

平成 20 年度第 2 回大竹市事業評価監視委員会 審議概要

日 時：平成 20 年 11 月 14 日(金) 9:30～12:00

場 所：大竹市役所 3 階大会議室

出席委員（10 名）：池田、大里、木谷、島、田中、谷岡、中村、松川、村上、森本

1. 委員会の進め方について

本日の委員会において、前回の委員会で議論されたことを踏まえ、市の対応方針（案）に対する委員会としての意見をとりまとめていくことを確認した。

2. 対応方針（案）及び事業評価チェックリストの説明

評価事業の対応方針（案）及び事業評価チェックリストについて、事務局が説明した。

3. 対応方針（案）に対する審議

（1）紫外線処理施設導入事業

○前回の委員会であった質疑等の概要について、委員長が説明した。

○審議概要

B 委 員 水源の上流の栗谷に住んでいるが、最近夜中にダンプカーが土砂を運んでいる。渡の瀬ダムも水が緑色であり、泡がどんどん流れている。

市の原案のとおり、住民が安心して暮らせるようなものを早く作った方がよい。費用対効果ではなく、命の問題である。早くやった方がよいと思う。

委 員 長 上水道の取水の問題については、安全性の確保が非常に重要であるとの意見である。

大竹市の上水道は伏流水を使っている。伏流水は、表面に近い水ということで、取水時には水質がもっとも気になる。そのための殺菌施設であり、紫外線処理施設の導入について、ここで評価を下すべきだと思う。その他に意見はあるか。

各 委 員 意見なし

委 員 長 では、紫外線処理施設の導入事業の市の対応方針（案）について、本委員会の意見を決したいと思う。本委員会の意見としては、市の対応方針（案）を妥当と認め、事業を実施すべきであると決したい。異議はないか。

各 委 員 異議なし。

（2）大竹市公共下水道事業

○前回の委員会での質疑等の概要について、委員長が説明した。

○前回の委員からの質問で未回答であった、「松ヶ原地区の合併処理浄化槽の整備状況」について、上下水道局が説明した。

○審議概要

委 員 長 下水道事業については、市民の快適な生活環境の確保が第一目的であり、これを 100%達成することが市の使命でもあると思う。それが住民の福祉の向上に繋がり、下水道が日本に普及したことで、河川環境が良くなり、海や湖などの水環境が良くなったということも言われており、衛生面の向上にも繋がっている。そういった意味で、下水道事業は各地で展開されている。

大竹市の下水道事業が 99%完了していることは、非常に喜ばしいことだと考えられる。経費が

かかることであるが、市民のために早急に事業を展開することが必要ではないかと思う。委員の意見はどうか。

C 委員 具体的にいつ、どの程度やるのか。実際にはお金が余っているわけではない。どういう計画で実施していくのか。

上下水道局 汚水事業については、現在、小瀬川の上流部の上木野地区で汚水管の管渠布設工事を行っており、あと1年で完了する。全体計画では、次に防鹿地区の整備が入っている。防鹿地区まで整備するには、あと7、8年程度の期間が必要と考えている。防鹿地区は、県が施工している防鹿トンネルの工事に合わせての整備ということもあり、隣の地区ではあるが、年数的には7年くらいはかかるのではないかと考えている。面整備はこれで完了するが、管渠については維持管理、古い管の更新をしていかなければいけない。また、汚水処理場、ポンプ場、中継ポンプ場は、建設して30年以上経過しており、今後それらの施設の改修工事も順次計画される。

雨水事業については、新町ポンプ場が未整備のため、今後新設工事を行っていく必要がある。その他のポンプ場については、建設して年数が経っているため、ポンプの機械、電気設備、建物についても新しい耐震構造のものに今後計画的に改修していく必要がある。また、市内の雨水路については、まだほとんど未整備の状況である。少しずつ整備をしていきながら、ポンプ施設の改修工事を行っていかなければならない。

これらの整備費用を合計すると相当高額になる。雨水整備については一般会計の予算や国庫補助金をいただきながら、事業を実施していくことになる。年数としても相当長期間が必要になってくる。全ての事業がいつ終わるのかという話になると、すべての更新が終わるのに数十年が必要になり、終わった時点では最初に作った施設が古くなっているため、その古い施設の更新がエンドレスで続くというのが現状である。下水道施設に限らず、将来的には道路などその他の施設もそういう状況になるかと思う。

C 委員 現状問題として、現在すでに施設が古い。ランニングコストも相当削られているのではないかと。色々な問題があると思うが、水やゴミは大変な問題である。もう少し整備をしていただければありがたい。

委員 長 社会資本整備では、維持管理をどうするかが今後大きな問題になる。皆が使用するものであり、使用頻度に応じて消費量も大きいので、どうしても老朽化の問題が出てくる。そうした維持管理に係る費用がどこの市町村もこれからの問題である。今後新しい技術が出てきて、コストの削減ができれば良いが、現時点では現有のもので対応していかなければならない。

ここで検討しなければならないのは、残されたものをいかに早急に構築して、市民の要望に応えるかということではないかと思う。対応方針（案）にある水環境を守るために継続していきたいという部分を、市長の言葉として受け止め、我々がどのように評価するのか検討していきたい。

A 委員 災害対策本部を設置したときに、一番困るのは浸水だと思う。市内にはいつも浸水で危険な箇所が確か3箇所くらいあったと思う。そのときに、雨水ポンプ場ができていけばこんなことにはならないのではないかと、随分悩んだ経験がある。大竹市は下水道整備を昭和35年から整備しているが、なんとしても雨水処理場の整備をしないと安全を確保できないと、災害対策本部を設置するたびに思っていた。今も同じ状況だと思う。住民の安全のためにも継続してやるべきだと思う。

委員 長 現在、エルニーニョ現象により各地で雨水問題が起こっている。集中豪雨がどこで発生するのか予測がつかないため、整備事業の中で普段からいかに被害を軽減するかが大切になっている。エルニーニョに完璧に対応するには、余程大きな施設を作らない限りできないかと思うが、普段から施設を管理することにより、被害を軽減することはできる。災害というのは100%完全に防ぎきれなくても、いかに軽減するかが大切である。

経費についても気になるところだが、日本下水道協会のマニュアルにより算定した結果、費用対

効果が適切であるとの結論を得ている。今後の技術面の導入も考えていかなければいけないと思う。安ければいいというものではないが、コスト面も考えた維持管理に繋げていける事業のスタートであればよいと思う。

大竹市公共下水道事業の対応方針（案）に対する委員会の意見をとりまとめたいと思う。本委員会の意見としては、市の対応方針（案）を妥当であると認め、事業を継続すべきであると決したい。異議はないか。

各 委 員 異議なし。

（３）大竹駅東口広場（市道駅小島新開線他２路線）整備事業

○前回の委員会での質疑等の概要について、委員長が説明した。

○栄町地区住民からの「栄町地区の活性化と大竹駅東口整備計画に対する陳情」、大竹市シニアクラブ連合会からの「大竹駅東口広場整備事業の早期実施についてお願い」及び大竹市身体障害者福祉協会からの「大竹駅東口広場整備事業の早期実施・完成についてお願い」について、都市計画課が説明

○審議概要

委 員 長 F 委員から資料が提出されているので、これについて説明をお願いしたい。

F 委 員 本事業に対して、私の個人的な意見をまとめたものである。

第１として、社会情勢の変化であるが、対象人口は、平成６年から平成２０年の間に１２％減少している。総便益は、平成２０年の便益は平成６年に対して５３％となり、利用価値がおよそ２分の１に減少している。また、総費用は逆に約１．９倍増加しており、平成６年に１６億円であったものが、平成２０年は約３１億円に跳ね上がっている。Ｂ／Ｃは、平成６年が６．１だったものが、平成２０年には１．７になり、約２８％に減少している。市の説明資料から見ると、人口が減少し、利用者が減り、便益が減少し、費用が増加している。

第２は、構造上の問題であるが、①自由通路方式は、東口から８５メートル西に来て乗車し、帰りもまた８５メートル移動しなければならない。東口の人は東口から、西口の人は西口から乗降するのが普通の駅ではないかと思う。まったく不便である。②地区住民は橋上方式を議会で陳情し、自由通路方式を望んでいない。③既設の鉄道ルートのままでの設計であれば８５メートルが必要だが、現在においては設計変更が可能なのではないかと推測する。④自由通路は４メートルの幅で８５メートルの箱型の通路で、夜間に女性や子どもの安全をどう確保するのか、非常に問題があるのではないか。⑤自由通路方式は大竹東西間の交流が途絶えたままとなり、利用価値が少ない。⑥自由通路方式のままであれば、利用価値から見て、３０億円をかけてまで作らない方がいいのではないか。

第３は、事業費についてである。①設計・工事はＪＲへの委託工事となっているが、他の業者との競争入札ができないのか。まったく独占となっている。②世界的な金融危機が実態経済に影響し、大変厳しい状況の中で、競争なしの独占委託契約で、しかも３０億円は素人から見てあまりにも高過ぎる。設計業者にも聞いてみても、高過ぎるという設計業者もいた。③工事概要を見直し、事業費を削減すべきである。私はおそらく削減できると思う。④測量試験費が１億２，５００万円も見積もられている。設計業者に聞いてみると、そんなにかからないと言っている。

第４は、財政上から見たものである。①財政力指数は、年々数値が改善されている。②しかし、起債の償還による公債比率、経常比率は悪化し、硬直化しつつあると指摘されている。③また、将来負担比率は、平成１９年度３０１．６％で、標準財政規模の３．５倍という、国が定める早期健全化基準に近づいている。中国地区ワースト２であったと思う。④地方債残高の償還は平成１９年度の１９１億円をピークに、減少の予定である。⑤３０億円の投資に対し、２分の１の１５億円は国庫補助とな

り、都市計画税などを含め、一般会計で30年間で償還するとして、年に6,350万円だという話を聞いた。財政推計は厳しいようであるが、可能であるならば事業を継続すべきである。⑥仮に事業が凍結となれば、行政的、財政的、政治的にどういう問題が発生するのか、我々にはわからないので教えてもらいたい。

第5に、大竹駅及び周辺の活性化と都市計画だが、まず、生み育て夢を持てる大竹市にしていこうという点では、職場と住まいを核とし、利便性のよい公共交通を確保して、快適な暮らしができるまちにしていこうべきである。①大竹市は、大竹駅を基点としたタクシー以外に公共交通がない。移動が制限されているので、大竹駅から青木線、大竹市役所、ゆめタウンにバスを走らせ、さらに大竹駅を基点とした栄町方面や本町、元町方面に、巡回エリアバスを走らせ、人口の流動性と利便性の向上を図ってはどうか。無料で走らせるということは財政に響くが、ある程度住民にも負担をお願いし、幹線コミュニティバスや巡回エリアバスを走らせ、人口の流動化を図る。②人口増を図る方策として、住まいの確保が必要である。栄町地区ヘディベロッパーの手で高層マンションなどを建設してはどうか。その高層マンションの下に、商業集積を図る。栄町地区の人口は5,400人で大竹市の人口の18%となる地域であり、商業集積や病院などを誘致する。③駅の近くに住居ができ、駅が橋上化すれば、広島方面へは40分程度で行けるようになり、通勤圏となる。④駅が橋上化すれば、東西の交流が図られ、地域が活性化し、東側の企業群への通勤者の利便性が向上し、企業群からの理解と協力も得られやすい。⑤従来は市内から土地の安い郊外へと移動していたが、高齢化し、人口が減少する中では、郊外よりも利便性のよい駅の近いところへ人口が移動している。コンパクトシティー的な考え方が向いているのではないか。

結論としては、①現状の事業計画に第1から第5までを取り入れた構想を練り、まちづくり計画を市民に示して、理解と協力を得ていく必要があるのではないか。②地元住民も希望する橋上駅方式で、第2から第4の意見を取り入れていただきたい。③事業費を削減し、財政推計上事業が実施可能であれば、債務償還計画を明示してもらいたい。④橋上方式で、現事業を総合的に見直し、市民にわかりやすい事業計画を具体的に示し、市民の協力を得て、積極的に取り組んでももらいたい。

E 委員 自由通路は橋上駅とセットでないと意味がないというのが私の考えである。

自由通路の長さの問題についても、市長も検討するということなので、85メートルの計画を例えば50メートルに短縮させるなどすれば、いろいろなことが変わってくるのではないかと思う。

また、自由通路に30億円かけるのはどう考えてもおかしい。費用等については十分に精査して、検討していかないといけないと思う。

将来の大竹市と港湾との一体的な開発の中で、栄町地区の活性化に繋がるよう、ぜひあのエリアの開発をしていただきたい。駅前の再開発や東口の開発のために十数年前に用地買収等で購入した土地の処理がなされていないということが長年の懸案としてある。駅前や東口がこのような状況では、誰が見てもその土地にマンションを建てて投資をする意欲が削がれてしまう。会議所としても港湾の完成に伴い、駅前や東口の再生を図っていく方向で検討をしている。

市長も都市計画税を導入し、このエリアの再生を図っていきたいという意気込みで取り組んでいる。中身についてもシビアにやってもらい、JRにも負担はしてもらうところは負担してもらい、十分な検討を行って前に進めることを前提として、取り組んでももらいたいと思っている。

C 委員 橋上駅は整備できるのか。

副市長 橋上駅そのものはJRの施設となり、都市計画決定をするというものではない。今回は、都市計画決定をしている自由通路について再評価していただくことになる。自由通路を活用し、自由通路の付加価値をより上げるために、一緒に取り組んでいくものが橋上駅だと思う。

橋上駅は都市計画事業の補助金は入らない。自由通路には補助金が入るが、橋上駅はJRと大竹市の負担となる。しかし、自由通路も橋上駅と一体的に整備することによって利用価値が上がると

思っている。

A 委 員 今の質問に答えていない。作る意思があるのか。整備が可能なのか。

副 市 長 地域住民からの陳情や要望もある。自由通路の付加価値を上げるということについては、いろいろな意見があると思うが、自由通路の利用価値を上げることが大きな検討課題になってくると思う。

A 委 員 市の方針として、予算措置して整備する意思があるのか。現時点で橋上駅は何%くらい可能性があるのか。

副 市 長 利用価値を上げるために、皆さんからの意見を踏まえて、取り組みたい。橋上駅については、まだJRと具体的な話はしていない。これは、大竹市とJRの事業として実施するものであり、大竹市としては、まず予算を組むことから始まることだろうと思う。議会の意向や陳情者の意向もある。橋上駅化の方向が示されれば、当然JRと具体的な交渉に入っていくことになる。

A 委 員 現時点で予算的に可能なのか。自由通路は補助金があるからできるという考え方だが、橋上駅は補助金がないので、大竹市単独でやらないといけな。作ったものをJRにプレゼントするという考え方であろうが、将来的に整備が可能なのか。思いはあっても、現在の大竹市の財政で実施できるのかよくわからない。

市 長 私としては、財政的に難しいからといって、すべての大竹市のいいまちづくりができないということはあり得ないと考えている。大竹駅を橋上駅にすることについて、市民の皆さんが十分納得し、市民の皆さんが希望すれば、必ず実現すると思っている。ただし、皆さんが橋上駅を確実に希望されるかどうかということは、これからしっかりと意見を聞き、最終的には議会の承認を得て決めることだと考えている。しかし、市民の皆さんが望めば、不可能なことはないと考えている。

自分自身もできる限りいい大竹市を作っていくために努力を積み重ねていきたいと考えている。私が先走ってJRと交渉しているわけではなく、議会にも諮っているわけでもないため、現時点で結論はどうかということについての回答は差し控えたい。

B 委 員 大竹市は狭いところに2号線もあり、JRもあって東西が分断されている。三原市も同じような地域だが、三原市はJRの高架に成功した。大竹市も当時取り組んでいたができなかった。

今度は自由通路ということで、栄町の皆さんからは、東側で切符を買って、すぐ電車に乗れるようにしてもらいたいという意見であったと思う。そのため、東西両側の住民が同じような状況で通れるようにするためには、どうしても橋上駅が必要だという議論があったと思う。橋上駅を作るためには、現状では貨物ヤードの上に作るわけにはいかないため、自由通路を作ることによって、住民が公平に東西を横断できるようにして、その真中に駅を作るということになれば、JRも「うん」と言わざるを得ない。東口の住民が「自由通路で西口に渡って、また改札口を通過して渡れと、そんなばかなことはない」ということになれば、橋上駅を作らざるを得ない。その前提条件として自由通路はどうしても作らないといけな。JRと2号線で分断されている大竹市のまちの活性化、安心安全のためには、どうしても自由通路は作らないといけな。自由通路を作ることによって、橋上駅も作らないといけなということに必然的になると思う。そういう状況を作ることが、まちづくりの根幹になると思う。自由通路はぜひとも作ってもらいたい。

例えば、玖波駅を利用している人がサントピアのプールに来ない。べにまんさくや廿日市市に行ってしまう。それは、玖波駅から大竹駅に行って、ぐるっと回って地下道を通して2号線を渡るより、廿日市市に行った方が負担は軽いためである。市民でありながら、市の施設が使えないという状況を作ってはいけない。自由通路は長年の課題だが、JRも民営化し、以前より交渉しやすくなっている。和木駅も町民が負担して駅を作り、それにより住宅地が開発されて活性化している。五日市駅、宮内串戸駅、前空駅、和木駅もエレベーターが付いている。そうなると大竹市だけがエレベーターがない駅になってしまい、ますます大竹市から人が離れてしまう。利便性を向上させるこ

とを考えていかないと、まちの活性化は図れないと思う。自由通路をやるということになれば、JRも「貨物ヤードがあっても両側の住民が同じような条件で利用できるようなものをやりましょう」ということになってくると思う。橋上駅を頭の中に入れながら、いろいろな交渉を行い、ぜひとも計画的に進めてもらえれば、大竹市の海側も山側もいいまちになるのではないかと思います。

A 委員 玖波の住民がべにまんさくに行くのはバスがあるからである。サントピアにはバスがないから行かないのであって、道が遠いからではないのではないかと。

委員 長 自由通路だが、前回の平成15年の委員会では私も健常者としての意見を述べた気がしている。それほど距離が変わらないものがなぜ必要なのかという意見を述べた気がするが、今考えると、バリアフリー化のまちづくりということで、健常者以外の方、障害のある方、いろいろな立場の方は、駅を降りてわざわざ離れたところを回るのはやはり負担だと思う。そこは皆さん考えるべきだと思う。そうしたところに自由通路のあり方が出てくるのではないかと。

しかし、F委員の資料にもあったが、整備費用は高い。これはJRとの関係だと思う。JRの工事のやり方は、車両の建築限界といって、JRが審査した経験を積んだ業者でないと入れない空間がある。危険性が増してくるということで、誰でも入れるということにならないため、安全の面からJRは指定業者を組んでいる。指定業者は1社ではなく数社あるので、その中でやはり競争させるべきだと思う。経費の削減は可能だと思う。

E 委員 いろいろな負担があることはわかるが、この事業はいわゆる橋上駅と一体でないと意味がない。当初、駅前の事業者はお客さんが直接東口に出るので、まちがさびれるという言い方で反対していた。自由通路なら東口から西口に出るからOKだが、そうでなければ反対だと言っていた。事業者は大体反対だったが、現在は一体的なことで相乗効果が出るという考え方に変わっていると思う。

橋上駅も本来そんなに難しいことではない。エレベーターも駅には義務付けられている。当時10億円で現在30億円というからおかしいと思うが、負担はできる限り少なくし、価値あるものにしなければならぬと思う。自由通路事業を推進する方向の中で、どうすれば橋上駅が可能になるのかが大事だと思う。

委員 長 一番の問題は経費がかかることである。これについては市で今後も検討されると思う。

橋上駅の話になっているが、自由通路を作ることによって、橋上駅化の方向が具体化されると理解している。橋上駅と一体的に計画を進める方がいいのか、それとも今回の対応方針のように、先に自由通路を作り、まちの活性化や将来の橋上化を狙うという方向でいくのかに分かれてくると思う。

かなりの年数も経った中で経費が上昇するのは、物価高の中では当然のことでもあるが、大竹市の財政を考えてもコスト削減は絶対に必要であり、避けては通れないと思うので、委員会からも重々願いたい。

D 委員 本来の事業の目的は、東西を自由に行き来できるようにすることによって、まちの活性化、特に栄町の活性化を図ろうということであると理解している。今日の資料には、身体障害者福祉協会やシニアクラブ連合会からの要望書があり、ここにきてバリアフリーが問題になっている。駅を利用するには階段があるから大変ということだが、これと自由通路の関係がよくわからない。この要望への対応であれば、今の栄町駅の昇降口にエレベーターを付けられれば済む話だと思う。

自由通路で東西を行き来できるようにすれば、本当に大竹のまちが活性化するのか。B/Cが1以上あるからいいという話なのかもしれないが、本当に大竹のまちが活性化し、例えば自由通路を作ることによって、栄町地区にマンションができ、人口が増えて活性化に繋がるというストーリーが描けるのかどうかは、B/Cが1以上あるからということでは理解できない。

また、橋上駅の話があるが、現計画では、自由通路を先に整備するようになっている。次のステップとして橋上駅があるのかどうか不透明な状況である。我々委員会で、どの範囲を検討の中に入れて審議すべきなのかよくわからない。自由通路の審議に限らせてもらえば、それなりにベネフ

ィット、つまり大竹市の活性化に繋がるという絵を描いてもらわなければ、妥当という判断はできない。半分は国が負担するので安くできるというのはわかるが、それが本当に投資効果があるのかどうかはわからない。また、橋上駅を作ることによって、自由通路よりも大竹市の活性化について加速度的に効果が出るということになれば、橋上駅も審議の対象にしなければならないのではないかと思う。私自身いろいろ資料を読み、ちょっと混乱しているため、ここで結論を出すことはなかなかできない。

市 長 大竹駅をどうしていくのか、自分なりの考えを話さなければ、委員の皆さんも都市計画事業である自由通路だけを議論しても非常に難しいと思う。国が指定した費用対効果の評価指標だけでは、なおさら苦労されると思っている。

基本的な考え方は、F委員とほぼ同じような意見を持っているが、行政という役割、議会制の中で、軽々しく自分の本意をすぐに言えない立場になっている。その辛さは理解していただきたい。

今回の事業の経緯は、神尾市長の頃に東側に改札口を作ろうと企画したが、国鉄がJRになり、東口の改札口が不可能になった。そのために自由通路を作ろうと企画されたものである。大竹市のまちを考え、大竹の玄関、東西の交流を考えたときには、橋上駅の効果は非常に高いと考えている。また、F委員が言われた4メートルの幅で85メートルに及ぶものを誰が利用するのかと考えたときに、自由通路を計画のまま作り、「入山橋」と名前を付けられ、末代まで言われるのは大変心苦しいと思っている。そのため、わずかではあるが議会に調査費用を諮り、議会からいいものを作ってくれ、しっかり検討しろという言葉をいただき、調査費用の予算を付けている。今までの計画にとらわれず、いろいろなご意見をいただいた中で、いいものを作りあげていくことに一生懸命尽くしていきたいと思う。

ただ、事業の有用性については、国の決めた評価基準でも合格点であり、事業を認めていただき、さらにいいものになるよう幅広い意見をいただきながら努力していきたいと考えている。

また、大竹市の財政について、懸念している委員がたくさんいる。どこの自治体もそうだが、大竹市も経常収支比率が非常に高くなっている。投資的な費用にお金を使えない、経常的な費用にしか使えない状況が起きている。そういう意味で、都市計画税を導入させていただき、このまちの100年の計を一步一步進めさせていく仕組みを作らせていただいた。まず認可をいただいた事業から仕上げていき、皆さんの意見をいただいた中で、次の事業を展開していくことを考えている。

委 員 長 こうした計画には、我々はいろいろな期待をする。仮に自由通路ができたとして、例えば30万人の都市であれば、住民もいろいろなことに使えるが、大竹市は人口が3万人弱のまちで、果たしてそれがどのような方法で使われるのかわからない。数名の方だけが使うのだけであれば、「作る必要があったのか」という判定にもなりかねない。市として作ったものをどういう方向で有効活用するのか、市民と一緒に考えていくことができればいいと思う。例えば、いろいろな都市があるが、その都市の歴史を踏まえ、その地域に人々が集まるものや橋上駅に朝市が並ぶなど、いろいろな方法が考えられる。住民が率先してやることだと思うが、何もしなければ単なる通路にすぎないもので終わってしまう。そういう意味で、まちづくりということも特に考慮し、将来的に橋上駅という方向で進めていけば、自由通路も意味があるのではないかと思う。

今の時点でその方向性がどのように出ているのかということについては、なかなか具体的なものはないと思うが、事業をいいものにしていくという方向がいろいろところで検討されており、それに期待をしている。

B 委 員 対応方針（案）の最後の部分に、「地域住民の橋上駅へへの陳情が議会採択されたことを受け、住民の利便性が向上するよう、より良いものになるように検討し、事業費削減の検討を引き続き行う」という市長提案が具体的になっていけば、橋上駅の問題も総合的に考えていくことができると思う。この最後の3行で私は本事業に賛成したい。これが今日の委員会の結論ではないかと思う。委員会でもこれだけ意見が出て、議会の採択もあり、おそらく市長も橋上駅をやらないといけな

という思いを持ったと思う。

A 委 員 簡単に橋上駅と言うが、今のうちに計画しておかないと大変なことになる。自由通路と橋上駅は、簡単に作れるような問題ではない。計画がないと、できなかったということになると思う。

B 委 員 私は逆の考えを持っている。自由通路が整備されるという事実が出てくれば、JRも絶対黙ってはいられない。協議をして、前向きに橋上駅を検討すると思う。今がチャンスだと思う。事業を継続しながら、同時にJRを計画に引き入れていけばうまくいくと思う。

A 委 員 絵を描かなければ実行できないと思う。自由通路が駅まで30メートルくらいの距離があり、橋上駅化のためには自由通路を寄せるなどの方法を考えておかなければ今後大変なことになる。

B 委 員 橋上駅についてJRに打診していないのか。

副 市 長 していない。

委 員 長 対応方針（案）の最後の部分で、「地域住民の橋上駅化への陳情が議会採択されたことを受け、住民の利便性が向上するよう、より良いものになるように検討し、事業費削減の検討を引き続き行う」ということで、継続することについて、これを認めてよいか。

C 委 員 この計画案を前向きに進めることについては誰も反対していないのではないか。

F 委 員 30億円かけて自由通路方式では利用価値がない。このまま継続となれば、自由通路方式が計画に残ることになり、自由通路方式でいくことになる。これに30億円かけることはいかなものかと思う。

A 委 員 大竹市からはこれ以上のものは出てこない。全体を考えて自由通路が必要だという考え方ではなく、先に自由通路を作り、後から周辺がどうにかなればよいという考え方である。私の考え方からすれば、先に周りができてから自由通路を整備する考え方でないといけないと思うが、市からはそれが出てこない。

F 委 員 市長は市民が望む利用しやすいものにすると言っており、誰も利用しない「入山橋」を作っても将来の恥になると言っている。住民の皆さんのいろいろな意見を聞き、住民が賛成し、議会が賛成してくれるのであればその方向で考えると言っている。委員会として、橋上駅方式を十分考えてもらいたいとの意見を付してはどうか。自由通路が先行ではない。自由通路を先行させると、自由通路ができて橋上駅はできなくなる。私は、橋上駅方式を含め、市民の皆さんが喜び利用してもらえ、方式を十分考えてもらいたいという意見であり、その意見を付して私は賛成する。しかし、自由通路が先にあるのであれば、私は賛成できない。

E 委 員 自由通路と橋上駅は一体である。皆さんも理解しているのではないか。

B 委 員 対応方針（案）でも、住民の橋上駅化への陳情が議会採択され、住民の利便性の向上、事業費の削減を検討し、本事業を継続していくということで、橋上駅を含め、距離を短くするなどいろいろなことを検討していくと判断できる。この4行は非常にいいまとめだと思う。

A 委 員 それを踏まえるなら、今日は結論が出ない。具体的なものが出てきてからということになる。

E 委 員 自由通路は橋上駅と一体だと条件を付して採択してはどうか。

B 委 員 対応方針（案）は、本事業がより良いものになるよう検討し、事業費の削減も検討するという条件で本事業を継続しますというものであり、今後の計画の方向性は、皆の意見を集約してということである。

市 長 将来的な事業計画を表に出せるのは議会に対してである。

委 員 長 皆さんから貴重な意見が出されている。

私が事務局と調整しながら付帯意見をまとめたいと思う。その後、委員の皆さんに意見書案を送付し、確認をお願いしたい。皆さんの回答を踏まえ、最終結論を出したいと思う。

各 委 員 意義なし