

第42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 令和8年2月10日(火) 13:15~15:00
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(対面形式とWEB形式の併用)
3. 出席者 <<委員>> 中村委員長、石田委員、後藤委員、芳賀委員、真下委員

4. 議事概要

事務局より提案されたインセンティブ助成制度の改定案について審議を行った。

高速道路会社より認定申請を受けている4議題の経営努力要件適合性等について審議を行った。

[審議事項]

◇インセンティブ助成制度の改定

(議題 1) インセンティブ助成制度の改定(案)

◇経営努力要件適合性

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) 門崎高架橋自動車防護柵の支柱取替方法変更によるコスト縮減

(神戸淡路鳴門自動車道 淡路島南 IC・PA~鳴門北 IC) [修繕事業]

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

(議題 3) 床版取替工事における構造の一部変更(床版切り欠きの取りやめ)によるコスト縮減

(北陸自動車道 長浜IC~木之本IC) [特定更新等事業]

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

(議題 4) 設計の創意工夫による炭素繊維補強にかかるコスト縮減

(西湘バイパス(一般国道1号) 橋 IC~小田原西 IC) [特定更新等事業]

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 5) 新たなトンネル内ケーブルラック(鋼板型)の開発によるコスト縮減

(新東名高速道路 新秦野 IC~新御殿場 IC) [新設事業]

6. 議事内容

[審議事項]

●議題1について、事務局からの提案は妥当であると判断し、インセンティブ助成制度の改定案について了承された。

主な意見等は以下のとおり。

・認定済新技術の採用について、採用された会社の貢献度を考慮して、係数 α は0.5でもいいのではないかと(委員)

→新たな技術開発の努力は貢献度が非常に高いもので、認定時の係数 α を1.0として評価しているが、今回新たに設ける認定済新技術の採用は、新技術の開発に比べると、採用側の経営努力はそこまで大きくないため、評価を半分とし、採用した会社・採用された会社の係数 α の合計を0.5程度と考えている。この係数 α を採用した会社と採用された会社に均等に分けて0.25ずつとしている。

・コスト縮減した様々な取組みを他の会社に周知されることが重要と考えるが、どのように周知を行っているのか(委員)

→委員会を全高速道路会社が傍聴していることで情報共有がなされている。また、委員会終了後の議事概要の共有や過去の認定実績についてデータベースを作成し、各会社に送付している。今回の審議内容である認定済新技術の有効期間が5年から10年に延びるため、各会社が過去に認定された技術の有効期間についても会社に周知したいと考えている。

・認定件数の減少傾向について、様々な分析をしているが、他に認定件数の増加を妨げている要因はないか。例えば、申請した担当者にインセンティブを与えるような制度があってもいいのではないか。(委員)

→各社で様々な案件の掘り起こしを行っていると聞いており、ある会社では個人表彰等を行い、社員のモチベーションを高めている会社もあると聞いている。他の会社にもそういった取組を参考にし、対応していただきたいと考えている。

●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。

主な意見等は以下のとおり。

・他の橋梁で耐風安定化部材が設置されている場合は同様にコスト縮減できるのか。(委員)

→耐風安定化部材が設置されている箇所もあるが、同じ形状の耐風安定化部材は当該箇所のみで、部材専用の治具であるため、他の橋梁には展開できないものである。

・供用から40年経過しているが、同様に取替が必要な箇所はあるのか。(委員)

→耐風安定化部材が設置されている箇所の支柱交換は今回が初めてであり、塗装による補修で対応してきた。今後、断面欠損等劣化が進めば、耐力が低下する前に順次取替を行う。

・専用治具自体の固定方法が難しいと思うが、どういった固定をしているのか。(委員)

→ボックスビームで支えているため、現場設置は比較的容易である。

●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。

主な意見等は以下のとおり。

・調整モルタルの量は増えるが、モルタルの収縮等に問題ないのか。(委員)

→無収縮モルタルを使用し、分割して施工するため、施工実績でも特段問題なかったと考えている。

・他の現場にも展開できる内容か。(委員)

→主桁や下部工の照査が必要であり、許容値内で収まることや縦断線形の構造によって適用できるかわってくるが、条件を考慮して影響の少ない箇所であれば展開できる内容である。

・近年の床版取替ではプレキャスト化が進んでいるが切り欠きがない構造が広く展開できれば、プレキャスト製品でも省力化につながるのか(委員)

→一般的には添接板がある箇所は切り欠き構造となっており、工場制作においても専用の型枠が必要とな

るため、切り欠きがない場合は省力化につながる。

●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。

主な意見等は以下のとおり。

・間詰部分の重量が増加するが影響はないのか。(委員)

→許容値範囲内であることを設計の中で確認している。

●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。

主な意見等は以下のとおり。

・維持管理にかかる生産性向上に寄与する取り組みを評価できないか。(委員)

→維持管理費の部分については、会社の方で様々取り組みを行っており、その削減は会社の利益に直接結びつくため、すでに制度の外側でインセンティブが働いていることから、当該制度では会社の経営努力による縮減額としては評価していない。

・ケーブルを固縛する必要があるのか。(委員)

→高所作業等で敷設していく際に、落下防止のために固縛が必要である。

以 上