

運用指針

第2条①-イ

地権者、関係機関などへの提案および協議

関係機関との協議による橋梁延長の短縮

（常磐自動車道 ジョウハントミオカ 常磐富岡IC～ナミエ 浪江IC）

タセガワ

常磐道高瀬川橋の当初計画

- ・河川管理用通路及び町道の将来計画に合わせた橋梁として計画



橋長約633mで計画

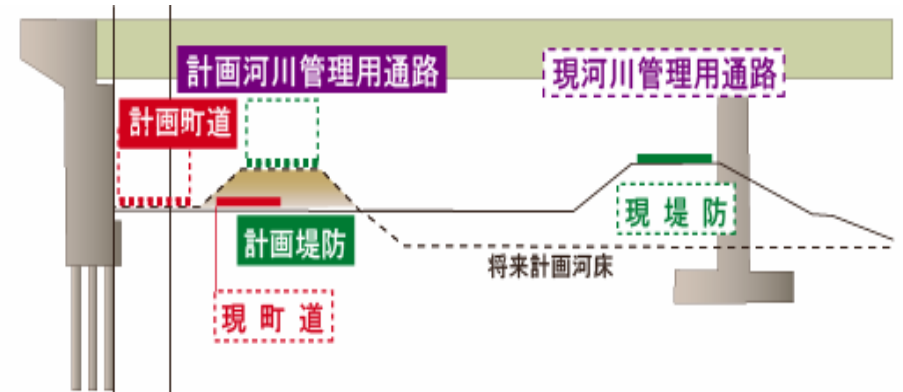
経営努力による変更

- ・町道計画を河川管理用通路計画と重複できれば、橋梁延長を短縮できることに着目
- ・河川管理者である福島県及び町道管理者である浪江町との協議を実施、了解を得る



橋梁延長を9m短縮することによる
工事費の縮減

当初計画
橋長 633m

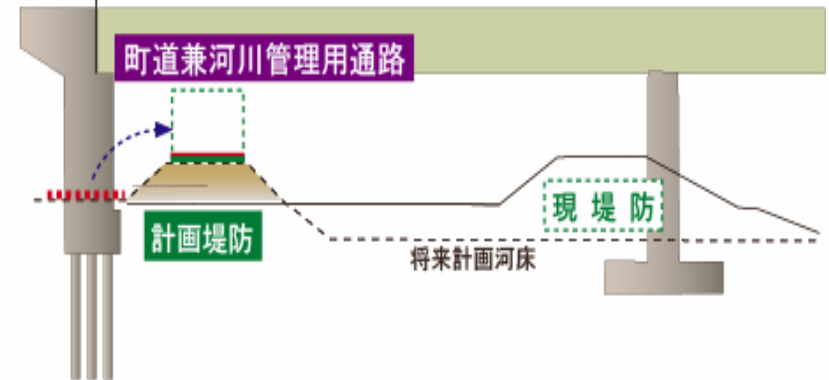


当初計画

橋台位置を移動

町道計画位置の変更
に伴う橋長減 (9m)

変更
橋長 624m



変更計画

常磐自動車道 常磐富岡IC～浪江IC間位置図

常磐自動車道 常磐富岡IC～浪江IC間の路線概要

- ・常磐道は、太平洋側の縦貫として国道6号と平行する全長約350kmの自動車専用道路
- ・常磐富岡～浪江間(延長約14km)は平成23年の供用を目指し、常磐道と国道114号と接続



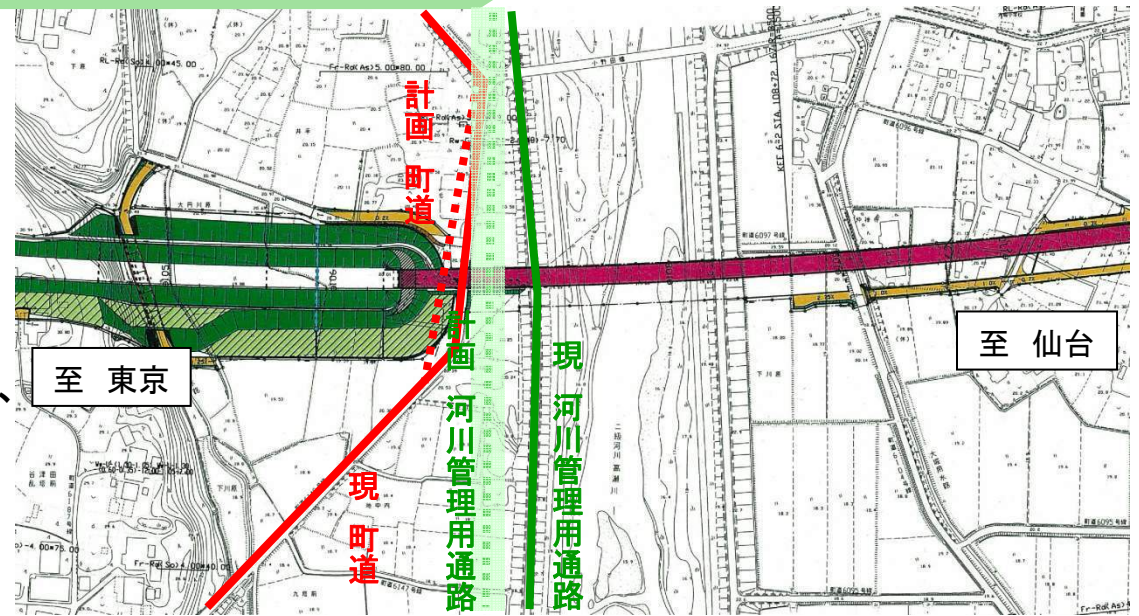
高瀬川橋の橋梁延長短縮の経緯【当初計画】

●高瀬川橋の特徴

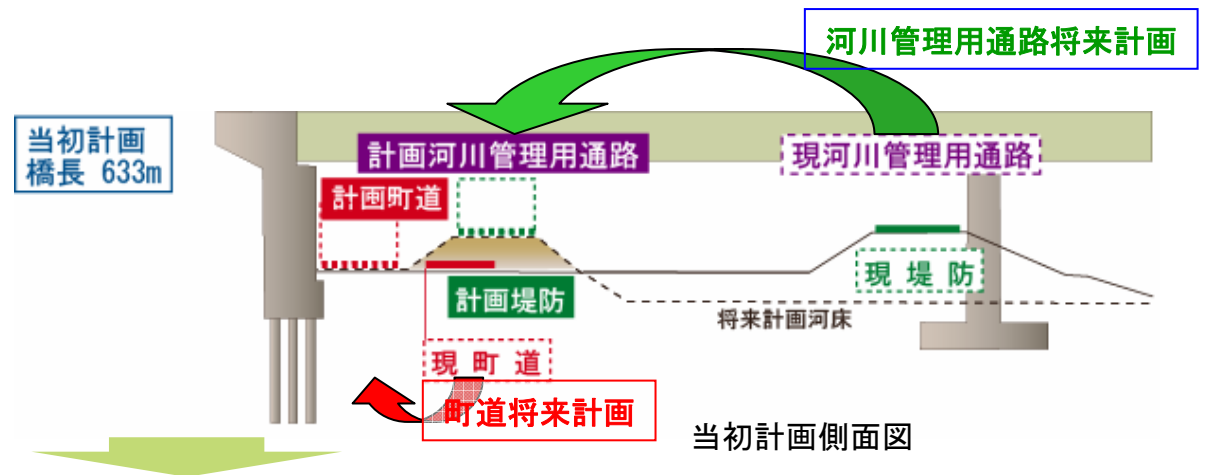
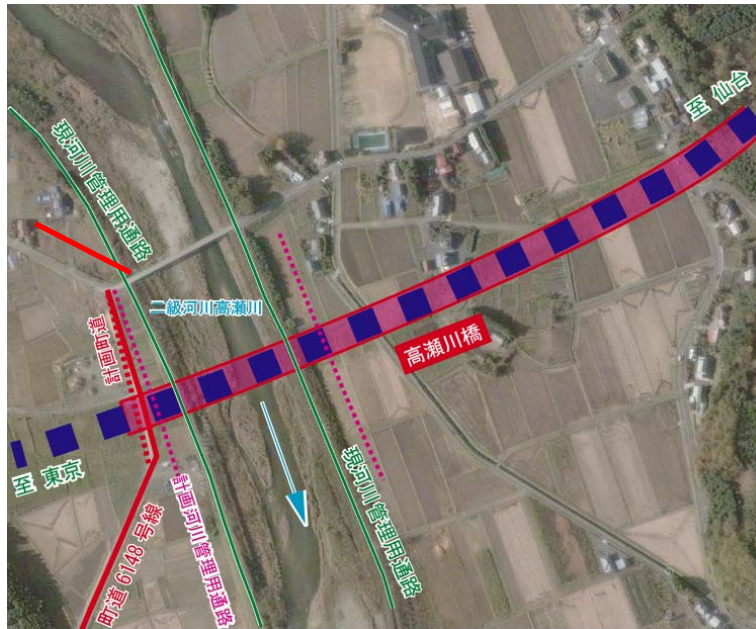
- ・高瀬川橋は、二級河川高瀬川等を横過する橋梁で、当初計画では橋梁延長約633m。

●当初計画

- ・高瀬川の右岸側には、それぞれ将来計画のある右岸河川管理用通路及び町道6148号線があり、その計画にあわせたスパン割で計画。



当初計画平面図



当初計画側面図

当初計画：河川管理用通路及び町道6148号線の将来計画に合わせた橋梁として計画

橋梁延長短縮の見直しの検討

更なるコスト削減を図るため、橋梁計画を再検討

当該箇所において、橋梁延長短縮の検討

- ・福島県で計画する河川管理用通路と浪江町で計画する町道とは、高低差はあるものの、ほぼ同位置の計画であること
- ・いずれの計画も基本段階の計画であること

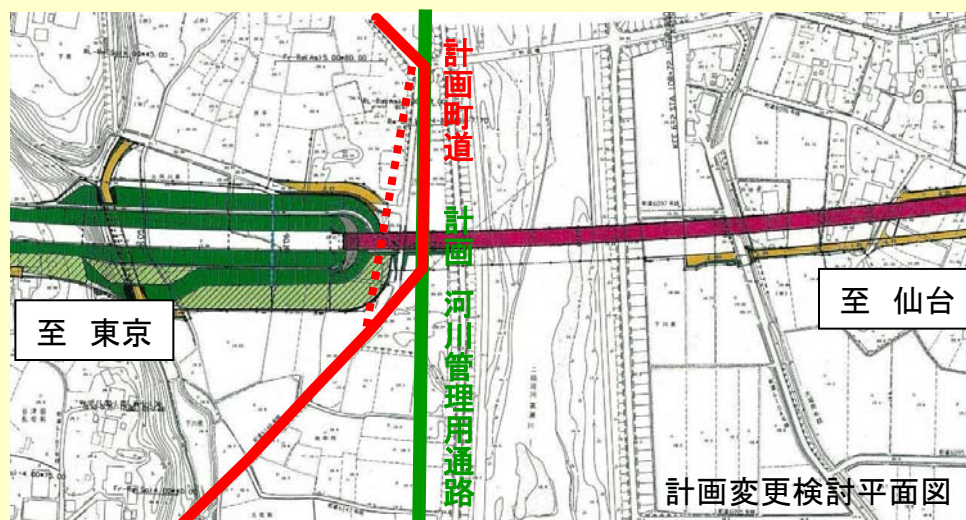


町道計画を河川管理用通路計画と重複できれば、橋梁延長を短縮できる



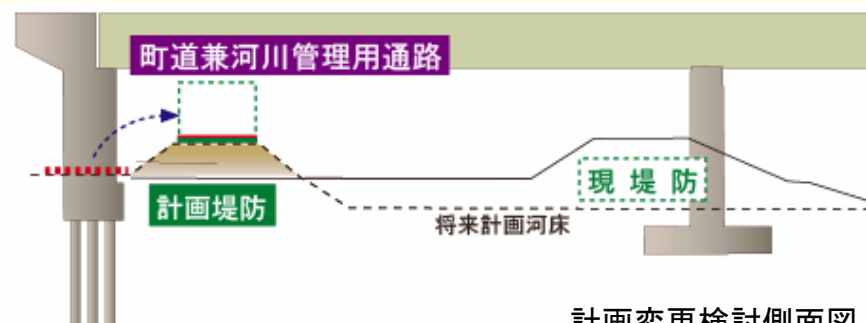
橋梁延長を短縮する場合の課題

- ・ 関係機関との協議が必要



町道計画と河川管理用通路計画との重複を検討

変更
橋長 624m

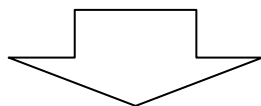


計画変更検討側面図

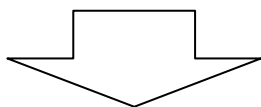
橋梁延長を短縮した場合の課題に対する取り組み

【取組内容】関係機関の了解を得るために協議を実施

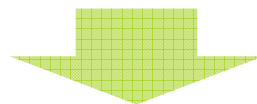
町道と河川管理用通路の重複について、福島県及び浪江町と協議を実施
町道と河川管理用通路の管理が重複し煩雑になることから拒否



以下を説明し、粘り強い協議を実施(平成17年1月～平成18年3月)
・重複することによるメリット(工事費の低減、維持管理の低減)
・高速道路のコスト削減への理解



協議の結果、関係機関の同意を得る(平成18年3月)



橋梁延長を短縮することによる工事費の縮減

経営努力要件適合性について

関係機関と協議を行い、同意を得て、河川管理用通路と町道を重複させ橋梁延長を短縮したことは、**会社の主体的な提案および協議**によるものである。

運用指針第2条第1項第1号イに該当

《申請された会社の経営努力》

橋梁延長を短縮することによる工事費の縮減

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（適正な質や管理水準を確保したものに限る。）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および協議