

平成 1 7 年度第 4 回
兵庫県都市計画審議会

平成 1 8 年 2 月 2 0 日 (月)

兵庫県農業共済会館 7 階大会議室

開 会 午後 2 時00分

議長 それでは、平成17年度第 4 回兵庫県都市計画審議会の開催に先立ち、一言、ごあいさつを申し上げます。

本日は、第 4 回兵庫県都市計画審議会を開催いたしましたところ、委員並びに幹事の皆様方には、お忙しい中にも関わりませず、ご出席いただきましたことを厚く御礼申し上げます。

さて、現在、国においては、平成10年に整備された都市計画法、中心市街地活性化法等を含む、いわゆる「まちづくり 3 法」の見直しが進められており、開会中の第164回通常国会に改正案が上程される予定でございます。

この見直しの背景には、国土交通大臣の年頭所感にもありますとおり、都市機能の希薄な状態での拡散と中心部の空洞化が地域の停滞に拍車をかけている一方、高齢化の急速な進展に伴い、「歩いて暮らせるまち」が求められているという現状があります。

このため、「まちづくり 3 法」を見直し、意欲ある地区における都市機能の導入への支援等を通じて、「賑わいの核」づくりや都心居住を促進するとともに、都市計画制度の見直しにより大規模集客施設や公共公益施設等の公益的都市機能の適正立地を推進し、中心市街地の活性化や高齢者をはじめ、多くの人々が暮らしやすいまちづくり、いわゆる都市の中心部に様々な都市機能を集約させる「コンパクトシティ」の実現を目指しているようであります。

国土交通省のホームページを見ますと、都市の秩序ある整備を図るための都市計画法の一部を改正する法律案が出てございます。その内容は、1 万㎡を超える大規模集客施設の立地を原則として商業地域や近隣商業地域、準工業地域に限定するということ。それから、市街地調整区域での大規模開発を含めて、原則不可とし、また白地地域ではそれらの開発に関しては、用途地域の指定によりはじめて可能になるというふうにされております。

「まちづくり 3 法」が改正されることになると、本県の都市計画においても、いろいろの影響があると考えられますので、今後の推移に私たちも十分注目していかなければならないと思います。

本日の案件は、2月15日に事務局から事前説明がありました、神戸国際港都建設計画区域区分の変更議案をはじめ計 6 件であります。

このあと、お手元の議案書に基づき、議事を進めてまいりたいと存じますが、どうか十分な審議を賜りますようお願いいたしまして、私のあいさつに代えさせていただきます。

それでは、まず、第1号議案、神戸市に係ります「神戸国際港都建設計画区域区分の変更」について、事務局の説明をお願いいたします。なお、審議の中で、ご発言いただく場合は、議事録作成上、皆様の前にあります名札の番号をおっしゃってから、ご発言くださるようお願い申し上げます。

それでは、ご説明をお願いいたします。

事務局 それでは、第1号議案「神戸国際港都建設計画区域区分の変更」について、ご説明いたします。議案書3～5ページ、議案位置図は1ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。今回の変更地区は、神戸市南部の兵庫区中之島、築地町地先地区です。平成16年の第5回線引き見直しで、計画的な市街地整備の見通しがある区域、いわゆる特定保留区域として位置づけられた地区のうち、事業計画が具体化した地区について、特定保留を解除し、市街化区域に編入するものでございます。

赤色斜線で示しております区域は、中央卸売市場本場^{ほんじょう}に隣接する、面積約2haの区域で、今回、公的開発事業（中央卸売市場本場再整備事業）の実施が確実に、公有水面埋立事業の竣工も確実にになったことに伴い、市街化区域に編入するものでございます。

以上、第1号議案につきまして、1月10日から2週間の縦覧に供しましたが、区域区分の変更に関する意見書の提出はございませんでした。

引き続きまして、参考案件として、神戸市決定の用途地域、防火地域及び準防火地域、下水道の変更並びに市場の変更についてご説明いたします。

今回の変更は、第1号議案でご説明いたしました区域区分の変更に伴い、新たに市街化区域に編入される区域等について、良好な市街地形成と合理的な土地利用の推進を図るために変更しようとするものです。

まず、用途地域につきましては、開発事業の土地利用計画に合わせて指定することとし、公有水面を埋め立てた区域について、商業地域に指定し、南側の隣接区域についても合わせて準工業地域から商業地域に変更いたします。

今回の防火地域及び準防火地域の変更は、商業地域への用途地域の変更に伴うものです。公有水面を埋め立てた区域については防火地域に指定し、南側の隣接区域についても合わせて、準防火地域から防火地域に変更します。

下水道の変更につきましては、特定保留区域の市街化区域への編入に合わせて、公共用水域の水質保全を図るため、神戸市公共下水道の排水区域を拡大いたします。

都市施設である市場の変更についてですが、神戸市中央卸売市場本場は、都市計画道路高

松線の西側にある施設が老朽化し、また、高松線によって東西に分断され、非効率であるため、高松線の東側に一部移転し、集約化を図るものです。

なお、以上4件の関連案件については、2月14日に開催されました神戸市都市計画審議会に付議され、原案どおり可決されております。また、県決定の案件も、同様に承認されております。以上でございます。

議長 ただ今、事務局から説明がありました。これにつきましては、ご質問又はご意見ございますでしょうか。

26番 事前説明のときにも、若干お聞きしたのですけれども、そのときに十分お答えいただけなかった分を中心に、若干ですけれども、お聞きしたいと思います。

一つは、今回、市場が新しくできることによって、現在の、特に高松線より西側で、いろいろな商売をしておられる方が、かなり移動されるわけなのですけれども、この中で、かわってくる事業所は、一体どれくらいあるのか。飲食店あるいはそれ以外の加工業がたくさん入っていると思うのですけれども、そしてそのうち、どの程度説明されたのか。先日、個別に全部説明をしていると、あるいはしたと。そのへんの状況についても、是非お聞かせいただいて、そしてその中でどういう意見が出ているのか、教えていただければと思います。

議長 ただ今のご質問についてお答えいただきたいと思います。

事務局 まず、本案件の都市計画についての説明につきましては、10月より地元地域への説明を2回開催しております。ただ、事業区域内の事業者への事業の移転説明等につきましては、今年度に入りまして、具体的な話について個別協議をしていると聞いておりますが、全体では120数社の事業所若しくは事務室等がございますが、それらについて、個別の話については、およそ過半以上の説明を終わったとは聞いております。以上です。

26番 過半が終わったということは、残っているところがあるというふうに理解してよろしいのでしょうかね。

事務局 個々具体の話につきましては、我々も詳しく承知しているわけではないのですけれども、実際に移転が行われますのは、平成20年度ないしは21年度ぐらいになるということで、順次、しているところと聞いておりまして、いつ、すべて完了して、各々の合意が取れるかということにつきましては、今のところ、承知しておりません。

26番 まだ、そのへんの状況が明確でないようなのですけれども、ただ、県も来年度の予算の中で、まだはっきりしていないのですけれども、一定の事前説明によりまして、約6億8千万から9千万ぐらいの市場の改築の費用というのが、予算化されようとしているわけな

んです。明日、明確になるのですけれども。ということは、もう既に来年度の事業として建築が始まるわけですよ。それで、今回、こういう区域区分の変更ということで、市街化区域に組み入れるという案件が出てきているのですけれども、やっぱりそれにあって、地元の人たち、特に直接関わっている人たちですね、そういう人たちの状況というのを、直接的には区域区分変更とは関係ないと言われるかもわかりませんが、しかし、これは一体のものとして、先ほど、神戸市都市計画審議会での関連案件の説明があったわけですから、そういうものについては、やはり十分掌握をされた上で、是非これはやっていただきたいというふうに思います。

質問はもういいですけれども、この問題については、特に、海面を埋め立てるという問題点、環境の問題ですね、それから、この事業そのものが、神戸市の問題ですけれども、PFI事業でいろいろ一定の問題も起こってきたというふうなこと。あるいはそれよりも大きな市場そのものを新たに関連施設をつくって移転するわけですけれども、今、市場の人たちに聞きますと、荷物がどんどん減ってきていると。今の状況の中で、本当に10年、20年先、この市場が成り立っていくのかどうか。今、来年度だけですけれども、7億という国の予算がついているわけなんですけれども、そういう不安というのがあるわけですね。

特に、先ほど言いました、高松線から西側で飲食店をやっておられる方、数十軒あるのですけれども、その人たちも新しいところへ行って、きれいにはなるけれども、使用料が一体どうなるのだろうか、今よりもかなり上がるんじゃないか。当然上がると思うんですけれどもね。中に行って聞いてみますと、そういう不安がかなりあるのも確かなんです。ですから、そのへんの問題がね、県とは直接関係ないということで、全く無視できるという状況ではないと思うんです。

ですから、神戸市都市計画審議会の中でも、反対という意見もあったというふうに思いますので、私は、やはり、この問題については、もう少し慎重に、本当に全体の納得が得られた、あるいは将来の見通しがついた時点でやるべきではないかということで、賛成できないということを表明しておきます。

議長 他にご意見、ご質問等ございますでしょうか。

他に、質問、ご意見等ないようですから、お諮りいたします。

第1号議案「神戸国際港都建設計画区域区分の変更」について、原案どおり可決してよいという方、挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

議長 ありがとうございます。

反対の方。

(反対者挙手)

議長 1 でございます。

賛成多数で、ただ今の第 1 号議案「神戸国際港都建設計画区域区分の変更」については、原案どおり可決させていただきます。

それでは、続いて第 2 号議案、神戸市に係ります「神戸国際港都建設計画道路の変更(3. 4. 31 号神戸三田線の変更)」について、事務局の説明をお願いいたします。

事務局 第 2 号議案「神戸国際港都建設計画道路 神戸三田線の変更」についてご説明いたします。議案書は 7 ～ 10 ページ、議案位置図は 2 ～ 3 ページでございます。

神戸三田線は、兵庫区上祇園町を起点とし、既成市街地と北区の鈴蘭台、藤原台などの衛星都心を結び、神戸市と三田市の境、北区長尾町宅原を終点とする延長約 26km の幹線街路でございます。

前面スクリーンをご覧ください。この度、変更するのは、六甲有料道路唐櫃インターチェンジとの交差点から、阪神高速道路北神戸線五社出入口との交差点の間約 2.6km の区間でございます。この区間は、現道の幅員は最も狭小な箇所約 6 m と狭く、歩行者等の安全な通行や自動車の円滑な通行が確保できていない状況にあります。

また、平成 16 年 3 月に策定された「神戸市渋滞対策プログラム」において、市内の主要渋滞箇所とされた唐櫃駅前交差点が変更区間の中に存在しております。このような状況から、早期の整備が望まれているところでございます。

今回の変更は、有野川と山とに挟まれた狭隘な地形や沿道の土地利用の状況等を踏まえ、線形、幅員などを見直すものでございます。

赤色が今回の変更に伴い都市計画道路として追加する区域、黄色が削除する区域、青色が変更のない区域でございます。変更区間のうち、唐櫃駅前交差点以南及び有馬口交差点以北については、両側に 3 m の歩道及び 1.5 m の停車帯を設けることとしており、幅員を 15 m といたします。

また、唐櫃駅前交差点及び有馬口交差点においては、安全で円滑な交通処理のため、右折車線を設けることから、幅員が 16 m となります。唐櫃駅前交差点から有馬口交差点の間については、歩行者及び自転車の交通量が少なく、当該道路の西側は山に面し、新たな沿道利用は見込まれないことから、鉄道に面する東側のみ 3 m の歩道を設け、幅員を 12 m といたしま

す。

本都市計画案をまとめるにあたり、住民説明会を開催し、本日と同様の説明をしております。また、本案について、昨年12月13日から2週間の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

また、2月14日に神戸市都市計画審議会が開催され、原案どおり承認されております。

以上で、第2号議案に係る説明を終わります。

議長 ただ今、事務局から説明がありました。これについて、ご質問又はご意見ございませんでしょうか。

ご質問等がないようですので、それでは、お諮りいたします。

第2号議案「神戸国際港都建設計画道路の変更(3.4.31号神戸三田線の変更)」については、原案どおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

議長 ご異議がないようですので、第2号議案「神戸国際港都建設計画道路の変更(3.4.31号神戸三田線の変更)」については、原案どおり可決いたします。

それでは、続いて、第3号議案、三田市に係ります「阪神間都市計画用途地域の変更」について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 それでは、第3号議案「阪神間都市計画用途地域の変更」について、ご説明いたします。議案書は11～14ページ、議案位置図は4～6ページでございます。

北摂三田フラワータウンは、三田市及び広域圏における高次都市機能の集積を図るとして、兵庫県による新住宅市街地開発事業が昭和45年に都市計画決定された地区で、現在、兵庫県企業庁が事業を実施しております。

今回、用途地域の変更等を予定しておりますのは、このフラワータウン内の富士が丘5丁目地区で、良好な市街地形成と都市の健全かつ合理的な土地利用の実現を図るために行うものでございます。

前面スクリーンをご覧ください。赤色で示しております富士が丘5丁目地区は、面積1.9haの地区で、今回、戸建住宅整備を行い、良好な市街地形成と都市の健全かつ合理的な土地利用の実現を図るために、第2種住居地域から第1種低層住居専用地域、容積率100%、建ぺい率50%に変更を行うものでございます。

以上、第3号議案につきまして、1月10日から1月24日までの2週間、縦覧に供しましたが、用途地域の変更に関する意見書の提出はございませんでした。

引き続きまして、参考案件として、三田市決定に係る高度地区の変更及び地区計画の変更について、ご説明いたします。

まず、高度地区の変更についてですが、三田市においては、3種類の高度地区があり、原則として用途地域と連動して指定しております。今回の高度地区の変更は、用途地域の変更に伴うものであります。用途地域が第2種住居地域から第1種低層住居専用地域に変更することに伴い、第3種高度地区から第1種高度地区に変更するものです。

地区計画についてですが、本地区計画は、新住宅市街地開発事業の事業効果の維持増進を図るため、建築物等の規制、誘導を行い、良好な居住環境の市街地を形成することを目標として、昭和59年4月に都市計画決定されております。

本地区は、計画区域が広範なため、土地利用計画の具体化に伴い、随時、地区整備計画区域の追加等の変更を行ってきております。今回、富士が丘5丁目において、「戸建住宅地区」の区域拡大と、武庫が丘3丁目において、「公益的施設地区」の区域拡大を行うものであります。

なお、以上2件の参考案件については、平成18年2月3日に開催されました三田市都市計画審議会に付議され、原案どおり可決されております。また、県決定の案件につきましても、同様に承認されております。以上でございます。

議長 ただ今、事務局から説明がありました。この第3号議案について、質問又はご意見ございましたら、お願いいたします。

ご質問等がないようですので、それでは、お諮りいたします。

第3号議案「阪神間都市計画用途地域の変更」について、原案どおり可決してよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

議長 ご異議がないようですので、第3号議案「阪神間都市計画用途地域の変更」については、原案どおり可決いたします。

それでは続いて、第4号議案、宝塚市に係ります「阪神間都市計画道路の変更(3.3.5号国道176号線ほか2路線の変更)」について、事務局の説明をお願いします。

事務局 第4号議案「阪神間都市計画道路 国道176号線ほか2路線の変更」について、ご説明いたします。議案書は15～20ページ、議案位置図は7～9ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。今回変更を行うのは、JR宝塚駅前広場の計画変更に伴う国道176号線及び宝塚駅前線の変更、並びに尼崎宝塚線のうち中国自動車道宝塚インター

チェンジ付近における変更でございます。

まず、国道176号線及び宝塚駅前線の変更について、ご説明いたします。

国道176号線は、神戸市と西宮市の境を起点に、宝塚市、川西市を経て、大阪府との境に至る延長約20kmの主要な幹線街路です。

宝塚駅前線は、国道176号線とともに宝塚駅周辺において、環状を形成している幹線街路でございます。

宝塚駅前線については、昭和56年に都市計画決定し、その後JR宝塚駅前広場の整備を進めてきたところですが、近年、キス・アンド・ライドと言われる送迎用自家用車や観光バス等の増加に伴い、駅前広場内においては、車両の停滞、輻輳が慢性化している状況にあります。

また、宝塚駅周辺は、平成14年5月に、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区に指定されております。このため、宝塚市では、既に市道3420号線として整備されている自由通路から、直接出入りできるよう、駅舎の橋上化を図る方向でJRとの調整が進められており、この橋上化に合わせてバリアフリー化のさらなる充実を進めるとともに、安全で円滑な交通処理機能の向上を図るため、駅前広場の再整備を計画しているところでございます。

宝塚駅前線の駅前広場につきましては、駅前広場の面積を約7,900㎡から、現在のJR宝塚駅舎が位置する赤色斜線部を追加して約8,700㎡とし、キス・アンド・ライドに対応した自家用車の停車スペースや、大型バスを対象としたバスバースを新設するとともに、西側曲線部の線形を改良いたします。

また、駅前広場中央部において、自由通路とその真下にある一般駐車場をつなぐエレベーターを設置し、バリアフリー化を図ることとしております。

国道176号線についても赤色斜線部を追加し、駅前広場に至る副道部分において停車帯を設けることとしております。

これらの変更を行うことにより、宝塚市の玄関口にふさわしい駅前広場となるよう、交通の円滑化及び安全性の向上、宝塚駅の交通結節機能の強化を図るとともに、バリアフリー化を推進いたします。

次に、尼崎宝塚線の変更についてご説明いたします。

尼崎宝塚線は、阪神高速湾岸線の尼崎末広ランプとの交差点を起点とし、宝塚市小浜の国道176号線との交差点に至る延長約13kmの主要な幹線街路です。起点から国道2号までは県道尼崎港崇徳院線として、国道2号以北については県道尼崎宝塚線として供用されており、

阪神間の南北軸を形成し、地域の社会経済活動を支える重要な路線でございます。

この度変更するのは、宝塚市安倉西1丁目から小浜2丁目の間で、従来から中国自動車道宝塚インターチェンジと立体交差により接続する計画となっております。赤色が今回の変更に伴い、都市計画道路として追加する区域、黄色が削除する区域、青色が変更のない区域でございます。

宝塚インターチェンジとの接続部の東側については、沿道利用のための副道が計画されておりましたが、尼崎宝塚線の道路面との高低差が5m程度もある高い位置で土地利用がされており、ここに副道を整備しても、直接乗り入れることが困難なことから、東側副道を削除することとします。

また、二級河川大堀川と近接するため、河川管理者と協議し、河川断面を考慮して、線形を東側に変更した結果、一部区域を変更いたします。

本計画案をまとめるにあたり、住民説明会を開催し、本日と同様の説明をしております。また、本案について、12月13日から2週間の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。なお、1月27日に宝塚市都市計画審議会が開催され、原案どおり承認されております。

以上で、第4号議案の説明を終わります。

議長 ただ今、事務局から説明がありました第4号議案について、ご質問又はご意見ございましたら、お願いいたします。

26番 この計画そのものには反対するものじゃないのですけれども、関連してお聞きしたいのですが、先ほど、説明にありましたように、バリアフリー法に基づいて、宝塚駅の橋上化というのが元々の計画で、そのときに周辺の整備と一体として、駅の整備を行いたいということが、前々から言われていたわけなんですけれども、ただ、今日のこの提案というのは、駅前広場のみでね、そうしたら全体像が一体どうなるのかというのが、説明がないのでわからないのですけれども、当然駅前がそこまで具体的に、自動車の着くところとかね、ああいうところを広げるということで、具体的に出ているわけなんですけれども、全体の計画というのは、どういう形でどこまで進んでいるのか。あるいは全体が見えているのかどうか。まず、教えていただきたいのですけれども。

事務局 今もご説明いたしましたけれども、駅前広場と、図面でいきますと上側になりますが、再開発のビルとの間に自由通路がございますが、今、市とJRの間では、あの自由通路から橋上化というふうには書いておりますけれども、あちらに駅舎ができるということを前

提に、今、調整されておりますが、この駅前広場の改良事業に合わせて、JRが宝塚駅の橋上化を計画されて、今、JRと調整をされているというところでございますが、その具体的な内容については、私ども、今のところは聞いていないという状況でございます。

26番 具体的なことは聞いていないというんですけれども、住民の皆さんにとってはね、あそこを利用する人は非常に多いわけですから、そこが一番大きな関心事でもあるわけで、だからそれと関連して、今回の変更があるわけですから、やはりそういう状況を少しでも早く住民には知らせるべきではないかなと。

例えば、一番関心の深いエレベーターの位置は一体どこになるのかというのを聞いても、答えも返ってこないという状況だそうなんですけれどもね。やはり、住民サイドに立った、当然利用して便利で、バリアフリー化ですから、いろんな人たちが安心して利用できるものにしようとしているわけですから、そういう問題については、情報公開もできるだけやってね、途中でもいいと思うんです。意見も聞きながら、やはりいい方向に進めていくと。JRがそれをオープンにしないというのであれば、やはり県なりから、そういう指導なり何なりかやってね、住民の皆さんがぜひ安心して希望が持てる開発になるように、お願いしたいと思います。

事務局 実は、平成9年3月にJR宝塚駅橋上化推進協議会というのが結成されておまして、その当時から協議会と様々な形で意見交換を行いながら進められており、平成13年度からは、毎年、ソリオ北フェスタというのを開催されながら、いろんな意見交換の場を持たれています。今後も引き続き、そういった場を使いながら、委員がおっしゃったような、住民と一緒に合意形成を進めていくということで、進められていくものと考えております。

26番 先ほどで止めところと思ったんですけれども、推進協議会とか、あるいはフェスティバル的なことをやって、知らしているというのはわかるんですけれども、ただ、そうしたら具体的な内容は一体どの程度知らされているかということ、市民の方で知っている方というのは、例えば先ほど言いましたように、エレベーターが一体どこについて、どういう形で駅がよくなるのかというふうなことについては、全く知らない、知らされてないんですね。ですから、そこを是非オープンにしていきたい。そして、みんなでつくり上げる宝塚駅前周辺にしていきたいということの要望でございます。よろしく申し上げます。

議長 ほかに、ご意見、ご質問等ございますでしょうか。

ご質問等がないようですので、お諮りいたします。第4号議案「阪神間都市計画道路の変更(3.3.5号国道176号線ほか2路線の変更)」について、原案のとおり可決してよろしゅう

ございますか。

(「異議なし」の声あり)

議長 できるだけ情報を速やかに公開しつつ、円滑に進めていっていただきたいと思えます。どうぞよろしく願いいたします。

第4号議案は、以上のとおり、可決させていただきました。

それでは、続いて、第5号議案、西脇市に係ります「東播都市計画道路の変更(3.4.43号和布郷瀬線の変更)」について、事務局の説明をお願いいたします。

事務局 第5号議案「東播都市計画道路 和布郷瀬線の変更」について、ご説明いたします。議案書21～24ページ、議案位置図は10～11ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。和布郷瀬線は、国道175号との交差点を起点とし、県道郷の瀬野村線に至る延長約3km、代表幅員18mの幹線街路でございます。

今回、変更いたしますのは、国道175号から県道西脇三田線までの区間でございます。当該区間は、昭和44年に都市計画決定しておりますが、JR加古川線と立体交差する計画であったことから、沿道利用のための副道を両側に設ける必要があり、幅員を22mとしておりました。また、加古川を渡る橋梁部については、幅員13mの計画となっておりますが、いずれも整備が完了していない状況でございます。

このような中、加古川と杉原川が合流するこの地域は、平成16年の台風23号による激甚な災害を受け、現在、河川激甚災害対策特別緊急事業により河川改修が進められているところでございます。

この河川改修の中で、重春橋を架け替える必要があることから、橋梁の前後の区間の整備と合わせて検討を進めてまいりました。

その結果、本路線と交差するJR加古川線の運行状況が一日当たり18本、朝夕で1時間当たり最大2本、昼間においては最大2時間半以上も通過列車がないという状況にあることに加え、国道175号、427号など周辺道路の整備が進められていること、さらに鉄道と平面交差している現状においても、当該踏切では特段の渋滞もなく、また、踏切事故も確認されなかったことから、今回、JR加古川線との交差の構造を平面交差に変更いたします。

これにより計画しておりました副道が不要となることから、一般部については、車道部2車線のほか、両側に3mの自転車歩行者道などを設け、幅員を14mといたします。また、交差点部については、右折車線3mを確保し、幅員を17mといたします。橋梁部については、両側にそれぞれ40cmの地覆を設けまして、お示ししております横断構成といたします。

この結果、前面スクリーンのとおり、区域を変更いたします。青色部分は既決定の変更のない区域、赤色部分が今回追加する区域、黄色部分が今回削除する区域でございます。

道路の平面線形につきましては、これまでの経緯、既計画の道路線形、前後の接続道路などを考慮して決定しております。

なお、起点付近で一部追加する区域がございますが、既に整備されている道路区域内において、現状との整合を図るものでございます。

本案をまとめるにあたりまして、地域住民への説明会を開催いたしましたところ、右折車線をなくすことにより、交差点部の幅員を一般部と同じ幅員14mにできないかといったご意見がございましたが、交差点部における右折車線は安全で円滑な交通処理を行うために必要であるとの説明をさせていただいております。

また、本案について、1月10日から2週間の縦覧に供しましたところ、1通の意見書の提出がございました。意見書の要旨につきましては、お手元にお配りしております資料1「意見書の要旨」に記載しておりますので、その1ページをご覧ください。

意見書の要旨は、「買収後に残る土地の奥行きが約7mとあまりにも狭過ぎ、住宅としての再建が困難で、また、別に土地を求めることも経済的に困難であるため、計画を再考し、せめて買収後に残る土地の奥行きが10m位になるよう、買収される用地面積を減らしてほしい。」というものでございます。

意見書に対する考え方でございますが、今回の道路計画の変更については、沿道利用や交通量等を勘案し、必要な幅員を確保するとともに、これまでの経緯、現計画の道路線形、前後の接続道路などを考慮して線形を決定したものであり、適切なものであると考えております。

当該意見書提出者の住居付近においては、現計画で立体交差としていたJR加古川線との交差構造を、鉄道の運行状況などを踏まえて平面交差に変更することに伴い、副道が不要となることなどから、計画幅員を縮小するものであり、意見書提出者の土地についても、現計画に比べて用地買収面積は減少することとなります。

なお、これまで地元説明会や個別説明を行ってきたところでございますが、事業の実施にあたりましては、引き続き理解が得られるよう努めていくこととしております。

なお、2月1日に西脇市都市計画審議会が開催され、原案どおり承認されております。

以上で、第5号議案の説明を終わります。

議長 ただ今、事務局から説明がありました。この第5号議案について、ご質問、ご意見

ありましたら、お願いいたします。

17番 参考までにお聞きしたいのですけれども、現計画では立体交差をやらないで、JRとの間を平面交差でやるということでありまして、JRの意見というのは、こういった形で同意がなされたのか。そのプロセスについて、参考までにお聞かせ願いたい。なかなかJRは、この時点については、何でもかんでも立体交差だと。非常に体質は変わってないと、こういうことがあったものですから、参考までに、これが一つの例になればと思いますものですから、敢えてJRの意見を的確にいろいろ説明していただきたいと思います。

特に、これに同意したJRのプロセスを説明してください。

議長 ただ今のご質問について、お答えいただけますでしょうか。

事務局 都市計画変更をするにあたりまして、北播磨県民局、西脇を管轄しておる県民局でございますが、そちらとJRのほうで協議をさせていただきまして、平面交差にする旨について、お伺いしておりまして、平面交差にするということで、一応の合意をみております。

17番 質問の意味が全然わかっていらないんです。プロセスがどうであったかということをお聞きしただけであって、北播磨県民局の意見、聞いているわけじゃないんです。JRがどのような発言をし、もっと言ったら、JRのどの部門、どのセクションと交渉されたわけですか。北播磨県民局との間で話をされて、合意に至ったのか。そこが聞きたいわけです。結果だけだったらわかるとるわけです。

事務局 社土木事務所、今、申し上げました県民局と・・・。

17番 何回も申し上げますけども、JRがどのようなご対応をされたかということで、社土木事務所がどうだとか、北播磨県民局がどうだということについては、一切聞いておりません。

事務局 今、相手ですね、JRの協議先でございますが、まず、JR西日本の神戸支社施設課のほうに協議をさせていただいておりまして、JRとの交差部について、今、計画は立体交差となっているものを平面交差に変更予定であるという旨の協議をさせていただいておりまして、それで、担当のほうのご理解を得たということで、先ほども申し上げましたけども、担当のセクションから正式に文書で協議をさせていただいたということございまして、その中では、計画については異議がないということなんですが、平面交差の工事に対する費用の負担が全額工事のほうで負担するであるとか、そういったことについて、意見が述べられているということでございます。

17番 くどいようすけれどもね、議長さんからも言っていたきたいのですけども、私が

お聞きしておりますのは、ＪＲのどのセクションのどういう立場の方と具体的に交渉された結果なのか。難しいなら難しいで結構なんです。要するに、平面交差というのはして欲しくても、なかなかやれなかった。それが画期的に平面交差を認めたと。私はそれを評価しとるわけなんです。

そういう意味において、これが大きな事例になるであろうと思いますから、ＪＲのどのセクションとどのような交渉がなされ、結果として平面交差という、今までなかなかウンと言わなかったことに対して、イエスと言ったのかと、そこをはっきりとお教え願いたいと。再々申し上げておるわけで、決して、この事業に反対しとるわけでも何でもありません。

議長 今、ご質問のとおり、ＪＲ西日本のどのセクションとどういう交渉をして、その結果、それでよいという平面交差を認めた、その具体的な内容を参考に教えて欲しいと、そういうご質問だと思います。

多分、近隣市あたりでも、平面交差に対して、ＪＲが非常に抵抗するというか、立体交差ということを一途に言ってきていると。それが、平面交差に変更することを認めたということとは画期的だと、そういうことでございましょう。

事務局 より詳しい者から説明をしていただきますので。

事務局 交渉の相手側でございますが、今、ご説明しましたように、神戸支社の施設課、それから、当然、本社のほうにも協議が上がったというふうに聞いております。

当初は、確かに立体交差ということで、ＪＲは言っておったのですが、一つの大きな問題点としましては、加古川とＪＲ加古川線との間に囲まれた集落が、今回、立体交差をいたしますと、図面で言いますと、右岸側ですね、西脇三田線と書いておりますけども、あのあたりに立体交差の、下りてくるような計画になりまして、加古川線と加古川に挟まれましたあの集落が孤立してしまうと、踏切もなくなってしまって、今、橋で市街地のほうに行っていた交通もできなくなるということで、非常に地元に対して不便をかけると。

当然、それを解消しますためには、親子橋みたいな二重の橋を架けなくちゃいけないとか、踏切も残さざるを得ないとか、そういう不都合な点が多々ございます。

そういうことを理解していただきまして、冒頭の説明にもありましたけども、ＪＲ加古川線の便数が少ないということがありまして、それと、ＪＲ加古川線沿いにあります他の踏切、４種踏切と言いまして、裸の踏切が何カ所かございますけども、それについての安全対策を別途講じるというような処置で、西脇市としてＪＲの安全性を高めるというような条件でもちまして、今回の計画をご了解いただいたというような経緯でございます。

議長 ただ今の説明で、概略をおわかりいただけたのではないかと思います。また、事務局同士で、もう少し詳しいことはおそらく説明いただけるとと思いますから。

17番 ありがとうございます。立体交差を平面交差にするという画期的な同意を得たわけでありませけれども、その中に、要するに地域住民、あるいはそのような便数が少ないというような理由でもって、JRは同意したと、こう理解させていただいてよろしいかと思います。ありがとうございます。

議長 安全確保ということが担保されなければならないということだと思います。そのあたり、もう少し詳しく、事務局同士で一度お聞きいただければと。他にご質問等ございますでしょうか。

ないようでございますので、お諮りいたします。第5号議案「東播都市計画道路の変更（3.4.43号和布郷瀬線の変更）」について、原案どおり可決してよろしゅうございますか。

（「異議なし」の声あり）

議長 ただ今の第5号議案は原案どおり可決いたします。

それでは、最後の第6号議案、豊岡市に係ります「豊岡都市計画道路の変更（3.5.3号塩津元町一日市線ほか1路線の変更）」について、事務局からの説明をお願いいたします。

事務局 第6号議案「豊岡都市計画道路 塩津元町一日市線ほか1路線の変更」について、ご説明いたします。議案書は25～28ページ、議案位置図は12～14ページ、参考資料1の7ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。今回変更しますのは、県決定の塩津元町一日市線及び下宮下陰線、豊岡市決定の大開一日市線及び大磯線でございます。

関連します市決定の道路の変更について、先にご説明いたします。大開一日市線は、市街地中心部の豊岡駅立野線を起点とし、塩津元町一日市線に至る南北方向の幹線街路です。後ほどご説明します県決定の塩津元町一日市線の変更に伴い、終点の交差点位置を堤防上から堤防下に移し、線形等を変更いたします。また、終点及び下宮下陰線との交差点部については、右折車線を設けます。

また、大磯線は、塩津元町一日市線を補完するため、円山川左岸沿いの幹線街路として、昭和51年に計画決定された道路です。公立豊岡病院が郊外に移転したことや、市街地周辺に整備された道路により、代替機能が確保されていることなどを踏まえ、昨年10月の当審議会において、都市計画道路網の見直し検討箇所としてご報告させていただきましたが、この度、住民合意が得られたことから、廃止するものです。

それでは、県決定の2路線について、ご説明いたします。塩津元町一日市線は、市街地南部の国道312号と京極南線との交差点を起点に、城崎方面に伸びる円山川左岸沿いの南北方向の幹線街路です。

平成16年の台風23号による災害を受けて実施される円山川緊急治水対策事業に関連して、治水機能及び沿道利用の利便性等の向上を図るため、この度、北近畿タンゴ鉄道との交差点以北の線形及び幅員を変更するとともに、市決定の変更と合わせ、終点位置である大開一日市線との交差点位置を堤防上から堤防下に変更します。赤色が今回の変更に伴い都市計画道路として追加する区域、黄色が削除、青色が変更のない区域でございます。

当該区間は、堤防反対側に植樹帯と自転車歩行者道を設けることとし、幅員を13.85mとします。また、大開一日市線との交差点部においては、安全で円滑な交通処理のため、右折車線を設けることとします。さらに、大磯線が廃止されることに伴い、大磯線との交差点が不要になることから、交通の円滑化が図られるよう、一部線形等を変更いたします。

これらのことから、延長を4,450mから約4,410mに変更します。

下宮下陰線は、円山川を渡る市街北部の東西方向の幹線街路で、国道178号として供用されております。

この度、大開一日市線との交差点部について、安全で円滑な交通処理のため、右折車線を設けるなどから、一部幅員を変更するものでございます。

本計画案をまとめるにあたり、住民説明会を開催し、本日と同様の説明をしております。また、本案について、12月13日から2週間の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。なお、市決定の案件につきましては、去る1月31日に開催されました豊岡市都市計画審議会において、原案どおり可決され、1月31日付けで市長へ答申されております。

また、県決定の案件についても、合わせて原案どおり承認されております。

以上で、第6号議案の説明を終わります。

議長 ただ今、事務局から説明がありました第6号議案について、ご質問、ご意見がございましたら、お願いいたします。

ご質問等がないようですので、それではお諮りいたします。

第6号議案「豊岡都市計画道路の変更(3.5.3号塩津元町一日市線ほか1路線の変更)」については、原案どおり可決してよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

議長 ご異議がないようですので、第6号議案「豊岡都市計画道路の変更(3.5.3号塩津元

町一日市線ほか1路線の変更)」については、原案どおり、可決いたしました。

県決定の都市計画案件につきましては、以上でございます。

この結果は直ちに知事あてに答申することいたします。

本日、予定しておりました議案はすべて終了いたしました。

それでは、これをもちまして、平成17年度第4回の審議会を閉会いたします。皆様には、始終熱心なご審議をいただきまして、ありがとうございます。

閉 会 午後3時00分

**平成17年度第4回兵庫県都市計画審議会
出席委員名簿**

日 時：平成18年2月20日 午後2時～午後3時
場 所：兵庫県農業共済会館（神戸市中央区）

区 分	氏 名	職 名	備 考
学識経験のある者 (50音順) (第3条第1項第1号)	多 淵 敏 樹	県立福祉のまちづくり工学研究所長	会 長
	中 瀬 勲	兵庫県立大学教授	
	東 浦 功	兵庫県農業会議副会長	
	山 口 昇	(財)兵庫県まちづくり技術センター理事長	
関係行政機関の職員 (第3条第1項第2号)	進 藤 眞 理	農林水産省近畿農政局長	代 理
	福 水 健 文	経済産業省近畿経済産業局長	代 理
	藤 本 貴 也	国土交通省近畿地方整備局長	代 理
	谷 口 克 己	国土交通省近畿運輸局長	代 理
	末 井 誠 史	兵庫県警察本部長	代 理
市町の長を代表する者 (第3条第1項第3号)	矢 田 立 郎	神戸市長	代 理
	蓬 萊 務	小野市長（兵庫県市長会）	
県議会の議員 (第3条第1項第4号)	寺 本 貴 至		
	葛 西 利 延		
	野 間 洋 志		
	芝 野 照 久		
	佃 助 三		
	中村 まさひろ		
	岡 野 多 甫		
市町の議会の議長を 代表する者 (第3条第1項第5号)	高 見 忍	加西市議会議長(兵庫県市議会議長会)	
	振 角 利 允	夢前町議会議長(兵庫県町議会議長会)	