

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

盛土形状の見直し

キ イ ナガシマ キ セイオオウチャマ
(紀勢自動車道 紀伊長島IC～紀勢大内山IC)

当初計画

- ・15km離れた**本線外盛土場へ建設余剰土を運搬**

現地形の改変の少ない盛土形状で計画



経営努力による変更

- ・搬出土量の削減するため、盛土形状の変更を検討
- ・地元と協議を実施し、盛土形状の変更について了解を得る

盛土部の形状を見直し、建設余剰土の搬出費用を削減



紀勢自動車道(紀伊長島IC～紀勢大内山IC)の路線概要



- ・紀勢自動車道は、勢和多気JCT～尾鷲北ICまでの延長約55.3kmの高速自動車国道であり、勢和多気JCT～紀伊長島IC(約34.1km)をNEXCOが有料道路方式にて、紀伊長島IC～尾鷲北IC(約21.2km)を国土交通省が新直轄方式により整備
- ・紀勢大内山IC～紀伊長島IC(約10.3km)がH25.3.24に開通
- ・災害や異常気象などの際に、並行する国道42号の代替ルートとして交通機能の確保が図られるほか、救急医療の支援、地域産業の振興、物流の効率化、観光などの発展に寄与

盛土形状についての当初計画

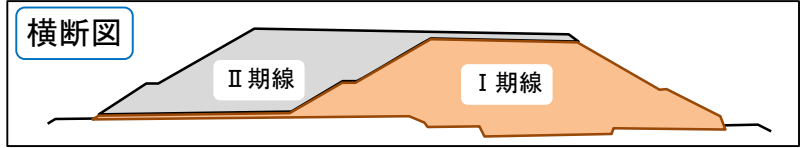
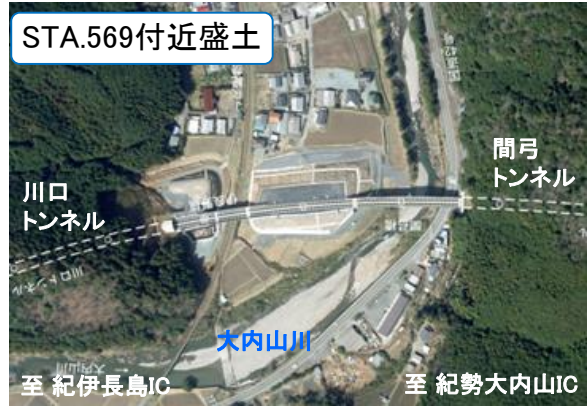
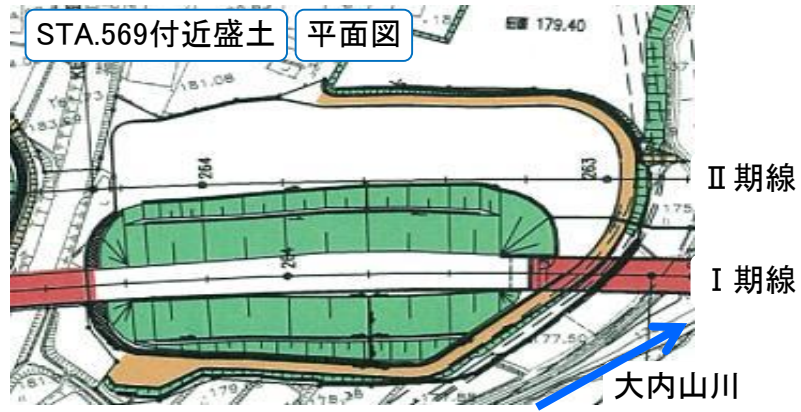
- ・当該地域は**台風や豪雨の多い地域**であり、防災に対する意識が高く、**地形の改変による風の影響を懸念**されていた
- ・当該2箇所は山(標高600m程度)の谷間に位置する箇所であり、**谷筋を流れる風が強まる地域**
- ・環境面での影響が少ない**最小限の盛土形状を強く要望**される



- ・建設発生土は、15km離れた本線外盛土場へ運搬する計画



当初計画： 現地形の改変の少ない盛土形状で計画

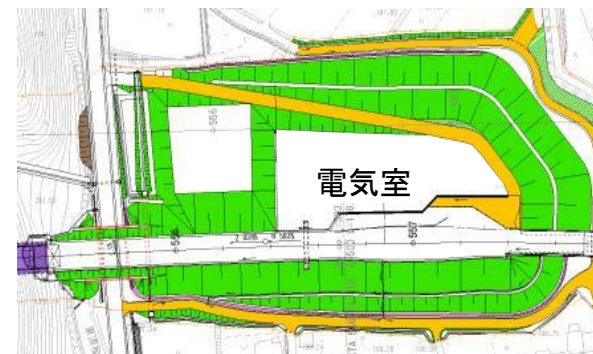
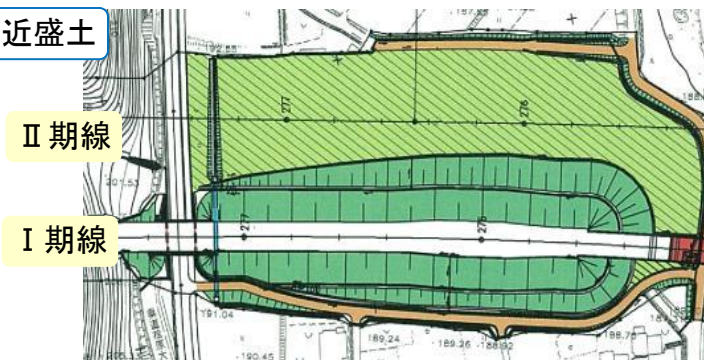


盛土形状の見直しについての検討

更なるコスト縮減を図るため、搬出土の減量化を目的に盛土形状の変更を検討

- 盛土形状を完成盛土（Ⅱ期線）形状に見直し、建設余剰土（75千 m^3 ）の運搬距離を短縮することで費用を縮減することが可能

STA.557付近盛土



STA.569付近盛土



■ 地域住民との協議にあたっての課題

- 盛土による環境変化の影響について、懸念を払拭する必要

盛土形状の見直しについての課題と対応

地元との協議の実施(5回)

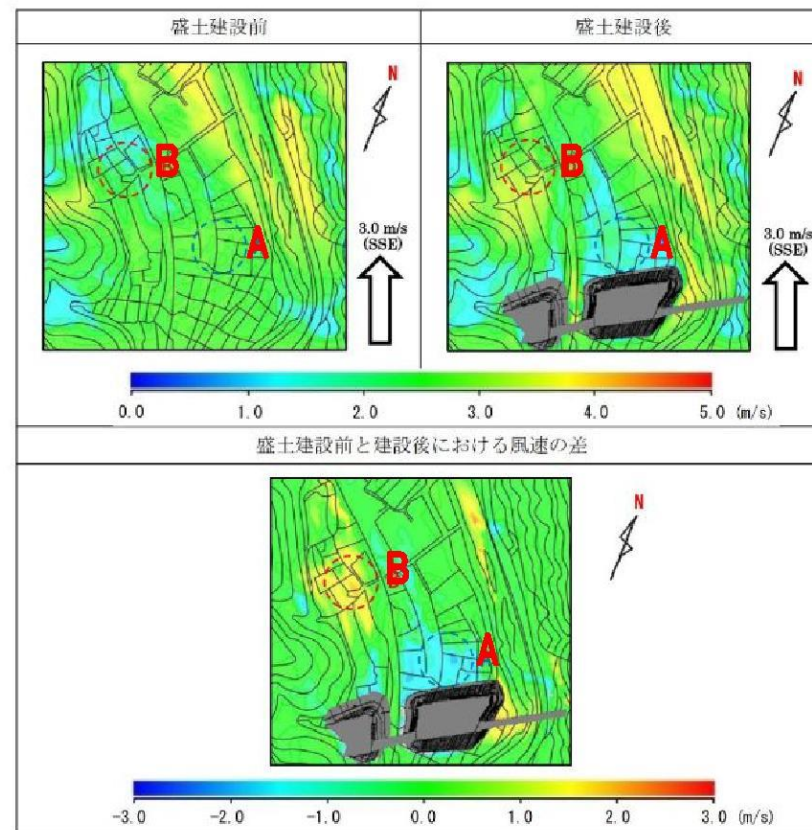
■地元が懸念していた風の影響について

実際の風向、風速等の観測と風況予測解析を実施

- ・STA.569付近において約1年間の観測
- ・完成盛土を構築する前後の風の影響調査を盛土北側のAと盛土構築により直接風があたりやすくなるであろうBの2箇所についてシミュレーションを実施

【シミュレーションの結果】

通常時の盛土建設前後の風速差は1.5m/s程度であり、地元が懸念するほど盛土が風に影響を及ぼさないことを確認



盛土形状の見直しについて地元の了解を得る

【協議経緯】



協議経緯		地元協議	協定・設計
平成17年	6月		地元と設計協議確認締結
平成18年	3月		当初協定締結
平成19年	3月～20年12月	当初計画について地元説明(3回)	
平成22年	6月	盛土形状変更案提示	
平成22年	11月～23年 9月		現地風状況調査及び風況予測解析の実施
平成22年	8月～24年 7月	盛土形状変更案提示(5回)	
平成24年	7月	盛土形状変更協議完了	
平成24年	8月～		対象2箇所の盛土工事
平成25年	3月	債引契約締結	開通

地元と協議し同意を得て、盛土形状を見直したことは、
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》

盛土形状を見直しすることにより、建設余剰土の搬出費用を縮減

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及び協議