

かないため、大震災の時に橋が崩壊した時の代替路線が無いのが課題となっている。(明石市がもう一本橋梁を整備している。)

(8) 道路・交通 (広域交通体系からみた実態)

- ・ 播磨臨海地域での自動車交通量は、神戸市とほぼ同規模である。
- ・ 渋滞は朝夕の通勤時間帯において、東西方向・南北方向ともピークに達し、平均走行速度が30km以下になる。この原因は、前述したように、臨海地域に通勤する企業の従業員のマイカーと、原料や製品の移送のための大型車とが、一度に浜幹線や2号バイパス、及びそれらをつなぐ南北道路に集中するためと考えられる。

(9) 自然・文化/観光

- ・ 播磨臨海地域は、県立自然公園に指定された区域が広がる。こうした豊かな後背地の緑地や丘陵地から流れる河川、海辺の海岸などの自然が多く、自然保全に力が入られ、多様なレクリエーションの場が整備されている。
- ・ 観光やレクリエーションの入り込みは、明石市と姫路市で多くなっている。姫路市では、年間入り込み客数は650~750万人、明石市では500~600万人であるが、通過型観光地化しており、宿泊観光の展開が難しくなっている。これは、商業やまちづくりなど、地域全体のあり方に起因するものであり、抜本的な新しい地域ビジョンの構築が求められる。

会長 丸山 滋夫 幹事 鹿間 行雄 クラブ会報委員長 渡辺 弥生
例会日時 毎週水曜日 12:30 例会場 高砂商工会議所会議室(2F)

事務局 高砂商工会議所内 〒676-0064 高砂市高砂町北本町1104 電話 (0794) 43-0500(代)

高砂青松

The Rotary Club of Takasago Seisho, Japan

Rotary Club



人類が私たちの仕事

MANKIND IS OUR BUSINESS

2001~2002年度国際ロータリーのテーマ



例会記録 (2002. 3. 20 (水)) 通算 1156 回

ソング

「奉仕の理想」

出席報告
(佐野)

2月27日 会員数56名 欠席者0名 出席率 100% <修正による>
3月6日 会員数57名 欠席者1名 出席率 98.25% <修正による>
3月13日 会員数57名 欠席者12名 出席率 78.95%
3月20日 会員数57名 欠席者7名 出席率 87.72%

委員会報告

◎ 親睦委員会

4月29日(月) 2クラブ合同のゴルフコンペを行います。当クラブが当番です。多くの会員の参加をお願いします。

◎ 国際奉仕委員会

タイのチェンライ市訪問参加希望者は1-2名のみでした。訪問を3-4月に設定していましたが、先に延ばし多くの会員に参加して頂きたいと思えます。この件は大森千里会員に委任しています。

プログラム予定

3月20日(水)	3月27日(水)	4月3日(水)	4月10日(水)
卓話 高砂商工会議所 会頭 塩谷武彦氏	職場例会 加古川海洋文化センター	親睦委員会担当 花見例会	卓話 パキスタン 研修生

ロータリー情報 新しく入会された会員にインフォメーションを行う予定です。

ニコニコ報告 柿木 國夫 ……先日会長エレクト研修セミナーに出席して参りました。色々^{色々}と次年度について勉強してきました。後日報告する機会があるかと思ひます。その時に報告させて戴きます。

澤田 武彦・川崎 一生 ……3月13日合同例会で、大森千里先生にビデオプロジェクター等お借りしありがとうございました。

宮田 忠義 ……四国八十八ヶ所歩き遍路で三十三番までまわって来ました。あと2～3回で結願したりと思ひています。

増田 耕太郎 ……所用の為早退致します。

内海 薫 ……早退致します。

小林 久夫 ……早退いたします。

井野 隆弘 ……早退致します。

田水 敬雄 ……早退いたします。

幹事報告 第30回 通算1100回

1. ガバナーエレクト事務所より大森千里会員及び西田光衛会員に対して、2002～2003年度国際ロータリー第2680地区の地区委員会委員の委嘱状が届いております。
2. ガバナー事務所より金谷会員に対して新入会員バッジが届いております。
3. こころ豊かな東播磨づくり推進協議会より、情報紙「ネットワーク」94号が届いております。回覧しております。

4. 例会変更

姫路南R.C.

4/8 (月) → 5:30～ 於: 姫路神社

姫路中央R.C.

4/11 (木) → 4/6 (土)～7日 (日) 一泊親睦旅行

4/18 (木) → 職場例会の為 於: 医師会館

明石南R.C.

4/12 (金) → 4/13 (土) 創立20周年記念式典

14:00～ 於: ホテルキャッスルプラザ

明石西R.C.

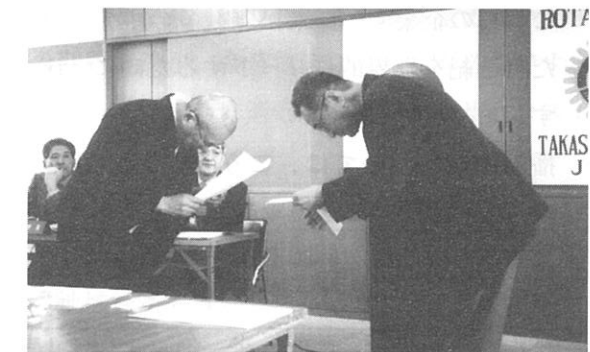
4/4 (木) → 花見例会 於: 八木八大竜王社

会長の時間

今日は、皆様にお伝えしたい事が2・3有ります。

まず、西田光衛会員と大森千里会員に国際ロータリー第2680地区ガバナーエレクト安平和彦様から2002-2003年度国際ロータリー第2680地区委員会委員の委嘱状が届いたことと、お渡しし、委嘱いたしたいと思ひます。もう一点は、神戸で3月2日の地区大会で講演した日本熊森協会会長 森山まり子様からのお礼と感謝の手紙が届いたことです。

日本熊森協会に関しては青松ロータリーとしても私達の身近な問題として考えたいと思ひます。



卓話「播磨地域の将来あるべき姿の模索」

高砂商工会議所会頭 塩谷武彦氏

1. はじめに（提言趣旨）

マクロな社会経済の趨勢に、迅速に対応しなければなりません

■ 戦後50年間の間に、わが国は急速な高度経済成長や架空のバブル経済という、世界でも類をみないような経済状況の時代を経験し、国際社会でも「経済大国」に位置づけられました。

■ しかし、20世紀終焉間近に、地球温暖化や環境ホルモンといった地球環境問題、産業廃棄物や生活ゴミの処理問題、省資源・省エネルギー問題など、地球レベルで環境問題が深刻化し始めました。また先進諸国では、高齢社会の到来や少子化問題が顕在化し、老後の生活保障や医療・福祉のあり方など、様々な社会問題が、国民一人ひとりの身近な問題として議論されるようになってきました。

■ 播磨地域は、日本でも有数の大規模工業地帯であり、鉄鋼や機械等の重厚長大製造業が集積しています。

これらの企業すべてが国際競争の中で、企業の生き残りをかけて、また21世紀を世界的にリードするために、凌ぎを削っているのが実情です。

播磨地域においては、こうした民間企業たちが「当地に立地して良かった」と言えるような地域づくりを、社会・経済面、生活・文化・環境面などの幅広い観点から進めていただくよう望みます。



民間企業は、存続のための経営改革の真っ只中にあります

■ 近年、アジアからの安価で高質の製品が輸入されるようになり、将来の不安から国民生活の消費が振るわず、日本経済はデフレ経済から脱出する目途が立っていません。

特に、金属・機械製造業では、企業間の事業部統廃合や、企業系列（第一次製造品と第二次製造品との一定のモノの流れ）が崩れるなど

の経営改革が進められ、さらに正社員からパート・アルバイトへの労働力の転換など、雇用のリストラクチャリングが進行するほど深刻な状況に置かれています。

■ 「モノの小売価格」が下がり続けるために、民間企業にとっては、原材料を輸入に依存する傾向が強まっています。播磨地域でも、食品や鉄鋼という業種に限らず、コスト削減を人件費の安いアジアに生産拠点を移し、安価な原材料を購入する動きが定着しています。

物流の円滑化は経済効果に寄与。但し、コストとの関係が最重要

■ 原材料や製品コストだけでなく、物流にかかるコストも、企業経営には重要な検討材料になります。企業は、物流コスト削減のために、どこに「在庫」をストックするか、海上移送か道路移送か、またどのルートで運ぶかなどを、シビアにコスト・シミュレーションしている実態があります。

■ そうした企業ニーズとは反対に、播磨地域の道路や港湾、物流センター等の整備状況およびコスト体系は、現状ニーズに適合しているとは言えない状態です。

地域内では、一部の幹線道路に工業地帯全体の輸送負荷がかかっている状況があり、既存の高速自動車道が効果的に利用されていない、工業地から幹線道路に乗るまでの地域内道路が未整備、港湾整備が十分でなく神戸港を利用するなど、具体的な問題点も多々見えています。これらの道路・交通上の問題解決が、企業物流にとっても必須です。今後は、こうした利用者のニーズに柔軟に適応した交通体系及びコストの整備を望みたいと考えます。

地域文化や地域経済の活性化のための「地域ビジョン」が必要です

■ 播磨地域では、地域経済で見ると、中心市街地や旧商店街の低迷が進行しており、深刻な課題となっています。問題は、大規模駐車場を備えたロードサイド型の大店舗の立地が進み、自動車による買い物行動が市民生活として定着してきた今日では、駐車場が少なく、品揃えに限りがある店舗群では、消費者ニーズに対応し切れなくなったことがあげられます。

ですが、こうした傾向は近年に始まったことではなく、いちばんの課題

は、地元商店を営む事業者の高齢化が進んだこと、後継者がいないことにあります。抜本的な対策が求められます。

- 一方、播磨地域には豊かな緑地や親水空間が残されており、近年、河川敷きや海岸沿い、田園部の溜め池などを活用したレクリエーション空間が整備され、市民生活の憩いの場となっています。

歴史・文化資源も多く、世界遺産である姫路城をはじめ、明石城や高砂神社、鶴林寺、大中遺跡など、随所に価値のある文化資源が残されています。

今後は、地域の中で心豊かな市民生活が保障されるよう、地域文化や地域経済の活性化を目指して、民間と行政とが一体となった取り組みを展開することが大切です。

2. 地域の現状と問題点

(1) 工業と就業

- ・ 播磨臨海工業地帯は、阪神地域や神戸市を上回るだけの製造品出荷額規模を持つ。
- ・ 金属・機械製造業では、企業間の事業部統廃合や、企業系列（第一次製造品と第二次製造品との一定のモノの流れ）が崩すといった経営改革が進み、播磨臨海地域でも、こうした民間企業構造再編の影響を受けざるを得ない。
- ・ 播磨臨海工業地帯を全体的にみれば、工業出荷額が低迷している。
- ・ 就業構造では、6市町において、第二次・第三次産業のシェアが伸びている。加古川市、高砂市、播磨町、稲美町では、第二次産業への就業が40%を超えている。
- ・ 臨海部工業地帯の企業では、マイカー通勤がほとんどで、朝夕通勤時の周辺部の幹線道路混雑が問題となっている。

(2) 物流

- ・ トータルにみると、播磨臨海部の物流は道路利用が一番高いが、自社で専用埠頭を持つ企業も多く、海上輸送も依然として高い。
- ・ 今までは企業内に製品や資材をストックする倉庫を持つのが一般的だったが、倉庫維持・管理費がかかるため、今ではストックを持たず、客先が必要な製品を必要なだけ造り、ジャスト・イン・タイム

で届ける仕組みが一般的である。ニーズの多様化に合わせ、必然的に多品種・少ロット化し、道路移送の需要が高まっている。

- ・ 企業内に子会社としての運送会社を持つ企業と、運送は倉庫・運送会社に全面委託する企業とがある。道路のルートや、海上移送か道路移送かまで厳しくコスト・シミュレーションが行われており、山陽自動車道や播磨自動車道はコスト高で、あまり利用されていない。
- ・ 中小企業の場合は、個々の企業でジャスト・イン・タイムの物流構造に合わせて、何台ものトラックを走らせることが不可能であり、周辺企業と共同で物流会社と契約するケースもある。
- ・ 輸入原料は神戸港からの陸揚げが多い。移入先・移送先は、企業によりまちまちで全国に行き渡っているが、大半が東（大阪・京都・神戸）を向いている。自動車利用でも、神戸の物流センター（倉庫業）に在庫をストックするケースがあり、播磨臨海地域周辺での物流センター機能の強化が望まれる。

(3) 商業

- ・ 全国と同様1990年代に、播磨臨海地域でも、大規模駐車場を備えたロードサイドの大規模商業施設の立地が進み、市民の日常的な最寄り品は、自動車利用で行ける、品揃えの良い大型店に行く傾向が強まっている。
- ・ ファッションや買回り品については、世代により異なった行動が見られ、高砂以東は神戸市に出向くことが多い。商業については、圧倒的に神戸の一人勝ちが見られる。
- ・ 中心商店街や山陽鉄道駅周辺の旧商店街は、いずれも高齢化や後継者不足で存続が難しくなっており、活性化対策（空き店舗対策）が深刻な課題である。商店数としても、全体として減少傾向がある。
- ・ 明石市では、大久保駅前開発で大規模店舗をコアの一つに据え、居住・商業・業務・レクリエーションの複合都市を形成した。姫路市や加古川市でも、鉄道高架事業に伴う多機能都市空間の整備が計画されている。

(4) 市民生活（人口と生活圏）

- ・ 播磨臨海地域では、高砂市を除く全ての市町で人口増加が見られる。姫路市以外は、大阪・神戸のベッドタウン化が進行し、市街化が進んでいる。
- ・ 神戸市と近接する地域で若年層が著しく伸びており、特に明石市、播磨町、加古川市で高い値が示されている。
- ・ 旧住民と新興住民との生活圏は異なる。新興住民は、通勤や買い物、レクリエーション等の生活面で東側（神戸市）に眼が向いており、目的に応じて行動も多様化・広域化している。旧住民は、山陽鉄道沿いに居住し、臨海部の工業地帯に勤める者も多い。
- ・ 新快速（JR）により大阪・神戸への利便性が高まったため、通勤通学の動きは広域化している。播磨臨海地域内では、加古川市と播磨町・稲美町との行き来、加古川市や姫路市からの大阪圏への流動が顕著になった。また、神戸市から加古川市・姫路市、明石市から姫路市といった流れも出ている。
- ・ 県内では、神戸市と姫路市の昼夜間人口比率が高い。明石市と加古川市での比率の減少が顕著であり、両市のベッドタウン化の進行を表している。

(5) 市民生活（レクリエーション）

- ・ 播磨臨海地域では、兵庫県平均や神戸市と比べて一人当たりの都市公園整備面積は少ないが、北部の丘陵地には県立自然公園が分布しており、自然や緑、親水空間の量・質ともに、不足しているとは言えず、6市町とも至るところに憩いの空間がある。
- ・ 明石市では全市的に公園化構想を進めており、明石城周辺は市民の憩いの空間となっている。稲美町では豊かな田園と溜め池の風景を生かしたまちづくりを行っている。加古川でも流域のレクリエーション拠点化を進めている。緑地の少ない播磨町では、工業地帯の親水際で釣りやプレジャーボートができる憩いの空間を整備している。高砂市でも宝殿の緑地の他、臨海部で公園整備を進めている。姫路市では姫路城を中心に博物館・美術館となった公園化を進める一方、広大な北部丘陵地がレクリエーション拠点となっている。

(6) 広域行政的なつながり

- ・ 加古川市と播磨町と稲美町とでは、医療、防災、税務等で1市2町の広域行政を行っており、特につながりが強い。また、図書館等の文化施設利用面、農業組合、歯科緊急医療等では、これに高砂市を加えた2市2町の広域行政の取り組みもある。市民生活の点では、2市2町をつながりが深まっている。
- ・ また、お祭りやコミュニティの面で、高砂市の南部地域で姫路市とのつながりが強い。
- ・ 広域防災や広域緊急医療については、兵庫県全体で計画が進められている。防災拠点は、西播磨地域と東播磨地域に一つずつ、拠点が配置されている。

(7) 道路・交通（産業者からみた道路利用の実態）

- ・ 山陽自動車道、播但自動車道等の有料道路は、ほとんど利用されていない（コスト面で採算が合わない）。姫路バイパスが無料になってから、自動車交通が国道2号から一度にバイパスにシフトした（2万台）。有料か無料かは、利用条件として大きい。
- ・ 土山駅東側の明石西ICにつながる、播磨町と稲美町とをつなぐ幹線道路の拡幅と、土山駅の橋上化がなされてから、播磨臨海地域（高砂市、加古川市、播磨町）の道路交通と稲美町や加古川北側の道路交通が一気にその幹線に流れ込み、明石西IC周辺で渋滞が慢性化している（渋滞の原因は明石西IC）。これを分散する南北幹線道路の整備が東西道路整備よりも急務である。
- ・ 姫路市、高砂市、加古川市等、加古川河川より西側の道路交通は、加古川を渡る橋梁が少ないため、橋梁付近で渋滞する。
- ・ 通勤者の大半がマイカー利用なので、朝夕の通勤時は産業交通と通勤交通のため、企業敷地内に入る浜幹線が渋滞する。企業側は、3勤務交代制の導入や運送車輛の夜間道路利用、早朝の玄関解放と大型車敷地内待機などで、地域の交通問題に対応しているが、生活道路へ入り込む通勤車もあり、周辺住民との軋轢が大きい。企業数社で、住民との問題解決（意見交換）を図る協議会を立ち上げているところも見られた。
- ・ 播磨町や明石市の人工島部では、人工島と陸をつなぐ橋梁が一本し