

【公開用】

平成18年度 第2回

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

ラッセホール5F サンフラワー

平成18年6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技術企画課)

公共事業等審査会（第2回）会議録

1 開 会

2 平成18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

本日は、前回の審査会におけるご質問についての追加説明及び質疑を行い、その上で前回説明の案件10件についての審査をお願いいたします。その後、新規事業の残りの8件の説明と質疑をお願いしたいと考えております。

それでは、議事に入らせていただきます。会長、よろしくをお願いいたします。

会長

梅雨の合間というんですか、特別蒸し暑い日に、お忙しい中をお集まりいただき、ありがとうございます。

ただいま事務局の方からお話ございましたように、本日は、10件につきまして審査、採決をお願いしたいと思います。それから、残りの8件につきましての説明を聞くということです。どうぞ活発なご意見、ご発言をお願いします。

では、前回、いろいろとご質問が出ましたし、また各課の方で説明が足りなかったということもございまして、追加の説明がございます。事務局より、それぞれよろしくをお願いいたします。

2) 農村総合

事務局

それでは、3点の質問がございましたので、資料の「農村総合」をお開き願いたいと思います。

まず、1点目の神河町の旧町別人口、面積、高齢化率等の概況でございます。表にいたしておりますが、人口につきましては、神河町全体で1万3,578人でございます。旧神崎町と旧大河内町は、表のとおりでございます。それから、面積につきまして、神河町全体で202.27km²でございます。世帯数は、全体で4,090世帯、旧神崎町で2,396世

帯、旧大河内町で 1,694世帯でございます。高齢者人口ですが、全体で 2,106人、旧神崎町で 1,468人、旧大河内町で 3,574人。その高齢化率は、全体で26%、旧神崎町で25%、旧大河内町で28%、このようになっております。なお、参考に、兵庫県全体の高齢化率は、昨年の2月段階ですが、19%となっております。

それから、2点目のケーブルテレビを活用した公共サービスについてという質問でございますが、1点目に、公共サービス提供状況を表にしております。これは、全9市町ということで、農林水産省の補助事業で導入しました市町について表にいたしております。神河町の旧神崎町におきましては、この中の福祉と医療関係が今度の大河内地区の中で追加して、ここに挙げております8つの公共サービスが提供できる状況になるということでございます。それから、表の下には、行政情報や防災情報とはどういうものかという説明書きを入れさせていただきました。なお、医療関係のところではテレビ電話とバイタルセンサーという聞きなれない言葉が出ていますが、バイタルセンサーといいますが、例えば体温を測ったり、脈や血圧をはかるような家庭用の簡易な医療器具のようでございます。

2点目に、公共サービス整備目標でございますが、ケーブルテレビの運営主体は市町や第三セクター、民間事業者で、それらの実施する公共サービスは、地域のニーズ、各自治体の方針によって若干異なっております。県におきましては、ITの重点活用としまして、コミュニティ、産業、自治体の情報化の向上を支援しているところでございます。また、兵庫情報ハイウェイを活用しまして、ケーブルテレビ局間の相互接続による災害時の緊急情報や自主番組等の交換などを検討しているところでございます。

3点目に、神河町既存スタジオの活用状況でございますが、これは17年度の1年間の実績をあらわしております。町内情報や町長メッセージなどスタジオ内の収録は、年間約110回なされております。スタジオ外での撮影あるいは編集でございますが、約390回、一日に1回以上撮影し、編集されております。それを放送します回数は約150番組。これは、スタジオ内、スタジオ外をあわせてセットにする場合がございますので、番組数としては減っております。ただし、年間に約3,400回放送されております。これは、大体一放送が一週間単位で放送されているようでございまして、朝、昼、晩、状況によりましては朝、晩というサイクルで、希望があればリクエストにこたえて放映されることになっておりますので、番組の制作と比べて放送回数は多くなっております。それから、自主放送の視聴状況は、これはデータが少し古いんですけれども、開局して1年後

にアンケートをした結果、「よく見る」「たまに見る」を合わせまして81%の方が見られているという状況でございます。

以上、追加説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

会長

ありがとうございました。何かさらにご質問はございますでしょうか。

委員

表が間違っている。

事務局

申しわけございません。高齢者人口の欄の一番右の旧大河内町の3,574が神河町全体の数値でございます。2,106人が旧神崎町、1,468人が旧大河内町でございます。申しわけございませんでした。

会長

事業としては、ケーブルテレビを導入しようということで、それに対する補助金を出そうということですが、ほかにございませんか。特にないようでしたら、後の採決のときにでももう一度ご質問をいただくことにして、次に移りたいと思います。

河川整備につきまして、よろしくお願いいたします。

3) 河川

事務局

それでは、洗戎川のことについてご説明申し上げます。

お手持ちの追加資料で、河整 - 1 をごらんください。これが高潮対策で一般的に使われている工法でございまして、河川における高潮対策として2つございます。まず、防潮堤による対策としまして、潮位の上昇に見合う堤防にかさ上げする。台風時などありますと、どうしても低気圧によって潮位が引き上げられます。その場合に上がる計画の潮位にあわせて堤防をかさ上げするという方法。もう一つは、海の潮位は水門で閉めてしまって、台風時に降る雨につきましては排水ポンプで排水するという方法がございます。西宮南部でいいますと、防潮堤による対策をしているのが夙川でございまして、今回の洗戎川と新川、東川、堀切川が排水ポンプと防潮堤の方式でやっております。

次に、河整 - 2 をごらんください。左側の図が洗戎川の流域の分担でございます。上の緑の部分が河川で受け持っている流域でございます。下のちょっと薄い色が下水の流

域でございます。下水の流域のうちで、この前お話ししました前浜ポンプ場は、本来、内水を排除するためにつくっており、産所第2幹線及び浜第2幹線の排水をすることとしております。現在では、先日も申し上げましたように、前浜ポンプ場が河川の水を排水しておりますので、この2つの幹線から入ってくる水は排水されなくなっております、その辺の雨水対策がおくれているという状況でございます。

河整 - 3 をごらんください。前浜ポンプ場が本来の役目を果たして排水しますと、今度は川からの水を排水することができません。そのために、上流から来た水が、防潮水門を閉めておりますので、今度は川からあふれてしまいます。ポンプをつけないと、このエリアに対して浸水が起こるということでございます。

河整 - 4 をごらんください。これは前にお示した図面でございますが、防潮水門がなければこの範囲が浸水するというものでございます。現在は、昔防潮水門ができておりますのでこの範囲ではないんですけれども、防潮水門がなければこの範囲が浸水するということでございます。

河整 - 5 をごらんください。これは、平成10年の浸水被害、ご指摘がございました防潮水門を閉め忘れたために浸水したエリアの位置を示しております。赤色で示したところが、防潮水門を閉め忘れたために起こった浸水被害の箇所でございます。このとき、3カ所で約140戸が高潮による被害を受けております。

河整 - 6 をごらんください。これは、平成元年に西宮南部を襲った集中豪雨によって被害の発生した浸水区域でございます。赤色に着色している箇所が浸水区域を示しております。

河整 - 7 をごらんください。これは、西宮南部における平成11年浸水被害図でございます。左側が6月、右側が9月となっております。同様に、赤色で示した区域が浸水箇所となっております。

以上で説明を終わらせていただきます。

会長

どうもありがとうございました。今のご説明に対するご質問、それから追加のご質問はございますでしょうか。

西宮で唯一残されている高潮対策の遅れている地域だそうですが、現在のポンプ場が雨水の排水だけで手いっぱいということを示しているわけです。

委員

7ページ、2つの図に浸水の印がありますが、洗戎川の流域では、11年6月と9月のときは浸水箇所はなかったと見ていいんですか。

事務局

9月の方は、見にくいかわかりませんが、ちょっとだけ上の方で赤いが入っております。

委員

今度ポンプ場をきれいに整備すれば、洗戎川のここにちょっとあるのはなくなると。それに対して、ほかの浸水地に対しては、対策はもう既に打ってあるんですか。

事務局

この前、最初に図で西宮南部の雨水対策についてご説明申し上げましたが、その対策を行いますと、これはなくなります。洗戎川だけではなくて、全部、東川でしたら河川の改修とかため池貯留とか、そういうものをすることによってこういう浸水被害がなくなってくるという形になっております。

会長

ほかにございませぬか。それを防ぐために必要な事業であると、県の調書の方では言っております。これも、採決のときに、追加がございましたら、もう一回ご質問をいただくことにして、次へ進みたいと思います。

次に、道路建設につきまして、事務局の方でお願いいたします。

4) 道 路

事務局

よろしく願いいたします。それでは、追加資料の「道路」のところを開いていただきまして、道建 - 1 をごらんください。

宿題となっておりますのは、公共事業と県単独事業選定の考え方、採択基準の話、それから藤井上石線の将来交通量ということであります。

まず最初に、道建 - 1 にございます道路改築事業の公共事業、県単独事業選定の考え方でございます。お手元の資料の一番上の「基本的考え」というところに書いてありますとおり、道路の事業を行います際は、基本的には兵庫県的一般財源への負担が小さい、国の負担が半分程度入る公共事業で実施していくことを考えております。ただし、そう

はいいいましても、国も予算の枠というものがございますので、全部が全部要望どおりに公共事業でできるわけではございませんで、その枠から外れたものについては県の単独事業で事業を執行していくことになります。基本的には、トンネルなど短期間に多くのお金を要する事業については、優先的に公共事業で実施していきたいということで国へ要望しております。そして、それに外れたものにつきましては県の単独事業で事業を執行していくことになります。さらに、合併支援につきましては、一般財源への負担を小さくするために、合併推進債を積極的に活用いたしまして県の負担を減らしていくことにしております。

選定フローでございますが、事業計画を策定した後に、これが公共事業の採択基準に合致するかどうかをまず見ていくことになります。公共事業の採択基準は、道路につきましては非常に細こうございまして、ここに全部書くことはできませんので、代表的な例を書かせていただいております。これは、国道事業とか県道事業など道路の種別ごとに決められております。

例えば、国道の公共事業の採択基準としては、いろいろございますけれども、その中の一つとして、小規模二次改築というものに合致していれば採択するということになっております。小規模二次改築というのは何かといいますと、非常に抽象的な採択基準なんですけれども、交通混雑が著しい区間の事業ですとか、交通事故の多い区間の事業が小規模二次改築というもので、公共事業の採択に結びつくようになっております。

また、県道の方の公共事業に採択される場合の基準といたしましては、例えばその県道がインターチェンジのアクセス道路となっている、最寄りのインターチェンジまで10km以内であることなどがございます。そのほかにも、一般国道と主要地を連絡する道路も採択基準の一つとなっている。主要地といいますのは、市でありますとか1万人以上の町と定義をされております。

そのほかに、これも補助事業の一つなんですが、地方道路交付金事業というのがございます。これは、ちょっと特殊な事業になっておりまして、地域をパッケージとしてとらえ、その中の道路交通に関する問題点、例えば渋滞が激しいとか交通事故が多いという道路に関します課題があった場合、その課題をどのぐらいに減らすかという目標を立てて、それに対して5年なら5年事業をやった後に事後評価をして評価していくという制度もございます。この場合は、採択基準というものは個別の事業に関しましてはありませんが、その地域全体に対して県が目標を立てて、それをどのように達成していくか

ということを事後的に検証する制度があります。最終的にこれが事後評価で県がもともと立てた目標を達成していないという場合には、次からはそのパッケージ・事業については補助金は出していきませんよという制度が最近になってできております。

このようにいろいろ採択基準があるんですが、まずこれに照らし合わせて、合致する場合は、次に、フローでいいますと「Yes」で下に進んでいきますが、公共事業の予算の枠内におさまるかどうかが検討いたします。これは基本的には当該年度の予算で、こととしていいますと、平成18年度の当初予算はもう決まっておりますので、これの中で、兵庫県の場合、補助事業として、国道ですと103億円、県道ですと109億円、こういう予算がついております。この予算を一つの基準と考えまして、来年度にも同じ程度の予算がつくと仮定した場合に、この事業はその予算の枠内に入るかどうかを検討し、これは公共事業でお願いしたいということを国の方に要望していくことになります。この予算の枠におさまる場合は、下のフローに「Yes」で続いていきまして、公共事業として補助申請をいたしますけれども、この予算枠におさまらない場合は、「No」ということで県の単独事業で事業を実施していくことになっております。

以上が公共事業、県単独事業選定の考え方でございます。

さらに、合併推進債活用のメリットを書いておりますが、これは県単独事業の例を書いております。通例として、県単独事業で事業を進める場合、県の一般財源を5%投じまして、95%は臨時地方道路整備事業債というものを充てることになっております。そして、その95%のうち、30%につきましては交付税で措置されるということでもありますので、トータルで見ますと、県の負担が71.5%、交付税の措置で見る国庫負担が28.5%という割合になります。合併推進債を活用いたしますと、一般財源としては10%投じることになりますが、残りの90%は合併推進債になります。合併推進債につきましては、その半分が後年交付税措置されますので、全体で見ますと、県の負担は55%、国庫の負担が45%ということ、71.5引く55という計算になりまして、16.5%が県の負担としては軽減されるということになっております。以上が採択基準及び合併推進債の考え方でございます。

続きまして、道建 - 2、3でございますが、藤井上石道路の将来交通量について説明いたします前に、将来交通量というのはどのようにして決めているかということに若干触れておきたいと思っております。

これにつきましては、まず、日本全体としてもそうなんですが、例えば近畿の臨海部

で将来的に自動車交通の量がどのようになるかというものをマクロで推計しております。

その推計の仕方といいますのは、道建 - 2 の真ん中右側のピンクの四角の中に書いていますように、まず、乗用車と貨物車とに分けて考えるんですが、乗用車の交通量は、基本的には人口が今後どうなるかという要因で決まってくる。人口減少、少子高齢化、免許保有率の増加等々書いてございますが、これらはすべて人口をパラメーターとします関数になっておりますので、今後の人口動向によって乗用車の交通量というのは決まっています。さらに、下の貨物車につきましては、人口の増減といいますよりは物流の面で見ますので、経済成長の変化というものが大きく影響してくるようになっております。

乗用車につきましても、貨物車につきましても、過去のトレンドからそのようなことがわかりますので、その推定式によりまして計算をすることになっております。非常にややこしい計算ですが、この計算によりまして、左側に書いていますように、兵庫県では、平成11年度を1.0とすると、平成42年には1.14倍に伸びていくという予測がされております。[1]の将来発生集中量の予測のところに書いていますが、どの地域でどういう交通量が発生し、集中するかということをもまず推計いたします。

その次に、道建 - 3 の[2]でございますが、将来ODを作成いたします。ODといいますのはOrigin と Destination、出発地と目的地であります。先ほど説明いたしました発生した交通量、集中する交通量がどこからどこの地域に行くかというものをゾーンを分けて推計いたします。この図で、ゾーンAとゾーンBをごらんいただきますと、ゾーンAからゾーンBに流れる交通量が4,000台、逆にBからAに来る交通量が5,000台、それからゾーンAの中で完結する交通量が8,000台あるというような推計をいたします。

その後、[3]の道路交通量の予測、交通量配分をすることになります。先ほどの各ゾーンで発生した交通量がどこにどう行くかというところまでは[2]で推計いたしますが、その交通が何を使っていくかということまでは[2]のところではわかっておりません。したがって、その交通量がどの道路を歩いていくかということ配分していくのが[3]でございます。

例えば、[3]で見ていただきますと、ゾーンAからゾーンBに行く交通量といいますのは、AからB、BからAというものを合わせると9,000台になりますが、それは当然ながら一番時間距離が短い道路を最初に通ると推計いたしまして、太い赤い部分をまず

みんな通るだろうと予測します。しかしながら、赤い太い道路につきましても交通容量がございまして、これにあふれてしまったものについてはその次に近いルートを通っていくと推計していきます。このような形ですべての道路ネットワークについて交通量を配分して、将来交通量というものを出していくこととなります。

今のは一般的な将来交通量の推計でございまして、その推計方法に従いまして推計いたしましたのが道建 - 4 でございます。先日説明いたしました藤井上石線の交通量につきましても、この図の一番上の赤い部分でお示したとおりでございます。平成11年の実績といたしましては 2,200台、平成17年につきましても 2,700台、これが平成42年には 5,200台になると推計しております。この内訳は、平成17年が 2,700台でありますから、42年に倍にもなるのかということなんですが、基本的に、最初に説明いたしました人口の動向や経済の成長によりまして交通量そのものの自然の伸びというものは、平成42年までに約1.14倍になるということでございまして、それによる交通量が 3,100台となり、経年変化による増は 400台となります。

そのほかに何が大きく影響してくるかといいますと、現在の 312号の交通が大きく藤井上石線の方に転換すると見込まれております。この転換の交通量は約 2,100台であると見込まれてございまして、合計して 5,200台になるということであります。312号から 2,100台も本当に転換するのかという疑念もあるかと思いますが、実例としまして、図の真ん中辺にあります土居西というところから赤崎まで、312号のバイパスが平成15年に開通しましたときに、312号の日置で、平成11年から17年のところを見ていただきますと、交通量が 1万 3,300台から 8,600台に減っておりまして、この交通が 5,000台弱バイパスの方に転換しております。さらに、土居の地点を見ていただきますと、平成11年には 7,900台だった交通量が平成17年には 1万 1,900台にもふえております。これは、経年変化による増は書いておりませんが、平成11年から17年に約 4,000台増加しているということがデータとして残っております。したがって、今後、藤井上石線が全通しました場合、旧 312号を走っていた交通量が大きく 312号バイパス及び日高竹野線、藤井上石線というルートに転換すると思われるので、平成42年の 5,200台という数字はそれほど過大なものとは思っておりませんで、このような推計になっております。

以上でございます。

会長

どうもありがとうございました。まず、最初の費用の分担の問題につきまして、追加のご質問なり、あるいはほかの点でのご質問はございますでしょうか。

委員

道建 - 1 のところで丁寧に説明くださっていたんですが、ちょっとここに書かれていないことでお尋ねしたいことがございます。

そのページの下の方に合併推進債活用のメリットという形で丁寧に財源を示して下さっているんですが、通例のところ、臨時地方道路整備事業債の現在の発行総額と、それから利払いは現在幾らぐらい県がご負担になっているのかをお教えいただきたいというのが1点目です。

2点目は、道建 - 2 に参りまして、将来交通量推計。これは以前にもご説明くださって、また丁寧に解説して下さっているんですが、あえてもう一回お尋ねします。ベースは人口が計算になっているということはよく存じているんですが、今回も改めて人口動向というのが一つの主要な計算ベースになるというお話をされました。ご存じのように合計特殊出生率が1.29であったのが1.25となりましたが、それは直近ですので、まだ1.29で計算なさっているとして、これはそのような全国推計の数値でなさっているのか、あるいは兵庫県の合計特殊出生率によって計算されているのか。どちらで計算されているのか、データをお使いになっているものがどれなのかをお教えください。

3点目は、同じくその部分ですが、今回のデータですと、ほとんど平成42年が出てくるんですね。というと、住宅ローンの30年ローンみたいなもので、30年でやるのかなと、しょうもないことを考えていたんですが、特殊出生率も含めて、人口動向に関してはかなり変化が大きいので、もう少し細かく、例えば10年後、20年後、30年後。同じなのかもしれませんが、これだけ変動がきつい状況ですから、合計特殊出生率の変化が大きい段階で30年後推計をするのはちょっと問題ではないかなと思います。

さらに、それに関連して、この推計算出は一体何年ごろからどのようになされてきていて、もうそろそろ県の方でも、30年後は検証のしようがありませんから、せめて私どもが生きている間というのはおかしいですが、ある程度気にできる間に検証ができるように、10年後、20年後の推計値もお出しいただくことは難しいのかなというのが、3点目のさらなるお尋ねになります。

第4点目として、道建 - 3 のところで、[2]将来ODの作成という形になっています

が、この推計根拠はどんなデータをお使いになっているのかということです。つまり、A地点からB地点に流れる交通量を推計するのは、恐らく交通調査からかなと思いますが、いつごろのどのような統計データを根拠に推計なさっているのか。

以上、細かいことばかりですけれども、よろしくをお願いします。

事務局

最初のご質問については、今、データが全くございませんので、後ほどお出しできるか、うちの部局だけでなかなか出ないと思いますから、これはちょっと相談させていただきます。合併推進債の発行額と金利ですね。

それから、2点目の出生率の話でございますが、基本的には全国ベースのデータを使ってやっています。ただし、将来交通量推計は5年ごとに見直しておりますので、データはそのたびに更新されております。後ほどの質問の答えと重なる部分がありますが、将来交通量推計といえますのは大分長い間やってきまして、少なくとも過去20年ぐらい前からやっております。それを5年ごとに見直しておりますので、確かに20年ぐらい前の推計でいきますととんでもない交通量の伸びを示していたんですけども、その後、人口動向等が変わってきていまして、そのたびごとにデータを更新したことによって、交通量の伸び率というのは最近の推計ではかなり抑えられております。ここは今、平成11年のデータを使っていますけれども、平成17年に交通量調査をしておりますので、今後はそのデータに基づきまして将来交通量の推計をやり直すこととなります。5年ごとに交通量の見直しはしておりますので、データの的に過去のトレンドなり実績と乖離がないようになってきていると言うことはできると思います。

それから、平成42年の推計値になっておりますが、これは2030年ということで、委員おっしゃったように、大体30年後を一つの目安として今までも推計しております。マクロの数値、日本全体の交通量の数値といたしましては、10年後、20年後という結果も出ておりますが、例えばこの藤井上石線という個別の路線の10年後、20年後については推計していないということで、やる気になればそれはできますけれども、ちょっと時間がかかるかもしれません。

委員

確認ですが、人口推計データは全国値でおやりになっているというのは、なぜなんですか。兵庫県のと違って。

事務局

そもそも交通量推計といたしますのが、国土交通省が全国の交通量を推計することになっていきます。そのときに使うデータとしての出生率というのは、全国ベースのものしか使っておりません。ただし、それを県レベルまで分化するときには、人口構成ですとか免許の保有率ですとか、そういうデータについては県ごとのデータを使っております。出生率は全国データでやっております。

委員

今回はしょうがないかなと思うんですけれども、今後、これだけ地域格差を容認するというのじゃなくても、きちんと推計するという点では、むしろ国交省の方にもう少しそのあたりのところを……。ちょっと数式をさわるだけで済むと思いますのでね。合計特殊出生率、地域別のデータを入れないと相当推計が狂ってくるのではないかなという気がするんですけれども。

事務局

この推計はとてつもない計算になっていまして、私もそこにパラメーターを一つ入れてできるのかどうかはここで断言できませんけれども、出生率についてまで分割してやるのが経済合理性からいってどうなのかというのがちょっとわかりませんので、そこは今、即答しかねますが。

会長

ちょっとその前に、道建 - 3 のところにありますゾーンの設定につきまして、ご説明いただきたいと思います。

事務局

将来ODを推計するときのゾーンは、市町村レベルの大きさで設定しております。市町村間でどのような移動があるかということ推計して交通量配分等することになりますが、そのODをどうやって決めているかといいますのは、これも5年に一度調査しております交通量調査の中でOD調査というのをやっております、代表的な方にアンケートをしております。あなたは今日一日どこからどこまでどういう交通機関で行きましたかというような調査をしております、その事実データに基づいて将来交通動向を推計していくことになっております。

会長

結局、OD調査によりまして、これがどれだけの信頼度があるかとか何とかいろいろ

問題があると思うんですけども、それぞれのゾーンでの移動を推定して、それをさらに時系列的に、10年後、20年後、30年後についてはどうなるか、ということになるわけですね。

委員、さらなるご質問がございましたら、どうぞ。

委員

意見になるかもしれないんですが、交通量予測というのは恐らくB/Cの数値算出の一番根拠になる部分なので、たとえパラメーターを入れるのが大変であったとしても、やっぱり地域の実情を反映したデータをほうり込めるようになっていないと、大体私たち、数字を見たら、ああ、数字だ、これは科学的だと思ってしまうんですけども、それを算出するときに結構いいかげんにやられたら、年金と同じでとんでもないことになるかと思えます。もし可能であれば、地域の実情を反映した数値が扱えるように、逆に言えば、県の方から国交省に、そういった算出をそれぞれ税金でやってくださっているの、きちんとした地域別が出るような数値を発表してくれたり、使えるようなものを出してくれと要望していただいても悪くはないのではないかなという気がするんですね。

道路のB/Cに関しては、この部分が主なデータになるかと思えます。そのデータが、地域の格差がこれだけ出てきていますので、せめて合計特殊出生率をある程度反映していないと、人間の数に応じて道路がつくられるわけですから、ちょっと心もとないという印象があります。これは感想です。ありがとうございました。

委員

OD調査は、直近ではいつごろ実施されましたか。

事務局

平成17年です。ただ、それによる推計結果はまだ出ておりませんので、11年のものを使っております。

委員がおっしゃったことについては、合計特殊出生率がどの程度交通量推計に影響するかという、その動きぐあいにもよるかと思えますけれども、出生率は地域別でやっているかどうか、国交省の方に一回確認します。多分やっていなかったと思いますが。

ただし、そのほかの人口構成ですとか人口の伸び、それから先ほど言いました免許の保有率、乗用車の保有台数等の動向につきましては、地域のデータを全部使っておりますので、かなりの部分は各地域のトレンドをあらわしていると思っております。したがって、年金と比べてどうだという話もあるかもしれませんが、さらに5年ご

とに見直しておりますので、そこにつきましてはそれほど大きく推計が違ったということとは今までもありません。その辺は今後の課題としての意見としてお聞きしておきますけれども、推計そのものが大きく乖離しているということはないと考えております。

委員

ありがとうございます。それと、道建 - 1 の方は、合併推進債だけではなく、むしろ通例の臨時地方道路整備事業債の方を教えていただきたいと思っておりますので、そちらのデータもよろしくお願いいいたします。

委員

今度、合併しましたね。17年度のODの調査は旧市町村単位でやるんですか。

事務局

OD調査自体は、今は旧でやっているかと思えます。その次はどうするかといいますのは全然わかりませんが、合併して余りにも大きくなり過ぎますと、その中でのODを拾ってもデータとして使えないかなと私自身思います。これはまだ全然わかりませんが、私見としては、Bゾーンと我々言っておりますが、旧市町村単位の大きさぐらいまででやらないと的確なデータはとれないのではないかと考えています。

委員

今、ちょうど転換期に来ているような気がしますね。

委員

追加的に、ちょっと違う点なんですけど、道建 - 1 のところについてお伺いします。こういう流れはわかるんですが、その前の段階でいろいろな候補地があるかと思うんです。そういう候補地に関しては、データとしてはかなり把握しておられるかと思えますけれども、一般的に、それぞれの地域で、こういう渋滞が発生しているとかいろいろな問題点を抱えていて、住民の方々は感じておられると思いますが、それぞれの場所の現状、将来的に改善していただける可能性があるのかとか、そういうことは情報として提供されているんでしょうか。選定フローというんですが、こういう候補の中から、事業計画策定に至るまでの段階でどのように選定しておられるのか、教えていただければと思います。

事務局

兵庫県の場合は、平成24年までに整備を進めるという「社会基盤整備プログラム」というものをつくっておりますので、その中に道路も当然入っているんですが、策定する際

に、各地域の課題といたしますか、ニーズといたしますのは、各県民局ごとに意見をお聞きする機会を設けてやっております。事業計画はその「社会基盤整備プログラム」に基づいて策定しておりますので、各地域のそれぞれの固有のニーズというものは、我々としても酌み取っていると考えております。

会長

ほかにも若干あるうかと思いますが、採決のときにまたご意見を聞きたいと思っております。次に進みたいと思っております。砂防事業につきまして。

5) 砂 防

事務局

六甲山系グリーンベルト整備事業中尾谷ブロックへのご質問の中で、今回お答えすることになっていた項目について、お手元の資料でご説明をさせていただきます。

砂 - 1のページをお願いいたします。まず、砂防堰堤の効果と堆砂状況についてでございます。

砂防堰堤の効果についてでございますが、次のページ、別添パンフレットの写しをごらんいただきたいと思います。砂 - 3でございます。A3のペーパーでございますが、これは六甲砂防事務所のパンフレットをコピーしたものでございます。「砂防ダムの働き」ということで、右側に「砂防ダムって、なに？」という項目がございます。そこに書いてございますが、砂防ダムといたしますのは、土石流が発生したときに土石流を食い止める働きがございます。そのメカニズムにつきまして、右側の絵であらわしております。

まず、一番上の絵でございますが、土石流の発生前ということで、これが通常時でございます。流れてくる土砂をためる働きがございます。大体水通しの高さまで堆砂をいたします。水通しと申しますのは、砂防堰堤の真ん中のところ、水が通る部分の高さでございます。

次に、真ん中の絵でございますが、土石流の発生時でございます。ためた土砂の上にさらに土砂がたまります。この絵で見ていただきますとわかりますように、勾配が若干急になって土砂がたまってまいります。過去の経験から、土石流時には大体河床勾配の3分の2勾配で堆砂をするということがわかっております。例えば、河床勾配が21度であれば、14度ぐらいの勾配で堆砂をいたします。したがって、この部分が土砂の流

出を調整する機能であるということでございます。

下の土石流発生後でございますが、その後の中小の洪水によりまして土砂を少しずつ下流に流して、また通常時の堆砂状態に戻るということでございます。前回、どれぐらいの期間があればもとに戻るのかというご質問もございました。これは、雨の降り方で決まってしまうので、一概に言えません。ただ、真ん中の状態以上の堆砂をしているような状態で、さらに上流部に不安定土砂があるような場合は、撤去工事で強制的に撤去をいたしまして大雨に備えるということをやっております。

また、左側でございますが、「砂防ダムの効果」ということで、例として昭和13年、42年の災害の比較をしております。昭和13年と申しますと阪神大水害がございまして、その30年後、42年には、同程度の雨が降ったにもかかわらず、砂防ダムが174基あったということで流出土砂量が半分以下になったという実績がございます。

もとに戻っていただきまして、砂 - 1でございますが、2つ目、六甲山における砂防堰堤の堆砂状況でございます。現在、国、県で合わせて611基でございますが、満砂の状態、通常満砂状態が107基でございます。そのほかのものは未満砂状態でございます。また、下に書いておりますように、現在の状態になっている砂防堰堤はございません。先ほど申しましたように、の状態になり、さらに上流部に不安定土砂があるような場合は、必要に応じて強制的に堆積土砂を撤去いたしております。

次に、砂 - 2ページをお願いいたします。堰堤流木対策工についてご説明させていただきます。前回の私の説明が悪くて、新しい堰堤をつくるような誤解をお与えしたということで、申しわけございませんでした。

今回、中尾谷ブロックで計画しておりますものは、既存の堰堤に流木捕捉工を設置するものでございます。イメージといたしまして、上の写真に載せているようなものを計画しております。また、その効果でございますが、下の写真にございますように、流木を捕捉するという効果がございます。こういったものを今回、3カ所工事をする予定でございます。平成16年、17年の災害で流木を伴う土石流が多発し、流木で被害が増長されたということがございましたので、平成18年度以降、国土交通省でも流木対策を積極的に推進するという方針を出してございまして、六甲でも現在ある砂防堰堤のバージョンアップを図っていくということで、こういうことを計画しております。

次に、砂 - 4をお願いいたします。事業評価調書の中で、(3)環境適合性についての記載でございます。環境については、海の水質まで入れた広域的な観点を記載すべきで

はないかというご意見がございまして、下線の部分で書いておりますように、「山・川・海に至る水循環の健全化に資するものである」ということを追記いたしました。

以上で説明を終わらせていただきます。

会長

どうもご苦労さまでした。ただいまの追加説明につきまして、何かご質問、あるいは新しいご意見は。

委員

詳しくご説明いただきまして、現状、容量が十分に残っているといたしますが、相当あるということで安心いたしました。流木捕捉工の効果のご説明がございましたが、これについては、見た目にはそんなに工費もかからないのではないかと想像されまして、それだけの大きな効果があるならば、3基と言わず、もう少しふやしていくのも我々にとってはありがたいことではないかと、そういう思いで拝見いたしました。どうもありがとうございました。

会長

3基では少な過ぎるのではないかと、工事サイドへの応援のエールがありまして。もっと県の方が金を出して、せめて県の管理の100何基は全部、流木工をやるべきだと。何かご意見はございますでしょうか。

事務局

グリーンベルトの今回のエリアの中で3つの溪流がございまして、3基ということでございまして。当然、国の方も、現在も流木対策工に取り組んでおりますが、18年度からこういうことを積極的に進めるということでございまして。18年度の事業については、調査中でございますので箇所数はまだ決まっておりませんが、こういうことを今後は進められるということでございまして。

会長

来年度事業について、中尾谷は3基ということで、どんどん次々と進めていきたいというご意向です。ほかにございせんか。

委員

こういうものに用地補償費なんかは要るわけですか。

事務局

この流木対策工は、既存のものでございまして、要りません。

委員

こういう既存のダムを改修する場合に、流木という視点だけなのか、それとも、従来、土砂の連続性ということで、スリット化とか透過型にするとか、そういう話も一方であるわけなんですけれども、そちらの方向には動いていかないんでしょうか。かつて森林砂防の先生が、スリットダムにきなさいとか、そういうことをよく言うんだけど、なかなかそれが進まないとおっしゃっていたことを記憶しているんですが、こういうオーバーホールをするときに流木という視点だけでいいのかどうかということが一つお伺いしたい点です。

それと、もともと越流部の形状を決めるのにはそれなりの設計思想があったと思うんですが、それに附属物をつけることで本来の越流特性が変わると考えているのか、この程度では全く変わらないと考えておられるのか、そのあたりを教えてください。

事務局

もちろん、流木とあわせまして土石流も捕捉をいたします。したがって、この部分ができます関係で、土砂の捕捉量も土砂を調整する能力も向上することになります。

例えば、絵で申しますと、砂 - 3 のパンフレットをコピーしたものの右側の絵でございしますが、通常時の堆砂の高さが、流木対策工をすることによりまして、流木を捕捉する部分については砂は通常時では流れていきますので、この茶色い水平の線が2 m ぐらい下がることになります。土石流発生時には、すぐに流木でそこがふさがれまして、そこも含めて堆砂をし始めますので、その分堆砂量も増加するというところで、バージョンアップできるということでございます。また、これをつけることによりまして、当然、安定性については、必要であれば補強などの工事も実施をしたいと思っております。

また、スリットタイプの堰堤といったものも、今、従来に比べますと数をどんどんふやしているところでございます。いろいろ問題もございますけれども、環境に与える影響でありますとか、今言いました有効に土砂を調整できるという面がございますので、ふえていっているということでございます。

委員

前のときに教えていただいたかもしれないんですが、もう一回。今回つけてくださっている砂 - 4 の調書の部分にも書かれていて、前にも書かれていたと思うんですが、「県民が里山公園的に活用でき」とご紹介くださっているその公園の管理者については、でき上がった後は神戸市が管理者になると考えた方がいいのか、そうではなく県の方が管

理なさるのか、その点について教えてください。

事務局

管理者は県でございます。また、前回ちょっと申し上げましたが、公共側で一気につくり上げます都市公園的なイメージではございませんで、あくまでも今あります樹林といったものを利用しての健全なレクリエーションということでございまして、管理は県でございます。

委員

そうしましたら、例えば住民の方との協力のもと、メンテナンスをというお話が前にもあったわけですが、万一協力ということであれば、通常のメンテナンスは、県の方の公園課とか、そういう部分が直接担当なさるといえることですか。

事務局

管理は、砂防施設として基本的に県土木事務所の管理課がいたします。できるならば、前回申し上げましたように、地元の住民の方々に活用していただいて、通常のそういった簡単な整備、管理、維持補修はお願いしたいという考えがございます。

委員

既にそういう部局なりご担当の部署が存在していると考えていいわけですか。それが、今回こういった方式で整備されるので、そういう部署を今後設けるといえることなのか。どちらなんでしょうか。

事務局

前回ちょっと写真でお示しましたが、現在既に宝塚の方ではそういう市民参加の取り組みをやっております。現状では、まだ事業中でございますので、砂防を担当しております部署がそういうお世話をしているということでございます。実質的に、公物管理につきましても砂防施設として土木事務所の管理課が管理をするんですけれども、通常のそのような維持管理については、市民参加のお世話も含めて、砂防を担当している部署がやっております。

委員

武庫川の方なんかでおやりになっている方式をここでも採用する形と理解してよろしいんですね。そうしたら、今後、長期的に、ここに限らず地域全般に整備されていったとき、砂防課が公園のメンテナンスをおやりになると考えてよいわけですね。

事務局

公園という言葉の使い方だけだと思うんですけども、ここに書いておりますように、里山公園的に活用していく、そういう趣旨で使いたいということでございます。公園といえますと、何となく都市施設みたいにイメージしてしまうんですけども、そういう感じではなくて、あくまでも砂防施設、樹林で、そこをそういう使い方をしたいというイメージの言葉の使い方をしております。

委員

確かに「的」がついていますので、私が誤解していたようで、里山公園としてととったんですが、この「的」が大事ということですね。わかりました。ありがとうございました。

会長

ほかにご覧いませんか。追加説明も一応終わったようでございます。全体を通じまして、もう一点ここを質問しておきたいというのはございますでしょうか。

委員

河川の洗戎川の調書の環境適合性のところで、「多孔質の捨石工法を採用し」云々の部分、どういう捨石なのかちょっとイメージがわきませんけれども、河川的には、本来はここは石がないはずのところですよ。そういうところで、適合というのは本来の自然に近いという意味合いで使われているのであれば、そういう大きな石が仮に配置されたとしたら、そのすき間は、流れの緩いところですから、かえって泥がたまったり水質が停滞したりという。本来そういう石があるところというのは、中・上流の流れがあって、その水で洗って浄化能力が発揮する、つまり本来石があるところであればそういう環境適合性というのは発揮できると思うんですけども、こういうところに例えば石なんかを使ったときに、果たしてそれを環境適合性というのかどうかというのは、ちょっと私疑問を感じたんですね。意見だけです。だからどうこうということはないんですけども、環境適合性を記載する場合に、これから具体的に工種の詳細は詰められると思うんですが、そういうことで環境適合性と言えるかどうかというところはちょっと疑問を感じました。

会長

この前、私も発言しましたが、環境適合性というのは、言葉のあやばかり並んでいるところがございまして、具体的なことにつきましては、それぞれの担当で事業に入れ

るときに改めてご検討いただきたいと思いますっております。

ほかにご覧いませんか。ご意見でも結構でございます。特にないようでしたら、時間も大分たっております、この10件につきまして採決に入らせていただきたいと思います。

今日のところは、県が提出しております原案に対して賛成かどうかということだけでとめまして、具体的な内容につきましては、今まで同様、全体あるいは一つずつの案件に対して文章をつけて、知事の方へ報告したいと思います。知事に報告する原案の文章につきましては、できるだけ早くつくり上げてお配りして、その審議は、ちょっと時間をいただきますけれども、次回にこの10件に関してご審議いただきたいと思います。残る8件につきましては、これからご説明いただくわけですが、採決まではできませんので、次回に採決いたします。それまでに大体のご意見を承っておきまして、改めて文案を作成したいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

採決の際に、ご自分が言われた意見とか、あるいはほかの先生が言われた意見で、これは原案の文章につけておいてほしいということがございましたら、ご発言をいただきたいと思います。

(2) 議案 1 新規・継続事業評価に係る審議案件

(用排水路整備、農村総合整備、河川、道路、砂防、ダム事業)の審査

1) 用排水路整備事業の審査

審議番号1 用排水路整備事業「八幡地区(加古川市八幡町、上荘町)」

会長

では、案件番号1、用排水路整備事業、加古川の事業でございますが、県の原案は事業着手ということで出ております。何かご意見はございますでしょうか。

委員

事業種目が用排水路整備ということになっておりますので、そういう何かハード面の問題が主であろうかと思っておりますけれども、ここに書かれております事業内容を見ますと、要するに土地の集積を行って営農規模を大きくし農産物の生産量を拡大していく、つまり生産性を高めていく。そういうことのために用排水路の整備という問題が出されているわけですが、いま大規模化して生産拡大することを可能にするためには、担い手の問

題もあると思います。担い手の問題についてはここでは全く触れられていないんですが、そういう土地の用排水路を整備して大きな農地を整備していくという事業について、それに関連してくる問題についても記述が少しあってもいいのではないのでしょうか。ちょっとその辺のことを質問したいんです。

事務局

用排水路 - 1 の必要性のところにありますように、この地区におきましては、全戸が加入いたします八幡営農組合という農事組合法人を昨年度設立しております、そこに対して農地をできるだけ集積していくということでソフト的には対応していきたい。ただ、施設自体が設置後30年経過しております、かなり老朽化しているということがありますので、そのハード整備とともにそういう営農組合への農地の集積もあわせて図っていくということを考えております。

委員

それでわからないことはないのですが、その場合に、八幡営農組合が単にこれまでの営農の仕方をするのであれば、発展性は非常に難しいと思うんですね。これからの農業というのは、農村社会をどのようにつくっていくか、そして営農についても、そこに消費者との関係とか、あるいは加工業の問題とか、後継者の問題が一番大きいですが、そういう問題が絡んでくると思いますが、組合でそういう問題についての展望がきちんと確保されているのかどうかということをおもいます。

もう少し具体的に話しますと、担い手の問題はこれからの農政にとって非常に大きな課題ですが、その担い手を単に地元から補充することは非常に難しくなっていると思うんですね。そういう場合に、地域外からいろんな職業についている人たちに新しく整備される土地に来てもらうとか、あるいは人生の一つの転換期に、団塊の世代が今話題になっていますが、その帰農者を誘ってくるとか、そういう新しいいろんなアイデアを持った人たちを農村に呼び込んでくるようなこと、それへの対応ということ等を組合がきちんと準備していらっしゃるかどうかなという問題もあると思うんですね。

それから、営農の地域では加工業が非常に活発に行われつつありますが、そこで活躍される方たちは女性がほとんどですね。女性の方たちが非常に力を持って農村社会を活性化されていっていると思いますが、その場合に、こういう組合なり農業にかかわるさまざまな団体とか機関において女性の活躍が正当に評価されて、それこそ県も推進している男女共同参画が農村社会でもっと浸透できるような形でこれからの営農がなされて

いくようなことも考えておられるのかどうか。

お米をつくったり大麦をつくったり、これから多種の野菜もつくられていくと思います。例えば、おそばの生産量が少しずつふえているようですが、そういうことについても、例えば出石に匹敵するような、あるいはそれに負けないようなそばどころに地域全体を育てていくとか、そういう何か新しい農村社会についての発想なりプログラムなりを持たないと、恐らく整備をただで終わってしまう可能性もあると思うんです。これからそういうことが農村の社会で非常に重要な問題になってくるとは思いますが、そういう点がこの調書には触れられていないのではないかなと思いました。それは基盤整備事業の範囲外ということになれば範囲外ですが、同時にそれは経営体育成のための事業でもありますので、一行ぐらい、これからの農村社会に対するビジョンをはぐくんていくことの重要性を記述していただければと思います。希望です。

事務局

八幡営農組合につきましては、今後10年で高齢化に伴ってこの営農組合へ農地の面積を集積していくということ、さらに、この営農組合は農事組合法人であり、今年度認定農業者も取っておりますので、将来的には、この地域で耕作ができなくなったら、その土地はすべてこの営農組合が引き受けねばならないというような特定農業法人まで目指そうという考え方を代表者は持っておられます。

さらに、現在、用排水路 - 3 にお示ししておりますように、20代の女性の方も、これは非農家の方でしたけれども、農業大学校等を出られて、ここに就職をしてオペレーター等で活躍されていたり、地域内では、ここに書いておりますケーキとか弁当とか、そういう加工部門も設けておりまして、地域内にあります農産物の直売所で売っていると。

この営農組合を核として、この地域の高齢者たちがそこで活躍できる場もつくり、またほかの人たちも営農組合に就職をして活躍していただく。今後のこの地域の営農をこれで担っていくという考え方で取り組んでおられます。

会長

これは整備だけの問題ではないと思います。ほかに事務局の方で何かご意見はございますでしょうか。ほかに農林部局の方で何か追加のご説明はございませんか。

では、今、委員から言われたこと、今度の答申案の中へ入れさせていただきたいと思えます。

全体といたしまして、この事業につきまして賛成いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

では、その旨で。

2) 農村総合整備事業の審査

審議番号2 農村総合整備事業「大河内地区(神崎郡神河町)」

会長

次に、案件番号2番、先ほど追加の説明がございましたが、農村総合整備につきましてご意見を伺いたいと思います。どなたかご意見はございますでしょうか。

ケーブルテレビは県下はほとんど広がっているわけですが、ここだけいろんな関係ですぽっと白い地帯が残っていると。合併も含めましてできるだけ早く整備したいということです。何かご意見はございませんか。 今後は、どんどんと広がるものですし、合併も兼ねまして、原案はもちろん整備したいということでございますが、よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

特にご意見がないようでしたら、その線で文章をつくりたいと思います。

3) 河川事業について審査

審議番号3 河川事業「地震・高潮対策事業 洗戎川水系洗戎川」

会長

続きまして、先ほども追加説明がございました洗戎川、西宮市で残されている高潮未対策地域ということですが、どなたかご意見はございませんでしょうか。 これも、災害に関連する問題でございますので、原案どおり計画は進めてよろしいということでご異議はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

4) ダム事業の審査

審議番号18 ダム事業 「八鹿生活貯水池建設事業」

会長

特にないようでしたら、続きまして、飛びまして18番、ダム事業でございます。これは、今までの、あるいはこれから先のものと違いまして、事業休止という原案でございます。今まで計画を進めてきたけれども、この際、中止ではなくて休止、しばらく棚上げしようということでございます。もっとも地元は水道事業の中止を決めているようでございますけれども、県としては、もうちょっと様子を見て、とりあえず休もうということでございます。どんどん進めろというわけにもいかんと思いますし、これも原案どおり休止ということによろしゅうございますでしょうか。特にないようでしたら、八鹿ダムにつきまして、事業休止ということで進めさせていただきます。

5) 道路事業について審査

審議番号4 道路事業「道路改築事業 (国)179号太子道路」

審議番号5 道路事業「道路改築事業 (国)250号坂越道路」

審議番号6 道路事業「道路改築事業 (主)香住村岡線」

審議番号7 道路事業「道路改築事業 (主)小野藍本線、(主)神戸加東線」

審議番号8 道路事業「道路改築事業 (一)藤井上石線」

会長

もとへ戻りまして、案件番号4番、道路改築の179号太子道路でございます。調書にございますように、非常にややこしいところを真っすぐにしようというわけでございます。原案は、この事業を進めるということで県から出されております。ここでオーケーを出したからすぐに事業着手とはいかないで、補助金の問題とか、用地取得の問題とか、いろいろそれまでにあるし、これは都計は済んでいるんですか、都市計画がまだ残っているかもしれません。そちらの方が先になるかもしれません。

事務局

都市計画はされております。

会長

そのほか、アセスの対象になるものもございますし、今日決めたから来年の4月から事業が始まるというわけではございませんけれども、とりあえず太子道路につきましてはオーケー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)

では、そのようにいたします。

道路の中では金額が一番大きいんですが、250号の坂越道路。いろんな関係で見ましたら事業費がかなり上がっているわけがございますけれども、要するに曲がっている道路を真っすぐにして、もっと通りやすくしなければ、事故も起こるし渋滞も起こるということがございます。これも、県の提出している原案どおり事業を進めてよろしい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)

それでは、次へ移らせていただきます。案件番号6番、香住村岡線、これも毎度出てくる道路でございます。矢田川に沿っての道路で、まだ続くか、これが最後になるかわかりませんが、とにかく直していかなければならないことは確かでございます。県が提出しております原案どおり、事業着手可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)

次に、小野藍本線につきまして、ご意見はございますでしょうか。 特にご意見がないようでしたら、今までいただいているご意見は文章にいたしますけれども、ほかになければ、これも原案どおり事業着手可ということによろしゅうございますか。

それでは、県の原案を認めることにいたします。

案件番号8番、藤井上石線、これも追加の説明がございました。ほかにご質問はございますでしょうか。 特にないようでしたら、これも事業を進めるということで答申したいと思います。

6) 砂防事業について審査

審議番号9 砂防事業「六甲山グリーンベルト整備事業(中尾谷ブロック)」

会長

案件番号9番、六甲山グリーンベルト整備事業、名前はグリーンベルト整備事業ですが、結局は土石流を防ぐための堰堤の問題でございます。事業着手妥当ということによるしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

特にないようでしたら、その線で次回までに知事への回答文をつくりたいと思います。

それでは、議案-1が終了いたしました。

今日の事案の説明を受ける前に、若干休憩をとりたいと思います。

(休 憩)

事務局

予定の時間になりましたので、再開をさせていただきたいと思います。朝日会長、よろしく願いいたします。

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

会長

では、議案-2へ入りたいと思います。

街路事業が3件、市街地再開発が1件、県営住宅の整備が4件、都合8件ございます。事業ごとに、まとめて説明をお伺いして質疑応答、よろしゅうございますでしょうか。

最初に、街路事業の3案件につきまして、事務局の方で説明をお願いします。

1) 事務局より街路事業について説明

審議番号10 街路事業「都市計画道路 (都)球場前線」

審議番号11 街路事業「都市計画道路 (都)伊丹飛行場線(昆陽西工区)」

審議番号12 街路事業「都市計画道路 (都)朝霧二見線」

会長

どうもありがとうございました。以上街路事業3件につきまして、続けてご説明いただいたわけですが、ご質問はございますでしょうか。

私から。最初の西宮北口のところですが、用地費がゼロになっています。これについてちょっとご説明いただきたいと思うんですが。

事務局

現在、営業線と引き込み線とがございます。高架化事業につきましては、まず営業線を現在ある引き込み線に振りまして、そして営業線のところを高架化していくということでございます。用地買収は、今のところございません。

委員

県の事業はどこからどこまでなんですか。

事務局

球場前から山手幹線までの高架事業を県の事業と考えております。

同時進行の駅の総合改善事業の具体的な内容につきましては、要するに高架化と駅舎を上げるということでございます。例えば阪急神戸線から今津線に乗りかえるときには、一旦駅舎の2階に上がりまして、もう一度今津線の1階のホームにおりることになっております。それを、今回上げますことによって2階に上がったまま移動できる、そういったホーム内の通行の利便性を目指しているわけでございます。具体的に申しますと、鉄道駅総合改善事業でもって、約20億円のうちの6割を阪急が負担し、国が2割、市が2割、そんな事業内容でございます。

会長

県は負担しない。

事務局

鉄道駅総合改善事業につきましては、県の負担はございません。事業主体としましては、阪急系列の第三セクターになります。

委員

先ほどもちょっと個人的に伺っていたんですが、実はこの金曜日の都市計画審議会で意見書の出ている案件と重なっておりますよね。初め全部を高架にすると区画整理事業としては説明していたのが、お金がないので引き込み線だけは残すということになって、そこだけは平面交差が今日の説明のところに出てきたんですが、左右ほんのわずか、4本ぐらい、多分ラッシュのときだけ引き込み線から増発をして、終わったら返すんだろうと思いますけれども、その時間帯がいつごろで、どのぐらいで処理できるのかですね。ふだん、昼間はずっとあけっ放しなんでしょうと思いますが、引き込み線へ入れるときと車庫へ戻るときだけは平面交差が現実になりますので、車、人がとまりますよね。その時間帯と、どのぐらいとまるのかということだけ、参考のために教えてください。今度、都計審で議論が出てくる可能性がありますので。

事務局

まず、踏切の遮断時間ということになるかと思いますが、現状で一日約4.7時間、5時間近くでございます。引き込み線は、現段階では一日に4本と考えておりますが、それが4分ということでございます。一日のうち4分が遮断されると。時間帯でございますが、現時点では6時台に1本、10時台に2本、夜の22時台に1本ということでございます。

委員

多分問題になるのは、平面交差の場合、線路をまたぐときは必ず一旦停止するわけですが、それをどうも停止しなくてもいいような手法を考える、信号をつけるとか何とかという話も聞いたんですけれども、具体的にそういうことができるのかどうか、ちょっと教えてください。

事務局

今、委員が言われましたように、踏切での一旦停止を不要にするために信号踏切化を検討しておりまして、阪急の意向、公安委員会の意向としても、前向きに話ができる状況にはなっております。

委員

全国でこういう線路をまたぐ踏切はあるんですね。

事務局

ございます。ただ、鉄道事業者によりましては、営業線、いわゆる人が乗っているよ

うな電車につきましては非常に慎重でございまして、このような引き込み線の場合に限っては話ができるのかなと思っております。

委員

ぜひともそのように実現してほしいと思います。よろしく願いいたします。

委員

引き込み線とか、ちょっと議論についていけなくて、これは、従来の宝塚線と今津線とが高架の形で連結するわけでしょうか。

それで、引き込み線というのは、現在の今津線がホームに入ってきているあのところを言っているのでしょうか。

事務局

今津線は宝塚から南側の今津駅まででございますが、いわゆる阪急神戸線で分断しております。ですから、今津線といっても、北と南とに分かれております。それは変わりません。

引き込み線とは何かということになりますが、今津線の中で鉄道をメンテナンスする車両基地等はございません。したがって、引き込み線で神戸線に乗せて、そこから車両基地へ持っていく。

委員

どこにあるんですか。

事務局

真東側でございます。

委員

その資料は、配付資料につけていただいているんですね。

事務局

前の図面（次回に参考資料添付）で説明しますと、今、今津線というのは、駅が1階です。だから、山手幹線のところは、道路がハーフアンダーでちょっと立体になっていまして、上がっています。それがずっとここ（踏切）まで2つの線が一緒におりてきています。今回、引き込み線を上げますと、球場前線を越えるために、その南側に影響が生まれて非常に事業費が高くなりますし、引き込み線は一日4本なので、これはそのまま置いておきます。ただ、営業線はここ（山手幹線北側）から上に上げる、そういう計画です。ほかの阪急の本線とか今津の北側の線はそのままです。ここだけ上げる、そうい

う事業でございます。

会長

今津線の南と北とはつながらないわけですね。

事務局

つながらないです。

委員

阪神国道行きは、また別の乗り場から乗るわけですか。

事務局

乗るときは、今、例えば地上の駅にありますと、一遍上に上がりまして、それからまた今津行きホームへ降りていくわけですね。これが非常に不便なので、駅を2階につけますと、そのまま行けると。それが鉄道側のメリットなわけです。

我々は、この場合は引き込み線を残すんですけれども、踏切をなくすというか、これにメリットがあるので、鉄道駅総合改善事業と街路事業で一緒にやろうと、そういうことです。

事務局

保守基地はどこら辺にあるの。

事務局

保守基地は、一つは阪急西宮北口駅の北側にあります。ここに入れるためには、一遍今津線から本線に戻しまして、本線をバックして入る、それで引き込みを通して、そんな状況です。

事務局

いずれにしろ、駅舎は上がりますが、鉄道は、阪急の神戸線は地平のままなんですね。

委員

踏切がなくなるといっても、引き込み線はそのままなんでしょう。そうしたら、そこは踏切は残るわけですか。

事務局

踏切は残ります。ですから、5時間弱が4分になるということです。

会長

けれども、踏切があったら、そこで一旦停止をしなきゃならない。

事務局

ちなみに、今、鉄道駅総合改善事業で20億円、そして県が事業主体となっております高架事業で15億円、全部で35億円ですが、引き込み線も高架化した場合、総額で約74億円ということで、事業の投資効果等を考えまして、今回、引き込み線の高架化は断念しました。

委員

断面図のところ踏切、レールがあるというのがわからなかったんで、4本にせよ、この図にやっぱり踏切とかを書いていただいた方がわかったのかなと。

これはもう要らない質問なんですけれども、阪急ホールディングスが鉄道再編成とかをやっているときに、私なんかは逆にこの今津線が阪急と阪神をつなぐアクセスの線路になるんじゃないかなと思っていたんですが、今回こうやってぶち切られるということで、何かそういう議論というのはなかったんですか。宝塚へ行く線路だけを生かす事業のように思うんですけれども、阪神国道とか鳴尾の方、今津に行く線はこの事業では顧みられていませんよね。それは何もご意見は出なかったんですかね。

委員

今までつながっていたのを切ったからそんなにたっていない。20年くらいですよ。そのとき、阪神と阪急は切れた。昔は一直線につながっていたんですよ。

事務局

もうかなりになりますよ。

事務局

今、委員がおっしゃっていますのは、阪神の今津駅のところの話ですね。それは、前にレールが物理的にはつながっていましたが、実質そういう乗り入れはしていませんでしたね。それが、阪神の連立事業と今津線の高架化で、まさに委員がおっしゃいましたように、ここと同じようにT字形につけてしまいまして、それで上のデッキでつなぎました。委員がおっしゃいましたような、昔は平面で阪急の今津線から阪神の本線は物理的にレール上はつながっていましたが、それはその時点で切りました。その時点でそういう方針を決めております。

委員

ただ、宝塚から今津まで行く場合、これまで一度上へ上がってもう一度下がってというのが、今度は、一度上へ上がったならそのまま南側のプラットフォームへ行けるという点

で、階段を使うのが少し減ったと、そういうことになりそうです。何よりも踏切の1日の遮断時間が4分であるというのがメリットですね。それをどこかで強調しないといけないと思いますね。

会長

ほかにございませんか。今、西宮ばかり出ておりますが、伊丹の方、明石の方、どうでございませんか。

委員

細かい点なんですけど、自動車の推計値の話、街路 - 20のページの朝霧線のところも拝見すると、平成18年と42年推計でちゃんと減ってるので、これはなるほど変化がこれに対応しているなと。そうなりますと、だからやめろということじゃなくて、減ったとしても、またB / Cがほかのに比べるとどんと低いんですけども、現況のご報告を拝見しますと、むしろ重要性が高い、現在のところとても必要性があるものなので、数値にこだわらず、このようにちゃんと出していただけるといいなと思うところです。ちょっと逆の発言なんですけれども、これは納得できる現況と計画の変化です。それだけです。

事務局

今の街路 - 20で数値が減っておりますが、これは先ほどの道路の方でふえているのとちょっと事情が違いまして、街路の方は都市計画道路で推計をしております。そして、条件としては、ほかの都市計画道路網も整備ができています。そういうことですので、現況の18年実測の段階ではほかの都市計画道路網が必ずしもできていない中でこの路線に集中している分が、都市計画決定されている道路が全部できるということで減っているというふうにご理解いただければと思います。ですから、総量としては、先ほど説明しましたように、11年に対して1.14倍というようにふえているわけです。

委員

そうですね。そうしたら、逆に、その前の2つの方は今後も整備が不足というふうに類推して考えてしまっていていいわけですか。例えば、街路 - 11の伊丹飛行場線などを拝見いたしますと、現況の交通量と計画の平成42年推計は、倍とは申しませんけれども、倍近くになっていますね。それから、同じく街路 - 1の自動車の交通量の推計だけ見ますと、これも、倍ではないですけども、ほぼそうなるということでいえば、街路整備の状況のきき方が違うと。ということは、街路の方のB / Cの出し方は道路と根本的に違うと考えたらいいわけですか。

事務局

まず、街路 - 11の伊丹飛行場線は、現況は2車線道路、計画は4車線道路ということで、容量がまるで変わってくるために相当伸びているものと思われます。それから、球場前線の方は、踏切の影響の分が、要するに先ほどご説明いたしました踏切遮断時間の関係で、相当量伸びているということになるかと思えます。

事務局

若干追加させていただきますと、球場前線の方は、交通不能区間が、今回バイパス道路としてできますのでさらにふえるであろう。そして、大規模開発もございますので。また、阪神間といいますのは、街路は比較的成熟しておりまして、新たなバイパスが平成42年までにできるということは非常に少ないもので、2車が4車になるという効果の方が大きいわけです。東播磨につきましては、都市計画決定はされているが整備は完成していない東西幹線ができることによって、そちらへ転換するだろうということで、今回は減っているという状況でございます。

委員

そうしましたら、街路の場合は、道路のときにご説明いただいたような形とはまた違ったB / Cの計算だと考えたらよろしいんですね。入れていく数値は。

事務局

特に、朝霧二見につきましては1.6と少ないのは、延長が400mでございまして、距離が短いので、時間の効果が、何分が短縮されるという短縮時間が非常に短いわけでございますね。やり方としては、基本的には道路と変わりません。

会長

明石の方で、東西断面での交通量というのは、平成42年度、やはり約2倍にふえる勘定なんですか。

事務局

ほとんど変わりません。

会長

ここでは、それまでに第二神明北線が開通するわけですね。こちらへその分だけ振られるわけですか。

事務局

一番きいておりますのは、江井ヶ島松陰新田線というのがございまして、そこに乗る

であろうと。それによって、例えば国道なりは交通量が減っていくだろうと考えております。

委員

伊丹と朝霧の場合、これは事業費に占める用地補償費がかなり大きいですね。街路も道路も、拡幅のときには大体すんなりといかないといいますが、途中まで拡幅されても、途中からまだもめる人がいるということがありますが、この2線にそういう問題は内在的にあるのかどうか。

それから、街路 - 27の朝霧二見線の計画横断面図面で、一般部のところは3mの車道2車線ですが、交差点部のところは3mの車線が3線ありますね。これは、片側1車線、片側2車線という形になるんですか。

事務局

まず、交差点部の方から申し上げますと、右折レーンを確保するというところでございます。そのかわり、植栽帯は若干なくなります。

それから、先ほどの街路は、特に都市部でございます。それはいわゆる我々の工期設定にもかかわるわけでございますが、収用裁決までを踏まえた中での事業の工期設定を考えておりまして、途中でやめるということとはございません。

委員

本当に細かいことなんですけれども、それぞれの道路の横断面、例えば街路 - 10とかほかのところと比較しますと、植栽帯が明瞭に書いてあるのと、絵はあるけれども植栽帯がないのことがあるんです。街路といっても、つくるランクがあるんでしょうか。絵を比較して今考え込んでいたんですが、街路 - 19の図には、植栽らしき図はあるけれども、植栽帯はありませんよね。このあたり、同じ街路であっても、でき上がりの道路の仕様みたいなものの差があるのか。木があるにこしたことはないなと思いついていくと、街路 - 27のところにはまたあったり、交差点部はしようがないのかなとは思いますが、ちょっとそのあたりをお教えください。

事務局

まず、街路 - 19でいいますと、これは植栽帯という帯の形ではなくて、高木植樹という形で飛び飛びに植えるという意味でございます。道路幅の考え方なり、沿道が住居地域であるとか、工業地域であるとか、あるいは商業地域であるとか、そういったことを考えながら、都市計画決定の中では細かく分けることもできませんので、そういう形で

決めております。

委員

余り詳細は書いていないので、木が街路にあるにこしたことはないなという思いでお尋ねするんですが、こういった形で植栽帯があるのは、全体延長の何%ぐらいとか、何か決まりがあるのか、これは計画の段階では余り細かく決めずに工事の際に考えながら決めていかれるのか、何かルールがあるのか、お教えいただければ。

事務局

都市計画決定しております中で時代の変遷もございまして、環境あるいは緑化を重視してきている中で、押しなべて今の考え方をもって過去の都計決定すべてを説明し切れない部分もございます。全体延長の幾らかというのは、ちょっと今お答えできませんし、非常に膨大な調査になるのかなという気もしますけれども。

委員

こういうものを拝見しますと、素朴に交差点部以外は一律に植栽されるのかなと今まで受け取っていたんですが、基本的にそう考えたらよろしいわけですか。

事務局

おっしゃるとおりでございます。基本的に植栽をするという考え方でおります。

会長

ほかにございせんか。 特にないようでしたら、街路事業につきましては次回に採決したいと思います。

次に、市街地再開発に移りたいと思います。

2) 事務局より市街地再開発事業について説明

審議番号13 市街地再開発事業「神田町東地区 市街地再開発事業」

会長

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

私、垂水に住んでいたことがあるので、余計に気になっていたんですが、駅前の北の東側と西側が整備をされてから、この地区がうんと寂れて、ダイエーも撤退した。特に、廉売市場はほとんど、入り口のところも店を閉めているみたいな状況で、早く何か手を

打たないといけないと思っておりました。ようやくこのようになったのは大変いいことだと思うんですけども、また一方では北側の銀座通りも寂れている。結局、ターミナルが両方に分かれたために、ここが空洞みたいになったんだろうと思うんです。

前は、バス停がちょうど駅の中央にありまして、そこから大分出ていたんですけども、人の流れが両方に分かれてしまったので、人が戻るのかどうか。駅から近いけれども、人の動きは東と西に分散している、しかもここへ徒歩圏で来る人口は非常に少ない状況ですよ。ほとんどバスで来る。そういうので、再開発が成功するかどうか、ちょっと気にはなるんです。その見通しがあったら、教えていただいたらと思います。何とか活気づけたいという思いがいっぱいありますので、うまくいくように何か仕掛けがあるのか、教えてください。

事務局

垂水区につきましては、両側の再開発事業で大分張りついておりまして、人口もふえているところでございます。それから、垂水区そのものにつきましても、昭和60年に比べまして徐々に人口はふえているところでございます。ですから、商圈としてはこのまま順調にいくかなということが考えられると思います。それと、今回、市場の再生ということもございまして、現在商売をされております店舗が中心になって、営業を続けたいという意欲のある方ばかりが集まって1階の店舗構成をやられるということでございます。

委員

再開発が発案されてから、もう既に30年たっているんですね。これからまだ6年ぐらいの計画でということですが、今、お話を伺っていて、そんなに長い前に地域再開発が考えられたのに、どうして両脇が先にやって、そこがおくれてしまったのかということが一点。

それと、先ほど市街地再開発事業についての全般的な説明の中で、伊丹市の名前も出ましたが、組合が主体になった場合に、事業の進捗状況を監督するというか、どういう言葉か知りませんが、進捗状況を確認するようなところというのは、お金を出す市と県と国になるのでしょうか。その2つ、お願いします。

事務局

まちづくりの発案があつてから時間がかかっているということにつきましては、いろんな状況があるかと思うんですが、今回、平成2年に再開発準備組合ができてから、意

欲のある方が準備組合の理事長になられて、この際一挙にやりたいということで、徐々に話も進んできたかと思えます。

もう一点、進捗状況の進行管理につきましては、これは今後国庫の補助金も入れるわけですので、その都度、進行管理を県及び市の方でやっていくこととなります。

委員

ちょうどレバンテの東のところに商工会議所の垂水支部がありまして、我々も時々この再開発の話が聞かされたりしているんですが、今ご質問にあった30年間かかったというのは、聞くところによれば、なかなかまとまらなくて、まとまらない間に東西のところが開発されていったということで、多分、取り残されてしまったという危機感が今非常に強いんですね。だから、リーダーの方々が今一生懸命考えておられるのは、何とかまとまろうということで、まだいろんな意見を言っている人もおられるみたいですが、けれども、ようやくまとまってきたということかと思えます。

それと、店舗の方はともかく、150戸ばかりの住宅への張りつき、これが多分この再開発での利便性を左右するという感じがするんですね。これは分譲でしょう。だから、それがどこまで見込みが立つのか。多分、駅前だから、すぐに張りつくのかなと思ったりしますけれども。

そういうことと、国、県、市、それぞれ補助が出てくるんですけども、この事業に対する確からしさというものをどこで担保されているのか。もちろん補助を受ける方はたくさん出してもらいたいと思うんでしょうけれども、県費は出ていくわけですので、そのあたりの2点ばかり。

事務局

確からしさにつきましては、まだディベロッパーは決まっておられません中で、現在、近隣のマンションの入居時期が平成16年から18年にかけての販売状況を見ますと、すべて完売しているということでございますので、地域的には売れるだろうということが言えるかと思えます。それともう一つは、坪当たりの単価が、値段を非常にリーズナブルといいますが、安価に設定しておりますので、売りやすい単価の設定ができるのかなと考えているところでございます。

もう一点の確からしさでございますが、現在、準備組合の段階でございますが、準備組合の方で事業計画案を今年度作成いたしまして都市計画の決定に持ち込みたいということでございますので、都市計画の決定がなされた上で事業が始まっていくと考えてい

ただいたらいいと思います。

委員

本論の方に議論が入っているんですが、ちょっと基本的なことを。

まず、先ほどの案件もそうでしたが、この画面にあるような資料をつけていただかないと判断が難しいんですね。といいますのは、私も何回か行ったことはありますけれども、垂水の状況が把握できないので、左右の地区が開発されているか否かということは、例えば再開発 - 2 の図では非常にわかりにくいんですね。なぜ前の画面の図をおつけくださっていないのかというのがまことに残念です。

それから、プロジェクターで開発に関してのご説明があったときにも、ここの案件の流れが出てくるまでのプロセスのプロジェクターにあったようなのも、差しさわりのない範囲でご配付くださらないと、やっぱり判断できないんですね。

この画面の図に戻りますと、例えば駅からの距離感、これは縮尺もついていないので、一体徒歩何分なのか。市街地の開発として適切なものかどうか、お客さんが来るかどうかということも含めて、駅からの距離感に関しての情報をきちんと載せてくださらないと審査のしようがないというのが実感ですので、ぜひ今後そういったところの資料をおつけいただきたいというのが一つです。

それと、関連して申し上げれば、左右のところが開発されていることについてもわからないし、どうやら取り残された地区だというのは推測がつくんですけども。つまり、駅からの距離に関して、先ほど委員がおっしゃったことについて私も申し上げれば、どうしてこの期に及んでというのは、ここでも27階建ての高層のものを建てれば、恐らく周辺の駅に遠い地区から移り住む方があるだろうという見通しで、売れるだろうということだと思っんです。多分売れるかとは思っんですが、そのあたりのことも含めて、きちんと情報提供をお願いしたいと思っします。

先ほど委員がおっしゃったように、多分売れるとは思っんです。ということは、どんな人が入ってくるかも含めて、時流に即したことばかり私申し上げて恐縮なんですけど、ここにまたエレベーターがどうのという高層の建物に住む人の便益みたいなものを考えれば、ただ売れるから、じゃ、高層のものをつくりなさいと安易に進めていいのかということにちょっと疑問を呈しているわけです。むしろすごく大胆に、この半分ぐらいの階層のものにしてくれと言ってもいいんじゃないかなと思っ部分もあります。今さらそんなことはできないとは思っしますけれども。

話をあちらこちらに飛ばして申しわけないんですけども、とにかく地域に関しての情報に判断しようがない部分がありますので、こういった飛び地のような、ぼこんと飛んだところだけを開発して、果たして集客可能なのかということは非常に疑問なんです。

そもそも、ちょっと判断しようがない情報の提供の仕方のところ、これについてだけ一言お願いしたいんですが。資料が欲しいですね。

事務局

資料がよくできていないということにつきましては、改めて準備させていただきたいと思います。

販売の可能性でございますが、現在、準備組合の段階でございますので、今後、この事業に参加したいというディベロッパーと調整の上で最終的な事業計画が定まっていくものではないかと思えます。

委員

駅の改札を出てから1分ぐらいですね。

委員

1分ぐらいで東地区のところまでには行けるわけなんですか。手前の中央地区のところの感じが全然わからなくて、例えば神田東地区に新しい商業施設をつくった場合に、垂水駅からどれぐらいのお客さんが流れてくるかとか、周辺地域からどれぐらいの人がご利用になるか、それからまた隣接している部分のこと、とにかく前のプロジェクターの画面だけでは判断できないんです。一体何が左右の赤で囲まれた地域にあるのか、あるいはブルーで囲まれた中で今回は対象となっていない地域がどのような位置づけにあるかということに関しての情報をいただけたら。いただいて、どうということもないのかもしれないんですけどね。

事務局

ちょっとだけ補足説明をさせていただきます。

次回、ご指摘の部分は整理をして、まとめてご説明させていただきたいと思えます。

若干説明不足の部分もあったんですが、神戸市の都市計画、要はマスタープランの中では、垂水駅前には西の衛星都市という位置づけになってございまして、両サイド、東と西が市施行で、駅前のバスターミナルでありますとか、要は公共部分が大きくウエートを確保しないとイケない部分は市施行でやりました。そして、残ったところにつきましては、整備の枠組みとしまして、老朽化した密集市街地の解消という補助制度を使って、

しかも組合施行主体の地元の熱意によってやっていこうという整備手法を採用しようということ、基本的には真ん中が今残っていると。

我々としては、余りにも大きなエリアだったためになかなかまとまりがつかないまま、過去10年とか15年を経過したことを踏まえて、まちづくりで早く活性化するためには、整備手法である組合施行で、もともと地元のしにせで従前からおられた人から、地元の人たちだけで団結してできる今の地域をぜひやらせてほしいという要請もございまして、我々としては、あそこだけ完結で、はい、さよならではなくて、さらに残ったところを早くやって、市施行の両サイドと組合施行の部分を一体的に考えて活性化を図っていききたいというのが我々の思いでございます。

そこらあたりの説明が若干漏れておりましたので、今回はしっかりと事務局から説明させます。よろしくお願ひしたいと思ひます。

委員

最初にプロジェクターで参考資料についてご説明くださった部分を差しさわりのない範囲でつけていただきたいのと、駅前の中央地区のところを実にいぶかしく思いましたので、今おっしゃったようなことをよろしくお願ひします。

委員

中央地区で残った部分のコンセプトというのは、この東地区で商業用地をつくってしまいますね、残った部分に同じものをつくるわけにはいかんのでしょうか。どういうコンセプトでやっていくのかというのは大きな課題になりますね。残った方は、東地区がこういう商業用地になるというのは、もう皆了解しているわけですね。

事務局

そういうことでございます。

事務局

そういう枠組みでやろうとして全体でスタートしたけれども、新しい商売人さんと古いしにせがなかなかうまくいかないと。

委員

だから、もう一つ商業用地をつくるといたって、なかなか大変な話になってくるからね。どういう考え方でやるかというのは難しい。

事務局

とりあえず中央地区のうち東を先行してやろうということで地元ではまとまっている

という状況です。

委員

皆、そこは了解してくれているわけですね。

事務局

だから、残りは、商業施設でも、毛色の変わった立地とか、そういうものも考えながらしないと、同じような形状では難しいかなと。そこらは今後の検討課題です。

委員

どういうコンセプトでこれを行っているかというのは、さっき説明されたことを少し敷衍して書いておいていただいたらいいですね。

委員

委員の情報の部分と関連するんですが、垂水駅前の中央東ブロック地区市街地再開発とか中央西ブロック、中央南ブロック、それがどういうあたりを指している、今度の神田町東地区との関係もちょっとわかりにくいところがありますので、その辺も一緒にお願いいたします。

事務局

(画面全体図にて)ここが神田町東地区なんですが、もともと垂水中央地区の東地区というところを神田町東地区に名称を変えたということでございます。西地区につきましては、その隣のこの範囲でございます。

会長

再開発 - 2 に、中央地区とか東ブロックという言葉が出てくるんですよ。これは同じものなのか違うものなのか。特に、南ブロックというのが出ていますが、今ここでは何にも出てこないんです。だから、ちょっとその辺を翻訳していただかないとわからないと思います。

委員

恐らく土地勘が皆さん同じようになっていないんですよ。さっきの街路のところでもそうですが、なかなかついていけないといいますかね。

たまたま私、垂水に住んでいましたので、このあたりはよくわかっていまして、こんな新しい地名よりも、販売市場と言った方がよっぽどわかるんですけどね。だから、そのあたりの資料の出し方をちょっと工夫されたらという感じがいたしましたね。

会長

ついでに、東地区ですか、レバンテができたところ、これはどういう建物で、今どう使われているのか。西の方でも2つばかり、どれぐらいの大きさの建物で何に使われているのか。中央地区の残り部分をどうするかというのにあわせて、現状はどうかということも次のときにご説明いただけたらと思います。

委員

今の方向で次回ご説明をお願いしたいわけですが、それに追加して、これまで、いつも市街地開発は全体のまちづくりの中での争点になっています。今回も特定の神田町東地区に限定してのご紹介でしたけれども、神戸市、そして垂水駅の周辺もあわせて、全体の何かコンセプトみたいなものの中での位置づけを確認しながらでない、やっぱり説得されにくい部分があるのではないかなと思いますので、その辺よろしくをお願いします。

事務局

再度説明させていただきます。

委員

駅の南は、再開発とかには全然入っていないんでしょうか。あそこも、かなり国道までの間が……。

事務局

最初にご説明させていただきました市街地再開発方針の市街地の再開発を促進すべき地区ということで、駅の南側も含めまして入っております。ただ、再開発ということで、地元の熱意がないとなかなか進みませんので、まだ事業には至っていないという状況でございます。

委員

組合づくりとか、こういうところがわかっておりませんが、個人の方々とかは、どういうふうにご案内に入っているのか。ビルができれば、ここは商店が中に入っておりますが、商店についてはそれぞれの希望なんかを入れながらこういう配置の中に組み込まれるのか。一般の住民の方なんかは、その中でどのように参加して、実際63%の負担があるんですが、組合負担の中で個人負担というのはあるのか、あるいは住宅用地としてうまく考えておられるのか。そのあたりをちょっと教えてください。

事務局

組合施行の再開発事業でございますので、現在ここで土地の所有権を持っておられる方と借地権を持っておられる方が組合員として参加されることとなります。その方たちができ上がった建物の権利床を獲得するわけでございます。それは住宅部分または店舗部分の一部になりまして、残ったところを保留床として分譲されることとなります。ですから、組合員以外で、例えばここで店舗を開きたい、あるいは住宅を購入したいという方につきましては、そういう時期に販売することとなりますけれども、当初から参加しておられる方につきましては、その中で店舗等に入ってもらえるということになります。

委員

うまく合意が得られるためには、建物の中にどのように自分の住宅地が位置づけられて、また外へ転出できるのかとか、そのあたりの一般の理解というのが非常に大事かと思ひまして。ありがとうございます。

委員

それと、公費負担をするわけだから、前にも議論があったかと思うんだけど、広場とか屋上緑化地域とか、要するにそういう公共空地を確保できるわけですね。この程度でいいのか、精いっぱいってこれだけとか、そういう感覚は必要だと思いますね。できるだけ公共空地をとらないと。公共負担するわけですからね。

委員

次回に新しい資料をご提供くださるというので、ついでにリクエストなんですけど、垂水は快速がとまる駅で、山側に住んでいる住人の方がバスを利用して、たくさん流れがあると思うんです。バス停との動線とか、どれぐらいの方が利用するかという、そういう交通調査みたいなのがあれば、それもつけておいていただければ。ここの地域の問題は、通過してしまう人をどう引きとめてここで回遊させるか、とどめるかということが本当にこのまちを生かすか殺すかにかかっていると思いますので、その数字をちょっと教えていただきたいと思うんです。

そして、今お話を聞きますと、もともとあったお店の方たちが中心でこれからも店舗展開されるようですが、いかに魅力的な店があるかによってここで人がとどまるかということも決定すると思います。幸い、既に西の方はウエステですか、それから東の方はレバンテがありますが、どういったお店が入っているのかということも情報として教え

ていただきたいと思うんです。

それと、先ほど屋上緑化という表現があって、毎回この会議でも出てきて問題になるんですが、かえって屋上緑化は環境によくないんだという意見も前に出たりしました。ただ、外観のパーズを見ると、どういうところで緑を取り入れられてというのがわからないので、それもちょっと見せていただければと思います。

委員

これは完成予定が平成24年になっていますが、これぐらいの規模のですと大体平成24年で、延長なんていうことにはならない事業でしょうか。

事務局

建築の工事期間につきましては約2年半でございますが、27階建てということですので、妥当な工期かと考えております。それまでの準備期間が、ごらんのとおりの状況でございます。

委員

今おっしゃったのは、この地域の中の高層の住宅のマンションに関してだけ。

事務局

低層部とマンションを含めまして、それぐらいになっております。

委員

委員方々がおっしゃったような問題を私は常に考えるんですが、こういう多種多様の仕事に従事していらっしゃる方、そこでお店を持っていらっしゃる方とか住民の方たち、非常に利害関係が錯綜しているので、まとめていくことはなかなか大変なんだろうと思うんです。新しく空間をデザインし直すということには様々な抵抗もあるでしょうし、大変な問題をはらんでいるんだろうと思います。

それで、こういう組合が中心となって事業が推進される場合の進捗状況の進行管理をどこがどのようにしているのか、先ほどお聞きしました。

会長

今ご指摘ございました屋上緑化の問題ですけれども、5階の緑化庭園はオープンなんですか、それともだれもが入れないようになっているのか。だれでも入れるのか。

事務局

そのあたり、これからの事業計画の中で、一定の管理のもとでだれでも入れるような形にしてほしいという要望を市の方に伝えているところでございます。

委員

それはもう絶対条件でしょう。この前の三宮の案件もそうだったでしょう。屋上緑化に至る一般のアクセス道をちゃんと確保する必要があるということを報告書に書いていただいているはずですよ。そうでなければ、公費を出す意義に悖ります。

会長

私もこれは答申のところへ大きい字で書かないといけないと思うんです。そうでないと、余り意味がなくなるんですよ。

委員

全体計画は、多分神戸市がラフなマスタープラン、絵を何枚かかいていると思いますから、そのうちのやっと中央地区のここが具体化したので県は言えるようになった。神戸市は何枚もかいているから、そのラフなスケッチでもいいから、こんな計画も、こんな計画もあって、今のところここができたというところをお見せいただいたら、わかりやすいんじゃないでしょうか。

委員

次回で結構ですが、大体組合の状況もおわかりだと思いますので、再開発 - 9 とか 8 のページに出ている店舗の何%ぐらいが地権者というか組合の方で埋まり、外部的に新しいテナントを入れる必要があるのは何%ぐらいかということをお教えいただきたいのが一点です。

それから、先ほど委員からご質問が出ていましたが、この組合は何軒ぐらいの構成で成立しているのかということ、今わかれば教えてください。できれば結構ですし、次回でも結構です。

事務局

準備組合の現況でございますが、土地所有者が45名、借地権者が13名の計58名でございます。

委員

そうになりましたら、45プラス13名の方が店舗に全員お入りになると考えていい.....。

事務局

いえ、そうではありません。

委員

ではないわけですね。ちょっと危惧するのは、先ほど委員もおっしゃったように、

人の流れがこちらにできるような形でないと、店舗がシャッターばかり閉まっている状況になったらよろしくないと思いますので、そのあたりの展望とか計画についても、次回で結構ですから、ご紹介ください。

委員

ちょっと細かいことですが、5階に駐輪場がつくられるようで、一般に昇降機で上がるのかもしれませんが、100台以上の駐車台数、あるいは店舗を含めまして120台ということで、スピード的に大丈夫なのか、その辺の対応ですね。それと、店舗の場合は車の進入等が多いかと思います。通路的な形でビルの中に店舗街をつくられるようですけれども、そこへの車の進入とか、そういうところは何かお考えがありましたら、教えてください。

事務局

5階に設けております駐輪場につきましては、1階から自転車専用のエレベーターで上がるようになっております。それから、3階、4階に駐車場を設けておりますが、敷地の東側の方からスロープでもって3階、4階へ上がるように考えております。ちなみに、住宅にお住まいの方の駐車場につきましては、地階に設けるということでございます。エレベーター等の性能につきましては、今後の計画策定の中で検討されるということです。

委員

駐車場は、公的な駐車場になるんですか、私的な運営ですか。

事務局

3・4階につきましては、公的な駐車場になる予定でございます。

委員

事業費に対する公的な見返り部分などというものは何かあるんでしょうか。例えば施設の床が一部いただけるとか、そういう意味で。

事務局

パブリックという意味では、1階の北側の道路の拡幅部分でございますね、これが4mの幅で広がっていくと。それから、歩道状の空地を提供するというのと、広場を提供するということになるかと思います。

委員

そういう部分というのは、ある程度事業ごとに決まっているんでしょうか。何%くら

いが見返り部分として相当かということ。

事務局

今回の場合は決まっておりますけれども、歩道の幅につきましては今後の都市計画の中で決めていきたいと考えております。

会長

再開発 - 12のB / Cの問題なんですが、Cの費用の計算がよくわからない。Bもなおさらわからない。これも、次回で結構ですから、説明いただけませんか。

事務局

わかりました。

会長

わかるのは用地費及び建物買収費ぐらいなもので、施設整備費というのは一体何を指しているのか。維持管理はいいんですが、域内便益、域外便益というのは何のことかさっぱりわからないので、ご説明いただけたら。

ほかにもまだあろうかと思いますが、時間の都合もありますので、この辺で打ち切りまして、また次回に。

県営住宅4件が残っております。県営住宅4件、まとめてご説明いただきたいと思えます。これは全部建て替えでございます。

3) 事務局より県営住宅整備事業について説明

審議番号14 県営住宅整備事業「五位ノ池住宅建設事業(建替)」

審議番号15 県営住宅整備事業「尼崎浜住宅建設事業(建替)」

審議番号16 県営住宅整備事業「西宮今津住宅建設事業(建替)」

審議番号17 県営住宅整備事業「姫路西庄住宅建設事業(建替)」

会長

以上4件、建て替えのご説明がございましたが、ご質問をどうぞ。

委員

現在の入居状況とかがもう一つわからなくて、現在の戸数に対して、今回はどういう戸数を計画されたのか。といいますのは、整備方針をご説明されましたが、その中で現況の調査というのがやはり基本だと思うんです。そこは余りにも基本的であるから記載

されていないのか。基本方針としては、そういう現状を把握した上での必要性等から出てくるところかと思しますので、項目を加えていただいた方がよろしいかと思ます。

事務局

簡単にご説明いたしますと、建て替え計画をつくるのには幾つかの条件がございます、入居者の入居継続性を確保することが一点。

それでは、1ページをお開きください。五位ノ池団地の場合をご説明いたします。五位ノ池団地については、従前は90戸ございました。この中に現在、入居者は79ございます。建て替え後は、いろんな条件を設定しながら、同じように90戸建てることができます。そうしますと、11戸実は余ります。これについては、2ページをお開きいただきましたら、右上に明泉寺鉄筋というのが実はございます。その明泉寺鉄筋団地の人を五位ノ池団地に移して、後、明泉寺鉄筋住宅を集約・廃止する方向で地域的な計画を進めていく、こういう形にしております。

もう一つ、西宮今津の場合をご説明いたします。17ページをお開きください。西宮今津の場合、建て替え前のときには、住宅戸数は99戸、入居者は81戸でございます。建て替え後は、116戸に戸数が増になります。そうしますと、81戸にさらに35戸入居者がふえることが可能です。この分については、右の18ページを見ていただきましたら、西宮今津のちょっと上に浜松原鉄筋と書いてございますが、ここの入居者を動かして今後の浜松原鉄筋の建て替えに備えていくということで、地域的な人のローリングをしつつ建て替え事業を進めていく、こういうことを考えております。

委員

もう一点、賃貸料とか、そのあたりは余り変化しないのかどうか。

事務局

例えば五位ノ池団地でありましたら、県営住宅の場合には収入分位がございまして、収入が低い方から1、2、3、4とございますが、例えば収入分位の4であれば、現在は2万350円でございます。これが建て替え後、Mタイプの2DKに入られると想定しますと、5万9,600円になるということでございます。ちなみに、収入分位1分位、一番収入が低い層であれば、応能応益をとっておりますから、従前は1万3,800円、建て替え後は、Mタイプの2DKに入りましたら3万6,000円になるということは試算しております。

委員

私なんかが学生のころ、鉄筋コンクリートというのは100年はもつという話で、ちょうど神戸港に100年ぐらいの鉄筋コンクリートがしっかり建っていた。小さな建物ですけども。ところが、今では、40年ちょっとでこのようにぼろぼろになると。これはやはり施工管理の問題がありますね。鉄筋のかぶりがいかがげんだったり、酸性雨だとか砂の塩分の話だとか、それからアルカリ反応の話だとか、いろんな条件がありますが、建って40年たってまた鉄筋コンクリートの公営住宅をやり直さないかんとということになると、40年ごとにしょっちゅう県民が負担していくことになりますので、施工管理と品質管理をきっちりして、ストックとして本当は100年ぐらいもつような鉄筋コンクリートとして建て替えてほしいという、そんな感じですね。

そうでなければ、永遠に負担していかないといかん。人口が減っていけば少し減るのかなということですけども、それだけ活力がなくなるから公営住宅に入る方が多くなるかもしれませんので、どうぞいい品質の、しかもきっちりとした施工管理をして、耐用年数ができるだけ長い公営住宅を建ててください。そのようにお願いをしておきたいと思います。

事務局

そのように頑張ります。ただ、今回建てかえます団地につきましては、要はコンクリートの強度そのものよりも設備が追いつかないという面もありますし、旧耐震で耐震上非常に危ないということですので、危ないものはどうしても建て替えないといけないということで建て替えさせていただくと。今後は設備も入れかえやすい、100年住宅と昔言っていましたけれども、そういう仕様の長持ちするようなものの整備に努めておりますので、今後ともご指導をお願いしたいと思います。

委員

今の点に関して、以前にポンプ場かなんかもコンクリートが50年もつはずだったのが30年ぐらいでというので、同じような話だなと思いながら、今ご専門のお立場から施工管理が大事というお話をいただいて、公共事業である以上、ぜひ厳しく施工管理して、よいストックをつくっていただけたらなというのは、私も同感です。

それとあわせて、やはり高齢化で、入る人も多くなるというお話を委員もおっしゃったんですが、バリアフリー等も当然ご考慮いただいていると思います。そのあたりのところ、今回の調書の方にはそれほど明記されてはいないんですが、しかし、よいストッ

クにするという意味では、バリアフリーもそうですし、でき上がった計画をこれ以上変えるということは困難だとは思いますが、余り狭いものをつくらない方向も考えていただけたらよいかなと思います。

それから、繰り返しになりますけれども、住戸の部分だけではなく、パブリックスペースの部分のゆとりについても、今回、いずれの住宅も屋上の緑地が整備されていて、これをどう利用するかに関しての管理、メンテナンスや、それから安全等々の観点からどのようになさっていくのかという点も少し気になります。次回で結構ですので、そのあたりもちょっとご紹介ください。

バリアフリーについてはどの程度お考えになっているかも、次回で結構ですので、ご紹介ください。

委員

屋上は、緑化しているけれども、人は上がらないんでしょう。

事務局

屋上緑化だけについて説明いたしますと、県営住宅の場合、安全・安心のまちづくり、住宅づくりの点から、人が県営住宅の屋上に自由に上がれるようにしますと、わからない人間が上がって、デッドスペースといいますか、死角をつくりますので、基本的には屋上の緑化のスペースには人は入れないと。そういう中で、省管理型の管理をしていく。ヒートアイランド対策ですね。そういった観点で進めていくということです。

バリアフリーについては、現在、手すりの設置あるいは住戸内の段差解消、1階の部分に共用スロープを設置するとか、共用部のエレベーター設置も進めております。現在、県営住宅の場合は、バリアフリー化率は32%となっているんですが、今後10年間で64%まで拡大していこうと、こういうスキームで今進めております。

広さの問題につきましては、特に狭いものをつくり過ぎないようにと実は震災復興のときに我々反省しておりまして、S型タイプを並べたものについては、間に耐震壁はつくらず、将来二戸一にできるように、そういうスキームは基本的な考え方としては持っております。

委員

ありがとうございます。それと、最初のご説明で、低層、高層の組み合わせとか何戸にするかというのは、結局入居される方の人数と統廃合の関係で戸数が決まって、その結果、何階建てになるかというのが決まっていると理解したらよろしいんですか。

事務局

団地を計画するときに、実は住宅規模が、従前は35㎡ぐらいのものが今回は平均60㎡ぐらいになります。同じ戸数を入れますと、倍近い容積率になります。40年代に建ったときは、駐車場は設置義務がなかった。ところが、条例で駐車場設置をしなければならない。あるいは、団地計画をするときには日影規制とか都市計画的制限がいろいろとかかってくる。それともう一つは、入居者の入居後、継続させていく。そういう観点から、団地計画をしているということでございます。

委員

要するに、いろんな規制を満たしながら、その結果として、従前であったら4階建てとか5階建てだったのがより高層化していくと理解したらよろしいわけですね。

事務局

おっしゃるとおりです。基本はそういうことです。

委員

そういう点でいったら、結果として高層化せざるを得ないというのはよく理解できるわけですが、それに伴って、先ほど防犯上屋上には人は入れないということだったんですが、半ば公営住宅ですと、オートロックではない構造ですので、事実上パブリックスペース化されていきますよね。そういう意味で昨今の防犯上の対応に関しては、公営住宅ではどのようになされているのか、ちょっとご紹介ください。

事務局

一つは、防犯設計ということで、いわゆるデッドスペースをつくらない、あるいは暗い場所など人がたまるような場所をつくらない、いわゆる死角をつくらない、そういうのが平面計画としてのまず基本でございます。その後に、できるだけ死角があちこちから見えるようなレイアウトをしていくことを考えているということでございます。

委員

新しく建て替えると家賃が当然上がるようなんですが、新しくなくても、ぼろくても安い方に住み続けたいという需要もあるのではないかと思います。そのあたりの居住の継続などに対する補償的なことは問題にはならないのでしょうか。

事務局

もちろんその辺は入居者の選択の問題もありますので、建てかえされたときに戻ってくるか、別の近辺の古い団地へ移り住むか、それは入居者の選択にあわせて計画は進め

ていけるものと考えています。

委員

環境に対して優しいというか、省エネルギーということが4件の事業いずれも全面的に出ているんですけども、まず一点目の質問は、環境創生15%システムの15%というのは何かということをお願いしたいと思えます。

それから、風力発電とか太陽光発電といういわゆる未利用エネルギーを設置することで、化石燃料でつくったエネルギーを使わないという点では、確かにその瞬間瞬間は省エネルギーになっているわけなんですけれども、自然エネルギーですから、非常に不確定で、売電しながら、蓄電しながら使ってもなかなか安定な電力は得られないわけで、太陽光発電、風力発電を備えたから電気代が安くなったという話はまずないわけですね。そのシステムが壊れるまで使い続けても、多分初期費用は還元されない。つまり、商用電力の方が絶対に安いわけで、そういったものが家賃等受益者の負担にはね返ったり、あるいは初期投資として我々県民の税金に行ったりということは否めないと思うんですよ。そこまでして環境対策をする必要があるかどうかということは、非常に疑問に思います。特に、風力発電というのは、日本で適地がほとんどない、青森ぐらいの話で、ここに電気を起こせるだけの風は絶対吹かないですね。そういうところに風力発電設備を設置する意味を私は非常に疑問に思います。とにかくそれが家賃に全部はね返ってくるということです。

そういったことをもしお考えになるのだったら、入居者にとって電気代が安い方がいいわけですから、ガスを電気に変えてオール電化にしたり、あるいは高齢者のことを考えてIHのシステムにするとか、そのあたりをちょっとご検討いただければと思います。

事務局

まず、後の質問の自然エネルギーを活用するという話ですが、この点では、まず県営住宅にそういうものを設置して、自然のエネルギーを活用することの重要性を啓発するという効果が1つ。2つ目には、安全な住宅団地をつくるといったときに、今の水銀灯ではなかなか全部できませんので、暗くなっている箇所とか、そういったところにソーラーあるいは風力エネルギーの外灯を設置しまして、一層防犯の巢にならないようにということでやっていくと。だから、今までの団地の照明計画に付加してやっていく。それは、今までの住民さんに対して付加した効果を期待するというでやっている範囲のもので、大規模な風力発電をすとか大きなソーラーシステムを何千万も使

ってやるとか、そういった話ではなくて、まずモデル的にこういったものをやってみようということでの話でございます。

それともう一つ、環境創生15%システムの話ですが、これは基本的にはリサイクルですね。建設廃材などをリサイクルしていく、リサイクル材の活用とか副産物を再利用していくとか、そういった観点での、これは建設の段階での話として理解してもらえればと。

委員

未利用エネルギーを使うことはPR効果があるということはよくわかるんですが、それは例えば公共施設においてやっていただくのだったらわかるんです。こういう個人が家賃を通して負担をする施設になじむかどうかということは、ひとつご検討いただいた方がいいと思うんですよ。私は未利用エネルギーはあくまでPR効果しかないと思っております、決して省エネになるようには思いませんので。

事務局

家賃が非常に上がるのではないかとこの点でのご心配ですけれども、基本的には家賃にほとんど反映はされないのご理解をいただければと思います。

設置する風力発電あるいはソーラー自身も、単価自身がそう大きなものではございませんで、そういった範囲でやるというものでございます。

委員

大きい、小さいという問題を私は言っているつもりではないんですけどね、わかりました。

それと、屋上緑化は、人が入らないということは、そうすると、だれかがたまに行って草刈りなりメンテナンスする必要があるわけですね。というプラスアルファのランニングコストがまたかかりますね。つまり、普通の屋根に比べてそういうプラスアルファがありますね。もう一つは、緑を維持するのに肥料をやったりするわけでしょうね。ということは、大気降下物、じんあい等による屋根の汚れ、プラスアルファ肥料分の汚れが屋根に降りかかると考えることができるわけですね。果たして環境に対してネーチャーフレンドになっているかどうかということ、いま一度考えていただきたいと思えます。

委員

駐車場なんですけれども、これは十分でしょうか。今どき、どこでも車があって、団

地にいるといつも駐車場が……。店舗などの場合は、お客さんの来店がいいときに合わせていると日ごろがらという状況があるんでしょうけれども、住居の場合は結構足りない傾向にあるんじゃないかと思って、50%ぐらいで駐車場が足りるのかなということがちょっと心配になるんですが。

事務局

建て替え団地でございますので、結構高齢者の方が多い。我々としては、建て替え団地では、事前にそれぞれの車を持っている台数とかも把握しながら、かつ市の条例にも合う形で計画を進めているということでございます。

会長

ほかにございますでしょうか。

数人の委員からご発言がございましたが、県営住宅の戸数を耐用年数で割りましたら、必ずどこかで破綻してきます。だから、県営住宅をやめてしまえというのが私の主張で、今回の場合でも、近くに幾らでも民間団地あるいは市の団地があるわけですから、将来そちらへ移管していかないと、どんどん建て替えがふえてくる。そのたびに高層にしたり面積を広げたりということになると、県もそのために大分赤字になっていくんじゃないかというのが私の考えです。

もう一つ希望なんですが、高齢化社会への対応を随分考えておられますが、少子化社会に対して全然住宅の方で考えておられない。例えば百何十戸あって、そこに同年生がいるかいなか、という状態がもう来ているわけです。つまり、子供たちが塾へ行くのは、塾へ行っているんじゃなくて、同じ年代の子供たち同士で話しするために行っているのが非常に多くて、それがまた帰りにどうやらこうやらという問題まで起こってきます。今後は、こういう問題のときには、高齢化だけじゃなくて少子化の対応というのも考えていただきたい。

以上が私の希望でございます。

ほかにもいろいろご意見があろうかと思うんですが、宿題がいっぱい出ました。また次回によろしくお願ひしたいと思ひます。

この際、どうしてもこれを言い忘れていたというのはございますでしょうか。

委員

今の公営住宅の話ですが、建て替えのたびに戸数そのものはだんだん減っていくという状況にはなっていないんですか。

会長

必ずしもそうじゃないですね。今度の場合もふえているのがあります。

事務局

先ほどもちょっと申し上げましたように、県の公営住宅の管理計画を5年ごとに見直していきまして、我々としては、今5万5,000戸あるんですけども、基本的にある程度将来の人口推計も見て5万3,000戸にしていこうと。全体の枠組みとしては、そういう減少傾向の推計をし、その方向でいこうと考えております。

委員

高層化すると、土地があいてくる部分もあるのと違うんですか。そういうのはないんですか。

事務局

今ちょっと説明しましたように、できるだけ集約化して、一つの大きな団地にまとめていこうという計画をしています。後は、土地のあいたところは売っていこうということで整理をしておりまして、どうしても高層化は我々としてはやむを得ないかと。

少子化の話は、次回ご説明をします。別枠で悩みもあるんですが、またご説明させていただきます。

会長

もし言い忘れたご意見等がございましたら、事務局の方へ、電話でもファクスでも結構です、こういう資料を用意しろとか、この点についてはぜひ、というものがございましたら、連絡いただきたいと思います。

不手際で時間を超過してしまいました。申しわけございません。それでは、これで今日の審議は終わりたいと思います。

3 閉 会