

運用指針

第2条 -イ

地権者、関係機関などへの提案および協議

地元との協議による人道カルバートボックスの統合(廃止)

(首都圏中央連絡自動車道 ^{エビナ}海老名IC ~ ^{サガミハラ}相模原IC(仮称))

圏央厚木IC (仮称) 周辺の当初計画

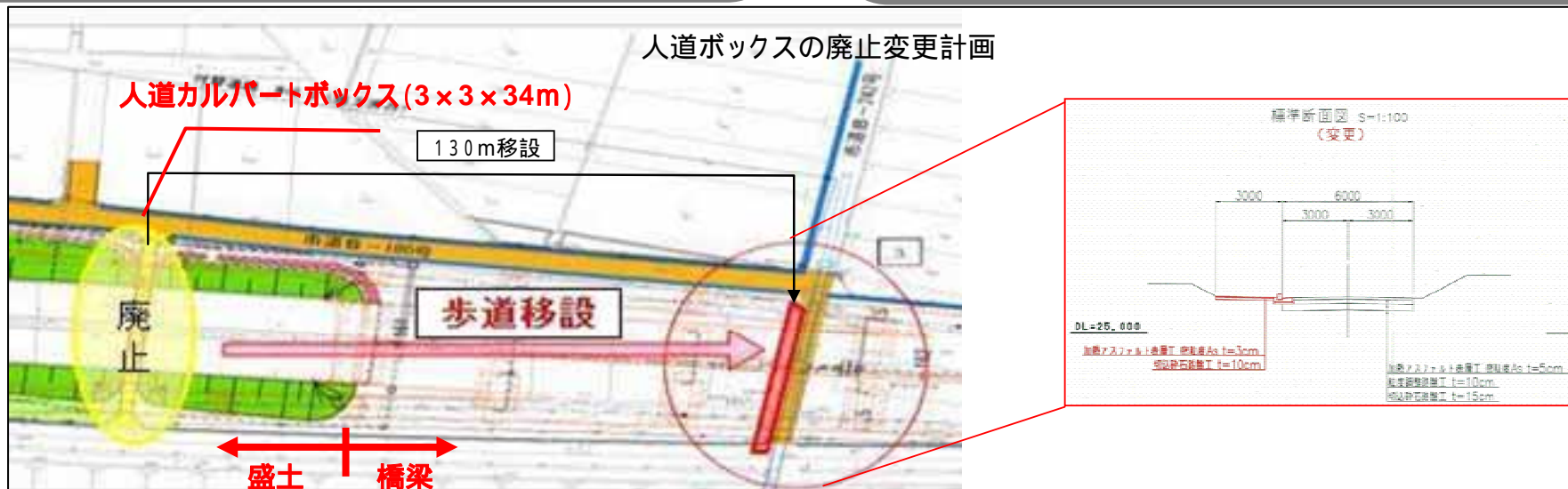
- ・国土交通省との合併施工区間
〔設計協議・用地買収: 国土交通省〕
〔工事施工: 会社〕
- ・交差道路の付替え計画は、既存の5箇所を集約し、車道2箇所、人道2箇所で設計協議が合意

人道カルバートボックスを設置することで地元と合意

経営努力による変更

- ・更なるコスト削減のため、以下の人道カルバートボックスの問題点を地元と協議した
- ・閉鎖空間で、昼間でも自然光が届かず防犯面や不法投棄等の恐れがある
- ・照明設備のランニングコストや不法投棄の排除費用などの維持管理費用が発生する

交差道路の車道に歩道を設け、人道カルバートボックスを統合(廃止)することにより費用を削減



圏央道 海老名IC ~ 相模原IC (仮称) 位置図

首都圏中央連絡自動車道 ^{エビナ}海老名IC ~ ^{サガミハラ}相模原IC (仮称) の路線概要

- ・圏央道は、都心から半径およそ40～60kmの位置を環状に結ぶ全長約300kmの自動車専用道路
- ・海老名IC～相模原IC間(延長約10km)は、平成24年度の供用を目指し、現在工事展開中。



圏央道 圏央厚木IC(仮称)付近の状況



地元との協議による人道カルバートボックスの 統合の経緯【当初計画】

当初計画(人道カルバートボックスを計画した要因)

- ・車道は建築限界等の関係から盛土部の両端の高架下部に迂回となる
- ・人道を車道と同位置に設置した場合迂回延長が長くなり、歩行者の負担が増大
- ・人道と車道を併用した場合、交通事故等の安全性の低下



盛土構造に伴い地元居住地域から相模川の堤防への新たな接続道路は、既存の5箇所から
車道2箇所、人道カルバートボックス2箇所に集約する計画として合意

国土交通省との合併施工区間で、設計協議を含めた用地買収までを国土交通省、その後の工事施工をNE XCOが事業を進めている。

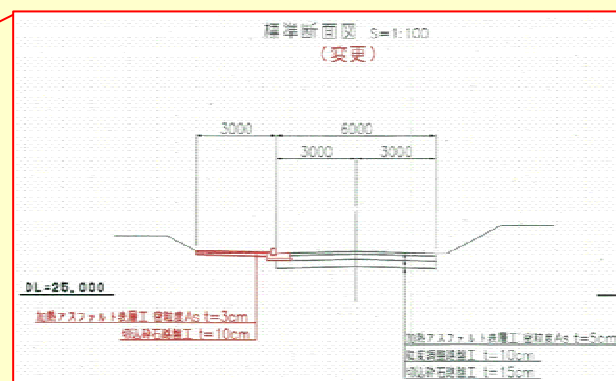
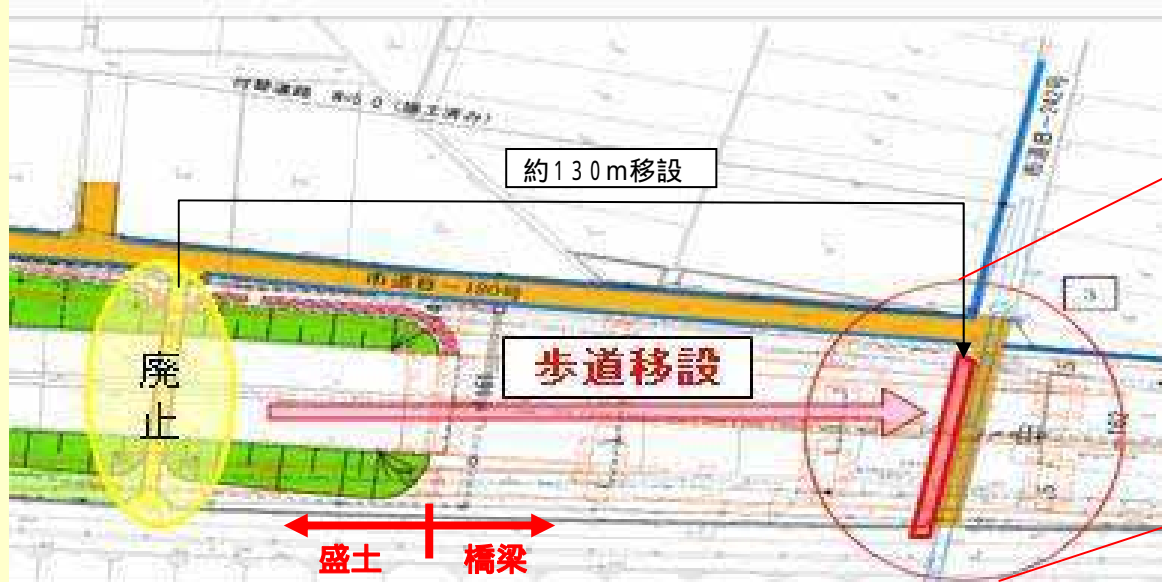
人道カルバートボックスの統合の検討

更なるコスト縮減を図るため、人道カルバートボックスの統合(廃止)の検討

当該箇所において、人道カルバートボックスの見直し

- ・人道カルバートボックスと車道部分が約130mで、比較的近接している
- ・車道部に幅員3mの歩道を確保することにより、歩車道分離が可能

車道部に歩道を移設することにより、人道カルバートボックスを統合(廃止)



課題: 地元住民との協議が必要

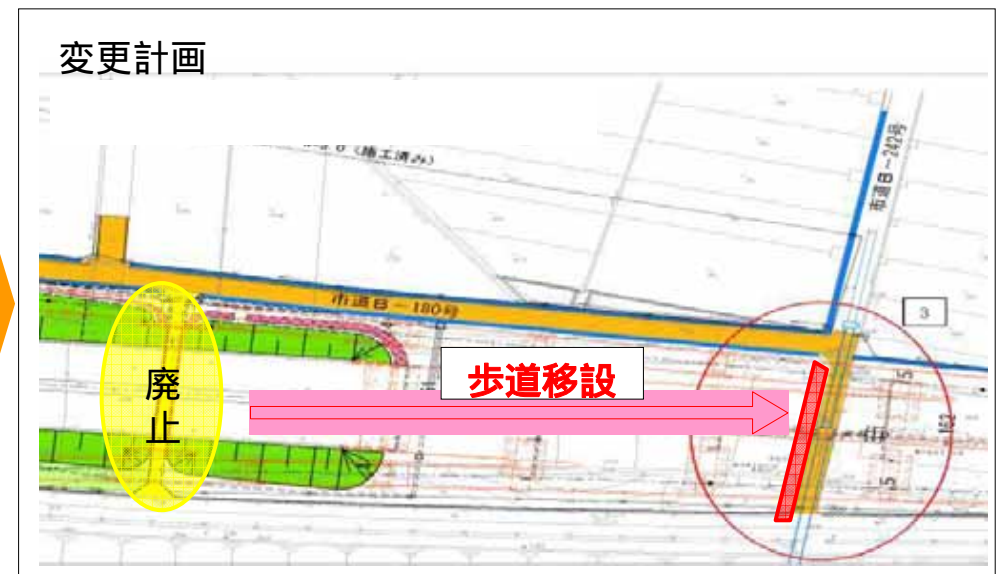
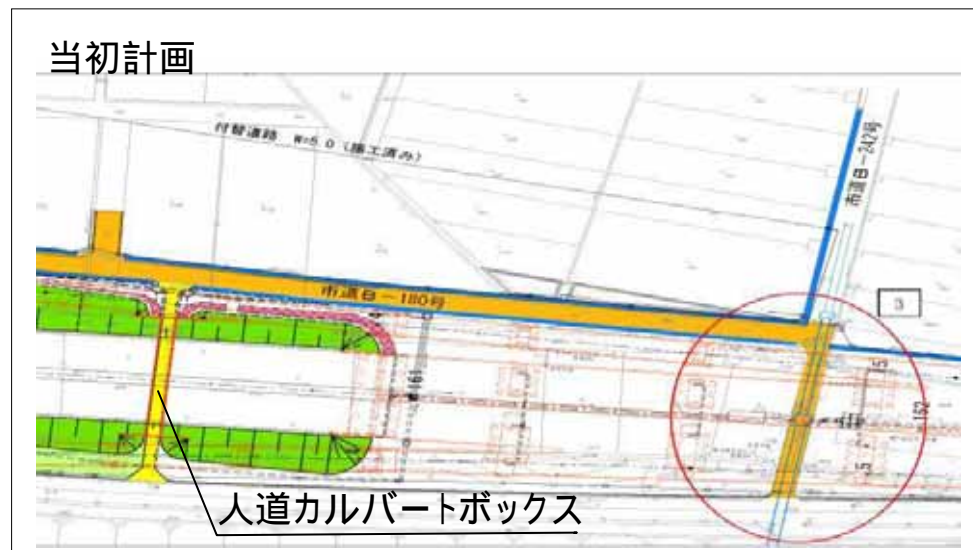
人道カルバートボックスを統合した場合の課題に対する取組み

【取組内容】地元住民との同意を得るために協議を実施

付替道路である人道カルバートボックスの運用・維持管理上の課題を整理し、管理者・利用者である関係機関へ説明

人道カルバートボックスは狭い閉鎖空間であり、昼間でも自然光が届かず、防犯面や不法投棄等の恐れがある
そのため、照明設備を設けた場合、ランニングコスト(電気代)がかかり、また不法投棄の排除費用が必要となる
交差道路がアクセスする堤防道路は交通量が多く、交差点が点在するよりも集約した方が交差点の安全性が確保できる

約130mの迂回が生じるが、将来にわたる安全性向上が期待できる



人道カルバートボックスを統合した場合の 課題に対する取組み

設計協議の経緯

平成18年11月	市道管理者協議
平成18年12月	地元工事説明会
平成19年 8月	市道管理者協議
平成19年 9月	市(関係各課)協議、地元自治会役員協議
平成20年 3月	変更設計協議の発出
平成20年 5月・7月	地元自治会役員協議
平成20年 7月	地元工事説明会
平成20年 8月	地元工事説明会、市協議
平成20年11月	市(関係各課)協議、地元工事説明会
平成20年12月	地元自治会役員協議
平成21年 2月	変更設計協議の回答
平成21年 4月	工事工法変更指示(人道カルバートボックスの統合(廃止)を指示)

協議の結果、地元住民の同意を得る

人道カルバートボックスを統合(廃止)したことによる工事費用の縮減

経営努力要件適合性について

地元との協議を行い、同意を得て、人道カルバートボックスを統合(廃止)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

人道カルバートボックスを統合(廃止)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。

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