

運用指針

第2条①-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残土処理場の見直し

(山陽自動車道 <sup>効</sup>ヤ  
高屋JCT)

## 当初計画

- ・高屋JCTは山陽道と東広島呉道路(国事業)の交差箇所で協定により事業区分を決定
- ・JCT内の会社事業区域で 残土が約3万 $m^3$ 発生
- ・国土交通省事業区域はエコロード検討会を設置し、ビオトープ計画を進めていたため盛土場として調整できなかった



残土約3万 $m^3$ を、約19km離れた福富ダム建設地に搬出する計画



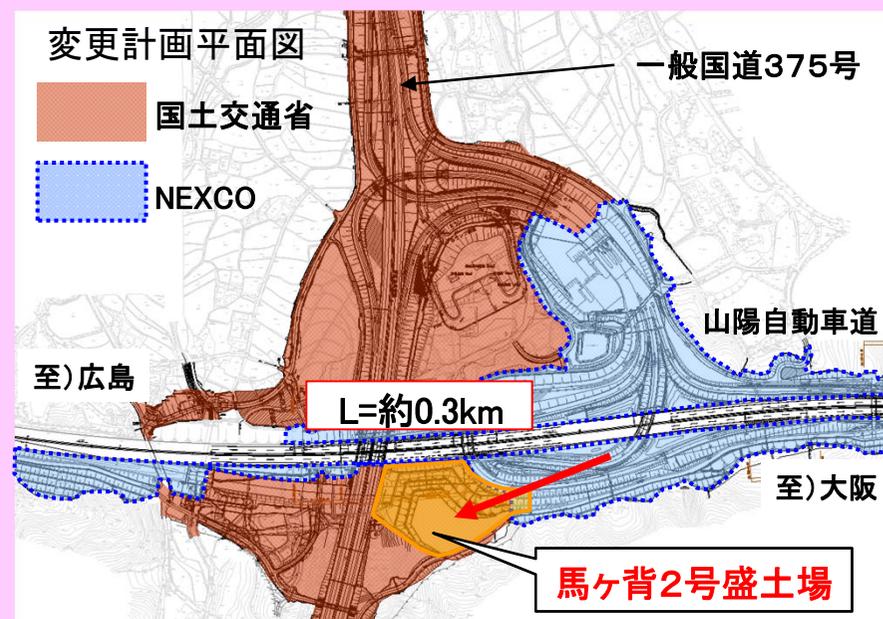
当初計画

## 経営努力による変更

- ・コスト削減のため、JCT事業用地内で盛土可能箇所を選定。測量を行い、詳細な盛土計画図を作成し、再調整する。
- ・国土交通省に盛土しても樹林化が可能であることや、土運搬の経済性を何度も提案



残土約3万 $m^3$ の搬出先を、高屋JCT内の盛土場(約0.3km)に変更することにより工事費を削減



変更後盛土場位置図

# 山陽自動車道 高屋JCT位置図



## 山陽自動車道 高屋JCTの路線概要

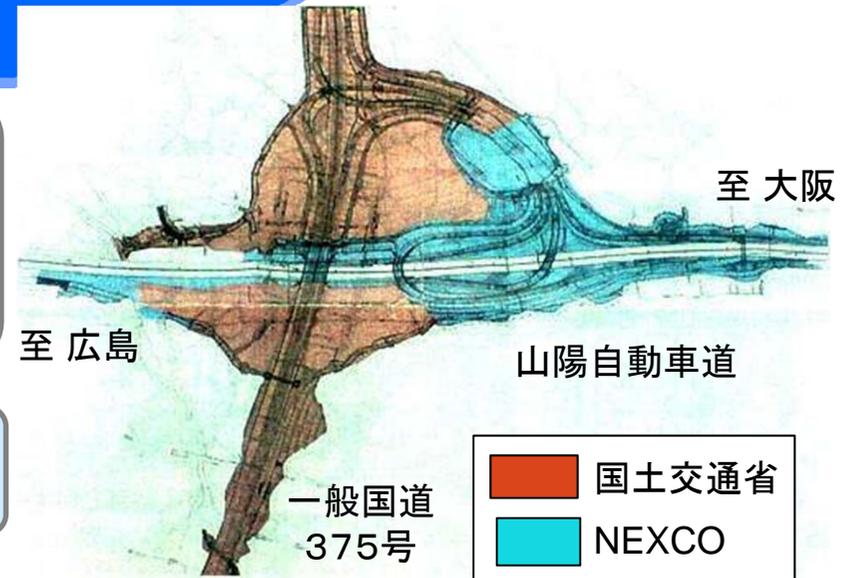
- ・山陽道 吹田山口線は、瀬戸内海側の縦貫として国道2号と並行する高速自動車国道。
- ・高屋JCTは、山陽道と一般国道375号(東広島呉自動車道)を接続、平成22年3月14日に開通。

## 【当初計画】高屋JCTの事業区分と残土処理計画

- ・一般国道375号との接続箇所である高屋JCT事業は、国土交通省とH17.5に協定を締結し、事業区分を右図のとおりとした。
- ・NEXCO事業区間から建設残土が約3万 $m^3$ 発生し、高屋JCT内の国土交通省事業区間への盛土場を検討

- ・国土交通省が高屋JCTにおいて、エコロード検討会を設置し、ビオトープ計画を進めていたため盛土場として調整できず

- ・近隣に代替地を探したが候補地が無い



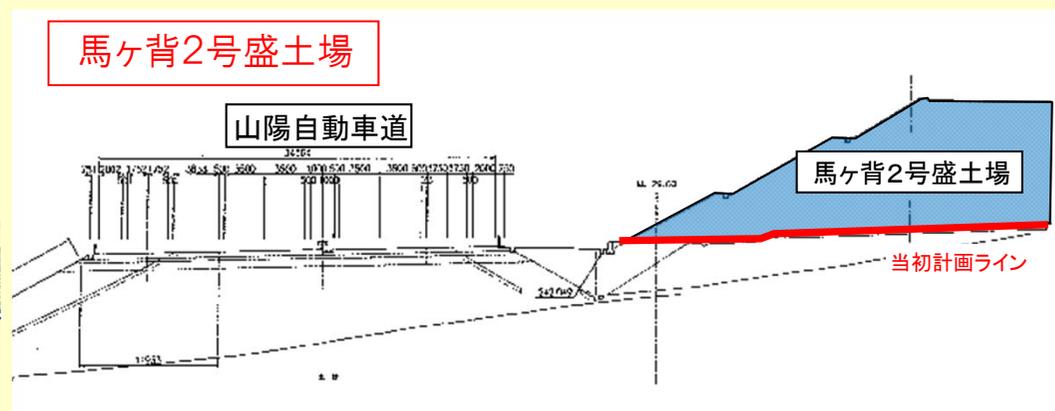
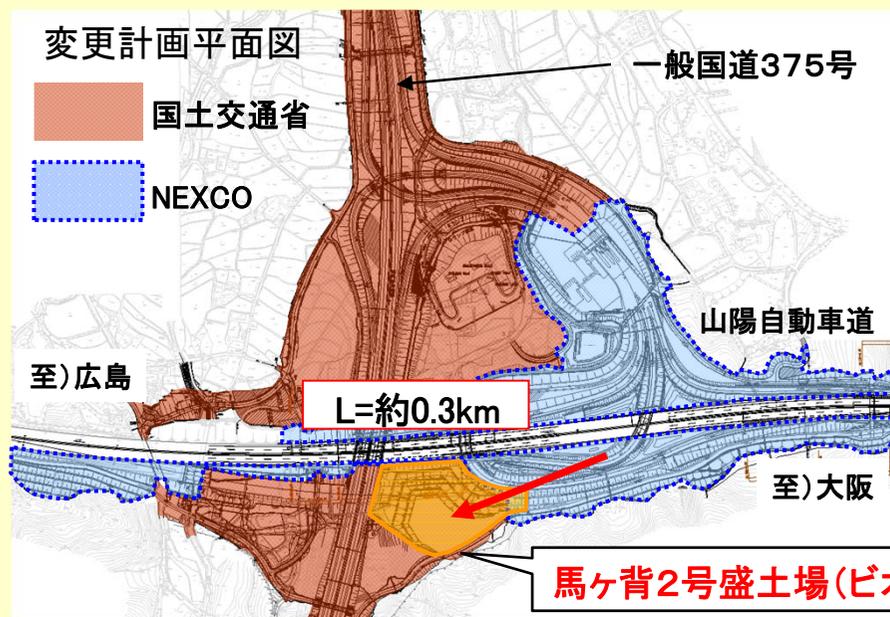
当初計画 : 約19km離れた国土交通省事業の福富ダム建設地に残土約3万 $m^3$ を搬出する計画

## 高屋JCT内盛土場計画を検討

コスト削減を図るため、その後も高屋JCT内で残土処理できないか協議を継続

### 高屋JCT内盛土場計画を作成

- ・高屋JCT内(約0.3km)の測量を行い、詳細な盛土計画図を作成  
⇒ 約3万 $m^3$ の盛土ができる計画



○国土交通省事業区間のビオトープ計画と再調整が必要

## 盛土場変更のための協議経緯

### 国土交通省との協議の経緯

平成18年 7月 国土交通省と盛土場の協議を行い、盛土の計画図を提示  
盛土の許可は得られなかったが、今後エコロード検討会などで盛土場計画を調整してゆく旨を確認する

(その後も何度も協議を継続する中で、国土交通省への提案事項)

○馬ヶ瀬2号盛土場は樹林化の予定であるが、盛土しても植樹可能であることから、  
盛土後の自然保護対策も行えることを提案

○福富ダムまでの約19kmの3万m<sup>3</sup>もの土運搬は公共事業として不経済

平成19年 1月 NEXCO工事発注(残土処理は福富ダム建設地へ)

平成19年10月頃 エコロード検討会でビオトープは整備項目から外される  
~その後も詳細計画図を提示しながら協議継続

平成20年12月 国土交通省より盛土の許可を得る

約3万m<sup>3</sup>の盛土場を変更することによる工事費用の縮減

# 完成状況写真



## 経営努力要件適合性について

関係機関と協議を行い、同意を得て、残土処理場を見直したことは、**会社の主体的な提案および協議**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》

残土処理場を見直すことによる運搬距離の短縮にともなう工事費の縮減

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り。)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および協議