

平成15年度 第4回

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

ラ ッ セ ホ ー ル サ ン フ ラ ワ ー

平成15年7月31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 課 長 (技 術 企 画 担 当))

1 開 会

県土整備部長 あいさつ

2 平成15年度第4回公共事業等審査会

(1) 事務局からの報告事項

1) 起債について

事務局

参考資料の2ページをごらんいただきながらお聞きいただきたいと思います。前回、委員から質問がありました起債についてですが、ここに土地区画整理事業におきます道路整備の場合の資料をつけております。

前回、投資事業についての一般的な起債の償還年数や利率についてご質問いただきました。例といたしまして、土地区画整理事業の場合を挙げております。

土地区画整理事業そのものは起債対象事業ではありませんけれども、地区内の道路や公園整備は対象となります。道路整備事業におきましては、総事業費の2分の1が地元負担金となっております。ですから、市町の負担が総事業費の半分あるということでございます。そして、県が負担する分につきましては、その90%に対して起債で充当することができます。総事業費で見ますと、45%になります。また、県が起債で充当した総事業費の45%に対して、地方交付税算入率が3分の1となっております。これは、国が地方交付税でその分を措置してくれるということでございます。

起債といいますのは、県でいいますと県債になりますが、利率は現在 0%でございます。最初の3年間は利息のみを償還しまして、4年目以降は利息と元本を償還することになります。交付税はその3分の1を補てんする形で県に入ってきます。ですから、この場合ですと、最初の3年間は利息分のみということで45万円、4年目以降は元金と利息の3分の1ということで96万2,000円となっております。

なお、道路整備事業の場合につきましてご説明いたしましたけれども、起債充当

率などは事業種別や年度におきましてそれぞれ異なっております。

以上で起債についてのご説明を終わりたいと思います。

会 長

ただいまの説明につきまして、何かご質問あるいはご意見がございますでしょうか。

非常にややこしい問題で、一回聞いてもなかなか理解ができないのが本当でございますけれども、一般的なやり方としてはこのようにやっているということで、よろしゅうございますか。

それでは、この問題につきましては、打ち切らせていただきます。

前回の審査会で説明を省略しました案件につきまして、何か追加のご質問、あるいは説明の要求がございますでしょうか。特にないようでしたら、議題の第1番目として、前回の5件につきまして、提出されました調書の原案が妥当であるかどうか、この審査会としての意見を伺っていきたいと思います。

事務局で用意しました調書を中心に、特に事業の必要性、有効性・効率性、環境適合性、それから類似の事業に対する優先性、この4点を柱といたしまして、原案が妥当であるかどうかを審査していくことになっております。よろしくお願いたします。

(2) 議案 - 1 再評価、再々評価に係る審議案件(道路、地すべり対策事業)の
審査

1) 道路改良事業の審査

・審議番号1 道路改良事業 国道178号香住道路

会 長

事業ごとに分けて、まず、道路事業、国道178号線香住道路について審議いたしたいと思います。どなたかご意見はございませんでしょうか。特にございませんか。これも、事業の途中でもございますし、原案どおり継続が妥当であるということに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。

2) 地すべり対策事業(4件)の審査

- ・ 審議番号2 地すべり対策事業 黒田地区
- ・ 審議番号3 地すべり対策事業 宿地区
- ・ 審議番号4 地すべり対策事業 大谷地区
- ・ 審議番号5 地すべり対策事業 高坂地区

会 長

続きまして、案件番号2番、地すべり対策事業、黒田地区でございます。地すべり対策事業は4件ございますけれども、1件ずつご意見を伺っていきたいと思います。黒田地区につきまして、何かご意見はございますでしょうか。本当を言いまして、4件とも途中でやめろというわけにはいかない事業で、とにかくやらないと地すべりは、いつ起こるか分からないところでございます。

それでは、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。

(「異議なし」の声あり)

会 長

案件番号3番、同じく地すべり対策事業、宿地区につきまして、これも、原案どおり継続妥当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

地すべり対策事業の4番、大谷地区につきまして、これも、原案どおり継続妥当ということでよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

会 長

最後に、5番、高坂地区でございますが、同じような理由で、事業継続妥当というこ

とでよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

会 長

それでは、以上、この前ご説明を受けました5件すべて、事業継続妥当であるということ
ことで答申させていただきます。

引き続きまして、本日の主題であります議案2、再評価、再々評価事業のうちの街路、
連続立体、海岸、区画整理、都市公園事業につきまして、説明を受けて、質疑を続け
ていきたいと思えます。事務局から、まず、街路事業につきまして説明をお願いいた
します。

(3) 議案 - 2 再評価、再々評価に係る審議案件(街路、連続立体、海岸、土地
区画整理、都市公園事業)の説明、質疑

1) 事務局から街路事業(4件)について説明

- ・ 審議番号6 街路事業 建石線(南郷)
- ・ 審議番号7 街路事業 山手幹線(神崎)
- ・ 審議番号8 街路事業 尼崎伊丹線
- ・ 審議番号9 街路事業 市川左岸線(高木)

2) 事務局から連続立体交差事業(2件)について説明

- ・ 審議番号10 連続立体交差事業 山陽電鉄本線(明石)
- ・ 審議番号11 連続立体交差事業 JR山陽本線等(姫路)

会 長

ただいまのご説明につきまして、何かご質問はございますでしょうか。

これは非常に長くかかっているようですが、要するに1期と2期とをつないで計算す
ると非常に長いわけで、2期だけで考えますと、13年に事業認可を得たばかりという
ことです。ただ、そうしますと、この後、先ほども説明がございましたように完成は
平成24年度、だから再々評価のもう一つ先の再々々評価までかかることを覚悟しなけ
ればならないものになります。そのときまではかなり事業も進行していると思いま

す。

委 員

今の画面をずっと見ていて、明石税務署は、今おっしゃるような整備が済んでからあそこに移ってきたんですか。割合きれいになっているからね。新しいのを建てて。やっぱりいいことしてるなと思って。

事務局

国税の事務所は、都市計画道路の川西線にありまして、山陽電車の踏切の南ですが、それは既に明石市の方で拡幅済みの区間です。拡幅が済んでおりまして、それにあわせて建てたと記憶しております。

委 員

きれいになってるなと思ってね。昔は長いこと順番を来るのを待ったけど、やっぱり環境がよくなると事務処理もちゃんとしてるよ。

会 長

西新町駅付近のパーズ図がありましたね。これと比べていただいたらわかりますが、非常にきれいなものになっています。だから、先行してつくっているところもある。このようになるかどうか、まだ大分先ですけども。

委 員

2点、教えていただきたいんですが、一つは、電車基地の移転とこの事業との関連性がよくわかりませんでしたので、若干補足していただければと思います。

もう一つは、山陽電鉄は高架箇所が非常に少なく、特に例えば須磨の方なんかはたくさんこういう渋滞した道路が横断しているんですが、これからも長期的に見て、この調子でいくと、ずっと山陽電鉄の手当てをしていかざるを得ないような印象を受けるんです。山陽電鉄沿線は、長期的にずっとこういう事業が続いていくことになるんでしょうか。その2点について、教えてください。

事務局

まず一点目の保守基地と立体交差事業との関係につきまして、今、スライドを上げておりますが、中央を縦断しているのが現在の山陽本線の平面の鉄道です。保守基地はちょうどこの矢印の部分にございまして、この保守基地の跡地を駅広として活用していこうと考えておりますが、連続立体交差事業との関係は、現在線を一たん仮線へ振って、それから現在線のところに高架の構造物をつくる必要がございます。仮線に

については、北側仮線ということで、保守基地側に設ける。北側に2線の仮線を設けて、現在線を撤去しまして高架構造物を上げるということで、保守基地が支障となります。その関係で、将来の山陽電鉄の保守の業務体系を考えた場合に、保守基地を再度ここに新たにつくるのではなくて、別の場所に設けたいという考え方がございましたので、それとあわせて八木の方に新しい保守基地を設けるという形で連立事業との事業調整を図ってきたということでございます。

事務局

もう一点のご質問の連続立体交差事業等が今後この区間以外の区域で山陽電鉄としてどうかというお話でございますが、連続立体交差事業につきましては、市街地において連続して道路と交差している鉄道の一定区間を高架にするもので、事業の採択要件がございます。そういった要件に合致することと、やはり緊急性といえますか、まちづくりのような地域の活性化もあわせた検討が必要となりますので、現在のところ、幾つかこの辺でというお話はあるんですけども、まだ具体化しているところはございません。

委員

最初の保守基地の件で、要するに公共事業費の中から保守基地の手当ても含めて拠出されることになるのでしょうか。事業費の中に含まれているわけですか。

事務局

事業費との関係でいいますと、これは連立のルールで決まっているわけですが、保守基地の用地費につきましては連立事業費の中には含まないというのがルールになっております。ただし、その移転施設費については連立事業の中で盛り込んで移転をしていくという考え方でございます。

委員

それと、これからの見通しをここで推定してもしょうがないと思うんですが、素人目に見ますと、明石の地区もさることながら、山陽電鉄沿線に関しては、ここが緊急性があるなら、多分ほかの地域もほとんどが緊急性があるように思うわけで、やはり長期的にこういう事業が継続していく可能性が非常に高いと理解してよろしいんでしょうね。

事務局

採択要件ですが、幹線道路と鉄道とが交差していて、その区間が350m以内に2本

あるという話とか、踏切で遮断される時間と交通量を掛けた係数、一日踏切交通遮断量というものが一定の規模以上といった幾つかの要件がございます。これと、先ほど言いましたように、駅周辺の分断解消とか地域の活性化、まちづくりをあわせてやりたいということで、確かにいろんな地区で必要性のあるところもあると思いますし、それらにつきましては地域の声を聞きながら検討していきたいとは思っているんですけども、今後ずっとこれを継続してやっていくということについてはまだ確定しておりませんので、ご理解いただきたいと思います。

委員

採択基準については、今の時点でも、クリアしているかどうかというのは大体わかるわけですね。それでいきますと、ほとんどクリアされていて、あと、やるかやらないかは地元のご意向なんでしょうか。それとも、採択基準が満たされているところは余りなく、そんなにこういう事業がずっと展開されるということでもなさそうなのか、そのあたりは。

事務局

いろいろと事業の手順がありまして、当然地元の要望というものがまずあります。市町からのいろんな要望も聞いた上でということになりますし、都市計画のことも先ほど言いました。今申し上げたのは、まちづくりという観点をなしに、とにかく高架にしていくんだということだけではなかなか事業は進まない。また鉄道事業者の負担もありますので、その辺の全体としての合意形成をできるだけ図っていきたくて考えております。

委員

今のことに関連して教えていただきたいんですが、環境適合性のところに「交通渋滞の解消による……」と書いてありますので、現況の交通渋滞なりそういう問題の状況と、これが達成されることによって可能になる交通渋滞の解消度について、データがございましたら、ちょっと教えていただきたいと思います。

事務局

本2期事業で交通の円滑化を図るという中で最も大きなものといえますと、説明もいたしました。国道2号と現在の山陽本線というのは、国道2号は2車線の跨線橋で越えているわけです。この国道2号につきましては、将来、4車で整備をする予定にしておりまして、現在、約3万2,000台の交通量がございます。現在、既に国の方

で明石川から、和坂の交差点という交通の渋滞ポイントがございますが、この間につきまして、前の写真にありますように4車整備を図っているところでございます。連立事業との交差点につきましては、ちょうど明石川と和坂の交差点との間にございますので、これを逆転立体にすることによりまして、跨線橋の部分に4車の車道部をさらに設けて交通の円滑化を図っていきたいと考えております。道路の交通の円滑化ということでは、これが一番のメインになります。

それ以外に、先ほどご説明しました川西線という都市計画道路、あるいは都市計画決定しております林崎線という縦の街路で、この連続立体交差事業とあわせて整備を図ることによって、東西南北の交通の円滑化を図りたい。ここには現在、踏切がございまして、朝夕はかなり踏切部で車が渋滞して、並びに歩行者の安全の確保という観点で早急に整備する必要があると考えております。

委員

朝夕の渋滞解消というのはとてもよくわかるのと、国道がいずれ4車線になるということもあるんですけども、交通量に関しては、現況でかなり問題であって、つまり渋滞度は極めて高いのか。線路をまたいで何本か道路があるならば、そんなに込むのかなという非常に素朴な疑問を持ちましたので、もちろん、あかす踏切的になっているのであれば、恐らくそうなるんだろうなと思いますし、今おっしゃるご説明はよくわかるんですが、その辺のデータ的なことを、つまり現状で、朝、踏切が何分ぐらいしかあいていないとか、渋滞が何mぐらいになるとかという大ざっぱな点で結構なので、教えていただけたらと思います。

事務局

朝のピーク時、踏切の遮断時間は1時間当たり約16分の遮断時間になってございまして、それぞれの踏切の渋滞長につきましても、最大で100から150m。現在、細街路の非常に狭い道路でございますので、交通そのものが余り入り込めないような状態になっております。その中でも100から150mぐらいの渋滞が左右で常時起こっているといた状況でございます。

なお、国道2号は、先ほど言いました1日3万2,000台で、混雑度といって道路の容量に対する割合からいいますと、現在1倍ぐらいの混雑度を示してございます。そういうところを4車化することによって、混雑度を1といいますが、容量並みぐらいいままでに持っていきたいと考えているところでございます。

委員

今、道路の利用者側、それと市街地に住んでいる住民側からの立場でずっと質問が出ているわけなんですけれども、これは逆に鉄道利用者側からの余計な質問になるかもしれないんですが、鉄道というのが敷設されてから大ざっぱに100年と見て、大きく時代が変わりつつあるんだなというのがこういう事業を見るたびに思うんです。レールが敷かれたときには、こんなに市街が密集するとか自動車社会になるとか思わずにこういう大きなインフラができて、今回つけかえで非常な費用がかかるわけなんです。先を展望した場合、例えばJRが分割されたときに、貨物だけで使っていたレールを残しておいたがために、それを使って新快速を走らせると非常に時間が短縮されたとか、それから大阪駅を通過せずに「はるか」とかいろんな特急を走らせて時間短縮になったというような、後に鉄道を利用するという道が残されたわけです。山陽電車は私鉄ですから先がどうか分からないんですが、高架になって、今の地べたを走っているレールを取り除いてしまって、本当に先、100年後に後悔することがないのかと。

そんな先のことは知らんと言われれば終わりなんです。現実問題、私が住んでいるところの最寄りの加古川駅が高架になりまして、あかすの踏切がなくなって自動車の利用者側は非常に便利だと言うわけなんですけれども、実際、電車に乗っている身になりましたら、しょっちゅう事故が起きて、残っているレールを緊急用とかで使えばもっと短縮されるのではとか、いろんな意見が出るものですから、ちょっとその辺のことも伺いしておきたいと思っております。

会長

高架下の利用等につきまして、何かお考えは。これはまだ夢かもしれませんが。

事務局

その前に、現況の線路を残して高架化するということは、実際上は、現在ある線路の上を高架にしますので、一たん仮線をつくれますけれども、またもとに戻して高架にする、仮線のところは側道にするという計画にしております。そういう計画である以上は、上下に線路があるといったことはちょっと無理かと思っております。鉄道事業者の方も、安全な鉄道運行という義務もございますので、将来にわたっての計画の中で、現在の選択肢としてはこれは望ましいという考え方をしております。

高架下の利用につきましては、丸々鉄道事業者だけのものではないので、地域の地元

の市とかそういったところでそのうちの幾分かは公共的な事業に適用していただくということも含めて、全体としてのまちの活性化につなげていきたいというふうには考えているところです。

委員

山陽本線が登場しているわけですが、今回は切り下げということで、以前、高架になったときも、公共事業の一環として高架になったんでしょうか。

事務局

山陽本線につきましては、今、道路と山陽本線は山陽本線の方が上にございますが、それは公共事業でやったわけではなくて、鉄道会社そのものでそういう形に今はなっております。

委員

そうしたら、高架が低くなるということに対しては、公共事業的には説明責任は生じないと。わかりました。

委員

初歩的なことで申しわけないんですが、こういう高架の案が常に出てくるんですが、最近、トンネル工法がかなり安上がりになってきているようにも思われます。地下化していきますと、地表部の利用度というのが、非常に使いやすくなるかと思うんですけれども、そのあたりのご検討はされているのか、一般にはやはり格段の事業費の差が出てくるのか、そのあたり、ご教示いただきたいと思います。

事務局

JRの山陽本線そのものにつきましては、高架をしていきたいということで、その方がより利用もしやすいと考えております。この姫路の連続立体交差事業に関連いたしまして、先ほど山陽電鉄を切り下げというお話をしましたが、いっそのこと地下に入れてしまったらどうかという地下案というものも、当然検討の一つとして出てきております。平成8年ぐらいのところで、いろいろ検討した経緯がございます。ただ、地下にする場合の制約条件もございまして、また財政的なものも含めて県、市あわせて総合的に検討した結果、現在の案が一番早くできるのではないかと、あるいは効率的にできるのではないかとということで、理想形としてはいろんなことが考えられるんですけれども、この案になっております。

委員

これも大変初歩的な質問で恐縮ですが、立体交差事業の場合は、周辺の景観ということはどの程度配慮されているのか。さっきのご質問と関連があるんですが、景観との関係についてご説明願えればと思います。

事務局

高架事業の構造物につきましては、まちの真ん中に大きな2階か3階建てぐらいの構造物を設ける形になりますので、それなりに景観に対する配慮は考えております。ただし、構造的には、やはりできるだけ経済的なものでなければならないという中で、橋脚の柱とか床板のところで丸みを設けたりという、ささいなところかもしれませんが、そういう形でできるだけやわらかみを設けるような配慮は単独ではやってございます。また、駅部につきましては、まちの顔的な形になりますので、それぞれの地域、市町の意向等を踏まえまして、その顔づくりという形でのデザイン化等にもあわせて取り組んでいこうとは考えております。

会長

景観につきましては、以前にもこの審査会で意見をつけたことがございます。直接事業と関係があるようなないようなことですが、今後も非常に大事な問題だと考えております。

委員

今、景観のことが出ておりまして、先ほどのことにも関連するんですが、まちづくりということで、いずれもこの高架事業のご提案があります。ただ、少し長期的なことと現時点の問題点として、ほとんどの場合、経済効率より交通上の効率と安全性という意味で高架事業が提案されているんですが、同時並行で、高架にされた場合、高架下の安全性はどうか。ある意味、犯罪とまで申し上げませんが、人口密度が高い場合は人がいっぱい寄るんですが、人口密度が低い場合は、その利用の問題と、それから地域にとってそこがどういう場所になっていくかということに関して、この2件に限らず、今後の問題として、とにかく高架にしてまちづくり、という方向性を少し考えていくべきところに来ているんじゃないかという気がちょっとします。

と申しますのは、ちょっと戻る格好になるんですが、明石の人丸前駅のあたりに私はたまたま用事があって行ったことがあって、そこは雰囲気としてかなり人けがないんですね。繁華な、つまり明石の駅前でしたら、高架にして、その場所は利用度

が高いわけですが、そうでない場合は、確かに交通渋滞は緩和されてよくなるんですが、まちづくりという観点では今後少し意識して考慮していく方がいいのではないかと。まちの安全という意味でも、特に大都市部で高架というのは犯罪と関連しまして、その辺、ちょっとご意見とか方向性を教えていただけたらと思います。

事務局

確かに、高架にして、治安上の問題とか活性化、あるいは景観を心配されるものもあると思います。ただ、例えば、阪神電車の西宮駅も高架にいたしました。高架下につきましては、現在、いろいろと店舗も入っておりますし、市民の方々からも利用されている。場所によっていろいろと条件は違うと思います。

一つ問題なのは、鉄道というのは勾配を急に換えられません。例えば 1,000分の30ぐらいの緩い勾配でしか引っ張ってこれませんので、一たん高架にしますと、その影響がずっと流れてくるということで、ここまで高架にしなくていいんじゃないかというところも高架にされているという面もあると思います。我々としては、そういったことを踏まえても、なおかつ事業としてやらなければならない部分がある。

おっしゃいますように、できるだけ地域の環境にマッチした、あるいは地域の風土にマッチした使われ方とか、そういったことについては、地元の方を入れていろいろと今後検討していきたいと思っています。鉄道事業者と市、あるいは地域と県で調整協議会もつくっておりますので、またそういう場でもいろいろと検討していきたいと思っています。

委員

まちづくりと景観ということを考えたときに、私も土木屋なので、地下にするというのは物すごくお金がかかるということはよく認識しているつもりなんですけれども、例えばヨーロッパの古いまちなんかは、路面電車がたくさん走っていて、ああいうところでも、渋滞の関係で地下化がかなり進められているみたいですね。ああいうところでは、絶対に景観のことがありまして、古いまちばかりですから、高架なんていう方向には絶対に行かないと思います。例えば、同じ話を京都でして、じゃ高架にするかということになると、JRは高架になっていきますけれども、やはり地下という方向に行くかだと思います。先ほど来そういう議論が出ているようですから、今後、長期的なスタンスのときに、立体化というのは地下の方向もぜひご検討いただければと思います。

会 長

京都の例が挙がりましたが、奈良でも同じ話があって、平城京跡をどのよう通すかというのが出ております。うちの県ではあれほどのところはないと言ってもいいかもしれませんが、やはりそれなりのものがあると思うので、景観の問題も含めてご検討をお願いします。

私からもう一点、環境適合性のところで、交通渋滞の解消によってCO₂等の大気汚染が減少されるという文章がございます。これは、何かデータがございますでしょうか。具体的な測定ではなくても、現在、これくらいの渋滞がある場合はこれくらいのNO₂なりCO₂なりが出ているが、これが解消されるという、モデル計算でもありましたら、教えていただきたい。今日でなくて結構です。来年でも結構ですので、そういうものがございましたら、探しておいていただけたらありがたいと思います。

事務局

今、それらの事後の効果等を把握すべく、現況の調査と効果の分析をやろうとしておりますので、明確になり次第、まとめていきたいと考えております。

委 員

今のことにも関連して、両方にB / Cが載っているんですが、それはどんなデータをもとにこの数値が出ているか。いつも、B / Cだけぼんと書いてあるんですね。この数値を出すことで公共事業を判断するのがいいねということは全般的にも認められてはいるんですが、じゃあその数字はいかなる事柄が根拠となって導き出されているかということ、一々言わなくてもいいですけども、少なくともこの調書にはぜひ今後、載せていただきたいんです。例えば、今ご指摘があったCO₂の問題なのか、あるいはNO_xか、交通量に関してのことからこの数値が出てきているのか。有効性・効率性は、どうやらこれを見ると交通量だけかなとも思うんですが、その辺のところ、今後、ぜひここにもう二歩三歩踏み込んだ根拠のご提示をお願いしたいと思います。

会 長

これは、各事業によって、ベネフィットはこの項目をこれくらい、Cの方のコストはどうだというのは、たしかリストがあったと思います。それぞれの事業によって決まっていたと思いますので、一遍全部リストみたいにしてお配りいただけたらと思います。同じ道路でも、都会の道路と林道と農道とそれぞれ算定の根拠が違ってしまっていて、決められていると思いますので、よろしくをお願いします。

事務局

B / Cの算定につきましては、全国的なマニュアルをつくろうということで、それに基づいております。データは、我々それを隠すとかそんな気は毛頭ないので、必要に応じてご説明をさせていただきたいと思っております。ただ、調書の書き方については、また事務方でどうするかを検討させていただきたいと思っております。

委員

B / Cの関係でちょっとお聞きしたいんですが、例えば番号10番の山電の明石の方で、山陽電鉄は今、阪神電鉄と相互乗り入れをしていますね。ですから、B / Cの中に、そういったことでの鉄道のスピードアップというんですか、通勤特急を何本走らせられるとか、信号で減速しなくてもいいとか、そういうことも実際は含まれているんでしょうか。そういうことはほとんど関係ないということなんですか。

事務局

鉄道のスピードアップとか走行性の便益というのは、現在、このB / Cの中には含まれておりません。あくまでも、道路側の便益、それから高架のあることによる高架下利用の便益、連立事業の場合はそういうもののみで効果、便益額を算出しているということでございます。これは、全国的なルールで今はこのような形になっているということでございます。

事務局

ちょっと補足しますと、今、先生がおっしゃいましたように、鉄道の走行性あるいは安全性も向上するじゃないかという話とか、その地域で例えば分断解消されることによってもう少し人が交流するじゃないかとか、いろんなソフト的なプラス面と申しますか、そういった効果についてはなかなか数値化が難しい面がございます。それについては、研究会がありまして、そこでどのぐらいのお金に換算していったらいいのかとか、そのためにはいろんな事後調査をしないと数値化できないので、流れとしては、そういったものを含めた総合的なB / Cが要るのではないかとということで、今、研究はさせていただいているところです。

委員

先ほど景観の問題についてご指摘がありました。このところはお城を前にしたまさに姫路の顔そのものでございまして、デザインいかんでは姫路がよくなりもしますし、全く情けないような形にもなり得ます。大変大きな事業費でございますから、

デザイン関係にもかなり投入していただけるのかなという気はいたしますが、こういう設計においては、従来、住民サイドに事前に流されて意見の収集などをやっておられるのか。そういう点は非常に認識の高い住民の方も多いものですから、デザイン面でもかなりいい指摘が得られるのではないかという気もいたしますが、どの程度現状ではなさっているのか、ちょっとご説明いただけませんかでしょうか。

会 長

JRの方の問題になるかもしれませんが、わかっている範囲で。

事務局

今、ハードがメインでやっているんですけども、地元の市の方では、駅前広場も含めて、南側はほとんど変わらなくて北側の部分がメインになるんですが、区画整理事業とあわせてまちづくりをしたいということで、いろいろと案をつくりまして、今後具体化するように検討をしていきたい。具体のデザインまでまだ入っていないと思いますので、先生のご指摘のように景観にも十分配慮し、コンコースなどにつきましても、姫路城を駅の中から見えるような位置に持ってこようじゃないかとか、いろんな提案もありますから、その辺も加味して検討していきたいと思っております。

委 員

ちょっとだけコメントなんですけど、この事業に限らず、先ほどB/Cの勉強会みたいなものをお話があったので、もしできれば、新しい指標というか、B/Cだけじゃなしに、つまりお金の話だけじゃなしに、環境負荷も含めた、あるいは景観に対してどれぐらいの支払い意思があるのかというCVM的な環境価値みたいなものも指標の中に入れてもいいのではないかと。今、環境適合性というのは、欄を設けているだけで、パラメーターとして入っていないんですけど、研究によってはB/Cの分母の方をさらに環境負荷で割るという考え方もあります。そうすると、閾値をどこに持ってくるのか、今は0で非常にわかりやすいですが、その閾値の問題が出てくるかもわかりません。しかし、ただでさえB/Cも若干わかりにくい面がありますから、環境負荷とか環境価値みたいなものをBに足したり、Cでさらに割ったり、そういうもうちょっと公共事業を判断する上でわかりやすい指標があればいいなと思いますので、勉強会でちょっとご検討いただければというお願いです。

事務局

今、先生がおっしゃったような観点で、これをやるのだったら幾らお金を払います

かとアンケートして、みんなが幾らだったら払いますといったような、それもあるんですね。ただ、全国的に基準を設けるという話になりますと、まだはっきり数値が決まらないということですが、もう少し検討はさせていただきたいと思います。

委員 これは街路事業だけの問題ではないので。

事務局

まさに会長がおっしゃったように、街路事業だけの問題ではございません。B / C についてどのような考え方をすべきかというのは、例えば砂防でありますとか、生命財産に係るような分野のところをどう考えるかとか、いろんな分野で確かに研究が熱心に進められているところでございます。道奥先生などもそのお一人でございますが、そのあたりの成果も踏まえて、B / C についてこのような算定をしているということ、を事業ごとに整理させていただいて、そして今どのような方向を持って研究されているかということもできましたら我々も十分勉強いたしまして、一度ご説明させていただきたい、このように思います。

会長

お願いします。B / C がいいのか、B マイナス C がいいのかという基本的な議論もあるんですが、今のやり方でやってもそういうことも出てまいりますので、その辺はまた県土整備部としてまとめていただけたらと思います。

いろいろまだあるかもしれません。お帰りになってから、あれ聞くのを忘れたというのが出るかもしれません。もしそういう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、時間の関係もございまして、連続立体交差事業、街路関係についてはここで一応打ち切らせていただいて、海岸事業に入りたいと思います。

3) 事務局から海岸事業(2件)について説明

- ・ 審議番号 1 2 海岸事業 高潮 姫路港大江島地区
- ・ 審議番号 1 3 侵食 江井港江井地区

委員

これは、黄色で示したところは砂浜海岸と考えてよろしいんでしょうか。

事務局

そうでございます。

委 員

今回、潜堤というか、人工リーフ的なものとセットで面的に防護しようというお考えですか。

事務局

はい。

会 長

B / Cは非常に高い値ですが、先ほどの写真を見ましたら、よくこれだけほうってあったなという、逆にそんな感じもしないことはないですが。

委 員

高さを確保されるんですが、写真では陸開みたいなところが残るようなイメージですね。

事務局

陸開が残ります。どうしても漁船が係留いたしますので、その利用を考えますと、陸開にしております。

委 員

防災面で、陸開の管理がポイントになってくると思うんですが、そのあたりは。

事務局

淡路島には、全体で約 350 ぐらいの陸開があります。この陸開を、台風時であるとか、あるいは今問題になっています津波のときに速やかに閉めなければならないということが非常に大きな課題になっておりますが、平常の利用では、写真を見てもわかりますように、こういうところで漁師さんが船に乗りおりします。陸開でないとなれば、これを乗り越して階段という手があるんですが、最近、漁師さんらも高齢化しておりまして、こういう通路はどうしてもつけてほしいという希望もございますので、こういうところに限ってやむを得ないかと考えております。

会 長

播磨灘で津波の方は余りないかもしれませんが、これは、だから台風時、高潮時には手で一々閉めるわけですか。

事務局

そうです。

会 長

ほかにございませんか。では、これにつきましても、ございまして、後ほど事務局に連絡していただくことにしまして、次の案件に入りたいと思います。

4) 事務局から都市公園事業(2件)について説明

- ・ 審議番号15 都市公園事業 播磨中央公園
- ・ 審議番号16 都市公園事業 有馬富士公園

会 長

私から、調書の方で、播磨中央公園の場合も一緒なんですけど、進捗率は、今の有馬富士公園でいいますと、第1期事業が179.5haになっておりまして、全体事業は一体どれくらいで、今、83%というのは、第1期事業についてのみなのか、それとも全体についての話、1期、2期を含めての進捗率なのか。

事務局

1期だけの進捗でございまして、1期事業の終了を見て2期にかかりたいという考えでございまして。1期、2期の分け方は、今のところそう考えております。

それから、366億円という総事業費が前回の再評価より30億円少なくなっておりますが、それは、用地補償費が前回のときには245億円でしたのが215億円でほぼ99%の進捗を見ておりますので、その30億円分を修正させていただいております。事業費で見ますと83%で、残り約62億円が残事業費となっております。これは、ほとんど工事費と申しますか、整備費に予定された事業費でございまして。

会 長

と申しますのは、ほかのところは1期事業から2期事業まで続いておりまして、ここでは厳密に言いますと、事業は有馬富士公園の第1期事業ということで理解してよろしいんですか。

事務局

そう考えていただいてもいいかと思っております。2期事業については、着手しておりません。計画決定だけでございまして。

会 長

そうしますと、完成予定年度も、これは1期事業の年度。

事務局

全部、そのように見ていただきたいと思います。

委 員

17年の秋の29回目の育樹祭、これは、私も最初の企画段階で参加させてもらっていたんですが、初めて里山を舞台にするということですね。ですから、それは時代の流れと合致していると思うんですが、この写真の休養ゾーンのキャンプ場予定地がメーンの会場になるのでしょうか。

事務局

そういうことです。キャンプ場としてこういう形で粗造成をしておりましたが、この場を育樹祭会場に使いたいということで。ですから、最初はオートキャンプ場という形で計画があったんですが、そういう育樹祭の趣旨を反映する意味で、先ほど先生がおっしゃった里山とか自然型のニーズが強くなってまいりましたので、キャンプ場ももう少しファミリー型に見直して整合を図りたいと考えております。

委 員

人と自然の博物館の方に現地を案内していただきました。今、初めてこの写真を見せていただくんですが、これからその里山を多様に活用するといえますか、里山というのは人の手が入って初めて保たれるわけですから、そういう意味で、これはこのままじゃなくて、周りは恐らく里山になっていて、予定地ですから、ほかにいろいろ、一部植樹されたり、最終的にはどんなイメージになるんですか。

事務局

育樹祭会場のすぐ南を育樹祭に合わせて整備する方向で、育樹祭の主催側も整備していただけます。それと、先ほどおっしゃった人と自然の博物館の服部先生のご指導を得て、里山講習会というもので、里山に対する自主管理といえますか、そういう住民参加型の講座をこれから立ち上げるという話で、先ほど申しました管理運営協議会でその案を練っておられます。そういうこともありまして、里山に対する皆さんのニーズがかなり強いので、当初計画をそちらのニーズへ移行する形の見直しは今後していきたいと考えております。

委 員

今の話の中にも出てきて、今回、私はこの資料を拝見して実情を知った格好になるんですが、出会いのゾーン、遊びの王国整備状況等が載ってしまっていて、こういうのを拝見すると、里山は私、よく知っているわけじゃないですけども、ちょっと里山という概念と違うなど。途中で計画が里山にシフトされていったようにも思うんですが、里山というものところで整備が進められているものと少しイメージ的にずれがあるので、計画がシフトされたのであれば、その辺のこういったものとの整合ですね。オートキャンプ場は計画変更になるようですが、これだけじゃわかり切らないので軽々しく何も言えない部分があるんですけども、里山にシフトするのはとてもいいと思うんですね。当初は、もう少し違った形であったんでしょうか。その辺のことで、最終的に里山的にするのであれば、こういった施設はやっぱり違うんじゃないかという印象も少しあるんですけども、いかがでしょうか。

事務局

約 179haございまして、一番南を横切っている道が県道でございますが、その県道より南に遊びの王国を整備しておりまして、徐々に北に上がるに従って自然の豊富な方へずっと動いていきます。ですから、福島大池の北側には昔の棚田が非常に景観よく残っておりまして、棚田を生かそうじゃないかという住民活動も起こっております。それから北へ行きますと、森林、里山というふうに、広い区域でございますので、自然と人間との触れ合い、人間と人間との触れ合いとか、そういうものをコンセプトにしております。

会 長

途中でコンセプトが変わったという点もあるかもしれませんが、南の外れからずっと順番につくっていった、その時代時代の背景も出てきているということです。

事務局

私もちょっと知識が生半可なんですけど、今、委員が言われた里山の保全であるとか、育成であるとか、それは初めて育樹祭のテーマがそのように目指すことになったということでした、この公園のコンセプトを里山というものに変えたということではないんです。育樹祭の会場も、第1会場、第2会場に分かれておりまして、神戸の小東山を里山の育成みたいなことでメイン会場にして、こちらの会場は、どういうことをするかは私しっかり覚えていないんですけど、第2番目の会場になると。それでも、やっ

ぱり育樹祭の会場でございますので、このオートキャンプ場の形態はその会場にふさわしい形に整備していこうと、そのように考えているというご説明をしました。

委員

この写真はあくまで途中経過ということですね。

事務局

これから直していこうということです。

事務局

この写真は、オートキャンプ場をつくるべく造成した状況でございますが、ここは育樹祭の式典会場でございます。小束山での育樹祭の形は、天皇陛下が植樹をされた植樹祭の後、皇太子殿下がお手入れして育樹するというシナリオになっているようです。ですから、ここはあくまで式典会場ということでございますが、やはり育樹祭の趣旨をある程度反映した形の、里山への配慮というか、ニーズが強くなってきておりますので、そういう方向で説明させていただきました。

委員

里山というコンセプトでやられるのはかなり先進的だなと思って、実は評価させていただいて、むしろそちらの方をメインにされるのかなと思ったわけなんですけど、逆に言えば、それ以前のコンセプトはどんなものであったのか、それはかなり今じゃまずいんじゃないかなと。これは個人的な意見なので、まずいかどうかはわかりませんが、棚田というものがこの地域内に残っているのは、維持は大変だろうと思うんですが、もっと明瞭に意識をして、コンセプト転換をされてしまってもいいんじゃないか。

育樹祭がそうなるから、その部分だけそうしますというのではなくて、「自然環境に配慮」というのも非常に抽象的なんですけれども、自然との共生というのをもともとやっていたのは里山です。ここでそういうご研究をなさっている方が現におられて、レクチャー等もやっちらっしゃるんですが、要するに一体何の公園なのか、途中から伺ったのでわからないんです。途中から都合で里山が入っただけで、本当は違いますよというご説明のように聞こえてしまったので、むしろ里山を前面に打ち出した方がより先進的じゃないんですかというところですが。

事務局

説明が誤解を招いたようで、どうも済みませんでした。もともと、自然・文化体験

ゾーンというゾーン分けの時点で、里山で皆で自然体験しようというコンセプトはございまして、そちらをもう少し強く押し出そうというニーズが強いのでということだけでして、全然なかったものをしたわけでもなしに、そちらに非常に強い要望があるということで説明させていただきました。

会 長

風船が膨らんでいるころの話からは随分変わってきているように、私自身は思っております。ここを公園にしようというより、その上のダム湖ができるころの話からいうと、里山のサの字もなかった時代で、ここへ公園をつくらうというその公園のイメージというのは、恐らく地元の人が抱いておられたのも随分違っていたのではないかと。先ほどご説明がありましたように、育樹祭は従前終わった植樹祭の会場で天皇陛下がお植えになった木を10年後に育てるというものですが、兵庫県の場合は村岡からこちらへいつの間にやら移っているような事情がありまして、ちょっと違ってきている面があることはあると思います。

そういう点がありまして、先ほど、全体構想というか、1期、2期、あるいはそれを含めましての構想はどうなっているのかと、ここで取り上げるのは何かということをお伺いしたわけです。

ほかにございませんか。特にないようでしたら、以上4件につきましてご説明を受けただけですが、残る7件につきまして、特にご説明を受けなかったわけでございませけれども、調書をごらんになりましてご質問がございましたら、あるいは今の4件を含めて、本日の11件を通しましてご質問がございましたら、ぜひお願いしたいと思います。

委 員

番号12の海岸事業ですが、姫路港の方です。港 - 15ページの残事業箇所という写真で、多分この切りかえた部分の高潮特殊堤の事業かと思うんですけども、現状で堤内地側の方に高潮特殊堤が延びていて、それも計画高まで一応完成しているように見えますので、何が問題なのか、現状についてご説明いただきたいんですが。

事務局

それでは、今のご質問の件についてご説明いたします。

まず、計画平面図をお開きください。姫路港海岸におきます高潮対策事業の平面図です。黄色く塗っているところが完成したところ、あと残っているのが、ごく一部な

んですが、赤色で着色しています。これは大江島地区と言うんですが、この計画は、もともと昭和40年前後にできました老朽化した護岸を、一つには、耐震性の向上を図り、あわせて吸い出しとか沈下とか目地の開きがある護岸を直しましょうということ、2点目に、日常、適正な管理や円滑な水防活動をするために、やはり管理用通路を確保しなければならない、それと、もともとここは港湾活動が非常に活発な水域でありましたが、船舶の大型化などでだんだんこの利用が減ってまいりまして、不要になった横引きゲートについては、先ほどもお話ししましたように操作が非常に大変なものですからなくしましょうと、大きくこの3つぐらいの目的をもってこの930mを工事しているわけです。

そこで、先ほどご指摘のありました箇所について、詳しく説明させていただきます。前の平面図で、赤く塗っているところが残っている箇所で、約60mございます。約7,000万円で来年度に完成させようというところなんです。もともとここは造船所がありました。この地域、昭和40年代前後に高潮対策を行うに当たって、造船所では水際線を活用しますので、防潮堤をつくれれば造船所が商売ができないということから、いろいろ説得をしました。要するに、防潮堤ができなければ背後がつかりますよ、背後の皆のために防潮堤をつくらせてくださいということで、民有地の中にこういう形で防潮堤をつくらせてもらった経緯があります。もちろん、その敷地は、その幅分だけ買収いたしました。したがって、いわば変則的に、民地の中に防潮堤があるというのが今の形なんです。

ところが、造船所も、今、やめておられまして、普通の鉄工所としてやっておられます。要するに水際線利用をしないので、うちの敷地を分断している防潮堤を撤去してほしいという話がかねがねあった中で、今回、防潮堤を新しくするというので、こういった極めてイレギュラーな民有地の中にある防潮堤を廃止して、前に新しく防潮堤をつくると。

確かに先生のおっしゃるとおり、この構造物は、陸上に立った擁壁ですので、耐震性にはもちろん問題はありませんし、高さも機能も確保しているんですが、一つには、先ほど方針で申し上げました管理用通路が実はありません。要するに、民地の中を通らせてもらって水防活動はやらなければならない。それから、ここにゲートが2基あるわけなんです。民地の中にあるというイレギュラーな防潮堤のゲートをこれからもずっと維持しなければならない。実はこのゲートは、この高潮計画が始まって以来、

将来撤去するということがありましたので、直しておりません。現在、開閉が不能になっております。

こういうこともあわせて考えますと、今後、海岸管理者として適正にこの海岸を管理していくためには、どうしてもこういった民地の中のイレギュラーな防潮堤を撤去して、第一線の形として整理したいと考えているところです。現時点で、事業実施に同意していただいていますし、全く障害はないということで、来年度1年で、約7,000万円で工事を早く完成させたいと考えております。以上です。

委員

現時点で堤防高は確保されているということであれば、一つの選択肢として、現の堤防をオーバーホールすると。こういうゲートなんかの修復は、7,000万円に比べますと随分安くつくと思いますし。それと、管理用通路のお話もありましたが、さっきの江井海岸の方も陸閘が残りながら民間の協力を得てオペレーションしていくという、現実にはそういうことも行われるかと思しますので、実用上、現在せっかくあります高潮堤をわざわざ撤去して、短い区間ではあるけれども新規につくるというのは、若干公共事業として投資効率が悪いように思いますが。

事務局

ここを管理しているのは姫路港管理事務所というところなのですが、今、203カ所ほど横引きゲートがあります。先ほど言いましたように、利用がされなくなった分については、次々と撤去して、もとの胸壁といいますか、コンクリート壁にかえつつあるんですが、それでも200近くある。こういうことを考えますと、こういった民地の中にゲートがあり、そのゲートを管理事務所が管理するのは極めて変則的であると言わざるを得ないというふうに考えます。また、兵庫県の海岸の中を見ましても、これが民地の中にあるようなところは非常に少ないという現状もありますし、遠い将来のことを考えたら、やはり今やっておかないと海岸管理に対して責任を持たない、未代まで悔いが残るんじゃないかと私は考えております。

委員

港 - 14ページに浸水地域をかいていただいているんですが、今の高潮堤をオーバーホールしますと、浸水区域というのはここじゃなくて、その前の現の鉄工所になると思うので、費用便益が変わってくると思うんです。そういうところも疑問に思いまして、申し上げたように現況の高潮堤をオーバーホールする方向での新たな事業のご検

討をいただけないかなというのが私の意見なんです。

事務局

この浸水区域は、要するに 930mをキープしたときに確保されるべきものでありまして、そういうゲートが残るということは、先ほど来言いましたように適切な水防活動に非常に支障になることから、やはりここは先ほど申しましたように第一線で防潮堤をつないでスムーズにしたいと思います。

委員

ベターであるということは理解できるんですけども、先ほどの江井の方も陸閘を残した形での堤防の構築になっておりますので、現実には、ゲートが残ることは、スムーズに動きさえすればそれほど支障はないのではないかと思うんですけどね。

事務局

最近、先ほどもちらっと申し上げましたように、ほかのもっと重要なところでは、例えばこれが自動開閉できるとか、そういったことを手がけているところもあります。ただ、趨勢としては、こういうものは撤去していくべきものだと私は考えていますし、できるところはやはりやるべきだと、あながちこういうところを残すのは得策ではないというふうに思います。

委員

もう一つの選択肢として、現況をオーバーホールするという事業もご検討いただけないかなというお願いなんです。

会長

関連してご質問しますが、進捗率95%というのは、事業費規模で95%ですか。

事務局

そういうことです。

会長

長さでいいましたら、930mのうち、残りは60mとおっしゃいましたね。事業費規模で考えた場合に、今のご提案のように、現在残っている造船所を取り巻いているのを、もう少し手を加えるというか、オーバーホールだけじゃなくて、使いやすくするように、あるいはもっと安全なものにしたら、かなり事業費も変わってくるかもしれませんが、その辺でのご検討ではどうでしょうか。これも、今すぐでなくて結構ですが。

事務局

私たちも内部でいろいろ検討いたしました折に、(残事業箇所平面図にて)黄色で囲っております土地と、そこから、堤内と呼びますが、工場とか造船所と書いているところが一体の土地だとは、我々写真等から見て判断できないような状況でしたので、この造船所の利用が変わったためだけだったら、やっぱり辛抱してもらわなければならないという考え方もあったんです。しかし、説明していますように、これは一体の土地で利用されている、その中にこういう堤体がある、土地は買収しているようでございますけれども、一体的になるように所有者としては使いたい中にこういう堤防が入ってきているということで、その所有者の気持ちも考えましたら、やっぱり撤去してほしいという気持ちもきっとあると思います。

そのあたり、所有者のご意見等も十分聞かせていただいて、そして会長から、また先生からもご指摘があったように、横引きゲートもきっちりやろうと思えば結構高いと思うんですが、そのあたりと比較考量いたしまして、やっぱり私たちが提案しました点でもう一度審査いただきたいと言わせていただくのかどうか検討させていただいて、もう一度お諮りさせていただきたいと思います。

委員

あの図面で、護岸といいますが、堤防の部分は、県の方で買い上げられたとさっきおっしゃったと思うんですが.....

会長

グリーンのところですか。

委員

その入り込んでいる部分ですね。県が買い上げられたと。そうしますと、今度、仮にみぎわにつくるとしましたら、買い上げた土地とか、新たにまた民有地を使うことになるのか、その辺はどのようになるのでしょうか。

事務局

県が買い上げたといいますが、防潮堤の幅分だけです。要するに、細長くずっと買い上げさせてもらって、以前に防潮堤をつくりました。そのところまでは、まだ民有地なんですね。今度、その前に護岸を当方が設置します。今考えていますのは、買い上げてさせてもらった土地と今度新たにつくる土地を等積交換して、要するに県が直接買い上げるのではなく土地を交換することによって、その土地の処理をした

いと考えております。

事務局

赤い部分にかわる分があればですね。

委員

そうすると、買い上げる費用というのは、この事業費の中には入っていない。

事務局

もちろん入ってます。

委員

入ってますか。

事務局

はい。直接買い上げません、交換するんですから。要するに、入ってるということですね。だから、ゼロ円が入ってるということですね。

委員

実際は買い上げるための費用というのは、計算はされたけれども、ゼロ円が入っている、要するに入っていないということですね。

委員

残事業箇所のところの写真を見ますと、川が大分内側にくぼんでおりますね。あの図面を見ても、わざわざくぼませているんです。だけど、効率とかいろんなことからいうと、直線で結ぶべきだと思うんですけども、またそこに新しく県有地が出てくるので、嫌がってああいうふうにわざわざ曲げたのか、曲げることによって何か防潮的な効果が出るのか。多分出ないと思いますので、せっかくなら真っすぐやる方が安くつくのではないか。ただし、陸上でない部分の工事ですから、コストが上がるかもしれないけれども、やっぱりこういう場合は本当は真っすぐやるのが本来ではないかと思います。勝手な素人の考えですけども、そういうご検討はなさらなかったのでしょうか。

事務局

先生が最初におっしゃったように、要するにむだな土地をつくりたくなかったというのが考え方でございます。今お示ししている断面図は、一応経済的といえますが、ここで作った場合、一番安いものがこういう断面になります。先ほど来お話があった土地の交換も含めて、最小限度この断面に必要な幅がこれなんです。それを平面図

に落としますと、若干へこんだ形に法線がなくなってしまったと。前に出しますと、それほど変わりませんが、工事費も高くなりますし、県が管理する土地がふえてしまうということで、このように控えたということです。

委員

(残事業箇所平面図にて) 赤いところが県の所有になるということですか。

事務局

結果的にそういうことです。

委員

どう見ても、現況の黄色いところより広く見えるんですけども。管理用道路ということなんでしょうか。

事務局

管理用通路は3mでいいんです。先ほど言いましたように、従来の黄色い部分の断面にいたしますと、実は非常に高いものになるんです。我々自立式と言っていますが、自立式断面でやりますと、(標準断面図にて) これまではこういう断面で実は施工してまして、鋼管矢板というのを打ちますので非常に高くなりますが、背後地に余裕があれば、これをタイロッドというもので引っ張りまして、次のこういう断面にしますと本当に安くなるわけです。最小限度、できるところまで引いて、結果的に安い断面でやるとこういう断面にならざるを得なかった、県が所有する土地もできるだけ少なくしようということで、こういう断面に決めたということなんです。

委員

等積交換できるんでしょうか。それと、それを地主の方が納得されるのでしょうかね。

事務局

等価で交換したいと思います。事実上、等積と一緒にですね。

委員

関連なんですけど、造船所は、以前は船をつくっていたんですね。船をつくっておられたから、矢板護岸ですか、へっこんだ護岸にした、要するに完成した船が外の川とつながってほしいということですね。その後、産業構造が大きく変わりましたね。それに伴って、ここで船がつくられなくなって、そして今、鉄工所ですか。それで、このように県も契約を変えられるということなんですけど、そうすると、ここは将来また

船をつくるということはないのでしょうか。

要するに私が聞きたいのは、産業構造が急激に変化していく中で、こういう公共事業のありようですね。もっと言えば、その都度ニーズに合わせてやっていけば、これは非常に限られた面積での限られた工事ですけれども、公共事業全体を考えると、これからそういう視点も大事なことはないだろうかと思うわけです。将来また船をつくるといったときに、どうするかということですね。

事務局

当時、造船所をやっておられました。したがって、そういう実績を踏まえまして、そういったことに支障のないように高潮対策をやったんです。今回、造船所はやめられましたので、正常な形の防潮堤に直すと。将来、この人がまた造船所をやりたいということになっても、管理者としてそういう形に護岸を変えとか、そういうことは一切ございません。むしろ、本当にやられるのでしたら、造船所が県の海岸管理者の許可を得て、造船所のサイドで護岸を変えることになろうかと思えます。

会 長

つまり、そのときには既に県の土地に県の護岸ができていて、だから勝手に造船所がそれを壊すわけにはいかないということですね。

事務局

まあそういうことです。

会 長

先ほどの有馬富士ではございませんが、これは継続ということですが、実質上は継続ではなくて、新しくこの60mの護岸をやることになっているわけです。つまり、グリーンの部分壊しまして赤い部分をつくるということなので、そういう点では、単純なる継続、つまり、事業の形の上では930mのうち60mが残っているということですが、その部分に関しては、グリーン部分ができていますから、普通の継続ではないという形だと思えます。そういう点も踏まえまして、次の機会にご審議いただきたいと思えます。

ほかに、今日説明を省略しましたところで……。それ以外のことで結構でございます。

委 員

公園事業のもう一つのことですが、東播磨都市計画公園事業の播磨中央公園の件で、

さっと拝見したところ、進捗状況のご説明の中で、事業が最終段階に来たので、総事業費見直しを行った結果、40億円の精算増となったと。それについてのご説明が私、見切れなかったんですが、どういう点で40億円増加せざるを得なかったかについて教えていただきたいと思います。

事務局

40億円の増の大きなものだけ抽出しますと、播磨中央公園はほぼ99%の進捗を見ておりまして、増額の箇所は、まず、ロードレースコースをファミリーゾーンというところをつくっていたんですが、競技速度等自転車競技の内容も変わってきて、延長3kmから7kmまで延ばしたという変更をしております。それが一つの増額の要素でございます。

2点目は、「播中おもいで橋」という名前と呼んでおります横断歩道橋を、第1駐車場があるんですが、それが県道をまたいでファミリーゾーンへの動線がなかったものですから、福祉のまちづくり条例等に適合する形のスロープ等のついた渡り橋にしたというのが増額の工事でございます。

3点目は、四季の庭というのがございまして、これは建設時は有料施設としてつくったわけですが、花が思うように咲かなくて有料施設としてなかなか整備が進まないの、見直した結果、土壌が悪いのではないかとということで、全面的に土壌の改良を行いました。そういうこともございまして、大きな工事増となりました。

委員

日常的な感覚で高い安いを言えないというのか、わからないので、はい、そうですかと言わざるを得ないんですが、これが、ある意味で妥当かどうかわからないんですけども、県の方でのご判断の限りにおいて適切妥当であると評価された増加額というふうに理解させていただいていいわけですね。

事務局

額は内容に伴って起こったわけなんですけど、サイクリングロードの拡張や、最初につくりました四季の庭というのも、当初、四季折々の花が咲くようにバラ園などを有料の形でつくってありましたところ、なかなか当初の目的に達しないので、全般的な見直しを行った結果、土壌が好ましいものではないということがございまして、新しいものを追加ではなくて、いわゆる拡張とか変更、見直し、改善ということでございます。それから、おもいで橋という連絡通路は、これはぜひということではないんで

すが、スロープのついた渡り橋というように福祉のまちづくりの趣旨で見直した結果、追加工事したものでございます。

委 員

そういうご説明であれば、ほかの街路等と比べて少ない額ではないと思いますので、詳細な内訳の資料を拝見したいと思います。すぐじゃなくても結構ですので。つまり、土壌改良にお幾らぐらいお使いになるのか、ロードレース側道の延長にいかほどか、それからスロープ付きの歩道橋の価格がどの程度のものであるかについて、少し踏み込んだ詳細なご説明を承りたいんです。

事務局

わかりました。お断りしておかなければならないのは、前回のときに既にそのことで消費していた事業費もございしますが、その辺をご容赦願いまして、今回、終局に近づきましたのでまとめて変更ということになりましたが、それら内訳については次回ご提案させていただきます。

会 長

総事業費が 200億円程度のもので40億円の増加というのは、家計で比べますと言いくい話でして、県の全体の予算からいったら「40億ぐらい」ということになるかもしれないませんが、特に「我が家」なんかで考えますとかなり響きますので、よろしくお願ひします。

委 員

家計レベルのとおりいかないと思うんですけども、ロードレース側道が要るかどうかということもそうですし、土壌改良もそうですし、そこまでやる必要があるということ、県の政策全体のバランスからしてその点のご説明を承りたいなと思います。資料に加えて、県民レベルといたしましたら、要りますと言われたものを、そうですかというふうに言っている金額ではない気がするんですけどもね、だからせめてご説明を詳細にお願いできればと思います。

事務局

私どもも今回そういうことについては問題意識を持っておりまして、内訳については持ってきているんですが、細かくなりますので、次回等に提出させていただきたいと思います。いろいろ、いろいろ積み上がった結果でございまして、それなら前回にというご意見もございしますが、その辺、ご容赦願ひたいと思います。

委員

さっきの姫路の高潮防潮堤の事業でもありましたように、7,000万円ぐらいというのはほかの事業に比べると随分事業費が安くなって、それと目先に完成の到達点が見えているので、私も土木屋ですから、もしこれを担当していたらやりたいんですけども、逆にそういうエンジニアサイドの事情がわかるだけに、もしそのチェック機能が審査会として働くとしたら、7,000万がオーバーホールだけでたとえ6,500万がかかったとしても500万円をセーブできるということをチェックすることが、我々に与えられた役割なんだろうなと思います。そういうことで、若干つらい面もあるんですけども、そのあたりをご理解いただければと思います。

会長

よろしくお願ひいたします。

ほかにございませつか。全然違つことでも結構でございます。それでは、一応これで質疑を終わらせていただきまして、ただいま幾つかの宿題を事務局の方へ投げかけましたので、次回に回答をお願ひしたいと思ひます。

そのほか、先ほどから申しておりますように、もう一度考えたらあれを質問しておかなければいけない、あるいは今日のお話を承つて、じゃあこれもひっかかるとか、いろいろ出てくるかと思ひます。例によりまして、ファクスなり電話でも結構でございます、事務局にご通知いただいたら、できるだけの回答を用意したいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

次回は、農林水産部関係が随分ございます。それから、河川がたくさんございますが、その辺の予定を含めまして、事務局の方からよろしくお願ひいたします。

事務局

それでは、事務局から、第5回の審査会と現地視察について、ご報告とお願ひを申し上げます。

まず、今後の予定についてでございますが、次回の審査会は、9月4日、木曜日の午後2時から、パレス神戸大会議室で開催させていただきます。

次回は、まず、本日説明しました11件の追加説明と審査、その後、継続事業16件の審査結果の文案について協議をいただきまして、農林関係6件の継続事業の説明、質疑をお願ひしたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

なお、農林関係で今年度審査していただきます継続事業につきましては、参考資料の

4ページにございますように、再評価、再々評価を含めまして21件ございまして、そのうち11件につきましては説明を省略し、10件を説明する予定にしておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

また、再々評価の案件につきましては、前回の評価時点、平成10年度の評価時点でいただいた宿題等につきましては、ここの案件の説明のときにあわせて説明しますので、よろしくお願ひいたします。

次に、現地視察の件でございますが、既にご案内のとおり、9月9日に阪神北地区の現地視察を予定しております。阪急宝塚駅で集合していただきまして、小型バスに乘車して現地を回ろうと考えておりますので、ご参加のほど、よろしくお願ひいたします。午後1時ごろに阪急宝塚駅で集合していただきまして、武庫川ダムの周辺を視察お願ひしたいと思います。詳細につきましては、またご案内させていただきます。

以上でご報告とお願ひを終わります。

3 閉 会