

1 日 時：平成26年11月21日（金）14:00～17:00

2 場 所：兵庫女性交流館5階501号室

3 出席者：（審査会委員）10名

沖村会長、足立委員、小谷委員、田中丸委員、野崎委員
服部委員、林委員、藤田委員、安田委員、梁委員
（事務局）

杠計画参事、伊藤技術企画課長、松本交通政策課長、門間道路街路課長、
小谷街路担当参事、岩崎河川整備課長、服部総合治水課長、土江港湾課長、
藤井望市街地整備課長、築山林務課長、渡邊治山課長

4 報告案件：〔完了年度を過ぎている事業・事業費が大幅に増額する事業〕

- ・完了年度を過ぎている事業 一般国道250号坂越道路 他14件
- ・事業費が大幅に増額する事業 一般国道178号浜坂道路

5 審議案件：〔継続事業〕説明及び審査

（1）道路事業 一般国道178号浜坂道路

6 議事録（概要）

【第3回補足説明】

（1）林道整備事業 過疎代行林道 前地・カンカケ線

- ①費用対効果算出の前提となる森林整備等について
- ②林業労働者数等について

【事務局から資料に基づき説明】

（2）近代化施設整備事業 県産木材供給センター総合整備事業

- ①協同組合兵庫木材センター構成員について
- ②協同組合兵庫木材センター雇用者の部門別世代構成について

【事務局から資料に基づき説明】

委 員：

この木材センターは、県下全体から加入していると聞いたが、宍粟の方がほとんどで丹波の方は参加していない。今後は参加者が拡大する傾向なのか。

事務局：

素材生産の関係は宍粟の方が多い。もともとは県下で3流域ごとにこういう施設をつくる計画があったが、この宍粟地域に現在、県下全域から木材が集まってきている状況。

委 員：

今後、3流域で木材センターをつくるのか。

事務局：

当初はそういう計画をしていたが、今後はその機運が出てくれば検討したい。

会 長：

8月豪雨で丹波市も大きな水害災害を受け、丹波の山も間伐がほとんど進んでいない。そのような間伐促進のための施策があれば支援をお願いしたい。

(3) 鉄道事業

①安全性の向上について

【事務局から資料に基づき説明】

【完了年度を超える事業について】

【事務局から資料に基づき説明】

委員：

事業が長引いているにもかかわらず、総事業費が変わらない事業がほとんど。他の項目で単価のアップ、消費税の増税があるから増えたという説明があったが、今後、増額の可能性があるのか。

事務局：

事業費は工事費と用地費から構成され、工事についてはウエイトが高いほど事業費が右肩上がりの状況にある。一方、用地補償費のウエイトが大きい街路事業などでは、どちらかというとう地単価が下がっているという傾向にあるので、事業費の増減は一概には言えない。また、ダムは工事が多い事業だが、工事でも、こういう右肩上がりになってきたのは東日本大震災以降なので、工事の発注時期にも左右される。

一方、コスト縮減も進めており、事業費の増減については、いろいろな傾向があるのは事実。ただし、基本的には最初の事業費の内で行っていくことが我々の基本姿勢。

事務局：

海岸事業について、今回の調書では前回評価時から事業費に変更は無いが、現状では精査できていないのが実態で、特に福良港の高潮対策事業は、若干増加傾向にある。再評価時から来年で5年が経過して継続事業評価となるため、その時にあらためて詳しく説明する。

事務局：

市街地再開発事業については、若干事業費が下がっている。これは当初の事業協力者から、新たな事業協力者になった時点で、従前の計画を見直したので、事業費が下がった。

会長：

できるだけ早く供用を開始して県民の利便性の向上に期待したいという思いから、このような提言を行っている。県民の皆様に社会基盤の有効性を訴求していきたい。

委員：

事業が遅れている理由のほとんどが用地買収の難航で、最終的には収用という手段になると思うが、近年の件数はどうか。

事務局：

収用審査は年間5件。そのうちの1件から2件ぐらいが国、もしくは町事業で、3件ないし4件が県事業。

収用手続きについて、まず事業認定手続きを行い、ここを収容するということの是非を判断する。その手続きが大体1年ぐらいかかる。その後収用委員会に書類を提出し、6カ月から8カ月ほどかけて審議する。審議をした後に裁決となる。事業認定の手続を行うのは年間10件程度で、収用委員会にて手続きを行う間に、県は本気だと思い、調印する人が半分ぐらい。10件ぐらい事業認定の手続をして、5件ぐらいは収用手続に向かう。そのうちの1件から2件は途中でやめ、最終的に裁決に至るのは3件から4件で、そのうち何件かは代執行という手続に至る。

手続きは初めから最後まで1年半から2年かかる。なかなか手続が進まないが、できるだけ事業期間を短縮するために、このような手続きも活用しながら進めていきたい。

委員：

収用、用地交渉に時間を要したという件について、事業期間を初めに定める時点で無理があるため、延伸が多いなど、そういった事情があれば教えて欲しい。

事務局：

用地交渉が事業を進めるうえでネックになっているのは事実。一般的に地元から強い要請を受けて事業化するが、どうしても一人、二人という方はどんな場面でも出てくる。最後の段階で収用という手段を使う。また、収用に至るまでの間でも、その姿勢を相手に見せながら交渉を進め、功を奏した事例もある。ただ、どうしても最初に用地立会で拒否されてしまうと周りの土地も買えなくなるため、事業に入る前に地域の状況をよく聞きながら進めることにより、皆さんの協力を得ようと努力している。

委員：

三田西インター線で事業進捗率と用地進捗率の数値を比較した場合、平成26年度末見込みで工事進捗率25%、用地進捗率85%、その次の三木穴栗線も同じ傾向で、用地進捗率が進んでいるが、工事進捗率が非常に低い。これは土地がまとまって確保できていないから工事に着手できていないのか。

事務局：

三田西インター線、三木穴栗線は、橋梁など大きな構造物等があり、工事費の割合が大きいため、用地が進んでも事業進捗率が上がらない場合もある。構造物ができているかどうかによって、進捗率が変わる。我々も用地買収を進める時にはそういうクリティカルになるような場所から交渉に入るなど、全体の工期をできるだけ短縮させる努力をしている。

委員：

今の回答は、橋梁等の構造物が大きな割合を占め、それが建設に至らないので進捗率が上がらないということか。ちなみに進捗率は、事業費の支出の割合か。

事務局：

進捗率は事業費ベース。

【継続事業】

(1) 道路事業 一般国道178号 浜坂道路

【事務局から評価調書に基づき説明】

委員：

調査の方法について概略設計、予備設計、詳細設計の3段階という説明だが、平成19年の新規事業評価の段階では概略設計の途中で、少し早い段階で新規事業評価を実施している。通常はどの段階で、新規事業評価を行うのか。また、新規事業評価を前倒しで実施した理由は。

事務局：

本来なら予備設計が終わってから新規事業評価を実施すべき。また、なぜH19年に新規事業評価をしたのかというのは、隣接する余部道路、東浜居組道路が供用していくなか、地元から残りの区間の事業化の要望があったため。また、事業を継続するうえで、事務所のスタッフを継続させるとかそういった事情も踏まえて、19年度にスタートした。

会長：

2年前の平成24年に継続審査をした時には、先ほどのタイムスケジュールの仕組みが説明されずに、インターチェンジの新たな設置、トンネルの工事で地盤が悪いところがあるため補強が必要という個別事情の説明だった。それで、2年前に継続事業評価を行いながら、何故、平成26年に事業費の増加が出てくるのかと問えば、そこでスケジュール表が出てきて、理解できた。まさに委員が御指摘のとおり、新規事業評価の平成19年度の時点では概略設計なの

で調査が十分ではなく、平成24年の継続事業評価をした時点でも調査が進行形のものがあり、増額となった。ある意味、構造的な問題なので、私個人名で提言案を作成したので、御意見をいただきたい。この提言案については、皆様の了解を得られたら、答申の中に入れていきたいと考えている。

(会長より提言案について説明)

委員：

会長からの提言というのは、非常に妥当な提言だと感じた。今後の改善点の中に、基本的にこういった仕組みがないとまた同じようなことが再発するのでは。

それから、浜坂道路Ⅱは現在、調査中という話だが、日本海側の高速道路網を考える上で、それがあれば連続性があるということだが、本事業の新規事業評価時点では何故、つながっていないのか、地元から要望がなかったのか。

浜坂道路Ⅱが完成した時の平成42年はかなり先の話だが、そのときの交通需要は、どの程度正確に予測できるのか。人口も相当減っているだろうし、状況もかなり変わっているので難しい要因もあるが、その辺をどう考えて需要予測や交通網の予測をしたのか。

また、事業評価では今まで5年ずつのスパンで継続事業評価をしているが、工事の内容に応じて、もう少し短いとか、あるいは長くても良いといったこともあるのでは。

山陰近畿自動車道が全線できることによって、どれぐらいの時間短縮効果があるのか。幾つか申し上げたが会長の提言には賛成であることを踏まえて話をした。

事務局：

浜坂道路Ⅱは調査を始めたところで、今から概略設計を行い、その後、新規事業評価となる。また、浜坂道路Ⅱは地元要望が非常に強い。ただ順番でいうと、問題が多い区間から行うのが一般的で、迂回路が非常に遠い、異常気象時通行規制区間を抱えているとか、過去に災害を何度も受けている、事故がある、そういったものを加味しながら事業を進めている。その中で、比較的、現道が使えていた浜坂道路Ⅱが残ってきたという経緯がある。

この山陰近畿自動車道の時間短縮効果について、鳥取から宮津まで現道では200分ほどかかるが、山陰近畿自動車道が完成すれば、約100分になり、半分に短縮される。

需要予測について、社会基盤整備プログラムに基づいて進めるが、この浜坂道路Ⅱは前期の着手(平成26年～30)。浜坂道路が平成29年に完成するので、その後、引き続き浜坂道路Ⅱをスタートさせようと、調査を始めたところで、後期の35年までに完成させる計画。需要予測については、全国的に調査を実施しているセンサスデータをもとに実施しているが、平成42年の需要予測をするにあたり、使用する変数としては、GDPの変化率、自動車保有台数の変化率、人口は厚生労働省の人口問題研究所の中位の予測データ等を使いながら予測している。従って人口減少については、反映させている。

事務局：

事業評価の時期について、今回、事業費が増額する見込みになった段階で報告するという仕組みを作ったのでこれをうまく活用したい。従来の5年ごと10年ごとという期間にはこだわらず、事前にこのような形で報告したうえで、審査する形を考えている。

委員：

国に対しての事業の採択の要望、事業評価の実施時期など、概略設計、予備設計など、一般的にはどういう流れになるのか。

事務局：

地域高規格道路は、まず予備設計を実施し、その中で構造物の位置なども含めて、ルートが定まり、その段階で新規事業評価を行う。新規事業化した後に詳細設計を実施して工事を発注する。基本的には予備設計の後、新規事業評価を実施するのが一般的な手続。

概略設計は数ルートの場合を検討するもので、そのなかでP I（パブリックインボルブメント）手続等を行い、住民の意見を取り入れながら、合意形成を行う場合もある。

浜坂道路の場合は、地元から早期着手の要望があり、合意形成は既に済んでいる段階でスタートしている状況。

委員：

そういう手順を考えると、会長の提言は非常に良いと感じた。

委員：

将来の需要予測で浜坂道路Ⅱが開通した後の交通量に基づいて便益が計算されているが、実際は開通までの時間がある。B/Cについて、一般的な方法に基づいて算定していると思うが、厳密に言うならば1.1と1.4の間で、1.4の方に近い値が正解では。このB/Cは、少し過大評価という印象だが、本事業の必要性を疑うものではない。

それから、会長による提言の④のなかに「過去の施工事例において、詳細設計時に追加された検討事項をチェック事項として洗い出すことが望ましい。」と書いている。この件に関しては、もっと早い段階で電気関係、消防、警察関係と協議をしていれば、見積り違いが起きなかった箇所が幾つか散見される。しかも、これは全体の構成比で見ても大きい18億といったレベルで生じていることを考えると、きちんとしたチェックシートを作成し、大きな工事では必ずチェックシートをチェックしながら、事業を進めることが必要ではないか。また、時代の変化とともに新たな安全項目が追加されれば、そのチェックシート自体を更新するというように、システムティックに対応する必要がある。そうしないと、同じことを繰り返すのではないかと懸念する。

最後に、前回の2年前の継続事業評価では、金額が増加していたこともあり「事業内容の変更については透明性確保に向け、適時適切な情報発信に努められたい」と記載している。本日、説明したパワーポイントの資料が全て、手元に配付されていないというのは少し違和感がある。あれだけの情報量をパワーポイントのスライド映写だけで理解するのは、無理がある。公表されて困るものは説明していないはずなので、配付されるべき。

会長：

委員から指摘のあったチェックシートについても、この提言を答申案に入れる段階で相談したい。

委員：

これだけ工事費が増加することを県民にはどういう形で知らせるのか。

事務局：

まず判断をしてもらうのは、この公共事業等審査会だと考える。審査会で了解を得られたら、この審査会の結果については、増額したという評価調書も全て公開しているので、それらを通じて報告していきたい。

会長：

調書、答申、全て公開になっているので、積極的に公開していると考えている。

委員：

会長の提言案のなかに弾性波探査というのがあるが、これはボーリング調査と比べて費用はどうか。

事務局：

調査費用は1kmあたり580万円ぐらい。弾性波探査は、通常は詳細設計時点で実施することが多く、ボーリングに比べたら安価。詳細設計時点よりも、少し前の段階で弾性波探査を実施すれば、効果的な結果が出ると推測される。

会長：

また、事業が具体的にないと調査費がつかないという役所の予算の出し方に問題がある

のでは。それで、提言の2番目に既存の学識者の知見を多く、取り入れること記載して、3番目に実際の現地の調査について記載した。

委員：

余部道路と香住道路が既に供用されているが、今回のようなことが起こらなかったのか。

また、B/Cは大事だが、道路はあくまでもネットワークとしてつながって、初めて機能をなす。その時々で区間ができたことによって、その区間を走る車の時間が短縮されることも大事だが、完成形のネットワークも念頭に置きながら、この地域にとっての、道路の必要性も含めて、ネットワークとしての効果を適切に評価すべき。区間ごとのB/Cとネットワーク全体としてのB/Cをうまく使い分けて、説明すべき。今回の道路区間での評価と、全体としての道路ネットワークでの評価とは並行して、説明したほうが良い。

事務局：

社会基盤整備プログラムが改定されるまでは、最後のリンクが抜けた段階で評価せざるを得なかった。ルールに従って、調書を作成しているが、実際はネットワークがつながったことによって、その周りに効果が出て、その道路の持つポテンシャルが向上しているため、そういった効果についても、今後は検討する。この山陰近畿自動車道でも、本来であればもっといい事業効果が出るが、事業期間が長くなると、それが設定できなかった。

また、余部道路、香住道路について、今、手持ち資料がないが、地盤状況については、余部、香住より浜坂の方が少し悪い傾向にあったと聞いている。

また、ITVのカメラ等の安全管理施設について、余部、香住の時の管理レベルと現在は少し変わっている。例えば、雪で車がスタックをしたときには、それをいち早くカメラで捉えて対処するということが非常に重要になっている。昨年度も山梨で大雪でスタックして閉じ込められ、問題になったが、自動車専用道路では、トンネルだけではなく一般部についても監視するように安全基準レベルが上がっている。

委員：

経済効果から見ると、時間の短縮効果が200分から100分とあるが、経済産業界から見ると、この道が100分なら100分で、いつもその時間で通行できる安定性が一番、重要だと考えている。新人のドライバーでも、キャリアがあるドライバーでも同じような時間で安定して通行可能。それが経済界から要望することで、そのためにもネットワークは重要。経済時間、あるいはエネルギー的にも安定したネットワークづくりを少しでも進めるべき。特にこの浜坂道路については地元の強い要望があったため、新規事業評価も急いで実施したと理解しているが、逆に後で遅れてしまうようなことにならないようお願いする。

委員：

この会長の提言について、私達も救われた気がするが、この内容については、ある程度実現できるのか。

会長：

私は多分受けとめてもらえるだろうと、この提言は実は答申案に入りたいと考えている。答申案に入るということは、我々の総意になる。

事務局：

今回、会長と、原因の追求をしたなかで、その原因をカバーしていくような提言について、我々も非常に反省しつつ、こういう提言が必要だと考えている。かつ、実際に実施できる内容だと考えている。

委員：

前回は今回も継続事業の審査の時にミツガシワについて記載があるが、ミツガシワの保全対策に対して、予算計上はしていないのでは。従って、ミツガシワの保全対策をしようとするれば、赤字になる。自然環境の保全に必要な費用は全体の事業費からすればわずかなものだろうが、

初めから予算化することが望ましい。

事務局：

環境対策は工事の中で実施する対策もあるが、計画段階でそれを避けて保全をすることもあ
る。また、環境調査の成果を反映しながら行うが、我々だけでは分からない部分もあるため、
専門家の意見を聞きながら、引き続き環境対策に努めたい。

また、環境対策費を事前に予算化する件は、計画段階で避けられるものを避けたことで逆に
コストがアップする部分を乗せるかどうかという問題がある。そういうコストを乗せれば、環
境対策費は実際には、そこには残らない形になる。それぞれの施工時期には計画に基づく環境
保全措置があるため、それらの計画に配慮しながら事業を進める。

委員：

その予備設計の段階で、環境調査を行い詳細な状況が分かれば、保全対策費が出てくるので
はないか。環境調査を予備設計する前の段階でやっているから、どれぐらいかかるか分からな
い。ただ、今後、自然環境の保全対策費が増加していく場合、新規事業評価の段階でも環境対
策に対する評価が必要ではないか。今までの環境影響評価では、自然環境の保全に対しては、
まともに計算しようとしてない。ミツガシワの保全については、頑張っているため、
感謝する。

会長：

皆様の意見を聞き、私から提示した提言を答申に加えるということでしょうか。
また、次回12月2日に答申案を諮るが、その中にこれも含ませてもらう。

継続妥当と判断