

秋田スペックの適用

秋田県

人口：1,156,356 人

面積：11,612.22 km²

取組の概要

秋田県における公共事業の計画・実施にあたり、自らの創意により「地域に適合」し、かつ「地域に貢献」できる事業執行を実現していこうとする考え方及び取り組みを「秋田スペック（仕様；Specification）」と称し、県独自の計画・設計仕様等の適用工種の拡大を図っている。

取組の紹介

1 取組の背景

- ・ 公共事業については従来、全国一律の基準等のために、必ずしも実情に合っていなかったり、過大な計画となっているなど、要求性能と設計仕様との間に不適合が生じていることがあった。
- ・ 今後はその機能や水準について計画から実施段階にわたり吟味検討を重ね、地方の実情にあった制度や基準で、コスト縮減や環境の保全など時代の要請にきめ細かく応えていくことが必要である。

2 取組の具体的内容

- ・ 合理性・経済性の確保が強く求められる中、計画から設計・施工のあらゆる段階でのコスト縮減を図り、効率的な事業執行に取り組むこととしており、特に施設の規模や構造を定める仕様については、統一的・標準的な基準に限定されず、地域仕様を積極的に導入するよう、事例の募集や事例集の編集・公開等に努めている。

【秋田スペック登録事例】

1 段階施工・暫定構造による整備効果の早期発見

| 事業区分 | 街路 | 細目 | 道路改築(段階施行・暫定施行) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|----|------|-----------------|------|----|------|------|------|-------|--|---|--|--|----|--|---|--|--|----|--|---|--|--|
| 仕様項目・進捗状況 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>仕様</th> <th>進捗</th> <th>実績あり</th> <th>採用予定</th> <th>提案段階</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画・企画</td> <td></td> <td>○</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>設計</td> <td></td> <td>○</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>施工</td> <td></td> <td>○</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | | 仕様 | 進捗 | 実績あり | 採用予定 | 提案段階 | 計画・企画 | | ○ | | | 設計 | | ○ | | | 施工 | | ○ | | |
| 仕様 | 進捗 | 実績あり | 採用予定 | 提案段階 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画・企画 | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 設計 | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施工 | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 概要と背景 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>◆「段階施行」 多車線で都市計画決定された道路を交通量等状況の変化に応じて段階的に整備する手法。(例)都市計画決定6車線→当初整備4車線→将来整備6車線</p> <p>◆「暫定施行」 都市計画決定された幅員によらず必要最小限の機能が満足する幅員で整備する手法。(例)都市計画決定幅員W=25.0m(4車線)→暫定整備幅員W=22.25m(4車線)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 国内仕様との相関性 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>◆いずれの手法でも片方の収用線は都市計画決定線に整合している必要がある。</p> <p>◆暫定施行の場合、残った都市計画決定部分(未整備分)の取り扱い。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 今後の取扱い | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ◆都市計画事業認可の取得に向けて認可権者と調整を図る。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| イメージ(コンセプト) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>The diagram illustrates three cross-sections of a road, showing the transition from a standard 4-lane road to a 6-lane road through a temporary expansion phase.</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道断面 (19,000m): Shows a 4-lane road with a total width of 19,000m. Lane widths are 3,250m, and there are 4,000m shoulders on both sides. 片側暫定拡幅分 (22,250m): Shows a temporary 4-lane expansion to a total width of 22,250m. The original 4-lane section is highlighted in pink, and the new 4-lane section is highlighted in yellow. Lane widths are 3,250m, and there are 3,500m shoulders on both sides. 都市計画決定断面 (25,000m): Shows the final 6-lane road with a total width of 25,000m. Lane widths are 3,250m, and there are 4,500m shoulders on both sides. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

2 舗装補修工事における既存舗装版の活用

| 表 題 | | 舗装補修工事における既存舗装版の活用 | | | 担当課 | 道路課 | | | |
|--|--|------------------------------|----------------|---|--|-------|----------------|-------|----------------|
| 進 度 状 況 | | 適 用 事 業 | | | | | | | |
| 段階 | 進 度 | 実 績 | 採 用 予 定 | 提 案 段 階 | <input type="checkbox"/> 共通・全般 <input type="checkbox"/> 街路 <input type="checkbox"/> 公園・緑地 <input type="checkbox"/> 下水道 <input type="checkbox"/> 道路(改良) <input checked="" type="checkbox"/> 道路(維持管理) <input type="checkbox"/> 河川 <input type="checkbox"/> ダム <input type="checkbox"/> 海岸 <input type="checkbox"/> 砂防 <input type="checkbox"/> 急傾斜 <input type="checkbox"/> 地すべり <input type="checkbox"/> 雪崩 <input type="checkbox"/> 港湾 <input type="checkbox"/> 空港 <input type="checkbox"/> 建築 <input type="checkbox"/> 宮繕 <input type="checkbox"/> その他 () | | | | |
| | 計 画 ・ 企 画 | ○ | | | | | | | |
| | 設 計 | ○ | | | | | | | |
| 施 工 | ○ | | | | | | | | |
| 背景と概要 | | | | | | | | | |
| <p>◆アスファルト舗装の補修工事において、表層・基層の打換え工法を行う場合(路床及び路盤の脆弱によるものは除く)には、既設舗装版を取壊し建設副産物として処理されている。</p> <p>ひび割れが生じた舗装版でも、舗装としての財産価値が残っていると考えた場合の工法として、クラック抑制シート張り工法(SpecID:039)が採用されている。しかし、ひび割れの発生が全面積に及ぶ場合の財産価値を考慮した手法として、アスファルト系のクラック処理工法を採用。</p> | | | | | | | | | |
| 現行仕様との相関・効果等 | | | | | | | | | |
| <p>◆高さ制限を考慮しなくても良い場合は、既設の舗装版を積極的に利用することによって、建設副産物の発生を抑制することができる。さらに、片側交互通行等の交通規制期間の短縮が図られる。</p> <p>また、アスファルト系クラック処理材がクラックに浸透することにより路盤からの地下水を遮断し、クッション層として衝撃を吸収する等の効果も発揮する。さらに、タックコートの働きも兼ねている。</p> <p>今後、追跡調査を実施し効果を確認する。</p> | | | | | | | | | |
| (関係基準・法令等) 舗装設計施工指針 | | | | | | | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> コスト削減 | | 現行仕様 | | | 地域仕様 (単位: 円) | | | | |
| 工 種 | 数 量 | 単 位 | 単 価 | 金 額 | 工 種 | 数 量 | 単 位 | 単 価 | 金 額 |
| 舗装版切断 | 2.0 | m | 410 | 820 | 表層工(t=5cm) | 1.0 | m ² | 1,060 | 1,660 |
| 舗装版取壊 | 1.0 | m ² | 110 | 110 | クラック処理工 | 1.0 | m ² | 1,900 | 1,900 |
| 運搬費・処分費 | 0.15 | m ³ | 8,500 | 1,275 | | | | | |
| 表層工(t=5cm) | 1.0 | m ² | 1,660 | 1,660 | | | | | |
| 瀝青安定処理(t=10cm) | 1.0 | m ² | 2,290 | 2,290 | | | | | |
| 合計A | | | | 6,155 | 合計B | | | | 3,560 |
| 単位数量 | 1 | 単位 | m ² | 当たり | コスト削減額(A-B) | 2,595 | 円 | / | m ² |
| <input checked="" type="checkbox"/> 環境配慮 | | <input type="checkbox"/> その他 | | <ol style="list-style-type: none"> 1. 打換え部分のアスファルトが発生しない。 2. 今回使用したクラック処理材はエンジンオイルのリサイクル製品である。 3. 建設機械の稼働時間が少なくなる。 | | | | | |
| 環境配慮事項 | <input type="checkbox"/> 生態系保護・保全 <input type="checkbox"/> 景観保護・再生 <input checked="" type="checkbox"/> 副産物対策(発生抑制・再利用・再使用) <input type="checkbox"/> 公害防止(騒音・振動・大気・土壌・水質) <input checked="" type="checkbox"/> 省資源・省エネルギー <input type="checkbox"/> その他 () | | | | | | | | |
| イメージ(コンセプト) | | | | | | | | | |
| 従来仕様 | | | | 地域仕様 | | | | | |
| <p>表層打換え工 瀝青安定処理打ち換え工</p> | | | | <p>表層工(オーバーレイ) As系クラック処理工 既設表層工 既設瀝青安定処理工</p> | | | | | |

3 植生基材吹付工の見直し

| 事業区分 | 道路 | 細目 | 植生基材吹付工基盤材の見直し | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----|-------|---|-------|------------------|------|-------|----|-------|--|----|---|--|--|----|---|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 仕様項目・進捗状況 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>進捗</th> <th>実績</th> <th>採用予定</th> <th>提案段階</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画・企画</td> <td>○</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>設計</td> <td>○</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>施工</td> <td>○</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | 進捗 | 実績 | 採用予定 | 提案段階 | 計画・企画 | ○ | | | 設計 | ○ | | | 施工 | ○ | | | | | | | | |
| 進捗 | 実績 | 採用予定 | 提案段階 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画・企画 | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 設計 | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施工 | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 背景と概要 | | | <p>植生基材吹付工の生育基盤材は、バーク堆肥等が主材料だが、建設現場等で発生する伐採木、伐根等は焼却や埋立処分されており、環境問題や処分場不足などから、再利用が望まれている。こうした伐採木、伐根を粉砕し堆肥化したものを生育基盤材に使用することにより、コスト縮減、建設副産物の減量化を図る。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 現行仕様との相関 | | | <p>コスト面では、植生基材吹付工の基盤材料を安価に製造できるため、厚さ3cmでは約13%の低減が見込まれる。また、発芽状況は従来仕様と同等である。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コスト縮減額 ※差額のみ計上 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 現行仕様 | | | 地域仕様 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 工種 | 数量 | 数量 | 単位 | 金額 | 工種 | 数量 | 数量 | 単位 | 金額 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 植生基材吹付(t=3cm) | 1 | 3,800 | m2 | 3,800 | リサイクル堆肥吹付(t=3cm) | 1 | 3,297 | m2 | 3,297 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 合計A | | | | 3,800 | 合計B | | | | 3,297 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | コスト縮減額 | | | | 503 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 環境配慮(負荷の低減など) | | | <p>焼却、埋め立て処分されていた、伐採木、伐根を粉砕し堆肥化することにより産業廃棄物排出量を低減できる。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| イメージ(コンセプト) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 従来仕様 | | | 地域仕様 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 生育基盤材料 バーク堆肥、ピートモスの混合材 | | | 生育基盤材料 伐採木、伐根チップの堆肥化物と有機質系 土壌改良材の混合材 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

3 取組の効果

- ・ 秋田スペック拡大に向けた態勢の整備と取り組み事例集の編集を行っており、これまでに公共事業を所管する各分野から、79の仕様が提案・実施されている。
- ・ また、平成17年度には、県の発注する工事の25%でこれらの仕様が採用されており、コスト縮減や地域の実情に合った改善がなされている。
- ・ 新行財政改革推進プログラムにおいては、平成17～19年度の3年間で、県の発注工事における秋田スペック採用工事の割合を、50%まで拡大することを掲げている。平成17年度は目標20%に対し25%の実績であった。

4 取組中の課題・問題点

- ・ 取り組み当初に比べ、“ローカルスタンダード”という言葉も一般的になるとともに、コスト縮減に繋がる様々な新技術・新工法が開発されてきており、職員自らの創意・工夫による事例を提案するといった気概が薄れてきている。
→ 建設交通部主催の技術研究発表会において秋田スペック部門を設け、その意義・効果等をアピールするなど、提案の拡大に向け取り組んでいる。

5 住民の反応・評価

- ・ 県が新しい手法を導入して公共事業に取り組んでいるということで、雑誌等に取り上げられるなど、注目されている。

6 今後の課題

- ・ 秋田スペックへの事例登録は、これまで建設交通部と農林水産部はそれぞれ独自に行ってきたところであるが、双方の事例を積極的に取り入れられるよう、事例の統合等の整理を行うとともに、引き続き事例の拡大を図る。

7 今後取り組む自治体に向けた助言

- ・ 全国画一ではなく、地域の実情に合った独自の基準を採用していく場合には、実情を的確に把握すること、そして、自己決定した提案趣旨や内容には、自己責任が伴うことを認識しておく必要がある。

(参考) 当該取組内容の関連ホームページ

<http://www.pref.akita.lg.jp/gikan/>

担当部署：建設管理課技術管理室