

平成 1 9 年度
第 1 回兵庫県都市計画審議会

平成 1 9 年 6 月 8 日 (金)

パレス神戸 2 階大会議室

開 会 午後 2 時00分

議長 平成19年度第 1 回兵庫県都市計画審議会の開催に先立ち、一言、ごあいさつ申し上げます。

本日は、第 1 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、お忙しい中にもかかわらずご出席いただきまして、厚く御礼申し上げます。

さて、去る 4 月27日に公表されました平成18年度国土交通白書では、地域の活性向上に資する国土交通行政の展開をテーマとして取り上げ、現在の地域の置かれている状況を外観するとともに、人口減少、少子高齢化、経済のグローバル化の進展の中で、東南アジア地域の急速な経済成長といった大きな社会的経済的变化に直面する中で、地域の活性を維持、向上させていくための課題について分析し、魅力ある地域の実現に向けた今後の国土交通施策の展開の方向性を示しております。

また、国土交通施策の例として、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリーの実現、少子化社会の子育て環境づくりなど、地域活性化に向けた各施策が示されておりますが、兵庫県の施策と軌を一にするものであり、今後の施策の展開が期待されるところであります。

なお、本日の案件は、6 月 1 日に事務局から事前説明がありました、「阪神間都市計画道路の変更」議案をはじめとする 8 議案と、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の見直しに関する基本的な考え方」についての答申議案の計 9 件であります。

この答申案については、近藤委員、中瀬委員が当審議会から委員としてご参加いただき、本日、出席をご予定していただいております 3 1 番委員をはじめ 7 名の専門委員による専門会議におきまして、熱心に議論、ご討議いただきました。各委員の皆様にご心から感謝申し上げます。

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。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。あいさつに代えさせていただきます。よろしくお願いたします。

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きまして、ご審議を賜りたいと存じます。なお、審議の中でご発言なさる場合は、議事録作成上、皆様の前に置いて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。

まず、第 1 号議案、尼崎市に係ります阪神間都市計画道路の変更（3.4.188号尼崎伊丹線

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1号議案、阪神間都市計画道路、尼崎伊丹線の変更についてご説明いたします。
議案書は3から6ページ、議案位置図は1から2ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。今回変更を行いますのは、尼崎伊丹線でございます。

尼崎伊丹線は、尼崎市西本町1丁目の国道43号との交差点を起点とし、伊丹市との市境である同市猪名寺3丁目に至る延長約5,700mの幹線街路として、昭和21年に都市計画決定されております。

このうち、国道2号より北側については、整備が完了しておりますが、国道2号より南側については、現況が2車線で慢性的な交通渋滞が発生しており、早期の道路整備が求められる区間でございます

そこでまず、尼崎伊丹線の国道2号との交差点から阪神尼崎駅南側の庄下橋武庫川橋線との交差点までの約330mについて、阪神尼崎駅の南側及び北側にそれぞれございます駅前広場等への右折車線や、歩行者等が安全かつ快適に通行できる歩行空間を確保するため、幅員を現在の18mから28mに変更いたします。

以上の結果、前面スクリーンのとおり区域を変更いたします。赤色が今回の変更により追加する区域、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。

この変更に伴い、市決定の道路で関連案件である都心1号線及び庄下橋武庫川橋線の起点をそれぞれ西方向に変更するとともに、庄下川歩行者専用道路の一部区域を変更し、整合を図ります。

本都市計画案をまとめるに当たり、平成19年1月22日に住民説明会を開催し、本日と同様の説明をしております。

なお、本案について、4月3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、市決定の案件につきましては、去る4月27日に開催された市の都市計画審議会において、原案どおり承認され、同日付けで市長へ答申されております。

県決定の案件につきましても、併せて原案どおり承認されております。

以上で、第1号議案の説明を終わります。

議長 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、ご質問又はご意見ございますでしょうか。

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1号議案、阪神間都市計画

道路の変更（3.4.188号尼崎伊丹線の変更）については、原案のと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 ご異議がないということですので、第1号議案、阪神間都市計画道路の変更（3.4.188号尼崎伊丹線の変更）については、原案のとおり可決いたします。

それでは、続いて第2号議案、上郡町に係ります西播都市計画道路の変更（3.5.30号国道373号線ほか2路線の変更）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、西播都市計画道路、国道373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7から10ページ、議案位置図は3から4ページでございます。今回変更を行いますのは、国道373号線、上郡駅前線及び竹万上郡線の3路線でございます。

前面スクリーンをご覧ください。

まず、最初の路線、国道373号線は、上郡の市街地の中を南北に流れる千種川の左岸沿いに計画された、延長約1,540mの主要な幹線街路で、昭和29年に赤穂佐伯線として都市計画決定されており、現在国道373号として供用されております。

今回、変更を行う約600mの区間については、千種川の河川整備基本方針、河川整備計画の策定に向け、左岸の引堤計画が見直されたことに伴い、上郡駅前線との交差点付近の線形を変更いたします。また、この交差点において、円滑な交通処理を行うため付加車線を設置いたします。

二つの目の路線、上郡駅前線は、JR山陽本線上郡駅前を起点として、千種川を渡河する延長約1,500mの幹線街路として昭和29年に都市計画決定されております。この度、床上浸水対策特別緊急事業に伴う上郡橋の架け替えに合わせて、国道373号線との交差点及び竹万上郡線との交差点において円滑な交通処理を行うため、新たに付加車線を設置し、この交差点間の幅員を15mから17mに変更いたします。

また、未整備である終点から150mは今回廃止する区間で、平成16年12月に当審議会から答申をいただきました都市計画道路網の見直しに関する基本的な考え方に基づき、上郡町とともに作業を進め、平成17年10月の当審議会で廃止に向けて検討を進める区間として報告を行い、同年11月1日に公表した区間でございます。

近接して、県道上郡末広線が整備されており、この区間に求められていた幹線道路としての機能は周辺道路により確保されていることから、本区間を廃止し、終点を変更いたします。

最後の路線、竹万上郡線は、千種川右岸を通過する延長約2,280mの幹線街路として、昭和

29年に都市計画決定されております。このうち、上郡駅前線との交差点から山野里上町線との交差点までの区間については、周辺に町役場や学校などの公共施設が立地していることを踏まえ、歩行者及び自転車の安全を確保するため、2 mの歩道幅員を3 mに変更するとともに、交差点において円滑な交通処理を行うための付加車線を設置いたします。

以上の結果、前面スクリーンのとおり、区域を変更いたします。赤色が今回の変更により追加する区域、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。

本都市計画案をまとめるに当たりまして、3月4日に住民説明会を開催し、本日と同様の説明をしております。

なお、本案について、4月3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、去る5月7日に開催された上郡町の都市計画審議会において、原案どおり承認されております。

以上で、第2号議案の説明を終わります。

議長 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 先だっの事前説明会でも少しお聞かせをいただいて、平成16年の21号台風についての河川の甚大な被害という点でお聞きをしたんです。具体的には、今回、計画道路の変更ということですから、河川の問題が出ているわけではないんですが、こうやって、まさに河川のそばを走っている道路ですから、全然影響がないということにはならないというふうに思うので、理由書の中に、3行目から、河川整備基本方針及び河川整備計画で千種川の計画が策定にされるに当たってというところでの見直しだということなんですが、改めてこの平成16年の21号台風で、今、緊急的な河川改修もされているということに基づくんだろうと思うんですが、鞍居川なんかはよくこういった被害という点では、これまでも聞いておりますので、この道路変更に伴って、河川改修計画というのは非常に大きな影響があると思いますので、そこのところの改修計画が見直されることからというふうになっておりますので、もう少し連携した形で、河川改修の部分と道路建設との部分で、これで安全になり、またいろんな諸問題が解決するんですということで、もう少しご説明がいただければと思います。以上です。

議長 ただいまのご質問について、事務局、ご回答いただけますか。

事務局 前面スクリーンをご覧いただきたいのですが、今、委員がご指摘の河川の改修の平

面と、道路の今回変更する部分、今回、変更する箇所については、黄色の実線でお示しをしておりますが、いわゆる河川の治水安全度を上げていく中で、橋梁なんかは当然治水の中では阻害になりますので、橋梁を上げます。

それから、先ほど説明しましたように、左岸側は引堤はやりませんが、今の現道のところで道路の前にパラペットを置いたりとかですね、堤防の嵩上げをするというようなことも行いますし、右岸側は引堤、かなり今の護岸よりも向こうのほうに引いた形で、河川の断面をかなり大きくするような格好で治水の安全度を上げていく。全体で治水の対策をしながら、道路の向上を合わせて行うという計画になってございまして、今後もトータルで治水の安全度を上げていくということでございます。

26番 ただいまの説明で、全体を見ながら河川改修と道路ということで、まさに安全が守られていくという点で、是非そういったことも今、私なんかはこうやって説明を聞くんですけども、是非住民の皆さんの中にも、そういった川に対する不安が随分ありますので、こういった道路と河川の関係等々ですね、そういったこともまたご説明もいただいたらよくわかって、安全が守れる、安心な道路づくりなんだな、河川改修なんだなということがよりよくわかるだろうと思いますので、是非そのへんの周知徹底などもお願いをしたいと思います。

以上です。この案件については賛成をさせていただきたいと思います。

議長 他にご質問ございますでしょうか。

他に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、西播都市計画道路の変更(3.5.30号国道373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 ご異議がございませんので、第2号議案、西播都市計画道路の変更(3.5.30号国道373号線ほか2路線の変更)については、原案のとおり可決いたします。

続いて、第3号議案、丹波市に係ります柏原都市計画道路の変更(3.4.1号柏原高賀線ほか1路線の変更)について、事務局からご説明をお願いいたします。

事務局 第3号議案、柏原都市計画道路、柏原高賀線ほか1路線の変更についてご説明いたします。議案書は11から14ページ、議案位置図は5から6ページでございます。

今回、変更を行うのは、柏原高賀線と柏原天神線でございますが、市決定の道路の変更に伴うものでございますので、先に関連案件についてご説明いたします。

前面スクリーンをご覧ください。柏原高谷線は、柏原の市街地を南北に走る幹線街路で

ざいます。また、深田落合線は、市街地を東西方向に走る幹線街路で、いずれも円滑な交通処理と旧柏原町役場を中心とした良好な市街地の形成を目的として都市計画決定されております。

これら2路線は、第2号議案と同様、丹波市とともに都市計画道路網の見直し作業を進めた結果、廃止に向けて検討を進める区間として、平成17年11月1日に市の広報誌等により公表した区間でございます。

公表の後、説明会等を開催し、合意形成を諮った上で、都市計画変更の手続きを進めてまいりました。

国道176号である柏原高賀線と柏原天神線が整備され、現在では関連交通は円滑に処理されております。

さらに、柏原のまちづくりの方針が、城下町の歴史的まちなみを活かしていく方向に変化しており、このような状況を踏まえ、これら2路線の必要性を検証した結果、これらに求められていた幹線道路としての機能は、周辺道路により確保されていることから、柏原高谷線と深田落合線を廃止するものでございます。

この結果、駅前広場が設けられていた柏原高谷線が廃止され、柏原高谷線に設けられていた駅前広場の位置づけを見直す必要が生じました。

それでは、県決定路線の柏原高賀線と柏原天神線の変更についてご説明いたします。柏原高賀線は、柏原町柏原字松ヶ端の駅前広場を起点とし、同字六反田に至る、延長約1,020mの幹線街路として、柏原天神線も同じく駅前広場を起点とし、同字下小倉に至る、延長約950mの幹線街路として、いずれも昭和36年に都市計画決定されており、現在、国道176号として供用されております。

今回の変更は、市決定の柏原高谷線が廃止されることに伴い、黄色で告示しております駅前広場を県決定の路線に設けるものでございます。今回の変更において、駅前広場を起点に計画決定されていた柏原高賀線と柏原天神線をまず一つの路線に統合し、高賀天神線とし、駅前広場をこの高賀天神線に設けることといたします。

この結果、ご覧のとおりとなりますが、今回の変更では路線の再編のみで区域の変更はございません。

本都市計画案をまとめるに当たり、平成18年12月9日に住民説明会を開催し、本日と同様の説明をしております。

なお、本案について、4月10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、市決定の案件につきましては、去る5月14日に開催された市の都市計画審議会において、原案どおり承認され、同日付けで市長へ答申されております。

県決定の案件につきましても、併せて原案どおり承認されております。

以上で、第3号議案の説明を終わります。

議長 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、ご質問又はご意見はございませんか。

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3号議案、柏原都市計画道路の変更(3.4.1号柏原高賀線ほか1路線の変更)については、原案のと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 ご異議ございませんので、第3号議案、柏原都市計画道路の変更(3.4.1号柏原高賀線ほか1路線の変更)については、原案のとおり可決いたしました。

続いて第4号議案、豊岡市に係ります城崎都市計画道路の変更(3.7.230号竹野佐津線の変更)について、事務局の説明をお願いいたします。

事務局 第4号議案、城崎都市計画道路、竹野佐津線の変更についてご説明いたします。議案書は15から18ページ、議案位置図は7から8ページでございます。

今回の竹野佐津線の変更は、先ほどの議案と同様、豊岡市とともに都市計画道路網の見直し作業を進めた結果、廃止に向けて検討を進める区間として、平成17年11月1日に市の広報誌等により公表した区間でございます。公表の後、説明会等を開催し、合意形成を図った上で、都市計画変更の手続を進めてまいりました。

前面スクリーンをご覧ください。

竹野佐津線は、豊岡市竹野町竹野字上広田を起点とし、同町浜須井字濱頭に至る延長約2,650mの幹線街路で、水産物の輸送を目的として昭和25年に都市計画決定されております。このうち、豊岡市竹野町切浜から終点の間は、県道香美久美浜線として供用されておりますが、起点から県道香美久美浜線との合流地点の中ほどの延長約450mの区間については、未整備となっております。この未整備区間に近接して市道駅前西町線や県道香美久美浜線が整備されており、現在では関連交通はこれらの道路により円滑に処理されているところでございます。

このような状況を踏まえ、必要性を検証した結果、この道路に求められていた幹線道路と

しての機能は、周辺道路により確保されていることから本路線を廃止いたします。

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。黄色が今回の変更に伴い削除する区域でございます。

本都市計画案をまとめるに当たり、2月15日に住民説明会を開催し、本日と同様の説明をしております。

なお、本案について、4月3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、4月27日に開催された豊岡市の都市計画審議会において、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 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、ご質問又はご意見ございますでしょうか。

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4号議案、城崎都市計画道路の変更(3.7.230号竹野佐津線の変更)については、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 ご異議がないようですので、第4号議案、城崎都市計画道路の変更(3.7.230号竹野佐津線の変更)については、原案のとおり可決いたします。

続いて第5号議案、豊岡市に係ります豊岡都市計画道路の変更(3.5.2号豊岡駅立野線ほか1路線の変更)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、豊岡都市計画道路、豊岡駅立野線ほか1路線の変更についてご説明いたします。議案書は19から22ページ、議案位置図は9から10ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。

今回の変更は、JR山陰本線豊岡駅東側の駅前広場の計画変更に伴い、豊岡駅立野線及び豊岡駅上陰線を変更するものでございます。

豊岡駅立野線は、豊岡市の玄関口であるJR山陰本線豊岡駅の東側駅前広場を起点とし、豊岡市立野町に至る延長約1,250mの幹線街路で、昭和28年に豊岡駅百合地線として都市計画決定されており、起点部には約6,200㎡の駅前広場が計画されております。

また、豊岡駅上陰線は、東側駅前広場を起点とし、豊岡市大字上陰字内田で今森高屋下陰線に接続する延長約810mの幹線街路で昭和51年に都市計画決定されております。

現状の豊岡駅東側の駅前広場は、昭和28年に約2,100㎡の規模で整備されております。

現在では、自家用自動車やタクシー等による駅前広場利用が増加したことにより、朝夕のラッシュ時にはバス、タクシー、一般車両が輻輳するだけでなく、歩行空間が十分に確保されていないために、列車やバスの到着時には歩行者と車両の輻輳がみられるという状況にあり、安全な通行に支障をきたしております。

また、このように駅前広場が手狭な状況にあるため、バスの停車スペースが十分に確保されていないことから、バス路線のほとんどが駅前広場に乗り入れておらず、多くの乗降客は道路沿いのバス停で乗り降りして駅前広場に移動するという状況となっております。

以上のような状況を踏まえ、交通結節点として十分な機能を確保するため、駅前広場の区域を変更し、バスの乗降バス、タクシーの乗降バス、キス・アンド・ライドに対応した自家用車の停車スペースに加えて、身体障害者用の停車スペースを設置し、駅前広場及び駅周辺における交通の円滑化及び安全性の向上を図ります。

さらに、豊岡市の玄関口にふさわしい駅となるよう駅前広場の整備に合わせた駅舎の建て替えと駅構内のバリアフリー化の計画が進められているところでございます。

この結果、ご覧のとおり変更いたします。黄色の線で囲んでおります部分が変更前の駅前広場、赤色の線で囲んでおります部分が変更後の駅前広場、赤色でお示ししている区域が都市計画道路として新たに追加する区域でございます。

変更前の駅前広場は、道路として供用している部分を含んでおりましたので、今回、これも併せて見直すこととし、先ほどご説明いたしました駅前広場の計画に合わせ、赤色の線で囲んだ約5,500㎡の範囲を駅前広場といたします。

これに伴い、豊岡駅立野線の起点を約20m西に移動し、延長を1,270mに変更いたします。

また、豊岡駅上陰線についても起点を南側に約30m移動し、延長を840mといたします。

なお、豊岡市決定の道路で関連案件である大門線及び駅東西連絡道の変更は、駅前広場及び県決定路線の区域との整合を図るためのもので、大門線の起点を北方向に移動するとともに、駅東西連絡道の一部区域を変更いたします。

本都市計画案をまとめるにあたり、2月13日に住民説明会を開催し、本日と同様の説明をしております。

なお、本案について、4月3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、市決定の案件につきましては、去る4月27日に開催された市の都市計画審議会にお

いて、原案どおり承認され、同日付けで市長へ答申されております。

県決定の案件につきましても、併せて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 ただいま事務局から説明がありました、これにつきまして、ご質問又はご意見ございますでしょうか。

26番 2点ほどお聞かせください。私もよく車で豊岡のこの町に行くんですけども、放射線状といいますか、非常に特徴のある町になっているんですが、先ほどの渋滞解消、確かに渋滞のときにも出くわすことがあるんですが、一番ひどい渋滞状況になっているところというのがどこで、それを解消するための部分もあろうかと思えますから、どこの部分なのかというのをちょっと図でお示しいただけたらというのが一点です。

もう一つは、先ほどの駅前広場のところで、自家用車の駐車スペースが提示されてました。私も都市部に住んでいる者にとっては、非常にうらやましい、駅そのものに駐車場があるという点でいいなと思ってたんですけども、そのスペースの状況ですね、これまでの実績がこうだから何台を目的にするとか、そういったことがもう少し詳しくわかればと思います。

もう一点です。駅舎のバリアフリー化をお話しされました。もちろん、今回の道路計画の問題とは具体的ではないとは言うものの、やはり市民にすれば非常に影響もある、それから豊岡というところでは、今、観光客も随分出られるという状況の中で、バリアフリー化が、エレベーター、エスカレーターというふうになるのか、そのへんがわかれば、少しお聞かせをいただきたいと思います。以上です。

事務局 これが駅の改札のちょうど出た前になりますが、電車の着いた時間帯とか、表からバスで入ってくる場合もあろうかと思いますが、こういうふうに混在をしている状況で、両側に今回計画するように、歩行スペースなりあれば、そちらに回っていただけるんですが、今、そういうのがない、判然としてないということもありますけれども、こういった状況で非常に混み合っていて、危ない状態であるということでございます。これを解消するために、今回、計画変更をするということでございます。

先に、バリアフリーの関係でございますが、まだ詳細にきっちりとは詰まっておりませんので、大まかには、駅舎がこのあたりに来るという計画になっておりまして、おそらくこちらからも入っていただいて、自由通路あたりをうまく使うような格好で、改札を反対側から来られた方と共用みたいな格好で入っていただいて、あとここに、今、階段で1階からこちらへ上がっていただいたりしております、こういったものをうまく使いながら、エレベーター

も付けられると思いますが、スムーズにできるような格好で協議をされているというふうには聞いております。

最後の自家用自動車の停車スペースの件でございますが、駅の利用者の予測で、自家用車が東側で一日約540人程度という予測をしてございまして、それに合わせて駅前広場指針というものがございまして、算定したものが、計算上は実は2台になるんですが、現状、おおむね7台程度の利用があるものですから、それを採用して、7台というふうにしてございませう。以上です。

26番 今、駅がきれいに変わるときに、是非そういった実績を重視もしながら、特に道路とは直接関係ないというものの、駅舎のバリアフリー化というのは非常に求められているものがありますので、是非総合的に進めていただきたいと思います。以上です。

議長 他に、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

他にご質問等がないようですので、お諮りいたします。第5号議案、豊岡都市計画道路の変更（3.5.2号豊岡駅立野線ほか1路線の変更）について、原案のと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5号議案は原案のとおり可決いたしました。

続いて第6号議案、豊岡市に係ります出石都市計画道路の変更（3.6.260号東條町弘原線ほか2路線の変更）について、事務局の説明をお願いいたします。

事務局 第6号議案、出石都市計画道路、東條町弘原線ほか2路線の変更についてご説明いたします。議案書は23から26ページ、議案位置図は11から12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、東條町弘原線、八木町線、谷山線の3路線でございます。これら3路線は、先ほどの議案と同様、豊岡市とともに都市計画道路網の見直し作業を進めた結果、廃止に向けて検討を進める区間として、平成17年3月1日に市の広報誌等により公表した区間でございます。

公表の後、説明会等を開催し、合意形成を図った上で都市計画変更の手続を進めてまいりました。

東條町弘原線は、豊岡市出石町東條を起点とし、同町弘原に至る延長約1,580mの幹線街路として、八木町線は豊岡市出石町東條を起点とし、同町弘原に至る延長約900mの幹線街路として、谷山線は豊岡市出石町入佐を起点とし、同町谷山に至る延長約660mの幹線街路

として都市計画決定されております。

出石城下町地区では、地区内の幅員狭小な道路網を改善し、良好な市街地の形成を目的として、これら3路線をはじめとする都市計画道路が、昭和28年に都市計画決定されましたが、その後、国道426号出石バイパスをはじめとして、市街地の外側に幹線道路が整備され、現在では円滑に交通処理が行われております。

一方、出石城下町地区では歴史的まちなみを保全する方向でまちづくりの検討が進められてきており、この度、緑色の線で囲んでおります範囲が伝統的建造物群保存地区に指定されることとなりました。観光地としての魅力の基盤となっております歴史的文化資源である地区内の伝統的な建造物等の保全、修復、復元が、住民との協働で進められようとしております。今回の変更は以上のような現状を踏まえて行うものでございます。この結果、前面スクリーンのとおり変更いたします。赤色が今回の変更により追加する区域、青色が変更のない区域でございます。

まず、最初の路線、東條町弘原線は豊岡市出石町の中心部を取り巻く環状道路の一部として計画されたものですが、その後、隣接して県道寺坂柳線が整備されたことに伴い、関連交通は円滑に処理されております。

このような状況を踏まえ、起点から約400mの未整備区間について必要性を検証した結果、この区間に求められていた幹線道路としての機能は、県道寺坂柳線により確保されていることから、本区間を廃止するとともに、その代替として整備済の県道寺坂柳線を本路線に編入し、起点位置、線形及び幅員を変更するものでございます。

二つ目の路線、八木町線は、豊岡市出石町の中心部を東西方向に通過する幹線街路として計画されたものですが、このうち、起点から川原町線との交差点の約510mについては、伝統的建造物群保存地区内に位置しており、出石城下町地区の歴史的まちなみを保全するため、現状の幅員に区域を変更するとともに、この地区の回遊性を高めるための安全な歩行空間とするため、特殊街路に変更いたします。

また、残る川原町線との交差点から終点の間については、現行の幹線街路のままとし、名称を柳福住線に変更いたします。

最後の路線、谷山線は豊岡市出石町の中心部から豊岡市但東町方面へ向かう幹線街路として計画されたものですが、その後、市街地の外側に国道426号が整備されたことなどを踏まえ、未整備である本路線の必要性を検証した結果、この路線に求められていた幹線道路としての機能は、周辺道路で確保されていることから、本路線を廃止いたします。

なお、市決定の道路の案件である八木町町分線の変更については、先ほどご説明した八木町線と同様、伝統的建造物群保存地区内については、回遊性確保のための特殊街路に変更し、残る区間を幹線街路とするものでございます。また、県決定路線の区域の変更に伴い、起点を移動し整合を図るとともに、名称等の変更を併せて行うものでございます。

本都市計画案をまとめるに当たりまして、2月14日に住民説明会を開催し、本日と同様の説明をしております。

なお、本案について、4月3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、市決定の案件につきましては、去る4月27日に開催された市の都市計画審議会において原案どおり承認され、同日付けで市長へ答申されております。

県決定の案件につきましても、併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 ありがとうございます。事務局から説明がありました。これにつきまして、ご質問又はご意見ございますでしょうか。

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6号議案、出石都市計画道路の変更（3.6.260号東條町弘原線ほか2路線の変更）については原案のと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6号出石都市計画道路の変更（3.6.260号東條町弘原線ほか2路線の変更）については原案のとおり可決いたしました。

続いて第7号議案、豊岡市に係ります日高都市計画道路の変更（3.5.10号浅倉鶴岡線の変更）について、事務局の説明をお願いいたします。

事務局 第7号議案、日高都市計画道路浅倉鶴岡線の変更について、ご説明いたします。議案書は27から30ページ、議案位置図は13から14ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。

今回変更を行いますのは、浅倉鶴岡線でございます。浅倉鶴岡線は豊岡市日高町浅倉を起点とし、同鶴岡に至る延長約2,560mの幹線街路として、昭和32年に浅倉鶴岡橋線として都市計画決定されており、現在国道482号及び市道浅倉江原線として供用されております。

ここで先に、市決定の関連案件である稲葉川地区土地区画整理事業についてご説明いたします。

浅倉鶴岡線の起点部付近の豊岡市日高町浅倉地区では、平成16年の台風23号における浸水被害を受けて実施される円山川及び稲葉川の河川改修に合わせて、浅倉鶴岡線を骨格とした土地区画整理事業が計画されております。この事業により、度重なる河川の氾濫により、低未利用地となっていた当該地区の公共用地の創出を行い、河川改修を円滑に進めようとするもので、地区面積27.9haの中に、円山川、稲葉川の河川改修事業の事業用地のほかに、区画道路、宅地等を整備する計画となっております。

今回の変更は、当該土地区画整理事業との整合を図るため、浅倉鶴岡線の起点を市道浅倉たじま荘線との交差点に変更し、土地区画整理事業の施行区域との整合を図ります。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。赤色が今回の変更により追加する区域、青色が変更のない区域でございます。

本都市計画案をまとめるに当たりまして、2月8日に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、4月3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、去る4月27日に開催された豊岡市の都市計画審議会において、原案どおり承認されております。

以上で、第7号議案の説明を終わります。

議長 ただいま事務局から説明がありました第7号議案について、ご質問又はご意見ございますでしょうか。

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7号議案、日高都市計画道路の変更（3.5.10号浅倉鶴岡線の変更）について、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

ご異議がないようですので、第7号議案、日高都市計画道路の変更（3.5.10号浅倉鶴岡線の変更）については、原案のとおり可決いたしました。

県決定の都市計画案につきましては、以上です。

この結果は、直ちに知事あてに答申することといたします。

それでは、続いて第8号議案、中播都市計画事業、駅南土地区画整理事業姫路駅南西地区の事業計画に対する意見書について、事務局の説明をお願いいたします。

事務局 第8号議案、中播都市計画事業、駅南土地区画整理事業（姫路駅南西地区）事業計

画に対する意見書について、ご説明いたします。

最初に、議案書31ページをお開き願います。土地区画整理法第55条関係の条文がございますので、これにつきましてご説明いたします。本事業は、姫路市施行ですので、姫路市が事業計画を定めようとする場合、事業計画案を2週間、公衆の縦覧に供し、利害関係者はこの事業計画案について、縦覧期間満了の日の翌日から起算して2週間を経過する日までに知事に意見書を提出することができることとなっています。

また知事は、提出された意見書を都市計画審議会に付議し、本審議会は意見書の内容を審査することとなっています。都市計画審議会の審査につきましては、行政不服審査法中の処分についての異議申し立ての審理に関する規定を準用することとなっており、書面による審理を行うこととなります。

提出された意見書の意見を採択し、事業計画案に対し必要な修正を加えるべきかどうかにつきましては、後ほどご審議いただく次第でございますが、意見書の意見が採択されますと、知事は市に事業計画についての修正を求め、再度計画決定の手続を行うこととなっています。また、不採択になりますと、その旨を意見書提出者に通知することとなっています。

この度の議案は、姫路市施行の姫路駅南西地区について、事業計画を定めるに当たり、姫路市長が平成19年3月16日から同年3月29日までの2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、1件の意見書の提出がありましたので、本審議会にお諮りするものです。この意見書についてご説明する前に、今回の事業計画の概要についてご説明いたします。

前面スクリーンをご覧ください。当地区の位置と事業区域についてご説明いたします。スクリーンの写真は昨年9月時点の地区周辺の航空写真です。本地区はJR姫路駅及び山陽電鉄姫路駅の南西約600mに位置しています。JR山陽新幹線、山陽本線、姫新線、播但線がこのように走っています。そして、こちらが山陽電鉄姫路駅で、南北に走っていますこの路線が山陽電鉄線です。本事業地区は、北をJR山陽新幹線、東を市道城南129号線、西を都市計画道路船場川線、南を市道手柄78号線に囲まれた東西約200m、南北約370mの区域です。

次に、土地区画整理事業に関する都市計画決定の状況についてご説明いたします。赤の区域は昭和34年10月に68.8haで駅南土地区画整理区域として都市計画決定されております。このうち、青い区域59.5haにつきまして、市施行で昭和35年から56年にかけて、駅南土地区画整理事業として施行しています。また、JRの北側に緑の区域で現在、姫路駅周辺土地区画整理事業45.5haを施行中です。最後、黄色の区域が今回事業を実施している姫路駅南西地区約7.4haです。

次に、当地区の現状と課題についてご説明いたします。現状の土地利用といたしましては、地区東側ではJR山陽本線等連続立体交差事業に関連して、山陽電鉄線の移設により、旧山陽電鉄線用地が帯状に残っています。また、平成13年に閉鎖となった工場跡地及び関連する倉庫、社宅などととも有効な土地利用が行われていない状況となっています。

その周辺部は、住宅地、軽工業地、業務地として利用され、地区の土地利用は無秩序に混在化している状況であり、道路幅員が狭く、公共施設の整備が不十分な状況です。

次に、事業計画についてご説明いたします。本地区の土地利用方針は、上位計画並びに地区周辺の幹線道路網の状況及び地区周辺の土地利用との調和を考慮し、定めるものとし、地区中央部より西側の都市計画道路船場川線に面する工場跡地を中心とした部分を商業地、地区中央部より東側を軽工業施設、商店等の立地を許容する住宅地として計画しています。

これが、当地区的设计図ですが、本地区内に都市計画道路がなく、広域的な交通は、地区周辺の幹線道路で受け持つこととし、本地区内の道路は土地利用計画との整合性、並びに日常生活での利便性を考慮した区画道路を計画しています。

地区西側の商業地周辺については、交通の集中を考慮し、8mの道路幅員で計画し、手柄宮前踏切の東西に計画する区画道路は、自動車の円滑な離合及び踏切内での交通事故防止を勘案し、幅員8mとしています。

これ以外につきましては、主に住宅地利用を計画していることから、幅員6mを標準として計画しています。

公園につきましては、周辺の分布状況を考慮した上、地区北側に2カ所隣接して設置しております。

今回の事業計画に対して、1件の意見書が提出されましたので、意見書の内容についてご説明いたします。

意見書の内容につきましては、説明資料2ページから3ページに意見書の要旨と意見書に対する考え方をまとめてありますので、これにしたがってご説明いたします。

1点目は、姫路市長は姫路市都心部まちづくり構想に山電地下化を打ち出しているが、今回の計画はまちづくり構想に逆行している内容になっているというものですが、姫路市は、都心部まちづくり構想を平成18年3月に今後のまちづくりの指針として策定しています。本構想において、青色の部分になりますが、時代をリードする魅力ある商業・業務地づくりを目指した姫路駅を中心とするゾーンに位置付けられており、本計画は当該構想に基づき計画されています。また、本構想では、山電地下化は計画されていません。

2点目は、城南130号線閉鎖と歩道橋設置は、到底長期的視野で計画立案されたものと考えられず、本来であれば本区画整理事業で城南130号線の機能回復がなされるべきであるというのですが、こちらが、城南130号線ですが、城南130号線の通行止めはJR山陽本線等連続立体交差事業の施行に伴うもので、その対応として連続立体交差事業により、歩道橋と手柄宮前踏切を通る迂回路が整備され、機能回復されています。また今後、本事業及び姫路駅周辺土地区画整理事業によるJR高架下の南北区画道路も整備され、アクセスも今後さらに向上することになります。

3点目は、今回の計画始動は、大規模地権者が大型店の誘致の計画を知り、その邪魔となる土地利用の制約をなくすためであるから、公共的な視野もなく、一部地権者だけが優遇される計画となっているというのですが、本地区の課題といたしまして、公共施設の整備が不十分なため、合理的な土地利用は図られていません。そのため、公共施設の整備改善を行い、全ての宅地の利用増進を図るために施行するもので、一部地権者だけを優遇するものではありません。

4点目、5点目につきましては、公園の位置に関する意見となっています。本地区周辺には、3カ所公園があり、姫路市みどりの基本計画に基づく半径250mの誘致圏は、このようになります。各公園の誘致圏にかからない地区の北側に本公園2,250㎡を計画しています。また、本公園の誘致圏につきましては、この図のようになりますが、JR山陽新幹線以北からの利用も可能となります。

1枚めくっていただきまして、裏面3ページをご覧ください。6点目は大型店誘致により、事業前よりも交通環境が悪化し、地域の共生を破壊することになるというのですが、交通環境の変化に対応するために公共施設の整備改善を図るもので、地域の共生を妨げるものではないと考えます。

7点目は、未利用地が現計画に含まれ、充実した宅地利用増進になっていないというのですが、3点目と同じく本事業は未利用地を含め、公共施設の整備改善を行い、すべての宅地の利用増進を図るために施行するものです。

8点目は、今計画の主たる内容は合理的根拠に欠けているというのですが、本地区は姫路市総合計画で、経済活動の核として商業業務地形成の一部に位置づけられております。土地区画整理事業により、公共施設の整備改善並びに宅地の利用増進を図るものです。

9点目、10点目は換地に関する意見でありますが、意見書提出者の住居はこちらでございます。意見書提出者の換地を山電東側へ要望する。また、公園予定地住民の移転先が山電東

になるのは、照応の原則から逸脱するのではないかというのですが、換地につきましては、事業計画決定公告後に権利者の代表者らで構成する土地区画整理審議会の意見を聴いて定めることとなります。事業計画では換地先まで定めるものではないため、この意見は事業計画に関するものではございません。

11点目は、無接道宅地や、J R高架で環境が悪化した従前地を土地区画整理事業ではなく、単独事業での対応を求めるというものですが、山陽電鉄線側道は用地買収事業により整備されましたが、連続立体交差事業の施行に伴う城南130号線通行止めの機能回復のために行われたものです。土地区画整理事業を行うことにより、公共施設整備とあわせ、無接道宅地などを含むすべての宅地の利用増進を図ることができます。

最後の12点目ですが、違法建築について経緯等の説明を求めるものですが、この意見は本事業計画に関するものではございません。

以上で、提出されました意見書の要旨と意見書に対する考え方を申し述べました。よろしくご審議くださいますよう、お願いいたします。

議長 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、質問又はご意見ございますでしょうか。

26番 いくつかの点でお聞かせをいただきたいことと、それから意見も申し述べたいと思います。

意見書に対する考え方で、ご答弁されておられる中身から少しお聞きしたいんですが、まず、1番に意見書の中身ではいわゆる山電の地下化を市長が打ち出しているなというところで始まっておりますけれども、答弁のほうでは山陽電鉄線地下化の計画はありませんと、こういうふうに言い切っているんですね。

私も姫路のこの地域というのは、比較的良好に知っている場所で、今回もいろいろお話を聞かせていただきましたが、市長がこういったことの地下化について、計画がないというよりも、こういった発言と言いますか、地下化について打ち出しているということは、私はいろんなところでそういうふうに地域のほうではお聞きをしているんですが、その事実確認と言いますか、どうなんだろうと私は思っておりますので、単に今回の上位計画にあると思います姫路市都心部まちづくり構想の中に書いていないからといって、そのことが意見書に上げられていることがそのまま違いますよというふうに否定していいものかどうか、一つお聞きをしたいと思います。

事務局 山電地下化につきましては、過去にそういう経緯がなかったことはないと思うんで

すけれども、少なくとも平成9年3月、山電高架等の事業化がされましてからはございません。ですから、山電はあくまで現在の状況で、切り下げという状況でございます。

26番 今、平成9年3月とおっしゃいましたが、それ以後はないということなんですけれども、確か県議会の中でもこういったことがいろいろ議論をされたやに、私、記憶があります。私も建設の常任委員にも属しておりましたので、いろいろあるんですが、このへんは非常に大事な点だろうと思うんですね。市民にとって市長がそういうふうなことを、以前は言ってたけど、平成9年以降はないんですよと本当に言い切れるのかなというふうに、これは言わない、言ったになってしまうのか、そのへんはよくわかりませんが、広く考えていただきたい。市民の場でどういうふうに言っていたのかという点では、ちょっと納得がいかないもので、そのへん、もう一度だけお聞かせをください。

事務局 これは題名と中身はちょっと違うんですけども、連立事業採択、あるいは一度は地下化も検討されたという経緯、それで平成9年3月に切り下げ方式が確定したと。それから地元説明会等を行って、ご存じのように平成18年3月に山電が切り換えされております。以上でございます。

26番 繰り返しませんけれどもね、今の市長さんが就任をされた後のことと理解すべきなんでしょうか。それだけお願いいたします。

事務局 新しい市長に代わられてからは、まずは地下化ということはないと聞いております。

26番 そのことについては、少し市の側の経緯など紐解いていただけたらと。これ以上、言った、言わないということでは申し上げませんが、少なくとも市民はそういったことで、ちょうど都市計画の専門家でいらっしゃる市長がそういうことで、非常に将来において地下化が望ましいという発言をしたということでは聞いておりますので、是非そのへんは市民に納得できるような形でご説明がいただけたらなど。

しかも、それについては、ここの答えの中に書いてます、姫路駅を中心とするゾーンに位置づけ、時代をリードする魅力あふれる商業業務地づくりということで目指すのであれば、やはり地下化が望ましいというようなことを、これは市民レベルでもそういう話になっている。ましてや専門家の方々はきっとそういうふうにおっしゃるだろうと思いますから、ここの意見の食い違いというのは、認識の食い違いがありますので、そこはただ単に意見書を出した人の問題というふうに思わないで、市民もそういうふうを考えているよということでは、納得のいく説明が必要ではないかと、一つ、ここは要望しておきたいと思っています。

それから引き続いてになりますけれども、2番に関わっているところですけども、城南

130号線の通行止めが今の立体交差事業の施行に伴うものだということで、現在、回路が機能しているということだけれども、現に機能しているというふうに、地図でもう一度お示しただけならありがたいんですが、機能回復ということ言えば、立体交差化が基本でなければいけないのではないかなと思うんです。そのへん少し、地図でご説明いただけたらありがたいです。

事務局 城南130号線がこれでございます。現在、新しく山陽電鉄線ができて、およそ60cmほど高くなっております。ですから、通行止めになっているんですけども、これを機能回復は、先ほど言いましたように、歩道橋と迂回路、それから現在の踏切道を使うということで考えておりますが、仮にその60cmの山電の高さをオーバーで橋梁をつるとか、アンダーで抜くとかいうことになると、その影響によりまして、さらに南北の道路が分断されるということになります。

また、現在130号線に接道している宅地等につきましても、かなりの物件移転が係ってきますので、かなり影響力は大きいと思います。それから、事業費的にも膨大な事業費になると思います。以上です。

26番 今の機能回復という点では、意見書の中にもありますけれども、やはり本来の区画整理事業で機能回復がなされるべきだという点では、やはり立体交差間という点では、これは主張しておきたいし、これだけのまちづくりになりますよね。昭和で言えば34年に定められて、取り残されている部分、工場跡地などがある中で、これから非常に変化していく中ですから、やはり遠い将来に向けてのきちっとした展望が市民の中にわかるように、具体的な面でなされなければと思ってるんですが、その一つとして、迂回路も答弁の中にありますが、手柄宮前踏切の事故があるということで、わたしもこのところ通ったことがありますけれども、非常に心配な踏切だなというようなことは思っておりました。その迂回路の一部となっているということなんですが、将来、閉鎖されるというふうには聞いてたんですけども、これは存続について今、山陽電鉄とも市さんが話し合いを進めているやに聞いていますけれども、そのへんの結論は出ているのでしょうか。

事務局 山電とは存続で現在詰めていると市から聞いています。踏切の前後8m道路にしていますけれども、前後の道路にあわせたような踏切にしようということで、今現在、計画中ということ聞いております。

26番 先ほどの公園が載ってる図をもう一度見せていただけますでしょうか。公園の問題については、先の1日の事前説明会でも少しお聞かせいただきましたが、公園が2つ続きま

すね、道路を隔てているというものの。

これを見ましたら、市の計画案が私どものところに提案の中であったんですけれども、人口密度という点や、今は地区内人口が42人で、haあたり約6人だということから、今度はその計画が進んで人口が100名でしたか、確かに増えることは増えるというふうになっていたとしても、いろんな都市計画の中、区画整理事業等々含めて、公園が必要だというのはよくわかるんですが、やっぱり実態に合わせた公園づくりでなければ、例えばつくったわ利用はされないわということになれば、今、よく問題になっている犯罪の温床になっていたり、本当にこんなところにつくって無駄ではなかったのかというようなことが逆にあります。

それよりもむしろ、その周辺で、本当にここに公園が必要なんだということをよく聞く機会が必要だろうと思うんですけれども、そういった意味では、ここの公園の問題で出されております、市民の意見という意味では、何か具体的に聞いていらっしゃいますか。この計画でいこうということですが、案を出されているわけなんです。

事務局 地元説明会で、こういう計画がありますということで、地元了解は得ているということ市から聞いております。

26番 きょう、市の方がいらしてたら、具体的にお聞かせいただけたらなと思ったんですが、じゃあ、県から見て、市がこういう計画でということですが、客観的に見て、この計画をどんなふうに、公園なら公園だけを見て、どんな感想と言いますか、評価をなさいますか。まあ、これでいいから案を出してらっしゃるわけですが、そのへん、公園の位置なり、また広さなり、必要性なりという点では、少し疑問が残るんですが。

事務局 区画整理の場合、公園面積につきましては、地区面積の3%以上を確保します。それから、先ほども近くの公園からの分布状況をお示ししましたけれども、ちょうどここが空白地帯でございますので、今回、姫路駅周辺の区画整理事業とも併せまして、南北が分断されていたのが、今回、行き来できるという状況になりますので、この位置につきましても、問題ないとは思っております。

26番 この公園の問題については、案が結論として通ったとしても、具体的にやっぱり市民にもう少しこの場所等を、どうなのかという点では、やはりそこに住む人、またそのあたりを利用される方というのが、非常によくわかっていると思いますので。今、もちろん3%というお話があって、法的な問題でもそうなんでしょうけれども、やはりどこにどう公園をつくるかというのは、生きている町ですから、生きてる人々が暮らしているところですから、それに合う公園づくりというのを進めていただきたいなと思います。

質問がまだ続きますが、意見書で言えば、今度は10番のところにあたろうかと思います。仮換地問題、こういった区画整理事業では必ずや換地の問題のところ、具体的に意見が上がってくるというのは、当然のことだと思います。自分たちが今までいたところから変わるわけですから、生活そのものが、実態が、また仕事が全部変わっていくという点では、これは無視できない状況であろうというふうに思いますね。

ただ、この中のお答えの中には、事業計画では仮換地先まで定めるものではないと、これは今までもこういった意見書については、そういう答弁があったというふうに私も記憶しております。具体的に先ほど言いました市が出している案の中で、13ページなどはもう既に減歩率の計算であるとか、そういうことも私たちに提示してくださってますから、ここでどうということではなくて、やっぱり市民の皆さんの時点では、やはり丁寧にこの問題については十分な要望に、質問に答えるべきではないかなと思うんですが、それについてはいかがでしょうか。答弁の9、10についてというところで再度お聞きをしたいのですが。

事務局 減歩率の話ですけれども、減歩率につきましては、従前、従後の公共施設の面積で計算されますので、別に換地設計等をしなくても出てきます。それから換地先等につきましては、事業計画が決定され次第、市のほうで設計に着手されると思いますので、その後でなければわからないという状況でございます。以上です。

26番 今の答弁の中で、一部分では、例えば公園のところなんかでは換地計画なども具体的に、もちろん公園ができるからなんですけれども、そういうお示しもしているわけで、是非今おっしゃったように、市民に納得のいく、何度でもそれは具体的に話し合いと言いますか、要望を聞く、そういう機会を持っていただきたいと、このことについては強く要望しておきたいと思います。

もう一つは、意見書に対する考え方の中で、最後のところですが、意見が随分具体的に上がるんですが、いつも私、まちづくりのことについては、プロである皆さんと違って、市民なり、そこに住む住民というのは、自分たちの地域の問題として、具体的に提起をされてはじめているんな問題を考えるというのは、これは決して馬鹿にしている意味じゃなくて、当然のことだと思うんですね。いつもいつも考えてる方々とは違うという意味から、12番の回答として、事業計画に関するものでないため、意見書を提出できる事項に該当しないと考えるというお答えがあるんですけれども、これについてはそういう答えになってもやむを得ないのかなと思いますが、具体的にこの意見が出てることについて、どういうふうに市民にご説明なり、又は納得のできるような回答ができるのか。それだけお聞かせをいただきたい

と思います。

事務局 この地区につきましては、昭和34年に都市計画決定されましたが、未着手地区として残っておりました。経済状況等も変わってきましたけれども、山電跡地や工場跡地が今回、事業化のきっかけということで、約50年近く、都市計画決定されてから事業化までかかっております。ですから、いろんな問題等あると思うんですけれども、今後、事業を進めまして、そういう問題は解決していきたいなと思っております。

26番 今ね、案が通っていけば、ご説明ということなんですが、やはり、それを通す意味でも、今もおっしゃったように、50年間と言えば経済状況も地域状況も随分変わってると。人々の意識も変わってきているという中ですから、その中でいろんな違法建築等々含めて、それ以外にもいろんな問題があるかと思えますから、当然私はそれ以前にそういう問題を解決して、計画を決めていくという手法に立たなければ、結局そこに住んでいる住民が置き去りになると。

上から押し付けられた、50年前に決められたけれどもやれなかったということが、同じようなことが、今度はやるにしたらもう上から、言ってみれば言葉がきついようですが、強制的にやっちゃうというふうなことになるれば、これは本来のまちづくりではないと思えますから、是非これはそういったことで、文の中ではそういう書き方をしたとしても、私はそれ以前にこの計画を進める以前に問題を解決すべきだという意見を申し添えておきたいと思えます。

最後ですが、いろいろこの姫路市の案の中で最後のほうに、資金計画書というのが出ております。この中で、国費、市費、市単独費、保留地処分金ということで12億7,000万円が上げられているのと同時に、他の事業施行分というのが49億5,400万円というのは、これは3つとも言うのでしょうか。2,000万円、200万円ということでそれぞれ出ているんですけれども、トータルで総事業費でどれだけの事業費を今、概算でも考えてらっしゃるのか。総トータルで、いろいろ問題になるのは、総事業費がどれだけいるのか、そのあたりは税金もつき込まれる、いろんなこともあるということにはなろうかと思えますけれども、それをお聞かせいただけませんか。

事務局 当事業によります事業費はあくまでも12億7,000万円でございます。下水道、それから地区南にございます手柄78号線の歩道整備、これにつきましてはあくまでも他事業で施行するというので、この本事業とは別会計ということでございます。最後にあります船場川線につきましては、県事業で現在やっておりますので、この事業とも隣接するということ

で上げさせていただいております。以上です。

26番 他事業ということで、今、上げられた分を見せていただいておりますけれども、少なくともその事業は計画に基づく他事業、公共下水道あるいは歩道整備、道路事業を含めてね。

そうしますと、これを単純に計算しても、60億円は超えるようにこれだけでもなってるので、大体今までもいろんな県とか市とか国もそうですが、総事業費といったときには、できるだけ小さいことでおっしゃるところが多いので、やはり完全なものをすべて網羅した形で総事業費などを今後市民のほうにも示していただきたいと思っています。

以上です。質問等、意見等上げましたけれども、まだまだ今の答弁では十分に皆さんの意見が、私も聞いてまいりました意見等も反映できないなという率直な感想を持ちました。

ですから、この意見書を是非採択していただいて、この計画案がスッと通っちゃうのではなくて、計画案をつくる前に、この意見書に基づくと言いますか、それ以外にも市民に聞かなければならない、また説明責任を果たしていかなければならない点もあろうかと思っておりますので、是非この意見書は採択していただけたらというふうに私の意見を申し添えておきます。

以上です。

議長 他の方、この意見書についてご意見、ご質問等ございますでしょうか。

他にはございませんね。それでは、まず第8号議案について、意見書を採択して事業計画を修正すべきであるというふうにご意見をお持ちの方、挙手を願います。

(意見書採択賛成者挙手)

議長 ご1名です。

次に、意見書を採択すべきでない、事業計画のとおりでよいという方の挙手をお願いいたします。

(意見書採択反対者挙手)

議長 どうもありがとうございました。意見書を不採択とする意見が多数でございますので、第8号議案については、意見書を採択すべきでないというふうに決したいと思っております。この結果は直ちに知事あてに答申させていただきます。

それでは、当審議会への諮問案件であります第9号議案の審議に移ります。第9号議案、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の見直しに関する基本的な考え方について(答申案)。本件につきましては、昨年度第1回審議会で諮問を受け、都市計画区域マスタープラン等の見直しに関する兵庫県都市計画審議会専門会議において、ご検討いただいております。

同専門会議は当審議会から近藤委員と中瀬委員のほか、知事から委嘱された7名の専門委員によりまして構成されております。

この度、答申のとりまとめが行われました。答申案につきましては、事務局より事前に関各委員にお送りいただき、お目通しをいただいておりますが、本日、ご出席いただいておりますので、31番委員にご説明をお願いしたいと思います。31番委員、よろしくお願いいたします。

31番 ご紹介いただきました専門会議で座長を務めさせていただいております。この度、専門会議での検討結果を答申案の一つとしてまとめましたので、ご報告させていただきます。

報告の順序としましては、まずはじめに専門会議での議論にあたっての基本的な視点についてご説明し、専門会議のこれまでの経過をご報告させていただきます。

次に、昨年12月の中間報告以降の変更点につきまして、パブリックコメントの手續、そしてその後の専門会議等が出されました意見を紹介させていただきながら、ご説明をさせていただきます。

なお、ただいま議長のほうからのご説明がございましたが、答申案及び資料につきましては、事務局より各委員に事前にお送りいただき、お目通しいただいておりますので、時間の都合もありますので、ここでは要点のみの説明とさせていただきます。

まず、先ほど議長のほうからのご説明があったところでございますが、この専門会議は、1年前の昨年6月の都市計画審議会への諮問をうけまして、答申案作成のために、私を含む9名の委員より構成されました。この審議会からは中瀬委員と近藤委員にご参加いただいております。

専門会議の議論に当たって、大きく二つのことが基本的スタンス、あるいは基本的な考え方として確認されたと思っております。

一つは、広大な県土全体の中で、土地利用を考える際には、単に都市計画区域だけではなく、区域外との関係を常に視野に入れる必要があったということでございます。

これはもう、皆さんよくご承知でございますけれども、答申案の5ページに図が出ておりますが、この図にあります色がかかっているところが、兵庫県下の都市計画区域でございますけれども、これは県土全域では53%、やっとなら半分の面積であります。この半分は都市計画区域外ということで、そういうことについても十分考慮に入れて考えるということ。

今一つは、前回見直し後の社会経済情勢の変化、とりわけこの間、市町合併による行政の枠組みの変化などを踏まえて、都市計画そのもののあり方を根幹に立ち戻って議論しよう

いうこと。この2点が確認されたわけであります。

それを受けて中間報告では、このタイトルを、見直しではなく、あり方というふうな言葉で表現させていただいたところでございますけれど、中間報告の段階では諮問のとりの題目にしたらいかがということでございますので、そのとおりにさせていただいております。

専門会議につきましては、合計5回開催させていただいております。第1回の専門会議がもたれましたのが、昨年9月1日です。このときには、都市計画区域マスタープラン等の見直しに関する視点、それから広域都市計画基本方針の必要性、さらに都市計画区域の再編などについて、議論を行いました。

次に、第2回の専門会議は10月12日に開催させていただきました。このときには、各政策課題に対する都市計画としての基本的な考え方、さらに広域都市計画基本方針の策定内容、盛り込まれるべき内容などについて議論を行いました。

その後、11月5日と12月7日に第3回、第4回の専門会議をそれぞれ開催させていただきました。ここでは、中間報告案のまとめについて議論を行い、12月27日の前回、平成18年度第3回都市計画審議会でご報告させていただいたところでございます。

第5回目の専門会議につきましては、本年3月26日に開催させていただきました。ここでは、パブリックコメント手続での県民から寄せられました意見を反映させた形で答申素案について議論をさせていただきました。

次に、中間報告以降の変更についてご説明させていただきます。まず、はじめに中間報告以降に開催されました、先ほど申し上げました3月26日の第5回専門会議で出されました意見によって変更になりました点でございますが、具体的な変更内容については、別冊資料1の1枚目にまとめさせていただいておりますので、説明と合わせてご覧いただければと思います。

意見として出ましたのは、パブリックコメントによって出されました環境問題の記載についてで、これは記載の順序でございますが、ユニバーサル社会の問題と環境問題の記載が少し整理がうまくいっていないということで、まず、ユニバーサル社会のことを先に記載し、その次に身近な自然環境へといった記載順のほうがいいのではないかとということで、そのようにさせていただいたところでございます。

次に、中心市街地に大規模集客施設等を誘導する際の駐車場を郊外部に集約するという言葉が記載されてございましたが、自動車の利便性を考えると疑問ではないかという意見も出ました。また、この記載については、中心市街地での大規模集客施設の誘導ということに特

化し過ぎているのではないかという意見も併せて出されました。

これにつきましては、中心市街地での大規模集客施設等の問題だけに限定せず、中心市街地全般に関わる記載とするよう修正するとともに、駐車場の設置については、ご意見のとおり、地域によって自動車が不可欠なツールであるというのも事実でありますので、自動車交通の状況など、地域の状況を踏まえた対応をすることが重要であると、そういう趣旨の記載に修正をさせていただきました。

次に、パブリックコメント手続によります主な変更点についてでございます。パブリックコメント手続につきましては、今年の3月9日から29日までの間、事務局で実施させていただきました。別冊資料1の2枚目がそのコメントの意見でございます。ご覧いただきたいと思っております。

意見につきましては、環境問題に関する意見が2件、土地利用に関わる県民ニーズや移行への配慮に関する意見が2件、駐車場対策に関するものが1件でございます。まず、環境問題についての意見ですが、これにつきましては、先ほどの専門会議での議論、意見として反映させていただきましたので、そのような記載になってございます。

次に、土地利用に関わる県民ニーズや意向への配慮に関する意見についてですが、これにつきましては、用途地域の指定と併せて、地区計画などの制度を活用することにより、柔軟な土地利用を図る必要がある旨、もう既に記載してございましたので、それと一致すると判断し、既に盛り込み済と判断させていただきました。

最後に、駐車場対策についての意見ですが、これにつきましては、ご意見を反映させていただきまして、地域の特性を考慮した総合的な駐車場対策を行うことが重要である旨の記載を新たに加えさせていただきました。

パブリックコメントで出された意見とその対応につきましては、以上のとおりでございます。なお、このパブリックコメントの個々に出された意見と、その対応につきましては、6月下旬ごろに事務局より公表していただく予定にしております。

次に、その他の変更点でございます。この変更につきましては、市町や庁内調整などによって出てまいりました意見を基に、事務局で修正の形でされたものでございます。内容としましては、ヒートアイランド対策について記載すべきであるという意見、高齢化の進行に対応してコミュニティバスが重要であるという意見、さらに都市計画においても社会経済情勢の変更等に迅速且つ的確に対応するための記載が必要であるという意見、これ、一つ一つもともとでございますし、この限られた紙面の中で、すべてを盛り込むのは大変難しいのです

が、これらについては重要であると判断しましたので、これらの意見については記載の一部追加という形で対応させていただいております。

私からの説明は以上でございますが、事務局から答申案の全体の概要について、説明をいただくようにしております。

議長 どうもご苦労様でございました。では、事務局、お願いいたします。

事務局 引き続き、第9号議案、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の見直しに関する基本的な考え方について、答申案の概要について、ご説明します。

説明は、答申案の概要をまとめた別冊資料2及び前面スクリーンによりご説明させていただきます。

まず、答申案の構成についてご説明いたします。はじめに、本県における都市計画区域の現状及び、都市を取り巻く環境の変化など、現状に対する認識と課題について、分析を行っています。

次に、目指すべき都市づくりとして、都市づくりの目標を掲げるとともに、今後の計画策定に当たって配慮すべき事項が示されています。

以上が、別冊資料2の1枚目に記載している内容です。

次に、別冊資料2の2枚目をご覧ください。その都市づくりの目標などを受けまして広域都市計画基本方針の策定について示すとともに、各々の見直しに関する基本的な考え方として、都市計画区域等の設定、都市計画区域マスタープラン、都市計画区域等のその他の方針、区域区分について記載しています。答申案の構成については以上です。

それでは、答申案の項目順にご説明いたします。資料は別冊資料2の1枚目にお戻りください。まず、現状に対する認識と課題として、本県の都市計画区域の現状について記載しています。

次に、都市を取り巻く環境の変化としまして、人口減少、少子高齢化の進行など、8つの項目を示しています。この現状に対する認識と課題を踏まえまして、生活の質を向上させる都市づくり、にぎわいと活力を生み出す都市づくり、安心して暮らせる安全な都市づくり、広域的な交流と連携の都市づくりの4つの都市づくりを設定しています。

次に、これらの都市づくりの目標を踏まえて、都市計画マスタープラン等の見直しなどを行う場合の計画策定に当たって配慮すべき事項について記載しています。計画の策定当たりましては、21世紀兵庫長期ビジョンやまちづくり基本条例に基づくまちづくり基本方針などの上位計画との整合、広域的な課題に対応する都市計画に関する基本方針の策定、市町合併

に対応した都市計画区域の再編、都市計画への住民意向の反映、関連する計画や方針の推進との連携、社会経済情勢の変化等への対応の6項目について配慮する必要性を示しています。

以上が、 の目指すべき都市づくりです。

さらに、これらの都市づくりの目標などを踏まえて、広域都市計画基本方針の策定について記載しています。

それでは、広域都市計画基本方針についてご説明させていただきます。別冊資料2の2枚目をご覧ください。平成18年5月の都市計画法の改正により、広域的な影響を及ぼす公共施設や大規模集客施設等の適正立地について、従来にも増して、より踏み込んだ対応の必要性が示されました。本県におきましても、都市計画区域を超えた広域的な政策課題への対応、市町合併による行政区域の広域化への対応、広域的な観点から土地利用の調整などを図る観点から、21世紀兵庫長期ビジョンで定めている地域ビジョンの7地域を基本として、広域的な都市計画の基本方針を策定することが必要と認識しておりまして、答申案におきましても、その必要性、位置づけ、内容などについて述べています。

広域都市計画基本方針の位置づけとしましては、21世紀兵庫長期ビジョン、まちづくり基本方針などの考えを受けて策定されるものとし、都市計画区域マスタープランや市町都市計画マスタープランのガイドラインとなるものとしています。

内容につきましては、周辺地域との関係も踏まえた都市づくりの課題、目標を示し、広域的な課題として、地域都市核の機能の連携、広域ネットワークの形成、大規模集客施設等の立地・誘導・抑制、都市と農山漁村の交流など、インターチェンジ周辺、広域幹線道路等の土地利用規制のあり方などの方針の策定について示しています。

広域都市計画基本方針の策定を受け、都市計画区域マスタープラン等の見直しを行うこととし、 で見直しに関する基本的な考え方を示しています、資料の左下をご覧ください。まず、 - 1、都市計画区域等の設定として、都市計画区域を再編する必要性について記載しています。住民の生活圏の拡大などにより、現行の都市計画区域と実態的な生活圏域とのずれが生じたこと、市町合併による行政区域の広域化によって、一つの市町に複数の都市計画区域が併存したり、一つの市町に線引き都市計画区域と非線引き都市計画区域が併存するという状況から、都市計画区域の再編について検討する必要性が生じています。

都市計画区域の指定に関する基本的な考え方ににつきましては、一体的な都市として総合的に整備、開発及び保全すべき区域を指定するとし、特に市町合併に起因する都市計画区域の再編については、これまでの指定の経緯や新市町の計画等も考慮に入れて、総合的に判断す

るものとしています。

次に、資料の真ん中をご覧ください。 - 2、都市計画区域マスタープランです。都市計画区域マスタープランは、都市計画区域毎に策定し、長期的な視点に立った区域の将来像を明確にし、その実現に向けた道筋を示す役割を担っています。

その基本的な考え方としては、平成17年を基準年に、おおむね20年後の都市の姿を展望し、主要な土地利用、都市施設、市街地開発事業について、将来の概ねの配置や規模等を示すこととしており、次の個別の方針毎に都市づくりの目標や配慮する項目を示しています。

まず、土地利用に関する方針として、土地利用の集積を図ること、中心市街地の居住環境の向上を図ること、オールドニュー・タウンの再生を図ること、などとしています。また、自然的環境に関する方針としましては、海、山、川といった地域を特徴づける自然の保全、水辺空間や緑地、森や林など、都市に残る貴重な自然的環境の保全、都市づくりの過程で失われてきた自然的環境の回復に取り組むことについて示しています。

次に、都市交通に関する方針としましては、多様な交通ネットワークの形成、公共交通の整備、道路交通の整備について示しています。都市環境に関する方針としましては、都市緑化の推進、水と緑のネットワークの形成、都市環境の保全などについて示しています。そして、市街地整備に関する方針としましては、生活関連機能の集積、中心市街地の機能回復、大規模遊休地の適正な土地利用などを示し、都市防災に関する方針としましては、地震災害対策、水害、土砂災害対策、震災の教訓を生かした防災対策について示しています。

景観形成に関する方針としましては、歴史・文化・風土など多様な地域特性の活用、美しい景観へのニーズの高まりを踏まえた県民の参画と協働の推進、景観条例や緑条例及び市町等との連携などについて示しています。

続きまして、 - 3、都市計画区域に関するその他の方針について説明します。資料の右上をご覧ください。これは、都市計画区域マスタープランの内容の一部をより具体化するためのもので、4つの方針があります。

まず、都市再開発の方針につきましては、人口、産業規模に応じた適度な密度と広がりを持った都市づくりを目指し、適正市街地の整序を図るとともに、再開発ビルのリニューアルなど、既存施設の利活用や市街地内の低未利用地の利活用などに努めながら、都市の再開発を進めることとしています。

次に、防災街区の整備の方針につきましては、火災の発生とその延焼により広範囲に被害が及ぶ恐れのある密集市街地について整備を進め、道路、公園など、防災性を高める公共施

設の整備等、建築物の耐震化、不燃化を一体的に進めることとしています。

続いて、住宅地市街地の開発整備の方針につきましては、この度、住生活基本法の制定を受け、今年の3月に兵庫県住生活基本計画が策定されたことから、この計画に適合するものとして、神戸、阪神間、東播、中播、東条及び吉川の各都市計画区域について定めることとしています。

拠点業務市街地の開発整備の方針につきましては、都市計画区域マスタープランの土地利用に関する方針と市街地整備に関する方針に、基本的な考え方を示すこととしています。

最後に、 - 4、区域区分です。区域区分とは、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、市街化区域と市街化調整区域に区分することを言います。資料の右下をご覧ください。答申案では、既存ストックを活用し、新たな郊外開発などによる都市の拡散を抑制することを役割とし、新たな大規模住宅団地の開発などを目的とした市街化区域の拡大は、事業の妥当性、確実性を備えたもの以外は原則行わず、当分の間、市街化が見込めない市街化区域については、市街化調整区域への編入を検討することとしています。

以上で答申案についての説明を終わらせていただきます。

議長 ありがとうございます。31番委員及び事務局からの説明がありましたが、これについて、質問又はご意見ございましたらお願いいたします。

26番 これは都市計画区域マスタープラン等の見直しに関する基本的な考え方についてということですから、全体を今もご説明いただきましたし、以前の間中まとめのときにも十分にお聞かせをいただきました。そんな中で、述べる内容については限界があるかと思えます。けれども、基本的なところで、見直しに当たっては、どうしてもこういうことはせめて取り込んでいただきたいとか、要望とか、そういうことが若干ありますので、そのへんを意見として挙げておきたいと思えます。

まずは、中間とりまとめのときも、パブリックコメントの中でも環境問題のことが書かれてあって、もちろん答弁の中にもそれは十分取り入れましたよというようなことで書かれてあるんですが、その大きな原因になっておりますこの別冊資料2の中で、本文の中にももちろんあるからここにあるんですが、現状に対する認識と課題の中で、例えば今、少子高齢の中で、非常に地方の過疎化であるとか、大都市への都心回帰だとか、いろんな問題、農業問題も書かれてあります。

その環境問題の中で言いますと、一番大きな原因になっているのは、現状に対する認識と課題の中の(4)のモータリゼーションの進展と高速道路網の整備というところでは、やっぱ

り相変わらず、高速道六基幹軸の整備というのが課題の中にもあげられているというふうな状況において、今、開発を中心にした中での、緑が削られて海が埋め立てられてというところで、県民も非常に、これは全国レベルの話でもあり、兵庫県の話でもあるんですが、そういった意見も随分出ている中で、やはり道路網という意味では、まだまだ生活道路が充実できてない中で、そういったことが主な見直しの部分でも充実できるような方向で、むしろこういう開発中心の部分が少なくなっていくというふうな、22ページでしたか、本文の中で、広域都市計画基本方針の内容の中で、インターチェンジ周辺及び幹線道路沿道等の土地利用規制のあり方という中で、少し開発圧力が高まることが想定されるためということで、景観だとか背後地の土地利用、道路交通などに配慮しつつ、秩序ある土地利用の規制、誘導の方針を示すという言葉があるんですけれども、やっぱり基本的な高速道六基幹軸の整備という点では、やはり山削ってということには変わりない計画になってますから、このへんの見直しの基本的な考え方の中では、十二分にそのあたりは配慮していただきたいということが基本にあります。

そういう中で、若干ですが、例えば、広域の問題が市町合併の中で、広域的に都市計画も考えていくんだというのが、随所に出てまいりますけれども、確かにこれ、必要なことです。市町合併して、どこかにも書いてありましたように、21市70町から29市12町に減少という中で、新たなる課題が、見直しが必要だろうとは思いますが、今もこの問題についても、全国でも、また兵庫県の中でも、市町合併したことによって、元々の本当に小さなまちで暮らしていた方々が、メリットもあるけれども、デメリットも随分出てきていると。福祉的対応であるとか、いろいろ今の課題に対して、十分答えきれないというふうなこともありますから、その広域的な都市づくりの対応ですね、例えば広域的な課題に対する都市計画というようなことの中で、元々暮らしていて、市町合併によって大変だという部分も含めた見直しも必要であるなというふうに、是非そういったことも配慮していただきたいということ。

あと、2点ほどなんですが、例えば遊休地の問題、広い遊休地が出て、これなんかも見直すときには、どうかその原因等ですね。なぜこういう遊休地が存在してきてしまったのかというあたりも、その中に入れていただいて、見直すときには原因からまとめていくというか、原因がわかってはじめて今回の新しい見直しになろうかと思えます。いろんな遊休地がありますのでね。

それと、例を挙げるならば、その他のところで出てきている見直しの中で、都市計画区域に関するその他の方針の中で、例えば兵庫県住生活基本計画との整合というのが、本文の33

ページのあたりに出てきておりますけれども、実は私なんか、この兵庫県住生活基本計画そのものが、例えば公営住宅を減らしていくという方向、こういったことには十二分には納得できない部分も、この基本計画そのもののなかにありますので、これだけを整合性として見ていくということにもしなるならば、本来の基本的な考え方から言えば、もっと要望したいところもありますので、そういった例を少しあげました。

この答申については、まとめていかれたご苦労もありがとうございましたと思うんですけれども、まだまだそういった意味では十分でないところがありますし、基本的に考え方の違うところがありますので、議長がこの答申案について、私たちにどういう聞き方をされるかによって、私は要望をお伝えしておきたいとは思っているんですけれども、そのへんを加味していただければありがたいと思います。以上です。

議長 他に。はい、どうぞ。

27番 一つの行政区域のなかで、過密地と過疎地と空洞化されているといったような現象が今、できているのではないか。そういう意味で、本計画については、是非とも必要な取組であるかなと思っております。

従来からの、この別冊の 5をお聞きしたいんですが、広域的な取組は従来からもされてきたと思うんですが、7つの地域に分けての取組ということになるんですが、従来の広域的な取組と、今回の新しい広域的な取組ということの違いについて、もう少し説明をいただきたいと思います。

今一つは、真ん中、土地利用に関する方針のなかで、土地利用は農地法上の関わりが大変深いと思うんですが、そのことが特にお触れになっていないんですけれども、農地法上との関わりということについての検討の経過プロセスがどんなことであったのか。この際でするので、お聞きしておきたいと思います。以上です。

議長 ただいまのご質問について、事務局からお答えしていただけますか。

事務局 まず農地のことにつきましては、都市に残る貴重な自然的環境というふうに捉えておりまして、本答申案のほうでも農地などの開発などに対する規制とか、適切な保全施策の導入と、住民等による維持管理の推進などについて盛り込むように、都市計画区域マスタープランに盛り込む方針として、答申案のほうに記載させていただいているところでございます。

それから、従来の取組とこれからの取組ということですが、説明の中でもご説明いたしました、この度、都市計画法が改正になりまして、大規模集客施設というものを郊外

立地することで、広域的に非常に問題になっているというところが今回、大きな見直しの一つのポイントになっております。

31番 少し補足的に申し上げます。お二人からご質問あるいはご意見いただきましたが、後でご質問いただいた方のほうから先に少し補足をさせていただきますと、今回、広域都市計画基本方針と書いてございますが、そのことが提案の一つの柱になっております。この検討は、都市計画の制度の中でということ念頭に置いた議論でございます。当然ながら、私が最初に申し上げましたように、特に兵庫県下で土地利用という概念からいくと、あくまでも都市計画区域外である、このことについて、都市計画側から、あるいは都市計画区域を考える際に、そのところのいわば都市計画区域外も含めた計画的対応が必要だということをメッセージとして送ったつもりでございます。

そういうことを十分にお汲み取りいただければと思うのですが、もっと端的に申し上げますと、都市計画区域外のことについて、ここで具体的に書くということにはばかられます。このことは十分ご承知おきいただきたい。こういうことでございます。

このことは、最初のほうのご質問の中にもございましたので、そのことについては、よく読んでいただくと、そのことがおわかりいただけるだろうと思います。

余談になりますが、専門会議の中では、いろんな議論がございまして、わが国の都市計画制度自身が非常に限定的であるということで、例えば、諸外国のような都市農村計画というふうな形で、国土全体がそうした視野の中で議論されるということが、本来は望ましいんだという意見もございましたけれども、この専門部会はそうした枠を超えたことまで言及する役割を与えられておりませんので、そのことについて十分ご理解いただきたいというふうに思います。

それから、遊休地の問題、あるいは住生活基本計画の問題等については、委員のご意見としては承りますけれども、私どもはそのことも踏まえた議論をした上で、こうした記述とさせていただきます。そのことについても、ご理解いただきたいと思いますが、同時に、これは何度も申し上げますように、今後つくられます広域的都市計画の方針であるとか、あるいは都市計画マスタープランであるとかというのが個々具体的に地域によって策定されるものであります。それでその策定されるに当たって、留意すべき事項を記述しておりますので、何をどのように書けというところを書くことを我々に求められているものではないというふうに理解しております。以上でございます。

議長 どうもありがとうございました。どうぞ、27番委員。

27番 先生のほうから、法を超えないという、範囲の中での取組ということはよくわかるんですが、そうは言いながら、まちづくりの上ではどこかで総合調整をしていくということは、やはり必要ではないかなと、そういう思いは強くいたします。

それから、今一つは、広域な視点の中でマスタープランがつけられてきたんですが、どうしても各市町の端っこの部分は置いてきぼりになるというきらいが、現実のまちづくりの中ではあるわけです。

そういう意味で、新しい人の流れ、あるいは交通の流れもどんどん変わってくるわけですから、人・物の流れが変わっていくわけですから、そういう観点での従来の広域的な取組のまずいところを反省しながら、新しい広域的な取組ということの視点を明らかにしていただくということが、非常に大事だと思うんですが、特にこの5については、各市町については、総合計画やら、土地利用のまちづくりのその時点も、あるいは時期もまちまちだと思うんですね。そのことをどうやって相互調整をしていくかというのは、これは大変な作業になっていくと思うのですが、是非とも前向きなお取組をお願い申し上げたい、そんな思いもいたしております。以上です。

26番 先ほどの意見に対してのご意見をいただきました。確かに限定的であるとか、すべてを書けないという、こう書きなさいというのはいえないというのによくわかった上で、意見を申し上げました。特に、本文の答申案の「はじめに」にあたる1ページ、2ページを読みますと、やはりそうは言っても、特に2ページに書いてありますように、この度、平成20年度に都市計画区域マスタープラン等の見直しを行うに当たり、20年後の都市の将来像を描きつつということで、現状に対しての認識であるとか課題を抽出していったという意味では、非常に大きな役割をやっぱり持つものですから、私自身もその基本的な考え方の違いなり、意見なりを申し述べさせていただきました。

確かに答申案としては、この内容で掲げられているということで、言葉の上では非常に一致できると思いますが、よくわかりますよという部分もあるんだけど、最初に言いましたように、基本的な考え方の中にあるということだけお聞きいただければというふうに思います。以上です。

議長 貴重なご意見ありがとうございました。他にご意見ございますでしょうか。

私も田舎がありまして、姫路市に今度合併されたのでありますけれども、白地で都市計画区域外なんですね、姫路市は姫路市の都市計画区域と、それから香寺町と、指定のないところと、いろんな混在があります。そういうのを具体的に今後どうするかというのは、それぞ

れ市町の立場だと思しますので、今回こういうふうな基本的な考え方として示していただいた、若干ご意見はありますけれども、一応、我々の今回の都市計画審議会としての答申をこのままをお願いしたいと、そういうふうに思います。

これから、具体的に組み立てていく市町が、我々の考え方を踏まえて、より具体的な形で、マスタープランなり都市計画そのものの組み立てをしていっていただくということを期待して、きょう、これを決めさせていただきたいと思しますので、本答申案に対して、賛成の方、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、挙手をお願いいたします。

(反対者挙手)

議長 賛成多数でございますので、第9号議案、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の見直しに関する基本的な考え方については、原案のとおり可決したいと思います。31番委員をはじめ、専門会議の構成員の皆さんには、非常にお忙しい中、専門会議での議論等、大変ご苦労様でございました。

また、31番委員にはとりまとめに当たり、大変なご尽力をいただいたというふうに伺っております。改めて御礼を申し上げたいと思います。誠にありがとうございました。

以上で、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、これもちまして、平成19年度第1回審議会を閉会したいと思います。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した。

閉 会 午後4時24分

**平成19年度第1回兵庫県都市計画審議会
出席委員名簿**

日 時：平成19年6月8日 午後2時～午後4時24分
場 所：パレス神戸（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	神戸大学名誉教授	会 長
	中 瀬 勲	兵庫県立大学教授	
	西 勝	神戸大学名誉教授	
	原 口 和 夫	兵庫県道路公社理事長	
	東 浦 功	兵庫県農業会議副会長	
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
	久 貝 卓	経済産業省近畿経済産業局長	代 理
	布 村 明 彦	国土交通省近畿地方整備局長	代 理
	島 崎 有 平	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 菜 務	小野市長（兵庫県市長会）	代 理
県議会の議員 （第3条第1項第4号）	寺 本 貴 至		
	葛 西 利 延		
	野 間 洋 志		
	佃 助 三		
	毛 利 り ん		
	永 富 正 彦		
市町の議会の議長を 代表する者 （第3条第1項第5号）	吉 井 稔	養父市議会議長（兵庫県市議会議長会）	