

平成21年度 第3回南丹市行政評価推進委員会

議 事 録

日 時：平成21年8月27日（木） 午後2時～午後4時50分

場 所：南丹市役所2号庁舎3階 301会議室

出席者：南丹市行政評価推進委員会

四方宏治委員長、谷口和久委員、宮本美恵子委員、村上幸隆委員

事業担当者

山内土木建築部長、神田農林商工部長、寺田土木管理課長、小林道路河川課長、井上主幹、前田課長補佐、人羅都市計画課長、船越課長補佐、湯浅係長、石田係長、八木商工観光課長、奥村課長補佐、大谷主査、前原企画推進課係長、

事務局

大野総合政策担当部長、吉田室長補佐、國府係長、野々口主任

1. 事務連絡（事務局より）

それでは、ただいまより第3回南丹市行政評価推進委員会を開催させていただきます。

本日は、第3章の「人・物・情報を高度につなげる」ということで、土木建築等の関係の施策並びに事業ということでございますので、関係職員が説明のため出席しております。順次自己紹介をさせていただきます。

【事業担当職員自己紹介】

それでは、進行につきましては、委員長のほうでよろしく願いいたします。

2. はじめに（委員長より）

委員の皆さん、お暑い中を、第3回委員会ということで、ご苦勞様です。

本日の議題に入ります前に、事務局の方から連絡事項があるようですので、よろしくお願いします。

事務局：【補足資料、前回評価施策の施策評価表の修正版について説明】

委員長：ただ今、本日の評価に関係します追加資料の説明がありましたので、確認をお願いします。

それから前回の評価表の修正版が提出されておりますので、あわせて確認のほう、よろしくお願いします。

3. 議 事

（1）施策評価について

① 施策評価「第3章1 高速移動の網を広げる」

委員長：それでは早速でございますけれども、評価作業に入りたいと思います。

本日は、事前に資料が送付されておりますように、総合振興計画第3章第1節の「高速移動の網を広げる」、同じく第3節「安全で快適な主要道路をつなぐ」、及び第6節「にぎわいの市街地をつくる」、この3つの施策を取り上げております。順次、評価作業に入って参りたいと思います。

それでは、最初に第1節の「高速移動の網を広げる」という施策につきまして評価を行いたいと思います。担当部局のほうから、施策の概要について、説明をお願いします。

部局長： 【 施策の概要（現状報告等を含む）について説明 】

委員長： ただいま、「高速移動の網を広げる」ということにつきましての説明を受けましたが、委員の皆さん、ご質問なり、ご意見、よろしくお願いします。

委員： 今、説明いただいたこの施策の中で、直接事業としてターゲットになっているのは、京都縦貫自動車道の整備のみということでしょうか。例えば、国道とかはどうなのでしょう。

部局長： 総合振興計画の中では、「高速移動の網を広げる」という中に、高速道路だけではなく、関連として国道 9 号線含め、国道が何路線かあるのですが、それも含めて、くくりの中では入っております。ただ、メインとなるのはやはり高速道路、京都縦貫自動車道になると思っています。ここで、具体の事業として、何をどうしているかという、協議会あるいは期成同盟会を組織して、南丹市からいくらかの会費・負担金を払っています。具体には要望団体ですので、構成する京都府あるいは関係市町村が、それぞれ負担金を持ち寄って、総会をし、要望活動をするための要望書を作成するなり、要望を展開するための事業費が、具体の支出になってきます。

委員： 都計道路の未整備区間というのではないということですか。

部局長： 南丹市が持っています都市計画道路は、このあとの主要道路でつなぐ、あるいはにぎわいのところで関係があります。具体的には本市で 2 4 路線計画しておりまして、今でも 4 路線ほど動かしていますので、あとのほうで説明させていただきたいと思います。

委員： 今回のテーマは今までとは違って、何をどう評価すればいいのかが難しい。市独自の取り組みではなしに、関連団体との共同の中でのことですので、行政評価をどのようにすればいいのかが分からない。

委員長： 今のお話につきましては、事業主体が国等であり、予算の関係なども他の施策とは違うので、評価しにくいということですが、そのあたりはどうですか。

事務局： 確かに、我々事務局もこの施策に対する評価をお願いしているもののご指摘のとおりだと思います。そういった意味で、今年度につきましては、施策についての評価をいただくということでお世話になっていきますので、この施策については評価に当たらないと、先ほどの説明の中にもありましたように、協議会に関する協力、要請活動が主な事業であるということで、構成する事業もないということになりますので、事業を見比べながら評価をするということもできないという現実でございますので、委員の方々のご意見の中で、最終的にまとめていただいて、それがひとつの委員会としての見解という形で、まとめていただいたら、うれしいかと思います。

委員長： 説明の中で、「高速移動の網を広げる」ということと、企業誘致とか観光振興とかとの関連に非常に期待があるのですが、実際問題として今までの評価としてはどうですか。例えば企業誘致と道路網の整備との関連性というのは、評価できるようなものはありますか。

部局長： 具体的に数字で表すことはできませんけれども、例えば企業誘致をする場合に、全国的に見ていただいてもよくわかるのですが、I C 付近には物流あるいは企業が立地しています。企業は鉄道よりも、道路、トラック輸送が主体となりますので、交通の利便性については、企業誘致をする際のひとつの大きな条件になってきます。それと、先ほど命をつなぐというようなお話をしましたが、平成 16 年に台風 23 号で国道 9 号線が土砂崩れによって寸断されました。そのときに被害を受けなかったのが、京都縦貫自動車道でありまして、そこを通行させることによって、代替道路として活用できたわけですが、もしそれがなければ、住民に対して、また日本経済においても相当影響があったと思っています。

部局長： 企業誘致の関係がございましたので、数字だけお示ししますと、誘致企業が南丹市内に 33 社ありますが、旧町別に見ますと、I C が近い園部におきまして 16 社、八木に 10 社ということで、33 社のうち 26 社が I C の近くに誘致されています。

委員：判断しやすく説明いただいたので、よい情報が出たなと思っているのですが、事業を行う前には事前評価をして作られるのですが、作られた後の評価というのは、あまりしていないというのが一番問題で、道路を通したからという直接的な影響を判定するのは、とても難しいと思うのですが、政策評価の場合はアウトカム指標を主に出してくるので、今のようにＩＣ付近に誘致ができましたとか、災害緊急輸送で活用できた実績が上がっています、こういうことでメリットがありましたということを説明できるようなものをまとめておいていただいて、表に入れていただくと市民としては分かりやすいと思います。一番心配されるのは、全線開通すると素通りでどこか行かれてしまうのではないかとというのが、どこでも、皆さんあって、作ったものの失敗になるというところなので、その辺をきっちりとチェックしていますというようなことも必要だと思います。道路の完成度だけでなく、ここに書くかどうかは別にしても、文言で、こういう効果を整理していますということがあると、あちこち見なくても効果があったということが判定できると思います。

部局長：先ほど、園部に１６社と申しましたが、そのうち園部ＩＣを下りたところに新光悦村というのがございますけれども、ここにすでに５社が稼動し、分譲済みも含めると７社となっています。

委員：さっき言われたように、どうも評価しにくくてですね。施策コスト「０」と書かれると、どうしたらよいのかと。市の事業、市のコストは全然入っていないのかということなのですが。実績、目標が２１年、２２年、２４年とあるのですが、これは京都縦貫自動車道の完成度なので、この地域の完成度ではなくて、大山崎までの完成度ということですね。

部局長：供用開始した分をここで上げておりますので、言われるように大山崎から沓掛の分になります。

委員：施策コスト「０」というのはどう読んだらいいのか。会費とか何かはあると思う。施策コスト「０」では、費用対効果は「よかった」ということになってしまうので。

部局長：施策評価表のほうには、施策コスト「０」で上がっていますが、ここで評価いただく協議会につきましては、何件かの協議会がありまして、まったく「０」ではありません。先ほど説明しましたように負担金が高い協議会でしたら１０万近くありますし、安い協議会でしたら、今現在とはっていないところもあります。というのは、以前の要望活動と大きく変えてきたのは、経費を見直すということです。例えば、今まででしたら、ホテルを借りて会議をしていたものを会館を使う、あるいは要望書等にかかる費用も業者発注していたものを手作りにする等の見直しをする中で、現在は、費用はとらずにいている部分もあります。その代わり、要望へ行く部分については、その市町村が当然旅費を持って行きます。ですので、まったく「０」ではありません。

委員長：協議に出席される人件費だとか、交通費は別のところに入っているのですか。

部局長：今回の評価の部分には入れていません。

委員長：年間通じたら結構あるでしょうね。

部局長：今現在ですが、協議会をもつにあたっては、総会をする前に幹事会というのをもちます。それぞれの市町村で大部分が課長が担当しております。この幹事会に行く費用はどうなるかということですが、多くは車でいきますので、ガソリン代、高速代で、南丹市の場合は近畿管内は旅費日当は出ません。総会につきましても同じことになります。それ以外に、道路関係の要望でありましたら、京都府庁、あるいは大阪の近畿地方整備局、東京といった部分につきましては、すべてが行くわけではございません。関係市町村がありますので、その辺は特に先頭を切っていただける部分が積極的に参加いただきますし、南丹市でも年間の予算を見ながら、重要だと思う部分には出席している状況です。

委員：このテーマに対する事業評価表が、あらかじめ送っていただいた中に入っていないませんでした

が。

事務局： 評価の手法の問題になりますが、先ほどの施策コスト「0」ということにも関連するのですが、各協議会の関係費といったものは実際には支出はありますが、経常的経費ということで、今年度の事業評価の対象からはずしていたということがございまして、事業評価の対象としたものを施策コストのところに積み上げておりますので、結果的に「0」となっています。事業評価表、事業活動記録につきましても、今申しましたようなことで作成をしていなかったというような経緯があります。

委員： ということは、所属長の総括評価についても、コストが出てきていないので、対象外になっているということですね。そうすると、余計にこの部分の評価をしていいのかどうかと思えます。お付き合いもあつてのことだと思いますし、微小なコストでしょうし、それを南丹市独自で変えようというわけにも行かないと思いますので。この委員会の中で、優・良・可・不可というのはつけられないのではないかと思います。

委員長： 国レベルとか京都府レベルで、財源の点では縦貫道は大丈夫なのですか。あちこちで止めろというような議論がありますが。それに比べるとここはできていないから、26年度完成というステージは財源も含めて大きく変わらないと理解できる状況にあるのですか。

部局長： 京都縦貫自動車道につきましては、京都府の背骨になる道路ですので、この分について、予算をなくすというようなことは絶対無いと思っています。ただ、予算のことですので、26年完成予定が、確実に26年に完成するかどうかはわからないところがあります。完成させるがためにこういう協議会を組織して、予算をつけてください、早く完成させてくださいというお願いは今後もしていきたいと思っています。

委員： ここで評価ということですが、どうします？対象外という変なことになりますが、基本的に政策評価というのは、かかったお金との費用対効果というのも考えないといけないが、費用が出ていないので、評価のしようがない。

委員長： 再度、事務局、どうです？これ。

事務局： 有効性、効率性、公共性の3点の視点で評価をいただくということでお願いしておりますし、今回こうした施策を出させていただいたのですが、細かな部分としては事業は展開しているのですが、施策評価の中にもコストが明記できないという状況ですので、そういったことから、最終的に評価に当たらないという形でまとめていただいても結構かと思えます。ただ、こういった対応は必要であるという意見もいただいている部分もありますので、意見は意見として捉えさせていただきたいと思えます。

委員長： それでは、少し時間も使ってきましたが、落しどころがはっきりしない部分もあるのですが、今まで出た意見をお伝えしておくという形で、優・良・可・不可ということはなじまない気もするのですがよろしいか。

事務局： 結構です。総合振興計画の施策はすぐには変更できないのですが、来年以降の施策についても引き続きお世話になるとすれば、もう少し実績の捉え方ということも、細かい部分では動きもありますので、そういったものもコスト的に計上し、また活動記録を見ていただいて、施策評価という形を工夫させていただきたいと思えます。事務局としてもこうした形で資料を提出させていただきましたが、今のご意見を踏まえると事務局としての整理も必要だったと反省もしております。

委員長： 前回のJRの分は、地域の負担がありましたが、縦貫道に関してはないのですか。

部局長： ありません。

委員： 総合計画では、広域幹線道路、地域幹線道路という柱の立て方になっているので、国道と一緒に出てくる方がわかりやすかったのかな、と思ったので先ほどの質問をしました。縦貫道だけを取り上げると、確かにあれが高速移動の網を広げる手段ですが、ネットワークとしての評

価をされたほうがわかりやすかったと思います。

事務局： 高速道路の関係で企業の誘致とかの効果ということも施策の評価に盛り込むとかということになればご意見をいただく部分も変わってくるかなと思いますので、これについては我々の整理も不十分だったと思いますので、本日の意見を参考に事務局のほうでも、来年に向けての見直しも検討させていただきたいと思います。

委員長： それでは、以上の経過の中で、本日の最初の「高速移動の網を広げる」という評価につきましては、ただいままでの意見を述べるということにとどめたいと思います。

②施策評価「第3章3 安全で快適な主要道路でつなぐ」

委員長： それでは、少し時間が早いかもしれませんが、次のテーマに移りたいと思います。本日の2番目のテーマであります「安全で快適な主要道路でつなぐ」という3章3節の施策の評価に入りたいと思います。担当部局から施策の概要について説明をお願いします。

部局長： 【 施策の概要（現状報告等を含む）について説明 】

委員長： ただいま「安全で快適な主要道路でつなぐ」という施策の説明がございました。まず、ご質問なり、ご意見、よろしくお願いします。

委員： 道路改良率の分子と分母は何と何になりますか。

担当者： 道路改良率につきましては、改良済延長÷実延長ということで数字をあげております。

委員： 改良済というのは、何をもちて改良済というのですか。

担当者： これにつきましては、地方交付税の対象になります幅員ということで、幅員の規定がいろいろありますが、4 m以上とか5. 5 m以上ということで、交付税の対象になる幅員ということで考えております。

委員： おおまかには、舗装済と考えればよろしいか。

担当者： もちろん舗装してあり、幅員も広がっているということです。

委員： 舗装と簡易舗装がありますが、簡易舗装も含めて、幅員が何m以上ということですか。

担当者： そうです。

委員： 例えば、ガードレールをつけるとか、そんなことまでは問わないのですか。

担当者： 舗装については、簡易舗装も含めて4 m以上もしくは5. 5 m以上ということです。

委員： 分母のほうは、国道、府道、市道の総延長ですか。

担当者： そうです。

委員： 改良済でないということは、まだ地道だと考えたらよいのですか。

担当者： 先ほども申し上げましたように、幅員が規定以下の場合も含まれます。

部局長： 実際に集落内に入っていきましたら、市道認定はしていますが、まだまだ2. 5 mとか3 mで、4 mの幅員がない狭い道路が残っています。この辺については、要望があつて、必要性が認められる分については、年々何ヶ所か採択し、道路の拡幅改良を進めていますが、現時点では、舗装はしてあつても、幅が狭い道路を未改良の中に含んでいます。

委員： 先ほど言われたように、国道、府道、市道、生活道路で設置基準が違いますよね。今言われたのは、生活道路部分で、国道ではまた設置基準が違いますよね。ですから、ここは分けて記載しないと情報が分かりにくくなっています。評価シートではなく、事業活動記録でいろいろ書いていただいているのですが、これは多分補助金、交付金の関係でいろいろ書かれているので、これは交付金区分にすると、そうしか読み取れなくなってしまう。もう少し生活レベルで、実際に受益者の視点からすると交付金がどこから出ていてもかまわないので、どの道路がどういう状況になっていることを目標にしていて、総延長の中でどの部分が問題になっていると認識していて、認識している部分の中で何%改良になったかというふうに書いてもらわないと、どれだけよくなったのかとか、今のレベルはどこまで達しているのかということが伝わ

りにくいと思います。だから、各路線のこの部分は、生活道路だからこの基準で、改良すべきで、それについてどれくらいはできているというように書かないと、総延長で出されても、総延長全部直すのですかということになります。実延長全部を直すわけではないですね。改良しなければならぬ部分に対して、10年で100%いくとかという判定の仕方がよいと思います。

部局長： 委員のご意見もよくわかりますが、基本的には市道認定をする必要があるという分については、すべて改良するという考え方の中で進めてきたと思っています。本来は、市道認定の段階で、そこまで市道として認定すべきなのかどうかを議論しておいて、市道認定したものについては、1,200路線、560kmあれば、最終目標はこの分は改良するという方向では進むべきだと思います。

委員： 今のところ、認定された延長全部について、改良を予定しているという判断でいいですか。

部局長： 目標にしているということです。段階的に整備を進めていきます。

委員： 国道、府道も同じような状況だと判断していいですか。

部局長： 考え方は同じですが、道路というのは市道だけで見るものではないと思います。国道があり、府道があり、市道があり、市道の中にも幹線道路があり、生活道路があり、さらにそれ以外の道路があって、そういったものがうまくネットワークしながら、ひとつの機能を果たしていくという考え方の中で、道路整備は全体を見ていく必要があると思っていますし、確かに整備をする基準は違いますし、また整備をする場所も、国道9号線であれば国土交通省の直轄ですので、我々は要望しますけれどもお金は出していません。それは、国が予算を立てて実施します。府道であれば、これまた我々は地元と一緒に頑張って要望はしますけれども基本的には負担はしていません。一部、ほ場整備と合わせて京都府の管理する道路とか河川を整備していただいた分につきましては、京都府と関係市町村の間で1割は事業費の負担をしていくということになっていますので、一部ですけれども費用を出している部分があります。

委員： 何故こんな意地悪な質問をしているかといいますと、予算が抑えられてきたら、全体に何%カットとかということになってしまって、少しずつしか幹線道路が整備されないのか、市内で重点度みたいなものを出されていて、重点度の高いところはあるけれども、低いところは後回しにするということを考えて道路整備をされているのか、ということを知りたい。

部局長： 20年度からは、その辺を大きく見直しをしています。地域でいろいろ要望がありますので、例えば、100万の事業費があれば、今までは5ヶ所で工事をしていたら、20万ずつで100万を使うという考え方があったのですが、それをしますと、効果が発揮できないことになりますので、最終行き着くところは一緒になりますので、優先度の高いところ、同じお金を入れるとしても、非常に困っておられる部分から、順次、今までなら5年かかってやったものを全部まとめてその路線につき込むことによって、短期に仕上げてしまうというやり方に、今は切り替えています。ただし、都市計画の持つおる街路事業につきましては、多少路線ごとの状況を見ながら、まったく「0」でいくということにはなりません、優先度を見ながら重点配分をしていくという考え方で進めております。

委員： 20年度からそういう考え方を顕著に出して来られたということですか。

部局長： 当然、それまでもその時々そういう考え方をもってやってきたことは事実なのですが、特に大きく変えたのは20年度に、「辛抱してください。」といいながら対応してきたというのが、今の実態です。

委員： 優先度を判定する基準はお持ちですか。

部局長： 南丹市合併して4年目ですが、従来はどちらかというと、旧町で計画された事業を引き継いでやってきたというのが実態です。昨年から道路河川課で、今まで要望のあった路線を現地踏査し、評価するのは、私であったり、担当課長であったり、支所の課長が、個々に評価表を持ち

まして、現地を赴いて評価をしたところでもあります。その辺について具体的には、必要性とか、事業効果、地域性といったものを含めて、点数をつけながら、優先順位を、まだ完成はしていませんのですが、現地を回り、そういうものを作って、事業実施に向けて取り組んでいるところでもあります。道路の必要性・緊急性という部分を、必要性に20点、緊急性に30点、事業効果という分の中に費用対効果15点、公共性、公益性10点、地域性という分の中に用地等の協力15点、地域の要望10点、合計100点満点で採点をしています。例えばですが、公共性、公益性で10点を配点していますが、その中にA・B・Cの3段階に分けています。10点・5点・0点として、10点というのは、その道路が不特定多数のものが一般交通の用に供するものなのか、地域の住民だけが使う部分なのか、特定のもののだけが使うものなのか、特定のもののだけということはありません市道の場合はないのですが、そういう要素が強いという見方で基準を作りながら、進めているところでもあります。

委員長： いただきたい回答がやっと出てきたかなと思います。もうひとつだけよろしいですか。道路のときにいつも問題になるのが、本当にこの金額なの？ということだと思うのですね。できるだけ安くならないのかなというところなのですが、この事業金額が総額で出てしまうと、なかなか分からないのですけれども、その辺はどうなのでしょう。効率的にうまく発注ができてきているのか。できるだけリーズナブルなコストでやってもらえているのかどうかというところは皆さん気になっているところだと思います。

部局長： 基本的には、まず計画するにあたりまして、そこの道で一定の目的を持ってやりますので、その目的を達成するためにどうした効果が望ましいのか、よいものを求めますが、過大な事業費をかけるわけにはいきませんので、少ない経費で整備ができるということをめざし、進めていますし、特に不必要なものまで整備するという考え方にはなっていません。それならば、延長を少しでも、例えば、100mで計画したもので、入札差金が出た場合は延長を伸ばしながら、少しでも安く延長を伸ばしていくという考え方でしております。

委員長： 一般的に、交通手段、乗り物とか、道路とか、線路とかは安全を維持するための保守管理にかなりお金をかけるのですが、構成する事業の一番上がそれに該当するのですか。

部局長： そのとおりですが、この中で非常に小さな維持修繕の部分は維持管理事業で整備をしますし、道路そのものの延長が長く大きな部分の修繕、例えば、舗装のやり替えなどですが、当初多くの交通量を見込んでいなかったものが、交通量が増えることによって予想以上に道路が痛んだといった部分については、修繕費でやるのではなく、道路改良費で施工する分があります。ですから、維持修繕費用はこれ以外にもあるということが1点と、これからの南丹市の課題としましては、橋梁の維持管理があります。こういった部分に今取り組んでいるところでありまして、橋の台帳を作り、今までは橋が悪くなれば架け替えるという考え方だったのですが、メンテをし、きちっと修繕することによって、50年のものを70年80年に延ばしていこうという考え方ですので、橋の長寿命化という計画を立てながら進んでいますので、現在は橋の修繕費はあがっていませんが、今後何年か先には道路整備というより、維持管理のウェイトが高くなってくると思っています。

委員長： 電車とかバスとかの乗り物なら、1年に1回きちっと点検して、事故のないようにしているが、道路にはそういう基準はあるのですか。保守点検基準ですね。

部局長： 全路線を基準に基づいて点検ができているかというと、そうはなっておりません。不定期ではありますがパトロールを実施していることと、今までお願いしてきており、今後もしようと思っていますのは、市の職員は南丹市のそれぞれの地域から通っていますので、通勤途上含めて、そういう連絡をいただくということを徹底しなければいけないと思っていますし、もう少し定期的なパトロールも必要だと思っています。今の段階では、基準を持ってパトロールに出ているということではないので、できる限りこまめに回るという考え方で進めています。

委員：道路橋梁維持管理事業で、船岡熊原線というのだけ別になっているのは何故ですか。

担当者：船岡熊原線は舗装の痛みがかなり激しくて、一般的な修繕ではコストがかかるということで、まず調査をいたしました。現路盤の支持力を調査した測量調査費でございます。

委員：他の橋梁維持管理とは課題が違うということですね。

担当者：通常の維持管理事業は、部分的な舗装の修繕や、道路側溝が痛んだので付け替えるという内容でございます。

委員：道路の新設関係では、先ほど言っていた優先順位をつけて、メリハリをつけた事業のやり方にするということがここで出てくればもっと分かりやすかった。そうでないと総花的に配っていくだけに見えるので、優先順位を付けるということが何らかの形で分かれば、評価しやすいというか、プラスの評価ができると思うのと、私もこれからは維持管理のほうが大事だと思いますので、その辺の優先順位付けとかの何らかの形で評価しないといけないと思います。多分、念頭において言われていますので、問題ないと思いますが。今までに整備したところというのは、新しく作るよりも重要なところなのに、ほとんど一から作りなおさないといけないような状態になっているというように言われているので、その辺は重要だと思います。

委員長：それでは、時間もかなり使いましたので、一旦ここで休憩に入らせていただきます。その後、すぐ評価ということで、10分ほど休憩させていただいて、ただ今の評価をいただきたいと思います。再開は3時30分ということでよろしくお願いします。

【 休 憩 】

委員長：それでは再開したいと思います。先ほど審議いただきました第2番目の項目について、追加でご意見等がありましたら、お受けしたいと思います。なければ、評価の作業に入りたいと思います。評価と合わせて、それぞれご意見をいただけたらと思います。

委員：資料を見せていただいたものと、先ほど説明いただいたものが一体となっておれば、ひとつの例としては、旧町から引き継がれて、そのあと判定基準を持って、優先順位をつけて進めていることは、行政的に内部で、評価・実行という形に進めておられるので、私としてはたいへん上の形で評価をさせていただきたい。ただ、文書で残ってくるものですので、この施策評価表と事業評価表の中にそれが見られなかったところが、減点対象になってしまうのかなということで「優」の次の段階の評価をさせていただきたいと思います。

委員：事業費がどれくらい確保できるかという、これからの展望みたいなところももう少し知りたかったところなのですが、やっていることはきっちりとやっているし、これからはメンテナンスの部分で強化していこうという部分で、具体的にどうしようかというところもビジョンを持っているので、よい評価をさせていただきたいのですが、評価表に書かれていなくて、一生懸命突っ込んで聞いたら出てきたということは、多分その辺の重要性を皆さんがあまり認識していなかったのかなというところがあると思うので、たとえば道路の延長が予算の加減であまり増えなくても、ちゃんと見て、安全性を判定して、できる限りそこを改良していくということをアピールするためにも、その辺をもっと上手に表現されたほうがよいと思います。今までは改良率ということできていたかもしれないけれど、きちんと台帳作ったり、評価基準を持って、ちゃんと事業をするという姿勢を持っているということをお願いしたい方がよいと思います。基本的には、前にいただいた意識調査を見ても、ライフラインに関する不満とかがそんなにあるわけではないので、かなりちゃんとメンテもされているのかなと思っていたのですが、オープンにしていくという書き方としては問題があったので「良」としたい。次回は「優」をめざしていただきたいと思います。

委員：課題や目的・目標については当然必要なことであって、それが施策評価表を見ている限りでは、こういう書き方しかできないのかもしれませんが、優先付けをするであるとか、維持管理も必要であるという方向に意識を持って変えていったというのはすごく評価できることだと思います。

いますので、そのPRを、「そこまで考えてやっています。」というのを出していただきかけたという部分で、どうしても書類だけしか見ませんので、「良」としたいと思います。内容的には、こちらからの質問の回答などでは「優」をつけてもいいとは思いますが。

委員長：ただ今の3人の委員の意見にありましたように、かなり限られた財政の中で前向きに取り組んでおられるということは評価できるということでございます。そういう意味では良いが、施策評価表や事業評価表を見ると、前向きにやっている判断基準というかデータが少しかけていないという評価かと思います。ということで3人共に「良」でございまして、当委員会としましては、この施策に関する評価を「良」とさせていただきたいと思っております。

③施策評価「第3章6 にぎわいの市街地をつくる」

委員長：それでは、本日の最後の施策であります第6節「にぎわいの市街地をつくる」というテーマに入りたいと思っております。担当部局のほうから施策の概要説明をお願いします。

部局長：【 施策の概要（現状報告等を含む）について説明 】

委員長：ただ今、「にぎわいの市街地をつくる」という施策につきましての説明がございました。ご質問なり、ご意見を受けたいと思っております。

委員：この施策とは直接関係ない質問ですが、南丹市の市民のライフスタイルとして、個店のにぎわいが必要なのかどうかというところです。都市部の中心市街地だと車生活というのはかえってにくいので、できるだけ高齢者の人は身近なところで買い物ができるほうが良いという議論があるのですが、このエリアはどこかに集中して建てても、地域が広いですし、もともと郊外部のほうが車には良くて、ちょっとタバコ買いに行くのも車で行くというようなライフスタイルが昔に比べたら、すごく多くなってきた。だから、個店に行くよりも、大きなスーパーをひとつ誘致してくれたほうが、生活の利便性はあがるというような議論をしていたことがあります。このことではありませんが。そのような中で、個店に対して、にぎわいを増やすために個店を増やすというような単純な読み方でいいのかどうか、というのが分からなかったのですけれども、その辺はどうなのでしょう。どういうふうに類型上把握されていますか。

担当者：南丹市におきましても、中心市街地の空洞化という現象は、例に漏れず生じております。合併いたしましたして、中心市街地の商店街としては八木エリアと園部エリアの2ヶ所に集積しています。状況といたしましては、商工会の会員数なり、店舗数は減少傾向にあります。そういった中で、中心市街地におきましても、少子高齢化の状況がございまして、園部エリアにおきましては、周辺部でショッピングセンター等がございしますが、高齢者等の利便性からいいますと、街中にも小売店舗が必要という認識のもとで、もう一度中心市街地における利便性の向上を目指したい。担当としては今の数を将来的に増やしていこうというような考えはございません。当然、人口構成も減少に転じる方向でございまして、消費者の方の利便性を考慮しつつ、商業者の商売という観点を捉え、地域として成り立つ中心市街地のまちづくりという観点で、行政として支援できることは支援していくということで整理をしています。

委員：中心市街地活性化のときに、大なり小なり問題になるのですが、店舗はあったほうが良いとみんな言うが、そこで本当に買うかといえば、それは別の問題ということがある。本当にそこで買ってくれるように、もしかしたらちょっとだけ高いかもしれない、ちょっとだけ待たないといけないかもしれないけれども、あくまでも暮らしの中心地という立脚になれば、市内で、あるいは中心街で購買活動を高めていく、地域の方に買っていただく努力というのは、参加をしていただくということにしかないのかなと思います。買って買ってといってもなかなか買っていただけないけれども、今の商業の状況を放置しておいたらかなり衰退してしまいますよ、にぎわいがないと不便ですよ、個店が「0」になったらどうしますかみたいな話をしていくのは、こういうところでしかなかなか伝わりませんし、みんなも考えていただく機会になると思

うのですけれども、そういう意味で一般の市民の方々が、こういう事業に対してどういう形で参加されているのかというあたりの説明をいただければと思います。

担当者： 施策評価表の構成する事業の中の土地区画整理事業(本町土地区画整理事業)で園部エリアのインフラ整備が時を同じくいたしまして進んでいます。その事業が行われていることをひとつのチャンスとして捉えまして、そこににぎわいを如何に創出していくかという観点で商工会をはじめ、土地区画整理事業の地権者、事業参画者、及び区画整理事業エリア外の商店街、商工者、消費者の方々の参画のもとで、幅広く園部の中心市街地のにぎわいをどう創出していきましょうか、というところで、協議会を設立いたしました。近々NPO法人にバージョンアップしまして、設立総会等、近日中に立ち上げる予定をしておりますので、いろいろな方のご意見をいただく中で、再度、コンパクトでも良いので、利便性の良い街中を取り戻そうという大きな目標の中で、現在ハード事業と商工業の振興というソフト事業を合わせて進んでいるというのが現状でございます。これについて行政はあまり主体的に関わらないといえますか、そういうスタンスを取っております。ただ、このメンバーには便利に使ってくださいということをいっています。そういった形の中で取組みを行っておりますので、10月にはNPO法人が立ち上がるというようになっています。

委員： その話は、こことは違うところで出てくる可能性はあったのですか。

担当者： 今状況を述べましたが、21年度、今現在の状況を述べています。評価シートにつきましては、平成20年度の評価をいただくということで、タイムラグが生じておりますので、その点はご理解願います。

委員： 土地区画整理事業で評価表を見ていますと、平成24年で進捗度の目標が100%になっていますが、これは本町土地区画整理事業のことですかね。それと、南丹市自体には区画整理事業は他にもあるのですか。100%になったらそれで終わりになりますが。また、土地区画整理事業をあちこちでやっていますが、本当に役に立っているかというのが気になります。事業をして、どうなったのだということが総括されていないように思うのですが、その辺はどうですか。横田地区は平成8年完成ですね。それでどういう効果があったのだというのが、よくわからないので教えてください。

担当者： 区画整理事業については、公共団体が施工します区画整理事業と、地権者が立ち上げられます組合が施工します区画整理事業の2つがございます。構成する事業の欄においても、2つに分けております。1つが本町土地区画整理事業で公共団体施工となっています、もう1つが組合施工で、今現在事業として実施しています内林町土地区画整理事業、小山東町土地区画整理事業と今後実施しようとして計画しています吉富駅西地区区画整理事業、今後事業を立ち上げようとしています八木駅西地区区画整理事業がございます。施策評価の中で、区画整理事業の進捗が平成24年度で100%となっていますのは、あくまでも行政が事業主体としてやっています事業は本町土地区画整理事業だけでございますので、区画整理事業の事業認可の中で事業完了年度を24年としているということでございます。他の組合施工によります事業の認可については、参考資料の総括図の中で、現在事業を実施しています地区につきましては、平成23年ということで、事業認可を得ています年度を記載させていただいているところでございます。そういった中で、本町区画整理事業を平成24年の完成目標ということで入れさせていただいたところです。それと、区画整理の必要性ということで、たいへん難しい議論になると思いますが、区画整理事業というのは、日本の人口の増加がある中でこういった事業を展開してきたのが、今までの事業になっているところです。現在のように少し人口が下降する中で、果たしてこの区画整理事業が、今後もやらなければならない事業かどうかということについては、議論を尽くすことであらうかと思います。ただし、南丹市の市街化の整然たる整備をしようとするならば、面工事と線工事が一体としてできる土地区画整理事業を実施しなければなら

ないということになろうかと思います。また、南丹市の総合振興計画におきましても、平成27年の人口34,000人を確保しようとするならば、34,000人が住める宅地整備はやらなければならないという中では、区画整理事業は当然今後も必要性のある事業ではなかろうかなという判断のもとに進めております。ただし、組合施工となりますと、地域におられる方々が自らの土地を今後どのように土地利用を図るかという部分が、最終的に施工に向かうかどうかの判断になりますので、まちづくりという位置付けで、行政としての意見は述べさせていただきますが、最終的に事業を展開するのは、その地域における地権者の判断のもとに事業を実施されるということでございますので、その中で行政としては判断をしていかなければならないと思っています。

委員： 南丹市が想定している商店街というのは、ほぼこの(本町)地域と考えていいということですね。

担当者： 本町土地区画整理事業は、参考資料の図にありますように、国道9号線なり、街路事業によって拡幅を進めるという計画で事業を展開しているところです。この事業を街路事業だけで事業展開を図りますと、当然、限られた方々に物件移転補償をしなければならないということで、こういった大きな街路事業を入れる中では、線的な整備だけをする事になれば、今のまちの状況を変えてしまうことにもなりますので、線と面を一体的に整備することによって、新たな市街地の再整備ができるということで、本町の区画整理としては立ち上げをさせていただいているところでございます。今、委員さんがおっしゃっていただきますように、これは近隣商業地域ということで、商店街の方々が多く、もともと中心の市街地としての商売を展開されておられた方々がほとんどの地権者になってきているところでございます。そういった中で、この地域におきまして、面整備をしたあと、今後この地域ににぎわいを如何に取り戻すかというのを今現在NPO法人の立ち上げをいただく中で、再度ここでの議論をしていただくという状況を考えているところです。

担当者： 今の補足になりますが、本町の土地区画整理事業2.5haについては、ひとつのコアといたしまして、商工業の振興という観点からいいますと、資料の1ページに破線で囲ってあるエリア11.6haになろうかと思うのですが、その辺が近隣商業等の用途になっておりますので、そういった広い観点で園部の中心市街地のにぎわいの創出ということで議論を深めているということを補足させていただきます。

委員： 先ほど聞き逃したのかも分らないですが、本町地区の事業と、他の地区は組合施工という説明があったのですが、その差というのは市が考えた事業として、本町地区は市でしなければならないエリアというところからのスタートなのでしょうか。

担当者： 組合施工と公共施工ということですが、大きな違いというものは、現在市街地を形成している土地は土地の単価的にも高くなっています。組合施工で考えていますところは、従前地は市街化区域であります、ほとんどが農地ということでもあります。区画整理事業を実施しますと、当然道路等の整備によりまして、従前の土地がそのまま100%帰ってくる状況にはないわけです。こういった中で、市街化区域の中でありまして、事業を実施します従前の土地の評価と事業が完了しましたあとの評価というのは、ほぼ横ばいになるわけです。ただ、事業を展開することによりまして、道路とかの公共施設が増大することによって、地権者の方々のマイナス要因になってくるわけです。組合施工というのはもともと農地でございますので、評価としては低くなっています。そのことが、区画整理事業を実施しますと宅地になってくるということで、当然評価としては上がってきます。これも同じく道路等の公共施設は整備されますので、公共施設の面積は増えるわけですが、その道路なり公共施設用地を捻出したとしても土地の評価としては整理後のほうが上がってくるという部分については、組合施工ということで、施工の中での区分けをさせていただいています。

委員：今回の予算書の中だけで言いますと、南丹市の広い地域の中で本町地区に、相当大的なウェイトを占めていますが、本町地区を区画整理するというのは、合併前からの考えですか。

担当者：事業としては、旧園部町で計画なり実施されていたものを、南丹市として引き継いでいるという状況です。

委員：もともと園部町というのは、駅、商店街、公共施設が離れているのが、なかなか難しいものがあったと思うのですが、駅からのアクセスの問題もあるのでしょうか、「にぎわいの市街地をつくる」、また商業施設云々ということになると、区画整理で大きな費用をかけるよりも、いろいろな考えはあるだろうけれども、土地が安いところで大きなショッピングモールなりを引っ張ってきて、駅とかを順に回るようなバスで市民の交通手段を確保して人は埋めていくというような考えも議論の中にはあったのだろーとは思いますが、その上で「にぎわいの市街地をつくる」という中に、区画整理という大きな費用が占めているだけに、その辺の問題提起はしっかりしておかないといけないと思った。選ばれた場所の問題とにぎわいをどうもっていくのかということが、今後のたいへん大きな問題ではないかと思います。駅から本町地区にどう人を寄せてこられるのかということが、次の問題として出てくると思います。

担当者：本町エリアにおきましては、園部駅から若干距離がございます。そういった中で園部駅から本町に向かって、新町という地域がございます。そこにつきましては、まだ昔の町家が数多く残っております。そういった町家を利活用することも、ひとつの仕掛けであると認識しております。その次に本町地区がありまして、少し町並みは変わるわけですが、道路も拡幅され、国道9号も拡幅され、そういったインフラ整備がなされた後は、町の駅といいますか、都市機能を集約できるエリアでもございます。あと、この市役所からこちらには園部城址等の歴史的文化的資産もございますので、そういったいろいろな種地をリンクさせることによって、にぎわいも創出していこうということで、にぎわいの協議会のほうでいろいろとご検討をいただいているという状況でございます。いろいろなポイントを上手に連携することによって、にぎわいの方向付けができないかということで、商業振興サイドでは検討をいたしております。

委員：組合施工の分も含め、駅前に大きく人が集まるのではなく、離れた場所に、駅から点点で線として繋いでいこうというお話ですが、駅の前に大きく整備するという考えはなかったのでしょうか。地権者の問題とか、いろいろあるのでしょうか。

担当者：園部駅周辺については、東口のほうで区画整理のお話もございましたが、交通の結節点ということで、青空駐車場として、地権者の方もかなり利活用されているという現状もございました。なかなか事業に持っていけなかったという過去の経過もございます。そういったいろいろな条件もございまして、結果的には点在するという形になってはきておりますが、そういった点を線で誘導していくという考えで、今あるものを最大限利活用する中で、にぎわいを創出するという観点で考えております。

委員：通っている人間としては勿体ないとか、急行の停車駅があつて、本町地区、それから光悦村などがそれぞれ離れてしまっているのが、勿体ないと思います。大きな事業ですから、なかなかうまくいかないと思うのですが、そういう点がうまくつながっていけたら、日常生活も生活しやすくなり、車で走ってもすぐに買い物ができるとか、また駅を降りても、すぐに買い物ができ、家に帰れるとかいうようなものが今後つながっていったら、はじめて家も移って来ようかなという人も増えてくると思うのですが。また、それをどうアピールしていけるのかということだろうと思います。

委員長：マスタープランを作って、区画整理事業を立ち上げて、全国でいろいろサンプルを見ると、なかなかにぎわいが生まれてこない、むしろその事業者が事業を続けることがしんどくなってきていることが見られるケースが多いのですが、ここに書かれている事業者の支援、育成活動には、財政的に予算は将来考えていますか。

担当者： 施策評価表の構成する事業のところにも書いていますが、経営改善普及事業については、南丹市商工会への補助金です。中小企業者等への経営支援を商工会が担っておりますので、そういった活動に対して市が補助金を出しています。商工振興助成事業につきましても、商店街に人を呼び込むための各種講演会とか、イベントとかを商工会が中心となっていて行っていますが、それについても補助金を投入しております。補助としては、こういった束ねの支援、補助を行っていくという観点でございます。先ほど、述べましたように街中での商店街がなくなれば、消費者の利便性という観点からも問題が生じてまいりますので、一定商工業の振興というのは必要という観点のもとで、支援策を行っていくということでございます。

委員長： 事業そのものを継続させるために、直接助成するというのは無理かもしれないけれど、市としてにぎわいを作るためのソフトのためにお金を使っていくようなことに、かなり予算をつけたほうが効果があるような気がします。ハードだけでは非常に惨めですね。空っぽで人が来てくれないということでは。

部局長： そういう意味では、先ほども委員からご指摘をいただいたように、区画整理をして、商業地の再生に如何に市民の方に参加をしていただくかということだと思います。ただ、店があるということだけでは、人が集まるということではございませんので、今少し駅から離れた場所というお話がございましたけれども、旧山陰街道の中に町家風の建物も残っているので、その歴史と文化の地域資源をもう一度発見して活用するというような形で、当然商業振興もあるのですが、まちづくりの面も見て、にぎわいを創出していくということを考えています。それを考えていかないと、シャッター通りになってしまうと感じています。先ほど、新光悦村の話も出ておりましたけれども、新光悦村と結んだジョイントのイベントを開催するといったソフトについても、支援をしていきたいと考えています。

部局長： 本町の区画整理でありますけれども、以前の園部町の都市基盤の整備という部分から関係があるのですが、都市計画区域の市街化区域の中において、都市計画街路網の整備としましては、外環状線という形で大きく市街化区域を取り巻く道路がひとつございます。それと本町の区画整理を中心にしてですが、内環状線ということで、市街地の中を回っている街路があります。さらにそれを南北につなげる都市計画街路、そういったもので園部町の中心市街地を形成してきています。次に、本町の区画整理につきましては、もともとは目的が2つあると思っています。ひとつには、国道9号ですが、現状、本町区域については車道は一定の幅員がありますが、歩道はこれだけの市街地で幅員が1mほどで、傾いたような歩道であり、車で通る方は問題ないのですが、歩行者には視点が当てられていない。そういった意味では、国道9号もやはり整備しなくてははいけない。それで、北側に拡幅ということで、18.5mの道路で、歩道整備をしていただくという考え方で進めています。さらには、仏大線、内環状線がありますが、本町の土地区画整理は、周りを見ていただいたら、すべて街路の拡幅で、建物の立退き補償が、地権者の7割、8割の方が街路事業にかかってしまうという状況です。これを線事業で買収していきますと、個々の宅地はどうなるかといいますと、中途半端な形が残ってしまう。さらに中心市街地の中ほどの住宅については、そこへ行く道が車で、救急車で行けない家屋もあるということからすると、中心市街地の整備という部分で、一定の基盤整備は必要であるという中において、街路整備で7割、8割の移転をするのであれば、あとの2割、3割を面整備、区画整理を入れる中で、整然としたまちづくりをしようということと、このエリアはもともと園部の中心の商業地でありますので、中心市街地の活性化をしようということで、平行して進んできたわけですが、これは、国の大きな流れのミニ版ですけれども、中心市街地を活性化しようということが進んできたわけですが、国においてもなかなか成功していません。いろいろな方法、いろいろな施策を講じていますが、行政主導でのまちづくりというか、商業づくりは、私は無理だと思っています。先ほどから、商工サイドが言っていますように、消費者あるいは

商業者の意見を取り入れて、どういう商業まちづくりをするかという議論をしていただいて、ここに肉付けをしてもらう、ですから、本町の区画整理は中心市街地のにぎわいを取り戻すという面と、都市基盤の整備をするという２面で事業を進めてきていますので、その辺もご理解をいただけたらと思います。

委員： 今ご説明いただいたように、商業地、昔の本町の商店街に戻るためというのは、ご指摘のようにそれぞれの商店の方々が努力されないと、難しい問題だろうと思います。あれだけありましたお店が、ひとつなくなり、ふたつなくなり、という状況を見ると、余計つらいと思います。せっかく本町をきれいなところにされるとなると、商店街の機能ももう一度活性化できるようにご尽力いただけたらうれしいと思います。

委員： 商工振興助成の部分ですが、改善の方向性として、やる気のある部分に行政として積極的に支援が必要というように書いていただいているのですが、確かにトップランナーを育てるというのは重要なことだと思います。傾いているところに一生懸命お金を投入するよりは、これからやるぞ！というところに投入される方向性を持っていただくことになるのですが、具体的にNPOできました、商工会もありますということで、今の書き方だと、組織にまとめてお金がいて、本当に頑張ろうとしているところがどこで、どんな動きがあるから、そこに対して集中的に支援して動きを伸ばしてあげようとしているのかというところが分からないと思います。これは、もしかしたら来年度以降の話なのかもしれないですけども。せっかくここまで書いてあるので、その紙に行政として作る環境、例えば、何かに新たに補助金を出そうとすれば、今は補助金の出し方が大きく変わっていますよね。コンペ方式で出すとか、補助金は出すけれども、３年間くらいしか出さなくて、最初は多いけれども、だんだん減っていった、あとは自助努力でやれよとか、そういう方式で助成を出していくというような仕組みに変わってきているのですが、その辺の検討は、別のシートにあるのか、もしくはここにに入れておくべきなのかというのはどうでしょう。

担当者： ２０年度の評価シートになっておりますので、中心市街地のにぎわいの創出、NPOの立ち上げを含めて、その動きにつきましては、２１年度なり、２２年度に是非そういった文言を入れていきたいと思います。そういったにぎわいを検討していただく中に商工会も当然入っていただき、やる気のある商工業者の方、消費者の方も入っていただきますので、補助金という観点で、そういったところにも支援できる範囲で支援してまいりたいと考えております。２１年度事業、２２年度事業の中で、委員ご指摘のことについては、していけるだろうと思っていますので、ご理解をいただきたいと思います。

委員： 率直な感想をいうと、ＪＲの園部駅を降りて、何でこんな寂れた駅なんやというのが正直な感想です。前回、ＪＲの複線化と絡めた事業の捕らえ方から、どうももやもやとした感じがあります。やはり、鉄道の駅は人が多く集まるのに、そこから離れた旧市街地は、それはそれでよいのですが、ＪＲの園部駅をどうするのかということが南丹市にとって一番大きな課題のはずなのですけども、それをどう捉えるのか、市街地にしても、にぎわいをつくるにしても、ＪＲの園部駅をどうするのかということが、いまひとつ見えてこない。前回も議論になりましたし、今回もそうです。地理的な制約があるかもしれないですが、例えば、ここで学生が電車に乗るまでの間に、何かしていても商業が発展するひとつの要因になると思います。それなりに人が多く集まる鉄道駅というのは、大きなインパクトがあるはずなので、そこをどう捉えているのかということに、もやもや感が残っています。

委員長： マスタープランでＪＲ園部駅というのは、何か書かれているのですか。

担当者： 総合振興計画が先行しない限り、マスタープランはできませんので、マスタープランは平成２０年、２１年の２カ年で作成をめざしているところでございます。平成２０年度にどういった内容にしましたかということになりますと、今現在におきます南丹市の市街地をつくってい

きます点で、市民の方々にアンケートをとるなどをさせていただきまして、まず問題点を洗い出さない限りは、次の目標はできませんので、20年度の資料としましては、まちづくりを行ううえにおいての、問題点を整理させていただいたところでございます。マスタープランにつきましては、今までは行政の中で取り組んできたというのが経過ですが、今回マスタープランの中におきまして、住民の代表の方々、各種団体の方々を含めた委員会を立ち上げさせていただきまして、マスタープランをまとめるまでには、その方たちの指導を仰ぐなり、助言をいただく中で、最終のまとめまで、21年では行っていきたいと思っているところでございます。ただ、これはあくまでマスタープランですので、方向性、指針を作るものでございますので、具体的にここにどうするということまで踏み込めるかどうかについては、今後委員さんなりとの協議の中でまとめができるのではないかと思います。

委員： 施策評価表のところで、目標で区画整理の進捗度と商工会の会員数の目標が出ていますし、構成する事業の中で、やはり区画整理というのが大部分を占めており、あとは雨水排水事業、経営改善普及事業、商工振興事業というようなところから見て、にぎわいのまちづくりというものとし、市街地の区画整理、また公園も町並みを作るためには大事なものだろうと思うのですが、複合的な要素が含まれていて、にぎわう形の施策というのが、何なのかというのが、見えにくかったというのがあります。商店の数も減ってきているというデータがあるのですが、こういう形で商店を増やすとか、発展してたくさんの人が集まってもらって、ということが見えにくかったと思います。今後は、駅を中心につないでいって、住んでいるところとにぎわう場所とをどうつないで、それをアピールできるのかだと思うのですが、八木の前とかもすぐに商店街ですし、そちらのお店もどれだけにぎわっているのかも分からないのですが、日吉駅のほうも1軒減り、2軒減りというような形ですので、本当ににぎわう町になってこれるのかどうか、これからの施策ではないかと思います。

委員長： 他にいかがですか。もし、ないようでしたら、このあたりで評価をしてもらったらどうかと思います。

それでは、ご意見もだいたい出尽くしたようでございますので、「にぎわいの市街地をつくる」という施策についての評価に移りたいと思います。前回と同様の視点から判定をよろしく願います。

委員： 甘い評価になるのかもしれませんが、私は「良」でいきたいと思っています。区画整理事業というのはものすごく大変な事業なので、ようやくそれが終わって、住民組織が立ち上がって、ほっとされているところなのかなと思うので、頑張ってやってくれたということで評価したいと思うのですが、ここだけじゃなくて、全体を見てこの位置付けとか、駅前とか、求めている意見みたいなところは、にぎわいというテーマがきているだけに気になるころではあります。でも、最後にポイントとなる部分、つまり駅前との関係をどういうふうにつけていくのかという点が、ある程度は頭の隅にあって、それがうまく表現されていなかったのかなとか、あるいは具体のところは、民の事業者の方とか、事業者だけじゃなくて、福祉関係のことをやっている人たちとかがどれだけががんばって動いてくれて、アイデアを出してくれるということにかかっているのかなと思いますので、その辺を今後の方向性の中でしっかりと押さえていただくという部分で、「良」くらいつけて頑張りたいと思います。ハードの部分は終わったけれども、それだけではなくて、今度はソフトの部分で頑張っていく。そのための基盤をつくったのだということに、今いるのだという位置付けで、そういう評価にしたいと思います。

委員： 他の事業もそうなのでしょうけれど、やはり旧町の事業の引継ぎ等のものがあって、新たな展開がなかなかしにくい時期でもあろうかと思いますが、その中でハードがようやく整ってきたということで、次の期待も含めて「良」とさせていただきたいと思います。

委員：私も「良」でいいと思います。土地区画整理事業というのは無茶苦茶たいへんだということは私も十分理解しておりますし、あとはどう使うか、問題点をどう認識していただくか、私が認識している問題点というと、複線電化の関係も含めてＪＲの鉄道駅の扱いをどうするのか、ということと、ソフトというか、商工会に金出して、商工会がちゃんとやっているのかということがある。本当にやる気のある人は商工会であろうがなかろうがやる人はやるので、今までどおり商店街の支援どうのこうのとやっていた人がやれるかという疑問はある。だから、その辺のところをうまく配分、メリハリをつけてやるというのが、必要なのではないかと思います。その辺の問題点の認識はしていただいていると思います。ただ、その辺がうまくかけていない、ここまではやったので、あとはこうしますということがかけていけば、よいと思います。

委員長：ただ今、３人の委員の評価が「良」ということでございますので、委員会の評価を「良」としたいと思います。

それでは、これで本日の評価作業は終わりたいと思います。

４．その他

委員長：事務局のほうから、何かありましたらお願いします。

事務局：次回の日程ですが、９月１４日(月)午後２時からということで、場所はこの会議室という予定をさせてもらっています。また、最終回、第５回でございますが、私どもの都合で１回とびましたので、お手元の返信用封筒の中に日程調整表を入れさせていただいております。次回の９月１４日には決定をしたいと思いますので、９月９日と書かせていただいておりますけれども、それまでにご連絡を賜りたいと思います。

委員長：それでは、いま説明がありましたように、次回は９月１４日、月曜日午後２時から、場所はこの場所ということですので、よろしくお願いいたします。

あと、委員の皆さん、何かございますか。

委員：特にありません。

委員長：それでは、これで本日の委員会は終わりたいと思います。どうもご苦勞様でございました。

以　　上