

運用指針

第2条①-イ

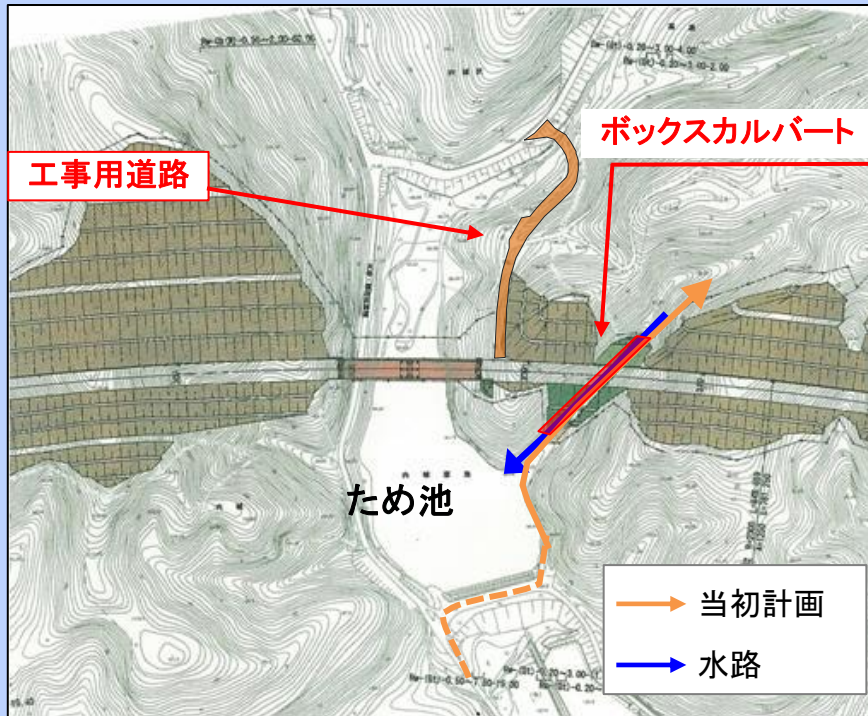
地権者、関係機関などへの提案及び協議

横断構造物の形式変更  
(ボックスカルバートからパイプカルバート)

(常磐自動車道 ジョウバントミオカ 常磐富岡IC ~ ソウマ 相馬IC)

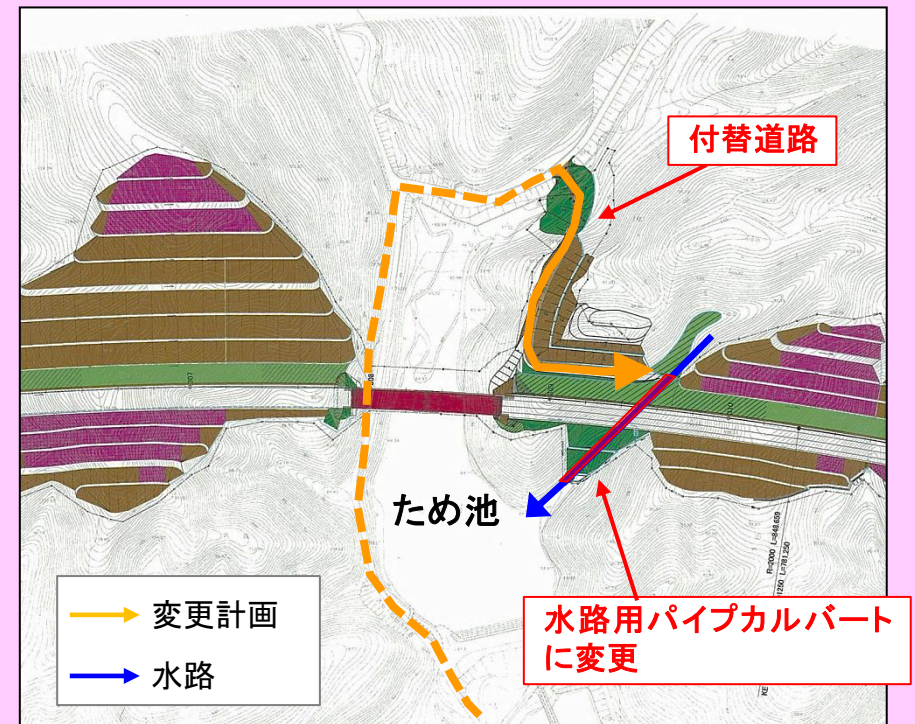
## 当初計画

- ・山林への進入路、水路が高速道路建設により分断されるため、付替道路・代替水路として本線を横断するボックスカルバートを計画



## 経営努力による変更

- ・山林への進入路は工事用道路を付替道路として活用することにより、水路のみを本線横断させることとし、ボックスカルバートをパイプカルバートに変更
- ・地元及び関係機関と再協議し、了解を得る



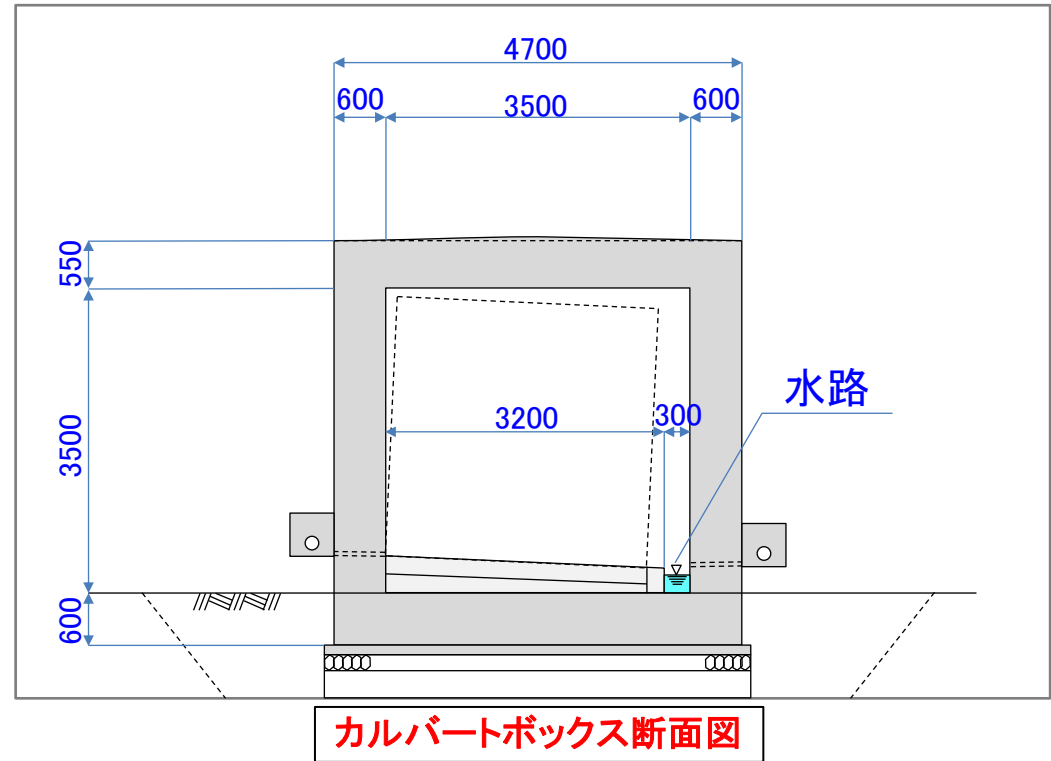
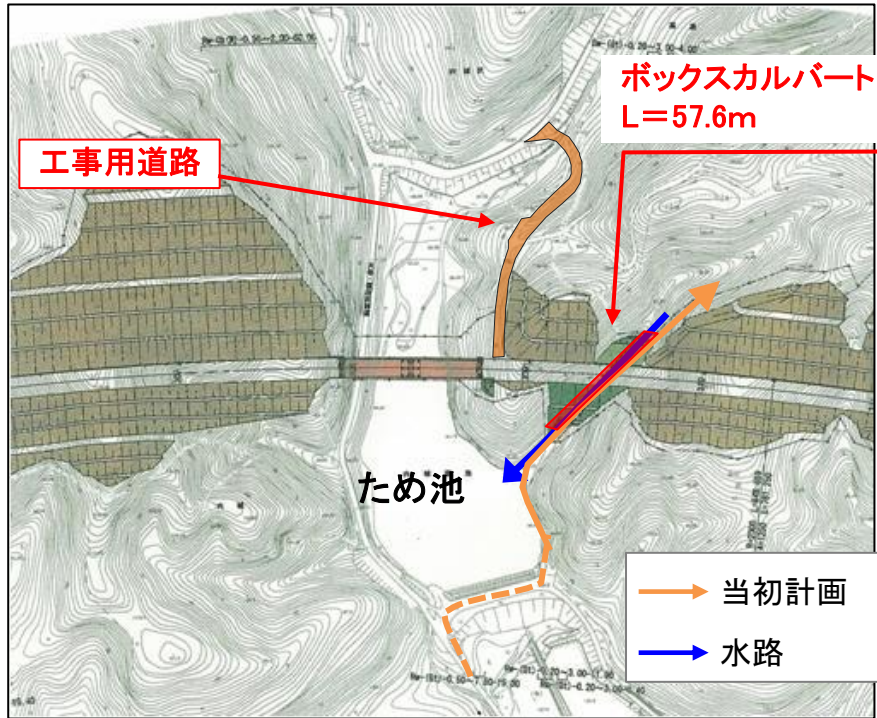
# 常磐自動車道 常磐富岡IC～相馬ICの事業概要



- ・常磐自動車道は、関東地方と東北地方南部の太平洋沿いの主要都市を結び、産業・経済・文化の発展、物流の効率化、医療の高度化、地域連携軸の形成に不可欠な道路であり、国道6号や東北道等の交通分散機能、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する
- ・常磐富岡～相馬間のうち南相馬～相馬はH24.4.8に開通し、原発事故に伴い常磐富岡～南相馬間は現在工事中である

# 当初計画

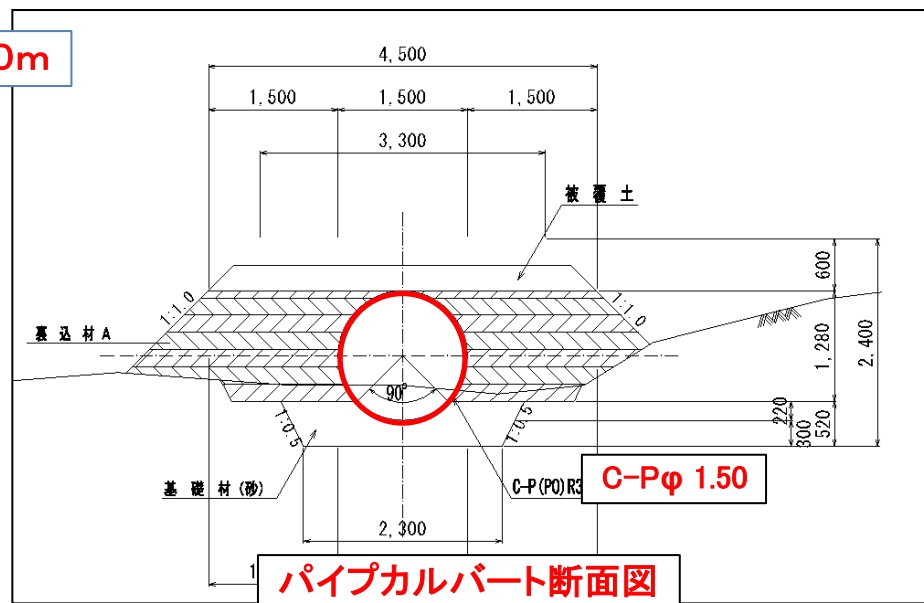
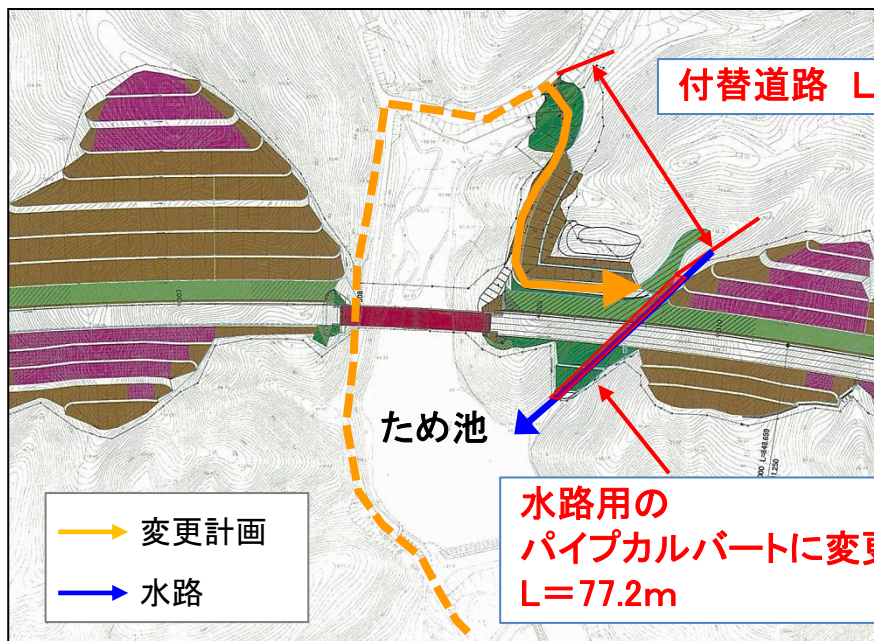
- 山林への進入路及び山地からため池までの水路が、高速道路建設により分断されるため、機能補償として、本線を横断するボックスカルバートを計画



# 横断構造物の見直しの検討

コスト削減を図るため、工事用道路を活用し、山林への進入路を確保することを検討

- ・敷地買収した工事用道路を山林への迂回路として活用することで、横断構造物の規模を縮小できることに着目
- ・本線横断が水路のみとなるため、パイプカルバートに変更が可能



- ・山林への進入路を変更するため、山林所有者との再協議
- ・進入路の移管先である南相馬市との再協議

を実施

## 課題への対応

### 【取組内容】

- ・山林所有者に対しては、**現況の進入路よりも距離は長くなるが、平坦で山林へ進入しやすくなることを説明**
- ・山林所有者、移管先である南相馬市から了解を得る

### 【経緯】



年月	経緯(協議・現場作業等)	協定・設計
平成12年3月		協議用図面作成
平成14年3月	<b>設計協議調印(南相馬市)</b>	
平成18年3月		協定締結(会社・機構)
平成20年3月 ～12月		カルバートボックスからパイプカルバートの 変更について設計検討
平成21年5月	<b>山林所有者(2回)及び南相馬市(3回)と 協議し了解を得る</b>	
平成22年2月	<b>変更設計協議調印(南相馬市)</b>	

地元と協議を行い、同意を得て横断構造物の形式を変更したことは、  
**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、横断構造物の形式を変更したことによる施工費の縮減

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