

平成29年度 第4回 公共事業等審査会 議事概要

- 1 日 時：平成29年11月30日（木）14:00～15:30
- 2 場 所：ひょうご女性交流会館5階 501号室
- 3 出席者：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

3 議 事：

継続事業（審議案件）の説明、質疑、審査

- （1）道路事業 一般県道豊岡インター線
- （2）道路事業 主要地方道但馬空港線

<審議結果>

継続事業2件は、すべて「継続妥当」

<議事概要>

継続事業（審議案件）の説明、質疑、審査

- （1）道路事業 一般県道豊岡インター線【事務局から継続評価調書に基づき説明】

○委員

今回の事業費増額は、どの程度事前に予測されていたのか。見通しが甘かったのか。

○県

①擁壁の基礎形式の変更は、ボーリング調査の実施後判明した。②消雪工は、事業着手後、国が北近畿豊岡自動車道のランプ部に消雪工を整備する方針としたことから、サービス水準を合わせるため追加した。③病院駐車場の補償内容の変更は、当初周辺で一時的に179台分の駐車スペースを確保できると予測していたが、病院側と協議する中で現地条件を確認した結果、病院敷地内で常時駐車台数を確保する必要があることが確認された。病院敷地内は余裕がないため、新たに造成して駐車スペースを確保することとなった。

○会長

駐車場を立体化することにより、切土を避ける検討はしなかったのか。

○県

当箇所や病院内の駐車場敷地で立体駐車化を検討したが、必要台数を確保するには2層、3層の構造で、かつ斜路も必要となり費用面でも劣る。更に立体駐車化の工事の際、仮設駐車場のスペースも必要となり断念した。

○委員

切土法面の在来種復元について、ススキ、メドハギなどは在来種であるが、日本で入手する際人件費がかかるので中国から輸入している場合もある。中国から入手した種は、在来種と外見が同じなので問題が生じている。「ブラックリスト（兵庫県の生物多様性に悪影響を及ぼす外来生物リスト）」には、外国産のススキ（在来種）等を使用しないことと明記しているため参考にしてほしい。「在来種」という語句の使い方に注意してほしい。外来種でも法面をしっかり防護する種で、広がらなければ使用してもよい。

○県

参考にさせていただく。

○委員

コウノトリ但馬空港は収支が厳しいが、利便性を高め、利用者を増やす工夫はあるのか。但馬ー羽田直行便の実現性はどのような状況か。

○県

但馬－羽田直行便は現在も要望しているが、羽田空港の発着枠が確保できず新規参入ができない状況。但馬空港では、飛行機が経年化しているため、新しい飛行機に更新する手続きを進めている。但馬空港の搭乗率は過去最高を記録している。新しい飛行機に更新すれば定員が36人から48人に増えるので、搭乗率が8～9割確保できれば収支は改善し見通しは明るい。課題は、但馬－羽田直行便の実現。

○委員

防災機能の強化の面で、平成16年の台風23号時に浸水し各道路が通行止めになったが、どのくらいの状況で通止めになり、通行止めの際、周辺の住民はどのように避難するのか。

○県

平成16年の災害時は堤防が破堤し豊岡市内が水没したため、住民は水が引くまで移動できない。

○委員

今回の道路の整備で、豊岡病院には行くことが可能になるのか。

○県

「命」の道と言われる北近畿豊岡自動車道を利用すれば豊岡病院まではアクセス可能。豊岡市街地は、河川管理者の国が堤防強化など河川改修を進めている。改修が完了すれば安全性は確保できる。

○委員

浸水による通行困難は解消できないのか。

○県

円山川は国で対策を進めている。

○委員

北近畿豊岡自動車道の開通の見込みは。

○県

県としては、（仮称）豊岡南ICまでの開通を、平成30年代前半と見込んでいる。  
（仮称）豊岡ICまでは、その数年後となる。

○委員

両路線が平成31年度に完成しても、北近畿豊岡自動車道とは接続しないことになるが、国の方で早く進めてもらわないといけない。

○県

豊岡道路は、平成28年度着手、延長2 km、事業費130億円。今年度から用地買収に入っており、順調に進めば開通は早くなる見込み。

○委員

国と県との費用負担の割合は、事業費が増額しても変わらないのか。

○県

補助率は変わらない。

○委員

両路線とも高速道路（自動車専用道路）を活かす重要な道路。事業の評価では、両道路は一体となって機能する。個々の費用便益(B/C)も重要だが、総合的なネットワーク効果を十分アピールするのも重要だ。

○会長

そのためにも同時開通やネットワーク効果を発揮できるよう配慮願いたい。

○委員

残事業B/Cは、便益がそのままなので高い値が出るのは当たり前。事業費が増えたの

であれば、残事業B/Cを示すよりは、当初のB/Cと比較することを重視すべきではないか。

○県

今回バイパス事業のため便益が高く出る。現道拡幅により少しずつ完成させる事業であれば残事業B/Cを示す意味はある。

○会長

豊岡病院の建設時に法面に変状が生じ抑止杭を打設して対処した。その原因となった「白色凝灰岩」が今回の工事で存在した場合、当初計画どおり進めるのではなく臨機応変に工事を進めることができるように対応を検討しておくことが必要。

(2) 道路事業 主要地方道但馬空港線【事務局から継続評価調書に基づき説明】

○会長

但馬空港線は、消雪工を整備しないのか。

○県

交通量も少ないため、土木事務所が除雪で対応する。南側の現道も除雪体制。

○県

但馬以外の外部から訪れる方が通る路線は、しっかりした除雪体制が望ましい。但馬以外からの利用が多く見込まれる（仮称）豊岡ICから豊岡市街地方面は、消雪工を整備すべき。但馬空港へ車で行く方は、但馬在住の方が多いため、車は冬期タイヤを装備していることから、当路線は除雪のサービス水準を落としてもよいと考えられる。

○委員

「地元調整の結果、国の残土運搬のダンプ台数が大きく制限され」とあるが、県の工事ではダンプ台数は制限されないのか。

○県

国のダンプは集落内の道路を通り運搬する。県は工区内で土砂の運搬が可能となり、集落内をダンプが通行することなく施工ができる。

○委員

その影響により他の工事等で残土の流用に支障が生じていないのか。

○県

残土の流用の配分を調整しているため、問題は発生していない。

○会長

当初の計画から縦断線形の変更はないのか。

○県

ない。ルート内で切土、盛土のバランスをとっている。豊岡インター線から一部土砂を搬入している。

○委員

在来種の考え方は、前述のとおり。この周辺に、「種の保存法」に指定されたアベサンショウウオが確認されていないか。

○県

北近畿豊岡自動車道の環境アセスメントを参考に事業展開しているが、詳細を確認する。

< 既往文献を確認した結果、本事業には影響がないことを確認した。 >

○委員

県施工区間と国施工区間は、どのようにして決定するのか。

○県

通常は、県道なので県が施工する。国が整備する北近畿豊岡自動車道に近接し同時施工が考えられた。国も残土が多く発生することから、調整した結果、施工も含めて国に依頼することになった。国の残土量を踏まえて施工区間を決定した。

今回、国の残土搬入が困難となって、すべて県で施工することとなった。

○会長

今回は県が主体となって残土を受け入れることとなったのか。

○県

そのとおり。今回は、施工も国が行う予定であったが、今回の変更で施工も県が行う。

○県

国の北近畿豊岡自動車道の工事では、トンネルが多いことから残土が多く発生する。

国は土砂が余り、一方で県は土砂が必要となる。

国の土砂を県の工区に搬入する際に、ルート上の住民から反対を受けた。国のダンプで搬入するのならば、あわせて土砂の転圧まで国で施工する方が効率的なため施工区分を決めた。国の施工区分は残土の搬入、転圧までで、舗装は県で行う。特殊な要件の工事であった。

○委員

国が施工する北近畿豊岡自動車道の事業を少し拡張するようなイメージか。

○県

そのとおり。

○会長

道路建設なので道路用の締め固めを行う。もともと、締め固めも国で行う予定であったのが、変更して県で施工することになった。

○委員

両路線でB/Cが異なるのは、交通量の違いが大きいのか。

○県

豊岡インター線の交通量は、約15,000台/日、但馬空港線は1,000台/日。交通量に約15倍と大きな差があるため、1台当りの時間短縮効果が影響して便益に開きが出ている。

○委員

交通量には、計画されている大規模な産業用地への交通は含まれているのか。

○県

産業団地への交通量は含まれていない。

以 上