

運用指針

第2条①ーイ

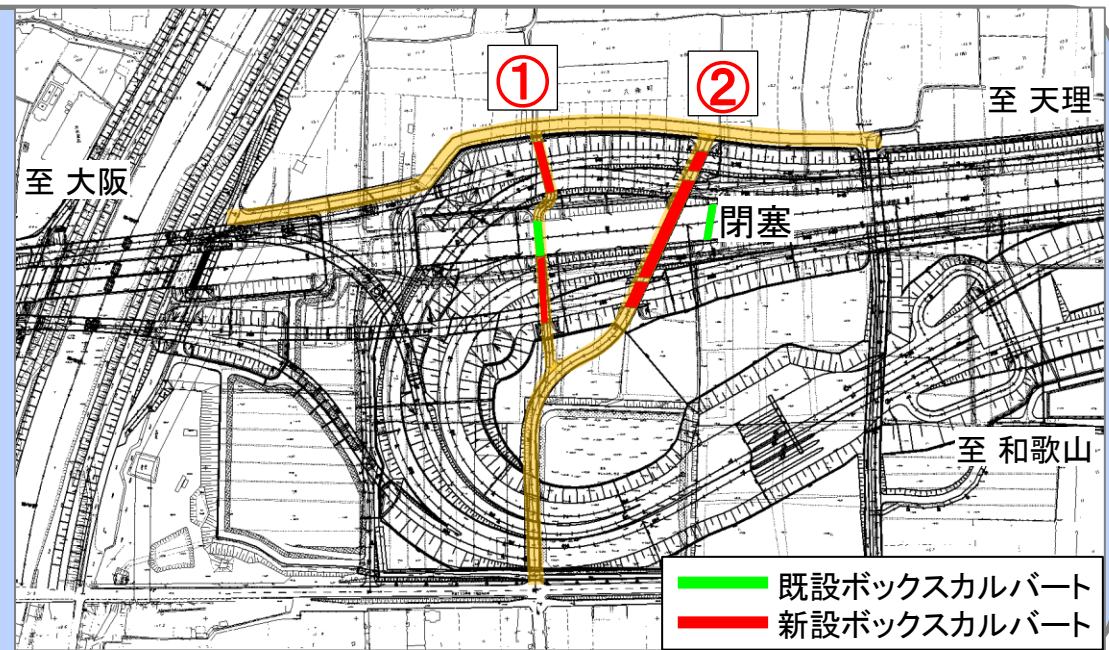
地権者、関係機関などへの提案及び協議

ボックスカルバートの統合

（西名阪自動車道 コオリヤマシモツミチ 郡山下ツ道 JCT）

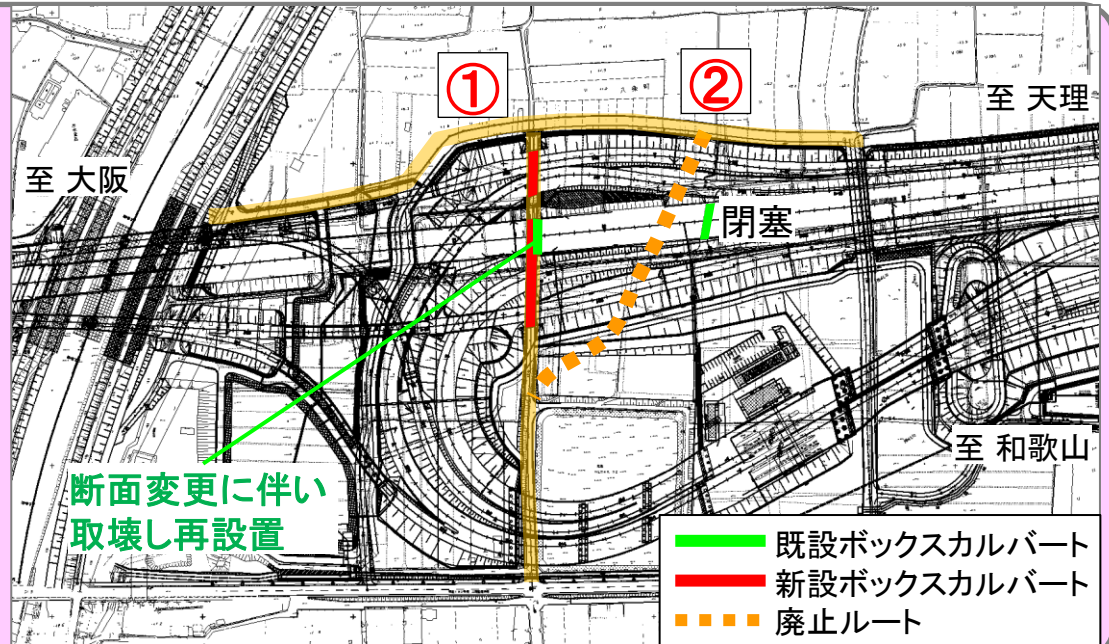
## 当初計画

- ・地元から**現道の横断道路はすべて機能回復**するように要望を受ける
- ・①のルートは既設ボックスカルバートを延伸し、②のルートはボックスカルバートの移設を計画



## 経営努力による変更

- ・既設ボックスカルバートは**歩道がない**点に着目
- ・①のルートの既設ボックスカルバートを撤去し、**歩車道を分離したボックスカルバートを新設**することで、②のルートを**廃止**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



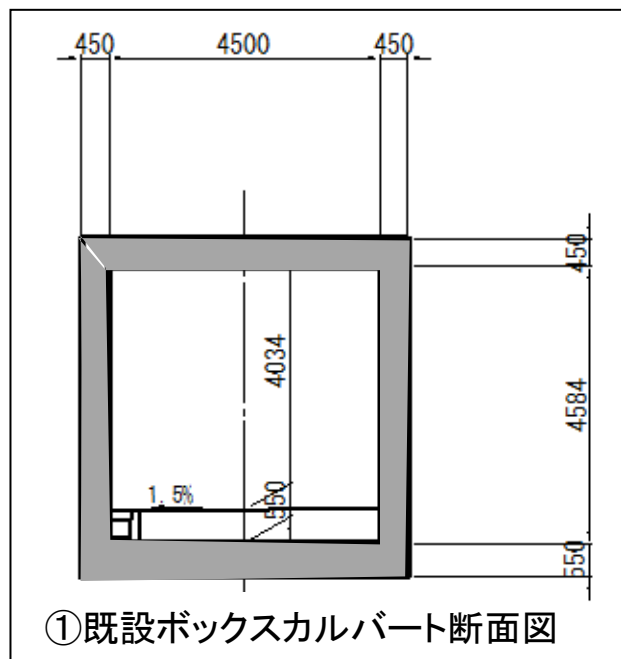
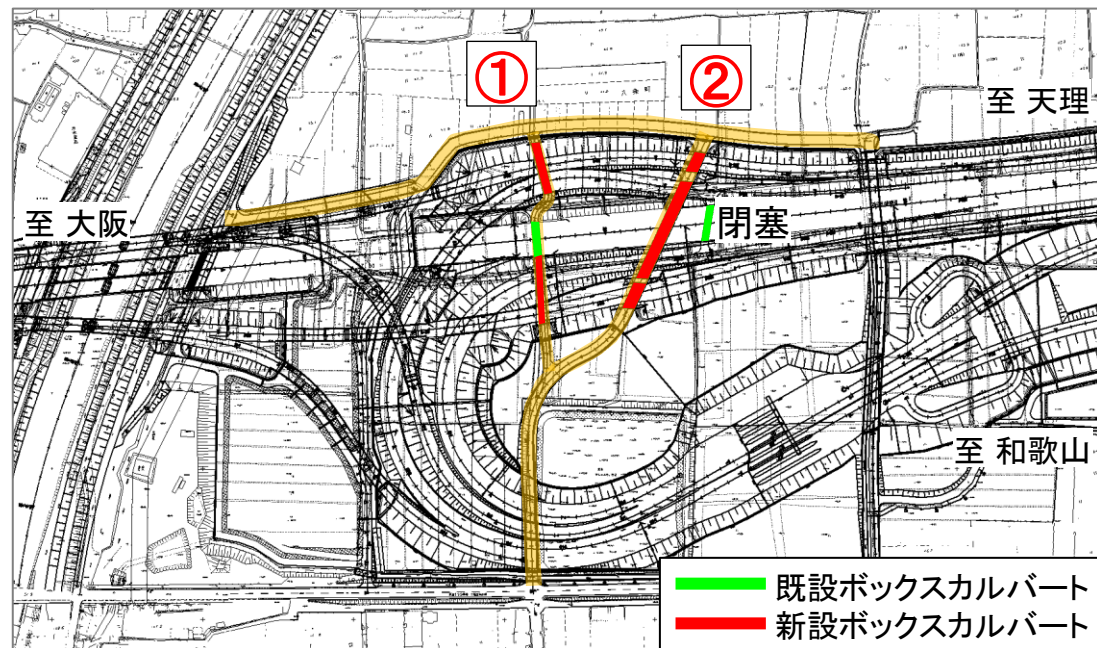
# 西名阪自動車道 郡山下ツ道JCTの路線概要



- ・西名阪自動車道 郡山下ツ道JCTは、西名阪自動車道と京奈和自動車道を連結する連絡等施設。現在工事中の京奈和自動車道は、大和平野を南北に縦貫して京都と和歌山を結ぶ延長120kmの高規格幹線道路。
- ・既存の高速道路及び主要国道と連携することで相互のネットワークを形成し、近畿大都市圏での時間短縮を図るとともに京都～奈良～和歌山の拠点都市の連携強化を図る役割、自然と歴史・文化を活かした良好な居住環境の「田園都市」として京奈和地域の特色を踏まえた「まち」づくりを支援するとともに、国道24号の渋滞緩和、交通事故減少、走行時間短縮、定時性確保などの地域の活性化に寄与している。

# 郡山下ツ道JCTにおけるボックスカルバートの当初計画

- ・地元から**現道の横断道路はすべて機能回復**するように要望を受ける
- ・①のルートは、既設ボックスカルバートを延伸し、②のルートはボックスカルバートの移設をする2ルートで計画



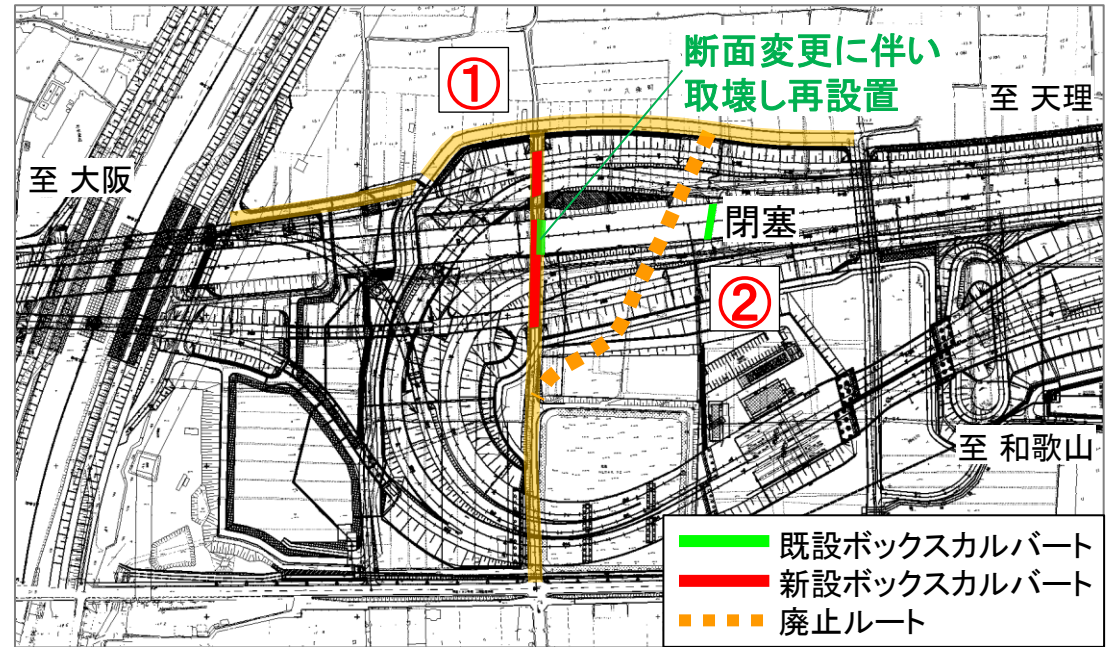
①ルートの現況



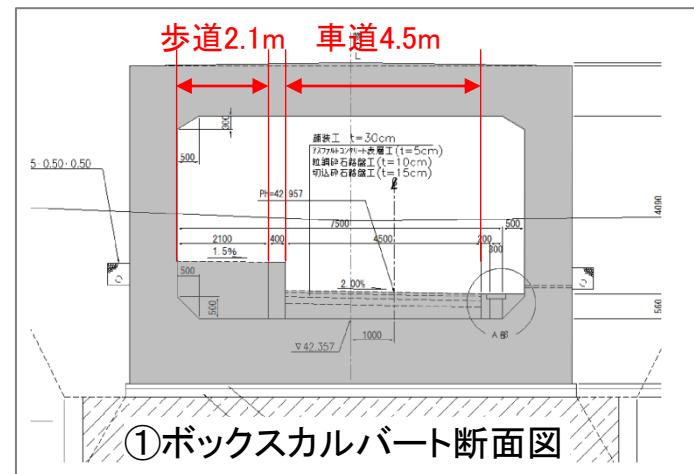
②ルートの現況

# ボックスカルバートの統合について検討

- ・地元から①のルートは直線的とするように要望を受ける
- ・①のルートについて線形を見直し、歩行者の安全性の確保から断面拡幅及び歩車道を分離した構造を検討
- ・①のルートについて、既設のボックスカルバートを取壊し、歩車道を分離したボックスカルバートを新設することで、②のルートを廃止する計画を立案



地元及び関係機関と協議を実施



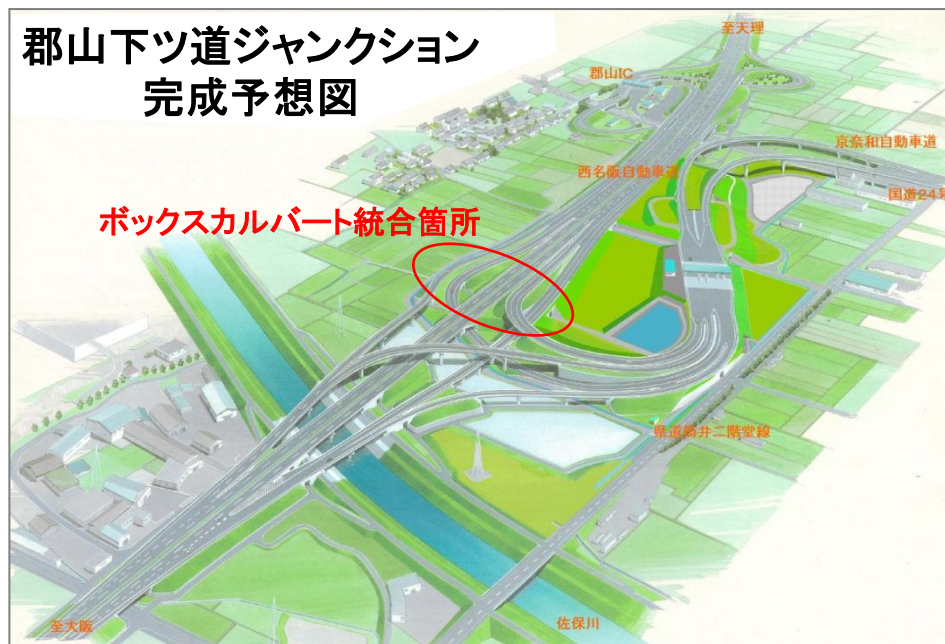
# 協議に対する取組み

## 地元及び道路管理者との協議(4回)

- ・既設ボックスカルバートを拡幅し、**歩車道分離**にすることで歩行者の安全及び通行性を確保することを丁寧に説明
- ・**直線的なルート**となり、通行性が良くなることを地元、道路管理者(大和郡山市)に説明
- ・ボックスカルバート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15年1月～	地元から現道の機能復旧の要望を受ける	
平成17年8月	道路管理者協議(当初案)	
平成18年3月		協定締結(会社・機構)
平成18年6月	地元協議(当初案) 線形について要望を受ける	
平成18年8月～平成25年6月	地元協議(変更案)	
平成25年6月	1ルート統合案について了解を得る(地元、道路管理者)	



地元及び関係機関と協議し同意を得て、ボックスカルバートを統合したことは、**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、ボックスカルバート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