

第14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23年10月7日(金) 10:00~12:00
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、見波委員

4. 議事概要

(1) 審議事項

○新たな審議案件

〔議題1〕 過去に認定された協議案件の再整理

協議案件の会社の貢献度の考え方をもとに、過去に認定された協議案件25件のうち11件について再整理を暫定的に行ない、第13回委員会にて暫定的に決定した14件のうち、認定基準①ー口「申請の対象である現場特有の状況に対応するための創意工夫」に分類されると判断した2件を除いた12件を含めて、協議案件全23件を総合的に判断し、会社の貢献度を本決定した。

〔議題2〕 早期供用案件の算定方法

早期供用案件のコスト縮減額の考え方や会社の貢献度の設定と、合わせて協議案件も含めた全体の運用指針の改訂案の審議を行い、了承された。

●議題1については、過去に認定された協議案件25件の会社の貢献度(α)を以下のとおり決定した。

- 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: 認定基準①ー口
- 2 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: 認定基準①ー口
- 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: 0.75
- 4 関係機関及び地元との協議による盛土構造の変更: 0.75
- 5 地元との協議による盛土形状の見直し: 0.75
- 6 関係機関との協議による橋梁形式の見直し: 0.25
- 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: 0.5
- 8 地元との協議による人道カルバートボックスの統合: 0.5
- 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: 0.5
- 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: 0.5
- 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: 0.25
- 12 地元との協議による環境対策施設の見直し: 0.5

- 13 地元との協議による効率的な転石処理:0.25
- 14 土石流対策工事における地元自治体との事業調整:0.5
- 15 地元との協議による道路構造の見直し(橋梁の一部を土工に見直し) :0.5
- 16 地元との協議による道路構造の変更(橋梁の一部を土工構造に変更):0.5
- 17 地元との協議による道路構造の変更:0.5
- 18 関係機関との協議による橋梁延長の短縮:0.25
- 19 関係機関との協議による貯水池内への橋脚構築に伴う橋梁上部構造の見直し:0.5
- 20 地元との協議によるトンネル坑口部の構造見直し:0.5
- 21 関係機関との協議による料金所管理用道路の計画の見直し:0.5
- 22 関係機関との協議による機能復旧道路の計画見直し(跨高速道路橋を取付道路に見直し):0.5
- 23 地元との協議による環境対策施設の見直し(遮音壁高さの見直し):0.5
- 24 地元及び関係機関との協議による六郷 IC の形式の変更:0.5
- 25 地元及び関係機関との協議による増穂 PA の設置位置の変更:0.5

議題1に関する主な意見は以下のとおり

「18 関係機関との協議による橋梁延長の短縮」

- ・重複管理の事例は結構あるのではないか。(委員)
- ・都市部では土地が少ないことや、用地費が高いことから重複管理の事例はしばしば見受けられるが、地方部では河川や道路の管理者から、基本的には管理施設を各々で設置するよう強く求められる。(会社補足説明)
- ・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があるのではないか。(委員)

「22 関係機関との協議による機能復旧道路の計画見直し(跨高速道路橋を取付道路に見直し)」

- ・育種場という特殊な箇所での機能復旧計画であることから、官庁との協議ではあるが、調整が難しかったと思われる。(委員)

「23 地元との協議による環境対策施設の見直し(遮音壁高さの見直し)」

- ・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(前回No.12)と同様の整理でよいのではないか。(委員)

「24 地元及び関係機関との協議による六郷 IC の形式の変更」

- ・IC 形式を変更した結果、新たに町道がアクセス道路として接続する計画になっているが、町にも追加負担が生じたのか。(委員)
- ・当初計画ではアクセス道路である県道を介して、沿道に住居の連なる町道を拡幅する計画であったが、変更計画により市街地を外すことができた事と、町道の整備延長も短くできているので、計画の費用内で施工できると思われる。(会社補足説明)
- ・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。(委員)

「25 地元及び関係機関との協議による増穂 PA の設置位置の変更」

- ・地域振興につながった良い事業であるが、当初計画の計画熟度はそれほど高くなかったのでは。(委員)
- ・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。(委員)

その他

- ・例えばNo.20 などは、当初協議に約 10 年かかったものを、さらに変更して再協議したものであるが、今後も協議案件の審議において、協議に要した期間等も会社の努力として示していきたいので、考慮していただければと思う。(会社補足説明)

●議題2については、意見が分かれたため、出席委員による多数決により、事務局案は了承された。

議題2に関する主な意見は以下のとおり

- ・早期供用では、用地の早期買収によるものも多く見られ、大変な努力をしていると思うが、当事者しか分からない部分もあり、会社努力の判断が難しい。(委員)
- ・会社は大変な努力をして工期を短縮していると思うが、当初の想定や偶発などを考えると評価の仕方が難しい。(委員)
- ・一つの事例として、供用予定を400日も短縮できたということならば、用地買収以外の部分でも相当な努力があったと思われる。そのような全体のマネジメントをどうされたか等の会社の経営努力が分かるように資料を工夫してほしい。(委員)
- ・他の認定基準案件は、標準的な工法等があり、それに対してどう工夫したかということで、会社経営努力を評価しているところであるが、早期供用の評価においては、比較対象となる供用予定日の設定がリスクを恐れて余裕をもって設定されているのか、社会的要請で厳しく設定されているものなのかが外部委員には分からないので、評価が難しい。(委員)
- ・他者の協力や理解、他の要因というのは他の認定基準の案件においても少なからずあるのではないかと。協議案件の結果で早期供用も成し得たのであるなら会社の貢献度は 0.5 と言えるかもしれないが、いきなり「標準は 0.5」というのは、全体的な論理構築ができているのか。(委員)
- ・会社の貢献度を 0.5 を標準とすることが論拠として弱いと、他の案件と同様に 1.0 を標準とし、内容に応じて減らす案を提案したい。(委員)
- ・供用予定日の設定においては、必ずしも精緻な積み上げだけに基づいて設定されているとは言えず、また、現実的に厳密な設定は不可能に近い。一方、いろんな要因で現実の供用日が決まり、その中で会社が様々な努力で工期短縮しているのも事実である。そこで他者の協力や理解、当初の設定を含めて、標準の会社の貢献度は 0.5 と考えた。(事務局補足説明)
- ・他の認定基準案件は、あくまで会社が努力したところだけ認めており、ほかの要因は認めていない。これに対し、協議案件は協議相手の協力や理解など会社の努力だけではなく他の要因もあるので、会社の貢献度は 0.5 を標準としている。早期供用も、会社の努力と他者の協力や天候など他の要因が複合的にあって達成されたものであり、かつ定量化することが難しい。そのような中で協議案件と同様で早期供用の貢献度を標準 0.5 とし、それに 0.25 プラスかマイナスの議論ができるとしているのが、事務局案と理解している。(委員)

- ・事業費を縮減した案件において助成対象基準額が設定されているように、早期供用案件においても、供用予定日とは別に基準日を設けてはどうか。(委員)
- ・供用予定日とは別に基準を設定することは、早期供用の会社の貢献度の標準を 0.5 に設定することに含まれていると考えられる。(委員)
- ・事務局案はベストとは言えないかもしれないが、これに代わる改善案は無いのではないかと考えている。(委員)
- ・早期供用に関しては、用地買収、施工の工夫などの個別案件としては経営努力要件適合性を認定されていなくても、総合的なマネジメントによって早期供用が達成されたことは経営努力であると認められる。(委員)

以上