

運用指針

第2条 - イ

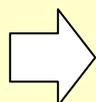
地権者、関係機関などへの提案および協議

土石流対策工事における地方自治体との事業調整

土石流対策工の当初計画

北関東自動車道(笠間西～友部間)唐桶山トンネル西坑口部の当初計画

高速道路会社にて
現地の土石流発生
状況を調査



(調査結果)

新しい崩壊を5箇所確認
大規模な崩壊現場を確認(崩落規模L = 700 ~ 1,000m)
崩壊発生位置が、谷頭部(湧水開始点)に集中していることを確認

土石流対策危険度の評価

「土石流対策の手引き」(JH日本道路公団)

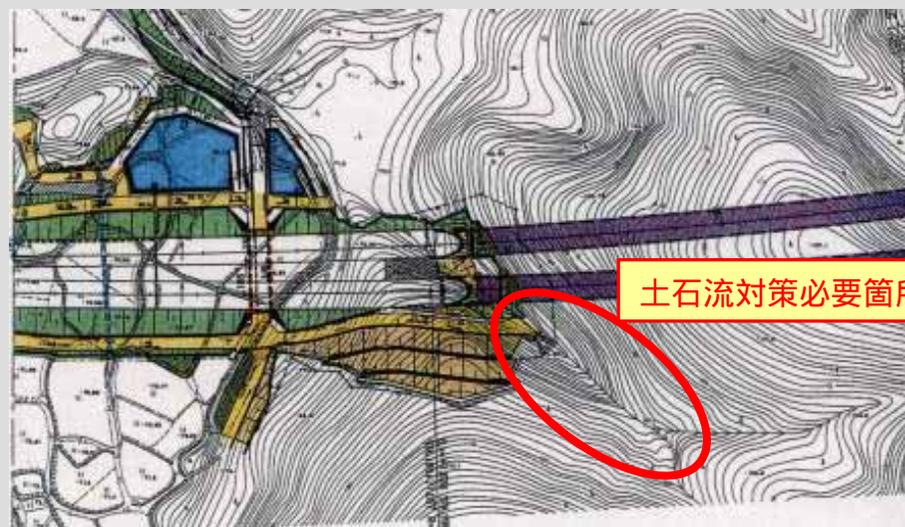
⇒ 降雨状況により土石流の発生する可能性が高い



土石流が発生した場合トンネル坑口に影響



土石流対策が必要と判断



土石流対策必要箇所

当該箇所は、県で山地災害地区として危険地区指定しており、土石流対策工について具体的な対策は未定であるが将来計画はある。しかしながら、優先順位が低く、本線開通までに対策工実施の見込みがない。

当初計画: 本線の安全確保のため東日本高速道路(株)で土石流対策工を施工する計画

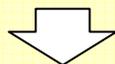
土石流対策工における事業調整の経緯

県へ土石流対策工の将来計画の前倒し施工を働きかけ

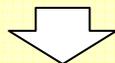


県に土石流対策工の施工について協議を実施

H17.8 県の基準に基づき、当該箇所の土石流対策工の必要性の再検討を依頼



H17.10 県が現地確認の結果、県として対策工が必要であると判断



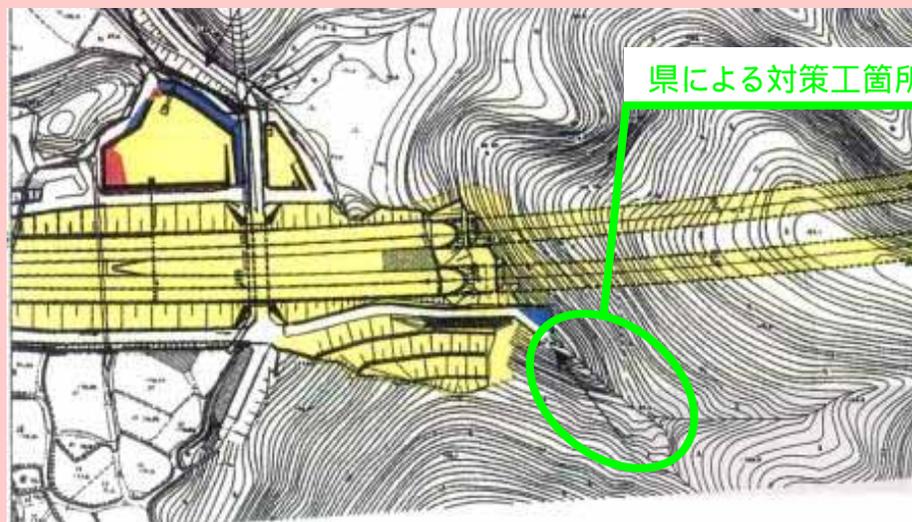
H18.9 対策工について東日本高速道路(株)と事業調整(工事工程や工事用進入路等)
〔県が対策工の将来計画を前倒しして施工するメリット〕

東日本高速道路(株)の工事用道路を使用して対策工を施工することが可能
高速道路と当該対策工事の箇所の地権者が同一のため、東日本高速道路(株)が
地権者に交渉し、早期に承諾を得ることが可能

土石流対策工における事業調整

県との事業調整の結果

H18.9 ~ 19.2 県にて土石流対策工事を施工



土石流対策工事状況

東日本高速道路(株)による土石流対策工が不要になったことによる施工費の縮減

(上記のコスト縮減以外のメリット)

・東日本高速道路(株)の工事用道路を使用して対策工を施工

県における工事用道路の建設費の低減

経営努力要件適合性の認定について

土石流対策工の実施方法について、県に積極的な協議を行った結果、県施工として事業調整を図ったことは、東日本高速道路株の**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

東日本高速道路株による土石流対策工が不要になったことによる施工費の縮減 → 会社の経営努力によるものと認定

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。

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