

運用指針

第2条①-イ

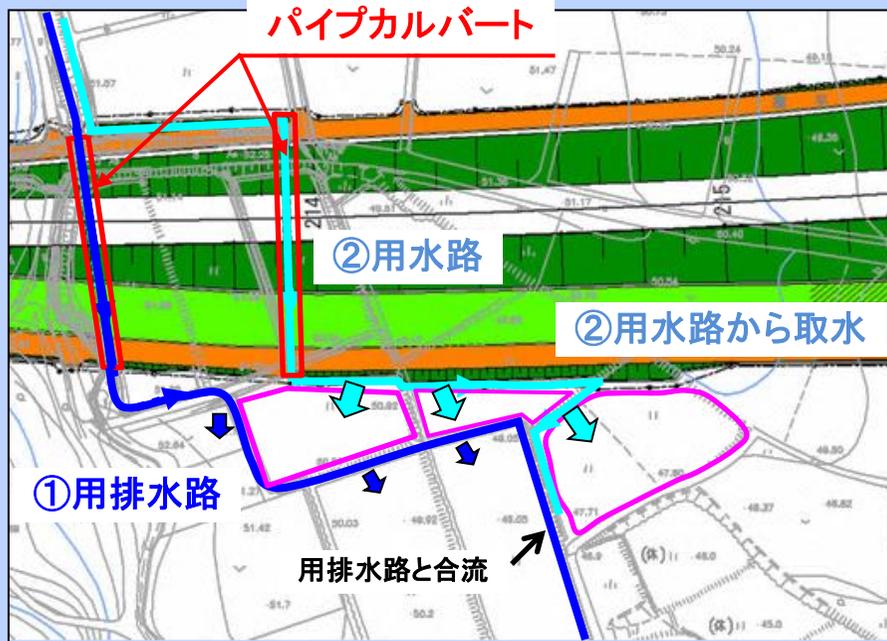
地権者、関係機関などへの提案及び協議

横断構造物(パイプカルバート)設置の取止め

ジョウバントミオカ ソウマ
(常磐自動車道 常磐富岡IC～相馬IC)

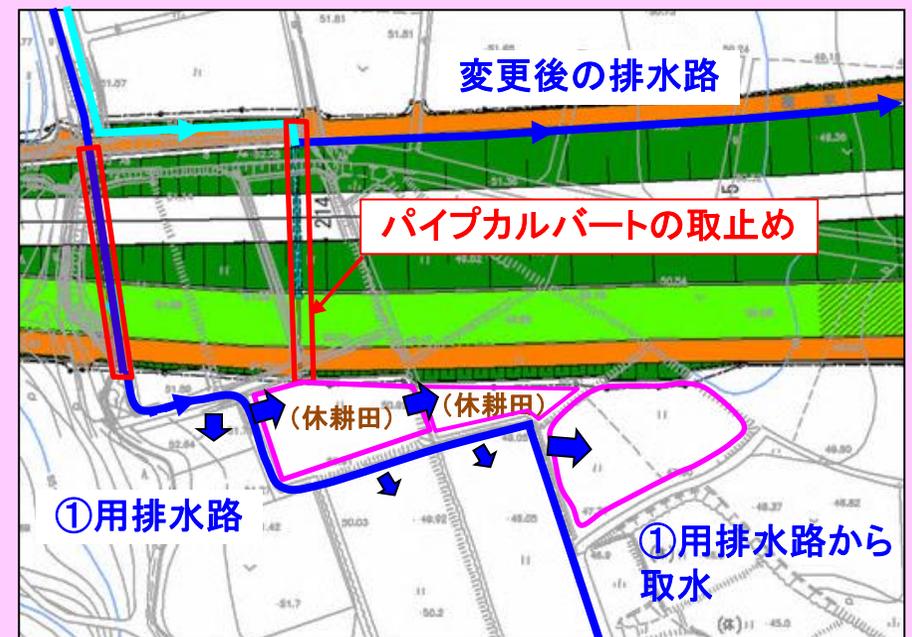
当初計画

- ・水路の代替機能として、現況水路位置付近に本線を横断するパイプカルバートの水路を計画



経営努力による変更

- ・利水状況の調査を実施し、利水者の同意を得て②用水路のパイプカルバートを取止め
- ・排水系統が変更になるため南相馬市と改めて変更設計協議確認書を締結



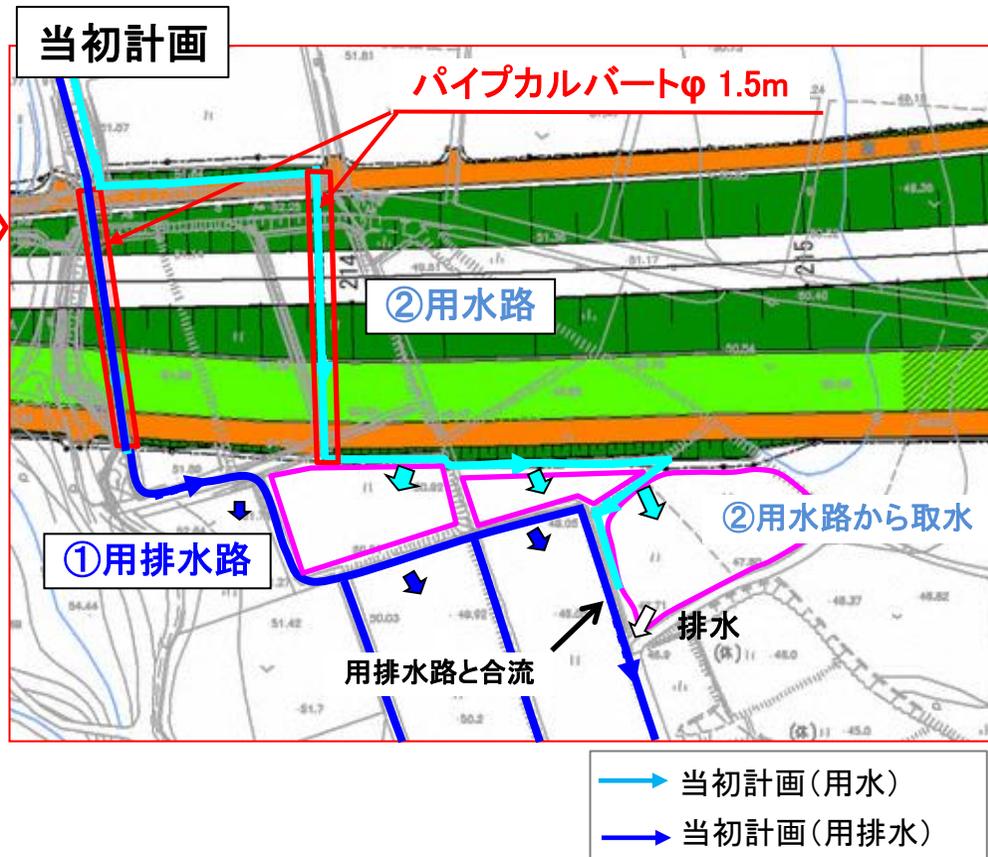
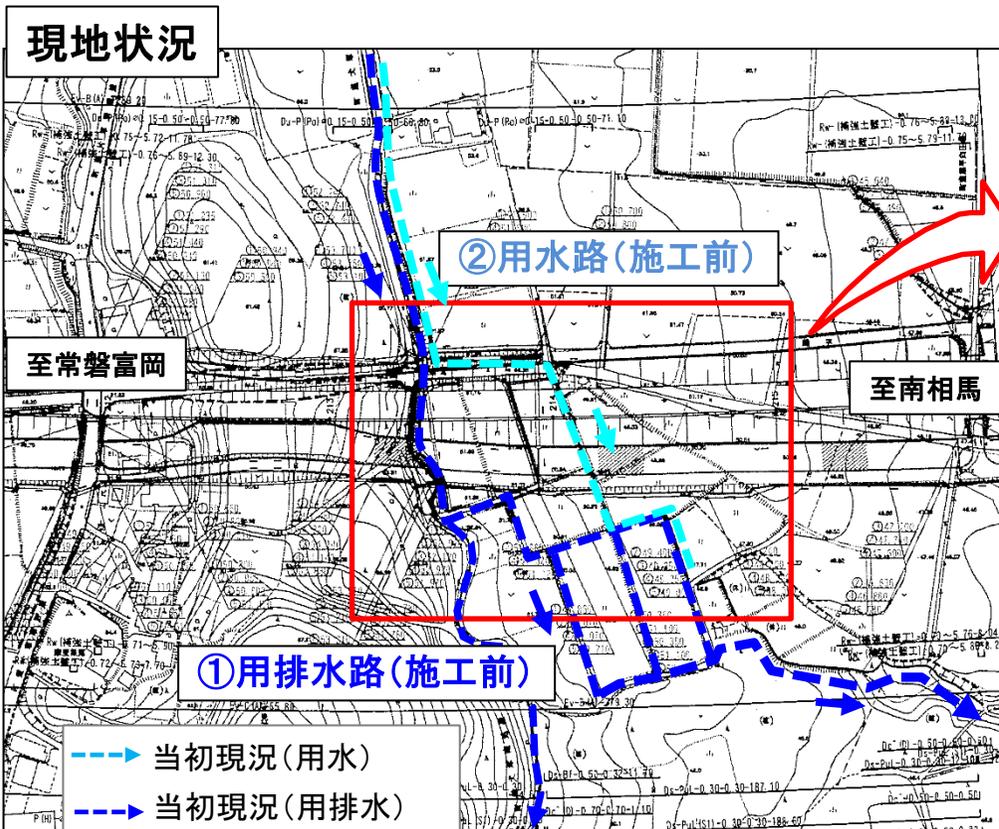
常磐自動車道 常磐富岡IC～相馬ICの路線概要



- ・常磐自動車道は、関東地方と東北地方南部の太平洋沿いの主要都市を結び、産業・経済・文化の発展、物流の効率化、医療の高度化、地域連携軸の形成に不可欠な道路であり、国道6号や東北道等の交通分散機能、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する
- ・常磐富岡～相馬間のうち南相馬～相馬はH24.4.8に開通し、原発事故に伴い常磐富岡～南相馬間は現在工事中である

当初計画

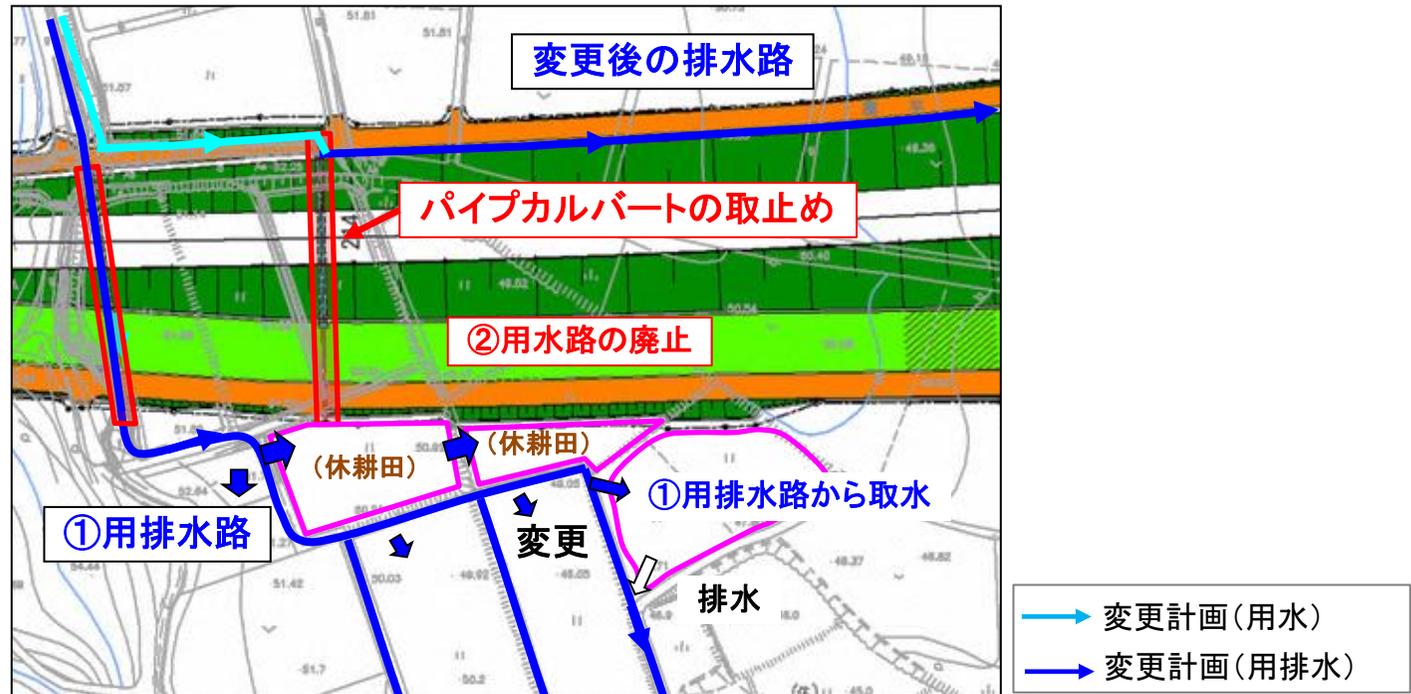
・現況での①用排水路及び②用水路の代替機能として、本線を横断するパイプカルバートを計画



横断構造物の見直しの検討

コスト縮減を図るため、利水状況を確認し、パイプカルバートの統合を検討

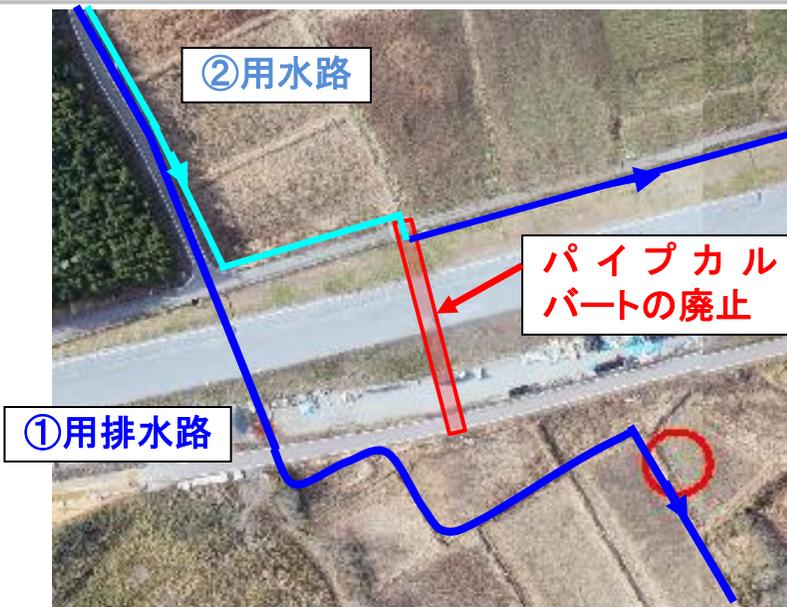
- ・②用水路から取水している一部の水田が**休耕田**に変わったことに着目し、再度、現地状況の調査を実施
- ・周辺の水田も同一所有者であり、休耕田となっている水田を含め①用排水路からの取水が可能と判断



①用排水路、②用水路の見直しについて、利水者、南相馬市との協議を実施

横断構造物の見直しの経緯

- ・利水者が遠方在住のため、面会協議(1回)に加えて複数回の電話協議を実施
- ・利水者はパイプカルバートの廃止に難色を示されたが、**現況と同等の利水が可能であることを丁寧に説明し**、了解を得る



【協議経緯】

地元協議		協定・設計
平成12年3月		協議用図面作成
平成14年3月	用排水計画について現況ルートにて横断管を整備することで 設計協議確認書を締結 (南相馬市、地域対策協議会)	
平成18年3月		協定締結(会社・機構)
平成18年4月～12月	用排水計画について現地調査、検討を実施	道路詳細設計作成
平成19年1月	用排水計画の変更について協議し、了解を得る(利水者)	
平成19年1月	排水系統の変更について協議し、了解を得る(南相馬市)	
平成22年2月	変更設計協議確認書締結 (南相馬市、地域対策協議会)	

経営努力要件適合性について

利水者等との協議を行い、用排水路の変更の了解を得て
横断構造物を取りやめたことは、**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》

地元と協議し、本線横断構造物を取りやめたことによる施工費の縮減

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