

平成27年度 第2回 公共事業等審査会 議事概要

- 1 日時：平成27年10月27日（火）13:30～16:30
- 2 場所：ひょうご女性交流館
- 3 出席者：沖村会長、足立委員、小谷委員、野崎委員、林委員、服部委員 藤田委員、梁委員
- 4 議事：

【新規事業】前回説明した案件の追加説明、質疑、審査

※新規事業は全て「着手妥当」

【継続事業】今回説明、質疑、審査

〔簡易審査案件〕

(1) 道路事業 一般県道川西インター線

(2) 道路事業 主要地方道三木穴栗線

(3) 道路事業 一般国道372号

〔通常審査案件〕

(4) 道路事業 主要地方道三田西インター線

(5) 道路事業 一般県道広畑青山線

(6) 道路事業 主要地方道網干たつの線

(7) 道路事業 主要地方道豊岡竹野線

(8) 道路事業 一般国道372号〔丹南バイパス〕

(9) 街路事業 都市計画道路尼崎宝塚線〔武庫・山田工区〕

(10) 街路事業 都市計画道路尼崎宝塚線〔小浜南工区〕

※継続事業は全て「継続妥当」

<議事概要>

【新規事業】ほ場整備事業 養宜地区

○委員

兵庫県版レッドデータブックは2003年以降改訂されているがメダカは変わっていないことを誤解のないようにされたい。

(メダカに関する調書の記載は兵庫県版レッドデータブック2003でそのままとし、用語集は「兵庫県版レッドデータブック」として2003を削除することで委員了解済み。)

【継続事業】

〔簡易審査案件〕

(1)道路事業 一般県道川西インター線【事務局から新規評価調書に基づき説明】

○委員

工事の際にエドヒガンという兵庫県の絶滅危惧種の樹木を知らずに伐採された経緯がある。植生の復元時にはエドヒガンや、この地域で特色のあるナラガシワとクヌギ等の落葉樹を中心に地域の景観と合うよう植生を復元して欲しい。

○事務局

エドヒガンについては、申しわけございませんでした。今後、ご指摘に沿った植樹を検討する。

○委員

事業費を44億円縮減しているが、通常、残土処分費の比率がこのように高いのか。あるいは、特殊な条件が存在するのか。

○事務局

残土処分費は運搬費用と投棄料からなるが、投棄料が1m³で2,700円で、90万m³となると巨額な費用になり、投棄料自体が大きい。また、一般的な道路事業では、できるだけ切土と盛土が均衡す

るような道路設計をするため、これほど極端な残土が発生するのは比較的少ない。

(2) 道路事業 主要地方道三木宍粟線【事務局から評価調書に基づき説明】

○委員

用地買収で交渉が難航し、5年間延長ということだが、具体的には何件ぐらい困難な交渉が残っているのか。

○事務局

大きくは2件で、理由としては用地の単価が合わない、土地に抵当権が設定されているような地権者の経済的な事情といったことから交渉困難となっている。

(3) 道路事業 一般国道372号【事務局から評価調書に基づき説明】

○会長

地図訂正というのはどんな訂正なのか。

○事務局

用地買収の際、地権者が所有している土地の周囲の境界を確定する必要がある。そのため、法務局で登記している公図を現地で復元すると、土地所有者が認識している境界と異なる場合があり、そのときの訂正を地図訂正と呼んでいる。また、訂正に際しては隣接地の方と互いの同意が必要で、この調整で時間を要してしまう場合が多い。

(4)、(5) 道路事業 主要地方道三田西インター線、一般県道広畑青山線

【事務局から評価調書に基づき説明】

○委員

2件とも用地買収に時間を要している。こういう事業を効率的に進めるために、土地開発公社で事業化の少し前から先行取得し、事業化後に買い戻すという手法を従前はよく利用していた。また、地元市の協力も重要になってくるが、そのあたりの対応はどうか。

○事務局

以前は土地開発公社で先行的に買収することもあった。現在は、事業実施の意思決定を重視しており、内部での意志決定はもちろん、公にはこの公共事業等審査会で、審査したうえで事業に着手するというように昔と変化してきている。従って、現在は事業評価の審査を経ることなく、用地を先行取得することは行っていない。

また、事業化すれば、地元市には用地買収の交渉に同行するなど協力してもらっている。

今後、できるだけ任意交渉での用地買収を基本とするが、供用開始しないと事業効果を発揮できないことから、交渉が最終段階に来た時点では土地の収用手続きにも移行していくこととしている。

○委員

相続人が100名にもなる案件があったが、大変な事務量だが全て県で対応しているのか。

○事務局

基本的に県で全て行っている。ただ、職員だけではできないので、外部に委託することも一部ある。また相続人が100名もいると大変時間を要するので、土地の収用を視野に入れている。この場合、用地費を供託して、後から相続人でこの金額を分ければ、土地を先に取得できる制度があるため、土地の収用を活用して整理していきたい。

○委員

三田西インター線では当初は道路改良工事と橋梁工事をずらして計画していたのに、変更後は同時に並行で施工することによって工期を短縮しているが、大丈夫なのか。

○事務局

通常だと事業は片側から順番に施工するが、今回みたいに既に着手から10年近くたっている場合には集中投資を行い、できるだけ工期短縮を図ることを検討している。ただ、ほかの工区との予算バランスがあり、集中投資するためにはほかの工区の事業を遅らすことにもなるので、最初から並

行して施工するようなことはしていない。

○委員

渋滞時に最大の長さが300mとか600mといった説明だったが、これはどれぐらいの時間継続しているのか。

青山広畑線の神社移転は、神聖な場所ということもあり、地元への説明は難しいのではないかと。

三田西インター線も広畑青山線も新たに会社立地しているが、これは兵庫県として景気がよくなったということなのか。

○事務局

渋滞について、広畑青山線の京見橋の西詰交差点では渋滞長が600mで、ここの継続時間は500～600mの時間帯が30分程度。渋滞が始まってから1時間ぐらいで、時間帯は朝の出勤時間帯の7時から8時ごろが渋滞のピークになっている。

神社については既に地元の同意を得ており、移転先も決まっている。

景気については、広畑青山線では新規立地の企業にどのような趣旨でここに来たのかという質問をしている。その回答として、この広畑青山線ができるから、姫路西ランプが近い、土地が広い、接続道路も良いといった物流面でのメリットを感じて新しく工場を立地したと聞いている。

ただ、現在、道路事業で感じているのは、ここだけでなく三田西インター線、東播磨南北道路の小野市周辺等で工場の新規立地を比較的良好に耳にするので、原因は分からないが工場立地は比較的盛況となっている。

○会長

三田西インター線では事業が止まっている期間が非常に長いと県民の方は思われるが、どんな計画になっているのか等を住民の方々に広報できる方法はないのか。

○事務局

整備状況の広報について、三田西インター線ではできていないが、浜坂道路や川西インター線のような大規模事業は、パンフレットをつくって住民の方に広報活動を行っている。今後できるだけ広げていければと考えている。

○会長

広畑青山線は、用地の関係で難しいということだが、何か進めていく方法はないのか。

○事務局

用地の買収率が82%なので、28年度はまだ任意交渉となるだろうが、最終的には収用手続きも視野に入れている。

○委員

私の専門が鎮守の森で、このようなところは照葉樹林の森が残されていて、保全対象になると思う。環境影響評価の対象にならないが、独自調査の対象にはならないのか。

○事務局

現実的には特に貴重なものがない限り、これぐらいの道路事業の規模であれば特に調査はしない。

○委員

そこに森みたいなものがなかったのか。氏子が賛成していても、その森に価値があるとしたら、そこを避ける考えもあるのでは。

○事務局

広畑青山線は都市計画決定をしており、変更する予定は今のところない。ただし、神社の様子や木の様子など、現地を調査して、対応できるものは対応したい。

○会長

先ほどの質問とも関係するが、兵庫県では社会基盤整備の取り組みという形でプログラムを幾つか事前に公表しているため、ある日突然公共事業が出てくるわけではない。住民の方々にこのようなプログラムを理解していただき、用地買収もうまく進める形ができれば、新しい取り組みとして進めることができるのではないかと。

(6) 道路事業 主要地方道網干たつの線【事務局から評価調書に基づき説明】

○委員

費用便益費が前回評価時と比べれば、3.5から3.4と少し下がっているのは。

○事務局

前回評価時点で計画交通量9,000台という予想だったが、今回の見直しにより8,300台に減っている。この結果、便益が下がるので、結果的にB/Cが下がる。また、交通量が下がっている原因はさまざまだが、現況交通量自体が減少傾向にあることや、将来人口推計も考慮されているので、交通量が減ってきている

(7) 道路事業 主要地方道豊岡竹野線【事務局から新規評価調書に基づき説明】

○委員

円山川の整備計画はどれぐらい進捗しているのか。

○事務局

円山川の河川整備については、平成16年災害をベースに整備計画を作成しており、河床の掘削等は概ね終わっており、遊水地などの整備が残っている。

○委員

城崎大橋の東側の取り付け区間でカーブの形状がきつい。南側の緑色の部分から赤色の側に入ってくるところ。交差部分では北側から左折するときにごくきつい。

○事務局

計画では直角交差としている。図面を修正する。

○委員

城崎温泉へのアクセスはどのような流れになるのか。

○事務局

城崎温泉への現在のアクセス道路は円山川左岸（西側）の道路を通過して直接城崎温泉に入っていくルートである。水害時は問題があるが平常時は風情があって良い道路である。アクセス道路として、これは残るが、道は狭いので、大型バス等は、こちらの新しいルートに転換すると推察している。

また、竹野に行くためには温泉街の中を車が通過し、歩行者が歩きにくい状況があるため、通過交通を迂回させるバイパス構想がある。長期的には、竹野方面への通過交通と大型車両はこの構想ルートと円山川左岸の道で分担されると推察している。

○委員

バイパスの道路はまだ構想なのか。具体的な年次などは決まっているのか。

○事務局

バイパス計画は、社会基盤整備プログラムの中で事業調整箇所ということで、関連する道路の整備の進捗に応じて考えるようになっており、この城崎大橋の整備が進んだ暁には着手することになるかもしれない。

○会長

予算が8億円増額の理由として、基盤まで51mが55mになることがわかったとあるが、当初の地盤調査が悪かったのか。それとも橋の構造によって支持地盤が変わったのか。

○事務局

橋梁の予備設計を行う段階で、ボーリング調査を1本追加し、このデータも加えた上で判断した結果である。

○会長

但馬は軟弱地盤が多いので、できるだけ慎重な調査で増額にならないように願う。

(8) 道路事業 一般国道372号丹南バイパス【事務局から評価調書に基づき説明】

○委員

事業調整区間を設定したことは予算の効率的な配分という観点から非常に良いこと。また、この事業調整箇所は社会基盤整備プログラムにて検討しているようだが、このような手続はどのような観点で実施しているのか。

○事務局

道路-10ページに社会基盤整備プログラムでは、丹南バイパスⅠが前期完了で位置付けており、それとは別に事業調整箇所という欄に丹南バイパスⅡ（篠山市不來坂）が位置付けている。手続としては、このように先にプログラムに整備計画を事業調整箇所として記載したうえで、審査会で、一時見合わせとして妥当かどうかを審議していただいている。

この事業調整箇所は用地が難航していて、やめざるを得ないとか、交通量が減少して事業効果が薄くなっているといったさまざまな状況の変化に応じて、26年6月のプログラム見直しの時には地元の方とも協議を行ったうえで、事業調整箇所とした。

○事務局

少し補足すると、社会基盤整備プログラムというのは兵庫県で平成13年度から作成しており、その都度見直しを図っている。これまでに平成20年の行革で見直しをかけたか、この26年度の見直しにおいても、事業を見直すなかで一定の効果をはっきり見せるため、できるもの、できないものを仕分けし、優先度の高い箇所は早く完成させ、その先の部分は事業調整箇所として、登録することで、10年間で実施する箇所を明確にしている。いろいろな地元調整をしながら、事業調整箇所として設定させていただいたうえで、あらためてこの審議会で議論して決めていこうと考えている。

○委員

社会情勢も踏まえて、ブレーキを踏むのは非常に適切な判断だと思う。また、地元とも調整しているとのことだが、事業を先延ばしすることについて、地元からはどういう反応が出ているのか。また、それは周知されているのか。

○事務局

地元の方、市長や県会議員の先生などいろいろなチャンネルを通じて、調整や周知を図っているため、十分に周知されている。また、この事業調整箇所に記載されている事業は、今までやるつもりだったけど、やらないような、どちらかという和下り調子の事業や、まだ着手するとは言い切れないが将来に含みを残している上り調子の事業もあり、その捉え方はプラスにもマイナスにも捉えられている。

(9) 街路事業 都市計画道路尼崎宝塚線〔武庫・山田工区〕

(10) 街路事業 都市計画道路尼崎宝塚線〔小浜南工区〕

【事務局から評価調書に基づき説明】

○委員

歩道で幅員が2.5mと3.5mの場合があるがこの違いは。

○事務局

武庫・山田工区は工区内で2.5mと3.5mがあるが、武庫工区は、都市計画道路で、尼崎市域の国道43号より北側は全て18mの幅員で都市計画決定されている。この武庫工区の事業実施の際には、地元の方に広げましょうかという提案もしたが、今の都市計画決定の幅のままで事業実施してほしいという意見が多数を占めたので、18mでの整備に踏み切った。その全幅での幅員構成を考えていくと歩道幅員が2.5mになった。

○委員

それほど危険がないからと住民の方が判断したということか。

○事務局

尼崎市域のこの路線は、古くから18mで整備されてきた経緯があるので、皆さんよく利用されて

おり、状況をよく理解されていた。

○委員

両路線とも街路樹がないのか。

○事務局

歩道部を自転車、歩行者が混在するため、その空間をできるだけ確保する必要があるため、この区間の街路樹はない。

○委員

最後のページに「樹木等の生育環境の改善」と記載されているのはどういうことか。

○事務局

透水性舗装の目的としては、樹木等の涵養と雨水の流出抑制があり、この地域についてはもっぱら雨水流出抑制となる。用語集は一般的な用語として解説したものになる。

○委員

緑は、どんどん減らされていく状況で、歩道を住民が2.5mで良いと言われたこともあるが、もう少し幅員を広げれば街路樹も植えられるのではないか。全部が全部街路樹を植えるべきとは言わないが、今まで街路樹と言っていたのが一変してこれから街路樹が全部なくなるような感がある。伊丹でも、自転車レーンを設置するために、伐採して街路樹がなくなっているの、部分的にでも街路樹ぐらいあっても良いのでは。

○事務局

今後の事業では、例えばポット苗を置くなどの方法もある。

○委員

自転車は車道の左側通行というのが大きな流れ。2,500台も自転車が通るところで、今後、道路の断面構成のあり方を考えていく必要があるのではないか。そういった意味で歩車道境界をどこに置くかということなど、道路空間の断面の使い方として、トータルに考えていく必要がある。

○事務局

狭い歩道では自転車事故対策として、注意喚起看板とか、最近路面にピクトグラムをつけて、歩行者優先という意識啓発を図っている。

○会長

社会基盤整備プログラムで各地域で意見を伺う機会があったときに阪神地区で一番多かったのは歩道・自転車レーンの整備を充実してほしいという意見だったと記憶しているが、そのような意見に対して、今の自転車道の整備、自転車レーンの整備などをどう考えているのか。

○事務局

自転車走行空間の確保について、例えば阪神間の6車線の道路で交通量が4車線で足りる区間は1車線の車道を潰して、完全に車道と自転車道を分離するといった整備事例がある。また、歩道のリニューアルに合わせて、道路空間内で工夫することにより、路肩を広げて、青色のカラー舗装を行い、自転車レーンの整備を実施している。

また、東播磨地域の明姫幹線では4mの広い歩道を歩行者と自転車がそれぞれ通行する区間を視覚的に分離するため、車道側の2mに自転車走行空間としてカラー舗装をしている。県では「歩行者・自転車分離大作戦」という名称でそれらの対策に取り組んでいる。

以上