

平成21年度 第2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7月8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2回 公共事業等審査会 会議録

1 開 会

(1) 事務局より連絡事項

事務局

お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから平成21年度、第2回目の公共事業等審査会を開催させていただきます。

(出席委員の確認及び配付資料の確認)

それでは議事に移らせていただきます。

本日は、まずさきに河川整備計画策定中の事業の報告を行います。その後、新規事業の審査案件につきまして、前回、ご質問を受けた事項の説明を行った後、審査を行っていただきたいと思います。休憩を挟みまして、今回の審査対象事業の全体についての審査結果の取りまとめをお願いしたいと考えております。

なお、河川整備事業につきましては、報告案件であるため、審査対象ではございません。協議の時間が十分割り振れるよう、効率的な説明に努めたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは会長、よろしくお願いいたします。

会長

議長としての議事進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

次第の2(1)河川整備計画策定中の河川事業について、中間報告をお願いいたします。これは報告事項でございます、審議事項でございません。

2 審査・協議等

(1) 河川整備計画策定中の河川事業中間報告

事務局

河川事業の中間報告でございますが、これはこれまで河川整備計画中であれば審査対象外とされておりましたものを、今年度から河川整備計画策定中ではございまして、本来の再評価予定年度には公共審、この場におきまして事業の進捗状況、あるいは流域委員会での審議状況等を報告するということになりまして、今年度、今回御説明させてい

たきます。

お手元の河川事業中間報告の資料でございますが、まず最初、1ページ目をめくっていただきますと、河川整備の基本方針、河川整備計画等の流れの図が出てくるかと思えます。この流れの中で、今回説明する河川事業がどういったところに位置づけられているかを示したものでございまして、右側に、河川整備計画の下の方に流域委員会の設置、それから流域委員会で審議継続中の河川、これは黄色で彩られているところがございます。それとその下の方に、緑で彩られているところが流域委員会で審議終了の河川、これは認可・同意申請前の段階でございます。それから認可・同意申請を行った後の流域委員会で審議終了の河川、この三つの段階に区分されると考えております。

次の2ページ目をお開きいただきますと、黄色で後ろ塗られている部分が先ほどの黄色い部分の位置づけの河川でございます。それから緑の部分も、先ほど認可・同意申請前の、流域委員会で審議は終了しているんですけども、認可・同意申請前の河川。それからブルーの部分、2河川ありますが、これが認可・同意申請済みの河川という形で位置づけております。

それで今回、黄色の河川が8河川、緑と青い河川が14河川、計22河川ございまして、それをすべて御報告するというのは、ちょっと時間的に十分ではございませんので、申しわけないんですが、代表的な事例といたしまして、残事業費の一番大きいもの、一番上の広域河川加古川（中流工区）と、下の部分、グリーンのところ、広域河川市川、この2河川についてご説明させていただきたいと思っております。

それでは資料の4ページ目をお開きください。一級河川加古川水系加古川の中流工区でございます。前回の再評価年度が平成15年でございます。総事業費が現在のところ533億円で、進捗率が45%、残事業費が293億円となっております。

この事業の目的でございますが、左の方に書いてあります、一級河川加古川の中流域の西脇地域におきまして、既往最大の浸水被害、昭和58年の台風10号でございますが、この浸水被害を解消しまして、流域住民の安全で安心できる生活を確保する。それから、特に平成16年の台風23号による大きな浸水被害を受けた西脇中心市街地部においては、再度災害防止のため、河積の拡大、河床掘削等の河川改修を重点実施するという目的でございます。

事業の必要性等でございますが、社会経済情勢の変化でございます。平成16年の台風23号で、西脇市内で約220haの大きな浸水被害が発生しておりまして、下流から約5.9kmの区間につきましては、激甚災害対策特別緊急事業により重点整備をすることとなって

おります。

事業の投資効果でございます。費用便益費をB / Cでございますが、4.2と算定しております。

事業の進捗状況でございますが、激特事業区間の整備を最優先して整備行います。それから激特事業の上流区間につきましては、堤防高の確保を主として先行しまして、流下能力の確保を促進していくということにしております。

事業進捗の見込みでございます。激特事業区間につきましては、平成23年度の増水期までに流下能力の確保を図る。激特事業の上流区間につきましては、流下能力不足箇所の堤防整備、野間川の井堰改修等の治水上の脆弱箇所に重点投資を行うこととしております。

コスト縮減につきましては、残土による築堤や護岸整備への再利用、井堰の統合などによりまして、コスト縮減に努めることとしております。

河川整備計画の策定状況でございます。流域委員会等の開催状況は、平成14年12月から3回の懇話会、8回のブロック懇談会を開催しておりまして、平成16年、台風23号の被災によりまして、下流の直轄区間での整備計画との流量調整のために一時中断しております。間もなく再開しまして、平成21年度末までに国に認可申請の予定といたしております。

その委員会の中での主な意見でございますが、支川も含めた流域全体の治水バランスに配慮すること、それから橋脚の多いJR橋を改修する必要がある、それから三つ目は水生生物、特に魚類の生息に配慮する、それから四つ目、環境学習の場を設ける、こういった意見が出されております。対応方針としまして、直轄区間と調整の上に、早期に河川整備計画を策定いたしまして、策定までの間につきましては、流域委員会で審議中の整備計画を踏まえて、事業を継続実施することといたしたいと思っております。

次の5ページ目が、その位置図等を示しております。下の紫色の部分の部分が直轄区間、国土交通省が直接管理している区間でございます。それから上の方にピンクで塗られている区間が激特と申している激甚災害の区間で、今整備している区間でございます。その後、その上の方に色を塗っている区間がこの工区でございます。黄色とか赤とか塗っている区間が、現在施工済み、あるいは施工区間でございます。次、6ページ目にそういったところの写真等を示しております。

6ページ目は黒田庄地区でございます。改修済みの箇所及び今後改修箇所の写真を示しております。

次、7ページ目でございます。野間川の西脇地区でございます、どちらも今後の改修の予定箇所の写真を載せております。ここは特に井堰を設置するというようにしております。

次、8ページ目でございます。杉原川の改修済みの箇所と今後改修予定の箇所の写真でございます。

それから9ページ目でございます。激特事業区間の現在の状況でございます、右側の上の方は改修済みの箇所、それから真ん中がJR橋梁箇所、今、施工中でございます。それから三つ目が支川の野間川でございますが、これの改修済みの箇所を示しております。

以上が加古川の中流工区でございます。

それからもう一つ、市川の方でございます。38ページ目をお開きください。二級河川市川水系市川広域河川改修事業でございます、昭和25年から着工しております。前回の再評価年度が平成15年で、現在の計画としまして、総事業費474億円、進捗率28%、残事業費339億円となっております。

事業の目的でございます。当該河川は無堤区間を有し、治水上支障となる横断構造物が多数存在しておりまして、昭和20年10月阿久根台風等、過去から幾度となく浸水被害に見舞われている地域でございます。この地域の浸水被害を防止するため、治水安全度30分の1を目標に改修を行いまして、流域住民の安全で安心できる生活を確保するといった目的でございます。

事業の必要性等でございます。社会経済情勢等の変化でございますが、JR以南では、土地区画整理事業等によりまして市街化が進展しております。人口・資産の集中が進んでいる状況でございます。

事業の投資効果、費用便益費、B/Cでございますが、15.6と算出しております。

事業の進捗状況でございます。河積拡大、あるいは潮止堰の改築等を行っております、阿成地区を除きまして潮止堰から高木橋下流地点まで、おおむね完了している状況でございます。前回の評価時点、平成15年でございますが、それからはネック区間でありました阿成地区の用地補償を重点的に行いまして、あわせまして高木橋付近の築堤も整備している状況でございます。

事業進捗の見込みでございます。阿成地区の引堤工事は用地買収も完了しており、重点的に実施していきたいと考えております。この引堤工事が完了後は、上流のJR橋梁部の改修及び高木橋上流の井堰改築工事に着手したいと思っております。

コスト縮減については、残土の築堤への再利用、それからＪＲ橋梁の架け替えには莫大な事業費と期間を要しますので、代替案としまして、高水敷の掘削による河積拡大を実施するなど、コスト縮減を図っていきたいと思っております。

河川整備計画の策定状況でございますが、流域委員会等の開催状況です。平成17年2月から流域委員会を開催しまして、平成20年10月で終了しております。計10回開催しております。平成21年7月に国に同意申請の予定としております。

流域委員会での主な意見につきましては、2点ほど書かせていただいておりますが、堰、支川合流部における生物の生息環境に配慮し、縦断的な連続性を確保すること。小規模工事においても、動植物の生息、生育、繁殖環境の再生に配慮することといった意見が出ております。そうしたことを受けまして、対応方針でございますが、事業を継続しながら早急に河川整備計画策定にかかわる事務手続を進めていきたいと考えております。

次、39ページでございますが、今申し上げた区間の位置図を示しております。黄色い部分が施工済み区間、赤い部分が21年度の施工予定区間、それから22年度以降の施工予定区間をグリーンと示しております。阿成地区、ＪＲの山陽本線の前後地区、それから高木橋よりも上流区間というところでございます。

40ページ目でございます。現在の状況等を示しております。一番上、左側、これは一番下流にございます市川の潮止堰ができ上がった状況の、改修済みの箇所を示しております。右側が阿成地区の、今後の改修予定箇所の状況でございます。それから下4枚、いずれも今後改修の予定箇所の現況の写真を示しております。左上がＪＲ橋梁、右上が高木橋の上流区間、それから左下、花田井堰の区間、それから右下、飾磨井堰の区間でございます。

以上で、説明を終わらせていただきます。よろしく願いいたします。

会長

まず、加古川と市川とにつきまして、どなたかご質問ございませんでしょうか。

委員

河川整備計画が認定される前に、事業はもちろんこうして着工できて、仕事ができるわけですね。例えば4ページだと、激特區間は先にやっておりますとか、それから市川の方も何か仕事をやっておりますが、要するにこの残事業がそれぞれ残っておりますけれども、この河川整備計画が策定されないと、現在事業中の箇所の残事業部分をやることができないと、こういう認識をしてよろしいのでしょうか。

事務局

残事業につきましては、河川整備計画が策定された以降にすべて消化されるという形になっております。

委員

そうすると、整備計画が承認されないと、もうこれ以上、仕事はできないということになるんですか、もう少しはできるわけですか。

事務局

河川整備計画前に、河川基本整備の基本方針がございますので、それに抵触しない、その範囲内でございますら仕事できると考えております。ただ、あまり今後の河川整備計画に触れるようなところはできません。

委員

残事業のどの部分までが、そういう計画承認なしにやることができて、承認を得ないと、あと残るのはこういう部分ですよというのがわかったらいいかなと思って質問したんですが。

事務局

河川法の16条で河川整備基本方針、あるいは河川整備計画を策定して、工事を実施すると定められております。実はこの改正前に、河川の工事实施基本計画が、以前、河川の法定計画として位置づけられておりまして、現在は河川整備計画ができるまでの間については、従前の工事实施基本計画を踏襲した中で事業を行い、みなしという形で進められるんです。ただ、もう大分時間もたっておりますし、整備計画は早急に立てないといけないということで、今行っていますのは河川整備計画を想定した中で、従来の工事实施基本計画の法定計画に基づいて、現在、新しく立てるという計画を想定してこの事業を実施しているということです。本来はこの河川整備計画が策定されないと、今後の予算付けができないという方針が国の方から出されておりますので、早急に立てる必要があると考えております。

会長

ご承知のとおり、河川の場合は上流から下流というか、河口まで非常に距離が長いのもあります。いっときに工事ができない、いろんな事情がありまして、上流からやっていくにしても、途中飛ばして、こっちの方が先というわけにいかない事情があります。その辺をさきに整備の基本方針とか、整備計画を立ててやることになってるわけですが、これがぐずぐずしていると次の災害がやって来る。しかも、場合によりましては、流域の

中で上流と下流との住民の方々が対立するという問題も出てまいります。どちらを先にやるかという問題でなくて、根本的に対立してしまうという問題が出てきますので、その辺をよく計画的にというか、話を進めておいてやらなくてはならないこととなります。ただ、やはり用地買収や何とかという問題も絡みますので、何もかも一度にさっとという、水に流してというわけにいかないようです。

戻りまして、市川、加古川でも結構でございますが、河川整備に関しましてご意見ございませんでしょうか。

委員

意見じゃなくて教えていただきたいんですけど、現行の河川基本方針は平成何年にできたのでしょうか。

事務局

2ページ目を見ていただきまして、それぞれの河川につきまして、右側の方に河川整備計画、その左に河川整備基本方針の策定年度を入れております。そこで見ていただけたらと思います。

委員

わかりました。

そうすると、加古川の場合は平成20年、昨年9月に基本方針が決まったということですね。これはそうすると、16年の台風の出水はもう織り込み済みで、新しく基本方針できてると考えていいわけですね。

事務局

平成16年の台風の被害を織り込んで整備計画、基本方針を立てております。

委員

それで4ページの計画流量のところを見ますと、現計画2,800m³/s、前回、平成15年3,800m³/sになってるんですが、これは現というのはいつのことで、この前回3,800m³/sから、さらにまた改定されてるんですか。

事務局（中村補佐）

前回の3,800m³/s（1/100）と申しますのが、先ほど説明いたしました、従前の法改正前の工事实施基本計画でうたわれております治水安全と目標流量になってございます。整備計画の策定にかかりますまでは、その計画で事業を進めておりましたので、3,800 m³/sを目標として、その段階整備として1/14、2,800m³/sの改修を進めておりました。

今回、整備計画を策定するに当たりまして、整備計画と申しますのが、今後二、三十

年の間に計画的に実施する事業ということで、期間が限られておりますので、その間に実施可能な範囲といたしまして1/14、これが58年の出水相当の整備、板波地点で2,800m³/sの流下能力を確保するといった事業を整備計画の委員会の中で検討いたしましたして位置づけてきておりますので、今回、提案をさせていただきます整備計画につきましては、2,800m³/sの整備になってございます。

委員

はい、わかりました。

それで20年度の基本方針で決められた計画流量というのは3,800m³/sを超えてるんですか、あるいはもうこのままいくわけですか。

事務局

基本的に同じ数字で、3,800m³/sは結果的に検証しましたが同じになったということです。

委員

そうですか。

そうすると、16年度の出水も3,800m³/sの計画で整備されてたら、被害がなかったというふうに解釈していいわけですね。

事務局

大まかに言いますと、16年の出水は1/20とか1/25ぐらいになります、計画のときに申しますと。上流3,800m³/sの1/100で計画しますので、この内数というか、段階的な位置に16年の台風の洪水が位置しているということになります。

委員

はい、わかりました。どうもありがとうございました。

会長

どうぞ。

委員

少し教えてください、4ページの流域委員会のところなんですけれども。平成14年12月から3回の懇談会と8回のブロック懇話会ですか、これも流域委員会ということになるのでしょうか。この内容というのは、どういうメンバーで構成されてるのでしょうか。

事務局

この両方あわせまして流域委員会の組織なのですが、3回の懇話会と書かれていますが、その全体会議、学識経験者なり、地元の代表、行政から成る親の委員会を設置し

ておりまして、加古川の中流域は相当広い範囲に及んでおりますので、懇話会と称しましてブロック分けをした委員会を設置しております。こちらは地域の住民の方中心に参画していただきまして、親の方の委員会の学識経験者の方に、そのブロックの座長になっていただきまして、地域ごとに意見聴取とか意見交換を行っております。

委員

懇話会というのは、そしたら流域委員会そのものということになりますと、名称としては流域委員会としてもよろしいわけですか。

事務局

そうですね。流域委員会なんですが、地域の方を中心に集まっていただくということで、かた苦しい名称ではなくて、懇談会、懇話会という名称を当時使いました。

委員

わかりました。

懇話会の方、ブロック懇話会というのは常設のメンバー、特定のメンバーではなくて、住民の方が中心ということですか。

事務局

住民中心ですが、地域の代表の方に入っていてということで、一定期間は固定の方になっております。

委員

はい、ありがとうございます。

会長

ほかにございませんか。

委員

既にご説明いただいていたように思うんですけども、ちょっと教えてください。次にこの事業を審査するのは、評価するのはいつになって、どこでやることになるのでしょうか。つまり、今は整備計画が動いてる中での公共事業ということなので、報告ですのでもいいんですけども。これから整備計画の方は20年、30年もつので、その間に何回かチェックポイントが、チェックのタイミングがあると、それはどこで、だれがやるという方針でしょうか。

事務局

まず策定されますと、策定された段階から、また5年単位で再評価をしていく形になります。

委員

それはここでやる。

事務局

そういうことになります。

委員

今回だけ一応報告ということで、次からは評価ということですか。

事務局

そうですね。

事務局

策定された段階で報告をさせていただきます。こういった整備計画ができましたといった形で、その審議状況等も含めましてご報告をさせていただいて、それからまた5年周期で再評価といった形になります。

委員

これからの河川流域委員会は、おそらくこういう事業の評価もミッションの中に入ってますよというつもりで、またそういうご説明のもとで運営されると思うんですが、今回の場合は、流域委員会発足時にそういうミッションと、そういった形での委員会ではなかったと思う。委員ご自身が、この事業を評価するというつもりで議論されてなかったと思います。事業の評価というのと、それから計画を策定するというのと、かなり違う種類の仕事ではないかと思ひまして。そういう意味で、流域委員会の中で、事業の妥当性を評価する部分の議論があるかと思うんです。一方で、ここで流域委員会の主な意見というところに出てきているご意見というのは、必ずしも事業の妥当性だけに対するご意見ではないと思いますね。そのあたりのミッションのミスマッチ、カバーが全部できるかどうかということがちょっと心配なのですが、そのあたりはいかがですか。

事務局

前回のときに説明させていただきましたが、平成15年に評価要綱を改定させていただきました。そのころから河川整備計画の策定ということが頻繁に行われ出してきたんですが。流域委員会の方も学識、もちろん先生が今おっしゃったように、ミッションの異なりというのは確かにあるんですが、地域住民とか、あるいは学識の方が幅広い視点で検討された上で、一種の一定の結論を出される、計画を立てられるということで、この公共審と似たような側面も持っているということで、同一案件について二つの委員会で同時に審議するのは非常に非効率ではないかということで、平成15年の段階で要綱を改正

をしてございます。これにつきましては、実は国の方の要綱でも同じような措置がなされていることも踏まえまして、そのような取り扱いにさせていただいたところでございます。確かに先生おっしゃるように、究極の目的は違うというのは、認識はしてございます。

委員

当局の方もそういうおつもりかと思うんですけども、これから流域委員会を構成する場合において、今までは河川にかかわる、いわゆるサイエンティフィックな学識経験者を集めておられたかと思うんですけど、事業の評価に関する学識のご経験を持っている方も、お一人の人がそれを兼ね備えられたらそれにこしたことはないと思うんですが、そういう側面のメンバーも入れていただけるように、これからの流域委員会については、あるいは今、動いている流域委員会で、少しそのあたりがありましたら、メンバー補強みたいなことをお願いできればと思います。

事務局

ご指摘の点も踏まえまして、今までは例えばB / Cみたいな議論はあまり流域委員会の中ではされてなかったところもございまして、そういう視点も追加、あるいは補強しながら、流域委員会の方に参加していただく委員の皆さん、あるいは新たに参加されるということも今後検討させていただいて、新たな視点を踏まえた流域委員会として、審議にたえるような形で進めていきたいと思っております。よろしく申し上げます。

会長

ほかにございませんか。

今お伺いすると、この審査会が後の評価の問題まで審議していくというお話。ただ、私、聞いておりますのは、評価しなければならぬのがたしか河川だけで30ぐらい問題がひっかかっているのがあると思うんです。公共審としましてそれだけではないわけで、後でやりますが県営住宅の問題から街路の問題まで、全部あわせると100近くのテーマが今挙がっているはずで、それをこのメンバーで評価しろと言われても、それは無理な話で、報告を受けるだけならいいわけですが、はっきり言いましたら責任のとりようがないということになるんじゃないかと思うんです。その辺のことも一遍、事務局の方で御検討いただいて、一体この公共事業なり、ほかの事業を含めましても、アフターケア、あるいは評価はどのようにやっていくのか、その辺ももう少し詰めといていただきたいと思っております。きょうのところは、報告ということでお伺いしておいたらいいんじゃないかと思っております。

ほかにございませんか。

特に河川の問題は、期間的にも長く、もう数10年かかるのがざらにでありますし、範囲の中でも何km、上流から下流まで何10kmというのがざらに出てまいります。金額的にもそれだけ大きくなるというので特に目立ちますけども、考えてみましたら道路などの場合でも同じでして、やはり何10km、何100億円というのは、つぎ足したらかかっているわけです。その辺も含めて、委員の先生方も一体これは今後どういうふうにしてモニタリングをやっていったらいいのか、その辺、お考えがあればまたお聞かせいただきたいと思ひます。

ほかにもいろいろご意見はまだ多数あるかと思ひますが、宿題がまだ残っております。追加資料となっておりますが、これにつきまして担当の方からご説明をお願いします。どの順序でいきますか、道路、街路、県営住宅、この順番に、まず道路事業をお願いいたします。

(2) 前回審査会からの追加説明

事務局

道路事業についてご説明いたします。

資料、道路とインデックスの張ってあるところの1ページ目でございますが、国道179号、徳久バイパスの太田井橋の現況についてということで、前回、ご指摘いただいたことについて説明させていただきます。

千種川にかかる太田井橋ですが、昭和10年に架設されて、昭和46年に1度、車線の拡幅を行いました。また平成7年には耐震補強をしておりますが、総重量が20トンを超える車両、特殊車両と称しておりますが、それは今、通行できない状態となっております。この特殊車両についてでございますが、資料の左下に説明書きが書いてありますが、車両の構造が特殊である車両、または輸送する貨物が特殊な車両で、幅、長さ、高さ、重量のいずれかが一般的な制限値を超えるようなものを称して、この特殊車両として称しております。この特殊車両が普通の道路を通行するには、通行許可書が必要となっております。現状では総重量20トンを超える海上コンテナ輸送トレーラーなどで、重さ指定道路以外を通行する場合は、現在、太田井橋では特殊車両の通行許可書が必要となっております。

今、ここで出ました重さ指定でございますが、資料の中ほどに書いてございますが、現在の太田井橋ですが、20トンまでの車両については無条件で通ることができますが、

20トンを超える車両、22トン、25トンとございますが、それらについては車両が特殊車両の許可を得、その際、通行の条件を道路管理者から付された上で通行することとなっております。

今回、徳久バイパスを整備することによりまして、架替をすることによって、この太田井橋が25トン対応となります。その結果、たつの市から中国自動車道の佐用インター間、画面右下に書いてございますが、ちょうどこの赤い線で書かれてるところが、この徳久バイパスを含む179号で、この重さ指定が外れているところでございます。これが25トン対応へと架替を行った結果、重さ指定道路になることによりまして、中国自動車道の佐用インターまで、373号を通して通行することになり、緊急輸送道路としての役割を果たすこととなります。

以上で、説明の方を終わらせていただきます。

会長

何かご質問ございませんでしょうか。

委員

バイパス工事ということで、この太田井橋の橋梁架替事業も含まれると思っていいいわけですか。

事務局

おっしゃるとおりでございます。

委員

そういうふうに考えなければならないのですね。前回のご説明のとき確認できなかったものですから。

会長

ほかにございませんか。

特にないようでしたら、終わらせていただきまして、次の街路事業に移りたいと思います。

事務局

街路事業について説明させていただきます。

6月18日の第1回目の審査会では、特に街路の場合、歩道について歩行者と自転車利用者の分離区分ということ念頭に置いた上で整備すべきではないかという先生のご指摘を受けました。これを受けまして、まずは街路事業の1ページですけども、平成22年度街路事業の整備方針のところですが、基本方針の（重点化方針）のところ、前は都

市の主要駅などの交通結節点へのアクセス性向上及び安全で快適な歩行者空間整備としておりましたのを、赤で書いてございますように、安全で快適な歩行者及び自転車利用者等の空間整備としております。

それから、もう一つが新規事業評価調書の街路事業の街路11ページの、横断図の歩道の色分けでございますが、四つ絵がございますが、下の二つの絵について、歩道の色が1色であったのを、2色に色分けして、歩道の中で歩行者と自転車利用者の通行区分を意識して今後検討していくということで、こういう表現にさせていただいております。

それから、第1回目でご指摘を受けた点への対応は以上でございますが、街路課からもう1点、ご報告したい件がございます。前回、審査会の中から今回の審査会までの間に、一般県民、お一人の方なんですけども、この事業についてご意見が寄せられておりますので、この場を借りてご紹介させていただきたいと思っております。電話でのご意見でしたので、正確性に若干欠けるかもわかりませんが、おおむね要旨は次の3点、今お配りしております3点に要約されると考えております。

まず1点目が、園田西武庫線の整備によって、猪名寺椎堂線の前畑踏切の渋滞解消とか、あるいは塚口駅小中島線の渋滞解消など、東西交通の円滑化を図るとの点について、本当に渋滞解消につながるのかというご意見。それから2点目が、この園田西武庫線を整備するより、山手幹線を先行して整備すべきではないかというご意見。それからもう1点、この園田西武庫線によって、川を挟んで東西の町の分断解消につながるというふうに、市街地の分断解消につながる点について、藻川の堤防の近くでは、この園田西武庫線の道路整備によって、堤防と市街地の段差がありますので、そのところに擁壁ができ、道路を挟んで南北の町が分断されるのでは、そういうご懸念の3点を電話でいただきました。この場を借りてご紹介させていただきまして、少しこの点の一般県民の方のご懸念を説明させていただきたいと思っております。

まず1点目の、本当に渋滞解消につながるのかという点でございますけども、前のスクリーンのところでございますように、私どもとしては理論的といえますか、科学的根拠に基づいて渋滞が解消すると検討してございます。左側が現況、平成17年の交通センサスに基づく現況でございます。

真ん中がこれから整備する園田西武庫線、それから上側が猪名寺椎堂線といいまして、その付近に前畑踏切もございます。それから下側が塚口駅小中島線、県道名では西宮豊中線と言っておりますけども、現在、ここで現況では上の方の猪名寺椎堂線では、日あたり、1万2,000台以上の車が通行しておりますし、下側では1万5,000台弱、交通容量

をはるかにオーバーしておりまして、混雑度も1.2と各所で渋滞が起こっている現状でございますけれども、いろいろ交通を分析させていただきまして、右側でございますけれども、将来的にはこの園田西武庫線ができることによりまして、猪名寺椎堂線で7,800台程度、それから下の塚口駅小中島線で8,700台、園田西武庫線は8,800台と、どの路線も混雑度1以下になりまして、周辺道路の交通混雑の解消につながると考えております。これが1点目のご懸念の我々の回答です。

それから2点目、山手幹線を先行して整備すべきではないかという点ですが、御存じのように山手幹線は、震災復興の最重点路線として取り組んでおります。大阪府との府境付近は平成18年度末に、それから、ほかの区間につきましては平成19年度末に供用してございまして、現在、芦屋川の下をトンネルで抜く区間、芦屋川横断工区とってございまして、これを鋭意事業中でございます。これも来年度、完成する予定になってございまして、兵庫県内はこれで全線供用開始となります。

一方で大阪側の方でございますけれども、この山手幹線と接続しているところは、大阪府の三国塚口線という都市計画道路なんですけれども、これで接続されるわけですが、昨年8月から大阪府が兵庫県の要請を受けて、一部の区間で事業を着手してございますが、府の財政状況の悪化等の理由から、整備が進んでないという状況でございます。県としても、園田西武庫線の整備とともに、山手幹線の大阪府接続は最重要課題と認識しておりまして、今後もあらゆる機会を通じて、大阪府に対して要請していきたいと考えてございますが、基本的には山手幹線も先行して整備していると、両方とも必要で大事な路線だと考えてございます。

それから、3点目の南北の分断につながるのではないかとのご懸念でございますけれども、前の方に写真をつけておりますけれども、これは今説明させていただきました、山手幹線の大阪府との府境付近の完成写真でございます。園田西武庫線につきましても、藻川の橋梁の取り付け部につきましては、本線の両側に、その上の方の図面にありますように、通風、採光、あるいは沿道利用等のために、副道を設置する予定にしております。また、南北の通行につきましても、本線の両側に設置する、その副道を連絡する南北道路を本線の下に確保していきたいと考えております。下側の写真のように設置していきます。

それから、道路の北と南側の人、あるいは車が行き来できるという構造にこれですていきたいと考えておりますし、さらに取り付け部につきましては、下側の写真にもありますように、擁壁構造ではなく橋梁構造などによりまして、南北の住民が交

流できるような広場などの整備についても、事業実施段階で検討していきたいと考えております。できるだけ道路の北と南側の住民の方が交流できるように配慮して、事業実施をしていきたいと考えております。

以上でございます。

会長

どなたかご質問ございますでしょうか。

自転車道、色塗り分けがございましたけど、あれは藻川のここの部分だけの話ですか、それとも県下の主な道路を将来こうやっていこうという、その一部ですか。

事務局

今は、この東西区間だけでございますけども、県の方の通行区分帯の話、一般的な話は、国の方が平成19年度に一応方針を出しまして、歩道の中で通行区分帯をしていくよという方針を出しておりますけども、全国でモデル箇所、98カ所をとりまして、その実証等を踏まえて、その後それぞれ地域の方で方針を出すということになっております。兵庫県の方では、今年度中には県全体のそういった整備方針を出す予定にしております。先ほど説明しましたのは、藻川工区についてでございます。

会長

どなたかご意見ございませんでしょうか。

これも大体が都市部の、しかも交通量の多いところの話ということになると、用地買収がものすごく難しいか、高くつくか、絵をかくのは簡単ですけども、その絵をものにするのに大変な話になると思うんですが、将来はそちらを向いて頑張っていこうということなので、ほかにございませんか。

委員

大阪府側の事情なんていうのは、県の方でもある程度把握されてると思うんですけど。公共事業について、ここはやるところ、やらないところ、わりとめり張りを橋下知事はつけておられますよね。そのあたりきっちりと地元の方に教えてあげた方がよろしいのではないのでしょうか。

事務局

今後、地元、入る際に際しては、説明をさせていただきたいと思っております。

会長

先ほどの河川と同じで、1キロも離れた向こうの話になると、さまざまな意見があり、何でここ早く通さないのかという話がつい出てきそうなものなんですが、住民との意思

の疎通が非常に大事だと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

ほかにございませぬか。

委員

大阪府は、これはやらないということをおられるんですか。橋下知事さんは、ここは必要ないという感覚になっているのですか。

事務局

いえ、先ほど説明しましたように、三国塚口線の一部、府道大阪池田線から国道176号までの間、大阪府にとっては重要な区間ですけれども、去年の8月から事業を始めております。今まで着手していなかったんですけれども始めております。ただ、府県境については、阪急神戸線との交差部の計画変更の話などがございまして、現時点では手をつけておりませぬ。まず、その路線の一部を始めていただいたというところがございまして、全然しないというわけではありませぬ。

会長

ほかにご意見ございませぬでしょうか。

特にならぬようでしたら、街路事業をこれで打ち切って、次の県営住宅事業、よろしくお願ひします。

それが終わりましたら、休憩を挟んで審査に入りたいと考えております。

事務局

前回の質問等につきまして、説明をさせていただきます。

お手持ちにお配りしております資料からご説明をさせていただきたいと思ひます。前回3点ほどご質問をいただいたことにつきまして、その中で1点目、建替箇所の選定の考え方につきまして、全体の流れを説明させていただきます。公営住宅、県営住宅のストック量の中期目標ということで全体の説明をさせていただき、2番目に県営住宅の整備のストックの活用方法について、3番目に新行財政改革においてどのように影響が出たか、最後に今回の伊丹野間住宅の建替を選んだかという順に説明をさせていただきます。

それでは、お手元の資料の公住-1からお開きください。兵庫県では、「ひょうご21世紀県営住宅整備管理計画」という中で、人口の穏やかな減少、人口の社会移動、いわば小さくなるということで新規の住宅需要が漸減して行くとしています。民間賃貸住宅におきましては、最低居住水準未満の世帯はもう徐々に減少しております。その中で潜在的な公営住宅の需要は減少にあるのではないかと考えております。

このことから、県営住宅のストック量につきましては、県内全体の地域的な需要、それと市町公営住宅との役割及びバランスを踏まえながら、市町営につきましては、県営が4、市町営が6という形で平成17年度ですけど、現在もこのようなバランスで推移しております。それらを踏まえまして、近隣団地の集約化によって一体的な整備が望ましい団地を集約・廃止していこうとし、平成17年度に県営住宅5万5,000戸あるものを、平成27年には5万3,000戸と、約2,000戸を漸減することとしております。

平成27年度の目標は需要見込みということになっておりますが、供給目標は、約13万1,000戸です。これは公営、県営、市営含めた戸数でございます。そのうち、県と市町との役割分担である県営4割ということで、県営5万3,000戸として位置付けをしております。

次に、県営住宅のストックの考え方につきまして次の2ページ目をお開き下さい。老朽度及び耐震安全性、避難安全性、居住性を判断して、改修や改善を優先して考えております。その中で、耐震性が低く改修が難しいもの、老朽化も著しく修繕が厳しいというものにつきましては、建て替えを実施する考えをしており、下の区分表で、判定基準の中で建替については築38年以上、もしくは耐震性の問題がある中層住宅については、建替という位置付けをしておりました。

新行財政改革を平成20年2月に策定をしておりますが、「つくるからつかう」という基本に戻りまして、再度事業量を見直し、平成20年から平成30年の11年間では、平成20年から平成24年は300戸ずつ、平成25年から平成29年は400戸ずつ、各年度、平成30年の最後の年に500戸、累計4,000戸という事業量を今回の新行財政改革で策定いたしました。

それでは新行財政改革の中で、建て替えの位置付けで、どの団地があるかということですが、次の公住-3をお開き下さい、その元となっておりますのは、社会基盤整備プログラムでございます。これはすべての各県民局単位で策定しております。その中で平成20年から平成25年の前期ですが、建て替えすべきものとして、先ほどの建設年度、耐震性、それと集約に関しては団地の規模、土地利用の効率性を勘案して、特に近隣の集約団地の受け皿となるという、新たな機能を持っているものを重点的に選び、新規団地予定として、下記の9団地を選定しております。

なお、9団地のうち、現在6団地は事業着手を考えております。残り3団地が、伊丹周辺、それと宝塚の3つの団地となっております。その3団地の中で、周辺の集約団地の状況や、今回建て替えする団地は390戸の管理戸数で実際364世帯と大規模団地ということ、その残りの住居戸数が、建て替えた後の受け皿になりますので、その周辺の受け

皿になる戸数について、工事に伴う移転者の入居先、一時移転先の確保ということ等を考慮した結果、伊丹野間団地ということで選定をさせていただきました。

伊丹及び宝塚については、当然倍率のかなり高い需要のある地域ということで、事業の着手を早めたいと考えております。次に、公住の4ページをお開き下さい。先ほどの新行財政改革期間中での事業量、300戸という枠の中というのは、一度に300戸の事業をするのではなくて、平成22年の新規団地ということで伊丹野間鉄筋等がございますが、平成22年度中は設計を、そして平成23年度以降から5期、約9年かけて工事を行います。当然、優先性がありますので、今回提案をさせていただいております。

次に2番目の、県営住宅の住戸形式につきまして、現在、県営住宅の型別供給という考え方は、S、M、L、Oという4タイプがございます。これは1対4対4対1という基本の供給モデルで今まで進めておりました。実際は団地選定した段階では、入居者のご家族数などを判断しまして、供給戸数は修正をしております。

それと住戸内の平面プランにおきましては、「いきいき県営住宅仕様」を平成4年から兵庫県すべての住戸に対して行っており、バリアフリー化に基づいた仕様で住戸を整備しております。

Sタイプから説明をいたします。まず出入口・玄関は、スライド・引き戸のタイプの仕様としております。浴室、洗面所、玄関の中には手すりを設置しております。浴室も高齢者仕様ということで、1418ミリという大き目の寸法の浴槽、またぎ込み45センチぐらいの高さがあるような仕様としております。Sタイプについては2Kタイプの40㎡で、今回は40戸の供給を考えております。

2番目のMタイプにつきましては、出入口を従来の型の開き戸に変更しております。タイプとしては2DKタイプが標準で、面積として55㎡で、今回は150戸供給しようと考えております。

次にLタイプです。標準的には3LDKのタイプで、面積としては65㎡でございます。基本的に140戸の供給を考えております。従来は和室がかなり多く占めておりましたが、コスト縮減、プランの関係で1室のみとなっております。

次にOタイプです。3LDKタイプですが、面積は75㎡が標準です。30戸程度です。Lタイプ、Oタイプは、対面キッチンとしております。

これが標準的な県営住宅のタイプと型別面積としてご紹介をさせていただきました。

次に3点目、県営住宅整備事業における風力発電につきまして、目的は啓発ということでございます。風力と太陽光、団地においては2基が標準で、設置しております。2

ほど年前から設置しております。

仕様ですが、この右側の図にありますように、太陽電池パネル、約87の2倍のワット数をつけております。それと風力発電は、効率が一番な風車型もありますが、騒音等に問題がありますのでサボニウス型を採用しております。バッテリーと、点灯時間ですが、18ワットの蛍光灯で1日12時間の使用等を考えており、一度太陽なりを受けてバッテリーがある程度充電を終わりますと、1週間程度は点灯するというようになっております。

発電量ですが、伊丹市に今回設置したもので想定した数値ですが、1月から12月を比べましても、太陽光で想定発電量を十分賄えます。風力発電につきましては、風速によって若干発電量は異なっております。発電としては太陽光で十分賄えていますが、風力は、夜間や雨の日、風の強い時などには充電をする機能が働くと考えております。参考計算の中でも、平均3.2から4ワットという記録がございますが、発電量18ワットであれば1時間程度の点灯が可能と考えております。

以上でございます。

会長

どなたかご質問ございますでしょうか。どうぞ。

委員

今、平面を示していただいたので、非常によくわかるようになりました。一番小さなタイプは引き戸にして、それ以外は大体、外開きの玄関になっているような絵がありますが、これからの家族構成がどうなるかよくわかりませんが、家族の中に高齢者を抱える世帯が出てくる可能性があります。むしろ、そちらの方が私は家族構成としてはいいと思いますけれども、そうすると面積が大きなタイプにも老人が同居する可能性が考えられます。引き戸になり得るスペースはあると思いますので、例えばLタイプのうちの幾らかは引き戸タイプをつくっておくなどの配慮をし、あらかじめ用意するか、途中で変更ができるような設計にしておけばどうでしょうか。ただ、途中で変更するとコストが逆に高くなると思うので、ある程度の量を考えたら、大量生産の考え方でコストを安くできるかもしれないので、せっかくバリアフリー、ユニバーサルデザインということであれば、この辺りを考えておいていただければありがたいかなと思います。

事務局

実際Mタイプにつきましても、大体1割から2割ぐらいは特目ということで、引き戸タイプで標準化をしようと考えております。

会長

ほかにご意見。どうぞ。

委員

2つ質問がありますが。まず第1点目は、これはオール電化、地域冷暖房と、いわゆる環境に優しい、そういうエネルギー資源等を工夫されているのかどうかということです。

それから2点目が、クリーンエネルギーの啓発を目的に、こういう太陽と風力とが一体化したようなオブジェを設置されるということなのですが、だれに対して何を啓発するのか。ここに設置するのは、住民に対してということだと思のですが、住民に対してクリーンエネルギーを啓発するということでしたら、こういう集合住宅の住まいの方に啓発をして何を期待されるのでしょうか。集合住宅ですので、個別に各部屋に太陽電池を設置するわけもございませんでしょうし、風力発電はましてや設置できるわけでもないで、だれに対して何を啓発する目的でこういうことをされるのかということについて教えてください。

事務局

オール電化につきまして、県営住宅でオール電化を設置しておりますのは、片山住宅と青垣という2団地です。平成14年から、流し台にガスで供給しておりますが、IHクッキングヒーターが使えるコンセントは設置しています。当然、建替事業ですので、入居者のほとんどガスコンロということもございまして、一度に変えるというわけにはいかないというのが現状です。

過去に明舞団地で、オール電化で検討させていただきました。オール電化することによって、年間の維持管理費がかなり安くなるのですが、今持っているガスコンロは変えにくいという、入居者の意識があるのだと思います。

新エネルギーにつきまして、風力啓発というのは、周辺の方も含め使っていただきたいということです。これ以外に駐車場においては芝ブロック、屋上緑化などもしております。県の施策を先導的な施策として県営住宅の中でもうたっております。そのような施策を県民にアピールをしたいというのが趣旨です。

委員

後半の問題は、そうではないかなと思っていました。やはり県のむしろ広報であって、お住まいになっている方々への啓発という意味合いよりは、むしろ、そちらの方が強いんじゃないかなと理解しました。

それから前半の方ですが、今お持ちのガスコンロがというのは、ガスコンロがどれぐらい高いのかわかりませんが、オール電化で数カ月たてばすぐにペイバックできるぐらいの値段、多分、数万円だと思います。何も関西電力をもうけさせるということではなく、今、国がこれだけエコロジーに対して政策を打っているし、日本の経済政策としても、昼間の電気を使わずに、夜、電気使うということがどれだけ環境的にも、それから経済的にもプラスになるかという、これは、だれでも理屈はおわかりだと思います。

こういうエネルギー政策とか環境政策に関しては、ある程度行政の方が主導的に進められてもいいのではないのでしょうか、決して電力産業を奨励するという意味ではなく、ある程度公共的な意味合いもあると思います。国の公益に通じるものだと思うので、ある程度県の方もご指導されて、電力を使えば、例えば使ってみればすぐわかりますけど、ガス、電気時代に比べて、オール電化にしたらエネルギー費、3分の1とか4分の1ぐらいになると思います。IHのコンセントがありますということなのですが、電気とIHと併用して電気代、ガス代となると、やはりとてつもなく高くなると思います。ガスコンロ代ぐらいはすぐにペイできるのではないかと思いますし、使い勝手とかいうことがあるのでしたら、一口ガスコンロ、プロパンガスでも用をなすと思いますので、住民の方の利便性や好みを優先されるのもいいのかもわかりませんが、それこそ啓発で、実際のエネルギーの省資源・省エネルギーの実態みたいなものも県民の方に啓発していただいたらいいのではないかなと思いました。

会長

ほかに。

委員

66㎡のLタイプで2世代というのは、非常に狭い感じですね。Oタイプが75から80㎡となっていますけども、Oタイプの方にも2世代の家族が入居されることを想定して、何程かの割合をそのような世帯向きに考えていただきたいと思いますが、そういうご予定もありますか。

事務局

基本的に型別しながら、人数はOタイプが5人以上という世帯人数、2世帯というのもあると考えております。

会長

ほかにございませんか。どうぞ。

委員

屋上緑化の絵が出ておりましたけれども、この維持をどういうふうを考えられるのか。せっかく屋上を利用できるのであれば、みんなが接近できるような形にしておけば、維持管理の意欲もわいてくるのではと思います。その詰めをきちんとやらなければ、せっかくのこういう試みも生かされてこないのではないかと思うのですが、そのあたりはどうですか。

事務局

先生の言われるように、屋上緑化を開放というので自治会にお願いをしています。管理を自治会の組織がきちっとしているところは決定いただけるのですが、不審者が入ってくるとかやはり閉鎖した状態にしてほしいと言われていました。自治会に開放出来るようにお願いをしながら交渉していきたいと考えております。

委員

先ほどオール電化ですけど、IHの場合はまだ電磁波の問題が残っているように思います。電磁波の障害の問題をチェックしておいた方がいいと思います。

事務局

電磁波につきましては、関西電力からすれば問題ないと聞きます。いろんな団体が電磁波ゼロではないという、妊婦さんとかに対する影響はという質問はあります。やはり住民の方のご理解をいただかないといけないというのが、我々の考え方ではございます。

会長

ほかに。どうぞ。

委員

最低居住水準未滿世帯率も徐々に減少しておりということで、セーフティーネットとしての公営住宅は少しずつ減らしてしかるべきだということになっているだろうと思うのですが、減らしていく数について、県営住宅と市町営住宅とのバランスを踏まえると、その市町営住宅というのは、神戸市を初めとする兵庫県下の市町村の経営する住宅の平成17年度の数だと思うのですが、お互いに少しずつコスト削減のために減らしていくという、何か施策のすり合わせがあって、こういう漸減する数が出ているのでしょうか。

また、集約・用途廃止を行うとあるのですが、結果的には県営住宅がなくなり、県の土地と県の県営住宅であった建物が残り、人がいない空間が幾つか生まれるということになるのか。そういうところが生まれるとすると、その後、取り壊しによって次の何かの施設として使っていくという計画なのか教えていただければと思います。

それから、平成17年から10年間で2,000戸漸減する予定ということですが、この漸減させることによって、いろんなコストが減ることでしょうか。それから、建替団地ということで新規着工ということですが、建て替えはされるけれども新規に全く新しく建てるものはゼロということでしょうか。

事務局

1番目は、市町営も含めた公営の全体での供給目標量で、これは住生活基本計画という計画で、供給量を定める必要があります。市町営の役割の中で、市がまず地域の主体でもって建て替えや新規を計画の中にとらえております。

2番目の集約した土地はどうするのかというご質問ですが、集約する建物の土地が狭小であるとか、不成形で建て替えをしても戸数が伸びないものを集約しようと考えておりました。その建物を解体した後は処分とします。これはもう公営住宅の会計の中で、新たな事業の展開に使うと考えております。

委員

売却処分ですか。

事務局

そうです、売却処分と考えております。

3番目の、維持管理コストという面からは当然減ります。管理運営費としては貢献します。ただし、単純にコストのために建物を減らすというわけではなくて、やはり先ほど言いましたように人口全体が減ってきていると、そういう全体の傾向で結果的に2,000戸が漸減していくという形で考えております。

4番目の新規がないのかというご質問でございますが、兵庫県も平成13年からは新たな土地を取得しての新規の建設はやっておりません。すべて建て替えで対応しております。

委員

市町営住宅との施策のすり合わせがあるのでしょうかという質問については、特にそれはないと伺ってよろしいのですか。市町営住宅に対しては、県からの補助金が出るのかという形での、何か交流みたいなものはあるのでしょうか。

事務局

公営住宅は、事業主体としては市も県も同等です。国からの助成・補助金は同等の立場と考えていただければと思います。

会長

ほかにご覧いませんか。

最後に一言、この風力発電ですが、2基まとめてでもいいし1基ずつでもいいですが、一体幾らぐらいついて、ランニングコストどれぐらいつくのでしょうか。

事務局

1基、カタログ単価でいくと150万円ほどです。

会長

特にないようでしたら、一応ここで時間も来たようでございますので、打ち切らせていただきます。

(休 憩)

(3) 新規事業評価に係る審査

会長

再開したいと思います。よろしくお願いいいたします。

本来これが一番大きな問題でございます、新規事業評価に係る審査案件の審査につきましてご意見いただきたい。

先ほどの、まだ意見が尽くされてない点もあるかと思いますが、審査のお答えの中で活かされるのであれば活かしていきたいと考えます。

県の事業部局が作りしました調書によりまして、あるいはこちらから要求しました宿題の答えによりまして、知事からの、これは諮問ではなくて意見の聴取が来ております。4件でございますけども、これについてこの委員会として実施妥当かどうかという返事をしたいと思います。

もっとも、ここで進行オーケーと出しましたからといって直ちに実施できるものではなく、当然予算面の問題、あるいはそのほかの問題、国との折衝の問題、もっと大きなのはやはり関係住民との話し合いの問題というのは片づいて、初めて事業が行われるわけですから、その辺でいずれかがひっかかりますとやはり事業が進まない。ただ、この委員会としまして、知事からの県の問い合わせがきています4件につきまして、お返事をしたいと思います。

会長

原案をそれぞれお目通しいただいているかと思います。ご意見をどうぞお願いしたい
と思います。

一応、第1回目の審査会のご意見を踏まえまして、オーケーという形での文章
にしておりますが、ここでひっくり返していただいて、この公共事業はストップだとい
うのでも一向に構いません。

1) 審議番号1 道路事業「(国)179号 徳久バイパス」

一つずついきたいと思います。まず道路事業になります。今日、宿題の答えも出まし
たけども、徳久バイパスにつきまして、どなたかご意見ございませんか。

まずご意見をいただいて、それから文章の方にかかりたいと思います。バイパスにつ
きまして、ご意見をまずお願いしたいと思います。

委員

審査結果、この前にお送りいただいて、ここにあるわけですがけれども。私は全部の事
業について推進していただいて結構ですが、ここに書かれてる内容について少し意見が
あるんですが、それは後の話ですか。

会長

文章につきましては後の話です。

委員

後の話ですね。

会長

まず、事業の実施につきましてご意見は特にございませんか、事業着手妥当というこ
とで。

委員

事業実施の話ではないんですけども、この調書をまとめて、この場で実施していいか
悪いかという判断を下さなければいけないと思うんですけど。お聞きしたいのは、調書
の方に、例えば国道179号線の場合は、これは事後評価の対象事業にしますよという提案
も一緒に含まれているのですね。これも、我々はここでそうしようと認めるわけです
ね。

会長

必要があればということで。

委員

それも含めてこの事業を実施してよろしいと。

事務局

前回のときに、一応事務局から提案としまして、事後評価については、179号については対象としたいということをご提案申し上げます。そのことを含めて審査いただけたらと思います。

委員

はい、わかりました。

会長

ほかにございませんか。

では、文章はともかくとしまして、事業としましては事業実施妥当ということで進めていきたいと思えます。

(「異議なし」の声あり)

2) 審議番号2 道路事業「(主)篠山山南線 川代トンネル」

2番目、道路事業ですね。篠山山南線の川代トンネル、現在、渓谷沿いに走っている県道をショートカットして、トンネルで抜いてしまおうという事業です。

特にございませんか。

県の原案が事業実施ということで出ておりますので、事業実施オーケーということでお願いしたいと思えます。

(「異議なし」の声あり)

3) 審議番号3 街路事業「(都)園田西武庫線(藻川工区)」

案件番号の3番、先ほどからもめておりました園田西武庫線 藻川工区についてです。

委員

先ほどのご説明で、ここに書かれておりました自転車道ですか、自転車と歩道を区別するという、それが満たされて、この計画書どおりになったかと思えます。その前後の道路につきましては、ここの区間だけということに理解したらいいんですね、そのつなぎとか、どうなるのでしょうか。

事務局

一応、整合性を図るようにはしていくつもりでございます。現時点では現道はそういうふうになっておりませんで、歩道の中を自転車と歩行者が混合する形で、その方針につきましては、今年度、兵庫県全体として通行区分について検討してございまして、県全体の方針は今年度末でどういうふうにするかという方針を出す予定にしております。

委員

街路 - 1 で明確に記載されておりましたので、そういう用意といたしますか、計画をお持ちなのかなと思ったものですから、図面と一致してなかったものですかからお尋ねしてしました。

会長

ほかにございませんか。

よその府県へ、これで決めるというか、けちをつけるわけにはいきませんが、これはやはり大阪側がきちんとしてくれなければ、やっぱりふん詰まり状態がそのまま続くわけです、文章としてどう書くかは別にしまして、大阪府に対しても要望されたいとかという文章をつけたいと思いますけど、いかがでございますでしょうか。

委員

それは、バックアップをする意味で、やはり何か記述しておいた方がいいかなと私も思います。

会長

持ち上げるかけなすかは別にしまして、やはり大阪でつながらないことには、せっかくの効果があまり上がらない。

事務局

今、園田西武庫線につきましては、大阪側は国道479号の内環状線は全部できておまして、今、御検討いただいている園田西武庫線は大阪側は全部完成、供用開始されておまして、兵庫県側の方が供用開始をしてなくていけません。山手幹線の方は確かにこの案件とは違うんですけども、山手幹線の方は確かに大阪側ができていないと、そういうことになってございます。

会長

じゃあ弱い調子になるかもしれませんが、山手幹線についても大阪側、頑張ってくれというくらいのことしか書けない。

ほかにご意見ございませんか。そういう意見もあったということになるかもしれませ

んが、しかも相手がよその府ですから、果たしてどれだけ読んでくれはるかわかりません。とにかく、事業着手は妥当ということでいきたいと思います。

(「異議なし」の声あり)

4) 審議番号4 県営住宅整備事業「伊丹野間住宅建設事業(建替)」

最後の県営住宅につきまして、これも建て替えでございますので、ストップがかけにくい話ですが、何かご意見ございませんか。

特にないようでしたら、県の原案が事業着手ということで出ておりますので、これも事業着手妥当ということで作文させてもらいたいと思います。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

そしたら、そういうことにいたしまして、先ほど話がございましたが、一応、私と事務局の方で、この前の第1回の会議の御意見を踏まえまして、作文をしまいでございます。これは本当の作文でございますので、たたき台までいかないようなものですので、ご遠慮なくつぶしていただきたいと思います。

なお、本日ご欠席の委員もいらっしゃいますので、最後、もう一度やはり「てにおは」を含めまして、私と事務局の方で目を通してさせていただいて、委員の先生方にもう一度お送りして、正式の文書として知事の方に回答したいと思います。それも含めましてご検討いただきたいと思います。

では審査結果について。

(4) 公共事業等審査会審査結果の協議

事務局

そしたら事務局案につきまして、読み上げをさせていただきます。

お手元に配付をしている審査結果(案)をごらんいただきたいと思います。区切って朗読させていただきます。まず前文の部分です。

(審査結果案朗読)

以上が前文でございます。

会長

そこで一度とめます。前文のところ、もっと強く出してもいいし、全部要らないのではという何かご意見ございますか。

特にございませんか。そしたらこれで一応、次に移りたいと思います。

1行目(以下、「本審査会」という。)という、括弧の中の文章がありますが、以下がこの審査結果についてという文章では全然出てきません。

事務局

失礼しました。

会長

要らないのではという、それを含めましてお願いします。

道路事業、お願いします。

事務局

そしたら記の中で、1番の道路事業でございます。

(審査結果案朗読)

会長

どなたかご意見ございませんか。

委員

この徳久バイパスですが、一つはこの点々でトンネルを抜くわけですね。この前、議論をした、わかりやすい工事費の内訳をもらって、ここをバイパスにするにしてもトンネルを抜くのが一番いいんだよという議論があるわけでしょう。現道を拡幅するよりは用地補償費も要らないし、トンネル工事の方が事業費も安価で、それから道路の線形がなだらかになるわけですね。せっかく議論をしたのですから、そういう審議の経過が欲しいかなという気がするんですけど、どうですかね。

それと、先ほどの緊急輸送路の道路としてというのは、太田井橋をこのバイパス工事の一環として整備することによって、緊急輸送路として役に立つわけですから、その部分を説明的に書いておいた方が、これだけだとなかなかわかりにくいような気がするんですけど、いかがなものでございましょうか。

会長

どなたかご意見ございませんか。

せっかく3つ案を出して比較して、3案が提示されて、そのうちこの案が妥当である。

事務局

いろいろ線形検討している過程がありますので、そのあたりを今の計画がベストであるみたいな表現はとらせていただきたいと思います。今、確かにどこにどう挿入するか、は考えさせていただきたいと思います。

緊急輸送路につきまして、その件につきまして盛り込ませていただきたいと思います。

会長

ほかにございませんか。そしたら今のご意見お願い致します。

委員

下の2行の、前回のときやはりかなり問題になって、今日も出ましたけれども、歩行者と自転車利用者の通行の問題ですけれども、十分配慮するという言葉の表現はちょっと弱いと感じます。後にも同じような文言が出てきますけれども。でも、県としてはこれから色分けという形でやっていくということ、間もなく県の方針として確定されるというお話なのですね。

事務局

この道路では、先ほど申し上げたようなことではなくて、旧道であるとか、あるいはその現道の近くの町道を、例えば通学路に活用するとか、あるいは現道からかなり交通量が減りますので、そういう部分を活用していく。バイパスの方はトンネル部ということで、そこには歩行者とか自転車通行はかなり少ないだろうということで、現道であるとか、そういう市町道を使って安全対策に努めていくという趣旨でございます。

委員

そういうことで、配慮という言葉で十分と解釈してよろしいんですか。では結構です。

委員

トンネルの中も自転車も人も歩いていいわけですか。

事務局

いや、通れますが、ただ歩道は計画しておりません。

委員

そうであったって、道路というのは本来、人間のためのものであって、横着するため

に自動車とかがあるので、やはりそれであれば本当は自動車専用道路にしてしまう、この間だけでも。

会長

ほかにご意見ございませんか。

委員

そういう意味では、「なお」の後は新道及び現道におけると、何か現在の道路だけではなくて新しく、当然の話ですけれども、新しい道路についてはこういう配慮をするんだということで、「新道及び」とかつけ加えていただければ。

会長

もう少し具体的に配慮、こうしろというのを指摘した方がいい。

委員

ただ、トンネルみたいなのは、そんな幅員はとれないのでは。

委員

トンネル部分だけではなくて、そのの接近の部分もありましたね。

委員

歩道は狭いけれども配慮はしなければ。

事務局

トンネル内ですが、あまり歩行者・自動車交通量が予測されてませんで、ほとんどの方が旧道付近の学校ですとか商店街、あと役場支所を利用するというので、トンネル等は大部分が通過交通のみとなります。

委員

いや、今ないからであって、案外つくってみたら、日曜日になったら自転車でスポーツとして通る道になる可能性もある。だから、ほとんど現在はこの徳久の駅へ行くための人たちが通るんだから、ここを通ることはないだろうと思っても、一度つくってしまうと、別の用途みたいなものを、人々の生活の中でつくってくる可能性あるでしょう。またどこか、この両端のところにスポーツ施設みたいなのができて、こっちからこっちへ移るとかいうことがあるから、やはり安全性だけは確保できる。

事務局

安全性の確保という意味で、確かにつくったことにより、歩行者が利用されることもあるかもしれませんが、極力、歩行者・自転車利用者の方については、トンネル内ではなく、現道とか集落の道路を利用していただくということを推奨、それは学校とかを通

じて呼びかけということで、町の方にそういったお話をさせていただいております。あとは道路の性質と機能に応じて、今後使い分けをしていくことにより、より安全性の高い道路整備をしていく観点からも、はっきりと通過交通を主体とする道路と、あと現道の日常生活を支える道路とで分けて整備を進めていくことが、整備費の縮小とか、そういったものにも両立していくんじゃないかとこちらでは考えております。

委員

自転車は禁止するというわけはいかないのですか。歩行者はいいけど、自転車はここを通れませんと。

事務局

自転車車両という扱いですので、一応通ることは可能です。

委員

いや、だからこのトンネルを自転車だけは禁止する。

事務局

禁止はできません。公安委員会の方です。

委員

歩行者はともかく、自転車は何かやめておいた方がいいような気がします。

事務局

自転車利用で想定されるのは、高校があるので、その方が数名ほどいらっしやる程度でして、日常の使用はあまり想定されてない。

委員

そういう配慮をした方がいいでしょう。

委員

自転車は当然、トンネルの中はライトをつけて、それで反射板を後ろにつけてますので、むしろ通過、自動車専用の扱い方をして、猛烈なスピードで、自転車が走ってるにもかかわらず、また人が走ってるにもかかわらず、自動車が走ることが怖いのであって、スペースとしては十分通れるスペースがありますから、なるべくスピード出さないような、何か仕掛けをどこかに考えておいてあげるのがいいのかもしれません。

事務局

公安委員会の方と、その辺の規制の仕方については進めていくことになると思います。

委員

こういうところは、やっぱり制限速度を守るように、むしろ自動車側をゆっくり走ら

せる、徳久の駅前を回るよりは、はるかに時間短縮できますからね。

委員

これは広域の幹線で、特殊車両通行用につくっている道路なんですね、国の国土の幹線道路なんですね。地域生活道路とは違うから、トンネルの中にそんなことしたら大変なことになるんでは、構造令からみんな変えなければならない。

委員

いやいや、それ自体の考え方が間違っているのではということなのです。

委員

いやいや、国幹道を日常生活のように両方に供せるように法律を曲げなければならないわけですよ。だから、先生おっしゃることはわかりますけど、この道路はこの地域の生活道路という位置付けをなさいと言っているのと同じ話になるので、それは具合が悪いのではないのですか。だから、道路の交通の運用は警察の話であって、これは我々が言えるとしたら、交通の安全性を期するように努力されたいとか、そういうことぐらいしか書けないのではないのでしょうか。

会長

それはそうだと思いますね。

委員

いや、それは委員の言うとおりですけど、ここに歩行者のスペースを設置というのは。

委員

ちょっと書けない。

委員

これでは書けません。

ただ、それでも通行を禁止しないのだから、明るさを十分にするなど、安全性は確保できるように配慮する必要は絶対あるということですね。

委員

だから、それは事業に対する注文ではなくて、道路の運用の警察に対する注文ですね。

会長

歩行者及び自転車利用者という並列に並べてあるので、かえって弱いので、歩行者を削った方がいいんじゃないですか。

委員

これ現道でしょう。現道を生活道路に使えるということでしょう。

会長

安全対策に努めるとともに、トンネルの中についてはもっと考慮されたいということを入れた方がいいんじゃないか。その辺ちょっと検討してください。

あと、ほかにご意見ございませんか。特にございませんでしたら、次へ移りたいと思います。

事務局

記の中で、2番の道路事業でございます。

(審査結果案朗読)

会長

ほかにご意見ございませんか。

ここも、することはさっきと似たようなものなんですけど、場所がまた違います。

特にございませんか。じゃあ一応、これはここで済ませまして、次へ進みたいと思います。

事務局

記の中で、3番の街路事業でございます。

(審査結果案朗読)

会長

ご意見ございませんか。

委員

さっき住民の方からご意見が出ておりましたよね。1番、2番はともかくとして、3番なんか南北が分断されるんじゃないかという議論があるんだけど、そうはなりませんよということを、ここへ記述しておく必要があるのかどうか。その住民の意見を我々踏まえて、この意見を書くのが書かないのか。住民の方からどういう形でご意見をもらったのかわかりませんが、そういう意見はとるようになっているんですか。

事務局

いや、特に公共審はあくまで非公開という形でやっておりますので、あくまでこの委員の先生方の自発的な判断ということで、特に規約上、定められているわけではござ

いません。ただ、今回は一般の方といいながら、公共審をかなり意識した御指摘ということであったので紹介させていただきました。

委員

それだったら、やっぱりそれにこたえるようなことを書いておいた方がいいのではないですか。

事務局

例えば、実施に当たっては南北分断に配慮するとか、構造形式をとるとかいうことは問題ないと思います。

委員

せっかくだったら、挿入しておけばよいのでは。

事務局

実施に当たってはみたいな表現で。

委員

そういうふうにしようとしているわけですから。

会長

ほかに。特にございませんか。そしたら今のご意見を踏まえましてお願いします。では次に。

事務局

記の中で、4番の県営住宅整備事業でございます。

(審査結果案朗読)

会長

どなたかご意見は。

委員

この事業は、これから10年ぐらいかかって大規模に改築されるわけですね。ですから、新しいまちづくりといいですか、地域づくりに深くかかわる問題だろうと思うんです。そういう観点から読み直してみますと、2行目のところの当該事業は耐震性能を云々で、「住居水準の向上を図るとともに、時代の要請するユニバーサルデザインや環境配慮の視点も加味しながら建て替えを実施するものである。」と1つは変えていったらどうかと思います。

加えて、多世代共生に対応できるよう、多世代が共生するということは非常に重要なことなので、「多世代共生に対応できるよう世帯構成に応じた住戸を供給するとともに、」周辺住民も利用できるということなのか、周辺住民とともに利用できる、周辺住民の方も何かの必要があって出かけてきて利用なさるというだけではなくて、「周辺住民とともに利用できるコミュニティプラザを配置するなど、新たなコミュニティづくりに向けて配慮した計画となっており、事業着手は妥当である。」というふうに考えた方が、これから10年後のことを考えて、私はいいのではないかと思います。

会長

先ほど河川の方で述べましたけども、事業着手から完了までに10年ぐらいかかるのは、これからも当たり前というか、ぼんぼん出てくると思います。2、3年で終わるのはかえって少なくなるんじゃないか。

ほかにそういう点を踏まえて、ここの文章を書き直していただくことに対して、ほかにご意見ございませんか。

委員

前日も申し上げたと思いますが、公営住宅の場合、先ほどからいろいろな関連事業が出てきておるんですね。それで一体、それは料金で持つべきものなのか、税金で持つべきものなのかという、建築に当たっても、それから管理に当たっても、そういう負担区別について1回きちっと整理しておく必要があるような気がするんですね。先ほどの屋上の緑化の問題にしても、それから引き戸のスライドの問題にしても、それからさっきの太陽電池のものにしても、ここは公費で持ちます、ここは公費と料金と共同で持ちます、ここはもう料金ですよということについて、前から議論すべき時期がきているんじゃないかなという気がしています。ここで言うのはちょっとどうかとは思いますが。

会長

住宅政策の根本に関する問題で、公営住宅、県営、市営含めまして、どこまで出しゃばっていいものやら。民間でもやっているわけです、最近UR(都市再生機構)がものすごく伸びております。あれはあれでまた一つの企業体になっているわけですから、そういうものの分担をどこでどういうふうに考えるのか、今、ご指摘ありましたように。

委員

公営住宅はある意味では低所得者のための住宅ですからね。そういう意味では、もちろん公費が投入されてしかるべきだと思うんですけど、その度合いの問題ということにはなるうかと思うんですが。

会長

ちょっとここでは書くわけにいきません。

委員

重たいかもしれません。

会長

これは、県の方、住宅政策そのものですね。

事務局

今、委員がおっしゃいましたけど、福祉政策の一端という側面がありますので、確かに公的部門がどこまでという議論は常につきまっております。とは言いながら、応能応益制度のもとで家賃をお払いいただくんですけど、滞納される方もたくさんいらっしゃるんで、そんなことまで県がいつまでそういう方々の面倒を見るんだという議論が片方あります。いいかげん県営住宅なんかやめてしまえばいいんじゃないかという議論も片方であるのは事実です。だけど、福祉政策との関係もあって、なかなか踏み切れないという現実が一つあります。

それから、県営住宅ですけど、住宅供給公社がやっている、いわば公社の事業としてどこまで成立するのか。要は公社の経営改善みたいな話もあって、県営住宅特別会計でやるのと、税金の一般財源投入する、そこのはざまで実は揺れ動いているというか、まだ最終の答えが出てないというのが事実でございます。現実はそのようなところでございます。

委員

とりあえずそういう感想を述べただけです。

会長

ほかにご意見。どうぞ。

委員

やっぱり公園が隣にあるとか、いろいろそういう他の理由からして、やはり一体的に開発するというんでしょうかね、その住宅の中の集会所だけつくるのではなくて、やはり表に開いていくことを、ちょっと意識してつくってほしいということは要望してもいいのではないかなと思います。その方が多分、効率的にもなるでしょうし、地域の人たちにとっても、できたことがプラスの意味になるのではないかと思います。

会長

ここの住宅戸数は何戸でした。

事務局

364戸の団地です。

会長

364、人口は。

事務局

今、当然、家族数もあるんですけど、お二人の方というのが大体半分以上になっているのが、今のデータです。

会長

いや、現在の予定でも結構です。

事務局

今、入居者数では342戸で606人がお住まいになっています。世帯数は2倍にはなってないですね。

会長

委員のご指摘についてはどうでしょうか。

事務局

当然、コミュニティプラザという名称もつけておりますので、地域に開放するという目的も従来の集会場のイメージではないです。

会長

それほどのものというか、大きさのものなのですか。

事務局

面積は従来の基準よりもワンランク上ですので、235㎡、かなり大きいと思います。

会長

では、言葉で埋めるだけではなく、ご指摘のところを活かして下さい。

ほかにご意見ございませんでしょうか。

委員

細かいことですが、この当該事業の目的で、文章の2行目の中に、耐震機能を向上させると書いてあるのですが、これは多分、建物の耐震性能を向上させることですね、この事業で何か耐震機能を持たせるわけじゃないですよ。ちょっと言葉がおかしいので、それだけです。

委員

ちょっと質問ですけれども、前回のときに維持管理のことについて、指定管理制度を

導入することも考えているとおっしゃったけれども、先ほどから話題に出ています、悩ましい問題ともかかわると思いますけれども、これまで、既存のこういう県営の住宅で、そういう制度はまだ導入されていないのですか。導入しているのですか。

事務局

県営住宅の5万5,000戸のうち1万8,000がもう民間へ指定管理者として出しております。

委員

維持管理の方はそうとして、運営については、前回も出たように自治会ですか。

事務局

基本的には自治会です。

これからも団地で自治会の運営ができないところを、指定管理者制度の中で、自治会費を集めて掃除とか、そういうのを外に出していただくという仕組みをお願いしているのが事実です。

事務局

自治会のあるところが指定管理者がないという意味ではないです。建物の維持管理は指定管理者が管理をしていますけど、自治の運営は自治会がやっているという、そういう二重構造という意味です。

委員

ただ、本当に理想的になるかもしれませんが、新しいコミュニティづくりということになれば、県が参画と協働ということをおっしゃっているのであれば、そういう意識を醸成していくような意味でも、既存の自治会だけではない、新しい共同体をつくるような、そういう組織が、運営母体が生まれてくるのが県民の財産の一つとしての県営住宅の在り方だろうと思います。

事務局

ある程度入居される方の構成を、若い世帯からお年寄りの世帯をまぜるとか、そういう配慮はしていますが、基本的にはお住まいになっていらっしゃる方の部分にウエイトが大きいので、なかなか踏み込めないところです。

会長

ほかにご意見ございませんか。どうぞ。

委員

この駐車場の台数ですけど、今、どんどん車を手放す人が多くなって、それと公共交通を使おうという動きもあるので、駐車場は結構空きが出ている団地も多いと思うんで

すね。ここは特に公営住宅ですので、そういう意味では車を持つ率も少ないし、お年寄りも多いということなので、その台数というのはどういうふうに出て、10年後をシミュレーションしてこういう台数になっているのか、教えていただけますか。

事務局

伊丹市の開発指導条項がございます。そちらで5割以上と決まっております。これはもうすべてのマンション、市営住宅も適用、指導されてます。神戸市でも同じです。

委員

現実的には、大分余ってきていませんか。

事務局

現実的に高齢者がほとんどですので余っております。駐車場の収入は一つの収入源ですので、民間開放ということで、その仕組みは今つくっております。

委員

5割以上ですか。

事務局

そうです。整備率50%以上ということになっています。

委員

いずれにしても、最低50%にすればいいわけですね。

委員

地域にもよりますよね、駅に近かったら要らないとか、もう少し柔軟性が欲しいですよ。

事務局

駐車場が余れば有料で地域に開放するように。

事務局

基本的に有料です。

事務局

住民の方のご理解いただかないといけませんので、なかなかできていませんけど、今よくあるタイム式の駐車場ありますが、ああいうところに開放する、それで地域の方に開放していくということができるところはしていきたい。一つ、二つ、今できています。

会長

ほかにご覧いませんか。

委員

自転車置き場は書いてはないのですが、自転車置き場は当然ありますか。

事務局

あります。

その要綱は、一家に2台のスペースをとり、高齢者の場合は一家に1台です。

委員

だけど、自転車の規格がまた変わってきて、柔軟性を持って考えなければなりません。

会長

ほかにございませんか。

特にございませぬようでしたら、先ほども申しましたように、私と事務局の方で、もう一度文章を練り直しまして、今日いただいたご意見含めまして書き直しまして、今日ご欠席の方を含めまして、それぞれファクスなり、あるいは郵便なりでお送りします。

いつごろまでにご返事いただくよう考えていますか。

事務局

時間が実はあまりございませぬで、今日中にまた修文いたしまして、早速お送りさせていただきますので、できれば今週中ぐらいに決めたいと考えております。

いろいろご指摘いただいたところ、わかる部分だけここをこう変えたいというところだけ、少し朗読させていただきたいのですが、よろしいでしょうか。

1枚目の前文の1行目、(以下、「本審査会」という。)のは削除します。

徳久バイパスの4行目、「交通事故等が課題となっている」の後に、「当該事業はこれらの課題の対策として、現道拡幅と小規模バイパス等、トンネルを含むバイパス案を比較した結果、経済性、安全性の観点から、バイパス案により事業実施を図るものである」という内容を加えます。

下から2行目の、「上記課題の解消や沿道住民の安全確保」の後に、「老朽化した太田井橋の架替えによる緊急輸送道路としての機能強化」としたいと考えます。

次の2ページ目の冒頭、自転車利用者の通行の配慮ですが、ここは少し考えさせていただきたいと思います。

3番目の街路につきましては、最後に、「加えて、実施に当たっては橋梁の取りつけ部における市街地の南北方向の分断についても十分配慮されたい」というような文言を入れたいと考えております。

県営住宅につきましても、まだ完全にまとまっておりませぬが、2行目の「耐震性

能」という訂正と、3行目、「居住水準の向上を図るとともに、時代の要請する」という文言を入れて、4行目に「多世代共生に対応できるよう」と、5行目、「世帯構成に応じた適正規模の」というのは削除しまして、「世帯構成に応じた住戸を供給するとともに、周辺住民とともに利用できるコミュニティプラザを配置するなど、新たなコミュニティづくりに向けて配慮した計画となっております」と修正させていただきたいと思ます。以上を基本にしながらもう一度案を練って、早急にお送りしたいと考えております。

会長

ほかにお気づきのことはございますでしょうか、特にございませんか。

特にないようでしたら、今のような段取りで図らせていただきまして、訂正をお願いします。その後の進め方について、また後で事務局の方から話あると思います。

それでは本日の審査はこれで終了させていただきます。どうもありがとうございました。では事務局から。

3 事務局より連絡事項

事務局

会長、どうもありがとうございました。

事務局の方から連絡事項を申し上げます。各委員に審査結果の最終形を確認していただいた上で、早速、本日案を送ります。その上再度会長の方とご相談申し上げて、確定した上で、朝日会長の方から審査結果を提出していただくようにしております。また、引き続いてその後、記者発表も行います。一応、それでこの春のシリーズは終了ということになります。

それと、少し先の話ですが、昨年と同様に現地視察を10月頃に考えておりますので、秋シリーズの一番最初といたしますが、半日程度かけまして、現地視察を考えておりますので、またよろしく願いしたいと思ます。

以上で本日の公共事業等審査会を終了させていただきたいと思ます。

最後に終わりに当たりまして、県を代表しまして、まちづくり担当部長からご挨拶を申し上げます。

4 まちづくり担当部長挨拶

5 閉会