

平成29年度 第2回 公共事業等審査会 議事概要

- 1 日 時：平成29年10月26日（木）14:00～16:20
- 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、林委員、藤田委員、安田委員

3 議 事：

新規事業（審議案件）の説明、質疑、審査

- (1) 市街地再開発事業 垂水中央東地区
- (2) 市街地再開発事業 北鈴蘭台駅前地区
- (3) 市街地再開発事業 JR西宮駅南西地区
- (4) 街路事業 都市計画道路尼崎伊丹線〔阪神尼崎〕
- (5) 街路事業 都市計画道路呉服橋本通り線〔寺畑〕

継続事業（審議案件）の説明、質疑、審査

- (1) 連続立体交差事業 阪神電鉄本線〔鳴尾駅付近〕

<議事結果>

新規事業は、すべて「新規着手妥当」

継続事業は、「継続妥当」

<議事概要>

新規事業（審議案件）の説明、質疑、審査

- (1) 市街地再開発事業 垂水中央東地区【事務局から新規評価調書に基づき説明】

○会長

今回、再開発しても残る地区がある。残った地区の全体計画はあるのか。残った地区のマスタープランは誰が作成するのか。

○県

垂水中央地区の市街地再開発準備組合が全体計画を検討している。今回、その中で当地区を事業化することとなった。

○委員

25階建ての高層建築を行うが、①ビル風の影響を考慮しているのか。②日影について周辺の住民から苦情が出ないか。

○県

①風については、両隣の高層建物ともある程度の距離があり、一定量ずつは風は抜けていくとの考えで計画している。

②日影については法律上の規制は満足しているが、北側の住民の意見は今後進めていく中で聞いていくこととなる。既に別の市街地再開発事業で高層の建物が建っている経緯もあり、強固な反対の声があがるとは考えていない。

○委員

今後、更に再開発を行い、高層ビルを建築すると状況は変わるのではないか。風に対して周辺住民がどう思うか懸念がある。

○県

残ったエリアをどう整備するのかは、今回の事業完成後の状況も踏まえて、地区で検討していく。

○会長

緑地計画は、樹種まで決まっているのか。外来種は排除すべきだと思うが、そういった配慮はなされているか。

○県

具体的な樹種は決まっていない。図面上の緑地は、条例や神戸市の基準を満たす面積を配しているだけである。ご指摘の内容を事業主体である組合に伝える。

○委員

88億円を組合が負担する計画だが、駅近で人気も高いので保留床が高く売れた場合、例えば組合負担の88億円を上回った分は、補助基本額が減っていくのか。または、組合の利益となるのか。

○県

補助金は共用部分への補助なので、その分が変更になるとは考えていない。市街地再開発事業は、収支が±0の計画を立案し進めていくので、工事費の高騰などが発生すれば事業計画を見直す。

収支±0を目指すので大きな利益が出ることは想定していない。今の時世では、工事費が高騰し、収支がマイナスになることを懸念する。そのような場合は、建物のグレードを抑えたり、地権者に負担してもらったりすることで収支が合うように調整していく。

○委員

現状でも、周辺商業施設で空き店舗が多くなってきているところに、更に大きな商業床を作ると既存店の経営は大変厳しくなり、再開発事業全体への影響が大きくなることを懸念する。また、権利者の商売人が再開発後、戻ってくるのか。

○県

1階、2階が商業床、その上は住宅であり、商業床をあまり増やさない計画としている。駅前で立地が良いため住宅は売れると想定される。商業床は、従前権利者のための床と新たに売り出す床を1：2の割合で計画している。今後、販売業者を募り、見込みを立てていく上で、商業床が過剰気味と判断すれば商業床の計画を変更することも検討していく。

○委員

生活利便施設とは何か。2階は商業だとお聞きしたが。

○県

物品販売店舗と飲食店が店舗として1階に入る。2階の生活利便施設はクリニック、学習塾などとし、言い方を分けているだけで、商業床ではある。

○会長

高層の建築物ができると、将来予想される南海トラフ地震の避難計画の中に、緑化テラスなどを近所の方々の避難場所として利用できる仕組みを、地元の方々の安心材料として検討いただきたい。

○県

民間の分譲マンションでは、居住者の了解を得にくく、津波避難ビルの指定までは難しい。2階の緑化テラスは利用可能だと考えられるため、組合に提案したい。

(2) 市街地再開発事業 北鈴蘭台駅前地区【事務局から新規評価調書に基づき説明】

○委員

①会社施行のメリットは何か。②エレベーターや歩行者用通路の管理者は誰か。エレベーターは24時間使用できるか。③従前の住宅戸数はいくらか。

○県

①組合設立には、地権者5名以上必要だが、当地区は地権者4名で組合設立の条件を満たさない。通常個人施行になるが、その場合全員同意が必要となる。会社施行では全員合意は必要ないので、そういった意味で個人施行よりも意思決定が円滑に運べるメ

リットがある。

②道路の拡幅部分は市道に含まれる。建物の敷地内は建物側の管理になる。エレベーターは、コープこうべが継続して入るのでコープこうべの管理になる予定。エレベーターの利用時間は、24時間は難しいが神戸電鉄の始発少し前から終電少し後までの時間帯には使用できるよう検討している。

③従前は、住戸が105戸、商業施設が5区画。

○委員

入居者への事業説明は行っているが、幅広く地域の方々への事業説明は行っているのか。

○県

地区計画の縦覧は終了している。当地区の西側にある市営住宅は、建築中であり、その中で完成予想図、事業内容など看板を掲げて周知している。現在のところ当地区は、そこまでは行っていないが、今後、手続きが進むと市営住宅と同様に事業内容等を看板に掲げ、周辺に広く周知することとなる。

○委員

周辺への周知は、再開発会社がすべきことと思うが、県は周知を要望する立場か。

○県

要望するものではなく、都市計画決定後に事業を行う流れなので、都市計画決定の手続きにおいて、必ず説明は行われる。

○委員

費用便益比1.02をどう評価するか。費用便益比が大きくなる原因は。

○県

マンション部分の高さが他2地区に比較して低く抑えられていることが挙げられる。

○委員

マンションの高さを高くしても需要がないのか。

○県

周辺が市営住宅群となっており、隣地で建築中の市営住宅も8階建てであり、他と並びを合わせるといふことや、需給バランスから考えて、今の高さとなっている。

○委員

住戸戸数が従前と変わらない中で、商業床の処分利益を生み出すということか。都市計画の高さ制限があるのか。

○県

当地区の用途地域は、第1種住居地域で、容積率も高さも低く抑えられている。

○会長

地権者4名と言われたが、共同住宅はたくさん住人が住んでいる。再開発事業の「地権者」の定義は。

○県

共同住宅は賃貸なので借家人となる。先ほど説明した市街地再開発事業の組合設立要件となる「地権者」とは、土地の所有者もしくは借地権者であり、借家人は含まれない。

○会長

建築中は、所有者が借家人の住居の面倒を見るのか。

○県

今回は、所有者が面倒を見て、戻ってくる方は戻ってくる、転出される方には転出先を紹介するという形になる。

(3) 市街地再開発事業 JR西宮駅南西地区【事務局から新規評価調書に基づき説明】

○委員

なぜこれほど高層の建物が建築可能なのか。敷地に対しての容積率か。

○県

区域全体でなく建築敷地はそれぞれ分割される。マンションを想定している敷地内で容積率を満たす。地区計画で別途容積率を定めることになる。

○委員

住宅の需要が見込まれているからか。

○県

そうである。

○会長

地区計画・市街地再開発事業の都市計画決定の進捗状況は。

○県

これからの計画。現在検討しているスケジュールでは、地区計画が平成30年7月頃に告示、市街地再開発事業が少し遅れて平成30年9月から10月の告示予定。

○委員

当地区の周辺で住宅供給公社がマンションを分譲したが、長期間分譲物件が残っていた。管理費等が住宅供給公社の負担になっていた。ここは、駅に近いのは魅力だが、住宅としてはあまり良い環境ではないように思う。うまく分譲できるのか。見通しはどうか。

○県

近隣の民間分譲マンションは完売していることも踏まえ、このエリアでは今後も需要があるとの見込みを持っている。今の流れとしては、明石駅前、三田駅前の市街地再開発、いずれもほぼ即日でマンションが完売している状況。この時流に乗れば見通しが立つ。完成が先になるので景気が悪くなると、売れ残りが出る懸念もある。

○委員

一般的には、公設の卸売市場は、卸としては機能していないように思う。当地区は住宅や一般の店舗が近接し、市場が小売店舗化しないか懸念する。卸売業務の許可を出す中で、規制などはあるのか。

○県

西宮市としても長年の課題であり、市も十分検討している。西宮市で調査を行い、卸売りをされている方がどの程度残るかを把握し、面積を確保する。それ以外は、一般の店舗として計画し、両方が混在する。

○委員

周辺の市場への影響を懸念して申し上げた。影響がないように鋭意調査、検討を進めていただきたい。

○委員

従前の建物の空き家率は。

○県

空き家率は約10%。

○委員

垂水も西宮も超高層ビルを建設する計画であり、市街地再開発は大きいものを建てるイメージである。新長田駅周辺では、マンションが多く建設され、住民が増えているものの商店街が衰退している現象が起きている。当事業では1,000人程度の村が新しくできるイメージだが、それが地域のコミュニティーにとって本当に良い話なのか、事業計画について地元の方々でよく意見交換してほしい。

○会長

卸売市場と住居では、同じ地区でありながら別のコミュニティーになる。緊急時の避難などの課題が出てくる。広場が活用できるかわからないがコミュニティーを継続させる仕組み、あるいはコミュニティーを形成する仕組みを作してほしい。

○県

最終決定ではないが、卸売市場の中央に大きな空間ができる。県としては、そこでマンションの住民、周辺住民が集うイベント等を行って欲しいと思っている。そうすればコミュニティーのきっかけ作りになる。ただ、まだ計画としては何も決まっていないので、今後検討していく。

○委員

費用便益費の域外便益(地価変化分)が出ていないのは何故か。垂水の方が大きな値だが。

○県

垂水と比較して分析をしていないので、正確には回答できないが、敢えて考えると、垂水と比べて値が小さい理由としては、当地区のすぐ北側がJRの線路沿いであり、設定されたエリアの中で地価上昇の恩恵を大きく受けるはずの敷地が少なくなっていることも想定される。

(4) 街路事業 都市計画道路尼崎伊丹線〔阪神尼崎〕【事務局から新規評価調書に基づき説明】

○会長

本事業の南側の延伸について計画はあるか。

○県

国道43号までの間は、本事業の整備の後、順次進めていきたい。

○委員

- ①排水性舗装は、一般の舗装と比べ、どの程度コストが違うのか。
- ②排水性舗装を実施する事業の基準(交通量等)はあるか。

○県

- ①密粒度アスコンを使用した一般の舗装に比べ、約2倍程度。
- ②排水性舗装を実施することで、約△3dBの騒音低減効果がある。このため、沿道の環境基準を考慮し判断している。街路事業では2車線以上の道路で標準的に排水性舗装を実施している。

○委員

阪神電車との交差部はアンダーパスとなっている。最近、都市内のゲリラ豪雨により、アンダーパスが冠水するということを聞く。本路線は重要な路線であり、かつ、河川に隣接しているという条件から、対策は講じられると思うが、一般的な路線のアンダーパスでは何mm以上の雨まで大丈夫という基準はあるのか。

○県

対象箇所では、現況でもポンプ排水しているので、改良後もポンプ排水する。

○会長

道路縦断は変更しないということか。

○県

阪神電車の桁高を変更しないため、すりつけ部を除き、道路縦断は現状と同様となる。

○委員

どれくらいの水位になったら、ポンプ排水するというルールはあるのか。車では50cmも冠水したら危ないと思う。現状で対策を講じておられるということだが。

○県

現状では、冠水の水位の程度を示す表示をしている。15cm冠水すると危ないので、ドライバーに警告している。

○委員

ポンプアップするのは担当者が操作しているのか、自動的になっているか。

○県

感知するセンサーを備えたシステムを設置している。

○委員

アンダーパスはたくさんあるが、その管理はどのようになっているのか。

○県

道路管理者によって異なるが、県では各土木事務所が強制排水するポンプを管理している。

○県

路面に水を残さないことを基本にしている。対策方法には、一旦、地下に貯めた水をポンプ排水する方法や、下水の本管まで自然流下させて排水する方法がある。どの方法を採用するかは、道路縦断と周辺の河川や下水道の位置関係により決定している。

○委員

ただ、最近の雨の降り方をみると、あつという間に冠水している。下水道の計画規模は10年に1回の雨程度か。

○県

6年か、計画規模が大きいところで10年に1回の雨程度だと思う。

○委員

おそらく下水では、まかない切れない。

○県

路面に水を残さないことを基本にしているが、最近の雨の降り方は異常であり、冠水する場合もある。そのため、兵庫県で管理しているアンダーパスでは、その前後に、視認性のよいLEDの注意喚起看板を設置し、冠水した場合には進入させないような対策をとっている。

○会長

アンダーパスの出入口に横断的にグレーチングを設置して、アンダーパスに流れ込まないようにできないのか。

○県

道路の横断方向のグレーチングは管理上望ましくないのを避けたい。

○県

横断的にグレーチングを設置し、先取りで水を取るという方法はありえる。しかし、水を取った先に下水道管があれば直接放流できるが、ない場合にはポンプ排水となる。本事業のように下水道管がない場合には、グレーチングで先取りしたとしてもポンプ排水とならざるを得ない。

○委員

走行時間短縮便益として「時間短縮 1.2分→0.5分」とあるが、具体的に説明して欲しい。

○県

実際の走行速度は15km/hであるが、整備後には40km/hに改善されると予測している。本事業の区間でいえば、整備前は1.2分(72秒)かかっていたが、整備後には0.5分(30秒)に短縮される。秒数で言えば42秒短縮される。

○委員

42秒というのは大きい数値か。

○県

区間の延長が短いので数値としては小さいが、実際にはのろのろ運転だったのが、スムーズに走れるようになる。

○委員

①阪神電鉄の拡幅工事は、電車を通しながらになると思われるが、工事の概要を教えてください。

②用地補償の見通しについて教えてください。

○県

①最初2年間で詳細設計を行い、その後、5年間にわたって工事を行う。費用は約36億円程度である。阪神電車を通しながら、阪神電車の駅の構造物と盛土部分に順次、構造物を構築し、道路を切り替えながら、最終的に道路を4車線にする。

②支障となる物件は7件。このうち、ビルが2件である。ビルの所有者は建て替え計画をもっており、早期の用地交渉を望んでいると聞いている。

○委員

阪神電車横断部の歩道は片側（西側）だけになるのか。

○県

東側は河川があり、河川管理者と協議が必要だが、整備する計画である。

○会長

河川の下に歩道ができる事例はあるのか。

○県

現況は阪神電車の横断部のみ、歩道が途切れている。河川の定規断面の外側であれば歩道設置は可能と考えている。一般的には、河川管理者と協議して決めることになるが、状況によっては整備できない場合もある。

○委員

実施行程表の中で、県の工事は平成34年度がブランクとなっている。これはなぜか。

○県

県の道路工事は、概ね阪神電車の下部工事が出来上がった段階で実施するため、最後の2箇年に実施する。用地が早く買収できれば、できたところから順次対応していきたい。

(5) 街路事業 都市計画道路呉服橋本通り線〔寺畑〕【事務局から新規評価調書に基づき説明】

○委員

歩道の道路側にガードレールを設置する基準はあるのか。

○県

現時点の計画では防護柵を設置する予定はない。現地の状況により必要性のある所については防護柵の設置を検討したい。

○委員

最近、車が歩道に乗り上げたりしている。生徒が多く利用する歩道は、できるだけ対策いただくよう考えて欲しい。

○県

限られた道路幅員の中で所定の幅員をとっている。防護柵を設置すると50cm程度の幅が必要となってくるため、現地の状況や安全度を見ながら、検討していく。

○委員

- ①歩道舗装を透水性平板舗装とするとあるが、これについて具体的に説明して欲しい。
- ②この舗装では、どのくらいの雨が降ったら水が浮かび上がってくるのか。

○県

- ①30cm×30cmの透水性機能を持たせたブロックである。隣接する宝塚市側の工区で施工しており、同じ仕様で整備したい。
- ②透水性能として具体的な基準はない。現場で水筒のような物を持ち込み、浸透性能を確認している状況。

○委員

透水性能はぜひ知りたい。六甲道の歩道にタイル形式の歩道が整備されている。実感として、かなり透水性能がよいと思う。数値的なデータをいただきたい。

○県

調べる。よほどの大雨でない限り、水は浮いてこないと思う。

○委員

私は今、都賀川の流域対策に取り組んでいる。全部を透水性にすればどの程度効果があるのか、検討している。具体的なデータがない状態。資料があればよろしくお願ひしたい。

○県

別途、ご呈示させていただく。

○県

ポーラスのコンクリートであるから、タイル自体の透水能力はかなりあると思う。問題はタイルの下、地下に浸透するかどうか。例えば粘土性の地盤であれば、その下に浸透せず、水が溜り、歩道の上を流れてしまう。つまり、タイルの性能は示せても舗装としての性能を評価することは難しいかもしれない。

○委員

総事業費の大半が用地買収費。買収対象は線路の反対側のみ。260mを3箇年で予定されているが、見通しはあるのか。

○県

JR側は大きな物件はない。道路の北側に買収物件が存在している。努力をして3箇年で買収を完了させたいと考えている。

○会長

- ①尼崎伊丹線も本事業も用地買収は3年。一生懸命がんばろうという姿勢が現れているのかもしれないが、継続事業の審査では「用地買収が遅れた」という工期延伸の理由を見る。よろしくお願ひしたい。
- ②透水性平板舗装の維持管理費はどの程度か。

○県

維持管理費は、透水性を確保するためにジェット噴射で詰まりを除去することを実施すれば高額になるが、実際はできていない。ケースバイケースの可能性はある。

○会長

浸透した水によって下層が凸凹になることはないのか。

○県

タイルの下には碎石の路盤層がある。碎石の下には土があり、ここに水が入り、車道のように大きな荷重がかかれば、そういうこともある。しかし、歩道であれば荷重が小さいので大丈夫と考えている。車道では路盤に水が入らないように、排水性舗装の表層は水が透水するが、基層にアスファルトを使用しており、水は基層を伝って側溝に流れる。

【継続事業（審議案件）の説明、質疑、審査】

（１）連続立体交差事業 阪神電鉄本線〔鳴尾駅付近〕【事務局から継続評価調書に基づき説明】

○委員

側道は南側だけか。

○県

日陰の影響を考慮し、高架構造物の北側に側道を設置する。本事業では従前から南側に市道としての側道があるため、西宮市が機能復旧として道路の整備を進めている。

○委員

西宮市の側道は両側通行、北側は一方通行か。

○県

南側の市道が西行き、北側の側道が東行きの一方通行。

○委員

通行規制を行うことで安全性を向上させると説明があったが、車が通りにくくなるような工夫があるのか。

○県

走行速度を抑える工夫は考えていない。

○委員

側道のデザインについて地元の要望はあるのか

○県

側道の整備については、県と西宮市で整備案を作り、地元の説明し、意見をいただいて計画した。

○会長

駐輪場と防災倉庫だけでは、高架下利用空間がかなり空いているのでは。

○県

連立事業の基準では、利用可能面積のうちの15%を公共的な利用を行うことができ、鉄道事業者の用地だが、無償使用できる。本事業では、公共利用分の15%は駐輪場と防災倉庫で利用し、残りの85%は鉄道事業者が利用形態を考える。

○委員

防災倉庫の中には何を収納しているのか。

○県

防災倉庫の中身についてはこれから検討する。

○県

地元の方と協議し、要望を聞きたい。チェーンソウを置いてくれ等の声もある。震災を受けた地区なので、当時どのような物が必要だったかという意見も参考にしたい。

○委員

阪神、阪急、山陽電車の連続立体交差事業の進捗はどの程度か。

○県

連続立体交差事業では全線を高架化するという計画にはなっていない。阪神本線では現在事業中の鳴尾付近と神戸市事業の東灘付近を除けば、残るは概ね芦屋市域のみで県内で95%が立体交差となる。阪急では具体的に計画を進めているところはない。山陽電車も具体的な計画はない。

○委員

側道は、一方通行にすることによって安全性は高まるのか。根拠はあるのか。

○県

根拠は持ち合わせていない。

○委員

一方通行にするとスピードを上げることにならないか。本工区では商店等がないので受入れられたのか。

○県

もともと側道があったため、理解が得られたと思われる。側道では交差する道路との交差点が多く、一旦停止の規制をかけるため、スピードが上がることはない。

以 上