

日 時 : 令和6年11月1日(金) 13:30~16:35

場 所 : ラッセホール5階サンフラワー

1 新規事業の説明、質疑

(1) 県営住宅 姫路城東住宅について

○会長

ありがとうございました。

それでは、委員の先生方から御意見、御質問いただきたいんですが、どなたかいらっ
しゃいませんか。

○委員

御説明ありがとうございました。基本的にはこれで結構なのかなとは思いますが、現
況として今の姫路城東鉄筋住宅、350戸のうち入居が241戸ということで、大体7割程度
の入居率で平均を下回っている状況かと思いますが、姫路花田鉄筋住宅が用途廃止の予
定ということなので、こちらのほうから一定の人数を見込んでいるということです。現
在、この地域、どういう世帯の方が入居されているのか、今後、地域的に需要が減って
いくようなことはないのかといったところをお伺いできればと思います。お願いいたし
ます。

○県

姫路城東鉄筋住宅につきましては、現況は241世帯が入居されておりますが、高齢化率
が69.2%ということで、高齢者の方、65歳以上の方の入居している割合が約7割になっ
ております。逆に、若い子供さんのいる世帯が23世帯ということで、9.5%ですので1割
を切っているという状況になっておりまして、かなり高齢化が進んでいるということに
なっております。

それから、姫路花田鉄筋住宅のほうにつきましても、高齢化率が45.9%になってござ
います。それから18歳未満の子供のいる世帯が17戸で22.9%になっておりますので、ど
ちらも高齢化が進んでいるということになります。

建替後は、まず現在住んでおられる方に当然、優先的に入居していただいて、余った
部屋に姫路花田鉄筋住宅で希望される方に移っていただくということになります。その
後、もし空き部屋が出れば一般募集をしていくこととなりますけれども、割と便利な場

所にございますので、姫路城東鉄筋住宅のほうは、若い世帯の方にも入居していただけるかなと期待しているところでもあります。逆に姫路花田鉄筋住宅のほうは少し不便な場所になりますので、今現在も、募集してもなかなか人は来ないような状況になっていますので、こちらのほうは将来的には廃止していかざるを得ないかなということで考えてございます。

○会長

よろしいですか、ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。先生、お願いします。

○委員

2件ほどお願いということで。

都市計画道路が敷地の真ん中を走っていて、北と南に敷地が分断される形になると思っています。非常に便利な場所なので交通量も多くなると危惧しますので、住民の方への安全な敷地内移動ができるような工夫や、確保とか、若年層、小さい子供たちが入居してくれたらいいなと願いますので、その子供たちの安全性を確保できるようなことを今、計画段階であるならば、ちょっと加味して置いていただけるといいと感じました。

もうひとつが、地球環境への貢献というところで、木造・木質化の推進を謳ってくださっていて、とても大切なことだと思っています。県産材の採用する場所が壁下地等と書いてある、その「等」に期待をして、できれば共用部になるところにもう少し県産材のアピールも兼ねて使用するような工夫を計画の中に入れていただけるとすてきかなと思っていますので、お願いとして2点、述べさせていただきます。

○会長

ありがとうございました。

ほか、ございますでしょうか。どうぞ。

○委員

安全・安心のところで、計画的な維持管理と書いてあるんですが、これ具体的にどんな維持管理作業を予定されているのでしょうか。

○県

計画的な維持管理ということで、例えば外壁・屋上防水改修を20年ごとにするとか、流し台や水回り関係は35年ごとにする、あるいはエレベーターも30年ごとに更新なり改修なりをするという一定のルール、決まったルールがありますので、それを着実にこなしていくということになります。

○委員

ありがとうございます。あともう一点、駐車場の地面10センチ下げて、流域対策で貯水すると書いていますが、ひとつ間違えると、例えば排水溝が排水不良を起こすとか、維持管理が悪いと、10センチ下げたところに水がたぐさたまって、駐車車両の排気パイプのところに水が行っちゃうと多分廃車になると思うんですが、その辺の対策とかは。

○県

水が溜まるような形にしますので、排水が十分されるような計画、当然、計算しながら排水管の大きさを決めたりですとか、実際に下水につなぎ込む位置なんかを決めたりですとか、設計の中で十分に考慮していきたいと思っています。実際、中には建替後に本当に大雨が降って、なかなか水が引かなかったという例もなくはないので、その辺を慎重に、十分によく設計しながら進めたいと思っています。

○会長

ありがとうございます。

ほかにございますか。

私、中学校のときに公民という科目で、日本国憲法に生存権というのがあって、それには人々が文化的に人間らしい生活をちゃんとできるようにしなければならない。この行政が提供する住宅というのは、そういう生存権を満足するというか、そのためにもあるのかなと思うんですね。何でそんなことを思ったかといいますと、ある別の県で、ある老夫婦がいらっしゃって、お父さんも腰が悪くなって仕事ができなくなった、お母さんは認知症が出てきた、そうすると収入がなく年金だけになっていると。それで、それらのお住まいの県営住宅に移らないと生活が苦しいので、県営住宅に移ろうとされるといっばいで入れない。または、老朽化しているから入れないとか、何かそんなんでなかなかうまくいかないんだそうです。そういうのを耳にしたときに、そういう弱者の方々に対するセーフティーネットとして県営住宅というのは大事。

これについては安全・安心からずっと6番まであって、弱者に対するセーフティーネットというようなことは全然ないんですが、これは何か私の考え違いがそうになっているのでしょうか。

○県

おっしゃられるとおりで、公営住宅というのは本当に住宅の最終のセーフティーネットになりますので、本当に住まいに困っている方に入居していただくというのが大前提、それが公営住宅法にも書かれている大前提になっておりますので、ここには書いており

ませんが、基本的にはそういう考え方で事業は進めさせてもらっております。

○会長

ぜひ、大前提でしたらしょっぱなぐらいに書いといていただきたいと、それがやっぱり大事なことだろうと思います。

○県

分かりました。事業目的のところにも書くようにして、この評価の視点のところにも項目としてひとつ設けるようにしていきます。

○会長

それがやっぱり県民の皆さんに対して理解を促すということになるでしょうし、今日、委員から発言された安全・安心、それから居住空間の改善。それで多分、こういう批判もあるかもしれない。そういうセーフティーネットで最低限の環境でいいんでないかと、何でこんなにぜいたくなんだというような御意見もあるかもしれない。でも、それについては多分、我々委員会は違うと、やっぱり適切にして最高とは言わないけど、品質を落とすような居住空間が提供されて、それを最低と言ってはならないと。それは日本の国の非常に貧しい精神性を出してしまうので、そこは強く主張したいと思います。

今の最後の部分、私の個人的な意思が入っていますので、委員の先生方の中には同意できないという方もいらっしゃるかもしれないので、もしそうでしたら忌憚なくおっしゃっていただければと思います。

○委員

今の会長がおっしゃったことに加えて、入居率がある程度、目標をクリアしないといけないというのはよく分かりますが、大きな災害が起きたときに、公営住宅というのはいざというときの一時的な避難先であるとか、場合によっては復興公営住宅、みなし住宅になったりするじゃないですか。そういう意味で言うと、少しは余裕というか、空きがあったほうが安心という部分もあると思いますので、その辺はそういう視点も入れていただけたらと思います。

以上です。

○県

入居率の目標を90%としていますのは、そういう政策空き家も必要ということで100%ではなく90%という設定をさせてもらっております。

(2) 港湾 姫路港（網干沖地区）について

○会長

ありがとうございました。

それでは委員の先生方、御意見、御質問ございましたらお願いしたいんですが、いかがでしょうか。お願いします。

○委員

環境適合性のところで、港湾道路の整備を既存の護岸敷地を活用すると説明いただいたのですが、網干沖南1号線というのが護岸のところに造る道になるのですか。

○県

左側に護岸がありまして、右側に下水用地があります。例えばこの道路を左側、海側に広げて埋立てを伴うような整備をするのではなくて、ここの南1号線については下水用地、この右側を用地買収して整備をするというところで環境に対する影響が最小限になる、埋立工事をしないので最小限になると考えているところでございます。

○委員

もう一点、その用地買収をする相手は、いつも用地買収で工期が延びるのでどうなのかなということでも聞かせていただきたいのですが、敷地をお持ちの方は地権者が少ないのか、県の敷地なのか、そんなに工期が延びるリスクがないのか、用地買収をするほうが埋立工事費と比べたら安くつくのか、そこら辺はどういうふうに判断されたのか、教えてください。

○県

まずは用地買収ですけれども、ここは下水の用地でございますので、同じ兵庫県が管理しているところでございます。ただ、法体系は、向こうは下水道法に基づく、こちらは港湾法に基づく所管になっておりますので、その辺り、所管替えにつきましてはいろいろと課題もあります。下水は、各市町の負担等もございますので、その辺りが課題にはなっていないかと思えます。ただし、お金の話でいきますと、護岸改修費にしますと、やはり数十億円かかるというところと、用地買収は約3億円と試算しているところでございます。ですので、埋立ではなく用地買収で行うということを考えているところでございます。

○委員

ありがとうございました。

○会長

ほかにございますか。ウェブからよろしいですか、ないですか。お願いします。

○委員

事業費が30億円ということですが、この内訳というのはどうなっているのでしょうか。

○県

事業費につきましては、臨港道路、先ほど申しました南1号線、南2号線、これが14.1億円。それから区画道路の整備、これにつきましては13.5億円。用地費が1.6億円。補償費が1.1億円の約30億円と考えておるところでございます。

○委員

もう一点、道路の地盤改良が伴う場合と伴わない場合で大体どれくらい変わりますか。

○県

地盤改良費を6.9億円見込んでいるところでございます。

○委員

それは両方の道路の合計でということでしょうか。

○県

区画道路の中で見込んでいます。臨港道路につきましては、主に今の護岸敷のところに設けるということで十分圧密も進んでいるだろうというところで、地盤改良費は計上しておりません。

○委員

ありがとうございます。

○会長

今の御意見の質疑の応答を拝聴しまして、この地盤改良というのは埋立地に対する地盤改良じゃなくて、埋立ての下の海底の軟弱地盤の地盤改良を想定しておっしゃってるんですか。

○県

正確には両方にはなるのですが、場所的には区画道路下の影響部分の埋立改良です。

○会長

その目的は道路ですから、強度をちゃんと持ちたいわけですよ。

○県

はい、将来にわたって沈下しないようにという意味になります。

○会長

そしたら、今の海底の下の軟弱地盤も対象だということでしたら、まだ埋立て終わってなかったら地盤調査ができないということはないんじゃないですか。

○県

下の軟弱地盤もそうですし、その上に埋立てした埋立部分も含めた地盤調査になります。通常の建物であれば、基礎地盤というのがあって、杭基礎でよくやることが多いので、支持地盤のところをしっかりしていればいいという形になりますけれども、道路の場合はその全てにわたって、今おっしゃられてる、もともとの地盤の軟弱部分、それから埋立てした部分の軟弱というか沈下部分、この2つを合わせてどれだけの地盤改良が必要かということになってきます。

○会長

軟弱地盤の上に埋立てしてしまうと、軟弱地盤が沈下を起こすわけですよ。つまり、初期条件が変わってしまうんですよ。そうすると、将来どれだけ圧密沈下するかという算定は大変難しくなります。ですから、初期の状態をできるだけ把握した上で、その上に埋立て加重がこれだけあるとどんだけ沈下する、これは多分十分に計算に乗るはずで、その辺の技術的な知見はどういうふうに御理解いただいていますでしょうか。

○県

その部分につきましては、沈下する部分と、それからもう十分圧密が進んでいる部分というのがありますので、その辺りは地盤調査をした上で地盤改良工法を決定していくということになってきます。

○会長

もう一度、その地盤調査を埋立て後にすることに対して、軟弱地盤の調査をまずやっておくということが大事じゃないですか。初期の軟弱地盤の間隙比が幾ら、含水比がどうなっている、したがって上にどれだけの加重が載るとどれだけの圧密沈下が起こり得る、これが一般的な解釈で、そのために間隙比がこれだけ減ったから強度がこれだけ増加する。したがって、この加重に対しては大丈夫ですという算定になろうかと思えます。海底地盤が対象であれば、地盤改良が必要か否かは、埋立てする前に判断できるはずだということで、申し上げております。ですからリスクじゃなくて、最初から見込んでおくことではないかと思えますがいかがでしょうか。

地盤改良というのは実は大事で、そのために強度を担保することが目的になっているわけですね。そうすると、ここの埋立地盤の事業収益性を考えると、将来この地盤に対

してどういう顧客がこれを御利用していただけるか。そのときに、例えば神戸沖の人工島で問題になるのは、埋め立ててから何年もたってからの不等沈下が問題になって、多分、神戸市では裁判になっていると思いますけれども、そういうことを見越した上で事業計画をどう考えていらっしゃるって、それはこの埋立事業に対する持続可能性につながるわけで、そこはどういう見通しかということをお伺いしたくて、前段の質問がありました。

○県

売却するときには、その沈下の可能性というのをリスクとして公募条件に書きます。今後ボーリングをしますが、地盤調査をし、そのデータも含めた上で公募するというところで、これまでやってきているところでございます。将来にわたってのリスクもつまびらかにした上で売却するというところで整理しております。

○会長

これ、事業者としてこういう方がここに入ってくるだろうという見通しはおありなんですか、つまり収益性についてはどうなんですか。

○県

具体的な企業名が決まっているとか、そういうことはございません。今後、公募によって事業者、売却者を決定していくところでございます。

また、先ほど申されました収益性についてですが、道路の整備事業を新規事業として上げておりますが、その前に埋立造成の事業がございます。この網干沖地区全体のその2事業合わせますと、支出が合計180億円、収入が約100億円で、収支、現金フローで申しますと、収支は約80億円の赤字という全体事業になります。ただ、沖側に16.7ヘクタールの緑地がございます、その緑地の造成費というのも一緒になって埋立事業費としてカウントしております。この事業費を工業用地の分だけに按分して取り出しますと、県の支出分だけだと、支出は約50億円、収入は約54億円となって4億円の黒字ということで見込んでいるところでございます。

○会長

トータルとしてはプラスになるという見込みでありますね。ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。ありがとうございます。

2 継続事業の説明、質疑

(1) 港湾 姫路港旅客ターミナルエリア再編整備事業について

○会長

ありがとうございました。

委員の先生方、御意見、御質問ございますでしょうか。よろしいですか。

○委員

前回の資料では旅客供用開始が令和4年とありますが、今回の更新された計画だといつになりますか。

○県

令和13年になります。

○委員

分かりました。それと、今回見直しされた便益のところに、利用環境の改善をCVMで評価されているようですが、WTPの値が書いてあると思うんですが、WTAのほうも聞かれているのでしょうか。

CVMの調査について、詳しい話がお伺いできればと思います。

○県

CVMは、この事業に負担が生じる場合、幾らぐらいまでなら負担してもいいかというところを調査する手法でございます。具体にはアンケート調査、ウェブのアンケート調査でございますけれども、400名を対象に姫路市、加古川市、高砂市、たつの市、相生市、福崎町、太子町、小豆島の方々に確認しているところでございます。やり方としては、全体のリニューアルの計画概要を説明し、この計画を事業実施するときに、皆さんの負担が必要ですが、どれくらいまでなら負担してもいいと考えられますかというのを①、②、③、④から選んでくださいという形のアンケートを実施して、それぞれ加重平均したものです。結果的には平均値で715円、1人当たりなら出してもいいよというようなところから、今回の利用環境の改善のB/Cを出しているところでございます。

WTAは行っていません。

○委員

アンケートの回収率は分かりますでしょうか。

○県

ウェブですので、回収率という概念はありません。

○委員

回答数は。

○県

回答数は400でございます。

○委員

400ですね。CVMの場合って多分、アンケートの場合だったら回収率が結構問題になると思うんです。母集団のうちどれぐらいの意見を反映するかというのが重要だと思います。この方式だと、400って数をどう評価していいのかがちょっと難しいところがあるかと思えます。

○県

有効回答や、無効回答もでございます。400分の302が有効という形で考えております。

○委員

分かりました、ありがとうございます。

○会長

ほか、ご意見ございますか。

○委員

旅客船ターミナルは解体済みということなので、工事に向けて準備されていると思いますが、まず、2019年に新規で上がったときにも耐震性能不足という話が出ていての改修計画だったのかということを確認したいです。

それから、改修から建て替えに計画が変わった時点で面積が半分近くになっていますが、これは半分になっても機能するというか、もともとが広くて荷物置場だったところが、この建物の中で賄わなくてもよくなったから建て替え時は面積を小さくしたという解釈でいいのか、2点、教えていただけたらと思います。

○県

まずは耐震性でございますけれども、当初はリニューアルで考えておりました、もともと新耐震基準の建物でございましたから、耐震改良までは必要ないだろうということで想定していました。しかしながら、冒頭説明させていただきましたように老朽化が進んでおりました、建て替えというようなことから、今の基準に基づいた耐震性の確保をおこなうという考え方をしております。

もう一つの面積につきましては、もともと2階に多目的スペースとして利用していた大きいスペースがあり、その多目的スペースは、本来、クルーズ客が入港したときに検

疫とか税関とか、それから入国審査等々で使うという目的で整備していたスペースでございますが、神戸港が近いことで、そのような利用のされ方をしておりませんでした。結局、多目的スペースは企業の展示とかの形での利用が多かったことから、今回そのスペースを削除いたしまして約半分というようなスペース確保というところに至ったという経緯でございます。

○委員

ありがとうございました。もともと建っていた建物が新耐震の建物だったということですね。

○県

はい。

○委員

ありがとうございました。

○会長

ほかにございますか。お願いします。

○委員

私は姫路での勤務経験があつて、家島には何度も渡っています、小豆島も行ったことがあります。家島の方々、県内の方にとっては、工期がこれだけ延びるといふのはかなりがっかりされているかなという気もします。ターミナルの辺りの整備と浮棧橋の辺りの時期がずれていますが、これを並行してやることによって短くするとか、そういうことはなかなか難しいということですか。

○県

まずはこのポートセンタービル、今の既存の切符売場も使いながら、移転することを考えています。仮設ではなかなか事業者との調整ができません。まずはフェリーが着く環境を整えます。その後、新しい切符売場となる旅客船ターミナルを造って、その部分だけでも暫定供用する。次に家島行きの旅客船の方に移ってきていただく。今のポートセンタービルの辺りが空けば、次に家島行きの貨物をこちらに移すというような形で、順繰り順繰りにしかできないというところがございまして、工事期間短縮できるように努めてはいますが、並行作業ができないところもございまして、今回期間延伸を計画するものでございます。

○委員

分かりました。ありがとうございます。

○会長

でも今の御説明、新規の時点で分かっているんじゃないですか。

○県

はい。

○会長

何でわざわざ新規、R2年のときではなくて、R6年で見直しになるんでしょうか。

○県

事業のやり方としましては、それぞれ順繰りに追ってやらざるを得ないというのは当初から織り込み済みでございましたが、今、延伸した理由というのが、今の事業者との調整がなかなか進んでいなくて、そこに時間を要しているところでございます。新たな旅客船ターミナルの建設に着工できないところが、最大の事業期間の延伸理由でございます。

○会長

なるほど。困ったなと思いつつながら、実は御説明を聞いておりました。なぜ困ったかという、我々が過去に出している答申で最も注力している、意見を述べているところは、県民に対する速やかなサービスという観点で、工期を延ばさないでくださいと。致し方ない事情がいろいろあると、土地の収用ですとか、それから関係者との合意形成ですとか。それで、だからそういうのを致し方ない事情があって、それをどこでつかえたかとか、どうやったらそこがうまくいったかをしっかりと記録として残していこう、それを次の事業に役立てていこうということで、県としてはデータベースという言葉を使いましたが、整備されていると私は理解しています。

それで、これが果たしてそういう形で改善をいろいろやってこられた。それが機能しているのかということが心配になります。過去そういう指摘があって、それを改善していくための努力を県としてされている、その1つがデータベースというのであるんだと。データベースにこれも載せませうじゃなくて、過去からあるデータベースが何で使われてないのか。工期の延長といっても、もともと当初は5年で完工のはずなんですよね。それが11年かかりますと。これではなかなか問題というか、致し方ない、ああそうすかという形にはならないかと思いますがいかがですか。

○県

当初の見込みが甘かったと、御指摘のとおりでございます。ただ、言い訳になりますが、県による旅客船ターミナルの建て替え事業というのは、我が県、港湾課にとって初

めての事業になります。他港には数例はありますが、データベースを活かすところまで蓄積ができていないというところで、読み間違えたところもございます。

○会長

意見を総括させていただいたつもりです。先生方の御意見の多くが、工期を何とか短くできないだろうかという視点に立って質問されているなど感じましたので、それをしっかりと認識していただきたいと思って、再度述べさせていただきます。

(2) 河川 新川水系新川（河口部）について

○会長

ありがとうございました。

以上、新川につきまして御質問、委員の先生方から御意見ございますでしょうか、お願いします。

○委員

今回の変更だと令和8年に新しいポンプが動くということが遅れると思いますが、そうすると、それまでは今のポンプと水門が使われるということでよろしかったでしょうか。

○県

そうです。

○委員

ポンプの設計を見直されるときに離隔を確保する必要があるというお話がありましたが、このポンプを使うときというのは、大雨と高潮がきて、水門を閉めて、内水がどんどん入ってくるので水を捨てないといけないときに動かすポンプということですよ。

○県

そうです。

○委員

そういうときに、なぜ離隔を確保する必要があるのかというのがちょっとよく理解できないので、説明お願いできますでしょうか。

○県

頻繁に今、月20回と、ほぼ毎日来ている状況で、普通は大きな台風が来れば大きな船ですので沖に出して避難するかと思いますが、やはり中規模の台風ですと、その場で係留される場合がございます。中規模の降雨のときも、高潮が想定される場合、水門を閉

めて、ポンプで吐き出すわけでございます。そこで水流が起こりますので、船舶に何らかの影響を与える可能性がございます。そのためしっかり離隔を取ったほうがいいんじゃないかということでございます。

○委員

ポンプは中規模の台風だったら、恐らく全部動かすわけじゃないですよ。

○県

4基ございますが、小さい場合は1基、2基と順番に動かす可能性はございますが、通常は4基動かします。

○委員

中規模でも4基動かすことになるんですか。

○県

はい。

○委員

そうすると、ポンプの排水量で水流が発生するのということなんですね。

○県

そうです。

○委員

分かりました。

○会長

ほかございますか、お願いします。

○委員

環境適合性のところで、環境影響調査の結果、貴重種は確認されていないと書かれています。これは環境省または兵庫県のレッドリストに係るような種類が見つからないという、そういう意味でしょうか。

○県

そうです。

○委員

レッドリストの場合、国版は国というスケール、県版は県全体というスケールの中で希少性、あるいは絶滅の危険度を見て種を選定していますが、ここは大阪湾の湾奥部です。湾奥部では僅かに残った自然環境がすごく貴重なものとなっていることがあります。なので、大阪湾というスケールで見たときの希少性で評価をして、それによって必要性

に応じた保全につなげて行ってほしいと思いました。

あともう一つ、必要に応じて保全対策を行うということが書かれておりました、何らかのミティゲーション的なことも考えているのかと思いますが、そういった保全対策が行われた場合には、ぜひしっかりモニタリングして、その効果を確認して、後々使えるように記録として残していただきたいと思います。

○県

ここには、もともと砂浜がございまして、大阪湾の湾奥でございまして、非常に自然が少ないところでございます。砂浜があるのは御前浜と、少し中規模の砂浜があると思いますが、施工前の現状では干潟状の砂浜が残っていたと思われまして。私たちも湾奥部で貴重な自然が残っていると認識しておりました。今現在考えているのは、砂浜がなくなってしまうので、その砂浜の代わりにはならないのですが、少し捨て石を置いて、空隙を伴って生物環境、生き物が生息できるような環境を少し復元したい。断面図的にはこういう矢板護岸を作って、前面が水面になってしまいますが、ここに捨て石を置いて、生き物、小動物、水生生物が棲めるような環境を少し戻していこうということがございます。

それから、もともと砂浜でございました。ちょうど緑が見えますが、ハマヒルガオ、ハマエンドウなどが少し残っておりました。これにつきましては、砂を護岸天端に戻すような計画もしております。これにつきましては、地元環境団体の方もおられましたので、その方と意見交換をしながら計画に結びつけたということがございます。

先ほど委員のほうからもモニタリングを実施して効果を検証したらどうだという御意見ございましたので、少し認識して考えていきたいと思います。

○委員

砂のところから捨て石護岸ということなので、質的にはちょっと変わったものになるので、生物相も変わってはしまうかと思いますが、何もしないよりはいいかと思しますので、その成果をモニタリングで確認することはぜひお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

○会長

ほかにございますでしょうか。どうぞ。

○委員

2点ございます。まず今回、そもそも事業規模も大きいというところで、増額の程度もかなりになるのかなと見ておりました。社会情勢の変化による見直しというところで、

人件費と資材費が大幅にアップしているというところで拝見してたんですが、今回2回目の再評価というところで、平成25年を基準にこれだけアップしていますということで御提示いただいています、その1回目の令和元年の評価の時点で、この見直しはその時点でされたのか、されてなかったのかというところをお伺いします。

もう一点、遠隔監視システムの導入ですが、東日本大震災を踏まえてこのシステムを導入したほうが良いということで、考えられたということです。令和元年の段階でもこちらの検討はどうしてなされなかったのか、なぜ今になったのかというところを、お伺いしたいと思います。

○県

御指摘のとおりかと思えます。まず令和元年、1回目の再評価がございました。消費税の関係もございまして、5%から10%ということで、当然、令和元年の場合については、ちょうど過渡期です、令和元年の4月です。8%に上昇しております。令和元年のときには水門の地下水対策の増加だけで評価を受けておりましたので、消費税、労務単価の増加については事業費として増額の要件にはなってございませんでした。そこについては当時、しっかり見直しておけばというところはございます。

それから遠隔監視システム、東日本大震災が平成23年でございましたので、当然、令和元年度についても検討できたんじゃないかという御指摘、ごもっともかと思えます。実際、詳細設計に入るのがそれ以後でございましたので、詳細な金額が分からなかったというところでございます。答えとしては令和元年については2点とも少し検討できてなかったということでございます。

○会長

ぜひそういう、うまくいかなかった、やろうと思って、しまったと、見逃してしまったというところは次の検討には生かしていただけるように、それを今、県としては努力されていると理解していますので、ぜひ御活用いただけますようお願いいたします。

○県

はい。

○会長

ほかにもございますでしょうか、よろしいですか。

○会長

1つだけ、これ、私の大変興味本位な質問ですけども、不調、不落があったと。何で不調、不落になったんですか、時期が悪かったんですか。

○県

今、確認すると入札者がなかったということです。

○会長

これ、地下水対策工だから建設業者ですよ。

○県

水門なので機械メーカー。

○会長

機械メーカーですか。これ、水門なんですか、不調、不落、被圧地下水対策の。

○県

はい。水門は、コンクリートの部分は土木で、扉体の鋼材の部分は機械と、また別で発注しています。

○会長

そうですね、機械、なるほど。不調、不落は国交省も頭悩ましていられますよね。これで工期が延びるし、なかなかスケジュールどおりにいかない。この対策も別途なさっているとは思いますが。ありがとうございました。

○県

ありがとうございました。

(3) 道路 主要地方道宗佐土山線（天満大池バイパス）について

○会長

ありがとうございました。

それでは委員の先生方、御意見ございますでしょうか。お願いします。

○委員

環境適合性ですけれども、騒音とか大気に関する生活環境のことがここでは書かれています。自然環境のことに関しては特に言及がありません。ただ、この天満大池は県の生態系レッドリストの中でいなみ野台地のため池群としてAランク生態系として選定されているものなので、この事業の中でも自然環境に対してどういった影響や課題があって、それをどう対策をしたかというようなことがおそらく行われてはいるとは思いますが、そういったことについても述べていただけたらいいと思います。

○県

貴重種への対応の御質問と思います。兵庫県レッドデータブックのBランクに指定されておりますアサザが見つかっていということでございまして、浚渫工事をやっておりますので、その浚渫工事で剥ぎ取った池の表土を盛土いたしまして、アサザが生息しやすいようなヤードを2か所、新たに整備してございます。そういったようなことも含めて、貴重種への対応をやっているところでございます。

○委員

そうですね、アサザは種として選定されているもので、ここら辺はため池群として、生態系としての選定もありますので、それに対しても何かあったほうがいいかなど。特に今後、浚渫が行われるということですので、その際にどういう配慮がなされるかとか、そういったことも、もしよければ書いていただけたらと思いました。

○会長

今の御質問は貴重種の保護だけじゃなくて、地域の生態系に対してこの池は大変影響があるので、それについてどういうふうに検討したかということも記録として残してほしいという御意見です。

○県

分かりました。

○会長

ほかにございますでしょうか。どうぞ。

○委員

橋の架け替えの話で質問です。右折レーンを設置するという話は、当初は、見通しは分からなかったということですか。

○県

宗佐土山線天満大池交差点、現況では右折レーンがありません。交通量も、東からの交通はそんなに多くはないということです。計画を進めていく中で警察と協議をした結果、設置するようにという指示が出て、そこから検討を始めたということで、当初は、想定はしていなかったところでございます。

○委員

そうすると7年という中には、その警察のやり取りもあったということですね。

○県

そうです。

○委員

分かりました、ありがとうございます。

○会長

ほかにございますでしょうか。お願いします。

○委員

この道路、年平均7.4件、事故が起きているということで、単純に考えて、7年延びたら、7掛ける7で49件、起きなくていい事故が起こる可能性があるというところで、早期にさせていただく必要があるのかなと思います。工程表を拝見すると、前回計画の時点では土工の本工事が用地補償とかと時期的にかぶっていて、用地補償しながら土工の工事にかかるような計画だと思いますが、今回、用地補償が終わってから土工の本工事という計画になっています。これはどういう理由からでしょうか。

○県

バイパス工事でございますので、用地が全部買ってから工事をするのが普通かと思いますが、当初は、買えたところから工事をするという考えでやっておりました。今はこの橋梁の工事を先に進めまして、それで終わった後から、用地を確実に買えた後から工事をするに変えさせていただいております。

○委員

そうすると、当初の計画にちょっと無理があったというところでしょうか。用地補償が終わったところから順次というような計画だったと思いますが。

○県

計画とも関連しますが、交差点の設計について、まだ協議中のところもございまして、すぐに陸上部のところの工事に着手できないような状況でございます。その辺も固まった後で着手するという、今は赤の線はそういうふうになっております。仮にまとまった用地が買えて、そういう協議も終われば、先行して着手することも可能でして、先ほど申されたように事故が多いということもございますので、できるだけ早期に工事は進めていきたいと思っております。

○会長

ほかにございますでしょうか。

○委員

今かかっている部分の工事が終わったとして、全体の図を見ると、予定区間がまだ残っています。予定区間がなくても、今、出ているところが完成したら、バイパスとして

機能は十分発揮できるということなんでしょうか、それとも予定区間ができて初めて発揮されるのでしょうか。

○県

当然、バイパスが完成すれば一連の道路としてつながりますので、効果は発揮するだろうと考えております。それでこの点線区間も実は我々のインフラ整備プログラムの中で前期着手することになっておりまして、令和6年から令和10年の間に着手する計画になっております。こちらのほうも並行して進めるようには努力いたしまして、一連でバイパスとして、この緑の点線のところも完成すれば一番効果が出ますので緑のところも着手いたしまして、工程のほうは調整しながら進めていって、赤のバイパスのほうが先に完成するかもしれませんが、それでも効果は出ると我々は思っております。

○委員

分かりました。

○会長

ほか、よろしいでしょうか。

○会長

委員からの御質問の多くは、工期が延びることに対して、前年度の答申もそうでしたが、御努力いただきたい。これ、過去にこういうことをしておけば、ここまで延びなかつただろうと思当たることはおありですか。

○県

この現場では、やはり延びているのは計画とか構造の見直しがあったということでございますので、もう少し当初から、事業評価前に、ある程度、地元に入って計画についての感触を得ていたら、もう少しもめることも少なくなるのかと思います。ため池の話も、水利組合の関係者と事前に話をしておれば、協議もスムーズにいったのではないかとこのところは反省点かと思えます。

○会長

ありがとうございます。反省点とおっしゃるのではなくて、これは取りも直さず今、県が一生懸命、蓄積されている知見とお考えいただいて、以後、積極的に御活用いただけるようお願いいたします。ありがとうございました。

(4) 交通安全施設 主要地方道福良江井岩屋線について

○会長

ありがとうございました。

委員の先生方、御意見お願いいたします。

○委員

継続については、ぜひ一日でも早くしていただきたいと思いますが、教えてほしいと思うのが、利水関係者の方々は、実は地元にはいっしょにいないのですか。地元からの要望で前に進めている事業なのに、用地の関係の話が前に進みにくいというのは、地権者の方は地元にはいっしょにいないのかなという、単に疑問に思いました。そういう方々はどこにいっしょに、どういう御意見を持った方々なのか教えていただきたいと思います。

○県

基本は地元におられる方が多いと思います。ここに住んでなくて外に移転されている方ももちろんいらっしゃいますが、地元の方が多いというのが実情かと思っています。

○委員

地元の状況も御存じだけど、なかなか承諾、すり合わせがしにくくて、用地のお話とか、移設の話がうまく進まないことが多いということになるのですか。

○県

用地補償の単価や隣の方との境界など、もめる理由は何点かございます。行政に対する不信などの声も聞こえてきております。丁寧に交渉しながら進めているような状況でございます。

○委員

本当に神経を使う作業をされているのだなということがよく分かりました。

○会長

ほかに御意見、コメントございますか。

○委員

水路と樋門の移設の話がありましたが、当初の計画は移設する予定はなかったということですか。

○県

道路の幅のところに水路などが支障となりますので、見た感じでは移設しないといけないというのは分かりますが、具体的な方針というのは事業着手のときは定まっていなくて、この移設費とかは工事費の中に組み込まれていなかったというのが実情でございます。

ます。

○委員

もともと水路があったところに拡幅して道路を通す予定ではなかったということでしょうか。

○県

都市計画が入っていますので、支障になるということは分かっていたのですが、樋門や水路をどのようにするかという話が具体的に決まっていませんでした。

○委員

蓋をしてしまうというプランもあったということですか。

○県

水利関係者の方とそこまで話ができていなかったというのが実情でございます。

○委員

さっきの例だと池の真ん中に道路を通すわけですね。当然、計画の段階からため池の管理者とか土地改良区とかがあれば、事前にすり合わせをしておかなかったらプラン自体が立てられないんじゃないかと考えるのですが、そのときにそういう話までされないのでしょうか。

○県

ある程度はこの池の中に通りますという話はしていたと認識していますが、具体的に何トン減って、それをどのように対処するか、補償するかというところまでは具体的に詰められていなかったのかと思います。

○委員

ありがとうございます。そうすると今後はやっぱり水利構造物とかがかかるものについては、もう少し突っ込んだ話をされてということですね。

○県

はい。

○委員

ありがとうございます。

○会長

委員がいみじくもおっしゃったように、大変な作業をなさっていらっしゃるということは今日というか、我々委員として理解しなければならないなと思います。利権者とのすり合わせというのものなかなか一筋縄では当然いかなくて、ここにこういうことをしま

す、じゃあどういう補償してくれるんだとか、私の権益はどういうふうに君たちはやるんだと。それに対して、いやいや、これは公に対する多くのサービスのための益ですので御協力くださいと言ったとしても、何を言ってるということに、当然そういうコンフリクションは起きるだろうとは思いますが、しかしながら、やっぱりそこを超えていかないといけないというのが皆さんのお仕事の大事なポイントで、ぜひ権利者の方々に対してどういうアプローチをすれば公益に対しての理解を深めることができ、事業を円滑にできるかということとはやっぱり何回も失敗をするわけですから、しっかり学習を積み重ねていただく必要があるなと思います。委員の先生方の質問を総括させて、そういう感想を持ちましたのでしゃべらせていただきました。

○県

分かりました、ありがとうございます。

○会長

よろしいでしょうか。

(5) 街路 都市計画道路園田西武庫線（藻川工区）について

○会長

ありがとうございました。

それでは委員の先生方、御意見いただけますでしょうか。

支持層の見直しというのが支持杭の径を変えることによって支持層が変わるんですか。

○県

杭の工法が変わったということでございますが、施工ヤードが狭くなりまして、杭の種類がPHC杭から場所打ち杭に変更になっております。それで狭いヤードで施工するにはこれしかなかったということでございまして、そのために、杭の径が80センチから1.2メートルに変更になっております。場所打ち杭の場合は根入れについては杭径以上必要でございまして、支持層の必要厚は杭径の4倍。

○会長

3倍じゃないですかね、4倍でもいい。

○県

はい、4倍以上必要と基礎設計便覧には書いてあると存じております。当初の工法で想定していた支持杭では。

○会長

足らなかったんですね、支持層が。

○県

足らなかったということです。

○会長

深く打たないといけなくなった。

○県

そうです。それでこの青色の支持層ではちょっと4倍以上足らなくて、その緑の支持層に変更したということでございます。

○会長

分かりました。意見ございますでしょうか。お願いします。

○委員

工期が分割施工することで3年延びるということは、周辺の方は不便が3年続くということですよ。なぜ3年延びることのほうを選ばれたのかという事が純粹に分からないのですが、どんな理由が具体にあったのかというのを差し支えなければ教えていただけたらと思います。

○県

3年延びた理由は、工区を分割しているんですね。要は工事を実施している区間を短くしているので、工区が短いので、影響する範囲が狭くなる。そうすると、そのほかのところは音も小さくて、騒音も振動も少ないですよ。

○委員

工事期間が、全体で見たら長いけど、自分の家の前は一瞬で終わる。

○県

はい。それが順番に位置が変わっていくので、そういう施工をしてくださいと地元の方が望まれたので、我々はそれを採択したというところでございます。

○会長

なるほど。

○委員

何か全体で見たら延びるし、便利さはまた先に延びるのにと一瞬考えてしまったのですが、そういう考え方もあるのだということが分かりました、ありがとうございました。

○会長

局所最適が全体最適になってないということですね。こういう事例は多分たくさんある。

○県

住宅密集地の都市部の施工でございますので、なかなか苦勞しながら進めています。

○会長

御意見ございますでしょうか。お願いします。

○委員

この道路の必要性、重要性というのはおっしゃるとおりだと思いますが、県民の立場からすると、山手幹線も通れるようになったら非常に便利だなというのが実感だと思います。他府県のことで恐縮ですが、大阪府側がまだ未整備なんですよ。これが、もし御存じだったら結構ですけど、どれぐらいでできるという目処みたいなものは示されているのでしょうか。

○県

まだどれくらいというのは、見通しは立ってない状況で、ようやく方向性が見えてきたような段階でございます。もちろん今おっしゃるのは大阪府との境でつながってない道路のことだと思います。

○委員

そうです、地図でもそうになっていますよね。

○県

大阪府側で阪急電鉄を立体交差するというような方向性がようやく定まったところで、今後、具体的な話を詰めていくと聞いております。

○委員

そうですか、兵庫県側ではかなり整備が進められたので、なかなかおっしゃりにくいとは思いますが、大阪府とも協議を、プレッシャーを与えて、それ、結果的に兵庫県民にとって便利になりますので、今、整備されている道と、それから山手幹線の両方がスムーズに通れるようになったら非常に便利になるんだろうなというのは感じるところです。

○県

当然、兵庫県側も府県境の橋をかける部分はお付き合いしないといけないので。

○委員

もちろんそうですね。

○県

大阪府のほうに早く事業が進むように要望しているようなところでございます。

○委員

承知しました。

○会長

ありがとうございます。今日、全体整備についての言及もございました。それについての、これからのなお一層の御努力というのを期待するということだと思えます。

それから、この都市土木の悩みというのが如実に出ているということもございまして、これは次回、今後この事業が続く、別の工区で行われるとしたら、しっかりとそれを反映していただきたいと思えます。

さて、この案件、これでよろしいですか、終わらせていただきます。