

運用指針

第2条①-イ

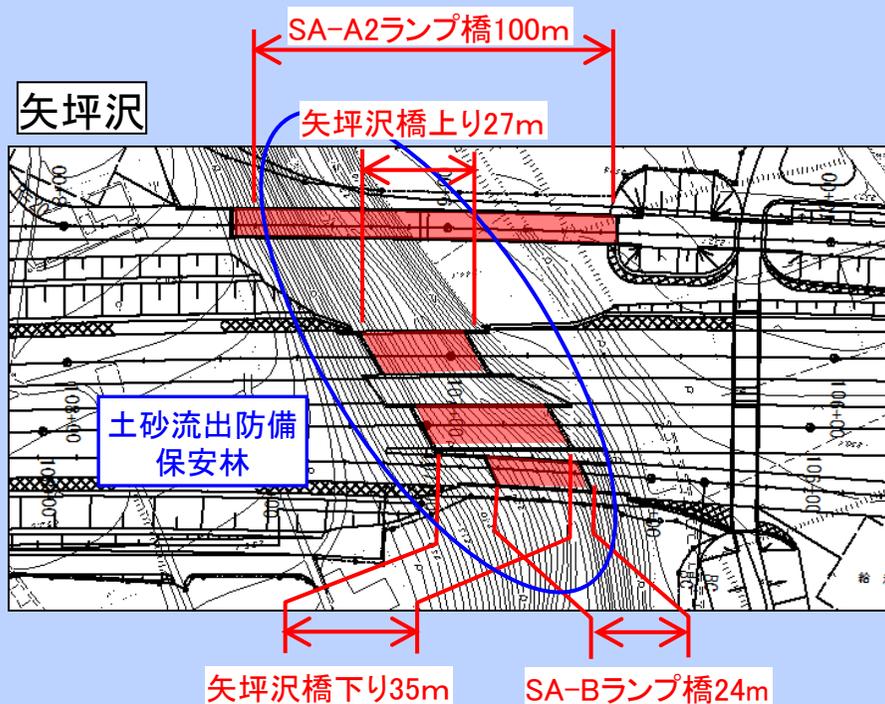
地権者、関係機関などへの提案及び協議

橋梁から盛土への変更【新東名高速道路】

(新東名高速道路 イセハラキタ 伊勢原北IC (仮称) ~ ハダノ 秦野IC (仮称))

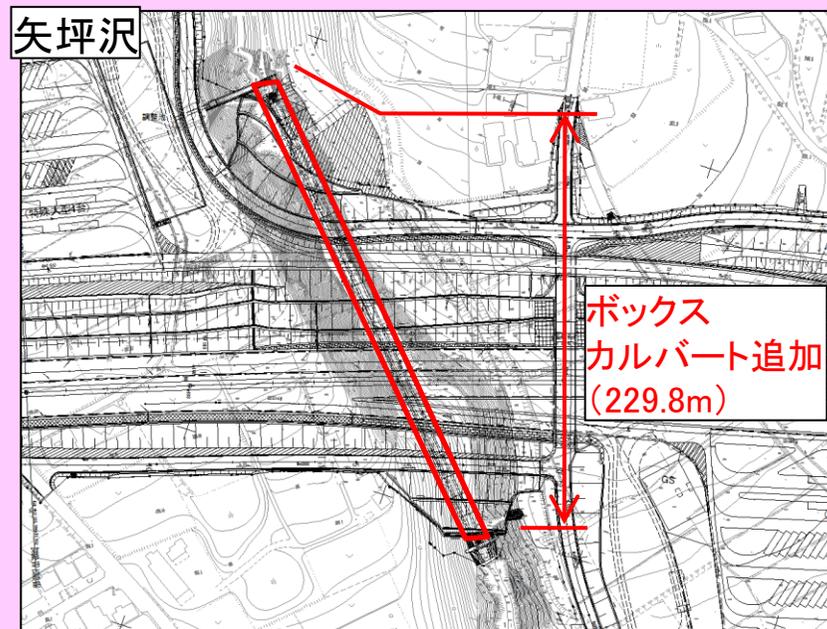
当初計画

- ・土砂流出防備のための保安林区域となっている矢坪沢、堀川の谷部と本線が交差
- ・都市計画策定時に保安林の解除範囲を必要最小限とするように求められたため、橋梁で計画



経営努力による変更

- ・当該保安林区域は盛土し整地することで土砂流出防備の機能が向上することに着目
- ・河川との交差は、ボックスカルバートを計画
- ・関係機関及び地元と協議を実施し、了解を得る



新東名高速道路 伊勢原北IC～秦野ICの路線概要

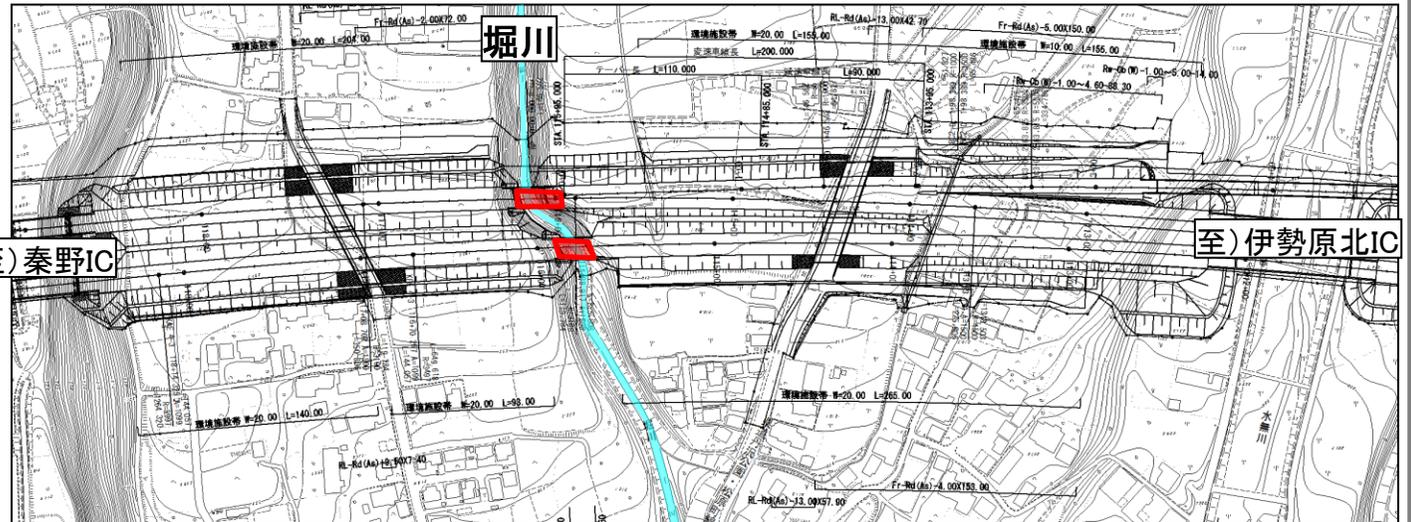
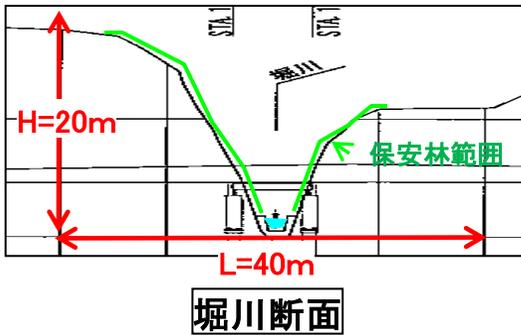
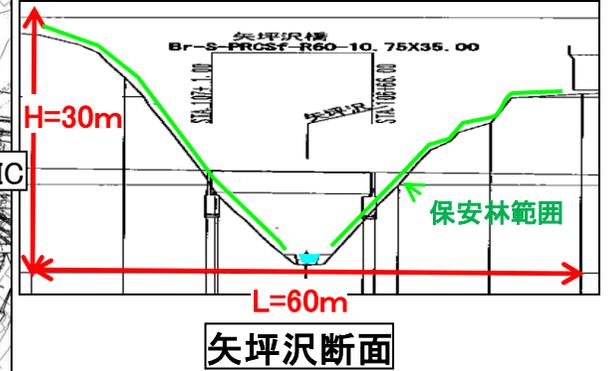
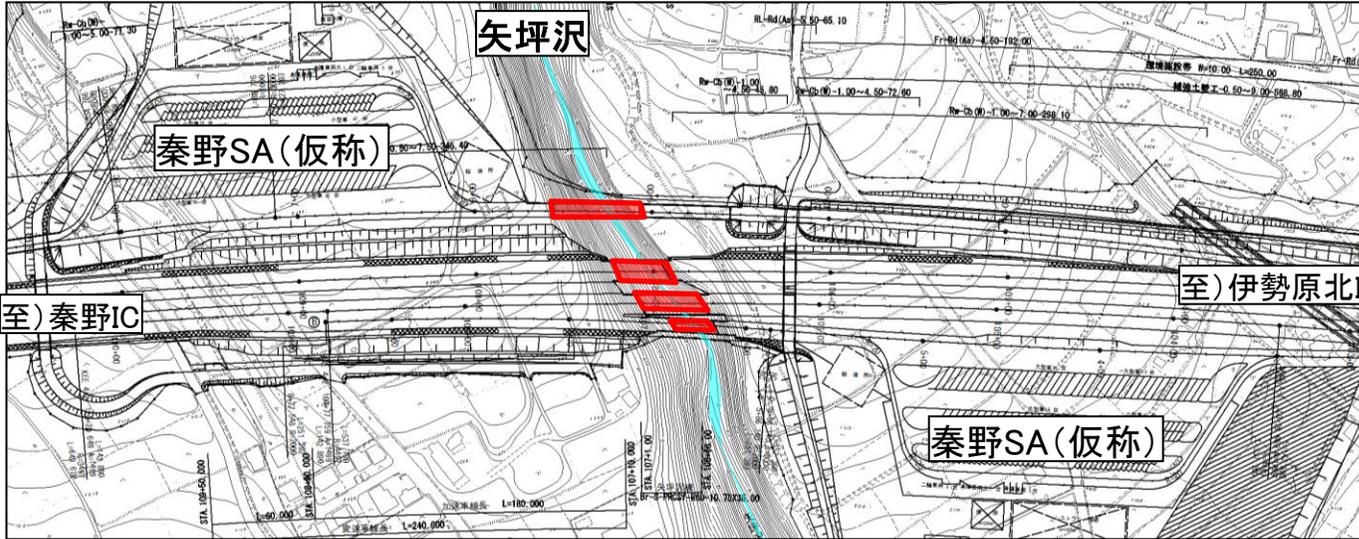


- ・新東名高速道路は、東京と名古屋を結ぶ延長約330kmの高規格幹線道路。
- ・わが国の大動脈である東名高速道路の抜本的な混雑解消や、ダブルネットワーク化による信頼性の向上、3大都市圏の連携強化として機能し、社会・経済活動の発展などに寄与する路線。
- ・伊勢原北IC～秦野IC(約12.8km)はH32年度開通に向けて用地取得の推進及び工事を順次発注中。

矢坪沢及び堀川の現地状況①

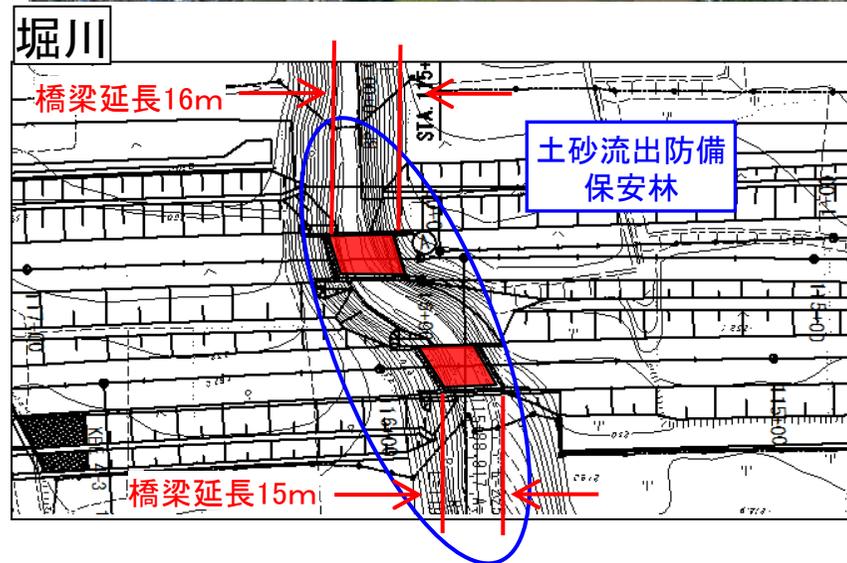
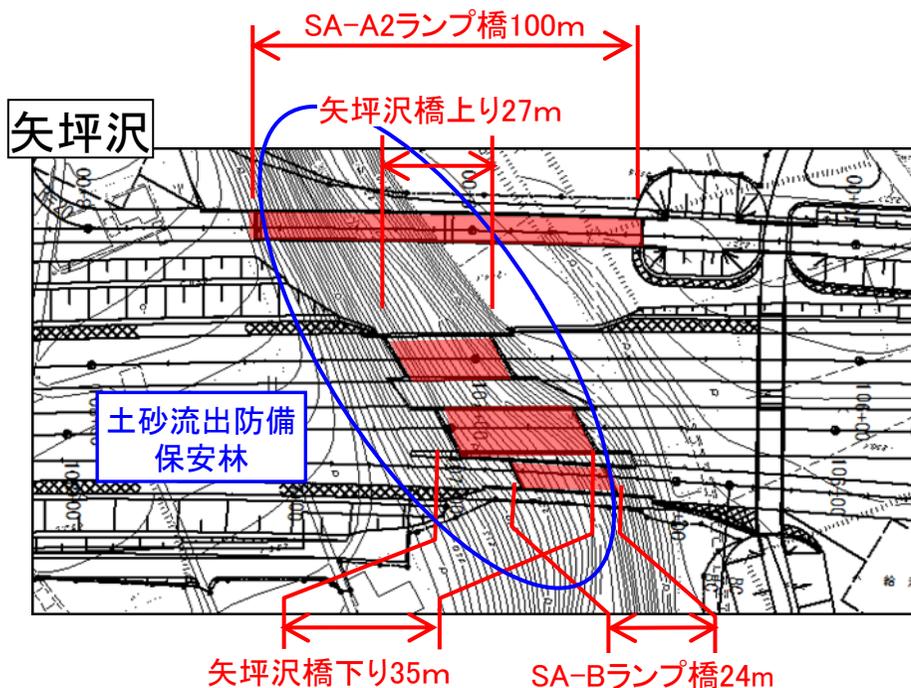
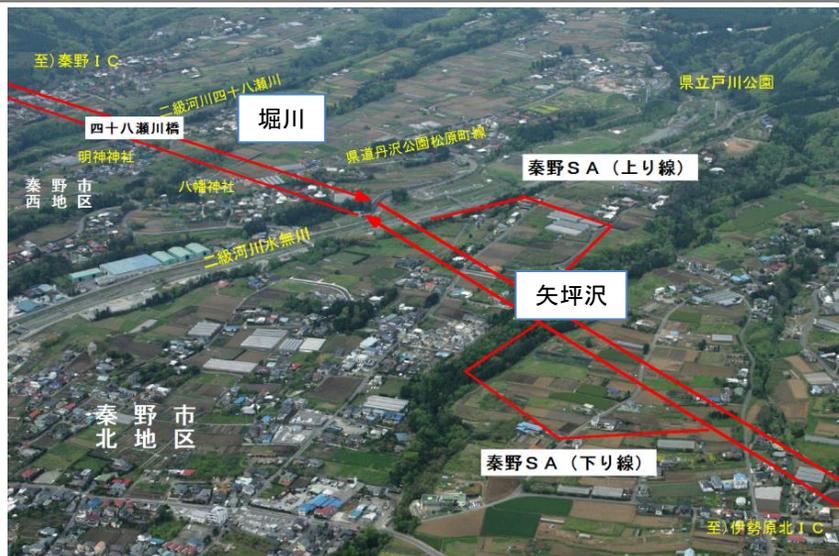


矢坪沢及び堀川の現地状況②



矢坪沢及び堀川の道路構造 当初計画

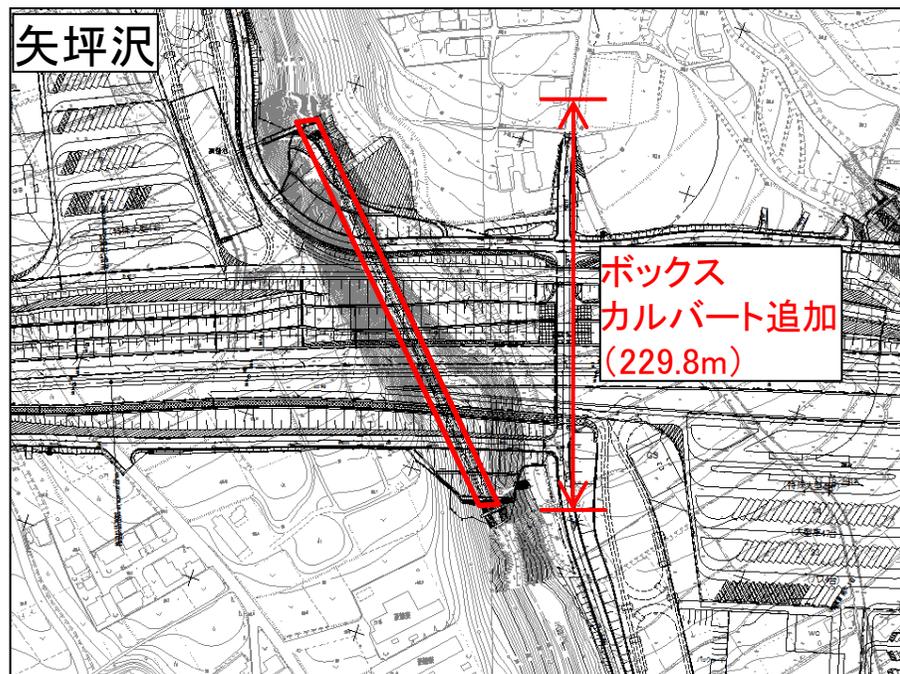
- ・矢坪沢、堀川ともに谷部が**土砂流出防備保安林に指定**されている
- ・都市計画策定時に**保安林の解除範囲を必要最小限**とするように求められたため、**橋梁で計画**



コスト縮減を図るため、橋梁区間の土工化を検討

- ・当該箇所の保安林は土砂流出防備保安林に位置付けられていたが、急峻な斜面を適切に**盛土し整地(のり面整備)**することで土砂流出防備の機能を維持できることに着目
- ・河川との交差部はボックスカルバートで計画

関係機関及び地元との協議を実施



道路構造見直しに対する取組み

河川管理者(秦野市)との協議

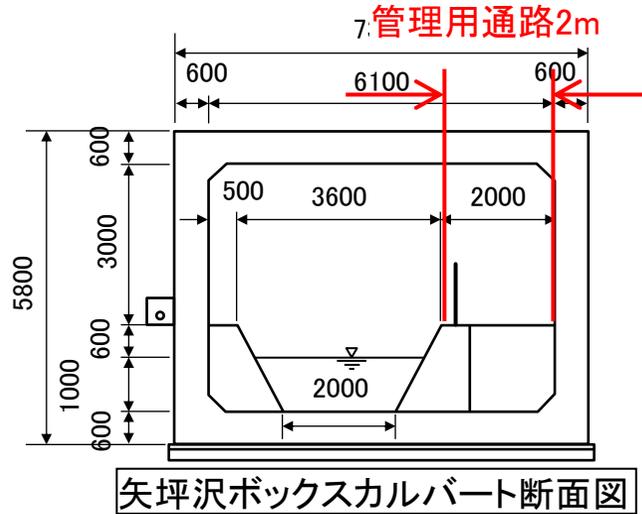
- ・落差工を有したボックスカルバートに**管理用通路を設置**することで、**維持管理が容易**となる点を説明し、了解を得る

保安林指定者(神奈川県)との協議

- ・盛土し、整地することで**土砂流出防備の機能が向上**することを説明し、了解を得る

地元との協議

- ・盛土構造について地域住民の了解を得る



矢坪沢ボックスカルバート断面図

【協議経緯】

年月	経緯(協議・現場作業等)	協定・設計
		道路概略設計、橋梁一般図作成
平成18年3月		協定締結(会社・機構)
平成18年9月～平成19年5月		設計協議用図面作成
平成19年1月～5月	河川管理者協議(秦野市)3回	
平成19年10月～平成20年12月	地元対策協議会説明28回(本線設計協議の中で実施)	
平成20年3月	保安林解除事前協議(神奈川県)1回	
平成21年2月	神奈川県森林審議会、道路設計に関する確認書締結	
平成23年8月～平成25年2月		道路詳細設計

関係機関及び地元と協議し同意を得て、橋梁構造を土工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、橋梁構造をボックスカルバートを有した土工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