

再整理の進め方（案）

- ①これまでの助成委員会において会社経営努力があると認められた協議案件 25 件を再整理
- ②会社の貢献度判断リスト（会社が作成）を基に会社経営努力分を決定

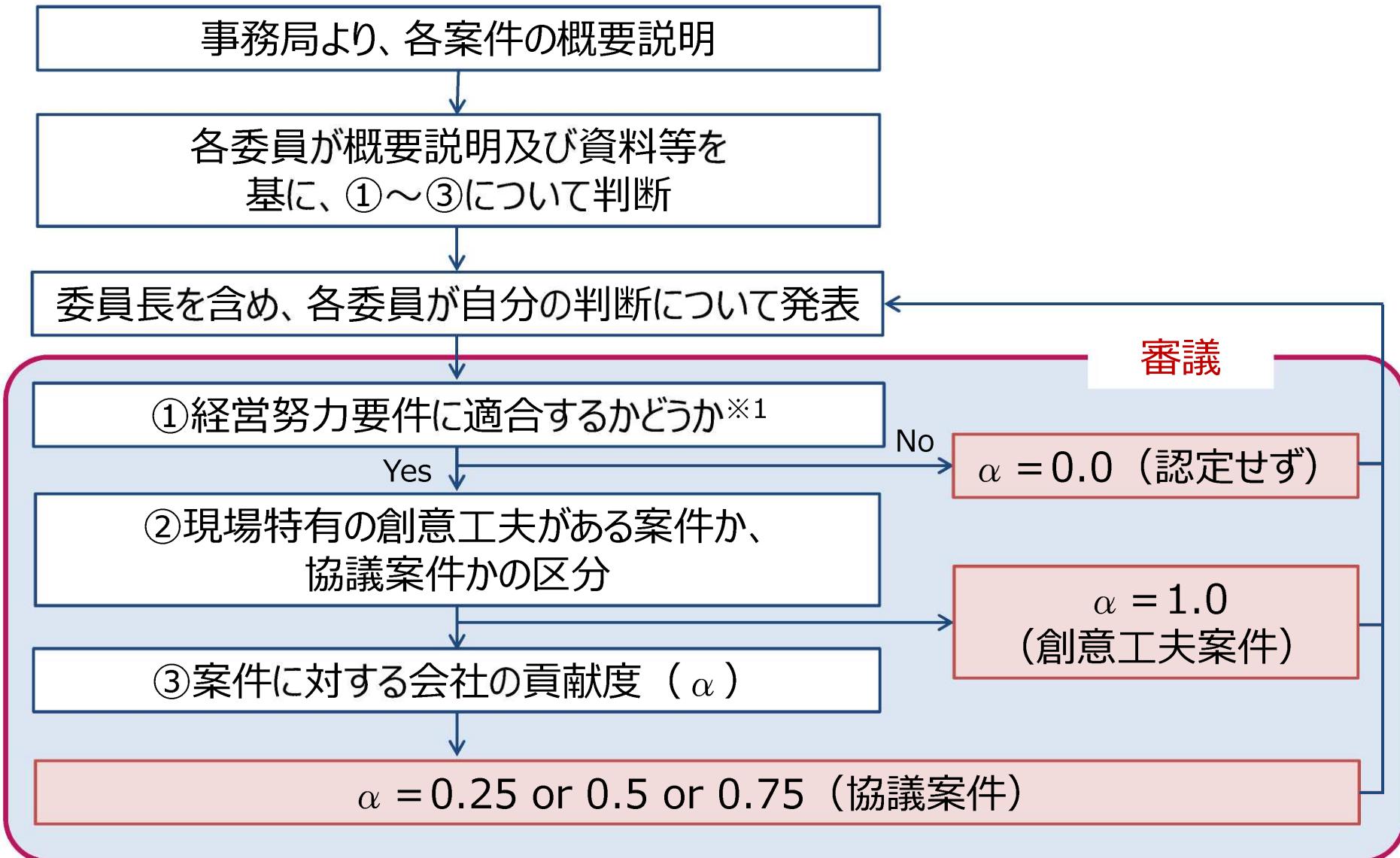
◇今回助成委員会（第13回）

- ・全25件のうち14件の協議案件について審議し、試行的に会社貢献度（ α ）を**暫定的に決定**

◇次回助成委員会（第14回）

- ・残りの11件の協議案件について審議
- ・第13回助成委員会にて暫定的に決定した14件を含めて、協議案件全25件を総合的に判断し、会社貢献度（ α ）を**本決定**

協議案件の審議の流れについて



■過去に認定された協議案件の再整理（会社の貢献度判断リストを取りまとめたもの）

No	交渉内容	再協議か (他者が協議を行った後の再協議も含む)	自発的か	交渉相手		創意工夫、現地の特性	過去の委員会での認定基準	内容の分類
				民間	関係官公庁			
1	通行止め回数削減	○	○	○	交通管理者(警察)	・厚木IC周辺は作業ヤードが確保できないことからIC内の制約されたヤード、時間で架設方法を検討 ・日出入交通量78千台の厚木IC通行止めを1日削減	創意工夫	A
2	通行止め廃止	—	○	○	交通管理者(警察)	・新たに開発した橋梁構造で通行止めを必要としない架設方法に変更した	創意工夫	A
3	橋梁→盛土	○	○	○	廃棄物施設協議者(県)	・福島県では事例のない形質変更協議を実施 ・周辺環境のリスクを回避すべく廃棄物の搬出対策を実施	協議	B
4	盛土構造	○	○	○	保安林解除権者(県)	・保安林区域の改変(保安林解除手続き)を行った ・用地追加買収が発生した	協議	B
5	河川付替	○	○	○	河川管理者(町)	・河川が漁業関係に利用されていることで、汚水処理対策としてバイオログ浄化フィルターを設置	協議	B
6	橋梁形式	○	○	—	道路管理者(県)	・県道の切り回しは安全上好ましくないと反対されていたが安全性の向上など丁寧に説明	協議	B
7	橋梁→盛土	—	○	○	道路管理者(市)	・地域分断を回避すべく機能復旧道路の提案、視覚的に分かり易い完成イメージ図で説明	協議	B
8	カルバートボックスの廃止(統合)	○	○	○	道路管理者(市)	・国との合併施行事業で当初計画は地元と合意 ・防犯、不法投棄、維持管理費の低減など数多くの条件について協議を行いカルバートボックスを統合	協議	C
9	カルバートボックス統廃合	○	○	○	道路管理者(県・町)	・県、町、土地改良区、地元など多方面の関係者と協議を実施	協議	C
10	カルバートボックスの廃止	○	○	○	道路管理者(市) [新たな道路整備]	・代替歩道の発想より、利便性を向上させ合意を得た	協議	C
11	用排水路位置の変更	—	○	○	—	・地元に加え町議会議員まで変更計画を説明	協議	C
12	遮音壁構造	○	—	○	市	・環境影響評価による当初計画(覚書締結)を粘り強い協議により変更	協議	D
13	転石処理方法	○	○	○	—	・協議相手が民間会社であることから交渉が大変なところを、これまで良好な関係を築いていたことで合意を得た	創意工夫	E
14	土石流対策先行施工	—	○	○	治山事業者(県) [県事業の整備前倒し]	・県が買収する地権者と事前に協議し施工承諾を得るなど、県の円滑な工事着手をサポート	協議	F

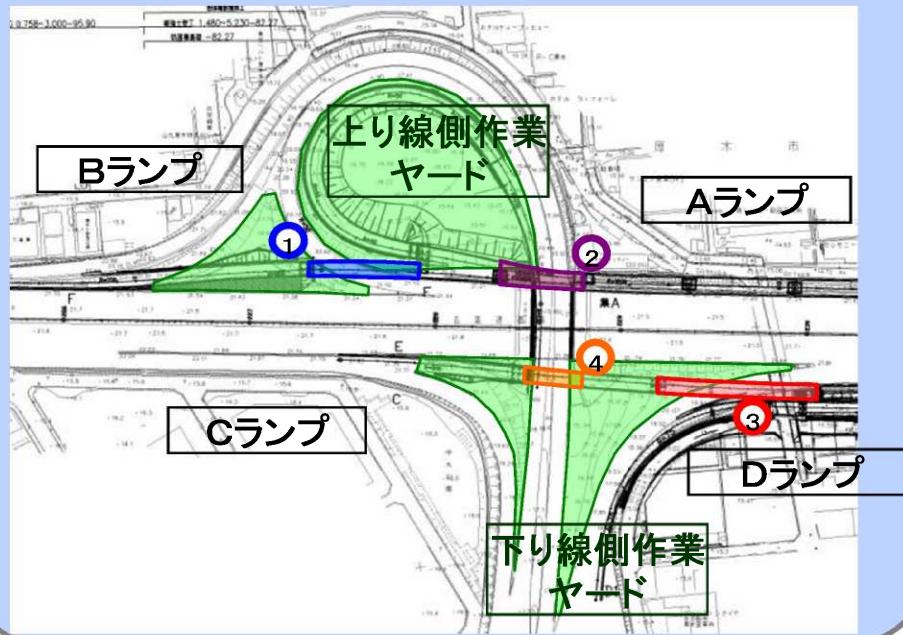
1. 橋梁の架設方法の工夫による厚木ICの通行止め回数の削減

当初計画

- ・厚木ICに圏央道の連絡路設置のため4箇所の橋梁架設が必要だが、作業ヤードはIC内の狭い空間に限られる。
- ・特に下り線側の作業ヤードが狭く、1回の通行止めで1橋しか架設できない。



厚木IC通行止を2夜間に計画

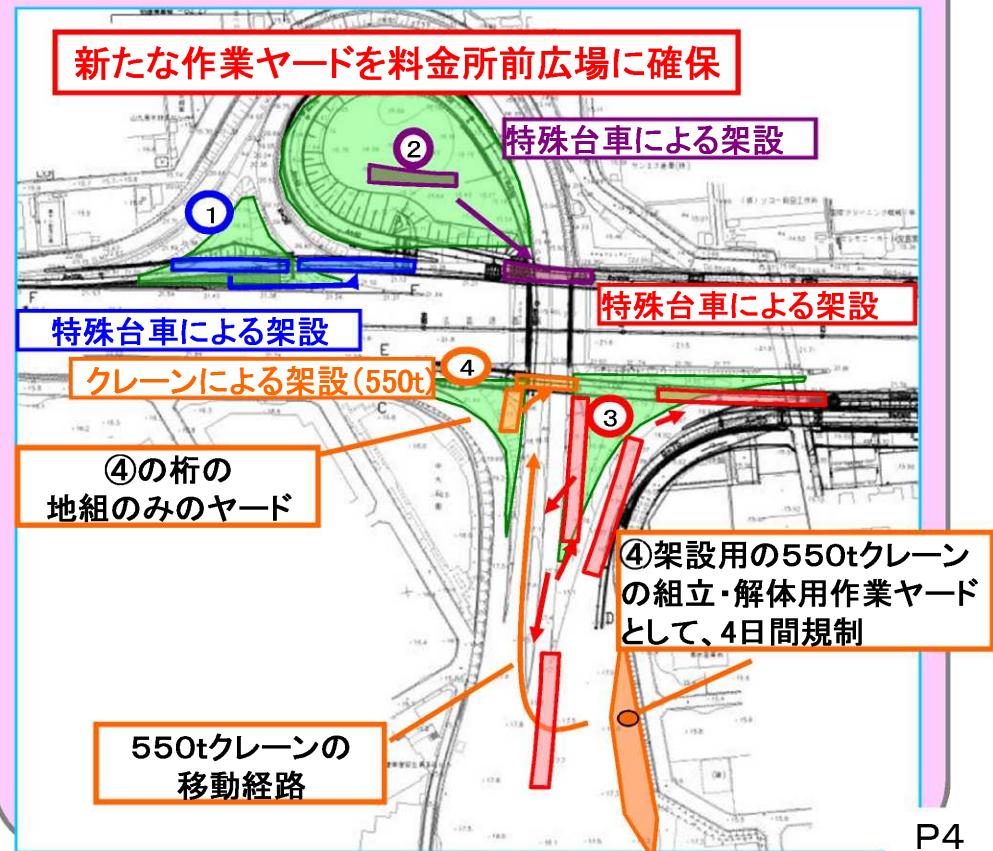


経営努力による変更

- ・社会的損失を低減させるため、1回の通行止めで4橋の架設計画を検討した。
- ・警察等関係機関と協議し、同意を得た。



厚木IC通行止を1夜間に変更



2. 橋梁形式及び架設方法の見直しによる東名通行止めの回避

当初計画

- ・長泉沼津ICの東名横断橋は、御殿場IC－沼津IC間を一夜間通行止めにして、架設する計画

橋梁形式

- ・幅員が広いため、ON・OFFランプ分離構造

架設方法

- ・大型移動台車による運搬＋大型クレーンによる旋回架設

1夜間通行止めによる架設

	20:00	21:00	22:00	23:00	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00
事前準備											
ONランプ架設・位置調整					■	■	■	■	■	■	■
大型移動台車離脱				■							
OFFランプ積込み					■	■	■	■	■	■	■
大型移動台車移動						■					
OFFランプ架設準備							■	■	■	■	■
OFFランプ架設・位置調整								■	■	■	■
跡片付け									■	■	■
東名高速道路通行止め	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

経営努力による変更

- ・重交通路線であるため、社会的便益等を考慮し、通行止めの回避を検討
- ・交通管理者とも協議を重ね、低速走行規制の実施同意を得た。

橋梁形式

- ・新技術によりON・OFFランプ一体化構造

架設方法

- ・大型クレーンによる前進架設(1,200tクレーンでは初の試み)

低速走行規制による架設

	45分前	0分	1分	2分	3分	4分	5分	6分	7分	8分	9分	10分	11分	12分	13分	14分	15分
低速走行規制	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
前進(初動)		■															
前進(5m/min)			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
前進(減速)									■								
橋桁降下										■	■	■	■	■	■	■	■
位置調整											■						
再降下												■					
橋桁固定													■				
現場通行止め	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

通行止めの時間を15分間で実施

3. 関係機関との協議による橋梁構造から盛土構造への見直し

当初計画

- ・管理型廃棄物最終処分場である北部埋立処分場は平成16年に覆土が完了し、2年間の水質管理の後、施設廃止し本線盛土を行うことで検討
- ・しかし平成17年12月の水質検査で異常値を確認し、処分場施設廃止の目途が立たず



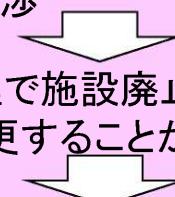
処分場埋立部の地盤を改変しないように、上空を橋梁で横架する計画



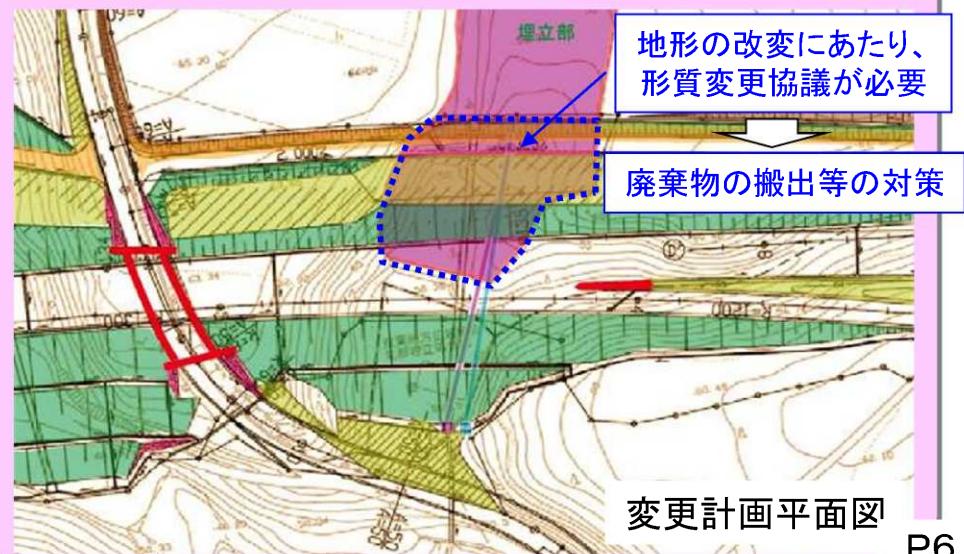
当初計画平面図

経営努力による変更

- ・いつ処分場を廃止できるか分からぬ中で、盛土への構造変更も想定し、組合と連携を図りながらできる事を最大限努力
 - ・特に福島県との形質変更協議では、これまで事例がなかったため、周辺環境への影響・将来の管理リスク等について事前協議を重ねる
 - ・地権者とも事前交渉
- ↓
- ・2年後の水質管理で施設廃止が決定した際に、速やかに構造変更することができた



橋梁構造を盛土構造に見直し



変更計画平面図

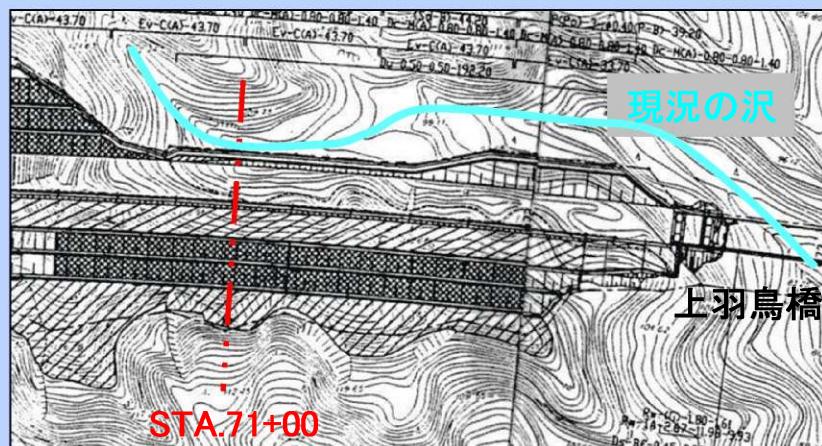
4. 関係機関及び地元との協議による盛土構造の変更

当初計画

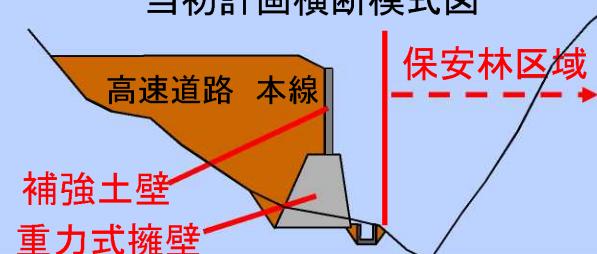
- ・土砂流出防備保安林区域
- ・高速道路と平行して走る沢部の上流には急崖地が広く見られ、土砂流出の懸念がある。



現地形を改変せずに下流側に導流させる構造とし、重力式擁壁上に補強土壁を構築する計画



当初計画横断模式図

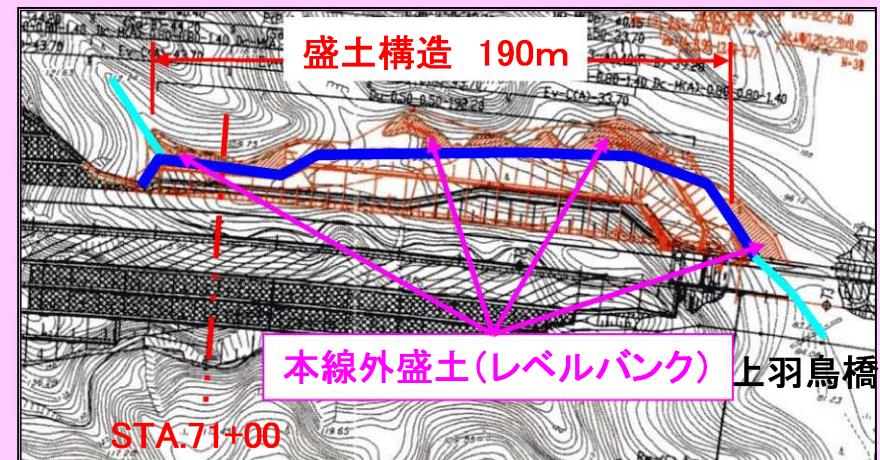


経営努力による変更

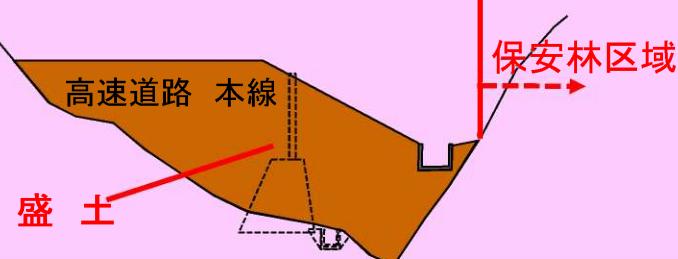
- ・コスト縮減のため、沢部を嵩上げすることにより盛土構造に変更
- ・用地の追加買収及び保安林の解除申請についての協議を実施。了解を得た。



盛土構造の変更



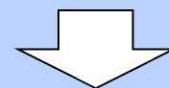
変更後横断模式図



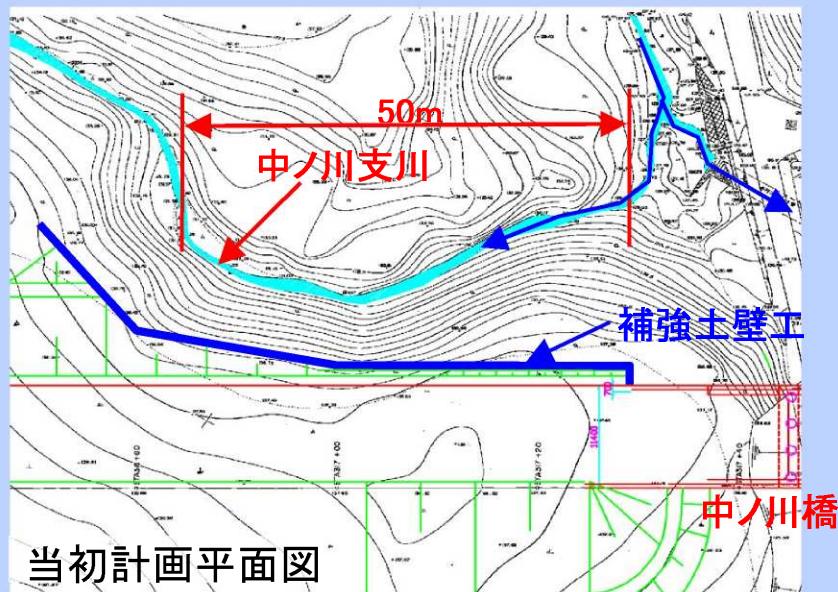
5. 地元との協議による盛土形状の見直し

当初計画

- ・中ノ川は自然河川であり、その上流の支線約50m区間が本線に近接
- ・河口の漁業関係者から工事に伴う濁水や土砂流出による河川環境の汚染防止を要望
- ・河川環境に影響を与えない構造を検討

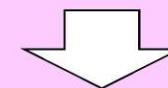


補強土壁工による盛土で計画

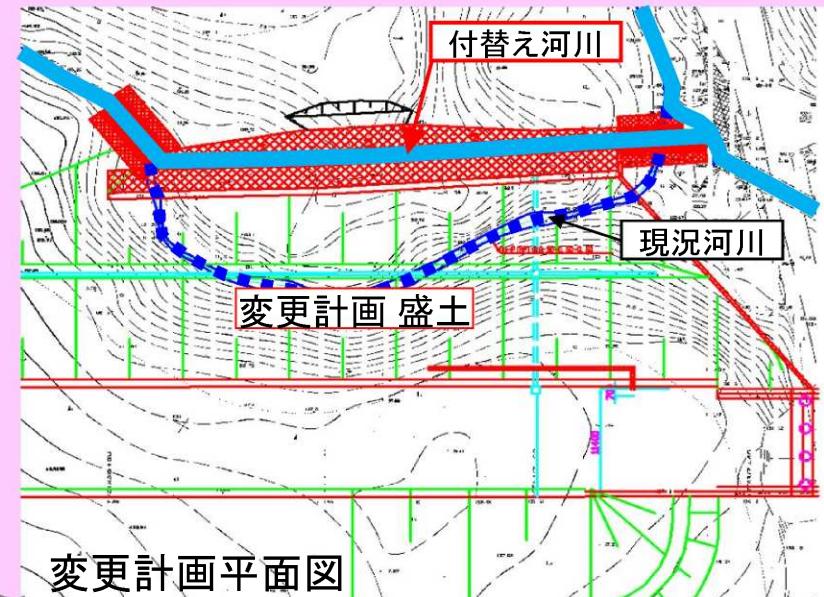


経営努力による変更

- ・更なるコスト縮減を図るため、盛土形状を再検討
- ・工事中の汚水処理にバイオログ浄化フィルターを採用し、付替え河川の安全性を確保したうえで、地元、河川管理者、漁業関係者と協議し、同意を得た。



河川付替えを行い盛土形状を変更



6. 関係機関との協議による橋梁形式の見直し

当初計画

- ・河川管理者(県)と将来河川改修計画について協議を実施。
- ・将来河川改修計画と現県道位置を条件とした橋梁を設計



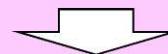
**PC6径間連続V脚ラーメン波形鋼板ウェブ箱桁橋
(支間174m)で計画**



当初計画

経営努力による変更

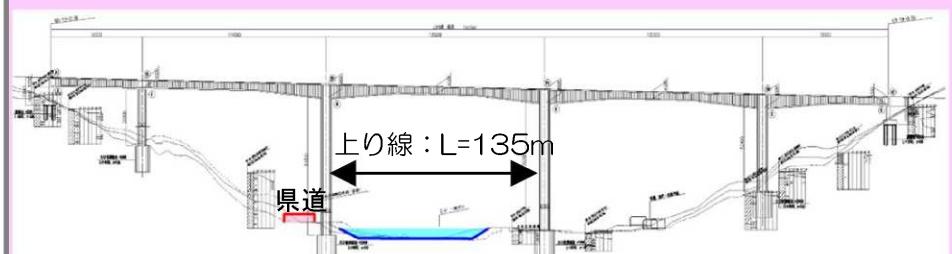
- ・コスト削減のため、県道を切回して中央支間を短くするべく、道路管理者(県)と協議



- ・県道切回しによりカーブが厳しくなるため、当初反対されたものの、見通しがよくなり安全性が向上することを粘り強く説明



**PC5径間連続ラーメン
波形鋼板ウェブ箱桁橋(支間135m)
に橋梁形式を変更**

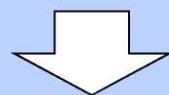


変更計画

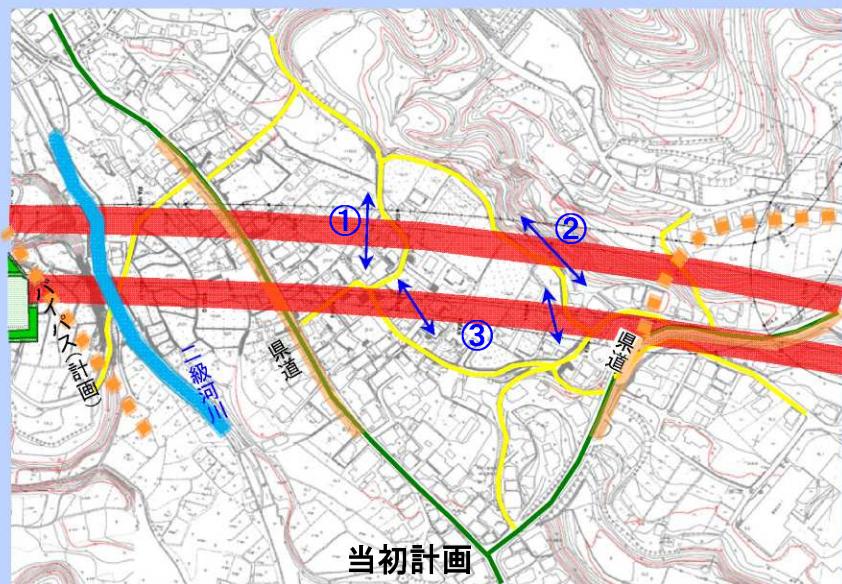
7. 地域分断及び住民視点の景観に配慮した地元との協議による道路構造の見直し

当初計画

- ・重要交差施設が連続
- ・近接民家への影響に配慮

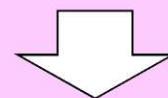


連続した橋梁構造として 都市計画決定

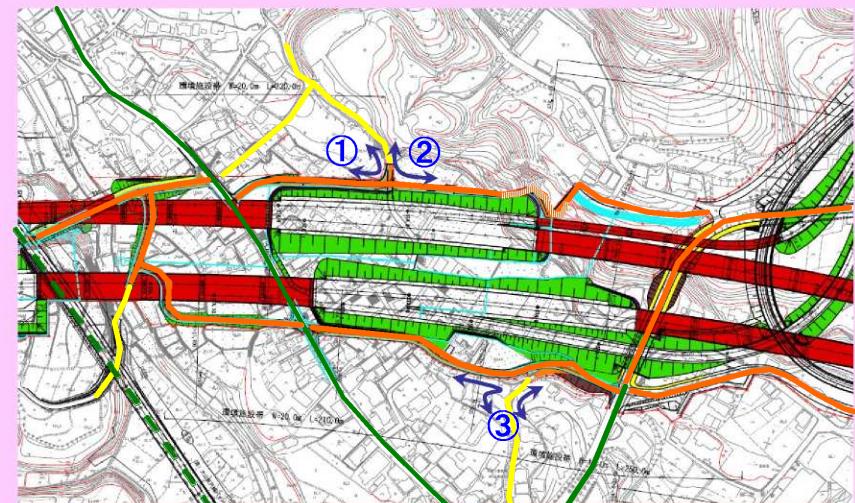


経営努力による変更

- ・橋梁から土工への構造の見直しを検討
- ・地域分断及び景観への配慮から、主要道路を分断せず、かつ盛土高さがあまり高くならない区間(7m未満程度)についての土工への構造変更を計画し地元協議実施。



橋梁の一部を土工構造に見直し



橋梁から土工への構造変更計画

8. 地元との協議による人道カルバートボックスの統合(廃止)

ケンオウアツキ 圏央厚木IC(仮称)周辺の当初計画

- ・国土交通省との合併施工区間
 - 〔設計協議・用地買収:国土交通省
工事施工:会社〕
- ・交差道路の付替え計画は、既存の5箇所を集約し、車道2箇所、人道2箇所で設計協議が合意

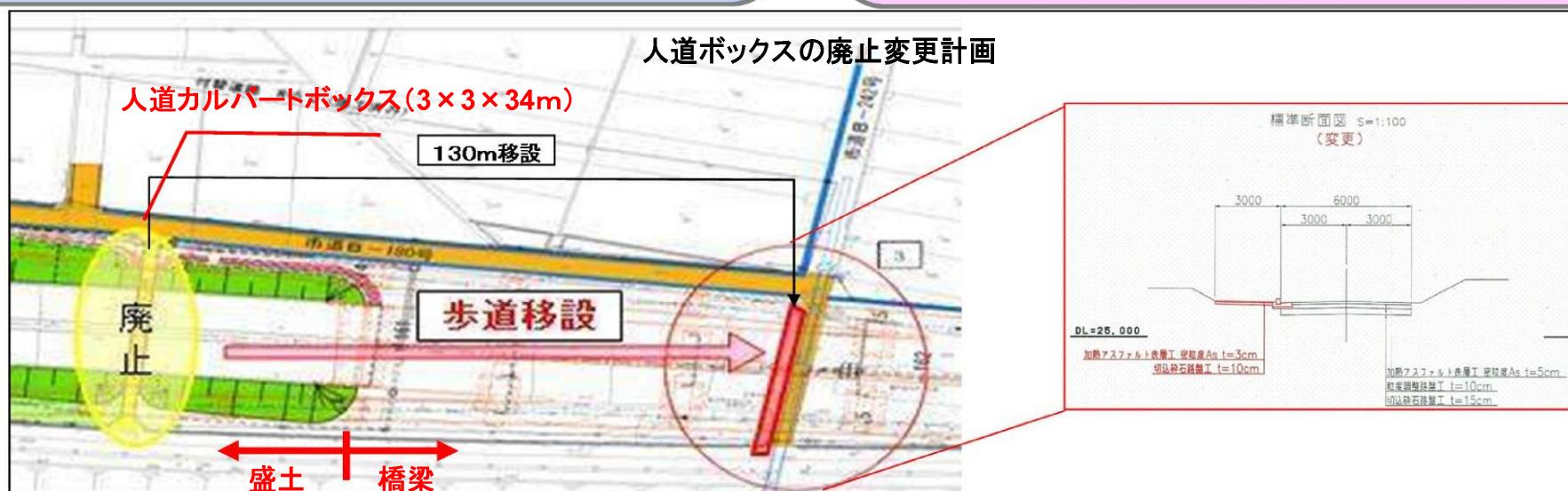
人道カルバートボックスを設置することで地元と合意

経営努力による変更

- 更なるコスト縮減のため、以下の人道カルバートボックスの問題点を地元と協議した
- ・閉鎖空間で、昼間でも自然光が届かず防犯面や不法投棄等の恐れがある
 - ・照明設備のランニングコストや不法投棄の排除費用などの維持管理費用が発生する



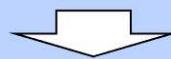
交差道路の車道に歩道を設け、人道カルバートボックスを統合(廃止)



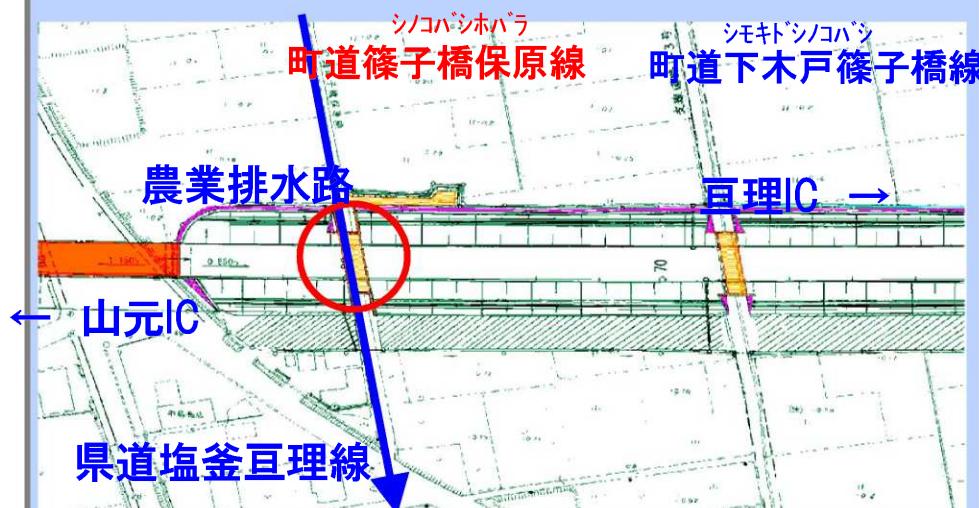
9. 地元及び関係機関との協議による横断構造物(カルバートボックス)の見直し

当初計画

- ・町道篠子橋保原線及び町道と併設されている農業排水路をカルバートボックス内を通過する計画で地元住民等と合意



本線をカルバートボックスで交差する計画

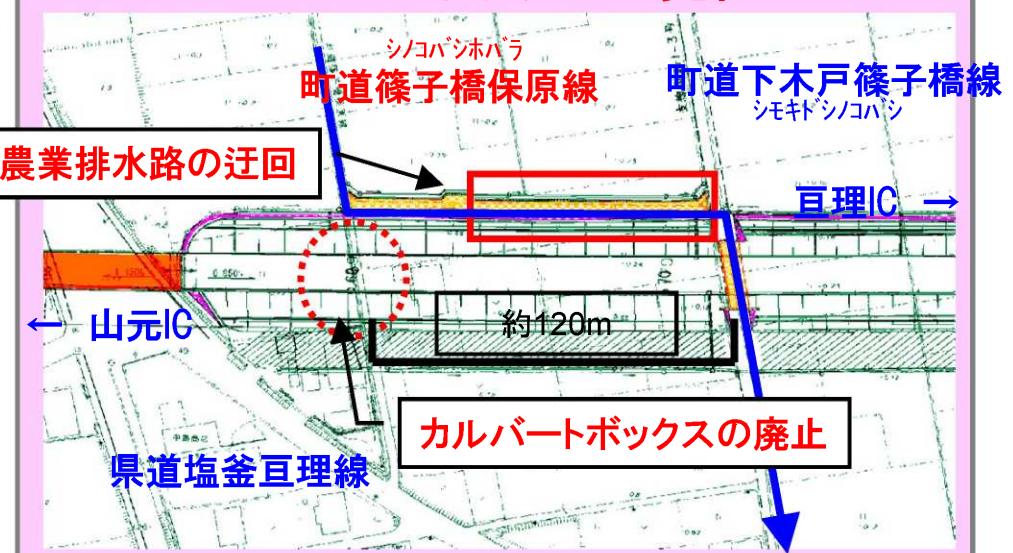


経営努力による変更

- ・民営化後交差道路等の統廃合を検討
- ・コスト削減のため、カルバートボックスを廃止し、町道下木戸篠子橋線と統合できるよう地元及び関係機関と協議
- ・また当該カルバートボックスの用地取得が難航しており、全体工程のクリティカルであったが、廃止することにより回避できた。



カルバートボックスの見直し



10. 地元との協議による横断構造物(カルバートボックス)の見直し

当初計画

- ・住宅地と県道を結ぶ通路として、市道1924号が機能している。
- ・高速道路で分断される市道の機能復旧のため、カルバートボックスを計画



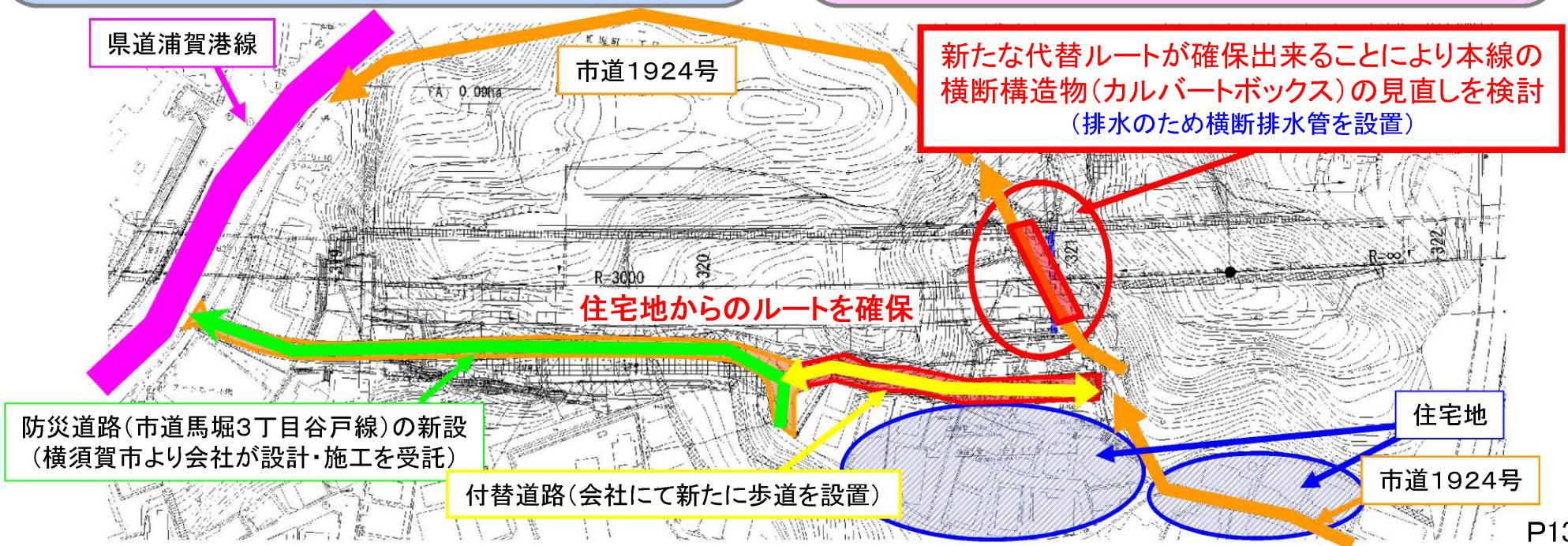
本線と市道交差部はカルバートボックスで計画

経営努力による変更

- ・H10.7地元が市に防災道路の整備を要望し、市がH13.6に防災道路整備を回答
- ・市道と防災道路を付替道路で結ぶことにより、カルバートボックスの見直しについて市及び地元に協議を行い、同意を得た。



付替道路設置とカルバートボックス見直し



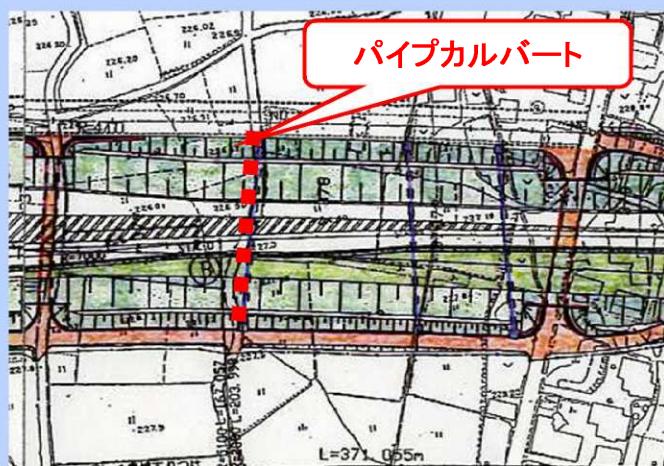
11. 地元との協議による交差構造物(パイプカルバート)の見直し

当初計画

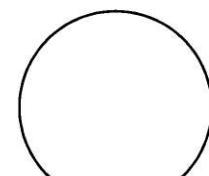
- ・盛土構造により、路線周辺に広がる田畠等への用・排水路を分断



既存の水路位置にパイプカルバートで計画



【断面】



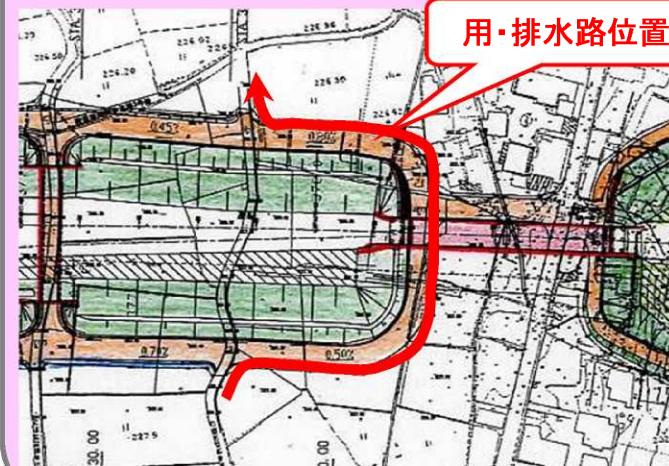
$\Phi 1.5m$

経営努力による変更

- ・現地調査の結果、近傍に軟弱地盤が確認され、道路構造が盛土から橋梁に見直しになった。
- ・用排水路を橋梁の位置に見直してできないか検討し、通水断面が確認できたので、地元協議を行った結果、了解を得た。



近傍の橋梁付近に用排水路の位置を変更



【断面】

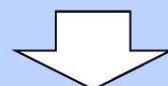


$0.4 \times 0.4m$

12. 地元との協議による環境対策施設の見直し

当初計画

- ・H3. 7 環境影響評価
- ・H11. 3 設計協議により、沿線地区に高さ8m、張り出し7mの遮音壁を設置することで地元の理解を得て、「覚え書」を締結



高さ8+7mの遮音壁で計画

経営努力による変更

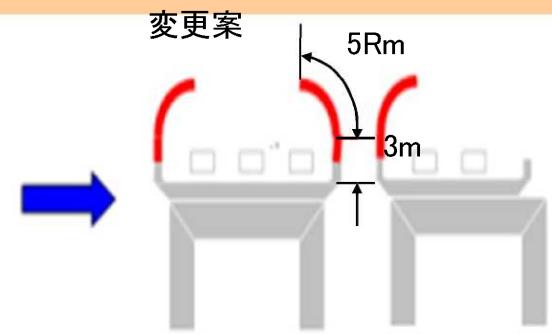
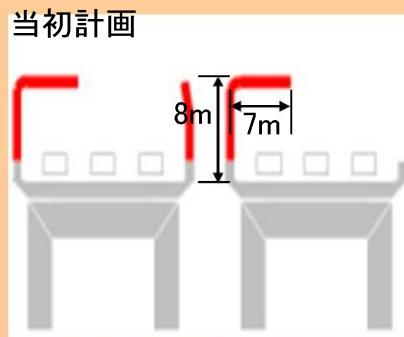
- ・遮音壁設計条件の変化(高機能舗装、将来交通量)より、騒音の低減が見込まれ、環境対策施設の変更を検討
- ・「覚え書」を順守するよう求める地元意見に対し、予測騒音量の変化を説明し、遮音壁の形状を工夫する等により覚え書の騒音目標値を守れる措置をとることで、地元の了解を得た。



高さ3+5Rmの遮音壁に変更

環境対策施設の変更の検討

① 遮音壁形状の変更



② 遮音壁設置範囲の変更



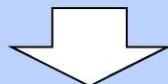
当初計画

変更案

13. 地元との協議による効率的な転石処理

当初計画

- ・当該地区では切土構造が主体で、地質は河川流域の影響で転石(0.2~1m程度)を多く含む特徴があり、掘削とともに大量の転石(約2.5万m³)が発生。
- ・土運搬コスト低減のため、本線から約1kmの近隣に本線外盛土場の候補地を選定し、地権者、周辺住民及び関係機関と協議を実施し、同意を得た。
- ・盛土場は路体相当で仕上げる条件であり、転石は粒径が50cm以下となるよう小割りする計画



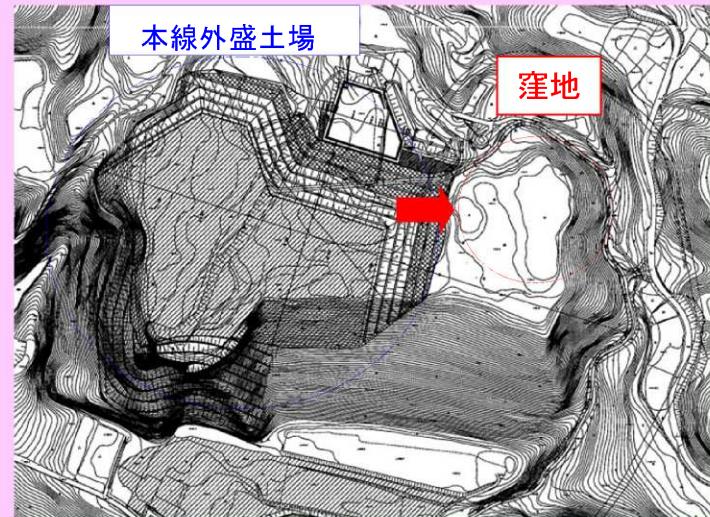
転石は路体に使用するため、小割する計画

経営努力による変更

- ・環境保全、コスト縮減の観点からブレーカーによる小割をせずに処理可能な対応を検討。
- ・当初計画の盛土場に近接して、同一の地権者が所有する窪地があったため、転石のみ盛土場を変更できないか協議し、地権者の同意を得る。



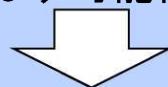
転石を小割せず窪地に敷均す施工に変更



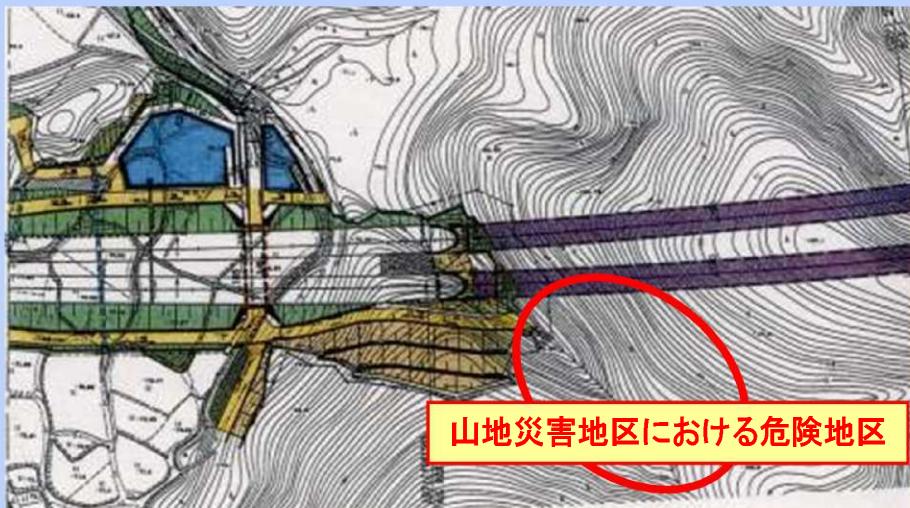
14. 土石流対策工事における地元自治体との事業調整

当初計画

- ・唐桶山トンネル西坑口部周辺は県の危険地区指定及び土石流対策工の計画が存在
- ・しかし優先順位が低いため、本線開通までに土石流対策工が施工される計画ではない。
- ・会社にて現地調査したところ、崩壊等があり、本線に影響を及ぼす可能性があると判断

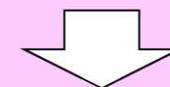


会社にて土石流対策工を施工する計画

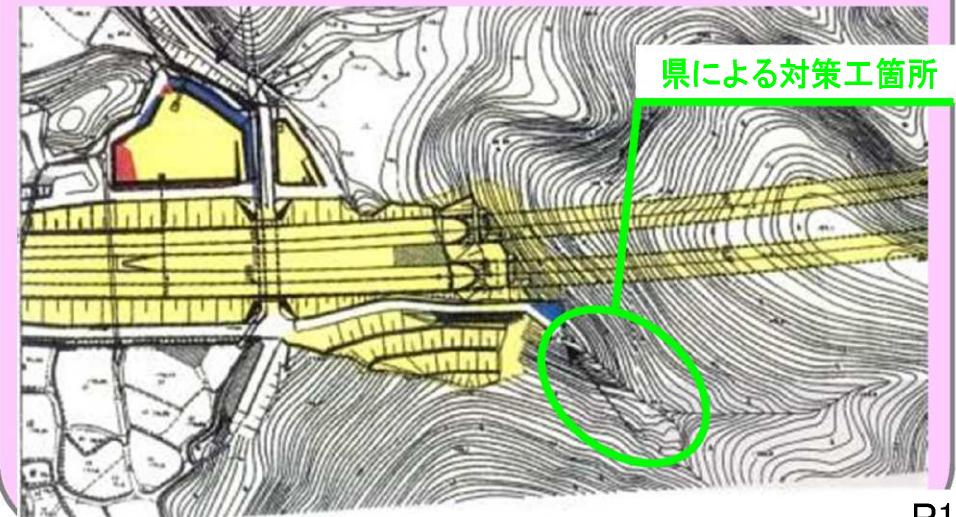


経営努力による変更

- ・土石流対策工の前倒し実施のため、県に事業調整の協議を実施
- ・その際のメリットとして工事用道路の共同使用による費用縮減や、同一地権者への協議が必要になることなどを説明し、県の同意を得た。



県にて土石流対策工を前倒し施工



協議案件における会社の貢献度判断リスト

経営努力内容 (現場特有の創意工夫を含め)		橋梁の架設方法の工夫による厚木 IC の通行止め回数の削減 [東名高速道路(改築) 海老名 JCT~海老名 IC]											
		圏央道と東名高速道路を結ぶ連絡路の施工にあたり、厚木 IC を 2 回の通行止めによるランプ橋桁架設を行う計画であった。これらの生じる社会的便益の損失を少しでも低減させるため、4 橋の架設計画を 1 回の通行止めで行うよう再検討を行った。近年東名高速道路の ETC 利用率が 60% 近くに達していることに着目し、一時的に料金所広場を架設クレーンの組立・解体ヤードとして使用できるよう、交通管理者及び道路管理者ら 120 回程度に渡る協議の結果、同意を得ることが出来た。よって、1 回の通行止めで 4 橋を一括架設することで、通行止め費用の縮減を図ることが出来た。											
協議経緯		平成 14 年 6 月 2 回の通行止め計画で設計開始 (道路管理者との基本合意完了) H15. 3 設計完了 (ETC 利用率 7%) 平成 16 年 3 月 2 回の通行止め計画で協議開始 平成 17 年 10 月 2 回の通行止め計画の協議終了 平成 17 年 10 月 1 回の通行止め計画での再検討開始 (ETC 利用率 58%) 平成 18 年 1 月 1 回の通行止め計画の合意 完了											
会社の貢献度判断指標		<table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> 国、地方自治体等</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 協議合意後の再協議</td> <td><input type="checkbox"/> 初めての協議</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの</td> <td><input type="checkbox"/> 外的要因によるもの ()</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 関係官公庁等 (国交省・警察等 : 協議回数 74 回、協議期間 14 ヶ月) <input checked="" type="checkbox"/> 民間 (バス会社等 : 協議回数 12 回、協議期間 6 ヶ月) ■ NEXCO 関連(保全 SC 等 : 協議回数 33 回、協議期間 6 ヶ月)</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> ①日本一の重交通路線である東名高速道路の中で 3 番目の出入り交通量 (78 千台 / 日) を有する厚木 IC の通行止 ■ ②厚木 IC 周辺は、工場や住宅が密集しており、作業ヤードの確保が困難なことから、IC 内の限られたヤードを活用した施工計画検討及び限られた施工時間内での架設方法検討を実施 ■ ③過去に事例のない料金所前広場を作業ヤードとして確保する為、交通状況調査等を行い、関係管理者へ 100 回以上の協議を実施し、合意を得た</td> <td></td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> 国、地方自治体等	<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし	<input checked="" type="checkbox"/> 協議合意後の再協議	<input type="checkbox"/> 初めての協議	<input checked="" type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの	<input type="checkbox"/> 外的要因によるもの ()	<input checked="" type="checkbox"/> 関係官公庁等 (国交省・警察等 : 協議回数 74 回、協議期間 14 ヶ月) <input checked="" type="checkbox"/> 民間 (バス会社等 : 協議回数 12 回、協議期間 6 ヶ月) ■ NEXCO 関連(保全 SC 等 : 協議回数 33 回、協議期間 6 ヶ月)		<input checked="" type="checkbox"/> ①日本一の重交通路線である東名高速道路の中で 3 番目の出入り交通量 (78 千台 / 日) を有する厚木 IC の通行止 ■ ②厚木 IC 周辺は、工場や住宅が密集しており、作業ヤードの確保が困難なことから、IC 内の限られたヤードを活用した施工計画検討及び限られた施工時間内での架設方法検討を実施 ■ ③過去に事例のない料金所前広場を作業ヤードとして確保する為、交通状況調査等を行い、関係管理者へ 100 回以上の協議を実施し、合意を得た	
<input type="checkbox"/> 国、地方自治体等	<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし												
<input checked="" type="checkbox"/> 協議合意後の再協議	<input type="checkbox"/> 初めての協議												
<input checked="" type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの	<input type="checkbox"/> 外的要因によるもの ()												
<input checked="" type="checkbox"/> 関係官公庁等 (国交省・警察等 : 協議回数 74 回、協議期間 14 ヶ月) <input checked="" type="checkbox"/> 民間 (バス会社等 : 協議回数 12 回、協議期間 6 ヶ月) ■ NEXCO 関連(保全 SC 等 : 協議回数 33 回、協議期間 6 ヶ月)													
<input checked="" type="checkbox"/> ①日本一の重交通路線である東名高速道路の中で 3 番目の出入り交通量 (78 千台 / 日) を有する厚木 IC の通行止 ■ ②厚木 IC 周辺は、工場や住宅が密集しており、作業ヤードの確保が困難なことから、IC 内の限られたヤードを活用した施工計画検討及び限られた施工時間内での架設方法検討を実施 ■ ③過去に事例のない料金所前広場を作業ヤードとして確保する為、交通状況調査等を行い、関係管理者へ 100 回以上の協議を実施し、合意を得た													

- 注) 1. 当初計画を協議した者 高速道路会社もしくは高速道路会社以外か (高速道路会社以外の者が、詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施していれば () 内に記述 [基本的に都市計画、環境評価を除く])
 2. 変更計画の協議時期 協議相手が民間の場合は、設計協議の前後が基準、関係官公庁 (河川・警察等) の場合は、合意後の再協議か初めての協議かで判断 (詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施した後での協議であれば、協議後の再協議とする)
 3. 変更動機の主体性 外的要因とは、要領・基準の変更、将来交通量の見直し、他者の事業による影響などによるもの
 4. 協議先相手等 協議先、延べ協議回数、協議開始から完了までの期間を具体的に記載
 5. 際立った創意工夫 関係機関協議において、特別な要素、特筆した創意工夫を記載

協議案件における会社の貢献度判断リスト

経営努力内容 (現場特有の創意工夫を含め)		<p><u>橋梁形式及び架設方法の見直しによる東名高速の通行止め回避 [新東名高速道路 長泉沼津 IC～引佐 JCT]</u></p> <p>東名高速道路を跨ぐ新設ランプ橋について、当初計画の構造・架設方法を変更することで通行止めを回避し、コスト縮減したもの。</p> <p>当初は標準的な橋梁構造で計画していたが、新東名の建設事業工事で開発した新たな構造を適用するとともに、架設計画の変更（2回の旋回架設→一括架設）に伴う関係機関協議を行い、計画変更を実現している。</p>	
協議経緯		<p>平成19年 6月 橋梁構造の設計変更</p> <p>平成19年 9月 架設方法および工事規制に関する関係協議開始（変更後橋梁構造・架設方法）</p> <p>平成20年 5月 関係機関協議の完了（変更後橋梁構造・架設方法）</p>	
会社の貢献度判断指標	協議相手に当初計画を協議した者	<input type="checkbox"/> 国、地方自治体等	<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし
	変更計画の協議時期	<input type="checkbox"/> 協議合意後の再協議	<input checked="" type="checkbox"/> 初めての協議
	変更動機の主体性	<input checked="" type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの	<input type="checkbox"/> 外的要因によるもの（ ）
	協議先相手等（労力）	<input checked="" type="checkbox"/> 関係官公庁等 (国土交通省、地方自治体、高速道路交通管理者：協議回数30回以上、協議期間9ヶ月) <input checked="" type="checkbox"/> 民間 (バス会社、トラック協会等、周辺住民：協議回数20回以上、協議期間4ヶ月)	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 新東名建設工事で開発した合理的な橋梁構造を適用し、通行止めを必要としない架設方法に計画変更したこと <input checked="" type="checkbox"/> 一括架設に必要な施工ヤードの変更、低速走行規制の実施に関する多くの関係機関協議を行ったこと	

- 注) 1. 当初計画を協議した者 高速道路会社もしくは高速道路会社以外か（高速道路会社以外の者が、詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施していれば（ ）内に記述【基本的に都市計画、環境評価を除く】）
2. 変更計画の協議時期 協議相手が民間の場合は、設計協議の前後が基準、関係官公庁（河川・警察等）の場合は、合意後の再協議か初めての協議かで判断（詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施した後での協議であれば、協議後の再協議とする）
3. 変更動機の主体性 外的要因とは、要領・基準の変更、将来交通量の見直し、他者の事業による影響などによるもの
4. 協議先相手等 協議先、延べ協議回数、協議開始から完了までの期間を具体的に記載
5. 際立った創意工夫 関係機関協議において、特別な要素、特筆した創意工夫を記載

協議案件における会社の貢献度判断リスト

経営努力内容 (現場特有の創意工夫を含め)		関係機関との協議による橋梁構造から盛土構造への見直し [常磐自動車道 常磐富岡 IC～浪江 IC] 管理型廃棄物最終処分場である埋立場を橋梁で交差する計画であったが、コスト縮減を図るため、盛土構造へ見直したもの。当該処分場は、水質検査結果により異常値が検出され、施設廃止手続きが不明な状況にもかかわらず、当社が主体的に用地交渉や工事工程の綿密な管理と、廃棄物施設の廃止手続きを注視しながら、並行して各種検討や形質変更を進めたことにより実現したもの。	
協議経緯		平成13年 8月 設計協議確認書締結（橋梁構造） 平成17年12月 水質検査において異常値を検出（更なる2年間の継続検査） 構造変更協議開始（橋梁構造→盛土構造） 平成20年 5月 施設廃止手続きの完了 平成20年11月 形質変更届の提出（盛土構造決定）	
会 社 の 貢 献 度 判 断 指 標	協議相手に当初計画を協議した者	<input type="checkbox"/> 国、地方自治体等	<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし
	変更計画の協議時期	<input checked="" type="checkbox"/> 協議合意後の再協議	<input type="checkbox"/> 初めての協議
	変更動機の主体性	<input checked="" type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの	<input type="checkbox"/> 外的要因によるもの（ ）
	協議先相手等（労力）	<input checked="" type="checkbox"/> 関係官公庁等（福島県、日本環境衛生センター：協議回数6回、協議期間21ヶ月） <input checked="" type="checkbox"/> 民間（組合：協議回数 5回、協議期間36ヶ月）	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 福島県では事例のない形質変更協議を実施し、周辺環境への影響や将来の管理リスクを回避すべく対策を実施 <input checked="" type="checkbox"/> 処分場の施設廃止が不明確にもかかわらず、地権者と用地交渉を実施	

- 注) 1. 当初計画を協議した者 高速道路会社もしくは高速道路会社以外か（高速道路会社以外の者が、詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施していれば（ ）内に記述【基本的に都市計画、環境評価を除く】）
 2. 変更計画の協議時期 協議相手が民間の場合は、設計協議の前後が基準、関係官公庁（河川・警察等）の場合は、合意後の再協議か初めての協議かで判断（詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施した後での協議であれば、協議後の再協議とする）
 3. 変更動機の主体性 外的要因とは、要領・基準の変更、将来交通量の見直し、他者の事業による影響などによるもの
 4. 協議先相手等 協議先、延べ協議回数、協議開始から完了までの期間を具体的に記載
 5. 際立った創意工夫 関係機関協議において、特別な要素、特筆した創意工夫を記載

協議案件における会社の貢献度判断リスト

経営努力内容 (現場特有の創意工夫を含め)		関係機関及び地元との協議による盛土構造の見直し [常磐自動車道 常磐富岡 IC～浪江 IC] <p>土砂流出防備保安林区域に位置する本線は、現地形を改変しないよう擁壁構造にて対応する計画としていた。更なるコスト削減を目指すため、沢部を嵩上げし、落差工を設けることにより、現状の保安機能を維持する構造とした。</p> <p>これらの対策により、保安林解除の了解が得られ、盛土構造への見直しが実現できたもの。</p>	
協議経緯		平成12年10月 設計協議確認書締結（擁壁構造） 平成16年 1月 福島県相双農林事務所と協議開始（擁壁構造⇒盛土構造） 平成18年 6月 追加買収協議開始（擁壁構造⇒盛土構造） 平成20年 5月 保安林解除の通知（回答：盛土構造決定）	
会社の貢献度判断指標	協議相手に当初計画を協議した者	<input type="checkbox"/> 国、地方自治体等	<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし
	変更計画の協議時期	<input checked="" type="checkbox"/> 協議合意後の再協議	<input type="checkbox"/> 初めての協議
	変更動機の主体性	<input checked="" type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの	<input type="checkbox"/> 外的要因によるもの（ ）
	協議先相手等（労力）	<input checked="" type="checkbox"/> 関係官公庁等 (福島県：協議回数11回、協議期間53ヶ月) <input checked="" type="checkbox"/> 民間 (地権者：協議回数10回、協議期間14ヶ月)	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 会社の都合による変更協議と難色を示されたが、度重なる協議と減勢効果を粘り強く説明	

- 注) 1. 当初計画を協議した者 高速道路会社もしくは高速道路会社以外か（高速道路会社以外の者が、詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施していれば（ ）内に記述【基本的に都市計画、環境評価を除く】）
2. 変更計画の協議時期 協議相手が民間の場合は、設計協議の前後が基準、関係官公庁（河川・警察等）の場合は、合意後の再協議か初めての協議かで判断（詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施した後での協議であれば、協議後の再協議とする）
3. 変更動機の主体性 外的要因とは、要領・基準の変更、将来交通量の見直し、他者の事業による影響などによるもの
4. 協議先相手等 協議先、延べ協議回数、協議開始から完了までの期間を具体的に記載
5. 際立った創意工夫 関係機関協議において、特別な要素、特筆した創意工夫を記載

協議案件における会社の貢献度判断リスト

経営努力内容 (現場特有の創意工夫を含め)		<u>地元との協議による盛土形状の見直し</u> [北海道縦貫自動車道 大沼 IC～落部 IC] 中ノ川支川は河口でホタテ養殖等の漁業関係に利用されており、河川環境に影響を及ぼさないよう、補強土壁工による構造で計画していた。更なるコスト縮減の観点から、河川の付替えを行い盛土構造へ見直しを行ったもの。河川付替えを行うにあたり、工事中の汚水処理方法や付替え河川の安全性を確保するため検討を実施し、地元関係者から理解を得たもの。	
協議経緯		平成11年 1月 地元設計協議（擁壁構造） 平成19年 2月 中ノ川支川付替え検討 平成19年 3月 河川管理者、漁業関係者、地権者協議開始（擁壁構造→盛土構造） 平成19年 7月 設計協議確認書締結（盛土構造決定）	
会社の貢献度判断指標	協議相手に当初計画を協議した者	<input type="checkbox"/> 国、地方自治体等 <input checked="" type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし	
	変更計画の協議時期	<input checked="" type="checkbox"/> 協議合意後の再協議 <input type="checkbox"/> 初めての協議	
	変更動機の主体性	<input checked="" type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの <input type="checkbox"/> 外的要因によるもの（ ）	
	協議先相手等（労力）	<input checked="" type="checkbox"/> 関係官公庁等 (森町：協議回数2回、協議期間4ヶ月) <input checked="" type="checkbox"/> 民間 (地元：協議回数3回、協議期間3ヶ月)	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 汚水処理にバイオログ浄化フィルター（ヤシの実纖維）の採用	

- 注) 1. 当初計画を協議した者 高速道路会社もしくは高速道路会社以外か（高速道路会社以外の者が、詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施していれば（ ）内に記述【基本的に都市計画、環境評価を除く】）
2. 変更計画の協議時期 協議相手が民間の場合は、設計協議の前後が基準、関係官公庁（河川・警察等）の場合は、合意後の再協議か初めての協議かで判断（詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施した後での協議であれば、協議後の再協議とする）
3. 変更動機の主体性 外的要因とは、要領・基準の変更、将来交通量の見直し、他者の事業による影響などによるもの
4. 協議先相手等 協議先、延べ協議回数、協議開始から完了までの期間を具体的に記載
5. 際立った創意工夫 関係機関協議において、特別な要素、特筆した創意工夫を記載

協議案件における会社の貢献度判断リスト

経営努力内容 (現場特有の創意工夫を含め)		関係機関との協議による橋梁形式の見直し[新東名高速道路（豊田東JCT～引佐JCT）] 更なるコスト削減の観点から、県道の切り回しにより支間長が短縮でき橋梁形式を変更したものである。 道路管理者からは、現状よりカーブが厳しくなるため交通安全上好ましくないと反対されていたが、切回しにより見通しが良くなることなどを粘り強く説明し了解を得られたもの。	
協議経緯		平成12年 3月 河川協議開始 平成17年12月 河川協議合意 (PC6 径間連続V脚ラーメン波形鋼板ウェブ箱桁橋<支間 174m>) 平成17年12月 変更計画（県道切回し）協議開始 (PC5 径間連続ラーメン波形鋼板ウェブ箱桁橋) <支間 135m> 平成18年 5月 変更計画（県道切回し）協議完了	
会 社 の 貢 献 度 判 断 指 標	協議相手に当初計画を協議した者	<input type="checkbox"/> 国、地方自治体等	<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし (協議開始 H17.12)
	変更計画の協議時期	<input checked="" type="checkbox"/> 協議合意後の再協議	<input type="checkbox"/> 初めての協議
	変更動機の主体性	<input checked="" type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの	<input type="checkbox"/> 外的要因によるもの()
	協議先相手等（労力）	<input checked="" type="checkbox"/> 関係官公庁等 (県：協議回数9回、協議期間6ヶ月)	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 県道の切回しについては、道路管理者から交通安全上望ましくないと強く反対されていたが、切り回すことにより見通しが良くなるなどを丁寧に説明し了解を得られたもの	

- 注) 1. 当初計画を協議した者 高速道路会社もしくは高速道路会社以外か（高速道路会社以外の者が、詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施していれば（ ）内に記述【基本的に都市計画、環境評価を除く】）
2. 変更計画の協議時期 協議相手が民間の場合は、設計協議の前後が基準、関係官公庁（河川・警察等）の場合は、合意後の再協議か初めての協議かで判断（詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施した後での協議であれば、協議後の再協議とする）
3. 変更動機の主体性 外的要因とは、要領・基準の変更、将来交通量の見直し、他者の事業による影響などによるもの
4. 協議先相手等 協議先、延べ協議回数、協議開始から完了までの期間を具体的に記載
5. 際立った創意工夫 関係機関協議において、特別な要素、特筆した創意工夫を記載

協議案件における会社の貢献度判断リスト

経営努力内容 (現場特有の創意工夫を含め)		地域分断及び住民視点の景観に配慮した地元との協議による道路構造の見直し[新東名高速道路（伊勢原北～秦野）] 更なるコスト削減の観点から、重要交差施設（県道、二級河川）、地域分断及び盛土高さを考慮し、橋梁の一部を盛土に変更したものである。 地元からは、盛土構造による地域分断や景観に対して強い懸念があったが、極力地域分断が無いよう機能復旧道路を提案し、また、視覚的にわかりやすい完成イメージ図を用いて丁寧に説明したことにより、懸念が払しょくされ了解を得られたもの。	
協議経緯		平成 8年 6月 都市計画決定（橋梁構造） 平成 19年 4月 変更計画協議開始（橋梁構造→土工構造） 平成 20年 11月 設計協議調印（土工構造） 完了	
会 社 の 貢 献 度 判 断 指 標	協議相手に当初計画を協議した者	<input type="checkbox"/> 国、地方自治体等	<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし
	変更計画の協議時期	<input type="checkbox"/> 協議合意後の再協議	<input checked="" type="checkbox"/> 初めての協議
	変更動機の主体性	<input checked="" type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの	<input type="checkbox"/> 外的要因によるもの（ ）
	協議先相手等（労力）	<input checked="" type="checkbox"/> 関係官公庁等 (市：協議回数 12回) <input checked="" type="checkbox"/> 民間 (3地区：協議回数 18回、協議期間 20ヶ月（関係官公庁協議含む))	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 地元からは、盛土構造による地域分断等に対して強い懸念があったが機能復旧道路などの提案を行ったことや視覚的にわかりやすい完成イメージ図を用いて丁寧に説明した結果、了解を得られたもの <input checked="" type="checkbox"/> 当該変更範囲が地元3地区にまたがっており、協議先が多数ある中、丁寧に説明した結果、了解を得られたもの	

- 注) 1. 当初計画を協議した者 高速道路会社もしくは高速道路会社以外か（高速道路会社以外の者が、詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施していれば（ ）内に記述〔基本的に都市計画、環境評価を除く〕）
2. 変更計画の協議時期 協議相手が民間の場合は、設計協議の前後が基準、関係官公庁（河川・警察等）の場合は、合意後の再協議か初めての協議かで判断（詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施した後での協議であれば、協議後の再協議とする）
3. 変更動機の主体性 外的要因とは、要領・基準の変更、将来交通量の見直し、他者の事業による影響などによるもの
4. 協議先相手等 協議先、延べ協議回数、協議開始から完了までの期間を具体的に記載
5. 際立った創意工夫 関係機関協議において、特別な要素、特筆した創意工夫を記載

協議案件における会社の貢献度判断リスト

経営努力内容 (現場特有の創意工夫を含め)	<u>地元との協議による人道カルバートボックスの統合(廃止)【首都圏中央連絡自動車道 海老名 IC～相模原 IC(仮称)】</u> 圏央厚木 IC周辺の交差道路の付替え計画において、当初は、既存の5箇所の接続道路を、車道2箇所、人道2箇所に集約することで地元協議が合意されていた。その後、更なるコスト縮減を図る為、人道カルバートボックス1箇所を廃止し、車道と統合することで、地元と再三に渡り、協議した結果、同意を得ることが出来た。よって、人道カルバートボックスを統合(廃止)することで、盛土工事費や人道カルバートボックス工事費等の縮減を図ることが出来た。	
協議経緯	平成12年 3月 国交省より引継ぎ（車道ボックス2箇所、人道ボックス2箇所の地元合意計画） 平成18年11月 行政及び地元への変更協議開始 平成21年 2月 行政及び地元と合意（人道ボックス1箇所廃止） 完了	
会社の貢献度判断指標	協議相手に当初計画を協議した者	<input checked="" type="checkbox"/> 国、地方自治体等 <small>(H12.3 地元合意計画を引継ぎ)</small> <input type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし
	変更計画の協議時期	<input checked="" type="checkbox"/> 協議合意後の再協議 <input type="checkbox"/> 初めての協議
	変更動機の主体性	<input checked="" type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの <input type="checkbox"/> 外的要因によるもの（ ）
	協議先相手等（労力）	<input checked="" type="checkbox"/> 関係官公庁等（市〔関係各課〕：協議回数5回、協議期間29ヶ月） <input checked="" type="checkbox"/> 民間（地元：協議回数8回、協議期間28ヶ月）
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> ①当初、国交省が用地買収時に交差道路の付替計画を既存の5箇所を集約することで地元と合意 合意の条件:1)集約の際に車両の通過台数が著しく増加し、歩行者への事故に対する危険性から分離 2)河川敷にある「広場」から出来る限り近い位置及び人道 BOX 延長を短く出来る箇所 <input checked="" type="checkbox"/> ②NEXCO が工事を引継ぎ後、市〔関係各課〕及び地元と粘り強い協議の結果、合意 合意の条件:1)人道 BOX は閉鎖空間で昼間でも自然光が届かず防犯面や不法投棄等の懸念 2)歩行者への事故に対して幅員3mの歩道を歩車道分離することを確保 3)照明設備を設けた場合のランニングコスト(電気代)や不法投棄の排除費用の低減

- 注) 1. 当初計画を協議した者 高速道路会社もしくは高速道路会社以外か（高速道路会社以外の者が、詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施していれば（ ）内に記述〔基本的に都市計画、環境評価を除く〕）
2. 変更計画の協議時期 協議相手が民間の場合は、設計協議の前後が基準、関係官公庁（河川・警察等）の場合は、合意後の再協議か初めての協議かで判断（詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施した後での協議であれば、協議後の再協議とする）
3. 変更動機の主体性 外的要因とは、要領・基準の変更、将来交通量の見直し、他者の事業による影響などによるもの
4. 協議先相手等 協議先、延べ協議回数、協議開始から完了までの期間を具体的に記載
5. 際立った創意工夫 関係機関協議において、特別な要素、特筆した創意工夫を記載

協議案件における会社の貢献度判断リスト

経営努力内容 (現場特有の創意工夫を含め)		地元及び関係機関との協議による横断構造物（カルバートボックス）の見直し [常磐自動車道 山元 IC～亘理 IC] 現道の機能補償道路として、本線横断構造物が計画されていたが、更なるコスト縮減を図るため、隣接する横断構造物との統合を実施したもの。本横断構造物を廃止するためには、多方面への協議が必要であり、側道の一部を延伸することにより、現状機能を維持し、横断構造物の廃止が可能となったものである。	
協議経緯		平成12年11月 設計協議確認書締結（横断構造物） 平成18年 6月 関係機関及び地元との協議開始（横断構造物廃止協議） 平成18年 7月 交差施設変更協議完了（横断構造物廃止決定）	
会 社 の 貢 献 度 判 断 指 標	協議相手に当初計画を協議した者	<input type="checkbox"/> 国、地方自治体等	<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし
	変更計画の協議時期	<input checked="" type="checkbox"/> 協議合意後の再協議	<input type="checkbox"/> 初めての協議
	変更動機の主体性	<input checked="" type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの	<input type="checkbox"/> 外的要因によるもの（ ）
	協議先相手等（労力）	<input checked="" type="checkbox"/> 関係官公庁等 (宮城県、亘理町：協議回数2回、協議期間1ヶ月) <input checked="" type="checkbox"/> 民間 (地権者・改良区：協議回数3回、協議期間1ヶ月)	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 多方面への関係者と協議を実施[宮城県、亘理町、土地改良区、町道利用者、地権者]	

- 注) 1. 当初計画を協議した者 高速道路会社もしくは高速道路会社以外か（高速道路会社以外の者が、詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施していれば（ ）内に記述【基本的に都市計画、環境評価を除く】）
2. 変更計画の協議時期 協議相手が民間の場合は、設計協議の前後が基準、関係官公庁（河川・警察等）の場合は、合意後の再協議か初めての協議かで判断（詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施した後での協議であれば、協議後の再協議とする）
3. 変更動機の主体性 外的要因とは、要領・基準の変更、将来交通量の見直し、他者の事業による影響などによるもの
4. 協議先相手等 協議先、延べ協議回数、協議開始から完了までの期間を具体的に記載
5. 際立った創意工夫 関係機関協議において、特別な要素、特筆した創意工夫を記載

協議案件における会社の貢献度判断リスト

経営努力内容 (現場特有の創意工夫を含め)		地元との協議による横断構造物（カルバートボックス）の見直し [横浜横須賀道路 佐原 IC～馬堀海岸 IC] 現道の機能補償道路として、本線横断構造物（カルバートボックス）を設置し、住宅地と県道を結ぶ市道の代替道路を確保する計画であった。横須賀市が地元に対し、防災道路の整備を回答したため、市及び地元住民に対し、新たな代替歩道を防災道路と接続することで、利便性を向上させ、当初予定していた市道の一部を廃止することで横断構造物の見直しが可能となったもの。	
協議経緯		平成 8年11月 地元設計協議締結（横断構造物設置） 平成18年 2月 横須賀市に対し、市道の一部廃止について協議開始 平成18年 3月 地元との市道見直し協議開始（横断構造物廃止協議） 平成18年 9月 変更設計協議確認書締結（横断構造物の廃止決定）	
会社の貢献度判断指標	協議相手に当初計画を協議した者	<input type="checkbox"/> 国、地方自治体等	<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし
	変更計画の協議時期	<input checked="" type="checkbox"/> 協議合意後の再協議	<input type="checkbox"/> 初めての協議
	変更動機の主体性	<input checked="" type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの	<input type="checkbox"/> 外的要因によるもの（ ）
	協議先相手等（労力）	<input checked="" type="checkbox"/> 関係官公庁等 (横須賀市：協議回数4回、協議期間7ヶ月) <input checked="" type="checkbox"/> 民間 (地元：協議回数5回、協議期間4ヶ月)	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 代替歩道の発想により、地域住民に対し、利便性の向上について説明し理解を得た	

- 注) 1. 当初計画を協議した者 高速道路会社もしくは高速道路会社以外か（高速道路会社以外の者が、詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施していれば（ ）内に記述〔基本的に都市計画、環境評価を除く〕）
2. 変更計画の協議時期 協議相手が民間の場合は、設計協議の前後が基準、関係官公庁（河川・警察等）の場合は、合意後の再協議か初めての協議かで判断（詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施した後での協議であれば、協議後の再協議とする）
3. 変更動機の主体性 外的要因とは、要領・基準の変更、将来交通量の見直し、他者の事業による影響などによるもの
4. 協議先相手等 協議先、延べ協議回数、協議開始から完了までの期間を具体的に記載
5. 際立った創意工夫 関係機関協議において、特別な要素、特筆した創意工夫を記載

協議案件における会社の貢献度判断リスト

経営努力内容 (現場特有の創意工夫を含め)		地元との協議による交差構造物（パイプカルバート）の見直し[中部横断自動車道（六郷～増穂）] 当初計画では、本線が盛土構造により既存用・排水路については機能復旧の観点から既存の位置にパイプカルバートを設置することとしていた。その後、現地調査結果により盛土の一部を橋梁に変更したことから、コスト削減の観点より当該箇所の見直しに合わせ、用・排水路位置及び形状を変更した。また、用・排水路に変更したことにより、落葉や土砂堆積による通水障害等を発見しやすくなり、田畠等への影響を最小限に抑えることが可能となった。 用・排水路を変更するにあたっては、測量により通水断面や水路勾配に問題がないことを確認し、地元及び関係機関に粘り強く協議した結果、計画変更が可能となった。	
協議経緯		平成18年 3月 協定締結（パイプカルバート） 平成18年12月 計画変更協議開始（パイプカルバート→用・排水路） 平成19年 6月 設計協議調印（用・排水路） 完了	
会社の貢献度判断指標	協議相手に当初計画を協議した者	<input type="checkbox"/> 国、地方自治体等	<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし
	変更計画の協議時期	<input type="checkbox"/> 協議合意後の再協議	<input checked="" type="checkbox"/> 初めての協議
	変更動機の主体性	<input checked="" type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの	<input type="checkbox"/> 外的要因によるもの（ ）
	協議先相手等（労力）	<input checked="" type="checkbox"/> 民間（町議会議員含む） (2地区：協議回数6回、協議期間7ヶ月)	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 田畠等のかんがい用水として使用されている用・排水路は、非常に生活に密着したものであることから、基本的には既存の位置とするところをコスト削減の観点から切回しの協議を粘り強く行った結果了解を得られたもの <input checked="" type="checkbox"/> 協議相手として、通常地元住民に対して協議を行うところを町議会議員まで粘り強く協議した結果了解を得られたもの	

- 注) 1. 当初計画を協議した者 高速道路会社もしくは高速道路会社以外か（高速道路会社以外の者が、詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施していれば（ ）内に記述「基本的に都市計画、環境評価を除く」）
2. 変更計画の協議時期 協議相手が民間の場合は、設計協議の前後が基準、関係官公庁（河川・警察等）の場合は、合意後の再協議か初めての協議かで判断（詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施した後での協議であれば、協議後の再協議とする）
3. 変更動機の主体性 外的要因とは、要領・基準の変更、将来交通量の見直し、他者の事業による影響などによるもの
4. 協議先相手等 協議先、延べ協議回数、協議開始から完了までの期間を具体的に記載
5. 際立った創意工夫 関係機関協議において、特別な要素、特筆した創意工夫を記載

協議案件における会社の貢献度判断リスト

経営努力内容 (現場特有の創意工夫を含め)	地元との協議による環境対策施設の見直し【新名神高速道路 亀山JCT～甲賀土山IC】 当該地区は、協議当初の段階より道路側の騒音対策を求められ、3年8ヶ月にも及ぶ協議の末、高さ8+7m遮音壁設置の覚書を手交することで事業を開始した。その後交通量見直し等を機に、環境影響検討及び修正設計を行った結果、対策規模を縮小しても環境基準を満足することが確認され、地元交渉を実施。しかし地元は覚書での対策実施の順守を求め、行政からも強硬な抗議を受けるなか、度重なる粘り強い協議を行うとともに、遮音壁位置の見直しや当初計画との対比を分かりやすく説明することで、環境対策施設の変更が可能となった。	
協議経緯	平成3年7月 環境影響評価 平成7年7月～平成9年3月 環境基準以上の対策を求められる 平成11年3月 遮音壁設置(8+7m)の覚書を締結 平成18年3月～平成18年9月 交通量の見直し等を踏まえた環境影響検討及び修正設計の実施 平成18年9月～平成19年5月 変更計画協議(遮音壁3+5R←遮音壁8+7m) 平成19年10月 新たな覚書の締結 完了	
会社の貢献度判断指標	協議相手に当初計画を協議した者	<input type="checkbox"/> 国、地方自治体等 <input checked="" type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし
	変更計画の協議時期	<input checked="" type="checkbox"/> 協議合意後の再協議 <input type="checkbox"/> 初めての協議
	変更動機の主体性	<input type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの <input checked="" type="checkbox"/> 外的要因によるもの(将来交通量の見直し)
	協議先相手等(労力)	<input checked="" type="checkbox"/> 民間・関係官公庁(甲賀市) (自治会:協議回数10数回、協議期間8ヶ月)
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 当初の予測値と見直した数値を、データ等を用い分かりやすく説明するとともに、短期間でありながら10数回にも及ぶ粘り強い協議を行うことで、環境対策施設の変更を可能とした <input checked="" type="checkbox"/> 地元からは協議当初より環境に対する道路会社側の対応を強く求められ、長期間の協議の末に合意に至った「覚書」での対策実施の順守を求め、行政からは当社の協議姿勢に対する強硬な抗議を受けるなど、厳しい協議条件の中、遮音壁位置を地元と調整し見直すなど、不安要素の対する速やかな対応を行うことで、変更を可能とした

- 注) 1. 当初計画を協議した者
高速道路会社もしくは高速道路会社以外か(高速道路会社以外の者が、詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施していれば()内に記述[基本的に都市計画、環境評価を除く])
協議相手が民間の場合は、設計協議の前後が基準、関係官公庁(河川・警察等)の場合は、合意後の再協議か初めての協議かで判断(詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施した後での協議であれば、協議後の再協議とする)
外的要因とは、要領・基準の変更、将来交通量の見直し、他者の事業による影響などによるもの
協議先、延べ協議回数、協議開始から完了までの期間を具体的に記載
関係機関協議において、特別な要素、特筆した創意工夫を記載
2. 変更計画の協議時期
協議相手が民間の場合は、設計協議の前後が基準、関係官公庁(河川・警察等)の場合は、合意後の再協議か初めての協議かで判断(詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施した後での協議であれば、協議後の再協議とする)
外的要因とは、要領・基準の変更、将来交通量の見直し、他者の事業による影響などによるもの
協議先、延べ協議回数、協議開始から完了までの期間を具体的に記載
関係機関協議において、特別な要素、特筆した創意工夫を記載
3. 変更動機の主体性
外的要因によるもの(将来交通量の見直し)
4. 協議先相手等
民謡・関係官公庁(甲賀市)
(自治会:協議回数10数回、協議期間8ヶ月)
5. 際立った創意工夫
当初の予測値と見直した数値を、データ等を用い分かりやすく説明するとともに、短期間でありながら10数回にも及ぶ粘り強い協議を行うことで、環境対策施設の変更を可能とした
地元からは協議当初より環境に対する道路会社側の対応を強く求められ、長期間の協議の末に合意に至った「覚書」での対策実施の順守を求め、行政からは当社の協議姿勢に対する強硬な抗議を受けるなど、厳しい協議条件の中、遮音壁位置を地元と調整し見直すなど、不安要素の対する速やかな対応を行うことで、変更を可能とした

協議案件における会社の貢献度判断リスト

経営努力内容 (現場特有の創意工夫を含め)	<p><u>地元との協議による効率的な転石処理〔新東名高速道路 長泉沼津 IC～引佐 JCT〕</u></p> <p>本線切土部から発生した転石の処理方法について、転石のまま窪地に敷均す方法を立案し、本線外盛土場の地権者と協議を行い了解を得たことにより、小割り費用に必要なコストを縮減したもの。</p> <p>当該盛土場については、地権者が将来建築物を設置することも考慮し、路体相当に盛土することを条件として盛土場の提供に合意されていたが（これにより約 270 万m³ の発生土を近距離の土運搬で処理できることとなった）、将来計画に影響しない場所を選定し、転石（約 2.5 万m³）をそのまま盛土することについて再度協議し、合意を得られたもの。</p>	
協議経緯	<p>平成 16 年 9 月 本線外盛土場確保（約 270 万m³）に関する地権者協議完了（※1）</p> <p>平成 18 年 6 月 転石処理に関する地権者協議開始（※1 と同一地権者）</p> <p>平成 18 年 7 月 転石処理に関する地権者の合意</p>	
会社の貢献度判断指標	協議相手に当初計画を協議した者	<input type="checkbox"/> 国、地方自治体等 <input checked="" type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし
	変更計画の協議時期	<input checked="" type="checkbox"/> 協議合意後の再協議 <input type="checkbox"/> 初めての協議
	変更動機の主体性	<input checked="" type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの <input type="checkbox"/> 外的要因によるもの（ ）
	協議先相手等（労力）	<input checked="" type="checkbox"/> 民間 (1 地権者：協議回数 3 回、協議期間 2 ヶ月)
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 地権者（民間会社）とは本線外盛土場の協議が完了した平成 16 年以降も継続的に調整・協議を図ることで、良好な関係を構築することが出来、転石処理に関する協議の合意が取れたもの <input checked="" type="checkbox"/> 盛土計画予定地の地下に工業用水管（県企業局管理）が埋設されていることが確認されたため、土圧による影響を与えないよう検討を行い協議説明を行ったことで合意を得た <input checked="" type="checkbox"/> 窪地内（溜池部）に生息している魚等を調整池（地権者管理）に移し保護を行うことなどを十分に説明を行うことで合意を得た

- 注) 1. 当初計画を協議した者 高速道路会社もしくは高速道路会社以外か（高速道路会社以外の者が、詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施していれば（ ）内に記述〔基本的に都市計画、環境評価を除く〕）
2. 変更計画の協議時期 協議相手が民間の場合は、設計協議の前後が基準、関係官公庁（河川・警察等）の場合は、合意後の再協議か初めての協議かで判断（詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施した後での協議であれば、協議後の再協議とする）
3. 変更動機の主体性 外的要因とは、要領・基準の変更、将来交通量の見直し、他者の事業による影響などによるもの
4. 協議先相手等 協議先、延べ協議回数、協議開始から完了までの期間を具体的に記載
5. 際立った創意工夫 関係機関協議において、特別な要素、特筆した創意工夫を記載

協議案件における会社の貢献度判断リスト

経営努力内容 (現場特有の創意工夫を含め)	<u>土石流対策工事における地元自治体との事業調整 [北関東自動車道 笠間西 IC～友部 IC]</u> 当社が本線の安全確保のため行う予定であった土石流対策は、協議により県の治山事業として、計画を前倒しさせたものである。唐桶山トンネル西坑口周辺は、茨城県の山地災害地区として危険地区指定されており、将来的には優先度が低いものの土石流対策を計画。(高速道路開通時点では未施工の計画) 本線の安全確保のため、当社で対策工を実施し、開通させる計画としていたものを、県の治山事業として先行して実施するようメリット等を説明し、協議が成立したもの。		
協議経緯	平成17年 7月 県の治山対策計画の確認（優先度低い）(NEXCO 施行) 平成17年 8月 土石流対策工の前倒し施工について事業調整開始 平成17年10月 県が対策工の前倒し施工を判断 平成18年 9月 土石流対策工事の実施開始（県施行）		
会 社 の 貢 献 度 判 断 指 標	協議相手に当初計画を協議した者	<input type="checkbox"/> 国、地方自治体等	<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路会社もしくは該当なし
	変更計画の協議時期	<input type="checkbox"/> 協議合意後の再協議	<input checked="" type="checkbox"/> 初めての協議
	変更動機の主体性	<input checked="" type="checkbox"/> 会社が自発的に行ったもの	<input type="checkbox"/> 外的要因によるもの（ ）
	協議先相手等（労力）	<input checked="" type="checkbox"/> 関係官公庁等（茨城県：協議回数4回、協議期間14ヶ月） <input checked="" type="checkbox"/> 民間（地権者13名：協議回数9回、協議期間14ヶ月）	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路と当該対策箇所の地権者が同一のため、当社が事前に交渉し、県の円滑な工事着手が図れるようサポート <input checked="" type="checkbox"/> 当社が現地状況を調査し、土石流対策の手引きに基づき危険度を評価し、県に必要性（前倒し）を協議	

- 注) 1. 当初計画を協議した者 高速道路会社もしくは高速道路会社以外か（高速道路会社以外の者が、詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施していれば（ ）内に記述【基本的に都市計画、環境評価を除く】）
 協議相手が民間の場合は、設計協議の前後が基準、関係官公庁（河川・警察等）の場合は、合意後の再協議か初めての協議かで判断（詳細な道路構造が認識できる図面等により、事業説明会、設計説明会を実施した後での協議であれば、協議後の再協議とする）
 外的要因とは、要領・基準の変更、将来交通量の見直し、他者の事業による影響などによるもの
 協議先、延べ協議回数、協議開始から完了までの期間を具体的に記載
 関係機関協議において、特別な要素、特筆した創意工夫を記載
2. 変更計画の協議時期
 3. 変更動機の主体性
 4. 協議先相手等
 5. 際立った創意工夫