

平成29年度 第1回 公共事業等審査会 議事概要

- 1 日 時：平成29年10月4日（水）14:00～16:00
- 2 場 所：ひょうご女性交流会館5階 501号室
- 3 出席者：沖村会長、足立委員、小谷委員、田中丸委員、野崎委員、服部委員、林委員、安田委員、梁委員

3 議 事：

新規事業（審議案件）の説明、質疑、審査

- (1) 道路事業 国道178号〔浜坂道路Ⅱ期〕
- (2) 道路事業 国道2号〔平野〕
- (3) 街路事業 都市計画道路国道2号線〔加古川橋〕
- (4) 道路事業 一般県道網干停車場新舞子線
- (5) 県営住宅整備事業 新多聞住宅
- (6) 県営住宅整備事業 津名塩尾住宅

<議事結果>

新規事業は、すべて「着手妥当」

<議事概要>

- (1) 道路事業 国道178号〔浜坂道路Ⅱ期〕【県から新規評価調書に基づき説明】

○委員

残土処分で約9億円コスト縮減とのことだが、残土処分地の利用計画はあるのか。

○県

残土埋め立て後は公園などの利用が考えられるが、今後、町において検討される。

○委員

残土処分地となる広い土地があるのか。どのような場所か。

○県

谷部を埋め立てる。

○委員

山陰近畿自動車道の全体計画、兵庫県で言えば佐津以東の区間は、いつごろの完成を想定しているのか。

○県

佐津ICから京都府境については、現在、県で懇談会を設置してルート帯を検討中。ルート帯は、3案提示し、現在住民アンケートを行っている。今年度中にルート帯を定めたい。浜坂道路Ⅱ期の次は、北近畿豊岡自動車道と佐津IC間と、東側の京都府境間である。浜坂道路Ⅱ期事業が8年掛かり、全体の完成は更に10年、20年のスパンで考えている。

○会長

「地域創生戦略」は、県にとって大きな目標であるが、調書には出てこない。積極的な説明があってもよかったのではないか。

○県

「地域創生戦略」を支えるものに「道路ネットワークの整備」をあげている。山陰近畿自動車道、大阪湾岸道路西伸部、播磨臨海地域道路等を含め、基幹道路ネットワークの整備を進めることで「地域創生」につながる。

## ○会長

平成26年度の浜坂道路Ⅰ期の再評価で事業費の増額を招いた仮設道路について、今回は新しい考え方が入っているのか。

## ○県

浜坂道路Ⅰ期では、一般的に用いられる盛土構造の仮設道路を施工したが、実施段階で軟弱地盤が見つかり、コスト増を招いた。浜坂道路Ⅱ期では、よりコンパクトな構造でコスト削減が図れる栈橋形式も含め検討している。

## ○委員

大阪と鳥取を結ぶ鉄道の整備が進んだことで、伊丹－鳥取の航空機便はなくなったのか。

## ○県

伊丹－鳥取便（航空機）は、昭和44年から運航を開始し、平成7年9月に廃止された。その前年の平成6年12月に智頭急行が運行を開始した。伊丹－鳥取便は1日1便しか運航していなかったこと、智頭急行は1日4往復8本運行開始されたことから、競合の関係で廃止されたのではないかと考えている。

大阪鳥取間は、飛行機利用だと1時間弱。智頭急行の「スーパーはくと」では、2時間30分となる。高速道路では、中国道、鳥取道を経由して約3時間、北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道を経由すると3時間30分かかる。

## （2）道路事業 国道2号〔平野〕【県から新規評価調書に基づき説明】

## （3）街路事業 都市計画道路国道2号線〔加古川橋〕【県から新規評価調書に基づき説明】

## ○委員

- ①加古川橋工区（橋梁部）と平野工区（市街地拡幅部）の事業手法が、それぞれ街路事業と道路事業としているが異なるのはなぜか。
- ②費用便益比は4工区全てを対象として算出しているが、総費用には、未着手の区間も考慮されているのか。
- ③費用便益比の表に記載されている4工区全体の計画交通量と、加古川橋工区の計画交通量が異なるが、費用便益比では最大の25,000台/日を用いることについて、違和感を覚える。

## ○県

- ①都市部（昭和45年のDID区域内）の都市計画道路は街路事業。その他は道路事業が原則。
- ②費用便益比の算出には、未着手区間の事業費も含まれている。
- ③全体延長で見れば、交差道路からの流入などがあるため、計画交通量が区間毎に異なる。費用便益比は、区間毎の交通量を用いて算出している。

## ○県

国道の改良は道路事業が原則。しかし、加古川市内の国道2号は、直轄国道の加古川バイパスがあるため、将来的には県道になる可能性がある。このような道路については、街路事業による事業化が認められるなど、事業手法の決定は、ある程度県の裁量にまかされている。事業費が大きいこと、物件補償が多いことから、道路事業と街路事業を組み合わせることで効率的に進めていく。

## ○委員

加古川市内の一方通行は、走りにくくドライバーからは不満が多い路線。この解消に取り組むことは朗報だと思う。今回の事業が完成すると中心市街地の道路事情が大きく変わる。長い工事の期間に、地元住民やドライバーにきめ細かく情報を伝えていか

ないと混乱が生じる。地元加古川市や高砂市、播磨町、稲美町と連携して、どのように周知徹底されるのか。

○**県**

事業計画については、現在、県と加古川市が協力し、都市計画変更の手続き中で、都市計画法に基づく地元への説明に努めている。加古川市の都市計画審議会でも審議されている。その中では大きな反対意見はない。工事期間中の周知については、事業を進める中で施工計画を検討し、住民等に丁寧な説明を行っていく。

○**県**

各市町の広報誌等に定期的に掲載するなど、幅広く広報していきたい。

○**会長**

社会基盤整備に対する「県民の満足感」をPRしたとの紹介があったが、いかにPRしていくのかが、事業を進めるうえで非常に重要。積極的にPRを行っていただきたい。

○**委員**

計画では、街路樹はどうなるのか。

○**県**

車道と自転車道の上に幅1mの植樹帯を計画している。この植樹帯には高木ではなく、低木を計画している。

○**委員**

現状はどのようになっているのか。

○**県**

現道には植樹はない。

○**委員**

植樹がない箇所に植樹を行い緑化することは有意義なこと。環境適合性に書くべきではないか。

○**県**

都市部（4種）の道路では植樹を行うことが多いため、あえて記載していない。

○**会長**

これもPRの1つになるかもしれないので、事業を進める上で住民の理解を得られるような形がよい。

（4）道路事業一般県道網干停車場新舞子線【県から新規評価調書に基づき説明】

○**委員**

用地補償も含めて、工期5年ということだが、補償件数は何件か。

○**県**

補償件数は11件を予定している。都市計画道路であり、地権者はある程度、補償対象となることを認識されていると思う。

○**委員**

用地補償が原因で工期が延びることは、ほぼないという見通しですね。

○**委員**

当区間が充分機能を発揮するには、南北の太子御津線の完成が必要。今回の事業の完成時期と、事業中の太子御津線が完成する時期の関係は。

○**県**

太子御津線は平成32年完成予定。今回の事業は平成34年完成予定で2年のタイムラグが生じるが、南北と東西の交通により円滑な交通が確保できると考えている。

○委員

費用便益比の計算において、走行時間の短縮は何分か。

○県

約4分の短縮。

○委員

通学路だが、歩行者は28人か。

○県

通学路の状態を実測した結果。観測地点の測定結果。

(5) 県営住宅整備事業 新多間住宅【県から新規評価調書に基づき説明】

(6) 県営住宅整備事業 津名塩尾住宅【県から新規評価調書に基づき説明】

○委員

建替え後、現況の戸数より減る計画となっているが、現況が空き家ということか。

○県

そのとおり。管理戸数と入居戸数に差があり、入居戸数を基に計画している。

○委員

現在、入居している方で新しい住宅に入居を希望する方は、全て入居できるということでしょうか。

○県

そのとおり。

○委員

全体平面図は載っていないので共用部分の詳細が分からないが、高層化する公営住宅においてコミュニティーを形成するため、エレベーターに乗る時に入居者がふれあうような工夫は考えているか。

○県

何らかの工夫は必要だと思っている。

○委員

エレベーターホールはあるのか。ホールがあればベンチを設置するとか、休憩できるようなものを置く可能性はあるのか。

○県

各階にエレベーターホールはある。しかし、ホールは避難通路にもなっており、ベンチを置くと避難通路の有効幅が不足したり、ベンチを踏み台にして転落する恐れもある。エレベーターホールの計画内容については、一概には言えないが、実施設計時に検討する。

○委員

最近の建物ではエレベーターホールの周囲が充実してきている。県営住宅でも検討願いたい。エレベーターを設置することにより入居者の管理費が上昇するのか。

○県

エレベーターのない住宅からエレベーターのある住宅に住まいが変わると、エレベーターの電気代を共益費として負担いただくことになる。また、エレベーターを設置することにより、便益が高まるため家賃にも反映される。

○委員

エレベーターが設置されることはよいことだが、1階に居住の方は「私は使わないのに共益費が上がる」という声があると聞いたことがある。1階の方でも「エレベーターに乗れば憩いの空間（エレベーターホール）があるよ。みんな使えるよ」という工夫があれば理解が広がるのではないか。

○県

ご指摘のとおり、1階居住者のエレベーター設置に関するご意見があることについては認識しているが、県でも「回覧板を届けに行く際、下層階の入居者もエレベーターを利用する」等と説明し、入居者の理解を得ている。

○委員

津名塩尾住宅は、離れた住宅を集約する計画となっている。高齢者も多い。地域コミュニティから離れてしまう心配がある。また、改築に伴い住居費が管理費も含めて上がるため、移転できない人も出てくるのではないかとの心配もある。その他、行政では対応が困難な高齢者の生活環境の変化への対応など、どのように相談に乗るのか。

○県

住居費の増額やコミュニティの問題により別の県営住宅に行きたいという方については、県内の家賃の安い県営住宅に移転できるようにしている。また、「親類等が近くに住んでいる別の県営住宅に移る」という希望にも対応している。

高齢者の見回りについては、指定管理者が定期的に見回りを行うこととしている。また、地域のデイサービス等との連携も考えている。

○委員

住宅の評価の視点について、バリアフリーとともに、AIスピーカーなどのIoTを使った見守りや自宅からITを使った行政サービスも利用可能になるようIT活用（情報化）も考慮して欲しい。

○県

実施設計の中で検討したい。

○会長

高齢者が情報に取り残されないような仕組み作りなど、丁寧な対応が必要。

○委員

「地域性に応じた駐車場の確保」とあるが、駐車場の数は実態に応じた数で計画しているのか。

○県

駐車場の数は各市条例、市の条例がない場合は県営住宅整備基準に基づいて整備している。

○委員

ルールに基づいた駐車場台数で、実態は満足するのか。

○県

現地調査をした限りでは満足している。

○委員

緑化については、全県的な基準として「ひょうご県営住宅植栽基準」を作成され、明確になり良かったと思う。これを受けて、環境適合性のところに“「ひょうご県営住宅植栽基準」に基づき有害な外来種を排除する”という語句を入れはっきりさせた方がよい。この中では中低木という言い方をしているが、「ひょうご県営住宅植栽基準」の中では高木低木という区分しかないので、その整合性を考えて欲しい。また、新多聞住宅の築山の植生管理はどうするのか。

○県

築山の高木については指定管理者が管理する。

○委員

今後、どのような管理となるのか。木が巨木化すれば大きな問題になる。この取扱いが気になる。

○**県**

団地内のシンボリックな築山であるので、指定管理者が高木を剪定することを考えている。

○**委員**

将来の目標植生は決めているのか。「ひょうご県営住宅植栽基準」では「高木をやめて中低木にする。」とある。そうすれば、築山だけが高木で残ることになる。この部分がどういう方向性になるのか明確にしておかないと今後管理ができないのではないか。

○**県**

中低木は自治会で管理していただくことになっているので、実施設計の中で相談しながら検討していきたい。

○**会長**

築山は遊歩道があって、住民が出入りできる環境になっている。県の指導のような形で築山の整備管理について方向性を出して、それに対して住民の意見を伺うという形がとればよい。

○**委員**

建て替えて居住性は良くなる。その対価として使用料（家賃）の見直しはあるのか。

○**県**

居住性向上により家賃は上がる。例えば18,800円/月の部屋の方が、Sタイプの一番狭い部屋を選択した時は28,600円/月になるという試算になる。しかし移転後、一気に増額するのではなく6年かけて段階的に新家賃に移行するようにしている。

○**委員**

調書に記載のある「収益の向上」とは。

○**県**

家賃上昇による収益の向上と、戸数を集約することによる管理費の縮減の両方を指している。

以 上