

一般国道2号神戸西バイパス連絡調整会議の設置と開催結果について

国土交通省近畿地方整備局と西日本高速道路株式会社関西支社は一般国道2号神戸西バイパスの永井谷JCT～石ヶ谷JCT(仮称)間(約 6.9km)において、公共事業と有料道路事業との合併施行方式により、事業を推進しているところです。

今般、国土交通省近畿地方整備局と西日本高速道路株式会社関西支社は、神戸西バイパスの事業の進捗状況を共有し、事業実施に伴い生じた課題やその対応等について、意見交換を行うことを目的に、連絡調整会議を設置しました。

令和7年11月28日(金)に「一般国道2号神戸西バイパス 連絡調整会議(第1回)」を開催しましたので、開催結果をお知らせします。

1. 開催日時

- ・ 令和7年11月28日(金) 10:00～

2. 場所

- ・ 国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所 6階 会議室

3. 構成員

- ・ 兵庫県 土木部長
- ・ 神戸市 建設局 湾岸・広域幹線道路本部長
- ・ 明石市 都市局 道路部長
- ・ 国土交通省 近畿地方整備局 道路部長
- ・ 国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所長
- ・ 西日本高速道路株式会社 関西支社 建設事業部長
- ・ 西日本高速道路株式会社 関西支社 第二神明道路事務所長

4. 議事

- (1) 一般国道2号神戸西バイパス連絡調整会議の設置
- (2) これまでの事業の進捗状況と課題
- (3) 事業費の見直しについて
- (4) 意見交換

5. 議事概要(別紙1)

6. 資料

- ・ 出席者名簿(別紙2)
- ・ 規約(別紙3)
- ・ 会議資料(別紙4)

一般国道 2 号神戸西バイパス連絡調整会議 議事概要

1. 開催日時：令和 7 年 11 月 28 日（金）10:00～10:30
2. 開催場所：国土交通省 兵庫国道事務所 6 階 会議室
3. 出席者：兵庫県 土木部長 宇野 文章
 神戸市 建設局 湾岸・広域幹線道路本部長 新見 達彦
 明石市 都市局 道路部長 田辺 明博
 国土交通省近畿地方整備局
 道路部長 西野 毅
 兵庫国道事務所長（代理・副所長）寺西 陽一郎
 西日本高速道路株式会社関西支社
 建設事業部長 西谷 誠之
 第二神明道路事務所長 高戸 順一

4. 議 事：

- 一般国道 2 号神戸西バイパス連絡調整会議の規約（別紙 3）について確認。
- 一般国道 2 号神戸西バイパス連絡調整会議を開催し以下の事項について共有した。

Ⅰ. 事業進捗状況と課題について

- ・現地条件を踏まえた設計の見直しを実施しており、施工に向けた検討を行っているところ。
- ・今後、大規模な交通規制を行いながらの工事を実施予定であり、公共交通等への影響が最小限となるよう施工調整が必要。
- ・第二神明道路は平成 31 年 4 月から新料金を導入したが、激変緩和措置の影響もあり、第二神明道路・阪神高速道路神戸線へ交通が偏在し、混雑度が高く渋滞が多発している状況。神戸西バイパス整備により交通混雑の緩和が期待される。

Ⅱ. 事業費の見直しについて

- ・物価上昇による資機材費及び労務費の増額、橋梁設計や現地条件を踏まえ橋梁等の構造変更等に伴って、約 722 億円の増額が生じたため、約 2 億円のコスト縮減を図ったものの、全体事業費で約 720 億円の増額を予定しており、今後、近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る予定。

① 資機材費及び労務費の増（+167.3 億円）

- ・前々回評価（R3）後の資機材・労務費単価の上昇によって、増額の必要が生じた。
- ・なお、今後も労務単価や材料単価等の上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性はある。

② 橋梁の構造変更等による増（+269 億円）

- ・永井谷ジャンクションは無料道路の直轄国道と阪神高速を接続するランプとして計画されていた。
- ・その後、本事業の有料道路事業化などを経て、詳細設計を実施した結果、料金所施設の追加やランプの幾何構造の変更による橋梁幅員の増が生じたもの。

- ・ H29 道路橋示方書に基づく最適な構造を検討した結果、構造形式に見直しが生じた。

③ 現地条件等を踏まえた構造見直しによる増（＋123.8 億円）

- ・ これまで第二神明道路横断部は函渠として計画していた。
- ・ 横断部の現地調査において、断層及び湧水による地山崩落が確認された。
- ・ 当該箇所は脆弱（断層・集水地形）であり、施工時における第二神明道路横断部への影響や、供用後の災害発生時における緊急輸送路早期確保の観点から、第二神明道路を横架する橋梁へと計画を見直した。
- ・ 見直した計画に基づき詳細設計を実施した結果、スパン割等の変更による増額が生じたもの。

④ 深礎杭施工に伴う止水対策の追加による増（＋121 億円）

- ・ 概略設計時は、H5 年に実施した地質調査の結果、永井谷 JCT 部において地下水位が確認できたため、深礎杭施工時にポンプ排水を行いながらの施工を計画していた。
- ・ 施工段階において、実際に深礎杭施工のため掘削作業を行ったところ、湧水が施工面より下の砂質土や粘性土を巻き込んでいることが確認された。
- ・ 当該箇所は民家や供用線が近接しており、砂の引き込み等により、周辺地盤に影響を及ぼす可能性があることから、薬液注入による止水対策を追加するもの。

⑤ 粘性土の処分費及び現地発生土の改良等の追加による増（＋41.2 億円）

- ・ 路床材や構造物の裏込め材は現地発生土を計画していたが、材料試験を実施した結果、基準を満たさないことが確認されたため、現地発生土の改良を行い使用するもの。
- ・ 発生土は公共事業間で有効利用を計画しているが、切土部から当初想定できなかった粘性土等が多く確認され、現在の搬出先の受け入れ基準を満たさないことから、発生土処分地の変更などが生じた。

⑥ コスト削減の取り組み（▲2.3 億円）

- ・ 和歌山県内の建設事業で使用した仮設防護柵を再利用することにより、コスト削減を図った。
- ・ 今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進する。

○兵庫県・神戸市・明石市からの意見について

【兵庫県】

- ・ 第二神明道路の渋滞解消や通行規制時の代替路の確保に必要な路線であり、早期開通を期待する。また、具体的な事業スケジュールの明示をお願いする。
- ・ 有料道路事業について、安定的な予算確保の点から、早期開通につながる有効な事業手法と考える。
- ・ 今回の事業費増に対し、有料道路事業を最大限活用することを基本とした財源確保をお願いする。

【神戸市】

- ・神戸西バイパスは第二神明道路や国道２号の慢性的渋滞を緩和する必要な路線。
- ・今回の事業費増については、現地条件等をふまえた詳細設計による構造見直しや、物価上昇に伴う資機材・労務費の増加などやむを得ない要因によるものと理解するが、出来る限りのコスト縮減に努めていただきたい。
- ・国や地方自治体の予算状況等に事業スケジュールが左右されず、着実に事業を推進できるよう、引き続き有料道路事業を積極的に活用して安定的な財源を確保し、早期供用をお願いしたい。

【明石市】

- ・神戸西バイパスの開通により、地域幹線道路の渋滞緩和が期待されている。
- ・神戸西バイパスの整備におきましては、近年の物価上昇に伴い年々事業費が増加すると見込まれるので、引き続き適切な事業管理のもと、早期の事業完成にご尽力していただくようお願いする。

○有料道路事業の活用や早期開通等いただいたご意見を踏まえ、事業連絡調整会議を通じ、事業の進捗や事業費の精査などの情報共有を実施しながら、今後関係自治体と引き続き議論・検討していく。

以 上

一般国道 2 号神戸西バイパス連絡調整会議

出席者名簿

(敬称略)

兵庫県	土木部長	宇野 文章
神戸市	建設局 湾岸・広域幹線道路本部長	新見 達彦
明石市	都市局 道路部長	田辺 明博
国土交通省 近畿地方整備局	道路部長	西野 毅
	兵庫国道事務所長	(代理)副所長 寺西 陽一朗
西日本高速道路 株式会社	関西支社 建設事業部長	西谷 誠之
	関西支社 第二神明道路事務所長	高戸 順一

一般国道 2 号神戸西バイパス連絡調整会議 規約

(名称)

第 1 条

本会は、一般国道 2 号神戸西バイパス連絡調整会議（以下「会議」という）と称する。

(設置)

第 2 条

会議は、国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所長、西日本高速道路株式会社第二神明道路事務所長が設置する。

(目的)

第 3 条

会議は、一般国道 2 号神戸西バイパス事業における事業進捗状況等について関係機関で情報共有を図り連携を強化していくことを目的とする。

(会議)

第 4 条

会議の構成員は、別紙のとおり構成する。なお、必要に応じ、構成員以外のものを会議に出席させることができる。

(会議の公開)

第 5 条

会議は非公開とするが、その結果については、会議の構成員の合意が得られた場合に限り、その合意に基づいて公表する。

(事務局)

第 6 条

会議の事務局は、国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所に置く。

(開催時期)

第 7 条

会議の開催は、必要に応じて随時開催する。

(WG の設置等)

第 8 条

本会議の下部組織に必要な応じてWGを設置することができる。

(雑則)

第9条

この規約に定めのない事項または疑義が生じた事項については、必要に応じ
て協議の上、対応するものとする。

別紙

一般国道 2 号神戸西バイパス連絡調整会議 名簿

所 属		職 名
兵庫県	土木部	部 長
神戸市	建設局 湾岸・広域幹線道路本部	本部長
明石市	都市局	道路部長
国土交通省 近畿地方整備局	道路部	部 長
	兵庫国道事務所	所 長
西日本高速道路 株式会社	関西支社 建設事業部	部 長
	関西支社 第二神明道路事務所	所 長

第1回
一般国道2号神戸西バイパス連絡調整会議資料

令和7年11月28日

国土交通省 近畿地方整備局
兵庫国道事務所
西日本高速道路株式会社 関西支社
第二神明道路事務所

一般国道2号神戸西バイパスの概要

一般国道2号 神戸西バイパス

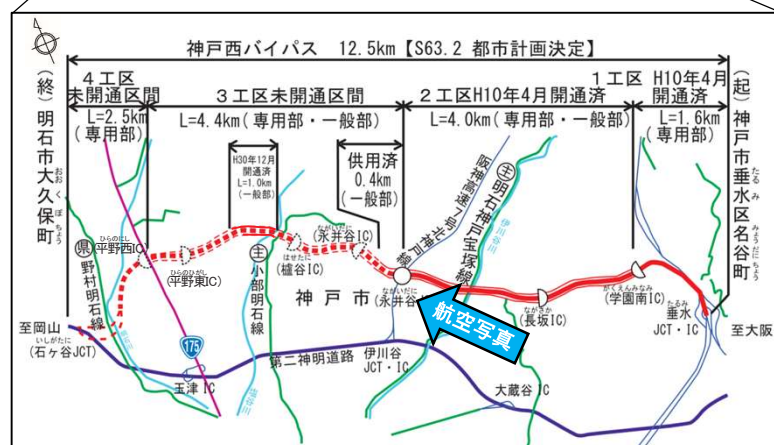
○一般国道2号^{こうべにし}神戸西バイパス(以下、神戸西バイパス)は、神戸市垂水区から明石市を結ぶ延長12.5kmの道路であり、交通混雑が著しい神戸市西部地域において、『交通混雑の緩和』、『交通安全の確保』、『地域の活性化』等を目的に第二神明道路のバイパスとして計画された道路。

◆位置図

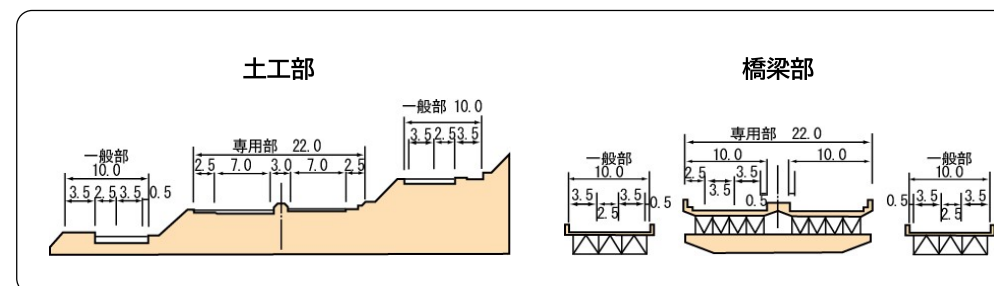


◆諸元

所在地(区間)	神戸市垂水区名谷町～明石市大久保町
延長	専用部 L=12.5km 一般部 L=8.4km
規格	専用部 第1種 第3級 一般部 第3種 第2級
車線数	専用部 4車線 一般部 2車線
設計速度	専用部 80km/h 一般部 60km/h



◆標準横断図

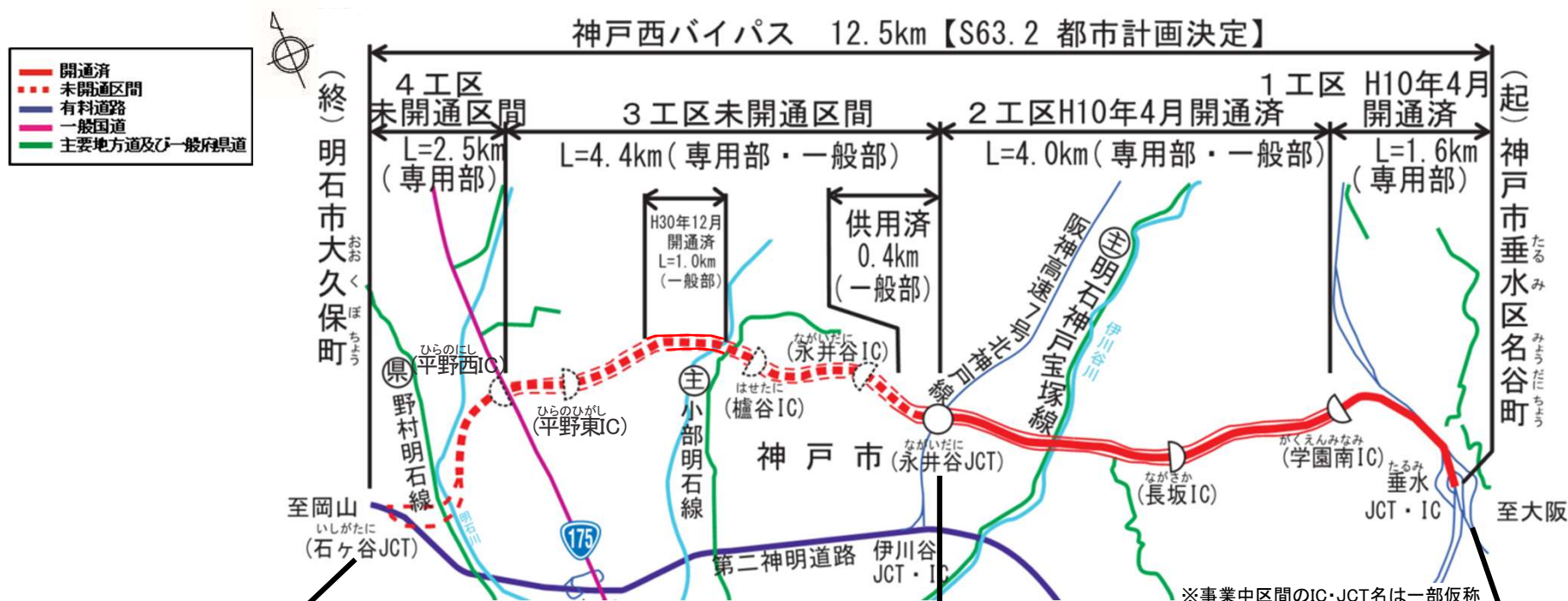


※事業中区間のIC・JCT名は一部仮称です。

一般国道2号神戸西バイパス 事業進捗状況と課題(事業費見直し)

一般国道2号 神戸西バイパス

- 神戸西バイパスにおいては、永井谷JCT～石ヶ谷JCT間で改良工事、橋梁上下部工工事を推進中。
- 事業費が+720億円となる見込み。



進捗状況 (専用部)		(用地進捗率約99%※1) (事業進捗率約79%※2)	
		詳細設計済、工事中	開通済
主な課題	今回	■物価上昇に伴う資機材及び労務費の増 ■現地条件を踏まえた設計の見直し 等	—
	今後	■大規模な交通規制を行いながらの工事を実施予定であり、 公共交通等への影響が最小限となるよう施工調整が必要	—

□: 今回増額範囲 ※1: 用地進捗率はR7.10時点のもの ※2: 事業進捗率はR7.3時点のもの

事業費精査の結果

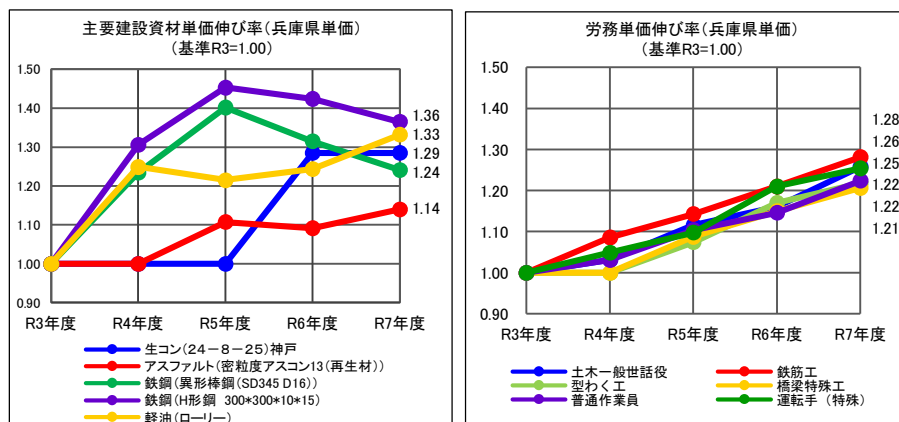
一般国道2号 神戸西バイパス

- 事業費精査の結果、+720億円の事業費増が必要。
- 今後、近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る予定。

①物価上昇に伴う資機材及び労務費の増

+167億円

- 前々回評価(R3)後の資機材・労務費単価の上昇によって、増額の必要が生じた

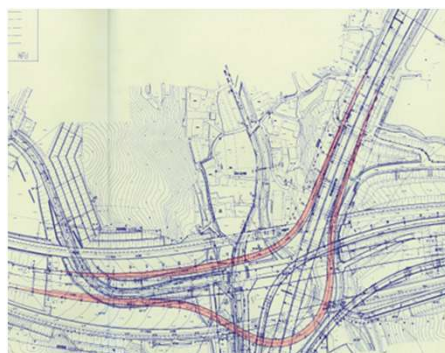


②橋梁の構造変更等による増

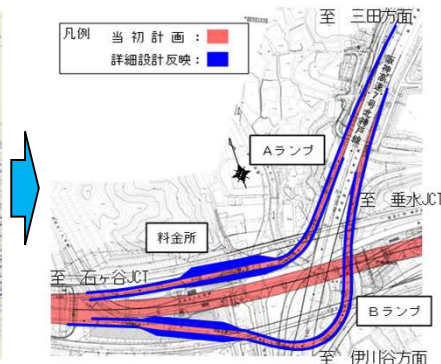
+269億円

- 料金所施設の追加やランプの幾何構造の変更による橋梁幅員の増によって増額の必要が生じた

【有料道路事業化前】



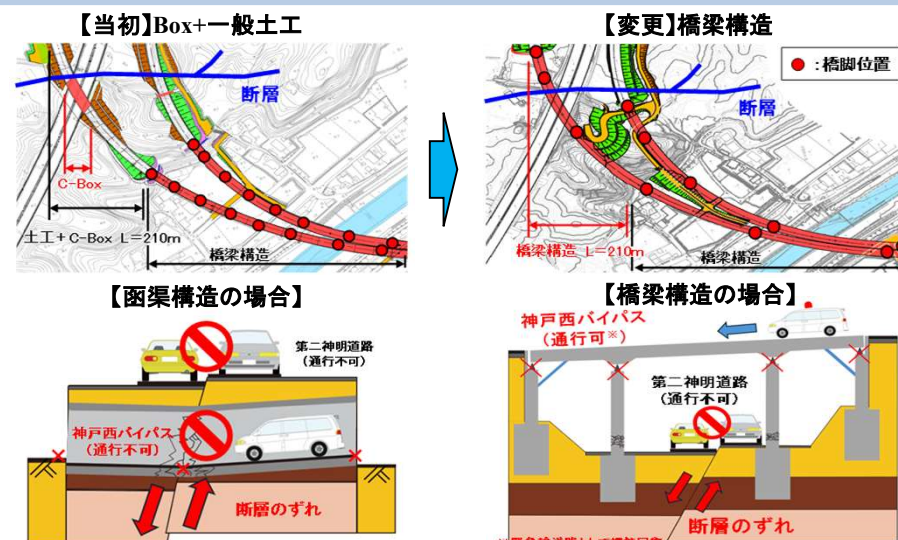
【有料道路事業化後】



③現地条件等を踏まえた構造見直しによる増

+124億円

- 第二神明道路横断部への影響や、供用後の災害発生時における緊急輸送路早期確保の観点から、第二神明道路を横架する橋梁へと計画を見直しことによって増額の必要が生じた



④深礎杭施工に伴う止水対策の追加による増

+121億円

- 深礎杭の掘削作業を行ったところ、湧水が施工面より下の砂質土や粘性土を巻き込んでいたことが確認され、薬液注入による止水対策を追加したことによって増額の必要が生じた

⑤現地発生土の改良及び受入費等の追加による増

+41億円

- 路床材等に現地発生土を計画していたが、基準を満たさないことが確認され、現地発生土の改良を追加したこと及び、切土部から想定に無い粘性土等が多く確認され、搬出先の受け入れ基準を満たさないことから、発生土受入地の変更に伴う受入費を追加したこと等によって増額の必要が生じた。

⑥コスト縮減

-2億円

- 他事業で使用した仮設防護柵を再利用することによるコスト縮減
- 建設発生土の官民有効利用マッチングシステム及び周辺自治体との調整によるコスト縮減

●事業進捗上の課題

- 大規模な交通規制を行いながらの工事を実施予定であり、公共交通等への影響が最小限となるよう施工調整が必要

目次

I．事業進捗状況と課題

II．事業費の見直し

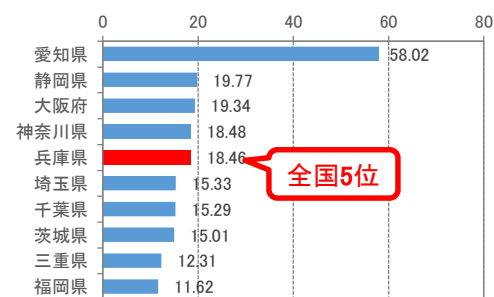
I . 事業進捗状況と課題

- 兵庫県の製造品出荷額等は全国5位と高く、その約9割が阪神・播磨地区の臨海部に集中。
- 第二神明道路を走行する大型車の発着地は、阪神(兵庫)地区と播磨地区の臨海部が約7割を占める。

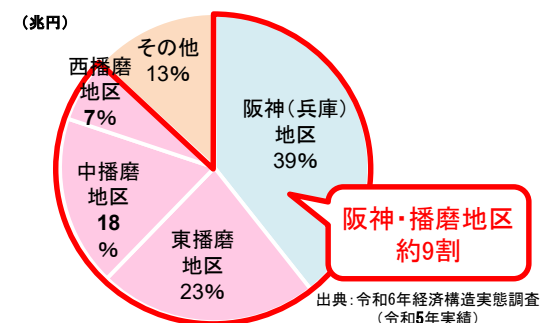
◆周辺の経済活動状況



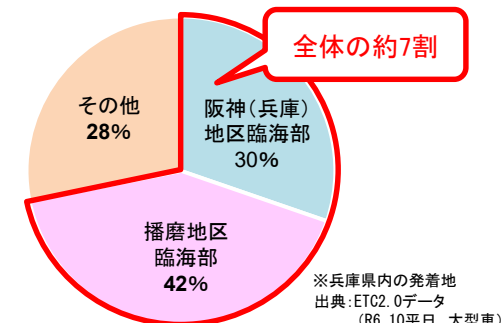
製造品出荷額等（都道府県別の上位10都道府県）



製造品出荷額等（兵庫県の工業地区別）

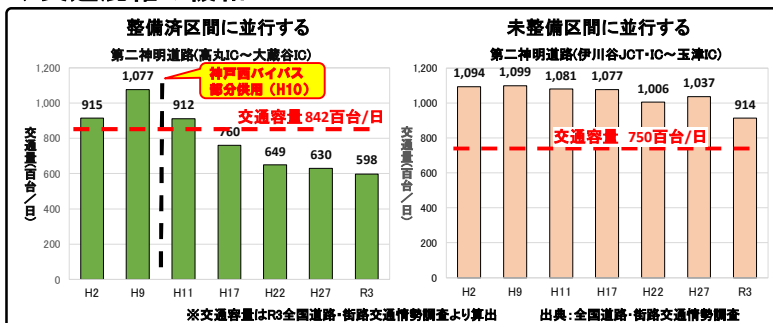


第二神明道路（未整備区間に並行）を走行する大型車の発着地点割合

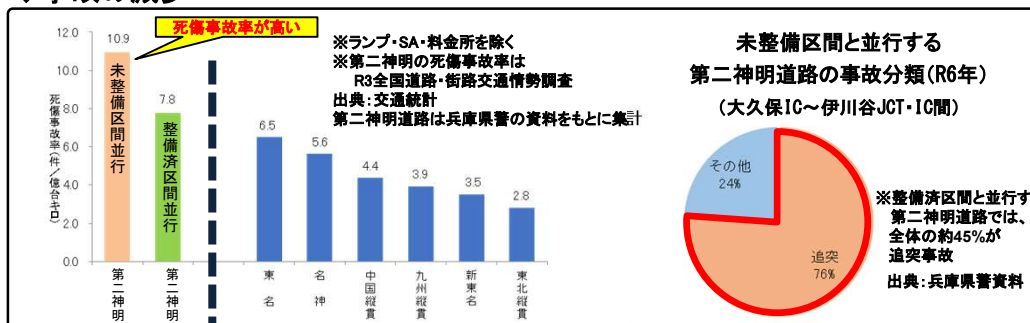


- 第二神明道路では、神戸西バイパスのうち垂水JCT～永井谷JCT間の供用(H10)によって、並行する名谷JCT～伊川谷JCTの交通混雑が緩和され、渋滞回数が大幅に減少。
- 神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路は、整備済区間に並行する第二神明道路と比べ死傷事故率が高く、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が約8割を占め、交通安全面に課題。神戸西バイパスの整備により、第二神明道路の交通混雑が緩和され、事故の減少が期待される。
- 神戸西バイパス整備によりダブルネットワーク化が図られ、通行止め時などの迂回路機能を発揮。

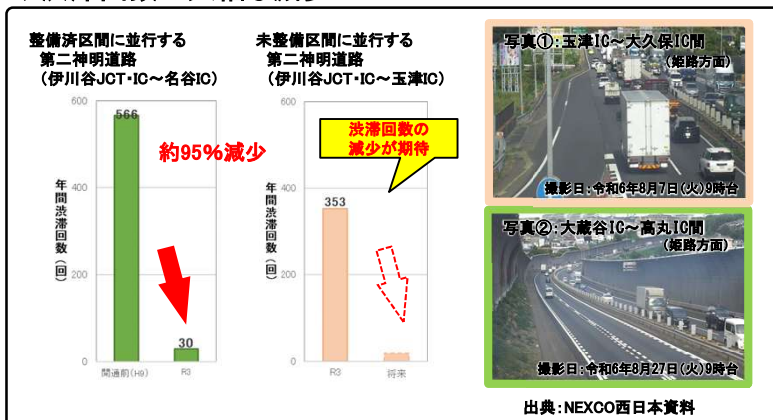
◆交通混雑の緩和



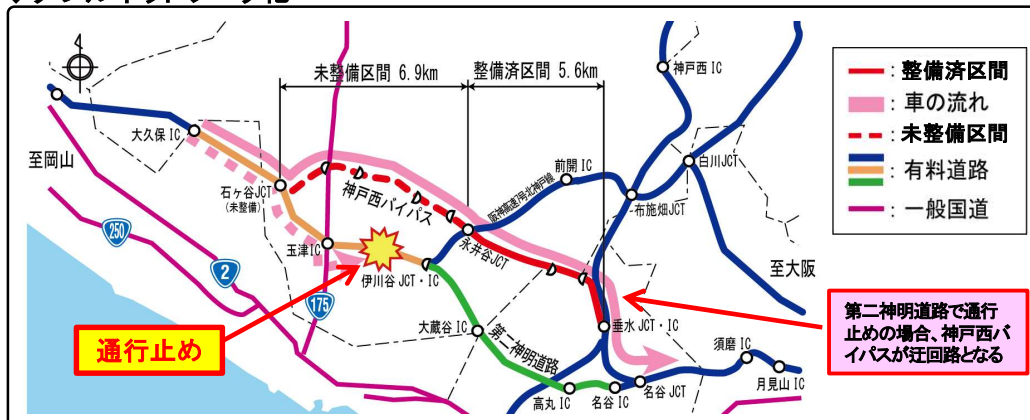
◆事故の減少



◆渋滞回数の大幅な減少

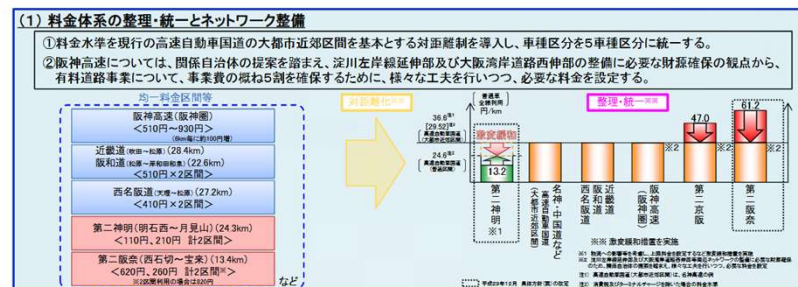


◆ダブルネットワーク化



- 平成29年6月から近畿圏の新たな高速道路料金を導入。第二神明道路において平成31年4月より、走行距離に応じた対距離料金などの導入。
- 第二神明道路の料金水準は、均一料金から対距離制を導入するにあたり、『大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制とするが、激変緩和として、当面、現行の高速自動車国道の普通区間を目安に設定』された。
- 平成30年3月に、神戸西バイパス(永井谷JCT～石ヶ谷JCT(仮称))は、第二神明道路と一体的な料金体系を導入し、『残りの事業は有料道路事業者が実施することとする。(一般部を除く)』とされ、有料道路事業の新規導入。

◆料金体系の整理・統一とネットワーク整備



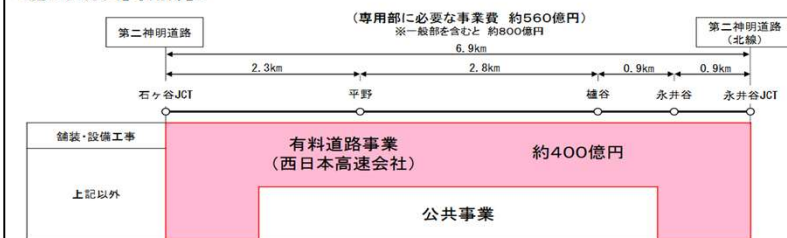
H30.3.16 社会資本整備審議会道路分科会 第16回事業評価部会 資料抜粋

◆有料道路事業の新規導入

一般国道2号 神戸西バイパス(永井谷～石ヶ谷)に係る有料投資額及び施工区分(案)

- 神戸西バイパスの整備については、これまで、直轄事業で行ってきたところであるが、第二神明道路と一体的な料金体系を導入し、残りの事業は有料道路事業者が実施することとする。(一般部を除く)
- 料金水準は、大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制とするが、激変緩和として、当面、現行の高速自動車国道の普通区間を目安に設定

<施工区分図【専用部】>



H30.3.16 社会資本整備審議会道路分科会 第16回事業評価部会 資料抜粋

※R4.3.15 社会資本整備審議会道路分科会 第22回事業評価部会において、有料事業費を約400億円から約750億円に変更。

◆阪神・播磨地区の交通状況



○通行料金例(普通車ETC料金)

播磨地域(加古川市中心部)～大阪市内 (●加古川ランプ⇒●法門坂出口)		
	距離	現行料金
山陽道ルート (東播磨道 ^{※1} ～山陽道～中国道 ～阪高池田線～阪高環状線)	85km 71分	2,470円
第二神明ルート (加古川BP～第二神明 ^{※2} ～阪高神戸線～阪高東大阪線)	75km 74分	2,130円 (▲15%)

※1: 東播磨道はR7.11.30に全線開通予定
※2: 第二神明道路は激変緩和措置適用

- 激変緩和により、第二神明道路・阪神高速3号神戸線へ交通が偏在しており、中国自動車道(宝塚～西宮山口)より、第二神明道路・阪神高速3号神戸線のほうが混雑度が高く、渋滞が多発している状況。
- 神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路(伊川谷～石ヶ谷)は特に混雑度が高く、年間で353回の渋滞(令和3年)が発生し、神戸西バイパス整備により交通混雑の緩和が期待される。

◆阪神・播磨地区の交通状況



◆第二神明道路渋滞状況



※交通量・混雑度は、R3センサスデータにおいて、各路線で最も混雑度が高い区間を抽出
 ※渋滞件数はNEXCO集計による当該区間のR3暦年実績
 ※渋滞は、時速40km以下で低速走行、あるいは停止発進を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続した状態

Ⅱ．事業費の見直し

■ 全体事業費の見直し

- 事業進捗に伴い、現地条件を確認した結果、橋梁等の構造変更及び物価上昇等により約720億円の事業費増が生じたため、コスト縮減を図ったものの、事業費全体では約720億円の増額が発生。(2,250億円 ⇒ 2,970億円)

■ 事業費増加の要因

- | | |
|----------------------|------------------------|
| ①資機材費及び労務費の増 | ④深礎杭施工に伴う止水対策の追加 |
| ②橋梁の構造変更等による増 | ⑤現地発生土の改良及び受入費等の追加による増 |
| ③現地条件等を踏まえた構造見直しによる増 | |

■ コスト縮減の取組

- ⑥コスト縮減策を検討した結果、他事業で使用した仮設防護柵と建設発生土の再利用で約2.3億円のコスト縮減を図る。

単位：億円

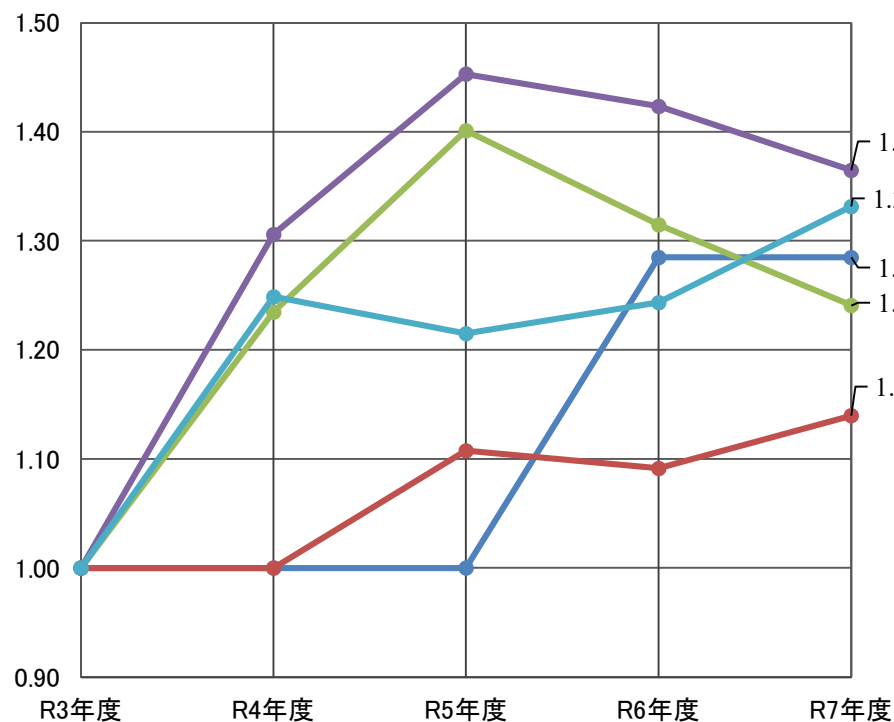
No.	主な変更理由	増額	減額	備考
①	資機材費及び労務費の増	+167.3		
②	橋梁の構造変更等による増	+269.0		
③	現地条件等を踏まえた構造見直しによる増	+123.8		
④	深礎杭施工に伴う止水対策の追加	+121.0		
⑤	現地発生土の改良及び受入費等の追加による増	+41.2		
⑥	仮設防護柵と建設発生土の再利用によるコスト縮減		▲2.3	
	合 計	720		

①資機材費及び労務費の増 (+167.3億円)

- 前々回評価(R3)後の資機材・労務費単価の上昇によって、増額の必要が生じた
- なお、今後も労務単価や材料単価等の上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある

■建設資材単価の伸び率

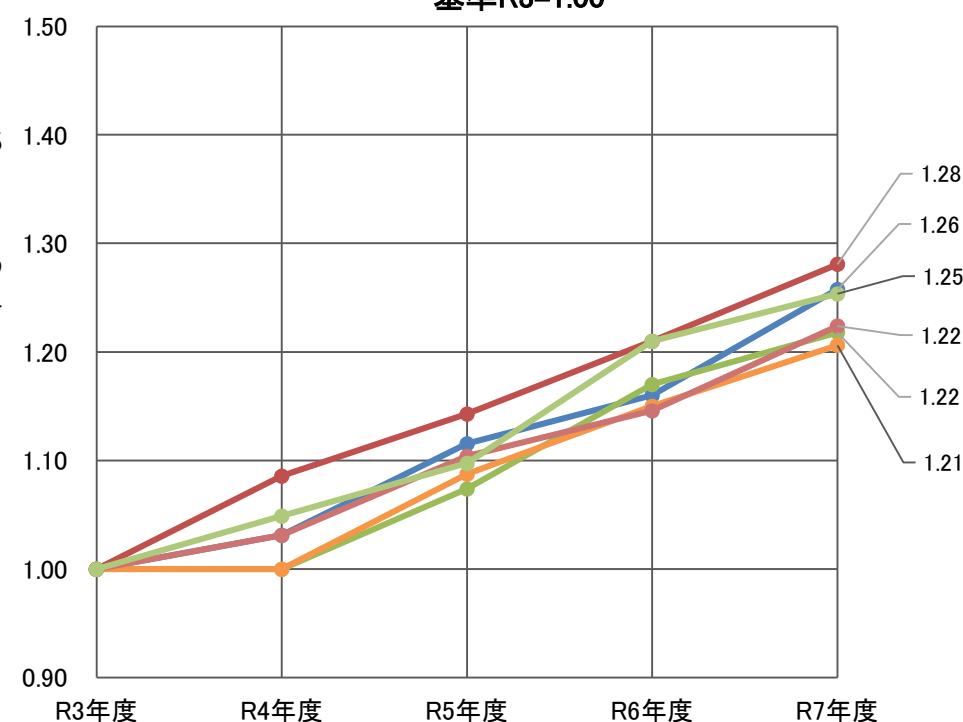
資材単価伸び率(令和3年度基準)
兵庫県単価
基準R3=1.00



生コン (24-12-25)【神戸】
アスファルト(密粒度アスコン13(再生材))【神戸】
鉄鋼(異形棒鋼(SD345 D16))
鉄鋼(H形鋼 300*300*10*15)
軽油(ローリー)

■労務単価の伸び率

労務単価伸び率(令和3年度基準)
兵庫県単価
基準R3=1.00

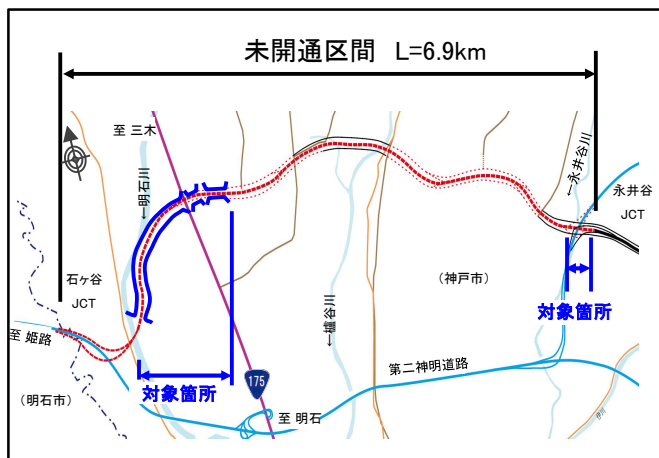


土木一般世話役
鉄筋工
型わく工
橋梁特殊工
普通作業員
運転手(特殊)

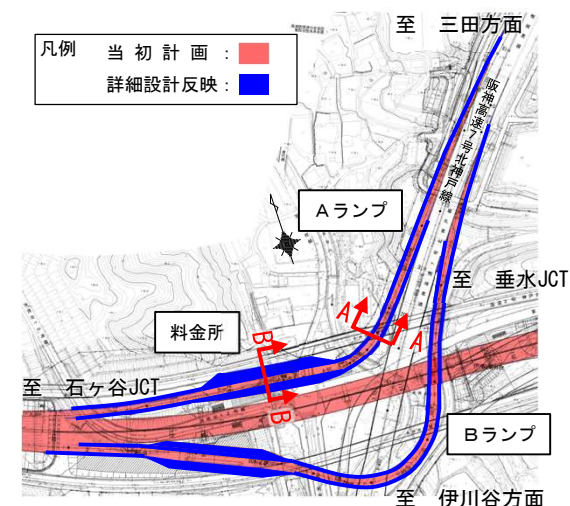
②橋梁の構造変更等による増（+269.0億円）

- 永井谷ジャンクションは無料道路の直轄国道と阪神高速を接続するランプとして計画されていた。
- その後、本事業の有料道路事業化などを経て、詳細設計を実施した結果、料金所施設の追加やランプの幾何構造の変更による橋梁幅員の増が生じたもの
- H29道路橋示方書に基づく最適な構造を検討した結果、構造形式に見直しが生じた。

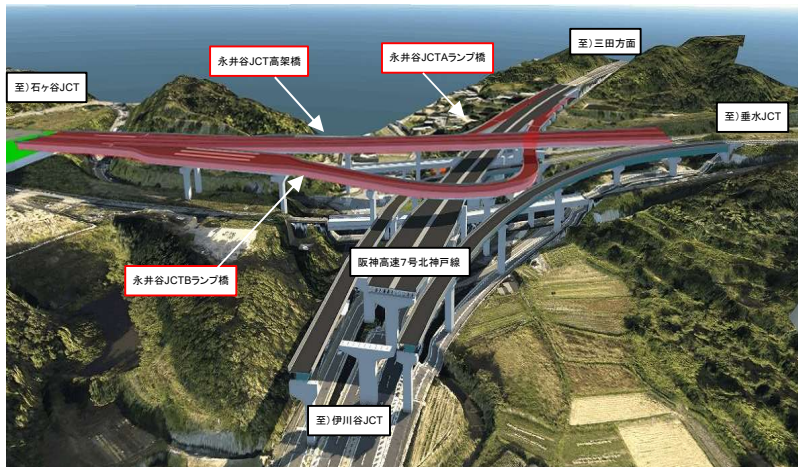
■位置図



■ランプの幾何構造の変更



■開通イメージ



	赤：当初計画	青：詳細設計反映
A-A断面 ランプ部	1500 3500 1000	1250 750 3500 3500 750 1250
B-B断面 料金所部	1500 3500 1000	7250 2200 3500 2700 3500 2700 3500 2200

③現地条件等を踏まえた構造見直しによる増（+123.8億円）

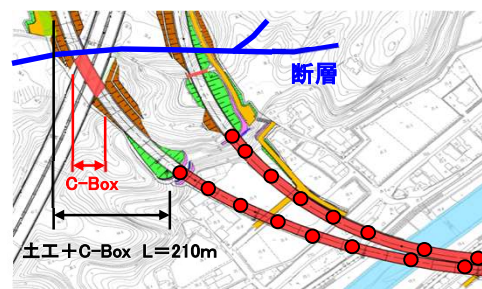
- これまで第二神明道路横断部は函渠として計画していた。
- 横断部の現地調査において、断層及び湧水による地山崩落が確認された。
- 当該箇所は脆弱(断層・集水地形)であり、施工時における第二神明道路横断部への影響や、供用後の災害発生時における緊急輸送路早期確保の観点から、第二神明道路を横架する橋梁へと計画を見直した。
- 見直した計画に基づき詳細設計を実施した結果、スパン割等の変更による増額が生じたもの。

■位置図

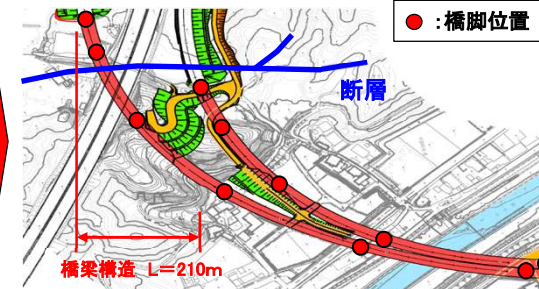


■計画図

【当初】Box+一般土工
(平面図)



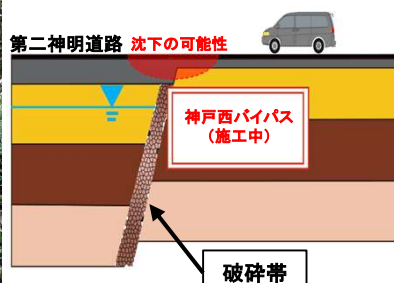
【変更】橋梁構造
(平面図)



■施工中における影響



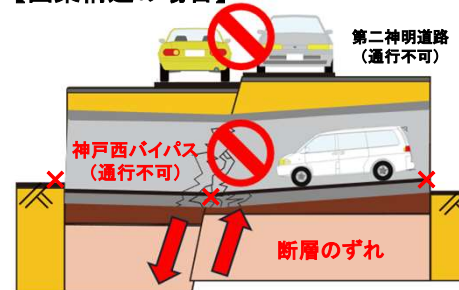
現地状況
(断層部における土砂崩落)



断層部の改変による影響
⇒第二神明道路に路面沈下の可能性

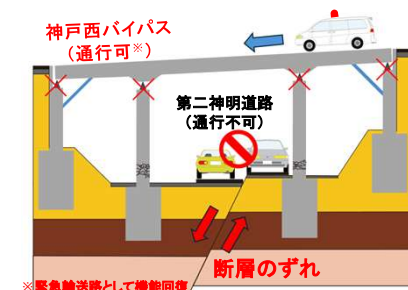
■損傷が生じた場合の供用後の路線への影響

【函渠構造の場合】



函渠と第二神明道路が同時に被害があった際に緊急輸送路としての機能が確保できない

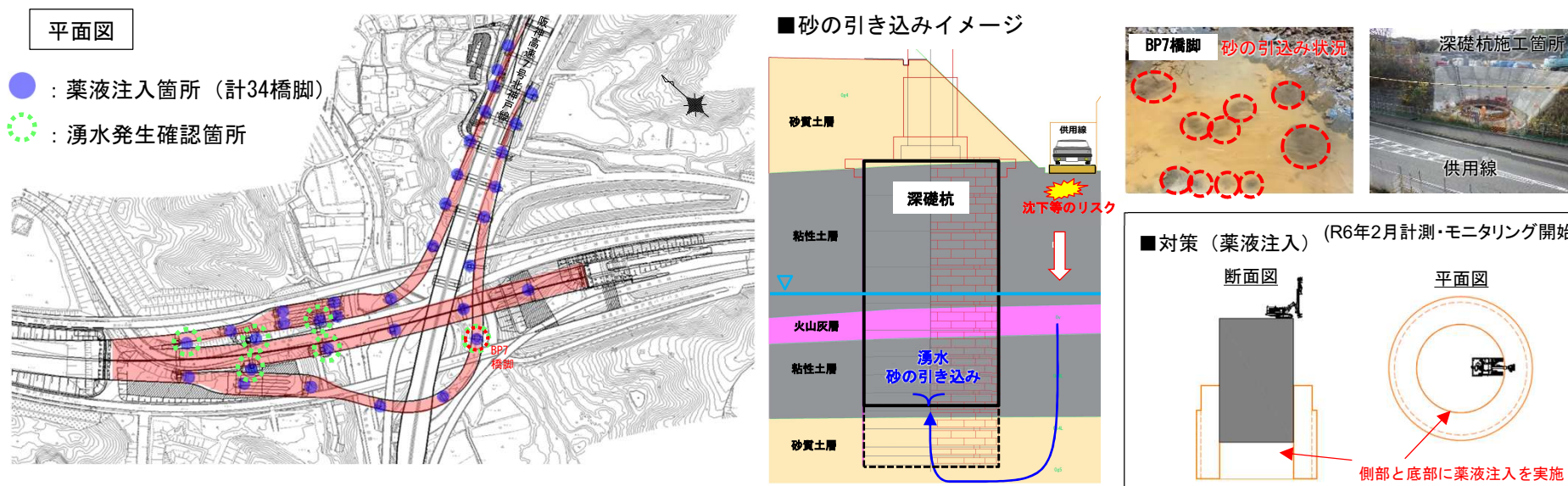
【橋梁構造の場合】



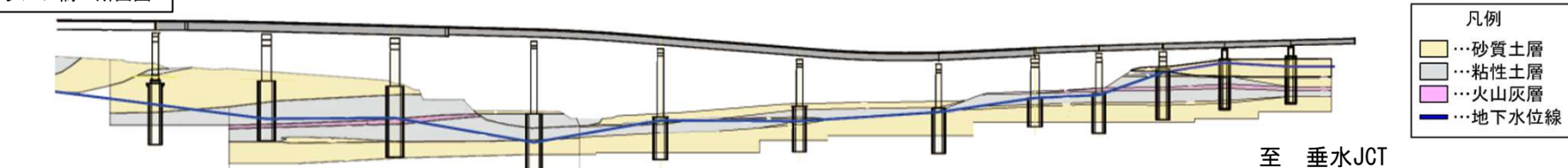
第二神明道路が通行不可であっても、神戸西バイパスの橋梁部は落橋せず、速やかな機能回復ができるため、緊急輸送路として活用可能

④深礎杭施工に伴う止水対策の追加による増（+121.0億円）

- 概略設計時は、H5年に実施した地質調査の結果、永井谷JCT部において地下水位が確認できたため、深礎杭施工時にポンプ排水を行いながらの施工を計画していた。
- 施工段階において、実際に深礎杭施工のため掘削作業を行ったところ、湧水が施工面より下の砂質土や粘性土を巻き込んでいることが確認された。
- 当該箇所は民家や供用線が近接しており、砂の引き込み等により、周辺地盤に影響を及ぼす可能性があることから、薬液注入による止水対策を追加するもの。



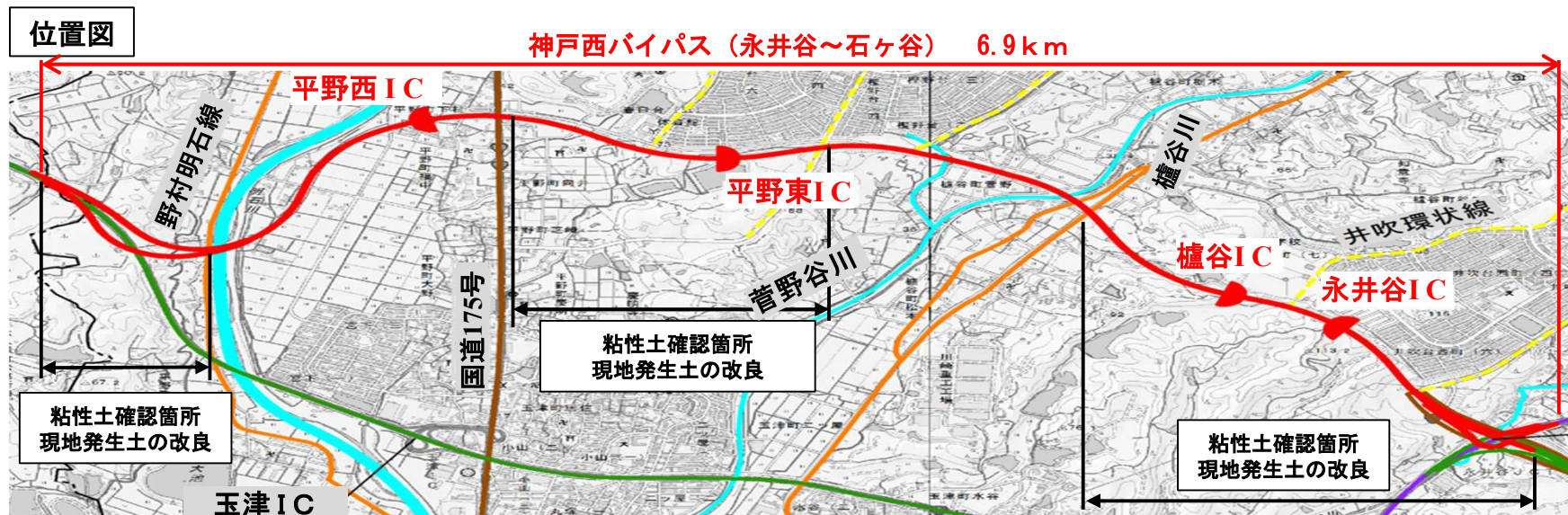
Bランプ橋 断面図



⇒ランプの起点～終点において地下水位が高く、類似の地層地質であることから、全橋脚（34橋脚）において薬液注入を行う

⑤現地発生土の改良及び受入費等の追加による増（+41.2億円）

- 路床材や構造物の裏込め材は現地発生土を計画していたが、材料試験を実施した結果、基準を満たさないことが確認されたため、現地発生土の改良を行い使用するもの。
- 発生土は公共事業間で有効利用を計画しているが、切土部から当初想定できなかった粘性土等が多く確認され、現在の搬出先の受け入れ基準を満たさないことから、発生土受入地の変更などが生じた。

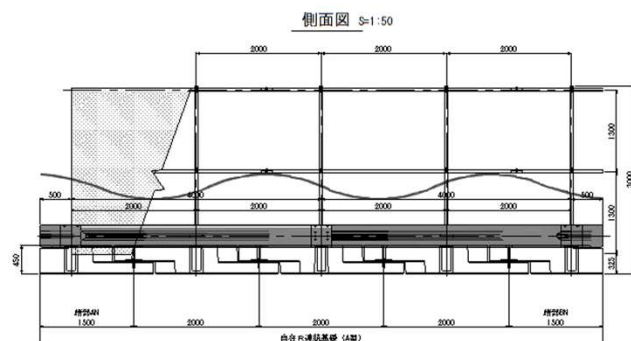


⑥コスト縮減の取り組み（▲2.3億円）

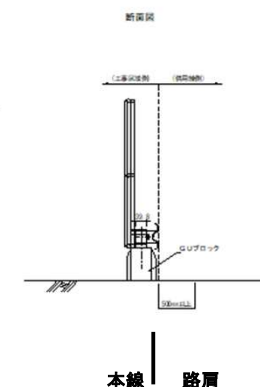
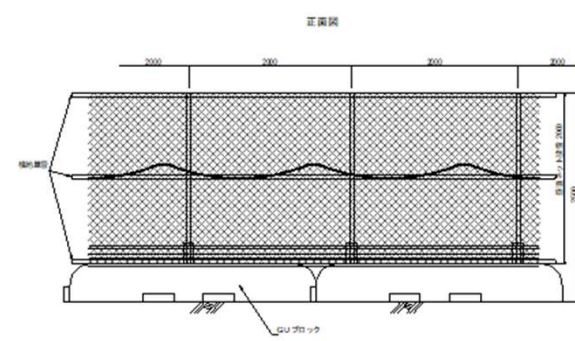
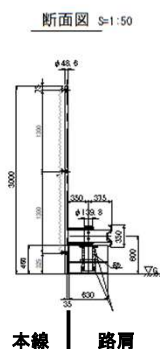
- 和歌山県内の建設事業で使用した仮設防護柵を再利用することにより、コスト縮減を図った。
- 今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していきます。

■ 仮設防護柵の再利用によるコスト縮減【▲2.0億円】

当初計画



変更計画



■ 建設発生土の官民有効利用マッチングシステム及び周辺自治体との調整によるコスト縮減【▲0.3億円】