

【公開用】

平成17年度 第1回

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

ラッセホール

平成17年6月7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担当課長)

公共事業等審査会（第1回）会議録

1 開 会

県土整備部長あいさつ

事務局紹介

会長あいさつ

2 平成17年度第1回公共事業等審査会

(1) 議案 新規・継続事業評価に係る審議案件（鉄道、河川、ダム、市街地再開発事業、県営住宅整備事業）の説明、質疑

1) 事務局より鉄道事業について説明

審議番号1 鉄道事業「阪神三ノ宮駅都市鉄道利便増進事業」

会長

ありがとうございました。次の鉄道事業とはちょっと違いますので、ここで切ってご質問を受けたいと思います。どなたでも結構でございます。現場は大抵ご存じだと思いますが、ご質問はございませんでしょうか。

委員

B/Cのところではここに上がっているコストのことがずっと書かれていて、効率性に関しては、私もよく知っているところなので、ご説明くださっていることなんですけれども、今回、鉄道のことがこういう形で出てきたのは初めてなので、もし関連づけてご説明いただければと思うんです。有効性と効率性をあえて分けて上げてあるんですけれども、効率性のことについてはむしろB/Cの供給者便益の方に入る要素もあるのかなとも思いますし、あえてこうやって分けてあることについてちょっとご説明をいただければいいなということが一点です。

それから、総事業費に関してのご説明については、またこの後あるんでしょうか。事業の意義みたいなものについてはよくわかったんですが、これだけ高額になると、これが適切な支出なのか、ぜいたくなのか、ぜいたくとい

うのはちょっと変な言い方なんですけど、そのあたりのところがわからないので、比較対照できるデータがございましたら、ご紹介をいただけたらと思います。

事務局

まず、評価調書で有効性と効率性に分けているわけですが、特段がちがちに、こちらになければいかんというほどのものではございませんで、鉄道は5年ぶりでございますが、これまでのその他を参考にしまして、有効性のところにB/Cを書いていたりと、あるいは効率性のところには近畿運輸局、阪神電鉄、神戸市とともにいろいろ検討してきたと。そういう趣旨のことがこれまで書かれておりましたので、それに準じたような形で書いておりますが、特に分けたからどうということではございませんでした。

それから、事業費でございますが、前のスクリーンにございますように、全体事業費約130億円のうち約83億円が土木関係の工事でございます。大きくウエートを占めますのが土留め壁の構築で、今回、ご案内のように道路の下にさらに今の駅を延長するような事業になりますので、現在の10車線道路をそれぞれ交通を切りかえたり、あるいは連続地中壁といたしまして、縦の矢板をある種固めながら行います。その辺が非常に大規模な工事になることから、130億のうちこの部分が83億という大きなウエートを占め、結果的に100億を超える事業になっております。

委員

内訳は、調書にはついてないですね。確かに基礎工事に当たりますので、こういったものについて、できましたら資料を今後はつけてくださるとありがたいなと思います。それから、こういう地下化の工事はどこの都市でもいろんな形でやられていますし、これは非常に重要だと思いますので、ぜひきちんと、必要なところにはお金をかけてやっていただきたいと思います。

だから、こういう資料をいただきたいのはもちろんですが、やっぱり三宮駅というのは神戸とか兵庫県の顔になりますので、余りお金をけちらないで、基礎的なところをけちらないのはもちろんのこと、余り安っぽいつくりにしないでほしいなど。古い建物、例えば公館も、100年近く経てもいいなと思えるものなので、新建材の優秀性とか防煙とかというのは重要なことだ

とは思うんですけども、古典的な素材も含めて格調高いつくりにしてくださるといいなと思います。これは余り直接関係ないところですが、どれぐらいお金をかけられるのかなということと関連させながら。基礎にかけていただくのはもちろん大事なんですけど、こういうものは一回つくって次につくりかえるというのは恐らく何十年と困難な部分なので、そのあたりのデザイン等も含めて慎重にやっていただけるとありがたいなと思います。

それと、特にこれだけ規模の大きい開発ですので、お金を動かしていくのはもちろんなんですけど、今申し上げたように兵庫県の顔の部分になりますから、できましたら総合的に、ほかの建物とかまちづくりとのバランスとか、こんないろんなものがこんなところに出現したと思うようなことも意識しながらやっていただきたい。長期にわたる計画なので、まだまだ変わったり、プランをつくっていかれるところだと思います。そばにできる神戸新聞の新聞会館なんかの計画等ともバランスをとって、どの鉄道を利用してもそうですが、駅におり立ったときとか、三宮というのはいいまちだな、兵庫というのはいいこのコンセプトでやっているのかと思うところが出せるような、そういう部分にもうまくお金を使っていただけるといいなと。

計画のつくり初めが大事だと思います。あと 100年ぐらいいはこの施設を使うつもりで考えてやっていただけたらなということもあって、お金がどれぐらいかというのを出していただけるといいなと思いました。今後、いろいろ見直しの中ですると思いますが、基礎をやられるのはもちろんとして、逆に表面をちょっと気にしてほしいなと思いましたので、お願いします。

事務局

今日持ってきておりますので、よければ今から配らせていただきます。

会長

じゃ、お願いします。

委員

さっきのご説明で、これは新聞にも出ましたが、近鉄との相互乗り入れの話がありまして、三宮まで近鉄が入ってくると。それと、神戸空港が来年の春に開港しますね。そうすると、ポートライナーの駅の位置がさっきのご説明でも変わるということですね。それによって、西改札口の混雑緩和で、西

口は現在の一日8万5,000人が6万2,000人になると。そうすると、現状であれば東改札口が2万3,000人ということになるんですが、6年後か7年後の完成時に、新たな近鉄乗り入れ、新空港等々で、改札口の混雑と申しますか、利用者がどのように変わっていくのか。ある程度の予測を持って工事を設計されると思うんですが、それをお聞きしたい。

それから、こういった大きなターミナル駅の安全の容量というんですか、改札口を出るまでの階段とかエスカレーターとか、その他設備も含めてどの程度の利用者、あるいはラッシュ時は大混雑すると思うんですが、時間的にそういう安全の容量みたいなものが駅の場合はあるんでしょうか。そういうものがもしございましたら、お教え願いたいと思います。

事務局

改札口・ラッチ部分の容量でございますが、これはピーク時で容量と混雑度の検討をしております。現在の混雑率は通路で1.51で、ラッチの部分は、通行量に応じて数をふやしたり減らしたりできますので、その量に対応した分のラッチを増加してございます。ただ、問題になりましたのが、西口を出ますと非常に狭い。すぐに商店街が迫っておりまして、この有効幅員が2.5mしかございません。今回、それを広げようということで、今あるラッチの部分を東側にさらにずらすことを検討しているんですが、こうなりますと幅員が5mとれます。東口は計画を4mにしておりまして、西口の方が多いので5mにしたんですが、それで容量を計算しましたところ、現況では、西口が1時間あたりピークで6,000人ほど、その容量が4,000人ですので、混雑率は約1.5でございます。先ほどの写真のように非常に混雑している状況でございますが、両方つくりますと、ピーク時で、西口は5,000に対し容量が8,000、東口は3,470の通行量に対して通行容量が6,400になりまして、それぞれ0.63、0.54と1を下回るということで、十分ゆとりのある計画になっております。

将来の交通量は、調書にございますように、西口は今の8万5,000人が6万2,000人になるということですが、今おっしゃいました西大阪線の増でありますとか、空港開港での増、あるいは新聞会館も開発されますので、その増を入れますと、トータルで10万5,000人余になってきます。したがいま

して、そういう配分のもとに8万5,000人が6万2,000人になるということでございまして、そうなりますと、10万5,000から6万2,000を引いた4万3,000人ほどがトータルで東口に行くという数字になっております。

委員

この鉄道事業のご提案が出て、私は遅過ぎるくらいかなと思ったところです。「21世紀の交通ビジョン」ができて県民の公共交通の重要性が掲げられて、そして県民の生活の安全並びにサービス向上ということもうたわれているわけですが、今度のJRの事故にしても、私が考えますのは、一つは、昭和の終わりごろから平成にかけて、三田、川西、宝塚、あの辺でものすごい人口の増大があった、それに対しての、もちろんJR自身の問題もかなりあるのですが、行政が人口増大に対して企業と話を重ねていって、安全を事故が起こる前に考えていくことが必要だったのではないかと。明らかに輸送能力の許容量を超えた飽和状態の形で走っていた。また、企業は乗客を集める努力に比べて、安全性の確保への配慮を欠き、それを放置したと考えられます。そういう都市の開発の問題と公共交通のあり方というのは、もう少し企業と行政が話を積み重ねる必要があると思います。

今出ておりますのも、私、日ごろ歩いていて、本当に人の流れが怖いような感じのところですね。震災以降、今初めて出てきたのかと改めて考える程ですが、もっと震災直後に取りかかるべき、先決の問題の中の一つであってもしよいようなことではなかったのかと思います。空港の問題が出てきてというお話もありましたが、ああいうところこそ、本当に人が朝夕たくさん集まるわけで、まず着手しなければならない。私は賛成です。

それと、私も申し上げようと思ったのですが、駅とか市庁舎というのは、やはり都市の顔なんですね。ですから、100年、200年もつような美しいものをつくっていただきたいと思います。

委員

負担割合のところでは事業者3分の1となっておりますが、この場合、事業者というのは阪神電鉄ということになるのでしょうか。

事務局

今考えておりますのは、上下分離という事業手法でございます。

といいますのは、上は当然阪神電鉄が運行を行うわけですが、下地の整備を第三セクター、いわゆる公的セクターにお任せしようかと。阪神が運行費用を公的セクターに払うことによって、公的セクターは当初の借入金を少しずつ弁済していく、そういう事業スキームで考えておまして、今回は、そういったこともあって、スタミナの問題とか、あるいは国の今回の補助が3分の1ということで、結果的に事業者にも3分の1の負担を求めることになっております。

委員

この場合、推進事業のセクターということで、事業名が上がっておりますが、そういう事業のセクターという形になるのでしょうか。

事務局

名前がどうなるかはわかりませんが、いずれにしても公的なものが参画した第三セクターになるということで予定されております。

委員

それに関連しまして、先ほどから出ておりますような設計上、かなり主導できるのはどのあたりかと思ったんですが、そういう意味で、セクターであれば、行政が主導力を発揮して、設計、デザイン関連でも、新しいものを出したりということができるといことですね。

事務局

そのあたりで一、二ご紹介させていただきますと、先ほど申しました西改札口の前の通路2.5mを広げるのも、我々行政サイドから、せっかくこんなものをつくるのだから、今の狭い2.5ではなくて、しっかりしたものをつくりましょうよとか、あるいはお二人の先生からございましたように、例えばインフォメーション機能をもっとしっかり備えたものにしましょうとか、そういうことをかなりいろいろ言わせていただいた中で今回計画が浮上しておりますので、今後ともそういった観点に力を入れていきたいと思っております。

委員

今のお話の中で大変重要なことが出たので、できれば資料をいただきたいというか、内容をご紹介いただきたいんです。事業費割合について、事業者

は、私も阪神電鉄さんと思っていたんですが、今、公的セクターというお話がありましたので。

通常、公的セクター、第三セクターといったら、いろんな意味で問題を抱えたりする要素が多いので、今回おやりになる場合はどういった主体を公的セクターとして想定されているか。費用の負担ということだと、恐らくそこで、通俗的な言い方をすると借金をするということですね。借金をするとすれば、借金がうまくいかなかった場合とか、負債の問題等が出てきますので、公的セクターとして想定されているところは、2階建てとおっしゃいましたが、どういった主体がお入りになるのか。もちろん兵庫県とか神戸市とか、あと何がお入りになるのかわかりませんが、全く違うものをおつくりになるのか、そのところは県民として非常に注意しなければいけないところだと思うんです。事業者ということであれば、それでいいと思うんですけれども、一体何年ぐらいの弁済で借り入れを予定されているのか等ですね。さっきいろんなお話が出たことで皆さんのご質問とかの中から輪郭が明らかになってきまして、非常に多くの人数が通行する駅なので、計画をきちんとするのはもちろんのことなんですが、その見通しみたいなものについて。今、事業内容の範囲でいうと約10年ということですが、第三セクターになってきますと、もっと長期に費用に関して行政がかかわってくることも想定されますので、そのあたりを教えていただきたいのが一点です。

2点目は、今の話は利用者の人数がふえるというだけで、それについては私もそのとおりだと全く同意するんですが、人口構造でいうと、確実に使用する人間が高齢化するわけですね。そういう意味で、かなり早い段階から、いってみれば利用者の半数以上が極論すれば50歳以上とか、3分の1が70歳以上の人間が利用する確率が極めて高まる施設になっていくということで設計とか計画をしていただかないと。逆に言えば、ほとんどがいわゆる労働可能人口である15歳以上から60歳ぐらいまでで通行者が構成される駅ではない、次世代の駅として構想をつくっていただかないと、これだけ少子高齢化していきまると、まずい駅になるんじゃないかという気がするわけです。そういう意味で、抽象的にバリアフリーということにご配慮いただいているのはわかるんですけれども、逆にもっと高齢化社会対応という形で、例えば階

段の高さとか幅、手すりを含めて、それから災害時の対応に関しても普通の駅以上の考慮、配慮をしていただけるといいなと思います。そのあたりのところを、今後計画されているならご紹介いただきたいし、なければご考慮いただきたいというのが2点目です。

3つ目に、交通 - 2の図のところ、さっきから考えていてわからなかったのを教えていただきたいのは、市営地下鉄の三宮花時計前駅の方から地下の通路が伸びているのか、延ばすのか、この辺の状況がよくわからないんですが、ここと結んでしまうことはあり得るのかどうかということが知りたいんです。つまり、阪神三宮の「東改札口新設」の方から地下とかで市営地下鉄につながり得るのか、つながらないのか。今だと、つながっていませんよね。これはすごく実務的なことで、この図がわかりにくかったので、教えていただきたいと思います。

事務局

3点につきまして、できる範囲でお答えさせていただきます。第三セクターということでは決まっているんですけども、具体には現在では決まっておられません。実質的には、阪神電車が運賃からそれを返済していくわけですから、ほとんど阪神電鉄の事業みたいなものでございます。例えば、今、西大阪線が尼崎から西九条に通じておりますが、先ほど申しましたように西九条からさらに難波まで3.4 kmの延伸事業をやっております。これに関連する尼崎駅の改築事業でも、第三セクターが下を持ち、阪神が上を運行する。その場合の第三セクターは神戸高速鉄道でございます。今、元町以西を持ってありますところ。今回、そこになるのか、どこになるのか、まだ白紙の状態ですが、いずれにしてもそういう基盤のしっかりしたところをお願いすることになります。

今後、何年までの予測かというお話でございますが、累計試算をやりますと、3分の1を事業者が資金繰りする、3分の1を国、3分の1を地方としたときに、約28年で累計資金が黒字に転じるという結果になっております。それよりももっと厳しいケースですと累積資金が赤字に発散するわけですが、3分の1のケースですと黒に転じるということで、おおむねいけるのではないかと考えております。

次に、歩行者の動線でございますが、位置図で色を塗っている部分は現況の図面でございます。実は、神戸市が、こちら辺の歩行者ネットワーク構想として、デッキと地上と地下の3層構造構想を持っておりまして、近い例ですと、三宮のフラワーロードの交差点の西側、交通センタービルから丸井の方にできているのも、デッキレベルでのネットワークの一環です。今後、東側にもそういったものをつくっていくということで、先ほど先生がおっしゃいました東側で今結ばれていませんところは、点々の形で、神戸市では計画になっております。そういったものを少しずつ順次構築していくという計画でございます。

今のは3点目の質問についてですが、2点目のバリアフリーにつきましては、今後十分検討させていただきたい。

それから、安全につきましては、ご存じのように韓国の大邱市で160人ほどが亡くなる火災事故がございまして、これにより国の方が省令をつくっているんな基準を設けております。その中に、2方向避難が必要であるとか、あるいは排煙設備の規模等がうたわれておりまして、今回の阪神三宮駅の改築に当たりましては、それを満足するような形にしておりますので、安全性については十分確保されていると考えております。

委員

第三セクター、やっぱりよくわからなくて、先ほどの神戸高速鉄道というのは、1社で第三セクターというのを形成されているわけですか。

事務局

神戸高速鉄道にいろんなところが出資なりしてますね。それをもって第三セクターと言っているわけです。

委員

じゃ、このたびの計画でも、阪神鉄道に対していろんなところが出資して、それを第三セクターというわけですか。

事務局

そういう場合もひょっとしたらあるやもわかりませんが、むしろ阪神がどこかに出資したり、あるいは神戸市なり公的な機関が出資しているところですね。神戸の場合ですと、神戸高速鉄道などがそうですが、そういったとこ

ろを一つつくり上げまして、それで第三セクターとして運営させるということです。

委員

それについては、結局、事業をやろうというときの費用負担の基本の部分になってきますので、少し現段階の構想とかをご紹介いただく方がよいと思うんですが。どういう形で進めるのかということ、それは差し障りは別にないわけですね。

事務局

事業スキームのことでしょうか。

委員

そうです。詳細というよりも、どんな事業者が参加して進めていくか。

事務局

どんな事業者がというところは、先ほども申しましたように、第三セクターがどんな形ででき上がるか、これからの検討になりますので、今の段階ではわかっておりません。

委員

それはわかりません。でも、事例として今までそういうケースがあったという形でおやりになることですね。ですから、3分の1のうちのさらにその半分という金額ですので、幾らになるかわかりませんが、そのあたりの、要するにスキームと今おっしゃったものを少し教えていただければと思いましたので。今でなくて結構ですけれども。

事務局

そうしたら、次回、資料を用意させていただいて。

委員

既にご指摘なんですけれども、現在の阪神三宮駅は、これほどバリアな駅はないと思います。今度の絵を見ましたら、大分バリアフリー化というか、ユニバーサルデザイン化を考えているのは確かなんですけれども、東側の人数の少ない方にエレベーターが一応2基。これは線路をまたがないといけなからだと思うんですが、一方、6万強の人たちが乗りおりするところがエレベーター1基というのは、幾ら絵をかくにしても、やはりこちらも少なく

とも2基ぐらいかいておいていただきたい。これから、足腰の悪い人や荷物を持った人、子供たちなどがたくさん利用すると思いますし、電動車いすもどんどん鉄道車両に乗り込んでくると思います。そのあたりで、1つだけでなく、せめて絵をかくときは2つぐらいかいた方が説得力があると思いますので、よろしくお願いします。

事務局

恐らくスペースの問題等もあって、阪神等がこういう絵をかいたと思うんですが、十分伝えるようにさせていただきます。

会長

2基か1基かということよりも、収容力がどれくらいあるか、1基でも非常に大きなエレベーターにするのか、2基に分けた方がいいのか、いろいろ検討の余地はあると思いますが、よろしくお願いします。

委員

今の第三セクターの話は、まだはっきりしないだろうと思うけれども、どういう仕事をするのかということがわかれば、それも含めて教えていただければと思います。単に費用負担だけの話じゃなくて、メンテナンスをやるのか、運営をやるのか、その辺をどういう考え方でつくるのかというのがわかると、もっとわかりやすくなると思うので、そういうこともつけ加えていただきたいと思います。

それから、交通 - 8のB / Cを出しているところで、利用者便益として利用者数の増を見込んでおられるんですが、どういう考え方で利用者数増を見込んでおられるか。定量的なことが少しわかるとわかりやすくなると思うので、わかる範囲で結構ですから、次回にでも教えてください。

会長

いろいろあるかと思いますが、宿題が出ておりますし、次のときまでに、事務局の方に電話なりファクスを入れて資料を準備するようにお申しつけいただきたいと思います。

委員

一点だけお願いなんですけど、交通 - 6の図のところ、今、先生が言われてそうかと思ったんです。これは要するに阪神から出しているプランを

受けて進めていると思うんですが、何ととっても、事業者負担3分の1で、残りは公的なお金が動くわけです。物品販売とか、そういうところに関しては、新しい施設ではすごく充実すると思うんです。そうなったのに、エレベーターとかエスカレーターは従来どおりの感性でつくられるという。事業者の方はよりお金が入る部分を充実させていく計画を出されるのは当然ですので、これで一応進められるのは結構なんですけど、この図を前提としていかれないで、逆に、ここで皆様方が出されたような、バリアフリーも含めて大きな変更を、安全とかの面からも、ぜひ公共事業である以上していただきたいと思うんです。この図を大前提にまさかしておられないでしょうねということ、ちょっと申し上げたかったんです。

事務局

もともとこんな図ではございませんで、先ほど申しましたように、西側を見ていただきますと、通路が相当広がっておりますね。こういった問題でありますとか、いろんなことを検討チームの中で議論してこの絵になっております。今日言われましたことにつきましては、また検討させていただくことにさせていただきますが、そういう過程も経ておりますので。

会長

では、次よろしくをお願いします。

時間が非常に迫ってきて、ご説明いただかなければならないものがたくさんございますので、鉄道の2の方に移りたいと思います。余部鉄橋について。

2) 審議番号2 鉄道事業「JR山陰本線余部橋梁架替事業」

会長

何かご質問はございませんでしょうか。

委員

現在の鉄橋の所有者はJRですね。JR、腹立つことばかりなんですけれども、もともとこれは日本の鉄道の橋としては最もメモリアルなもので、そういう意味では、ぜひとも保存をしてほしいと思います。鉄橋そのものが老

朽化しているわけではなくて、安全性のために運休等が多発しているからということなんでしょうけれども、鉄橋として何とかそのまま残してほしいという感じがします。もちろん、安全のために新しい橋が架かることについては、私は反対しません。そうして、これが2つ並んだとしたら、現在の絵のようになりませんね。全く違ってくる。それで、実際にどのような活用を考えているのか。これからだと言われて賛成、反対を言えと言われるより、大体こういう方向を考えられているということをおっしゃっていただきたいと思います。

それから、橋をつけかえて現橋をそのまま残すとしたら、これは当然近代化遺産への登録をして文化財としての保存方法を考えるという、そういう手段をとっていかないといけないと思いますが、どうなんでしょうか。

事務局

現在の鉄橋、かなり老朽化しておりまして、おっしゃいましたように、何もしないのであればもう少しもつんですけれども、防風壁をつけて安全性を考慮しようとするすと、上の部分だけが荷重を帯びる、いわゆるトップヘビーになりますので、そういう意味から最終的に架け替えということになったところでございます。

我々といたしましても、現橋の残し方についてはいろいろと悩んでいるところでございまして、できるだけ残したいという気持ちもあります。東側はちょうどトンネルから出てきたところになりますので、この部分はどうしても現橋とラップしてしまいますから取り外しをしなければいけないんですが、それ以外のところでどこまで残せるのか。当然、今、委員おっしゃいましたように、ラップするとエクストラロードだけではない景観になりますので、そこらあたりも今後、CGなども使いながら検討をしていきたいと思っております。

ただ、一方で地元の声もございまして、当然、地元が例えば記念館をつかって観光資源にしようとするすと、維持管理費用が相当かさむことも今後考えられますので、そうするともっと簡素なものでもいいとか、現段階では正式な検討会は発足していませんが、そのような議論が出ております。いっぱい残した方がいいという意見と、ちょっとでいいから記念館の方におさめた方

がいいという意見が出ておりまして、そういったことも含めて、検討会は夏ぐらいの発足を考えておりますが、地元の方の意見も十分くみ上げながらやっていこうと思っておりますので、申しわけありませんが、今こんなんがあるというところまでは検討が進んでおりません。

それから、近代化遺産への登録につきましては、それによるメリット、デメリットという変な言い方になるんですけども、そういったことも含めて一緒に検討していきたい、あるいは事例調査等もやっていきたいと考えております。

委員

平成17年に着工予定となっていて、まだ費用の負担割合というのは決まっていないのですか。

事務局

相当精力的には詰めているんですが、JRがどれだけ負担するのかという話、それから鳥取との費用負担の割合、兵庫県の中でも各市町と県との割合、さらに市町の中でも市町同士の割合と、幾つも検討しなければいけないことがございまして、なかなか着地しておりません。特に、JRの方は、会社経営をしているという立場もあると思いますが、なかなか我々の言う額と一致しないこともございます。今回、事故もあって若干中断をしておりますが、申し上げましたように実施設計に今年度の後半から取りかかりたいと思っておりますので、何とかそれまでには費用負担についてあらあらの合意を得て進めていきたいと考えております。

委員

JR自身は、やろうということにはなっているんですね。

事務局

JRは、やることには完全にこちらを向いてくれています。

委員

関連しまして、実際の主体というか、主導者ですね、これは県なんですか。先ほどのこともありまして、だれが言い出したのかということですね、事業説明の中ではそういう経緯も加えていただいた方が我々としてはわかりやすいし、今回も、これはJR西日本が本当にやる気でこういう設計ま

でしてやられているのか、そのあたりを少し教えてください。

事務局

JRとしては、当然やる気はあるわけですが、スタートの時点からの話をしますと、やはり地元の声でございます。先ほど余部鉄橋対策協議会と申し上げましたが、昭和61年に事故があって、63年から風速規制がかかって、結果的に安全性を確保するために定時性を犠牲にしたようになっております。それに対して、そういう協議会等で、もちろん県知事が会長になっているわけですが、いわゆる地元サイドから何とか定時性を確保するという強い要望をいたしまして、JRも当然賛同してくれたということで、そういう経緯がございますので、地元としても応分の負担をしながら進めていかなければいけない。実質的には、事業主体がJRで、それに対して県や地元が補助をするというスキームになっていくと考えております。

委員

私も去年の秋にここを通りました。あ、通るぞ、通るぞと、非常に楽しみな橋なんですよ。だけど、電車が通らないで橋だけ保存するということは、私としては、電車の通らない鉄橋なんて、というふうな気はいたしません。

それはともかくとしまして、B/Cが1をわずかに超えたということのようで、地元の重要な足ではありますけれども、全体として利用客が非常に少ない線だからこのようにB/Cが伸びないのかなとも思います。それで、先ほどから出ております費用負担の問題で、先ほどの阪神電車につきましては国と県と民間が3分の1ずつという割合だったんですけども、今回につきましては割合が決まっていない。じゃ、事業によって、負担する割合というのは、ある程度基準があるというか、決まっているものなのか、あるいは話し合いで決まるものなのか、本件はそういうですけども、どんな形で割合が決められていくのかということが一つです。

それから、総額が30億円ですね。それに対する負担割合が決まっていなくて新規事業として発足するということが、私などの常識では、負担割合も決まらないのに発足させるのかという気がしますが、そういうことは往々にしてあるんでしょうか、お教えいただきたいと思っております。

事務局

割合は現在鋭意協議中なのですが、負担をするという意味では皆さん同意をしておりますので、それをどの辺に落ち着かせるかがまだ着地していないということでございます。

先ほどの阪神三宮ですと、都市鉄道利便増進事業という国の補助メニューがございます、その中で3分の1、3分の1、3分の1が決まっているわけですが、今回は、とにかく地元がそういう補助メニューのない中で何とか橋梁を架けかえて定時性を確保したいというところから始まっております。したがって、費用負担の考え方も、例えばJRですと、今の鉄橋ではかなりさびたりして維持費がかかるので、その軽減分を持ちましょうとか、あるいは兵庫県と鳥取ですと、利用者人数によって分けましょうとか、延長比で割ってとか、それから県と市町との関係は、これまで進めてきました加古川線の電化でも基盤整備では2対1にしていますから、これからも2対1でいきましょうとか、市町の中では余部からの近さに応じてとか、7つぐらいファクターがありまして、完全な合意ではないですけども、皆さんの認識は大体そういうところまでいっております。ただ、最後の詰め切るところまではいっていないということで、全くの今からというわけではございませんので、その辺をよろしくお願いいたします。

委員

言い方は悪いですけども、見込み発車ということでしょうか。

事務局

先ほど実施設計を今年度の後半からかかると申し上げておりますのは、そこら辺のところをしっかりと見込みをつけてスタートするというところでございます。見込みがない段階ですとそういうこともあろうかと思いますが、そこら辺は節目をつけていきたいと考えております。

委員

これは、国の予算と関係ないのかな。

事務局

はい、これは国のメニューがございません。

会長

スケジュールはあくまでも希望スケジュールに近い。ここの審査会でオーケーが出て、それから動き出すまでにまだまだいろんなことがあって、17年スタートというのは希望であると受け取っておりますが。

一点、私から、交通 - 14、列車運行状況と乗車人員がありますが、これはいつのものですか。と申しますのは、今後これより減ってくるだろうと考えられるわけです。特に、ご承知と思いますが、香住 - 居組間のいわゆる浜坂国道が開通しますね。そうしたら、ますます乗る人が減ってくる。浜坂国道は、居組 - 岩美間の七曲がりがネックになると思いますが、とにかくあそこまでは開通しますね。ますますこれより減ってくる。そうしますと、JRが文化遺産保存のためだけの橋の架けかえをやるかどうかということになると、かなりしんどい話になってくるんじゃないかと思いますが、その辺のことについてお考えがありましたら……。

まず第一番目に、列車運行状況、乗車人員はいつの統計なのか。

事務局

数字は16年度の状況でございます。

それと、とにかく何がなんでもJRにやってもらわないと仕方がないと思っておりますので、精いっぱい頑張りたいと思っております。

委員

今の質問に関連して、調書の中には高齢化しているので公共交通が必要だということが書かれていたと思うのですが、産業にはかなりダメージがあるのですか。流通とか、産業活動について。

事務局

但馬の産業は主に観光になるわけでございますが、運行規制をかけて既に18年になります。だから、現時点でどれだけかというのを数値化するのは難しいんですが、やはり地元にしたら、ここがもっと定時性を確保すると、これまで減らしてから6%ほど利用客が落ちているのですけれども、きっとそれらも回復するだろうとか、カニ産業とか、そういったものに対する期待は高いものがございます。

委員

そういう記述が調書の中になかったような気がしまして、乗客の数だけが

書いてあったように記憶しているんですが、そうではなかったですか。そういうことも大きいと思います。

事務局

交通 - 10の評価視点に地域の活性化というのがあるんですが、ここでちょっと、観光地を結ぶ公共交通機関として、地域間の連携・交流を促し、活性化に寄与するというような表現で書かせていただいています。

事務局

今、非常に利用者が少ない中で定時性が損なわれている余部橋梁を架け替えるということで、B/Cもぎりぎりという数字なんですが、今の評価手法で評価しております効果以外の、いわゆる安全で信頼できる輸送機関を地域として確保することは、列車の転落以来、地域の方々の非常に強い要望でございます。これの架けかえをすることによりまして、地域にどういったインパクトあるいは効果があるのかということは、今B/Cで評価しておりますよりももう少し視点を広げて、今ご指摘のような産業面での効果でありますとか、あるいは日常の通勤・通学はもちろんでございますが、救急時の対応とか、そういったことも含めて評価をしなければいけないと思っております。

余部橋梁の架け替えにあわせまして、ご承知のとおり山陰本線につきましては城崎までが電化をされていますが、それ以西が非電化で、非常に本数も少なくなりますし、利便性も低いということで、県としては、地域の信頼できる公共交通機関として、少しでも利便性を高める、そして利用のし勝手がいいものにするために、城崎以西の非電化区間の利便性向上策を講じていきたい。例えば、もう少しでも高速化できないか。高速化というのは今回の事故でいろんな問題が生じておりますが、もちろん安全対策をきちっととした上での対策でございます。あるいは、高性能気動車といいますか、少し性能のいい車両を導入するとか、そういった在来の山陰本線としての利便性向上にもこの橋梁の架けかえ事業とあわせまして取り組みたいと考えております。その辺の考え方を少しまとめまして、次の機会にでもご説明をさせていただけたらと思います。

委員

基本的なところがわからなくて、教えていただきたいんですが、20mで規

制されていて、架け替えをしますと、安全性というのは何mまでの風速に耐えられるのか。それはどういう理由なのか、現在の橋梁での振動が大きいのか、あるいはレールの問題なのか。フェンスの方はそれほど変わらないわけですね。

事務局

現在、横風がまともに当たるような状況でございますので、風洞実験を行いまして、高さ2mの充実率100%、つまりべたっと風を2mの高さでよけるような構造にすれば、風速50mまでは耐えるという実験結果が出ております。ただし、JRの場合は、30mを超えますと、どの路線もすべて一斉に止めてしまいますので、結果的には、50m耐えても、30m吹けば、ほかと同じように止まるということです。

委員

それで、先ほどの先生のお話で私も感銘を受けているんですが、その比較設計をどの程度やられているのか。現在の橋梁で、例えばフェンスを少し考えてみるとか。確かにこの橋梁の景観については皆さん大きな期待というか、思いがあるところだと思うので、現状を生かした形でやった場合の維持管理費、ペンキを塗ったりいろいろ大変だと思いますけれども、そういうことも含めて実際にどれだけの効果があるのか、そのあたりをどの程度ご検討されたのか、教えてください。

事務局

その件につきましては、非常に歴史のある検討がなされておりました、実質的な防風壁設置につきましては、平成6年から13年度まで約7年間かけて、大学の橋梁工学、風工学の先生にも入っていただきながら検討しました。防風壁をつけるだけですと、先ほども言いましたようにトップヘビーになりまして、安全率が切ってしまうことから、JRにも当然確かめたわけですが、やはり人を預かる者としてはそれは困るということから、次に架けかえを前提とした検討に移っていったわけでございます。その架けかえの中でも、PCラーメン橋にするというまでに6案ほどございまして、最終的にPCラーメン橋にしよう。さらに、PCラーメン橋の中でも6案ございまして、今回のエクストラドーズはそのうちの一つです。通常の桁のPCと

か、もっとごついPCとか、6案をほど検討したわけですが、最終的に地元の方が選んだのは、やはり現橋のスレンダー性を生かしたエクストラドーズドに落ち着いたということで、相当の年月を経ながら検討してきております。

委員

B / Cの中には入ってこないと思うんですが、説明に、この橋自体が但馬における貴重な観光資源であるという記述があります。そのとおりで、絵はがきでも出てきますし、テレビの映像などでも何度も出てきますし、非常にシンボリックで、私も何度もあそこを渡ってまして、委員がおっしゃったように、渡る前にやはりどきどきする橋ですね。そういう特性を持った橋というのは、全国でたった1つだと思いますね。それがなくなることのマイナスはB / Cには出てこないんですけども、やはり観光で生きていく上では観光資源を大事にしなくちゃいけない、これは大原則だと思います。それがなくなって、こういうスマートで近代的な橋に変わってしまうと。現橋のスレンダーで直線的なイメージを生かすと書いてありますけれども、非常に大きな観光資源をなくしてしまうことのマイナスは検討されたんでしょうか。

事務局

余部鉄橋対策協議会の中でもいろいろとご検討いただいて、最終的に地元の方の意向を最大限尊重したわけですが、きっと新しい橋ができて、町長さんなどは平成の余部大橋とおっしゃっていますけれども、それは観光資源になると。ただ、今のままだと定時性の犠牲をいつまでも引きずって、何かあればバスに乗りかえなければいけないとか、確実にこの列車に乗れるから大阪に出るとかということが言えない状況を打破する方がより大事だという地元の方の総意に対して、最終は行政側がそちらの選択肢をとったということでございます。

委員

基礎的なことで確認したいんですが、交通 - 16に、今回いろんな計算の根拠になった余部鉄橋の過去の風速規制実績のデータがあります。今お話の根拠になっているのは平均値、運休列車本数では84本なんですが、これを時系列で平成6年から平成15年の推移を見ますと、平成6年の205本は非常に多

いといたしましても、平成15年は11本なんですね。このところの変化を見ていくと、どういうことかよくわからないんですけども、状況が改善しているんですね。状況が改善しているという事態は、要するにまあいいだろうかという感じで運用がうまくなってきたのかと思ったり、私の実感は、実感というのはいいかげんなんですが、昨今は台風も強くなっているし、温暖化のことで強い風が吹いているにもかかわらず、抑止回数が減少の一途をたどり、運休列車本数がかくのごとく減少していて、なおかつ平均を84本とするというのは、統計手法としても若干問題があると思うんです。だからやめろというわけじゃないんですけども、根拠を提示されるときに、こういう形のデータを上げておられて、これは計量経済でいったら、ずっと減少していて、こういった変化率でいくと、いずれゼロになるんですよ。極論すればですよ。そんなことはあり得ませんけれども。ただ、重要性はよくわかるんですけども、風速規制の状況でいったら、これは一体どうなっているのかと思うのが一点です。これをご説明いただければと思います。

2点目として、先ほど事務局が必要性をご説明くださって、なるほどなと思うんですが、そのときに、公共交通の整備で、山陰線の中で電化とか高速化、まずは安全・安心とおっしゃいました。しかし、公共交通を利用する側としたら、速く行くというよりも、むしろ1時間に何本あるかという方が大事なんですね。特に山陰線の島根とか鳥取の方ですと、本当に電車が来ないんです。昼間でしたら、1時間に1本とか。それで、公共交通という形で整備するのは、電化、高速化よりも、むしろダイヤを充実させる工夫を予算を使ってやる方が、高いお金を使って物をつくるより、要するに回転率を高めることを考えてもらう方が、乗る人間としてはありがたいんですね。一日に数本しか走らない列車が高速で時刻表を守って走るのは大事かもしれないんですけども、逆に公共交通としたら、5分から10分のおくれが出て、確実に1時間に何本走るよという方が、本当は暮らしている人間としたらありがたい。

これをなぜ申し上げたかということ、逆に言えば、県の公共交通の整備のコンセプトについて次回にでもご紹介いただけるとありがたいんですが、電化とか高速化じゃなくて、もうちょっと違う、利便性という意味のコンセプト

があるのかと。大体において、速くなるとか、電化するというのはB / Cに出しやすいし、つい私たちもそうかなと思うんです。でも、何で考えるかといったら、1時間に何本あるかとか、本当に走っているかの方が大事だと思うんです。公共交通のことでそのあたりのところを県の方ではどう考えておられるのか、構想の部分を私は知りたいと思います。

それが2つ目ですが、とにかく、交通の - 16の風速規制の実績は、悩んでしまうデータです。

事務局

2点目の件でございますが、大変重要なご指摘をいただきました。ご指摘のとおりでございます。JRの在来線を初めとします地方部の鉄道の利便性あるいは安全性を向上させて、県民の方々の生活基盤として活用していく上で、どんな鉄道整備に取り組むのかということが今問われていると思います。これまで電化、高速化、複線化も含めまして取り組んできたわけですが、先ほどお話がございましたように、本数をふやして、できるだけ非電化のままでも使いやすい鉄道にという考え方ももちろんございます。今、電化されていないローカル線が幾つかあるんですが、そういったところの利便性向上をいかに進めるかということのをこれまで検討してきておりました、これはまとめて後ほどご説明をさし上げたいと思います。

ただ、本数をふやすためには、お客さんがふえないと鉄道事業として成り立っていきません。いわゆる福祉交通として維持をするのであれば別問題になりますが、鉄道事業としてやる以上は、やはりお客さんがふえて列車が必要になるという状況をつくる必要がございますので、できるだけ鉄道を利用していただけるような、駅周辺での他の交通機関とのアクセシビリティを向上させたり、あるいは鉄道駅を活用したまちづくりと申しますか、鉄道を生かした総合的な地域づくりも含めまして利便性向上に取り組んでいこうとしております。そういった考え方につきましては、山陰線をはじめ、ほかの線を含めまして、次回に説明をさせていただきたいと思っております。

委員

利用者がふえればということですが、それは鶏が先か卵が先かの議論で、本数がふえれば、ほうっておいても利用者がふえるという理屈を利用者側と

したら言いたいわけです。本数がないから、どうしてもほかに頼らざるを得ないという形になりますので、そのあたりのところのスイッチを切りかえるのは何になるかといったら、やっぱり行政にならざるを得ないと思うんです。利用者がふえてるから、これをやらなきゃいけないというのは、事業者の方だったら動きやすいと思うんですが、逆に県民とか市民の声をすくい上げるのは行政の貴重な機能だと思いますので、ぜひそういう視点でもご配慮いただけるといいなと。都会に住んでいる人間は違う観点でいくと思うんですけれども、そのあたりのところ、よろしくお願いします。

事務局

第1点目の風速規制の実績でございますが、委員おっしゃいますように、我々もえらい減ってきてるなということで、これはJRからいただいた規制状況の資料なんですが、確かめましたら、間違いはございませんでした。

ちなみに、16年度は若干ふえているようでございます。しかも、現地の風は湾曲部になったところに吹き込むという特性があって、一概に同じような傾向にならないということも京都大学の風洞の先生もおっしゃっていますし、そういうこともあるのではないかと考えております。

会長

いろいろまだご質問はあるかと思いますが、ここで少し休憩をとりたいと思います。

(休 憩)

会長

再開したいと思います。

次に、河川事業のご説明を受けたいと思います。まず全体につきまして参考資料でご説明いただいて、それから各論の方は2つ続けてやってもらいましょうか。お願いします。

3) 事務局より河川事業について説明

審議番号 3 河川事業「稲葉川 広域基幹河川改修事業」

審議番号 4 河川事業「志筑川 広域基幹河川改修事業」

会長

どうもありがとうございました。参考資料での全体についての説明と稲葉川、志筑川それぞれの説明がございました。何かご質問はございますでしょうか。

委員

両方に共通することを教えていただきたいんですが、いずれも平成16年の台風の被害が大きかったということで、それへの対策であるのはよく理解できたんですが、昨年の台風の被害が発生する原因ですね。つまり、今回こういう形で事業の計画を定められて、非常に水量の多い形になるような雨の降り方があったということはある程度分析されていると思うのですが、もう少し広域な、上流の開発の状況とかとの関連性も含めた被害原因分析がなされていたかどうか。もしなされていたとすれば、それにおいてどのような結果と判断がされているのかということをお教えいただければと思います。

と申しますのは、今回の計画については、こういう被害が出たので、ここで水があふれないようにとか、今後被害が出ないように改修を行いますということですが、当該地域に限定された分析をご説明いただいただけなので、川であれば、当然上流がかかわってくると思われれます。それから、市街地開発の状況等もかかわっての被害があると思いますので、少し広域な、それから時間的にも長期の分析ですね、つまり過去10年とか20年でこういった被害があったのか、ないのかということについても、ご説明をいただければと思います。

事務局

まず、稲葉川につきましては、平成2年に同じような被害を受けております。開発につきましては、この辺はちょうど日高町の市街地を外れておりますので、上流で開発が行われて市街化が膨らんでいくようなところではございません。したがって、10年間に開発によって影響がふえたということはお考えしておりません。

委員

開発だけじゃなくて、山の整備とかということがございますよね。昨今、

そのあたりまでを含めての問題で、破れたところにばんそうこうを張るようなという変な例えですけれども、そのような形で河川改修をせざるを得ない状況になっているわけです。ですから、逆に山の整備というものについて少し長い範囲での、これは県土整備の別の部門がおやりになっているかとも思うんですが、山が荒れて保水力が損なわれてくる部分が下流域に堤防を高くしてという対応をせざるを得ない状況につながってきているというような、これは総論ではあるんですが、今回の個別地域の水害の出方に関して、分析とか考察とかされているかどうかということをお教えいただきたいんです。

事務局

稲葉川につきましては、山の荒廃度とか、そういうことについては分析はしておりません。確かに、山の保水力等については、針葉樹と広葉樹では保水力が違うとか、いろいろ議論があるんですが、但馬というのは、大部分が植林されていて、スギ等の常緑樹となっていますが、間伐などの手入れがどの程度なされているか、まだ把握しておりません。

委員

もちろんそうだと思います。そういう考え方自体が比較的新しいので、なかなか進みにくいと思うんですが、今後もこういう形で何年かに一遍とか何十年かに一遍の改修を重ねざるを得ないということは、大もとの山の方の整備にむしろ心を使っていく方が違う展望が出てくるという話も、大きな計画のところでは恐らくあると思いますし、今回、参考資料で河川改修のコンセプトを前もってご説明くださったわけですが、河川整備を山林整備とかかわって進める方が、県の施策としたら合理性があるというか、節約になっていく部分もあります。

だから、今回のことをやめるとかというのではなく、そういう視点を意識していただけるような方向へ持っていくと。つまり、昨年ああいう被害があったので、こういう対策をされるというのはもちろんのこと、していただかなければいけないと思うんですが、同時並行で、もっと長期の分析を河川改修の部門の中でも考えとして取り入れて、調査とか研究をしていただけないかなと思うんです。当面の対策ということではなくて、長いスパンで。

一回あった災害に関しての考察分析をもっと大きい視点でやっていただく計画が、今回のはなかったというお話ですが、なかったのであれば、それをしていただけるといいなと。

それはもう一つの志筑川の方でも同様に、こういう放水路をおつくりになることも下流での対策として当然のことかと思うんですけども、ここもやはり上流の状況がどうなっているのかというのが気にかかりますので、県土整備で河川改修をお考えになるときは、長期に亘ってケースを分析するのがとても大事だと思うんです。今度のJRの事故でも、何であんなことになったのかという、たくさんの被害者が出たということで徹底した考察が行われるわけですが、水害に関して、どうしてこんなことになったのか、当該の地域に限定しないで、少し広い視点とか違う角度も含めて、ぜひ研究計画をつくっていただけるといいなと、ちょっと余計なことですけども、思いました。

事務局

いわゆる緑のダムと言われて、今、山の保水力が問題になっているわけですが、委員がおっしゃっているように、全国的にある程度研究はされております。ただ、それが定性的にこうだという形がまだ出てきておりませんので、それをこの計画に加味するという点については、現段階では非常に難しいと思っています。ただ、保水力があることによって、この計画以上の雨が降ったとき、山がある程度助けてくれる、プラスアルファの面になるというのは考えております。全国的なレベルでは今、そういう検証が進められております。

委員

可能ならば、ぜひお願いしたいと思うんです。例えば今回でしたら、27億円とか、あるいは円山川の方でしたら約37億円ですか、こういうお金をここに使うのであれば、その何十分の1かを上流の森林整備に同時に使うというようなコンセプトをつくっていただいて、下流もするけれども、上流の整備も同時にしますよと。これが整備かどうかはわからないんですけども。

それともう一つは、今まではできてないのはわかるんです。これから、そういう視点を入れた蓄積をつくっていただけるとありがたいなと思いまし

た。今回の分析がすぐに生きないかもしれませんが、データをためていくというのは次に生きていきますので。だから、同時に上流にも少しこの費用の一部を割いていただくといいのではないかと思います。

委員

稲葉川については、これも結局、断面を確保して速く流してということになるかと思うんですけども、この費用について、激特事業というのは、国の方からほとんど全額が出るということではないんですか。2分の1というのは出さないといけないんでしょうか。

事務局

激特事業というのは、国が行う円山川本川の事業で、県の事業ではございません。

委員

それを県関係にも出していただくというわけにはいかないんですね。つながっているわけですけども。

事務局

円山川本川は国管理でございますけれども、稲葉川は、合流点から上流は県管理になっておりますので、県で実施しなければいけない。ただ、尾川橋までにつきましては、円山川の築堤をするときに一連で工事をしなければならぬということで、国の事業でお願いしたわけでございます。

委員

本川の方の下流も無堤地区がありますし、非常に危ないところもあると思うのですが、今回の 540m³/s は従来と比べてふえているのでしょうか。

事務局

直轄が改めて計画を作成しまして、540m³/s という稲葉川の数字は今回初めて私どもが出したものです。

委員

当然、一環として、下流で問題が起こらないような設計になっているとは思いますが、こういう改修の結果どれだけスピードアップして流出してくるかということも加味しながら、全体としてうまく氾濫が起きないような点を十分考えていただきたいと思います。

それと、志筑川のところでは今回、設計流量として50分の1になっていますが、ほかの淡路の河川は、計画値としてはどれぐらいの洪水を対象にしておられるのか。

事務局

今回被災しました洲本川では、現在の改修計画では40分の1でございます。将来的には50分の1にしますけれども、今回は40分の1で改修します。

委員

そういう優先度の問題がありますけれども、ほかにもいろいろ危ない河川があるかと思えますので、そのあたりのバランスをどのように考えておられるのかと思ひまして、お聞きしました。

会長

まだいろいろご質問があるかと思ひますが、時間が大分押してまいりました。一点だけ、私から質問したいんですが、志筑川の放水路は、ふだんは北から南に流れるんですか、南から北へ流れるんですか。宝珠川との間の放水路は、どちらからどちらに流れるんですか。

事務局

南から北へ流れることになります。

会長

本川の方から宝珠川へ。これ、多分余り流れないだろうと思うので、水質の維持がちょっとややこしいなという気がしまして、ご質問しました。

ほかにもあるかと思ひます。また事務局の方へ、電話でも結構でございますし、資料を出すように言っておいてください。

次に進ませていただきます。棚上げになっていたダム事業に入ります。

4) 事務局よりダム事業について説明

審議番号16 ダム事業「金出地ダム建設事業」

事務局

金出地ダムにつきましては、継続事業ということで、本来ならば秋のシリーズでご審議いただくのですがけれども、鞍居川部会の結論も出たということ

で、今回、春のシリーズでお語りしたわけです。今日は委員がいらっしゃいませんので、ご専門の立場からのご意見もということでありましたら、今日は概要だけ説明させていただいて、審議は次回でもいいかと事務局としましては思っているんですが。

会長

いかがでしょうか。事務局の方からそういう提案がございました。今の説明にございましたように、先生が千種川委員会の委員長を務めておられますので、よろしゅうございますでしょうか。次回までに、これは資料を用意しておいてほしいということがございましたら、事務局にお申しつけください。

ダム の位置は今までどおりなんですね。

事務局

そうです。

会長

全体的に小さくなる。

事務局

高さ と堤頂長が短くなっております。

事務局

今回は、ダム の概要説明は省かせていただいて、冒頭からご審議いただくということで、よろしくお願ひしたいと思ひます。

会長

それでは、市街地再開発事業に移ります。非常に大きな事業で、先ほどの三宮よりも費用が高くなっております。

5) 事務局より市街地再開発事業について説明

審議番号5 市街地再開発事業「旭通4丁目地区市街地再開発事業」

会長

先ほどの三宮の東地区のもう一つ東になりますが、約 200億円の事業です。幾つか問題点があるかと思ひますが、どうぞ、どなたからでも結構で

す。

市街地再開発に関しましては、前に川西の事業につきまして適当でないという判断をこの審査会で下したことがございます。理由はいろいろございませぬけれども、要するにディベロッパーが、このときはたしか都市整備公団だったと思いますが、動いてくれなかったのをやめたというか、県だけが旗を振っても仕方がないじゃないかということでございました。今度の場合も、ディベロッパーを選定したんですが、平成5年に撤退しているわけでございます。じゃ、200億円をどうするのかというのが一番大きな問題になるかと思いますが。

委員

先にご説明くださった参考資料の再開発 - 8 のところで、事業費負担がこういう形になっていますが、組合を構成されている方々についてご紹介をいただきたいということが一点です。

それから、調書の再開発 - 7 以降、イメージパースが出ておりまして、これはこの計画自体が今回新たにスタートして出てきたプランだとは思いますが、公営住宅は入っていないで、すべて民間の事業者の住宅なのかということが知りたいんです。これだけの戸数が発生するのは大きなまちができるのと一緒に、設定されるのはいわゆる民間の業者さんであるとしても、これに伴って、学校まではいかないのかもしれないんですけれども、公的サービスがさまざま発生することになると思います。そのあたりは当然神戸市さんがかかわるところなのかもしれませんが、こういう高層住宅が発生することに関して余り言及がないので、そのあたりのことについてもう少し言葉を添えていただきましたらと思います。

事務局

第1点目の現在の組合の状況でございますが、実は、先ほど申し上げましたように、この地区は戦災復興の土地区画整理事業がかかっております。その中でサンシティ計画があり、特に旭通4丁目につきましては、ここで再開発事業をしたいということで、賛成の方々にお集まりいただいたという地区でございます。権利者総数としては、現在、土地所有者が27名、建物関係が7名、火災等で発生した権利等が重複していますが20名、計54名の権利者設

定になっております。

次に、高層住宅の関係でございますが、現在のところ、民間の分譲住宅を考えたいということでございまして、かなりいろいろな業者から床を引き受けるという、つまりディベロッパーの方々が手を挙げているところでございます。なお、周辺の交通状況及び駐車場、自転車等の問題につきましても、現在指導しているところでございますし、神戸市においてもその辺は指導を続けていきたいと考えておられます。以上が状況でございます。

委員

組合は非常に古い計画でスタートして、組合を構成されている方が54名ということですが、その方たちは、期間がこれだけ経過していると、当時意思を主張された方は、代がわりされていたり、その権利をどなたかに移譲しようと考えておられる方もあったり、事業者の内容の変更もあって、同じではないと考えたらいいわけですよ。

もう一つは、個人の方ではなく、いわゆる事業会社も含んでいて、その部分と先ほど2点目にお尋ねしたディベロッパーの方との関係はどうなっているのかということをお教えいただきたいんです。

事務局

1点目は、今、委員のご指摘のとおり、当初は手を挙げて換地を受けたけれども、再開発事業に参加しないという方もいらっしゃいますし、その時点で転出なさる方も出てまいります。その部分については、現在、神戸市がその土地を買い上げまして事業を行うという形で進めております。といたしますのが、長い計画の中で、換地手法として、通称短冊換地と言うんですが、細い換地をかなりいたしておりまして、再開発事業に必ず持っていくという形で進めているところでございます。

2点目の権利者の変更に伴います開発業者・ディベロッパーとの関係でございますが、今から準備組合の中でディベロッパーの選考委員会等を開きまして、開発業者を選考いたします。その結果として、先ほど出ていました参加組合員として参加していただくか、あるいは最終の保留床処分者としての契約に基づいてやるかということになっていくかと思えます。

委員

最後の言葉が大変大事なことと思うんですが、参加組合に新たにディベロッパーの人が参加する形が一般的なんですよね。

事務局

再開発事業の場合、当初から組合員の中に入ってする参加組合員方式と、最終的にでき上がった保留床を処分契約するという形で進む場合と、2種類ございます。従来進めてきているのは、参加組合員方式でやるという形をとっております。といいますのが、参加組合員でやりますと、その中で参加組合員の意向もかなり反映されるということで、ディベロッパーとしては参加組合員になりたいという意向もございまして、その辺は組合とディベロッパーの話し合いによって決定されることとございます。

委員

であるとすれば、今回、ここまで高層住宅の図ができていますね、これはどこがお出しになっているんですか。ディベロッパーさんが出すということであれば、まだ組合に入っていないのに出てくるのもおかしいので、逆に言えば市がお出しになったとか、こういった図をかかれたのは、どの部分が主体になられたのか。

事務局

これは、今の準備組合員が主になりまして、その意向を受けて、補助金を受けて神戸市の方で作成しております。ただ、今、委員ご指摘のとおり、これから先、ディベロッパーの決定後、いろいろ変更案が出てまいります。そのために、地元とディベロッパーの間でプランニングについて再度検討がなされることとなります。

委員

ということは、既にディベロッパーさんが組合に入っている形で機能していると理解してよろしいんですか。

事務局

現段階では、まだディベロッパーと組合との話し合いは決定しておりません。現在は、準備組合がつくった計画案でございます。

委員

高層のスタイルにしているのは、準備組合さんの考え方が図になって出て

きて、それに基づいて事業計画の総額計算もなされたと理解してよろしいんですか。

事務局

そうです。

委員

じゃ、組合のプランが出てきて、それに対して国と県と市が費用を対応する形で今回の市街地再開発事業という形で出てきたと理解してよろしいんですね。

事務局

準備組合が作りましたプランに基づき計算すると、これぐらいの補助金が出せるといいますか、国庫補助対象になりますということから、作り上げたものでございます。ですから、今、委員ご指摘のとおり、ディベロッパーとの間でプランニングが変われば、数字は多少動くかもしれません。

委員

これまでの経緯に、昭和63年にディベロッパー選定、平成5年に撤退とありますね。ディベロッパーが決まって、その後、撤退された、その大きな理由は何かということをお教えいただきたい。

それから、まだ本組合が設立されていないのに、190何億円の計画を決める前提となる都市計画が今年度に決定するんですね。そういう事業を行う上での手順は、通常このように行われるんでしょうか。本組合が設立されていないのに、こういう大きな事業が決まっていくことに対して、説明を伺っていて若干違和感があるんですね。そのあたりの説明を願いたいと思います。

事務局

まず、都市計画の手続の関係でございますが、実は市街地再開発事業は、都市計画事業でございますので、都市計画決定を行わないと事業ができません。そういう意味で、プランが確定していないのに都市計画決定を行うのかということでございますが、年度末を目指して、今から準備組合とディベロッパーといいますか保留床の処分先とが最終的に調整を行いまして、基本的なプランをつくり上げて、ボリュームあるいはどういう機能を入れるかということまで積み上げて都市計画決定に持っていきます。その作業が、今か

ら、ご承認いただいた段階から一気に進むこととなります。

それから、ディベロッパーが一度決まっていた撤退した理由でございますが、今のところ資料を持ってきておりませんので、整理して、またご報告させていただきます。多分、床処分先の値段の関係で、売れるか売れないかということだったと思います。といいますのは、これは余談でございますが、近年、三宮の市役所庁舎の東側に民間の高層マンションが建って、あれが相当な売れ行きでございまして、これと同じようなものが今度は売れると見たので、一気にディベロッパーから声がかかってきたのだろうと思っております。

事務局

組合設立までの手順の件ですが、参考資料の再開発 - 8 を見ていただきますと、2番に補助対象等という項がございまして、補助対象経費の中の 事業計画作成というのがございます。これが国庫の補助対象でございまして、これを使うときには県費もつき合わないといけないということなんです。本資料の再開発 - 2 を見ますと、本組合設立が18年度に予定されています。この本組合設立のときに設立認可をするための事業計画をつくっておかないと、知事は認可できません。資金計画なり建物プランを本組合が設立する条件として認可することになりますので、今年度はこの公共審でご承認いただかないと来年度にお金が使えないということで、今年度、準備組合の段階でご承認いただいて、都市計画決定、そして来年度、国費あるいは県費、市費を使うという手順になりますので、ご理解いただきたいと思います。

委員

再開発 - 2 のところで、埋蔵文化財の試掘調査がありますが、これは全部終わっているんですか。

事務局

終了しております。

委員

そうすると、都市計画決定に持ち込むことについて、この審査会としてはいいじゃないかと、こういうことを基本的に判断すればいいわけですか。

事務局

都市計画決定の作業と、事業をするには、国庫補助を含めまして県、市の補助金が入るということで事業計画の目論見書をつくり上げますので、目論見書ができませんとボリュームも決まりませんし、全体計画ができないということで、今、2つの道を走っているというふうにご理解いただきたいと思います。

委員

補助金は都市計画決定が前提で、都市計画決定を行っていないと補助金の申請に至らないということになるわけですね。いずれにしても、都市計画決定がまず一番だということで、それに向けての判断があるというふうに思ったらいいいわけですね。

それから、今、あそこ、駐車場みたいになっているでしょう。一応更地になって管理していますね。あの辺の収益は皆、どこへ行っているんですか。これはきちっと準備組合に入っているわけですか。

事務局

実は、委員ご指摘の駐車場になっている部分は、先ほど申しあげましたように、一部権利者があったわけですが、転出されたところはかなりございまして、今、神戸市があそこで観光バス用の駐車場を経営しております。その収益は、神戸市の方に入っているのではないかと思います。その北側の駐車場については一般の方がやっているということで、今のところ、準備組合の段階であって法人化しておりませんので、準備組合が収益を上げるということとはございません。

委員

もう一点、これだけ大きな施設で、この前、伊丹でもありましたが、公共的な空間の確保というのは、これを見てもたら全然書いてないんだけど、行政サイドからこういう空間は確保しろといったような議論は出てこないんですか。

事務局

平面図で一部お示ししておりますが、歩道状空地という形で、東側の方にかなりの歩行者用空間を確保するようにっております。それから、先ほど申しあげましたように、実は、現地周辺には、違法駐輪といいますか、道路

上にかなりの自転車がとまっている状況がございまして、この再開発ビルの中に駐輪場を設けて収容できるようにしてほしいということで、駐輪場対策についても現在指導しているところでございます。

委員

そんな程度でいいわけ。もう少し、こういうものを確保しておかなければいかんのではないかというような、あらかじめ何か考えておかなければならないことはないんですかな。

会長

再開発 - 12のところの欄外に、道路、公園等の公共施設整備を行わないと。それでいいのかどうかというのが委員の話だと思うんですが、私も気にしていて、公共空間を全然つくらなくていいのかどうか。

事務局

公共的な空間につきましては、区画整理事業でかなりの分が確保できております。道路線形等についても、区画整理事業で規定しているわけでございます。今回は、市街地再開発事業で、先ほど申した公共的な空間としての歩行者空間と、周辺部は全部セットバックいたしまして歩行者空間にするという形で再度空間構成に努めております。

委員

私も、今のご質問で、図を見ながら公共空間のことを考えていたんですが、公園整備を行わないという、これだけの人数の居住が発生するにもかかわらず、最初からそれを言い切ってしまうのに対して、県がお金をほいほいと出してもらったら困るんですけどね、はっきり言って。というのは、一たん人間が住み出したら、公園をどうしてくれるんだとか、公共サービスをどうするんだということが強烈な形で発生しますから、今見たら、1階平面図のところでごみの集積場とか防災センターとかはありますけれども、これだけで足るのかなと。膨大な人間がここに住み始めますので、高齢化社会云々でいったらそれこそ、コミュニティセンターもそうですし、余り不幸なことを言っちゃいけないけれども、冠婚葬祭も含めて、あと公民館設備も、一つのまちが発生するのと同じなのに、そういう配慮に全く言及していない。ディベロッパーさんが今後計画してつくりますということがあられるかもしれませ

んが。

もっといえば、私がこれに個人的に賛成しているかどうかは別なんです
が、ビルの上に緑地空間をつくるとかもそうですし、あと、この周りの歩道
は人間が歩く分だけが確保されているんですけども、東京なんかですと、
高層の建物の周辺にかなり空間をとってるんですね。空間をとらないものを
高い土地だからといってこういう形で安易に発生させてしまうというのは、
やっぱり県としても考えた方がいいと思うんです。かなり近い場所ですか
ら。極端な話でいえば、商業・業務部分を全部空間にして、公園にしてもお
かしくないですよ。ぎょっとした反応をされた方がおられますけれども、
いけば公的空間ですからね。お金も、税金が相当投入されるわけです。国が
3分の1、県が6分の1、市が6分の1。ここに住んでいる人と事業者だけ
ではなく、国民も含めて多くの税が投入されるにもかかわらず、きれいにな
るという意味ではいいのかもしれないんですけども、公共的な要素を、屋
上にでもいいですから、つくっていただかないと、かなりまずいのではない
かと思うんですが。

事務局

再開発 - 10ページに一応屋上庭園が。

委員

屋上庭園になっているんですか。少しありますね。それは絵にはありまし
たけれども、高層住宅の底面周辺にもう少しつくってもらえると、というよ
りつくるのが本当はルールではないかと思うんですが、そのあたりはいかが
なんでしょうか。

事務局

1点目の公園等の整備につきましては、戦災復興土地区画整理事業で3%
の公園が配置されてございまして、周辺にかなりの公園、新生田川沿いにも
公園等が設置されております。

それから、屋上緑化につきましては確保いたしますし、歩道状空地も
1,900㎡を確保して、周辺空地の確保には努めているところでございます。

会長

ほかにもあるかと思えます。また質問等の形で事務局の方にお寄せくださ

い。

あと数分しかございませんが、県営住宅整備事業については、説明だけでよろしゅうございますか。

事務局

審議は次回ということをお願いできますでしょうか。

会長

では、説明だけ。これは、新規事業にはなっていますが、実は古い県営住宅を壊して建てるので、内容的には継続事業みたいなものです。

6) 事務局より県営住宅整備事業について説明

審議番号6 県営住宅整備事業「南多聞台第7住宅建設事業」

審議番号7 県営住宅整備事業「明石大久保住宅建設事業」

会長

どうもありがとうございました。時間が残りございませんが、今どうしても聞いておきたいということがございましたら。

委員

南多聞台の説明のところ、写真は西舞子になっていますね。それは同じなんですか。

事務局

建てかえ後の団地の名称を南多聞台第7と呼んでおりますが、建てかえ前の団地の名称が西舞子鉄筋という名前をつけている関係から、そのように残っております。どうも失礼いたしました。

委員

この2カ所は、体系図からいうとどれに当たるんですか。

事務局

南多聞台第7は、昭和40年建設でございます。明石大久保は、昭和42年建設でございます。したがって、厳密に言いますと、南多聞台団地についてはAゾーンの耐震問題あり、明石大久保団地についてはBゾーンの耐震問題ありで、建てかえというところに含まれていく、こういうことでございます。

委員

図面の見方ですが、階段の横にペケが入っているのがエレベーターだと見ていいんですか。

事務局

そうでございます。

会長

いつも言っていますが、築後30年とか40年でこれだけおんぼろになるというのは、ちょっと問題があるんじゃないか。ということは、逆に、今建てかえても、あと30年か40年ぐらいでまたあんなになるのかと。5万何千戸を県が持っているわけですが、この調子でいくと、どこかで震災が起こったら、またひっくり返るというような。

事務局

ストック活用計画の基本的な考え方としましては、まず新耐震の設計になっているかどうかということが大きな判断の材料になっております。したがって、昭和55年以前の特に耐震性が弱いものについては、永続的に良好なストック活用をしながらというのは、構造上なかなか難しい状況だということが判明しましたので、そういう点も加味して、今回、若干短い時期の分も含めて、耐震性を払拭するという意味から、建てかえを計画しております。

会長

まだいろいろご質問があるかと思いますが、10分超過しました。司会の不手際でございますが、一応ここで打ち切らせていただきまして、できるだけ早く事務局にご質問あるいは資料の提供をご連絡くださいますようお願いいたします。

3 閉会