

運用指針

第2条①-イ

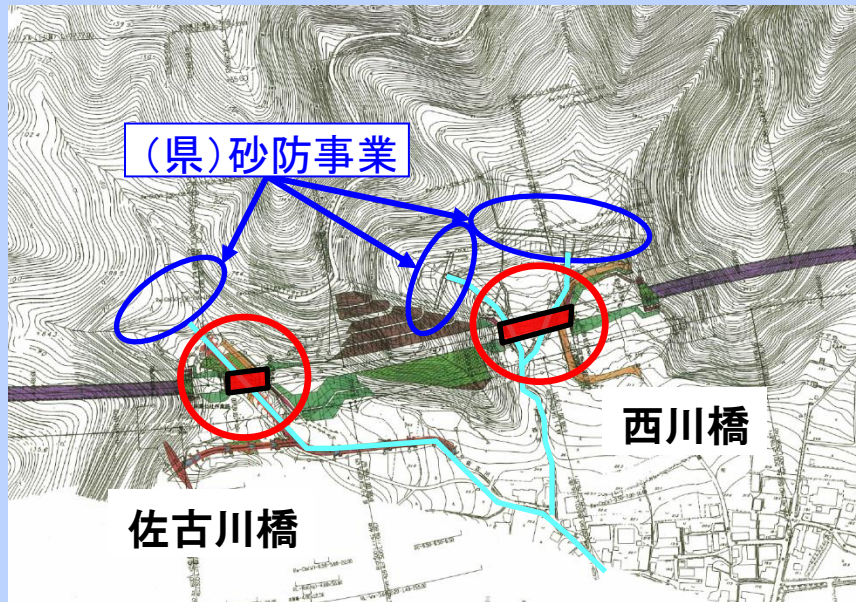
地権者、関係機関などへの提案及び協議

橋梁から盛土への変更【舞鶴若狭自動車道】

(舞鶴若狭自動車道 ^{オバマ}小浜IC～^{ツルガ}敦賀JCT (仮称))

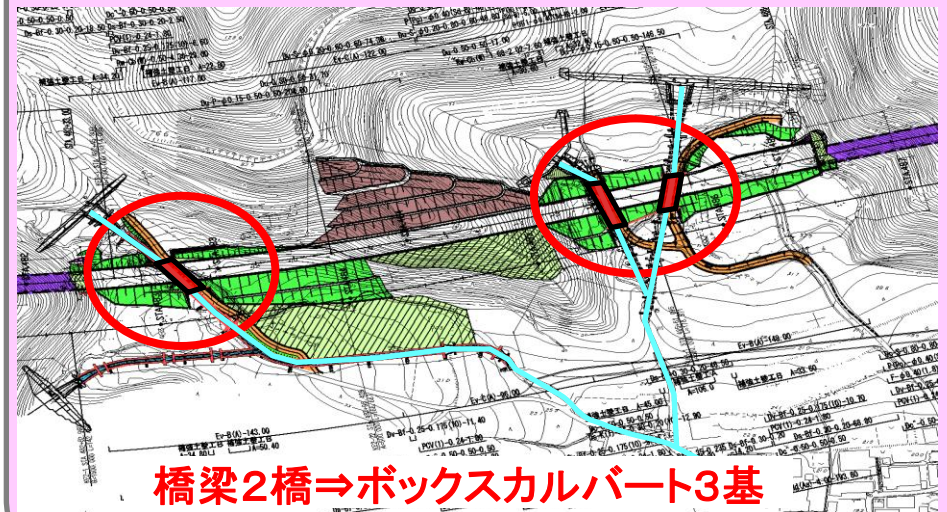
当初計画

- ・佐古川・西川は「あばれ川」であり、土石流等の発生により高速道路に災害の影響が懸念
- ・県における大規模な砂防堰堤の将来計画(構想)があるものの、当面の事業化が見込めない
- ・盛土構造とした場合、災害発生時に高速道路が影響を受けることが懸念されたため、橋梁構造として計画



経営努力による変更

- ・橋梁構造をボックスカルバート構造に見直すことを検討
- ・高速道路と砂防堰堤工事を同時に行うことで、高速道路の安全性も高まり、工事用道路の確保や周辺地域への環境負荷が軽減されるなどの有利性を県に提案し、了解を得る
- ・地元住民に対しては橋梁ジョイント音の低減などを説明し、了解を得る



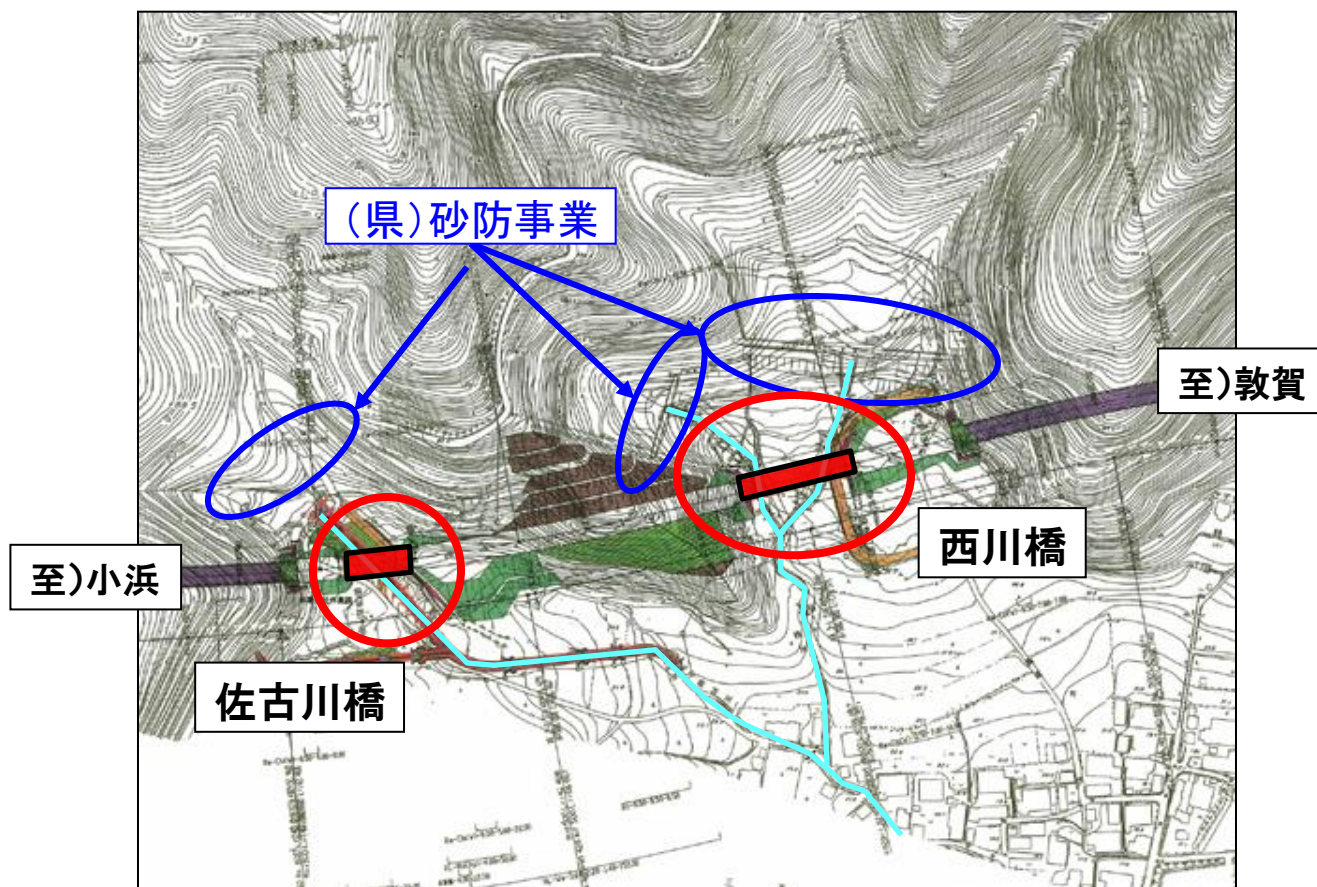
舞鶴若狭自動車道 小浜IC～敦賀JCTの路線概要



- ・舞鶴若狭自動車道は、中国自動車道 吉川JCTと北陸自動車道 敦賀JCTを結ぶ延長約162kmの高規格幹線道路。
- ・現在までに吉川JCT～小浜IC間の約123kmが開通しており、残る小浜IC～敦賀JCT間の約39kmが平成26年度に開通予定。
- ・中国自動車道、名神高速道路及び北陸自動車道と一体となり、関西圏・中京圏・北陸圏の広域ネットワークを形成するとともに、若狭地域の産業の振興、文化交流の促進に大きく寄与するとともに、並行する国道27号の災害時の代替路としても期待されている路線。

佐古川・西川の道路構造 当初計画

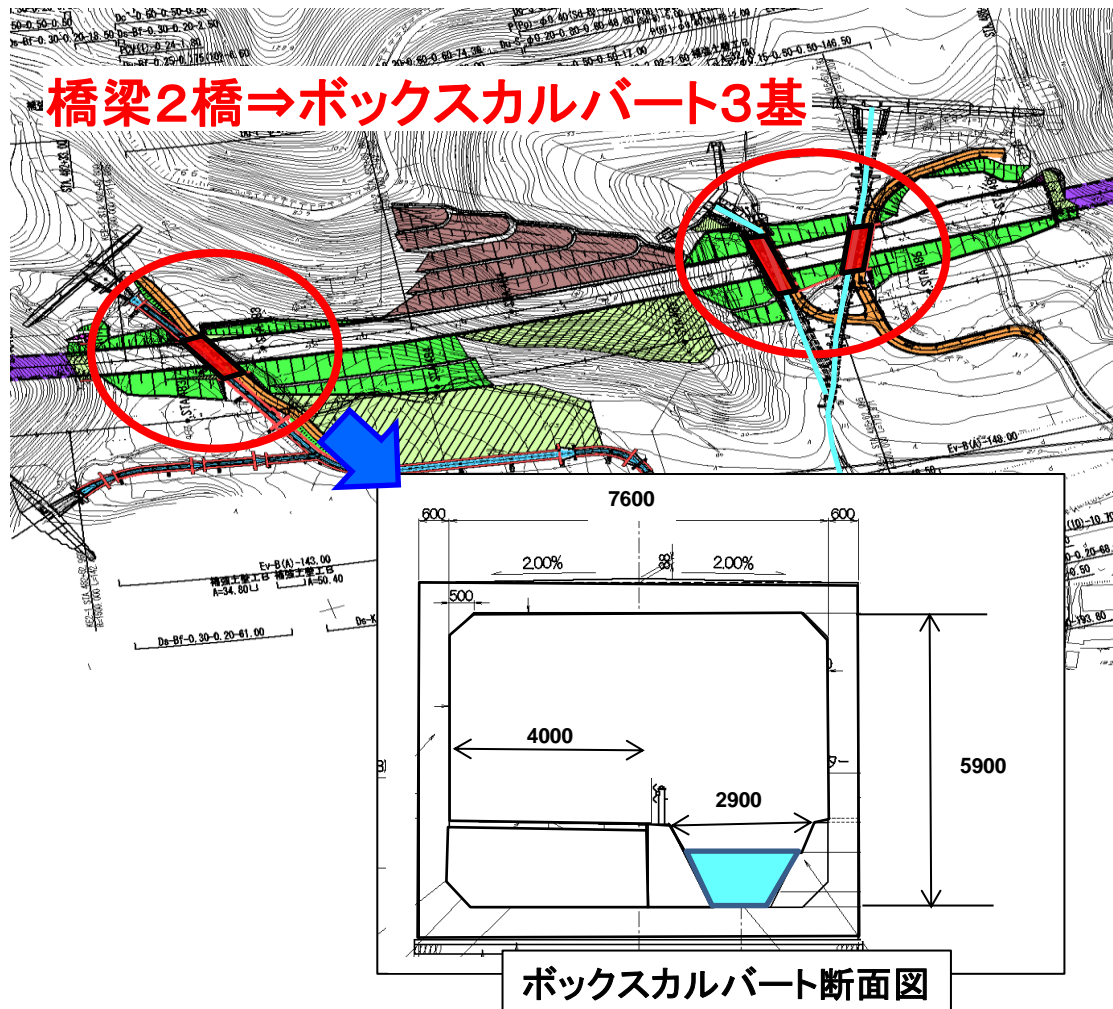
- ・佐古川・西川は「あばれ川」であり、土石流等の発生により高速道路に災害の影響が懸念
- ・県における**大規模な砂防堰堤の将来計画(構想)**があるものの、**当面の事業化が見込めない**
- ・盛土構造とした場合、災害発生時に高速道路が影響を受けることが懸念されたため、橋梁構造として計画



道路構造の見直し検討

コスト縮減を図るため、道路構造の見直しを検討

- ・**県の砂防事業を同時に整備**することで、橋梁構造をボックスカルバート構造に見直すことを検討
- ・高速道路と砂防堰堤工事を同時に行うことで、周辺地域に対して**工事中の騒音、振動等を一時期に集約し環境負荷の低減**が図れること。**砂防事業における防塵対策等の費用の縮減が可能**となることに着目
- ・ボックスカルバート構造とすることで、橋梁ジョイント部で発生する走行音も低減



地元及び関係機関との協議を実施

協議に対する取組み

砂防事業者との協議の実施(8回)

- ・高速道路事業との同時施工により、住民が影響を受ける工事期間が短くなることで騒音・振動等の環境負荷の低減が図れること。
- ・砂防事業として防塵対策等、対策工の費用が縮減が図れることを提案

地元との協議の実施(6回)

- ・橋梁ジョイント部で発生する走行音等の交通騒音の低減
- ・砂防事業実施による河川防災計画の前倒しを説明

関係機関及び地元との協議により、了解を得る



協議経緯	経緯(協議・現場作業等)	協定・設計
平成13年2月		橋梁一般図作成
平成13年11月	当初設計協議完了(橋梁構造にて合意)福井県、若狭町、地元	
平成18年3月		協定締結(会社・機構)
平成18年5月～7月	ボックスカルバートへの変更について協議(福井県、若狭町)(8回)	
平成18年7月～11月	地元と変更について協議(6回)	
平成18年12月～		詳細設計(カルバートボックス)
平成19年3月	河川交差箇所変更の協議書(福井県)了承を得る	
平成20年8月～	工事実施	

関係機関及び地元と協議し同意を得て、橋梁構造をボックスカルバート構造に見直したことは、**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》

関係機関と協議し、橋梁構造をボックスカルバート構造に見直したことにより施工費を縮減

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