

運用指針

第2条 -イ

地権者、関係機関などへの提案および協議

関係機関との協議による
建設発生土の受け入れ

北関東自動車道真岡IC～桜川筑西IC間位置図



北関東自動車道真岡IC～桜川筑西IC間の概要

- ・群馬、栃木、茨城3県の主要都市と常陸那珂港を結ぶと共に、東京から放射状に伸びる関越道、東北道及び常磐道と連結して高速道路ネットワークを強化する路線である。
- ・本区間の開通により、東北道と関越道がつながり、栃木県と群馬県の移動距離・時間が大幅に短縮される。

当初計画(北関東自動車道 二宮工事・蓬田トンネル西工事)



当該区間において必要な土量(1.2百万 m^3)を確保するため、

現場周辺のお工事から発生する建設発生土がないか、国や地方自治体、民間の開発事業も含めて情報収集した上で、さらに、公共工事発注機関へ直接出向き、建設発生土が生じる工事がいないかの確認を実施

周辺の公共工事等において、建設発生土の発生予定が無い状況であった。

当初計画：盛土材をすべて購入材で計画

建設発生土の受け入れ経緯について

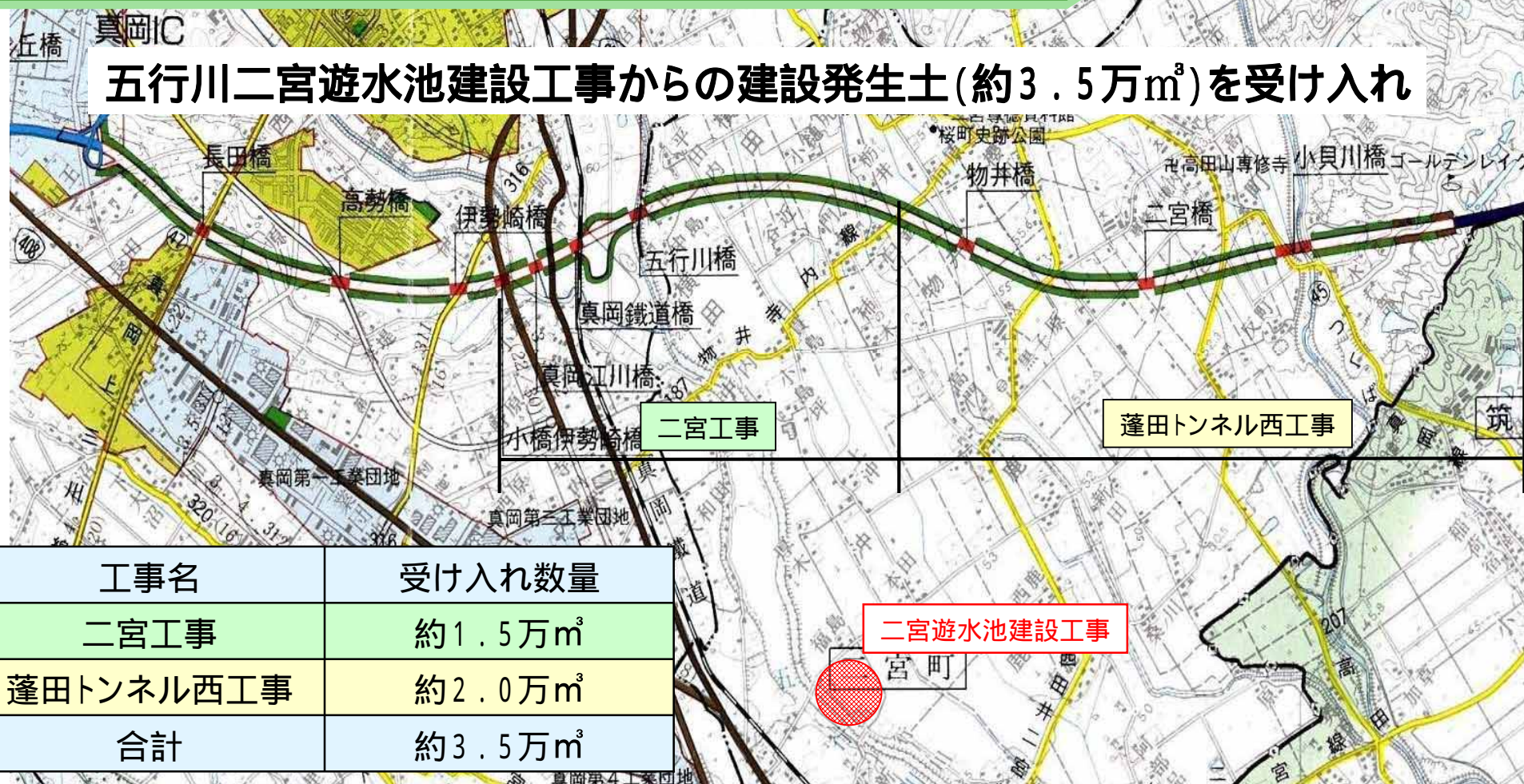
工事発注後も、国および地方公共団体における建設発生土の発生状況について情報収集を継続
栃木県内では大規模な建設発生土の生じる工事が無ければ定期的な調整会議は行われ
そのため、単年度で行われる小規模な工事等から発生する建設発生土を、詳細に把握するため自ら情報収集が必要。

栃木県発注の五行川二宮遊水池建設工事において建設発生土が発生することを確認し、
建設発生土の数量、発生時期、運搬方法等について栃木県へ協議

【協議経緯】

- H16～17 栃木県及び関係自治体等へ建設発生土の有無を照会
- H17.1～3 蓬田TN西工事、二宮工事を発注
～ 工事発注後も自ら情報収集を継続～
- H17.5.10 栃木県の五行川二宮遊水池事業から建設発生土が発生すると情報をCatch
- H17.5～6 建設発生土の運搬(費用負担等)を事業調整
- H17.6.16 発生数量・時期等について協議
- H17.7.14 現地において、発生数量・時期等について再度協議
- H17.7～9 建設発生土受け入れに関する覚書締結に向けた打合せ(2回程度)
- H17.11.17 覚書締結(県 東日本高速道路株)

建設発生土の受け入れ経緯について



建設発生土の受け入れに対する取組

路体材としての材料規格に適合するか
五行川二宮遊水池事業との工程調整

建設発生土の受け入れについての取組み

課題 : 路体材としての材料規格に適合するか 品質が安定した材料かの確認

【取組内容】 路体材の材料規格に適合するかを確認

材料試験を実施

材料規定: 下部路体

項目	規格値	試験結果
最大寸法(mm)	300以下	300以下

土質試験結果

項目	試験結果
土粒子の密度 s (g / cm ³)	2.696
自然含水比 n (%)	11.2
液性限界 L (%)	NP
塑性限界 P (%)	NP
塑性指数 I_p	NP
最大乾燥密度 d_{max} (g / cm ³)	2.076
最適含水比 opt (%)	9.4

品質管理のため、モデル施工を実施

項目		二宮工事	蓬田トンネル西工事	摘要
施工条件	撒き出し厚(cm)	32	30	
	仕上がり厚(cm)	30	30	
	転圧回数(回)	8	10	
	転圧速度(km / h)	3	3	
品質管理	管理方法	Dc管理	Dc管理	
	管理基準値	Dc 92.0%	Dc 92.0%	実施工 94.6% ~ 98.0%
施工機械	撒き出し	ブルドーザ15t級	ブルドーザ7t級	
	転圧	振動ローラ200KN級	振動ローラ200KN級	

建設発生土の受け入れについての取組み

建設発生土の受入れの都度、NEXCO社員が現地にて品質を確認



路体材としての品質を確保

課題 : 五行川二宮遊水池事業との工程調整

[取組内容] 定期的工程会議を開催し、月間、週間の搬出、受入計画を双方で綿密に調整し、現場での確実な受入体制を確保

延べ47回に分割して発生土を受入れ



建設発生土を受け入れることによる、購入材数量の削減に伴う
材料費及び運搬費用を縮減

上記以外のメリット

・県においては、建設発生土の仮置きする必要が無くなることによる費用の低減

経営努力要件適合性について

関係機関と協議、工程調整を行い、建設発生土を受け入れたことは、**会社の主体的な協議および調整**によるものである。

運用指針第2条第1項第1号イに該当

申請された会社の経営努力

建設発生土を受け入れることによる購入材数量の削減に伴う
材料費及び運搬費用の削減

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削減（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。

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削減。

イ．地権者、関係機関などへの提案および協議