

平成16年度 第5回

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

ひょうご女性交流館

平成16年10月18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5回）会議録

- 1 開 会
- 2 平成16年度第5回公共事業等審査会
 - (1) 事務局からの報告事項
 - 1) 河川事業

事務局

それでは、大浜川につきまして説明させていただきます。お手元の資料、河-1でございます。

この質問の趣旨は、前回、委員から、残事業区間での防御区域が8haの田畑である、それに対して残事業費が8,000万円、1ha当たり1,000万円かかるけれども、それが果たして適切なのか県民にうまく説明できるのかといった趣旨でございました。その際、一通りの考え方はご説明させていただきましたけれども、今日また改めて、少し整理した形で説明させていただきます。

河-1の資料を読ませていただきますが、大浜川の河川改修事業は、近年2度の氾濫実績のある当河川の沿川住民の安全・安心確保のため、家屋等の一般資産に加え、田畑も一連の工事で守るべく、地元の協力を得て着手しました。事業の進め方としましては、家屋等が多く、田畑の広い下流部の緊急度や下流からの改修という河川改修の基本理念を念頭に置きまして、事業区間下流から順次進めてきております。その結果、事業の最終段階として、最上流部右岸側約8haの田畑への対策が残ってしまったということでございまして、沿川の家屋や田畑等に対する全体的な治水効果について地元の理解、協力を得て進めてきた一体の事業であり、残事業区間を含む当初からの計画区間を完成させることは、治水効果だけでなく地元住民の事業への信頼性確保の観点からも必要であると考えております。

ちなみに、今回、施工区間の下流端を締め切らないことにしております。先般、私、霞堤といった言葉を使いましたが、積極的な意味での遊水効果を持たせる霞堤ではございませんでして、ただ下流端を締め切るか締め切らないか、締め切るとなりますと煩雑な樋門操作が出てまいりますので、そういったものが必要かどうかということをご

元の方々と意見交換しまして、今回は、地元の方の意向を踏まえて、下流を締め切らない、山づけにする直前ぐらいで堤防をとめる形になっております。そうしたことで、現地の地形上、確かに洪水になりますと一部の田畑は浸水しますけれども、それは一部にとどまると思っております。

このため、基本的には、今回の築堤により、県内の米作の平均的水準から見て年間1 ha当たり 100万円を超える収穫高が守られまして、完成後の長期的洪水防御効果から見れば、1 ha当たり 1,000万円の事業費は妥当ではなかろうかと考えております。

また、この事業費につきましては、広域一般河川改修事業の採択基準の中で想定されています単位面積当たりの事業費から見ても妥当な水準となっております。「参考」に示しておりますように、今進めておりますこの河川改修事業の採択基準は、総事業費が6億円以上12億円以内でありまして、農耕地が60ha以上となっております。ちなみに、この事業費を単純に1 haに直しますと、1,000万円から 2,000万円が想定されますので、大浜川の残事業区間とほぼ同じ数字になっておりまして、こういった採択基準とも合致しております。

以上のことから、確かに上流の残る区間が委員のおっしゃいましたような結果にはなっておりますけれども、事業全体を見た場合には、我々ここで事業を中断するわけにはいかないということがございます。

以上でございます。

会 長

大浜川につきまして、ご質問はございませんでしょうか。 後でいろいろ道路など出てくると思うんですが、単位に直していただくと、やはり高いんじゃないかという気もいたしますが、ほかにご質問がないようでしたら、時間の関係もございますので、次に進みたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

次は、採択につきましては次に延ばしたいと思いますが、一応ご説明だけ承りたいと思います。金出地ダムにつきまして。

2) ダム事業

事務局

それでは、金出地ダムにつきまして2点、お手元の資料で説明させていただきます。

一つは動植物の保全対策の実施内容と効果がどうなっているかということ、それから鞍居川の治水対策案の比較でございます。

動植物の保全対策の実施内容と効果につきましては、ダム - 1 から 4 ページまでが資料となっております。これは、先般、現地見学していただきました先生方には少し説明もなされたかと思いますが、改めてここで詳しく説明させていただきます。

まず、金出地ダムの環境影響評価の経過でございますが、平成 5 年 8 月、知事からの依頼を受けました環境影響評価技術審査会が、事業者である県の作成しました金出地ダム建設に係る環境影響評価報告書を審査しております。その結果、知事から事業者に対し審査意見書が出ました。例えば、 に示していますような、供用開始まで年 1 回調査報告をするとか、保全対策については盗難の防止をするなどの措置、あるいは工事が決まりましたら濁水、振動、騒音等の対策をすることといった審査意見書を出しております。このため、平成 6 年度からは、審査意見書に基づきまして、定期的を開催します調整会議において、学識経験者の指導を得ながら貴重植物の移植や人工増殖あるいは生育状況の確認といったことを行ってきております。

保全対策の実施状況でございますが、まず、貴重植物の保全対策につきましては、ダム建設工事及び湛水により消滅します貴重な植物の保全を図るため、上流域等に適当な移植地を選定し、28種の貴重植物の移植を実施しております。なお、移植しました種名と移植の方法等につきましては、ダム - 2 の一覧表に示しております。そして、試験移植中の状況につきましては、マヤラン及び定着が確認されていない 4 種類以外の移植は概成しております。今後、モニタリング調査等を継続していくことにしております。

それから、動物の保全対策ですが、動物の生息空間を創出しますため、平成 11 年度、ダム上流域に残っています休耕田を再利用し、止水環境を設けましてビオトープを整備しております。この結果、14 年 3 月調査で、アカガエル類の卵塊とツチガエルの幼生を、あるいは注目すべき種としてはグンバイトンボ等の 3 種を確認しております。

一方、盗掘防止などの措置につきましては、こういった保全対策の PR をする中で、具体的な場所は明示しておりません。

以下、資料につきましては、先ほど申しました植物の保全対策の一覧表に、28 種類の移植の方法や移植地、現在の状況等をお示ししております。それから、ダム - 3 では、この中でも特に典型的な移植した植物としてオチフジを例に挙げまして、移植の場所やその方法などを示しております。また、移植につきましては、地元の方、学校の子供たち、

こういった方々の協力を得て、まさに住民とともに保全対策の取り組みをしているということで、ダム - 4 にその状況を示しております。

以上、簡単ですけれども、動植物の保全対策の実施内容と効果についてでございます。

それから、鞍居川の治水対策案の比較ということで、ダム - 5 をごらんください。

先般からお話しさせていただいていますように、現在、鞍居川の治水対策につきましては、千種川委員会に設けました鞍居川部会で昨年2月から今回まで約14回の部会を開きまして、鞍居川の治水対策、いわゆる利水が撤退した後のダム計画をどうするかといったことで比較検討しております。その際、最終的には河川改修単独案を今からでもとるのか、あるいは利水はないけれども治水のダム建設にあわせて河川改修をするのがいいのか、こういった議論をしております、事業概要はここに示すとおりでございます。

河川改修単独案につきましては、まず基本の計画となります計画高水流量をどうするかということで、660 t m³/sという基本高水に対しまして、それらを安全に流すためには、橋梁の架けかえ、井堰の改築等が必要であると同時に、事業期間もかなり長期にわたるといったことがここに出ております。

一方、河川改修とあわせてダムで治水対策をとる場合は、ダム高が62.3mになると同時に、河川改修につきましては、計画高水流量を600 t m³/sにするということで、ここに示しますような改築を行う。そしてまた、この場合は、ダム建設につきましてはおおむね

10年以内でできる、残る河川改修は長期にわたるということを前提にしております。

こうした各計画に対しまして、これまではダム・プラス河川改修を前提に、既にダムの建設用地を買収したり工事用道路を築造するなどの工事を行っております、右の表にありますように70億円の投資を終えておりますが、今後、それぞれの案を採用する場合にどの程度の投資額が必要かということにつきましては、河川改修単独案でしたら約160億円、ダム・プラス河川改修案でしたら75億円とダムの建設費が約100億円かかることになっております。

そしてまた、これも部会の中で各委員からいろいろと議論が出ているところでございますが、今、もしこのダム建設を継続しないで河川改修単独にしました場合、ダム事業を中止するということで残務処理等が出てまいります。例えば、つけかえ道路未整備区間のうち既存道路との接続に最低必要な部分の整備とか、工事で改変しました法面の防災工

事あるいは緑化工事に要する費用として、総額約20億円の費用が要ることになっております。そして、これらを今後の投資額と比較しますと、若干河川改修単独の方が高いという結果になっております。なお、既投資額をどう扱うかにつきましては、いろいろ意見のあるところがございますけれども、既投資をむだにしないという意味で額を算定すれば、ダム・プラス河川改修の方では244億円、そして河川改修単独案の方は、括弧書きにしておりますが、249億円ということになっております。

現在、鞍居川部会におきまして、こういった費用比較と同時に、ダム建設に係るメリット、デメリット、例えばデメリットでしたら環境に与える負荷、かつまた地域の方々のこれまでのダム事業に対する期待であるとか、そういったことも含めて、総合的に議論されたものを部会してどう方向づけるか、どのような結論を出すかといった議論をしております。

以上でございます。

会 長

どうもありがとうございました。お聞きのように2つに分かれます。一つは、このダムによって沈みます幾つかの植物、動物たちの救出作業といいますが、これをどうするかという問題、もう一点は治水対策でございます。治水対策の問題につきましては、先ほどから申しておりますように、地元の委員会の鞍居川部会の方で現在討議中でございます。次の会議までにはめどがつくようでもございますので、今日、ご意見を伺うとしましても、結論は出さないでおきたいと思っております。

貴重種動植物の保全対策については、ご説明にございましたように、アセスで非常に多くの貴重な植物が滅びるということで問題になったわけでございます。実は、金曜日にも兵庫県下のほかのところと同じようなものが話題になりまして、そこでは、簡単に言いますと移植するということで、横の似たようなところに穴を掘って根っこを持っていった。その結果、今、アフターケアに入っているんですが、ほとんどは枯れてしまっている。枯れた原因というのは、ヨモギなどの非常に繁殖力の強い植物が上を覆ってしまったから、そのために滅びたという報告がございました。つまり、はっきり申しましたら、植えただけで、後の管理をだれも何にもやっていない。土地を1坪か2坪とって、そこへ植えかえたというだけで、結局、残っているものも多分滅びるのではないかとということで、その事業者は大変搾られておりました。

こちらの方は、ダム - 1 にございますように、専門家というか、県内のいろいろな方

が応援されています。これ以外にもたくさんのお名前を聞いております。ほかの場所というの、ダム - 3 にございますように、ほとんどが県の土地ないしは学校で、要するに管理ができるところへ持っていったところが特色でございます。ところが、結果的に申しますと、ダム - 2 の「現在の状況」というところにございますように、これでやっても移植先によって状況が異なるというのがたくさんございます。良好ないしは概ね良～不良、定着が確認できない、生育状況が悪いという、28種類のうち10種類ぐらい、あるいはそれを超えるぐらいがそういう部類に入っております。ということは、いかにこういうことが難しいかということを示していると思います。

これは、この審査会の審議の対象ではないと私は思っておりますが、むしろこれを担当しましたアセスの委員会の方に注文をつけて、こういう結果になっているやないかというようにしたいと、私、アセスの委員会にも顔を突っ込んでおりますので余り言えませんが、そんな感じがしております。

何かほかにご意見がございましたら。

委員

今回、ご報告というか、改めていただいたことと関連して加えてなんですが、前回の4回のときに下さった資料を見直しながら、わからない点が幾つかございましたので、お尋ねしたいと思います。

一点目は、前回の資料、河ダ - 1 と書いてあるページのところで、通例ですとB / Cの数値をお出しになるんですが、出ていないんですね。必要性だけが書かれておりまして、再々評価だからなのかなと思って見たら、そうでもない。ほかの案件には、必要性だけでなく、有効性・効率性、環境適合性、優先性等々書いてあるのに、評価視点が必要性だけで、もちろんここに書いてある項目を詳細検討すれば区分できるのかもしれませんが、そのあたり、どうして出てないのかなということです。

なぜそれを申し上げたかと申しますと、本日のダム - 5 の治水対策の比較のところ、こういう表になっておりますと、非常に整理されているので、ふむふむと思うんですが、河川改修単独の場合の事業期間が「河川改修：長期」となっているんですね。こういうことが通るのかなというのが、ちょっとびっくりというか、これは100年ととる人もいれば、10年ととる人もいるわけですね。それで最後のところに数値計算が出てくるというのは、ちょっといいのかなという感じで、ご説明を承りたいと思っています。長期というのが200年か1,000年か、極端な表現ですけども、わからないので、合計の数値がこれ

だけクリアに出ているだけに、算定基準を教えてくださいたいと思うわけです。

それから、前の資料に戻りまして、河ダ - 1 で、前回のときにはちょっと私、目配りでき切らず、お尋ねできなかったんですけども、これだけ金額計算が出ておりますので、改めてお尋ねしたいのは、負担割合が国、県、利水者という形で0.3885、0.3885、0.223と案分されていますね。この利水者というのがどなたなのかということ。もう要らないとおっしゃった方も出ているみたいなので、そうなった場合の負担はどうなるのか。それから、国の方はわかりませんが、県のこの金額はキャッシュで単年度で出るとはとも思えませんので、どういう形でその財源が今のところ想定されているのかについてお教えいただきたい。もし起債であるとしたら起債、起債でないとしたら、どういう計画でその財源を心づもりなさっているのか。それは、今決められなくて、通例こういう金額の場合だったらこういう形でお出しになるということで結構ですので、ちょっとお教えいただきたいんですが。

会 長

担当の方ですぐにお答えできるものがあれば、どうぞ。

事務局

まず一点目のB / Cの関係ですが、資料には数字をつけておりませんでしたけれども、今、我々こういった数値を確定する途中にありまして、細かい数値は出ております。確定する途中ということで、B / Cの値は示しておりませんが、これに対してB / Cは幾らという数値はございますので、もしこの値が決まるのであれば、それはいつでもお知らせできます。ちなみに、たしか2は超えていたと思います。

それから、長期とはということでございますが、前回の参考資料の25ページに、河川改修案とダム案という2つの費用と便益についての表を示しております。まず、上の河川改修案につきましては、長期と書いておりましたが、50年間の改修期間を設けております。この50年が妥当かどうかという話がございますが、今、我々県内の河川事業を数多くやっています、1ヵ所当たりの事業投資量が大体1億から2億の間で、それに対しまして、あとの河川改修が幾らの事業費になるかで案分することで50年というものを出しております。ダムをつくりません場合でも、河川改修は並行して行いますので、それに要する費用なり期間というものは一応30年と見越しております。

それらに対して、先ほど申しましたように、こういった計算をしながら、あるいは現在価値化をすることでこの場合のB / Cの数値は出ております。

それから、調書の方で、費用負担の件でございますが、ここに書いております事業内容における費用負担といいますのは、前回の再評価時のものでございまして、この場合は、まだ利水者、いわゆる水道水源開発の事業者がある一部分を負担するというので、そういった負担のルールに基づきまして、利水者が22.3%、残る治水分に当たるものは国と県が2分の1ずつという割合になっております。

今回は、利水者が、金出地ダムに水道水源容量を持たない、いわゆる新規開発をやめるということでございましたので、利水者と申しますのは水道事業者でございますが、そこからは費用負担は求めません。そうなりますと、今後もしダムをつくりますと、それはあくまでも治水対策における費用でございますので、これは国と県が2分の1ずつ負担することになってまいります。

なお、これらの費用に対する予算につきましては、当然事業年度に応じまして必要な額を予算要求することで国から補助金をいただきますし、県におきましては一般財源あるいは国債といったもので対応していくことになろうかと思っております。

委員

私、よくわからなくてお尋ねするんですが、県の場合も国債で対応するというのは、どういうことですか。

事務局

公共事業をやる場合、いわゆる国でいう建設国債 失礼しました。県は県債です。

委員

県債を発行になるということですね。通例、この程度の規模でしたら、幾らぐらいの県債を発行なさっているんですか。今回のことじゃなくて。

事務局

パーセントでしょうか。

委員

金額で結構です。金額を、何年にわたって発行なさるとか、そういうことを。

事務局

当然、事業期間中にわたりまして、その年度年度でパーセントがあるんですが、今、割合は7割から8割ぐらいだと思いますけれども。

委員

ということは、県が負担する金額の7～8割が県債として発行される形になるわけで

すか。残りの部分が一般財源の方から出ると。

事務局

そうです。

委員

県債は、一般にどういう詳細なんですか。つまり、償還がどれぐらいとかということについて。国の場合でしたら、建設国債に当たるものですよ。だから、県版建設県債というのはどういうものか、参考までにお教えいただけるとありがたいんですが。

事務局

この件は、どんどん入り込めば一層答えが怪しくなっていってしまうので、どのような財源構成になっているか、もう一度改めまして……。このダムに関してこの財源はどうするかなんて、私たち考えていませんで、県のいろんな事業につきまして全体の財源調整をしているのは財政課がやっております。それで、この事業をやるだけの県の負担というのがおのずとついてくるという立場で私たちはやっておりますので。ただ、一般論として、一般財源をどれだけ充当し、県債をどれだけ起こし、その県債なるものはどのような仕組みになっているか、ちょっと調べてお答えさせていただきたいと思います。

委員

なぜそんなことをお尋ねするかだけ、ちょっと申し上げておきますと、B/Cを考えるのは、効果があるものだからするわけですが、それはいってみれば財布の中にお金があつての話です。自分たちの財布から出すのであれば、それは出ない、出せるという話ができるんですが、今、いみじくも部長さんからのお話にあるように要求すればしかるべき形で出るということだと、もしかしたら、長期で考えても、トータルで考えてもいかがかと思うことに関して執行されるということがないとは言えないわけで、そういう視点でもちょっと考えてみたいので、教えていただきたいなと思いました。

会長

今、県債が県民1人当たりどれくらいになっていて、そのうちのこの事業については幾らというのはちょっと計算できないだろうと思いますが、全体については、機会がございましたら、現状、県がどれくらいの借金を背負っているかということをお知らせいただいたらと思います。

委員

一つは、5ページに示してもらったものは、利水分をやめた後の数字ということですよ。

ね。だから、その分、事業費が減っているわけでしょう。利水からのお金はもらわないという形で出しているということですね。

事務局

そうです。

委員

それで、この環境影響評価というのは、もとの事業でこういうことだというわけですね。利水も入れた大きな事業で、これだけのことを評価してこられたわけでしょう。利水がなくなると、バックウォーターも大分前へ下がってきますね。そのときにこの環境影響評価にどういう影響があるんだということを、大した影響はないのかもしれないけれども、何か付記すべきじゃないかと思うんです。せっかく再評価をするわけですから。この前、現地で聞いたときに、立派な高木が2本ほど助かるんだというようなことを聞いたんですよね。だから、ここで再評価をするということは、このことについても影響がありませんとか、これだけはもう少し影響がありますといったことを、せっかくですから言っておく必要があるのではないかと思います。

それから、今の地方債の話は、私の方で解説するよりまたそちらの方で言っていた方がいいと思いますけれども、大体こういう公共事業については、現代の世代だけではなくて後代の方も利益を得るものだから、長期の起債で後代の人負担も仰ぎましょうということで、建設事業費については地方債を発行すると。特に、普通は建設事業だけに地方債を発行することになっておりまして、今、そのときそのときの流れによって短いのは5年もありますけれども、一般的には10年。ただ、県によりましたら、最近、20年とか25年とかといった長期債を発行しているところもあるようです。だから、県負担分の何割をそのときの税金でもってやるか、残った何割を地方債に充てるか、そういうことを判断しているんですが、大体今は2割ぐらいは税なのかな。最近の状況はちょっとわかりませんが、種類によって違うんですね。ダム事業ならどのぐらいとか、河川事業ならどのぐらいとか。道路事業は、普通は皆税金でやっているんですね、特別会計があるから。細かい話は別にしまして、そういうことでやっていると思います。これは、また後で説明してください。

会長

最初に申しましたように、金出地ダムについては、まだいろいろ問題があるようございませう。委員からご指摘があったように、アセスをやり直すこともあり得ると思いま

すが、それは環境影響評価の審査室の方で判断されると思います。

ほかにいろいろご質問があるかと思いますが、金出地ダムにつきましては、今回は採決しないでおきたいと思います。またご質問、ご意見がございましたら、事務局の方へご連絡いただくことにしまして、次に、六甲山グリーンベルト整備事業につきましては、宿題のご説明をお願いしたいと思います。

3) 砂防事業

事務局

それでは、追加資料の砂 - 1 をお願いいたします。これは、前回、会長の方から、グリーンベルトエリア内の保安林の設定状況についてまとめるようにというご指示がございまして、それを整理したものでございます。事業区域内の保安林の設定状況でございますが、オレンジ色の線で囲まれた区域が、これは六甲山系の南斜面でございますが、いわゆるグリーンベルトの構想区域でございます。その中で、市街地に面して緑色のハッチングの部分が直接的に市街地に土砂災害を及ぼす可能性のある区域でございます。保安林区域につきましては青色で着色した部分でございまして、赤色の部分が国有保安林でございます。国有保安林につきましては、事業区域約 1,600haのうち 280haございまして、これは買収対象外でございます。それから、民有保安林が 560haございまして、事業区域の約35%を占めております。ちなみに、武庫川ブロックにおける保安林は22ha、観音寺ブロックが48haといった状況でございます。

次に、砂 - 2 に移ります。これ以降は、委員からご質問があった件でございます。

まず、事業区域における法令による規制状況でございますが、幾つかございまして、一点目が先ほど申し上げました保安林でございます。保安林の指定理由は、土砂流出防備・土砂崩壊防備保安林あるいは保健保安林が大部分を占めておりまして、一部に風致保安林がございまして、土砂流出防備、土砂崩壊防備と保健保安林は、かなりの部分が重複指定されております。

次に、緑地保全地区でございますが、これは都市緑地保全法に基づくものでございまして、都市における緑地を保全するために指定されます。原則として、建築物等の新築、改築や宅地造成、樹木の伐採等の行為は制限されますが、一定の要件をクリアすれば制限行為は許可されます。武庫川ブロックで 233ha、観音寺ブロックで30haが緑地保全

地区に指定されております。この指定は、グリーンベルト整備事業を進めるに当たりまして、事業が長期にわたることから、用地を取得するまでの間、樹林が緑地以外の目的に転用されることを抑制するために、平成10年7月に防砂の施設区域の都計決定と同時に指定したものでございます。

国立公園でございますが、事業区域内には瀬戸内海国立公園の第1種及び第2種の特別地域指定がございます。これらの地域では、工作物の新築、改築や樹木の伐採、土地の形状変更等に制限が設けられております。武庫川ブロックで30ha、観音寺ブロックで34haが指定されております。

次に、市街化調整区域でございます。これは、事業区域全域が市街化調整区域でございます。原則として住宅の建築や宅地開発は制限されます。ただし、一定の用途の建築物、例えば小規模な日用品販売店とか沿道サービス施設、5ha以上の住宅団地、これは計画的な市街化を図る上で支障がなく、開発審査会の議を経たものという前提がございますけれども、こういったものにつきましては許可を得て建設が可能となっております。それから、診療所や病院、幼稚園、社会福祉施設等の公益上必要な建築物は許可が不要となっております。

次に、風致地区は、都市の風致を維持するために指定されるものでございまして、建築物等の新築、改築や樹木の伐採、土地の形状変更等に制限を設けておりますが、風致を損なうおそれが少ない森林の択伐等につきましては認められております。武庫川ブロックについては指定地はございませんが、観音寺ブロックでは全域が地区指定されております。

最後に、砂防指定地でございますが、砂防事業を実施する場合には砂防指定地であることが前提となっております。この区域内では、治水上砂防のために一定の行為を禁止もしくは制限されてございまして、工作物の新築、改築や樹木の伐採等の制限行為の許可申請に際しましては、砂防指定地内作業技術審査指針等に基づき、一定の防災対策を講じるように指導した上で許可しております。

砂 - 3をお願いいたします。用地買収単価の設定方法でございます。これは、他の公共事業と同様でございます。公共用地の取得に伴う損失補償基準に基づいて行っております。

評価の方法は、まず事業区域内に標準地を設定しまして、その標準地と個々の買収地を比較して価格を求めます。標準地の評価につきましては、実際の取引事例との比較、国

の公示地または県の基準地との比較に加えまして、不動産鑑定士による鑑定価格を参考に
して価格を求めております。

グリーンベルト整備事業では、標準地となる林地の評価は、まず取引時点からの時
点修正を行った上で、事例地と標準地の標高等の自然的条件、それから先ほど説明しまし
た法規制の程度等の地域間の価格形成要因、あるいは日照や傾斜などの個別的な価格形成
要因を比較しまして、適正な価格を求めております。なお、この価格は、不動産鑑定士の
鑑定評価との整合も確認した上で、公共用地補償審査会での審査を経て決定しておりま
す。ちなみに、武庫川ブロックにおきます山林単価は、昨年度の買収事例からいいますと
平米当たりおおむね 7,000円から 8,000円、観音寺ブロックで 4,500円程度でございま
す。

次に、砂 - 4 をお願いいたします。他府県での都市山麓グリーンベルト整備事業の状
況でございますが、都市山麓グリーンベルト整備事業がこの事業の一般的な名称でござい
まして、平成7年度から六甲山系をトップバッターとしまして事業がスタートしておりま
す。というよりは、震災を契機にスタートした六甲山系グリーンベルト整備事業をベース
にしまして、都市山麓グリーンベルト整備事業というものが始まっているということでご
ざいます。現在までに、六甲山系を含めまして17地区で取り組みがなされております。こ
のうち、構想が策定されて具体的に事業が動いているのが、表の一番上の5地区でございま
して、構想が策定されていますけれども、まだ準備中が9地区、構想が未策定というもの
が3地区といった状況でございます。

以上でございます。

会 長

どうもありがとうございました。砂防に関しまして、幾つかの点についての宿題の
報告がございました。ご質問はございませんでしょうか。お聞きのとおり、何重にも法律
の規制がかかっていて、はっきり申し上げまして、1回や2回講義を聞いてもわからな
い。これ以外にも、例えば鳥獣保護区関係が全然出ておりませんけれども、これも伐採の
問題などがひっかかってきます。それだけ六甲山というのは重要な山なのかもしれませ
んが、何かございませんでしょうか。

委 員

ここで規制されている区域と、我々がやっているグリーンベルトの地域と、重なって
いる部分もあるし、白地の部分もあるというふうに思ったらいいんですか。ここで規制さ

れている地域は、グリーンベルト事業からは外されているんですか。そこがはっきりしないんです。

事務局

現在、国と県でもって担当しておりますエリアにつきましては、市街化調整区域は全部重なっていますし、緑地保全地区、国立公園、保健保安林、これはいずれかがかぶっております。風致地区は、先ほど説明したとおりでございます。

委員

そうすると、全域にわたって自由に使える土地にはなっていないと思ったらいいわけですか。

事務局

はい、何らかの規制がかかっております。

会長

国内のほかのところを見ましても、似たような札幌とか仙台なんかもございますが、いずれも事業準備中で、そういう点では神戸の六甲山というのは先進的に着手していると。それだけに、手さぐりのところもあるということかもしれません。

委員

グリーンベルト整備事業で確保された林地に関しては、今後開発はしないという方針でおられるのでしょうか。

事務局

そうでございます。開発といいますか、土砂災害を防ぐ上で、荒廃の著しいところは砂防施設整備をしていく、それ以外につきましては、いわゆる樹林整備によって防災樹林帯を形成していくということでございます。

会長

今回、パンフレットをお配りいただいたわけですが、これについての追加のご説明はございますでしょうか。

事務局

震災の後、この事業がスタートして、こういったパンフレットを作成しまして、このたび一部更新したものでございます。この中で、事業の性格から具体的にどういった森づくりを進めていくとか、そういうことも記載していますし、明治以降、はげ山だったところを緑化していった今日に至っているけれども、その間でも幾つかの土砂災害が起きてい

るといったこともあわせて記載しております。

13ページには、目標とする樹林像を記載していきまして、要は多様な植生環境を確保していききたい、深い根の木もあれば、浅い根の木もある、そういった樹林を形成することによって土砂災害に対応していこうということでございます。それから、森づくりをしていく場合には、場所にもよりますけれども、できるだけ市民参加でもって取り組んでいきたいということを15、16ページに記載しております。

以上でございます。

委員

これはある意味では、先生がご質問になったことですが、要するに、いろんな規制がかぶっているけれども、グリーンベルトの整備目的に照らして、必要なところは県が買い上げて整備をしていこうという考え方ではないんですか。この事業は全部、土地を買い上げるんでしょう。そういうことではないの。そのままほうっておいても、いろんな規制がかぶっているから、それは規制でいいけれども、このグリーンベルトでやるためには、やっぱり優先的に土地を買い上げてやっていこうと、そのように解釈はできないですか。

事務局

震災で風化した花崗岩が緩んでしまっていますから、震災が終わっても今なお土砂災害が起きやすい状況にあります。そういったことで、エリアは非常に広いんですけれども、その中で、特に市街地に直接面して土砂災害を及ぼすおそれのある区域だけでもきちんと手当てをする必要があるということで、まずは所有権を取得して開発が及ばないようにするのと並行しまして、そのうちの荒廃状況に合わせて整備をしていこうと。実際に崩壊している箇所、あるいは崩壊しそうな箇所につきましては、砂防堰堤、山腹工等のいわゆる土木構造物で対応する。その次のランクとして、ニセアカシアなど倒れやすい樹林のところにつきましては林相転換を図っていく。そうでなくて、現況おおむね良好なところにつきましては、いわゆる間伐とか枝打ち、下刈り等によって良好な樹林を将来にわたって維持していく。そのような形で砂防施設の整備をトータルでやっていこうということでございます。

事務局

ちょっと補足させていただきます。

用地取得の範囲ですが、砂 - 1 ページをごらんいただきますと、緑色のハッチをつけた部分が今、砂防課参事が説明しました市街地に直接的に土砂災害を及ぼす可能性のあ

るエリアです。これは、当然市街地に接しましたエリアを設定しているのですが、厚いところと薄いところがあると思います。場所によりましては、山ろくの公園でありますとか、あるいは墓地というようなことで、既に整備をされている施設がございまして、そういった施設は外しておりますが、全部で 1,600ha ぐらい斜線のエリアがございまして、それを県と国で分担しまして、県は 1,600ha のうち 449ha を担当することになっております。

今、法規制の状況を説明させていただいたんですが、そんな中で、保安林として指定されているのに、なぜそこを公有地化といいますか、買収をわざわざする必要があるので、土砂流出防備保安林としての規制で十分じゃないか、こういうご意見もございまして、そのことの必要性をこれまで県内部でも議論をしておりますし、議会の方からもいろいろお尋ねがございまして、その際に説明申し上げておりますのは、国有保安林はもちろん買収をする必要はないわけですが、民有の保安林につきまして、これは民地でございまして、保安林の規制がかかっておりまして、一定の条件さえ満たせば小規模な開発ができると思いますか、保安林解除ができるわけです。そういうことで、明治以来ずっと保安林が追加指定されて、これまでに約 3,000ha を保安林指定されているんですが、そのうちの 800ha ぐらいが既に解除されまして、開発が山へ山へと進んできた、高さもどんどん上へ上がってきた、こういう歴史的経緯もございまして、なかなか保安林指定だけでは市街化の拡大をとめられない面がございまして、そこで、公有地化をして、そこに防災樹林など防災の施設を整備しよう、こういう考え方で、その対象にしておりますのが 1,600ha でございます。

委員

今、丁寧なご議論を伺ったので、私、前に尋ねたような記憶があるので再度になるんですけども、もう少し別のアプローチでできないのかという議論までは、やっぱり議会の方に出てきたりしない限り、なかなかこういう担当の部署では難しいというふうに考えたらよろしいわけでしょうか。つまり、買い上げの方式が環境を守るためにベストだという選択をなさっているのは、今のご説明でとてもよくわかったんですけども、今、議論が出ているということをおっしゃいましたので、実はこのパンフレットを拝見していて、これはだれ向きに出しているのかなと、けげんに思った次第で、けげんというのは、そういうことについても少し触れていただきたいなと。

というのは、私はお金のことばかり言うので自分で嫌になっている部分もあるんで

すけれども、やっぱりこれだけの費用をかけている、なおかつ買わないとそれが適正な形で行われない状況に関して、今のままですと、県民、市民は知らないままでいくわけですね。ということは、余りよろしくない開発に対して県民の声は起こりようがないわけですね、情報が示されてませんから。

そういう意味でいったら、こういうパンフレットをおつくりになるときに、県が税をもって土地を買い上げながら進めざるを得ないという、苦慮されながら事業をお進めになっている状況を何らかの形で情報としてお示しいただかないと、まずいんじゃないかと。いいことしか書いてない。いいことしか書いてないだけじゃなくて、一体事業がいつから始まっていつ終わるか、どこを見ても書いてないんですよ。これは、いいことをやってるなとは思えるんですけども、どうやら県がいいことをやってるなということがわかるだけであって、環境なり県民の生活を脅かすようなよろしくない開発とか山の利用が、場合によったら進められかねないし、進んでいくことに関しては情報がない。ぜひ何とかそのあたりのところを土木の方から発信していただけないかと思うんです。

事務局

今後、パンフレットを更新する場合にはその辺を考慮していきたいと思っておりますけれども、今、砂防課のホームページの中でグリーンベルト整備事業の内容についても情報発信しています。その中では、なぜ土地を買わないといけないかということについては、Q&Aという形式で書いて、一応情報発信はしております。

委員

このパンフレットは、いつお出しになったものですか。

事務局

改訂版はことしの7月です。

委員

それにしても、のんびりした内容という印象です。ほのぼのとした、美しくていいんですけども。

会長

いろいろご意見はございますでしょうが、もう一つ残っております。最後の宿題で、公園の方からお願いいたします。

4) 都市公園事業

事務局

それでは、追加資料の公 - 1 をお願いします。三木総合防災公園の防災上の位置づけでございます。三木総合防災公園を含みます三木震災記念公園は、広域防災拠点ネットワークの中核といたしまして、全県域をカバーする県域の防災拠点として総合的な機能を有するものでございます。上の方に、位置づけ、概念図を書いております。それから、三木震災記念公園は、下の図にございますように、県立広域防災センター、実大三次元震動破壊実験施設等から成ります学習・訓練ゾーンと、我々がやっております今回の評価対象になっている三木総合防災公園ゾーンから成っております。それらが一体として機能する全国に例のない防災拠点でございます。

公 - 2 をお願いいたします。備蓄物資の計画でございます。被災者用の物資につきましては、阪神・淡路大震災のときの避難者数30万人を基準にいたしまして、3日間の物資を確保することとしております。そのうち、下のグラフで示していますように県は3分の1を担当しております、その中で被災者用物資につきましては、真ん中の棒グラフのとおり、流通在庫備蓄3分の2、現物備蓄3分の1となっておりますが、3分の1分の80%を三木防災公園で備蓄する計画となっております。それ以外の救助用や拠点用の資機材につきましては、県の担当量の80%を備蓄することにしております。数量につきましては、2)の予定量の内訳に載せておりますので、ご参照いただきたいと思います。

それから、大規模災害時における利用計画につきましては、公 - 3 ページをお願いいたします。一番下に凡例を載せておりますが、ブルーが応急活動要員集結・宿泊場所でございます。グリーンが救援物資の集積・配送場所、ピンクが備蓄倉庫、茶色がヘリポート・臨着場となっております。上のそれぞれの番号が左下の表の左から2つ目の数字に対応した形で面積は示しております。

続きまして、公 - 4 ページをお願いいたします。地質と安全対策でございます。公園区域内の地質でございますが、「土地分類基本調査」を1995年に兵庫県が出しております、これに基づきますと、公 - 5 の図面を見ていただきますと囲っておりますところですが、黄色の大阪層群、れき層等の明美累層といったところと、グリーンの凝灰岩とか砂岩といったものから成ります神戸層群から成っております。神戸層群が大阪層群の下にございまして、これが安定したものでございますので、これを支持層として陸上競技場等の施設の設計を行っているところでございます。

実際の状況ですが、公 - 7 ページをお願いいたします。これは、実大三次元震動破壊実験施設の基礎を掘削したときの状況でございます、右側は神戸層群、こういった形の岩に基礎を設けております。

戻っていただきまして、公 - 4 ページをお願いいたします。断層に関しましては、公 - 5 ページの図面でございますように、1995年の時点では現地では確認されておりましたが、実は平成12年の秋に、この中を走ります県道の工事中に断層が発見されております。公 - 5 ページに小さく書いてありますが、これが造成工事中に発見された箇所ということで、地区の北側のほぼ中央付近になっております。これにつきましては、学識の方によります現地調査等を行いまして、次の意見を得ているところでございます。この断層については、約20万年前以降に活動したことが確実なため活断層と言えるが、10万年前以降は活動を停止している可能性がある。ただ、活動の停止につきましては、さらに調査を行っていかないと断言できないということで、余り活動はされていないのではないかと考えております。それから、これは公園の北端にあつて、計画中の建築物の直下にないと考えられるので、施設への影響を懸念する必要はないというコメントもいただいております。

構造物の地震に対する安全対策でございますが、こういったことを踏まえまして、次のような安全対策を施しているところでございます。主要建築物につきましては、国の建築構造設計基準では、災害時に防災、救援、復旧の拠点となる施設については、建築基準法で定める地震力に対する構造計算に関して、一般的な建築耐力の約 5 倍の建築耐力まで割り増しするというので、これに基づいてこの施設の設計をしているところでございます。

設備でございますが、電気の供給につきましても、関電の受電に加えまして、ガスによる2基の発電機、さらにはガスが停止した場合のディーゼルエンジンの予備発電機1基を備えているところでございます。上水、中水につきましては、現地に約 8,000 の上水を貯水する耐震性貯水槽がございますし、今後、園内において井戸を掘削する予定としております。下水につきましては、災害時に活用する非常用仮設トイレのためのマンホールを設置しているところでございます。

以上でございます。

会 長

この前、現地を見ていただいたわけでございますが、何かご質問はございますでし

ようか。 特にないようでしたら、議事を進めたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

(2) 議案 - 1 再評価、再々評価に係る審議案件 (河川、砂防、土地区画整理、都市公園事業) の審査

会 長

それでは、以上で追加説明を終わらせていただきまして、議案 1、再評価、再々評価の審議に入りたいと思います。

この審査会の設置要綱第 2 条に基づいて、事業の評価に当たりましては、県が作成して今提出されております調書につきまして、県が考えております原案、今回でいいですと事業継続が妥当であるかどうか、皆様のご意見を伺いたいと思います。提出されております事業ごとに、河川事業、砂防事業、土地区画整理事業、都市公園事業の順に、皆様のご意見を伺いたいと思います。よろしくお願いたします。

1) 河川事業 (2 件) の審査

- ・ 審議番号 1 番 河川事業 大浜川
- ・ 審議番号 2 番 河川事業 志染川

会 長

まず、河川事業の大浜川につきまして、県が提出しております原案は事業継続妥当ということでございますが、これは来年度に大体終了する予定でございます。継続というよりも、むしろ後始末の段階に入っておりますので、県の原案どおり事業継続妥当ということでよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会 長

では、そういうことで答申させていただきます。

第2番目、河川事業の志染川でございます。これは、来年度終了ではなくてももう少しかかるようでございますけれども、80%まで事業は進捗しております。河川事業というのは、途中でやめるのは非常にやりにくい面もございますけれども、それも含めまして県の原案は事業継続妥当ということで、よろしゅうございますでしょうか。

特にご意見がないようでしたら、そのように計らわせていただきます。

なお、最初に申し上げるのを忘れましてけれども、これにつきまして、妥当ではあるけれども、こうこうせよとか、こういうところには文句があるというのは、今までの議事録を読み直しまして事務局の方でコメントをつけるようにして、いつものように計らいたいと思います。

2) 砂防事業(2件)の審査

- ・ 審議番号4番 砂防事業 六甲山系グリーンベルト整備事業
(武庫川ブロック)
- ・ 審議番号5番 砂防事業 六甲山系グリーンベルト整備事業
(観音寺ブロック)

会 長

次に、今追加のご説明がございましたグリーンベルト整備事業でございますが、これは武庫川ブロックと観音寺ブロックに分かれております。一括して審議してよろしゅうございますでしょうか。

特にご意見がないようですから、砂防事業につきまして、この2つ、事業継続妥当ということでよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会 長

では、そういうことで答申させていただきます。

3) 土地区画整理事業(1件)の審査

- ・ 審議番号6番 土地区画整理事業 垣内津市場土地区画整理事業

会 長

案件第6番の土地区画整理事業、これはちょっと事業の進行がおくれているようでございますけれども、地元のいろいろな事情もございますでしょうから、途中でやめるわけにもいかないかもしれません。垣内津市場でございますが、これも事業継続妥当ということでよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会 長

それでは、そのように計らわせていただきます。

4) 都市公園事業(1件)の審査

- ・ 審議番号7番 都市公園事業 三木総合防災公園

会 長

最後に、今ご説明がございました三木総合防災公園、これはかなり事業が進捗しております。まだ若干残ってはおりますけれども、県の方案は事業継続ということで出ております。防災というのは、非常に難しく、ここでちょっとやめておこうかというわけにもいかないということかもしれません。再検討する余地もあるかもしれませんが、とりあえず平成21年度の完成を目指しまして事業を継続するというので、よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会 長

では、そのように計らわせていただきます。

最初に申し上げましたように、金出地ダムにつきましては、もう一回ご意見を伺いたいと思っております。

(3) 議案 - 2 再評価、再々評価に係る審議案件(道路、自転車道整備、連続立体交差、港湾、海岸、水道用水供給、ほ場整備事業)の説明、質疑

1) 事務局から以下の道路事業について説明

- ・ 審議番号9 国道176号鐘ヶ坂バイパス
- ・ 審議番号10 国道176号広野バイパス
- ・ 審議番号11 国道250号飾磨バイパス

会長

どうもありがとうございました。それぞれ特色がございますが、まず、鐘ヶ坂は、トンネルも完成しておりまして、来年度は事業が終わる、施設整備ぐらいが残っているということでございます。広野の方は、ちょっと事業がおくれているようでございますけれども、着々と進んでいるというか、20年度には開通する予定と。最後の飾磨バイパスは、現在、1万7,000台ぐらいが通っているというか、渋滞しているというか、それを何とか3万台ぐらいまでは通れるようにしたいということで、安全と安心も大事ですが、ここが一番遅くまでかかるようでございます。この3つにつきまして、ご質問はございますでしょうか。

委員

今、会長からお話のありました飾磨バイパスの現況が1万7,256台ということですが、計画交通量の1日3万900台はどういう計算で出されたものなのか。

それから、計画交通量という場合、事業着工が平成2年で18年間かかってやるわけで、その間、この区域だけじゃなくて、要するに主な東西軸ですね、250号も東西軸の一つですが、東西軸全体の交通量の推移というか、変化といいますか、それとバイパスが通ることによってそれがどのように変わっていくのか、これもご説明では少しわかりにくいかなと思うので、改めて説明をお願いしたいと思います。

事務局

計画交通量3万台の出し方の件と、250号だけでなく東西軸全体の交通の変化の状況というご質問でございます。この2点につきましては、きちっと整理した形でお出ししたいと思うのですが、都市計画のときの数字をそのまま引っ張ってきている可能性がござい

ますので、次回に説明させていただきたいと思います。東西軸全体の交通の変化につきましても、次回にご説明させていただきたいと思います。

会 長

それでは、次に説明をお願いします。

委 員

鐘ヶ坂バイパスの件で、このように並行で新たに道路を建設されるケースが多々見られるわけですが、これも線形が悪いということで、かなり屈曲しているのを回避するために新たにトンネルを掘られたわけですけれども、旧のトンネルを生かした形での、現状の道路を充実させるといいますか、道路計画に当たってそのあたりの検討はどのくらいあいられているのか。今後のこともありますので、現状を十分生かして、現在の町並み等も生かした事業計画になっているのか、検討の段階でどの程度やられたのか、教えてください。

事務局

通常、峠部の改築をするときには、現道にトンネルがあれば、トンネルを使えるかどうかということも検討に入れて、ルートは何本かは考えます。この場合は、現道を使うことになると、柏原側の縦断が相当きつくて、今も9%を超える縦断並びに40m程度のヘアピンカーブがあり、これらにつきましても解消する必要があるということで考えますと、やはり別線のどのルートがいいかということになってきます。資料の図面ではわかりにくいんですけども、柏原側に一部公園もございまして、そことの整合といいますか、そこを全部つぶしてしまうことのないような形も考えて、今のルートが最適であるということで設定させていただいています。

委 員

道建 - 4の絵で5から3を直接結ぶルートを選べば、勾配を確保しながらいけることも考え得るのかなということでご質問させていただいたんですけども、今後の問題として、そのあたりを十分考慮の上でなさることがわかりました。ありがとうございました。

委 員

今の鐘ヶ坂バイパスですが、線形が悪いということで新鐘ヶ坂トンネルができています。そうすると、国道176号の線形の悪い道路は、ほとんど車は通行しなくなるのかなのか。

それから、道建 - 9 のところで教えてほしいことは、最大渋滞長という言葉は私余り知らなかったんですけれども、普通、1 kmとか2 kmとかでよく阪神高速などは渋滞を言うので、350m渋滞が大変なことなのかどうか。渋滞解消と書かれていますけれども、このことがどれほど問題であったのか。もう一つは、このバイパスをつくることによって、実際、乗っている車の時間短縮がこの路線の中でどれくらい図られるのだろうかということが2点目の質問です。

もう一点目は、道建 - 12ページに、現道のところから南北にというんでしょうか、まちの中を走っている細い白い道路が見受けられます。この辺に商店街があるのかどうか分かりませんので教えてほしいんですが、このバイパスができるとまちの中を通ることがなくなるであろうなという感じがして、そのことで、もし商店街があれば商店街の皆さんがどういう反応を示しておられるのか、その辺のことについて、もしわかれば教えていただきたいと思います。

事務局

最初に、新しい鐘ヶ坂トンネルができたら旧トンネルはどういう利用になるかというご質問ですが、町道にするということで、町と調整はできております。ただ、言われましたように、交通量では非常に少なくなるだろうと思っています。

道建 - 9 の渋滞長につきましては、信号の2回待ちとなりますと結構渋滞してくるということで、大体この辺で2回待ちになっていたと思います。

時間短縮は実質どのくらいかというご質問がございましたが、鐘ヶ坂で見ますと、実質の時間短縮効果としましては1分くらいになります。ただ、時間の単純な短縮というよりは、危険性が非常に低減されるということが大きいかと思えますけれども、時間的に見ればそれくらいになります。

それから、広野バイパスの集落の中を走っている白い線の部分ですが、一般の住宅の中を通過しております。したがって、商店街というものではございません。176号の旧道は、地図で見ますとその南側でございまして、かなり古くから住宅地の中を通過する市道の形になっております。

委員

広野バイパスで、安全・安心の確保での評価結果の説明が割と念入りに書いてあるんですが、交通事故解消の便益がこの事業についてはほかの道路事業に比べると物すごく小さい。ゼロではありませんが、ほとんどないのに、安全・安心の確保という部分をかなり

評価されています。このあたりは、小さいのに、なぜこのように記載上は評価されたのかというのをご説明いただきたいと思います。道建 - 15ページで、 の交通事故減少便益が1,200万円ですね。ほかの事業は何億以上で、非常にシェアとして小さいんですが、それに対して安全・安心の確保というのは道建 - 9ページに割とみっちり書いておられるように思うんです。

事務局

数字の根拠については、次回に説明させていただきます。

委員

私も同じ点で、B / Cの計算の数値が、例えば道建 - 22とか道建 - 15というところで、もちろん規模が違うからそうなっているのはわかるんですけども、そういう意味で、道建 - 15のところは私もお尋ねしたかったことです。

それと、同じ道建 - 15、道建 - 22のところの走行時間短縮の件なんですけど、これ、マニュアルをもとに算定されているのはわかりますが、例えば1分短縮すると幾らになるのか。前にも多分ご説明を承っているんですけど、申しわけない、もう一度このところを教えてくださいませんか。この金額が出てくるのにどういう数値をお使いになられたのか、ご説明をお願いします。

会長

要するに、時間短縮の原単位はどのようなものになるかという。この前出していただいたような気がしますが、もう一度お願いいたします。

委員

計算式については恐らくご説明を承っているんですけども、さっきの例えば5分短縮されて幾らというところを個別に素朴に判断してみたいんです。計算式が不当だとかということを申し上げているのではなくて、5分短縮されたからこれだけの便益が出るということを。

というのはなぜかという、横着な話、B / Cが大きかったらいいわという安易な結論になるんですけど、詳細を詰めていくと、1分短縮でこういう計算をされたら困るなと思う場合もあるわけなんですね。数値で出されてしまうと、数値だけの判断になるわけです。それというのはまずいなという思いがありまして、それでお尋ねさせていただいているわけです。

先ほどの交通事故減少便益も、これぐらいの差があるのを見ないで、B / Cだけを見

ていれば、そうか、そうかになってしまいますので、例えばこういう数値になっているのを、今後の問題だと思っんですけれども、走行時間5分短縮とか、そういうことをできたら書いてくださるといいですよ。今後の問題としてなんですが、評価調書の中に、B / Cが印籠のように、これさえ出てきてしまえば、ああそうですかという感じで私も思ってしまうのはまずいなと、そんなところです。

事務局

B / Cの算出方法は、次回に説明させていただきます。

委員

算出の根拠になっている、この場合だったら5分短縮が幾らに計算されていますとか、60分短縮なので走行時間短縮便益が幾らになりましたということのご説明を承りたいということです。計算式、公式の説明はもう結構ですということです。そこにどんな数値をお入れになってこれを計算されているかを、やっぱりこういう場ではご説明いただかないと、B / Cの一般論だけで、私たちが結構です、お進めくださいというふうに言ってしまうのはいいのかなというのがありますので、お願いします。

事務局

ご指摘の件につきましては、次回にご説明させていただきます。

会長

ほかにございますでしょうか。 ないようでしたら、一応ここでご質問を打ち切りまして、次に、道保のご説明を受けたいと思います。

ちょっと見ていただきましたらわかりますように、現況交通量 200台、今までのよりがぐんと減っております。場所が場所だけに、そういう点では今までの姫路とか鐘ヶ坂とは話が違う道路でございます。どうぞ説明をお願いします。

2) 事務局から以下の道路事業(代行)、自転車道整備事業について説明

- ・ 審議番号12 道路事業(代行)町道青下花口線

会長

温泉町の道路整備につきまして、ご質問はございますでしょうか。

委員

これは写真をつけてくださっていますので、まず写真からお尋ねしたいのですが、道

保1 - 8の上の起点側・岸田側整備状況、これは道路の現況ですね。現況ということは、今ここを通行することは可能になっていると考えてよろしいんですか。

事務局

これはあくまで地域のバイパス整備ですので、この写真は舗装までやっていませんで、路盤工に入る手前でとめております。今の形としては、ここを完全に仕上げて途中で行きどまりという道路になりますので、バイパスとして全線が供用できないと青下の部落までは行けないということで、当面、改良工事のできるところまで、舗装まではしない状況でとめております。

委員

ということは、道路としては現況では利用されていないと理解させていただいたらいいと。

事務局

今は利用されていません。

委員

今は利用されていないということですね。ほかの写真の道路は、使われていると考えていいんですか。1 - 9までありますが、ちょっとこれ、わからないんですけども。

事務局

これは、2 kmの現道の間を、バイパス計画として点線で記しているように整備を進めているところでございます。

委員

写真は現道なんですか。

事務局

道保1 - 2で、色をつけている部分がバイパス整備しているところでございます。中ほどで黒く記しているのが現道の町道でございます。除雪の写真で示しておりますのは、現道がこのように狭くてなかなか除雪が進んでいないという状況を説明しております。それと、整備についての説明は、色をつけているバイパスの両側から工事を進めていますので、その途中の状況を写真で示させていただいております。

委員

要するに、道保1 - 7以降の写真は、今は供用されてなくて使われてない道路の状態をご紹介くださっているということですね。

事務局

そういうことです。

会 長

2ページの図でいいますと、緑の部分は未開通なんです。

委 員

そうですね。でも、途中まで行くということもしてないということですね。

事務局

途中まで行っても、下の方の青下という集落しかありませんので、仕上げて使われないということで、今の工事は途中でとめています。

委 員

わかりました。

もう一つは、上山高原エコミュージアムの拠点施設云々のご紹介があるんですが、その施設の利用状況についても、現況をご紹介いただきたいと思います。

事務局

今、画面で示しておりますが、上山高原に向けての下の方の学習拠点施設と上の方の青下のサブ拠点施設については、山へ上がる準備のための休息施設であるとか、そういうものが17年の春に供用されます。現在も山への入り込みはありますが、そういう拠点施設を整備することによって、さらなる施設需要が図られると考えております。

委 員

その施設というのは、まだ運営開始はされていないということですか。

事務局

今、整備中でございます。

委 員

どれぐらいの規模の利用者を想定されているんでしょうか。

事務局

年間1万人ぐらいの上山高原の利用を考えております。

委 員

ということは、このバイパスを利用して年間1万人の方が来られるという想定で道路整備がなされていると理解させていただいていいわけですね。

事務局

そうです。

委 員

今のご質問に絡んで、ということは、上山高原エコミュージアム、今、全く使われていないわけですか。

事務局

山へ上がったというのには現道を使っていますが。

委 員

ということは、エコミュージアムへは通常どういう手段で行かれるんですか。車ですか。

事務局

通例は、現道の町道をどうにか走っておりますが、やはり利用が難しいとか、そういうことでなかなか……。

委 員

車でその近くまで来て。

事務局

サブ拠点とか、そういう入り口までですね。

委 員

入り口まで行かれて。入り口は整備されていませんけれども、駐車場は一応あるわけですか。

会 長

ございません。

委 員

何もないわけですか。ちょっとわからないのは、こういう余りに現代的な設備ができてということと、自然をそのままにということと、そういうことでエコミュージアムそのものの持っていき方がどうなのかというのがちょっと気になって。

事務局

これは、近代的な施設をつくらうということではなくて、できるだけ自然を生かした、例えばNPOなどの力をかりてブナ林の育成とかススキ草原の整備とかを考えて、都会から来てこの地域の自然を満喫してもらう、自然に親しんでもらおうというのがそもそも趣旨でございます。近代的な施設をつくったりということは、考えておりません。

委員

200台という現況がバイパスの計画交通量では 500台になるということですが、今おっしゃった1万人の方は当然この 500台の車で利用をされるわけですね。上山高原エコミュージアムの拠点である青下公民館と田中畑ヶ平線の近くにありますが八田中学校、この間の利便性というのは、現道を再整備するんじゃなくて新たにバイパスをつくったという理由は、現道では整備のしようがないというか。

事務局

現道は、縦断勾配も21%とかなりきついところございまして、改めて整備をすると、今のバイパスルートが一番経済性もあると。そもそも道路整備の計画をつくったときに、バイパス案とかそういうものを議論しまして、バイパスが一番経済性があるということで、バイパスを計画して整備を進めてきたものでございます。

会長

エコミュージアムについては、パンフレットか何かができているはずですし、次のときにお配りいただいたらいいかと思います。そもそもエコミュージアムというのはなじみのない言葉ですけども。

委員

今のご質問で、私もあわせてもうちょっとお尋ねしたいのは、現況の道路を広げるとか、当初の計画のときにはあったのですか。勾配が無理だったから、全く工法的に不可能だったと。

事務局

それと、バイパス整備が一番経済性もあるということで。

委員

それは、要するにB / Cでなさってということですか。

事務局

ここについては、計画交通量が 500台と非常に少ないし、そもそもB / Cの評価というのはなじまないの、地区の活性化とか、そういう観点からの必要性ということで整備に踏み切ったと。

委員

機械的計算なんですけれども、現況は 200台で、仮に 500台になったとして、一日24時間じゃなくて12時間で計算しても、1時間当たり17台が30台ぐらい。これは物すごく素

朴な、アナログな想定ですけれども、1時間に30台ぐらいの自動車が通るという交通量に対してバイパス設定ということの経済性みたいなものについては、どんなご議論があったのか。昔のことですから、なかなか難しいとは思いますが、できてしまったから、つなぐしかないという議論になっていかざるを得ないのは、まことに残念だと思います。この数字は、率直に言って、本当に見てびっくりです。1時間に17台ぐらいしか通らない道路を、きっとその倍以上通るだろうということ.....。

事務局

それは、もちろん交通量もありますし、やはり整備の主眼としては、この地域の民生の安定とか、先ほど申したように病院の搬送とか、いろんな観点で地域を活性化させると。もともと過疎地域でございますので、活性化することと、先ほど申しました地区の孤立化をなくすという観点からも、整備の必要性があると。

委員

孤立という言葉が出ると、なかなか反論しにくいところがあるわけですが、35分が29分に短縮されるのが孤立化の解消かと。という意味ではないと思いますよ、もちろん。

事務局

これは、どうしても病院なんかは温泉町の中心地にありますので、そこを結んだとき、どれだけ時間短縮ができるかと。

委員

もちろんわかります。一刻を争うというときに1分、2分が重要なのはわかりますので、こういう計算が出てくると思いますし、地域活性化ということで、B/Cなしで事業を進めることは多くの場合必要だと思うんです、逆に言えば。そういう意味で、おっしゃるとおりで、B/Cという基準ではなくこういう事業をお進めになるのはとても結構だと思うんですが、それについて必ずしも道路の整備という角度だけではない議論がなされていたかどうかということです。道路というのが一番人の行き来ということで重要なので、多分大事だとは思いますが、エコミュージアムの構想に関しても、もう少し検討していく中でまた違った発想も出てくるのではないかと。アクセスがいいだけがその評価ではないと思うので。

事務局

もちろん、アクセスがいいだけで上山高原の利用増進に100%つながるかどうかい

うのは、いろいろ議論があろうかと思いますが、道路を整備する一つの観点としまして、そういう地域の活性化ということをとらまえまして。

委員

それはとてもよくわかるんですけども、仮にそうであるとすれば、もう少しエコミュージアムの詳細についてのご紹介、年間1万人を想定してという言葉もやはり入れていただいてしかるべきだと思いますし、逆に言えば、これだけ年月がたっているわけですから、エコミュージアムがどのような形で運営されて、現時点の利用、あるいは計画の推進状態を全然ご紹介なしにエコミュージアムと言われても、私としては戸惑わざるを得ないんですね。施設パンフレットがないわけですから。

事務局

それは先ほど会長の方からありましたので、パンフレット類については次回に資料を提出させていただきたいと思います。

委員

上山高原に関しては、以前からいろんな計画があったと思うんです。ここはイヌワシの生息地だということで、残された自然が非常に豊かである。しかし、今おっしゃったように、温泉町の中心部はいいですけども、周辺が物すごい過疎で、活性化をしていかななくてはいけない。それで、以前、たしか上山高原へのアクセスとして、ケーブルを通すとか、いろんな構想があったように記憶しているんですが、そういうものは全部なくなって、平成7年度に着工されるときに、ここに計画されているようなバイパスに最終的になったんですか。

事務局

上山高原そのものへのケーブルについては、ちょっと我々情報不足でございますが、今、情報をもっている中ではケーブルというのは特段聞いていませんので、まずそれは確認したいと思います。

委員

アクセスはこれだけですか。

事務局

はい。

委員

地域の活性化という大きな目的を上げられているんですが、やはり活性化となります

と生産と結びついたことでないと、観光的な開発、エコミュージアムですから開発というわけではないんですけれども、そういう形での活性化というのは、持続性の面で非常に難しいと思うんです。ですから、この地域の方々、農業関係の方が多んじゃないかと思いますが、そういうところでできるだけ活性化をして生産を高めていくような、そういう全体的な投資の仕方を考えないと。青下集落のところはかなり開かれた土地が見られますが、このあたりの開発でそういう活性化も考えておられるのかと思ったり、この道路が非常に高いところにありますから、眺めの問題とか、そういうことを考えられているのかもしれないけれども、やはり貴重な自然を線形で切り裂いていくわけですから、それなりの生産とかそういう効果を考えて総合的に道路開発すべきではないかと思うんですが。

事務局

現在、青下の奥の方に畑ヶ平というところがございまして、そこでは高原ダイコンを地区の人が熱心に生産をしております、このダイコンは、かなり品質がいいということで、京都方面へ出荷をしております。ダイコンというのは、品種的に傷がついたりして、特に京都の方ではそういうことは厳しく言われるようで、道路整備されることによって、そういう面で生産性の向上、いわゆる輸送についても利便性が図れるということで、地元の方もここについてはかなり期待をしているという状況でございます。

委員

地元の特に青下集落とか岸田集落は、上山高原エコミュージアム事業に対しては期待をしているのでしょうか。地元の期待度はどの程度かということがまず一つです。

もう一つは、それぞれのエコミュージアム拠点施設の駐車場の台数が気になるんですが、多分車をとめて歩いて山を上がっていくことになると思うんです。先ほど年間1万人のご利用ということで、冬は雪が積もるそうですから来られないでしょうけれども、ピーク時にはかなりの台数が必要となるわけで、そういうたくさんの方が来られることに対して、地元の方はウエルカムの雰囲気なのかどうかということをお聞きしたいと思います。

それと、今のダイコンは、9分早く輸送されても、余り鮮度には影響がないような気がするんですが、それはコメントです。

事務局

ダイコンは、むしろ品質より形状の保持、道路の屈曲したところを通ると傷むということとです。

上山高原エコミュージアムについては、地元ももちろん大変協力的であって、青下の

サブ拠点についても公民館の施設を利用することについて積極的に応援しておりますし、地元受け入れは整っていると聞いております。

委員

駐車場台数は。

事務局

青下の方で30台、メインの八田中学校のところでは 100台の駐車可能スペースを用意していると聞いております。

委員

30台だったら、年間1万人でしたら、足りないんじゃないでしょうか。

事務局

八田中学校がメインの拠点であるのと、メイン拠点とサブ拠点をつなぐという使い方もされるということで、メイン拠点が 100台、青下の方が30台ということで。

委員

もう一点だけ、青下集落の戸数は何戸ぐらいですか。

事務局

青下の戸数は34戸でございます。

会長

温泉町という町は、温泉のある湯地区と、ここら辺の山の地区があって、山手の方は80集落でしたか、非常にはっきり分かれて、特に山手の青下などは、寂れる一方というか、家がほとんどなくなっている地域です。エコミュージアムとか何とか言っていますが、要するに廃校ないしはだれも利用しない公民館をそのまま、つぶすにはもったいないし、つぶすお金もないから置いておこうという発想で、上山高原エコミュージアムというのも、結局何にもしないというのが売りなんですね。今、駐車台数が何台とか言われましたけれども、何ぼでもあるんです。畑から何から全部あいているわけです。ただ、もう一つ南、今話がありましたダイコンをつくっています畑ヶ平とか霧滝なんかに行きましたら、それもなし。だから、兵庫県にもそんなところがあるのかというような、非常にのどかと言えはのどか。何台通るかというのも、今、日に最大 200台で、恐らく普通の日だったら50台、エコミュージアムが完成しましても、500台はとても無理で、100台ぐらいがこの道を通る。

ということは、エコミュージアムのための道ではなくて、今、岸田までは行けるんで

すが、青下まで普通の車で行けないわけで、その奥が3軒だけとか、霧滝の方は2軒ぐらいですか、そこを何とかしなきゃならないというのが町ないし町長さんの考え方です、こういう補助金が出るのだったら、それで道をつくりましょうということで、とにかく10mでも50mでもいいから、あちらを向いて道をつくっているというのが本当の話だと思います。エコミュージアムとかいろいろ言われていますけれども、これは決してエコミュージアムのための道路ではないような気がいたします。

エコミュージアムというのは、それほどの集客施設ではございませんから、ケーブルカーをつくったりという話も、確かにあったような気がいたしますけれども、つくったって乗る人がない。温泉町の役場のあるところまでは、9号線も通っておりますし、行けるんですが、ここから奥になってきますと、本当に車が通れないところが多いわけです。だから、これは今までの姫路などのバイパスとは話が違う。バイパスには違いないんです。今、町道があるわけで、通れないことはないといえそうですけれども、その辺のことで、今度、エコミュージアムのパンフレットも用意していただいて説明を聞きたいと思えます。

委員

今のご説明で大分わかりましたが、例えば数十世帯ぐらいのこういう集落で過疎化対策としてアクセスが緊急に求められている地域というのは、県内でほかにはないのか。というか、この地域と同じように過疎化した集落で、その緊急度といえましょうか、必要性というか、そういうことはデータとしてございませんでしょうか。ここだけではないんですか。

事務局

今、過疎地域の代行事業ということで、県の代行事業としてやっている整備地区は、県内で6カ所ございます。

委員

ほったらかしになっている、事業が行われていないようなところはないんでしょうか。

事務局

そういうデータはとったことがありませんので、そういう目で見ると、データとして取り入れるようなものがあるかどうかというところからやっていかなければいけません。一遍取り入れるものかどうかというところから調べてみます。

委員

それと関連しまして、例えば円山川流域であるとか、北半分というのは本当にどんどん過疎化が進んできておりますし、住んでいる人も将来どうなるのかと心配でおられる。そういう状況の中で、この間見学させていただいた三木の周辺の大規模開発でなかなか人が集まってこないという状態が一方である。ですから、もう少しうまく総合的に、例えば農林当局と密接に連絡をとりながらやれば、本当の集落住民のための地域づくりといえますか、地域の発展に直結するような事業ができるんじゃないかと思うんです。

住んでいる人と関係のない形で大きな開発をやられても、なかなか成功しないと思うんです。地域の人が入っていく。職域が広がるかもしれませんが、そういうレベルじゃないと思うんです。これからは分散型の発展を目指さないと、県全体としてなかなか本当の幸せな環境づくりはできないのではないかと思いますので、ぜひともそのあたり、より連携したといえますか、協力しながらやられた方がいいのではないかと、希望いたします。

委員

評価調書を読ませていただいておりますと、きっと青下集落というのは戸数も少ないのだろうとか、いろいろ理由は書いておられますけれども、エコミュージアムといっても、これで人が来るとも思えないと本心では思っておりました。しかし、会長の方でそういうはっきりとした状況を教えていただいて、なるほどなという気がいたしました。

要するに、こういう過疎地域は、効率とか地元発展とか、そういう視点じゃなくて、そのふるさとに住んでいるこれだけの人がいて、この人たちが住み続けることをどのようにしてサポートするかということが一番根底にないといけないと思うんです。だから、温泉町まで何分で行けますとか、ダイコンが運べますとか、それも大切ですが、やっぱり住み続けることができるためにこういうことが必要なんですという言い方をしていたらいいかなと。表面的な調書じゃなくて、こういうところに大きなお金をかける理念といえますか、そういうところをもう少し突っ込んで教えていただければ、私たちも、1人につき幾らかかるとか、そういう発想じゃなくて、もっと根本的な発想ができると思います。

事務局

もちろん、地域の活性化というより、安定定住ということでございます。

事務局

根底ではそのようにいつも考えておるんですが、表現力不足で十分な説明ができなかったということで、常に私たちは県民の皆さんがそこに住み着いていく、そこで生活していくことをどのように維持していけるかということを考えて、その一つの手段としてこのような整備をやっているという気持ちがございます。

会 長

エコミュージアムの思想というか考え方は、まさに先生のおっしゃるところからスタートしているわけで、何かミュージアムという建物があるわけでもなく、エコという何かがあるわけでもない、そこにいる人の生活をそのままに一つの文化として保存していこうという発想なんだそうです。

上山高原をどうするかというのも、ケーブルカーもたしかあったような気がしますが、はっきり申しまして、どうにも使い道がない。県土整備の立場からいうと怒られますけれども、とにかく雪で雪でどうにもしようがない。今までどうしていたかということ、ここは全部但馬牛の放牧地だったんです。ここから西の方は鳥取県です。もう少し西まで牛の放牧地だったんですが、放牧がやめられましてこれだけの年月がたったわけです。本当に県土整備としておもしろいところなんです、どうしていいか、私は専門でもございませんし、この会の趣旨ではないかもしれませんが、この会は好きなことを言っていればいいということでもございますので、どうぞ先生方のご意見をいただいて、答申のところできるだけ反映したいと思います。

委 員

ここは、広くいえば氷ノ山の山すそですよ。県のご当局はご存じかもしれませんが、今、合併して養父市になりました関宮町の若い人たち、特にUターンの青年を中心にI N A K I塾という塾が10年以上前からできていまして、その人たちが中心になって氷ノ山サミットというのを何回か重ねられているんですね。隣の鳥取県の若桜町、それからこれは県民局が違いますけれども波賀町、それと関宮、大屋、美方、温泉も多分入ったと思うんですが、その辺で若い人たちが中心になってサミットが開かれて、回を重ねられて、いろんなアイデアが出ているんです。さっきダイコンの話がありましたが、関宮というのはブランド中のブランドの轟ダイコンがあるんです。だから、この一帯は土の質がいいのかどうか知りませんが、ダイコンというのはブランドで、どこにいても一つのブランドのシールで出せるように何とか協力できないかとか、いろんなアイデアが実は出ているんですね。

そういうことにもう少し公共事業をやる場合は敏感になられて、単に非常に矮小化した考え方で既定どおり道をつくるんじゃないなくて、本当の地域活性化だったらもう少し広域的な視点に目を向けて、地元の動きを後押しするような形でこういう事業をやられたらいいんじゃないかと思うんです。これも本会の趣旨には沿ってないですけども、今お話を聞いて、そんな感想を持ちました。

会 長

どうもありがとうございました。どうしてもここでの会議は土木的に動く傾向がございます。今、委員がおっしゃったような広い視点というか、本当の意味での県土整備、県政全体ということをつい忘れがちになります。

申しわけございません、大分時間がオーバーしております。

・ 審議番号 13 自転車道整備事業 播磨中央自転車道

会 長

どうもありがとうございました。ただいまの自転車道の説明につきまして、何かご質問はございますでしょうか。

委 員

日本では、余り自転車で安心して走れるところがないですね。加古川の河川敷なんかはある程度整備していただいたので、せっかくなればこれだけのいい施設をつないでというのは、私は非常に結構なことだと思うんですけども、ここに行くためには、車に自転車を積んで、そして車をどこかにとめて行かないといけません。これを整備しただけで、そういう遠方からここへ来る人たちを受け入れる駐車場の施設とかを関連して整備しないと生きてこない。地元の方だけが自転車を使うというと、1年に一遍行ったら、しんどいといってやめるということになりますので、できるだけ神戸や姫路あたりからも自転車を積んでいくという、そういう計画は多分あるんだろうと思いますけれども、ここでは示されてませんので、既存の施設を使うことで処理しようとしているのかどうか、その辺を教えてください。

事務局

例えばフラワーセンターであるとか、沿線の各拠点施設に自転車の拠点まで設けたと

いう事業にはなっておりませんが、今後整備されたときに、各施設と連携して、我々そういうことも含めてPRして利用増進につなげていきたいと考えております。

委員

多分、今だったら権現ダムのところを車をとめて、長いこと置いておいたら、しかられそうな感じがしますよね。やっぱり半日とか一日ぐらい安心して置けるようなところをね。フラワーセンターでも、置いて中へ入って、外に出てきたらしかられそうな雰囲気ですから、そういうところのないように、自転車道をご利用の方もどうぞお使いくださいというふうに、きちり各施設間の連携をとるようにしていただかないと、生きてこないですね。

事務局

各拠点施設との連携は当然のことと思います。その辺は、整備にあわせて各拠点との連携体制は整えていきたいと考えております。

事務局

今、大変重要なお指摘をいただいたんですが、この自転車道の整備は、先ほどもちょっと説明をさせていただきましたとおり、図面の下の方、南の方から右岸自転車道を延伸するような形で事業を進めてきておりまして、沿線の集客あるいはレジャー・レクリエーション関係の施設が今、まだ整備のできていない北の方に集中しております。今の段階では、南の方にできた自転車道を部分供用しているんですが、利用状況が非常に少ないのが現状なんです。

これをいかに有効に活用してもらうかということが大きな課題になっておりまして、我々も大きな投資をしておりますので、できるだけ自転車の愛好家に、あるいはまちづくりの中でいろんなイベントの場として活用いただきたいということで、今、その有効活用に向けて、地元、市、自転車の愛好家とか関係団体も入ってもらって協議を始めているところです。

そんな中で、活用していく上での課題ですね、レンタサイクルの拠点が要るとか、あるいはビジターのための駐車場が要るとか、それから既存のフラワーセンターなどとの連携の仕方をどうするか、そういうことについていろいろご意見をいただきながら、これから必要な施設、サービス施設なども順次拡充をしていく必要があると考えております。まだそういった全体的な計画はまとまっていないといいますが、そこまで話が進んでいないのが現状でございます。

委 員

2 ページに地図があるでしょう。赤が7年から16年で、緑が17年以降となっていますね。1 期の方も、16年以降もまだ事業があるんですね。

事務局

1 期の中でも緑の部分がございまして、未整備のところがございます。

委 員

赤いところはもう終わっているわけですか。

事務局

緑のところ、加古川右岸自転車道とのつなぎの部分等が残っておりますので、まずこの整備を1 期で完了させてと。

会 長

そうしますと、完成予定年度の平成24年、あるいは残事業費が約10億円、これは1 期、2 期を合わせたの話なんですか、それとも1 期の緑の部分だけの話なんですか。

事務局

1 期の緑の残事業が3 億 9,000万円、2 期の方は、既存の施設も利用して新しく整備をする部分が 2 km残っておりますが、それが約5 億円ということでございます。

会 長

完成予定年度平成24年というのは、2 期も含めて。

事務局

2 期も含めてでございます。

会 長

もう一点、加古川右岸自転車道というのは、何kmありますか。

事務局

25kmでございます。

会 長

これ全部が完成しますと、かなりの距離ですね。先ほどからソフト面の話が出ていますが、全部合わせましたら、とてもじゃないが走り切れない。

事務局

ですから、各拠点で、例えばいこいの村はりまで泊まっていたり、そういう宿泊の施設も入っております。また、自転車振興協会というところともタイアップして、整

備の暁には、自転車利用促進のための運動の展開とか、そういうことも含めて我々計画をつくっていきたいと考えております。

会 長

自然公園の方で自然歩道がずっとつくられております。あれがほとんど利用がないというのは、余りにも距離が長過ぎて、1回で歩き切れない。山を越えて向こうまで行っても、泊まる場所もない、あるいは帰るバスがない。あれは歩く方ですけども、私、若いころはカヌーツアーの走りをやっております、これは自転車と一緒に、川下へおりていったらカヌーを何とかしないとイケない、その設備が全くない。だから、結局やめたんですが、自転車の場合もそれが起こると思うんです。これだけの距離をせっかく整備されても、家族連れで行くとしたら、一日でどれくらい行けるかな。

委 員

50分ぐらいは走れますけどね。この場合であれば、北からおりてくるのだったら何ということもなしに行けますけれども、反対に登るのはちょっと大変です。

会 長

大変ですね。その辺のことを今後ご検討いただきたいと思います。

委 員

今のご説明ですと、この事業評価では1期、2期を合わせて事業がどうかという評価をしてほしいということだと思っておりますが、現状の利用状況を見ますと、2期までやってしまうリスクがちょっとあるなという気がするんです。

それともう一つは、1期工事は、せっかくここまでできているから、やっていただきたいんですが、道路保全課が事業を終えたときに、後、これはだれがお守りして、だれが利用促進するというふうに県内では連携がとれているんですか。例えば私が思うのは、沿道の両側5kmか10kmぐらいに小・中・高校が張りついているとか、そういうデータがあれば、そういう学校にマラソンコースに使ってほしいとか、授業用に使ってほしいとかということをお願いに行くことができると思うんですけども、これは道路保全課がやる仕事ではないですね。どこがおやりになるのか、そのあたりがわかれば教えていただきたいんですが。

事務局

基本的には、この整備については県が管理をすることになりますが、これをどのように活用して地元で根づくような使われ方にするとか、先生のおっしゃるように地元の連

携ブレーが大変重要な部分であろうかと思えます。そういうことで、先ほど申しましたように、利用促進という観点で、ふるさと特別交流委員会というものを設けております。その中には地元の方々にも入っていただいて、地元の総意として利用促進のためのどういう使い方をするかとかという議論も踏まえて、地域の活性化につなげるような自転車道のあり方も含めて、これからの運用とか活用策について検討していきたいと。

委員

本来ならば、それはもう少し早くやるべきことですね。私はたまたま、8月に加古川市とか国交省の姫路事務所の共催で加古川の川サミットがありまして、実はここをずっと車で走ったんです。確かに、加古川右岸の自転車道というのは、そこそこ自転車に乗っている人がいました。休日です。ただ、本当に休日に549台走っているのかなと思うんですけども、そこから上の権現ダムからずっと北側というのは、今、現実にはどんな方が自転車で走っておられるんですか。

事務局

サイクリングクラブであるとか、自転車の同好会とか、そういう方々が使われているのと、加古川の沿川でも、自転車利用のイベントであるとか、それとあわせて通学についても使われておりますので、そういう利用でこの数字になっていると思っております。

委員

余暇開発センターの調査なんかを見ますと、歩くことと自転車に乗ることはこれから非常にウエートが大きくなるという統計があって、そういうことにそれぞれの自治体も力を入れておられるわけです。だけど、現実には、周辺地域との交流の促進とか、この辺は農村といってもかなり都市部に近いところですが、都市と農村の交流を図るとか、地域の活性化ということがここに書かれていますけれども、実際にこの道路がどのようにアピールされて、どういう誘導策をとられたのか。それで、現在は平日で例えば加古川右岸でも300台そこそこしか走ってないということになれば、2期工事のこんな長い距離が本当に必要なかどうか。1期は、ここまでやられていますし、緑の線の部分はそうたくさんの距離はないでしょうけれども、そういうPRとあわせて、2期工事が24年までかかってこれだけ長い距離が要るかどうかですね。それが必要性の中で言われている地域の活性化とどれほどリンクしているのか、その辺をもう少し考えてみる必要があるかなと、今のご説明を聞いてそういう感じを受けました。

委員

皆様方のおっしゃることと私も同感なので、それについてちょっと申し上げたいんですが、現時点の自転車利用状況から推測しても、先ほどの道路整備でしたら、あっちこっちが繋がらないと全然使えないということがあるんですけども、これはどうやら、特定区間だけが使われていれば、とにかく最後までつながらなくてはならない性格のものではない。この距離を見ますと、これだけの距離を自転車で走るといのは物すごいことなんですね。相当訓練した、ここでそれこそ自転車のツール・ド・フランスに出るような人を育成するところとして物すごく力を入れてやるというのならともかく、レクリエーションとしてということであれば、ちょっとわからない。

そういう意味で、今回、こういう見直しに出してきてくださったわけですので、逆に延ばして、2期工事をとにかくやるのではなく、現況の1期の部分についての違う発想での利用、つまりハードをここまでつくったのでソフト面でどれぐらいの活用が可能なのかという方に重点を置いて、少なくとも1年はストップしていただきたい。この1年間で、これまでつくったところに関して、地域と、それこそ自転車の協会ですか、そういう方たちにアイデアを出していただいて、あと調査もしていただきたいですね、現時点で一体どれだけの自転車が何日に走って、どんな人が利用しておられるか。これから残事業約9億円をそのままかけるのではなく、1,000万円、100万円でもいいと思うんですけども、現況調査をぜひしていただきたいと思います。

でない、逆に言えば、事業評価ができるような材料が出ていないというふうに判断してもいいと思うんです。ハードはつくられた。でも、これだけの期間、10年かけてソフトがどれだけ整備されているかという話は一向に出てきていないわけです。いずれどこか行ける部分につながられるように何かします、しますとおっしゃっているけれども、それは逆に言えば道路保全課さんがおやりになることじゃないでしょう。そういう計画をお立てにすることができるわけではないですね。ということであれば、道路保全課の方が、これまでつくった道路がどのような利用状況であるかについてお調べになることはできるし、すべきだと思うんです。これまでつくったものがどれだけ使われていたかについて確認をとった上で、今回の事業調書はお出しただきたかったなという思いがあるんです。ご理解いただけますよね。

事務局

今、この区間でどれだけ利用されているかということだと……

委員

現況の利用がどうであるかということ。それから、現在の利用状況になるために、この10年間どのような計画がつけられ、どのような整備が行われ、その状況をどなたがどのように把握なさっているかについて、お調べいただきたいということです。それはつくった方の責任ではないと言われるかもしれませんが、こうなるであろうという見通しで、県民の心身の健全なる発達に資するということですから、この10年間でどの県民の心身にどのような健全なる発達が達成できたかについて、何らかの資料をお示しいただきたい。

つまり、自転車保有人口が何%ふえたとか、この区間において自転車通学の小・中・高生が何人、何人いるとか、あるいはこの道路を利用したイベントが何件行われたとか、そういうことを道路保全課のお立場としてお調べいただいて、そのデータをつけていただかない限り、ちょっと失礼な言い方かもしれませんが、評価調書というていをなさないのでないか。前のをそのままお書きになっていらっしゃると思うんですよ。こういう方向でやりたいというお気持ちはとてもよくわかります。でも、この10年間で何があったかについてつけていただかないと、やっぱり継続していいかどうかは……。全然収益がなかったら、普通のビジネスだったら、もうかってないのならやめなさいということになりますよね。だから、次回で結構ですので、そういうデータをお出してください。

委員

自転車道については、県内に幾つかの先例がありますよね。こんな立派な自転車道をつくらなくても、例えば神崎の越知川がかなり有名ですが、神姫バスと地元がタイアップして、播但線の駅の近くで神姫バスがとまって、自転車は越知川の一番上流の新田というところまで運んで、そこから越知川のせせらぎに沿って走るんです。あれ、すごく人気があるんです。神姫バスがそこまでサービスをするわけですね。それに関しては、地域の集落の人がみんな協力されて、ここからこっちへ走ってください、ここは安全ですよという立て札を立てたりしている。

要するに、地域の人とその道を使って自転車を楽しもうという都会の人を迎え入れようという、地域の盛り上がりがあって初めて自転車道というのは生きてくると思うんです。今、繰り返し委員がおっしゃったソフトの問題ですね。それにどれくらいお金がかかっているか私は知りませんが、はるかにこれよりもコストは少ないと思います。あれは2kmぐらいだと思います。短いんですけども、そういうものがあって初めて生きてくると思うんです。せせらぎを見ながら景色を楽しんだり、新田まで上がったなら、そこでそば打ちもできるようになっているし、そういうところから地域おこしもできてくると思

うんです。そういうニーズも含めて、もう一度きっちりと見直してみることもこの際必要じゃないかと思います。

委員

そういう意味で、場合によったら、見直しのために少し時間をとることも含めて。とるといのは、見直しのために新たな調査をなさったっていいと思うんです。あるいは提案をなさって、何かイニシアチブをとって、短期のワーキンググループをこの地域の方と一緒につくられてもいいと思うんです。10年かけておつくりになったものが、極端な話、仮にうまく利用できてなかったとしたら、この1年にどれだけ利用できるか、プロジェクトとしてやってごらんになってもいいと思います。

それで、希望としたら、そういうことができるかどうかわかりませんが、拙速にこのたび事業評価をして継続というふうに進めるのではなくて、1年置いて、この1年間でこうやって、こういう見通しがあるのでと、再度ご提案いただくようにしていただけたらなという思いがします。ここにある限りのデータでいきますと、余りない印象がありますのでね。恐らく前例がないとは思いますが、ほかのことも含めて、おつくりになっている道路保全課の方からこらのところにそういう話を持ちかけられてもいいと思うんです。そういうことがあれば、今後いろんなものをつくるときでも地元のコンセンサスも得られやすいかと思うので。従来のお仕事に余計なことをすることになって難しいこととは思いますが、

事務局

そういう面もあって、ふるさと交流委員会という形で……

委員

もっと密にしてね。連携をとっておられるのはわかるんですが、具体的にどんな連携をおとりになっているか、今後おとりになるかということも含めて、もう少しお言葉をいただけるといいなと思います。

委員

意見を含めて、2点お尋ねします。

今、先生がおっしゃっていることは私も一部賛成なんですが、まず、この自転車道整備事業というのは、国の補助金が何割ぐらい入るのかということと、これは道路整備事業として入るのかということが第一点です。

2点目は、これも都市計画決定する必要があつて、かかっているんですか。いつごろ

かかって、そのときどういう議論になっていたのか、教えていただきたい。

それから、今の先生のご意見と絡みますが、1期工事の工程を見ますと、用買にかなり入っていらっしゃるということで、これをやめてしまうと投入した社会資本がペアになりますから、私は1期はやっていただきたい。それで、何とか、マラソン練習用コースとか、いろんな手だてがあると思うんです。それでうまくいきそうな見込みができれば、2期は、今度はもうちょっと舗装も簡単にしておこうとか、そういう別の工費削減のアイデアが出てくると思います。したがって、1期はともかくやっていただいて、先生のご指摘のようにどんな振興策があるかをもう少し練って、実績が上がりそうだなと、2期も見込みが出てきたら2期に着工するという形で事業を進めていただきたいというのが、私の意見でございます。

事務局

これについては、道路の補助事業で、2分の1の国庫補助をいただいています。それと、この道路については、都市計画決定はしておりません。

委員

そういう意味でいったら、極端な話ですが、ある観光施設をつなぐという発想じゃなくて、ここまでつくっちゃったんだったら、それこそツール・ド・兵庫じゃないですけども、ここで自転車レースを新しくやるぐらいの、発想を全然違う形にしてやってみたら、それで、おもしろいんじゃないか、じゃ延ばしてという話になれば、また2期工事をやったっていいわけですから、少し柔軟に考えていただいたら。

事務局

それについては、我々の利用促進策の中にも、いわゆる歩くことも含めて、ウォーキングとか、委員が言われたような自転車ロードレースの大会をやるとか、そういうことも今の検討の中では議論をされております。そういうことで、たまたま事業全体の経過の中で、全体の整備の目的として拠点施設を結んでということが一つの流れとしてありますが、それぞれの使い方とかというものについて、できるだけロードレースとかそういうことも含めて……

委員

いや、だから、これから事業を開始するなら、お話として、そうですね、オーケーですと言いたいんですけども、10年たっているから、この10年間で、やれたらいいね、やれたらいいねとって来ていたら、問題ですよということを申し上げたいわけです。10年

というのは、長いですよ。10年言い続けていただけだったら、やっぱりだめだと思います。案が出るのはわかります。

事務局

それを実現……

委員

10年あったら、1つぐらい、実現していることをご紹介いただきたいなと思います。

事務局

ご意見をいろいろお聞かせいただきまして、本当に私としても考えるところがいろいろございます。1期分については、既に使っていただいている加古川の部分、権現より南が今どのような利用形態にあるかということをお調べさせていただくことはもちろんですし、それをもっと有効に活用していくためにはどのような手だてをとっていくかということも、道路保全課ができない仕事のようなご意見がありました。道路保全課がやるべき仕事でございます。この施設の管理者でございますので。ただ、多くの方々といろいろ相談しながらやっていかなければいけないということで、1工区がほぼ完成のところまで来ているわけですが、こういうものについてどのように有効に活用していくべきかということは、地元の関係の皆さんの意見を聞いて十分検討させていただきたいと存じます。

私といたしましては、1工区の残っております緑の部分、2つほどございますが、この区間については、そのような検討、あるいは地元との協議は必ずしっかりと進めてまいりますので、ひとつ事業をやらせていただきたいと。ただ、2期の部分につきましては、地元の皆さん方とこれからもやっていきますというトーンでのもちろん我々の計画でございましたので、地元のいろんな関係者の方のご意見を聞く必要もございまして、次回までに再度地元の意見を聞かせていただいた上で、ただいまいただきましたご意見について、県としてもこう考えますということをお知らせいただけたらと存じます。

会長

宿題としまして、現在の加古川右岸自転車道の利用状況がございました。それ以外に、1期工事はほとんど済んでいるわけですから、そこら辺がどのように利用されているか。特に、緑の部分の現況がどうなのか、どの程度手を入れなければ赤にならないのか。その辺も次のときにお聞かせいただけたらと思います。

委員

本来、自転車は交通手段なんですけど、ここでの事業はサイクルスポーツとしての自転車の利用をお考えになっていると思います。ただ、基本的に県としては、自転車道というのは、こういうサイクルスポーツを目的とされるんでしょうか。都会に満足な自転車道がない状態で郊外にこういう自転車道を整備するというのに、ちょっと疑問を持ちます。

といいますのは、ヨーロッパでも、田舎なんかに行きますと、非常に快適な自転車道が整備されておりますけれども、町中に物すごく密に自転車道が整備された上でのそういう自転車道だと思います。それと、先生もおっしゃいましたように、起・終点の問題がありまして、仮にサイクルスポーツに使うにしても、そこに自転車を持っていく手段が整備されていないのが今の日本の状況ですね。例えばヨーロッパでしたら、市電でも郊外電車でも自転車を積んで乗っていけるわけで、そういう問題をクリアして、都会の中の自転車道を整備された後、郊外の自転車道が整備されているという背景がありますので、かなりその部分が違うと思います。

B / Cを追求するなら、都会にこそ自転車道をつくっていただければ、非常に運動不足の都会人のためにもなりますので、自転車道を都会につくっていただくという視点も持っていていただければと思います。

会 長

ほかにご意見はございますでしょうか。お持ちだと思いますけれども、時間の関係上、次に進めさせていただきます。

次は、立体交差事業でございます。山陽本線の立体交差につきまして、ご説明をお願いします。

3) 事務局から以下の連続立体交差事業について説明

- ・ 審議番号14 連続立体交差事業 JR山陽本線等(加古川市)

会 長

どうもありがとうございました。ただいまご説明がございましたように、実はほとんど完成しておりまして、12月19日に電化開業という新聞発表までされております。今から議論してもしょうがないやないかと思うんですけれども、何かご質問がございましたら、どうぞ。

委 員

今映されたB / Cの資料はいただいているわけですか。

事務局

調書には街路 - 4 ページに結果だけを載せておりまして、計算の経過についてはつけておりません。

委 員

配れるものなら配ってください。

事務局

次回に配らせていただきます。

それと、資料には写真を幾つかつけておりまして、街路 - 9 ページ、10 ページ等には従前の状況を上段に、現在の状況を下段に示しております。下横田踏切のような渋滞状況が、現在では解消されております。また、10 ページの上のような踏切の状況が、現在は解消されているということをあらわしております。

3 閉 会