

【公開用】

平成15年度 第1回

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

パ レ ス 神 戸 大 会 議 室

平成15年5月21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課長(技術企画担当))

公共事業等審査会（平成15年度第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15年度第1回公共事業等審査会

(1) 議案 新規事業評価に係る審議案件(道路、街路、県営住宅整備事業)の説明、
質疑

1) 事務局から以下の道路事業2件について説明

- ・ 審議番号1 道路改築事業 国道2号 和坂拡幅
- ・ 審議番号2 道路改築事業 一般国道372号 社バイパス

2) 質疑

会 長

ここはかなり渋滞していて、騒音の問題もあると思いますが、現状はどれくらいなのか、最寄りの調査があるのかどうか、もう一点はこの拡幅が完成したらどれくらい減るのか。これはもちろん予測評価ですので、そのとおりにならなくても結構ですけれども、大体どれくらい見込んでおられるのか、次の機会に資料を出していただけたらと思います。

委 員

今、会長がおっしゃったことと関連しているんですが、ここに載せています交通量は平成11年センサスになっておりますので、できましたらもう少し新しいデータを拝見したいと思います。それから、なかなか難しいと思いますが、時間帯及び曜日による交通量の渋滞状況の差のようなものを教えてほしいというのが一点目です。

もう一点は、周辺の方々がご苦労されているのはこれでよくわかるんですけども、もし周囲の方たちのこの道路の渋滞状況に関しての何か苦情なり要望なり、現状に対する評価等の情報収集をされたことがありましたら、少し教えてもらえると判断しやすいかと思っておりますので、お願いします。

事務局

交通量のデータですが、センサスのときの時間別の交通量のデータは、今は手元にな

いので、また後ほどお示ししたいと思います。

委員

1回だけですけれども、このあたりは行ったことがありますので、部分的にわかるんですが、計画交通量と現況交通量がございませぬ。これは1日でございますので、今筆算で計算しているのはどうなのかという部分があるんですけども、交通渋滞の写真を見せていただいて、なるほどと思う部分もあるんですけども、この交通量は果たしてどの程度の渋滞を引き起こす量なのか。1分当たり、1秒あたりを筆算で計算して考えたりしてみたんですが、その辺のところは、専門家の方がご判断されている数量、つまり1日当たり1万3,790台というのがこの幅の道路状況で渋滞を引き起こすものなのかということについて、お教えいただきたい。多くないのではないかという印象があるんです。1日12時間で夜中は仮に走らないと計算すれば、そこそこになると思うんですが、そのあたりのところ、今後で結構ですが、少し丁寧な説明があればありがたいと思いますので、お願いします。

事務局

1万3,700台余りは24時間での数字なんですけど、この地点におきましては、平成14年9月に観測をいたしております。12時間で計測いたしまして、この近辺の昼夜率、夜間の割増しを考えて出しているんですけども、朝の7時から夜の7時までの間で1万950台、約1万1,000台、12時間で走っています。そのピークは、東行きが、夕方5時から6時の1時間に675台走っております。西方向は、朝の8時から9時の間に556台という数字です。この1時間当たり600台あるいは700台程度は、1分間に直しますと10台から12台程度ということで、これはこの幅の道路にとっては結構多い数字だと思っております。ただ、一日じゅうそういう状態ではないので、確かに朝夕が特に混雑をするというのが現実であろうと思っております。

委員

今の交通量の測定点はどこですか。現道の整備区間のところでしょうか、それとも社町の中でしょうか。

事務局

社町の中の現在の道路のところですよ。

委員

現道は町道が走っているように先ほど伺いましたが、ここはどれくらいなんですか。それと、道建-8に載っています写真の撮影点はどこなんでしょうか。

事務局

写真の撮影点を先に説明いたしますと、(OHPにて指示)

委員

そうすると、両方とも、現在走っております田んぼの真ん中の道じゃなくて……。

事務局

そうですね。新しいバイパスの方につきましては、赤い部分がつながっていないということで、そこは全く交通はないわけですし、今示しましたところは、現在、社町の役場付近で5,000台程度、南の方では2,000台程度の交通があります。つながりますと、将来には、バイパスに1万から1万1,000台程度走って、もとの道路については7,000から

9,000台程度になるだろうと考えております。

委員

そうすると、市街地内の交通量がかなり減るわけですね。もちろんそれが目的ですから、当たり前ですが。わかりました。

委員

この計画は4年間で実施されるということで、その他の道路部分は半分ぐらい既に整備がされているということですが、4年間は一般論的にはかなり短い期間だと思います。それをさらに短縮できればというお話でしたので、それと関連しまして、工事自体はかなりスピードアップできるんでしょうけれども、やはり用地の問題が出てくると想像されます。通常、こういう計画を実施に移す段階では、パーセンテージ的にはどれぐらいの用地確保がなされているのか、今後、その点についてどれぐらい時間がかかりそうなのか、そのあたりを教えていただきたい。

事務局

用地買収は、赤い事業区間につきましては、今から用地を買うわけではなく、既にお買収しているわけではございません。

予定しております工程につきましては、山国工区と南の田中工区に分けて考えておまして、16年から、先ほど4年と言われましたけれども、もともとは5年をかけて全体を仕上げるような考え方をしております。まず測量、設計が先行しまして、次に用地買収に2年余りかけて、その後、工事にかかる、南の方の工区につきましては半年ほど遅れて追いかけていくという工程を考えておりますが、工事そのものはこれよりもっと早くできるのではないかとこともありますし、地元の協力を得て用地買収をもう少し短縮させたい。そういういろんなことを総合して、今、5年になっておりますけれども、4年、あるいは特に山国工区につきましては3年程度で仕上げられないかということで、今から努力したいと考えております。

委員

あらかじめその前後ができておりますので、用地買収というのはかなり進んでいるのかなと思っておりましたけれども、こういう形態が通常のあり方なんですか。

事務局

こういう形態は、基本的には通常のあり方ではないと思います。もともと都市計画道路という形でこの道路が決まっておまして、既に整備されているところは何でそのように整備されたかと申しますと、将来的には国道にしてほしいという町の要望もあったわけですが、最初の役場の近辺は、あそこにそういう施設を整備するというので、それにあわせてどうしても道路が必要であったことから、これは町が整備をしております。南の整備済みの区間につきましては、ちょうどほ場整備の区域でして、ほ場整備にあわせて、町の方で町道事業として整備がされております。

残った区間は、そういう面的な開発あるいは整備がなかったことから、整備がされなかった状態で残っております。そこで、社町内の中心市街地を通る国道のバイパスとしてやはり一番ふさわしい道路ではないかということで、国道事業で今から取り組んでいこうと考えたところでございます。

委員

事業の必要性、有効性が非常に高いことはよく理解できたんですけれども、私も専門外である関係で、先ほどの委員と同じ疑問を抱きました。渋滞の表記方法が、先ほどの2号線の場合は何mで、こちらの場合は定性的な記述になっているんですが、渋滞長の定義も恐らくあると思うんです。時間帯等ですね。同じ道路事業でありますと、比較しながら必要性等について判断したりする場合もなきにしもあらずですので、渋滞に限りませんけれども、できれば極力、可能な範囲で、同じような表記方法、スケールで、比較可能な評価をしてほしい。渋滞長について、2号線のような表記が不可能であれば、もし説明できるのであればしてほしいと思います。

事務局

確かに同じような数字を上げるべきかと思えますけれども、渋滞長につきましては調べてみます。

それと、和坂では 2.12 という混雑度を書いておりますけれども、この社バイパスの現道につきましては 1.46 程度あるということでございます。これも調書に書いておりませんので申しわけないんですけれども、そういう混雑度合いという評価でいいましても、1を超えるので混雑が生じているということです。今後は、そういった比較できるように数字をできるだけ出せるようにしたいと思いますので、よろしくお願いたします。

委員

事業目的の3つ目に、加東郡3町の合併に向け、地域の一体感醸成とか均衡ある発展に寄与する道路を整備するということが出ておりますが、加東郡3町については、まだ法定協議会ができていない段階ではないですか。今、いろんな考え方があろうかと思うんですが、そういう中で、目的に県としてこれを先に書くということの問題が一つあろうかと思えます。県が3町の合併に向けて強く関与しているという印象を持ちますから。実は、地元でまだいろんな考え方があるんですよ。それと、地域の一体感とかは、均衡ある発展というのはわかるんですが、このバイパスそのものがどの程度寄与するかというのは非常にばかりにくいところだと思うんです。個人的な意見で、私は、加東郡3町の合併に向けという表現は、現時点では余り適切ではないと思いますが、いかがでしょうか。

事務局

本当に先生のおっしゃるとおりでして、先行し過ぎ、表現し過ぎのところがございます。

県の合併に向けての基本的なスタンスというのは、県が、合併すべきであるとして、ある郡であるとか市町の合併を強く誘導するという姿勢はとっておりませんでして、合併はあくまでその地域の皆さん方が決めることとございます。そういうことで、合併することが決まったならば、それによっていろんな社会基盤の整備が生じてまいります。

例えば、今までの交流の形態が変わってくる、市になった場合の中心が変わってくる、そしてまたできるだけ施設を一本化していくとか、あるいは今まであったものを相互利用していくとか、そういうことも出てまいります。特に道路の場合、その社会基盤の使われ方が違ってくる、また必要度が違ってくるということから、合併がその地域で合意されたならば、それに向けて、県といたしましても、いろんな基準を考えてまいりますけれども、整備について道路をつくる立場から協力していく、こういう姿勢をとっております。

3町の合併が実現するようにこの道路を整備するというのは、明らかに我々の基本ス

タンスとちょっと違った表現になっておりますので、これにつきましては訂正をせざるを得ないと考えます。

事務局

補足ですが、加東郡3町につきましては、既に合併協議会は設置されております。

委員

法定協議会は設置されてないでしょう。

事務局

法定協議会ができております。それで、4月に入って、県が合併支援地域の指定もしてございます。

会長

その点は、次までに確認をお願いいたします。

事務局

道路建設課でこの点についてきちっと調べた上で、今、法定協議会が発足しているということですが、その場合はこういうことになってまいります。県の考え方としては、私が先ほど申し上げたようなことで、合併が実現するように道路をつくっていくという考え方はとっていないということを説明しておきたいと存じます。この件につきましては、事実関係を調べた上で、表現をどうするか、今のままでいかせていただくかどうかは、また説明させていただきたいと存じます。

委員

今にも多少関係あるかと思うんですが、前のも含めまして、参考資料でつけてくださっている道路事業の整備方針等々も見ながら思ったことは、県民のニーズとか県民の声という項目が、この事業評価の視点のところに立っていないような感じを受けるんです。つまり、先ほどの道路事業のときにもお尋ねしたんですが、一体この周辺にお住まいの方がこの整備、事業に関してどのような意識なり要望なりをお持ちになっているかが、今回の評価調書の中からは残念ながらうかがい知りにくいという状況があります。

これは今回というより今後のこととして、ぜひこの評価視点の(1)必要性のところに県民ニーズなり地元の声というのを、それがあからどうということではなく、一応評点の一つとして、判断基準として立ててる方がよいのではないかと。参考資料を拝見しても、県なり国なりが大局的な視点に立って適切な事業を執行しているということとはよくわかるんですが、それに対応しての県民、地元の声ですね、それを100%聞くか聞かないかは別として、少し反映する項目を立ててもいいのではないかと。印象ですが、今後のお願いです。

委員

先ほどの件は調べればわかると思いますが、法定協議会は基本的には、丹波で氷上の1つ、但馬で3つ、淡路で3つ、7つと私は承知しているんです。よしんば新たにこれが加わったとしても、法定協議会というのは、合併の是非についてこれから論議するんですね。合併を決めて、それを前提にやるわけじゃなくて、合併協議会ができて合併しないという決定もあるわけです。だから、法定協議会の性格から考えて、私はこの表現は適当ではないと思います。また改めて調べたらいいと思うんですが、法定協議会ができていますのは、私は県内で7つだと承知しているんです。新たに8つになりましたのでしょうか。そ

それは、確認すればわかると思います。また、法定協議会ができたからといって、合併の是非をまずここで審査するわけですから、合併を選択しないという結論もあるわけです。その辺を十分勘案されるといいと思います。

委員

今、委員がおっしゃいましたことは、私が以前からずっとこちらで申し上げ続けてきたことですが、先日もちょっとそのことを確認いたしましたら、一応住民の声を聞いた上で市町レベルでの判断を経てこれが出されてきているというようなお話であったんです。それでも、やはり項目として、私も他の委員のおっしゃったことには賛同いたします。

事務局

確かに書面の中で他の委員がおっしゃったことが読み取れるようなことが表現されるように、もう一度努力させていただきたいと思います。

ただ、まるでそういうことをやらずに来ているのではなくて、ここに至るまでに、最初に申し上げました「社会基盤整備の基本方針とプログラム」をつくっております。今後 10 年間で県民局ではどの事業をやっていくかと。参画と協働という精神でいろんな方に入っていただいて委員会をつくりまして、この地域で今後 10 年間で例えばどのような道路を整備していくかという議論を積み重ねてきておりまして、その中でぜひともこの事業はやるべきだというプログラムをつくっているわけです。そのプログラムの中から、来年度はぜひともこれに着工したい、審査いただけますかと、こういう順番でやってまいります。

ただ、そういうことはこれでは十分読み取れませんし、地元でいろいろもんできたという過程が少しでもわかるように、表現については工夫していきたいと思います。

委員

そういう項目を設けてくれれば、まことに判断というか審査の意義が増すと思います。

ただ、今の説明を前提にさせていただきますと、10 年をかけてもんでこられた上で一つの結果としてこういう事業になっていると思うんですが、昨今、十年一昔と言うと非常に状況が変わっているわけです。したがって、10 年をかけて出された結論が、今後数年間なり 1 年間で状況変化することもあり得るということで、そういう長期による決定、住民の方の声をされると同時に、そんなに大規模でなくても結構ですので、直近のお声もあわせて反映していただけるような項目をぜひ設けていただきたいと思います。県というものは非常に巨大な、動物と例えてもいいですし、組織体だと思いますので、ぱっと方向を変えられると思っても変えられないところがあると思うんです。ですから、やはり地元の方のごく最近の声も何らかの形でここに紹介いただくとありがたいと思いますので、よろしくをお願いします。

会長

他の委員のご指摘、2 つ以上の町にまたがっている場合には、促進協議会ができているというようなことが今までもあったと思うんですが、この 2 つは明石市と社町内だけの話になっていてそういう記述がなかった点もあるかと思えます。地元での反応というか、考え方という項目は、ちゃんと立てていただくのが一番いいだろうと思います。県知事がいろいろと地元のことを考えて事業を始められると思うんですが、せっかく始めたはいい

が、地元で総スカンを食らってというようなことになるのだったら、何をしているかわからないと思いますし、その辺、かっちり項目を立てていただいた方がいいだろうと思います。今後、よろしくをお願いします。

委員

これは、道路整備事業としては特殊な事例だと思うんです。町道がもともとあって、それを今度、県が国道バイパスということで国に申請して、国の補助金を投入して整備しようとしていると思うんですが、もともともうこういう計画があるときに、町としては、国道のバイパスをつくってくれないかということ国に、あるいは県を通じて要請しているんですか。なぜ、町が単費でここをやって、これを今、国道のバイパスという形で位置づける必要があったのか、その手続はどうだったのかということをお教えしてほしい。

事務局

もともと都市計画道路という形で位置づけがされておまして、従来、町の方は県の事業でやってほしいという要望が強かったんですが、国道というふうに仮にしましても、当時は西側の野村河高の方に国道が行くという計画がなかったこともあって、そのルートが国道としてふさわしいということなかなか認めにくいという事情があった。それから、175号のバイパスがまだできていない時代でございました。そういった中で、すぐさま国道にできなかった。また、国道事業のいろんな県下の要望箇所の中で、国道にすぐ採択することもなかなか難しかったという経過があると思います。

ただ、町の方としましては、先ほどもご説明しましたが、中心市街地からちょっと外れたところに新しい町の役場をこしらえとるか、その南側では町営住宅をつくるか、さらに南の方ではほ場整備があるとか、そういう面的な開発なり整備にあわせて都市計画道路を整備してきた。そのときに、町単独というよりも、それぞれの事業手法によりまして、補助金を導入しながら整備をしてきたということです。ちょっと明快な答えになっていないかもわかりませんが。

会長

これは、そもそも社の都市計画が先行していたと思うんです。175号のバイパス計画を含めまして。その辺で今回の計画が、結局、経費をどこがどう負担するか、補助金をどこへ持ってくるかで、ちゃん切れ、ちゃん切れになっているんじゃないかと、そういう気がするんですが。

委員

先ほどから委員各位が事業目的についていろいろお尋ねになったと思うんですが、基本的には後づけと違うのかというような疑問を持っておられて、言葉は悪いですが、私もそういう気がせんでもないなと。もしこういうことが全国でいろいろあるとしたら、例えば町なら町、村なら村がどうしてもこれをやってほしいなと思ったときは、何とか単費で、あるいは県からちょっと補助金をもらって先行整備して、後、これを生かすために何とかやってくれというやり方はいっぱい出てきそうだなと思うんですが、こういう事例は県下では初めてなんですか。

事務局

はっきり申し上げまして、初めてではないと思います。特に都市計画道路でその地域に必要な道路として位置づけた中で、やはり急いでやらないといかんというときに、町が

自前で補助金を導入したりしながらやったというケースは多分あると思います。そういった道路を利用させていただいて、現道につなげて県道にするケース、あるいは今回は国道ですが、そういう道路網としてそれを使うというケースは、過去にもあったのではないかと思います。

もう一点、例えば区画整理をしたときに、区画整理地域の中の道路を町が仕上げ、最終的に区画整理外のところを県が一体的に整備をして、結果として県道になったというケースはあると思います。

会 長

それぞれの市町とも、ここの部分はとりあえず区画整理で広げておけ、ここの部分は農免の費用をちょっと使っておけとかといって、予算のやりくりをいろいろやっておられますが、先ほどからご指摘がありましたように、現在の町民、市民の皆さんがどれくらい望んでいるんだという点が非常に大事だと思いますので、その辺もあわせて今後お願いします。

委 員

こういう機会なので、推論というか、少し思い切ったことを申し上げれば、この形から見ますと、新しい社町役場、それから町営住宅のところまではもう通じているわけですね。したがって、この事業、私個人がやめろということではなくて、非常に素朴な家計を預かる主婦的感覚で言えば、すぐに要らないものだったら、それは買うのをやめなさいと、今の家計だったら言うわけですね。同様のことを今、公共事業に言ってもいい時期に来ていますので、今後、使おうという人がすぐに要らないよというものだったら、あえてしなくてもいいのではないかという議論もこの場でできるといいなという思いがあるわけです。

それで細かく、1日当たり何台というところまで質問したのですが、私が全く偶然、ウイークデーの昼間、あのあたりを散策する機会を得たときの交通量の実感もあります。2年ほど前ですから、今と状況が違うかもしれませんが、それだけに、地元の方たちがどうお考えになっているか。バイパスが通ることによって、確かに町内の排気ガスが減り、環境がよくなるのは事実ですが、ウイークデーの昼間の時間帯に果たしてどの程度のダメージがあるか。あの程度の交通量だったら、簡単に道が横切れる感触もままあったわけです。これは本当に一瞬いただけですから、それをもって軽々に判断するわけではございませんけれども、一番気になるのは、前のもそうですが、地元のご要望が感じとれないというところですね。もしその声があれば、逆に、ここでは余り進めるべきではないというお話のプロジェクトであったとしても、いや、やはり進めるべきだという判断とか議論ができるかと思っています。ちょっと踏み込んだ話ですけども、今後実りあるお話にするために、社町の方のお声が聞きたいというのが、感想めいたことですが、率直なところですね。

会 長

多分、新しい道を通るのは通過交通だろうと思うんです。社町の方が通過交通に対してどのように考えておられるかということまで掘り下げなければならないと思います。

事務局

先ほどの委員のご意見ですが、地元のこの事業に対する要望なり希望ということにつ

きまして、私、この3月まで北播磨県民局に勤務しておりましたので、役場の方なり、あるいは地元の役員さん方と話し合う機会もございました。そして、住民の方々、区長さん方がお見えになって、やってほしいという直接の話は、私、県民局の方では承っていないんですが、役場の方へは行かれておりまして、ずっと継続して、この事業につきまして早期の整備をお願いしたいということで、非常に強い要望が役場を通じてございました。

そういった地元の要望なりにつきましては、先ほど事務局からも申し上げましたとおり、もう少し表現できるようなまとめ方といたしますか、評価ポイント、評価方法につきまして工夫をしたいと思っております。現在の様式の中では、効率性、事業執行環境として地元の状況がどうかということをもとめておりますけれども、これにつきましてもう少しそういったことが読み取っていただけるような工夫はしていきたいと考えております。

会 長

よろしく願いいたします。時間もかなりたっておりますので、次へ移りたいと思っております。いくつか宿題を事務局の方へお出ししておりますので、次回によろしく願いしたいと思っております。

3) 事務局から以下の街路事業2件について説明

- ・ 審議番号3 都市計画道路 加古川別府港線(木村工区)
- ・ 審議番号4 都市計画道路 加古川別府港線(中津工区)

4) 質疑

委 員

先ほどの写真を拝見しまして、歩道の部分が車道と一体になって非常に危険な、非人間的な道路の現況にある、それを改善するというので、大事な事業だと思えます。ただ、22年までかかるということで、その間ああいう状況が続くことになると、毎年の事故発生率を見ましても非常によろしくないのではないかと考えられます。

従来、道路はほとんどできているのに、公共には供されずに、いわば放置されているようなところをあちこちで見るので、人とか自転車とか、そういう弱い立場にある通行者を保護する意味からも、できた段階でできるだけ早く歩行者、自転車には供する、そういう計画システムを考えていくべきではないかと思うんですが、そのあたり、従来どのような方針で来ておられるのか。

もう一点は、先ほど来、住民の声を十分聞くという話が出ておりまして、今回はアンケートをとられて状況はある程度わかるんですが、この付近の方々にとっては、歩道の問題も含めてそれぞれ独自の要望があるかと思えます。前後の関係があって道路の線形は決まっているんでしょうけれども、そういう中にも歩行者の安全とか、地元の特別の要求があるかもしれませんし、工事への要望というようなアンケートはやっておられるのかと

いうことです。

それから、車道については、4車線と2車線ということがありました。先ほど出ていた路線の4車線から2車線に入るところで渋滞が発生するわけです。その点は十分考えておられるんでしょうけれども、こういうつなぎの部分をもどの程度検討されているのか、その3点をお願いいたします。

事務局

非常に危険な状況をいつまでも放置しておけないということで、私どももできるだけ早く着手していきたい。ただ、路線全体として、かなりの規模の事業費がかかるものですから、街路事業の進め方はいろいろと検討しなければいけないんですが、一応工区を分けまして、その中で集中的に用地を片づけていかなければ、全体の事業効果は発揮できないのではないかとということで、おおむね交差点、交差点間を重点的に、順番にやっていくという考え方をしております。

今回の場所につきましても、物件等の移転をかなり伴いますので、事業着手に際しましては、できるだけ地元の皆様方に、十分事業説明をしていきたいと思っております。

もう一点、2車線と4車線の違いなんです。交通量の問題が基本にございまして、先ほど申しました木村工区は、加古川の南の方、250号から加古川バイパスに連絡するという幹線的な機能を持っております。それに比べまして、中津工区の方は、バイパスの北側で、小野市方面から当然入ってくるんですけれども、交通量としては、加古川バイパスを通る車の処理をまずしてやれば、そこから先、日岡の方については4車線も要らないのではないかとということで、都市計画決定でもそうしているところでございます。

委員

この近くに住んでいたことがあるもので、これはいわゆる高砂みちと一般に言っているところの拡幅だと思えますが、工事費のうち、ほとんどが用地補償費になっていますね。木村のところでは20億の中の17億、それから中津の方では15億のうち12億。これ、民家が張りついているんだと思うんですが、大体街路事業というのはこんなぐらいの比率になるんでしょうか。当然、既成市街地ですから、そうなるんだと思えます。それに対して、最初の国道2号の和坂の拡幅のところなんかは、ばらばら民家があるからこの程度で、率からいうと大分緩いんですけれども、こんなものなんですか。

事務局

中津工区につきましては、物件補償が22戸ございます。それから、木村工区につきましても、物件補償が19戸ございます。

街路事業というのは、市街地の中の物件移転を伴いますので、おおむねこれぐらい、8割以上かかる場合がございます。橋梁など大規模な構造物が必要な場合につきましては、工事費の割合がもう少し高くなる場合がございますが、おおむね8割ぐらいかかるということでございます。

委員

これだけ補償費が要するという事は、抵抗もかなり大きいということで、計画どおり進められるかどうか、ちょっと気になったから聞いたので、地元でほぼ合意しているのか、今から完全にスタートするのか、そのことを教えていただきたいと思えます。

事務局

今回、新しく事業にかかることになりますと、都市計画法上の事業認可手続をとるわけですが、先ほどのアンケートにありましたように全体としては必要性について理解を得ているんですが、個々の地権者の方に対しては、これは生活に関係する問題でございます、そこまでのご説明には入っておりません。個別の地権者に集まってもらって、測量から入らなければいけないので、例えば用地買収範囲はここからですと、そういったことについてはまだこれからという状況でございます。いろいろとご説明し、ご理解を得ながら、事業は進めていく必要があると思っております。

委員

道路の拡幅によって物件を移転させることについてなんですが、こういう地方にあって古くから開けたまちが抱える大きな問題は、評価視点の中にある地域の活性化ということなんです。基本方針のご説明の中にもありましたが、新規に開拓されるまちでもなく、神戸市のような大都市、また姫路のような中核といった大規模な都市でない、中規模で昔から開けているまちの活性化ということには、本当にどこのまちでも苦しんでいる問題だと思えます。

今もたくさん資料を見せていただきまして、写真を見ますと、道路側に結構店舗があって、商業地区なわけですね。それを、道路拡幅によって物件を移転させてしましますと、後、ここの市街地としての活性化というのはどうなっていくのか、ちょっとここに書かれている中から推しはかれないわけです。単に加古川駅へのアクセス機能を強化するとか、中津の方はそう書かれてありますね。それから、木村の方も、国道2号との連絡のためにというふうな、ただ通過されてしまうための事業意図であれば、こういった生い立ちのまちにとっては活性化にはなっていないと思えます。なので、その一点、何か触れる記述があれば納得もいくんですが、どのようにお考えであるのか、示していただければと思います。

事務局

例えば連立事業として南北の交通の円滑化を図るということでは、寺家町等でも商店の方に移動していただいたり、そういうことはやっております。後のまちづくりをどうするのかというのも、今、先生がおっしゃいましたように非常に重要な観点でございます、やはり地域として、こういう幹線道路沿いにはなりますけれども、それにふさわしい店舗なり、そういったものの進出があればと、期待はしている状況です。区画整理であれば、そういうまちづくりの手法がありますけれども、道路事業の場合は、個々の事情に任せるといえるか、そういった状況もありまして、この辺につきましても、市の方ともいろいろ連携して、町並みの整備も含めて何か方法があればということで、また検討させていただきたいと思えます。

委員

大体平成22年ごろにこれを完成したいということですが、そのころまでに加古川駅周辺の区画整理は済んでいるんでしょうか、それともまだ途中なんですか。その辺にも関連するかと思います。

それから、加古川別府港線全体の中で、市街地の部分は22年ごろまでということですが、加古川のもう一つ南、あるいは北の方のルートは整備はどうなるんでしょうか。その辺、もしわかっておれば、お答えいただきたいと思えます。

事務局

区画整理につきましては、その頃までには完成すると聞いております。それから、加古川別府港線全体の話でございますが、南は、4車化されていまして、改良済みでございます。北につきましては、社会基盤整備プログラムで位置づけている箇所としてはこの中津工区までということで、現在のところは、その内環状網の形成を考えております。そこから先につきましては、いろいろと新たな状況が出てくれば検討させていただきたいという状況でございます。

委員

質問というよりも、またお願いなんですけど、今、他の委員がおっしゃったことは先ほど来の事業にも共通しております。いずれも、評価とか費用便益の考察が、全体の視点が活性化というよりも経済効果の上昇という部分のある地点に重点が置かれていて、まちづくりとかは、通過されてしまって、通過の速度は上がったけども、その中間地点が寂れていく問題が社町なんかにも見てとれるところがあるんですね。回り道しながら通っていただく方が、そこで受ける経済効果は逆に大きいケースもある。そこまでこういう事業で入れられないと思うんですが、委員のご指摘になった地域の活性化という項目がある以上、余りアクセス機能だけに重点を置かない評価なり評点があるといいと思いますし、道路事業なりA地点・B地点を結ぶ事業である以上は仕方がないんですが、それについて、今後ご考慮いただきながらこの評価視点をご記述いただければというのが一点です。

もう一点は、市民アンケートをご紹介くださって、これはいいなと思ったんですが、一瞬でしたので私は細かいチェックはできなかったんですけども、パーセンテージにしたら10%程度なんですね。総回答者のうちの1割程度の方がおっしゃっているのを、多いと言うか、少ないと言うか、評価は分かれるところですが、アンケートなり数値を使用する際は、1日当たりの交通量にしても、非常に注意しないと、結果だけをこういう評価視点のところに記述されると、過半数がご賛成なさっているような印象をそのまま持ちがちなんです。ですから、市民アンケート、調査結果という形で、意見が多いという、その多い中身に関して、ぜひ注意していただきたいということです。

私たちも、引きずられないようにしなきゃいけないと思います。例えば、211人のごさいますて、ちょっと切れていますが、あそこのところが11.2%ですね。加古川ランプ付近も7.6%です。確かに最上位でございますので、問題点が集中しているのはよくわかるんですけども、これをどう評価するか。私は全体像が見えませんが、軽々しく申し上げられないんですけども、今後の課題として、アンケートをするときとか読み取るときに注意しなきゃいけないなということをちょっと思いました。入れていただくのはありがたいんですが、注意したいなと思いました。

事務局

ちょっとご説明させていただきます。一瞬ということで、申しわけございませんでした。

道路の整備プログラムをつくる際に、いろいろと市民の方の意見を聞きましょうということで、これをアンケートしたわけでございます。これは市が実施したわけでございますが、その中で、問7に道路づくりへの期待というのがございます。確かに地域の活性化

のお話もございましたけれども、渋滞が起きないというのが最上位にございまして 17.2 %、それから事故が起きないことについてのご要望が 17.3 %ということで、我々としては、市民の意識はこういうところにあるのではないかと考えたわけでございます。そうかといって、地域の活性化は要らないというわけではなくて当然のことなんです、そういう状況にございます。

路線につきましては、それぞれいろんなところに住んでおられますので、確かに一概にこれをもって絶対ここしかないんだということは言えないと思います。ただ、少なくともデータとしては 143 人、この人数は少ないかという話もあるんですけども、我々の受けとめ方としては 200 人、100 人というオーダーで確かにあるんだなと。アンケートそのものをどこまで分析したらいいのか、あるいは根拠として持ったらいいのかということはあるんですが、一応そういうことはやってみたよということでご理解いただけたらと思います。

会 長

確かに、こういうアンケートは、とり方によって、今の渋滞の箇所でも、1カ所を選べというのと、気がついているところを幾つでも書き出せというのと違ってくると思いますし、その辺も含んで今後、施策に生かさせていただきたいと思います。

委 員

今回の木村工区でなくて、この間、加古川の堤防の工事で、東播県民局がご努力くださってマラソンコースができて、それを見に行くときに通ったんですが、ここでいう粟津工区でもと住んでいた家がまだ残ってしまっていて、あそこの工事が大分難渋しているのではないかと思ったんです。むしろその北の寺家町の方がうまくいっているようで、粟津工区が一番大変だなと思っているので、参考に、今日でなくていいですから、進捗状況と工事費とを教えていただけたらと思います。木村工区が先に完成して、粟津の方がちょっと後に残るのではないかと、そんな感じがしました。というのは、旧の国道のところと県病のところの方が一方通行になっていますから、ここが通らないと渋滞はなかなかこの部分で解消できないと思いますので、その進捗状況もついでに、また教えてください。

事務局

進捗状況につきましては、次回にご報告させていただきたいと思います。

委 員

先ほどのアンケートの件にこだわるようなんですが、評価視点の1番の必要性の中の丸の4つ目が「その他」としてあります。先ほど来、他の委員から、住民とか県民がどれぐらいそれを必要としているか、県民ニーズというのをどこか視点に加えられてはというご提案をいただいて、私もそれには賛成ですので、これは「その他」というよりも「県民ニーズ」に置きかえてもいいんじゃないかと思うんです。そして、そのニーズを裏づけるのが先ほどのアンケートだったと思います。

今までのご説明の中で、こういった数値で直接市民、県民の声を示してくださった例がなかったものですから、せっかく挙げてくださったので、上手に使っていただきたいと思います。今、数字を細かく上げると、ここは 10 %じゃないかというご意見だったんですが、それは加古川市全体で見たとときということで、渋滞しているところのドライバーにアンケートをとれば 80 %近く上がってくると思いますし、加古川市内で 11 という数字

を見るのではなく、第1番目と第3番目に要望の高かった箇所であるという解釈をすれば、先ほどのアンケートは生かせると思いますので、これに懲りずにアンケートはしていただいて、資料に挙げていただけたらと思います。交通量とかも、12時間に何台通るとか、数値を上げて下さっていますし、私はこれは非常にありがたいデータだと思いますので、今後も県民ニーズというところでこの数字をどんどん出していただきたいと思います。

会 長

ぜひご意見を今後生かしていただきたいと思います。

事務局

わかりました。貴重なご指摘、ありがとうございました。その他とかということにしないで、ちゃんとした項目を立てて地域ニーズを反映させるようにしたいと思います。

会 長

いろいろご意見もあるかと思いますが、宿題をつけておきました。これも、審議を次回に行いたいと思います。

5) 事務局から以下の県営住宅整備事業1件について説明

- ・ 審議番号5 姫路夢前台住宅建設事業(建替)

6) 質疑

委 員

私は建てかえには反対でなくて賛成なんですけれども、ちょっとお願いしておきます。文言の中にも、高齢者や障害者にといいふうに書いてあるんですけれども、東部臨海の障害者対応住宅と称する県営住宅が、実際に入っておられる障害者にとって大変使い勝手が悪いとおっしゃっている方がいらっしゃいます。それで、何度も県の担当者と協議したけれども、結局、うまくいかない部分があって、使っていない部屋が幾つかあるということです。マニュアルに書いてあるとおりでいいんだということではなくて、本当に障害者の立場まで踏み込んで、せっかくおつくりになるのだったら、かなり高度な障害者でも使えるような部屋を1つか2つは用意していただきたい。一度そういう問題のところを見学でもされて、本当に障害者のためになる住宅をどうぞ提供していただきたいと思います。これから、障害者や高齢者がこういう公営住宅に入る率がどんどんふえてくるだろうと思いますので、よろしくお願いいたします。

事務局

ご指摘、ありがとうございます。私どもの方も、そういった居住者の方のニーズはよくお伺いして、特に現場で管理している職員等、そういうことに注意し、管理と整備の連携もとりながら、できるだけ対応ができるように努力していきたいと思っております。

委 員

現在お住みになっている方たちの高齢化率はどれぐらいかということと、高齢者の方

たちがそこに戻ってこられて、さらに多世代の共生によるコミュニティーづくりを目指されているようですが、その場合、多世代の方たちが集まってこられるようなことについての見通しはどうか、ご質問したいと思います。

事務局

まず、高齢化率ですが、33%でございます。

それから、今、5人以上で住んでおられる世帯が4戸程度でございますので、これは多世代なのかどうかは個別の世帯構成まではわかりませんが、その程度のボリュームで多世代で住んでおられるのではないかと認識しております。

委員

せっかく新しいものをつくられるわけですから、先ほど委員もおっしゃったように、本当に新しい、モデルになるような、高齢者の方たちへの工夫と同時に、いろんな世代がお互いに支え合えるような新しいコミュニティーの形も模索していただきたいと思います。

事務局

ご指摘のとおり、現在入居されている方の世帯状況等もより詳しく把握いたしまして、型別供給等にも配慮して、できるだけいろんなタイプの住戸ができるよう努力したいと思っております。

委員

現況の戸数より全体計画の戸数が少し少なくなっていますが、これは何か……。

事務局

いわゆる建築基準法上、都市計画法上の制約、あるいは日照、駐車場の確保等々を考えまして、基本的に住宅は今までより大きくなるものですから、最大144戸しかとれないということで、おっしゃったとおり現在入居されている戸数は155戸でございます。したがって、その差の11戸の方々は、どちらかに移転していただくことになるんですが、それは近隣の姫路市内の公営住宅をあっせんするなどして、これから個別にはお願いをしていくことになると思います。どうしても入り切れない方は、近隣の公営住宅に移っていただくということで進めさせていただきたいと思っております。

委員

現在、5万5,000戸とおっしゃいましたが、状況としてはそれはフルに住んでいらっしゃるのか、全体像は前に紹介がありましたでしょうか。場所によってもいろいろあるかと思ひまして、今のお話の中ではフル状況でお住まいであるということで、決して建てかえ等に反対しているわけではございませんけれども、現状を認識した上で評価していくべきだろうと思ひますので、そういうデータも前に既に公表されていたら、後でもご紹介いただければと思ひます。

事務局

平成14年8月1日時点のデータでございますが、率で言いますと全体で2.4%が空き家になってございまして、例えば応募倍率などを見ますと、平均で平成14年度は6.8倍ということで、ほぼフルに活用していただいているという状況でございます。

委員

先ほど来出ております高齢者、障害者対応の住戸も準備されるそうですが、その比率

みたいなものは、今回の住宅もそうですけれども、今後の整備の中で何か基準なりご方針が定まっていたら、教えていただきたいと思います。というのは、人口は確実に高齢化してまいりますので、もちろん新しい世代も入ってくるわけですけれども、現時点で設定されているパーセンテージが必ずしも十分でない部分がございます。

現時点の状況と今後の方針について、教えていただきたいと思います。

事務局

この団地で幾つというところまで、まだきちんと決まっていらないんですが、全体的な目安といたしましては、例えば段差をなくすとか、手すりをつけるとか、そういった一般的なバリアフリー対応は、全住戸で行うということでございます。正確に申し上げますと、今つくっているものはすべてバリアフリー住宅といたしまして、2015年までの計画期間内に全ストックの4割をバリアフリー化したい。したがって、これからつくるものは、原則としてすべてバリアフリー化したいということでございます。その中でも、特に高齢者への配慮ということで、新規に設けるもののうち3割程度を高齢者向けとして整備していきたいと思っております。

事務局

今、担当課長から説明がありましたように、これからの公営住宅、県営住宅については、基本的には高齢者対応をきちっとするというところでございます。モデル性のある住宅にしたいということで、少なくとも新規のものについてはすべてバリアフリーをきちっとして、さらに福祉との連携で、いろんな巡回サービスがあるような高齢者対応のものについても、今申し上げたように一定の割合でつくっていくようにしたいと思います。

委員からお話のあった案件についても、私も実際にお伺いして、どのように解消したらいいかということについても取り組んでいきたいと思っております。

それから、前後しますけれども、先ほど街路事業のところ、周辺のまちづくりとの関係についてのご指摘が委員からありましたが、商工サイドとまちづくり局のいろんな再開発とか、きめ細かな建てかえとかの連携についても加古川市とよく相談して、単なる街路事業だけじゃなくて、周辺が元気になるように努力していきたいと思っております。

委員

県営住宅の方では、これから全ストックをすべてバリアフリー、高齢者向けにつくりかえるという姿勢をお聞きして、非常にうれしく思うわけですけれども、先ほど委員がご質問なされた点に関連してお尋ねします。高齢者対策はできた、なおかつ、日本の家族制度という大げさなことになりますけれども、多世帯型ですね、多世代の交流であるなり、同居であるなり、そういった形のモデルにならないかということをお委員がおっしゃっていたことで気がついたんですが、ハードは整った、バリアフリーでどんなお年寄りが入ってもオーケーという入れ物はできたものの、じゃあ、いざ多世代型のモデルとなるような家族がここで生活をしようとするであろうかというソフト面を考えたときに、その辺についてどう次の手を打っておられるのか。例えば、介護をする若い世代が同居すると優先的に入れるとか、多世代で住むと優遇されるといったような、何かそういうことが考えられているのかということをお聞きしたいと思うんですが。すみません、ハード事業にこんなことをお尋ねして。

事務局

公営住宅の性格上、基本的には公募が原則になっておりまして、建てかえの場合は、従前の入居者の方がおられますので、そういった方が優先的に入られます。したがって、一般論で申し上げますと、公募に当たってある程度優先枠的なものを設けまして、若年世帯がなるべく入りやすいようにする、あるいは高齢者がなるべく入りやすいようにするという工夫は制度上も可能でございますので、そういった検討はこれからしていきたいと思っております。

ただ、どうしても整備の限界がございまして、入られる方の生活まで我々があしなさい、こうしなさいということは当然できない世界でございますので、おっしゃるとおり、多様な方々、かついいコミュニティーをつくりたいという方が同じ団地で暮らしていけるような配慮というものは、法律の範囲でできる工夫をしていきたいと考えているところでございます。

会 長

特に高齢者、障害者の問題につきまして、いろいろご意見が出ましたが、次にまとめてお返事をいただきたいと思っております。あちこちに関連しますので。ハードだけではなくて、ソフトの問題も関連するので、次回にもう一度お返事をいただきたいと思っております。

そのほかに何かございますでしょうか。・・大分時間が押せ押せになってまいりました。公営住宅だけではなくて、道路事業、街路事業、あるいは次にご説明を受けますいろいろな事業につきまして、先生方からご意見が出るかと思っております。時間の関係もございまして、ファクス等で事務局の方へあらかじめ出しておいていただいたらありがたいと思っております。あらかじめでなくても結構です。今日あの質問を忘れていたというので結構でございますから、事務局にご連絡いただけたら処置しやすいかと考えます。

本日説明を受けるのはこれで終了したいと思っております。活発なご意見、どうもありがとうございました。

3 閉会