

平成28年度 第2回 公共事業等審査会 議事概要

- 1 日 時：平成28年10月24日（月）13:30～16:00
- 2 場 所：ひょうご女性交流館 5階 501号室
- 3 出席者：沖村会長、足立委員、田中丸委員、野崎委員、服部委員、林委員、藤田委員、安田委員、梁委員
- 3 議 事：継続事業（審議案件の説明、質疑、審査）
 - (1) 港湾・公園事業 尼崎の森中央緑地
 - (2) 道路事業 (主)小野藍本線・(主)神戸加東線
 - (3) " (国) 179号〔太子道路〕
 - (4) " (一) 竜泉那波線
 - (5) " (主) 香住村岡線〔境バイパス〕
 - (6) 街路事業 (都) 園田西武庫線〔御園工区〕
 - (7) " (都) 朝霧二見線〔谷八木工区〕
 - (8) 砂防事業 六甲山系グリーンベルト〔中尾谷ブロック〕

<議事結果>

継続事業は、すべて「継続妥当」

<議事概要>

- (1) 港湾・公園事業 尼崎の森中央緑地【事務局から継続評価調書に基づき説明】

○委員

尼崎の森中央緑地は、日本はおろか世界的にも初めての試みなので、非常に良いと思う。

○委員

海辺にあるこの立地で森を作るということだが、津波が来襲すれば森が流されてしまわないか。防災拠点でも海辺のため、津波の予測はどのように考えているのか。

○事務局

レベル2の津波でシミュレーションを行っている。津波高さは、4メートルと言われている。シミュレーション結果では、地盤データが造成する前の土地高さであり、少し浸水するようになっているが、現在、外側の防潮堤を嵩上げし、津波の侵入を防ぐようになっている。また、現在の土地は全体的に7メートル近く盛土しているため、仮に周りの防潮堤から越波しても、森の中の広場までは浸水しない。

○委員

尼崎の森の基本構想は、国道43号以南、民間の所有地も含めて100年かけて森づくりを進める計画だったのではないか。今、民有地に関して、森づくりに向けての取り組み状況はいかがか。

○事務局

新日鐵住金、クボタなど、壁面をセットバックして緑化している工場等がある。例えば、新日鐵住金は、工場の壁面を工場側でセットバックし、生み出した土地で緑地をつくっている。これによってこの辺の景観も一新、工場の今まで閉鎖的なところをオープンな緑の風景に変えてきているという動きがある。同様にクボタでも今まで壁が並んでいたのが、縁の部分を緑化して、少しオープン度を高めている動きがある。しかし、全部の民有地までは、なかなか難しい。

○委員

費用便益比(B/C)が2.5と大きな値が出ているが、便益の主たる部分は直接利用価値で、トラベルコスト法で計算されている。算出方法が書いてあり供用期間が設定されているが、その期間がどう設定されているのか。同様に費用のほうも維持管理費が計上されているが、例えば50年とか、そのような期間が設定されているのか。

○事務局

プロジェクトの期間は50年で設定している。旅行費用を出すために、エリア化を図るが、実際にアンケートを行った結果、80%を超える利用者が20キロ圏内に住んでいるので、このエリアで同様の機能を持つ公園と比較し便益を出している。

○会長

50年というのは、委員の考え方から見るといかがか。森の大きさがどのような形になっているのか。

○委員

明治神宮は、100年かけて森づくりを行った。万博記念公園が約50年なので、50年もあれば十分に森は成り立つ。

(2) 道路事業(主) 小野藍本線・(主) 神戸加東線【事務局から継続評価調書に基づき説明】

(3) 道路事業(国) 179号〔太子道路〕【事務局から継続評価調書に基づき説明】

○委員

完成時期、供用が遅れる理由は、ほとんど用地買収が難航していること。供用が遅れるということは、大きな損失も発生するので、用地買収を促進するという意味で、用地担当職員の研修、その他収用の検討といった工夫、対策としてどんなことを考えているのか。

○事務局

用地交渉では、土地所有者と信頼関係を築くことが重要であり、何度も足しげく通って信頼関係を築く。また、過去から蓄積された用地交渉のノウハウを、先輩からの研鑽として、経験等を聞く場を設定することがあげられる。太子道路では、事業認定手続を進めており、収用も検討していきたい。このような法的な手続も行いつつ、一生懸命職員が出向いて用地交渉に努めていきたい。

○委員

太子道路は、自転車レーンを追加するのは非常に良いことだが、そのことで車線が2車線あるのが1車線になるなど、計画交通量が影響を受けることはないのか。

○事務局

車線数は変わらない。従来計画の自転車歩行者道の4.5メートルを狭めて、その分、路肩部分を広げて自転車が通行するスペースを確保する。道路の計画交通量には影響がない。

○委員

太子道路で「太子町自転車ネットワーク計画」が書かれているが、どのような計画か。自転車専用通行帯を追加するとある。今、自転車が流行しており、ここは比較的平坦なところなので、かなり多くの方が自転車を利用している。地方創生の一環、あるいは健康ということで、自転車利用を増やしていくべきで、私は車道幅を少し狭めても、自転車走行空間を広げたほうが良いと思っている。まちおこしの面からも自転車、オートバイも含めて観光的な昼間人口を呼び戻すということも含めた道路政策もこれか

ら必要になってくるのではないか。通勤・通学、日常の安全性の確保が主眼になるとは思うが、それを目的とするのか、健康を推進するという観点なのか。

○事務局

太子町は昨年度、太子町全体の自転車ネットワーク計画を策定した。太子道路では、網干駅に通勤・通学する方々の利用が非常に多く、現在、約500台/日が利用しており、その方々が安全に通行できるように南北の幹線の自転車ネットワーク路線として位置付けており、安全性確保に主眼を置いている。

○委員

各市町間でネットワークがつながるように連携をお願いしたい。この周辺でも途切れているところがあり、歩道を走っていたら、いつの間にか車道になってしまったということがある。

○事務局

県も計画に参画しており留意していきたい。

○委員

太子道路の埋蔵文化財調査について、具体的にはどのような調査を実施しているのか。予算が埋蔵文化財調査で1億円増えたということで、これ以上は増えないのか。

○事務局

道路事業では、事業用地を買収して、その中に文化財が埋まっていないかということを実業者が調査する。最初にどこに貴重な物が埋まっているか教育委員会の文化財部局と協議する。文献調査の結果を踏まえ、調査費を見積もるが、実際に調査をしてみないと貴重な物が埋まっているかどうかわからない。今回は調査の範囲が広がったため、1億円の増加を計上している。用地買収後に調査をしていくので、未買収地については、現時点での見込みで費用を計上している。

○委員

太子道路の埋蔵文化財は具体的に何か。

○事務局

集落の跡地と建物跡が発見されている。

○委員

教育委員会文化財課が把握されている箇所を調査するのか。その範囲などの根拠は。

○事務局

埋蔵文化財の包蔵地を把握している。実際に調査に入る前につぼ掘りを行い、何層の文化財があるか、どれぐらいの範囲になるかなどを見積り後、実際の調査に入る。実際に掘った結果、集落跡が広範囲にわたっていれば調査費が増える。今回は、文化財課が把握していた包蔵地より少し範囲が広がった。

○委員

太子道路の支障となる鉄塔の場所はどこか。ルートは鉄塔を避けられなかったのか。今後の予定は。

○事務局

歩道部分に鉄塔が位置する。都市計画決定されたルートで事業を進めている。上空で電線、高圧線につながっていることから、バランス、張力等も考慮した上で、すぐ隣の道路敷地外に移設する。

鉄塔を道路敷地外に移設するが、移設先となる地権者との交渉に少し時間を要している。今後、収用も検討していきたい。

○会長

どの事業も用地買収に苦勞されていることは理解している。土地所有者が不明でその調査に時間を要する、買収のプロセスで土地所有者と折り合わない、代替地の問題で折り合わないといった原因がある。太子道路の場合は、土地所有者は比較的容易に確定できたのか。

○事務局

用地調査で所有者は判明したが、所有者が亡くなられており、相続人が孫世代も含めて数十名にわたっていた。相続人全員に合意を得るのに非常に時間を要した。

○会長

災害復旧では、災害発生後に用地調査を行うため、復旧を急ぐ割に時間がかかるが、通常の事業は、事業化されてから土地所有者を調査するプロセスか。

○事務局

そのとおり。

○委員

太子道路は、現況交通量より計画交通量が減少しているのはなぜか。

○事務局

他の道路ネットワークが完成している影響がある。平成42年時点では、西側の周辺道路が完成し、交通量が分散され、太子道路では現況よりも少ない交通量になると見込んでいる。

○会長

小野藍本線・神戸加東線はあと3年で完成、太子道路はあと4年で完成。両事業とも次回継続評価までの5年以内に完成するとのことで大変期待したい。

(4) 道路事業 (一) 竜泉那波線【事務局から継続評価調書に基づき説明】

(5) 道路事業 (主) 香住村岡線〔境バイパス〕【事務局から継続評価調書に基づき説明】

○委員

境バイパスで、増額理由の測量調査の結果による護岸高の変更とはどのようなものか。

○事務局

道路を河川側に拡幅するところで、測量の結果、河床の一部で深いところがあった。そのために護岸を高くする必要があり事業費が増額した。

○委員

事前の測量では把握していなかったのか。

○事務局

事前には詳細がわからなかった。一部深くなっているところは淵で、その環境を守るために淵を少し避ける形で護岸を後ろに引いた。そういう計画の見直しもあり、事業費が1億円増加となった。

もう1つ事業費の増加について補足説明する。地質調査の結果、橋梁の基礎形式を変更したが、当初は橋梁の基礎を直接基礎として岩盤の上に置くことを考えていた。しかし、調査結果を踏まえた検討の結果、杭基礎が望ましいことが判明した。地盤も岩盤ではなく、大きな玉石がたくさん出るような状況であったため、掘削の工法を変更した。更に、河川の中での施工であり、河川を締め切るための鋼矢板を打ち込むが、打ち込む工法も大きな玉石がある箇所に適した工法に変更したこともあり、工費の増加につながった。

○会長

事前の地質調査で玉石は把握できなかったのか。

○事務局

事業着手後に地質調査を行い判明したため、今回変更する。

○会長

工期の延伸、事業費の増額に関連があるため、継続評価の際には、過去に審査会に報告した「完了年度を過ぎている事業・事業費が大幅に増額する事業 一覧表」を参考に配布すること。

○委員

竜泉那波線の費用便益比について、前回の評価時点では2.0だが、今回1.6に下がったように見える。非常に重要な道路の割に、どうして便益比が下がるのか少し疑問に思う。

○事務局

費用便益比は、事業費と供用後に得られる便益を今の現在価値に換算して算出している。前回評価時から5年間ではあるが、過去に要した費用（事業費）は現在価値換算した際に増える傾向にある。このため、事業期間が延びたことにより、費用便益比が下がることになった。

○委員

便益比が下がるのはどの部分が下がるのか。土地の値段か。

○事務局

コストの分で、過去の事業費を、今の価値に換算したときに少し大きくなってしまう傾向にある。早く完成させて効果を出さないと、どんどん費用便益比が低くなり、県民の理解を得にくくなるため、事業を早く完成させることに努めたい。

(6) 街路事業（都）園田西武庫線〔御園工区〕【事務局から継続評価調書に基づき説明】

(7) 街路事業（都）朝霧二見線〔谷八木工区〕【事務局から継続評価調書に基づき説明】

○会長

園田西武庫線について、地下水の状況は、事前の調査で把握できなかったのか。地質調査の深さが浅かったのか。

○事務局

概略設計時には地質調査を実施していたが、地下水対策が必要となる検討は、詳細設計時に行うものであったため、その時点で判明した。

○会長

仮設構造物で、SMW連続壁は必要か。

○事務局

J R福知山線の下をアンダーパスする立体交差の計画であり、J Rの下を掘るために、両側を矢板で埋め、SMWの連続壁で止水し掘削を進めていく。地下水が出てくるので、地下水を止めるための対策が必要。

○会長

本工事の底盤では、地下水の存在は判明していたのか。仮設の方は、深く掘るのは理解できるが。

○事務局

地下水対策は仮設構造物で止水する際に初めて判明した。本工事のボックス構造物の下よりもさらに地下深くを検討した際、初めて判明した。

○委員

5年延伸の中身について、工法の変更で2年。あと3年は借地権割合で折り合いがつかなくて収用手续に至ったということ。これは並行してできないものか。何故3年+2年で5年になるのか。そして、収用手续に至り3年遅れたということで、他の件では収用手续に至るまで随分とかなり年月が経っており、どのくらい収用手续までに交渉するのか。3年、10年、そこの理由というものは何か。

○事務局

用地買収が完了した後に、工事を実施することとなるので、並行してできない。用地取得で3年。工事で2年、合わせて5年期間を延伸する。

収用は、一般論的な話になるが、この事業は都市計画事業として実施しており、一つの目安は用地の幅杭を設置してから3年以上、または権利者数の8割以上用地取得済で残りの2割が、土地収用法の検討対象となるとの方針が出されている。具体的には個々の交渉の状況を見て、任意交渉では無理だということを事業者が判断したときに収用に移行する。この場合は、借地権割合で0:100か、50:50かで民々で揉め、県が間に入って調整したが、民々では解決できないと判断して、収用採決申請に至った。権利取得までの期間は合わせて3年。

○委員

園田西武庫線のすぐそばに川が流れており、よくアンダーパスの道路が冠水して通れなくなるが、ここでは対策は何かされているのか。

○事務局

JRの下はアンダーパス方式の立体交差であり、当然道路に排水が流れ込む。そのような雨水等を強制的に外に排出するためポンプアップの設備を設ける。その他、冠水を注意喚起する表示板の設置などで、通行する車両等が間違っ中に入り事故を起こさないように計画する。

○会長

ポンプ排水した水は、どこに排水するのか。

○事務局

立体交差の深い位置に流れ込んだ雨水は、強制的にポンプアップして排出する。雨水であり尼崎市の公共下水幹線に流す予定。

○委員

朝霧二見線は、事業が遅れている。明石市の用地買収が難航し、どんどん遅れている。明石市側の事業の問題が大きいのか。

○事務局

県事業の用地買収も遅れているが、地元調整の結果、明石市施工の八木松陰線が供用し、通れるようになるまでは県の工事ができなくなり、結果的に明石市事業がクリティカルになっている。しかし、県の用地買収も遅れているので、できるだけ早く取得できるように努力する。

○委員

朝霧二見線は、主たる目的が交通安全性の向上なので、費用対効果の理論になじまないということか。

○事務局

2車線道路の安全確保が主たる目的のため、両側に歩道を整備する。道路の便益である走行時間短縮便益がほとんど出ないので、一般の道路の改築とは違う評価の手法となっている。

○委員

新名神で4月に橋桁落下事故が発生した。工事中の事故が発生している中、県は安全対策についての注意喚起が行っているのか。

○事務局

労働基準監督署から再発防止策の徹底の通知はされた。県も工事中の現場について、再度安全確認するように、事故直後に全土木事務所に通知したところ。日々の安全管理については、もちろんのことだが、世間的に大きな問題になったような事故が同じ県内で、違う主体とはいえ発生したので、今年度特に注意して点検を依頼したところ。

(8) 砂防事業 六甲山系グリーンベルト〔中尾谷ブロック〕【事務局から継続評価調書に基づき説明】

○委員

高エネルギー吸収工法は、従来工法と比較してコストはどのくらいか。柔らかく落石を受け止めることのメリットは。落石を取り除くと元の形状に戻るのか。

○事務局

高エネルギー工法は100万円/mで従来工法よりかなり割高。従来型の落石防護柵はしっかりした基礎が必要だが、斜面の中腹に大きなコンクリート基礎を設置すると不安定になる場合などに採用する。崩壊土砂を除去すると元の形状に戻る。

○委員

国直轄砂防（六甲砂防事務所）と県砂防（神戸土木事務所）、県治山（六甲治山事務所）の役割分担は。

○事務局

都賀川、住吉川、芦屋川、夙川など比較的大きな川の流域は、国（六甲砂防事務所）の管轄。国有林は林野庁の管轄。それらの流域から外れた範囲を県が管轄する。県管轄のうち、保安林の網がかかっているエリアは治山事業。それ以外は砂防事業。なお、都市計画で「防砂の区域」に指定されているエリアは保安林でも砂防事業で整備する。

○委員

阪神大震災時には山腹崩壊が懸念され、シートで覆っていた。当時、国、県砂防、県治山の役割分担がよく分からなかった。また、保安林は治山の役割か。

○事務局

そのとおり。（「防砂の区域」を除く）

○会長

グリーンベルトでは、治山はほとんど関与せず、ほとんどのエリアを国砂防と県砂防がエリアを分けて管轄されている。先ほど委員から質問のあったような工法については、国、県で調整しているのか。また、どのような木を植えるかということについては、神戸市の六甲山の緑地計画とも絡んでくるが、国、県、市との調整はどのようになっているか。

○事務局

ハード整備の工法について国と調整は行っていない。また、樹林整備については、県のエリア（中尾谷ブロック）では植林は行っておらず、今ある木をできるだけ生かすという方針で間伐や下草刈りを実施しており、神戸市とは特に調整を行っていない。

○会長

六甲砂防では「どんぐり育成プログラム」として、積極的に植林を行っている。役割分担等の連携はできているのか。

○事務局

県（中尾谷ブロック）では植林を行っていないので、現在のところ、連携していない。

○会長

ハード整備や樹林整備については、1年に1回でも国、県、市で情報交換できれば効果的だと思う。

○事務局

検討する。

○委員

未着手ブロックの方針は、事業中工区の工期が延伸されると、残りの区域も着手が遅れるのか。

○事務局

全てのブロックで同時並行して進めるのではなく、一つ一つ片付けて行きたいと考えている。このため、山の荒廃が進んでいる箇所から順次着手している。残るブロック（追谷・塩屋谷）は、中尾谷ブロックの完了が見えた段階で、着手について検討する。中尾谷ブロックが遅れば、次の着手も遅れる。

○委員

住民には、どのように告知しているのか。住民は災害が発生しないかと心配していないのか。

○事務局

いつから事業着手するかは、特に説明していない。地元の状況は確認しておく。

○委員

観音寺ブロックは完成しているということだが、緑で覆われているのか。

○事務局

網の目のような法枠ブロック（フリーフレーム）で整備。網の目は目立つが、枠内は緑化するので目立たなくなる。

○委員

熊本地震の被害状況を視察したが、土砂災害を防ぐことは困難に思えた。六甲山の場合は、このような工法で防ぐことができると考えてよいのか。

○事務局

網の目の法枠工法は、信頼性の高い工法であるため、安全性が高く、斜面崩壊は生じないと考えている。

○会長

六甲山はえん堤の数が多い。上流のえん堤が満砂になっても、下流のえん堤で防ぐ。県民の安心材料になっている。