

運用指針

第2条①ーイ

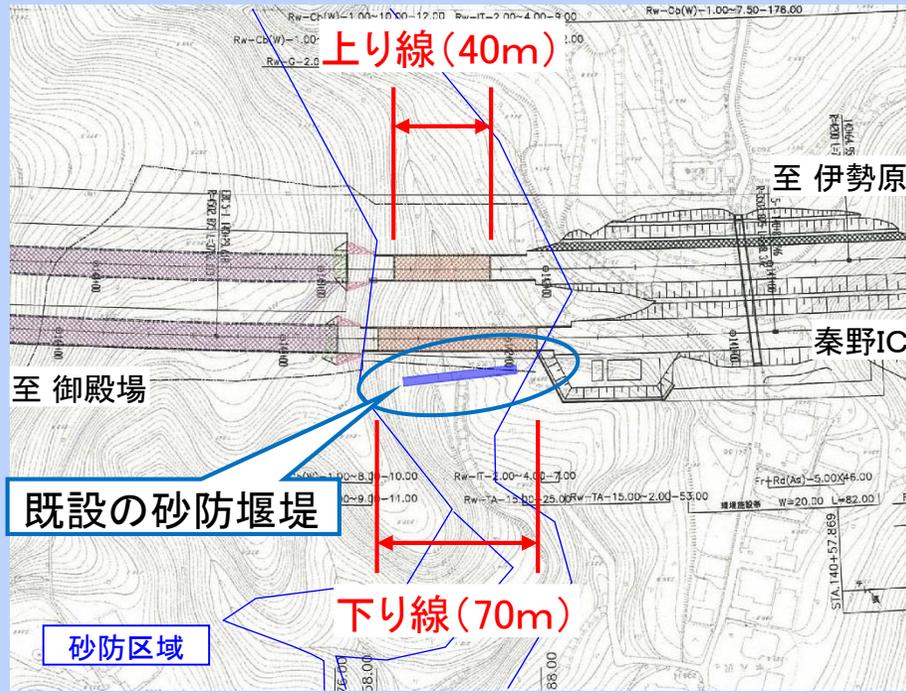
地権者、関係機関などへの提案及び協議

橋梁から盛土への変更

(新東名高速道路 ハダノ 秦野 I C ~ ゴテンバ 御殿場 J C T)

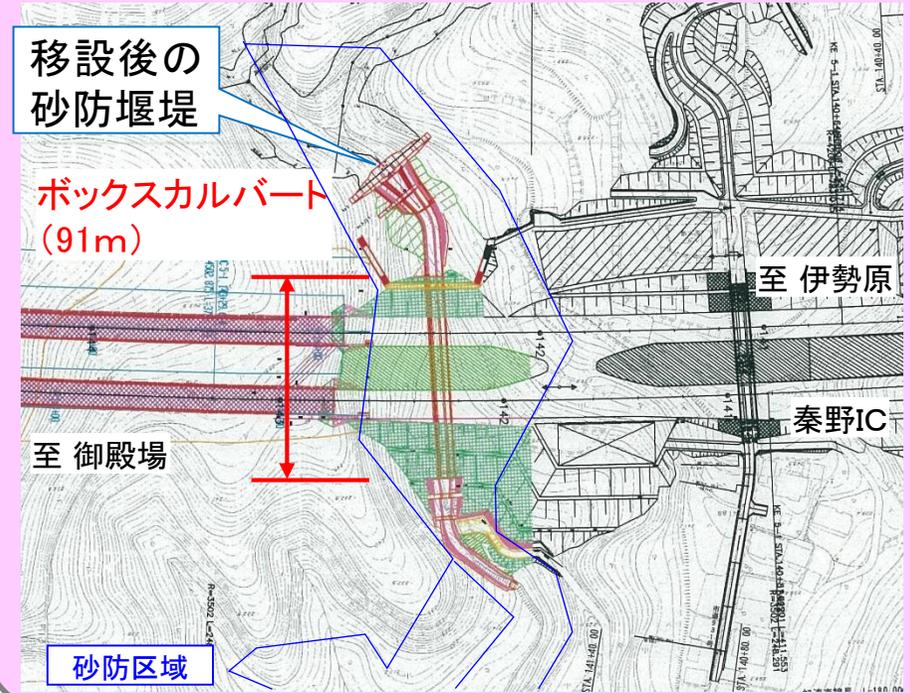
当初計画

- ・ 砂防指定地への影響と本線の南側に**近接する**
既設砂防堰堤を回避するため**橋梁**で計画



経営努力による変更

- ・ **発生土の有効利用**によるコスト削減を図るため、橋梁からボックスカルバートを有した盛土構造への変更に着目
- ・ 砂防指定地の管理者から了解を得て、橋梁から砂防堰堤の移設を伴う盛土構造に変更



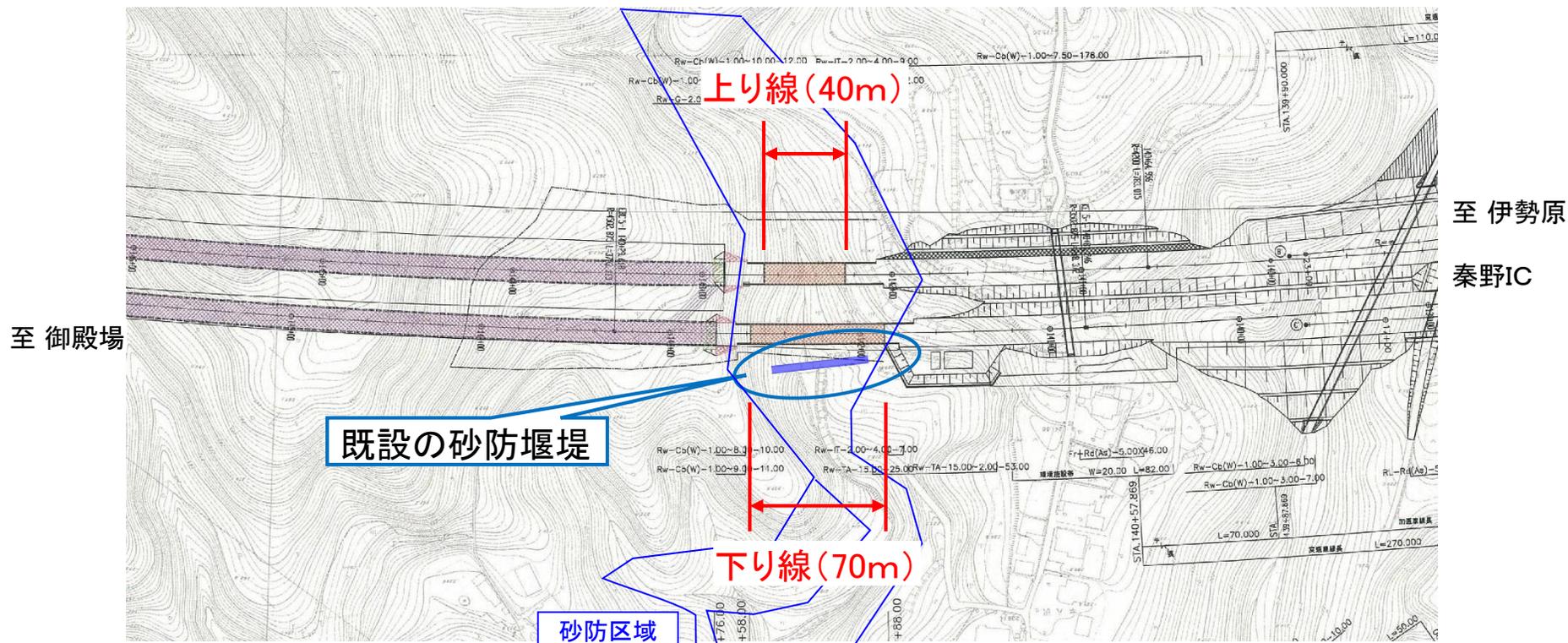
新東名高速道路 ^{ハダノ} 秦野IC～^{ゴテンバ} 御殿場JCTの路線概要



- ・新東名高速道路は、東京と名古屋を結ぶ延長約330kmの高規格幹線道路。
- ・わが国の大動脈である東名高速道路の抜本的な混雑解消や、ダブルネットワーク化による信頼性の向上、3大都市圏の連携強化として機能し、社会・経済活動の発展などに寄与する路線。
- ・秦野IC～御殿場JCT(約32.3km)はH32年度開通に向けて用地取得の推進及び工事を順次発注中。

本八沢の道路構造 当初計画

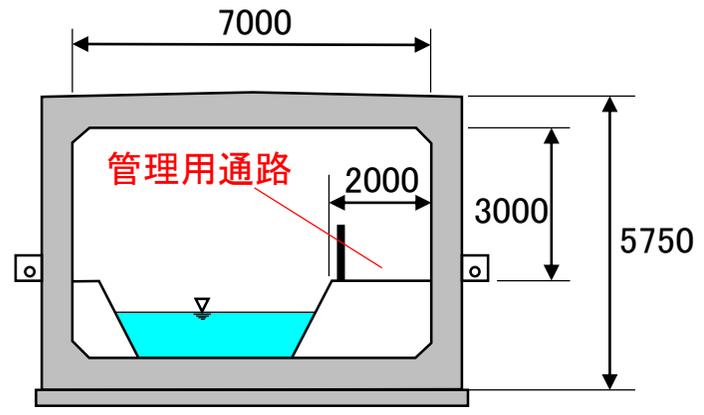
- ・秦野ICの西側山間部に位置し、**砂防指定地**となっている急峻な谷部を通過
- ・都市計画策定時に、砂防指定地への影響を避け、本線の南側に近接する**既設砂防堰堤を回避**するため
橋梁で計画



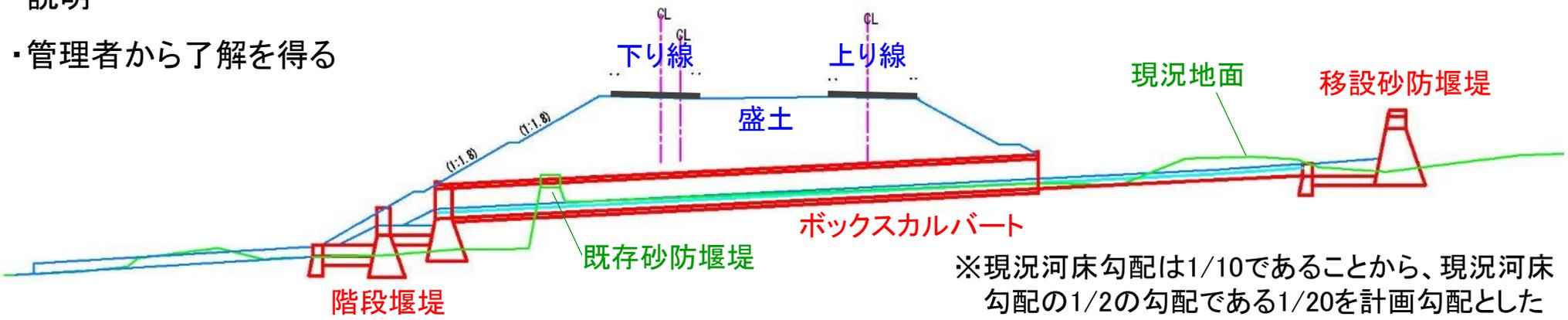
道路構造見直しに対する取り組み①

砂防指定地の管理者(神奈川県)との協議 (12回)

- ・都市計画策定時に砂防堰堤を移設しないことで決定されていた施設を、道路事業者からの協議により変更して移設した事例は見当たらないと指摘を受けるが、県外での事例を提示
- ・砂防指定地の流域面積を考慮し、河川断面として必要な断面を確保した構造であることや砂防堰堤の移設に伴い河川勾配の緩和により安全性が向上することを説明
- ・砂防管理用通路を配置し、現状以上に維持管理が有利になることを説明
- ・管理者から了解を得る



ボックスカルバート断面図



ボックスカルバート縦断面図

※現況河床勾配は1/10であることから、現況河床勾配の1/2の勾配である1/20を計画勾配とした

道路構造見直しに対する取組み②

【協議経緯】

年月	経緯(協議・現場作業等)	協定・設計
平成 8年 7月		都市計画決定 (橋梁構造)
平成18年 3月		協定締結(会社・機構)
平成20年 8月～平成21年 8月	砂防協議(神奈川県12回)	盛土構造
平成20年10月～平成21年 7月	地元設計協議(2回)	盛土構造
平成21年12月	設計協議確認書締結	

関係機関と協議し同意を得て、橋梁を盛土構造に見直したことは、
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》

関係機関と協議し、橋梁をボックスカルバートを有した盛土構造に見直す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