

事業の施行体制

JR松山駅付近連続立体交差事業

【施行者：愛媛県】

地元への事業説明など

用地買収、借地など

鉄道関連施設以外の整備
(新基地造成、アクセス道路、
側道、水路など)

埋蔵文化財調査、
工事損害調査、水文調査など

【受託者：JR四国】

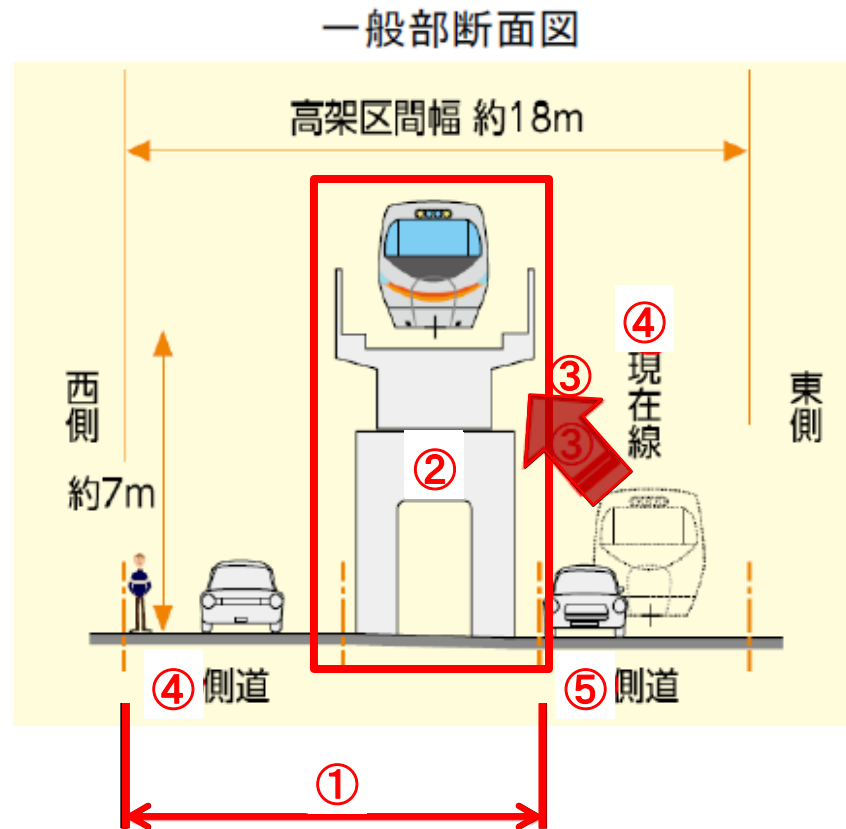
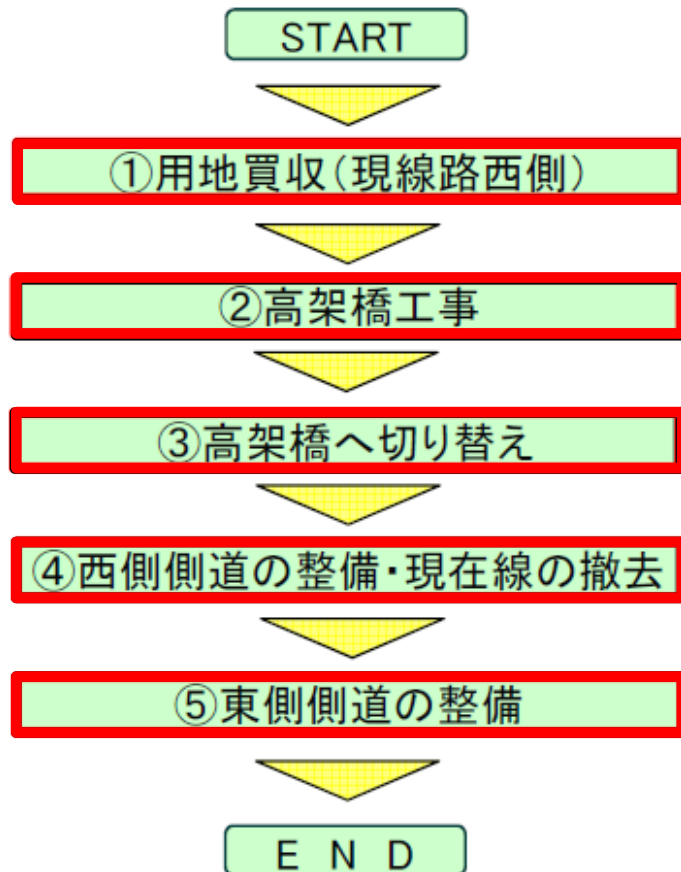
※一部はJR貨物

鉄道関連施設の整備
(測量、設計、工事など)

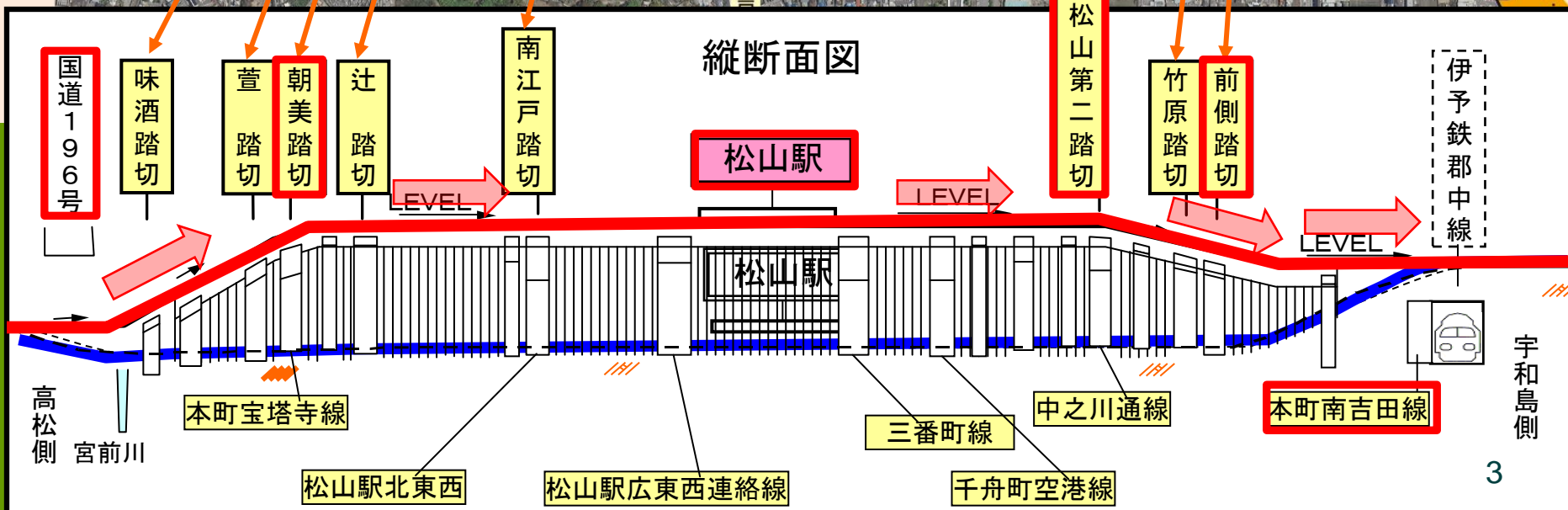
高架区間

施工の流れ

西側別線方式・・・現在線で営業しながら、西側に高架橋を施工

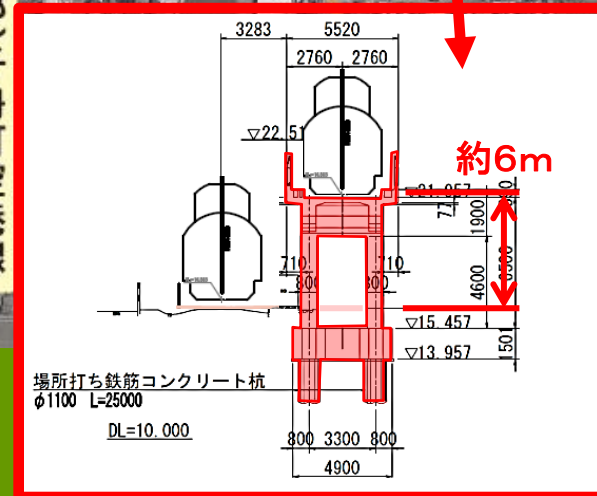
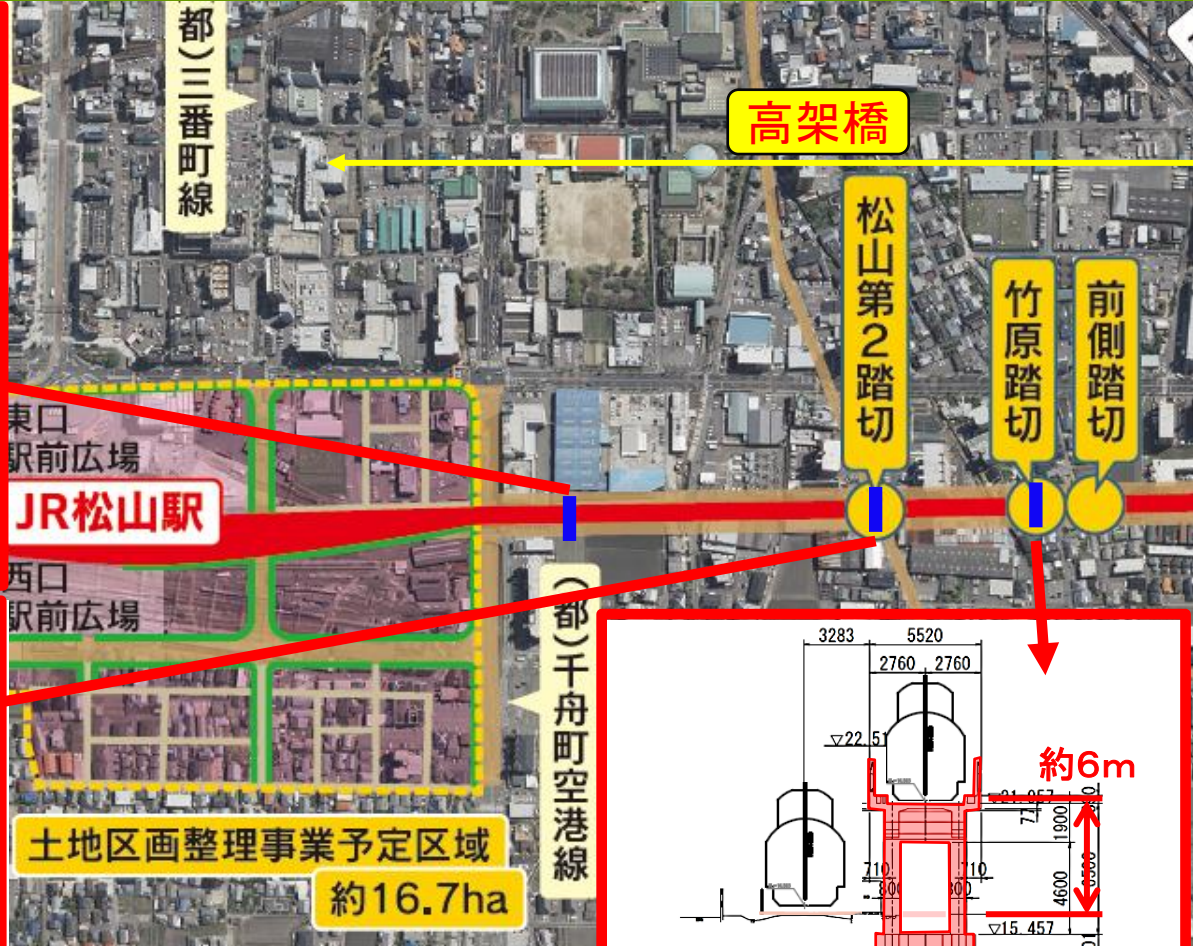
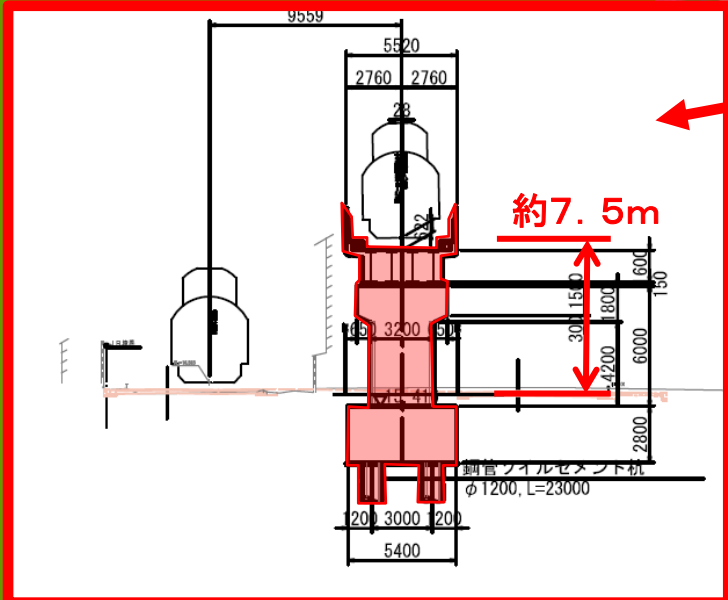
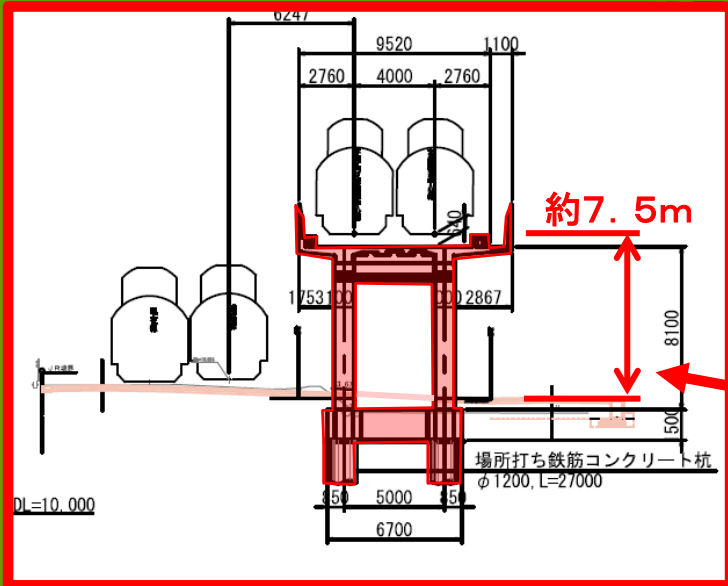


高架区間



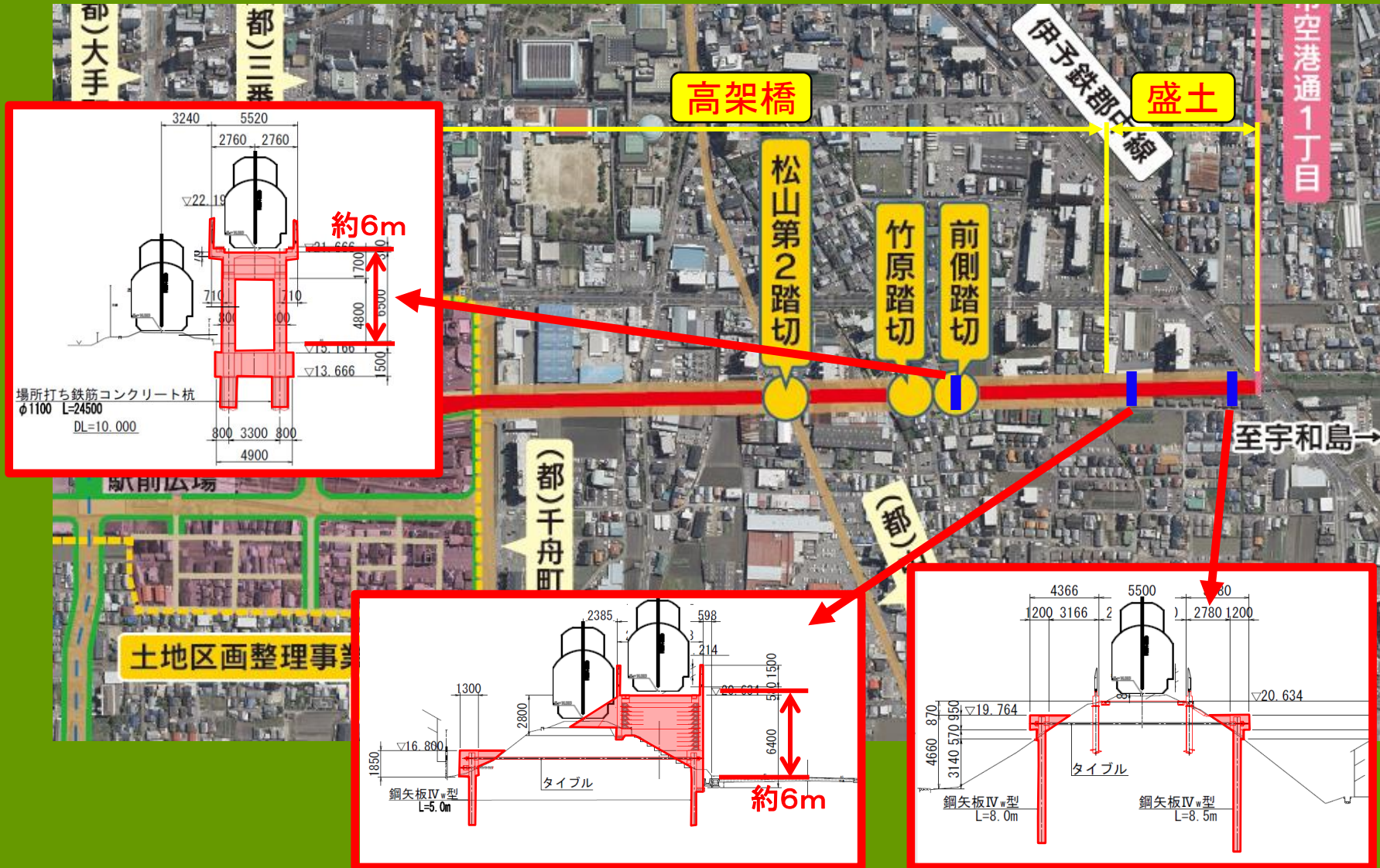
高架区間

駅南の高架橋断面（1）



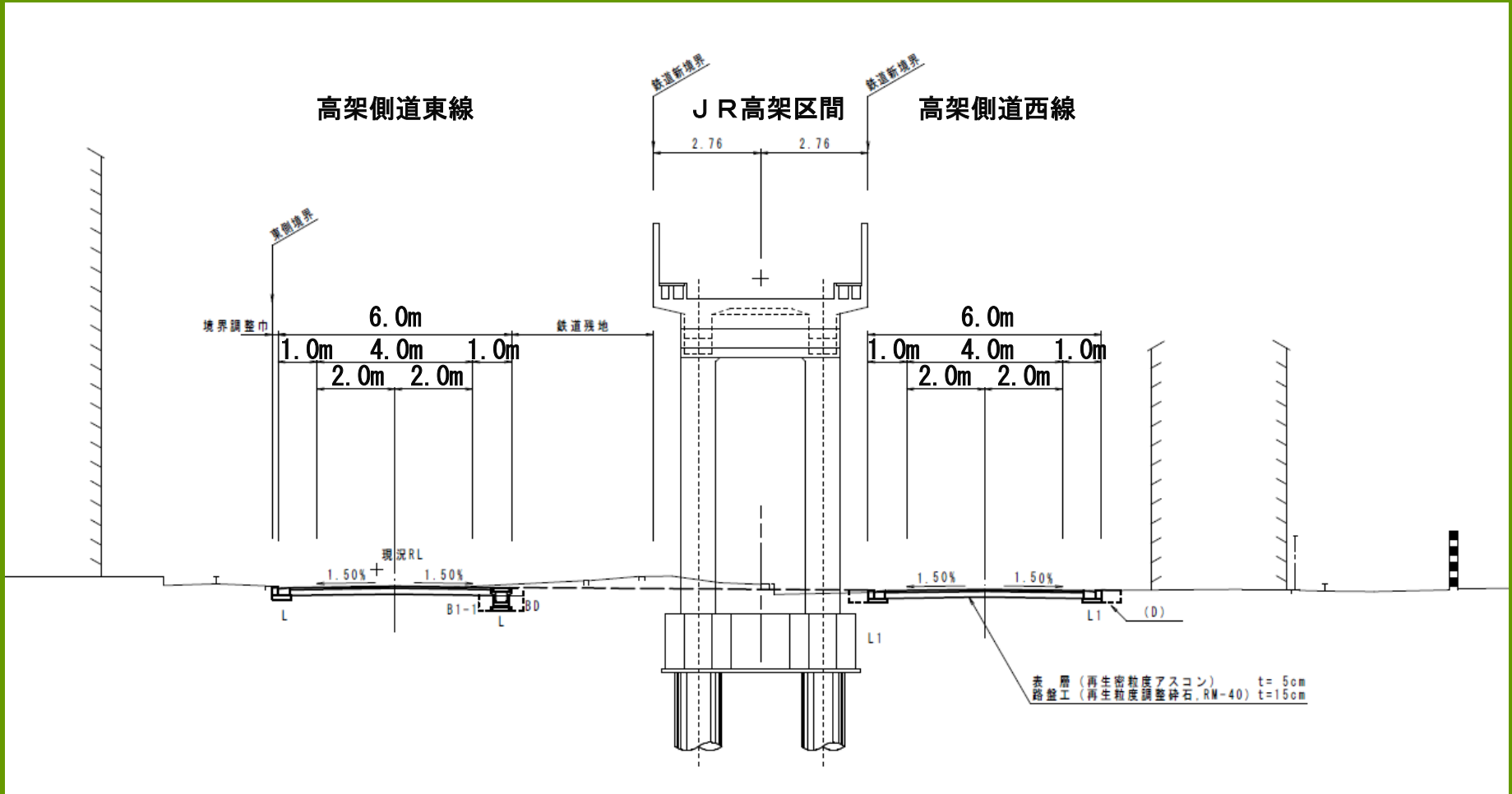
高架区間

駅南の高架橋断面（2）

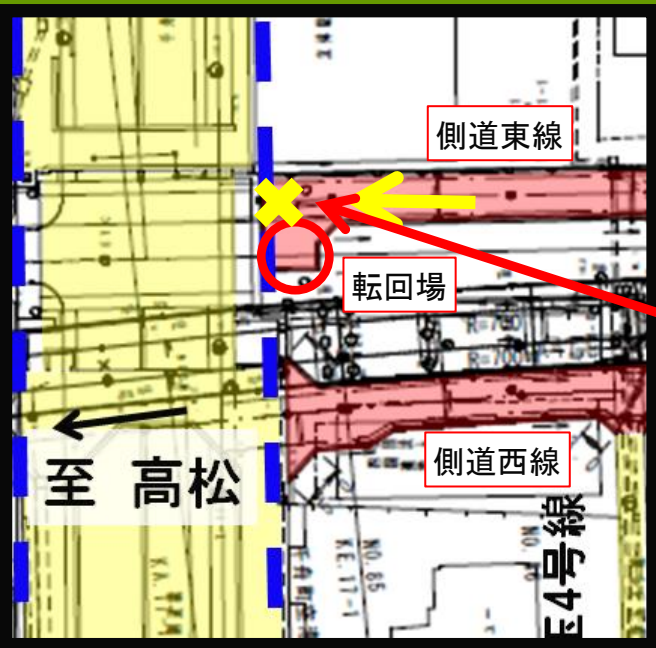


高架区間

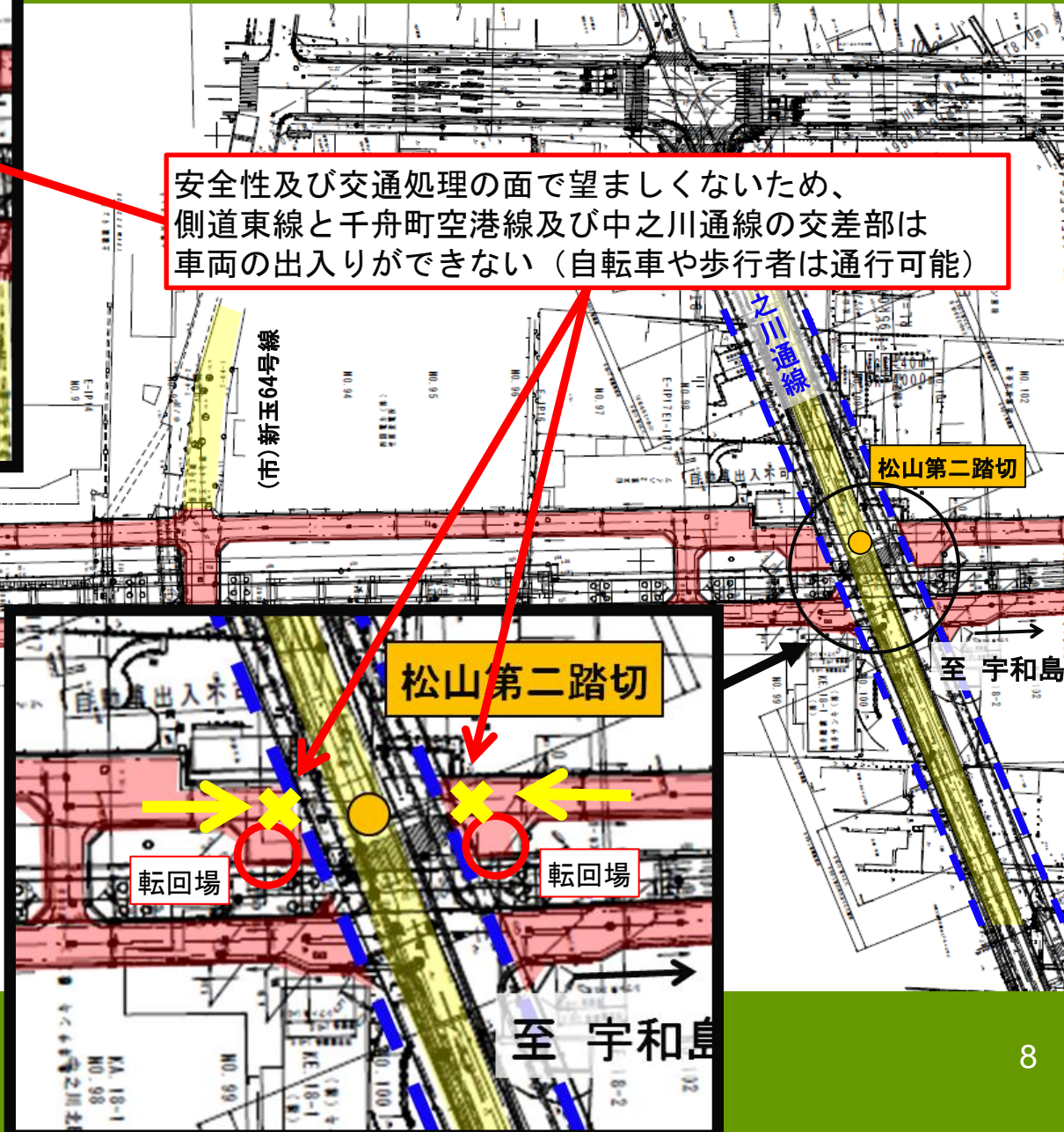
高架側道の幅員構成（一般部）



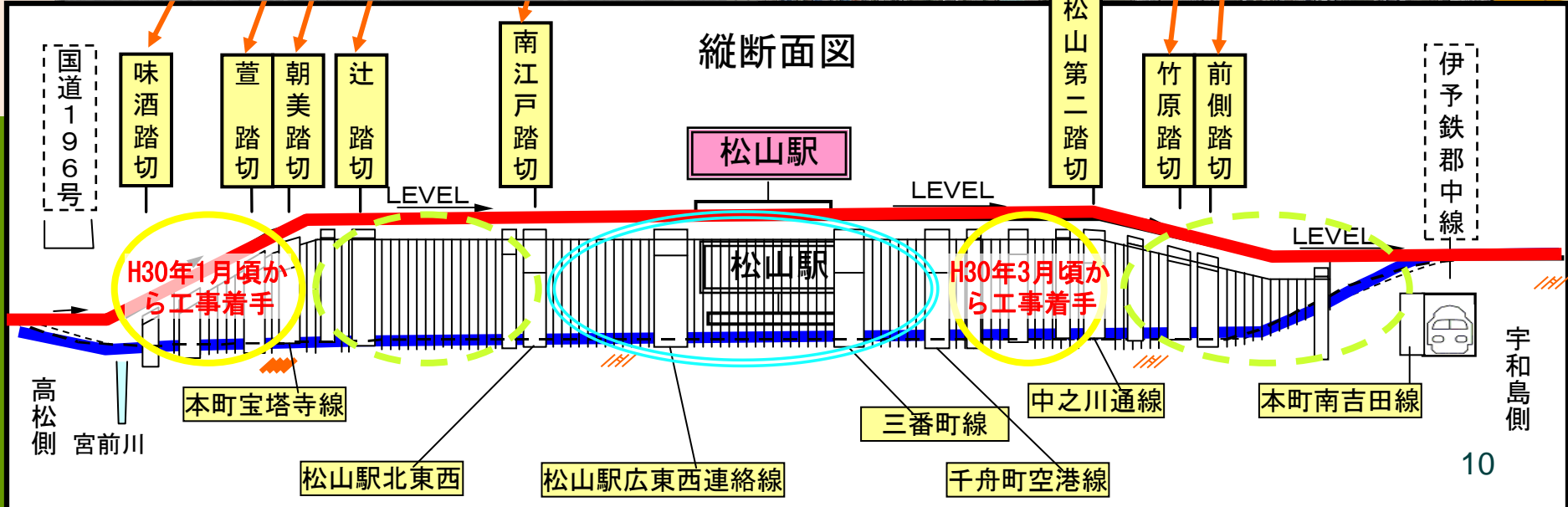
高架区間 駅南の高架側道 (2)



安全性及び交通処理の面で望ましくないため、側道東線と千舟町空港線及び中之川通線の交差部は車両の出入りができない（自転車や歩行者は通行可能）



高架区間



高架区間

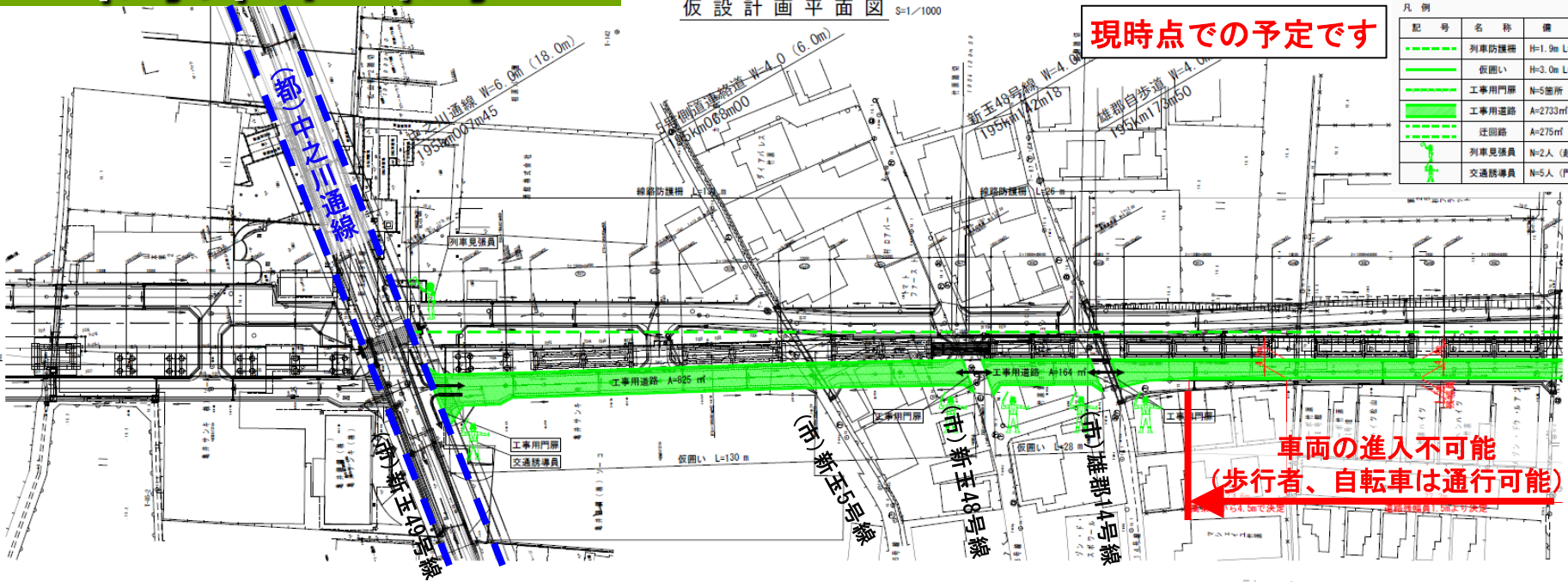
中之川通線以南の工事用道路

仮設計画平面図 S=1/1000

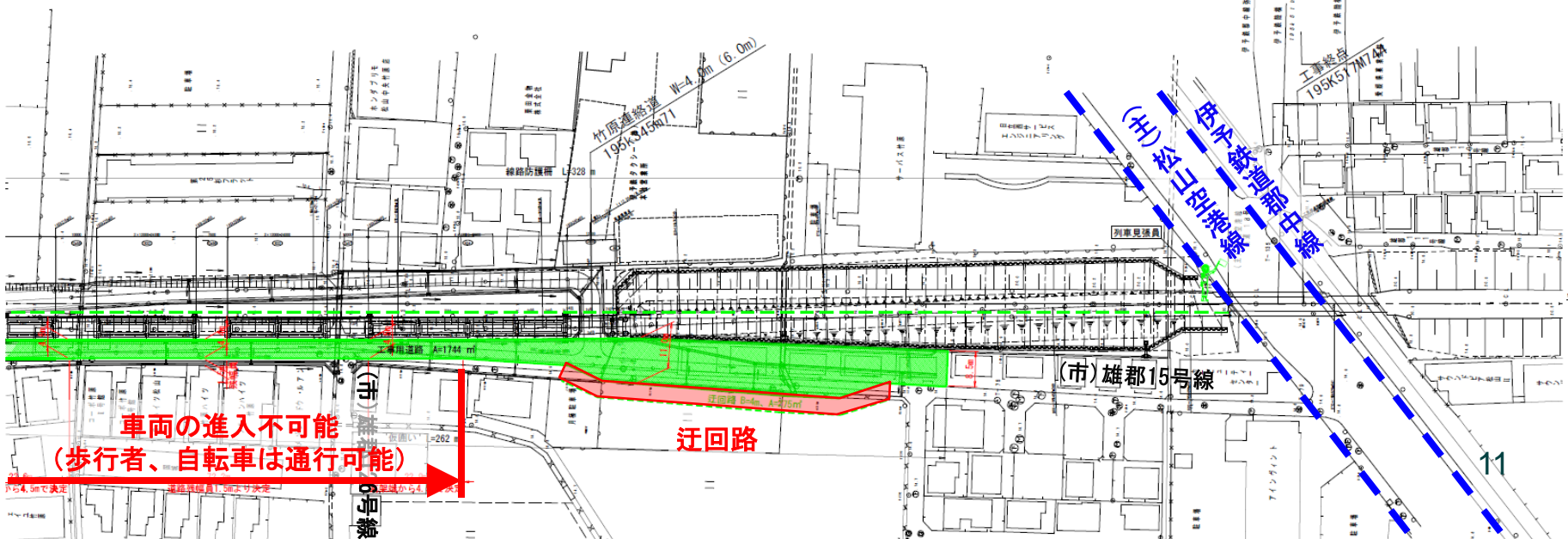
現時点での予定です

凡例

記号	名称	備考
	列車防護柵	H=1.9m L=485m
	仮囲い	H=3.0m L=420m
	工事用門扉	N=5箇所
	工事用道路	A=2733m ²
	迂回路	A=275m ²
	列車見張員	N=2人 (起終点)
	交通誘導員	N=5人 (門扉毎)



車両の進入不可能
(歩行者、自転車は通行可能)



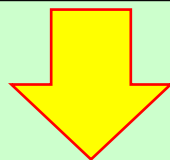
車両の進入不可能
(歩行者、自転車は通行可能)

迂回路

工事損害調査の目的

工事損害調査とは・・・

公共事業に係る工事の施行に起因する地盤変動により生じた建物等の損害等を調査するもの。



工事の施工に伴い発生する振動等により、地盤に変動を生じさせることから、工事は低振動工法採用しますが、工事を施工したことにより建物の壁にひびが入るような損害等が発生する場合があります。

工事が原因で発生した場合は、損害等を補償することとなっており、その補償を行う場合には、工事前と工事後の状態を比較する必要があることから、損害等が発生する可能性が予測される範囲を対象に建物の状態を事前に調査します。

一般的に建物等に影響を及ぼす恐れのある工法の一例

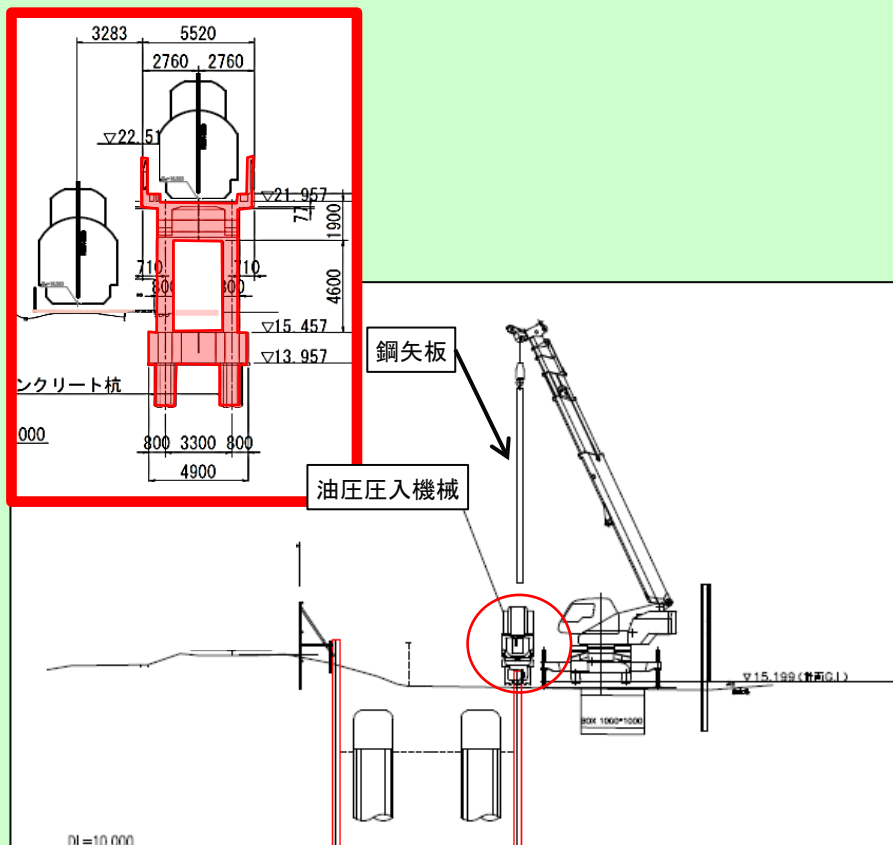
- ・杭打ち
- ・鋼矢板の打設
- ・地盤改良
- ・コンクリートの取壊し作業

今回対象となる工法について

鋼矢板打設

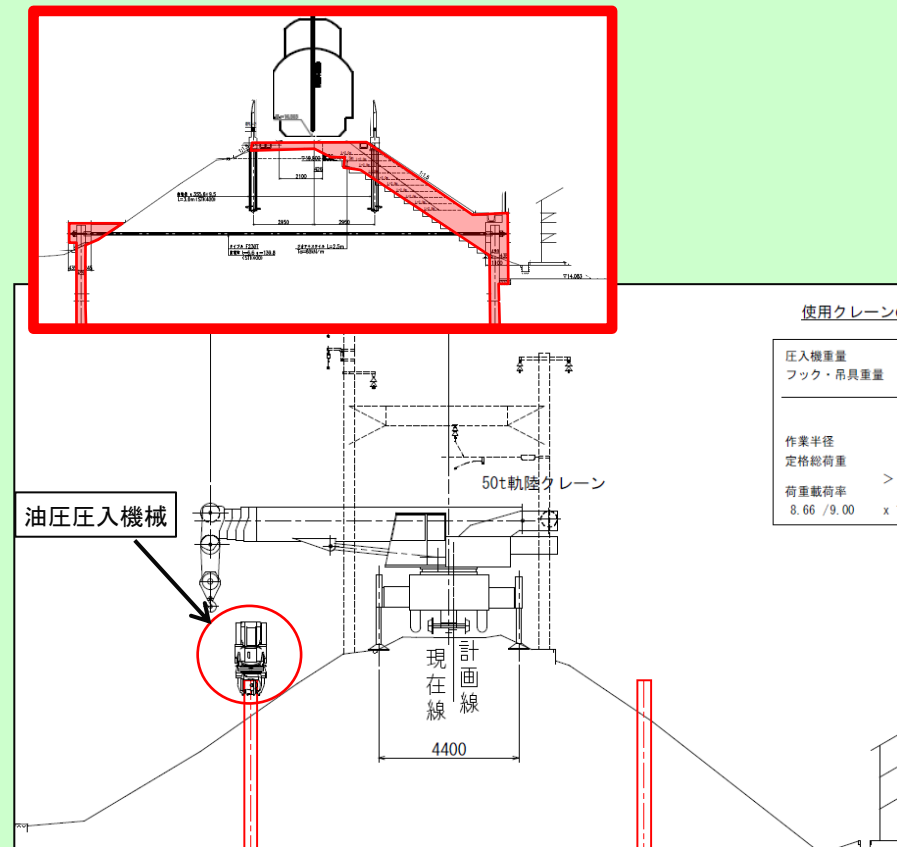
高架橋区間

- 高架橋区間では、基礎工事の際に土留めのため、鋼矢板を油圧圧入機械で打設します。



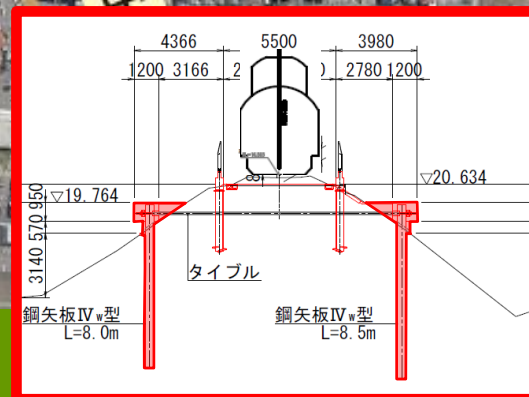
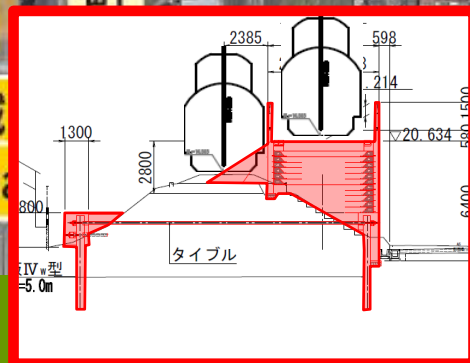
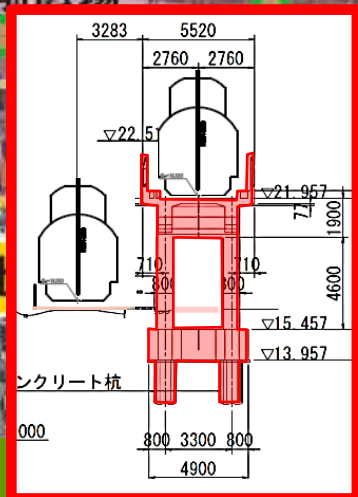
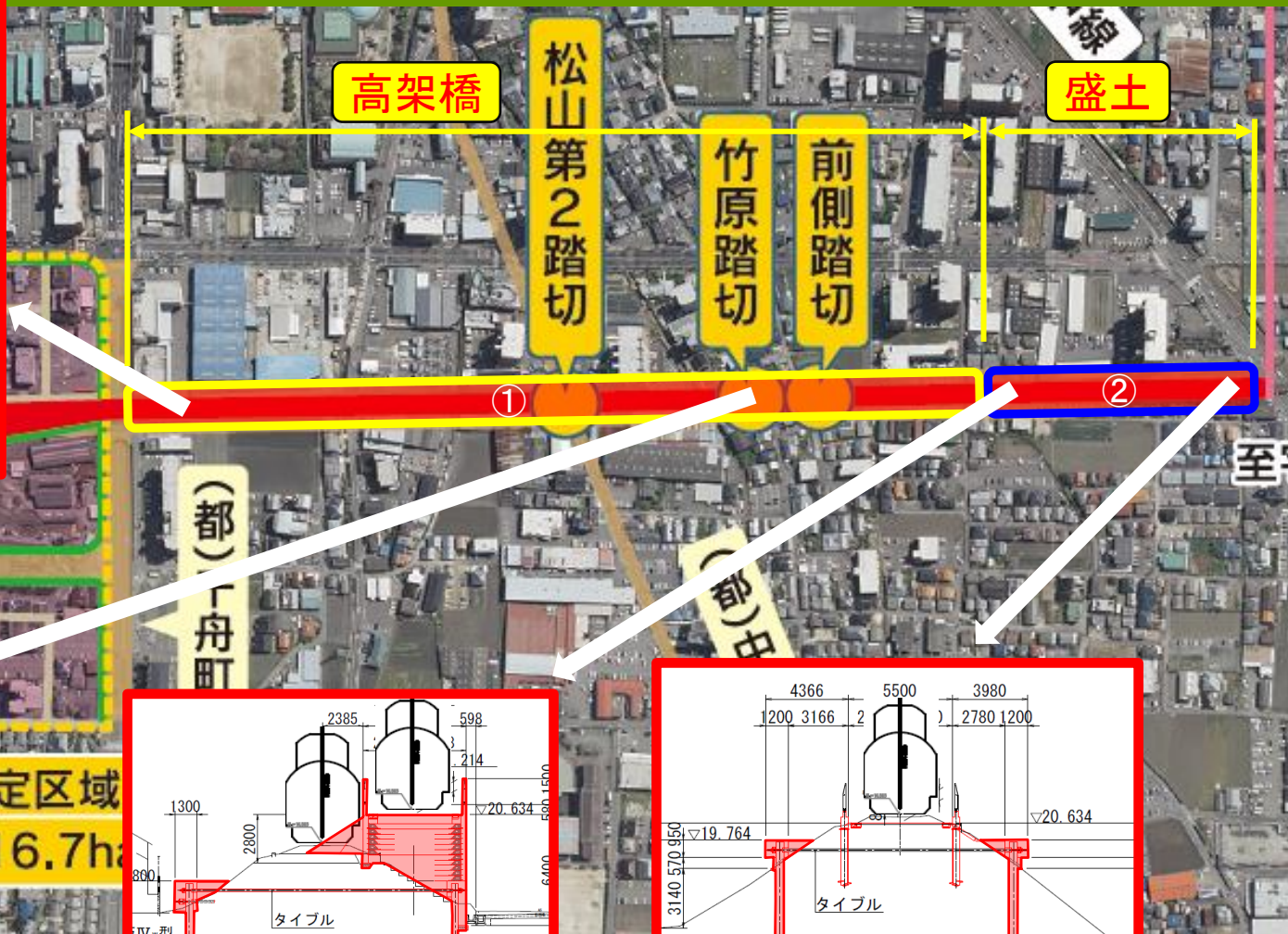
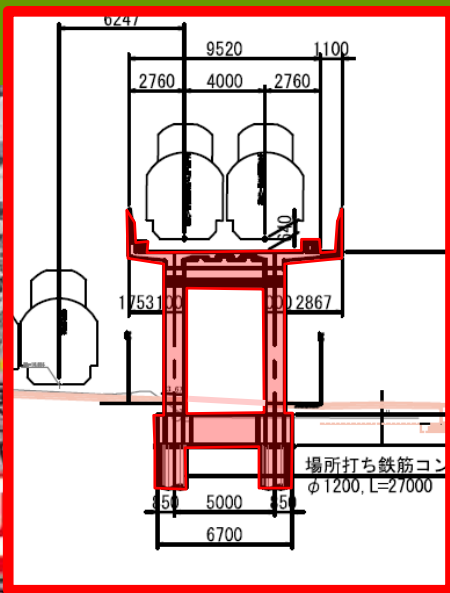
盛土区間

- 盛土区間では、盛土を補強するため鋼矢板を油圧圧入機械で打設します。

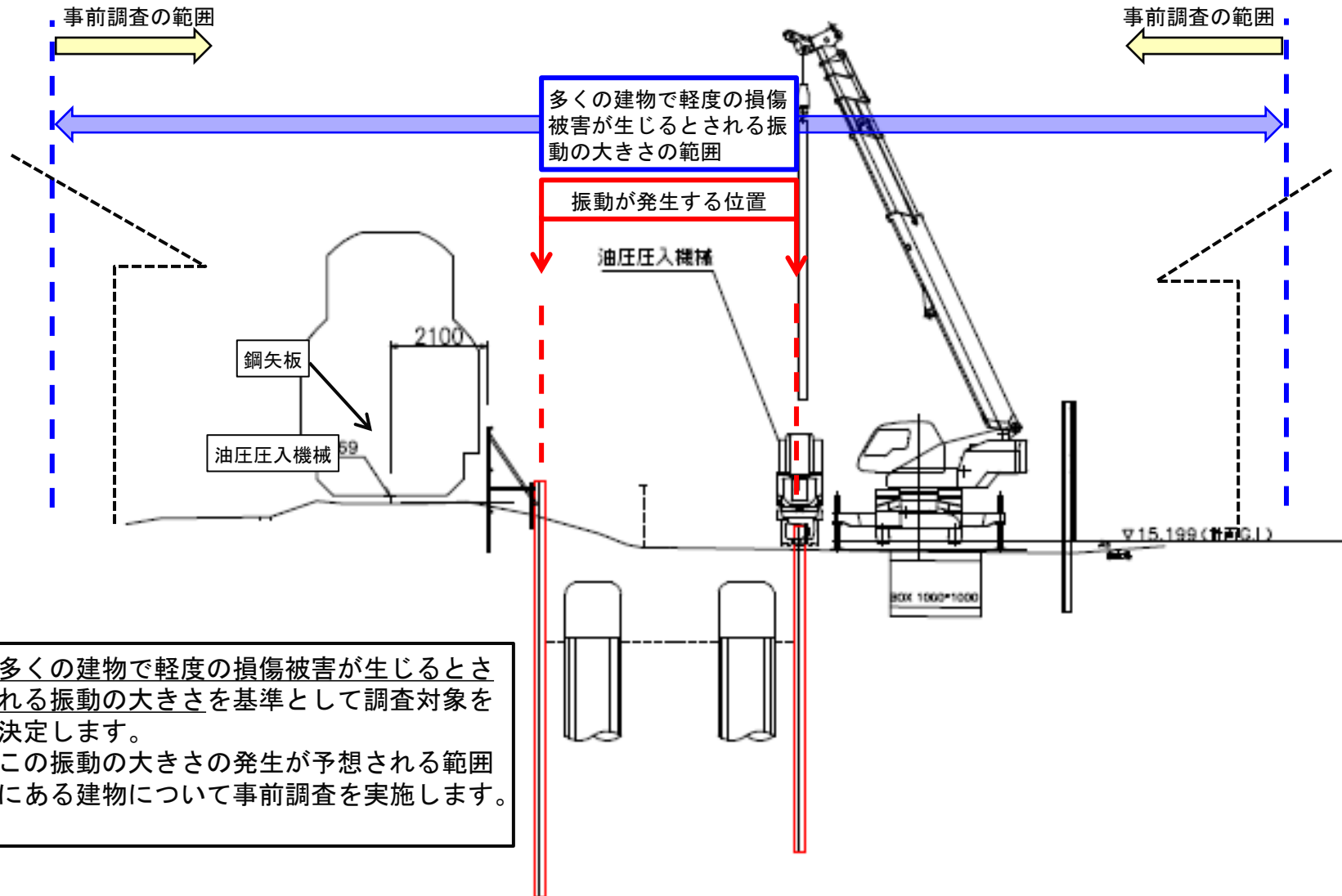


※上記施工図はイメージであるため、実際の施工機械とは異なる場合があります。

対象となる工法の範囲



建物等の調査範囲



工事損害調査の流れ

1. 事前調査

- ・対象となる工法の工事施工前に影響が想定される建物等の現状を調査します。
- ・調査にあたっては、建物内にも立入りさせていただきます。

2. 工事の施工

3. 事後調査の意向確認

- ・対象となる工法の工事完了後に、事後調査の意向を確認します。
- ・事後調査を辞退される場合は、建物等の損害を補償することができません。

4. 事後調査

- ・希望される方に事後調査を実施します。

5. 因果関係の判定

- ・事後調査により変状が確認された場合に、工事との因果関係について確認します。

6. 補償金の算定

- ・変状が工事によるものと確認され、受忍の範囲を超えると判断される場合に、変状に対する補償金を算定します。

7. 補償金の提示

- ・算定した補償金額を建物等の所有者の方に提示します。

8. 契約

9. 補償金の支払い

※事前調査の実施にあたっては、工事実施前に調査対象の建物等の関係者の方へ個別に伺いますので、ご協力をお願いします。