

運用指針

第2条①ーイ

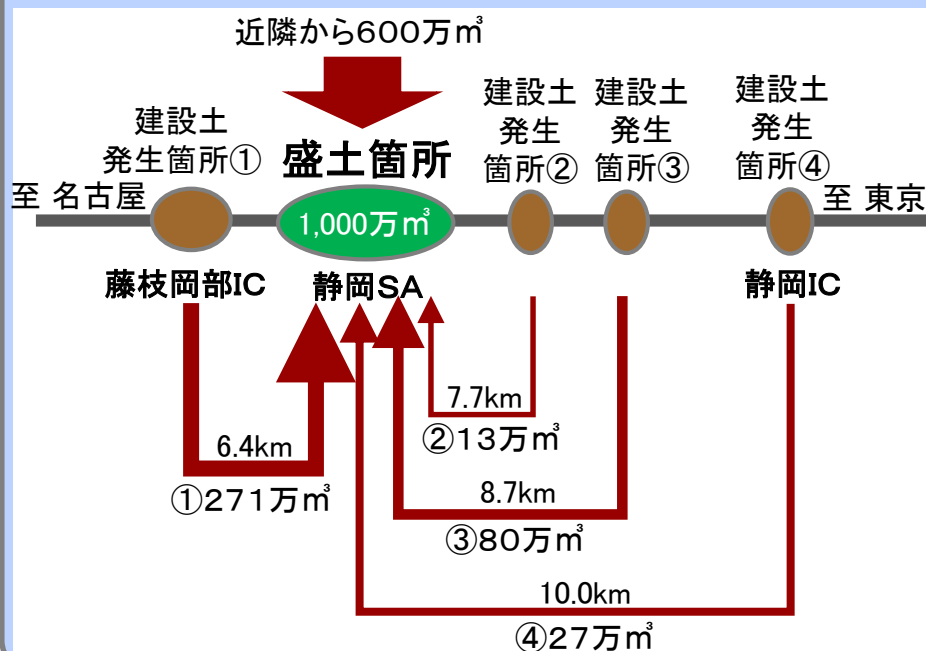
地権者、関係機関などへの提案及び協議

土運搬の高速化による運搬時間の短縮

(新東名高速道路 ナガイズミヌマツ 長泉沼津IC～ハママツ 浜松いなさJCT)

当初計画

- ・ 建設発生土を有効活用するため、静岡SAに大量の**土運搬が必要**
- ・ 一般道路や周辺地域への影響を抑えるため、標準的な**走行速度(15~30km/h程度)**で**土運搬を計画**



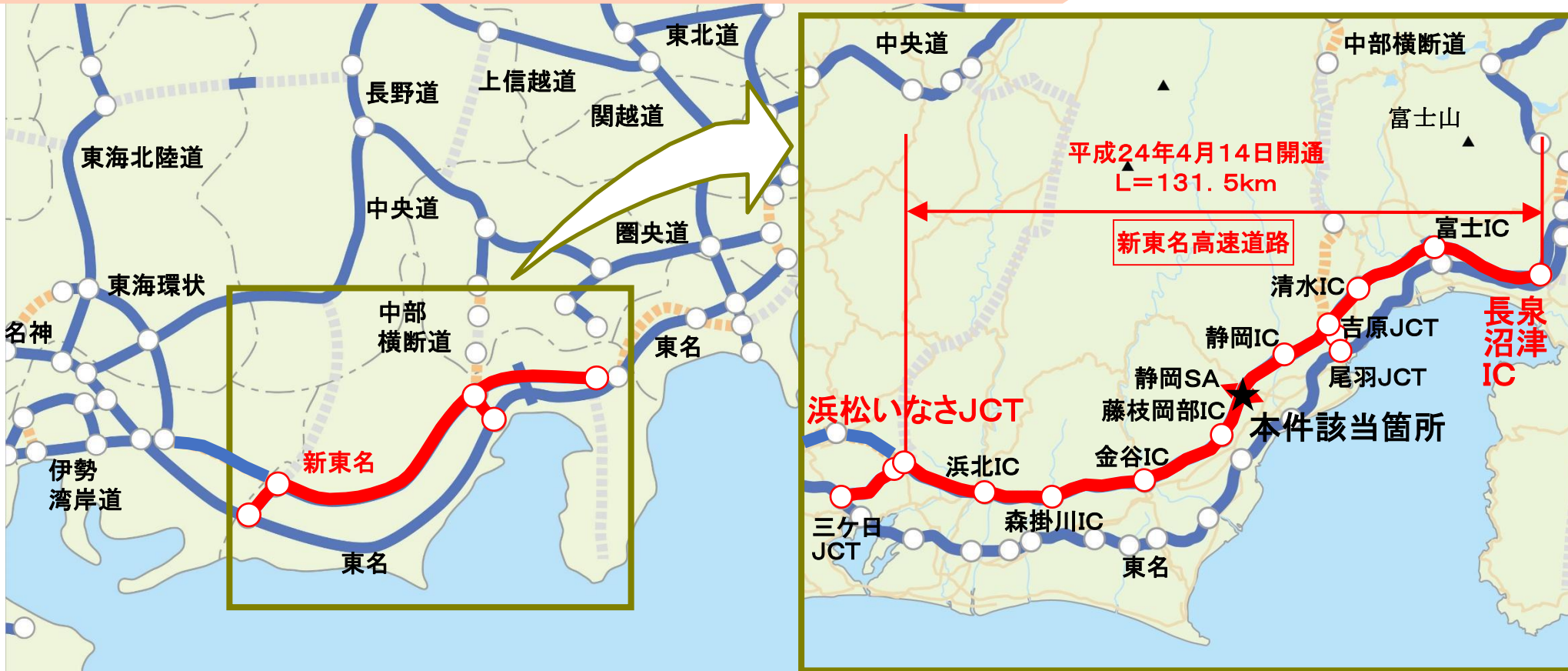
経営努力による変更

- ・ 走行速度50km/hによる運搬サイクル向上に着目
- ・ 地元と協議し、**走行速度50km/hによる土運搬の了解を得る**



高速土運搬状況(土工部)

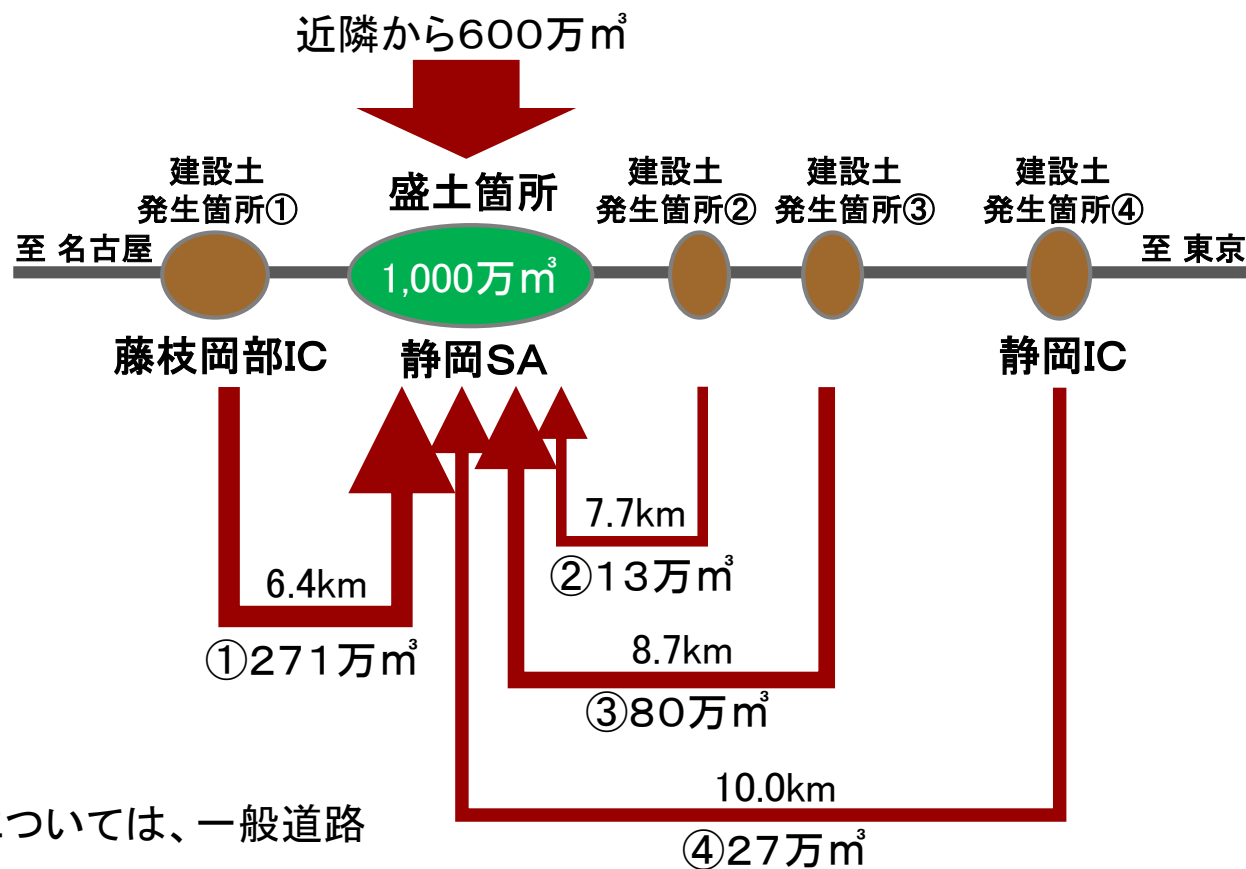
新東名高速道路 ナガイミツマ ツ ハマ マツ 長泉沼津IC～浜松いなさJCTの路線概要



- ・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
- ・長泉沼津IC～浜松いなさJCT間の約131.5kmは、御殿場JCT～長泉沼津IC間と同時の平成24年4月14日に開通
- ・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・経済活動の発展に寄与

土運搬の当初計画

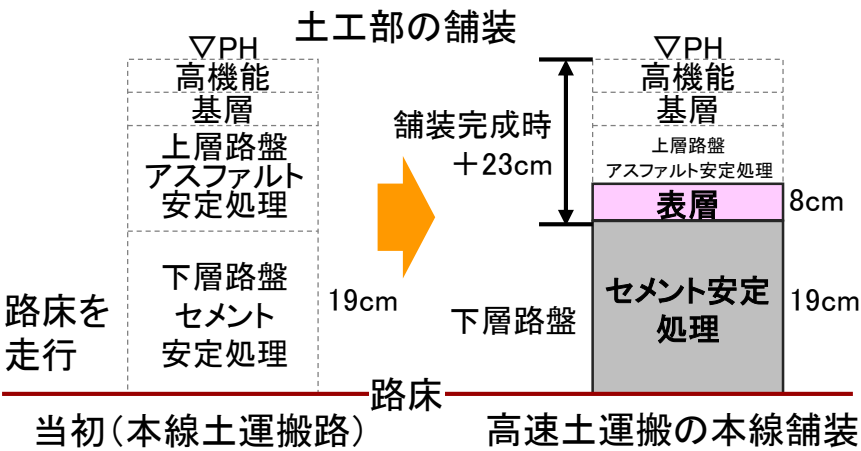
- ・新東名高速道路は静岡県の北側山間部を通過するため、建設時の発生土量が多く、橋梁やトンネルなどの構造物の比率も高いことから、盛土箇所が限定されている
- ・静岡SAの工事は約1,000万 m^3 の盛土となるため土が大量に必要
- ・建設発生土を有効活用するためには、約400万 m^3 の発生土を**長距離運搬する必要がある**
- ・遠方から静岡SAへの本格的な土運搬については、一般道路や周辺地域への**影響を抑える**(走行時の安全性確保や騒音・土埃の発生など)ため、**現場内の工事用道路を用いて標準的な走行速度(15~30km/h)で計画**



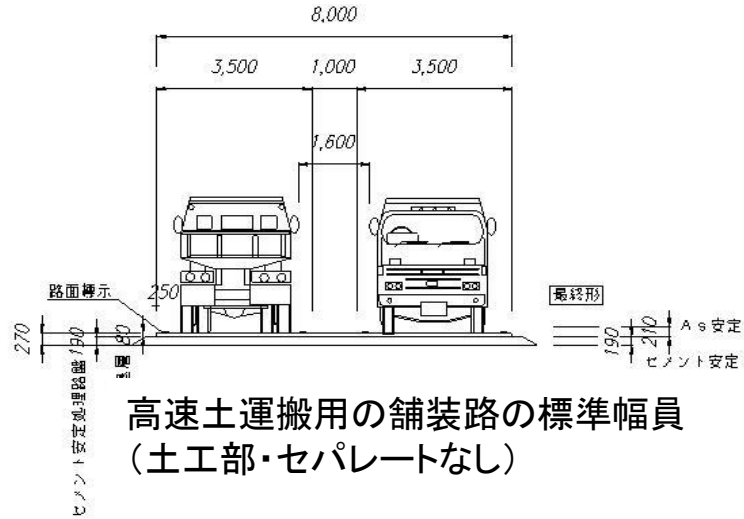
高速土運搬についての検討

更なるコスト縮減を図るため、効率的な土運搬について検討

- ・更なるコスト縮減を目的として、**高速土運搬(走行速度50km/h)**による**運搬サイクル向上**に着目
- ・本線内に**土運搬用舗装路の先行整備**を立案
- ・**土運搬路として使用**できるように、発注計画を検討
- ・仮舗装を完成時の舗装の一部として使用することとし、**仮舗装の耐久性の確保**のため、TA法(等値換算厚)を用いた舗装厚と減速箇所を考慮した舗装構成の検討
- ・高速走行での対面通行を安全に実施するための**幅員構成**を検討



暫定舗装構成:
下層路盤(セメント安定処理路盤)の一部施工後、仮設の表層8cmを施工



■高速土運搬にあたっての課題

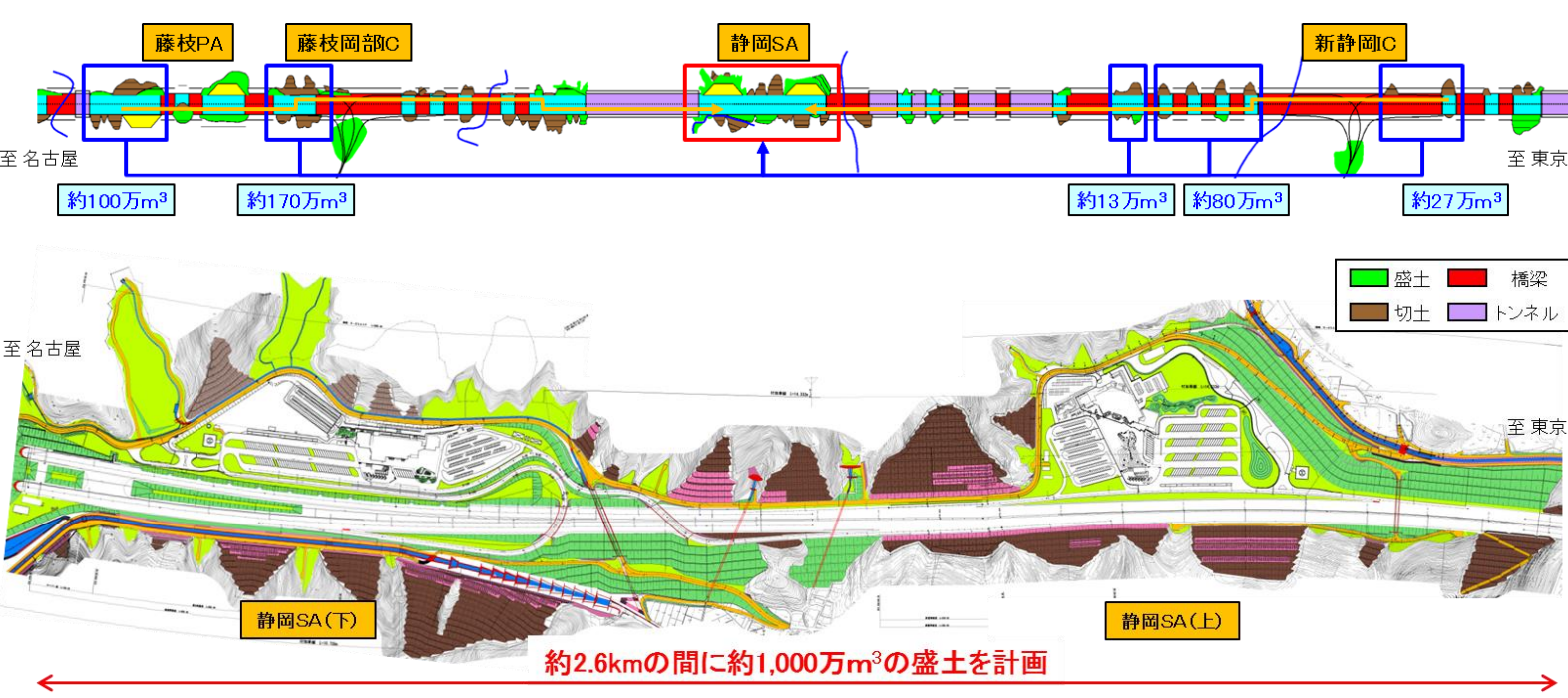
- ・地元(全17地区)との協議
- ・5ヶ年にわたるダンプトラックの安全な高速走行の実現
- ・受入れ側盛土の品質確保

TA法(等値換算厚)とは
アスファルト舗装の構造設計方法で、路床の設計と設計交通量に応じて目標とするTA(等値換算厚)を下回らないように舗装の各層の厚さを決定する手法

高速土運搬の課題に対する取り組み

○地元(全17地区)との協議

- ・平成18年度までの土運搬作業において、土埃の発生が著しく地元から苦情が多数寄せられていた
- ・**遮音壁が未設置**であることや**本線に近接する民家が存在**するなどの**厳しい環境に対して**、本線内土運搬路を利用する高速土運搬によりダンプトラックの走行音が大きくなるデメリットがある一方で、**土運搬による土埃発生期間の短縮**(約15ヶ月)などが実現できるメリットがあることを丁寧に説明し、了解を得る



高速土運搬状況(土工部)



高速土運搬状況(橋梁部)

高速土運搬の課題に対する取り組みと経緯

○5ヶ年にわたるダンプトラックの安全な高速走行の実現

- ・土運搬路への進入方法やトンネル内走行時の合図の徹底、走行速度など、運用ルールを策定
- ・労働基準監督署に対し、高速走行に関する作業中の安全対策などについて説明
- ・高速走行による事故を回避するため、日々のパトロールによる安全確認や指導を繰り返し行い、運用ルールの徹底管理を実施

○受入れ側盛土の品質確保

- ・受入れ側となる静岡SAの盛土部には最大4箇所から大量の土が持ち込まれるため、関係会社と毎週、工程会議を実施。その他、盛土の転圧にGPS管理を用いるなどにより品質を確保

【経緯】

年月	経緯(協議・現場作業等)	協定・設計
平成12年 7月～平成18年 11月	静岡SA盛土部に近隣地区からの土運搬を実施	
平成15年 8月～	高速土運搬の計画、検討	
平成16年 1月～平成18年11月	高速土運搬にて通過する地区との地元協議	
平成18年 3月		協定締結(会社・機構)
平成18年 12月～	高速土運搬開始	
平成23年 12月ごろ	高速土運搬完了	

地元と協議し同意を得て、土運搬の方法を見直したことは、
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号イに該当

《申請された会社の経営努力》

地元と協議し、長距離土運搬が必要な状況で本線内に
土運搬用舗装路を設け、高速土運搬を実施することにより費用を縮減

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