

平成16年度 第2回

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

ひょうご女性交流館

平成16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（平成16年度第2回）会議録

- 1 開 会
- 2 平成16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) 共通

事務局

追加資料をめくっていただきますと、「追加説明項目〔第1回公共事業等審査会（6月4日）審査事業〕」として、「共通」「道路事業」「街路事業」「ほ場整備事業」と書いてございます。共通部分については私、道路事業は道路建設課長、街路事業は街路課長、ほ場整備事業は農地整備課長の方からそれぞれ説明させていただきます。

ここに書いてあります項目を改めて紹介させていただきますと、道路事業の482号鶴岡道路につきましては、北近畿自動車道供用前後の国道312号日高バイパスの交通量。氷上加美線につきましては、インターチェンジからの所要時間の現況及び道路整備後の数値比較。三木山崎線丸山バイパスにつきましては、丸山バイパスの加西市まちづくり計画における位置づけ、現道拡幅とバイパス整備の比較検討結果。街路事業の船場川線につきましては、排水性舗装、透水性舗装、保水性舗装の内容及びコスト。それから、上津橋地区のほ場整備事業につきましては、農村公園の所有者、管理者。こういうご質問であったかと思っております。

それでは、私の方から、共通事項として、事業間をまたがる費用便益比について、それから事故の多寡について、説明させていただきます。

まず、B/Cについて説明させていただきます。「技企」と書いてあるインデックスのついた緑の紙をめくっていただきまして、「費用便益比（B/C）について」というA4横長の資料がございます。

費用便益比は、ご承知のとおりかと思いますが、この図にありますように、建設費と維持管理費という費用と便益の比でございます。将来にわたるそういう価値を現在価値化して、B/Cを出しております。そのBとCの出し方ですが、2として「算定に用

いた資料」とありますように、各事業ごとに全国的な基準といいたししょうか、算定マニュアルがございます。国土交通省、古くは建設省、運輸省、あるいは農林水産省、通産省のマニュアルに基づきまして、ほぼ一律に算出できるということでございます。

めくっていただきまして、共通 - 2 ページ、今回審議に当たっております道路・街路事業につきましては、便益は3つ項目がございます。走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益と言われているものでございます。走行時間短縮便益といえますのは、新しく道路が整備された場合の短縮される時間に時間価値を掛けて算出するものでございます。それから、走行経費減少便益は、走行経費は当然軽減されるので、その額を計算するものでございまして、走行経費原単位というものを交通量と距離に掛けます。交通事故減少便益は、単路部、交差点部それぞれに事故損失の原単位が与えられておりまして、それを交通量や距離に掛けるということで、この大きく3つの便益がございます。

市街地再開発につきましては、2つございます。事業区域内の収益向上分と事業区域外の地代の増加分を算出いたします。これは余り説明を要しない割にはっきりした概念で、事業区域内は、要は賃貸料で収益が上がる分とその費用との差でございます。事業区域外は、地代の上昇分を便益に算出しております。

それから、共通 - 3 ページ、ほ場整備でございますが、これは5つほどございます。作物生産便益、営農経費節減便益、維持管理費節減便益、非農用地等創設便益、その他便益でございます。言葉でほぼわかるかと思いますが、営農経費節減というのは、例えばほ場整備することによって非常に効率的な営農ができることによる便益であります。その他便益の中には、文化財が具現化される便益とか、水辺環境整備による景観保全便益、そういった便益もございます。

これらにつきましては、先ほど言いましたように、それぞれマニュアル等に基づいて算出するということでございます。

次の共通 - 4 ページでございますが、先ほど道路事業のところ、時間価値や走行経費の原単位を乗ずるということがございました。これは、各事業ごとには出てこない、ある一定の値が与えられております。それが共通 - 4 ページに書いてございます。

まず、車種別時間価値原単位と書いてありますが、これは、車種ごとに1台・1分当たり何円価値が上がるか、もう少しいえば、その間、レンタカーで他に貸せる価値であ

りますとか、そういう値でございます。

それから、車種別走行経費原単位は、走行条件が改善されることによりまして、いろいろな損耗費が軽減されるということで、車種ごと、速度ごと、道路種別ごとに細かく決められております。ここに書いていますのは、一例でございます。

事故損失原単位と申しますのは、先ほど言いました単路部で1台・1km・1年当たり何円ということが、D I Dの2車線道路など、要は地域条件、道路条件によって与えられている数字でございます。

これらを、細かい話をしますけれども、共通 - 2 ページの道路・街路事業の走行時間短縮便益でありますとか、走行経費減少便益を求めるときに掛け算することになっております。

共通 - 5 ページでございますが、具体的に事業ごとに数字として整理したものでございます。

例えば、道路事業の国道 482号鶴岡道路でございますと、「B (便益)」については、便益額はそれぞれ足して84億円でございます。時間短縮が4.8分が3.1分になったり、交通量が変化するというようなことで、先ほどの計算式にこれらを代入して求めます。それから、「C (費用)」は、建設事業費52億円と維持管理費1億円で総費用53億円でございます。そして、84億円割る53億円で1.6、そのようなB / Cの算出の仕方を行います。以下、同様でございます。

ほ場整備につきましては、作物生産便益のところ、単収増、作付増、品質向上がこの事業の固有の数値として出ています。

また、市街地再開発でも、当該地の賃料とか周辺地域の地価といったものを算定して便益を求めるといった構造になっております。

B / Cは、以上でございます。

引き続きまして、事故率について、その区間の事故が多い少ないはどうやって判断したのかというご質問でございました。共通 - 6 ページでございます。交通事故死傷率という指標で評価いたしました。

交通事故死傷率と申しますのは、人 / 億台kmという単位でございます。計算式を書いていますが、当該道路の区間における1年間の交通事故による死傷者数を、交通量と区間延長を掛けて365倍したもので割って、1億を掛けて算出します。

2として、全国ベースの交通事故死傷率を挙げております。いろいろ書いてございますが、平均すると141人/億台kmでございます。

それに対しまして、3に県下の主な幹線道路の交通事故死傷率を書いてございます。今回は、国道482号、主要地方道三木山崎線などでございますので、これに類似した国道等を挙げております。

4ですが、国道482号鶴岡道路は、交通事故死傷率に166という数字が出ます。それから、三木山崎線は181という数字が出ます。船場川線は375という交通事故死傷率でございます。全国平均141よりも高く、それぞれ近傍の類似の国道あるいは主要地方道と比べても高いと判断しておりまして、前回、交通事故が多いので、それを改良したいという説明をさせていただきました。

以上でございます。

会 長

どうもありがとうございました。多岐にわたる質問で、内容的には一つということになるかもしれませんが、B/Cはそれぞれの担当によって特にベネフィットの方は違いますので、なかなか一口に説明していただくのは難しいかもしれません。何かご質問の追加はございますでしょうか。

委 員

ありがとうございます。丁寧にご説明いただいたんですが、幾つか、提示いただいた資料についてまた教えていただきたい点がございます。まず、共通-1のところで費用便益の考え方を図示してくださっていて、一番大もとのこの図の中に「維持管理費」とありますが、この維持管理費は、例えば共通-5に「C(費用)」「維持管理費」という形で載せてあります。これの計算の際には、まさか向こう1,000年ということはないと思いますが、維持管理をどれぐらいの期間で想定なさっているのか。それから、どのような規模の維持管理を想定なさっているのか。あるいは、現行の実績を算定基準になさっているケースが多いと思いますので、そうされているのであれば、ここの維持管理費に入ってくる数値の根拠としてどのようなデータを挙げておられるのかをお教えいただきたいのが一点目です。

2点目は、共通-2ページで、例えば 走行時間短縮便益のところですが、時間価値原単位について共通-4で詳しくご説明くださったわけですね。それで、ひたすら素

人なのでわからないからお尋ねしてしまうんですが、その道路にどの種類の自動車がこの程度通るかというデータは、一体どういったものを前提にして、例えばこのたびの道路のB/C算出に当たって計算なさっているのかを少し教えていただきたいんです。

以上2点です。

事務局

まず、維持費でございますが、算出します期間は40年でございます。この場合ですと、道路・街路事業の場合は、費用便益分析マニュアルの中に40年を目安として計算するように載っていますので、それを用いています。

それから、維持管理の内容ですが、これは通常、道路ですと、例えば路面の清掃がありますとか、ある年限が来て舗装が傷めば舗装の打ちかえといったようなことがございます。それらを1km当たりにならして、これも原単位とって、普通の道路ですと大体1km当たり数百万円の年間経費がかかるといったことが出ていますので、それに乗じてこの維持管理費に充てております。

それから、時間価値は、車種ごとに決まっています。それは計算のときにどうするかということでございますが、計算のときも車種ごとに交通量を出して、それぞれ乗じて算出しております。交通量予測のときに車種別予測をしますので、それにそれぞれの車種ごとの原単位を乗じて出しているということでございます。

委員

後先しますが、交通量予測につきましては、毎年なされていると考えたらよろしいんですか。

事務局

もともとのデータは、5年ごとの交通センサスがございますので、そういうものを用いて、予測は事業ごとにやります。毎年、このエリアの交通需要がどうなるかという予測はしていません。予測は事業ごとにすることになります。

委員

5年の範囲でのデータと考えさせていただいたらいいと。

事務局

5年ごとのデータをもとに、予測するというところでございます。

委員

それをもとに推計して、計算なさっているということですね。

じゃ、戻りまして、維持費のところですごい差があるのは、トンネルというのは維持管理にそんなにかかるのか、距離の問題もあるのかなという部分に関して、向こう40年間の維持管理費という形で考えたらよろしいわけですか。

事務局

維持管理費は、キロ当たり何ぼという単価設定がなされておりまして、工種によってまでは分かれてません。氷上加美が高いのは、全体の延長がかなり長く、定数を距離に掛け算していますから、高く出ているということです。

委員

そうしましたら、ここにある氷上加美線につきまして、ほかに比べて5倍になっているのは、距離に応じてそのように想定されているからと。

事務局

そうです。

委員

実際のところ、ここで算定基準になさっている維持管理費というのは、もちろん道路の交通量によって差が出てくるとは思うんですが、著しくかけ離れているということはない、平均的な数値と考えたらいいと思うので、ちなみに、一般的な、例えば兵庫県全般でも結構ですから、標準的な交通量の年間の維持管理費をちょっとお教えいただけませんかでしょうか。

事務局

ちょっと今、そのデータがないのでわかりませんが、この維持管理費の設定に使われているキロ当たり何ぼという全国ベースでつくられている分も、やはり実態をそれなりに反映していると思います。

委員

もちろんそうだと思うんですが、参考までに、現行どの程度かを、次回で結構ですので、教えてください。

事務局

わかりました。次回、資料をお示ししたいと思います。

会 長

今すぐにお答えできないというか、手元にデータをお持ちでないので、次回にでもお願いしたいと思います。

道路事業にご質問が集中していましたが、ほかのことでも結構です。どなたでも、ごさいませんでしょうか。

これは私自身の個人的な考えなんですけど、公共事業ですから、B / Cが赤字であってもやるべきものはやるんだと。収益事業なら、幾らぐらいもうからなければこの事業はやめにしておこうと、株式会社ならそういうことがあると思うんですが、公共事業の場合は、やはりやるべきものはやるという背景があっただけじゃなく、私には考えております。いろいろご意見はあるかと思いますが。

委 員

それにつきましては、私も同意見なので、いつもB / Cのところの算定基準は何なのかなと気になっていて、今回もご提示いただいて、損をしない数値が出ればゴーということかと思うんですが、行政の事業ですから、いわゆる公共の福祉というものに関しては、B / Cに盛り込む項目はどうやら現行ではないと考えたらいいわけでしょうか。あくまでコスト・アンド・ベネフィットに関して。環境要素も含めてそこに入ると思うんですが。

事務局

そうですね。環境要素、CO₂の問題とかいろいろあるんですが、今の段階のB / Cの出し方には、それは入っていません。ただ、時間短縮効果とか事故減少効果は福祉につながると思いますけれども、定数化できるものしか今のところ出す方法がないものですから、こういった3種類しかないです。

委 員

それに関して、少し余計なことを申し上げる形になるんですが、時間短縮効果というのは、以前例えば10分で行ったところが8分になっても、B / Cが向上したということになりますよね。でも、実生活する人間において、10分で行けるか8分で行けるかは、はっきり言って誤差の範囲でもあるわけです。どう運転するか、雨が降っているかとかも含めて。それを、B / Cということで余りリジッドにするというのも考えものの部分があります。ですから、今後、それを無視するのじゃなくて、何らかの形で、過度にB

／Cがいいからその事業はゴーだとか、会長がおっしゃいましたようにB／Cがだめな数値だからやらないというのではない、その辺はちょっと柔軟に。逆に言えば、B／Cがすごくよくても、諸般の問題があれば見直すことができればよいなど。

会 長

この審査会もそういう場であってほしいなと私は思っています。非常に収益が上がるといっても、そんなにもうかるなら、じゃ民間にやってもらったらいんじゃないか、わざわざ県が直接やる必要はないんじゃないかという議論が出てもいいんじゃないかと私は思っております。

ほかにご意見はございませんでしょうか。 それでは、時間の関係もございませんので、次へ移りたいと思います。

次は、質問が出ておりました道路事業について。

2) 道路事業

- ・(国)482号 鶴岡道路

事務局

それでは、道路事業に関して個別のご質問の中で、まず国道482号の鶴岡道路ですが、これは北近畿豊岡自動車道の供用後で想定させていただいて交通量を出しておりました。これについて、北近畿豊岡自動車道がない場合にどういう形になるのかというご質問がございましたので、資料をつくらせていただきました。

前の画面を見ていただきますと、3段階に数値を書いておりますが、一番上が現況、2段目が北近畿豊岡自動車道はまだ供用してない場合の鶴岡道路供用後の交通量、一番下段が北近畿豊岡自動車道も供用した後の交通量の数値です。

現状でいいますと、国道312号はここから(青色のルートで)上がって行って豊岡の方面に行くんですが、今のところ、こちら(黄色のルート)とダブルで312号になっています。(青色の)312号のこのポイントでは、現況が大体1万1,700台、鶴岡道路ができた段階で北近畿豊岡自動車道がないときは1万5,200台、北近畿豊岡自動車道もできたときには1万1,000台という交通量になります。鶴岡道路の途中のポイントにつきましては、鶴岡道路だけができて北近畿豊岡自動車道がない場合には1万1,200台、

北近畿豊岡自動車道ができれば若干下がりますして 8,300台程度ということでございます。

こういった数値になりまして、結果として、北近畿豊岡自動車道の供用前に鶴岡道路ができた場合は1万 5,200台なので、混雑度を計算してみますと、(日高バイパスの)ここにつきましては、交差点付近まではそれまでの交差点とか出入りがないものですから、交通容量は1万 4,100台ぐらいと想定されまして、混雑度は1を超えて少し混雑しますが、1.08という数字が出ました。ちなみに、北近畿豊岡自動車道供用後は、もちろん交通量も減りますので、0.78という数字です。したがって、供用前につきましては、若干混むときもあるということでございます。

我々としましては、北近畿豊岡自動車道の早期供用を常に国等にも要請しながらやっております。北近畿豊岡自動車道は、都市計画決定して、用地買収にどのくらいかかるかが最大の問題になるかと思っておりますので、その期間ははっきりとは言えませんが、この南の方でやっているのを例にとれば、13年程度で供用を迎えられるかなというところでございます。したがって、鶴岡道路ができて、タイムラグというのは通常で考えて5年程度かと思っておりますが、それについては、できるだけ縮めていただくというか、早期に供用してもらうように、国に対して要請していきたいと考えています。

会 長

ただいまのご説明に関しまして、何かご質問はございますでしょうか。先ほども質問がございましたが、交通量予測というのは、いろいろな条件が絡み合っていて、はっきり申しましたら、結局わからなくなる。この場合でも、八鹿のところあるいは日高から入りまして出石へ抜けるもの、豊岡に出るもの、合計はどうなるのか。鶴岡道路、北近畿豊岡自動車道ができ上がった場合に、果たして現況と合計は動かないのか、変わるのかというところ、ちょっとすぐにはわからないような数字が並んでいます。

事務局

少なくとも1万 5,200台とか 3,700台と書いてあるあたりは北近畿豊岡自動車道に吸収されるのは確かでありまして、その分で(5,400台が)4,200台程度に落ちてくる、こちら(3,700台のところのポイント)も同様に落ちてくると考えています。

会 長

もっと単純にいまして、482号を通過して出石へ行く車は、結局東側のこのポイン

トで減るわけですか。現況は 5,400ですね。それが 4,200になるから。

事務局

そうですね、この辺も少し減るということです。

会 長

その減った車はどこへ行くんですか。どこから出石へ行かないと……。

事務局

この地図には入っていませんが、ここに（北近畿豊岡自動車道の北側延長線上に）インターがあるのと、もう一つ上にございまして、出石の大分東の方からでしたら、先に上の方から北近畿豊岡自動車道に乗るというルートが考えられます。そういったこともあって、交通の配分の問題ですが、ここも（国道 482号の東のポイント）もう少しすいてくることになります。

会 長

とにかく非常にややこしい計算が積み重ねられているということがおわかりいただけるかと思いますが、ほかにございませんでしょうか。

委 員

これについては、こうご提示いただいたら、そうかなあと思わざるを得ないんですが、できれば今後、参考までに、過去にこういう事業をおやりになってB / Cをお出しになっていると思うので、ぴったりということはもちろんないと思いますから、その後の需要について予測と実態の差があれば、兵庫県下の場合どの程度なのか、少し資料をいただきたい。

つまり、数年前に予測して開通したものについて、こういうものは恐らくおつくりになっていたと思うんですが、ふたをあけてみたら、実はこうなったということ。それから、交通量もそうですし、なかなかB / Cには出しにくいとは思いますが、地元の方たち等のお声なんかもできたら審査会の場にも上げていただいて、この道路が通ったからこうだったということ。できるまでは、だれでも新しいものができればよくなるという見通しで、あるといいというお話が出ると思うんですが、できたことによって、後どうであったか。

なかなか事後評価まで手が回らないと思うんですが、それは前のことをほじくり返すということではなくて、今後の計画を立てるときに、一体かつてどうだったかという

ことを判断の材料として私自身はいただきたいんです。こういう数値を出されたら、こちらは反証の手だてはないので、ぐちぐちといろいろ言うしかないわけなんですね。何となくむなししい感じもしますので、1つでも2つでも結構ですから、そういう事例を紹介いただけるとありがたいんですが。

会 長

また機会を見て、お願いいたします。

道路建設で、まだほかの項目もございます。続けて説明をお願いいたします。

・（主）氷上加美線

事務局

次は、氷上加美線で調書の記載について、例えば「リダンダンシー」という言葉ではなくて、もっとわかりやすい言葉でという点と、インターチェンジアクセス30分圏内になるという表現をしていましたが、これはどう変わるのかという具体的な数値であらわすべきということがございましたので、お渡ししているペーパーに赤い字で書いていますように、新しくこういった修正をしたいと考えております。

「安全・安心の確保」の中の「リダンダンシーが確保される」は消させていただきまして、「緊急時の輸送能力の低下を避けることができる」という表現にさせていただきたいと思います。それと、「県土の活用を進める」の中で、インターチェンジアクセス、「到達30分圏内」と書いている後ろに、括弧書きで「現状：36分 整備後：24分」と数値を書かせていただきたいと思います。

会 長

これも、36分が24分に縮まることがどういう意味を持つかというご質問もまた出てくるかと思いますが。結局大して変わらないのか、変わるのかという。それはそれで、まだもう少し道路関係が出ていますので、続いて説明をお願いいたします。

・（主）三木山崎線 丸山バypass

事務局

続きまして、三木山崎線の丸山バイパスでございます。これにつきましては、加西市のまちづくり計画における位置づけがどうなっているのかというご質問と、現道拡幅と、こちらのルートを整備する場合の比較検討結果はどうなっているかというご質問をいただいています。

それにつきましては、道建 - 4 というページに、前の画面にもございますが、加西市の土地利用計画を示しております。この構想図は、加西市の中心市街地活性化基本計画の中に入っております。現道の三木山崎線の位置は左上のこの辺から南へ流れているルートで、以前は都市計画決定が現道ルートでされていたんですが、平成9年2月に都市計画変更がされています。この三木山崎線はここ（北条鉄道との交差部分）に踏切があって問題があることとか、全体的な北条町駅周辺の土地利用計画がかなり具体的になったということで、市街地内全体の道路交通の円滑化や安全性の確保並びに利便性の向上を図るために、この（北条町駅北側からの）区間を東に回したルートに都計変更をされています。こういった形での位置づけになっております。

今、バイパスという言葉が適切かどうかわかりませんが、一応丸山バイパスという道路事業で取り組もうとしているのは、ここからここまで（赤い点線部分）です。ここ（事業区間の北端）から現道までは、市街地再開発事業とか街路事業で今進められておりまして、16年度末に完成します。そうなりますと、車がこう行ってこう行ってこう行く（Z形のルートを走る）感じになりますので、今回の計画区間をその三角形の一辺にするという意味でバイパスと言っています。

それと、都市計画決定しているから、街路事業でというように疑問に思われるかもしれませんが、街路事業と道路事業の区分につきましては、基本的な考え方として、都市局、道路局という縦割りの部分もありますが、昭和45年のD I D内は都市局の街路事業で、45年のD I D外は道路事業でやるというような基本的な枠組みがございます。たまたまこの図の東側、旧市街の方は45年のD I D区域に入っておりまして、西側はD I D外になっておりますので、道路事業でこの部分に取り組もうというものでございます。

もう一点、ルート比較の件でございますが、一応経済比較をしております。これは、全体の都市計画変更をするときに、あわせて経済比較もされております資料を持ってまいりました。それによりますと、全体という意味ではここからここまで（Bルー

ト)を現道拡幅する場合と、こちら(Aルート)をやる場合がありますが、ルートAの場合は58億円程度、ルートBの場合は65億円程度。Bルートの方は、北条鉄道がございまして、それは立体交差をするということで、約7億円高くなっているという状況でございます。

以上です。

会 長

何かご質問はございますでしょうか。Aルートの場合は、Bルートの分岐点からではなくて、駅前から現道までを事業区間としておられるわけですね。

事務局

今回のAルート全体では、北条町駅付近の中心部分は再開発事業という事業でされているんです。

会 長

この1.52kmというのは、どこからどこまでですか。

事務局

1.52kmというのは、ここからここ(現道との分岐点から分岐点)までです。道路の事業費は今ほじいても13億円ですから、道路事業という意味では、これ(今回の事業区間)で13億円、これ(Bルート)全体では65億円という比較にもなります。

委 員

そういう意味では、この計画を決めるときに、本当はこれ全体を評価しておかないといかんわけですね。ここだけをやるんじゃなくて、全体を取り上げて評価してやるべきだったかもしれないですね。今、そこだけ評価しているから、こういう議論が出てくるんじゃないのかな。

会 長

これだけ見ますと、A全体は延長1.5kmで長い、黄色は真っすぐだから三角形の2辺より短くて1.4kmということになるんですが、1.4kmの方は65億円で、1.5kmの方が安いというのは、何かぴんと来ないような。上の図を見ますと、事業区間がこれだけなのにAの方はこれだけだと。この距離が違うやないかということで、ちょっと理解しにくかったです。

事務局

距離は、三角形の2辺ですから、Aルートの方がもちろん長いんです。ただ、この部分（事業区間）につきましては、東側に加西市の丸山公園という公園があって丘になっていますから、この辺には物件は全然張りついてないです。川と公園に挟まれた間を抜きます。一方、現道の方につきましては、北条鉄道との立体交差の構造物ができるといことで、これが結構きいてくるということもございます。

会長

ほかにご意見はございませんでしょうか。道路事業全体につきましても、何かご意見、ご質問なりございましたら、どうぞ。 ございませんか。では、課長、どうもありがとうございます。

次に、街路関係でご説明いたしたいと思います。

3) 街路事業

・船場川線（博労工区）

事務局

私の方から、前回お尋ねがございました道路の舗装についてご説明したいと思います。路線としては、JR姫路駅西側の船場川線の博労工区でございます。

画面に出しますが、これは前回ご説明した横断面図でございます。18mを30mに拡幅するというので、路面の舗装につきましては、排水性舗装ということでご説明させていただきました。これの関連で、いろいろな舗装についてどのような状況かということがございましたので、本日、ご説明させていただきます。

まず、お手元の「街路」というところに資料もつけておりますが、舗装は、まず土の上に路盤・砕石を敷きます。その上に、アスファルトの混合物を載せます。アスファルト混合物は、上から表層、中間層、基層、こういった層ごとに名前をつけております。アスファルト混合物は、原油から軽油とか重油をとるわけですが、その生成した残りかすがアスファルトでございまして、これに骨材といって砂とか砕石をまぜたり、粘り気を出すためにフィラーという石灰岩の粉もまぜているわけでございます。そういったことで、骨材の粒と粒をアスファルトで結合した構造となっております。

図の一番左側が通常の舗装でございますが、表層には密粒度アスコンといひまして、骨材に非常に詰まった形のものを使用しております。いわゆる細かい粒も入っているということで、表面の部分の空隙率は約4%で、雨水は浸透しにくい構造となっております。浸透水は、路盤とか、その下の土の中・路床に入りますと、土粒子とか碎石の粒子間のかみ合わせの力が弱まって、支持力が低下する、そういったことから浸透は避けるというこれまでの考え方でやってきているのが通常舗装でございます。

次に、排水性舗装でございますが、これは、一番上の表層部分につきましては砂分がほとんどない、10%程度ということで、大きな骨材、碎石が80%ぐらい占めるような開粒度アスコンといひますが、そういったアスファルトコンクリートを使用しています。この場合は、空隙が20%ほどできます。かみ合わせが緩くなるのを防止するために、普通のアスファルトにスチレンとかブタジエン等のゴム系の化合物をまぜまして、改質アスファルトとして結合力を強くしております。表面から雨水が入って下の粗粒度アスコンというところに浸透しないように、その境目にはシール材としてゴム系のアスファルト乳剤を散布します。雨水は、地下に浸透しないように、横の路肩の方に導くという構造になっています。道路の表面に雨水がたまりますと、ハイドロプレーニングといって、ブレーキをかけたときに滑るとか、それから霧状になって前方の車が見えないとか、雨水のはねによって非常に走りにくい、こういった問題がございますして、高速道路ではこの舗装を標準装備することになっております。この舗装は、低騒音ということで、3デシベルぐらい騒音を低下させる効果があると言われております。

本県でも、私どものやっています幹線街路、4車線の市街地の街路につきましては、基本的に車道の排水性舗装を進めていこうという考え方をしています。ただ、この舗装につきましては、表面の空隙のところにはほこりがたまったりして目詰まりを起こしますと効果がなくなりますので、そういうことのないように、ごみ等を除去していくメンテナンスが必要であるということでございます。費用的なものは後で申し上げますが、大体1割増しということになっております。

それから、透水性舗装でございますが、これは地下水の涵養とか、都市の雨水の洪水防止といひますか、災害防止ということも勘案しまして、全部を先ほどの開粒度のアスファルトコンクリートにしてみたらどうか、そうしますと雨水が全部地下に浸透するじゃないかという考え方をしております。ただ、こうしますと、下の碎石もしくは路床

の土の方に構造的な影響が出てこないかということも心配されます。どれくらい効果があるのかということが技術的な面からまだはっきりと確立されておりませんので、平成15年度から全国的に、国の方でも10カ所、我が兵庫県でも川西の方で試験施工をしておりまして、引き続きその分析検討を進めているという状況でございます。

それから、保水性舗装というのがございまして、これも試験施工しておりますが、一番上の開粒度のアスファルトコンクリートの空隙の中に、鋳物系もしくはセメント系の保水材を入れてあります。そうしますと、雨が降ったときには、その保水材が水をたくわえます。そして、乾燥してきますと、そこから蒸発してくるということで、そのときに気化熱を奪います。通常、路面の最高温度は60度ぐらいになると言われておりまして、ヒートアイランドを防止するといった意味から、そういったことについても検討していこうという考え方をしております。

これらのコストの試算でございますが、通常の場合の1.0に対して、排水性舗装では1.1、透水性では1.4、保水性では1.5という建設コストになります。ただ、舗装のコストは、初期投資だけでなく、メンテナンスとか、あるいは維持補修・管理も含めたトータルコストも見ていく必要がございますので、現在のところ、我々も排水性舗装までは実施しております。透水性あるいは保水性については、今後、環境に配慮した舗装を目指すということで、さらなる検討を進めていきたいと考えております。

以上が舗装に関するご説明でございます。

それから、前回にご指摘のございました、私どものOHPでご説明したものを資料として配付させていただいております。一つは、街路事業の仕組みに関する図表で、街路は都市計画法に基づいているところが普通の道路事業と異なります。先ほど道路事業のところでも、DIDで事業区分をしているとご説明しましたが、いわゆる既成市街地とそうでないところの区域の境は、こういった国勢調査で人口密度の非常に連担したところということで一応区分しているということでございます。

次は、前回ご説明した船場川線の大將軍橋の交通量の実測の時間変動記録、それから下の方は交通量の測定をした場所のデータでございます。

もう一つは、B/Cについても前回ご説明させていただいております。私どもの方では、平成11年のセンサスのデータを現況としております。センサスというのは、全国一斉の交通量調査でございまして、全国的に動態を調査する。これに対して、32年予測

というのは、全国的に将来予測を、近畿地区といった大きなブロック単位から、各地域単位へと細分化することにより予測した値であります。

私の方の説明は、以上でございます。

会 長

どうもありがとうございました。街路事業につきまして、何かご質問は。

委 員

今ご説明いただいた平成32年予測、ほかのものも、概して予測はふえることになっているんですが、予測のいくつかの根拠となる数値に人口等も入っているのかどうかを教えてくださいたいんですが。

事務局

将来人口の動向とか、地域開発の動向というものも含めて、全国的な、また各地区で将来の交通量をどうしようかという会議がございます。その中で将来予測をしたということでございます。

配分というのは、将来交通量は、この路線だけでなく、32年時点で、周辺に例えば連続立体交差事業もできている、それに伴う関連街路もできているというように、ほかの路線が完成しますと現況の交通量よりも若干下がりぎみになる、そういったことも踏まえて全体のネットワークをこしらえて、そこに交通量を流して、各ポイントにリンクという結節点があるんですが、そこに到達するのにどれが一番近道かということコンピューターですっと計算していきまして、それで配分交通量を求めるというシステムでやっています。

委 員

ありがとうございます。ただ、一番根本的なところで、ほかの事業でもそうですが、概して、別に兵庫県だけじゃなくて日本全体が、人口が将来的にふえるという前提ですべてが計算されているので、それが少し気になりました。少子化が進んでいて、少子化対策の法律も去年決められて、本格的に県下でも進んでいくんですが、こういう事業に関して、基本的に人口が持ち直してふえるという前提で予測がされているのではないかと危惧しましたので。そうなりますと、非常に精緻なプログラムをお組みになっても、合計特殊出生率が今後上昇するというのをいれてあったら、全部間違いになってくるわけですね、年金に象徴されるように。ですから、そのあたりのところがどうな

っているかをちょっとお尋ねしたかったんです。国がそうなっていますのでね。

事務局

我々は、人口が単純にどんどん伸びていくといった考え方をしているわけではございません。国全体も、2006年ぐらいにピークが来るだろうとか、そういったことも踏まえて、全体としての考え方でやっております。人口の伸びも踏まえまして、交通量についてもいろいろな議論があるわけです。そういったことは、全国的な規模の問題もありますし、地域的なものもあるんですが、単純に伸びていくという考え方はしておりません。

委員

もちろん単純に伸びると申し上げているのではなくて、国の推計もそうですが、最初に基礎的なデータ自体が非常に異なった方向性のものを一つ入れてしまったら、全部違ってくるので、そのあたりのところがとても気になっているわけです。システムが精緻なのは本当によくわかるんです。ただ、この事業に限らず、ほかのところでも一番気になりましたのは、都市計画なんかでも人口がふえていくから住宅を造成するという方向もあるわけですが、合計特殊出生率以外のことも含めて、人口について横ばい、むしろ減少という見通しがあるところでも、なおかつ従来のデータを入れてきているのではないかなという危惧があったので、念のためにお尋ねしたんです。もちろん国自体が今違う数値を入れてますから、仕方がないとは思いますが。

事務局

将来推計というのはいろいろと課題があることは私どもも承知しているんですが、今回の場合、私どもが予測したのは、この路線は1日3万1,900台ということで評価しております。これは平成15年11月ですけれども、3万台というような実測値もありますので、そう大きな間違いはないんじゃないかと。精密にやっていけばいくほど、いろいろな議論はあると思うんですが、大きな違いはないんじゃないかと考えております。

会長

よろしゅうございますか。

では、時間の関係もありますので、街路事業につきましてのご質問をここで打ち切らせていただいて、ほ場整備事業につきまして、お願いします。

4) ほ場整備事業

・上津橋地区

事務局

ほ場整備、上津橋地区の農村公園の所有者、管理者についてということで、資料1枚をつけてございます。

まず、農村公園の概要として、目的、面積などをつけておりますので、参考にしていただきたいと思います。

それから、所有者及び管理者につきましては、中津財産区というところが所有者になって、後々の管理も行うという計画になっております。

以上です。

会長

質問に対して簡単に答えていただいたわけですが、これを含めまして、ほ場整備事業について、何かご質問はございますでしょうか。都市公園というのはいろいろございますが、農村公園というのは今まで余り聞きなれない言葉で非常におもしろいなという感じがしました。ほかにございませんか。 そのほか、ただいまご説明がございました全体のことも含めまして、どうぞ。

委員

先ほどどうっかりしていて質問し損なったというか、どこをどういうふうにお尋ねしていいかわからないうちに過ぎたんですが、今回、新たにお配りいただいた追加資料の道建-3に赤で入れてくださってますね。インターチェンジ到達30分圏内というのは、前回にご説明を受けたと思うんですが、メモし損なっているかもしれません。これは、県政の中でどのような施策の位置づけで高速道路30分到達区域に関して整備していくとなっているのか、お教えいただきたいということと、この場合の30分というのは、基準点をどこにするか。

私の個人的な感想で申し上げれば、36分と24分というのが果たして多大な目標として達成すべき縮小目標なのかというのもちょっと疑問に思う部分があるんですが、とにかく県政の中で位置づけとその緊急度について、もしおわかりでしたら、一体どういう施策の展開の中でこの30分整備とあるのか、お教えいただきたいんです。

事務局

県政の中の位置づけですが、交通の長期ビジョンというのがありまして、その中で、県下全域についてインターアクセス30分圏を目指す、そういうことになっております。

画面の図は兵庫県全域でございまして、紫色は既に今30分圏域に入っている市町、黄色と赤色が今後入ると考えられている部分です。白抜きのところが最終的に残るような形になっておりますが、白抜きになっている加美町の北側を通るこれが北近畿豊岡自動車道でございまして、北播磨地域の中でも加美町だけが全体のネットワークの中で35～36分かかっていますので、これについては地域間の全体の交流ということももちろんございまして、通行不能の解消ということもございまして。そういった中で、基本的にはインターアクセス30分圏内に入るということを目指していますので、できるだけその実現に向けて取り組んでいきたいと思っています。

委員

平成何年の長期ビジョンで、目標等がどうなっているか、また教えていただければ。長期ビジョンという物すごく崇高なものが出ているのは承知しているんですが、いつの時点で、どのような達成目標になっているのか。それから、恐らく私どもが拝見できるようなパンフレットには、大ざっぱに30分ということになっていると思うんですが、前後10分の誤差を含めているのか、30分と言う以上は大体どんなことがあっても30分以内であるのか、そういう方針も含めてどうなっているのか、この根拠みたいなものを教えていただきたいんです。

事務局

ビジョンのお話が出ましたので。兵庫県の全県ビジョンといいますのは、2030年を見通しつつ、2015年が当初立てられたときの前提だったと思っております。そのもとで、さまざまな地域ごとのビジョンを作成してきたということでございます。

それから、これは道路建設課長が答えることかも知れませんが、時間短縮のことについて、31分でも30分到達圏外か、29分だったら到達圏内かという議論はあるんですが、それは加美町の北と南の端ではひょっとしたら違うかも知れませんが、その議論はそう厳密にはしてないのではないかと思います。

委員ご指摘の、36分が24分になってどれだけの効果があるのかということですが、

この36分が24分になる区間だけを見ればそうですけれども、先ほど街路課長が申し上げましたように、ネットといいますか、あるエリア全体での効果を考えています。したがって、この道路を使って、起点と終点がいっぱいあるわけですが、そういったすべての時間短縮効果を加算してますので、この数字以外に背景にいっぱいあるというふうにご理解いただいたらありがたいんですが。

委員

そこまで求めなくてもいいのかもしれませんが、数値を出せと言って出していたのでこだわってしまったわけです。もしそうであれば、このあたりはもう少し違う表現でアピールしていただくと、こちらも納得しよいんです。

事務局

時間短縮ばかり言うなということですか。

委員

もちろん時間短縮は言ったらいいんですが、時間短縮によって獲得できるメリットをね。もう少し言葉を、尽くす必要はないんですけれども、ポイントを。どうしてもB/Cがよければいいということになるし、短くなればいいということですが、逆説的なところも出ていて、便利になったから、それこそストロー効果で空洞化したりするケースもありますね。逆に、不便だったら、むしろ人が喜ぶケースもありますので。一律に言えないので、こだわって申しわけないなと思うんですが、ここのところは非常に大きく挙げておられますから、そのあたりのところ、長期ビジョンであれば地域の方の声も含めて出てきているので、その辺と絡めた表記があると、こんなにこだわらなくて済んだのかもしれませんが。

事務局

この意味合いは、インターアクセス30分圏のためだけにつくるということでは決してないです。北播磨地域では、1回目にはご説明が少し言葉足らずだったかもしれませんが、「北はりまハイランド構想」というもので都市と農村との交流の舞台づくりをしよう、住民も含めてみんなでそういった場所をつくろうということで、農村地域の活性化を目指して頑張っておりまして、その一つの柱である交流幹線軸となります。

「北はりまハイランド構想」は、都市と農村の交流の舞台づくりに官民挙げて頑張っているわけですが、この構想の中で、北はりまハイランド・ふるさと街道ということ

で、北の玄関口といったことがうたわれております。したがって、このルートは、京阪神都市圏とか、大きな意味での交流を活発化させることによって地域振興を図るといった意味合いも相当含まれていまして、時間が5分短縮するからとか、そういった問題だけではないということをご理解いただきたいと思います。

会 長

いろいろご意見もまだあるかと思いますが、時間もかなりたっておりますので、以上で追加説明に対するご質問は終わらせていただきたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、議案の方へ移りたいと思います。

(2) 議案 - 1 新規事業評価に係る審議案件(道路、街路、ほ場整備事業) 審査

会 長

ご承知のとおり、この審査会の設置要領では、事業の評価に当たりまして、お手元にこの前からお配りしております県が作りました調書を基準として、委員の皆さん方のご意見を伺うことになっております。

本日は、前回説明を受けました5つの事業に関して、事業着手が妥当であるかどうかというご意見に集約いたしまして、具体的にそれにどういうコメントをつけるか、文案につきましては、次のときにまとめてご審議いただきたいと思いますと考えております。一応事業着手は妥当である、着手することは認めるけれども、ここはやっぱり譲れないという点がございましたら、次の会議までに事務局の方へ上げておいていただいたら、それを含めて知事へのお返事をつくりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

1) 道路事業(3件)の審査

- ・ 審議番号1番 道路改築事業 一般国道482号 鶴岡道路
- ・ 審議番号2番 道路改築事業 主要地方道 氷上加美線
- ・ 審議番号3番 道路改築事業 三木山崎線(丸山バイパス)

会 長

まず、新規事業の道路事業、国道 482号につきまして、ご意見はございませんでしょうか。特にございませんでしたら、県の原案どおり、事業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。

(「異議なし」の声あり)

会 長

次に、案件番号 2 番の同じく道路事業でございますが、先ほど最後にご説明がございました氷上加美線につきまして、事業着手そのものは可ということで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

いろいろご意見の追加があるかもしれませんが、これにつきまして、事業着手妥当ということで答申の案をつくりたいと思っております。

3 番目、これもいろいろ議論がございました。これも追加説明がございました丸山バイパス、北条のところでございますが、これにつきましてはいかがいたしましょうか。街路事業がいいとか、道路事業がいいとか、あるいはいろいろな計算の根拠はどうかというのは議論があるかもしれませんが、一応都市計画が進んでいることでございますから、事業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。

(「異議なし」の声あり)

会 長

では、そのようにさせていただきます。

2) 街路事業(1件)の審査

- ・ 審議番号 4 番 都市計画道路 船場川線(博労工区)

会 長

案件番号4番、これは街路事業でございます。これも追加説明がございました都市計画道路の船場川線につきまして、事業費がかなり高いつていると思いますが、事業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。

(「異議なし」の声あり)

会 長

ほかの都市計画との関連がございますし、これも一応事業着手妥当ということで、次回、ご審議いただく原案をつくらせていただきます。

3) ほ場整備事業(1件)の審査

- ・ 審議番号10番 集落基盤整備事業 上津橋地区

会 長

最後の案件番号10番、ほ場整備事業、今説明がございました農村公園を含めまして、神戸市西区でございますが、事業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。

(「異議なし」の声あり)

会 長

それでは、そういうことで進めさせていただきます。

(3) 議案 - 2 新規事業評価に係る審議案件(市街地再開発、県営住宅整備事業) の説明、質疑

1) 事務局から以下の市街地再開発事業について説明

- ・ 審議番号5 阪急伊丹駅東地区市街地再開発事業

会 長

面積が0.67ha、先ほど説明がございましたほ場整備が39ha、いかに狭い場所であるかということがわかりいただけだと思います。ご承知の方も多いと思います、阪急伊丹駅の東。非常にごみごみとしたと言うところの市民の皆さんにしかられるかもしれませんが、そのような写真がございます。そこをようやく整備されるということですが、何かご質問はございますでしょうか。

委 員

環境適合性のところで、この面積、対象区域が非常に狭いので、余り影響はないと思いますが、屋上緑化を挙げられています。ヒートアイランドを緩和するという熱環境的な面からいうと、もちろん環境をよくする方向に行くと思いますが、屋上に木を植えて非常に限られた厚みの土壌に有機物を育成する、そこに当然肥料も与えるわけですね。だから、普通の地盤だったら水とか肥料は地盤にしみ込んでいきますけれども、屋上緑化の場合はそのまま下水の方に行きますので、水質汚濁面でいうと、むしろ環境を悪くする方向にも行くと思います。

そういうことで、例えば想像してみてください。街中全部屋上が緑だったら、ものすごい水質汚濁が起きますね。ですから、環境のある切り口では非常にいいんですけれども、必ずその裏側がある。先ほどの透水性舗装もそうですが、タイヤかすがすごく挟まりますので、有機汚濁の負荷は当然ふえるわけですね。ところが、ヒートアイランドの緩和という熱環境面では、もちろんプラスの方向の効果が出てくる。

ですから、環境適合性を議論するときに、やはりいろんな側面、いろんな切り口での環境適合性をご検討いただきたい。功罪、プラスとマイナスがあるという視点を持っていただきたいと思います。

事務局

いただきましたご意見を参考にさせていただきますして、植栽計画など今後計画はつくってまいりますので、その後の水の処理等、十分チェックをさせていただきたいと思っています。

委 員

私、いつも阪急電車を降りまして、ここを歩いて10ヵ月ぐらいか、まだ1年にならないんですが、確かにここだけがちょっと取り残されたという感じです。ただ、この面

積の広さからいいますと、私は、再開発といった場合に、まずここ全体を駅前公園ぐらいにするのかなと。噴水でもつくって、きれいな木立をつくって公園にすれば、新しい阪急伊丹駅ともマッチしますし、それからずっとJR伊丹駅まで続いて、非常に濃厚に歴史、文化の雰囲気なたたえているところなので、それであってこそ、何か公共事業として都市の新しい環境をつくるということであるかなと思ったんですが、また同じような計画が出てきちゃってるという感じですね。

それで、一つは、店舗と住宅ということなんですが、この地域、そういう都市景観をつくりながら、それでも数多くのマンションが建っております。このマンション、小さな規模と大きな規模のをつくられるようですが、その需要はどういう見積もりをしていらっしゃるのかということと、もう一つ、伊丹も随分空き店舗があるとお聞きしていますので、新たに店舗をつくられて、その収益性がどれぐらいかはかっておられるのかということを考えます。

やはり、いつもこういう都市生活の中での新しい公共事業を考える場合に、本当に新しい何かライフスタイルが創造できるような環境づくりをしないと、どこかでそれを出発させないといけないんじゃないかという気持ちであります。これは何階建てとおっしゃいましたか。12階ですね。12階というのは、あの都市の雰囲気の中では非常に高過ぎるという気持ちも少し持っております。

事務局

実は、今回の再開発の計画につきましては、組合施行でございまして、この地域で土地を持っておられる権利者、また借地権者の方々が集まって一緒に整備しようというものに対して、国、県、市の方で助成、支援していこうというものでございます。それで、先ほどおっしゃったように全体が公園になればいいのですが、権利者がそのまま使えるようにという計画になっております。

それから、店舗でございますが、最近ではこういう形でできました店舗も入居していただける方々が少ないということもございまして、今回の計画では、現在ここで店舗を営んでおられる方の権利床としての面積分しかつくっておりません。

もう一つは、住宅でございますが、これが今回、組合の方で整備いたしまして、一般の方にも販売して事業費を捻出するものになるものでございます。今、前の画面でお示ししておりますように、グリーンで枠をかいておりますところは周辺のマンションの

状況でございますが、現在、1番と2番は完売しております、3番につきましては95%ほど売れているということで調査をしております。そして、それぞれの販売価格でございますが、1番が3,000万円強、2番が2,900万円強、3番が3,400万円ぐらいで、坪当たり単価が141万円、137万円、146万から148万円という販売価格帯になっておりました。今回計画いたしております住宅につきましては、坪当たり大体142万円ぐらいになるのではないかと試算をしております、ほぼ、ここと同程度で周辺の方から買っていただけるのではないかと見込みを立てた計画をしております。

委員

それから、マンションのお隣に、駐車場を高層で、むき出しでつくられるわけですか。

事務局

これは高層の立体駐車場というものでございまして、四角い、カバーはしてあるんですが、立体駐車場でございます。おっしゃるとおりでございます。

委員

コンクリートの壁がずっとある。

事務局

四角い、そうでございます。

委員

伊丹市は割合地下に駐車場をつくっているみたいですね。広い駐車場を。できたら地下に駐車場をつくられた方がいいと思います。組合の方たちが検討されてのことだと思いますが、何か非常に目立つ感じがいたします。

委員

今のご意見に関係あることと、それからちょっとお願いなんです、最初に前にお示しくださっていた図は手元に来ていないもののように思いますので、補助金の内訳の図でございますね、できましたらそれが拝見できるとありがたいなということが一点です。というのは、組合の構成員というのは、すべてが地権者の方と理解させていただいたらよろしいわけですか。

事務局

はい、土地所有者と借地権者です。参加組合員もあります。

委員

ディベロッパーの方ですね。

事務局

後で、参加組合員という形で、今おっしゃるようにディベロッパーの方が入ってこられる場合がございます。

委員

場合ではなく、入ってくるのが前提になっているんじゃないんですか。入ってこない場合も想定できるんですか。

事務局

あります。今回の場合は、3者ほどのディベロッパーから引き合いがございます。ただ、今のところ、どこにということは決めておられないようでございます。

委員

でも、ディベロッパーの方を全く介在させないでこれが実現することは恐らくないというふうに考えたらいいですね。

事務局

おっしゃるとおりでございます。やはり販売とか、後、整理するのに入っていただいた方が、いろんなノウハウを使いやすいということでございます。

委員

以前も、こういう形の場合、ディベロッパーの方の存在というのは、ご紹介はただけなんですけれども、評価調書にほとんど出てまいりませんね、前提とされているにもかかわらず。それはぜひ記載いただきたいなと思うんです。組合、地権者という、こう言ったらなにですが、あたかも県民がごとくに。もちろん受益者は県民なんですけれども、実は莫大な税金を前提にして業者の方の利潤を実現するという要素もないとは言えないわけですので、やはりきちんと記載をお願いしたいなと思います。組合というと、非常に漠然とした様相で、組合というのは大体マイナスイメージはないんですけれども、組合の中がどんな方で構成されているかをぜひお書きいただきたいというのが一点です。今後のことなんですけれども、今回もお教えいただきたいなと思うのが一つです。

それから、経緯と、先ほど根本的な、公園でもできればというお話があったので、それに類したことになるんですが、これは、平成3年にスタートした事業で、その後、

見直して、このたび実現という格好だと思います。平成3年といえば、バブル経済華やかなりしころで、その時点において計画されたものが若干縮小されてはおります。しかし、やはりこれ、公共事業として行われる以上、地権者のご希望がありますから沿うのが地方自治体として当然のスタンスかもしれないんですが、地権者以外の県民も国民も、これだけの金額のお金を動かすものですので、果たして望ましいものであるのかと。

これ、ちょっと言葉を選ばずに申し上げれば、バブル経済型市街地再開発だというふうに私なんかは見受けられるんですね。需要予測をこれにもつけておいてくださるとよかったなと思うんですが、おっしゃるとおり、マンションの売れ行き等、判断の前提にされている部分があるわけで、さすがに先ほどのご質問の中でもありましたように、店舗は埋まりそうもないので、それについてはこうと。住宅は、まあ埋まりそうなのでということですね。

住宅に関しても、確かに売れるとは思いますが、こういう高層住宅を出現させることによって、住宅が売れてから10年、20年、地域社会がつくられていくときに、その後のメンテナンスで、地域が高齢化していくときにさまざまに税金が使われる形になるわけですね。もちろん、分譲住宅ですから、購入した人の責任であり、ディベロッパーさんがあらゆる責任をとるんだと考えられる部分もあるわけですがけれども、やはり地域社会がさまざまなことを受けとめて、具体的には防災もそうですし、いざ何かあったときの水もそうですし、それからソフト面でいえば高齢者のケア、高層住宅に高齢者が住んでいくということも含めまして、トータルなメンテナンスコストみたいなもの、今までは想定できなかったものが出てくるのが予測されるわけですね。そういう意味でいいますと、従来のご要望があったのでまずお応えするという格好で、すっすっとういものが通っていくことに関して、ちょっと違和感も私自身持つ部分がありますので、そのあたりをどう考えておられるか。

つくってしまえば、というところもありますが、また総事業費64億のうち、組合の方が50億ぐらいですか、お出しになるようになっておりますけれども、国も県も市も補助金を出して、地権者の方とディベロッパーの方たちを支援する格好になる事業ですね。ですから、そのあたりのことに関して、景観・環境適合性はもちろんですが、少し長い視点でどのような見通しを立てておられるのか。別にここに限らず、もっ

と大規模高層住宅を開発されているところがあって、どうなるのかなという思いを持っております。少なくともバブル経済時代に発想され、考えられているスタイルが今も踏襲されていることについても、出された意見なので受けとめざるを得ないというふうにお考えなんでしょうか。

事務局

これは、発案されたのが平成3年でございますが、今回、13年に改めて検討されて、2003年にこの事業がどういう形でペイしていくかということ再度チェックし直した上で今回の計画になったものでございます。

それと、先ほどおっしゃった組合員の構成メンバーですが、これはあくまでこの区域内で土地の所有権、また建物等の所有権を持っておられる方がメンバーでございます。それと、再開発事業の組合施行の場合にもう一つ、今おっしゃったディベロッパーが入る余地といたしまして、こういう計画が立ち上がりましたときに、その中の、今回の場合でしたら住宅の販売等について、事業に協力したいということで入ってこられる参加組合員というのがございます。これは、事業全体の中のこの部分について我々も一緒にやらせてほしいということで、後で申し出があるものでございます。

それで、今回の事業も、現時点で参加組合員はまだ決まっておりません。これは、最終的には権利者でつくっておられる組合の方々が、将来この住宅を処分したり何かしますときに専門であるディベロッパーを入れることが有利か、また、今3者ほど引き合いがあると申しましたが、3者のうちのどの会社を入れるのが一番有利かということを検討されまして、事業計画がはっきり固まるまでに参加組合員として認めるかどうかという判断をされることとなります。

あとは、長い目を見た場合に、地域社会に与える影響は、確かに住んでおられる方が高齢化したりしてきてあると思いますけれども……。

委員

それについては、余り考えておられないというふうに了承させていただいたらいいわけですね。

それでいいと思いますが、ディベロッパーの方も、このように公共事業として案が上がってくる段階においては、まだ顔が見えないということですね。大体において、どの段階で顔が見えるようになって……。この住宅戸数からしたら、明らかに業者の方が

入らなければ個人的にさばける戸数ではありませんよね。実績において、過去の公共事業としておやりになったもので、どのような業者の方がどの程度お入りになっているのかを、ちょっと参考までにお教えいただけますか。

事務局

次回、資料を出させていただきます。

委員

地権者の方たち優先というのはわかるんですけども、建てられるマンションの住宅部分の数は、はるかに地権者が入られる以上にあるわけですね。それであれば、地権者だけをもってあたかも市民の代表というようになったら、やっぱりちょっとまずいなということは考えました。先生のご意見を補足すれば、今、あの地域をめぐって、要するにまちづくりに対してもものすごく熱心に皆さん活動をしていらっしゃるんですね、その辺の意見が全く反映されていないじゃないかという気がいたします。兵庫県がこれを公共事業として提起するのであれば、その一つの基準として、住民による自主的なまちづくりの支援ということが十分反映されていないんじゃないかという気持ちが少しあります。

事務局

今回の事業自体は、一つの宅地でしたら、Aさんが自分の権利床である宅地の中で住宅を建てるのと同じように、今、あの区域はどなたがいらっしゃっても非常に雑然とした状況になっておりまして、建物自体も非常に老朽化しておりますから、区域の方がまとまって、駅前でもございますし、都市計画道路も、今メインになっているのはカラーできれいに舗装してある5m弱の道ですが、あそこを10mに広げたりすることも含めて、共同であの地域をきれいにしようということでございます。それによって、地域の周辺の方も環境がよくなって喜ばれるということをメリットに考えておられます。ですから、地域全体のまちづくりについて周辺全部の方々のご意見をお聞きしたかどうかということになりますと、そこまで確認はしていないんですけども、難しいのではないかという感じがしております。

事務局

調書の中の最後に、優先性という欄があります。ここに少し書いておりますように、この地区には、既に都市計画決定をして、途中までは完成してはいますが、歩

行者専用道路として中央伊丹線が10m道路に都市計画されたまま残っております。それと、駅前の街区、先ほどの現況図のように戸建ての住宅なり店舗が密集している状況でございますので、この地区の再開発は伊丹市が中心になって推進しているんですが、市としましても、都市計画道路の整備、それから駅前の地区の有効利用と申しますか、大きな街区にしてビル化することによって一体的な土地の有効利用を図るという方針のもとに、組合という事業手法を使って整備をしよう。それに対しまして、国、県、市で応援しようという形で、今回提案させていただいているという状況でございます。

委員

今の話、64億円で国が6億6,000万円というのは支出の方ですね。これに合わせて、バランスシートみたいなもの、これによって道路用地が幾ら造成されるのかとか、公共用地がどれくらいできるのかとかといったものが片一方にあれば、わかりやすいと思うんです。住宅を売ったり買ったりするわけでしょう。住宅面積がそれだけ現況よりもふえるわけですね。何か工夫して、これの効果面というものを片一方で出していたら。国や県が12億から13億円出して、それによって道路用地はこれだけ確保できるとか、公共空間がこれだけ確保できますとかというものが出るわけでしょう。こういうことを評価するときに、今までそのようにされていたかどうか知らないんですけども、そういうものがあれば一つの目安になるんじゃないですか。もしできれば、そういうことを工夫していただければと思います。

委員

B / CのBの中身を出してもらったらいいわけですね。

委員

参考資料で、再開発の最後のところに総事業費64億円の内訳が書いてありまして、最初ご説明いただいたとき、組合の50.8億円の中で、都市計画道路中央伊丹線ですか、その負担分として22億円、国と市が半分ずつ負担するとお聞きしたと思うんですが、これは要するに、道路の用地として組合から売ってもらうことによる、組合側からいえば売上金、公共事業の方からいえばそういう事業費ということなんですね。

事務局

そうです。

委員

そうしますと、先ほどおっしゃいましたような組合の50.8億円の調達方法の資料を出していただければよくわかると思いますし、関連しまして、中央伊丹線の必要性とか、本件の組合による再開発事業との関連、どのようにお互いに密接に関連して効果を生むか、あるいは生まないか、そういうことについてご説明いただければ、もう少し全体の理解ができるんじゃないかと思います。

事務局

わかりました。

もう一つ追加いたしますと、例えば、今話題に出ています中央伊丹線を街路事業だけで整備しようと思えば、あの道路にかかった建物を買収しないといけない。そうしますと、今、あの道路に面しているところは商売をやっていますので、どこかに出ていかないといけないことになるんですが、再開発でやりますと、みんなが少しずつ土地を出し合ってその道路をつくる形になりますので、皆さんが負担をしていく。区画整理に似たやり方なんです、そのようなやり方のまちづくりで道路ができていくというメリットはございます。

会長

評価調書の建物概要のところ、公益業務施設が2,400㎡とか書いてあって、これは地区全体としてどうなってくるのか、他の委員がおっしゃったのはそういう点も含めてだと思しますので、またお返事いただきたいと思します。

それから、委員の先生方が気にしておられるのは、一つは、川西の中央地区の再開発が結局焦げついてしまったのか何か、のどにひっかかったような状態になっている。相生の駅前もそうになっている。その次にこれが出てきたら、果たしてうまくいくのかというご心配があるかと思します。私も心配しておりますのは、先ほどから住居の話は大分出てまいりましたけれども、店舗の方が、果たしてここにあるのがそのままお入りになるかどうか。また、入るにふさわしくないようなと言ったら悪いですが、例えば2階に魚屋さんがあってもだれも行かないわけですし、その辺の配分でうまくいくのか。メインのテナントがあればまた別ですが、今回はないようですので、その辺がちょっと気にはなるんです。十分お考えになって、組合の方でどの店がどこへ入るかということもやっていかれることだと思しますけれども、皆さんも気にしておられるの

で、次回にその辺もご説明いただけたらと思います。

委員

別の点で、交通をやっているものですから駐車場が気になって、お尋ねします。この再開発事業の中で、商業・娯楽というのは、商業ではないんですか。何を言いたいかといいますと、もう一方で大店立地法というのがありますね。1単位でたしか1,500㎡だったら駐車場附置義務がありますね。この駐車台数、整備後は90台で、これは居住者専用になってしまいますね。それとの関係がどうなるのか。再開発だったら関係ないのか、あるいは大店立地法にはひっかからないような工夫がされているのかというのが第一点です。

もう一つは、財務的な話で、公益業務というのは何が入っているのか。これは市が買収するんですか。その2点を教えてほしいんですが。

事務局

商業・娯楽施設が入るんですが、実は、今おっしゃるとおりで、商業施設の床につきましては1,000㎡を超えた場合に大店立地法の届け出が要りまして、その床面積に応じた駐車場が義務づけられます。ただ、今回の場合、現況でも娯楽施設が多うございまして、その部分は大店立地法でいう店舗には当たりませんので。

それと、公共公益施設については、現在、どういう施設がというところまで決まっていらないのですが、伊丹市の方が市の施設を考えたいということで、例を二、三挙げられて検討される予定でございます。その施設の面積が2,400㎡ぐらい欲しいということです。

委員

そうしますと、後者に関連しまして、伊丹市が何らかの形で税金で借りるわけでしょうから、これは地元の合意はどうなっているわけですか。そういうところへ税金をつぎ込んで伊丹市が公益業務をやっていいよということは、この市街地再開発は組合内だけの行為なんですか、そのあたりはどうなんですか。

事務局

一応市の方もこの計画にいろいろアドバイスをしておられまして、市としては、次の9月議会ぐらいで市の中の見解をまとめた上で組合と折衝に当たりたいということをお願いしております。

委員

そうしますと、来年2月に都市計画決定とあるのは、これは市の都市計画決定が来年2月で、その前に縦覧があるわけですね。

事務局

そうです。

委員

今のご質問に関連して、商業・娯楽というのは、大店立地法のそこまで細かいことは私わからなかったんですが、小規模な娯楽の店舗がたくさん入るということであったとしても、やはり駐車場云々の問題は出てくるので、下手すると周りに不法駐車がいっぱい出てしまうことになりかねないですね。これだけの商業集積が想定されるとすれば、だから、そのあたりのことがちょっと気になったのが一点です。

もう一つは、商業・娯楽施設の何が入るかわからないということで住宅が果たして埋まるかと。非常に悪い例を申し上げれば、よい住宅環境を求める場合、同一の建物の中にどちらかという避けたいと思うような娯楽施設が入れば、住宅として取得するのを断念しようとするケースも出てくるわけですよ。それから、現在の状況からすれば、一たん取得しても、早々とそれを捨てて逃げ出そうとするケースも多いわけです。これは駅前で、昨今の住宅物件等では最も売れやすいものだと思いますので、すぐに埋まると思います。そういう意味では確かに埋まるとは言えるんですが、その商業・娯楽施設にどういう店舗が入るかということについて、現状である程度今の地権者との関連で想定できるものがあれば、教えていただきたいのが一つです。それが一番気になる。

それから、もしできれば、ここまで高層化しなくてもいいんじゃないか。周辺とのバランス等も考えて、思い切って中層での計画という発想は出ないのか。高く積み積むほど、分譲であれば収益性が高まるのは当然想定できるんですけども、そのあたりのところは、都市計画とか、逆にこの地域の長期ビジョンでどう受けとめられているかということ、もしおわかりでしたらお教えいただきたいんですが。

事務局

まず、住宅の環境の件は、おっしゃるとおりだと思んですが、住宅と娯楽施設との入り口部分を明らかに分離いたしまして、できるだけそういう施設のところを通らな

くても入れるようにしているということです。娯楽施設につきましては、ゲーム関係の施設が現状でたくさんございまして、そこがそのまま入る予定でございます。

それから、高層化したときのメリットは、おっしゃるようにできるだけ低層で措置した方がいいのでございましょうが、駅前場所で地価とかが高こうございまして、ある程度事業費を捻出するためには高層化して床面積を確保する必要があるということで、現在、12階建てという計画がなされている状況でございます。

今お答えできるのは以上です。

委員

であるとすれば、私の方もあくまで意見で申し上げると、こういう計画で比較的小家族向けとファミリー向けということですが、ファミリー向けに売るのであれば、商業施設の入りようによっては、心あるファミリーなら避ける、そういう選択行動をとるのは当然だと思うんです。子供が小さいときであればなおさらそうであるし、思春期にかかれば住宅環境を選択しますから。利便性だけで必ずしも選択しないですし、もっと踏み込んでいえば、少子高齢化で、安心して子育てしたいとか子供を産もうというファミリーには下手したら避けられかねないので、逆に、商業施設も含めてある一つの見識を持って再開発というものを今後していくぐらいにしないと、公共事業で地権者の要望があるからという形で余りにすすいとやられるのは、どちらかという、率直に言って賛成しかねますよね。入り口を別にすれば済む問題じゃありませんからね。これはあくまで意見です。

事務局

一番重要な点としては、この事業につきましては、都市計画決定をこれからやって、それで具体的に組合の設立認可をやって、それから権利変換をやっていくということになりますので、具体的な店舗の配置等、課長が申しあげましたようなことは市の方で考えているという状況だということでございます。いずれにしても、市のまちづくり、都市計画の中で、ここは歩行者専用道路を駅前まで抜いていきたいという構想があって、一方で全面的に公園にしてきれいにするという考え方は伊丹市は全然持っていない。ここは地権者で再開発をすべきところであるという位置づけを都市計画のマスタープランで持っていて、それについて伊丹市と組合が相談をしております。

これについて、公共性が認められるので、6分の1の補助を与えるということ

我々も考えたらどうかという仕組みなんです。ですから、これは、ごりごりと県が道路を抜いていくとか、そういう事業ではなくて、伊丹市と組合がこのまちをどうしようかという地元のいろいろな長年調整をして、やっと準備組合ができて、都市計画への同意率が8割までたどりついたという地元の努力をよしとして、県としても、国も同じですが、公共性が認められるので支援をしようという段階でございます。いわゆる我々が一方的に県事業として道路をつくったりというものではない、そういう意味では制約があるということもご理解いただきたいと思います。

委員

もちろんそれはよく理解していて、県がごり押ししたいということではなく、逆に、こういう形で公共事業をという要望がまとまって上がってきた際に、県がお金を出されたり公共事業で審査されているのであえて申し上げるんですが、全体の県政、それから国政の方針として、大目標から照らして、それが望ましいか否かということを一応申し上げる見識はあってもいいと思うわけです。

もちろん要望に応じていくのが基本かもしれないんですけども、応えるとしても、こちらとしたらこういう考えである、したがって、あくまで地権者の要望ということがあったとしても、税金が入る以上は、それを尊重する形で計画を変更するなり、あるいは新しい方向性というものを伊丹市の市政としても考慮するとか選択するとか、逆に組合の方々としても、今もうかればということじゃなくて、長い目で見て市民にとって、そこに住まわれる方にとって望ましいまちになるということまで考えながらやはりやってくださるように。最終的にそれが嫌だと言われたら、もう仕方がないんですけども、それは審査というところで出てきた付言としてつけたいと思うんです。もちろんごり押ししているんじゃないんですけども、それは要望に応じる形で、県が何でもはい、はいというわけにはいかないですよ。だから、限定をつけながら、こういうつもりでやってくださいね、税金を使う以上は、ということは言ってもいいのではないかと考えますが。

委員

今多く出てきている意見は、制度上の矛盾があるからではないかと思っているんです。というのは、伊丹市の都市計画決定が来年2月なんですよ。今、我々、審査を先にやっているわけです。県の予算をつくるために先にやっておかないといけないんです

が、我々がクレームをつけてこの事業はだめだと言って、都市計画決定がオーケーになったらどうなりますか。事業ができないですね。今の多くの議論は、都市計画審議会の中で議論される中身がほとんどなんですよ。それが済んで我々が議論しているのだったら、そういう議論はもう地元で解決済みですと言えるんですけども、まだそこまでいっていないから、てれこになっている。制度運用上のそういうところで矛盾が出てきているのかなという感じがするんです。

事務局

ここを再開発するというのは県の再開発のマスタープランとか市のマスタープランに載っていますので、そういう位置づけはもうできているんです。それを前提にして、今度具体的にどういう容積にするとか、そういう高度利用地区の内容に移っていくと。

委員

それはマスタープランで、法的な都市計画決定はないですね。

事務局

法的な都市計画決定です。

会長

そういう意味でいうと、都市計画決定されてしまったら、この審査会の意味がなくなるんです。もう決まっておりますと。

委員

であればこそ、なおさらに、ある意味余計かもしれないんですけども、こうするのが望ましいですということを申し上げさせていただければいいなと思うんですよね。都市計画として再開発を進めたいということであれば、では予算を動かしましょう、でも、それを実現していかれる際には、お金を使う以上はこういう点に特に配慮してほしいですと、強く言えないんですか。

会長

それを言うためのこの会議だと思うんですよ。

委員

であるとすれば、私はぜひ申し上げたいですね。ファミリータイプのマンションをここで売るなら、なおさらですよ。どういう種類かわかりませんが、娯楽施設の

種類。特にゲームですよね。ゲームはいけないとは言いませんよ。ある一定程度認めますけれども、子供が幼児のときでも嫌ですし、大きくなったらもう住みかえますね、はっきり言って。ということは、逃げ出す人がいれば資産価値が下がりますよ。だから、少しそういうことも発想していただきながら、マンションの開発もそうですし、どういう商業施設を入れるかということも、縛りをかけていくぐらいの意識は持ってやっていただいた方がいいのではないかと思うんです。

事務局

現在のところは、大きなマスタープランだけでして、今見ていただいている程度の図面しかできておりません。これが具体化していきますときには、プランとかそういうものは詳しく出てきますので、今いただいたご意見などを参考にさせてもらって、できるだけ……。ゲームといいましても、最近では、今までのようにネオンサインでしているというような状況では……

委員

見た目の問題じゃないんですよね。本質的な問題なんですよ。そういうゲームという施設が存在するということ自体の。ゲームを非難しているわけじゃないですよ。今、少子化関連云々で国を挙げて必死になってやろうとしているときに、ある意味、やりようによっては足を引っ張るとか、それこそ足をすくいかねないような再開発を下手をすると進めかねないわけですよ。それを税金で片ややっていくという、この矛盾というものを多少意識していただきたいという思いです。

事務局

先ほどもちょっと説明がありましたように、ここについては、現状では、周辺の皆さん方は何らかの改善がしたいという区域になっておりまして、伊丹市の再開発方針の2号地区に指定されて、またマスタープランの中でも位置づけられております。現状で、権利者として既にゲームセンターを経営しておられる方が中におられまして、ここを再開発するときには、その方々の意見も入れながら、プランの中でどういう工夫ができるのか、具体的に計画をします際にもう少し我々の意見も言わせていただいて、中央に市の施設を挟む計画をしておられますし、それも含めてプランの中で先生がおっしゃるようなことができるだけ生かされるようには努力をしたいと思っておりますけれども、それぐらいしか今のところは言えません。

委員

それで結構なんですけれども、別にどうこうというのじゃなくて、非常に矛盾した都市計画をされていることに気づいていただきたいということだけで、その異様さというのは、実際に住宅を取得して、そこに住んで子供を産んだり育てていくときに、ここで暮らしているのかなというふうに人が思わないようなものを最初から考えてつくらないと、お金のむだになりますよということを申し上げたいだけなんです。逆に、そういうものが全くない、隔離した環境もいけないので、ゲームは消滅しろと言っているわけじゃないんですよ。程度問題なんですけど、ただ、今の動向ですと、多分忌避される可能性が高いのではないかなということだけです。

会長

その辺を含めて計画を進めていただきたいと思いますが、審査につきましては次の会議にかけたいと思います。

まだいろいろご意見があるかもしれませんが、もう一つ、県営住宅の関係が残っております。先ほども申しましたように、4つまとめてご説明いただいて、ここはこういうところで違うという点がございましたら、それは案件別にやっていただくということで進めたいと思います。どれも、建築後、老朽化が進んできまして、建てかえの時期になっております。木造を鉄筋にかえるものが1件ございましたが、これも同じような話で、より早く建てかえなければならないというものでございます。ご説明をお願いします。

2) 事務局から以下の県営住宅整備事業(4件)について説明

- ・ 審議番号6 尼崎杭瀬住宅建設事業
- ・ 審議番号7 尼崎西川住宅建設事業
- ・ 審議番号8 西脇日野ヶ丘住宅建設事業
- ・ 審議番号9 姫路日の出住宅建設事業

会長

私から先に聞かせていただきます。尼崎の西川と西脇は、県営と市営がひっついていたり、混在していたりしていますが、こういうものは整理できないものなんですか。

全部県が引き受ける、あるいは市の方へ渡すという。そうでないと、入っている方も、ここから先は市であり、うちの方は県のであるという。あるいは管理上の問題があったりした場合に、どこかでまとめてもらった方が入っている方は恐らく便利ではないかという気がするんですが、その辺はどうでしょうか。

事務局

既に建っている住宅でございますので、同じ場所に県営と市営があって、当然窓口も市と県で違うということもありまして、おっしゃるとおりそのような問題点はあろうかと思えます。ただ、基本的に、県が県として整備した住宅、市が市として整備した住宅、その維持管理、メンテナンスはそれぞれの主体がやっていくという前提の中で、できるだけ計画的に整合性をとる、あるいは管理のやり方について情報を共有して居住者の利便性を高めるという努力は今後とも引き続きしていかなければいけないと思っておりますけれども、直ちに県営住宅を市に移管して市でやってほしいというようなことは、なかなか難しいという状況でございます。

委員

いずれの調書を拝見しても出ていなかったのが教えていただきたいんですが、どのページも同じなので、例えば県住 - 8のところを見ながら申し上げると、評価視点のところの快適性・ゆとりの項目で、「建替により、システムキッチンやユニットバス等の設備を備えた40～80㎡の」とございます。そのモデル的な間取りと、40㎡というのが良質なストックをつくるに当たってはちょっと小さ過ぎるんじゃないかと思うんですけれども、40㎡を最小単位にしておられる根拠みたいなものがあるのですしたら、単身者世帯はこの程度という形なのか、ちょっと私も住宅の詳しいところはわからないので、お教えいただきたいということが一点です。

それから、バリアフリー云々でエレベーター設置、段差解消が出てきているんですが、バリアフリー対応というのはそれ以外にどういうことを配慮されているのか。なぜそんなふうにこだわるかと申しますと、参考資料の県住 - 3のところでは県住整備の計画をこのように提示してくださったのでありがたいんですが、準良質ストックから最終的に良質ストックのみにしていかれるというのは、どの程度の見通しで、何を良質ストックと想定されているのか、良質ストックの中身が全然わからなくて、それをお教えいただきたいので、こういう質問をさせていただきました。

事務局

まず、規模でございますが、兵庫県営住宅の場合、4つのタイプを持っておりまして、S、M、L、Oと呼んでおります。Sから順番に大きくなっていくんですが、Sタイプといいますのは、1人とか2人を想定した40㎡程度の住宅で、これは基本的に高齢者や障害者の方などのおひとり住まい。もともと県営住宅はひとり住まいだと入れないんですけども、高齢者の方とかそういったハンディを持たれた方は1人でも入れる。そういう方のための小規模なタイプがSタイプでございます。

普通の3人世帯とか4人世帯というのは、Mタイプ、Lタイプぐらいでございます。Mタイプが2DK、Lタイプが3LDK、面積でいいますと、Mタイプが50㎡強、Lタイプが65㎡ぐらいでございます。

さらに、大家族の5人とかそういうことになると、Oタイプということで、Oタイプには3LDKの少し大き目のものと4DKの2種類がございまして、大体80㎡を切るぐらい、70㎡半ばの規模でございます。

これらにつきましては、住宅建設計画法という法律がありまして、国の方でも最低居住水準あるいは誘導居住水準といった世帯人員に応じた水準を設定しておりますので、そういったものをもとに県としても設定をしているということでございます。

それから、バリアフリーの内容につきましては、手すりの設置あるいは段差の解消に加えまして、1階共用部分へスロープを設置するとか、高齢者向けの対応としまして、緊急時のコールボタンを設置したり、高齢者に対応できる浴室ユニットを採用するといった配慮をしておりますし、エレベーターは3階以上のものには全部設置をしているということでございます。

委員

住宅建設計画法というのは、何年制定のもので、改定とか基準がございましたら、教えていただけますか。

事務局

基本的に5ヵ年ごとに計画が見直されてまして、現在、第8期5ヵ年計画になっております。13年度から17年度が8期5計です。それから逆算すると、大体40年近く前にできた法律ということになります。

委員

それが良質ストックの想定基準になっていると考えさせていただいていいわけですね。

事務局

そうですね。あと、公営住宅には整備基準というのが公営住宅法の施行令で決まっております。それをもとに兵庫県としても県営住宅の整備基準を定めております。結構細かいものを分厚い本にしておりますので、また提示することは可能ですけれども、そういった基準を県としてもつくっております。

住宅建設計画法ですが、昭和41年の法律でございます。

委員

今、年度をお尋ねしたのは、将来的に良質ストックをつくろうというお考えであれば、余り法律とか国の枠にとらわれずに考えた方がいい要素も幾つかあるのではないかという気がしたので、あえてお尋ねしたんです。と申しますのは、40㎡、もちろん1人の人間を住ませるにはそれで十分だというお考えかもしれませんが、そのあたりのところ、私は住宅の専門家ではありませんから一概には申し上げられないんですけれども、少なくともこの計画で見えてまいりましたら随分先をにらんで良質なストックをつくっていくという方向性ですので、場合によったら、2戸を1戸にする、1戸を2戸にする、そういうような融通性も県の住宅は想定されている部分もあると考えていいわけですか。

事務局

いわゆる二戸一改善というものもやった実績があるかと思いますが、最近は特にやっております。おっしゃるとおり、大規模改修などをやる際に、躯体をそのまま残して内装を全面的に改修する場合、従来の住宅が非常に小さくて、例えば30、30を60にするということは、ストックの状況によってやる可能性は当然あるんですが、来年度の計画としては特にないということです。

それと、公営住宅につきましては、法律でも書いてあるとおり、いわゆる住宅に困窮する低所得者向けの住宅ということで基準が定められ、国庫補助が法律補助という形でついてきますので、余りぜいたくにやってはいけないということもあります。それと同時に、最低基準ももちろん決められていて、その範囲内で、県として、国が決めてい

ないところで配慮すべきところは配慮するということは当然やっておりますので、その部分は県の整備基準として持っているということでございます。

委員

もちろんおっしゃるとおりだと思いますし、ぜいたくという部分に関してとか、困窮ということに関してちょっと抵抗がないでもないんですけども、それはおいておくとしたしまして、二戸一とか一戸を二戸にすることについては、新規につくられる住宅に関して、そういう構想をお持ちの上で計画されているのかということをお尋ねしたかっただけなんです。

事務局

新規というのは、全くの新設というのは県では今のところ検討しておりません。

委員

そうだと思いますが、住宅の広さについては、それこそ現在のストックがつくられた段階においては想定されなかったことがいろいろ出てきているわけですので、新しくつくられるものについては、良質なストックの形成を意識されているのであれば、何らかの柔軟性を織り込むとか、もちろん余りぜいたくにしたらいけないというのがあるとは思うんですけども、何かもう少し、全然工夫はないんですか。

事務局

いわゆるひょうご 100年住宅というのをモデル的にやったことがございます。間取りの改変がやりやすいとか、設備のメンテナンスが容易だとか、そういうものはモデル的にはやったことはございます。要するに、世帯構成に応じて間取りを変えていくようなことを将来やる場合に合理的にできるものです。

委員

世帯構成というよりも、私が申し上げたいのは、公営住宅である以上、しかも良質なストックをつくろうとお考えの以上、そういう記述がどこかにないかと思って見たら、ないので、もしかしてそういう構想があるのか、意識されているのかをお尋ねしたかっただけのことなんです。

事務局

考えとしては、説明を飛ばしてしまいましたけれども、先ほどの参考資料の方針にも、先導的、モデル的にやるという中で、県住 - 2 のところに、高齢化の進展に対応す

るためにとか、コミュニティーを重視してとか、多様なライフスタイルに対応してとか、いろいろと列挙しておりますが、ここに書いてあることだけではなくて、今おっしゃったようなさまざまな工夫をしたモデル的な住宅は、できる場合はぜひ導入していきたいとは考えております。ただ、17年度にやる場所では、そこまでできる余裕が敷地条件等からもないということで、通常の建てかえになっているということです。

委員

敷地を広げるのは無理なのでいいんですけれども、でも、計画の中にそういう要素を意識するのは今からでも盛り込んだらいかがでしょうかということなんです。

事務局

でき得る配慮はさせていただきたいと思います。

委員

ご説明があったのかもわかりませんが、1番目の物件は現況より40戸余り減る計画で、最後の物件は逆に現在9軒で新たにできるのは100何軒ということで、第1番目の方は現在入居をされているご家族はどうなるのか、それから最後の方はそれだけの入居希望が見込めるのかということについて、教えていただきたいと思います。

それから、これは以前にも県営住宅のとき質問があったと思いますけれども、県営住宅の建物はどれぐらいの耐用年数を想定されているのでしょうか。

事務局

最初の杭瀬のところは戸数が足りないというお話なんです、尼崎の杭瀬と西川は非常に近傍にありますので、戸数の設定としては全体で考えております。入居者で見ますと、特に西川は、現在132戸あると言いながら、入居者が99世帯でございまして、計画としては125戸ということで、ここでは26戸の余裕がございまして。それと、尼崎杭瀬の方は、建物自体は144で、入居者が127、計画は103ですので、24あぶれるわけなんです、その24に関しては、数字上は西川の方で吸収できるということと、それでも足りない場合には、近傍の県営住宅の空き家に移っていただくようにして調整する。政策空き家という形で事業用にとっておりますので、そういったところに移転をしていただくということでございます。

それから、姫路の日の出につきましては、姫路城のすぐ南西のところに姫路本町住宅がありますが、あそこも同じように老朽化が進んでいる団地でございます。あそこ

は、姫路城の中堀の内側に入っておりまして、団地の周りは公園区域になっていたりする場所なものですから、基本的にはあの場所では建てかえないというように計画上也位置づけておりますので、今回、この日の出で建てかえた住宅に姫路本町鉄筋に入っておられる方の一部に集約移転をお願いすることを考えております。姫路本町鉄筋は、全体で200戸規模の大きな団地でございますので、この日の出第3だけでも足りない状況にあります。しかし、その辺の移転計画は並行して問題が起きないように考えていきたいと思っております。

耐用年数ですが、基本的には70年を考慮しておりまして、35年を超えると、老朽化度合いによっては改善事業、あるいは建てかえをきちんとやらなければいけないということ想定して実施しております。

委員

最初に出たご質問と重なるかもしれないんですけども、西脇の方、県住-16の評価視点の地域の活性化の項で、市営住宅との混在団地であり、今後は県と市が連携し一体的な公営住宅団地の整備を行うと書いてあります。現況写真では一応県住の部分しかないようで、今回建てかえられるのは県住部分だけであって、残りの市営住宅日野ヶ丘団地のところはそのままということですね。これを一つの町並みとして見たときに、どんな感じになるのか。

事務局

ここにも書いておりますように、地区計画を立てて一体的にということで、私ども県なので県の方しか説明しなかったのですが、今ごらんいただいている絵が、団地全体の計画でございます。市営は、今指しておりますあたりが16年度から着手をするということで、順次ブロックごとに計画を進めていきまして、最終的に平成28年までにすべてを建てかえていくという計画になっております。県が受け持つ部分が、先ほどお見せしました真ん中のところになるという状況でございます。

委員

これは、トータル感にこだわって町並みとして見ますと、外観とかそういうものには特に差別化はないわけですか。県住と市住との差別化というのはないような町並みの仕上がりになるのでしょうか。

事務局

具体的な建物、外構のデザインといったものは、事業着手を認めていただいてから設計いたしますので、団地全体としてどのようなデザインでやっていくかというあたりは、当然、市とも調整しながらそれなりのコンセプトなり設計趣旨を定めて基本設計、詳細設計を進めていきたいと思っております。

委員

こういう資料に、今の入居状況というか、そういうものを少し書いておいていただくと参考になると思います。

事務局

わかりました。次回、整理して出させていただきます。

委員

それから、さっき4種類あったでしょう。あれは、この段階では、これが何戸というのは決まっているんですか。

事務局

それも、実は、入居者がどのように移転されるか、今入っておられる入居者がどういいう世帯構成になっているかということ全部調査した上で決定します。一たん転出していただいて、戻っていただきますので。

委員

公営住宅の場合、大体は必ず帰ってもらうようになっているんですね。

事務局（加古課長）

基本的には帰っていただきます。ただ、そのまま移転されてしまう方もおられますし、この際出ていくという方ももちろんおられるんですが、基本的には帰っていただく前提で調整を進めていきますので、実際にどういった方が戻ってこられるかによってタイプをどのようにセットするかを決定する。ですから、それはぎりぎりの状況にならないと決められない、要するに詳細設計に入る段階でないと決められないということなので、現在では大まかなイメージで書いているという状況です。

会長

予定されている時間も過ぎてまいりました。議案の2の新規事業評価、市街地再開発事業、県営住宅整備事業につきまして、これで一応の説明を終わらせていただきます。

す。今回説明を受けました案件を合わせて5件につきまして、この場で次回にこのことを説明してほしいと思いつかれることはございませんでしょうか。

委員

先ほどもちょっとお願いした県営住宅に関して標準的な間取りみたいなものと、先ほどご説明があったんですが、もうちょっと詳しく、どういった住宅整備基準があるのかについて具体的なものをお教えいただけたらと思います。広さ等は先ほど口頭でタイプごとにご説明くださったわけですけれども、良質なストックとして構想されている何かリジッドなものがあるのでしたら、お示しいただきたいと思います。

会長

別にこの4案件ではなくて結構ですから、現在手をつけておられるので、MならMで今やっているのはこんなのだという間取りがございましたら、見せていただけたらと思います。

委員

細かい話で恐縮ですけれども、公園を兼ねた古代の広場という計画を立てておられるところがあって、こういうことは今後とも推奨していただいて、こういう歴史的なものについては、子供たちにも理解できるようなサインであるとか何らかの説明がありますと、教育面でも効果があるのではないかと思います。また、周辺環境を改善していくという点でこういう県の事業というのは非常に重要な位置にあるかと思しますので、ぜひとも教育効果も考えて今後とも進めていただきたいと思います。

会長

日野ヶ丘住宅の古代の広場、写真でもございましたら、今度見せていただけたらと思います。

事務局

今の段階ではコンセプトでございますので、今後、市とも相談しながら……

会長

しかし、今、古墳が残されているんでしょう、それで結構です。パースペクティブではなくて、現在の状況を示していただけたらと思います。

委員

同じく県住に関してですが、駐車場の設備について、次回で結構ですので、現況と

計画をお教えいただきたい。ぱっと見て、どこに駐車場があるのか。想定していなければ、周囲に青空駐車が出てきて……。

事務局

色がグリーンに塗ってあるのでわかりにくいかと思いますが、グリーンで升到り切っているのがすべて駐車場です。条例があるところは当然条例に従っておりますし、そうでないところも、県営住宅の整備の基本的な考え方に沿って必要台数を確保しております。

委員

その4つにつきまして、やはり数字を出してもらった方が。

事務局

わかりました。それでは、駐車場の数字を。

会長

ほかにもあるかと思いますが、後で思いつかれましたら、また事務局の方へできましたらファクスを入れていただくなり、時間がなければ電話でも結構でございます、こういう資料を用意してほしいというようにお申し付けいただいたらと思います。

3 閉 会