

平成14年度第4回

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

ラッセホール カナワ-

平成14年11月5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（第4回）会議録

### 1 開 会

委員紹介

事務局紹介

県土整備部長 あいさつ

会長あいさつ

### 2 平成14年度第4回公共事業等審査会

議案 - 1 新規事業評価に係る審議案件（道路事業）の説明、質疑

#### 1) 事務局から以下の道路事業1件について説明

- ・ 審議番号1 遠阪トンネル有料道路改築事業

#### 2) 質疑

委 員

現在も遠阪峠は有料道路ですね。今、3,500台とおっしゃったんですけども、実際には人件費と車による収入とのバランスはどのようになっているか、おわかりだったら教えていただきたいんです。下手をすると、人件費のために、収益がほとんどそちらに行ってしまうような台数もあり得ると思います。それだったら、徴収の方法を何らかの形で工夫をして人件費を抑えないといけないかなと思いますので、ちょっと教えてください。

事務局

人件費等につきましては、徴収するための費用が17%程度でございます。

委 員

現在も、遠阪峠の場合、17%ぐらいでおさまっているんですか。

事務局

現況ではパーセンテージは出せていないんですが、今、料金収入の方が維持管理費を上回っております。年によってばらつきはございますが、年間1億から1億6,000万円ずつぐらいを償還している状況でございます。

委 員

平成18年ののじぎく国体のときには、但馬にも会場が幾つか設けられるようですが、ここを通すということは、北近畿豊岡自動車道の和田山間が18年供用開始という大前提になるわけですね。その北近畿の現在の進捗率と、18年に確実に和田山まで通るという見通しといたしますか、それがこの計画の前提になっていると思いますので、そのあたりはどう

ですか。

事務局

北近畿豊岡自動車道の進捗率でございますが、まず、春日町から青垣町までの間、24.4 kmにつきましては、用地の進捗率が97%、工事の進捗率が53%といった状況でございます。それから、山東町から和田山町までの間につきましては、用地の進捗率としては99%、工事の進捗率としては50%ということで、残期間、年間100億円強の事業費を国交省の方でつぎ込んでいただいて、何とかぎりぎり間に合うのではないかといた状況でございます。

委員

初めてでわからないことばかりですので、お尋ねさせていただきます。道計 - 3ページに計画交通量がございまして、現行交通量として平成13年の1日あたり約3,500台が、計画ではこういう形になるであろうということですが、この推定値の根拠とされた数値あるいは指標についてお教えいただければありがたいんですが。

事務局

まず、前後に北近畿豊岡自動車道が整備されまして、まだ確定はしていないのですが、この仮定条件といたしましては、北近畿豊岡自動車道は無料という想定をいたしております。そのことによりまして、一つは、他のルートからの転換が進むと考えております。

主な転換といたしましては、現在、国道9号を利用しております京都方面から但馬の方へ向かう交通量が、約2,900台ぐらいこちらに回ってくるという想定をいたしております。それから、国道312号あるいは播但道でございますが、やはりこちらを経由して、吉川ジャンクション以東からの交通量も1,800台ぐらい転換すると考えております。

このほか、鳥取以西に向かいます国道373号等のラインから400台ほどが転換してくると考えておりまして、それらを合わせますと8,800台ぐらいが利用されるものと想定しているところでございます。

現道で今、遠阪トンネルを利用するパターンとしては、北近畿豊岡自動車道のこのルートを通る場合は、春日インターチェンジで降りまして、国道175号、それから一般県道の青垣柏原線を通り遠阪トンネルを利用する形、要するに一般道で和田山の方へ向かう、こういう形でございます。これが、先ほどご説明いたしました北近畿豊岡自動車道によりまして、春日インターチェンジから和田山までの間がすべて自動車専用道路になるということで、設計速度80 km/h、暫定2車線でございますので規制速度は70 km/hになるのではないかと想定しておりますけれども、信号等もないという形で格段にスピード等も上がりますので、先ほど申しましたような他の路線からこの道路に転換してくると考えているところでございます。

事務局

今、田舎道なんです。そこに遠阪トンネルだけあります。前後が立派な高規格道路になりますので、一挙に車がふえるだろうとっております。

## 委員

車を運転する者の立場でいえば、北近畿豊岡自動車道が無料だったとしたら、その中で唯一 300 円の有料区間がある、それなら 300 円で端から端まで行けるという心理状態で、どんどん乗りかわってくるということですね。私が運転するのだったらそう思いますから、これはかなり確度が高い。ただ、一番端の中国自動車道からそちら回りで行く 400 台か何かというのは、私はちょっとおかしいかなと、無理やりかなと思いますけれども。

## 会長

今、料金設定のことを聞きましたけれども、播但道がいつまで有料かという問題も絡みまして、とても私の頭では理解できない。ここには書いていませんが、この道路は和田山から少なくとも豊岡南までは延びる予定になっておりますし、その辺も絡んでまいります。

## 事務局

和田山以北につきまして、補足説明をさせていただきます。  
現在、和田山町から八鹿町までの間は既に事業化されておりまして、13.7 km ございますが、既に用地買収を進めております。用地買収の進捗率としては 59% でございます。それから、八鹿町から豊岡市の上佐野までの間でございますが、15.8 km ございます。これにつきましては、都市計画決定に向けて、現在、環境影響評価、現況調査等を進めているといった状況でございます。さらに、現在、構想路線でございますが、豊岡市上佐野から鳥取豊岡宮津自動車道までの間につきましても、今後事業化を図ってまいりたいということで取り組んでいる状況でございます。

## 議案 - 2 再評価に係る審議案件（市街地再開発、道路、河川事業）の説明、質疑

### 1) 事務局から以下の市街地再開発事業 4 件について説明

- ・ 審議番号 1 相生駅前地区 A ブロック第一種市街地再開発事業
- ・ 審議番号 2 中央北地区住宅街区整備事業
- ・ 審議番号 3 六甲第 5 地区優良建築物等整備事業
- ・ 審議番号 4 兵庫・長田第 3 地区優良建築物等整備事業

### 2) 質疑

## 委員

休止ということで、残留事業者の方たちも納得の上であり、事業区域で無秩序な土地利用が進むおそれがないと書いてあるんですけども、幾ら無秩序な土地利用が進むおそれはないといっても、いわゆるゴーストタウン化した現在のまま置いておく状況になって、それが何年という見込みが立たないわけですね。その間は、先ほど見せてもらったあの状

態のままでほうっておかれるということなんでしょうか。といいますのは、私も新幹線を利用して行きまして、相生の駅前がああいう状態ですと、本当に沈滞しているというのを提示してあるように思うので、休止の間、何らかの手だてがないのかと思ったものですから、お尋ねさせていただきます。

事務局

市の方といたしましても、先ほど言いましたように転出される権利者の分を買いますと、市が3分の2ぐらいの権利を持つ形になります。市の方は、残留権利者との協議の中で、一応計画見直し期間を2～3年と見込んでおりまして、その間、市民の方の提案等もあって、いっときイベント的に使ったり、既にそういった実績もあるようですが、もう少し積極的に使いながら市民の関心をここに寄せて、市民の意見も聞きながら、どんな施設をさらに加えればいいのかといった検討をやっていきたいということです。2～3年の期間内には計画も固めて工事に着手できるようにし、その間は、市民のそういったイベント活動等の会場として利用してもらうような形で進めていきたいと考えておりますし、先ほどの写真でも一部車がとまったりしていましたが、そういう暫定的な駐車場利用なども考え得るかと思えます。

委員

ありがとうございます。今のご説明で思ったことは、私なんかは直接質問する機会を与えていただいて、お答えもお聞きできるのでいいんですが、ここで新幹線を降りた人とか、まちの人たちはそういう事情をわからずにこの状態を見ますので、2年間はこうだといったような、今のご説明がわかるような広報というか、何かそういう手だてを早急に考えていただけないでしょうか。本当にこれは余りにも寂しい状態です。

事務局

市も権利者、組合員の一人ですが、市の方を通しまして、相生を訪れた人の意見としてはこういう意見もあるという形でお伝えさせていただきたいと思えます。さらに、もう少し事業の計画を見直していく作業が進みましたら、場合によっては市の方から一般市民に意見を求めるような広報活動なども始まるかと思えます。例えば市のホームページに載せるとか、そういったこともアイデアとして考えてみてはどうかということで、市の方に指導していきたいと思えます。

委員

大筋を承ったところ、見直しという方向になっているように理解したんですが、核テナントが入ったのこういう大型の施設設置自体が見直されるのか、この点についてはそのまま、かわる核テナントを探しつつ見直しになるのか、もし明確な方針があるなら、その辺のところを教えていただきたい点です。ただ、あえて印象として意見を申し上げれば、これははっきりいってアウト・オブ・デートというか、こういう方向ですれば、誤解を恐れずに言うと失敗するだろうということがわかりますので、むしろ県の方では積極的に、逆にすごく低層化させたりとか、全然違うコンセプトを早目に提案された方がいいのじゃ

ないかと、ふと思ったんですが、教えていただきたい点はそういうことです。

事務局

商業施設につきましては、コープ撤退以後この数年間、市の商工会も努力してきている結果ですので、あくまでも商業施設の床にこだわるということではなくて、先ほど申しましたように、市の方の権利がふえるわけですから、今のところ市の公益施設ということで一応ホールを想定した計画になっております。ただ、県としましても、もっと市の公益施設を入れてはどうかとか、駅前の便利なところですので、もう少し住宅をふやしてはどうかとか、そういった提案はしておりますけれども、市の方は、こういう方向でということまでは固まってはおりません。そういう方向を見詰めながら、このままで違う核テナントだけ見つけてきて進めるということではありませんが、どのような施設を入れるかということまではまだ十分な検討が進んでいない状況でございます。

委員

駅前があいているのはとても残念ではあるんですけども、一番知りたいのは、計画が変更された場合、この規模の建物を設置しなくてはならないのか、そういう素朴な疑問があるんですが。

事務局

再開発事業の場合、高度利用を図ることが趣旨で来ておりますけれども、最終的には、建物を建てても床が埋まらないとか、あるいはこういった形で使った方がふさわしいというものが見つかりましたら、都市計画決定の段階から変更を加えまして、容積率というか、床をもう少し小さくするというようなこともあり得ると思います。さらに、逆に言えば、もっと違う、大きなものにした方がいいということになれば、法的に許される限り容積率の上積みをして床をふやすこともあり得るかと思えます。決してこのボリュームを確保しなければならないという固定されたものであるというようには考えておりません。

委員

この背景には、播磨科学公園都市の今後の問題があるというか、これからの動きがかなり絡んでくる場所ですね。あれがどんどん膨らんでいくようなら、当然相生の駅も、ここは表玄関になってきますから、南側だけではなく、北側ももっとやらなければならないだろうということになるし、あれが先細りになったらここも先細りになる。その辺についてはどうお考えでしょうか。

事務局

相生は、播磨テクノポリス圏の副母都市ということになっておりまして、またさらに、駅前広場を区画整理で整備しまして、今、暫定で供用していますが、15年度には供用開始できるようにしたいということでございます。それに合わせまして、市の方も、バス路線等、交通の結節点を南の方へ持ってきていたいと言われております。そういう意味で、駅の南に降りていただきましたら、播磨科学公園都市へのバスがそこから出ていくとか、そういった状況になるのではないかと考えております。科学公園都市との連携ということでスタ

ートしたわけですが、かなりそちらの方の影響を受けやすい事業でもございます。

会 長

ほかにご意見はございませんか。事業を休止して、2～3年はもう一回検討しようということですが、開発サイドとしては非常に残念なことかもしれません。

事務局

休止というのは、全く休んでしまうのではなくて、県が国の補助を受けて補助することについて休止するということです。

会 長

検討期間を置こうということでございます。

委 員

言葉のことだけですが、新しい国交省の指示では休止という語句はやめになったのではなかったですか。継続と中止ではなかったですか。

事務局

国の方では、確かに休止というのはございませんでして、補助事業者としては中止というとらえ方をしております。これは、今言いましたように見直す期間は休止したいという県としての考え方で、言葉としての意味は国とはちょっと違うと思います。

委 員

優良建築物については、両件ともそうですが、反対派住民がいて、灘区の方は、住宅 177 戸のうち何戸が反対していらっしゃるのか、反対していらっしゃる方の平均年齢は幾つぐらいなのか。というのは、長田の方は私は事情をよく知っているのですが、同じような事情なのかなという気がするんです。要するに、70 か 80 ぐらいの高齢者で、お金を出しても再建されるより先に自分が死んでしまうということであくまで反対される方がいて、前に進んでいないという事情を聞いたんですが。

事務局

灘区の高羽の方は、再建決議に反対された方は 20 名と聞いております。申しわけございませんが、年齢構成まではつかんでおりません。

委 員

その場合に、両方とも、B / Cを出していらっしゃるわけですが、区分所有者の個人的な所有の社会的便益のBといたら、中身は何でしょうか。

事務局

優良建築物につきましては、再開発の手法を準用してヘドニックアプローチということで、事業によりまして周辺の地価がどれだけ上がるかという、地価に換算したような計算の仕方をしております。マンションの建てかえで個々の方にとってどうかということではなくて、建てかえることによってその周辺にも与える影響を含めて、地価に換算して計算をしたという状況でございます。

委 員

中身はわかりました。多分、そういうアプローチをしたらもう出ないと思いますけどね。

事務局

それにかわる有効なものは、我々も、また国の方も打ち出せておりませんので、申しわけございません。

委 員

見直しをかけているそうですが、わかりました。

会 長

長田の方は事情をよく知っているということですが、何戸ぐらいが反対なんですか。

委 員

90戸のうち8戸ぐらいが反対しておられて、手続きや無効の経緯をお聞きすると、全員がいるときに書面とかそういうことでも通知したという話ですが、2～3回やって、全然知らなかったという人もおられたということで、判決は無効になったらしいんです。ただ、基本的に、反対しておられる方の平均年齢を聞きますと、70幾つということで、建てかえても私らの命はそこまでもたない、お金を出しても何の意味もないということで反対されているというお話を聞いています。

会 長

ありがとうございました。情報としてお伺いしておきます。建てかえの問題にはいろいろあると思いますが、何かご意見はございませんか。

委 員

マンションの場合、個々のマンションによって随分事情が違うんですね。だから、一概にこうだということは言えません。合意を得るためのさまざまな手続きと申しますが、それが大変しんどい作業でして、だから専門家も交えて納得がいくまで話をしていくことになるんですが、一方ではそういう経済的な事情とか年齢的な制約もあって、最後までこれは難しいと思いますね。だから、大変だろうと思いますが、そういう気持ちを酌みながら事業着手して行っていただきたいと思います。

委 員

参考までに教えていただけたらと思いますが、こういう形で公共事業として建てかえを進められるときに、個人住宅の場合、それぞれのケースで入居者の方の平均個人負担はどれぐらいになるのでしょうか。

事務局

制度の説明が不十分だったんですが、あくまで建てかえられるのは、組合がするわけですが、個人の居住者、権利を持っておられる方がやることになります。その一部を、県とか市が国の間接的な補助を受けながら補助するということです。補助する内容は、先ほど言いましたように、共同してやっていく部分を援助していくという意味で、計画の



作成費とか、建物を除却して整地するとか、あるいは建てかえる建物の共同施設の部分の建設費用に対して補助していきます。ですから、建物本体の居住部分につきましては、もともと持っておられる権利者の方の負担という形になります。

建物の計画内容によって率は変わるかと思いますが、例えば六甲第5の場合でしたら、事業費の上の段に書いています約14億円、これが補助の対象になります。今回の場合でしたら、震災特例でこれの5分の4について、国の間接補助を受けながら県と市で半分ずつ補助しますということですが、括弧書きの46億円が全体事業費になりますから、この比率で大体個人の方の負担がどのようになるかということをご理解いただきたいと思えます。

委員

必要性の欄に書き加えていただいた方がいいかと思つての質問なんです、こういう補助をして再建する事業というのはほかにもあったと思えます。我々兵庫県民は、長期にわたる仮住居での生活を余儀なくされるとこの一文で、非常にこれは必要性があるということは理解できるんですが、既に同じ補助を受けてこの問題が解決している事業があるのであれば、その数などを教えていただいて、他所との比較といったらおかしいですけども、盛り込んでいただいた方がいいんじゃないかという気がするんです。

事務局

優良建築物等整備事業等の制度を使って支援して、約100のマンションの建てかえについて既に事業が完了しております。未着手は、この2件と、まだ建物の建てかえ工事にかかっていないところが宝塚に1棟ありますが、出ていかれる権利者の権利をこの補助を使って買い取っているということで、事業が進んでいると判断されているものがございませう。マンション建替えて相談を受けまして、この事業を使ってやっていこうというのが95ございましたけれども、そのうち3が残って、既に92は建てかえも終わっているという状況でございます。

委員

そういう数字を聞くと、なおさらあと2件は必要が迫ってまいりますので、ぜひ盛り込んでいただきたらと思えます。

### 3) 事務局から以下の道路事業1件について説明

- ・ 審議番号5 国道373号 円光寺BP 佐用郡上月町

### 4) 質疑

委員

道路をつくるというのは、距離が短いにしましても、いろいろ問題があつて難しいということはよくわかるんですが、これは採択年度が平成5年度ですね。どういうスケジュー

ールで進んでいくのかということがよくわからないんですが、平成10年から埋蔵遺跡調査があって、これはたまたま行き当たってしまったのかなと思います。

それから、収用等につきましても、平成5年度に採択されて、平成14年の10月にこれしか方法がないということで土地収用になっていると思いますが、私、わからないなりに見て、かなりスパンが長いんじゃないかと思うんです。こういう道路の場合は、どういう計画で進んで、当初はいつごろで上がる予定だったのか。それから、土地収用に入りましたので、後は所定の期間が過ぎれば、ということになると思うんですけれども、今後は特に問題なくスムーズに進むんでしょうか。その点をお聞きします。

事務局

当初は、スクリーンに示しておりますような工程で、約10年で完成させようと考えておりました。用地買収もスムーズにいったら3年ぐらいで済むだろうと想定して、橋、トンネル等も、取りつけ部分を済ませた後、このぐらいの工程でいけるだろうと考えておりました。

しかし、用地買収につきましては、先ほど申し上げましたように、10年度にはほとんどが買えたわけですが、その後、交渉になかなか応じてもらえない方がございまして、12年度当初あたりから収用手続として、まず事業認定、これが収用に値する事業かどうかということで、国の当時の建設省に説明をしたりしてきました。ところが、途中で建設省から国土交通省に変わって、本来、東京のそれを専門に扱う部局に事業認定に関するいろんな説明をしていたのですが、組織並びに事務の移管があり、今後は近畿地方整備局の方でそういうことを扱うようになりました。そこで、言い方は悪いですが、一から説明をし直したという事情もございまして、ここでかなり時間を要した。さらに、土地収用法が改定されることが事前にわかって、それに何とか間に合わせようということで精力的に行ったんですが、やはり時間がかかり、始めてからかなりの時間を要したということでございます。

埋蔵文化財につきましては、用地買収が済んだ後でないと調査ができないこともございまして、平成6年に用地買収と並行しながら分布調査をしたんですが、買収が済んだからその確認調査と本格的な発掘調査をする必要が生じまして、10年、11年、12年にそういうことになってしまい、これも予想しない時間がかかったということでございます。

そういう事情がございまして、収用手続は今から進めるわけですが、ことしの10月1日に収用法を適用する事業であることを認めていただきました。今後、土地調書の作成などの手続をしながら、来年3月ぐらいには裁決申請を上げまして、その後、所要の手続を経て、来年9月か10月ぐらいには権利を取得し、事業者が土地を取得することができるだろうと考えております。その後、トンネルの工事等にかかりまして事業を進めていきたい。できるだけ工事期間を短くするように努力はいたしますけれども、今のところ、こういう形でスケジュールを組んでおりまして、これはおくれることなく進められると考えております。

#### 委員

この工事は地域の安全ということが第一の目的のようですが、この道路ができることによって、最初に出ました遠阪トンネルのような効果もあるのか。というのは、いろんなところからこの道を利用する車がふえて、そのまち自身のといいますか、播磨の南北の交通にとってのにぎわいというか、そういうものに対する効果もかなりあるんでしょうか。

#### 事務局

この道路につきましては、有料道路ではございませんで、現在走行している車がより安全に走れる、あるいは屈曲部を短縮しますので走行時間が短くなるということでございまして、よそからかなりの交通を呼び込んでくるほどのものではないと考えております。ただ、安全性とか走行の利便性は現在の道路に比べれば相当よくなるということで、走行便益という考え方で便益を出しますと1.6程度はあるのではないかと思います。現在、6,000台走っておりますので、それが倍になるようなことはないと思いますけれども、利便性は向上すると考えております。

#### 委員

長期にわたっている事業で、この間、経済状況の多大な変化が生じています。家庭経済レベルですと、余りよろしくないことですがけれどもデフレの進行で、コスト的に安上がりになっている部分もあるという、一般家庭生活でしたら下がっているものもあるんですが、このような大規模事業の場合、長引いたのでかかるという絶対額は別としまして、むしろ計画時点よりも今の方が、単年度なり今後の見通しで多少節約できるようなことはあり得るんでしょうか。つまり、当初の予定よりは削減できるような事業内容が発生するの否か、当初の予算なり価格計算で全部いかなければいけないのか、ちょっと教えていただきたいんですが。

#### 事務局

工事価格につきましては、平成5年度当時に積算した事業費を挙げているわけですが、その後、人件費あるいは物価等が確かに下がっているだろうと思います。工事を発注するときには現在価格で積算いたしますので、若干安くなるのではないかと思いますし、工事方法あるいはいろんなことでできるだけ安くする努力は当然必要であると考えておりますので、工事発注等の中でそれは十分検討したいと思っております。

#### 委員

安くするにこしたことはないんですが、それ以上に、これだけの長い間にものすごくいろんな変化があるでしょうから、その詳細については今回承った範囲からはわかりませんが、もし技術的によりよい選択が可能になったとか、環境面でも望ましい選択が新たに発生したなら、よいことは逆にコストがかかっても積極的に取り入れるという、単にお金を減らせればいいというものでもないと思いますので、もしそういう工夫があれば、お願いしたいと思います。

## 事務局

先ほど事務局からのご説明いたしましたように、一応標準的に、このぐらいの事業であればこのぐらいの期間がかかるだろうという想定でやっていますが、公共事業は、経済情勢なりいろんな環境の変化に応じて弾力的に変更しにくい事業ではございます。そうは言いながら、新しい技術とか新しい社会情勢は当然勘案しながらやっていかなければならないということで、例えば、一つは、工期を短くすることは結果的に大きな意味のコスト縮減につながります。最近、コスト縮減につままして非常に大きな社会的要求があり、個々の資材の調達などの工夫もさることながら、用地取得につまましてできるだけ効率的にやっというということで、うちも組織をいろいろ工夫いたしまして、例えば開発公社の先行取得制度を導入したりしてトータルの時期を短くする。これは最近の取り組みで、平成5年ごろはそこまでいってなかったんですが、そういう取り組みもやっております。

それから、資材価格の変動などに対しましては、今、スライド制度といって、長期になる事業については、工期中であっても資材が下がっていけば、その分を契約変更して下げていくという制度がございます。また、業者からどんどん新しい技術の開発について提案させまして、業者にも我々にもメリットがあるような契約変更制度を導入したり、今まさに委員がおっしゃったようなことにつまましてのさまざまな対応策を工夫いたしております。

ただ、文化財などは不測の事態でございまして、用地買収をしなければ調査にもかかれないうことで、これは正味かかってしまうんですが、用地取得や工事の実施方法につまましては、工期短縮とか工期中も変動に応じていろいろ対応していくという工夫をいたしております。

用地については、確かにデフレカーブで、今回、収用裁決などが行われれば、用地の鑑定などにも低下した価格が考慮されるであろうと我々は考えておりまして、当然のことながら、デフレがいいか悪いかは別にして、そういう効果も反映されるだろうと思います。

## 委員

やたらお金のことを言った感じがあったのでそういうお答えになったんですけども、県民というか一般市民のレベルからいいますと、お金の節約もさることながら、むしろ長い目で見てもより信頼性の高いものをつくっていただくことの方が大事です。しばらくたったら、ここに変なものが出てきたとか、そっちの方がむしろ困るわけですので、それが一点です。

もう一つは、ここでもいろんな項目が出ておりますが、道路であたりに人がそんなにいないとは言えない部分のように見えますので、環境対応というか、これに少し先取り的にご配慮いただく、そういうところにはむしろお金がかかってもいいし、県民の支持は得られると思うんです。だから、長引いているだけに、逆にそういう視点での見直しはあってもいいのではないかと思います。

## 委員

道路関係の事業では、用地の取得でかなり時間がかかっているようですが、今回、収用ということで、どちらのサイドからも不幸なことだろうという気がしております。そういう点で、情報公開ということがありますが、どの時点で該当者にこういう計画が知られるのか。そのやり方いかんでは、もう少しスムーズな計画設計といえますか、事業の進行等も早めることができるのではないかと。現在、参加型とか話し合いの行政に変わってきていると思うんですが、そういう意味で、今回の計画路線を拝見しましても、そういう話し合いの中でももう少し計画道路を右に振るとか左に振るとかということができれば、問題箇所が避けられる可能性もあったのではないかとこの気もいたしております。計画の進め方としまして、どういうプロセスで、いつの時点で関係者にどういう情報を公開されるのか、そのあたりを教えてくださいたいと思います。

## 事務局

平成5年当時の話は定かにはわかりませんが、現在、一般的に道路事業を進める場合に、土木事務所等で計画を立てて、ある種の設計協議になるんですが、この場合でしたらルートはこういう格好になるという話をして、比較案を示しながら地元と協議をし、おおむね地域の皆さんの了解を得てルートを決めるというプロセスを踏んでいるつもりでございます。ただし、その中でも1人2人は反対される方があるかも知れませんが、一つのルートを決めるのにすべての方の意見を満足させることは多分難しいと思います。けれども、そういう努力をしながら進めております。

今回の件につきましては、道路そのものに反対というよりも、具体的に申し上げますと、行方不明の方が1人と、もう1人は県が提示する価格に比べると非常に高い価格を要求されているのが実態でございます。道路そのものに反対されて収用までいったということではないのでございます。

## 事務局

私の方から一言。これから進めていきます新規事業の評価では、今ご指摘にありました事業執行上の環境などをいろいろチェックいたしまして、工事のスムーズな進捗を図ることとしております。よろしく願いいたします。

## 会長

どうもありがとうございます。よろしく願いしたいと思います。

この事業につきまして、環境適合性の問題なんですが、写真を見ますと、切り土法面は自然植生の回復はちょっと難しいのではないかと。こういう切り立ったところを自然植生で回復するのは、その辺は当然工事の方でお考えだと思いますが、何でもかんでも自然植生によるとか、在来樹種によるとかというようなことを書いておけばいいのではないかと、ご検討をお願いできれば結構です。

## 事務局

今映しております真ん中の写真で、石積みブロックの上も切り土法面でございます。

て、ここも、一部植栽をしたりしてできるだけ緑を戻す努力はしております。

会 長

もちろん道路の安全性の問題もあって、そういう兼ね合いが難しいところだと思いますが、よろしくお願ひしたいと思います。

5) 事務局から以下の河川事業1件について説明

- ・ 審議番号6 法華山谷川水系法華山谷川  
統合二級河川整備事業(広域一般)

6) 質疑

委 員

これまで河川事業なんかの場合、ダムのおきは特に何年に1回の水害であるかということをお説明していただきましたが、平成2年の台風時の水害が次はどれくらいで起きるかということをお教へていただきたいと思ひます。

それから、緊急度については、市道と一緒に整備するというおことで効率性を言われているんですけども、緊急性があったら、そんなことをしていたらまた被害を受けるのではないかという非常に単純な疑問がありますので、そこを上手にお説明していただければありがたいと思ひます。

事務局

まず、治水安全度ですが、平成2年9月の雨の評価は、流域の中では志方に観測所がございまして、こちらの時間最大雨量が47mmになっております。これを評価いたしますと、おおむね10分の1、10年に1回程度発生する降雨になります。実は、県全体の治水安全度の考え方としては、当面の緊急の目標として時間降雨50mm対応、おおむね10分の1という考え方をおとっておりまして、法華山谷川も県全体の当面の緊急的な目標に合致しております。

それから、緊急性につきまして、むしろ道路と一緒に整備をすることによって河川改修が場合によってはおくれるのではないかとご指摘かと思ひますが、無堤部のところの地形的な条件が、実はもう既に家が市道沿いにずっと建ってございまして、この市道の幅及びかさ上げと同時に堤防をやらないと物理的にできないという状況がございまして、我々とおいたしましては、市の道路部局と連携をして地元に入ることによって、河川単独で入るより早く工事ができるように努力していきたくお考えております。

委 員

高砂は財政事情が極めて悪くなって、新規事業はできるだけやらないという話になっています。そちらにつられておくれることにならないよう、10分の1だったらもう起きてもいいような感じですので、その辺を上手に進めていただきたいと思ひます。

事務局

わかりました。市とも十分調整をとりながら頑張っていきたいと思います。

会長

東播磨地域のこういう小さい川の改修というのは、またかと思われる方が随分いらっしゃると思うんですが、この会には毎回1つか2つ、こういう短い川で、しかも下流が播磨灘に近いところが出てまいります。

委員

浸水域をブルーで表示していただいているんですが、ここの氾濫というのは、本川が氾濫したのか、あるいは間の川が氾濫したのか。きれいな線で下流側に境界があるんですが、もともとこのあたりは遊水地的な場所であったのか、氾濫しやすい場所なのか、そのあたりもお聞きします。

もう一点は、中流で改修をされるわけですが、下流はかなり住宅が密集しておりまして、下流の方の安全度とのバランスはいかなる形になっているのか。ここが強化されてここで氾濫しなくなると、下流で氾濫する危険性が高くなってくるかと思えます。

それから、右岸側の市道沿いに住宅が建ってきているということですが、このあたりの方というのは、そもそもこういう危険性を認識した上で建てられているのか、そういった情報は県サイドとしてはどれぐらい示しておられるのか、そのあたりをお聞きします。

事務局

まず第1点目は、平成2年の浸水被害が起こった場所の浸水の原因と申しますか、形態についてのご質問かと思えます。ご指摘のとおり、平成2年の洪水は、本川があふれて、本川の水でこの地域が浸水したということではなくて、本川の水位が高くなることによって、そこに流れ込む支川の水がはけなかった、その結果として住宅地あるいは田畑が浸水をしたということで、いわゆる内水の被害でございます。平面図で申しますと、間の川という川がございまして、そのあたりがご指摘のとおり昔は遊水地的な状況で、田んぼだったわけですが、最近どんどん家が建ってきています。その結果として、家屋の浸水被害がふえているという現実がございます。

2点目は、中流部を改修することによって下流への影響はないのか、治水安全度のバランスはどうなっているのかというご質問ですが、最下流の河口部から今回統合二級で外した部分がございます、そちらの治水安全度はおおむね5分の1、5年に1回程度の安全度でございます。今回統合河川で残した部分、緊急性が高いと判断した部分は3分の1、3年に1回発生する程度の治水安全度でございます、そういう意味では、先に3分の1のところの治水安全度を上げるという順番で整備をやりたいと考えております。

3点目は、右岸の無堤部分の地域の方々の問題認識についてのご質問ですが、右岸側についていえば、昔から住んでいる方も結構おられて、無堤部であるという認識はそれなりにされております。ただ、これまでの経験から、必ずしも全員の方が早く堤防をやってほしいという強い要望を持たれている状況にはないという現実がございます。それから、

最初のご質問でお答えしましたが、左岸側の低平地の方は、最近家を建てられた方が非常に多くて、必ずしも浸水が起こると認識しておられた方ばかりではなく、そういった意味で、詳しい状況をわからないまま家を買われて浸水被害が起こったというような非常に悩ましい状況が発生しております。

#### 委員

先ほど、10分の1とお聞きしたんですが、そこはさらに強化され、堤防高も少し高くなるのかなという気がしておりますが、このあたりが補強されて、この氾濫域、間の川下流の部分がまた住宅開発されてくることになりますと、この次に氾濫した場合に被害が非常に大きくなってくるようなことがあるのではないかと。そういう危険性を一般の方がわかるような形で示していかないと、被害度はどんどん大きくなる可能性が高いのではないかと思われます。

それと、右岸側の住宅地については、かなり山が迫っているようですし、氾濫による危険性は少ない地点かと思われませんが、その安全度を高めるためにこれだけの費用をかけ、その費用の使用の優先度については、低水護岸にかなり力を入れておられるようなのですが、やはり左岸側が越流した場合の大被害の危険性が非常に大きいですから、むしろそちらの方に力を入れていただいた方が全体の安全度は高まるのではないかと。そして、越流で侵食破堤が起こらないような何らかの補強策にお金を使わないと、これだけ開発が進んできていますと、付近の方々の安全を確保することは非常に難しくなってくる。安全性の確保が第一であろうという気がしております。

#### 事務局

まず第一点目のご指摘につきましては、私ども河川管理者といたしましても、浸水被害を最小限にするためには、当然、流下能力を上げて治水安全度を上げるというハードの整備は重要なわけですが、それとあわせてさまざまなソフトの施策もやっていくことが必要であると考えております。具体的に言いますと、浸水実績の公表とか、一歩進んで浸水予想区域の氾濫シミュレーションなどをやって公表していく作業、さらにはハザードマップといいまして、地域の方々の避難のための図面を作成する。これは、河川管理者が情報提供し、市の方でつくってもらうのが通常のやり方ですが、市とも連携をして県の方もハザードマップの整備についても力を入れているところでございます。

それから、治水安全度の向上の優先度については、さまざまな方法があるわけですが、一点、護岸の状況についてOHPで補足説明させていただきたいと思っております。実は、低水護岸が老朽化している中で、低水護岸についてはこれまでやってきましたし、今回の中身でも引き続きやっていくというご説明をしましたが、実はこのような状況で、根の方が見えられて崩壊しているところもあります。高水敷がある程度ありますから、すぐに破堤というようなことにはなりません、やはり計画的に低水護岸の整備はやっていきたいと考えております。

それから、ご指摘のありました越水しても破堤をしにくい堤防というのは、非常に重



要な考え方だと我々も思っております。県としては、先進的に、実は委員会をつくって武庫川の堤防の補強対策の検討をしているところでございます、そういった観点からも、今後堤防の質的向上を図っていきたいと考えております。法華山谷川につきましては、まだまだ流下能力自体が低いものですから、まずは洪水の流量が下流に安全に流せるように、護岸、築堤、それから河床の掘削を先行していきたいと考えております。堤防の補強については、その次のステップかと現段階では考えております。

委員

先程申し上げた一点、3分の1と10分1というところだけ、ご説明をお願いします。

事務局

流下能力が3分の1、5分の1というお話を申し上げましたが、クリティカルなところで評価をするとそういう値になるということでございます。流下能力の調査をしておりますが、計画どおり整備をしても下流におおむね問題はないと判断できます。

委員

今、流下能力についてご返答がございましたが、この辺は、高潮までいなくても、例えば満潮時に果たして流れるのかどうか。そのときに雨が降った場合に、流そうと思えばポンプアップがどうしても必要ではないか。そうでないと、越堤して、水が住宅地の方へ流れて外へ出ていかない、そういうことが起こるのではないかと思います、その辺についてどうお考えでしょうか。

事務局

高潮対策ですが、実は昭和40年ころに高潮の被害が起こったこともありまして、昭和43年から51年まで高潮対策事業をやっております。その結果、下流の高潮区間の堤防は概成しております。ただ、実は橋梁が幾つか架かっておりまして、そのうちの数橋は計画どおりの高さが無いということで、将来的には改築が必要になるという状況になっております。

あわせて、高潮時の内水被害の排除という視点の話ですが、こちらにつきましては、市の雨水の下水の整備によって市街地の浸水被害を防除するという計画になっておりまして、市の方でもそういった整備が進められているところでございます。

委員

当初は39億円の計画を、途中で法律が変わったこともあって9億円弱の計画に縮小されて、結局、未整備のまま残る地区があると理解してよろしいのでしょうか。もしそういう場合に、流域の皆さんと話し合われたということですが、整備されない地域の方々にはその旨認識をいただいているのか、あるいは台風19号のときにその地域は浸水被害の範囲に入っていたのかということについて、教えていただきたいと思っております。

事務局

実は、法華山谷川につきましては、今、河川整備計画を策定作業中でございます、地元の方々あるいは学識者の方々が入った委員会を既に4回実施したところでございます。

その中で、地域の意見も聞きながら計画を立てております。あわせて、県の方でパブリックコメントの制度ができましたので、この整備計画の中身について、インターネットあるいは市役所、土木事務所等で公開をし、市民の意見も聞いているところでございます。

整備がされないところが残ってしまうという話ですが、優先度の高い 900mを先にやるということで、当然のことながら残された区間はその後になります。それも含めて地域の方にご説明をし、合意形成を図っているという状況でございます。だから、900mの次は引き続き残りの区間の整備をやらなければなりませんし、先ほど高潮のご質問もありましたが、長期的には高潮区間の橋梁も改築しないといけないということがあります。

委員

それから、間の川の合流処理、つまりバックウオーターの処理は整備計画の中に入っているわけですね。

事務局

間の川は、河川法でいいますと普通河川でございます。高砂市の管理になっております。合流点のところは、樋門がありまして、市の方でポンプをつけているところでございます。

会長

ほかにございませんでしょうか。

特に今思いつかれることがございませでしたら、思いつかれまして事務局の方へご連絡いただきまして、今回は、本日ご説明を受けました7件につきまして一応の採決をさせていただき、残っております案件の説明を受けたいと考えております。よろしく願います。

それでは、本日の審査はこれで終了させていただきたいと思っております。いろいろとご協力、ありがとうございました。

ほかに連絡事項等につきまして、事務局からお願いいたします。

事務局

今回、公共事業等評価実施要領を改正しております。若干ご報告いたします。資料がついておりますが、「公共事業等評価実施要領」というA4の2枚のペーパーでまとめておりますので、ご参照ください。

国の所管事業につきましては、継続事業の評価実施後5年が経過したにもかかわらず、継続中または未着工の事業については再評価、いわゆる再々評価を行うことが義務づけられておりまして、兵庫県においても来年度からそのような事業を評価していただく必要が出てまいります。しかし、本県の評価要領にはこのような事業の評価についての明確な記載がなかったことから、このたび要領を一部改正させていただきました。本日お配りいたしております資料のうち、公共事業等評価実施要領の第4条第2項のアンダーラインを引いている部分でございますが、括弧書きで「継続事業としての評価実施後5年（下水道事業にあっては10年）が経過した時点で継続中又は未着工の事業を含む」と追記させていた

だいております。よろしくお願ひしたいと思ひます。

次に、次回の公共事業等審査会は、11月18日の月曜日、午後3時より、パレス神戸2階の大会議室において開催したいと思ひますので、審査の進め方について若干の説明をさせていただきます。

先ほど説明しましたA3の資料でございますが、「H14年度評価対象事業一覧」をお開きください。その中で、案件番号8の港湾改修事業・津名港塩田地区、案件番号9の高潮対策事業・坂越港海岸、案件番号11のほ場整備事業・印南地区、案件番号12のほ場整備事業・照来地区の4件につきましては、進捗率が70%以上、かつ完了まで3年以内の事業でございますので、春の審査会でご提案させていただきましたように、審査の効率化の観点から、事前に評価調書を見ていただき、ご質問がなければ説明を省略するという形で進めたいと考えております。次回までにご質問がありましたら、ファックスなりで事務局までご連絡いただければと存じます。

今回の審査会では、本日説明いたしました7件の審査と、先ほど申し上げました説明を省略させていただくものも含めまして、新たに港湾、海岸、ほ場整備、林道、農道、工業用水など9件と、尼崎21世紀の森につきましてはの説明、質疑をお願いしたいと考えております。

以上でございます。

本日は、お忙しい中、長時間にわたりご審議、ありがとうございました。これをもちまして公共事業等審査会第4回会議を閉会といたします。会長、ほかの委員の皆様、どうもありがとうございました。