

平成30年度 第2回 公共事業等審査会 議事概要

- 1 日 時：平成30年10月30日（火）14:00～17:00
- 2 場 所：ひょうご女性交流館5階 501号室
- 3 出席者：藤田会長、足立委員、飯塚委員、奥見委員、小谷委員、桜間委員、
田中丸委員、野崎委員、安田委員
- 4 議 事：
継続事業（審議案件）の説明、質疑、審査
（1）交通安全施設事業 主要地方道福良江井岩屋線
（2）交通安全施設事業 一般県道明石高砂線
（3）野中・砂子土地区画整理事業
（4）英賀保駅周辺土地区画整理事業
（5）道路事業 東播磨南北道路（主要地方道加古川小野線）

<議事結果>

継続事業5件すべて「継続妥当」

<議事概要>

【継続事業】

（1）交通安全施設事業 主要地方道福良江井岩屋線【県から継続評価調書に基づき説明】

○委員

事業が75%進んでいるということだが、大体が用地買収だったのか。工期を見ると、これから、時間がかかることになっている。工法が難しくなったことで工期が長くなったのか。

○県

75%の進捗は、ほとんどが用地補償費となっており、工期が長くなったのは、用地補償に時間を要したことが主な原因。

○委員

自転車の通行空間の確保というのは、例えば自転車専用通行帯みたいなものができるのか。用地補償費が3.6億円増えた理由は。

○県

自転車の通行空間としては、自転車専用通行帯の整備をイメージしている。用地補償費が増えたのは、補償物件について、店舗だけの補償を想定していたが、実際、家屋調査に入ったところ、店舗と倉庫が一体となっており、構造的に店舗と倉庫を分けて補償することができないことから、全体の移転補償となり、増額となった。

○委員

自転車専用通行帯は、すぐにはできないのか。

○県

ネットワーク性、連続性が必要になるため、ある程度の区間の整備が進むと、通行帯としての整備が考えられる。ただ、今の時点で、この部分だけで整備するのは難しい。

○委員

用地補償費が増大した原因について、構造的に倉庫と店舗が一体になっていて分離できないため、倉庫と店舗を含めた分を補償したという理解で良いか。

○県

そのとおり。

○委員

それが何ヶ所かあったので、金額が増えたということか。

○県

そういう店舗が何ヶ所かあったのと、あとは、実際に物件調査すると、非常に高級な材料等を使われている物件もあり、補償費がアップする原因になっている。

○委員

用地買収ができなかったので、工法見直しにつながったというのがあったと思うが。

○県

用地買収ではなく、借地。左岸側に駐車場があり、その駐車場を工事ヤードとして活用して栈橋等を整備しようとして計画していたが、その駐車場が使えないということになり、対岸から工事を行うこととした。そのため、仮設の栈橋の延長が長くなり、設置面積が増大し、工事費が増えている。

○委員

自転車が1時間平均20台位だが、これは多いのか。一般的には、どれ位の台数か。

○県

平均すると20台位だが、通学等で利用されており、朝・夕に集中する。1時間に20台ではなく、朝・夕にかなり多く、日中は少なくなる。

○委員

今回の整備区間の前後の道路幅員は、どのような状況か。この部分だけが拡幅されるというふうに考えて良いか。

○県

前後の幅員の状況は、調書3ページの横断面にあるとおり、車道が2.75m、歩道は1m、路肩が0.5mとなっている。

○委員

自転車道がネットワークとして整備される可能性というのは、かなり低いということか。

○県

周辺で事業を進めており、まず、北詰交差点から北側も今後、事業化していく予定であり、湊交差点から東部分については、既に事業化している。

○委員

ある程度の幅員があるのか。

○県

ある程度まとまったところが改良できれば、自転車通行空間についても整備していきたい。

○会長

店舗の補償について、当初の予定では、店舗と倉庫を分けるということであったが、家屋調査は事前にどの程度、細かく実施したのか。少しざっくりやってしまったのか、もう少し緻密なことが必要であったのか。家屋調査する時の要領等指針みたいなものはあるのか。

○県

物件調査について、新規事業評価時は、事業実施の判断ができていないため、実際に物件の中に入るなどは一切しない。このため、職員が外から、見える範囲で状況を確認し、補償費を検討している。新規事業評価を経て事業化すれば、地権者の方に説明し、中に入らせていただき調査する。新規評価時点では、地権者の方にもこういう事業で実施するという説明もできないため、外から見ると範囲で行っている。

(2) 交通安全施設事業 一般県道明石高砂線【県から継続評価調書に基づき説明】

○委員

交通量調査、詳細設計の結果、110m延長しているが、具体的にはどういうことか。

○県

右折レーン等を設計する場合、詳細な交通量調査が必要になるが、新規事業評価時は詳細な調査を行っていない。事業採択になり、現地に入って所定の調査を行ったところ、想定よりも交通量が多く、渋滞解消のためには右折レーン、左折レーンを長くする必要があり、延長が長くなった。

○委員

想定したものと実際とが違ふということは、よくあることか。

○県

全くないということではなく、こういうことも生じてくる。

○委員

ある程度はやむを得ない、実際に調べてみないとわからないということか。

○県

そういうふうには考えている。

○委員

南側の橋梁部に、歩行者も自転車も移っているが、一般部になると北側の所に歩道と自転車道がある。接続部の所で安全に渡れるような工夫という考えはあるのか。

○県

安全が第一であるため、スムーズに歩行者、自転車が移動できるように考えている。

○県

歩行者については、西詰交差点で2回横断するという形で、反対側の歩道に行くことになる。

○委員

非常に邪魔くさくなるため、夜間は結構怖いと思う

○県

安全に渡るには、その方法しかない。

○委員

自転車についても、同じように通行するのか。

○県

自転車の場合は、南側橋梁を自転車歩行者専用道路とするため、こちらを通る場合もあるが、北側橋梁を通ることもできるため、横断回数は少なくする通行方法もある。

○委員

上流側は、車道を自転車通行可になるのか。

○県

車道橋になるが、自転車は車道を通れるため、1mの路肩を確保している。あと、歩道については、高砂市と加古川市の市境になっており、通学児童は、南側に小学校があるため、橋梁上ではない歩道を主に使っており、川を渡ってくる歩行者は、多くないと考えている。

○委員

安全面だけ一工夫、スクランブルにするなど、スムーズに渡れるようにしていただければと思う。

○委員

渋滞解消プログラムに位置づけられる渋滞の程度というのは、どの程度を言われているのか。県下で渋滞交差点は用語の解説のところに70ヶ所と書いてあるが。

○県

渋滞交差点の定義については、信号交差点では交差点を通過するのに信号待ちを3回以上要する交差点が渋滞交差点となる。西詰交差点は、朝・夕のラッシュ時には3回以上待つ必要があり、渋滞交差点の要件は満たしている。県下では、70ヶ所です。

○委員

計画として、何年で解消されるのか。

○県

今年で、70ヶ所を35ヶ所に半減させるよう取り組んでいる。渋滞交差点解消プログラムのパンフレットの裏に目標を書き添えており、70ヶ所の渋滞交差点について、平成26年から30年度の5カ年で半減を目指して取り組んでいるところ。

○会長

残りの半分は何年までか。完全解消は何年を目指しているのか。

○県

渋滞交差点解消プログラムについて、平成14年度から実施しており、5年ごとに更新している。今年度が30年度までのプログラムの最終年になるため、現在、見直し作業をしており、新しく、31年度から35年度までの5カ年計画を作る予定にしている。対象は、今回残った分に加え、その後の情勢の変化で新たに渋滞交差点になっている箇所、一旦は解消したが別の方向が混み出した箇所などもあるため、それも含めて箇所数を選定している。同じように、半減という目標が立てられるのかどうか、計画を策定中であり、引き続き対策は行っていく。

○委員

事業費について、当初8.2億円で、見直しが必要なことは当然あると思うが、27億円と3倍以上になっているというのが少々驚きだが、道路事業はこんなものなのか。

○県

道路事業でも、ここまで増額になるのはレアケースだと思っている。説明したように、仮設しながら橋脚補強を行い、橋脚を新設し、上部工の拡幅を施工するのが従来方法だが、河川管理者との協議の中で、それができなかった。新工法として、河川中に仮設を要さず、下部工を拡幅して、なおかつ上部工を軽くするために今のコンクリート床板から鋼製の床板に変えるという非常に特異な工事となり、非常に大きな増額になった。

○委員

橋の場合は、そういう見直しが必要になった時、非常に事業費が膨らむと考えていいのか。

○県

こういう構造物の場合、変更した時に大きく構造設計なども変わってしまうため、増額が大きくなる。

○委員

河川管理者との協議ができる予定だったが、結局できなかった理由は。

○県

当初、現況の橋脚の所に新しい橋脚を増設するため、位置を合わせると河川の流水阻害にならないため、ある程度、協議が整いつつあったが、鬼怒川で破堤するなどの災害が発生し、災害のことを考えると、洪水期においてはそういう仮設であっても全部撤去する必要があるとの結論になった。洪水期に仮設物を全部撤去するということは、非洪水期が半年ほどなので、ほとんど工事ができないことと同じになるため、新工法を採用した。

○委員

今後は、これと同じような橋脚の場合には、今回の新工法で施工することになるのか。

○県

加古川のように非常に大きな河川においては、そうなっていくのではないかと考えられる。

○会長

今後、このような橋の拡幅を必要とするような箇所はまだまだありそうか。そういうところで、こういう新工法を採用することになる可能性が高い。一級河川にかかっている橋梁は、たくさんないと思うが、今後、こういった事例で増額が見込まれることはあるのか。

○県

先ほど局長からも申し上げたように、新しい渋滞交差点の解消プログラムを今、検討している。その中で、そういうことが発生するかもしれないが、今の時点ではわからない。あまりないと考えているが、今後、同様のことは発生する可能性はあると思う。

○会長

今回の増額は、当初の見通しが少し甘かったという点はあると思う。あと、洪水が頻発したことによって、河川の中にピア的なもの置いておくことが許されない状況になったということか。以前であれば、大丈夫だったということか。

○県

河川管理者との協議の中では整いつつあったため、以前であれば可能であったというふうには考えられる。ただ、昨今の出水状況等からすると、洪水期に仮設を存置させての工事は難しくなっていくと考えている。

○委員

今回の資料の書き方を見ると、河川条件による橋梁形式の見直しと書いているが、これだけを読むと河川の流れの状況に変化が生じたと受け取られかねないため、表現がよくないと思う。河川条件そのものは旧来と変わっていないので、表現を見直すべきと思う。

○県

表現を修正する。

○委員

この工事の話ではないが、工事発注後に大きく事業費が増えるような変更がある場合に、当初契約している業者と契約変更するのか。あるいは、改めてそういう競争入札などをされるのか。ケースによっても違うのかもわからないが、どんな考え方でされるのか。

○県

この工事の話ではないが、一般的には変更理由や、残工事の内容にもよる。どこまで仕上げで終われるのかなど、ケース・バイ・ケースの判断になると思うが、切りのいいところまで元の業者に契約変更という形になるのが一般的だと思う。ただ、大幅に内容が変わってしまうような場合は、途中まで打ち切りし、改めて条件を付して入札にかけるといったようなケースもあると思う。変更理由と現場状況と残工事の状況の兼ね合いでの判断になると思う。一概には、こうするというルールは特にない。

○委員

小さい金額で契約し、どんどん変更して特定の業者が施工していく、こういうことはないと思うが、悪く考えれば、そういうこともあり得ると思うので、できるだけ競争性を考えていただくようにすればと思う。

○県

延長を延ばすなどは別工事という扱いで施工している。

○委員

国の主要渋滞箇所にも今回の所は位置づけられているのか、県と国の基準が一緒なのか、また、県は独自の基準を持っているのか。

○県

県の方は、交差点を通過するまでの信号待ちが3回以上が渋滞交差点で、国の主要渋滞箇所は、平均旅行速度が20km/h以下になる箇所となっている。

(3) 野中・砂子土地区画整理事業【県から継続評価調書に基づき説明】

○委員

無電柱化工事を廃止し事業費を削減しているが、事業採算性等を考えるとやむを得ないということで削減したのか、何か意図があるのか。また、費用便益比が前回と同じ1.3だが、なぜ費用便益比が変わらないのか。

○県

無電柱化に取り組むということで、前回の評価時に無電柱化の事業費増額を認めていただいた経緯がある。道路工事着手に際して電線類事業者と調整したが、依然として予定している幹線の土地利用が農地のままということで、現状では電線類を引き込む位置や供給量が定まらないため、区画整理事業での無電柱化を断念することになった。しかしながら、市としても無電柱化の意向を持っている路線であることから、将来的には実現できるものと考えている。B/Cの件は、確かに事業費が落ち、本来であれば少しでも上がるということになるが、地価の下落等もあり、再度マニュアルに基づいて計算したところ、数字としては変わらなかった。

○委員

要移転棟数の66%が移転完了と書いてあるが、これからスムーズに進むという理解で良いか。

○県

一部で調整が難航している部分がある。JR交差部のアンダーパス化について住民の皆様からさまざまな意見をいただいております、このたび事業期間を延伸するなかで、それらの意見について検討を行い、調整を図っていきたいと思っている。

○委員

この部分は、ほかの部分と同時に協議していたが、残っているという話なのか、それとも、ここは後から協議に入ったので今に至っているということか。

○県

順番は多少あるが、ほぼ同時に始めている。アンダーパス化に関する調整に時間を要している。

○委員

区画整理-2のページの表の整備効果のところ、例えば上から2番目で新築戸数17戸、地区人口107人増となっているが、新築と保留地の合わせた分で107人、人口が増えるという見方をすれば良いのか。

○県

そのとおり。

○委員

保留地の販売というのは、4区画を販売して4つ売れたと見れば良いのか。

○県

そのとおり。

○委員

今後9年間で129区画となっているのは、大部分はこれから売ると見れば良いか。

○県

そのとおりで、まだ売れていない所もたくさんある。

○委員

赤穂線は通勤列車が少し減ってきたり、労働力人口は工場地帯には少なく、喉から手が出るほど欲しいが、この辺に人がいない、若い人がいないという状況になっている中で、多分、元々おられた方が新しく入られる部分も含めてだとは思いますが、外からの入居をかなり強力に、県として推し進めないと入らないと思うが、その辺の施策的なものは持っているのか。

○県

指摘の通り、なかなか難しい部分がある。市の協力が必要になるが、例えば子育て支援施設のようなものを地区内に誘致するなど、販売促進につながる方策を市と一緒に考えて行きたい。

○委員

先ほど地価が下落しているという話があったが、土地区画整理をするのは、その土地の価値を高めるためにするものかというふうに理解している。防災的効果などはもちろん理解するが、地価が下がるというような形であったとき、そもそものところから言って、この土地区画整理事業を進めていく意義というのがあるのかという根本的な疑問を感じないでもないが。

○県

地価は前回評価以降も下落傾向にあり、事業費減額分に相当する地価の下落があったために、B/Cは変わらなかった。区画整理の意義については、区域内において、道路や公園などの公共施設が整い、住みやすい環境が創出されることで、事業を実施しない場合に比べて、その価値が高まるということになる。

○委員

今後ともこういう組合施行区画整理事業はあちこちで、まだまだ進むのか。

○県

個人的な見解になるが、当初予定していたところでも、事業化に至らないということも現実にはあり、以前のように、ならないのではないかなと考えている。

（４）英賀保駅周辺土地区画整理事業【県から継続評価調書に基づき説明】

○委員

事業費が4割程度増加している理由が、立体交差化のところには手間がかかり、工事期間も相当長期に及ぶということであったが、立体交差部について、例えばアンダーピニングで山陽本線を支えて開削する工法と比較してみて、事業費の増加を圧縮できる道はないかというような検討はしていないのか。

○県

JRと協議を進める過程で工法比較も行った上で、この工法を採用している。結果としてかなりの増額になっているが、一方的にJRから提示されたものではなく、施工可能時間の拡大や仮設計画について提案を行うなど、協議・検討を重ねた計画となっている。

○委員

例えば県民の皆さんにしてみれば、4割事業費が増えたというのは何なのか。工期が伸びれば事業費は当然増えるが、工期を短くするなど可能性を検討した結果、これが最適解となったことを、工夫して『見える化』する努力をしてはどうか。ここは、JR、鉄道が相手なので、相当厳しい縛りがあるはず。通常の地下トンネルを掘るという風にはできないということは多くの方が御存じだと思う。それで、JRの安全を担保しながら、この事業に対して知恵を絞った結果、これが良い方法で、この増加はやむを得ないことを『見える化』した方が、広く県民の支持は得られるだろうと思う。特に工事費というのは、工法選択と設計によって大きく上下するため、「これとこれを比べてみたら」というように比較して示すことで、なおさら説得力があるように思う。

○県

今この場で具体の機会は思いつかないが、県民の皆様に対しては、より分かりやすい説明ができるよう努力していきたい。

時間的な関係もあり、十分な説明ができていない点もあるので、アンダーパスについて補足させていただく。ボックスカルバートを構築するための推進工法の施工範囲を、鉄道直下から県道下部にまで延伸する変更を行っており、推進工法の施工量が相当量増えたことが、経

費増の直接要因になっている。また、推進工法は、北側にある荒川小学校前の現道にすりつける関係で、道路縦断をこれ以上上げることができないために、土被りが薄くても施工可能なこの工法を採用するに至った。

○委員

立体交差の工法としては、ボックスカルバートが一般的なのか。それとも、そのほかに複数のものがいろいろあって、これを選択したということになるのか。

○県

現場の条件にもよるがアンダーパスの場合には、ボックスカルバートが一般的である。今回採用している工法の特徴は、鋼製のエレメントを横から押し込んで、鉄道への影響がないようにするところにある。エレメントは、上部を列車が走行しても安全なように、時間をかけてゆっくり押し込むことになる。これ以上浅くできない位置にボックスカルバートを構築する計画で、鉄道とボックスカルバートの隙間が60センチしかないことからこの工法を採用しているが、例えばこの隙間が2メートルあればもう少し大胆に工事もできる。また、この工法を採用するにあたって、軌道への影響が起きた場合を想定して、列車の安全運行を前提にJRと協議を重ねた結果、旅客交通のない時間帯に施工することとして、一日あたりの施工時間が3時間という計画で工事を進めようとしている。

○委員

3時間というのは、夜間に貨物が走行するからか。

○県

旅客列車の走らない時間が3時間で、夜中の2時から5時の間に施工することになっている

○委員

押し込んでいく工事というのは、そうそうある施工方法ではなく、非常に土木技術としてはおもしろい。技術提案型で発注されてはどうか。この工事規模だと結構なボリュームになるので、かなりの技術をここで投下できるはず。技術提案型であれば、JRと県とが常に技術相談をしながら、施工法、設計法を考えていくことになり、若い技術者のトレーニングにつながるし、お金も少なくなる方向に行くかもしれないと思うが、どう思われるか。

○県

県においては提案型の発注方法をとることもできるが、今回の場合、土地区画整理組合が鉄道会社に工事を委託して実施することになる。

○委員

JRが発注することになるのか。となると、JRの意向が優先されて過大な計画になる恐れがあるのではないか。

○県

そうならないように、JRの内規等を確認しながら施工条件についても協議を重ねて工事計画をたてている。また、JRの発注工事となるが、工事が進められていく過程で、この技術が無駄にしないよう、何か方策を考えていきたい。

○会長

この案件に関しては今回で再評価も3回実施している。予測を裏切るようなことがいろいろ出たと思うが、一番大きな要因というのは何なのか明確にしておくべきだと思う。結局のところ、何が一番引っかかって、これだけ時間がかかっているのか。

○県

現場条件として、北側に小学校があり、安全面でかなりの配慮が必要なこと。あるいは、交通渋滞が激しい場所であり、この線路と並行して走る県道の交通を、どのように工事期間中も円滑に処理するか。さらに、棚田踏切の移設と工事期間中の南北間の迂回路をどのようにするかという問題があり、関係機関との調整に、想定以上に時間を要してきた。なお、このたび見直したスケジュールにおいても、工事完了は平成38年度、事業完了が平成39年度とし

ているため、5年後にはもう一度、再評価を受けることになる。その時には、「順調に進んでいる。」という報告ができるよう進めていきたい。

○委員

また再評価にかかるということだが、費用便益費が既に1.1になっている。例えば次回再評価の時に1.0とか、1.0を切るということも起こり得るような気がするが、その場合はどうなるのか。これだけで決まるものじゃないというのは理解するが。

○県

JRとはこの年末の契約締結を目標に調整してきており、事業評価に諮るに際して、工事費についても十分な精査を行っている。また、残る事業のうち、立体交差部の工事がその大部分を占めていることから、B/Cがそのまま維持できるよう事業を進めていきたい。

○委員

7ページが一番上のところに基本事業費があり、前回評価時点で119億円となっているが、前回評価時は平成25年ということだが、始まった平成11年では幾らぐらいだったのか。当初、100億ぐらいがこうなっているのか。

○県

事業開始時の基本事業費は106億円。1回目に再評価を受けた際に108億円に変更。その後、2回目の再評価で119億円に、このたび3回目の再評価で157億円に見直しを行っている。

(5) 道路事業 東播磨南北道路（主要地方道加古川小野線）【県から継続評価調書に基づき説明】

○委員

事業費が増大した理由が、地質調査及び地下水調査の結果によって工法などが変わったというところだと思うが、地質調査は、事業を計画する前には実施はしないのか。

○県

東播磨道では、事前に道路のジャストのポイントで、ボーリング調査を実施していない。ただ、このような何百億円という大きな事業の場合、今回のように地質の変化で事業費が大きく変わることもあるため、去年、審議いただいた浜坂道路Ⅱ期ではそういった反省も踏まえ、事前にボーリング調査を幾らか実施している。東播磨道は平成25年度に新規事業評価を受け、平成26年度から事業着手した事業のため、実施していなかった。

○委員

地下水調査について、地下水を遮断しないようにするために盛土から橋梁方式に変えたということだが、地下水というのは元々わかっていないのか。また、地質調査と別に、地下水調査というのがあるのか。

○県

地質調査というのは、地質が砂系なのか、岩なのかなどを調べる調査で、水文調査は、まず井戸がどこにあるとか、地下水がどういうふうに流れているかなどを調べる調査のため、地質調査と水文調査は別。水文調査というのも事業化前の時点では実施していないため、こういった変更になっている。

○委員

地下水調査については、今後は事前にやることになっていくのか。

○県

その辺もケース・バイ・ケースになるかと思う。地下水が非常に大きく影響するような部分があれば、そういったこともあるかとは思いますが、今、私どもが考えているのは、まずは地質調査だと思っている。水文調査も結局、地質調査をして軟弱地盤だったということがあって、それで遮ってしまうことがわかってということ。事業費を算出する基礎のデータとしては、地質調査が一番大きいと思っており、その部分はある程度、大規模事業に関しては実施して

いきたいと考えている。水文調査までは、浜坂道路ではやっていなかったと思う。

○委員

地下水は最初からわかっているのかなと思ったが、地盤は、一定の費用をかけないとわからないと思うが、地下水については外から見てもわかる部分があるのかなと思うが。

○県

どこで稲作をしているとか、それに地下水を使っているといったものはわかるかと思うが、地下水の流れ方がどうなっているか。例えば、今回のところでは道路に対して垂直に流れているというのが原因だったが、ほかの部分でも稲作で地下水を使っているところはあるが、道路に対して並行な流れのところもあった。そこだと、対策をしなくても良いということになる。流れまで事前には、わからなかった。

○会長

今回は、ふたをあけたら結構お金がかかったという事例がたくさん出てきたが、事前の予備調査も含め、もう少しきちんとやっておかないと、こういうことがまた起きかねないということがあるため、最終報告の時にはしっかり記載したいと思う。浜坂道路については、新しい委員の方々は御承知ないと思うが、あれは随分お金が増え、今回以上だったと思う。あれも地質はわからなかったため、掘ってみたら随分違っていたからという話だったと思う。

○委員

かなり大きな事業規模で290億円が380億円になっている。説明いただいたとおりの経緯でこうなったんだろうとは思いますが、もう少ししっかりと考える必要があり、この案でも例えば深層混合が地盤改良の唯一の方法ではないわけで、例えばNEXCOは、最近ではドレーンとかではなく、よく真空圧密を使っている。そういう工法の方が、工期が短くなり、結果、安くなる。それから、地下水の流れの議論があったが、地下水の流れをトレーサーで調べるという技術は大変難しいし、お金もかかる。多くの技術者は大体の地勢図でどう地下水が流れているかは、わかっている。そこに深層混合の壁をするとどうなるかということは、最初からわかっているはず。それが調査で初めてわかりましたというのは、ちょっと情けないと思う。

○県

当初の想定がうまくできていなかった部分があることは、お詫びしたいと思っている。当初、今おっしゃっていただいたような地下水の部分など、もう少しきちんとやれる部分というものもあると思うし、調査としてももう少ししっかりとやっておく部分というものもあると思う。平成26年度に浜坂道路の事業費が大幅に増えたことに対して、ボーリングであったり、それ以外の設備関係、そういったものも事前に見積もるべきであり、概略設計だけでなく予備設計レベルでやるべきであると提言を受けた。東播磨道に関しては予備設計はしていたが、ボーリング調査等を実施していなかった。このため、今後、こういうことがないようにしていきたいと思う。

○委員

できれば、技術が育つ形に制度も考えた方が良いのではないかという提案につなげたいと思い、今、申し上げた。例えば、今、県ではインハウスで設計までしてしまう。もちろん、パーツパーツは業務発注されるかもしれないが、技術提案を募るという形もできる。深層混合は、どこかで提案があって、それを考えられたかもしれない。その時に代替案を、競争的には見ていないはず。ですから、設計の段階からも一種の提案型ということを試みるということもありだし、それによって結果的に事業費が下がる場合もあれば、実はそれでチャレンジするなら上がる場合も出てくる。そこら辺が、皆さん方の力量の発揮のしどころじゃないかなと思う。それは、競争型で提案してもらえるように持っていけばいいのではないか。そうすると、ストーリーがはっきりするから、県民もものすごくわかりやすくなる。そうすると、見える化にもつながってくるし、理解につながってくる。例えば、今回の説明を土木学会ですると、多分、想定される質問は僕が言ったことに近いんですが、何で深層混合なのか、何

でこんなに工期がかかるんだとか、何々工法を使えばこれの3分の1になるとか、よって工費は半分なるなどということがいっぱい出てくる。それを、全部塗り潰すように調べるということは不可能だが、どういう案があるか俯瞰的に比較する立場ではあるため、それを提案させればいい。そういうのにつなげていただいたら、よりよい方向に行くんじゃないかと思う。

○県

どういう形で、そういう設計時の提案を受けることができるかということも、勉強をさせていただきたいと思う。

○会長

工法を含めて、今後、そういった観点も含めて中身を詰めていく時に、新しい工法等がいろいろあるようなので、この工法に至るまでにどういった検討をされたのかはよくわからないが、少なくともこの場でわかるようにしていただくといいと思う。橋梁にしても何にしても、形式とかいろいろ見たりしながらB/Cや、経済性を見ながら工期などを考えながら決まっていくプロセスがあると思うので、その辺を委員がおっしゃったように、見える化ということをしっかきりしていただければ良いと思う。

○県

浜坂道路の事業費増額について、当時、審査会で審査いただいたが、その時の反省で浜坂道路Ⅱ期の時には新規着手前に地質調査を多く実施した。これは制度上、どの費用で実施するのかということがあるため、あまり多くの地質調査を実施できないが、浜坂道路Ⅱ期では頑張って実施した。その調査に当たっては公募のプロポーザルで、一定の費用で一定の成果を出す地質調査の提案を求める形で実施した。いろいろ制約がある中で、全てをプロポーザルというのも難しいが、実施事例もあるのでPRさせていただいた。

○委員

大体、工事費の10%から15%が調査費と言われているが、それぐらいを使っているのか。

○県

調査費については公共審で審査いただき、事業着手してから必要な調査を本格的に実施するが、着手前というのはケース・バイ・ケースです。

○県

公共審で審査いただくような事業の大半が国庫補助事業で実施しており、事業評価の段階は未採択のため、自前の予算で実施しなければならない。補助金が使えるという財政的な理由から、詳細設計、調査というのは、実際に事業が採択されてから実施してきた。審査会にかける段階では、県の単独費でしか実施できないので、あまりお金のかかる調査ができていなかった。そういう状況の中で、これまでの経験則のような形で事業費で審査いただくため、結果、今回、数々増額している。結果からいうと、事業着手前と事業着手してからの調査レベルにかなり差があるということが、この増額の要因だと思っている。平成26年度の審査会から、少なくとも、こういう100億を超えるような大きな事業については事前の調査も、もう少しレベルを上げてやるべしというような提言もいただいている。ただ、この事業はその提言をいただく前に、着手していたものになる。その後は、審査会からいただいた提言を踏まえ、できることから始めている。委員に指摘いただいたように、技術者としてのレベルアップのようなことは本当に重要な課題だと思っているので、日々の仕事の中で、実際の工事を発注する際にも、業者に対して技術提案型で発注する等、いろいろな工夫をしていきたいと思っている。

以 上