

## 平成25年度 第1回公共事業等審査会 議事録概要版

1. 日 時 : 平成25年9月19日(木) 9:00 ~ 12:30
2. 場 所 : 兵庫県職員会館 1階 多目的ホール
3. 出席者 : (審査会委員) 6名  
沖村会長、芦尾委員、田中丸委員、野崎委員、服部(良)委員、林委員  
(事務局)  
田中土木局長、杠計画参事、貝塚住宅参事、  
伊藤技術企画課長、田中道路街路課長、服部街路担当参事、  
松本河川整備課長、山内総合治水課長、竹田公営住宅課長
4. 審議案件 : [新規事業] 説明及び質疑
  - (1) 道路事業 東播磨南北道路
  - (2) 街路事業 都市計画道路尾上小野線(安田)
  - (3) 街路事業 都市計画道路国道線(姫路東)
  - (4) 河川事業 二級河川新川・東川
  - (5) 河川事業 二級河川香住谷川
  - (6) 県営住宅整備事業 姫路書写住宅(建替)
  - (7) 県営住宅整備事業 柏原南多田住宅(建替)

### 5. 議事録(概要)

#### 【新規評価】

##### (1) 道路事業 東播磨南北道路

#### 【事務局から評価調書に基づき説明】

会 長 :

将来、国道175号と合流するが、国道175号の負荷はどのような形になるのか。

事務局 :

現在、国道175号を經由して小野市、加東市等と播磨臨海部を結ぶ交通が1日概ね1万台あることから、若干交通量は増加するが、交通容量の範囲内で処理できる。

委 員 :

横断図で盛土と高架があるが、大体位置が決まっているのか。

事務局 :

事業中の1期区間は、沿線の土地利用も進んでいることから、70%以上が高架であるが、今回の2期区間は、比較的田園地帯を通るため、盛土構造が多い。本道路は、原則、土工構造で計画しており、6.9kmのうち、土工区間が約4.4km(64%)、高架区間が2.5km(36%)であり、高架区間は、山陽自動車道、河川や主要道路との交差点部である。

委 員 :

川を越える箇所は、先日の豪雨で河川が氾濫して大変だったので、しっかりした構造としてもらいたい。

委員：

無料道路とのことであるが、計画交通量の推計方法を教えてほしい。

事務局：

計画交通量の算出方法は、概ね5年に1度、道路交通センサスを全国的に調査しており、現況交通量を基に、計画交通量を推計している。その結果、将来の日計画交通量は、暫定2車線整備時で、国道175号付近で約1万台、八幡北ランプから南で約1.7万台としている。これは、本道路ができることによって便利になり、一般道から本道路に転換してくるということで計画交通量を求めている。

委員：

今回の整備は、4車線か2車線か。

事務局：

八幡南ランプから八幡北ランプ間は4車線の計画であるが、2車線で整備する。

委員：

1点目は、供用開始の8年後はおそらく北播磨地域は人口がかなり減少している。その中で、本道路が当初の需要予測を満たす交通量が走行し、費用対効果が満足するのか。

2点目は、小野市で、集落が分断されるといって反対運動が一時起きた記憶があるが、地元の了解を得てその問題は解決したのか。

事務局：

1点目は、計画交通量は平成42年の想定値であり、人口減少も折り込んでいる。

2点目は、都市計画手続を進めていたが、反対意見に配慮し、時間をかけて説明して、昨年末に都市計画決定された。今後も、十分な説明を行い、地元の協力も得ながら工事を進めていきたい。

委員：

山陽自動車道との直接接続は不要か。台数増加の関係はどうか。

事務局：

現在、山陽自動車道を越える構造で計画している。将来交通量では、山陽自動車道と直接接続させると、1日約1,500台の利用と推計している。また、山陽自動車道との交差部にJCTを設けると、三木小野ICとの間が約2kmしかなく、NEXCO基準の最低約3kmを満足しない。なお、本道路は、国道175号を経由して、三木小野ICまでは約2kmで、また、信号もないため、直接接続しなくても、大きな不便にはならない。

委員：

山陽自動車道との連結は大変な工事だが、利用する車もあるのでは。

事務局：

約1,500台が利用されるが、費用対効果という観点で今回は接続しない。

委員：

山陽自動車道と交差するので、単純に直接接続すると理解していた。道路との連結について、県の方針はどう考えているのか。

1日1,500台は、夜は通らないと考えると、1分当たり2台程度であり、このレベルの交通量では、どのくらいの事業費をかけるのか。なお、お金の換算できない病院へのアクセスなどの効果はあるが。

事務局：

一般道との接続は、本路線が自動車専用道路であるため、概ね2kmから3kmの間隔で出入口を設け、合理的・効率的に交通処理できるように考えている。そのため、一般道との接続位置は、本道路を利用しやすい位置としている。

また、費用便益比は、本道路を整備した場合と整備しない場合で、建設費と維持管理

費を事業費として、走行時間短縮効果等を貨幣換算して求めている。

会 長：

計画交通量の作成根拠は、詳しい資料があるようなので、概要版で良いので、次回提出して、分かりやすく1,500台の根拠等を説明してください。

その他、事業を行うに際しても、あるいは事業後の社会基盤整備を活用するに際しても住民の方々の協力というのは非常に重要だと思っているので、県民目線から見たときの資料として、環境影響評価結果について、概要で良いので説明してください。

それから、道路 7で「費用対効果に含まれない主な効果」として四つあるが、社会基盤整備を行っただけでは、県民の方々が必ずしも利用してくれるわけではないので、道路というハードを利用したイベントなどソフトによる利用促進が必要である。特に、来春、八幡南ランプから南が開通するので、その中で新たなソフトの取り組みによって効果促進を図り、その利用効果が北も必要だということで施工中の協力をいただくような仕組みをつくることも、本事業には必要である。費用対効果に含まれない主な効果で具体的にどのようなことを考えているのか、イメージを教えてくださいと住民の方々の協力、あるいは興味もわくのではないかと。

委 員：

道路 3の渋滞データについて、何時頃に、どのくらいの時間帯で渋滞するのか、解消までの所要時間等を説明してください。

会 長：

次回追加説明の項目は、一つ目は、交通量と計画のバックデータに関するもの、二つ目は環境影響評価の結果の概要版、三つ目は、活用に関するソフトの具体的なイメージ、四つ目は、渋滞データの時間分布等のデータである。

(2) 街路事業 都市計画道路尾上小野線(安田)

(3) 街路事業 都市計画道路国道線(姫路東)

**【事務局から評価調書に基づき説明】**

委 員：

1点目は街路-10に記載の混雑度の算出の仕方、2点目は渋滞状況の時間分布等、3点目は新しく供用される道路の舗装の透水性の全体の方向性を教えてください。

事務局：

1点目の混雑度は、道路の込み具合を示す数値で、実際に流れる交通量と交通容量との比で現している。なお、交通容量は、道路が一定時間にどれだけの車を処理できるかの数値である。そのため、混雑度が1を超えると想定以上の交通量となり、1.25を超えるとかなりの時間で渋滞が発生し、1.25から1.75の間ではかなり慢性的な渋滞となり、1.75を越えると常時慢性的渋滞となる。

2点目の渋滞は、実際に調査を行った日の時間帯別のデータがあるので、次回説明する。

3点目の舗装は、歩道は全て透水性舗装を行っている。車道は、舗装・路盤の強度から、透水性舗装は一般化していないため、アスファルト部分で水分を通しやすくし、側溝に流す排水性舗装を実施している。

委 員：

自転車専用レーンがある歩道は非常に安心できる。両事業とも、自転車走行レーンが表示されているが、自転車専用レーンか。

事務局：

自転車専用レーンではなく、自転車、歩行者は共存するが、自転車歩行者道の中で自転車通行部分を色分けし、自転車は車道寄りを走行してもらう。県では、自転車と歩行者の輻輳事故が問題になっていることから、重点的に対策に取り組んでいる。今日の姫路市、加古川市のように自転車利用の多い市域では、市単位で、道路管理者、警察で協議会を立ち上げ、自転車ネットワーク整備計画を策定して、順次、計画に基づき自転車専用レーン、自転車歩行者道、カラー舗装等を実施している。

委員：

将来交通量では、混雑度は1を下回るのか。

事務局：

推定混雑度は、尾上小野線で0.56、国道線で0.76と1を下回る。

委員：

両事業で電線類の地中化の実施の有無について、差異がでているがその理由は何か。

事務局：

国道線は、中心地に近く、沿道利用の熟度が高いが、尾上小野線は沿道の将来電力需要の熟度が低く、電線事業者と合意できていない。

委員：

電線類の地中化について、県の方針や考え方を教えて欲しい。

事務局：

電線類の地中化は、過去から道路管理者と電線事業者等の協議会で5カ年計画を策定し、景観形成上必要な道路等の整備を優先に進めてきた。しかしながら、加古川のこの道路の周辺はそのエリアから外れている。

委員：

県では、既にランク分けをした方向性があり、今回はそれに基づいたということであるが、一歩踏み込んで実施してはどうか。

事務局：

工事着手までに、しばらく時間がかかるので、粘り強く交渉していく。

委員：

電線類の地中化の方向性等が、どの段階で見直されるのかなど、説明してください。

事務局：

今年度、計画の見直しを行っており、意見も踏まえ、調整する。

会長：

昭和39年3月と非常に古い都市計画決定であり、県民の利便性の向上のため、できる限り早く工事着手すべきであるが、尾上小野線は、用地補償着手の2年後の平成29年度着工だが、1年前倒しは無理か。

事務局

用地補償は30件程で、一般的にすぐに取得することは難しいことから、4年としている。用地取得を頑張って用地取得部分から先行して着工し、工事着手が少しでも前倒しできるよう努力する。

会長：

用地取得の4年は仕方ないが、早期着工の姿勢が県民へのPRのチャンスなので、まとめた工事発注は難しいかもしれないが、国道線も含め、前倒しを要望する。

事務局：

努力する。

委員：

防災機能の強化との記載があり、費用対効果に含まれていないとのことであるが、阪神淡路大震災時の状況や、将来どんな想定をしているのか。

事務局：

緊急輸送道路は、大規模地震等の発生時に被災地外エリアから支援物資等が運ぶため、ICなどの交通拠点と、広域防災拠点や市役所等を連絡する道路である。国道線は、阪神淡路大震災時は被災地から離れていたため、具体的な役割はなかったが、周辺に警察署や市役所があり、防災機能の強化として記載した。

会長：

今回の追加説明資料は、渋滞時間のデータと電線類の地中化に関する県の基本的な方針等の資料であり、再度審査を実施したい。

(4) 河川事業 二級河川新川・東川

(5) 河川事業 二級河川香住谷川

【事務局から評価調書に基づき説明】

委員：

新川・東川のポンプ能力が111m<sup>3</sup>/s必要と記載があるが、設定方法の考え方は。

事務局：

水門は、既往最大の伊勢湾台風や第2室戸台風のコースで、かつ満潮時でも安全な高さで設定しており、ポンプ能力は降雨確率1/50として、約111m<sup>3</sup>/sになる。

委員：

台風設定や河川の確率年は、基本的なやり方のルールがあるのか。

事務局：

淡路島以东の大阪湾は、全てこのやり方である。

委員：

両事業とも、上流域での対策を示してないが、上流域での関連する対策はないか。

事務局：

新川・東川では、河道対策に加え、流域対策として、上流のため池のオリフィスの改修事業や支川の津門川での地下貯留管設置、学校やグラウンド、公園等の貯留施設の整備等、総合的な治水対策を実施している。

香住谷川では、平成26年度の総合治水推進計画の策定にあわせ、様々な対策を検討していく。これまでの取り組みとしても、役場とか中学校等において雨水貯留等の事業を実施している。また、町では、一定規模の開発に対して雨水調整施設を要綱に基づいて行政指導をしている。

委員：

参考資料には記載してあるが、評価調書には総合治水の項目・内容がない。

事務局：

有効性・効率性（執行環境状況）のところで流域対策等も書き込む。

委員：

今の項目で、総合治水推進計画に位置付けて取り組んでいくことを、是非評価調書に記載してください。

会長：

参考資料は大変分かりやすい資料で、効果だけではなく、ここに至るまでのプロセス

も調書中に組み込めるものなら組み込んでいただけたらというふうな要望です。

委員：

昨年同様、河川事業は、事業目的の概要でも、総合治水推進計画に基づき取り組んでいるとか、全体像を評価調書に記載してもらって安心するので検討してください。

同様に、河川の整備方針や河川整備計画で全体像がわかるので、事業との関連性をつけるといい。

会長：

これは、事業の母体の計画がどんな計画があって、その計画のこの部分の事業だという説明が必要と従来から伝えているので、参考資料があると思う。ただ、参考資料で終わらずに、調書中に積極的に記載する工夫をするのがよりわかりやすい説明になるという意見である。

事務局：

目的のところも含め、書き込めるところはそのような趣旨で入れるように検討する。

委員：

新川・東川について、1点目は、老朽化が進んで更新が必要な施設が目白押しなのか、2点目は、南海トラフ地震時の国の想定では、阪神間の最大津波高は5mだったと思うが、本資料では、4.1mなので、最大時は越えもやむなしということか。

事務局：

1点目は、現在、老朽化施設を県下で調査しており、できるだけ長寿命化を図りながら更新せざるを得ない施設は、事業の優先度を考慮し、平準化を図った事業を推進するため、老朽化施設の更新等の10箇年計画を今年度、策定する予定である。

2点目は、昨年、国は最大津波高さを5mと発表した。現在、県で地形や堤防高等、詳細データを反映した予測を行っており、年末に公表する予定であるが、多分それぐらいのオーダーである。高潮対策では、4.1mで整備する予定であるが、津波については、詳細な予測を踏まえ、完全に防ぐのか、越流を許容するのかは検討していく。ただ、5mは千年に一度クラスの地震なので、県としては、完全に防ぐのではなく、越えても壊れない粘り強い構造を基本に考えている。

委員：

その辺の考え方が、今後の整備方針に適切に記載されるとそういうことが理解される。

会長：

高潮対策と津波対策は根本的に異なり、高潮の目的から4.1mとした背景等の説明があると、住民も分かりやすい。それが津波対策を兼用できればいいが、一方は限界があることをわかりやすく説明する必要がある。そういうことから、水門等の整備に関して、周辺企業や住民をどう巻き込んで、ハードでは限界もあるので、注意が必要だということもあわせて、先ほどの道路同様、ハードとソフトの組み合わせが必要である。

事務局：

昨年の国の津波予測を踏まえ、県では平成25年2月に「津波防災インフラ整備5カ年計画」(暫定版)を策定し、皆様方に知っていただく取り組みをしている。また、津波高さの年末の公表を踏まえ、確定版を今年度末に策定し、その中で具体的なソフト、ハードの取り組みをさらに記載する予定である。また、河川事業では、地域総合治水推進計画の中で、津波対策を含めて、防災・減災対策を位置づけ、事業を推進していきたい。

委員：

新川・東川で、防潮ラインの海側で一部住宅があるように見えるが、大丈夫か。

事務局：

防潮ラインは、高潮等を防ぐため、防潮堤を整備しており、そちらの場所は、住宅ではなくて、労働基準監督署や法務局等である。

委員：

香住谷川の計画流量は、平成2年の台風時の洪水規模でよいか。  
また、確率規模はどのくらいか。

事務局：

その程度である。

事務局：

整備計画での目標は、平成2年の台風第19号規模の洪水からは完全に安全流下にできないため、被害軽減としている。香住谷川の基本方針では、本河川は河道改修と上流の洪水調節施設を一番経済的な組み合わせで計画規模1/50の洪水を安全に流すというのが最終目的であり、河道対策では、確率規模として、概ね1/8である。

委員：

確率が低いが、沿川状況からこの規模でやむを得ない。

会長：

何度も被災を受けているが、災害後の対策事業の内容はどうだったのか。

事務局：

それぞれの対策は、小規模な補修とかである。放水路等の抜本対策は住民と協議調整し、時間を要しており、ようやくまとまった案が本案である。

会長：

用地や地元の協力等が執行環境状況で記載されているが、他の事業同様、この対策で万全でないということ、住民と情報共有すべきと思うが、これらの取り組みは、社会基盤整備の中で、本事業の推進とあわせて実施する予定なのか。個人的には、県土整備部でソフト対策を実施すべきと思うが、どうか。

事務局：

ソフト対策についても、総合治水条例に基づく地域総合治水推進計画の中で、減災対策も含めて住民の理解をさらに深めていきたい。今回、最も効果的な河道整備から着手するが、将来、ダム等の対策完了まで、減災対策の取り組みを住民にもお願いしようと考えている。

会長：

香住谷川の既往最大時間雨量は48mmであるが、県では100mmや80mmの豪雨が度々観測されており、そんな雨が降ると計画流量を越える洪水が起きることも含め、住民に理解していただく努力が必要だと考えている。

委員：

気象庁の特別警報が出るような過去に例をみない雨量とかに対して、県としての対応の検討はしているか。

事務局：

県では、河道対策等のハード対策だけでは対応できないため、昨年4月に総合治水条例を施行し、その中で地域総合治水推進計画を策定しており、気象の変動による豪雨等の対策も、協議会の場で議論をしていきたい。

委員：

想定を越える自然災害の中、100%の対策は不可能と思うので、津波対策同様、考え方を持つ必要がある。

会 長：

従来、社会基盤整備は100%を目指してきたが、今は100%を目指すが達成できない事情も県民に理解してもらい、しかしながら、被害は減らしていきますという姿勢をしっかりと提示していただきたいと思います。

委 員：

今回の事業内容の規模等は、河川整備方針や整備計画を踏まえてなので、評価調書の記載方法で、整備計画等との関連がわかる書き方の工夫をしてほしい。

河川審議会等での基本方針の検討や委員会開催時期から、国の同意協議まで、4、5年かかっており、かなり時間差がある。特に災害の頻度が高いことを考えると、もっとスピードアップができなかったのか。

事務局：

県としても、速やかに事業化できるように国との協議は、進めていたが、国の審査の優先順位が低いという理由で少し遅れ、この時期になっているが、速やかに事業化を図るべく並行して作業を進めている。

(6) 県営住宅整備事業 姫路書写住宅(建替)

(7) 県営住宅整備事業 柏原南多田住宅(建替)

【事務局から評価調書に基づき説明】

委 員：

40年での建て替えは早い。おそらく、メンテナンスが全くされていない。一般の共同住宅でも10年ごとに大規模修繕等を計画的に実施している。県営住宅では、どのようなメンテナンスを実施されているのか。ストックを長く使うためには、もっと手入れが必要だと考えるが、いかがか。

事務局：

一般的には約10年は承知しているが、予算も限られており、15年や20年、場合によっては、それ以上で外壁改修とか防水のやりかえを実施している。今まで大体耐用年数の半分ぐらいで建てかえていたが、これからはもっと長く使っていくことになる。その中で計画的な修繕は非常に大事だと認識しており、できるだけ計画的に修繕していく。

委 員：

評価調書に今後もっと長く使えるような住宅を目指すなどの趣旨は盛り込めないか。

事務局：

検討する。

会 長：

「これからの社会基盤整備のあり方に関する検討」が始まると聞いているので、先程の意見はそちらで反映することで事務局は忘れないように。

委 員：

県営住宅をどれぐらい使おうと思っておられるのか。つくって壊してでなくて、躯体だけをしっかりとつakってリノベーションすればいいのではないか。

今回のパースを見ると、21世紀に建てられる住戸のイメージではない。斬新性を求めたいかもしれないが、単なるデザインの斬新ではなく、構想・発想の斬新みたいなものが今回はいいとしても、あってもいいのではないか。

最後に、防犯上、家の裏側に相当する場所に駐車場を整備し、人目のない巨大な空間が発生するため、子供や高齢者にとって不安な広場になっている。



事務局：

現在の県営住宅の建て替え年数は40年少しであるが、コンクリートの耐用年数が一般的に70年と言われているので、将来は70年に近づいていく。ただ、5万戸ある県営住宅を順次計画的に建て替えていかなければならない。

また、リノベーションは、耐震改修時にあわせて実施したりするが、かなり高い費用となる。なお、リノベーションではないが、エレベーターのない古い住宅に、新たにエレベーターを設置したり、改修にあわせ、単に外壁を塗りかえるのではなくて、劣化した部分を壊して、もう一度建築し直すに近いような長寿命化対策もあわせて行っている。

デザインは、実施設計の中で色調等も含めて考えていく。なお、設計は標準設計を採用しており、必要などころは変えていくが、できるだけ費用は余分にかけたくないので、費用をかけずにできることは、対応していきたい。

最後に、防犯上の話ですが、住戸からは見えないが、日常生活の廊下やエレベーター等が駐車場側にあるので、見る目はある。

委員：

標準設計せざるを得ないことは、十分承知はしているが、そうであってももう少し景観デザイン的なことも踏み込んだ大きな方針を今後立てていただきたい。

委員：

公営住宅は、税金で建て、それを使用料で賄うとことから言えば、余りに斬新だとメンテナンスが大変になることも十分配慮しなければいけない。また、太陽光発電や屋上緑化等、工夫はなされている。

会長：

公営住宅という枠組みの中でいいながら、実はバリアフリー化の推進とかユニバーサル社会でふさわしいというふうな文言が書き込まれており、そういう社会にふさわしい快適な住宅として、具体的に知恵を絞って具体的なイメージを表示していただくと、先程の質問に対して回答できるのではないかと。

委員：

メンテナンスの予算が少なくても、少し早目にメンテナンスのサイクルを上げることによって、逆に汚しにくい仕組みづくりをしてはどうか。また、居住者との連携の工夫を項目に入れていただき、調書に記載してはどうか。

委員：

戸数が1割以上減少しているが、現在の入居率等、説明してください。

事務局：

戸数は、3団地足すと減少しているが、現在の入居戸数を最低限確保するように考えており、十分収容は可能と考えている。

委員：

今後、もう少し性能が上がった住宅を供給することになると思うが、これは性能評価の対象住宅になると思うので、そういう内容を記載しなくていいのか。

それと、神戸市の市営住宅の設計は、指名プロポーザルで5社ぐらいの中から地域にあった提案を取り入れてそれを組み込んでいる。県は、県で基本設計して、外注になるが、そういうシステムを変えるとレベルが上がりが、地域にふさわしい住宅になるのではないかと。ただ、公営住宅は平等性が大事なので、非常に難しいとは思いますが、今後そんな仕組みの変更は無理か。

事務局：

性能評価基準を満たすことは、公営住宅整備をする上で当然のことなので、特に記載していない。

発注の方法は、現在は、今まで大量の公的住宅の計画・建設のノウハウを持った県の住宅供給公社に設計委託し、公社で指名競争入札において設計事務所を決定しており、この発注方法は県と公社の関係もあるため、今すぐの変更は難しい。

委員：

仕方がないが、いい提案があるとさらに良くなると思う。

会長：

難しいこともあるが、要望があることを踏まえ、実施設計も工夫してください。

委員：

性能評価は、安全・安心に記載してもいいのでは。

事務局：

性能評価項目は、温熱環境や遮音性能、コンクリートの劣化状況、維持管理への配慮等の性能基準があるので、工夫して考えたい。

委員：

老朽化が既に進んでいることは疑いの余地がないし、耐震診断の結果で危険だということからも建てかえの必要性は十分認められる。

個人的な好みかもしれないが、評価調書の環境適合性の表現が、「低炭素社会の実現に寄与」とか「生物多様性」など、かなり大上段に立った書き方が、不自然である。例えば環境適合性の なら、話を拡大して「低炭素社会の実現に寄与する」とまで書く必要はなく、「住宅整備に取り組む」でいいのではないか。

会長：

最後に、調書で重複表現や誤字等が見受けられますので、あわせて、評価調書の修正、検討をしてください。

以上の質疑を受け、以下の事項について調書の修正も含め次回追加説明を行う。

〔道路事業 東播磨南北道路：追加説明項目〕

- 1．将来交通量推計の方法等について
- 2．環境影響評価の実施概要について
- 3．道路の更なる活用のためのソフト施策の取り組みについて
- 4．渋滞状況の時間分布等について

〔街路事業 都市計画道路尾上小野線(安田)、国道線(姫路東)：追加説明項目〕

- 1．渋滞状況の時間分布等について
- 2．無電柱化に関する県の考え方について

〔河川事業 二級河川新川・東川、香住谷川：追加説明項目〕

- 1．総合治水条例や河川整備計画等の評価調書への記載について

〔県営住宅整備事業 姫路書写住宅(建替)、柏原南多田住宅(建替)：追加説明項目〕

- 1．性能評価やメンテナンスの評価調書への記載について
- 2．評価調書の環境適合性等の記載内容の修正について