

平成19年度 第1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19年6月6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1回）会議録

1 開 会

県土整備部長あいさつ

会長あいさつ

2 平成19年度第1回公共事業等審査会

(1) 議案 新規事業評価に係る審議案件

(農村総合整備、道路、街路、河川、県営住宅整備事業)の説明、質疑

1) 事務局より農村総合整備事業について説明

審議番号1 農村総合整備事業「新温泉地区」

会長

ありがとうございました。ただいまのご説明に関しまして、まず何かご質問はございませんでしょうか。

委員

非常に初歩的な話ですが、このケーブルテレビに加入すると、1戸当たり月どのくらい負担するのか、ちょっと教えてほしいんですが。

事務局

ケーブルテレビへの加入料金として、初回の1回だけですが、7万4,000円が必要になってまいります。それから、月の基本料金は、今1,200円なんですが、今度、拡張することによりまして、1,500円いただくことを計画しております。それから、インターネットは2,800円。BS・CSは、これはいろいろあるんですが、それぞれ月1,000円という利用料金を各家庭からいただくことになっております。

委員

先ほどの説明の中で、サブセンターの役割、機能というのを説明していただかなかつたんですが、これはセンターからサブセンターで増幅か何かするんですか。インターネットの今のあれでは、機能的にはそれは必要ないと思うんですけれども。

事務局

位置図で、今、旧温泉町の青い丸のところは夢ネット情報センターになっているんですが、そこから北側の旧浜坂町の末端まで光ケーブルを延ばそうとすると、20km以上かかります。そうすると、ケーブルの大きさ、心数というんですが、それを大きくしないと末端まで届かない。今、浜坂の町中にサブセンターをつくっています。赤で示していますが、そこまで一たん送って、そこで中継することによりましてケーブルの大きさを小さくすることができる。ということで、中継所・サブセンターを設けることによって、経済比較を行いましたところ、約2億円は経費の低減を図ることができるということで、サブセンターを設置いたしております。

委員

そうしますと、現在の夢センターと今度のサブセンターの間は大容量ケーブルで結ぶということですか。青線を延ばしては足りないわけですか。

事務局

その間の心数が一番大きくて、1,000心の大きさになります。それで末端部分を補足できるということでございます。

委員

それから、これは以前にもお聞きしたんですが、地区ごとにこういうセンターを設けて、全体としてはネットワークがつながっていないですよ。地域・ブロックごとに運営されていて、この運営主体はどういうところがやっておられるのか。民間に業務委託か何かしていらっしゃるんですか。

事務局

この場合は、新温泉町が運営してまして、行政の運営という形態をとっていることになっているんですが。

委員

そうしますと、各ブロックの運営主体は、それぞれの町ないしは市が運営していらっしゃるんですか。

事務局

各ブロックというのは、他の町なり市のことでございますか。

委員

はい。

事務局

これは形態がいろいろあって、第三セクター方式でやっているところもございますし、農林関係は行政が運営していることが多いんですが、総務省の関係もございますし、民間の場合はもちろん民間が運営を行うということで、それぞれ地域に合った運営形態をとっているのではないかと考えております。

委員

整備できることはいいと思うんですけども、補助主体が違って、基本的にメンテナンスやサービス提供など日常の業務形態がどの程度効率的にできるのかという検討は、県のほうではおやりにならないのでしょうか。

事務局

兵庫県では、ケーブルテレビ広域連携協議会というものを設立いたしております。その中で、どういう運営をしていけばいいのかとか、自主制作番組をお互いに交換できないかということを考えたり、あるいは人材を育成するための研修会を開いたりすることで運営者がお互いに情報交換が図れるように、すべてがつながっているというわけではないんですが、そういう協議会の中で効率的なものを目指して進めているという状況でございます。

委員

私が聞きたいこととちょっとずれているような気がしますが、要するに、各市町村に設置したケーブルネットシステムを一括請負の委託にするとか民間に運営させるとかということが非効率なのか、今の形態がいいのかといったような検討は、どこかでされているんですか。

事務局

今の段階では、その総取りまとめといいますか、全体を把握してどうこうということは、行われていないのではないかと私は思っています。

委員

そうしますと、各市町村に設置されているシステムは、利用者の利用料金だけで全部賄っていると。市ないし町から補助金とか、そういうものは一切出ていないわけですか。

事務局

町の職員の人的なものもちろんありますし、町からの補助を出して運営をしないと、利用料金だけでは賄っていけないところもございます。

委員

ですから、そういうことが効率的にできるシステムを考える必要があるんじゃないかという気がしておりますが。もとより、このネットのインフラ整備事業については異論を申し上げているのではなくて、運営の仕方を効率的にできるような仕組みを考える必要があるんじゃないかというのが私の意見でございます。

会長

ありがとうございました。ただいまの委員のご意見は、知事への答申の中で何らかの格好で生かしたいと思えます。

委員

今、委員がおっしゃったこと、私も疑問に思っていましたので、ちょっと踏み込んで、次回に資料をいただければと思うんですが、私も同じ点が非常に気になりました。

今回、平成13年のひょうごIT戦略という形にのっとなって展開されるというお話で、参考資料の裏側にケーブルテレビの整備状況というのがございます。ここまで資料をお持ちなわけですから、前にも出たということがあるんですけども、県としてこれだけのお金をお使いになって、しかも計画をお持ちになっていますので、まず、CATVというものの運営主体が、今のお話ですと自治体あり、第三セクターあり、民間ありということで、そのあたりの部分の地域の一覧表をつくっていただきたい。どことこの地域が例えば民間であるとか、あるいは第三セクターであるとか、なおかつその料金。収益としてというか、料金として納入される、これは決して安くないなと思うんですけども、これが民間に入っていったり、市町に入っていったり、あるいは第三セクターに入る場合、いろいろあると思います。そのあたりのところ、この戦略の計画を立てておられるので、恐らくデータがあると思います。別にここでおつくりにならなくても出てくるのではないかと思いますので、ぜひ出していただきたいということを、委員のご関心のことと同じ点から、次回、可能な範囲でお願いしたいと思えます。

それと関連いたしまして、今回、プロジェクターで見せてくださっている資料は手元にいただけていないんです。これは多分時間が間に合わなかったのかなと思うんですが、とても重要なデータだと思いますので、できれば手元にいただけるとありがたいという部分があります。これはちょっと細かい点です。

もう一点、細かい点ですが、これは農村総合だけではなくて、ほかのと共通して、今回いただいた資料を見せていただいていますと、費用負担の書き方が、30分の10と書い

であったり、非常に多様なんです。頭の体操になっていいんですけどもね、同じ会議にお出しになる資料なので、書式を統一してくださるとよいなと思いました。後の2つは瑣末な点です。

それから、メーンのほうに戻らせていただきますと、会長もおっしゃっていましたが、農村総合 - 1の(3)環境適合性ですね、今回、これを環境適合性と言うかというところが、うーんと考え込んでしまう部分があります。インターネット化とかで、果たしてペーパーレス化というと、逆の様相も呈していますので、そのあたり、非常に難しいところがあります。これに一体どういう数値がはじけるのかというと、ちゃんと農林総合 - 5のところはどうやら数値がはじいてあるようで、すごいなと思うんですけども、このあたり、詰めていくとよくわからないので、特にペーパーレス化が一体どれくらいなのか。多分こうなるだろうということでお書きになっているのか、データの的なものなのか。

私がここで申し上げるのは、数値を出せということではなくて、こうしますという何かスタンスがあれば、数値がなくてもいいと思うんです。重要性みたいなもののアピールの際、必ずしもB/Cに落とすことはないと思うんですけども、少し書き方を気にしていただけるといいなということです。

ちょっと細かいことがいろいろありますが、全体状況を把握できず、そのときそのとき出てきたものだけで判断させていただくことになりますので、次回ぜひ、最初に戻らせていただきますと、今日は丁寧にご説明いただいていた平成13年のひょうごIT戦略というところのポイントのご紹介と、把握できているデータ、それから約5年たっているわけですので中間報告なり、状況を把握できているかと思えますから、ここまで整備されるのであれば、少し情報をご紹介いただければと思います。今していただけるのでしたら、それでも結構です。

事務局

次回、その情報は全部こちらで把握できておりませんので、今日前の画面に映し出した資料を含めて検討したいと思います。

委員

先ほど全般的に加入率等がかなり低いようなデータが表で出ておりましたが、ここでは90何%ですか、非常に高い加入率になっております。行政サイドのいろんな広報のペーパーレス化とつながったそういう利用を考えておられるということで、加入率という

のが非常に問題になろうかと思ひまして、何か秘訣があるのかどうか。他地域に比べて、あるいは民間でやっておられるところはかなり低い数値が出ていたように思ひますが、どういふ努力をされているのか、そのあたりも少しお聞きしたいところです。

先ほどの運営の関係で、民営化で効率を上げることが非常に大事かと思ひんではなれども、一方で行政サイドとして伝えたい情報がうまく伝わっていくのかどうか、そのあたりも含めてご説明いただければありがたいと思ひます。

事務局

まず一点目、画面にあらわしてありますのは、行政側が補助して行った市町整備エリアの加入状況でございます。下の合計欄を見ていただくと、89%の加入率。これは、一番小さいもので69%というところもあるんですが、平均的に行政でしたものはよく加入されているのではないかと。

次は、民間業者が整備したエリアの加入率をあらわしてあります。合計が59%で、民間がするということは、人口の多い都市部を中心に行っておりますので、人口が多い分、若干希望者が少なくなるのではないかとと思っております。

それから、どのようにしたらうまく加入していくのか、利用されるのかということですが、実際、どういうところを一番見られますかというアンケートをとられた場合に、学校行事とか、地域のお祭りとか、議会の情報、そういうものをいろいろ見たい、あるいはまたリクエストしたいということもあるようでして、行政からPRすることによって広めていくということしかないのかなというふうにお思っております。ちょっと答えになっているかわかりませんが。

委員

ありがとうございます。やはりこういうのは、特に地域のほうでは、安全の問題と絡めて、一般住民の方への危険情報でありますとか、実際に豪雨のときに問題になりますような情報の伝達に十分活用できるようなシステムを一方で考えておかなければいけないということがあるかと思ひますので、一般への普及ですね、加入状況がプラスになっていくような方向性を検討しておいていただければと思ひます。

委員

ごく初歩的な質問なんですが、いろいろ機能が書いてありますね。いろいろなことができるんだなと思ひんではなれども、これを使いこなそうと思えば、操作はそんなに難しくないんですか。

事務局

操作そのものは余り難しくない、お年寄りでも自宅のテレビで見られるとか、そういうことになっているようです。

委員

おっしゃったように、高齢化率が30%でしたか、ということは当然おじいちゃん・おばあちゃんだけの世帯とか、あるいはどちらかのひとり暮らしの方も多と思います。一般的に、我々も、最近、いろんな機能がついた新しいものが入ってきて、その機能の何十分の1ぐらいしか実際は使えないというケースがあって、とてもじゃないけれどもついていけないというのを日々実感しているんですが、とりわけ高齢の方になると、なかなかついていくのが難しい部分があるんじゃないかと思うんです。

特に、これを見ていましたら、先ほど出ました広報誌のペーパーレス化ということで、ということは、広報誌はもうこちらに取ってかわるわけですね。従来、広報誌で情報を仕入れていた人は、当然これを使いこなさないと同じ情報が手に入らなくなるということで、実際のところ、その辺がこれまで実績のある市や町の経験から見てどうなのかなという感じがするんです。地域間の情報格差はなくなっても、そのかわりに世代間の格差が新たに生まれたなんてことになると、ちょっと問題だなという感じがしましたので、その辺を十分見ておいていただきたいと思います。

委員

私もその点をちょっと申し添えたいと思って、世帯間のことです。高齢化したら操作が難しいというのは、私も日々実感しているんですね。それよりもちょっと気になったのは、最初の段階でご紹介くださった1戸当たりの加入料金とか月々のコストで、これを手軽なものと思うか、負担があるものと思うかによって、これが負担できる世帯とできない世帯での情報格差が出てきて、その上ペーパーレス化してしまうと、加入していない世帯がアクセスできない。万一アクセスできていても、ペーパーレス化されてしまうと、私たちもそうなんです、メールなどで発信しましたよという、つい見落とししている情報が結構多いんですね。

そのあたり、効率を平均値で高めるのはいいんですが、高齢化とか所得格差の中で抜け落ちていく部分をどうすくい取るかということについて、多分平成13年の戦略では考えてくださっているとは思いますが、あるいは最近の実績、実際に進めておられる部分でどういう対処の仕方をされているかも、次回、ちょっとご紹介いただけたらと思いま

す。これは、例えば生活保護世帯とか非課税世帯なんかだったら相当負担の大きいお金だなという印象をちょっと持ちましたので、そのあたりを、ここでお答えいただくことでないかもしれないんですけども、計画でどう位置づけておられるかも、もし何かありましたら、ご紹介いただければと思います。

会長

これは温泉町側は既に実施していることですから、浜坂町側まで拡大した場合の料金あるいは利用率はすぐに出てくると思います。

委員

この農村総合整備事業によるケーブルネット拡張事業は賛成ですけれども、県域全体の問題と地域の問題とを分けて考えていかなければいけないかなと思います。全体の問題を考えるときには、採算性のある黄色い部分、これは民間でやっているわけですから、これをどのように統一していくか。これと行政的なこういう農村総合整備事業等でやっていくのと、どうつなげていくかということを考える必要があると思います。なかなか難しい問題が出てくるのではないかと思います。

そこで、いろんな情報の種類があるわけですが、仮にそういうことを考えるとすれば、例えば防災とか、統一し住民の皆さん方に連絡しなければならないといった行政情報は防災協定を結んでやるとか、何かそういうことの中で必要な情報の県下全域への連絡方法を考えていく必要があるのではないかと思います。いずれにしても、地域でどういうことができるのかということと、全体をどのように考えていくかということは少し区別して考えないと、議論が錯綜してしまうような気がしますので、その辺はうまく整理していただければありがたいと思います。

事務局

一点だけ、減免措置の関係ですが、生活保護を受けられている方は、全額免除という形になっているようでございます。それから、70歳以上の独居の方は半額ということで、旧温泉町は設定されているようでございます。詳しいものは次回にも。

会長

旧温泉町の場合、そのやり方でどの程度の赤字か、黒字か、わかりましたら、教えていただきたいと思います。次回で結構でございます。ほかにもいろいろご質問、思い出されることがあると思います。事務局にできるだけ早めにご連絡を、電話でも入れられたら、資料を集めてもらうようにいたします。まだいろいろご質問、ご意見があると思

いますが、次の議題に移りたいと思います。

次は、道路事業でございます。では、事務局のほうで説明をお願いいたします。

2) 事務局より道路事業について説明

審議番号2 道路事業「道路改築事業 (国)178号(仮称)浜坂道路」

会長

ありがとうございました。どなたかご質問はございませんでしょうか。

冬季のことについて述べておられませんけれども、日本海側はかなり冬の風あるいは雪があるという問題が助かるというようなことで、必要性は大きいと思います。その辺はどうでしょうか。

事務局

やはり冬季は、特に急勾配のところは凍結したりで、通行止めの危険も常にはらんでおります。積雪量も非常に多い。積雪寒冷地域でもございます。とにかく唯一の産業道路であり、生活道路であるということがございますので、止めてはならないと考えております。

会長

だから、何か冬の凍結防止なり何なりを考えておられるのでしょうか。降ってくるものは仕方ないということでもいいんですか。

事務局

バイパス道路も、道路管理としては、どうしようもないときは通行止めをせざるを得ない。今まで、香住道路を供用しておりますが、おととしの1回だけ通行止めしたときがありましたが、その他は土木事務所で除雪をして、何とかしているという状況でございます。

委員

細かいことで、本当にわからないのでお尋ねするんですが、道建-15のところ、費用便益・B/C算出の数値がございまして、ここで便益の に交通事故減少便益ということで630という数値があります。これは、ヘアピンカーブがなくなるということで恐らくそうされているのかなと思うんですが、例えば道建-13の計画の図を拝見しますと、確かに非常にすっとした道路になると。動物が通る道をつくってあげないといけなく

らい、もちろん人間なんかは横切れないものだと思うんですが、このごろ言われている、真っすぐにしてしまうことによって発生するいろんな問題みたいなものについては、これをつくっていくことを前提にして今後の課題だと思うんですけれども、法面の問題なんかも含めて、まだこれからのことなんでしょうか。あるいは、真っすぐ線を引いた感じなんですけれども、それ以前の道がこういった形であるのは、やはり谷あり山ありで、やむを得ざるヘアピンカーブだったかなという部分もありますね。もしそのあたりのところがわかりましたら、少し教えていただければと思います。

事務局

現道の 178号は、昔からかなり使われていた道で、恐らく最初にやったときは、できるだけ費用をかけないということで、地形に沿ったようなつくり方にならざるを得なかったんだと思います。今回、現道は現道として生かしまして、高速性を担保するために、いわゆる自動車専用道路としてつくりますので、ある程度のスピードを前提にした線形になるということで、直線区間であるとか、カーブであってもできるだけ緩やかな曲線半径を持った道路にせざるを得ないということでございます。

委員

そういう部分、よくわかるわけですけれども、このごろ、結局、高速道路は非常に大量の交通があって、特にトラックなんかはそうですが、これを平面で見ると、私は高さがわかりませんので、逆に交通事故の起こりやすい状況が発生するんじゃないかなと思うんです。だから、何を申し上げたいかという、もちろん直線で結ぶことを考えて短縮はいいんですけれども、調書に何も書かれていませんが、高速道路をつくる時の安全性みたいなものに配慮するので、この金額より実はこれだけたくさんかかりますということ、調書でおっしゃってもいいと思います。

それはどういうことかといったら、例えば防災の面から、崩れにくいものをつくるのにこれだけの経費が要るとか、私は車を運転しないのでわからないんですけれども、勾配差があることによって発生する事故みたいなものがあると聞いていますから、逆に言えば緩やかな、平面だけの直線で高低差の問題がほとんど出てきていないんですが、だから、そこまで書けというよりも、そういうことを気にされて調書をつくられてもいいのではないかと思ったんです。今は曲がりくねった線を直線にするということで効率性とかB / Cが高まるお話ばかりですけれども、環境適合性も大事ですし、それに加えて安全な道路づくりみたいなものを視点に入れて主張していただく時期に来ているのでは

ないかなという気がしましたので、ちょっと余計なことですが、申し上げさせていただきました。

事務局

交通安全については、道路をつくる上での基本中の基本ということで、我々それは最大、気にはしてきております。当然、高速道路をつくる場合には、高速道路なりの基準がございます。一般道路に比べたら、私はより安全に基準が設定されているのではないかというふうに思います。縦断的には、当然のことながら、現道は縦断勾配が9%と非常にきついところがございますので、うんとなだらかな、設計速度に見合った縦断勾配をとるということで、私は現道より交通事故は少なくなるのではないかと考えております。

委員

もちろんそういうつもりで今まで整備されているんですけども、それは、この審査会自体がいずれ公表ということを含めて、やっぱりどんな審査のプロセスを経ているかというときの論点になってくると思うんです。もちろんきちっとやっておられると思うんですけども、さらにというところで、例えば環境なども、さらにというところで求められて書くことになっている項目も多いんですね。ですから、もちろん動物のための道をつくることも大事だとは思いますが、安全な走行をするためにこういうことを気にしてつくっていますということを調書にお書きになってもいいのではないかと。それは事務局の方からしたら言わずもがなのことだと思うんですけども、審査させていただき、ほかの方がどうかはわかりませんが、私にはわからないので、ぜひ書いていただきたいと思う次第です。

委員

管理関係がわからなくて教えていただきたいんですが、高速道路ということで、つくるのは県であるけれども、管理はどこか。道路公団関係に委託されて、その料金等ですね、どれぐらいをいつごろまで取られるのか、そのあたりです。

事務局

ちょっとはしまったので説明が抜けましたが、鳥取豊岡宮津自動車道、兵庫県内につきましては無料でございます。北近畿豊岡自動車道も、和田山から春日が供用しましたが、そこも無料です。その先はどうなるかわかりませんが、恐らく無料になると思うんですが、基本的に鳥取豊岡宮津につきましては無料道路。だから、管理については県の

土木事務所がしております。

委員

地域によっては非常にありがたい道路かと思うんですけども、有効性・効率性のところで、住民の参画等が書いてありまして、この路線についてもこれから変更の余地があると。その協議のあり方ですね、どのように住民の声を聞かれるのか、そのあたりは。

事務局

ルートそのものは、最終決定はまだしてありません。大体このあたりだろうなという想定を我々がしまして概算事業費などをはじいているわけですが、ここは通らないほうがいいのか、そういう地域の方がよくご存じのところを今後反映させていきたいということで、ルート等についてのご意見を承るべく、今年度も4月にこの懇話会を発足させましたので、今後、そこを通じながら意見を聞いて、いわゆるP Iをやっていききたいと考えております。

委員

非常に初歩的な質問で恐縮なんですけど、同じような品質の道路の中で、県内で、公社が管理する有料道路と、最近できた北近畿豊岡自動車道のように、性能的にはほとんど高速道路なんだけれども、国道になっている部分とがあります。そのあたり、有料にするか、国道として整備するのか、その基本的な考え方ですね、どういうところが無料になって、どういうところを有料道路にするのかということをごちょっと教えていただければと思います。

事務局

鳥取豊岡宮津につきましては、数年前、最初に香住道路を供用したわけですが、そこを供用する段階でどうするかということをご議論しました。基本的には、有料道路の場合には、有料資金、要するに借金をして道路をつくるわけですね。その前提として、そうするためには当然、有料であっても車が通るという見込みがあって初めて、有料資金を借りてでもやろうかということになるわけです。我々、当時計算したのでは、香住道路で、たしか採算がぎりぎりとれるかどうかぐらいのところでした。そのほかについては、有料投資額が出ない、要するに借金しても料金で回収できないという結果が出てきておりました。ということで、有料資金を投入しても、それは償還できない道路になるということで、無料に踏み切っている。播但道なんかについては、何十年かかかって料金を取れば回収できるという考え方で、有料資金を投入してきている。鳥取豊岡宮津につい

ては、そこまでの交通量が見込めないということで、無料にしているという状況でございます。

会長

ほかにご意見はございませんでしょうか。特にないようでしたら、また思いつかれましたら、事務局にご連絡いただきたいと思います。

次に移りたいと思います。街路事業でございます。今のは日本海側の山の間でしたが、次は、街の中の話でございます。

3) 事務局より街路事業について説明

審議番号3 街路事業「都市計画道路 (都)沖浜平津線(小松原工区)」

会長

どなたかご質問はございませんでしょうか。

委員

これがうまく通ると非常に楽になるというのは、私、高砂へ行くとき加古川バイパスからこれを通っておることがあって、広がっているところもあるけれども、狭いところがあって、非常にややこしいなと思っているので、その点では非常に便利になるなど期待しています。ただ、事業内容の中で、交通量が、現況は一日約1万7,000台、それが23年後の平成42年に約1万9,400台と計算されていますが、少子化、高齢化がどんどん進む中で、23年先の計算の仕方があるんでしょうけれども、何を根拠に計算されたのか。恐らく、今の団塊の世代、23年たったらほとんど日常的には乗り回さないということになるので、どう計算したのか、その根拠を教えてくださいませんか。

事務局

計算につきましては、一つは委員おっしゃいました人口のことがございます。全国的にいいますと既にピークを過ぎているということなんですが、兵庫県域につきましては、22年度ぐらいがピークと想定されております。また、高齢者が増えてくるんですけども、免許を保有している方が今後高齢者になっていくということで、全体の自動車利用は今後も伸びると考えております。その点につきましては、周辺の経済活動等も勘案しまして、東播磨地域の臨海部で申し上げますと、平成11年を基礎にしておりますが、それに比べて、平成32年度・2020年ぐらいに約1.1倍の伸びが見込めると想定していると

ころでございます。その後は、人口減少ということもありまして減少していくかと思うんですが、ピークとしましてはこの程度の交通量は見込めるものと考えております。

委員

聞き漏らしたかもしれませんが、道路の工事に関しまして、この期間、一たんストップをして工事をされるのか、そのあたりの安全性の問題が気になりました。かなり交通量も多そうなんですけれども、どのようなルートで進められるのか、そのあたりをご説明ください。

事務局

現在、北側の古新工区でも工事をしておりますが、2車線を4車線に広げるということで、現道の交通を確保しながらやっております。切り回しといいますか、道路をつけかえるようなことによりまして工事空間を確保して、安全確保を図りながら工事を進めることとしております。

委員

これも初歩的なことで、ちょっと教えていただきたいんですが、評価調書の街路－1の事業内容のところに基礎的なデータが幾つか書かれております。そこに昭和39年都市計画決定とありまして、かなり以前の都市計画ですが、その後、こういったことについての改定というか、見直し等はなかったのかどうかを知りたいんです。というのは、先ほどご質問に出た交通量、確かに向こう10年ぐらいは確実に多いただろうなと思います。ただ、いつもそうですが、これは兵庫県だけではなくて国がそうなんですけれども、兵庫県のベースとしているものがどうなのかなと思いましたので。昭和39年の都市計画といたら、高度経済成長というものがこの先絶対どんどん拡大するというベースでつくられているものなので、その後、何か新たな都市計画というのが出ているかどうか、この点をお教えいただきたいんです。

事務局

沖浜平津線につきましては、昭和39年の都市計画決定で、その後、変更等はしておりません。当時から、全体の都市計画道路網を見て、この間については東播磨地域の南北主要幹線でございますので、こうした交通量が見込めるということで、4車の計画をしたものと思います。

委員

ということは、もちろんそのとおりに拡大しているから結構なんですけど、都市計画と

いうものの現況とか、今後を踏まえつつの見直しとかということはその後はなかったのか、それはすごく初歩的なことで教えていただきたいんですが。

事務局

地域全体でということでしょうか。

委員

地域もそうですし、県全体もそうです。

事務局

都市計画道路というのは、逐次見直しをされているところでございます。

事務局

今お話しになりましたように、都市計画というのは、かなり前のがそのまま放置されているということが割と多い類のものなんですけれども、正確に年度は覚えていなくて、また改めてきちんとご説明しなければいけないと思いますが、一昨年でしたか、都市計画道路につきまして、長い間そのままになっているということで、一回全県のものを見直しました。その後の交通量の予測とか、代替ルートが実際上できているとか、そういった観点から見直して、30数kmだったか、必要がなくなったものについては都市計画を廃止するという手続を今進めておりますが、一応その時点で全体を一回レビューしたという形で、そういった作業をしております。

当該地区についても、その時点で一回まな板にのっているはずですが、昭和39年に決定したものをそのまま維持するというのを、そこでもう一回考え直しているはずでございますので、都市計画を見直さないのかというご質問に対しては、道路については、たしか一昨年ぐらいにそういったことをやっております。

委員

今教えていただいて、とてもよかったなと思うんですが、恐らく、財政のことも含めて、全体を見直してメリハリをつけていくという方向性だと思います。それは、今後、例えば5年単位で見直すとか、そういうプログラムはあるわけですか。

事務局

都市計画については、用途の見直しと線引き等の見直しをおのおの10年ごとぐらいにやっております。要するに、たすきがけというか、ちょうど5年ずつになるように、線引きの見直しを10年ごと、その中間で用途を見直すのを10年ごとということで、結局5年ごとに定期的な何らかの見直しをやっている。これは、特段10年ごとにやれというの

が法律で決まっているというのではないんですけれども、一応そういったことを今までやってきております。

私が先ほど申し上げたのは、特に都市計画道路について取り出して、沿道の建物の増改築ができないとか、そういった権利制限がかかるので、その権利制限が本当に必要なものかどうなのかというのはちゃんと見なければいけないということで、特出しでやったんですけれども、通常の定期見直しというのは5年ごとにやっています。ちなみに、平成20年度にはマスタープランと線引きの見直しをする予定で、今、都市計画課で作業しております。

委員

それで、ついでに、将来的なこともらんでのお答えを下さったので、同じ箇所についてご質問したいんですが、自転車が現況、大変多いんですね。ご存じのように自転車の扱いが最近問題になっていて、こういった都市部での自転車利用は、今後、環境の観点からいって減るよりも増えるのではないかと長期的に思っていますが、そのあたりの言及が全くない。ただ「良好な歩行空間の創出」のところに自転車・歩行者道の整備とあって、これは歩行者と一体になっているかと思imasので、これでは高齢化する歩行者にはかなり厳しい状況で通行しなければいけないと思います。むしろこういったところのご説明はどうなっているのかとか、あるいはもっと長期的な都市計画のところに自転車の問題が入っていたかどうかをご紹介いただけるとありがたいんですが、いかがでしょうか。

事務局

自転車・歩行者という意味で、横断図にございますが、4 mの自転車・歩行者道の空間は確保しております。

委員

分けなくて、歩行者と一緒にということですね。

事務局

そこは、分離するようなことも含めまして、今後4 mの中では考えられていくのかなと思っております。

委員

街路の問題としては、日々危険を感じて通行することも大阪ですとよくあるんですが、これからつくるということだったら、よかったらもうつくったらいいいんじゃないかなと

いう気が、ふとします。先ほどの5年、10年の単位の見直しでいったら、サミットでは環境の国でいこうと安倍さんも言っているみたいですので、このあたりで兵庫県が先駆けて自転車道路を出してもいいんじゃないかなという気がちょっとしますが、これは余計な感想です。

事務局

今の点、事務局からお答えしたとおりなんですが、前後の区間がこういう感じでできております。最近、自転車と歩行者が歩道の中で混在することによって自転車事故が増えている、これは指摘されているところでございます。ただ、前後との取り合いもございまして、今の点につきましては、整備する上での分離なり、十分課題として取り組ませていただきたいと思います。現時点でこの区間だけをすぐ分離するというお答えはちょっと、前後で既にできてしまっている区間もございまして、そのあたりは検討させていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

委員

都市計画のほうではいかがですか。

委員

私、都市計画というとドキッとするんですけども、たしか国交省が、歩道を4m前後にするというときは、歩行者が往復できる約2mの部分、そして自転車、それから車いす等が優先的に使う2mというふうに考えたモデルを、出していることは出していますね。したがって、将来うまくつながったら、専用になるかどうかはわかりませんが、優先という形で、これは歩行者、自転車利用者のモラルの問題もあるんですが、そのように守るような方向で将来は整備を進めていっていただくという、そういうことではないかなと私は思っております。間違っていたら、どうぞ訂正してください。

事務局

自転車云々については余り知見がないので、いいかげんなことは言えないですけども、自歩道の自というのは自転車の自ですよ。だから、13m幅でつくって自転車と歩行者とを処理するという、そういう仕組みでつくってあるんですかね。13mですよ。これは車道部なんですか。

事務局

5mの部分が歩道になっております。そのうち1mは植樹帯で、残りの4mを自転車と歩行者が通行していくという計画になっております。

事務局

そういう処理でいくということですが、私、自転車と歩行者の分担をどうするかということまで都市計画の決定事項なのかどうか、今、自信がないものですから、済みません、また勉強させてください。

委員

決定事項かどうかわからないんですけども、やっぱり道をつくる時にそういう視点を入れていただけるといいなと。車いすの問題が出てきたら切実ですし、どちらかという歩道では自転車のほうが我が物顔になるケースが結構多いので、そのあたりのところは考慮いただければと思います。

会長

よろしくをお願いします。

委員

街路 - 6 のところでお示しいただいています B / C の計算方法を教えていただきたいと思います。便益のほうは、1年当たりの便益のように理解したんですが、それでよろしいでしょうか。それに対して、全事業費とかは、維持管理費は単位時間当たりの話かなと思いますが、ちょっと教えてください。

事務局

便益は、単位が百万円でございます、全体で58億 8,300万円ということで、総便益でございます。供用開始から40年間で。

委員

40年というものが入っているわけですね。ですから、掛ける 365日とありますが、それ掛ける40ということですね。

事務局

そうです。

委員

維持管理費のほうは、40年間分の維持管理費ということでよろしいでしょうか。

事務局

そうです。それを現在価値に割り戻しておりますが、40年間の維持管理費でございます。

委員

我々の感覚からいいまして、特に都市部を走っていたら、渋滞するような場所とか狭い道がたくさんあるわけですね。ということで、その近辺の方がこれは何とかならんかなというようなところも多くあると思うんですが、そういう実感を考えますと、今回これが選ばれたのはどういう経緯なのかというあたりが、もう一つピンとこないというか。例えば、去年もたしか街路事業で尼崎あたりをやりましたね。ということは、去年の段階では、あちらを優先して、こちらが1年遅れたと。その時点で何らかの判断があったということなのでしょうけれども、その都度、県内の必要な箇所をずらっと並べて、次にこれをしようかということなのか、あるいはある程度の全体的なスケジュールがあるのか、その辺はどうなのでしょう。つまり、地元の人がうちが何で尼崎より1年遅れたんだと言われたときに、どう説明されるのかというあたりですね、ちょっと教えていただきたいんですが。

事務局

箇所選定につきましては、社会基盤整備プログラムというのを公表しておりますが、その中で今後着手が予定されている路線が具体的に挙がっております。そうした路線のうち、客観的指標に基づいて、渋滞解消とかいろんな視点から比較というか内部検討いたしまして、さらには事業執行環境といいますが、一定の事業着手に持ち込めるということも含めて勘案して、この箇所を選定しております。

事務局

今の点も、一般論としては事務局がお答えしたとおりなんですが、ご質問は、例えば阪神間の路線とここの路線での優先性みたいなところをどうしているんだということだったと思います。

基本的には、例えば阪神間でございましたら、一昨年度は尼崎宝塚線という形でたしかご説明させていただいたと思います。大きくは、阪神間は阪神間で南北道路が非常に課題であるということで、従前は尼崎池田線の整備を、工区を設定しながら相当な延長をかけて、これは事後評価の中でも紹介させていただいたと思いますが、そういう一つの施策として割と長いスパンで取り組んできて、その次に尼崎宝塚線という形でやってきました。

そこと各地域が並行にはなかなかありませんで、例えば東播磨地域でございましたら、東西は、国道2号とか直轄、加古川バイパスとか、そういう形での整備もされていまし

たし、県といたしましても明姫幹線を国道 250号の幹線として整備してきました。それに対して、県道は南北道路の整備が重要ということで、実は南北は3本の幹線、都市計画道路名でいいましたら、二見土山線、東播磨南北幹線として取り組んでおります尾上小野線、それとここの沖浜平津線、これは県道名でいいますと高砂北条線でございますが、これらを地域の実情や合意形成状況とか、そういうことからある種の重点路線としてきておまして、先ほど来ご説明しておりますように、今回、古新工区が今年度でほぼ整備できますので、順次その次の工区に向かっていこうと、そんな考え方で取り組んでおります。

委員

街路 - 1 の評価調書の必要性の第1項目、安全・安心のところですが、交通事故のことに触れてあるわけですが、死傷者数10人、これは平均値ですね。その後の死傷事故率223人/億台km、これについて、データのご紹介だけがあるわけですがけれども、これは年当たりとか、どう読んだらいいのか。何年から何年の資料かということをお教えいただけますか。死傷事故率の出し方と、実数のこれが高いのか低いのかちょっとわかりにくいです。

事務局

資料にもございますが、14年から17年に、この区間につきまして、死傷者数を平均しますと年間で10人ということになっております。それに対して、交通量と延長を掛け算しまして、これは億台kmとなっています。これは、全体でいいますと指標として距離と台数だけでは余りに小さい数字になるものですから、10の8乗倍しまして223人。具体的に言いますと、死傷事故掛ける10の8乗を年間の交通量掛ける延長で割ったものでございます。

委員

絶対量はわかるんですけども、比較しないとわからないので。ほかの地域だったらどうかとか、全国平均はどうなのかという数値を出していただかないと、これが高いか低いのが。

事務局

兵庫県の幹線道路の平均で申し上げますと、これが136人ぐらいになります。それから、事故多発地点での目安でいいますと250人。事故多発とまでは申し上げられませんけれども、かなりの事故になっているということでございます。

会長

まだいろいろご質問があるかと思いますが、時間がかかり迫ってまいりました。次に移りたいと思います。

次は、河川についてお願いいたします。今、コウノトリでいろいろと新聞あるいはテレビ等で騒がれております豊岡の六方川でございます。

4) 事務局より河川事業について説明

審議番号4 河川事業「広域基幹河川改修事業 円山川水系六方川」

会長

ありがとうございます。何かご質問はございませんか。

委員

今度の計画では、万が一破堤しても、ポンプ場が見つかることにはならないと考えていいのでしょうか。

事務局

説明を漏らしましたけれども、国交省のほうの設置位置が当方の今の位置よりも大分地盤が高いところがございます。それを加味してその位置を選んだということで、平成16年の台風による破堤の折でも水没していない場所でございますので、その辺の安全性は確保されるように計画しております。

委員

せっかくいい施設に変えていただいても、破堤したら何もなりませんので、国交省の仕事だとは思いますが、そちらのほうも十分留意していただけたらと思います。

会長

B / C そのものも 9.2 と非常に大きくて、河整 - 10 のところの計算でいいますと、325 戸は浸水するという前提のもとにベネフィットを計算しているんですが、ほかでも大体こんなものですか。

事務局

ここはもともと田んぼ、家屋等も低い位置にございまして、洪水のときに住宅等の被害が非常に大きいところでございます。そういう意味では、ほかの一般的という表現はどうかと思いますが、より効果が大きいところであることは事実と考えております。

委員

去年、西宮の排水機場を見せていただきましたね。これは昭和33年で一番古いということですが、心配になるようなところはまだいっぱいあるわけですか。

事務局

県では、港湾の排水機場を含め全部で46カ所管理しておりまして、40年が経過したり40年目のものがここも含めて数カ所ございます。委員おっしゃったように、昭和40年代につくられた排水機場が非常に多いもので、これから、新たな計画の見直しも含めまして更新計画について今から積み上げていって、計画的に更新なりしていきたいと考えております。

委員

直轄事業というのは二線堤だけで、それとあわせて先ほどのB/Cが出ているということによろしいんですか。実際の二線堤の高さであるとか、どういうことを直轄では考えておられるのか。

事務局

図面を映します。B/Cについては、今回、私どものポンプの改築と国交省の事業、両方合わせたの効果になります。

図面の左側に円山川本川をかいいております、右下に住宅地と「六方川」と書いたところがございしますが、六方川の対岸で一部堤防をかさ上げするような形で対応して、特に住宅が密集している部分についてポンプとあわせて堤防をかさ上げして守ろうという計画にしております。全部ポンプで計画しますと膨大なポンプになってくるということで、これをあわせて検討して、住宅地が密集している部分についてはそういう手当てをして内水被害から守ろうという計画にしております。

委員

床上浸水をそれで防ぐということなんでしょうけれども、かさ上げは何mぐらいなんですか。

事務局

かさ上げ高は、全体的に1mから1m50程度で、そんなに高くなるものではございません。

委員

ポンプの動力の現状と、オーバーホールした後はどうなるかということがまず一つで

す。

それと、被害軽減額の期待値を生起確率ごとに計算されるということですが、30分の1という全体の枠で、期待値を計算するときに確率をどこまで上げられているんですか。30分の1で打ち切られているのか、それとも200分の1、500分の1と、いわゆる積分の範囲をどのようにされているのか、ちょっと教えてください。

事務局

2番目の質問からですが、期待値については、一応30分の1まででございますが、下の方は10分の1、5分の1等で生起確率の区域を設定する。

ポンプ能力のお話でしたが、もともと当方のポンプと国交省のポンプをあわせて30分の1相当の内水被害対応を設定してございます。今回、平成16年の台風も含めて計画見直しをしまして、同じ確率規模、16年の台風23号による内水被害区域でいいますとほとんど30分の1相当の雨でございましたので、新たな見直しを含めて整理して、現況能力で更新と。それと、別途、先ほど申しました二線堤等で住宅地を守ろうという計画にしております。

委員

ポンプの動力は、電気がエンジンか。

事務局

ディーゼルエンジンでやっております。私どものポンプ場は、電気ではなくて、ほとんどがエンジンです。緊急時に対応できるということで、エンジンで動かしております。

委員

それと、30分の1を超えたときは……。そういうどこかで打ち切ってしまうという計算がどうも理解できないんですが。

事務局

これは事業採択とかのいろいろ要件がございますけれども、一応30分の1相当で床上浸水を解消するという目標としてやっていくということでございます。

委員

計画と割り切って考えるのかどうかですね。計算方法はわかりました。

会長

ほかにもございませんか。 それでは、次の県営住宅に移させていただきます。

3つございますが、いずれも同じような内容でございますので、3つまとめてご説明

をお願いします。

5) 事務局より道路事業について説明

審議番号5 県営住宅整備事業「西宮櫛塚住宅建設事業(建替)」

審議番号6 県営住宅整備事業「伊丹小松原住宅建設事業(建替)」

審議番号7 県営住宅整備事業「明石舞子住宅建設事業(建替)」

会長

どうもありがとうございました。ご質問あればお願いします。

委員

先ほど来の道路とか街路のところから出ているお話とも重なるんですが、西宮の住宅、これはとても便利なところにありますね。県営住宅としては非常に恵まれた環境の中にあると思います。ご報告の中にありましたように、JRの駅まで17分ということですが、そこへは10分以内、阪急の西宮北口駅には10数分程度だと思います。さらに、さくら夙川駅ができました。全部徒歩圏というふうに私は考えます。

それで、駐車場はどれぐらいつくられているのかなと思いましたが、世帯数の2分の1ぐらいの駐車が許容されているということですね。先ほど来いろいろとお話を聞いていて考えておりましたが、例えば、道路を直線化することによって出てくる不安な問題もあるということもこれからは視点に入れなきゃいけないのではないだろうかというお話も出ました。私も、高齢化社会という場合に、ソフト、ハードの両面からいろんな工夫が考えられておりますけれど、単にバリアフリーとかコミュニティプラザの設置ということだけではなくて、高齢社会の中では恐らく車を利用する人の数も減っていくだろうと思いますし、特にここは歩くのがしんどいという人は自転車で十分行けるわけで、そしてこの事業は市と連携するような形で進められるということであれば、駅前の駐輪の対策でどれぐらい整備されるかという問題はありますが、むしろ自動車から自転車へとライフスタイルを変えていくという視点があってもいいのではないかと思います。

ほかの武庫川の川沿いにできるようなものと全く条件が違います。とてもいいところですね。私もここはよく歩いていたところですが、恐らく何か生活の仕方も変えることができる、そういう提案があっても私はいいと思います。

事務局

櫛塚団地ですが、おっしゃるようにこういう便利なところは、もっと戸数を上げて、

多くの人にそういう利益を公平に分配するという、そういう立地地点であるとは思いますが、ところが、都市計画の中で、樫塚周辺全体、JRと阪急との間のゾーンは都市計画制限がかかっております。高さが20mという制限があったり、日影の問題とかがございまして、その中で我々としては目いっぱい戸数は入れてみたところですので、決して駐車場からとって、残りの部分が住宅戸数だということにしているわけではないんです。

おっしゃるように、こういう非常に便利なところでは、できるだけ駐車場を持たないように、車を持たないようなライフスタイルを我々としても追求はしていきたいと思えますけれども、市の指導とかその他の関係等も考慮しながら、現在そういった計画にしたところでございます。

委員

お話の前半でちょっと誤解があったと思います。私自身は、高層化はむしろ反対で、6階でもあの辺は高過ぎるかなと思っているぐらいですから、戸数はこれぐらいが適当かなと考えております。

委員

新耐震以前で、もともと40㎡前後の狭い県営住宅だから、初めから余りメンテナンスしていない写真がいっぱい出てきているんですけども、今度の建替えの後はやっぱりメンテをきちりやらないと、住宅というのは耐久性がどんどん減ってきます。県営で狭小で、しかも新耐震以前だから、初めから建替えるということで、この汚い絵を見せていただいているんですけども、県営住宅でもメンテはこれからきちりやりますよという形を示さないといけないかなと思いますね。壁なんかも、多分震災のときにひび割れがいったところだけを直して、塗り直しなんかは一切していないような。特に水回りなんかはめっちゃくちゃなメンテで、このように県営住宅に入ったら一つも直してもらえないというふうなことを思われぬように、これからは必要なメンテはきちりやるという。民間のマンションでも、結構長く建っているのも外観はきれいにもっていますので、そのようにこれから県営住宅もやっていただきたい、そういうことをちょっと申し上げておきます。

事務局

前面の樫塚鉄筋住宅をごらんください。樫塚鉄筋住宅のここのゾーンは浴室なんです。住戸と住戸の間に隔壁がある住戸は2方向避難ができます。ところが、端部住戸につきましては、この浴室が邪魔をして、隣の住戸へ逃げることができません。これは消防法

からも消防署から指導されております。団地によっては、例えば垂直の避難場所をつくったりしますけれども、高齢者はそんなものは使えるはずもないという状況の中で、避難性の確保という点がこの西宮櫛塚では耐震性とあわせて大きな課題になっているところでございます。

今、委員おっしゃいましたように、住宅をロングスパンで考えていくべきということでございますが、もちろんそれは重要な話でございますが、県営住宅も、震災復興直後、実際的には3つのインフィルに区分して、ライフサイクル、コストを検討しながら、一番有効的に管理していけるものを追求してやってきております。特に、平成14年度までには4団地についてモデル的にいろいろ検証いたしまして、居住性能、物理的な耐久性能あるいは機能的な耐久性能、ライフステージへの対応などを考えて、一部間取りの可変仕様というのは現在できておりませんが、その他のものについては現在の県営住宅の標準仕様に取り入れてございます。当時はひょうご 100年住宅と銘打ってやっておりましたが、長期的にはこういった形で臨んでおります。

ただ、品質・クオリティの問題が、ちゃんと現場でそういう体制ができていくかどうかという点がありますので、そういった意味では、引き続きこういった長寿命化の住宅を供給できるような体制づくり、あるいは建設計画をつくっていきたいと考えております。

委員

3点ございまして、立派なコミュニティプラザができていく図があるんですが、周辺住民との関係で、この新しい県営住宅によって効果的に住民同士のつながりができるようなことが期待されます。そういう点で、こういうコミュニティプラザというのは一般の方の利用は可能なのかということ。

もう一つは、第2番目の武庫川沿いの住宅ですが、公住 - 13のところ、武庫川へのアクセスを考えた新しい整備ということで図が上げられています。こういうステップをつくった、よく河川の新たな整備で見られる図で、ここはかなり長い線形なんですけれども、いろいろ工夫次第でもう少し武庫川の魅力にもなるような住宅地となるかと思っております。少し工夫できるのではないかという気がいたします。

それから、最後に説明していただきました住宅の公住 - 21ページのところで、2階にアクセスできるようなルートを考えておられるようですが、それも付近住民との関係とかがあろうかと思うんです。具体的にはどのような形で利用ができるそういうルートが

つくられるのか、そのあたりを説明いただければと思います。

事務局

まず、1番目のコミュニティプラザですが、これは団地の中だけでなく、周辺自治会へも利用について開放するというごさいます。これは、周辺自治会と当該団地の自治会との間でいろいろと協議して、管理の話についてもよく理解をしてもらうことが必要であろうと思います。また、団地の中の使用と周辺の自治会の使用とは、使用料が多分違うところが多いようです。そういったことも含めて、自治会にはよく周辺に説明してもらうように指導をしているところで、今のところは、一部を除いては大体その趣旨で、周辺からも利用していただけることにしております。

2つ目の川沿いの伊丹小松原鉄筋の話ですが、これについては、北側はちょうどゴルフ場になっております。南側はマンションが建っております。そういった意味では、河川敷の範囲内であれば、その河川敷をランニングできるコースなども意識して計画をしていけばいいと思っています。また、当該団地の敷地の中でもできるだけ緑地ゾーンを広くして、そういう利用に供するような形態に、あるいは集会所・コミュニティプラザの利用につきましてもそういった位置に配置するなど、今回の計画の中ではセットで考えております。

それと、明舞団地の2階へのアプローチでございますが、現在の団地が明舞の主要道路であります南北道路から一段低いところに建っております。団地全体がスーパーブロックでつくられているし、また一段低いということで、ある部分閉鎖的な空間になっております。そういう意味では、沿道から直接2階へアクセスできるような住宅として計画をしているところでございますが、これは住宅の2階の廊下と沿道とがアクセス空間としてつながっているという意味でございます。そういう意味で、我々としては、建物の2階の廊下の部分がもう少し余裕のある空間になるよう、実施計画の段階では検討を加えていく必要があるのではないかと考えております。

委員

今ある西宮の団地は、駐車場は何台分あるんでしょうか。近隣住民のお話が出たので、70よりは少ないわけですか。

事務局

現況は、団地の中には駐車場はとっておりません。

委員

今、生活圏の中で例えば大きなマンションなんかができますと、そこにぼんと70台、80台の駐車場ができます。そうしますと、安全や環境の面から大変な生活環境になるんですね。ここも、一気に70台からできますと、この周りは商業地域なのかもしれませんがけれども、周辺には住宅も控えています。ですからそれが及ぼす影響は非常に大きいのではないかと思いますから、こういう利便性の高いところであれば、やはり車から自転車へという転換を、啓発の意味も込めてやるのがこれからの施策ではないかと思います。

委員

これは家賃の改定はあるんですね。

事務局

今、公営住宅の家賃自身は、平成8年以前のように原価計算で計算しているわけではないので、応能応益の前提でお聞きいただければと思いますが、櫛塚団地の場合は、収入分位で4分位、政令月収が20万円未満の人ですね、公営住宅の収入基準のアップーリミットの範囲の人であれば、現在2万7,800円になっておりますのが、建替え後は約2倍の5万7,000円になるということでございます。総じて、建替え事業をやったときには、2倍から2倍半ぐらいの家賃になるかと思えます。

委員

対象地区の話なんですが、例えば明舞なんかですと、物すごく大きな団地ですよ。市営もあるんですかね。かつての公団もですか。戸数も極めて多いし、見ていましたら、かなり古い。商業施設もかなり古くなっていて、利用も落ちてきているような話を聞いています。いずれ順次、これについて建替えないといけないということが出てくるのかなと思うんです。ということは、当然、あの広い団地全体を将来どうするのかという大きな構想あるいはプランというのか、どういう考え方でどういうまちにしていくのかというのがあろうかなと思うんです。次回でもいいんですけども、明舞をどうするのかというあたりをちょっとご説明いただきたいと思えます。

事務局

前の画面をごらんください。これは、昨年度に民間からのプロポーザルをコンペをやりまして審査して、入選作の中からこれと思う案を引っ張り出してつくりました明舞団地再生計画でございます。今回建替えをしようとしています県営住宅は、その中の「魅力とにぎわいのエリア」として設定しております。紫色のゾーンでございます。そ

れと、北のほうにグリーンのゾーンがございますが、そこは「子育てとゆとりのエリア」として設定しております。さらに、南のゾーンが「健康と長寿のエリア」になっております。真ん中は、地区センターの位置に該当するところで、「交流と連携のエリア」ということで、全体の中で一番求心性のあるのが地区センターのゾーンになっております。そここのところの活性化計画を現在進めようとしております。

今回の明舞団地の建てかえは、グリーンのゾーンの「子育てとゆとりのエリア」に明舞北鉄筋団地がありますが、そのゾーンの入居者を今回審査いただいております団地に移すことによって、余剰地が発生したところに例えば子育て支援機能を持った施設をつくるようなことをスキームとしては考えております。もう一方、明舞南団地におきましては、同じように今回建てかえる明舞鉄筋に入居者を移したことによって余剰地ができませんが、その余剰地を活用して高齢者向けの施設等をいろいろと配置していきたい、このようなことで全体のスキームを考えております。特に、中心市街地については、商業地機能、あるいはスポーツ機能、健康機能、そういったものを複合的に持った機能配置とする予定で、現在検討を進めているところです。全体的にはこういった明舞団地再生計画の中で位置づけられているのが、今回ご説明している明舞団地の内容でございます。そういう意味では、全体の明舞団地のスキームの中で動かしていくということで、必要性、優先性が高いものと考えております。

委員

お願いだけさせていただきます。今のご説明、貴重な問題だと思えますし、県営住宅は会長がおっしゃったように今回論点が多いわけで、資料を配付するのに支障があるのでしたら、こういう形のご提示でも構わないんですけども、差し障りなければ、後ほど回収いただいても結構ですので、委員に見せていただくとありがたいです。これでは、はっきり言ってよくわかりませんので。これが一点目です。

それから、委員がおっしゃった 100年もつような公営住宅の話ですが、メンテナンスの点で次回資料をご提示いただきたいのは、外壁塗装とか内部の配管等のメンテナンスの計画が現時点においてどうなっているのかということ。キャッチフレーズとして 100年もつ住宅をつくらうということで、それは結構だと思えますし、していただかなくてはいけないと思います。というのは、公営住宅というのは、県民の税金とか国民の税金でつくっている部分ですので、ある意味、それを所得の再配分の機能の形で提供しているわけで、一たんつくったものを十全にメンテナンスしていく計画が現時点でどうある

のか、そして今後そういう計画をお立てになっているのであれば、どうしていかれるのかについて、ちょっと資料を。具体的に言いますと、外壁、内部の配管の問題、それから要するに壊れたところを直してもらうことに関して、どういうシステムが立ち上げられているのかということについて、次回で結構ですので、ご紹介ください。

事務局

最初の質問については、資料は提供させていただきます。

会長

時間がかかり超過しておりますので、資料を用意して次回にお願いしたいと思います。

いろいろほかにもご質問、あるいは資料の要求があるかと思います。事務局にご連絡いただいたらと思います。よろしく願いいたします。

3 閉会