

令和7年度 第1回 公共事業等審査会 議事録

日 時 : 令和7年10月24日(金) 13:30~16:30

場 所 : ひょうご女性交流館 501会議室

1 継続事業の説明、質疑

(1) 道路事業 一般県道広畑青山線について

○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質問ございましたら、お願いいたします。

よろしいですか。何か。どうぞ。

○委員

すごい初歩的な質問になるかと思うんですけども、今最後の増額の説明の中で、ランプ改良工事のお話を説明いただいたんですけど、この関係各所との協議時期というのが、もっと前からできなかったのかなという単純な疑問が湧いてしまったんですね。今から始めるというか、ちょっと前から始めるから協議がこれからまだ続くという形の説明のように受け取れてしまったんですけども、この公安委員会さん等の協議というのは、図面の状態、当初設計状態では、あまり具体的な協議ができなかったというような状況だったんでしょうか。

○県

ちょっと説明が不十分で申し訳ありませんでした。もともと4車線で供用するというところで警察のほうとは協議を進めさせていただいてたんですけども、用地難航という部分がございます、なかなかすぐに4車で供用することができないということになりまして、まずは、暫定2車線でどういう形で供用するかというところの協議をちょっと優先させていただいております。結局、その用地難航の部分は令和5年度には用地買収ができて、今は4車化の目途がたってるんですけども、そういうこともございまして、まず暫定2車線でどういうランプの形状にするかということを優先させて、今目途が立ちましたので、4車線についてどういう形にするかという協議を進めさせていただいているということでございます。公安委員会のほうも、あまり先の目途がちょっと立ってない公安協議というのは、なかなか受けていただけない、少し目途が立ってからやろうというお話になりまして、今のような形で御指摘のとおりなんですけども、ちょっと今からまた協議をさせてい

ただくというふうに考えております。

○会長

この道路は最終的には、最終的というか完成のためには、先ほどおっしゃったように地図がありましたよね、初期のほうに。一番南のほうを走る播磨臨海地域道路に連結しないと機能を発揮しないんですよね。ところが、今ここで提示していたのは途中までですよ。

○県

はい。そうです。

○会長

それで、250号にもつながってないんですよね。

○県

はい。

○会長

ということは、今渋滞の場所がずれるだけの話になってないかというのが、これでは問題解決にちょっとになってないんじゃないかということが1点目です。

それから2点目は、これ、今、2車から4車、令和7年から8年に考え方を変えました。それで、そしたら4車化のときの詳細設計は、やっぱり令和8、9から始まることになるのでしょうか。概略設計はもう終わってるんじゃないという質問なんですけど、4車であっても。それで、もしそうであるならば、先ほど軟弱地盤のところで、かなりの距離を地盤改良しなければならないと。そのためにこれからこういう手当をしないとイケないとおっしゃってるんだけど、それはそのときに分かってるはずじゃないと。何で今頃になって軟弱地盤だということが出てくるんだと。こういうこれ、今ちょっと揚げ足取るような指摘の仕方をしてしまったんですが、実はそうやってアドホックに対応していくと、もうどんどん延びるし事業費もかさみますと。ですから、できれば最終形の最適な姿を描いて、それに至る複合要因がありますよね。軟弱地盤もありの警察との協議もありの、それから鉄道をまたぐときのもありのですよ。そういういろんなことがその都度その都度に協議をして解決を図るのではなくて、当初に想定して、それを全体を見て最適解はどこにあるかというトライアルはなさらないんですかという質問につながってます。

○県

ありがとうございます。1点目の御質問につきましては、ちょっと私も説明、また漏れてまして申し訳ございませんでした。社会情勢の変化ということで、播磨臨海地域道路と

いうのは非常に大きな道路なんですけども、この絵にはちょっと出てないので、ちょっと戻してもらっていいですか。

○会長

資料の1ページ目か2ページ目に書いてある。それに書いてある。

○県

はい。この図面の南側のこの紫の波線ですけども、これが播磨臨海地域道路ということで、高規格の道路になってます。こちらのほうが今は都市計画の決定手続ということで進んでおります。環境影響評価とか都市計画の手続なんかをやっているということで、事業化に向けて進んでいるというようなところでございます。

御質問の、そういう道路ができるときに、この広畑青山線だけやってもというお話なんですけども、これが今4車線の部分を臨港部から国道2号姫路バイパスまでの4車線化事業の様子を書いているんですけども、一番左下の水色と紫は、これが臨港道路ということで4車線の事業中になってます。これが今、事業評価とかで公表されてるのは18年完成というふうな形になっております。北側の広畑青山線は、これで今、赤の部分が4車化されるんですけども、その下真南は市道が既に4車線であります。この点線で、今赤いポインターで示してますこの東西のこの部分です。250号の部分は、実はまだ2車線が残っておりまして、ここについては今申し上げた播磨臨海地域道路の都市計画手続に合わせて4車化の変更手続を行っているところで、事業化の時期とかはまだちょっとはっきりしてませんけども、将来的にはここも4車化を進めたいなというふうに考えておりまして、南側からずっと姫路バイパスまで4車線の道路ネットワークができるというふうなことで考えているというところでございます。

○会長

この何とか2丁目というところがボトルネックになっているということですね。

○県

そうですね。ちょっと御指摘のとおり、これの時期がいつというのがちょっと分からないんですけども、今並べてみたときに、一番スタートは遅れているというような感じになります。

○会長

ありがとうございます。2つ目の最適解を見つける努力については、ちょっともうこれは考えときますでいいんですかね。

○県

御指摘のとおりだと思います。そういうことが一番最初にできたら一番無駄なくというか効率的にできるのかなと思うんですけども、今回みたいに長いことやってるのに、どこかでそれをちゃんと分からなかったのかというのはほんとに御指摘のとおりで、それを今、事業の終盤になってきて、そんな改良を追加するのかというのは確かに御指摘のとおりかなと思います。ちょっとそこは最適解を見つけて、合理的にどう進められるかというのを検討をしてみたいと思います。

○会長

ぜひ、部長が最初おっしゃいましたが、そういう失敗も成功も含めて情報を共有化していくという努力を今なさっていらっしゃいますので、そこで活用されるという方向性をしっかりと出されたらいいと思います。

○県

はい。ありがとうございます。

○委員

ちょっと重複してしまっていて申し訳ないんですけども、恐らく今の予定からすると、多分もう一回この再評価にかかることになると思われまして、その段階で出てくるかもしれないリスクとしては、もしあるとしたらどんなものがあるか。もし見込めるものがあるのであれば、こういう。恐らくJRのところはほとんど終わっているというお話を、確か前回現場見学のときもさせてもらったので、一番大きなところはもうないんじゃないかなという気もするんですけど、あるようでしたら、少し御説明いただけるとありがたいかなと思います。

○県

やはり物価上昇の分につきましては、今回19億円ということで計上させていただいているんですけども、これは今の単価で、残りの工事をやったときに前回評価と比べてどれぐらい増えるかというふうな試算の結果になっております。前回の評価を受けたときからやった工事の物価上昇分が入っておりますのと、これからやる分についても、今の単価で積算した場合にどれぐらい増えるかというようなことを計上しておりますので、今後さらに物価が上昇した場合のリスクというのはこの中に含まれておりませんので、そういう部分が一つ可能性としてはあるのかなと思います。

あとここにつきましては、残りの工事としましては、トンネルとランプ改良という形になります。トンネルは地山が悪かった場合に、いろいろ補助工法を追加したりすることがございます。それはある程度見込んでということなんですけども、想定していた以

上に悪かった場合は、そういう経費がかかってくる可能性があるかなというふうに考えております。ただちょっと、ここはトンネルはそれほど長くないというか、260メートルほどなので、それほど大きなリスクはないのかなというふうに考えております。以上です。

○会長

ありがとうございました。よろしいですか。

はい。ほかにないようでしたら、次へ移りたいと思います。よろしいですか。

どうもありがとうございました。

○県

ありがとうございました。

(2) 道路事業 主要地方道太子御津線（茶ノ木踏切）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質問ございましたら、お願いしたいんですけども。

○委員

今、現道が細くて危ないという話が最初のほうにあったんですけど、実際に事故とかの事例ってあるんですか、ここで。

○県

ちょっと資料をお出しします。ちょっとお待ちください。

ちょっと申し訳ございません。確認して、間に合えば今日中にお示しさせていただきたいと思います。申し訳ございません。

○委員

あと、今最後のところの説明で、J Rが踏切、上を高架通すなら要らないという話なんですけど、その事業というのは、それはJ Rの話であって、県のほうの話なんですか。ちょっとそこがよく分からなかったんですけど。それはJ Rの希望ですよ。

○県

J Rの希望ということですけども、一般的にはというか、その踏切の除却とか改良まで県のほうでやってます。こういうふうな事業がある場合はですね。

○委員

セットになってるということですか。

○県

セットになってるということですね。

○委員

すいません。私ばかりで申し訳ないです。もう1個お伺いしたいのが、今日のお話だと、JRの関係の工事で、向こうに決定権があるお話ありますよね。それとは別に、今回工法が変わって23億円増えたっていう理由のところは、そのJRのほうの要求というよりは、クレーンの用地が確保できなかったというので変えざるを得なかったというお話ですよ。ただ、その用地買収とかでなかなか同意を得られなくて遅れるというのは分かるんですけど、そのクレーンを使って工事できるかどうかというのは、ある意味、その用地が確保できるかどうかにかかってたわけですよ。それはもうちょっとその立案のときに、ほかの用地の買収見込みとは別に、ちょっと踏み込んで調べるとかいうことはできなかったんでしょうか。

○県

そうですね。そういうところまでは、当初の計画立案の時点では、当初の事業評価を受けるときは、あまりそこまでちょっと詳細な設計ができてませんので、その時点ではそこまで踏み込んだ協議というのはなかなかできないのかなと。つまり用地についても同じことでして、どこまで用地がかかるかとかというのはある程度分かってますけども、直接その地権者の方に交渉に行くというのもなかなか、そこまでちょっとなかなか難しくてですね。地元の自治会とかを通じて、例えばこういうふうに用地がかかるけども、大きな反対はないかな、大丈夫かなというようなところは当たりに行くんですけども、なかなか事業化の段階で、個別に地権者さんに当たって交渉するというところまで、今はやっていないのが現状です。

○委員

すいません。ちょっとしつこいようなんですけど、そうすると、今のお話だと、前回の審査のところでは工事の方法があまり詰められてないので用地の話まで踏み込んでいけなかったという話だったんですけど、そうすると、工法があまり詰められてない段階で出てきてる予算というのは、あんまり信頼ができないような数字が挙がってるということなんでしょうか、その審議のときには。

○県

設計の精度という意味では、新規事業を立ち上げるときのお話になりますけども、詳細設計といいますのは事業を採択されてから補助金を使ってやりますので、それまでは概略

設計とか予備設計というような形で、構造物に関する設計とかは、ちょっとその時点ではまだやってないんです。ということで、事業採択するまでは、基本的には県の単独費でやらないといけないので、そこにちょっとあんまりお金をかけれないというような、ちょっと事情がありますので、そういう意味では信頼ができないというか、精度が低い設計に基づいてお金を出してるというところはちょっとあるのかなというのは思います。

○委員

何度もすいません。それで事情はよく分かるんですけども、そうしたら今回から、今リスクとかがつけられてるように、その概略設計で見込みのところでも、やっぱり大分幅があることは予期されるわけですね。そのときにある程度その幅みたいなものも一緒に提示、この金額で行く予定だけでも、幅としてはこれぐらい考えないといけないみたいな情報を、ちょっと出してもらうということはどうでしょうか。

○県

そうですね。部長のほうからも挨拶でありましたとおり、今後、今までのそういう事業ごとにいろんなリスクが想定されますので、それをデータベース化して、今後は新規評価を受けるときに、こういうリスクがありますということを、もちろどこまで御提示できるかというのはありますけども、提示する方向で今進めさせていただいているということでございます。

○委員

よろしくお願いします。

○会長

今そっちの方向に動いてると思いますよ。それを県は、できるだけ事業に対しての確実性を高めていきたいという御希望なんです。御答弁のとおりだと思います。

○委員

途中で費用便益分析の話に触れていただいたんですけど、ちょっと確認ですけども、前回の評価に比べると、ざっと費用が1.5倍弱、1.4倍ぐらいになっていて、先ほどB/Cがあまり変わらない理由は交通量が増えたからだというお話だったんですけど、交通量は1割程度しか増えてないので、これだけで多分あんまり変わらないB/Cにはならないと思うんですね。あるとしたら、恐らくその時間価値が変わってるんじゃないかと思うんですけども、それで合ってますかという質問です。ほかと並べていても、押しなべて大体増えるような感じなので。

○県

原単価が上っているのは間違いないところなんですけども、それが上ってることによる影響が、このB/Cにどれぐらい数値で、例えばそれがどれぐらいの割合を占めてるかというのは、ちょっと今お示しができません。ちょっと確認をさせていただけたらと思います。

○委員

はい。多分シンプルに便益は恐らく交通量にほぼ比例することになっていって、その額が交通量の増加分以上に増えてるので、何かほかのものが増えてるはずということなので御確認いただければと思います。

○会長

今の御質問は、ぜひしっかり御確認いただけますでしょうか。ちょっと被せるように、今の御質問に対して意見を述べたいんですけども、これ大体、距離としては1キロちょっとぐらいの工事ですよ。それに100億強ですよ。ということは、キロ当たり100億のコストがかかるという事業になってる。B/Cがこの1以上ということは、これをつくることによる便益のほうが大きいですよと言ってるんだけど、我々の国は今少子高齢化を迎えて、経済活動もシュリンクしていく長期的な傾向の中で、ほんまにそうかというところは県民も思うんじゃないかなと、今先生の御質問を聞いていて思うわけですね。ですから今のところ、ちょっとそこも踏み込んで、単にこういう計算をしましたではなくて、キロ当たり100億、トンネル1本分優にあるわけですよ。都市土木というのは、それだけコストがかかってるわけだけど、そのベネフィットがほんとに我々の県民に対して与えるものに、将来的にもこれ成り立つのかということも、もうちょっと考えて御意見、また後日でもいただけたらなと願います。ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。

課長、今僕が言ってること通じてますよね。

○県

はい。よく分かります。ちょっと中身をもう少し計算過程を分析しまして、どういうふうな形で。

○会長

将来成り立つのかということもね。

○県

そうですね。はい。

○会長

僕もう一つ、改めて私の質問をさせていただきたいんですが、このバーチャートがござい
ますよね。バーチャートというか予定表、年度の、11ページ。これ、赤線が引っ張って
あるところから新たな赤い線がざっと引かれてるわけですよ。まるでここから年度計画が
できたみたいに見えるわけですよ。今度そしたら、この赤線より前のところは一体何して
たんやというのが質問なんですけども。

○県

申し訳ございません。そのとおりでございまして、もともとの計画では令和7年までに
全部完了するという形になっておりまして、先ほどの踏切の車両回転場に関する協議とい
うのがおおむね4年程度かかっているということで、それを令和6年、7年にやりまし
て、その協議の結果、その工事を10年、11年でやるということにしております。

それとあと、もともとJRの部分なんですけども、これ架設桁架設でやっているときの
作業スペースになっております。本来、もともとは大型クレーンで架設するつもりでした
ので、大型クレーンが、ちょっと分かりにくいですけども、この。

○会長

細かいところで、ここの赤いところで工期が延びてるのはどういうことですかという質
問をしたわけじゃなくて、大阪弁でしゃべった意図は、平成23年から令和7年の間に、当
初にこういう作業スケジュールで行きますということを企画されてるわけですよ。これ
を今後、やっぱりこういうまた新たに見えるぐらいの変更に至らないように、精度を高め
ていくといったらいいですかね。には、どうしたらいいですかという質問をしたつもりだ
ったんですよ。

○県

はい。ありがとうございます。そうですね。やはりリスクの部分を見込んでいくという
ことがちょっと理由になってくるのかなというふうには思いますが、そういう意味では、
県の技術者の技術力というんですかね、先のリスクを見込む力というのをもう少しつけて
いって、この工事ではこういう可能性がある、この工事ではこういう可能性があるとい
う、そういう力をもっと身につけていくことで、もう少し精度の高い事業計画を立てら
れるようになるんじゃないかなというふうには考えております。

○会長

ありがとうございます。ぜひその方向で行っていただけると。県民の皆さんの多くの関
心事として私が感じるのは、この令和7年までに完成していてほしいものが何であと10
年もかかるんだとか、あと5年もかかるんだというところは非常に心配事につながると。

特にこれ生活の利便性に対してという意味じゃなくて、全ての工事がそうなってくると安全安心にもつながってくるところでございますので、ぜひそこは考えていただきたい。

それから、先ほど委員から御指摘ありましたけども、概略設計の段階とそれから詳細設計するのは予算取りの段取りでずれてきますと。それは概略設計じゃないと予算取りに行けませんからね。それはそう、合理性があるとは思いますが、概略設計のときに、どれだけ我々検討しなければならない、もしくはこういうことに陥るかもしれない可能性というのは、過去の事例を紐解けばいっぱい教えてくれると思いますので、それは皆さんで共有して活用なさっていただいて、詳細設計のときには手戻りがない詳細設計ができるというぐらいの自信をつけていただけると、県民に対しても非常に説明が透明性が出てきて説明しやすくなってまいりますし、御理解いただけるんじゃないかと思いますので、ぜひ進めていただきたいなと思います。

（３）道路事業 主要地方道豊岡竹野線（城崎大橋）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ございましたら、お願いいたします。

お願いします。

○委員

今のお話で、事業の見直しについては私なりに理解させていただいたつもりなんですけど、一つ質問がありまして、その変更の原因の一つというのが、橋のもともとのあった基礎の部分がどれぐらいだったか分からないというか、当初は河床までですね。それがこれぐらいだったら撤去できるだろうということで全部というふうな。昭和31年の元の工事でしょうから、当時の書類とかを出してくるのはなかなか難しいと思うんですね。ですから、今分からないというのは十分理解できるんですけど、今現在の工事というのは当然データ化されていくわけで、そうすると、将来何十年後かに今の今回の工事なんかの場合のデータなり、基礎がどこまでいったかというようなことを検索するというのは、これは非常に簡単になるというふうな理解でいいでしょうか。

○県

そうですね。現在は、そういう橋梁、いろんな構造物のデータを集約して登録しておくという仕組みができておりますので、補修の際にもそういうデータが活用できるような形

に整備されていると思います。

○委員

じゃあそこはもう将来については、今こういうふうに御苦労されているようなことが、かなりスムーズになっていくということになるわけですね。

○県

そうです。はい。

○委員

橋梁の工事のところではないんですけど、現況が1日600台ぐらい走ってて、計画だと8,000台の予定になってるんですけど、その車は一体どこに行くんですか。

○県

現況は600台、どこに行くかというのは、鳥取方面でありますとか城崎温泉へ行く車でありますとか、あるいは。

○会長

すぐ隣、豊岡の市街なんですよ。

○委員

南ですよ、豊岡市内は。

○会長

豊岡市はちょっと北側、この端。

○委員

南です。

○県

南です。

○会長

南。それで城崎温泉が海岸の方向にあって、だからそこへ移動してると。

○県

そうですね。大きく交通量が変化しますのは、先ほど申し上げた山陰近畿自動車の城崎道路がこのたもとに来ますので、そこが端末になるので、その交通量が。

○委員

それは分かるんですけど、私がちょっと知りたかったのは、この増えたのが通過交通で、その鳥取へ行きますとかいう話だったら分かるんですけど、これがもし城崎温泉の観光目的が半分とかいう話になると、城崎温泉ってものすごい道路狭いじゃないですか。入

り口も出口もひどく狭くて、しかも駐車スペースもそんなにたくさんあるわけじゃなくて、私も結構親子で行くんですけど、駐車スペース、今でもそんなにないの、こんなに増えちゃったら、城崎パンクしないかと思ってちょっと気になったんですよ、これ。その計画の8,000台というのが一体どういう見込みになってるのか、もし分ければお聞きしたかったんですけども。

○県

城崎温泉のほうは多分御指摘のとおりで、確かにそういう車が行くとパンクするというふうなこともございますけども、今ちょっとそこは桃島バイパスというような形で、温泉街を迂回するような道路整備も予定はしておりまして、今の言われていた温泉街のそぞろ歩きされるようなところは、通過交通はそこを通らないで済むようなバイパスの計画もさせてはいただいております。その8,000台の車がどの方面から来てるかということにつきましては、ちょっと今手元ですぐ資料が出ませんので、少し持ち帰らせていただきたいと思います。

○委員

橋の撤去工事の話をもう少し教えていただきたいんですけど、旧橋の当初計画は上のほうだけを取るという計画でこられていて、途中で全部抜けるということになって引き抜き工法に変わったという御説明は分かったんですけども、当初計画のときのこの現況の河床までの撤去でも、河川管理者との協議のときはオーケーがあったんですか。その時点では協議をされていなくて、それとも今後の川の基礎杭が川に対する影響力はあまり大きくないと判断して当初計画されていたのか、どの程度の初期打合せができていたのか疑問に思いました。大きいんですよ、14億の増加というのは。なので、できることとできないことが当初どのぐらい分かっていたのか分かっていなかったのかが、今後ある程度記録として残れば、こういう大きな追加工事はなくなるんじゃないのかなというふうにも思ったものですから、ちょっとお聞かせ願えればと思いました。

○県

一応当初のときも河川管理者のほうとは協議をさせていただいてまして、昔の話になりますので、どこまでの協議だというのはちょっとあるんですけども、一応申し上げたところですけども、杭の長さが分からないので当初の計画では河床の撤去までで認めるということでスタートをさせていただいておりまして、その後詳細を調査する中で、河川管理者と協議する中で、原則撤去しないといけないということになっておりますので、なっておりますというか国のほうはそういうふうに指導されますので、国のほうというのは、この

円山川の管理をされてるのが国土交通省の豊岡河川国道事務所さんというところになりまして、基本的にはその杭とか河川の中に物が残らないほうが河川管理上はよいということなので、原則取ってくださいねというお話になりますので、技術的に取れるということであれば取ってくださいという話になって、現在に至っているというところでございます。

○委員

そうしたときに、当初計画で深さは分からなくても、全撤去という予想をして予算組みするということは非常に難しいことになるのでしょうか。

○県

そうですね。基本的にはそのときに、これでいいということで一応協議が調うと、一旦はそれで計上をします。先ほどからずっとお話出てますけども、じゃあそういうリスクですね、撤去するという方向に変わるかもしれないというリスクを計上するということは、今後は検討していきたいというふうな形かと認識をしております。

○委員

もしかすると前回も同じようなことを聞いたのかもしれない。

○会長

いや、記憶にないです。

これは杭を撤去するというのは大変な仕事になっていて、通常は上からガチャッとつまんで引っ張り上げるんですよ。そうすると地盤にある杭というのは曲がったり折れてたりするので全部抜けないんですよ。大体。だから当初、今僕はこれ想像でしゃべってますけど、国交省としては、もう抜けないんやったらもうそのままでええよというか、しょうがないねというところが多分あったのかなと思うんですが、この先端パワーチャッキング工法、これケーシングを杭に沿って入れて下を蓋して引き抜くという、これ最近できた工法で、これでいくと大体抜けますというのがこの協会のうたい文句なんですね。だからこの協会がここでちょっとパフォーマンス出すかということも考えてるんだろうなということ想像しながらお話をお伺いしてた。ちなみにこれ小ネタですけども、パワーチャッキング工法はP C工法とは言いません。P G工法なんです。パワーでしょう、Pでしょう。チャッキングはCだと思うじゃないですか。違うんです。P G。何ですかと聞いたら、いやこっちのほうが格好ええからですと。

○県

当初はもうちょっと深いんじゃないかという想定で抜けないのかなというふうなこともあったというふうに聞いております。

○委員

そういうときに負担するのは、多少補助が増えるとかお試しとか何かないんですかね。
あちらの要求で。

○会長

国交省がお金を支払うべきだと。

○委員

そう。

○会長

それはちょっとお役人同士で御協議いただくところかもしれないですね。でもいずれにせよ、国交省が払うにしても県が払うにしても、お金を払うという事実は変わらなくなるので、それをどれだけコスト削減しますかというところが御議論いただきたいというか、御検討いただきたいところではあると思います。だからどっちが払うかというのは、ばば抜きみたいな話なので、ちょっとそこは、はい。

○委員

そうですね。はい。失礼しました。

○県

ルール上は、道路は河川の占用物という形になってますので、基本的には河川管理者の話を受けないといけないというか、そういう形になるのかなというふうに思います。

○会長

委員が質問された、そのコストについて私もちょっと気にかかったことがあって、軟弱地盤対策というところで、深層混合とそれから軽量盛土を使われると。これ結構高価な工法だと思うんですね。通常だったらどうするだろうかと。ここは軟弱地盤で大変有名なところなので、まず1点目は。だから、当初から軟弱だということは分かっているはずだと。それを急にすったもんだするというのはおかしいと。それが1点目です。

2点目は、選択した工法が深層混合で軽量盛土と。これは結構、確かに深層混合で固めて盛土をすると、しっかりとした盛土の沈下がなくなるというのは言い過ぎですけど、非常に小さくなるので、橋梁との取付け部に段差は生じにくくなるはずなんですよ。だから非常にそういう意味ではメリットがある。ところが、ちょっと橋梁から下がってくるとこは、言ったら少々沈下してくれても構わへんのですよね。と考えると、それほどガチガチに道路をする必要はないのかもしれないと。そうすると、通常の盛土で、ただ、今現況の道路があるのでこれを活かしながらとなると難しいけども、真空圧密をして軟弱地盤を固

めて、その上に普通に盛土をしますと。NEXCOだったらそんなことを考えるだろうなということは想像しました。

何が言いたいかと、まとめます。いろんな工法、対処方法がある。この場合でしたら制約条件として、現況の道路交通を満足させること。その下で、周りはここ田んぼですから、多分民地だってあったと、建物ないですよ。だから少々の変状は多分許容できるのところだとすると対応策は複数個あるはずだと。その対応策を、やっぱりクライアント側として幾つか工法を考えて、どれが一番合理性があるかというのは練っておける体制を取られるというのはいいんじゃないかなと思って、今しゃべりました。そうすると、委員の御質問に対しても、非常に明解に答えることができるようになってくると思うんですね。それは言い直せば、県民が質問してることに對して明解に答えるということになるので、透明性を確保していくことにつながっていくと思ひまして、今しゃべらせていただきました。

○委員

はい。ありがとうございます。

（４）道路事業 主要地方道神戸加東線（桃坂バイパス）について

○会長

ありがとうございました。

委員の先生方から、御質問でございますでしょうか。

○委員

今回の場所、旧里地里山の丘陵地の部分にずっと道を通すということで法面がたくさん発生しているかと思ひます。この法枠ブロックで覆ってしまつてるところ以外のところについては緑化工などが行われるんじゃないかと思うんですけれども、その緑化工が行われてる際には、恐らく外来牧草が主体として使用されると思ひます。外来牧草を使用することは別に構わないんですけど、その外来牧草の中には生態系への侵略性が非常に高いものも含まれていて、なるべくそういったものを避けるような、適切な緑化資材の選定というのをやっていただけたらというふうに思ひます。

○県

一応緑化するときは、できるだけその在来その周辺に生えているような草の種を使うような形で復旧をするという、復旧というか緑化をすることにしておりまして、最近はその

の侵略性の話とかもありますので、その辺は緑化するときのどういう種を混ぜるかとかいうことについては慎重に、慎重にというか一定のルールの中で検討させていただいているところでございます。

○委員

ありがとうございます。

あともう1点よろしいですか。あと、この三木市、小野市あたりは湧水湿地、湧き水の湿地ですね、湧水湿地と呼ばれるような生態系とか、それから湧水で涵養される貧栄養なため池、栄養分の乏しいため池、そういったものが点在するエリアになっておりまして、そういうところが貴重な生態系になってるんですね。特に大阪層群の粘土層が露頭しているようなところにそういうのができがちです。今回のこの場所は規模の小さなバイパスなので、自然環境調査とかはされていないんじゃないかと思うんですけど、どうですかね。

○県

いわゆるアセス的なことはしておりません。

○委員

ですね。はい。今回の工事によって影響を受け得る範囲に、そういった湧水湿地とか貧栄養な湧水で涵養されてるため池があるかどうかという程度の調査などがもし行えるのであれば、検討していただければと思います。

○県

それは今後ということで、この事業でということでございますか。

○委員

はい。そんなにかかるものでもないと思うんですけど、そういうタイプの生態系があるかどうかは地域の有識者の方とかにヒアリングするとか、そんなようなやり方でいいと思うんですけど、一応確認していただけたらというふうに。

○県

承知しました。それはちょっと検討させていただきたいと思います。

○委員

現況交通量と計画交通量のところについてお聞きしたいんですけども、これ現況交通量が平22年センサスからR 3年までの11年で2.5倍ぐらいになっていて、この原因は何でかというふうに判断されているかということと、それによっては、多分この計画交通量の算出がほんとにこれで適正かというところもあるかと思いますので、その辺りちょっと教えていただけますでしょうか。

○県

交通量につきましては、センサスをベースにB/Cを出しているということでございます。このところは確かに交通量が増えていまして、この箇所だけじゃなくて周辺の道路の交通量が全体的に増えているということです。この区間だけではなくて、周辺の道路が全体的に交通量が倍ぐらいに増えているというようなことで、何でこんなに交通量が増えるのかというところについては、ちょっと正直、今回再評価を受けさせていただくに当たって、ちょっと我々も考えてみたんですけども、それほど明確に大きな何か開発が行われたとかいうようなことがないのはないんです。少しちょっと何でかなというところはあるんですけども、一応そのセンサスということで交通量を実測で測っておりまして、交通量が増えているということなので、その事実に基づいて、一応B/Cを算出しているということでございます。

○委員

厳密にいうと、今回はバイパスの区間でのデータじゃないんですよね、現況交通量というのは。そのちょっと北側の区間なので、それが全部そのバイパスを通るということは多分ないですね。

○県

そうですね。はい。

○委員

そうなったときに、要は前回だと3,100台通っていった中で、3,300そこが通りますみたいな想定をされているということは、ある程度そのセンサスで測った現況の、要はその神戸加東線の北側の地域の交通量が多分もうちょっと増えるだろうという想定をされて、そのうちの何割かがバイパスを通りますと。その例えば同じ配分とかで、要は大丈夫ですかという。やはりちょっと何でその2.5倍になったかということは少し検討いただいたほうが、これが変わったところで、例えばB/Cが1を切るぐらいまで減ることは多分ないと思うんですけども、少し何でかということは検討いただいて、例えば今の設計でほんとに大丈夫かということを確認いただけるほうがいいかなというふうに思いました。

○県

承知しました。先ほどからB/Cについては御質問いただいておりますので、その御回答の中で、ここについても御説明できるようにさせていただきたいと思います。

○委員

地図の混乱によって、地図訂正でプラス4年という増加年数になってますよね。この地

図は地籍図ですか。

○県

そうです。はい。

○委員

ですよね。地籍図の混乱というのは、多分決して珍しい話じゃなくて、県内では恐らく正確な地籍図のほうが少ないぐらいだと思います。これだけ時間がかかるというのは、地権者がやたら多かったとか何かそういう特別な事情があるんですか。

○県

地権者の方も、境界が全然分からないというような状況のところに入って行って、山ですの、割と広大なところを地図訂正しないといけないということで、ちょっと時間がかかっているというふうな。

○会長

所有権が曖昧なんですね。

○委員

そうですけど、ただ地権者の数がそんなにたくさんじゃなければ、こんなに時間かからない。数が多かったのかなと勝手に想像したんですけど、そうではないんですね。

○県

数は、ちょっとすいません。何人かというのはちょっと把握はしてないんですけど。

○委員

分かりました。じゃあ、特別何か事情があったわけではないというわけですか。

○県

そうですね。全然境界が分からない中で、一定こちらのほうでいろいろ調査をして、こういうふうな提案をさせていただいて皆さんの御了解を得て訂正をかけたというふうな、これが訂正した後の地籍図になっております。

○会長

高度成長のときのあの山林商法で、都会の人がごさあっと買って訳分からないようになってますと、そういうことではないんですね。

○県

そういうのではないですね。それほどこれ、ちょっとずつ誰かが持っているというふうなことでもありませんので、原野商法とかでそういうなっているようなところではないかと思います。

○委員

でも、それは細かく分かれてるわけですね。

○会長

結構細かいですね。

○委員

はい。分かりました。

○会長

今の御意見、僕、地籍図に対しては知見全くないのでそこに触れないんですけど、委員の御意見は、やっぱり工期が延びていくということに対して心配をしていらっしゃる。それで、例えばこれ11ページを開いて、この工程表、前回評価のとき、青色なんですよ。これをここでお出しになって審議したと。その審議の意味は一体どこへ行ってしまったぐらいの変更になってしまってるというところが多分、御質問の根底にあるクエスチョン。ですから、この前回評価というのは新規のときですよ。そのときに示すのも、やっぱりブルーでぱっと書かずに、ちょっとブルーを色ちょっと薄くしたやつがふわっとこうあって、これぐらい変化しそうですでもいいですから、これほど継続評価になると予定表が変わりますというのは、ちょっと問題があるかというふうに思いますね。それを意識されての御質問だと思います。

○委員

先生おっしゃるとおりです。県民の側からすると、ああいうふうにぱちっと書かれるとやっぱり期待するんですよ。もうこの後は便利になるだろうとか使えるだろうというのがあるので、今会長がおっしゃったとおりでございます。

○会長

ですから、この青で書いたものを書くという作業は何とか工夫して、将来大きく変更になってもいいんですよ。変更になったときはそれなりの理由があれば、皆さんちゃんと理解してくださる。でも、ああだこうだ変更はちょっとまずいですよね。御理解いただけますでしょうか。それをぜひ御努力いただければというふうに思います。

こんなんでもよろしいですか。

○委員

大丈夫です。はい。

(5) 道路事業 主要地方道神戸加古川姫路線（山角バイパス）について

○会長

ありがとうございました。御質問ございますでしょうか。

御説明の資料の10ページ、費用対効果に含まれない効果とございますよね。ここはやっぱりお祭りに対して阻害しないというのも書いといていいんじゃないですか。御説明された。地元の地域活動を阻害しないというのも入ってていいんじゃないでしょうか。

○県

はい。ちょっとどこに区分するのかというのはありますので、検討させていただきたいと思います。

○会長

せっかくそのためにルート変更したんですもんね。

○県

そうですね、はい。

○委員

ちょっとお伺いしますけど、用地買収が難航してるという話なんですけど、地図を見ると、これほとんど農地の解釈でいいんですか。

○県

そうですね。農地のところで。

○委員

営農を続けたいという意志があつてということなんでしょうか。

○県

あんまり詳細に申し上げるのはどうかなというところはありますけども、やっぱり農地が分断されるとか、あるいは土地の面積を減らしたくないというような思いの方がおられて、少し御理解をまだいただけてないというところです。

○委員

ここは、もう圃場整備は終わってるところで、今さら換地とかはできないようなところなのでしょうか。

○県

今ちょっと、ここで圃場整備の計画があるというような話は聞いてはおりません。

○委員

分かりました。

あとちょっと1点お願いしたいんですけど、これ私が資料を見て、自分でG o o g l e

マップを見ながらちょっと見てたんですけど、かなりここの地図だけは分かりにくくて、もし可能であれば、ここの説明のときに、もうG o o g l eマップでも出していただいで。ここからここがいきなり広い、1車線ずつちゃんと車線があるんだけど急に狭くなるんですね、ここのところが。

○県

はい。

○委員

そこで、ここを通る予定だということを見せてもらおうと、多分この資料を見るより随分分かりやすかったので、ちょっとまた検討いただければと思います。

○県

承知しました。

○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。

よろしいですか。はい。それでは、この案件の質疑を終わらせていただきます。

(6) 港湾事業 家島港について

○会長

ありがとうございました。

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

御説明ありがとうございました。

何度も恐縮なんですけど、B／Cのところを聞くんですが、今回5つの便益を上げておられて、特にその4つ目、5つ目というのは、あまり普通の費用便益分析では入れない便益だと思うんですけども、これまず、私も港湾の費用便益分析をちゃんと勉強したことはないんですが、こういうのは何かマニュアルに従ってるものなのでしょうかというところですね。

○県

船舶の待ち時間であつたりとか、今申し上げた災害時における輸送費とか、そういうの

は港湾のこういったB／Cを算出する上でのマニュアル等がございまして、道路と違って、おそらく港湾のほうはいろんなそのパターンの便益がありますので、そのマニュアルの中から該当するものを抽出して、今回選んでここで換算しているということになってます。

○委員

参考資料で前回のものがあるんですけども、そのときにはこれ挙がってないんですが、その場合はマニュアルが変わったという。

○県

すいません。前回のときはそうですね、4番目の震災時の便益は入ってなかったと思うんですけども、今回改めて、その耐震強化岸壁を整備しているということにしっかり着目した中で、そういう効果もあるんじゃないかというところでもう一度調べ直したら、そういう効果もありましたので、それを今回入れたということでございます。

○委員

そうであれば、例えばその最初の調書のところに、この2つを単純に比較するというのはやっぱりちょっとナンセンスな気がしてまして、ということは前回評価時でも、ちゃんと図ろうと思えばそれが加えられてたはずだということですよ。今ここに調書に書かれてる前回1.2、今回1.1というのは、結局違うやり方をやっていることになるので、これを並べて書かれるのは、やっぱりちょっと誤解を招くと思うんですね。もしその現在のものが正しいとするならば、それに従った形で前回もやるべきでしたし、何かちょっと注釈を書いていただくか、あと今先ほど伺いながら、港湾整備事業の費用対効果分析マニュアルというのが令和6年6月に出てまして、そこの離島ターミナルというところを見てるんですけども、その中では先ほどおっしゃったような震災部分とかというのは定性的に測るものである。便益の評価には使わないというふうに書かれてるんですが、ちょっと違うのであれば、どういったところから従ってるのかということも併せて教えていただければと思います。私が見てるのがちょっと違うかもしれませんが。

○会長

すいませんが、今ここでお答えいただくずに宿題にさせていただきませんか。

○県

分かりました。また調べて回答いたします。

○会長

今、委員がおっしゃってることは、かなり根本的なことをおっしゃってて、違う評価を

してるものを同じように並べるなということにつながっている。ここはちょっとしっかりとお示しいただく必要があるかと思いますので、改めて御説明をお願いしたいと思います。

○県

はい。

○委員

リモートで失礼します。

補足2の事業期間の見直しのページのところで、事業期間延伸の主な理由として3つ挙げられているところです。その中で②番については、ここが海苔養殖を始めたのは昨日今日の話ではないので事前に分かっていたのではないかと思ったわけです。ですので事前にコンクリートブロックを存置しておく期間というのを見込んでおくべきだったのではないかという思いが1つ目です。

2つ目は③のところで、埋立土砂が別途の工事で出たので、それを使うということで効果はあったというふうに私も思いますが、大体幾ら程度ぐらいのその効果に換算されるものなのかというのが。こういった形であれば金銭に換算できるのではないかなと。少なくともその浚渫土砂ではなくて埋立土砂にすることによる直接的な金銭換算というのができるんじゃないかなと思ったところで、質問させていただきました。よろしくお願いします。

○県

御質問ありがとうございます。まず1点目の御質問なんですけれども、おっしゃるように最初から分かっていた話ではないのかというところはあるんですけれども、兵庫県全体として海苔養殖はここだけではなくて、例えば淡路とかでもいろいろやってる状況ではあるんですけれども、必ずしも絶対全部の工程において1年間空けなければ工事をさせてもらえないということはないんです。それは変な話、海苔養殖の方が、海苔って毎年刈り取れる量も違えば、その単価も変わってくるという中で、やっぱり非常に毎年の売上げにすごいシビアになっておられるところがあって、今回そういう意味で、できるだけそういうのに配慮してほしいという特別な要請があって、それを今回配慮したという形になります。

もう一つの陸残の件なんですけれども、一応概算で、その浚渫土砂と流用土で比較した場合でどうなんだという比較は概算ではしてます。その結果、この陸残を使ったほうが、ほんと若干なんですけれどもコストが高くなるということになっております。

以上でございます。

○委員

ありがとうございます。1 番目についてはケース・バイ・ケースで、業者さんに具体的に当たらないと分からなかったということで理解しましたが、2 番目については、陸残にすることによって若干高くなったんだけど、その用地の利用価値を考えれば、トータルで見ると陸残にしておくべきだという判断をされたという理解で正しいでしょうか。

○県

はい。そのとおりでございます。やはり浚渫土を入れますと、なかなかこういった土かというのもある程度事前に調査はするものの、やっぱり入れてみないと分かりませんし、浚渫土砂で土地を仕上げると、そういうのが湾港にありますと、どうしても将来の土地利用において、やっぱり沈下等の心配もございますので、そういう意味ではこういった陸残を入れたほうが、将来の土地の利用を考えたときに有効かなという判断をいたしました。

○委員

分かりました。ありがとうございます。