

平成26年度 第1回公共事業等審査会 議事録概要版

1 日 時：平成26年9月16日（火）14:00～16:30

2 場 所：ひょうご女性交流館5階501号室

3 出席者：（審査会委員）9名

沖村会長、足立委員、小谷委員、田中丸委員、野崎委員、林委員、
藤田委員、安田委員、梁委員

（事務局）

田中県土整備部長、糟谷土木局長、杠計画参事、伊藤技術企画課長、
門間道路街路課長、小谷街路担当参事、岩崎河川整備課長、
服部総合治水課長

4 審議案件：新規事業（審議案件の説明、質疑）

（1）道路事業 主要地方道 宗佐土山線（天満大池バイパス）

（2）街路事業 都市計画道路 朝霧二見線（江井島）

（3）街路事業 都市計画道路 城東線（河間）

（4）河川事業 二級河川 本庄川・塩屋川

（5）河川事業 一級河川 加古川水系別府川（下流工区）

5 議事録

＜社会基盤整備プログラムの説明＞

委 員：

ひょうご社会基盤整備基本計画の展望年次である2040年、平成52年頃というのは、ど
ういう意味か。

事務局：

兵庫県全体のマスタープランである全県ビジョンの展望年次と同じ目標年度となっている。
その時の人口減少等の展望を見据え、公共事業だけではなく経済、環境など、長期的な見通し
を踏まえている。この県全体の全県ビジョンと合わせたものが2040年で、当面具体的な目
標年次は平成35年度までの10年としている。

委 員：

以前に電線類の地中化を重点的に進めるといようなことが言われていたが、この分野別の
計画には上がっていない。もう取り組まないのか。

事務局：

平成11年頃から、全国的にも先がけて、無電柱化計画を推進してきた。これは国、特に関
西電力と同意したうえで進める計画だが、まだ合意ができてない部分があり、現在この分野別
計画の中には組み入れていない。ただ、無電柱化計画というのは、粛々と進めているため、個々
の事業の中で説明をしていく。

<新規事業の説明・質疑>

(1) 道路事業 宗佐土山線（天満大池バイパス）

【事務局から新規評価調書に基づき説明】

事務局：

天満大池部の構造については、地元の土地改良区と有識者の方々に盛土ではなく、橋梁という提言を頂いている。橋梁形式は、現在検討中だが、このような橋梁形式（PC箱桁）で考えている。

委員：

歩道は透水性舗装、車道は排水性舗装との説明だが、コストが違うのか。

事務局：

基本は、車道部と歩道部の違いで、車輪の輪荷重に耐えうるかどうかで分けている。車道の排水性舗装は、下を固くしておいて、その上に排水性舗装を行い、道路の外側に水を流している。歩道は、耐荷重が必要ないため、地下に水がまわる透水性舗装を採用している。コストについて、地盤の強度により舗装構成が変わるため、一概に比較できない。

委員：

歩道の必要性で、小学生や中学生の通学が多く、歩行者、自転車利用者の安全性の確保が必要とあるが、断面図では、4.5メートルの歩道で自転車と歩行者が並んでいる。自転車と歩行者は区分して誘導するのか。

事務局：

これから検討を行うが、周辺の自転車ネットワークや自転車と歩行者の役割等も考慮して決定する。

委員：

自転車の事故というのは結構よく聞くので、できるだけ配慮して欲しい。

委員：

バイパス完成後、この北に向かう道路の車の流れは、また宗佐土山線に戻ってくるのか。

事務局：

この事業区間の次の区間（国岡バイパス）をつくることで、この市街地を迂回する。この次の区間までは4車線で整備してその先は2車線で宗佐土山線の現道に戻るネットワークになる。

委員：

バイパス完成までの過渡期における交通処理で問題が起こらないようにして欲しい。

委員：

H42の予測として14,700台とあるが、一方、現状で11,000台の旧道がそのまま残る。H42の予測はバイパス延伸を想定した見込みだろうが、この交通量が現状よりもかなり増大するという根拠を説明して下さい。

事務局：

国岡バイパスにつながったネットワークで11,000台の現況交通量に加え、周辺道路から転換する交通量を見込んでいる。例えば、志染土山線では、このあたりの地域の方が西方面に向かうときに使っていたが、4車線で比較的速度が早く、安全に通行できるため、この道路を使うようになる。この志染土山線からは2,000台ぐらい転換されるが、これらをよせ集め、全体として現況交通量よりも大きな推計結果が出ている。

委員：

概ね理解したが、現道は相当交通量が減るのか。

事務局：

相当減る。今1万台だが、数千台程度となる。

委員：

アサザの群生地があるということだが、アサザとは、どのようなものか。

事務局：

アサザはミツガシワ科で池の中に浮いてはいないが、浅いところに出てくるもので、黄色い花を咲かせる。兵庫のレッドデータブックではBランク、準絶滅危惧種と位置付けられている。

委員：

このアサザの群生地を避けるようなルートが選ばれているのか。

事務局：

ルートについては、その群生地を避けるような形で設定している。もし、ルート上にあった場合には底の浅いところへの移植も含めて検討する。

(2)街路事業 朝霧二見線（江井島）

(3)街路事業 城東線（河間）

【事務局から新規評価調書に基づき一括説明】

委員：

朝霧二見線は、東二見の人工島から大型の車の出入り多く、皆さん心配されている。

これまで既に整備済みの箇所や、今後の事業予定などとあわせて、全体との関係を教えて欲しい。また、城東線は姫路城の南側の歩道と全く同じものができるのか。

事務局：

まず、朝霧二見線は小学校の通学路がある区間を中心に整備する。沿道が田んぼや工場で歩行者等の通行が少ないところは現在のところ事業予定はない。連続立体交差事業をしている明石駅から南北の都市計画道路林崎線あたりまでは概ね整備ができています。以西については、いずれも狭く、できるだけ小学校の通学路になっているところを優先する。江井島地区は明石市内でも人口が多く、この沿線で一番小学校の児童数が多いことから整備を優先する。

城東線は姫路駅の北の十二所前線の交差点からちょうど自衛隊までの路線で、15メートルの都市計画道路になっている。本工区の南側は整備が完了しており、この区間と同じような幅員で、北側の整備を行う。

会長：

朝霧二見線は社会基盤整備プログラムには記載されているのか。

事務局：

本事業及びそれ以降の事業も社会基盤整備プログラムで位置付けている。

委員：

歩道整備についての説明のなかで、B/Cが計算されていない理由はよく理解できた。同じ断面構成で整備するのも大事だが、限られた予算の中で、まず歩行者、自転車の安全対策を行うことも必要。事後評価のなかで交通事故の減少等を説明することは是非とも必要である。

また、事業区間の選び方で、この880mがなぜ必要なのかというのが、分かりにくい。この路線の中での880m区間の位置付け、どのような順番で整備を進めていくのが社会基盤整備プログラムに記載があると良いのでは。

会長：

説明のときにできる限り全体計画を示して、その中で今回はこのような事業計画であるという説明があるとわかりやすいという指摘。

委員：

例えば、明石の江井島の場合、この事業区間880mの右端がちょうど駅のところにあるのは分かるが、左端に関しての根拠があると880mの理由も分かりやすい。

事務局：

江井島小学校の通学路の一番西端の影響範囲まで含む区間ということで設定している。

委員：

街路事業の場合は市町負担額があるが、県と市町の負担は同額なのか。

事務局：

県と市町で国費を除いた分を折半としている。

委員：

道路事業であれば、市町負担はない。なぜ街路事業は市町負担を要するのかということと、国直轄事業の都道府県負担金を廃止するという話があったが、今もまだ県が負担しているのか。

事務局：

街路事業がなぜ市町負担をいただいているかという点だが、街路事業は都市計画事業になっており、都市計画法で都市計画事業は本来、市町が行うべき事業であると明記されている。技術的に難しいとか、なかなか市町ではできないところについては県が施工できるようになっており、兵庫県においては、県道については県が都市計画事業である街路事業を施工している。もう一つは、地方税法から、市町は都市計画事業をすることを目的として、都市計画税を徴収できるということが明記されており、全市町が都市計画税を都市計画事業をすることを目的に徴収している。その2つの理由から市町負担をいただいている。

事務局：

国の直轄事業の負担については、改築と維持管理と分かれており、維持管理は、直轄（国）が全部負担する形だが、改築は、受益者負担の観点から1/3を負担している。

会長：

スケジュールでは両方とも3年目に設計が終わっているのに工事着手できないところがあるが、これは用地買収や補償が長引きそうだからか。できるだけ早く県民の方々に安全な道路を提供すると観点から、設計が終わった次の年から工事着手はできないのか。

事務局：

できるだけ工事には早くかかりたいが、工事をするにしても一団の固まったところから工事を行わないと、効率的に工事ができないため、そういったことも見込んだスケジュールにしている。ただ、用地買収がスムーズに進めば、できるだけ早期に工事着手したい。

委員：

透水性舗装の性能を教えてほしい。透水性舗装にではどの程度の雨量になると冠水するのか。もう一つは、平面的に道路網が書いているが、これを見ただけではどこに国道にあって、どの区間が狭くてとかいうのが分かりづらい。もし可能であればそのあたりが分かるような表現の仕方、あえて歩道がある部分の太さを太くするとか、現状がどうかということと、今後の計画はどうなっているのかなど、見せ方を工夫されたらどうか。

事務局：

1点目の透水性舗装についてだが、歩道部分は透水性舗装で車道部分は排水性舗装となっている。保水能力やどの程度の降雨強度まで対応できるのかについては、定量的なデータが出ていないため、今の段階で具体的に言えない。

委員：

維持管理が必要になるのか。舗装の目詰まりとかすると思うが。

事務局：

空隙があり、細かい物も詰まるため、フラッシングと言いつつ、上から高圧の水をかけて掃除する方法がある。

会長：

もし図面の表現が工夫できる場合は次回から、よろしく願います。

会 長：

道路の北も南も同じように拡幅するのか。

事務局：

朝霧二見線は概ね北側に拡幅される。姫路の城東線は、西側に拡幅される。

事務局：

1点だけ補足説明すると、電線共同溝について、この2つの路線では、城東線は電線共同溝を実施する計画。朝霧二見線は、今のところ電線管理者との協議が整っていないため、実施はまだ先になるという状況。

(4)河川事業 本庄川・塩屋川

(5)河川事業 加古川水系別府川（下流工区）

【事務局から新規評価調書に基づき一括説明】

委 員：

本庄川のレベル1の津波の波形は分かっているのか。TP5. 1メートルが継続するのか。水門を閉じた場合、台風とか洪水のときに、上からの流れをとめて氾濫というのも最悪の想定としてはあり得るが、何か検討しているのか。

事務局：

津波の継続時間は、手元に資料がないため次回報告する。また、水門閉鎖時に台風等が来た時のことも、ある程度想定している。通常の流水であれば2日程度川の中に湛められるが、その時に雨が降った場合、周辺の農地に浸水が広がる。

会 長：

河川-2に、流量配分図があり、そこに塩①、塩②、本①とあるが、ここでは、堤防工事が行われるのか。

事務局：

今後、水門を施工した後に事業の優先順位等を踏まえて、工事を予定している箇所。

会 長：

住民の方々は、ここで津波対策の水門工事が行われるというのは御理解いただけと思うが、洪水の時に氾濫するが、氾濫と津波対策は全く別物ですという説明をしているのか。

事務局：

地元に対して説明しているのは、あくまでも水門としての事業の説明をしている。それ以外の事業については、説明していない。

事務局：

少し補足説明をすると、整備計画を策定するにあたり、学識経験者や地域の代表者が入りました懇談会というのを検討過程で開いている。その中で津波対策以外のいわゆる河道の弱点部などについては、地域の御意見を聞きながら整備計画に位置付けている。ただ、その中で今回は、水門を先行するべく事業評価に諮っている。

会 長：

ここでは、県が進めている総合治水の協議会というのは、既にされているのか。

事務局：

淡路については、淡路全島を一つの推進地域として昨年度に推進計画を策定済み。その中で、幾つかのモデル地区というのを決めているが、本庄川・塩屋川の地域については、そのモデル地区ではないため、今後は田んぼダム、校庭貯留などの普及啓発に努めたい。

会 長：

この水門の西側の山の部分とこの水門の高さとの関係は。自然の山のほうが高いのか。

事務局：

西側は、自然の山のほうが高くなっている。

会 長：

他から漏れてくるというようなことはないのか。

事務局：

津波が押し寄せた場合に、阿万海岸東側の黄色着色の部分が若干10センチほど低い。ここを海岸事業として、どう対策するか検討中。

委 員：

初めに地震が来て、しばらくしてから津波が来るということを想定されていると思うが、最初の地震において、沈下が起きることを想定して天端が決まっているのか。

事務局：

沈下量は、あくまでもL2地震での沈下量を想定している。ただし、津波の高さ自体はL1津波の高さを事業採択上の前提とするため、L1津波の高さで考えている。

委 員：

不等沈下などで水門の開閉操作に影響を及ぼすということはないのか。

事務局：

そこが一番悩んでいるところで国の耐震基準では耐震照査レベルに2段階あり、ここは機能が完全に確保できるような耐震性を持たせる施設になっている。想定外という言葉は使いたくないが、基準以上の地震があれば動かなくなる可能性はないとは言えない。設計ではマグニチュード9クラスのものであれば動くという前提で考えている。

委 員：

水門の開閉管理だが、過去に閉めるのが遅れて、一帯が浸水して相当な被害が出た事例がある。そこは、県から市に委託して、市から地域の方に再委託していたが、地域の方が不在だったため、閉められなかった。遠隔操作で閉まるようにしないと、そういう事態も起こるため、的確な対応ができるようにしてほしい。

事務局：

この水門は、日常の目視点検等は地元市、基本的な開閉は県で行う。また、ここは事務所から車で行けば1時間近くかかることや、津波の到達予測を50分程度と予測していることから、閉鎖作業が間に合わないため、自動開閉装置の設置を検討している。

委 員：

別府川の調書の事業目的が河川整備計画の書き方と異なる。評価調書の事業目的は30年前の台風の被害の解消を目的と書かれており、河川整備計画は30年前と同規模の洪水を防ぐとなっている。河川整備計画の記載にあわせるほうが、分かりやすい。

事務局：

別府川については、今回は河川整備計画の整備断面まで行わない。河川整備計画では、昭和58年の台風洪水を流すという前提になっており、その計画は横断図の黒点線でこれは1/30の確率になるが、今回は1/10の確率で整備する。この別府川の最上流端は曇川に接続しており、曇川が最大流量110m³/s流せる状態になったとき、別府川上流部は1/30で35m³/sという流量配分になっている。ところが、こちらの整備が進んでいないため40m³/s程度しか流す能力ないので、実際、曇川に1/30の雨が降っても別府川に35m³/sの水が流れ込むわけではない。今後、別府川が7年間かかってこれを全部整備できたら曇川に着手するが、その後、曇川が十分な流下能力が確保出来きたときに、初めて別府川が1/30必要になってくる。今回は曇川の現状見合いで1/10での事業内容にしており、1/30の降雨時にも床下浸水までとまとという計画になる。

会 長：

別府川の最上流端は曇川の越流堤をつくっているのか。

事務局：

最上流端が合流部となり、この水門の下流側が別府川となる。こちらが曇川になっている。曇川から流水が別府川に流入し、曇川樋門から加古川に放流される。ここが分水堰の形になり、実際その水門から下流の別府川部分は、用水路程度の流量しか持っていない。この状況を解消するため、ここから下流約1キロで河川改修も合わせて行っている。

会 長：

内水氾濫の原因はバックウォーターか、それとも水門でコントロールしているのか。

事務局：

これは門を閉めた状態でポンプ能力が足りずに内水氾濫を起こしている。

会 長：

いずれにしても水門を閉鎖すると、すぐあふれるということですね。今回、評価対象となっている箇所が終われば、1/30にするために合流点の築堤にかかるのか。

事務局：

1/10で全部別府川を一旦、仕上げしてから、引き続き下流から1/30で整備する。ただ、分水堰等の構造物はやり直しがきかないので、1/30相当で整備し、暫定的に1/10相当の流入しかできないような構造にしておく。

委 員：

昭和58年の台風10号の時の降雨強度などの情報があったら教えて欲しい。

事務局：

今は、昭和58年の洪水の雨量のデータを持っていないが、計画降雨量としては、24時間で161ミリの雨を想定している。

委 員：

別府川水門を少し下げると説明があっただが、全て大丈夫なヘッドをキープしておかないといけないと思うので、少し説明を追加して下さい。

事務局：

現状のまま水門を残すと、緑の線で示す降水時の水面が上がる。水門はゲートの下に取り壊し可能なコンクリートの壁が建設時にあらかじめ1.5メートル高く作られている。今回は、既につくってある1.5メートル高くしている部分を取り壊し、潮が差してくる時に落とし込みゲートが下まで届く構造に変更する。

委 員：

塩水の遡上状況は変わらないということか。

事務局：

塩水の遡上状況は変わらない。

委 員：

橋梁のうち、鉄道が3つあるが、鉄道で影響を受けるものはあるのか。

事務局：

運行に影響するような工事は無い。

会 長：

この縦断図に山陽電鉄のレールのレベルを記載しておくとう分かりやすいのでは。

会 長：

追加説明としては、本庄川・塩屋川で、津波のL1波形の予測波形等を次回提示してもらうことでよいか。また、別府川の縦断図について、山陽電鉄、国道等の高さ関係が分かるような図面に修正すること。追加説明をお願いしたものは、次回に再度、説明すること。