

第55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6年11月8日（金）14：00～15：30
- 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、西本委員、藤原委員、宮野委員
- 4 議 題 令和6年度再評価対象事業の審議について
- 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 令和6年度抽出事業について

○ 委員長

ご説明ありがとうございました。

ただいまのご説明に対しまして資料番号2－1から1事業ずつ順番に、質疑応答を行いたいと思います。

それでは、まず資料番号2－1について、ご質問があればお願いします。

○ A委員

この2－1の進捗状況のところ、事業費のところ、進捗率が前回より現在の方が下がっているのですが、費用が増えているから多分下がったということだと思うのですが、実際の進捗としては、工事完成している延長はどのくらい伸びているのでしょうか。完成の延長もあまり伸びていないというような理解でよろしいのでしょうか。

○ 道路整備課長

呉平谷線の完成している部分は、先ほどの平面図をご覧いただきたいのですが、5ページ目ですかね。

2,400mのうちの此原工区のL=400mが完成しております。

トンネル工区の1,400mは全く着手しておらず、一番下の橋梁工区500mは、橋梁下部工の工事を進めている状態ですので、そういう意味では工事は進んでいますけど、延長的に伸びているかという伸びてない状況です。

○ A委員

此原工区っていうのは、前回事業再評価の令和元年では、その段階でもう工事は終わっていたのですか。

○ 道路整備課説明補助者

令和4年度末に完成しております。

○ A委員

この前回のR1と書いてあるところよりは以降だということですか。

- **道路整備課長**
そうです。
- **A委員**
わかりました。
- **委員長**
その他、お願いします。
- **B委員**
進捗状況の事業内訳の中で、前回と現在、約8割増になっている、物価上昇っていうのは理解できるのですが、他の事業と比べて余りにもちょっと金額が増額になっている。
これは、原因はどのようなものなのでしょうか。
- **道路整備課長**
事業費の増については、前回の再評価時点ではトンネルの詳細設計がまだできておりませんが、昨年度、詳細設計が完了しまして、トンネルの費用が精査され、増額したというところがメインになってくると考えています。
- **B委員**
当初は予定がなかったということなのでしょうか。
- **道路整備課長**
いいえ、当初もトンネルで計画しておりましたが、最初はメートル当たり何円ですっていうような単価の設定をするのですが、この度、地質調査等を行い、詳細に設計を行ったということで、総額が出てきているという状況です。
- **B委員**
当初想定していなかったけど、実際にやってみたらそういう金額になった。メートル当たりの金額が増えたということですか。
- **道路整備課長**
はい、おっしゃる通りでございます。
- **委員長**
ちょっと私の方から今のご質問に関連するのですが、詳細設計をして何かトンネルを掘る工法が変わったとか、その辺の補足がありますでしょうか。地山の硬さが変わるとか。
- **道路整備課長**
トンネル掘削工法の変更というのがございまして、現道が近くにあるため、そこに影響しないように、標準発破から割岩掘削に変更したところが大きな要因になってございます。
- **道路整備課説明補助者**
北側にはトンネルの上に民家があるため、標準発破から制御発破に変えたこと。
また、その南側の方につきましても、現地でご覧いただいたとおり、現道が非常に近いところがございますので、その現道のところに影響しないように割岩掘削にするなど、工法の変更をしております。

○ 委員長

そこら辺の民家があるということは、あまり最初は考慮されていなかったということですかね。

○ 道路整備課説明補助者

その辺の影響を考慮して効果のある工法に変えたということでございます。

○ 委員長

よろしいですか。

この件はこれくらいにしまして、次に2-2の質問にいきたいと思います。

お願いします。

○ D委員

2-2竹原バイパスの長期化している理由として、用地交渉の難航というのが挙がっております。

あと3路線もあるのですが、ちょっと聞こうかなと思っているのですが、この竹原バイパスについては、現在はどうなのでしょう。

○ 道路整備課長

竹原バイパスの用地については、現在、用地補償費のところをご覧いただくと90.2%となっているので、概ね買えているような状況にはなっております。

ただ、用地交渉が難航しているというのは、相続人が多数いらっしゃる用地がございます。230名ほどの共有地であり、移転補償の交渉が難航しております。

その用地は車道部分に影響しないところになりますので、取得に時間がかかるような場合は暫定計画として、歩道を迂回させて、当該用地を残した上で、部分供用するようなこともできるかと考えているところでございます。

○ D委員

現在としては、これからまだ用地交渉を続けていくということなのですね。

○ 道路整備課長

そうですね。

引き続き、交渉は続けていきますが、暫定計画の案も持っていますという話でございます。

○ D委員

わかりました。

○ 委員長

他にございますか。

○ C委員

今の関連で、先ほどのご説明で聞き漏らしたかもしれないのですが、進捗状況の⑤のところで、その残りの区間は地元調整を進めるっていう、それが今おっしゃった、後から用地交渉の件が残っているということなのですか。

○ 道路整備課長

これは4ページの図面を見ていただければと思うのですが、現在事業を行っているのが2.3kmです。今の多数共有地がその2.3kmの中にございます。

残る部分というお話につきましては、事業中區間から下の赤い丸が書いてある部分にバイパスを整備することとしており、そのあたりは用地を買っていくことになります。

よって、地元調整を進めているというのは、事業中區間から下側のところをイメージして書

いたものになっています。

○ **C委員**

でしたら、部分供用区間の中に、その 230 名共有地があるということですね。

○ **道路整備課長**

そうです。

1 箇所買っていないところがあるということです。

あと残りの 10% ぐらいが先ほどご説明した残りの区間に何筆か、家でいうと 3 件、土地で 14,000m²、それぐらいの用地を買わなくてはいけない部分は残っていますけれども、そこを含めても 90% という状況になっています。

○ **C委員**

ありがとうございました。

○ **委員長**

他にございますでしょうか。

ちょっと私から。

総便益が 1.5 倍ということですが、総便益の計算は、交通量だとか時間短縮と交通事故、この 3 つから構成されていますが、交通量も減って人口も少し減っているのに、これが上がっているというのはどういうことなのでしょう。

○ **道路整備課長**

前回の評価と比べて総便益が増加した理由ですけれども、総便益が増加した主な理由といたしましては、費用便益マニュアルの改定による原単位の上昇です。

原単位が上昇したことによりまして、走行時間短縮便益が増加したというのが大きい理由だと思っています。

○ **委員長**

わかりました。

あと残りのもやはり改定にかかっているわけですよね、この 5 年間。

いつ改定があったのですか。

○ **道路整備課長**

令和 5 年度です。

○ **委員長**

直近ですね。

そういう同じようなご質問がこれから繋がると思います。

他にございますでしょうか。

よろしいですか。

そうしましたら、次にまいりたいと思います。

2－3 津之郷山守線です。お願いします。

○ **B委員**

事業採択から着手までが 18 年経過している。用地交渉難航というのは理解できるのですが、18 年の何か特別な理由があるのでしょうか。

○ **道路整備課説明補助者**

特にトンネルより南側の地区なのですが、大型事業ということもありまして、事業に反対する住民の皆様が多くいらっしゃるというところではあるのですが、地元説明会や地元勉強

会を 60 回ぐらい重ねたり関連事業を実施したりして、徐々に事業に対する理解というのは現れておりまして、以前は測量ですら立入ることができなかったのですが、了解を得られたところから徐々に用地測量等に着手している。そういう状況でございます。

○ **道路整備課長**

平面図でいきますと、左側の津之郷 IC あたりは結構反対が多く、全体的にも反対されていた時期がございまして、なかなか事業が進まなかった時期があったということでございます。

○ **B 委員**

それが 18 年、着手まで経過した理由ということですね。

○ **D 委員**

進捗状況の中で、⑤ですね、今後の事業の見通しというところで、その下の方なのですが、ちょっと意味がよくわからないのですが、「有料区間をトンネル区間とした場合について、有料道路事業を導入できる可能性がある。適切な時期に有料道路事業導入の可否を検討することとする。」とあるのですが、これはどういったことですか。

○ **道路整備課説明補助者**

事業費も大きいことから、過去から有料道路事業の導入について検討してきた経緯がございます。

ただ、その有料につきましては、当然将来の交通状況でありますとか、あとは財政状況など勘案して、今後検討していくこととしております。

○ **道路整備課長**

平面図で申し上げますと、真ん中辺りに点線になっている部分がございまして、ここがトンネルになります。

右と左は、今右側はもう工事をしているのですが、トンネル部分を有料にするかどうかというところが、まだ固まってないような状況がございます。

○ **D 委員**

こういったことは、やっぱり地元説明ができているわけですか。

○ **道路整備課長**

有料のことについては、まだできておりません。

○ **D 委員**

わかりました。

○ **委員長**

よろしいですか。

ちょっと私も、「有料区間をトンネル区間とした場合」ということは、有料区間っていうのは決まっているのですか。

トンネルをしたら、その導入ができるというふうにとれるのですが。

○ **道路整備課説明補助者**

トンネルだけに限らず、どこまでを有料にするかどうかも含めて、まだ、そこまでは決まっているような状況ではないというところです。

○ **委員長**

だから、有料区間、有料事業になるかどうか、これから検討されるという意味合いですか。

○ **道路整備課説明補助者**

はい。記載がわかりにくく申し訳ございません。

○ **B委員**

よろしいですか。

今の有料道路の件なのですが、これ有料道路事業を導入すると、県としてはメリットがあるわけですね。

○ **道路整備課説明補助者**

有料道路を導入すると、当然、料金収入でもって、その建設資金を返していくことになりますので、県の負担としては軽くなります。

○ **B委員**

わかりました。

○ **委員長**

他ございますか。

○ **A委員**

今の説明がよくわからないのですが、その有料道路っていう選択肢が出てくるというのは、どういう理由なのでしょう。

なぜ、ここだけそういう有料道路というのが出てくるのかわからないのですが。

○ **道路整備課説明補助者**

有料道路は、財政制約がある一方で、道路は早く作って欲しいというニーズがあれば、有料道路事業を導入してでもやるという場合もあるかと思います。

○ **A委員**

現在のこの本工事費の中にトンネル部分も工事費として入っているわけですね。

有料道路事業になったら、その部分だけがこの中から引かれるということですか。

○ **道路整備課説明補助者**

トンネルの工事費がこの中から引かれるのかということに関しては、確認してから後日回答させていただきたいと思っております。

また、料金収入を取るということは、料金抵抗がかかって交通量が下がる方向になりますので、その部分でいうと基本的には便益は落ちる方向になります。

○ **委員長**

わかりました。

じゃあ、後日資料が出てくるということでよろしいですか。

○ **道路整備課長**

はい。お願いします。

○ **委員長**

わかりました。

県議会の承認など、県内の手続きだけでこれができるのですか。それとも国まで上がるのですか。教えてください。

○ **道路整備課説明補助者**

有料道路事業を導入する場合は、どこの組織が実施するかということもありますが、その財源構成の中には国の貸付金とかも含まれていますので、当然、国の了解も得ないといけないと思います。

○ **委員長**

わかりました。

他にございませんか。

よろしいでしょうか。

では、2－3はこれくらいにしまして、次の2－4に参りたいと思います。

福山沼隈線です。いかがでしょうか。

○ **B委員**

ちょっと初めてで、わからないので教えていただきたいのですが、再評価の実施事業の中で、知事が特に必要があると認める事業とは、それはどのようなことになるのでしょうか。わからないので教えてください。

○ **道路整備課長**

基本的には採択後5年とか5年経過した時点で未着手の事業とか、事業採択後5年が経過した時点で継続中の事業など、5年5年で切るのですけれども、この福山沼隈線は4年で実施しました。

ただ、5年ではなく4年で実施ということで5年の理由で書けなかったものですから、知事が特に必要があると認めたものと書いています。なぜ4年でやるのかというところですが、これまで令和7年度を完了予定年度にしております、これをもし来年にかけたら、最終年度の令和7年度に伸ばすような話になるので、1年早く、再評価にかけさせていただきます。

○ **B委員**

ありがとうございます。

○ **委員長**

よろしいですか、これにつきましてはありませんか。

それでは次に移りたいと思います。

2－5です。

これは国道486号線新市府中拡幅です。

ちょっと私の方から教えて欲しいのですが、ちょっと、本質とは違うかもしれませんが、コストの縮減のところでは、

プレキャスト製品を検討して、コスト縮減しようとして書かれていますが、一般的にはプレキャストを使うとコスト高になると言われているのですが、何かこれはアイデアがあるのでしょうか。

○ **道路整備課説明補助者**

プレキャスト製品の使用でのコスト縮減と書いているのですが、その続きに、工期短縮によるコスト縮減と記載しております。今は人件費等がすごく上がっています。また、プレキャスト製品もかなり種類も豊富になって、そこまで現場製作と比べて高価ということではなくなっています。工期短縮することによっていろいろな経費が削減され、プレキャスト製品使用がコスト縮減に繋がるという意味で書いております。

○ **委員長**

わかりました。

確かに現場作業は少なくなって工期短縮の可能性、効果はかなりあるということで、それに

伴うコストということですね。

ありがとうございました。

他ございませんか。

よろしいでしょうか。

そうしましたら、2－6の佐方線についてご質問ありますでしょうか。

私ばかりすみません。大学の近くでよく見えていますので。

これは進捗が0.4%、1%以下ですが、あと5年後にもこれがまた再評価にかかると思うのですが、用地取得が30%程度これから進めていかれるということですが、令和16年の予定ですが、何回かかかりますよね。

最後のところは予想がつかないでしょうけど、今後5年での進捗率の予想はわかるのでしょうか。

○ 都市環境整備課長

今回、この事業を延伸する事由の1つは大型物件の移転が延びているということなのですが、ここにあるとおり、西広島バイパスの北側に今造成工事をやっております。

民間の区画整理事業なのですが、そこに移転することが決まっております、この工事が令和8年度末に完了する予定となっております。

その後に移転ということになると、ちょうど5年後ぐらいに移転完了したかしないかというタイミングになろうかと思います。

もし完了していれば、それらの物件の用地買収費が大体20億ぐらいありますので、残事業費が約80億ということになると、進捗率で言えば25%増加するのかなというふうに思っております。

○ 委員長

移転すれば、今度の5年間、今から5年間の間にそれがあるから伸びるだろうと。

ありがとうございます。

E委員からの最初の質問では、再検討という厳しいご意見もあったようですが、今のようなご回答がありまして、ご理解いただけたということですね。

よろしいですか。

そうしましたら、最後の2－7、広域河川改修事業の江の川です。

これについて、ご意見ある方。

じゃあ、また私から、先ほど費用便益のマニュアル改訂が令和5年度にあったということですが、河川についても同じようなマニュアルの改定があったのですか。

○ 河川課長

河川につきましては、ご説明させていただいた、その率の改定という部分、総便益(B)の中で大きな影響がありますけれども、こちらは令和2年度に大きく変わったといったところでございます。

○ 委員長

その影響で、Bが約2倍ということですか。

○ 河川課長

はい。

先ほどもちょっとご説明させていただいたのですが、人口はちょっと減っている、物が増えたというわけではなくて、治水経済調査マニュアル(案)の改訂による資産評価額と被害額算定の率を変更したことが大きく影響していると思っています。

○ 委員長

影響流域面積が一番関係するのではないかと思いますけど。

○ 河川課長

そうです。

影響流域面積が変われば、被害額も大きく変わってきます。ただ、今回の影響流域範囲は前回評価からは大きく変わっておらず、影響流域面積内の資産の算出方法について治水経済マニュアル（案）が改訂されたことにより、被害額が大きくなる結果となりました。

○ 委員長

大きいですね。計算すると倍になる。

○ 河川課長

そうです。

かなり大きい変更ととらえております。

○ 委員長

他にご質問ありますか。

○ C委員

2 ページ目の便益計算のところで、今おっしゃった直接被害額は令和 2 年の国勢調査によって、どのぐらいの建物があってとか資産があってとか、そういうことになるのですか。

○ 河川課長

先ほど申し上げましたように、氾濫した場合の影響流域面積内のメッシュデータにより、人口や家屋面積などを算出します。

それに対して、単価や率を掛けて直接被害額を算定しております。

○ C委員

例えば、今の便益計算のところで公共土木施設等被害のところの一般資産被害額の 74.2% とか、こういった割合になるのですかね。

○ 委員長

今ご回答できますか。

時間がかかるようでしたら、後日回答を配布するということにしますか。

○ C委員

ここの便益計算のところの①、②を集計して、3 ページ目で計算しているということですか。

○ 河川課長

総便益の出し方の方法ということでよろしいでしょうか。

2 ページをご覧ください。便益の計算方法としましては、治水経済調査マニュアル（案）により求めています。

まず初めに 1、2、5、10 年の確率規模の被害軽減額を算出し、それから区間平均額を算出し、区間確率をかけて年平均被害額を算出し、累計して年間便益額を求めます。

○ 委員長

よろしいですか。

今ちょっと私も表を見ていたのですが、この表の右下ですね、7,078、この値が年間便益額に一致していますよね。

- 河川課長
はい。
一致しています。
- 委員長
この表を使って年間便益額を算定しているということですね。
- 河川課長
はい。
また、それから現在価値化の計算を行い、供用期間の 50 年を合計することにより、総便益を算出しております。
算出方法については、以上のような過程で計算しています。
- 委員長
なかなか複雑ですね。
交通の方は割と単純な累計ですが。
よろしいですか。全部はちょっと理解できないかもしれませんが。
質問はこれで終わりますけども、本日の時間内に、もし資料が出されるのであれば出していただいて。
- C 委員
もし、何か例えば私たちだけじゃなくて、他の一般の方から質問とかがあった場合に、提出できるようにした資料があれば結構です。
- 委員長
ありがとうございます。
- 河川課説明補助者
補足いいですか。
- 委員長
補足よろしくお願いします。
- 河川課説明補助者
先ほど C 委員からご質問のあった公共土木施設等被害の一般資産被害率の 74.2% についての補足ですが、公共土木施設の被害率は道路や橋梁、下水道などがあり、その合計が 74.2% となっています。
それぞれで言いますと、道路は前回の率が 61.6% に対して、令和 2 年の改定で 62.8%、橋梁は改定による変更は無く 3.7%、下水道は 0.4% が 0.7% になっています。
このように改定により各項目の被害率が増減していますが、全体を見たときに増えたものが多いということになっております。
- 委員長
今の 0.4 は何の数字ですか。
- 河川課説明補助者
被害率です。
被害率が増えることによって、被害額、便益が上がってくるということです。
- 委員長
他によろしいでしょうか。

そうしましたら、2-7につきましても、質疑応答は終わりたいと思います。

○ 委員長

ありがとうございます。

そうしましたら、続きましてですね、意見交換を行いたいと思います。

この意見交換の終了後に1事業ずつ事業計画の妥当性に関する委員会としての評価を行います。

つきましてはこれに先立ち、各事業を継続することについて、どのように考えられるか委員の皆様のご意見をお聞かせください。

これは、どの事業からでも結構でございます。

何かご意見ありますか。

○ D委員

どの事業もかなり重要性が高いなと思います。

○ 委員長

ありがとうございました。

他に今のような全体的な意見でも問題ありません。

私も見学させていただいた呉平谷線ですね、非常に崖のところを通っているということで、非常に危ないという感じがしました。

よく崩れないなという心配な感じがしましたので、ぜひ早期の完成を目指していただければと思います。

よろしいですか。

そうしましたら、かなり質疑応答のところで議論が出ましたので、全体的な意見がなかったのではないかと思います。

そうしましたら、ご意見はもうこれ以上ないということですので、それでは委員の皆さんのご意見を踏まえまして、事業継続の妥当性について評価を行いたいと思います。

資料2-1のですね、主要地方道呉平谷線につきまして、継続実施が適当であると判断いたしますが、ご異論ありませんでしょうか。

○ 全委員

はい。いいです。

○ 委員長

ありがとうございます。

続きまして、資料2-2の一般国道423号竹原バイパスにつきましてですが、継続実施が適当であると判断しますが、ご異論ありませんでしょうか。

○ 全委員

はい。

○ 委員長

次、資料2-3、一般県道津之郷山守線につきまして、継続実施が適当であると判断いたしますが、ご異論ございませんでしょうか。

○ 全委員

はい。

○ 委員長

ありがとうございます。

資料番号2-4、主要地方道福山沼隈線につきまして、継続実施が適当であると判断いたし

ますが、ご異論ございませんでしょうか。

○ 全委員

はい。ありません。

○ 委員長

資料 2－5、一般国道 486 号新市府中拡幅につきまして、継続実施が適当であると判断いたしますが、ご異論ございませんでしょうか。

○ 全委員

はい。

○ 委員長

資料 2－6、都市計画道路佐方線につきまして、継続実施が適当であると判断いたしますが、ご異論ございませんでしょうか。

○ 全委員

はい。

○ 委員長

最後、資料 2－7 一般河川江の川水系国兼川につきまして、継続実施が適当であると判断いたしますが、ご異論ございませんでしょうか。

○ 全委員

はい。

○ 委員長

ありがとうございます。

すべての 7 案件につきまして、継続実施が適当であると判断いたします。

それでは、本日の説明や議論など踏まえまして意見書を取りまとめたいと思います。

2－3 のですね、一般県道津之郷山守線の高速道路の事業につきまして宿題はあるものの、概ね事業を継続実施が適当かと思われます。

本来であれば、再度委員会を開催して意見書の内容について審議を行う必要がありますが、今年度は、再度委員会を開くのは日程的に難しいようですので、本日出ました宿題について、後日、事務局から各委員に対して個別に説明してもらい、その上で事務局を通じて意見書に対するご意見を伺うという形をとりたいと思いますが、委員の皆様、よろしいでしょうか。

○ 全委員

はい。

○ 委員長

では、今後の進め方についてですが、まずは事務局の方で宿題の回答をいただくとともに、本日の審議を踏まえまして資料の取りまとめなどをお願いいたします。

これをもとに意見書の委員長試案を 11 月中を目途に策定いたしますので、委員の皆様には、後日、事務局を通じて、これを確認していただきたいと思います。

その上で皆様のご了解をいただけるようであれば、正式な意見書として知事に意見具申を行います。

さて、これで本日の議事はすべて終了しましたので、事務局にお返ししたいと思います。

○ **事務局**

ありがとうございました。

各委員の皆様、本日は長時間にわたり、熱心なご審議をありがとうございました。

これをもちまして、第 55 回広島県公共事業評価監視委員会を閉会いたします。

お疲れ様でございました。