

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（OV・ボックスカルバート）の統合

（新名神高速道路 ^{ジョウヨウ} 城陽 I C ~ ^{ヤワタ} 八幡 I C）

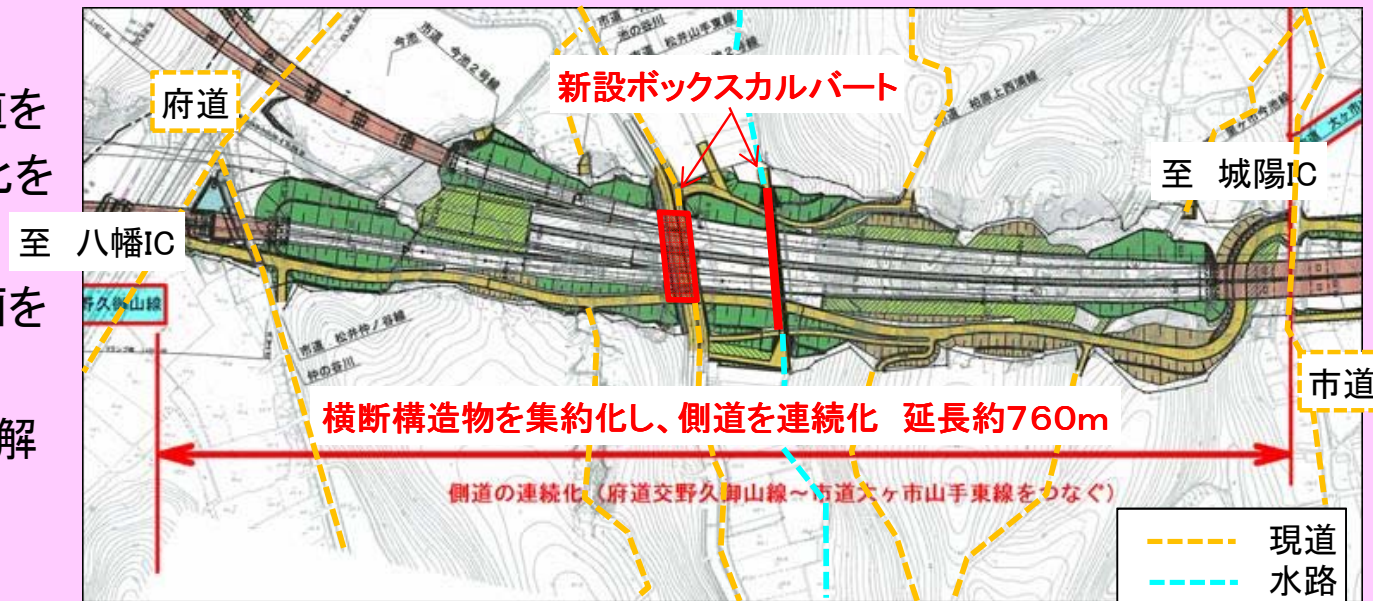
当初計画

- ・高速道路により分断される市道4箇所を、**ボックスカルバート3基、オーバブリッジ1橋、水路1箇所**を**パイプカルバート1基**で計画

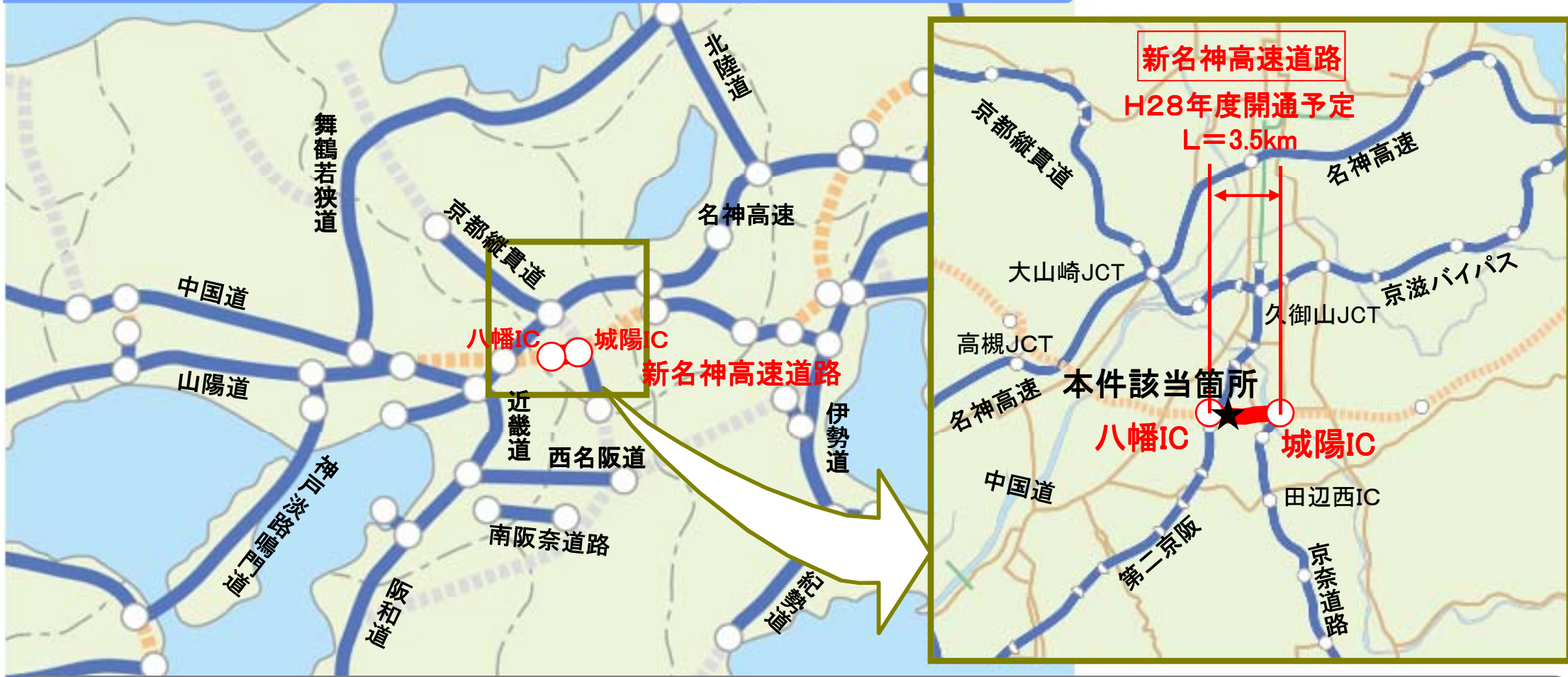


経営努力による変更

- ・**地元から側道設置の要望**を受け、側道を連続化することで横断構造物の集約化を検討
- ・**ボックスカルバート2基**に統合する計画を立案
- ・地元及び関係機関と協議を実施し、了解を得る



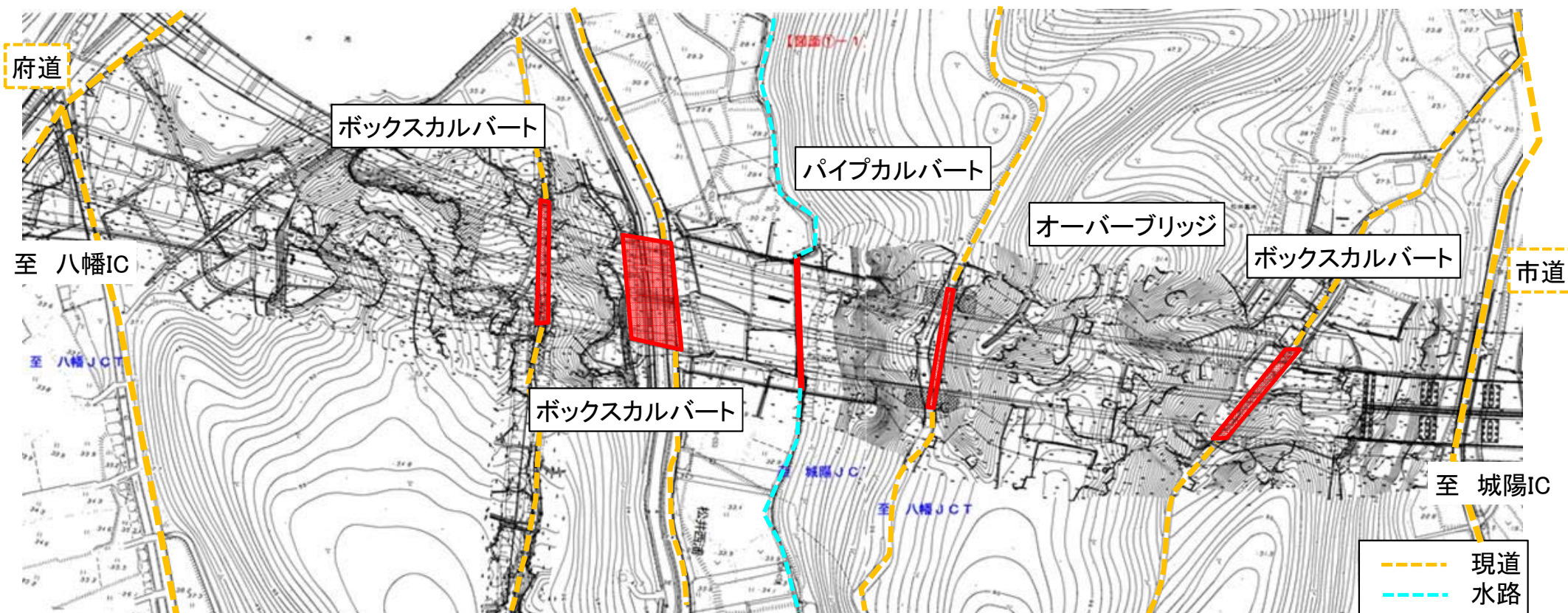
新名神高速道路 城陽IC～八幡ICの路線概要



- ・新名神高速道路は、愛知県名古屋市を起点とし兵庫県神戸市に至る延長約174kmの高速道路
- ・名神高速道路との適切な交通機能分担を確保することで、名神高速道路の混雑を解消し、利用者サービスの向上を図ることを目的としています。また、災害や事故になどの緊急時等に、代替機能を発揮して的確に交通処理を行うことを目指します。
- ・さらに、中国自動車道など周辺の高速度道路とともに、近畿圏と中部圏を結ぶネットワークを形成、強化し、「高速性」「定時制」「快適性」「安全性」などの機能を高め、沿道及び西日本の広域医療・観光・文化交流など地域の経済・住民生活への貢献します。
- ・新名神 亀山JCT～大津JCT間42kmについては、平成20年2月23日に供用を開始している。

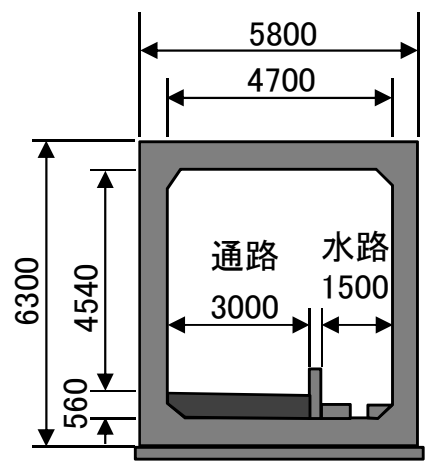
当初計画

- ・当該地区は筍の産地として有名であり、収穫作業ルートの確保のため、地元から**現道の機能回復について強い要望**を受ける
- ・高速道路により分断される市道4箇所、水路1箇所の機能回復として、**ボックスカルバート3基、オーバースブリッジ1橋、パイプカルバート1基の新設を計画**

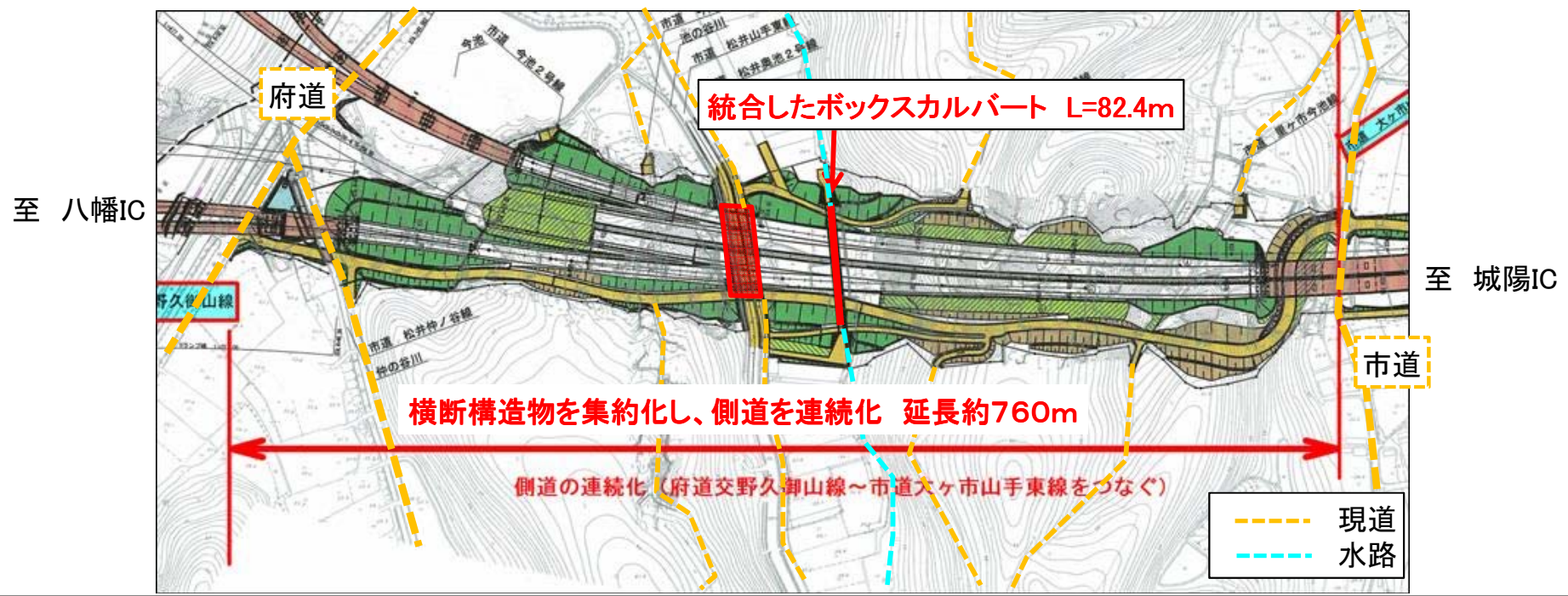


ボックスカルバート・オーバースタックの統合について検討

- ・新たに、地元から側道の設置要望を受けたことから、下り線側の側道約760mを連続化することで横断構造物の集約化を検討
- ・ボックスカルバート2基に統合する計画を立案



新設ボックスカルバート断面図



協議に対する取組み

地元及び関係機関との協議を実施(全12回)

- ・ 筋を採取するルートが遠回りになることから、**横断構造物を統合せずに側道を連続化するように要望を受ける**が、側道を連続させることにより、ボックスカルバート、オーバーストランプを統合しても**利便性がよくなることを丁寧に説明**
- ・ ボックスカルバート・オーバーストランプの統合について了解を得る



【協議経緯】

年月	経緯(協議・現場作業等)	協定・設計
平成18年3月		協定締結(会社・機構)
平成19年8月	設計協議(当初計画を提示) 地元より側道設置要望を受ける	
平成19年10月～平成20年6月	横断構造物の統合を検討	
平成20年4月～6月	統合案について協議(京田辺市)(協議回数2回)	
平成20年6月～平成21年10月	統合案について協議(地元自治会)(協議回数10回) 了解を得る	
平成21年10月	設計協議確認書締結(地元自治会)	

地元及び関係機関と協議し同意を得て、横断構造物を統合したことは、
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》

地元及び関係機関と協議し、横断構造物を
統合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