

運用指針

第2条 -イ

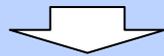
地権者、関係機関などへの提案および協議

関係機関との協議による橋梁形式の見直し

トヨタガシ イサ
(新東名高速道路 豊田東JCT ~ 引佐JCT(仮称))

当初計画

- ・河川管理者(県)と将来河川改修計画について協議を実施。
- ・将来河川改修計画と現県道位置を条件とした橋梁を設計



PC 6径間連続V脚ラーメン
波形鋼板ウェブ箱桁橋
(支間174m)で計画



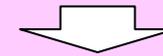
当初計画

経営努力による変更

- ・コスト削減のため、県道を切回して中央支間を短くするべく、道路管理者(県)と協議



- ・県道切回しによりカーブが厳しくなるため、当初反対されたものの、見通しがよくなり安全性が向上することを粘り強く説明



PC 5径間連続ラーメン
波形鋼板ウェブ箱桁橋(支間135m)
に橋梁形式を変更



変更計画

新東名高速道路 豊田東JCT～引佐JCT(仮称) 位置図

新東名高速道路 豊田東JCT～引佐JCT(仮称)の路線概要

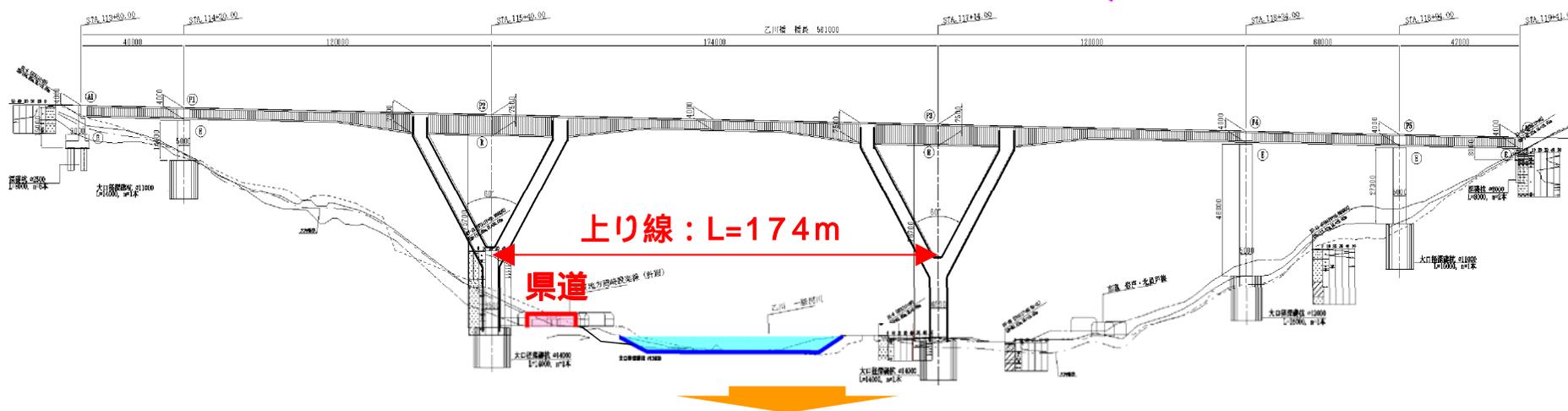
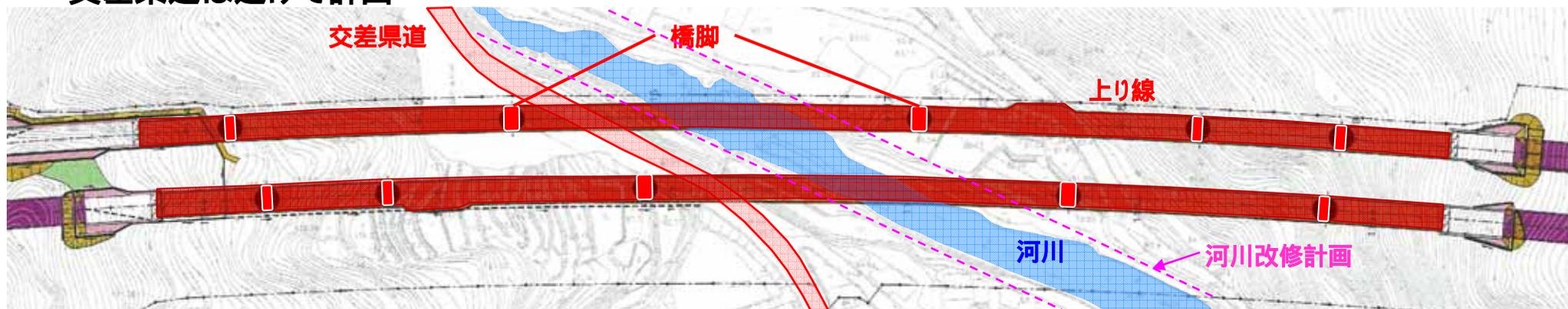
- 豊田東JCT～引佐JCT(仮称)間(延長約55.2km)については、平成26年度供用予定であり、現在工事全面展開中。
- 当該橋梁は、豊田東JCT～額田IC(延長約17km)間に存在し、一級河川の支流の河川を横断する橋梁である。



関係機関との協議による 橋梁形式の見直しの経緯【当初計画】

当初計画

- ・河川管理者(県)と将来河川改修計画に基づき橋脚位置を協議し、橋梁形式を決定
- ・交差県道は避けて計画

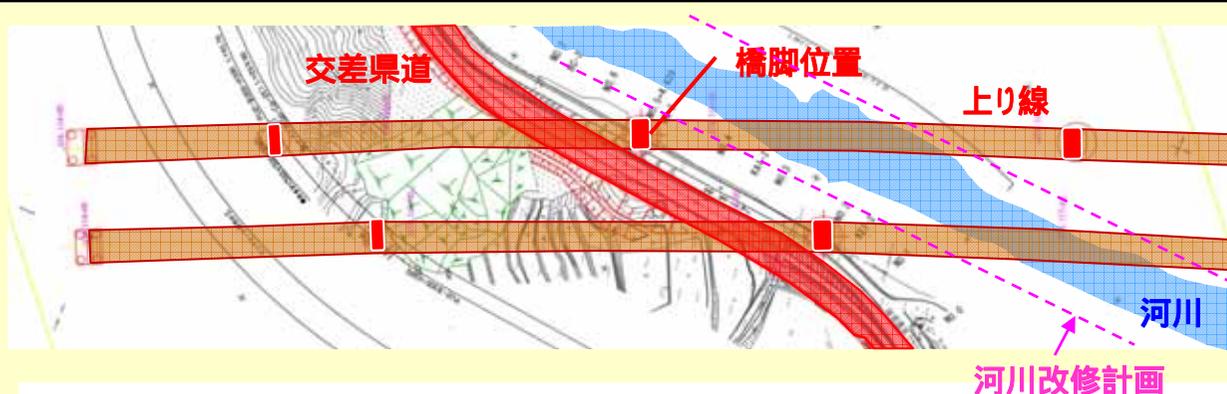


支間長が長くなるため、PC6径間連続V脚ラーメン波形鋼板ウェブ箱桁橋で計画

橋梁形式の見直しの検討

更なるコスト縮減を図るため、橋梁形式の検討

当該箇所において、橋梁形式の見直し



・県道を切り回すことによって、支間長を短縮できる
支間長を短縮できれば、橋梁形式を変更して、コストを削減できる

支間長を短くした橋梁形式



橋梁形式を変更するための課題：道路管理者等との協議が必要

橋梁形式を変更した場合の課題に対する取組み

【取組内容】道路管理者等に同意を得るために協議を実施

県道切回しによりカーブが厳しくなるため、交通安全上望ましくないと当初道路管理者(県)より反対
($R = 170\text{m}$ $R = 100\text{m}$)

県道切回しにより、見通しがよくなり安全性が向上することを粘り強く説明

上記に合わせて河川管理者に橋脚位置を極力護岸直近に設置できるよう粘り強く協議



了解を得る

橋梁形式を変更した場合の課題に対する取組み

設計協議の経緯

平成12年 3月	県(建設事務所)	橋梁の概略設計のため、将来河川計画について確認
平成14年 5月	県(建設事務所)	橋梁計画協議橋脚位置の確認
平成14年 8月	県(建設事務所)	将来河川計画における縦断図の確認
平成17年12月	県(建設事務所)	計画河川断面の協議及び県道の切り回しによる橋脚位置の協議
平成18年 1月	県(建設事務所)	県道の切り回し及び歩道拡幅の受託工事の調整
平成18年 3月	県(建設事務所)	橋梁形式の見直しと県道の切り回しについて交渉経緯の確認
平成18年 4月	県(建設事務所)	県道の切り回しと受託工事の費用負担について協議
平成18年 5月	県(建設事務所)	県道の切り回しと受託工事の費用負担について協議
平成18年 5月		河川交差協議について橋梁形式に変更が生じたため再協議



協議の結果、道路管理者等の同意を得る



県道を切り回すことにより橋梁支間長を短くし、
橋梁形式を変更したことによる工事費用の縮減

経営努力要件適合性について

道路管理者等と協議を行い、同意を得て、県道を切り回すことにより支間長を短くし、橋梁形式を変更したことは、**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

県道を切り回すことにより橋梁支間長を短くし、
橋梁形式を変更したことによる工事費用の縮減

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**