

平成16年度 第1回

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

ラッセホール

平成16年6月4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（平成16年度第1回）会議録

1 開 会

委員紹介

事務局紹介

会長、会長代理選出

県土整備部長あいさつ

会長あいさつ

2 平成16年度第1回公共事業等審査会

- (1) 議案 新規事業評価に係る審議案件（道路、街路、ほ場整備事業）の
説明、質疑

1) 事務局から以下の道路事業3件について説明

- ・ 審議番号1 道路改築事業 一般国道482号 鶴岡道路

会 長

では、私から。調書に現況交通量を、平成11年の交通センサスで日5,000台と書かれていますが、この調査地点はどこでしょうか。鶴岡橋ですか。

事務局

5,069台と書いておりますのは、鶴岡橋のもう少し東側の地点でございます。画面で今、ペンで指しておりますが、2kmほど東側に寄ったところです。

会 長

鶴岡橋も、細かい数字は違うかもしれませんが、日量5,000台ぐらい通っていると考えるとよろしいですか。

事務局

大体そう思っています。途中の横通りの道もあまりいい道路がないものですか
ら。

会 長

かなりの交通量ですね。ほかにございませんでしょうか。

委 員

6 ページに、平成 2 年の台風で鶴岡橋が被災を受けていて、復旧後の写真が載っております。平成 2 年に被災を受けた後、これはいつ復旧されたのかということが一つと、そのときの工事費用はいくらぐらいかかったのか、教えていただきたいと思えます。

事務局

平成 2 年災害ですので、ちょっと今、正確ではないですけども、3 年か 4 年に復旧はしておりますが、その災害復旧費につきましては約 2 億円でございます。

委 員

昭和 11 年ということ、非常に古くて、復旧なさに当たって抜本的な復旧というか、将来的にはこれは直さなければいかなのだろうと素人目でも感じたわけですので、その時点で、ある程度耐久性のある復旧をなされたのか、とりあえず直したのかということ、ちょっと質問させていただきました。

事務局

平成 2 年の災害復旧時点では、確かに改良復旧ということも十分議論はされたと思うんですが、緊急に復旧しなければならないということで、とにかく原形復旧を最優先したと考えられます。

委 員

総事業費が 68 億円で、そのうちの用地補償費が 16 億円。工事期間が 8 年ですね。この用地補償費というのは、民家はどれぐらいその中に入っているんですか。

事務局

全体の中には物件が 17 件ございます。

委 員

これは、日高町の協力もあってというご説明でしたけれども、8 年のスパンで工事の計画があつて、大体いつごろまでに買収されるんですか。もちろん先に用地交渉をされるんでしょうけれども、これがどんどん長引けば用地費が高くなる傾向がありますから、今の予定では大体いつごろまでに用地買収をやられるか。

事務局

1,390mということですが、まずやはり老朽している橋梁の方から先にやりたいと思っております、橋につきましては、平成19年半ばぐらいまでには用地買収、物件補償も終わらせたいと思っております。引き続き、そちらの工事もしていきながらということになります、橋梁の工事は平成22年ぐらいには完成させたいと思っております、20年ぐらいに橋梁の下部工を終えて、それが終わると、橋の方は上部工にかかり、橋から西側の第2工区側の用地買収も始めていって、おおむね21年から2年半程度で終わらせたいと考えています。工事は、その後、ある程度ラップしながらやりますけれども、平成24年には全線を完成させたいと考えております。

委員

先ほどの橋脚の問題と絡めまして、ここの写真を拝見しますと、洗掘をされて橋脚が打撃を受けているような印象も持つんですが、円山川の河床低下とか、そのあたりはどういう現状なのか。今後の安定の問題とも関係するかと思いますので、その辺をもし調査されておりましたら、教えていただきたいと思っております。

それから、路線がまだ決まっていないようですが、このあたり、ほ場整備は既に済んでいるかと思っております。農地との関係で、今後農業経営に支障のないような路線といいますか、形状は道路と農地との関係をご配慮されているのかどうか、お教えてください。

事務局

最初の河床洗掘等の問題ですが、やはり地盤はそんなによくない、今回架けかえるにしても、杭基礎のような形で、少し低い位置の地盤に基礎を持っていかねばいけないと思っております。どのくらい洗掘が進んでいるかということに関しましては、ちょっと今、十分ご説明できるほど把握できておりませんが、

委員

河床の低下が起こっていないかということですが、結構です。その点も当然十分ご検討のことと思っておりますけれども、長期的な面から見ますと大事なところかと思っておりますので、よろしく願います。

事務局

設計等に当たりましては、この位置は国土交通省の直轄区間になっておりまして、十分協議させていただきながら安全な橋梁にしたいと思っています。

それと、その先の道路の部分につきましては、沿道は田んぼがかなり多いところでございますが、人家もある程度そばでございます。また、高架になる部分で、JRをオーバーするような道路になります。したがって、その両側の田んぼなり人家なりへのアクセスという意味では、副道形式で、下にも両側に片側5mの道路をつけて、土地利用が阻害されないようにはしていきたいと考えています。

委員

資料の見方がわかりにくかったので、重ねてのお尋ねになるかもしれないんですが、人身・物損事故の件数のことと、人家密集地の歩道未整備についてちょっとお尋ねしたいと思います。5ページの資料で拝見して、事故件数調査区間のところが歩道未整備と考えさせていただいたらいいのか、現状、ほぼ全線が歩道未整備なのか、そのあたりを教えていただければと思います。

事務局

鶴岡橋自体は1車線しかないからもちろんないんですが、それを渡り切ってから、事故件数調査区間と書いておりますところは、全線歩道はないです。2車線はありますけれども、路肩が狭くて歩道もないという状況です。

委員

それに関連して、人身・物損事故は、年間件数と考えたらよろしいわけですね。1年間にこれだけ発生していたという。

事務局

そうです。平成11年は、年間トータルで55件、12年は51件と。年間の経緯です。

委員

件数的にいうと、平均して大ざっぱなところで1週間に1遍ぐらいかなという頻度と見受けられますけれども、これは高いなと思えば高いし、少ないなと思えば少ない、ちょっとその辺の判断がつき兼ねるので、判断の基準があれば、どの程度から多いとお考えになるのかということをお教えいただきたいと思います。

それと、B / Cのこのたびの判断の根拠になっている数値はどの部分を上げておられるのかを、詳細は結構ですので、項目だけお教えてください。

事務局

先にB / Cの方ですが、費用としましては、改築に要する費用、将来維持修繕にかかる費用、これらも含めてコストに入れています。便益のBにつきましては、走行時間短縮と走行費用の低減、交通事故の減少、この3つの観点で便益を出しております。

事故の数の問題ですが、例えば平成14年度の事故件数が44件となっております、これを考えるに当たりましては、交通事故の死傷率を出します。例えばこの場合でしたら、交通事故死傷率が141人 / 億台kmというようなことでございまして、こうなりますと、歩道ですね、そういった交通安全施設を整備すべき道路であるということとなっております。

委員

今回の場合は、人身事故をベースにお考えになるというふうに考えたらよろしいんですか。

事務局

物損も含めてです。物損も含めて、平成14年は44件です。

委員

件数でご判断になっておられるということですね。だから、平均的なものを、これが多いのか少ないのかちょっと判断できないので、その辺の基準をどういうところに置いておられるのか、教えていただければというところなんです。これがすごく多い、大変だと思っいいのかわからない。

事務局

特定交通安全施設の整備事業を実施すべき道路の指定基準というのがあるんです。まあ例えば歩道をつけるべき道路だと位置づけされる部分かどうかという指定基準がありまして、それから照らすと、すべき道路であるという数字になっているということです。

委員

そういうことはわかりましたので、じゃ、次回で結構ですから、基準の何かデ

ータがございましたら、教えていただきたい。どういう基準で安全・安心を……。もちろんゼロが何の反論もないところですが、ただ、どの辺を基準にされているのかということをお願いしたいのが一つです。

それから、B / Cの3点で、走行時間短縮とおっしゃったんですが、そのデータがどこにあるのかうまく見つけられなかったので、この調書のどの部分にお書きになっているのか、教えていただきたい。B / Cの数値を出されているにつきましては、恐らく根拠となる地点があるかと思うんですが、B / Cの根拠となるポイントについて、どこにあるのかご指摘いただけますでしょうか。

事務局

お渡ししている資料では、申しわけございません、結論しか載せていないです。計算はもちろんしていますけれども、その中身の積算の過程というのは、3点の、時間短縮効果とか、事故減少とか、費用の低減とか、そういったことで積算しているということです。

委員

だから、積算で根拠のないことをおっしゃることはないのはよくわかっていますので、どのような程度の短縮度で、したがってそれをB / CのBとみなすということを。例えば極論すれば、短縮時間が1分だったら、別に高いお金をかける必要はないわけですね。それが100分短縮なら、なるほどという形で、お金を出す効果が県民としても納得できると思うので、そのあたりのところをぜひ調書の方に提示いただけると判断しよいかと思います。

それは、走行費用の節約も同様でありますし、それから交通事故コストに関してどういう面がメリットがあるかということについても、このくらい減ったのでこれがベネフィットとご判断になっているというデータをぜひ調書の方にご提示いただければということです。

事務局

課長、次回、出させていただくということでよろしいでしょうか。先ほどの事故率のことと今のB / Cの資料につきましては、次回、提出させていただきます。

会長

次回、道路事業が3件ございますので、3件とも並べていただくと非常にわ

かりやすいかと思います。482号の改修だけで出されるとあれなので。事故率も、3番目のは道建-20のところ是件数が出てますので。

委員

今度架けようとしている旧鶴岡橋にかわるところは、えらい川幅が狭いですね。水の流れている幅は。それと、こちらへ道路を振ったとしても、鶴岡橋そのものは置いておかないといけませんね。これは完全にほかすんですか。

事務局

撤去になります。

委員

そうすると、今の道路そのものの機能は少しこれにすりついていく。ページ4のところは赤い点線のように振るんだというのがわかるんですけども、現在の482号がどういう姿になっていくのかということが私、よくわからないので、この市街地の中を通っている分についてどのような処理をするのだろうかと思って、ちょっと教えていただきたいんです。これは人々の生活に直接関係していて、その話は今のところ一切出ていなかったように思いますので、教えてください。

事務局

まず鶴岡橋を若干下流に架けかえることになっておりまして、ここにつきましては、水面幅は狭いんですけども、川幅は逆に少し広がります。それと、旧道といいますが、橋を渡って市街地へ入っていく方の、資料の表示でいえば5ページに事故調査区間と書いてありますが、このあたりは、国道ではない形で、県道もしくは町道の管理になります。ただ、今の部分ができると、交通量も非常に減ってきますので、地元の管理でも問題はないと思っています。

委員

そうすると、川を渡ったところのブルーの線が入っているところにすりつけていくわけですね。

事務局

はい。そこで交差点ができます。

委員

それに関連して、312号とつけかえた橋梁のところ、ここは物すごく危険で

はないですか。旧道は、その線形を考えて真っすぐしてあるわけですね。今度、橋を渡るところの 312号、北の方へ上がって行って鋭角で曲がっていかなければいけないので、この新道ができた途端に事故がふえるとか、これは検討していらっしゃるから多分素人判断かもしれませんが、その信号制御というのはかなり難しいなと思っているんです。それをご検討されているかどうかということをお聞かせいただきたいのが一つです。

もう一つは、482号を全部振って 312号の方に合流させてしまいますね。そうすると、今のトンネルのところでは渋滞が起こりませんか。5,000台全部、向こうへ振っちゃうわけですね。この辺はどう見込んでいらっしゃるって、既存の 312号で今度は逆に交通量がふえると事故もふえるというような損失はB / Cの計算のときにしていらっしゃるのかどうかということも、教えていただきたい。

事務局

312号の堤防の部分との交差点は、旧道の場合であれば丁字交差点になっておりますけれども、上側に上がりますと十字交差という形になります。その交差点の部分につきましては、もちろん交差点としてはどうしようもないんですけども、きちっとした、右折レーンとかそういう形もとって、できるだけ安全な形の交差点にしたいと思っています。

それと、鶴岡道路をつくることによりまして、312号のバイパスの方の交通がどうなるかというご質問ですが、交通配分の結果から見ると、大体1万1,000台ぐらいがバイパスには乗るという配分結果が出ておりますので、容量的な面から見ても大丈夫というふうに判断しています。

委員

配分して1万台ということは、312号、現況で5,000台ぐらい。

事務局

現状で1万台ちょっとあると思うんですが、将来ネットの中には北近畿豊岡自動車道も加味しておりますので、将来的にネットができ上がると、そちらの方にもかなり交通が乗ってくるということも考えております。その結果として、1万1,000台ぐらいを想定しています。

委 員

配分結果はそういうことなんですけれども、そうすると、北近畿自動車道ができるまでの間はずっとロスがたまっていくわけですね。これは理想形で全部計算しちゃうからそうなるんですけれども、実は、北近畿自動車道というのは道路公団かな。

事務局

直轄です。

委 員

直轄ですか。すると、かなりできるわけですね。いつごろできて……。要するに、北近畿自動車道に配分されない場合は、通過交通がここに全部乗ってくるので、現況・計画交通量1万台ということは、大体5,000台分ぐらいはここで負担しないといかんということですから、その間のロスというのは物すごく大きいのと違いますか。完成形で計算されたらそれだけの便益が出てくるけれども、完成するまでのロスを考えたら、物すごく大きい。

事務局

北近畿豊岡自動車道は今、都計に向けて作業を鋭意されているんですけれども、これの完成時期というのはまだはっきりとはわかっておりません。ですから、若干鶴岡道路の方が早い可能性は確かにありますけれども、それはかなり長期にわたってということはないというふうに思っているんですが。

事務局

交通配分の結果は、次回に報告させていただくということでよろしいでしょうか。

委 員

それで結構です。

会 長

それでは、次回にしかるべき年度の配分予測をお願いしたいと思います。南北交通は、今度の川沿いの道とバイパスと、将来は北近畿豊岡道ができるということで、3本通るわけですが、それに対して東西は1本ですね、このままでは。だから、東西の方がかなり込むことは込むんですね。今でも312号はバイパスの方は

多いんじゃないかという気がするんですが、それはまた具体的な資料を出していただきたいと思います。

ほかにございませんでしょうか。 ないようでしたら、先ほども申しましたように、事務局の方へ資料の請求をしていただくことにしまして、道路事業の2番目に入りたいと思います。

・審議番号2 道路改築事業 主要地方道 氷上加美線

委 員

ここの中で何度も言及されていますのが、インターチェンジへの30分到達圏空白地区というお言葉があったんですが、現在の時点では何分ぐらい到達するのにかかっている地域なのか、教えていただきたいのが一点目です。

それから、すごく素朴なことで、言葉がどのように使っておられるのかわからないのですが、リダンダンシーと書いてあって、これは意味がわからないので、教えていただきたいと思います。

3つ目が、大河丘陵活用計画、これはすばらしい計画が書いてあるんですが、その概要を何かの形で教えていただきたい。これがあるから何とでもご整備にならなければいけない緊急の道路整備であるという形で、それを恐らくもとにしながらB/Cを計算なさっているんでしょうが、その構想自体が長期ビジョンも含めて県政の中でどんな位置づけなのか、どういう認識をされているのかも教えていただきたいと思います。

会 長

どういう順番でも結構です。今わかっている範囲で、一つずつお願いします。

事務局

現状で、例えば氷上インターとかに行こうとすれば、40分程度かかることになります。

リダンダンシーにつきましては、交通ネットワークの多重性といいますか、代替性といいますか、そういったものの確保というふうなことだと思っています。

それと、大河丘陵活用計画の全体構想といいますのは、先ほどちょっと申しましたが、ラベンダー園がメインで、5 haほど整備されると聞いております。それ以外には、ロッジ関係で、宿泊機能を持たせるということで、2カ所、30棟程度のロッジをつくるということでございます。それから、名前は石積学校と呼んでいますが、この地域の特色ある石を使いまして、石の学習ができるような施設をつくるということを聞いております。全体としましては、ふれあいの森ということで、広葉樹などいろいろ植えられ、散策等ができる、また、画面の右側の上の方には桜の園として、今でもある部分整備はされているところですが、それを取り込んだ形の全体構想を持っています。

委 員

その構想は、大体何年ぐらいにつくられて、いつごろの完成予定をお考えなのか。

事務局

全体としましては、平成14年から、完成が平成23年、そういったスケジュールを今想定されています。

委 員

そういうもののためにということで認識したらいいわけですね。

最初に教えていただいたことを確認すれば、要するに、現在40分の到達圏であるところが30分になって10分短縮するという、できたら現在40分でということも書いていただけると、やっぱり評価調書に誠意があらわれると思いますので、今後の問題としてぜひ書いていただきたいと思います。結果だけ書かれると、どれぐらいの改善かというのがわからないのがちょっと残念な思いがします。

それから、リダンダンシーというのも、多重性ということなんですけれども、やっぱりわかる言葉でできたら書いていただければと思います。辞書を引けばわかるでしょうけれども、お願いしたいなと思います。

会 長

現在40分というのは、どこのインターに40分ですか。氷上インターですか。

事務局

氷上インターです。

会 長

氷上インターは現在まだできておりませんが。

事務局

できたときに回ればです。

会 長

これも未来の話でしょう。だから、現在はもっとかかっているわけです。現在は、春日が一番近い.....。

委 員

現在は、もう一つ遠いところのインターになるんですね。

事務局

今でしたら、中国縦貫道。

会 長

中縦を言った方が早い。

委 員

そちらを言ってください。

会 長

大河丘陵活用構想というのは、一体どこが主体なんですか。

事務局

大河丘陵活用計画というのは、加美町が主体で、地元町がやっている事業です。

会 長

ほかにございませんでしょうか。では、またお気づきの点がございましたら、事務局に資料を請求していただきたいと思います。

道路事業の3番目に入りたいと思います。続けてよろしく申し上げます。

・審議番号3 道路改築事業 (主)三木山崎線(丸山バパス)

会 長

ただいまの説明にもございましたように、これは道路事業なのか、街路事業

なのか、その境目はどこか、まさにその境目に位置するような感じがございますけれども、いろんな予算の執行の問題で、一応道路事業として位置づけられていると思います。事業費のところでもわかりますように、市街地の中を通るので、工事費そのものよりも用地補償費がかなり大きなウエートを占めるという、道路事業としては非常に特殊なところがあるかと思いますが、ご質問はございませんでしょうか。

委員

私はここをよく通るんです。といっても、最近は何も通らないんですけども、かつてはしょっちゅう通っていた道ですが、わざわざ曲げてバイパスをつけて、いわゆる駅前の再開発の場所へ動線を引き込むというのは、やっぱり活性化ということがかなり主眼になっているような感じで、むしろ私なんかだったら、わざわざ曲がるよりも、道路の拡幅でもって対処していったらいいのではないかと。

また、北条線は走り切っていないので、ある時期、列車が来たらとまるんでしようけれども、そんなに交通渋滞が……。平面交差でない方がいいことはわかっているんですけども、これまでここで電車が走ったのを私、余り知らなくて、とまった覚えがないので、そういう感じもするんです。むしろ、やっぱり市街地の再開発の一環へ無理やりに入れ込もうとしている。わざわざそんなことせんでも、こっちへ通した方が安いのと違うかというような気がして、橋があつたりいろいろするので難しいということかもしれませんけれども、むしろ今の線を活用してということが何でできなかったのか、それをちょっと教えていただきたいと思います。

事務局

もともとは三木山崎線、現道がございまして、それに都市計画道路がかぶっていたんです。この再開発をやっていくといったときに、その都市計画の法線を、再開発と一緒にやるということで、そちらに都市計画変更されたという経緯もあります。市にとっては、通過交通は確かに入りますけれども、それも含めてやはり市の中心市街地を抜けていくのが非常に重要だという判断はされています。

北条鉄道は、確かに30分に1本ぐらいなんです。ただ、30分に1本とはいえ、とまるときがあるのと、それと必ず一たん停止をしなければならない。それから、少ししか離れていないところですが、東南交差点がございまして、その交通もかなり輻輳してきますので、もし立体交差にするとしたら、ある程度全体を意識

してないとだめで、となると相当な費用がかかるということで、我々としては、再開発でできた道路、街路事業でされている道路、これらを含めたトータルの一本のバイパスというのが一番効率的ではないかと考えております。

委員

バイパスというのは、大体市街地を避けるためにつくるのが多くて、市街地の中へバイパスをぶち込むというのは、逆にここで人々への危険な状況が出てくる可能性もありますね。このバイパスそのものが人の動きと完全に分離していただければいいんですけども、多分これは平面交差ですね。だから、活性化という気持ちはよくわかるんですが、本当にこれ、後をどう考えているかという、その絵が見えないので、ちょっとつらいなと思いますね。

私だったらこんなことしないなと思ってみたりするので、北条のまち全体の今後の計画と一体となって見ないといけない。特に、三洋電機がメインの工場だったのが、全面的に撤退するというので、ますます寂れる状況の中で、寂れるから駅前をどんどん自動車が走ってもいいということになるのかもしれませんが、それはちょっと理屈に合わない感じで、その辺を少し教えていただければと思います。

事務局

そのバイパス以外の部分につきましては、現道に都市計画決定はされておりまして、長期的に見れば順次拡幅は必要かと思っています。だから、この部分は確かに市街地の中に入っていき形になりますけれども、既存の都市計画決定されているルートも長期的に見て整備を進めていく必要があると考えています。

バイパスということでは、現道も結構人家が張りついていますから、市街地を離れていくとなりますと、相当長いバイパスになりますので、これはまたかなり費用もかかるんじゃないかと思います。若干通過交通は入りますので、何となくイメージとしてはちょっと違うかもしれませんが、それも含めて、このようにすることによって中心市街地に呼び込みたいということもございますので、こういう形でやらせていただきたいと思います。

委員

今の先生のご意見、よくわかりまして、通常、こういう道路の場合には路線の

比較を行っておられると思うんです。今回の場合、現状の路線とこの路線との経済比較といいますか、安全面を含めたそういう比較というのがなされると非常に説得力が出てくるのではないかと思うんですけれども、もし可能でしたら、よろしくお願いします。

事務局

そうしたら、次回に、現道拡幅した場合とこの場合との比較をして、ご説明させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

委員

事業内容のご説明でありました計画交通量というのは、バイパスができて、バイパスを通るのではなくて、現在の道路の計画交通量ですか。

事務局

バイパスを通る計画交通量です。

委員

そうすると、現況が1万2,800台で、そのうち1万台以上がバイパスを通るということですか。

事務局

そうです。

委員

素人で恐縮なんですけれども、21ページの写真を見ますと、物すごく寂しいですね。再開発ビル付近から起点を望むとありますが、車の姿がほとんど見えなくて、立派な道路だけ走っている。実際、ほとんどが駅前を回るという予測の根拠は何かあるんでしょうか。

事務局

写真は、時期的な問題があると思うんですが、どちらもつながっていない、西側からもまだここへつながっていないんです。事業中ですので、今はまだ車は現道を走っている状況です。この部分は再開発でできたところですが、西側の現道タッチの部分もまだ街路事業で事業中のございまして、こちらには流入が非常に難しい形になっています。そういったことから、ほとんど通っていないような写真になってしまうんですけれども、西側の街路事業ができ上がりますと、かなりこち

らに突っ込んでこられるというふうには考えております。

会 長

現況が1万2,800台。これ、通過交通と北条町駅あるいは市街地へ行くのに分けた場合、ほとんどが通過交通のような気がするんです。その場合でしたら、だれが考えても、今の真っすぐの道を走りたい。わざわざ込んでいるというか、駅のそばの人も多いし自転車も多いだろうというところに、しかも曲がって入っていくのは、余りないんじゃないかという気はするわけです。だから、街路事業として考えるなら駅前のところへというのはわかるんですが、道路事業として考えたら、市街地を外して真っすぐ通すというのがバイパスで、つまり現況がバイパスではないかという気がするんですけれども、その辺はまたご検討いただけたらと思います。

委 員

代替性のところで、市街地再開発事業、街路事業とあるんですが、これにつきましては、もう改良したものなのか、現在進行形であるのか、進行形であれば、何年ぐらいに完成で、どれぐらいの規模のものなのか、ついでに教えていただけますでしょうか。

事務局

市街地再開発事業につきましては、平成15年3月に16mの道路も含めて完了しています。その西側の約450mほどの区間を街路事業で今整備されておりますが、これは17年度に供用予定になっています。

委 員

今のバイパスは、市の方でも相当重要視しているのではないですか。だから、先ほどもちょっと出たけれども、市の方がこの辺の商業施設を中心としてどういう面的な発展を図ろうとしているのかといったことも、もしわかれば示すと、我々はわかりやすいような気がしますけどね。単なる道路のバイパスだという位置づけであれば、今のよういゝんな議論が出てくると思うんです。

会 長

ご指摘のとおり、駅前の再開発と一体となっていると思います。その一体となっているところのイメージが浮かぶような、例えば市が出しているパンフレット

みたいなものがありましたら、取り寄せていただきたいと思います。

ほかにご覧いませんか。 まだあるかと思いますが、またご連絡いただくことにしまして、街路事業に移りたいと思います。

では、街路事業、姫路の船場川線の博労工区につきまして、ご説明をお願いします。

2) 事務局から以下の街路事業について説明

- ・ 審議番号 4 都市計画道路 船場川線 (博労工区)

委員

歩道のところは、自転車と歩行者と分離しているんですか。

事務局

自転車・歩行者道と説明しましたが、自転車と歩行者のところは完全に分離している構造ではございません。幅員 4 m ということで、自転車と歩行者が共存して歩ける幅員だと。現道でございますと、人が並んで歩きますと自転車は通れなくて、路側を皆さん走っておられるという状況がございまして、非常に危ないということで、4 m 幅員のものにつきましては、自転車・歩行者道という位置づけをしております。

委員

この辺は、自転車の利用者が特に多いとか少ないとかというのはありますか。自転車による事故というのが割合多いように思うんですけれども、自転車の利用量はどれくらいあるんですか。

事務局

12時間で 600台というのが自転車の台数調査結果でございます。

現在、大將軍橋が鉄道をまたいでおりまして、そこは非常に勾配がきついものですから、自転車はそう多くないんですが、今後、鉄道を高架にして道路を平面に落とします。そうしますと、もっとふえるのではないかと考えますと、やはり整備しておく必要があるのではないかと考えております。

委員

これは反対でも何でもありませんけれども、ちょうどけさ、福祉のまちづくりのところ、国交省の道路の整備基準みたいなものについてスライドをかけながら話をしていました。私自身、余りよくわかっていなかったんですけれども、保水性の舗装というのが最近言われかけましたね。国交省も出している。それから、透水性舗装。今回は、歩道はそうにするという。車道は排水性の舗装だと言われましたけれども、保水性なり透水性の方が本当は地球環境にはいいしということで、車道を透水性にはできないんですか。それで、コストがそれぞれのどのくらいなのか、参考に教えてください。またこの次の事業で言おうと思いますので、お願いいたします。

事務局

宿題ということで、承っておきます。ただ、今回、私どもでは、排水性舗装ということで取り組む。これは、県下の4車線の街路整備につきましては、騒音低下と雨水飛散防止を考えまして、これを基本にしていこうということで。先生のご指摘がありました透水性舗装等につきましては、いろんなところで今、試験工事をやってデータを蓄積している段階で、一律にやるということまではまだ標準化されておりません。コスト等についても、そういう取り組みの中で検討しておりますので、ご報告を次回にさせていただきたいと思っております。

委員

質問というよりも、お願いです。今回ご説明いただく中で、交通量のデータを調書の中に示してあるんですが、前の画面で時系列・時間変化のとてもよいデータを示してくださったのが、なぜか調書にはつけてくださっていないんですね。写真はこんなに大きくしていただく必要はないので、私たちが判断する上で、交通事故に関するデータも……。データがないというのは、悪く言えば、雰囲気で見てくださいよと思われるのかなと。そんなふうではないと思いたいので、ぜひきちんと、こうやって画面に映してくださったデータこそ、調書の方につけていただきたいし、こういうものを見て私どもは考えたり判断したいわけです。写真は、残念ながらああそんなものかなとしか見る以外ないわけで、交通量調査を落とし込んであった図もたしかなかった気がします。

それから、私、見落とししたのかもしれないんですが、街路事業の整備方針に
関しての刷り物はいただいているんですが、最初の法律の枠組みの図は発見できな
かったんで、もしつけてくださっていないのでしたら、次回いただきたい。これは
とても大事なもので、私たちがどうやって考えたらいいかという枠組みなんです
ね。出されたものだけで判断せざるを得ない立場にありますので、量がふえるとい
うのは地球環境にはあれかもしれないんですけども、できるだけ基本データにつ
いてはつけていただきたいと、お願いします。

事務局

ご指摘のありました資料につきましては、つけさせていただきたいと思いま
す。資料をつくってから、やっぱりここも説明しておいていいかなとか、いろいろ
後から思ったりしたもので、配付させていただいた資料につけていなくて、この場
で説明させていただいているものもごさいます。そういったことは、今後、必要な
資料としてつけさせていただきたいと思しますので、よろしくをお願いします。

会 長

ほかの事業につきましても、ここまで説明していたら時間が足らんやろうな
というので結構でございます、できるだけ資料を多い目に出していただけたらと
思います。よろしくをお願いします。

ほかにごさいますか。 もう1件だけ、ほ場整備事業が残っております
ので、こちらに移りたいと思います。街路事業につきましても、後で資料なり説明
の請求がございましたら、事務局に連絡をお願いいたします。

途中を飛ばしまして、10番目になっておりますほ場整備事業につきまして、
農水部の方からお願いいたします。

3) 事務局から以下のほ場整備事業について説明

- ・ 審議番号10 集落基盤整備事業 上津橋地区

会 長

現況の土地利用図というか、航空写真のようなものはございますでしょう

か。というのは、森林がどれくらい残されているのか。

事務局

大池の北側に広がる部分が里山として現在残っております。それ以外は、住宅地と農地がずっと混在しているようなところでございます。

会長

その北側の里山、これは手をつけられないと。

事務局

これはほ場整備区域外でございます。

委員

これもたくさんのご説明いただいたんですけども、資料がないので、改めてお尋ねさせていただきます。まず、上津橋里づくり計画というものがどんなものなのかを知りたいということと、余り必要ないのかもしれないんですけども、遊歩道等がどこにどうできるのかということも含めて、確認をしたいと思うところです。

それから、積極的に住宅地販売をするということなので、ここも非常に気になるところです。ほ場整備の中に住宅地整備が入ってくるということは、地元で分譲として販売して、販売することによって、地元負担金の一部が、どの程度になるのか知らないですけども、賄われるものなのかなというふうにも推測されます。その意味で、ずっとご説明いただいたんですが、ちょっとわからない部分がある辺りも含めて多いというか、恐らく、この上津橋里づくり計画の中に、その区域内に遊歩道等も含めたものを整備すると同時に住宅地販売も入れていて、これが、事業費の相当部分でなければいいなと思うんですけども、賄う格好になっているんでしょうか、どうなんでしょうか。

事務局

まず一点目の里づくり計画でございますが、平成13年に50ページ余りの冊子ができております。これは、神戸市がその地域を整備するに当たって、地域住民を中心にこういう計画をつくらせているわけでございますが、この中身は、農業振興に関する計画でありますとか、土地の利用に関する計画、生活環境の整備に関する計画、自然環境・景観の保全に関する計画、市街地との交流に関する計画等、そうい

う内容のものでございます。

それから、遊歩道のお話でしたが、ちょっと説明がまずかったかもわかりませんが、（画面平面図にて）大池の周りに青い破線のようにつくっております。それから、林崎疎水沿いの遊歩道ということで、青いところに遊歩道をつくる計画をしております。これは、現在もこの付近を散策する人が非常に多いということもありまして、計画ではもう少し整備をする予定にしております。

住宅整備のことですが、これもちょっと説明が不足で申しわけありません。基本的には、受益者が次男、三男用住宅として、前もって希望をとりまして、その宅地分については自分で負担をするといいますが、土地を出して整備をするというものでございます。ほ場整備事業では宅地整備まではしませんけれども、その用地を生み出して、周りの道路は整備をさせていただくことにしております。ですから、今考えておりますのは、あくまで地区内の受益者用の住宅地ということで、外部からは一般住宅のように入ってこないようにする予定にしております。

委員

上津橋の里づくり計画の話が出ておりまして、神戸市の各地区で里づくり計画をつくっているということで、こういう提案がいろいろあるかと思うんですが、今回も100%の同意を得ておられるようです。そういう各地区の計画に対して、県としてはどういう選択基準で採択が行われるのか。今後とも、そういう整備をねらっている地区もあるかと思うんですが、住民からの申請に基づいてそういう事業を提案して、それを採択していただく機会があるのかどうか、そのあたり、少し教えていただければと思います。

事務局

土地改良事業といえますのは、基本的に、地元からの申請で採択の適否を判断して採択するわけですが、県の中では、市町から、あるいは地元から上がってきましたそういう地区を、一度県民局の段階で審査をいたしまして優先順位等をつける仕組みになっております。それから、県庁に上がった段階でも、さらに全県民局から集まってきたそういう地区について同じようにそれぞれ評価をいたしまして、採択優先順位等をつけているところでございます。

今回は、この県営事業、10億円以上の地区が1地区しかございませんでした

ので、内容について妥当だという判断をいたしまして、17年採択の運びに持っていきたいと思っております。

委員

事業については特に異論はございませんが、ちょっと教えてほしいのは、ほ場整備事業で宅地をつくられて、この中に現在いらっしゃる方が入るとした場合、このほ場整備による宅地というのは、不動産的に言ったら、宅地並み課税になるのか、それとも農地課税になるんですか。どちらになるんですか。

事務局

宅地という登記をされた時点で、当然宅地並み課税になると考えます。

委員

やはり住宅用地というところに引っかかっておりまして、特に神戸市だからということもあるのかもしれませんが、ほ場整備で住宅用地を創設するということは通常行われているのかどうか。

それと、この住宅用地の権利の取得といいますか、そういう関係ですね。これは、一たんほ場整備で土地の補償金を出して、つまり買い上げて再度するんでしょうか。その辺の権利取得の関係がよくわかりませんので、お願いします。

事務局

まず、住宅用地をなぜ確保したかということでございますが、ほ場整備をいたしますと、第1種優良農地ということで、地域の人であっても簡単に宅地化できないということがございます。そういう中で、都市近郊でございますので、息子の宅地が欲しいんだけど、ほ場整備をしてしまうとなかなかできないという実態を踏まえて、今回要望が出てきたということでございます。

通常のほ場整備でもやっているのかというお話でございますが、例えば但馬でありますとか、丹波でありますとか、田舎の方でする分についてはこんなに要望はございませんので、宅地化ということはほとんどありません。

それから、換地のことですが、こういう事業を始めるに当たりまして、全体の土地を事業主体に全部任せてもらおうという格好で工事をさせていただきますので、従前地の面積にほぼ相応する形で新しい土地を張りつけるというのが換地でございます。そのときには、団地化と申しまして、ばらばらに点在していた農地を1

カ所に集めるとか、営農上のことも考えてやります。したがって、この上津橋につきましても、換地の中で、例えば 1,000㎡の土地を持っていた人が 600㎡の宅地を取得するという規則を皆さんでつくっていただきまして、10の農地を提出した人には6の宅地を配分するという事で合意がとれております。換地という手法の中で、場所も多少かわりますし、大きさも変わる場合があるんですけども、宅地はまとめて住宅用地として確保をするというシステムになっております。

委員

換地の点はよくわかりました。もう一つは、神戸市だから必要だということで、ほ場整備というのは、宅地なんかにして勝手に家を建てられても困るし、そういうのが紛れ込まないようにやるというのが一つの方針なのかなと思っておりましたので、宅地を創設することについてちょっと奇異の念を抱いたわけです。結構です。

事務局

もう一つつけ加えて説明させていただきますと、新しい住宅地を確保するというのは、図面の白い部分なんですけど、その周辺が既に住宅地になっているので、できるだけ農地をスプロール化させないように、今の住宅地に隣接して宅地を確保するという事です。優良農地を積極的に確保するという意味で、宅地を確保したということでございます。

委員

私もその辺は同じように、いろいろほ場整備の趣旨の中に書かれていることと住宅用地をつくるということがどうも矛盾しているように思いましたもので、今のご説明でわかりましたが、確認しますと、したがって、いわゆるこの住宅用地の権利者は、ここに住んでおられる方の親戚縁者に限られるというか、そう理解して、ほかの土地の方から自由に売り買いしてここに来るということではないという前提でいいわけですね。

事務局

そうです。

委員

それから、もう一つ教えていただきたいんですが、集落農園というのは、先ほ

どおっしゃった貸し農園のことと理解してよろしいわけでしょうか。

事務局

そうです。今も既に図面でいいますと黄色い部分の中に個人的に貸し農園を営んでいる方が何軒かございまして、それをまとめて貸し農園という格好で計画をして、土地利用を秩序化させることを考えております。

委員

ということは、1ヵ所にというか、今、皆さんの使われている農地はばらばらになっているんでしょうけれども、それをどこかにまとめると。

事務局

はい。黄緑に塗っている部分を貸し農園として利用していきたいと考えております。

委員

せっかく植えたところをもう一遍一からやり直さなければならないことになるのかなと思いますが、それはそれで結構ですけれども。

もう一つ、農村公園というのは、都市の都市公園というのか何というのか、それと違って、何ゆえに農村公園という表現を使われているのか、私は初めて聞くので、ちょっと教えていただきたい。

事務局

集落の中に農村公園として用地を確保いたしまして、運動場的に使う、あるいは地域の行事のときに使用するということで、特に施設をつくるとかそういうものではございません。

会長

今に関連しまして、農村公園という言葉は私も初めて聞いたんですが、例えば都市計画法とか何かにそういうものはございますか。

事務局

農村地域にある公園という、単なるそういうネーミングでございます。

会長

感じとしては非常によくわかります。あれだけありましたら、ゲートボールを練習するとか、そういうので、空き地があるのはいいことだと思いますが。

委 員

この農村公園は、でき上がった後、部局としてはどこが管理するわけですか。

事務局

上津橋集落が管理をすることになります。

委 員

所有権はどうなりますか。

事務局

所有権も上津橋集落です。

会 長

財産区みたいなものをつくるわけですか。

事務局

財産区とは少し違うんですけども、集落の共有財産ということになります。

会 長

集落では法人になれないですから。だから、財産区をつくるか何か。自治会では法人になれませんから。神戸市が持って、集落が適当なところに貸すか。その辺は結構ですが。

事務局

ちょっと詳しいことはわかりませんので、次回にお知らせします。

会 長

次回で結構です。

委 員

法律上の根拠があるのかどうか、調べておいたらいいいですね。都市公園法上の公園ではないわけでしょう。何か根拠があると思います。

事務局

次回までに調べさせていただきます。

委 員

直接今回の事業に関係はないんですけども、西区というのは里づくり計画が多いですね。これは神戸市が主導してあちこちにできていまして、私もそれで行っ

たことがあるんですが、ほかにこの種のほ場整備の計画が、神戸市の例えば西農政事務所あたりから県に上がってきているというのはあるんですか。あの辺は全部、この条件に当てはまりますからね。

事務局

西区の方は、農業が盛んでございますので、ほ場整備は既にほとんどやっております。図面を示しますと、濃いグリーンで示している部分が県営でやった地域、それから黄色の部分が団体営でやった地域ということで、この地域ではほとんど済んでいるという状況でございます。

委 員

そうすると、今回のこれが最後ぐらいですね。

事務局

西区では最後になるうかと思えます。

委 員

明石の方は住宅にかえる換地ということがありますが、但馬の方ではそういうことが余りないんだということは、やはり明石の方は都市に近いということで、そこのところが直、住宅に適しているという意味なんですか。

事務局

住宅に適しているというよりも、住宅の創設の要望が強いということだろうと思えますが。

委 員

そこでやはり生活しやすいということですね。

事務局

そうですね。

会 長

但馬とかですと、こういうことをやってまで住宅の土地をつくらなくても、まだ自分の家の裏とか、お父さんの家の裏とか、それぐらいの土地はわざわざやらなくてもあると思えますね。

委 員

B / C、これもわかるわけですね。

事務局

済みません。資料をつけていないので、県土整備部と一緒に、どういう内容かというのはつけさせていただきます。

会 長

ほかにございせんか。今、委員から質問がございましたが、Cの方は非常にわかりやすいんです。Bの方が、前に一度勉強会を開いたんですけれども、各事業ごとに積算基準も違えば、式も違う。だから、同じ事業の中では比較できるけれども、隣の事業が2. 何ぼでこちらの事業が1. 何ぼでも、こちらの方が、というのができないような感じがします。あのときの資料が残っていたら、委員さんも目を通していただいたらいいと思いますが、非常に複雑です。

ほかにございせんか。

委 員

この事業についての質問ではないんですが、今回、新規事業を10件審査いたしますが、個別の事業について、どこの県民局の事業か、ちょっと教えていただけますか。

事務局

道路事業の1つ目、一般国道482号は、但馬県民局です。2つ目、氷上加美線は、北播磨県民局と丹波県民局。3番目の三木山崎線は、北播磨県民局です。4番目の街路事業は、中播磨県民局です。5番、市街地再開発の阪急伊丹は、阪神北県民局です。6番の尼崎杭瀬住宅、7番の尼崎西川住宅は、阪神南です。8番、西脇日野ヶ丘住宅は、北播磨です。9番の姫路日の出住宅は、中播磨。最後の10番は、神戸県民局になります。

委 員

先ほどの審査会が始まる時に、部長さんをごあいさつされて、重点投資をやるということであったわけですが、一応これは各県民局から上がってきたトップラックのものだと考えてよろしいですか。

事務局

もちろん、県民局の中でもいろいろ考えた上で選択されてこちらへ上がってという意味では、県民局のトップです。そのトップが並んだ中で、どれをことは採

択していこうかというのを私たちの中でいろんな基準から考えまして、今日上げさせていただいたのが、県全体でのトップだということになります。

委員

淡路県民局からは上がってこなかった、あるいは外れたんですか。

事務局

いや、もちろん、いろいろ、道路改良でも、ほかの事業でも上がってきておりますけれども、ほかのところの方が優先度が高かったと私たちは考えているということでございます。

会長

それと、10億円以上ということがありますとね。

事務局

それもございます。

会長

8億を2つ出した方が得ということがある。

事務局

この審査会にかけさせていただいているのは10億円以上ということで、1億円以上についてのこういう審査は、私どもの内部で厳正にやらせていただいております。

会長

その辺で、向こうも戦略戦術をいろいろ考えておられますので。

委員

わかりました。県民局ができると、県民局同士のバランスをどうしていらっしゃるのかということが少し気になったものですから。どうもありがとうございました。

3 閉 会