

第 22 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26年7月15日(火) 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、北橋委員、見波委員、山内委員
4. 議事概要

議題1として、協定区間においてIC区間毎に開通日が異なった場合の短縮期間の考え方について審議を行った。その結果に基づき、議題2として、平成26年4月4日に開催した第21回委員会において継続審議となった案件の再審議、平成25年11月14日に開催した第20回委員会において認定された案件の再審議を行った。

その後、高速道路会社より認定申請を受けている8議題の経営努力要件適合性について審議を行った。

議 事

〔審議事項〕

- 〔議題 1〕 早期供用案件における短縮期間の考え方
- 〔議題 2〕 道央自動車道(大沼公園 IC~落部 IC)の早期供用
過去の審議案件について(北関東自動車道(足利 IC~岩舟 JCT)の早期供用)
- 〔議題 3〕 トンネル掘削時における変位対策工の変更
- 〔議題 4〕 橋梁から盛土への変更
- 〔議題 5〕 橋脚配置の変更
- 〔議題 6〕 工事用道路の変更
- 〔議題 7〕 トンネル掘削時におけるメタンガス対策の変更
- 〔議題 8〕 広域型火災検知器の採用
- 〔議題 9〕 圏央道(海老名 JCT~海老名 IC)の早期供用
- 〔議題10〕 東九州自動車道(都農 IC~高鍋 IC)の早期供用

〔報告事項〕

これまでの審議状況と今後の予定

審議事項について

- 議題1について、事務局案を了承した。

主な意見は以下のとおり。

- ・片方の区間は早期供用、片方の区間は遅延した場合も対象となる可能性があるということによいか。(委員)

→加重平均した短縮期間が当初の完成予定年月日より早く、相当の会社努力があれば、対象となる。(事務局補足説明)

・開通時期が異なった場合、端末がボトルネックになることも考えられるのではないか。(委員)

→開通時期が異なっても支障が出ないことを確認の上、会社は開通の判断をしている。(事務局補足説明)

・協定の完成予定年月日を一部分でも遅れた場合に、それをどう判断するのだが、少しでも早く供用できたところがあれば、評価するという考えはあると思う。(委員)

●議題2について、道央自動車道(大沼公園 IC～落部 IC)の早期供用は、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 0.5 と決定した。また、短縮期間を見直した北関東自動車道(足利 IC～岩舟 JCT)の早期供用の会社貢献度(α)は 0.75 で変更しないこととした。

主な意見は以下のとおり。

【道央自動車道(大沼公園 IC～落部 IC)の早期供用】

・TN 内ケーブル設備の多孔陶管について、ボルト式からソケット式に変えたことで工期短縮に寄与したのか。また、今後はソケット式が標準になっていくのか。(委員)

→従来、管の中心にあるナット付ボルトにより多孔陶管を接続していたものを、樹脂製ソケットを用いて接続することで、作業を効率化した。現在は、ソケット式を標準としている。(会社補足説明)

・会社の貢献度は、過去の事例と比べても標準ではないか。(委員)

【北関東自動車道(足利 IC～岩舟 JCT)の早期供用】

・第20回の委員会で、貢献度 α を決める時に早く開通した区間の短縮日数を考慮したかどうかをはっきりさせる必要がある。(委員)

→収用地で起工承諾を得るということは、ほとんどないという案件であり、収用委員会、地権者との相当な協議の努力があったため、より早く開通できたということで 0.75 の判断を頂いている。(事務局補足説明)

・相当な協議の努力があったことを考えれば、会社の貢献度は 0.75 でよいのではないか。(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、会社の貢献度(α)を 0.5 と決定した。

主な意見は以下のとおり。

・遺跡に関する協議は一般的に難しいと思う。(委員)

・当初は全面的に薬液注入を施工する計画だったのを、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は、現場での努力があったと思う。(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 0.5 と決定した。

主な意見は以下のとおり。

・砂防協議は官官協議ではあるが、地元との協議もあったということで、標準的ではないか。(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 0.5 と決定した。

主な意見は以下のとおり。

- ・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、会社の貢献度は標準的ではないか。(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、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。

- ・生活道路を工事用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。(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。

- ・メタンガスが発生した場合、ガス測定専任者はいつでも来てもらえる人を確保していたのか。(委員)
→ガスが発生した場合、すぐにガス測定専任者を手配できる訳ではないので、数日間は受注者の社員で対応し、手配できた段階で交代する計画としていた。(会社補足説明)
- ・石勝線の事故はかなり昔の事例であり、その後の測定技術の進歩も考えると、ガス測定専任者を常時配置とした当初計画に疑問を感じるが、努力はされていると思う。(委員)

- 議題8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。

- ・3車線断面のトンネルに採用するにあたって、実証実験を行ったことが努力ということか。会社が火災検知器のセンサー自体に工夫や提案をしたということはないのか。(委員)
→火点の違い、火災の規模、大型車が遮蔽した場合等を想定して実証実験を行ったことが努力である。広域型火災検知器のセンサー自体はメーカーが開発したものとなる。(会社補足説明)
- ・当初は、50m間隔の火災検知器を採用しなければならないという状況ではなかったことを考えると、実証実験をして広域型火災検知器を採用したことは努力があったと思う。広域型火災検知器に関する助成の対象はこの案件のみで、次回から採用されたものは対象とならないことでよいか。(委員)
→次回から採用されたものは対象とならない。ただし、委員会で審議された内容は、他会社でも適用できる場所があれば、参考にして頂き、コスト縮減に努めて頂きたい。(事務局補足説明)

- 議題9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。

- ・橋梁の施工費はどのくらいコストが増加したのか。コストを増加させても、早期供用するメリットは大きかったということか。(委員)
→橋脚の REED 工法で約6千万円、床版の埋設型鋼製パネルで約2億円の増になっている。開通効果については、厚木周辺の渋滞緩和に相当効果があったと聞いている。(会社補足説明)
- ・全体工程マネジメント、技術的工夫、施工方法の協議において、十分努力があったのではないか。(委員)

●議題10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 0.5 と決定した。

主な意見は以下のとおり。

・過去の東九州道の類似案件と同等の努力ではないか。(委員)

以 上