

【公開用】

平成15年度 第2回

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

神 戸 市 教 育 会 館 大 ホ ー ル

平成15年6月4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課長(技術企画担当))

## 公共事業等審査会（平成15年度第2回）会議録

- 1 開会
- 2 平成15年度第2回公共事業等審査会
  - (1) 事務局からの報告事項
    - 1) 地域ニーズを踏まえた事業化について

### 事務局

まず最初に、地域ニーズを踏まえて事業化がなされているのかというご質問がございました。それにつきまして少しご説明したいと思います。

前回、事務局から申し上げましたが、次年度着手します新規事業につきましては、社会基盤整備プログラムに掲載されております事業から選定することにしております。この社会基盤整備プログラムは、昨年度にも紹介させていただきましたが、お手元の資料にあります「社会基盤整備の基本方針・プログラムについて」を少しごらんいただきたいと思います。

県土整備部では、各県民局ごとに、今後の社会基盤整備の方向性を示しました社会基盤整備の基本方針及び今後5年から10年の間に実施します事業を示しました社会基盤整備プログラムを昨年4月に公表したところでございます。「社会基盤整備の基本方針・プログラム」につきましては、地域住民の方に委員として参加していただき、参画と協働のもとで、ホームページで検討過程を公表しながら意見を求めるとともに、パブリックコメントやアンケート調査を活用しながら策定したものでございます。

北播磨県民局の例を添付させていただいておりますが、資料に策定のフローを記載しておりますので、ご参照いただきたいと思います。事業化の大前提と申しますのは、当然地元の住民ニーズが十分あることございまして、日ごろの住民のご意見やご要望を十分踏まえて事業が選定され、この審査会に諮られることになっております。なお、今後も、社会基盤整備プログラムは、引き続き地域住民の声などをお聞きしながら、柔軟に見直してまいりたいと考えております。

最初の質問につきましては、以上でございます。

### 会 長

続いて説明をお願いして、まとめて質問をお伺いしたいと思います。どうぞ。

- 2) 道路事業について

### 事務局

それでは、道路事業についてのご質問にお答えしたいと思います。お手元にお配りしております資料の5ページからでございます。

質問は、国道2号の騒音の現状と整備後の予測、それから平日、休日の交通量ということ

でございます。

その前に、5ページでございますが、投資事業評価調書を修正してご提出させていただいております。

まず、国道2号和坂拡幅でございますが、「事業内容等」の欄の交通量のところの横に「混雑度2.12」と表現をしております。前は下の「交通渋滞の解消」という欄に2.12と書いておりましたのを、ここに表現をしております。それから、評価視点の必要性の中で地域ニーズについて記述した方がいいのではないかとということでしたので、それを書いております。和坂につきましては、明石市で策定されました第4次長期総合計画の中では、国道2号の渋滞が大きな問題であるにとらえられまして、整備拡充を求めるという表現で記載されております。

次に、6ページ、国道372号社バイパスでございますが、これも先ほどと同様に、混雑度につきましては事業内容のところに記載をしております。それから、左側の事業目的のところ、前回、合併に向けて云々という表現をしておりましたけれども、余り適切ではないというご意見がございまして、これは削除しております。また、その下に、いわゆる緊急輸送路に位置づけられているということで、そういった輸送路につきましては円滑な走行を確保することが改築事業の目的であるという表現をしております。下の評価視点の欄では、地域ニーズにつきましても記載をしております。社町の総合計画、都市計画マスタープラン等におきまして、このバイパス整備が課題として取り上げられ、早期整備が求められており、町のまちづくり懇談会においても多数の住民の方から早期整備の要望が出されているということを記載しております。有効性の欄におきましては、先ほどと同様、合併に関する記述を削除しまして、北播磨における東西の幹線道路として地域の発展を支える道路であるということを記載いたしております。最後の優先性のところにおきましても、合併の記述を削除しまして、地域の均衡ある発展云々という表現をしております。

続きまして、渋滞についての説明が統一的でないというご指摘もございまして、渋滞状況を示す指標について整理をいたしましたので、ご説明をさせていただきます。7ページでございます。

道路交通状況の評価する場合に、交通量と交通容量の関係が最も一般的で基本的な評価要素と考えられておきまして、渋滞状況を示す指標といたしましては、交通量と交通容量の比であります混雑度が一般的であると考えております。混雑度と申しますのは、交通量を交通容量で割った値でございます。交通容量と申しますのは、ある一定の時間内にある断面を通過することが期待される自動車の最大数でございます。基本交通容量、これは道路交通条件が基本的な条件を満たしている場合に通過することのできる最大の値で、2方向2車線道路の場合は1時間に2,500台ということになってございますが、この基本交通容量に車道の幅とか側方の余裕、沿道の条件、二輪車の混入率、大型車の混入率、信号交差点の状況といったものによりまして補正をして算出するものでございます。

混雑度の解釈を表にしておりますが、1未満、1から1.25、1.25から1.75、1.75以上というおおよその数字でもって区分をしておきまして、1.25以上になりますと渋滞が起きてくる、1.75以上になりますと慢性的な混雑状況を呈すると推定されております。ちなみに、国道2号の和坂につきましては、混雑度が2.12でございますから、慢性的な混雑がずっと続くと考えられますし、現実にそういう状況になっております。社につきましては、

1.46でございますから、表の下から2段目のピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態に当てはまりまして、比較的渋滞が頻繁に起きる状況にあると考えられます。

次に、騒音の現状と整備後の予測についてでございますが、これはOHPでご説明申し上げます。

国道2号和坂の騒音の現状と整備後の予測でございますが、表の一番左に環境基準値を示しております。昼間70デシベル、夜間65でございます。現況の測定値につきましては、平成12年度に道路環境センサスということで調査をされておまして、昼間76、夜間75という測定値があります。整備後の予想でございますが、昼間72、夜間68と予測しております。

音につきましては、速度、交通量、音源から道路境界点までの距離、大型車の混入率等で計算をするわけでございますが、和坂の場合は、将来交通量4万3,600台、速度を50kmと想定をいたしまして、交通量につきましては将来交通予測によるものを使っております。そういう計算をしますと、72、68となりまして、この状態では環境基準値を若干上回ります。そこで、路面につきましては低騒音舗装を実施するというので、この舗装によりまして約3デシベルは下がることがわかっておりますので、そうしますと昼間、夜間ともに環境基準はほぼ満足できると考えております。

それから、昼間につきましては現況の76が整備後は72になる、夜間は75から68になるということで、昼間の方が下がる量が少なくなっております。これは、現況測定値の76が、現在2車線の道路で渋滞が頻繁に起きますので、走行速度がかなり遅い、走行速度が遅いと音が低くなるということで、現況値が夜間に比べると低い値になっているのではないかと推定をしております。

次に、交通量につきましては、お手元の資料にお示ししております。8ページが国道2号和坂の交通量でございます。これは、全国的に交通量調査をしております平成11年度交通センサスによるものでございまして、平日、休日の12時間交通量、日当たり交通量、交通容量、混雑度、ピーク時交通量等を記載しております。同様に、9ページには国道372号の交通量について記載しておりますが、社の市街地におきましては、交通センサスのときには測定しておりませんで、データがございましたので、平成14年9月19日に12時間当たりの交通量等を調査して、表に記載しております。

以上、追加資料につきまして、道路関係のご説明とさせていただきます。

### 3) 街路事業について

#### 事務局

前回の審査会で、街路事業の加古川別府港線におきまして、今回審査をお願いします木村工区、中津工区に関連して、現在の事業中区間の進捗状況についてお尋ねがございました。

まず、北の方から申しますと、加古川バイパスの南側でございますが、河原工区につきましては、用地補償は100%完了、事業費ベースでの進捗率は平成14年度末で98%でございます。

次に、加古川市が行っています区画整理の区間は、全体の区画整理事業の進捗率とし

て、平成14年度末で67%でございます。

次に、連立工区ということで、連続立体交差事業にあわせてやっている工区でございますが、この部分は、用地補償は100%完了、事業費ベースでの進捗率は91%でございます。

その南側の寺家町工区は、ここにつきましても用地補償は100%完了で、事業費ベースでの進捗率は94%でございます。

それから、その南側、粟津工区でございますが、用地補償につきましては、物件が58件ございまして、37件、率にいたしますと63%が契約済みとなっております。まだ工事は実施しておりませんで、全体事業費の進捗率としては47%という状況でございます。未契約が21件ございますが、これらの物件調査はすべて完了しておりまして、現在交渉しているのが13件、今後交渉に入るのが8件という状況でございます。

以上、各工区の進捗状況についてご説明させていただきました。

#### 4) 県営住宅整備事業について

##### 事務局

県営住宅の前回のご質問についてご説明申し上げます。資料は、追加資料の11ページでございます。

前回、高齢者等への対策について、県営住宅整備に当たってどのような考え方をとっているのか全般的に説明してほしいというご指示をいただきました。11ページ、12ページにまとめております。

基本的には、最初に四角で囲んでございますが、大きく3本柱で県営住宅の整備を考えております。1つは、安全、安心に暮らせるということでございます。2つ目は、コミュニティを重視していく。3つ目は、新しいライフスタイル、あるいは多様なニーズにこたえていくということでございます。この3本柱に沿って、高齢者等への対応を以下に整理しております。

まず、1番目の安全で安心して暮らせるという観点でございますが、主としてソフト面では、入居資格の緩和、あるいは優先入居を実施しておりまして、公営住宅の場合、通常は公募でかつ世帯向けになっていて、収入基準等もございまして、高齢者等の方に対しては、そういった制限を緩和したり、あるいは優先しているということでございます。

また、住みかえ制度がございまして、住みかえといえますと、一たん出て入ることになりますので、法令上、本来は一たん出ていただいて、また公募ということになるんですが、高齢者等の方が2階におられて1階に住みかえるという場合は特別扱いをすることもございます。

ハード面でございますが、バリアフリー化につきましては、現在以降整備しますものはすべてバリアフリー化を実施しておりまして、具体的な内容につきましては、手すりの設置、段差の解消等々、表記のとおりでございます。

また、シルバーハウジングというものがございまして、これは、いざというときの緊急通報システムを設置いたしまして、またあわせて市や町の福祉部局をお願いをして、生活援助員(LSA) life support advisorの略でございますが、そういった方を派遣して、

日常的な安否の確認とか生活相談といったことをするものでございます。こういったシルバーハウジングの整備も推進をしておりますが、これにつきましては、市町の福祉部局から人を派遣していただくという課題がございますので、どうしても当面は難しい場合もございます。そういう場合は、高齢者世帯向けの特定目的住宅ということでの整備を図っているところでございます。

また、車いす対応につきましても、福祉部局と連携、調整をしながら、必要な場合には資料に書いておりますような仕様の住宅を整備しているということでございます。

12ページを開いていただきまして、2つ目の大きな柱としては、コミュニティーを重視するというところでございます。これにつきましては、県営住宅の中で良好なコミュニティーがはぐくまれるような仕かけをできるだけサポートしていくということでございます。

まず、ソフト面といたしましては、いきいき県住推進員という名前をつけておりますが、一般の企業をリタイアされたような方を公募して手を挙げていただきまして、高齢者の見守り体制をつくることに取り組んでおります。

また、お年寄りばかりにならないように、若い世代の方が入る優先枠といったものも高齢化率の高い団地では考えているところでございます。

それから、公営住宅の住みかえ制度ということで、親子の近居、隣居につきましては、ただ一緒に住みたい、近くに住みたいということだけではなかなか難しいんでございますけれども、例えば介護を要するとか、そういった一定の要件を満足する場合には県営住宅間の住みかえができるように、これは今年度からこういう取り扱いにさせていただいております。

ハード面につきましては、できるだけ多くのタイプの住宅を用意いたしまして、いろいろな年代、いろいろな世帯構成の方が入れるように工夫をしております。

さらには、県営住宅の敷地の一部などを利用いたしまして、デイケアセンターとか保育所といった福祉施設との併設も可能な範囲で推進をしております。

3番目の大きな柱は、多様なニーズにこたえる先導的な住まいづくりということでございます。コレクティブハウジングという見なれない言葉が出ておりますが、これは、普通の県営住宅と同じような個別の住戸以外に、共同で食事をする台所、あるいは共同の応接間みたいなものを用意しまして、そういった場所で居住者が相互にいろいろお話しをしたり、ホームパーティーを一緒にやったりということができるような住宅に取り組んでおります。これにつきましては、震災復興住宅の中でモデル的に実施をしております。現在、どのような効果があったか、またデメリットも場合によってはありますので、そういったあたりを評価しながら、今後一般施策でどう展開していくのかということを検討していきたいと考えております。

以上でございます。

会 長

ただいま追加説明がございました。道路につきましては、調書の差しかえもありませんでした。何かご質問はございませんでしょうか。

委 員

前回お尋ねしたことも含め、丁寧にご説明いただきましたので、よくわかったんです。

が、一つ、追加資料の和坂拡幅、社町の8ページから9ページにかけての説明のちょっと前に、騒音に関して、前に映るだけで、ここには載せてくださっていない推計値のご説明がありましたね。あれが私には個人的にとても興味深かったんです。なぜかと申しますと、今回、これを審査するに当たって必要な数値とかデータは、大変丁寧に出していただいてよくわかったんですが、あれがある意味とても大切だと思います。

というのは、実際に事業をやった後どうなるかという推計をなさっている数値です。これは今後のこととしてお願いしておきたいと思うんですが、こういう事業を税をもとにして行って、その後、あの推計値が実態としてどういう形になったかということを知りたいなと思うんです。推計値ではあであって、実際に問題は推計なり予測したとおりに解決されたのか、解決されなかったのか、新たな問題が発生したのかを含めて、手元にはいただけなかったんですけれども、今後、ああいった形の推計をお持ちでしたら、事業が終了した時点において同様の計測を行って、その結果をぜひ公表なり、わかる形にしてください。

別に兵庫県に限らないと思うんですが、従来、いろんな計画がなされて、終了した段階で予測と違うことは、ほとんどのものはそうだと思うんです。いろんな事態が発生してくるわけです。今後、少子高齢化ですので、交通量に関してはちょっと私はわかりませんが、従来データをもとにして、予測どおりにいかないことの方が多いわけです。合計特殊出生率がまさにそのものだと思うんですが、したがって、計画する際に、従来データをもとにこういう事業をやった、やった後の評価において、推計値との乖離についてきちんとデータを蓄積していただけないかということが願いです。

先ほどの環境のは非常に微妙な数値だと思いますので、その乖離の程度が激しいとか少ないとか、それに対して議論をするということじゃなくて、ああいうデータを今後ぜひ県としてお持ちいただいて、個々の事業にも生かしていただきたい。本当だったらここに付けていただけるとありがたいなと思ったんですが、なぜか外れていたのが残念な気がするので、お願いします。

事務局

今、委員のご指摘のとおり、いろいろ事業をやった後で、その成果がどういう形で住民の方に受け取られているか、いわゆるアウトカム指標というものを各県民局で、各事業ごとに検討して出そうとしております。点数をいかに出すとか、具体的な詳細についてはちょっと時間がかかるんですけれども、今検討しているところでございます。

委員

県民ニーズの方は、もちろん進んでいることも多少わかりますけれども、そうではなくて、ああいったある種客観的なデータですね、どれくらい渋滞が緩和されたかという数値は、一定時点、測定すればわかることですので、それは公表するしないは別にして、ぜひ計画をなさる部局においては蓄積して、こういう場ではできたら出していただけるとありがたいなということです。

それで、今後の問題だと思うんですが、それと関連していえば、最初にご説明くださった社会基盤整備の基本方針も、2002年スタートで始まったばかりの試みだというのは非常によくわかりますし、こういうのが始まったのはまことに結構なことだと思いますので、それをより実りあるものにする意味でも、アウトプットの住民の評価という側面プラス先

ほどのような客観数値・データですね、予測値との乖離について、ぜひ記録なり蓄積をお願いしたいと思います。

会 長

今、騒音を例に挙げられましたけれども、いろんなモニタリングの特に事後調査の結果ですね。事後調査のモニタリングというのは、今、やっどどこともプログラムに載ってきた段階だと思うんですが、かなり幾つかは出ていると思います。またその辺をよろしくお願いします。

委 員

2点、質問させていただきます。1点は、先ほどご説明がありました混雑度、国道和坂が2.12で、社の方が1.46ということですが、これについては、改善後の数値の想定ができるのかどうか、今のに関連して、わかれば教えていただきたいと思います。

2点目は、11ページに、L S Aの導入が困難なところについては、高齢者世帯向けの特定目的住宅としての整備を図るとありますが、これは具体的にどういう内容なのか、知識がございませんので、教えていただきたいと思います。

事務局

先に、県営住宅の方からお答え申し上げます。県営住宅は、基本的には公募を前提としておりますので、原則は高齢者に限定して入居させるといったことができないようになっております。高齢者世帯向け特定目的住宅ということで位置づけますと、高齢者に限定してこの住宅を提供できることになっております。

事務局

混雑度のお話でございますが、和坂につきましては、将来、4万3,600台程度の交通が走るという予測をしております。今計画しております4車線の道路で、実際にどのくらい走れるかという可能交通容量は4万4,000台と想定しておりますので、混雑度は1以下になるだろうと考えております。社につきましても、同じような考え方で、混雑度は、現道が1以下になるだろうし、新しいバイパスも、1万台程度の交通を予測しておりますけれども、2車線で交通容量以下になるだろうという想定をしております、1以下になるものと考えております。

会 長

交通容量が大きくなるわけですが、交通量そのものは現状のままという計算というか、考えですか。つまり、道路がよくなりますと、交通量の方もふえてくるという。

事務局

将来の計画交通量は、和坂につきましては4万3,600台、1日に走るという予測をしております。拡幅された後の和坂の道路は、1日4万4,000台がスムーズに走れるだろうという予測をしておりますので、その交通容量以下になって1以下になるだろうということでございます。

委 員

県営住宅のことについて、構内のバリアフリー化はよく説明していただいたんですが、周辺ですね、構内へのアプローチのところ、他部局との調整で逆にまさしくバリアができてしまわないか。そのあたり、特に境界付近のバリアフリー化についてご説明がありませんでしたので、もしお答えいただけるようであれば、教えていただきたいと思います。

それから、道路の方で、非常に初歩的な質問で申しわけないんですが、交通量がふえて騒音が減るというメカニズムをちょっと説明していただければありがたいんですが。

事務局

騒音の値といいいますのは、交通量、速度、音源から測定点までの距離、そういうものに関係をしております。現況をはかりましたら、2車線の道路で歩道も狭いということで、道路端、道の境界は音源からかなり近いということがございます。将来は、4車線の道路で、歩道もあり、植栽帯もありますので、音源からの距離が相当遠くなる。その関係がかなり音を下げの要素であると思っております。交通のスピードが上がってスムーズに走れるという部分があるんですけども、スピードが出ると音が大きくなる傾向にありますので、やはり距離が離れるということが大きな要素だと思っております。

事務局

県営住宅の屋外のバリアフリー化についてのご質問かと思いますが、県営住宅は一般の住宅に比べまして敷地が非常に広いわけございまして、数千㎡あるいは数haという規模になってございます。したがって、道路から敷地内部に入り、住戸に行くまでのバリアフリーにつきましては当然、基本的にはできるだけ配慮をするということでございます。もちろん、ひな壇のようになって、地形的に非常に難しい傾斜地のようなところでは限界がございますけれども、可能な範囲で配慮をしていくということでございます。

なお、道路等につきましては、それぞれ道路管理者等で適切な配慮をしていただいていると理解しております。

会長

ほかにごございませんでしょうか。では、ご質問も出尽くしているようでございますから、第1回で説明を受けました新規事業につきまして、採決に入りたいと思います。

ただ、従前ですと、事業について一つずつコメントをつけて知事の方にお答えをしていたんですが、今度は、特に再審査事業の数が多いございまして、ちょっとお答えの書き方も変えなければいけないなど、事務局と話をしているんです。十把一からげにしようという意味ではございませんけれども、その辺もお含みおきいただきまして、道路事業から県営住宅事業までの各件につきまして、新規事業としての着手が妥当であるかどうかについて採決したいと思っております。

(2) 議案 - 1 新規事業評価に係る審議案件(道路、街路、県営住宅整備事業)の審査

1) 道路事業(2件)の審査

- ・ 審議番号1 道路改築事業 国道2号 和坂拡幅
- ・ 審議番号2 道路改築事業 一般国道372号 社バイパス

会長

まず最初に、追加説明もございましたが、道路事業、和坂拡幅につきまして、着手妥当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  
では、そのようようにさせていただきます。

会 長  
次に、社バイパスにつきまして、どなたかご意見はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会 長  
これも、現在、非常に込み合っているところでございますし、着手妥当ということでお答えを出したいと思えます。

2) 街路事業(2件)の審査

- ・ 審議番号3 都市計画道路 加古川別府港線(木村工区)
- ・ 審議番号4 都市計画道路 加古川別府港線(中津工区)

会 長  
次に、街路事業の加古川別府港線木村工区につきまして、着手妥当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  
では、街路事業の2番目、同じく加古川別府港線中津工区につきまして、これもよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

3) 県営住宅整備事業(1件)の審査

- ・ 審議番号5 姫路夢前台住宅建設事業(建替)

会 長  
第1回で説明を受けました最後の県営住宅整備事業、これは内容的には建てかえになるわけですが、建てかえ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

それでは、5件とも、着手妥当ということで、答申の文章につきましては次にご検討  
いただきたいと思います。その線で文章を書かせていただきます。

本日は、まだ7件残っておりまして、この7件についてご説明を受けたいと思います。

(3) 議案 - 2 新規事業評価に係る審議案件(交通安全施設整備、海岸、土地区画  
整理、ほ場整備事業)の説明、質疑

1) 事務局から交通安全施設整備事業(3件)について説明

- ・ 審議番号6 特定交通安全施設等整備事業 (国)176号
- ・ 審議番号7 特定交通安全施設等整備事業 (主)香住久美浜線
- ・ 審議番号8 特定交通安全施設等整備事業 (主)福良江井岩屋線

会 長

どうもありがとうございました。拡幅に伴うものもありますし、伴わないものもあり  
ますが、いずれも歩道を整備するということでございます。3件について、どの順序でも  
結構でございます、ご質問がございましたら、どうぞ。

委 員

全体に歩行者の1日の数が非常に少なく、現実にそうなんだと思いますけれども、  
特に、円山川を越えて右岸から左岸、左岸から右岸へ行く人が1日で22人。これは、計算  
の仕方がよくわからないんですけども、往復する人が多いのだったら、1日10人ずつぐ  
らいしか渡らないということなんです、現実にそうなんですか。

それだとしても、絶対に歩道は拡幅しないといけないんですけども、余りにも少な  
いので。この写真でも、既に4人か5人、子供が歩いていますから、それが往復すると8  
人とかになりますので、教えてください。

事務局

これについては、歩行者22人、自転車191台ということで、要は自転車も対象にした  
自歩道を整備したいということでございます。特に、通学生は自転車を使っておりまして、  
自転車の通行台数も当然のことながらカウントして、基準を超えたら整備ということにな  
りますので、これについては、事業化の対象としては十分発現されていると考えておりま  
す。

委 員

私が質問したのは、別にそれだからあかんということじゃなくて、当然自転車も.....

事務局

これは現況を実測しておりますので、実態の数字でございまして、そのものを一応お  
示しさせていただいております。

委 員

関連なんです、この橋はいつごろ架けられたんですか。

事務局

現況の車道橋は、昭和42年に架設されております。

委員

交通安全対策での自歩道なんかでいつも思うんですが、ここに書いている必要性とか優先性の中で繰り返し述べられている、例えばこの場合だと、特に冬季は橋梁上の強風、低温や降雪、積雪により一層危険な状況というのは、昭和40年代と現在と変わらないと思うんです。橋をつくられるときに、なぜそういうことを考えられずにつくられたのか。今やられているのは、皆そうですね。新しい橋というのは、どういう考え方で架けられているのでしょうか。

事務局

現在計画をされている特に車道を含めた道路改築の橋梁については、自動車交通量あるいは歩行者量を推計した中で、必要なところについては歩道ありきの計画で進めております。42年に架設した中では、過去にさかのぼりますと、実は橋梁が架設される前、古くは木橋の時代もあったんですけども、それ以前には渡船で渡っていた時代もございまして、そのときに事故があり、かなりの人数がなくなれたこともあって、その当時としては、委員が言われますように歩道も含めてという考え方が当然のことですが、当面まず橋を建設することが主眼の課題であったのではないかと推察の域を出ませんが、過去、そういう状況にあったということは聞いた記憶がございます。

委員

関連しまして、用地補償が5億円上がっておりますが、これについては、右岸側の直線部分のあたりなのか。それと関連して、既存の道路が右岸側にあると思うんですが、その部分はどのように……

事務局

用地補償については、先ほど右岸側の絹巻神社の背後の山の話をしてしまいましたが、山側には架けられない、山をできるだけ避けようということで、実は、絹巻神社の社務所と、一般道路部についても物件がございまして、その分の用地・物件補償費がございまして、それと、左岸側の橋の取り付け部分にも物件がございまして、合わせて5億円という積算をしております。

委員

直線部分は、新たに路線を確保するとかということはないわけですね。

事務局

既設の車道に歩道をひっつけると。今の中学校寄りの方に既設の歩道がございまして、そこに連続性を持たせて接続させようということでございます。

委員

それから、道路橋が昭和42年建設で、耐用年数はどれぐらいなのかはわかりませんが、これに付設して道路部分をふやすことはできないということですね。もし道路橋自体を新たに建設される予定があるならば、そういうのと一緒にしてよりしっかりした道路ができるのかなという気もしますが、そのあたりの計画を説明ください。

事務局

実は、この歩道橋を単独橋で設置という計画をまとめるときも、線形あるいは、併設橋や新設も全部含めて、いろいろ改築の案を検討しました。その中で、既設の橋梁に添架するのは、基礎形式から今の橋梁自身が安全上もたないということで、これについては断

念しました。それと、まるまる架けかえという案もございましたが、これについては約56億円かかります。ということで、それだけの投資をするよりは単独橋で架けた方がいいということになり、それとあわせて、既設の橋梁を42年に架設しておりますので、耐震に伴う落橋防止であるとか、そういう補修関係については、平成13年から15年の3カ年をかけて事業費を投資し、既設の橋梁の保全を確保したいということで、今事業を進めているところでございます。

委員

それともう一点、三田の方の事業に関連しまして、バリアフリーの道路が最近ふえてきているんですが、そのあたりの安全性ですね。この場合、境界部分の構造がもう一つわからないんですけども、道路部分はトラック等も走るようです。段差があることによって若干安全性が確保されるのかなという気もしております。通常、バリアフリー化された場合の安全度はどのように評価されているのか。景観上はかなりおもしろいんですけども、安全性の面をご説明いただきたいと思います。

それと、別事業が既に行われているようですけれども、そのつなぎの部分の構造的な問題について教えてください。

事務局

まず、バリアフリーの件でございますが、前の断面図で示しておりますように、現在、歩道と車道に落差があります。それと、歩道自身が、出入口を含めて、我々は波打ち歩道と呼んでいるんですが、縦断的にも通行にかなり支障があるような形態になっております。横断的にも段差がありますので、できるだけ車道と歩道の段差をなくすことと、周辺への出入口も含めて段差を解消したいということで、まるまる車道と同じ高さということではございませんで、セミフラット形式で若干車道との差はつけますが、バリアフリーの観点で、高さをできるだけ合わせていきたい。あわせて、車道と歩道間にブロックを設けまして、車道との分けもしておけば安全性が図れるということでございます。

他事業との関連区間については、15年度から、都市計画道路高次線を市の街路事業で整備する計画になっておりまして、その辺も我々の計画と一体的になるよう調整して事業を進めていきたいと考えております。

委員

バリアフリーの件ですが、段差を少なくして、境界部分に直線状の壁をつくられるという構造になるのでしょうか。車道の余裕幅が少なくなりますので、歩行者と接近する度合いがかなり高くなりますが。

事務局

1.5mというのは、沿道の商店の利用も含めた、ある意味停車帯みたいな使われ方をしている部分もございまして、それを若干狭くして歩道に持っていきこうと。新設の路肩は50cmになりますが、規定の路肩幅は十分守った上での制限値をとっております。それと車道との境界ブロックを設けますので、その辺の対策については安全性が図れると考えております。

委員

この事業が行われる区間の起点と終点ですが、我々が利用していて、突然すごく立派な自転車道なり歩道が出てきて、突然それが終わってしまって、また非常に狭いところを

続けて行かなくちゃいけない、そういう奇妙な現象をよく体験します。これはそういうことを考えてくださっているというのが見えるのでの質問なのですが、香住の方は、終点部の現況写真では既に立派な歩道ができていますので、多分ここに接続するんだろうなということがわかります。ただ、北淡町の方は、終点部、起点部の写真を載せてくださっているんですけども、終点部は、歩道がせいぜい0.5mぐらいでしょうか。連続性を持たせてとおっしゃっていましたが、こういう白線が引いてあるような通りにくい道をまた通らなければいけないということでしょうか。その辺について、ご説明をいただければと思います。

事務局

今回計画しております区間は、両端、それぞれ既設の歩道がある中で、歩道がない区間を既設の歩道区間同士をつないで1,400mを整備しようということでございます。現在、既設歩道としては、起点側については2m50、終点側については2mの歩道がございます。それと、一部そういう施工ができていますが、既存のものが設置されていない区間については、今後、これの整備の状況を踏まえて施工することとしていきたいと思っております。また、終点側の富島地区については、区画整理事業も入っております、ここは区画整理事業区域の中で歩道整備が確保されております。

委員

今の淡路の分も、ほかもセミフラットの歩道にするとおっしゃっていますが、実際、最近出た国交省のマニュアルでは、歩道と車道の段差は2cmというのが一応基準みたいですね。それにどうすりつけるかということで、我々の研究所でもいろいろやったことがあります、実際は2cmか3cmぐらいは車道よりは高くつくってあるんですね。

事務局

通常は、セミフラットとしては5cmという規定はあるんですけども、歩道の端部についてはそれを考慮して、できるだけフラットに、スムーズなすりつけができるように、構造を現在練っているところでございます。

委員

北淡で、写真がよくわからなくてピント外れな質問をしたかもしれないんですが、既存のところというのは片側だけなんですか。

それから、香住の方も、片側だけが写真には写っていないんですが、両側にこういう立派なものがあるということですか。

事務局

基本的には、ここは片側で整備をしております。

委員

そうすると、反対側を歩いてきた歩行者は、そこで突然終わるという現象に出会う可能性が……

事務局

一部、既設歩道がある部分は、横断してそれを利用してという、どうしてもそういう形態になるところもございます。

委員

じゃ、連続性といっても、完璧に連続できるのは既設の歩道が完成している側のみと

いうことになるわけですね。

事務局

今回の新設区間は、一応全部同じ方向で片側を通したいという計画です。

委員

新設の部分も片側なんですね。

事務局

新設の計画は全部片側で通したいと。

委員

これはお願いなのですが、交通量が1日当たり何人、何台という形で評価されたこれに、例えばこれだけの交通量があったら歩道幅員が幾ら以上、あるいはどれくらいあればいいというような情報がもしありましたら、出していただければと思います。交通事故率も、この数字だけを見ますと、この地点が多いのか少ないのか、ちょっと判断する知識を持っていないので、例えば相対的にこの交通事故率というのは県の中でどれくらいかと。

全部のデータはなかなか集められないと思うんですけども、相対比較できる材料です。この評価調書の中でも、あるいは参考資料でも結構ですので、事業を評価するときは、何かに比べてという相対的な、B/Cでもそうですし、河川の堤防高でも計画の高さに関してどうだという比較対照するものがありますと、私も委員の皆さんも判断しやすいと思います。以後、そういう材料をご提供いただければ、評価がやりやすくなるような気がします。

事務局

次回、その辺を整理した表のようなものをお示ししたいと思います。

委員

これは私の個人的な希望なのですが、自歩道が片一方だけつくわけですね。そうしますと、そこで自転車がすれ違うわけです。豊岡の方は独立しますけれども、ほかのは自転車の往復が片一方に集中するところがある。できましたら、電柱をついでに外していただいて、自転車が十分にすれ違えて、かつ歩く人も安心して歩けるような工夫をしていただけたらなと思うんです。

事務局

特に、三田市の区域の事業計画区間については、背後のご理解が得られるようなことになれば、そういうことも含めて電線の地中化、あるいは電線の取り扱いについてはいろいろこれから議論、あるいは検討していきたいと思っております。

委員

できるところはやってもらったらいいなと思って、これは希望でございます。

委員

今、バリアフリーで、歩道部分と道路部分の段差がないという話がいろんな方から出て、私自身もバリアフリー化という意味では段差がないのはよいけれども、歩行者や自転車として、車道との境が低くなることで、ある種ちょっと恐怖感を覚えるんです。私は、自分が運転しないのでわからないんですけども、ぱっと写真なんかで拝見した場合、車道と歩道の部分の差異感がなくなっていくことにつながると思います。

その辺のところは専門の土木面の方が工夫なさっていると思うんですけども、歩道

部分と車道部分との明瞭な差がわかるような、例えば色を変えるというのはちょっとやり過ぎかもしれないんですが、歩行者の方も安心感を持ち、車を運転される方も明瞭に意識ができるような形の工夫が今後できないかなと。

今すぐどうということはないんですか、バリアフリー化されるということは、車道が拡大する印象があるんですね。これはすごく素朴な、低レベルな印象なんですけれども、その辺のことは今後どうなるかわからないんですが、フラットになるということは、一面、マナーの悪い運転者だったら歩道部分を通れないこともないんですね。そういうことはないですか。

事務局

断面図をお示ししますが、バリアフリーと言いながら、セミフラット形式ということで、車道と歩道の間には施設帯として縁石ブロックを置きまして、区分けがきちっとできるように分離した形にして計画を進めたいと思っております。

委員

私も先ほどから車道と歩道のことを考えておりましたが、私はむしろフラットにしていく方向でいいと思うんです。車道と歩道の段差がありますために、例えば私が日常、阪神間で体験しますのは、三田市のところでそのように書いてありますが、人家とかお店がたくさんある場合に、お店から車が車道に出やすいように、勝手に歩道が斜めにつくられてしまっているんですね。これは車の所有者の問題なんですけれども、歩道自身が歩道の機能を果たしていなくて、車いすとか高齢者の方たちは体を斜めにして歩かなければいけなくなってしまうんです。そういう問題を私、住まいの何かの委員会でお話したことがございますが、兵庫県としては、徐々にフラットにしていって、今おっしゃったように間隔を考えてブロックを置くようにしているというお話でした。

それと、もう一つ私が歩道を歩いていて感じますのは、車道と歩道の境界線に車を駐車させていることが非常に多いんです。そのために、歩道のつもりで歩いていて車にぶつかってしまう事故が非常に多い。これも公共心なり公德心の問題なんだと思いますけれども、そういうことも啓発しながらフラットにしていく。フラットにしないと、最後のおりるところも坂にしなきゃいけないんですね。いろんな要因を考えながら、私はセミフラットにしていくというのはいいのではないかと思ったりしています。

事務局

基本的には、県としても、今後セミフラット形式で新しい歩道については計画を進めていこうと考えております。

車両の不法な使われ方については、我々道路管理者の立場としては苦渋を呈しているところがございます。従来、警察や公安委員会と、あるいはそういう協議の中で啓発活動についても常々進めているところがございますが、なかなか理解が得られない方もおられますので、今後さらに啓発活動を推進していきたいと考えております。

委員

9ページですが、歩道橋は、先ほどご説明がありましたのは、新設すると56億円かかると。それから、本体の橋が42年の架設なので、老朽橋で歩道橋を併架するのは強度的に無理だということが書かれておりますが、優先性の中では、橋梁上の強風等は歩道を拡幅するだけではカバーできないと。抜本的には、歩道橋があつて、なおかつその橋の下ぐら

いに歩道橋があればという感じを持つんですけれども、この辺のご検討の経緯について、詳しくどうこうということではございませんが、老朽化のために困難であるという理由をもうちょっと教えていただきたいのが一点です。

それから、優先性のところに、「早急に自転車歩行者道(歩道橋を含む)の整備を図る」と書かれていますが、この「歩道橋」はどういうことを意味されているか、教えてください。

事務局

老朽橋ということについては、42年の架設で、橋梁の下部工の基礎形式であるとか、上部工についても13年から落橋防止や耐震補強の対策を進めておりまして、さらにこれに添架すると基礎形式を含めて安全性が十分でないということで、そういう安全性の議論から、対策、計画としては除外したわけでございます。

それから、単独歩道橋設置を含むというのは、今回の715mのうちの345mが単独歩道橋という意味の表記の仕方でございます。要は今回の計画の中に単独歩道橋を含めているという記述でございます。

会 長

よろしゅうございますか。ほかにご質問があるかと思いますが、時間が大分過ぎておりますので、次へ進みたいと思います。幾つか宿題を事務局にお出ししたと思いますが、お返事は次の会議でお願いします。

## 2) 事務局から海岸事業(1件)について説明

- ・ 審議番号9 高潮対策事業 姫路港海岸 飾磨地区

委 員

震災があったことを考えましても、老朽化が著しいのはこの資料からよくわかって、緊急度を要することはとてもよくわかったんですが、ご説明の中でも触れてくださっているように、こういう状態になっている原因をお調べになるということですので、それやってくるのが重要だなと思います。それプラス、こういうタイプの施設の平均的な耐用年数というものは、技術水準の変化によって時々刻々と変わっていくと思うんですけれども、当初はどれぐらい想定されていたか、あるいはまた、今後おつくりになる際には、計画段階ですので変更はもちろんあるとしても、どういう年限をご考慮されているか、ちょっと教えていただければと思います。

事務局

機械設備につきましては、大体30年を想定しております。したがって、ここのポンプ場に限らず、おおむね30年がたちますと一応更新をしなければならないと考えております。

それと、躯体・本体につきましては、当初計画は、コンクリート構造物ですので、50年は間違いなく耐用年数があると考えております。したがって、私どもの方で多くのポンプ場を管理しておりますが、先ほど申しましたような、例えば当時の耐震性能が非常に悪いから上げるとか、あるいは今回の場合のように沈下が激しくて大きな亀裂が出てくるというときは、やはり躯体から、要するに本体そのものからやり直すことをやっております。

ます。しかし、一般的には、先ほど申しましたように50年程度はもつと判断をしておりますので、ほかのポンプ場につきましては、機器の更新は30年で行いますが、躯体自体をやり直すことは非常に珍しいケースだと考えております。

委員

私らは最初、コンクリートの耐久性は100年と覚えていたんですけども、最近はずいぶん短くなって、どのくらいコンクリートはもつのかなと思いますね。それでも、50年を考えられているということですから、全然問題はないと思いますが。

それから、ディーゼルエンジンをガスタービンに変えて環境への負荷を下げることは非常に結構なんですけれども、地震なんかのときに、ガスの供給が十分にできなくなって、しかも水位が上がったらどうするのだろう。ディーゼルの場合は、現地にストックしておくと使えますけれども、そのあたりはどういう対策をとられるのでしょうか。ちょっと心配です。

事務局

実は、ガスタービンエンジンの特徴は、ガスそのものを使うのではなく、今回の場合、灯油を原材料といたします。したがって、通常のストック等も十分可能だと考えています。

委員

写真を見せていただきまして、このあたり、かなり下町的なといいますか、こういう港町の風景としてはこういうことなんでしょうが、今回の宮水門にしましても、かなり大きな構造物なので、これを機会に、景観を改善していくような方向でこの施設を活用すべきではないか。せっかくつくるのですから、色彩であるとか、上にポンプを開閉する小屋が建っておりましたが、ああいう形にしましても何らかの工夫をされているのかどうか。

それから、B/Cが非常に高く、これにつきましては浸水被害を考慮されているのかなという気がしておりますが、洪水の頻度は過去にどの程度だったのか、そのあたりを教えてください。

事務局

一つは、景観に配慮するというところでございますが、実施に当たりましては、各方面から意見をいただきまして、町並みになじむ、あるいは景観に配慮した施設としてつくっていきたくて考えております。

それから、B/Cの件ですが、今回のB/Cの算定におきましては、先ほどお示ししました浸水区域、もしポンプ場がなければああいう形で浸水被害が起こると想定しまして、そこに1,400戸の家がございます。これについて、我々が考えていますのは50年確率で、さらに30年確率、40年確率とありますが、要するに確率処理をして、期待値として表現できるその資産価値を被害想定額すなわち便益としまして、コストで除したものが先ほど言いました18.2であるという算定になりました。

委員

能力が現状のままのオーバーホールと思いますが、この能力というのは、例えばこれ以上アップすると河川の堤防の方の能力が限界になるのか。将来、例えば河川の改修がもっと進んだときには、この排水能力をふやす必要がないのかどうか。将来的な見通しといたしますか、そういう施設の規模を拡大するときのことも念頭に置かれているのか、ちょ

と教えてください。

事務局

この施設規模の算定は、50年に1度の高潮が来る、そのときに雨が降る、こういう事態を想定しまして、毎秒18.6tのポンプをつくることにしております。将来、河川からということ想定したかということですが、この排水区域というのは、河川管理者あるいは下水道管理者と一応調整しております、この区域の中については海岸で責任を負うことにしております。したがって、将来、例えば何年か後に大きな高潮が来て、この能力を上回ることがもしあれば、そのときに見直すことは当然必要だと考えております。今のところ、想定しております50年に1度の高潮、あるいはそのときにおける降雨については、つくったときとそれほど変わっておりませんので、つくられたときのものを一応そのままつくることを考えております。

委員

上屋は、処理能力がアップしたときに、そのままいけるのか、それとも全部一からやり直しなんでしょうか。

事務局

アップにもよるとは思いますけれども、多少の能力アップは可能だと考えます。

委員

この2つの水門を考えておられるんですけれども、東堀水門はかなり近接しております、宮水門の能力をもしアップさせることができるならば、必ずしもそれがなくても、一本に集中して効率化が図れるというようなことは検討されていたんでしょうか。

事務局

高潮以外の通常の大雨のときも、宮堀川は機能を発揮するということになっております。今おっしゃったのは東堀水門を閉めるという話だと思いますが、ここを閉めてしまいますと、今申しました通常降雨時において排水能力がなくなってしまう。この排水能力はキープしなければならないという前提に立っておりますので、東堀水門は必要だと考えております。

委員

宮水門では、常時排水はやっておられるんですか。

事務局

やっております。通常、両方の水門ともオープンしております。

会長

これは高潮対策で考えておられるので、むしろ海側から市内へ流れ込む水をシャットアウトするわけです。

ほかにご覧いませんか。これも宿題を出していただくことにいたしまして、次に移りたいと思います。

### 3) 事務局から土地区画整理事業(1件)について説明

- ・ 審議番号10 野中・砂子土地区画整理事業

委員

現況は、ここは田んぼなんですか。

事務局

大体田んぼと既存の農村集落といいますか、そういった形になります。

委員

区画整理されまして、住宅になるわけですか。

事務局

大多数は住宅地になります。ただ、一部、東西方向の都市計画道路の沿道につきましては、業務系といいますか、沿道サービスの誘致は一応考えていきたいとは思っておりますが、大半は住宅でございます。

委員

これは、ある種の宅地開発というふうに理解したらよろしいわけですね。

事務局

一般的には、現在田んぼになっているものを住宅地に整備し直していくという意味では、宅地開発と呼べるかと思えます。

委員

資料の区間 - 3のところがございますような、こういう升目で、整備が終了した時点においては、もともと田んぼのところは現在のような耕作は行われなくなるという計画と考えるとよろしいんですか。それか、道路が整備されても、残った部分は従来耕作なさっていた方が続けられるのか。その辺がわからないのが一点です。

それから、地域のご要望で上がってきたことはご説明からわかるんですが、赤穂市においての人口動向ですね、少子高齢化ですので、こういう形で宅地なりの造成的なことを行うことについての見通しを地元の方も含めてどのようにお考えになっているのか。先ほどのお話ですと、昭和63年に協議会設置ですか、平成14年において準備会が発足ということで、これはごく最近ですので、住民ニーズがあることはわかるんですけども、もうちょっと大局的な、赤穂市においての人口動向も含めて、それから住宅造成も含めての計画における位置づけみたいなものがこのご説明の中では見えてこないの、それを教えていただきたいんですが。

事務局

まず、第1点目の、区画整理事業が完了したときに、まだ耕作を続けたいと希望される方につきましては、当面の間、そういった利用もなさっていくだろうと考えております。ただ、市街地化区域に設定されているところがございますので、いつまでも農業をさせていただくというよりは、宅地に切りかえていきたいとは考えておりますが、そういう希望は当然考慮されて進められていくということでございます。

2点目の市域全体の人口動態等からの位置づけでございますが、赤穂市全体で、平成5年から14年までの10年間でとらえてみますと、人口につきましては1.02倍、ほぼ横ばいと言っていい状態かと思えます。世帯数につきましては1.15倍になっておりまして、10年間で人口は大体横ばい、世帯は1割強ふえているということから、世帯分離等も進んでいることがうかがえるのではないかと考えております。

それと対比いたしまして、野中・砂子の周辺の集落を含めましての人口、世帯の動向

でございますが、いずれも市の平均を上回っておりまして、人口では1.07倍になっております。世帯といたしましては1.18倍、世帯数も平成5年は884世帯であったものが平成14年には1,047ということで、実質的には163世帯、この集落単位ではふえております。

先ほど申しましたように、この地区につきましては、都市計画の上では、市としては市街化区域に位置づけております。赤穂市としましては、順次区画整理事業を進めてきたわけですが、これだけの農地が残っている市街化区域というのは、現在北側の有年駅の周辺もやっております、この2地区ぐらいになってきたという状況で、市街化区域の中は、この区画整理の推進により、おおむね基盤整備はきちっとできた状態をつくり出せる状況になっております。

この区画整理事業では、2万6,000㎡ほどの保留地を現在考えておりまして、そのうち8,000㎡強は、地域の交流会館の建設用地とか坂越駅の周辺にレンタサイクルの基地をつくりたいということで、赤穂市が取得するという計画がございます。またあわせまして、幹線道路、都市計画道路沿いには、2,000㎡ほどは商業・業務といった沿道サービスの施設の誘致を考えていきたいということで、残りの1万6,000㎡ほどは住宅地を考えております。区画数では90区画前後になるかと思うんですが、先ほど申し上げましたこの周辺での世帯の伸び率から考えまして、この保留地の処分についてもおおむね成立し得る数字であると我々は考えております。

委員

人口の伸び率に関して、伸びているというふうにお考えになって、それについては評価を差し控えますが、住宅開発につきましては、市が土地区画整理をした上で住宅地として販売なさるといふふうに理解したらよろしいわけですか。

事務局

区域全体ではなくて、もともと権利者がおられますから、まず持っておられた権利に見合う分を権利者の方に換地いたします。残った分、事業費を生み出すためのものが保留地ということで、一般に売り出されるわけですが、先ほど言いましたように、売り出す宅地の数としては、面積では1万6,000㎡、90区画前後を考えているということでございます。

委員

90区画というのは、平均的な住宅、一戸建てとしたら何軒分ぐらいですか。

事務局

保留地の方は、先ほど申しました90区画ぐらいが新たにこの事業期間内に売り出されることとなります。

委員

90軒の住宅が売り出されると理解したらよろしいですか。

事務局

新たにふえる分ですね。それ以外は、もともとの権利者が持っておられますから、自分の子供の分家住宅を建てたり、あるいはその方が売られることもあると思いますけれども、それが何区画でき上がるのかということまで、ちょっと今はつかんでおりません。先ほどありましたように、しばらくは農業を続けたいという方もおられると思いますので。

事務局

90軒ということですが。

委員

はっきりとは覚えていないんですけども、このあたりは千種川流域でかなり、低平地ではなかったでしょうか。加里屋川は、かなりの低平地内水河川で、大分水浸しになるところだと思うんです。そういうところに市街地が広がっていくというのは、市街化区域という網がかかっているのかもしれませんが、今、水害で一番問題になっているのはそういうところで、都市部局と河川部局との情報交換というか相互調整が十分行き渡らずに、例えば市街化が先行してしまって、また浸水家屋がふえて、そのツケを河川事業の中で払わされるんじゃないかというような心配があるんですが、たしかここは大分低いところじゃなかったでしょうか。

事務局

確かにご指摘の地区でございまして、かつては浸水したこともあったと聞いております。現在は、JRの軌道の下をトンネルで抜いたりして、その浸水の量が少ないということも聞いておりますので、この区画整理事業におきましては、下水を雨水幹線として整備して、加里屋川のショートカットの方へ流すということで、河川サイドとも調整をした上で事業を実施することになっております。

事務局

兵庫県では有名な災害なんですけれども、51年に大きな雨が降りまして、西播磨地域が大変な被災を受けた、その代表例がこのあたりです。そういうこともありまして、千種川自体の本川の堤防は完璧に整備されております。あと、加里屋川というのが右岸から入ってきているわけですが、これにつきましても河川改修を進めてまいりまして、本川へのところは水門とポンプ場も整備しています。ただ、加里屋川は、上の方で河川改修がたしか残っているはずでございまして、そのあたりは河川改修の状況が今どうなっているかということは次回ご説明をさせていただきたいと思っております。

委員

たしか昔は、このあたりは旧河道が通っていたりしたようなところだったと思うので、そういうところに市街地ができるというのは、川から見た場合に大丈夫なのかなという。絶対的な安全性というのは河川の場合は望めませんので、こういうところで困っているところが県下にも幾つかあったと思うんです。規制がかからずに家が建ってしまって、その後、河川事業費の中からそのツケを払わされたりということになると、トータルの県費としてはむしろ高くつくんじゃないかという心配があるものですから、ご指摘させていただきました。

それと、先ほど委員もおっしゃいました人口動態も考えて、市街化がこれ以上広がる必要があるのかどうか。この両面から、ちょっと疑問を感じるんですけども。

事務局

この地域はもう市街化区域に入っていますので、基盤整備をきちっとして下水道関係も入れていかないと、むしろもっと悪い状態になるということだと思うんです。ですから、この事業の可否というよりは、先生がおっしゃっていることは、要するにこの地域が建物の立地を誘導するような市街化区域に仮に入っていないとすれば入れるべきかという議論

をしなければいけないと思いますし、実は河川協議というのは市街化区域に入れるときにきちっとやりますから、その整理だと思んですが、ここは現状としては市街化区域で、かつ住宅地にするということで赤穂市が用途地域を指定しているところですので、この中でよりいい環境で安全性のあるまちをどうやってつくっていくかということに対して、県としては支援をすることを今は考えているわけです。

ですから、ご指摘の点について再度チェックをして、フレームの関係とか、そういうことはご説明したいと思えますけれども、現状は、赤穂市としては、河川の関係の協議を終えた上で市街化区域に入れて、住宅立地を進めようという整理をしている都市計画の区域だということをご理解いただきたいと思えます。

委員

市街化区域に入っているから、後戻りできないということだと思えますけれども、それであれば、なお一層のこと、河川部局にここに集中的な河川整備をしていただくことについて、まちづくりの方から調整いただく必要があるんじゃないでしょうか。

事務局

理屈の上では、今言いましたように、ここが開発されていく地域なんだということを前提に河川計画もつくっております。ところが、それがどのあたりまで進んでいるかということはちょっと問題があります。それについては、次回、もう一度ご説明させていただきたいと思えます。

委員

私も少しその点を心配していたところなんです、前に高砂周辺の河川なんかで下流が氾濫地区になってしましまして、今そういう整備を進めておられるという状況があります。この場合も、下流側の河川部分で堤防強化等が図られているんでしょうけれども、現在、農地の状態で使われているということは、氾濫ではかなりそこでの貯留効果があるので何とか下流はもっているという面もあるかと思えます。かなり面積的に広いものですから、そういう開発ということになりますと、その貯留容量をどのところで確保されるのか。全部河川に排水してしまうだけでは解決しないと思えますし、どのように貯留性を現況と同程度に確保されるのか、そのあたりをご説明いただければと思えます。

事務局

この区画整理に当たりますとも、河川側と協議をしておりますが、特にこの中に調整池等を設ける必要性はないということです。下水を雨水幹線として整備して、加里屋川のショートカットの部分につないで千種川に流出するというので一応協議は整っております、改めて貯留性のものを求められていないと聞いております。

事務局

一度整理して、次回、ご説明いたします。ご指摘はわかりましたので。

委員

雨水幹線ということになりますと、やはり流出はますますスピードアップされることになってこようかと思えますので。

会長

ほかにございませんか。では、あとほ場整備事業が2件ございます。続けてご説明をお願いいたします。

4) 事務局からほ場整備事業(2件)について説明

- ・ 審議番号11 経営体育成基盤整備事業 山田地区
- ・ 審議番号12 経営体育成基盤整備事業 市西地区

委員

環境に配慮した設計がなされているようでは、たけ池の水質浄化、あるいは環境に配慮した植栽とか、そのあたりにつきましても、農家負担という形でかかってくるんでしょうか。費用負担面について、少し……。

事務局

特に農家負担の軽減ということは考えておりませんが、三原町の場合ですと、申しおくれましたけれども、町負担が通常のガイドライン10%よりも高い15%となっております。したがって、農家負担が一宮町と違っていて5%という数字となっております。そういう意味で、町の方がある程度負担をしているのではないかという感じでございます。

委員

参考までに、両方とも関係あるのかもしれませんが、後者の方で、高齢化する農業従事者ということが書かれていますので、当該地区の高齢化率、農業従事者の方の年代みたいなものがデータとしてあれば、教えていただきたいと思っております。

事務局

当該地区のはわからないんですけども、町全体の高齢化率で申し上げますと、一宮町が31.8%、三原町が23%となっております。ちなみに、兵庫県の平均でいいますと17.7%で、いずれの町におきましても高齢化が進んでいる状況でございます。

委員

すぐでなくて結構ですが、農業に従事されている世帯の年齢というか、高齢化率みたいなデータがもしございましたら、今後教えていただきたいので、お願いします。

事務局

今手持ちがございませんので、次回にお示ししたいと思います。

委員

ほ場-2-1の必要性に、効率的、安定的な担い手、認定農業者を育成すると書いてあります。これは何も農業だけではなくて、中小の商業の方も後継者難で非常に苦労しておられるわけですが、こういう投資事業をおやりになることによって、優良な農地が確保できると同時に、ここにありますような農地の高度利用等を図るということで、それぞれ後を継いでくださる認定農業者というのか、その辺の中身は具体的にどういうものか。育成していく必要があるというのはそのとおりだと思うんですけども、認定農業者とは何なのかということについて、ひとつお聞きしたいと思います。

それから、高度利用とか優良農地の確保ということを言われていて、同意率が164戸中164戸の皆さんが賛成ということなので、全く異論はないわけですけども、私どもの古い印象で申し上げれば、昔ながらの田畑の形が、だんだん近代的な整備をされて雰囲気

がなくなっていることに対して寂しさを感じることもあります。ここに区画形質の改善とか、いろいろな事業をやるに当たってのメリット、具体的な理由が書かれていますけれども、164戸の農家の方たちが最も必要とされておられる改善というのは一体何なのか。この2点について教えてください。

事務局

認定農業者の基準と申しますのは、基本的には各市町で作成をすることになっております。兵庫県の平均的な認定農業者の基準を申し上げますと、従事者1人当たりの年間の農業従事時間が2,000時間程度で、農業所得が860万円程度を確保できるような人、なおかつ経営プランを作成しないとけないんですが、そういうプランを持つ農家ということになっております。

それで、ちょっと申しおくれましたけれども、この市西地区では、現在、野菜作が非常に盛んなところがございますので、既に18人の認定農業者がおられて、この地区内では19.4haで耕作しておりますけれども、ほ場整備とあわせて人数をふやしていこうということで、計画では、28人の認定農業者を育成し、経営面積につきましても28人で28.5haを営農していくことを考えております。

委員

ということは、優良農地の確保等というところは、生産性の高い農地、さらには裏作野菜等々での作付面積の増加等に大きなウエートがかかっていると考えていいわけでしょうか。

事務局

2番目の質問とも関連するんですが、効果につきましては、大型機械の導入ができる、あるいは維持管理が楽になるということがございまして、そういう意味で、営農経費、維持管理費の節減効果が一番大きなものになっております。

委員

先日、私は仕事で一宮町に行く機会があったんですが、ここは27の集落があるんですね。ご説明にありましたように、高齢化あるいは後継者難を随分おっしゃっていましたし、耕地面積が狭い。それから、傾斜地で、高い山じゃないですけども、低い山が迫ってしまてなかなか難しいと。もう一つは、橋が架かって四国とつながっていますから、四国の農産物の影響がかなり大きい等々、いろいろお話を伺いました。

このほ場整備そのものの必要性は私ももちろん否定しませんが、淡路の農業というのは兵庫県の中ではかなり大きなウエートを占めていますので、淡路農業の振興という中長期的な戦略の中に、こういったほ場整備がどれほど組み込まれているのか。今おっしゃったように、単なる目前の、高齢化して跡継ぎもない、そのためには営農経費も節減していかなければいけない、大型機械を入れるためにはほ場整備していかなければいけないという、そちらの観点からじゃなくて、中長期的な淡路の農業振興という中からこういったほ場整備はどう位置づけられているのか、ご説明をいただければと思います。

事務局

高齢化が進む中で、いずれ営農できない時代が間近に来ているというふうに考えます。農業でもうかる時でしたら、跡継ぎが自然にできると思うんですけども、今はそういう時代ではございませんので、なかなか跡継ぎが育たないということもございます。そう

なりますと、農地そのものが放棄されてしまう、あるいは人に貸したくてもほ場整備をしていないとだれも借りてくれないという事態が生じてまいります。そういう意味で、淡路島は今、ほ場整備率が県下の平均の半分ぐらいしか進んでいないんですけれども、早急に整備を進めていく必要があるのではないかということで、取り組んでおります。

会 長

よろしゅうございますか。一応ご質問も出尽くしたようでございますが、もう一度読み直していただいたら、あれを聞くのを忘れていたというのが多分出てくると思います。いつものように、もし質問がまた出てきましたら、ファクスでも事務局の方に送っていただければ、それを合わせまして、次の第3回のときに宿題の回答を求めたいと思っております。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、これをもちまして本日の審議は終わりたいと思います。

事務局

事務局から、少しお願いとご報告をさせていただきます。

まず、継続事業の評価方法ですが、例年、継続事業につきましては10件程度の審査をいただいておりますけれども、今年度は平成10年度から始めました再評価をしていただいた事業の再々評価がございまして、大変件数が多く、再々評価が54件、再評価と合わせて66件となっております。そこで、審査の効率化を図るために、平成15年度時点で進捗率が80%以上、または平成18年度までに完了する事業につきましては、事前に評価調書をご覧いただきまして、ご質問があれば説明をさせていただきたいと考えております。

参考資料として、A3横長の一覧表になったものをご覧いただきたいと思っております。ここに、農林水産部のものについては載せておりませんが、県土整備部事業の45件について記載しております。この中でハッチをしております事業が、先ほど説明しました平成15年時点で進捗率が80%以上、または平成18年度までに完了する事業に該当するもので、45件中18件がご質問があれば説明をさせていただく事業となっております。また、残りの27件の説明に際しましても、何らかの形で効率化を図る工夫をさせていただきたいと考えております。なお、昨年度ご指摘のありました過去5年間及び平成10年度の再評価時点までの投資額についても記載しておりますので、ご参照ください。

次に、公共事業等評価実施要領の改正について、次のページでアンダーラインを引いて載せております。これは、国の河川整備計画の策定、変更が行われたものにつきましては、継続事業として審査したものとして取り扱うとして国の再評価実施要領で改正されたことを受けて、同様の改正をしたものでございます。

3 閉 会