

■第27回委員会の早期供用案件

番号	委員会	路線名	協定区間	短縮日数	工程短縮の概要	貢献度判定	① 全体工程 マネジメント	② 技術的工夫 施工方法の工夫 汎用性	③ 協議困難度 (相手・種類)	委員会での意見等
1	第27回	常磐自動車道	常磐富岡IC～相馬IC	26日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・常磐道建設従事者用にスクリーニング施設を整備し、尚且つ、作業員の宿泊場所を確保・砕石安定供給のため、遠方から調達、確保</li> <li>・生コンクリート打設の雨天施工中止を回避すべく仮設屋根を設置</li> </ul>		作業員および資材の安定的な確保	悪天候でも確実に床版コンクリート打設が可能になるよう仮設屋根を整備		
2	第27回	常磐自動車道	相馬IC～新地IC	115日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時効取得提訴により占有者と登記名義人の和解が成立し、占有者との任意契約が成立</li> <li>・路肩部の舗装構造の変更(CSb(U)→ABa)、注意喚起舗装の合理化施工の採用、及び遠方調達による舗装用骨材の安定確保</li> </ul>		土地占有者と登記名義人との調整を行い、収用予定案件を任意で契約	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路肩部の舗装構造の変更</li> <li>・注意喚起舗装の合理化施工の採用</li> </ul>		
3	第27回	常磐自動車道	相馬IC～新地IC	115日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・調査実施期間の延長及び調査員の増員による促進について、関係機関と協議し、了解を得る</li> <li>・路肩部の舗装構造の変更(CSb(U)→ABa)、注意喚起舗装の合理化施工の採用、及び遠方調達による舗装用骨材の安定確保</li> </ul>		福島県、宮城県と協議調整を行い、埋文調査員の増員を協議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路肩部の舗装構造の変更</li> <li>・注意喚起舗装の合理化施工の採用</li> </ul>		

■早期供用案件の審議状況(H28.7末)

番号	委員会	路線名	協定区間	短縮日数	概算縮減額(百万円)	工程短縮の概要	貢献度判定	① 全体工程マネジメント	② 技術的工夫 施工方法の工夫 汎用性	③ 協議困難度 (相手・種類)	委員会での意見等
1	第15回	新名神高速道路	亀山JCT～甲賀土山IC	402	40	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地収用法による用地取得を予定していたが、粘り強い交渉の結果、任意により用地取得し工程を短縮できた。</li> <li>橋梁の張出し架設ワーゲンを転用から同時施工することで工程を短縮できた。</li> <li>舗装、施設工事において施工パーティー数の増、作業時間の延長等により工程を短縮できた。</li> </ul>	0.75	○複数のクリティカルにおける工程短縮	○架設ワーゲンの同時施工 ○舗装、施設工事での施工パーティー数の増及び作業時間の延長	・収用案件の早期任意解決	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地収用法の事業認定手続きを進めながら、任意解決のために地元と交渉した部分に努力が見られる。</li> <li>用地取得後の工程短縮に、早期供用に向けた全体マネジメントの努力が見られる。</li> </ul>
2	第15回	新名神高速道路	甲賀土山IC～草津田上IC	402	341	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地収用法による用地取得を予定していたが、粘り強い交渉の結果、任意により用地取得し工程を短縮できた。</li> <li>大津ジャンクションにおいて、橋梁工事の型枠、張出し架設ワーゲンの同時施工、土運搬に大型機械(25tダンプ)を採用することで工程を短縮できた。</li> </ul>	0.75	○複数のクリティカルにおける工程短縮		・収用案件の早期任意解決	<ul style="list-style-type: none"> <li>工程上のクリティカルである用地の任意解決を契機として、早期供用にに向けた全体マネジメントを行い、一度に橋脚を立てるなど工程短縮のため施工方法の工夫が見られる。</li> </ul>
3	第15回	館山自動車道	君津IC～富津中央IC	88	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>埋蔵文化財発掘調査のパーティー数を増やし工程を短縮できた。</li> <li>君津ICランプ切替工事の交通規制方法について関係機関と協議の上、工程を短縮できた。</li> <li>舗装、施設工事において、作業時間の延長等により工程を短縮できた。</li> </ul>	0.75	○収用後の土工・舗装工事の工程短縮		<ul style="list-style-type: none"> <li>千葉県収用委員会が再開して初めての案件</li> <li>埋蔵文化財調査の工程短縮協議</li> <li>関係機関との昼夜連続規制の協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>パーティー数を増やして埋文調査を行い工程短縮に努めている。</li> <li>千葉県の収用委員会が再開して初めての案件で、厳しい当初工程からさらに工夫し短縮されている。</li> </ul>
4	第15回	中部横断自動車道	増穂IC～南アルプスIC	105	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋梁部の舗装工事を早期に着手できるよう関係機関と協議し工程を短縮できた。</li> <li>投物防止柵を設置するために並走する国道の交通規制が必要であったが、作業機械を工夫したことで国道の交通規制が回避でき工程を短縮できた。</li> </ul>	0.75			<ul style="list-style-type: none"> <li>官官協議</li> <li>合併施行における引渡し前工事着手の協議(前例無し)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国交省委託工事との工程調整であり、道路利用者から見れば協議の難しさを理解しにくい面がある。</li> <li>引渡し前に着手時期を前倒しすることは異例である。</li> <li>この事例をきっかけに同様の工事では、可能な範囲で同様の調整に努めてほしい。</li> </ul>
5	第15回	東海環状自動車道	五斗峠PA	105	0.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>近隣の病院(精神科、知的障害者更生施設)から環境保全等の要望が強く、協議の難航が予想されたが、環境保全や患者に対する安全対策等に配慮した施工計画を、粘り強く交渉を重ねたことから早期着手が可能となり工程を短縮できた。</li> </ul>	0.5			<ul style="list-style-type: none"> <li>環境保全等の要望が強い病院との協議</li> <li>周到な準備による戦略的協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国交省の苦勞した事例を見ながら、事前に根回しするなど作戦をたてて協議を行ったというところが会社の努力。</li> </ul>
6	第15回	磐越自動車道	郡山東IC～船引三春IC	380	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR線上空作業の安全管理監督はJRが行うところを、本線上部構造(波型鋼板ウェブ箱桁橋)の特殊性を説明し、会社の自主安全管理の了解を得て、工程を短縮できた。</li> <li>上部構造の形式変更により、既設アーチアバットを取り壊さず有効活用したことで、工程を短縮できた。</li> <li>張出しブロックの延長や柱頭部の合理的な施工により工程を短縮できた。</li> </ul>	0.75	○工程短縮のための、様々な検討(設計変更や技術的な工夫)	<ul style="list-style-type: none"> <li>上部工構造の変更による既設アーチアバットの有効活用</li> <li>○鉄道交差部での十分な安全対策による自主施工</li> <li>○張出しブロックの延長や柱頭の合理的な施工による上部工施工</li> </ul>	○鉄道交差部の協議	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道上空の安全管理監督を会社が自主施工できたのは、様々な工夫をした結果だと思う。</li> <li>設計の見直し、技術的な工夫も含めて様々な検討をし、早期供用に相当寄与している。高めの評価で良いと思う。</li> </ul>
7	第15回	常磐自動車道	山元IC～巨理IC	380	20	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該カルバートボックス付近に土地収用案件があり、かつ脆弱地盤であることから、工程のクリティカルであったことから、関係機関との協議を行い、カルバートボックスを廃止できたことで、構造物の施工および載荷盛土、盛土撤去が不要となり、工程を短縮できた。</li> </ul>	0.5	・クリティカルの回避		・収用案件の早期任意解決	<ul style="list-style-type: none"> <li>工程上のクリティカルになっているカルバートボックス部をうまく回避した。</li> <li>過去に「協議案件」で認定しており、評価(0.5)は同等で良いのではないかと。</li> </ul>
8	第17回	北関東自動車道	真岡IC～桜川筑西IC	345	92	<ul style="list-style-type: none"> <li>河川管理者との協議し、河川域内作業ヤード確保することにより、桁架設と架設ベントの設置を平行して実施し、2濁水期での施工予定を1濁水期に短縮できた。</li> <li>県道を切り回して施工する計画を、門型支保工の採用により県道の切り回しを回避し、工程を短縮できた。</li> </ul>	0.5			<ul style="list-style-type: none"> <li>○川の流れが複雑な箇所での河川協議</li> <li>×河川管理者の理解</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>河川合流部であり、河川管理者との協議は困難だったと思われる。</li> <li>協議が成立したのは会社の努力というより、河川管理者の理解があったからではないかと。</li> </ul>
9	第17回	山陰自動車道 鳥取益田線	斐川IC～出雲IC	123	13	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地収用法に基づく収用裁決が早期になされたため、工程を短縮できた。</li> <li>豪雨による河川の氾濫により仮橋の付け替えを余儀なくされた事による工程遅延を、トンネル掘削方法の変更、監視員通路部分にプレキャスト製品を使用することにより回避することができた。</li> </ul>	0.5	・災害による工程遅延の回避		・地元地権者協議及び収用委員会の協力	<ul style="list-style-type: none"> <li>4ヶ月工程を短縮できたのは、収用委員会の協力があつたからだと思う。</li> <li>協議の困難度や全体工程マネジメントの実施など、会社の貢献度は標準より高いのでは。</li> </ul>
10	第17回	東九州自動車道	高鍋IC～西都IC	257	14	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地収用法による用地取得を予定していたが、粘り強い交渉の結果、3箇所うち2箇所を任意により用地取得し工程を短縮できた。残りの1箇所も綿密な事前計画及び度重なる関係機関との調整の結果、事業認定告示から代執行までの期間を短縮できた。</li> <li>口蹄疫の発生による舗装工事の工程遅延を、作業時間の延長により回避することができた。</li> </ul>	0.5				<ul style="list-style-type: none"> <li>突然の口蹄疫による工程遅延のリスクを回避したことは評価できることではあるが、会社の貢献度として標準より高い評価ができるかは微妙なところである。</li> </ul>
11	第17回	東九州自動車道	門川IC～日向IC	117	50	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地収用法による用地取得を予定していたが、粘り強い交渉の結果、任意により用地取得し工程を短縮できた。</li> <li>土工、舗装工事において、作業時間の延長、下層路盤材に鉄鋼スラグを採用するなどにより工程を短縮できた。</li> </ul>	0.5		・施工パーティー数の増(土運搬の調整等)		<ul style="list-style-type: none"> <li>土工の作業班編成を増やして工程短縮したことは、施工業者の努力であり、会社がどういう努力をしたのかこれだけでは分からない。</li> <li>一数月で大きな土量の本線盛土をする必要があり、土の運搬計画の調整や、急速な盛土での品質を確保するための施工管理などの努力を行った。</li> </ul>

■早期供用案件の審議状況(H28.7末)

番号	委員会	路線名	協定区間	短縮日数	概算縮減額(百万円)	工程短縮の概要	貢献度判定	① 全体工程管理	② 技術的工夫 施工方法の工夫 汎用性	③ 協議困難度 (相手・種類)	委員会での意見等
12	第18回	北関東自動車道	伊勢崎IC～太田桐生IC	206	38	<ul style="list-style-type: none"> <li>本線内工事用道路の迂回路を設置する事で盛土の先行着手を可能とした。</li> <li>水路カルバートボックスをプレキャスト製品にすることにより、農業用水利用時期までに完成させることで迂回路を不要にした。</li> </ul>	0.5		<ul style="list-style-type: none"> <li>プレキャスト製品の採用で迂回路を不要にして設置・撤去工程を短縮した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元との協議により工事用道路を市道に迂回させ、盛土を先行施工</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準的</li> </ul>
13	第18回	近畿自動車道 敦賀線	小浜西IC～小浜IC	259	41	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地収用法による用地取得を2箇所予定していたが、1箇所は地元協議によるカルバートボックス廃止や競売参加により、もう1箇所は粘り強い交渉により自主撤去となり工程を短縮できた。</li> <li>異常豪雨災害による工程遅延を、昼夜施工実施により回避することができた。</li> </ul>	0.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害による工程遅延の回避</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>収用案件の早期任意解決</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準的</li> </ul>
14	第19回	北海道縦貫自動車道 函館名寄線	落部IC～八雲IC	416	31	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地収用法に基づく収用裁決が早期になされ、収用工程を短縮した。</li> <li>収用地部分の橋梁上部工を分割施工することにより、工期を短縮した。</li> </ul>	0.25		<ul style="list-style-type: none"> <li>橋梁上部工の分割施工(POケーブルを専用の接続具を用いて施工)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>収用委員会の協力×補償基準改正(外的要因)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>損失補償基準の改正により代執行を回避できたことは、会社の主体的努力という点で明確に認められない。</li> </ul>
15	第20回	北海道横断自動車道 黒松内釧路線	夕張IC～占冠IC	153	20	<ul style="list-style-type: none"> <li>種別トンネルの施工について、掘削機械の2セット化、瞬結吹付けコンクリートの採用により工期を短縮</li> <li>舗装、施設工事において、輻輳部での綿密な工程調整、作業時間の延長等により工程を短縮</li> </ul>	0.75		<ul style="list-style-type: none"> <li>掘削機械の2セット化</li> <li>瞬結吹付けコンクリートの採用</li> <li>舗装、施設工事での工程調整、作業時間の延長</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>トンネル工事について、5ヶ月遅れる見込みを3ヶ月早めたというところは、評価してよいのではないが。</li> </ul>
16	第20回	北関東自動車道	太田桐生IC～足利IC	378	65	<ul style="list-style-type: none"> <li>トンネル工事の入札方式を総合評価方式とし、迎え掘りの工法を採用することにより工期を短縮</li> <li>地元協議により市街地土運搬路を確保し、土砂運搬を早期に開始することにより工程を短縮</li> <li>舗装、施設工事において、輻輳部での綿密な工程調整、通信管路の軽量トラフの採用等により工程を短縮</li> </ul>	0.5		<ul style="list-style-type: none"> <li>総合評価落札方式の採用</li> <li>土工・舗装工事の工程調整、軽量トラフの採用、仮設舗装プラントの効率的な運用等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地を土運搬路とすることについて地元と協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準的</li> </ul>
17	第20回	北関東自動車道	足利IC～(佐野田沼IC)～岩舟JCT	378	8	<ul style="list-style-type: none"> <li>収用地(鉱山)の起工承諾を得ることにより、早期の工事着手が可能となり工程を短縮</li> <li>本線を土運搬する予定であったが、一般道の土運搬について地元の理解を得たことにより土運搬を早期に開始し、工程を短縮</li> </ul>	0.75	<ul style="list-style-type: none"> <li>収用地(鉱山)の起工承諾</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>舗装、施設工事での綿密な工程調整、作業時間の延長</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>起工承諾について行政(県)、地権者と協議</li> <li>市街地を土運搬路とすることについて地元と協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>協定区間としては12カ月の短縮であるが、岩舟J～佐野田沼ICを23ヶ月短縮したことは評価できるのではないが。</li> </ul>
18	第20回	近畿自動車道 松原那智勝浦線	海南IC～有田IC (4車線化)	624	219	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地収用法による用地取得を予定していたが、粘り強い交渉の結果、任意により用地取得し工程を短縮できた。</li> <li>長峰トンネルの水路、監視員通路にプレキャスト製品を使用することにより、工程を短縮</li> <li>舗装、施設工事において、施工パーティー数の増、綿密な工程調整の実施により工程を短縮</li> </ul>	0.5		<ul style="list-style-type: none"> <li>トンネル内水路、監視員通路にプレキャスト製品を使用</li> <li>舗装、施設工事でのパーティー数の増、綿密な工程調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>収用案件の早期任意解決</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地取得は相手の協力もあったと思う</li> <li>技術的に工夫をされていると思う</li> </ul>
19	第22回	北海道縦貫自動車道 函館名寄線	落部IC～大沼公園IC	141	65	<ul style="list-style-type: none"> <li>収用による用地取得を予定していたが、任意により用地を取得</li> <li>文化財調査の前倒しを協議</li> <li>舗装、施設工事において、輻輳部での綿密な工程調整、総合試験調整の工夫等により工程を短縮</li> </ul>	0.5		<ul style="list-style-type: none"> <li>冬期休止期間明けの早期工事着手に向けた除雪作業</li> <li>設置方法を工夫した多孔陶管の採用</li> <li>発電機を使用した総合試験調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>収用案件の早期任意解決</li> <li>文化財調査の前倒し協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準的</li> </ul>
20	第22回	第一東海自動車道	海老名JCT～海老名IC	32	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>収用箇所の橋梁施工方法を変更し、工程を短縮</li> <li>鉄道と交差する橋梁上部工の早期架設を、委託先のJRに依頼</li> <li>舗装、施設工事において、綿密な工程調整、施工パーティー数の増により工程を短縮</li> </ul>	0.75	<ul style="list-style-type: none"> <li>収用工程の遅れによる供用遅延を技術的工夫により回避</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋脚にREED工法、上部工に鋼製型枠を採用するため、施工済みの橋脚、桁を含めて、再設計を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道と交差するランプ橋の早期架設を、委託先(JR)と協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全体工程のマネジメント、技術的工夫、施工方法の協議において、十分努力があったのではないが。</li> </ul>
21	第22回	東九州自動車道	都農IC～高鍋IC	98	21	<ul style="list-style-type: none"> <li>長大のり面変状箇所の対策工について、昼夜間の連続施工を実施し、工程遅延を回避</li> <li>下層路盤に鉄鋼スラグを採用し、通常のセメント安定処理と比較して養生時間を短縮</li> <li>舗装、施設工事において、地元協議による作業時間の延長、施工パーティー数の増により工程を短縮</li> </ul>	0.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>長大のり面変状、口蹄疫対応による工程遅延を回避</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下層路盤に鉄鋼スラグの採用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元と協議を実施し、作業時間を延長</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>過去の東九州道の案件と同等の努力ではないが。</li> </ul>
22	第23回	東九州自動車道	日向IC～都農IC	380	287	<ul style="list-style-type: none"> <li>収用による用地取得を予定していたが、任意により用地を取得</li> <li>文化財調査の前倒しを協議</li> <li>土工、舗装、施設工事において、地元と協議を実施し、作業時間を延長</li> </ul>	0.5			<ul style="list-style-type: none"> <li>収用案件の早期任意解決</li> <li>文化財調査の前倒し協議</li> <li>作業時間の延長協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>難しい収用案件の早期解決や工期短縮のための様々な工夫を考えると、会社の貢献度としては標準的であると考える。</li> </ul>

■早期供用案件の審議状況(H28.7末)

番号	委員会	路線名	協定 区間	短縮 日数	概算 縮減額 (百万 円)	工程短縮の概要	貢献度 判定	① 全体工程 マネジメント	② 技術的工夫 施工方法の工夫 汎用性	③ 協議困難度 (相手・種類)	委員会での意見等
23	第 25 回	舞鶴若狭自 動車道	小浜IC～敦賀 JCT	254	328	<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋梁形式の見直し(6径間連続PC複合箱桁橋から5径間連続波形鋼鈹ウェブ箱桁橋)</li> <li>・鉄道事業者との協議による、鉄道上作業のNEXCO施工による全体工程管理の実施</li> <li>・強風安全対策の確立による工程遅延の回避</li> <li>・舗装・施設工事における工程調整</li> </ul>	0.75		<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋梁形式の見直し(6径間から5径間)</li> <li>・架設ワーゲンの同時施工</li> <li>・強風に対する安全対策</li> <li>・舗装工事での施工パターンの増</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道事業者との協議によりNEXCOによる鉄道上作業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道上の工事を高速道路会社で施工するために行った鉄道事業者との協議には、大変な努力があったと考える。</li> <li>・橋梁形式の変更に伴う工期短縮は、当初から考慮して計画しておくべきことではないのか。</li> </ul>
24	第 26 回	新東名高速 道路	御殿場JCT～ 長泉沼津IC	351	307	<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋脚の追加及び配置の見直し(6径間連続波形鋼鈹ウェブ箱桁橋から7径間連続波形鋼鈹ウェブ箱桁橋)による張出長の短縮</li> <li>・収用による用地取得を予定していたが、任意により用地を取得</li> <li>・機構承諾を得て、準備工事に先行着手</li> </ul>	0.5		<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋脚の追加と配置の変更による上部工の張出長の短縮</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収用案件の早期任意解決</li> <li>・準備工事の前倒し協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・早期供用への貢献は明確であるものの、標準的な努力内容である。</li> </ul>
25	第 26 回	新東名高速 道路	長泉沼津IC～ 浜松いなさ JCT	351	1,201	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速土運搬に伴う短縮</li> <li>・橋脚配置の見直し及び盛土の施工方法の変更(気泡混合軽量土)による工程短縮</li> <li>・収用による用地取得を予定していたが、任意により用地を取得</li> <li>・機構承諾を得て、準備工事に先行着手</li> </ul>	0.75		<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋脚配置の変更及び盛土の施工方法の変更による短縮</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収用案件の早期任意解決</li> <li>・準備工事の前倒し協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地滑り等の問題を抱えながら早期供用を実現しており、十分な努力があったと考えられる。</li> </ul>