

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

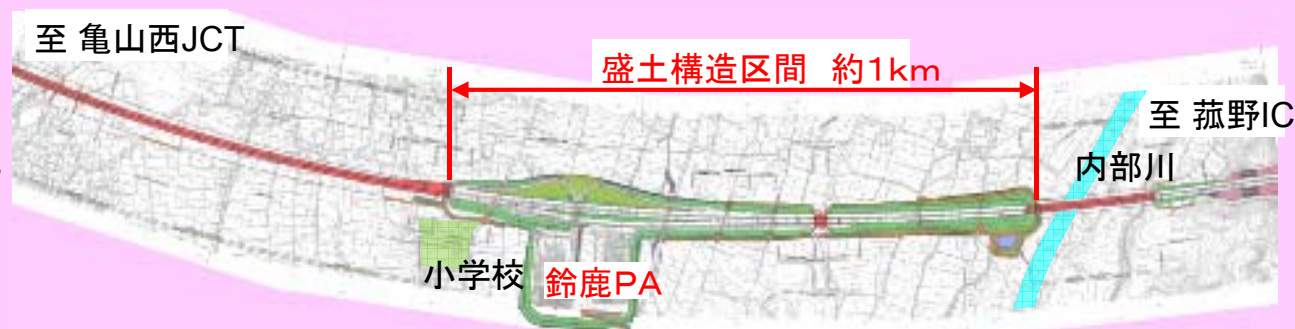
- ・茶畑の中を本線が通過※
- ・盛土構造は大気の流れを阻害し、冷気滞留を起こしやすいなど、茶畑への影響を懸念する意見を地元から受け、都市計画は2.7kmの連続高架構造
- ・鈴鹿PAは設置間隔、地形を考慮して計画

※ 三重県は、お茶(荒茶)の生産量が全国第3位の生産県



## 経営努力による変更

- ・調査の進行に応じ、合理的な道路構造となるよう検討を実施
- ・調査を進めていく中で、建設発生土が出てくることが判明。一方、茶畑を通過する区間の路面高さはそう高くないことから、**盛土構造に変更することを発想**
- ・気象観測調査、気象シミュレーションを実施し、**構造変更しても茶畑への影響は小さいことを確認**
- ・本線構造を変更する協議を実施
- ・気象状況調査時に、当初計画どおり橋梁構造を変更しないように要望を受けるが、丁寧に説明し、構造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

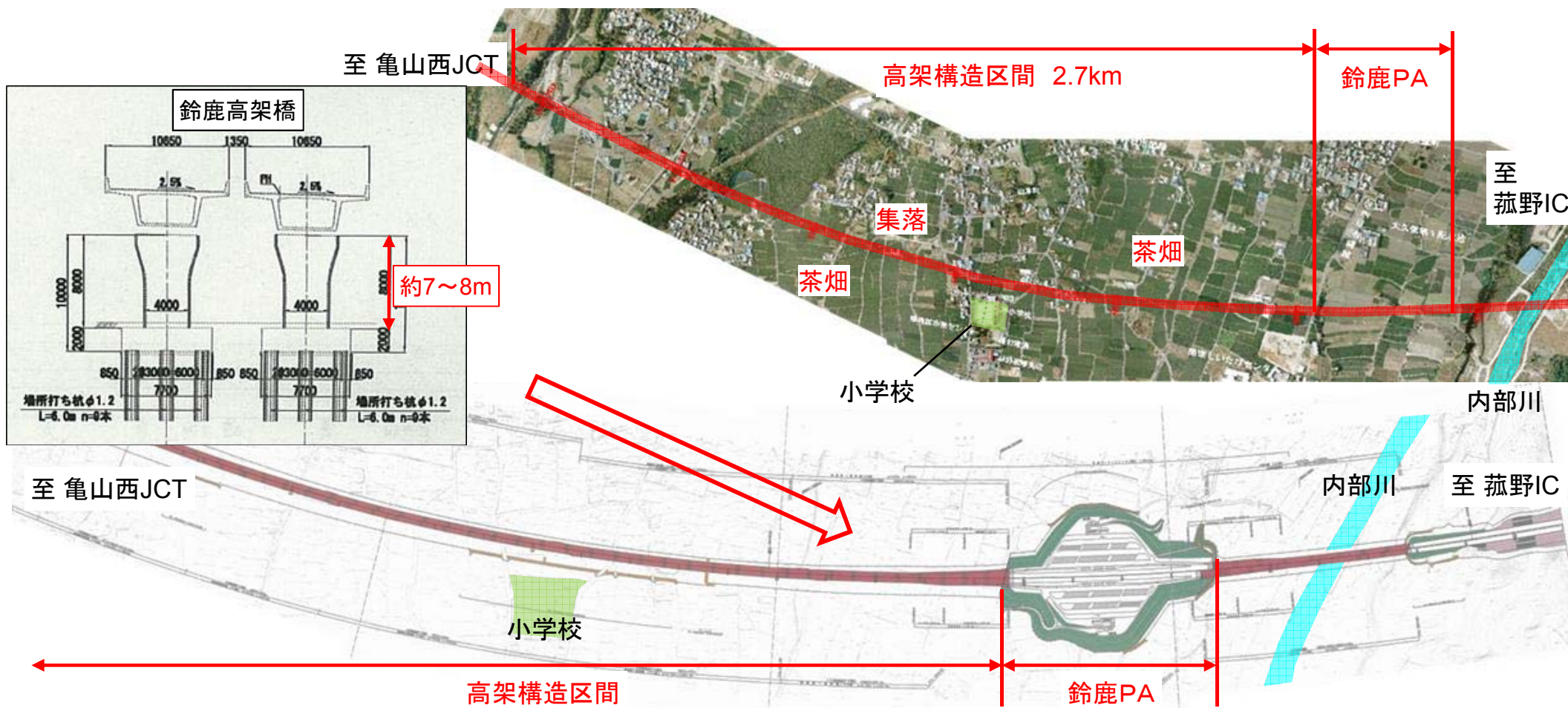


- ・新名神高速道路は、四日市JCT～神戸JCTまでの全長約150kmの高速自動車国道であり、四日市JCT～甲賀土山ICまでの41.3kmをNEXCO中日本で施行しており、現在、亀山西JCT～甲賀土山ICまでの13.5kmが平成20年2月に開通
- ・四日市JCT～亀山西JCT間(27.8km)の開通により、関西圏・中部圏の連携強化をはじめとして名神高速・東名阪道の代替機能(リダンダンシーの確保)が図られるほか、地域産業・経済の発展に寄与
- ・並行する東名阪道の慢性的な混雑緩和に向けて平成30年度までの開通を目指し、接続する東海環状の事業者である国交省と十分調整を図りながら現在事業を進めてい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



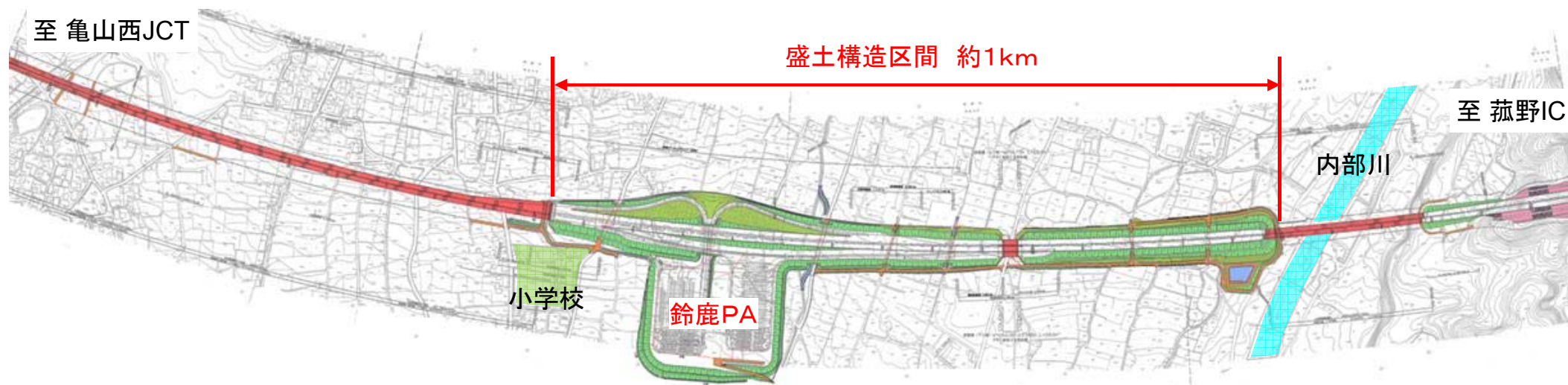
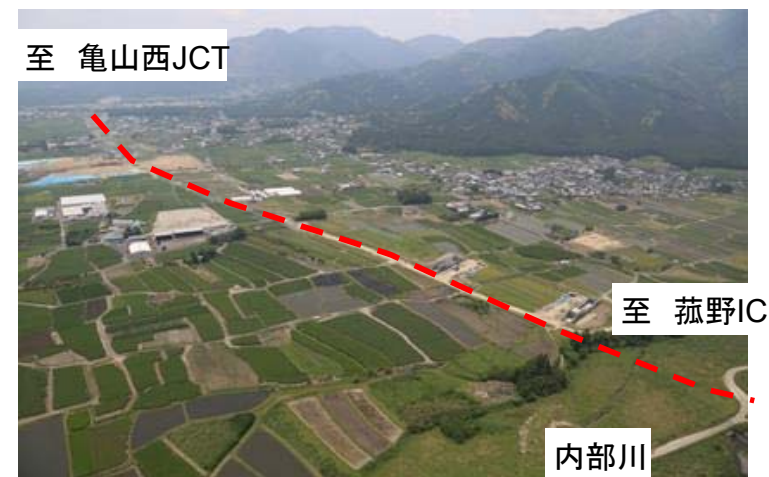
# 当初計画

- ・ **広大な茶畑の真ん中を本線が通過**
- ・ **盛土構造は大気の流れを阻害し、冷気滞留を起こしやすい**など、茶畑への影響を懸念する意見を地元から受け、当初の都市計画は2.7kmの**連続高架構造**
- ・ 鈴鹿PAについては、休憩施設の設置間隔及び設置箇所を地形を考慮して計画



## 橋梁構造から盛土構造への検討

- ・当該区間の調査(測量、地質調査等)の進行に応じ、合理的な道路構造となるよう設計等の検討を実施
- ・調査を進めていく中で、建設発生土が出てくることが判明。一方、茶畑を通過する区間の路面高さはそう高くないことから、建設発生土を発生させないように**高架構造の一部を盛土構造に変更することを発想**
- ・盛土構造に変更した場合の茶畑への影響について検討
  - ・周辺の10箇所において気温、風向、風速の**気象観測調査を実施**
  - ・盛土構造での**気象シミュレーションを実施**
- ・盛土構造に変更しても**茶畑への影響は小さいことを確認**
- ・集落の地域分断を避けるため、内部川から民家の近接する手前までの約1kmを盛土構造に変更
- ・地域の要望等を踏まえPAの位置を変更

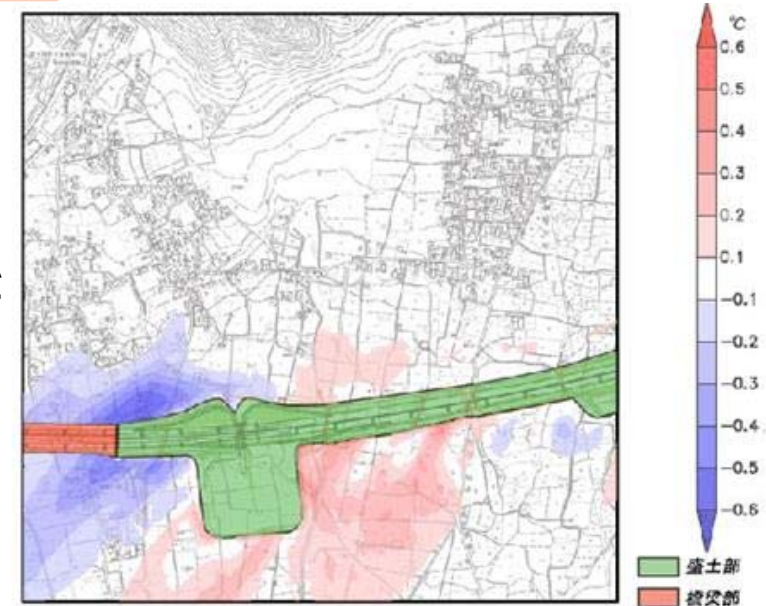




# 協議に対する取組み

## 地元との協議を実施(9回)

- ・気象状況調査時に**地元から当初計画どおり橋梁構造とするよう要望**を受ける
- ・気象観測調査、気象シミュレーションの結果をもとに、現計画(高架橋)と変更案(盛土構造)を対比して説明
- ・盛土構造に変更することによる**気温の影響はマイナス0.6℃程度**で茶畑への**影響は小さい**ことを説明し、地元の了解を得る



現況との気温差分

## 【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(橋梁)
平成18年3月		協定締結(会社・機構)
平成18年6月	高架橋から盛土構造への変更を発想	
平成19年4月～	気象観測調査の実施	
平成19年12月	地元から橋梁計画を維持する要望書の提出あり	
平成21年6月	気象シミュレーションの実施	
平成20年9月～平成21年10月	地元協議の実施(全9回)	
平成21年12月	設計協議確認書締結	

地元と協議し同意を得て、橋梁の一部を盛土構造に変更したことは、  
**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、橋梁の一部を盛土構造に  
変更した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