

【公開用】

平成17年度

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

ラッセホール

平成17年6月28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 会議録**  
**(会議及び書面の回付による議決)**  
**(委員の過半数の出席がなかったため、後日、書面の回付による議決を実施)**  
**<書面決議> 6月28日～7月14日**

**1 開 会**

**2 平成17年度 公共事業等審査会「会議」**

**(1) 事務局からの報告事項**

**1) 前回審査会からの説明**

**街路事業**

**事務局**

それでは、追加資料をお開きください。前回、追加説明項目としてお尋ねのございました将来交通量予測について、お手元の資料に基づき、ご説明いたします。

将来交通量予測とは、ある地域におきまして将来どの道路にどれだけの交通量が流れるかを予測することをいいますが、大ざっぱに予測の流れを申しますと、まず将来発生集中量の予測を行いまして、次に将来ODを作成し、そして道路の交通量の予測を行います。

まず、1ページの右下に「発生集中量とは」と書いております。自動車が出発や帰着する場所は家や会社などの建物単位であるのが一般的ですが、すべての建物について自動車が発生、集中する量を予測するのは不可能でありまして、このため、交通は建物を集約しました地域で発生、集中すると仮定し、その単位の地域をゾーンと呼んでおります。このゾーンにおいて出発及び帰着します交通量のことを発生集中量といいまして、平成11年に全国で実測しているところであります。将来の発生集中量は、平成11年の発生集中量に将来の伸び率を掛けて予測いたします。将来の伸び率は、人口、免許保有人口、あるいは経済活動の伸び及び減少といったことを反映して設定しております。兵庫県の伸び率は、平成11年度を1としましたら、平成42年度は1.14となります。

OHPで若干補足説明をさせていただきます。まず、将来の人口の推移で

ございますが、ピークは平成17年、1億2,770万人と想定しております。

次に、自動車保有台数の見通しでございますが、ピークは平成32年の8,480万台、平成42年度でほぼ横ばいといったことを想定しております。

発生集中量の兵庫県の伸び率の推移といたしましては、平成11年度を1としました平成32年度の伸び率でも1.14となっております、平成32年から42年では伸びはなくなっております。

こういったことをもとに伸び率を予測している次第です。

お手元の資料に戻っていただきたいと思っております。

2ページの初めに、将来ODの作成と書いておりますが、ODとは出発地と目的地の間を流れる交通量のことございまして、対象地域内でそれぞれのゾーン間の交通量をまとめまして対象地域内の将来のODを作成いたします。将来のODにつきましては、全国を15ブロックに分割し、近畿におきましては近畿臨海と近畿内陸の2ブロックで、さらに兵庫県では生活圏とおおむね市町単位ごとにゾーン分割し、予測しております。ここまでが国の作業となっておりまして、これ以降につきましては各事業者が予測いたします。

右の方にODの具体例を記載しておりますが、例えばゾーンAからBに流れる交通量が4,000台、その逆が5,000台、またゾーンAの中で完結します交通が8,000台といったことをあらわしているわけでございます。

次に、道路の交通量の予測といたしましては、このODをもとに行いますが、これにより、それぞれの路線に対して交通量を配分していきます。具体的には、出発地と目的地を流れる交通を、この間を最短時間で結ぶ経路を選ぶように配分いたします。2ページのカラーの絵のように、赤線の経路が最短時間となりますが、交通量が多くなり、移動速度が低下しますと、迂回路であります青線の経路を選定することとなります。ここでは、ゾーンAとBのワンパターンのみ記載しておりますが、さまざまな出発地や目的地があるため、これらの交通量を加算いたしまして、今計画しております路線の将来交通量を算出することとなります。

以上です。

## 会長

ただいまのご説明に対しまして、どなたか何かご質問はございますか。

私から。予測で一番大事なのは、当たるか当たらないかなんです。だから、過去の実例からいって、今まで出されたのがどれくらい当たっているものなのか。大体うまくいっているのか、それともその都度訂正しなければならないか。その辺の具体的なデータがありましたらありがたいんですが、なければ感覚でも結構です。

#### **事務局**

OHPで映しておりますが、交通量調査を実施いたしました例えば平成2年度、あるいは平成6年度、平成11年度、この時点の予測を見ますと、だんだん右下がりになってきております。この時点ではこういった予想をしているわけですが、これは最新の情報を用いて、最も近いであろう数値を選んでおります。ただ、それが当たっているかということ、平成2年度ベースによる予測では当たっていないというのが現状かもわかりません。

#### **会長**

よく住民の方から、新しい道路をつくったら交通渋滞が解消するというふれ込みでやってもらったのに、かえって増加しているという意見を聞くわけです。今出ておりますグラフでは、勾配だけ見ますとだんだん下がってきているわけですが、この調子でいって例えば平成22年とか27年を予測した場合にもっと横ばいになるのか、それとも平成2年度ベース予測のように上がっていくのか、その辺は具体的にどう押さえておられるのでしょうか。

#### **事務局**

お手元の資料1ページで示しておりますように、さまざまなデータをもとに予測しておりまして、現時点ではこれが最適かと考えておりますが。

#### **会長**

どなたか、ほかにご質問はございませんか。

#### **委員**

2番目の説明のところで、そこまでが国の予測作業という意味だったのか、もしそうでしたら、ゾーンAとかBとかCとか、大きな地域別の単位といたしますか、それぞれの方向性が定められているのか、それをもとにして3の段階に移るのか、そのあたり、もう少しご説明をお願いします。

#### **事務局**

例えば兵庫県では、生活圏、市町単位、都市部ではゾーンに分けている場合もございますが、そこまでが国の作業でございます。ある路線にもう少し特化した形でいきますと、事業者がそれをもとに細分化して予測しているということでございます。

**委員**

国のレベルでは県の中のどういうところまで予測されているんでしょうか。

**事務局**

原則として市町単位で。各市の中では、大きな市になりますと、さらに分割している、そのゾーンまでが国レベルで作業されています。

**委員**

その場合には、かなり県の情報というのは当然入れられると思うんですが、県との協議をされて国の方が最終的に定めるという意味ですか。

**事務局**

そういうことです。

**会長**

ほかにございませんか。特にないようでしたら、追加資料の説明を終わらせていただきます。

**(2) 議案 1 新規事業評価に係る審議案件（港湾、道路、街路事業）の審査**

**会長**

では、今日の議題に入っていきたいと思います。

議案の1番は、この前ご質疑いただきました港湾事業、道路事業、街路事業の審査でございます。この審査会の設置要綱によりますと、県が作成しました調書に基づきまして、事業の必要性、有効性、環境に対する適合性、同じ事業の中での優先性、その辺を考慮してご意見を賜るようになっております。

## 1) 港湾事業の審査

### ・ 審議番号 8 番 港湾事業「家島港・網手港改修」

事業ごとに分けまして、まず、港湾事業から審査いたしたいと思います。

港湾事業は、家島港、網手港、家島本島の北と南の港 2 つを改良するというところでございました。この事業につきましてのご意見あるいはご質問なりはございますでしょうか。特にございませんか。ないようでしたら、いずれも県が提出しておりますように必要な事業であると思いますが、事業着手妥当ということによろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

## 会長

では、その線で作文させていただきます。

## 2) 道路事業の審査

- ・ 審議番号 9 番 道路事業「道路改築事業(主)三田西インター線」
- ・ 審議番号 10 番 道路事業「道路改築事業(主)三木山崎線」
- ・ 審議番号 11 番 道路事業「道路改築事業(主)網干竜野線」

## 会長

次に、道路事業でございます。道路事業は 4 件ございまして、三田西インター線、三木山崎線、網干竜野線、香住村岡線でございますが、一括してご審議いただきたいと思います。県の調書では、いずれも大事な道路であるということで、ぜひ着手したいという原案になっておりますが、何かご意見はございますでしょうか。特にございませんか。ないようでしたら、この 4 件、いずれも事業着手妥当と。

妥当という返事をしたから、すぐに事業にかかれるわけではございません。一番大事なのは予算がつくか、つかないかということでございまして、最初に県は予算をつける仕事に取りかかることになるかと思いますが、そういうことによろしゅうございますでしょうか。

### 3) 街路事業の審査

- ・ 審議番号 13 番 街路事業「都市計画道路尼崎宝塚線（武庫山田工区）」
- ・ 審議番号 14 番 街路事業「都市計画道路尼崎宝塚線（小浜南工区）」
- ・ 審議番号 15 番 街路事業「都市計画道路尾上小野線（良野工区）」

#### 会長

では、街路事業に入りたいと思います。街路事業は 3 件ございますが、大きく分けまして尼崎宝塚線の 2 件、尾上小野線、全部都市計画道路でございます。何かご質問、ご意見はございますでしょうか。

#### 委員

質問なのですが、尼崎宝塚線の最初の方です。調書によりますと、環境適合性のところで歩道と車道の高に高い樹木があることになっているんですが、現状横断面図のページでは植木が絵の中に入っていないんです。ほかの 2 つは絵の中にもありますが、どちらが正しいんでしょうか。

#### 事務局

まず、現状はございません。整備後は、スポット的に植樹ますを立てたいと考えております。

#### 委員

わかりました。スポット的になさるということですね。

#### 会長

ほかにございませんか。加古川の方は何かご意見はございますか。特にございませんか。では、この 3 件につきまして、特に尼崎宝塚線は非常に道路が狭くて混雑しているところがございます。ボトルネックというか、2 カ所で絞られているようなところがございますので、一日も早い完成を地元の人には望んでおられると思います。3 つとも着手妥当ということでよろしゅうございますでしょうか。

特にないようでしたら、以上 8 件につきまして、事業着手妥当という線で答申文を書かせていただきたいと思います。

それでは、以上のように運ばせていただきたいと思います、実は、非常に僭越で、いつもこの会議でおわびしていることですが、できましたら今日中に答申文の骨子もご審議いただきたいと思いますということで、今決めましたことについての答申文のたたき台が既に配られております。事務局と相談いたしまして既に配られておりますので、お目を通していただく間を含めまして、少し休憩させていただきたいと思います。

### (休 憩)

## (3) 議案 2 公共事業等審査会審査結果(案)の協議

### 会長

再開させていただきます。

知事から、諮問ではございませんが、意見を提出するように命ぜられました新規15、継続1の16の案件につきまして、知事へのお返事をつくらなければなりません。その内容につきまして、議案の2としましてご検討いただきたいと思います。

先ほども申しましたように、お手元に配付しています案は、私が案をつくりまして、事務局の方で清書してもらったものでございます。今日これをご審議いただき、たたき台として十分にたたきのめしていただきまして、今日ご欠席の委員もいらっしゃいますので、再度委員の皆さん方にお送りして、そして最終案をつくり上げていきたいと思いますが、もう1回、2回会議を開くとなると大変でございます。次は書面による審査というか、個人的なご意見を承って直していきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

では、事務局の方から案の読み上げをお願いします。

なお、お二人の委員から、今日出席できないということでご意見をいただいておりますので、その点につきましてもよろしく願いします。

### 事務局

それでは、読み上げさせていただきます。



( 審査結果案朗読 )

前文について、委員から意見をいただいています。まず、「昨年」の次に「秋」を入れられたいということです。それから、2行目、JR福知山線列車事故のところ、「何よりも、安全性を重んじなければならない交通機関の在り方が問われ」というふうに直したらどうか。しばらく行きまして、「一方で、」の後、「県下の市町合併の具体化」の前に「その受け皿としての」を入れればどうか。下から3行目は、「県政の柱である」にして、「参画と協働」にかぎ括弧を入れてはどうかというご意見をいただいています。

**会長**

以上、委員の意見も含めまして、まずここまでのご意見を承りたいと思います。ざっと見せてもらったところ、委員の意見はいいところを突いているなど私は感じましたが、何かご意見はございますか。

**委員**

私も、効率性と安全性のバランスの問題ではなくて、今回はいかに安全性の問題が大事であるかということのを再認識されたわけですし、効率性というのはむしろ収益性という点を追求し過ぎた結果でもありますので、そのあたり、委員の修正案がよいのではないかと思います。

**会長**

我々自身の反省も込めて、委員の意見を取り入れたいと思います。いかがでございますか。委員の意見を入れまして、前文につきましてはこちらで進めたいと思いますが、よろしゅうございますか。

**委員**

「秋」は要らないように思いますが。風水害は夏にも来ましたので。

**会長**

それも含めてだったら、「秋」は抜いた方がいいかもしれません。どういたしましょう。特に秋のことをいうわけではないから、これは省きましょうか。そうしたら、委員のご指摘のように、せっかくの委員のご意見でございますけれども、「秋」は外しまして、原文のまま「昨年、兵庫県を襲った」といたします。よろしゅうございますか。

## 委員

初歩的な質問なのですが、下から5行目のところで、「これからの社会基盤整備には、鉄道と道路」とあります。この間も、まちづくりは都市が先にできてしまうのか、道路を最初からきちんと整備しておくのか、どちらが先だみたいなお話があったのですが、県土利用とか住宅開発とか、そういうのは社会基盤整備の中に入っていると考えていいのでしょうか。

それでは、県土利用あるいは宅地造成など開発と鉄道と道路、そのように並べていただきたいと思います。JRの事故もそれと深くかかわるところがあると思います。

## 会長

これは例として「鉄道と道路」。治水と森づくりを対置させるのはちょっとおかしいような気もしますけれども、いろんな分野があると。県土整備部の中ではそれぞれの課がいわゆる縦割りになってしまわないようにという意味なので、これとこれ、これとこれというだけじゃないように思いますが、どなたかご意見はございませんか。原文をつくった方としてはそういう意見なのですが。

## 事務局

委員が県土利用と宅地開発を言われたのは、結局、土地利用と正しい開発のあり方をちゃんと見極めなさいと、そういう意味ととらえさせていただいてよろしいでしょうか。

## 委員

少し違います。道ができないようなところ、道がこれ以上拡幅もできないようなところで、どんどん県土を利用して開発を無計画にやっちゃってたり、鉄道も過剰ぎみになってしまうとか、といった問題です。

## 事務局

無秩序な、昔よく言ったスプロールというのは最近はないんじゃないかと思っているんですけども。

## 委員

個人的なことで恐縮ですけども、私、震災後、あちらこちらと右往左往いたしまして、例えば川西市では、車が通れる許容量を超えた開発をされて

いますね。そういうことに対して、行政がきちんと指導しないのか、全く見て見ぬふりなのか疑問に思います。そこに住んでいたら、要するに急病のときに救急車に乗ったって病院にたどり着かないと思って、早々に出たんです。自分の命が救えない、そういうことをひしひしと感じます。そういうところは、ほかにもないんでしょうか。そういう点検が必要じゃないかと思います。別にこだわりませんが、いろんな部局がいろいろと連携し合っほしいということです。

#### **会長**

これはまさにそういうことを指摘しているのであって、分野ごとの枠を越えた総合的な連携をなお考えていってください、一層重要になりますよと言っているの、先生のご意見が入れられてないんじゃないかと、それを強調しているわけです。例えば県土整備と農水の林道というのは、やはり縦割りの、なかなか階段が上れないようなところがございますし、県土整備部の中でしたらまだいいんですけども、部を越えますと県庁の中でもつまづきがあるように思いますね。

#### **事務局**

非常に端的に言わせていただくと、「道路整備と宅地開発」というか、そんな言葉でもいいんでしょうか。

#### **会長**

そこは連携しなさいと言っているの。「治水と森づくり」というのは、普通は違うわけなんです。農水と県土整備になりますね。県としては、森・川・海の総合的なということのスローガンに上げられていますけれども、なかなかスローガンどおり森・川・海は一本につながらない。それをやめて、総合的な連携を今後ももっととってくださいという、それを強調しているの。

#### **委員**

私が申し上げたのは、同じ県土整備部の中の話なんです。

#### **会長**

中なら、まだいってるんです。

#### **委員**

いってるんですね。それも含めて外との連携も今後の課題として、考えていただければと思います。

#### **会長**

それを越えた総合的な連携がより一層重要になると指摘しているわけですから。よろしゅうございますか。そうしたら、この点はこのままでいかせていただきます。

#### **事務局**

それでは、前文のところは、委員の意見の「秋」だけは採用せずに、あとは全部委員の意見どおりで。

#### **会長**

あとの3点は全部採用させていただいて。

#### **委員**

今、先生がおっしゃったことはすごく重要じゃないかなと思います。県土利用、土地利用のことが後で尾を引いたりしていますので、どこかに盛り込んでいただいた方がいいなという気がするんですが、いかがですか。治水と森づくりというように関連性で並列をされているのであれば、県土利用と快適性とか環境保全というように並べていただく。県土利用の方法というのはやはり大きな柱だと思いますので、具体的な鉄道や道路というよりは、今ご指摘いただいたことを盛り込んだ方がいいと思うんです。

#### **会長**

具体的に言えば、「鉄道と道路」はやめにして…。

#### **委員**

「県土利用と環境保全」というふうな。そして「鉄道と道路」とか。環境保全というのがちょっとあれでしたら、「県土利用と住民快適性」ですかね。対比する言葉であれば文脈を乱さないわけですから。私は「県土利用」という言葉はどこかにはめ込んだ方がいいと思います。

#### **事務局**

これは、主語が「社会基盤整備」になっていますので、県土利用という何を指しているのかがよくわかりませんから、例えば「都市開発と基盤整備」とか、そういうことでしょうかね。基盤には道路も鉄道もいろいろある

と思いますので、ここに入るとすれば、「都市開発と基盤整備」とか、そういうペアですかね。そういうのを考えてみたいと思いますが。

#### **委員**

といいますのは、私、機会があればお尋ねしたかったことがあるんです。前文の中にもありますJR福知山線の尼崎の事故も、たしかこの審査会でも駅の開発をなさるのが上がってきた記憶があるんですが、毎回映し出される画面を見て、マンションが何であそこに建ったのかと、ずっと疑問に思っていたんです。用地買収が非常に問題になっていて、多分県と国とJRさんと同率出されて整備をなさったときに、用地買収も済んで、その土地を手放された後、宅地開発の業者の手にどうやって渡ってあんなところにマンションができたのかという。あんなところに住むなというのではなくて、非常に大きな事故が起こってみると、危険性の高い土地だったのに、あのマンションがなぜ建ったんだろうということがあるんです。

そういうことを考えると、今、先生のおっしゃった都市開発のときの土地の利用、県土利用というと漠然としてしまいましたけれども、密集地の土地の利用ということがすごく大きな問題になっているんじゃないかと思ったので。これはどなたにお聞きしていいか、漠然として。

#### **会長**

おっしゃることは私もぼんやりわかりますので、文章につきましては事務局の方でもう少し。

#### **事務局**

考えてみます。

#### **委員**

何か適当な言葉を。重要なことだというのは痛感しましたので。

#### **会長**

例えば、武庫川ダムで問題になりましたリバーサイドの住宅もですね。何でこんなところに家を建てるのか、だれが許可したのかと。

#### **委員**

震災のときに仁川百合野町も土砂崩れがあって、なぜというのがどうしても後で。

## 会長

土地所有者のあれがあれば、ある一定の規模の住宅を建てるのは許可が要らないとか、勝手にやっていいとか、そういうのが日本の法律では許されますのでね。後で問題にしたいと思いますが、旭通の都市開発についても、若干問題があるように感じております。

そうしたら、その辺は、欠席の先生のご意見も聞かないといけませんし、お2人の先生のおっしゃることは気分としてはわかりますので…。

## 委員

うまく言えなくて、済みません。重要じゃないかと思いました。

## 会長

各論へ入ってよろしゅうございますか。

それでは、各論に入ります。

## 事務局

それでは、2ページ、鉄道事業、河川事業でございます。

( 審査結果案朗読 )

鉄道事業の三宮駅については、委員から、「駅の防災性」のところ、これは駅だけではない、周辺も含めてということで、「構内」を入れればどうか、それから「回遊性の確保」ではなくて、「回遊性の向上」にすべきではないかというご意見をいただきました。

## 会長

以上、鉄道事業、河川事業につきまして、ご意見を賜りたいと思います。委員のご意見ですが、駅構内といたら、かえって駅の中だけにとどまらないかと。今お話のありました駅周辺まで含めたら、そこをはっきりした方がいいと思うんです。回遊性は、確かに「確保」じゃなくて「向上」の方が、今よりはよくしていくということですから。「構内」の方は、「構内」がいいのか、「構内及び周辺」とした方がいいのか、あるいは「駅」だけでいいのか、言葉の問題ですが、ご意見があれば…。

## 委員

「駅」の方が広いんですか。

**会長**

それがわからないから。

**事務局**

委員のご意見を直接私はお伺いしているわけではないんですが、駅の周辺というより、むしろ駅の中だけ、排煙施設でありますとか、避難口を2カ所以上つくるとか、今回はまさに構内の議論でございます。周辺とおっしゃったところはちょっと私よくわからないんですが、端的に場所はどこだということになると、駅構内には違いありませんので、結果的にはこれでいいんじゃないかと、担当としては思いますが。

**会長**

限定した方がわかりやすいというか、事業としてはやりやすいかもしれません。どなたかご意見はございませんか。

**委員**

駅の防災性ということになると、確かに言葉としてもどういうことになっているのかわかりにくいので、「構内」となればより明確になってくるんですが、必ずしも改札の中だけを問題にされていなくて、やはり構内及び周辺を含んでいるのではないかと思われま。

**委員**

構内というと、切符売り場は関係ないのかということになりますね。ほかしておく方がいいと思うんです。阪神三宮の切符売り場はさんちかの通路だから、あれが関係ないという困ると思うんですが。

**事務局**

周辺部も大事であることはそうなんですが、今回の事業はあくまでも駅の中に限定してやっておりまして、もし周辺と書いてしまうと、周辺って何かと聞かれたときに、そのメニューは全くございませんので、正確なという意味では、「駅構内」の方が正確かなと。

**会長**

事業としてはやりやすいと。

**委員**

説明の図面では、たしか南北の通路の人員移動とかがあって、改札内だけの問題ではなく全面的な、東西の動き並びに南北の動きというのが計画の中に入っていると思うんですが。

### **事務局**

前回ご説明申し上げましたように、歩行者動線、ネットワークという観点からは、確かに東に改札口をつくり、なおかつデッキ等により南北を結ぶということでは具備しております。ただ、それは、防災上も役立つのかもしれませんが、防災の観点からではなくて、むしろ、前回も説明させていただきましたように、15年でしたか、韓国の大邱市で160名の方が亡くなる火災事故があった、それを受けて、排煙設備であるとか、避難口をもう1ヵ所つくろうとかということが背景にあってやっております事業で、メインにしておりますのはあくまでもその部分でございます。無理矢理ということはあるのかもしれませんが、我々としては、これから事業を具体的に地元で説明し、いろんなことをしていく上で、周辺と言われてしまうと、何をやるのかといったときに、さらなる何かが要るのかなという気もしますし、駅構内に限定していただいた方がありがたいなとは思っています。

### **会長**

一般的に構内といった場合は改札から中を指すかもしれないんですが、電車側をいうんでしょうか。切符売り場はどうなのか。切符売り場付近の混雑というのは、やはり駅構内の概念に入ると思うんですがね。しかし、構内と言われると、改札から中という感じになると思います。

### **事務局**

一般の方が思われるのはそうだと思うんですが、通常、今回ですと阪神の三宮駅ですので、阪神さんが持っておられる施設を構内と考えております。

### **委員**

先ほどのご説明でわかりましたが、駅構内の防災性のところ、私が言っておりましたのはその後の歩行空間の安全性の問題でして、駅に関してはそういう事業の集中化を図るといいですか、それが一番ポイントのところだろうと思いますので、構内の安全性を十分確保されて、さらに後段の「安全で快適な歩行空間」を「安全性を確保した快適な歩行空間」というように、少



し安全面を強調していただいた方がいいような気がいたします。

#### **会長**

「構内」という言葉を入れるか入れないかにつきましては、専門的な立場からの検討も必要かと思imasるので、お預けいただけませんかでしょうか。

その次も気になりまして、回遊性の「確保」を「向上」というのは、意味は非常によくわかるんですが、そのすぐ前にも「向上」が出てきて、「防災性の向上」の次にまた「回遊性の向上」というのは、ちょっとごろとして悪い。どなたか、どちらかをこう直せというのはございますでしょうか。言いたいことは同じなので、別に構わないんですが。

#### **委員**

もとの「確保」でなぜいけなかったのか、ぴんどこないんですが。

#### **会長**

現在よりはもっとよくなれという意味だと思います。そうしたら、前の方の防災性を「向上」ではなく「確保」にして、後ろの歩行空間・回遊性を「向上」にするという手もあります。これもお預けいただけますでしょうか。ひょっとしたら、先生あたりの意見を聞きに行くかもしれません。

#### **委員**

阪神三宮駅の最後のところで、「通勤・通学ラッシュの混雑時における利便性・安全性の確保」とあるんですが、混雑時における利便性というのは、具体的にはどういうことを意味しているんでしょうか。安全性はわかります。利便性を向上させる方策というのがあるのか。ただ言葉の流れとして「利便」を使っているように思うんですけども、具体的なイメージはあるんでしょうか。

#### **会長**

利便性は、1番ホームから3番ホームへの乗りかえの問題じゃなかったですかね。

#### **委員**

混雑時だけに何かする方策があったんでしたか。ふだんはしないけれども、混雑時に何かするんでしたか。

#### **委員**

流れをスムーズにするという意味なんですね。

**会長**

そうです。今は、おりるホームが一番北に張りついでいて、あそこにおろしてしまったら、どちらにしろ、階段を上がらないといけない。

**委員**

それは恒常的に変えるんでしょう。ラッシュ時だけではない。だから、ラッシュ時だけの何か特別な方策があったかしら思ってお尋ねしたんです。別にこだわりませんが、何だったかしらとって。

**会長**

今度の尼崎の事故でわかりますように、利便性の向上というのは、しばしば安全性を犠牲にして成り立つことがありますのでね、このように並べるのは余りよくないかもしれません。事務局の方、何か妙案はありますか。

**事務局**

流れが2方向になるとか、プラットホームをまたげるといようなことをイメージしていたんですが、おっしゃるように通勤・通学ラッシュ時だけではないので…。

**会長**

利便性についてはそうですね。むしろ「利便性」は外しちゃいますか。

**委員**

これこそ、まさに構内ではなくホームの利便性が大きな目玉ですよ。だから、「ホームにおける利便性・安全性」として、「特に通学・通勤ラッシュの混雑時の解消など」というふうにしたらどうですか。2つに分けたらいいんじゃないですかね。通勤・通学ラッシュ時に限定するから、ひっかかるのであって。

**会長**

ご意見はよくわかります。分けましょうか。

**事務局**

わかりました。乗りかえ時の利便性もありますので、そういった利便性と、通勤・通学時の安全性という、そのように分けてここは記述したいと思います。

## 会長

ほかにございませんか。余部の鉄橋の件も。

## 委員

最後の2行、「人口減少社会を見据えたJR山陰本線の活用策」ということですが、これは、JR山陰本線の活用じゃなくて、現橋梁をどう活用しようかというお話のように調書には書いておられるので、そのように改めた方が。JR山陰本線の活用では、意味が違いますよね。

それと、中ほどの「列車運行の安全性」は、強風時におけると限定するべきなのか、それとも平時も含めての安全性が橋梁架けかえによって向上するのか。いかがでしょうか。

## 事務局

下の方ですが、これは余部橋梁だけじゃなくて、JR山陰本線全体の。

## 委員

お客さんが減った後、鉄道をどうしましょうかという、そういう話ですか。

## 事務局

そうです。そういう議論が1回目にあって。これは、別に山陰本線に限らず。

## 委員

そうですね。この事業とどう関係があるんでしょうか、という話ですね。

## 事務局

それは、今後、私どもの交通政策上、こういう取り組みをずっと続けられたいと、そのように理解しているんですが。

## 委員

お客さんが減った鉄道まで公共で面倒を見るという、そういう話なんですか。

## 会長

私が提案しましたのは逆なんです。このままいったら、山陰本線というのは面倒見切れないと。

## 事務局

座長がおっしゃいましたように、ご審査いただきましたときに、乗車人員が減ってきているのではないか、そういう中で投資をするというか、そういうことについてのご意見をいただきましたので、単にこの新橋に取り組むだけではなくて、それをして定時運行がなされることによって山陰本線が利用されるように、余部鉄橋の定時性確保なりにも配慮するよというふうなご意見であったかということで、それを踏まえた意見文案にさせていただいていると理解しているんです。

## 事務局

もう一点の列車運行の安全性につきましては、委員おっしゃいますように、強風時の列車運行の安全性ということでございます。

## 会長

具体的にどのように直したらよろしいですか。

## 委員

「強風時における」というふうに。つまり、風によって事故が起こったわけですから、それが改善されることは明示された方が事業の意義が高まるかと思えます。

## 委員

(2)のところを読ませていただいて、この文章がすごくぶれているというか、何を言いたいのか分かりにくいと思えます。ですから、今のご質問のようなことが当然出てくると思いました。私はずっと出席しておりましたから、どれもそれなりに当たるようなことだと思のですが、1行目の「住民の生活の足として……重要」というのは、ここまで書いていいのかなという気がしました。ですから、最後のところも、ああいうご質問が出るのは当然なんですね。「住民の生活の足として」というのは、こんなに書いていいのかなという気がしましたが、先生、一生懸命考えられたのだと思えますが。

## 会長

最初の2行は、全然要らないという気もするんです。

## 委員

何か誤解を招くようなというか、疑問が出るような。

## 委員

余部の件は、要するに、歴史的に非常に価値のある橋だけれども、強風的时候には列車運行をとめないといけない、強風的时候にとまったのでは定時性が確保されないから、つけかえましょうということだと思います。それは、それこそその線を利用する人の利便性ということもあるんでしょうけれども、逆に重要な観光資源を破壊しちゃうことにもつながると思うんです。その辺の兼ね合いをどう書いたらいいのかというので、かなり苦労されているのはよくわかります。

ただ、下から3行目、「現橋梁については貴重な近代土木遺産であることから文化財指定の可能性や、観光資源としての」云々とあるんですけども、工事の計画を見ていますと、今現にある鉄橋のところ新しいものをつけますんでしょう。そうしたら、残しようがない。現物として残すんじゃなくて、一部切り取ってどこかに移すとか、映像で残すとか、そんな形でしか残らないと思うんです。そうすると、こういう書き方は一体何を検討せよというのか。活用策を検討せよと書いてあるけれども、実際は可能なんだろうかと、そういうところも疑問に思います。大事なものだから、何とか大事になさいよと言いたいんだけど、実際にどうするのかなど。多分、並行して置いておくわけにいかないから、取っ払っちゃおうと思うんです。何とか大事になさいと言いつ放しでは、何となく無責任なような気もするんですが、実際にうまい保存方法なんていうのがあるんでしょうか。

## 事務局

今回の橋梁の架けかえは、現在の鉄橋の約6mほど南にシフトさせて新しいものをつくりますので、物理的な話をさせていただければ、かなりの部分を残すことは可能です。前の画面でいいますと、これは北から見ている図面ですので、左側にトンネルがございまして、そのトンネルを掘り返すとすると費用が莫大な事業になりますので、そここのところでラップしております部分は一部撤去が必要なんですけれども、そこからだんだんと西の方に行きましてセパレートして、6mほど南側にぶれたところからは、物理的には今のまま残すことは可能でございます。そのあたりをどの程度残すのか、残

さないのかということ、これから地元と一緒にいろいろな検討、議論していきたいと考えている、それが現状でございます。

#### **会長**

ただ、実際問題としまして、40何mの鉄橋でございますから、残っていても、そこを歩いて渡ることは不可能で、実際は下から見るだけのことになると思うんです。

#### **委員**

並行させていますと、景観的にはどうしようもないですよ。

#### **会長**

景観的にはどうしようもないです。残ってますというだけで。ちょうど、今日の新聞にも載っていましたが、高松塚の壁画みたいなもので、どうしようもないといえば、どうしようもない。それについて考えなさいというだけで、具体的な提案はもちろんこの審査会がする仕事でもないわけですが、景観上どうするか、残しておいてどのように使うか、そういう問題はこれからになります。

それから、山陰本線の活用の問題ですが、前に申しましたように、実は山沿いに国道 178号が既に建設されてきております。だから、ますます鉄道を利用する人がなくなってくる。現状でも、一日にバス1台分ぐらいしか乗っておられないわけですね。新しい道路ができて、これは今、香住まで来ておりますから、そこをどんどん自動車が走るようになりますと、しかもトンネルで抜けますから非常に安全で、冬の雪に対してはどちらが勝つかということになりますけれども、山陰本線の利用者は減る一方と考えられると思います。その辺も踏まえまして、文章として歯切れの悪い話になっております。

#### **委員**

今、委員が指摘してくださったところは、お答えいただいてよくわかったんですが、要するに、橋を文化財として検討するのは、県でもこの審査会でもないのは明白なので、最後の1行にある「地元市町と連携し」というのを前に出してもらったらはっきりしますね。「地元市町民の参画と協働」もしくは「参画と連携により」観光資源としての活用策並びに本線の活用策を検

討していくという文脈にしてもらおうと、わかってくるので、ここは入れかえをしてほしいと思うんです。

## **委員**

先ほどのことで本当に悩ましい事業だなという気がずっとしているんですが、民間の鉄道会社が主になってやる以上は、十分に収益性を考えた事業になっていると思います。ですから、JR山陰線の乗客の確保というのはある程度見積もりが立って提案されていると考えて、私も了解しているんですが、もしそれがなければ、こういう大事業費を投入して新設しましても、それだけの投資効果が得られないと大変問題になるので、ぜひとも最後の3行の効果が上がるように私どもとしては期待したいと思います。

それから、先ほどのご説明で6mほど振れるというのを初めて聞きまして、残ることはかなり悲観的に考えていたんですけども、ああいう6mの振れをなぜなさるのか。直線で通した方が、形としても、安全面でもスムーズかなと思いますので、そういうことをいろいろ考えた場合、もしこの橋がなくなることになりますと、先ほど来出ていました博物館的な保存も考えて、現在のデータを十分に確保し、貴重な写真等関係資料を収集しておくことも事業の中でやらなければならないと思います。そういうことがあって、6mずらして橋脚が半分だけ残ったとしましても、半分は新しい橋梁の橋脚の中に入り込むような形になって保存できないわけで、もし保存される可能性を考えておられるのであれば、どういう形の保存を考えておられるのか、また6m振らした理由とか、ちょっと教えていただければありがたいですが。

## **事務局**

地元の要求が非常に強かったんですが、できるだけ運休期間を少なくしてほしいということで、全部撤去になりますと、3～4年の工期全部が運休期間になって、ますます鉄道離れも進むし、不便も増大しますので、一番トンネル側、東側だけに運休期間を集中させよう。ということから、今回、1ヵ月足らずの運休で済むように、若干南にシフトするような計画にさせていただきました。

それから、どの程度残すのかということですが、これは今の段階

では全く確定しておりません。今年度中には検討を始めたいと思っているんですが、地元の方と一緒に、どんな活用の仕方をするかは検討をさせていただこうと思っております、地元の方もそのつもりでおられます。既に、できるだけ残した方がいいという意見とか、あるいはほとんど残さない方がいいという意見がございます。残した方がいいという意見の方は、例えば遊歩道みたいにして、使い方の程度をかなり大きくしたような残し方をしてほしいとか、あるいはほとんど残さない方がいいんじゃないかという方は、景観がラップするので新しい橋を強調した方がいいとか、いろんな意見がございますが、今はまだ検討会を立ち上げる前の意見でございますので、これから検討会の中でしっかり議論をしていきたいと考えております。

#### 会長

結局、架けかえでして、できるだけ現橋に近いところへ新しい橋をつくる。近いところにつくる理由で一番大きいのは、トンネルをそのまま利用するという事です。2本並べて架けておいても、どうにもしようがないということも言えます。

全体としましては、もう一遍文章を見ますと、「歴史的な土木構造物」「近代土木遺産」と、同じような言葉が2～3行離れてすぐに出てきたりして、文章として余りよくないので…。

#### 事務局

見直させていただきます。要するに、架けかえること、土木遺産であること、山陰本線のこと、この3つがまじって書かれていて、たどたどしい文章になっていますので、これは整理して、全面的に見直させていただきます。

#### 会長

全文書き直しまして、もう一遍お配りいたします。その時点で、またご指摘いただきたいと思います。

山陰本線の活用と新しい国道、これとは全然次元の違う話なんですけれども、今後、山陰本線がどのように使われるかというのは、但馬地方の人口減少、それからこの前も申しましたように智頭線の開通で、こちらから鳥取へ行くとしたら、城崎や香住を回るよりは、そちらにずっと出た方が速くて、車両もいいし、向こうの方が女性の車掌が回ってくるとか、いろいろござい



まして、特に阪神方面から行かれる方はほとんど智頭線を回られると思います。それはおいておきまして、とにかくどのようにしたらいいかというのは、十分地元の方に入っていていただいて考えていただくことにしたいと思います。

#### **委員**

基本的なことなのですが、鉄道というビジネスに対して、公共事業を行う立場の県がどれだけ心配してあげないといけないのか。やり出すと泥沼にはまっていくと思うんですが、その辺、どのように理解したらいいんでしょうね。株式会社の鉄道事業とはいいながら、公益機能を持っているので、やはり公共機関も心配してあげないといけないのか。いわゆるビジネスとして割り切って、ビジネスの話は離れるべきではないかということもあると思うんです。

#### **会長**

調書にもありますように、これはまだ調整中というか、検討中で、JRがどれだけ持ち、県がどれくらい持ち、関係する鳥取県がどれだけ持つか、まだ比率は決まっていないということです。どちらにしろ、鳥取県は余りお金はないだろうと思います。同じようなことが三宮の改修でも出てまいりまして、阪神自身はお金がない、だけど危険性とか利便性を考えたら、どこかが応援してでもやらなきゃいけない。非常に難しい問題だと思います。

#### **委員**

物をつくる部分は、公共のものでもありますので、それはわかるんですが、その後の、要するにどう運営していくかというか、経営していくかというところにまで公共機関が心配するべきなのかどうかというところが、私自身ちょっとわからない。

#### **会長**

例えば神戸空港も同じことで、これは上下分離とか、民間資本の投入とか、今いろんな案が出されていますね。各事業ごとに考えられて、しかも最終的には県費あるいは税金を投入して負債を解消してやらないといけないということが実際に起こっていますからね、どこまで負担してやらないといけないのかという……。

## 事務局

今、先生がおっしゃいました経営とかそういうところを公共というか県が考えていくというスタンスは持っておりません。ただ、JRの場合、利用者が減っていきまると、本数が減ってまいります。そうなりますと、利便性が悪くなるということで、また利用者が減る。悪循環に陥るわけでございます。一方、地元の方は、本数を確保するなり、そういうご要望が非常に強いので、県といいますか、公共サイドといたしましては、JR等には本数を確保する、そのためにはやはり利用をしてくださいということで、地域の利便性確保と利用の促進という立場で取り組んでいるところでございます。

## 会長

ただ、この場合は、人口そのものが減っていつているわけです。乗る人がどんどん減っていく。例えば高校生の通学も、ほとんど利用のしようがないのが現実でして、各町なりが補助金を出してでも定期券を買ってくださいといっても、乗る人そのものがなくなってきているわけです。片方で、車が通る道路は別につくられていく。どこまでそれを公共事業として考えるかというのは、非常に難しいと思います。この答申には、そういうことは余り書けないかもしれません。

どちらにしましても、これも書き直しまして、またご意見を賜りたいと思います。

## 委員

先生のご質問で、県のお答えに賛同するんですが、加古川線なんかでも、赤字が累積して切り捨てられる寸前にあやまって電化されました。JRというのは営利企業なので、赤字を出すと切り捨てられて、切り捨てて彼らは生きるんですけれども、それで地元は活力を失うわけです。ですから、そういう弱いところは行政の力をかりなければしょうがないので、やっぱりこれは盛り込んでいただきたい。そういう意味で、先ほどと同じことを言いますけれども、さらっと流している最後のこれは、強調して書いていただきたいと思います。

## 会長

ほかにございませんか。河川事業につきましても。

## 委員

河川事業で、最後から2行目です。「勾配が緩やかで水質の悪化が懸念されることから」となっていますが、水質だけじゃなくて、植物が生えてしまったり、環境要素全般が余りいい方向に行かないことが懸念されるので、水質に限定されることなく、「水質など河川環境」と言った方がいいかと思えます。

## 事務局

わかりました。「勾配が緩やかで水質など河川環境の悪化が懸念されることから」というように、「など河川環境」という言葉を挿入させていただきます。

## 委員

関連して、放水路については、ふだんはどういう状態なのか、聞き漏らしまして、ふだんは水が流れていない状況であるならば、環境の問題とか、当然いろいろ問題になろうかと思えますし、安全面でも、ここは堤防はつくられずに掘り込みの放水路なのか、そのあたり、もうちょっと教えてください。

## 事務局

ふだん志筑川の水を放水路に流すということは、今のところ考えておりません。ただ、田んぼの真ん中を通りますので、田んぼの水はこの放水路に流れてくる可能性はございます。そういう水ぐらいしか流れてこない、田んぼに何もないうきはほとんど流れてこないだろうと思っております。

それから、堤防につきましては、ほとんど掘り込み河道になってしまっておりますので、堤防はほとんどつくられません。

## 委員

2.5 mほど掘削をされるわけですが、周辺の水田への影響が少し心配されます。といいますのは、排水路に相当しますから、地下水位の低下によりまして減水深が大きくなるかと思えます。用水量等にも影響されますから、そのあたり、農地整備課との協議はなさっているのでしょうか。

## 事務局

ほかのところ、恒屋川の放水路も、田んぼの真ん中を放水路で断ち割って

おります。委員おっしゃっているように、確かに少しは田んぼの湛水に影響が出るかも知りませんが、今のところ、ほかの放水路でやっていますのでは、それほど大きな影響が出たというのは余り聞いておりません。

#### **委員**

それであればいいんですけれども、そういう問題が起こる可能性がありますので、十分ご注意くださいと思います。

#### **会長**

今ご指摘があったことは、水質の悪化、河川環境云々のところに一言加えておいた方がよろしいですか。周辺の農地の水位とかというのは、入れておいた方がいいですか。

#### **委員**

入れておいていただいた方がいいかと思います。農水への影響ということ

#### **会長**

そうしたら、事務局の方、文章をお願いします。

#### **事務局**

「放水路については勾配が緩やかで水質など河川環境の悪化及び周辺農地への影響が懸念されることから」というふうにさせていただきますか。

「地下水位低下」まで言った方がいいでしょうか。

#### **委員**

「地下水位への影響」。

#### **会長**

あるいは「農業利水」とした方がはっきりしますか。「周辺農地の農水への影響」。地下水位も含めまして。

#### **委員**

それで結構です。そのあたりはお任せいたしますが、安全面もひとつつけ加えていただければありがたい。2.5 mで、ただ掘りっ放しですから。

#### **会長**

堤防もないですから、子供が落ちたりするといけない。

#### **委員**

今気がついたんですが、1行目の「人家連担地区を流れているものの…」というのは、市街地を流れているけれども整備が不十分ですよという意味合いだと思います。ただ、「人家連担地区」という表現をしますと、人家連担だから河積を確保しにくいという話はよくありますから、逆のような。要するに、「市街地を流れているものの」でいいんじゃないかと思います。連担していることは、逆に河積を稼ぐ障害になりますので、このまま読みますとおかしいなと思いました。

#### 会長

市街地を流れていて、人家連担地区であるがゆえに、堤防の整備や河積の確保が不十分だということですね。ここのところは、てにをはをご検討ください。

ほかにございませんか。では、3ページの市街地再開発事業。

#### 事務局

それでは、市街地再開発事業だけ読みます。

#### ( 審査結果案朗読 )

申しわけございません。中段に「アクセス方法についても検討すること。」とありますが、電波障害やビル風などが懸念されますので、「アクセス方法」の次に「及び周辺環境への影響」という言葉を足していただきたいと思います。

これに関しまして、委員から意見が出ております。上から5行目、「安全性の向上」というところに「屋上緑化などによる」という有効な土地利用の具体的なことを書いたらどうかということと、「実現を図る都心の再生を目指そう」という言葉にすればどうか。それから、次の段の「低層棟の屋上緑化部分」の「低層棟」は要らないのではないかという意見をいただいています。高層部分は緑化しないと思うんですけども、低層棟に限らず、緑化部分への外部からのアクセスについては検討するというところでどうかというご意見をいただきました。

#### 会長

委員からのご指摘も踏まえまして、どなたかご意見はございますでしょうか。

周辺環境への影響につきましては、もっと早く気がついたらよかったんですけども、国や県のアセス法・条例には高層建築についての項目がございません。それで、うっかりしておりまして、神戸市は調べていなかったんですが、おととい調べましたら、神戸市は、高さ60m以上かつ延べ床面積10万㎡以上についてはアセスをやりなさいということになっていました。ただ、これは、50階建てですから60mは超えますが、床面積が7万7,000㎡で超えないので、ひっかからないというか、アセスをやらなくてもいいということで、けさ神戸市の担当部局と相談したら、どこかで抜け道を考えたのではないかと言う人もいました。そこで、やはりそれに準じた、例えば電波障害とかビル風の問題が具体的に出ておりますので、周辺環境への影響を検討しなさいということを入れておいた方がいいのではないかとということで、今日のお昼になってから訂正をいたしました。その辺も含めまして、ご意見を承りたいと思います。

## 委員

「望ましい施設デザインの採用」というところに含まれるんですけども、やはり中心部にある建物ですから、特に色彩については、屋上緑化とうまくマッチし、かつ、周辺には雑居ビル等いろいろ建っているところかと思えますので、周辺をリードするような、十分に配慮した、例えば「色彩をはじめ望ましい施設デザインの採用」というように、一言加えていただければと思います。

## 会長

ご指摘はごもっともなんですけれども、事業主体もまだ決まっていない。出されている絵が、デザインなり色彩に至ってはどこまで信用していいか。まだ言えない段階なので、都市計画決定、事業計画決定、権利変換の段階を経て、もう少し私たちが見ましてもイメージがわくような基本設計図ぐらいまでこしらえてもらわなければ、今からそれを議論してもしょうがないじゃないかという気がするんです。

例えばビル風の問題にしましても、角をなるべく丸くしたらいいという意

見はある。幾つか風洞実験もやってみたみたいですが、どの程度どう丸くしたらいいのかというのは全然わからないし、今出されているような基本構想では丸くしてあるのかないのか、図を見てもわからない。その辺のことは、もう少し先にならないとこちらも言いにくいし。

ただ、この会議としましては、ここで決めますので、もう一回審査しますよという形はちょっときついかなと思って、「本審査会にも報告されたい」という文章にしたわけです。ご了承いただけますでしょうか。

多分、前の基本構想の図面をそのままにして、こんなんでどうやとって何件かに当たっているんだらうと思うんです。それが決まりましてから、あるいは商業施設についてもメーンのテナントが決まりましてから、また設計をやり直すことになってくるんじゃないかと思います。

ただ、委員ご指摘のルーフガーデン部分、冬は日なたぼっこで夏はビアホールということを考えますとご指摘のとおりで、そこは一般に開放できるようにしてほしいというのは、ちょっとつけておきたいなという気がいたしました。

## 委員

今の部分なのですが、もともと「有効な土地利用の実現」という言葉を書かれたときは、屋上緑化を考えられていたのかどうか、委員のご意見のようなことを意図されていたのかどうか、ちょっと疑問に思うんですが。といたしますのは、有効な土地利用の実現というのは、高層ビルを建てることそのものですよね。屋上緑化というのは、有効な土地利用ではなくて、あくまで温暖化対策の一つのメニューであって、附属的な、付加価値としてビアガーデンに使ってもいいと思うんですけれども、という意味しか屋上緑化にはないと思いますね。そういうことで、有効な土地利用の具体策として屋上緑化を挙げるのは適切ではないのではないかと思います。

## 会長

「有効な土地利用」が出てきますのは5行目ですか。これは屋上緑化とは関係ない。今のご意見、ちょっと検討させていただきます。

## 委員

先ほど会長がおっしゃいましたところで、想像しておりますのは、余りい

るいう注文をつけたのでは応札業者があらわれまいだろうから、そういうことも配慮して、この段階では余り注文しない方がいいということと理解をしたんですが、もしそういう注文をつけておけるのでしたら、我々としては今まで出てきているところを織り込んでいただければと思います。

## 会長

ありがとうございます。ほかに。それでは、委員からご指摘がありましたように、委員の方では有効な土地利用を屋上緑化を例に挙げて言われていますけれども、屋上緑化云々は省かせていただいて、原案のまま「安全性の向上と有効な土地利用」にして、もう一度文章を整理させていただきます。よろしゅうございますでしょうか。

ほかにないようでしたら、県営住宅事業、引き続いて港湾事業もお願いいたします。

## 事務局

( 審査結果案朗読 )

港湾事業に対しましては、委員から意見が出ております。末尾ですが、参画と協働はマスタープランのところだけではないのではないかとということで、マスタープランを基本として、「事業実施に当たっても住民の参画と協働を得ながら」を継ぎ足せばどうかという意見をいただいています。

## 会長

どなたかご意見はございますでしょうか。県営住宅も、港湾も、いってみれば満杯になっていて、古くていろいろ問題があると。改修事業になるわけです。そのまま置いておけない面もあるかもしれませんし、これでよろしゅうございますか。てにをはでも結構でございます。ご意見をどうぞ。

## 委員

3番でちょっとすみません。市街地再開発事業、これは、形もほとんどわからないようなかたちでゴーサインを出さなければいけないというので、自分でも判断しかねるのですが、県が補助を行う立場から、「助言を行われたい」という程度でいいのか。どんな奇抜なものができるのか、とても心配で



すね。「指導」なんていう言葉は適切ではないのでしょうか。「助言」というと、非常に弱いような気がします。

#### **事務局**

権限がないんです。都市計画で建物の形とか高さとかを決めますけれども、それは神戸市の仕事ですから。ほかのは全部県事業ですから、自分が判断してやるわけですが、これは組合事業で、基本的には国庫補助事業の裏に6分の1県補助を継ぎ足す、その部分の補助があるからということでこの審査会にかけているわけです。そこについては、大変恐縮なんですけれども、県としてやれる範囲は非常に限られているんです。計画決定権限も神戸市にゆだねられています。先ほど言われたどういう形の壁面線にするのかというの、神戸市都市計画審議会で決定をします。そういう意味では、指導という言葉は非常に限定的な場合にしか使いませんので、何らかの法律上の根拠がない場合は、指導ではなくて助言と。地方自治法で県も市も対等ですので、そういう意味でご理解いただければと思います。

#### **会長**

先ほども申しましたが、この審査会は助言の権利もないわけです。だから「報告されたい」と。

#### **事務局**

それと、姿形の絵なんですけど、今は、担保的には都市計画も何もしていませんから、ある意味では任意の絵になっています。ただ、現実的には、皆さん自分の財産を担保にこういう事業をやられますので、この絵ができるまでには相当時間をかけて煮詰められています。ですから、今までの再開発事業の中で、こういう時期に出てきたパースが大幅に変わって事業にいくということはほとんどございませんで、大体今の絵をベースに現実のものができ上がっていくという形をとっております。

#### **委員**

関連しまして、先ほどの先生のご意見のところですが、下の方での屋上緑化ということで、屋上緑化というのは計画案に含まれていることですね。それで、図面には出ていたかと思いますが、上の安全性の向上と委員のご指摘の文章を考慮するのであれば、「有効な土地利用」というよりも、「安全性

の向上と屋上の緑化などによる環境面に配慮した土地利用の実現など都心の再生を図ろうとするものであり」ということで、こういう事業への取り組み方というか、県としてかかわる姿勢をそこに示しておいてもいいのではないかとおもわれます。

#### **会長**

ありがとうございます。ほかにございませんか。

#### **委員**

港湾の家島港のところですが、ちょっと文章を追加した方がいいんじゃないかと思います。調書の方の優先性のところでも、島民の方にとってみたら、姫路市と合併するといいましても、船に頼るしかないということであって、この過酷さを添えて、冒頭は「海上交通のみに頼る家島港は」というふうにさせていただいたらどうかと思うんです。

#### **会長**

確かに、同じ瀬戸内でも、そういう点では本土側の港と意味が違うと思いますので、ちょっと強調した方がいいと思います。単に重要な港湾であるだけではなくて、全生活がかかっているということ。

#### **委員**

委員から「事業実施に当たっても住民の参画と協働を得ながら」を入れたらというご意見があるんですが、書くのは非常にいいと思うんですけども、逆に書いてしまうと、じゃ、ほかはないのかみたいな感じにならないかという。参画と協働は全公共事業に対してかと思しますので、いかがでしょうか。

#### **委員**

私も、たびたび同じところが出てくるので気になっておりまして、それぞれの地域で何とか委員会、何とか審議会とかがあるんですよね、その名前を具体的に入れて、そういう会を中心というふうにした方が、だれが動いているのかがよく見えるんじゃないかと思います。全部この言葉で飛ばされると、全然実態が見えないので、既に動いておられる会の方たちを核にというふうにしたら、見えてくるような気がします。

#### **会長**

それはまちづくりの方でわかりますね。家島なら家島で、中心になっている委員会の名前。

**委員**

余部のところも何かあったんじゃないですかね。

**会長**

委員のご意見のところでは気になったのは、住民の参画と協働というのが続けて2回出てくるんですよ。だから、片一方は要らないかと。

**事務局**

家島港湾・漁港マスタープラン策定協議会というのが正式の名称でございます。

**会長**

そういうのを住民の方がつくっておられるのなら、その名前をこの中でも生かした方が、読んだ方は喜ばれると言ったら悪いけれども、いいと思います。ほかのところにつきましても、事務局の方で当たっておいてください。

**事務局**

わかりました。地域振興に寄与するよう、今言われた協議会を中心として参画と協働によるというふうには言えよるのでしょうか。「参画と協働」は要らないですか。また考えさせていただきます。

**会長**

港湾までのところ、ほかにもございせんか。それでは、4ページに移りまして、道路事業が4件、街路事業が3件ございせん。これを続けてお願いいたします。

**事務局**

( 審査結果案朗読 )

**会長**

どなたかご意見はございせんか。いずれも、改修・改築事業ですが、現在非常に混雑しているところ、あるいは歩道がなくて危険性が非常に高いと

ころでございます。これでよろしゅうございますか。特にないようでしたら、最後の金出地ダムの件につきまして。

## 事務局

( 審査結果案朗読 )

これに対しまして、委員から、下から 2 行目、要は森林の管理、保全を何のためにするかといいますか、その位置づけが要るであろうということで、「治水計画の前提である」という言葉をつけ加えたらどうかという意見がございました。

## 会長

委員のご指摘も含めまして、どなたかご意見はございませんか。

## 委員

森林の管理を挙げられておりますが、治水ですので、水位のコントロールですね、洪水が終了しましたら早期に放水をして水位を下げることで森林の希少生物を守るとか、そういう問題を考えますと、十分これは検討済みかと思えますけれども、水位管理について少し触れておいた方がいいのではないかという気がいたしております。

## 会長

これは一般的なことで、金出地ダムに限ったことではないと思いますが、ちょっと気になりますのは、「流域内の適切な森林の管理」です。この場合の流域は、千種川全体を指すのか、鞍居川を指すのか、金出地ダムの集水域を指すのか、これで大分話が違ってきます。この場合、こういう言い方をすれば、単に金出地ダムの集水域だけではなしに、やはり千種川全体の森林管理じゃないかと。その辺、千種川委員会からご意見はございませんか。

## 委員

直接、間接、金出地ダム事業とどういう関係があるのかですね。直接関係があるのは、もちろん今おっしゃいましたように集水域内ですが、千種川の河川整備計画自身が流域が健全な状態に保全されていることが前提といいましょうか、当然それがあって健全な河川になるということはいつも意見交換

しておりますので、そういう意味で森林管理を挙げるならば、流域全体だろうと理解しています。

#### **会長**

千種川全体になる。すると、これは千種川全体の流域をつけた方がいいか。

それぞれの段階によって違いますから、千種川全体のことを考えるときには千種川全体、鞍居川を考えるとときには鞍居川の話だという意味で、わざと書かない方がいいか。金出地ダムの集水域はしれてます。あそこは、どしゃ降りでも、どうということはない。今までの鞍居川の被害は、千種川本流との合流点で、むしろ千種川から逆流してあふれてくる、この間の円山川と同じようなケースが多いようです。

#### **委員**

合流点だけでもないんですがね。

#### **会長**

書かないでおきましょうか。

#### **事務局**

先ほどの委員の水位の話でございますが、これにつきましては、いわゆる穴あきダムでございますして、人為的に水位を操作するのは不可能でございますので、それはちょっと…。

#### **委員**

わかりました。安全面を考えれば、利水容量はできるだけ高く確保することになるかと思えますけれども、ここで問題になっている希少植物のことを考えるならば、ダムの水位管理についてはご検討いただきたいという趣旨です。

#### **会長**

金出地ダムにつきましては、ほかにございませんか。

戻りまして、前文あるいはそれぞれの事業について、どれでも結構でございます、ご意見があれば…。

#### **委員**

金出地ダムなんですけど、一度とまっていたものの再度審査ということで、

これはちょっと変わった動きをした事業だったので、そこを書いた方がいいのではないかと。去年の前文にもあった台風の影響での水害によって動き出したわけなので、優先性を書く意味で、3行目、「その結果」の後に、「昨年秋の大水害を踏まえ」とかということ添えていただいた方が、なぜ再度これが動き出したかということがよくわかるんじゃないかという気がします。

#### **委員**

台風で再度動き出したのではなくて、それ以前から地元から要望があって、地元の要望だけではないですけども、治水手段としてダム必要性を検討してまいりましたので、台風とは全く関係がないという。

#### **委員**

私なんかは最初の調書の中の進捗状況を見て、これではしないとしようがないかと、何の知識もない県民としては納得をしたんですが、今、こういう大きなダムをつくるのは反対の動きになっていますね。その中で、なぜあえてと思っていたら、この一行を見ると納得したというのがあるんですけども、その辺はどうなんですか。委員会の方では、そんなことは全然関係なく。

#### **委員**

事業の検討の中でたまたま台風が来まして、その台風が今の計画の中でどういう規模の出水だったのかということは検証して、それを踏まえて、かつこの事業の意義を議論いたしました。私が答えるよりも、事務局の方で答えた方がいいのかなと思います。

#### **事務局**

委員にお答えいただいて、申しわけございません。最初、調査は妥当である、事業の着手については再度審査会にかけなさいという形で再々評価のときにいただいておりまして、それからずっと検討していたものでございます。そして、たまたまといったらおかしいですけども、災害が発生しまして、今、委員がおっしゃったように、それについてもどう対応するかという検証はこの中でしております。ただ、優先性を書いておりますことは、去年も災害がありましたよと、早くしないといかんということで、私の方で書かせていただいたものでございます。

## 会長

確かに、この答申だけをごらんになった方には、何でそれが棚上げになっていたのか、今また急にやりましょうということになるのかということで、ちょっと舌足らずなところがございます。

去年の年末にいたしました答申は、本事業については、播磨科学公園都市の2工区及び3工区の進捗状況も踏まえて事業を進めることという意見を平成11年度の再評価の際に出した、その再々評価のときに、利水計画をやり直して、水道用水源としないことを決定した、その点も踏まえて千種川委員会鞍居川部会において検討を進めているのであるから、この審査会としては、調査予算だけはつけていいけれども、事業予算はまだつけなくて結構ですという内容でございます。その辺のいきさつを、1行か2行にまとめるのは無理かもしれませんが、ほかのところを少し削ってでも上につけ足さないと、ちょっとやりにくいなという気がいたします。本事業はこれこれの経過をたどってきたものであるという。

## 事務局

冒頭に、今、会長が言われた趣旨のことを書くようにいたします。経緯です。

## 会長

ほかにご意見はございませんか。特にございませんか。

最初に申しましたように、これは本当に私の個人的な案で、事務局と相談しましてたたき台をつくったものでございます。本日、ご出席がよくない点もございますし、いろいろなご意見をいただきましたので、時間をいただきまして、書き直しをさせていただきます。そして、本日ご欠席の委員も含めまして、もう一度ご意見をいただいて成文化したいと思っております。

その前に、もう一点お諮りしたいことがございます。実は、委員がおくれるということで、先に始めさせていただいたのですが、もういよいよ終わりに近づいてきて、まだお見えになりません。ごらんのとおり、本日の出席は6名でございまして、審査委員12名の過半数に達しておりません。したがって、本会議は成立していない形になります。

そこで、この審査会設置要綱の第7条に書面による議事という項目がござ

いまして、委員の過半数の出席がなかった場合及びやむを得ない事由により会議を開くことができない場合には、会長は、会議資料を委員に回付して意見を求めるとともにその賛否を問い、その結果をもって審査会の議決にかえることができるという規定がございます。したがいまして、どちらにしろ各委員にご意見を伺わなければなりませんので、もう一回招集ということではなく、それに合わせまして、今日ご欠席の方はもちろんのこと、ご出席の方も含めて各委員全員に書面による採決をお願いして、そのご意見により、過半数に達するならば、審査会の議決として知事の方にお返事を差し上げたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

本来ならもう一度集まるべきかもしれませんが、お忙しいところでございますし、そういう規定もございますので、活用させていただいて、書面による採決という形で進めたいと思います。ご了承いただきたいと思ます。ありがとうございました。

それでは、一応今日の成立していない会議を終わらせていただきます。

### **3 まちづくり復興担当部長あいさつ**

### **4 閉会**