施工機械を用いた工法（BH-W工法）を採用。

効果：

- 山留工法において、SMW工法からBH-W工法に変更することにより、約**18億円**から約**17.6億円**に縮減。
（縮減額 41百万円、縮減率 約2.3%）
- BH-W工法により山留施工工期も短縮（**116日間**から**88日間**に短縮）。



「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」

【 施策名： (1) 工事コストの低減 1) 工事の計画・設計等の見直し ④技術開発の推進 】

法面保護工に簡易吹付法枠(ソイルリート工法)を採用したことによりコスト縮減

工事名：中田切第4砂防堰堤工事

概要：(従来)

現場吹付法枠

法枠断面(高200mm×幅200mm)



(新)

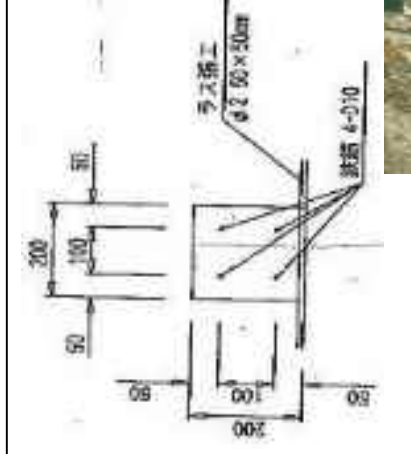
簡易吹付法枠

法枠断面(高150mm×幅350mm)

効果：

- ① 法枠の断面形状が半円状であるため吹付モルタル量を削減できる。
- ② 資材が軽量で設置が容易なため施工性、経済性に優れる。

■ 法面保護工にかかる工事費を、13百万円から7百万円に縮減。
(縮減額 6百万円、縮減率 約46%)



(従来)



(新)