

運用指針

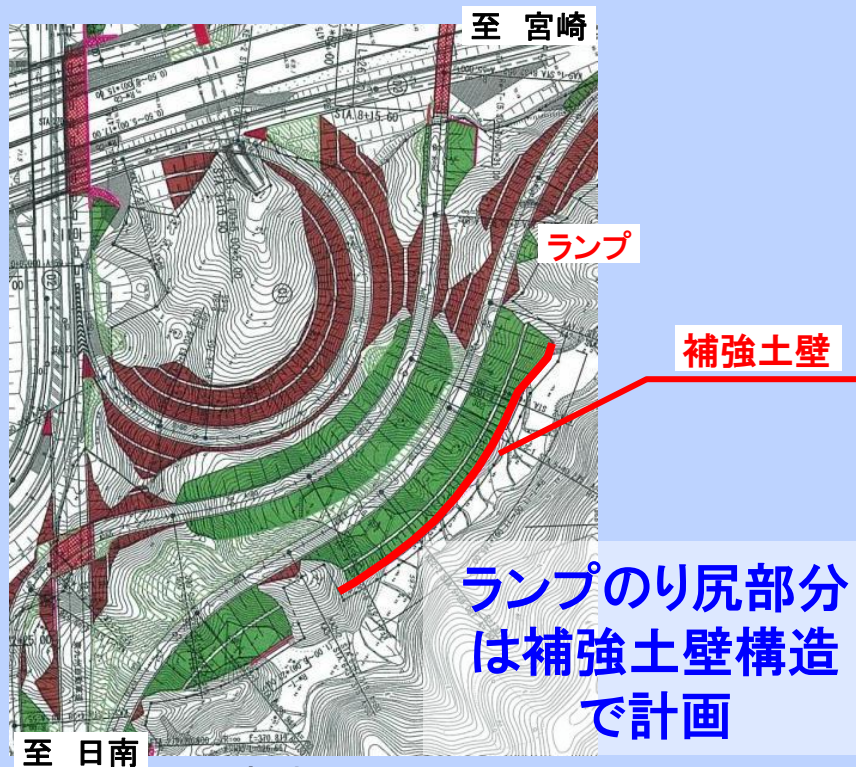
第2条①-イ 地権者、関係機関などへの提案及び協議

地元との協議による盛土形状の見直し

(東九州自動車道 キヨタケ 清武ジャンクション)

当初計画

- ・隣接地は耕地(田んぼ)であり、設計協議時点では現地形を極力触らないように地元から強く要望され、用地買収の了解が得られなかった。
- ・工区内は盛土材が不足し、盛土量を増やす工事はコスト増につながる恐れがあった。



ランプのり尻部分
は補強土壁構造
で計画

当初計画平面図

経営努力による変更

補強土壁構造の見直しの検討

- ・隣接地の耕地を盛土することで補強土壁を盛土構造へ変更が可能。
- ・国交省区間との調整により、盛土材の供給を受けることが可能。
- ・地権者に盛土することで有利な点を説明し、のり尻部の追加買収、隣接地部分の盛土の同意を得る。



のり尻部分の補強土壁構造
を盛土構造に見直すこと
により施工費を縮減

見直し平面図

東九州自動車道 清武ジャンクション(JCT)位置図

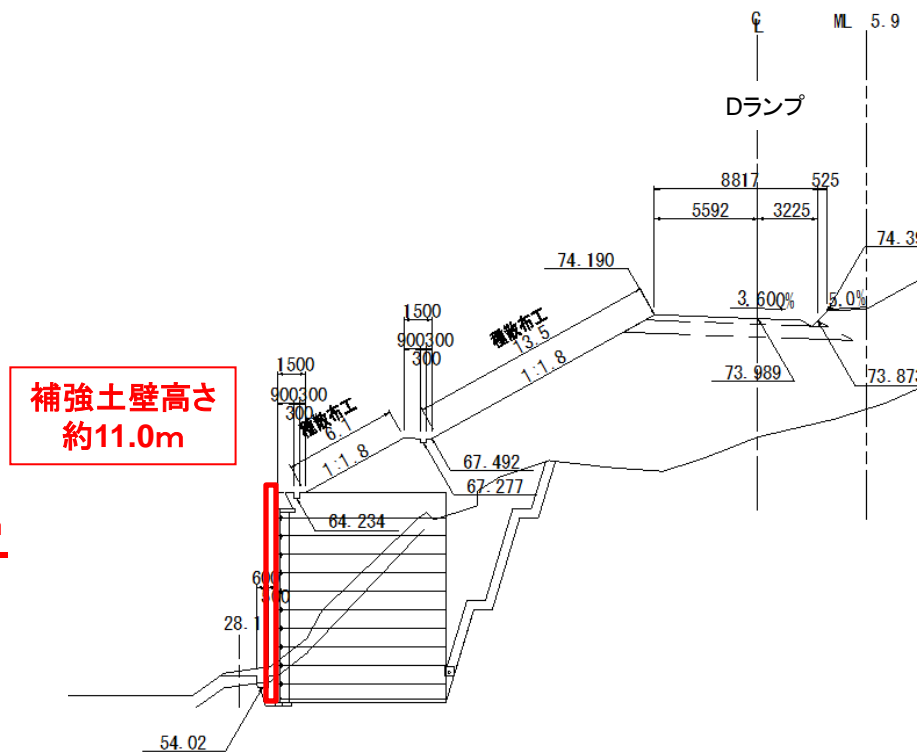
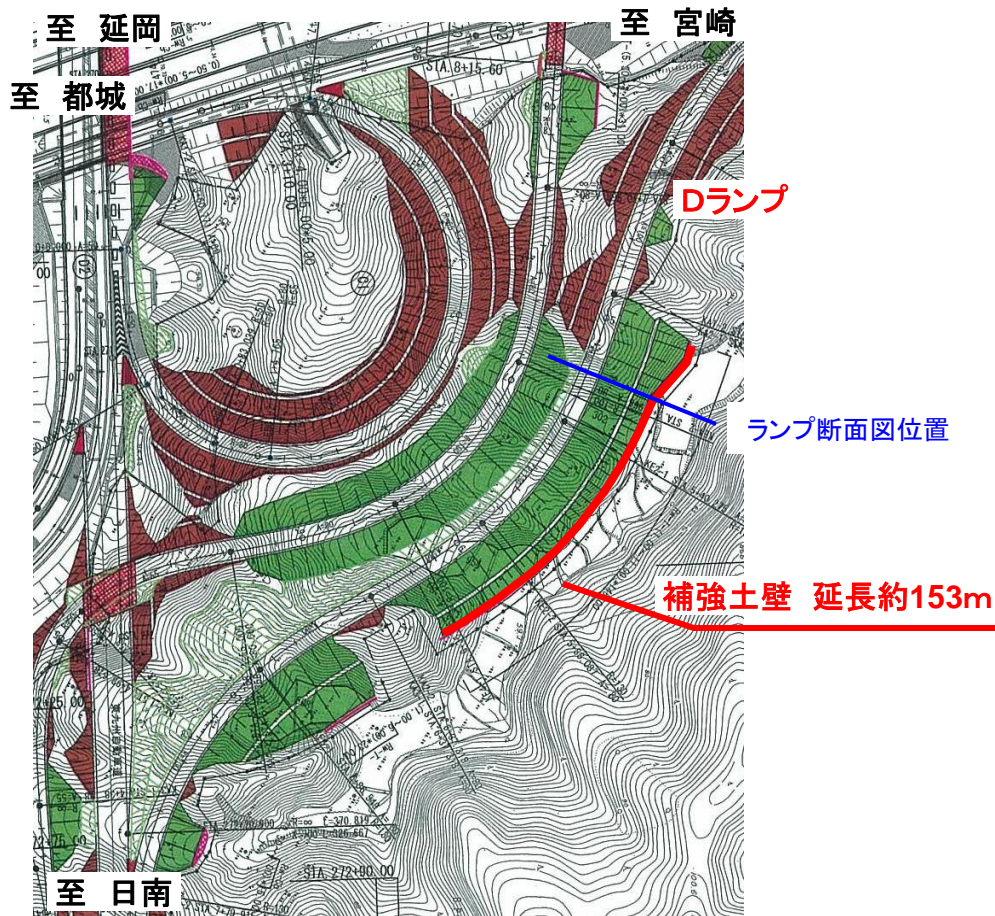
東九州自動車道 清武JCTの路線概要

- ・東九州自動車道は、九州東部を北九州市から鹿児島市まで結ぶ高速自動車国道である。
- ・清武JCT～清武南TB間はH25.3.23開通。
- ・本区間は、宮崎県南部地域のアクセス強化や災害に強いネットワークの構築、国際拠点港である宮崎港や油津港、空の玄関口である宮崎空港へのアクセス向上等、県南地域における物流基盤の強化を目的として整備される東九州自動車道(清武JCT～日南)の一部を構成する区間である。



清武JCT ランプ盛土部における 当初計画

- ・Dランプのり尻部は用地買収の了解が得られず、現地形の耕地(田んぼ)を極力触らないように、地元から強く要望された。
- ・工区内は盛土材が不足していたため、購入材により土量をバランスしていた。



当初Dランプ断面図

当初計画 : Dランプ盛土部はのり尻部分に補強土壁構造を計画

盛土構造の見直しの課題に対する取組み

形式変更の課題

- ・地権者に対して用地買収、隣接地の盛土について協議が必要



地権者の了解を得るために協議を実施

- ・用地外耕作地盛土にともなう地権者5名との協議の実施
- ・追加買収の地権者3名に対する協議の実施

事業への理解や盛土によるメリットを28回に渡り説明



協議の結果、地権者の同意を得る



協議経緯

平成17年 3月	協議用図面作成
平成17年 6月	設計協議
～ 11月	
平成18年 3月	協定締結(会社・機構)
平成19年 3月	当初計画による用地買収実施
～ 11月	
平成19年 7月	補強土壁工設計(詳細設計)
平成21年 6月	国交省と盛土材の提供について調整

平成22年 2月	補強土壁構造にて工事発注
平成22年 4月	補強土壁構造の変更検討開始
～ 10月	地元へ構造変更の事前協議および追加買収事前協議実施 (28回)
平成23年 6月	構造変更の測量・設計完了
平成23年10月	工事変更指示
平成23年12月	用地追加買収完了
平成25年 1月	隣接地の盛土施工完了

のり尻部分の補強土壁構造を盛土構造に見直すことにより施工費を縮減

地権者と協議し同意を得て、補強土壁構造を盛土構造に見直したことは、
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》

地権者、道路管理者と協議し、のり尻部分の補強土壁構造を
盛土構造に見直すことにより施工費を縮減

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