

運用指針

第2条①-イ

地権者、関係機関などへの提案および協議

関係機関及び地元との協議による盛土構造の見直し

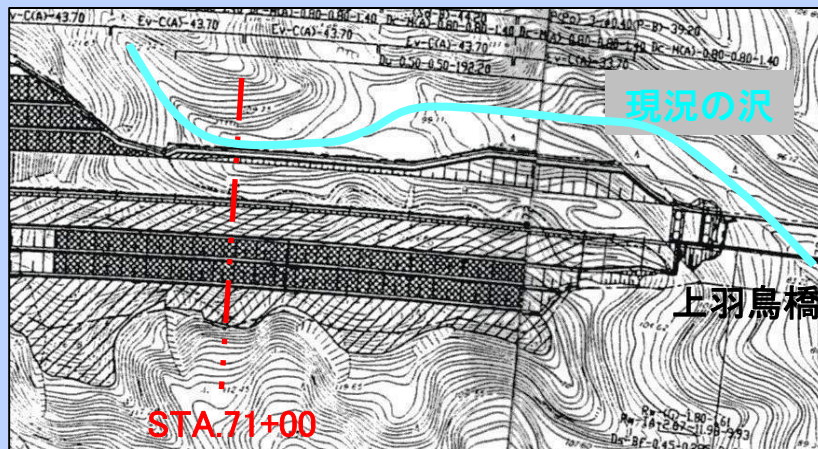
（常磐自動車道 ジョウバンミカ 常磐富岡IC～ナミエ 浪江IC）

当初計画

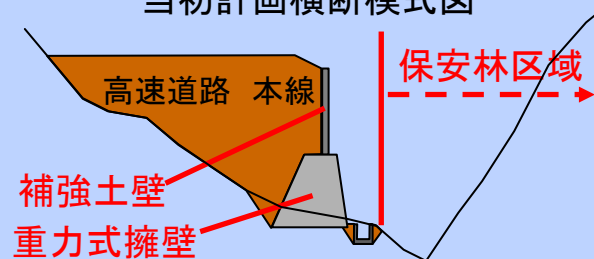
- ・土砂流出防備保安林区域
- ・高速道路と平行して走る沢部の上流には急崖地が広く見られ、土砂流出の懸念がある。



現地形を改変せずに下流側に導流させる構造とし、重力式擁壁上に補強土壁を構築する計画

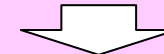


当初計画横断模式図

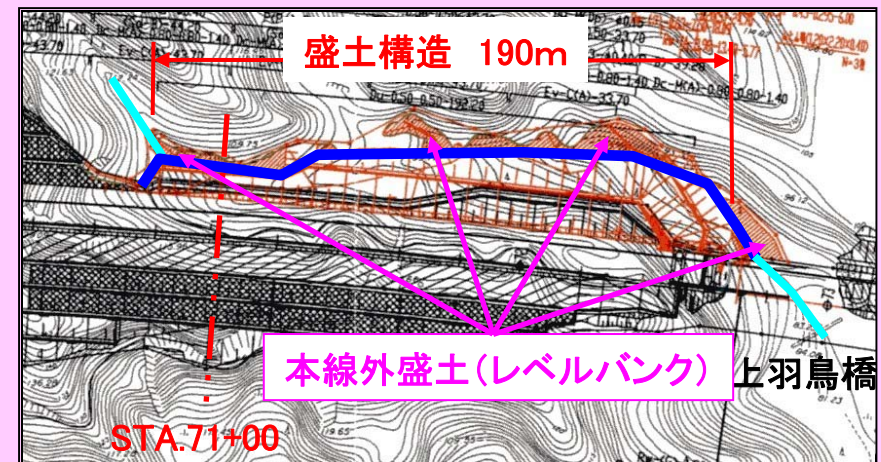


経営努力による変更

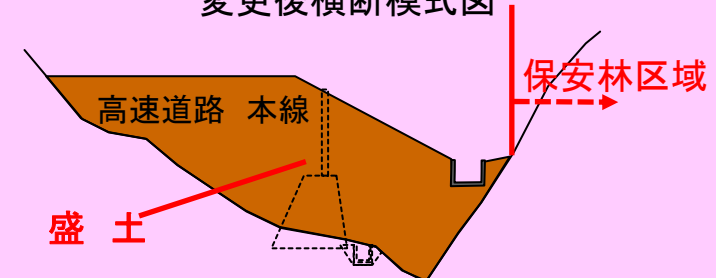
- ・コスト削減のため、沢部を嵩上げすることにより盛土構造に変更
- ・用地の追加買収及び保安林の解除申請についての協議を実施。了解を得る。



盛土構造を見直すことによる
工事費の縮減



変更後横断模式図



常磐自動車道 常磐富岡IC～浪江IC間位置図

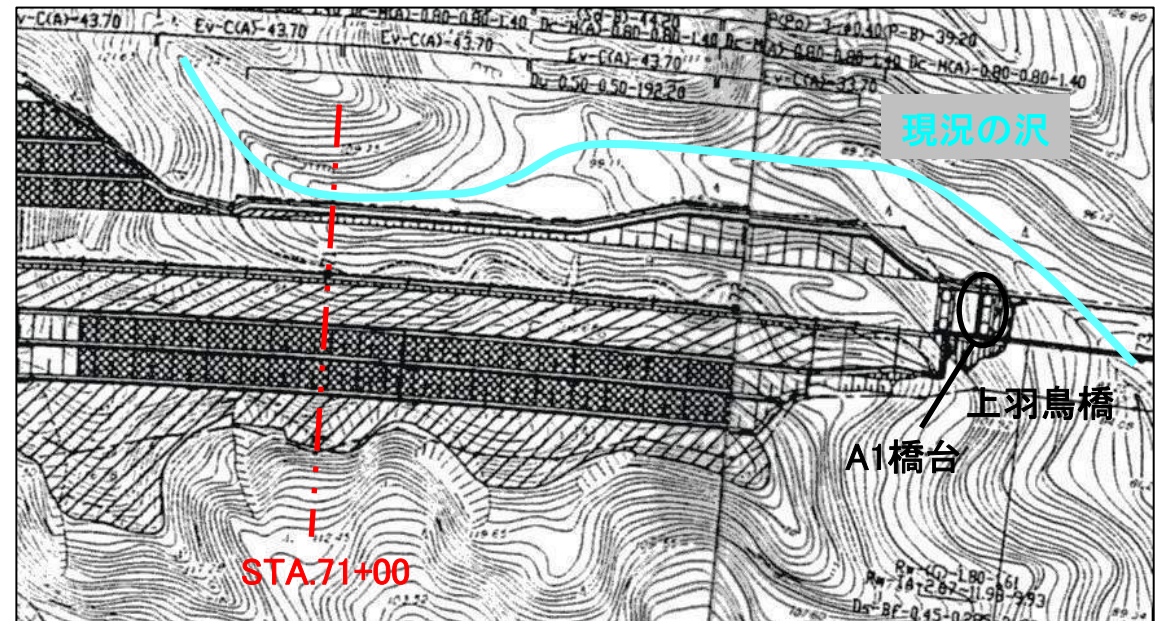
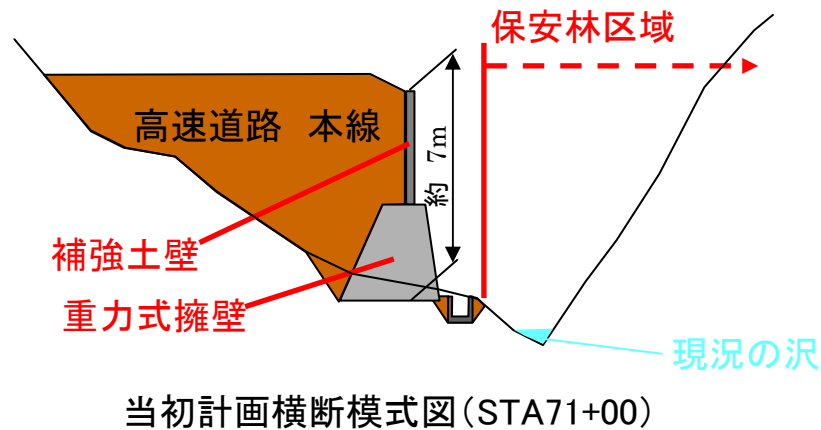
常磐自動車道 常磐富岡IC～浪江IC間の路線概要

- ・常磐道は、太平洋側の縦貫として国道6号と平行する全長約350kmの自動車専用道路
- ・常磐富岡～浪江間(延長約14km)は平成23年の供用を目指し、常磐道と国道114号と接続



盛土構造の見直しの経緯【当初計画】

- ・ 常磐富岡IC～浪江ICのほぼ中間に位置する上羽鳥橋一帯は、福島県の土砂流出防備保安林区域
- ・ 高速道路と平行して走る沢部の上流には急崖地が広く見られ、沢部や下流には崩落土砂が広範囲に堆積しているなど土砂流出の懸念がある。



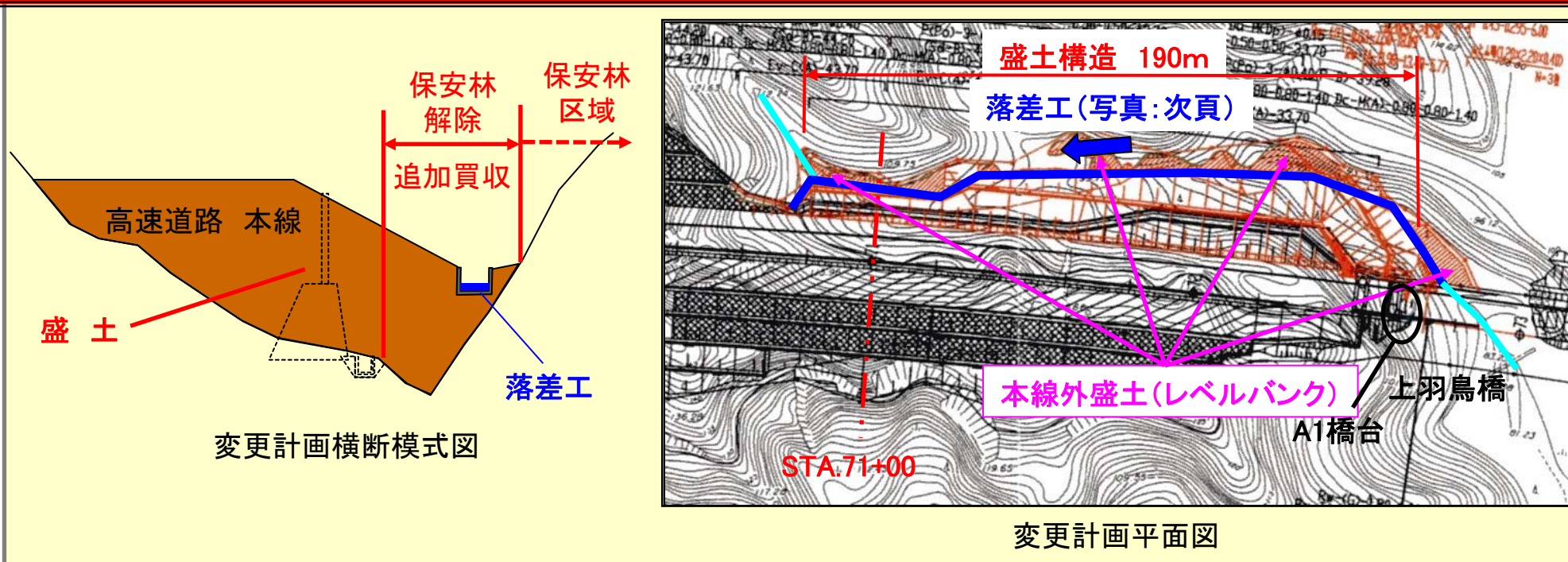
開発による樹木伐採面積を最小限とするよう県より指導を受けていた

当初計画： 現況の沢に影響を与えずに下流側に導流させる構造とし、重力式擁壁上に補強土壁を構築する計画

盛土形状構造の検討

コスト削減を図るため、**盛土構造について再検討**

沢部を嵩上げすることにより盛土構造を変更



盛土構造を見直した場合の課題

- ①保安林機能の維持
- ②保安林の解除申請が必要
- ③用地の追加買収が必要

盛土構造を見直した場合の課題に対する取組み

【取組内容①】保安林機能の維持

- ・嵩上げた沢部に大型水路と落差工を設置
- ・崩落土砂を減勢させ下流側への影響が軽減

万が一土砂崩れが発生した場合に、崩落土砂を減勢させて堆積させる盛土形状とし、保安林機能を維持する構造とした

【取組内容②】保安林の解除申請

福島県と保安林解除申請に向けた協議を複数回実施(H16.1~H20.5)

会社側の都合による変更協議に難色

保安林機能の維持を説明→了解を得る

【取組内容③】用地の追加買収

保安林解除の概ね了解を得た時点から地権者と協議(H18.6~H19.7)

当初協力するとの回答であったが、当初買収時との単価差(下落)等により協議が難航

高速道路事業の公共性及び計画変更の妥当性を複数回説明



落差工



施工後(上羽鳥橋側より)

経営努力要件適合性について

関係機関及び地元と協議を行い、同意を得て、盛土構造を見直したことは、**会社の主体的な提案および協議**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》

盛土構造を見直すことによる工事費の縮減

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および協議