運 用 指 針

第2条①-イ

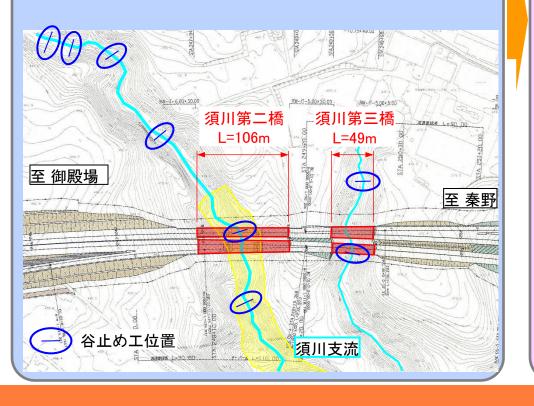
地権者、関係機関などへの提案及び協議

橋梁から盛土への変更

「新東名高速道路」 秦野 I C ~御殿場 J C T)

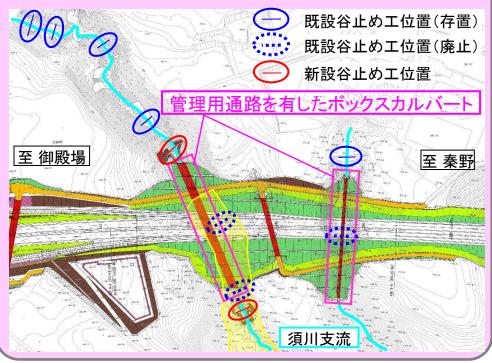
当初計画

- ・山地災害危険地区となっている須川支流を本線 が涌過
- ・都市計画策定時に、谷止め設備の機能維持と山地災害危険地区の改変範囲を最小限とするように求められたため、橋梁で計画



経営努力による変更

- ・余剰に発生する建設発生土の有効活用とコスト縮 減を図るため、橋梁区間の盛土化を検討
- ・当該箇所が山地災害危険地区の最上流部に位置しており、盛土し整地することにより土砂流出要因が 減少することに着目
- ・既存の谷止め工を機能回復するとともに、管理用通路を有するボックスカルバートを整備することにより維持管理が容易な盛土構造を計画
- ・関係機関及び地元と協議を実施し、了解を得る



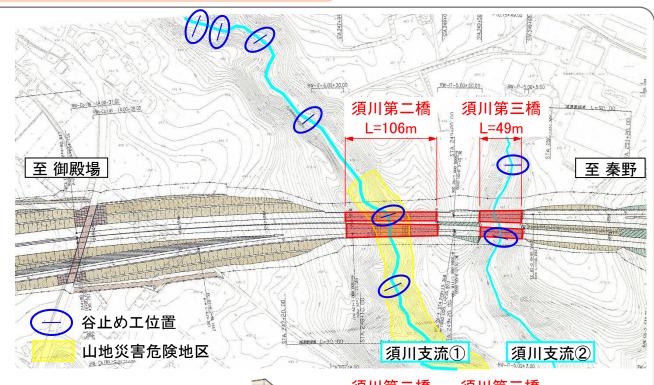
新東名高速道路 秦野IC~御殿場JCTの路線概要



- ・新東名高速道路は、東京と名古屋を結ぶ延長約330kmの高規格幹線道路。
- ・わが国の大動脈である東名高速道路の抜本的な混雑解消や、ダブルネットワーク化による信頼性の向上、 3大都市圏の連携強化として機能し、社会・経済活動の発展などに寄与する路線。
- 秦野IC~御殿場JCT(約32.3km)はH32年度開通に向けて用地取得の推進及び工事を順次発注中。

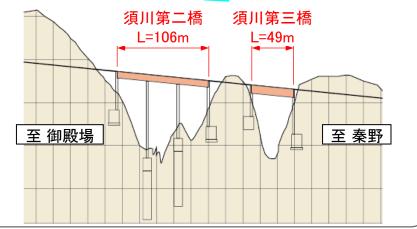
須川の道路構造 当初計画

- ・崩壊土砂流出危険地区被害想定区 域として山地災害危険地区となっ ている須川支流を本線が通過
- ・都市計画策定時に、谷止め工の機能維持と山地災害危険地区の改変範囲を最小限とするように求められたため、橋梁で計画



谷止めエ

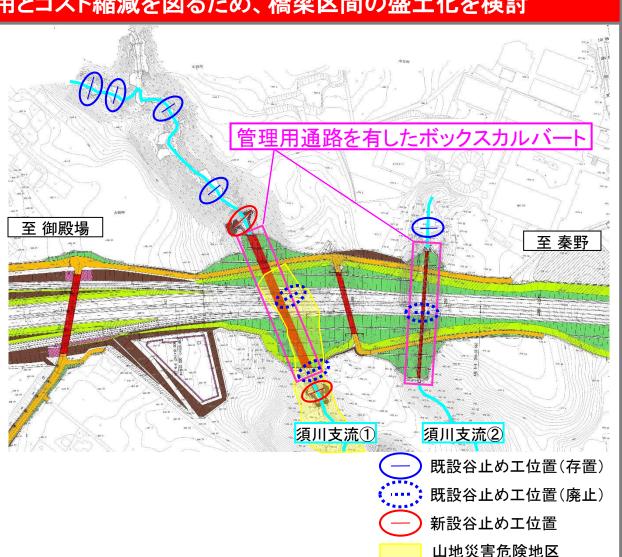
森林法に基づく治山ダム設備であり、山腹や河川の 縦・横侵食を軽減し、河川や渓流に面する森林の維 持・造成を行うことを目的に設置される設備



道路構造の見直し検討

余剰な建設発生土の有効活用とコスト縮減を図るため、橋梁区間の盛土化を検討

- ・当該箇所が山地災害危険地区の最上 流部に位置しており、盛土し整地すること とにより土砂流出要因が減少すること に着目
- ・既存の谷止め工を機能回復するとともに、管理用通路を有したボックスカル バートによる盛土構造を計画
- 関係機関及び地元と協議を実施



協議に対する取組み

森林所有者(静岡県)との協議を実施 (10回)

- ・協議当初は、盛土構造への変更に対して理解を得られなかったが、度重なる協議を行い、最上流部を盛土し整地することや、沢部がボックスカルバートとして整備されることなどにより、土砂流出要因が減少することを説明
- ・谷止め工を確実に機能回復させることを説明し、了解を得る

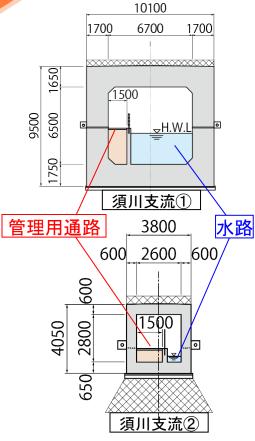
河川管理者(小山町)との協議を実施 (5回)

- ボックスカルバートが整備された護岸となることを説明
- ・管理用通路を有したボックスカルバートの設置や河川の管理に必要な側道整備により、須川支流の維持管理が現状より容易になることを説明し、了解を得る

地元との協議を実施(3回)

・盛土構造とすることで下流側の民家に対する安全性が向上することや、町道との 一体整備による利便性の向上を説明し、了解を得る

【協議経緯】



ボックスカルバート横断図

年月	経緯(協議・現場作業等)	協定∙設計
平成 6年7月		都市計画決定(嵩上げ式)
平成18年3月		協定締結(会社・機構)
平成21年4月~平成23年6月	関係機関との協議 (<mark>森林所有者</mark> 10回・河川管理者5回・地元3回)	盛土構造
平成23年4月•6月	設計協議確認書締結	

経営努力要件適合性について

関係機関及び地元と協議し同意を得て、橋梁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≫

関係機関と協議し、橋梁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 (適正な品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次に揚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