

平成14年度第4回
兵庫県都市計画審議会

平成15年2月18日(火)午前10時
パレス神戸2階ホール

開 会 午前10時

それでは、平成14年度第4回兵庫県都市計画審議会の開催に先立ち、一言ご挨拶申し上げます。

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には、何かとご多忙の中にも関わりませず、ご出席いただき、厚く御礼申し上げます。

さて、今国会には、今後の都市計画行政に非常に大きな影響を与える社会資本整備重点計画法案が提案されております。この法案は、これまで、例えば、道路整備5カ年計画のように、道路・空港・港湾・都市公園や下水道など、それぞれ分野別に立てられていた事業計画について、社会資本の整備という観点から一本化し、事業を重点的、効果的且つ効率的に進めるため、平成15年以降の5カ年を計画期間とする社会資本整備重点計画として策定しようとするものであります。

法案には、事業効果が明確になるよう計画事項に成果指標を記載することとされておりますほか、計画案作成に先立ち、国民の意見を聴くことなどが盛り込まれているようでございます。

本県では、国に先駆けて、昨年3月に各地区毎に社会基盤整備の基本方針とプログラムが策定されたところでありますが、国においては、旧建設省、運輸省、国土庁等が統合した国土交通省が発足して2年が経過し、統合の目標とされておりましたスケールメリットを生かした効率のよい事業執行を具体化するこの法案の審議がなされるところでございますので、我々としても注目していきたいと思っております。

ところで、本日の案件は、去る2月12日に事務局から事前説明がございましたが、阪神間都市計画都市高速鉄道の変更議案をはじめ、3件であります。このあと、お手元の議案書により議事を進めてまいりたいと存じます。どうか十分にご審議を賜りますようお願い申し上げます。

以上、簡単でございますが、挨拶に代えさせていただきます。

それでは、議案書の議案目録によりまして、本日、付議されております各案件について、ご審議を賜りたいと思っております。いつものことでございますが、審議の中でご発言になる場合には、議事録作成上、皆様の前に置かれております名札の番号を述べ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、まず、第1号議案西宮市にかかります「阪神間都市計画都市高速鉄道の変更」について事務局の説明をお願いいたします。

事務局 第1号議案、西宮市にかかります阪神間都市計画都市高速鉄道の変更についてご説明いたします。議案書は3ページから6ページ、議案位置図は1ページから3ページです。

前面スクリーンをご覧ください。西宮市南部を東西に走る阪神電気鉄道本線は、鉄道が地表面を走ることにより、踏切では交通渋滞や事故の発生など、道路交通の大きな障害となるだけでなく、市街地を南北に分断するなど、均衡のとれた都市の発展の阻害要因となります。

このため、鉄道を連続的に高架化することにより、踏切の除却や新たな交差道路の整備を行い、都市内交通の円滑化と安全性の向上を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図ることを目的として、芦屋市境を起点とし、甲子園駅を終点とする約4,390mについて都市高速鉄道として都市計画決定を行い、事業を推進しているところであり、平成10年5月に下り線高架が、また平成13年3月には上り線高架が完成しております。

西宮市域で、現在、本鉄道が地表を走っている甲子園駅東側から武庫川駅までの間には踏切が6カ所あり、特に都市計画道路小曾根線の西開踏切では、一日あたり9.7時間、ピーク時には1時間のうち約44分が踏切で遮断され、交通渋滞が慢性化しているなど早期の事業化が望まれております。

前面スクリーンにお示ししておりますのは小曾根線の渋滞状況写真です。今回、既決定部分の高架化が完成したことに伴い、当該区間について引き続き事業化を図り、都市内交通の円滑化と安全性の向上及び分断された市街地の一体化による都市の活性化を図るため、終点を武庫川駅まで延伸し、延長を約1,870m追加し約6,260mとする都市計画変更を行うものです。

それでは変更区間の計画内容についてご説明いたします。今回変更区間においては、都市計画道路競馬場線、小曾根線をはじめ、自転車歩行者のみが通行できる2路線を含めて6カ所の踏切を除却し、新たに車の通行できる道路1カ所、自転車歩行者道路1カ所を追加し、合計8カ所で道路と立体交差することとしております。

延伸する区間のうち、西側の新設道路の西約90mから東側の新設道路までの間を高架橋構造とし、両側のすりつけ区間は盛土構造としております。

今回追加する区間の施行方法といたしましては、仮線敷を高架供用後の側道として活用できること、南側に国道43号が近接して並走していること、経済性、施工性等を考慮し、現在線の北側に仮線を敷設し、1線ずつを高架に切り替える方法を採用し、計画線につきましてはほぼ現在線の位置としております。

前面スクリーンに高架橋部分の標準断面図をお示ししております。鉄道の計画幅といたしましては、軌道中心間隔が3.7m、軌道中心から軌道機能上必要な幅である施工基面の幅が2.75m、さらに側壁の厚さが20cmであるため、全体で9.6mとなっております。桁下空間は4.7m以上としております。

仮線用地幅は、高架構造物の施工時でも仮線が運行できる幅として6mを確保しております。仮側道は、仮線が既存道路上に敷設されることから、工事期間中の機能を確保するために設置するものであり、幅員は4mとしております。

なお、仮線用地及び仮側道として必要な区域は、後ほどご説明いたします西宮市決定の道路の都市計画決定を行い、高架切替後側道として整備することとしております。

区間内にある鳴尾駅は、現在駅と同様、線路2線、ホーム2線の構造としております。

本都市計画変更案をまとめるにあたりましては、市決定の案と併せて鉄道沿線住民を対象とした地元説明会を3回実施しております。その中で、都市高速鉄道の計画案に対しての質問や意見が出されておりますので、内容とこれらに対する県及び西宮市の考え方についてご説明いたします。

「北側仮線方式以外の方法はなぜいけないのか。」という質問がございました。

鉄道を高架化する施工方法といたしましては、今回採択いたしました北側仮線方式以外に、南側に仮線を敷設する南側仮線方式、現在線を運行しながら平行して高架線を建設する北側別線方式、現在線を運行しながらその真上に高架線を建設する直上高架方式が考えられます。

南側仮線方式につきましては、武庫川連絡線への引き込みが困難となり、また、国道43号と近接しているため、鳴尾駅付近での南側への仮線敷設は、駅前商業地としての土地利用上困難であります。

北側別線方式につきましては、北側に新たに新鉄道敷及び側道の用地を確保する必要があるため用地費及び補償費が高くなり、また、現鉄道用地の処理も問題となります。

直上高架方式につきましては、高架橋が高くなるため、北側家屋に対して日照問題が

生じ、また、線路両側にヤードが必要となることから、阪神電鉄用地内での施工は困難であるなどの問題があります。

以上のようなことから、当箇所においては北側仮線方式が最適であると考えておりません。

また、「地下化の検討はしたのか。」という質問がございました。

地下化するには、事業区間の両端部においては仮線を敷設する必要があり、今回のように延長が短く、且つ両端の駅部が盛土で高架化されているような事業区間では、地下化できる区間が短いため、用地買収が少なく、環境面での影響が生じないといった地下化のメリットを十分に活かすことができません。

また、地下構造物の施工は高架工事に比べて高額となるだけでなく、鳴尾駅の地下化は施工上極めて困難であり、鉄道の縦断線形からも焼屋敷踏切部は立体交差のできない掘割構造となってしまうなど、当箇所については適していないと判断いたしました。

また、「小曽根線をアンダーパスすれば渋滞が緩和されるのではないか。鉄道を高架にしなくてもいいのではないか。」という意見もございました。

小曽根線をアンダーパスする場合、阪神電鉄の桁下で 4.7mの高さを確保する必要があるため、必要な道路の縦断勾配を確保すれば国道43号に取り付けることができないことから適切ではないと考えております。

この他にも、駅の整備計画や高架下利用等についての質問、用地補償に対する具体的な意見や、工事期間中の安全対策、早期事業化に対する要望などが出されております。

以上、本案について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。

続きまして、参考として、関連する西宮市決定の道路の変更及び土地区画整理事業の決定についてご説明いたします。

まずはじめに、西宮市決定の阪神間都市計画道路の変更についてご説明いたします。参考資料は1ページです。

阪神電気鉄道本線甲子園駅・武庫川駅間の高架化に伴い、競馬場線を変更し、阪神本線付属街路鳴尾1号線、ほか4路線を追加するものであります。それでは、個別にご説明いたします。

鉄道高架化の施工時には、仮線用地及び仮側道として利用し、高架完了後は、植樹帯や歩道を有する区画街路として整備して、鉄道北側沿線の宅地の地先利用と環境整備を

図ることを目的として、阪神本線付属街路鳴尾1号線、延長約410m・幅員9m、阪神本線付属街路鳴尾2号線、延長約350m・幅員10m、阪神本線付属街路鳴尾3号線、延長約400m・幅員10mの3路線を追加いたします。

また、鳴尾駅は通勤通学駅として数多くの利用者がありますが、駅周辺の道路幅員が狭く、交通結節機能も確保されておらず、十分な都市機能を有していないため、今回の高架化に合わせて駅の周辺を整備することとしております。駅北側では、歩行者やタクシー、自家用車の利用を対象とした面積約1,400㎡の駅前広場と、アクセス道路として延長約90m・幅員14mの鳴尾駅前線を計画し、駅南側では、駅周辺の交通の円滑化や歩行者空間の拡充を図るため、側道を拡幅し、歩道を確保するよう阪神本線付属街路鳴尾4号線を延長約200m・幅員6mで追加することとしております。

また、これらの変更に合わせて、南側からの鳴尾駅前線への進入に配慮し、競馬場線に右折車線を設ける拡幅を行います。

次に、西宮市決定の阪神間都市計画土地区画整理事業の決定についてご説明いたします。参考資料は2ページです。

阪神電気鉄道本線の鳴尾駅は、前述いたしましたように多くの乗降客に利用されておりますが、十分な都市機能を有していないことから、今回の高架化に合わせて、公共施設の整備・改善を図るとともに、宅地の利用増進と都市機能の更新を図り、地域拠点としての計画的な市街地整備を推進するため、鳴尾駅を含めた区域面積約1.2haの鳴尾駅周辺土地区画整理事業を決定するものです。

土地利用計画といたしましては、公共施設は、幹線街路として競馬場線を約70m、鳴尾駅前線が約90m、鳴尾駅前広場が約1,400㎡、区画街路として阪神本線付属街路鳴尾4号線が約200m、下水道につきましては、西宮市公共下水道計画に合わせて整備することとしております。

宅地の整備としては、駅前立地を活かした土地利用の展開を図り、鳴尾地域の地区拠点として都市機能を更新していくこととしております。施行は西宮市が行います。

西宮市決定の案件の説明は以上でございます。

なお、これらの案件につきましては、去る平成14年10月29日に開催されました西宮市の都市計画審議会において原案通り可決され、その旨、市長へ答申がなされていることをご報告させていただきます。

第1号議案の説明は以上でございます。

会長 ありがとうございます。ただいま事務局から説明がありましたが、これにつきまして、ご質問、ご意見ございますでしょうか。

(「なし」の声あり。)

会長 ご質問がないようでございますので、それでは、お諮りいたします。

第1号議案「阪神間都市計画都市高速鉄道の変更」についての案件は、原案通り可決してよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり。)

会長 ありがとうございます。ご異議がないようですので、第1号議案については、原案通り可決いたします。

次に、第2号議案、三田市に係ります「阪神間都市計画公園の変更」について、事務局の説明をお願いいたします。

事務局 それでは、第2号議案、阪神間都市計画に係ります公園の変更についてご説明いたします。議案書は7ページから10ページ、議案位置図は4ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。県立有馬富士公園は、JR福知山線新三田駅の東約1.7 kmに位置しており、阪神間において広域かつ多様化するレクリエーション需要に対応するため、面積約416haの広域公園として平成元年に都市計画決定いたしました。

有馬富士公園は、平成13年4月に前面スクリーン赤枠で囲ってあります約65.5haが開園し、その中には、湿地や林といった自然の仕組みの学習ができる林の生態園や野鳥の観察や学習ができる野鳥の広場などの施設があります。

これは、林の生態園の現況写真で、湿地や林の自然の仕組みを様々な仕掛けによって、おもしろく学習できるようになっています。

これは、野鳥の広場の現況写真で、公園内で約60種の野鳥が確認されており、空中回廊や野鳥観察施設が整備されています。

利用状況としては、年間約40万人の来園者があり、市民グループによる自然観察会などの各種イベントが開催されています。

今回の変更は、前面スクリーン赤色の丸印でお示ししております道路と立体交差する新設の歩道橋1カ所及び既存の連絡橋1カ所を都市計画公園施設として位置づけるために、公園区域に追加するものであります。

なお、本議案につきましては、変更する土地の区域が既に道路で、影響を受ける土地所有者などの利害関係人がいないこと、また変更内容により直接生活環境に影響を受け

る住民などがいないと判断されることから、本都市計画案に対する説明会及び公聴会は行いませんでした。

以上、第2号議案につきまして、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。

会長 ただいま、事務局から説明がありましたが、これにつきまして、質問またはご意見ございますでしょうか。

(「なし」の声あり。)

会長 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号議案について、原案通り可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり。)

会長 ご異議がないようですので、第2号議案については、原案通り可決いたします。

以上で、県決定の都市計画案件につきましては、終了いたしました。この結果は、直ちに知事宛に答申することといたします。

それでは、次に、建築基準法第51条ただし書関係の第3号議案、尼崎市に係ります「ごみ処理場(産業廃棄物処理施設)の敷地の位置について」を上程いたします。これについて、事務局の説明をお願いいたします。

事務局 それでは、議案の説明に入ります前に、建築基準法第51条ただし書についてご説明します。議案書の11ページの青い紙をお開きください。

これは、建築基準法第51条の条文ですが、「都市計画区域内においては、卸売市場、火葬場、またはと畜場、汚物処理場、ごみ焼却場などの用途に供する建築物については、都市計画決定しているものでなければ、新築または増築してはならない」となっております。

「ただし、特定行政庁が県または市町都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置が都市計画上支障がないと認められて許可した場合は、新築若しくは増築できること」となっております。

県または市町都市計画審議会への付議の区分については、その建築物を都市計画決定する場合の都市計画決定権者が県であるか市町であるかによります。

都市計画法施行令により、産業廃棄物処理施設が県決定、それ以外の施設が市町決定となっておりますので、ごみ焼却場及びごみ処理場などで産業廃棄物に係わるものについては、県都市計画審議会に付議し、それ以外の卸売市場、火葬場、と畜場、汚物処理

場、一般廃棄物に係るごみ焼却場及びごみ処理場などについては、市町都市計画審議会に付議することとなります。

なお、廃棄物処理施設の設置、維持管理、廃棄物処理業などに関しては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」において規定が設けられ、それに基づく手続きが平行して進められております。

それでは、第3号議案について、特定行政庁である尼崎市からご説明させていただきます。

尼崎市 尼崎市建築指導課長でございます。議案書の13ページと、議案位置図5ページをご覧ください。

この度、付議します産業廃棄物処理施設は、民間事業者が設置する破砕処理施設でございます。

当該地においては、昨年9月から破砕施設1台で建築基準法第51条の適用を受けない石膏ボードの処理を行っていましたが、今回、新たに既存建物を増築するとともに、破砕施設2台を増設し、紙くず、繊維くず、ゴムくず、金属くず、ガラスくず及び陶磁器くず、廃プラスチック類及び木くず又はがれき類の処理を加えることにしたものです。

これらの廃棄物の種類のうち、廃プラスチック類と木くず又はがれき類の破砕処理が建築基準法第51条の適用を受けるものです。

当該施設は、公益性が低いことなどから、都市計画決定をするのではなく、建築基準法第51条ただし書の規定を適用するものでございます。

前面スクリーンをご覧ください。敷地の位置でございますが、阪神出屋敷駅から南へ約2kmの南部の工業専用地域に位置しております。

これは、拡大図でございますが、敷地西側は蓬川、南側は尼崎港に面した一角にあります。

これは、当該敷地周辺の建物の用途別現況図ですが、緑に着色しておりますのが工場、紫で着色しておりますのが倉庫などの運輸流通施設、茶色に着色しておりますのが工場に付属する事務所などの業務施設でございます。

敷地の北側は鋳さいを加工する工場や製造業を中心とする工場が立ち並んでおり、東側は現在操業停止している関西電力尼崎東発電所がでございます。

これは、東側から見た平成7年当時の航空写真ですが、赤い点線枠が敷地の位置にあたります。

これは、南側から見た現況写真で、正面に写っている白い建物の中に既存の破砕施設が設置されており、今回、既存建物西側に増築を行うとともに、破砕施設2台を増設します。

これは、施設全体の処理フローを兼ねた配置図ですが、東側の斜線部分の既存建物には51条の適用を受けない石膏ボードの処理をする破砕施設(1)が設置され、西側については建物を増築するとともに、破砕施設(2)及び破砕施設(3)の2台を増設し、51条の適用を受ける廃プラスチック類と木くず又はがれき類の破砕処理を行います。

処理フローとしては、回収された混合廃棄物が南側市道からトラックスケールを経て選別ヤードに荷卸後、大まかに再利用できるものと再利用できないものに分け、石膏ボードは破砕施設(1)で、廃プラスチック類とがれき類については破砕施設(2)で処理します。木くずについては、破砕施設(3)で破砕後、磁選機で金属くずを除去します。これらの破砕機で処理した後は、がれき類については路盤材として、木くずはボイラーの燃料として再利用し、金属くずは売却処分いたします。また、再利用できない可燃物については、民間業者に委託して焼却処分、不燃物についても民間業者に委託して埋立処分いたします。

破砕能力としては、破砕施設全体で廃プラスチック類のみを破砕した場合、最大1日9.6トン、木くず又はがれき類のみを破砕した場合、最大1日189.28トン処理する能力があります。

次に、周辺環境への影響でございますが、廃棄物処理法に基づき、事前に生活環境影響調査をしておりますが、調査結果についてご説明いたします。

生活環境影響調査結果については、大気汚染に係る粉じん、騒音、振動の3項目について予測評価を行っております。

粉じんについては、類似施設の測定結果を基に本設備計画をあてはめ予測した結果、敷地境界線上、予測結果が 1 m^3 あたり0.5mg以下で、県条例で規制されている基準値、 1 m^3 あたり1.5mgを大きく下回り、環境保全目標を満足するものと考えております。

騒音については、工業専用地域内ということで、法規制は受けない地域ではありますが、環境保全目標を騒音規制法の工業地域並みの規制基準値である70デシベルの設定に対し、予測値は騒音伝搬計算式による定量的予測を行った結果、敷地境界で69デシベルでありましたので、特に問題はないと考えております。

振動についても、工業専用地域内ということで、法規制を受けない地域であります
が、環境保全目標を振動規制法の工業地域における規制基準値である65デシベルの設定
に対し、予測値は振動伝搬計算式による定量的予測を行った結果、敷地境界で47デシベ
ルでありましたので、特に問題はないと考えております。

このようなことから、本施設を当該敷地に設置することは、都市計画上支障ないもの
と判断しております。

以上で、説明を終わります。

会長 ただいま、事務局から説明がありました。これにつきまして、質問またはご意
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号議案について、原案通り可決してよろしいか。

(「異議なし」の声あり。)

会長 異議なしということでございますので、第3号議案につきましては、原案通り可
決いたします。

この結果は、直ちに特定行政庁である尼崎市長宛答申いたします。

以上で、本日の議案はすべて終了いたしました。事務局から報告事項があるそうで
すので、少しお待ちください。

事務局 それでは、事務局からご報告をさせていただきたいと思っております。

平成13年5月の改正都市計画法施行によりまして、すべての都市計画区域で、都市計
画区域のマスタープランを作成することが義務づけられたことにより、現在、県内全都
市計画区域で作業を進めておるところでございます。その作業の進め方といたしまして
は、ブロック毎、丹波、淡路、但馬等のブロック毎に広域都市計画方針を作成いたしま
して、それを県民の皆様方にご説明またはご意見を伺うために、地区毎にフォーラムま
たパブリックコメントの募集を行います。それから各都市計画区域毎の素案の作成、意
見の聴取といったような手続きを取って、策定しているところでございます。

この度、神戸、阪神間、それから播磨地域の広域都市計画方針の素案ができましたの
で、都市計画フォーラムを開催させていただきます。神戸、阪神につきましては、明日
2月19日の水曜日午後2時から尼崎市のエービックビルで、播磨地域につきましては、
2月26日、来週の水曜日でございますが、午後2時から姫路市の文学館で開催させてい
ただきたいと考えております。

また、その後、それぞれの地域につきまして、パブリックコメントの実施ということで、阪神間につきましては2月4日から既に開始しておりますけれども、3月4日まで。神戸、東播磨地域、西播磨地域それぞれにつきましては、3月5日から1カ月間を予定してございます。

また、既にフォーラム、広域のパブリックコメントを実施いたしました丹波地域、淡路地域、但馬地域につきましては、それぞれ都市計画区域毎の案を策定しているところでございます。この後は、県民の方々から案に対するご意見をいただく公聴会を丹波地域につきましては4月18日、淡路地域につきましては5月15日と16日、但馬地域につきましては5月22日と23日に予定してございます。それぞれの地域につきましては、約1カ月前からパブリックコメントの実施、また、公聴会における口述人の募集をさせていただきます。それにつきましては、また、別途、県の公報、ホームページ等でご紹介させていただきます。

報告事項は以上でございます。

会長 ありがとうございます。ただいま、事務局から報告がありましたが、これにつきまして、ご質問またはご意見ございましたら、お願いいたします。

ないようでございますので、それでは、これをもちまして、平成14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。

最後に、事務局から連絡事項があるそうですので、お願いいたします。

事務局 次回、年度が変わりますが、平成15年度第1回の審議会につきましては、統一地方選等の関係がございますので、7月下旬あたりを目途に開催する予定でございます。日程等が決まり次第お知らせいたしますので、よろしくお願いいたします。

本日は、どうもありがとうございました。

会長 どうもありがとうございました。

閉 会 午前10時40分

平成14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15年2月18日 午前10時～10時40分
場所：パレス神戸 2階 大会議室

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)	黒田勝彦	神戸大学教授	
	小泉直子	兵庫医科大学教授	
	竹元忠嗣	兵庫県道路公社理事長	
	多淵敏樹	県立福祉のまちづくり工学研究所長	
	西勝	神戸大学名誉教授	
	西村多嘉子	大阪商業大学教授	
関係行政機関の職員 (第3条第1項第2号)	黒木幾雄	農林水産省近畿農政局長	代理
	勝野龍平	経済産業省近畿経済産業局長	代理
	谷口博昭	国土交通省近畿地方整備局長	代理
	梶原景博	国土交通省近畿運輸局長	代理
	岡田薫	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
	中川啓一	洲本市長(兵庫県市長会)	代理
県議会の議員 (第3条第1項第4号)	山本正治		
	門信雄		
	田中あきひろ		
	吉岡やすし		
	金田峰生		
	羽田野求		
市町の議会の議長を代表する者 (第3条第1項第5号)	安田末廣	川西市議会議長(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)	