

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

## 関係機関との協議による横断構造物の削減

ナンヨウタカハタ ヤマガタカミノヤマ  
(東北中央自動車道相馬尾花沢線 南陽高畠 I C ~ 山形上山 I C)

ナンヨウタカハタ

ヤマガタカミノヤマ

# 東北中央自動車道 南陽高畠IC～山形上山ICの路線概要

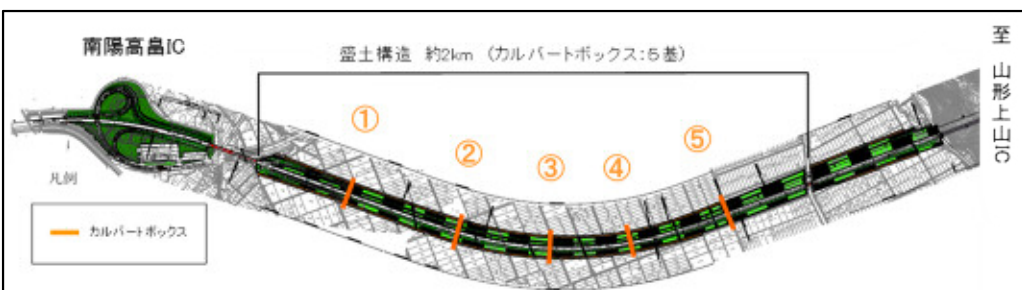


- ・東北中央自動車道相馬尾花沢線は福島県相馬市を起点とし、福島市・米沢市・山形市・新庄市などを経由して、秋田県横手市で秋田道に連結する総延長約268kmの高規格幹線道路
- ・福島県・山形県・秋田県の内陸部の主要都市を結ぶとともに、常磐道・東北道・山形道・秋田道と接続することから、南東北における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替及び迂回等のネットワーク機能の強化を担う路線

## 当初計画

- ・軟弱な地盤の地域において、高速道路本線を盛土で計画
- ・高速道路本線による地域分断等を考慮し、交差道路をカルバートボックス5基で計画

当初計画(カルバートボックス:5基)



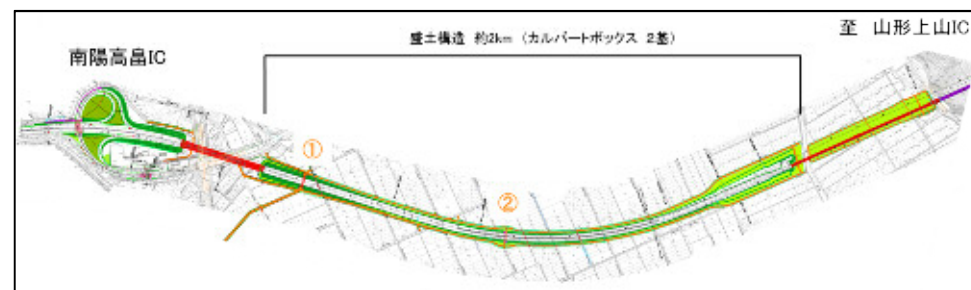
## 経営努力による変更

- ・想定以上に軟弱な地盤であったことから、将来の高速道路、交差道路双方の維持管理を考慮し、交差道路のカルバートボックス数の削減を検討
- ・自治体、地元関係者に対して協議を実施し、2基に変更する了承を得た



カルバートボックスの施工費用を縮減

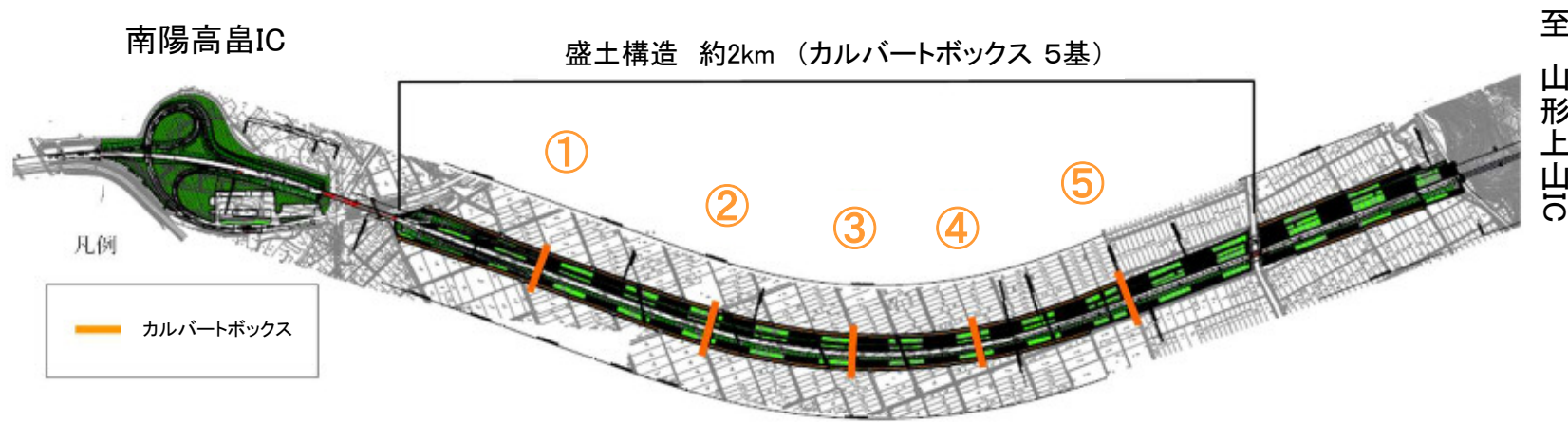
変更計画(カルバートボックス:2基)



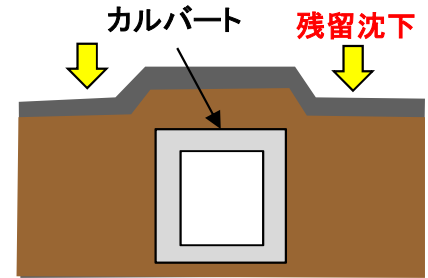
# 当初計画

## ■本線横断箇所をカルバートボックスで計画

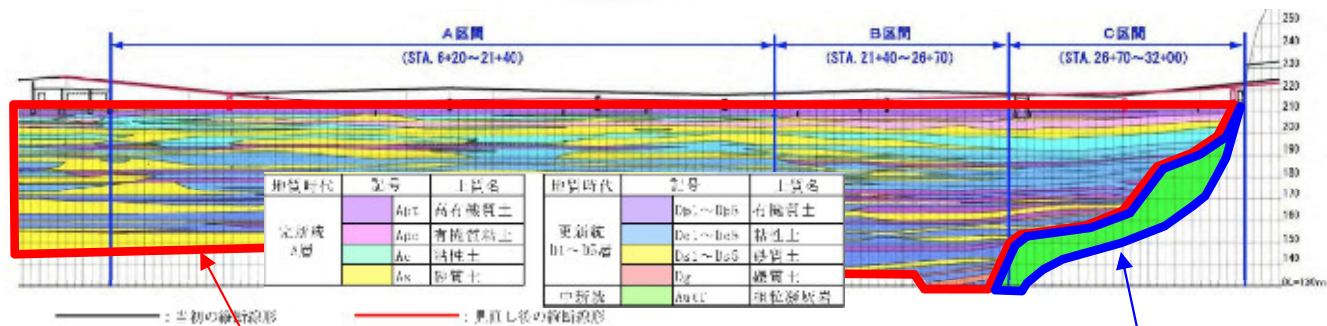
- ・南陽高畠IC～山形上山IC間については、平成8年5月に都市計画が策定され、本線の盛土施工により分断される12箇所の交差道路の機能が十分に補償できる間隔として、300～400mでカルバートボックス5基の設置を計画
- ・しかし、非常に軟弱な地盤の上に盛土及びカルバートボックスを施工するため、供用後の残留沈下による高速道路路面の段差発生や、走行性の低下、維持管理費の増大などを懸念
- ・「白竜湖軟弱地盤対策検討委員会」により、適切な道路構造、軟弱地盤への対策を検討



至  
山形上山IC



軟弱地盤 残留沈下イメージ



軟弱地盤層

支持層



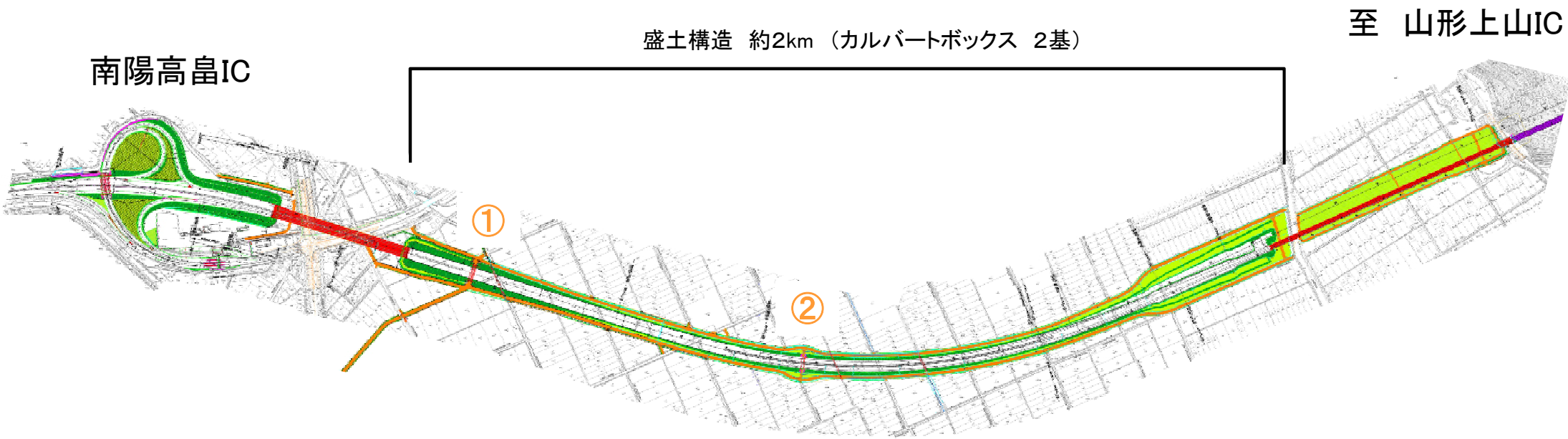
路面の段差(イメージ)

# 変更計画

- ・事業化後の地盤調査、沈下検討の結果、想定以上に軟弱な地盤であったことから、カルバートボックスの構造変更と併せ、将来の維持管理における会社、自治体双方の負担を軽減するため、**カルバートボックスの削減を検討**
- ・自治体、地元関係者に対して、高速道路本線を横断する利便性は低下するものの、側道の幅員拡幅(5m⇒6m)など側道における利便性が向上する対策を提案し、粘り強く協議を実施することにより、**横断箇所を2箇所に変更**する計画で了承を得た



**高速道路本線を横断するカルバートボックスに係る施工費を縮減**



# 計画変更における取組み



他路線における不具合事例  
(カルバートボックス内の滞水)

## ■ 関係機関との協議

- ・自治体に対し、軟弱地盤地帯におけるカルバートボックスを設置した際に発生した過去の不具合事例を説明するとともに、それらの対策に伴い、供用後の維持管理費が増大する可能性がある旨を丁寧に説明し、**極力削減する方針について了承を得た**
- ・土地改良区、管理組合、協議会、地元住民などからは、農作業機械が横断する事から横断箇所数の削減に対し強い反対があり、**現況と同等の横断箇所数を要望**されていた
- ・しかしながら、過去の不具合事例を提示しながら沈下等による横断道路の機能低下などを粘り強く説明し、併せて、高速道路本線を横断する利便性は低下するものの、**側道を砂利道からアスファルト舗装へ変更、側道の幅員を拡幅(5m⇒6m)**するなど、**側道における利便性が向上する対策案を提示**し、自治体との協議を合わせると**15回もの協議**を実施した結果、**カルバートボックスを2基設置**することで**了承を得た**



**カルバートボックスに係る施工費の削減とともに、自治体の維持管理面の負担軽減にも寄与**

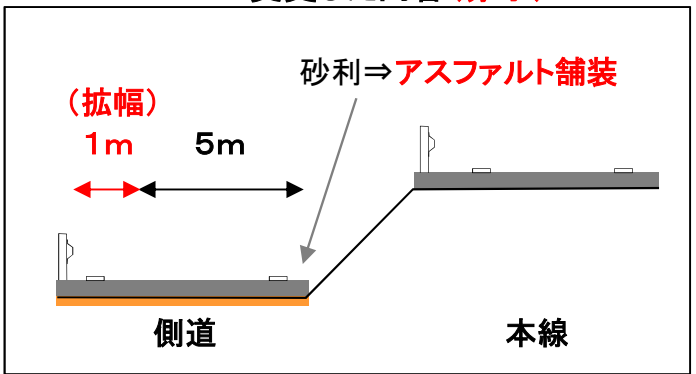
設置したカルバートボックス



設置した側道(幅員6m)



変更した内容(赤字)



# 計画変更にむけた経緯

## ■協議経緯

年月	経緯
平成 8年 5月	都市計画決定
平成18年 3月	当初協定締結(機構・会社)
平成19年12月	白竜湖軟弱地盤対策検討委員会開催(委員会期間:平成19年~平成29年)
<b>平成20年 6月</b>	<b>白竜湖軟弱地盤地帯の設計方針について、横断カルバートボックスを集約する方向で協議開始</b>
平成20年 9月	自治体に対して、極力削減する方針で概ねの了承を得る
平成20年12月 ~ 平成21年10月	自治体(3箇所)、土地改良区、管理組合、協議会、地元住民等と協議 側道のアスファルト舗装、幅員の拡幅などの対応により了承を得る
<b>平成21年11月</b>	<b>設計協議確認書締結(山形県、高畠町、米沢平野土地改良区、深沼地区建設促進協議会)</b>

## ■施工数量

当初計画 : カルバートボックス 5基 + 砂利道側道(5m)

**変更計画 : カルバートボックス 2基 + アスファルト舗装側道拡幅(6m)**

## 経営努力要件適合性の認定について

高速道路を横断する構造物数を見直すとともに、関係自治体及び地元と粘り強く協議し、了承を得たことは、**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

《申請する会社の経営努力》

関係自治体及び地元と協議し、交差道路計画の見直しを行い、カルバートボックス等の施工費を縮減

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