

【公開用】

平成17年度 第2回

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

ラッセホール

平成17年6月16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2回）会議録

1 開 会

2 平成17年度第2回公共事業等審査会

(1) 事務局からの報告事項

1) 前回審査会からの追加説明（共通）

事務局

それでは、追加資料をめぐっていただきますと、前回いただいていた宿題の一覧がございませう。都市鉄道利便増進事業・阪神三宮駅は、事業スキーム、第三セクターの考え方、収支の見通し、利用者数増加の考え方を明確にされたいという宿題をいただきました。JR山陰本線余部橋梁架けかえ事業につきましては、兵庫県におけるJR在来線の利便性向上対策の考え方について明らかにされたいという宿題をいただきました。それから、市街地再開発事業につきましては、ディベロッパーの撤退について、公的空間について、市街地再開発事業における公共施設の公共性について宿題をいただきました。それぞれについてお答えしたいと思います。

会長

それでは、追加資料の説明を事務局からお願いいたします。

2) 鉄 道

事務局

私の方から、4枚ほど資料を用意しております。

阪神三宮駅につきましては、まず、交通-1でございますが、事業スキーム、第三セクターの考え方、収支見通しについて説明しなさいということでございます。

まず、都市鉄道利便増進事業につきまして、若干説明が必要かと考えております。この事業は、平成17年度から国土交通省の新規事業として補助メニュー化されたものでございます。交通-3を開いていただきますと、「別紙1 国土交通省鉄道局資料」と書いてあるものがございます。これは国交省でおつくりになった資料でございますが、ここに今回の補助の概要が記載されております。補助の目的、対象地域、補助対象施設と

ございますが、今回ご質問のございました補助対象事業者につきましても、今回の補助メニューの中で、第三セクター等公的主体とするということがあらかじめ決められております。

なぜ第三セクターにするのかということでございますが、国に聞いたりしたお話を紹介させていただきますと、例えば第三セクターあるいは中小の民鉄、そういった経営基盤の弱いところに対しての国から鉄道事業者への補助は現在ございます。しかしながら、阪神でありますとか阪急、あるいはJRといった経営基盤の強いところに対しては、基本的には支援をしないというのが国の大原則にあるようでございます。

なおかつ、今回の阪神三宮駅の都市鉄道利便増進事業は、総事業費が130億円という非常に大きなものになりますので、国の方も、国費の使い方といたしまして、公債の発行等々で賄うということでございます。その場合、財政法で、公債を使う場合は民間ではなくて公的セクターにきなさいという縛りがございますので、そういったこともあって、今回、対象者が4番に書いておりますように第三セクター等公的主体となっているところでございます。また、5番の補助率に書いておりますように、補助対象経費の3分の1が国で、地方公共団体と協調するという縛りもございます。

もう一度交通-1に戻っていただきまして、そういったことを前提に今回の阪神三宮駅を考えてみました場合に、2番の表に書いてございますように、今回の事業主体は、車両の運行事業者として阪神電気鉄道、施設の建設事業者として第三セクターを考えているところでございます。また、スキームにつきましてもご質問がございましたが、先ほどのルールから国が3分の1、地方自治体が3分の1を第三セクターに補助いたします。第三セクターといたしましては、残る3分の1をいわゆる市中銀行等から調達いたしまして、これで事業を展開することになります。事業が終わりますと、阪神電気鉄道に対しまして鉄道施設を貸し付けます。阪神といたしましては、その貸し付けられたものに対する使用料という形で第三セクターに弁済し、これをもって第三セクターは市中銀行への弁済に当たる、こういうスキームになっております。

さらに、3番に第三セクターの考え方を書いてありますが、今の図で申し述べましたようなことでございます。ただ、あくまでも予測を前提に進んでおりますので、もし利用者が少なかった場合とか、いろいろなケースが考えられるわけですが、ただし施設使用料の下限を第三セクターの利払い額とするということで、今回は第三セクターの借入金残額が膨らまないよう担保するような仕組みになっております。現在、5月に都市鉄

道利便増進法案が可決されまして、施行が夏ごろになるわけですが、それに向けてさらにこのあたりを詰めていくことになろうかと思えます。

もう一つご質問のございました収支の見通しでございますが、4番の表でございますように、今回、3分の1の補助で計算をいたしますと、28年後に累積資金が黒字に転換する見込みでございます。

それから、交通 - 2 に、委員からご質問がございましたベースとなっております利用者数増加の考え方を表にしたものがございます。まず、現況乗降客数は阪神電鉄が平成14年11月に実数調査したもので、これが一日8万5,253人ございまして、さらに、
、
の増加要因がございます。阪神西大阪線の延伸が今事業化されているわけですが、これで近鉄との相直運行が可能になりますと、難波方面からの利用者が流れてまいりまして、それが4,453人。さらに、神戸空港が開港いたしますと、ポートライナーから阪神に向かう利用者が増加いたしますので、これが7,690人。また、先回ご説明いたしましたように、神戸新聞会館等の開発が進みますと、これに伴う増加が8,030人ということで、現況にこれらをプラスしてトータル10万5,426人、これが我々がベースにしている採算上の数字でございます。

三宮につきましては以上でございます。

続いて、交通 - 4 をお願いいたします。余部橋梁の関連で、ほぼ同じような時期に山陰本線の高速化も検討しようということがございますので、若干ご説明をさせていただきます。

それに対しまして、運行頻度が非常に大事ではなからうか、そのあたりの利便性に対する考え方はどうかというご質問がございました。まず、整備そのものの基本方針は前回、鉄道事業の整備方針の考え方のところでご説明したとおりでございますが、その中の鉄道輸送サービスの改善につきましては、
から
に書いておりますように、我々といたしましては、速達性、快適性、定時性、運行頻度、乗り継ぎ利便性、この5つを柱に改善をしていくべきだと考えております。ともに優劣が付きがたいのですが、基本的にはこの5つが柱と考えております。

そういったことから、2番の表に書いておりますように、これまでも幾つかいろいろな事業を展開しております。

福知山線の複線化事業でございますが、これは新三田から篠山口間、平成9年に開業しております。篠山口の方の開発が非常に進みまして、当時、人口も伸びていることが

ら、それに対しましては、運行頻度を上げるとか、あるいは乗り継ぎの改善が大事であるとうことで、運行頻度につきましても朝夕6本増便し、大阪への直通運行も開始しております。

播但線につきましては、電化をしたわけですが、この手法を使うに当たりましては姫路以北の速達性に視点を当てたところがございます、寺前まで10分短縮をしております。同時に、姫路 - 寺前、あるいは姫路 - 福崎間で記載のとおりかなり本数も増加しております、一つの事業が必ずしも一つだけではなく、いろいろなものがセットになったような改善をしているとうことでございます。

加古川線の電化事業につきましても、電車を導入することによって、離発進のスムーズ化とか、いわゆる快適性を目指した結果でございますが、この際にも加古川 - 谷川間が82分から74分に短縮されましたほか、運行頻度も増加しております。

このように、どれに当てたからどれということはないのですが、一つのメニューを選択することによって、そのほかのいろいろな利便性も向上するとうことで、今までも取り組んでおります。

その点から、3番に、前回ご質問のございました、運行頻度の改善が大事だけれども、これはどうなのかということについて若干整理しております。

今、山陰本線あるいはこれからの姫新線の高速化も検討しているわけですが、その際には、ご指摘のとおり列車の増便等についてもJRと協議を進めております。ただ、増便という切り口になりますと、いわゆる列車運行に関する息の長い話になりますので、まさに鉄道事業者が経営上の観点から利用状況等を総合的に判断して決定するものでございます。一過性の、つくって終わりというものではございませんので、そうなりますと、鉄道事業者といたしましては、増便というメニューを選択する場合には、やはり利用者増という担保が不可欠であるというスタンスを強く持っております。山陰本線、姫新線の協議に当たりまして、JRの方からいつも返ってくるのは、利用者がふえない中では増便については困難だ、何かするのとセットでならともかく、はなから増便だけを目玉にしていくのにはちょっと乗れないという返事で、そこら辺が我々としては苦慮しているところでございます。

したがいまして、今後の高速化につきましては、姫新線でも既にシャトルバスを始めておりますが、フィーダーバスの充実、あるいはパーク・アンド・ライド駐車場の整備、駅周辺のまちづくり、イベントの開催、サポーターの育成支援など、いわゆる利用促進

につながります関連施設を総合的に推進するという立場で進めているのが現状でございます。

以上でございます。

会長

どうもありがとうございました。ただいまの追加説明に対しまして、何かご質問あるいはご意見はございませんでしょうか。

委員

先ほど起債してでもというお話がちらっと出たんですが、個々の事業に対して、政府として公債を発行するという措置がとられることがあるんですか。

事務局

国の場合は、これも聞いた話なんですけど、公共枠、非公共枠という2種類の色のついたお金があるようです。公共枠といいますのは、大口をするのに、どうしても現金では賄い切れないということで、公債等を発行する。非公共枠といいますのは、わずかな資金で対応できるようなもの。ちなみに、鉄道事業ですと、神戸電鉄などが安全性で何千万というオーダーでもらったりしてしまっていて、ああいうのは現金の予算ということをやっているんですが、今回のように何十億というオーダーになりますと、どうしてもその時々々の国費の予算では無理なようで、公債発行は通常よくやられている手段と聞いております。

委員

それから、黒字に転換するのに28年という数字が出ておりますが、大体このぐらいの期間がかかるものなのか、その点も教えてください。

もう一点は、最後のページを拝見しますと、かなり兵庫県の考え方が示されています。こういうJRの事業に対しても、地域としましてはかなり口出しができるというのか、増便計画は企業の問題であるというお話がありましたが、それ以外の点については、県としてはかなり指摘をしてよりよい運行状況への改善を求めることが可能であるということの意味しているのでしょうか。

事務局

まず、28年でございますが、今回のスキームあるいは補助メニューを国が検討した際には、30年ぐらいのオーダーを考えられたようでございます。その段階で累積資金が黒字に転換するためには3分の1ぐらいの補助が必要ということでして、今回グラフ等はつ

けておりませんが、3分の1補助だったらどうなるのかとか、5分の1の補助だったらどうなるのか、あるいは利子補給だけだったらどうなるのかといった幾つかのケースを試算しております。そして、3分の1より少ない支援だと赤字がどんどん発散していくという結論になっておりまして、3分の1補助することによって28年、約30年でほぼ償還、プラス・マイナス・ゼロになってしまうということから、今回こういう事業は採択されております。

それからもう一点でございますが、県といたしましては、改善の中身の から、速達性、快適性、定時性、運行頻度、乗り継ぎ利便性につきましても、いろんな機会をとらまえまして、JRあるいは民鉄の方とは協議をしております。ただ、何と申しますか、彼らなりに一生懸命やってくれているわけで、何かを整備をするというようなことであれば改善できるけれども、今、投資も何もせずにすぐ改善できるかというのは、なかなか我々素人が言ったからといって……。だから、言ったからではなくて、彼らはそれなりに最善のことをやってくれているんですが、それに対して、今回3つほど事業例を挙げさせていただきましたが、こういった投資を我々がお手伝いすることによって、速達性でありますとか、運行頻度、いわゆるフリークエンシーを満足させると。この表には
の定時性は書いてございませんが、余部橋梁はまさに定時性を満足させるためにこれから進めようとしている事業でございます。いろんな形で支援する中で、我々、あるいは県民、地域の住民の願いを聞いていただいているというような進め方をしております。

委員

前回欠席しましたので、もし二重に出ているような質問でしたらお許しいただきたいんですが、評価視点の必要性に上げられている快適性・ゆとりというところに関してです。今回のJR福知山線の事故でサービスの問題が日々新聞で問題にされていますが、それと関連して、JR大阪駅では今度、ホーム2つをつぶして駅デパートを拡充してという大きな事業がされている中で、快適性とゆとりという問題がこれからはクローズアップされねばならないのではないかと私は考えているんです。

ここの言葉づらと絵だけの説明で見ますと、人間のいないパースとかイメージ図ですと、非常に快適になって、新しいコンコースもできてという感じはわかるんですが、実際、乗降客が現況で8万5,000人ですか、これは一日の数字でしかありませんし、一番のラッシュ時にどれぐらいになるかというのがわからないので、ピークのときの密度と

か、何かそういうのが数字で見られるようなデータはないんでしょうか。そういうのがあると、本当に快適になるとか、ゆとりができるなど。または、地下の駅では、多分バリアフリーでエレベーターを設置と書いてあるんですけども、実際の通勤時間帯には、働くための元気な人間が押し合いへし合いで上がっていくときに、階段の方が便利な場合がありますし、そういった意味でも、どれぐらいの人間がどれぐらいの空間を共有して、快適性がどう改善されていくのかということを知りたいんです。

事務局

前回、類似のご質問がございまして、お答えさせていただきましたが、今の8万5,000人が先ほどの説明のように10万5,000人になると考えております。そのうち、6割の人が今ある西口に移動するだろう、4割が東へ移動するだろう、ですから6万強と4万強の割で西と東へ流れるだろうと考えております。それに対しまして、出た先の通路の混雑状況を我々試算したわけですが、今のままでまいりますと、西口しかございませんので、ピーク時には1.51の混雑度になる。委員おっしゃいますように非常に雑然とした、渋滞を呈するような状況になるわけですが、今回、西と東につくりましますと、西側は全体幅員が8mの通路になります。東側は6mになるわけですが、混雑度で申しますと、0.63が西側、東側が0.54ということで、10万5,000人になっても今より随分楽な移動ができると考えております。

委員

ダブった質問をしたみたいで済みません。では、基準である1というのは、現在を基準にということですね。

事務局

違います。幅員によって容量がありますので、その容量に対して。したがって、具体的な数字を申し上げますと、現況では6.5mしか幅がございませんので、ピーク時に1時間4,000人さばくのが大体混雑度1.0で、限界だろうと考えておりますが、10万5,000人になりますと、ピーク時で6,000人ほどになりますので、それで先ほど混雑度が1.5になると申し上げました。それに対しまして、西口の幅員が広がりますと、容量が8,000人にふえますので、5,000人のピーク時で結果的に0.63の混雑度。東口ですと、6,400人の配分量があるわけですが、3,470人の通行量ということでございまして、容量に対しては0.54の混雑度、こういう結論になっております。

それから、阪神三宮駅の場合、現在は、階段しかなくて、ご案内のように、大阪方面

に行かれる方が北側の1番線でありまして、折り返しが一番南の3番線で待っているの
で、そこへ行くのに階段を一回上がって、またおりて、それで各停に乗らなくちゃいけ
ないというように非常に不便をしております。今回は、図面にもございましたように、
西口にエレベーター1基、東口にエレベーター2基、西口のエレベーターはもう一つ入
れないかと前回ご指摘がありましたので、その実現の可能性についてはまた阪神と調整
させていただきますけれども、エレベーターが全部で3基つきますし、エスカレーター
もそれぞれにつくことになりますので、委員おっしゃるようないろんな選択ができる
という意味では、さらに快適性は増加するのではないかと考えております。

委員

そうすると、エレベーターがつくことによって、先ほど説明していただいた拡張され
た空間が0.54とおっしゃっていたのは、階段の空間での数字と把握していいんでしょう
か。それとも、エレベーターも入れての数字でしょうか。

事務局

ちょっと説明が不足で申しわけございません。先ほどの数字は、改札口・ラッチ部で
の数字でございます。ですから、当然エレベーターとかエスカレーターとか階段の容量
は、それぞれに基づいて、幅員が幾らだから1時間何名さばけるということでの基数を
セットしております。その細かい数字は、今持ち合わせてはいないんですけれども。

委員

今の委員の質問の関連なんですけど、完成は24年ですね。10万5,000というのが完成時
の数。

事務局

開業後1年で、25年を想定しております。

委員

25年の乗降客数ですね。あと、不確定要素としましては、神戸空港の利用の変化とい
いますか、今のところは三種で国内線ですけども、ニュースに出ていますように、使
い勝手の問題で、3空港が併用でこれから使われていく中で、旅行客が変わってくる
というのが一つあると思いますね。

2つ目は、ことし阪神タイガースが強いんですが、要するにピーク時というのは平均
的な数字で、例えばタイガースとジャイアンツの試合とか、長いペナントレースの中で、
あの日は物すごく混雑するんです。これは阪急ではないことですよね。阪神では大いに

あり得る。まして近鉄の乗り入れという状況を考えますと、そういうときに快適性とかゆとりとかというのは、恐らく余り…。これぐらい広くとられたら現状よりはいいですけども、そういう要素がもう一つあると思います。

それから、新聞会館が高層になりますので、もちろん完成までに入る企業も決まってくると思いますが、テナントとして入る企業の特徴といえますか、企業によっても随分新聞会館の利用のされ方は変わってくると思います。

ですから、この10万 5,000というのはあくまでも平成25年ということで、それ以降のことが本当は大事だと思うんですが、そのあたりは何か、数字はなくてもお考えになっていることがあったら、お教え願いたいと思います。

事務局

25年以降、おっしゃるとおりだと思います。まず1つ目の神戸空港でございますが、今回、ポータルライナーを予測いたしました際には、神戸空港の予測から引き出したポータルライナー予測をしております。神戸空港の予測は、25年以降も右肩上がりで漸増するということではございましたけれども、今回は、安全サイドもございまして、25年の数字がそのまま推移するという前提で予測を進めました。

2点目のピーク時でございますが、これは委員おっしゃるとおりで、大きなイベントをやった場合には、そのときに0.5の混雑率がどうかと言われると、やはり混雑度は恐らく1を超えるぐらいあるんじゃないかと思います。また、そうならないと、阪神もいつも0.5ではどうかと思いますが、通常のこういったものを算定する場合のピーク率を使わせていただいております。

3点目の企業でございますが、これもおっしゃるとおり、今は何も決まっておりません。したがって、今回の算定といたしましては、国交省の方でお持ちの大規模開発地区関連交通計画マニュアルで、一般的にこういうビルがどういうところに何床ほどできればどうなるかという原単位からはじいたようなことございまして、いずれにしても、物によっては若干のぶれはあるだろうと思っておりますが、これ以上の精度をどうしても出しようがありませんので、こうさせていただきます。

会長

私から一点、山陰本線に関して、これ以上利用客がふえないと書かれておりますが、もっと減っていくと思うんです。ふえないどころか、山陰本線の特に浜坂から鳥取の間、まだまだ減るだろう。現在、大体一日の乗客数がバス1台分ぐらいです。それに並行し

まして、国道 178号線が現在改修中です。ずっとトンネルになって。そうすると、多分利用者は全部 178号線の方へ行く。だから、ますますJRの方は減ってくる。特急なり何なりの運行頻度の増発と言っておられますけれども、現在、鳥取に行くには智頭鉄道の方が多いわけです。山陰本線で浜坂、香住を回って行かれる方はますます減るだろう。実際に、智頭鉄道のスーパーはくとを使った方が便利ですし、本数もずっと多いです。

そうしますと、確かに山陰本線、このまま置いておいたらいかんということと、余部の鉄橋がそのままでとても無理、安全性がないということはよくわかるんですけども、そのあたり、特に 178号との競合について、何かお考えはございますでしょうか。

事務局

まず、これからふえるのか、減るのかという話でございますが、今回、余部で検討いたしました際、現況の乗降客を 4,995人ではじいております。実は、15年の実績からいきますと 5,157人で今回使いました数字よりは大きかったんですけども、確かに山陰地方、だんだん人が減っているということもあって、このままの数字を使うのはどうかと思ひまして、香美町でおつくりの新町まちづくり計画を参考にして、これは若干右肩下がりになっておりましたので、そのトレンドで 4,995人という現況値を出させていただいております。ただ、増加要因もございまして、風速規制がなされたときにお客さんががたと減っておりますので、今回、定時性を確保すると若干戻るのはないかという要素を踏まえて、さらに 310人はプラスをさせていただいた。こういうことでございますので、減るということもある種意識して作業を進めさせていただきました。

それから、178号でございますが、確かに今、鳥取豊岡宮津道路等の整備が進む中で、そちらの方の車あるいはバスを使う方がさらにふえるんじゃないかと我々も予測しております。そうは言いながら、現在の山陰本線の余部橋梁付近は、山陰本線という大きな鉄道ネットワークを構成する路線の一つでございまして、やはり不可欠だというふうに考えております。また、冬季になりますと、積雪関連地域でございますので、冬の降雪時にはバスあるいは自家用車は大変難儀をしているところでございます。そういう点では、鉄道輸送は雪に強いということもございまして、地元といたしましては、例えばでございますが、但馬地域鉄道利用促進会議等を設置して、余部橋梁の早期架けかえ、あるいはみずからへの利用促進の呼びかけ等々をしているところでございます。これからの役割分担というんですか、委員おっしゃいましたようなことも踏まえて、地域と一緒に、どういう使われ方が最も望ましいかということはいろいろ検討をしていかな

ければならないとは考えております。

委員

交通の - 1 のところの第三セクター、前回お尋ねしたことをきちんとお書きいただいているんですが、細かいことですが、一点わからないことをお尋ねします。交通 - 1 の第3項目、第三セクターの考え方というところで、第三セクターは国、地方自治体からの補助金及び金融機関等からの借入金により建設を行うと書かれていて、費用分担も明らかなんですが、毎度お尋ねしてなかなか頭にしっかり入らないせいなんですが、国からこれだけ金額が来るとするのは、やはり起債という形で行うのであるか、あるいは金融機関からの借入金。もちろんスタートしてみないとわからないことだと思いますが、単年度でキャッシュという形で税金等から出るのか、そうではなく起債なのか、あるいはここにあるような借入金なのかということ、今おわかりの範囲で結構ですので、教えていただけますでしょうか。

事務局

交通 - 1 の真ん中の図にスキームをつけてございますが、その図の真ん中に第三セクターというのがございます。その左側に3つほどございまして、国から3分の1が来る。これが、先ほどちょっと説明をさせていただいた交通 - 3 にあります国交省でおつくりの今回の補助メニューの中身に沿った図になっているわけですが、これで国が3分の1補助することになっております。この国の3分の1の原資と申しますのは、かなり大きな額になりますので、ほとんど公債費で賄うことになっております。公債を使う場合には財政法の縛りがございまして、民間には無理だということで、公的セクターになった、そういう背景も実はございますが、国は、三セクが毎年度建設に使います資金の3分の1を毎年度補助することになっています。

あわせて、県も含めて地方自治体が毎年使う額の3分の1を補助することになっております。一番下に事業者3分の1と書いてございますが、これはとりもなおさず第三セクターのことでございます。この第三セクターが、市中銀行等から借り入れを行いまして、それは恐らく5据え置き7年償還という縛りで借りることになると思うんですが、そういった協議を経て、毎年借りながら建設の資金を賄っている、そういうスキームになっております。

委員

国は公債費というのはよくわかりましたが、そうしましたら、地方自治体、県と市の

部分につきましては、いわゆる普通の財源から出ると考えたらいいいわけですか。一般財源。

事務局

県の場合は、我々が財政当局とやっていますのは一般財源で。

委員

だから、ここに事業者と書いてあるのは、本当は金融機関から借り入れと書いた方がわかりやすいかもしれないね。要はそういうことでしょう。

事務局

おっしゃるとおりです。

委員

そのように書いたらどうですか。

それから、県の場合、これを全部一般財源でやるかどうかというのは、そのときの財政事情によるんじゃないの。ひょっとしたら起債を仰ぐかもしれないね。

事務局

そのとおりでございます。

委員

付加的な質問で恐縮なんですけど、今日配っていただきました追加資料の交通 - 4 のところに、県の在来線の利便性向上対策推進の考え方をお示しいただいています。この中で、この審査会でも上がってきた事業で、加古川線の電化事業なんかは非常に印象強く覚えているんですが、こうやって大変な額をかけて事業をしていただいた後、結局、利用者が少なくて本数もふやせないし、余り駅に人影がないというのが結構多いと思うんです。3番目の運行頻度改善についての考え方で、乗降客の増加が見込めないからということが書いてあって、先ほども出ていました。しかし、4つのことが書かれている中で、結局最後が一番大事だと思うんですが、何か文章で逃げられている印象がどうしてもあって、メインの鉄道はついたとしても、肝心の施設までなかなか、じゃ、パーク・アンド・ライド駐車場はどこにあるのかとか、フィーダーバスをだれが出してくれるんだという、この辺が全然見えてこないんです。

私も、連休のときに加古川線に実際に乗りまして、この審査会で問題になった播磨中央公園も行ってきたんですが、すごい公園でいいのに、歩いてというのはやっぱり無理ですね。健脚の人でもちょっと苦しいですし、こんな暑い時期になると、メインに鉄道

とはいいますが、そこからの細かいネットの整備をやっぱり大事にしてもらわないと。文章ではいかにもしてあるように書いてあるけれども、実際に行ったら何もなくて、というのが現状じゃないかと思うんですが、ここの強化についてのお考えをちょっとだけ先にお聞かせいただければと思います。

事務局

我々も、一番そこが大事であるし、かつ、限られた人口の中で使っていただいているわけですから、なかなか現実にならずに、悩ましいところでございます。

ちなみに、加古川線で申し上げますと、厄神なんかでは今度立派なパーク・アンド・ライド駐車場をつくりましたし、小野町駅では、そば打ち道場ということで、地元の方が駅のすぐそばでおそばとかお土産とかをつくるような施設をつくったり、あるいは町交付金を利用して、いろんな駅で駅舎を整備しながら自分らの集会所に使うとか、なかなかぱっと目には見えにくいんですけども、そういう取り組みを既にしております。また、利用促進協議会なるものもできておりまして、300万人乗車に向けていろんなことをやっていただいております。

今おっしゃったようなことも、来年度からぜひとも始めたいと思っております。姫新線の高速化に向けては、その辺を反省材料にしましていろんな取り組みを進めております。例えば、一番下にフィーダーバスの充実と書いてございますが、これにつきましても、既に山崎から播磨新宮駅に向けて新たな社会実験のバスを発進させたり、あるいは姫路の余部駅には、兵庫県立大学の先生に音頭をとっていただきながら、NPOの方と新たなバス路線の設定も考えております。また、パーク・アンド・ライド駐車場ですと、本竜野駅とか播磨新宮駅で既にそれぞれ町、市がやっておりますし、さらに先ほどの余部駅でも姫路が今年度、単費でそれを暫定整備するということで、そういったことを着々と進めております。

駅周辺のまちづくりでも、いろんな応援団体、ここではサポーターと書いておりますが、龍野まちづくり塾とか、そういった方の参画も得ながら、ラッピング電車をつくったらどうかとか、一番足になるようなところでの検討も進んでおります。

そんなことにいろいろ取り組みながら、決して書いていただけじゃなくて、そういう支援団体も作りながらやっておりますので、これからもっともっと力を入れていきたいと考えております。

委員

ちょっと私の質問がぼやけていたと思うんですが、そういう地域の方々にアイデアを出し合っていていただくのも、本当は願ってもないことだと思います。しかし、じゃ、この中で県は何をしているか、それをちょっと教えていただきたかったわけなんです。今のお答えですと、地元任せるとか、NPOに任せるということで、県はやっぱり鉄道を敷くだけだったのかという印象がぬぐえないので、この4つ目の項目の「推進することとしている」の主語、県はどの程度鉄道事業としてお金を割き、手間ひまをかけようとしているか、それをお聞かせいただきたかったんです。

事務局

委員の質問、県が取り組んでおります参画と協働の大変重要なところだと思います。県が何をやるのかという、いわゆるもう一つの「公」みたいなところを今誕生させようとしているわけですが、やはり大きな役割はコーディネーターだと思っております。すべてがそうかどうかは、私の立場では言えるものではありませんが、少なくとも今取り組んでおります姫新線とか、これから進める山陰本線とかにつきましても、やはり県民局が中心になって、我々も一緒になって、コーディネーターとしてできるだけ活動しやすい場をつくっていくことが一番大事なことだろうと考えております。もちろん、そのために、わずかではありますが、予算もとっておりまして、そういう協議会を立ち上げるための場づくりみたいなものもございまして、一番力を入れていかなければならないのは、コーディネーターとして、皆さんが活動しやすいように持っていく役割をすることかと考えております。

事務局

大変重要な点をご指摘いただいたんですが、県としまして、公共輸送機関あるいは鉄道事業に対してどう関与していくかという問題とも絡むと思いますし、委員の方からも、県がどのように鉄道事業に口を出していくのかというお話もございました。例えば、最近電化をした加古川線の関連では、先ほど事務局から説明したような地元の取り組みがされておりまして、あるいは住民の方々の直接の取り組みもあるわけですが、県としましては、60億円を超える投資をして電化をした、高速化をしたということで、高速化といっても余り時間短縮の効果は出ていないんですけれども、鉄道のイメージアップが図られております。また、安全性の面でもいろんな改善がされておりまして、県としましては、鉄道駅周辺を中心にしまして、できるだけ鉄道を生かしたようなまちづくりができるよう支援をしてまいりたい。

具体的には、都市計画法で申し上げますと、加古川線の沿線なんかは市街化調整区域にある駅が多くて、なかなか都市的な土地利用ができないという問題がございまして、それをどのように柔軟に都市計画を運用して例えば住居とか商業施設も立地できるように土地利用を転換していくか、あるいは駐車場をはじめ駅周辺へのアクセスの改善、フィーダーバスとの接続でありますとか、そういったことにつきまして、先ほどコーディネーター役と申し上げておりましたが、いろんな指導や助言をさせていただく。場合によりましては、県単独の助成制度をその駐車場整備等につきまして設けるとか、そういったことに取り組みながら、やはり主体は地域で鉄道を生かしたまちづくりを効率的に進めていただくことが基本になるかと思えます。それに対して、いろんな広域的な立場からの支援あるいは助言する、そういったことが中心になるかと考えております。

会長

いろいろまだご質問があるかと思えます。お急ぎでしたら、ファクスでも事務局の方に催促していただきたいと考えますが、まだ大分宿題が残っております。

次の宿題は、市街地再開発の問題でございます。追加資料に事務局としてのお考えが出ているようでございます。説明をお願いします。

3) 市街地再開発事業

事務局

それでは、旭通4丁目の市街地再開発事業の追加資料についてご説明させていただきます。

1点目はディベロッパー撤退の原因でございますが、昭和63年にディベロッパー2社が選定され、当時の計画はホテル、劇場、オフィスを主とした再開発事業計画でございました。以後、バブルの崩壊等によりまして、事業の採算が見込めないということから、平成5年に撤退に至ったものでございます。現在ご提案させていただいております計画は、住宅を中心とした再開発事業計画に大きく変更しておりまして、大手4社から参加の引き合いがある現状でございます。

2点目の公的空間の考え方でございますが、当地区は、前回ご案内させていただきましたように、戦災復興の土地区画整理事業区域内で公園を確保されたという立地条件の中で、敷地面積 8,400㎡に対しまして、1,900㎡の公開空地の整備と、あわせて周辺歩

道を一体的美装化しながら整備をするという計画になっております。さらに、施設の上層部あるいは屋上部に 1,500㎡の屋上緑化が整備される計画となっております。

こういった公共性、空地の担保及び確保につきましては、当事業は、都市再開発法に基づきます第一種市街地再開発事業で施行することを予定しておりまして、市街地再開発事業を施行するときには、基本的には高度利用地区及び第一種市街地再開発事業の都市計画決定をすることになっております。高度利用地区の決定に関しては、建設省の方から平成7年12月に高度利用地区の指定についての技術基準等が示されております。この内容によりますと、建ぺい率を10%あるいは20%縮小することによって容積率を50%アップできる、あるいは歩道状空地を確保することによって100%確保できることになっております。この技術基準に伴いまして全体計画をつくり上げ、神戸市で開催されます都市計画審議会の議を経て、高度利用地区の制限あるいは市街地再開発事業のボリューム等について決定されるような手続になっております。

このような手続を経まして市街地再開発事業が施行されるわけでありまして、一方では補助金と申し上げますか、全体の資金計画のあり方、一方では都市計画的なあり方、この両面が並行作業で進められながら市街地再開発事業が行われることになっております。以上によりまして、公共性の担保及び確保はされるものと思っております。

以上でございます。

会長

どうもありがとうございました。何かご質問はございますでしょうか。

委員

今、非常に速やかに説明されてしまったので、公開空地の建ぺい率云々のことが、ちょっと私、ついていきかねたんですが、要するに、このたびの計画ではどれぐらいの建ぺい率でとかというのは、これだけ図面が出ているということは、もう確定しているんですね。ちょっとご紹介いただけますか。

事務局

現在、ここは、敷地面積に対して80%の建ぺい率、容積率が600%という地域指定がございまして。現在の制限内容は、建ぺい率を70%、容積率を700%にしようかというモデル案で作り上げてございまして。これは現在、基本プランでございまして、これから権利者との間で調整を行う、あるいは都市計画決定に向かって調整を行って最終的なボ

リウム、プランが決まっていくこととなります。それを受けまして、都市計画決定以後、準備組合による組合活動、あるいは権利者の調整を行いながら事業を進めていくという過程でございます。

委員

数字をご紹介いただいて、もう一つ教えていただきたいんですが、このあたりのほかの建物の条件と比べて、これはかなりしっかり詰め込んだタイプなのか、そうでなく、ゆとりのあるものなのか、相対的なことがわかるような数値をご紹介いただけないでしょうか。というのは、これはかなりしっかり詰め込んでつくられるような印象を持ってしまうんですが、そうではないような、ゆとりを持っておつくりになっているような気配もお話でうかがえるので、なおかつ今後非常に繁華な場所であると同時に総体的には人口が減少していくわけですので、むしろもう少しゆとりを持ってきちんと都市計画としてつくった方が、余り詰め込まない方が都市として質のよいものになるのではないかという点から、三宮周辺のほかの地域と比べて、相対的な比較データをご紹介いただけませんかでしょうか。

事務局

個々の建物のデータを今持ってきておりませんが、全体的には、あそこの建ぺい率はほぼいっぱい、先ほど申し上げた80%に対して、あそこは防火地域の指定がございまして、100%に近い、つまり空地がほとんどないような状態で周辺は建っております。実際、そういうような位置に低層部が非常に大きい建物がある状態になって、建て詰まり現象を起こすのが普通でございます。今回の場合は、低層部に空地をつくることによって、上層階の方に積み上げたという形でございます。ここから少し場所は離れてございますが、前回ご説明させていただきました神戸市役所の東側のタワー、あそこの住宅でほぼ700%、これと同じような状態のものであらうと思います。

委員

神戸市役所の南の方のは、こういう市街地再開発で建てられたものではなくて、純粹に民間ディベロッパーさんがお建てになったものですよね。公費が全く入っていないものと考えたらよろしいですね。

事務局

基準について申し上げますと、我々が今計画していますのは、都市計画では高度利用地区という制限がございまして、あそここのところにつきましては、総合設計制度という、

空地を生み出すことによって建物の容積率を上乗せできるという制度で作り上げております。あれは単独開発でございますので、仮に再開発事業を持ち込むにしても、ほとんど補助金は入りません。再開発事業は、多数の権利者が共用する分について補助金が入るというシステムでございます。

委員

私はおっしゃっているタワーの周辺が詳細にわかっているわけじゃないんですけども、頭の中にあるものと比べて、あれ以上の空地が今回の市街地再開発では発生すると考えてよろしいんですね。でも、イメージ的には、どうやらそうでないように私の頭の中では見えてしまうので。

事務局

私どもが手に入れていますデータで申し上げますと、グラフォート神戸三宮タワーが1,250㎡の公開空地、それに対しまして、今回の計画は1,900㎡の公開空地でございます。ただ、敷地が少し広うございますから、割合的にはあれでございますが、かなりの空地は確保できるものと思っております。

委員

空地という場合に、空地の絶対面積の比較ではなくて、建てられる建物の総敷地の何%かということの方が、むしろ都市的な問題としては大きいという気がいたします。前回お配りいただいた再開発 - 7 ページにイメージパースがございますね。これで見ますと、10階未満の低層部が敷地の相当部分をカバーしていて、その周辺に歩道状空地という形で取り巻くように空地が存在しているように見受けられます。パブリックな空地としてはこういう部分ですけども、そのあたりのところから見ますと、空地が少なく感じるんですね。これはイメージですが、こんな少力で高層の建物を公的にお建てになるのはよいのかなと、しかも密集地域でという。これはあくまで印象で、つまり相対的に比較できるものを持っているわけではございませんが。

ただ、東京でもかなり相当の高層建物が開発されているわけですけども、その周囲はかなり空地がある印象があるんですね。それに比べると、べったりと建物があるようなイメージを受けてしまうんです。数値的には、確かにおっしゃるようなものかと思えます。民間の方が高層ビルとしてこういったものを建てるのが許されるのは、公開空地が周りに存在するから、逆に高層化が許可されるということも私も一般論としてよくわかるんですが、このたびのイメージパースを見ますと、高さの割に公開空地が少ないと

という印象がつい先行してしまうので、このあたり、頭のかたい私に少し説明をいただけたらと思います。

事務局

今、委員がおっしゃいました空地の間隔ですが、先週出しました評価調書の再開発 - 2 というページに、旭通 4 丁目の位置図が載っております。その下の方に、9 とか 10 という番号が書いてありまして、雲井通 4 丁目、雲井通 5 丁目の建物の図がございます。これも、実は相当前に同じように組合の再開発事業で完成したところでございます。ちなみに、ここも同じような建ぺい、容積のベースがあるんですけども、実際に建ってみますと、雲井通 6 丁目の方は建ぺい率 83%、雲井通 5 丁目の方は 87% でございます。ということで、このときにはほとんど敷地いっぱい建てまして、歩いていただいても、非常に歩道が狭くて圧迫感が多い通りでございますけれども、今回は、面積的には約 1,900㎡の公開空地をとっております。パースの方は角度や視点で大分圧迫感とか印象は変わるんですけども、実際にでき上がりますと、8,400㎡に対しまして 1,900㎡の公開空地を持っていますので、相当広々とした、この通りとしては解放感のある通りになるのではないかと考えております。

それから、商店街ですので、余りにもすけすけになりますと、にぎわいづくりができないという点もあります。そういう意味では、上の方に建物を上げることによって、容積率は、新聞会館は 1,000% 使いますけれども、旭通は 700% ぐらい使わせていただいて、スレンダーな建物で、都市の景観としてもマッチするような形にしていきたいと考えております。

委員

余りすかすかにするのはよくないというのは、私もよくわかります。繁華な雰囲気を出すというのであれば。今、再開発 - 2 の資料をお示しいただいたので、どんな建物があるのか実感があるわけですが、ご存じのように、あそこのような商業ビルの使われ方をするものを、新たに旭通 4 丁目にも発生させるというふうに考えたらよいわけですよ。

事務局

建物としましては、中は商業・業務となっていますので、大型店が来るのか、小売店が集合したようになるかは今はまだわかりませんが、1 階、2 階はある程度にぎわいのある施設になってくるかと思えます。

委員

そのようにしたいという思いでつくられるのはまことに結構だと思うんですが、旭通4丁目まで人の流れを繁華な雰囲気にしてつくるためには、雲井通6丁目、5丁目あたりの建物の中の状況も十分調査して、それを踏まえた上でディベロップメントをされているのであればいいわけです。しかし、これ、余り水を差すことを言うてはいけませんけれども、少しマーケット調査みたいなものを考えながらされないと、これだけ膨大な商業・業務施設をつくられてしまうよりは、むしろここでは、快適空間ということで、商業・業務のところをより少なくされて、間が抜けたぐらいの空間があってもいいのかなという気もするわけです。目いっぱい建てておられるので。

私は何を申し上げたいかといったら、地域全体の計画ということをお立場で何か言っていただく方がいいのではないかとということです。というのは、例えば雲井通6丁目、5丁目の地番9、10のあたりも、同様の構想でつくられた建物だということは容易に想像できるわけです。しかしながら、どんなテナントがどのように入っているか、そしてそのテナントの推移の状況ですね、今どういう使われ方をされているかということをお考えのときに、ただ面積があって繁華だといいなと思うから、こういう計画が出てそれにオーケーを出すというのは、いかななものかなという気がちょっとするんです。少し大きなスパンで、7丁目、6丁目、5丁目、そして旭通4丁目というような幅と広がりを持って、バランスを考えていただいて、ニーズが発生するかということについても県としたら一言言っていただく方がいいのではないかと気がするんです。その意味で、余り目いっぱい空間を使おうという計画にされることについては、安易に進めない方がいいのではないかと気がするわけです。

事務局

これは今、準備組合で検討しておりますが、準備組合が勝手に動いているわけではございませんで、そばに神戸市がついた中で指導しております。県からも、補助金を出すという立場もございますので、よりいいまちづくりになるように、先生方のご意見等も市の方にも十分伝えておきます。

委員

お伝えいただけのでしたら、ぜひ、今申し上げました旭通4丁目だけではなくて、雲井通、つまり三宮の駅前からのアクセスとか空間のバランスを考えて。多分マンションを購入する人はたくさん出てくると思うんです。ただ、事業者の方たちがそこでビジ

ネスをどうやろうとするかということ、もっと踏み込んでいえば、このタイプのテナントに入りたいお店が多いかどうかというのが、今は別問題になっているという気がしているんですね。むしろ、こう言ったらなにですが、すごく古いまちの方が人気が出てきて、古い建物に入りたがって、そこでいろんな形で新しいビジネスが起こったりもしていますので、そのあたりもちょっとご考慮いただくように、県の方からも、お金も出るので、口をもうちょっと出していただけたらいいなと思います。

事務局

先生ご指摘のように、今回の案件にもありますが、阪神の東口もできますし、新聞会館も新しくなりますし、そういう意味では、人の流れは今まで三宮の駅よりも西側が重点的になっていましたけれども、今後は多分東の方にもさまよう人がふえてくると思いますので、いかに楽しくまちを徘徊できるかという形を今後も検討してまいりたいと思います。

会長

まちづくり、非常に難しい問題で、特にここの公共空間のとり方というのは、それによって随分雰囲気も変わってくると思います。何しろこれからで、まだ準備組合の段階で組合設立までいっていないので、これにつきましてはご意見を知事にお答えするときにつけたいと思います。

委員

それで、一たんここでオーケーして、再開発がプロジェクトとして動き出した後のことです。どんな人かどうかわられるかというときに、多分ここでゴーを出した後は、県の方でどのように入っていくかわからないわけです。後、チェックもフォローもどのあたりがされるのかが私にはわかりませんが、気がついたらかなり違ったものになったとか、その辺で違う形の提案ができるプロセスというか、そういう手続はできているんですか。

事務局

委員ご指摘の今後の流れでございますが、現在、今、会長がおっしゃいましたように準備組合段階でございます。年度内に先ほど申し上げました都市計画決定の手続に入っております。そのときには、現在予定していますのは、高度利用地区と市街地再開発事業の都市計画決定のご審議をいただいてその指定をする。これで都市計画事業の位置づけがされるわけでございます。その区域内におきまして、権利者が集合して組合をつ

くり上げる、これが再開発法に基づきます組合でございます。これは事業を目的とした組合でございますして、組合は事業計画書をつくり上げます。その事業計画の認可と組合の設立認可が兵庫県知事の方に回ってまいります。そのときに初めて、知事の認可をもって、これが再開発施行者である、事業計画は適正であるというものができ上がります。以後、権利者の中で権利調整、俗に言われます権利変換が行われまして、従前の権利者がどこに入るか、あるいは保留床についてどこにどう処分するかということ全部決めて、そこで採算が合う状態になって初めてゴーサインに移ってまいります。

委員

もう一点だけ、権利者の調整のプロセスはよくわかったんですが、では、このあたりに住んでおられる方ですね、協働と参画を県が推進されているような方たちは、調整が終了するまでのプロセスのどの段階で……。今のところは一切、正式には関与できないんですね。権利者の方々のご調整がメインで進むというふうに考えたらよろしいわけですか。

事務局

権利者の方々、区域の中の方々については、今準備組合をつくり上げているわけでございますから、当然ご存じであるということでございます。それから、区域の外側の方々は、従来、この区域は特に再開発事業を行うということで換地計画がなされてきておりますので、ここにかなりのボリュームができるというのは当然ご存じなことでございます。また、先ほど申し上げましたように、過去において同じような建物をつくり上げるということも一度発表されているわけございまして、それについてもご案内のとおりだと思っております。さらに、都市計画の手续に入る前には、この案について縦覧に供しますので、そこで周辺の方々の周知徹底が図れるものと思っております。

委員

ですから、県で推進されている協働と参画ということで、いわゆるそこに住んでないけれども、いろんな形でかかわる方たちが、その建物の外観についてとか、細かいことですよね。日当たりも含めて。日当たりはともかくとして。

事務局

今言いましたように、まず最初、都市計画決定をするときに周辺説明に入ります。都市計画決定というのは、区域と、そこでどのくらいのボリュームの建物が建つかというのを決めるんですが、そのときに今回出していますようなパースとかいろんな平面図も

一緒に参考図として出しまして、周辺の方たちにも説明する機会がありますので、そこでご意見を言っていただくことは可能だと思います。

委員

都市計画審議会にかかるとでしょう。都市計画審議会そのものが一つの意見調整の場なんだから、まずそこにかかるということをよくご説明しないと。勝手に決めてしまうんじゃないで、そういう場で議論されるわけだから、都市計画審議会にかけるときに、この評価委員会でこういう意見がありましたよということを参考的に言っていただいたらいいんじゃないのかな。そうすると、それで一つの場になるんじゃないかと思います。

会長

かなり大きな計画ですので、当然、いわゆるパブリック・インボルブメントですか、その権利を持っている方だけじゃなくて、一般的な県民の意見を期間を区切って募集することもあり得ると思います。ただ、どこまでそれが反映できるかということになると、また難しい。Aさんが言われるのとBさんが言われるのが全く正反対ということも起こりますから、その辺を交通整理していかなければならないかもしれません。

大分時間がたちまして、実は10分か15分ぐらいで終わるつもりが1時間近くかかりました。まだ幾つかあるかと思いますが、とりあえず宿題に対するお返事はここで打ち切りたいと思います。

なお、ダム事業と県営住宅事業につきまして、この前の会議では質疑を十分に承っていなかったのですが、いかがでございますか。聞き忘れたというようなことはございませんでしょうか。特に、先生はこの前ご欠席で、何かご意見がございましたら、ぜひ承っておきたいと思いますが。

委員

金出地ダム建設事業につきましては、私、その事業の必要性とかはある程度理解しているつもりですので、特にここはどうですかという質問はないんですが。

会長

金出地ダムあるいは鞍居川、千種川につきましては、かなりかかわっていただいているので、特にございませんか。

事務局

ダム事業と県営住宅建替事業につきましては、こちらの方から説明だけさせていただきます。

いて、質疑応答がなされていませんので、今日はその質疑応答だけお願いしたいと思っております。ただし、その後、段取りでいえば、鉄道、河川、市街地再開発とともに取り扱いについてご審査いただくんですけれども、金出地ダムと県営住宅については今から初めて質疑応答ですので、今日審査まで至るかどうかはご判断いただきたいと思います。

会長

金出地ダムと県営住宅2件につきまして、とりあえずご質問あるいはご意見はございませんでしょうか。

4) 県営住宅整備事業

委員

公住 - 3と12の現状を見ましたら、割に斜面地ですよね。これでいわゆるユニバーサルデザインの設計をしないといけないわけで、特に、13の方を見ますと、4階28戸という一番南と上のフロアとの間はどうもかなりきつい階段があるようで、車いすとかそういうものをお使いの方、つえをついた方、それからやがて私になるであろう腰の曲がった人たちのアクセスが、コミュニティプラザというところを含んでうまく行けるようになっているのかどうか、ちょっとこれだけ見ても私わかりにくいので、そのあたりを説明してください。どうも物すごく長いスロープみたいなのが書いてあるようですけれども、このスロープを通るのは結構しんどいですよね。脳卒中で片麻痺になって、足と手を使って車いすでこのスロープを上ろうと思ったら、えらいこっちゃんと思うんです。これから公営住宅は、高齢の方々がかなりお入りになってくるだろうと思います。今の方がそのままここへ戻られると、当然ものすごい高齢化率だと思いますし、ちょっと説明をお願いできるでしょうか。

事務局

明石大久保団地、ページ13の件についてですが、周辺道路5mと書いておりますのは市道でございます。確かに地盤形状は全面的にフラットではございませんので、入る位置が東の方から1カ所、上の方から2カ所、西の方から1カ所ございます。棟と棟との間、特に中段のところ段差がつくというのは地形上やむを得ないと思いますけれども、そのブロックの中では、車いす等に十分配慮しながら、斜路の勾配等もそういった対応

が可能な範囲内にとどめるように造成計画を考えてまいりたいと思っております。全体的には、下から上がるのは車いす等、高齢者には非常につらいことだと思いますので、むしろ若干上の方からのアクセスを中心に考えた計画になるようにしていきたい、このように思います。

委員

どちらの団地も、建てかえですから、できるだけユニバーサル社会対応にして、ユニバーサルデザインの方向で鋭意進めていただきたいと思います。この絵を見ても、このままではよくわからないので、ここへ入りたいというような魅力が感じられるものをつくっていただきたいと思います。もともと敷地というのは自然がつくっているものですから、人為的にいろんなアクセスの方法を考えるわけですが、今ユニバーサル社会を標榜しているのは、そういう中でもいろんな工夫をしながらアクセシビリティを非常に快適なものにしたいという考え方だと思いますから、多少コストがかかる部分があるかもしれませんが、上下のリフターをどこかにつくるとか、そんなことを含めてどうぞお考えいただきたいと思います。

事務局

補足いたしますと、団地の中では、それぞれのブロックの中では階段はつくらないように、また1階の共用廊下へはスロープを必ず設置するという事で、高齢者対応、ユニバーサルデザインに近づく設計は心がけていきたいと思っております。

会長

よろしゅうございますか。

先ほども申しましたように、随分時間をとっております。少し休憩をとりたいと思います。

(休 憩)

4) ダム事業

会長

再開させていただきたいと思います。

委員

済みません、ちょっとダムのことについて質問をさせていただいてよろしいでしょう

か。

前回ご説明をいただきましたし、非常に詳細な資料をつけていただいておりますので、こういうことかなということをご確認させていただきます。今回ゴーサインが出たということですが、今までのご説明ですと、水利用に関しては考えないが、治水ということでのこのたびのダム建設と、そう読ませていただいてもよろしいのでしょうか。

事務局

そのとおりでございます。水道利用としてはもう要らないということで、治水だけでダムを考えるとということです。

委員

それで、治水に関しまして、河川改修のみではなく、ダムと河川改修をあわせてやるということ、資料から拝見いたしますとそう理解させていただいているんですが、ダムについては、ご説明というか資料を拝見すればそれだけのことで、一つ気になりますのは、河川改修というよりも治水ですね、山の方の保水力の観点は余り記述がない。私がかうまく発見できなかったのかもしれないんですが、もしご説明されている部分がありましたらご指摘をいただきたいのと、当然のことながらダムと河川改修だけではないと思いますので、そのあたりについて補足のご説明をいただけたらと思います。

事務局

保水のことにつきましては、この資料では記載しておりません。ご指摘のとおりでございます。しかし、山の保水については、全く無視しているということではございません。それなりには入れているんですけれども、その数値については、この中には入れていません。ただ、河川改修を考えるときには、当然山については流出量とかそういうので、山から出てくる水は市街地から出てくる水よりも少ないと考えておりますが、そういうことは考慮しています。

委員

それで、明治からの洪水例も表にさせていただいているわけですが、昨今わかってきていることでいえば、私は素人の立場で申し上げているんですけれども、河川改修、ダムの効果と同時に、兵庫県というのは大きな山を持っていて、山が抱える水の量のこともございまして、ここまで長いスパンで治水を行うのであれば、ダムにゴーサインを出すに当たって、その中に山林の保全の問題もあわせて言葉にしてぜひ盛り込んでいただかないと困るなという気がするわけです。ですから、今回は省いておられるというのは

よくわかりますが、何らかの形で文言として盛り込んでいただきたい。河ダム - 1 の投資事業評価調書には概要しか書いていないわけですので、参考資料で補足はされと考えるとありがたいのかと思うんですが、ぜひもっと上流のことについても、一言どころではなく、もう少しきちんと入れておいていただきたいんです。

事務局

山の方につきましては、今、県でも、間伐とか、そういうことで保全には努めているわけでございますけれども、これは今の山をダムの開発によって崩してしまうということではないので、山は現状で維持していきたいという形で考えております。

委員

もちろんダムで山が崩れるとは全く思っていませんで、ダムに流れ込む水を保水する山に植えられている木が、俗に言ういわゆる針葉樹であるかそうでないかとか。地域によっては、私、兵庫県の山を細かく行っているわけではありませんけれども、たまたまほかの地域でそんなに高くない山に登ると、針葉樹が結構台風で倒れているわけですね。山の保全については、ほかのところに出ています、山林の事業に従事されている方の人数が 1,000人を割っているという現状で、幾らダムをつくり河川を改修しても、山を保つための予算なり施策が同時並行してなされなければ、ダムの容量が足りないからもう一個ダムをつくろうかということになるので、だから入れておいていただきたいし、逆に言えば、あわせてそういう点についての研究も深めながらダムと河川改修をお進めいただけたらなと思うところです。

事務局

今、大変重要な点をご指摘いただきました。河川の治水計画につきましては、ダムでいくのか、あるいは河川改修でいくのかということで、鞍居川に対しても流域委員会を中心にいろいろご議論いただきまして、今回このような結論を出していただいたわけですが、基本的には、河道でのダムを含めた計画でできるだけ安全度を高めていくことと、それから今ご指摘のありました周辺の山地も含めた流域全体での対策、保水力を高めるとか、あるいは貯水機能を保持するとか、そういうことが非常に重要だと考えております。

昨年の一連の台風災害でも、複合的に、山が崩れて河川とかため池に流入し、さらにその下流に被害が拡大するというので、山地の保全の重要性について認識を新たにしたところでございます。そこで、県全体として、山地の保水力、あるいは災害に強い森

づくりといいますが、そういったことがこれからの重要な課題であると改めて認識をいたしまして、今そういった取り組みを始めたところでございます。

例えば、里山林や植林をされた針葉樹に対して、災害に強い森づくりということで、間伐の実施でありますとか、人手の足りないところは公的に支援をしながら維持管理をし、できるだけ良好な状態を保全するために、ご承知のとおり、来年度から兵庫県でもいわゆる緑税といった森林の保全のための新たな税制度もとりたいということで、その条例も提案をさせていただいたところでございます。内容につきましては基本的には議会の方で了承されておりますが、実施時期は新年度の4月から予定いたしております。そういった税制面でも新たな独自の県の制度を整えまして、県民全体で負担をいただきながら、災害に強い森づくりも県全体で取り組んでいくことといたしております。

委員

ありがとうございます。ぜひそういう方向でお進めいただきたいと思います。

それで、金出地ダムの参考資料の7ページに鞍居川における主な水害の歴史的経緯が書いてあって、非常におもしろいなと思いましたのは、明治から大正のあたりに起こっている水害に比べて、それから約50年後ぐらいですか、つまり1980年代から頻度が高まっているんですね。これは、推論の域でしかありませんが、恐らく山の変化が水害の出方にあらわれてきているのではないかと。明治のあたりであったら、少なくとも山というものが利用されているし、保水能力は今と違っていたと思うんです。高度経済成長期の都市開発等で下流の条件も大きく変わってきたのが1980年代以降ですので、その意味で、時間的なスパンとか流域というだけでなく、山までも含めた空間的な広がりも少し意識していただきながら、ダム建設をお進めになる場合、治水のデータをぜひ蓄積して、今おっしゃったような林業の方への政策的な配慮をいただけたらありがたいなと思います。

委員

先ほどのご説明の中で治水一本に絞ってという話が出ましたので、ちょっと確認しておきたいんですが、22ページを見ますと利水容量というのが確保されているのは、これはこの目的も含まれておりましたんですか。

事務局

不特定の川の正常な維持用水を確保するための容量でございまして、水道用水とかそういうものではございません。

委員

農水なんかも含まれているんですか。

事務局

そうです。

委員

利水容量としてこれだけの容量ということで、常時ためておくダムの貯水量としては若干少なくて済むのかなと思うんですが、そういう意味で、治水容量をぐっと確保して地元で貯水をしておくことについてどういう期待があるのか、どういう利用を考えておられるのか、ちょっとご説明ください。

事務局

一番大きいのは農業用水が確保できる。湯水するときでも、これだけの容量がありますので、十分に農業用水は確保できるという形が一番大きいと思います。それと、正常流量といって、魚の産卵に必要な水深をとっておりますので、そういう生態系に寄与するという形は考えております。

委員

ダム湖自体を活用したいとか、そういう地元の要望はあるんですか。

事務局

それにつきましては、広い水面が見えるということで、近くにテクノがありますので、その辺の方が来られて休んでいただけるようなレクリエーションスペースとして、ダム湖の周辺は整備していくつもりでございます。

会長

水そのものでなくて、周辺整備で自然との親しみみたいなのは考えていくと。

委員

鞍居川部会からの報告書をいただいておりますが、我々は、このご意見を前提にして、今ここで判断をするということによろしいんでしょうかね。

会長

前のこの会議での決定内容を今日配っていただいたわけですが、ダム事業の(7)にございますように、鞍居川の治水計画策定の上はもう一遍この会議にかけるようにということがあって、今、鞍居川の計画が出ているわけです。

委員

というのは、例えば16ページのところで、今、先生がおっしゃった重要な話もあるんですが、真ん中辺に、鞍居川部会でも、農林、都市云々、総合的にやる必要があるよということをお書きになっているわけで、そういうものを前提にして我々としては評価委員会で考えていけばいいのかな。これを前提にしてということであれば、そういう意見も入ってくるのかなと思ったものですから。

会長

当然、前の決定がそうでございますので、入っております。

なお、今、鞍居川の部会という言い方をしましたが、正式には千種川委員会の鞍居川部会です。だから、先生のご指摘の問題も、千種川全体として考えて、しかも鞍居川も金出地ダムより上流ということで考えますと、物すごく小さくなっちゃうんです。千種川の流域全体の金出地ダムより上流の流域ということになると。物すごい雨が降れば別ですけども、そうでない限り、ちょっと計算の上にも乗ってこないような話になる面もあります。

委員

山に木があった状態で、それを全部切ってしまうと雨がどっと出るということは感覚的にも非常によくわかるので、そういう意味で森林の重要性は皆さん十分ご認識いただいていると思うんですが、今の山の状態というのは、木が生えている、木が切られていないで健全な森林であるという前提のもとに治水の計算等をやっていると思います。

ただ、例えば枝打ちあるいは間伐をして森林の保水力がどれだけ増すのかとか、そういったことについて治水計画に定量的に盛り込めるだけの科学的知見は、先生はより詳しいと思いますが、多分ないと思います。ですから、森林がなくなったら明らかに出水が激しくなる、そういうことから推定して、そうしたらその延長上で、逆に森林をよくすれば保水力が増加するのかという、いわゆる外挿的に推論することは今の時点でできないわけですね。もちろん、間伐とかを怠りますと、森林としてメンテナンスが行き届いた状態よりは明らかに悪くなることは間違いありませんが、こういう治水計画では、森林は森林として計算されております。

そういう意味で、河川の計画を立てるときは、河川の技術者は森林は守られているという前提に立っているわけです。絶対条件であって、それが崩されるとというのがまずいわけですね。ですから、森林の保全是当然やられていて当たり前ということで河川の技術者は河川の計画を立てているというふうにご認識いただいたらいいんじゃないかと思

います。

委員

ありがとうございます。もちろん当然すべてきちんとやられているという前提で計算されるのはよくわかりながら、あえて素人的なことを申し上げるわけですが、いろんな条件がきちんとなっているという計算で計画を立てているのは、私たちの今の社会の計画はほとんどそうできて、バブルのときの開発なんかでも、ちゃんとこうなるはずだったのに、違うことが起こったわけです。だから、起こるからということではなくて、今は数値化できなかったり、今はきちんとなっているということについても、あえて一言入れておいていただきたい。

なぜなら、参考資料の23ページ、河川改修単独案では2005年から2055年までの便益計算をしているわけですね。これは、すべての条件が全く変わらなければということか、よくわかりませんが、前提条件が変動ない場合の計算であるわけです。ですから、今の森林が50年後もこのままで保たれればという一定条件を加えての計算をしているのは、それはそういうことだと思えますけれども、あえて非常に素朴なレベルでお願いをしておけたらということなんです。もちろん数値にはできないし、それこそB / Cには出ないことではありますけれども、出ないからこそ気になることを言葉でお願いできればということで、申し上げます。

会長

今後、ダム計画を出されるときに、その辺も注意して調書をつくっていただけたらと思います。

時間が大分たちました。先ほども申しましたように、これから8件の採決をやって、それからまた8件の説明を聞くことになります。

見本として金出地ダムの前の審査結果が配られておりますが、総論的な議論の内容を頭に入れまして、各論のそれぞれの事業につきましてこの会議の結論に持っていきたいと思えます。コメント部分につきましては、今日のご議論も含みまして、今日採決いただく8件は、できるだけ早く事務局の方でつくって、次の会議までに間に合うようにお配りしたいと思っております。残る8件につきましては、次の会議での採決になりますけれども、今日の説明の後の質疑あるいはご意見も含みまして、仮のコメントとして次の会議にかけたいと考えておりますが、よろしゅうございますでしょうか。

(2) 議案 1 新規事業評価に係る審議案件

(鉄道、河川、市街地再開発事業)の審査

1) 鉄道事業(2件)の審査

- ・審議番号1番 鉄道事業「阪神三ノ宮駅都市鉄道利便増進事業」

会長

では、前回説明をいただきました8件につきまして、各事業別に採決していきたいと思えます。

鉄道の第1番目、阪神三宮駅都市鉄道利便増進事業、要するに東側にもう一つ通路をつくるという件につきまして、県が提出しております調書では新規事業でございますので結論を出しておりませんが、これを出してくるということは、県としては事業着手したいということでございます。いろいろな問題があると思いますが、これは今言いましたようにコメントに含ませていただくことにしまして、まず新規事業に着手することについては、原案賛成でよろしゅうございますでしょうか。

今度地震でも起こったり、あるいはサリンがまかれることはないと思えますが、非常に危険な駅であることは間違いないと思えます。

(「異議なし」の声あり)

- ・審議番号2番 鉄道事業「JR山陰本線余部橋梁架替事業」

会長

鉄道事業の第2番目、余部の鉄橋でございます。先ほど私がちょっと口を挟みましたように経営をやっていくには採算上非常に難しいと思えますが、あのままではどうにもしようがない。この前もご指摘がございましたように、文化財としての価値は非常に高いかもしれないけれども、いってみれば高松塚古墳の壁画みたいなもので、置いておくわけにもいかず、片づけるわけにもいかずというところはあるものの、とにかく架けかえなきゃならないということは認めなければ仕方がないと思うんですが、どなたかご意見はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会長

では、鉄道事業の2番目も事業着手承認ということにさせていただきます。

委員

古い橋を残しておくとか残さないという判断は別にいいんですね。それもやらないと
いのかのですか。

会長

これは、本審査会じゃなくて、文化財委員会か何かでしてもらわないと。それを建てるために10億円以上の費用がかかって、県なり国の補助金を使わないといかんということになるとこの審査会にかかりますけれども、とりあえず解体と。

委員

近代化遺産の貴重な存在であるので、その取り扱いに十分ご注意されたいという文言しか、我々の審査会としては入れられないですね。

委員

それと、観光が地域振興の核として置かれているわけですから、貴重な観光資源がなくなっちゃうので、そういう意味では、扱いについては当審査会でも一言あってしかるべきだと思うんですが、いかがでしょうか。

会長

一言は言えるんですが、具体的にどうなんだと。あれを50mなり30mなり切って地上へ持っておいたら、何も意味がないわけなんです。あそこに架かっているからいいけれども、架けたままだったら次の橋が架けられない。非常に苦しい問題になる。

委員

あのままの高さで、何mか海寄りにずらせるとか、そういう話が出てましたが。

会長

だったら、ひょっとしたら10億円以上かかるかもしれません。ただ、両方がトンネルですから、50m海寄りに持っていくわけにいかんのですね。その辺のことは、残されたいというか。

委員

かつて人命を失う事故があっただけに、嫌だと言いがたいですよ。また落ちまっせ

と言われたら、つらいですけれども。

会長

その辺はコメントの方で強く要望することにしたいと思います。

2) 河川事業(2件)の審査

- ・ 審議番号3番 河川事業「稲葉川広域基幹河川改修事業」
- ・ 審議番号4番 河川事業「志筑川広域基幹河川改修事業」

会長

河川事業に入ります。3番目、円山川流域の稲葉川でございますが、これも、去年、逆流というか、円山川からあふれて水につかってしまって、やめておけというわけにはいきにくい。これを改修することによってどれだけの効果があるかということになると、ちょっと難しいかもしれません。千種川の場合と一緒に、本流の方の問題がかなり大きいですから。しかし、稲葉川につきましては、そういう事情も考えまして、とりあえず工事着手承認ということできたいと思いますが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

委員

むしろできるだけ早く完成させる方向を、認める以上は、我々は付言した方がいいかもしれませんね。前みたいに長くやっていると、途中でまたあふれるという。

会長

次に、4番目の議題の河川改修、志筑川の問題ですが、これも同じことで。ただ放水路をつくるわけですが、高低差がほとんどないので、放水路へ流れ込んだ水というか、流れ出た水というか、ちょっと私、水質上気にはしているんですけれども、その辺もまたコメントの方で指摘したいと思います。

3) 市街地再開発事業の審査

- ・ 審議番号4番 市街地再開発事業「旭4丁目地区市街地再開発事業」

次に移りまして、市街地再開発、今いろんなご指摘がございました。それはコメントに含めることにいたしまして、あのままバスの駐車場にしておくわけにはいかないと思います。これも認めざるを得ないと思いますが、ただしコメントというか、注文はかなりつける必要があるかと思います。

委員

今回のに限りませんが、県も市も、お金は出すけれども口を出さないような市街地開発にならないようにしていただきたい。というのは、相当の公費を投入して、いってみればまちの顔になるような開発なので、そのあたりのところにうまくよい意味で口が出せるように。先ほど、都市計画審議会ですか、あるのは教えていただけたんですけども、お金を出す以上は、県も、余りコーディネーターに徹されずに、必要なことを公的な行政の立場として言えるようにしていただかないと、お金を出すことに関して、はい、出してくださいといったらまずいように思います。ですから、コメントをぜひ充実させていただけたらと思います。

会長

普通の都市計画じゃなくて、先ほど説明もありましたように、厳しい条件がつけられる地区になっているように聞いておりますので。

委員

条件がついているのはよくわかるんですが、でき上がるものに対してはどうでしょう。

会長

都市計画審議会の方でかなり厳しい。

委員

厳しいというよりも、計画が実現していくプロセスで必要なことをきちんと言っていただけのように。お金は出すけれども口は出さない県じゃなくて、お金は出すけれども口も出すように、今後はぜひ。

会長

その辺はコメントの方でまとめたいと思います。

4) 県営住宅整備事業(2件)の審査

- ・ 審議番号6番 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番 県営住宅整備事業「明石大久保住宅建設事業」

会長

次に、県営住宅2件でございますが、6番目と7番目、これも建てかえでございますので、先ほどバリアフリーの問題そのほかでいろいろご意見が出ました。これはコメントに込めることにいたしまして、2件とも、建てかえですから、本当は新規事業じゃないと私は思うんですが、規則上そうなっているので、これも着手を認めるということによろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

5) ダム事業の審査

・審議番号16番 ダム事業「金出地ダム建設事業」

会長

最後に、ダムでございますが、きのう但馬のダムの会議がございまして、地元の人から、ダムをつくっていただけたら去年の秋の水害がなかったのと違うかといって、つるし上げられているという話がございました。どう返事したんだと聞くと、多分乗り切れただろうと思うという返事をしたら、それみろといって地元からつるし上げられてと、そこの担当の土木事務所の人が言われていましたが、これも非常に難しい。ある意味では、もっと早くからやっておけばこの水害は防げたんじゃないかという人が出てくるかもしれませんが、それは仮定の問題で、いろいろ事情があって延びているわけでございます。特に、千種川委員会鞍居川部会の方では利水計画の問題で地元との折衝も残っていたわけです。利水計画を切り捨てても、やはりつくるということになりました。何かご意見はございませんでしょうか。特にないようでしたら、これも長い間宿題というか、残されておまして、事業着手承認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)

委員

さっきの話ですが、千種川委員会の結論というものも踏まえてというような感じにはなるわけですね。

会長

そうです。そのために棚上げしていたわけでございますので。

以上8件につきまして、いずれも事業着手承認という立場で、ただしコメントをつけるところはつけることにしたいと思います。

大分時間が過ぎました。余り時間が残っていないかもしれませんが、あとの8件のご説明を承りたいと思います。

事務局

ありがとうございました。それでは、残り8件、資料の説明はできるだけ手際よくさせていたきたいと思います。

(3) 議案 2 新規事業評価に係る審議案件(港湾、道路、街路事業)の説明、質疑

1) 事務局より港湾事業について説明

・審議番号8番 港湾事業「家島港・網手港改修」

会長

どうもありがとうございました。どなたかご質問あるいはご意見はございますでしょうか。

家島港と網手港の距離というんですか、車で何分ぐらい。どれぐらい離れているんですか、島の北側と南側。

事務局

車で約10分でございます。

会長

道は十分あるんでしょうか。

事務局

十分とは申し上げられませんが、一応県道、4m程度の道がございます。

会長

4mだったら、いずれこれも拡幅しないといけない。

事務局

現在、部分的にはやっております。

委員

貨物船が網手港の方へ回ってくると言ったけれども、その確約はとれているわけ。つくってみたら移れなかったということにはならないんだね。

事務局

確約といいますか、基本的に関係者で了解を得たとは聞いております。

委員

ここは合併します。姫路市と一緒にになりますね。

事務局

姫路市と合併いたします。そのためにも、こういった整備を今のうちにやっておきたいという気持ちも町にはございます。

委員

そういうことと、それから、代表的な産業、今採石とおっしゃいましたが、これは公共事業の変動によって随分変わってきている。ですから、家島町自身が新たな島の再生プランを立てられて、いろいろやってこられたわけです。だから、今は、姫路と家島の間、一昔前からするとものすごい便数ですよ。昔は一日3便ぐらいしかなかったんですが、今おっしゃったように20何便というのはすごい。

事務局

平成10年ごろには9便ぐらいと聞いています。だから、ここ何年かでもものすごく増えているんです。

委員

もっと前はもっと少なかったんですよ。そういうこともあるし、それから産業の変化というか、採石産業そのものがこれから随分変わってくるだろうという予測もありますね。現在、公共事業の抑制によって大変な不況で、それから外国からの安い石材というのももちろんあると思うんですね。だから、今はかつてのようではない。それから、産業というのは大体リンクしていますでしょう。一つの大きな業があって、それにかかわる、例えば船を使いますから船具屋さんが要りますし、修理するためのあれが要るし、そして船員さんが休むようなところ、飲食店も要ります。いろんなものが連なって一つの産業を支えているわけですが、それが大きく構造変化をしている。そういうちょっと先のことも見据えた、姫路市と合併するということと、それから産業構造の変化でこれ

からどうなっていくんだろうということも、多分この計画の中では地元とも議論されたと思うんですが、何かそういうところでお話がありましたら、教えていただきたいと思っています。

事務局

今、委員おっしゃいましたように、特に石材関係が非常に厳しい状況であるということから、関連する企業、事業もそれなりに厳しい状況である、今後は観光に力を入れたいというのが町の関係者の皆様のご意見です。今でも年間12万人ぐらいの観光客がここを訪れられているんですが、大概日帰りが多いと聞いています。そういった観点からも、ターミナルの機能をもう少し整備しないと、なかなかお客さんの休む場もない、ふらっと散策する場もないということですので、今言いましたように、町としては、今後は一つの目玉として観光産業に力を入れたいということで、いろいろと議論がなされているところですよ。

委員

網手港の候補地は、入り江の中じゃなくて、外洋にそのままのようで、波当たりといいましょうか、家島港の方は天然の良港みたいな地形ですけれども、荷揚げにおいて支障はございませんでしょうか。

事務局

おっしゃるとおり、ここはちょうど四国に向かって波が入ってくるような位置にございます。そういうことから、もともとこの網手の浜には漁業なんかを営むあれがあったんですけども、何年か前から県がここを港湾として一時期整備をしかけました。いろんな貨物船の砂利とか建設資材などを入れる港として整備して、ある時期もう終わっていたわけなんです。それにしましても、先ほどこの課題を解決しようとするすと、ほかの天然の良港の入り江はほとんど現在活用されていることから、こういった港をつくるのには不利なんですけれども、ここに求めざるを得なかったということでございます。

会長

家島港は北向きというか、島の北側にあり、網手港は南側にありますが、風の向きです、多分冬は家島港の方が吹き込んできて、夏は網手港の方が吹き込んでくると思うんです。その辺の分担というか、特に利用される船での分担みたいなものはありますでしょうか。

事務局

貨物船は比較的大きな船でございますので。漁船なんかでは、特に真浦のあります家島港は北に向いていますし、いろんな天然の入り江で囲まれていますので、本当に静穏なところでいいんですけれども、先ほど先生がおっしゃいましたように、網手港については、もともと南側に間口が広がってまして、一番台風に弱い場所でもあります。しかしながら、場所の選択としてはどうしてもここを選ばざるを得なかったというのが実情でございます。

委員

そういうことも含めて、その移転計画をしっかりとっておかないといけないかなという気がするんです。さっき委員がおっしゃっていたように、この開発を進める上では、相当骨太の計画と言ったらなにですけども、そのようなものをもう一遍つくるという前提みたいなものがやっぱり要るんじゃないかと思うんですけどね。何となしに公共事業をやるというんじゃなくて、そういうものをきちっと据えてやっていくことが大切だと思いますね。

会長

どうもありがとうございます。ご意見あるいは質問するのを忘れていたということがございましたら、また事務局の方へ連絡いただきたいと思います。

次に、道路事業、幾つかありますけれども、まとめてお願いします。

(4) 事務局より道路事業について説明

- ・ 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」
- ・ 審議番号 12 番 道路事業「道路改築事業(主)香住村岡線」

会長

どうもご苦労さまでした。どなたかご質問はございますでしょうか。消防車や救急車が入れないという話は但馬でよく出てまいりますけれども、三田にもあるらしいというのは初めて知りました。どなたかご意見はございますでしょうか。

委員

質問ですが、土地の買収というのはスムーズにいけそうなのですか。

事務局

例えば三田西、三木山崎、網干竜野等につきましては、都市計画決定しておりますので、その際、地元にも十分説明させていただいております。香住村岡につきましても、これは都市計画決定ではないんですが、P I方式でルートも地域住民の方とも一緒になって選定したということですので、住民の方々の理解を得るのは早いと考えております。

委員

真ん中の2つは、もう買収済みですか。

事務局

三木山崎線と網干竜野線につきましても、都市計画決定しておりますので、その中で十分に説明させていただいております。

委員

龍野市揖保町松原のところですが、道建 - 21ページの事業内容で総事業費約60億円ほどですね。負担割合がたまたまこれだけ書いていないので、ちょっと教えていただきたいのが一点です。ほかのは、県、国2分の1ずつとか、いろいろ書いてございますので。

それで、同じ道建 - 21のところ、現況交通量と計画交通量について計算の詳細を説明いただいたわけですが、こんなにふえると考えられていることについて、もうちょっとお教えいただけたらと思いますので、お願いします。

事務局

まず、事業費でございますが、網干竜野線だけ県の単独事業でございますので、国の補助は入っておりません。といいましても、網干竜野線も合併支援の道路事業でございますので、合併推進債というものも使えて、それに交付税措置もなされるということで、県の負担といたしましては、補助事業と同じように55%程度となります。ほかの3つの事業につきましては、補助事業でございますので、国と県の負担割合を明記させていただきました。

それから、交通量につきまして、現在3,130台というのは、もともと現道が非常に狭くて、まず走れないということがあるんですが、そもそも南北方向の交通量が門前鶯線、沖代線経由、それから179号に大きく頼っている部分があります。この交通が今度整備される網干竜野線の方に転換するということでございますので、純増でこれほどふえるという試算ではございません。

委員

こちらに回ってくる交通量が入っているので、こうなっているということなんですか。

事務局

そうです。

委員

ということは、従来の交通量というのは、どこを通過しても通過交通量がメインだと理解してよろしいわけですか。周辺に用事があるのではなくて、このプロセスを。いつも交通量で思う疑問で、別にここだけではないんですが。

事務局

交通量といいますと、大体いわゆるどこかの断面を通過する交通になります。今申し上げましたとおり、もしかするとその断面のちょっと先で用がある自動車だったり、そのまま通過する車もあるとは思いますが、基本的にはその断面を通過する交通を試算しているということになります。

委員

手法でいったらこうなるとのことですね。

ちょっと一つ戻らせていただいて、先ほど、これは県の単独事業で、何かいろんな交付があるので、あえてこれは書かれていないということは、投資事業評価調書に県単独事業の場合は記載されないという決まりになっているわけですか。

事務局

書き方だけの問題なんですが、補助事業の場合、国と県との負担割合を書かせていただくことにしております。今回、この網干竜野線は、県単独事業でございますので、基本的には県が全部持つということになるんですが、今スクリーンに映っておりますように、県が100%お金を出すということではございません。一般財源といたしましては10%を手当ていたしますが、残り90%は、合併する市等につきましては、それを支援するという意味で合併推進債というものが起債できることになっております。したがって、これを利用し、さらにその90%のうちの45%、ですから起債の半分につきましては交付税措置がされるということでございますので、最終的に県が本当に身銭を切るところは55%ということで先ほど説明させていただきました。しかしながら、県の単独事業ですので、基本的には県がお金を出すということで、国と県との負担割合はここには記載していないということでございます。

委員

それはわかったんですが、一般論としてお尋ねしたいのは、事業評価調書の場合、このようなスタイルのものについては、従前から記載はされない方針でこられたのか。これに限って記載されていないのは非常に不思議に思ったので、お尋ねしたわけです。

事務局

任意で。書く必要があれば、書かせていただきます。別に書かなければならないという決まりは今までなかったので。

事務局

決して隠すつもりはございませんので。

委員

隠しておられるということではなくて、こういうケースであればなおさらのこと、明記していただくと判断するときにありがたいなということもございますし、やっぱりこういう事業評価では、費用対効果、B/Cなどの数値を見るのもどこでお金が出てどういう効果があるかとかを判断するわけで、その際にここの財源が書いていない調書というのは極めて不自然だなというところです。

事務局

今後のこういうケースには書かせていただきます。

事務局

事務局として承っておきます。どうも失礼いたしました。

委員

直接事業と関係ないんですが、大乘寺橋ですか、大きな穴があいていて、63年たっているんで老朽化は老朽化なんでしょうけれども、これは老朽化で穴があいたんでしょうか。もう明らかに施工不良みたいな感じに見えるんですが。

事務局

施工不良といいますか、63年前の施工がどういう状態だったのかというのはよくわかりませんが、当然ながら道路管理はずっとしてきておりますし。

委員

これは肉厚がすごく薄いですよ。そう見えるだけですかね。スラブの。

事務局

基本的には、橋梁が50年たちますと、至るところにがたは出てくるわけでありまして、一概に施工不良ということでは・・・。

事務局

設計荷重がもともと小さい上に、ご案内のとおり車両が大型化等しておりますので。それと、本来なれば、厳密に言えば荷重制限をかけなければならないのかもしれませんが、けれども、先ほど見ていただきましたネットワークで、ここで大型車を規制するというのもなかなか実態は難しいということもございまして、そういう意味では早急に架けかえなり何なり対策が要ると。そういう関係かと思っております。

委員

たくさんの写真を見せていただいて、私はこんなに殺人的な道路がたくさん兵庫県にあるのかと思いました。本当に怖い道ばかりですね。優先順位で4つ選ばれたんですが、実際にこういう状況の道が県下でどれくらいあるのか、あるいはこの4件は全体の何%くらいなのか。ちょっと幼稚な質問なのですが、教えていただきたいと思うほど本当に心配です。

事務局

我々の説明上、迫力ある写真をお出ししているというところも実際はございますけれども、委員ご指摘のとおり、歩道のない道路は、まだかなり県道でも残されていると考えております。したがって、我々といたしましては、まずは通学路となっているところについては、交通安全事業等も含めまして、歩道の設置を進めてまいりたいと考えております。もしくは、そういうことが困難なところにつきましては、自動車をなるべく走らせないようにバイパスを整備するという方向で、適宜対応はさせていただいております。

どれくらいあるかと言われますと、なかなかちょっと今答えにくいんですけども、そういう交通安全上危険なところは多くございますので、我々としても力を入れていきたいと思っております。

委員

関連しての質問なんですけど、こういう歩道のない、しかも日常、自動車も使っているし、通学路としても使っているところで、工事が始まったときのケアというのはどんな感じで進められるんでしょうね。スケジュールを拝見しただけでは、淡々と用地買収なり設計なりが入っているんですが、仮歩道なり、一方通行でまたこれを制限すると、工事期間中の渋滞というのはなお恐ろしいものが発生するんじゃないかと思うんですが。

事務局

今回お示ししている路線につきましては、現道拡幅ではございませんで、バイパス整備でございますので、現道で交通規制してということはないんですが、現道を拡幅する場合がありますと、おっしゃったような弊害が出てくることもございます。その場合は、いろんなところでやっておりますが、工事期間中は車をなるべく控えていただくとか、そういうことで地域の方にもご協力いただきながらやっていくしかないのかなと、今のところはそのように考えております。

会長

ほかにございませんでしょうか。

もっと混雑しているというか、工事が難しい、あるいは用地買収が難しいという街路事業があと3つ残っております。次に移ってよろしいですか。

(5) 事務局より街路事業について説明

- ・ 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

どうもありがとうございました。何かご質問はございますでしょうか。

先ほども質問がありましたが、用地買収そのほか、地元とのお話し合いは、3カ所ともどのようになっているのでしょうか。これは市内で、かなり用地買収等が難しいと思っております。

事務局

街路事業は非常にたくさんの物件が係りますもので、あるいはまた移転先を選定しなければならぬといったことで、必ずしもスムーズにはおりませんが、今回、例えば連担しております尼崎宝塚線につきましては、アンケートをとったりしております、そのうち7割の方が整備を進めるべきだというようなことですので、比較的順調にいくかなとは思っております。

委員

渋滞する道というのは、その道を常に使う人にとっては、何時ごろここを通れば込んでいるとかというのはよくわかっていると思うんですね。巻き込まれて困るのはよく知

らない人たちだと思いますので、新しい大きな道ができるのはもちろん明快な解決法だとは思いますが、今込んでいますという情報が一つあれば、迂回をして、車がそこに行かないことによって集中を分散させて渋滞解決という方法もあると思うんです。4つの今説明していただいた道、残念ながら渋滞情報を私は見たことがないんですが、そういう解決法というのはどうなんでしょうか。全然考慮のうちにはないんでしょうか。

事務局

渋滞情報は、なかなか道路管理者の方からは出しにくいということもございますが、いずれにしろ今の尼崎宝塚線につきましては、4車のところがあり、まだ整備されていないところは2車で狭くなってくる。かといって、隣接の補助幹線と言われますような道路に迂回されるのが果たしていいのかということもございますし、そういった意味でも、一日も早く幹線街路の整備を進めることが大事かと考えております。

委員

ただ、その完成時期を見ても非常に歳月のかかることで、一日でも早く完成が待たれることにはなると思うんですが、その間の施策として、何もしていないよりは、ちょっとそういうのを出していただくことも大事じゃないかなとは思っています。

事務局

委員のご指摘はごもっともでございますが、尼崎宝塚線、先ほど事務局から説明したように、どちらかといいますと、日中はほとんど満杯状態といいますか、渋滞状況がございまして、そういう情報処理等ではなかなか処理し切れない、容量を拡張するしかないということで、ずっと懸案事項であったわけでございます。これの東側に尼崎池田線というのがありまして、これも長期間かかりましたが全線改良いたしましたので、今まさに尼崎宝塚線の全面改良に全力を挙げて取り組んでいる、そんな状況でございます。

委員

電線の共同溝等を配置されまして、景観面とか安全面で電柱の地下化が進んでいるようなんですが、今後の方針としても、こういう道路整備に関してはそういう形で進めていかれようとするのか。

それと、安全面を考えると、地下化を図るだけでも歩道なんかの安全性はかなり高まると思われませんが、地下化というのは工費として相当かかるのか。安全面とか景観面を優先してやっていく上で、そういうのをスピードアップするのに支障となっているようなもの、工費の面であるとか、そのあたり問題点がありましたら、ご教示ください。

事務局

電線類の地中化につきましては、実は国を挙げてやっています。昭和61年度からやっています。現在、第5次だと思いますが、名前も無電柱化推進計画、単に電線類の地中化ではなくて、例えば裏道に電柱を回して本線は電柱を取るとか、そういうことで、16年度から5カ年計画に着手しています。

兵庫県の場合は、平成15年までに270km、歩道の無電柱化をやりました。現在やっています5カ年計画で170kmを計画しております。平成20年までに計440kmを無電柱化することになります。ただ、都市部、山間部を入れて、県道の関電延長が4,800kmほどございますから、1割に満たない。しかし、幹線道路とか、あるいは人の通行量の多いところを中心にやっていますので、延長は1割ですけれども、効果はもうちょっとあるのではないかと考えています。

問題は、電線の管理者、NTTとか関電とか、あるいは有線放送などですが、その方たちの費用負担がございまして。県としては無電柱化を進めつつありますけれども、その方々の費用の負担が伴いますので、どうしても協議が要る。沿道の土地利用が頻繁に変わるようなところだと、そのたびに付けかえなければならないということで、管理者も困るわけです。なるべく沿道の土地利用が変わらない、要はかたい建物が建っているところとか、そういうことで道路管理者と電線管理者の間で協議しながら今進めている、それで5カ年で170kmをすることが決まっている、そういう状況でございます。

国の方もそれには乗り出しまして、全国では8,500kmですか、この5年間で完了するという話は聞いております。

委員

都市計画道路の都市計画決定をされた時期を見ますと、尼崎宝塚線とか尾上小野線は今から40年ぐらい前ですよね。都市計画道路が持つ宿命的な側面もあると思うんですが、都市計画をつくられて、それを決定される場合、やはりもう少し長いスパンで、将来モータリゼーションがどうなるのかとか、まちづくりをどうしていくのかとか、そういうことがないと。見てみますと、みんなこれ、後追いですよ。2車線を4車線に広げるとかということで、膏藥を張るみたいにどんどん後からやってこられている。この計画を完成するためには、膨大なコストがかかって、長時間かかるわけでしょう。ですから、40何年前に議論された方は今だれもいらっしやらないわけですけれども、都市計画をつくる場合、そういうことについてどのように話をされているのか。

当然、最初から4車線にしておけば全く問題ないわけでしょう。これだけコストもかからないし。しかし、全部2車線です。40何年前のことは知りません、わからない、当時はそうだったんですよということでは……。しょうがないという面もあるんでしょうけれども、そのあたりは実際に担当部局でどんな話し合いをいつもされているのか、部長さんにお聞きしたいんですが。

事務局

大変難しい問題でございます、また重要な問題提起かと思えます。私見でございますが、昔に都計をされておりますものにつきましては、道路でいいますと、非常に整備水準が低くて、早急にモータリゼーションの進展にあわせて道路を整備する必要があるということから、当時で必要になる施設を計画されたと。余裕を持った、例えば御堂筋の50m道路でありますとか、あるいは姫路の駅前の50m道路、ああいう都市のシンボルとして、都市軸として形成をするんだという施設、いわゆる需要とは別にしまして、都市の空間といいますか、そういった都市形成の面から計画をされた施設も幾つかはあると思えます。神戸でも、フラワーロードはそんな道路かと思えます。しかし、そのほかの一般の生活基盤であるような道路につきましては、交通需要を非常に長期的に見る、あるいはモータリゼーションがここまで進展するということが都市計画をした時点で予測できなかったといいますが、そういう側面も一つはあると思えます。

そういうことで、最近、計画された道路を見直しております。計画をした時点と社会経済情勢がかなり変わってきておりますので、最近になって見直しを全体的にやっております、現在は、そういった将来の交通需要をしっかりと予測をする、そしてまた都市の形成上も、こういった道路、施設が必要になるかということのをきっちり検証する、今は見直しの手続中でございますけれども、そういったことをやっております。20年、30年たっても、線を引いただけで、土地利用がどんどん道路の計画線上にされて、実際には道路の整備に非常に多大な事業費等がかかる、あるいは必要性そのものが低くなっているようなところも代替の道路などができている場合にはございますので、そういう意味で今、見直しをいたしております。今の時点では、委員ご指摘のような、将来を見通した計画にしようということで、見直しをしているところでございます。

事務局

私どもは都市計画を担当していますが、まずミクロの話としては、古くから都市計画決定をしているということは、道路の都市計画決定をしますと、2階建て以上の建築物

は建築できなくなりますので、厳しい規制をかけているということで、40年たってその幅員道路ができるときには物件の補償額も少なくて済みますし、逆に言うと、そのとおりできた場合は、基本的には都市計画の効力が発揮されたと考えてもいいと思うんです。

今、事務局が言いました将来予測と都市計画決定との関係については、近年は5年ごとに都市計画基礎調査をやって、基本的に需要量配分というのを各市町村でやっていますので、それでむだなものを見直すことになっております。特に、昨年度、先生にも非常にお世話になりましたが、県道全体の都市計画道路網で、逆に、計画を打ってしまっていたんだけど、もう要らなくなっているんじゃないかという方の問題が実はありまして、そういうものについての見直しを図っております。今度9月の都計審で50カ所ぐらい廃止をしようと思っておりますが、そういう形で、都市計画道路と現在の交通量予測をすり合わせて、そごのないような形にしていきたいと思っております。

委員

私が質問申し上げたことに大体お答えいただいたと思うんですが、これは半世紀ぐらい前の決定ですよ。私の記憶では、6～7年前だったか、国土交通省の前の建設省の白書で、人口減少社会と社会基盤の整備というのが初めて特集になって、我々も社説で取り上げたことがあるんですが、その後、土木学会とか、いろんな専門家の会議で、人口減少社会と社会基盤整備のあり方について関西でも議論しております。大震災の後だったものですから、私も出た経験があります。非常に厳しい予測では、日本全体の人口が6,700万人ぐらいになるというものもあります。あるいは、兵庫県内でもビジョン委員会で、先生もいらっしゃいますが、やっぱり人口減少社会というのは大きな問題になって、それからモータリゼーションはどうなるのか、車が今までの状態なのかどうかですね。鉄軌道への回帰という傾向もヨーロッパの国々では見られますし、50年というスパンで考えますと、そういったいろんなことの検討なり議論なりがもう少し、もちろんされているんでしょうけれども、あっていいようにも思うんですね。

だから、都市計画に関しては、特に、部分じゃなくて全体として、例えば兵庫県の阪神地域なら阪神地域というところでいろいろ、これから決定されていく場合、あるいは見直されていく場合、そういう長いスパンで、もちろんご検討されているんでしょうけれども、よりそれがこれからは必要になってくるんじゃないかなと私自身は考えまして、お尋ねしたわけでございます。

委員

今、委員がおっしゃったことにも関連して、ちょっと細かい質問なんですが、今回、街路のところの事業内容で、交通量の現況と計画の数値をそれぞれ上げてくださっていて、平成17年実測が現況の数値、計画では平成42年予測が出ているわけですね。これについては、今、委員もおっしゃったように、このようにふえるんだろうかという部分があるので、全部平成42年度、つまり25年後の予測を上げておられるのは、どういうデータをもとにされているのかというのをちょっとご紹介いただけるといいなと思うのが一点です。

それと関連しまして、それぞれのところのB / Cの説明根拠で、恐らく事業内容にある交通量予測ですべてB / Cを計算なさっているなというのが推測されます。例えば街路 - 24、尾上小野線のB / Cの根拠では、「代表的な効果」の数値が平成42年データをもとに計算をなさっているわけですね。ですから、予測の大もとになっている根拠部分が何に基づいて出されているのかを、このたびご披露いただけるとありがたいんです。どこのどういうデータで平成42年予測を出しておられるのかということですね。あるいは、どういう方が調査研究なさったのかを教えてくださいませんか。

事務局

大もとは道路交通センサスという交通量調査、これは全国的にやっております、そういう中で、国の方で今言われました将来の人口減少等も踏まえて全体的な42年度の予測をしております。それが近畿地方に落ちてきまして、全体の交通量を全国と整合を図ったような形でとって、それに基づいて兵庫県の部分の将来の交通量は全体的にこうなるということがあって、それを踏まえまして各地域発生集中交通量と、そのようにおろしていっているというのが手法的な形でございます。

今回の路線で若干補足説明をさせていただきますと、尼崎宝塚線の場合、現況2車線で2万 1,500台、それが計画では将来人口減等も考えられる中で2万 6,000台、こういうことですが、実はこの路線、先ほどもご説明させていただきましたように、既に非常に混雑をしていて、現況でも狭いために本来回ってはいけない生活道路等にも回っている節がございます。それで、需要に対してこの路線の容量が全く不足しているものですから、整備をされますと、その部分もここに入ってくるという形で、ここは需要量が非常に大きい路線でございますので、そういう部分も反映されていようかと思えます。

委員

もちろん個別の状況は今ご説明いただいたとおりだと推測がつきますので、ここがどうということではなくて、先ほどの長期の計画というお話はまことに望ましいことだなと思うわけですが、国交省が出しておられる数値に基づいての予測の何か数式なりルールとか規則性があるのかというのを教えていただきたかったわけです。

それから、個々の地域的な状況を勘案してこういう数字にされているというのは今のご説明でよくわかったんですが、この部分につきまして、現況でこう出ておりますよね。先ほど委員からお話が出ましたように、これは昭和42年決定ですので、今から何年前かなということでもありますが、そのあたりの何か規則性があるか、ルールを決めておられるかということ。まあ、こんなもんか、すごくあいまいな言い方ですけども、今はこうだから、きっとこうだろうかということか。もう一ついえば、地域的な違いですよ、国交省は国全体で出しておられると思うんですが、兵庫県だから、そして兵庫県のこの地域だからということについては、どなたがどういう形でやっておられるのかということをご紹介いただけたらと思います。

事務局

自動車交通量の予測と申しますのは、先ほど事務局から説明したとおり、平成11年に全国で現況の交通量をはかっていまして、それをもとに、基本的には、非常に単純化していいますと、人口の伸びと経済成長率でほとんど決まってくる。人口は2006年に頭打ちしてどんどん減るということになっていまして、経済の成長と、それから人口が減りましても免許の保有率というのは高まってきていまして、年をとったお方でも今は元気に運転されるということもありますので、すぐには交通量は減少傾向にはならない。2006年に人口が落ちましても、一応まだそれから20年ぐらいは交通量全体としては伸びていく、その後にだんだんと減少してくるというのがマクロ的な計算になっています。

交通量自体は、今申し上げましたように、簡単に言いますと、日本全体のは各地域ごとのものを足し合わせたものと思っていただいて結構です。ですので、これは各地域の人口形態ですとか年齢分布の関係もありますので、それを地域ごとでちゃんと計算しまして、最終的にはマクロのものと合うように計算しております。次回、交通需要予測のやり方を簡単な形でご紹介したいと思います。

事務局

わかりやすいデータを配らせていただきます。

会長

ほかにもこういう資料が欲しいという方がございましたら、事務局の方にご連絡ください。

将来の予測というのは非常に難しい話でして、今日話題になっております尼崎宝塚線、これはたしか、昭和の初めかそれぐらいは馬車道で、大正の終わりですか、物すごく幅の広い直線道路。その時代としてあれだけの長さの直線道路というのは、むちゃくちゃな道路でした。御堂筋に匹敵するような道路をつくられたわけですが、それが今こういう状態。その東側の尼崎池田線は、戦争中の軍需道路ですよね。尼崎宝塚線というのは、当時としては、尼崎の市長さん、あるいは知事さんご自慢の道路で、馬車が走れる道ということだったんですが、40年、50年たちますとこういう状態になりました。逆に、田舎の道でも、矢田川沿いについている峠道、香住村岡線、これも同じようなことで、先ほど橋に穴があいているという話が出ましたが、当時としては恐らく物すごいお金をかけてすごい橋をつくられたんだと思いますけれども、これも63年たちますとああいう状態になっている。

ついでに、余部道路というのが香住村岡線の地図に載っていますが、これは先ほど私がちょっと言いました 178号線のバイパスで、一番外れのところ辺に余部鉄橋が書いてあります。余部道路は、いつできるんだったかな。もう計画に入って、実施設計までいってるのかな。事業、東の方はもうやっていますね、香住のところは。

事務局

20年代の前半にはできるようなスケジュールでやっております。

会長

そうしますと、今度は、先ほど言いましたように、山陰本線って何が走っとるねんという。不要になる社会資本についても検討を始めておられるようですけれども、予測というのは非常に難しい問題だと思います。

委員

鳥取側もやるんですか。

事務局

あそこの部分も、東浜居組道路ということで、トンネルを掘り始めております。

会長

ほかにもいろいろご意見があるかと思えます。ご質問なりご意見がありましたら、どうぞ。

特にございませんでしょうか。今申しましたように、次の会議までにこの資料をそろえておけとか、あるいはこの点についてもう一度聞きたいとか、例えば交通量予測の問題とか幾つか出ましたけれども、ほかにありましたら、また事務局の方へご連絡ください。

委員

家島の関係で、委員からお話がありました全体的な家島の振興計画について一つ。県はできるだけコーディネーター役を務めていきたいという県からのお話もありました、これはすべてじゃないですけども。実は、家島については、地元の盛り上がりもありまして、若い人中心に、これからの家島を考える、住み直すというテーマでずっとやっています。それに外から、主に大阪なんですけど、建築家とか、ランドスケープを専門にしている方とか、それから大学の院生たちが手弁当で家島に通いまして、もちろん行政も参加されているんですけども、彼ら、彼女らなりに将来の家島を考えよう。その中に、港の問題も、道路の問題ももちろん出てきて、それから将来の産業の問題も出てきています。中播磨県民局の方ですか、そこからも参加されていました。そのように、コーディネーター役にいい意味でなられるために、そういう地元の盛り上がりとか、これまでの積み上げとか、それから外の知恵をかりたいということでこれまでいろんな試みをして家島の将来を考えられて、一冊にまとめたものがありますし、もちろんご当局はお持ちだと思います。

そういうことと、先ほど言いましたし、委員も言われたように、今度合併しますから、姫路市の全体計画の中での家島の位置づけみたいなものも私は大事だと思うんですね。部分的に、何かその場でとにかく手を加えて混雑を緩和しようということも必要だと思うんですけども、それとあわせてもう少し長いスパンで島のことを考えることも大事だろうと思ひまして、ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

事務局

大変貴重なご意見をありがとうございました。家島港の事業計画の説明のところで抜けていたことがあるんですけど、先ほど委員の方から家島の再生計画のお話をいただきました。今度の家島・網手港の事業計画につきましても、そういった地域の振興計画にあわせて必要な整備をし、旅客と貨物とできるだけ純化して地域の活性化に寄与したいという事業になっているんですけど、その中で、今、プレジャーボートを係留できる箇所がほとんどございませんで、漁船やガット船でほとんどが使われているという状況でござ

いますので、プレジャーボートの係留施設・基地も何とか家島港の方に整備をしたいということで、そういう点も含めまして港の再整備、機能拡充をしていきたい。これについては、もちろんそういった町全体の再生計画とも整合がとれるような形で取り組んでいきたいと考えております。プレジャーボートの係留施設、ビジターバース的なものについての説明が抜けておりましたので、そういった取り組みもやりまして、委員ご指摘のようなことも十分念頭に置きながら事業に取り組んでいきたいと考えております。

委員

だから、プレジャーボートをそこにたくさん置くという、そのもっと上のところ、何でそこへそういうものを置くのかということから言ってもらったらいんじゃないかな。

会長

ほかにございませんか。差し当たりないようでしたら、一応今日はここで終わらせていただきたいと思いますが、よろしゅうございませんか。

3 閉 会