

令和7年度 第4回 公共事業等審査会 議事録

日 時 : 令和7年11月28日(金) 13:30～16:35

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) ほ場整備事業 経営体育成型 養宜地区について

○会長

ありがとうございました。それでは、委員の先生方、御質問、御意見いただきたいんですが。お願いします。

○委員

すみません、幾つかあるんですけども、営農経費節減効果が前回に比べて倍近く増えるんですけども、一番大きく増額に効いたのは、具体的にどういうところだったんでしょうか。

○県

営農経費節減効果は、先ほど申しましたように、当初、ハンドブックの数値を基にしておりましたが、農家等の聞き取りにより算出し直しました。その中には、近年、タマネギピッカーなど営農の機械化が進んでおるというようなことで、ハンドブックよりもさらに効率化が図られておるというようなこともございましたので、そういった地区の実情に即して営農経費出しております。主にはそういった現状の営農体系を考慮した結果というふうに思っていたらいいのかなというふうに思っております。

○委員

もう一つだけちょっとまたお伺いしたいんですけど、その横に維持管理費が上がってるんですけども、これはどの使途というか、維持管理費は何に対する費用なんですか。その期間も含めてですね。

○県

維持管理費につきましては、用排水路とか揚水機場等の補修であったり管理であったりということの費用を示しておるんですが、主には労務費でございますとか、あと、揚水機に電気を使いますので、それらの電気代というようなことを計上させてもらっています。

○委員

ターゲットにする期間はどれぐらいなのでしょう。

○県

事業完了後40年間です。

○委員

埋蔵文化財保護のイメージ断面図を見せていただきながら思ったことですが、盛土は、公共工事残土を流用土として利用されるということの理解でいいのですよね。

○県

ほ場整備としては、盛土によって文化財を守りたいという考えの中、その土をどこから持ってくるかということで、ほかの公共事業から発生した残土を流用させていただいてます。

○委員

その残土っていうのは、ここ農業、今後営農されていくのですけども、営農されていく上で影響があるのかないのか。そういう対策とかは、何ですか、土がよくないということもあると思うのですけども、そういう対策もこの中に含まれてると考えたらいいんですか。

○県

基本的には山を掘削して道を造る際に出る土とかですので、新たな対策は必要ないのがほとんどなんですけども、そういった懸念がある場合は、ほ場に入れて妥当かどうかという判断はさせていただいて、受け入れる、受け入れないという判断をさせていただいております。

○委員

一応チェックをされた上で入れているということの理解でいいですか。

○県

そういう判断をしています。

○委員

すみません、先ほど委員のほうから御質問があった営農経費節減効果ですけれども、私は専門ではないので全然分からないんですけれども、いつもこのB／Cのお話をされるときに、何というのか、数字が大きく変わって、分からない者からすると、何か数字合わせをしてるようにしか見えないんです。そもそもそのマニュアルではなくて、農家による聞き取りで数字が変わったということなんですけど、ここのところについて、そもそもどうやってこの数字を出してくるのかというところの、ルールのようなものはないんでしょうか。

○県

先ほど申しましたように、当初、27年度に公共事業審査会に諮らせていただきまして、その当時は、ほかの地区もそうなんですけども、そういったマニュアルというものの算定方法、単価を使ってやっておりました。だんだん最近になって、国のほうからの指導もそうなんですけど、より実態に近い数字で算定なさいという指導もございまして、今では我々、ほかの地区も農家聞き取り等による実態に応じた数字を使わせていただいております。

ちょっとそういった変化で当初と今と算出の仕方を変えてしまっておるんですが、これからといいますか、今はどちらも聞き取りによる数字ということでさせていただいております。

○委員

ありがとうございます。そうすると、これからは新規事業に関しても、農家に聞き取りで算出していくというような方向になっているということですかね。

○県

そういう方向で今おります。

○委員

すみません、ここの将来の経営体系でちょっとお伺いしたいんですけど、先ほどのお話だと、2反区画が基本になっているということなので、ここはもう将来にわたっても大分地元の人の営農継続意欲が強くて、今の営農スタイルをそのまま効率よく続けたいという意思が大分強いという理解でいいのでしょうか。

○県

そうです。先ほど申しましたように、野菜、レタスとかタマネギを非常に多く作っておるんですが、今、ほかの県内、全国的にそうなんですけども、1ヘクタール規模の田んぼを作っていこう、大区画化していこうという流れになっております。淡路においてはほ場整備を計画する際に、地元の方々であったり、営農をよく知っているJAさんだったり、そういったところと相談しまして、淡路においては、野菜作を考慮すると、2反区画が望ましいと、効率的だというようなお話もありまして、地域の方と相談した結果、2反区画ということにしております。担い手も育ってきておりますが、皆さんまだ営農意欲非常に強くございますので、そこら辺を考慮して、2反にさせていただいております。

○会長

ありがとうございます。今日御議論いただいた中で、ここのほ場だけではございません

が、B／Cについて委員から幾つか御指摘がございました。過去の委員会振り返ると、B／CのB、コストは諦めてるんですが、Bは、マニュアルにあるとおりがBではないだろうという御意見も多々過去にございましたし、そのベネフィットをどう考えるかということは大変重要というか、であります。

それで、B／Cそのものが持っている意味というのもなかなか難しいところがあって、たかがB／Cなんですが、されどB／Cでございますので、ここはしっかりと説明力を持つとかないといけない項目だと思います。なぜならば、公共事業全体の評価する一つの指標としてこの国では使われていますので、それについてはしっかりと説明がなくてはならないというふうに思いました。

委員から御指摘ありましたが、中身に対してどういうふうにそれをやってるか、それを細かく御説明いただくということはなかなか難しいかもしれませんが、少なくとも、後出しじゃんけんになってないとか、それから数合わせにはなってないと。そういうところがしっかりと県民の皆さんに伝わるように御留意いただきたいというふうに思います。

2 諸報告（完了予定年度を過ぎる事業等）

（１）農地整備事業 経営体育成基盤整備事業（片田地区）について

○会長

ありがとうございます。委員の先生方、御質問ございましたらお願いしたいんですけども。はい、お願いします。

○委員

のり面の保護なんですけど、もともと淡路島って、切ってあるところってそこらじゅうで雨で削れてるところがたくさんあると思うんですけど、これは事前に追加が必要になるような工法を選択されたということですかね。

○県

基本的にはほ場整備は裸地といいますか、何もしない、切ったままという工法ですしております。それは事業費を安く上げるためということもあるんですけども、整備した後の様子を見て、必要であれば補完工で行うというふうにしておりまして、今回、土質が悪く工事後の浸食が大きかったものですから、補完工としてのり面保護を行うという追加をさせていただきます。

○委員

そうすると、基本的には最初に保護しない、切りっ放しで最初計画立てるということな
んですか。

○県

当初はそういう計画でということです。

○委員

分かりました。それはよそだと、よそというか、この間お話あったのは、データベース
化するとかいう話があったんですけど、多分、農林水産のほうでこういう話というのはた
めていかれるんですかね。

○県

既に何件かほ場整備している隣接地を見ると、明らかにこれは要るよねということであ
れば、当初から事業計画に盛り込みたいというふうに考えておりますので、そういった意
味では、過去の地区も含めていろんなデータを蓄積していきたいなというふうに思います
けど。

○会長

それに関連して、その上のほうの地盤改良のほうですね。これも、通常は路盤の安定処
理などないというところで、農地、ほ場っていうんですか、は計画されるんですか。

○県

基本的に、ほ場整備って区画を変えてしまいますので、今ある道路のところに道路を造
るわけじゃなくて、不整形なほ場を、田んぼを四角くするという意味でいくと、今田んぼ
のところに道路が来るというような状況になります。あらかじめ想定できればその分を見
越すのですが、田んぼの現状を調査しても、あまり現状が、先ほど申しました地区みたい
に盛土する場合もございますし、切土するところもございますので、場所が確定した後道
路の調査を行うというのがほ場整備では多いです。今回もそういう対応をさせていただい
て、その数値を基に、地盤改良させていただいたというような流れになっております。

○会長

ということは、こういう今ののり面の保護も、それから地盤改良も、当初予算の算定の
中にはなかなか入り切れない項目であります。そういう御説明なんですね。

○県

現状そうでございます。ちょっと私も今回いろんな検討をする中、このような変更が発
生することをあらかじめ想定できるように、詳細とまではいかなくても、簡易な調査をや
りまして、見込める部分については見込んでおくべきではないかと。変動幅が大きくなら

ないようにというような思いも持っており、その辺りは検討していきたいなと思っております。

○会長

ぜひよろしくをお願いします。なかなかそう最初にびったり予想を出すというのは困難な作業ということはどの方も承知してらっしゃいますけども、工期、工期がこれほどどれもこれもが延びていくという部分になると、やっぱりそこには一定の、何ていうんですかね、ちゃんとそれが説明も必要ですし、それを抑えていくということも求められますので、ぜひそこは力を注いでいただきたいと思います。

ほかにございますでしょうか。よろしいですか。

（２）港湾事業 第１回審査会 継続事業に対する質問への回答について

○会長

ありがとうございました。まず最初に、冒頭でございますけども、便益の宿題と議題には書いてあるんですが、これにつきましては、第１回以降本日まで、委員に大変御指導いただいております。どうもありがとうございます。

それと、ここはちょっと確認をさせていただきたいんですが、B／C、これが１を切った場合、その公共事業は公共事業をやることに値しないというようなことが法律的に何か規制でかかってるのでしょうか。

○県

国交省に確認したところ、その規制はかかっておりません。

○会長

ありがとうございました。それで、ここから我々委員会の立場をちょっと皆様に確認したいんですけども、もちろんB／C、大事な指標でございますが、それ以外にもB／Cで算定される項目、ここで実はこういうベネフィットもありますというのは先ほど説明いただきましたが、そういうことが大事だということが、実は過去のこの審議会では、覚えていらっしゃる方いらっしゃると思いますが、ありました。

それを踏まえて、我々としては、今現在のこのメンバーとしては、B／C、それは0.10とかになったら、それはええかげんにせえよの話ですが、１を切るか切らないかというところの厳密さよりも、その内容についてしっかりと審議をさせていただくと。それが本当に公共事業、我々は県民側の視座に立って議論させていただくということは一番最初に確

認させていただいてますので、その視座に立って検討させていただくと。その姿勢を貫きたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○会長

ありがとうございます。それでは、この件につきまして、御質問、御意見ございましたら。その前に、委員に総評というか、見ていただきましたので、御意見いただければと思うんですが、よろしいでしょうか。

○委員

ただいま会長から御説明のあったとおり、何度か打合せをさせていただいて、どういった形で出すのが最も適正かというお話を議論させていただきました。その上で、まず私として申し上げたいのは、私も今回の件を受けまして、港湾の費用対効果分析マニュアルをよく読んでみました。そこで私なりに解釈をしたのは、特にこの離島ターミナルについて、B／Cの便益に測るものというのは極めて限られたものであると。もっと言うと、計算できるものだけ上がってるというような印象を強く持ちました。

その上で、ですので、先ほど会長がおっしゃったように、そもそも、離島ターミナルがもしこういった形で今回の事業がなかった場合にどうなるかみたいなことを、いわゆる比較対照として考えたときの意義というのはどういうものかというところを、やっぱりしっかり審議するべきだろうというふうに考えた次第です。

それとともに、今回、港湾課の方がかなり勇気を持って0.9というのを出していただいたというところは、私としては敬意を表したいというふうに考えてます。これもそれだけに限らず、もちろんこのB／Cという項目は非常に大事な一つの項目ではあるんですけども、それだけで決めない。かつ、そうであったとしても、その場合に、より慎重な審議が求められるというふうに思うんですけども、全体としての意義を解釈するというところの重要性を、私としても指摘させていただきたいと思っています。

最後にですけども、そういった観点で、本来は、先ほど事務局からも御説明あったとおり、震災対応と、被災時の対応という機能もそもそも持っていたはずですので、本来であれば、当初のときから、それを両方上げていただいてやっていただければもっとよかったかなというふうに思ったところでございます。

○会長

ありがとうございます。我々委員にとっても、1回目かの経緯を含めて、大分勉強になったというか、復習をさせていただいた御説明だったと思います。それを踏まえまして、どなたか御意見ございましたら、御質問等ございましたらお願いしたいんですけど。

黙ってしまわれると私が非常に困ってしまうんですが、今、委員の御意見で、0.9になったのはちょっと、ある意味ちょっとミスったというところがあるよねというふうに捉えたんですけど、それは何かというと、新規のときから考慮すべきものが考慮されてなかった。それを今回0.9にした勇気っていうのは、新規に考慮してなかったのを除いたからこうなったと。そういうところをおっしゃったんだろうなと思うんですが、そしたら、そもそもベネフィットって何だという、そんなもんでふらふらするのかというところですので、ここのB/C 0.9になったか1を超えたかという議論、ちょっとそこはあまり意味がないと思います。それ以上に、この事業が本当に大事かと、それに対して適切な手立てをされている事業となっているかという観点で見ていただきたいと。

そう見ると、一番最初の1回目のときに、この事業は継続にすべきだと御判断いただいていると。ということは、B/Cのところを除いては大事な事業ですねということを我々は判断させていただいたと。となったら、これで結論を言ってしまったつもりなんですけど、ここで宿題として御説明いただいたこと、その経緯を理解したと。我々の姿勢としては、B/Cは、大事な指標であるけども、それ以上に事業全体を見渡してベネフィットなりコストを勘案すべきであると。

委員が特に特記的におっしゃったのは、離島の事業になると、大変に難しい問題を含んでいるということも我々は分かったと。このB/Cという画一的な指標でものを見ていると、見逃しそうなところがあり得るところも分かりました。それは我々の今回勉強させていただいたことということで、提言にはその部分をちょっと書いていただくことにして、今、下書き書いてくださいねという依頼を含めて言ってるんですが、B/C以上に、この離島の事業に対して事業継続が必要であるという合意が覆ることはないということとでよろしいでしょうか。

宿題として出された、そのときに我々委員が思った感覚は、何これ後出しじゃんけんじゃないかということと、都合よくB/C変更するために項目を加えたんじゃないかという2点だったんですが、今、委員が御説明くださいましたように、そういうこと以上に、深刻なB/Cの算定には問題がありますねというところを我々理解させていただいたということで、この案件については終わりたいと思うんですが、よろしいですか。

(3) 港湾事業 尼崎の森中央緑地整備について

○会長

ありがとうございました。何か御質問ございますでしょうか。

これは要するに、大阪万博とほかの事業に予算取られちゃったんで、しょうがなく延びてしまうと。そういう事例になるんですか。

○県

そうですね、あまりよろしくない理由かもしれませんが。どうしても兵庫県の港湾事業として1年間でできる事業のパイというのが決まっておりますので、その中のいろんな配分を考えた中で、今回こういうふうな形になって、工期が4年間延伸になったということでございます。

○会長

それに物価上昇が追い打ちをかけていると。そういう事例ということで御理解いただけますでしょうか。それ以上のことはどうもなさそうだと。ありがとうございました。

(4) 海岸事業 内田海岸について

○会長

ありがとうございました。委員の先生方、御意見ございますでしょうか。どうぞ。

○委員

今、事前に打合せしながらやっても延びたという説明があったんですけども、そうすると、この先延びないのかという話が当然ちょっと疑問で出てくるんですけど、その見通しはどうなってますでしょうか。大分延びますけど、今回。

○県

今おっしゃっていただいたように、現時点において、年間できる事業量からおおよそのぐらいかなという想定はしておりますけれども、今後、地元で様々な調整をしていく中で、特に東側に寄れば寄るほど、漁をする密度が濃いので、より丁寧な地元調整が必要になってくるかなというのは想定されます。

○会長

当初工程から9年延びるとなると、私としては、当初想定は一体何だったんだという。ノリの養殖ですとか、漁業、漁に関わる方々が営まれていることというのは当初設定の段階でも分かっているわけで、当初設定のこの工期は一体何だったんですかという質問なんですけども、いかがお答えになりますか。

○県

当然、先ほど前段申し上げたように、沖でノリ養殖がされているということで、従前から把握しており、工期の制約を受けるというのは想定して工期設定をしていました。しかし、先ほども言いましたように、東に寄れば寄るほど漁を密にやっておられて、なおかつ工事の工程を設定する上で支障となる、そういった細かい部分のところまで当初把握できていなかったというところがございます。

○会長

当初の工期が4年、今回新たに設定された工期が12年、ちょっとあまりにも違い過ぎるというところは指摘させていただきたいんですけども、こういうところで漁業をやっていらっしゃる、しかし、東側になるほどそれが密になって影響が大きいと。だからこれだけの大きい差が出ましたということでは、多分うまく説明ができてないと思います。ですから、これを将来、ここの工区はこうなったとしまして、類似するような案件が出てきたときに、どういうふうに、こういうことにならないように検討したらいいというふうにお考えでしょうか。

○県

やはり一番重要なことは、事業立ち上げ時、この事業を進めるに当たって、現地の状況を把握、特に漁の状況をより詳細に把握しておけば、一定程度は回避できたのかなというふうには考えております。

○会長

今回これは回避できたかなということですが、次回、また別の場所でこういう事業をなさるときに、どういう手を打たれますかという質問をしてるんですけど。

○県

当然、こういう事業を実施しようとする場合は、区画漁業権、共同漁業権の権利関係を十分に把握した上で、漁業種によっても当然、海を絶対に汚してはいけないという時期もいろいろあるでしょうから、そういったことを事前にしっかり把握するとともに、漁師の方の意見等も聴きながら、より詳細な工程を決めていくというようなことになるかと思えます。

○会長

でも、それは、くどういようですが、それは今回でもされてたんですよね。

○県

ある程度はしておりました。

○会長

そのある程度はしてたことを、次は、あるを取って、程度でするっちゅう話ですか。要するに、しっかりとした改善をループとして見込まれないと、同じことが二度、三度と起こっていくんではないですかという質問になってるんですけども、そこら辺を御検討いただきたいなという願いも込めて、今しゃべらせていただいています。

今後はしっかり漁場のそれをやっていきますというのは、じゃあどういうふうにするんですかという。よく言葉としてあるのが、何々と連携を取っていきます。どういう連携取るんですかと。ここは具体性が必要なんですよね。その具体性を何らかの道具でもって具体化するというのを、やっぱり内部で考えていただく必要があるのかなと思いますが、4年が十何年になるというのはちょっとあまりにもいかなものかというふうに思うんですけども。

○県

今御指摘いただいているご質問に対して、この場において明確な回答はなかなかできませんので、今後、事業評価を受ける予定でいますので、その時までには御指摘いただいたことをしっかり整理した上で、また御説明させていただきたいと考えます。

○会長

ぜひ前向きの御検討につなげていただいて、将来の事業に適切に、効果的に適用していただけるように祈りたいと思います。

（５）河川事業 八家川水系八家川について

○会長

ありがとうございました。御質問でございますでしょうか。はい、お願いします。

○委員

調節池の底面を高くして、貯水能力を下げるというお話ですけど、２ページ目の平成16年の台風のときの浸水実績範囲を基に今の調節池は計画されていると思うのですが、差分の3万立方メートルを別の場所で確保するという記述がありました。それは当初計画からタイムラグができてしまうし、容量が足りなくなっていて、同じような被害が出てくる可能性も出るのではないかという想像をするんですけども、その辺りは致し方ないと判断されるんですか。

○県

前のスクリーンを見ていただきたいんですけども、左側が平成24年の整備計画策定時

の航空写真です。右側が現在になります。本来であれば、左側の赤く囲ったところで全て池にする予定でした。ただ、事業着手した段階で非常に多くの家が張りついてきたことで、面積が少なくなった。少なくなったので、同じ8万立方メートルを確保するためには深く掘るしかないということで、深くするという計画にして進めていたところでした。

深くすることを考えてたんですけれども、玉石が多くて、深くすることは技術的に無理だということが分かったので、この青の点線で囲んだ範囲を別の箇所でもう一回新しい池を造る予定です。例えば「住宅化」と漢字で書いてる辺りは、まだ田んぼがございます。こういったところを活用して同じ面積を確保して、同じ治水安全度を今後確保していくと考えてます。

先ほど委員おっしゃった、タイムラグのことですが、本来は8万立方メートルの池を造って一気に治水安全度を上げる予定だったんですけれども、5万立方メートルになったことで、治水安全度は当初計画よりも少なくなります。しかし、まずは5万立方メートルの池を造ることで治水安全度は上がります。まずはそこを整備することによって、安全度は一定程度上がりますので、そこを目指そうということを考えてます。その後不足分の青の点線分の面積の部分をもう一度探して池を造るというような工程に変更したというところでございます。

○委員

いいですか。すみません。今説明いただいていたところで、もう一つの疑問起きてしまったのですが、整備計画策定当初の敷地を全部使えば8万立方メートル確保できたけれど、計画中に住宅化されてしまったという話なんですけど、計画を策定した時点で、そこは住宅できないよっていうふうには規制はかけられなかったのでしょうか。

○県

おっしゃるとおり、都市計画決定のようなことをすれば規制というのはかけられるんですが、河川事業ではあまり規制というのはかけていないです。河川法に基づいて、河川整備計画を策定し河川整備計画に基づいて事業を行っていきます。その河川整備計画というのは、今後二、三十年の計画を位置づけることになってまして、その内容というのは、実はこの辺りで施設を作るという漠然とした計画になります。

スクリーンを見ていただきたいんですけれども、左側が当初計画です。姫路バイパスより下流側で調節池を造るという計画を策定しました。この計画では、詳細な場所はまだ定めていなくて、この辺りという計画を定めることになります。

当初は、先ほどの航空写真のとおり、まだ家が建っていなかったもので、調節池を造れる

だろうということで想定してたんですけども、改修工事を下流から進めている間に、急激に家が張りついていってしまったというような場所でございまして、今後はこの姫路バイパスの下流側付近でまた新たな池を造るところを確保して、当初計画どおりの治水安全度に持っていく。不足分の3万立方メートルを確保していくというようなことを考えております。

○委員

もう一回いいですか。流れとしては分かったのですが、やっぱり安全を確保するための容量は最初に計算で出てくるものなので、この地域に家を建ててしまった人は、それが整備されなければ、また浸水の可能性があるわけですね。あるのではないかなと想像するのです。そうすると、何か土地の利用計画みたいなのを地元とちゃんと協議して、住宅の建設を抑えるとか、この辺は調節池の計画がもう出ているから少し開発の速度を遅くしてくださいとかというようなことができないものなんでしょうか。やっちゃいけないことになるのですか。

○県

前のスクリーンをお願いしたいんですが、こちらが新しく建った住宅地になります。基本的に、このような住宅を開発する場合は、開発会社がやはりハザードマップを見ます。ハザードマップを見ますので、大体どれぐらい浸かるかというのは想定ができます。それを想定して道路面を造ります。なので、宅地も大体それ以上に、道路面よりも高い位置に家は建ちますので、そういう意味では、新しく建った家というのは、もう一度同じような雨が来たとしても、ある程度高さは確保できているので、浸水は免れるというふうには考えております。

○会長

でも、もし、ここに調節池を造りますよなんていうことを、最初に協議を始めると、投機目的の問題も出てきます。こういう民地に対して住宅を確保するという動きもあれば、何十年か前にはやったように、投機目的の土地の買占めなんていうのも当然出てくるわけで、そこはちょっと簡単にはいかないだろうと。

○委員

投機ですか。はい。

○委員

こちらの池は、平常時にはどのような水位で管理されるようになってるんですか。

○県

地下水よりも若干高いので、ふだんはドライな状態です。

○委員

ふだんは乾いた状態となっているということですね。そのような場所の利活用計画というのがありますか。

○県

今後、地元と一緒に協議をしていく予定にしております。

○委員

そういうことですか。分かりました。このような平野部の湿地帯というのが、ほとんどが宅地だったり農地で消えてしまっているという状況があって、遊水地での自然再生事業というのは国交省も何箇所かで行ってたりするので、地域の自然再生事業の場所というふうな位置づけもこういうところではできるんじゃないかなというふうにも思いますので、またそういったことも検討いただければと思いました。

○県

ありがとうございます。委員おっしゃるとおりでして、地下水の高さぎりぎりのところで池の底の高さを設定しようとしております。少し雨が降れば湿地帯になったりしますので、そういったビオトープ的なところと、それから人間が活用するようなところと、分けて整備を我々もできればいいなと思ってますので、その辺りは地元と協議しながら考えていきたいと思っております。

○委員

よろしくお願いいたします。

○委員

時間もあるので手短にお願いしたいんですけど、これ8万立法メートルというのは防災上出されている数字ですよ。それで多分ベネフィットとかも出されて、事業計画されて、これが5万立法メートルに減ったということになると、ベネフィットの見直しが必要になるんじゃないですか。

○県

残り3万立法メートルを別の場所で造ります。

○委員

その場合であれば、3万立法メートルを別の場所に確保するためのコストが計上されないと、B/Cという形では評価がしにくくなってるんじゃないかと思うのですが。

○県

今回減額した20億円の中で不足分の調整池ができるのかどうかというのは、今後、新たな事業もう一度改めてB／Cを設定していかなければいけないと考えております。

○委員

当初の事業の規模が発現できないような計画に縮小してしまうということは、あるんですか。

○県

河川事業では「かんながけ」という言い方をするんですが、下流から上流に向かって少しずつ治水安全度を上げていくという、かんなをかけるように少しずつ治水安全度を上げていきます。今回で言えば、本当は一気に8万立方メートルという池を造りたかったんですが、1回目のかんなをかけて5万立方メートルを、もう一回のかんなで残りの3万立方メートルの池を造ることになります。河川事業では、段階的に治水安全度を上げるということは一般的にやっているような状況でございます。

○委員

先ほど委員がおっしゃったことについて私も少し補足的に御質問したいんですけども、御説明の中でおっしゃったように、河川法の中だけで考えると現状なかなか難しい。ただ、今後、流域治水等の動きによっては、そういうことができる可能性が多分出てくるんじゃないかと思います。その一方で、現状でできるとしたら、都市計画で、逆線引きみたいなことができるかということだと思っておりますけども、都市計画でもそういうのをやるのは結構難しいし、時間もかかるすと思います。そういった中で、今後の展開として、例えば事業計画が出た段階で、都市計画部局と連携していただいて、都市計画的にそういう制限をするということができるでしょうかという質問です。

○県

都市計画決定をしたような事例というのは、都市部ではございます。例えば東京都では、都市計画決定をした上で、調節池をつくるという事例としてはございます。できるかできないのかで言うと、できるかと思いますが、都市計画で制限をかけてまでやるべきものか、今までどおりの手法でやるべきかというところは、少し今後も考えていかなければいけないかなと思っております。

○委員

その判断はどういった基準でされるんでしょうか。

○県

地下街や大きなビルが建つような大都会であれば、土地が高度利用されますそのような

大都市ではそういったことも十分に考え得るべきことかなとは考えておりますけれども、今回の場所は比較的田畑が多い地域でもありますので、都市計画までかけてするようなものではないというふうに判断して、今の状況に至ったというところでございます。

○委員

しつこくてすみませんけども、その判断は今から振り返ると合っていたとおっしゃいますか。この3年の延長というのをどう見るかということだと思いますけど。

○県

兵庫県では道路事業、街路事業であれば、都市計画決定を打ってからやるパターンというのは非常に多いんですけれども、河川事業で都市計画を打ってまでやってる事業というのは認識がないので、本事業においては、河川整備を進める上で今回の事業の進め方は間違っていなかったと思っております。

○委員

その辺りを恐らくもう少し客観的に見ていただいて、必要があれば、過去にやってないからだけでやらないというのではなくて、今後の展開を踏まえながら、少しそういった方向も検討いただけると非常にいいかなというふうに思います。

以上です。ありがとうございます。

○会長

我々も今勉強させていただきましたよね。河川法に限らず、都市計画に対するリンクというのが大事ですよ。委員の御質問から我々も勉強させていただきました。東京都の大都市圏では、それを実際にリンクさせてやってる事業があるという御説明もいただいたということで、事例の把握も行政側はされています。

となると、この案件に対しましては、この3年の工期延長について、周りに田んぼがあるので、3万立方メートルの調節池を別途探せる期間に見合ってるかという判断をどこでするんですかっていうのは委員の御意見でした。行政側としてはこれを見合ってる判断されたからここに出されてると考えられますので、これが本当に見合ってるかどうかというところは、この審議会で判断させていただければいいんだろうなというふうに今拝聴しました。

ところが、先ほど委員も御指摘になりましたけど、そうすると3万立方メートルの調節池はどこに計画してるんですかと。これについては、これから考えますとなると、3年の延伸でできる話ではないのではないですかと、なってしまう。そこで行き違いの議論になってしまうのは、河川事業というのは、徐々に治水安全度を上げていくということで、一

遍にはできませんというご説明がございました。

そしたら、調節池の要領が当初より減ったので3万立方メートル分のリスクはちょっと高まりました。工期も3年延びました。それで、委員の先生方、この事業をやっていくことは重要ですか、やっぱりやるべきものですか、という判断に集約されるのであらうと思います。

今回は3年延びますという報告でございますので、我々はそういうことを考えないといけないということを自問自答させていただいて、この案件は終わりたいというふうに思います。どうもありがとうございました。

今のようなまとめ方でよろしかったですか。

○委員

ありがとうございます。

(6) 道路事業 第1回審査会 継続事業に対する質問への回答について

○会長

ありがとうございました。B/Cについてまた深く学ぶことができたと思います。

何かコメントございますか。

○委員

すみません、いっぱいあるんですけど、どこから行きましょう。まず一番最初に、3つの事業のやつを比較していただいたやつがありますよね。桃坂バイパスと、その次の3つ目、広畑青山線については、例えばこの数字を見て、ざっくりこんな感じかなと。例えば桃坂バイパスが多分一番分かりやすいと思うので、ちょっと見せていただくと、交通量が100%増えて、原単位も10%増えてるので、それを掛け合わせて大体120%ぐらいかなという気がするんですけど、一方、茶ノ木踏切のほうは10%増えて、10%増えたら、普通に考えれば1.1掛ける1.1ぐらいで20%ぐらいかなと思うのが、80%増えてるところが、またちょっと分からないというのがまず一つ目です。

○県

御指摘のとおりで、交通量が1割ぐらいで、原単位も10%ぐらいしか増えてませんので、大きく増えているということなんですけども、実際には3便益で走行時間短縮便益と走行経費減少便益、もう一つは交通事故減少便益と3つありまして、大きくは時間短縮便益というものが支配的になってくるかと思いますけども、ここを出させていただいてます

原単位については、これ乗用車の原単位ということになってまして、大型車とかはもっと1.5倍ぐらいに増えたりしているというところもございますので、ここを出している標準的な原単位だけでは説明し切れない部分があるというのと、あと、ネットワークが変わってる。先ほど桃坂のところでも御説明しましたけども、時間がたって、将来のネットワークを少し変更している部分とかの影響がここに出てきてるのかなと。

実際にはB/C出すときに、その場所、この太子御津線の交通量というので表現するんですけども、実際にB/Cの便益を積み上げるときは、ネットワークを組んだときの全ての便益を足し上げていきますので、ここの実際の交通量、代表される交通量が支配的になってくるとは思うんですけども、それ以外の要素もあって、単純にここの8,700台/日と8,600台/日の比較だけでは説明し切れない部分があるということかなと思っております。確かに御指摘のとおりで、我々もこれ出すときに、何でもこういうふうに交通量の便益が大きくなるのかなというのは考えたんですけども、今申し上げたようなことが理由に当たるのかなというふうに考えております。

○委員

今見せていただいている交通量は現況ですか。それとも将来交通ですか。

○県

将来交通です。

○委員

恐らくこの結果が出るとしたら、将来交通がかなり大きくならないといけないと思うので、そこをまた詳細は別途でも教えていただければということで、ここは一旦終わりたいと思います。

もう一つ、そうすると、もう一つ重要なかなと思ったのは、一番最後のところなんですけど、ここですね。残事業B/Cのところですが、まず、先ほど御説明にあった、国交省のマニュアルに従うとするというお話だったと思うので、同じく、例えば国交省のマニュアルに従うと、残事業B/Cが基準未満の場合には、事業内容の見直しを行った上で対応を検討するというのが多分書かれていると思うんですけども、今の数字を素直に受け止めるとそういう対応が必要になるかと思うんですが、それは何かお考えがありますかというのがもう一つの質問です。

○県

マニュアルにはそういうふうに記載がございます。コスト削減というのは常に我々も考えながらやっているというところですので、具体的に何かの、例えば車線の幅を変えると

か、そういうことはちょっと考えておりませんけども、事業内容を精査して、コスト縮減をしながら事業を進めていくということかなというふうに思っております。

○会長

我々が学びたかったことをまた新たに御説明いただきました。B／Cというのはどうも根が深いなと。これは、細かくこれ討議するのはちょっと時間が足りないし、ここの場では適切でないと。委員はそれの専門家でいらっしゃると。またと、委員と討議を重ねていただくというのを御推奨しますし、それをここで、結果だけはまた我々勉強させていただきたいので、御披露いただきたいと思いますと思いますが、B／Cばかりに追いまくられてる。これ何か後出しじゃんけんも、それから付け足しも、何でもかんでもありそうだというふうに私は直感的に警戒したわけですよ。そういう何か非常に適切でない使い方もどうもありそうだと。

しかしながら、一方で、B／Cというのは事業の必要性に対する大きな指標として世の中では認知されている。この二つの矛盾を我々はちょっと胸に深く入れさせていただいて、こればかりに左右されずに、やっぱり県民主体になって考えましょうと。ベネフィットは何ですかというのを討議しましょうというところにちょっと戻していきたいなというふうに思うんですが、よろしいでしょうか。

○県

また委員に御説明させていただきたいと思います。

○会長

委員に御説明というよりも、ちょっと意見交換をしていただいて、さっきの最後の部分はかみ合ってませんでしたので、ちょっと意思疎通取っていただいて、それで、そしたらどうしたらいいんだと。過去を振り返るというのも大事かもしれませんが、過去を何のために振り返るっていうたら、前のために振り返るわけですから、次どうしたらいいんだというところをちょっと考えていただく。検討していただく。それを信頼性回復の、何でしたっけ、取組のほうへ落とし込んでいただくというのはいい方向性かなというふうには思います。

○県

ありがとうございます。承知しました。

(7) 道路事業 網干停車場新舞子線について

○会長

ありがとうございました。御意見、御質問ございますでしょうか。

これはもうあれですね、埋蔵文化財が出てくることでどんどんどんどん延びていくという事例、典型的な事例ですね。

○県

お金もかかって、期間も延びているといきます。

○会長

でも、こういう文化財が出てくるということを保全していくというお仕事は、行政にとって大変重要な使命でもおありだろうと思います。民間の業者はこういうことを普通はやらないというか、埋蔵文化財出てきたらどういうアクションするかな、ちょっといろいろ、いろいろな場合は、バリエーションあるけども、やっぱりこれは行政の方がこういうのは大事に文化財として保全活動をするというところで、県民の皆さんは、こんだけ10年近く遅れますけども、御理解いただけるんではないかと思うんですが、いかがでしょうか。よろしいですか。

(8) 道路事業 一般県道竜泉那波線について

○会長

ありがとうございました。委員の先生、質問ございますでしょうか。はい、お願いします。

○委員

ちょっと事業の費用とかの話じゃないんですけど、山陽道の交差点でしたっけ、このボックスの幅は何メートルあるんですか、ここは。車幅は。

○県

ちょっと確認しますけども、それほど余裕がないといえますか。

○委員

聞きたいのは、結局ここで細くなるということですよね。

○県

細くはならないです。道路の幅は取れます。ただ、歩道がないだけです。

○会長

ありがとうございました。ほかにごございますでしょうか。

これはもう大詰めを迎えている工事でございます、安全にできるだけ供用していただきますように御努力をお願いいたします。

○県

ありがとうございます。

(9) 道路事業 国道179号 太子道路について

○会長

ありがとうございました。委員の先生方、御質問ございますでしょうか。

よろしいですか、一つ。地盤改良に工期が延びてるんですよね、これ。今映していただいていた最後の図で。地盤改良でこんだけ工期が延びてても、増額にはなっていないのは何でなんだろうと思って、質問なんですけど。

○県

これは土壌汚染。

○会長

土壌汚染の改良。分かりました。だから5,000万円の増額になったということですか。

○県

そういうことです。

○委員

すみません、鉄柱の移設先の調整で期間が延びてるというお話ですけれども、これ何本、ごめんなさい、電柱の話ですね。何本電柱を移設しないといけなくて、これ交渉はもう既に始まっているのかというところと、あと、難航してる電柱どれぐらいあるのかというところをお伺いできればと思います。

○県

全部で27本の電柱を撤去しないといけなくて、今、移設先の合意をいただいているのが22本ということです。残り5本は今交渉中という形になっております。

○委員

すみません、この工期延伸理由で、電柱迂回ルートを検討による調整とありますけれども、これは電柱の移設がうまくいかない場合に、この迂回ルートを検討というのはどういうことを検討されたんですか。

○県

今これ道路沿いに電柱がずっと立っているんですけども、それを完全に別のところに回すというようなルート、新しく、大きく迂回するような形で迂回できたらなというふうに考えています。

○委員

そうすると、地権者との調整がうまくいかない場合には、そういったことも併せて検討していくというところですか。

○県

そうですね、基本的には道路区域の中には電柱を立てられませんので、その外側に立てられたらNTTさんとしては一番いいんだと思うんですけども、それで地権者の御了解がいただけないところは大きく迂回することも含めて、検討を進めないといけないかなというふうに考えております。

○会長

これNTTとおっしゃいましたけれども、NTTは対象外かもしれませんが、地下化が今、日本の国中では進められてますよね。ですから、これも道路の地下に埋めてしまえばいいんじゃないかと。

○県

そうですね、無電柱化というと、地中化ということを事業としてやっているところもございます。ただ、ここは地中化しようと思いますと、事業を始める前からNTTさんや電線管理者さんとの調整をしておく必要がありますので、これを今から地中化するというのは現実には難しいのかなというふうに考えています。今から掘って、電線を入れるためのさや管というのを地中の中に入れとかないといけませんので、それをこの段階からやるというのは、なかなか難しいかなと考えています。

○会長

でも、いずれそういう可能性出てきますよね。地中化が今、日本の国是となってるようなところがあるので。そしたら、パイプですよ。パイプを埋め込んでおって、ところどころにますを、集水ますみたいなのを設置していくみたいな感じ。

○県

大きいやつですね。管理用のますになりますので、人間が入って作業できるような。

○会長

そうそうそう。ますを造っていくと。そういう工事、また掘り返してやるということになりかねないなと。そうなるよりは、今から計画しておいたほうが、計画というか、今か

ら難しいとおっしゃってるけども、掘り返してやるよりはそっちのほうが合理的じゃないですかという気になってるんですが、いかがですか。

○県

そうですね、今からというのは、将来的には、確かに緊急輸送道路ですので、災害とかがあったときに電線、電柱が倒れてきて、それがいろんな緊急活動に影響があるというのは課題としてはございますけども、今回の改良で、結構お金かかりますので。

○会長

補助出ないんですか。

○県

補助事業でやりますけども、電線を地中化するのは、道路管理者側のお金が結構かかります。NTTさんとかではなく、ここで今からというのは難しいのかなというふうには考えます。

○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。先生、よろしいですか。

どうもありがとうございました。

(10) 交通安全施設事業 一般県道明石高砂線について

○会長

ありがとうございました。これ、今年じゃなかったですけども、何年か前に見学行かせていただいたところですよ。ですから、このメンバーの中の半数以上の方は多分経験されてる場所。これ振り返りますと、これの過去に御説明いただいたときに、高校生たちが通る、その安全確保をちゃんとなってますかというのが委員から御質問が出たと思うんですけども、その辺はどうなってますか。

○県

それにつきましては、今の南側の橋が歩行者と自転車の専用の橋梁として使われますので、そういう意味で、車と分離した空間を確保できているということでございます。

○会長

昔のことはそうやって思い出すというのは僕も年を取ったということ。何か御意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。あと1年、安全に工事を遂行していただきたいと願います。

○県

ありがとうございます。

(1 1) 街路事業 都市計画道路国道 2 号線 (加古川橋) 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、御指摘ございますでしょうか。

○委員

2 番についてなんですけれども、洗掘防止のための護床は、河川側の話ではなくて、多分道路側の話で、過去の図面等にも記載があるんじゃないかなと思ったところなんですけれども、そういうような記載はなくて、掘ってみたら埋まっていた。すなわち道路のほうの工事後に埋められたという認識をしたんですけども、そういう認識で正しいでしょうか。

○県

そうですね、おっしゃるとおりで、現橋ができた後に護床ブロックが据えられて、それがあることが当初分からなかった、図面などに記載がなかったということでございます。

○委員

なるほど。ということは、橋脚ができたことによって、想定外に橋脚周りの洗掘が進んだので、河川側の都合で護床工が行われたという格好になってるわけなんですね。

○県

そういうことでございます。

○会長

今の想定外のことも含めて、いろいろ難儀なことが出てくる。施工手順から施工法まで、それから重機の取り回しまでを兵庫県のほうで心配されないといけないというのは、何かちょっと不合理だなというのは思ったんですね。不合理というか、表現難しいんですけど、業者さん甘え過ぎだとかですかね。

例えばこういう案件というのは、橋梁の撤去ですけども、一括発注という手が打てないんですか。一括発注すると見積りを取ることでありますよね。ですから、適正な価格というのはそこから判断できるし、相見積りもあり得るし、工期も見積りと同時に提示されてくるはずで、どれが適切だと。例えば橋梁を取っていく順番は、これ重機の取り回しだろうと思うんですが、重機をこれだけの台数を集めてくれば一遍にできることが、業者さ

んがそれだけ重機持ってないのか、持ってくるのが嫌なのか、こうなってるんだらうと。ここまでクライアントが面倒見ないといけないのかというところが質問の骨子にあって、一括発注されたらどうですかというのが次の質問です。

○県

先生今言われている一括発注というのは、設計から撤去までを一括で発注するということでしょうか。

○会長

道路の部分の設計から撤去までをどこまで一括にするかは、それはクライアント側の判断になりますが、少なくとも撤去という土木工事を設計して施工するのは、一括発注できるんじゃないですかということです。

○県

そうですね、そういうやり方もあると思います。

○会長

もうちょっと含めてもいいんですけどね。設計・施工一括発注をどこからどこまでやるかというのはクライアント側の御判断だと思うんですけど、施工手順から何かまで、なぜクライアントが心配してあげないといけないんだと。それは企業努力によって何とかしなさいよというのも十分あり得るところで、それで10年延ばされた県民にしてみればいい迷惑だということで、今そういう提案をしております。

○県

設計と一緒に発注するというのは結構我々からするとハードルが高いところがありまして、それは、設計しないと全体の事業費が分からないというところがありますが、先生言われるように、工事としてできるだけ大きくくりで、業者さんに施工計画はしっかり考えてもらうという発注の方法というはあるのかなと思います。どういうやり方がいいのかは、今後検討したいと思います。

○会長

設計・施工一括発注というのは国交省もいろいろ勉強されているみたいで、確かに当初予算が立ちにくいんですね。それで、そのために見積りというのを要求すると。それで、クライアント側の腹の中って言ったらいいいんですかね、積算はそんなに厳密にはできないんだけど、大体これぐらいの勘定だと。もし過去の事例からいくとこれぐらいだつて、それはつかめるわけで、それと見積り、そういう発注の形態というのは、品確法の下では許されているらしいので、決して特殊なことではないという意味です。それで工期が

短縮できて工費も縮減できるならば、積極的に活用されるところではないかなと思って、発言させていただきました。

○県

ありがとうございます。そうですね、検討させていただきたいと思います。

○会長

もうちょっと加えさせていただくと、県庁ではそれほど深刻じゃないんですけど、市町は技術者がいないんですよ。だから、設計と施工を分離で発注することができなくなってるんですよ。だから、設計・施工一括発注、そうすると、要求水準書というのを市町は書くんですね。これが、技術者がいないとなかなか書けないんですよ。要求水準書、言い換えたら性能発注ですよ。どうしても仕様を書いてしまうんですよ。仕様を書いて、何か事故起こったときはクライアント側の責任になるというのが裁判の判例らしいです。だから、すごい警戒されている。しかし、それしかできない。それをぜひ県が指導していただきたい。彼らが適切にそういう発注ができるように。彼らは非常に困ってるはずですから。

特に人口減少が激しい市町においては、技術屋さんがいなくなって、しかし、いろんな社会資本を維持補修しなければならない。新規は、そのような維持とか、付け直さないといけないとか、そういうときにぜひ県がそれをサポートしてあげるといえるものがあるべき姿かなと思います。そのためにも、県も実際にやっておくというのは必要なことかと思っています。今付け足しをさせていただきました。

○委員

前、ほかの事業で、去年もあったんですけど、公安協議というのが工事がある程度見えてから入って、それで何か結構時間かかってるんですけど、そこは何かならないものなんです。そのときも前の事業でも同じ質問したと思うんですけど。

○県

そこはできるだけ短くと思うんですけども、ここの案件で言うと、本当に難しいというか、交通1万台で変則六差路のところをどう交通を通しながら工事するのかというのは、県警の本部のほうと何度も何度も協議をして、やり取りをしていると。1回協議をして、宿題で、こういう検討してねっていつてもらうと、そこでやっぱり何か月か空いてしまいます。ですので、時間がかかることはあると思います。確かに公安協議が事業のスケジュールに影響を及ぼす、河川管理者との協議も同じなんですけども、そこはどれぐらい先を見通せるかという技術力みたいなところにも関わってくると思います。

○委員

データベースとかに反映されるんですか。

○県

そうですね、今回一番反省しないといけないなと思ってますのは、旧橋の撤去をすごく安易に考えているんだなというのがありまして、現場では新しい道路ができるまではしっかり頑張ってますけど、旧橋撤去を、城崎大橋のときもそうでしたけども、安直に考えきみというのがあります。こういう反省を踏まえて、しっかりと取り組んでいけたらなというふうに考えております。

○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。よろしいですか。