

【公開用】

平成17年度 第3回

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

神戸市教育会館 6階 大ホール

平成17年10月11日

公共事業等審査会 事務局

(兵庫県県土整備部県土企画局技術企画担当課長)

公共事業等審査会（第3回）会議録

1 開 会

県土整備部長あいさつ

会長あいさつ

2 平成17年度第3回公共事業等審査会

(1) 議案 新規・継続事業評価に係る審議案件(林道整備、漁港漁村整備、
道路事業)の説明、質疑

1) 事務局より林道整備事業について説明

・審議番号7 林道整備事業「千ヶ峰・三国岳線（朝来市～加美町）」

会長

どうもありがとうございました。委員の皆さん方から、何かご質問あるいはご意見はございますでしょうか。

委員

最初にご説明くださった林業のデータについていけなかったのが、配付いただいているかどうかについてお教えいただきたいんですが、お見せくださったのは、私どもの手元に全部いただいていると考えてよろしいわけですか。

事務局

一部、お配りした資料と重複しておりますが。

委員

そうしたら、ちょっとお教えいただきたいんですが、最初の段階で林道の現状と伸びのグラフがございましたね。それはどこに入れてくださっているのか、見つけられなかったのが、お教えいただきたい。林道の整備状況のデータ、グラフをお見せくださったと思うんですが、それがどこにあるかわからず、うろうろしている間に過ぎましたので。

事務局

この図面ですか。これは人工林の面積及び蓄積の。

委員

それは資料のどのあたりに載せてくださっているのかをお教えいただきたいと思って。

事務局

この資料には入っておりませんが。

委員

入ってないんですか。じゃ、私どもの手元にはないと考えたらいいわけですか。

事務局

はい。

委員

じゃ、必ずしも手元にあるものをお見せくださったのじゃないということですね。

事務局

はい、そうです。

委員

あのあたりの数値のものは手元にいただければと思いますので、それが一点と、続けて何点かお尋ねしていったいいですか。

森林整備についてのご説明の中で、最初に幾つかの項目を立てておられて、ひょうごの森づくりで里山林の再生等々のところがありますね。大体において従来の人工林は針葉樹中心だということはデータからわかるんですが、現在の里山林の再生というのも、恐らくかなり重点を置いて進めておられると思います。それについて、具体的にどのような計画があるのかもちょっとお教えいただきたいと思います。

つまり、林道を整備するに当たって、従来の、ちょっと語弊があるかもしれませんが、なかなか手入れが進まない、荒れている人工林の整備に人手を入れる、それから、既にある材木をひょうごの木の家をつくるために切り出すという方向はわかるんですが、里山林の再生とこのように抽象的に言っていたくより、例えば具体的にどういう樹木を植えるとか、あるいは何ヵ年計画みたいなものが存在しているのか。と申しますのは、この10年、20年のオーダーで、広葉樹の人工林の整備のノウハウというか技術的な蓄積が相当行われて、既に20年で里山林とか広葉樹林が植樹から始めて立派な森林になっているケースが出てきているわけですね。そういういわゆる知的なというか技能の蓄積みたいなものを兵庫県の里山林の育成ではご利用なさっているのか、また違うコンセプトでなさっているのか、そのあたりについてご紹介いただきたい。

というのは、林道整備というのは、従来のいわゆる人工林をフォローしていただくだけではなくて、先の展望で、別に全部広葉樹林にしようというわけではないですけども、このように並べ掲げて里山林というか広葉樹の方の整備も考えておられるとしたら、ち

よっとこのご説明だけでは……。出現品種が増加しましたというようなことはよくわかるんですが、積極的な植樹等をなさっているのかどうかも含めて、現在兵庫県でお持ちの里山林の整備何ヵ年計画とか、あるいはそうでなくても、どのような予算措置をされているのかもちょっとご紹介いただきたい。それと林道とのかかわりも触れていただくとありがたいんですが、お願いします。

事務局

今のご質問ですが、ちょっと誤解されているかなと思いますのは、兵庫県の場合は、全国的にもそうですが、人工林というのはほとんどスギ・ヒノキと考えていただいていると。天然林も、細かくいえば二次林が多いんです。といいますのは、昔はまきとか炭に使って使ったから、それを途中で切って、また天然で萌芽させていく、そういう林がたくさん残っております。そういうのを我々は里山林という呼び方をします。里山林は、自然に、余り手を加えないでできた森というふうにご理解いただいたらいいと思います。そういう中で、兵庫県の場合は、人工林、スギ・ヒノキの林が40%強、それ以外が60%弱でございます。

人工林と里山林は、抱えている問題が少し違います。里山林の場合は、昔は炭等の燃料、それと農業をするのに肥料に使って使ったから、人がたくさん入っていました。そういう中で里山が維持されてきたわけですが、その必要性がなくなったものですから、非常にブッシュ化していった。兵庫県の場合、特に南部地方では、すべてが照葉樹林になってしまう。ということになりますと、森全体が単一の樹種になっていく。生えている木の種類が減ってくる。当然、暗くなって、光が差し込まないわけですから。

そういう中で、人が入れるようにしたい、また景観を維持するために、部分的に里山林に植樹する。いわゆる植樹というのは、むしろ手入れをするというか、たくさんある常緑の木を切って落葉の木をふやしたり、それによって光が入りますから、長い間、埋土種子というんですが、地中に埋まっていた昔の種子に日が当たることによって、そこから出てくるということで、また昔のような種類の多い、すなわち里山林に戻っていく。そういうことを目指してやっているということで、人工林と里山林というのは原因も違いますし、施策のやり方も若干変わってくると思っております。ですから、兵庫県の場合は、広葉樹を植えて、それを育てるというのは、残念ながらごく一部で、昔、シイタケ原木林等ございましたが、ほとんどゼロに近いと考えていただいているかと思っております。

それと、全体の量ですが、里山林は兵庫県で30万弱の面積がございます。そのうち集落に1カ所ずつぐらいは身近なところに人が入れるような里山林をつくっていかうじゃないかというのが一つの目標でございますので、1万6,400haを何とか22年までに整備していきたい。今、そういう計画でもって、この新ひょうごの森づくり、さらなるその拡充策をやるうとしております。

委員

私もお専門の方から見ればまるきり素人ですので、かなり間違っただけを申し上げるかもしれないんですが、私がお尋ねしたかったのは、兵庫の人工林の木ができて切ってしまった後、そこに再び針葉樹を植えるのかというようなかなり長期の整備施策。つまり、今、一面に針葉樹が植えられているところはスギ・ヒノキですね、それを無事に兵庫県の県木材として出荷した後、その跡にどんな木を植えるかという問題です。ほうっておくことはまずないと思いますのでね。そこで再度針葉樹を植えられるのかどうかということについて、方針なり施策があれば、まずお教えいただきたいのが一点です。

2点目は、私は今、ここに来ていただいた資料をもとにお尋ねしているんですが、それでいえば、「災害に強い森づくり」のめくって1枚目に「森林の現況」というのがございます。これを見ながら私は申し上げているわけなんです、というのはデータがございませんので、予習ができるわけでもないし、それで申し上げておまして、これを見ますと、広葉樹が3分の1強でしょうかね。そして、針葉樹が少々あって、残る人工林の中ではスギ・ヒノキが合わせて県の森林の3分の1余りを占めているわけです。このスギ・ヒノキが現在の総合的に森林が荒れると言われるものの一つの原因になっているというのは、素人目にも推測がつく部分があるんですね。整備ができない。間違っているのかもしれませんが、ですから、このスギ・ヒノキを継続的にスギ・ヒノキの森林として保つ形で兵庫県の林業の施策があるのか。はたまた、ここには里山がどこに分類されるのか、ちょっと違う現況なのかもしれませんがわかりませんが、この森林の現況の全体量の比率からしたら、里山と言われる部分がどこに入っているのかということ。つまり、申しわけないんですけども、施策の全体像が見えないので、それであえてお尋ねしているし、先ほどの図表について私の手元にいただいているかなと思ってお尋ねしたわけです。

というのは、林業で何かとおっしゃるのは、やっぱりなかなか整備が行き届かないところについての促進のためですよね。今回は余り出ていませんけれども、林業従事者の

高齢化とか、作業効率を向上させるために林道が不可欠だというご説明ですので、であるとすれば、それにかかわる部分がどれぐらいの森林の比率なのかということ。もちろん地域差があるので、平均値でしか言えないと思いますけれども、その状況と、もう少し長期の視点ですね。ですから、スギ・ヒノキを切り取った後、どういう方針を県の林業の施策としてお持ちになっているのかをご披露いただきたいというお願いなんです。

事務局

今、委員が見られた現況というのは、パンフレットの2ページでいいんでしょうか。そうですね。里山林の定義は非常にあいまいなところがございますが、今、一応全国的に使われているのは、この2ページの下の方グラフに天然林と書いていますが、一部、奥地の国立公園でありますとか国定公園、神社、そういうところの手をつけない森は別としまして、大半はこの天然林を里山林と呼んでいいかと思っています。今おっしゃる林業ということになりますと、人工林が中心になるうかと思えます。

ただ、一つ、一番大事なことは、地球温暖化問題も関係ございますが、スギやヒノキの林というのは広葉樹に比べて成長が数段速いです。ということは、空気中の二酸化炭素を吸収・固定している。それをある程度の大きさになったら切って、それを家等に使う、いわゆる固定していくわけです。その跡へまた木を植える。ということによって、CO₂の問題にもかなり寄与していく。そういう中で、後、今のスギ・ヒノキの林をどうするのかということなんです、最終的にどれぐらいの数量というのは、まだなかなか難しい、いろんな要素があると思えます。

今、スギ・ヒノキが諸悪の根源だというふうなご意見、確かに今の現象を見ればそうではありますが、これは非常に深い問題がございます。その辺につきましては、それをお話しすると1時間ほどかかりますので、今日は省略させていただきますが、17、18ページをごらんいただいて、いわゆる歴史的な背景からなぜそのようになったかという、最初は、スギ・ヒノキを植えてこんな手入れ不足になるということは全く予想していなかったわけです。その後、いろんな外的な要因、大きくは外材の関係でございますが、そういう中でこのようになってきた。だから、今、手入れが不足して、スギ・ヒノキ林がどうしても荒れているというのが現状でございます。

そういう中で、スギ・ヒノキにしましても、ある程度高齢になって、それが一面に広がりますと、公益的な機能もかなり落ちるということで、12ページに書いておりますように、切った跡に、スギ・ヒノキをまた植えて林業をするところ、それともう一つはい

わゆる環境林として広葉樹林にかえていくところ、そういうものを適宜分けていく。これを見ていただいたらわかりますように、12ページに整備前と整備後と書いていますが、このような山を目指して、今後将来に向かっての森づくりをしていきたい、そのように今考えております。

委員

丁寧なご説明はありがたいんですけども、参考を書いてある程度でしたら新聞にも書いてあることで、私どもでもわかるわけです。ここでお尋ねしたいのは、兵庫県の林業の施策で、今おっしゃったようなことは前提として、なおかつどのような計画をお立てになっているのかをご披露いただきたいということをお願いしているんです。ご説明は、書いている範囲のことは、こういう言い方は失礼なんですけれども、一般的な書物を読んだら載っているんですよ。おっしゃったような、パンフレットの例えば11ページの災害に強い森づくりはこうしているとか、あるいは17ページで紹介されているようなものは、私は森林は専門ではありませんけれども、ちょっと興味を持って書物を開いたり新聞を見れば、適宜紹介されている範囲のことなので、だから、施策をなさっているところというか、兵庫県の林業ではどこまで踏み込んで、例えば何が聞きたいかという、切り取った後、再度針葉樹を植えるなら、どんなものを植えているとか細かくおっしゃるんじゃなくて、こういう計画がありますということをご紹介いただきたい。

ないのであれば、それはそのときそのときでお考えになっているというふうに理解させていただいたらいいのかなと思うんですが、そういう整備の何かあるわけですか。何ヵ年計画とか。理屈でいえばおっしゃるとおりなんですけど、なかなか切って出荷してそれが速やかに売れるということではないわけで、山の中に入ってみれば、昨今の台風で、東北ですごい状態になった木が放置されているわけですね。別に兵庫県下に限りません。日本全国そうなんですけれどもね。ですから、切って売れない状態があるわけですから、であるとすれば、例えば数年のオーダーじゃなくて、10年、20年のオーダーで何か施策をお持ちなら、それを教えていただきたいなというお願いなんです。なければ、ないので。今のところは、そのときの状況においてつくっておられると理解させていただいたらいいんでしょうか。

会長

基本方針でなくて具体的な、5年間なり10年間の整備計画の、例えば面積でいえばこれだけだというのが、もし今出せないのだったら次でも結構でございますから、という

ことでございます。今、数字を並べられても、なかなかメモをとれないし、むしろ次に整備計画を出していただいた方がいいのではないかと思います。

事務局

後で整備計画をお持ちいたしますが、今、事務局が申しましたように、里山林が一応3万haございまして、6年から13年までに6,000haを整備しております。この辺の資料も後で出させていただきます。そして、14年から20年までの間に里山林の再生ということで、残り2万4,000haをやらせていただく。そういう中で、今、先生がおっしゃいました切った後どうするのかということについては、先ほど課長が申しました針葉樹との混交林整備を1,000haやっていく。それから、非常に災害が起きると危険な裏山の里山につきましては、2,000haという具体的な面積を上げて、針葉樹でなくて、広葉樹林になっていくような里山林整備をしていきたい、そういう考えですと続けております。それからもう一つは、野生生物が非常に多く出てくると農産物の被害等がございますので、この辺の里山は、見えやすく風通しのいい山にすることにより、バッファゾーンという格好で1,000haを整備していく、そういう考え方でしております。

ですから、切った山につきましては、言われますように、再造林もしていきましますし、混交林という格好で整備をしていくということで、森林計画については、後で出させていただきますと思います。

委員

その際に、もう一つお願いしたいんですが、今、いろんな知見があると思うんです。あらゆる領域そうだと思うんですが、現時点で里山再生のさまざまなノウハウがあると思います。どういった理論という変ですけども、ご協力者を得てやっておられるのか、あるいは何か比較的伝統的な考え方でやっておられるのか、そういうことについても、計画をある程度ご紹介いただきながら、それと林道とのかかわりを考えさせていただきたいと思いますので、お願いいたします。

委員

これは、平成8年に着工して、完成予定27年で、約10年たっているんですね。総事業費が96億円、林道整備の延長が34kmですね。ですから、ざっと割り算すると、6年で10kmぐらいですか。

事務局

あと一応10年ありますので。

委員

そうですね。それで、資料を読みますと、地元からの早期開通の要望が強いとか、緊急かつ重要な課題ということですが、おくれている最大の理由が、ほかの限度工期を超えた路線に予算を重点的に回していたので、まだ10億しか配分していないと。これからは、事業コストの縮減をいろいろ工夫していったって、早期に完成したいということなんです。大体これぐらいの長さの林道は20年ぐらいかかるものなんじゃないですか。それが一点です。

2点目は、林道の予算配分がどうなっているかわからないんですが、これだけ長期にわたりますと、やはり人件費とか工事費その他のコストが上がると思うんです。コストが下がることはまずないと思うので、要するに重点配分の置き方ですね。20年ですから、林業も高齢化が激しいんですが、着工した当時、働き盛りだった例えば60歳の人は、80歳になってますよね。林業は特に担い手の問題というのが深刻なんです。そういうことも勘案して、ここに書いてあるように早期開通の要望とか、緊急かつ重要な課題にこたえられているのかどうか、まず基本的にその辺がわかりにくいんですね。そのあたりも含めて、ご説明をお願いしたいと思います。

事務局

最初に、通常20年ぐらいかかるものなのかということですが、地形によりまして、一たん山の中に入れば、両方を起点として2工区だけでやる路線が今までありました。その点、ここの路線におきましては、かなり枝線が下から入ってきております。それを延ばすことによりまして、工区も今後ふやしていったって6工区、8工区ということ、地形的な面で、ここの路線はあと10年でできると考えております。

それから、コストがだんだん上がってくるという面からすれば、確かに委員ご指摘のように10年、20年で仕上げるのが本来でございます。だから、ほかの路線との重点配分の絡みもありまして、ここ1～2年でほかの路線が完了するというので、予算はここにシフトしていくわけでございます。ただ、基幹林道は県下で10路線ございますが、これが最後の採択で、現在、4路線は全線完了しております。6路線のうち、19年度に2路線開設しますので、事業費的にはここの路線に充てていきたいと考えております。

委員

そうすると、平成27年というのは、完成予定じゃなくて、27年度には完成させるという大前提でしょうか。

事務局

そうです。

委員

それについては、地元も了解されているのでしょうか。

事務局

了解というか、もっと早く完成させてほしいと。

委員

もちろんそうでしょうけれども。それから、林業従事者の高齢化がありますよね。だから、林業の予算というのは農林水産部の予算の中でどれぐらいかわかりませんが、10路線を順番にやっておられて、これが最後の路線ということなんですが、実際に役に立つというか、予算を100億つぎ込んで立たなければ意味がないですから、林業従事者の高年齢化と事業の進捗のペース、そのあたりは実際にどのように考えていらっしゃるか、ちょっとお伺いしたいと思います。

事務局

林業の労働者は今、約1,300人おまして、そのうち6割の800人ほどが森林組合の作業班でございます。個人でするのではなく、森林組合で請け負って森林施業にタッチしております。高齢化率につきましては、ここ2～3年、平成11年度に58%ございましたものが、15年で48%ということですが、担い手等の対策も打っておりますので、若い人も入ってきている。そういう中で、やはり基盤整備をして、車両系といいますか、高性能機械で危なくないような形で、労働条件をよくしていくという対策をもって考えていきたいと思っております。

委員

さっきのパンフレットの2ページに森林の現況の表がありますね。これから、この表にある広葉樹林と人工林の比率を有意にかえていくのかどうか。整備計画が達成されたときに、このグラフがどのように変わるのかという、そういった形にはなるんですか。人工林が22万ha。大体30年か40年で全部切ってしまうんですかな。単純計算で年間5、6千haずつ切っていくって、人工林を置きかえていくわけですね。そのときに、さっき先生がおっしゃったように、例えば半分は針葉樹でいくけれども、半分は広葉樹でいくといたら、このウエートが変わってくるわけですね。そういった大きな見通しの中でやっていくのか、いかないのかといった姿が見えるといいんじゃないかと思うんです。

それとあわせて、林道では、ha当たりのメーターがありますね。兵庫県はさっき10何番とか言ったのは、総延長ですか。ha当たりで兵庫県は現在何mで、その地位がどうなっているのか、現段階で計画されているのはha当たり何mなのか、といった数字ですね。ここだけの話じゃなくて、全体の中でこれがどのぐらいの位置づけにあるのかという説明があると、委員の先生方にはわかりやすいのではないかと思います。だから、基本的なことで、個別の公共事業の話とは直接関係ないかもしれないけれども、そういう基礎となる数字をお示しいただければ非常にいいのではないかと思います。

それから、もうちょっといえば、林道整備をしたときに、例えば木材がどれだけコストダウンするのか、そんなに大したものにならないと思うけれども、そういった検証も必要だと思います。外材に比べて高いから、それをある程度競争力をつけるために林道整備を行うことにもなるわけですから。ただ、林道をつけるのは、そういう商業的な面だけではなくて、自然環境保全という大きな意味合いもありますから、そういう価値ももちろん考えなければなりません。

事務局

今の林道絡みのことをお答えしたいと思います。最終的には、路網密度といいまして、面積1haあたりに何mしたらよいかという数値を理論的にいろいろ計算した事例では、40mを目標としております。その40mは、林道だけではなく、林道も作業道も公道も含めての40でございます。現在、兵庫県は、林道・作業道、公道を合わせて16.3でございます。ちなみに、全国的に高い県で、宮崎県が35m/ha。宮崎県は、スギの素材生産量が全国有数でございます。先ほど申しましたようにコストが安い。試算によれば、現在、兵庫県でいえば、搬出コストが1m³当たり1万2,000円かかります。これが40mになれば、8,000円弱になるという試算もございます。そういう意味で、環境保全等に十分配慮して林道の整備率を上げていきたいと考えております。

事務局

先ほどの全体的な計画、人工林率をいくりにするのかというのは、残念ながら、いろんな要素がございますので、何%を目標にするかというのはちょっとない。ただ、森林計画制度がございまして、先ほどちょっと委員からも言われた、いわゆるスギ・ヒノキを切った跡にスギ・ヒノキばかりを植えるのかということ、そうではなくて、それぞれの市町村の整備計画でもって、例えば今回の風倒木の被害を受け、そういう計画も踏まえて、土壌の浅いところ、また傾斜のきついところには深根性のあります広葉樹を植えて

いこうということで、人工林に対しましてもいろんな樹種がふえていくことを今目指しているところでございます。

委員

それが定量的にわかれば、この表がどう変わるのかということがわかればね。

事務局

最終的に、例えば 100年後、200年後どうなるかというのはなかなか難しいところがありますが、人工林率というのは、大きくは変わっていかないのではないかと。恐らくこれ以上はそんなにふえないだろうという感じがございます。

委員

森とか林道に関しては全く知見がなく、質問するのもなにかと思うんですけども、数字だけはちょっとわかりそうなので、お聞きしたいと思います。事前に配られた資料の投資事業評価調書の中の評価結果の説明というところ、(2)有効性・効率性というのがございますね。その中に費用便益として1.91という数字が出ていますが、これはコストが多分81億円と思いますので、要するにいわゆる便益が81億の2倍あるという理解でいいわけですよ。

事務局

そうです。

委員

その2倍、例えばこれなら160億ぐらいの便益は、どういう根拠で計算されたのか。この数字だけぽっと出てきますので、何かあれば教えていただきたいと思っております。

事務局

調書の5ページに、一応項目ごとに計算しまして、Bが162億円、Cが85億円、それでB/Cが1.91ということになっております。

委員

先ほどは次回に資料をいただけるということだったと思うのですが、もうちょっと踏み込んだものをいただけたらと思うんです。というのは、新ひょうごの森づくり、私、森林のときは毎回尋ねていて申しわけないと思うのですが、もうちょっと何か。これはパンフレットですので、一般的なことしか書かれてはいないですけども、針葉樹でなく広葉樹の樹木を選んでとおっしゃいましたが、スギとヒノキという樹木は出ているわけですから、広葉樹であればどんな苗木が選択されることになっているか。というより

も、既に選択して植えられているわけですよね。それはわかりませんが、植えられるとすればどうなっているのか。現時点で切り取られた後の置きかえがどの程度進んでいるかについても、量的にはまだ少ないというのはよく承知していますので、そのあたりを実態としてご紹介いただくと、ありがたいなと思います。なかなかわかりにくいです。

それから、今、委員がご質問になった件とも関係あるんですが、私はもっと大ざっぱに、どれぐらいの長さをつくるのにどれぐらいの金額がかかるのかなというむちゃくちゃな計算をしてみまして、すると1km当たり 2.7億円ですか。すごく単純な計算をすればですけども。そう計算したらいけないのかもしれないのですが。今後、少子高齢化がどんどん進んで住まなくなるから云々ということではないんですけども、このあたりのお金のかけように関して、コンセンサスがなかなか得にくい金額ではないかなという印象がちょっとするんです。

そういう意味で、林道 - 5 のところに費用便益の詳細がありますが、このあたりのところももうちょっと踏み込んだというか、わかりよい説明をしていただければと思います。特に、木材生産便益などは、本当にこうなるだろうか、この数値はどこから来ているのかというので、もう一つ突っ込んで考えるととても気になる部分なんです。水源かん養便益などは、逆にそれはそうだろうなと思うところは多々あるんですけども、この数値の出てき方についても、特に木材生産便益、これだけ見込めるのかなとすごく気になったところなので、また次の機会にお教えいただければと思います。

会長

実は、私が質問しようと思っていたのは今のお二人の委員のご質問と一緒になんです。普通、生産業において、副次的な便益をこのように計算していいのかどうか。これも事務局の方でご検討いただきたいんですが、要するに、生産業ですから、ベネフィットとして考えられるのは、ここの中でいえば木材生産便益だけ。ほかのものは全部、副次的な便益というか、よそでも同じように計算して積み重ねているかもしれない。例えば水源かん養というのは、森林に全部任されているのか。ほかのところでも、河川なんかでも、あるいは特に上水、工水に関しましてはそういう問題があるので、そちらはそちらでまた足していたら、幾らでも便益はふえるはずなんです。普通、やはり生産業として考えれば木材生産だけではないか。これだけとれるということですが、これは一体いつを基準にしておられるのか。つまり、木材が実際にとれるのは何年か先なんです。そのときを見込んでおられるのか、今切ったらどれだけになるかということなの

か。その辺、単価をどのように計算しておられるのか、ちょっとご説明が欲しいなと思います。もちろん後で結構です。

それから、2番目の問題は、環境適合性に関しまして、環境保全便益としてこれだけ見込んでおられますが、調書の1ページにはこういうことを全然書いておられない。当然、環境適合性として現在問題になるのは、二酸化炭素対策だと思うんです。それについてはパンフレットの方では出てまいりますけれども、調書の方では出てこない。これははっきりと計算できるものであると思うんですが、いくら森が吸収してくれるか。それにかかわるべき、例えば化石燃料を使った場合にCO₂がこれだけふえるという、これは県を挙げて取り組んでおられます地球温暖化の対策の問題にも絡むのではないかと。

それに関連しまして、もう一点は、このパンフレットに出っていますが、緑税の問題なんです。これは今、どのように進んでいるのか。これも後で結構でございますが、1人800円ずつというのは、赤ん坊もおじいさん、おばあさんも含めて800円取るのか、それがどこへどう使われるのか。相当な額になると思います。もちろん環境対策としてで、個人的に払うのをけちっているわけではございませんが、いただきますということだけで余り説明がないんです。

3番目は、これはお答えいただかなくても結構ですが、こういう問題につきましての国際的な、環境でいいましたらISO 14001ですか、そのような認定制度がございますね。FSC、これについて兵庫県ではどのように取り組んでおられるのか。FSC認定の木材を使うことによるメリット、あるいはデメリット、いろいろあると思いますが、FSCについてはどうなのか。これも、次のときでも結構です。今お答えいただけるのでしたら、それでも結構です。

以上3点ほどでございますが、今お答えいただけないのであれば、次に資料を出していただいたらと思います。

委員

これも今は難しいと思いますので、次で結構ですが、スギ・ヒノキしか木の名前が出てきてないですね。やっぱり林業ですので、さっきと同じことの繰り返しになるんですが、広葉樹と一くくりにしたら問題があると思います。兵庫県ではどのような広葉樹の品種に関して積極的に植樹、育成をなさろうとしているのか、あるいは問題視というか、整備がなかなか難しいので今後かえていこうとされているのかというように、樹木品種も挙げてご説明をいただかないと、品種が出てこないこと自体、やっぱりパンフレット

の用をなさない部分がありますので、そのあたりをお願いしたいと思います。

事務局

今質問が出ている中で、一つ。

今日、この2つのパンフレットを出しております。専門の委員の皆さん方に審議をしていただくに当たっては、委員ご指摘のように、稚拙というんですか、非常に簡単な資料になっております。「ひょうごの森林・林業は」は、こういうことを幅広く、多くの方に知っていただきたいという意味でつくったものです。したがって、一般県民を対象にして、先ほど会長からお話がありましたが、来年度の新税導入ということがありますので、兵庫の森や山がどうなっているかという、その全体的なアウトラインを説明するための資料としてつくりました。

そしてもう一つ、「災害に強い森づくり」は、新税の言葉が出てきておりませんが、来年度からの県民緑税の導入に当たって、まさしく災害に強い森づくりを進めていくというもの。昨年度の台風被害に見られるように、人工林を基軸とした手入れの行き届いていない森林が、そのもろさを露呈したわけです。それについて、さらに手を加えていくという意味で、災害に強い森づくりを新しい税金を使ってやっていくということで作ったものです。これも一般県民を対象にしたもので、非常に簡易な表現になっておまして、専門的な議論をしていただくに当たっては、これを使うのはもう一つかなという感じを私自身も持っております。したがって、先ほど縷々出ましたデータについては、次回にきちっと出させていただきたいと思います。

それから、スギ・ヒノキということで人工林の樹種を書いて、片方、天然林のところは広葉樹林という十把からげたような書き方をしておりますけれども、このスギ・ヒノキというのも、樹種をあらわすという意味ではなくて、スギ・ヒノキに代表される針葉樹林という意味で書いております。広葉樹はもっとたくさん樹種がありまして、ここに書き切れないので広葉樹となっていて、若干書きぶりが違っているということをご理解いただきたいと思います。

いずれにしても、森の持つさまざまな機能がたくさんあることはご案内のとおりです。そういった中で、林道がどうかかわりを持っているのか、どういう役割を果たしているのか、それぞれ、単なる経済活動、経済林としての森林を伐採して、そのコストを下げるときの基盤整備が林道という単一目的の意味だけではなくて、もう少しほかの意味も持っておりますので、そういうことを含めて改めて林道の役割を整理したいと思

っております。

それから、F S C 森林認証制度の話もありましたが、本県においても、県のみどり公社であるとか、そういったところも既に取得をしております。ただ、その機能が、森林認証を取得したから直ちに木材価格が世間で高く評価されるというところまでいっておりませんで、まだ緒についた段階でございます。今後、改めてその辺のことに努めていかなければなりません、詳しい内容は次回に資料を提出して報告させていただきたいと思っております。

資料の不十分さで余りお答えできていないのは大変恥ずかしく思っておりますけれども、次回のときにはきちっと協議の材料はそろえさせていただきます。

会長

よろしゅうございますか。またお気づきのことがございましたら、事務局の方へ、こういう資料を用意してほしいということを電話でも入れていただけたらと思います。随分時間をとりました。それだけ熱心にいろいろご審議いただけたと思っております。

では、林道に関しましてはここで打ち切りさせていただきまして、次は、案件番号 8 番、9 番の漁港事業に入りたいと思っております。

8 番につきましては、最初にご説明いたしましたように、もうほとんど終わっておりますので、説明は省略させていただいて、9 番だけよろしく願いいたします。

その後、若干の休憩を挟みまして、道路事業に入りたいと思っております。

2) 事務局より漁港漁村整備事業について説明

・審議番号 9 漁港漁村整備事業「室津漁港(たつの市)」

会長

ありがとうございました。ただいまの室津漁港の改修計画につきまして、何かご質問、ご意見はございますでしょうか。特にございませんか。後でお気づきのことがございましたら、事務局にご連絡いただくことにしまして、ここで少し休憩したいと思います。

(休 憩)

会長

再開させていただきます。

今日の予定では、あと道路関係が4件。6件あるうちの案件番号の1番、2番は、最初に申しましたように説明を省略させていただきます。案件番号3、4、5、6につきまして、続けてご説明をお願いします。

3) 事務局より道路事業について説明

- ・ 審議番号3 道路事業「(国)372号丹南バイパス(篠山市)」
- ・ 審議番号4 道路事業「(国)372号野村河高バイパス(社町~滝野町)」
- ・ 審議番号5 道路事業「(国)372号小原豊国バイパス(姫路市)」
- ・ 審議番号6 道路事業「(国)2号姫路西拡幅(姫路市)」

会長

どうもありがとうございました。たくさんの案件が重なっております。どなたかご質問、ご意見はございませんでしょうか。

委員

最後にご説明いただきました国道2号線の道路改築事業の進捗状況の中で、用地買収の進捗が96%と表にはありますが、さっきのご説明で大型物件の交渉にめどがついたようなお話でしたので、これは残りの4%の中に入っているのでしょうか、それとも96%に入って、残りの4%というのはまだ残っていて、それが18年度に完了予定なんのでしょうか。

事務局

委員のおっしゃるとおりで、具体的に申しますとパチンコ屋さんなんですが、それがようやくめどがつきまして、残りの4%の部分で対処して全部終了と。

委員

そうすると、それはご説明にあるとおり18年度までに用地を買収するということですか。

事務局

そういうことでございます。

委員

費用便益のところでお聞きしたいんですが、道路の場合は、国交省道路局の算定基準といいますが、こういうものがあって、これに基づいて算出されているのだろうと思う

んですが、維持管理費、いわゆる道路が完成してからのメンテナンスの費用は、何年ぐ
らいを想定されているのか。事業費そのものは、道路完成のときにそこでコンクリート
いたしますよね。いろんな道路に全部維持管理費が出ていますが、これはどれぐらいの
ことを想定して。

事務局

供用後40年の維持管理費を見ております。

会長

姫路からあの辺、毎回同じような話が出ているように思うんですが、最初の評価箇所
図で、どれとどれができていて、どれがまだで、どれが計画中なのか。

事務局

今回、6件出させていただいておりますが、一番右の173号平野山下拡幅は進捗率
90%以上で、平成18年度末までには完成させる予定でございます。これにつきましては、
今日説明を省かせていただきましたが、若干説明しますと、本173号の中で唯一と言っ
ていいほどの川西市の未改良区間でございまして、4車線の工事を進めております。こ
こも用地の関係でかなり難航はしたのですが、めどがつきまして、18年度末には4車化
拡幅で供用させるということで、その効果は絶大なのではないかと、これはいい事業だ
と私自身は思っております。

それから、372号の日置バイパスにつきましても、平成18年度の完成ということで、
これも実は用地の関係で若干おくれぎみでございまして、土地収用の手続も現在進めて
いるところでございますが、めどもついておりますので、今日は説明を省かせていた
だきました。

今日説明いたしました左側の丹南バイパスから西の方に向かう路線でございますが、
いずれも372号の未改良の区間でございます。日置バイパスも含めますこの4カ所と、
本日説明していませんが、野村河高に接続する社バイパスも完成すれば、372号もほぼ
改良済みで、スムーズに2車線で通行できるような道路になるのではないかと思ってお
ります。多分、震災前はそれほど東西の幹線という感じではなかったと思いますが、震
災後に広域迂回ルートとして見直されたということで、先ほどの交通量のところにもご
ざいましたように、大型車の伸びが非常に大きくなっている。実際問題、高速道路を回
避して走っている車も多いと思うんですが、そういうものも走るようになりまして、軒
先に当たっていくような大型車も出てきているということなので、今日説明させていた

だいた区間の事業化を平成8年度にいたしまして進めてきたところでございます。

姫路西につきましては、2回目の再評価ですが、これも先ほどの説明の中で申し上げましたとおり非常に交通量が多く、本来であればもっと早く完成させなければいけない区間でございました。これも、言いわけはいつも一緒でございます、用地の問題で非常に難航いたしましたけれども、これにつきましても納得していただいて、そのめどがついたということで、今回、継続して完了させていただきたいと考えている次第でございます。

委員

26ページ、社バイパスの点々になっているところがありますね。これは、用地買収は皆終わっているわけですか。

事務局

道建 - 26ページの黒い線の社バイパスですが、実線の部分は、実は街路事業等で道路として既にできているところでございます。将来的には社バイパスということで県の方で全部ここを管理することになりますが、現在事業をしておりますのは、右側の点々のところでございます。山国工区といいます、ここを重点的に進めまして、そのめどがついた段階で、野村河高バイパスと接続する区間、左側の点々の部分の事業に入っていて、当然ながら野村河高バイパスと同時期に供用させる予定で事業を進めているところでございます。

委員

これはいつごろできることになるんですか。

事務局

野村河高と同じく平成22年度です。

委員

それから、細かいことで恐縮ですが、道建 - 41ページ、事業費がちょっとふえていますね。共同溝の物件補償費。それから、城見橋の方は、これもふえたんですか。

事務局

詳細を若干説明させていただきますと、電線共同溝につきましては、再評価以降に計画が出てきたもので、電線共同溝を入れることで約8億円増加しております。それから、城見橋についても、これは3億円ふえているんですが、実は、JR姫新線の電化計画ができまして、そのために橋を若干上げなくてはならなくなって、その分で3億円増加し

ております。そのほかにいろいろございますが、補償費の増額は4億円でございます。用地費につきましては、用地単価が下落していますのでマイナスになっておりますけれども、他のもろもろと合わせまして16億円ほどの増加になっているということでございます。

委員

今日は再評価、再々評価ですから、新しいことではないんですけれども、私、読ませていただいて、こんなにたくさん道路の公共工事があるんだなとつくづく思いました。素朴な質問で、一つは、震災後、特に大型車が随分ふえたようですね、それはどういうことなのか、もう少しご説明いただきたいと思います。

それからもう一つは、東西南北の幹線が十分に整備されていくというのはお話でわかりましたけれども、これからもふえて、またここを変えていくみたいな、そういうことが起こりそうなところがあれば、教えてください。私は、道路をつくるのは反対で、それより鉄道をつくった方がいいと思いますから。ここがまだ4車線で足りなくて、6車線にしたいとか、そういう可能性のあるようなところがあれば、教えてくださいますか。

事務局

まず、この路線という意味ではなくて一般的な話として、交通量は、将来的にはまだ若干ふえるとは思いますが、最終的には頭打ちになると考えております。したがって、新聞等でよく道路をつくり過ぎだとか何とか言われていますが、372号等も含めまして、大型車がすれ違えないような幅員が非常に狭いものが残っていますので、そういうところにつきましては重点的にやっていくとしても、新たに大きな高速道路をつくるとかということは、ないとは言いませんけれども、これからそんなに需要としては大きくないのではないかと考えております。

372号についていいますと、震災後、大型車が非常にふえているといえますのは、臨海部の道路がやられたこともあって、東西方向のどこの路線を使えばいいのかといったときに372号があったということで、多分、走って、案外走りやすいじゃないかということとで転換したのではないかと思います。京都側で天引トンネルがあいたことも大きいのではないかと考えております。

兵庫県で交通量が多いのは、東西方向の臨海部でございます。250号とか2号とか、この辺につきましては、交通量がどうなるかというのはありますけれども、もう少し何とか手当てをしていかなくてはいけないのではないかとこのふうには考えております。

委員

372号については、それぞれの項目の中で歩道の整備、いわゆる自転車と歩く人ということで、随分安心・安全の確保に配慮されているんですが、実際、通学する中学生、高校生は結構多いんですね。それぞれ県立高校もありますし。だから、これは非常にいいことだと思いますし、国道 372号というのは非常に狭いところもありますのでこういうことになっているんでしょうが、全体の安全・安心ということで、最初に見せていただいた道路地図での 372号の歩行者・自転車道の整備というのは、全体的にはどのようになっているんですか。

事務局

372号の話でいいますと、今回改良している区間が大体幅員 5 mとかそのぐらいで、歩道のないところであります。具体的にいいますと、道建 - 40を見ていただきたいのですが、これは小原豊国バイパスで残っております現道拡幅区間ございまして、真ん中のオレンジの部分が未改良で、今後事業をさせていただきたいと考えているところです。これが、写真に載っているように、2車線で車は何とか通れているんですけども、歩道がない。中学校とか小学校があるんですけども、通学路になかなかできないということで、実は、372号ではなくて、もう一つ南側にちょっとした河川敷があって、この写真にございますように、こんなところを利用して小学校、中学校に通っているのが実態でございます。

したがいまして、通学路、学校付近の道路につきましては、原則歩道を設置して、安全性を高めて、安心して歩いていただくという方向で我々といたしましても事業を進めている。要は、車だけばんばん走ればいいというような道づくりをするつもりは全くございませんので、駅周辺や学校周辺、病院周辺ですとか、歩行者が非常に使う道路につきましては、当然ながら広めの歩道をつけて安全性を高めていきたいと考えております。

委員

兵庫県の商工会議所連合会では、今、県の予算に対する要望を取りまとめておりまして、道路というのは各商工会議所から必ず整備要望が出てくるわけで、今、先生のおっしゃったように道路は要らないというんじゃなくて、必要な道路はどんどんつくっていただきたい、こう思っている立場から一言言わせていただきます。

372号線の問題は、私も少しは存じ上げているんですが、いわゆる山陽道、中国道の

高速道路を回避してこの国道を使われるという形で、最近、非常に交通量がふえているということだろうと思います。ここの場合は、たしか55と45で、県が45負担だろうと思うんですが、高速道路を回避するがために国道が交通渋滞を起こす、だから整備しなければいけない、そこに県費が投入されることに対する説明をわかりやすい形にしておかなければならないんじゃないか。とりわけ、この道路を使っている大型のトラック等は、他府県の通過車両がかなり多いと思うんです。だから、372号線の整備に当たっての県費投入に関する説明といたしますか、このあたりをわかりやすくされたらどうかという感じがいたしますし、必要な道路はどんどんつくっていただきたいと、こう思っておりますので、よろしく。

会長

ほかにございませんか。 特にないようでしたら、今日の説明はこれで終わらせていただいて、お気づきの点がありましたら、事務局の方へ連絡していただくということによろしゅうございますでしょうか。

では、次の現地視察予定等につきまして、事務局の方から説明をお願いいたします。

3 閉会