

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

関係機関との協議による貯水池内への
橋脚構築に伴う橋梁上部構造の見直し

近畿自動車道 四日市JCT～四日市北JCT間位置図

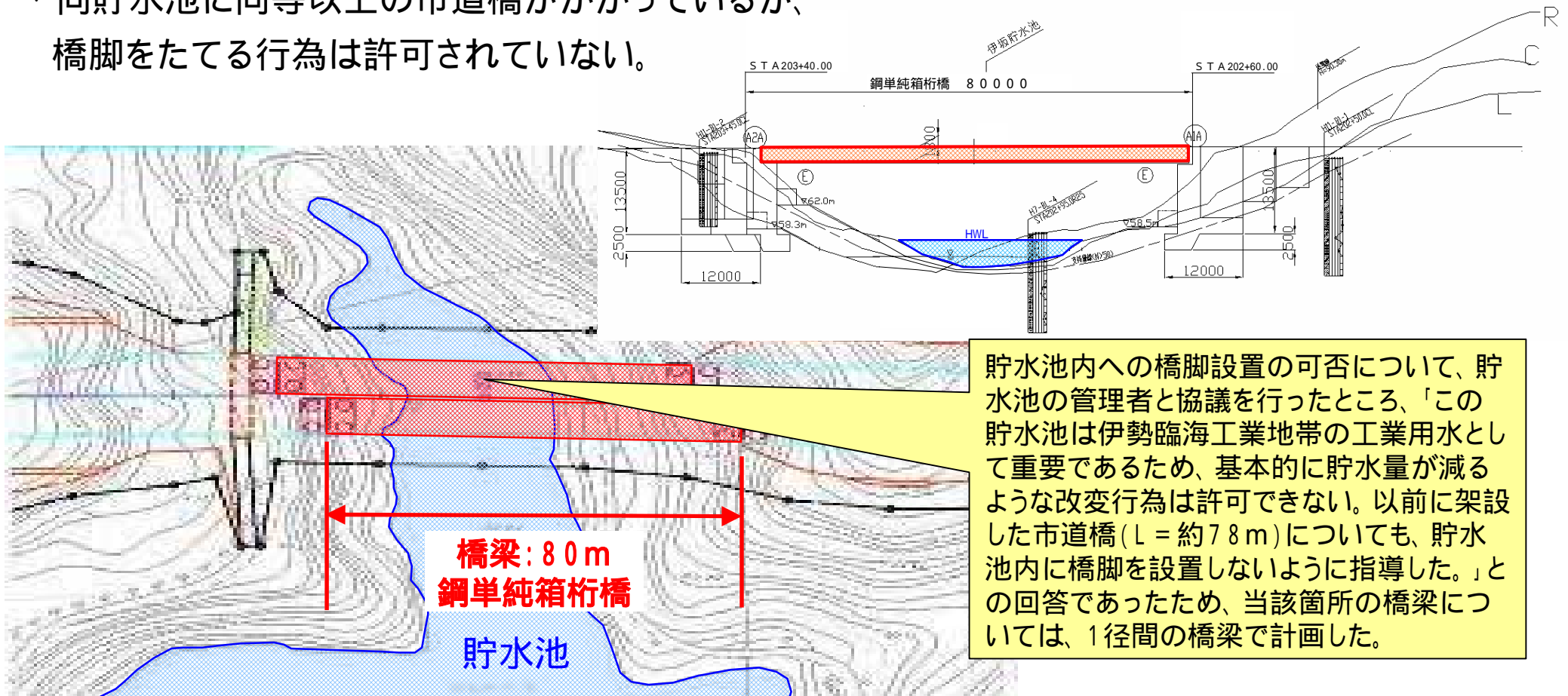
近畿自動車道名古屋神戸線 四日市JCT～四日市北JCT間の路線概要

- ・東西の基幹交通を担う大動脈である名神高速に替わる新たな路線である。
- ・新名神開通後の並行する東名阪道の渋滞緩和に期待されている。



治郎谷橋の当初計画

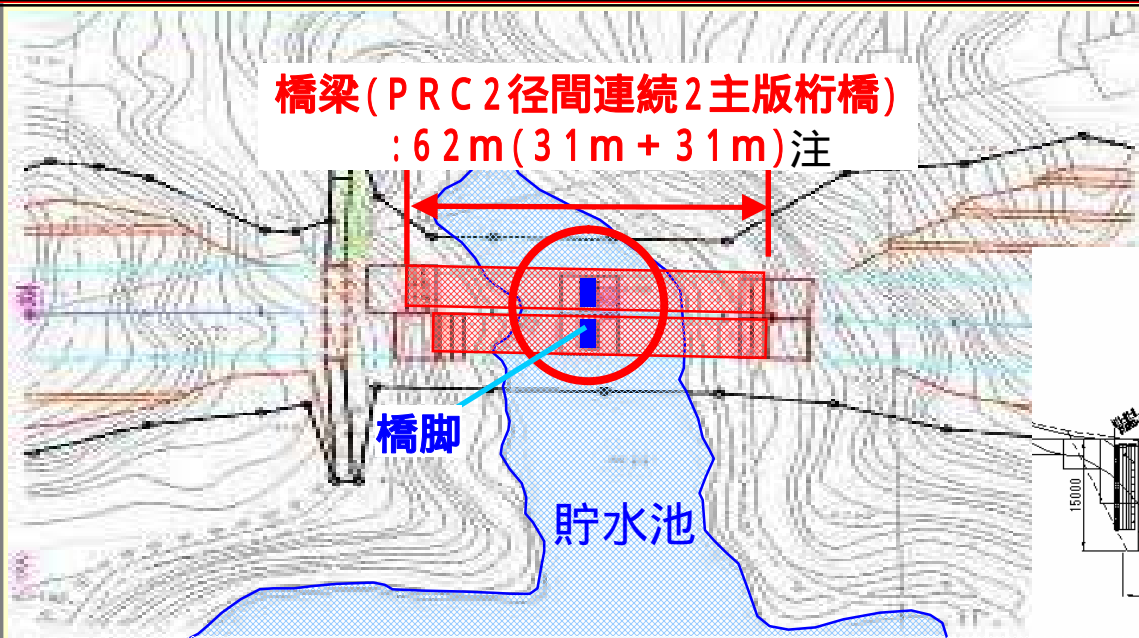
- ・平成4年に橋梁構造で都市計画決定。
- ・貯水池の改変を伴わない1径間の橋梁構造として計画。
- ・貯水池は伊勢臨海工業地帯への工業用水であり、貯水量が減る行為は基本的に許可できない。
- ・同貯水池に同等以上の市道橋がかかっているが、橋脚をたてる行為は許可されていない。



貯水池内への橋脚構築による橋梁上部構造の見直しの検討

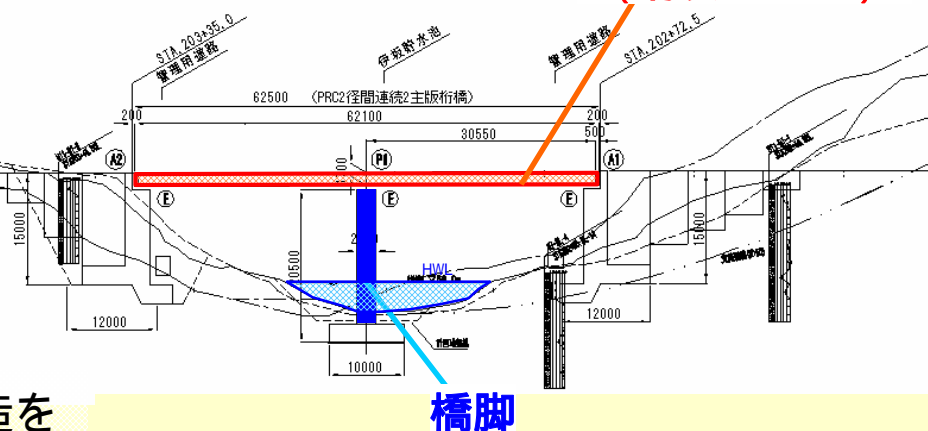
より合理的な計画となるように、**道路構造を再検討**

貯水池内への橋脚構築による橋梁上部構造の見直し



注) 橋台の高さ規定の見直しにより橋台位置が変更され橋長が短くなったため、橋長変更は会社の経営努力適合性の申請対象外

上部構造の見直し
(鋼製 PRC)



貯水池内への橋脚構築により橋梁上部構造を見直した場合の課題

貯水池管理者の同意を得るために協議が必要

橋梁上部構造の見直した場合の課題に対する取組み

【取組内容】貯水池管理者の同意を得るために協議を実施

平成18年 8月 貯水池管理者に対して、貯水池内に橋脚を構築することについて、協議を実施するも、協議の進展には至らず。

《協議内容》

「重要な貯水池であり、貯水量が減る行為は基本的に許可できない。市道橋についても橋脚を構築せずに対応してもらっている。」との回答にて、同意を得られず。

平成18年 8月～平成19年 2月

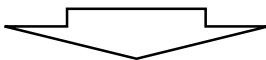
貯水池管理者と粘り強く協議を重ね、貯水池内への橋脚構築について内諾を得る。

《協議内容》

フーチングを深く掘り、橋脚が施工されることによる貯水量減を補う提案を行い、内諾を得た。

平成19年 3月 会社より貯水池管理者宛に貯水池内への橋脚構築の下協議書を提出し、受理される。

平成19年 4月 貯水池管理者より橋脚構築について同意する旨、文書で回答を得る。



協議の結果、貯水池管理者の同意を得られ、当初計画と比較してもコスト縮減が図られる見込み。



貯水池内への橋脚構築により橋梁上部構造を見直したことによる工事費の縮減

経営努力要件適合性について

関係機関と協議を行い、了解を得て、貯水池内へ橋脚を構築することにより橋梁上部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

貯水池内への橋脚構築により橋梁上部構造を見直したことによる材料費及び工事費の縮減

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。

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