

運用指針

第2条①ーイ

地権者、関係機関などへの提案及び協議

地元協議によるのり面対策工の見直し

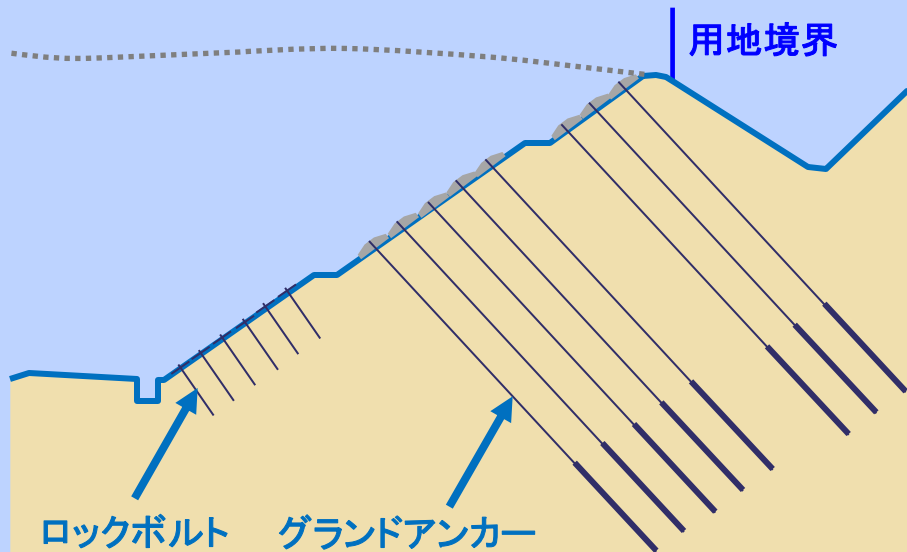
シムカップ

(道東自動車道 占冠IC～トマムIC)

## 当初計画

- ・クテクナイ地区は、破碎帯や粘土化した凝灰岩層が分布し土砂崩れ等が懸念される地区
- ・大規模なのり面安定対策が必要であったため、グランドアンカー等によるのり面对策を計画

### グランドアンカー等の のり面对策工を実施する計画

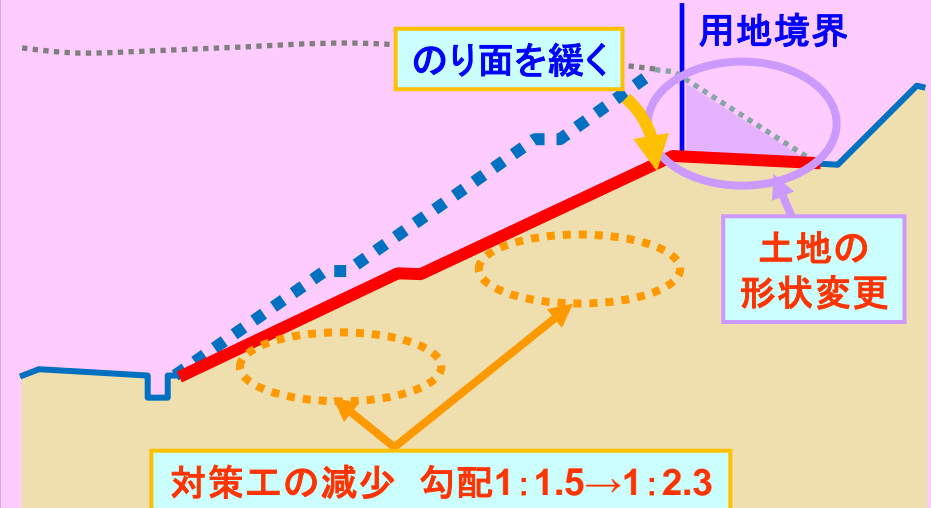


当初計画断面図

## 経営努力による変更

- ・コスト削減のため、切土勾配を緩くし用地外の土地の形状を変更することで、のり面对策工を回避することを検討。
- ・当初買収も困難を極めた地権者と粘り強く協議することで、追加買収することなく形状変更の了解を得る。

### 土地の追加買収を行わずに のり面を緩くし、対策工の範囲を縮小

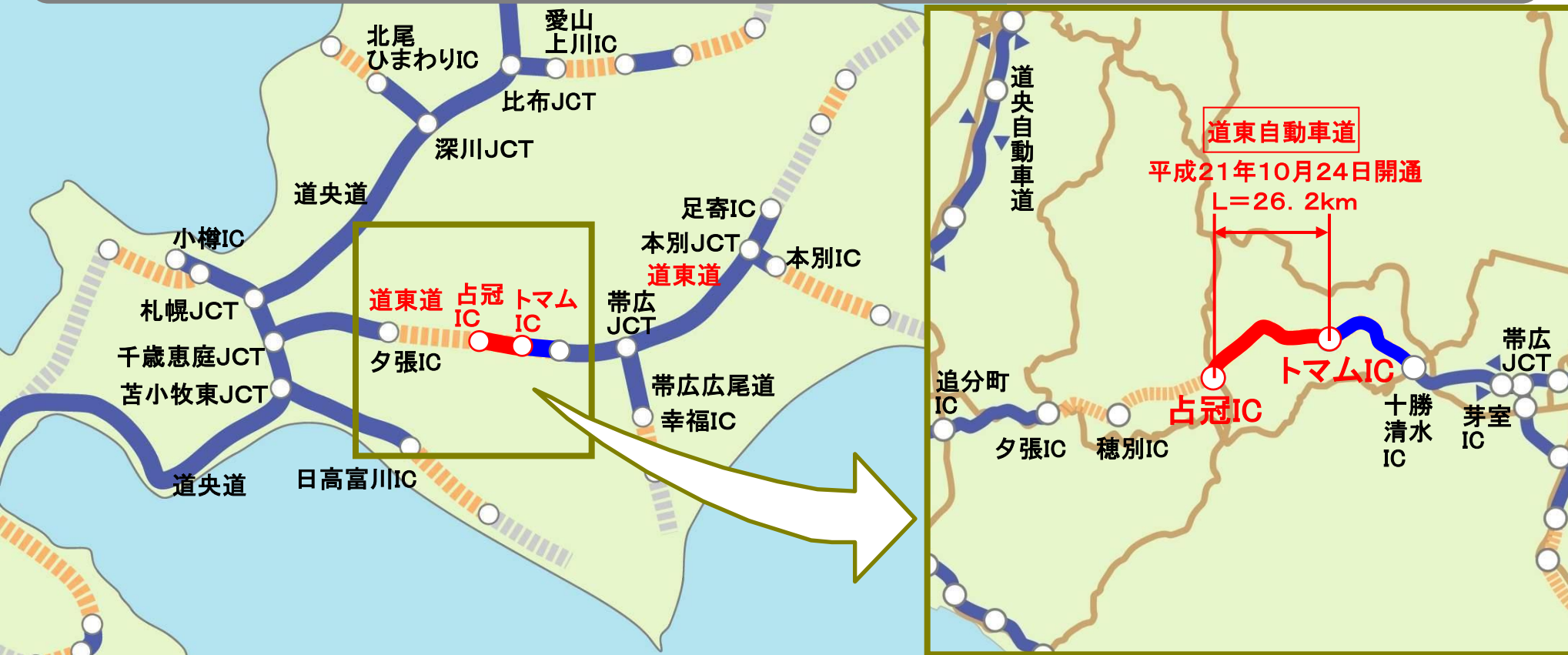


のり面を緩くした断面図

# 道東自動車道 占冠IC～トナムIC位置図

## 道東自動車道 占冠IC～トナムIC間の路線概要

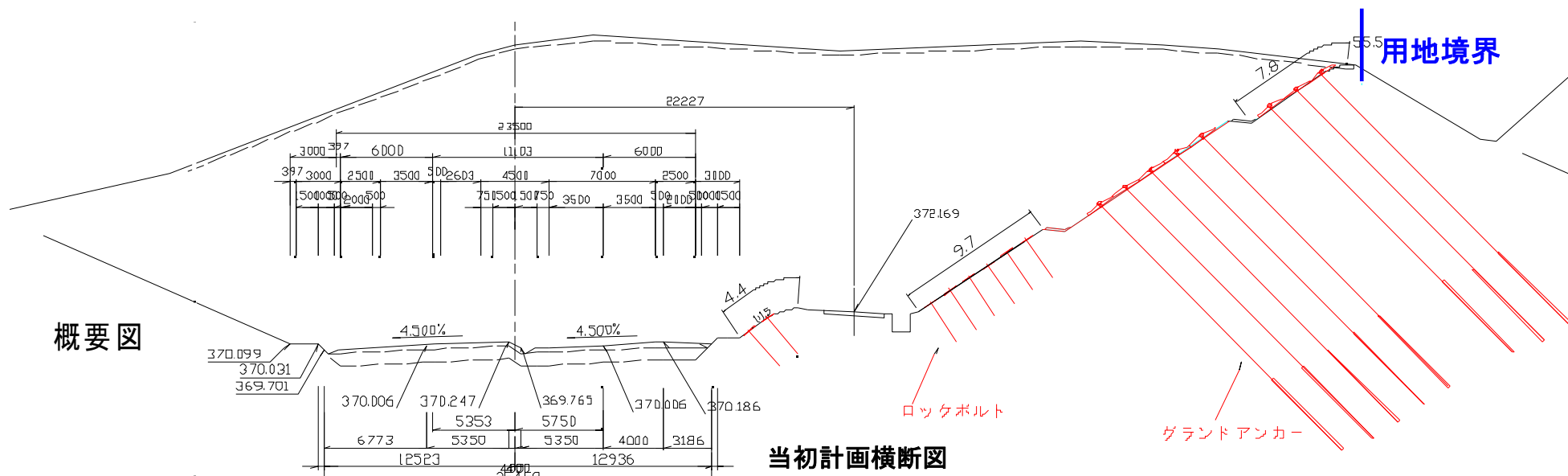
- ・道東自動車道は、道央圏と道東圏を結ぶ北海道横断自動車道の一部を担う高速自動車国道で全長約260km
- ・道東自動車道 占冠～トナム間(延長約26km)は平成21年10月24日に開通し、日勝峠回避ルートとして重要な役割



# のり面の対策工についての当初計画

## ◆道東自動車道 占冠IC～トナムIC間クテクナイ地区の現況

- ・クテクナイ地区の切土部は、基盤岩が主に泥岩で構成され、その上位を段丘堆積物が覆っている
- ・ボーリングデータや切土施工中の坑内傾斜計データ等から、深度14m付近に分布する破碎帯や粘土化した凝灰岩層で累積変位が大きくなっていることから、大規模なのり面安定対策が必要



3段の切土のり面をグラウンドアンカー(L=22m、808本)やロックボルト(L=3m、995本)等の対策工により安定させる計画とした。

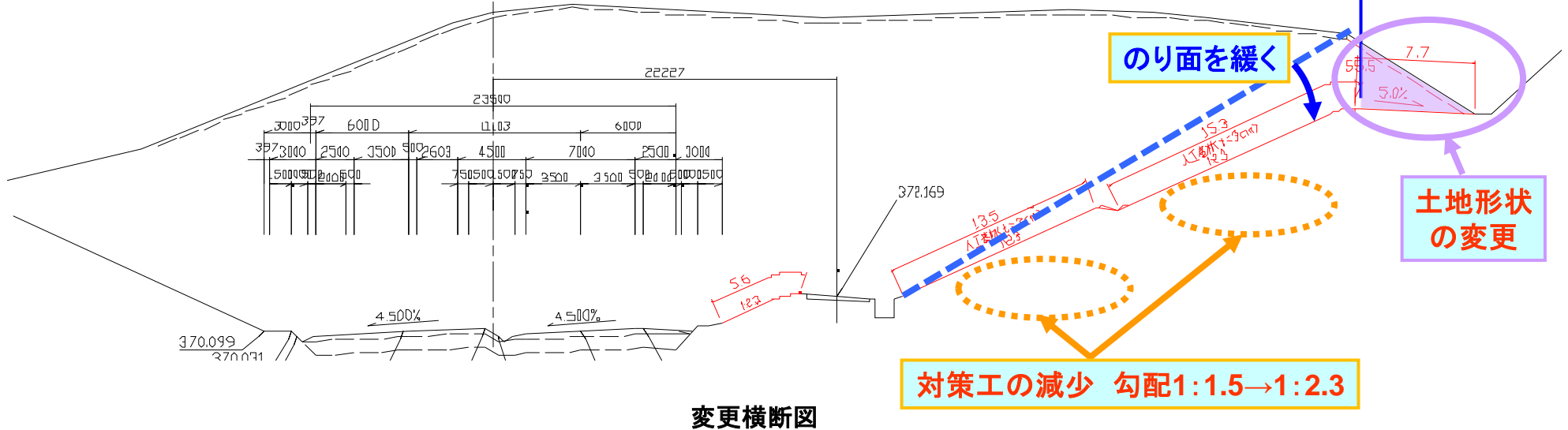
当初計画 : 3段の切土のり面をグラウンドアンカー等の対策工により安定させる計画

# のり面対策工の縮小についての検討

コスト縮減を図るため、のり面対策工の縮小について検討

切土端部については、用地外の土地の形状を変更することによりのり面を緩くすることを検討

- ・現地踏査の結果、当該地区の切土端部については、用地外の地形形状が谷地形になっており、大きな切土の増加を伴わずのり面を緩くすることが可能ではないかと検討

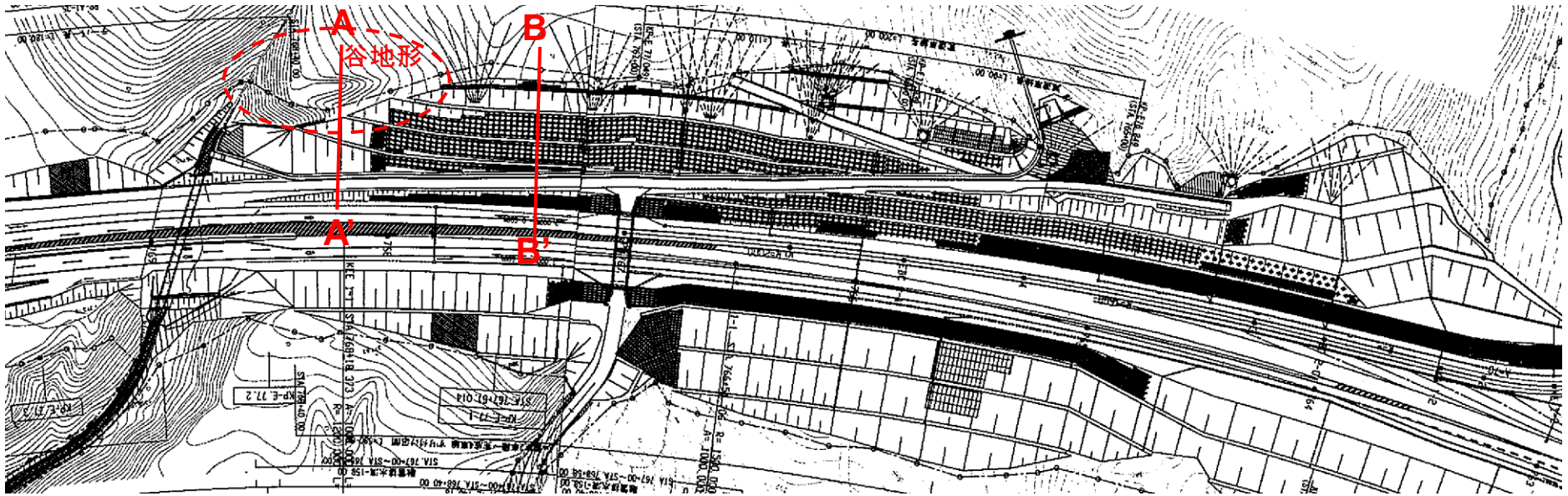


用地外の土地を削ることにより、のり面勾配が緩くなり、対策工を縮小することができる

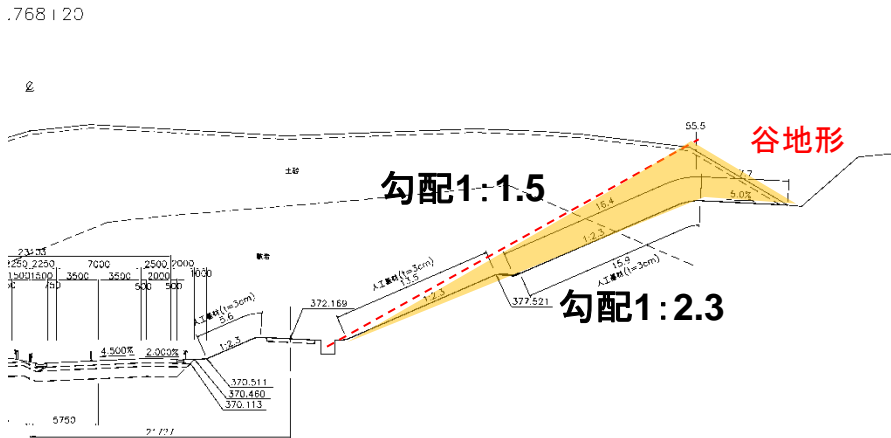
## 用地外の土地の形状を変更する場合の課題

- ・地権者の同意を得るために協議が必要(当該区間の用地の買収も単価差不満等により困難を極めていた)

# (補足) 当該箇所の切土について

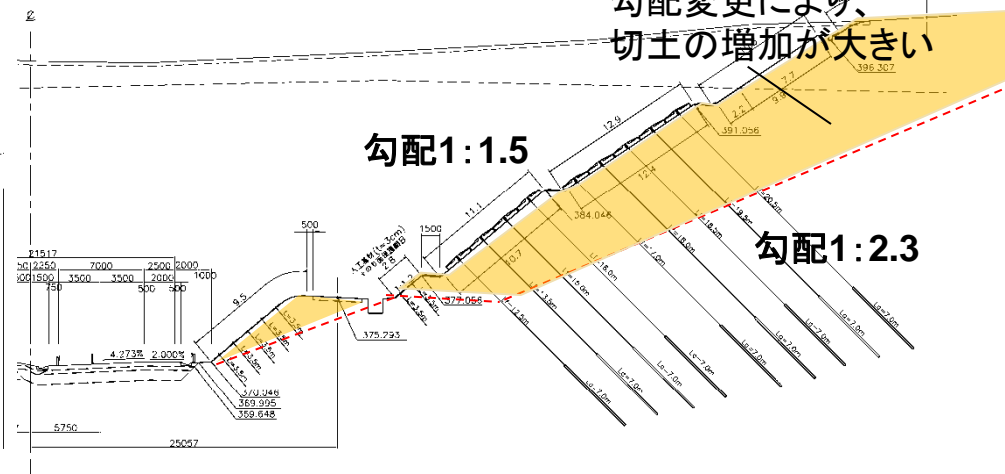


**A-A'断面**



767+40

**B-B'断面**

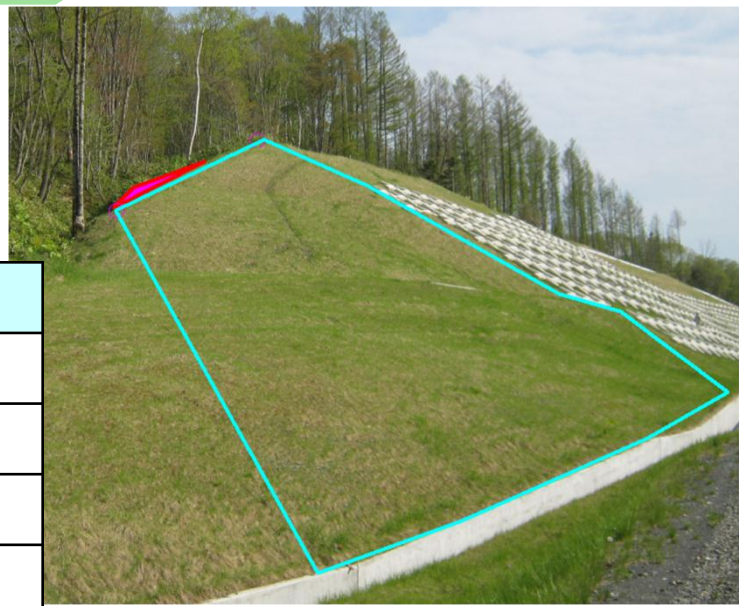


B-B'断面では  
勾配変更により、  
切土の増加が大きい

# 用地外の土地の改変する場合の課題に対する取組み

## 【取組内容】地権者の了解を得るために協議を実施

当初協議では、事業反対や単価差不満など用地買収ですら困難な状況であったが、追加買収の協議では、高速会社の粘り強い交渉により、用地の追加買収をすることなく形状変更が可能になった。



日 時	内 容	協議先
H18.9.15	占冠西地区協議完了(設計協議確認書の日付)	地権者
H18.9.15	当初用地買収	地権者
H20.8.4	地すべり対策用地買収交渉(買収に応じず)	地権者
H20.8.8	地すべり対策用地買収再交渉(買収に応じず)	地権者
H20.8.13	地すべり対策地形形状変更交渉(了承)	地権者
H20.8.20	地すべり対策地形形状変更交渉(詳細打合せ)	地権者
H20.8.22	地すべり対策地形形状変更に関する確認書取り交わし	地権者

協議の結果、地権者の同意を得る

**用地の追加買収をすることなく、のり面を緩くし、対策工の範囲を縮小したことによる費用の縮減**  
※更に将来のグランドアンカー等の維持管理の軽減も図られた

地元との協議により、用地の追加買収を行うことなく、のり面を緩くし対策工の範囲を縮小したことは、**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》

用地の追加買収を行うことなく、のり面を緩くし、  
対策工の範囲を縮小したことによる費用の縮減

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