

平成14年度第5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11月18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5回）会議録

### 1 開 会

### 2 平成14年度第4回公共事業等審査会

#### (1) 事務局からの報告事業

#### 1) 道路事業（遠阪トンネル有料道路改築事業）について

#### 事務局

遠阪トンネル有料道路事業にかかわります整備の必要性につきましてご質問をいただいております。前回の説明が不十分であったと反省をしております。本日、その補足説明をさせていただきたいと思っております。

遠阪トンネル有料道路の前後、北近畿豊岡自動車道が整備されているわけですが、この道路は、但馬・丹波地域と京阪神地域との交流連携を強化し、地域の活性化に大きく寄与するものとして、特に但馬地域の方々から大きな期待が寄せられております。遠阪トンネルの改築事業につきましては、前回もご説明させていただきましたように、北近畿豊岡自動車道と一体となって高速走行サービスを提供しようとするものでございます。

一方、平成18年ののじぎく国体では、但馬地域では1市5町でボート、卓球、ハンドボールなどが予定されておまして、会場へのアクセス道路として北近畿豊岡自動車道も期待されております。委員からご指摘いただきましたように、北近畿豊岡自動車道はこのような一過性の目的のためだけに整備をしているものではございませんので、国体関連の交通量については特に推計はいたしておりません。ただ、先ほども申しましたように、できることならこのアクセス道路としても使いたいということで、国体開催を一つの目標時期として設定しているものでございます。

調書でございますが、委員のご指摘を受けまして、参考資料の方で今回修正させていただいた箇所がございます。道計-1ページでございますが、事業の目的のところ、アンダーラインを引いております「但馬・丹波地域と京阪神地域との交流連携機能を強化する等の目的で、」という文言を追加させていただきたいと思っております。また、必要性の説明の事項で、「アクセス路としての活用も期待され、」と文言を修正させていただきたいと思っております。

次に、交通量の将来予測あるいは転換交通量についてのご質問でございます。転換交通量につきましては、前回、今OHPで映しております図面でご説明させていただきましたが、再度お手元の資料につけさせていただいております。また、前回ではありませんでしたが、その中の左下の方に転換対象交通量等の表を入れております。

転換対象交通量といえますのは、合計で1万6,400台でございますが、これは平成18年度の推計でございます。平成11年度に、道路交通センサスという形で、全国一斉に発生集中量を調査してありまして、通称OD量(origin and destination)とっておりますが、それをベースに平成18年の交通量を推計し、このルートにかかわるOD量が1万6,400台としております。ちなみに、平成11年度での実績は1万5,800台で、年率0.52%というかなり低い伸び率で推計をしております。この交通量に対しまして、前回もご説明いたしましたように、それぞれのルートで距離、通行料金あるいは旅行速度、こういうものとの関係から転換率式というものがあるわけですが、その推計手法によりまして転換交通量を求め、8,800台が平成18年には利用するであろう、このように推計をしたところでございます。

伸び率といたしましては、資料の道計-3ページにグラフをつけさせていただいております。これでいいますと、実線が全国でございますが、近畿の方もおおむね似た傾向を示してありまして、平成2年から平成12年までの伸びは大体年率1.1%、全体の伸びとしては1.18倍になっております。ただ、近年の傾向として、だんだん伸び率が鈍くなってきているということで、その傾向を踏まえまして、先ほど申しました年率で平成18年の推計をいたしております。ちなみに、全国の今後の推計といたしましては、当面は年率0.89%、平成22年以降は0.52%程度で推計がなされているところでございます。

次に、交通量予測の基本的な考え方についてのご質問でございますが、先ほども申し上げましたように、道路交通センサスという形で、基本的に5年ごとに全国一斉に交通量の調査、あるいは起終点の交通量調査が行われております。この実調査をベースにして、過去からの伸び率等により将来の交通量推計、特に全国では総走行台キロの推計をされまして、それを各地域にブレークダウンしてきて、それぞれ推計をしていくという状況でございます。ちなみに、新聞等では言われますように、今回、全国の総走行台キロの伸びは、従来の推計よりも高齢化や人口の減少といった要因も踏まえて推計されております。それらを踏まえまして、地方では、現況のOD量をベースに総走行台キロ、全体の枠が縛られまして、各地域間のOD量として交通量を推計しているところでございます。

次に、道路規格の変更で、片側25cmの車線拡幅の必要性についてのご質問でございますが、道路の構造は、道路構造令という政令に基づきまして規格等を決め、整備をしております。遠阪トンネル有料道路は、前回もご説明いたしましたように3種2級、設計速度60km/hの一般道路として整備をしていたものでございますが、北近畿豊岡自動車道は1種3級、設計速度80km/hの自動車専用道路でございます。遠阪トンネル有料道路は、建設当時から、北近畿豊岡自動車道、当時は日本海太平洋道路というような言い方をいたしておりますが、こういう高規格の道路網に組み込まれることを想定して整備をしております。そのため、拡幅が困難なトンネル部や橋梁部については、高規格道路の基準に合う幅員で既に整備をしております。ただ、土工部につきましては、将来、拡幅が比較的容易にできますこと、また先行投資を抑制するといったことで、3種2級の一般道路の基準にの

とって整備をしており、今回それを拡幅しようとするものでございます。

片側 25 cm 拡幅の走行性でございますが、事例といたしまして、播但連絡道路では、福崎以北が 2 車線の自動車専用道路で整備されております。福崎から生野北間は、1 種 4 級、設計速度 60 km/h で整備されておまして、車道幅員は 3.25m でございます。一方、その後に整備をいたしました生野から和田山間は、1 種 3 級、設計速度 80 km/h、車線幅員は 3.5m で、ちょうど 25 cm 広くなっておりまして、走行していただいた方には実感としてわかりいただけるのではないかとと思いますが、走行性はかなり違うと思っております。ということで、道路構造令の基準に基づきまして、今回、一般部につきましては拡幅しようという考えで進めているところでございます。

以上でございます。

会 長

どうもありがとうございました。ただいまの追加説明あるいは前回での説明を含めまして、ご質問、ご意見はございませんでしょうか。

委 員

交通量予測のやり方について、私よく存じ上げているわけではありませんが、資料の道計 - 3 ページの 2000 年を基準にした将来交通量推計の伸びは、推定値に対して単純に半分程度の伸び率で抑えているわけですが、こういう予測方法というのは実際によいのかどうか。つまり、2000 年より以前は多分実績値としプロットしてあると思うんですが、それから折れ曲がったような形が、いかにも社会現象として急激に何か変わっていくわけですね。勾配をとると不連続なんです。過去の履歴を説明できない需要予測になってしまっているような気がします。ですから、そのように機械的に半分に抑えた伸び率の評価でよろしいのかどうかということが一つです。

それから、凡例の安全側に約半分程度の伸び率という安全側というのは、正しい表現なのかどうか。つまり、予算を大きく食わないことが危険であれば、それに対して安全なのか、それとも、社会基盤ですから、一度つくったら長らくもつようにつくらざるを得ないので、そういう意味でいえば大き目につくる方が安全なのか。そういうようなとらえ方ができると思うので、安全にという言葉は余り適切でないのではないかと思ったんです。

事務局

まず、実線は先ほども申し上げましたように全国ベースでございまして、近畿の方は若干不連続性が目立つかと思えます。これの根拠といたしましたのは、平成 11 年度の道路交通センサスに基づきます将来予測というのが、実はまだ全国レベルでの作業中で、地域レベルで予測ができるところまでになっていないのが実態でございまして、今はその 5 年前の平成 6 年度のベースで推計をしております。その平成 6 年から 11 年度の間の実交通の伸び率と平成 6 年度のベース、平成 6 年度のベースはそれ以前の実績をベースにしているわけでございますが、その乖離が約 2 分の 1 あったということで、それをベースに今回、将来推計をしております。ですから、平成 6 年から 11 年の推計と平成 6 年から 11 年の

実績での伸び率を踏まえて将来を推計しているというのが実態でございます。

それから、安全側という表現についてのご指摘は、まさにそのとおりでございます。ただ、ここで使わせていただいている安全側というのは、往々にして特に有料道路については将来交通量を過大に見込むというご指摘をいただくものですから、決して過大ではないという意味で安全側という言葉をごここで使ってしまっているわけございまして、基本的には、先ほど申し上げましたように現況のこれまでの伸び等を踏まえた適切な将来推計であると考えております。

委員

今のところ最適な推計がこの方法であるというご説明はよく理解いたしました。やはり交通需要もある程度社会科学的に推計する必要があると思うんです。

そういった場合に、こういう初期値に依存するような推計方法というのは、科学的根拠を問われたときに少し説明しにくいかなと思えました。ただ、今考えられるベストの推計方法がこれであるということであれば、それで結構だと思いますが。

委員

前回、道路計画フローについてお聞きしたんですが、道路事業で時間がかかっている大きな理由の一つとしては、用地の確保ということがあろうかと思えます。

合意形成の過程でより合意の得られやすい方法がないものかという意味で、住民の声を早い目に反映させるような方式とかは考えられていようかと思うんですが、今回の事業等においては、路線の設定いかんでもう少し早く事業化ができたのではないかと思われることもあります。今後の計画方法として、もう少し計画自体に時間をかけて、そして実施に当たっては早急に行く、そういう形でスピード化を図って県民の期待にこたえる方式がないものかどうか。従来行われてきた中で、いろいろと問題点があって長期にわたった事業とか、非常に簡単にうまく進んだ事業とかあろうと思うんですが、そういう事業に関して、そういった検討がどのような形で行われているのか。常設的なそういう内容の検討委員会等が庁内にあるのかどうか。そのあたりをお聞きできればと思います。

会長

恐れ入ります。今のはむしろ次の円光寺バイパスの方に大きく関係するかと思いますので、そこであわせてご説明を受けたいと思います。

委員

丁寧なルート及び推計値のご説明で、今、推計のお話がテーマになっているんですが、このトンネルに限らず、国土交通省のセンサスをベースにほとんど推計なさっていると思うんですが、兵庫県レベルで、そういう推計が可能な統計整備をなさっているのか。もし現在ないのでしたら、今後、交通量及び利用度等、人口動向も含めて、何か整備なさるご計画はあるか、ちょっと教えていただければと思います。現況と今後ということです。

事務局

道路交通センサスといいますのは、国がリードしているものでございますが、これは

全国一斉にやらないと意味がございませんので、全国一斉に各都道府県が協力して調査をしております。そして、県としても、当然兵庫県分につきましてはの交通量調査等に携わっているものでございます。また、将来の推計につきましては、それぞれの地域の開発動向でございますとか、そういったことが必要になります。

これらのデータにつきましても、国の指導等を踏まえて各府県が提出をいたします。その上で、先ほど申しましたように、総走行台キロというのは全部足し算しますと一般的には相当オーバーフローいたしますので、全体としてたがをはめまして、それをブレークダウンをしてきて各地域で使えるものが示されるということです。それぞれの道路のレベル等によりまして、例えば高速自動車国道でございますと全国レベルで推計する必要がございましょうし、北近畿豊岡自動車道ございましたら兵庫県並びに大阪府のもう少し広いエリアで予測をすることが必要になりますので、それぞれの地域のレベルに応じて、将来のOD量をベースに、分割するなりして使っているということでございます。

委員

要するに、交通量は、現況は、部分ではできないけれども、上からおりてきたもので推計なさっているというふうに判断してよろしいわけですね。統計の性質上、そうなるということですね。

事務局

上からおりてきているからと言われるとあれなんです、要するに調査主体は県でございます。そういう形で調査をいたしまして、ただしそれを全部で集めませんと、例えば県境で違うデータを突き合わせましても使い物になりませんので、全国でデータの整合性を図るために、そういうことを国の方でやられるということをご説明いたしました。そして、そういう整合性のとれたものをベースに、私どもがそのデータに基づいてそれぞれのレベルで計画交通量等を推計する、そういう作業をしているということございまして、国から押しつけられてやっているとか、そういうことではございませんので。これは地方分権云々とは関係ございませんで、データとしては、将来ともこういうやり方をしないと、逆に、例えば大阪府とか鳥取県、あるいは岡山県と交通量に関して協議ができないことになってしまおうかと考えております。

会長

ほかにございませんか。・・いずれにしましても、この案件につきましては、後ほど審議いたしたいと思えます。

では、次の追加説明に移ってください。先ほどご質問がございましたので、そのことも含めまして、追加説明をお願いいたします。

## 2) 道路事業(国道373号 円光寺バイパス)について

## 事務局

ご質問の道路計画の決定から工事実施までのフローチャートについて、説明させていただきます。

スクリーンに示しておりますのは、今までの一般的な道路計画のフローでございます。道路計画を構想して、まず調査を行います。調査の内容につきましては、道路の現況調査、交通量調査、将来どれくらい交通が流れるかという予測調査、測量、現地の状況調査、さらには市町村を通じた情報収集ということで、地元の要望や意向がどうであるか、あるいはなかなかつかみにくいんですが地権者の意向もあるかもわかりませんので、そういった情報を市町村を通じて収集する。

こういったことを踏まえまして、次の段階ではルート及び構造の検討を行います。その一つは、コントロールポイントの確認でございます。例えば、鉄道を越える場合は鉄道とのクリアをどうするか、交差する道路との関係をどうするか、あるいは道路に欠けてはならないものがあるのかなのか、あればどういうものか、そういったコントロールポイントを確認します。それから、道路構造令の適用でございますが、これは、道路整備をするに当たり技術的な基準が法令で定められておりまして、そういうものに適合するルート、構造かどうかの検討を行います。あと、道路の利便性、安全性がどのように確保できるか。環境にどのように配慮するか。最近では、貴重な植物をできるだけ避けるようにも配慮しております。もう一つは、できるだけ事業費、コストを縮減するという意味で、経済性を検討いたします。

こういったルート及び道路構造の検討をした結果として、原案をつくります。この原案を地元にお示ししまして、地元設計協議という形で、地元の関係者にルート、構造の説明をし、こういう形の道路でどうですかという話と、その道路に付随します路側の構造等の説明、そして、例えば田んぼの中でありまして法面ができることになるんですが、どうしても擁壁にしてほしいという話もあるかと思いますので、そういった協議を行います。もう一つは、用排水処理の説明、協議ということで、路面の水をどのようにどこへ流すのかという話や、農地でありまして田んぼに入れる水の用水路をどのようにつけかえるか、そういった協議を行います。

そういう協議に基づきまして、修正すべきところを修正して、再度地元の説明をし、協議が調えば道路の計画として固まる。道路の計画が固まると、用地買収を伴う場合は土地の丈量測量を行います。それから、土地の所有者の特定と、現場で立ち会ってもらうこともあるわけですが、境界を確認して面積を計算いたしまして、買収等に必要な土地の面積の確定を行います。そして、用地買収を行って、それが終わりますと工事にかかる。こういう流れで道路の計画から工事まで進めているところでございます。

最近の例として、参画と協働による道路計画ということで、猪名川町で行った県道川西篠山線の事例を資料に載せております。

ルート、構造検討までは先ほどと一緒にございましてけれども、その次の段階で、県が

複数のルート案を地元にお示しし、自治会ごとといたしますか、ある地域ごとに、ルートの要望があり、そういうものを踏まえまして何回か地元の方で協議会的なものを開いていただいて、それから原案をつくるというプロセスを踏んだ例がございます。

この県道につきましては、バイパスでございまして、ルート選定にかなり時間を要したわけでございますが、計画への理解や合意形成が得られて15年度から用地買収にかかることになりまして、比較的スムーズに事業が進められるのではないかと考えております。

こういう方式をすべての県道あるいは県の管理している国道に適用すればいいわけですが、そこまでしなくても地元で合意していただける場所がありますし、計画づくりに相当時間がかかるということで、今のところすべてに適用はしていないのが現状でございます。

先ほど、複数のルートを示して地元といろいろ調整したと申しましたが、(OHPにて)黒い線が現道でございまして、それをバイパスする計画で、県の方で緑、黄色、赤、青い線のルートをお示しして、やはりいろいろな考え方がございますし、利害関係が生じることもございますので、5回ぐらい地元の方で協議をしていただきました。結論としては、県にお任せしたいということになりまして、最終的には赤のルートにこの場合は決着したようでございます。

それから、先ほど、事業スピードを早めるための検討をしているのかということでございましたが、事業評価をしていただいて新規事業を選び出すというプロセスを踏んでおります中に、地元調整が進んでいて事業の効率的な執行が見込める部分も評価の一つに入れておりまして、そういう状況が確認できるものにつきましては、今回の国道373号円光寺バイパスのような時間はかからずに執行できるのではないかと考えております。

以上でございます。

会 長

円光寺バイパスでは、具体的にどこが、どうひっかかっているんでしょうか。たしかトンネルの坑口部分が難航したような話ですね。

事務局

円光寺バイパスが時間がかかったことにつきましては、一つは、用地買収でなかなか合意が得られず、トンネルの南側と北側の両入り口部分に用地をなかなか売っていただけない方が2件あるということと、もう一つは、埋蔵文化財の調査に時間がかかったということを前回申し上げたと思います。用地買収の難しい方は、前回も申し上げましたように、道路そのものに反対するというよりも、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て非常に高い価格を要求されているということで、ルート、構造で長引いたということではないと理解しております。

委 員

ご説明ありがとうございました。この計画時点で、ルートがある程度決まってから所有関係について測量で明確にして、そして説明の前にきちんとそういう所有関係を明らか



にした上で実際に問題が起こりそうな方と話を進めるといふ、何かそういう手順の問題が少しあるのではないかという気もいたします。

それと、先程申し上げましたように計画にもう少し時間をかけることができないのかということに関しましては、根本的な事業のやり方の問題になってきますので大変かと思うんですけれども、工事になってから非常に時間がかかるという問題が多々出てきていますので、道路に限らず、公共事業全般にわたって、計画にもう少し重点を置いた経費の使い方等も考えられないのか。また、道路に関してはどういう状況なのか、お聞きできればと思います。

会 長

これは道路に限った問題ではなくて、用地買収全体にかかわるかもしれません。

事務局

公共事業全般にかかわる問題かと思しますので、私の方からお答えいたします。

昨今、地元の方々の参加意識というか権利意識が高まっております、公共事業につきましても、特に用地買収がメインとなりますが、さまざまなご意見なり不満なりが出てまいります。我々としては、効率的に事業を進めるために、今、行革で新しい組織をつくっているんですが、例えば企画調整担当の主幹を各事務所にこの3～4年前から配属し、こういったものを中心にしてできるだけ先行的に事業計画を立てていこうとしております。

用地買収についてそういうものが懸念される場合には、一つは、開発公社の先行買収制度などを活用いたしまして、事前に用地買収を行っていった、ある程度準備ができた段階で入っていこうというようなやり方もしております。それとか、用地買収の難しくないところを選んでやっていくのが一番いいんですが、今後のことを考えますとそうもできないこともありまして、あえてそういうところを選ぶこともあります。いずれにいたしましても、難しそうなおところにつきましても、できるだけ先行的に用地買収を進めていった上で予算化をしていこうということをやっております。ただ、予算がついているからスピードがありまして、我々は普通、事業化のスピードといいまして、やはり予算がついてからスムーズに執行できるかどうかということをやりますので、今申し上げたことが事業計画としてスピード化につながっているかはわからないんですが、数年前からそういったことをやっております。

この事業は、それ以前の着工でございますが、そのほかにも、思い切って地元の方にある程度のところはルートを選んでいただくこともやっております、これは成功した例もございます。しかし、これはかえって時間がかかって、地元の方からは事業主体の方でルートを決めてほしい、最も専門的な目で見決めてもらったものを提示してほしいというようなところもあります。さまざまございますが、やはり責任を持って事業を進めようとする、我々が決めたものについてある程度固めた段階でご説明し、ご理解いただくというやり方が最もオーソドックスなものになってまいりまして、いろいろ苦慮しております。

ただ、今申し上げましたように、用地買収が難航されることが予想されるものについては、事前に先行買収を行ってそういったことがないようにやっております、事務所を挙げてできるだけ効率的に執行できるよう工夫をしております。ご理解いただきたいと思っております。

会 長

ほかにご覧いただけますでしょうか。・・・ないようでしたら、この件につきましても後ほど審議の対象になるものでございますので、今度は法華山谷川の河川整備について質問が来ております。

### 3) 河川事業(法華山谷川水系法華山谷川)について

事務局

続きまして、降雨確率、法華山谷川の優先順位などについてご説明させていただきます。

事務局

何点かのご質問があったわけですが、今日、参考資料の1ページ目に質問が書いてございます。一点目は、河川整備全般にかかわる話でございます、過去の浸水被害地区において、新たな住宅建設がなされるなど生活状況の変化が見られるが、内水被害の対応策について、総合治水対策の視点も含めて県の考え方を説明してほしい。それから、法華山谷川につきまして、3点ご質問が出ております。今回審議していただいております統合河川整備事業の事業区間と下流区間の流下能力の関係、法華山谷川の河川整備の順序あるいはその考え方について、今回の改修によって内水被害が起こっている間の川の浸水被害が河川整備をすることによって本当に軽減できるのか、このようなご質問でございます。順にご説明をさせていただきます。

お手元に2種類のペーパーを参考資料とは別にお配りしているんですが、一つは「総合的な都市水害対策」というポンチ絵のカラーコピー、もう一つが「河川と下水道の連携による総合的な都市水害対策」という2つのペーパーでございます。ポンチ絵の方も眺めながら、総合的な治水対策に関してと、それに対する県の基本的な考え方について、ご説明申し上げます。

近年、都市化の進展によりまして、2つの側面で都市型水害が非常に発生しやすい状況になっております。

1点目が、開発に伴って、雨が降ってそれが河川に出てくる比率のことを流出率と言いますが、雨が川に流れ込みやすくなっていることと、流出までの時間が非常に短くなっております。従来、山地あるいは田畑であったところは時間をかけて川に水が出てきたわけですが、まちになることによって時間が非常に短くなる。この2つの要素で、河川の洪水時のピーク流量が非常にシャープで大きくなる傾向がございます。

もう1点目が、都市化の進展に伴って、従来は浸水しやすく住居とか工場などが建っていなかったところが開発されていくことによって、いわゆる内水被害が発生し、家屋が浸水被害を受ける、このような状況が発生しております。

そういった内水被害を防御するためには、一体どういったことをやらないといけないか。その体系を書いたのが、お手元の資料の施策の体系図になっております。

まず第一点は、当然のことながら、降った水は下水道を通じて川に流れ込みますから、その受け皿として河川の改修を計画的に行っていくことが必要不可欠です。あわせて、内水被害につきましては、まちに降った雨は、低平地ですから、自然の状態では川に流れ込まないという状況がほとんどでございまして、下水道の整備を行う。このような治水施設の整備が不可欠でございます。

それらの整備に加えまして、主として雨を早く下流に流すという考え方になるわけですが、降った雨をためる、あるいは地下に浸透させることによって流出を抑制する施設を整備することも場合によっては必要になってまいります。例えば、貯留型の施設といたしましては、開発に伴って防災調節池をつくりますが、そういったものを整備する。あるいは、降った雨水を公園とか学校等も利用しながら、そういう場所でためることが考えられます。それから、地下に浸透させる方策といたしましては、浸透ますとか浸透トレンチといったもので地下に浸透させることや、浸透性舗装も一つの施策として考えられます。

治水施設の整備とこれらの施設の整備がいわゆるハードな対策といたしますと、一方でソフトな対策もさまざま考える必要があります。

一つは、適正な土地利用方策を誘導していくということございまして、例えば、森林や田畑も含めて緑地を保全していく、あるいは積極的に回復していく、そのことによって、流域全体として保水機能あるいは遊水機能を高め、保持していくことが考えられます。あわせて、先ほど浸水しやすいところに家が建って苦慮しているというお話をいたしましたが、長期的な視点で、そういったところにはなるべく開発されないような仕組みを残していく、例えば都市計画の中で市街化調整区域というものを積極的に保全していくことも考える必要がございます。それが土地利用の方策でございます。

さらに、ソフトな対策といたしまして、警戒・避難体制の整備、あるいは水防体制の整備が必要なのは言うまでもありません。

それから、一般市民に対する広報・PR活動も大事だと考えておりまして、先日のご説明のときにも申し上げましたが、浸水の実績図あるいは予想図を公表し、市町の方でハザードマップをつくっていただくことも有効と考えております。

このように総合的な治水対策を行うことによって内水被害を軽減することは極めて重要だと考えておりますが、河川を担当している我々にとって非常に大変なのは、行政的にいいますと、非常に多くの部局が関係しておりまして、下水の部局、あるいは都市計画、まちづくりの部局、場合によっては農林部局、そういったさまざまな部局と連携する必要があります。県だけでなく、地元の市町とも連携をして、協力しながら施策を推進してい

く必要があります。しかしながら、県としては、このような総合的な治水対策を進めて地域の浸水被害を軽減することは極めて重要であると考えておりました、例えば武庫川においてはこういった考え方で治水対策を検討してみようという取り組みが始まろうとしておりますし、西宮の新川とか東川といった小さな河川でも総合的な治水対策の検討を行政部内で始めたところがございます。こういった取り組みはまだ緒についたばかりではございますが、県としては積極的に推進していきたいと考えております。

以上が第1点目の質問に対するお答えでございます。

それから、法華山谷川に関する質問についてご説明申し上げます。

まず初めに、OHPの図面で確認させていただきますが、左側の端が法華山谷川の河口部になります。今回、事業を行いたいと考えている区間につきましては、統合二級河川整備事業で中流部の900mを整備するというを先日ご説明申し上げました。こちらの流下能力は、細かく見るとばらつきはあるんですが、今回の整備区間についてはおおむね3分の1、3年に1回の降雨に耐えられる規模、下流の区間については5分の1、5年に1回の降雨に耐えられる流量になっております。

先日の説明の中で、今回の対象区間を整備すると下流に悪影響を及ぼすのではないかというご質問がございました。先日、正確なお答えができませんでしたので、もう一度ご説明をさせていただきたいと思っております。

OHPの写真の下に今回の改修の断面が載っております。右側は、無堤部ということで、築堤をする必要がございます。それから、低水護岸ですが、これは写真を見ていただきましたらおわかりのように老朽化して壊れているため、緊急に改築をしたいというご説明をいたしました。それから、計画どおり改修をするためには、クリティカルになっている橋梁を改築する必要があることと、土砂が堆積しておりまして、これらを掘削する必要がございます。

これらの改修ですが、築堤の部分、護岸の部分、橋梁の部分については、今回の事業計画の中で先行的に改修をいたします。掘削する部分については、緑と赤の部分で色分けをしておりますが、下流の流下能力を見て、下流に影響を与えない範囲で段階整備をする。部分的な掘削にとどめることにいたしまして、これらの改築が統合二級河川整備事業の中で終わった後で、下流から計画断面で掘削をし直して上流のこの区間にも上がってくる。このような段階的な整備をすることによって、下流に悪影響を及ぼさないようにしたいと考えております。

現況の流下能力及び河川整備の順序の考え方については、以上のとおりでございます。それから、今回の河川整備をすることによって間の川の浸水被害はなくなるのかというご質問ですが、平成2年の浸水では、間の川の浸水被害が非常にひどかったわけでございます。ただ、結論から先に申し上げますと、今回の河川整備を行うことによって、この間の川流域の内水被害がなくなるわけではございません。間の川流域の浸水被害をなくするためには、下水道の整備が不可欠でございます。具体的に言いますと、間の川自身の流下能

力の向上、それから下水道の管渠の面的な整備、さらには流域から法華山谷川に水を排水するためのポンプの整備が必要でございます。こういった間の川及び下水道の整備については、高砂市の方で雨水の排除のための下水道計画が既に立案されておりますが、残念ながらまだ事業着手には至っていない状況になっております。

では河川整備の必要性がないのかといいますと、そうではございませんで、実は、間の川流域の下水道の整備に先立って、法華山谷川の流下能力を上げる必要がございます。下水道の水は、直接海に吐くような計画になっておりませんで、最終的に法華山谷川に排出されて、そして海に流れていくという計画になっております。現在のところ、先ほどご説明いたしましたとおり、この区間の流下能力は3分の1から5分の1と非常に低いということですから、下水道の整備に先立って、その受け皿としての法華山谷川の整備を先行して行う必要があると考えております。

説明は以上でございます。

会 長

どうもありがとうございます。追加してのご質問がありましたら、どうぞ。

委 員

先ほどのご説明では、この河川、3分の1から5分の1ということは、3年に1遍程度の洪水ですら非常に危険な状態である、それを5分の1の流量に統一していこうというお考えかと思えます。ただ、これだけ流域の開発が進んでまいりますと、5年に1遍といっても、被害が起こった場合には被害額は非常に大きくなってきょうかと思えます。そういう点で、改修をしたから安全になったんだというような誤解が生じないように、徹底して状況を関係者に知らせることが開発を抑制する意味でも重要かと思えます。いろんな省庁にまたがる大変難しい問題があるということですが、河川サイドとしては堤防を守るという責務があるわけでしょうから、そういう立場から、重要な情報については住民に知らせておくことがこれから必要ではないかと思えます。そういう意味で、残された農地等が上流の方にあるかと思えますが、こういうところに開発の手が伸びていきますと、さらに流出率が大きくなってもっと氾濫しやすくなる、5分の1がまた3分の1に戻るようなことになろうかと思えますので、ぜひとも農林サイドと協力されまして、地域の保全を明確に打ち出していくことも非常に重要ではないかと考えております。

委 員

都市水害対策について、非常に総合的なご説明をいただいて、今後の方向性としてはこういうことだが、なかなかできないということも、間の川の状況もわかりました。また、下水道整備も、計画があっても、それがずっと進まないこともわかるんですが、この「河川と下水道の連携による総合的な都市水害対策」という刷り物の総合的な状況分析によりましたら、雨水流出抑制施設の整備については、水害が何年かに1回起こることを見越して、並行して進めることが可能ではないかと思うんです。具体的に言うと、例えば新規に道路整備とかで舗装なされる際には透水性舗装のみを採用する等、何かそういう意識的な施

策があるかないかについてお教えいただきたいんですが。

#### 事務局

まず最初に、情報の提供に関するご意見ですが、まさしく私ども河川管理者としても同様だと思っております。農林部局、まちづくり部局といったところとの連携はもとより、一般市民に対しても浸水に関する情報等を提供することによって、流域の保全に努めるとともに浸水被害を最小化できればと思っております。

それから、総合治水に関連して、並行してさまざまな施策ができるのではないかとのご意見ですが、それぞれの整備、もちろん事業費もかかりますし、計画を立てて実行に移すまで時間がかかるわけですが、必ずしも並行してできないというものではございません。まちづくりの部局はまちづくりの部局で、農林の部局は農林の部局で、河川は河川、下水は下水で、連携をとって、調整を図りながらその事業を実施していくことは可能だと考えております。そういった方向で、今後、県の河川部局としても努力をしていきたいと考えております。

#### 委員

間の川流域の氾濫について、先週のとときには、本川の方から間の川に水がバックして、間の川流域の内水とバックしてきた外水が一緒になって氾濫してきたのかなと勘違いしております。前回、樋門があって本川からは一応縁を切られているので、本川の水位が上がっても間の川流域の水害には関係ないというように私は理解したんですけども、今日のご説明で間の川流域の浸水は主に内水であるということになりますと、確認したいのは、今回の改修と間の川の洪水の実績とは結局関係がないのかということが一つです。

それと、将来、高砂市が下水道整備をやられて、ある程度は下水の雨水管に流れて、あるいは一部は河川の方にポンプアップされた場合に、今回の改修で本川の方にポンプアップされたようなことによって増加する流下能力というのは計画の中には入っていないように思うんですけども、そのあたりを教えてくださいませんか。

#### 事務局

まず、間の川の浸水の原因、形態でございますが、法華山谷川の出口のところには、樋門と市が設置した小さなポンプ場があるのは前回ご説明したとおりでございます。基本的には、本川の逆流ではなくて、間の川流域に降った水が吐けないという内水被害であふれているという状況でございます。河川整備と直接関係がないのかというご質問ですが、先ほどご説明いたしましたとおり、河川整備だけをやってもこの地域の浸水被害はなくなりません。下水道とあわせてやる必要があるということで、そういった意味では、河川整備だけでは不十分であるということになるかと思えます。

それから、高砂市の下水道が整備されたときに、川として受け持つ流量はちゃんと見込んであるのかというご質問ですが、間の川の流域につきましても、下水道から流出される流量をカウントして河川の計画を立てておりますので、現段階では流下能力は低いことから受け皿としては不十分ですが、計画どおり整備ができれば下水道の水も受けられるこ

とになります。

委員

そうしますと、Bの計算をされたときにはこの浸水域は入っていないわけですね。ど  
ういう被害に対してベネフィットを計算されたのか、教えていただきたいんですが。

事務局

ベネフィットの計算は、想定した浸水区域を出しまして、決まった計算の仕方があるん  
ですが、それに基づいて、農地とか住宅とか、そういったものの被害軽減効果を出して  
おります。間の川流域について入っているのかどうかは、今ちょっと確認できません。

会長

間の川の浸水地域を入れてないのと入れてあるのでは、随分違う。恐らく、けたぐ  
らいで違って来るんじゃないですか。

事務局

B/Cの計算ですが、今回の900m区間だけのB/Cではなくて、法華山谷川の流域  
全体での浸水被害の軽減ということで計算をしております。

委員

総合的な治水というか、内水対策というのは、先ほどのご説明も、今のお話も含めて、  
こういう河川改修だけで対応できないということはよくわかったんです。そういう意味で、  
できれば投資事業評価調書の中で、ソフトな対策との連携とか、今後のそういう方向性を  
明瞭にできないか。幸いここにはその部局のトップの方たちがおいでになりますし、先ほ  
どのお話だと前向きでというお話でしたので、一言二言、木を植えることも含めて、まち  
づくりの中でも意識化する方向性を盛り込むことはかなり難しいんでしょうか。そういう  
ご努力をされるということはとてもよくわかったんですが。

会長

ただいまのご意見は、答申文の中にこちらのコメントとして入れて、強く要望してお  
きたいと思います。ほかにもございますが。

総合的な治水と申しまして、はっきり申しましたら、昔の農業水路の周りへ勝手に家  
を建てて、そしてあふれてきたというのと、武庫川のような場合と、さらに西宮の新川、  
東川を例に挙げられましたが、あの場合とでは、絵にかけば同じなんですが、意味が違っ  
てくると思うんです。特に姫路から高砂、加古川あたりは、結局農業用水路でしかなか  
った川とは言えないようなところに家を建てて、あふれた、あふれたと言っている。とい  
うことは、総合的な意味でいいますと、堤防を固めるんじゃなくて排水をどうするかとい  
うことが重要になってくると思うんです。その辺、もちろんお考えになっていると思いま  
すけれども、私の意見として申しておきたいと思います。

委員

総合治水のところ、特に適正な土地利用方策は、河川部局だけでできない、そのほ  
かにも幾つか横断するような項目があると思うんです。このあたりの河川部局のご方針は

よくわかるんですが、県庁の中に、それに対抗するカウンターパートとして都市部局の受け皿とか、そういう連携体制があるのかどうか、教えていただきたいと思います。

事務局

先ほど事例としてご説明をいたしました武庫川などにつきましては、まちづくり部局、農水部局も入った行政部内の連絡調整の場を設けてございます。それから、西宮市の総合治水の検討の中では、市とも連携し、下水あるいはまちづくり部局とも一緒になって検討を進めているところでございます。

法華山谷川については、まだそういった組織ができていない状況でございます。

会 長

ほかにございませんでしょうか。・・・ないようでしたら、補足説明を終わらせていただきまして、議案の方に入りたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

事務局

審査会の委員からは、このほかにご意見をいただいております。それを説明させていただきますと、今後の説明においては、県民生活にどのように役立つか具体的に説明してほしいというご意見をいただいておりますので、この点を今後の説明にも生かしていきたいと考えております。

会 長

採決としましては、県がつくられた調書によります原案が是か非かという形になりますが、従前から、知事に対する回答文は、それに委員の皆さん方から出ましたご意見を踏まえてのコメントをつけまして、ただ単に是、非ということではなくて、ここでこういうことを注意してほしいとか、あるいはこれはもっと早く進められなかったものかということも含めてつくっていきたいと思います。作成の具体的なことにつきましては後ほどお諮りさせていただきますが、とりあえず用意されています議案に従いまして採決を進めていきたいと思います。

今申し上げましたように、設置要綱第2条に基づきまして、事業の評価に当たりましては、県が作成した調書の審査という形をとらせていただきます。事業ごとに分けまして、新規事業の道路事業、継続事業の市街地再開発事業、道路事業、河川事業、この前いろいろ説明を受けましたものにつきまして、今回、採決だけはしておいて、知事に出します具体的な回答文は次回に準備したいと考えております。

## (2) 議案 - 1 新規事業評価に係る審議案件(道路事業)の審査

### 1) 道路事業(1件)の審査

- ・ 審議番号1 遠阪トンネル有料道路改築事業



会 長

新規事業の遠阪トンネル有料道路につきましては、原案は事業着手となっておりますが、原案どおり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

これは、新しい道路のネックになっている場所ですし、トンネルそのものは既にでき上がって今供用されているわけでございますので、事業着手妥当ということで返事させていただきます。

(3) 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)の審査

1) 市街地再開発事業(4件)の審査

- ・ 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

会 長

続きまして、継続事業の市街地再開発事業、初めの2つは、事情は似たようなところがございます。で出されていますのは、実はメーンのテナントが撤退したとか、あるいはディベロッパーがうまくまとめられなかったためというようなことで、社会情勢の変化に当たるような面もございますが、事情がちょっと違いますので、一つずつ採決したいと思います。

まず、案件番号1番、相生駅前地区Aブロックにつきまして、原案は休止、事実上は中止と提案されておりますが、ご意見はございますでしょうか。・・・ないようでしたら、これはメーンテナントが出てこないのでは仕方がないのかもしれませんが、それでは、原案どおりで通していただくことにいたします。

案件番号2番、川西中央北地区、これも原案は休止、事実上の中止ということになっております。市役所の北西部、市街地のメーンの場所でございますが、やむを得ない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

この2つに関しましては、駅前あるいは市街地の中心部に草ぼうぼうの土地ができはぐあい悪い、だからもとの案のとおり進められなくても、更地のままほうっておくことのないようにというご意見がこの前出ておりました。それもコメントに加えたいと思いま

す。

- ・ 審議番号3 六甲第5地区優良建築物等整備事業

会 長

続きまして、案件番号3番、六甲第5地区優良建築物整備事業でございます。これは、判決がまだ下っていない、出たらすぐにでも着手したいということでございますが、文章としては事業継続という形になります。判決がどう出るかはわかりませんが、ゴーサインが出ましたらすぐにでも始めたいということでございます。これも、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)

- ・ 審議番号4 兵庫・長田第3地区優良建築物等整備事業

会 長

案件番号4番、兵庫・長田第3地区でございますが、これは、区分所有権について特別委員会が設置されて、その協議で中断されているものでございます。だから、事業の終結がおくれているものでございますが、今、特別委員会も進んでいるようでございますので、事業継続妥当、今さらやめるのはおかしいということです。原案どおり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) 道路事業(1件)の審査

- ・ 審議番号5 国道373号 円光寺B P 佐用郡上月町

会 長

案件番号5番、道路事業の円光寺バイパスでございますが、埋蔵文化財の発掘の問題、それから先ほども説明がございましたトンネルの坑口の所有者との協議が調わなかったという問題で、予定どおりの進行ができなかったということでございます。話が大体ついて、埋蔵文化財の調査が終わったようでございますので、棚上げになっていたものを早急に進めていきたいということですが、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)

3) 河川事業(1件)の審査

- ・ 審議番号6 法華山谷川水系法華山谷川

会 長

案件番号6番、法華山谷川の河川事業でございますが、一番の問題は、事業進捗率が20%に達していない。それなりに理由はあったと思いますが、完全におくれております。治水が主な事業でございますから、今から手を引くわけにはいかないんじゃないかと私は思っております、とにかく早いこと完成せよというコメントをつけまして継続を認めたいと思いますが、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、この前説明を受けました案件は全部原案妥当ということで、実際の答申文につきましては、次のときまでに、できるだけ早く皆さんのお手元に原案が届くようにいたしたいと思います。

(4) 議案-3 新規事業評価に係る審議案件(都市公園、港湾環境整備事業)の説明、  
質疑

1) 事務局から以下の尼崎の森中央緑地整備事業1件について説明

- ・ 審議番号1 尼崎の森中央緑地整備事業

2) 質疑

会 長

どうもありがとうございました。ご質問はございませんでしょうか。

委 員

総事業費の内訳をご説明くださったんですが、もう少し踏み込みまして、どういうところからこれだけ調達するか、例えば補助金とか、あるいは起債をなさるご予定であれば、その金額及び償還の年限等、もし今わかれば、それについてお教えいただきたいのが1点目です。

2点目は、プールに関して、細かいことですが、総事業完成時点ではなくて、プール完成がここで拝見いたしますと平成18年というお話ですが、その時点のそれぞれにおいての交通アクセスの整備状況をどのようにご予定されているか。この2点についてお願いし

ます。

事務局

まず1点目の事業費でございますが、一応基本的にはこれは補助事業でお願いしたいと考えておまして、都市公園事業、港湾環境整備事業、両方で、用地につきましては補助率が3分の1、工事につきましては2分の1という形になっております。ただ、この用地につきましては、過去に用地取得しておりますので、例えば現在の地価との差額とか、そういうものは単独の対応ということもございまして、基本的には補助事業を目指してやっていきたい。当然、その中には、特に単独費の分につきましては起債等が出てくると思いますが、今そこまで詳しくは考えておりませんが、それは現在、財政部局とこの事業の執行につきましては財源的な調整をしているという状況でございます。

それから、2点目のプールでございますが、プールの完成時期は平成18年と考えております。その時点での交通アクセスでございますが、これはこれから民間提案の中でいろいろ議論していきたいと思っております。この地域につきましては、将来的にはLRTとか、従前の市電ですね、そういうものの構想もあるんですが、これはやはり長期的な視点になるだろうという中で、当面は、例えばバスとか、そのような交通機能を導入することによりましてこれらとの連携を図っていくという方向で、これからも検討していきたいと考えております。

委員

財源についてはまだこれからという話ですが、県と市の連携の上での事業ということですので、その負担率とかは、国からの補助金ということだと思んですが、そのことも未定と理解させていただいてよろしいわけですか。未定というか、まだ概要は決まっていないということですか。事業全体のことを最初に承ったときに、県と市との総合的な事業と伺ったので、財源的にも両者が分かち合って負担するのか。県単独事業じゃないというふうに理解したんですけれども。

事務局

基本的には県の都市公園事業または港湾環境整備事業で、この構想そのものは、地域全体、1,000haを対象にしておりますので、当然県と市でこの構想をつくり上げたということになっております。今回つくり出す拠点地区の公園等につきましては、県の都市公園事業と県の港湾環境整備事業で整備を進めていくことを考えておりますので、今後、市との関係の中ではいろいろな議論はあると思いますが、基本的には県が主体的に整備をしていくという考え方をしております。

委員

今、市と県の役割分担については主として県だということで安心したんですが、私は昔から、小山をつくったらどうやなんていう提案もしたことがございまして、大いに賛成でございます。ただ、今度、市長さんがかわられましたね。首長さんがかわられると、若干ニュアンスが違ってこないか、そのことをちょっとお伺いしたい。

老婆心ながらでございます。県が主だということで、その点では別に心配はしていませんけれども、よろしく願います。

事務局

市長さんがおかわりになりまして、我々もこれからどうなるのかなという気はございますが、きのう選挙で当選された方の支援団体からも、この森構想は進めてほしいという要望を既にいただいております。これは全市挙げての要望でございましたので、我々としては構想そのものは安心しております。ただ、手法につきましては、いろいろと別な議論が出てこようかと思っております。我々、もちろんできるだけ市の方にご負担はかけたくないと思っておりますが、市民の方にはかなり便益が特化する部分につきましては、市とも話をして一部市にもお願いしたいという気もございます。

委員

ご説明があったかもしれませんが、対象地区が 43 号線より南 1,000ha で、今回ご説明があったのはそのうちの中央緑地 29ha ですね。確認ですが、その全体の対象地域の 1,000ha の中の事業対象面積といいますが、それはどれぐらいになるのでしょうか。

事務局

今回対象にしておりますのは、今スクリーンに示しております拠点地区の拠点的な森、尼崎中央緑地 29ha でございます。それ以外に、今後、フェニックスの事業用地とか、例えば丸島のところは先導的にやっていきたいと考えております。それを合わせましても 200ha ぐらいしかございませんので、残りが 1,000ha から差し引きしますと 800ha ほどあります。

ここにつきましては、先ほどの構想の中でありましたように、ほとんど都市の森という位置づけをしておりまして、例えば工場緑化とか、道路緑化とか、そういうものを進めることによって地域全体が緑に包まれた環境共生型のまちづくりを進めていこうと考えております。この区域につきましては、ことしの 8 月に森づくり協議会を別途地元の方で作りまして、これに市民や企業の方、また学識者の方が入り、協議会の方でこの地域全体の森づくりについて今後どのような形で進めていくか検討しております。その中で、今回ご説明させていただいておりますこの拠点地区を先導的に、市と協議しながら県が主体に整備を進めていこうという考え方をしております。

委員

そうしますと、拠点地区のうち、都市公園の部分と港湾環境整備の事業が完成するのが平成 27 年度ということでもありますけれども、今ご説明があった対象地区全体が事業として完成の日の目を見るのは 21 世紀の終わりごろと。どれぐらいのスパンで考えていらっしゃいますか。

事務局

パンフレットをご参照いただきたいのですが、6 番目に「段階的整備」というところがございます。ここで記載しておりますのは、今ご質問にありましたように、非常に広大

な区域ですので、一つは21世紀を時間軸として考えていく必要があるのではないかと考えております。そこで、先導期、展開期、概成期、成熟期、このような4つの時期に分けているんですが、今回考えておりますのは、どちらかといえばその中の先導期に近い区域でございます。概成期、成熟期になるとこの地域全体の森づくりをやっていこうという考え方をしております、おおむね50年、100年かけて、継続的に整備を進めていきたいと考えております。

#### 委員

この地域は、いろいろな環境絡みの構想でございますが、熱心な市民グループとかが多い地域かと思えます。そういう意味で、アンケート調査をやっておられるんですが、今後、こういう長期的な計画づくりの中で、今後の効率的な利用を考える上でも、市民のいろんな要望というか、そういう意見等をどのように取り入れていこうとされているのか、お聞かせいただきたいと存じます。

それから、森と川がございまして、こういうところがプール以外で中心的な施設というか、場所の一つになろうかと思えます。そういうことになると、森づくりにつきましても専門的な立場からのアドバイスが非常に重要になってくようかと思えますし、河川に関しては、最近のように生態系を意識して、魚類等がどのような形で取り入れられるのか、特に水源をどのように考えておられるのか、そういうところを教えていただきたいと思えます。

もう一点は、PFI方式で、今後、民間が維持管理をするということですが、どういう業者がどのような方式で維持管理に当たっていくのか、わかる範囲で教えていただければと思います。

#### 事務局

今、3点、ご質問がございました。まず一つは、これから市民の意見をどのように入れていくかというご質問だと思います。この構想、昨年度つくりまして、非常に継続的な考え方でスタートしております。その中で、我々といたしましても、この臨海部地域のまちづくりの進め方というのは、いわゆる参画と協働によって進めていこうという、これは現在の県政の基本的なスタイルでございます。この地域につきましても、我々としてはできるだけ市民、県民の方々のご意見を聞いていこうという考え方をしております、常にインターネットでホームページなども開いて市民の方のいろんな意見、提案を受けるような仕組みを考えております。また、先ほど言いました協議会等におきましても、これは常に公開しております、随時、傍聴に来ていただける、また意見も出していただける機会をつくっておりますので、そういう意見を反映しながら事業そのものは進めていきたいと考えております。

それから、これからのことでございますが、森とか川など、いろんな分野につきまして専門的な方々の意見も聞くことは当然のことだと思います。我々としては、広く市民の方々の意見を聞くとともに、こういう臨海部における森を考えていく中では専門的な検討

も必要であろうということで、今後、基本計画の検討委員会も立ち上げていきたいと考えております。その他、水とかいろんな面につきましても、今後、個々のケースに応じまして検討を進めていきたいと考えております。

3点目のPFIについてでございますが、これはこれから公募という形で、この事業に参画する方々を募集していくことを考えております。当然、その中にはゼネコンの方もおられますし、またこういう施設の維持管理にたけた方もおられます。それにつきましては、これから公募を進める中で業者の選定をしていきたいと考えております。

#### 委員

この審査会では、絵をかいていただいているこういうせせらぎであるとか、ラグーンであるとか、こういうものの構造も含めて事業の対象として審査していくんでしょうか。

といいますのは、自然環境的な部分につきましては、多分専門家のご意見なんかもこれから入ってきたり、あるいは今ご検討いただいていると思いますし、また先ほど来お話があるように市民の方々の意見がかなり反映されているように思うんですけども、長期的な事業ですので、こういう環境創造に対しては、環境への価値観というか、そういうのが時間とともに推移していくように思います。

私が今この絵を見て思いますのは、自然環境的に、例えば周辺の環境との連続性という点で見ると、非常に不連続であると思います。つまり、周りの環境から縁を切った、ハビタットのにも完全に生態系を不連続にしたような形で、例えば高潮区間であるにもかかわらず護岸で囲ってラグーンをつくる。それから、ここは本来、恐らく淡水は流れていないようなところだと思いたしますが、そういったところに多分循環したせせらぎをつくられると思うんです。そういう場合に、循環させて、浄化して、水を流す。水質環境的にはそれで非常に良好な環境ができるんですが、それを人工的につくるために余分なCO<sub>2</sub>が排出されて、環境負荷全体として見ると必ずしも本当に環境に優しいかどうかと、ちょっと気になったりします。植生も、こういう海辺の場合は、マングローブであるとか、フェニックスとか、松とか、本来はそういう構造を持っていると思うんですが、それが周りとの連続性が若干不整合な感じにつくられて、ちょっと言葉は悪いんですが、箱庭的な、そういう感じになっている。

今、住民の方々はこれに対して賛同いただいているのかもわからないんですが、長期的に見た場合、非常に価値観が変わっていかないか。そうすると、途中で非常に大きな見直しをかけないといけないのではないかという気がします。例えばドイツの人がこういうものを臨海部につくるかどうかという、つくられないような気が私はするんです。ちょっと勝手なことを申し上げましたけれども、以上です。

#### 事務局

今、ご指摘がありましたように、審査会で何を決めていくのかということもあるんですけども、この審査会では、この構想を基本的に認めるかどうかを決めていただく。そして、いろんな意見を出していただき、その意見を採用して進めていくということで、こ

のたびの審査会にかけさせていただくのは、あくまで基本構想をつくった、これを進めていいかどうか、という段階でございます。

#### 事務局

今日は非常に大きな構想をご説明申し上げたわけで、そういった意味では、今、委員のおっしゃったような疑問なりが出るのは当然のことかと思えます。

実は、今日これを諮ったのは、都市再生で予算がつきまして、用地の先行買収などを進めていくことが必要だったものですから、とりあえず今、事務局が申し上げたように、まずこの事業の着工について、用地買収の段階ですが進めてもいいじゃないかということをご理解いただけたらということでした。内容につきましては、実は専門家の方にも相当議論いただいております。今おっしゃったような率直な意見も出ております。

どういった森にするのか。こういったことにつきましては、我々も問題をたくさん抱えているわけですが、これは非常に雄大な事業でございますので、やはり定期的に進捗状況などもこの審査会の中でご報告申し上げたらいいんじゃないかと思っております。

とりあえずは、こういった形で進めるということを今日ご説明して、いいじゃないかということになりましたら、ステップ、ステップではご報告して、ご意見もいただきたいという、それほどの事業かと思っております。

それから、これは今、住民の方々の参加もいただいておりますが、一種の社会実験的な大事業かと思っております。私個人的に申し上げますが、例えば武庫川のあり方とか、この尼崎をどうするか、21世紀になってから、兵庫県も、こういった大きな課題について、いろんな社会実験的な試みもしながらプロジェクトを進めていきたいと考えております。これなどは正直に申しまして我々にとって非常に大きな課題なんです。今、委員のおっしゃったことは、当然のことながらこれからいろいろと議論してやっていきたいと考えております。また、そういった意味では、節目節目でご説明もし、進めていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

#### 委員

今ご説明いただいて、私もある意味で安心したんですが、ご説明はもちろんしていただきたいですけれども、場合によったら、ご説明の上、若干の見直しとか変更とか、先ほど委員がおっしゃった環境についての認識とか知見というのは急激に変貌しているので、適宜、柔軟に変化に対応していただける体制を先にうたっておいていただけるといいなと思うのが一点です。

それと、私自身、勤務先で身近でこういう臨海部の開発というもののパターンを見ますと、やっぱり失敗例が多いわけですね。本当に身近に失敗例がございますので、一つだけ具体的に申し上げますと、今回、にぎわいの拠点とか産業集積で新たな産業立地を目指しておられて、これは大目的でまことにもっともだと思えますけれども、余りに巨大な施設をつくることについては意識的に考慮を重ねていただきたい。はっきり申し上げて、大阪の失敗を学んでいくぐらいの気持ちで、長期の計画であるだけに、最初か



ら意識いただくような文言を附帯していただけるとありがたいなと思います。

#### 委員

久々に 100 年の計画を聞かせていただいて、非常に感動しておりますが、ちょっと違和感があるのはプールなんです。21 世紀の森構想は非常に結構なことですし、プールの必要性も、多々書いていただいておりまして、よくわかります。ただ、これとこれがかっつくというのが、ちょっと違和感があるわけです。この地域内でたまたまプールが必要で、この場所が、ということだと思っただけなんですけれども、こういうのは事業をするときに、プールはプールだけとか、そのように分けることはできないんでしょうか。どうしてこの構想の中にあえてプールが盛り込まれているんでしょうか。その辺だけお尋ねしたいと思います。

#### 事務局

実は、このプールは公園事業でやりますもので、今日は事業として公園のご説明をする中で、プールが含まれておりましたので、一緒に説明させていただきました。確かにおっしゃるようにプールは別物じゃないかという疑問もおありかと思いますが、実はこのプールは公園整備の一環で取り組むこととしておりますので、一緒にご説明したということでございます。

ここにプールを置くことにつきましては、もちろんスポーツ施設としての必要性もあるんですが、単に水と緑だけではにぎわいのなものが少ないんじゃないかというご意見がたくさんございました。プールの必要性は実は以前からこのあたりで言われておりまして、このあたりににぎわいを保つという意味でもプールがいいんじゃないかということで、公園施設の一環としてプールを整備しようということでございますので、今日プールも一緒にご説明したわけでございます。

#### 委員

勝手なことを言わせていただいて失礼かもわかりませんが、先ほど失敗例ということがありましたので。例えば、海の水を入れたラグーンのところ非常に気になります。といいますのは、たしかりんくうタウンだったかと思いますが、あのあたりもラグーンとかをつくって、そういう停滞海域をつくったことによって海草が生えて、生態系が豊かになるというのはいいように聞こえるんですが、実は生ごみをつくっていることになるわけですね。ですから、ここも多分生産力豊かな生態系はぐくまれて水が汚れていくんだろうな。実際のところ、りんくうタウンなんかでそういう障害がいろいろ出ているようですから、そのあたりがちょっと気になりました。

#### 会長

大分時間が超過しておりますが、私、2点だけ意見を言わせていただきたいんです。

一つは、大きい方の意見です。どうせここまで考えるなら、なぜ尼崎だけなのか。武庫川を越えますと、鳴尾浜がございまして、プールの話がございまして、リゾのプールがございまして、その向こうの甲子園浜の厚生年金のプールが震災でつぶれて、いまだに

再開されておられません。近いうちに阪神パークのプールがつぶれるといううわさを聞いております。その西へ行きましたら、今度は鳴尾浜の公園地区がずっとつながって、夙川の河口までつなぎましたら、芦屋を飛び越えて神戸の東、少なくとも西側はそこまで臨海地区の自然環境を含めての環境整備。東の方では、大阪の北港、南港まで行かまして、ちょっと切れませけれども、堺の埋立地から、今お話がございましてりんくうタウンを通り越えて、多奈川、岬までずっと、海岸のなぎさ海道構想というのがございます。たった 100 年ぐらいのことを考えるのだったら、もう少し頑張って 300 年のことを考えたらどうか。考えるのは予算は要りませんから、考えて出していただきたいなという、大きい方の希望というか意見です。

小さい方の意見を申し上げますと、今、競泳プールのお話が出ましたが、先ほど申しましたように、厚生年金のプールがつぶれまして、そこへ来ていた人たちが今どこに来ているかということ、元浜緑地なんです。夏に行っていたら、あそこの子供の多いこと。大阪の方へ行きましたら、浜寺は競泳プールよりも子供がたくさん入っている。大浜もそうです。ここも、別にこの地域とは言いませんけれども、どこかに子供が水遊びできるプールを並行してつくっていくことが市民の理解が得られるというか、オリンピックの選手ばかり大事にしていて私らの子供は大事にしないのかというようなことを考えられないように、小さい方の意見としまして、そういうことも考えてほしいなという気がいたします。

とにかく土地はいっぱいあるわけです。例えば、東側の、ここには出ておりませんが、関電の第 1 発電所、第 3 発電所跡。第 1 発電所跡は、ゴルフの練習場になっていますが、その横の半分はまだ何も使っていない。第 3 発電所は、停止になりまして、更地にするのにお金がかかるといってほうってありますけれども、もったいない話です。その辺まで含めまして、子供の遊び場も含めたものが欲しいなと。

どこかに環境学習の浜か何かがあります。先ほどご指摘がございましたように、これは全然自然ではないわけです。だから、自然環境の学習とか自然学習というのは、ここでははっきり言いまして無理なんです。もともと海を埋め立てたところですから。それに合うように、人工ラグーンなり何なりをこしらえていけばいいわけです。つまり、小学校なり中学校のカリキュラム、理科のカリキュラムだけではなくて社会のカリキュラムに合わせて、それにはこういう場所が必要だということでその場所をつくり出していけばいいわけで、土木サイドで走りますと、今日ご指摘がございましたように 10 年先にはヘドロの海になっていたというようなことにもなりかねませんから、その辺、やはり広い知識を集めていただきたいと思っております。

( 5 ) 議案 - 4 再評価に係る審議案件 ( 港湾、海岸、ほ場整備、林道整備、農道整備、工業用水道事業 ) の説明、質疑

1 ) 事務局から以下の港湾、海岸事業 4 件について説明 ( 省略分を含む )

- ・ 審議番号7 改修(地方)事業 明石港西外港地区
- ・ 審議番号8 改修(地方)事業 津名港塩田地区
- ・ 審議番号9 高潮対策事業 坂越港海岸
- ・ 審議番号10 高潮対策事業 尼崎西宮芦屋港海岸

## 2) 質疑

会 長

議案4の事業評価に係る審議案件、港湾から最後までいきたいと思います。この前も説明がございましたが、進捗率が70%以上で、あと3年以内で完成するものが4件ございます。これにつきましては、説明を省略させていただきまして、特にご質問がなければ次回いきなり審査にかけたいと思います。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

どうもありがとうございました。尼崎閘門につきましては、何人かの先生に現地も見ていただいて、ご承知のとおりと思います。説明を省略いたしました案件番号8番と9番を含めまして、いずれも事業進捗率が70%から80%を超えております。

その点も踏まえまして、何かご質問なりご意見はございますでしょうか。

委 員

尼崎閘門の方では、ジェーン台風での被害が一番大きかったということなんです、大阪側は第二室戸台風を基本に高潮対策がとられていると聞いております。第二室戸台風のコースで伊勢湾台風規模が大阪湾に来たときの高潮潮位を想定していると聞きましたが、尼崎の場合は、ジェーン台風の方が実績的には第二室戸よりも大きいんでしょうか。東側と西側で高潮に対しては随分潮位の働き方が違いますけれども、同じ大阪湾ですので、その辺はわかりますでしょうか。

会 長

過去の大きい台風の実績はございますでしょうか。

事務局

過去の記録によりますと、室戸台風が昭和9年、ジェーン台風が昭和25年で、室戸台風ときは、この地域で死者が170人、行方不明者が7人、全壊流失家屋が1,150戸という数字になっております。数字が出ておりまして、額は出ておりません。潮位は、室戸台風の場合でプラス5.1m、ジェーン台風でプラス4.3m、第二室戸でプラス4.6mということですので、確かに第2室戸台風の方が潮位が大きかったのですが、亡くなった方とか流失家屋の数などを比べますとジェーン台風の方が大きいという状況でございました。

委 員

ありがとうございました。それと、陸閘が電動化することなんですが、人がアプローチできるように思うんです。安全性はどのように確保されているのでしょうか。

事務局

全部でたくさんございまして、その中にどうしても人の手でやりますと時間のかかるような、例えば高さが2 m、3 mといった陸閘がございます。

それらの大きな陸閘を電動化しようということでございまして、これは遠隔操作でなしに現地で電動化をするということでございます。

委 員

ゲート開閉に伴う危険性はないと。

事務局

そうです。

会 長

ほかにございますでしょうか。・・では、次の林道事業に移りたいと思います。事務局の方、よろしくお願いいたします。

### 3) 事務局から以下の林道整備事業1件について説明

- ・ 審議番号13 県単独林道整備事業 特別助成(神鍋蘇武線)

### 4) 質疑

委 員

林道-3ページの写真を拝見させていただくと、スキー場とかそういう感じで、余り木が生えていないように見えるんですが、この地域の林業従事者数、木材生産額とかの推移はどんなあんばいなのでしょう。といいますのは、道ができて産業が上向き傾向でないと、なかなか投資効果も期待できないのではないかと思うんですが。

事務局

今、手元に林業従事者数の詳細は持ち合わせておりませんが、森林面積につきましては、全体で民有林が207haでございます。そのうち、針葉樹が75、広葉樹が132となっております。蓄積は4万5,000m<sup>3</sup>になっております。この森林では、平成5年からこの箇所につきましては着手しておりますが、間伐あるいは保育が25ha、既に行われておりました。今の予定では14年から10年先までで30ha弱の森林の整備を行う予定になっております。

委 員

時間的な変化のデータは、今お持ちじゃございませんか。

事務局

今は持ち合わせておりません。

会 長

次回、準備しておいてください。追加説明をお願いします。

事務局

承知しました。

委 員

事業のおくれに関係して記載されているのは、地すべり地形の判明ということですが、地すべり地帯等について、こういう山岳地のデータは余り整備されていませんのでしょうか。もしあらかじめわかっていたら、それを避けられたわけですが、そういうデータベース的なものは県の方では準備されていないのかどうかお尋ねします。

事務局

地すべり地形につきましては、但馬地域はかなり多いことは承知しておりまして、なおかつ危険なところ、現に滑っているところは、地すべり指定地に指定をして事業を行っております。しかしながら、この場所につきましては、そういったことが全く予測されない、あるいは地図にも表示がされていないところで、たまたま工事にかかりましてわかったところでもあります。

先ほどの林道 - 2 の地図を見ていただいたらと思いますが、起点のところから 1 ~ 2 cm上がったところに黒い線が少しだけ左に延びております。その部分で地すべり地形が判明をいたしまして、工事を中断して右の方に巻き込んだ、こういう形になっております。

会 長

今回は出ておりませんが、この辺はどこをつついて地すべり地帯と。ただ、地図なんかには載っておりますのは、集落の周囲とか、あるいは田畑の周囲の調べられているところだけで、山の中は地図にも何も載っていないのが普通だろうと思います。

ほかの道路ですと、大体まちの中が多いので、進捗率は事業費換算しても距離換算しても大して変わらないと思いますが、林道の場合、今のところ距離で 70%を出しておられますが、事業費換算しても同じようなものですか。

事務局

事業費でもほぼ 70%になっております。

会 長

ほかにございませつか。・・これも、70%の進捗で、あと数年で完成するという事業でございませつか。今ご質問がありまして資料が足らなかつた分は、次の機会に追加説明を求めらることにいたしましつか。

農地整備の方の一般農道整備事業、佐のう地区に移りたいと思ひます。説明をお願いいたしましつか。

5) 事務局から以下の農道整備事業1件について説明

- ・ 審議番号14 一般農道整備事業(佐のう地区)

6) 質疑

会 長

どうもありがとうございました。進捗率が35%、今までの事業から考えますと大分低いんですけども、播但連絡道とのすり合わせの問題等でおかれているようでございます。何かご質問はございますでしょうか。

委 員

ただいま農産物の輸送の利便性をおっしゃっていただいていたんですが、実際、農産物を年間にどのくらい輸送しているのか。

それと、現在の429号線回りで行くのとなれをつくるのと、どのくらい延長が短縮できて、その直接の効果がどのくらいあるのか、教えていただけませんか。

事務局

ここの地区は、水稲とかお茶、ネギとかの主な生産地で、特に岩津ネギは全国的に有名な農産物でございますが、農産物のすべてがここを通るわけございまして、この道路の中央部に有機の施設をつくる予定でございます。この地域は牛が332頭おりまして、そこから並びにプロイラー等からふん尿が発生するというので、それがこの道路を有機施設に持っていくために年間約8,000t通過いたします。

また、できた堆肥が約5,000tになり、その5,000tがまた通過してそれぞれの農地に帰っていく、こういった通り方をしております。

それから、この道路をつくることによって、今は非常に狭い道路で結ばれておりますけれども、延長が800m短縮できまして、所要時間も約10分短縮することになっております。

委 員

工事着手前の状況と着手後の写真をつけてくださっていて、もちろん角度が違うんだろうなと思いますが、素人的感覚として、十分前の道路でも用は足りるのではないかなという、非常に素朴な感じを受けるんです。そりゃ美しく通りよい道路がいいにこしたことはないですし、便利になるのはわかるんですけども、従前の道路状況で指摘される問題点で何かそちらの方に届いている情報があれば、教えていただけますか。

事務局

先ほど申し上げましたように、全線で5kmほどあるわけでございますが、下流側の農地の方に畜産農家がたくさんございまして、そこから発生するふん尿につきましても、そのままでは非常ににおいもいたしますので、それを処理する場所を山の上の方に持っていくことになりまして、有機土づくりセンターというのを地区の位置図に示させていただ

ております。現在はございませんので、この写真のような道でございますけれども、今後、先ほども言いました年間 8,000 t、あるいは堆肥センターでできた堆肥が年間 5,000 t もこの道路を歩いて左や右に行くといったこと、並びに生産されたお茶の搬出、あるいは農林漁業体験実習館としてスカイピラサのうという施設がございますが、幅は何とかあっても勾配が非常にきつく登りにくいことから、今回、道路改良をかねつつこの事業を実施しているということでございます。

委 員

そうしましたら、今後のより一層の利便性を求めての事業と理解させていただいてよろしいですか。

事務局

そのとおりでございます。

会 長

牛ふん、鶏ふんの処理施設の方の進行はどうなっていますか。

事務局

ただいま計画中でございます、今、用地の場所だけ選定できたところでございます。

会 長

資金面の手当て等は。

事務局

資金面の方は、町の方で補助金を使って実施すると聞いております。

会 長

ほかにございませんか。・ ・ ないようございましたら、質問をここで終わりにして、最後の工業用水事業に移りたいと思います。案件番号 15 番でございます。

#### 7) 事務局から以下の工業用水道事業 1 件について説明

- ・ 審議番号 15 加古川 1 期工業用水道改築事業

#### 8) 質疑

会 長

ありがとうございました。ご質問はございますでしょうか。

委 員

道路とか河川と同じように、全体が繋がらないと工業用水も意味がないので、そういう意味では非常に必要な事業と思うんですが、何年ぐらいの供用年数を想定されているのか。また、長期にわたりますと多分ここに書かれている重厚長大産業の生産減が当然考えられると思うんですが、そのあたりも考慮して B を算定されているかどうか、確認したいんですが。

会 長

30年、60年で老朽化というのは、ちょっと早過ぎるんじゃないか。その辺も含めて。

事務局

先ほど説明の中で石綿管と申しましたが、石綿管といいますのは、随分昔の強度が非常に弱い構造のパイプでございまして、20年もすれば場合によっては破損するような管でございまして、30年以上たった管については現在、大きな漏水が頻発しておりまして、そういうことからこの事業に取り組んでいるところでございます。

会 長

今布設されているFRPMですと、何年ぐらいですか。

事務局

現在、FRPMで耐用年数は40年を想定しております。

委 員

その間、特に重厚長大産業などの伸びが期待できないと思うんですが、いわゆる事業縮小みたいなもので、要するにお金を払ってくれなくなると思うんです。収入が減ると思うんですけれども、そのあたりは入っているんでしょうか。

事務局

今、先ほど申しました19万tの需要があるんですが、これらの事業については、現在のところ、この先、例えば20年ぐらいのスパンでまだ事業継続ということを各事業者から聴取しておりまして、そういうことから、この事業については必要であるということで取り組んでおります。

委 員

その20年とかは耐用年数に比べると短いわけですね。ですから、その後、工業用水の需要が減っていく可能性もあるように思うんです。その辺は、特にBの中に入っていないんですか。

事務局

現在のところ、減る分、それから新規の申し込み等がございまして、現在、我々新規の掘り起こしに力を入れているところですが、こういうものを含めていきますと、今後この改築事業については必要だと判断をしております。

会 長

ほかにございませんでしょうか。・・大変急いで説明をいただき、また質問を急がせまして、申しわけございません。お帰りになってから、あれを聞いておくのだったとか、あそこはこういうことを答申の中に盛り込んでほしいとかということがございましたら、答申書をつくる都合もございまして、21日までに事務局に、電話でも結構ですし、できましたらファックスかメールで送っていただいたらいいかと思っております。追加の説明につきましては、25日の会議のときに今日と同じようにさせていただきます。

会議も急がせ、締め切りも急がせまして、申しわけございません。もうちょっとゆっ



くりした日程を組むべきだったと思っておりますが、諸般の事情をご了承いただきたいと思っております。

今日は、20分ほど遅くなりましたが、ご協力ありがとうございました。では、司会にお返しいたします。

司 会

長時間、どうもありがとうございました。

それでは、今後の予定につきまして申し上げます。次回、第6回の審査会は、来週の11月25日、月曜日、午後3時から、ラッセホール5階のサンフラワーの間で開催いたします。次回は、まず、本日説明しました10件の追加説明と審査、その後、次回は秋のシリーズの最後となりますので、本日審査していただきました7件を合わせまして17件の審査結果の文案について協議願いたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日の審査をこれで終了いたします。会長を初め委員の皆様、長時間、どうもありがとうございました。これをもちまして第5回公共事業等審査会を閉会いたします。