

令和元年度 第1回 公共事業等審査会 議事概要

- 1 日 時：令和元年10月3日（木）14:00～17:10
- 2 場 所：ひょうご女性交流館5階 501号室
- 3 出席者：藤田会長、足立委員、飯塚委員、奥見委員、小谷委員、桜間委員、田中丸委員、津田委員、野崎委員、服部委員
- 4 議 事：
新規事業（審議案件）の説明、質疑、審査
 - （1）道路事業 国道429号〔榎峠バイパス〕
 - （2）道路事業 国道372号〔加西バイパス第1工区〕
 - （3）街路事業 都市計画道路西脇上戸田線〔東本町〕
 - （4）ダム事業 一級河川揖保川水系引原川 引原ダム再生事業
 - （5）砂防事業 一級河川加古川水系三ツ森谷川 通常砂防事業 他5件
 - （6）下水道事業 兵庫東流域下水汚泥広域処理場整備事業
 - （7）港湾事業 姫路港旅客ターミナルエリア再編整備事業

<議事結果>

新規事業12件すべて「着手妥当」

<議事概要>

〔新規事業〕

- （1）道路事業 （国）429号 榎峠バイパス【県から新規評価調書に基づき説明】

○委員

- ・安全上の必要性は理解する。府県境を越えた交流や連携の考え方も非常にいいことだと思う。トンネルが出来ることによって丹波市北部と福知山市との間で観光客の動きが出るのか。
- ・福知山方面の人が県立丹波医療センターに来るという説明がある一方で、時間的には5分程の短縮ということだが、どの程度効果があるのか。

○県

- ・観光面では、丹波市、朝来市、福知山市の3市が連携して、観光振興に取り組んでいこうとしている。朝来市と福知山市は国道9号で結ばれている。一方、丹波市と福知山市では、国道175号で結ばれるが、より近い国道429号が整備されることでアクセス性の強化が図られ、3市を周遊する形が期待できると考えている。
- ・病院は、時間的に大きな差は無いが、福知山市民病院にはない診療科が丹波医療センターにはある。福知山方面から診療を受けるにあたって、国道175号を回って回り道していたのが、国道429号を通ることで通院しやすくなるのが期待できる。また、福知山市民病院は3次救急なので、青垣地域の医療環境の向上に寄与すると考えている。

○委員

- ・ホトケドジョウは、兵庫県でも非常に貴重な魚類であり、一番重要と言ってもよい。元々ホトケドジョウの生息域を通る計画だったのを外したのか。

○県

- ・周辺の調査の中で、ホトケドジョウの生息を確認していた。また、ホトケドジョウを保護する活動をされている方々もいる中で、計画段階において生息域を避けるルート

を選定した。

○委員

- ・バイパス整備することによって、時間短縮がどの程度あるのか。
- ・便益として、計画交通量3,000台の車が時間短縮効果を楽しむという解釈で良いのか。

○県

- ・現道の走行速度を20km/hと考えた場合、通行するのに25分程度かかるが、バイパスができれば、走行速度が50km/hになり、距離も短くなることから、6分になると試算している。
- ・周辺の県道や国道を通行している交通が、バイパスができることによって転換され、その台数が時間短縮の効果として便益に表われている。

○委員

- ・B/Cの考え方について、兵庫県から京都府に跨がる道路だが、兵庫県の部分だけでB/Cを算出しているのか。

○県

- ・京都府側も含めた全線にて算出している。

○委員

- ・この事業に限った話ではないが、先日の台風で、千葉県で停電が相当長く続いて大きな問題になっている。阪神・淡路大震災の頃から電線類地中化に取り組むということで一時的には進んだとは思いますが、調整が難しい等によって、進捗はあまり芳しくないように思っている。兵庫県の地中化計画の実施率はどの程度か。

○県

- ・お手元にお配りしているパンフレットに、兵庫県無電柱化推進計画がある。パンフレット見開き部分の左上に取組状況を記載している。昭和61年にスタートし平成30年度までが第7期ということで、これまで5箇年計画で、33年間で国県市町含めて450kmの無電柱化を進めている。
- ・国は昨年の台風21号での電柱倒壊事例を問題視し、従来からの景観面だけでなく防災面からも地中化を推進すべきとしており、緊急輸送道路で重点的に進めていくという事と、緊急輸送道路上では新規の占用を認めないということで進めている。千葉の被害を受け、地中化の取組はさらに加速すると思われる。一方で、事業費が問題になる場合があるが、国で浅く埋設する等の方法が検討されているので、国の動向を注視しながら県も地中化を推進していきたいと考えている。

○委員

- ・用地補償費0.1億円、工程表には1年で取得完了するとしているが、それで合っているか。

○県

- ・用地補償費は京都府側で5千万、兵庫県側で1千万と見込んでいる。兵庫県側は用地単価があまり高くないということと、現道を極力活用しているので金額的には少なくなっている。
- ・地元では決起大会を行うなど要望が強く、反対意見は聞いていない状況である。相続や土地境界の問題がない限り、予定通りに進むと考えている。

(2) 道路事業 (国)372号 加西バイパス【県から新規評価調書に基づき説明】

○委員

- ・バイパス区間に歩道がないが、沿道利用は想定していないのか。
- ・計画交通量が4,400台で、現況交通量が6,342台となっているが、観測箇所が違うとい

うことなのか、バイパスが全部完成したときに交通が分散することなのか、理由を教えてください。

○県

- ・周辺に小学校があるが、バイパスに沿った形での通学利用はなされないことから、バイパス部には歩道を設けない計画とした。
- ・現況交通量は、現道の三木宍粟線と法華口交差点の間で測っている。バイパス整備によって、地域の交通分散が図られると考えている。

○委員

- ・用地取得にどの程度期間を要し、工事着手はいつ頃になるのか。

○県

- ・令和2年度から調査・設計に入る。令和3年度からは用地買収を進め、3カ年で完了させる予定。用地買収がある程度まとまったところからは工事を進め、令和7年度には事業完了を図りたいと考えている。

○委員

- ・加西市の事業区間と接続することが予定されているが、幅員や道路の仕様はバイパス区間と加西市事業区間はおおむね一致するのか。

○県

- ・車道幅員は同じになるが、加西市の事業区間では、歩道や路肩の考え方が異なっており、全体11.5mの幅員で整備されると聞いている。

○県

- ・加西市側は、観光拠点の開発と関連しているため、歩行者が多いと想定している。

○会長

- ・加西市側は、平成27年度から実施しているが、進捗状況はいかがか。

○県

- ・加西市の事業は令和4年度完成を目標として進められている。加西市から何か事業が難航しているというような話は聞いていない。

○委員

- ・加西市の鶉野飛行場跡地の観光施設について、継続的に活用できる方策として、小・中学生の社会教育施設的な運用や自然学校との連携などが考えられる。機会があれば、県から加西市にアドバイスしてほしい。

○県

- ・貴重なご意見として、市に伝えたい。

○委員

- ・国の負担割合は半分となっているが、既に予算化されている、国の裏づけがあるという理解でよいのか。

○県

- ・裏づけされているわけではない。来年度から事業を進めていくということで、我々としても、国に対して予算の確保を要望し、整備を推進していきたい。

○県

- ・県全体としては、社会整備プログラムで今後10か年の予算枠を設定して、その中で事業を進めていく。

○委員

- ・必要性で、企業立地の促進というのが挙がっているが、道路-4の写真を見ると、工業団地はほとんど埋まっているように見える。今後、工業団地を拡張するなど、予定があるのか。

○県

- ・加西東・加西工業団地は既に埋まっている状況であるが、沿線では物流拠点等も進出してきている。加西インター産業団地も2020年に一部分譲開始予定となっているため、インター間のアクセス性向上にも寄与すると考えている。

(3) 街路事業 (都)西脇上戸田線 西脇道路(東本町)

【県から新規評価調書に基づき説明】

○委員

- ・総事業費のうち、用地補償費の割合が大きい、どのような理由か。

○県

- ・補償物件として、木造系の住宅が38件、コンクリート系の住宅が3件、車庫等の工作物が3件と、物件が多いため、用地補償費が高額となっている。

○委員

- ・この区間が無電柱化になると解釈してよいのか。

○県

- ・そのとおりである。

○会長

- ・街路-4にある事業中の区間では、無電柱化は行っているのか。

○県

- ・現在、事業中の区間は、無電柱化を計画している。ただし、一番東側の区間については、既に完成済の箇所が一部あるため、別の事業で無電柱化を行うなど、今後、検討が必要。

○委員

- ・国道427号の上野交差点の北側は、既に整備されているのか。
- ・また、上野交差点から南側の新庁舎に至る道路、地域ではメインストリートになると思うが、これは今後整備予定の箇所か。

○県

- ・上野交差点の北側については、現況で歩道が設置された道路となっている。南側も片側ではあるが、歩道が設置された道路となっている。

○委員

- ・横断図について、計画では中央に3mの付加車線があるが、これはどういうものか。
- ・事業区間全部が、この横断図のとおりになるのか。

○県

- ・横断図の付加車線は右折レーンを示している。
- ・交差点間の距離が割と近いため、付加車線をそのまま伸ばすのか、あるいは両側の歩道を広げて歩きやすい空間にするのか、地元の意見をよく聞いて、今後設計を進めていく。

(4) ダム事業 (一)揖保川水系引原川 引原ダム再生事業

【県から新規評価調書に基づき説明】

○委員

- ・新規ダム、遊水地、ダム再生の3つを比較されている。直感的には、新規にダムをつくるのが、将来的には一番良いと思うが、ダム再生のほうがより良いのか。例えば、新規ダムがあると、上ダム、下ダムで発電への寄与も考えられる。

○県

- ・ご指摘のとおり、ダムがもう1つあれば、より効率的なダムの操作ができると思うが、新規ダム建設となると、かなりの時間を要する。同等の効果が得られるのであれば、既設ダムを有効活用する方が、環境への影響も軽微で、速やかに事業実施ができるため、最

適と考えている。

○委員

- ・予備放流と事前放流の位置づけをご説明いただきたい。
- ・ダム再生を計画どおりに行われた後も、利水容量の一部を使う事前放流は行うのか。

○県

- ・予備放流は、洪水調節容量といって、河川管理者が必ず確保しなければならない容量である。そのため、必ずこの放流を行わなければならない。一方、事前放流は、その洪水調節容量とは別に利水者が持っている利水容量を利水者との調整の中で、水位が回復できるという見込み、例えば、雨量の状況を十分に把握し、将来的に放流をしても、その分は流入されて補填されるという見込みを予め検討した上で放流するものである。利水者との調整の中で、プラスアルファで洪水調節をするというものである。
- ・ダム再生後の事前放流の取り組みについては、引き続き実施して、より流域の治水安全度を上げていきたいと考えている。

○委員

- ・治水容量というのは、サーチャージ部分か。予備放流のところは洪水調節上、予め空けておくという説明だったので、いわゆる洪水調節容量に相当するのか。

○県

- ・治水容量の部分は、水が貯まっている部分ではない。予備放流というのは、雨の状況を見ながら河川管理者が必ず放流しなければならない。

○委員

- ・予備放流の部分は、常時あけていくというものではなくて、気象状況に応じて、空けるといふ部分であるが、通常、水が貯まっているところか。
- ・治水容量の部分が、絶対にその季節はあけておくところで、予備放流の部分が、河川管理者の判断で、あけるといふことが一応約束されているところで、いわゆる洪水調節容量としては、治水容量プラス予備放流の合計ということによいか。

○県

- ・そのとおりである。

○委員

- ・事前放流を行う際、放流する都度、利水者の同意を得るのか。それとも事前に利水者の同意を得ているのか。
- ・今回の事業で、ダムのかさ上げに伴って、本体部分の補強はしなくてよいのか。

○県

- ・利水者である関西電力・企業庁と事前に協定書を結んで、この取り組みを行っている。
- ・ダムのかさ上げの量が大きくなると、前面に腹づけをするなどの補強が必要になるが、このたびは2mということで、本体の補強をせずにかさ上げができる範囲である。また、周りの国道29号の付け替えを最小限にするため、2mかさ上げする計画としている。

○委員

- ・既に60年を経過しているダムでさらにかさ上げをしても、本体の補強は要らないということか。

○県

- ・今のところは必要ないと判断している。計画に当たって、これから詳細に堤体等の再確認をしていきたいと考えている。

○委員

- ・クレストゲートの更新を令和8年から10年にかけて実施する工程になっているが、その間の治水対策はどのように考えているのか。

○県

- ・非出水期に1基ずつ取り替える予定としている。まず非出水期に1基取り替えて、それで出水期を迎える。その後、もう1基を非出水期に取り替えて、出水期を迎えるような形になる。現況の治水機能をそのまま確保した形で工事を進める計画をしている。

○委員

- ・嵩上げに伴って、ダム下部をさらに分厚くするような補強が要らなくて、2mかさ上げする。60年経っているが、さらに費用をかけて老朽対策が、近い将来必要になるのか。

○県

- ・まだ堤体の詳細な評価までは行ってないが、概略の評価の中では60年経過しているが、コンクリートとしては健全であるという結果も出ており、なおかつ2mのかさ上げであれば、前の補強も無く、十分ダムとしてもつということを概略であるが、確認している。今後、詳細に検討も加えて、事業を進めていきたい。

○委員

- ・ほかの地方公共団体などで、このような事業をしているところがあるのか。

○県

- ・堤体かさ上げとして実施予定のものとして、北海道の佐幌ダムがある。

○会長

- ・ダムの堤体を高くするというのは、確か元土木学会の会長の竹村公太郎さんが提唱し始めて、そういった本も出ている。それで随分容量を確保できるということで、やっとそういうのが現実に動き出したんだなという感じはしている。
- ・代替案の遊水地のほうが、ダムの嵩上げよりも安いのでは。

○県

- ・ポンプなどの施設を設けるのに費用がかかる。また、このような谷地形のところ遊水地を設けることは、平地より工事費がかさむため、ダムが有効的だと考える。

(5) 砂防事業 (一) 加古川水系三ツ森谷川 通常砂防事業 他5件

【県から新規評価調書に基づき説明】

○委員

- ・イエロー区域は、まだたくさん箇所としてあるのか。
- ・透過型と不透過型とあるが、それぞれの特性から、有効に防御できる方を選定しているのか。

○県

- ・イエロー区域については現在、約21,000箇所あり、そのうち土石流指定が約7,000箇所、急傾斜、がけ地が約14,000箇所ある。
- ・基本的に堰堤の構造対象が2種類あり、現在は透過型堰堤のほうを基本としている。それは国からの通達もあるのだが、平成25年の伊豆大島の土砂災害の流木被害を踏まえ、国の流木対策の強化を目的に、透過型堰堤を基本とすることとなった。しかし、人家まで200m未満とかスリット構造をすり抜けるような最大粒径が小さいところでは、まだ不透過型堰堤を選定して実施しているところである。

○委員

- ・対策が必要なところが非常に数多くあるということを説明いただいたが、対策の優先順位はどのように考えているのか。

○県

- ・兵庫県で整備が必要な箇所として、土石流、急傾斜、がけ崩れの危険個所のうち、人家5戸以上で約10,000箇所ある。イエロー区域の半分ぐらいが、整備が必要な箇所である。これまでに約2,500箇所整備してきており、未対策箇所としては約8,000箇所あり、年間

74箇所着手している。公共事業では、国の採択基準があり、例えば、イエロー区域内に公共施設、県道、指定避難所がある場合や、人家が50戸以上ある場合、それをベースに整備をしている。県単独事業では、人家5戸以上の箇所を実施している。まずその中でも、イエロー区域内にレッド区域があつて、人家もあるところを最優先して整備している。

○委員

- ・国の六甲砂防事務所、県の砂防課、県の治山課と類似の事業をやっていると思うが、それぞれの役割分担について、教えていただきたい。
- ・個別補助事業がつくられて、相当事業が進んでいくのではないかと思うが、過去3年とか5年では、砂防事業をどの程度やっているのか。

○県

- ・国は、六甲山系を中心に鉢伏山から岩倉山の東西30kmの中で市街地に面した斜面をグリーンベルト整備事業として実施、また、23水系の土石流対策を実施している。治山と砂防の違いでございますが、治山の場合は保安林のところを中心に事業をやっており、治山の場合は山の安定を図るということを目的に、多段的に治山ダムを設置している。砂防はそれ以外で事業を実施しており、土石流の容量を計算し、下流側で土砂を待ち受けるような砂防堰堤をつくっている、ということで仕分けしている。
- ・第3次土砂災害対策計画を推進しており、平成30年度から令和5年度まで、砂防事業の場合は390箇所の事業を実施する計画である。これまで2,500箇所を超える砂防堰堤等を整備している。

○委員

- ・透過型堰堤の場合は、一旦たまつた土砂流木は次の土石流に備えて取り除くとなっている。例えば、非常に大きな雨が広範囲に降つた場合、かなり多数の箇所がこのようなことになると思うが、それらは撤去できるのか。

○県

- ・透過型堰堤の場合は、除石管理するので、管理用通路を設け、トラッククレーンやバックホーで、県単独事業で維持管理している。基本的には、大きな災害の後、点検したり、通常でも出水前の5月までに、透過型堰堤約180箇所について、全箇所点検している。

○委員

- ・環境適合性で、どの砂防事業も全て緑化を図るとしているが、具体的にどんな方法でどんな植物を使って緑化するのか。

○県

- ・草本の植物を使って緑化する。掘削のり面のところは、厚層基材種子吹きつけで、その地域の在来種をまぜて、緑化のり面としてのり面工事を行う。地域の在来種では、ヨモギなどである。また、コナラ、アベマキなど、植林をする場合もある。

○委員

- ・土石流が発生したときに、樹木を植えていると流木自体が破壊をするということで、こういう溪流部分では、樹木というのは逆に非常に危ないのではないか。

○県

- ・グリーンベルト整備事業のときには植林するが、通常の砂防堰堤の場合は、種子吹きつけを行う。委員ご指摘のように、基本的に土石流が起これば植林とかが流木を巻き込むため、基本的には土石流の想定範囲の中では植樹することは控えるべきだと考えている。

○委員

- ・レッド区域がたくさんあつて対策が大変だと感じる。保全対象戸数に比べて、費用が非常にかかるという事業となっており、開発行為への制限や規制というのが、非常に課題になっていると思うが、これはかなり強化されてきているのか。

○県

- ・イエロー区域だけでは、開発行為の規制はかからないが、そのイエロー区域の中でも、木造建築物を破壊するような土石流、がけ崩れの場合は、レッド区域が指定される。そのレッド区域の中では、新たに住宅分譲とか福祉施設をする場合には構造の規制、それから開発の場合では、都計法ではレッド区域を解除しないと新規の開発をしないなど、かなり強化されている。
- ・現在、兵庫県では、レッド区域を約7,200箇所指定しており、令和2年度で10,000を超える箇所の指定が完了する予定である。

○会長

- ・まだ全部済んでいないのか。

○県

- ・まだ7割ぐらいしか指定されていない。最終的には、レッド区域が10,000を超える指定の予定になる。

○委員

- ・未対策の箇所が約8,000箇所あることを聞いたが、今後の計画についてどう考えているのか。何十年計画というふうに優先順位をつけてやっていくのか。

○県

- ・基本的には一次計画、二次計画、三次計画ごとに5箇年単位で公共事業と県単独事業、何箇所着手するかを決めて、計画的には平成21年度の第一次から現在の第三次まで実施してきている状況で、現在の第三次計画では、公共事業と県単独事業で、年間74箇所新規着手している。未対策は約8,000箇所あり、年間74箇所を着手しても100年以上かかってしまうという状況である。

○委員

- ・スピードをもうちょっと上げるというのはできないのか。

○県

- ・砂防事業には、非常に力を入れている。平成21年の台風第9号のときに、非常に土砂災害が多くあったということで、それがこの5箇年計画のスタートになった。その年を境に砂防事業の予算が倍になった。全国の都道府県の中でも、これだけ砂防に力を入れている県はないと考えている。国も驚くぐらいで、補助金・交付金と県単独予算と両方でやっているの、恐らく近畿の中でもナンバーワンだと思う。予算もつきやすいため、現場の土木事務所のほうもマンパワーの問題等もあることから、今これで本当に力いっぱいやっているという状況である。残り約8,000箇所だと、これから100年かかるということになるが、その予算の中でできるだけ優先順位をつけて、早くやるべきところから5年ごとの計画を更新して行ってやっていきたいと考えている。

○委員

- ・緑化のところで、ヨモギと聞いたが、ヨモギの場合は中国から輸入したり、北海道から持ってきたりすることがあるので、生物多様性という視点から、地域産の種子を使うように考えていただきたい。

○県

- ・留意する。

○会長

- ・対象区域の中で緊急輸送道路があって、保全対象が50件や100件とあるようなところは、他には無かったのか。この中で100件を超えているのは、1箇所だけである。

○県

- ・今回は、イエロー区域内に人家や国道、県道の緊急輸送道路等があり、かつ事業執行環境が整った箇所、つまり地元要望や用地が協力的な箇所を6箇所選定した。

(6) 下水道事業 兵庫東流域下水汚泥広域処理場整備事業

【県から新規評価調書に基づき説明】

○会長

- ・地元の要望で「安定的な運用」と書いてあるが、あえて「安定的」ということは不安定なときがあったという事か。

○県

- ・下水処理というのは、県民の皆様があまり意識されてないところだと思うが、一旦機能停止すると途端に県民生活に影響が出る。例えば、トイレが使えなくなるなど、下水の使用制限が出てくるため、「安定的」というのは、まず機能停止してはいけないと、そういう意味で捉えていただきたい。

○委員

- ・下水道-1で、事業内容に「汚泥有効利用施設整備」とあるが、これは耐用年数というのは何十年もあるものなのか。もともとの焼却炉の耐用年数10年とは違ったものになるということか。

○県

- ・物によって耐用年数は異なるが、記載している汚泥の濃縮設備や脱水設備といった機械ものについては、標準耐用年数が15年となっている。固形燃料化施設も15年である。消化施設については、いろいろ種類があるが、今経済的にすぐれているのではないかと考えている鋼製の消化タンクでは、耐用年数を35年と見込んでいる。

○委員

- ・現在、焼却のみにして、今後、エネルギー有効利用をするということだが、焼却のみにした場合にかかる費用と、今回のようなエネルギー有効利用をした場合にかかる費用は、相当違ってくるのではないか、つまりエネルギー有効利用はいいことだと思うが、費用がかなり高くなっているのかなと思うが、いかがか。

○県

- ・参考-2で、3案比較しているが、①が現況と同等のもので再構築する場合、③が今回の消化と固形燃料化を行う場合としており、一番下の欄で「経済性」という欄で、「イニシャルコスト」を記載しており、①の焼却(現況)が約229億円。③の消化プラス固形燃料化が265億円ということで、消化プラス固形燃料化のほうが初期コストとしては高くなっている。イニシャルコスト全体を耐用年数で割り戻して1年当たりの費用として換算すると、現況並みで再構築する場合では年間約18億円、消化プラス固形燃料化の場合は、年間約19億円と、それぐらいの差になる。一方、「ランニングコスト」では、現況の場合では、維持管理費がかなり高くなっているが、消化プラス固形燃料化だと、売却益が見込まれるため、維持管理費がかなり安くなるので、トータル的に見てすぐれているという判断をしている。

○委員

- ・バイオガスや固形燃料を売却した利益も見込めるということか。

○県

- ・売却益を見込んで維持管理費のほうに還元するという考え方である。

○会長

- ・どこに売却するのか。

○県

- ・どこというのは今申し上げることはできないが、例えば、民間の石炭火力発電所を持っているプラントなど、バイオガスを使って発電するところについては、色々なところが参画可能かと思われる。

(7) 港湾事業 姫路港旅客ターミナルエリア再編整備事業

【県から新規評価調書に基づき説明】

○委員

- ・「優先性」のところについて、ポートセンタービルが旧耐震基準の建物になるが、これは民間が持っている施設か。今後は誰の所有になるのか。

○県

- ・現在のポートセンタービルは、姫路市、兵庫県、その他事業者等が出資した株式会社が運営している。もともとあった旅客機能は、今、県が所有している旅客船ターミナルに全部集約する。また、旅客船ターミナルについては、現在、ひょうご埠頭株式会社が運営をしているので、そういったところに新たに運営させていくという方向で、関係者の中で調整をしている。

○委員

- ・令和元年度で、クルーズ船が6回入港しているが、このクルーズ船の需要というのは経年的に見て、どのような傾向か。

○県

- ・全国的には非常に大型クルーズの需要が増えている状況である。兵庫県でも、積極的に誘致していきたいと考えており、これまでは年間に1、2隻程度だったが、令和元年は、姫路港の開港60周年で、積極的にクルーズ船を誘致したこともあり、特に、ダイヤモンドプリンセスという10万トンを超えるような大きな船も初入港した。引き続き、ポートセールスを積極的に行い、今回のリニューアルに合わせて、大型客船等のクルーズの需要をより伸ばせるように頑張っていきたいと考えている。

○会長

- ・ターミナルエリアの活性化にあわせて、ターミナルエリアから、姫路城などの市内へのアクセスについては、何か新しいものがあるのか。

○県

- ・現在、姫路駅から路線バスがでていますが、大型のクルーズ船が入ったときには、大型観光バスを仕立てて行き来するような形にしている。今、公共交通機関によるアクセスの導入なども必要と考えているが、一般の足をどう考えるかということが大きな課題となっている。今回の事業で、一般の駐車場もたくさん用意するが、それ以外の公共交通機関については、姫路市、あるいはバス事業者等と調整し、よりよいものになるように合わせて検討していきたい。

以 上