

## 令和6年度 第4回 公共事業等審査会 議事録

日 時 : 令和6年11月28日(木) 13:35~16:40

場 所 : ひょうご女性交流館501会議室

### 1 事後評価

#### (1) 道路 主要地方道網干たつの線

##### ○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いただきたいのですが、ウェブの方、会場の方、どなたでも結構ですが、御発言ございましたらお願いします。

これだけ褒めてくださるとうれしくなりますよね。やはりインフラ整備の醍醐味みたいなものですね。県民の皆さんや地元の方々がこれほど褒めてくださると、やってよかったということです。逆に文句のような意見はございませんでしたか。

##### ○県

文句というのは、特に具体的にはここには書いていません。まだ渋滞が残っているところがございまして、新しくバイパスができて国道2号との合流点におきましては、渋滞が残りますので、思った以上に車が走ってしまっているところもございます。そういったところは、まだ少し課題となっています。

##### ○会長

その部分は改修の御予定は既にあるのですか。

##### ○県

2車線の都計でございまして、4車線にするといった計画は今のところはありません。

##### ○会長

御意見ございませんでしょうか。お願いします。

##### ○委員

事業効果について、令和2年と令和6年の台数の変化が書いています。開通後、従前1万台ぐらいだったのが1万5,000台近くになっていて、従前、他の道路を使っていた車が、開通後5,700台ぐらいになっています。そうすると、バイパスを通っているのは従前の交通量、そのまま持ち越すと4,200台ぐらいがバイパスを使っているということになる

と、開通して4,500台ぐらい純増になっている分というのは、もともと混むから通らなかつた車が通るようになったと考えていいのだらうと思います。そうすると、半日で4,500台ぐらいの台数というのは、多分、周辺の道路の交通解消になっているわけですね。そういうものというのはこういう評価の中にやっぱりちょっと入りにくいのですか。外部の波及効果みたいなものは。

#### ○県

周辺道路で交通量測定したところは4点です。これ以外のところは測っておりませんので、どれだけ車が集まってきているかという分析がまだできておりませんが、恐らく細い道路が多い周辺道路については混雑が解消していると思われれます。今回紹介したのは、通学の児童の皆様が非常に役立っているという話もさせていただきました。

#### ○委員

周辺というのは、私が言うのは、この道路の周辺の細かい道という意味ではなくて、動線としてもう少し近傍の幹線道路の交通量がこっちに来ているのかなと思って見えました。

#### ○県

データはありますが、そこまでの分析はできていない状況でございます。

#### ○委員

分かりました。ありがとうございます。

#### ○会長

ほかにごございますでしょうか、よろしいですか。

#### ○会長

どうもありがとうございました。

### (2) ダム 与布土ダムについて

#### ○会長

ありがとうございました。

それでは、御意見いただきたいと思います。委員の先生方、どうぞ御発言ください。

#### ○委員

幾つか質問させていただきたいことや意見を言わせていただきます。

まず1つ目ですが、移植した植物やそのほかいろいろな生き物に対する保全について、委員会を設置して対策されているということで、すごく良い取り組みかと思いますが、

モニタリングは何年先までやる予定なのか。また、モニタリングの期間を決める際に準備した指針などがありますでしょうか。

○県

指針などはなく、モニタリング期間についても委員会で決めることとしています。次回の委員会は、令和8年度を予定しています。

○委員

委員会の中で方針を決めているということで、分かりました。

先ほど移植株の保全に関する反省点として、鹿柵の破損による食害や、低木が繁茂したことによる日照条件の悪化が原因と説明いただきましたが、鹿柵などは壊れることを前提に、ダムの維持管理の一貫として、あわせて継続的に行われていくほうがいいと思いました。

それから2つ目ですが、幾つかの植物は、移植株はうまく生育していないけれども、栽培している株があるということでしょうか。

○県

移植した6種のうち3種は移植先で確認できたのですが、残りの3種は、移植先で確認できませんでした。移植した株には印をつけておりますので移植株の識別が可能です。ただ、そのうちの2種については、周辺に自生株が繁殖していました。もう1種は周辺の自生株も確認できていません。

○委員

評価調書の保全措置のところに移植や増殖と記載されていたので、その増殖が栽培による生息域外保全なのかと思いました。その栽培はどこで行っているのかと思ひまして、ダム管理者が実施しているのか、例えば人博などのジーンバンクに委託しているのか教えていただけますか。

○県

移植は直営か、県が委託している環境系のコンサルタントが行っています。

○委員

移植も、栽培もか。

○県

そうです。

○委員

分かりました。その場合、委託業者が替わったときに、栽培株をうまく引き継ぐことも含めて考えなければいけないのかなとも思います。

あともう1つ、オオサンショウウオのところで、約4割はチップがなかったため、新規個体であり、これにより繁殖が確認できたとのことでしたが、既往調査で下流域の全個体を捕獲していたのなら、チップのない新規個体が繁殖個体ということになりますが、もともとが全個体捕獲ではないようなので、約4割が新規であっても、それは繁殖していることを表していないと思います。繁殖しているかどうかを調べるためには、サイズ構成や年齢構成から、若齢個体かを確認する必要があるかと思います。そこは少し評価の仕方を検討されたほうがいいのかと思いました。

○県

分かりました。ありがとうございます。

○会長

ありがとうございました。

ほかにございますでしょうか。お願いします。

○委員

御説明の中で費用対効果の話がありましたので、その点についてお聞きします。河川事業の費用対効果は、河川整備計画に基づく整備が全て完了したときの効果を評価していると思いますが、今回もそのような値ということでしょうか。

○県

河川計画全体ではなく、今回はダムの整備効果を示しています。

○委員

ダム事業の事業評価では、ダム単独でのB/Cを算出されるということでしょうか。

○県

そうです。

○委員

分かりました。そうであれば、私が少し誤解していました。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

ダム周辺設備の利活用に関する反省点として、アンケート調査の結果、そもそも「与布土ダム憩いの広場」と「坂根公園」の認知度が低いということで、このアンケート調査の対象範囲と、担当課は別になってしまうかもしれませんが、今後この認知度を上げていくためにどのような取り組みをされる予定か御意見をいただければと思います。

## ○県

まず、アンケート調査は、朝来市山東町内全戸を対象としており、配布数2,185枚、回収数753枚で、回収率は34%です。今後の認知度向上に向けた取り組みについてですが、県が管理する「与布土ダム憩い広場」と市が管理する「坂根公園」ですので、まず、利用促進に向けた課題などを双方で確認して、考えていくことから始めたいと考えています。

## ○委員

まずは、知ってもらうことからなのかなと思いますので、今どきなので、SNSをもっと活用するなどといった取り組みが必要になるのかなと思います。ありがとうございました。

## ○会長

ほかにございますでしょうか。よろしいですか。

## ○会長

ありがとうございました。

## 2 諸報告（完了予定年度を過ぎる事業等）

- (1) 道路 三田西インター線
- (2) 道路 小野藍本線、神戸加東線
- (3) 道路 広畑青山線

## ○会長

ありがとうございました。

3つまとめた上での御意見ございますでしょうか。個別でも結構です。

## ○委員

御説明ありがとうございました。いろいろ工夫をされているところと、やむを得ないところもあるなというところと、いろいろあります。今の御説明では3件に注目すると、2番目の小野藍本線・神戸加東線については延長とか期間が延びたことの原因が別工事

みたいなものだと認識していますが、その一方で、ここには特に1番目と3番目に上がっている物価上昇による影響は何も書かれていません。これはどう理解したらいいのか、物価上昇の分というのは、延期になった部分だけにかかってくるわけではなく、恐らくなだらかに上がっていると思いますが、そういう理解でいいでしょうか、お聞かせいただければと思います。

#### ○県

一度、令和3年度に再評価を受けておりまして、その時点で既に主立った工事は終わっております。橋梁の撤去を今後実施しますが、その分が少し反映できていない部分もありますが、主立ったところは物価が上がる前に工事は終わっていたので、物価上昇のところはここには計上してないというところでございます。

#### ○委員

物価上昇は、令和2年、3年ぐらいに主立ったものが上がったと、そういうことでよろしいですか。

#### ○県

そういうことでございます。

#### ○委員

分かりました。ありがとうございます。

#### ○会長

ほかにもございますでしょうか、御発言いただけますか。

#### ○委員

前回も少し思いましたが、地元の要望とか警察の協議が工事が進んだ後に入ってくると、工法が変更になり、予算が増えたり工期が遅れたりしています。今回は、それにまた地元の小野市の費用負担の問題で、やっぱり橋を撤去したいという話が、工事が進んできてから出ています。こういう話は、やっぱりどうしても工事前にある程度詰めることは難しく、やっぱり進んでこないと警察のほうもちょっと判断がつかないとか、地元のほうも工事が進んで初めてそういう話が出てくるしかないのでしょうか。もう少し事前にその辺り、何か検討する方法はないのでしょうか。

#### ○県

警察との交差点などの協議は、ある程度こちらで詳細な絵を描いてから、どういう影響があるのかを見通して協議をするもので、詳細な絵がない段階で協議するのはなかなか難しいのかなと思っております。

それから旧橋撤去につきましては、これは元々残す方向で進めておりまして、バイパスができて現地の状況が進んできた段階で、やはり少し小野市のほうも困ったなどというところもあり、もう一回、再度、地元と協議をして撤去することになったということでございまして、バイパスができるということで多少は不便になりますが、迂回感もそんなにないということで地元の方は了解していただけたと思います。当初は残す方向だったというところでございます。

#### ○会長

住宅展示場などに参りますと、この土地に家建てたいです、相談すると、何か見事に絵を描いてくれます。それで中に入っていくと、部屋がこうなっています、ああなっていますというのを仮想空間内に作ってくれます。その詳細な絵がないと、なかなか合意形成が難しいということがいっぱいございました。我々というか、県としてできる努力としては、そういう仮想空間内に計画をしっかりと描いて、それで多くの関係の方々の合意形成を図るというのは事前にできますよね。それが仮想空間内ですから、そこに変更があったとき、そこを変更したらどうなるのかということも御覧にいただけるし、そういうところでICTの技術を積極的に活用するというのは、1つ工事を円滑にやっていく手になるかもしれないですね。

#### ○県

ありがとうございます。

#### ○会長

よろしいでしょうか。

(4) 道路 太子御津線

(5) 道路 豊岡竹野線(城崎大橋)

(6) 道路 国道372号(加西バイパス第1工区)

#### ○会長

ありがとうございました。以上3件の報告をいただきました。先生方、御意見どうぞお願いいたします。

#### ○委員

豊岡の旧橋撤去計画の変更についてですが、結構大きな額の変更で、全部元の杭を撤去するべしということで変更になったという御説明をいただきました。これは、どうして杭を全部抜かないといけないのか、元々ずっとここに杭が入っていたので、上だけ取

っても河川の流に影響がないのではないかといたような素人考をしますが、なぜ全部取らないといけないことになってしまったかということだけ教えていただいてもいいでしょうか。

#### ○県

川の中にこういう人工構造物があると、後々、河川管理上も問題が生じてくるからだ私どもは受け止めております。私どもとしては事業費が増えるので、例えば河床から2メートルぐらいだけ掘って、撤去して、あとはそのままがいいのではというような協議もさせていただきましたが、やはり全部取るようにというようなことになっておまして、河川管理上、問題があるからと受け止めております。

#### ○委員

それは、全国的に河川管理の国の方針として決まっていることなのではないでしょうか。何か前提としてそういうものがあるのであれば、もっと最初からそれを設定していてもいいのかなと思ったりしました。何という川でしたか。

#### ○会長

円山川。

#### ○委員

円山川にだけ、河口に近いからそういう判断を国がされているのでしょうか。

#### ○県

全国一律のルールがあるかどうかというところまでは存じてないですが、円山川についてはこのように全部取って、将来の河川管理に対して禍根を残すようなことはないようにしてくださいと、河川管理者との協議の結果でございます。

#### ○委員

分かりました。

#### ○会長

ありがとうございます。私の感覚としましては、国交省は最初から全部、河川の中に残留物を置かないでくれという姿勢を貫かれると思います。後で浚渫する場合、非常に困りますし、河川改修のときに困ります。それから円山川の場合でしたら、もう少し特殊事情がございますよ。水位が大きく変動する場所で、洪水のおそれがあるわけで、国交省としては非常に重要な河川として管理しているはずですよ。ですから最初に残留させて工事をするという計画がおかしいのではと考えます。抜くことを最初に考えて事業費の算定を、どうしたら合理的にできるかとお考えになったほうがよかったのかなと思

ます。その辺についてはコメントございますか。

## ○県

もっと最初から丁寧に河川管理者との協議をしていれば、そのような方針で進めることができたのかなというのはあると思います。

## ○会長

旧大橋を何か別の形で利用しましょうというアイデアも出てくるかもしれませんが、今、撤去になっています。河川管理者にしてみれば、橋はないほうがいいですよ。そこで流下物がせき止められてしまいます。でもそれをもう少し、これだけコストが上がるのなら何か流用しましょう。しかし残すことによって、将来リスクが大きくなるのでやっぱり取りましょうとか、そういう協議に結びついたら、もう少し別の選択肢もあり、県としても選択できたのではと思い、意見を述べました。

## ○県

ありがとうございます。やはり橋脚の間隔が狭くて、どうしても洪水の流下に阻害になっている橋梁でございます。再利用というような、地元からは少し残してほしいような意見もちらほら聞いたことはありますが、やはり国との協議もありまして、河川管理上も問題があるので撤去する方針で進めていったというところでございます。

## ○会長

ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。

## ○委員

1つだけ、私の勉強も兼ねて教えていただきたいのですが、この話を聞いていると、よく工事の際に追加でボーリングをしたら軟弱だったので、土質改良が必要で増額になって、また少し延びましたとか、河川改修だったら護岸の根入れが足りなくて、それもやってみないと分からなくて、やってみたらやっぱり護岸の根入れをしないといけないから、10億円上がりましたという話があります。その辺りというのは、計画着手前にはボーリングをしたりとか、記録が残っていないところは分からないので、必ずこれは上乘せで発生するものと考えたほうがいいのでしょうか。

## ○県

予算が潤沢にあればできますが、どうしても補助事業で事業採択してから詳細な調査をやっていますので、隣接しているような地形から、その結果からある程度想定していますが、やはり現地で詳細なボーリングをしてみると、支持層が少し深かったというよ

うなことが生じている状況でございます。

## ○会長

そこはもう少し突っ込んでお答えいただきたかったんです。今、委員の御質問というのは、過去からずっとこの委員会でなされていることです。事前の概略設計の段階でさほどの情報はないだろう、しかしながらデータをしっかりと把握していれば、どこかで利用できるデータはあるはずです。そうすると、もう少し精緻な概略設計が、詳細設計の前にできるだろう。詳細設計の段階でしっかりと把握ができれば、最適な工法、工事費、コストを考えた上での構造物の形状、工法を選択できます。それが県民に対するサービスだろうということが、ずっとこの委員会で出てきています。そのアドホックにそれぞれの課題を解決するのではなく、もう少し予見的にそれをなさったらいいのではという意見が大分前からあって、県としてはデータベースを揃えて、それを我々、活用しますということを書いていらっしゃいますから、そこはそういうふうに答えていただいたほうがものすごくすっきりすると思います。

それと、この案件、今の質問に少し引き継いで御質問させていただきますが、前回の評価が5年前に行われているのでしょうか。このときは継続審議だったと思います。新規評価はそれからずっと前に行われています。それでたしかこの継続審議のときに、私の記録では、地盤の状態がもう一つだったので、ここで改良しなければなりませんというのが出てきたと思います。今回、また地盤の改良が必要ですよという報告になると、もう少ししっかりとした御判断が要る、調査とエンジニアリングジャッジメントが要るのではないかということは当然御指摘あるとおりでと思います。ですから、その都度、その都度で何か課題が出る、それは当然出てくるでしょうが、それだけをアドホックに直していくと、結局のところ工期は延びるし予算は積もる。そうではなく、もう少し合理的にできませんかということがこの審査会で過去から言われていますので、その辺もお考えくださるようお願いしたいと思います。

ほかにございますでしょうか。

## ○会長

ありがとうございました。

(7) 道路 国道2号(平野工区)

(8) 街路 西脇上戸田線(東本町工区)

○会長

ありがとうございました。

御意見いただきたいと思います。よろしいですか。お願いします。

○委員

1つ目の国道2号ですが、増額の要因に橋の架け替えで、橋が思ったより劣化していたというお話があったかと思います。以前からこういう議論はあった中で、ストックマネジメントをどうされているかということをお話していただけますか。例えば、あらかじめ分かっていたらという話は出てくると思っていて、かつ、そのときに予算の都合もあるので、全部一度にはできないというお話があるが、こういう事業があるということが分かっているなら、こういう橋を優先的に点検するということはあり得るかなと思います。あと、国道ですし、総点検の多分対象になっているという気もしまして、その辺り、どのようにされていたかということだけ教えていただけますでしょうか。

○県

おっしゃるとおりだと思いますが、事業着手後に現地の詳細な調査をやったことで劣化が著しいということがさらに判明したということで、架け替えが必要となったということです。マネジメント的には少しおかしくて、最初から分かっていたのではないかという御意見かと思いますが、実際は事業着手後の判明になっています。本来は、もう少し最初から詳細な調査をして、事業に入ればよかったのかなと思っております。

○会長

今お伺いしていたストックマネジメントの話もございましたが、工期が延びていく、工費が高まるということは、一方、ストックマネジメントは維持補修に関わる合理性を何とか見つけましょうというところが、今、先生の御質問の趣旨だろうと思います。この案件だけでどうなっていますかという御質問ではなくて、多くのストックがある中で、こういう予見できるものはしっかり予見しながらマネジメントするという方策を立てていかれるべきでしょうという御意見だろうと私は理解しましたが、少し補足してください。

○委員

先ほどお答えいただいたとおりだと思いますが、ストックマネジメントであらかじめ点検していたら、例えば、改築した後の交通量を考えたら、このまま使うことはできないという判断ができた可能性があるのではと思ってお尋ねしました。もちろん先生がおつ

しゃるような全体としてのストックマネジメントというのは非常に興味がありますが、今回の質問というわけではありません。

## ○県

おっしゃるとおりでございます、今、橋の点検というのは5年に1回点検するように決まっておりますので、そういう点検結果は活かしながら事業を進めていくということは、これは基本だと思っております。

## ○会長

今、マネジメントの話が出ましたが、工期が延びる、費用が膨らむという、今まで多くの、審議会の基調としてはできるだけ工期を守りましょうというか、延ばすのをやめましょうと言ったらいいのでしょうか、短くしましょうとは誰も言っていないのですよね。延ばすのを、そうでないと県民に対するサービスが遅延してしまうから。

その原因は何かということが今までのお話をお伺いしていると3つあるように私には感じました。1つは用地、もう一つが合意形成。3つ目が、概略設計と詳細設計の乖離。これら、もしこの3つが確かにそうだと、この3つにカテゴライズされるとなると、それぞれについてどうやったら延びることを防げるかという、アクションプランみたいなものを内部で考えられるのも1つの手かもしれないですね。概略設計と詳細設計の乖離があるから地盤改良が必要だと出てくるなら、概略設計はあくまでも概略設計ですからね。だから、詳細設計の段階でどれだけ変更を盛り込むかというのが多分みそなんだろうと思います。その後でまた変更、変更、変更と出てくると、これは工期がどんどん延びておかしいことになるかと想像します。

その辺のアクションプラン、特に合意形成というのは多くの委員から指摘があります。住民の皆さん、関係者の皆さんにしっかりと説明をしてくださいと、そこは合意形成、そうすると県としては、丁寧な説明に努めますとお答えいただきますが、果たして丁寧とはどういうものを丁寧と言うかというのはなかなか明らかにならないですよね。だからそこを合意形成のためにはどういう丁寧さが、どういう形で必要かというようなことに少し意識を持っていただいて、考えていただくというのも、どうかなと思います。

## ○県

特に工期設定につきましては、これまでから道路に限らず、事業全体でできるだけ短く設定して、みんなで用地買収も総力入れて頑張っ、できるだけ早く事業効果を発揮させるというような視点で工期設定しておりました。実際それが間違っていたというわけではないのですが、これだけ再評価、あるいは報告案件でこのような工期が実際積み上げれば

用地補償でも、橋梁架け替えでもこれだけの工期がかかってしまうという実績が出てきておりますので、会長から言われておりますデータベースにきっちり残して、これからの工期設定なり事業費の設定について実態を加味した上で現実的な工期設定等に取り組んでいきたいと考えます。

○会長

ありがとうございました。

それでは、何かほかに委員の先生、補足したり御意見述べていただくことはございますか。よろしいですか。

○会長

ありがとうございました。

(9) 海岸 福良港海岸整備（湾口防波堤）

(10) 港湾 家島港

○会長

ありがとうございました。

それでは委員の先生方、御質問ございますでしょうか。次年度、両方とも審議の対象として出てくるということですが、そのときに準備をお願いしときたいということがございましたら、ぜひ。よろしいですか。お願いします。

○委員

1個だけお伺いします。家島港のプロパンの移設とは何ですか。

○県

離島のガスはプロパンガスに頼らざるを得ません。現在、真浦地区に姫路港からの旅客船が着きますが、プロパンガスのような危険物が近傍で取り扱われています。危険物と人が同じところに混在し非常に危険です。旅客船はこのまま真浦地区に置いて、危険物は網手地区に移し、危険物と人流を離そうという計画でやっているところでございます。

○会長

ありがとうございました。

よろしいですね。

○会長

ありがとうございました。

(11) 河川 猪名川

(12) 河川 竹田川

(13) 下水道 兵庫東流域下水汚泥広域処理場整備

○会長

ありがとうございました。

何か先生方、質問がございましたら、またコメントございましたら発言していただきたいです。

○委員

最後の下水道処理の汚泥処理のところで少しお伺いします。汚泥の処理方法が今度、コンポスト化して燃料化するのでしょうか。これはもう出口まで全部完結、めどはついていきますでしょうか。どこが受け入れて、どう使うかという話は。

○県

最終の、発電するところまでは、契約出来てございます。

○委員

分かりました。ありがとうございます。

○会長

ほかにございますでしょうか。よろしいですか。

○委員

多田神社のところの県道の話ですが、当初、神社の前の県道を通行止めにして工事されるという話でしたが、結構ここ、車が通ると思います。私も何回か行ったことがあります。こういう交通量の多い県道を通行止めにして、工事を集中的にされるような事例というのは過去にも結構あるのでしょうか。

○県

当初は、人だけは通れるようにして、車両だけは通行止めにするというようなことで当初は考えていました。やはり車も通りたいということで、結局今回、迂回路を造ることになりました。歩く人とか自転車は遠回りできませんので通行止めにしなくても多いのですが、車両につきましては、通行止めにしても少し遠回りするだけで行けることが多いので、通行止めにするケースはあります。

○委員

ありがとうございます。

○会長

ありがとうございました。これ、多田神社というのは、今、ウェブで調べさせていただくと由緒正しい神社みたいでございますね。

よろしいでしょうか、ほかに。

○会長

また継続審議のときに出てくることになろうかと思imasので、そのときに今日のお話、委員が替わるかもしれませんし、頭の中に残っているとも限りませんが、可能であれば残しておいていただいて、有意義な御議論をいただければと思imas。

ありがとうございました。

以上