

第35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 令和2年11月30日(月) 13:00～15:00
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(対面形式とWEB形式の併用)
3. 出席者 <<委員>> 清水委員長、中村委員、桑野委員、田邊委員、芳賀委員、真下委員
4. 議事概要
高速道路会社より認定申請を受けている7議題の経営努力要件適合性について審議を行った。

[審議事項]

□新設・改築事業

認定基準 ①ーイ 地権者、関係機関などへの提案及び協議

(議題 1) 地元協議を踏まえた上部工架設方法の変更による縮減

認定基準 ①ーロ 現場特有の状況に対応するための創意工夫

(議題 2) 中央分離帯防護柵の転用による落石防護柵工の縮減

(議題 3) 隣接施設からの飛球防止対策の見直しによる縮減

□修繕事業

認定基準 ①ーイ 地権者、関係機関などへの提案及び協議

(議題 4) トンネル区間における規制方式の通行止めから対面通行規制への変更による縮減

(議題 5) 終日通行止めによる規制日数の削減

認定基準 ①ーロ 現場特有の状況に対応するための創意工夫

(議題 6) 北備讃瀬戸大橋桁内面作業車の給電設備改造による設備更新費の縮減

認定基準 ①ーハ 国内の道路事業において実績のない新たな技術の採用

(議題 7) 床版の剥落防止対策材料の開発

[その他]

5. 議事内容

[審議事項]

- 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(α)を0.75と決定した。

主な意見は以下のとおり。

・トンネルずりの寄与度はどの程度であるか。(委員)

→トンネルずりの活用により、ため池の泥土撤去や良質な骨材の購入が不要となったため、工期短縮とコスト縮減の両方に寄与したといえる。(会社)

・工事完了後、抜いた水を元に戻すことは考えていたのか。(委員)

→降雨により自然に水を貯めるものである。(会社)

・地元と win-win の関係を構築して工事を進めたことは、今後の事業の参考になる点が多いと考える。(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た。

主な意見は以下のとおり。

- ・本設構造物を仮設構造物に利用した点は、今後の参考となる好事例である。(委員)
- 全体計画を考えて、落石防護柵仕様の改良や交通管理者との協議を経て、コスト縮減を図ったものである。(会社)
- ・本案件の様に本設構造物を先行利用することは、初めての取り組みであるのか。(委員)
- 本案件が初であると認識している。今後も四車線化事業が継続する中で、本案件と同様な条件の下であれば、他にも適用可能と考えている。(会社)
- ・大変良いアイデアであり、会社の経営努力があったと考える。(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た。

主な意見は以下のとおり。

- ・間仕切り板を移動させたことにより圧迫感を感じる等の意見や苦情はなかったのか。(委員)
- 施工完了してから1年半以上が経過しているが、その様な意見・苦情は受けていない。(会社)
- ・ゴルフ練習場利用者が減少していることはないか。(委員)
- ゴルフ練習場側から、利用者が減少している等の報告は受けていない。(会社)
- ・着眼点が鋭く、ゴルフ練習場との良好な関係構築によるものと評価できる。(委員)

●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(α)を0.75と決定した。

主な意見は以下のとおり。

- ・トンネル内火災時に中央分離帯構造が、反対側車線の非常口へ逃げようとするのを妨げるのではないか。(委員)
- 対面通行規制を実施したトンネルは非常口や避難坑がないため、火災発生時にはボックスビームの有無にかかわらず坑口に向かって避難していただくことを想定している。また、トンネル内には1箇所ボックスビームの開口部を設けている。当該部はキャスターがついており人力で開閉できるので、反対側車線に車両を移動させる必要があるときにはそこから移動させることが可能。(会社)
- ・本手法は他でも適用可能と考えて良いか。(委員)
- 本案件と同様の条件であれば適用可能であるが、路線によっては通行止めが望ましい区間と対面通行規制が望ましい区間があるため、本案件は1つの参考事例と考える。(会社)
- ・苦勞した点や困難であった点を知りたい。(委員)
- 広報の強化や視認性の向上だけでなく、必要な強度を確保し、かつ中分路肩を確保できる構造の検討が苦勞した点である。(会社)
- ・従来技術の適用範囲を広げ、関係機関と協議を重ねていることから会社の経営努力がうかがえる。(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(α)を0.75と決定した。

主な意見は以下のとおり。

- ・高速バスは、終日通行止め期間中にどの様に迂回をしていたか。また、終日通行止めが、バス事業者や利用者に不便益を与えなかったのか。(委員)
- 一般道へ迂回をしていたと聞いている。また、一般道を迂回することにより、所要時間は増加するが、その影響は小さいと考えている。(会社)

- ・ 今後は、終日通行止めを標準化する予定であるか。(委員)
- 騒音発生時間帯の調整が可能である等、終日通行止めにより施工を行うことのメリットがあるため、これを標準化するための努力を進めていきたい。(会社)
- ・ 本手法を他路線で実現させる上での課題は何か。(委員)
- 広域迂回路の整備(4車線化完成)、迂回路となる一般道の交通容量の確認、広報活動による効果等を考慮して判断することが重要と考える。(会社)
- ・ 関係機関との協議における努力や工事受注者・現場作業者の作業効率化への貢献が大きい。(委員)

● 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た。

主な意見は以下のとおり。

- ・ ガスボンベによる燃料補給において、安全面への配慮はあるか。(委員)
- 液体燃料は、現場への持ち込み時や燃料補給時に、鉄道上や海上に漏出の可能性があるため、採用が困難と考えた。一方、ガスボンベは一般に家庭やレジャー等でも使用されている小型で軽量のタイプであるため、運搬が容易であり、爆発に対するリスクも極めて小さく、安全への配慮の観点から最適と考えた。(会社)
- ・ 作業時にガスボンベを現場へ持ち込み充電を行うのか、あるいはガスボンベが接続された発電機が常時設置されているのか。(委員)
- 作業時にガスボンベを持ち込み、バッテリーの残量をみながら必要に応じてガスボンベを発電機に接続して充電を行うことを考えている。なお、ガスボンベでの充電は、作業途中でも可能である。(会社)
- ・ 大変立派な取り組みであったといえる。(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た。

主な意見は以下のとおり。

- ・ 新材料の開発に至った契機はあるか。(委員)
- 施工実績を有する会社と共同開発を行っており、交通規制が困難であること等の課題の認識が図れていたことから、共同開発に至ったものである。(会社)
- ・ 材料の耐久性に問題はないか。(委員)
- 試験施工等で耐久性を確認しており、問題ないと認識している。(会社)
- ・ 共同開発社と課題の共有を図り、十分な信頼関係を構築したことは評価できる。(委員)

〔その他〕

- ・ これまでの審議状況の報告等を行った。

以 上