

平成21年度

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

兵庫県農業共済会館 4階 会議室

平成21年11月9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)

1 開 会

県土整備部長あいさつ

会長代行あいさつ

(事務局より出席委員の確認・配付資料等の確認・審査会予定等について説明)

2 審査・協議等

(1) 審議案件の説明

1) 事務局より道路事業について説明

審議番号1 (国)178号 余部道路

審議番号2 (主)宗佐土山線

審議番号3 (主)小野藍本線

審議番号4 (国)176号 広野バイパス

会長代行

ありがとうございました。ただいま道路事業案件4件まとめてご説明をいただきました。これに関連しまして、ご質問、あるいはご意見がございましたらお願いいたしたいと思えます。

委員

いろいろ遅延理由を申されていたのですが、大体その解消のめどというのは、もう立っているんですか。

事務局

まず、余部道路につきましては、これは来年度供用に向けて、順調に推移しております。こちらはめどが立っております。また、次の宗佐土山線につきましては、まだ用地の所有権に関する疑義などが難航していることもありまして、任意での買収のほか、土地収用法の適用も視野に入れて、調整をしております。3点目の小野藍本線でございますが、こちらにつきましては区画整理、ほ場整備によりまして、用地取得が今年度見込みが立っており、順調に推移しております。最後の176号の広野バイパスにつきましても、唯一橋の橋台の設置位置の地権者との交渉が無事まとまりまして、こちらも平成23年度の完成に向けて順調に今いってるところでございます。

以上でございます。

会長代行

よろしいでしょうか。

委員

すべての案件にかかわることで教えていただきたいことですが、いずれの案件についても地域の方からの、できるだけ推進をとというお声があることをご紹介くださっているわけですが、そのことについては、どのような形で、そのお声を寄せておられるかについて、また、確認されているか、教えていただきたいというのが1点目です。

それから2点目は、細かいことなのですが、地道22から23にかけての小野藍本線のところで、沿道区間にある公共施設へのアクセス性の向上とご説明があり、地道23のところにその場所が書かれているわけですが、その詳細の地道24、25についてどうアクセス性が向上するのかわかりにくいので、教えていただければというのが2点目です。

それから3点目として、これはここでお答えいただけるかどうかわからない問題だと思うのですが、最初にご紹介がありましたように、こういう公共事業全般の状況変化があるわけですが、継続事業ですので、乗りかかった船だからおりられないということもあるかなと思うのですが、こんなに延長しても大丈夫なのかな、と思う部分があるのですが、それについて教えていただきたい。突然ストップしてしまうのではないかと、すごく単純に考えればさっさとやってしまうのがいいのだろうけども、そうはいかないご事情があるのは、ここではご紹介はくださってはいるのですが、そのあたりのところについても教えていただければと思います。

以上、3点です。

事務局

まず、1点目の地域間の要望につきましては、いろいろな場を通じて要望を吸い上げております。地域の懇談会、さらには地元自治区の方との意見交換、そういった場を通じて、また代表である首長さんからのご意見等も拝聴いたしまして、ニーズを適切に酌み上げ、どういった形で我々が整備したらいいかというのを意見交換する中で、今回の形として提示しております。

2点目のアクセス性についてでございますが、地道27をごらんください。小学校、保育園、中学校への道筋と、東条庁舎、図書館の位置図を書いておりますが、これらの例えば小学校ですと緑色の線で書かれているような動線が得られます。また、保育園につきましても、この緑の動線上でアクセス性が高まります。加東市の東条庁舎につきましても、この道路ができることによって、現道よりもさらに近づきますので、アクセス

性が向上いたします。また、図書館・文化会館、こちらの黒線の第1工区のところにありますが、こちらにつきましては拡幅したことによりまして、さらにアクセスが高まり、これらの施設への利便性の向上に寄与しているものと理解してございます。

続きまして、3点目の今後の状況の変化についてですが、基本的には継続事業につきましては最優先で予算確保に努めて、早期の完成を目指していくというスタンスは、基本的に変わっておりません。結果、新規事業への影響が出てくるのはやむを得ませんが、予算の枠の中で今後ともコストの縮減を図るとともに、効率的な執行に努めて、必要な整備をできるように努めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

委員

ありがとうございました。第1点目について、もう少し教えていただければ、というのは、今、ご紹介くださったような範囲のことであれば、十分に私自身も推論していたのですが、お聞きしたかったのは、事業計画自体が結構長きにわたっておりますので、昨今の問題になっているのは、やはりそれぞれの時期、それにおけるニーズの変遷というものを踏まえた計画でないと、その地域はともかく、県民の理解は得にくいかと思えます。その点について、こういった抽象的な書き方も結構なのですが、B/Cまでお書きになっているのであれば、いつの時点での地域の方のお声を、どんな形で把握されたかについて、もう少し丁寧にご紹介くださる方が、私個人が判断させていただく限りにおいては、ついていきやすいと思うのですが。非常に紙幅の限りがあるのはよく理解できますので、通り一遍の表記になるのはある程度やむを得ないこととは思うのですが、やはりそれぞれの事業計画も、10年の間には随分世の中も変化するわけですので、そのあたりに配慮いただいた地域の方の声、いつの時点のことであるのかということについて、少し記載なり言及いただけないと、ついていきにくいというのが率直な私個人の感想です。

それから、2点目に関して、ご紹介くださいましたように地道27のところ、アクセスの向上というのは、確かに抽象的にはそうなのですが、例えば小学校であれば、通学路云々ということであれば、そのうちどこに、どの方がどれだけ住んでいるかということもそうですし、それから子を持つ親としたら、わざわざ新しい道路を使わずに旧道を通るといふ形にもなりますので、そのあたりのところを少し配慮いただきたい。記載において配慮をいただける方がいいのではないかなという気が少しいたします。この十数年間の間に、小学校の通学人数も拝見する範囲において随分変化しますので、中学

校も含めて人数が云々ということはあるかと思いますが、もう少し違う方向性の記載がある方がいいのかなという気もいたします。これはあくまで感想ですけども。

最後の点に関しては、そういった形であるのかなと承知いたしました。ですから、第1点目に関して、非常に長い期間でありますので、お答えいただければと思いましたが、いつの時点で聞き取りをなさったのかについて、お手持ちの資料の範囲でご披露いただければと思った次第です。

会長代行

ありがとうございました。事務局から追加のご説明はございますか。

事務局

事業の構想につきましては、事業着工前に当然、着工以前の準備として、地元の説明を行い、環境影響評価などについても長年時間をかけております。そもそも事業を計画した時点で、非常に中長期でのあるべき姿を描いた上で、具体的に事業化に移していくわけです、時間は10年といった単位で、そのニーズがころころ変わるような整備は、私どもはしておりません。ということをご理解いただきたいです。

先ほどの通学路につきまして地道27でございますが、現在、通われている児童の数を記載しておりまして、それぞれの地区ごとに何名、何名という書き方をしております。現在の通学路、黒の破線で書いてありますが、こういった使われ方をしております。それが今回、この道路を整備することによりまして、歩道が整備されたところに誘導することによって、安全の確保、さらには通過交通の転換をあわせて図っていくことで、問題の解決を進めていきたいと思っております。現状はこのように写真にもございますが、歩道のないところを多数の児童、生徒が通行しております。危険にさらされているということから、むしろ逆に新たに歩道整備された道路を整備することによって、安全な方向へ誘導してまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

委員

最後の点から1つ余計なことを申し上げれば、子を通わせる親の身としたら、新しい道路の方には自動車にお通りいただいて、子供については従来の、これで拝見すると両サイドに家がありますよね、昨今のような事件がある状況でしたら、歩道があるとはいえ両サイドに家がないバイパスに子供を通らせるよりは、人の目のある道を通りたいと思うのは、素朴な心理です。これは余計な話ですけどね。ですから、新しい道路ができて、人も自動車もそっちに移るかどうかなというのは別問題で、分散される良さというの

があるのだろうと、私は1つには理解させていただいております。

それから、最初の1点目についてのお答えは、もちろん10年前に非常に大きな事業なので、よく考えて練られたので、10年かそこらで変わるニーズではないと言われるのは、まことにもっともかとは存じます。しかしながら都市部の変化というものは急速であっても、地域の変化は急速でないと言えそうかもしれませんが、では1つ確認させていただければ、地元のお声というのは10年前の時点のお声をベースにおっしゃっているのですか。ではなくて、最近もまた聞き取りをなさって、「早くつくってくれ」という声が寄せられているのでしょうか。どちらなのでしょう。

事務局

基本的には要望に対する内容は従前と変わってございません。また、早期の供用に対するご意見も日増しに高くなっているというのが、先が見えているということで、供用してくれという声が迫っております。

委員

私は、つくりかけたので早くつくってしまえばいいというのは、全面的に賛成なのですが、どういうプロセスを経て、そのお声を収集されているかだけをご披露くださいということ。それから、いつの時点で確認されたのかを教えていただければということ。だからといってこれをやめなさいと言っているわけではなくて、どんなシステムなのかだけを後学のためにご紹介いただければありがたいということです。

事務局

事業の計画の段階、さらに用地買収の段階、工事の段階で、それぞれの場面で地元説明をしております、その中でニーズをすくい上げる仕組みがございます。基本的には住民の皆さんとはそういった対話を通じて、的確に吸い上げているところでございます。

委員

例えば直近で一番最近で進捗状況などについてご説明されたのはいつごろの時点でいらっしゃるでしょうか。もちろん別に住民集会を開いていただかなくても、必要の方から聞き取りをなさった時期が把握されていたら、ご紹介ください。

事務局

後で個別の内容というのをまとめて回答させていただければと思います。

委員

その方が結構かと思えます。ありがとうございます。

会長代行

ほかに。どうぞ。

委員

用地買収に結構手間取っているいろいろ延びているのですが、今は土地の価格はどんどん下がっていて、計画時から随分安くなっているのではと思うのですが、全部計画どおりの金額になっているように思いましたが、やはり時代の流れの中で変化する部分というのは、もう少し反映されて、予定どおりだから予定額でいってということになってないか。社会情勢がこういう計画の中に反映されている感じが全然しなかったなので、そのあたりはどうなっているのか教えていただきたいと思います。

事務局

基本的には事業費は絶えず見直しをしております、例えば1件目の余部道路でございますが、現在、総事業費は227億円としておりますが、当初の計画時点では250億円を予定しておりました。それが入札の前、こちらの用地費、補償費はもともと小さいものもあるのですが、これは特に落札率とかが非常に高い、低入札とかそういったものがありまして、総事業費の方も反映するものとなっております。ただ、用地の方につきましては、基本的に下がるはいるのですが、用地購入費の高いものにつきましては、その影響は非常に大きいと考えています。今、計画時点のものを持ち合わせてないのでお答えできないのですが、それを適切に反映し、さらに工事の契約による年度にも考慮して、総事業費というのは今、記載させていただいているところでございます。

委員

どちらかといえば、工事費はどんどん安くしたら、きっと手抜きなんかが起こるのではないかと心配ですが、土地の価格というのはそういうものではないので、あまり危険がないと思います。どうも圧縮するときに工事業者をたたいて安く入札させるという方向に、何となく動きがちのような気がするので注意していただきたいと思います。もう少し違う視点で、地域の皆さんはすごく要望がありますということですが、やはり税金を使うわけですから、地域の人以外の人たちにとって、これがどれだけ意味がありリーズナブルであるかというご説明も必要なのではないかと思います。

会長代行

ありがとうございます。

委員

小野市から三田市の藍本や広野を通り、そして三田辺に来ると大型車が非常に増えてきて、大阪にそれはつながるというお話ですが、この辺の人口の動態はどのようなのですか。

一時期だんだんと広がっていくような感じではあったと思いますが、いま減少しているというような面もないのでしょうか。それとももう地域おこしがかなり進んで、人口はこれからますます増えていくという地域なのですか。

事務局

地道33、こちらは現在事業を実施している広野工区でございますが、こちらの方に三田市の開発したニュータウンなどがありまして、宅地開発が今進んでおります。今、人口の推移は、この辺は把握しておりませんが、数年前までは人口の伸び率が非常に高い状況でございました。正面の画面をごらん下さい。ここに新興住宅地がありまして、こちらへの宅地分譲が進み、大阪に通う方たちがこの辺にお住まいとお聞きしております。今新たな住宅や、そういった戸数というのは、あまり聞き及んではいませんが、大きなフレームの変更はないと考えております。

事務局

すいません、少し補足をさせていただきますと、加東市の東条町付近の人口の伸びや、その辺のデータは今持ち合わせてはいないのですが、大型車の交通量という点につきましては、三田市の方にニュータウンやテクノパークや工業団地もございまして、そこへ向かうとか、あるいは舞鶴自動車道の三田西インター方面に抜けるとか、そういう大型車が最近増えていると、地元の方から聞いておりまして、東条から三田へ抜ける方面の大型車も最近ふえていると聞いております。

委員

ありがとうございます。

会長代行

はい、どうぞ。

委員

2つ目の宗佐土山線でお尋ねしたいのですが、これ、現地の通勤、通学の安全性確保などの面では早く整備した方がいいので、継続というのに何の異存もないのですが、気になるのは、東播磨南北道路の関係です。これはもう既に一部区間供用されましたね。二、三日、加古川バイパスを走ったら、インターチェンジもかなり工事が進んでいました。近い将来、これはできるのだろうというふうに思うのですが、あれは無料でしたよね。

事務局

無料でございます。

委員

無料ですね。もしそれができると、常識的に考えたら、例えば北播から加古川バイパスに出て姫路に行くにしても、あるいは神戸に行くにしても、例えば八幡北ランプでこの道路によってストレートにジャンクションに行きますので、常識的に考えるとそちらを使うのではないかという感じがするのですが。これを見ましたら、訂正がありましたが、将来の計画交通量が今の倍ぐらいになっています。これは、南北道路とどういう関係で、どういうはじき方をされたのか、そのあたりの説明をお願いします。

事務局

これについては全体的に東西軸に比べ南北の軸の方が弱く、交通容量が不足しています。今、東播南北道路と宗佐土山線が上がっていますが、これを2本整備しても十分ではないかということですが、現在、地道12をごらんいただきたいと思います。事業内容と書かれているところで、将来の計画交通量を記載していますが、こちらは東播南北道路が供用されたことを加味した上での将来の宗佐土山線での交通量です。現況が11,000台に対して、先ほど訂正しましたが22,200台ほどの交通が見込まれておりまして、この東播南北道路とあわせて宗佐土山を整備することによって、南北の交通の円滑化を図っていきたいと考えています。

委員

はじくのは当然、北播自身、あるいは稲美町あたりの人口が増えるだろうということですね。

事務局

人口というのは、今、連携強化を図っているところです。人口や産業活動といったものをひっくるめて交通量は増えるということです。

委員

社会事業を取り巻く社会経済情勢等といったようなところで、稲美町内の住宅宅地開発の視点等からですか。

事務局

この辺は生活道路の面では、稲美町は今区画整理事業を行っておりまして、住宅の建設が進んでおります。地道15をごらん下さい。今の宗佐土山の区間は、この黄色と赤で書かれたところですが、その下の北側の区間、稲美町の役場を中心として区画整理事業が展開されておりまして、今後、この周辺にますます宅地利用が想定されます。

委員

わかりました。増えるのかなという感じはするのですが、先ほど委員が別の地区でおっしゃいましたけど、今年の初めの県の推計で随分減っていきますよね。将来的には3割くらい。神戸阪神間は比較的減りようも少ないですけども、東播磨、このあたりが4割近く減るといような推計が出ていたと思いますが、そういう将来推計が道路計画にどんな形で反映しているのかという感じがします。計画自体はいいのですが、考え方そのものが、まだまだ人口がどんどん増えるだろうということを前提に、以前と同じようなパターンでつくられているような感じがしました。

事務局

昨年度末ですが、国も交通量推計の見直しをいたしまして、全国で伸び率の見直しというのがございました。今後、交通量自体は減っていくという伸び率になってきます。その条件に照らし合わせ、今回、路線の交通量の配分も見直しをしております。前の画面を見ていただきますと、青い2つの路線が真ん中の赤い宗佐土山線の方に交通量が転換するという推計結果が出ております。青い路線の北側の野谷平岡線という県道では、現状でも14,000台ございまして、なおかつ2車線で改良ができてないというところを14,000台もの交通量通っているという路線でございます。それから、南側の下側の青い方も一応2車線はございまして16,000台の交通量ございまして、2車線の道路としてはかなりの負荷がかかっております。そういう意味で、真ん中の宗佐土山線を4車線で改良することによって、非常に狭隘で事故の多い路線から交通量が転換されるということで、今の22,000台という数字が出てきております。

会長代行

よろしいでしょうか。

事務局

ちょっと1点補足させていただきますと、人口は確かに将来減っていくという予測をしているのですが、一方で免許保有率はさらに上昇するだろうということで、交通量としては人口の減ほど敏感には下がってこないと思います。

委員

高齢者は増えますよね。

事務局

高齢者は増えます。

委員

そうですね。その兼ね合いはどうなっているのですかね。

事務局

またそれはお示しさせていただきます。

委員

国の推計を変えたという話がありましたので、私もお聞きしたいと思っておりますが、一度県よりそういったお話を概論的、簡単にご説明いただくとありがたいです。

事務局

次回にその辺のデータについてはお示しさせていただきます。

会長代行

ありがとうございました。

ほかに、どうぞ。

委員

3つほど教えていただきたいのですが、まず第1点が、幾つかの事業でCO₂の排出が削減されると示されています。渋滞緩和と速度向上等が理由ですね。CO₂というのは沿道環境ではなく地球全体の話なのですけども、一方的に減るような効果を環境適合性でうたわれていますが、一方で交通量の増加というのを事業の効果として期待されているわけですから、それとあわせてトータルとして減るといいうい方であればわかりますが、渋滞が緩和されて速度が向上するからCO₂の排出が減るといような、何か排気ガスみたいな考え方、沿道環境的な言い方になっているのではないかと、まず1点目思いました。

それと、2番目ですけども、特にバイパス事業の場合は、バイパスの方は何もなかったところに車が通るようになるわけですから、トータルとして沿道環境がよくなるという記載であればわかるのですが、新たにできるバイパスの方は植樹するから環境がよくなるという、現道の沿道環境と植樹をすることと、何か全然時限の違う話が相殺されるかのような、そういう記載が1つありましたですね。

それと3番目が、透水性舗装を歩道に使うと環境水溶性が向上するという仕組みについて教えてください。

以上です。

事務局

3点目の歩道の透水性舗装ですが、1つは基本的には安全性、排水性と一緒で安全性の向上の面、ヒートアイランドとかそういった意味での効果というのも期待できると考えています。

委員

そうですか。それは何か実証されているのですか。

事務局

透水性舗装についてお答えします。基本的にできるだけアスファルトではなく、降った雨は土に返してやろうということで、莫大な数ではありませんが、基本的に歩道については透水性舗装を使っていこうということを経済圏ではやっております。そういったことで、都市部にわずかでも土に水を返していき、当然、そのこととあわせて歩行者は水たまりが少なくなりますので、そういったところで歩きやすいという走行性の確保もされております。

委員

安全性はわかるのですが、なぜ熱環境が改善されるのか、ちょっと単純に考えると、水が溜まっていた方が蒸発力が増え、潜熱がふえるかなと思うのですが。

事務局

それは歩道に限らず、車道でもヒートアイランド対策ということで、いろんな舗装の種類がございます。その中で、実証実験等もやっています。ただ、今は歩道で、ある程度水を浸透させていこうというようなことを取り組んでおります。

会長代行

ありがとうございます。

ほかにございませんでしょうか。

委員

前半の2点はいかがでしょう。何かいいことばかり書いてあるのですが、何かとバランスして、トータルでいいという書きの方がいいと思うんですけどね。

事務局

記載方法を修正させていただきます。

会長代行

ありがとうございます。ほかにこの道路案件4件、いずれも道路改良事業ですが、ご質問、ご意見はございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、かなり質問も出て、追加の資料も要求していただいておりますので、次回、また改めてご指摘の方、お願いしたいと思います。

それでは、道路事業の4点の審議をこの辺で終了させていただきます。交通安全事業の件の審議に入らせていただきたいと思います。

それでは、交通安全事業はあわせて3件ございますが、ご説明の方、よろしく願いいたします。

2) 事務局より交通安全事業について説明

審議番号5 (国)250号

審議番号6 (主)姫路神河線

審議番号7 (主)大谷鮎原神代線

3) 事務局より自転車道事業について説明

審議番号8 (一)播磨中央自転車道線

会長代行

ありがとうございます。

それでは、先ほどの交通安全事業と、今ご説明いただきました自転車道整備事業をあわせてご審議をお願いしたいと思います。

委員

私は、自転車道及び歩道の整備ということは非常に大事なことだと思って、自動車道を縮めてもいいから、これを増やしていく方向を考えているのですけれども、この中で、例えば県の方の供用区間の写真では、路肩の内側の方に植栽があって、見た目にはっきりと人の通るスペース(自転車道、歩行者道)の区分けがあるのですが、例えば、道保14、これは淡路の例で、片側にしか自転車道、歩道がないと思うのですが、ここではそういう植栽はなくて、断面を見たら簡単なL型のものしか、自動車道との間の区画がない。自転車道、それから歩行道というのは、そこを通る人が絶対安全でなければいけないので、もう少しこのあたりのガードをはっきりする道路規格を決めていただいた方がいいのではないかと思います。それは次の自転車道の整備のところの断面でも若干そういう感じがするので、何とかそういうことを県の規格としてでもやっていただけないか。

いわゆる道路と歩行者道は、自転車道の交差するところは段差がない方が当然いいのですが、並行に走っているところは段差がある方がいいし、しかも最近、市街地の場合が多いので、市街地であれば少々低いと勝手に乗り越えて、車がとまっている例がありますよね。それは道路交通法の違反ですが。そういうこともされないようなためには、やはり植栽等をして、視覚ではっきりと区別をするというようなことを、どうか規格として考えていく方向で進めていけないものかという、それが質問でございます。

事務局

歩道の植栽というのは、いろんな意見がございます。町中の道路に関していえば、都市区画決定されていまして、ある一定のところであれば植樹帯というのを1m設置しております。今、委員がご指摘のように乱横断防止という観点も含めてそういうのがあります。が、私どもとして、植栽帯を設けるに当たりまして、やはり管理という問題がどうしてもついて回ります。沿道の協力というものを前提にやらないと、ものすごい量になってまいります。植えてみたものの、ひどい状態になっている箇所も幾つかありまして、できるだけ地域の方々に、それをお守りしていただけないかというような働きかけ等も行っている状態です。

それで、車が乗り上げないようにという話ですが、基本的には歩道のところは車道よりブロック自体を上げて、乗り上げにくい構造にしております。ですから、交差点部の巻き込みにつきましては段差を下げておりますが、それ以外に関してはブロックで一応乗り上げないような環境をつくっているところでございます。

委員

お気持ちはよくわかるのですが、最近は四駆のすごい車で乗り上げているでしょう。そういうのは現実に我々も町の中を歩いていてもよく目にします。少しでもはっきりとした形で段差があれば、車がよく事故をして、ついでに車道へ乗り上げ、歩行者がけがをするという、不幸なことになるとというのがあつたりするので、段差があればあるほど、安全だということになるかと思います。その辺の難しい予算の話や、5cm上げただけでコストがものすごく高くなってくるとは思いますけれども、安全のためにやっていることですので、何か方法がないかと思っているのですけれども。

事務局

以前は歩道はマウントアップと申しまして、12cmを上げておりました。場合によっては15cmもございました。当然、福祉とまちづくりという観点から、我が方は平成の早い段階で、基本的にはセミフラット化と申しまして、車道より歩道が5cmほど上げる形にしております。そうすることによって自転車を含めて車いすの方々がスムーズに、マウントアップしていますとどうしても車の乗り入れで片方がかなりきつくなり、そういったこともなくすような方向で、5cmでやっております。委員がおっしゃるように、車を歩道にとめないように、いろいろやり方があります。バリカみたいなものがあるのですが、やはりこれですまなく方もいらっしゃいます。やはりその辺を想定しないとイケないのと思っています。

会長代行

ありがとうございます。

ほかにご質問は。

委員

この道保1ですけど、理想としては県民や観光客が自転車で利用するだろうということを、想定して、理想形を考えておられ、イベントをやっておられるようですが、現実的には今進んできているのだろうかというのが1つです。

それから、これは自転車道のことしか書いていないのですが、この写真を見る限りでは全部自動車道と多分セットになっているので、自動車の排気ガスを吸いながら自転車で走るとい状況なのであれば、本当にそれは自転車が走る魅力的な道路なのだろうか、その辺を教えていただきたいのですが。

事務局

我々も具体的な方向を何とか出していこうということで、あと今年度も1つイベントをこの11月にやる予定にしております。県は、インターネットなどの中できちっとしたものをつくらうという、今、作業をやっているところです。この界隈で結構平たん地が多いものですから、自転車のマニアといいますか、そういうチームみたいな形で来られていること、それから播磨中央公園そのもの自体が自転車を利用される方のメッカとなっておりまして、そういったところから、徐々にではありますけどもそういう方々の利用、あとは播磨中央自転車道のある区間は高校生の通学路になっておりまして、その方々に利用していただけます。もう1点については、全部ではありませんが、車道はなく、自転車・歩行車道だけで川沿いに走っている区間もございます。

委員

ということは、かなり魅力的な自転車道になっているとっていいのでしょうか。

事務局

実際のところPR不足もございます。それから、まだ全部つながっていないものから、やりにくいところもあり、案内をきちりとしていないこともあります。運動をやりに来ようという方でないとなかなか来られないというアクセス性の問題といいますか、手段といいますか、車で来られるか、鉄道で来られるか、そういったことも我々は課題だと思っているところです。

委員

何か点と点をつなぐという、点は魅力的であっても、多分自転車の場合はプロセスがすごく大事なので、その間が魅力的でなければ、あまり訴求力がないのではと思うので、

そういう意味では道路のつくり方とちょっと違うと思います。道路であれば例えば早くつなぐとかそういうことでいいのだと思うのですが、プロセスそのものをどうつくり込むかという話になってくるので、そういう意味では2期工事はもう少し考えるということなのでいいと思いますけれども。あまり結ぶことに重きを置かれない方が、逆にいいのかなと思いました。

会長代行

ありがとうございました。

委員

この同じ案件についてご質問と資料のお願いですが、可能であれば当時の議事録を資料としていただきたいというのが1点と、前回の審査会のときも、さきほどの点に関して、総合アクセス性の問題と、適切な表現ではないかもしれないのですが、ここに自転車道が出現することの唐突性について、かなりの審議があった記憶があります。どちらかというに進めることに対しては、疑問の意見も出ていたような記憶がありますので、資料を請求する次第です。ですから、そのときの審議を拝見しながら、今回の進捗状況の際に、ふるさと交流委員会が立ち上げられ、なおかつ今、果たしてここにどれぐらいのものが走るか云々ということについて、今回は数的なデータはレンタサイクル云々ぐらいでほとんど出ていないのですが、B/Cは対象から除かれるのかなと思いますが、まずは前回の資料を早目に入手させていただきたいというのが1点目です。ですから、この自転車道に関しては、当時、多分ほかの運動公園等々のアクセスも含めて、ここまではるばる自転車に乗ってくる人がどれだけいるのか、であるとすれば、自転車に乗せて車で来るのか、車で来た後どうするのか、また車まで戻ってくるのか等々の、自転車レクリエーション等の総合的なプロジェクトとしての総合性がなければ、唐突に自転車道が出現しても、もちろんここにありますような中高生の利用ということはしたらいわけですけども、総合してその問題性は、以前は大きいという議論がなされた記憶があります。そのあたりの確認をさせていただきたいというのが1点です。

2点目は、今回の交通安全、これは全体交通安全という点で進めてしかるべきという大きな方向については私も基本的に賛成です。賛成でありながらも、なおかつ確認の意味で幾つか質問をさせていただきたい。それは、例えば交通安全の道保1ですが、その調書の中で必要性を提起されているデータがありますが、自動車交通量が大変多いのはよく理解することができます。そこで歩行者、12時間で197人。これは時間当たりにしたら16人なのですね。これが多いのか、少ないのかということがわからないのです。そ

れから自転車に関しても1時間当たりで計算させてもらいますと、24時間ではなく12時間になっており、なおかつ1時間当たり15台です。こういったこの人数の安全を確保する、もちろん県民の安全安心の確保という観点では、人数が多いから進めるべきであり、少ないから進めるべきでないってことは承知しておりますので、進められたらいい案件かとは思いますが、こういった提起をされるときに、事故件数も含めて平均値なり数値として、一体何人ぐらいの平均的なデータ実証があった際にこういう案件が事業として上がってくるのかということで、なおかつこの数値がいつの時点のことかも含めて、この数値はいつ時点でおはかりになったものかを、これは再評価ですので、いつ時点の評価なのかを教えていただければというのが質問の内容です。

事務局

歩行者の人数、あるいは自転車の数という点ですが、私どもの方で当時、国からもきておりまして、基本的には歩行者数で100人以上、通学路に当たっては40人以上、かつ歩行者と自転車で120台という形で必要な歩道をつけていきたいと思いますとスタートしております。兵庫県で1日と12時間と大体同じようなニーズになると思うのですが、それでその相当数を、三千数百kmぐらいつくるという前提で、これまでに70%弱ぐらいの整備率をしております。ですから、多くは通学路を中心に私どもは展開しております。

委員

数値に関してはそうかと思うので、次回にでもペーパーにしていいただければと思うのが1点と、2つ目の整備目標があるのは、逆に驚きなのですが、ニーズがあって出てくるのでは。整備目標は、これはどこから来ているわけですか。

事務局

交通安全の場合は、常々5カ年計画というのを設定しています。当然、事故を減らすという視点の中で、歩道整備をどの程度進めていくか。先ほど申し上げたような非常に危険箇所、あるいは通学路等の安全の確保という視点の中で整備することによって事故を減らしていこうと、そういったものです。

委員

それはよくわかります。例えば、この現況の調書に出てきているのは何年度の整備目標に基づいたものであるのか。この数値は、今おっしゃった三千数百kmの整備目標の、その何%かということです。

事務局

基本的に必要延長はカウントしていますが、5年間計画で平成20年から平成24年の

5カ年で190km整備予定です。

委員

それは国土交通省の方からおりてきているということですか。

事務局

おりてきているのではなく、それは兵庫県全体です。

委員

全体でつくっているということですね。

事務局

兵庫県の管理延長ですけども、県警とか全部道路管理者などいろいろな各団体が寄った中で保全計画を定めております。

委員

それで目標数値のうちの、それをどこに配分するかは、こういった計画に基づいてということなのですね。事故発生件数みたいなものもそれと勘案しながら、必要性を計算なさっているわけですか。

事務局

やはりそういった危険な箇所で、かつそれに関して言えば、最終的にはやはり地域の合意形成というのが非常に重要なことになります。

委員

それは調書のどこに記載してあるのですか。

事務局

それはあくまで新規事業を採択する際において、我々は優先度を決めているところです。

委員

採択というのは、ここの土俵に上げる際にクリアすることですね。

事務局

はい。

委員

ということは、上がってきているものについては、今おっしゃったご判断の基準というものを適用されて、ここに上がっていると理解していいですよ。そのご判断の基準というものが全部クリアしたものがここに上がってきているのであれば、内々にルールがあるというわけですか。相対的に上位から順番にとっているということですか。

事務局

基本的には、やはり事故とか歩行者数とか、そういった数ですね。かつ先ほど申し上げましたように、事業のできる環境といいますか、地域の合意というのが重きとなって事業をっております。

委員

現行の交通安全5カ年計画は、平成20年を初年度としているわけでしょう。例えば自転車道をつくりましょうとか、信号機を幾つつけましょうとか、横断歩道を整備しましょうとか、そういうこと全部を集めて計画ができていますよね。その中の一環として、この自転車道をつくりましょうという計画ができ、その自転車道の延長を何kmにするかというときに、先ほどおっしゃったように歩行者が何人いるとか、自転車が何台通るなどの基準をつくり、その中でそれに該当する分が全体として何kmあるが、この5カ年の間では何km整備するというようにできているわけですね。

事務局

そうです。

委員

そういう中で、ここに載っている分は既に採択され、整備を進めているけれども、採択された中で若干残っている部分を、今ここで議論していただいており、新しく採択するのは新規計画でやっていくということになるわけですね。また、5カ年計画は予算の問題もあるので、もう一度見直しをしなければならぬということにはなるわけでしょう。いずれにしても、ここは既存の計画の中で、時間が経過している部分について、検討をいただいていると考えていいわけですか。

また、5カ年計画の説明を受けたかもしれませんが、もう一度示していただければ、わかりやすいと思います。

事務局

そうですね。

会長代行

ありがとうございます。必要な書類の準備は、またよろしくお願ひしたいと思います。ほかに、ございますか。

委員

歩道を整備して、近くに学校がある場合に安全性が向上するというのは、道路事業の場合もありましたけれども、当該の小中学校とか高校とか、そのあたりとのコンタクト

状況はいかがなものでしょうか。

事務局

基本的に我々の方に、PTAとか学校関係者の方から要望が上がってきます。そういった中で、やはりどうしても歩道を考えてほしいというのが1点としてございます。それを吸い上げまして、必要なところからやっているのが今の現状です。

委員

ありがとうございます。ぜひそのあたりのコンタクトを大事にさせていただいて、公共事業への理解を促進していただくようにしていただきたいと思います。

会長代行

ありがとうございます。

ほかにございませんでしょうか。

委員

先程の自転車道の前の議論は参考資料の4ページではないのですか。

事務局

参考資料でおつけしております4ページの8番、四角囲みのところで、前回の再評価のときの答申の案文を載せさせていただいております。議事録の方は、確認しておりますので、帰るときにお持ち帰りいただけると思います。

委員

このときの調書にある利用者数ですか、今回は出ていませんけども。

事務局

私どもが観測している地点は、学校に近いところのデータでございます。これは工期工区で観測している地点が2地点ございまして、1つの地点が自転車133台、もう一つの地点が250台となっております。

会長代行

よろしいでしょうか。

はい、ありがとうございました。先ほどからいろいろご質問が出ていますが、自転車道につきましても、安全改良にしましても、全部何らかの政策目標があって事業をやっておられるはずですから、大きい政策目標はこういうことでこの事業が始まっているという説明を、各事業について必ず委員の方々にわかっていただけるように、次回から説明の仕方を工夫していただきたい。ちなみに自転車道の整備事業なのですが、これは国が全国でこういう政策をやるよということで兵庫県が手を挙げられたのか、兵庫県がこ

ういう整備をしたいので国の補助事業として認めてほしいというようなことで始まっている事業なのか、もともとの政策はどのようなのですか。

委員

これはバイコロジーという時代の頃、レクリエーションということで自転車道を整備しましょうというのが昭和45年に決定されたと思います。

会長代行

国の政策ですね。

委員

国が全国的な方針を示してスタートをしています。補助制度はもちろんあります。

会長代行

これは2分の1補助ですね。わかりました。ですから、この事業については、兵庫県独自の唐突な事業ではないということです。全国的な意味での整備事業だということで理解をさせていただきます。ありがとうございます。

(休 憩)

会長代行

街路事業から、ご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

4) 事務局より街路事業について説明

審議番号9 (都) 尼崎宝塚線(寺本工区)

審議番号10 (都) 黒橋線

審議番号11 (都) 建石線(立体)

会長代行

ありがとうございます。

それでは、ご説明いただきました街路事業、3点のご審議をお願いします。

委員

今のご説明いただいた建石線ですけれども、この3つの事業が一体化して初めて進む事業だと思いますが、いずれの事業に対しても反対があるということでしょうか。それともどれか3つのうち1つがコントロールになっているのでしょうか、それが1つ。それと、伐採対象になっております桜の樹齢というのはいかがなものでしょうか。

事務局

主には最初、市の方が活発にこの事業の説明をしておりました。山手線の事業ですが、最初に山手線を実施する場合に都市計画変更を行います。しかしながら県も一緒に入っておりますので、どの事業がということではなく、3つの事業すべてということになります。

それから、桜の樹齢は古いものでは約150年とも言われているようです。

委員

そうするとソメイヨシノではなくて、山桜ですか。ソメイヨシノであれば50年を超えたら、もうそろそろだめになるということですね。だから、むしろそれをきっかけにやりかえるという、セットでやりかえるというのも1つです。

事務局

桜の種類は調べさせてください。日本桜百選に選ばれているところです。

委員

震災時に、唯一、南北の六甲をつなぐのは、建石線とそれから表六甲のところの2本しかないと思います。非常に重要なところだと思うのですが、震災時は機能していたのでしょうか。

事務局

委員ご指摘のように、震災時も非常に大事な路線です。震災の影響を非常に受けた路線でございます。その他の沿線もかなりの被害を受けた場所でございます。そのためもあって、国道2号から北側の整備をということで、従前ですと車道と歩道もなかったような状態のところを整備をしておりますが、今説明しましたが、神原小学校のところまで、南側まで、整備を震災後やってきたというところでございます。

委員

そういう事情をよくご承知の地元であった上で、反対もされているという状況ですね。

事務局

はい、そのとおりです。

会長代行

ほかによろしいでしょうか。

委員

この前、視察したところですが、あまりここは事故が起こってないということでしたね。

事務局

踏切自体の事故はほとんどないです。というのは、かなり危険なのですが、皆さん、危険ということがわかっておりまして、車同士が譲り合って事故がないということです。

委員

この道を真っすぐ北上してトンネルを越えていくと三田の方につながりますね。このところは震災のときにもものすごく利用された気がします。この三者一体ということですけど、建石線を延長することに対しては、特に猛烈な反対の理由は何なのでしょう。

事務局

一番の問題は、鉄道の地下化です。鉄道の地下化をしますと、相当本数樹木を伐採します。それが一番大きい要因です。

委員

丁寧なご説明をいただいていたのですが、重ねての質問になるかもしれませんが、鉄道の地下化の必要性ということについて、どういった理由で地下化が要請されているのか、どこが要請されているのか、どこが提起されているのかということをお教えいただけますか。もちろん踏切という部分だけはわかるのですが、踏切が一番主な理由ですか。踏切交通の支障ということですか。

事務局

そうですね。もともと踏切が障害になっておりますので、立体交差を例えば建石線だけで単独で立体交差をするといった場合、この建石線の踏切は除却されるのですが、建石線だけで単独立体をしますと、北側に今言いました山手線などがございまして、相当取り付けが難しく、111億円よりも上回る120数億円で工事をせざるを得ない、120数億円で工事をしても、踏切1カ所しか除却できない、東西に危ない踏切があるのに除却できない、そういったことで総合的に勘案して、市の街路と県の街路と阪急甲陽線を一体的に整備するのが最も効率的でよいと、これは県、市で考えたこととございます。

委員

地元から踏切立体化の要望が出ていたわけではないということですか。

事務局

当初、市の方からはございましたが、地元からはそういうことは出ておりません。

委員

市の方の見解という形であったということなんですね。ありがとうございました。

会長代行

ほかにご質問はございませんか。

委員

何点かお尋ねします。休止というのは具体的にはどういう扱いになるのかということ
です。作業は中止するけれども、地元への働きかけみたいなものは続くのかどうかとい
うことですか。それから、市と阪急も考えるということなので、当然休止となりますと
阪急の地下化の構想も中断してしまうということですね、そういう理解でいいのですか。
それから、もう1点、これは多少私の意見もまじりますが、こういう形で休止となると、
実質上限りなく中止に近くなるのではないかという気がするのですが、選択肢として、
この際、中止だということは考えにくいのかどうか、あるいは、もしそういう選択をし
た場合、具体的にどういう支障があるのか、その辺りを教えてください。

事務局

休止でございますが、事業の一時休止でございますので、来年度は国の方に補助事業
の要請はしない、当分の間はしません。今、北名次工区の黄色い分だけ受けております
けども、それはもう完了しております。この残工区については事業認可を受けておりま
せんので、事業認可の手続は今のところございません。これから行っていくところです。
国の方とも調整しております。

それから、当然、阪急の方にも話してございますが、県、市と歩調を合わせるという
ことで、地元状況が整えば、また一緒にやりましょうということで調整しております。

委員

そしたら、地元の住民との話し合いというのはどんな感じですか。

事務局

これまで何回もしてきましたので、また同じ形ではいけないのですが、どういう形に
すれば入れるのかということ、この1、2年考えたいということでございます。

委員

3つ目の中止というのは考えにくいのですか。

事務局

整備の必要性は変わっていません。また、中止になりますと北名次工区で16億円ほど
事業を補助事業で執行してございますが、その辺は国と今後調整していかなければいけ
ないということもございますので、当面は休止ということですよ。

会長代行

ほかに。

委員

地元でその踏切を解消してくれという要望そのものもないのですか。

事務局

はい。

委員

しかし、県民の需要は大きいですね。

委員

地元よりは通過する人たちのですね。

事務局

市民団体だけでなく、地元自治会が反対されていますので、ここをまず解きほぐしてやっていきたいと思います。

会長代行

ほかにございませんでしょうか、よろしいでしょうか。

委員

休止に賛成という意見に結果的になってしまいかもしれませんが、恐らくさき程ご紹介があった、日本桜百選に選ばれているところという話でしたので、多分今まで事業があまりなかったのは景観の問題などで、阪急電車が地下化されたときのイメージは、そこをどんどん自動車が行っているということになり、やはり今の方がいいと思う人もおありになるのは、そうだろうなという気がします。ですから、休止というのは一番穏やかなやり方だと思いますので、なかなかそういう案件がこれまで出てこなかった気がしますので、話し合いも丁寧になさっており、妥当なご提案という印象を持ちました。

以上です。

会長代行

ありがとうございます。

委員

明石の取りつけの街路10や12ですけども、この歩道をつけるということなのですが、現在よりもかなり延長が長くなるので、こういう斜めに横断するような橋を人が歩く気になるかなという、そういう気がします。現在は歩道がない状況で歩いて通られる方も結構いらっしゃるのですか。

事務局

現道の方ですね。危なくてほとんどいらっしゃいません。

委員

そしたら、こういうふうに遠回りに斜めに横断するような曲線橋になった場合に、果たして、歩く気があまりしないのではないかなという気がしますけど、どんなものでしょうか。

事務局

景観というか風景が絶景です。南側がもう海が一面に見えるすばらしいところで回っています。ただ、確かに縦断勾配がこの新橋でも、もちろん道路法で規定の範囲内ですが、非常に低いということで、安全対策は余計にしていく必要があると思います。その辺はまずしっかりしていきたいと思います。いろんな人が見に来るのではないかなという、ヴィーナスブリッジじゃないですけども、そんな雰囲気があります。

委員

何か別途歩道橋を設置した方が、直線距離が短くて通しやすいのではないですか。あるいは、今さら計画は変えられませんが、現道の方がむしろ、そういう感じがいたします。果たして、歩いていく人がいるかなという気がするんですけどね。最初の計画段階で、そういう需要予測もされているのかもわかりませんが。

事務局

今、非常に危ない狭小なところなので、人が通ってないという事実もあるのですが、小学校も、先ほど言いましたように施設もたくさんありますので、人通りは幾らかあるのではないかなというふうに考えています。

委員

校区はまたがっているのですか。

事務局

小学校の校区はまたがっておりません。だから、直接小学校に行く方というのはいないと思いますが、上の施設、自動車学校などがあり、そのあたりは高校もありますので、そのあたりへ通う学生などは利用されることもあるのではないかと考えております。

委員

自動車学校までは歩いてちょっと遠いですね。

会長代行

ほかにご質問、ご意見はございませんか。よろしいでしょうか。

ありがとうございました。それでは、街路整備事業の審議はこれで終了させていただきます。

次に砂防事業の方からご説明をお願いいたします。

5) 事務局より砂防事業について説明

審議番号12 六甲山系グリーンベルト整備事業(武庫川ブロック)

会長代行

ありがとうございます。

それでは、ただいまの砂防事業につきまして、ご審議をお願いしたいと思います。

委員

砂防6のところでは施工前と施工後、平成7年の崩壊状況が出ていますけれども、この前はどうかだったかというのがありましたら、緑の復元によって効果があるのかないのかというのがよくわかるのですが。また、今、確かに戻っていますけど、次に地震があった場合どうなるのかということが、うまく説明できればいいのですが。

事務局

砂防6の中ほどのところですが、西宮市塩瀬町生瀬の山腹工ということで、これは平成7年度が一番左の写真ですが、平成7年の地震で地すべりの箇所がございます。中ほどの写真がコンクリートで格子状に対策工事を行っているのですが、こういう対策工事をやりまして、格子の間のところは土のままにしておりますので、ここに緑が出てき、復元したということでございます。地震の前はどうかと言われますと、その写真がないのですけれども、崩れていなかったということですので、多分緑の樹木で覆われていたと思います。

委員

ということは、平成7年のときに崩壊をしたような状況は、また別のところでも可能性としては崩壊が起き得るといって、六甲山自体がもうぼろぼろで、地球との戦いみたいなものですからそういう可能性もある、これをやったからもう絶対起きないということではなくて、可能性はあるのだということですね。

事務局

そのとおりでございます。急峻な山で、地質的にも花崗岩で非常に脆弱だということで、地震あるいは大きな大雨などで崩れる可能性としては危惧しております。その崩れるのを最小限にしたいということで、そのためには面的にいろんな施策をすることが必要なのですけれども、コンクリートですべて固めるというのはあまり現実的ではないので、樹林を一番いい状態に保てば、崩れるのは最小限に抑えられるのではないかと発想でやっている事業でございます。

会長代行

はい、どうぞ。

委員

資料について教えていただきたいのですが、砂防2の中に赤太破線で囲われている印が、3カ所ほどありますが、これは凡例がなく何なのかわからないので、教えていただければという質問が1点目です。

それから2点目として、以前にこのあたりと思うところを視察させていただいたときに印象的だったのは、河川の水量が非常に増えたら、これ確実にこの住宅地は危ないのではと思うところに家が建っているのを拝見させていただいた機会がありました。それがどこかというのは、今申し上げることはできないのですが、逆に言えば、いかにもここというところに宅地開発を認可するというのも問題かと思う部分があります。ですから、つくってしまった住宅地に対して、砂防するのは、それはもうできたものにはしなくてはいけないので、それはよろしいですが、住宅を今後開発されていくようなところ、恐らくここはいずれつくればえん堤等を整備しなくてはいけないようなところの住宅開発計画は、今のところはないのですか。そのようなことについての情報は県土整備の方には入らないのでしょうか。その点についても教えていただければと思います。

事務局

まず、1番目ですけれども、左上に凡例をつけておりまして「赤丸は未整備砂防えん堤（破線は嵩上げ）」と書かせていただいています。これは既設の規模の小さなえん堤がございまして、それでは能力が足りないので、嵩上げといいますか、上にコンクリートを足して施設を大きくし、ポケットを大きくして対策をやろうというものでございます。

委員

今後、予定されているというふうに理解させていただいたらよろしいですか。未整備えん堤ですね。

事務局

そうです。赤は未整備の箇所ですので、今後やろうとしているところです。

委員

嵩上げは、堰堤として整備をするということですね。

事務局

そうでございます。

委員

ありがとうございます。

事務局

それから、住宅地の開発とも関係してございますけれども、従来六甲山系については、下からどんどん住宅が山へせり上がってと申しますが、危険なところがどんどん住宅開発がされてきました。それを何とかとめたいというようなこともございまして、グリーンベルト事業の、目的はあくまでも災害対策ですが、砂防事業の手法を用地を買収して樹林を整備することによって、面的な整備をやる、そのためには用地の買収が必要になるのですが、行政側でそういう事業を、用地として買収したところは、今後は住宅地としての開発はされませんので、そういう意味ではグリーンベルト事業をやったところは、住宅開発の可能性はなくなったということでございます。

会長代行

よろしいでしょうか。

委員

今と関連しますが砂防1の必要性のところ、阪神大水害とか昭和42年災害のことをうたわれていますけど、むしろこれは砂防えん堤があまり整備されていない段階の話で、その後、砂防えん堤が整備されて、少なくともレベルのこの種類の災害はかなりなくなりました。

ですから、今おっしゃったように、例えば崩壊の危険性がある斜面と住宅が連檐してきたとか、阪神・淡路大震災で非常に大きな雨以外の土砂災害や山腹崩壊があったとか、そういったことの方が必要性になっており、この昭和13災や昭和42災とは事情が異なってきているように思います。

事務局

確かに雨で六甲山系が大きな被害を受けたというのは昭和13年と昭和42年でございすけども、実は昭和42年以降に幸いなことにあまり大きな雨が降ってないというのが実際のところでございます。従来、六甲山系は30年に一度ぐらい大きな災害を受けているわけですが、それは昭和13年、昭和42年、ちょうど30年、昭和42年から30年後で、ちょうど阪神・淡路の地震の前に、我々、そこをやっている関係者は、そろそろ30年になるので大きな雨が降るのではないかとかなり心配をしていたのですが、雨ではなく地震だったということです。実際大きな雨が降れば、どの程度崩れるかというのは、昭和42年以降、砂防えん堤も随分つくってきたんですが、一方、市街地の開発もどんどん進んでございまして、そのバランスだと思いますが、正直なところどの程度の被害が出るかというのはわかりません。我々としては、できるだけ対策をや

っていくということが現状でございます。

委員

まだ心配だということはよく理解できるのですが、象徴的に出てくるのが昭和13年と昭和42年とそれから平成10年、11年、大分西側の方の雨ですけども、やはりあれがよく出てき、そういう意味で昭和42年災害の後の対策が、随分進んだという認識が通常あると思います。ですから、必要性の段階で昭和13年と昭和42年をいつまで持ち越すのかという、一般の人が見られますと、進んでいるのにという意識も一方であると思います。その後、雨がなかったということではないと思いますけどね。

会長代行

今の話で、この種の事業のときに必ずそういうような昔の例題が、引用されますが、その引き方も、そういう災害の単なる事例だという意味で引くのと、こういう災害が起こる可能性があるから防ぐという意味の事例と、大分意味が違うと思います。ですから、今後の事後評価、資料なども、その辺は少し文章をまとめていただくときに考えて下さい。

委員

今のことに関連して、昨年、下流の方に短期時間に降った雨が押し寄せるといって都賀川の事故がございました。事業対象の砂防の区域でこれが関係する地域に相当する分は、もう既に整備が済んでいる部分が相当するのかわ、まだやってない未整備部分なのでしょうか。あの災害については、今回の事業の見直しの際には視野に入れておられるのかどうかということの方針があれば教えていただきたいと思います。

事務局

この調書の中で事業を取り巻く社会経済情勢の変化のところに書かせていただいておりますが、最近、地球温暖化に伴って異常気象といいますが、記録的な雨が非常にふえています。これは全国的に見ましても時間100mmを超えるような雨の記録の回数が、以前に比べて増えており、あるいは、もう少し少ない時間50mm以上の雨の回数も、過去に比べてふえているというような統計もございますし、今年の佐用町で起きましたような災害で、従来経験しなかった非常に強い雨、大きな雨が降ったということもございます。都賀川につきましても、非常に短期間に、あれは夕立のような形で非常に短い時間に短期間に降り、水かさが一気に上がったという、そういう事故でございました。砂防事業の場合は、山が崩れるということで、砂防が対象にしている山が崩れるという現象につきましても、やはりトータル雨量がかなり降り、その中でしかも短期間に強い雨が降

ったときに山が崩れる、あるいは土石流が来るといようなことが心配されます。昨今の気象の状況を見ていると、必ずしも安全では無くて、むしろ危険性が高まっているのかなというふうに我々は見えております。

委員

砂防事業とあの災害はもう短期間であると、しかも夕立であると。山が崩れなかったと。勝手な私の理解かもしれませんが、したがって砂防が主としてかわる課題ではないと聞こえた部分があったのですが、そうではないのですよね。

事務局

そういうことではございません。

委員

であるとすれば、どのような感じですか。

事務局

先ほど言いましたように、都賀川は非常に短い時間に降った雨だったものですから、山が崩れるというところでは言わなかったのですが、もう少し連続雨量が多く、その中で短期間に多く（降った場合、時間100mmというイメージですけども）、砂防が対象としております山が崩れるというような現象が起きてくるというふうに思っております。

委員

県民、市民の観点からしたら、崩れなくても保水力の問題に関しては、砂防の問題と深くかわるのではないかなという、そういう勝手な印象を持ちます。言い換えれば保水の問題に関しても、崩れるか否かの課題だけを解決するのを、砂防課のテーマとされていくのか、あるいは保水も視野におさめた砂防事業をなされるかということについて、従来の範囲を踏み越えている問題かもしれませんが、これは同じ地域、流域ですから。

今のお話の範囲では、崩れなかったのだというふうに受け取ってしまったのですが、踏み込んだ問題設定を今後はされる方が、砂防事業の意義がより深く広く、意義深いものになるのではないかという印象を、私個人としては持ちます。あるいはそれについての言及をいただいた方が、視野におさめた事業として進めていただく方が、公共事業としての説得力は増すのではないかなと思います。

事務局

例えば樹林整備をやって、保水力を上げれば、治水に対して効果があるという、ことですか。

委員

今回の砂防4のところ、樹林整備というふうに行われていることについて、保水ができれば崩れもしないわけですからね。だから保水という項目も意識してお立てになれば、市街地に対し、土砂は落ちてこないというのも、また、大量の水が市街地に落ちてくるということに関し透水性の歩道等々とも関連しながら、連携をとりながら、砂防事業を山だけにとどまらず、連携して進めていただけると、県民、市民としては安心できると思いますので、目配りをいただければなという思いを持ちました。

委員

先程の質問は少しずれていると思うんですよ。というのは、あの都賀川の水は六甲山から出ただけじゃなくて、むしろ市街地から流れてきたのが多い。その河川の利用の水で事故が起こったのであり、都賀川の河川整備や、その上の六甲山系の整備が事故を起こしたのではなかったと私は思っています。あれは人災だと思うのです。それまでそういう連絡が悪かったとか、警報が鳴らなかったとか、そういう整備のミスはありますけれども、基本的に大雨が降ったときに子供が入っていたというような事故ですから、それまで担当課の責任にするのは、やはりしんどいと思いますね。十分に安全な保水性のある六甲山系であれば、ああいう事故も防げた可能性は十分あると思いますけども、直接は関係ないかなと思います。

委員

直接あの事故に関しても、私も上方の市街地の舗装の問題とか、そこで大量の、要するに下水に行くべき雨水が大量に押し寄せたってということに関しては承知していますが、つい砂防、六甲山系の整備などをあわせてやってもらえたらと思います。別に責任追及しているわけではないのですが、砂防では解決できない問題と言ってしまうと問題ないのでしょうか。

委員

それでいいと思うのですが、要するにここに書いていますように地球温暖化に伴う異常気象による記録的な豪雨というのも、現象としては都賀川のような雨があるわけで、山にも降る可能性はあるわけですから、そういうことを事業の必要性の中にうたわれていけばよいと思います。

委員

このグリーンベルト事業そのものは、今おっしゃったような概念で、新しく震災後つくられた制度ですから、砂防だけではなく、里山全体を樹林化してやっていかなければ

ならないということで、震災後地元で発想し、新しく国に補助制度を認めていただいたというような制度になっていますので、今おっしゃられたのは、全くそういう考え方でできた制度だと考えていただければよいと思います。

委員

有効性とか効率性のところで、そのことは書いてあるわけですね。だから、結果としてそうなっているのではなく、それを目的としていると書いていただいた方が、砂防だけであれば逆にこれだけ高いお金をかけてやる意義があるのか、何か違うこともやっているのではないかと逆に思ってしまう。もう少し本当に兵庫県の緑豊かな、そういう感じの優しい土地をつくっていく、県土をつくっていくという事業であれば、例えば土地を買うというのも理解できます。砂防に全部ひっかけることで、逆に無理が出てきているのではないかと思います。大きな概念で言っていただいた方が、税金を使っても納得性が高くなるのではないかと思います。

委員

それと関連して、樹林整備などは林野の方も入ってやっていただいているわけですか。

事務局

武庫川ブロックでは保安林と書いているところについては入っていただいています。今のところ、六甲山全体的に林野の事業では用地を買収してというのはなかなかできないものですから、緑を濃く塗ってる部分については砂防事業でやっております。

委員

そういう意味ではなく、両方がちょうどはざまのような仕事になっているわけですね。樹林整備というところでボランティアとしてやってもらっているわけですね。何か聞いてみたら、今まで針葉林だったものが、コナラなどがものすごく繁茂し、下の樹林層が変わってきているといったような話も言っておられたものだから、そういう林野関係の方も一緒に相談や指導をされてやっていかれる方法も必要ではないかと思ったのですが。

事務局

樹林を整備するノウハウの部分については、随分農林関係の方からお知恵を拝借してやっております。

委員

そうですか。そういうことが大変必要だと思います。

会長代行

ありがとうございます。

委員

あと1点、細かいところかもしれませんが。結論として優先性は高いとしながら、10年先に完成予定が20年後になるのですね。これは、何となく奇異な感じがしました。お尋ねしたいのは、事業を取り巻く社会経済情勢の変化の中で、住民参加の森づくりは、住民の参画促進や合意形成に時間を要することに加えて、県の行革が延びる要因として書いていますけども、合意形成というのはどういう、何の合意ですか。

事務局

住民参加の森づくりにつきましては、県にアドプト制度という、街路樹的な道路の整備であるとか、いろんなところで住民の方のお力を借りて、アドプト契約というものを結んでやっているわけですが、このグリーンベルト事業につきましてもアドプト契約を結び、この事業についてはこの団体にお願いしますということでもあります。住民の方がやろうというようにある程度まとまってやっていただくわけですが、やはりこういうことを住民の方にお願いしますと、組織ができ、活動が本格的になるには時間がかかるということで、なかなか短期間では進まないということでございます。

砂防2の資料の中で、灰色に塗っているところ、黄色に塗っているところは、今、用地が買収できまして、どんどんそういう活動が進んでいっているところで、今後10年の間で、赤く塗ったところで事業をやっていきます。10年後から20年後のところでは緑を塗ったところでございます。かなり山の上の方になりますので、市街地から見れば、市街地に近いところについては大体そういう活動ができ、かなり安全性が高まってきたということなんです。昨今あまり事業費が確保できない中で、山の上の方、市街地から遠いところについては、若干ペースが落ちてしまっても仕方ないというのが正直なところなんです。

委員

そういう考えからいえば、この事業としては、住民の参加を待ってできなかったらできないというのではなく、防災上の面もあるので、行政指導で少し積極的に進めなくてはならない分も出てくるのではないのですか。

事務局

もちろん非常に山が荒れて、あるいは崩れそうで、樹林整備だけでは少し心配であるというようなところにつきましては、行政側で事業として対策を緊急的にやっております。ある程度そういうことで対策ができ、後は住民の方にお任せしてもよいという段階で、できるだけ住民の方にご協力をいただいているというようなことでございます。

委員

住民参加ができないと、その森林整備が進まないという感じに読み取れるので、今のように修正する必要があると思います。

事務局

わかりました。

委員

ちょっと内容にかかわることで、1つ確認ですが、砂防2のところ、事業の概要図というのがございます。色分けがしてあるわけですがけれども、最終の目標の到達点について教えていただきたい。最終的には砂防事業がきちんと進んで、グリーンベルト整備が進めば、この対象の地域がすべて買収された後には、保安林状態になって安定するということと理解してよろしいのですか。

事務局

保安林状態ということの概念は、整理できてないと思います。あくまで保安林というのは、森林法に基づいての保安林指定をし、それで治山事業で対策をやっていくということです。砂防事業でこういうことをやっていくとすると、やっていることはほとんど同じかと思います。

委員

最終到達点はどうなるのかなという全般に対する質問です。緑の山腹が実現されて、しかもそれが地滑り等の心配のない整備された状態に向かって、言ってみれば県と国が税金を使って土地を買い上げているわけですね。買い上げた後に、しかるべく形で県民、市民の力を借りながら整備を進めて、何かの事情でそれが転売されて民間の事業に使われてしまうようなことはないのでしょうか。

事務局

あくまで砂防事業の事業地として買収しておりますので、県が転売するということは今の段階ではあり得ないというふうに考えております。

委員

転売はしないということですね。

事務局

はい。

委員

尼崎の不幸なJRの事故がありましたけども、あそこに建っていたマンションの場所

というのは、当初はマンションになるはずじゃなかったはずらしいのですけれども。詳細はわかりませんが。ですから、県民、国民の税で買い上げたものが、何かの事情で違うものにならないかなという心配をしているだけです。言ってみればこれは県所有地になっていると理解していいんですよね。

事務局

そうです。

委員

ということは、今後、県民のために緑の地面として保有されていくことを前提として、進んでいる事業として理解していいわけですね。

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した。

会長代行

ありがとうございます。

ほかにご質問はございませんか。私から1点だけ教えてほしいんですが、これは国が直営でやっている事業と、県が分担でやっている部分と分けてありますね。これはどういう基準で分かれているわけですか。

事務局

六甲山系の砂防事業につきましては、昭和13年の阪神大水害を契機といたしまして、国の直轄事業が始まりました。直轄事業ですので、六甲山系の中心になったところは国がやっていくという仕分けだったのですが、この砂防3の図面で言いますと、表六甲の河川が白い字で、住吉川であるとか、都賀川であるとか、あるいは新湊川というように書かれておりますけれども、こういう大きな河川の流域については、従来国が砂防事業を担っておりました。県については、もう少し小さな流域の河川が担当でございまして、それがかたまっているのがこの都賀川から宇治川の間でございまして、従来、県がこの部分の砂防事業をやっておりましたので、事業につきましてもこの部分は県がやるということです。それから、今回議論いただいております岩倉山につきましては、これは武庫川の流域になります。直轄事業は武庫川の流域では基本的にやっていませんので、ここについては県がやっております。従来から砂防事業を県がやっていた、そういう経緯で仕分けをしております。

会長代行

国の方の直轄でやっているグリーンベルト事業は、砂防事務所が維持管理も全部できるから、アドプト制度は不要で、県がやる方は、それほど金がないから、アドプト制度を入れるということですか。

事務局

いえいえ、そうではございません。国もアドプト制度、アドプト制度は県がやっているのですが、県のアドプト制度に準じて国も同様にやっております。

会長代行

直轄の部分もですか。

事務局

前に出させていただいたんですが、右上が今、県がやっております武庫川の状況です。この赤丸が住民参加の森づくりとして活動をいただいている部分です。だから、大半は国の事業で、国もやはり住民参加の森づくりということで進めていただいているということでございます。

会長代行

わかりました。ありがとうございます。

はい、どうぞ。

委員

今回こういった用地買収されているということは、県所有の土地が拡大していると理解したらよろしいですか。

事務局

そのとおりでございます。

委員

では、利用も含めて、県所有地がこのグリーンベルト事業のもとで、どんどん拡大していると、緑地保全のために進んでいると、県の財産ということですね。

事務局

あくまで行政財産で、砂防事業の事業用地として買収しております。だから、県がやっているところは県の所有、国のやっているところは国の所有です。登記上は国で登記するのですけれども、基本的に国、県で所有しているということでございます。

委員

将来転売というような事態は、どうですか。

事務局

多分、あり得ないと思います。

委員

行政財産と普通財産とありまして、行政財産になっているものは転売できないのです。今のお話でいけば、民有地であれば転売されるので県有地にして行政財産として転売されないようにし、整備をしているとさせていただいたらいいのではないのでしょうか。

会長代行

よろしいでしょうか。

それでは、海岸事業のご説明をお願いします。

6) 事務局より海岸事業について説明

審議番号 1 3 田之代海岸 海岸環境整備事業

会長代行

ありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました海岸事業について、ご審議をお願いいたします。

委員

割と狭い区間にいろいろな工法、断面が多様に思いますが。なぜこういろいろ断面ごとに工法が違うのか、そのあたりを教えていただきたいのと、それから昔、この砂のもともとの供給源というのはどのあたりだったと考えておられるのか、それが1点目です。

それから、人工リーフ完成時点で、ある程度侵食防止の効果が発現したということですが、その断面形の経年変化等、そういったデータが得られているのかどうかということが3点目です。

それから、礫浜と養浜とありますが、これは礫と砂材料とが隣り合うことになるのでしょうか、矢印の先が礫浜の場合、奥の方にも見えますけど、このあたりはもともとの材料となじみのある、つまり本来そこにある材料なのかどうかということが気になるところです。以上、よろしくをお願いします。

事務局

4点ご質問があったと思いますので、順不同になりますけども、説明させていただきます。

まず断面につきまして、港湾5をごらんください。まず、人工リーフといますのは、

こういう平たい台形の石づつみを、これは右側に水位を書いてございますが、通常海面の下に浅瀬をつくり、ここで波を打ち消すというものでございます。それを沖側に設けまして、次に陸域でございますが、緩傾斜護岸とそれと直立護岸がございます。

港湾2をごらんください。

まず、緩傾斜護岸は、その砂浜の両側部分に緩傾斜護岸を設けまして、真ん中の部分は港湾5でありますような、階段のない直立の護岸で整備をしたいと考えてございます。これは、波の当たり具合から見まして、やはり浜の両側に砂がたまっていく状況がございますので、そちらは緩傾斜護岸で浜に降りやすいように、それと真ん中の部分につきましては、砂がつきにくいので、そこはむしろ高い直立の護岸でしょうということと考えてございます。

2点目は砂の供給源でございますが、これは具体的にどこだということとははっきり把握していないのですが、潮流が大阪湾を流れておりますので、大阪湾に流れ込む砂が供給源ではないかなというふうに考えてございます。

人工リーフの効果について具体的な数字を持っているのかどうかということですが、これは完成したのがまだ平成20年でございますので、ただ人工リーフにつきましては、ほかの海岸等でも事業をやってございますので、港湾5で示していますように、沖合に人工リーフを設けることによりまして、波がここで消されまして、海岸に流れ込む波は相当小さくなるということでございます。まだこの場所での経年変化というのはとってございませんが、ほかの事例からしまして、ここで記述させていただいたように、人工リーフは一定の防護機能を発現しているというふうには書かせていただいております。

礫浜と砂浜の比較でございますが、先ほど港湾2で言いましたように、この海岸は、砂がどちらかという両側の方に寄っていくような形になりますので、真ん中の部分につきましては、砂よりも少し丸石みたいな程度の石を置いていこうと考えてございます。現在の砂浜でもやはり丸石のような石がございますので、どちらかという岩礁みたいなイメージではなしに、丸石や石浜みたいなイメージで考えてございます。

委員

もともとそういう礫がないところだと思うのですが、そういうところに違う材料を持ってきて、持っていかれにくいだろうということかもわかりませんが、もし真ん中のところが非常に砂がつきにくいという話であれば、真ん中を人工リーフにせずに離岸堤にするとか、何らかのトンボ口ができるような形も1つは考えられるのかなというふうに思いました。

それと、砂給源がよくわからないということですが、海岸浸食の原因がそういう意味でははっきりとしないのではないのでしょうか。明石海峡の潮流と台風というのが、特に大型化しているのであればわかりますが、もともと砂浜があったとすれば、陸側の原因ではないかなと思います。近くに河川がなくても、恐らくどこからかの砂供給があって砂浜というものがあると思います。そういう意味で、原因がわからないまま事業を進めますと、例えばいつも養浜しないといけないとか、そういうことになりはしないかということが、ちょっと懸念されるところです。

事務局

まず、礫浜につきましては委員ご指摘のとおり、ここはもともと砂浜でございまして、ただ砂浜の中でも粒径の大きいのが残っているという状況でございまして、材料の選定に当たりましては、その辺を十分配慮したいと考えてございます。

それと、なぜ真ん中だけ人工リーフではなく、頭の出た離岸堤にしなかったのかということですが、やはりそれは景観等も考えましたり、海水浴場として利用するというので、人工リーフにしたところでございます。

供給源の話につきましては、これについては淡路に大きな川がございませぬので、対岸の本土側の加古川あるいは淀川等と、広く言えば大阪、紀ノ川、そういう大きな河川が供給源かなというふうに考えてございます。

それと、今回、侵食された大きな原因として、やはり前面に人工リーフと書いておりますが、そういう構造物がない状態でしたので、やはり波当たりがきつく、そこで波が当たって侵食されているということでございますので、人工リーフをつくることにより、養浜した砂がすぐ取られてなくなってしまうことはないと考えてございます。

委員

ただ、砂浜は万葉の時代からあったはずですよ。だから、何か最近の現象だと思うのですけど。そのあたりがわかりにくいということです。

委員

今のことに関して、私もお尋ねしようかなと思ったことですが、もともとあった浜がなくなったのであれば、砂防事業との関連を思ってしまうのですが、対岸の方では砂が落ちないように砂防ダムを必死になってつくっているわけですから、当然のことながら瀬戸内海に出てくる砂が少なくなるだろうと思います。専門のご研究の方たちがそのあたりのところのデータを蓄積された上で、こういった事業がされているのであれば、まあいいのではないかなと思いますが、そのあたりのところをどういったものなのでしょう

うか。だからどうしてくれということではなく、素朴な疑問として思う次第です。1つの公共事業という大きな枠組みの中で、かたや砂を出さないように必死になって事業を行い、片や砂をためるために何かしているという、総合してこういったこともあるのかと思わざるを得ないので、もともとあった浜であるとすれば、そういった観点の検討もしていただくことが、大事ではないかなという気がします。

今後の事業としてそれがどういった形で進めていかれるのか、最新の知見をもとにしながら、防災としての高潮、あるいは高波災害の増加の対応として、浜を養浜しようということであればあるのかかもしれませんが、事業との総合した連携なり効用という部分が、可能なのか、可能でないのでしょうか。ここは海岸事業として進めなくてはならないので、鋭意養浜を進めていくことを当面とせざるを得ないのかもしれないとは思いますが、砂の出どころまで考慮しながら、事業を進めるのが本来なのか、そこまでは考えてやることのできない事業なのかを、教えていただければと思います。

事務局

答えになるかどうか分からないのですが、今、委員のご指摘がありましたように、河川や砂防などで土石流を防ぎ、そういうものが流れ込むのが少なくなって砂が減少している、それは事実でございます。それで全国のいろいろなところで、こういう離岸堤であるとか、養浜などをやっているのは、それが今までの知見でございますし、今後とも海岸整備事業につきましては、このような構造物をつくって、なおかつ養浜をしていき、浜を守っていくということで事業を進めたいと考えてございます。

そういう砂防や河川の事業とそういう海岸事業をトータルをコーディネートした考え方はどうかということですが、やはり土石流を防いで人災を防ぐというのは喫緊の課題でしょうし、たまった砂をバイパス的に海まで持っていくという方法が、今後、そういう技術的なものが開発されるかどうかについても、分からないのですが、現時点では、河川砂防のそういう砂をとめていくことと、海岸事業というのは、当面は別個で進んでいかざるを得ないと思っております。

事務局

補足させていただきますけれども、今、委員のご指摘は、本当に奥の深い問題でございます。全体としてバランスが崩れかけているというような指摘もございますので、確かに砂防えん堤をつくったことにより、土砂の共有がストップしたことが、海岸浸食を促しているという側面は否定できません。したがって、我々としても砂防えん堤をつくる場合には、コンクリートで土砂をとめてしまうのではなくて、最近は透過型といい

まして、大きな石はとめるけれども、小さな砂等は透過させるスリット型というのも、砂防えん堤でどんどんつくっていくようにしてしまっていて、その辺の配慮がようやく始まったところでございます。遅きにしている感はありますけれども、我々としてはそういう形で、これまでのバランスをとるような形の取り組みもしているということをご理解いただきたいと思います。

委員

ありがとうございます。教えていただいて、対応がされているのはよくわかりました。委員がその砂はどこから来るのですかというご質問をされ、私も同様の疑問を持ちましたので。いずれそういう知見が蓄積されていくのか、また違った対応ができてくるのかもしれないとは思いますが、展望がなかなか難しい事業なのだろうという印象を持ちました。

委員

不確定要素がどうしても砂の供給にあると思いますので、ぜひ事業を進める中で、モニタリングを欠かさずしていただいて、適宜構造物をマイナーチェンジするような、そういう順応策もとっていただきたいと思います。

委員

養浜事業というと、以前、大蔵海岸の方で非常に不幸な事件がありましたが、事業工区等々を含めての安全性みたいなものについて、何かなされて、事業の上で既にご考慮されていることがありましたら、ご披露いただければと思います。

事務局

大蔵海岸の事故を受けまして、国土交通省の方から「人工海浜の安全確保のため留意すべき技術的事項」というのが策定されており、それに基づきまして人工海浜の整備を行っております。例えば砂が抜けないようなフィルター層を設置するとか、捨石の石の間に砂が落ち込まないような陥没孔の防止対策とか、そういうものの対策を行っております。

また、これはここだけの海岸ではございませんが、県下の各海岸につきましては、海水浴シーズンが始まる毎年4月に、各海岸の点検等を行っております。大蔵海岸のような不幸な事故が二度と起こらないような対応を進めているところであります。

会長代行

よろしいでしょうか。

あと、ご質問、ご意見はございますか。特によろしいでしょうか。

それでは、大変長い時間、ありがとうございました。本日の予定審議案件は、これで終了いたしましたので、事務局の方にマイクをお返しいたします。よろしく申し上げます。

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