

運用指針

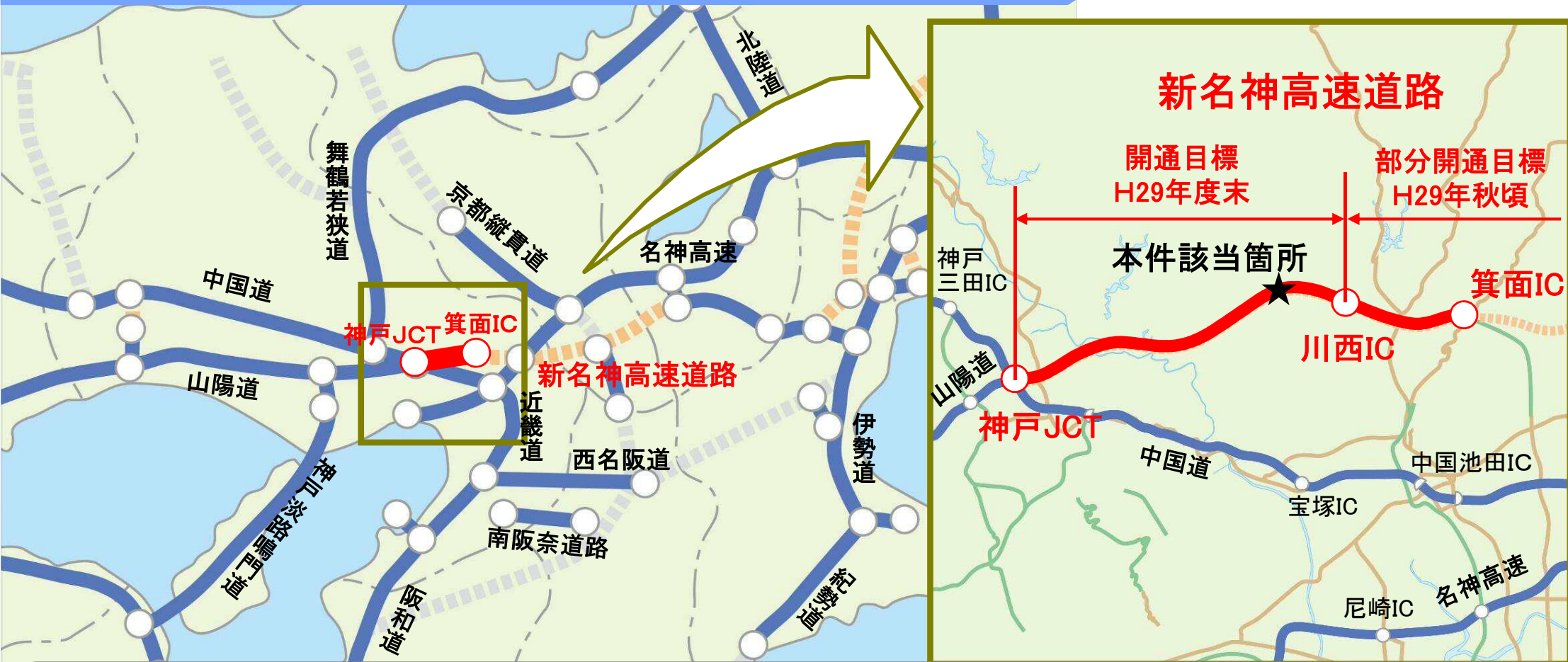
第2条①-イ

地権者、関係機関などへの提案及び協議

橋梁の一部を盛土に変更

(新名神高速道路 ^{ミノオ}箕面IC ~ ^{コウベ}神戸JCT)

新名神高速道路 箕面IC～神戸JCTの路線概要



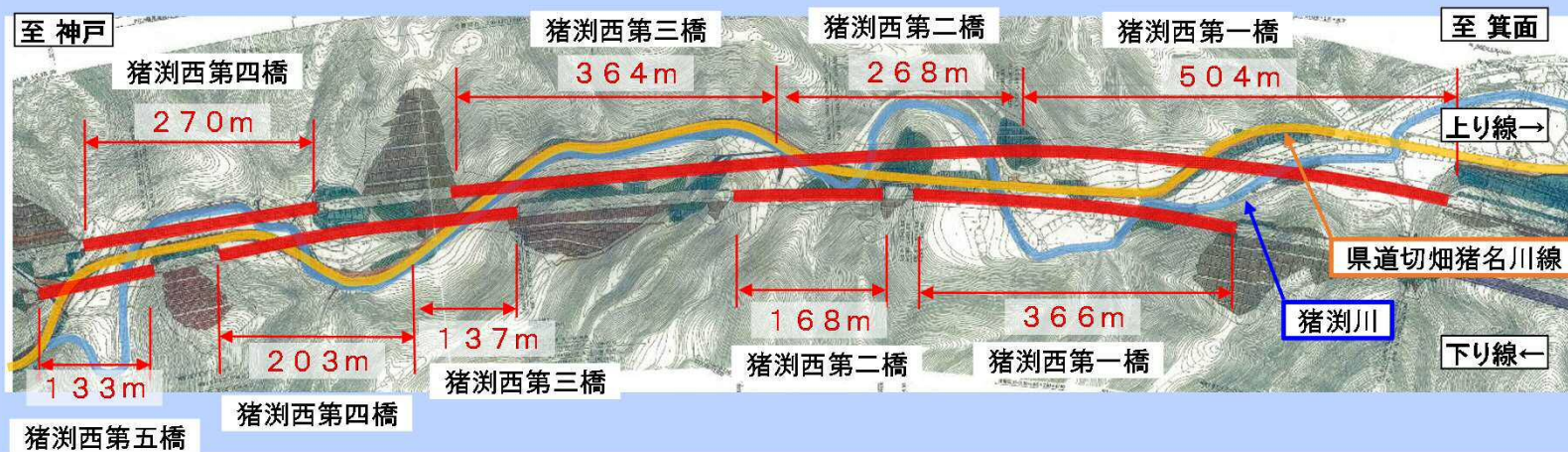
- ・新名神高速道路は、愛知県名古屋市を起点とし三重、滋賀、京都、大阪の各府県を結び兵庫県神戸市に至る延長約174kmの高速道路
- ・高槻第一JCT～神戸JCT間は、名神高速道路と中国自動車道及び山陽自動車道と接続し広域交通を処理、特に名神高速道路及び中国自動車道との適切な交通機能分担を確保することで、名神高速道路等の混雑を解消し、お客さまサービスの向上を図る。また災害や事故等の緊急時や大規模な補修工事による交通規制時には、名神高速道路等と相互に代替機能を発揮して的確に交通処理を行う

当初計画

イブチ

- ・猪漕地区は、連続的に交差する県道、猪漕川の大規模な付替えを極力避けること及び関係機関の協力による土捨場の確保から、橋梁主体の当初計画

猪漕地区

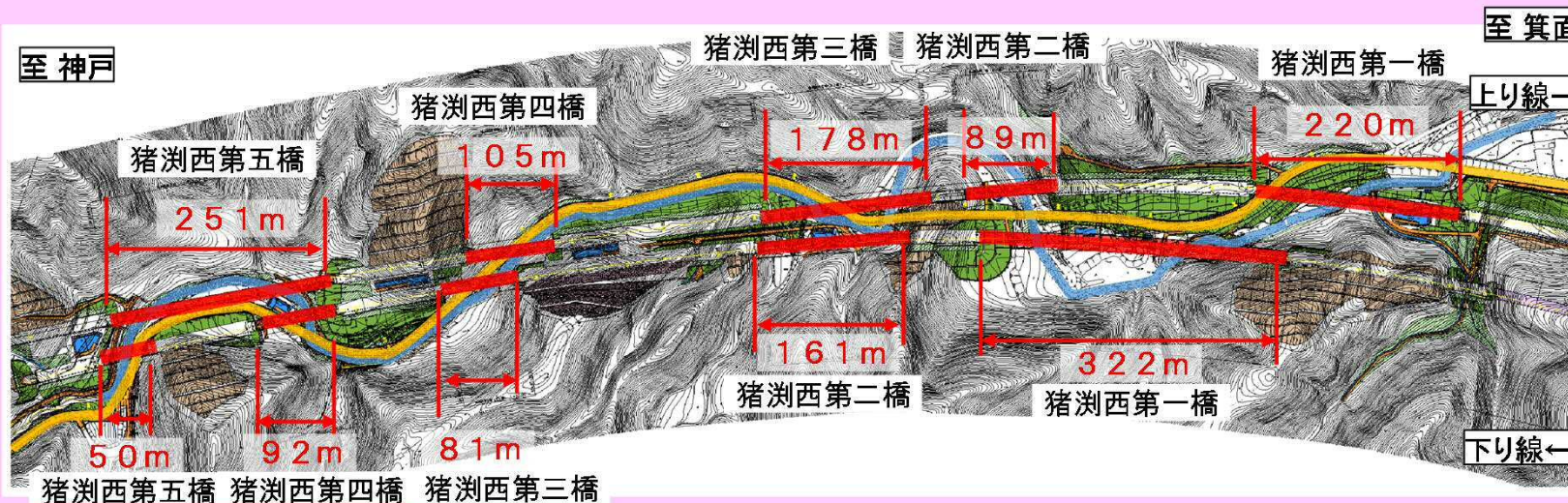


	橋梁延長計
上り線	1,406m
下り線	1,007m

経営努力による変更

- ・複数橋梁の延長を短縮し、盛土構造に変更することで、土運搬費及び橋梁費を縮減

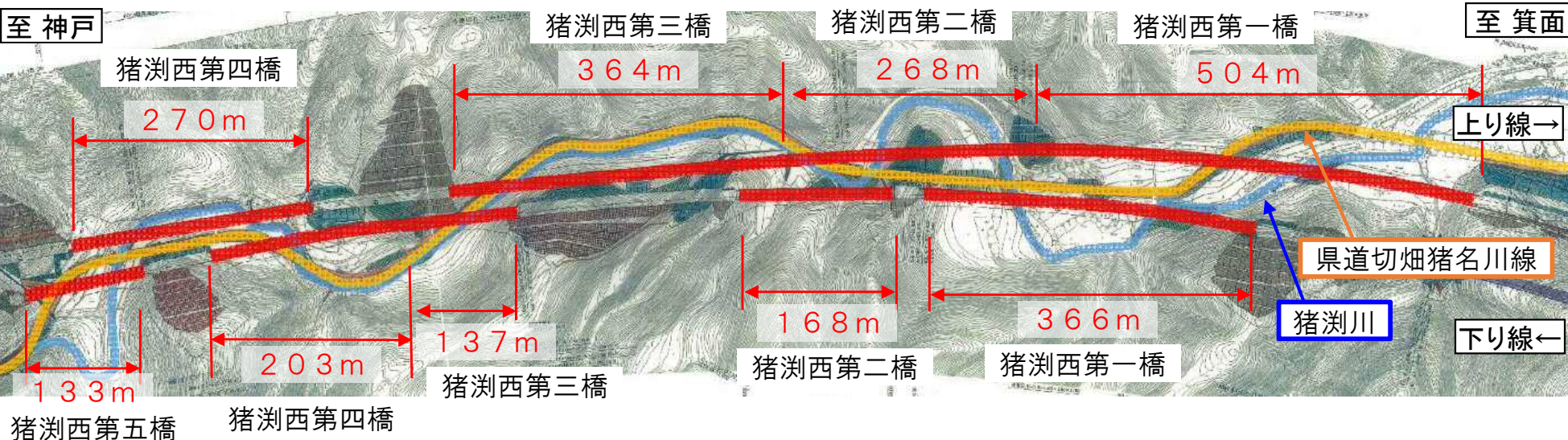
猪漕地区



	橋梁延長計 (増減数)
上り線	843m (▲563m)
下り線	706m (▲301m)

道路構造の当初計画

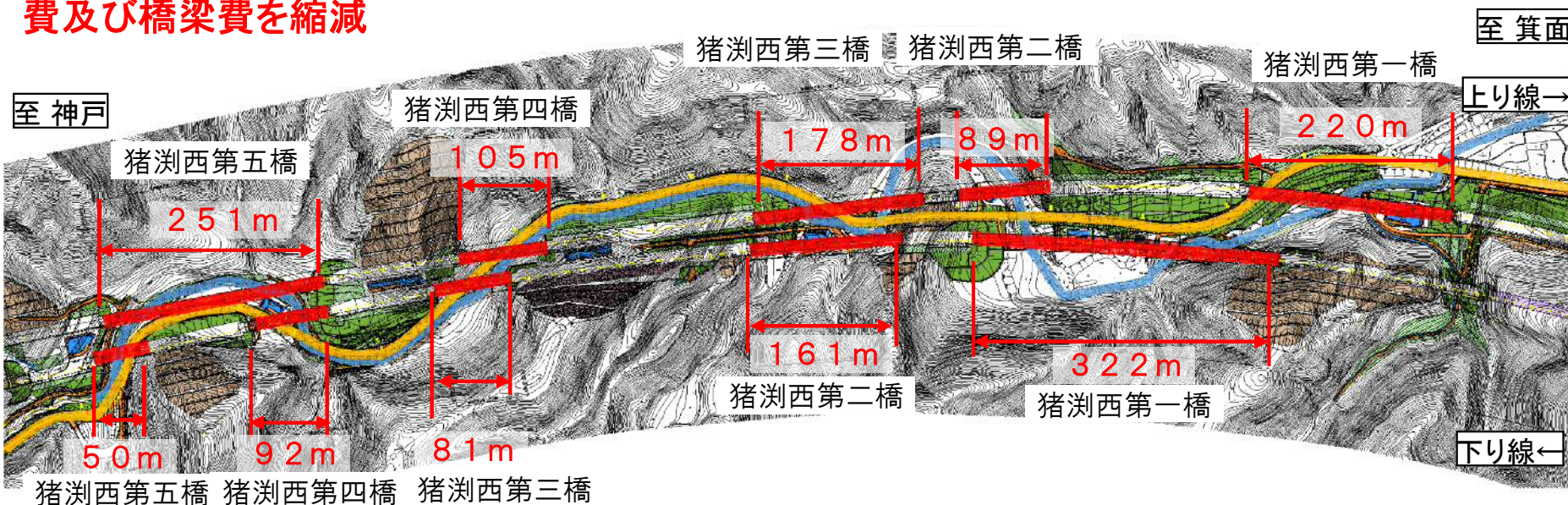
- 平成10年12月の国の審議会において、**地方協力により事業費を削減**することが決定
- その決定を受け、**国・兵庫県・神戸市・道路公団の4者**でメニューを検討し、土運搬距離短縮のため**現場近傍での土捨場の確保**（宝塚新都市事業等）、鉄塔移設、側道整備等により**事業費を削減した計画を策定**（平成11年12月に4者で確認書を締結）
- 当該地区は、連続的に交差する**県道、猪漕川の大規模な付替えを避けること**及び**宝塚新都市事業へ発生土の運搬(45万m³)**を行うことから橋梁主体の当初計画



	橋梁延長計
上り線	1,406m
下り線	1,007m

道路構造の見直し検討

- 宝塚新都市事業が当初計画通り進捗せず、他の受入地を確保する必要が発生したことから、**自工区内での発生土処理の可能性を検討**
- 管理者との協議の結果、県道、猪湍川を約1kmに渡り付け替えを実施し、**橋梁の一部を盛土構造に変更**。自工区の発生土約45万m³に加え、他工区の発生土約20万m³の受入れが可能
- 地元及び関係機関と協議を行い、変更を実現。**土運搬費及び橋梁費を縮減**

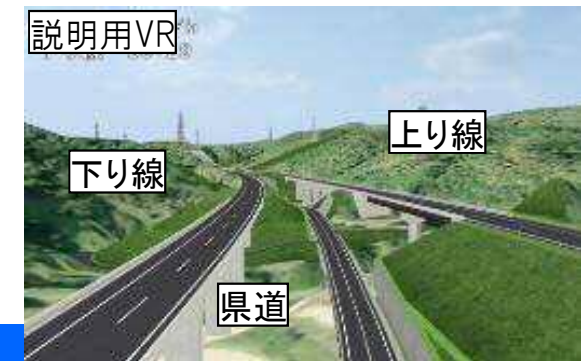
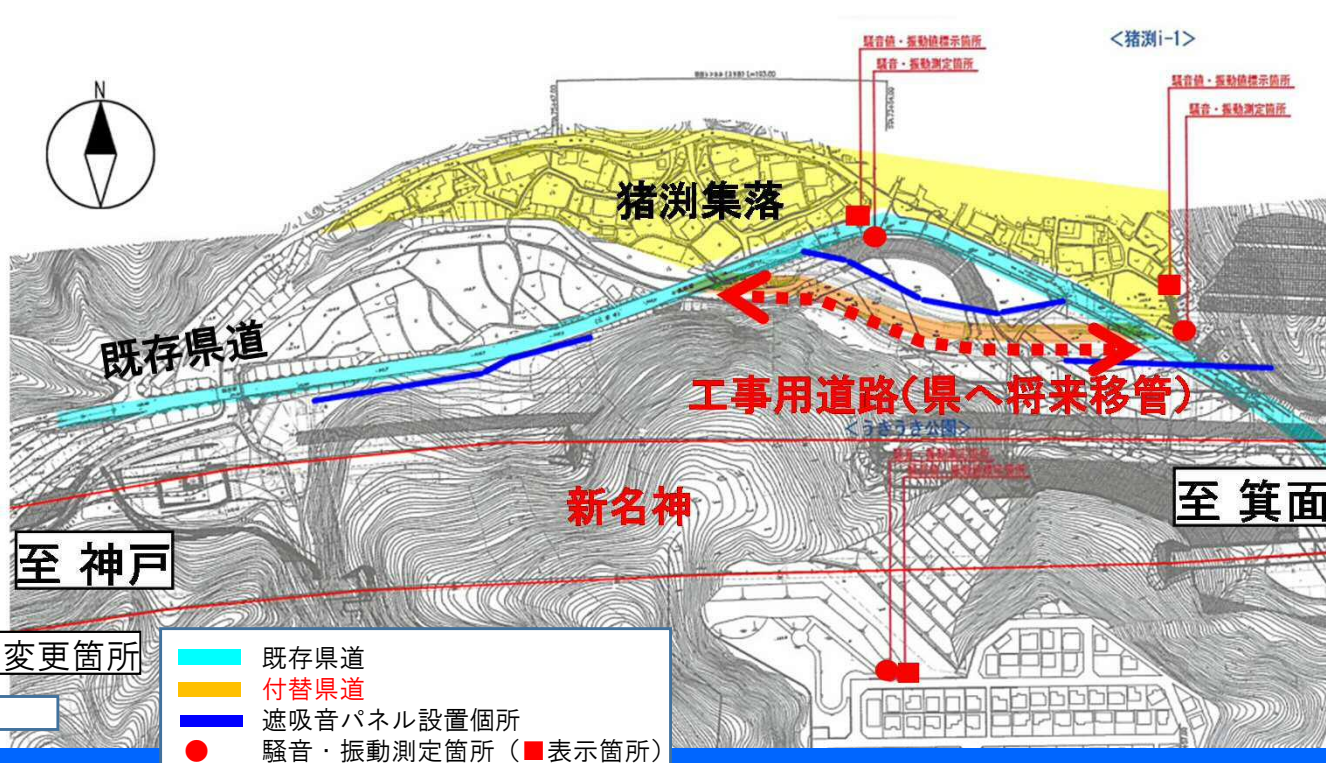


	橋梁延長計 (増減数)
上り線	843m (▲563m)
下り線	706m (▲301m)

変更計画に関する取組み①

県道に関する協議

- ・盛土構造へ変更を行った一連の箇所の**近傍には人家が密集**
- ・地元は**工事用車両による騒音・振動を強く懸念**しており、**工事完了後を含めた県道の南側への付替え**を要望
- ⇒**県と十数回に渡る協議**を重ね、県道南側に設置した**工事用道路**を工事完了後**県へ移管**する了承を得た
- ⇒騒音・振動計を3カ所に設置するとともに、騒音発生源の付近に**吸遮音パネル**を設置
- ⇒変更計画の説明の際には**VR**を作成し丁寧に説明

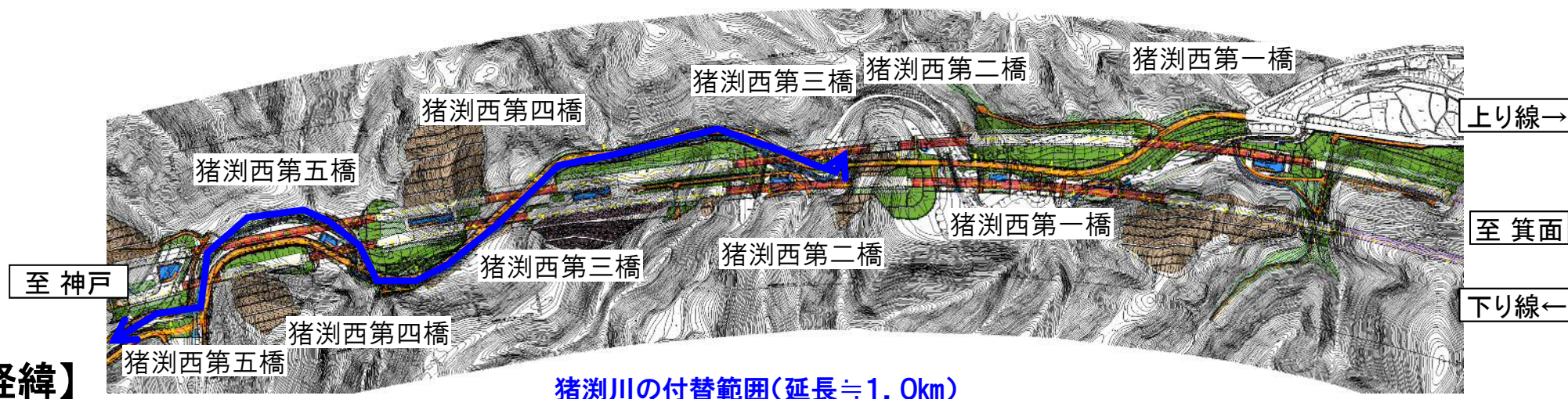


変更計画に関する取組み②

猪漕川に関する協議

・盛土構造への変更に伴う猪漕川の付替が約1kmに渡ることから利水関係者が多く、断面・構造や各利水時期に応じた工事計画の調整が必要

⇒多数の利水関係者と十数回に渡る立会・協議を重ね、水路構造等様々な意見の調整を図り、猪漕川を付替え



【協議経緯】

猪漕川の付替範囲(延長≒1.0km)

年月	経緯(協議・現場作業等)	協定・設計
平成10年12月		施行命令
平成11年12月	宝塚新都市への土運搬受入の確認書を締結	
平成17年11月	当初計画合意	
平成17年12月～平成19年 1月	変更計画協議(4回)	
平成19年 7月	猪漕地区設計協議調印	
平成23年12月		都市計画変更

地元及び関係機関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》

地元及び関係機関と協議し、橋梁の一部を盛土構造に変更したことにより
土運搬費及び橋梁費を縮減

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