

第 29 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 29 年 12 月 13 日(水) 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≫ 清水委員長、桑野委員、田邊委員、芳賀委員、真下委員
4. 議事概要

高速道路会社より認定申請を受けている6議題の経営努力要件適合性について審議を行った。

議 事

■新設・改築

認定基準 ①ーイ 地権者、関係機関などへの提案及び協議

〔議題 1〕 協議による橋長等の見直しによる縮減

認定基準 ①ーロ 現場特有の状況に対応するための創意工夫

〔議題 2〕 整備済事業地への盛土実現による費用の縮減

〔議題 3〕 中止道路に着眼した工事用道路利用による縮減

認定基準 ①ーハ 国内の道路事業において実績のない新たな技術の採用

〔議題 4〕 世界初の構造形式の橋梁開発(朝明川橋)

認定基準 ③ 供用までの期間を短縮したことによる費用の縮減

〔議題 5〕 東九州自動車道(椎田南IC～宇佐IC)の早期供用

■修繕・特定更新

認定基準 ①ーハ 国内の道路事業において実績のない新たな技術の採用

〔議題 6〕 RC床版ジョイント部の連結に係る新工法の採用

○審議事項について

●議題1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。

- ・ 道道管理者との用地境界を変更し、擁壁の高さを抑えることは通常行わないのか。(委員)
→高速道路用地内に構造物を構築するのが一般的であるが、少しでも擁壁を低くしコスト縮減を図るべく協議を行った。(会社補足説明)
- ・ 道道との境界変更や地元との長期に渡る協議等、通常行う内容以上の努力が見られることから、会社の経営努力として認定して良いと考える。(委員)

●議題2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。

- ・当初から当該地を活用することは考えられなかったのか。(委員)
- 当初計画時には、県の事業が整備完了してすぐの事業再開となること、さらに当該地権者が反対されていたことから、断念せざるを得なかった。(会社補足説明)
- ・会社の主体的な努力により用地における課題を解決し、結果的に地元・市・会社3者にメリットのある盛土計画を実現していることから、会社の経営努力として認定して良いと考える。(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た。

主な意見は以下のとおり。

- ・完成後の吉原バイパスの資産の整理はどのようになるのか。(委員)
- 工事用道路使用後は静岡市へ移管する。(会社補足説明)
- ・当初計画時には予見できなかったダム事業の中止に機敏に対応し、地元・市・会社3者にメリットのある工事用道路計画を実現していることから、会社の経営努力として認定して良いと考える。(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た。

主な意見は以下のとおり。

- ・P1側とP2側で橋脚形状が異なるが、この形式が最適な設計なのか。(委員)
- 隣接する県道の建築限界など、P1とP2では交差条件が異なるため、各々で最適となる橋脚形式を採用している。(会社補足説明)
- ・十分な努力があったことは明らかであることから、会社の経営努力として認定して良いと考える。(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。

- ・早期供用のための当該現場特有の取組みは何か。(委員)
- 水に関する調査の重点化、舗装・施工の昼夜間交代による施工、用地収用箇所付近への仮置場の設置による土工工事の迅速化等を行った。(会社補足説明)
- ・高速道路会社社員の努力の積み重ねにより早期供用を実現していることから、経営努力として認定して良いと考える。(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た。

主な意見は以下のとおり。

- ・成形鋼板による新工法では、下鉄筋を連結させる必要は無いという理解で良いか。(委員)
- 成形鋼板が下鉄筋の役割も果たしており、許容応力に対して十分な余裕があるため不要である。(会社補足説明)
- ・コスト縮減が図られており、施工時間の短縮にも寄与している内容であることから、経営努力として認定して良いと考える。(委員)

○報告事項について

- ・これまでの審議状況の説明を行った。

以上