

平成28年度  
第1回兵庫県都市計画審議会

平成29年2月13日(月)

パレス神戸 2階 大会議室

開 会 午後 2時 00分

【会長挨拶】

【議案審議】

それでは、議案書の議事目録によりまして、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号議案、芦屋市に係ります「阪神間都市計画都市再開発の方針の変更」について、事務局から説明をお願いします。

○事務局 まず最初に、第1号議案です。

資料は、資料1の1ページ。議案説明資料は、資料2の1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4ページとなっております。

この「阪神間都市計画・都市再開発の方針」は、昨年度の定期見直しの際に御審議いただき、変更しています。このたび、芦屋市のJR芦屋駅南地区において市街地再開発事業の具体化が見込まれることとなったため、その一部の変更を行うものです。

最初に、都市再開発の方針の考え方を説明いたします。

都市再開発の方針は、都市計画法第7条の2、第1項第1号及び都市再開発法第2条の3第1項に基づき、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、県が定めるものです。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で、当初の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位置づけております。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」に、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の機運の高まりがある地区としております。

それでは、今回の変更内容について御説明いたします。

都市再開発の方針では、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、計画的な再開発が必要な市街地を 33 地域、促進地区を 18 地区位置づけております。この方針と地域・地区の数については変更はございません。

今回は、促進地区のうち、芦屋市の J R 芦屋駅南地区において市街地再開発事業が具体化され、市街地の健全な発展と秩序ある整備を図る見通しが立ったことから、区域の変更を行うものです。

赤丸が、今回、変更する J R 芦屋駅南地区の位置です。

こちらは地区の区域図で、左側が変更前、右側が変更後の区域を赤い実線で示しております。変更前の区域面積が約 1.0 ヘクタールで、今回の変更では拡大部分と縮小部分があり、差し引きの結果 0.2 ヘクタールの区域拡大となり、変更後の区域面積は約 1.2 ヘクタールとなっております。

こちらは、J R 芦屋駅南地区の整備または開発の計画の概要です。

赤字が今回変更箇所、市街地再開発事業が見込まれることから、おおむね 5 年以内に実施予定の事業として市街地再開発事業を、また、おおむね 5 年以内に決定、または変更予定の都市計画として、高度利用地区及び都市計画道路を新たに位置づけます。

最後に、住民意見反映措置等について御説明いたします。

説明会は、平成 28 年 9 月に芦屋市において実施し、案の縦覧は平成 28 年 12 月 13 日から 2 週間にわたり行いました。縦覧者は 2 名、意見書は 1 件提出がありました。

意見書の要旨については、資料 3「意見書の要旨と県の考え方」の 1 ページを御覧ください。

いただいた御意見は大きく分けて 2 つありました。「阪神間都市再開発の方針に関連した意見」と「芦屋市で検討中の市街地再開発事業に関連した意見」です。

1 つ目の「阪神間都市再開発の方針に関連した意見」ですが、再開発促進地区の区域拡大について、芦屋市が検討している市街地再開発事業に合わせて再開発促進地区を拡大するのはどうか。また、なぜこの時期なのか。といった御意見です。

これに対する県の考え方ですが、J R 芦屋駅南地区は、平成 28 年 5 月の J R 芦屋駅南地区まちづくり協議会において市街地再開発事業の実施に向けたおおむねの住民合意形成の確認がとれたことから、同年 10 月に都市計画法第 15 条の 2 第 1 項に基づき芦屋市から県に対して都市再開発の方針の変更の申し出がございました。県では、市の申出を審査した結果、適切であると考えするため、今回、再開発促進地区を拡大することといたしました。

2つ目の「芦屋市で検討中の市街地再開発事業に関連した意見」は、事業実施の必要性や法的な位置づけ、事業区域の提案、ロータリーの設置の必要性、建物共同化に当たっての課題、住民説明の状況など、現在、芦屋市において検討が進められています。具体的な市街地再開発事業の内容に関連するものです。

これらの意見につきましては、具体的な事業計画検討に当たっての課題であることから、よりよい計画の実施に向け、芦屋市に伝えております。

さらに、この案について芦屋市に意見聴取をした結果、「異存なし」との回答をいただいております。

第1号議案について説明は以上となります。

○議長 ありがとうございます。

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

○27番 27番です。

計画の変更ということで少し住宅地にも計画が広がっていることについて、その他意見で住民の要望が十分に反映されていない旨の意見もありますので、その点の御説明をお願いします。県の考え方が書いてありますが、やはり丁寧にするということが必要だと思いますので、その点について、少しお聞かせいただきたいと思います。

○事務局 今回の芦屋市の申出につきましては、地元で平成26年度にまちづくりの話し合いをされまして、それを受けて今回の提案に至ったものです。いろいろな御意見があるかと思いますが、地元では、まちづくり協議会を設置した上で規約に基づいてまちづくりの検討をされているということで、市と地元が一体になって検討を進めた結果、本日の都市再開発の方針の変更に至っております。なお、このような住民説明、不十分な点もあるのではないかという御意見もありますので、その点につきましては十分芦屋市にも十分伝えて、今後の検討に生かさせていただきたいと伝えているところです。

○27番 十分な説明等、よろしくお願ひしたいということで要望しておきます。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

そのほかに御質問、御意見ございませんでしょうか。

○25番 25番です。

今回、変更ということで、今後この芦屋の再開発については、面積的なところも含めて変更はもうないという認識でいいのかどうか。また、今回、その土地の形状を、指定の地域の土地の形状は、結構マイナスの所とプラスの所があります。土地の利用で言うと、やっぱりきれいな土地のほうが再開発しやすいですけども、変更後のところで、少しへこんでる所など、再開発の先行を進めていく上では、もう少し拡大した方がいいのでは、という意見もなかったのかどうか、その辺について教えていただければと思います。

○事務局 まず1点目。事務上の変更なんですけど、現在、芦屋市さんは、今回県で定める再開発方針の区域内で事業を実施していくことで検討を進めておられて、今の時点では変更はないものと考えております。ただ、具体の事業実施に当たっては、過去の都市計画でも、この芦屋市につきましても区域を過去2回変更しておりますので、絶対にないかと言われるとそれは言い切れないんですが、現在、この範囲内で事業をしていくことを検討されております。

それから2点目ですね。今回の区域の変更した部分でこぼこがあるところだと思うんですが。

まず、左の下側、ここについて、もともと区域に入れておったんですが、これまでに鉄筋コンクリート7階建ての建物が建っております、既に高度利用がされてるということで区域から今回外しております。

あわせて、その北側ですね、JRの敷地になるんですが、こちらについては、下の高度利用されてる建物と一体利用ができないのであればちょっと使い勝手が悪いということで、区域から外しております。

一方、右の赤の部分ですね、こちらについては、道路部分になりますが、既に道路整備がなされましたので、今回、区域から除外することといたしました。上の青色の部分、駅との取り合い部分ですが、以前はここは入れてなかったんですが、今回の再開発事業で駅とのアクセスについても十分考慮していきたいということで、今回、JRさんと協議をしている中で区域に含めることといたしました。青の下部分ですね、広い部分ですが、こちらについては、今回、公共施設の整備とあわせて再開発事業をしたいということで、一帯の区域として設定しております。

なお、その西側ですね、ここに一画あるんですが、こちらについては9階建ての建物が既に建っております、高度利用がなされております。高度利用されて取り込みにくいのと、あと、今回設定した敷地の範囲の中で再開発事業を検討していけるというふうなことがありました

ので、こちらの部分については区域から外して、今回、国道2号の道路までのアクセスも含めた区域設定としております。

以上で説明を終わります。

○議長 ありがとうございます。

ほかに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1号議案については、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 ありがとうございます。

御異議がないようでございますので、第1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2号議案、小野市に係ります「東播都市計画区域区分の変更」について、事務局のほうから御説明をお願いいたします。

○事務局 続きまして、第2号議案について説明させていただきます。

資料は、資料1の別冊で左肩に「第2号議案」と記載したものです。議案説明資料は、資料2の2ページ。パワーポイント資料は、資料4の5ページから9ページになっております。

東播都市計画区域区分は、昨年度末、都市計画区域マスタープランとあわせて、おおむね5年ごとの一斉見直しを行ったところです。このたび、都市計画区域マスタープランに位置づけのある小野市中島地区につきまして、今年度、開発等の計画が具体化したことから、都市計画法第21条第1項に基づき、その変更を行おうとするものです。

まず最初に、都市計画法第7条に規定する区域区分制度について簡単に説明します。

区域区分とは、都市計画区域において無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図る必要があるときに都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分する、いわゆる線引きのことを言います。

御承知のとおり、市街化区域とは、既に市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域です。一方、市街化調整区域とは、市街化を抑制するべき区域です。

今回、この区域区分の変更を行う東播都市計画区域は、8市2町で構成され、図に示す桃色の区域が市街化区域、緑色の区域が市街化調整区域となっております。

次に、区域区分の変更の3つの種類について御説明します。

1つ目は「編入」と呼び、市街化調整区域において既に市街地が形成され、または計画的な市街地の整備が行われることが確実である区域を市街化調整区域から市街化区域へ変更するものです。

2つ目は「逆線」と呼び、市街化区域から市街化調整区域に変更するものです。

3つ目は「境界調整」と呼び、地形地物の位置等が変更される箇所をその境界の調整として変更するものです。

今回の中島地区は東播都市計画区域のほぼ中央で、市街化調整区域から市街化区域に変更する1つ目の「編入」に当たります。

次に、中島地区の具体的な位置を説明します。

こちらは小野市の地図になります。画面に向かって右上の小さな図面のとおり、中島地区は小野市のほぼ中心に位置しております。大きな図面は小野市中心部の地図で、黄色や桃色、だいたい色などの着色部分が市街化区域、白地の部分が市街化調整区域を示し、太い赤線で囲んでいる部分が、今回編入の中島地区で、神戸電鉄粟生線小野駅から北側に直線距離で約1.7キロメートルのところに位置しています。

次に、中島地区に関連する都市計画上の位置づけを説明します。

まず、県の東播磨地域都市計画区域マスタープランでは、「主要な都市施設等の整備目標」の中で、市のシビックゾーンの一部として公共施設用地の整備を図るため、「計画的な市街化の見通しがある区域」に位置づけています。

また、今月中に公表が予定されている小野市の都市計画マスタープランにおいても、「まちづくりの整備方針」及び「地域別構想」の中で、シビックゾーンの都市拠点の充実を図る旨の位置づけがされています。

こちらが、計画図です。赤線が変更後の市街化区域界で、桃色で着色している部分が今回の編入区域で、その面積は約4.3ヘクタールです。

こちらが、中島地区周辺の航空写真です。赤線が変更後の市街化区域の境界を示し、桃色で着色している部分が今回の編入区域です。

先ほど、都市計画の位置づけの中で御説明しましたとおり、市ではこの一帯をシビックゾーンに位置づけ、都市機能の集積を図ろうとしております。

現在の市街化区域内には、公共施設として市の図書館・ホール、体育館などが整備されており、民間施設としてはショッピングセンターのイオン小野店、ビジネスホテル等が立地しております。

今回の編入区域内は、既に葬儀会館、小野警察署が立地し、さらに平成 32 年春の開庁を目指して小野市役所の移転が決定しております。

こちらが、移転後の市役所のイメージになります。周辺も含めた全体的な景観、市役所南側の図書館・市民ホールとの連携に配慮しながら、現在、設計が進められ、平成 30 年度から 31 年度末まで建設工事、平成 32 年度春に移転する予定です。

なお、本議案に関する住民意見の反映措置等につきまして、小野市において住民説明会などを 8 月に開催し、案の縦覧は昨年 12 月 13 日から 2 週間行った結果、意見書の提出はございませんでした。

さらに、この案について小野市に意見聴取をした結果、「異存ない」旨の回答をいただいております。

説明は以上です。

○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 2 号議案については、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 ありがとうございます。

御異議がないようでございますので、第 2 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 3 号議案、尼崎市に係ります「阪神間都市計画道路（3. 3. 1 号阪神国道線ほか 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 3 号議案「阪神間都市計画道路（3. 3. 1 号阪神国道線ほか 3 路線）の変更」について説明いたします。

資料 1 は 49 ページから 60 ページ。資料 2 は 3 ページ、4 ページ。資料 4 は 11 ページから 20 ページでございます。

本県では、社会経済状況の変化を踏まえつつ、土地所有者等に対する不要な権利制限の解除及び透明性を持った選択と集中による効率的な道路整備を進めていくために、地域の交通特性、既成市街地の特性を踏まえながら、都市計画道路網の見直しを行っております。

第 3 号議案及び第 5 号議案から第 7 号議案につきましては、この都市計画道路網の見直しに係る案件でございますので、まずは見直しの全体状況について説明をいたします。



前面スクリーンを御覧ください。

都市計画道路網の見直しに係る検証の進め方を示しております。

まずステップ1では、見直しの評価の準備段階として、路線の階層性の設定など基礎条件の整理を行い、次にステップ2では、県の視点に基づく必要性の検証として、各路線に求められている交通機能や防災機能など、客観的な評価項目に基づく機能検証を行うとともに、既存道路等による機能代替の可能性を検討し、代替の可能性がない道路は「必要性を有する道路」、代替の可能性のある道路は「必要性を有しない道路」とし、続くステップ3では、市町の視点に基づく再検証として、ステップ2の検証結果についてプロジェクト関連や文化財の保存など地域固有要素による検証を行い、「存続路線候補」と「廃止路線候補」に分類し、そして最後のステップ4では、廃止や現道打ち換えなど見直しの確定の案を県と市が一体となって進めてまいりました。

県内各市町の見直し状況を説明いたします。

まず、濃い灰色で示しておりますのが、これまでに廃止等の都市計画変更手続を完了した、あるいは検証の結果廃止等の見直しがなかった31市町になります。また、検証対象の都市計画道路がない4市町を白色で示しております。また、独自に見直しを行っております神戸市を薄い灰色で示しております。そして、赤色で示しております尼崎市、たつの市、宍粟市、赤穂市の4市が今回付議する対象となります。

それでは、尼崎市の変更内容について説明いたします。

画面は、中央付近に尼崎市役所を示しております。尼崎市では、34路線の長期未着手都市計画道路について検証を行いました。検証の結果、県決定が3路線で赤色の実線で示しております「阪神国道線」、「出屋敷線」、「久々知水堂線」、市決定が5路線で合計8路線について廃止等の変更を行うことになりました。残る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、「阪神国道線」の変更に伴い、「尼崎伊丹線」において交差部の区域を変更いたします。

それでは、順に説明いたします。

まずは、都市計画道路「阪神国道線」と「尼崎伊丹線」です。

阪神国道線は市内を東西に横断し、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。尼崎伊丹線は、市内を南北に縦断する幹線街路です。

平面図で説明します。阪神国道線は、国道2号として幅員28メートルで整備されており、周辺は市街地が形成されています。そこで、阪神国道線全延長約14キロメートルのうち、赤

色で示しております約 1,410 メートルについて、幅員を現道に合わせ縮小するものでございます。

写真を御覧ください。西向きに撮影しております。現道は幅員 28 メートルの 4 車線、両側に 4.5 メートルの歩道が整備されております。計画では歩道が 7 メートルですが、現道で機能が確保されていることから、歩道を縮小し幅員を 33 メートルから 28 メートルに変更いたします。

次に、尼崎伊丹線です。阪神国道線の縮小に伴い、隅切部の区域を変更いたします。

続いて、都市計画道路「出屋敷線」です。出屋敷線は市南部を南北に縦断し、市街地の形成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。

変更は 2 区間について行います。まずは、北側の区間です。

平面図を御覧ください。右側の図面を御覧ください。周辺では、碁盤目状に道路が整備され、既に市街地が形成されております。そこで、求められた機能が周辺道路により確保されていることから、全区間約 3,020 メートルのうち、赤色で示しております約 760 メートルについて廃止するものです。

また、出屋敷線については、左側の拡大図のとおり、先ほど説明しました阪神国道線の幅員縮小に伴い、交差部の隅切の区域も縮小いたします。

航空写真を御覧ください。赤色が出屋敷線で、周辺では既に市街地が形成されております。

周辺道路の状況です。北向きに撮影しており、この位置では幅員 10.5 メートルで両側に歩道が整備されており、地区内の生活道路となっております。

続いて南側の区間です。平面図を御覧ください。この区間では現道が幅員 14 メートルで整備されており、周辺では市街地が形成されております。そこで、赤色で示しております約 750 メートルについて、幅員を現道に合わせて縮小するものでございます。

写真で説明いたします。南向きに撮影しており、現道は幅員 14 メートルの 2 車線で、両側に 3 メートルの歩道が整備されております。計画では歩道は 3.5 メートルですが、現道で機能が確保されていることから、歩道を縮小し、幅員を 15 メートルから 14 メートルに変更いたします。

続いて都市計画道路「久々知水堂線」です。久々知水堂線は市中心部を東西に横断し、市街地に発展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。周辺では現道を含めた道路が碁盤目状に整備され、既に市街地が形成されております。そこで、求められた機能が現道及び周辺道路により確保されていることから変更を行います。

変更内容は、全長約 2,090 メートルのうち、現道に歩道が整備されている路線東側の 640 メートルについて、現道で求められた機能が確保されているため、現道に合わせ幅員を縮小いたします。また、歩道がない路線西側の 540 メートルについては、周辺道路により機能が確保されているため廃止といたします。

まずは、路線東側の幅員を変更する区間です。東向きに撮影しており、現道は幅員 11 メートルの 2 車線で、両側に 2 メートルの歩道が整備されております。計画では歩道の幅員が 2.5 メートルですが、現道で機能が確保されていることから歩道を縮小し、幅員を 12 メートルから 11 メートルに変更いたします。

続いて、路線西側の廃止する区間です。東向きに撮影しており、現道は幅員 8 メートルの 2 車線で歩道がない道路として整備されております。現在、本路線の北側や南側にある並行する道路で、歩道の機能が確保されていることから、この区間を廃止いたします。

縦覧等の状況です。尼崎市において平成 27 年 9 月に住民説明会を開催するとともに、9 月 30 日から 2 週間の縦覧に供しましたが意見書の提出はなく、本案について尼崎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。

説明は以上で終わります。

○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 3 号議案「阪神間都市計画道路（3. 3. 1 号阪神国道線ほか 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 ありがとうございます。

御異議がないようでございますので、第 3 号議案については原案のとおり可決いたします。

次の第 4 号議案ですが、冒頭、事務局から御案内いただきましたとおり付議が取り下げされましたため、続きまして第 5 号議案の審議に入りたいと思います。

たつの市に係ります「中播都市計画道路（3. 4. 19号新宮中央線ほか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5号議案「中播都市計画道路（3. 4. 19号新宮中央線ほか3路線）の変更」について説明いたします。

資料1は81ページから90ページ。資料2は7ページ、8ページ。資料4は21ページから28ページでございます。

前面スクリーンを御覧ください。

中央付近にたつの市役所を示しております。たつの市では、17路線の長期未着手都市計画道路について検証を行いました。検証の結果、赤色の実線で示しております県決定の3路線、「新宮中央線」、「龍野新宮線」、「小宅揖西線」について、全区間または一部区間について廃止を行うことになりました。残る14路線については、存続する路線となっております。

また、小宅揖西線の廃止に伴い、「龍野相生線」において一部区間を廃止いたします。

それでは、順に説明いたします。

最初に、都市計画道路「新宮中央線」についてです。新宮中央線は、たつの市北部の新宮地区の中心市街地内の幹線道路ネットワークを形成することにより、交通の円滑化及び都市機能向上を図る目的として平成5年に都市計画決定されました。

平面図を御覧ください。右側が北を示しております。横方向の赤色の線が、新宮中央線で、並行して国道179号が走っております。周辺状況といたしまして、平成17年度に県道姫路新宮線が整備され、国道179号の交通量が減少し、新宮地区の中心市街地における交通は円滑に処理されております。

また、本路線に求められた都市機能の向上につきましては、現在、たつの市において、最近の社会情勢の変化や周辺の他の計画を踏まえた、中心市街地にふさわしい新しいまちづくりの方針を検討しており、道路整備についてはその中で改めて検討することとしており、現状では、現計画のまま道路整備の見込みはございません。このようなことから、全区間を廃止するものでございます。

現況の写真です。北向きに撮影しており、幅員17メートル2車線で、両側に3.5メートルの歩道を設ける計画で、一部区間約350メートルについては整備済みですが、この区間の北側及び南側については未整備となっております。

続いて、新宮地区の中心市街地の現況写真です。国道179号を北向きに撮影しており、幅員は8メートルの2車線で、交通は円滑に処理されております。

続いて、県道姫路新宮線の写真です。南向きに撮影しており、幅員 11 メートル 2 車線で、片側に幅員 3 メートルの歩道が整備されております。

続いて、都市計画道路「龍野新宮線」についてです。龍野新宮線は、市街地発展に対応する幹線街路として昭和 31 年に都市計画決定されました。

平面図を御覧ください。右側が北を示しております。横方向の南北の路線が龍野新宮線です。本路線は、旧龍野市と旧新宮町の境界からたつの市街地へ至る路線で、国道 179 号となっております。このうち、赤色で示しております約 70 メートルの区画については、並行する国道 179 号が整備されており、交通処理上の機能は確保されております。このため、この区間を廃止するものです。

現況の写真です。西向きに撮影しており、幅員 12 メートルの 2 車線で、栗栖川を渡る計画ですが、右上上流側に国道 179 号の佐野橋が整備されております。

佐野橋の状況です。幅員 9 メートルの 2 車線で、上流側に幅員 2 メートルの歩道が整備されております。

続いて、都市計画道路「小宅揖西線」及び関連して廃止する「龍野相生線」についてでございます。

小宅揖西線は、市街地発展に対応する幹線街路として昭和 31 年に都市計画決定されました。その後、市中心部の既成市街地と市西部の新市街地の連結を図るため、平成 5 年に龍野相生線の決定とともに都市計画変更されております。

平面図を御覧ください。本路線は赤色で示しております東西の路線で、県道姫路上郡線として 2 車線で供用開始済みですが、一部区間について線形が異なっております。

一方で、周辺道路の状況といたしまして、平成 11 年に整備された県道姫路上郡線、県道桑原北山揖保川線、市道北山長尾線により、市中心部の既成市街地と市西部の新市街地が連結されております。そこで、本路線に求められた機能がこれら周辺道路により確保されていることから、赤色で示しております一部区間、約 3,440 メートルを廃止するとともに、本路線と一体となって機能する都市計画道路として決定された龍野相生線の一部区間、約 1,090 メートルについても廃止するものです。

写真を御覧ください。右上にたつの市中心部の既成市街地を示し、左下に市西部の新市街地を示しております。これらの市街地は、姫路上郡線と桑原北山揖保川線、北山長尾線により連結されております。

続いて、県道桑原北山揖保川線の写真です。東向きに撮影しており、幅員 10.5 メートル 2 車線で、片側に幅員 2.5 メートルの歩道が整備されております。

縦覧の状況です。たつの市において平成 28 年 9 月に住民説明会を開催するとともに、12 月 6 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 ページから 5 ページに記載しております。

資料 3 の 2 ページから 5 ページでございます。

意見書は、今回変更する 4 路線のうち、新宮中央線に対するものでございます。

大きく 4 つの理由から、「新宮中央線の廃止に反対する」というものでございます。

1 つ目の理由は、資料 3 の 2 ページ、「1、関係住民、市都市計画審議会等への説明責任が果たされていない。」。2 つ目は、資料 4 ページになります。「2、たつの市都市計画マスタープランと不整合である。」。3 つ目は、同じく 4 ページ、「3、兵庫県都市計画道路網見直しガイドラインによる検証は不十分である。」。最後の 4 つ目ですが、資料 5 ページ、「4、社会資本総合整備計画が実現できない。」というものでございます。

それでは、順に説明いたします。

資料 3 の 2 ページにお戻りください。

まず 1、関係住民、市都市計画審議会等への説明責任に関する意見でございます。

①「住民、地権者への説明責任について」といたしまして、「起点周辺の利害関係のある地区には一切説明がされていない。」、「一般の市民に対しては、市広報への見直し素案の公表後 18 ヶ月間何も知らせることなく、平成 28 年 9 月に説明会が開催された。」。このようなことから、説明責任が果されていないという意見でございます。

この意見に対する県の考え方ですが、たつの市では、見直し素案の公表後、まずは、変更による影響が大きい当該路線の都市計画区域にかかる 6 つの自治会の住民の方々を対象とした説明会を平成 27 年 7 月に開催し、その後、全市民を対象とした説明会を開催しており、説明はなされていると考えております。

続いて、同じく 2 ページの②「検証結果の公表について」といたしまして、「今後 10 年以内に事業予定がないからといって、当該路線を未整備路線扱いにするのは言語道断である。」、「都市計画マスタープランに記載がないまま、「見直しガイドラインにより、当該路線のみが廃止案となった。」との説明だけでは納得ができない。」、「存続路線を含む全ての検証結果を公表すべきであり、説明責任が果されていない。」という意見でございます。

この意見に対する県の考え方ですが、本県の都市計画道路の見直しでは、県都市計画審議会から答申を受けた「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、今後 10 年以内に事業予定のない全ての路線を対象に検証を実施しています。検証結果については、たつの市が、存続区間、廃止検討区間、変更検討区間を市広報で公表するとともに、当該路線の都市計画区域に係る沿道住民の方々を対象とした説明会と全市民を対象とした説明会を開催し周知を図っており、説明はなされていると考えております。

続いて、3 ページになります。③「たつの市都市計画審議会、たつの市議会への説明責任について」といたしまして、「市広報への見直し素案公表前に、たつの市の都市計画審議会に一切説明された経緯がなく、同審議会に対して説明責任が果たされていない。」、「平成 28 年 12 月市議会において、今回の見直しについて説明報告がされていない。」という意見でございます。

この意見に対する県の考え方ですが、たつの市では、平成 26 年 12 月に開催された市都市計画審議会において、今回の都市計画変更について報告案件として説明を行い、その後、市広報による素案の公表を行っております。なお、市議会への説明については、たつの市から、「基本的には説明を実施しておらず、今回も実施していない。」と聞いております。

続いて、同じく 3 ページの④「廃止理由の説明責任について」といたしまして、「当該路線は、当時のまちづくりの課題に対応するため中心市街地の活性化軸として決定されたものであり、「当該路線に平行する県道などの供用により、バイパス的機能が整備されたため、廃止する。」という間違った理由により、都市計画の変更はできない。」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、当該路線は、交通の円滑化と都市機能の向上を図るために都市計画決定されております。現在、大半の区間が未整備となっておりますが、当該路線が担う交通の円滑化は、整備済みの周辺道路に代替性が確保されております。一方、未整備区間につきましては今後整備の予定がなく、当該路線を存続することは土地所有者に対して不要な制限を課し続けることとなります。よって、当該路線の廃止は妥当と考えております。なお、中心市街地の活性化等の課題につきましては、別途検討する課題であり、今後、たつの市が対応していく予定であると聞いております。

次に、項目が変わりまして、4 ページになります。2 「マスタープランの不整合に関する意見」ですが、「マスタープランでは当該路線が存続方針となっており、不整合である。」、また、「代替のまちづくり構想などが一切示されておらず、上位計画と不整合な廃止案である。」という意見でございます。

この意見に対する県の考え方ですが、現マスタープランでは、改定時に都市計画道路の見直し結果が確定していなかったことから、道路等の長期未着手施設につきましては適切な見直しを行う旨が記載されており、存続方針を示すものとはなっておりません。なお、市からは、今回の見直し結果を次回マスタープラン見直しに反映すると聞いております。

次に、項目が変わりまして、同じく資料4ページ。3「都市計画道路網見直しガイドラインの検証に関する意見」ですが、「意見の要旨に記載しておりますとおり、7つの項目、1) 都市計画マスタープランの位置付け、2) 自転車・歩行者ネットワーク、3) 通学路、4) 緊急避難路への位置付け、5) 緊急車両の走行性の向上、6) 消防活動の円滑化、7) 周辺まちづくりやプロジェクト等への影響、この7つに係る検証が不十分である。」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、「1) 都市計画マスタープランへの位置付け」につきましては、先ほど説明しましたとおり、当該路線は整備する路線としての位置づけはございません。

また、「2) 自転車・歩行者ネットワーク」や「3) 通学路」などにつきましては、ガイドラインの評価対象となるのは現道と重複する路線であり、現道がない当該路線は評価の対象とはなりません。よって、ガイドラインによる検証は適切であると考えております。

また、「7) 周辺まちづくりやプロジェクト等への影響」につきましては、栗栖川改修計画等の内容が具体化した際に改めて必要な道路を計画することが望ましいというふうと考えております。

最後に、5ページの4「社会資本総合整備計画の実現に関する意見」ですが、「新宮地区都市再生整備計画では、安全・快適で利便性と豊かさを実感できる都市基盤づくりを目標としており、当該路線は大きな役割を担っていると考えている。」、「廃止により、当該路線が国道179号に接続できない。」、「よって、当該路線を廃止した場合は、本計画が実現できない。」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、新宮地区都市再生整備計画は、都市基盤として駅舎橋上化や道路・公園等が整備され、事業は既に完了しており、当該路線の廃止と関連性はないと考えております。なお、国道179号に接続されていないことにつきましては、周辺道路により交通は円滑に処理されており、廃止による影響はないと考えております。

以上が意見書の要旨と、意見に対する県の考え方です。



最後に、本案についてたつの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。

説明は以上でございます。

○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でしょうか。

○27番 27番です。

新宮中央線に関してですけれども、一部整備区間のこの写真があって、ここで行きどまりになっていますので、現況で交通状態が今どうなっているのかということと、パワーポイントの写真の中で179号線の現況が通学路にもなっていて、安全確保がされなければならないのではないかという一部意見があったと思うんですけれども、その点について、ある程度対策が必要なのかなと、この写真を見て思いますので、その点の対応についてお聞かせください。

○事務局 まず、整備済み区間の状況ですが、当然ここは区画整理で整備された区間がございまして、現在、住民の道路として使われております。

絵があるのですが、ちょうど真ん中あたり、350メートルの整備済み区間になっておりまして、この絵では北側を見ているので北側は行きどまりになっております。この道路につきまして、区画整理で整備されたということで、当然、現在、地区内の住民の生活道路として利用されておまして、市道を介して179号にも抜けられるようになっております。

今後、この道路を生かしたような形で市の道路計画を立てていくと聞いておりますので、今後、市から住民の理解が得られるように説明がされると考えております。

179号の通学路の件ですけれども、179号自体は通学路になっておりません。

ちょっと絵を出します。少しお待ちください。

これは、青色で示している線が通学路になっておりまして、179号が真ん中のオレンジの線となります。179号自体が今、通学路になっているということではございません。

青い矢印があるのですが、こういう形で地区内の道路を今、通学路として使っているということです。一部179号、歩道のない区間があるのですが、通学路についてはこういう形で地区内に道路が確保されているということでございます。

○議長 ありがとうございます。

ほかに御質問、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、それではお諮りいたします。

第5号議案「中播都市計画道路（3.4.19号新宮中央線ほか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 ありがとうございます。

御異議がないようでございますので、第5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6号議案、宍粟市に係ります「山崎都市計画道路（3.4.122号本町生谷線）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6号議案「山崎都市計画道路（3.4.122号本町生谷線）の変更」について説明いたします。

資料1は91ページから97ページ。資料2は9ページ、10ページ。資料4は29ページから31ページでございます。

前面スクリーンを御覧ください。

右よりに宍粟市役所を示しております。宍粟市では、9路線の長期未着手都市計画道路について検証を行いました。検証の結果、県決定が1路線で赤色の実線で示しております「本町生谷線」、市決定が1路線で合計2路線について廃止を行うことになりました。残る7路線については、存続する路線となっております。

都市計画道路「本町生谷線」は、市街地内の合理的な発展と交通の円滑化を図る幹線街路として昭和28年に都市計画決定されました。

平面図を御覧ください。右側が北を示しております。本町生谷線は、鹿沢線から庄能下町線へ至る赤色で示しております路線で、並行して国道29号が走っております。周辺は既に市街地が形成され、また、庄能下町線の整備中の区間が平成29年4月に供用開始の予定であり、供用開始後には通過交通が本町生谷線を介することなく国道29号へ流れるため、地区内の交通についても円滑に処理できると考えられます。

このようなことから、本路線の全区間、約1,080メートルを廃止するものでございます。

現況の写真です。北向きに撮影しており、幅員16メートル2車線で、両側に幅員3.5メートルの歩道を設ける計画ですが、現道の幅員は4メートルとなっております。なお、本路線の南側の区間につきましては商店街となっており、自動車は進入禁止となっております。

続いて、現在整備中の庄能下町線の状況でございます。幅員14メートル2車線で、両側に歩道が整備されております。

縦覧等の状況です。宍粟市において平成 28 年 11 月に住民説明会を開催するとともに、12 月 13 日から 2 週間、縦覧に供しましたが意見書の提出はなく、本案について宍粟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。

説明は以上でございます。

○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。

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 6 号議案「山崎都市計画道路（3. 4. 122 号本町生谷線）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 ありがとうございます。

御異議がないようでございますので、第 6 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 7 号議案、赤穂市に係ります「西播都市計画道路（3. 4. 24 号新田鷗和線）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 7 号議案「西播都市計画道路（3. 4. 24 号新田鷗和線）の変更」について説明いたします。

資料 1 は 99 ページから 105 ページ。資料 2 は 11 ページ、12 ページ。資料 4 は 33 ページから 35 ページでございます。

前面スクリーンを御覧ください。

中央付近に赤穂市役所を示しております。赤穂市では、10 路線の長期未着手都市計画道路について検証を行いました。検証の結果、県決定が 1 路線で赤色の実線で示しております「新田鷗和線」、市決定が 4 路線で合計 5 路線について全区間または一部区間において廃止等を行うことになりました。残る 5 路線については存続する路線となっております。

都市計画道路「新田鷗和線」は、将来予想される中心市街地の交通渋滞へ対処するため、国道 250 号のバイパスとして昭和 50 年に都市計画決定されました。

平面図を御覧ください。本路線は、新田坂越線から市西部へ至る赤色で示す路線で、一部は国道 250 号となっております。しかし、現状の国道 250 号では円滑な交通処理が行われており、

新田鷓和線に求められた機能は必要とされない状況となっております。そこで、本路線の全区間、約 2,800 メートルを廃止するものでございます。

現況の写真です。西向きに撮影しており、幅員 16 メートル 2 車線で、両側に幅員 3.5 メートルの歩道を設ける計画ですが、この位置では整備されておられません。

続いて国道 250 号の写真です。南向きに撮影しており、この位置では幅員 11 メートル 2 車線で、片側に幅員 2.5 メートルの歩道が整備されております。

縦覧等の状況です。赤穂市において平成 28 年 8 月に住民説明会を開催するとともに、12 月 6 日から 2 週間、縦覧に供しましたが意見書の提出はなく、本案について赤穂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。

説明は以上でございます。

○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 7 号議案「西播都市計画道路（3. 4. 24 号新田鷓和線）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 ありがとうございます。

御異議がないようでございますので、第 7 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 8 号議案、たつの市・宍粟市に係ります「西播磨高原都市計画道路（1. 4. 2 号姫路鳥取自動車道）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 8 号議案「西播磨高原都市計画道路（1. 4. 2 号姫路鳥取自動車道）の変更」について説明いたします。

資料 1 は 107 ページから 117 ページ。資料 2 は 13 ページ、14 ページ。資料 4 は 37 ページから 49 ページでございます。

都市計画道路網見直しに関する案件は、先ほどの第 7 号議案までで終了いたしまして、この第 8 号議案から 11 号議案につきましては、通常の都市計画道路変更に係る案件でございます。

前面スクリーンを御覧ください。

中国横断自動車道姫路鳥取線は、兵庫県たつの市から鳥取県鳥取市に至る約 87 キロメートルの高速道路です。このうち、山陽自動車道播磨ジャンクションから中国縦貫自動車道仮称山崎

ジャンクション間の約 24 キロメートルについては、播磨自動車道としてNEXCO西日本が建設・管理を行っております。都市計画道路「姫路鳥取自動車道」は、播磨新宮インターから仮称山崎ジャンクションの間に位置づけられております。

拡大図で説明いたします。姫路鳥取自動車道は、兵庫県の西播磨地域と山陽や山陰、京阪神方面との高速道路ネットワークの強化を図り沿線地域の発展に寄与するとともに、山陽自動車道・中国縦貫自動車道の交通障害時において、相互を結ぶ連絡路として機能する自動車専用道路として平成9年に都市計画決定されております。

航空写真を御覧ください。画面右側が仮称山崎ジャンクション、左が播磨新宮インターを示しております。姫路鳥取自動車道は山間部を走るルートとなっております。

続いて標準横断図を御覧ください。姫路鳥取自動車道は4車線の自動車専用道路として計画されております。

続いて、今回の変更内容について説明いたします。

今回の主な変更内容は、「法面区域の変更」、「構造の変更」、「仮称山崎ジャンクション付近の線形及び終点の変更」でございます。

平面図で、播磨新宮インター付近から順に、仮称山崎ジャンクションまで説明いたします。まず、播磨新宮インター付近です。右上の図面に位置を示しております。青色が現都市計画区域で、赤色が変更後の都市計画区域を示しております。この区間において法面区域の変更を行います。

法面区域の変更について説明いたします。上の図が変更前で、下の図が変更後を示しております。黒色の線がもともとの山の線を示しており、山を切ることによって赤色の道路を作ろうとしております。今回、現地精査の結果、地山が想定より風化していたため、切土勾配を緩やかにする変更が生じました。その結果、区域の拡大が生じております。

次の区間について説明いたします。この区間につきましては、先ほどと同様の「法面区域の変更」と橋梁から盛土に変える「構造の変更」を行います。

「構造の変更」ですが、もともと河川が本道路に隣接して流れていましたが、河川の線形をより滑らかにする河川の詳細計画が明らかになり、盛土構造が可能となったため、構造を橋梁から盛土に変更いたします。

断面図で説明いたします。上の図が変更前で、下の図が変更後を示しております。もともと河川が隣接していたため橋梁形式としておりましたが、河川改良により河川的位置が変わったため、構造を盛土に変えるものです。このため、区域が追加となります。

次の区間について説明いたします。この区間からは、先ほど説明しました「法面区域の変更」が続きますので、スライドを順次送っていくことにします。

お願いします。

次も同じ変更になります。

この区間につきましては「法面の変更」のほか、盛土から橋梁に変える変更を行います。構造を変更する区間については、保安林と指定されていることから保安林を極力残し安全性を確保するという観点から再検討した結果、構造を盛土から橋梁に変更いたします。

断面図で説明いたします。上の図が変更前で、下の図が変更後を示しております。薄い緑が伐採する保安林で、濃い緑が存続できる保安林を示しております。変更前は盛土構造で、図のとおり保安林は全て伐採する計画でしたが、変更後は橋梁構造にすることにより、保安林の伐採を必要最小限で済むようにします。

次の区間について説明いたします。この区間につきましては、先ほど説明しました「法面区域の変更」です。

次の区間について説明いたします。この区間につきましては、「法面区域の変更」のほか、「非常駐車帯の位置の変更」を行います。現在の基準に合うように非常駐車帯の位置を見直した結果、変更となります。

次からは同様の変更が続きますので、順次スライドを送っていきます。

はい、次、お願いします。

お願いします。

同じ変更になります。次、お願いします。

次の区間です。この区間につきましては、「非常駐車帯の位置の変更」のほか、「線形の変更」を行います。線形の変更については、次の区間で説明をいたします。

次、お願いします。

最後の区間になります。この区間につきましては、仮称山崎ジャンクションの線形の変更と終点の位置の変更」を行います。

詳細について説明いたします。

画面は、横向きに中国縦貫自動車道、左側が大阪方面。縦向きに姫路鳥取自動車道、上が播磨新宮インター方面です。上の図が変更前で、下の図が変更後を示しております。変更前は中国縦貫自動車道の本線上に本線料金所が設置されておりましたが、この料金所を含めた計画としておりました。しかしながら、現在はE T Cの普及等から本線料金所が撤去されております。

そこで、変更後は撤去された料金所跡地を有効利用し、ジャンクションのコンパクト化を図るため、今回、「終点位置と線形の変更」を行います。

縦覧等の状況です。たつの市・宍粟市におきまして平成 28 年 5 月・6 月に住民説明会を開催するとともに、11 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、本案についてたつの市・宍粟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。

説明は以上でございます。

○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。

○27 番 27 番です。

基本的な大前提としまして、この播磨新宮インターから山崎ジャンクションの間のこの計画の総事業費と計画交通量を教えていただきたいと思っております。

それと、参考までに、現在のもうできている部分、播磨ジャンクションから新宮の現在の交通量を参考までに教えてください。

○事務局 まず 1 点目ですが、総事業費につきましては、今、2 車線という暫定で工事していますが、2 車線で約 603 億円ということになっております。

計画交通量ですが、4 車線供用時で 10,400 台。暫定 2 車線の供用時で約 6,000 台ということになっております。

最後に、現在の供用区間の交通量でございますが、24 時間、1 日約 1,300 台ということになっております。

○27 番 ありがとうございます。

現在の交通量が 1,300 台で、全線開通すると、もちろん少し交通量が増えるとは思いますが、見込みの 6,000 台というのは少し大きいのかなという印象ですけれども、その点については計画交通量としてどのようにお考えでしょうか。

○事務局 現時点では、正しい交通量と考えております。本路線につきましては、例えば山陽自動車道で事故等があった場合、本路線が連絡路となって中国道へ迂回できるというように、平常時の交通性もあるんですが、災害時等、非常時に相互を結ぶ連絡路となり大きな役割を担っているということでございますので、そういう面からもこの道路は必要であると考えております。

○議長 ありがとうございます。

そのほか御質問、御意見ございませんでしょうか。

○25番 25番です。

構造の変化に伴うコストの変化は、イニシャルとランニングも含めて、どうなりますか。

あと、橋梁から盛土に変更するのは仕方ないのかなと思うんですけども、盛土から橋梁に変更するのは「保安林を守るため」と事務局としておっしゃいましたけれども、仮に、そのコストが非常に高いのであれば、当初の計画どおり盛土でも実行は可能なかどうか。これについて教えてください。

○事務局 まず、全体のコストの件ですけれども、今回の変更で大きな変更が3つございまして、1つが「構造の変更」ということで、盛土から橋梁に変える変更。それから同じく「構造の変更」で、橋梁から盛土に変更するもの。それから、山崎ジャンクションの方で料金所がなくなりましたので「コンパクト化とする」というところが3つの大きな変更がございます。これにかかるコストですけれども、当然、橋梁から盛土に変更するというので、こちらのほうはコストが下がります。大体、試算ですが、5億円ぐらいのコストが下がる。一方、盛土から橋梁に変更するということですが、当然、コストが上がるということで、今のところ試算なんですけど、これも4億円ぐらいということでほとんど変わらないんですが、山崎ジャンクションの方は、小さくなるということで、ちょっとこちらのほうは総事業費、コストは出せてないんですけれども、減になるということは確実ですので、今回の変更による総事業費というのは、大きくは変わらないんですが、やや減少する、安くなるということになっております。

それと、ランニングコストはまだ出せてないんですけれども、橋梁になるところと盛土のところがあるということで、変わらないと。あるところは橋梁が盛土になって同じ変更になりますので、ランニングコストについては大差はないかなと考えております。

それと、保安林の件ですけれども、今回、保安林が変更になったきっかけというのは、当然、保安林を守るということなんですけど、保安林を守るということで高速道路の安全性も確保されるということでございまして、そういう視点でやっておりますので、やはり高速道路を守るということが必要ではないかなと思っております。といいますのは、ここは非常に水がたまりやすい区域になってございまして、水がたまるということは土石流等ございますので、そういう災害を防止するという意味でもこれは必要な変更と考えております。

○議長 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、それではお諮りいたしたいと思えます。



第8号議案「西播磨高原都市計画道路（1. 4. 2号姫路鳥取自動車道）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 ありがとうございます。

御異議がないようでございますので、第8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9号議案、伊丹市に係ります「阪神間都市計画道路（3. 3. 211号塚口長尾線）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9号議案「阪神間都市計画道路（3. 3. 211号塚口長尾線）の変更」について説明いたします。

資料1は119ページから128ページ。資料2は15ページ、16ページ。資料4は51ページから54ページでございます。

前面スクリーンを御覧ください。

中心付近に伊丹市役所を示しております。

都市計画道路「塚口長尾線」は図面中央の伊丹市を南北に走る路線で、住宅地の健全なる発展に資する路線として昭和25年に都市計画決定されました。今回は、本路線の南部、赤色で示しております区間において変更を行います。

変更の内容について説明いたします。

平面図を御覧ください。平成28年3月に策定された「伊丹市自転車ネットワーク計画」において、塚口長尾線は自転車走行空間を整備する路線として位置づけられ、このうち赤色で示しております稲野町6丁目交差点から昆陽6丁目交差点に至る約2,130メートルが自転車専用通行帯、通称「自転車レーン」を整備する区間とされております。このため、この区間について自転車レーンを設置する計画に変更いたします。また、現在、この区間の車線数は4車線として決定されておりますが、事業着手に当たり、自転車レーンの設置を踏まえ車線数を見直した結果、2車線で円滑な交通の確保が可能であると判断できたため、車線数を4車線から2車線に変更いたします。さらに、歩道につきましても、現在の歩行者数に適合した幅員に変更いたします。

横断図で説明いたします。上の図が変更前で、下の図が変更後を示しております。今回の変更内容は、新たに自転車レーンを設置し車線数を4車線から2車線に、歩道幅員を2メートルから4メートルに変更するものでございます。

周辺の航空写真でございます。変更箇所付近の学校等の立地状況を示しており、緑色が小・中学校、青色が幼稚園・保育園、黄色が図書館、白色が郵便局を示しております。道路につきましては、赤色が本路線の変更区間、オレンジ色がその他主な現道を示しております。周辺では学校や図書館等が立地しており、歩行者や自転車の通行量が多い状況となっております。

変更区間の現況写真でございます。南向きに撮影しており、幅員 8メートルで歩道は整備されておらず、車と自転車・歩行者が混在している状況でございます。

縦覧等の状況です。伊丹市におきまして平成 28 年 7 月に住民説明会を開催するとともに、11 月 15 日から 2 週間、縦覧に供しましたが意見書の提出はなく、本案について伊丹市の意見につきましては、「異存なし」との回答をいただいております。

説明は以上でございます。

○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。

(「異議なし」の声あり)

○議長 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 9 号議案「阪神間都市計画道路（3. 3. 211 号塚口長尾線）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 ありがとうございます。

御異議がないようでございますので、第 9 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 10 号議案、相生市に係ります「西播都市計画道路（3. 4. 101 号西部幹線）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 10 号議案「西播都市計画道路（3. 4. 101 号西部幹線）の変更」について説明いたします。

資料 1 は 129 ページから 136 ページ。資料 2 は 17 ページ、18 ページ。資料 4 は 55 ページから 64 ページでございます。

前面スクリーンを御覧ください。

中央付近に相生駅を示しております。

都市計画道路「西部幹線」は赤色の実線で示しております路線で、国道2号と国道250号を連絡し、市街地西部における幹線道路網を形成する道路として平成6年に都市計画決定されました。一部区間は県道竜泉那波線として整備され、供用開始されております。

変更内容について説明いたします。今回の主な変更内容は、「法面区域の変更」、「幅員の変更」、「線形の変更」でございます。このうち、「幅員の変更」につきましては後ほど詳しい説明をいたしますが、一部区間におきまして、図のとおり歩道を両側から片側に変更するものでございます。

航空写真で変更の概要について説明いたします。右寄りに相生駅、右上から左下にかけて山陽自動車道、そして赤色の実線で西部幹線を示しております。北側の供用済区間において、「法面区域の変更」を行います。また、南側の未供用区間において、「法面区域の変更」、「幅員の変更」、山陽自動車道交差部付近での「線形の変更」を行います。

それでは、詳しい変更内容について平面図で説明いたします。

北側の国道2号付近から順に説明いたします。まず、国道2号付近ですが、左上の航空写真で図面の位置を示しております。図面の青色が現都市計画区域で、赤色が変更後の都市計画区域を示しております。図面の左が北を示しており、国道2号方面となっております。この区間において法面の変更を行います。

「法面区域の変更」について説明いたします。上の図が変更前、下の図が変更後を示しております。黒色の線がもともとの山を示しており、切土や盛土により赤色の道路をつくらうとしています。当初は、地形図の等高線から山の形状を推測しておりましたが、事業実施に当たり現地調査を行った結果、山の地形が当初とずれていたことが判明し、切土や盛土の施工範囲が変更となり、このため「法面区域の変更」が生じております。下の図で、黒色の点線が変更前の地形で、黒色の実線が測量の結果明らかになった地形となっております。

次の区間について説明いたします。この区間からは、先ほどと同様の現地精査による「法面区域の変更」でございますので、スライドを順次送っていきます。

次の区間、お願いします。

次、お願いいたします。

次の区間、お願いします。

この区間につきましては、「法面区域の変更」のほか、「幅員の変更」、「線形の変更」を行います。

詳細について説明いたします。

中央付近に山陽自動車道を示しております。図面の左下になりますが、東矢之谷橋、ちょっと見にくいんですが、橋梁がございます。この付近を境に北側が供用済区間、南側が未供用区間となっております。このうち供用済区間につきましては、道路の西側に住宅地、東側に山陽道のバスストップがございまして、歩行者の需要が両側にございます。このことから、計画どおり両側歩道としますが、未供用区間につきましては、山地部で特に沿道利用もないと考えられることから歩行者の需要はありませんが、後ほど説明します市道に設置される歩道との連続性に配慮し、西側のみの片側歩道といたします。このため幅員が変更となります。

続いて、線形の変更について説明いたします。上の図が変更前で、下の図が変更後を示しております。図面は山陽道との交差部を示しており、山陽道を横から見たラインを紫色で示しており、左が神戸方面、右が岡山方面となっております。西部幹線は、山陽道の下をボックスカルバートで立体交差する構造となっております。変更前の計画は両側歩道で、既設ボックスカルバートを上り方面の車道と歩道用として活用し、既設ボックスカルバートの東側に下り方面の車道と歩道用のボックスカルバートを新たに設置する計画でした。しかし、変更後は、先ほど説明しましたとおり、歩道が片側になることから、既設ボックスカルバートを上下線の車道用として活用し、既設ボックスカルバートの西側に歩道用のボックスカルバートを新たに設置するものでございます。このため道路のセンターライン位置が変わり、線形の変更となります。

次の区間について説明いたします。この区間については先ほどと同様、法面区域、幅員、線形の変更でございます。

次の区間でございます。この区間につきましては、市道取り付け位置変更による法面区域の変更と幅員の変更を行います。

市道取り付け位置変更について説明いたします。市道は都市計画道路那波佐方線として位置づけられております。画面では、青色の着色で示しておりますのが変更前の市道の都市計画区域です。このたび、市において、この市道を赤色の着色で示しております区域に変更することになりました。

続いて、縦断図で説明いたします。この図は西部幹線を横から見た図で、縦方向に道路の高さ、横方向に距離を示しております。青色の線が変更前の西部幹線の道路高です。赤色の線が変更後の西部幹線の道路高で、画面左方向が国道2号、右方向が国道250号を示しております。国道250号から国道2号に向かって上り勾配の道路をつくろうということを示しております。このたび、市道の取り付け位置が青丸から赤丸の位置に変更になります。このため、西部幹線の道路高を下げる変更を行います。

続いて、横断図で区域が変わる理由を説明いたします。図は、上が変更前で、下が変更後を示しております。変更前は、黒色の線で示しております山を切って赤色の線で示しております道路をつくる計画で、歩道は両側としておりました。

変更後の図面について説明いたします。青色の破線が、上の変更前の計画になります。変更前に比べて変更後は、先ほどの縦断図で説明したとおり、市道の取り付け位置の変更により道路の高さが低くなります。また片側歩道となっております。このため、歩道が片側になった分、区域の縮小が生じ道路の高さが低くなった分、「区域の拡大」が生じることになります。

次の区間について説明いたします。この区間につきましては、先ほど説明いたしました現地精査による「法面区域の変更」、片側歩道による「幅員の変更」でございます。

最後に、次の区間でございます。この区間についても、同様の変更を行うこととしております。

縦覧等の状況です。相生市において平成 28 年 10 月に住民説明会を開催するとともに、12 月 13 日から 2 週間、縦覧に供しましたが意見書の提出はなく、本案に対する相生市からの意見につきましても、「異存なし」との回答をいただいております。

説明は以上でございます。

○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 10 号議案「西播都市計画道路（3. 4. 101 号西部幹線）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 ありがとうございます。

御異議がないようでございますので、第 10 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 11 号議案、香美町に係ります「香住都市計画道路（3. 6. 1 号七日市線）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 11 号議案「香住都市計画道路（3. 6. 1 号七日市線）の変更」について説明いたします。

資料 1 は 137 ページから 143 ページ。資料 2 は 19 ページ、20 ページ。資料 4 は 65 ページから 67 ページです。

前面スクリーンを御覧ください。

中央に香美町役場を、町役場から北西に香住駅を示しております。都市計画道路「七日市線」は香住港湾線を起点とし、新温泉町方面に向かう東西の幹線街路として昭和 27 年に都市計画決定されました。今回、赤色の線で示しております一部区間において変更を行います。

変更の内容について説明いたします。当初、本路線につきましては、当時、東側に計画されておりました道路、現在の県道香住村岡線と整合を図りつつ、都市計画決定されました。その後、東側の道路の整備が進められましたが、当初の計画より中心線が北側にずれた形で整備が完了いたしました。その結果、七日市交差点におきまして、七日市線と東側の道路の中心線が一致しない状態となりました。そのため、今回、本路線の事業着手に当たり、より安全性の高い交差点とするため、「線形の変更」を行います。

現況写真で説明いたします。赤色の破線で示しております本路線の中心線と、青色の破線で示しております東側道路の中心線が現在一致しておりません。今回、本路線の中心線を赤色の実線のとおり北側に移動し、東側道路の中心線と一致させることにより、七日市交差点をより安全性の高い交差点とするものでございます。

縦覧等の状況でございます。香美町において平成 28 年 10 月に住民説明会を開催するとともに、12 月 13 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。

説明は以上でございます。

○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 11 号議案「香住都市計画道路（3. 6. 1 号七日市線）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 ありがとうございます。

御異議がないようでございますので、第 11 号議案については原案のとおり可決いたします。

次の第 12 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 条ただし書による付議でございます。

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、都市計画上の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 12 号議案、姫路市に係ります「産業廃棄物処理施設の敷地の位置について」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 12 号議案について御説明いたします。

資料 1 は 145 ページから 148 ページ。資料 2 は 21 ページと 22 ページ。資料 4 は 69 ページから 72 ページです。

はじめに、資料 2 「議案説明用資料」の 21 ページを御覧ください。

当施設は、廃プラスチック類を破砕し適正処理するための産業廃棄物処理施設で、平成 11 年に建築基準法第 51 条ただし書許可を受け、既に稼働しているものでございます。

許可後に処理能力の増加がある場合でも、当初許可時の処理能力の 1.5 倍以下のものにつきましては新たな許可を必要としませんが、このたび、処理能力が当初許可の 1.5 倍を超えることになるため、改めて許可を受けるものです。

当施設では、廃プラスチック類を原料とするリサイクル燃料を製造していますが、近年、出荷先における品質基準が高くなり、破砕機投入前の選別作業時間が増加することから、稼働時間を増やす計画があり、これに伴い 1 日当たりの処理能力が増加いたします。

処理能力につきましては、当初、稼働時間 8 時間で 100 トンとして許可を受け、その後、平成 13 年に稼働時間を 12 時間に延長し、当初許可の 1.5 倍以内である 150 トンとなっています。そして、このたび稼働時間を 24 時間に延長し、357.6 トンとなる計画でございます。

前面スクリーン、または資料 4 の 69 ページから 72 ページを御覧ください。

これは、姫路市南西部の用途地域図です。敷地の位置は、山陽電鉄網干駅から南西へ約 2.5 キロメートル、たつの市との市境に近接しており、用途地域は工業専用地域となっています。

こちらは周辺建築物の用途をあらわした図です。赤色で囲んでいますのが敷地の位置であり、敷地周辺は青色で示す工場や紫色で示す倉庫などが建ち並んでいます。なお、敷地周辺には、黄色で示す住宅などは立地していません。

こちらは敷地周辺の航空写真ですが、周辺は埋め立てにより造成され、工業用地として工場や倉庫などとして利用されています。

この図は、当施設の搬入・搬出経路をあらわしたものでございます。廃棄物等の搬入出は車両による陸送であり、国道 250 号から青色で示す県道及び姫路市道を使用し、その道路幅員は最も狭い箇所が 8 メートルとなっています。交通量につきましてはオレンジ色の丸印で表示している地点で計測しており、当事業で計画している搬入出時間である、8 時から 18 時の間の交通量は 4,975 台となっています。今回、施設稼働時間の延長により増加する車両台数は、最大で 92 台と予測され、増加率は 1.8% となり、交通に著しい支障を及ぼすものではないと考えています。

なお、周辺対策につきましては、地元住民及び地元企業に対し、このたびの計画内容について説明会を行った結果、反対意見はありませんでした。

以上のことから、敷地の位置が工業専用地域であり、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、本施設の設置につきましては、都市計画上支障がないものと判断しています。

続いて、参考に施設の概要を説明いたします。

敷地内には既設の破碎設備棟と事務所棟があり、本計画においては新たな建築物の建築はありません。

この図は、破碎設備棟の平面図です。

最後に、周辺環境への影響につきまして御説明いたします。

当施設を設置するためには「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に規定する許可の手続が必要となっており、その手続の中で「生活環境影響調査」を行うこととされています。

申請者が、当施設から発生する騒音及び振動並びに運搬車両等の走行に伴う騒音、振動及び大気汚染について調査を行った結果、いずれの項目についても周辺地域住民に与える影響は軽微であるとの評価をされています。

以上のことから、生活環境影響調査結果について、本市環境部局から特に支障はないとの報告を受けておりますので、周辺環境への影響については支障はないと考えています。

以上で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。

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。

○27 番 27 番です。



24 時間の稼働ということですので、環境影響評価に支障はないという結果だったということ  
ですけれども、車の搬入時間などの制限などはあるのでしょうか。お聞かせください。

○事務局 本計画によりまして、廃棄物運搬車両の搬出入時間ですが、午前 8 時から夕方の 18  
時までということで限定されております。

以上です。

○27 番 ありがとうございます。

○議長 ほかに、御質問、御意見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 12 号議案「産業廃棄物処理施設の敷地の位置について」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 ありがとうございます。

御異議がないようでございますので、第 12 号議案については原案のとおり可決いたします。

建築基準法第 51 条ただし書の審議につきましては以上です。

この結果は、直ちに特定行政庁である姫路市長あてに答申することといたします。

以上で、本日予定しておりました議案は全て終了いたしました。

大変ありがとうございました。

それではこれもちまして、平成 28 年度第 1 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。

閉 会 午後 3 時 48 分