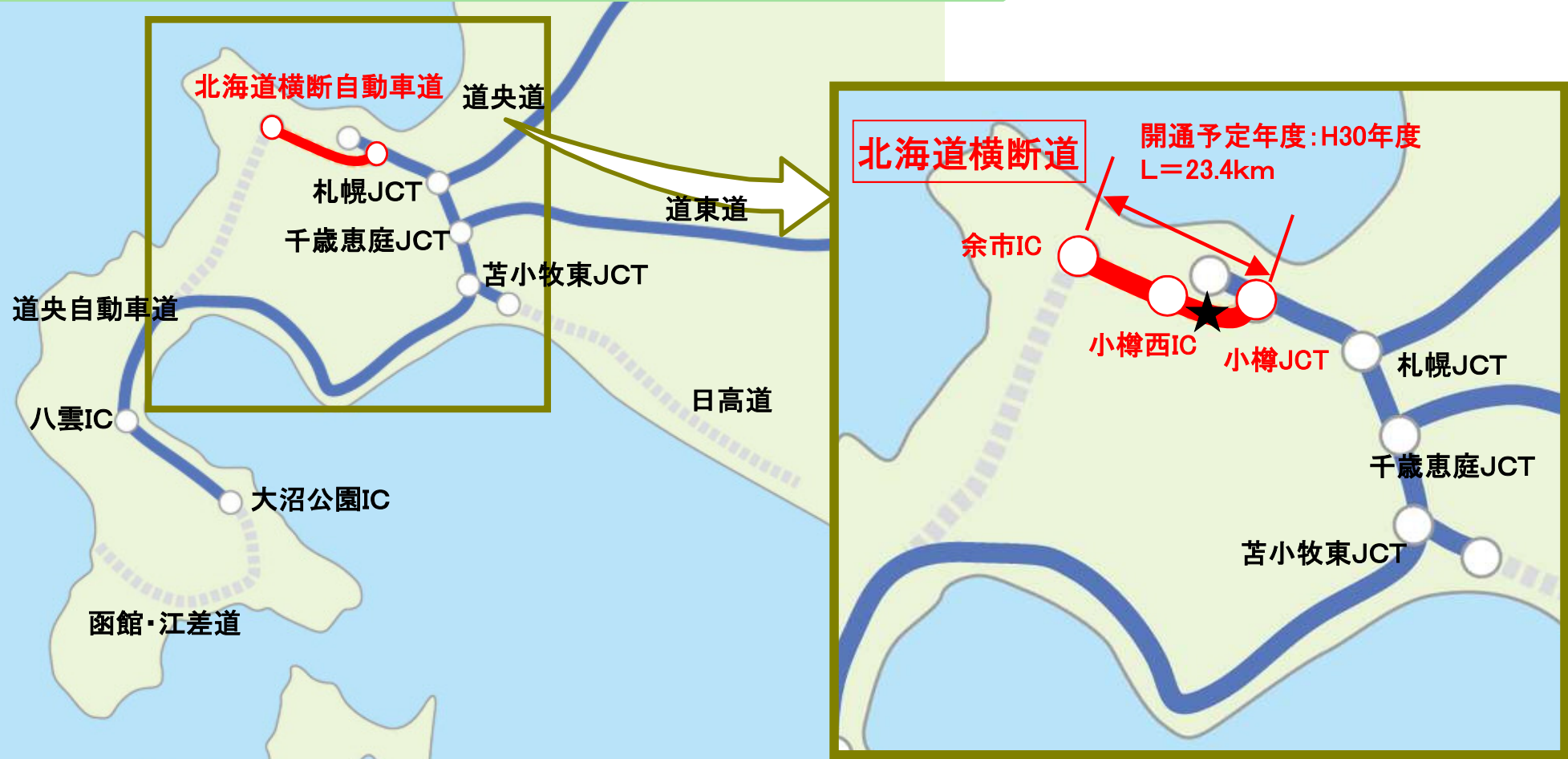


運用指針  
第2条① - イ

地権者、関係機関などへの提案及び協議

協議による橋長等の見直しによる縮減  
(北海道横断自動車道 <sup>ヨイチ</sup>余市IC ~ <sup>オタル</sup>小樽JCT)

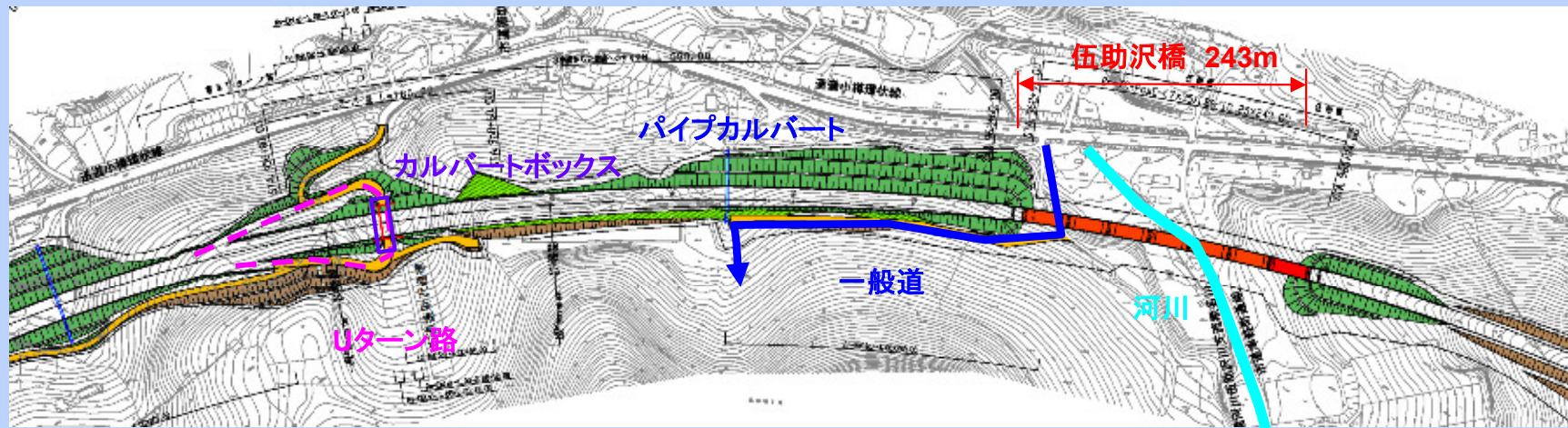
# 北海道横断自動車道 余市IC～小樽JCTの路線概要



- ・北海道横断自動車道は、後志地域と道央圏を結ぶ高速自動車国道である
- ・余市～小樽ジャンクション間23.4kmは、平成30年度の完成に向け工事を進めているところである
- ・札幌自動車道から余市方面に延伸となり、ネットワーク機能がさらに強化され、観光行動圏の拡大、地域の活性化や交流促進に寄与することなどの効果が予想される

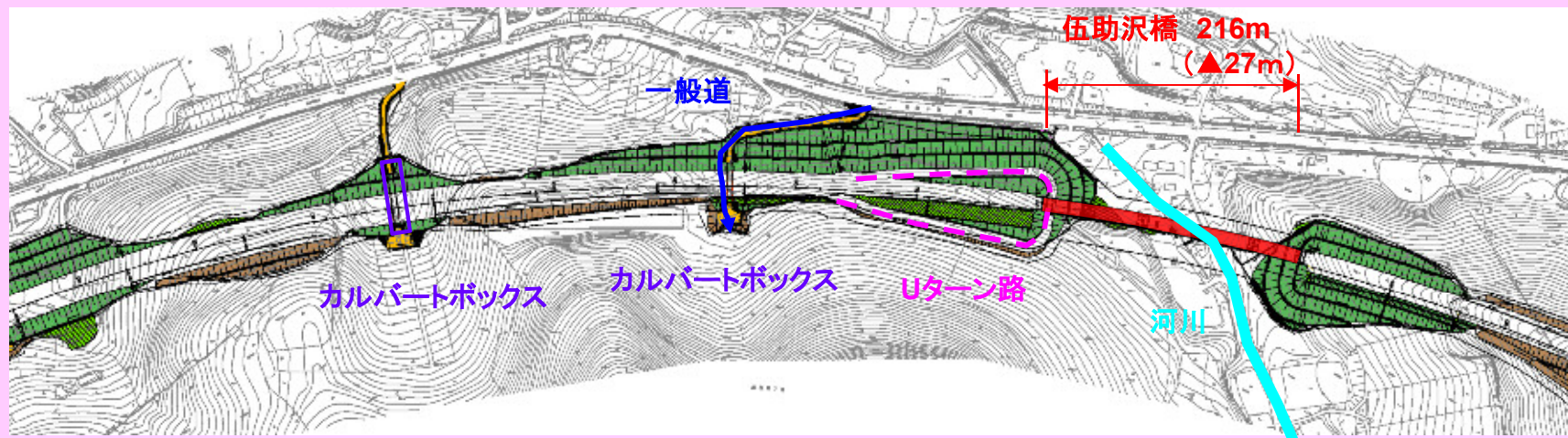
## 当初計画

- 設計協議により一般道に影響を与えない道路構造及びコスト縮減を考慮したUターン路で計画



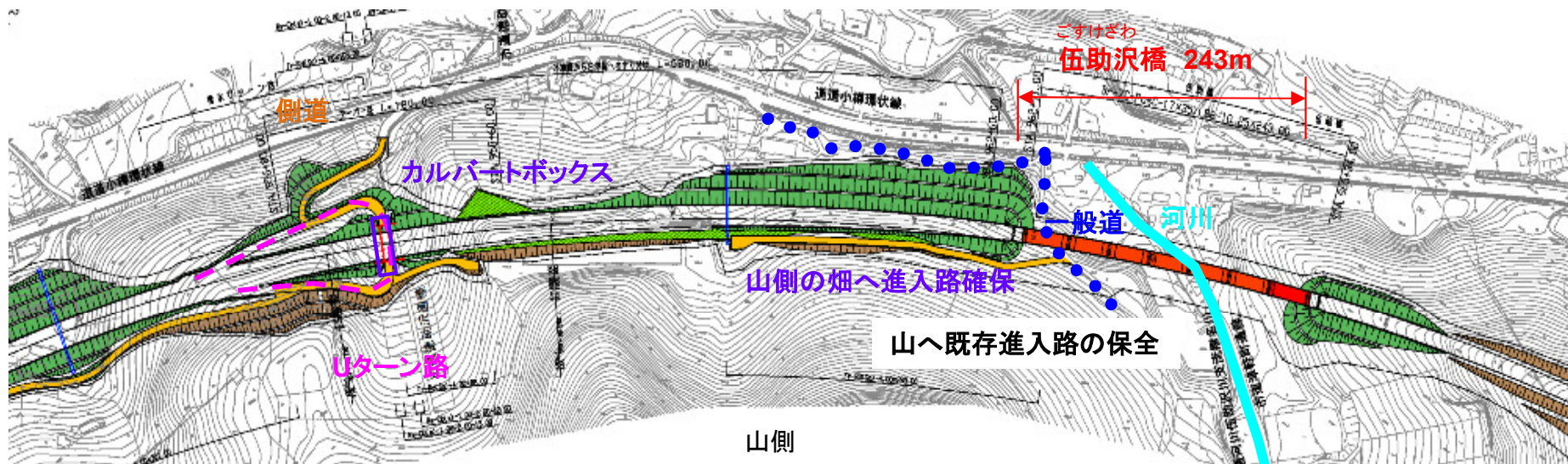
## 経営努力による変更

- 長期に渡る粘り強い説明により、一般道の付替えによる橋長の短縮及びUターン路設置位置の変更による更なるコスト縮減を実現



# 道路構造の当初計画

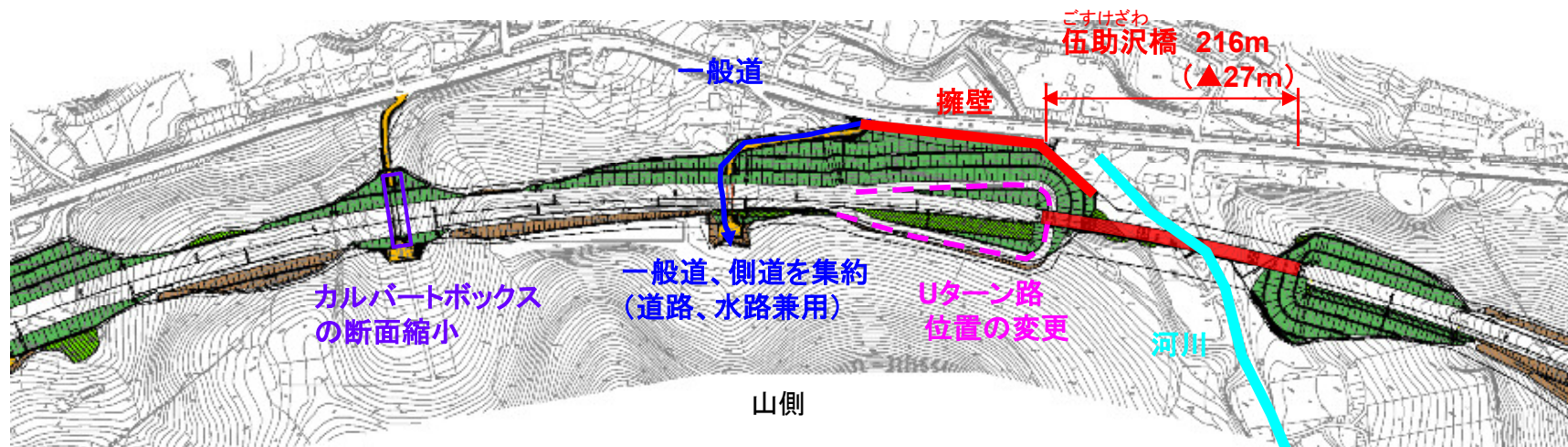
- ・「余市町～小樽市間自動車専用道路」として平成11年11月に都市計画の策定
- ・事業許可後、設計協議を開始し、コスト縮減(橋長短縮)のため一般道の付替を提案
- ・当該一般道が、山側の畑及び山へ入る唯一のアクセスルート(車両移動可)であることから、現状保存及び高速道路盛土により進入不可となった山側の畑への進入路確保を地元関係者から強く求められた
- ・ごすけざわ伍助沢橋の橋台を一般道に影響を与えない位置に配置し、山側の畑への進入路として側道を整備する計画
- ・また、道路管理上必要となるUターン路については、コスト縮減の観点から側道と兼用のカルバートボックスとして計画



# 道路構造の見直し検討

- ・更なるコスト縮減(橋長短縮)のため、**既存一般道(山側への進入路)及び畑への進入路(側道)の機能を集約**することを検討。(橋長⇒▲27m短縮)
- ・併せて、側道と兼用していた**Uターン路**の配置を橋台部へ変更(<sup>ごすけざわ</sup>**伍助沢橋下空間の利用**)し、カルバートボックス断面を縮小することにより、**カルバートボックス費についても縮減**

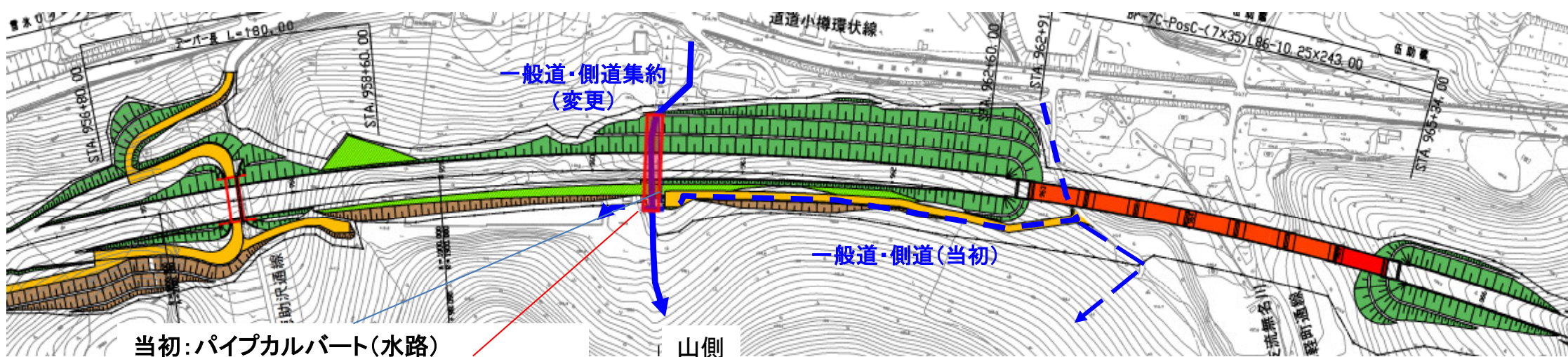
	一般道の付替えによる変更			Uターン路の位置変更	
	橋長の短縮	擁壁の追加	カルバートの構造変更	カルバートボックス断面変更	側道整備の縮小
当初	243m	—	パイプカルバート(水路)	5m × 7m × 27m	766m
変更	216m (▲27m)	211m	ボックスカルバート (道路、水路兼用)	4m × 5m × 42m	185m



# 変更計画に関する取組み①

## 一般道の付替えに関する協議

- ・地元関係者へ日頃より声かけを行い積極的に顔を合わせる機会を作り、高速道路事業への疑念、不満を払拭することに心がけ、**信頼性を構築**すると共に、**長期に渡る粘り強い説明を実施**
  - ⇒既存一般道及び側道機能の集約に伴う橋長の短縮及び一般車両との輻輳回避を可能としたUターン路位置の変更を、**地元関係地権者と5回に渡り協議**
  - ⇒**山側の畑隣接箇所に、山及び畑へ進入可能なカルバートボックスを整備することで了承を得た**



当初:パイプカルバート(水路)  
変更:ボックスカルバート(道路、水路兼用)

山側

## 変更計画に関する取組み②

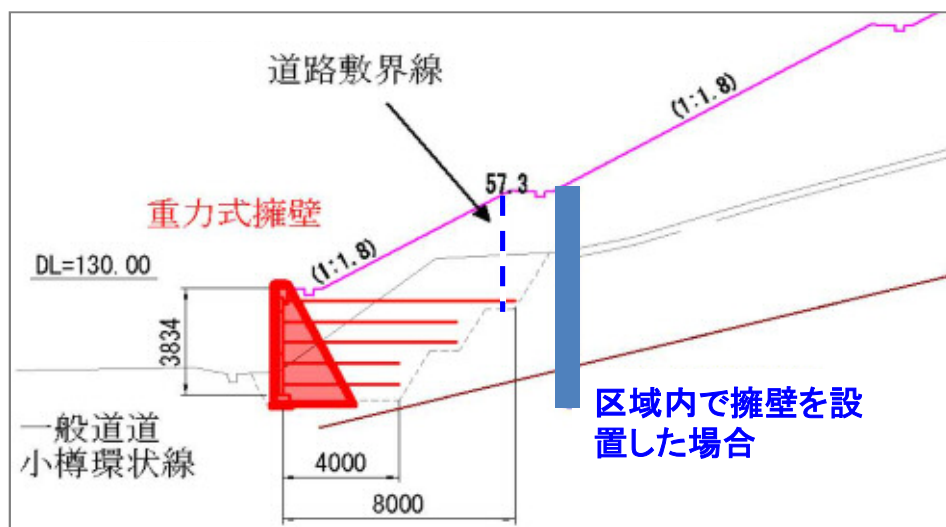
### 道路管理者(北海道)に関する協議

・道路構造の変更に伴い、道道小樽環状線へ影響を与えないための盛土を抑える擁壁が必要となった

・高速道路区域内で擁壁を設置した場合**約8mの擁壁が必要となり不経済**となることから道道管理者と協議を実施

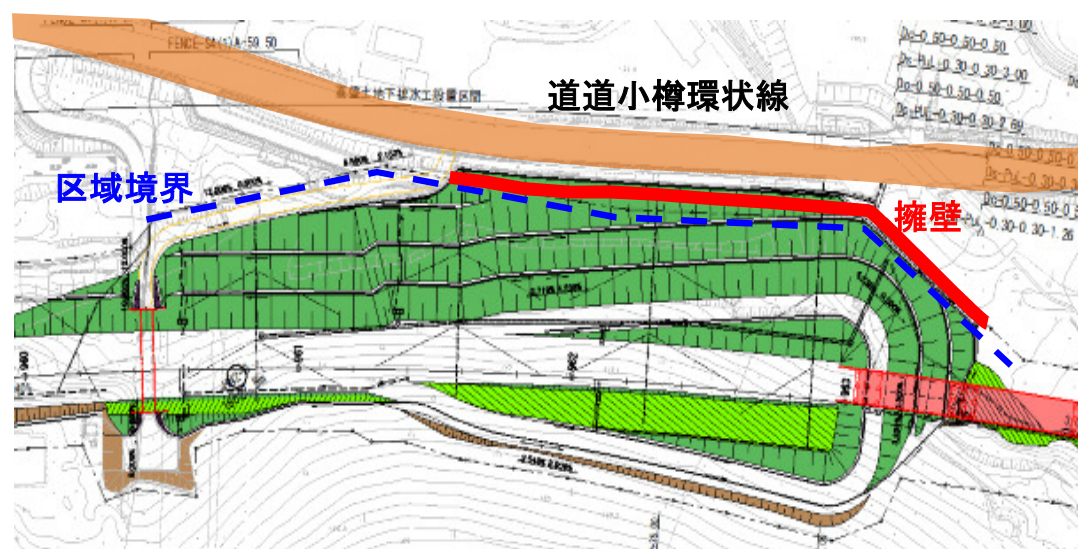
⇒**道路管理者と4回に渡る協議**を行い、少しでも擁壁を低くするべく、粘り強く協議を行った結果、**道道小樽環状線の道路区域内に擁壁を構築することについて了承**を得た

(擁壁高さ・・・約8m ⇒ 約4m)



### ■経緯

年月	経緯(協議・現場作業等)
平成11年11月	都市計画決定
平成18年 3月	事業許可・当初協定締結(機構・会社)
平成19年10月	道路構造協議(北海道)協議開始
平成20年7月～23年3月	地元設計協議
平成22年7月～23年3月	道路構造変更計画協議(北海道)
平成23年3月	工事開始(伍助沢地区附帯工工事)



地元及び関係機関と協議し同意を得て、橋梁延長及び道路構造を見直したことは、**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、橋梁延長等を見直したことにより橋梁費を縮減

## 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