

第32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31年2月27日(水) 13:00~15:00
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、中村委員、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5議題の経営努力要件適合性について審議を行った。

〔審議事項〕

□新設事業

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) 関係機関との協議による迂回路の見直し

(議題 2) 関係自治体及び地元協議による機能補償道路の見直し

□修繕事業

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 3) 瀬戸大橋航行援助設備の光度見直しによる更新費の縮減

□特定更新事業

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

〔報告事項〕 新たなコスト縮減事案の評価方法について

(議題 4) 移動式防護柵採用による渋滞対策費の縮減

(議題 5) 移動式防護柵採用による規制費の縮減

〔その他〕

5. 議事内容

〔審議事項〕

- 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。

・オーバークリッジ(以下、OV)形式について、当初計画段階からPCポータルラーメン橋を選定出来なかったのか。(委員)

→OV形式はコストだけではなく、景観等も配慮した上で決定している。当初計画でのOV形式は、これらを考慮した上で、走行車両へ違和感を与えない、最も一般的な構造を採用していた。(会社補足説明)

・変更計画における広域迂回路は、新規に整備したものなのか、県道としての規格に合うよう既存道路を改修したものなのか。(委員)

→既存道路を利用しているが、迂回車両が迂回路を通っても問題無いか確認した上で決定しており、改修は行っていない(会社補足説明)

・関係自治体及び地元と協議を実施し迂回路を見直したこと、また、施工方法を見直し、コスト縮減を図ったことは、会社の努力があったと言える。(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、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。

・OVの点検を行う際には、高速道路に車線規制を行う必要があるのか。(委員)

→OVの点検には、点検箇所の直下にある高速道路を車線規制する必要がある。ただし、会社が高速道路の補修などで車線規制を実施する際に合わせて自治体が点検を行えるよう調整するなど、車線規制の集約化・効率化に向けた工夫を行っている。(会社補足説明)

- ・道路の利用形態に着目し機能補償道路をOVから土工に変更し、自治体の将来の維持管理面の負担軽減に寄与した上でコスト縮減したことは経営努力によるものであると考える。(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、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。

- ・照明の光度に基準による規定はあるのか。あるのであれば、その基準を満足していれば良いのではないのか(委員)
- 航路標識法施行規則で橋梁灯の光度の最低基準は規定されているが、現地状況も踏まえ建設時に航行安全委員会で協議された結果に基づき光度を設定している。今回、その光度を見直すために協議及び見え方試験を実施した(会社補足説明)
- ・基準の見直しによって、今後の維持管理費も縮減できるのか(委員)
- 白熱電球からLEDに変更することで、電球の取替にかかる労力や光熱費は大幅に縮減される。また、基部側端灯は設置基数が半分になっていることも大きなコスト縮減に繋がったと考えている。(会社補足説明)
- ・安全に関する変更で関係者が慎重になるなか、現地試験等の対応により光度の基準の変更に至ったこと、また今後の維持管理費も縮減となることから、大変な努力があったと考える。(委員)

[報告事項]

- ・新たなコスト縮減事案の評価方法について報告した。

●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。

- ・今回のコスト縮減では事前広報費などの渋滞対策費が縮減されているが、規制の設置撤去に要する期間が減少したことによって事前広報費が削減されたということか。(委員)
- 東名高速道路で渋滞が予測され事前広報を行う場合、非常に広範囲で広報する必要がある。今回、移動式防護柵を用いて、交通が非常に集中する年末年始に片側2車線ずつを確保し、渋滞を抑制できたことから、事前広報費が大きく削減したと考えている。(会社補足説明)
- ・交通量が多い東名高速道路において、移動式防護柵を用いて渋滞を回避することで、社会的影響も小さく出来たことは、評価できる。(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た。

主な意見は以下のとおり。

- ・当初計画では移動部も含めて全てを置き式基礎ガードレールにできなかったのか。移動部をラバーコーンから移動式防護柵に変更したことで、安全性も増しているということで良いか。(委員)
- 日々の車線切替を前提としており、置き式基礎ガードレールでは日々の切替が困難であることから、移動部はラバーコーンとしていた。移動式防護柵を採用することで安全性は大きく向上している。(会社補足説明)
- ・移動式防護柵を用いて時間帯によって上下線の車線数を変化させる対面通行規制を日本で初めて行ったということは非常に画期的であり、相当な経営努力があったと考える。(委員)

[その他]

- ・これまでの審議状況の説明等を行った。