

令和5年度 第3回 公共事業等審査会 議事録

日 時 : 令和5年11月27日(月) 13:30~16:30

場 所 : ひょうご女性交流館 501会議室

《継続事業の説明、質疑》

(1) 道路 一般県道 明石高砂線

○会長

ありがとうございました。

それでは、委員の方から、ご意見、ご質問いただきたい。よろしくお願いいたします。

○委員

補足4で、水上からの台船を使用する形にされている形態だと、河川のほうの出水期の工事ができないのではないかと思います。補足8では、上部工工事について、青色が着手から約、計2年で行われているところを、赤色も計2年で実施されるようなイメージになっていますが、これはもともと橋上からクレーン車を利用する場合でも、出水期は工事できないという見込みだったのですか。

○県

出水期に橋上から施工する場合でも、通常、足場を橋桁の下に設置しますので、通常は非出水期の施工になっております。

工程表につきましては、工期の前半は工場製作等の期間等もございませう。出水期で施工できない時期もそういった作業があるということで、工程表上は全部塗り潰しています。

○委員

了解いたしました。

○委員

今回の変更増額9億円の理由についてです。補足3です、東行きが広域迂回となって、地元同意が得られなかったところですが、この地元同意をいつからどのように取って、結局、最終的には得られなかったのかを教えてくださいたいのと、補足6の建設資材や労務

単価の上昇による遅延、増額というのがあるのですが、これは受注者のほうからそういう要請があったという理解でよろしいでしょうか。

○県

地元説明につきましては、いつからというのは今、手元にはないんですけども、順次説明はしてきたと聞いております。

最終的に判断といいますか、今の工法に切り替えたのが令和2年の10月ということで、ここで方針転換をしたということでございます。

労務単価につきましては、工事契約した上部工業者から、インフレスライド条項ということで、契約書に基づいて申請があったものを契約変更しました。

○委員

1点目の地元同意のところですけども、工期を見ると着工が平成22年で、スタートは一体いつからなのか、10年以上かけても駄目だったという話なのか、直近までこの話をしていなくて、結局、迂回が駄目になり工法を変えたのかを教えてください。

○県

地元説明としては、平成30年度頃から入っています。最終的には上部工の詳細設計をして、具体的な迂回や、出来上がるまでの期間のほか、増額を含めて今回、最終案となった仮設の歩道橋を架けるかどうかといったところをやり取りし、最終的に決定したのが令和2年の10月でございます。

○委員

平成30年ぐらいまでは、迂回をしないといけないかどうかということが、工法が決まっていなかったからできなかったという理解でよろしいですか。

○県

平成30年度の当初は東行きは止めたいということで説明させていただいて、代替案も含めて検討し、決定したのが令和2年です。

○委員

もっと前から地元の合意形成のためにやっていたら、10年もかけていたら合意もできたのじゃないかなという話ですけど、そもそも持っていくのが工法変更でできなかったのか、それとも迂回が分かっていたけどしてなかったのか、どちらなのかという質問です。

○県

もっと早く入って、合意形成を図っていけばよかったというのが反省点でございますけれども、地元説明しようと思うと、詳細なことを聞かれますので、詳細な検討ができてい

ないとお答えもできないので、なかなか説明に行けなかったというのが実情としてはあったと思いますけれども、やはり事業の計画に大きな影響を与えることですので、大まかな情報でも早く入って、合意を得ていくというやり方がよかったと考えているところです。

○委員

分かりました。

○委員

我々も、私も含めて現地を見に行かせていただいて、渋滞の状況とか危険な状況がよく分かったので、非常に重要な事業であることは認識しております。

ただ、その一方で、前回評価時に比べて大幅な増額になっているということと、参考資料4には、前回の評価時の情報が出ていまして、その時点でも結構大幅な増額がされているということで、これだけ増額しているのに、さらに今の時点で有効だと言うためには、今日のご説明では十分ではないかなと思います。

そういう意味で、今回の事業の目的は、相生橋西詰交差点の渋滞の解消と安全の確保という2点だと思ひまして、それぞれもう少し詳しくお聞きしたいですけれども、渋滞の解消という意味で言いますと、資料3の1の1ページ目で見せていただいた現況交通量で言うと、平成27年に比べても、もう既に増加しており、さらに渋滞がひどい状況になっているだろうと思われませんが、現状の渋滞がどの程度で、これがもし事業ができた場合に、それがどの程度解消されるのかというところを教えてくださいたいということと、安全性については、歩行者と自転車を別の橋にすることなので、そこは十分安全になるような気がしますが、現地で見させていただいたときに、橋を渡った後の河川堤防上の道との交差点のところはどういう動線を想定されているのか分からなかったもので、混合すると非常に危ない状況になるのではという懸念を抱いておりました。その辺りがどのようにしているのかということをご説明いただきたいです。

さらには、有効性のところについては、渋滞の解消と書かれていますけれども、通常、ここでこういう事業評価のときに用いられる、一つの柱として用いられる費用便益分析が載っていないということの理由があれば、教えてくださいたいです。

これまでも、少なくとも私は費用便益分析だけで決めることがいいとは何も言ってないですし、総合的に判断すればいいと思ひますが、だからといって、載せないというのはちょっとどうかなという気もするので、その辺りも含めてご回答いただけると大変ありがたく存じます。

○県

事業の必要性のさらに説明ということで、参考資料でお配りしています前回の評価時点での渋滞長を申し上げますと、最大値、渋滞長は250メートル、西行き、南行きについても発生しております。今回、新たな調査結果として、資料の4ページに示しておりますとおり、西行きが渋滞長480メートル、南行きが230メートルの渋滞長として、さらに渋滞が大きくなっている状況でございます。

今回の計画につきましては、推定交通量によりまして、交差点のシミュレーションを行っております。今回の計画で西行きを1車線から3車線に拡幅することで、渋滞の発生はなくなると想定しております。

それから、安全性の向上ということで、交差点の通行方法ですが、補足資料の1ページに計画平面図をつけております。図面の下側、下流側の橋梁が歩行者・自転車専用となります。加古川市側から自転車で通学してきた高校生が、交差点南側の横断歩道を渡って、高砂南高校方面はそのまま西進し、高砂高校方面は交差点西側の横断歩道を渡り北進することになります。

現状は、自転車等は上流側の橋を使っておりまして、そこに、横断歩道があり、そこを渡って通学しております。上流側橋梁から北方向に右折する交通量が多いところの横断歩道を渡っています。計画では、そこを避けて下流側橋梁から交通量の少ないほうの横断歩道を渡って行けるということと、交差点がコンパクトになりますので、その通過時間も短くなるということで、高校生等の通学の安全性は高まると考えております。

それから、費用対効果のB/Cですけれども、国交省のマニュアル等によって算定しており、交通安全事業につきましては、算定のマニュアルというものがなく、算定しておりません。人の命の安全性の向上ということで、その辺りを数値化するというところは難しいと考えております。

○会長

前回の事業評価時も、B/Cはなかったのですか。

○県

はい。交通安全事業はB/Cを算定しておりません。

○委員

安全性のところでもう少し詳しくお聞きしたいのですが、今のご説明は橋の北側を通過していたものが、南側を通過して、さらにもう一度渡るということですか。

○県

はい。

○委員

確かによくなる反面もあり、悪くなる反面あるという気もしますが、例えばこの段階で何も決められないと思うのですけれども、歩車分離のような話、例えば信号の制御など、もう少し何か対策がないと危ないのでは。かつ我々が見させていただいたのは、北西側のスペースですとか、もう少し何か対策が必要ではと思いますが、今後検討される予定も含めて何かございましたら、ご説明いただければと思います。

○県

ご提案いただいた歩車分離などは、有効な対策だと思います。また、現場の完成が近づきましたら、地元警察等とも具体的な協議に入ってまいりますので、その辺りも含めて検討してまいりたいと考えております。

○委員

その安全性に関係することですが、先日、徒歩でこの橋を使う機会がありました。橋の東詰めから南側にある仮設歩道を歩きました。これまで北側にも歩道があったので、北から土手を歩いてきた場合、そこから歩道に入れました。今は北側に歩道がないことから、南側に渡る必要があります。本来なら橋から東へしばらく歩き、信号を渡るのが正しい通行方法です。しかし信号まで遠いためか、車道を強引に南側の仮設歩道に向けて渡る人がいました。非常に危ないと感じました。橋の東詰めに信号つけるまではいかないとしても、ここは渡れないという表示をするなど、何らかの対策をすべきではないでしょうか。

○県

供用開始に向けまして、地元土木事務所と一緒に、ご指摘の箇所の安全性の対策を考えてまいりたいと思います。

(2) 道路 国道2号(和坂拡幅)

○会長

ありがとうございました。

ご意見をいただきたいと思います。委員の方、何かご質問、コメントございましたらお願いしたいです。

○委員

費用の増額の件に関しては、資材や労務費の上昇ということなので、それは致し方ないのかなという面がございますが、工期が延びた件ですけれども、前回の評価を拝見させていただくと、前々回との比較で、7年の延長がその時点で行われていて、今回、さらに5年の延長です。延長の理由は、例えば前回の場合だったら不発弾のことがあったり、線路上作業のために施工能率が低下したとか、いろいろ事情は書いていますが、そういう工期に関して、順々に延びていることに関しては、もう少し対応の余地はなかったかというご質問ですけどいかがでしょうか。

○県

J Rとの協議は工法が詳細に分かってこないと、実際の工期も見えなかった部分もありましたので、その辺は延びてしまった原因になっておりますが、もう少しJ Rとの協議を密にするとか、工期短縮についてもいろいろとJ Rと協議をしながら、良い方法を考えるとか、そういったことができていたかなと思います。

○委員

五月雨的に5年延びることは、相当な工期延長ということになるので、特にJ Rとの協議に関しては整理できるところは整理していただければなという印象がございます。

○県

教訓にいたしまして、今後のJ Rとの協議、他の協議にも、活かしていきたいと思えます。

(3) 道路 国道429号(榎峠バイパス)

○会長

ありがとうございました。

それでは、委員の方からご質問ございますでしょうか。

○委員

トンネルは、兵庫県側と京都府側両方から同時に掘り進んでいくのですか。

○県

京都府側と兵庫県側、大体、発注時期が同じでございますので、業者の着手時期は若干差があるかもしれませんが、基本、同じ時期で進めていきたいと考えております。

○委員

建設資材の価格高騰や労務単価の上昇というのは致し方ない、昨今の状況なのですが、工事がまだ6%しか進捗していないので、まだまだこの情勢がどういう風に上がっていくのかが分からないと思うのですね。

今、9億として挙がってるのですけれども、なるべく細かく労務単価の状況というか、工事資材の状況を見ていただいて、一気にアップすることがないような工事管理が可能であれば、すごく理想的だなと思っておりますので、ぜひ、何か工事の進捗に合わせて、単価とか工事の方法とかというのを詳細に今後見ていただけるといいかなと希望的観測を述べさせていただきます。

○県

将来の価格上昇というのは見通せない部分もありますが、注視していきたいと思えます。

○委員

よろしく申し上げます。

○会長

トンネル支保の見直しをされています。実はまだ業者さんが決まってないですよ。掘り進んでもいない。

○県

はい。

○会長

概略設計から詳細設計に変えたときに、支保の見直しをしたということですか。

○県

そのとおりです。

○会長

トンネルは、実際に掘り進んでいくと、言われるのが掘ってみないと分からないというところで多くの設計変更が出てくるだろうと思われませんが、そのときに、事業費をどれぐらい見ておこうかということは腹づもりされていますか。

○県

過去の施工したトンネルで得られた知見から、トンネルでも工事着手後に、支保構造の変更になるというリスクがあるのではないかと考えて準備させていただいた資料でございます。

具体的に申しますと、CⅠをCⅡに変更するのではないかと。それから、入り口周辺も少しもろいので。

○会長

坑口ですね。

○県

坑口ですが、DⅠのところに黒の破線をしてありますが、補助工法が必要になるのではないかなということが考えられます。仮に、このように変更になった場合には、まだ、約2億円から2.5億円の増額が発生するのではないかと、こういうリスクは我々考えております。

○会長

この辺の小差とっていいんですかね、トンネルは私の知る範囲では、掘ってみないと分からないというのが、やっぱり土の中というのは難しい面がおありだということですので、どれぐらいの変動があり得るか。

リスクを把握されてるということで安心いたしました。

(4) 道路 主要地方道 大谷鮎原神代線

○会長

ありがとうございました。

委員の方からご意見いただきたいですが、質問等ございますでしょうか。

資料の5ページに工程表がございますが、前回の計画では道路改良工事と橋梁工事が同時に進行するという計画が示されておりますが、新たな今回の実施計画によると、橋梁工事をほかの道路改良工事と切り離して行われる計画になっているように思うのですが、それはどうしてですか。令和10年だけが両方が出てくるのは、どういうご事情ですか。

○県

残っている区間がほぼ橋梁ということもございますので、その前後の取り合い部は、橋梁工事のほうに含んでおります。

最後に道路改良工事としているのは、最後に一連で舗装などをする意味合いでございます。

○会長

委員の方からご指摘されている大きなポイントの一つに、工期がどんどん延びていくということが、県民に対するサービスを十分に果たすというところを難しくしているというご指摘でございまして、今回も新たな事業になると、令和3年で完成する予定が令和10年になってしまうということですね。これについては、やっぱり致し方ないという見解でしょうか。

○県

そのとおりで、なかなか心苦しく思っているところでございます。用地補償が3年延びていますが、代替地を探すのにも時間を要したりすることもございまして、事業期間が延びております。

それから、工事もできるだけ工期短縮を図るように検討いたしましたが、道路の切替えが生じますもので、工期が延びている状況になっております。

工期短縮に努めて、できるだけ早期に完了させたいとは思っております。

○委員

補足資料の1ですけれども、橋梁の拡幅工法の見直しがあつて、もともとはこの現況の橋の拡幅でやろうとしていたということですが、築60年経過というのは当初から分かっているので、最初からこの拡幅の工法というのは取らなかったほうがよかったかなとも思います。最初はこの拡幅でいこうとした理由がよく分からなかったもので、教えてもらっ

てもいいですか。基礎が木の杭であるとか、築60年で経年劣化が激しいというのは、最初から分かっているかなと思うので。

○県

そのとおりだと思いますが、最初に計画が始まったときが、もう少し前で、まだ、その当時は築40数年だったというところもございますので、まだ、健全ということも考えておりました、ちょっと想定していなかった部分もございます。

○委員

これは築60年というか、築50年で見えるのですか。

○県

今時点で。

○委員

今はそうですけど、築40年ではないですよ。

○県

計画が始まったときが。

○委員

新規評価のどこからではなくてですか。築40年の起算点がちょっとよく分かりません。

○県

新規評価が平成20年でございまして15年ほど前。その少し前の平成18年、19年あたりに検討していたというところもございます。

○委員

平成19年に検討して、そのときは、完成予定は何年だったのですか。

○県

平成26年ですので、6年間で完成する予定でした。

○委員

平成26年で完成ということは、そのときは既に築51年になっているということですか。今、築60年だったら、平成26年で完成したとしても、築51年経過の橋の拡幅をしようとしていたということになるのですかね。50年って、一般的な感覚としたら劣化が進んでいる。

○県

確かにそのとおりでございます。補強などもして、今の橋を活かせるのではないかと

など、当初のときはそう考えておりましたが、事業化してから、調査をしたり、検討をしたりする中で、今の橋を拡幅するというのは難しいということになりました。

○委員

これは一般的な話として、橋の寿命は大体50年ぐらいで見えるのですか。それとももっと短く見るのですか。基準があるのですか。50年もあるし、60年もあるし、70年もあるし、20年もあるとか、そういう話ではない気がします。

○県

一概には言えなくて、100年経っても健全に通れる橋もございますし、塩害が生じるような海岸付近の橋では寿命が短い橋もございますし、交通量にもよると思います。

○委員

それは一覧表になっていないのですか。木の橋といたら、素人から考えたら、もう築50年でも相当劣化しているかなという気がするのですね。木の橋だったら寿命はこれぐらいとか、塩害とか別の劣化要素もあるのだと思うのですけどね。

○県

地中に埋まっていた基礎が木杭でした。

○委員

基礎部分が木ということですね。

○会長

今現在の日本のインフラ構造物は高度成長期にできて、50歳や70歳になろうとしています。どのインフラ構造物がどれぐらい劣化して、修繕が必要かというのはあまり分かっていないのですよ。それをしっかりと判断する技術の開発が、今、最前線では行われていると理解しています。

一概に、この橋梁だったら何年かということは、私の理解では無いと思います。個別のインフラ構造物を調査してみないと、どれほど劣化しているか分からない。この案件は委員と県とのやり取りを拝聴していると、平成20年以降に劣化の調査を始めた構造物と理解しました。ですから、その前までは調査していないので、予備知識なく拡幅することが必要だという議論になっていたのだろうなと想像しました。

○県

そのとおりです。

○委員

橋とかについては、一覧で全部リスト化すれば、完成の時期から大体どれぐらいで利用

できないという判断が、もっと早くにできるのかなと思って、一覧表とかに整理されているのかなと思っていたのですがね。

○会長

個別に違うのですよね。構造物それぞれが晒されている環境とかによって、どれだけ傷んでいるかが違うと思います。

○委員

分かりました。橋ごとのデータがないから、やってみないと分からない。

○会長

それを非破壊で検査する方法というのは、今、最先端技術の一つとして開発中と理解しています。

○委員

分かりました。

○会長

その調査に結構お金がかかるのです。現状、できるだけ非破壊で、例えば橋の上を調査車両が動いて、それで劣化の度合いを判断するというような技術はないかとか、いろんなところで開発中です。真面目に調査すると、ボーリングをしてみてサンプル取ってというところになりますので、全部の設備にやるには、フィジビリティが非常に低いんだろうと想像します。

平成20年頃に、拡幅しようと思って調査を始めると、そのまま拡幅したらまずいぞということになって、今に至ったのだろうと。委員のご指摘のように、今の段階に至るのがもっと早くではというのはあり得ると聞いていました。

○委員

分かりました。

○委員

施工期間の長さは分かったのですが、この橋自体の長さはどれぐらいあって、架け替え後の橋脚や橋の構造はどういう形をしていますか。

○県

古い橋が38.5メートルでございます。新しい橋は40.9メートルを予定しております。橋台につきましては、古い橋が重力式、新しい橋は逆T式を予定しており、橋脚につきましては、古い橋が逆T式、新しい橋は壁式を予定しております。

それから、橋種につきましては、古い橋は3径間のプレテンの床版橋、新しい橋は2径

間のプレテンの床版橋で計画を進めております。

○委員

補足1の写真を拝見すると、既設の橋なので、恐らく下流側に水道管がついているように見受けられるのですが、水道管については特に支障にはならないでしょうか。

○県

新しい橋に架け替えますので、水道管自体は一旦仮設として移設し、新しい橋の下部工に添架させることになると思います。

○委員

特に大きな支障にはならないということによろしいですか。

○県

管理者と協議を進めながら、計画を進めておりますので、架け替えしてもらったら困るような話は聞いておりません。

○委員

分かりました。

○委員

全体の工程でもともと平成26年までに完了予定で、当初6年間でやるというのが新規評価時点の計画です。実際は平成21年から起算すれば20年近い工程になっています。

3倍以上です。新規評価の計画が甘かったのか、これほど延びる事例も、この工事区間の距離を考えると、かなり延びているなという印象があるので、これほどのことが起きないような配慮はどうしても必要だと思うのですが。

○県

こういう事例もあったという反省を込めて、今後の新規事業評価に活かしたいです。

(5) 交通安全施設 主要地方道 福良江井岩屋線

○会長

ありがとうございました。

委員の方、何かご意見いただけますでしょうか。

○委員

マニュアルがないのはいろんな事情があることは分かっている、B/Cを計算するかしらないかというよりは、有効性、効率性をどう担保するかというところが重要だと思っていて、その中で、費用便益分析は、いろんな問題点もある一方、いい点もやっぱりあって、ある程度客観的に見られるということだと思っているので、例えば渋滞がこれぐらい減るとか、現状これぐらいの交通量があって、事故件数がこれぐらい減るとか、客観的な指標で見せていただけると、有効性、効率性の判断をしやすくなると思います。本件につきましては、取りあえずいいかなと思うのですが、今後に当たっての意見として受け止めていただいたらいいのですが、ぜひ客観的に有効性、効率性というのを見せていただくような工夫をしていただければいいかなと思います。

○県

そのように心がけていきたいと思います。

○委員

審議会において、用地交渉が一部難航していることがあるとよく聞くのですが、早めに対応してほしいというのは何回も言っているところではあるのですが、重要な部分のところはまだ未買収になっているので、今回事業期間を延長されているのですが、どういった見通しでどういう施策でいくのか、教えていただければと思います。

○県

計画では、令和6年度に用地補償を完了して、令和7年度にこの工事を完了させるという予定でございますが、どうしても対地権者の方との交渉になりますので、そこは密に交渉しながらやっていく予定です。駐車場の補償が難航している理由の一つになっておりまして、近くに駐車場を借りる場所を提供したり、家族の状況も考慮しながら、交渉は継続して、できるだけこの工程に沿うように進めていきたいと思っております。

○会長

用地買収される側の方にも寄り添って今対応されているというところで皆さんの共感というか、ご理解いただけるのではと思います、今の状況は令和3年から令和6年の間に用地買収が終わる計画ですが、その限りではないと思います。

○県

交渉は継続しながら進めていきたいと思っております。

○委員

未買収地が駐車場である。代替地も提供できるかどうか、近くにあるものを交渉中、そういう話ですね。

○県

そうです。

○委員

駐車場もこちらのほうが提供してからでないと難しそうですか。

○県

交渉にもよりますが、今複数台止められるところが1台になってしまうので、交渉が難航している理由にもなっております。寄り添う形で交渉はさせていただきたいと思っております。

○会長

用地買収に時間がかかり過ぎるのは何とかしないと、その方のご都合というのは十分考えるということは大事かもしれないけど、県民に対するサービスが極端に減ってしまいますのは、委員会が答申を出させていただいているところでもあるので、適切な用地買収の期間というのは胸に刻んでおいていただきたいです。場合によっては強制執行ということが出てくるのかもしれないのですが、それは県としてはできるだけ避けた形でしっかりと合意をしていきたいということでございましょうが、去年の答申の中には、用地買収に時間を取ってしまって、事業が非常に長引いてしまっているところが指摘されていまして、適切に短くしていく努力は必要ですので、ぜひご努力をお願いいたします。大変なお仕事だとは思いますが、県民に対するサービスが著しく下がってしまうのを懸念しています。

○委員

用地買収については、マニュアル作りも有用であるかと思えます。全てをマニュアル化できなくても、こういうときにはこうというのをいろいろ蓄積されていけば、次の担当者のときに、また一から買収をお願いに行くようでは、いつまでたってもできないのかなとも思えます。今回みたいな、駐車場がなくなるのなら、それを解消する方法を提案するか、何かそういうマニュアルやこういうことでやったという知識の蓄積ノートみたいなものがあつたほうが、次の担当者も交渉しやすいのかなと思えます。

○会長

事業費の変更はなく、変更されるのは用地買収に難航して工期が延びますということで今回再評価いただくことですね。

○県

そうです。残ってる工事の規模が60メートル程度ということで。

○会長

90何%も出来上がってて。

○県

物価上昇は多少ありますが、影響は少ないだろうということで総事業費の増額はないと見込んでおります。

(6) 街路 都市計画道路 尾上小野線（安田工区）

○会長

ありがとうございました。

委員の方からご意見ございますでしょうか。

用地交渉については令和3年度で終了したということですね。

○委員

平成25年に新規評価をされて、今回が1回目の再評価になるのですね。これまでのいろんな案件を見てると、大体5年置きかと思うのですが、そうじゃないんですか。26年からすると、もう約9年たってるだと思うのですが、何でこのタイミングで再評価になるのですか。

○県

新規事業に着手して10年目を迎えます。

○委員

10年ですか。

○県

はい。

○委員

新規事業は10年なんですね。完成予定が元年だったものが延びたという認識ですか。

○県

そうです。

○委員

分かりました。

○会長

ご意見ございますでしょうか。

○会長

お願いします。

○委員

補足1で、現有路盤のスラグの撤去とあります。地中コンクリート構造部については、当然撤去をしないといけないと思うのですが、現有路盤のスラグは撤去しないといけないものでしょうか。

○県

再利用できないかというご質問ですか。

○委員

そうですね。そのまま存置して使うことはできないんでしょうか。

○県

スラグが出てきたところは、現状の道路下に出てきておりまして、拡幅部と一体の路盤として使えないこともございましたので、撤去させていただいております。

○委員

最初に造ったときにスラグの路盤にされて、拡幅するから撤去するのにお金がかかってしまっていますね。

○県

建設された時点が、かなり古く、その当時の経緯も分からないので、道路の構造物としてしっかり造るために撤去をさせていただいたところでございます。

○委員

当初はスラグのほうが路盤材として有用であろうと考えてそれをされたんじゃないかなと想像して伺ったんですが、現有の拡幅する路盤のがたがたを防ぐために全部撤去して一様な形にせざるを得ないと、そういうことですね。

○県

はい。

○委員

分かりました。

○会長

鉄鋼スラグを有効利用しようと盛んですが、邪魔者扱いされて産廃にすると、せつかくの機運を反対方向に行ってしまうように思うんですが、産廃の処分というのは、これから全部取り除いていくとすると、膨大なことになりはしないかと心配するのですが、いかがですか。ここでスラグを取るぞというのは、あるかもしれないけど、こういう埋まっているものはできるだけ有効に利用しようという方向へ持っていかないと、今後のインフラ整備、大変なことになりはしないかと思って今質問したのですが、いかがですか。

コンクリート構造物、ケイ素みたいなコンクリート構造物が入っているものは難しいということになるかもしれませんが、路床に、路盤に入っているスラグは、これを有効利用しようとはならなかったのですか。

○県

この事業では、そこまで検討していなかった状況でございます。

○委員

スラグをどうするか、鉄鋼、製鉄会社でも研究や検討が進められていると思うのですが、審査会終わるまでに県から、その研究成果か何かを、少し違う観点から教えていただいたらありがたいと思います。

○県

今の情報をちょっと取りまとめて、次回以降に報告します。

○会長

委員からのリクエストということで、鉄鋼スラグだけじゃないと思います。厄介者なのか、有益なものなのか。鉄鋼スラグは、今、再利用を一生懸命検討してる材料じゃないかなと思いましたので、意見させていただきました。何らかの形で技術開発が進んでいけば、そういう利用を促進することにもなるということで、この審議会で情報共有したいと思いますので、お願いいたします。

○県

先ほど委員から、再評価の時期についてご質問がありましたが、この事業は、もともと平成25年に着手して平成31年に完了予定でした。このたび10年目の再評価というと

ころですが、当初完了予定としていた平成31年、令和元年に終わらないということが判明しましたので、令和元年度に期間が延伸するという報告をさせていただいております。

10年目の再評価の時期ではないけれども、当初の計画よりも延伸すると分かった時点で報告するルールにしておりますので、そのような取扱いをしております。

(7) 街路 都市計画道路 国道線（姫路東工区）

○会長

ありがとうございました。

委員の方からご意見いただきたいと思いますが、どなたかいらっしゃいますでしょうか。

○委員

増額要因の大日線の2車線化の話ですが、理由として、令和3年のコンベンションセンターや、令和4年の医療センターのということですが、これらは新規採択された時には分かってなかったということでしょうか。何か長期計画はありそうなので、想定はできたと思います。

○県

新規事業の後に開院が発表されたと伺っております。

○委員

ある程度新しいものが分かった段階で、何か対策が必要ということは認識されてたと思うので、増額や延長が判明した段階で報告するお話があったと思うので、同じような扱いをしていただく方が良かったのかと思いました。

○委員

コンベンションセンターとか色々できた後の対策として加えられたということですが、この133メートルだけ北行き車線になっているということで、その国道線から南のほうは1車線ではないですね。4車線になっているということで、それはその前から分かっているのであれば、あえて追加しなくても、もともとの計画に入れておかれても良かった

のかなと想像したりするんですけど、その前後のいきさつみたいなものは何かあったんでしょうか。

○県

ご指摘のとおりかと思いますが、そういう大型施設事業化の後にできましたので、この部分がネックになっているということで改良の必要性が増してきたというようところがございまして、追加させていただきました。

○会長

いろんな方面からご意見いただいておりますが、サービスがぐっと先延ばしになっているのはいかなものかというところに根本はあろうかと思えます。工期がどんどん延びていってしまうというのは、県民に対するサービスが遅れるということで、それが問題解決の遅れになるので、ぜひその辺は前向きにご検討いただければと思います。

○委員

市街地の重要交差点ということで、5年間で買収が可能なのかどうか私には否定的に思ったんで、少し難しい物件があるのではないかということインターネットで見たのですが、5年間で交渉して、買収の見込みは立っているということでよろしいでしょうか。

○県

実際に交渉に入って価格を提示してみないと見えない部分もありますが、今現在、1工区は全て終わっており、2工区については約半分終わっております。3工区は2割ほど終わっております。沿道は非常に店舗が多い場所で、事業所なども多くあるというところがございます。ぎりぎりまで営業を進めたいという意見とか、先に隣接工区が終わってから交渉に来てほしいというような声も非常に多い状況でございます。そのため、段階的に1工区終わって2工区、3工区と進めていく予定にしておりますので、工事の完成を見込みながら用地交渉の方は進めていきたいと考えております。

○委員

大変だということがよく分かりました。

(8) 街路 都市計画道路 浜坂駅港湾線 (駅前工区)

○会長

ありがとうございました。

委員の方からご意見ございますでしょうか。

補足の5でご説明くださった、地元住民との協働での取組というところは、県としても、これからぜひPRしていただいて、地域の方々とインフラをしっかりと整備するというモチベーションになればいいなと感じます。

○委員

ワークショップですけれども、とても面白いと思うのですが、過去にこういう例で高校生と一緒にされたことはあるのですか。

○県

歩道に色をつけるという観点からいえば、初めてかもしれませんが、地元の意見を聞きながら道路整備を考えていくという事例はございます。高校生と一緒に考えるというのは記憶にはないのですが。

○委員

有効性、効率性に関しては、通学生等の歩行者の安全な交通が確保されるということですから、この場合は、交通安全施設という整備には当たらず、街路ということでしょうか。

○県

事業的には交通安全施設の事業内容で整備を進めておりますが、駅前の人口密集地の都市の中の道路ということで、地元から負担金をもらう街路事業として進めているところがございます。

○委員

前半部分で交通安全施設の場合はB/C評価がなく、街路事業についてはB/Cがあるのですが、本件についてはそれがなく、歩行者の交通安全確保という、その辺の分類が分かりにくかったのでお聞きしました。

○県

形態的には交通安全施設事業で歩道を設置する事業でございますので、B/Cは出していないところでございます。

○委員

分かりました。

○会長

4 ページで、踏切で止まっている車両によって直進車両を邪魔していると指摘されてましたが、踏切が塞がって、踏切を待ってる車両があるときには、この交差点を赤にして止めておいたらいいと思いましたが乱暴なんですか。

○県

どうしても滞留してしまうことがあり、右折車線を造り、そこで車がうまく滞留して交通の流れをよくするというような事業の目的も持っていますので、そのような観点で進めているところでございます。

○会長

直進の車両を阻害するというよりも、あまり頻度なく鉄道が走るということだと、無理に渡ろうという車両が出てきて、鉄道と接触するほうのほうリスクは高いと思い、しっかりと右折の退避空間を確保するというのは、大事だということには変わらないですが、感想を述べました。高齢の方がこの辺多いと思うので、電車が通ってないのが当たり前だと思って、ずっと行ったら鉄道に接触してしまうということになりかねない。それが右折の待避、左折の待避があると、リスクを避けられることにもつながると思いました。

(9) ダム 引原ダム再生整備事業

○会長

ありがとうございました。

委員の方からご意見いただきたいと思えます。

○委員

資料1 ページ目の事業内容の①堤体かさ上げHイコール2メートルの括弧内、総貯水量が2,195万 m^3 から2,172万 m^3 に減っているのは、ミスプリントではないですか。新規の評価のところでは2,285万 m^3 に増えるという記載がございますので、これは間違いではないでしょうか。

○県

詳細設計の中でダム湖の中の測量もしていきまして、堆砂量が想定よりも増えておりまし

て、その分を差し引いて少し少なくなっている状況でございます。

○委員

何か違和感があります。かさ上げの結果、減ったように見えてしまい、堆砂によってもとの総貯水量が2, 195万 m^3 なかったのではないですか。

○県

事実をここに書かせていただいている状況です。

○会長

2, 195万 m^3 という現状の認識が実際は堆砂によってそれだけないことを書くべきではないかというご指摘です。

○県

分かりました。

○委員

先ほどのような理由の記載が無くかさ上げして総貯水量が減りますという記載は受け入れ難いので何らかの記載が要るのではないのでしょうか。

○県

分かりました。

○委員

異常洪水時の防災操作ですが、放流設備を新設すると回数が減るということですが、私、（治水には関心が強く）前から千刈の水源池などは治水に活用すべきだと強く主張してきました。今回の事業で、どういう作業手順で新しい放流設備を設けると異常洪水時防災操作の頻度が減るのか、そこをかみ砕いて説明していただきたい。

○県

かさ上げによって容量が90万トン増えます。それと治水に利用しなかった水量の100万トンと合わせ、190万トンがため込む量として多くなります。ダムの水位は一定の高さまでくると、崩壊する危険性をなくすために流入と放流を同量で流すようになりますが、その操作に至るまでの時間が長くなります。その長くなった時間の中で雨のピークを超える想定で、例えば平成30年の7月豪雨でも、その操作を行う必要の無い容量が確保できると考えております。

○委員

分かりました。

費用負担は、治水サイドが負担するということですか。

○県

今回は利水者の利水容量を増やす事業ではございませんので、治水側で費用を出すという事で調整しております。

○委員

資料の中に引原川の河川整備計画についての記載がなくて、流量の低減効果は書いてはありますが、河川整備計画における流量低減がどの程度になるのかが把握し切れなかったもので、そういうことも記載していただけるとありがたいです。

○県

引原川につきましては、揖保川と同じ11年に1度の規模の雨量で整備計画を立てておりまして、今回のダム再生につきましても位置づけています。追記させていただきます。

○委員

下流の流下能力は十分あるという理解でよろしいでしょうか。

○県

洪水時には100m³/s放流する計画ですが、下流は100m³/s流れること確認しています。

○委員

ダムの堤体をかき上げして水位を上げるということですね。それによって新たに湛水区間になる部分の自然環境への配慮というのはどういったことをなさっているのでしょうか。

○県

一部植物の移植を計画するなど配慮させていただいております。