

## 令和5年度 第4回 公共事業等審査会 議事録

日 時 : 令和5年12月14日(木) 13:30~17:00

場 所 : 兵庫県民会館 902会議室

### 《継続事業の説明、質疑》

#### (1) 林道 須留ヶ峰線

##### ○会長

ありがとうございました。

今のご説明に何かご質問、ご意見はございますでしょうか。

##### ○委員

山の手入れは災害を防止する観点からも大変重要なことだが、道がなければ手入れのしようもない。新たに植林をして山を守っていく、大きくなってきた木は切り出す、間伐も適切にやるということからすると、林道は本当に大事だと思います。

ただ、林道を見に行ってしまうのは、雨が降ったり、嵐がきたりしてメンテナンスが相当大変だと思います。開設を進めるかどうかという議論のなかで、メンテナンスのことをいうのはフライングかもしれないですが、メンテナンスは小まめに見に回って、そして大きな被害になる前に小まめに手入れをしていく、法面を守るとか、そういうことが大事だと思うのですが、その辺は日頃どのようにしていますか。

##### ○県

ご質問ありがとうございます。

まず、日頃の管理につきましては、管轄する農林振興事務所に巡視する嘱託員がございまして、定期的に巡視しまして、小石が落ちている、側溝に泥がたまっているなど、自分の力のできることについては、メンテナンスをさせていただいております。ご指摘のとおり、急峻なところで被害が生じてしまう場合がありますので、そういう危ない状況につきましては、別途、国の林道改良事業を採用しまして、法面の強化、法枠とか吹付けをしながら、未然に大崩壊が起こらないように努めているところでございます。

##### ○委員

私のほうからは、便益の関係で2点ほどお伺いしたいと思います。

まず1点目ですけれども、先ほどご説明のあった費用便益分析の便益の中で一番大きく占めるのは水源かん養便益でございます。この林道ができて、より適切な手入れができるようになることの意味だと理解するのですけれども、この辺をもう少し詳しく教えていただければと思います。本当はもっと頻繁に行きたかったけれども行けなかったのが行けるようになるのか、それとも、現地まで行くときのアクセス費用みたいなものが安くなると考えるのかということです。220億円という額がどういった計算で出ているのかを教えていただきたいというのが1点です。

それからもう1点は、前回評価時に比べてB/Cが上がっています。それについては、いろんな単価的な要因もありますが、コストのほうについて特にこれまでよりもより安価で効果的なやり方ができるようなことを言われたと思いますが、参考資料で頂いている、前回のときも同じように、前々回から比べると前回のB/Cが上がっています。そうすると非常に喜ばしいことだと思う反面、これまで私はあまり経験したことはなかったのですけれども、かなり安全側に当初見積もっておられたのかなという印象を持っています。

安全側になっていってどんどん良くなるのはいいと思う反面、逆にもうちょっと精査していたら、もう少しほかの区間とかに早めに取り組めたのではないかという思いもあり、そのあたり、特にコストの想定のところについて、何かご説明があったらお願いできたらと思います。

## 〇県

水源かん養便益でございますが、この大きな内訳として、洪水緩和機能と水質浄化。

林道-9のように、洪水防止の便益、流域の貯水便益、水質浄化便益、この三つを見ておりまして、具体的に言いますと、森林整備を行うことで水の流出、大雨が降ったときに一気に流れ出る、ピーク流量といいます。そのピークを抑え込む効果がありまして、そのことによって必要とされる治水ダムの建設コストが軽減されるといった効果を見ています。

流域貯水便益と申しますのは、森林整備を行うことで林地の土壌がスポンジ効果を生みまして、長い期間蓄えられるということがございますので、利水ダムのより大きなものが必要なくなるといった部分のコスト軽減を見ています。

水質浄化につきましては、森林土壌を流下することで、水のいろんな物質の浄化が図られるということで、それをそれぞれ各単価等々、マニュアルに基づきまして計算した結果が、この220億円になっているということでございます。

それからコストのことでございますけれども、5年前の段階で、林道というのは不確定要素、どうしても地形とか急峻で複雑な地形をしているものですから、コストを見込むの

が難しいということもありまして、余裕を見ていたということも事実である一方、今度はこちらで説明しましたように、あらかじめ分かっていたとはいえ、今後通過する部分が急峻ではない、非常に平らなところということで、通常の林道よりもさらに安く仕上がるということが具体に見えてきたものですから、その辺を計算し直しまして、結果、コストが下がってきたといった状況でございます。

#### ○委員

どちらがいいのかは難しいと思いますが、もし早めに分かるような話があったら、ぜひ早めに取り組んでいただければと思います。

1点目のほうはもう少しお聞きしたいのですが、今ご説明いただいたのは、しっかりと整備するとこれだけ保てますよというお話をしていただいたのですが、林道ができると、何でしっかりと整備ができるようになるのかということをお聞きしたい。そこに行くまでにやはりコストが要るので、そのコストが安くなるから、今までは1万円かかって行っていたのが、この新しい林道ができると5,000円になるという計算をされているのか、それとも、これまで月に1回しか行けなかったのが、林道ができることで週に1回行けるようになるから、できるようになるのかを教えてください。

#### ○県

林道ができることで行きやすくなるというところは、スクリーン（事業の有効性・効率性）に載せてございます。

#### ○委員

林道ができると、直接的に行ける便益とは別に水源かん養が良くなるということですね。

#### ○県

そうです。

#### ○委員

それがどういう計算をしているのですかという質問です。

#### ○県

この林道を使って、森林を整備することによって、水源かん養機能を高める、その機能を代わりに治水ダムとか利水ダムを造ってその役割を果たそうとしたときの、治水ダムと利水ダムの建設工事費のお金を便益として計上している計算です。

#### ○委員

この林道ができないと、今言われているダムの代わりとなるような洪水防止機能は果た

せないということですか。

○県

林道がないと整備が進まなくて手を入れられないので、林道が入ることで、手付かずだった利用区域の森林が整備されることで、手付かすの森林に比べて、手を入れた森林の方が流出係数とか、そういうものが改善する、係数の差が向上する、その向上した分を逆に、ダムの建設コストが向上した分小さく済む、安く済むといったことでそれを金額換算して示している。

○委員

今は整備はされていないということですか。

○県

完成している部分の林道を使って、その周辺の森林の整備はもちろん進んでいます。

○委員

整備というのは、かん養機能を保つために、森に入って間伐をしたりといったことは現状もやられていると思うのですが、それは道路ができて同じことをするわけですね。

○会長

道路ができないとメンテナンスができないのでは。ほったらかしの山になっているのではないのでしょうか。

○委員

今のご説明は多分そうだと思うのですが、そうすると、間伐とかされていないというわけではないと思います。

○県

既に今言った水源かん養機能とかは発現しています。これまでも森林整備に取り組んでおりますから、いきなり開通して一気に機能が発現するわけではございません。

○委員

そうすると、現状はあくまでもできる範囲での間伐はやられているということだと思っております。

○県

当然、72%まで開設が進んでおります。

○委員

道路ができることによって何がかわるかというのと、間伐のやり方とか、そういう整備の仕方で何がかわるのですか。

## ○県

高性能林業機械とか、大型トラックが入ることで、該当するエリアに、作業の経路が行きやすくなりますので、そうでなければ到底コスト的にも、機械も入らないので、合いませんから、林道という基盤整備がされることで、初めてこの森林整備が誘発できるということでございます。

## ○県

森林整備というのは1回だけでなく、繰り返して行う必要があることから、その森林整備を継続することによって、この水源かん養機能が維持されて上がっていくという、便益の差を計算しています。

## ○委員

ダブルカウントしているような気がしています。アクセスの話は、先ほどご説明いただいたとおり、5番目の経費の節減、縮減のところに出てきているはずで、それによって何か整備の内容が変わらないと、1番の涵養便益については発現しないような気がするのですが、恐らく計算上というか、マニュアル上はもう少し何か設定があるのではないかと思います。なので基本的には、より頻度も上がるし、内容も変わるのだろうという認識はありますが。

## ○会長

費用便益を算定されるときに、参考としている資料がございますよね。国交省発行の何かがあるのではないのでしょうか。

## ○県

林野庁の資料があります。

## ○会長

それにのっとって算定していますでしょうか。

## ○県

そうでございます。

## ○会長

費用便益においては、公共事業では絶対にB/Cを算定して、それについて費用対効果を考えましょうということになっているわけでございますけれども、その費用便益を適当に考えているわけではなくて、国としては、このように費用便益を算定してくださいという指針を出しています。それに基づいて計算されているということですので、ダブルカウントしているかどうかというところは、確かに委員ご指摘の部分もあるかもしれませんけ

れども、ここでの議論には適切ではないと思うのです。

治水のほうは、国交省発行の治水経済何とかというのがありますし、この林道のほうは林野庁ですね。それに対して、どこかの段階で内容の精査というのは必要かと思いますが、今ここで費用便益はそれに基づいて出しているということで、一定の公平性と公共性は担保していると考えられると判断させていただきたいと思います。

#### ○委員

林道ができることで、間伐がなかなか進まないところが進むようになると、そうすると、例えば、森林の浸透性がより良くなるとか、保水性が良くなることで洪水が緩和されるとか、水源、いわゆる水源かん養というのか、地下水浸透が促進されるというストーリーですよ。だから少なくとも、今の荒廃している森林のままでも、ある程度のそういう効果はあるのですけども、間伐をすることで増えた分を、例えばダム建設とか、代替法という方法を使って金額換算されているというストーリーですよ。

道路ができた瞬間に発現する機能ではないので、その後間伐をしっかりと予定どおり行わないと効果は発揮しませんよね。本来は間伐に要する時間や費用も考慮されていなければいけないと思うのですけど、それはされていると考えていいですか。

#### ○県

森林整備に係るコストにつきましては反映させていただいております。

#### ○委員

分かりました。こういう疑問を持つ人は多いと思うので、例えば、これは林道がいついつまでにできると、その後の間伐がどういったスケジュールで、例えば何十年後には少なくとも間伐は完了するという展望も、書き込んでいただければと思います。

#### ○委員

基本的なことでは申し訳ないですが、この工区に入ったところで、新たな進入路を求めて複数の工区で作業ができるようになったので、進捗率も今後上がって、総予算もアップすることなく事業予算内で工事が完成できるだろうということに変更概要を書いているのかなと思いましたが、この期間に来て複数の工区が開設できるようになったのは、地形がなだらかなところだからできるという判断が、この時点でできたということでしょうか。それとも、もっと前から分かっていた、そうなるかもしれないけど、ちょっと確約ができなかったから、今の時点で変更になってきたというイメージでしょうか。流れをちょっと教えていただきたいです。

## ○県

以前から工区をもっと検討できないかということはしていたわけですが、地元の調整も必要でございますので、その辺も見ながら、新たに工区を開かないと予定どおりの工期を見込めないということで、一方で地元としては早期の完成も希望されているということで、その辺のバランスを見ながら、結果的に今回、改めて明確に工区を増やすという結論に至ったところでございます。

## ○委員

地元協議は整ったということですよ。工区を複数開設してもいいよと、地元から了承が出たということですよ。

## ○県

基本的にそうでございます。

## (2) 農道 南淡路地区

### ○会長

ありがとうございました。

それでは、本件につきまして、委員の方からご意見、ご質問をいただきたいのですが、  
お願いできますでしょうか。

### ○委員

事業の目的と、便益及び便益費の計算に含まれていないところについてお聞きしたいのですが、事業の目的としては、調書に書かれているとおりで、物流効率化等を図って、農業生産基盤と生活環境基盤の利便性、安全性の向上というのが挙げられていまして、便益の計算とか、それから含まれない効果は、主として、農業生産基盤の利便性の向上という意味で、要はアクセスコストが良くなる。ただその一方で、それ以外の多くは、どちらかというと、農業とは直接は関係のない一般の交通に対してもいい影響がありますよというお話のように聞こえたのですが、もう少し具体的に、例えばこの農道が生活環境基盤の利便性や安全性にどうつながるかというお話を少しいただけたほうがいいのかと思います。

例えば、地域の方々の生活をより安定させるような話になるのかとか、そういった中身というのが、もちろんB/Cは先ほどの議論にもあったとおり、ルールに沿うのでここには含まれないのですが、含まれない効果の中にもあまり見えないなと思ったので、その辺を少しご説明いただければと思います。

### ○県

災害時の緊急輸送の関係とか、費用対効果に含まれない効果としては挙げております。

一般交通の走行経費の節減効果というところでは言いますと、並行して北側に国道28号線があります。例えば、この農道の周辺に住まわれている方がいろんなところに行かれるときに農道を一旦経由して国道に出ていかれる。また、地域の方々が会社にお勤めされる、それが農道の近辺に接している企業もありますので、そういうところに活用されるというような、農家の方が軽トラで出しているものがトラックになって運ばれるという効果だけではなくて、普通の乗用車も、その地域の方がこの農道も活用しながら、農業関係の仕事に行ったり、違う関係の仕事にも行くとか、生活用の道路としても一部活用されると思っております。

### ○委員

農道として整備するので、そういったところをもう少しアピールしていただいたほうがいいと思います。一般道として整備してそれを農業も使うというのでいいのではという話

にもなりかねないと思うので、ご説明いただくときに、農村地域で生活している方の交通が、例えば一般の交通の中にも含まれるとか、生活基盤についてもよくなるみたいなお話をいただくと、よりいいのではないかと思いました。

#### ○委員

平成27年度から令和3年度にかけてボーリングを実施していますが、平成30年度の前回評価時点では、今回、令和2年7月に地滑りが発生したところはまだボーリングの実施ができていなかったということでしょうか。

#### ○県

18か所でボーリングをしております。点でのボーリングなので、面的に全てを網羅できるものではないので、その18か所のボーリングの結果を基に、面的な地層のつながりというのを確認して、現場を進めていたところですが、掘削したときにボーリングではつかめなかった地滑りの層というものが現れまして、崩壊しかけたというようなところでございます。

ですから、当時から調査は実施していたのですが、それがピンポイントの調査でございますので、必ずしも全ての面を網羅できるものではなかったということでございます。

#### ○委員

ボーリングはピンポイントで、全部を網羅できないですが、どこでボーリングを実施するかというのは、何か基準に基づいてこの18か所を選んで行ったけれども、今回、ボーリングをしていないところで地滑りが発生したという理解でいいですか。

#### ○会長

一般的に、事前のボーリングにより切土法面の地滑りを予見するのはできないと思います。

どちらかというと、池内工区では擁壁底部の地耐力が不足しており、ここはボーリングで予見できたのではありませんかという、筋は通ってくると思います。かなりのエリアが地耐力不足になっているはずなので、つまり軟弱粘土が堆積しているからこうなっているはずで、それがボーリングで分かっていたはずが、どうして当初設計はなかったのかという質問になると思います。

#### ○委員

これは今の話も、ボーリングの箇所が18か所しかないのでできなかったということですか。

## ○会長

品確法は何年か前に改定されたときに、事前の調査をしっかりとやってくださいということになっているのですが、事前の調査というのかなりお金がかかるので、工事費の何%を見るかというところは結構難しいです。ボーリングを何本するかということも、ボーリングを実施してみないと分からないところもあると思うので、それは当たるか、当たらないかみたいなどころはあると思います。

しかし、兵庫県は今、信頼性回復のためのデータベースをそろえていらっしゃるって、この近隣の過去のボーリングデータも持っていらっしゃる可能性があるとなると、今後、新規工事があるときは、その過去の知見も参照して、大体の予想はつくはずだから、この工事のためにはさらにここをボーリングすべきだという、前向きなエンジニアリングジャッジメントにつながるはずだということはあると思います。

## ○県

昨年度、報告事項で上げさせていただいたときにも会長から、今の技術であれば、もっと事前に地盤の状況を把握できる手法を活用しなさいというご意見をいただきました。今回これは平成6年度からの事業で、それからというともう30年経つわけなので、今後はそういう技術を使うのと、先ほど話されたような、周辺のデータというのをきっちりと確認して解析していきたいなと思います。

それから、会長が言われた軟弱地盤の部分ですけど、全て軟弱地盤を確認できるかというと、転石にぶつかったりということもあって、なかなか現状の地盤と合わないというケースも出てくるというようなこともございます。だから、古い考えでいいますと、掘ってから確認するというような形で進めてきたというような状況でございます。

## ○会長

掘ってやらないと分からないけれども、今、県が進められているデータベースを活用して、どこを掘ったらどうなるかということはある程度は当たりをつけていこうという努力はされているんですね。

## ○県

どこの箇所にボーリングをすればよいかのデータを、今、蓄積されているところです。

## ○会長

過去にボーリングしたところのデータは蓄積されていると思います。新たにどこかに工事をしなければならない。それなら、過去のデータを見て、ここの部分が分からないなというところをはっきりさせて、そこをしっかりと地盤調査しましょうというように、今、

ストラテジーは組まれてきたと思います。ただ、ここにはまだそこまで反映できていないというところが、今、課長がおっしゃったところだろうと思います。

○県

こういう事業がまた出てくる場合には、事前の調査や、事前の資料集めをしっかりとしようと思っております。

○会長

工程表を見ると、設計が3年延びていますね。設計が延びるというのは何かおかしく思うのですが。

○県

一部には用地買収が100%できていなかったところもかぶっていますので、それと並行しながら、調査も併せてやっていたというところです。

### (3) 道路 国道178号山陰近畿自動車道浜坂道路Ⅱ期

#### ○会長

ありがとうございました。

何かご質問、ご指摘ございますでしょうか。

事業費増額要因⑦にある国際コンテナ、40フィートコンテナが通れるように天板を4.8メートルに上げた。今、日本の国が苦しんでいるのは45フィートコンテナですよ。45フィートコンテナも通れますか。ISOの最大が45フィートコンテナで、それが船に多く積まれて動いているのですが、日本の国内ではそれをなかなか動かさない。日本がハブ機能を失っている一つの大きな要因になっているのですが、この道路では40フィートコンテナは通すことができるけど、45フィートコンテナも通せるのでしょうか。

45フィートコンテナが通れることになれば、これはある意味すばらしく先進的で、日本国でハブの機能を持たせる港を整備するとしたら、今の太平洋航路からすると神戸じゃないのです。日本海側の舞鶴だとか、その辺に持ってくる、もしくは沖縄に持ってくるのが合理的なはずで、世界の物流からいくと、日本海側にこういう港が整備されるということは、それを先取りしたものとしてすごいなというか、先見の明だなと思いました。

#### ○県

確認しますと、45フィートコンテナでもトラックの高さは約4.1メートルで、40フィートコンテナとほぼ同じですので、通行可能です。

#### ○会長

そうすると、問題になるのはカーブだけですね。通れるのです。

#### ○県

曲線半径とか、そういうところに支障があるかもしれませんが、高さ的には変わらないので、問題はないと思います。

#### ○会長

それともう一つ、トンネルの支保工の変更がコストに対して非常に大きく跳ね返っている、約100億円の増額になります。1キロメートルのトンネルで100億円というと、結構立派なトンネルと思いますが、それで地山の図を拝見すると、これも地山がよろしくないのです。NATMが使われているわけですが、当初設計でもう少しこのコストの膨らみというのは想定するというか、圧縮することはできなかったですか。

支保工の変更、トンネルですから掘ってみないと分からないところがあるのは承知しているのですが、それでも100億円近い増加というのは、普通の感覚で言うともう一本ト

ンネルを掘れる感じになってしまうのですが。

○県

1キロメートルのトンネルで100億円というわけではなくて、6本全部のトンネルの5.7キロメートルです。

○会長

全部のトンネルで。それでも結構なものですよね。

この設計の業者さんは地元の業者さんが入っていらっしゃるのですか。

○県

大手の建設コンサルタントです。

○会長

地元に仕事が行ってほしいですね。コンサルタントじゃなくて、施工業者も大手ですか。

○県

施工業者も大手です。JVを組んでおります。

○委員

工事が減額される部分です。町道の橋梁を盛土にすることで工事費が2億円の減額ということで、これは工事費の削減としてはすごくいいことかなと思うのですが、この写真を見て分かるように、ここの場所にあったポケットビーチが埋め立てられて消失するということが起こっていて、自然環境に対する影響がすごく大きいように見えます。

この事業に対してというのではなくて、海岸というのは線としてしか存在しない環境で、そんなにたくさんあるものではない。それが損なわれていくことの影響はすごく大きい。谷も線ですね。だから谷とか海岸を埋めるというようなことに対してセンシティブになっていただきたいなと思ったところです。

○県

これは新温泉町の事業でございまして、事業で埋め立てるに当たりまして、環境省と協議をした上で実施をしていると伺っております。

○委員

そういうことがあるだろうというのは分かるのですが、規模としても、アセス対象になるような規模でも、個別のこういうところはならないのは分かっているのですが、こういう環境がほかにもあるから大丈夫だということで一個、一個潰してきた結果が、今の生物多様性がものすごく劣化しているという状況を招いているということもあるので、海岸を埋めるとかはぜひ慎重にしていきたいと思います。

○県

はい、分かりました。

○会長

これは河口じゃないのですか。山のほうから水が来ていますか。

○県

川ではないと思います。

○委員

ポケットビーチのような場所かと思います。

#### (4) 道路 国道178号山陰近畿自動車道竹野道路

##### ○会長

ありがとうございました。竹野道路につきまして、委員の方、ございますでしょうか。

##### ○委員

城崎道路が後から決まったので、全体の期間が遅れるということですが、竹野道路と北近畿豊岡自動車道との接続による利用開始も遅れるのでしょうか。

##### ○県

直轄事業の進捗が見えない部分もありますが、同時供用することで一番効果が発現すると思いますので、国と協議をしていきたいと思います。

##### ○委員

調書の最初のところに、現況交通量と計画交通量が載っていきまして、現況の令和3年のセンサスで約1万3,000台、それに対して計画交通量が6,800台となっているのですが、一つ目の質問は、この計画交通量には現道の国道の部分は含んでいないですよという確認です。

それと、前回評価時の参考資料を見ると、前回評価時では、竹野道路の計画交通量は1万1,300台ぐらいになっていたと思うのですが、そこから比べても大幅に減っていることの原因を教えてくださいませんか。

##### ○県

今回、費用対効果を山陰近畿自動車道全体で評価させていただきまして、計画交通量はその全体の区間の平均を取っていますので、6,800台と少なくなっているという状況でございます。この地点の交通量ではなく、あくまでも全体の平均の交通量として計上させていただいております。

##### ○委員

ここの計画交通量なので、高速部分だけですよね。

##### ○県

そのとおりです。

##### ○委員

平均で6,800台ということは、区間によってはよっぽど少ないところがあるという解釈ですか。

##### ○県

そういう計算結果になっております。

## ○委員

分かりました。

## ○委員

直轄権限代行のところで、事業範囲が定まっていなくて、ジャンクションのところのランプは事業者が未定とあるのですが、これは直轄権限代行か否かというのが、工法が特に難しいかどうかという話でした。最初からどこまでの範囲が直轄権限代行なのかというのは、当初から分かっているような気がします、そういうことはなかったのでしょうか。

## ○県

県といたしましては、この直轄権限代行をずっと要望していたものですから、できましたらこのランプも含めて直轄権限代行を実施していただきたいのですが、事業化されるときにここまでだとなりましたので、当初から分かっていたというのが実情でございます。

## ○委員

これは直轄権限代行になるかどうかというのは、それも一定基準があって、県としてはなると思っていたけれども、最終的には、国がそれは直轄権限代行ではないと判断したということになりますか。

## ○県

県としては、直轄権限代行になってほしくて要望はしていたということですが、結局はならなかったということでございます。

## ○委員

つまり、直轄権限代行か否かというのは、客観的にお願いをしたからといって決まるものでもないのかなと思ひまして、例えば、お願いしたことによって直轄権限代行になったものがあればいいのですが、一般的に考えると、もともと無理なものは、いくらお願いしたところで要件がなければ無理なのかなと感じたもので質問をさせていただきました。

## ○県

直轄権限代行の範囲に含んでもらうという面もあったことから、今回、当初では事業範囲には入れておりませんでした。

先に範囲を入れておいて、あとで減らせばいいという考え方もありますが、その当時としては入れていなかったということでございます。

## ○会長

私から1点、浜坂道路Ⅱ期、竹野道路も事業規模が大きいですね。県として体力があ

るうちはこのような整備が成り立っていくと思いますが、早期に進めないといけないことになっていると理解するのですが、体力がなくなってくると、これだけの費用が増額されてくる事業というのはなかなか難しくなると思います。サービスを先延ばしすると、県民に対してのサービスが低下していくと思います。それを防ぐ一つの手として、品確法で各自治体が多様な入札方式を検討してくださいと、それによって品確法が求めている適正な価格、コスト縮減だと思っておりますが、実現してくださいということでございますので、こういう国道の整備においても、ぜひ多様な入札のやり方というのをご検討いただければと思います。例えば、デザインビルドだってあり得るわけで、そうするとネットでこれだけのお金で最後までやってくださいという契約も、ひょっとしたら成立する。そうすると、例えばトンネルだったら465億円でやってくださいと、イギリスのようにこれ以上は増額しませんと。そのようなこともあり得ると思います。それを品確法が許してくれているので、今のような概略設計をコンサルタントがやって、それから詳細設計をコンサルタントがやって、それでコンストラクターに発注するとなると、実際にトンネルを掘り出すと、コンストラクターは、ここに不都合がありますと、こうなるに決まっているわけで、だからその辺の、トンネルを掘ってみないと分かりませんというのは、今の発注の仕方に起因しているところも多々あると思いますので、ご検討していただければ、県が体力のなくなってきたときに、より良いサービスにつながっていくと思って、今、意見を言わせていただきました。

## (5) 河川 加古川水系加古川水系中流圏域

### ○会長

ありがとうございました。

事業区間の説明、前回、2回目でしたか、2.2キロメートルの箇所では分からないという話が出て、今回、8.9キロメートルに広げて、総合的にご判断いただくということになっております。ご意見をよろしく申し上げます。

工期がものすごく延びます。これは2.2キロメートルが8.9キロメートルに変わったためにこれだけ延びたということですが、治水事業に係る工期というのを何とか短くするということはできないでしょうか。

### ○県

我々も効果の早期発現ということで、工期の短縮を考えておりまして、今、県内の多くの箇所で工事を実施していますが、できるだけ集中投資して、必要性の高いところから完成させていきたいと考えております。

土木事務所等が県内に15事務所ありまして、どこの事務所でも河川改修をしていますので、事務所の中で優先順位を決めて進めております。

### ○会長

事務所それぞれの優先順位が、全体的に最適解になるようにしっかりとグリップしていただいて、工事途中であったとしても、その治水効果が最大限発揮できるようにご配慮いただきたいと思います。

## 《諸報告》

### (1) 事後評価 再開発 北鈴蘭台駅前地区市街地再開発事業

#### ○会長

ありがとうございました。

事後評価ということで今、ご説明いただきました。ご質問はございますでしょうか。

#### ○委員

こういう場所は多分、これからもたくさん出てくると思うので、これからに生かすために非常にいい例だなと思うのですが、そういう意味で、この地域の核となるような、拠点となるような意味があると思います。スーパーが1軒入っていて、それと駅前の整備で、特に車だと思うのですがアクセスがしやすくなったと思うのですが、今後に生かすという意味で言うと、何かほかに工夫ができたものが、例えば施設面ですとか、先ほど道路交通の渋滞という話もありましたが、歩行者のためにできるものがなかったかとか、何かその辺のヒントがあれば、ぜひ共有いただければと思うのですがいかがでしょうか。

#### ○県

事業者が再開発会社ということで、県は事業者ではないのですが、もともと再開発ということで、神戸市の都市計画の都市再開発方針という中にも位置付けがあり整備されました。

後背地にもこういう市営住宅がありまして、建て替えということで住宅の再生ということがあったと思います。そういう意味で、この地区はほかにも良い事例となると考えています。

具体的にほかにもどういったことができたかということですが、民間が立てた計画ですが、外部にエレベーターを作ったというのはすごくいいことだと思っていまして、実はこの北側にもう一つ市営住宅の中にもエレベーターがありまして、そのエレベーターを二つ乗り継ぐことで、北側の市営住宅の方にもバリアフリー化ができているということで、今後への良いアイデアだと思っておりますので、ほかの事業でも生かしていけたらと思っております。

少し、回答になっていないかと思いますが、以上でございます。

#### ○委員

意見というか、とてもよく知っている場所で、よく行く所なので、建て替わって非常に便利になって、バリアフリーとしては本当にアクセスが良くなったと感じておりますが、バリアフリーという点では、もう少し細かいところで、道路と建物との境界の辺りのバリ

アフリーももう少し気を遣っていただけていたら良かったのだろうという点は何点か見受けられていると感じております。でも、この地域にとっての外部エレベーターの利用の仕方というのは、後背の桜の宮の方にアクセスされる方にとってはとてもいい施設になっているという印象を受けております。

それで質問ですが、新規のときには住戸戸数92戸で計画されておられて、最終的には分譲93戸と公社賃貸住宅12戸で105戸になったのは、どういう経緯があつて増えたのでしょうか。何かもともとから市の公社分を見ておいたほうが良かったのか、人が増える予定があつたのか、その途中の経緯が分かれば教えていただければと思います。

#### ○県

92戸が105戸、令和2年度から今回にかけては105戸のまま変わっていません。当初の92戸から105戸ということで上がっていますが、最近の物価高騰というか、資材高騰ということもあつて、以前からもあつたと思うのですが、再開発事業の収支の関係でいくと、補助金もあるのですが、大きくは保留床ということで、上に床を積んで、それを売ることによって収入を得るということで、そういう事業費の足りない部分を保留床で確保しているという面はあつたと思います。

#### ○委員

途中で工事費の見積もりというか、見立ての中で保留床を増やしていったために住戸数が増えていったということですか。

#### ○県

そういう理解で結構でございます。

## (2) 完了予定年度を過ぎる事業等

- ・街路 都市計画道路 園田西武庫線（御園工区）
- ・街路 都市計画道路 園田西武庫線（藻川工区）
- ・街路 都市計画道路 尼崎宝塚線（阪急立体工区）
- ・街路 都市計画道路 尼崎伊丹線（阪神尼崎北工区）
- ・街路 都市計画道路 呉服橋本通り線（寺畑工区）
- ・道路 主要地方道 宗佐土山線（天満大池バイパス）

### ○会長

ありがとうございました。

以上、6件の街路、道路についてのご説明をいただきましたが、委員の方、ご意見はございますでしょうか。

### ○委員

色々ご苦労されているのがよく分かるところで、全部がなかなかうまくいかないことは分かります。

途中でありました尼崎宝塚線の阪急立体工区のところですが、工法を変えられるということで、地元対応とかいろいろあった結果、こういうことになっていると思いますが、この仮設の道路を撤去した後に有効に使えるような空間ができると思われれます。イメージ図では緑地みたいな形になっていますが、何かこの辺はご検討されていますでしょうか。

### ○県

イメージ図ではこのように緑になっておりますが、地元の方々もいろいろと意見があると伺っておりますので、地元の方々と相談しながら、有効利用については考えていきたいと思っております。

### ○委員

せっかく空間が生まれた良い場所だと思うので、ぜひ有効に使っていただければと思います。

- ・再開発 垂水中央東地区市街地再開発事業
- ・再開発 三田駅前Cブロック地区市街地再開発事業
- ・再開発 JR西宮駅南西地区市街地再開発事業

## ○会長

ありがとうございました。

## ○委員

保留床の販売価格が上がるので事業の採算というか、成立に問題がないと聞いて安心したのですが、もともとの地権者で、ここで商売をやられてて、そして新たにここの店舗に入ろうかというような方たちはどうなるのですか。もらえるものの価格が上がっただけでよかったということになるのですか。

## ○県

住宅も商業もそうですが、まず従前の土地とか建物の評価をしまして、それに見合う権利を新しくできた建物に等価で頂くというのが基本でして、もう商売をしないよということであれば、お金を頂いて出ていきます。戻ってきたいということであれば、一旦出ないといけませんので、補償をもらって仮設店舗などで営業して、建物ができた後に当初の権利と同じ、広くするのであれば、さらにお金を積まないといけません、そういう形で戻ってこられるということでございます。

## ○委員

初めは全体工事費100億円でできると思っていたのが150億円になった、いくらもお金を出さないと、元の計画どおりのところへは戻れないというようなことも起こるわけですね。

## ○県

そうですね。そういう方はもうお金をもらって出ていくことになると思います。

## ○委員

まとめて3件で共通しているのですが、保留床が高く売れるので住宅戸数が減っても大丈夫というのがJR西宮駅と三田駅のことで納得したのですが、垂水は当初計画から階層が2階分増えているのですが、地域にとって問題はなかったのですか。

ほかは、当初計画から階層が減っている、2層ぐらいずつ減っているのですが、垂水だけ上がってきているのは計画的に大丈夫か確認したいです。

## ○県

収入を見込むやり方として、単価を増やすやり方もございますし、戸数、面積を増やすやり方もございます。

戸数が増えた理由としては、保留床での収入を増やしたいということです。

2層増えたことによる周辺への影響は特に聞いてございません。

## ○委員

高さ制限というか、眺望景観の規制が神戸市にはあったと思いますが、問題なくクリアしていると思っただけいいでしょうか。

## ○県

必要な手続きがございますので、支障ございません。

## ○委員

最後にご説明いただいたJ R西宮駅は、事業費の増加理由を捉まられているのですが、ほかの案件でも資材価格及び労務費の高騰、これが理由になっているのですが、感覚的に言えば、このJ R西宮駅はその増額分も、例えば比率で見てほか以上に大きいような印象がありますが、それは何か事情がございますでしょうか。

## ○県

資材価格の高騰でございますけれども、西宮駅の南西地区は新規評価時が平成29年度で、ほかの2地区は令和に入っておりますので、その分、物価の上昇率、増加率が垂水と三田駅に比べてJ R西宮駅のほうが高いということで、総事業費がほかに比べて割合が大きいということでございます。

## ○委員

分かりました。

## ○会長

この都市の再開発というのは、日本全国でも盛んに行われつつあり、新幹線が着く駅ではいろいろ計画がありますが、建設費、材料費等も上がってしまって、組合で組合員一人一人の負担金が上がるために事業がとん挫する、うまくいかないという事例もあり、組合員たちは県なり、国なりの助成をぜひ出してくださいということを今、一生懸命なさっていらっしゃると聞きます。兵庫県としては、この建設物価の上昇に伴うところも考慮して、事業費が上がることに對してその割合を見て助成をしてあげるということは、この事業に對して非常に厚い手当と理解してよろしいですか。一旦これだけ助成するのであるから、変えないということは当然あるかもしれないのですが、県としてはそういう姿勢

は取っていらっしゃらないですか。

○県

再開発事業の組合の場合、一応、補助できるルールがございまして、先ほど申したような補助対象額というのがございます。全体を対象とするのではなくて、廊下とか階段、エレベーター、敷地内の緑地、そういったものを対象にして、その3分の1を県で補助すると、その3分の1の半分は国から交付金がかかるということ。その構図は変わってございません。

○会長

ルールにのっとってやっているということですね。

○県

はい。

○会長

粛々とやっていると。

○県

はい。基本的にはやっています。

今回、資材高騰ということがありまして、国もそういった補助金を用意しておりまして、そういったものも活用してございます。

○会長

ありがとうございます。

この3件の事業としては、事業が中止になるということには、今なっていないですよ

ね。

○県

そうでございます。

・ほ場整備事業（養宜地区）

○会長

ありがとうございます。

委員の先生方、ご意見ございますでしょうか。

埋蔵文化財というのはいつの時代の何が出てきたんですか。

○県

縄文時代から中世にかけての遺構、建物跡及び遺物でございます。

○会長

縄文時代ですか。それがそんな高い位置にあるのですか。

○県

浅い位置に、何メートルも掘るということではなくて、結構浅い位置に出てきます。現況の田んぼが段々になっていきますので、一番上に出てきたら、低い位置でも出てくるのですが、一番高い位置に合わせて区画を大きくしないといけないので、低いところは結構な盛土になってしまうということです。

○委員

公共事業残土というのを盛土に使われていますが、道路とか水路とかそういう関係ならいいですが、ほ場面ということであれば、一般的には表土扱いされるかと思いますが、そこはどうなるのでしょうか。

○県

表土については、現況の表土を一旦めくりまして、仮置きしてそれをまた戻しますの  
で、表土には残土は入ってきません。基盤土には入ります。条件にもよりますが、盛土の上の方にはできるだけ公共残土の中でも、良質といいますか、基盤土にも利用できるものを回してくるというような形にしています。

○委員

表土じゃない心土といえども、農地に必要な透水性とか、そこらが求められるところか  
と思いますので、お考えになるということでもよろしいですか。

○県

ほ場整備をした後、水が抜けるというようなことも言われますので、あまりがらがらした  
ものは入れにくい。だからがらがらしたものを盛土の下のほうに入れても、その上には農  
地に適したそれなりの土を持ってくるというような対応をさせていただいております。

○委員

分かりました。