

## 令和4年度 第1回 公共事業等審査会 議事録

日 時 : 令和4年10月24日(月) 14:00~17:00

場 所 : ひょうご女性交流館 501会議室

### 《新規事業の説明、質疑》

#### (1) 自転車道 大鳴門橋自転車道

##### ○会長

ありがとうございました。

それでは、委員の先生方から何か御意見、御質問、コメントのほうはございますでしょうか。

##### ○委員

当事業はすごく良いと思いながら聞いていたのですが、歩行者と自転車の専用ということで原動機付自転車(以下「原付」と記す。)を通すという考えはないでしょうか。

##### ○県

現在のところ、原付の通行は予定しておりません。歩行者と自転車が安全に通行できることを優先させて、原付を通すことは考えていないというところでございます。

##### ○委員

1995年(平成7年)にフェリーが廃止されて、それまで原付も歩行者等も全部がフェリーで渡っていたのが橋に替わって、とても恩恵の大きな橋ではあるのですが、原付と自転車が通れなくなってしまったという問題があつて。この状態がもう二十数年続いているのですね。2000年代の初め頃にもずっと問題になっていて、原付を通せないかという話は何度かあつて。確か国会とかでも取り上げられていて、鉄道橋と違って原付が通れるようにすると耐風性の問題があつてできないという答弁をそのときにされていたと思います。今回、耐風性に問題がないということが判っているのでしたら、原付も通せる橋として二十数年続いている問題を解決するのもこれは使えるのではないのでしょうか、というふうに思うところです。公共性という点からも、今、原付が本州から四国に向かって行くとき、淡路島で袋小路になっている。明石海峡はジェノバラインが積んでくれるので渡ることができる。ところが鳴門海峡は渡れないので、四国に行きたい人が淡路島を避けているのです。あるいは、四国の人で関西方面に行きたい人も淡路島を通れない。結

局、別のルートで、フェリーで行くというようなことになっています。ぜひ、原付を通せるようにしたほうが恩恵はさらに大きくなるかと思います。

○会長

その辺について、いかがですか。

計画の練り直しを指摘されている向きになっていますけど。

○県

最初に申したとおり安全性の観点から歩行者、自転車が通ることを優先してということ、また非常に多くの方々が来られるということを予想してございますので、その中で原付を混在させてしまうと危険な状態を誘発してしまって、問題になるかなと考えてございます。

○会長

新幹線を計画しているわけですから、結構な幅員がある。各々の通行を分離したらいいのでは。

○県

計画幅員が4.0メートルで、その中で自転車の通行空間が2.5メートル、歩行者が1.5メートルというところで、それほど余裕はなく、かつ自転車、歩行者それぞれ一方通行ではなくて両側から、双方向で動きますので、余裕はそれほどない状況かなというところがございます。確かにこの自転車道だけの話ではなくて全体的な交通として、淡路島と四国（徳島）を原付でどうつなぐかということもあると思いますので、なかなかこの自転車道で全て解決できるというところは難しいかなとは思いますが、委員御指摘のとおり地元や利用者の意見はあると思いますので少し問題意識を持って取り組んでいきたいと考えてございます。

○会長

今日、ここで御説明くださったのは、観光のほうを見ているよね。今、委員がおっしゃったのは生活の利便性とかそのあたりのネットワークについて。視点を幅広く考えてくださいねということであるかと思いますが。先ほど、担当者からの御答弁は「考えてみたいと思います。」ということでしたので、今年度どうこうということはないかもしれませんが引き続き見守っていききたいと思います。

○委員

いわゆる電動アシスト自転車は通行可能になるのですか？

○県

そうですね。可能かなと思っています。

## ○委員

四国新幹線整備までの暫定としての施設と御説明いただいたのですが。本事業の目的として“災害発生時の緊急避難路の確保”を兼ねているというお話があったのですが、暫定が終わってしまった後はこの災害発生時は、避難経路はどんな形でなるのかなというのが。暫定はいつまで暫定かが分からないですが、その代替案みたいなものは計画の中に盛り込まれているのかというのが一つ。せっかくこの災害発生時の緊急避難路確保という目的を挙げておられるのであれば、教えていただければと思ひまして質問させていただきました。

## ○県

委員御指摘のとおり、この施設はもともと将来の四国新幹線の導入のための空間。それを活用して整備するというにはなりますので、暫定施設。将来、新幹線が通ることになりましたら、施設を撤去することになります。ですので、確かに目的として挙げた災害発生時の緊急避難路確保につきましては、撤去した後はまた別の方法で緊急避難路確保することが必要になるかなというふうに考えてございます。検討しなければいけないと考えています。

## ○委員

ぜひ引き続いて検討いただいて、安全性だけは確保いただけるようお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

## ○会長

ありがとうございました。ほかにごございますでしょうか。

## ○委員

ありがとうございました。非常に夢のある投資案件でいいなと、お話を伺いながら思いました。ただ多分、全くこれまでの流れからすると新しい案件なので、いわゆる費用対効果的な話はなかなか難しいということで今回は示されていないと思うのですけれども。そういう意味で、それに関連するものというところとサイクリストの消費額が年間9.4億円ですとか、利用者数の想定がサイクリスト9万台、一般観光客35万人とありまして、この規模感が大体どんなものかということをしつつかみたいので、教えてください。というのも、例えば現状の「アワイチ」に対して、この9万台というのはどれぐらいの位置づけになるのか。少々減ったところで、多分この9.4億円が半分になっても10年ぐらいかければ回収できそうなものなので、そんなに影響はしないと思うのですけれども、念のため

現状の観光客数といいますか、利用者数の想定がどれぐらいになっているかということだけ教えていただきますでしょうか。

#### ○県

御質問、ありがとうございます。まず現状といいますか、コロナ禍前のアワイチの利用者数ですが、現地での路面のセンサーによって、自転車の走行数を推定しておりまして、大体年間2万台ぐらいということでありまして、それで今、Webアンケートの利用意向調査で今回、9万台と予想していますけれども、大体7万台ぐらい年間で増えるかなと考えてございます。それにアワイチの利用者へのアンケートですね。兵庫県立大学で調査したアンケート結果で、大体一人当たり1万3,400円使われているということで、7万人×1万3,400円で、9.4億円と算出してございます。

9万台に現実味があるのかどうかということですが、ほかの自転車道に関するもの、例えば、しまなみ海道で約33万台。琵琶湖を一周するビワイチが約10万台と聞いてございますので、それほど現実から遠く離れたものではないかなというふうに考えているところでございます。

#### ○委員

一般観光客35万人の設定についてはいかがですか。

#### ○県

35万人につきましても道の駅うずしおの観光客、こちらもコロナ禍前になりますが、約40万人来ているということと、徳島側の渦の道でございますが、こちらも年間50万人来られているということもありますので、こちらも全然現実味のない数字とは考えてございません。

#### ○委員

ありがとうございます。割とちょっとチャレンジングな数字であるということは理解したのですが、この施設を作るだけでなく、これを踏まえてどんな観光ができるかみたいなところの設定と合わせて御検討いただければと思います。

#### ○委員

やっぱり気になるのは安全性のところですね。私事で恐縮ですが、元サイクリストで琵琶湖一周もしたことあるのですが、四国から淡路島に流入してくると、アワイチを走る人がさらに増えますよね。実際、路肩辺り等の危ないところがまだまだ残っていると思います。ですから今回の案件とは違いますが、そのあたりの安全性、橋そのものの通行の安全性も含めて、しっかりと御検討いただければと思います。

○県

ありがとうございます。淡路島のサイクル環境の整備というのも併せて安全性からもそうですし、引き続き並行して検討してまいります。

○会長

淡路島の振興の面からも。

○県

はい。

○会長

ありがとうございました。

○県

先ほど、委員からいただきました御意見で、原付の通行の件でございますが、これにつきましては2点ほど問題があります。

1点目は、この自転車道は観光施設として考えておりまして、一般の道路としての整備を考えておりません。そういった意味合いで、夜間等は通行止めにし、昼間のみの通行といったところで原付の通行は考えてないこと。

2点目は、徳島県側にある渦の道は、観光施設になっておりまして、閉館時間と開館時間が決まっているなかで、施設内を一般の方が2メートルのところを歩いておられる。そのため、自転車であっても安全のために押して通行することになります。そういった意味合いで、既存施設も使いながら自転車道を整備しますので、原付の通行というのは今のところ非常に厳しいといった状況でございます。

○会長

観光施設なので夜間に通行止めになるというのは、ネットワーク遮断の理由には多分ならないです。夜間が通行止めになっても昼間はちゃんとネットワークはつながっていることが大事だというのが委員の御指摘でありまして。それは、「私どもは自転車道を整備しますので、原付については考慮しておりません。」ということをおっしゃっているにすぎない。だから2点ほどつけ加えられたことは、あまり適切ではないというふうに私は思いました。

○県

原付を考慮はしていないわけございまして、今のところですね。今の幅で風洞実験しておりまして、安全性が確認できているのはこの4メートルまでというのがまず1点でございます。

先ほど、夜間閉鎖という話をしましたが、今回の自転車を通る部分は道路法上及び道路交通法上の道路ではなくて、遊歩道としての位置づけになっておりますので、もし原付が走るとなると、これは道路交通法上の警察の許可の中での行為となりますが、今回遊歩道ですので法律上原付は走れないという状況でございます。別途、明石海峡大橋でも原付は走れなくて、ジェノバラインに載せるというような代替手段を取ってまいりましたが、そのようなことも検討していくのだろうということを考えておきまして、今回の自転車道では若干、取り組むことが難しいということだと御理解いただければと思います。

## ○会長

今の説明で解りました。ありがとうございました。ちょっと論点が違っていたのですね。委員の御指摘というのはネットワークの遮断について、それを遮断されることは非常に便益性とか、生活空間の不自由についてマイナスですよという御指摘と、それから観光と、それから地域振興を狙った御提案をいただいた。そこの整合点というのを見定めよという議論だったと思います。

今補足していただいたのは、いろいろな法律の規制上、ネットワークとしてはしっかりと管理運営が必要であって、その範疇で考えるとなかなか実現は難しいということでした。

## (2) 道路 (主) 豊岡竹野線〔桃島バイパス〕

### ○会長

今日多分、委員の先生方はお気づきだと思いますけれども、先ほどの自転車道を含め、動画を使って説明された。毎年、現地視察がございましたけれども、コロナや日程の都合とかございまして、なかなか難しいということで県のほうもちょっと工夫していただきまして、ドローンを飛ばした動画で現場の様子が解るようにしていただいております。ちょっと補足させていただきました。

それではこの城崎温泉の非常に大変な状況を何とか解決しようじゃないかという案件につきまして、何か御意見ございますでしょうか。

### ○委員

城崎大橋から豊岡竹野線に至る桃島のところまでを今回、残りの部分のバイパス工事をやることによって繋がると、こういう理解でいいですかね。

### ○県

そのとおりでございます。

## ○委員

ありがとうございます。

## ○委員

城崎温泉は大変な状況かというふうにも理解しているのですが、逆に10年かかるというのはもっと前倒しできないか。その理由は、トンネル区間があるというような技術的な話なのか、国も含めた予算の関係なのか。城崎大橋の架替はもう少し先になるかもしれないけど、事故が起こっているような状況であれば少しでも前倒しできないですか、そういう質問です。

## ○県

工期につきましては、予算の問題よりも技術的な問題となります。トンネルとJRのアンダーパスとの施工順について、地形上トンネル側からしか施工ができない（JRアンダーパスを先に工事できない）ということがございまして、トンネル側から片押しで施工する状況で工期を積み上げた結果、10年ということにしております。

説明しませんでした。埋蔵文化財も確認されているということで、その確認期間も配慮してございまして、より実態に近い工期を積み上げたという結果が10年という結果になっております。

## ○委員

解りました。

## ○会長

10年の工期というのはちょっと非常に適切性という面からというか、すごい不思議に感じますよね。つまり1つのインフラ整備に10年かけると一体どうなるのだということになりませんか。技術的な問題とおっしゃったけど、片押しで2車線プラス歩道、700メートルのトンネルでしょ。10年かかるようなトンネルではないと思いますけど。

## ○県

トンネル自体は3年を見込んでおります。着手して1年目に設計、それから用地買収、埋蔵文化財調査に2年、トンネルは3年。その後のJRアンダーパスが2年、前後の道路改良がその後2年ということで10年、今回積み上げております。

## ○会長

委員の御発議は今後ちょっと短くできないのかという、それも合理化だろうと。

## ○委員

そうです。問題の状況とかけている時間とが何かミスマッチというか、もう少し緊急性

があるのではないですか、そういう指摘。

#### ○会長

多分、こういう発言は当審査会しか出てこないと思います。ですからちょっと大事にしたいと思うのですけれども。住民の要望を受け容れ、住民がサポートしてくれる状況となっているのに、10年遅々として完成しないというのはいかかなものかというのは、現地の方々も思われるでしょう。もっと工期を短縮していく、そういう算段はできないものでしょうか。今、委員の御発言を深掘りするとそういうことになるかと思います。

#### ○県

地元も待ちかねている事業でございますので、一日も早い完成に向けて今後、事業計画等考えていきたいと思っています。

#### ○会長

当審査会によく工期延伸というのが説明中に出てまいりますけど、工期短縮というのが出てきてもよろしいかと。そのほうが費用対効果としてはいい数字を出すのだらうと思いますので、ぜひチャレンジしていただきたいなと思います。

ほかにございますでしょうか。

#### ○委員

環境への配慮を行いながらということなので、そこをぜひお願いしたいなと思います。それと今後、工事付近に片側が水田、片側の放棄水田になっておりまして、この地域そういうところの湿地環境に何かいる可能性もあるところです。

あとトンネルがほとんどなので、残土処分地に関しても環境への配慮をお願いしたいところです。

### (3) 漁港 妻鹿漁港

#### ○会長

ありがとうございました。それでは委員の先生方から御意見、コメント。

#### ○委員

事後評価が対象外となる理由が「今後、新たな類似事業の予定はないから」いうことですが、意義も理解できて、B/Cも出ていたのですが、そういうのが効果を発揮するかどうかを検証する必要はないのでしょうか。

#### ○県

事後評価につきまして、次の事例への参考かどうかという観点で対象外としております



けれども、実際この事業の効果があつたかどうかということについては、当審査会に報告することについては必要ないのかなと考え、評価調書には「対象外」と書いたところがございます。

#### ○委員

それが理由だとすると、1件目の案件も恐らく、まずほかに同様事例はないと思うので。ほかの事後評価を行う理由でやっているところが1件目、2件目認められるのであれば、ここもどれほど時間を費やして当審査会に報告するかどうかはともかく、検証する必要があるかと思えますけども。

#### ○県

ありがとうございます。委員の御意見、御指摘を踏まえまして、事後評価します。

#### ○会長

ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。

#### ○委員

私も意義はすごいあると思えますし、十分やるべき事業だと思うのですが資料の中でちょっと気になったのが最後に出てきた「費用対効果に含まれない効果」のところですね。例えば、一番最初に「漁獲物の付加価値化」というのが挙がっているのですが、費用対効果の便益の項目とほぼ同じことが書かれておまして、「含まれない」方の事業内容等は、質的な価格の下落からさらに波及したらどんなことがあるかと書かれているので、全く同時ではないですけども含まれないと言われるとちょっと語弊があると思えます。ですので、波及効果というのは学問的にいうとダブルカウント、二重計算の問題があるので、ちょっと足すかどうかという問題が出てきますので、少し書き方を工夫いただいて、例えば、漁獲物の付加価値化に伴って、さらなる販路拡大等につながるというような波及効果があると。それから最後に御紹介いただきました安全性や作業の軽労化によって漁業就労へのハードルが下がるというのも、これも先ほどあつた作業時間短縮から波及した話ですので、この「含まれない」というところの表現を少し御検討いただければというふうに思っております。

#### ○県

ここで「含まれない」と書いておられますのは、計算には含んでいませんけれどもそれを入れるとさらにB/Cが向上するというような形になるというところがございます。

#### ○委員

「向上する」と言われると、さらに困るので。別のものがその中に含まれているかとい

うのは少し厳密な検討が必要なので、「含まれない」と言い切られるのはちょっと要らぬ誤解を招くと思うので少し表現を御検討いただければと思います。

○県

はい、ありがとうございます。

○会長

今、委員がおっしゃっていることは大事なことで、B/Cというのは、規定上しっかりと把握しないとインフラ整備ができないということに多分、なっていることです。ですからそれをしっかりと算定されるということは重要で、各委員もそこは注目されますけれども、いろんな事業でB/C以上に効果とかインパクトがあるということも当審査会で昨年も一昨年も随分意見が出てきています。この「費用対効果に含まれない効果」というところは、実はその議論から派生してここをまとめてくださいということになっているのだと、私は理解します。ですので、この部分でいうとB/Cに本当に含まれないところを書かれたらいいのだろうと。計算で表せるものがもし無かったら無かったでいいんですよ。ここが絶対ないといけないということは全く無いはずでございます。

○委員

おっしゃるとおりで、多分、趣旨はB/Cで捉え切れないもので、こんないいことがあるということをお願いということだと思いますので。そういう観点でいうと、今入っているものはかなりの部分、B/Cに含まれちゃっているものが入っているので少し誤解を招くかなというふうに。

○県

御指摘、ありがとうございました。

○会長

ほかにございますでしょうか。

○委員

浮棧橋は、工場で造って、海上を曳いてきたらもっと短期間でできないでしょうか。

○県

おっしゃるとおり、棧橋自体は工場で造ります。船を造るようなものですが、その棧橋を杭で固定する必要がありますので、現地での杭の設置作業を工場作業と並行しながらやるという形になると思います。実際に浮棧橋そのものを造るのに1年、2年近くかかりますし、杭も1年目は設計、2年目以降から工期がかかってくるというふうに算定しています。

## ○会長

栈橋のような大規模構造物は、多分工期を短くして提供することはメーカーは可能だと思います。現地の杭と言いますが、杭を打つのに2年もかかりませんから。ただ、杭を打つための設備を回してくるのに、台数が限られているので作業工程がなかなか組めないということだと思いますけれども。だから、先ほどの桃島バイパスもそうですけれども、実はそうやって日本の国はゆっくりと工事をすることによって年度、年度の予算を何とかしのいでいるというところが多分、あるかもしれません。でもこれは、その技術の面からいうと国際競争力というか、それを物すごく全体で単価を高くしていることにつながっているらしいので。発注者としてはできるだけ工期を短くやっていくというのはこのぐらいの活性化につながってくる話かもしれません。

ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

## ○会長

それでは本日、御説明と委員方から御意見、質問等いただきました大鳴門橋自動車道、桃島バイパス、妻鹿漁港の新規事業3件ですね。いろいろ御意見いただいたのですが、新規着手妥当ということで御判断いただいてよろしいでしょうか。多分、そういう意見になるだろうなと思いますが、附帯条件が多分ついていたと思うのですね。委員の先生方、「工期をもっと短くしてください」。これどの3件もですね。県民の皆さんが望んでおられることではないですか。

それから大鳴門橋自動車道の原付への対応は非常に難しいという御意見ですけど、ネットワークが切れているという意見。これを20年振りに何とかしてくださいというのもございました。それは書き残していただきたい。この事業後になるかと思いますがもお考えいただきたい。それから残り2件につきましては、できるだけ工期を短くするように努力できませんかという御意見でございました。ありがとうございました。

## 《報告事項》

### (1) 完了予定年度を過ぎる事業等

- ・ 農 道 南淡路地区
- ・ ほ場整備 片田地区

## ○会長

ありがとうございました。委員の先生方、何か御質問等ございましたら発言していただ

けますか。よろしいですか。それでは私のほうから。

南淡路地区の農道でございますけども、地滑り対策の擁壁ですよね。地滑りが起こったということでその対策費も見込まれるということは理解できるのですが、軟弱地盤対策ですとか、それから支持力が不足したための対応とかいう話が出てきましたね。これが後から出てこないようにするには、つまり当初の最適な設計。今、現行は軟弱地盤ではないことを想定して、支持力があることを想定して設計されているわけですね。それで後になってこういう補強の擁壁を考えられる。もし、最初から支持力がこれぐらい足らなくて、軟弱地盤があると想定できれば、違う形式の擁壁なり補強を考えられているかもしれない。そっちのほうが一番最適かもしれない。そういうふうに通ずるために、ここの事業で何が足らなかったとお思いですか。

## ○県

当初の設計の段階ではボーリング調査をここの部分については5か所やっております。ボーリング調査というのは点での調査でございます。それが平面的に面でどうつながっているかというところまでの調査はいたしておりません。あと実際に現場に入りますと、地形の起伏が複雑で当初調査している5か所の点をつないで調査していた地層の想定線も変わってきていたというところがございます。これを当初から面的に調査をするというところになりますと、ボーリング調査5か所では済まないというようなことで実際は掘削にかかってから面を見ながら対応していくというところになるのかなというふうに思っております。それをやろうと思えますと莫大な調査費と期間というのがかかってくるのかなというふうに思っております。

## ○会長

今のお答えとしては、点でのポイントワイズ（局所的な）の地盤調査、これを三次元でちゃんと知ろうと思うといっぱいやらないと判らないじゃないかと。それは正論でしょう。しかしながら技術があるはずで、5つの点があつて、そこで地層が判っているわけで、これがどう繋がっているかというのは多分、こう繋がっているに違いないと。それと想定が違ったというお答えですけども、そこは今の技術だとこういう場合があり得ると幅を持っているはずなのです。その幅の中で、地層の在り方の何通りかのバリエーションを考えると、不確実性を考慮して、それによって対策工がこれもあるけどもこれもある。それでどれが出てても多分大丈夫、最適解はこれだというのを探す合理性というのは今の技術は持っていると思うのですが。その辺、いかがですか。

## ○県

当初の調査設計時の調査というのが、そこまで平面的に面的のつながりを出すためのものになっていなかったというところだと思っております。

#### ○会長

いや、そこ多分違いますよ。コンサルタントは5点、ボーリングしたら面でどういうふうになっているかを出しているはずですよ。それじゃないと擁壁の設計はできませんもん。そのポイントで絶対決まらない。

#### ○県

この地区の特殊要因というのがございまして、ちょうど今の軟弱地盤があったところを現場のところですけども、もう少し細かい調査というのができるという状況にあったわけですけども、用地買収が最終的に終わったのが平成30年度でございまして。事業に理解いただけない方がおられて、用地買収が終わるまで、細心の調査というのを進めることができなかつたといったところもございまして。

#### ○会長

ありがとうございます。用地買収に係る問題というのはこれも昨年から出ていて結構深刻ということを知っていらっしゃって、県としても如何ともし難いということも委員の先生方は御理解いただけていました。それで今、御答弁いただいた、教えていただいた内容からすると事業費見直しは妥当だと。だから次にこういう工事があっても必ず出てきますよとおっしゃっている。だってボーリング、そんな密に調査したらものすごい事業費が嵩んで、そんな非経済的なことはやっていけない。だから5点ぐらいでいい。そうすると判らない。こういう不確実性がある。その場合、必ず何か出てきて工費は上がってきますと。

#### ○県

会長の言われるとおり、最新の技術であればできるだろうというのは全くそのとおりかなと思います。この地区の成り立ちというのが平成6年からの事業で、平成6年の前の調査設計に基づいた事業ということで、今後、やっていく事業になりますとそういった面的な解析というのもおっしゃられるとおりに可能になるのかなというふうに思っておりますので、当時はこういうやり方で進めようとしてきたというようなところにはなってしまうというのが現実のところでございます。今後、同様の円的、線的ではありますけれども、そういう事業につきましては当初の採択時の設計、さらには採択後の実施設計の詳細設計のときにはこのあたりを十分加味するような設計にして、早期に事業費の把握というのに努

めてまいりたいというふうに思っております。

## ○会長

こういう地盤構造物、土を動かすとか土を削るというのは、トンネルなんかは最たるものですが、施工中にやってみないと判らないということが必ず出てくるのですね。そこで、携わる技術者たちはオブザベーション・メソッド（観測施工）をとって、求められている性能とそれに係るコストをしっかりと最適解のほうに持ってこようと、こういう努力は多分されていると思いますね。決して初期にこれだけの情報からこれで設計をやっちゃいましょうということは多分、トンネルとかそういうことはもうやってない。ですからそういう合理性は別に最先端の技術でも何でもなくて、土木工学の技術で十分にあり得る。そういうことを何で言っているかという、先ほど最後の資料に出ていましたけれども、信頼性向上のためのアプローチという取組というのがございまして、今まさにお答えになっていることがそれに該当すると思いませんか。

つまり私の質問は、ここでこういうふうに費用の増加が出てくると、「これはもう今の技術、今我々の取組では致し方ないことだ。だから新たな案件があっても必ずこういう費用の増加は出てきますよ。」と。そういうことですか？という質問をさせていただいたら、「いやいや、そうは限りません。これからは予見的にやっていきます。」と。予見的にやっていきますと言うのであれば、どういう方法でそれをやるのですかというのが次の問いになりますので、それを県の皆さん方が、技術の担当の方が自分で考えることが技術力の向上だし、そのインハウスエンジニアがしっかりと上っていくことにつながっていくはずじゃないですか。ですからこれは信頼性向上に密接に関わっていて、「「今までのこうだったから次もこうでございまして。」とは違います。」という答弁をなさったということは物すごく意味があるということをやっと御理解いただきたいというふうに思います。

ほかにございますでしょうか。2件報告いただいた、農道とほ場整備、よろしいでしょうか。

## ○委員

2点教えてほしいのですが、1点目が事業費見直しの南淡地区の分ですが、事業費見直しの軟弱地盤対策4.4億円のところで、これが確か用地買収が平成30年までかかったからというお話があったと思うのですが、軟弱地盤であることが判ったのが用地買収に手間取った場所であったということでしょうか、というのが1点目と。

もう1つは、池内工区の事業費見直しのところで、地耐力不足対策2.6億円増加のところで地耐力調査というのはいつされるのかという、この2点を教えてほしいです。

○県

両方の地区ともそうですけれども、用地買収後の調査ということでございます。平成30年度に用地買収が完了しまして、それからの調査ということになりました。

○委員

いえ、用地買収ができているところの、工期表で見たら用地補償が完了しているところもあって、まさにその用地買収ができなかった箇所が軟弱地盤であることが用地買収後に調査したら判ったということですか。

○県

そうです。

○委員

そういうことなのですね、ここは。私が言いたかったのは、用地買収がもし完了しているところは順次調査していくから、そもそも用地買収できてないところは仕方がないけれども、たまたまできてなかったところを調査したところ、軟弱地盤が判明しましたという、そういう理解でよろしいですね。

○県

おっしゃるとおりでございます。

○委員

2点目のほうは、地耐力調査というのは当初にやるのかなと思って質問させてもらっているのです。

○県

当初は、また用地買収の話になるのですけれども、用地買収が完了してないので、そこまでの調査はやれておりませんでした。

○委員

ありがとうございます。そうすると、池内工区の地耐力調査も、この土地の用地買収ができてなかったためにずれ込んだという話ですか。

○県

はい、そうです。

○委員

解りました。ありがとうございます。

○会長

軟弱地盤が出てきたから、地耐力の不足に至ったのでは。

○県

池内工区の工区ですか。

○会長

軟弱地盤が予期せぬところに出てきて、支持力ないじゃないかということが判明した。

○県

地耐力調査の結果でございます。池内工区の補強土壁のほうは掘削したときに軟弱地盤が出たというのは、事業費見直し2のところ。事業費見直し1のところは地耐力調査の結果というところで。現場、やっているときに出てきたところと、やる前の調査で地耐力調査をやったという2か所、同じ工区のところではあるのですけれども、箇所によって違ったということでございます。

○委員

片田地区のほ場整備事業ですけれども、全般としてはよく解るのですが、実際にその区画整理や換地を少しずつ行いながら設計というか、設計そのものと地権者への調整、地域住民への説明というものが設計に入ってこの全体スケジュールの中でいうところの設計に入って、それが遅れているものだから少しずつ期間が長くなるということが見受けられるのですけれども、まずそのような理解でよろしいかと。

○県

設計の中で地元調整等もしながら設計図を作って、それで調整をしていく。それが終わってからの区画整理、残りの工事というところでありますので、そういう御理解でいいと思います。

○委員

であるとすると、私の提案は設計というものをもう少し細分化して調整や説明というものをに入れてもらったほうが、あるいは少なくとも設計だけではなくて、設計、調整、説明と書いていただくほうがいいかなと思うと同時に、区画整理や換地などについては左からぐっと線が引かれていることも少し見直して、本当にされている時期というものがきちんとなるように。あるいは、過去は点線ぐらいのほうの実態に沿っているのではないかなと思いました。以上です。

○県



換地につきましては、ずっと調整をしながら進めているのでこの線を左からずっとあるというところがございますので。先ほど御意見いただきましたところ、もう少し細分化というところ考えさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

## ○会長

ほかに先生方、ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

今日は、前半部で3件の新規案件について御審査いただきました。後半部は、趣旨説明していただきましたけども、“完了予定年度を過ぎる事業等”。当審査会に御報告いただかなければならないということで御報告いただいています。県は、新規事業を御説明されるときに比べると後者の諸報告のときはトーンが大分下がるというのがございまして、それは何でそうなるかという御苦勞ですよね。御苦勞が重なっている。何でそんなことを言ったのかというと、信頼性を向上させる手だてというのはその御苦勞を減らしましょうという提案ですから。ぜひ、前向きに考えていただきたい。先ほどの土工事についても、同じことを二度繰り返さないとなると、ボーリングを5か所じゃなくて500か所やらないといけないと、そんなばかなことは選べないです。そうではなくて、5か所のボーリングデータからどうやったら最適になるのだというところをやっぱり発注者として工夫していただくと。それによって、全ての変更がなくなるはずはないけれども、必ず改善していくのではないかと信じますし、それからほ場も件も委員の皆さん、それを信じていらっしゃると思いますので、ぜひそういう取組に持って行っていただければ。報告のときはどうもネガティブになられているのかもしれないということが心配になりまして、今、ちょっと余談なことをしゃべらせていただきました。

議事をこれで、事務局のほうへ戻します。

## ○県

会長、どうもありがとうございました。いただきました御意見も含めて、これから私たち、取り組んでまいりたいと思います。委員の皆様におかれましても、活発な御意見、それから御指摘、御助言いただきました。本当にどうもありがとうございました。長時間にわたりまして、御審議いただきましたこと、改めてお礼申し上げます。

それでは改めまして、事務局からの連絡ということでございますが、次回、審査会は11月7日月曜日午後2時から、本日と同じ会場の女性交流会館で開催いたします。また、次回の資料につきましても、あらかじめ事前送付可能なものはできるだけそのように努めたいと思いますので、ぜひまた本日のような形で御審議いただければと思っております。

事務局からの連絡は以上でございます。

そうしましたらこれもちまして、第1回公共事業等審査会を閉会とさせていただきます。どうも委員の皆様、ありがとうございました。