

運用指針

第2条①-イ

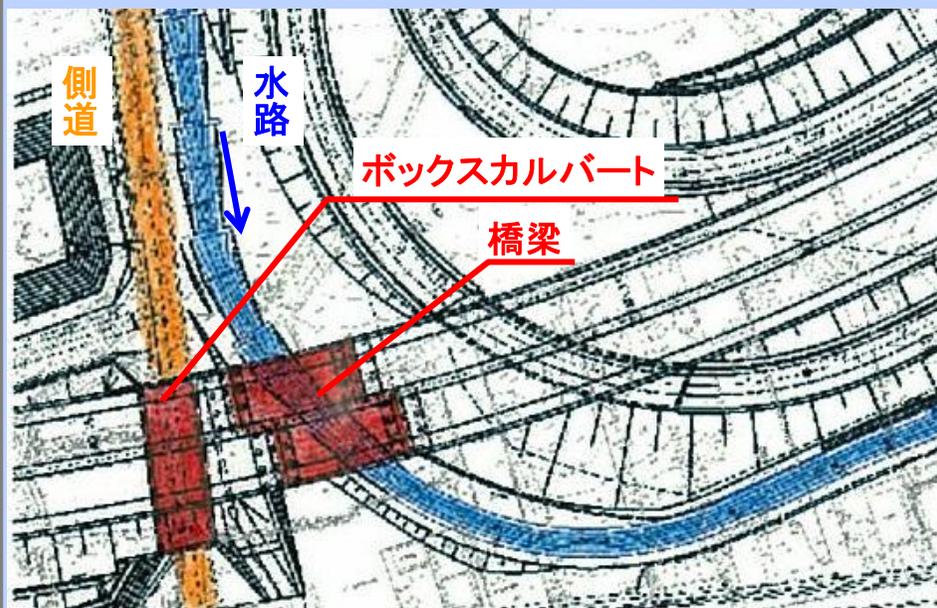
地権者、関係機関などへの提案及び協議

関係機関との協議によるボックスカルバートの廃止

クツカケ オオヤマザキ
(京都縦貫自動車道 沓掛IC～大山崎JCT)

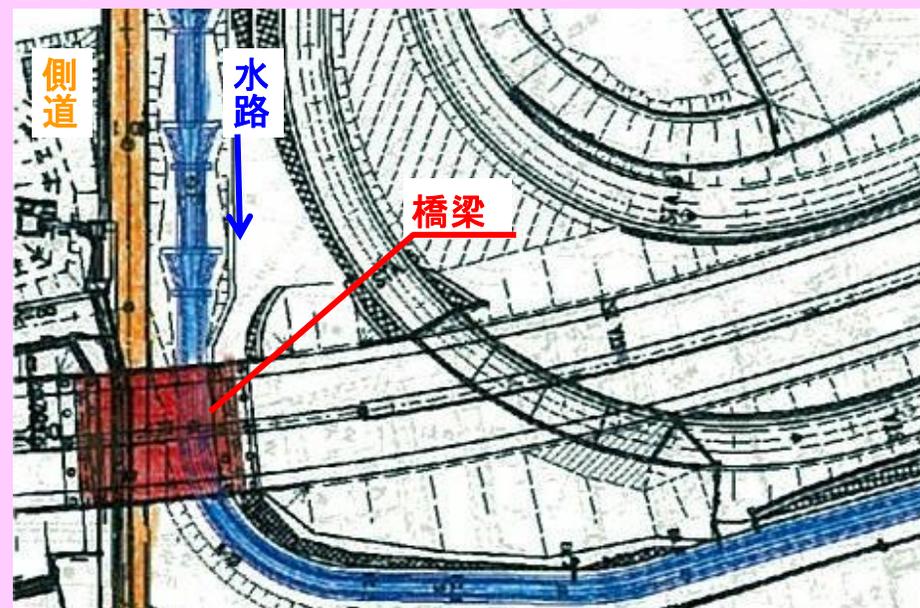
当初計画

- ・インターチェンジ設置に伴い、水路を付替え
- ・水路の上流部は砂防指定されており、砂防基準に満足した線形を確保
- ・道路をボックスカルバート、水路を橋梁で横過する計画

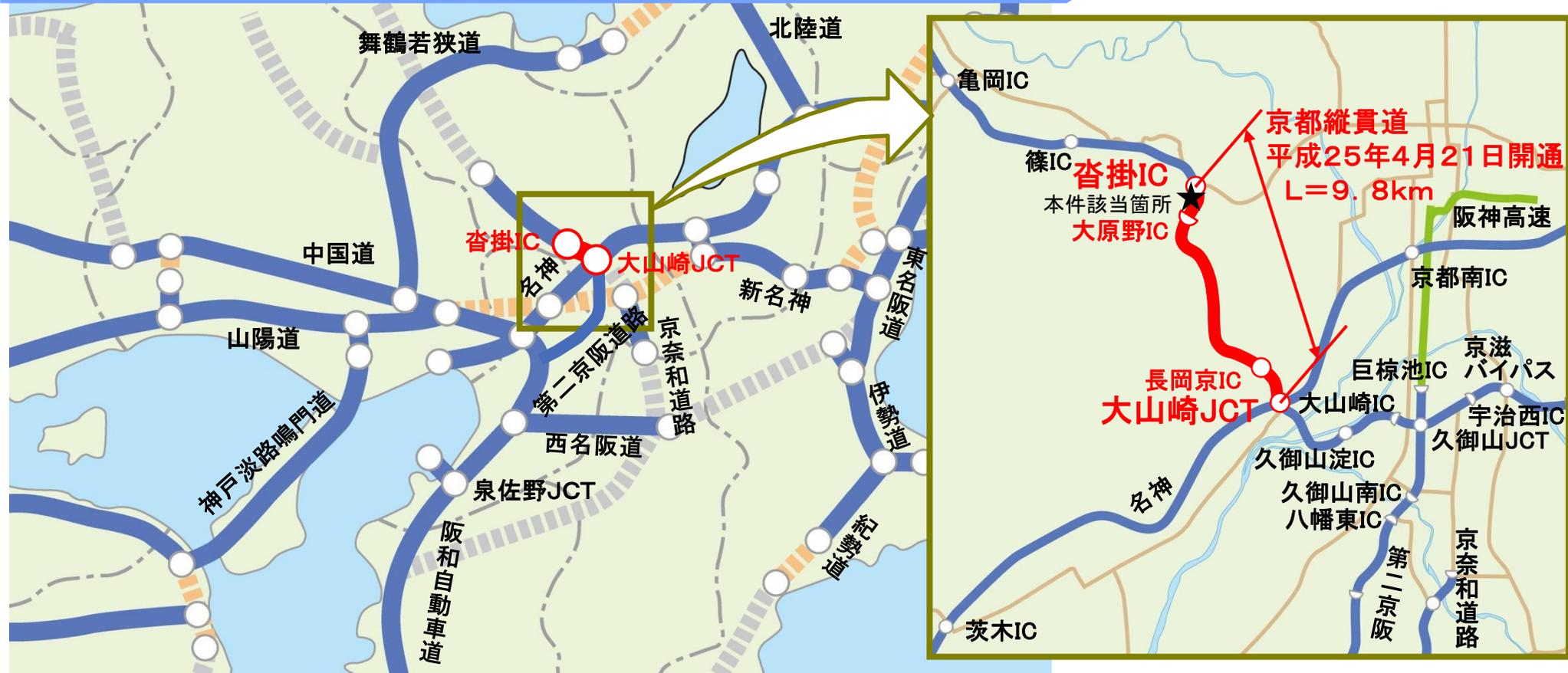


経営努力による変更

- ・コスト削減のため、ボックスカルバートと橋梁を統合できないか検討
- ・水路線形を側道に沿うように変更することにより、側道と水路を同時に横過する橋梁を計画
- ・関係機関との協議を実施
- ・ボックスカルバートを廃止することにより工事費を縮減



京都縦貫自動車道 沓掛IC～大山崎JCTの路線概要

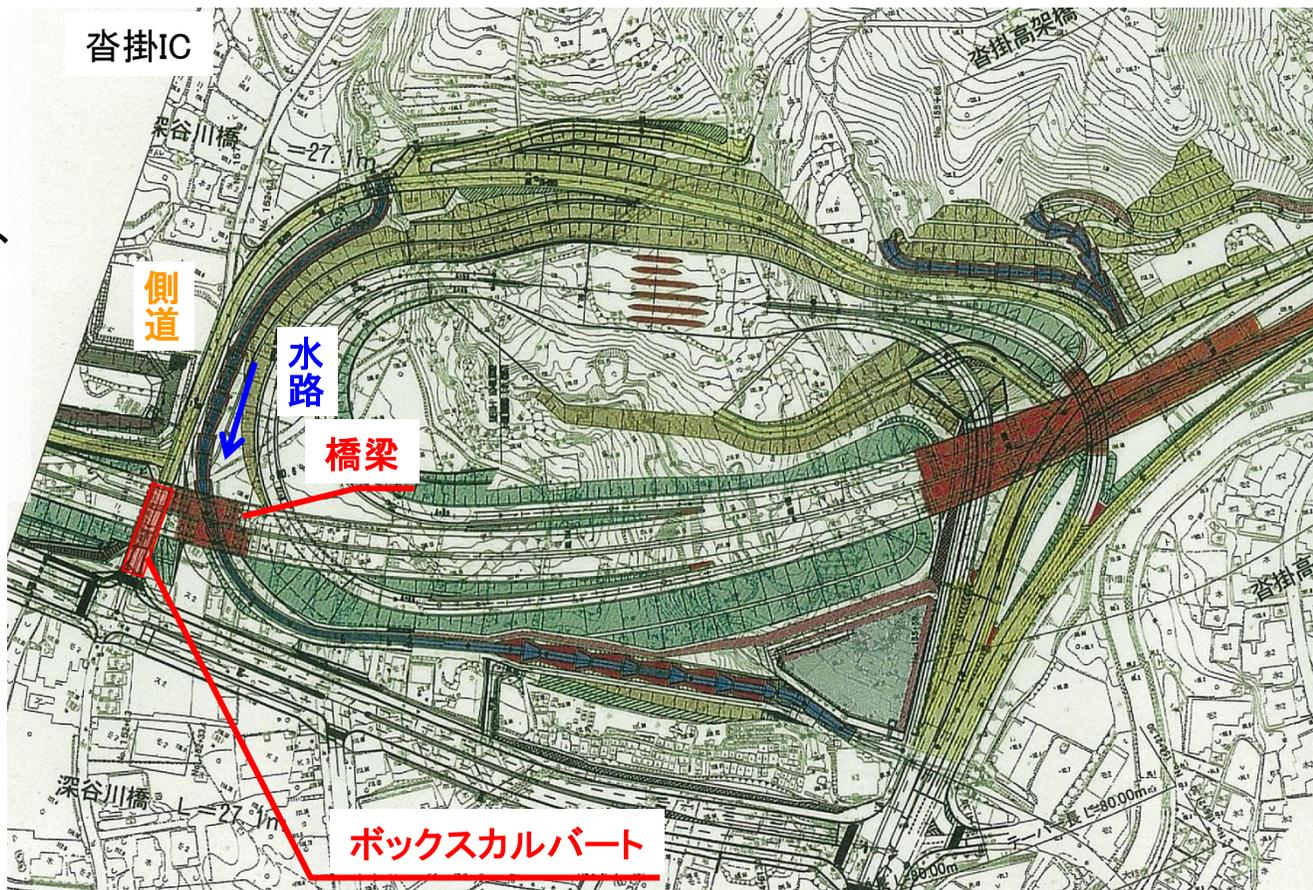


- ・京都縦貫自動車道(一般国道478号)は、京都府宮津市と京都市を結ぶ延長約100kmの自動車専用道路
- ・6つの道路(綾部宮津道路、丹波綾部道路、八木園部道路、亀岡道路、老ノ坂亀岡道路、京都第二外環状道路)から構成
- ・京都第二外環状道路 沓掛IC～大山崎JCT間の9.8kmは、H25.4.21に開通
- ・当該区間の開通により、一般国道1号・9号及び洛西・乙訓地区の通過交通が転換され、京都市内の渋滞緩和、生活道路への交通流入の減少に寄与
- ・京都府の南北軸が強化され、観光振興・企業進出・産業の活性化に寄与

深谷川橋付近の当初計画

◇国土交通省で道路基本設計を実施

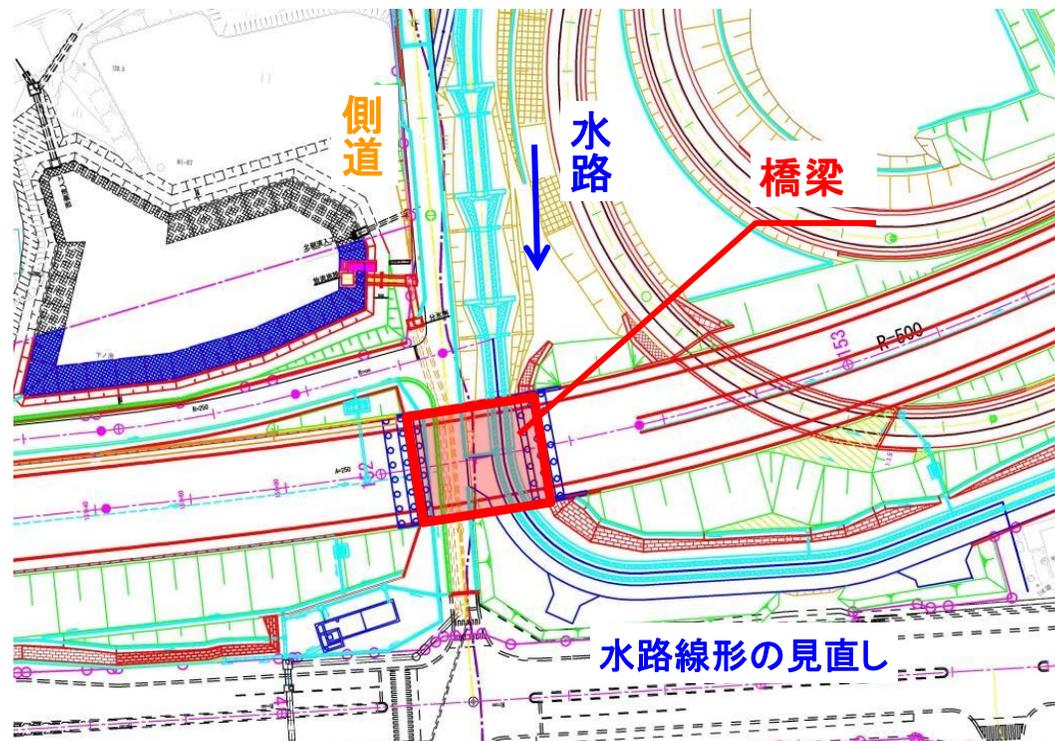
- ・インターチェンジ設置に伴う水路の付け替えを計画
- ・水路の上流部が砂防指定されており、砂防基準に満足した線形を確保
- ・道路部分をボックスカルバート、水路部分は橋梁で施工する計画
- ・一般国道事業と有料道路事業による事業方式(合併施行)のため、国土交通省で用地取得後、業務を引継(平成19年3月)



深谷川橋付近の道路構造について見直し検討

コスト削減を図るため、ボックスカルバートと橋梁を統合できないか検討

- ・水路線形を砂防基準を満たす形で側道に沿うように変更し、**側道と水路を同時に横過する橋梁**を検討
- ・水路屈曲部曲線半径を標準最小値とする必要があるが、側道と水路を同時に横過することで、**水路の維持管理が容易になることに着目**
- ・深谷川橋(上)延長: 22m→27m
- ・深谷川橋(下)延長: 23m→27m
- ・**ボックスカルバートの廃止**



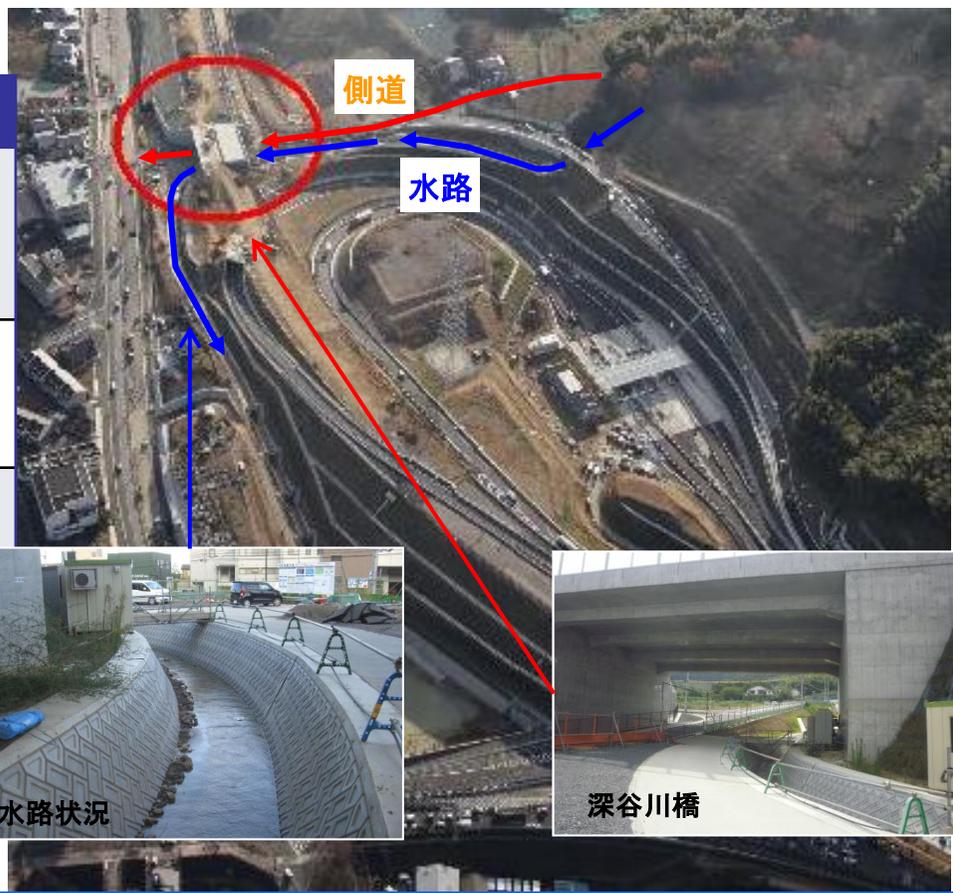
橋梁延長は長くなるが、ボックスカルバートの廃止によりコスト削減が可能

深谷川橋付近の道路構造見直しの課題に対する取組み

京都市との協議の実施

- ・国土交通省から事業引継後、詳細設計までの**短期間で計画内容を精査、代替案を立案し、協議を実施**
- ・道路及び水路を同時に横過することにより水路の維持管理の容易性を粘り強く説明
- ・**関連部署と速やかに協議を行い、5か月で了承を得る**

年月	経緯(協議・現場作業等)	協定・設計
平成14年11月 ～15年9月	京都市 水路構造関係協議 (設計者の国土交通省にて実施)	国土交通省が京都市と協議し設計 (基本設計レベル)
平成18年3月		協定締結 (会社・機構)
平成19年3月	国土交通省よりNEXCOへ業務引継	
平成19年9月	京都市 水路構造関係協議(構造変更協議)2回 了承	



関係機関との協議を実施し同意を得て、水路線形を見直し、ボックスカルバートを廃止したことは、**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》

関係機関との協議により水路線形を見直し、ボックスカルバートを廃止したことによる施工費を縮減

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