

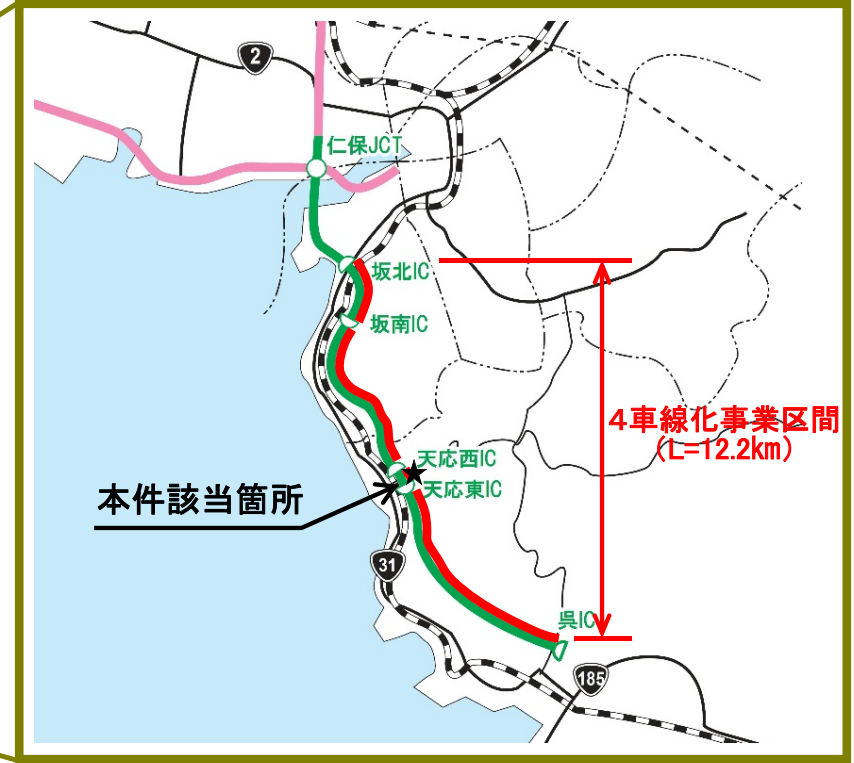
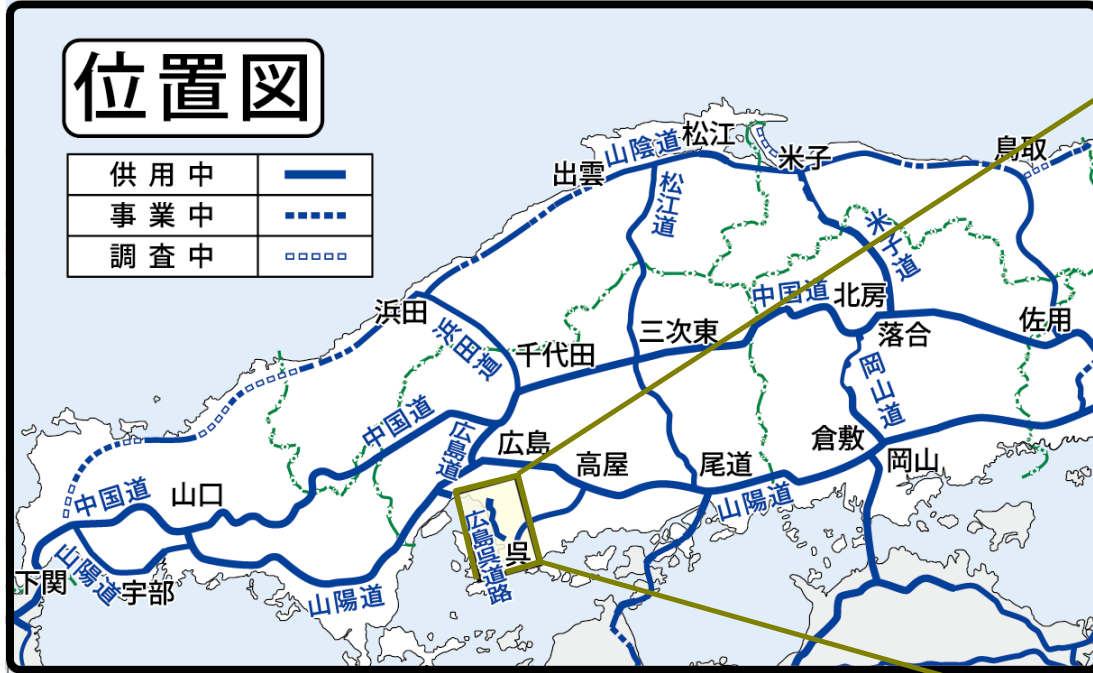
運用指針  
第2条①-イ

地権者、関係機関などへの提案及び協議

地元協議を踏まえた跨道橋の廃止による縮減

(一般国道31号 サカキタ 坂北IC ~ クレ 呉IC)

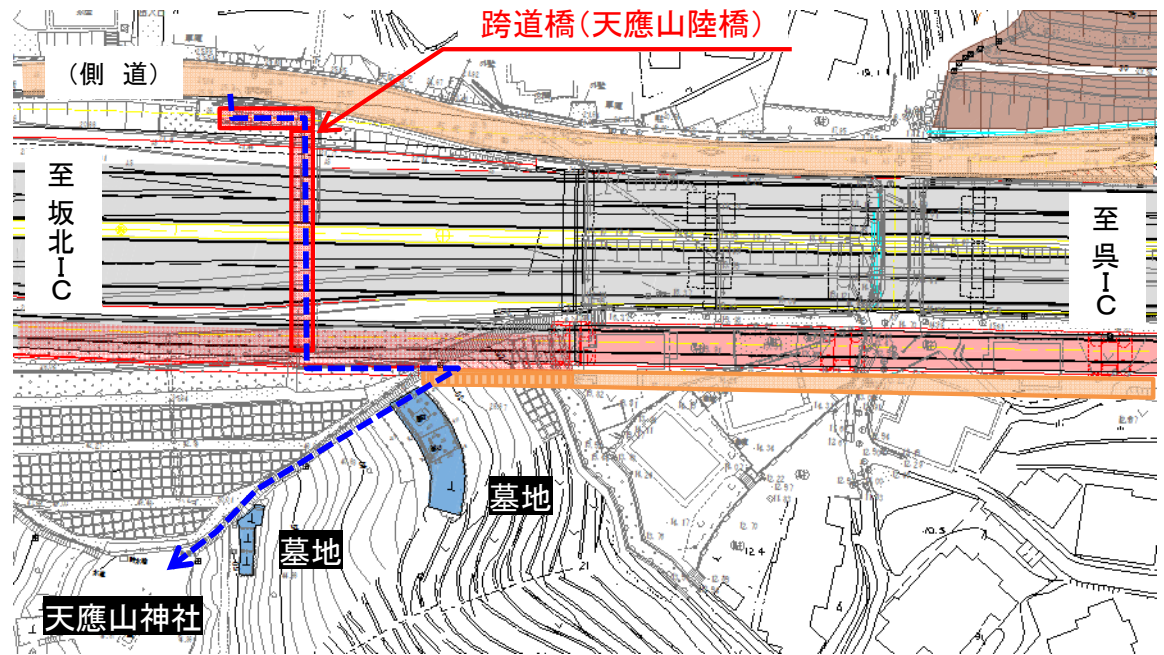
# 一般国道31号(広島呉道路) 坂北IC~呉IC



- ・広島呉道路は、広島湾東部沿岸を南北に通過する一般国道31号のバイパスとして整備され、広島市と呉市間の相互ネットワークを形成することにより、定時制や安全性の確保、物流や観光の活性化に寄与している。
- ・国道31号は、広島呉道路が平成30年7月豪雨にて被災し長期通行止めとなった際、連日大渋滞が発生し、地域社会や地域経済に大きな影響を及ぼした。このような背景から暫定2車線区間の機能強化による防災・減災対策として、財政投融資を活用し2019(H31)年3月に4車線化が事業化された。

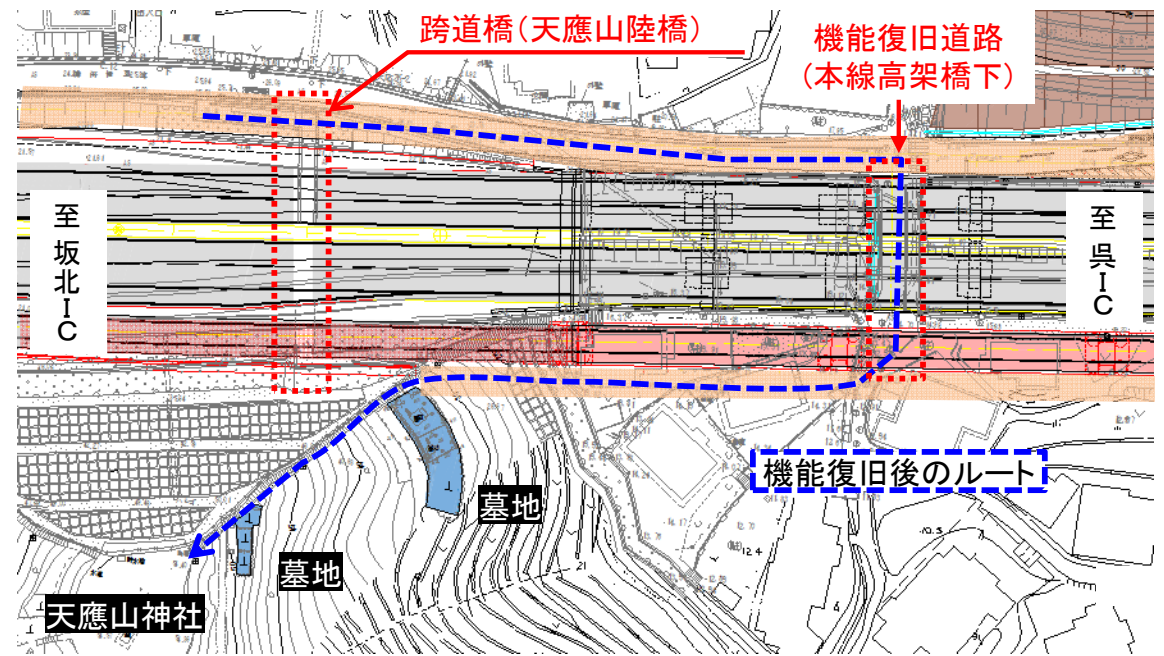
## 当初計画

- ・広島呉道路の4車線化に伴い、**跨道橋(天應山陸橋)**を撤去し、拡幅工事後、機能復旧のため跨道橋を**架け替える**計画とした



## 経営努力による変更

- ・建設コスト削減を図るため、**跨道橋によらない機能復旧道路**を提案
- ・地元への利便性に配慮した計画となるよう、関係自治体・地元自治会と機能復旧道路計画について協議を重ね、**跨道橋の廃止**に関して了承を得た
- ・跨道橋復旧に係る建設コストを削減併せて関係自治体の維持管理面の負担軽減にも寄与

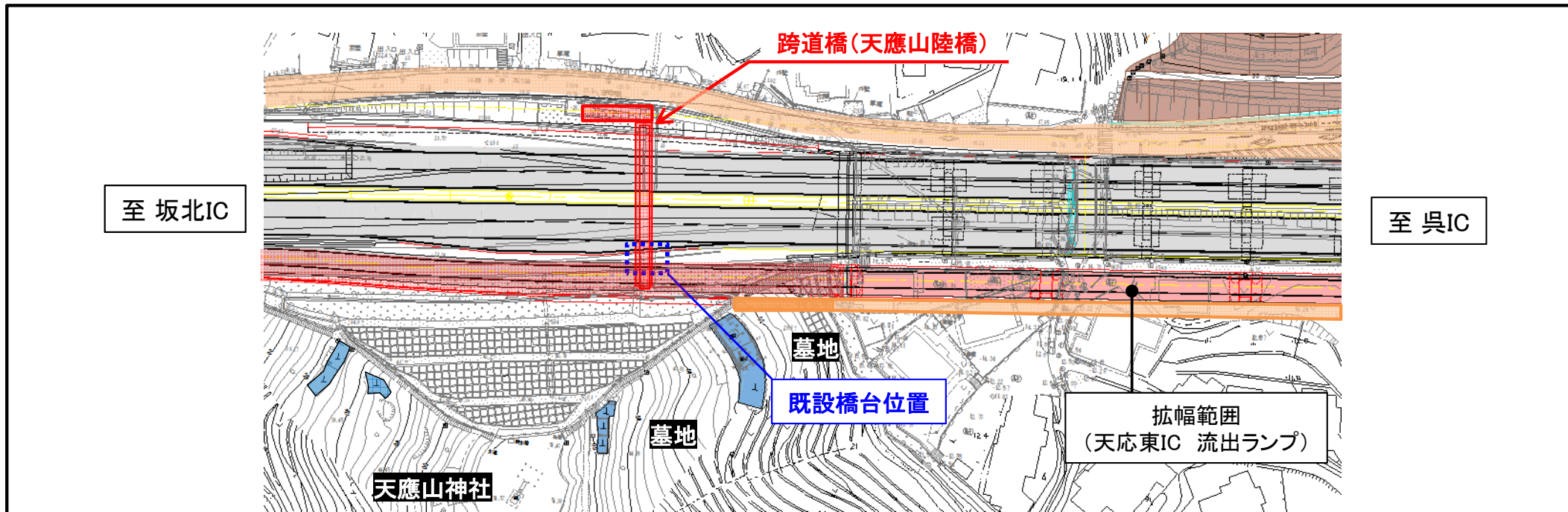


# 当初計画

- ・広島呉道路の4車線化に伴い、**跨道橋(天應山陸橋)**が**支障**となるため**撤去が必要**
- ・**機能復旧のため、跨道橋を架け替える計画**とした

## 事業経緯

- 1971(S46)年10月:4車線で事業許可
- 1981(S56)年10月:コスト削減のため4車線から暫定2車線に計画変更
- 1988(S63)年12月:更なるコスト削減のため、天応東IC流出ランプを4車線化用地内に設置することで計画変更  
→ 更なるコスト削減の観点から4車線化を担保できずに計画変更に至ったため、天応東IC流出ランプを4車線幅の外側に再設置する必要があり、跨道橋が支障になるもの
- 1989(H元)年4月:供用



# 変更計画

## ■ 地元自治会との協議

- ・ 跨道橋: 神社の管理や祭事および墓参りの時に使用されており、広島呉道路4車線化工事後に**跨道橋の架け替え**を要望
- ・ 側道: 通学路等に使用されており、機能性向上のため**側道の拡幅・線形改良**を強く要望



**跨道橋を廃止した場合の機能復旧計画を提案し、粘り強く協議を実施**

機能復旧計画: 本線高架橋下の市道(工事用道路として拡幅する)を機能復旧道路として活用すること

**跨道橋の廃止により、神社・墓地まで遠回りとなる方もいるが、跨道橋の土地を活用して側道の拡幅・線形改良が可能であることを説明。**なお、側道の拡幅・線形改良により、大型工事用車両の離合ができ、工事用道路として使用が可能。

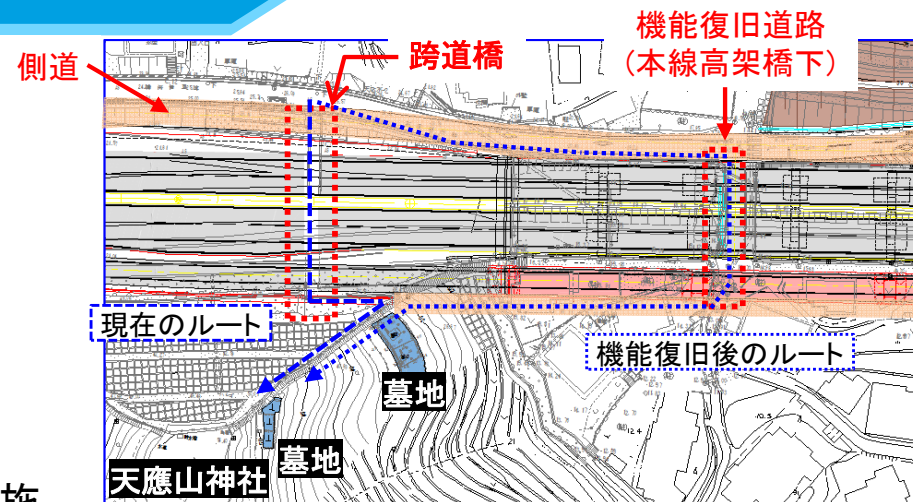


**約半年間で10回の協議を実施し、跨道橋の廃止に関して了承を得る**

## ■ 経緯

年月	経緯
2020(R2)年8月	自治会要望『拡幅工事後、跨道橋の架け替えを行うこと』
2020(R2)年9月	自治会要望『側道の拡幅・線形改良を行うこと』
2021(R3)年1月	機能復旧計画を提案し、跨道橋の廃止に関して了承を得る
2021(R3)年2月	設計協議確認書の締結

計10回  
協議実施



# 変更計画にむけた取組み

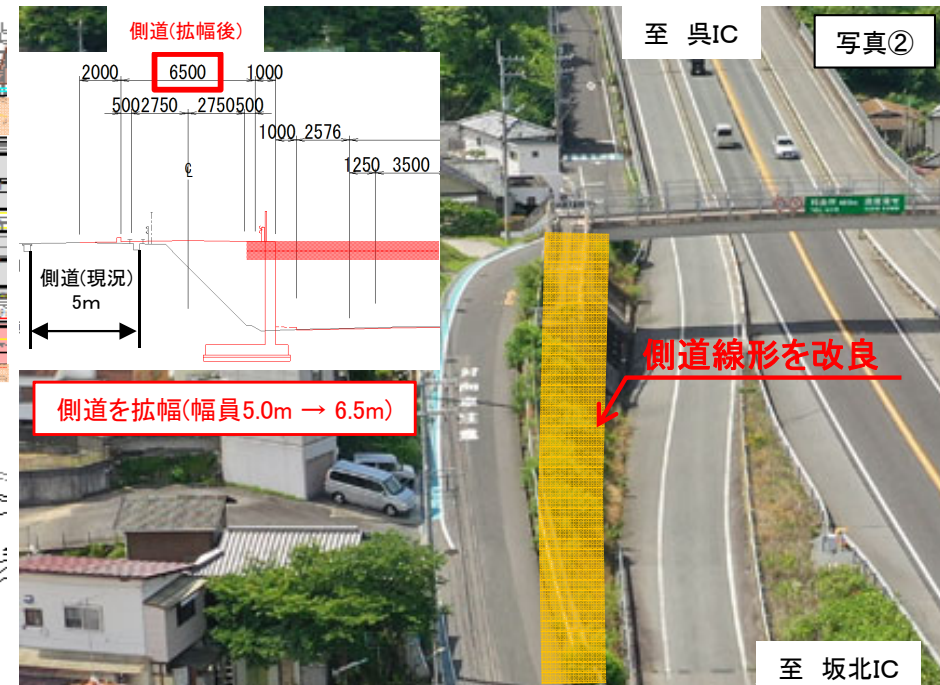
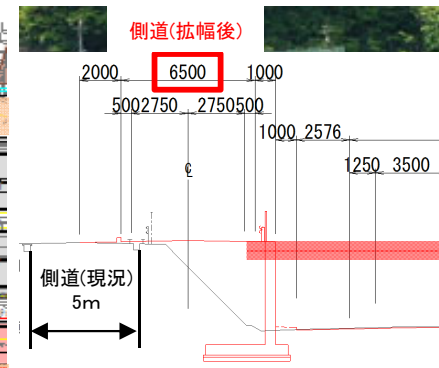
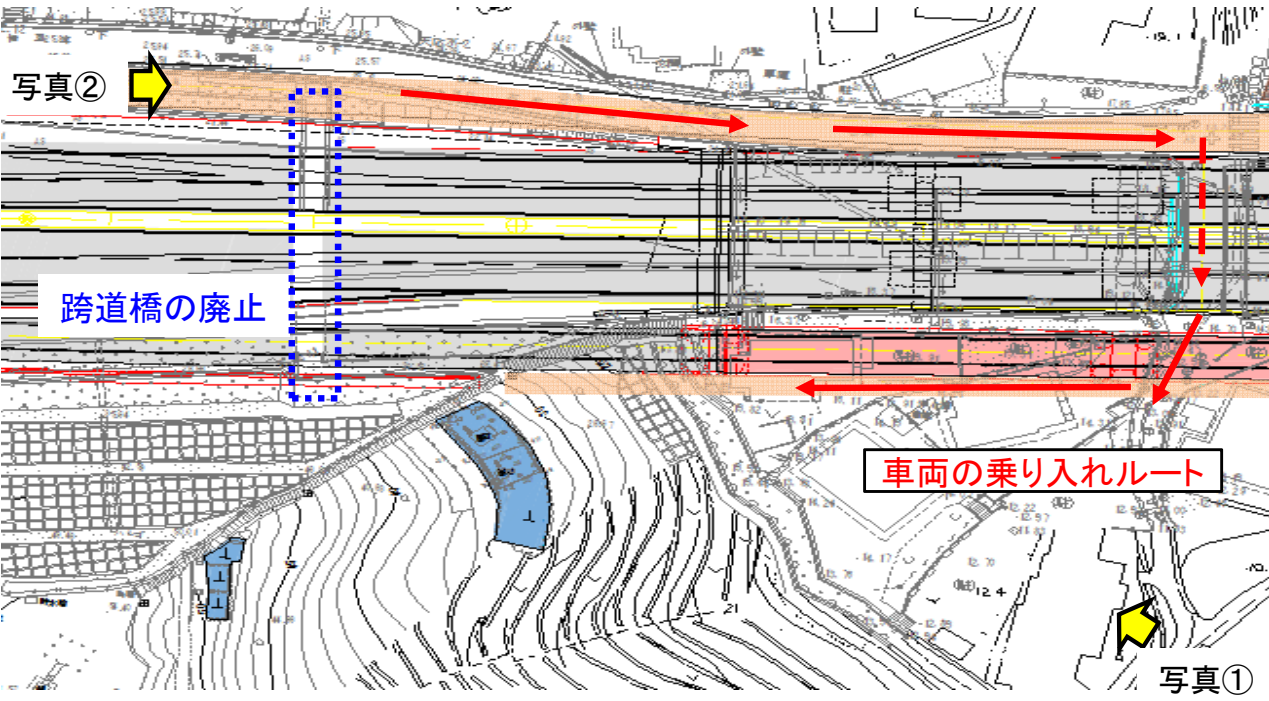
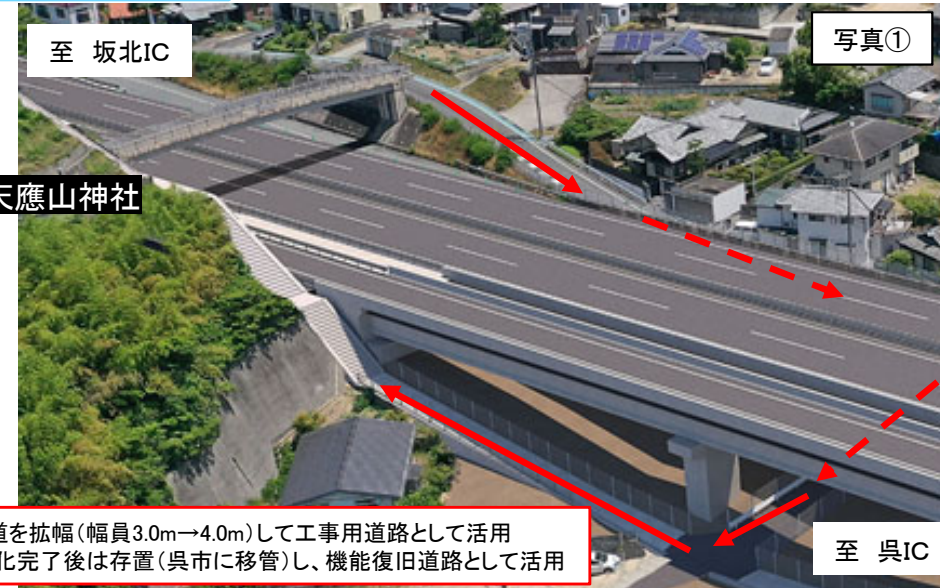
## 地元自治会:

- ・跨道橋は人道であるが、機能復旧道路の使用により、**神社に続く階段下まで車両の乗り入れが可能となる**
- ・側道の拡幅・線形改良により、**側道の機能性が向上**

## 関係自治体:

- ・跨道橋架け替え後の**維持管理が不要**となる

➡ 跨道橋の廃止に伴う**地元自治会・関係自治体のメリット**を協議を通して理解頂き、合意を得た



関係機関と協議し同意を得て、4車線化工事に伴う機能復旧計画を見直したことは、**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

《申請する会社の経営努力》

関係機関と協議し、跨道橋を廃止することで跨道橋の架け替え費用を縮減

## 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