

運用指針

第2条①-イ

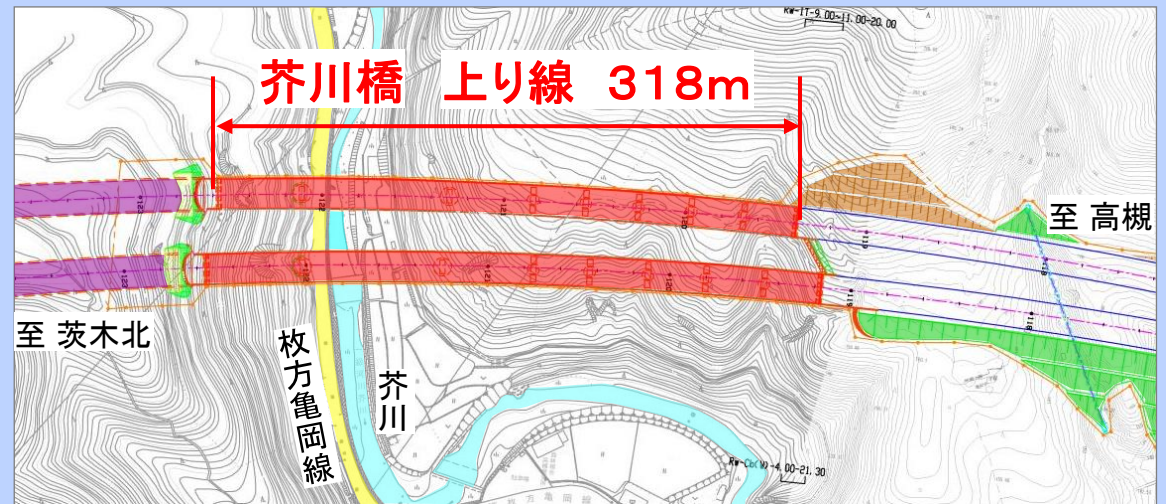
地権者、関係機関などへの提案及び協議

橋梁から盛土への変更

(新名神高速道路 ^{タカツキ}高槻JCT ~ ^{ミノオ}箕面IC)

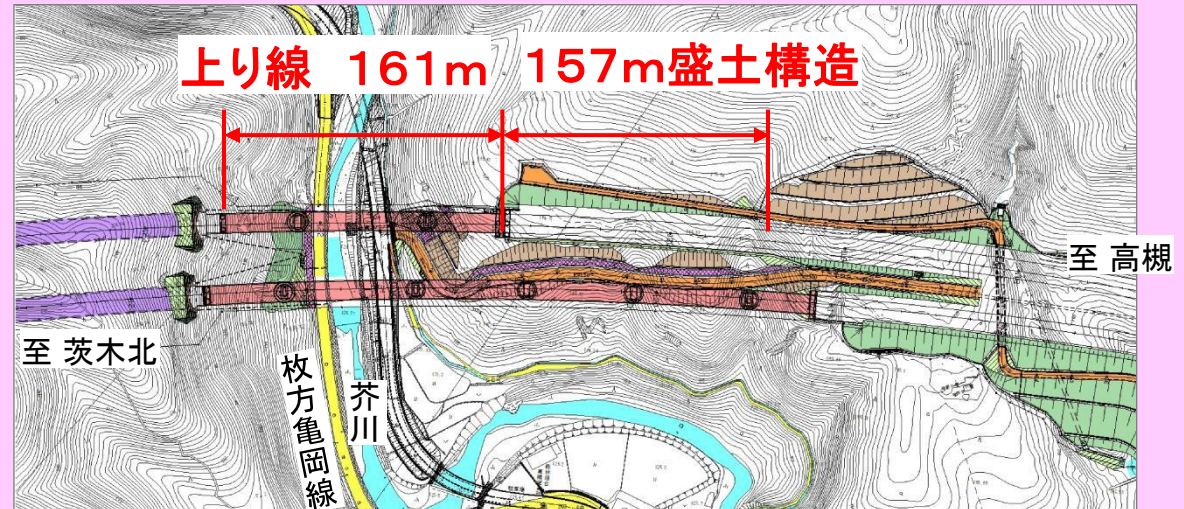
当初計画

- ・芥川橋は全長318mの橋梁
- ・砂防指定地内を通過し、一級河川芥川、幹線道路枚方亀岡線を横過
- ・**砂防協議で極力地形改変を伴わない構造**とするように求められたため、**橋梁**として計画

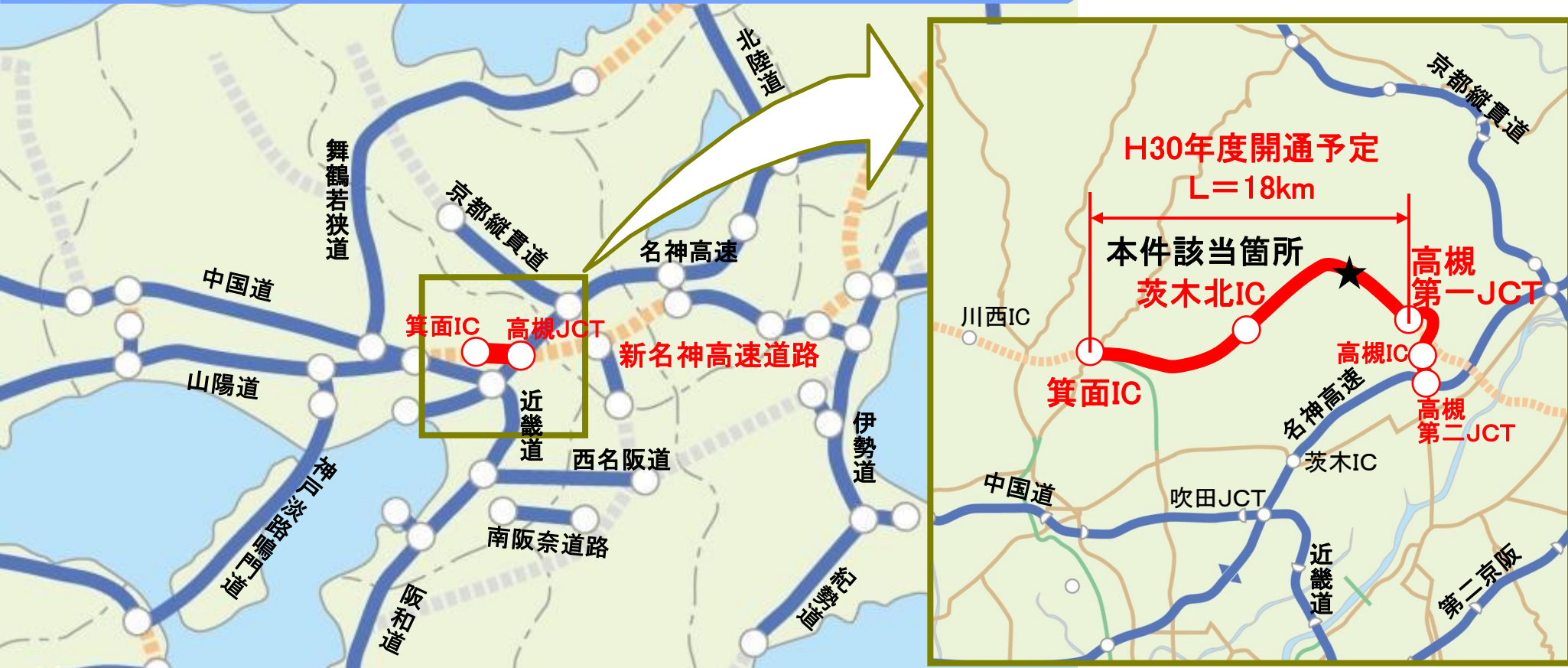


経営努力による変更

- ・土配計画の変更により、芥川橋の上り線157mを**盛土構造**に変更することを検討
- ・地元及び関係機関と協議を実施し、了解を得る



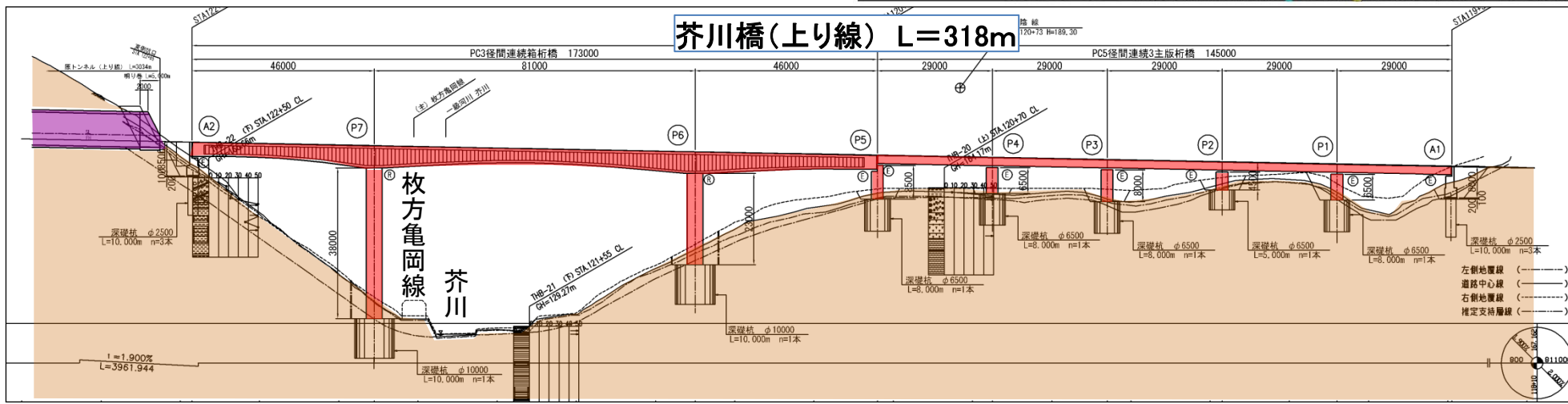
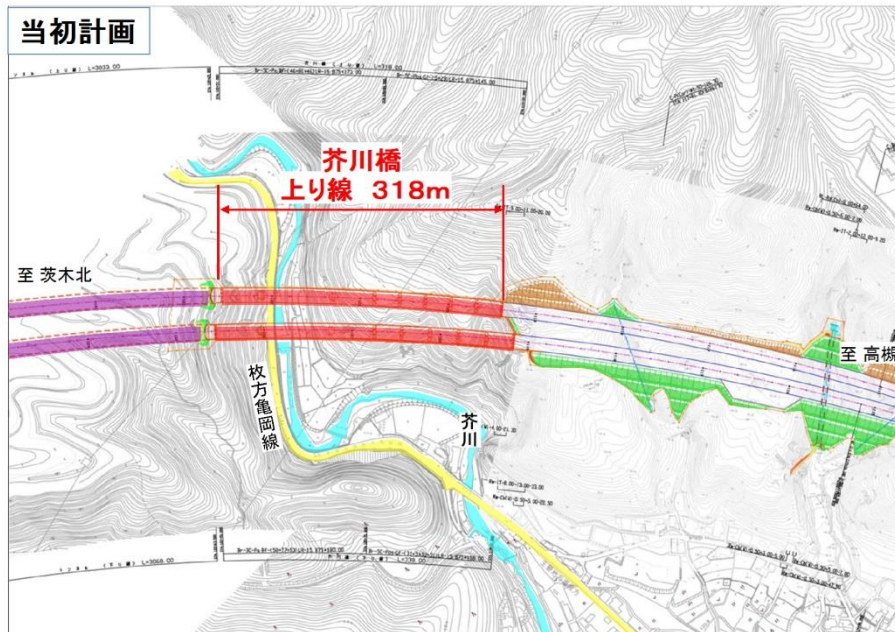
新名神高速道路 高槻JCT～箕面ICの路線概要



- ・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
- ・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

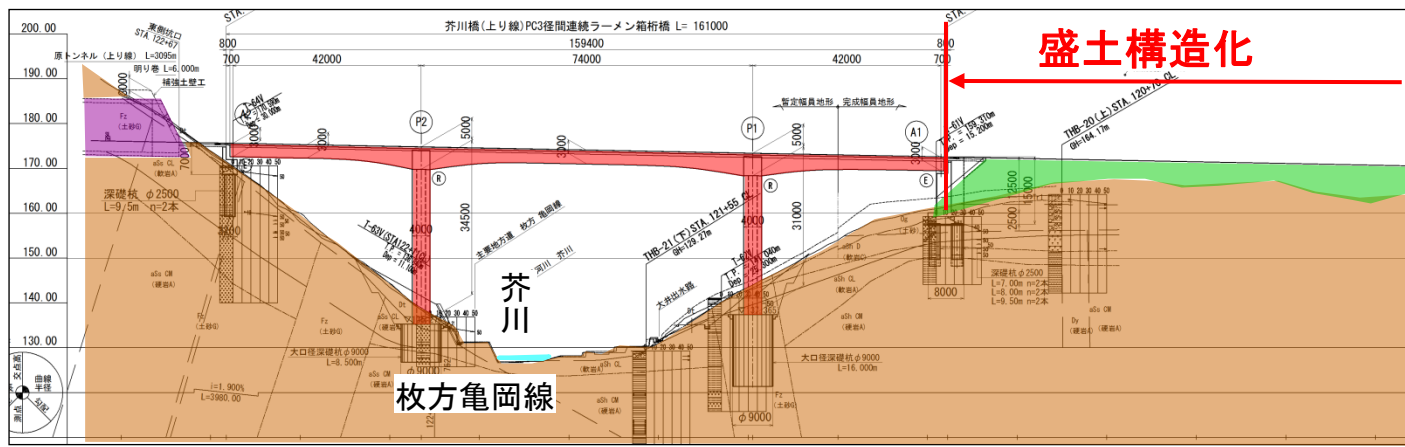
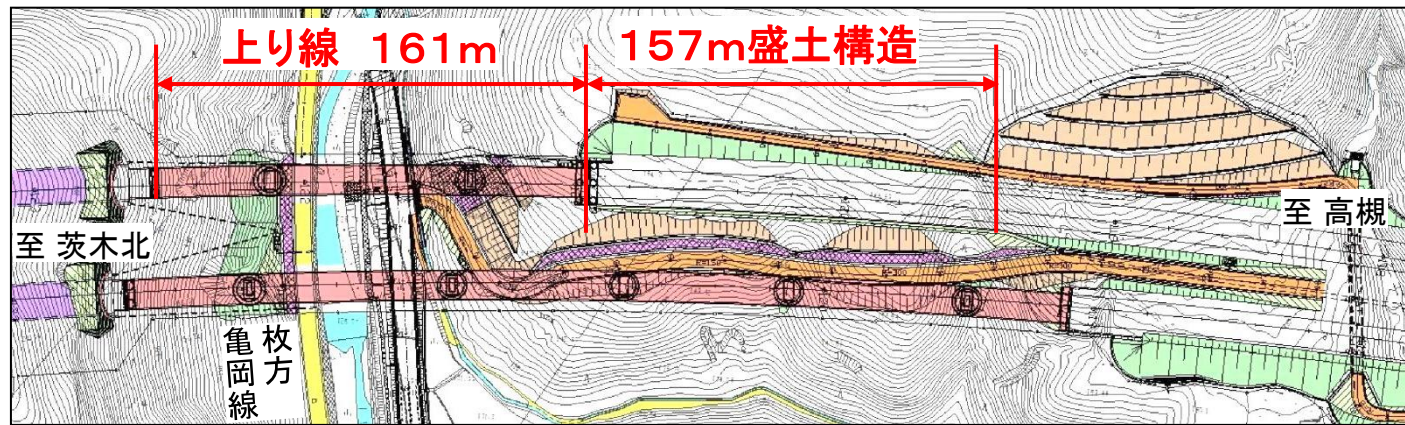
芥川橋の当初計画

- ・芥川橋(上り線)は全長318mの橋梁
- ・砂防指定地内を通過し、一級河川芥川及び幹線道路枚方亀岡線を横過
- ・砂防協議において、極力地形改変を伴わない構造とするように求められたため、橋梁として計画



橋梁構造から盛土構造への検討

- ・高槻IC概略設計完了にともない、**切土量の増加**(約5万 m^3)が判明
- ・追加の**盛土場**として、橋脚高が比較的**低い上り線**橋梁区間を、補強土壁による**盛土構造**とすることを検討・立案



協議に対する取組み

砂防指定地内行為の許可に関する大阪府との協議(3回)

- ・砂防指定地内の盛土構造について、**砂防基準の安全率を満足**することを安定計算により証明

地元との協議

- ・発生する掘削土搬出に伴う**一般道での土運搬車両台数の低減**が図れるなどのメリットを説明
- ・盛土構造の変更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7年7月		都市計画決定
平成17年3月	砂防協議(当初計画)	協議用図面(橋梁形式)
平成18年3月		協定締結(会社・機構)
平成18年1月～平成19年10月	砂防協議 (変更計画)(3回)、地元設計協議	橋梁概略形式検討(盛土)
平成19年10月	補強土壁構造で設計協議確認書締結(地元対策協議会)	

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