

〔議題 1〕過去に認定された協議案件の再整理

資料 1

助成金交付における経営努力要件適合性の認定に関する運用指針（別添）（案）

別 添

高速道路会社の経営努力によるものと認められる部分の額の算定(案)

費用の縮減額(N)に対する高速道路会社の経営努力によるものと認められる部分の額(A)は以下のとおり算定する。

$$A = N \times \alpha \quad (0 < N \leq 3 \text{億円})$$

$$= \sqrt{3N} \times \alpha \quad (3 \text{億円} < N)$$

※単位は億円とする。

※係数 α については下表のとおりとする。

経営努力適合性の認定基準	係数 α	備 考
① 道路の計画、設計又は施工方法を変更		
イ 地権者、関係機関などへの提案及び協議	0.5※	※ α については、協議の難易度や協議成立のための創意工夫を勘案して0.25加減算
ロ 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	1.0	現場特有の技術的な創意工夫が卓越したもの
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	1.0	
ニ 国内の道路事業において実績のある技術を改良した技術の採用	1.0	
② 資材又は機材の調達を工夫したことによる費用の縮減	1.0	
③ 供用までの期間を短縮したことによる費用の縮減	0.5※	※ α については、特別に勘案すべき努力の内容を勘案して0.25加減算

なお、供用までの期間を短縮したことによる費用の縮減の額(N億円)は、以下のとおり算定する。

$$N = (\text{当初事業費} - \text{実績事業費}) \times \text{短縮期間} \times \text{金利}$$

※事業費には建設中利息を含まない

過去に認定された協議案件の再整理

再整理の進め方

- 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）を基に会社の貢献度を決定

◇前回助成委員会（第13回）

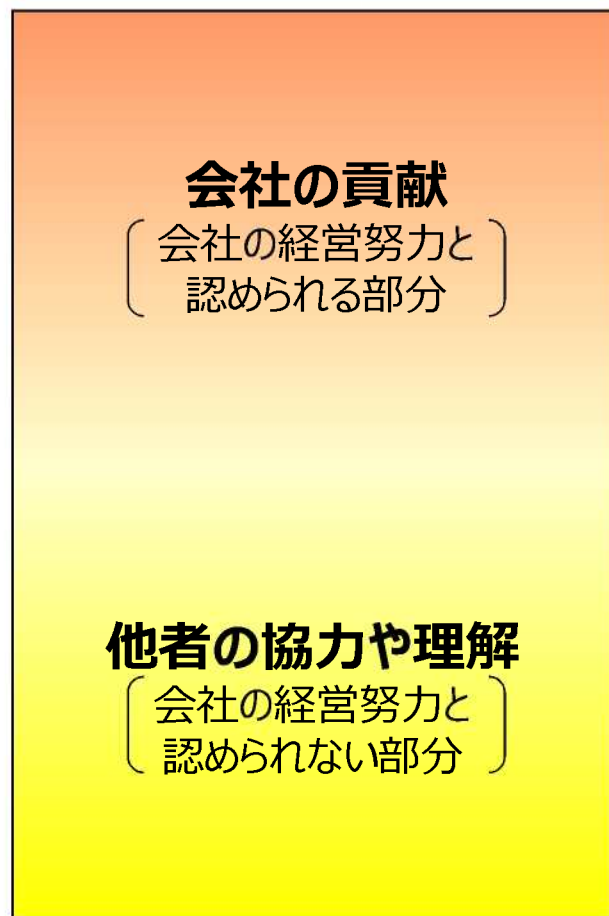
- ・全25件のうち14件の協議案件について審議し、試行的に会社の貢献度（ α ）を**暫定的に決定**

◇今回助成委員会（第14回）

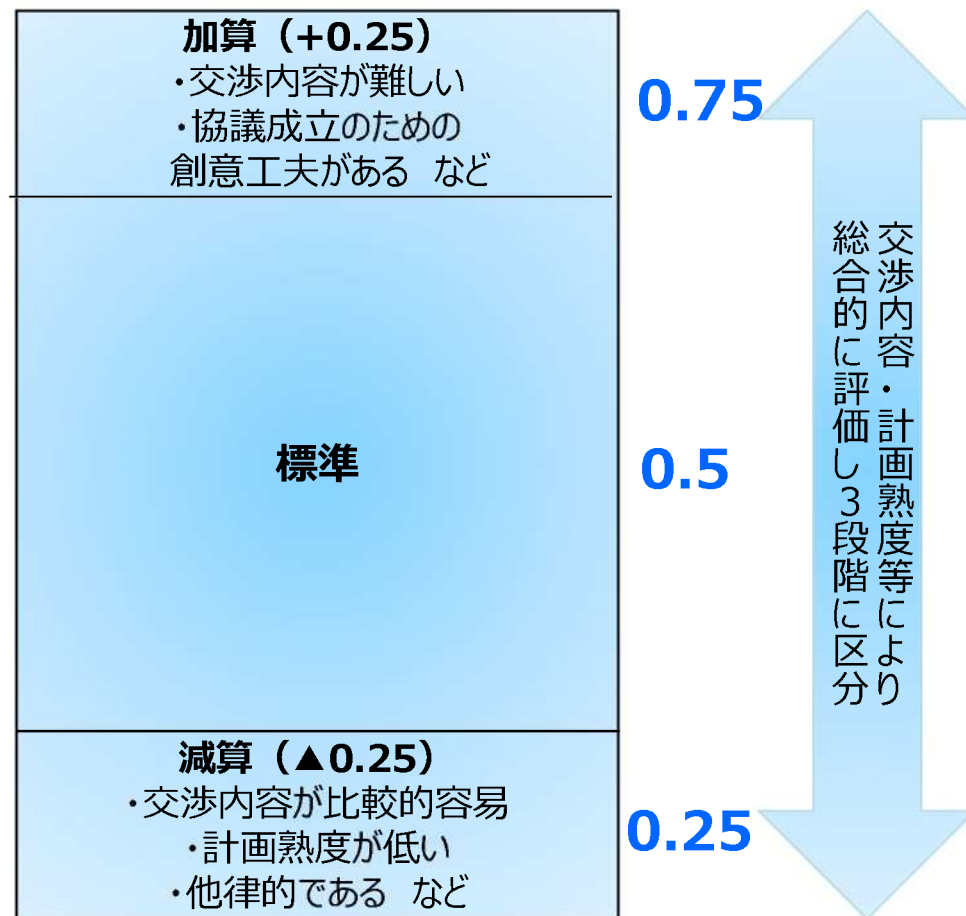
- ・残りの11件の協議案件について審議
- ・第13回助成委員会にて暫定的に決定した14件のうち、認定基準①
– □「申請の対象である現場特有の状況に対応するための創意工夫」
に分類されると判断した2件を除いた12件を含めて、協議案件全23件を総合的に判断し、会社の貢献度（ α ）を**本決定**

協議案件の会社の貢献度（ α ）の設定

協議案件の会社の貢献度イメージ



α の設定パターン



協議案件は、会社の主体的な努力と、他者の協力や理解が複合的であって達成できるものであるため、会社の貢献度〔会社の経営努力と認められる部分〕は $\alpha = 0.5$ を標準とし、協議の難易度や協議成立のための創意工夫を勘案して会社の貢献度を加減算する。

過去に認定された協議案件の再整理（11件）

- 1. 本線
構造物
の変更
 - 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）
 - 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）
 - 17 地元との協議による道路構造の変更
 - 18 関係機関との協議による橋梁延長の短縮
 - 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
 - 20 地元との協議によるトンネル坑口部の構造見直し
- 2. 横断
構造物
の変更
 - 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
 - 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）
- 3. 環境
対策施設
の変更
 - 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）
- 4. その他
 - 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
 - 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

⇒内容の分類ごとに前回の14件と合わせて再整理

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)

1. 本線構造物の変更

凡例: 第13回委員会で審議した案件

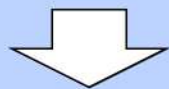
No	路線名	協定区間	経営努力の内容	交渉内容	再協議か	自発的か	交渉相手		委員会でのコメント	貢献度判定 (13回暫定値)
							民間	関係官公庁		
3	常磐自動車道	常磐富岡IC～相馬IC	関係機関との協議による橋梁構造から盛土構造への見直し	橋梁→盛土	○	○	○	廃棄物施設協議者(県)	・本体部分に廃棄物が無い構造としており、将来的な安全性の部分で技術的な工夫がある ・例のない形質変更協議であり、交渉内容が難しい	0.75
4	常磐自動車道	常磐富岡IC～相馬IC	関係機関及び地元との協議による盛土構造の変更	盛土構造	○	○	○	保安林解除権者(県)	・保安林解除が不要な構造で事前に協議が成立していたものを、再協議により解除するのは大変であり、交渉内容が難しい	0.75
5	北海道縦貫自動車道函館名寄線	大沼IC～落部IC	地元との協議による盛土形状の見直し	河川付替	○	○	○	河川管理者(町)	・過去に河川を触らない形で協議が成立していたものを河川改修で変更協議しており、交渉内容が難しい ・浄化フィルターといった新しい技術を導入しており、技術的な工夫がある	0.75
6	第二東海自動車道横浜名古屋線	引佐JCT～豊田東IC	関係機関との協議による橋梁形式の見直し	橋梁形式	○	○	—	道路管理者(県)	・当初の計画に検討の余地があり、計画熟度が低い ・官官協議は対外的に評価されにくく、交渉内容が比較的容易	0.25
7	第二東海自動車道横浜名古屋線	伊勢原北IC～秦野IC	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	橋梁→盛土	—	○	○	道路管理者(市)	・構造変更で地元の人を説得するのは大変 (会社: 地元は都計図で橋と認識 事務局: 資料は再協議でない)	0.5
15	近畿自動車道名古屋神戸線	四日市JCT～四日市北JCT	地元との協議による道路構造の変更(橋梁の一部を土工に見直し)	橋梁→盛土	○	○	○	—		
16	中部横断自動車道	六郷IC～増穂IC	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)	橋梁→盛土	—	○	○	—		
17	中部横断自動車道	吉原JCT～富沢IC	地元との協議による道路構造の変更(橋梁を土工に見直し)	橋梁→盛土	—	○	○	—		
18	常磐自動車道	常磐富岡IC～浪江IC	関係機関との協議による橋梁延長の短縮	橋梁→盛土	○	○	—	河川管理者(県) 道路管理者(町)		
19	近畿自動車道名古屋神戸線	四日市JCT～四日市北JCT	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	橋梁構造	○	○	—	貯水池管理者(県)		
20	第二東海自動車道横浜名古屋線	御殿場JCT～長泉沼津IC	地元との協議によるトンネル坑口部の構造見直し	トンネル坑口位置	○	○	○	—		

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)

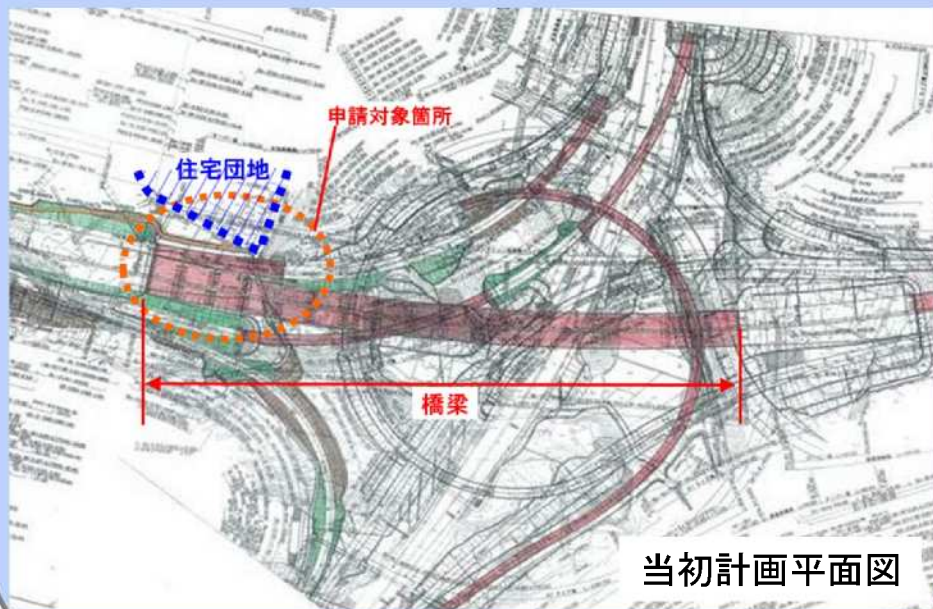
近畿自動車道名古屋神戸線 四日市JCT~四日市北JCT

当初計画

- ・本線北側に住宅団地が近接していることから、住宅地への圧迫感を軽減するため、橋梁構造として計画。
- ・都市計画決定(H4. 1)、設計協議(H9. 1)は橋梁構造で合意。

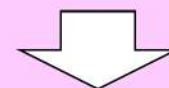


住宅団地近接箇所は、橋梁構造



経営努力による変更

- ・更なるコスト縮減を図るため道路構造を再検討(橋梁構造から土工構造への見直し)
- ・協議用資料として、多角的に眺望できるパース等を用いて、地元が懸念する盛土構造による圧迫感、景観への懸念を払拭し、構造変更が可能となった。



橋梁の一部を盛土構造に変更



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)

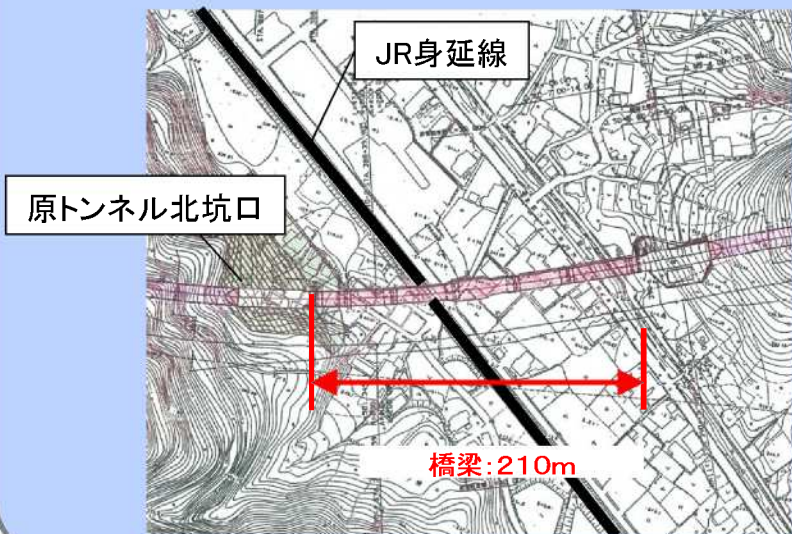
中部横断自動車道 六郷IC~増穂IC
ロコウ マスホ

当初計画

- ・当該区間は、重要交差施設や民家への影響を考慮し、橋梁構造を計画
- ・原トンネル北坑口が地すべり地帯に位置し、押さえ盛土が最低限50m必要



押さえ盛土以外は橋梁構造で計画

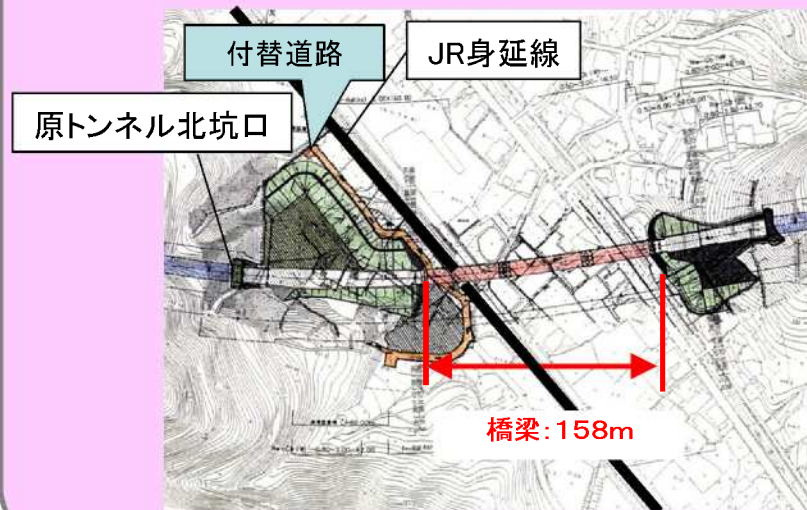


経営努力による変更

- ・更なるコスト縮減のため、鉄道の影響がない範囲まで橋梁から土工構造に変更を検討
- ・現道が付替道路に変更することについて、地元及び関係機関へ協議し、了解を得た



橋梁の一部を盛土構造に変更



17. 地元との協議による道路構造の変更(橋梁を土工に見直し)

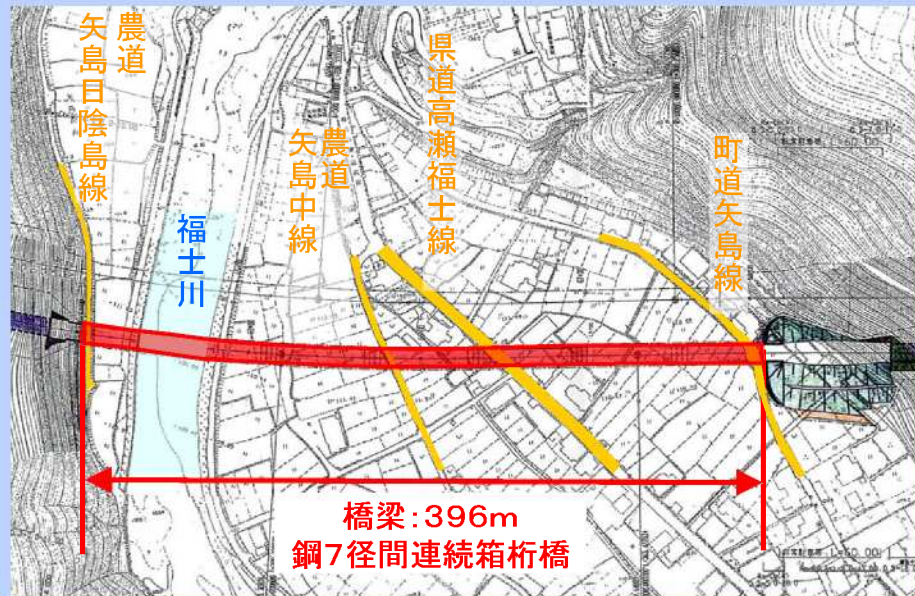
中部横断自動車道 ^{ヨシワ} 吉原JCT ~ ^{トサワ} 富沢IC

当初計画

- ・当該区間は、交差施設や民家への影響を考慮し、橋梁構造で平成8年10月に都市計画決定。



橋梁構造として計画

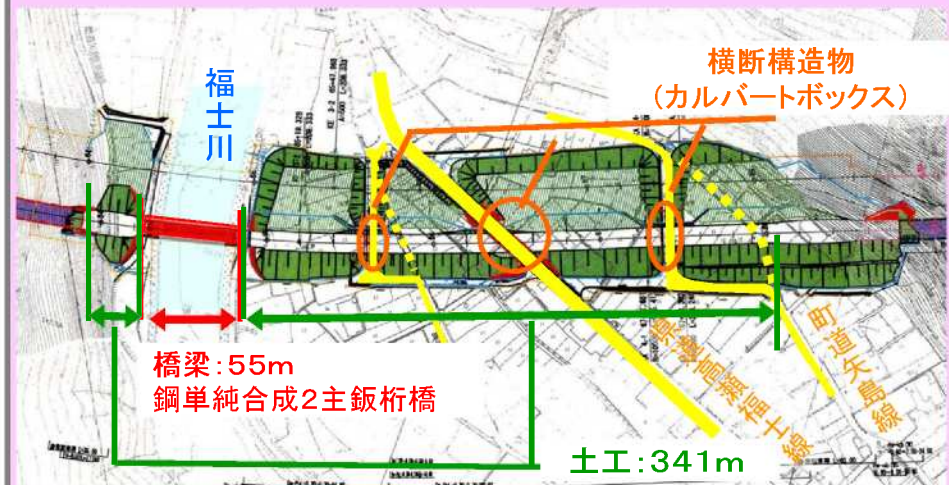


経営努力による変更

- ・更なるコスト削減を図るため道路構造を再検討
- ・地域分断や防災面を懸念する地元に対して、道路や水路の機能保障や、環境面での影響を丁寧に説明し、同意を得た。



河川部を除き土工構造に見直し



18. 関係機関との協議による橋梁延長の短縮

常磐自動車道 常磐富岡IC～浪江IC
ジョウバンミカ ナミエ

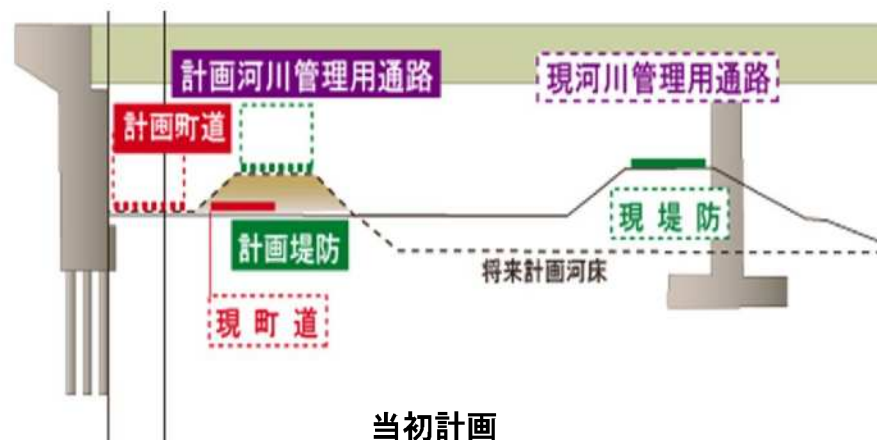
当初計画

- 河川管理用通路及び町道の将来計画に合わせた橋梁として計画



橋長約633mで計画

当初計画
橋長 633m



当初計画

経営努力による変更

- 町道計画を河川管理用通路計画と重複できれば、橋梁延長を短縮できることに着目
- 河川管理者である福島県及び町道管理者である浪江町との協議を実施、了解を得る

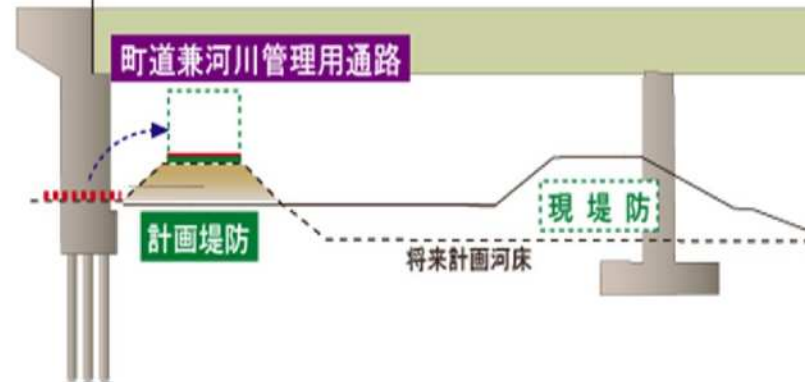


橋梁延長を9m短縮

変更
橋長 624m



町道計画位置の変更に伴う橋長減(9m)



変更計画

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

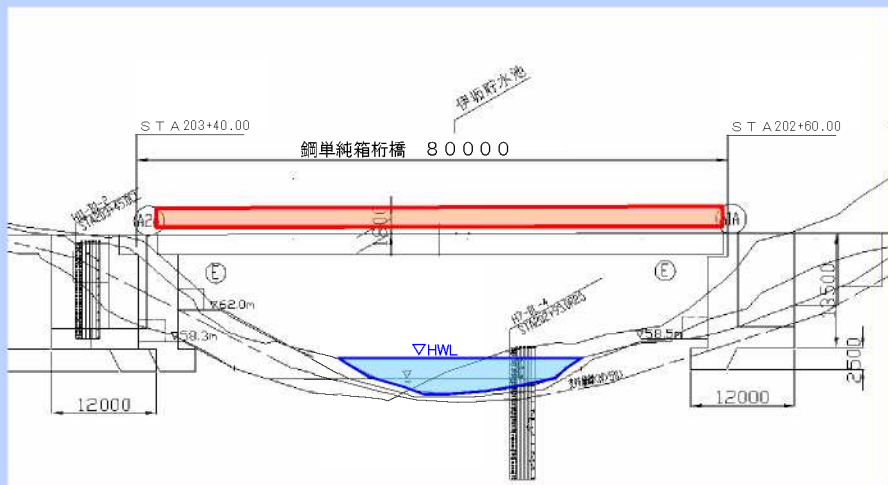
近畿自動車道名古屋神戸線 ヨッカイチ 四日市JCT～ヨッカイチキタ 四日市北JCT

当初計画

- ・平成4年に橋梁構造で都市計画決定
- ・管理者(県)から貯水池は重要な工業用水で、貯水量が減る橋脚設置は許可されず
- ・貯水池は国の補助事業であり、改変を伴う事業は国との協議も必要
- ・同貯水池の既存の市道橋も橋脚設置が許可されていない



1径間の橋梁構造として計画



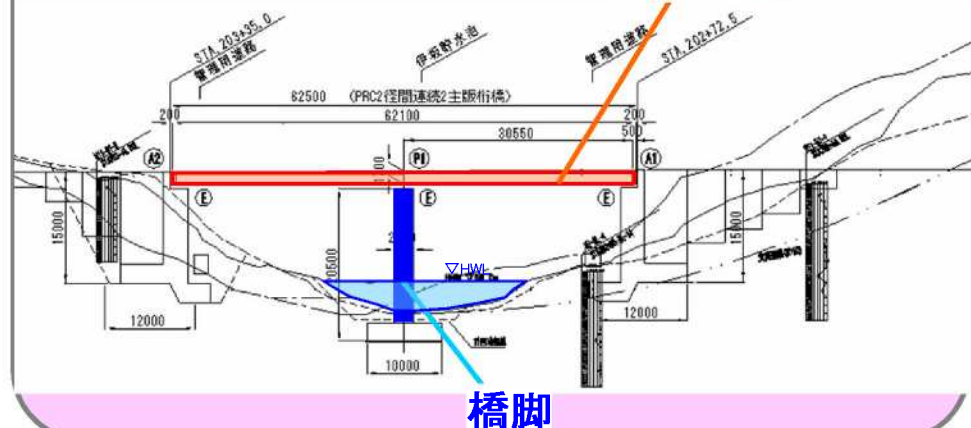
経営努力による変更

- ・更なるコスト縮減のため道路構造を再検討
- ・管理者に粘り強く協議し、フーチングを深く掘り、貯水量減を補う提案を複数行い、同意を得た。



貯水池内への橋脚設置と上部構造の見直し

上部構造の見直し
(鋼製→PRC)



20. 地元との協議によるトンネル坑口部の構造見直し

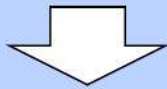
第二東海自動車道横浜名古屋線 御殿場JCT～長泉沼津IC
ゴテンバ ナガノイヌミヌマツ

当初計画

- ・トンネル下り線上部の極めて近接した箇所に民間の施設があり、環境面で要望があった。

（要望：眺望を阻害しないこと、騒音を排除すること、
遮音築堤は施設から極力離れた位置とすること）

- ・協議を経てH17.8設計協議確認書締結



施設から離れた位置に遮音築堤を設置

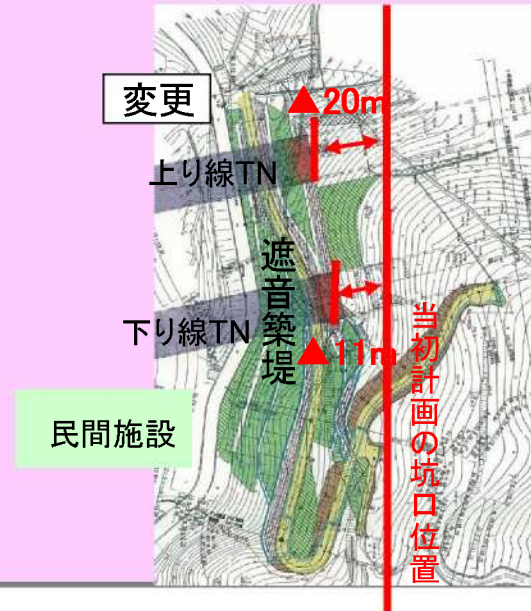


経営努力による変更

- ・更なるコスト縮減を図るため、トンネル坑口部の構造を再検討し、遮音築堤の位置を見直した。
- ・模型やフォトモンタージュを用いて眺望に影響がないことや、騒音予測値が当初計画と同等のレベルを確保することを確認した。
- ・工事中の影響把握も含めて民間施設に説明し、同意を得た。



坑口部の構造を見直し



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)

2. 横断構造物の変更

凡例: 第13回委員会で審議した案件

No	路線名	協定区間	経営努力の内容	交渉内容	再協議か	自発的か	交渉相手		委員会でのコメント	貢献度判定 (13回暫定値)
							民間	関係官公庁		
8	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	地元との協議による人道カルバートボックスの統合	カルバートボックスの廃止(統合)	○	○	○	道路管理者(市)	・地元が相手と、防犯面などの提案を行っている	0.5
9	常磐自動車道	山元IC～亘理IC	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	カルバートボックス統廃合	○	○	○	道路管理者(県・町)	・外的要因による迂回は自発的でないのでは ・クリティカル回避のための工夫と理解できる	0.5
10	一般国道16号 (横浜横須賀道路)	佐原IC～馬堀海岸IC	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	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]	・地元と交渉し、歩道で代替という発想が工夫では ・通常の難易度	0.5
11	中部横断自動車道	六郷IC～増穂IC	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	用排水路位置の変更	—	○	○	—	・当初設計の段階で幅広く検討するべきであったと考えられ、比較的計画熟度が低い	0.25
21	第一東海自動車道	海老名JCT～海老名IC	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	カルバートボックスの廃止	—	○	—	公園管理者(市)		
22	第二東海自動車道 横浜名古屋線	長泉沼津IC～引佐JCT	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)	跨道橋の廃止	○	○	—	道路管理者(県) [新たな道路整備]		

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

第一東海自動車道 海老名^{エビナ}JCT～海老名^{エビナ}IC

海老名IC料金所管理用道路の当初計画

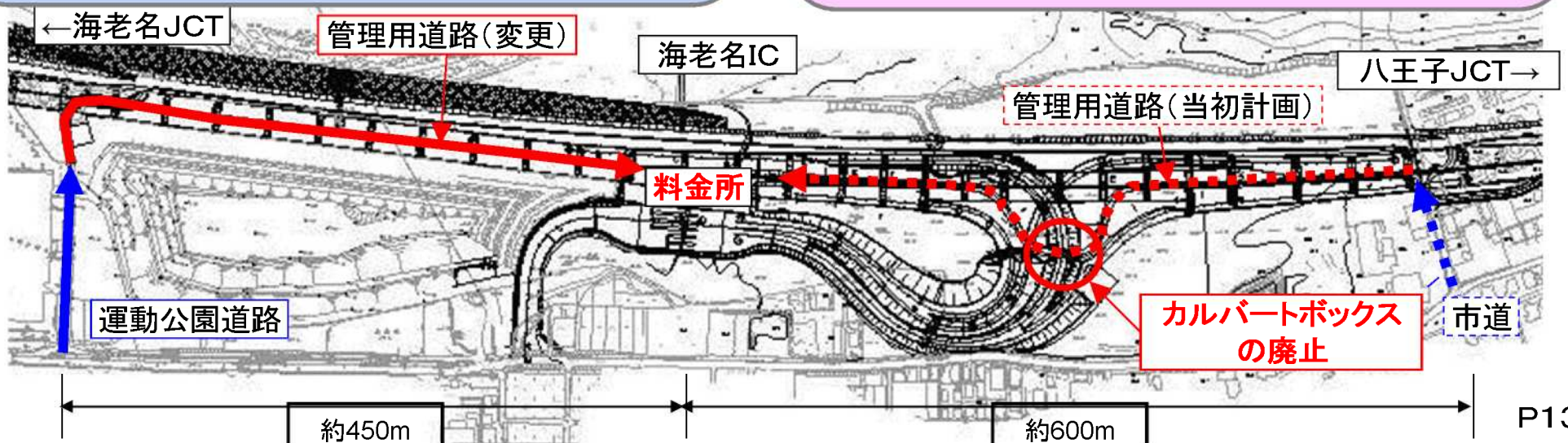
- ・料金収受員等の管理用道路として、市道から本線橋梁下を利用して計画
- ・Dランプ交差部はカルバートボックス構造

市道を介してアクセスする管理用道路として計画

経営努力による変更

- ・工事中の工事用道路として運動公園道路を使用し、公園利用者の安全等に配慮したきめ細やかな運用を図った結果、公園管理者との信頼関係を構築
- ・更なるコスト縮減のため、運動公園道路を料金所管理用道路にも利用できないか公園管理者と協議

運動公園道路を介してアクセスする管理用道路に変更し、カルバートボックスを見直し



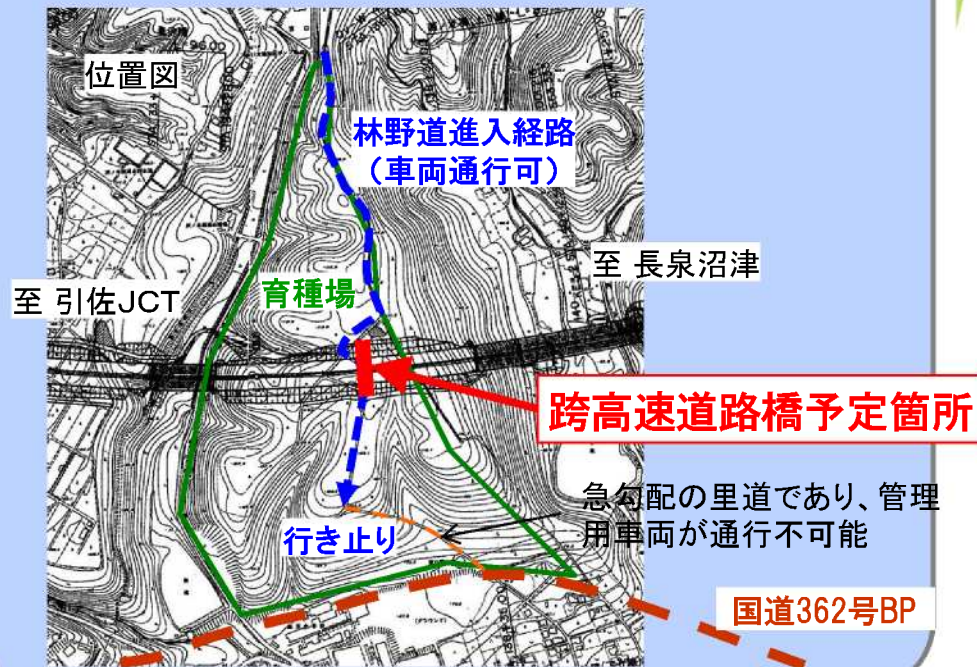
22. 関係機関との協議による機能復旧道路の計画見直し(跨高速道路橋を取付道路に見直し)

第二東海自動車道横浜名古屋線 ナガイスママツ 長泉沼津IC イサ ~ 引佐JCT

当初計画

- ・県の運営する育種場及び林野道が高速により南北に分断
- ・H15より県と協議し、機能復旧のため跨高速道路橋の整備をH17.8に決定

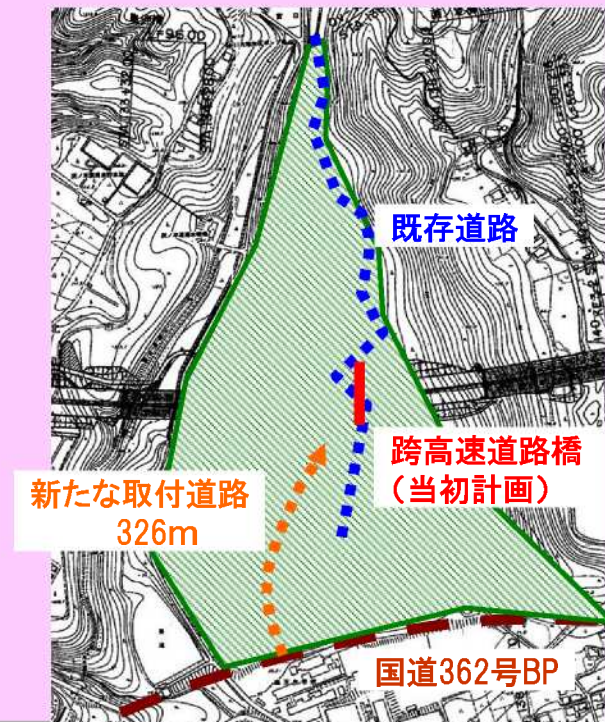
林野道の機能復旧として跨高速道路橋で計画



経営努力による変更

- ・更なるコスト削減を図るため、跨高速道路橋に替わり谷地形を利用して南側の国道からの取付道路を検討
- ・育種場の面積減や完全分断、取付道路の管理などが課題であったが、協議の結果県の同意を得た。

跨高速道路橋を取付道路に見直し



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)

3. 環境対策施設の変更

凡例: 第13回委員会で審議した案件

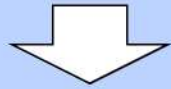
No	路線名	協定区間	経営努力の内容	交渉内容	再協議か	自発的か	交渉相手		委員会でのコメント	貢献度判定 (13回暫定値)
							民間	関係官公庁		
12	近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山JCT～ 甲賀土山IC	地元との協議による環境対策施設 の見直し	遮音壁構造	○	—	○	市	・変更のきっかけは外的要因によるものであり他律的ではないか ・地元との協議が厳しく、交渉内容が難しい	0.5
23	近畿自動車道 名古屋神戸線	甲賀土山IC～ 草津田上IC	地元との協議による環境対策施設 の見直し	遮音壁構造	○	—	○	—		

23. 地元との協議による環境対策施設の見直し

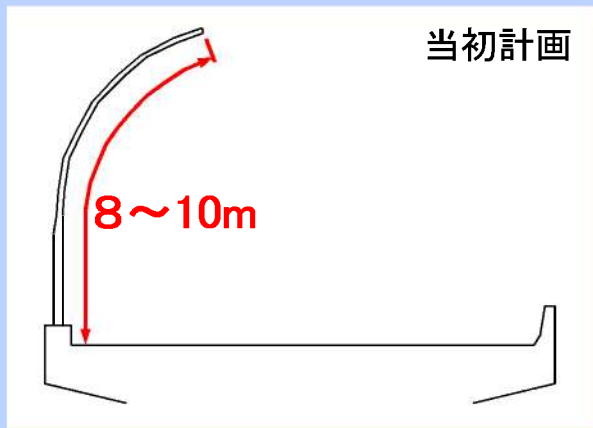
近畿自動車道名古屋神戸線 甲賀土山IC～草津田上IC
コウカツヤマ クサツタナミ

当初計画

- ・H3. 7 環境影響評価
- ・H10. 12～ 設計協議において地元よりドーム型遮音壁を要望
- ・H13. 7 環境保全目標(騒音値)を確保するため、遮音壁設置で地元の理解を得て設計協議確認書及び覚書を締結

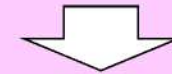


高さ8～10mの遮音壁で計画

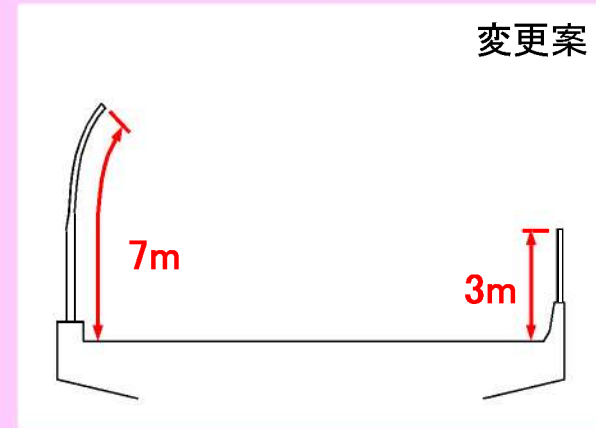


経営努力による変更

- ・遮音壁設計条件の変化(6車線から暫定4車線、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、環境保全目標を守れる措置をとることで、地元の了解を得た。



高さ7mの遮音壁に変更



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)

4. その他

凡例: 第13回委員会で審議した案件

No	路線名	協定区間	経営努力の内容	交渉内容	再協議か	自発的か	交渉相手		委員会でのコメント	貢献度判定 (13回暫定値)
							民間	関係官公庁		
13	第二東海自動車道 横浜名古屋線	長泉沼津IC～ 引佐JCT	地元との協議による効率的な転石処理	転石処理方法	○	○	○	—	・協議相手が1社と少なく、交渉内容が比較的容易	0.25
14	北関東自動車道	笠間西IC～ 友部IC	土石流対策工事における地元自治体との事業調整	土石流対策 先行施工	—	○	○	治山事業者(県) [県事業の整備前倒し]	・官協協議は対外的に評価されにくく、交渉内容が比較的容易 ・県の費用縮減にも繋がっており、評価上げるべき	0.5
24	中部横断自動車道	六郷IC～ 増穂IC	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形状	—	○	○	道路管理者(県・町) [新たな道路整備] 交通管理者(警察)		
25	中部横断自動車道	六郷IC～ 増穂IC	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	休憩施設形状	—	○	○	開発整備者(県) [道の駅、河川防災ステーションとの一体整備]		

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

中部横断自動車道 六郷IC～増穂IC

当初計画

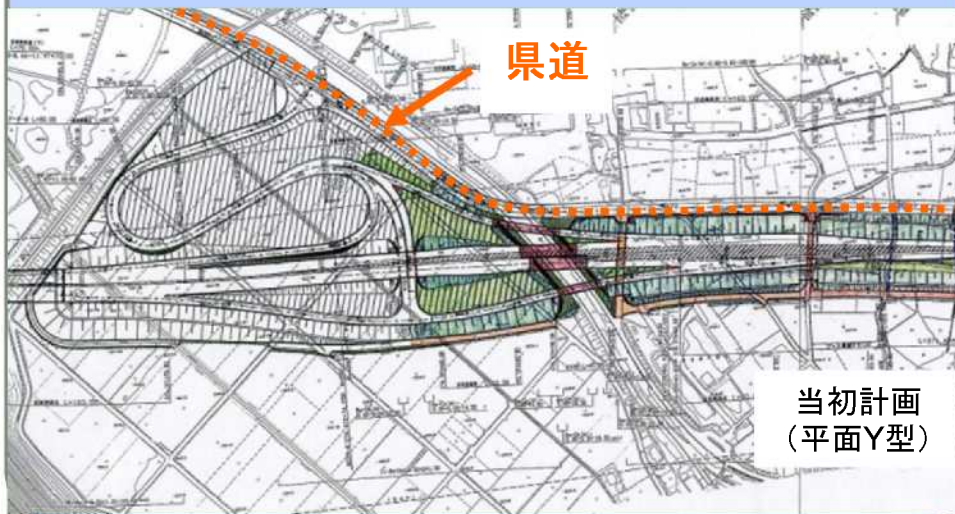
・県道と接続する六郷ICのIC形式は、

- 計画交通量
- 接続道路の位置
- 地形状況

を考慮し、平面Y型を採用



IC形式は平面Y型で計画

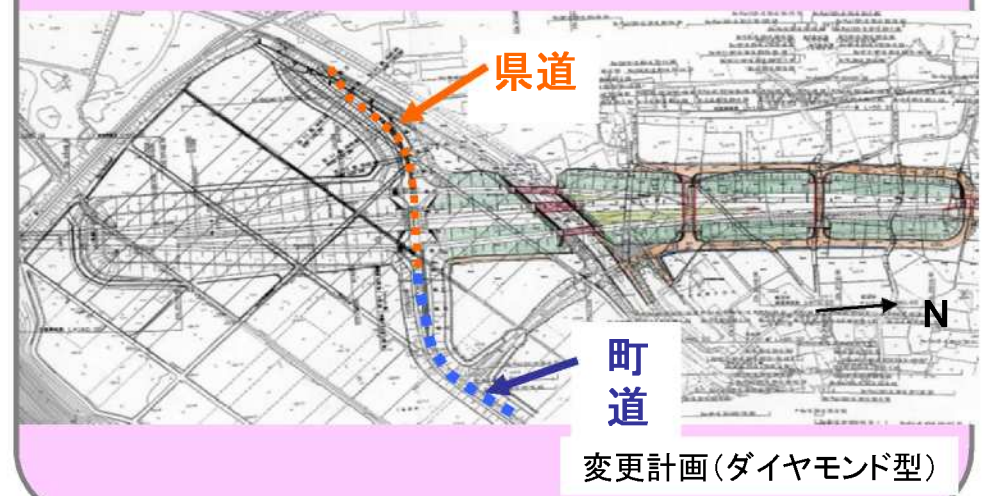


経営努力による変更

- ・更なるコスト削減のため、IC形式をダイヤモンド型に変更できないか検討
- ・県道、町道計画の変更、予測出入交通量を検討し、県や町と協議し、会社が主体的に全体計画の取りまとめを行った。
- ・変更案について国土交通省、県、町及び地元住民に協議し了解を得た。



ダイヤモンド型に変更



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

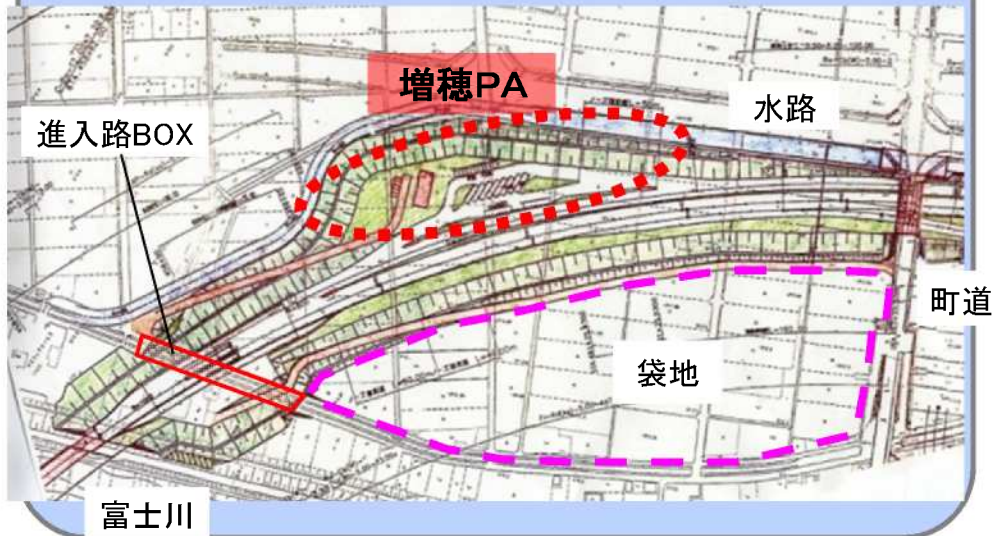
中部横断自動車道 六郷IC^{ロゴウ}～増穂IC^{マスホ}

当初計画

- ・NEXCO設計要領に「パーキングエリアの形式は分離式外向型を原則とする。」
- ・下り線側にPAを計画(駐車場とトイレのみの最小規模のPA)



一般的な休憩施設にて計画

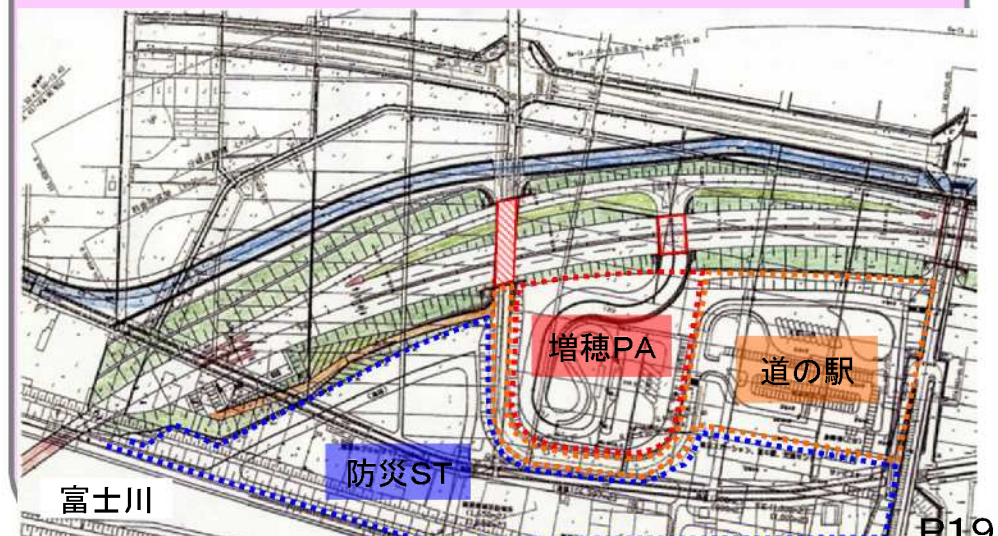


経営努力による変更

- ・増穂町東部地区開発整備構想が存在(増穂町:道の駅 国:河川防災ステーション)
- ・PAを含めた一体的な配置計画を検討し、地元及び関係機関の了解を得る。
- ・一体化により、PA利用者が道の駅のトイレを利用可能となり、PAのトイレが不要になった。またC-BOX規模も縮小した。



休憩施設を道の駅等と一体の計画に変更



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道路構造の見直し(橋梁の一部を土工に見直し) [新名神高速道路 四日市 JCT~四日市北 JCT] インハウスVEを活用したコスト縮減に取り組み、橋梁の一部を土工に変更したものである。 地元からは、盛土構造による圧迫感、景観への懸念から、協議当初は反対していたが、あらゆる視点から完成イメージが多角的に眺望できるパース等を用いて、地元の懸念を払拭し、構造変更が可能となった。		
協議経緯	平成 4年 1月 都市計画決定(橋梁構造) 平成 9年 1月 設計協議確認書締結(橋梁構造) 平成19年 1月 変更計画協議開始(土工構造←橋梁構造) 平成20年 3月 設計協議確認書締結(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 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 (2自治会:協議回数5回、協議期間14ヶ月)	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 地元協議にあたり多角的に眺望できるパースを作成し、様々な地域から見える道路構造物の完成イメージを、視覚的に説明可能としたことで、地元の懸念を払拭し構造変更が可能となった <input checked="" type="checkbox"/> 地元協議の際の質問(地盤沈下・日照障害・騒音等)に対し、図面やグラフなども作成して、より視覚的に理解しやすい説明を行ったことで、地元の懸念を払拭し構造変更を可能とした	

- 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])
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道路構造の変更(橋梁の一部を土工構造に変更)[中部横断自動車道 六郷 IC~増穂 IC] 更なるコスト削減の観点から、重要交差施設(JR 身延線、一級河川山田川)を考慮し橋梁の一部を土工に変更したものである。地元に対しては、道路構造を変更することにより、現道が廃止され進入路の無い民地となるため、新たな付替道路を提案し粘り強く協議した結果、構造変更が可能となった。また、重要交差施設(JR、一級河川等)を横過することから協議先が多数ある中、それぞれの意見等を聴きつつも、コスト削減の観点から会社の計画を粘り強く協議した結果、了解を得ることができた。	
協議経緯		平成 8 年 1 0 月 環境影響評価(橋梁構造) 平成 1 8 年 1 2 月 変更計画協議開始(橋梁構造→土工構造) 平成 1 9 年 6 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"/> 民間(行政上層部含む) (2地区:協議回数5回、協議期間7ヶ月)	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 1連の橋梁が重要交差施設(JR、一級河川等)を横過することから、協議先が多数ある中、それぞれの意見等を聴きつつも、コスト削減の観点から会社の計画を粘り強く協議した結果、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行政上層部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)		<u>地元との協議による道路構造の変更[中部横断自動車道 吉原JCT～富沢IC]</u> 更なるコスト削減の観点から、重要交差施設(県道、一級河川富士川)及び人家が連なる地域を考慮し、橋梁の大部分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の強い懸念や災害時に対する強い懸念があったが、極力地域分断が無いようC-BOXを3箇所設置する等の提案を行い粘り強く協議した結果、了解を得られたもの。	
協議経緯		平成 8年10月 都市計画決定(橋梁構造) 平成19年12月 変更計画協議開始(橋梁構造→土工構造) 平成20年 6月 設計協議調印(橋梁構造) 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"/> 民間(行政上層部含む) (5地区:協議回数4回、協議期間7ヶ月)	
	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C-BOXを設置するなどの提案を行い粘り強く協議した結果、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行政上層部まで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)		関係機関との協議による橋梁延長の短縮 [常磐自動車道 常磐富岡 IC～浪江 IC] 高瀬川橋橋台前面に位置する2つの管理用道路について、重複管理することにより橋長の短縮が図れることに着目した。性質の異なる道路(河川管理用通路・町道)は、重複する道路管理の煩雑さ(維持管理区分の設定など)から拒否されていたが、兼用のメリット(工事費の低減、維持管理の共有による低減)を説明し、粘り強い協議により理解が得られ橋長の短縮が実現できたもの	
協議経緯		平成13年 8月 設計協議確認書締結(橋長633m) 平成17年 1月 福島県相双建設事務所と浪江町に協議開始(道路兼用依頼) 平成18年 3月 関係機関の同意を得る 平成19年 8月 河川協議申請(橋長624m)	
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2回、協議期間15ヶ月) (浪江町:協議回数3回、協議期間14ヶ月)	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 会社が率先して3者協議の場を設け、兼用のメリットを説明	

- 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)		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 [新名神高速道路 四日市 JCT～四日市北 JCT] 構造変更に伴う行政協議によるコスト縮減に取組み、貯水池内への橋脚構築に伴う上部工構造の変更をしたものである。管理者は、貯水池に橋脚を設置しないよう強い指導を行っていたこと、また、同貯水池は国の補助事業であるため、貯水池の改変に伴う事業は国との協議が必要であることから、協議当初は反対していたが、繰り返しの粘り強い協議を行ったことで、構造変更が可能となった。	
協議経緯		平成 4 年 1 月 都市計画決定 平成 1 6 年 3 月 当初計画協議開始 平成 1 6 年 1 1 月 当初計画協議完了 平成 1 8 年 8 月 変更計画協議開始 平成 1 9 年 4 月 協議に伴う回答書の受領 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 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 (三重県：協議回数 5 回、協議期間 8 ヶ月)	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 当該橋梁区間において、想定されるコスト削減 (案) を複数作成・提示し、協議先に対し度重なる粘り強い協議を実施し、協議先の建設コスト縮減に対する更なる意識向上を図り、構造変更を可能とした <input checked="" type="checkbox"/> 協議先として、基本的に承諾していない貯水池内の橋脚設置について、貯水量の減らさない橋脚の施工方法を検討・提案し、度重なる粘り強い協議を行って構造変更を可能とした	

- 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])
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トンネル坑口部の構造見直し [新東名高速道路 御殿場 JCT～長泉沼津 IC] トンネル坑口部の構造について、周辺地権者と協議し、トンネル延長を短くする構造変更を行い、コスト縮減したものの。 当該トンネルは、同地権者との8年間に及ぶ協議を重ね、当初構造を決定したものであるが、コスト縮減のための更なる構造見直しを行い、地権者と信頼関係を築き、構造変更の説明に工夫を行い再度協議し、構造変更の合意を得ている。	
協議経緯		平成 6年 7月 都市計画決定 平成 9年 2月 設計協議開始 平成17年 8月 設計協議確認書締結 (当初トンネル構造) 平成18年 9月 変更計画協議開始 (トンネル坑口構造) 平成18年12月 地権者の合意 (トンネル坑口構造)	
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4回、協議期間4ヶ月)	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 当初設計協議において8年間で36回の協議を経てようやく合意した構造について、再度協議を行ったこと <input checked="" type="checkbox"/> 工事中の現場管理や地元説明を通じて※信頼関係を築き、構造変更の説明に工夫を凝らしながら (フォトモンタージュの使用)、変更協議したこと ※説明・協議回数32回、協議期間14ヶ月 (H17.8～H18.9)	

- 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料金所管理用道路の計画の見直し [東名高速道路(改築) 海老名 JCT~海老名 IC] 海老名 IC 料金所管理用道路において、当初は北側の市道(認定道路)を介してアクセスする管理用道路としていた。その後、更なるコスト縮減を図る為、南側に隣接する海老名運動公園道路(認定外道路)を介してアクセスする管理用道路として計画を見直し、海老名運動公園道路管理者(海老名市)と再三に渡り、協議(工事実施段階で海老名運動公園道路を工事用道路として利用し、きめ細かな運用を図り、管理者のみならず利用者との信頼関係を構築)した結果、同意を得ることが出来た。よって、料金所管理用道路を海老名運動公園道路側より利用することで、カルバートボックスの廃止による費用の縮減を図ることが出来た。	
協議経緯		平成11年 1月 実施計画認可(管理用道路は認定道路[市道 1666号]) 平成18年 4月 公園道路管理者と施工協議開始 平成18年10月 公園道路管理者より工事用車両のみ合意を得て、管理用道路は合意を得ず 平成21年 3月 公園道路管理者と合意 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(海老名市等:協議期間30ヶ月)	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 当初、運動公園道路を管理用道路として合意を得られなかった為、工事中の工事用道路として運動公園道路を使用し、公園利用者の安全等に配慮したきめ細やかな運用を図った結果、公園管理者との信頼関係を構築し、合意を得た <input checked="" type="checkbox"/> きめ細やかな運用の具体例としては、運動公園のイベントがある場合は、警備員の増員や通過時間帯の調整を公園管理者と協議・調整を行った。また、安全対策や清掃活動を積極的にを行い、利用者との信頼関係を構築した。	

- 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])
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)[新東名高速道路 長泉沼津 IC～引佐 JCT] 機能復旧道路である跨高速道路橋について、関係地権者と協議し、代替道路の取付け道路に変更し、コスト縮減したもの。代替道路は周辺道路の開発計画が具体化したこともきっかけではあるが、機能復旧道路の変更による地権者のデメリットもあったため、高速道路会社は、計画変更によるメリットも提案しつつ協議を行い、合意を得ている。	
協議経緯		平成10年 3月 設計協議確認書締結(跨高速道路橋) 平成18年 3月 変更計画協議開始(代替の取付道路) 平成18年10月 関係機関の合意(代替の取付道路)	
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 (静岡県:協議回数7回、協議期間8ヶ月)	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 代替の取付道路により県育種場の南北分断、作付面積減少などのデメリットが生じるが、県に移管する跨高速道路橋の維持管理費削減、代替道路による市街地からのアクセス向上などのメリットも説明し、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)		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)[新名神高速道路 甲賀土山 IC~草津田上 IC] H13.7.8に設計協議確認書を締結した時は、完成6車線における環境対策について説明を実施していた。その後、交通量の見直しに伴う暫定4車線施工といった社会情勢の変化により、遮音壁の設置高さについて見直しを実施した。 一度、地元協議で約束している事項ではあるが、地元と再協議を実施し、計画についての了解が得られたため、費用の縮減が図れた。	
協議経緯		平成13年7月 設計協議確認書の締結【高さ=5+5R】 平成18年8月 地元協議の再協議(高さ=7m、中分=3m)※計11回再協議 平成19年6月 設計協議確認書の再締結(高さ=7m、中分=3m)	
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 (1自治会:協議回数11回、協議期間11ヶ月)	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 当初協議でシェルター構造を要望する等、環境に厳しい地区である。当初計画【H=5+5R】合意に4年を要した <input checked="" type="checkbox"/> 再協議では設計協議合意事項の撤回に対する地元理解に苦慮	

- 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六郷 IC の形式の変更[中部横断自動車道 六郷 IC～増穂 IC] 更なるコスト削減の観点から、計画交通量、接続道路位置及び地形状況等を考慮し、六郷 IC 形式を平面 Y 型からダイヤモンド型に変更したものである。 IC 形式を変更するにあたっては、接続する県道や新たな町道計画を会社が主体的に検討・提案し、県、町及び地元に関り強く協議した結果、IC 形式の変更が可能となった。	
協議経緯		平成 8 年 10 月 環境影響評価 (平面 Y 型) 平成 18 年 7 月 計画変更協議開始 (平面 Y 型→ダイヤモンド型) 平成 19 年 6 月 設計協議調印 (ダイヤモンド型) 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 (県、町、警察：協議回数 3 回) <input checked="" type="checkbox"/> 民間 (行政上層部含む) (2 地区：協議回数 7 回、協議期間 12 ヶ月 (関係官公庁協議含む))	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 会社は、新たな町道計画を活かした IC 形式を検討・提案し、粘り強く協議した結果、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行政上層部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)		地元及び関係機関との協議による増穂 PA の設置位置の変更[中部横断自動車道 六郷 IC～増穂 IC] 高速道路利用者の利便性及び更なるコスト削減の観点から、道の駅側のトイレを利用することを前提に増穂 PA と増穂町東部地区開発整備構想(道の駅及び河川防災ステーション)の一体的な配置計画に変更したものである。 協議にあたっては、道の駅等の具体的な位置等が決定していなかったが、会社が主体的に配置計画を提案しまた一体化によるメリット等を粘り強く協議した結果了解を得られたものである。	
協議経緯		昭和63年 2月 都市計画決定 平成18年 6月 計画変更協議開始(PA単独→施設の一体化) 平成19年 7月 設計協議調印(施設の一体化) 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 (県:協議回数1回) <input checked="" type="checkbox"/> 民間(行政上層部含む) (2地区:協議回数3回、協議期間14ヶ月(関係官公庁協議含む))	
	際立った創意工夫等	<input checked="" type="checkbox"/> 会社は、具体化していなかった増穂町東部地区開発整備構想と高速道路事業との一体的な配置計画を主体的に検討し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行政上層部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