

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

地元との協議による
道路構造の見直し(橋梁を土工に見直し)

中部横断自動車道吉原JCT～富沢IC間位置図

中部横断自動車道 吉原JCT～富沢IC間の路線概要

・山梨と静岡を結ぶ国道52号の代替ルートとして、当該区間を含む静岡市～増穂町間約5.9kmを国土交通省とNEXCO中日本において事業中である。当該区間は、物流や地域医療の支援、災害時の代替路等として期待されております。



道路構造の見直し(橋梁を土工に見直し)の経緯

当該地域における本線計画の特徴

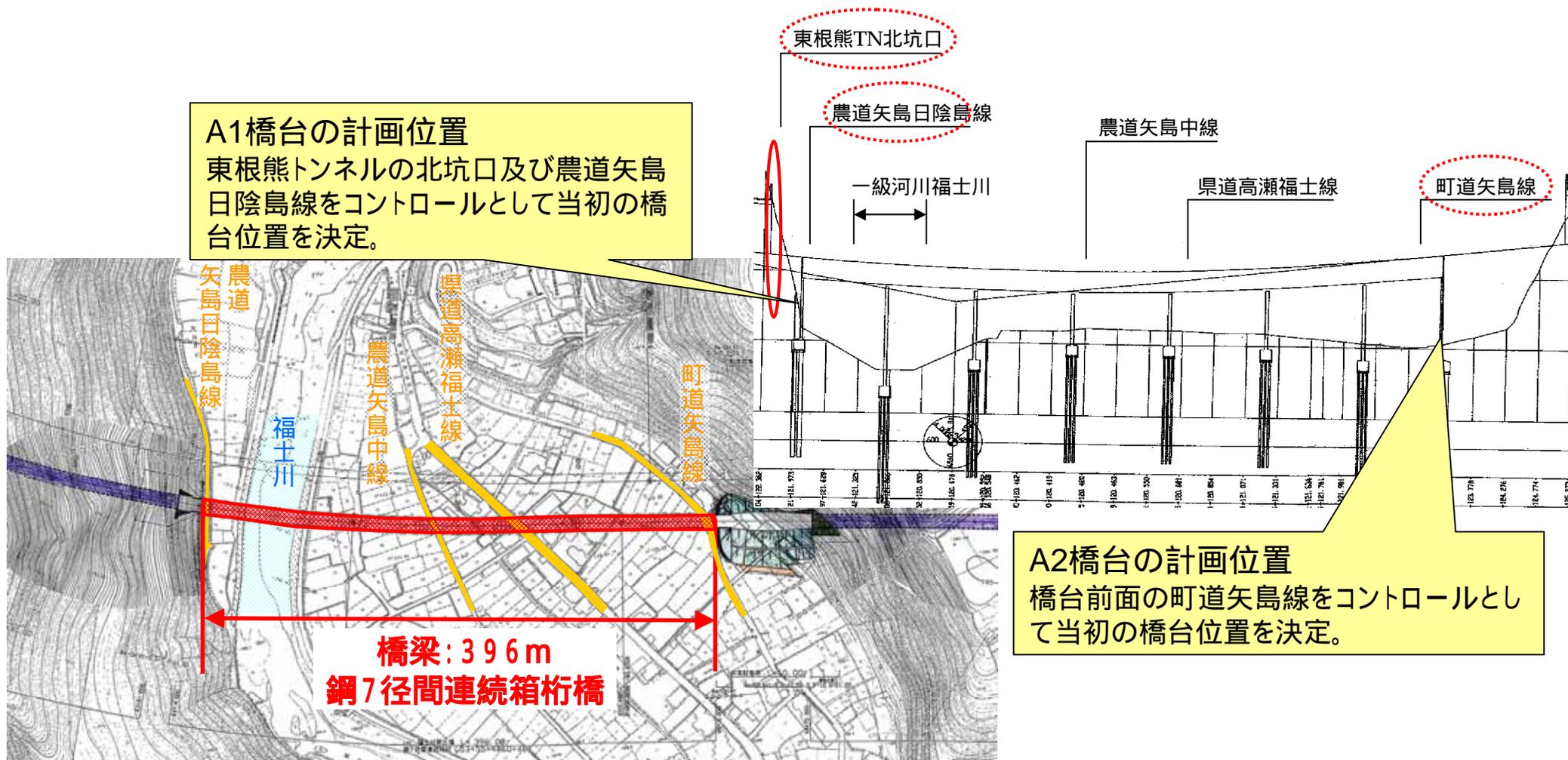
- ・ 県道高瀬福士線、一級河川福士川などと本線が交差する。
- ・ 山間の狭小な平地部における人家が連なる地域を中部横断道の本線が通過する。



道路構造の見直し(橋梁を土工に見直し)の経緯

当初計画

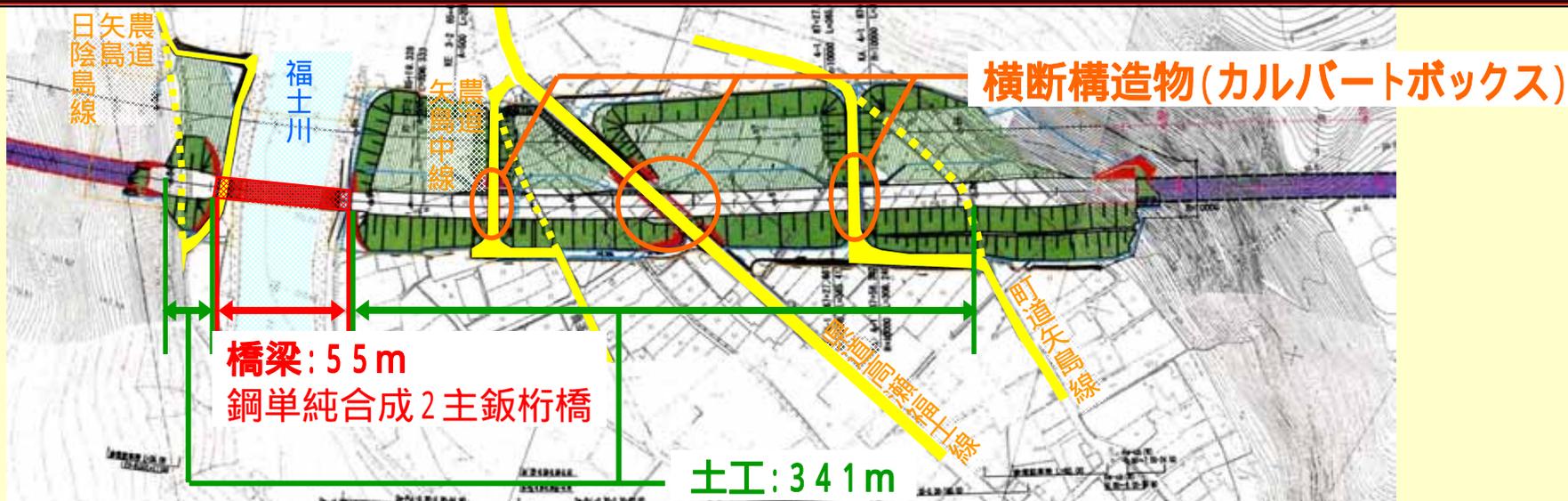
当該区間は、平成8年の事業アセスの地元説明会において、県道高瀬富士線、一級河川富士川等の重要交差施設や民家への影響を考慮し、橋梁構造を基本としていた。



道路構造の見直し(橋梁を土工に見直し)の検討

環境に配慮しつつ更なるコスト縮減を図るため、**道路構造を再検討**

河川部を除き橋梁構造を土工構造に見直し
交差道路については3箇所横断構造物(カルバートボックス)を設置



橋梁から土工に見直した場合の課題

地元の詳細を得るために協議が必要

道路構造を見直した場合の課題に対する取組み

【取組内容】地元の了解を得るために協議を実施

関係機関及び地元住民に対して道路構造を変更することについて協議

平成19年12月 南部町長説明

平成19年12月 南部町議員・区長説明

盛土により地域が分断されることについて強い懸念

平成20年 1月 地元説明において、盛土構造であれば、出水時の滞水、自宅が盛土と山に囲まれ、災害時に対応できない等の懸案事項が生じるとの意見

道路や水路機能については、機能補償を行うことを説明。

計画高が10m程度の盛土であれば、橋梁構造と比較して、橋梁のジョイント部での騒音、日照障害等の周辺環境への影響に対して、有利な構造である等、住民に丁寧に説明を行い、地元の同意を得る。

平成20年 6月 設計協議に関する調印



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



道路構造を見直すこと(橋梁を土工に見直し)による工事費の縮減

経営努力要件適合性について

地元住民及び関係機関と協議を行い、同意を得て、道路構造を見直し(橋梁を土工に見直し)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

道路構造を見直すこと(橋梁を土工に見直し)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。

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