

【第2回 審査会】

平成22年度

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

兵庫県学校厚生会館 2階 大会議室

平成22年11月5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)

平成22年度 第2回 公共事業等審査会 会議録

1 開 会

まちづくり担当部長あいさつ

(事務局より出席委員の確認、配付資料の確認、審査会予定等について説明)

2 審査、協議等

(1) 審査案件の説明

1) 事務局より道路事業(継続)について説明

審議番号1(国)372号 丹南バイパス

審議番号2(国)372号 野村河高バイパス

審議番号3(国)372号 小原豊国バイパス

審議番号4(主)豊岡竹野線

審議番号5(一)川西インター線

審議番号6(一)広畑青山線

会長

どうもありがとうございました。ただいまの御説明に対しまして何か御意見、御質問はございませんでしょうか。どの事業からでも結構です。

はい、どうぞ。

委員

丁寧な御説明ありがとうございました。前の事業評価との対比の点で御質問したいことが1点と、それから交通量に関する算定の基準について2点お尋ねいたします。

まず、たった今、御説明くださいました道街-42の一般県道広畑青山線の今回の調書についてお尋ねをさせていただきたいのは、前回の評価説明との対応がございますよね。恐らく御紹介はございませんでしたが、参考資料のほうに再評価に係るということで前回の調書が掲載してありましたので、その対比で完全に引用していないような気がする点について確認したいので、参考資料の11ページを確認いただけますでしょうか。

11ページの前回の調書の評価視点の(1)必要性の3点目。この必要性のところは新規事業を起こすに当たって力を入れて御説明くださった部分というふうに私は記憶をしているんですけども、いずれも大事なのですが、特に3点目、「快適性・ゆとり“育てる”」

で、自動車騒音の軽減云々等のことがあるのですが、この項目について今回の再評価のまとめのところに、反映されているところが私は見つけにくかったので、もしあったら教えていただきたいというのが、1点です。

すなわち、自動車騒音の軽減であるとしたら、例えば舗装の方式を1つか2つ前の件では音がしない舗装を採用するというような御紹介もあったのですが、こちらのほうはその点どうなっているかということと、この必要性で挙げておられる項目に関しての配慮は、この調書の限りでは反映されていないので、それについて御説明いただきたいというのが1点目です。

それ以外につきましては、一旦最初に戻っていただくのですが、いずれもなのですが、道街 - 9 に B / C の詳細御説明がございますね。ここのところは現況と計画の交通量がほとんど同じになっております。しかし、例えば道街 - 17、これは全然別の案件なのですが、現況交通量に対し計画交通量が大変に増加をしているというふうに、この数字からだったら見受けられますので、残事業費のところだけに注目して見ているわけですが、それぞれどういう観点でどういう資料をもとに、多分交通センサスかなと思うのですが、数値がそう変わらない部分とものすごく差がある部分がありますので、このあたり御説明をいただければと思います。

以上2点、お願いいたします。

事務局

それでは、広畑青山線の環境の配慮でございますが、委員、御指摘のように記載というのはないということでございます。私どもとしましては、前回と同様、舗装に関しましては、排水性舗装を施すこととしております。それから植生について、現状のバイパス計画している周辺は、実はまだ市街化区域ですが、今は何も建っていない状況でございまして、そういった当然環境に対する配慮は行っていくこととしております。

交通量につきましては、基本的には前回と比べて、まず交通センサスの年次が変わっているということが一番大きいところでございます。前は平成11年度のセンサスでございまして、このたびは平成17年度センサスということで、交通量が若干変化しております。

委員

データからは推測していたのですけれども、もう少し個々の説明をして頂きたい。例えば、道街 - 9 でしたら、現況と計画交通量の差がほとんどないですね。それは地域特性ゆえとかそういった御説明をいただけますか。

事務局

国道の計画交通量について御説明させていただきますと、例えば1番最初の道街 - 1をお開き願いたいのですが、国道372号丹南バイパスは事業内容のところの欄に、計画交通量が7,400台というのがございまして、これが前回ですと8,800台と推計してございました。それに対比いたします現況交通量としましては、7,600台というように書いておりますが、現況につきましては平成17年センサスの実測交通量そのまま書いてございます。計画交通量につきましては、平成42年の将来の交通を事業区間に配分いたしました結果をここに記載させていただいておりますが、前回17年度に再評価いただいたときには、その将来の交通需要を予測するときに、平成11年のセンサスデータをもとに、平成32年時点の将来OD、それで計画交通量を出しておりますが、このたびは、最新の将来需要が平成42年時点で、平成17年センサスをベースにいたしました平成42年の将来の交通で配分しておりますので、そういった違いから計画交通量につきましても、前回と今回はちょっと数字が異なってきております。一概に、平成11年センサスベースから平成17年センサスベースに見直したときに、従前の伸びに対し、かなり交通量は下方修正されてございます。そういったことからいきますと、前回の計画交通量から比べたら、どこも全部落ちるのではないかということもございますけれども、例えば、先ほど御指摘のございました道街 - 10ですけども、これは同じ国道372号で計画交通量の道街 - 10を見ていただきますと、前回は10,000台ですが今回は12,000台に増えておりますが、これどうしても将来のODが平成11年センサスベースのODと、平成17年センサスベースのときのつくりました将来ODとで、それぞれのゾーン間を結びます交通量といえますのは、平成11年から平成17年で、どの地域も一定に伸びているわけではございませんので、それぞれ区間ごとに若干増えたり減ったりすることはどうしても出てまいりますので、こういった違いが出てまいります。

委員

もちろんそうだと思います。例えば、それでは道街 - 24の数字はいかがですか。これはちょっと違うコメントをいただけるかもしれないなと思います。残事業費のところの現況交通量、計画交通量の数値は、気になる展開です。

事務局

道街 - 24は、評価調書でいきますと、道街 - 18の小原・豊国の計画交通量のご質問かと思えますけども、こちらにつきましては、ここに書いてございますように、現況交通量が17,700台に対しまして、計画交通量が12,600台ということで、これ前回の予想値、平成11年センサスベースで予測した時の計画交通量は12,200台で、ここの区間に関しましては前回の将来予測と今回の将来予測がほとんど同じ数字に出ているという結果でございます。

委員

道街24の下のところに、9,800台と出ていることについてはどうでしょうか？

事務局

残事業のほうでございますね。

委員

はい。今、全体事業ではなくて残事業で審査させていただいているので、主に残事業の数値についてです。

事務局

こちらの残事業の計画交通量9,800台といたしますのは、この小原豊国工区は道街 - 18を見ていただきますと、道街 - 22でお示していますように、かなり延長が多くございまして、こちらの残事業B / Cにつきましては、残っている区間である山崎八重畑工区の交通量9,800台を記載させていただいております。区間によって、計画交通量も異なってまいりますので、数字が違うということでございます。

会長

よろしいでしょうか。

委員

残事業の数値がここに出ているというふうに考えたらよろしいでしょうか。

事務局

残っている区間の計画交通量が9,800台ということでございます。上に書いております12,600台といたしますのは、この全体の中の平均的なという意味で豊国工区の計画図で書いてございまして、ポイントが違うのでこういう違いが出ております。

委員

ということは、この代表的な効果と書いてある事例として、挙げているのは、B / C計算のときのベースとなる数値ではなく、ある意味例示と考えたらよろしいところですよ。

事務局

残事業のB / Cを算出します時は、いわゆる、小原豊国バイパスの場合ですと、小原工区と豊国工区がすべて供用してでき上がっておりますので、あと残っている便益といたしましては、山崎八重畑工区だけに出てくる便益でございますので、その間の交通量を書かせていただいているということでございます。仮に現時点で、豊国工区とか小原工区とか、全部できてない場合ですと、残りの便益出す時はこの全体すべての便益になってくるので、上と同じ数字を書くわけでございますけれども、残事業を出す時は、現時点で残っていると

ころができればという便益ですので、こういった書き方をさせていただいております。

委員

確認したいのは、こういう数値がB / Cの計算、ここでしたら4.2ですね、に反映されている数値と考えていいのですかということです。それだけが確認したいのです。いいわけですね。

ということは、現況交通よりもはるかに少ない交通量になったとしてもB / Cはここにあるような数値を総合すると、このような数値になると考えていいのですね。

事務局

はい。

委員

ありがとうございました。

会長

どうぞ。

委員

それに関連してお聞きしたいのですけれども、例えば道街 - 24の事業費で、残事業費とか全体事業費がありますけれども、この最初の調書の事業費等々とどういうふうに対応しているのか、教えていただきたい。その点と、国道と県道というのがありましたけれども、一般にこういう国道バイパスがつくられた場合は、今後も国道ということで維持管理費等については国が対応するとか、そのあたりのところを教えていただきたいと思います。

事務局

この道街 - 24に書いております事業費と、調書の道街 - 18ですが、こちらに書いております事業費が異なりますのは、このB / Cを算出するに当たりましての、いわゆるCの総費用を出すときは全部評価時点での現在価値に割り戻すこととなっておりますので、特に維持管理費は供用開始後50年間の維持管理費を、割り戻し率を考慮し積み上げてくる関係上、例えば供用開始時点で10億かかっていたとすれば、1年後にはその4%を引きました0.96のお金を入れまして、その1年後にはさらにそれに0.96を掛けていくというふうにどんどん少なくなっていく、建設の事業費も同様でございます、今後投資していく事業費を現在の価値に割り戻してまいりますので、そういったことからここに書いております事業費と調書は異なってまいります。

事務局

それと、バイパスで維持管理ということがございますが、ここに書いております国道と

いうものは県管理国道でございまして、基本的に県道でも同じですけども、現道の国道は旧道ということで市道もしくは町道等に引き継ぎを行います。したがって、その部分につきましては、これまでの現道機能がバイパスの機能に移りましたので、町道もしくは市道という形での生活道路としての運用ということで、市もしくは町で管理していただくことになっております。

委員

ありがとうございました。もう1つよろしいですか。

円山川の城崎大橋ですが、この場合は現橋とかなり距離的に離れているのですけれども、この当時の住民サイドの問題点とかは当然うまくクリアされているのでしょうか、状況としてはいかがなのでしょう。

事務局

非常にこの城崎大橋の架替えに関しまして、いわゆる、どの場所で架替えをやるかという非常に難しい問題でございました。と申しますのは、左岸側がほとんどJRと並行しておりまして、河川の堤防が非常に低うございます。そういったことから、地元調整、若干先ほど申しましたが、場所の選定に時間が少しかかりましたが、結果として今の現地については地域の了解をいただいているところでございます。

会長

はい、ほかに。どうぞ。

委員

先程のB/Cの考え方は、少しパターン化して整理しておいていただくとわかりやすい。例えば、道街-24についての説明であると、まず平成11年ベースと平成17年ベースの交通量によりB/Cが変化したということが1つあります。それから、事業費の変更によりB/Cが変わっているという面があります。ほかにも何か要素があるかどうかはともかくとして、まず、全体のB/Cというものが、前の評価時点ではこうであったが、今回はこういうふうになっている、次に、部分的に供用開始をし、残っている部分があるわけですが、その場合は、少なくともここに挙げてある道街-24の残事業は、平成11年ベースと平成17年ベースで変更しこういう形の残事業B/Cができている、その上に書いてあるこの全体のB/Cはどのように見直したB/Cであるなど、このあたりを整理していただかないと我々は混乱するんですよ。また、この下の部分供用を開始している部分を含めて、再度全体を平成11年ベースと平成17年ベースでやり直したのがこの上の1.6になっているのか、あるいは、この1.6は前回の値で、この山崎八重畑工区の4.2だけが見直されている

のかよくわからない。先程のご質問もそうだったと思う。この4.2を含めて1.6になっているのか、そこを一度図示でもしていただきますと、我々は整理ができるということになるかと思うのですが、いかがですか。

後ほど一つ例を出してパターン化していただくとわかりやすい。

事務局

それでは、そのあたりを整理させていただいて、わかりやすく図示したいと思います。

委員

この道街 - 24の結論としてはどういうことなのですか。今のように4.2を含めて全体が1.2になっているのか、1.2を前のままにしておいて4.2だけが計算されているのか、その辺はどうですか。

事務局

要は、残事業費 B / C は現在できたやつはもう既に現状であるという認識の中で、新たにその分ができたときにどういう効果があったというのを積算している。全体というのは、もともとやる前を1つ全体にしまして、無い場合からできたときにどうなるか。もともとの最初の発想の B / C の考え方です。

委員

けれども、平成11年と平成17年センサスペースでやり直した場合に全体がどうなるかということにはなってないわけですから、やり直していないわけですね。

事務局

交通量ということですか。

委員

そうです。

事務局

御指摘のとおり、ここの道街 - 24に書いておりますのは、先ほど御説明しました平成17センサスペースの最新の分しか書いてございませんので、委員御指摘のようにこの道街 - 18を見ていただきますと、費用便益比全体では1.6であり、この数字が前回ですと2.6になってございます。この2.6がなぜ今回1.6になったのか、その辺が先ほど申し上げました計画交通量の変化とか、あるいは、便益のほとんど占めております時間短縮便益の1分当たりの原単位も見直してありまして今回少なくなったということもございまして、そのあたりを次回までに整理いたしまして、また御説明させていただきます。

会長

私からもお願いしようと思っていたのですが、例えば道街 - 24の真ん中の表に式が書いてありますが、そこに具体的にどんな数値が入ってきたのか。特に2回目の評価の場合には、新規とそれから1回目と2回目と3種類の数値が出てくるはずなので、その辺がわかるような形でまとめていただくと、委員がおっしゃっていたような資料が出るのではないかというふうに思いますが、いかがでしょうか。

事務局

そしたら、そういう3パターンで、また、当然先ほど申し上げましたように、交通量が変わっているということで原単位も変わりましたので、その中に入れましてお示しいたします。

委員

定性的な表をつくられたらいいですね。

会長

よろしいでしょうか。はい、それ以外に関しましてどなたか御質問はございますか。

委員

3点ほどお伺いしたいのですが、まず1点目ですけれども、今の費用便益分析の中で、交通事故減少便益は、本文の中では交通事故の削減効果が見込めるというふうになっているのですが、プラスになったりマイナスになったりしています。これはマニュアルの関係で交通量が以前より増えるとやはり事故が起こるといふふうになってしまうのですか。この便益としてはそれほど大きな値にはならないのですが、道路整備を実施して、かえって便益が下がるというのは、一般的に奇異に感じるというのが1点です。

それから、220億円かかるという道街 - 35ですが、費用当たり単価にすればかなり高くなっているように思います。以前からここは非常に事業費が大きいといふふうになっているのですが、これは橋梁もあるようなのですが、決定的になぜほかの一般的に比べてこう高くなっているのか、直観的にどういうことなのか教えていただきたい。

それから国道372号ですか、各所で随分いろいろなバイパス整備をされておられるのですが、私いつも思うのですが、区間ごとの整備も大事ですが、道路の整備の有効性を広く知っていただくために、このいろいろな事業が集まったときの相乗効果といいますか、道路としてのネットワーク効果といいますか、いずれ機会を見て、部分ごとの評価ではなく、例えばある時期での国道372号の道路整備というのが一体、全体的に県道に対してどういうインパクトがあったのかということ、全く違う視点ですけれども、是非そういうことをしていただくと道路整備に対する皆さんの評価というのがわかりやすくなるのではないかと

と思います。その3点です。

事務局

交通事故減少便益ということでございますが、交差点が増えますとマイナス要素が出てまいります。そういうことで、路線によってプラスマイナスというのが出てくることとなっております。マニュアル上そういうことになります。

それから、川西インター線でございますが、土工量が非常に多いところでございまして、切土が約100万 m^3 ぐらい出てまいります。橋梁等も当然でございますが、4車線の道路ということで新たな土地を買う、つまり、非常に広大な面積の用地取得ということも含めまして、一番大きくは、一般の平面というイメージではなくそういった切土が非常に影響しております。

それから3点目でございます。当然、我々そういった視点に立って、どういった道路ネットワークをすべきか、ということ的前提に事業というものを進めますが、結果として、その中におきまして道路ネットワークに非常に支障をきたす部分をとらまえながら、今、事業を進めているところでございまして、個別の事業採択という中ではそういったトータル面の議論というのはなかなか難しいところがございます。ただ、御指摘のように全体像をとらまえて皆さんに示すということは重要なことだとは思っております。

会長

よろしいでしょうか。

委員

道街 - 1 ですか道街 - 18には、自転車歩行者道の整備というのがありますが、自転車歩行者道といいますのは、いわゆる自転車と歩行者が同じ歩道の中で通行できるようになっているような広い歩道のことをイメージしたのですが、それでよろしいでしょうか。

それからほかの道路については、この自転車歩行者道の整備というのは特に見当たりませんで、道街 - 25は2車線歩道というふうにあるのですけれども、ほかのところでは歩道、あるいは自転車歩行者道となっています。要するに歩道関係の整備というのはどんなふうになっているのでしょうか。

もう一つは先ほど御質問がありましたので、ちょっと関連してお尋ねしたいのですが、自転車の通行の仕方というのは結構交通事故の関係では大きな問題ではないかと思えます。統計的にはよくわからないのですが、最近、道路を通行している者の感覚としては自転車が増えているのかなと、自転車が車道を通ることによって非常に冷や冷やするといいますが、ものすごくフラストレーションがありもっと自転車が安全に通ってくれないか

なというふうなことを思ったりするのですけれども、交通事故減少便益において、それはマニュアル上、全然関連していないのか、その点お尋ねいたします。

事務局

構造令という部分からしますと、自転車歩行者道というのは3 m以上を設定をしております。2 mが歩道という形となっております。ここの4車線道路のバイパスの場合、自転車歩行者道という形で整備をしております。今回挙げさせていただいたところでは、歩道もございまして、自転車歩行者道もございまして。それは地域の状態に応じて、非常に自転車の台数が多い場合については、自転車歩行者道を整備するという形をとっております。

もう1点の御質問の、自転車レーン、自転車道の位置づけだと思いますが、おっしゃるように自転車に起因した事故が増えております。そういうこともあって、自転車が自転車歩行者道にのれるかのれないか、あるいは車道を走るべきかという議論は当然でございます。一般的に、ある程度一定の広さになりますと、公安委員会と相談して、そこは自転車も通っていいというような形となりますが、狭い道路になりますとそれは難しいところもあります。道路交通法が2年か3年前に一部改正となっておりますけれども、高齢者と13歳未満の子供は歩道を走ることができることになっております。兵庫県の考え方は、基本的には自転車自体は車道を通りなさいと、実はなっております。そういったことで、昨年ですが一部路肩の広いところにブルーの色を塗り、そこを自転車専用レーンというような位置づけもやったりしております。そういった形で自転車がそこ走ることを明示し、ドライバーに見せていくというふうにご考えているところでございます。

会長

交通事故減少便益に関してはどうですか。

事務局

Bを算定するマニュアル上、交通事故減少便益の交通事故につきましては、特に自転車だけとか、対人身とかいう区分ございませぬ。全国的に年間の総事故がどれくらい減るかということで、簡単に言いますと、全国平均で交差点1カ所通るのにどれくらいの事故が起こっているか、その1カ所を通る事故の発生率で、例えばその交差点を回避し交通量を減らすことによって交差点の交通事故が幾ら減るか、また、交差点と交差点の間のいわゆる道路の単路部につきましては、大体1 km当たりこういった交通事故が発生しているかということで、例えば、2車線の対面交通しているところはやはり事故も多い原単位がございまして。それから、それぞれ片側2車線の4車線になりますと、2車の対面より若干交通事故は減る原単位になってございまして、さらに同じ4車線でも中央分離帯できっちり

上り下り区分されますと、それよりもう少し減る事故の原単位になってございます。そういった原単位によって事故の減少便益求めておりますので、特に自転車だけとか歩行者だけといったのは算定上できないような格好になってございます。

委員

そうしますと確認なのですが、3 m以上の歩道の場合に自転車歩行者道というところでよろしいですか。

事務局

形としては、3 m以上を自転車歩行者道と呼んでおります。実際のところ、そこを自転車が通っていいかどうかという議論になりますと、公安委員会でそこが自転車通行可という標識があった場合という状態にはなります。

委員

それともう1つは、交通事故減少便益を算出されるに当たって、自転車専用レーンがあるかどうかとか、自転車歩行者道、かつ、自転車が通行可となる、それは後ほどのことなのかもしれませんが、そういったことは今のところは含まれてないという理解でよろしいんでしょうか。

事務局

結局そういった部分ではなく、さっき申し上げたように事故があるなしで計算しているところでございます。

委員

そうしますと、自転車の事故自体は増えているというふうにおっしゃったのは統計に基づくものなのだろうと思うのですけれども、道路についてこういった便益を計算されるときに、自転車の通行の安全といった要素も含めて考慮いただけるようになるのか、質問ではなくて意見ですけども、そういったことも含めて考えていただければと思います。今のところは自転車の通行というのは割と軽んじられてしまっているのではないかなというふうに思いますので、ちょっとそういったことでお願いいたします。

事務局

了解しました。ただ、私ども決して、B / C上はそうかもしれないですけど、自転車自体非常に重要であると認識してまして、そういった中で当然のことながら自転車をどういった形で走っていただくか、当然フォローも含めてその辺は考えているところでございます。

会長

どうもありがとうございました。今のところでは評価の基準には入っていないようですが、県民側の立場で、安心安全にとっては非常に重要な出来事だと思いますので今後とも御配慮お願いできたらと思います。

委員

それに関連して気になっていたのが、交通量の問題でそのB/Cを考えるとということと、交通事故減少便益のことですけれども、私も今県のユニバーサル社会づくりの事業にかかわっており、建築士会のユニバーサルデザイン研究会で各地域を回って検証しているのですが、基本的に私たちとしては歩車分離ということをしてほしい。この写真見ていると、3mとか2mとか確保しているようではありますが、白線だけで書かれているのが歩車分離とは考えていませんので、それはすごく事故のもとなのですよね。安心安全とか、歩行者とかの安全ということを目的に掲げておられるならば、今ここの歩道のありかたというのは全く何もできてないの、これはどう評価していいのかなというふうにすごく思っているのです。交通量のことだけではなくて、やはり歩行者の安全に対しての道路の組み立て、例えば並木があるとか、ブロックで保護されているガードレールがあるとか、そういうものを確保していただきたいと思っていますが、この辺はどうなのでしょう。

事務局

今回やらせていただいているところは4パターンありますけど、基本的には白線ではなくてブロックで完全に歩車境界ブロックをやっています。それから幅員の広いところについては例外がありますが、植樹をやりまして完全に分離をしています。どうしてもそこを白線でやらざるを得ないという箇所というのは、沿道に広げるのが非常に難しい場合に、少しでも歩行者の安全を確保するという意味でやっていることですので、基本的にはそういった分離を前提と我々は考えています。

委員

わかりました。

会長

はい、どうもありがとうございます。ほかに。

委員

円山川のこの現地調査を開始しておられるということなので、その現地調査の内容等、この場でなくても結構なので、どういう調査項目でどのような内容をやっているかというのを、また今度教えていただいたらと思います。

それと、道街 - 35の川西インター線のところですけど、ここは日本一の里山といわれて

いるところに非常に近いところで、非常に自然環境のいいところですけど、その中に在来種等による植生の復元とか、植樹帯の設置というのがあるんですけど、その在来種等の植栽ということだけでは、今、非常に不十分で、生物多様性というような視点から、在来種でどの在来種でもいいから植えていいというようなことにはなっていないのですね。その地域産の物を使わなくてはいけないということなるので、ここの地域については恐らく自然環境の調査をしておられると思いますので、その調査の内容や結果をまた教えていただいたらと思います。

その2点と、もう1つ、この全体の進め方ですけど、国交省が必ずしもやり方が正しいと全然思わないし、国交省のやり方はまずいと思うんですけど、事業評価委員会で国交省の委員会に私入ってしまして、そこのやり方と今回のやり方を見せていただいて、違う点は、今日、何回か「また何ページに戻って」というような形で説明されていましたが、国交省の場合は戻るということがないのです。要は一枚一枚順番に見ていくとそれで1つが完結するというような形で進んでいきます。国交省の事業評価委員会はたくさんの案件を抱えていて、スムーズに進めるためにです。国交省の場合この評価調書はついていなかったんですけど、この調書をつけていただくのはいいのですけれど、進め方として戻ったりすることなく順番に送り全部説明できるようにしていただいたら、非常にわかりやすいのではないかなという感じがします。これは手間がかかるので大変かもわかりませんが、これだけたくさんの項目が入ってくると時間ないものですから、たくさんやられるときは何かそっこのほうがいいのではないかなという感じがします。

以上です。

事務局

今おっしゃった円山川の調査というのは、自然系の調査ですか。

委員

この中に書いてあることですが、それはまた今度ということでも構いません。

事務局

それと川西のほうですが、川西の場合、今、在来種等と書いてありますが、植生についてはまだこれからどういったものにするか検討することとして、何も確実に決まったものではありません。

進め方については大変申しわけありません。

会長

はい、ほかに。

委員

途中少し出ました円山川の関係で伺いたいと思うのですが、予定を見ましたら完成が当初の予定では、2年前ですか、それが平成35年で随分遅れてしまうということで、これぐらいの遅れというのはあり得ることなのかということかもしれませんけども、この場合一番当初の事業の目的の最初に、今ある城崎大橋の流下能力の低下を招いているとあり、現実にこの10年余りで大きな水害が2度3度あったということを考えますと、この遅れというのがやっぱり気になるんですね。一応とりあえず左岸側は進んでいるということですが、改めてなぜこれだけ遅れたのか、特に橋の場所が移動していますが、当初の計画で何か問題がなかったのかどうか、あるいは、こういう形で始まって、例えば今右岸のほうは全く手つかずですが、こちらの地図で見ましたら田んぼのような格好なのでそれほど難しくないのかもしれませんが、その辺の見通しはどうか。さらに遅れることはないのかどうか、その辺についてもう少しお話を聞けたらと思います。例えば、説明の中で、架橋によって地域が分断される話は具体的にどういうことなのか、その辺もあわせて少しお願いします。

事務局

ここは平成12年の新規事業評価を受けさせていただきまして、いろんな形で地域に入った中で、やはり先ほど申し上げられたように、架橋の場所というのが非常に難しくございます。今、図を示していますが、当初がブルーです。ブルーの位置で当初計画をしていたのですが、地域分断というのはちょうどブルーの左と右で分断されるという意味です。その辺で地域の分断が起こったのですが、当初あの位置でいけるだろうという判断をしていたのですが、あの場所にしますと、すぐ右手のほうに川がございまして、川のところの交差点と隣接し、そこが城崎温泉に入るところになりますけども、非常に渋滞をしてしまうだろうということで、その辺の調整をやっておりまして、地元の了解をいただいて、赤の位置ですが、その場所に変更させていただきました。ここでもう既に4年が経過してしまいました。それとあわせて、先ほどなぜこんなにかかるのかということなのですが、これも国交省と大分詰めにやりながら我々やっているのですが、実は円山川の河川に入るに当たりまして、通常河川の場合、湧水期しか事業できないというのがございます。その中で、当然おっしゃるように右岸側が田んぼばかりですので、そちらから入ればいいのではないかとあるのですが、ある程度左岸側の状態にきっちりと目途をつけないと、道路として片方だけ橋ができてしまうような状態が考えられるということで、まず、一番物件が多かった河川の左岸側をきっちりと、47件ありましたので、そこを押さえ

まして、図に示していますけども、左岸側に通年仮設橋を置けるようによく国交省と話がつきました。ただし、通年置くためには阻害率5%以内というものがございまして、そのためには、半分しか仮設橋ができないということがございましたので、まず、左岸側の半分をつくってそこで仮設の部分を今度は外した状態で右岸側から攻めていくということで、工事としてはできるだけ1年間通じてやっていこうということで、今、詰めながらやっております。そういったことで、進入する通路というのを左岸側からとって、見通しをつけてきっちりと一気に整備をしていきたい、そういう流れの結果として、当初の調査不足というところもあるのかもしれませんが、進めていきたいと考えているところでございます。

会長

よろしいでしょうか。それに関連して私の意見としては、初めてこの審査会に出させていただいて、資料を読ませていただいたのですが、道路に関してだけではなくて、一般的に大変工期が長いということと工期延長が非常に多いということです。それに関しては、用地買収に大変御苦労なさっているというのは非常によくわかるのですが、地元の要望からあったから着手しますよという話があった後、着手した後、地元との関係はどうなっているのか、あるいは、インボルブメントという話もありますけれども、施工中にどのような形で経過報告がなされているのか、あるいは、遅れた話があるのかどうか、このようなことも合わせて考えていただかないと、いつまでたってもできないということでは、せっかくの計画が無駄になってしまうというか、早く効果がでてこないということではないのかと思います。先ほど最初に、部長さんのほうからお話がありました、効率性ということも考えると、できるだけ早くでき上がるほうがよいのではということです。

それに関係して、実は事業の新規評価年度と事業採択年度というのが2つあるようですが、その違いは一体何なのかということが第1点目、一体工期というのは、どんな形で決まってくるのかということが私よくわかりませんので、それが2つ目です。それから3つ目は工期の延長のプロセスは県庁の中ではどんな形になっているのか、先ほどのインボルブメントと含めてどのようなプロセスで延長されるのか。結果としてここには4年延長しましたとか2年延長しましたとか出てくるのですが、そのプロセスがどうなっているのかを、全般に通してですけれども、できましたらお教えいただければというふうに思っております。以上です。

事務局

冒頭のお話のように、非常に延長が長いとか、工期がかかるというところがございます。

当然のことながら、我々もその辺はできるだけ少しでも供用できるところはやっ払いこうという、そういう視点で立って事業を進めています。ですから、幾つかありましたが、国道372号は部分供用を前提にできるだけ、ある事業は現拡部までしてしまうなど、バイパスがどうしても皆さんの同意が得られないとできないという部分がございますが、常に少しでも早くという中で、今事業を進めております。

もう1つのお話の、新規評価と事業採択年度について、基本的に新規評価いただいた翌年度から事業採択する前提で進めています。ただ、1つだけ申し訳ございませんが、この城崎大橋に係る分については、地域との調整がきちりとはできなかったこともあり、結果としては遅れたということでございます。考え方としては、新しく今年度受けました事業は来年度着手していく方向でございます。

それから、延伸、延期の話でございます。私どももある程度供用の見通しをつけていく段階がいろいろございます。そういった中で、当然のことながら、今、何年度とある一定の公表をしている部分がございますけども、そういった事態に来たときはできるだけ残りの工期を考えまして、また、地元の中でその話をし、地元調整を図っているところでございます。ただ、地元が幾らやってくれと言ったとしましても、どうしてもできないというのはやはり用地取得というのがございます。今回も一部そういう形で遅れているところがございますして、そういった際においてはいろいろと法手続とかいうのも入れながら、明確に完成年度を示していこうという考え方でいます。以上です。

会長

途中での経過報告のような形は、地元に対しては説明されているのでしょうか、されていないのでしょうか。

事務局

当初何年度ぐらいというのがありますけども、地元説明の中で、全体を集めるということとはございませんがそういった代表者等々に、工区を切って用地買収する、大体こういうことをやりますといった事情を説明しながら、今後の進め方について協議させてもらっているのが現状でございます。

会長

地元市町も巻き込みながらという形はあるのですか。

事務局

当然、その辺はおっしゃるとおり、地元市とか町とは、常々そういった見通しに関して協議させていただいていますし、用地取得に関しては地元市町と一緒にやらないといけな

い部分が出てまいります。

会長

そんな経過がここには出てこないですかね、でてきたらまずいんですか。

経過があって一生懸命御苦労されてというのがわかれば、我々は遅れてもこれはいたし方ないのかなと思うのですが、例えば、先ほどの、新名神の関係だと新名神が着工するのが何年だからそれに合わせてというような形はよく理解できるわけです。また、途中で事故があった場合には、それを補償するために延びましたというのはよくわかるのですが、例えば、極端に言えば今回初めて出た、事業採択後10年経過した事業については残事業のほうが圧倒的に多いのですよね。それでは10年間一体何だったのかわからないというのが本音だったのです。その何だったのかという、御苦労なされたことを少し書いていただくと理解しやすいのではと思いました。

事務局

具体的に誰々とどうこうというと、個人名になりますので、表記の仕方が非常に難しいところがございますが、例えば、「鋭意交渉してきたところですが」ぐらいは書けると思っています。我々としても本当にそういう形で用地買収相当苦労しているところがございますので、そういったお言葉をいただけるのは非常にありがたいと思っております。

会長

決して責めているわけではなく、何かプロセスがわかればなと思っただけです。

委員

強制収用なんてほとんどやりませんしね。

会長

そうですね。やはり話し合いということになるのですね。

はい、どうぞ。

委員

最初にお尋ねしたことと関連するテクニカルな問題と委員がおっしゃった自転車のことにも関連するのですが、今回、前回の評価がここに書かれているのですが、こういった紙幅に限りがあるところなので、すべて書き込むのは当然無理だというふうに推測します。ということは、今から申し上げることを推測していいのかということの確認をしたいです。

前回の評価調書で、評価をさせていただいたことは、すべて基本的に盛り込まれて事業が進められていて、その一部分は特別の形でこの調書に書かれるに至っているのか、あるいはいろいろ紆余曲折があって前の評価のときに言われたことは残念ながら割愛せざるを

得ないので、できることだけが書くことになっているのか。

なぜそれを申し上げるかといいましたら、最初の私の質問の、例えば、必要性のところ
で特に歩道整備のこととか、透水性や低騒音の歩道のこと、それから自転車の通行、歩行
者の安全に配慮ということは文言が全部盛り込まれているのですが、突き合わせて拝見し
たときに今回の調書には書いているところもあるのですが、書いてないところが割に多い
です。ですから、そのあたりが、実はすべて騒音対策の舗装を採用はしているけれども、
それは言うに及ばないことなので書かれていないのかどうかを教えていただきたい。

事務局

前回いただいた御意見といたしますか、書いているのは基本的には全部やっていくつもり
でいます。ただ、先ほど言われた排水性舗装というのは、やはり沿道に人家がある場合に
限ってやってますので、先ほど委員御指摘の前の11ページの地域は、将来沿道というこ
とも踏まえて考えてまいりますが、山の中まで排水性舗装により騒音を落とすようなこと
はしません。

それから、歩道の透水性舗装に関しては、基本的には歩道は透水性舗装っております
し、今後もやります。それと、もう1点言われた自転車歩行者道は、私の説明が省略し
すぎている部分や書いてないこともあります。やはり町中のところに関しては、当然我々
は自転車歩行者道のために歩道を整備してまして、バイパス部で歩道がないところは現
道に歩道を残すという視点で、交通がそちらに転換するという事で歩道がないというだ
けであって、自転車歩行者道の動線というのは、我々、その学校の場所とかいろいろ駅と
かそういったものも意識し、歩道整備というのを進めていますので、決して軽んじてい
るわけではございません。

委員

今、御説明いただいたのでよくわかったのですが、当然、山中でそんな騒音に配慮とい
うのは必要ないのはわかります。ですから、人口密度等居住性に配慮しつつ、整備をする
というふうに理解させていただいたらいいわけですね。ありがとうございます。

会長

はい、どうぞ。

委員

道街 - 35の前の評価で、審査会から「暫定供用などの早期効果発現への取り組み」とい
う意見が出ており、それに対して「需要が大幅に見込まれるから2車線というよりは4車
線で整備を行う」とここに書いてありますが、これは2車線で暫定供用するべきという意

見だったのだけでも、そうはいかないので4車線でやりますという意味でいいのですか。

事務局

そのとおりです。

委員

そうであれば、なかなかそうは読めないで、そういうことだからこういうふうにししましたと、はっきり書いたらいいと思います。

会長

よろしいでしょうか。ほかにございませんでしょうか。

大体1時間の討論時間を割り当てられておまして、ちょうど1時間たちましたので、少し皆さんからいただきました御意見をまとめてみたいと思います。

全体に関して、通常は事業ごとに御意見があった場合には、どんな御意見があったかということを最後の報告に書くということと、それから要望事項があった場合には次回にその資料を出していただくということになっておりますが、今回は道路事業全体を通しましては、委員からもございましたように、B/Cの整理の仕方の再説明を雛形みたいなものによりわかりやすくしていただきたいと思います。私も申し上げましたが、事前と、それから1回目とそれから2回目等がありますので、そういうものがどのように変わってきたのか、どうしてその値が出てきたのかということをお説明いただく資料があればもう少しわかりやすいのかなというふうに思っていますので、この資料に関しては次回お願いできればと思っております。

あと、個々でございしますが、委員のほうからは、円山川の現地調査の内容と川西インター線の事前の調査の内容、項目等がわかりましたら、次回までに資料として出していただければという御要望があったかと思っております。

委員のほうからは国道372号に關しまして、いろんな計画あるけれども、国道372号全体に關するネットワーク効果のようなものがあればということでもございましたが、これは評価項目に關する将来的な宿題という形で、今回の要望事項の中には入れないということで、よろしいでしょうか。そのような形で処理させていただきたいと思っております。

それから、広畑青山線に關しましては、自動車の騒音の低減のための措置をはっきり書き込んでいただきたいということがあったかと思っております。そのようなことに関しても資料の中で書き込んでもらえればと思っております。

今回は、全体を通した御意見がかなりありましたので、「個々の事業に關して、一応どなたからも御質問なかったので継続妥当」という形での結論が導けないということにさせ

ていただき、次回に全体を通して資料をいただきながら結論を出していきたいと思っておりますので、それでよろしいでしょうか。そのような形で、道路事業に関してはまとめさせていただきますと思っています。

事務局もまた大変でしょうけども、委員の方から御要望のありました資料に関しましては、どうぞよろしく願いいたします。

全体としては、今日いただきました御意見以外にもし各委員の方で何かこれだけはもっと追加しておきたいというような御意見ございましたら、どうぞ事務局のほうに出していただきまして、今日いただきました御意見と、それから追加いただきました御意見をまとめて、12月15日に文案の審査を行い、それに反映させたいと思っておりますので、それでよろしいでしょうか。また、メールでいろいろ御意見を各委員の方に何うかもわかりませんけれども、どうぞよろしく御協力方お願いいたします。

それではちょっとここで休憩させていただきます。

(休憩)

会長

それでは引き続きまして次の審議に入りたいと思います。引き続きまして、継続事業の審査案件、港湾事業に入りたいと思います。担当課長さんよりよろしく御説明のほどお願いいたします。

2) 事務局より港湾事業(継続)について説明

審議番号7 姫路港廃棄物処理事業 網干沖地区

審議番号8 相生港改修(地方)事業 鰯浜地区

会長

はい、どうもありがとうございました。ただいま御説明いただきました2つの事業に関しまして、御質問、御意見等がございましたらどうぞよろしく願いいたします。

はい、どうぞ。

委員

既に、前回の評価のときにもちょっとお尋ねしていて、ここに出てないし私も記憶してないのかもしれないのですが、今回の港湾-1の網干沖地区のところでお尋ねしたいことですが、必要性が3つございまして、臨海部では、工場立地が進んでおり、市民が憩える水辺空間を創出するための緑地整備が望まれているということで、これ前のときも書いてありましたし、そういうことだなというふうに推測はつくのですが、この処理事業の費用

の中には緑地整備までは含まれていないと考えるのか、あるいは、含まれていると考えていいのか、それが教えていただきたいのが1点と、これは前回から調書の中にもあったことですが、緑地で市民が憩えるということであれば、ここまでの足なんかはどういうふうに考えておられたのか、さかのぼってなんですが、教えていただければと思います。

以上2点です。

事務局

お答えさせていただきます。まず、一点目の緑地の整備費が含まれているかについては、含まれてございません。今回の事業は、事業に書いていますように、廃棄物処理事業ということで、港湾の浚渫土砂を処分する、平たく言えば、ごみ箱というのですか、器をつくる事業ということで考えておりますので、でき上がった土地につきましては、また緑地事業として事業化をしていきたいというふうに考えてございます。

2点目の、市民の足でございますが、基本的には道路は整備をする予定でございます。あと、今後その道路のところに、例えば、バスとか公共交通機関をどうするか等々につきましては、今後、先ほども言いましたように有効な利用を図るために姫路市と協議するという中で、協議等を進めていきたいというふうに考えてございます。だから基本的に、ここまで行くルートとすれば、道路は整備をするということで、特にそれ以外のことにつきましては、今後協議をしていきたいというふうに考えてございます。

会長

よろしいでしょうか。ほかにございませんでしょうか。

委員

費用につきましては、これは全額県費でなさるのでしょうか。この種の例えば鯛浜も港湾整備に関連するかと思うのですが、補助事業とかそういう対象のものはございませんでしょうか。

事務局

鯛浜の事業につきまして、回答させていただきます。港湾 - 6の事業内容というところをごらんください。ここに書いていますように、埠頭用地を除きまして、つまり用地、土地造成を除きまして、国のほうが10分の4ということで4割の事業でございます。埠頭用地につきましては、県単独事業ということでなっております。それと、網干沖事業につきましては、港湾 - 1、これも事業内容のところで見させていただきます。これにつきましては、国が10分の2.5ということで、25%の補助の補助事業でございます。

会長

はい、よろしいでしょうか。ほかにございませんでしょうか。

委員

港湾 - 1 の唯一の受入箇所とあるが、この唯一というのはどういう意味ですか。県内全域でここだけの地域ということですか。

事務局

お答えいたします。今言いましたのは明石海峡から西で、兵庫県域の播磨地域ではこの箇所だけでございます。

委員

「当該地区が」と書いてあるので、そのように少し限定した書き方のほうがいいのかもしれませんね。

それから、B / C について、例えばここに書いてあるように、平成22年度の1月の公示価格ということになっており、前回のB / C は違った価格で出ている可能性がありますので、B / C については先ほどの議論が残っていると思っていいいのでしょうか。

会長

いかがでしょうか。私は残っていて、積算根拠を出していただければと思います。

事務局

道路と同じでございまして、またそれにつきましては、道路と同じように整理をさせて御説明させていただきます。

会長

ほかにございませんでしょうか。

委員

緑地整備をするのはどんどんやっていただいたらいいと思うのですが、この緑地整備自体にお金がかかってくるわけですね。ここで便益として土地ができ、その土地に単位面積当たり幾らというのを掛けて便益が出て、どこか工場用地で売ればそれが利益として上がってくるのですが、ここで県が進めていくような緑地整備をするとなると、結局これは確実に費用がかかるわけですね。先ほど説明されたのは、自分のところのごみ箱をつくっているだけで、全然違う事業だから、できた後は知らないというようなことを言われましたけど、県全体として考えたら、それやはり費用としてはかかってくるんじゃないでしょうか。その辺を教えていただきたい。

事務局

すみません、私の説明が誤解を受けたかもわかりませんが、今回その便益と見て

いますのは、港湾 - 5 に書いていますように、土地の単価ということで今回新たな県としての資産が生じるということで見えております。それで、今委員御指摘のとおり、例えば、仮のケースですけど、これだけの緑地を整備しようと思えば、県としてはその土地をまた買収とか購入をしなければいけませんので、ここでは便益としてございますが、また今度新たに緑地をする場合については、その緑地の効果とか、別でまた B / C をはじかなければいけないのかなというふうに理解しておりますけども。そういうのでお答えになっているでしょうか。

委員

でも結局は一連の事業ですね。その緑地整備するということを含めて、ここで緑地整備というのを書かれているのであるから、やはり事業としては1つのものかなというふうに思ったのですが。埋立用地がなかったので埋め立てだけをやる、だからできた後のことについてはまた別だというようなことになってなくて、緑地整備というようなことが書いているので、緑地整備までを含めた事業と普通だったらとらえるのではないのでしょうか。

委員

そのように理解して以前再評価したと個人的に意識はあったのですが、今、その誤りを正されたというか、つまり、緑地化の費用は入ってなかったということを今確認させていただいたのですね。

事務局

前回のときと B / C の考え方とか事業の目的等は変わってはいないのですけれども、今回、廃棄物処理事業と申しますのは、その浚渫土砂の処分場所を確保するための護岸と、そこに浚渫土砂を処分するというのが事業目的でございます。その生み出された土地をどう活用していくかという事業については別の事業というふうに考えております。土地造成分については今回事業評価の項目の中に入れております。ただし、その土地を何に使うのかということに関して、緑地など再開発用地ということで土地を利用するということについては新規評価のときから御説明をさせていただいたところでございまして、そういう意味では緑地の事業費に含めて事業評価をするというのではなく、また、緑地については、別途事業評価をしていくと考えているのですけれども。

委員

そういうものだというふうに言われたら、そうですかとしか言えないです。

委員

こういうふうに考えていただかざるを得ないかと思えます。この埋立浚渫事業について

は、例えば、県として仮に売ればプラスの評価が出てきますと。で、今度は緑地を整備する場合に、何もなければ埋め立てに見合う土地の費用と緑地の上物の費用がかかります。それで、グロスで言えば、埋め立ては上物と土地になるし、県は埋め立てで儲けているのですから、ネットで言えば、県の総トータルとしては上物だけの費用でおさまるといふことになるわけです。県全体としてその事業評価をすれば、上だけの緑地の費用だけでB / Cを考えてもいいのかもしれませんが、今の場合は埋め立ての分は埋め立てだけでB / Cを考え、緑地の場合は上物の緑地と土地とあわせたものでB / Cを考えるということになっており、トータルではもう少し別のB / Cの考え方があるのかもしれませんが。

委員

それに関連して、先ほどちらっとおっしゃったことで確認したいのですが、私の聞き間違いかもしれませんが、仮に緑地整備をするなら、また用地買収をせねばというようにおっしゃられた気がするのですが、県が整備した土地だけでも、またお金を出して買わなくてはいけないのか、聞き間違いなのか、そこを教えてくださいたいのです。

事務局

説明が非常に言葉足らずで申しわけございません。仮に埋立地が無い場合で、臨海部にする場合には整備し当然それは資産となります。だから、緑地整備をする場合は、その県の土地で上物だけ整備するのですが、もしこういう埋立地がなければ、用地買収が必要であります。よって埋立地を資産としてみているということでございます。

委員

ということは、県の新たな土地が発生したというふうに認識したらいいわけですね。土地が造成されと考えるといいのです。ありがとうございます。

委員

会計の間ではやりくりがあるかもしれませんが、ネットではそうですね。

委員

そうですね。私も気になっていたのは、今後ここで評価させていただくときに、必要性にいろんな文言が盛られているのですが、そのところも念頭に置いておく必要があるなということが、非常に興味深い結果でした。ありがとうございます。

会長

はい、どうもありがとうございました。ほかにないでしょうか。

委員

鰯浜のほうですけれども、これは現計画で平成25年に完成をするということで、あと3

年ほど近く待つということになるのでしょうか。一部この防波堤と申しますか、護岸以外の部分は、既に供用されているのか、そのあたりを教えてください。

事務局

お答えいたします。港湾 - 10をごらんください。港湾 - 10で上の工程表を見ていただきましたら、今の時点でいきますと、平成22年の時点で埋め立ての土砂の受け入れは終わるんですけども、土砂に残土を利用しておりまして、沈下があるということで、あと2年半かけまして沈下対策、収束を終え、埠頭用地を利用ということまではあと3年間かかかりまして、この期間内には十分完成できます。今御質問ありました、防波堤等は完成しているのですが、漁業施設では、そこに船をつけて物を揚げ、そこで荷さばき等をするという作業が伴いますので、埠頭用地ができるまでは使うことができない状況でございます。

委員

地元では、特にカキの増産でやっているところですので、よろしく御配慮ください。

会長

よろしく申し上げます。ほかにございませんか。

1つだけ私のほうから、工期延期の理由として港湾 - 5の一番上の工程表の吹き出しのところに、被災のため云々と書いてあるのですが、前回の理由では、実は土砂の搬入スピードが遅いから2年延ばすというふうになっていたのですけれども、説明が前回と今回と違っているんで、この辺は整合しといていただいたほうがいいのかなと思います。

事務局

お答えいたします。港湾 - 5の工程表では、その部分のところにつきましては台風の影響を書いておりますが、港湾 - 1の社会情勢等取り巻く状況の変化の中で、説明を割愛して申しわけございませんが、その中で下から2行目、「またこれまでの浚渫土砂の受入実績が当初の予定の6割となったため」ということで、委員より先ほどお話しいただいたように、やはり全体的に公共工事が減少しておりまして、浚渫土砂もそれで減り、工期が延びているということも一因となっております。

会長

ただ、この図だけを見ると被災のためだけの原因のように見えるということです。

事務局

わかりました。工夫いたします。

会長

どうぞよろしく。ほかにございませんでしょうか。

多くの御意見いただきました。やはり、道路と同じように、港湾の2つの事業に関しても、B/Cの考え方を少し整理して、またこの根拠等をだれにもわかるような形で出していただくという宿題が残ったかと思います。次回にその資料の提出をお願いしたいというふうに思います。したがって、今回個別に2件に關しましての審査は次回に回していきたいというふうに思います。よろしいでしょうか。

また、御意見等ございましたら、どうぞよろしくお願ひいたします。全体の案件につきましては、メール等でまた御意見をいただきまして、12月15日、あるいは21日に協議させていただくことにしたいと思ひます。どうもありがとうございました。

それでは引き続きまして、今度は海岸事業のほうの説明をよろしくお願ひいたします。

3) 事務局より海岸事業(継続)について説明

- 審議番号 9 尼崎西宮芦屋港海岸高潮対策事業 内港地区
- 審議番号 10 姫路港海岸高潮対策事業 浜田地区
- 審議番号 11 福良港海岸高潮対策事業 福良地区

会長

はい、どうもありがとうございました。ただいまの御説明に關しまして、何か御意見、御質問ございましたら、どうぞよろしくお願ひします。

委員

教えていただきたいのですが、海岸 - 2 で、阪神・淡路大震災被災箇所というふうに点線が打ってあるのに、どうしてここは事業の対象地区になってないのでしょうか。

事務局

お答えいたします。この被災箇所につきましては、災害で壊れたということで、災害復旧事業でもう復旧工事をしたところでございます。

委員

はい、わかりました。

会長

ほかにございませんでしょうか。

委員

この海岸 - 1 のところですが、これ放置艇の問題がありまして、なかなか御苦労されていると思うのですが、この尼崎でできる施設でこの事業の放置艇は処理できるのですか。苦労されていると思いますが。

事務局

委員御指摘のとおり、放置艇対策には大変苦勞しておりまして、尼崎西宮芦屋港については、行政代執行を昨年度、一昨年、2カ年にかかってやりまして、相当放置艇の解消は進んでおります。現在この尼崎のこの箇所にも放置艇はおりまして、現在、尼崎のほうにその収容施設の整備をしておりまして、そういう場所に移転をするように勧告とかそういうことを繰り返し行っていこうと考えてございます。そういうことで、今、受け入れる場所につきましては、昨年、行政代執行する前に整備をしておりますので、西宮尼崎(尼崎地区)のボートパーク整備をするのに受け入れる場所はございますので、これからも引き続き根気よく、粘り強く誘導していき、場合によっては、工事につきましては、また、行政代執行等、強制的なそういう手段を視野に入れながら、誘導を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

委員

これは、行政的に強くやっけていかないといけないと思います。それからもう1つ、津波の防災の自動閉鎖化というのはどんなシステムになっているのか知らないので教えていただけますか。

事務局

御説明いたします。海岸 - 15をごらんいただきたいと思います。海岸 - 15のところの下に、津波防災ステーションということで、新聞等にもあったように、ちょっとユニークな形をしておりまして、茶色い色をしています。これは錆びているわけではなく、耐候性ということでこういう構造の建物です。これは観光地ということもありまして、それと、いざ災害となったときに、ここにこういう場所があるよということが常に明示できるように、人の目を引く、こういうユニークな形をしておりまして、この中に中央制御室というものがございます。地震が発生した場合、ここに人がおればいいんですけど、人がいない場合でも J - A L E R T ということで、消防庁から地震のそういう警報の電波をここで受けまして、ここから自動的に水門ゲートを閉鎖する、そういうシステムがございます。もう一方、ここに人がいる場合は、ここから操作をするということでございます。ただ、自動閉鎖につきましては、停電のときにも作動するように、この津波防災ステーションは自家発電機能を持ってございますし、それぞれゲートも蓄電機能で最悪の場合でも対応できるようなこととしてございます。

以上でございます。

委員

陸開の場合などは閉鎖するときは、サイレンなどを鳴らさないと、そばに人がいると危ない。そういうことはないのですか。

事務局

赤いパトライトが光って、サイレンが鳴るようにしてございます。もし、人が触れた場合はそこでとまるようにセンサーも設置してございます。

会長

ほかに。はい、どうぞ。

委員

確認ですが、海岸 - 13のところの南あわじ福良の事業費のことですが、再評価時28億円が32億円で、今回事業変更の内容の説明があり、今御紹介の整備の金額分が増えたと理解したらよろしいわけですか。

事務局

そのとおりでございます。

委員

ありがとうございます。

会長

それでは、私のほうから1つ、こういう福良とか姫路港の場合も防災に関係してきますので、やはり人がターゲットになります。そうすると、つくっている最中からこれらの効果とか維持管理をどんな形でやってくのかなど、住民の方々の興味をここに引きつけていき、維持管理や緊急時の行動など（そういうことは危機管理室のほうでやられるかもわかりませんが）その辺をつくっている最中から、後からの維持管理のことも入れながら、住民を巻き込んでいくという仕組みは、今の段階ではできないものなのでしょうか、

事務局

今回の津波防災ステーションをつくる際に、地域の防災の防災組織等々とそういう検討会を持ちまして、津波防災ステーションの施設とか今後の整備、維持管理等につきましては、南あわじ市とともに進めてまいりまして、今度この完成した後は、地元と運営協議会を設けまして、常日ごろから防災学習とか防災の研修等を津波防災ステーションでやっていただきながら、常に津波の被害の怖さとか、常日ごろ逃げなくては行けないとか、そういうことについては地元を巻き込んでやっていきたいと考えてございます。

会長

せっかく貴重なインフラができ上がりますので、それが住民の方々によく理解できるような仕組みというものを、つくっている最中から一生懸命やっていくことも1つのPRの方法なのかと思っているので、どうぞよろしくお願いします。

委員

手続的なことなのですけれども、先ほどから出ている津波防災ステーションは、「平成17年度、平成18年度に津波対策検討委員会で整備しようという話」ということは平成17年の再評価のときに話はなかったのですね。で、今回の評価ということは、「評価と評価の間に計画が持ち上がり4億円の事業が追加されて完成したということですけど、この事業については評価の対象になってない」こういうことになるわけですね。4億円の額も含めて、これは特に問題ないわけですか。

事務局

今、委員の言われた時間的な流れはそのとおりでございます。その事業としては、高潮対策事業の中でやっていくということで、国とも調整して、その事業に含めたわけでございます。

事務局

手続上からいたしますと、この事業の一環で防災ステーションを追加し、その事業の1つとして追加してやっております。この辺りは、今のこの事業評価制度そのもののシステム上の問題を御指摘していただいたかと思っておりますけれども、事業期間中に大きな増額や減額、事業内容変更がある場合に、再度この公共事業等審査会にて諮問させていただくというようなシステムがまだきちりと確立できてないものですからこういう形でさせていただいてまして、その辺、今後大きな課題だと我々も考えています。したがって、当初計画から追加されたり、あるいは減額され全体費用や全体計画が変わる場合、どういうケースの場合にこの審査会で再度審査していただくか、その辺は今内部で検討しておりますので、今後の課題という形でその辺の考え方がまとめ次第、対応のほうについて御審議いただきたいと思います。

会長

どうもありがとうございました。全体として委員から、以前から道路と港湾で言われておりますように、海岸に関しましてもやはりB/Cの基本的な考え方というふうなものもまた整理していただいて、お出ししていただくということでよろしいでしょうか。

そしたらお手数ですが、次回その辺の資料もあわせてお出しいただくようによろしくお願いたします。

評価結果につきましては、その資料の提出を待ちまして、次回に回したいと思います。道路と港湾と同じようにこの海岸事業に関しましても、また御意見をいただきながら、12月15日あるいは21日に最終的な案の検討をさせていただくことにしたいと思います。どうぞよろしく申し上げます。

事務局

ありがとうございました。

会長

それでは、引き続きまして、継続事業の審査案件、土地区画整理事業に入ります。担当の課長さんより御説明よろしくお申し上げます。

3) 事務局より土地区画整理事業(継続)について説明

審議番号 1 2 西脇土地区画整理事業

審議番号 1 3 国安土地区画整理事業

会長

どうもありがとうございました。ただいまの御説明に関しまして御質問、御意見ございましたらどうぞよろしくお願ひいたします。

委員

今回いただいている調書、市街地 - 1 と市街地 - 11 のところ、ほぼ同じタイプの事業というふうに理解させていただき拝見していて、それぞれ出ている情報が違うので教えていただきたいのですが、例えば、市街地 - 11 ですと、人口の増加の人数が自治会として御紹介くださっているのですが、市街地 - 1 のほうでは特段そういう情報はないのですが、もし、あるのでしたら教えていただきたいというのが1点目です。これは、恐らく人口増加に対応しての住宅地整備というふうに理解をさせていただいて以前も拝見したのですが、人口増加率みたいなものを御紹介くださればと思います。

それから住宅地としての土地の売却率、消化率みたいなものの資料がもしありましたら教えていただきたいのですが、よろしく申し上げます。

事務局

まず、稲美町のほうは、人口減少といえますか、ほぼ兵庫県も人口横ばい、あるいは、これから下降の状況に入っているかと思うのですが、そういう状況の中でも、この稲美町の中心部においてはそういう形で人口が増えているというのを特に特記したいということでここに掲載しております。

西脇地区のほうは、確かに周辺に大きな団地がございますけれども、団地の高齢化も進んでいるでしょうから、あえてこの部分だけで特記する必要はないと考えてこういう調書の記載の違いになっております。

周辺の人口の増加率といいますか、そのあたりはどの範囲で見ていくのかということもございますし、先ほど申し上げましたように、阪神間でもやはり人口というのは、ある程度頭打ちの状況になってきています。ただ、世帯数としましては、今後ももう少し増加していく傾向というふうに県の計画でも示されておりますので、そういったことには対応していく必要があるという考えです。宅地の需要に関しましては、ここにも少し書いておりますけれども、両地区とも、周辺に、例えば民間の小さな開発が行われたりとか、そういう形で少しずつ宅地化されていっている状況です。そういったことも考慮しまして、こういう区画整理で計画的な市街地を形成していこうというふうに考えているわけでございます。ですから、需要としましては、今後もそれぞれの地区において周辺では宅地需要があるものと考えております。

委員

今後については私もおっしゃるとおりだと思いますので、今後のことは別に予測をしてくださいということではなくて、直近なり最近のデータで結構なので、この当該地区はまだ完璧に完成するまで住宅としては販売できない箇所というふうに理解したらいいわけですか。それとも、もう既に販売が進んでいるのであれば、そのあたりを御紹介いただければということだけなのですが。

事務局

稲美町の国安地区のほうは、一部保留地の処分に今年の春ごろからかかっておりますけれども、既に27区画販売しまして、26区画が売れております。ただ、その内の半分ぐらいはいわゆる住宅デベロッパーに処分したものでして、住宅デベロッパーが今後、住宅を建てて売っていくというような計画で、それ以外のものも含めて、これまで処分した保留地に具体的に住宅が建っているというのはまだほとんどない状況です。

委員

では参考までに、ざっくりしたので結構なのですが、これだけのそれぞれの市街地整備のプロジェクトの結果、何世帯ぐらいの住宅地が整備されるというふうに理解したらよろしいですか。

事務局

事業計画上の計画人口としましては、明石の西脇地区が1,900人、それから、稲美町の

国安地区が2,100人としておりますので、全体としてはそれぞれ約五、六百世帯です。

委員

それぞれ五、六百世帯分の住宅地と理解したらいいのですね。ありがとうございます。

会長

はい、どうもありがとうございました。ほかに御質問ございませんか。

委員

教えていただきたいのですが、地区内の便益というのは、土地区画整理区域内の地代ですね。では、地区外というのはどの範囲のことを指すのか教えていただきたいのですが、お願いします。

事務局

地区から周辺約500mのエリアを想定しております。

委員

それは対応エリアが一応マニュアルで決まっているのですね。

事務局

はい。

委員

それでは、既に開発が終わっていけば、あまり上がらないのですか。

事務局

はい、そうです。

委員

これで見ると、地区内の便益だけですとぎりぎりですよ。地区外を含めると、ということになるのですね、わかりました。

会長

この区画整理事業に関する便益に関しましては、先程のインフラストラクチャーの関係とは何かニュアンスが違うような感じがしますので、新たな資料の提出というのは難しいという気がいたしますが、いかがでしょうか。

委員

例えば割引係数がありますが、こういうのは年間の金利の状況によって変わるのですか。

事務局

これは4%という形でマニュアルに記載されております。

委員

これは同じ計算でやることになるのですかね。

会長

新たな資料を出しても、土地代そのものがかなりフレキシブルになってくるので、今までの道路事業とか港湾あるいは海岸整備事業とはニュアンスが違うのではないのでしょうか。

委員

ただ、土地代が大分変化してきている部分で、前回と今回の便益は、やはり変わっているのですか。

事務局

はい。実は、この両地区の区画整理事業の当初の平成12年時点の新規評価といたしますのは、その際の費用便益はまだ具体的に区画整理事業の評価マニュアルが整理されていなかったものですから、先程から出ています道路の評価のようなやり方でやっていた値です。それが、参考資料としてお配りしております以前の調書に記載されている値になっています。今回、改めてそのマニュアル通りのやり方で、算定し直した値というのはございます。それでいきますと、例えば西脇地区の場合が、今回1.6ですけれども2.1が当初の値です。それから、国安地区の場合が2.0という値になっております。

委員

それも一緒にわかりやすく整理して頂いたらどうでしょうか。

会長

そうですね、事業継続の必要性は多分あると思いますので、便益だけに左右されるわけではないですけれども、一応どんなデータになっているかということは資料の中で残していくということといたします。

事務局

はい、わかりました。

会長

どうぞよろしく申し上げます。

委員

事業費が大分落ちていますが、これは、どのように計画を変更し、事業費がこのように落ちたかという事業費の変化の検証内容については前の審査のときに出して、審査済みなのですか。

事務局

これは初めての再評価ですので、新規のときの事業費と今現在の事業費を比べさせてい

ただいています。

委員

具体的にどうなのでしょう。

事務局

具体的にどれだけ減ったという議論はしていただいてないです。

委員

それでは、何がどのように減ったのかということをご説明下さい。

事務局

事業費につきまして、基本的に区画整理は収入と支出をイコールにするというのが原則になっており、先ほど言いましたように、地価下落により収入が非常に減るといのが見込まれていましたので、事業費の抑制を図るということで、基本的には造成にかかります土砂を他の工事の残土を利用したりして節約型にしました。それと、入札差金の関係もありまして事業費が縮小されました。その関係で、保留地の販売も非常に低価で販売できる可能性ができてきましたので、保留地の販売も可能性が非常に強くなったということで、事業としてはうまく回ったと思っております。

委員

例えば、この西脇地区の場合、12億円ほど減っているわけですが、主な要因は何かといったようなことはわかるのですか。これで工事費がいくら減りましたといったような数字はわかるのですか。

事務局

私どもで把握しています事業計画の中でその値が出てきておりまして、毎回事業計画を変更しておりますので、そのときに収入と支出の変更額は毎回出てきております。直近の分でいきますと、いわゆる街路築造費につきまして、もともと約14億円かかっていたものが10億円弱でできた、それは先ほど言っていましたことですね。それから建物移転が非常にうまくいきまして、2億円ぐらい節減できたなど、そういった形でしています。それからあと、インフラ等の委託金についても減額になっていきますので、そういう形で今の事業費になっております。

委員

そうすると、当初の道路の幅、公園の面積や数などは当初の計画と変わってなくて、単に全体で事業費が落ちていると思っていいいわけですか。

事務局

基本的にはそうです。計画そのものは変えておりません。若干延長が長くなったり短くなったりはしておりますけども、大きな変更はしておりません。

会長

ということは、工事数量は変わっていないということですね。

会長

ほかに御意見をどうぞ。

委員

このことというよりも今後のことで関係しましてお聞きしたいのですけれども、区画整理は、かなり広い面積にわたってやられるわけですが、デザインのいかに非常に美しい町並みに変わったり、あるいは、機能的にも自然を生かした形とかいろいろと出てくるかと思うのですが、実際にどういうふうな計画といたしますか、コンペを開かれたり、比較検討の状況などをどのようにやられるのでしょうか。また、判断はどこでやられるのか、今後の参考に教えていただければと思います。

事務局

私どもが直接県の補助として行っておりますのは、組合施行の土地区画整理事業でございます。組合の場合、基本的にはその地域の権利者の方々が、当然、行政、主に市とかが入っているんな事業の事例を参考に勉強しながら、どういった町にしていこうという検討をされた結果が1つの事業計画としてまとまってくるというふうに考えております。部分的にはもしかするとコンペということも行われるかもわかりませんが、やはり皆さんの話し合い、勉強を踏まえた上での話し合いというのがベースになっていると思います。

委員

わかりました。ただ、いろいろすばらしいデザイナーがおられますので、そういう御意見なんかも参考にされると随分形が変わってくるかと思えます。

事務局

はい、わかりました。

会長

はい、他にどうぞ。

委員

質問ですが、市街地 - 1 もそうですし、もう1つもそうですけれども、負担割合のところ、通常費と交付金と2つ書いてございますので、この説明をいただければというふうに思います。

事務局

通常費といいますのは、いわゆる今回の区画整理事業補助金でございます。徐々に交付金というのが最近増えてまいりまして、もう今はほとんど交付金ですけれども、現在で言えば社会資本整備総合交付金、昨年で言えば地域活力基盤創造交付金、そういった形の交付金になっております。

委員

これは、ひもつきでなくなっているという部分じゃないですか、

委員

そういうことですか。

事務局

はい。交付金ですので、ある程度事業間の調整もしやすいです。

委員

最初の調書のときには違っていましたよね。交付金でない形で書かれていましたよね。

事務局

はい、当然その時点での補助制度を踏まえた記載になっております。

委員

そうですね。これもやっぱり適宜変化していくということですね。

事務局

そうですね、これはまさに年度年度で結構変わっていくものですから。

委員

はい、ありがとうございました。

委員

例えば、道路の幅員などはもう大分自由にできるのですか。

事務局

基本的には国の補助採択と同じ条件で交付金がいただけますので、ですから区画整理事業の場合でしたら、基本的には12m以上の都市計画道路の整備というのが補助金の条件になっています。

委員

10mにはできないのですね。

事務局

はい、通常の場合ですとまずできません。

会長

まちづくりのほうでは1.5車線などいろんな提案が行われていますが、その辺との絡みもあるのではないのでしょうか。

委員

そうですね。

会長

どうもありがとうございました。ほかにございませんか。

非常に多くの御意見をいただきました。ありがとうございました。

区画整理のほうもやはり当初の明確な積算根拠は当時はなかったということでありまして、数値として挙がってきた背景につきまして、御説明いただけるならその資料をお願いしたいということだと思います。

今回は全部を通してB / Cに関しまして当初、あるいは、第1回目の評価、それから今回の評価というような形で、それぞれできるだけ詳しいデータがあれば出していただきたいというお願いが全般を通してあったかというふうに思っております。区画整理事業やそのほかに関する御意見につきまして、また御意見等ございましたら早目にいただきましてメール審議を通して、また、12月の下旬に開かれますこの審査会で皆さん方の御意見をいただいて答申という形に持っていきたいというふうに思っております。どうもありがとうございました。

本日は大変長丁場になりましたけれども、予定しておりました案件はこれで終了いたしましたので、本日の審査会はこれで終了したいと思います。議事進行に当たりまして、委員の皆様方、大変御協力いただき、ありがとうございました。

それでは、マイクを事務局のほうへお返しいたします。

3 連絡事項

(事務局より次回審査会の予定等について説明)

4 閉会