

■協議案件の審議状況(H24.6.7現在)

内容の分類	内容	番号	委員会	路線名	協定区間	第12回委員会までの認定	協議相手	変更の概要	貢献度判定	①計画熟度	②会社の主体性	③協議困難度(相手・種類)	④追記事項(加点要素)		委員会での意見等	
													技術的工夫等	相手方のメリット		
本線構造物の変更	橋梁 ↓ 盛土	1	第13回	第二東海自動車道横浜名古屋線	伊勢原北IC～秦野IC	協議	・地元 ・道路管理者(市)	・地域分断を懸念する近隣住民と協議を行い、主要道路を分断せず盛土高さが高くない区間の道路構造を橋梁から土工へ見直した。	0.5	—	—	・橋梁から盛土への構造変更の地元協議			・橋と認識している上での構造変更であり、地元を説得するのは大変。	
		2	第14回	近畿自動車道名古屋神戸線	四日市JCT～四日市北JCT	協議	・地元	・圧迫感を懸念する近隣住民にイメージを視覚的に説明し、道路構造の一部を橋梁から土工へ見直した。	0.5	—	—	—			・特別難しいということもなく、易しいということもなく標準的。	
		3	第14回	中部横断自動車道	六郷IC～増穂IC	協議	・地元	・地元へ付替道路による機能復旧を協議し、鉄道の影響がない範囲まで土工構造に変更した。	0.5	—	—	—			・標準的。	
		4	第14回	中部横断自動車道	吉原JCT～富沢IC	協議	・地元	・地域分断や防災面を懸念する地元へ機能補償や環境面の影響を説明し、橋梁から土工へ道路構造を見直した。	0.5	—	—	—			・かなり頑張られたと思うが標準的。	
		5	第13回	常磐自動車道	常磐富岡IC～相馬IC	協議	・廃棄物施設協議者(県) ・地元	・廃棄物処分場廃止の目的が立たないため橋梁構造としていたが、将来のリスクを考慮した検討や事前協議により速やかに構造変更を実施した。	0.75	—	—	○前例のない協議	○安全性の工夫			・本体部分に廃棄物無しで処理した点に、 <b>安全性の工夫</b> 。 ・ <b>福島県では今まで例のない形質変更協議</b> であり、難しい配慮があった。
	盛土構造変更	6	第13回	常磐自動車道	常磐富岡IC～相馬IC	協議	・保安林管理者(県) ・地元	・土砂流出防備保安林を改変せずに擁壁で計画していたが、変更協議を行い沢部を嵩上げする構造とした。	0.75	—	—	○保安林の再協議			・保安林解除が不要な他の構造で事前協議しており、 <b>解除してもらうのは非常に困難</b> 。 ・ <b>一度協議したことを再度変更しており、難しい協議</b> 。	
		7	第13回	北海道縦貫自動車道函館名寄線	大沼IC～落部IC	協議	・河川管理者(町) ・漁協	・河川を改変しない擁壁で計画していたが、漁協関係者と協議を行い、汚水処理対策を含めた盛土構造とした。	0.75	—	—	○漁業関係者への再協議	○新技術の採用(やしの実繊維の浄化フィルター)			・ <b>一度協議を行ってからの変更</b> で、難しい。 ・ <b>漁業関連の難しい交渉と、浄化フィルターといった新しい技術も導入</b> 。
	橋梁延長短縮	8	第14回	常磐自動車道	常磐富岡IC～浪江IC	協議	・河川管理者(県) ・道路管理者(町)	・町道と河川管理用道路との重複について協議を行い、橋梁延長を短縮した。	0.25	—	—	×官官協議		・重複管理による管理費の縮減。		・ <b>官庁との協議であり、道路利用者から見れば、協議の難しさを理解しにくい</b> 。 ・コストの縮減等のメリットを粘り強く説明し、重複管理の同意を得た。
	橋梁形式変更	9	第13回	第二東海自動車道横浜名古屋線	引佐JCT～豊田東IC	協議	・道路管理者(県)	・道路管理者等と協議を行い、県道を切り回すことにより橋梁形式を変更した。	0.25	×当初計画の熟度	—	・県道切り回しの協議 ×官官協議			・ <b>当初の計画に検討の余地があったのでは</b> 。 ・ <b>官官協議</b> は一般の利用者から見れば行って <b>当然の面</b> もある。	
	貯水池内橋脚設置	10	第14回	近畿自動車道名古屋神戸線	四日市JCT～四日市北JCT	協議	・貯水池管理者(県)	・基本的に承諾していない橋脚設置について協議を行い、橋梁構造を見直した。	0.5	—	—	—			・標準的。	
	トンネル坑口位置	11	第14回	第二東海自動車道横浜名古屋線	御殿場JCT～長泉沼津IC	協議	・民間施設	・民間施設に対し、トンネル坑口が近くなっても景観や騒音が変わらないことを説明し、トンネル坑口の構造を見直した。	0.5	—	—	・長時間費やした協議			・努力があったと想定するが、標準レベル。 ・協議に長期間費やすなど難航した案件では、期間的なものも会社の努力である。	
	中分構造の見直し	12	第10回	近畿自動車道名古屋神戸線	甲賀土山IC～草津田上IC	協議	・交通管理者(警察)	・交通管理者と協議を行い、中分構造を防護柵から築堤盛土へ見直した。	不認定	—	—	・交通管理者との協議 ×官官協議 ×困難度が低い協議			・ <b>協議相手が、地元住民と公的機関とでは協議した努力に差がある</b> 。 ・交通管理者との協議は、非常に大変であることは理解する。 ・現場を見てから判断するとの協議経緯であったことは、 <b>特段の努力として認めがたい</b> 。	
	横断変構造物の	カルバートボックスの廃止(統合)	13	第13回	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	海老名IC～相模原IC	協議	・地元 ・道路管理者(市)	・地元および関係機関と協議し、人道BOXを廃止して近隣のBOXと統合した。	0.5	—	—	—	・安全性の提案(社会的貢献)		・地元の方が相手ということ、特別というわけではないが、安全性などの提案があったことを評価しては。 ・単に費用が安くなったとかよりも安全性の観点から地元を説得したことは、社会貢献度が高いという感じはする。

■協議案件の審議状況(H24.6.7現在)

内容の分類	内容	番号	委員会	路線名	協定区間	第12回委員会までの認定	協議相手	変更の概要	貢献度判定	①計画熟度	②会社の主体性	③協議困難度(相手・種類)	④追記事項(加要素)		委員会での意見等
													技術的工夫等	相手方のメリット	
横断構造物の変更	カルバートボックスの廃止	14	第13回	常磐自動車道	山元IC～亘理IC	協議	・地元 ・道路管理者(県・町)	・地元および関係機関と協議し、側道設置によりカルバートボックス(農業排水路含む)を統合した。	0.5	—	×外的要因	—	○クリティカルの回避の工夫		・結果として外的要因で迂回せざるを得なかったのであれば、 <b>自発的かどうか</b> が厳しくなる。 ・ <b>クリティカルの回避のために工夫された</b> と理解でき、普通の外的要因とは違うと思う。
		15	第13回	一般国道16号(横浜横須賀道路)	佐原IC～馬堀海岸IC	協議	・地元 ・道路管理者(市)	・カルバートボックスを側道と一体となる付替歩道整備により廃止した。	0.5	—	—	—	・車道ではなく歩道で代替する発想		・地元の方と交渉している上に、車道ではなく歩道で代替する発想という創意工夫もある。 ・努力はあるがあまり工夫されているとは思えないため、通常の難易度ではないか。
		16	第14回	第一東海自動車道	海老名JCT～海老名IC	協議	・公園管理者(市)	・料金所へのアクセス道路を市道経由から運動公園道路経由に変更した。	0.5	—	—	—			・標準的。
	カルバートパイプの廃止	17	第9回	北関東自動車道	太田桐生IC～足利IC	協議	・地権者 ・水利組合	・地元と協議し、水田から畑に転作された農地と農業用水路とを繋ぐパイプカルバートを廃止した。	不認定	—	×外的要因	・地権者との協議 ×当然の協議			・土地利用が変わったことによる <b>構造検討は当然のことであり、会社の努力とは認められない。</b> ・地権者の方と大変苦勞されて交渉されたんだと思うが、これぐらいのことはやはりお願いしたい。 ・協定時の計画に対して、縮減したのであれば会社の努力として認めても良いのでは。
		18	第13回	中部横断自動車道	六郷IC～増穂IC	協議	・地元	・軟弱地盤のため近傍が橋梁になるため、地元と協議しパイプカルバートから用水路へ変更した。	0.25	—	×外的要因	—	・懇切丁寧な説明		・ <b>現地要因</b> で橋梁になれば、開水路で回すのも検討するのでは。 ・農業従事者へ懇切丁寧に説明して了解を得たところが会社の努力。
	跨道橋の廃止	19	第14回	第二東海自動車道横浜名古屋線	長泉沼津IC～引佐JCT	協議	・管理者(県)	・育種場の機能復旧として跨高速道路橋で協議していたものを、取付道路に変更した。	0.5	—	—	○育種場という特殊な協議 ×官官協議			・ <b>育種場という特殊な箇所</b> で <b>官庁との協議</b> ではあるが、 <b>調整が難しかった</b> と思われる。
環境対策施設の変更	遮音壁構造	20	第13回	近畿自動車道名古屋神戸線	亀山JCT～甲賀土山IC	協議	・地元	・覚書まで結んだ遮音壁高さを、設計条件の変更より、環境保全目標を守ったまま高さを変更した。	0.5	—	×外的要因	○環境対策の再協議			・ <b>環境基準以上のものを求めた地域に、一旦説得して覚書を結び、それをまた下げたという2段階の苦勞があった。</b> ・外的要因によるもので、協議をせざるを得ない状況であり、 <b>自発的とは言えない。</b> ・ <b>地元の協議がどのくらい厳しいかにもより、極めて厳しいのであれば高く評価してもよい。</b>
		21	第14回	近畿自動車道名古屋神戸線	甲賀土山IC～草津田上IC	協議	・地元	・覚書まで結んだ遮音壁高さを、設計条件の変更より、環境保全目標を守ったまま高さを変更した。	0.5	—	×外的要因	○環境対策の再協議			・交通量減という <b>外的要因</b> がきっかけだが、 <b>地元相手の難しい協議</b> であり、類似案件と同様の整理でよいのでは。
その他	案内標識の合併化	22	第7回	中部横断自動車道	増穂IC～南アルプスIC	協議	・道路管理者(国・県・町)	・道路管理者と協議を行い、単独標識から既設市街地案内標識との合併とした。	不認定	×当初計画の熟度	—	×官官協議 ×当然の協議			・ <b>当初計画にいくらかでも工夫の余地がある気がする。</b> ・協議をまためたことについては敬意を表する。 ・現場での努力されたことは十分に理解できる。 ・既設の標識柱を有効活用することは、 <b>通常の協議の範囲ではないか。</b> ・案内標識は本来ドライバーの目線から見て何が一番良いかを考えるべきであり、 <b>合併化はそのための通常業務の範囲と考えられる</b> のでは。 ・単独柱を原則としながらも、合併化されているという実態があるならば標準的な工法といえるのではないか。 ・今回の努力を認めることで、会社の経営面あるいは道路管理者としてどれだけコスト縮減ができるかという精神を持ち続ける後押しになるならば、積極的に認めても良いのでは。

■協議案件の審議状況(H24.6.7現在)

内容の分類	内容	番号	委員会	路線名	協定区間	第12回委員会までの認定	協議相手	変更の概要	貢献度判定	①計画熟度	②会社の主体性	③協議困難度(相手・種類)	④追記事項(加点要素)		委員会での意見等
													技術的工夫等	相手方のメリット	
その他	仮設プラントの設置位置の見直し	23	第10回	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	鶴ヶ島JCT～川島IC	協議	・道路管理者(国)	・国土交通省と協議を行い、舗装合材仮設プラントの設置位置を変更した。	不認定	—	—	× 共同事業者との協議(当然の協議)	・厳しい工程管理		・通常の施工計画、工程計画の範囲をそれほど大きく上回るほどでもない。 ・ <b>仮設ヤードの品質管理はごく当たり前のことでは。共同事業の相手方と協議するのはある意味当然のことであり、助成に該当するかどうかは疑問である。</b> ・非常に厳しい工程管理の中で仮設プラントを変更したことは、特段の努力として評価すべき。
	転石処理方法	24	第13回	第二東海自動車道横浜名古屋線	長泉沼津IC～引佐JCT	創意工夫	・民間会社	・小割する転石を、地権者の了解を得てそのまま敷均した。	0.25	—	—	× 民間会社1社との交渉のみ ・転石捨場地権者との協議			・技術的な創意工夫は見受けられないと感じたのと、協議努力も <b>民間会社1社と交渉されただけでは。</b> ・相手の考え次第でもあり、協議案件ではないか。 ・小割しないで大きいものが捨てられる場所を見つけたことが、会社の努力では。
	土石流対策先行施工	25	第13回	北関東自動車道	笠間西IC～友部IC	協議	・治山事業者(県)	・県では優先順位の低いトンネル坑口の土石流対策事業を、協議により高速道路事業と同時施工となるようにした。	0.5	—	—	× 官官協議	○ 県の費用の削減		・ <b>官官協議</b> であり、一般市民から見たら当たり前という感覚。 ・ <b>県の費用も節約</b> になっており、評価を上げるべき。
	IC形状	26	第14回	中部横断自動車道	六郷IC～増穂IC	協議	・道路管理者(県・町)	・六郷ICの形式を平面Y型から、県・町のアクセス道路計画を変更することでダイヤモンド型に変更した。	0.5	—	—	○ IC構造の変更 × 官官協議			・ <b>官庁との協議</b> ではあるが、 <b>インターチェンジの構造変更の調整は大変な努力</b> だったと思われる。
	休憩施設形状	27	第14回	中部横断自動車道	六郷IC～増穂IC	協議	・開発整備者(国・県)	・増穂PAを道の駅、河川防災ステーションを複合した施設に一体化し、お手洗いを共用とした。	0.5	× 当初計画の熟度	○ 会社の積極性	—	・道の駅とPAの一体化	・地域振興に繋がる良い事業	・ <b>地域振興につながる良い事業だが、当初計画の計画熟度はそれほど高くなかったのでは。</b> ・ <b>道の駅とPAの一体化によるコスト削減</b> をはかれるように、 <b>会社から町に積極的に働きかけた部分を評価</b> できる。
	建設発生土の受入れ	28	第9回	北関東自動車道	真岡IC～桜川筑西IC	協議	・公共工事発注機関(県)	・関係機関と協議し、盛土材を購入材から建設発生土へ変更した。	不認定	—	—	× 当然の協議			・本案件は、 <b>発注者として当然しなければならないことではないか。</b> ・協定時の計画に対して、縮減したのであれば会社の努力として認めても良いのでは。 ・環境面から考えると、この現場発生土の利用を加速させることに繋がるので助成を行っても良いのでは。
	土砂運搬先及び運搬経路の見直し	29	第10回	中央自動車道西宮線	飯田南IC	協議	・地元 ・道路管理者(国)	・地元および関係機関との協議し、掘削残土の運搬距離を短縮した。	不認定	—	× 外的要因	× 当然の協議	・地元とのパイプ作り		・主体的な努力ではなく、 <b>側方支援的(国の判断によるもの)である。</b> ・ <b>地元や自治体等と協力して土捨場を確保するのは当然のことである。</b> ・町づくり委員会のようなものを作り、地元とパイプを持つことで、国の用地買収の後方支援を行った。
	残土処理場見直し	30	第15回	山陽自動車道	高屋JCT	—	・道路管理者(国)	・国事業区間はビオトープ計画があり盛土場として調整できなかったものを、協議により盛土場に変更した。	0.25	—	× 外的要因	× 官官協議	・盛土後の自然保護対策の提案		・ビオトープ計画を整備項目から外したのは国交省であり、 <b>会社が自発的に行った結果だとは考えにくい。</b> ・会社の提案により整備項目から外れたかどうかの客観的な証明はできないが、総合的に判断してこのような結果になったと推察している。 ・会社の方から交渉し努力したのだと思うが、 <b>官庁との協議</b> であり道路利用者から見れば <b>協議の難しさを理解しにくい面</b> もある。
作業ヤード構造変更	31	第15回	山陽自動車道	尾道JCT	—	・地権者 ・耕作者	・ランプ橋施工の作業ヤードを鋼製構台から、耕作者と協議し借地期間短縮検討により盛土構造に変更した。	0.5	—	—	・農家との交渉	・上部工架設順序の工夫		・農家との方との交渉も大変だったと思う。 ・工夫もなかなかのものではないかと思う。	