



■協議案件の審議状況(R02.1時点)

番号	内容の分類	内容	委員会	路線名	協定区間	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		
1	1本線構造物の変更	橋梁 ↓ 盛土	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	・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	・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	・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	・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	・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。
6			第21回	第二東海自動車道 横浜～名古屋線	伊勢原北IC～ 秦野IC	・地元 ・保安林(県) ・河川管理者(市)	・保安林指定された沢部について、保安林解除範囲を最小限とするため橋梁を計画していたが、盛土し、整地することで土砂流出防備の機能を向上できることに着目し、橋梁から盛土に変更	0.75	—	—	○保安林(県)との協議 ・河川管理者(市)との協議 ・地元との協議		・土砂流出防止機能の向上	・土砂流出防止機能としては、盛土の方が安全性が向上したのではないかと。 ・保安林解除は地元との合意が必要であったが、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ができた。	
7			第21回	舞鶴若狭自動車道	小浜IC～敦賀IC	・砂防事業者(県) ・地元	・砂防事業が高速道路開通後となるため、土石流対策で橋梁を計画していた箇所について、砂防えん堤の工事を同時に行うことで橋梁から盛土に変更	0.5	—	—	・砂防事業者(県)との協議 ・地元との協議			・標準的	
8			第23回	近畿自動車道名古屋神戸線	菟野IC～亀山西JCT	・地元	・茶畑を通過するため、橋梁で計画していたが、気象観測調査、気象シミュレーション等を実施し、盛土としても茶畑への影響が小さいことを確認した上で盛土構造に変更した。	0.5	—	—	・地元との協議			・環境の変化に敏感な茶畑農家の方を含む地元との協議であり、会社の努力があった。 ・建設発生土が結果として影響していると考えられるが、当初は予見できないものだったのか。 ⇒当初は概略設計であり、その後の土質調査などで地山の地質状況などを詳細に把握した上で発生土量が変わるので、当初は予見できなかった。	
9			第24回	第二東海自動車道 横浜名古屋線	秦野IC～御殿場JCT	・地元 ・道路管理者(県・市)	・農地の減少や地域分断、景観について懸念する近隣住民と協議を行い、近隣に人家等が少なく、橋梁高さが低く、用地幅が大幅に増えない区間において、橋梁から土工へ変更した。	0.5	—	—	・地元との協議 ・道路管理者(県・市)との協議			・標準的な貢献度として決定した過去の事例と類似性が高い	
10			第25回	新東名高速道路	秦野IC～御殿場IC	・森林所有者(県) ・河川管理者(町) ・地元	・山地災害危険地区となっている須川支流について、改変範囲を最小限とし、谷止め設備の機能を維持するため橋梁を計画していたが、盛土し、整地することで土砂流出の要因を減少できることに着目し、橋梁から盛土に変更した。	0.5	—	—	・森林所有者(県)との協議 ・河川管理者(町)との協議 ・地元との協議			・協議の結果として橋梁から盛土へ変更したことは、会社の経営努力として認定して良いと考える。 ・参考として、上流側からの伐採木によりボックスカルバートが詰まることがないように、点検などに関する管理者との協議状況について次回報告してほしい。	
11			第26回	新東名高速道路	秦野IC～御殿場JCT	・砂防指定地の管理者(県)	・本線の南側に近接する既設砂防堰堤を回避するため橋梁で計画していたが、砂防堰堤の移設に伴う河川勾配の緩和による安全性の向上やボックスカルバート等に管理用通路を配置した計画を立案・説明し、橋梁から盛土に変更した。	0.25	—	—	・砂防指定地の管理者(県)との協議			・官官協議であり、特に協議が困難であったことが明確でないため、評価は標準よりも低いと考えられる。	
12			第26回	新名神高速道路	菟野IC～亀山西JCT	・地元	・橋梁構造の連続性の観点から、橋梁構造にて計画していたが、地元が懸念する盛土構造による景観及び交通騒音に対して丁寧に説明し、盛土構造への了解を得る。	0.25	—	—	・地元との協議			・事実化していた構造を変更したことは、経営努力と認められるものの、周辺は家屋も少なく、地元協議が困難であったとは言い難く、評価は標準よりも低いと考えられる。	
13			第28回	新名神高速道路	箕面IC～神戸JCT	・地元 ・道路管理者	・地元懸念事項であった工事中の振動・騒音を軽減するため近隣県道を付替えた上で、橋梁構造から盛土構造へと変更した。	0.5	—	—	・地元 ・道路管理者(県)		・県道付替により地元への影響を軽減	・県道管理者や地元関係者との協議を重ねており、努力の跡は十分に見られることから、会社の経営努力として認定して良いと考える。	

■協議案件の審議状況(R02.1時点)

番号	内容の分類	内容	委員会	路線名	協定区間	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	
14	盛土構造変更	常磐自動車道	第13回	常磐富岡IC～相馬IC	常磐富岡IC～相馬IC	・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> ・一度協議したことを再度変更しており、 <b>難しい協議。</b>
15		北海道縦貫自動車道函館名寄線	第13回	大沼IC～落部IC	大沼IC～落部IC	・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>
16		北関東自動車道	第19回	太田桐生IC～足利IC	太田桐生IC～足利IC	・地権者	・地権者と協議を行い、窪地を盛土することにより補強土壁工を見直した。	0.5	—	—	・地権者との協議		○くぼ地の解消、日当たり	・相手側の利害と一致したということで、標準的。 ・相手側にもメリットのある提案をした点が工夫。
17		九州縦貫自動車道宮崎線	第19回	清武JCT	清武JCT	・地権者	・現地形を触らないように要望されていたが、地権者と協議を行い、一部用地を追加買収し、補強土壁を盛土とした。	0.5	—	—	・地権者との協議		○くぼ地の解消、日当たり	・相手側の利害と一致したということで、標準的。 ・相手側にもメリットのある提案をした点が工夫。
18		第二東海自動車道横浜名古屋線	第21回	伊勢原北IC～秦野IC	伊勢原北IC～秦野IC	・地元	・地権者と協議を行い、隣接地の窪地を盛土することにより土運搬費を縮減	0.5	—	—	・地権者との協議		・窪地の解消	・標準的
19		紀勢自動車道	第26回	紀伊長島IC～紀勢大内山IC	紀伊長島IC～紀勢大内山IC	・地元	・風通しなどの影響を懸念する地域住民から、現地形の改変の少ない盛土形状とするの要望があり、建設発生土を本線外盛土場へ運搬する計画であったが、風向、風速等の観測と風況予測解析により影響が少ないことを確認し、盛土形状を変更した。	0.25	—	—	・地元との協議			・計画を変更し盛り土としたことは、経営努力と認められるものの、計画変更の地元協議が困難であったとは言い難く、通常の協議の流れと考えられるため、評価は標準よりも低い。 ・Ⅱ期線側に余剰土を盛り土するのは比較的一般的と考えられる。
20	1本線構造物の変更	常磐自動車道	第14回	常磐富岡IC～浪江IC	常磐富岡IC～浪江IC	・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。
21		東九州自動車道	第21回	日向IC～都農IC	日向IC～都農IC	・地元 ・道路管理者(市)	・市道を迂回させることにより橋台位置を変更し、橋長を短縮	0.25	—	—	×道路管理者との協議 ・地元との協議			・地元の反対を受けたということもなく、行政との協議であることから、貢献度は低いと思う。
22		近畿自動車道名古屋神戸線	第22回	高槻JCT～箕面IC	高槻JCT～箕面IC	・河川管理者 ・地元	・砂防指定地内に計画していた橋梁について、土配計画を見直し、橋脚高が低い区間を盛土(補強土壁)に変更した。	0.5	・土配計画の変更	—	・河川管理者との協議 ・地元との協議			・砂防協議は官官協議であるが、地元との協議もあったということで標準的な努力ではないか。
23		北海道横断自動車道	第29回	余市IC～小樽JCT	余市IC～小樽JCT	・地元 ・道路管理者(道)	一般道の付替えによる橋長の短縮及びUターン路設置位置の変更により更なるコスト縮減を実施	0.5	—	—	地元及び道路管理者(道)との設計協議	—	—	・当初から当該地を活用することは考えられなかったのか。 ・地元・市・会社3者にメリットのある盛土計画を実現している。
24		第二東海自動車道横浜名古屋線	第13回	引佐JCT～豊田東IC	引佐JCT～豊田東IC	・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			・当初の計画に検討の余地があったのでは。 ・官官協議は一般の利用者から見れば行って当然の面もある。
25	橋梁形式変更	東北縦貫自動車道弘前線	第19回	久喜白岡JCT	久喜白岡JCT	・地元	・解放感のある構造形式について地元と協議し、鋼橋をコンクリート橋に形式変更した。	0.5	・当初計画の熟度	—	・地元との協議	・伸縮装置の削減		・当初から変更後の橋梁形式で協議していれば、地元の要望に応えられたのでは。(国交省から引継いだ後も引き続きコスト縮減の検討を行った)
26		第二東海自動車道横浜名古屋線	第21回	伊勢原北IC～秦野IC	伊勢原北IC～秦野IC	・地元 ・道路管理者(県)	・県道を切り下げ、桁高を大きくすることで橋脚を1基省略	0.75	—	—	○地元との協議			・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、協議は大変だったと思う。
27		近畿自動車道名古屋神戸線	第22回	高槻JCT～箕面IC	高槻JCT～箕面IC	・河川管理者	・河川堤体内に橋脚を設置することにより、上部工の鋼重等を軽減した。	0.5	—	—	・河川管理者との協議	・形式を見直さない場合の構造的な課題を分かり易く説明		・官官協議ではあるが、当初計画の構造は将来的に維持管理費用が増加したかもしれないということ、技術的にも努力されていることを考えれば、標準的な努力ではないか。
28		新名神高速道路	第25回	箕面IC～神戸JCT	箕面IC～神戸JCT	・河川管理者(県) ・地元 ・漁業組合	・河川内に橋脚を設置し、経済的な支間割が可能となる橋梁形式に変更した。	0.5	—	—	・河川管理者(県)との協議 ・地元との協議 ・漁業組合との協議			・官官協議ではあるが、かなり難しい協議であったと考える。 ・協議相手との同意を得るため、不等流解析を行うなどの努力をされている。
29	貯水池内橋脚設置	第14回	近畿自動車道名古屋神戸線	四日市JCT～四日市北JCT	・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。	
30	トンネル坑口位置	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	・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。	
31	中分構造の見直し	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	・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>	
32	トンネル坑口位置	第18回	近畿自動車道敦賀線	小浜西IC～小浜IC	・JR ・地権者	・JR線トンネルと近接するためトンネル構造としていた100m区間を切土構造に変更した。	0.5	—	—	・JRとの協議 ×官官協議 ○理詰めの協議 ・地権者との協議	・FEM解析と計測管理の提案		・公的機関同士の協議であるが、理詰めの整理は困難だったと思う。 ・都市計画の変更まで行っていることを考えると標準的。	

■協議案件の審議状況(R02.1時点)

番号	内容の分類	内容	委員会	路線名	協定区間	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		
33	2横断構造物の変更	ボックスカルバートの廃止	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	・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。	
34			第13回	常磐自動車道	山元IC～亘理IC	・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、自発的かどうか厳しくなる。 ・クリティカルの回避のために工夫されたと理解でき、普通の外的要因とは違うと思う。	
35			第13回	一般国道16号(横浜横須賀道路)	佐原IC～馬堀海岸IC	・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。	
36			第14回	第一東海自動車道	海老名JCT～海老名IC	・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。	
37			第18回	近畿自動車道敦賀線	小浜西IC～小浜IC	・地元	・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。	不認定	—	—	・地元との協議			・当初計画が防犯上懸念のあるものであった。 ・地元との協議が困難ではなかった。	
38			第20回	一般国道478号(京都縦貫自動車道)	沓掛IC～大山崎JCT	・河川管理者(市)	・カルバートボックスを廃止し、側道と水路を同時に横過する橋梁に変更した。	0.25	—	—	・官官協議	・業務引継後、短期間で協議を実施		・相手が行政であり、一般国民から見れば、当然行うべき協議。 ・引き継いだ計画のまま進めるのではなく、創意工夫を行った点は評価できるのではないか。	
39			第21回	常磐自動車道	常磐富岡IC～相馬IC	・地元	・工事用道路を活用することにより、本線横断するカルバートボックスを、水路のみのパイプカルバートに変更した。	0.5	—	—	・地元との協議			・標準的	
40			第25回	西名阪自動車道	大和郡山JCT	・地元 ・道路管理者	・JCTの追加設置のため、歩車道分離のボックスカルバートを検討し、供用中のボックスカルバートの復旧について地元及び関係機関と協議し、ボックスカルバートを統合した。	0.25	—	—	・地元との協議 ・道路管理者との協議			・長年にわたって協議されており認定はできると考えるが、他の要因も含めた協議であることからαは標準よりも低いと考える。(委員)	
41			第27回	新東名高速道路	厚木南IC～伊勢原北IC	・地元 ・道路管理者	コスト削減のため、県道上に計画された延長100mを超える長大ボックスカルバートの廃止を検討し、地元協議を実施	0.5	—	—	・地元との協議 ・道路管理者(県)との協議		県道の防犯上の優位性や地域全体の利便性が向上	・標準的	
42			第33回	東北中央自動車道相馬尾花沢線	南陽高島IC～山形上山IC	・地元 ・道路管理者(市) ・土地改良区	地元関係者と協議し、カルバートボックスを5基⇒2基へ集約した	0.5	—	—	・地元との協議 ・道路管理者(県)との協議	・側道の規格変更(砂利⇒アスファルト舗装) ・側道の拡幅	側道の利便性向上	・カルバートボックス数を削減するため、協議に大変苦労されたことは十分理解できることから、会社の経営努力として認定して良いと考える。	
43			ボックスカルバートの断面縮小	第21回	常磐自動車道	常磐富岡IC～相馬IC	・関係機関(土地改良区)	・農業用水路(パイプライン)を管理用道路の下に埋設することにより、ボックスカルバートの断面を縮小した	0.5	—	—	・農業用水路管理者との協議			・水に関する協議であり、大変だったと思う。 ・用水路は埋設されているものも多く、露出配管の要望は疑問がある。
44			パイプカルバートの廃止	第09回	北関東自動車道	太田桐生IC～足利IC	・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労されて交渉されたんだろうと思うが、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。
45			パイプカルバートの廃止	第13回	中部横断自動車道	六郷IC～増穂IC	・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。
46				第21回	常磐自動車道	常磐富岡IC～相馬IC	・地元	・利水状況を調査し、利水者の同意を得てパイプカルバートを廃止	0.25	—	—	・地元との協議			・過去の類似事例は外的要因に起因して計画を変更したものであったが、本件は協議の努力が認められる。
47	跨道橋の廃止	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	・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			・育種場という特殊な箇所です官庁との協議ではあるが、調整が難しかったと思われる。		

■協議案件の審議状況(R02.1時点)

番号	内容の分類	内容	委員会	路線名	協定区間	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	
48	2横断構造物の変更	跨道橋の廃止	第32回	新東名高速道路	秦野IC～御殿場JCT	・地元 ・道路管理者(町)	コスト縮減を図るため、当該道路の利用形態に着目し、道路管理者、地元と協議を行い、跨道橋を利用しない機能補償道路へ変更	0.5	-	-	・地元 ・道路管理者(町)			・道路の利用形態に着目し機能補償道路をOVから土工に変更し、自治体の将来の維持管理面の負担軽減に寄与した上でコスト縮減したことは経営努力によるものであると考える。
49		跨道橋の統合	第23回	近畿自動車道名古屋神戸線	菟野IC～亀山西JCT	・道路管理者(町) ・地元	・側道の利用状況を調査し、沢で分断されていた側道を接続することにより、沢の両側に計画していた跨道橋、パイプカルバートを統合した。	0.5	-	-	・道路管理者(県)との協議 ・地元との協議		・側道の連続化	・標準的な貢献度として決定した事例と類似性が高いことから、認定と判断し、会社の貢献度は標準で良いと考える。
50		ボックスカルバート、跨道橋の統合	第23回	近畿自動車道名古屋神戸線	城陽IC～八幡IC	・地元	・地元より側道の連続化について要望を受け、側道を連続化することで横断構造物を統合した。	0.25	・設計協議における変更	-	・地元との協議		・側道の連続化	・ボックスカルバートの統合の発端が地元からの側道設置要望であること。また、設計協議の中での交渉と考えられ、会社の貢献度は議題2(番号37)より低いのではないかと考える。
51		迂回路及び施工方法の見直し	第32回	東関東自動車道	鉾田IC～茨城空港北IC	・地元 ・道路管理者(県) ・交通管理者	交通管理者、道路管理者、地元との協議により、広域の迂回路に変更、跨道橋の施工方法見直し	0.5	-	-	・地元 ・道路管理者(県) ・交通管理者			・関係自治体及び地元と協議を実施し迂回路を見直したこと、また、施工方法を見直し、コスト縮減を図ったことは、会社の努力があったと言える。
52		3環境対策施設の変更	遮音壁構造	第13回	近畿自動車道名古屋神戸線	亀山JCT～甲賀土山IC	・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		
53			第14回	近畿自動車道名古屋神戸線	甲賀土山IC～草津上IC	・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			・交通量減という外的要因がきっかけだが、地元相手の難しい協議であり、類似案件と同様の整理でよいのでは。
54	4規制	休日を含めた昼夜連続規制	第28回	北陸自動車道	米山IC～柏崎IC	・高速道路交通警察隊	・これまで平日に限定されていた昼夜連続規制について警察協議を行い、土日を含めた昼夜連続規制に変更した。	0.5	-	-	・高速道路交通警察隊		規制延長の短縮	・工期の短縮や連続施工による品質の確保も評価できるとよい。 ・努力の跡は十分に見られることから、会社の経営努力として認定して良いと考える。
55		対面通行時の上下2車線運用	第28回	東名高速道路	静岡IC～焼津IC	・高速道路交通警察隊	・上り線2車線・下り線1車線の対面通行を計画していたものを、警察協議を行い、上下2車線運用へと変更した。	0.5	-	-	・高速道路交通警察隊		本線渋滞の緩和	・会社の主体的な努力により、課題となっていた渋滞の回避や広報費の縮減を実現しており、会社の経営努力として認定して良いと考える。
56		トンネル通行止による複数工事の同時作業	第31回	都心環状線	北の丸トンネル	・高速道路交通警察隊	警察協議を行い、これまで工事では行わなかったトンネル通行止を実施。合計4日間の交通規制を1日の通行止に変更	0.75	-	-	・高速道路交通警察隊			・都心環状線において、初めて工事による通行止めを実施したことは、協議等において相当の経営努力があったと考える。
57		複数工事の同時規制	第31回	中央環状線 川口線	扇大橋(外)出口 新郷(上)出口	・高速道路交通警察隊	警察協議を行い、4つの工事を一度に施工を実施。合計4日間の交通規制を1日の交通規制に変更	0.5	-	-	・高速道路交通警察隊			・夜間の交通量が多く、幅員の狭いなか、同一規制内で複数工事を実施することは十分な努力があったと考える。
58		片側交互通行規制から夜間通行止めへの集約	第33回	山陽自動車道宇部下関線	宇部JCT～下関JCT	・高速道路交通警察隊	警察協議を行い、昼間片側交互交通規制から夜間通行止めに変更したことで、交通規制を集約した	0.75	-	-	・高速道路交通警察隊			・規制時間を大幅に削減できており、大変素晴らしい事例だと考える。
59	休日を含めた昼夜連続規制	第33回	長崎自動車道 高知自動車道	大村IC～諫早IC 川之江東JCT～新宮IC	・高速道路交通警察隊	これまで平日に限定されていた昼夜連続車線規制について警察協議を行い、土日を含めた昼夜連続車線規制に変更した	0.5	-	-	・高速道路交通警察隊			・両方の審議案件において、大変成果が上がっていることから、十分な経営努力があったと考える。	

■協議案件の審議状況(R02.1時点)

番号	内容の分類	内容	委員会	路線名	協定区間	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	
60	5その他	案内標識の合併化	第07回	中部横断自動車道 一般国道468号 (首都圏中央連絡自動車道)	増穂IC～南アルプスIC 八王子JCT～あきる野IC	・道路管理者(国・県・町) ・道路管理者(都・市)	・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			<ul style="list-style-type: none"> <li>・当初計画にいくらでも工夫の余地がある気がする。</li> <li>・協議をまとめたことについては敬意を表する。</li> <li>・現場での努力されたことは十分に理解できる。</li> <li>・既設の標識柱を有効活用することは、通常の協議の範囲ではないか。</li> <li>・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のかを考えるべきであり、合併化はそのための通常業務の範囲と考えられるのでは。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
61		仮設プラントの設置位置の見直し	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	・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		<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・仮設ヤードの品質管理はごく当たり前のことでは。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
62		転石処理方法	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	・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			<ul style="list-style-type: none"> <li>・技術的な創意工夫は見受けられないと感じたのと、協議努力も民間会社1社と交渉されただけでは。</li> <li>・相手の考え次第でもあり、協議案件ではないか。</li> <li>・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。</li> </ul>
63		土石流対策先行施工	第13回	北関東自動車道	笠間西IC～友部IC	・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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・官官協議であり、一般市民から見たら当たり前という感覚。</li> <li>・県の費用も節約になっており、評価を上げるべき。</li> </ul>
64		IC形状	第14回	中部横断自動車道	六郷IC～増穂IC	・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			<ul style="list-style-type: none"> <li>・官庁との協議ではあるが、インターチェンジの構造変更の調整は大変な努力だったと思われる。</li> </ul>
65		休憩施設形状	第14回	中部横断自動車道	六郷IC～増穂IC	・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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・道の駅とPAの一体化によるコスト縮減をはかれるように、会社から町に積極的に働きかけた部分を評価できる。</li> </ul>
66		建設発生土の受入れ	第09回	北関東自動車道	真岡IC～桜川筑西IC	・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			<ul style="list-style-type: none"> <li>・本案件は、発注者として当然しなければならないことではないか。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
67		土砂運搬先及び運搬経路の見直し	第10回	中央自動車道 西宮線	飯田南IC	・地元 ・道路管理者(国)	・地元および関係機関と協議し、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		<ul style="list-style-type: none"> <li>・主体的な努力ではなく、側方支援的(国の判断によるもの)である。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
68		残土処理場見直し	第15回	山陽自動車道	高屋JCT	・道路管理者(国)	・国事業区間はピ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		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ピオトープ計画を整備項目から外したのは国交省であり、会社が自発的に行った結果だとは考えにくい。</li> <li>・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。</li> <li>・会社の方から交渉し努力したのだと思うが、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面もある。</li> </ul>
69		作業ヤード構造変更	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		<ul style="list-style-type: none"> <li>・農家の方との交渉も大変だったと思う。</li> <li>・工夫もなかなかのものではないかと思う。</li> </ul>
70		調整池の縮小	第17回	東関東自動車道水戸線	茨城南IC～茨城JCT	・河川管理者	・調整池への流入が避けられない後背流入域分の流量を、河川管理者との協議により返流ますで直接返流することで調整池規模を縮小した。	0.75	—	—	○河川管理者との協議	○返流ますの採用		<ul style="list-style-type: none"> <li>・農業では使われているが、道路事業では使われておらず、技術的な工夫ととらえることができる。</li> <li>・新しい提案のため河川管理者も許可しづらかったと思われるので協議でも苦労があったのでは。</li> </ul>
71		のり面対策工見直し	第18回	北海道横断自動車道 黒松内釧路線	占冠IC～トナムIC	・地権者	・地質が悪くアンカー等ののり面対策工が必要な切土端部において、地権者に形状変更の了解を得ることで追加買収することなくのり面を緩くした。	0.5	—	—	・地権者との協議 ○協議が難航			<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議が非常に難航したことは理解できるが、標準的</li> </ul>
72	浄化槽規模の見直し	第19回	紀勢自動車道	紀伊長島IC～紀勢大内山IC	・自治体(県、町)	・料金所建物の増築に必要となる浄化槽の規模を実績データにより算出。既設浄化槽で容量を満足することを立証し、増設費用を縮減した。	不認定	—	—	×当然の協議	・既設浄化槽能力と使用実績の検討		<ul style="list-style-type: none"> <li>・JIS規定に記載があり、当然行うべき協議</li> </ul>	

協議案件の審議状況(R02.1時点)

番号	内容の分類	内容	委員会	路線名	協定区間	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		
73		刈草処分方法の見直し	第20回	新東名高速道路	長泉沼津IC～浜松いなさJCT	・関係機関(畑総事業者) ・地元	・関係機関及び地元と協議し通常廃棄物処理している刈草を協議により土地改良区事業者により堆肥化することで処分費を縮減	0.5	—	—	・土地改良区事業者との協議 ・地権者との協議		・畑で使用する購入堆肥の削減	・今後、水平展開される期待を込めれば良いと思う。	
74		橋脚施工方法の見直し	第20回	東九州自動車道	苅田北九州空港IC～行橋IC	・地元	・ため池管理者と協議し、橋脚の施工方法を仮橋による特殊部掘削から盛土による普通部掘削に変更した。	0.75	—	—	・ため池管理者との協議	耕作期の必要書水量を現地調査により確認			・ため池管理者から見るとメリットのない協議であり、苦勞されたと思う。 ・水に関する協議は一般的に難しいと思う。 ・休耕田が多くなっている状況で、かつての水量を確保する必要性を考えると、当然の協議ではないか。
75		土砂採取場の見直し	第20回	東九州自動車道	苅田北九州空港IC～行橋IC	・地権者 ・地元	・公共残土、購入土場からの土砂採取について、土量の一部を本線隣接地からの土砂採取に変更した。	0.5	—	—	・林地開発許可申請の実施 ・地権者、地元との協議				・土運搬や水の流末の処理において苦勞があったと思う。 ・近場の土砂採取場を探す努力は当然必要ではないか。
76		上部工架設工法の変更	第21回	四国横断自動車道	徳島IC～鳴門IC	・道路管理者(国)	・国道の中分に収まるベントを発想。上部工架設工法を送出し架設からトラックレーンベント架設に変更するため、道路管理者と協議を実施	0.25	—	—	×道路管理者との協議	・小型ベントの採用	・通行止め時間の短縮		・道路管理者との協議であり、当然の協議ではないか。 ・通行止め時間を短縮し、更にコスト縮減したことは良いと思う。
77		トンネル掘削時の変位対策工の見直し	第22回	北海道縦貫自動車道函館名寄線	大沼公園IC～落部IC	・遺跡管理者(文化庁、道、町)	・遺跡直下のトンネル施工時の変位対策工について、管理体制を明確化することにより、変位計測方法を変更した。	0.5	—	—	・遺跡者との協議				・遺跡に関する協議は一般的に難しいと思う。 ・当初は全面的に薬液注入する計画であったのを、変位許容値を定め、検討した上で薬液注入の範囲を縮小したことをは、現場の努力があったと思う。
78		工事中仮橋の廃止	第22回	第二東海自動車道横浜名古屋線	浜松いなさJCT～豊田東JCT	・地元	・仮橋で計画していた工事中道路について、地元と協議し、既存市道を改良することで市道を工事中道路として使用した。	0.75	—	—	・地元との協議		・市道の拡幅		・生活道路を工事中車両が通行することについて、きめ細やかな配慮をしており、努力があったと思う。
79		トンネルずり処理方法の見直し	第23回	東九州自動車道	苅田北九州空港IC～行橋IC	・地元	・トンネルずりの小割作業を防音ハウス内で計画していたが、トンネル内で破砕機により小割し、ベルトコンベアによる運搬に変更した。	0.5	—	—	・地元との協議				・通常トンネル内に機械などは置きたくないと思うが、この方法で掘削効率は落ちなかったのか。 ⇒トンネル内での作業であり、一般的な工法に比べ、サイクルタイムが少し落ちた。 ・ずりの小割する場所を防音施設内からトンネル坑内に変更することは、防音上は有利な方向にいくように想像できるので、協議が通り易かったのではないか。 ⇒隣接区間では防音施設による施工実績があったため、今回の工法に変更する協議は苦勞した。
80		橋梁施工方法の変更	第23回	近畿自動車道名古屋神戸線	城陽IC～八幡IC	・河川管理者	・河川を横過する橋梁について、河川内は仮橋による施工を計画していたが、河床変動解析等を実施し、環境への影響を確認した上で瀬替えによる施工に変更した。	0.5	—	—	・河川管理者との協議				・本件は行政機関との協議であり、一般国民・道路ユーザーの視点から見るとなかなか大変とはとられないため従来は厳しめの評価 ・行政機関との協議ではあるが、各地域で慣例的に行われている施工方法を初めて行う施工方法に変えることは、通常と比べて大きな折衝協議過程があったと想像されることから、会社の貢献度は高い ・淀川環境委員会での説明にも、大変な苦勞があったと思われる。
81	5その他	橋脚施工方法の見直し	第23回	東関東自動車道水戸線	三郷JCT	・道路管理者(国)	・調整池管理者と協議し、調整池内の橋脚拡幅の施工に必要な施工ヤードを仮橋から盛土に変更した。	不認定	—	—	・道路管理者(国)との協議				・協議相手が国道事務所であることと、地下水位が1m近く下がったという客観的事実に着目して盛土構造に変更したということから、低い評価 ・道路管理者との協議であり、過去の事例と比べて、外向けに効果を発揮した工夫も見当たらないことから低い評価 ・過去の事例において、道路管理者との協議であり、相手方に対して厳しい条件があったものでもないため、認定は難しい
82		道路切り替え回数削減	第24回	東関東自動車道水戸線	松戸IC～高谷JCT	・地元	・企業所有地を借地し、切り替える県道の線形を見直すことで、切り替え回数を削減し、施工期間を短縮した。	0.5	—	—	・地元との協議				・当初計画時に、用地買収交渉が厳しかったため借地をすることが難しいと判断したことを踏まえると、標準的な努力 ・他の現場でも同様な騒音対策等はとられていると思うので、判断はやや厳しめ。
83		横断構造物施工方法の変更	第24回	東九州自動車道(椎田道路)	行橋IC～みやこ豊津IC(築城IC)	・警察署 ・道路管理者(国・県) ・地元	・供用中のICを集約型料金所に改築するため、供用中の本線下を横断するボックスカルバートの設置を推進工法にて計画していたが、警察署と協議し、一部ランプの通行止めと本線切り替えを伴う開削工法に変更した。	取下げ	—	—	・警察署との協議 ・道路管理者(国・県)への説明 ・地元への説明				・会社からの資料に記載していない補足説明の内容は、判断のポイントになるため、明確に資料に記載する必要がある ・この案件を認めるか否かについては、この場では判断が難しい ・再度整理のうえ、再審議とする
84		橋梁施工方法の変更	第28回	東九州自動車道	椎田南IC～宇佐IC	・地元	・ため池部の橋梁施工について、地元要望を踏まえ仮橋による施工を計画していたが、地元協議を行った上で、盛土による橋梁施工に変更した。	0.5	—	—	・地元				・ため池内の施工であり、関係者とも相当な協議があったと考えられることから、会社の経営努力として認定して良いと考える。

■協議案件の審議状況(R02.1時点)

番号	内容の分類	内容	委員会	路線名	協定区間	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	
85		土運搬方法の変更	第26回	新名神高速道路	長泉沼津IC～浜松いなさJCT	・地元	ダンプトラックの走行速度を15～30km/hに制限して、約400万㎡の建設発生土の土運搬を計画していたが、走行速度を50km/hによる運搬サイクル向上に着目し、本線内に土運搬用舗装路の先行整備等を検討し、地元の了解を得て、走行速度50km/hによる土運搬に変更した。	不認定	—	—	・地元との協議			・高速度運搬をおこなうことで工事期間が短くなることは地元メリットでもあり、通常の地元協議の範囲内である。 ・土埃への苦情対応という側面も持ち、必ずしも困難な地元協議であったとは言い難い。
86		橋脚施工方法の見直し	第26回	新名神高速道路	高槻JCT～箕面IC	・道路管理者	箕面有料道路の中央分離帯に新名神のランプ橋の橋脚を配置しない計画としていたが、箕面有料道路の線形や施工方法を検討・提案し、箕面有料道路の中央分離帯に橋脚を配置する計画に変更した。	0.5	—	○会社の積極性	・道路管理者との協議			・官官協議であったことに留意しても、他道路管理者の線形を変更することは大変な協議であると考えられる。 ・134mの径間長を半分にしたことは非常に有意義である。
87		受配電設備の縮小	第30回	神戸淡路鳴門自動車道	淡路島南IC～鳴門北IC	・環境省 ・道路管理者 ・電力事業者	給電設備に係る協議及び給電方式の変更により、受配電設備の更新費が縮減されたもの	0.75	—	—	・環境省 ・道路管理者 ・電力事業者との協議	・強風による架線の断線し、周辺への波及事故(停電)防止	・関西電力が送電線を整備していることによく気がついたと考える。 ・また、18回に渡り協議を実施し、非常に大変であったと考える。	
88		橋梁照明等光度の見直し	第32回	瀬戸中央自動車道	児島IC～坂出IC	・海上保安庁 ・旅客船事業者 ・海運組合等	瀬戸大橋航行援助設備である橋梁照明等の更新に伴い、海上保安庁、海運組合等協議を実施し、建設時代に定めた光度を変更	0.75	—	—	・海上保安庁 ・旅客船事業者 ・海運組合等		・安全に関する変更で関係者が慎重になるなか、現地試験等の対応により光度の基準の変更に至ったこと、また今後の維持管理費も縮減となることから、大変な努力があったと考える。	