

## 平成26年度第1回商工センター地区活性化検討会 議事要旨

- 1 検討会名称  
平成26年度第1回商工センター地区活性化検討会
- 2 開催日時  
平成26年5月16日（金）午後3時～午後5時
- 3 開催場所  
広島サンプラザ2階 太陽の間  
（広島市西区商工センター三丁目1-1）
- 4 出席者  
構成員16人中15人出席（喜瀬常任理事欠席）
- 5 議題
  - （1）座長の選出
  - （2）報告
    - ア 検討会の趣旨等
    - イ 商工センター地区の現状等
  - （3）意見交換
- 6 公開・非公開の別  
公開
- 7 傍聴人の人数  
0人
- 8 会議資料名
  - （1）検討会の趣旨等
  - （2）商工センター地区の位置付け等
  - （3）流通業界を取り巻く環境（概観）
- 9 出席者の発言要旨

（戸田座長）

この地区では、30年以上前に操業を開始されて以降、様々な活性化について検討を行われ、今日に至っていると思う。10年前には、物資の共同集配の検討に参加させてもらった。

今回、改めて、検討会が設けられたのは、交通アクセスが格段に向上したことにより、どういう変化が生じ、地区の中、その周辺、さらには流通業務、業界全体の動向をにらんだ形で検討する場として設けられたと理解している。

検討会では、まずどのような状況にあって、どのような問題、課題があるのかということをお勉強させていただきたい。それを踏まえて、次回以降で、どのような対応が可能か。それを時間軸、必要性、緊急性、対応可能性、様々な視点から検討していきたいと考えている。

それでは、市の方から説明をお願いします。

（商業振興課長）

資料により説明

（戸田座長）

商工センターから出席の方々から、商工センター地区の現状等について、順次、御報告をお願いします。

(伊藤会長)

私ども広島商工センター地域経済サミットにおいては、この会議を開催されることに対して、全体会議を1回、事務局会議を2回開催した。その結果、いろいろ意見が出たものが13項目ある。

昭和53年から、この地域へは進出が始まって、36年目を迎える。施設については、建替えを促進するような施策が必要なのではないかと考えられる。1つは、容積率、建ぺい率について、もう少し上の数字を目指せないか。それから、建替えについては、融資が必要であるので、低利融資の適用、若しくは、補助制度を整備していただけないか。また、建替えに伴う仮移転地が必要となる。私どもは、現場所で商売を続けたいという思いがあるので、仮移転地をどこかへ求められないか。さらに、規制緩和について、容積率、建ぺい率の方も含めて、もう少し規制緩和が必要ではないかということがある。

次に、道路の整備である。広島高速3号線が開通したが、西に向けての道路整備を早急にしてほしい。廿日市大橋が対向2車線であるので、これを片側2車線化できないかと思う。また、南道路の廿日市インターに向けての延伸を考えていただけないか。

それから、道路に関して、高速道路の料金についてであるが、物流業にとって非常に高額な価格設定になっていると思う。これについては、料金の引き下げ又は割引制度の運用ができないものだろうかと思う。

4番目、アストラムラインについて、己斐へ下ろされる計画のようであるが、私どもとしては、商工センター地域への延伸を是非とも要望したい。

次に、身近な問題である。JR並びに広電の井口駅周辺に駐輪場があるが、管理がなされていない状況なので、できれば有料化をして駐輪場を整備していただきたい。大量交通機関を使った後、あの辺りから会社まで自転車やバイクで通勤できないかと思う。

6番目、中小企業会館並びに展示場の機能について、建物自体ももう古いので、建替えとか、もう少し情報発信のできるようなことが望めないのかなと思う。

7番目、この地域は流通の地域なので、大型トラックが相当出入りするが、この駐車スペースというものが無い。例えば、井口川を埋め立てることができるようであれば、そこを大型トラック等の駐車場にしていいただけないかと思う。

それから、意見は分かれるが、港機能の強化について、草津岸壁に、荷降ろしのできる岸壁があるが、そこに、例えば、宇品港の一部の便を引っ張ってこられないかという希望もある。しかし、港を利用されておられる側からすると、ちょっと危険ではないかという意見もある。あと、五日市港との連携が上手にできないんだろうかという思いもある。

個別の問題であるが、市場について、耐震診断の早期実施を是非ともしてほしいという願いがある。市場は避難場所としても、それから物資の集積場、生鮮食品の確保等、震災発生後の市民生活を守る上での大変な役割を担っている。

市場から出た意見であるが、広島のブランド商品を、全国へ広くPRをできていないという思いがあり、市の力が借りられないかという意見である。

11番目、流通企業の環境の維持について、食品工業団地、印刷団地では、地域と住民との住み分けがされている。流市法のかかっている地域でも、同じような体制がとれないか。

環境整備について、少し街路灯などが少ないので、自身の敷地内は、自分たちで整備するが、道路等に少し多く街路灯を設置していただけないか。それから、道路の整備を久しくしていただけていないので、凸凹している所がなんとかならないか。また、この地区中で、電柱が斜めになっているところが結構あるので、整備をお願いしたい。

私どもの防災拠点としての機能強化について、市域全体の中での位置付け、それから情報共有を今後、一緒に考えていきたい。

(羽井副会長)

私の方も昭和53年に出て、40年近くになるが、物流は年々変わっている。南道路の開通によって、車の流れが一変して、本当に素晴らしいと認識したが、この団地から中国縦貫道、山陽自動車道への接続が混雑しているのので、これからの課題ではないかと思う。特に、サッカーがある時は動きがとれないくらいの渋滞になる。これからこの団地が伸びる一つの大きな問題なのではないかと思っているので、検討をお願いします。

(加藤協同組合広島総合卸センター特命顧問)

アストラムラインの計画について、この商工センターは市民の拠点、共有財産であるので、住宅や小売業はできないが、商工センター地区へ延伸することにより、市民が生活用品を肌で感じることは、非常に良いのではないかと思う。

道路について、事業主にとってはローコストが必要である。できるだけコストは安くし、収益率を上げることが、法人税とかいろいろな意味で、都市への還元ができる。他都市の同企業とも競争しているので、安定的な物資をできる限り早く消費者に届けるということが良い。そういった道路交通もきめ細かく整備してほしい。

(山本副会長)

中四国地方の拠点市場を目指しているのので、西へ向けての高速道路へのアクセスを配慮して、実行していただきたい。

平成3年、11年、16年と3度の台風があったが、商工センターの中では唯一、電気も困らない、水の被害にもあわなかった場所である。そういう面では災害があった時には、お役に立てる場所だと思うので、耐震診断を行っていただきたい。

港の機能の強化について、広大な立派な市場を今の卸売機能だけではなく、他の面で使えないかという話も出ているので、宇品を始点として観音のマリーナホップ、そして市場の前と宮島というルートも考えていただきたい。港湾の問題であるが、台風が来た時、船が停泊できないような状態になるので、台風時に影響のないような施設にできないか検討していただければ有り難い。

地場産業への支援について、広島市では「おこぜ」や「ちぬ」とかいうものを放流しているが、そういったものをブランド化していくような手助けをしていただきたい。県が「虎魚」と「にじます」を因島で作ったものを、当市場へ持ち込んでくれましたが、そういったもののブランド化ということも考えていただければ有り難い。

(中村常任理事)

私の方は、商工センター七丁目のエリアに食品メーカーばかりが20社程集積して協同組合を作っている。知名度の高い会社と言えば、オタフクソースさん、或いは上場企業になった株式会社あじかんさんほか、いろいろなものを作っている食品メーカーが集まっている所である。

過去、景気の長い低迷の中で協同組合員の中に倒産というような企業もあった。私どものエリアは、準工業地域で流市法がかかっていない。広島電鉄の電停から歩いて来られるエリアであり、通勤にも便利だし、周りにも住宅が立地している。倒産企業が出た時に、マンションが食品工業団地の中に入り込んでくるというようなことを恐れていた。

そうした中で、食品工業団地と隣接する印刷団地は、面積が約35,000坪くらいになる。このエリアの容積率を200%から300%にさせていただき、その条件として、住宅とかその他、我々が操業するに当たって入ってほしくない業種を制限してほしいと提案して、平成23年6月に都市計画の変更を決めていただいた。この結果、広島市内の中心部で創業した食品メーカーは、匂いや騒音の問題により、この地区に移転した企業が

多い。我々、協同組合は、汚水排水の処理場、或いは共同倉庫を大きな投資をしてきた。商工センター七丁目でこれからも安心して仕事ができる環境にさせていただけた。私ども協同組合、隣接する印刷団地の方々も大変喜んでいてる。

我々の希望は、南道路の延伸である。廿日市のインターチェンジに向けて、そういう動きがいつごろどういうふうになるという絵を描いていただけるような状況になれば、我々も投資していかねばいけないと考えている。

(岡本常任理事)

私ども卸売業の中で、資材の担当である。我々の置かれておる資材部は、非常に業態が激変しているという状態である。

製造するメーカーから、卸売業である我々、そして小売業である工事店、そしてユーザーという流れであった。しかし、メーカーは、販売会社と製造会社に機能を分けて、直にも売るし、従来の問屋にも流している。

流通業者も大手は、メーカー化を一部してきた。商品を自社ブランドの製品を作って、卸売りと直売りをしている。このような変化の中、単なる物販の卸売りのみでは、市場が縮小している。

小売も、LEDだとか、太陽光だとか、エコキュートだとか、あらゆる業種が参入している。

業態は変わっている中で、卸センターにいる問屋だけが、流市法に縛られているため、変化への対応が鈍くなっている。

住居とビジネスが併合すると、非常に危険なことも出てくるので、規制を強化しても結構であるが、業態が変化するために、思いっきり緩和してほしい。資材においては、卸売りと小売りとメーカーとの境目がなくなってきた。

その中で今後とも活性化していくためには、流市法の大幅な改善が必要ではないかと思う。

(樋口常任理事)

運輸関係のお話をしたいが、規制緩和によって、ざっくり4万社から6万社以上に増えた。しかし、現在、国交省がコンプライアンスの強化ということで、時間、走行距離といろいろな強化を進めてきている。それに加えて、燃料費の高騰、ドライバーの不足の問題により、輸配送に伴う車両がかなり不足しており、大手のメーカーさんに品物を運ぶにしても、車がない。遅配がたくさん起こっている。国交省のコンプライアンスがかなり厳しいために、走れば違反になる。さらに、運賃も安い、燃料費が私たちの若いころから比べて2倍以上ということで、走らしても業務として成り立たない現状である。これは私たちが業として解決する問題である。

産業革命以降の資本主義として、現在に至るまでの過程をもう一回、再検証してほしいと思う。戦後から現在に至るまでの過程において、大手製造業を中心として、国の支援もあって、現在に至るまで高度成長を続け、経済の面では立派な国になっていったと思う。そればかりに頼ってられないという状況の中で、内需自体のふくらませ方の打つ手が少ないと考える。大手製造業中心の経済からサービス業の経済にどう移管させるかということが大きなキーワードになる。そして内需拡大を図ることがキーワードになる。労働人口は、おそらく4,000万くらいに減ると考えるが、それも食い止めないとならない。新しい産業であるサービス業をどう起こすかということで公の支援が必要だと考える。

中小企業、零細企業にとっては、ローコストの時代にローコスト経営にどう立ち向かうかという観点から考えると、アライアンスについて若干の公の支援が必要と考える。今からTPPの話があり、自由貿易に向かと思うが、これからどういう経済に向かうのかも含めて備える。あるいは、新しいものをつくるという観点から、事業規模を少し拡大する必要があるため、アライアンス支援が必要ではないかと思う。

(宮本常任理事)

我々のトラック業界は、非常に厳しい状況下にある。高速道路3号線が開通して、非常に便利になっている。しかしながら、料金の問題もあり、私ども業界は非常に利用数が少なく、今までどおり広島へ帰ってくる車というのは、五日市インターから商工センターに帰ってくるのが現状である。南道路を利用すれば、時間的に速いが、燃料高騰の経費増もあり、なかなか利用することが出来ない状態になっている。南道路の料金等の見直しを検討していただきたい。

(戸田座長)

伊藤会長からあった13項目について、いくつかのカテゴリーに分けることができると思う。また、この13項目に入らない内容もあったが、大方関係したものが多かったと思うので、整理させていただく。

1つ目、商工センター地区の中の問題。老朽化の問題。施設の建替え。中小企業会館、展示館の機能の見直し。照明、道路の凸凹、電柱が斜めになっているなど何らかの直しがいる。

2つ目、サミットで検討された防災計画。耐震診断が必要。この地区全体の役割として、市の中で防災拠点として活用できるのではないかとということ。

3つ目、大型トラック駐車スペースの不足。井口駅の駐輪場の整備。

4つ目、道路アクセス。東西と南北の話。ローアクセスの問題。アストラムライン。

5つ目、港機能の強化。

6つ目、規制の在り方。

そのほかに、今後、内需拡大という視野の下でも大事なのではないかと。アライアンスについても、行政支援が求められるのではないかとということであった。これは商工センターだけの話ではないかと思う。現状を見据えての対応すべき問題かと思う。

1つ目として、中小企業会館展示館の利用状況はどういう状況なのか。

(経済観光局長)

指定管理者から市へ納付金を頂いている施設であり、稼働率も高い。規模的には小さいので、大きいものには対応できないが、駐車場の確保が難しい。施設は老朽化している。

(戸田座長)

困ったことがあるのか。

(伊藤会長)

困ったことはではない。地域にとってシンボリックな存在であり、情報発信基地ではないが、もう少しうまく利用できないのかということと一緒に考えていきたいという提案である。

(塚井准教授)

建物の建替えよりも機能面、建物としては寿命があっても、機能としては少し手を入れたいということではないかと理解する。例えば、会議をする場合に、無線ランが入っているのかなど、中小企業会館は、中の企業と外側のお客とのフロントであって、そこで新しいビジネスが創出されると、ミーティングなり、いろいろな接点として会議するのに、最新の業態にやりやすいものになっているかという視点があってもいいのかなと思う。産業活動を営む上でのインフラであると捉えると、後からできた場所は、その時の最新のスペックに合わせてつくっていくので、新しい産業が起きやすい。現状で大きな問題があるというわけではないが、次の可能性を開く上での課題があるという認識がある。首都圏の近くで、この流通業務団地と同じような立地場所で、

業態の中核を担うような、フロントを担うような中小企業会館のようなところがどのような機能を支えているか。流通業務を担う、あるいは運輸輸送を担う様々な業態の方が、新しいインフラの下で仕事をしている場所を比較する。どういう機能があるのかを市の方で情報を集めて、違いがあるのかないのかを伝えてもらえるといいのではないかと思う。

(戸田座長)

中小企業会館展示館の資料を整理してもらって、もう一度、再確認しましょう。

2つ目、災害の面。市場の耐震診断の実施。まだ行われていないのか。今後、市の方は、計画はあるのか。

(経済観光局長)

耐震化については、市の中で優先順位を付けた結果、できていないが、今年度から、中央市場の整備計画に向けて検討会を設けて、整備計画の中で耐震診断や市場の機能についても、検討していきたい。

(戸田座長)

広島商工センター地域経済サミットで、防災計画を立てている。広島市の防災計画で、この地区がどのように位置付けられているかを押さえておきたい。勉強材料として次回以降に出してほしい。

(加藤協同組合広島総合卸センター特命顧問)

21団体で商工センターをどうするのかということを議論していた。これ以外にどこの組織にも属さない企業があったが、この企業を除いて地域力を高めていくことはできないということで、企業連携協議会をつくり上げ、サミットに移行した。第1番目に取り組んだのが防災計画であり、防災行動計画を6月末までにつくろうとしている。

(戸田座長)

防災行動計画の目途がいたら、ここで紹介いただけるか。情報を共有したい。

3つ目として、大型トラックの駐車スペースについては、商工センターの中でどの程度把握しているのか。部分的に足りないのか。地区全体として足りないのか。

(伊藤会長)

尾崎常務どうか。

(尾崎協同組合広島総合卸センター常務理事)

外部から来る大型トラックは、団地内の道路に停めて、納品の時間を待っているが、現状である。専用のスペースはない。当初の計画にも、外部から来る車両のスペースはなかった。

(伊藤会長)

可能性としては、井口川を埋設するという話がある。もう一つは、高速道路の下を利用できないかという発想はあり、一つの着眼点として考えてもらえれば、有難い。

(戸田座長)

高速道路の下を駐車場にすることはある。公共空間として利用することもあり、ケースバイケースであり、状況により違う。井口川の埋設はどのの方に聞けばよいかを確認してください。

(道路交通局長)

高架下について、南道路ができて、江波、吉島、観音では、地域と一緒にになり、高架下の利用計画をつくって、それを国の方に認めていただいて利用するような仕組みで動いている。商工センターにも高架下があり、そういった枠組みの中でお話をさせていただきたい。

(伊藤会長)

私たちは、あそこで止まるとは思っていない。ずっと通じるものと思っている。

(道路交通局長)

将来、そういう計画であるが、緊近なことで言うとそういうことである。

(戸田座長)

その面の勉強もしたい。

次にアクセスの問題。東の方は、途中から有料になる。料金が高いとの意見があった。西の方は廿日市のインターまではこれからである。現実的には、草津沼田道路を使用し、五日市のインターから商工センターに入る。

(塚井准教授)

西風新都のまちづくりに携わっているが、北側の人は、草津沼田道路の渋滞を懸念している。私も通行するが、時間帯によってひどいことがある。東西も非常に大事。新しくできたものを使うための料金の要望もあったが、もう少し工夫する仕方があるのかと思う。

西側については、違う危惧を持っていて、廿日市市役所の南側にイズミが出店する予定であるが、この店舗がとても大きい。ここの集客力と周辺の混雑を考えると、周辺道路に対して大変なことになるものと見ている。開業して、ずっとそういう状態がつづくとは思わないが、廿日市辺りは立地の案件が多い。西側について考えるよりも、北側について考える方が合理的ではないかと思う。草津沼田道路は、トンネル以外が片側2車線で、トンネルの所で絞られる形になっている。あれを4車線化にできれば、地図の書き方も変わってくるのではないかと思う。西側への距離を考えた場合、北側の五日市インターまでのネックになる距離の方が短いのかなと思う。どちらがよりスピード感をもって取り組める事業かと考えると、そして、将来的に廿日市市の中心部にさらに人口が張り付くことが起こると、西側を考えても、思いどおりにならない。それに対して、北側を考えた方は、現実的ではないかと思う。それができれば、西風新都との関係性が違う結果になるのではないかと感じる。

(戸田座長)

一つの見方を提示してもらった。大事な見方だと思う。

この辺も継続的に意見交換のための素材を用意いただきたい。草津沼田道路の拡張は可能なのか、市では検討されているのか。

(道路交通局長)

草津沼田道路は、片側2車の計画決定であるが、現在は、暫定2車であり、当面、有料道路事業として建設し、料金回収したが、それ以降、全線で作るという計画はない。それよりは、南道路をつなげたので、廿日市の地御前ジャンクションにつなぎ、南の湾岸の直線をつくるということに力を注ぐという方向で、県と国と

が協議をしている。廿日市の木材港の西までは平面道路があるが、それから向こうを事業計画化していくことで、周辺市町でそろって国にお願いをしている。塚井先生からあったが、草津沼田道路を拡幅することは持ち合わせていないが、それを含めて、どういった計画で道路が動くのかということはまとめてみたい。

料金について、料金体系は投資したお金を、利用した方から回収するという有料道路の前段の枠組の中で何年以内と決まっているため、それから逆算してきているお金である。これを決めるのは、料金問題調査会というのを高速道路公社がつくってやっているが、その中で、割引きとかを考えた方がいいという意見も頂いている。返さないといけないという公社の宿命があるので、そういった中でどういったことができるのか考えている状況である。一気に安くしましよとか申し上げられないが、課題の認識としては持っている。

(戸田座長)

時間の関係がありますので、港の問題については、事務局で整理をしてください。

規制について、業態の変化に対応した規制の緩和の意見がある一方、マンション等がむやみに建設されないように規制は徹底すべきという意見があり、地区によって規制の在り方をどうすべきか。もう一つ、地区の中で、建替えを促進するための規制緩和、いずれもソフト面での制度の問題であり、現状としてどうなのか。これまで、何回か見直しがあったが、どういう状況の下で、どういう緩和をしたのかをいうことをおさらいしとくべきではないかと思う。現状ではどのようなことが課題になっているのか、その面から見て、改めて規制の見直しが必要なかどうか。その緊急性はどうなのか。こういう方向で整理していくことでよいか。

(伊藤会長)

商工センター一丁目と三丁目の間の道路、南道路の延長線上の道路ですが、イズミが扇に小売店を設けると、その延長線上である南道路の予定の所には、望むと望まざるとに関わらず、多分、小売の進出が多くなるのではと考えられる。流通業務地区に先に指定してもらおうのかどうかという思いがある。

もう一つ、卸団地と輸送ターミナルがある所は、全く規制が違う。卸団地は、卸しかできない。輸送ターミナルがある所は、物流しかできない。卸と物流は、切っても切れないのに、道路1本で、規制の内容が違うのだろうか。一緒にすればいいのではないかと思う。

(戸田座長)

市の方では、こういった課題認識があることを踏まえてください。今後の検討において、運輸と卸が、道路1本を境にして、規制の在り方が全然違う。それによって、どういう問題が生じているのか。このように区分けしている理由があると思う。プラスマイナスということを勘案しないといけないと思う。

(都市整備局長)

全国的にも、今のような話は、流通市街地で起きており、そういうものに対する制度的な対応は続けてきた。商工センターの場合には、比較的、優等生的な立地条件で、時代の変化が顕著に現われている地域ではないかと思う。全国の先頭を切るような形で、対応していかなければいけないことだと思う。しかし一方で、規制緩和という部分になると、用途の自由度を増したり、容積率などを高くすると、固定資産税の評価額としては上がる。そのままじっと静かにこのまま営業したいという方からすると、税負担が高くなる側面もある。どんどん変貌を求めていく方と自分はこの業態をそのまま続けていきたいのだという方がいると、その間で、変えていきたいという方はどうしても声が大きくなるが、このままこの業態を続けたいという方からすると、デメリットがあるといった規制緩和はそういった側面が必ずあるので、そこは押さえておかないといけないと思う。それらを踏まえて、様々な意見がある中を、全体をどうしていくかを考えたい。今回、強い要望もあり、時代もいよいよ変わってきているし、それらを把握した上で、次の展開をしていきたいと思う。その上で、2回目、



3回目は、データを整理した形で、過去をレビューするとともに、将来をどう展望していくかということを検討した上で答えたい。

(樋口常任理事)

一部緩和は必要だと思う。いろいろな意見が、輸送ターミナルの中でもある。規制があるため、流動性に欠ける土地であり、担保価値としては、価格は下落してきているが、売却は不可能である。西風新都などの他の開発した土地と比べ、使い勝手がどちらがいいのかといった時に、競争力に欠ける。だから、よそに移転するところが、現実にある。私もそういう検討を何度もしているが、売れない。異業種に売れない。その辺のことを踏まえて、一部緩和は必要だと思う。建ぺい率で言えば、私どもが取得した時から、段階的に変わってきていると思う。うちの組合でも、土地を有効に使うために、もう少し高めてほしいという議論はある。現状のスペースでは手狭であるが、売って出ようと思ってもできないので、なんとかここを広げたいが、それもままならない。どういう緩和が望ましいのか。どういう緩和ができるのか。検討課題にさせていただきたい。

(戸田座長)

本日、議論いただいた現状、もしくは課題等は、一旦、事務局で整理してください。カテゴリーを分けさせていただいたが、それとは別に、どのような検討、手順がいいのかを、事務局で整理をして、次回の検討会において意見交換を行いたい。