

平成21年度 第1回

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

兵庫県農業共済会館 4階 第1・2・3会議室

平成21年6月18日

公共事業等審査会 事務局

(兵庫県県土整備部県土企画局技術企画課)

第1回 公共事業等審査会 会議録

1 開 会

県土整備部長あいさつ

会長あいさつ

出席委員の確認・配付資料の確認

2 審査・協議等

(1) 審議案件の説明

1) 事務局より道路事業について説明

審議番号1 (国)179号 徳久バイパス

審議番号2 (主)篠山山南線 川代トンネル

会長

まず、どなたか質問ございませんでしょうか。どうぞ。

委員

歩道の規格が75cmですね、どちらも。これ3種2級で、最初の徳久のところは8m、それから次の篠山山南線が3種4級で7mで、どちらも歩道は75cmです。だけど実際、自転車でここを通る人が圧倒的に多いのに、75cmでは本当はちょっと怖いんじゃないかと思えますね。徳久もどちらも私はやってほしい工事だと思います。特に徳久は、何であんな直角に曲がらなければいけないのかと思いつつ何度も走った覚えがありますので、工事そのものはお願いをしたい感じですけども。

次の街路のところを見ていただきますと、1日の車の通行量8,800台で、ただし道路幅員は歩道と自転車道を入れて、両脇に4mずつついてるんですよ。そのくらい市街地は人が多いから当然のことで、それは4mずつ両側にとることは絶対必要なんですけど、その割に地方の道路は人が少ないと言いながら人を無視し、はねてもいいみたいな道路。特にトンネルの中、75cmというのはちょっとひどいなと思えますね。最近、バリアフリーとかいろんなこと言いながら、こういうところだけは昔の考え方が残ってる。ただし、これは多分国交省の規格ですから、それを兵庫県が変えると単費でやれなんていうことになるかもしれませんが、どうぞ国交省の規格自体が危険な規格なんだという形で、もっと攻めていってほしいと思います。とりあえずそういうことでございます。

会長

何か。

事務局

まず徳久バイパスの車道幅員の関係ですが、これは歩道ではなく、道路の端の路肩でございまして、今回、計画では歩道は設置しないこととしております。

委員

しない、余計怖い。

事務局

トンネルを通過する交通は、歩行者、自転車利用者はあまり見込まれないということで、ほとんどがこの区間を通過する通過交通を想定しております。実際の歩行者は、正面のモニターの方をごらんいただければと思うんですが、実際通学に利用されてる方、この赤いドットで書かれているところ、町道とかを利用されておまして、幹線道路の方へ、極力こちらの方、町の方とも協議して誘導するように話をつけております。ということで、今回の道路の計画に当たっては、歩道設置というのは特に考えておりません。

会長

ほかにご意見ございませんか。

委員

関連しまして、こちらの旧道の方で歩道が、どういうふうに確保されるのか。人身事故というか、負傷率とかちょっとわからないところがあるのですけれど。これは自転車とか歩行者、全部含めて人身事故件数が6ページの方に挙がってるわけですが、それでこの数値を別の表現をしたら平均166件ですか、黄色いマスの中に書いてありますような県内平均値の1.7倍にもなる数値になるのか。かなり人身事故の件数、歩行者あるいは自転車の事故が多いということになりますと、旧道の特に狭い部分を自動車道分を減らしても歩道の確保、自転車道等、自転車道というのは無理かもしれませんが、歩行者等の通行部分を明確にすることはできないのか、そのあたりをお聞かせください。

事務局

まず歩行者、自転車交通量でございますが、大体1日約42名ほど。正面のモニターの方をごらんいただければと思うんですが、今、指し示してるところでの交通量が、歩行者、自転車合計で1日約42名となっております。また、あと反対側の川の付近でございまして約130人ほどとなっております、特段多くはございません。今回、この非常に

事故率が高い、こちらの基本的な要因としましては、この変則の5差路となっていて、また信号等のそういった距離が近いということもありまして、車両同士の出会い頭系の衝突が多いというのが非常に特徴として挙げられております。抜本的な対策としては、この信号をこの交差点を回避する形でバイパス路線を通すということと、またさらに大型車等の通過交通を転換させることによりまして解決が図られるものと考えております。

委員

歩道を区別することになるのでしょうか。

事務局

歩道自体は現道、旧道にあるんですが、設置はせずに、その旧道の付近を通過する町道とかの方に誘導させていきたいと考えております。

委員

わかりましたけれども、希望としましては明確に歩行者、自転車が通行する部分を分けるようお願いしたいと思います。

それとついでに、単価のB / Cのところに出ております時間価値原単位というのが、どの程度なのか教えていただければと思います。

事務局

約1時間に2,400円でございます。

委員

それは地域によって。

事務局

全国で一緒でございます。大体乗用車に1.3人ぐらい乗員がいるという計算で算出しております。

会長

よろしゅうございますか。

委員

はい。

会長

特に徳久の場合の旧道での事故対策がどういうふうにおすすめされるかということが非常に問題だろうと思うんですが。恐らく通過交通は全部、このトンネルができればトンネルの方へ回られると思うんですが、通過交通でなく、例えば徳久の駅での乗降者は、

乗り降りする人、特に高校生、中学生なんかはどれくらいあるのか、これはトンネルの方は回れません、バイパスへ行けませんから、どうしても現在の5差路の方へ行くということになると思いますが、徳久の駅での乗降数くらいはわかりませんか。

事務局

平成18年の時点で114名になっております。

会長

ほかにご質問、あるいはご意見ございませんか。

委員

非常に素朴な疑問なんですけれども、両方の案件にも共通するんですが、今回、トンネルが工法であるんですが、例えば9ページの後ろのところにルート比較で、総事業費の比較がございます。それから、またもう1件の方でも同じく比較がしてあるわけなんですけれども、素朴に考えるとトンネルが一番お金がかかるんじゃないかなと、すごく単純に考えたんですが、結論はこういう格好になっているので、そのあたりの内訳について少しご説明をいただけませんかでしょうか。

事務局

まずは徳久バイパスの方ですが、総事業費が約22億5,000万円、うち大体トンネルが、これ400メートルくらいございまして、9億円でございます。また、先ほど冒頭で御説明しましたが、用地補償費が約6億円ですので、残りの8億円が道路改良工事となっております。

続きまして篠山山南線の方でございますが、こちらはほとんどがトンネル工事でございます。総事業費は40億円ですが、実際トンネルが33億円ほど占めております。トンネル以外では橋梁とかございますが、橋梁は短い区間をかける橋ですので、それほど工費はかかってございません。

委員

結論だけ今教えてくださったんですが、逆に知りたいのは、ルート比較の際の内訳対象、内訳の示唆なしに結論だけを承る格好になるので、大まかなところ、とりわけトンネルの方が安く上がる理由を、例えば第1案、第2案との比較の上に、もしご紹介いただけたら。

事務局

地道の9ページに戻っていただきまして、こちら第1案は現道を拡幅する案でございます。当然、先ほど絵でお示ししましたが、車道を含め非常に狭いということで、また、

その人家が連担しているところを拡幅しなければいけないということで、非常に用地買収、補償等で費用を要します。よって構造物の値段よりもそちらの方が卓越するという事で多くなります。

また今回、ミニバイパス、これも一部、現道拡幅が含まれておりますので、最終的にはトンネルと値段的にはさほど遜色はないんですが、現道拡幅の分、補償費等で費用を要することになります。

基本的には今回、用地補償とかそういった面、もろもろを含めると、トンネルで通す案の方が経済的であるという結論に至りました。

委員

「はい、そうですか」というふうに言わなきゃいけないとは思いますが、

こういった調書をおつくりになるのであれば、多少なりとも内訳を書いていただかないと、別につくったらいけないというわけじゃなくて、例えば環境のことも含めてとか、総合的に判断する際に、これではちょっとついて行きにくいという印象を持ちましたので。

事務局

すみません、篠山山南線の方、ちょっと内訳を説明させていただきます。

地道 - 17の方の比較表で、第1案の方が現道拡幅案ということで、図面の方でいきますと青くなってるルートなんですけれども、そこは構造物等はございません。これは現道の山を切ったりしていきながら幅を広げていくという案でございます、これの本工事費は、38億円のうち36億円になっております。用地補償費が1億円。その他、測試だとか、設計費だとか事務費が1億円ということで、本工事が36億円、用地費が1億円、それで測試事務費が1億円と、こういう内訳でございます。

それから第2案の方でございます。第2案の44億円でございますが、第3案の今回採用したいという、提案してる案よりも、トンネルの延長は多少短くなりまして1,130メートルでございますが、そのトンネルの工事費が28億円。それでこのトンネルが3本ございます、その間に橋梁が出てきまして、橋梁の費用が2億円。それから明かり部といいまして、通常の土工部、そのお金が9億円。合計本工事費が39億円でございます。この第2案は、明かり部が延長が長くなってございますので、用地費が2億円、残り測試事務費で3億円ということで、トータル44億円ということで見積もっております。

それから第3案でございますが、トンネルの延長が長くなりまして、トンネル本工事は33億円で、橋梁が同じように2橋出てきまして2億円、土工が3億円、合計本工事

費が38億円。用地が若干ございますが、それを含めて用地、測試事務費で2億円、合計40億円という内訳になってございます。

会長

よろしゅうございますか。どうぞ。

委員

今のご質問にご回答いただいた各案による事業費の比較を一覧表にして、示していただいた方がいいのではないですか。口頭で聞いてよくわかりますので、それを参考資料として提示されておいた方がいいんじゃないかと思います。

それと、両審議対象事業でトンネル工事が中心になっているけれども、この地域の地質等はある程度わかっているわけですね。何か水脈が通っていて、途中で事故が起こるとかいったようなことにはならないのですか。トンネル工事ではそういうことがよく起こるので、そういうこともちゃんと事前に調査を行うとか、既に調査済であるとか、そういうことを付記されておいた方がいい。トンネルのことは予測するのは難しいと思いますけれども、事前の準備は十分にしているということは明記しておいた方がいいと思います。

会長

ほかに。

委員

2点ちょっとお尋ねさせてください。まず徳久の方ですけど、太田井橋のところで、課題の中で太田井橋は大型車対応ができていないと書いてある。こんな大型車通ることないんですけどね、こういう記載を見るとちょっと心配なってくる、どういうことなのかちょっと教えていただきたい、それが1点。

それからもう一つ、篠山の方ですけども、今の状況から予定されてるトンネルの区間を地図で見まして、この地図で見ると予定されてるトンネルより、さらに西側もかなり地形的に厳しい状況に見えるんですけども、これどうしてここで終わるのかどうか、さらに西の方についてどう考えておられるのか、ここについて安全なのかどうか、その辺を教えていただけますか。

事務局

まず1点目の太田井橋の大型車対応の件でございますが、こちらは第1次緊急輸送道路ということで、25トン車の対応が必要となっておりますが、そちらに対応できていないと。そのさらに前の20トン対応でしか現状はなってございません。

続きまして、2点目のトンネルの件でございますが、西側の区間、こちら基本的に災害対策はすべて、またトンネルの終点側から西側の区間でございますが、こちらは既に災害等の一応対策はすべて完了しておりまして、安全性の方は確保されているところでございます。今回、トンネルを通すところは、災害で要対策箇所と残っているところ、さらに道路幅員の拡幅が非常に難しいということで、今回トンネルの案を計画しました。その際、トンネルを通すにしましても、災害の回避、並びに現道をあわせて改良するというので、一番最短で済むような手法を選択したところでございます。こちらの紫、今ポインターで指しているところは整備改良されてございまして、一応、通常の管理レベルでの走行が可能なおところとなっております。

以上でございます。

委員

既に改良されているというのは何かあれですか、防護柵がずっと並んでいるわけですか。

事務局

2車線がございまして、道路の幅員としてはもう確保されています。あとは法面の対策を18年の災害の時に、あわせて全部このあたり周辺点検をしまして、危ないところについては対策を全部やって、今の安全度を高めまして、通常の道路の管理レベルと同じといいますか、安全性を確保した、そういうことでございます、西側につきましては。

委員

同じようなことを東側はやれないということですね。

事務局

先ほど、冒頭申し上げましたが、川が流れていたり、さらにJR福知山線が通っていたりとかで、拡幅が非常に困難な場所でございます。抜本的にやるとすると山を切らなきゃいけないんですが、その対策が必要な山でございますので、その辺を考えると、そこを回避してルート選定の方が最適と考えております。

委員

わかりました。

最初の質問で25トン以上は通っていない、通れない。

事務局

基本的に対応はできていない。

委員

通れない。

事務局

いざというときは通らなきゃいけないんですが、それに対応できていないということです。

委員

現状はストップされている、交通表示か何かで。

事務局

そうです。

委員

そういうことですか。

会長

よろしゅうございますか。どうぞ。

委員

篠山山南線の方ですけれど、これトンネルの線形がS形になってますね、道路の形が。全部がトンネルではないんでしょうけれど、これ直線に近い線は引けなかったんですか、なるべく直線の方がよいのではないのでしょうか。

事務局

山の地形の関係、ここはS字になっておりますが、1本のトンネルではございませんで、全部で3本トンネルがございます。そのトンネルにおける線形は、やや直線に近いような形状をとらせていただいております。

事務局

直線的にしますと、山の奥の方に入りまして、1,700mの1本の長大トンネルになり、設備関係が非常に高くなるということで、できるだけ川側に出す方が有利なんですけど、あまり川側の方に出し過ぎますと、沢が結構あるもんですから、トンネルの土かぶりといえますか、浅くなって、トンネルが不安定になるということで、ちょうどその中間あたりを計画いたしました。

会長

ご説明を聞いてますと、最初にご指摘になったように、非常に地層的というか地質的にややこしいものが含まれてるようです、川代溪谷のところですから。だから、その辺十分に注意して工事進めていただきたいと思います。

ほかにもあるかと思いますが、またご質問ございましたら事務局の方へ。次の審査のときにご返答もらうようにして、次へ進みたいと思います。よろしゅうございますか。

次は街路事業でございます。今の2件とは違いまして、昭和10年ごろに話があって、工場ができ上がって、その真ん中を道路が通るのは、だからこうなつてという話を聞いたことがあります。現場をご存じの方も多いかと思いますが、とりあえず街路の方でご説明をお願いいたします。

2) 事務局より街路事業について説明

審議番号3 (都) 園田西武庫線(藻川工区)

会長

ご質問ございませんでしょうか。

非常に重要な交通の拠点であることは間違いのないと思います。なぜ今までおいとかれたか知らないけれども、手がつけられなかったか、その辺につきまして、もしよければ内幕をばらしていただけたらと思います。それについて、じゃあもう2、3年辛抱できないのか、この100年に1度という苦しいときになぜ手をつけなきゃならないのかと、この2点につきまして、話しにくいところもあるかと思いますが、そこを適当にかいつまんでお話しいただけたらと思うのですが、どうでしょうか。

事務局

県の方では御園工区につきまして、もう重点的に交渉をしております、本来ならばひょっとすると、この藻川工区の方からさきに始めた方がよかったのかもわかりませんが、まず重点的に御園工区、三菱電機と交渉を進めており、少し手が回らなかったというのが実態でございます。

それから、2点目のこの苦しい時期にということでございますけれども、御園工区が解決いたしましても、この藻川工区が完成しなければ全く事業効果が発現できない。ほかは全部完成しておりますのに発現できない。ほぼ同時期に御園工区と藻川工区、これまで7年、8年かかりますけれども、ほぼ同時期に一気に完成させることによって、今まで事業を展開してきたものがその効果を発現できるということで、この苦しい時期ではありませんけれども、来年度、新規事業着手して、ほぼ同時期に供用開始したいという考え方でやっております。

会長

どなたかご質問。

委員

街路 - 1 の環境適合性のところで、騒音を低減するので排水性舗装にするということが書いてありますが、これは経費的にはどれくらいアップするのか、具体的には排水性舗装がどういう形になるのか、簡単にご説明いただければと思います。

それと B / C で、先ほども出てました 1.5 と比べて倍ほどになっているんですけども、特に大きな影響がある項目というのはどういうところからこうなってるのか、ご説明いただきたい。

事務局

まず B / C の方でございますけども、時間短縮効果が非常に大きいということでございまして、移動時間が 2.4km の、この主要な交差点 2 地点間で 2.4km ですけども、今まで迂回していたこともありまして、13.0 分ほどかかっていたんですけども、それが 3.5 分と、3 分の 1 ぐらいになる、その時間短縮効果が一番大きいということでございます。

委員

車両台数とか通行量なんかの影響もあるのでしょうか。

事務局

ございます。通行量自体は、平成 42 年度予測でございますけども。

委員

概略で結構なんですけども。

事務局

2 万 5,300 台ほどでございます、3 路線合計で。上の猪名寺椎堂線、それから整備します園田西武庫線、それから下の塚口駅小中島線、あわせて約 2 万 5,000 台。

会長

ほかにございませんか。

事務局

それと排水性舗装のことですけども、排水性舗装につきましては、一番上の表面だけを排水性である舗装にするということで、大体その部分だけで 2 から 3 割アップぐらいです。

それと通常は、密粒舗装を使うんですけども、その場合と排水性舗装の違いというのは、排水性舗装は水を通すために穴があいておりまして、その穴に音が入っていくこと

によって騒音を和らげる効果がありまして、その意味で環境適合性ということで、排水性舗装という項目を加えております。

以上です。

委員

浸透性舗装とはまた別なんでしょうか。

事務局

浸透性舗装は水自体が土の中に入ってしまうという舗装なんですけども、排水性舗装の場合は、表面の水をとって、それから横にある側溝に入れるということなので、下までしみ込まないところが違うところでございます。

委員

ありがとうございました。

会長

ほかに。どうぞ。

委員

街路 - 11の資料のところ、一番最初におっしゃられた藻川渡河部での自動車と歩行者・自転車道の錯綜のことがここにも説明があるわけですが、逆に一般部とか交差点部において、自転車対応については特段しない計画であるのか、あるいは橋梁のここだけ強調して書いてありますが、一般道のところにおいても自転車対応をされる計画であるのか、ちょっとそこ教えていただけますか。

事務局

赤いインデックスの街路の一番最後のところ、街路11ページのところでございますけども、ここに一応、断面図を載せております。一般部におきまして、両側に4mずつ歩道をつけさせていただきます。自転車もこの中を通っていただくと、2mという間隔でございますけども、一般部ではそういうことです。

それから、橋梁部で自転車・歩行者と車の錯綜というのを強調しておりますのは、前の図面で藻川に橋梁が合計4橋ほどかかっていますけども、特に宮園橋、ここは非常に自転車、それから歩行者の数が多くて、12時間交通で5,000台に近い自転車、歩行者が通っていますけども、非常に幅員が狭くて5.5mということで、しかも横に側道橋がついてるんですけども、その側道橋の幅員も1.5mと非常に狭くて、それに対しては側道橋を拡幅したり、交差点改良ということで対応するんですけども、さらにこの園田西武庫線を改良することによって、この宮園橋を通ってる自動車を園田西武庫線の方へ転

換させると、そういうことで自転車、歩行者と自動車の錯綜をこの事業でも軽減できるということを書いております。

委員

お尋ねしたかったのは、別にこの事業には限りませんが、現在、社会の中の傾向となってるのは、ご存じかと思えますけれども、歩道においての歩行者と自転車の事故が増加していて、本来、自転車というのは車道を通るべきものですよね、法律的に言ったら。しかしながら、事業の中では完全に歩道を通行するものと位置づけておられるということは、それは自動車の側からとったら具合がいいわけですがけれども、歩行者の側としたら非常に危険なわけですね。実質的に自転車と一緒に通行しなさいということで、今後、推測されるのはますます交通事故が確実に、交通事故というのは自動車と歩行者の交通事故、あるいは自動車と自転車の交通事故ではなくて、歩行者と自転車の交通事故が増加していくであろうということは指摘されているわけで、そのあたりのことについて、今回この限られた区間ではありますけれども、先見的に意識的に整備をする方向性を私は個人的に求めたいと思うんです。

逆に言えば県の方で既に資料として挙がっている街路の整備の中で、歩行者と自転車の問題、つまり自転車が車道ではなく歩道を通行すべしという実情になっていることについて、これは法律では違うわけなんですけれども、運用においてもそうなるんじゃないかなと、私は個人的に思うんですけれども。県の方はもうそれでよしという方向性が出ているのか、つまり二つのお尋ねなんですけれども、要望も入っていますが、県の方の方針を一つは確認をしたい。それから県土整備の方の大方針として、今後、歩行者と自転車の問題の安全性についてのお考えをご紹介いただければと思います。

会長

これ非常に大きな問題でして。

事務局

街路事業ではないんですけれども、自転車を車道を通させる試みは、今年度から一部、同じこの地域なんですけれども、歩道と車道の境目のところに自転車専用道的なものをつくり、一部実験的にやってみようということで試行をする予定にはしております。ただ、まだ全県的にも車道に自転車を通させるという方針はまだ立っておりません。そういう試行をした後でどういう結果になるかということで、その結果を見て、今後、県の方針を決めていきます。

委員

法律的には車道を通るんじゃないのですか、自転車は。

事務局

委員のご指摘がありましたように、道路交通法上は自転車は車道を通ることになります。ただ、車道を通ることになってますけれども、非常に車の交通の多いところでは車道の通行は危険ですので、公安委員会、いわゆる警察が歩道を通行してもいいよと認めたところは、歩道通行可という標識があるんですけども、歩道通行可と認めたところについては歩道を通ってもいいわけです。

県といたしましては、公安委員会と協議した上で、基本的には歩道付近を3メートル以上確保しまして、自転車・歩行者道として位置づけまして、歩道に自転車を通行させることに基本的にしています。ですから、2mしかとれないところにつきましては、歩道ですので自転車は通れませんけれども、3m以上確保できるところにつきましては自転車通行可ということで、公安委員会が認められれば、構造的には自転車と歩行者が通行できることになっております。

委員の御心配は、歩道を通したときに非常にふくそうして危険ではないかということにつきましては、先ほど申し上げたように、例えば歩道の3mの中で、自転車通行帯としてカラー舗装して色分けして、今、西宮でやっておりますのは、例えば青い舗装を自転車通行帯にかけまして、通行をできるところをきちっと分けるということによって安全性をできるだけ確保していこうという試みを今始めております。だからそういったご心配の中で、できるだけ県としても安全性を確保できるようにこれからやっていきたいと思っております。

委員

それに関して追加して申し上げさせていただくと、そういう意味でいったら街路-11にある資料の一般部の部分は、橋梁部と同じように色分けして施工されるというふうに、書いてはないけども理解してくださいということですよ。

事務局

委員のご指摘を踏まえて、そういった試みができるところについては、できるだけやっていきたいと思っております。

委員

それで、これは意見になるんですけども、実際に今、自転車利用者が非常に増え、歩道を通行している歩行者がものすごく危険にさらされているわけですが、自転車通行

をする人には免許は出してませんから、意識としたら歩行者なんですね。車両に乗った歩行者状態なんですけど、それについての県の方で何か啓発、公安委員会でも結構なんですけど、されているという実情はございますか、それともまだ何もされてないんでしょうか。

事務局

警察の方では、最近、自転車講習会をよくやってまして、非常にマナーの問題ということで、重点的に警察の方も対策をしようということで取り組んでおります。それと市町によっては、自転車の免許証を出してるところもございまして、そういう取り組みも全市町ではございませんけど、部分的にはマナー向上のための取り組みはやっております。

委員

多分そうだなと思うんですが。

要望といたしまして、こういった形での街路整備と並行して、既存の道路においても自転車道に関しての啓発とともに色分けですよ、新たな整備の際はそのあたりのところも、もしできましたら明確なる方針を打ち出してくださいましたら、これは県民の緊急なニーズと逆に私は理解しますので、自動車通行のための道路整備ももちろん重要かと思いますが、ずっと以前に不必要な自転車道路をつくらない方がいいと私は個人的に申し上げた経験はあるわけですけど、逆に自転車通行と歩行者の安全という新しい視点での県土整備は、今後むしろ拡大していくと思います。

ぜひ方針なり方向性を、ですから先ほど最後にもう一つお尋ねしたのは、この参考資料の中に、例えば街路整備の中に歩行者の安全とか、あるいは自転車通行に関しての整備というものが、何か項目か方針がありますかということをお尋ねしたんですが、それについてはいかがでしょうか。

事務局

交通安全の事業になるんですが、例えば過去にできた街路で、路肩が1.5mで広い、そのかわり歩道が2m弱しかなくて狭い。そういうところを逆に、路肩を50cm程度に縮めまして歩道を広げる。歩道を広げる際には、昔できたものは波打ってる歩道が結構ございまして、歩道を広げてなおかつフラットにするという取り組みをやってまして、その中である程度歩道が広い場合にはカラー舗装ということで、自転車が通るところと歩行者が通るところを分離して、できるだけ明示して交通事故防止につなげていこうという取り組みは、実は歩道リニューアルということで平成15年度ぐらいからやっております。

そういう方針の中で、県の方も歩道整備をやってるという現状でございます。

委員

そういう意味で言いましたら、街路 - 1、この参考資料の基本方針（重点化方針）のところに、できましたら原案をおつくりくださる際に、快適な歩行者空間の整備のところに文言として、自転車とのバランスのとれたとか、自転車という文言を盛り込んでいただければ、それに伴って整備が県土でやっていただくことが可能になっていくと思うんですね、より具体的に。ぜひこれは要望させていただきたいと思います。

委員

自転車専用道路の件ですけれども、ヨーロッパの多くの国では、やはりエコロジーという面でも、自転車がもうスポーツとしても、日常の生活用具としても普及してますので、車よりも市内は自転車ということで、自転車専用道路が非常にきれいに整備されてます。

私、ドイツで自転車専用道路に立ってたら注意されまして、そこは自転車の専用道路だから人は立つなということでございます。かなり徹底してるんですけど、日本の自転車のマナーはめちゃくちゃ悪いですよ。まず駅前を見たらもうめちゃくちゃ、ヨーロッパであんな姿見たことないので、最近でもそうだと思う。特に神戸は自転車が不利だと言いながら、最近は電動アシストができましたので、バイクからどんどんそちらの方へかわる方もいらっしゃると思いますので、できれば市街地の歩道はやはり最低4m、できれば5mあった方がいいんですけど。そういうふうに整備を進めていただいて、車道が往復で4車線あったら2車線に縮めてでも歩道を大きくするという、そういう方向をやはり基本的な考え方として市街地の中ではやっていただきたい。

ただ、市外の農村部ではもう歩道をつくらないと言われてちょっとショックで、だから農村に人が行かないという、過疎化がどんどん進むという変な理屈を考えたりしたんですけど。やっぱり地方でも、特にトンネルの中なんか、やはり人のスペースは確保しなければと思います。

トンネルの入り口に、この中を自転車や人が歩く場合は死にますよと書かないといけない。逆に言ったら、車に、人に必ず注意して徐行しなさいと言わないといけない。そうすると便益がちょっと、スピードが落ちますから悪くなるかもしれませんが、何かやっぱり人というものを、地方においてももっと住みやすい形をつくる必要があると思います。特に徳久までは行かないから人が自転車で通らないという、それだったらもう自動車専用道路でいいので、そうでないところは、やっぱり人が通ることだと

思いますので、どうぞこれから市街地だけでなく、地方においても、特に地方は自転車、子供は自転車ですから、自転車に乗るスペースを十分用意してほしいと思います。

委員

今の先生方の繰り返しになりますけど、ハードの部分はその整備方針の中にきちんと書き込まれたいと思います。

同時に言われたことで、一つ非常に大切だと思いましたが、自転車に乗っている人は乗り物に乗っているという意識がなくて、歩行者の意識しかないということですね。この辺の意識改革はきちっと、教育機関を通してでも徹底しなければ、非常に難しい問題じゃないかと思しますので、ソフトとハードの両方面からこの意識を変革するということが必要だと思えます。

今、この案件に出ております地域の近くは、阪急の塚口駅、それからJRの猪名寺駅と塚口駅ですね、その辺に出る自転車はすごい量だと思います。

会長

どうぞ。

委員

街路 - 1 の方には、最初の必要性のところ、歩道と自転車道を明確に設置するというので、この道路に関してはそういう方向で計画されているのかと思っていたんですけども、先ほどの図面では一般道のところなんか特に2mの車道、自転車道、歩道というのが明示されておりませんのですけれども、そのあたりいかがでしょうか。

事務局

できるだけ区分できる方向で検討していきたいと思えます。

会長

よろしくをお願いします。どうぞ。

委員

ちょっと1点、参考までにお伺いしたいんですけど。

この事業内容の中に計画交通量1日8,800台、平成42年ですか、20年先、計画交通量、20年先の予測が出てます、これいつの時点ではじかれたんです。

事務局

平成17年時点で平成42年の予測をしております。

委員

4年前。

事務局

データとしては最新の。

委員

そうですか。国の方ではじいた。

事務局

国の方ではじいたものをもとに、県の方で細分化していったって、ブレイクダウンしてあります。

委員

ということは、すぐ西の御園工区なんかも同じ数字になるんですか。

事務局

そうですね、基本的には一緒の数字。路線によって入ったり出たりしておりますので、若干は違いますけども、基本的には一緒です。

委員

それよりさらに西の、もうかなり以前から供用されてる道路も、やっぱり計画交通量というのがあって、その辺の数字とは変わってきてるんですか。

事務局

平成11年時点で国の方が出した数字と、平成17年時点で42年予測をしてますけども、それは若干落ちてると思います。

委員

何年かごとにやるわけですね。

事務局

何年間というのは決まっています。

委員

決まってない、そうですか。

いや、そういうことをお尋ねしたのも、例えば今年の初め人口推計みたいなのが出てまして、兵庫県の場合は随分人口が減る。都市部でもあと20年ぐらいは少しずつふえるけれども、25年、30年後ぐらいには減り始めるという状況も出てましたし、それから20年、30年、あまり変わらないかもしれませんが、日本の経済的な構造も少しずつ変わってくるかなという感じがするんですね。そういうことが、こういう計画交通量にどう反映されるのかなという感じが少ししましたのでお尋ねしたんですけど。

事務局

最新の、今回データを使っております、従前から委員ご指摘のように、従前の推計ですと、かなり右肩上がりという状況だったわけですが、現在の数字は若干下がる、将来的には下がるということで、今回、新しいデータに基づいてやっておりますので、従前から見ると約2割程度、当該地については交通量としては下がっております。そういった形で最新のデータを使いながらやっておりますので、委員のご指摘のように右肩上がりという状況ではなくて、現在の社会状況、人口の推移を含めた形で出された国の最新のデータをもとに推計しております。

委員

当然、既に供用、使われているところは、計画段階で計画交通量があって、実際今、どれくらい通っているかというのは比較できるわけですね。計画と比べて大体どんな感じですか、多いんですか、少ないんですか。

事務局

園田西武庫線に限っては、現在、供用している西側の部分で、現在と計画交通量とはほぼ同じです。

委員

一緒ですか、そうですか。はい、わかりました。

いや、これがおかしいというわけではないです。その辺がどうなるのかなと思いついて、ありがとうございます。

会長

ほかにもいろいろまだご質問あるかと思いますが、時間の関係もございます。後で思いつかれたことでも結構でございますので、また事務局の方へご連絡いただいたら。

最後にご説明いただいてない案件が一つございます。県営住宅の建て直しの問題です。説明をお願いします。

なお、先生からいただきましたご意見は、答申には直接関係ないわけですが、やはりこの審議会でのご意見として、何らかの格好で知事の方に伝えたいと思います。

3) 事務局より県営住宅整備事業について説明

審議番号 4 伊丹野間住宅建設事業(建替)

会長

ご質問ございますでしょうか。どうぞ。

委員

緑化を含めていろんなことを考えられてるのは結構だと思いますけれども、全面的に太陽光の発電のパネルというのは、コストが上がりすぎるのですか。

それと、タイプ別の住居を供給するといってお説明ありましたけど、その具体的な戸数が出てこない。それで判断しろと言われるとちょっとしんどいかな。大体このぐらい考えているということを書いてほしい。それから参考までにS、M、L、Oのモデルのタイプの説明を、それをトータルとして判断を我々はすると考えておりますので、お願いします。

事務局

まず太陽光につきましては、屋上に設置するというのは、過去、3団地ほどやってまいりました。それはほとんどエレベーターとか、共用棟の階段の廊下、その照明ということで行ったのですが、やはり費用対となりますとかなり予算がかかります。県営住宅すべて国庫補助が入っておりますので、その太陽光につきましては、もしつければなったときも県単と、かなり厳しい状況だと思います。

2番目の型別ですけれども、現在、S、M、L、Oと4タイプございますけれども、標準的には我々はSとOが1割ずつ、MとLが4割4割で、全部で10割、100%です。基本的には標準的な家庭、2名から3名タイプが大体8割が標準ファミリー、8割を供給すると、Sが1割という形です。

ただ、建て替えの団地ですので、入居者の型別供給ということで、皆さんにある程度アンケートをしております。現在ここの団地ですと、お一人の方が182戸、約5割を超えております。その方々のためにSばかりつくるわけにはいきませんので、Mタイプの中である程度入れますということで、お願いしながら供給していている現状です。どうしても、世帯交代をしていただかないと、供給側とすれば、いびつな団地になってまいりますので、先ほどの基本計画に基づいた割合、それをベースに供給していきたいと考えております。

あともう一つ、三つ目、S、M、L、O、次回から出させていただくつもりですので、参考までにSだけご説明いたします。

入り口を仕切ろうというSタイプは、高齢特目というタイプでつくっております。緊急通報システムというのが入っておりますので。引き戸をつけて、そこから入っていた

だきますと、ホールがあって便所、引き戸で行っております。便所の中には手すりを当然つけております。洗面所からお風呂は寸法1418mmとかなり広いタイプです。災害復興住宅をつくりましたときに、やはり高齢者は、ある程度広いものということで、現在の分譲マンションと同じぐらいの大きさのものをつけております。ここにも手すり等をつけております。キッチン標準的にはガスコンロを使っていたことになってはいますが、電磁コンロを使えるように200ボルト対応のコンセントをつけております。当然レンジフードは標準でつけております。標準的にバリアフリーとし、床はすべて段差なしです。玄関から上がる時2センチぐらいの段差があって、あとはもうすべてバリアフリーということで、すべて段差はありません。緊急通報で押しボタン式の警報がインターホンで鳴るとか、この高齢特目ですから水センターで、12時間以上使わなければ警報が鳴るといったものを仕様として考えております。

次回からは、このS、M、L、Oのタイプ、すべて一応、説明をさせていただければと思います。

会長

ご質問ほかにございませつか。どうぞ。

委員

コミュニティプラザの周辺の何か集会場みたいなものを考えられているようですが、こういう建物の維持管理費等は、当然家賃で対応できるような金額であるのか、その辺のバランスや、周辺のコミュニティプラザ的な面を確保する意味で、販売店みたいなものを導入するようなことも可能性としてはあるのかどうか、生活の便のことを考えて、周辺のためにももしそういう場所が十分でないのならば、こういう県営住宅にもそういう可能性の検討ができるのかどうか、教えていただきたいと思ひます。

それと、風力の利用というのが挙がっておりましたけれども、風車が全然回らない場合とかも聞くのですが、ご検討はどうなのか教えてください。

事務局

まず1点目の集会場関係ですけれども、階段灯、電気、外灯、集会場もすべて家賃からは取っておりません、団地入居者からお集めしております。この規模ですと、1戸当たり2,800円ぐらい要るかと思ひます。それを集めて、皆さんが運営をされます。一応、集会場を借りる場合については使用料と、周辺の方にもそういう意味ではお貸しできます。

販売店という話ですけれども、基本的に公営住宅の中ではそれは認めておらず、自動販売機、これも認めておりません。あと営利目的で塾をやりたいとか言われる方もありま

すけど、これも基本的には認めてないというのが現状でございます。ただ、将来的には先ほど高齢特目、シルバーハウジングというこのSタイプ、高齢者仕様でございますので、ある程度、ライフサポートアドバイザー（LSA）の方が置かれる事務所というのは整備しております。もし市町がこのシルバーハウジング仕様をしたい、使いたいなり、対応する方がどこか詰所が欲しいとなれば、ここをお貸しできるようなにはなっております。

次に風力発電ですが、外灯についているということで、基本的に太陽光が主だと思います。サボニウス型というのは、風速2メートルであれば回るという理論になっております。

委員

利用例・基礎データはあちこちにあると思いますので、ちょっと調べていただければ。

事務局

はい、わかりました。

委員

以前、こういう県営住宅というのはつくられるとそのまま放りっぱなしで、40年ぐらい経って気がついたらぼろぼろになっているので、その過程での維持管理ということを考えなければいけないというお話が出たのですが。

県営住宅に入っておられる方たちが、ご自分たちで自治会のようなものとか、コミュニティプラザがありますから何か自主的な組織をつくっておられて、日々自分たちが住んでいる県営住宅の維持管理についての検討なり配慮をしておられるのでしょうか。県は参画と協働ということをおっしゃってますので、こういう県営住宅は少なくとも住んでいる方たちだけのものではないわけで、県民の税金でつくっているものですから、住んでいる方たちも県への参画と協働で大切に維持し、普通のマンションを賃貸しているということではない独自の仕組みがあっていいのではと考えます。その辺りがきちんと動いているのかを教えていただきたい。

事務局

2点ほどあると思うのですが、今回、建て替えということもございますので、今ある自治会につきましては、皆さん協働で運営しようという意識が高いということで、共益費を集めるためには、普通は自治会をつくっていただき、その中から活動し掃除もしていただいたり、植木も大きな木は県が負担するのですが、低木等につきましては自治会でしていただくというような役割を入居時に入居のしおりの中で説明をして

いるのですけども、高齢者の方が多いということで、最近では運営が難しくなっているというのは事実です。指定管理者制度において一部県営住宅の管理をお任せしています。自治会での運営ができない団地につきましては、指定管理者が少し仲介に入っていただくというシステムをつくらうとしております。

公営住宅の維持管理ですが、40年間ほったらかしというわけではないですが、外壁の一部が落下するとか、ガスや給水施設など、緊急的なものは定期的に対応してまいりました。来年までに、長寿命化計画を策定します。県営住宅の計画的な修繕をし、70年、80年使えるものにしたいと考えております。

委員

ありがとうございました。

会長

ほかに。どうぞ。

委員

調書に有効性・効率性のご説明があり、駐車場及び緑地等を効率的に整備ということで資料の4を拝見していたのですが、圧倒的に駐車場が多くあるように見えるのですが、緑に塗ってあるところを緑地と認識したらいいのでしょうか。緑地の利用については、おられる方が自主的に運営ということなののでしょうか。緑地がどこなのか、私に理解しにくいので教えていただけますでしょうか。

事務局

伊丹市の開発の関係で、駐車場を設置しないといけません。これは市の条例で5割、50%以上必要です。駐車場に芝ブロックをつくることで緑化とし、これが約2,800㎡ございます。残り緑に塗っております建物周りをプラスしますと約5,000㎡の緑地が確保できると考えております。それと屋上緑化も約850㎡ございますが、これについてはカウントせずに条例等を満足できる数値と考えております。

駐車場が緑化かと言われると難しいところなんすけども、条例でもカウントできると言われてます。

委員

緑地利用できるというと、子供が来て走り回れるとか、あるいは散策ができるかと思ったら、実際は自動車がずらりと並んで駐車場かなという図に見えたので、お金がかかり過ぎるだろうし、保安上とか治安上の問題あるので地下駐車場にするとかも難しいと思います。駐車場の利用に関しても、高齢単身世帯が多くて駐車場利用率が低いのであ

れば、流動的にゾーン別にするなど少し先見的な試みをされてはどうか。

事務局

外部開放とかでしょうか。

委員

流動化した利用も盛り込んでおかれてはいかがかと思いました。もしかしたらあの都市計画公園が緑地かと思っていたのですが、どうやらそうでないですね。

事務局

もとは県の公園だったのですが、この土地を建て替えるに当たって、市から買ったとき、市が都市公園として指定しましたので、開発の協議の中で、新たに公園をつくらなくてもよいということになっています。

委員

そういう意味で言えば、現時点ではこれがおそらくベストだと思うのですが、計画が約10年にわたって進められていくわけで、高齢化はもっと進み、世帯構造も変わっていくと思いますので、モータリゼーションも今までのようにいく場合もあるし、いかない場合もありますので、先見的なことを言えば、電気自動車の充電器設置とか、もうあたりまえで盛り込まなくていいのかもしれないですが、そういうことも意識して、全面駐車場で考えるというよりも、少し流動化できるような計画はどうかと、感想として持ちました。

事務局

駐車場の設置は条例でということで、かなり市に入居者は高齢化だからもっと減らしてほしいとは言っています。契約率は低く県営住宅の空き駐車場のあるところは、外部開放するという形で進めております。

委員

外部開放というのは、要するに車を止めるということですか。

事務局

つくった以上は、有効利用しなければならないと考えています。

委員

逆に言えば、まだつくってないので、半分ぐらい駐車場にして、残り半分は緑地で、場合によったら変えられるという工夫を、県住だからこそしてもいいのではないかなと踏み込んで思いますが。

事務局

それは市との交渉の中でのことになると思います。

委員

ぜひ交渉していただければと思います。

会長

どうぞ。

委員

全体のお話とちょっと絡むのですが、行革法によりまして、今年度から地方公共団体の決算について、全面的に企業会計の考え方が導入されることになってきているわけです。県の行政もいろいろありますけれども、公営住宅の建設や管理はこれからどういうふうに考えていくのかということが、課題になってくると思います。バランスシートなり損益計算書ということになりますと、どこまで税金で持ちどこから料金負担なのか、公私の負担区分が課題になってくるわけです。今までのいろんなご議論の中で、これから対応していく場面が出てくると考えられますが、こういう環境対策なりは当然行政が持つべきだと思います。しかし駐車場などは料金の中でカウントすべきじゃないかとかいうことが出てきそうな気はします。この審議会の議論としてどういうふうに考えていけばいいのかわかりませんが、ご関心持っていただければと思います。

会長

非常に難しい問題です。

委員

今、住んでおられる方が新しくできたら移り住むということで、今の高齢化率はどれくらいですか、将来的にはどれくらいなりそうなのですか。

事務局

今、高齢化率は65歳以上で37.6%、60歳以上で50%です。県住平均で災害と一般含めまして43.2%ですから、若干低いと思いますけど、県住の一般標準でいくと38.5%が、65歳以上ですので、ほぼ標準かなと思います。

委員

そうですね。いろいろバリアフリーをされているというのは、いいことだと思います。例えば警報装置を押すと、どこがどうなるのですか、どこかにつながるのですか。

事務局

玄関のインターホンが鳴ります、そこで周辺の方にお知らせします。

委員

それじゃ周辺の人が気づいて、何かしてくれるだろうということですね。

事務局

それが一つと、もう一つ、高齢特目の分につきましては、民間開放ということもございまして、警備会社、もしくはエレベーターのメンテナンス会社がございまして、そちらの方に通報が行くように今年から変更しております。

委員

そうですか。

事務局

いわゆる鳴れば自治会の方が対応しないといけないということで、かなり自治会からは不満が出ております。

委員

もう1点、先ほど触れられた生活支援の詰所ですか、そういうのを用意はされているということですけど、これはどういう使い方を想定されているのですか。

事務局

ライフサポートアドバイザー（LSA）という、厚労省と国交省の共管で行っているシルバーハウジング事業ですけども、その方々を市が派遣するとなれば、県住に常駐していただくか、もしくは周辺に福祉関係施設や関連センターとかに常駐される方があれば、そこに電話回線をつないで、先ほどのボタンを押せばそこに行くという形をお願いをしています。それと介護も、県住の方がお住まいであるところだという前提ですけども、そういう方のフォローができるようにと考えています。

委員

あくまで入居者でそういう要請があればと、そういうことですね。

事務局

そうです。基本的には市の福祉事業で、対応できるとなればそこに常駐もできるようなシステムをとっています。

委員

わかりました。

これからも建て替えというのはいろいろ出てくるとは思いますけども、計画段階に公営住宅課の方に加えて、同じ県庁内の例えば高齢福祉の担当が加わるものなんですか。

事務局

建て替えるに当たっては、この仕様がありますから、市にも行きますし、高齢福祉課にも、こういう施設をつくりますので使ってもらえるかというのは、行って説明しております。

委員

できるだけこの現場のニーズをよく知った方が加わって、計画段階から、やることが大事なんじゃないかなという感じがする。つくったがうまく利用されないなんてことはもったいないですからね。

事務局

そうです。

委員

そんなふうに思います。

会長

どうぞ。

委員

県の住宅というのは、今回はこういう公園があるのですが、やはり入りやすく、国のそういう住宅施設についても同じなのですけれど、一般の方も接近しやすいようなあり方も必要です。コンビニとかそういう施設などは周辺の店舗との関係がございませけれども、バランスシートの問題も入ってくるならばその点も考慮し、周辺の住民にとってもプラスになるような、例えば1階の部分の活用というような一般のマンションと同じように、環境を配慮しながら、今後の県営住宅の改修につきましてはご検討いただければと思います。コンビニによっては、周辺の道路の掃除までしてくれるようなちゃんとしたところもよく見られますけれども、ご検討の一つに加えていただければと思います。

会長

この周辺は関西電力の社宅などいろいろございましたけども、これがどうなるのか、何かお考えがあるのでしょうか。これは40年経っているわけですが、あと20年、30年も経ったらまた建て替えになるのか、それともどうなるのか、景観的にもどうなるのかということで、お考えがあればと思います。

事務局

ここの地区は第2種中高層地区ということで、10階建ての建物が建てられるような状態です。マンションはここの公園の北側に6階建てがあります。若干こちら辺に店舗が

あります。店舗と食堂がここにありますので余り競合できない。コンビニをという話もありましたが、小さな商店があるので、住宅だけを供給します。周辺の北側の方も戸建てが多くて、今、空き地になっているところは現在、駐車場です。この県住の入居者がここに全部詰めてらっしゃいます。

県住に駐車場が確保され、この空き地の車がなくなりますと、この空き地に住宅の需要として戸建てが建っていくとっております。第2種中高層住宅であればマンションも建ちますが、この周辺は低層住宅が多くこれ以上、大きなものは建たないと思っております。

委員

大変難しいことをお聞きして申しわけないですけど、この県営住宅はつくることが前提、建て直すことが前提だということを承認していればいいのですが、ここでなぜ建て替えなければいけないのか、市営住宅に移ることはできないのか、県全体での今の入居状況はどうで、こういう需給バランスでここは建て替える必要があるという説明がないんですね。建て替えるということを前提にして、今、議論されているので、私はずっと皆さんの意見を聞いていて、この事業が本当にいい事業なのかどうか、まだ判断つきかねています。次回に、県営住宅とか各市がつくっている住宅、公営住宅との関係や需給のバランスなど、あるいは県営住宅に入っている人は市営住宅に移すという協定ができないのか、できるのか、そのあたりの全体の住宅供給の需給を少しわかるようにお話ししていただいて、ここはだから必要なのですということがわかるデータがあれば出していきたい。

事務局

基本的な考えがありますから、次回に用意いたします。

事務局

答えられるものは答えたいと考えております。公営住宅は福祉の政策の側面もございまして、どういうふうを整備していくか、どういうふうにつくるかというのは、考えているところでございます。つくり方にいたしましても、地域に開かれたつくり方、個別の施設についても例えば環境に配慮するのか、バリアフリーにするのかというつくり方の問題がございまして、管理に当たりましても、老朽化に対し橋梁やトンネルみたいなアセットマネジメント的な考え方をこの建物に当てはめる場合、お住まいになっている方の家賃との関係が出てくるなど、その維持管理の面でも問題があります。ましてやバランスシートというか、一つの固まりごとにそういうバランスシートみたいなものを考え

ていかなければならないこと、公物としての住宅、福祉部門、さらには行革で県がどれだけこれをしなければいけないのか、つくらなければいけないのかという問題がございまして、行革の中でもかなり議論はありました。次回、その辺の一端を紹介させていただきたいと思います。

会長

よろしく申し上げます。

まだいろいろあるかもしれませんが、最後に河川整備関係のご説明お願いいたします。

事務局

その前に、先ほど道路の案件で、いろいろ比較案を出した事業費の内訳を今まとめましたので、担当課のほうから説明させていただきます。

事務局

先ほどご説明しました、工事費内訳を一覧表でお渡ししております。

若干説明させていただきますが、まず徳久バイパスでございますが、比較で大きな点は、用地補償費の点でございます。まず1案につきましては現道拡幅になりますので、26億円の用地補償費のうち59戸の補償費、これが21億円を見込んでございます。2案につきましても、補償費が29戸で9億円。最も用地補償費の少ないのが第3案でございます。トンネルが396メートルの9億円を見込んでおりますが、全体を比較しましても3案が一番安価という結果になってございます。

次に川代トンネルでございますが、大きなトンネル工事と、特に1案で道路改良の明かり部の工事費がかなりかさんでございます。申しわけありませんが、地域道路の資料の14ページを見ていただきますと、先ほどもご説明しましたように、過去の災害で山を、地すべりをとめてございます。ただ今回、この現道を拡幅しますのに、この図面でいきますと下側になりますが、河川、鉄道等がございまして、どうしても山側に広げなくちゃいけないということで、過去にとめた、こういう工事を再度やり直して山をとめなくちゃいけない。さらに山を切っていきますので、今つくってる法面よりもかなり大きな法面をつくる必要がございまして、かなりの工事費が出てくるということで、そのあたりを見込ませていただいて、第1案では36億円の道路改良工事費を見込んでおりまして、全体比較しますと、お手元の資料のような工事費の概要になってございます。

以上でございます。

会長

何かご質問ございますか。

委員

この旧道は一応現状のまま維持していくんですか。

事務局

今のところは現状のまま維持することにしております。ただ、どこが管理するのか、県が管理するのか、市に管理してもらおうのか、そのあたりは今後の協議になってまいります。

委員

同じような災害が起きる可能性もまだ残ってくるということですね、旧道に関しては。

事務局

今、考えられる対策は講じておりますけども、まだ若干、対策が終わってない場所ございますので、そういう可能性はございます。

会長

よろしいですか。

では河川の方。

(2) その他

1) 事務局より河川整備計画策定・変更中の事業における取り扱いについて説明

会長

何か宿題が随分たまってるようでございますが、この審査会が手を抜いてたとか、サボってたということではなくて、逆でして、こちらは先に進んでいるわけじゃないんですが、国の方へ投げたボールが7年間もまだ返ってこないという、国は何をしているのかという話がまた出てくるかもしれないかな。

幸いにして、流域に関しましては、直接的にどうこうというのは、今のところ県の方では起こってないようです。しかし、少なくとも中間報告はやってもらわないと困りますので、次回によろしくお願いしたいというように思います。22件も止まっているというのは、ちょっとやはり問題があるんじゃないかな。

ほかにございますか。

委員

国がおくれている理由というのは、単に事務量が錯綜してるということなのか、例えば補助金を採択していかなければならんから不足してるとか、何かそういう理由があるん

ですか。

事務局

国の方で計画の中には基本方針と整備計画、二つ中身がございまして、それぞれで国の審査なり確認をいただくわけですが、特に基本方針、簡単に言うと、長期的な目標なりを定めるときに、たまたま兵庫県の場合は16年に大きな洪水がありまして、既往最大ということも記録したこともございまして、降雨であるとか洪水の見直しというか、基準の考え方であるとか、そういったものを全国ベースでバランスをはかるとか、そういう流量ベース、大きなところで少し検討に時間を要してるところがございまして、そういう関係もあっておくれてるところです。

あと、事務的におくれてるところも確かにございますので、そこら辺は、国の方に速やかに協議をお願いしてるところでございます。

会長

ほかにございませんか。水関係以外でやはり同じようにこれは出てるんでしょうか。例えば道路事業とか、そのほかのところ。

事務局

道路事業はそういうものはないです。整備計画というのは河川事業だけです。

会長

あと関係あるのは。港湾事業は。

事務局

港湾事業はないです。

委員

整備計画を作成するにあたって、水系別に広範囲に影響する地域の状況を検討しなければいけないからということがあるので遅れているのですかね。そういう事情からいえば河川事業は特別なんでしょう。

事務局

河川整備計画とか基本方針みたいな、そういうマスタープラン的なものがあるのは、今、法定でやられてるのは河川事業だけです。

委員

そういうことでしょう。

会長

時間、ちょうどになりました。まだもう1回は少なくとも予定されております。この

予定につきまして、今後の進め方をお願いします。

事務局

次回は7月8日、水曜日、午後1時半から本日と同じ場所で行います。どうぞよろしくをお願いいたします。

次回は、まず本日説明しました案件についての追加説明等、特に県住関係を中心に報告させていただいて、それと審査文案をつくってまいりますので、それをお願いしたいと思います。それと河川事業の報告をさせていただきたいと思います。

以上のような予定で考えておりますので、よろしくをお願いいたします。

会長

特にございませんか。もし思い出したことがありましたら、また事務局の方へ電話でも結構です、ファクスでも結構です、入れておいていただいたら次回までにわかることは説明なりしていきたいと思います。

どうもそしたら長時間ありがとうございました。

事務局

どうもありがとうございました。

3 閉会