

## 第 50 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2年 11 月9日(月)14:00～15:20
- 2 場 所 県庁北館5階 収用委員会室
- 3 出席委員 竹田委員長, 河合委員, 藤原委員, 宮野委員, 渡邊委員
- 4 議 題 議事(1)令和2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公共事業グループ  
TEL(082)513-3814

### 6 会議の内容 (2)令和2年度の抽出事業について

#### ○委員長

ただいまの御説明に対しまして御質問がありましたらお願いいたします。  
どうでしょうか。1個ずついったほうがよろしいですか。ランダムでいいですか。

#### ○土木建築総務課長

質疑はランダムで。

#### ○委員長

わかりました。

それでは、五つの事業について御説明ありましたが、御質問等ありましたら、皆さん方、いかがでしょうか。

#### ○A 委員

それでは、お聞きします。

2-2ですが、合併時の地域一体化について書かれておりますが、これが、一つには、県中央部から広島空港を結ぶフライト軸としてということになっております。

そういった中で、まだ構想段階でしょうけれども、向原から先のほうはどんな感じでしょうか。

#### ○道路整備課長

この中で、今やっているのは国土交通省のほうから許可をいただいた整備区間でございます。今、委員御指摘のあったところについては、調査区間という形になっておりまして、ルート自体があらかた決まっているという状況で、事業化にはなっておりません。

○A 委員

これは自動車専用道路ですか。

○道路整備課長

そうです。

○委員長

ほかにございますか。

○B 委員

同じ今の2-2ですが、事業費の増減のところ、11ページのところで「基準の改定」とあったのですが、これは何の基準が変わったのですか。進捗状況の④のポツの二つ目のところになりますか。

○道路整備課長

トンネルの設備の関係とか、急結剤の仕様を変えなさいとか、トンネルを掘削するに際して、「フェイス」と申しまして、切羽ができたときに真正面に土があるのですが、そこに吹付けを吹いて安全確認をした上で次の切羽に進めていきなさいというのが途中で出たものですから、そのような基準の改訂があったものでございます。

○委員長

B委員の御質問は、県さんの基準がどういう基準なのかということだと思えますけれども。

○道路整備課長

県の基準とかではなくて、トンネルに特化して、トンネルの掘削をするに際して安全を確保するための基準が改定されて、それに伴う増額が生じたというものでございます。

○委員長

その出どころはどこかという質問だと思うのです。学会基準とか、国の基準とか、いろいろあると思えますけれども。

○道路整備課長

申しわけございません。変わったのが、「山岳トンネル工事の切羽における肌落ち災害防止対策に係るガイドライン」の改定があったものでございます。

○委員長

今のでよろしいでしょうか。

○B 委員

はい。

○委員長

今のところが出ていますので、私のほうから。

Bを計算するとき、計画道路交通量が基準になっているわけですがけれども、6,700台

/日で計算しておりますが、直近の調査では、22年が5,100、27年が4,600で、下がっているのですけれども、このBを計算するときに使ったその6,700台というのは、根拠はどこから出たのでしょうか。12ページのBの計算です。3の便益計算の6,700台/日です。

○道路整備課長

6,700台につきましては、27年度の交通センサス、29年度の6月に国土交通省のほうでアップされたのですけれども、それで、例えば「事業がどこで完成したらどこどこに交通転換しますよ」とかいうのがあるのですが、そのセンサスの中で「事業化ネット」というものがございます。事業化ネットというのは、先ほども申しましたように、「どこどここの事業ができたなら、その年にこっちに転換しますよ」というものがございますので、それを勘案したときに6,700台が出たものでございます。

○委員長

わかりました。このセンサスのデータをもとにして、ある一定の計算、予測から求めたということですか。

○道路整備課長 はい。

○委員長

わかりました。ほかにもございますか。

○C 委員

資料2-4の御調川の改修事業ですが、これは、先ほどの御説明では、府中市と尾道市の間をまたがっている事業ということだったのですが、27ページの事業をめぐる社会・経済状況の変化というのが下から四つ目にあって、ここには府中市における人口と世帯数の変動しか書いていないのですけれども、これは、28、29でB/Cを求めているのですが、そのときには、府中市だけで計算しているのか、それとも府中市と尾道市の両市をまたがったエリアで計算しているのか、そこを確認したいのですが。

○河川課長

B/Cの計算につきましては、尾道、府中両方ともこの氾濫想定区域内の被害をもとに算定しておりますので、両市が入ってございます。

人口のほうは、その下流の重立ったほうの府中市だけを記載させていただいております。申しわけございません。

○委員長

ほかにもございますか。

○A 委員

先ほどの御調川の件ですが、この工事をやることによって、そういった災害とか氾濫がほぼ防げるような感じでしょうか。

○河川課長

これは、対象の雨の規模を、30年に1回発生するというものから雨量を出しまして、それを流量に換算して、断面を決定し、それに必要な改修計画を立ててございます。

ですから、これができ上がれば、「計画高水位（ハイウォーターレベル）」と言いますが、それより上にさらに余裕高も設けて整備をしていきますので、改修区間につきましては、今後、予想を超える降雨が心配なところはございますけれども、近年頻発化・激甚化している雨もございますけれども、計画降雨の30年に一度の降雨であれば、安全に流下させることができます。

○A 委員

もう一つ、JR 福塩線の橋梁の架けかえということで、協議、調整に時間がかかっているということですが、これについては、工法的なものは県のほうから示されるわけでしょうか。また、形式もこういった感じになるのでしょうか。

○河川課長

架けかえに伴う経緯につきましては、JR 施設が老朽化したという減耗費などは加味されますけれども、基本的には河川改修事業で進めていくことになります。

また、JR の協議としましては、別の線をつくりまして、そこに迂回させながらもとの線路を改修する、また、一旦 JR をとめまして、バス代行による期間を設けてその間に改修するとか、そういった協議を JR と今進めているところでございます。

○A 委員

時間を要しているということなので、今ちょうどその真っ最中だと思うのですけれども、話が大体折り合うような感じでしょうか。

○河川課長

協議だけでこれだけ年数がかかるというものでもございませんけれども、広島県としましても、限りある予算の中で、できる限り効果的・効率的に事業を進めていく必要がありますことから、実際に架けかえを行う時期について、そういった調整にも時間を要しているものでございます。

あわせまして、30年7月豪雨災害からの復旧・復興で現在は進度調整せざるを得ないという状況があわせて影響しているものでございます。

○委員長

よろしいでしょうか。

○A 委員

はい。

○委員長

ほかにございますか。

○C 委員

それでは、2-5の農道の整備のお話ですが、35ページの一番下にある近隣路線の交通量の変化というのは、センサスのデータが平成27年で1日2,281台というのが書いてあって、37ページのB/Cの計算のところで、今度は便益計算の(1)、生活交通量があって、令和7年推計で1,556台と、ちょっと少ないのですけれども、B/Cの値が1ぎりぎりのところで、ひよっとするとこれはもうちょっと交通量が流れるのかなという気がするのですが、そもそもこの近隣路線の交通量はどこをとっているのかと

ということと、それから令和7年の推計の1,556台というのが控え目なデータなのかなという気がするのですが、そのあたりはどうでしょうかという質問です。

○農業基盤課長

センサスにつきましては、これは町全体がベースで、私どもが便益をはじいております台数につきましては、交通量調査をやりまして、その際に推定したものを使っておりますから、そこにはどうしても乖離が出ます。

ですので、おっしゃるように、台数的には2,200台という形で出ていますけれども、これが全部この路線を通るかと言うと、そうではないというふうに見込んでいて、少なめに見ているところでございます。

○委員長

よろしいでしょうか。

○C 委員

はい。

○委員長

私のほうから。同じ2-5ですが、44.9だからいいところまでいっているかもしれませんが、長期化している理由の中に、事業費が確保できなかった、困難だったとありますが、これまではそうだったのでしょうけれども、今後の見通し、確保はどうでしょうか。

○農業基盤課長

先ほど御説明の中で申し上げましたけれども、残っているのが、トンネルと、それからトンネル区間の舗装、前後の舗装、照明といったところでして、今、66億円のうち、トンネルは今回23億円ぐらいで計画しましたので、それでほぼ終わってくるということで、それからあとは残りの舗装と照明等でございますので、これで事業費は確保できるということでございまして、ほかの要因がない限りは終わっていくと、確保もできると見込んでおります。

○委員長

少し余裕が出てきたと考えてよろしいですか。

○農業基盤課長

はい。

○委員長

ありがとうございます。ほかはございますか。2-1の引宇根あるいは2-3の栗柄について御質問ございませんか。

○B 委員

2-3の費用便益のところ、総便益がこれだけ上がった一番の理由はどこにあるのですか。

○都市環境整備課長

22 ページをお開きいただきたいと思います。

ここに平面図を書かせていただいておりますが、前回事業再評価を受けたところは、この桃色で、破線で示しているところから下側のこの区間、750m を事業区間として事業再評価を受けさせていただいております。

その後、桃色の実線の部分の間、約 550m の部分を加えた形で今回再評価を受けさせていただいております。結果的に事業費とか便益比がその分上がっているということです。

○B 委員

延長が違うのですか。

○都市環境整備課長

そうでございます。

○B 委員

わかりました。

○委員長

それが延伸の理由ということですか。

○都市環境整備課長

そうです。今回 550m 加えた全体 1,300m について一連の事業として御審議いただくという形になっております。

○委員長

ありがとうございました。教えていただきたい。同じ 2-3 ですが、これの事業目的として、交通事故が増えているから減らそうということですが、便益計算の 3 番の交通事故減少便益がありますよね。

○都市環境整備課長

はい。

○委員長

これがほかのものに比べて少ないような気がするのですけれども、ここは余り反映されないものでしょうか。目につきましたので、教えてください。

○都市環境整備課長

ここは、国のマニュアルに沿いまして交通量を入力した結果、こういう形で算出されるということで御理解いただきたいと思います。

○委員長

交通事故を便益に変えるというのは、難しいところかもしれませんね。

ここは、ほかのところで便益が上がっているという見方でよろしいのですね。

○都市環境整備課長  
そうでございます。

○委員長  
ほかはございませんか。2-1 については何かありませんか。

○C 委員  
7 ページの位置図で見ていただくのがいいと思うのですが、この国道 375 号というのは多分非常に重要な道路で、54 号から分かれて、433 号と西側でくっついて、また北のほうに国道 375 号で上がっていくということですが、今回のこの工事位置、つまり引宇根工区がこの道路の中の最大のボトルネックで、ここがクリアされると圧倒的に、ほかのところは特に問題がない感じでしょうか。

○道路整備課長  
今委員が言われた 54 号からの交差点については、島根に沿って全部、ここの箇所以外、全部 2 車線できています。ここが一番狭隘で、ボトルネックになっておりまして、ここのトンネル整備と、あわせて明かり部の道路改良ができれば、ここでやっと全部 2 車線完成いたしますので、非常に重要性があると認識しております。

○C 委員  
ありがとうございます。

○委員長  
ほかにごございませんか。

(質問・意見なし)

○委員長  
では、今のところで私から。  
2-1 のコスト縮減のところ、設計の際にコスト意識をした構造検討とありますが、これがあと 4 年だと思えるのですけれども、設計変更といたしますか、そこら辺の余地はまだあるのでしょうか。

○道路整備課長  
これは、明かり部の、トンネル以外の工区で、山切りはたくさん切らないという形とか、盛土工区になるところについては構造物を極力使わないという形で設計を見直したというものでございます。

○委員長  
既に済んでいるわけですか。

○道路整備課長  
そうです。

○委員長  
わかりました。今からこれができるのかと思っていました。ほかはございませんか。

(質問・意見なし)

○委員長

大体それぞれの事業について御質問が出ましたが、よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○委員長

そうしましたら、続きまして、委員の皆様より事業の継続性などについて御意見はございませんか。ここで少し時間をとりたいと思います。継続性について何なりと御意見をいただければと思います。

○C 委員

多分順番にやっていったほうがいいと思いますが。

○委員長

そうですね。順番に。

○C 委員

2-1 から。

○委員長

2-1 からいきましょうか。

○C 委員

先ほど御説明がありましたように、多分この工区が今、最大のボトルネックになっているということでありますので、これは速やかに、事業完了年までに着手していただいて、円滑な道路のネットワークの形成をぜひともお願いしたいということで、これは継続ということで、私からは御提案申し上げたいと思います。以上でございます。

○委員長

ありがとうございます。ほかの委員からいかがでしょうか。

(質問・意見なし)

○委員長

よろしいですか。

(異議なし)

○委員長

では、続きまして、2-2 吉田豊栄線について、継続についてのコメント、御意見はありますか。

(質問・意見なし)

○委員長

先ほどの 2-1 で緊急輸送道路が「第 1 次」「第 2 次」とありますが、この違いは何かでしょうか。その他の特記事項ですが、「第 1 次」「第 2 次」というのは優先度的なものでしょうか。

○道路整備課長

緊急輸送道路につきましては、地震とかそういうものが発生してから迅速に通行できる路線がまず選定してあって、1 次は広域ネットワークの骨格となります高規格幹線道路とか、第 1 次防災拠点、例えば県の庁舎とか、空港とか港湾、インターチェンジ、そういうところにアクセスする道路がまず大事ですよということで、それが第 1 次緊急輸送道路になります。

今、委員長がおっしゃった第 2 次緊急輸送道路というのは、消防署とか警察、ヘリポート、そういうところに連絡する道路ということで、第 1 次緊急輸送道路を補完する位置づけにある道路でございます。

○委員長

ありがとうございます。これも空港と関係している非常に重要なところですから、先ほど御説明があった 1 次に近い 2 次と考えてよろしいですね。

委員の方から、継続性についていかがでしょうか。

今御説明があったように、第 2 次ですけれども、空港と関連しているので、これもかなり重要だと思われますので、継続というふうに思いますが、いかがでしょうか。

(「はい」の声あり)

○委員長

ありがとうございます。2-3 の継続性について御意見、コメントございますか。お願いします。

○A 委員

この道路については、府中市から福山への幹線道路ということで、地元の方から幾つも声を聞いておりますが、特に扇橋の部分の交通混雑の解消を早期にやっていただきたいと思えます。

○委員長

ほかの委員の皆様、いかがでございましょうか。  
(質問・意見なし)

○委員長

これも 66 ですから 3 分の 2 進捗しているということで、あと少しで、あとは大規模橋梁のところが残っているということですが、御意見いかがでしょう。

これもかなりいっていますので、目の前ということでもないですけれども、もうあと少しのところに来ていますので、継続してはと思えますが、いかがでございましょう。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、2-4の御調川の継続性についての御意見、コメントはございますか。これは今からということになりますけれども、いかがですか。

(質問・意見なし)

○委員長

これも大分前から計画はされていますけれども、30年7月豪雨で被害を受けているのですよね。多少の被害はあったというふうに、要望書がありましたね。

○河川課長

そうですね。特に芦田川合流点付近の最下流部あたりは、床上浸水も発生しておりますし、学校も浸水しておりますので、今後ペースを上げてまいりたいと思います。

○委員長

そういうことですね。豪雨対策の予防は非常に重要だと思いますし、これは今度の7月豪雨を待たずして少し被害が出たということですよ。

○河川課長

はい。

○委員長

だから、こういうことにならないようにというのは非常によく理解できると思うのですが、いかがございましょうか。

(質問・意見なし)

○委員長

両市から、尾道、府中から強い要望もありますので、これは4.2%で、これからあと96%ということでございますけれども、まだ長いですよ。あと30年ぐらいということですけども。

○河川課長

そうですね。

○委員長

30年の間にこの規模のものが来ないはずがないと言ったら言い過ぎかもしれませんが、必ずあるのではないかと思いますので、ぜひ、大きな被害にならないように進捗してはと思いますが、委員の皆さん、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。2-5にいきたいと思いますが、農林関係の芸北3期地区の継続性について御意見等ありますか。

○C 委員

先ほど申し上げたのですが、B/C がちょっと低めですけれども、実はこの B/C の計算の中に入れることができない面、例えば生活道路としての期待とか、物流対策とか、それに伴って、最近広島県では6次産業とかにも力を入れておられますので、そういった観点でも、こういったネットワークをきちんとつないで、山の中の営農を頑張っていていただくということは重要だと思いますので、こちらについても継続して取り組んでいただくということによろしいのではないかと思う次第でございます。

以上でございます。

○委員長

ありがとうございます。御指摘があったように、ぎりぎりのところをいっていますので、これは、交通量がちょっと変わると危ないといえますか、先ほど申し上げましたように、この B には推計交通量が結構影響しますよね。これがどう設定されるか、全部ここがかかわってくるので御質問しましたけれども、そうなる、下がったときに、これは事業評価が余りよくないということになることもあり得ますので、ぜひ、ほかのベネフィットも。

これは、こういうベネフィットで計算するということが決まっているのですよね。

○農業基盤課長

はい。

○委員長

見えない便益があるという御説明がたくさんありましたけれども、そのところが。

○農業基盤課長

さっき渡邊委員におっしゃっていただいたような効果なども実は見込まれると思いますけれども、マニュアル上、検討できるものが限られるものですから、結果としてこういう数字になってしまったということです。

○委員長

そうですね。

○D 委員

農業集積率が向上しているということで、農業の担い手が、高齢者が多くなって、農業法人などもできているということにして、野菜などの物流対策にはいいのかなと思いますけれども、野菜にしても、県外産とかが結構売られていますので、安くということで、物流対策も必要ではないかと思えます。

○委員長

ありがとうございます。2-5 について、ほかに御意見ありますか。

(質問・意見なし)

○委員長

ありがとうございます。そうしましたら、今、2-1 から 2-5 までの事業継続について御意見を伺いました。2-1 から通して、ほかにはよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長

それでは、委員の皆さんの御意見を踏まえまして、これから事業継続の妥当性について判断していきたいと思えます。

一つずついきたいと思えますが、資料 2-1 の一般国道 375 号引宇根工区について、継続実施が適当であると判断しますが、御異議ございせんか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長

ありがとうございます。では、継続実施が適当ということにしたいと思えます。

続きまして、2-2 の道路改良主要地方道吉田豊栄線について、継続実施が適当と判断いたしますが、御異議ございせんか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長

ありがとうございます。では、これも継続実施が適当と判断いたしたいと思えます。

次に、2-3 の街路事業ですが、都市計画道路栗柄広谷線につきまして、これも継続実施が適当と判断いたしますが、御異議ございせんか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長

ありがとうございます。では、これも継続実施適当と判断したいと思えます。

続きまして、2-4 の広域河川改修一般車線芦田川水系の御調川につきまして、継続実施が適当と判断いたしますが、御異議ございせんか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長

ありがとうございます。では、これも継続実施が適当と判断したいと思えます。

続きまして、2-5 の広域営農団地農道整備の芸北 3 期地区につきまして、継続実施が適当と判断したいと思えますが、御異議はございせんか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長

ありがとうございます。これにつきましても継続実施適当と判断したいと思えます。

以上、5 件の審議が終わりました。

そうしましたら、本日の説明、議論を踏まえまして、意見書を取りまとめたいと思えます。なお、全ての事業について継続実施が適当と思えます。

それから、今年度は再度委員会を開きますのが日程的に難しいと思えますので、後日、事務局から意見書への御意見を伺うことにしたいと思えますが、いかがでございしょう。

(「はい」の声あり)

○委員長

ありがとうございます。それでは、事務局のほうで意見書の取りまとめなどをお願いいたします。意見書は、委員長の私案を12月初旬までに作成しまして、委員の皆様を確認していただきたいと思います。

御確認の上、合意が得られましたら、正式な意見書として知事に意見具申をしたいと思います。よろしいでしょうか。

(異議なし)

○委員長

では、これで本日の議事は全て終了いたしましたので、事務局にお返ししたいと思います。よろしく申し上げます。

《閉会》

END