

平成27年度
第3回兵庫県都市計画審議会

平成28年2月10日(水)
パレス神戸 2階 大会議室

【会長挨拶】

【議案審議】

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、御審議を賜りたいと存じます。

なお、審議の中で御発言になる場合は、議事録作成上、皆様の前に置いております名札の番号を述べてから御発言くださいますようお願いいたします。

それでは第1号～第6号議案、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、いわゆる都市計画区域のマスタープランの変更について事務局から説明お願いいたします。

○事務局 議案1から6について説明します。資料は、左上に第1号議案から第6号議案と記載した冊子、議案説明資料は、「資料2」の1ページから12ページです。パワーポイント資料は、「資料4」の1ページから47ページとなっています。このほか、「資料3」の意見書の概要と県の考え方を配布しています。

県では、おおむね5年ごとに、都市計画区域マスタープランの見直しを行っており、今回の見直しのポイントは、4点あり、「災害への備えを強化」していること、「地域のイニシアティブによる魅力的な都市づくりの促進」を目指していること、持続可能な都市構造のあり方として「地域連携型都市構造化」を提示していること、市街地の広がりや状況や歴史・文化を踏まえ、圏域ごとに1つの広域マスタープランとしていること、です。

マスタープランは、3部構成で、「第1の基本的事項」では、役割、対象区域、目標年次を、「第2の本県の都市づくりの基本方向」では、全県共通で、「都市計画に関する課題」、「目指すべき都市づくり」などを、「第3の各地域の方針」では、「地域の概況」、や「将来像」、「区域区分の決定の有無」、「都市づくりに関する方針」などを、記述しています。

本日は、全県共通の「第1」と「第2」を最初に一括して説明し、その後、地域別に「第3の各地域の方針」を説明します。

では、「基本的事項」です。

マスタープランは、広域的・根幹的な都市計画の方向性を示し、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の指針とし、市街地の広がりや状況や歴史・文化を踏まえ、ご覧の6地域を対象に策定しています。なお、神戸都市計画区域については、地方分権にかかる一括法に基づき神戸市が決定することとなっています。目標年次は、平成52年の都市の姿を展望しつつ、平成32年としています。

次に、「都市づくりの基本方向」です。

まず、「都市づくりの基本方針」は、県の「まちづくり基本方針」に即し、「安全・安心」「環境との共生」「魅力と活力」「自立と連携」の4点としています。

続いて、「現状と課題」は、ご覧の6点で、人口減少・超高齢社会の到来や防災対策の必要性の増大などをあげて、整理しています。

続いて、「目指すべき都市づくり」では、3つの方針を示しています。

1つ目は「安全・安心な都市空間の創出」です。「安全な都市づくり」として、均衡ある都市施設の配置とネットワーク化、津波被害対策や総合的な治水対策など、防災・減災対策を強化します。また、「安心な都市づくり」として、住宅や公共交通等のバリアフリー化、医療、福祉と連携した都市機能の確保などユニバーサル社会づくりを推進します。

2つ目は、「地域のイニシアティブによる魅力的な都市づくり」です。まず、「エリアマネジメントの促進」として住民や事業者等による主体的なまちづくりを推進します。次に「地域資源を生かした魅力ある都市づくり」として、魅力の更なる向上と地域間交流の促進や市街化調整区域の性格を維持した上での、当該地域の活力の向上や産業の活性化を図ります。また、「民間投資の誘導」として、一定の人口密度をもった地域の形成や、立地に向けた各支援措置により民間活力の活用を図ります。

3つ目は「持続可能な都市構造の形成」です。持続可能な都市構造として、大都市部への一極集中ではなく、大都市、地方都市、中山間地等が都市機能を分担・相互連携するとともに、交通ネットワーク化により、地域全体で多様な機能を確保することを基本的考え方とした「地域連携型都市構造」を提示しています。これにより、人・もの・資本・情報等の活発な環流による、新たな交流や地域のにぎわいの創出を図ります。

このような考え方のもと、まず、「市街地エリア」では、都市機能が集積する地区における機能の更新・充実や、これらの地区へのアクセスの維持・確保により、地域全体で魅力・活力を向上していきます。また、「市街地以外のエリア」では、既存集落等において、日常生活に必要なサービスの確保、都市との交流、二地域居住や定住の促進などにより、地域活力の維持を図ります。このほか、「効率的な都市基盤施設の整備」として、真に必要な施設整備と、既存ストックの長寿命化等により、戦略的な維持・管理・更新を図ります。

「地域連携型都市構造」のイメージが、こちらのとおりです。図の中の青いアメーバ状の部分が、市街地のエリアで、その外のエリアに点在する濃い緑色の部分が、旧町村の中心地や既存の集落を示します。そして、それらの中にある大小の丸が「都市機能集積地区」を示します。

都市機能集積地区では、フルセット型の都市機能を集積させるのではなく、個性や特色を生かして都市機能を分担、確保し、地区間を交通ネットワークで連携することで、都市機能の相互補完を行うこととします。

赤い丸で示しているのが、都市機能の集積度が特に高い「広域都市機能集積地区」、オレンジ色の丸が、都市機能が一定以上集積している「地域都市機能集積地区」、青い小さな丸が生活に密着した都市機能が集積している「生活都市機能集積地区」です。また、都市機能の分担・連携を担う交通ネットワークとして、広域的な人の移動・物流を支える公共交通や、幹線道路などを「広域連携軸」、地域内の移動を支える公共交通や、県道などを「地域内連携軸」とします。そして、日常生活圏内では、コミュニティバスなどにより公共交通ネットワークを維持・確保します。

このイメージ図では、画面下側に、都市機能の集積が特に高い「広域都市機能集積地区」を有する市があり、画面上側に、市境を超えて都市機能の「調整・連携」を図る市が隣接する場合の都市構造を示しています。また、都市形成の基礎的条件となる水と緑のネットワークについては、保全に努めるものとします。なお、このような都市構造の実現による効果としては、「生活利便性の確保」、「財政負担の軽減」、「都市の低炭素化」の3点が期待されます。ここまですが、全県共通の「都市づくりの基本方向」です。

次に「第3の地域の方針」について、1の「地域の概況」は省略し、2の「長期的に目指すべき地域の将来像」から、地域毎に説明します。なお、「地域の概況」については、配布しています資料4の32ページから47ページに記載しています。では、まず「阪神地域」です。本地域はご覧の7市1町からなり、神戸市から大阪市にかけて密度の高い市街地が広範囲に連たんし、東西、南北に複数の鉄道・バスからなる公共交通ネットワークが形成されています。これら現在の都市構造を踏まえ、地域を形づくる森林や河川等を保全しつつ、大阪市や神戸市との役割分担に留意し、個性や特色のある都市機能の集積・集約を図ります。また、65歳以上人口の急激な増加による都市機能の低下に対して、隣接地区間での都市機能の分担を図ります。市街地エリアでは、高度利用等による一定の人口密度を維持する一方、災害の発生リスク等を勘案して、必要に応じ、市街地を縮小します。市街地以外のエリアでは、地域活性化や市街地等との連携確保を図ります。

次に、阪神間都市計画区域では、計画的な市街地の誘導を図る必要があることから、引き続き、区域区分を定めます。

続いて、「地域連携型都市構造化」の方針では、赤及びオレンジ色の丸で示すご覧の主要駅

周辺等を「地域都市機能集積地区」として、都市機能の維持・充実や特色ある芸術・文化等の機能集積を図ります。なお、「JR尼崎駅～阪神尼崎駅周辺」と「阪神西宮駅～阪急西宮北口駅周辺」については都市型の「地域都市機能集積地区」として、複合的な都市機能の集積を図ります。また、現在の市街地を中心とした人口密度の維持を図るため、既成市街地を中心とした土地の高度利用、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用圏人口の維持等を図ります。機能連携の強化については、青い矢印で示す、名神高速道路やJR・私鉄などの既存の広域交通ネットワークを「広域連携軸」として、地域内外の連携強化を図るとともに、国内外の交流や物流を促進するため、関西3空港や阪神港へのアクセス強化等を図ります。

続いて「土地利用に関する方針」です。黄色で示す住宅地では、主要鉄道駅周辺における高度利用等の推進や、日常生活圏の形成のための生活利便施設の適切な配置などを図ります。赤色で示す商業・業務地では中心市街地活性化や地域の玄関口でのまちなみ形成等を図ります。青色で示す工業地・流通業務地では、臨海部やIC周辺等において既存産業の充実や、新たな産業拠点の形成等を図ります。

この他、オールドニュータウンの再生、大規模集客施設の適正な立地誘導、大規模工場移転等に伴う土地利用転換などを図ります。また、市街化調整区域では、地域主導の既存集落の活力維持に資するまちづくり等を促進します。

続いて「市街地整備」「都市施設」に関する方針では、大規模工場の遊休地等の有効利用や、密集市街地の防災対策等を推進します。また、新名神高速道路や名神湾岸連絡線の整備促進や西宮北口、武庫之荘間における新駅設置の検討等を進めます。

続いて、「防災」に関する方針では、国道43号等の広域防災帯の整備、尼崎西宮芦屋港における津波対策の早期完了や帰宅困難者対策、六甲山グリーンベルト整備事業等を推進します。その他、「景観形成」、「地域の活性化」に関する方針を記載しています。

次に「東播磨地域」です。本地域はご覧の8市3町からなり、臨海部では市街地が連たんし、内陸部では河川や街道沿いに市街地が分布しており、JRや私鉄等の交通ネットワークが形成されています。これら現在の都市構造を踏まえ、地域を形づくる森林や河川等を保全しつつ、臨海部では、神戸市や姫路市の中心部との役割分担に留意し、都市機能の集積や集約により、都市機能を確保します。内陸部では、公共交通の利用者確保に配慮し、交通結節点において都市機能の維持・充実を図ります。市街地エリアでは、高度利用等による一定の人口密度を維持する一方、災害の発生リスク等を勘案して、必要に応じ、市街地を縮小します。市街地以外のエリアでは、地域活性化や市街地等との連携確保を図ります。

次に、東播都市計画区域では、計画的な市街化の誘導を図る必要があることから、引き続き、区域区分を定めます。一方、中、東条、吉川 都市計画区域では、区域区分は定めません。

続いて、「地域連携型都市構造化」の方針では、赤及びオレンジ色の丸で示すご覧の主要駅周辺等を「地域都市機能集積地区」として、都市機能の維持・充実に努めます。

また、「JR・山陽電鉄明石駅周辺」と「JR加古川駅周辺」については都市型の「地域都市機能集積地区」として、複合的な都市機能の集積を図ります。また、現在の市街地を中心とした人口密度の維持を図るため、既成市街地を中心とした土地の高度利用、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用圏人口の維持等を図ります。

機能連携の強化については、青い矢印で示す、第2神明道路、東播磨道、JRなどの既存の広域交通ネットワークを「広域連携軸」として、都市機能の相互補完等を担うとともに、東西方向の交通ネットワークの更なる強化により、神戸市や姫路市との連携強化等を図ります。

続いて「土地利用に関する方針」です。黄色で示す住宅地では、主要鉄道駅周辺における高度利用等の推進や、日常生活圏の形成のための生活利便施設の適切な配置などを図ります。赤色で示す商業・業務地では明石駅、加古川駅周辺における都市基盤施設の整備と土地の高度利用の促進等を図ります。青色で示す工業地・流通業務地では、臨海部やIC周辺等において既存産業の充実や、新たな産業拠点の形成等を図ります。

この他、オールドニュータウンの再生、市街化区域内農地の保全・活用、大規模集客施設の適正な立地誘導などを図ります。また、市街化調整区域では、地域主導の既存集落の活力維持に資するまちづくり等を促進します。

次に、非線引き都市計画区域等では、IC周辺等の開発圧力が比較的強い地域における、用途地域等の活用による生活環境の悪化防止や、三木市細川・口吉川地区等における都市計画区域の拡大検討を行います。また、基幹道路ネットワークの利便性を生かした既存産業団地における産業立地の促進等を図ります。

続いて「市街地整備」「都市施設」に関する方針では、明石駅、加古川駅周辺の再開発による都市機能の強化や、加古川市神野台等における、新たな医療、健康、福祉の拠点形成等を推進します。また、東播磨道等の整備促進や神戸電鉄粟生線等の利用促進などを図ります。

続いて、「防災」に関する方針では、都市の耐震化・不燃化や護岸補強等の津波対策、総合的な治水対策等を推進します。

「地域の活性化」に関する方針では、豊かな水辺環境と多彩な伝統文化を生かした地域活力と魅力の向上を図ります。

次に「西播磨地域」です。本地域はご覧の5市6町からなり、臨海部では市街地が連たんし、内陸部では河川や街道沿いに市街地が分布しており、JRや私鉄等の交通ネットワークが形成されています。これら現在の都市構造を踏まえ、地域を形づくる森林や河川等を保全しつつ、臨海部では、姫路市中心部における都市機能の更新や国際的な観光交流促進等を図ります。内陸部では、公共交通の利用者確保に配慮し、交通結節点において都市機能の維持・充実を図ります。市街地エリアでは、高度利用等による一定の人口密度を維持する一方、災害の発生リスク等を勘案して、必要に応じ、市街地を縮小します。市街地以外のエリアでは、地域活性化や市街地等との連携確保を図ります。

次に、中播、西播都市計画区域では、計画的な市街化の誘導を図る必要があることから、引き続き、区域区分を定めます。一方、山崎、西播磨高原都市計画区域では、区域区分は定めません。

続いて、「地域連携型都市構造化」の方針では、赤い丸で示す「姫路市中心部」を「広域都市機能集積地区」として、芸術・文化等の高次都市機能や産業機能の充実等を図ります。このほか、オレンジ色の丸で示すご覧の主要駅周辺等を「地域都市機能集積地区」として、都市機能の維持・充実を図ります。また、現在の市街地を中心とした人口密度の維持を図るため、既成市街地を中心とした土地の高度利用、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用圏人口の維持等を図ります。

機能連携の強化については、青い矢印で示す、山陽自動車道、播但連絡道路、JRなどの既存の広域交通ネットワークを「広域連携軸」として、都市機能の相互補完等を担うとともに、東西方向の交通ネットワークの更なる強化により、神戸地域や東播磨地域との連携強化等を図ります。

続いて「土地利用に関する方針」です、黄色で示す住宅地では、主要鉄道駅周辺における高度利用等の推進や、日常生活圏の形成のための生活利便施設の適切な配置などを図ります。赤色で示す商業・業務地では姫路市中心部における城下町の風情を生かした魅力的な市街地の形成等を図ります。青色で示す工業地・流通業務地では、臨海部やIC周辺等において既存産業の充実や、新たな産業拠点の形成等を図ります。この他、姫路市中心部における高次都市機能の集積や周遊型観光の拠点整備、市街化区域内農地の保全・活用、大規模集客施設の適正な立地誘導などを図ります。また、市街化調整区域では、地域主導の既存集落の活力維持に資するまちづくり等を促進します。

次に、非線引き都市計画区域等では、IC周辺等の開発圧力が比較的強い地域における、用

用途地域等の活用による生活環境の悪化防止を、また、播磨科学公園都市における研究開発型企業や先端科学技術関連企業の誘致推進等を図ります。

続いて「市街地整備」「都市施設」に関する方針では、姫路市中心部における再開発の促進や密集市街地における防災対策等を推進します。また、中国横断自動車道姫路鳥取線等の整備促進やJR御着、姫路駅間、姫路、英賀保駅間における新駅設置などを進めます。

続いて、「防災」に関する方針では、都市の耐震化・不燃化や護岸補強等の津波対策、総合的な治水対策、地下街等における利用者の円滑で迅速な避難確保などを推進します。

その他、「景観形成」、「地域の活性化」に関する方針を記載しています。

次に「但馬地域」です。本地域はご覧の3市2町からなり、全体的に山地が多く、平野部の河川や街道沿い等に市街地が島状に分布し、幹線道路による交通ネットワークが脆弱な公共交通を補完しています。これら現在の都市構造を踏まえ、地域を形づくる森林や河川等を保全しつつ、市街地や集落が点在していることから、公共交通ネットワークによる連携強化により都市機能の代替・相互補完を行い、地域全体で都市機能の確保を図るとともに、公共交通の利用者確保に配慮し、交通結節点において都市機能の維持・充実を図ります。市街地エリアでは、災害の発生リスク等を勘案して、必要に応じ、市街地を縮小します。市街地以外のエリアでは、地域活性化や市街地等との連携確保を図ります。

次に、豊岡、浜坂、香住、八鹿、和田山のすべての都市計画区域において、区域区分は定めません。

続いて、「地域連携型都市構造化」の方針では、ご覧のオレンジ色の丸で示すJR豊岡駅周辺他4カ所を「地域都市機能集積地区」として、都市機能の維持・充実を図ります。また、現在の市街地を中心とした人口密度の維持を図るため、魅力ある市街地の形成を図り、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用圏人口を確保するとともに、農山漁村では、住まいと生業が強く結びついていることから、住み続けられる環境整備を行っていきます。機能連携の強化については、青い矢印で示す、北近畿豊岡自動車道、JR播但線などの既存の広域交通ネットワークを「広域連携軸」として、地域外を含めた都市機能の相互補完等を図ります。

続いて、「土地利用に関する方針」です。IC周辺等の開発圧力が比較的強い地域における、用途地域等の活用による生活環境の悪化防止や養父市養父地域における開発圧力を踏まえた都市計画区域の拡大を検討します。また、城崎等における歴史的な景観の保全と防災性の向上等を図ります。

続いて「市街地整備」「都市施設」に関する方針では、豊岡市の、高齢になっても歩いて暮

らせる社会の実現に向けた「スマートウェルネスシティ」の取組の推進等を、また、北近畿豊岡自動車道及び山陰近畿自動車道の整備促進や、円山川等における生物多様性を確保する河川環境の再生・整備等を図ります。

続いて、「防災」に関する方針では、凍雪害対策による冬期の交通ネットワークの確保、木造民間住宅や城崎温泉等の宿泊施設等を含めた建築物の耐震化・不燃化等を推進します。

「地域の活性化」に関する方針では、Wi-Fiアクセス環境の整備等、外国人観光客の受入れ基盤整備などを図ります。

次に「丹波地域」です。本地域は篠山市、丹波市の2市からなり、全体的に山地が多く、平野部の河川や街道沿い等に市街地が島状に分布し、幹線道路による交通ネットワークが脆弱な公共交通を補完しています。

これら現在の都市構造を踏まえ、地域を形づくる森林や河川等を保全しつつ、市街地や集落が点在していることから、公共交通ネットワークによる連携強化により都市機能の代替・相互補完を行い、地域全体で都市機能の確保を図るとともに、公共交通の利用者確保に配慮し、交通結節点において都市機能の維持・充実を図ります。市街地エリアでは、災害の発生リスク等を勘案して、必要に応じ、市街地を縮小します。市街地以外のエリアでは、地域活性化や市街地等との連携確保を図ります。

次に、篠山、丹波の両都市計画区域において、区域区分は定めません。

続いて、「地域連携型都市構造化」の方針では、オレンジ色の丸で示す「篠山市中心部」及び「丹波市中心部」を「地域都市機能集積地区」として、都市機能の維持・充実を図ります。また、現在の市街地を中心とした人口密度の維持を図るため、魅力ある市街地の形成を図り、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用圏人口を確保するとともに、農山村では、住み続けられる環境整備を行っていきます。

機能連携の強化については、青い矢印で示す、舞鶴若狭自動車道、JR福知山線などの既存の広域交通ネットワークを「広域連携軸」として、地域外を含めた都市機能の相互補完等を図ります。

続いて、「土地利用に関する方針」です。I C周辺等の開発圧力が比較的強い地域における、用途地域等の活用による生活環境の悪化防止を、また、篠山城跡周辺や柏原町柏原周辺等における歴史的な景観の保全と防災性の向上等を図ります。

続いて「市街地整備」「都市施設」に関する方針では、歴史的なまちなみを有する密集市街地における、ソフト対策を含めた防災対策や丹波市氷上地域における医療・福祉拠点の整備等

を推進します。また、JR福知山線の利用促進やコミュニティバスやデマンド型交通による移動手段の確保等を図ります。

続いて、「防災」に関する方針では、丹波市の平成26年8月の集中豪雨による甚大な被害からの早期復旧と災害に強い地域づくりに向けた復興を推進するとともに、山裾での安全・安心な土地利用に向けた検討などを進めます。

その他、「景観形成」、「地域の活性化」に関する方針を記載しています。

最後に「淡路地域」です。本地域はご覧の3市からなり、全体的に山地や丘陵が多く、臨海部の平地に市街地が島状に分布し、自動車利用を中心とした交通ネットワークが形成されています。これら現在の都市構造を踏まえ、地域を形づくる森林や河川等を保全しつつ、市街地が臨海部に点在していることから、バス等の公共交通ネットワークによる連携強化により都市機能の代替・相互補完を行い、地域全体で都市機能の確保を図るとともに、公共交通の利用者確保に配慮し、交通結節点において都市機能の維持・充実を図ります。市街地エリアでは、災害の発生リスク等を勘案して、必要に応じ、市街地を縮小します。市街地以外のエリアでは、地域活性化や市街地等との連携確保を図ります。

次に、洲本、淡路、南あわじ、すべての都市計画区域において、区域区分は定めません。

続いて、「地域連携型都市構造化」の方針では、オレンジ色の丸で示す「洲本市役所周辺」他2カ所を「地域都市機能集積地区」として、都市機能の維持・充実を図ります。また、現在の市街地を中心とした人口密度の維持を図るため、魅力ある市街地の形成を図り、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用圏人口を確保するとともに、農山漁村では、住み続けられる環境整備を行っていきます。また、将来起こりえる津波災害の防止・軽減を図るため、災害の発生リスクの高い区域では、住宅等の建築抑制や構造規制を検討していきます。

機能連携の強化については、青い矢印で示す、神戸淡路鳴門自動車道と国道28号の広域交通ネットワークを「広域連携軸」として、地域外を含めた都市機能の相互補完等を図ります。

続いて、「土地利用に関する方針」です。IC周辺等の開発圧力が比較的強い地域における、用途地域等の活用による生活環境の悪化防止を、また、IC周辺における工業・流通施設等の適切な立地誘導などを図ります。

続いて「市街地整備」「都市施設」に関する方針では、淡路花博跡地を活用し、健康回復・健康づくりの拠点形成等を推進します。また、神戸淡路鳴門自動車道におけるスマートICの設置等を進めます。

続いて、「防災」に関する方針では、南海トラフ地震での津波に備え、福良港等の津波対策

の早期完了を進めます。

「地域の活性化」に関する方針では、「あわじ環境未来島構想」等の参画と協働の取組を促進します。

第1号議案から第6号議案に関する住民意見の反映措置等として、平成27年4月、7月、8月に説明会・公聴会を開催しました。その際、第2号議案について1件、第4号議案について1件の公述意見がありました。また、都市計画法第17条第1項の規定に基づき、平成27年12月8日から2週間の縦覧に供しましたところ、第2号議案について1件の意見提出がありました。

「資料3」意見書の要旨と県の考え方の1ページをご覧ください。いただいた意見は「以前の明石の海岸線の絶景を復活してもらいたい」という主旨のものでした。御意見のとおり、明石の海岸線等の水辺空間や景観は、地域資源として保全・活用することが重要であると考えており、マスタープランでは、「地域の概況」の「地域資源」において、これらの資源について記載するとともに、「都市づくりに関する方針」の「地域の活性化の方針」において、「豊かな水辺環境と、伝統文化を生かして、地域全体の活力と魅力を高める地域づくりを推進する。」旨を記載しています。また、本案について関係市町に対して意見聴取したところ、異存なしとの回答をいただいております。

以上で第1号議案から第6号議案までの説明を終わります。

○議長 どうもありがとうございました。

ただいま事務局から説明がございましたが、これにつきまして御質問または御意見はございませんか。はい、どうぞ。

○27番 27番です。意見表明をさせていただきたいと思います。第1号議案から第4号議案について意見を言いたいと思います。

第1号議案の阪神間のマスタープランの変更の件についてですけれども、全体としては、賛同できる、ほとんど賛同できるのですけれども、その中に名神湾岸連絡線がずっと位置づけられていまして、私たち、この名神湾岸連絡線については、2キロメートルという計画道路を800億円とも言われる事業が行われることに対しまして、その費用対効果があるのかどうかということ、そして、もともとこの阪神高速3号神戸線と国道43号の渋滞解消と言われてはいますが、その効果を上げるためには、大阪湾岸道路西伸部が整備されないと効果が上がらないと。この大阪湾岸道路西伸部というのは、6,000億から7,000億かかるという点、また、地元住民の十分な理解が得られていないということなどから、この名神湾岸連絡線の計画について、反対の立場をとっております。そういった意味からも、第1号議案にそれが位置づけられていると

いうことで、賛同できないということです。

第2号議案についてですが、東播磨地域のマスタープランの変更の件についてですが、この中で、明石駅周辺再開発の促進について、とありますけれども、もう既に市街地再開発事業が進められているのですが、国庫補助事業として再開発組合が施行するもので、今、総事業費255億円のうち、明石市の負担額が保留床の購入と補助金を合わせて93億円にものぼるとい、このあまりにも大きな財政負担に、市民からも反対や疑問の意見が計画当初から出されていたということで、住民投票の受任者の運動などもありまして、そういったそこまでの意見があったということなどで、住民未合意のまま再開発事業が進められているということ。

もう一つは、播磨臨海地域道路の整備促進について、ということも上げられているわけですが、この播磨臨海地域道路整備につきましても、総事業費5,000億円とも6,000億円とも言われています。そして、この40年以上前、1973年に計画された道路なのですからけれども、その当時は、やはり高度経済成長まっただ中にありましたので、交通量や経済予測がそのときの予測に立って計画されているということがありますので、現在のGDPの問題とか、あと自動車交通量予測、現在の交通量予測などを考えますと、今後の人口減少社会において当初の計画どおりのこの播磨臨海地域道路が必要かどうかということで、見直しが必要と考えていますので、以上の点から第2号議案については、賛同しかねるということであります。

続きまして、第3号議案ですが、西播磨地域のマスタープランの変更の件についても、今の第2号議案にあります、播磨臨海地域道路の整備がありますので、同様の理由で賛同できないということであります。

続いて、第4号議案ですが、但馬地域のマスタープランの変更の件についてですが、ここに県営のコウノトリ但馬空港の利便性向上についてということが計画をされているわけですがけれども、もともとの但馬空港、当初の需要予測が4万7,000人だったということに対して、平成26年度実績でも利用者は2万9,000人とどまっているところです。毎年、兵庫県も5億円以上の財政支出をしていますが、3億円余りの赤字だということがありますし、それに加えて、但馬地域の各市町も多額の財政負担をしているということから考えましても、今後の見通しもない中で、空港のあり方そのものについて、抜本的な見直しが必要と考えておりますので、その点について反対の理由を申し述べさせていただきたいと思います。以上です。

○議長 どうもありがとうございました。

そのほか、御質問、御意見ございませんでしょうか。

ないようでございますので、お諮りしたいと思います。

第1号から第6号議案について、原案のとおり可決に賛成の方の挙手をお願いします。

ありがとうございました。賛成多数でございますので、第1号から第6号議案については、原案のとおり可決いたします。ありがとうございました。

続きまして、第7号から第9号議案、都市再開発の方針の変更、第10号から第12号議案、住宅市街地の開発整備の方針の変更、第13号から第16号議案、防災街区整備方針の変更、第17号から第20号議案、区域区分の変更、第21号議案、特別緑地保全地区の変更について、以上事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 続いて、議案第7から9について御説明します。資料は、左上に第7号議案から第9号議案と記載した冊子、議案説明資料は、資料2の14ページです。パワーポイント資料は、資料4の48ページから56ページです。

「都市再開発の方針」は、市街化区域内において、計画的な再開発が必要な市街地の健全な発展と、秩序ある整備を図るため定めるものです。

まず、土地の高度利用や土地利用転換、市街地の整備・改善、都市環境の向上を図るべき一体の市街地を「計画的な再開発が必要な市街地」として定めます。具体的には、昭和45年当時1ヘクタールあたり40人以上の人口をもつ人口集中地区、いわゆるDID地区で、当初区域区分時の市街地エリアに相当します。古い市街地であり、これまで計画的な市街地形成がなされなかった区域などが含まれていることから、「計画的な再開発が必要な市街地」として抽出しています。そして、このうち、整備すべき課題が集中している地域を県独自に「課題地域」として、また、面的整備事業や都市施設を一体的かつ総合的に実施し、市街地の再開発を促進すべき地区を「再開発促進地区」として定めます。再開発促進地区は、課題地域のうち、事業の具体性や地元気運の高まりがある地区としています。

それでは、阪神間の方針から順に御説明します。都市再開発の方針は、地域連携型都市構造を目指した安全・安心な魅力ある都市を形成することとし、地域課題に応じた市街地の整備・改善、ユニバーサルデザインに配慮した都市施設の改善、歴史・文化を生かした魅力的なまちなみの保全・形成を図ります。計画的な再開発が必要な市街地を33地域、促進地区を18地区、課題地域を67地域位置付けます。

促進地区は、「三田駅前（B・Cブロック）地区」をはじめ、ご覧の18地区です。現在の計画から、事業の実施等により整備が完了した8地区を削除し、面的整備事業が必要で地元の気運が高まった6地区を新規に位置付けます。こちらが位置図です。青色が計画的な再開発が必要な市街地、赤色が促進地区、黄色が課題地域です。計画的な再開発が必要な市街地を16地域、

促進地区を8地区、課題地域を21地域位置付けます。促進地区は、「明石駅前南地区」をはじめ、ご覧の8地区です。現在の計画から、4地区削除し、1地区新規に位置付けます。こちらが位置図です。

続いて、中播の方針です。計画的な再開発が必要な市街地を17地域、促進地区を14地区、課題地域を20地域位置付けます。

促進地区は、「姫路駅周辺地区」をはじめ、ご覧の14地区です。現在の計画から、2地区削除し、4地区新規に位置付けます。こちらが位置図です。

ここで、促進地区の例として、西宮市の「津門大塚地区」をご紹介します。

当地区は、阪急今津線「阪神国道駅」に隣接する市南部の市街地に位置し、1km圏内にJR西宮駅や阪急西宮北口駅が立地しています。アサヒビール西宮工場跡地の約12ヘクタールの敷地において、土地利用転換を図るものです。

「整備又は開発の計画の概要」をご覧のように定め、民間主導によるまちづくりを推進するため、地区計画制度を活用し、公共施設、商業・業務施設を誘導します。

続いて、議案10から12について御説明いたします。資料は、左上に第10号議案から第12号議案と記載した冊子、議案の説明資料は、資料2の15ページです。パワーポイント資料は、資料4の56ページから63ページです。

「住宅市街地の開発整備の方針」は、大都市地域に係る都市計画区域において、住宅及び住宅地の供給の促進と良好な住宅市街地の開発整備を図るために定めるものです。「住宅市街地の開発整備の目標」、「良好な住宅市街地の整備又は開発の方針」、そして、市街化区域内において、面的整備事業等の実施により、良好な住宅市街地として計画的に開発整備すべき地区である「重点地区」を定めます。重点地区は、住宅に係る事業が実施されているなどの地区とします。

それでは、阪神間の方針から順に御説明します。住宅市街地の開発整備の目標は、郊外部での新たな住宅市街地開発の抑制、既存ストックの質の向上による住宅市街地の更新とし、良好な住宅市街地の整備又は開発の方針は、既成市街地内の主要鉄道駅周辺における中高層を中心とした住宅市街地の形成、低未利用地での都市施設と住宅地を合わせた整備、既成市街地周辺における、自然環境の保全に配慮したゆとりある住宅市街地の形成、長期にわたり中断している事業の計画縮小や廃止等の見直しの検討とします。

重点地区は、「南芦屋浜地区」をはじめ、ご覧の8地区です。現在の計画から、7地区削除します。こちらが位置図です。重点地区の位置を赤色で示しています。

続いて、東播の方針です。目標は、ご覧の通りで、方針は、臨海部の主要鉄道駅周辺における、中高層を中心とした住宅市街地の形成、低未利用地における、地区計画等の活用による良質な住宅市街地の創造とします。

重点地区は、「大久保駅前地区」をはじめ、ご覧の4地区です。現在の計画から、3地区削除します。こちらが位置図です。

続いて、中播の方針です。目標は、ご覧の通りで、方針は、主要鉄道駅周辺の都市基盤が未整備の地区における面整備事業の推進及び地区計画等の活用による良質な住宅市街地の形成とします。重点地区は、「垣内津市場地区」をはじめ、ご覧の3地区です。現在の計画から、3地区削除します。こちらが位置図です。

それでは、重点地区の例として、姫路市の「阿保地区」をご紹介します。当地区は、JR姫路駅東側500メートルのところに位置しています。山陽本線沿いの約91ヘクタールの区域で、公共施設等の整備・改善が望まれている住宅地です。

「整備又は開発の計画の概要」をご覧のように定め、実施中の土地区画整理事業を引き続き推進し、住工の調和した住宅市街地の形成を図ります。

続いて、議案13から16について御説明します。資料は、左上に第13号議案から第16号議案と記載した冊子、議案説明資料は、資料2の16ページから17ページです。パワーポイント資料は、資料4の64ページから72ページです。

「防災街区整備方針」は、市街化区域内において、密集市街地内の各街区について防災街区としての整備を図るために定めるものです。防災機能を備えた街区を整備するため、建築物の共同建替や道路・公園等の公共施設の整備を一体的かつ総合的に推進すべき地区を「防災再開発促進地区」として定めます。

防災再開発促進地区は、災害危険度が高く、事業の具体性や地元気運の高まりがある地区としています。また、火事又は地震発生時に延焼防止上及び避難上確保されるべき道路・公園等の公共施設を「防災公共施設」とし、「防災再開発促進地区」に次いで優先的に防災性の向上に努める必要がある地域を兵庫県独自で「課題地域」として定めます。

それでは、阪神間の方針から順に御説明します。

防災街区整備の方針として、防火地域又は準防火地域、地区計画等の規制誘導手法や、市街地開発事業・耐震改修事業等の各種事業を活用することで安全で安心な市街地を形成し、地元のまちづくり団体等と連携・協働によって防災まちづくりを推進します。促進地区を4地区、課題地域を8地域定めます。

促進地区は、「戸ノ内地区」をはじめ、ご覧の4地区です。現在の計画から、1地区削除します。

こちらが位置図です。赤色が促進地区、黄色が課題地域を示しています。

続いて、東播の方針です。促進地区を2地区、課題地域を10地域、防災公共施設を1地区において定めます。

促進地区は、「篠原地区」と「寺家町地区」です。現在の計画から、1地区削除し、事業化された1地区を新規に位置付けます。こちらが位置図です。

続いて、中播の方針です。促進地区を2地区、課題地域を7地域定めます。

促進地区は、「姫路城南地区」と「福崎駅前地区」です。現在の計画から、地区の変更はありません。こちらが位置図です。

続いて、西播の方針です。促進地区を2地区、課題地域を3地域、防災公共施設を1地区において定めます。

促進地区は、「尾崎地区」と「塩屋地区」です。現在の計画から、1地区を削除します。こちらが位置図です。

それでは、防災再開発促進地区の例として、赤穂市の「尾崎地区」をご紹介します。当地区は、JR播州赤穂駅の南東約1.5kmのところに位置しています。

千種川左岸の約26ヘクタールの区域で、製塩事業に係る住宅地として形成された旧市街地で、木造建築物が密集している地区です。

「整備又は開発の計画の概要」をご覧のように定め、実施中の密集住宅市街地整備型の事業を引き続き推進し、防災性の向上を図ります。

続きまして、議案第17から20までについて説明いたします。資料は、左上に第17号議案と記載した冊子で18号議案も含んでいます。また、19号議案と記載した冊子で20号議案と21号議案も含んでおります。議案の説明資料は、資料2の18ページから21ページ、パワーポイント資料は、資料4の71ページから79ページです。

まず、区域区分の変更の種類です。1つ目の編入は、「市街化調整区域」において、既に市街地が形成されていたり、計画的な市街地の整備が行われることが確実である場合、「市街化調整区域」から「市街化区域」に変更します。

2つ目の逆線は、「市街化区域」において、計画的な市街地整備の予定がなく、市街化が見込めない場合、「市街化区域」から「市街化調整区域」に変更します。

3つ目の境界調整は、道路や河川の改良工事などにより、「市街化区域」と「市街化調整区

域」の境界としている地形地物の位置等に変更が生じた場合、境界の位置の調整を行います。

それでは、まず、阪神間の変更です。変更箇所は、青色の丸印で示す「編入」が10地区、赤色の丸印で示す「逆線」が3地区、緑色の丸印で示す「境界調整」が、2地区。計15地区となっています。

変更面積は、「編入」が福島地区などで、計9.86ヘクタール、「逆線」が宝生ヶ丘地区などで、計7ヘクタール、「境界調整」が山手台地区などで、計2.18ヘクタールとなっており、合計して0.68ヘクタール、「市街化区域」が増えることとなります。

次に、東播の変更です。変更箇所は、青色の「編入」が5地区、赤色の「逆線」が2地区、緑色の「境界調整」が、9地区。計16地区となっています。

変更面積は、「編入」が高砂西港地区などで、計4.48ヘクタール、「逆線」が平田地区、巴地区で、計0.8ヘクタール、「境界調整」が朝霧北町地区などで、合わせて0ヘクタールとなっており、合計して3.68ヘクタール、市街化区域が増えることとなります。

続いて、中播の変更です。変更箇所は、青色の「編入」が4地区、赤色の「逆線」が1地区、緑色の「境界調整」が、8地区。計13地区となっています。

変更面積は、「編入」が北平野六丁目地区などで、計5.5ヘクタール、「逆線」が西光寺地区で、0.04ヘクタール、「境界調整」が網干区浜田地区などで、3.56ヘクタールとなっており、合計して1.9ヘクタール、市街化区域が増えることとなります。

次に、西播の変更です。青色の「編入」が相生港埋立地区の3.23ヘクタール、赤色の「逆線」が大持・井上地区の5.1ヘクタールで、合計すると、市街化区域の面積が1.87ヘクタール減少します。

それでは、代表地区として阪神間都市計画区域の三田市福島地区の説明をします。位置は、JR新三田駅のそばになります。福島地区の現在の航空写真です。赤く示している区域が、今回、「市街化区域」に「編入」する区域で、面積は約9ヘクタールです。現在は、JR新三田駅周辺に駅前広場や駐車場などが整備され、その他は、農地として土地利用されています。本地区は、JR新三田駅周辺の土地であり、近隣のニュータウン、工業団地、大学の駅利用者や、周辺住民のための日常生活に必要なサービス機能の集積が求められ、そのための土地区画整理事業が確実となったため、市街化区域へ編入します。

次に、議案21の阪神間都市計画 特別緑地保全地区良元・生瀬特別緑地保全地区の変更について、説明します。

赤色で示す部分に変更箇所、阪急今津線「宝塚南口駅」の西、約600mに位置し、既に住

宅が存し、市街化している区域であることから、区域区分を「市街化調整区域」から「市街化区域」に変更します。そして、これと整合を図るため、良元・生瀬特別緑地保全地区に含まれる当該箇所を特別緑地保全地区から除外することとします。

第7号議案から第21号議案に関する住民意見の反映措置等として、住民説明会を、阪神間は4月及び7月、東播、中播及び西播は7月に開催しました。また、法の規定に基づき、平成27年12月8日から2週間の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はありませんでした。

また本案について、関係市町に対して意見聴取したところ、異存なしとの回答をいただいております。

以上で、第7号議案から第21号議案までの説明を終わります。

○議長 どうもありがとうございました。

ただいま、事務局から御説明をいただきましたが、これにつきまして御質問、または御意見はございませんでしょうか。どうぞ。

○27番 27番です。質問がなければ意見を言いたいと思います。

第7号議案の阪神間の都市再開発の方針の変更についてですが、この中の川西市の中央北地区の開発について意見を言いたいと思います。

もともと川西市が計画されていましたが、中央北地区住宅街区整備事業が破綻した後に、ここに近隣の商業施設とか公共施設の整備も含めた再開発事業が進められようとしているわけですが、市の財政負担が重いことであるとか、近隣の商業施設にもう既に空き床があるというような問題があることなどからも、過大な開発計画ではないかということで、問題があると考えております。

第10号議案についても、この中央北地区の住宅開発が含まれているということで、その部分について賛同できないというふうに考えております。

また、第8号議案につきましては、先ほど第2号議案の明石駅前南地区市街地再開発事業が含まれているという理由で、その部分について賛同できないという意見表明をさせていただきます。以上です。

○議長 どうもありがとうございました。

その他に、御質問、御意見はございませんでしょうか。

御質問等がないようでございますので、それではお諮りしたいと思います。

第7号から第21号議案について、原案のとおり可決に賛成の方は挙手をお願いいたします。

賛成多数でございますので、第7号から第21号議案については、原案のとおり可決いたします。

す。ありがとうございました。

続きまして、第22号議案、西宮市に係ります阪神間都市計画道路の変更、3. 3. 152号臨港線ほか4路線の変更について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 第22号議案について御説明いたします。資料1は、557ページから569ページ、資料2は、24ページと25ページ、資料4は、80ページから90ページです。

このたび御審議いただきます案件は、都市計画道路見直しに係りますので、最初に県内の検証状況を説明いたします。前面のスクリーンを御覧ください。

検証対象の各市町の状況です。今回の対象市町を赤色で示しております。西宮市、明石市、高砂市、上郡町、豊岡市、香美町、篠山市、洲本市の6市2町です。また、緑に着色した尼崎市など7市1町につきましては、来年度中の見直しを予定しております。

それでは、西宮市の変更内容について御説明いたします。西宮市では、32路線の長期未着手都市計画道路について検証いたしました。図面は、西宮市南部を示しており、画面中央付近に西宮市役所を示しております。

その結果、赤色で示す14路線、県決定は3路線、建石線、戎線、武庫川右岸線のほか、市決定において一部区間等の廃止をすることになりました。残る緑色で示しております路線につきましては、存続する路線となっております。

そのほか、関連する路線の廃止に伴い、臨港線及び今津西線におきまして、交差点部の区域を変更いたします。

続いて、市北部の状況です。いずれも市決定ですが、3路線について一部区間等を廃止いたします。

それでは、県決定路線について順に説明いたします。

都市計画道路建石線です。当該路線は、市南部における市街地の発展に寄与する幹線街路として、昭和21年に都市計画決定されました。平面図で説明いたします。当該路線の未整備区間のうち、県道大沢西宮線から分岐する区間については、既に市街地が形成されており、周辺道路により市街地内の代替機能が確保されておりますことから、全区間約5,060メートルのうち、当該区間約1,380メートルについて廃止するものであります。

代替機能を有する周辺の市道の状況です。この位置で、幅員は10メートル2車線で、両側に幅員1.5メートルの歩道が整備されております。また、沿道には市街地も形成されております。

続きまして、戎線です。当該路線は、市南部における市街地の発展に寄与する南北幹線街路として、昭和21年に都市計画決定されました。当該路線は、全区間約1,490メートルのうち、

赤色で示す南北の区間合わせて640メートルを廃止するものです。写真を御覧ください。

南側の区間です。都市計画幅員は、20メートル2車線で、両側に4.5メートルの歩道を設ける構造ですが、洗戎川を挟みまして、東側が幅員8メートルの県道西宮港線、西側が幅員10メートルの市道となっており、歩道はそれぞれ片側に2.5メートルと4メートルで整備されています。

都市計画幅員20メートルにおける整備予定はなく、現況で機能は確保されていますことから廃止とします。

続いて北側です。JR線と交差する区間で、計画路線には市街地が形成されており、現道はありません。

当該路線に並行する道路の状況です。西側に並行する幅員20メートルの県道大沢西宮線や幅員6メートルの市道の状況です。これらの道路が交通処理上の代替機能を有していることや市街地形成の状況から廃止するものであります。

続きまして、武庫川右岸線です。当該路線は、市東部における市街地の発展に寄与する南北幹線街路として、昭和21年に都市計画決定されました。

都市計画幅員は15メートルの2車線で、両側に4メートルの歩道を設ける構造ですが、現況は幅員7メートルの2車線の堤防道路となっており、歩道は整備されていません。しかし、隣接する武庫川河川敷緑地内のサイクリングロードにおきまして、歩行者、自転車が通行でき、西側の市道では、沿道利用も確保されており、当該路線に求められた機能は確保されています。

このように、都市計画幅員での整備の必要性がないことから、全長約4.7キロメートルにつきまして廃止とします。

続きまして、関連する路線の廃止に伴い、交差部の区域を一部削除する臨港線と今津西線です。

拡大図で示します。武庫川右岸線の廃止に伴い、交差する臨港線の隅切部の区域を削除します。

また、臨港線は、市の西部におきましても市決定の大浜老松線の一部区間廃止に伴いまして、隅切部の区域を削除します。

次に、今津西線につきましては、市決定の学園線の一部区間廃止に伴い、交差する隅切部の区域を削除いたします。

住民説明会や縦覧等の状況です。都市計画案を作成するにあたり、西宮市におきまして、平

成27年6月、7月に、住民説明会を開催するとともに、11月27日から2週間縦覧に供しましたが、意見書の提出はなく、本案につきまして西宮市に意見を聞いたところ、異存なしとの回答をいただいております。

以上で、第22号議案に係る説明を終わります。

○議長 どうもありがとうございました。

ただいま、事務局から御説明をいただきましたが、これにつきまして、御質問、または御意見はございませんでしょうか。

御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22号議案、阪神間都市計画道路の変更、3. 3. 152号臨港線ほか4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 御異議がないようでございますので、第22号議案については、原案のとおり可決いたします。ありがとうございました。

続きまして、第23号議案明石市に係ります、東播都市計画道路の変更、3. 2. 20号播磨中央幹線ほか1路線の変更について、事務局から御説明をお願いいたします。

○事務局 第23号議案について御説明いたします。資料1は、571ページから578ページ、資料2は、26ページと27ページ、資料4は、91ページから94ページです。スクリーンを御覧ください。

明石市では、20路線について検証いたしました。画面は、右よりに明石駅、中央付近に大久保駅を示しております。結果、9路線、赤色で示しております県決定の江井ヶ島松陰新田線のほか、市決定の8路線で一部区間を廃止することになりました。残る11路線が存続する路線となっております。

また、関連する路線の廃止に伴い、播磨中央幹線において交差点部の区域を変更します。

それでは、県決定の路線について説明をいたします。

江井ヶ島松陰新田線は、市西部の市街地発展に寄与する幹線街路として、昭和33年に都市計画決定されました。このうち、江井ヶ島交差点以南は、歩道がない2車線の県道、江井ヶ島大久保停車場線で、西側に市道が並行しています。

また、当該道路を骨格軸として、生活道路の機能を有する市道と合わせ、既に市街地の形成がなされております。このような状況を踏まえ、江井ヶ島松陰新田線の全延長6,380メートルのうち、当該区間500メートルにつきまして廃止するものであります。

廃止する箇所は、江井ヶ島交差点付近から南向きです。都市計画幅員は、12メート

ルの2車線で、両側に2.5メートルの歩道を設ける構造ですが、現道は7メートルで、沿道では、市街地も形成されております。

並行する市道の状況です。カラー舗装の道路となっております、幅員は4メートルとなっております。

江井ヶ島交差点付近の状況の写真です。県道と市道の分岐点に、車と歩行者の分離を促す看板が設置されております。

続きまして、関連する道路廃止に伴い、交差部の区域を一部削除する播磨中央幹線です。画面東西が都市計画道路播磨中央幹線であります国道250号で、交差する市決定の長坂寺線の廃止に伴い隅切部の区域を削除いたします。

住民説明会等の状況です。明石市におきまして、昨年8月、9月に住民説明会を開催するとともに、12月8日から2週間、縦覧に供しましたが意見書の提出はなく、本案につきまして、明石市に意見を聞いたところ異存なしとの回答をいただいております。

以上で、第23号議案に係る説明を終わります。

○議長 どうもありがとうございました。

ただいま事務局から説明をいただきましたが、これにつきまして、御質問、または御意見はございませんでしょうか。

御質問等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23号議案、東播都市計画道路の変更、3. 2. 20号播磨中央幹線ほか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 御異議がないようでございますので、第23号議案については、原案のとおり可決いたします。ありがとうございました。

続きまして、第24号議案、高砂市に係ります東播都市計画道路の変更、3. 6. 25号天川線ほか3路線の変更について、事務局から御説明をお願いいたします。

○事務局 第24号議案につきまして、御説明いたします。資料1は、579ページから587ページ、資料2は、28ページと29ページ、資料4は、95ページから101ページです。スクリーンを御覧ください。

高砂市では、12路線につきまして検証いたしました。画面中央付近に高砂市役所を示しております。その結果、6路線、県決定は4路線で赤色で示します天川線、浜幹線、梅井島線、宮前線のほか、市決定の2路線について一部区間等を廃止することになりました。残る6路線に

つきましては、存続する路線となっております。

また、関連する路線の廃止に伴い、荒井環状線においても交差点部の区域を変更いたします。

なお、今回宮前線につきましては、地元説明会等の都市計画手続が完了していないため、変更はいたしません。

それでは、順に説明いたします。

天川線と浜幹線です。画面は、右側が北を示しております。画面横が南北の路線の天川線で、縦が東西の路線の浜幹線です。

天川線、浜幹線は、工業地域の拡大に伴い、住宅地域の開発に寄与するため、それぞれ昭和30年、28年に都市計画決定されました。

天川線は、天川から南側の区間は整備済みとなっておりますが、天川を渡る区間から北側が未整備となっております。また、浜幹線につきましては、国道250号と一部が重複しております。

周辺では、国道250号により交通処理機能が確保されており、天川線の整備済み区間などを骨格軸として市街地が形成されております。そこで、国道250号が機能代替している区間として、天川線の全延長830メートルと浜幹線の全延長4,690メートルのうち、110メートルについて廃止するものであります。

廃止する箇所の状況です。天川線の天川を渡る区間です。都市計画幅員は11メートル2車線で、片側に歩道を設ける構造です。

続いて、浜幹線です。天川に架かります住吉橋付近で、都市計画幅員は、16メートルの2車線で、両側に3.5メートルの歩道を設ける構造ですが、現道の国道250号は、幅員7メートルの車道と2メートルの側道橋となっております。

続きまして、代替道路であります国道250号の状況です。幅員10メートルの2車線で、片側に2.5メートルの歩道が整備されております。

続きまして、梅井島線です。画面上が北を示しており、赤色の路線が梅井島線です。梅井島線は、播磨工業地帯の早急な整備に伴う自動車交通の増加に対応するため、健全な市街化形成に向け、昭和39年に都市計画決定されました。路線沿いに、県道生石宝殿停車場線及び伊保阿弥陀線が一部重複しております。

航空写真で御覧ください。赤色が梅井島線です。また、だいたい色で示します県道伊保宝殿停車場線や市道米田79号線などが、国道2号と国道250号と連絡し、市街地の形成も進んでおります。

その他、当該路線上で国史跡に指定された石の宝殿及び竜山石採石遺跡を緑色で示しております。このように、当該路線に求められた交通処理機能は、周辺道路で確保されているとともに、路線上的における国史跡の状況も踏まえ、梅井島線の全延長3,650メートルのうち、1,790メートルにつきまして廃止するものであります。

廃止する箇所は、都市計画区間は、20メートル2車線で、両側に4.5メートルの歩道を設ける構造で、竜山石採石遺跡の中を通る道路計画となっております。

続きまして、代替道路であります県道伊保宝殿停車場線です。幅員16メートル2車線で、両側に3.5メートルの歩道が整備されております。

次に、交差部の区域を一部削除する荒井環状線です。画面右下から左上の路線が荒井環状線で、県道明石高砂線です。荒井環状線は、市決定の洗川左岸線の廃止に伴い、隅切部の区域を削除します。

住民説明は、縦覧結果などの状況です。高砂市におきまして、9月に住民説明会を開催するとともに、12月8日から2週間縦覧に供しましたところ、意見書の提出が1通ございました。意見書の内容は、お手元にお配りしております、資料3の2ページに記載しております。

意見書は、梅井島線の北側部分の廃止案では、本来の南北線、国道250号と国道2号を結合するという根本的な目標が達成されていませんので廃止に反対です。廃止理由が当該路線に求められる機能が、周辺道路により確保されているとの指摘であるが、従前より改善されているとは思われない。敷設の県道伊保阿弥陀線は道幅も狭く、並行して通行できず、交互に退避している状況です。当初の計画どおりに遂行してこそ、本来の目的を達成できるものと思います。現状の認識のなさに憤りを感じます。バイパス機能とは、国道と国道とを連結させるものと思います。というものでございます。

この意見に対する県の考え方ですが、梅井島線は、市南部の工業地帯から国道250号を經由し、市街地北部で国道2号と連絡する南北の幹線街路として、昭和39年に都市計画決定された路線です。決定から約50年が経過していますが、国道250号と国道2号の間については、未整備となっております。

しかし、周辺では、従前より整備済みであった県道伊保宝殿停車場線及び市道今市・生石準幹線道路に加え、平成24年に市道米田79号線が拡幅整備されたことにより、国道250号と国道2号間の円滑な連絡が図られています。

このように、梅井島線が担う南北幹線街路としての機能は、周辺の道路の整備によって代替性が確保されています。

また、梅井島線沿いに存する石の宝殿及び竜山石採石遺跡が平成26年に国の史跡指定を受け、市からは、観光資源として活用を検討すると聞いています。このような社会状況の変化を踏まえ、都市計画決定当時に想定していた梅井島線の必要性がなくなっていることから、当該区間の都市計画を廃止するものです。

県では、このような必要性がなくなった長期未着手の都市計画道路の廃止により、土地所有者等に対する不要な権利制限を解除することが必要であると考えています。

なお、既設の県道伊保阿弥陀線につきましては、一部区間で道路拡幅を行うなど、交通安全対策を図っていますが、今後とも市や地元と協議しながら必要に応じて、安全対策の検討を行っていきます。

以上が、意見書の内容と意見に対する県の考え方です。

最後に、本案について高砂市に意見を聞いたところ、異存なしとの回答をいただいております。

以上で、第24号議案に係る説明を終わります。

○議長 どうもありがとうございました。

ただいま事務局から御説明をいただきましたが、これにつきまして、御質問、または御意見はございませんでしょうか。

御質問等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24号議案、東播都市計画道路の変更、3. 6. 25号天川線ほか3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 御異議がないようでございますので、第24号議案については、原案のとおり可決いたします。ありがとうございました。

続きまして、第25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1路線の変更について、事務局のほうから説明をよろしく願いいたします。

○議長 第25号議案について説明いたします。資料1は、589ページから596ページ、資料2は、30ページと31ページ、資料4は、102ページから106ページです。スクリーンを御覧ください。

上郡町では、8路線について検証しました。画面は、南北に千種川、中央付近に上郡町役場、JR上郡駅を示しております。その結果、6路線のうち、県決定は2路線で、「国道373号線」及び「南部幹線」の他、町決定の4路線を廃止することになりました。残る2路線は、「存続」します。

順に説明します。国道373号線は、千種川東岸の市街地発展に寄与する南北幹線街路として、昭和29年に都市計画決定されました。

しかし、上郡駅前地区、土地区画整備事業などによる市街地整備が進み、町の中心市街地機能が千種川西岸地域へと移っています。

また、現国道373号は、2車線で整備されており交通処理機能上の問題はなく、並行する町道町裏線等と併せ、市街地も形成されております。

このような状況を踏まえ、当該路線の全区間1,540メートルの都市計画を廃止するものです。

現地の状況を写真で御覧ください。上郡橋東詰の北側付近です。都市計画幅員は、13メートル2車線で、片側に5メートルの歩道を設ける構造ですが、現国道は、幅員9.5メートル2車線で、河側に2.5メートルの歩道が整備されております。また、沿道利用につきましては、並行する町道町裏線でも機能が確保されております。

町道町裏線の写真です。幅員は、4メートルで、沿道には市街地が形成されております。

続きまして、「南部幹線」です。当該路線は、上郡駅南地区における都市基盤施設の充実と市街地南部の東西交通の円滑化を図るため、平成8年に都市計画決定されました。現在、県道姫路上郡線として整備済みですが、一部区間で都市計画と幅員等が異なっております。

しかし、当該路線に求められる機能は、現道で十分確保されているため、線形、幅員及び区域を現道に合わせて変更するものであります。

図は、赤色で区域削除を、青色で区域追加を示しております。路線西側から順に説明します。

まず、河鹿橋から安室橋までです。都市計画幅員は、18メートル2車線で、両側に4.5メートルの歩道を設ける構造です。現道幅員は、14メートル2車線で、両側に3.5メートルの歩道が整備されています。

また、安室橋は幅員10メートル2車線で、北側に2.5メートルの歩道が整備されております。そこで、都市計画幅員を18メートルから14メートルに変更し、安室橋は、10メートルに変更します。

続きまして、安室橋から新竹万橋間です。都市計画幅員は、13メートル2車線で、片側に4.5メートルの歩道を設ける構造ですが、安室橋から竹万橋間は、幅員10メートル2車線で、北側に2.5メートルの歩道が整備されております。

続いて、竹万橋から新竹万橋間は、幅員11メートル2車線で、北側に3.5メートルの歩道が整備されております。このため、安室橋から竹万橋間は都市計画幅員を13メートルから10メートルに、竹万橋から新竹万橋間は11メートルに変更するとともに、一部区間の線形を現道に合

わせます。

最後に、新竹万橋です。都市計画幅員は、18メートル2車線で、両側に4.5メートルの歩道を設ける構造ですが、新竹万橋は、幅員11メートル2車線で、北側に3.5メートルの歩道が整備されております。このため、都市計画幅員を18メートルから11メートルに変更いたします。

縦覧等の状況です。上郡町において、昨年6月より9月に住民説明会を開催するとともに、12月8日から2週間縦覧に供しましたが、意見書の提出はなく、本案について上郡町に意見を聞いたところ、異存なしとの回答を頂いております。

以上で説明を終わります。

○議長 どうもありがとうございました。

ただいま事務局から御説明をいただきましたが、これにつきまして、御質問、または御意見はございませんでしょうか。

御質問等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25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 御異議がないようでございますので、第25号議案については、原案のとおり可決いたします。

続きまして、第26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5路線の変更について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 第26号議案について説明いたします。資料1は、597ページから607ページ、資料2は、32ページから35ページ、資料4は、107ページから114ページです。前面スクリーンを御覧ください。

豊岡市では、20路線について検証いたしました。結果7路線について一部区間等の廃止をすることになりました。市中心部から順に説明します。

中央付近にJR豊岡駅、豊岡市役所を示しています。ここでは、2路線、県決定の塩津元町一日市線、今森江本線について一部区間の廃止等を行います。その他、緑色で示す7路線は継続する路線です。

続いて、出石地区です。中央付近に出石庁舎、南北に国道426号を示しています。ここでは、4路線、県決定の東條町弘原線、柳福住線、川原町線及び小人町線について一部区間の廃止等を行います。

続いて、日高地区です。赤色で示します市決定の円山川右岸連絡線を廃止します。その他、緑色で示す5路線は存続する路線です。このほか、竹野地区で1路線、城崎竹野線が存続路線となっております。

それでは、県決定路線より順に説明します。塩津元町一日市線は、豊岡市の産業発展に寄与する南北幹線街路として、昭和28年に都市計画決定されました。変更区間は、堀川橋西詰交差点から、京都丹後鉄道との交差点に至る円山川の堤防道路で、県道豊岡瀬戸線です。

都市計画道路の区域は、河川堤防法面を含めておりますが、現地は歩道のない2車線道路で、沿道利用や歩行者等の通行もほとんどありません。堤防法面は、河川区域として管理されていることから、この区域を削除するとともに、現在の道路線形等に合わせ一部区域を変更いたします。

現地の写真です。都市計画道路の幅員は、13メートル2車線で、河川堤防法面を含み、両側に歩道を有する構造です。都市計画の幅員を8メートルに変更いたします。

次に、今森江本線です。当該路線は、中心市街地南部における円滑な交通を確保する幹線街路として、平成4年に都市計画決定されました。当該路線のうち、赤色で示す区間について、市街地形成や歩行者などの利用状況を踏まえ、全延長710メートルのうち、当該区間280メートルについて都市計画を廃止するものです。沿道利用につきましては、周辺の市道により、機能が確保されています。

写真で御覧ください。都市計画幅員は、12メートル2車線で、両側に2.5メートルの歩道を設ける構造ですが、現道幅員は9.5メートル2車線で、北側に2.5メートルの歩道が整備されています。

続いて、出石地区です。都市計画道路、東條町弘原線ですが、豊岡市出石町の産業の発展に寄与する幹線街路として、昭和28年に都市計画決定されました。廃止する区間は、県道町分久美浜線の交差点から、路線終点に至る区間で、全延長1,610メートルのうち240メートルです。

航空写真で説明いたします。都市計画幅員は、11メートル2車線で、両側に2メートルの歩道を設ける構造ですが、歩行者の利用はほとんどなく、南側に県道宮津養父線が並行しており、代替機能は確保されております。

宮津養父線の状況です。幅員8メートルの2車線で整備されています。

続きまして、柳福住線、川原町線及び小人町線です。これら3路線は、出石町の産業の発展に寄与する幹線街路として、昭和28年に都市計画決定されました。それぞれ現在の道路を拡幅する形で都市計画決定されておりますが、路線上や沿線周辺が豊岡市の景観条例に基づく出石城

下町景観形成重点地区として指定され、伝統的な家屋なども存在していることから、長期に亘り整備が進んでいない状況です。

また、西側に並行する国道426号により、交通処理上の代替機能が確保されています。このようなことを踏まえ、柳福住線の全区間380メートル、川原町線の全区間670メートル、そして、小人町線の全区間660メートルの都市計画を廃止するものです。

川原町線と小人町線の状況です。都市計画幅員は、11メートル2車線で、両側に2メートルの歩道を設ける構造ですが、現道幅員は約8メートルとなっており、沿道は景観形成地区内の建物が面しています。

代替道路である国道426号の状況です。幅員16メートル2車線で、両側に歩道が整備されています。

縦覧等の状況です。豊岡市において、昨年8月に住民説明会を開催するとともに、11月10日から2週間縦覧に供しましたが、意見書の提出はなく、本案について豊岡市に意見を聞いたところ、異存なしとの回答をいただいております。

以上で説明を終わります。

○議長 どうもありがとうございました。

ただいま事務局から御説明をいただきましたが、これにつきまして、御質問、または御意見はございませんでしょうか。

御質問等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26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5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 御異議がないようでございますので、第26号議案については、原案のとおり可決いたします。ありがとうございました。

続きまして、第27号議案、香美町に係ります、香住都市計画道路の変更3. 5. 211号香住村岡線の変更について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 第27号議案について説明いたします。資料1は、609ページから615ページ、資料2は、36ページと37ページ、資料4は115ページから117ページです。前面スクリーンを御覧ください。

図面中央付近に、香住駅、香美町役場、そして、山陰自動車道を示しております。香美町では、3路線について検証しました。その結果、2路線、赤色で示します県決定の香住村岡線と町決定の香住線を廃止することになりました。

そのほか、緑色で示します香住港湾線は存続する路線です。

都市計画道路香住村岡線は、市街地内の交通の円滑化を図る南北幹線街路として、昭和62年に都市計画決定されました。

平面図で御覧ください。香住村岡線は、町決定路線である香住線から、J R 山陰本線と立体交差し、県道香美久美浜線へ至る赤色で示す路線で、一部は国道178号になっております。

しかし、香住駅付近からJ R 山陰本線をまたぐ地域間連絡や広域的な交通処理は、現在の国道178号や山陰近畿自動車道の整備により既に確保されています。

このようなことから、香住村岡線の全区間550メートルの都市計画を廃止するものであります。

また、交差する町決定の香住線についても廃止します。

写真です。都市計画幅員は、12メートル2車線で、両側に2.5メートルの歩道を設ける構造ですが、現道の幅員は6メートルとなっています。

続きまして、現国道178号の状況です。幅員は、9.5メートル2車線の道路で、西側に歩道が整備されております。

縦覧等の状況です。香美町におきまして、昨年8月に住民説明会を開催するとともに、12月8日から2週間、縦覧に供しましたが、意見書の提出はなく、本案につきまして香美町に意見を聞いたところ、異存なしとの回答をいただいております。

以上で説明を終わります。

○議長 どうもありがとうございました。

ただいま事務局から御説明をいただきましたが、これにつきまして御質問、または御意見はございませんでしょうか。

御質問等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27号議案、香住都市計画道路の変更3. 5. 211号香住村岡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 御異議がないようでございますので、第27号議案については、原案のとおり可決いたします。

続きまして、第28号議案、篠山市に係ります篠山都市計画道路の変更3. 6. 171号中央線ほか2路線の変更について、事務局から御説明をお願いいたします。

○事務局 第28号議案について説明いたします。資料1は、617ページから623ページ、資料2は、

38ページと39ページ、資料4は、118ページから124ページです。スクリーンを御覧ください。

中央付近に、篠山市役所、篠山城跡を示しております。篠山市では、8路線について検証いたしました。その結果、4路線、赤色で示します県決定の3路線、篠山北線、中央線及び城東線のほか、市決定の大手線について一部区間等を廃止することになりました。

その他、旧丹南町地区におきましては、全ての路線が存続する路線となっております。

それでは、順に御説明します。篠山北線は、市街地周辺の交通の円滑化を図る幹線街路として、昭和36年に都市計画決定されました。

当該路線の沿線周辺では、商家群などの伝統的な建造物群が存在し、篠山城下町地区が篠山市景観条例に基づく歴史的景観形成地区として指定されていることから、長期に亘り整備が進んでいない状況となっております。

一方、市街地の周辺には、県道長安寺西岡屋線などが整備されておりまして、交通処理上の代替機能は確保されており、当該路線の必要性はなくなっております。

このようなことから、篠山北線の全延長3,300メートルのうち、未整備区間の2,790メートルを廃止し、残る区間について篠山東線に名称を変更いたします。

沿線の状況です。都市計画幅員は、12メートル2車線で、両側に2.5メートルの歩道を設ける構造ですが、当該路線には伝統的な寺院等の建物が存在しております。

続きまして、代替道路であります、県道長安寺西岡屋線の状況です。幅員は、12メートル2車線で、両側に歩道が整備されております。

続きまして、都市計画道路中央路線です。当該路線は、市街地の交通の円滑化を図る幹線街路として、昭和36年に都市計画決定されました。

当該路線につきましても、歴史的景観形成地区に存しており、長期に亘り整備が進んでおりません。また、北側に並行する市道により、交通処理上の代替機能は確保されております。

このようなことから、中央線の全延長2,100メートルのうち、未整備の区間820メートルを廃止し、残る区間の西側を篠山西線に、東側を中央線にそれぞれ名称変更します。

現地の状況です。都市計画幅員は、8メートル2車線ですが、現道の幅員は5メートルとなっております。

並行して、機能を代替する市道の状況です。幅員は、7メートル2車線で、路肩部がインターロッキングブロック舗装となっており、歩行者の安全対策が図られています。

次に、城東線です。城東線は、市街地の交通の円滑化を図る幹線街路として、昭和36年に都市計画決定されました。

当該路線のうち、南側の廃止区間につきましては、並行する県道三田篠山線が整備され、交通処理上の代替機能を確保されています。

また、北側の廃止区間につきましては、都市計画幅員12メートルで整備済みですが、交差する篠山北線の廃止に伴い、都市計画道路網としての連続性を考慮し、市道西岡屋立町線までの区間を廃止します。

このように、当該路線につきましては、全延長1,210メートルのうち、南北の区間410メートルを廃止するものであります。

南側の廃止区間の状況です。都市計画幅員が8メートルの2車線で、篠山川を渡る計画であります。右手上流側に県道三田篠山線の監物橋が整備されています。

監物橋の状況です。道路幅員は、18メートルの2車線で、両側に幅員4.5メートルの歩道が整備されています。

縦覧等の状況です。篠山市におきまして、昨年9月に住民説明会を開催するとともに、12月8日から2週間、縦覧に供しましたが意見書の提出はなく、本案につきまして篠山市に意見を聞いたところ、異存なしとの回答をいただいております。

以上で説明を終わります。

○議長 ありがとうございます。

ただいま事務局から御説明をいただきましたが、これにつきまして、御質問、または御意見はございませんでしょうか。

御質問等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28号議案、篠山都市計画道路の変更3. 6. 171号中央線ほか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 御異議がないようでございますので、第28号議案については、原案のとおり可決いたします。ありがとうございます。

続きまして、第29号議案、洲本市に係ります洲本都市計画道路の変更3. 6. 339号内田立川線の変更について、事務局から御説明をお願いいたします。

○事務局 第29号議案について説明いたします。資料1は、625ページから631ページ、資料2は、40ページと41ページ、資料3は125ページから128ページです。前面スクリーンを御覧ください。

洲本市では、15路線について検証いたしました。その結果、5路線について廃止することになりました。図面は、洲本市南部の由良地区で、画面中央付近に由良支所、北に由良港を示し

ております。

由良地区では、赤色で示しております県決定の内田立川線を廃止することになりました。

続きまして、洲本市中心部の状況です。画面中央右寄りに洲本市役所を示しております。市中心部では赤色で示します4路線、県決定の潮千草線のほか、市決定の3路線を廃止することになりました。残る緑色で示す10路線につきましては、存続する路線となっております。

なお、今回、潮千草線につきましては、地元説明会等の都市計画手続が完了していないため、変更はいたしません。

それでは、内田立川線について説明いたします。当該路線は、洲本市南部の由良地区の発展に寄与する幹線街路として、昭和22年に都市計画決定されました。しかし、当該路線の東側に並行して、県道洲本灘賀集線が整備され、由良地区の南北幹線の機能は確保されています。

このようなことから、内田立川線の全区間2,010メートルの都市計画を廃止するものであります。

廃止する箇所の状況です。由良地区中心部で、都市計画幅員は8メートルの2車線ですが、現道は4メートルとなっております。

続きまして、並行する県道洲本灘賀集線の状況です。幅員9メートルの2車線で、西側に幅員2メートルの歩道が整備されています。

住民説明会、縦覧等の状況です。洲本市におきまして、昨年8月に住民説明会を開催するとともに、12月8日から2週間縦覧に供しましたが、意見書の提出はなく、本案につきまして、洲本市に意見を聞いたところ、異存なしとの回答をいただいております。

以上で説明を終わります。

○議長 どうもありがとうございました。

ただいま事務局から御説明をいただきましたが、これにつきまして、御質問、または御意見はございませんでしょうか。

御質問等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29号議案、洲本都市計画道路の変更3. 6. 339号内田立川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 御異議がないようでございますので、第29号議案については、原案のとおり可決いたします。ありがとうございました。

次の第30号議案は、県決定の都市計画案件ではなく、建築基準法第51条ただし書きによる

附議でございます。

産業廃棄物等の処理施設を建築する場合は、原則として都市計画でその敷地の位置を決定する必要がありますが、ただし書きにより特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て、都市計画上支障がないと認めて許可した場合については、計画決定を要しない旨規定されております。

それでは、第30号議案、加東市に係ります産業廃棄物処理施設の敷地の位置について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 建築指導課建築指導班の前田と申します。座って失礼いたします。

第30号議案について御説明いたします。資料1は、633ページから636ページ、資料2は42ページ、資料4は129ページから133ページになります。

当施設につきましては、アスファルトコンクリート製造工場に併設されるがれき類を破碎する中間処理施設につきまして、建築基準法第51条ただし書許可を受けるものでございます。前面スクリーンをごらんください。

まず、今回の敷地の位置でございますが、赤色の丸で表示しているところでございます。計画地は、中国自動車道沿い北側に位置しておりまして、ひょうご東條ICから北西へ約3キロのところでございます。

事業者は、既に加東市内で、昭和62年から同様の施設を運営しております。老朽化に伴い施設の更新時期がきており、現在の位置では、集落内にあること、搬出入経路の道路が十分に広いものではないこと、そういったことから周辺環境に配慮して、敷地の位置を検討いたしまして、本計画地に移転するものでございます。

計画地は、東条都市計画区域で用途地域の指定のない区域となっております。また、周辺の区域は、北側が都市計画区域外、西側は東播都市計画区域の市街化調整区域となっております。

次に、周辺の建築物の状況でございます。敷地から300メートル以内の建物の用途別現況図でございます。計画地は、赤色で囲んであるところでございます。敷地周辺の建物の状況ですが、青色で示す工場、紫色で示す倉庫、緑色で示す農業用の建築物等がわずかに位置してございます。黄色で示す住宅が一棟ございますが、計画地から170メートルあり、また、中国自動車道を挟んでいるということもございまして、及ぼす影響は軽微であると思われま。

航空写真でございますが、計画地の周辺は森林に覆われております。計画地は、雑種地で、現在は未利用の状態になっております。前面道路の県道沿いには、工場が散見されます。

次に、搬出入経路でございます。車両による陸送を考えておりまして、幅員9メートルの県道17号西脇三田線を経路としております。交通量につきましては、青色の四角で示している地点で計測をしております。一日あたりA地点では4,804台、B地点では4,747台となっております。今回の施設が稼働することによりまして、増加する車両台数につきましては、両地点とも一日あたりで最大80台程度増えると予測しております。増加率はいずれも2%程度でございまして、交通に著しい支障を及ぼすものではないと考えております。

事業者におきまして、地元住民の方々に説明会を行い、施設の設置及び創業についての了承は得ております。

また、加東市の都市計画のマスタープランに則したものでございまして、加東市都市計画審議会において、敷地の位置は妥当である旨の意見を得ております。

以上のことから、当該施設の敷地の位置について、用途地域の指定のない区域であって、周辺の土地利用及び交通量との関係から支障がないため、都市計画上支障がないものと考えております。

続いて、施設の概要について御説明いたします。今回の対象でございます、破碎施設につきましては、赤色で示しております。こちらが、アスファルトプラントになります。その他、事務所、試験室等がございます。

破碎のフローでございますが、工事現場で発生した廃材を搬入いたしまして、クラッシャーにより破碎をいたします。その後、ふるいにかけて、再生材として使用できないサイズのもの、再度破碎を行って、適切な大きさを識別し、アスファルトコンクリートの再生路盤材を製造する工程となっております。

破碎施設の平面を囲う建物の平面図でございます。先ほどの工程を行う破碎機などを建築物で覆い、外部への影響を軽減するための対策を行っております。

参考といたしまして、周辺環境への影響について御説明いたします。事業者が行いました、大気汚染、騒音及び振動についての生活環境影響調査の結果を御報告いたします。がれき類を破碎する際に、主に粉じんが出ますが、周囲、上部を囲うとともに、ベルトコンベアーについても集じん機による飛散防止を行います。また、附帯施設の各所に散水装置を設置するなどの粉じん対策がなされています。騒音及び振動についても、周囲、上部を囲って予測した結果、騒音規制法、振動規制法の基準を満たすことを確認しております。

また、景観への配慮につきましては、敷地周辺に自然林を残したり、植栽をすることによりまして、周辺景観との調和を図るとしてございます。さらに施設を覆う建物の色彩も周辺に対

応した色彩とするように協議を行っております。

以上のことから、生活環境影響調査の結果、当施設が周辺環境に及ぼす影響が軽微であり、生活環境保全上支障がないものと、環境部局からの報告も受けてございます。

以上で説明を終わらせていただきます。

○議長 どうもありがとうございました。

ただいま事務局から御説明をいただきましたが、これにつきまして、御質問、または御意見はございませんでしょうか。

御質問等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30号議案、産業廃棄物処理施設の敷地の位置については、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 御異議がないようでございますので、第30号議案については、原案のとおり可決いたします。ありがとうございました。

以上で、本日子定しておりました議案は、全て終了いたしました。

それでは、これをもちまして平成27年度第3回都市計画審議会を閉会いたします。皆様には終始熱心な御審議をいただきまして、ありがとうございました。厚く御礼を申し上げます。

なお、委員各位におかれましては、事務局から連絡事項等がございますので、いましばらくそのままお願いいたします。

○事務局 本日はどうもありがとうございました。

連絡事項が2点ございます。まず1点目ですが、冒頭で本日の出席委員数を22名と御報告いたしました。が、議事の御審議につきましては、第1号議案から第21号議案につきましては23名、第22号、第23号議案については22名、第24号から第30号議案につきましては、23名の御出席をいただきましたので、ここで訂正し御報告をさせていただきます。

2点目でございますが、次回平成28年度の第1回目の審議会につきましては、案件等の状況なども見まして、時期も含めて改めて御連絡をさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

閉 会 午後 4時00分