

運用指針

第2条①-イ

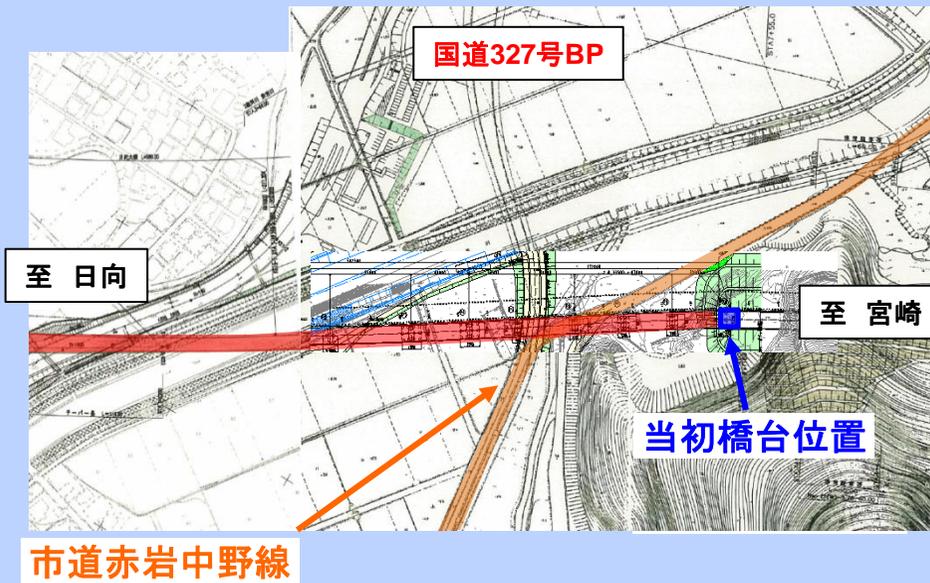
地権者、関係機関などへの提案及び協議

橋長の短縮

（東九州自動車道 ヒュウガ日向IC～ツノ都農IC）

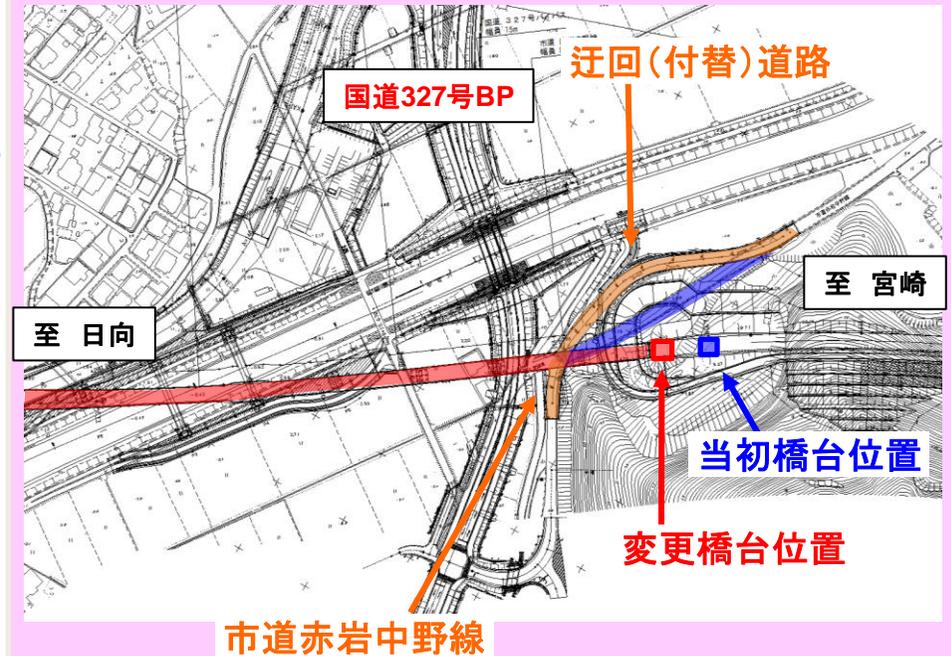
当初計画

- ・市道に影響のない位置で橋梁を計画

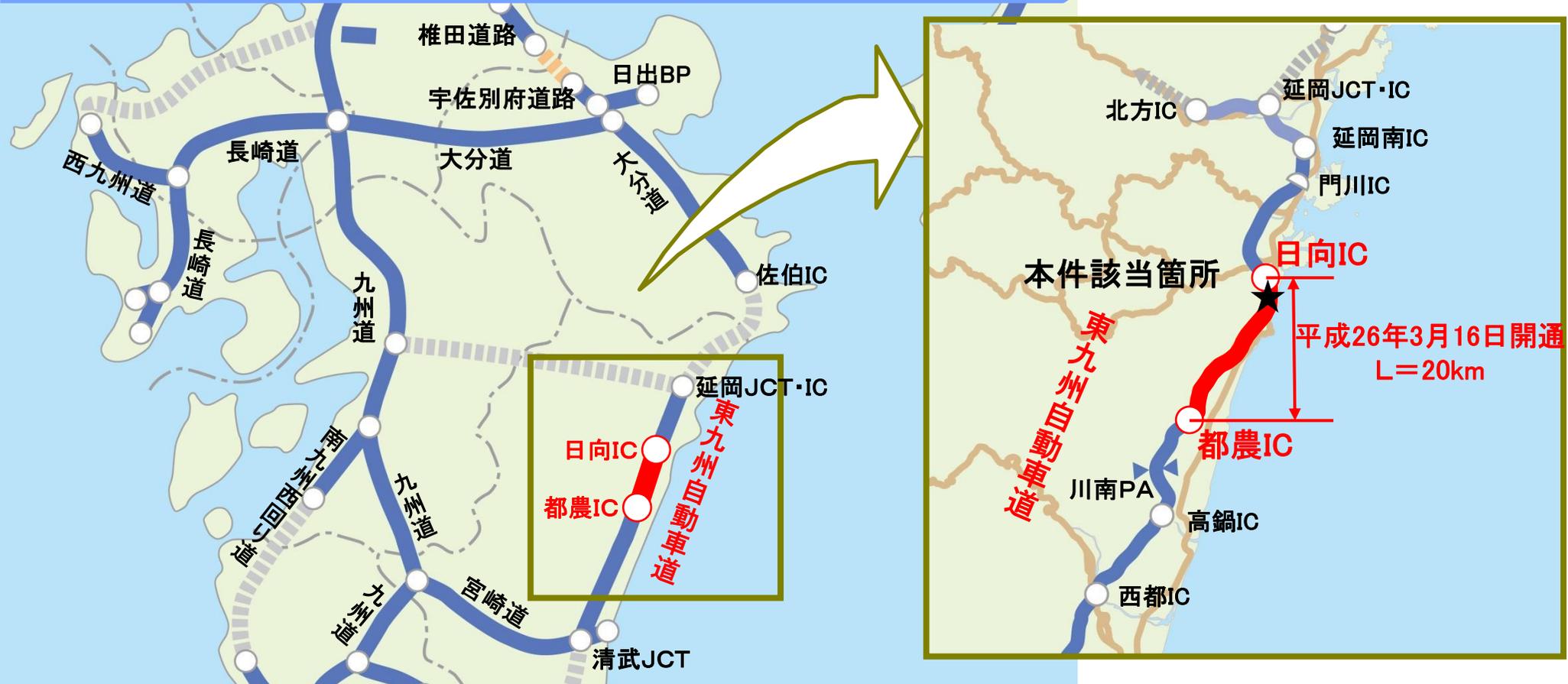


経営努力による変更

- ・市道赤岩中野線を迂回させ、橋梁延長を短縮することを検討
- ・地元及び道路管理者との協議を実施し、市道の迂回について、了解を得る



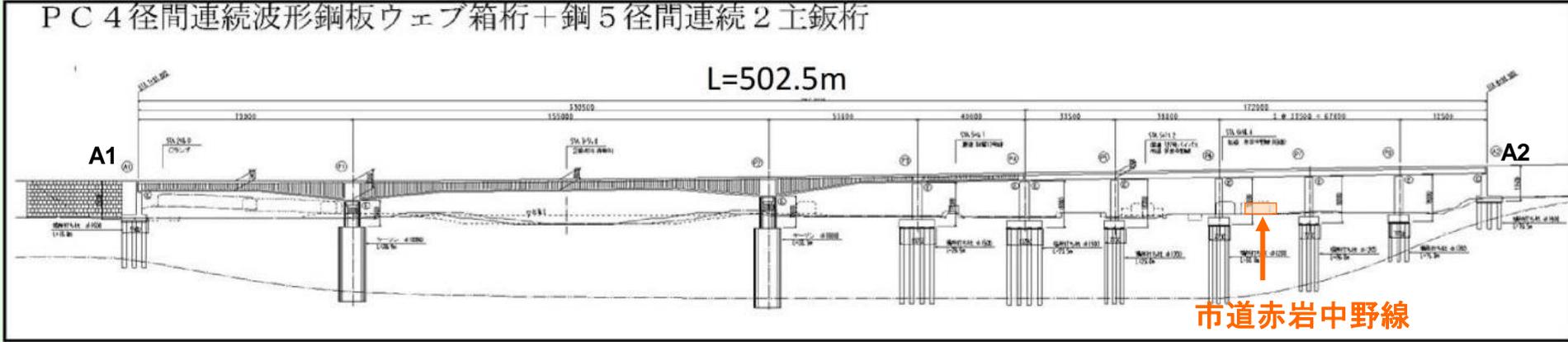
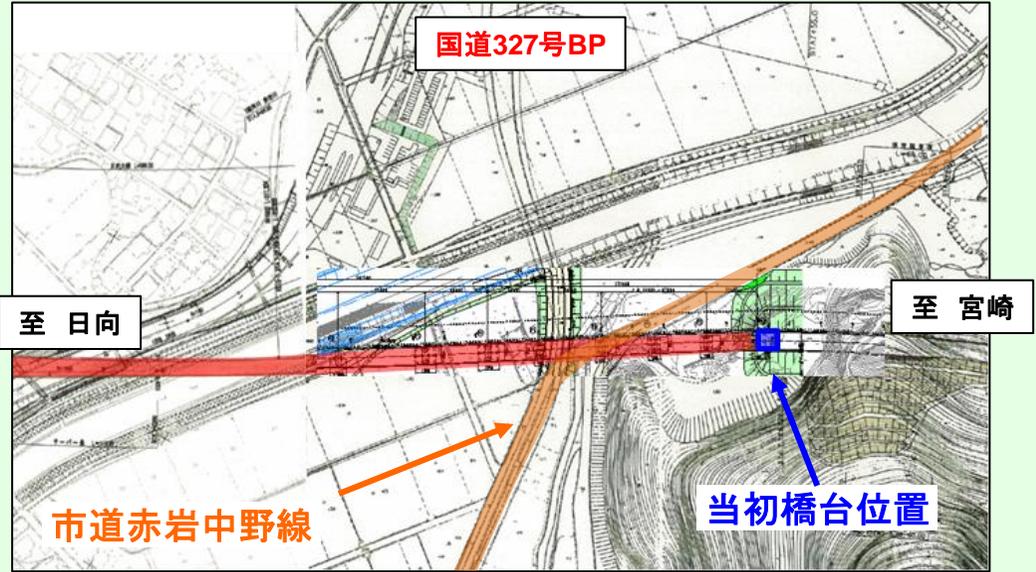
東九州自動車道 日向IC～都農ICの路線概要



- ・東九州自動車道は、福岡県北九州市を起点として、鹿児島市に至る延長436kmの高速自動車国道
- ・東九州自動車道(日向IC～都農IC:延長20.0km)は、宮崎県内における有料道路方式による最後の整備区間
- ・並行する一般国道10号と一体的に機能することにより、地域間交通の円滑化に寄与し、効率的で信頼性の高いネットワークの充実を図ることが期待される

赤岩川橋の当初計画

- 市道赤岩中野線は県道へのアクセス道になっており、地元住民の生活道路としての役割が大きいため、市道に影響のない位置に橋台を計画



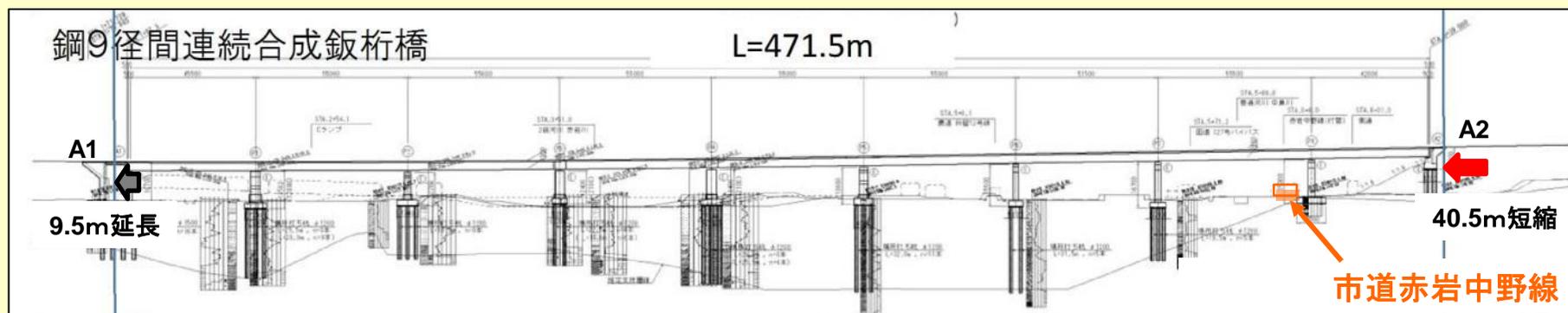
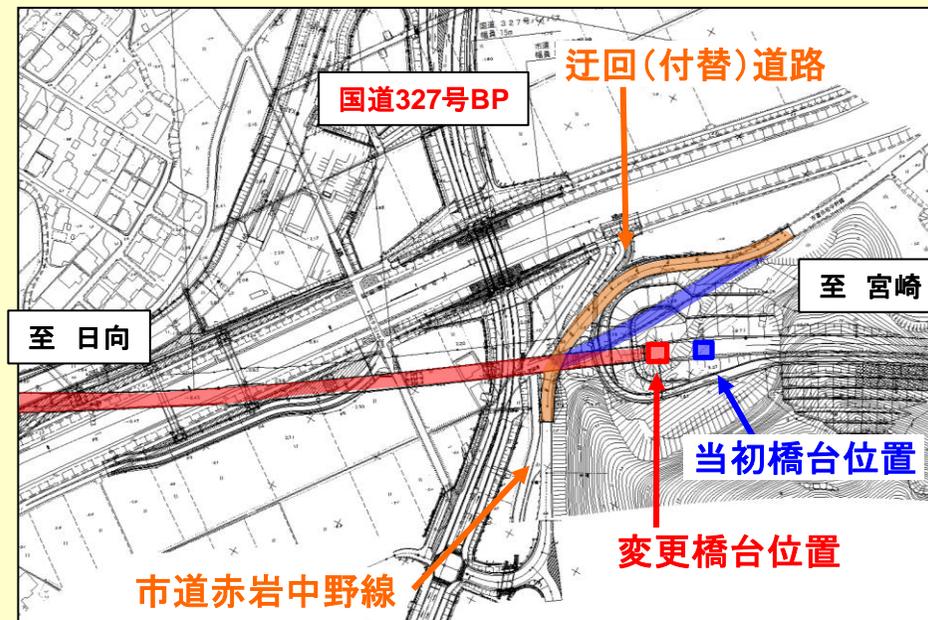
橋梁計画見直しの検討

コスト削減を図るため、市道の迂回による橋梁延長の短縮を検討

- ・国道327号バイパスの整備により、市道の交通量も減少することなどから、市道を迂回させても影響が小さいことに着目
- ・橋梁全体の形式検討を実施し、市道の一部を約10m迂回させることにより、A2側で40.5mの橋長短縮が可能と判明

※橋梁全体の形式検討によりA1側で9.5m延長したことから、橋長の当初計画との比較では、31mの短縮

地元及び道路管理者との協議を実施



協議に対する取組み

- ・地元及び道路管理者である日向市と市道赤岩中野線の迂回について協議(4回)
- ・新たに整備される国道327号バイパスにより利便性が向上することから、市道を迂回させても利用時間には大差が生じないことを丁寧に説明
- ・地元及び道路管理者から了解を得る



■経緯

年月	経緯(協議・現場作業等)	協定・設計
平成16年3月		橋梁一般図作成(当初計画)
平成17年8月～平成18年3月	橋梁形式の見直しを検討 道路管理者協議、地元協議(4回)を実施	
平成18年3月	変更計画で設計協議確認書調印	当初協定締結(機構・会社) (協定締結時点では協議未了のため、当初計画で協定を締結)
平成20年12月		橋梁基本詳細設計完了
平成23年7月	変更計画で追加用地取得	

地元及び関係機関と協議し同意を得て、橋梁延長を見直したことは、
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号イに適合

《申請された会社の経営努力》

地元及び関係機関と協議し、市道を迂回させることにより
橋梁延長を見直し施工費を縮減

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(適正な品質や管理水準を確保したものに限り)について、経営努力要件適合性の認定を行うものとする。

①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及び協議