

運用指針

第2条①-イ

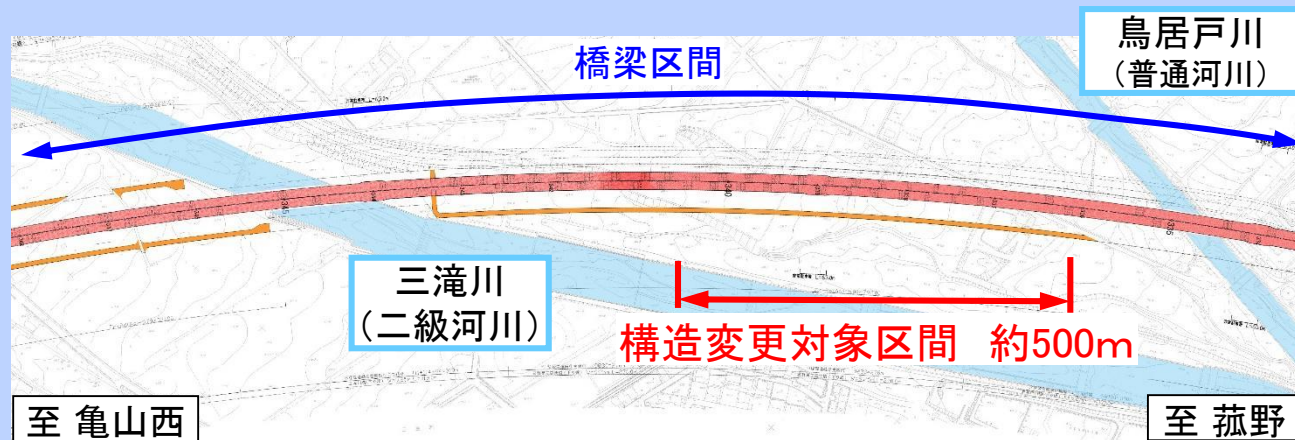
地権者、関係機関などへの提案及び協議

橋梁から盛土への変更

(新名神高速道路 コモノ 菰野 I C ~ カメヤマニシ 亀山西 J C T)

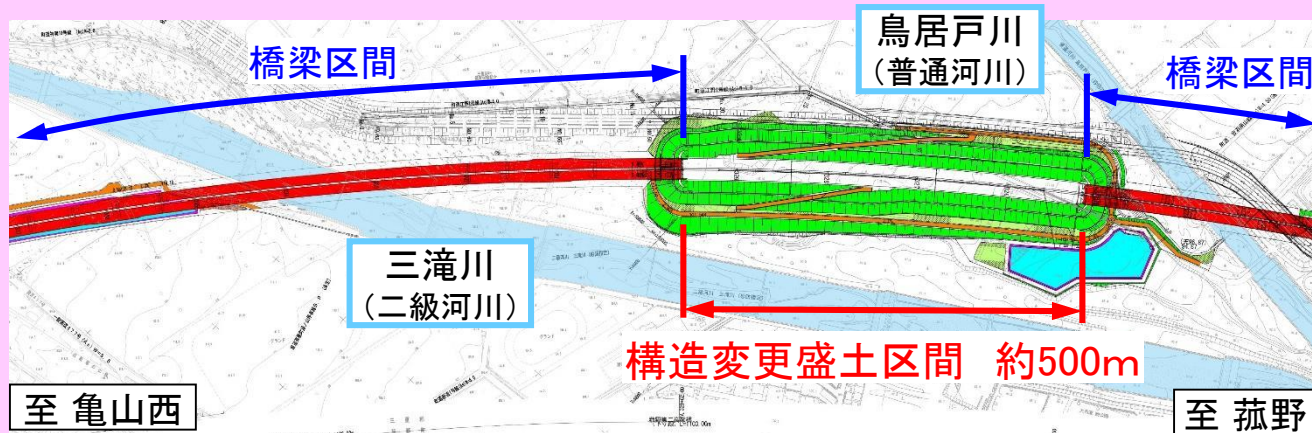
当初計画

- ・ 橋梁構造の連続性の観点から、**橋梁構造**にて平成6年7月に都市計画決定



経営努力による変更

- ・ 余剰に発生する建設発生土を有効活用しコスト削減を図るため、**橋梁区間の盛土化を検討**
- ・ 地元の説明し、盛土構造への変更について、了解を得る



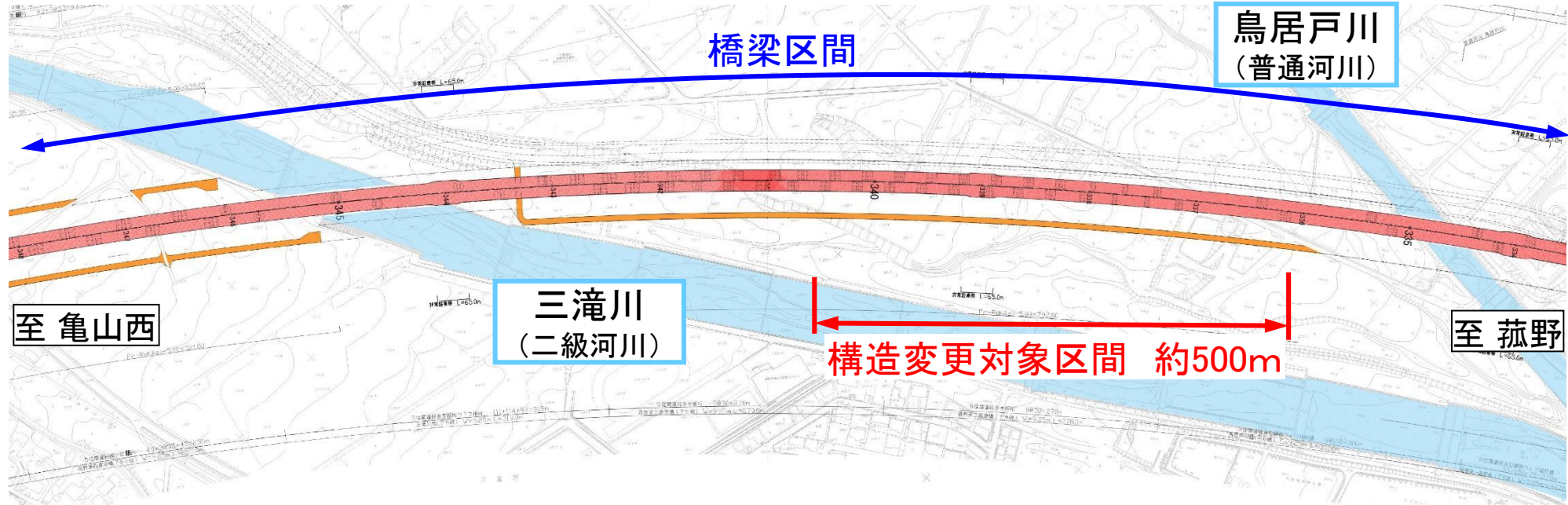
新名神高速道路 菰野IC～亀山西JCTの路線概要



- ・新名神高速道路は、四日市JCT～神戸JCTまでの全長約150kmの高速自動車国道であり、四日市JCT～甲賀土山ICまでの41.3kmをNEXCO中日本で施行しており、現在、亀山西JCT～甲賀土山ICまでの13.5kmが平成20年2月に開通
- ・四日市JCT～亀山西JCT間(27.8km)の開通により、関西圏・中部圏の連携強化をはじめとして名神高速・東名阪道の代替機能(リダンダンシーの確保)が図られるほか、地域産業・経済の発展に寄与
- ・並行する東名阪道の慢性的な混雑緩和に向けて平成30年度までの開通を目指し、接続する東海環状道の事業者である国交省と十分調整を図りながら現在事業を進めている。

菰野地区の道路構造 当初計画

- ミヅキ トリド
- ・三滝川と鳥居戸川が近接する箇所を本線が通過
- ・橋梁構造の連続性の観点から、**橋梁構造で平成6年7月に都市計画が決定**

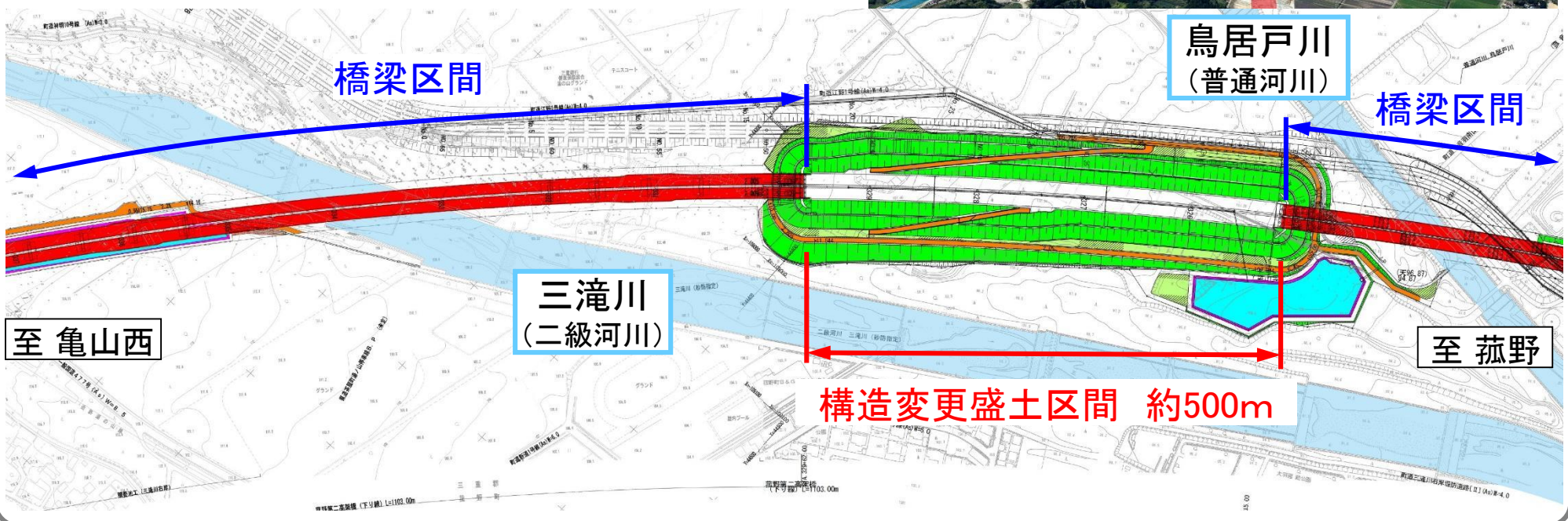
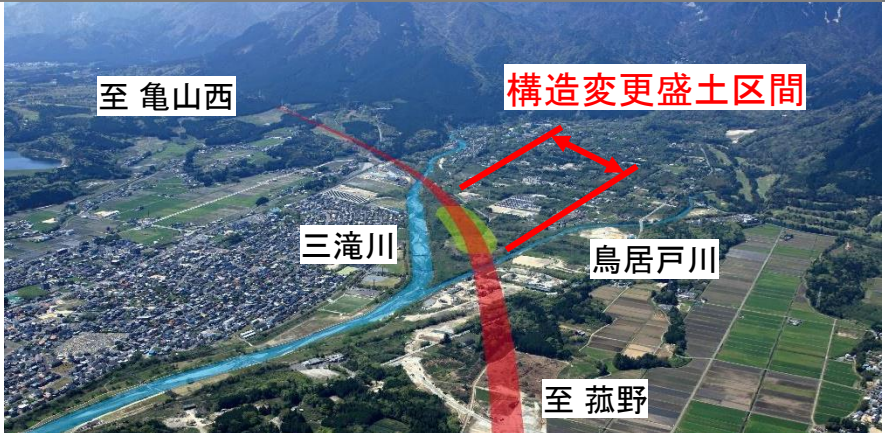


道路構造の見直し検討

余剰な建設発生土の有効利用によるコスト削減を図るため、橋梁区間の盛土化を検討

- ・河川に囲まれ、**地域分断の影響が小さい**当該箇所に着目
- ・橋梁から**盛土構造とする計画を立案**

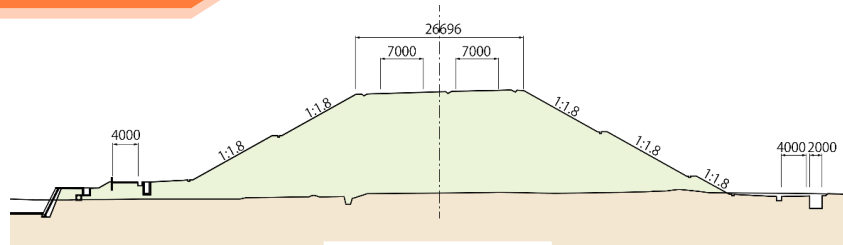
地元との協議を実施



協議に対する取り組み

地元との協議を実施(5回)

- ・景観と交通騒音への懸念に対して、盛土部への植栽による地域景観との調和などを**3次元バーチャル動画**や開通済みの**類似の盛土構造を有する高速道路を実際に案内**する等により、丁寧に説明
- ・道路及び水路の分断による機能低下に対して、側道及び水路の付替えによる**機能回復**を説明し、**盛土構造への了解を得る**



盛土構造断面図



3次元バーチャル動画

【協議経緯】

年月	経緯(協議・現場作業等)	協定・設計
平成 6年 7月		都市計画決定 (嵩上げ式)
平成18年 3月		協定締結 (会社・機構)
平成21年 2月	設計協議開始 (盛土構造)	
平成21年 5月～平成22年11月	地元設計協議 (5回)	
平成22年10月	類似盛土構造箇所を視察	
平成22年12月	設計協議確認書締結	

地元と協議し同意を得て、橋梁を盛土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》

地元と協議し、橋梁を盛土構造に見直す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