

## 管轄が跨る路線は密なる連絡調整が必要

### 事例の概要

2つの事務所の管轄をまたぐ同一路線の道路改良事業で、X事務所とY事務所の各々で設計・発注業務を行っていました。この区間は途中に幹線道路の交差がなく、X事務所とY事務所共に同一の交通量区分であるはずなのに、X事務所はC交通、Y事務所はD交通と異なる交通量区分で舗装構成を決定していました。

工事発注の決裁が県庁に回され、県庁の担当者が双方の設計書を見比べた結果、この違いが発覚しました。

このため、誤った交通量で設計した事務所側は、設計・積算の手戻りが生じてしまいました。

### 原因

この県の設計基準では、現道拡幅などの場合は、道路構造の手引きの簡便法（センサスの交通量より10年または20年後の交通量を推計）により交通量区分及び舗装構成を決定しています。また、バイパスや新設路線の場

合は、計画交通量に対して大型車混入率を考慮して決定することとなっています。X事務所側のコンサルタントは、ネットワークの推計交通量によるものとの前提で設計を進めていましたが、Y事務所側では、備考にある簡便法を用いて設計を行っていました。この結果、同一路線でありながら、事務所間で舗装構成が違う結果となってしまいました。

道路線形、道路幅員についてお互いに調整を図っていましたが、交通区分は同じとの思い込みが原因でありました。

### 対応策と教訓

- ①成果品の検査に当たっては、設計条件なども確認しましょう。
- ②この事例では、前月号の「単位違いには気をつけようー成果品はチェックを忘れずにー」に通じる点があります。発注者とコンサルタントの意思疎通、X事務所とY事務所の意思疎通がそれです。打ち合わせは、念には念を入れて行いましょう。

