

■第27回委員会の協議案件

番号	内容の分類	内容	委員会	路線名	協定区間	協議相手	変更の概要	貢献度判定	①計画熟度	②会社の主体性	③協議困難度(相手・種類)	④追記事項(加点要素)		委員会での意見等
												技術的工夫等	相手方のメリット	
1	2横断構造物の変更	ボックスカルバートの廃止	第27回	新東名高速道路	厚木南IC～伊勢原北IC	・地元 ・道路管理者	コスト縮減のため、県道上に計画された延長100mを超える長大ボックスカルバートの廃止を検討し、地元協議を実施		—	—	・地元との協議 ・道路管理者(県)との協議		県道の防犯上の優位性や地域全体の利便性が向上	

■協議案件の審議状況(H28.7末)

参考資料2-2

番号	内容の分類	内容	委員会	路線名	協定区間	協議相手	変更の概要	貢献度判定	①計画熟度	②会社の主体性	③協議困難度(相手・種類)	④追記事項(加点要素)		委員会での意見等	
												技術的工夫等	相手方のメリット		
1	1本線構造物の変更	橋梁 ↓ 盛土	第13回	第二東海自動車道 横浜名古屋線	伊勢原北IC～ 秦野IC	・地元 ・道路管理者(市)	・地域分断を懸念する近隣住民と協議を行い、主要道路を分断せず盛土高さが高くない区間の道路構造を橋梁から土工へ見直した。	0.5	—	—	・橋梁から盛土への構造変更の地元協議			・橋と認識している上での構造変更であり、地元を説得するのは大変。	
2			第14回	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市JCT～ 四日市北JCT	・地元	・庄迫感を懸念する近隣住民にイメージを視覚的に説明し、道路構造の一部を橋梁から土工へ見直した。	0.5	—	—	—			・特別難しいということもなく、易しいということもなく標準的。	
3			第14回	中部横断自動車道	六郷IC～ 増穂IC	・地元	・地元へ付替道路による機能復旧を協議し、鉄道の影響がない範囲まで土工構造に変更した。	0.5	—	—	—			・標準的。	
4			第14回	中部横断自動車道	吉原JCT～ 富沢IC	・地元	・地域分断や防災面を懸念する地元へ機能補償や環境面の影響を説明し、橋梁から土工へ道路構造を見直した。	0.5	—	—	—			・かなり頑張られたと思うが標準的。	
5			第13回	常磐自動車道	常磐富岡IC～ 相馬IC	・廃棄物施設協議者(県) ・地元	・廃棄物処分場廃止の目的が立たないため橋梁構造としていたが、将来のリスクを考慮した検討や事前協議により速やかに構造変更を実施した。	0.75	—	—	○前例のない協議	○安全性の工夫			・本体部分に廃棄物無しで処理した点に、 安全性の工夫 。 ・ 福島県では今まで例のない形質変更協議 であり、難しい配慮があった。
6			第21回	第二東海自動車道 横浜～名古屋線	伊勢原北IC～ 秦野IC	・地元 ・保安林(県) ・河川管理者(市)	・保安林指定された沢部について、保安林解除範囲を最小限とするため橋梁を計画していたが、盛土し、整地することで土砂流出防備の機能を向上できるように着目し、橋梁から盛土に変更	0.75	—	—	○保安林(県)との協議 ・河川管理者(市)との協議 ・地元との協議	・土砂流出防止機能の向上			・土砂流出防止機能としては、盛土の方が安全性が向上したのではないかと。 ・保安林解除は地元との合意が必要であったが、地元対策協議会と協議、説明を重ねることで事前に合意形成ができた。
7			第21回	舞鶴若狹自動車道	小浜IC～敦賀IC	・砂防事業者(県) ・地元	・砂防事業が高速道路開通後となるため、土石流対策で橋梁を計画していた箇所について、砂防えん堤の工事を同時に行うことで橋梁から盛土に変更	0.5	—	—	・砂防事業者(県)との協議 ・地元との協議			・標準的	
8			第23回	近畿自動車道名古屋神戸線	菟野IC～亀山西JCT	・地元	・茶畑を通過するため、橋梁で計画していたが、気象観測調査、気象シミュレーション等を実施し、盛土としても茶畑への影響が小さいことを確認した上で盛土構造に変更した。	0.5	—	—	・地元との協議			・環境の変化に敏感な茶畑農家の方を含む地元との協議であり、会社の努力があった。 ・建設発生土が結果として影響していると考えられるが、当初は予見できないものだったのか。 ⇒当初は概略設計であり、その後の土質調査などで地山の地質状況などを詳細に把握した上で発生土量が変わるので、当初は予見できなかった。	
9			第24回	第二東海自動車道 横浜名古屋線	秦野IC～御殿場JCT	・地元 ・道路管理者(県・市)	・農地の減少や地域分断、景観について懸念する近隣住民と協議を行い、近隣に人家等が少なく、橋梁高さが低く、用地幅が大幅に増えない区間において、橋梁から土工へ変更した。	0.5	—	—	・地元との協議 ・道路管理者(県・市)との協議			・標準的な貢献度として決定した過去の事例と類似性が高い	
10			第25回	新東名高速道路	秦野IC～御殿場IC	・森林所有者(県) ・河川管理者(町) ・地元	・山地災害危険地区となっている須川支流について、改変範囲を最小限とし、谷止め設備の機能を維持するため橋梁を計画していたが、盛土し、整地することで土砂流出の要因を減少できるように着目し、橋梁から盛土に変更した。	0.5	—	—	・森林所有者(県)との協議 ・河川管理者(町)との協議 ・地元との協議			・協議の結果として橋梁から盛土へ変更したことは、会社の経営努力として認定して良いと考える。 ・参考として、上流側からの伐採木によりボックスカルバートが詰まることがないよう、点検などに関する管理者との協議状況について次回報告してほしい。	
11			第26回	新東名高速道路	秦野IC～御殿場JCT	・砂防指定地の管理者(県)	・本線の南側に近接する既設砂防堰堤を回避するため橋梁で計画していたが、砂防堰堤の移設に伴う河川勾配の緩和による安全性の向上やボックスカルバート等に管理用通路を配置した計画を立案・説明し、橋梁から盛土に変更した。	0.25	—	—	・砂防指定地の管理者(県)との協議			・官官協議であり、特に協議が困難であったことが明確でないため、評価は標準よりも低いと考えられる。	
12			第26回	新名神高速道路	菟野IC～亀山西JCT	・地元	・橋梁構造の連続性の観点から、橋梁構造にて計画していたが、地元が懸念する盛土構造による景観及び交通騒音に対して丁寧に説明し、盛土構造への理解を得る。	0.25	—	—	・地元との協議			・事案化していた構造を変更したことは、経営努力と認められるものの、周辺は家屋も少なく、地元協議が困難であったとは言い難く、評価は標準よりも低いと考えられる。	
13			第13回	常磐自動車道	常磐富岡IC～ 相馬IC	・保安林管理者(県) ・地元	・土砂流出防備保安林を改変せずに擁壁で計画していたが、変更協議を行い沢部を嵩上げする構造とした。	0.75	—	—	○保安林の再協議			・保安林解除が不要な他の構造で事前協議しており、 短縮してもらったのは非常に困難 。 ・ 一度協議したことを再度変更しており、難しい協議 。	
14			第13回	北海道縦貫自動車道 函館名寄線	大沼IC～ 落部IC	・河川管理者(町) ・漁協	・河川を改変しない擁壁で計画していたが、漁協関係者と協議を行い、汚水処理対策を含めた盛土構造とした。	0.75	—	—	○漁業関係者への再協議	○新技術の採用(やしの実繊維の浄化フィルター)			・ 一度協議を行ってからの変更で、難しい 。 ・ 漁業関連の難しい交渉と、浄化フィルターといった新しい技術も導入 。

■協議案件の審議状況(H28.7末)

番号	内容の分類	内容	委員会	路線名	協定区間	協議相手	変更の概要	貢献度判定	①計画熟度	②会社の主体性	③協議困難度(相手・種類)	④追記事項(加点要素)		委員会での意見等	
												技術的工夫等	相手方のメリット		
15	1本線構造物の変更	盛土構造変更	第19回	北関東自動車道	太田桐生IC～足利IC	・地権者	・地権者と協議を行い、窪地を盛土することにより補強土壁工を見直した。	0.5	—	—	・地権者との協議		○くぼ地の解消、日当たり	・相手側の利害と一致したということで、標準的。 ・相手側にもメリットのある提案をした点が工夫。	
16			第19回	九州縦貫自動車道宮崎線	清武JCT	・地権者	・現地形を触らないように要望されていたが、地権者と協議を行い、一部用地を追加買収し、補強土壁を盛土とした。	0.5	—	—	・地権者との協議		○くぼ地の解消、日当たり	・相手側の利害と一致したということで、標準的。 ・相手側にもメリットのある提案をした点が工夫。	
17			第21回	第二東海自動車道横浜名古屋線	伊勢原北IC～秦野IC	・地元	・地権者と協議を行い、隣接地の窪地を盛土することにより土運搬費を削減	0.5				・地権者との協議		・窪地の解消	・標準的
18			第26回	紀勢自動車道	紀伊長島IC～紀勢大内山IC	・地元	・風通しなどの影響を懸念する地域住民から、現地形の改変の少ない盛土形状とするの要望があり、建設発生土を本線外盛土場へ運搬する計画であったが、風向、風速等の観測と風況予測解析により影響が少ないことを確認し、盛土形状を変更した。	0.25	—	—		・地元との協議			・計画を変更し盛り土したことは、経営努力と認められるものの、計画変更の地元協議が困難であったとは言い難く、通常の協議の流れと考えられるため、評価は標準よりも低い。 ・Ⅱ期線側に余剰土を盛りするのは比較的一般的と考えられる。
19		橋梁延長短縮	第14回	常磐自動車道	常磐富岡IC～浪江IC	・河川管理者(県) ・道路管理者(町)	・町道と河川管理用道路との重複について協議を行い、橋梁延長を短縮した。	0.25	—	—		× 官官協議		・重複管理による管理費の削減	・ 実行上の協議であり、 道路利用者から見れば、 協議の難しさを理解しにくい。 ・コストの削減等のメリットを粘り強く説明し、重複管理の同意を得た。
20			第21回	東九州自動車道	日向IC～都農IC	・地元 ・道路管理者(市)	・市道を迂回させることにより橋台位置を変更し、橋長を短縮	0.25				× 道路管理者との協議 ・地元との協議			・地元の反対を受けたということもなく、行政との協議であることから、貢献度は低いと思う。
21			第22回	近畿自動車道名古屋神戸線	高槻JCT～箕面IC	・河川管理者 ・地元	・砂防指定地内に計画していた橋梁について、土配計画を見直し、橋脚高が低い区間を盛土(補強土壁)に変更した。	0.5	・土配計画の変更			・河川管理者との協議 ・地元との協議			・砂防協議は官官協議であるが、地元との協議もあったということで標準的な努力ではないが。
22		橋梁形式変更	第13回	第二東海自動車道横浜名古屋線	引佐JCT～豊田東IC	・道路管理者(県)	・道路管理者等と協議を行い、県道を切り回すことにより橋梁形式を変更した。	0.25	× 当初計画の熟度	—		・県道切り回しの協議 × 官官協議			・当初の計画に検討の余地があったのでは。 ・官官協議は一般の利用者から見れば行って当然の面もある。
23			第19回	東北縦貫自動車道弘前線	久喜白岡JCT	・地元	・解放感のある構造形式について地元と協議し、鋼橋をコンクリート橋に形式変更した。	0.5	・当初計画の熟度			・地元との協議	・伸縮装置の削減		・当初から変更後の橋梁形式で協議していれば、地元の要望に添えられたのでは。(国交省から引継いだ後も引き続きコスト削減の検討を行った)
24			第21回	第二東海自動車道横浜名古屋線	伊勢原北IC～秦野IC	・地元 ・道路管理者(県)	・県道を切り下げ、桁高を大きくすることで橋脚を1基省略	0.75				○ 地元との協議			・沿道の方からすれば、交差県道の勾配がきつくなりメリットがないため、協議は大変だったと思う。
25			第22回	近畿自動車道名古屋神戸線	高槻JCT～箕面IC	・河川管理者	・河川堤体内に橋脚を設置することにより、上部工の鋼重等を軽減した。	0.5				・河川管理者との協議	・形式を見直さない場合の構造的な課題を分かり易く説明		・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、標準的な努力ではないか。
26			第25回	新名神高速道路	箕面IC～神戸JCT	・河川管理者(県) ・地元 ・漁業組合	・河川内に橋脚を設置し、経済的な支間割が可能となる橋梁形式に変更した。	0.5	—	—		・河川管理者(県)との協議 ・地元との協議 ・漁業組合との協議			・官官協議ではあるが、かなり難しい協議であったと考える。 ・協議相手との同意を得るため、不等流解析を行うなどの努力をされている。
27		トンネル坑口位置	第14回	近畿自動車道名古屋神戸線	四日市JCT～四日市北JCT	・貯水池管理者(県)	・基本的に承諾していない橋脚設置について協議を行い、橋梁構造を見直した。	0.5	—	—		—			・標準的。
28	第14回		第二東海自動車道横浜名古屋線	御殿場JCT～長泉沼津IC	・民間施設	・民間施設に対し、トンネル坑口が近くなっても景観や騒音が変わらないことを説明し、トンネル坑口の構造を見直した。	0.5	—	—		・長時間費やした協議			・努力があったと想定するが、標準レベル。 ・協議に長期間費やすなど難航した案件では、期間的なものも会社の努力である。	
29	第10回		近畿自動車道名古屋神戸線	甲賀土山IC～草津田上IC	・交通管理者(警察)	・交通管理者と協議を行い、中分構造を防護柵から築堤盛土へ見直した。	不認定	—	—		・交通管理者との協議 × 官官協議 × 困難度が低い協議			・ 協議相手が、地元住民と公的機関とは協議した努力に差がある。 ・交通管理者との協議は、非常に大変であることは理解する。 ・現場を見てから判断するとの協議経緯であったことは、 特段の努力として認めがたい。	
30	第18回		近畿自動車道敦賀線	小浜西IC～小浜IC	・JR ・地権者	・JR線トンネルと近接するためトンネル構造としていた100m区間を切土構造に変更した。	0.5	—	—		・JRとの協議 × 官官協議 ○ 理詰めの協議 ・地権者との協議	・FEM解析と計測管理の提案		・公的機関同士の協議であるが、理詰めの整理は困難だったと思う。 ・都市計画の変更まで行っていることを考えると標準的。	
31	2横断構造物の変更	ボックスカルバートの廃止	第13回	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 ・道路管理者(市)	・地元および関係機関と協議し、人道BOXを廃止して近隣のBOXと統合した。	0.5	—	—	—	・安全性の提案(社会的貢献)		・地元の方が相手ということ、特別というわけではないが、安全性などの提案があったことを評価しては。 ・単に費用が安くなったとかよりも安全性の観点から地元を説いたことは、社会貢献度が高いという感じはする。	

■協議案件の審議状況(H28.7末)

番号	内容の分類	内容	委員会	路線名	協定区間	協議相手	変更の概要	貢献度判定	①計画熟度	②会社の主体性	③協議困難度(相手・種類)	④追記事項(加点要素)		委員会での意見等	
												技術的工夫等	相手方のメリット		
32	2横断構造物の変更	ボックスカルバートの廃止	第13回	常磐自動車道	山元IC～亘理IC	・地元 ・道路管理者(県・町)	・地元および関係機関と協議し、側道設置によりカルバートボックス(農業排水路含む)を統合した。	0.5	—	×	外的要因	—	○クリティカルの回避の工夫	・結果として外的要因で迂回せざるを得なかったのであれば、自発的かどうかが厳しくなる。 ・クリティカルの回避のために工夫されたと理解でき、普通の外的要因とは違うと思う。	
33			第13回	一般国道16号(横浜横須賀道路)	佐原IC～馬堀海岸IC	・地元 ・道路管理者(市)	・カルバートボックスを側道と一体となる付替歩道整備により廃止した。	0.5	—	—	—	—	・車道ではなく歩道で代替する発想	・地元の方と交渉している上に、車道ではなく歩道で代替する発想という創意工夫もある。 ・努力はあるがあまり工夫されているとは思えないため、通常の難易度ではないか。	
34			第14回	第一東海自動車道	海老名JCT～海老名IC	・公園管理者(市)	・料金所へのアクセス道路を市道経由から運動公園道路経由に変更した。	0.5	—	—	—	—	—	・標準的。	・標準的。
35			第18回	近畿自動車道敦賀線	小浜西IC～小浜IC	・地元	・地元および関係機関と協議し、人道BOXを廃止して近隣のBOXと統合した。	不認定	—	—	—	・地元との協議	—	—	・当初計画が防犯上懸念のあるものであった。 ・地元との協議が困難ではなかった。
36			第20回	一般国道478号(京都縦貫自動車道)	番掛IC～大山崎JCT	・河川管理者(市)	・カルバートボックスを廃止し、側道と水路を同時に横過する橋梁に変更した。	0.25	—	—	—	・官官協議	・業務引継後、短期間で協議を実施	—	・相手が行政であり、一般国民から見れば、当然行うべき協議。 ・引き継いだ計画のまま進めるのではなく、創意工夫を行った点は評価できるのではないか。
37			第21回	常磐自動車道	常磐富岡IC～相馬IC	・地元	・工事用道路を活用することにより、本線横断するカルバートボックスを、水路のみのバイパスカルバートに変更した。	0.5	—	—	—	・地元との協議	—	—	・標準的
38			第25回	西名阪自動車道	大和郡山JCT	・地元 ・道路管理者	・JCTの追加設置のため、歩車道分離のボックスカルバートを検討し、供用中のボックスカルバートの復旧について地元及び関係機関と協議し、ボックスカルバートを統合した。	0.25	—	—	—	・地元との協議 ・道路管理者との協議	—	—	・長期にわたって協議されており認定はできると考えるが、他の要因も含めた協議であることからαは標準よりも低いと考える。(委員)
39			第21回	常磐自動車道	常磐富岡IC～相馬IC	・関係機関(土地改良区)	・農業用水路(パイプライン)を管理用道路の下に埋設することにより、ボックスカルバートの断面を縮小した	0.5	—	—	—	・農業用水路管理者との協議	—	—	・水に関する協議であり、大変だったと思う。 ・用水路は埋設されているものも多く、露出配管の要望は疑問がある。
40			第9回	バイパスカルバートの廃止	北関東自動車道	太田桐生IC～足利IC	・地権者 ・水利組合	・地元と協議し、水田から畑に転作された農地と農業用水路とを繋ぐバイパスカルバートを廃止した。	不認定	—	×	外的要因	・地権者との協議 ×当然の協議	—	・土地利用が変わったことによる構造検討は当然のことであり、 会社の努力とは認められない。 ・地権者の方と大変苦労されて交渉されたんだろうと思うが、これぐらいのことはやはりお願いしたい。 ・協定時の計画に対して、縮減したのであれば会社の努力として認めても良いのでは。
41			第13回	バイパスカルバートの廃止	中部横断自動車道	六類IC～増穂IC	・地元	・軟弱地盤のため近傍が橋梁になるため、地元と協議しバイパスカルバートから用水路へ変更した。	0.25	—	×	外的要因	—	・懇切丁寧な説明	・ 現地要因 で橋梁になれば、開水路で回すのも検討するのは、 ・農業従事者へ懇切丁寧に説明して了解を得たところが会社の努力。
42			第21回	常磐自動車道	常磐富岡IC～相馬IC	・地元	・利水状況を調査し、利水者の同意を得てバイパスカルバートを廃止	0.25	—	—	—	・地元との協議	—	—	・過去の類似事例は外的要因に起因して計画を変更したものであったが、本件は協議の努力が認められる。
43			第14回	跨道橋の廃止	第二東海自動車道横浜名古屋線	長泉沼津IC～引佐JCT	・管理者(県)	・育種場の機能復旧として跨高速道路橋で協議していたものを、取付道路に変更した。	0.5	—	—	—	○育種場という特殊な協議 ×官官協議	—	・育種場という特殊な面所で官庁との協議ではあるが、調整が難しかったと思われる。
44			第23回	跨道橋の統合	近畿自動車道名古屋神戸線	菟野IC～亀山西JCT	・道路管理者(町) ・地元	・側道の利用状況を調査し、沢で分断されていた側道を接続することにより、沢の両側に計画していた跨道橋、バイパスカルバートを統合した。	0.5	—	—	—	・道路管理者(県)との協議 ・地元との協議	・側道の連続化	・標準的な貢献度として決定した事例と類似性が高いことから、認定と判断し、会社の貢献度は標準で良いと考える。
45			第23回	ボックスカルバート、跨道橋の統合	近畿自動車道名古屋神戸線	城陽IC～八幡IC	・地元	・地元より側道の連続化について要望を受け、側道を連続化することで横断構造物を統合した。	0.25	・設計協議における変更	—	—	・地元との協議	・側道の連続化	・ボックスカルバートの統合の発端が地元からの側道設置要望であること。また、設計協議の中で交渉と考えられ、会社の貢献度は議題2(番号37)より低いのではないか。
46	3環境対策施設の変更	遮音壁構造	第13回	近畿自動車道名古屋神戸線	亀山JCT～甲賀土山IC	・地元	・覚書まで結んだ遮音壁高さを、設計条件の変更より、環境保全目標を守ったまま高さを変更した。	0.5	—	×	外的要因	○環境対策の再協議	—	・ 環境基準以上のものを求めた地域に、一旦脱退して覚書を結び、それをまた下げたという段階の苦労があった。 ・外的要因によるもので、協議をせざるを得ない状況であり、 自発的とは書えない。 ・ 地元の協議がどのくらい厳しいかにもよる、極めて厳しいのであれば高く評価してもよい。	
47			第14回	近畿自動車道名古屋神戸線	甲賀土山IC～草津田上IC	・地元	・覚書まで結んだ遮音壁高さを、設計条件の変更より、環境保全目標を守ったまま高さを変更した。	0.5	—	×	外的要因	○環境対策の再協議	—	・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、類似案件と同様の整理でよいのでは。	

■協議案件の審議状況(H28.7末)

番号	内容の分類	内容	委員会	路線名	協定区間	協議相手	変更の概要	貢献度判定	①計画熟度	②会社の主体性	③協議困難度(相手・種類)	④追記事項(加要素)		委員会での意見等
												技術的工夫等	相手方のメリット	
48	4その他	案内標識の合併化	第7回	中部横断自動車道 一般国道468号 (首都圏中央連絡自動車道)	増穂IC～ 南アルプスIC 八王子JCT～ あきる野IC	・道路管理者(国・県・市) ・道路管理者(都・市)	・道路管理者と協議を行い、単独標識から既設市街地案内標識との合併とした。	不認定	×当初計画の熟度	—	×官官協議 ×当然の協議			<ul style="list-style-type: none"> ・当初計画にいくらかでも工夫の余地がある気がする。 ・協議をまとめたことについては敬意を表する。 ・現場での努力されたことは十分に理解できる。 ・既設の標識柱を有効活用することは、通常の協議の範囲ではない。 ・案内標識は本来ドライバーの目線から見て何が一番良いのかを考えるべきであり、合併化はそのための通常業務の範囲と考えられるのでは。 ・単独柱を原則としながらも、合併化されているという実態があるならば標準的な工法といえるのではない。 ・今回の努力を認めることで、会社の経営面あるいは道路管理者としてどれだけコスト削減ができるかという精神を持ち続ける後押しになるならば、積極的に認めても良いのでは。
49		仮設プラントの設置位置の見直し	第10回	一般国道468号 (首都圏中央連絡自動車道)	鶴ヶ島JCT～ 川島IC	・道路管理者(国)	・国土交通省と協議を行い、舗装材仮設プラントの設置位置を変更した。	不認定	—	—	×共同事業者との協議(当然の協議)	・厳しい工程管理		<ul style="list-style-type: none"> ・通常の施工計画、工程計画の範囲をそれほど大きく上回るほどでもない。 ・仮設ヤードの品質管理はご当たり前のことで、共同事業の相手方と協議するのはある意味当然のことであり、助成に該当するかどうかは疑問である。 ・非常に厳しい工程管理の中で仮設プラントを変更したことは、特段の努力として評価すべき。
50		転石処理方法	第13回	第二東海自動車道 横浜名古屋線	長泉沼津IC～ 引佐JCT	・民間会社	・小割する転石を、地権者の了解を得てそのまま敷均した。	0.25	—	—	×民間会社1社との交渉のみ ×転石捨場地権者との協議			<ul style="list-style-type: none"> ・技術的な創意工夫は見受けられないと感じたのと、協議努力も民間会社1社と交渉されただけでは。 ・相手の考え次第でもあり、協議案件ではない。 ・小割しないで大きいものが捨てられる場所を見つけたことが、会社の努力では。
51		土石流対策先行施工	第13回	北関東自動車道	笠間西IC～ 友部IC	・治山事業者(県)	・県では優先順位の低いトンネル坑口の土石流対策事業を、協議により高速道路事業と同時施工となるようにした。	0.5	—	—	×官官協議		○県の費用の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・官官協議であり、一般市民から見たら当たり前という感覚。 ・県の費用も節約になっており、評価を上げるべき。
52		IC形状	第14回	中部横断自動車道	六郷IC～ 増穂IC	・道路管理者(県・市)	・六郷ICの形式を平面Y型から、県・市のアクセス道路計画を変更することでダイヤモンド型に変更した。	0.5	—	—	○IC構造の変更 ×官官協議			<ul style="list-style-type: none"> ・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。
53		休憩施設形状	第14回	中部横断自動車道	六郷IC～ 増穂IC	・開発整備者(国・県)	・増穂PAを道の駅、河川防災ステーションを複合した施設に一体化し、お手洗いを共用とした。	0.5	×当初計画の熟度	○会社の積極性	—	・道の駅とPAの一体化 ・地域振興に繋がる良い事業		<ul style="list-style-type: none"> ・地域振興につながる良い事業だが、当初計画の計画熟度はそれほど高くなかったのでは。 ・道の駅とPAの一体化によるコスト削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。 ・本案件は、発注者として当然しなければならないことではない。 ・協定時の計画に対して、削減したのであれば会社の努力として認めても良いのでは。 ・環境面から考えると、この現場発生土の利用を加速させることに繋がるので助成を行っても良いのでは。 ・主体的な努力ではなく、側方支援(国の判断によるもの)である。 ・地元や自治体等と協力して土捨場を確保するのは当然のことである。 ・町づくり委員会のようなものを作り、地元とパイプを持つことで、国の用地買収の後方支援を行った。
54		建設発生土の受入れ	第9回	北関東自動車道	真岡IC～ 桜川筑西IC	・公共工事発注機関(県)	・関係機関と協議し、盛土材を購入材から建設発生土へ変更した。	不認定	—	—	×当然の協議			<ul style="list-style-type: none"> ・協定時の計画に対して、削減したのであれば会社の努力として認めても良いのでは。 ・環境面から考えると、この現場発生土の利用を加速させることに繋がるので助成を行っても良いのでは。 ・主体的な努力ではなく、側方支援(国の判断によるもの)である。 ・地元や自治体等と協力して土捨場を確保するのは当然のことである。 ・町づくり委員会のようなものを作り、地元とパイプを持つことで、国の用地買収の後方支援を行った。
55		土砂運搬先及び運搬経路の見直し	第10回	中央自動車道 西宮線	飯田南IC	・地元 ・道路管理者(国)	・地元および関係機関と協議し、掘削残土の運搬距離を短縮した。	不認定	—	×外的要因	×当然の協議	・地元とのパイプ作り		<ul style="list-style-type: none"> ・ピオトープ計画を整備項目から外したのは国交省であり、会社が自発的に行った結果だとは考えにくい。 ・会社の提案により整備項目から外れたかどうかの客観的な証明はできないが、総合的に判断してこのような結果になったと推察している。 ・会社の方から交渉し努力したのだと思うが、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もある。
56		残土処理場見直し	第15回	山陽自動車道	高屋JCT	・道路管理者(国)	・国事業区間はピオトープ計画があり盛土場として調整できなかったものを、協議により盛土場に変更した。	0.25	—	×外的要因	×官官協議	・盛土後の自然保護対策の提案		<ul style="list-style-type: none"> ・ピオトープ計画を整備項目から外したのは国交省であり、会社が自発的に行った結果だとは考えにくい。 ・会社の提案により整備項目から外れたかどうかの客観的な証明はできないが、総合的に判断してこのような結果になったと推察している。 ・会社の方から交渉し努力したのだと思うが、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もある。
57		作業ヤード構造変更	第15回	山陽自動車道	尾道JCT	・地権者 ・耕作者	・ランプ橋施工の作業ヤードを鋼製構台から、耕作者と協議し借地期間短縮検討により盛土構道に変更した。	0.5	—	—	・農家との交渉	・上部工架設順序の工夫	<ul style="list-style-type: none"> ・農家との方との交渉も大変だったと思う。 ・工夫もなかなかのものではないかと思う。 	
58	調整池の縮小	第17回	東関東自動車道水戸線	茨城南IC～ 茨城JCT	・河川管理者	・調整池への流入が避けられない後背流入域分の流量を、河川管理者との協議により返流ますで直接返流することで調整池規模を縮小した。	0.75	—	—	○河川管理者との協議	○返流ますの採用	<ul style="list-style-type: none"> ・農業では使われているが、道路事業では使われておらず、技術的な工夫ととらえることができる。 ・新しい提案のため河川管理者も許可しづらかったと思われるので協議でも苦労があったのでは。 		
59	のり面対策見直し	第18回	北海道横断自動車道 黒松内銅路線	占冠IC～ トマムIC	・地権者	・地質が悪くアンカー等ののり面対策が必要な切土端部において、地権者に形状変更の了解を得ることで追加買収することなくのり面を継続した。	0.5	—	—	・地権者との協議 ○協議が難航		<ul style="list-style-type: none"> ・協議が非常に難航したことは理解できるが、標準的 		
60	浄化槽規模の見直し	第19回	紀勢自動車道	紀伊長島IC～ 紀勢大内山IC	・自治体(県、市)	・料金所建物の増築に必要な浄化槽の規模を実績データにより算出。既設浄化槽で容量を満足することを立証し、増設費用を削減した。	不認定	—	—	×当然の協議	・既設浄化槽能力と使用実績の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・JIS規定に記載があり、当然行わなければならない協議 		

■協議案件の審議状況(H28.7末)

参考資料2-2

番号	内容の分類	内容	委員会	路線名	協定区間	協議相手	変更の概要	貢献度判定	①計画熟度	②会社の主体性	③協議困難度(相手・種類)	④追記事項(加点要素)		委員会での意見等	
												技術的工夫等	相手方のメリット		
61	4その他	刈草処分方法の見直し	第20回	新東名高速道路	長泉沼津IC～浜松いなさJCT	・関係機関(畑総事業者)・地元	・関係機関及び地元と協議し通常廃棄物処理している刈草を協議により土地改良区事業者により堆肥化することで処分費を削減	0.5	—	—	・土地改良区事業者との協議 ・地権者との協議		・畑で使用する購入堆肥の削減	・今後、水平展開される期待を込めれば良いと思う。	
62		橋脚施工方法の見直し	第20回	東九州自動車道	苅田北九州空港IC～行橋IC	・地元	・ため池管理者と協議し、橋脚の施工方法を仮橋による特殊部掘削から盛土による普通部掘削に変更した。	0.75	—	—	・ため池管理者との協議	耕作期の必要書水量を現地調査により確認		・ため池管理者から見るとメリットのない協議であり、苦労されたと思う。 ・水に関する協議は一般的に難しいと思う。 ・休耕田が多くなっている状況で、かつての水量を確保する必要性を考えると、当然の協議ではないか。	
63		土砂採取場の見直し	第20回	東九州自動車道	苅田北九州空港IC～行橋IC	・地権者 ・地元	・公共残土、購入土場からの土砂採取について、土量の一部を本線隣接地からの土砂採取に変更した。	0.5	—	—	・林地開発許可申請の実施 ・地権者、地元との協議			・土運搬や水の流末の処理において苦労があったと思う。 ・近場の土砂採取場を探す努力は当然必要ではないか。	
64		上部工架設工法の変更	第21回	四国横断自動車道	徳島IC～鳴門IC	・道路管理者(国)	・国道の中分に収まるベントを発想。上部工架設工法を送出し架設からトラックレーンベント架設に変更するため、道路管理者と協議を実施	0.25	—	—	×	・道路管理者との協議	・小型ベントの採用	・通行止め時間の短縮	・道路管理者との協議であり、当然の協議ではないか。 ・通行止め時間を短縮し、更にコスト削減したことは良いと思う。
65		トンネル掘削時の変位対策工の見直し	第22回	北海道縦貫自動車道函館名寄線	大沼公園IC～落部IC	・遺跡管理者(文化庁、道、町)	・遺跡直下のトンネル施工時の変位対策工について、管理体制を明確化することにより、変位計測方法を変更した。	0.5	—	—	・	・遺跡者との協議			・遺跡に関する協議は一般的に難しいと思う。 ・当初は全面的に薬液注入する計画であったのを、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を、現場の努力があったと思う。
66		工事用仮橋の廃止	第22回	第二東海自動車道横浜名古屋線	浜松いなさJCT～豊田東JCT	・地元	・仮橋で計画していた工事用道路について、地元と協議し、既存市道を改良することで市道を工事用道路として使用した。	0.75	—	—	・	・地元との協議	・	・市道の拡幅	・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。
67		トンネルずり処理方法の見直し	第23回	東九州自動車道	苅田北九州空港IC～行橋IC	・地元	・トンネルずりの小割作業を防音ハウス内で計画していたが、トンネル内で破砕機により小割し、ベルトコンベアによる運搬に変更した。	0.5	—	—	・	・地元との協議			・通常トンネル内に機械などは置きたくないと思うが、この方法で掘削効率は落ちなかったのか。 ⇒トンネル内での作業であり、一般的な工法に比べ、サイクルタイムが少し落ちた。 ・ずりの小割する場所を防音施設内からトンネル坑内に変更するということは、防音上は有利な方向にいくように想像できるので、協議が通り易かったのではないかと想像されることから、会社の貢献度は高い ⇒隣接区間では防音施設による施工実績があったため、今回の工法に変更する協議は苦労した。
68		橋梁施工方法の変更	第23回	近畿自動車道名古屋神戸線	城陽IC～八幡IC	・河川管理者	・河川を横過する橋梁について、河川内は仮橋による施工を計画していたが、河床変動解析等を実施し、環境への影響を確認した上で瀬替えによる施工に変更した。	0.5	—	—	・	・河川管理者との協議			・本件は行政機関との協議であり、一般国民・道路ユーザーの視点からみるとなかなか大変とはとられないため従来は厳しめの評価 ・行政機関との協議ではあるが、各地域で慣例的に行われている施工方法を初めて行う施工方法に変えることは、通常と比べて大きな折衝協議過程があったと想像されることから、会社の貢献度は高い ・淀川環境委員会での説明にも、大変な苦労があったと思われる。
69		橋脚施工方法の見直し	第23回	東関東自動車道水戸線	三郷JCT	・道路管理者(国)	・調整池管理者と協議し、調整池内の橋脚拡幅の施工に必要な施工ヤードを仮橋から盛土に変更した。	不認定	—	—	・	・道路管理者(国)との協議			・協議相手が国道事務所であること、地下水位が1m近く下がったという客観的事実に着目して盛土構造に変更したということから、低い評価 ・道路管理者との協議であり、過去の事例と比べて、外向けに効果を発揮した工夫も見当たらないことから低い評価 ・過去の事例において、道路管理者との協議であり、相手方に対して厳しい条件があったものでもないため、認定は難しい
70		道路切り替え回数削減	第24回	東関東自動車道水戸線	松戸IC～高谷JCT	・地元	・企業所有地を借地し、切り替える県道の線形を見直すことで、切り替え回数を削減し、施工期間を短縮した。	0.5	—	—	・	・地元との協議			・当初計画時に、用地買収交渉が厳しかったため借地をすることが難しと判断したことを踏まえると、標準的な努力 ・他の現場でも同様な騒音対策等はとられていると思うので、判断はやや厳しめ。
71	横断構造物施工方法の変更	第24回	東九州自動車道(椎田道路)	行橋IC～みやこ豊津IC(築城IC)	・警察署 ・道路管理者(国・県) ・地元	・供用中のICを集約型料金所に改築するため、供用中の本線下を横断するボックスカルバートの設置を推進工法にて計画していたが、警察署と協議し、一部ランプの通行止めと本線切り替えを併用開削工法に変更した。	取下げ	—	—	・	・警察署との協議 ・道路管理者(国・県)への説明 ・地元への説明			・会社からの資料に記載していない補足説明の内容は、判断のポイントになるため、明確に資料に記載する必要がある ・この案件を認めるか否かについては、この場では判断が難しい ・再度整理のうえ、再審議とする	

■協議案件の審議状況(H28.7末)

参考資料2-2

番号	内容の分類	内容	委員会	路線名	協定区間	協議相手	変更の概要	貢献度判定	①計画熟度	②会社の主体性	③協議困難度(相手・種類)	④追記事項(加点要素)		委員会での意見等
												技術的工夫等	相手方のメリット	
72	4その他	土運搬方法の変更	第26回	新名神高速道路	長泉沼津IC～浜松いなさJCT	・地元	ダンプトラックの走行速度を15～30km/hに制限して、約400万m ³ の建設発生土の土運搬を計画していたが、走行速度を50km/hによる運搬サイクル向上に着目し、本線内に土運搬用舗装路の先行整備等を検討し、地元の了解を得て、走行速度50km/hによる土運搬に変更した。	不認定	—	—	・地元との協議			<ul style="list-style-type: none"> ・高速度運搬をおこなうことで工事期間が短くなることは地元メリットでもあり、通常の地元協議の範囲内である。 ・土埃への苦情対応という側面も持ち、必ずしも困難な地元協議であったとは言い難い。
73	4その他	橋脚施工方法の見直し	第26回	新名神高速道路	高槻JCT～箕面IC	・道路管理者	箕面有料道路の中央分離帯に新名神のランプ橋の橋脚を配置しない計画としていたが、箕面有料道路の線形や施工方法を検討・提案し、箕面有料道路の中央分離帯に橋脚を配置する計画に変更した。	0.5	—	○会社の積極性	・道路管理者との協議			<ul style="list-style-type: none"> ・官官協議であったことに留意しても、他道路管理者の線形を変更することは大変な協議であると考えられる。 ・134mの径間長を半分にしたことは非常に有意義である。