

第 49 回広島県公共事業評価監視委員会質疑応答概要

- 1 日 時 令和元年 11 月 8 日(金)9:29～10:53
- 2 場 所 県庁北館 5 階 収用委員会室
- 3 出席委員 河原委員長, 佐久間委員, 竹田委員, 藤原委員, 宮野委員, 渡邊委員
- 4 議 題 議事(1)令和元年度の抽出事業について
- 5 担当部署 広島県農林水産局農林整備管理課技術管理グループ
TEL(082)513-3635
広島県土木建築局土木建築総務課調整グループ
TEL(082)513-3814

6 会議の内容

(1)令和元年度の抽出事業について

○委員長

ありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明につきまして質問をさせていただければと思います。

順番にさせていただければと思います。

まず、資料番号 2-1 の事業でございますが、御質問をお願いいたします。

○A 委員

これはかなり期間が過ぎておりますけれども、採択されたのが平成6年からですか、用地取得に時間をかなり費やしておられるようでございますが、件数的にはどんなものなのでしょうか。そしてまた、その用地取得の難航している内容というのがもしわかれば、教えていただければと思います。

○道路整備課長

用地の進捗状況といたしましては9割弱をわずかに超えるぐらい進んではおるのですけれども、残っております箇所が、相続人さんが多数おられるとか、海外におられるとか、そういったことで時間を要しておるところでございますけれども、粘り強く交渉していきたいと考えておるところでございます。

○A 委員

金額的なものが折り合わないとか、例えば、粘り強くする中でも、よくありますが、絶対だめなのだという、うちの近くでもあるのですけど、そういうのはどうなのでしょう。

○道路整備課長

相続するなどとなりますと、いろんな事務的手続を踏む中で整理していくことは可能なのですけれども、時間がかかってしまいます。1軒1軒当たったりして、代理人を立てるなどのいろんな手続が必要となりますので、そういった意味で時間はかかっておりますけれども、交渉を粘り強くすることと、事務作業を進めることによって解決できるのではないかと考えているところでございます。

○委員長

重ねてで恐縮ですが、例えば前回の見直しするとき、令和2年度から、今回は令和7年度まで延長されていますけれども、前回のときも同じような御意見ではなかったかどうか確認させていただいて、既に5年が経過していますが、進捗状況は余りはかばかしくないとする、完成年度がこれで大丈夫かという心配を一方でするわけです。その辺はいかがでしょう。

○道路整備課長

前回からは、わずかではあるのですけれども、用地のほうは進捗しております、工事のほうも、実際、橋梁部分とかバイパス部分、工事の、クリティカルといいますか、時間がかかる部分については計画的な着工ができておりますので、用地交渉と並行して工事のほうは進めることによって、この計画期間内に完了させるよう努めているところでございます。

○委員長

わかりました。

御質問でございますでしょうか。お願いします。

○B委員

資料2-1というか、全体的に多分かわってくると思うのですけれども、建設残土の工事間流用の件です。

2-1のところでは盛土構造ということで多分土を持ってこなければいけない。逆に、ほかの工事では土が要らなくなるので廃棄しなければいけない。その間の建設残土の工事間流用というのは、環境面でもコスト面でもとても重要だというふうに思っているのですけれども、広島県さんとしてはこの建設残土の工事間流用に対して、「何かこんな工夫をしている」とか、そんなことがあったら教えていただきたいのですけれども。

○道路整備課長

今回重点審議をいただいております区間・路線以外にも、当然、残土が出るところ、あるいは土が必要となるところはございます。また、トンネルを掘削しているところもございます。

そういったところにつきましては、埋め立て事業など、いろいろな公共事業全般に広げまして、あと、市や町などの土地開発とか、そういったものもあわせて、できるだけ公共事業間流用をまず基本とし、それでもできない場合は民間の処分地ということもありますけれども、基本的には公共事業間流用ということで、県内のいろんな工事を見た上での流用をしているというところでございます。

○B 委員

ありがとうございます。

○委員長

お願いします。

○C 委員

それでは、質問でございますけれども、この道路につきましては、広島県第1次緊急輸送道路に位置づけられているというのがございまして、ほかの事業の説明の中では第2次緊急輸送道路というものもあったのですが、その第1次と第2次の考え方の違い、優先度が違うのかとか、あと、この第1次緊急輸送道路の指定というのはいつごろなされたのかという、その2点を教えていただければと思います。

○道路整備課長

第1次と第2次の違いでございますけれども、こちらについては、第1次の場合は高規格幹線道路、高速道路と、県庁舎、空港、港湾、インターチェンジなどを相互に結ぶ、そういったところが第1次防災拠点という位置づけをされております。

一方で、第2次緊急輸送道路とは、第1次防災拠点の第2次防災拠点、いわゆる警察署や、消防署、ヘリポート、フェリーターミナル、鉄道駅などの第2次防災拠点を結ぶ道路ということで、基本的には補完し合いながら行っているというところで、イメージとしては高速道路や自動車専用道路など、特に交通量が多くて大きな道路、国の直轄道路とか、そういったところを中心としたものが第1次緊急輸送道路で、それを補完する県道、県が管理する国道とか、そういったものが第2次緊急輸送道路というところがイメージしやすいかと思います。

あと、実際に指定というのが、最初の指定年度はわかりませんが、随時見直しながら、直近では数年前に見直しをして、いろいろと道路が開通したり供用されるのにあわせて全体のネットワークを構築しているという状況でございます。

○C 委員 ありがとうございます。

○委員長

ありがとうございます。

そのほか御質問ございますでしょうか。お願いします。

○D 委員

感想程度なのですが、先ほど用地交渉の難航ということで、あと1割ぐらいがまだということなのですが、こうなりますと、収用裁決とか、そういう申請をされたりするのですか。

○道路整備課長

今後の状況によっては、まず交渉をメインとしながらも、基本的には地道な交渉は続けていきたいと考えていますが、場合によっては事業認定の手続も含めて検討しております。

○D 委員

こちらの委員と収用委員を兼任しているのですが、その収用裁決に上がって

くる中で割と多いのが、行政不満というのがあります。説明がこう言われたけれども次はこうだったとかいうこともありますので、その辺は、お願いみたいなことになりますけれども、よろしく願いいたします。

○道路整備課長

御理解を得られるように、しっかり交渉に取り組んでまいります。

○D 委員

お願いいたします。

○委員長

ありがとうございます。

時間が限られていますので、次の資料 2-2 福山沼隈線につきましての御質問をお願いいたします。

○E 委員

この事業費ですけれども、280 億円ということで、資料 2-1 の竹原バイパスが 71 億ということで、延長も幅員もほぼ同じということですから 3 倍程度違うということ、これはどういう理由なのでしょう。

○道路整備課長

福山沼隈道路は、芦田川の渡河部、大きな川を渡るというところと、あと、地形的に山地のところを縫うような形になりますので、福山沼隈道路の場合は延長区間内に橋梁が 21 ございまして、あと、トンネルも 2 本あります。そういったことで、大規模な構造物が連続しております関係で、竹原バイパスの場合も 2 本橋梁がございましてけれども、大規模な構造物が大幅に多いということで全体事業費が大きくなっているという状況でございます。

○E 委員

わかりました。

もう 1 点よろしいでしょうか。

コスト縮減の検討のところでございますけれども、トンネル、橋が多いということでこれが書かれているのだと思いますけれども、完成予定年度が令和 5 年ということで、もうすぐなのですけれども、設計変更とか施工変更はこれからやることが可能なのでしょうか。もう設計とか施工は決まっていけない時期ではないかと思っておりますけれども。

○道路整備課長

芦田川橋梁等は既に工事に入っているところがございます。そういったところにつきましては既に、できるだけコストが安くなるような工法を選んで、橋梁の構造を選定しているところでございます。

今からのトンネル等々もございましてけれども、道路規格を見直すということではなくて、先ほども出ておりましたけれども、残土の流用とか、あるいは工事の進入路の確保とか、そういったことをあわせてコストの縮減に取り組んでいきたいと思っております。

○E 委員

そうすると、今からでもまだその余地は十分にあるというふうな考えですか。

○道路整備課長

工事が本格的に始まってまいりますので、その工程管理等もあわせまして、土の処分先とか、そういったものによってコスト縮減は可能だと考えております。

○E 委員

残土のほうのということですね。設計そのものではなくて。

○道路整備課長

はい。

○E 委員

わかりました。ぜひコスト縮減をお願いしたいと思います。

○委員長

先ほどと同じようなのですが、長期化している理由というのも用地交渉ということで時間を要しているということを書きいただいておりますが、それは、もう令和5年度という、後ろがもう見えているという状況の中で、その辺の見通しはいかがでしょうか。

○道路整備課長

この事業につきましては、国道2号の福山道路と一緒に工事計画をしている路線でございます。国と連携しながら、事業認定も視野に入れながら進めているという状況でございます。こちらにつきましては、用地交渉と並行して、事業認定もあわせて検討しております。

○委員長

そのほか御質問ありますでしょうか。

(質問なし)

○委員長

続きまして、資料2-3につきまして御質問をお願いしたいと思います。
お願いします。

○E 委員

続けてすみません。

これは、初めが平成11年で、トータルで30年計画ということで、今、20年経過しているということですがけれども、進捗率が13%と、極めて進捗率が少ない数字のようになっているのですけれども、この大きな理由は何でございましょうか。

○道路整備課長

こちらにつきましては、1期区間、2期区間、全体の事業費も大きなものですから、段階的に供用を図り、工区分けをしながら事業に取り組んでいるところでございます。

最初に取り組んでおりますのが、国道486号から芦田川を渡りまして最初の県道までで交通渋滞の分散化を図ろうという工程をしておりますけれども、こちらにつきま

しても、芦田川の渡河部と、あと、高架橋工事があるものですから、今まで事業の進捗時間がかかっておったというところでございます。

一方で、この区間の用地がほとんど進捗しておりますので、今後は比較的順調に進むものと考えております。

やはり用地の関係で事業に時間がかかっておったというところがございますけれども、そういった面で、用地も進捗しておりますので、今後は比較的順調に推移していくものと考えております。

○E 委員

わかりました。あと 10 年足らずで 9 割を進められるということは可能であると考えてよろしいですね。

○道路整備課長

事業費確保にしっかり取り組んでいきたいと思っております。

○E 委員

わかりました。

それと、これもこれから経済的な工法の検討を行うというふうに書いていますけれども、これからかなり急ピッチでやらないといけないと思われまますので、迅速工法とかコストダウン工法というのは具体的に何かございますでしょうか。

○道路整備課長

当然、工事等についてのコスト縮減、また、先ほどの繰り返しになりますが、残土とか、いろんなものの工夫はするものと、あわせて、ここの道路につきましてはかなり長いトンネルもございます。そちらについては有料道路事業の手法も導入するなど、いろんなことによって、事業費の確保といったことをあわせて検討している路線でございます。

○E 委員

残土とか有料化もありますけれども、工法自体の急速施工法などというのも、もし取り入れられるのであれば、これから短いですから、ぜひ取り入れていただく可能性があればと思います。

○道路整備課長

できるだけいろんなコスト縮減策をとってまいりたいと考えております。

○委員長

そのほか御質問ございますか。お願いいたします。

○C 委員

こちらの総便益のところ、前回 781 億円が今回 1347 億円ということで、かなり大きく、8 割くらい便益がふえているということなのですが、その何か大きな要因があるのか、スマートインターチェンジとか、そういうのができたとか、何か理由はありますでしょうか。

○道路整備課長

便益の大きく上がった理由といたしまして、一つは、この福山都市圏の交通量が前回のものに比べて2割程度ふえております。将来的な伸びが2割程度増加しておりますので、国のマニュアルに従ってはじいておりますので、交通量が増加することによってふえているといったところがまず1点ございます。

それから、部分供用を図りながらやっていくということの中で、早く効果が出るところがございますので、そういったことの効果を見込むことによってB/Cが大きく出ているといったところでございます。

○委員長

確認かたがた教えていただきたいのですが、今、交通量がふえているという話と、ここの資料の下から4段目のところで、国道313号等は減っているという数字になっていますね。

○道路整備課長

はい。ネットワークとして推計する中で、こちらのほうに転換することによってふえているという、伸びが大きくなっているという状況でございます。

○委員長

それと、もう一つだけ。

有料区間に、有料道路事業にするかしないかの判断というのは、これは、もう後ろのほうは見えてきている段階で、いつごろされるということになるのでしょうか。

○道路整備課長

こちらにつきましては、全体事業費、総事業費がかなり大きなものでございますので、実際の事業の効果といいますか、妥当性を探るために、有料道路という手法をとった場合に、当然、料金がかかってきますので、交通量については減る方向に働くのですけれども、そういった場合でもこの事業としてどうかというふうなことで検討しておりますので、必ずしも有料道路前提ということではなくて、今後の事業を展開する中で、その一つの手法として、早くやるという必要が出てくる状況で、有料道路が有効だということになってくれば、有料道路の導入を検討して決めていくということになりますので、もう有料ありきで、いつごろ決めるということではなくて、今の段階でいろいろと事業の可能性といいますか、妥当性を探る中で、有料道路で料金の抵抗をかけた場合もちゃんと車が乗って、費用以上の効果が出るという検討をこの評価の中でやっているというものでございます。

○委員長

恐縮ですが、今このB/C3.5と出されているものは、それはしないという場合の値ということですか。その辺が、このもし有料化をしてB/Cが例えば、そんなことにならないと思いますが、1になったというようなことがあれば、ここでの議論は何だったのかということになってしまいますので、基本的に。

○道路整備課長

今回の資料の18ページ、19ページでございます。19ページに参考として有料道路にした場合の総便益をつけておりまして、こちらが2.1でございます。一番下の行を見ていただければと思います。

○委員長

わかりました。
そのほか御質問ありますでしょうか。

○A 委員

今の件なのですが、道路の有料とか、そういった話は、福山市さんとは全くできていないのですか。

○道路整備課長

正式に福山市さんと協議して、導入するとか、しないとか、そういった話をしていくわけではございません。

○A 委員

最中ということですね。福山市さんとすれば、意見はどうなのですかね。

○道路整備課長

正式にそういった協議を始めたわけではございませんので、まだ御意見は伺っておりません。

○A 委員

それは大事な部分ではないかなと思いますので。

○道路整備課長

今後の事業の展開に応じて、その協議はしっかりさせていただきます。

○委員長

お願いします。

○D 委員

ちょっと戻って、コスト削減のことなのですが、先ほどの残土の利用とは違って、構造設計とかになりましたら、また、他県においても工法をこのように変えたら幾ら、どの割合で削減できるとかいう、そういう基準化されたものがあるのでしょうか。

○道路整備課長

道路とか土木の構造物は、その地形とか、地質とか、いろんなものに応じた形で構造が決まってまいります。決まった構造の中で、できるだけコスト削減できるような、例えば橋梁でありましても、新しくいろんな形式が出たりとか、採用するものによって費用も変わってきますので、そういった条件に応じて、現地の状況に合わせた設計はいたしますけれども、全国的に「こういった場合はこうですよ」というのは、残念ながら、基準的なものはございません。

当然、新しい技術が導入されて、新しい工法が出て、この現地に適用できるというのであれば、そういったことはどんどん取り入れていくということでございます。

○委員長

そのほかよろしいでしょうか。

(質問なし)

○委員長

続きまして、資料 2-4 に移りたいと思います。

御質問がございましたらお願いいたします。

(質問なし)

○委員長

では、私のほうから。

ここは、進捗状況を拝見すると、前回は 16.5%で、今回、5 年たって 17.0%ということで、長期化している理由のところは予定どおり進めているという話になってはいますが、5 年たってこのパーセントでは予定どおりとはなかなか表現しにくいように思うのですが、何が進まないといいますか、金額ベースでこうなっているというので、ネックになっているものがあれば教えていただければと思います。

○道路整備課長

やはり用地の関係で、用地買収でまだいろいろと、鋭意交渉はさせていただいているものの、なかなか御協力いただけないということで、若干用地買収がおくれているというところがございます。

一方で、予定どおりといいますのは、早期着工ができましたら、工事につきましては、工程等を見直す中で、7 カ年程度で完了できるという見込みを立ててございまして、完了年度自体は今のところ、工期短縮を図ることによって達成可能だということで、予定どおりというふうな表現をさせていただいているところでございます。

○委員長

わかりました。

ほかに御質問いかがでしょうか。どうぞ。

○E 委員

言葉尻をとって申しわけないのですがけれども、予定どおりということもございますけれども、総費用が 5 年前から 12 億ぐらい上がっているということですがけれども、進捗率が余りない中でこの 10 億が上がったという理由は何かございますでしょうか。

○道路整備課長

こちらにつきましても B/C の推計根拠は、もととなる推計交通量によるものなのですけれども、こちらの廿日市市における発生集中交通量が増加しておりまして、その関係で B/C がふえているという状況になっております。

○E 委員

便益のほうはそうでしょうけれども、費用の C が上がった理由です。事業費です。

○道路整備課長

C につきましては、現在価値に置きかえて行います。結果的に、お金を使うのが将来に延びたということの中で、C のほうもふえています。

○E 委員

そういうことですか。

○道路整備課長

はい。

○E 委員

わかりました。

○委員長

そのほかいかがでしょうか。御質問ございますでしょうか。

(質問なし)

○委員長

それでは、資料 2-5 のほうに移らせていただきたいと思います。

御質問をお願いいたします。

(質問なし)

○委員長

ここにつきましては、工期は変わらず、コストの縮減を図るということで進めておられるという状況のものという御説明でした。

よろしいでしょうか。御質問ございますでしょうか。

(質問なし)

○委員長

それでは、次の資料 2-6 の案件に移らせていただきたいと思います。

矢野安浦線熊野バイパス工区について御質問いただければと思います。

(質問なし)

○委員長

基本的なことでは恐縮ですが、これは、再評価チェックリストの上のところを見ると、事業採択年度が平成 31 年で、工事着工年度が平成 18 年とありますが、これはどういうふうに読んだらよろしいのですか。

○道路整備課長

こちらにつきましては、再評価の適用を受けます補助事業化が今年度新たになされたということで、それまでは再評価の対象となる事業で実施していなかったものですから、今回、国の補助事業に採択されたということで事業評価要件に該当するようになったというところでございます。

○委員長

わかりました。

御質問ございますでしょうか。お願いいたします。

○E 委員

同じような質問で申しわけないのですが、これについてもコスト縮減の検討の中

で、残土というのはわかりますけれども、構造物の設計あるいは施工法の検討を十分に行おうということですが、これも令和10年ということ、あと10年の中で設計変更とか施工法の変更というものが可能なのでしょうか。

○道路整備課長

こちらにつきましては、1工区と2工区と分けて実施しておりまして、今後実施してまいりますのは2工区になってまいります。こちらについては、今後具体の設計に入っておりますので、その詳細設計の段階でいろいろと、新技術などの活用等もあわせてコスト縮減に当たっていきたいと考えております。

○E委員

今から設計に入るのですか。

○道路整備課長

そういう部分が、今後は、残りの区間ではございます。

○E委員

わかりました。十分間に合うスケジュールなのですね。もう10年を切っておりますけれども。

○道路整備課長

はい。

○委員長

恐縮ですが、42ページの地図を見ておりまして、この緑色の他事業、町のほうの事業というのは、この事業が終わるまでに間に合うものなのですか。

○道路整備課長

市町とも連携いたしまして、この2工区が終わるとあわせて整備を。

○委員長

予定されているということですね。

○道路整備課長

はい。

○委員長

わかりました。

そのほか御質問ございますか。お願いいたします。

○C委員

素人っぽい質問で恐縮なのですが、この事業を見学させていただいて、非常に重要性が高い、バイパス的役割も強いということで、B/Cの計算でも6.2ということで、かなり高いのではないかなと思うのですが、これは、B/Cが高い場合は、そういう事業というのは今後何か、事業予算がつきやすくなるとか、そういうような使われ方というのはされるのでしょうか。

○道路整備課長

B/C が直ちに事業予算がつきやすい、どうこうというのはございません。逆に、この道路は、広島港とか物流の道路でもあるということで、単に渋滞しているという交通量とか以外に、いろんな物流拠点とか、交通拠点とか、そういったものを連携する道路という位置づけで補助事業に今回採択されたという経緯がございます。必ずしも交通量、B/C が高いのでお金がつきやすい、そういったことはございません。

○委員長

よろしいでしょうか。

○C 委員

はい。

○委員長

続きまして、資料 2-7 に移らせていただきたいと思います。御質問をお願いいたします。

(質問なし)

○委員長

写真等を拝見すると、幅員の確保がかなり大変な場所があるような感がありますが、令和 7 年というとかなり短いわけですけれども、またこれも用地買収等で大変なことが起こるのかなということを心配するのですが、その辺の見込みはいかがでしょうか。

○都市環境整備課長

47 ページに事業の内訳を示しております。全体の事業費 79 億円のうち、用地補償費が 4 割程度のかかなり大きな事業費となっており、現在こうした形で、用地買収を中心に進めておるところでございます。

用地買収には相手方がおられますので、本事業の必要性とか重要性の説明を丁寧にして、早期の買収ができるように行い、全体の工事が予定どおり完成するように取り組んでまいりたいと思っております。

○委員長

そのほか御質問ございますでしょうか。

(質問なし)

○委員長

それでは、資料 2-8 のほうに移らせていただきたいと思います。

御質問をお願い申し上げます。

現地を見学させていただいたものですが、いかがでしょうか。お願いいたします。

○E 委員

便益比のところというか、これは、前回の再評価が平成 19 年ということで、10 年経っているわけですけれども、何回か現地でも御説明いただいたかもしれませんが、その間の変更点といいますか、見直しの主な点があったら教えていただきたいと思います。

○都市環境整備課長

平成 24 年 2 月から見直し検討に入っております。

見直しの観点としましては、事業費の縮減、それから早期の事業効果発現ということで、広島市、府中町、海田町と 4 者でいろいろ協議をさせていただいております。

59 ページに平面図を載せておりまして、冒頭でも少し説明をさせていただきましたが、海田町分の山陽本線の高架の延長を縮減、それから呉線の延長を縮減するとともに、1 期工事、2 期工事の施工ということで、当初は全体の事業が完成しないと効果が発現されないという状況の中で、1 期、2 期を分けることによって、早期に効果が発現できる計画に見直しを行い、今回、事業認可を取得させていただいたところでございます。

○E 委員

ありがとうございます。いろいろ見直しされているのですが、C、総費用は余り変わっていないという理由は、何かプラスとマイナスの要因があったとみていいのでしょうか。

○都市環境整備課長

先ほどちょっと道路のほうでもありましたが、事業期間が当初 10 年程度ということでございましたが、今回 20 年近くということで、そういったことで余り費用が変わっていないという状況でございます。

○委員長

恐縮ですが、今回の場合、もともとの工期が、令和 4 年が完成年度だったものが 20 年に、16 年延びたというのは、先ほどの御説明にありましたが、24 年 2 月に見直しをして、それからそういう所定の時間がかかるから結果的に工期が延びているという理解ですか。

○都市環境整備課長

全体工期につきましては、これだけの大きな事業でございますが、当初 10 年程度の事業期間を設定してございましたが、昨今の公共事業を取り巻く環境の中で、10 年で完成というのは非常に難しいということで、1 期、2 期に分ける、それから全体事業費の縮減を行って、事業費の平準化を図って、この期間で当事業を行いたいということで、今回見直しを行ったところでございます。

○委員長

文章中の「早期事業効果発現」というのは、1 期、2 期と分けて、それぞれが早く動くようにとそういう意味で使われていると思えばよろしいのですか。

○都市環境整備課長

そうでございます。

○委員長

わかりました。

お願いします。

○B 委員

57 ページの一番下、「その他特記すべき事項」のところに書いてあるのですけれども、特に1期の中で、向洋駅周辺について先行して行う。ここはさらに、土地区画整理事業をこれから動かすということで、現地視察にお邪魔したときも、「これを変えるのか」みたいなところで感慨深かったのですが、土地区画整理事業とのスケジュール調整が必要と書いてあるのですが、現在はどのような状況なのかということをお教えいただけますでしょうか。

○都市環境整備課長

土地区画整理事業につきましても、特に府中町分につきましては順調に進んでおりまして、更地化がほとんど完了しておるところでございます。

広島県といたしましては、早期の工事着手に向けて JR 等と協議を行っておりまして、現在も、更地化の準備、支障物件の移転等を含めて、早期に工事着手できるような環境づくりに取り組んでいるところでございます。

○B 委員

ありがとうございます。

○委員長

ありがとうございます。

全体のこの8件につきまして、改めて御質問ございましたらお願いいたします。お願いいたします。

○A 委員

この事業だけではないのですが、全体的に御見解をお聞きしたいと思うのですが、広島県はもとより、全国的に今、災害が相次いでおります。そういった中で、建設業者がかなり不足しておるといような話も聞くわけですが、これの見通しとか、それからまた、消費税の値上がりによってまたいろいろな資材も高騰しておるといふうに聞いております。この辺のことにつきまして、今後事業を続けていく上で見解をお聞きしたいと思うのです。

○土木建築局建設企画部長

災害復旧というか、今回の豪雨対応という形でよろしいでしょうか。

○A 委員

いいえ。

○土木建築局建設企画部長

これからの公共事業ですか。

○A 委員

全体的にそういった今傾向があるというふうに言われておりますよね。

○土木建築局建設企画部長

まず、委員がおっしゃいましたとおり、これだけ豪雨災害等が全国に発災しておりまして、かなり全国的に担い手不足という形になっておりまして、そこについてどう

やっていくかということについては、国を挙げて対応するという形で、今、一番考えていますのは、できるだけ人がかかわらなくてもできるようにという形で、ICT 土工とか、そういった形で、人が少なくても施工できるという形での新規導入等をあわせて、まず、公共事業を担っています建設業の皆さんは、今まだ週休二日制ができていないとか、そういった関係で新たな担い手が入ってこないという状況がございますので、まず、就労環境をしっかりと整えてあげましょうという形で、単価の見直しとか、週休二日制をとることによったときの経費をみるとか、そういった関係で、できるだけこの業界が継続的に勤められるようにという形での取り組みというのは全国挙げてやっているという状況です。

ただ、そうは言いますが、広島県の状況でいきますと、昨年の7月豪雨といいますが、年間600億円ぐらいの予算規模が広島県だったのですが、災害復旧事業だけで600億円、あるいは、砂防堰堤をつくるとか、そういった関係だけでも300億円と、あと、プラスして、引き続いての堰堤整備などが300億円という形で、年間予算を大きく上回るような状況になっていますので、一時的にはそういった関係で優先順位づけを行って、災害復旧から優先的にやってきて、引き続き防災・減災の工事も進めるといった形で、その時々に応じた施工を考えながらやってきているという状況ですので、長期的な対応と短期的な対応というのをしっかり分けながら対応している状況でございます。

○A 委員

わかりました。

○委員長

おっしゃられているように、工期の延びる可能性が重々ありますし、工費も上がる方向がこれからまだ続くのではないかという気がいたしますので、その辺はできるだけなめらかに実施できるようにということを全体として検討いただければと思います。容易でないことはわかっておりますけれども、それは先送りすればいいというものではないことも事実でございますので、御検討いただければと思います。

そのほか、全体を通しまして御質問ございますでしょうか。

(質問なし)

○委員長

それでは、特に「こういう資料が不足している」というようなことはございますか。あるいは、そういう資料を具体的に出していただきたいというような要望がございますでしょうか。

(意見なし)

○委員長

よろしいですか。

(「はい」の声あり)

○委員長

それでは、これから、事業の継続性について意見を伺わせていただきたいと思います。

2-1 から順番に進めさせていただきたいと思います。

もちろん先ほど説明いただいたものでございますが、資料2-1の事業について、継

続実施が妥当であるかどうか、適切であるかどうかということを判断していく必要がございます。

先ほどの御質問と違って、御意見という形で、「こういう点はぜひとも注文をつけたい」ということがあれば、お話しいただければと思います。

○B 委員

よろしいでしょうか。

○委員長

はい。

○B 委員

この資料 2-1 なのですけれども、先ほど説明がありましたように、第 1 次緊急輸送道路に位置づけられているということで、場所的にも、インターとのアクセスとか、非常に重要な位置にあって、若干用地交渉が難航しているという話はあったのですけれども、いろいろとこれからも多発しそうな災害を考えると、かなり重要な路線ではないかなというふうに認識しているところでございますので、私としては、これは事業を継続すべきと思うところでございます。

以上でございます。

○委員長

ありがとうございます。

これは、私がどうこうということはないのですが、継続実施ということはあとで皆様から御意見をいただくとして、例えば先ほどのような用地交渉についてはぜひとも着実に進めていただきたいというような要望をつけておくということはできますよね。というか、意見としてそれを出ささせていただければよろしかったような気がしますので、マルかバツかという話ではなくて、「こういう意見はぜひともつけておいていただきたい」というようなことがあれば、お願いして、御意見をいただければと思います。お願いします。

○A 委員

用地取得に当たっては、当事者の地元自治体も出て行ってやっておられますよね。

○道路整備課長

はい。

○A 委員

そこら辺がもうちょっとうまくいかなければいけないのではないかなと思います。特に地元の人がかかり動いていただくということが重要ではないかなと思います。

○委員長

基本的には事業継続実施ということが適切であるというふうに私自身は判断しておりますが、先ほどから、この案件だけではないのですけれども、用地交渉がネックになっているという感じは多々ございますので、それについては全力で臨んでいただいて、今想定されている工期内に着実に終わる、進められるということをコメントとしてつけさせていただければと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○委員長

そういう方向でさせていただきます。

続きまして、資料2-2のほうに移らせていただきたいと思います。

御意見をいただければと思います。どうぞ。

○B 委員

先ほどの説明もありましたが、この道路は多分、国道2号バイパス福山道路と接続するところが重要なポイントなので、正直、そこがくっつかないと全然意味がないと言っても過言ではない。つまり、ダブルネットワークが形なされないことになってしまいますので、この福山道路は国が事業主体だと思いますので、国との連携を密にして、スケジュール調整等、期限内で工事が着工して完了するように進めていただきたいと思いますのでございます。

○委員長

基本的には継続実施が適当である、ただし国との交渉・調整をぜひとも進めてくださいという要望かと思えます。

そのほかいかがでございましょうか。

(意見なし)

○委員長

方向としては、基本的には継続実施が適当であるという判断でよろしいでしょうか。

(異議なし)

○委員長

ありがとうございます。

続きまして、資料2-3のほうに移らせていただきます。

御意見いただけますでしょうか。お願いいたします。

○E 委員

これは質問のときに触れさせていただきましたけれども、私も継続はしていただきたいと思います。令和9年ということで、これも余り工期がありませんので、コストダウン工法というのも一つですけれども、迅速化工法という観点でもこれから、設計あるいは施工の検討に反映していただければと思います。

○委員長

ありがとうございます。

この資料2-3の案件につきましても継続実施が適切であると判断いたしますが、検討いただきたいと思います。ということで進めさせていただきますと思いますが、よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○委員長

ありがとうございます。

続きまして、資料2-4のほうにしてみたいと思います。

御意見いただければと思いますが。

(意見なし)

○委員長

B/C3.4 というのももちろんありますし、先ほどの話だと用地のおくれが少しありますが、工期中にはやれそうだという話もございました。基本的には私自身は継続実施が適切であるというふうに思っておりますが、用地買収の件は気になりますので、ぜひとも着実に進めていただければというふうに思います。

そのほかいかがでしょうか。

(意見なし)

○委員長

よろしいでしょうか。

(異議なし)

○委員長

ありがとうございます。

続きまして、資料2-5の案件について御意見いただければと思います。

(意見なし)

○委員長

この案件につきましては、長期化している理由ということでも、特段のことは御説明になかったような気がいたします。

この事業につきましては継続実施が適切であるというふうに判断させていただきたいと思います。その方向でよろしいでしょうか。

(異議なし)

○委員長

ありがとうございます。

続きまして、資料2-6に移らせていただきたいと思います。

御意見いただければと思います。どうぞ。

○C委員

この事業につきましては、広島の広域的な交通ネットワーク形成に非常に重要な意味を持ち、B/Cも高いということがございまして、ぜひしっかり継続していただければと思います。

○委員長

今、御説明いただき、御意見いただきましたように、これも極めて重要な案件であるというのはわかると思いますし、地元の要望も強いということもございまして、これにつきましては継続実施が適切であるというふうに判断させていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

(異議なし)

○委員長

ありがとうございます。

続きまして、資料 2-7 に移りたいと思います。佐方線の件でございます。
お願いします。

○B 委員

これは、B/C だけ見ると 1.1 と、余り高くないのですけれども、実は、「その他特記すべき事項」を見ると、通学路とか、防災機能とか、そういう意味では、この B/C にあられない効果はかなり強いというふうに僕は認識しているので、そういうことを踏まえて、ぜひとも前向きに御検討いただきたいというところでございます。

以上でございます。

○委員長

そのほか御意見ございますでしょうか。

(意見なし)

○委員長

そうしますと、資料 2-7 のこの案件につきましても継続実施が適切であるというふうに判断させていただこうと思います。

先ほどの質問に対する回答にもございましたが、用地買収が大変難しい場所であるのは確かだと思いますので、この案件につきましても、積極的にといたしますか、用地交渉につきましてもは尽力いただきたいということで、御留意いただきながら進めていただければというふうに思います。

それでは、資料 2-8 に移らせていただきたいと思います。

これも非常に大きな事業でございますが、御意見いただければと思います。

(意見なし)

○委員長

B/C そのものというよりも、先ほども御説明ありましたが、順調に進んでいそうだという、要は土地区画整理事業との関係も順調に進んでいるということですので、この件につきましても継続実施が適切であるというふうに判断させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(異議なし)

○委員長

ありがとうございます。

そうしますと、8 件については、それぞれコメントはつけさせていただくにしても、継続実施が妥当であるということで判断させていただきたいと思います。

これまでの議論を踏まえまして、意見書を取りまとめさせていただきたいと思えます。

その取りまとめをしたものを事務局から各委員のほうに説明させていただき、改めて委員会を開くという時間的な余裕がない可能性が高いので、皆様方のほうに継続実施の案をつくらせていただきますが、それを見ていただいて、その意見書への御意見を提出していただくというプロセスをとらせていただきたいと考えていますが、それでよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○委員長

ありがとうございます。

それでは、これから、8件について継続実施が適切であるということで、それぞれの案件についての注文事項については取りまとめをしていただいて、まずは意見書の原案をつくらせていただこうと思います。それを各委員のほうに提出して御意見を伺うということで進めさせていただきたいと思います。

それでは、以上で本日の議事を終了させていただきたいと思います。

事務局に司会を戻させていただきます。

《閉会》

END