

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
料金所管理用道路の計画の見直し

(首都圏中央連絡自動車道 E7ナ 海老名JCT ~ E7ナ 海老名IC)

海老名IC料金所管理用道路の当初計画

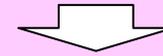
- ・料金収受員等の管理用道路として、市道から本線橋梁下を利用して計画
- ・Dランプ交差部はカルバートボックス構造



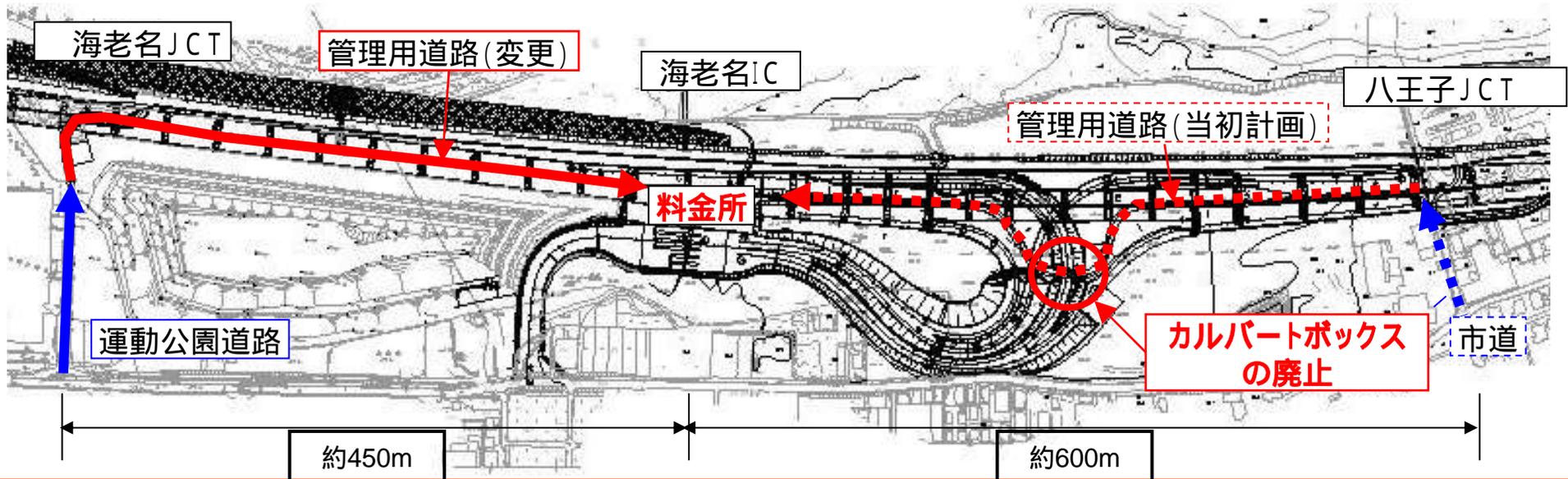
市道を介してアクセスする管理用道路として計画

経営努力による変更

- ・工事中の工事用道路として運動公園道路を使用し、公園利用者の安全等に配慮したきめ細やかな運用を図った結果、公園管理者との信頼関係を構築
- ・更なるコスト縮減のため、運動公園道路を料金所管理用道路にも利用できないか公園管理者と協議



運動公園道路を介してアクセスする管理用道路に変更し、カルバートボックスの費用を縮減



首都圏中央連絡自動車道(海老名JCT~海老名IC)位置図

首都圏中央連絡自動車道(海老名JCT~海老名IC)の路線概要

- ・圏央道は、都心から半径およそ40~60kmの位置を環状に結ぶ全長約300kmの自動車専用道路
- ・圏央道 海老名JCT~海老名IC間(延長約1.9km)は、平成22年2月27日に開通



料金所管理用道路の計画見直しの経緯【当初計画】

料金所管理用道路の当初計画

- 海老名IC料金所への管理用道路は、認定道路を介してアクセス可能な道路である北側の市道から計画。



管理用道路の必要性について 設計要領に『料金所収受員等の通勤用道路専用道路を確保するものとする』とある

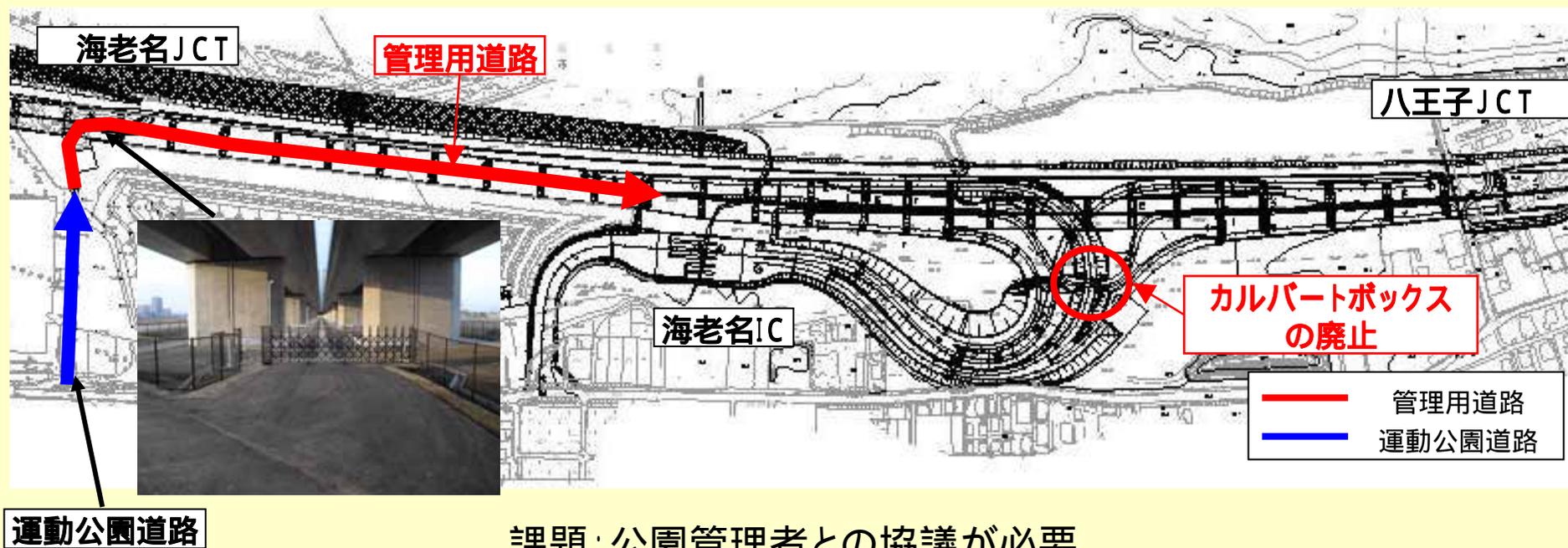
料金所管理用道路計画の見直しの検討

更なるコスト縮減を図るため、料金所管理用道路の経路を再検討

当該箇所において、料金所管理用道路計画の見直し

- ・ 運動公園(体育館脇)道路を利用した料金所管理用道路を検討

管理用道路の見直しによるカルバートボックスの廃止



料金所管理用道路の計画を見直した場合の 課題に対する取組み

【取組内容】公園管理者に対する同意を得るために協議を実施

- ・ 工事中の工事用道路として運動公園道路を使用し、公園利用者の安全等に配慮したきめ細やかな運用を図った結果、公園管理者との信頼関係を構築
- ・ 更なるコスト縮減のため、運動公園道路を料金所管理用道路にも利用できないか公園管理者と協議

協議経緯

平成18年10月	運動公園道路の工事車両の通行について公園管理者と協議を行い、安全対策を講じた上で工事用車両の通行について了承された 工事中の安全管理及び信頼関係の構築に努め、安全管理状況が公園管理者及び公園利用者に評価される
平成18年12月	料金書管理用道路変更計画について具体的に検討 協議を実施し、運動公園道路の基本的使用の了承
平成20年 6月	具体的な利用形態等について協議の実施 料金所への通行車両台数、具体的な使用方法、使用時の安全対策について説明
平成21年 3月	運動公園道路を活用した、料金所管理用道路について了承を得る 公園管理者と最終協議の上、合意



協議の結果、公園管理者の同意を得る

経営努力要件適合性について

公園管理者と協議を行い、同意を得て、料金所管理用道路の計画を見直したことは、**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

料金所管理用道路の計画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