

平成14年度第3回

公共事業等審査会

会議録

パレス神戸 大会議室

平成14年6月27日

公共事業等審査会 事務局

(兵庫県県土整備部企画調整局課長(技術企画担当))

公共事業等審査会（平成14年度第3回）会議録

1 開 会

2 平成14年度第3回公共事業等審査会

（1）事務局よりの報告事項

1）交通安全施設整備事業について

事務局

交通安全施設整備事業の質問事項は、「今回の整備で、自動車の円滑化を図ることができると思う。一方、人や自転車に着目した安全性・快適性を確保する上では、今回の整備はどのような効果があるのか。今回の整備区間の前後の整備状況も含めて教えていただきたい」ということでございます。

OHPを使って説明いたします。

今、映しておりますのは、前回審査していただいた須加院の交差点を中心としまして、右の方に播但道がありますが、南は砥堀の交差点から香寺町の地域周辺でございます。周辺の交通状況といたしましては、施設、主に学校関係については、小学校が、上の方から溝口小学校、その隣に溝口駅がございます。下へおりまして、香呂駅の隣に香呂小学校、また日ノ本学園の中学、高校があります。そして、ちょっと上に香寺中学校がございます。また、下の方へいきまして、須加院に香呂南小学校がございます。ここの通学、通勤の状況としましては、東の集落の方から駅あるいは小・中学校に児童生徒が行くわけですが、国道312号を横断し、312号と鉄道に挟まれたところに1本、並行して町道が走っておりまして、その町道が通学路にも指定されておりますので、主にそこを歩いて、鉄道を横断して小・中学校に通学するという交通形態になっております。また、駅への通勤も同じような通路を通るわけですが、ちなみに利用者は、溝口駅が1,600人、香呂駅が1,700人、仁豊野駅が1,000人、この程度の乗降客となっております。国道の方は、主に沿道施設の利用者、あるいはバスの乗降客が多いという交通形態でございます。

南の方から、現在の歩道の整備状況を写真で示します。まず、先ほどの地図ののところですが、4車区間、都市計画幅員で整備されておりまして、2mの歩道はマウンドアップ形式になっております。2番目のところは、ちょうど砥堀の交差点の北側ですが、同じく2mぐらいの歩道という状況でございます。3番目ですが、向こうに写っておりますのはこの前説明しました酒造工場でございます。須加院の交差点の周辺でございます。ここは1m50ぐらいの歩道でございます。次は、須加院の北の方の犬飼というところでございます。ここも全幅2mですが、施設がありますので、実質的には1m50～60が使える

ところでございます。次は、広瀬北という交差点のところでございます。

信号機が写っているところが交差点ですが、ここは歩道がございません。その北、次のところも2mで歩道が整備されております。しかし、マウンドアップ形式です。次は、福崎との境界の手前付近です。同じような状態で整備されております。

以上のように、歩道としては一部不連続なところがありますが、1m50から2mの歩道という形で整備されております。

そういう中で、現在この区間で我々が事業として取り組んでいるところを説明させていただきます。

南の方の播但道との交差点である砥堀の交差点につきましては、道路の改築事業で都市計画道路幅員16mで整備中でございます。交差点から450mぐらいは既に終わっておりまして、引き続いて13年度から620m間に入ったところでございます。その次の須加院は、この前説明しましたように、15年度新規事業でお願いしたいということで審査していただいております。その上の広瀬北交差点につきましては、小野香寺線という横に入っていく県道がございまして、その道路改築事業とあわせて、現在、交差点付近の用地買収に入っております。小野香寺線の改築あるいは交差点改良をあわせてやっているところがございます。その上の交差点は溝口駅のちょっと下になりますが、中寺北条線という県道が交差しておりまして、現在は上を走っております。そのバイパス整備ということで、点線かかいているところを今事業中ではございまして、それとあわせて、その交差点改良を17年ぐらいにやりたい。下の広瀬交差点のところは、16年ぐらいに工事をやっていきたいということで、今、用地買収を進めている状況でございます。

当面は、こういった交差点付近での歩道が不連続になっているところにおいて、ボトルネックの解消、あるいは歩行者、自転車の交通安全を図るためにセミフラット型の歩道整備を行いまして、バリアフリーな歩行空間を順次確保していきたいということでございます。

そういったことによる須加院交差点を含めた整備効果でございますが、交差点を改良することによって渋滞解消が図られ、円滑な交通の流れの確保や事故の削減に寄与することで、まず交通安全を確保します。そういう中で、交差点改良に合わせて歩道整備を一緒にすることによりまして、一部不連続な歩道を連続させていく。その際に、マウンドアップ型は歩道であってもセミフラット型に改修しまして、バリアフリーな歩行空間に変えていきたい。こういうことによりまして、歩行者と自転車の安全で快適な通行に寄与する、このように考えているところでございます。また、須加院交差点の前後の改築事業につきましては、今、南の方からしてきているわけですが、我々社会基盤整備プログラムをつくっておりますので、その後期の5ヵ年の中で順次事業着手していきたいと考えております。そういう形で、歩行者、自転車の交通対策もあわせて考え、道路改良を進めているところでございます。

どうぞよろしく願いいたします。

会 長

ただいまの交通安全施設整備事業につきまして、何か追加のご質問あるいはご意見はございますでしょうか。・・特にないようでしたら、これは後で審査の対象になりますので、そのときをお願いすることにしまして、続けて、街路事業の阪神の連続立体交差事業について、追加のご説明をお願いいたします。連立とあわせて、まちづくりとはどういう関係にあるかというご質問でございました。

2) 街路事業について

事務局

阪神本線の西宮市鳴尾の連続立体交差事業につきましてご質問をいただいておりますので、ご説明させていただきたいと思っております。質問の内容は、鳴尾駅周辺のまちづくり計画は、今回の事業とあわせてどのように考えているのかということでございます。

鳴尾駅の周辺につきましては、旧の都市計画法なり耕地整理法でかなり周辺が整備されてきております。旧の区画整理といいますのは戦前に実施したものでございますが、抜けた部分が戦災復興の区画整理で整備されて、かなり町並みが完成された形になっております。したがって、加古川や姫路でやっている連続立体交差事業の場合は、かなり空き地とか貨物ヤード跡がございましたものですから、同時に大規模な区画整理を行い、まちづくりと一緒に進めているわけでございますが、加古川や姫路のように大規模な区画整理を進める状況にはないと考えているところでございます。そうは申しましても、鳴尾駅は乗降客が1日2万4,000人程度でございます。そんな状況の中で、駅前広場も満足なものがございませんし、自転車も雑然と置かれておまして、何とか駅前をすっきりしたものにしなさいといけないということで、いろいろ知恵を絞りました。

正面のOHPは、駅の北側でございます。北側に、市の事業でやろうとしておりますが、沿道区画整理型街路事業という事業手法を導入いたしまして、1,400㎡の駅前広場を確保しよう、それとあわせて、駅前広場に至ります競馬場線からの進入路も同時に確保していこう、このようなことを考えているところでございます。この事業につきましては、今年度、連続立体交差事業の計画決定と同時に都市計画決定するように今、事務作業を進めておまして、来年度から何とか同時に事業着手したいということで、市とも調整しているところでございます。

駅の南側でございますが、現在、一部小さな公園になっている部分がございます。この周辺が自転車置き場になっておまして、歩行者も満足に歩道が歩けないような状況になっております。鉄道が高架になりますと、高架下に自転車を収容できるようになりますので、駐輪場をこちらの方に移しまして、公園や歩道を再整備してすっきりしたものになりたい、このようなことを考えているところでございます。

それから、43号線と鉄道との間の細長い街区にも地区計画をかけまして、側道の南側

に歩道も確保していきたいということで、今、地元と調整を進めているところでございます。かなり完成された町並みでございますので、余り大きなまちづくり計画を立てられない状況でございますが、こんなことで、何とかまちづくりをやりながら鳴尾駅周辺の活性化につなげていきたいという思いで取り組んでいるところでございます。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

会 長

ただいまの鳴尾駅周辺のまちづくりにつきまして、何かご意見、ご質問はございますでしょうか。

ご説明にありましたように、何しろ狭い場所で、立ち退きをさせて広げるというわけにはなかなかいかないところがあると思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

・ ・ ・ それでは、これも後の審査のときにでもご意見を伺うことにしまして、一応各個事業につきましてのご質問はこの2点だったと思いますが、何かほかに、あれも聞き忘れていたとかいうのはございますでしょうか。

ないようでしたら、全体を通じましての追加質問で、環境創生5%システムというものを県が打ち出しておりますので、これと、今回あるいは今後も審査していきます公共事業等の関連につきまして、説明をお願いしたいと思います。

3) 環境創生5%システムについて

事務局

環境創生5%システムについてご説明させていただきます。

お手元に参考資料をお配りさせていただいております。その表紙をめくっていただきまして、「環境創生5%システムについて 環境政策課」というものがございますので、ごらんいただきたいと思っております。

冒頭に、県では、環境率先行動計画を策定し、エネルギー使用量の削減やごみ減量化など県みずからの事業者としての環境負荷低減に取り組んできたと書いております。2枚めくっていただきまして、「環境率先行動計画(ステップ2)における取組内容」というものがございますので、これを簡単に説明させていただきます。

環境率先行動計画は、平成9年度に策定いたしまして、平成10年度から12年度の3年間が第1回目の計画期間・ステップ1ということで、現在は13年度から16年度までをステップ2として取り組んでございます。この率先行動計画における取組み内容ですが、ここに示しておりますように、温室効果ガスの削減あるいはグリーン調達など事務部門、2つ目としまして県有建物の建築、3つ目に施設建設等の事業活動、大きくこの3つの部門で取り組んでおります。このうちの施設建設部門につきましては、ステップ1の計画の時点で、それぞれの公共事業等の主体が事業ごとに環境配慮指針を策定することにしておりました。この裏のページに、環境配慮指針を策定しております事業を掲げさせていただ

いております。それぞれの環境配慮指針におきましては、自然環境の保全であるとか工事中の公害防止、自然エネルギーの導入など地球環境の保全等の観点から、構想・計画の策定時、事業実施時、施設整備が終わって維持管理時、それぞれの段階において配慮すべき事項が列挙されているところでございます。戻っていただきまして、1枚目の裏側を振り返ってください。今回の環境創生5%システムのねらいを記載しております。大きく分けると、自然環境の回復・創造を進め自然循環を確保していくこと、資源の循環利用を進めていくこと、自然エネルギーなどを活用し地球温暖化防止対策を進めること、公共事業等でのこれらの取り組みを推進することによりまして環境関連市場を拡大し、循環型の社会システムを確立していくこと、こういうことをねらいといたしております。

そこで、1ページに戻っていただきたいと思っております。各種の整備事業はさきに整備いたしました環境配慮指針に基づいて取り組まれているわけではございますが、今回の5%システムといいますのは、金額面で一定の義務づけをすることによりまして、より一層推進していくことがねらいでございます。

2の適用対象事業でございますが、県が事業主体となり、14年度から新規に着工するすべての事業を対象とします。そして、1の基本ルールにありますように、工事費の5%以上を環境創生措置に充てることとしております。このうち、2の適用対象のところにと で区分しておりますが、総事業費が1億円以上の事業につきましては、基本ルールを全面適用いたしまして、計画の策定時にどんな環境創生措置をとるのかという計画を提出していただきます。事業の終了時には、実施計画を報告していただくこととなっております。1億円以上といたしましたのは、環境に与える影響の大きさを考慮しまして、一方で投資事業評価の対象にもなっておりますので、各部局で十分評価していただけるものと考えてのことでございます。ただし、緊急を要する事業、あるいは専ら施設の維持管理に係る事業、あるいは単に工作物や機器の設置のみの事業などは、環境創生措置の入る余地が極めて少のうございますので、義務づけの対象外としているところでございます。そして、これ以外の事業につきましても、5%以上になるように努力していただき、 のところに書いておりますように、実施設計額で2,000万円以上のものにつきましては取り組み状況を報告いただくこととなっております。

では、何を5%にカウントするのかということですが、これを3の環境創生措置のところでも定めております。先ほど説明いたしました環境配慮指針では、工事中の環境配慮等も内容とされております。例えば、工事中の騒音、振動、あるいは水質汚濁の防止といったものも含まれているわけではございますが、今回の環境創生の措置にはそれらは含めておりません。より積極的にそれを整備することによって後々まで残っていくようなもの、あるいは資源の再利用などのように、環境関連市場の拡大あるいは循環型社会づくりに貢献するものを対象としているところでございます。環境創生措置のより詳細なものは、2枚目の表裏に掲載をしているところでございます。詳細については、後ほどごらんいただきましたらありがたいと思っております。

最後に、なぜ5%以上なのか、5という数字なのかということですが、これまでこういう環境創生措置に何%使っているのかといったデータがすべての事業であるわけではございません。このたびの5%システムを構築するに当たりまして、県土整備部、農林水産部の方で幾つかの事業のサンプリングを行っていただき、試算をいたしました。その結果、5%に達していない工事が、事業の種類によって異なりますが、2割から3割、4割ぐらいあるということでした。ただ、頑張れば、何とか5%もいけるのではないかと、これらの工事の底上げを図るという観点から、最低限として5%という基準を設定したわけですが、もちろん、5%をクリアすればそれでいいということではなくて、より大きな環境創生措置を目指していただきたいと環境サイドの方では考えているわけですが。

このシステムによる取り組み状況につきましては、各事業部局からの報告をまとめて県の政策会議に報告いたしまして、公表していくというようなことを考えております。

以上、簡単でございますが、説明を終わらせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

会 長

ただいま環境政策課の方から、5%システムについてご説明がございました。

今回の各事業につきまして、では幾らずつそのためにお金を回しているかというのは、まだ詳細設計ができてないものがあったり、お金の換算するのに難しいところがあって、具体的な数字にはなっておりませんが、最後のところに、今回の中山手地区の再開発から河川改修まで、こういうことが挙げられております。この審査会での審査の対象にも環境適合性という一つの柱がございまして、今後は事業費の5%はそこに充てていくということで取り組んでもらっております。ただ、具体的にはことしから始まったみたいなので、まだ数値に十分には出てないと思いますが、何かご質問あるいはご意見はございますでしょうか。・・特にございませんか。

今申しましたように、これは大事な柱の一つでございまして、環境適合性あるいは環境創生性に対してどれくらいその事業で取り組んでいるかということについては、今後の各個の審査のところでまたご意見を伺いたいと思います。特にございませんようでしたら、ここで一応追加の質問あるいはそれに対する回答を打ち切りたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

(2) 議案 - 1 新規事業評価に係る審議案件(道路、交通安全施設整備、街路、河川事業)の審査

1) 道路事業(1件)の審査

・審議番号 6 緊急地方道路整備事業(一)西宮豊中線

会 長

案件番号 6 番の道路事業についてご意見を申し上げます。どなたか、ございませんでしょうか。

現地のご視察もいただきました。武庫川にかかっております上武庫橋の改修でございます。非常に老朽化しており、現場をごらんになった方はおわかりと思いますが、橋脚が非常に多い昔の設計というか、武庫川全体の治水に対してもかなり障害になっているということで、いずれ架けかえなければならない事業でございます。山手幹線で山手大橋ができたので、そちらへ工事中は迂回ができるということで、一日も早く着手したいということでございます。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。特にご意見がないようでしたら、事業着手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)

2) 交通安全施設整備事業(1件)の審査 ・ 審議番号 7 特定交通安全施設等整備事業

会 長

引き続きまして、先ほど追加のご説明もございました案件番号 7 番の交通安全施設整備でございます。追加のところでもご説明がございましたが、道路がボトルネックのように狭くなっていて、広げなきゃいけない。ただ、今伺いますと、歩道、自転車道のところはちょっとまだ心配でございますけれども、といて、急に広げるわけにもいかないのだらうと思います。今の追加説明を伺いますと、いろいろな都合でいつときにはできないので、次々と順番に、とにかくややこしい交差点を歩道整備も含めましてやっていきたいということでございます。どなたか、ご意見はございませんでしょうか。・・

特にないようでしたら、これも事業着手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)

3) 街路事業(1件)の審査 ・ 審議番号 8 都市計画事業 阪神本線(西宮市・鳴尾) 連続立体交差事業

会 長

案件番号 8 番の街路事業につきまして、追加説明がございました鳴尾駅周辺を含めて阪神本線の甲子園から武庫川駅までの間、今、阪神本線では唯一立体交差になっていない部分を高架にして立体交差にしようという事業でございます。これも、いずれやらなきゃ

ならないというか、今着手するか、来年にするか、再来年にするかということは別にしましても、あそこだけが唯一残っているところでございます。どなたか、ご意見はございませんでしょうか。

委 員

先ほどの追加説明のときにお伺いした方がよかったんですけども、前回、私欠席していたものですから、多分出たのかなと思っていたんですが、交通バリアフリー法との関連がこの中では一切触れられてないので、交通バリアフリー法の重点地区と関連づけてやった方がやりやすいのではないかと思います。そういうことは全部クリアできているという大前提なんだと思うんですけども、そのことをちょっとどこかに触れておいていただいた方がありがたいと思います。工事そのものに反対ではなくて、せっかくそういう法体系ができているのに、一切その文言が触れられてないというのはちょっと気になります。

事務局

交通バリアフリー法といいますか、バリアフリーの関係でございますが、当然、今のご時世でございますので、事業の中でエレベーターやエスカレーターは取り組んでまいります。ただ、連続立体交差事業で取り組んでいる駅でございますして、運輸サイドの補助がいただけないものですから、私どもの事業の方で取り組んでいくという格好でやっていくことにしておりますので、ご理解いただきたいと思っております。

委 員

駅舎そのものの改築になりますから、その方は交通バリアフリー法絡みの何らかのファンドが使えるかどうか、立体交差そのものでなくて、これは駅舎も含まれてますので、それでお伺いしたいんです。

事務局

連続立体交差事業の中で駅舎をやりかえるものですから、連続立体交差事業の事業費の中で交通バリアフリー法に適合した駅舎にしていくという考え方でございます。

会 長

まちづくりにも関係ございますので、事務局の方から……。

事務局

新たに駅をつくるような形になりまして、これは交通バリアフリー法で鉄道事業者に義務づけがされておりますので、心配なくきちっとバリアフリー化されるように指導していきたいと思っております。

委 員

よろしく申し上げます。

会 長

どうもご指摘ありがとうございます。今の阪神鳴尾駅は、一たん地下へ下がって、それから上へ出て、43号線を横切るのにもう一回地下へ入るか上へ上がるかということになる。特に今一番乗降客が多いのは武庫川学院の中・高生で、私が今日来るときも逆から

ぶつかったんですが、あれだったら、上がって下がって、下がって上がってということをやらなきゃならない。高架になって駅が2階に上がりましたら、下がって下がって、上がって下がってということをやらなきゃならないので、彼女たちは元気だからむしろ階段を上がるかした方がいいかもしれませんが、審査会の要望として、駅舎の改築についてもその点を留意されたいということをつけた方がよろしゅうございますでしょうか。多淵先生、いかがですか。要望としてちょっとつけた方がいいですね。

委員

ええ、当然なんですけれども、ちょっと入れておいていただいた方が。それと、交通バリアフリー法は、駅周辺を一体で整備できるシステムになっていて、そういう重点地区という制度がございますので、それをうまく利用した方がやりやすいのではないかと考えて質問したんです。今、触れてないということは、それを使わないシステムでいかれているんだと思いますけれども、たしかあれは駅周辺を含めての整備のシステムを打ち出している画期的な法律だと思います。もちろん、兵庫県の福祉のまちづくり条例なんか先に行っていたからあれだけやってくれたんだと思うんですけども、ぜひとも何か一言くらい触れておいていただいたら。43号線を含めて車いす等への対応も当然一体的に整備するという意味では、こっちまで加わってきた方が、障害者だけでなく、普通のおなかの大きなご婦人とか老人にとっても便利だろうと思いますので、ちょっと加えておいていただいた方がありがたいかと思います。

会長

では、ただいまのご意見は、答申案の中で指摘するようにしたいと思います。ほかにもございませんでしょうか。・・今のことも含めまして、案件番号8番、阪神の連続立体交差につきましては、事業着手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)

4) 河川事業(1件)の審査

・審議番号 9 広域基幹河川改修事業(一)別府川水田川工区

会長

最後になりますが、9番の河川事業。むしろ洪水対策みたいなのが中心で、既にごく最近も浸水していた地域でございますが、どなたかご意見はございませんでしょうか。

もともとが農業用水路みたいな、河川と言にくいようなところで、その周辺が後から住宅地になってきて、大雨までいなくてもちょっとした雨が降ったら、それがあふれるところがこのごろ非常に多いように思うんですけども、その一つかもしれません。ご意見はございませんでしょうか。・・では、これは治水対策に近いような話でございますので、事業着手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

以上で、前回説明を受けました事業につきまして、いずれも事業着手妥当ということで取り計わせていただい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、そのようにいたしまして、答申案の原案、たたき台をつくらせていただきます。

(3) 案 - 2 公共事業等審査会審査結果 (案) の協議

会 長

第2回に決定いたしました案件番号5番までにつきましては、一応の文章をつくりまして、既に各委員の先生にお目通しいただいているように事務局の方で計らっております。先生方からここを直したらいいというご意見も若干参りまして、本日お配りしたものはその辺を手直ししております。ただ、内容的には変わっておりません。言葉遣いを若干手直ししております。

案件番号6、7、8、9につきましては、ただいまご審査いただいたわけでございます。こんな案でどうかなという一応の文章を事務局と相談してつくってございましたけれども、特に連続立体交差につきまして、今、多淵先生からご指摘いただきました。これにつきましては、申しわけございませんけれども、文章の中に入れておりません。ただ、文章としては、事務局の方でこんなのでどうだろうかという案を今の休憩の間につくったようでございますので、私も十分目を通しておりませんけれども、それを含めまして案文を読んでいただいて、またご意見を伺いたいと思います。

では、事務局、よろしく願いいたします。

事務局

それでは、読み上げさせていただきます。

(審査結果案朗読)

会 長

ただいま朗読していただきましたが、(7)の街路事業につきましては、文章の何か原案みたいなものがあるのですか。

事務局

交通バリアフリー法について配慮してやることというような文案があるんですけれども、正確にはまだ文章になってないものですから、そのご確認はファクスで各委員にお願いしたいと思います。

事務局

交通バリアフリー法という限定ではなしに、駅周辺の面的バリアフリー化に努めることというような表現にしていただければいかがかと思いますが。

会 長

多淵先生、その方がよろしゅうございますか。

委 員

交通バリアフリー法の重点整備というのは、各市町がやらなければならない、県自体がやるべきではないと思いますので、そういう文言の方が妥当で、できれば市の方にあの制度を使うように上手にご指導いただければありがたいと思います。

会 長

ほかの委員の方々、よろしゅうございますでしょうか。

では、ご指摘の趣旨を踏まえて、いずれにしましても、今日は欠席の委員の方もおられますので、もう一遍文章を整理しまして全員に文書をお送りし、特にご異議がなければ、それをもって正式の答申文にしたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。それでは、私と事務局の方へお預けいただきたいと思います。

ほかにご意見はございませんでしょうか。・・特にないようでしたら、この案文を素案といたしまして、答申文をつくりたいと思います。つくりました答申文の原案につきましては、今申しましたように、ファクスでお送りしましてご意見を伺います。

なお、知事への答申でございますけれども、知事の都合、副知事の都合、そのほかのことがございまして、何月何日の何時からということは今こちらで決めるわけにいきませんので、これも私と事務局にお任せいただいて、原案をファクスでお送りするときに、その辺が詰まりましたら、何日に答申しますからということをお知らせいたします。

もしお手すきでございましたら、お立ち会いいただければ非常にありがたいと思います。事務局、それでよろしゅうございますか。

事務局

はい、結構でございます。

会 長

それでは、そのように計らわせていただきます。

同時に多分プレス発表ということになると思いますが、これも従前どおり、投げ込みと言うと人聞きが悪いですけれども、記者クラブへ行って発表することにしたいと思います。よろしく願いいたします。

事務局

朝日会長、どうもありがとうございました。

3 県土整備部長あいさつ

4 閉 会