

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

地元及び関係機関との協議による
横断構造物(カルバートボックス)の見直し

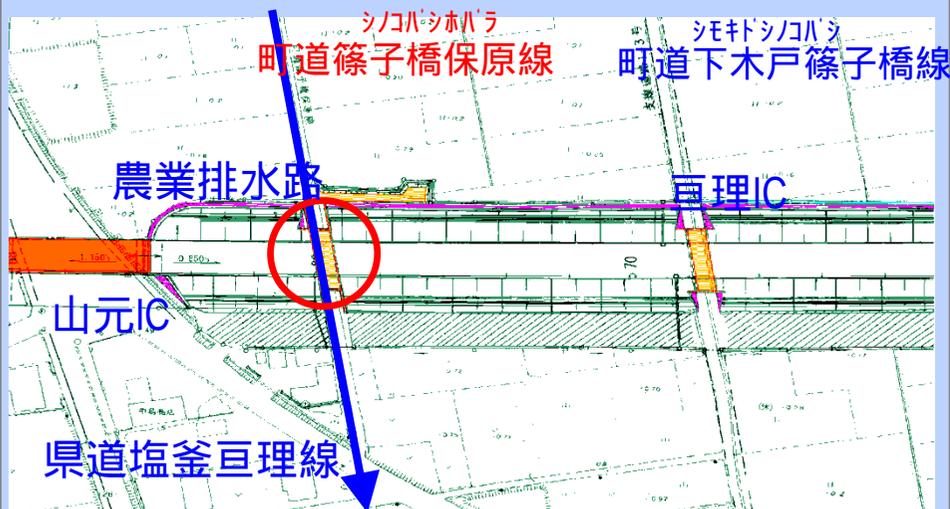
(常磐自動車道 ヤマト山元IC ~ ワリ亘理IC)

当初計画

- ・シノバシホハラ町道篠子橋保原線及び町道と併設されている農業排水路をカルバートボックス内を通過する計画で地元住民等と合意



本線をカルバートボックス
で交差する計画



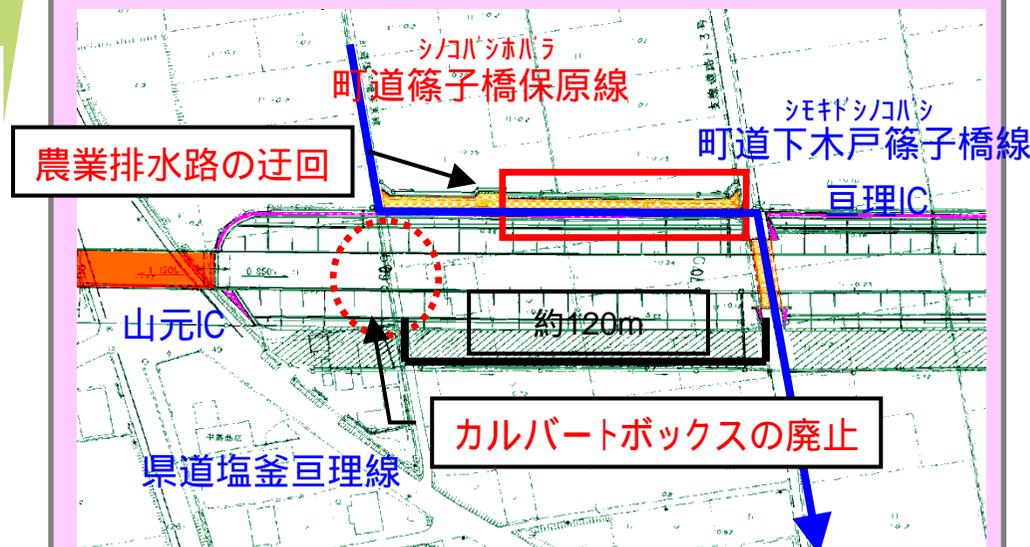
当初計画

経営努力による変更

- ・民営化後交差道路等の統廃合を検討
- ・コスト削減のため、カルバートボックスを廃止し、町道^{シモキドシノバシ}下木戸篠子橋線と統合できるように地元及び関係機関と協議
- ・また当該カルバートボックスの用地取得が難航しており、全体工程のクリティカルであったが、廃止することにより回避できた。



カルバートボックスの見直し



変更計画

常磐自動車道 山元IC ~ 亶理IC間位置図

常磐自動車道 山元IC ~ 亶理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
- ・山元 ~ 亶理間(延長約12km)は平成21年9月12日に開通し、国道6号と仙台北部道路に接続



横断構造物(カルバートボックス)の見直しの経緯【当初計画】

シノバシホバラ

常磐自動車道と町道篠子橋保原線交差点付近の現況

- 町道篠子橋保原線は、現道の機能確保が必要なため本線とカルバートボックスで交差し、併設されている農業排水路もカルバートボックス内を通過する計画で地元住民等と合意。

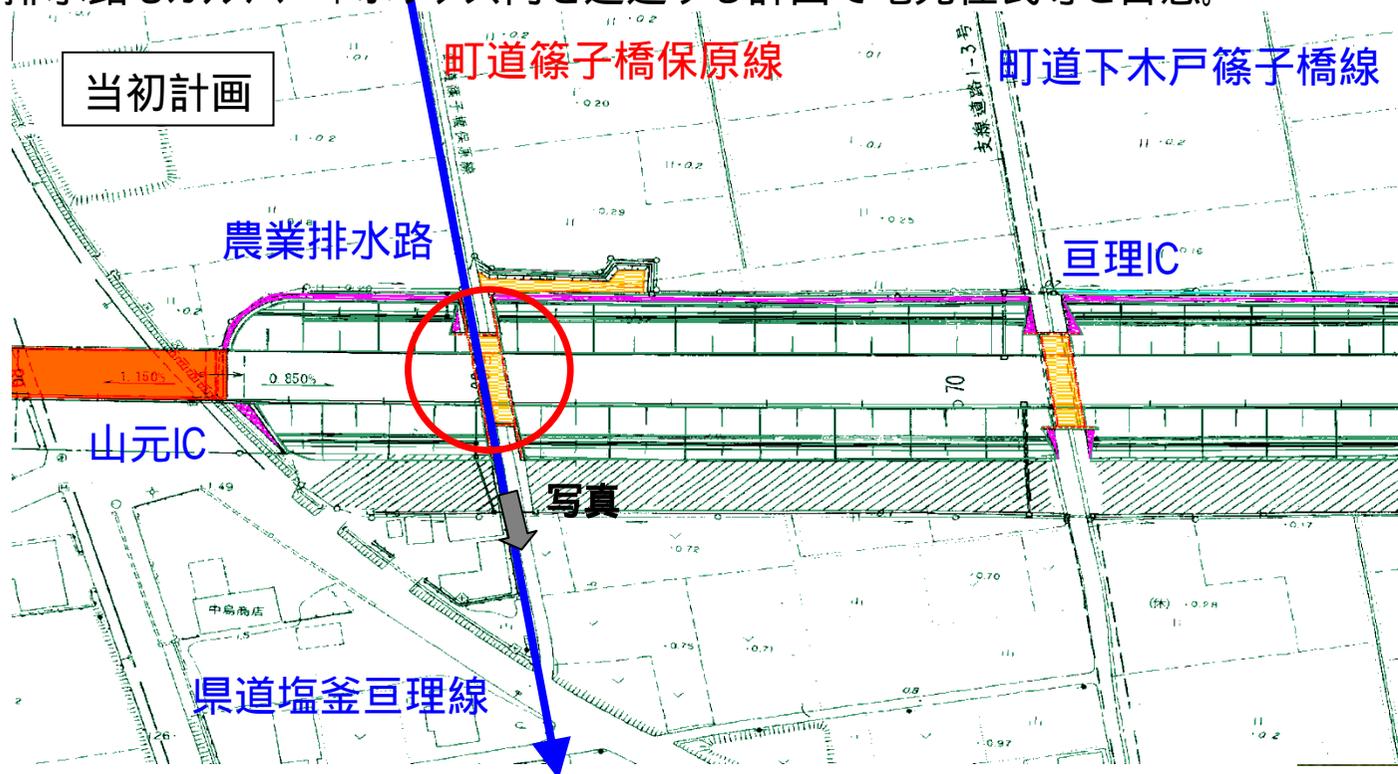


写真 町道篠子橋保原線の状況

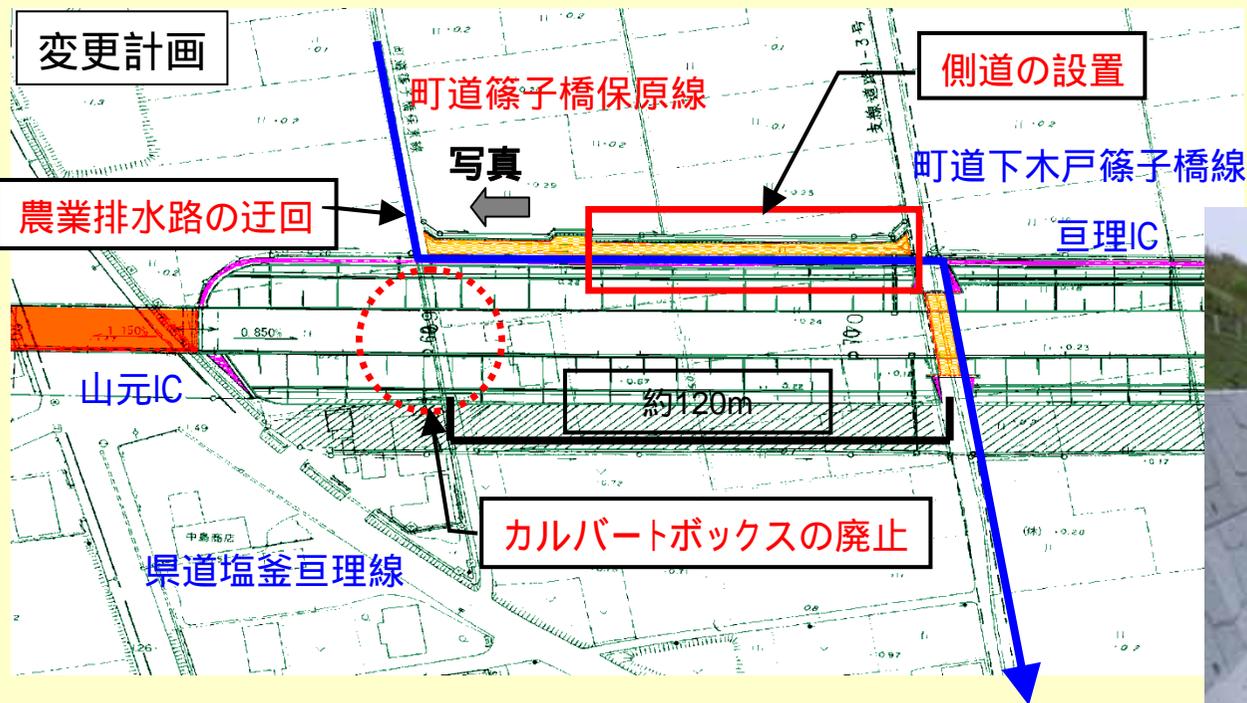
当初計画：現道と本線の交差点部にカルバートボックスを設置する計画で合意
(平成12年11月設計協議確認書締結)

横断構造物(カルバートボックス)の見直しの検討

コスト削減を図るため、横断構造物(カルバートボックス)の見直しについて検討

町道篠子橋保原線本線交差部のカルバートボックスを見直し

- ・町道篠子橋保原線の機能確保のために側道(幅員4m)を新たに設置。
- ・併設されていた農業排水路も側道とともに迂回。



横断構造物(カルバートボックス)を見直す場合の課題

- ・地元の同意を得るために協議が必要

側道の設置状況

横断構造物(カルバートボックス)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

町道管理者、町道利用者や地権者、県等と横断構造物を見直すことについて協議

平成18年 6月 町道管理者との協議

平成18年 6月 県・地元改良区・町道管理者との協議

平成18年 6月 本線西側地権者説明会

平成18年 7月 地権者了解がとれたことによる交差施設変更協議書提出及び協議

平成18年 7月 本線東側地権者へ個別説明(4件)

平成18年 7月 交差施設変更協議書回答書受取り



協議の結果、地元の同意を得る



横断構造物(カルバートボックス)を見直すことによる工事費の縮減

経営努力要件適合性について

地元及び関係機関と協議を行い、同意を得て、横断構造物(カルバートボックス)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

横断構造物(カルバートボックス)を見直しする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。

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**