

# **第 21 回 高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会**

## **議事概要**

1. 日 時 平成26年4月4日(金) 15:00～17:00
2. 場 所 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 会議室
3. 出席者 <<委員>> 宮本委員長、市川委員、小澤委員、北橋委員、見波委員、山内委員
4. 議事概要

高速道路会社より認定申請を受けている12議題の経営努力要件適合性について審議を行った。

### 議 事

#### [審議事項]

- [議題 1] 横断構造物(パイプカルバート)設置の取止め
- [議題 2] 横断構造物の形式変更(ボックスカルバートからパイプカルバート)
- [議題 3] 横断構造物(ボックスカルバート)の内空断面の縮小
- [議題 4] 橋梁形式の変更(5径間から4径間)
- [議題 5] 橋梁から盛土への変更【新東名高速道路】
- [議題 6] 隣接地への盛土の実施
- [議題 7] 橋梁から盛土への変更【舞鶴若狭自動車道】
- [議題 8] 橋長の短縮
- [議題 9] 上部工架設工法の変更(送出し架設からトラッククレーンベント架設)
- [議題10] トンネル非常用設備の配水管分岐継手部の改良
- [議題11] 受注者からの技術提案による橋梁形式の変更
- [議題12] 道央自動車道(大沼公園 IC～落部 IC)の早期供用

#### [報告事項]

これまでの審議状況と今後の予定

#### 審議事項について

●議題1について、運用指針に定める経営努力要件に適合すると判断し、会社の貢献度( $\alpha$ )を 0.25 と決定した。

主な意見は以下のとおり。

・過去の類似事例は、外的要因に起因して計画を変更したため不認定となったが、本件は協議の努力もあり、認定することでよいのではないかと。(委員)

●議題2について、運用指針に定める経営努力要件に適合すると判断し、会社の貢献度( $\alpha$ )を 0.5 と決定した。

主な意見は以下のとおり。

・過去の横断構造物を形式変更した案件と同等の努力ではないか。(委員)

●議題3について、運用指針に定める経営努力要件に適合すると判断し、会社の貢献度( $\alpha$ )を 0.5 と決定した。

主な意見は以下のとおり。

・水に関する協議であり、大変だったのではないか。(委員)

・点検の容易性から露出配管とするように要望を受けたとあるが、用水路は埋設されているものも多く、点検のために露出配管の要望があったというところは疑問がある。(委員)

→埋設してしまうと漏水箇所が容易に見つけられないということもあり、露出配管とするように要望を受けていた。それに対して、制水弁のところから、人やカメラによる点検もできるということを粘り強く説明し、了解を得た。(会社補足説明)

●議題4について、運用指針に定める経営努力要件に適合すると判断し、会社の貢献度( $\alpha$ )を 0.75 と決定した。

主な意見は以下のとおり。

・沿道の方からすれば、交差県道の勾配がきつくなりメリットがないため、協議はかなり大変だったのではないか。(委員)

●議題5について、運用指針に定める経営努力要件に適合すると判断し、会社の貢献度( $\alpha$ )を 0.75 と決定した。

主な意見は以下のとおり。

・協議で特に難航したところはあるか。(委員)

→保安林解除は地元との合意が前提となるが、地元の方からは道路構造を何故変えるのかという意見もあり、地元対策協議会と協議、説明を重ねることで事前に合意形成できていたということが、神奈川県との保安林解除の協議がスムーズに進んだ要因と考えている。(会社補足説明)

・土砂流出防止機能としては、盛土してボックスカルバートとした方が安全性が向上したのではないか。(委員)

・盛土するための土は、近くにあったのか。(委員)

→この区間は全体として土が余っており、その意味でも盛土にすることでメリットがあった。(会社補足説明)

●議題6について、運用指針に定める経営努力要件に適合すると判断し、会社の貢献度( $\alpha$ )を 0.5 と決定した。

主な意見は以下のとおり。

・過去の土地の利便性が向上し、耕作地も良好な状態とした案件と同等の努力と思う。(委員)

●議題7について、運用指針に定める経営努力要件に適合すると判断し、会社の貢献度( $\alpha$ )を 0.5 と決定し

た。

主な意見は以下のとおり。

- ・砂防事業の計画がある中で、同時に施工するという事は珍しいことなのか。(委員)
- 同じ場所で何回も工事するより、一度にやる方が地域にとっても良く、施工費もトータルで安くなる。しかし、行政は予算の制約があって、それをどう工面するかが一番の課題である。また、砂防事業も優先順位を持って計画的に行っており、それを変えるということは、その地域だけでなく、全体の順位を変えることになるため、どこまでできるかは条件次第であると思われる。(機構)
- ・過去の類似事例と比較して、同等ではないか。(委員)

●議題8について、運用指針に定める経営努力要件に適合すると判断し、会社の貢献度( $\alpha$ )を 0.25 と決定した。

主な意見は以下のとおり。

- ・地元の反対を受けたということもなく、協議相手が行政ということもあり、会社の貢献度は低いのではないか。(委員)

●議題9について、運用指針に定める経営努力要件に適合すると判断し、会社の貢献度( $\alpha$ )を 0.25 と決定した。

主な意見は以下のとおり。

- ・小型ベントを検討し、採用したということは、受注者、高速道路会社の現場担当の方は安全管理などの面から苦勞されたと思うが、道路管理者との協議であり、当然の協議ではないか。(委員)
- ・通行止めの時間を短縮し、更にコストを縮減したことは良いと思うが、道路管理者との協議については、お互いメリットのある内容であり、会社の貢献度は低いのではないか。(委員)

●議題10について、運用指針に定める経営努力要件に適合すると判断した。

主な意見は以下のとおり。

- ・ダクタイル鋳鉄管からポリエチレン管に変更したことは、コスト縮減が一番の動機であったのか。(委員)
- コスト縮減が一番の動機であったが、ダクタイル鋳鉄管に比べポリエチレン管はサビに強い特性もあり、管理上の課題解決に寄与すると考えている。(会社補足説明)

●議題11について、運用指針に定める経営努力要件に適合すると判断した。

主な意見は以下のとおり。

- ・縮減額がわずかであり、新しい形式を採用することは、何がメリットだったのか。(委員)
- バタフライウェブによって上部工を軽量化することを下部工施工時から計画できれば、下部工をもう少し小さくできたが、今回は上部工のみの対応となったため、縮減額が小さくなった。縮減額はわずかだが、会社としては下床板構造の共有特許も取得して工事を進めたということもあり、会社努力として申請させていただいたものである。(会社補足説明)
- ・本件は上部工と下部工を一体で発注していれば、下部工の施工費も縮減できたと思われる。このような案件は発注方法も検討されたい。(委員)

- 議題12については、次回以降の委員会において再度審議する。
- ・一つの協定区間において IC 間毎に供用日が異なる場合に、適正な費用の縮減額の算定方法を事務局で検討を進めた上で審議する。

以 上