

平成 2 2 年度  
第 2 回兵庫県都市計画審議会

平成 2 3 年 2 月 7 日 (月)  
農業共済会館 7 階 大会議室

開 会 午後 2時00分

議長 それでは、平成22年度第2回兵庫県都市計画審議会の開催に先立ち、一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、平成22年度第2回都市計画審議会を開催いたしましたところ、委員の皆様方には、お忙しい中にもかかわらずご出席いただきまして、大変ありがとうございました。厚く御礼申し上げます。

現在、国においては人口減少社会の到来、地球環境問題の深刻化等、社会経済情勢の変化を踏まえ、今一度、都市計画制度全体の総点検を行うため、国土交通省の審議会に設けられた都市計画制度小委員会において制度の見直し議論が進んでいます。

これまで、主に次の3つの事項を中心に審議が行われてきました。

1つは「エコ・コンパクトシティの実現に向けた取り組み方策」、2つ目は「宅地等の開発用地と農地等の保全用地のバランスのある土地利用のあり方」、3つ目は「郊外部の新市街地開発の抑制と、長期にわたり実現していない都市計画の定期的見直しルールの確立」です。

いずれも重要な論点ですが、このうち、長期未着手の都市計画については、今後の社会資本整備財源の縮小傾向や、地権者への長期の利権制限の問題等もあり、制度改正を待つまでもなく適時適切に見直していくことが必要であると思われまます。

このような観点から、兵庫県では、都市計画道路網の見直しが進められています。今後、都市計画の方向にもかかわる重要な事業ですので、本日は、「阪神間都市計画道路の変更」をはじめとする4議案に加え、この方針について事務局から報告を受ける予定にしております。

この後、お手元の資料に基づき議事を進めてまいりたいと存じますが、どうか十分にご審議、ご意見を賜りますようお願いいたしまして、ごあいさつといたします。

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。

審議の順序でございますが、まず、第2号議案、臨港地区の変更の審議を行った後、道路の変更案件であります第1号、第3号、第4号の3つの議案をご審議いただき、その後、報告事項について説明を受けたいと思います。

なお、審議の中でご発言になる場合は、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ご発言くださいますようお願いいたします。

それでは、まず、第2号議案、明石市、高砂市及び播磨町に係ります「東播都市計画臨港地区の変更（東播磨港臨港地区の変更）」について、事務局の説明をお願いします。

事務局 第2号議案「東播都市計画臨港地区の変更」についてご説明いたします。議案書は11ページから33ページまで、資料1、議案説明資料は3ページから8ページまでです。

議案の説明に入る前に、今回見直します臨港地区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。お手元には、前面スクリーンと同じ物をご用意しております。正面のスクリーンが見えにくい場合は、そちらのほうをご覧ください。

臨港地区とは、計画的な港湾施設の建設・管理運営や港湾にふさわしい土地利用の規制・誘導及び港湾環境整備によって、港湾における諸活動の円滑化や港湾機能の確保を図ることを目的として定める都市計画で、地域地区のひとつでございます。都市計画区域内では、港湾管理者の申出に基づきまして、都市計画に定めるものでございます。

なお、都市計画区域外につきましては、港湾管理者が港湾法第38条の規定に基づいて定めるところとなっております。

これは、兵庫県内の港湾とその区分をお示したものです。

県内には、兵庫県管理の港湾が姫路港をはじめ28港あり、神戸市管理の神戸港、洲本市管理の古茂江港と合わせて、合計30港あります。

また、港湾は、特定重要港湾、重要港湾、地方港湾に区分され、さらに、神戸港が該当しますが、特定重要港湾の中に指定特定重要港湾というものがございます。

次に、港湾区分の定義をご説明いたします。

重要港湾とは、国際海上輸送網または国内海上輸送網の拠点となる港湾や、その他、国の利害に重大な関係を有する港湾で、港湾法施行令で定める港湾です。重要港湾のうち、国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾を特定重要港湾として港湾法施行令で定めています。神戸港と姫路港が特定重要港湾に該当いたします。

地方港湾は、これら重要港湾以外の港湾で、おおむね地方の利害にかかわる港湾でございます。

次に、港湾区分ごとの臨港地区の都市計画決定権者についてご説明いたします。

神戸港を除く特定重要港湾及び重要港湾は、都市計画法第15条第1項第4号の規定によって、県の決定となります。神戸港は、都市計画法第87条の2第1項の規定によって、神戸市の決定となります。それ以外の地方港湾につきましては、各港湾の在るそれぞれの市町決定となります。

また、都市計画区域外の地方港湾は、先ほどご説明したとおり、港湾管理者が港湾法の規定によって臨港地区を定めることとなります。

続きまして、県内の各重要港湾について概要を説明いたします。前面スクリーンは、県内の重要港湾の位置をお示したものです。

姫路港です。姫路港は、瀬戸内海の東部、播磨地域の中央部の姫路市臨海部に位置し、東西約18キロメートルを港湾区域とする特定重要港湾で、隣接する東播磨港とともに、工業港として我が国の経済の重要な役割を担っております。

次に、東播磨港です。東播磨港は、播磨灘北東部に位置し、明石市、播磨町、加古川市、高砂市の地先水面、東西約14キロメートルを港湾区域とする重要港湾です。東播磨港周辺には、加工・組立て型の企業が多く立地しておりまして、西側に隣接する特定重要港湾の姫路港とともに、播磨工業地帯の中核港湾として重要な役割を担っています。

次に、尼崎西宮芦屋港です。尼崎西宮芦屋港は、尼崎市、西宮市、芦屋市の地先水面、東西約10キロメートルを港湾区域とする重要港湾です。阪神工業地帯の中心として発展してきており、西側の神戸港、東側の大阪港に隣接して、国内物流拠点港湾として重要な役割を担っております。

次に神戸港です。神戸港は、神戸市の南部海岸に設けられた神戸市管理の指定特定重要港湾で、六甲山系の山々から大阪湾に至る急峻な地形によって水深が急激に深くなる特徴から、「天然の良港」として知られる日本を代表する国際貿易港です。

それでは、今回の都市計画変更についてご説明いたします。

兵庫県では、県が管理している港湾について、昭和39年以降臨港地区の指定を行い、港湾における諸活動の円滑化や港湾機能の確保を図ってまいりました。

このたび、昭和40年代から50年代に整備してきました県管理港湾が老朽化し、更新時期を迎え、今後、施設の延命も含めた維持管理を実施していく上で、陸域の管理エリアを特定して港湾関連用地の適正な管理運営を図るために、港湾計画上の港湾整備が概成している東播磨港の臨港地区を見直すものでございます。

なお、東播磨港に続き、今後、姫路港、尼崎西宮芦屋港と順次臨港地区を見直し、以降、それ以外の地方港湾について見直しを進めていく予定でございます。

前面スクリーンには、今回変更します東播磨港臨港地区の各地区の位置を示しております。今回の区域見直しにより、既指定のままの区域を青色で、追加する区域は赤色で、削除する区域を黄色で示しております。

では、各地区の変更の内容をご説明いたします。

まず、明石市の東二見地区です。主に、漁港関連施設による土地利用であるため、新たに漁港区として約3ヘクタールの区域を臨港地区に追加いたします。

次に、二見ポートパーク地区です。小型船舶係留施設としての整備が進んでおり、新たにマリナー港区として約1.9ヘクタールの区域を臨港地区に追加いたします。

続いて、播磨町の播磨新島地区です。埋立てによって拡大された埠頭部分約20.4ヘクタールの区域を新たに臨港地区として追加します。

続いて、高砂市の高砂海浜公園地区です。緑地公園として整備されている公園部分、約2.5ヘクタールの区域を、景観整備とともに展望施設やスポーツ・レクリエーション施設などの整備が図れる修景厚生港区として新たに臨港地区に追加します。

同じく高砂本港地区です。ここでは、既決定の区域から、住宅や港湾利用のない工場等による土地利用が進み、港湾機能等の確保の必要なくなった区域を削除するとともに、拡大された埠頭部分を追加し、面積を約15.2ヘクタールから約2.2ヘクタールに変更します。

同じく高砂西港地区です。既存区域に拡大された埠頭部分を追加し、面積を約2.6ヘクタールから約2.8ヘクタールに変更します。

同じくあらい浜風公園地区です。新たに整備された緑地公園約2.7ヘクタールの区域を、景観整備とともに展望施設やレクリエーション施設などの整備が図れる修景厚生港区として新たに臨港地区に追加いたします。

同じく伊保地区です。住宅や一般事務所等による土地利用が進み、港湾機能等の確保の必要なくなった区域を削除し、面積を約4.6ヘクタールから約3.7ヘクタールに変更いたします。

次は、曾根地区です。埋立てによって拡大された埠頭部分約4.1ヘクタールの区域を新たに臨港地区として追加します。

今回の変更によりまして、東播磨港の臨港地区は約20.9ヘクタール増加し、変更前の約34ヘクタールから約54.9ヘクタールとなります。

本案について、平成22年12月14日から12月28日まで2週間、都市計画法第17条第1項の規定に基づく縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。

また、本案について関係市町に意見聴取をしたところ、異存なしとの意見をいただいております。

以上で、第2号議案「東播都市計画臨港地区（東播磨港臨港地区）の変更」について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ご説明がありました、これにつきましてご質問、またはご意見はございませんでしょうか。

はい、どうぞ。

6番 少し教えてほしいんですけども、高砂海浜公園地区に関して、この下側のほうに隣接し

て公園があると思うんですけれども、適正な利用あるいは管理ということ考えた上では一体的に運営する必要があると思うんです。このあたりの関係性がどうなっているかということ。

それから、海浜部で新たに砂浜を造成されていて、これも多分、公園の修景とかの利用に供される空間だと思うんですけれども、この区域が臨港地区のエリアから外れているということ。この2つに関して補足的な説明をお願いいたします。

事務局 まず、1つ目の隣接している公園ですが、この部分につきましては、高砂市管理の向島公園でございます、学習や研修施設として利用されております。動物広場、芝生公園等があり、海浜公園も含めて市民のリゾートゾーンとしてにぎわっておりますが、高砂海浜公園の港湾計画の中での整備のエリアではないので、臨港地区の指定はしていないということでございます。

それと、もう1つ、砂浜の部分のことですが、臨港地区は陸域を指定するものでして、砂浜の部分は水域になりますので、臨港地区ではなく、港湾区域として管理されることになります。

議長 よろしいでしょうか。

6番 わかりました。管理運営という意味では、多分、市のほうと一体的にされるというふうに理解したらいいわけですね。

それともうひとつは、水域を港湾区域とするというご説明だったんですけれども、いわゆる先ほど会長のあいさつにもありましたように、最近言われておりますエコであるとか、生物多様性とかいったような面からの配慮というふうなことも、これからの検討課題として少しお願いをしておきたいと思います。

議長 どうもありがとうございました。

そのほかございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

議長 それでは、ご質問がないようですので、お諮りいたしたいと思います。

第2号議案「東播都市計画臨港地区の変更」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2号議案については、原案のとおり可決いたします。

それでは、続いて第1号議案、宝塚市に係ります「阪神間都市計画道路の変更(3.5.6号宝塚平井線の変更)」について、事務局の説明をお願いします。

事務局 それでは、第1号議案「阪神間都市計画道路、宝塚平井線の変更」についてご説明いたします。議案書は3から9ページ、議案説明資料は1から2ページでございます。

前面スクリーンのほうをご覧ください。

宝塚平井線は、宝塚市の中心部を東西に横断する国道176号に位置し、宝塚市の阪急電鉄売布神社駅南西から同市雲雀丘4丁目の川西市境に至る延長約3,770メートルの幹線街路として、昭和30年3月に都市計画決定されております。

今回変更する区間は、終点の川西市境付近の約330メートルの区間でございます。

変更前の計画は前面スクリーンのとおりとなっております。このうち、平井車庫前交差点及び雲雀丘踏切前交差点においては、右左折の車線がないことから、直進車両への交通阻害がたびたび見受けられている状況となっております。

各交差点における交通阻害状況の写真です。平井車庫前交差点では、右折を行う車両によって直進車両の走行が阻害されている状況となっております。また、雲雀丘踏切前交差点では、JR福知山線が近接しており、踏切遮断時に1台から2台の待機場所しか確保できない状況がお分かりいただけたと思います。

このような課題を解決するため、このたび、交通安全の向上と円滑な交通処理を図るため、右左折の付加車線を追加するものです。

まず、当該変更区間西側の平井車庫前交差点では、東行き、西行き車線ともに右折車線を追加しております。次に、当該変更区間東側の雲雀丘踏切前交差点では、東行き方向に右折車線、西行き方向に左折車線をそれぞれ追加しております。

以上の変更をまとめますと、ご覧の区域となります。赤色が今回の変更により追加する区域、黄色が今回の変更により削除する区域、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、平成22年9月27日、30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、一部区間で立体交差構造となる鉄道事業者の阪急電鉄への説明も行い、変更に対する了解を得ております。

なお、本案について、平成22年12月14日から28日までの2週間、都市計画法第17条第1項の規定に基づく案の縦覧を実施したところ、縦覧者は3名、意見書の提出はございませんでした。

本件につきまして、平成23年1月11日に開催された宝塚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1号議案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ありましたが、これにつきましてご質問またはご意見はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

議長 ご質問等がないようですので、それではお諮りいたします。

第1号議案「阪神間都市計画道路の変更」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 どうもありがとうございました。ご異議がないようですので、第1号議案については、原案のとおり可決いたします。

それでは続いて、第3号議案、高砂市に係ります「東播都市計画道路の変更(3.5.264号農人町線の変更)」について、事務局の説明をお願いいたします。

事務局 続きまして、第3号議案「東播都市計画道路、農人町線の変更」について説明させていただきます。議案書は35ページから41ページ、議案説明資料は9から10ページでございます。

前面スクリーンのほうをお願いいたします。

農人町線は高砂市東部に位置し、一級河川加古川河口に架かる相生橋を起点とし、同市荒井町小松原1丁目の荒井環状線との交差点に至る延長約2,220メートルの幹線街路として、昭和22年に都市計画決定されております。

今回変更する区間は、起点となる相生橋上の市境から永楽橋の東端までの約380メートルの間でございます。相生橋は、南北に2本の橋梁が架かっておりまして、南側が旧橋、北側が新橋となっております。通行区分は、旧橋が西行き方向の1車線、新橋が東行き方向の2車線と歩道を有しております。

まず1つ目の課題ですが、相生橋西詰交差点では、加古川市側から当該交差点に向かう西行き方向の車線において、朝の通勤時間帯に慢性的な渋滞が発生しており、早期に渋滞を解消する必要のある渋滞交差点の選定も受けております。

前面スクリーンの2つの写真は、西行き方向の車線がある旧橋側のもので、幅員が約5.6メートルと狭い中、交差点付近では2車線で運行されており、直進車両だけでなく臨海部へ向かう左折車両や北へ向かう右折車両が多く集中してございます。

このような課題を解決するため、新橋を自動車専用とし、橋梁を拡幅して西行き方向の付加車線を追加します。南側の旧橋は、自転車・歩行者専用といたします。これらにより、相生橋西詰交差点における自動車交通の渋滞解消を図ります。

また、2つ目の課題として、新橋では朝の通学時間帯に高校生等の自転車が非常に多い状況ですが、幅約1.5メートルの片側歩道しかなく、また、待機スペースがほとんどないため、車道の上に



において自動車と錯綜し、非常に危険な状態となっております。

この課題については、旧橋を自転車・歩行者専用とするとともに、交差点部に滞留スペースを確保することにより、自転車・歩行者の安全性の確保を図ります。

さらに、農人町線の起点部である相生橋上の市境では、加古川市の都市計画道路の線形との整合を図ります。

以上により、農人町線の一部線形と幅員及び起点の変更を行います。赤色が今回の変更により追加する区域、黄色が今回の変更により削除する区域、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、平成22年10月24日に住民説明会を開催し、本日と同様の説明を行っております。

なお、本案について、平成22年12月14日から28日までの2週間、都市計画法第17条第1項の規定に基づく案の縦覧を実施したところ、縦覧者は1名、意見書の提出はございませんでした。

本件につきましては、平成23年1月19日に開催された高砂市の都市計画審議会においても、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 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ありましたが、これにつきまして、ご質問またはご意見はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

議長 ご質問等がないようですので、それではお諮りいたします。

第3号議案「東播都市計画道路の変更」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3号議案については、原案のとおり可決いたします。

それでは、続いて第4号議案、姫路市及び太子町に係ります「中播都市計画道路の変更(3.4.12号龍野線の変更)」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「中播都市計画道路、龍野線の変更」についてご説明いたします。議案書は43から49ページ、議案説明資料は11から12ページでございます。

前面スクリーンをお願いいたします。

龍野線は、姫路市網干区余子浜の国道250号との交差点を起点とし、太子町馬場付近に至る延長約6,920メートル、代表幅員18メートルの幹線街路であり、昭和32年12月に都市計画決定されてお

ります。現在は、路線の一部を国道179号及び県道太子御津線として供用されております。

県道太子御津線とＪＲ山陽本線が交差する茶ノ木踏切付近については、朝夕の通勤時間帯に慢性的な渋滞が発生しております。

こちらが、茶ノ木踏切付近における北行き及び南行き車線の渋滞状況であり、その解消が求められております。また、現道には歩道がないため、歩行者や自転車の安全確保が課題となっております。さらに沿道では、土地区画整理事業の検討がなされております。

このような課題を解決するため、このたび、龍野線とＪＲ山陽本線の交差点周辺における今後の土地利用の方針を踏まえ、事業化に先立ちまして立体交差の構造等について検討を行った結果、一部幅員を変更するものです。

こちらが、橋梁部における標準断面図になります。

龍野線とＪＲ山陽本線の立体交差の構造は、龍野線がＪＲ山陽本線の上空を通過するオーバー形式としています。立体交差部付近については、周辺の土地利用を勘案し、副道を追加いたします。また、龍野線の事業完了後は、茶ノ木踏切が自転車、歩行者のみ通行可能となることから、今回変更区間は西側のみに自転車歩行者道を設置いたします。

よって、ＪＲ山陽本線の上空を通過する跨線部については、ご覧のような幅員となり、幅員を縮小いたします。

以上の理由により、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、黄色が今回の変更により削除する区域、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、平成21年11月から平成22年1月にかけて計8回の住民説明会を開催し、いずれも本日と同様の説明を行っております。

なお、本案について平成22年3月5日から19日まで2週間の縦覧に供しましたところ、意見書の提出が2通ございました。

意見書の要旨は、お手元にお配りしております資料2に記載してございます。意見に対する県の考え方と併せて説明いたします。

1通目の趣旨は、スクリーンではこのあたりの会社となりますが、「ＪＲとの立体交差形式がオーバー形式となった場合、清酒製造業に悪影響があるため、アンダー形式にしていきたい」というものでございます。

この意見に対する考え方ですが、大気への影響については、地域の大気質状況を把握できる常時監視局等のデータを基に、自動車からの排出物質のうち、主たる物質である二酸化窒素、浮遊粒子状物質について、道路計画線と私有地の境界における大気質予測が行われております。

意見書に記載されている畝場のある高さでは、アンダー及びオーバー両形式ともに二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度は同程度の予測となっております。また、自動車交通による寄与濃度は極めて小さく、大気質への影響は軽微であり、都市計画上は支障がないと考えております。

また、大気質以外にも工事費、工期等の面から総合的に評価を行い、オーバー形式としております。

なお、意見提出者に対し大気への影響に関する予測結果の数値を提示し、アンダーとオーバーの違いはほとんどないということをご丁寧に説明したところでございまして、高架構造の事業化については合意を得ておりますが、事業実施の際には、詳細な設計を行う中で、具体的な協議等を行って理解が得られるよう努めていくこととしております。

それから、2通目の意見書の趣旨でございますが、「茶ノ木踏切が車両通行禁止になった場合に、行き止まりとならないように龍野線の側道と県道太子御津線を連結していただきたい」というものでございます。

この動線確保のご意見に対しては、龍野線の事業とともに取り組んでいくこととしてございます。

本案件につきましては、昨年4月22日に開催された太子町の都市計画審議会及び5月17日に開催された姫路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 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ありましたが、これについてご質問またはご意見はございませんか。

なお、お手元の意見書の要旨に記載しております提出者のお名前等は、個人情報等を保護するため、左端の番号に読み替えてご発言いただきますようお願いいたします。

それでは、ご質問、ご意見ございましたらどうぞ。

はい、どうぞ。

27番 質問及び意見を申したいと思います。

まず、質問ですけれども、意見書の要旨が先ほど紹介されました。そして、この中にいろいろ書かれているわけですが、この番号1の酒造会社については、新聞記事等でいろいろと紹介されていますように、姫路だけではなくて日本でも非常に有名なお酒を造っている会社です。そして、外務省からも日本のおいしいお酒を造っているところとして高い評価を得ているところだというふうに、市民は非常に自慢に思っているところです。

その酒造会社にとって、この道路がオーバーで建設されることが、致命的な悪影響を被る、大

気汚染に大変心配があるというふうに意見書には書かれています。

県の意見書に対する考え方としては、調査をした結果、変化はないと、オーバーにしてもアンダーにしても、同程度の濃度になるというふうに回答をされていますけれども、酵母菌とか麹菌の繁殖に微妙な影響を与えるというふうにも意見書では述べられています。県が行った調査では、人体には影響がないと報告されているのではないかと思うのですが、麹菌あるいは酵母菌に対する影響はどのようにあると考えておられるのでしょうか。

事務局 踏切の立体化に伴う道路整備につきましては、従来から意見提出者も含めて地域の要望でございました。

それで、当然、意見提出者に対しまして、大気の影響に対する予測結果、委員が言われましたように人体への影響については環境基準を十分に満たしているということ、生活環境への影響はないと考えていることを説明しております。

それから、委員が言われました酵母への影響につきましては、事業者のほうでもいろいろと専門家等の意見も確認したところではあるんですけども、実際影響があるとも、影響がないとも、どちらとも確かなことは言えないというのが今の状況でございます。

ただし、事業者の側としましては、酒造りに対する微妙な環境の変化というものがあるというのは確かでございますので、事業実施に当たりまして意見提出者の理解が得られるようにこれからも具体的な工法、対応について調整を進めていきたいと考えております。

議長 はい、どうぞ。

27番 酵母とか麹菌等に対する影響について、県の工業試験場とか東京農大の鑑定中央会の技術委員等からも、いろいろな意見をこの番号1の方は聞かれたというふうに聞いております。きれいな空気というのが、おいしいお酒を造る上で大変重要な役割を持っていると思われまので、微妙であっても大気汚染については、十分な検討が、以後これからはなされていくわけですが、本当に必要になっていると思っております。

この工事、計画そのものについては、多くの人たちが望んでいるということでは一致しているわけですけど、当初はアンダーで計画が進められていました。しかし、あるときに、説明会でオーバーの計画が提示されたんだというふうにもお聞きしたんですね。アンダーにすると、この酒造会社が使っている地下水に異変が起きるからオーバーにしたというような理由を聞かれて、この番号1の方は、それは全く違うということに改めて憤慨しているんだというふうな意見も言っておられます。このアンダーの工事によって、地下水に異変が起きるといようなことは全く言っていないくて、その件についても陳情を何度もしているというふうに言われていました。意見書

にも書かれているとおり、あくまでもアンダーでやってほしいというのが本心だということで、苦渋の選択でオーバーについての計画を飲み込まざるを得なかったと。

市長が間に入りまして、そのオーバーにする場合、排気ガスが外へ逃げないようにチューブで覆っていく、そういうふうな方法で検討をされてはどうかというような意見も出されて、それならば、チューブで覆って排気ガスが外へ放散されないようなやり方を検討してほしいということも常々言われています。

先ほどから、工事に当たっては十分に意見書提出者の理解が得られるようにと言われているわけですが、意見書提出者は、チューブの長さについて220メートルは絶対に必要だということも言われておられます。この点については、まだ計画を進めているほうからも検証、検討はなされていないと思いますが、十分にその点については検討していただくように。

そしてこれは、一事業所の利益に関する問題ではなくて、この酒造会社は、日本の伝統、文化、日本のお酒を大事に、江戸時代から造ってきたそのお酒の味がこの公共事業によって変わってしまうというようなことを引き起こしてはいけなさと、使命感を持ってお酒を造っておられます。そういう点も十分理解をしていただきたいという意見を述べたいと思うんですが、その点についてぜひ検討してほしいと思うんですが、回答を一言でも聞きたいと思うんですが。

事務局 委員がおっしゃられるとおり、チューブの要望がありまして、事業者である土木事務所のほうがその検討に具体的に入っております。220メートルという要望もあるんですが、その点に関しましては、事業者と意見提出者の中で具体的に決めて、ご理解いただけるような内容にしていきたいと思っております。

都市計画に関しましては、基本的にこの法線等でご了解をいただいております。あとは事業の中で、具体的に詰めさせていただきたいと考えております。

議長 事業実施に伴うご要望として承ってよろしいでしょうか。

27番 はい。

議長 どうもありがとうございました。

そのほかにございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

議長 ないようですので、それでは、お諮りしたいと思います。

第4号議案「中播都市計画道路の変更」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4号議案については、原案のとおり可決いたします。

県決定の都市計画案件につきましては、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。

続いて、その他の報告に移ります。

都市計画道路網の見直しについて、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 続きまして、その他の報告事項といたしまして、「都市計画道路網の見直しについて」説明させていただきます。

一昨年11月の平成21年度第2回都市計画審議会におきまして、情報提供させていただいておりますが、その後に就任いただいた委員もいらっしゃいますので、再度、これまでの経緯からご報告させていただきます。

お手元の資料並びに前面スクリーンをご覧ください。

なぜこのようなことを行っているか、その背景からご説明させていただきます。

少子高齢化・人口減少社会の到来や、自家用自動車保有台数の減少などから、将来自動車交通が減少することが予想されること、国の指針においても、適時適切に見直す必要性が示されたこと、第1期の見直しは、このような背景を受けて取り組みました。

さらに、権利制限に関する訴訟に対して、損失補償の必要はないとする考え方に疑問を呈する意見が付された判決がなされております。地方自治体の財政状況がより厳しくなり、社会資本整備費が大きく減少してございます。国土交通省において、都市計画制度を改正する方向で検討がなされております。

このような状況から、県ではさらに見直しを進めていくべきと考え、さらなる都市計画道路の見直しについて検討を行ってございます。

次に、これまでの経緯についてご説明します。

平成15年9月に都市計画道路網の見直しに係る検証方法や、見直し方針などの基本的な考え方について、県都市計画審議会に諮問いたしまして、見直し検討会議、パブリックコメントを経て、平成16年12月に県都市計画審議会より答申を受けてございます。

この答申を受け、廃止に向けて検討を進める区間、49区間、約35キロメートルを抽出し、その後、各市町において見直しを進め、区間ごとに都市計画手続を実施しております。

次に、見直しの対象について説明いたします。

まず、区域については、神戸市を除く区域で、県下の都市計画道路が存在する市町を対象としてございます。

対象とする道路については、自動車専用道路はおおむね整備予定があり、見直しに当たっては国も参画した場での議論が必要ということ。区画街路などは市町道レベルの細街路であり、県の見直しを受け、各市町が主体的に検討するものであること。以上から、前回の見直しは黄色でハッチングをしている幹線街路を対象としました。

以降、検証の流れについて詳しくご説明いたします。

平成15年当時の状況ですが、県内の幹線街路の総延長約1,870キロメートルのうち、整備済みもしくは概成済みを除いた未整備区間が約610キロメートルございました。このうち、約150キロメートルについては、事業中または今後10年以内に事業実施予定となっていましたので、これを除く約460キロメートルの区間について課題の有無を確認いたしました。

課題の例でございます。

社会経済情勢の変化、交通機能の変化、他事業との調整など、都市計画決定当時から状況の変化が生じたことによる課題がないかの確認しております。

その課題の検証結果です。

今後10年以内に事業実施予定のない区間、約460キロメートルのうち、特に課題がないと考えられる約170キロメートルの区間については、今後、適切な時期に事業化を図ることとし、残る約290キロメートルの区間について、道路の必要性に変化が生じているとか、将来的には必要だが課題があるとして、道路の必要性を検証することとしました。

必要性検証のフローです。

ご覧のような流れで検証を行い、廃止に向けて検証をする区間として、49区間、約35キロメートルを抽出しております。

変更手続の進捗状況と課題です。

現在までに、抽出区間の約8割の40区間について、都市計画変更の手続が完了しております。単に廃止するだけでなく、近傍に整備された道路を都市計画に位置付けるなど、残される道路のネットワーク性なども考慮しております。

課題といたしましては、グラフに示しますとおり、まだまだ多くの未整備区間を存続させることとなったことと考えております。標準的な基準による検証のみでは、これ以上の見直しは見込まれないことから、さらなる見直しに向けて検討を行いました。

これから、さらなる見直しに向けた検討についてご説明いたします。

対象とする道路など、多くの考え方は前述の答申を踏襲しております。道路の有する機能面での評価方法を見直すなどの改善を図ることとしました。

まず、準備段階として、都市計画道路を有するすべての市町を対象に、見直しを進める上での課題や問題点について意見交換を行いました。その後、検討に参加する意向を示した13市町とともに、議論の進め方などの協議を行いました。そして、都市計画道路見直し検討協議会を設立し、モデルとなる地区を設定した上で、その地区の課題を有する路線に対してどのような見直しが考えられるのか、その実現のためにどのような規制や誘導が必要かを検討いたしました。オブザーバーとして神戸市にも参加いただき、意見交換を行っております。

例えば、密集市街地の部会では、4メートル未満の現道を、防災空間確保の観点から6メートル道路として整備できないかとか、建築基準法の位置指定道路、まちなみ誘導型・セットバック誘導型の地区計画などが活用できないかということを議論しております。

次に、検討協議会で議論を進める中でいろいろな課題が出てまいりました。代表的なものとして、地元合意形成はどのように行えばいいのか、まちづくりの方向性の変化をどう考えるのか、道路に求められる機能は道路で確保する必要があるのか、などでございます。

そこで、今後の見直しを円滑に進めていくため、行政だけでなく有識者からも意見をいただきながら検討を進めることといたしました。

検討に当たり、国土交通省に興味を持っていただいたことから、近畿地方整備局と県が協力し、学識経験者や行政委員から成る「都市計画道路見直し検討会」を組織いたしました。県都市計画審議会の小谷委員にも学識経験者として参加いただきました。

検討会は、ご覧の3回行い、昨年度末に手引書として取りまとめております。

今年度になって、検討協議会を再開し、構成団体の意見を取りまとめた上で、兵庫県版のガイドライン（案）を作成いたしました。

来年度からの本格的な検討着手に当たって、市町の協力が不可欠となることから、現在、全市町を対象に意見照会を行っております。本日の審議会への報告の後、市町意見を取りまとめた上で、全市町へ配布する予定でございます。

それでは、ガイドラインのポイントを説明いたします。

前回の課題を踏まえた今回の考え方です。

1つ目として、見直しの対象となる幹線街路について、その階層性を明確に区分すること。2つ目として、求められる機能や評価基準を明確に示して、客観的な判断を行えるようにしたこと。3つ目として、道路の機能は道路で確保するだけでなく、そのほかの施策による機能補完も検討すること。

以上、3点を前回から変更いたしました。詳細については、後ほどご説明いたします。



検証の流れでございます。

ステップ1として、見直しの基礎条件をきっちり整理すること。ステップ2として、客観的な評価項目によって検証を行うこと。ステップ3として、地域固有の課題や特性などを見据えた評価プロセスを組み込むこと。ステップ4として、廃止、存続の形態を検討すること。

以上の流れを踏まえ、都市計画変更手続に進むと考えております。各ステップでの評価の妥当性を検証するため、上位のステップへのフィードバックも重要であると考えております。

それでは、検証の流れについて、詳しくご説明します。

1番目に、路線の階層性の設定を行います。防災上や緊急時に必要とされる路線として位置付けのあるものや、複数の市町を連絡する広幅員の路線など、県・市町で協力し、明確な基準をもって設定することとします。

阪神間都市計画区域で階層性を設定した例でございます。

例えば、国道2号、都市計画道路名は阪神国道線と申しますが、一次緊急輸送路、緊急交通路などの指定があるため、主要幹線街路となります。主要幹線街路の位置付けがないものでも、市役所などの公共公益施設などへのアクセス機能を有するものは都市幹線街路となります。この階層設定を全県的に行っていくこととしております。

次に、未整備区間が近接して複数存在する場合など、地区としての望ましい将来交通のあり方の検討が必要な事例です。

ご覧の事例は観光地の例ですが、観光地へアクセスする道路が未整備となっておりますが、将来的にも施設直近まで車のアクセスを目指すのか、もしくは観光施設周辺を歩いて回遊できるような空間を目指すのか、などの検討を行った上で、次のステップへ進むことといたします。

密集市街地の例でございます。

同様に複数未整備区間が存在する密集市街地において、道路によって防災機能を確保するのか、建物の不燃化、耐震化を行い、防災機能の向上を目指すのか、などの検討を行います。

当然のことながら、各種の上位計画と整合を図るため、それぞれどのような位置付けがなされているかの確認を行います。

次のステップに移ります。ここでは、前述の階層設定結果をもとに、各階層に合わせた評価基準を設定し、評価を行うこととしております。

例として、補助幹線街路については、一定の街区内の交通を上位の路線に効率的に集散させるという役割から、交通量などの量的な判断は行わない。防災機能については、県・市町の防災計画などに明確に位置付けられていること。これらに該当するものについては、都市計画道路とし

て機能を有すると判断いたします。

なお、赤字のとおり、道路附属物の収容空間機能などの道路を整備することによって当たり前のように付随される機能については、対象外としております。

前述のステップにおいて、機能を有すると判断されたものに対して、現道などの道路による機能代替が可能か、もしくは道路以外の施策による機能補完が可能かの検討を行います。

詳しくご説明いたしますと、交通機能に対しては、都市計画道路ではない新規路線が整備される予定があるか。防災機能に対しては、道路による代替のほか、建築物の不燃化や、住民による防災組織の立ち上げ、地区内の細街路を部分的に改修して4メートル以上の細街路網を確保するなどの検討を行います。機能の補完に関しては、施策の継続性、確実性の担保の確認が必要であると考えております。

ここまでのステップについては、市町の協力を得た上で県が中心となって検討することを考えております。

次に、ステップ3に移ります。ここでは、ステップ2では適切に評価できない地区固有の要素などの検討を行い、廃止候補路線か、現状では廃止が妥当でない路線かの判断を行います。

必要性を有しないと判断された路線において、例えば、沿道建物の大部分がセットバックして道路の空間が確保されている場合は、存続との判断が可能としております。

逆に、必要性を有すると判断された路線においては、道路を整備することによって貴重なまちなみを破壊するような場合については、現状の道路を改良することや、現道プラス機能補完の施策によって、機能代替ができるかどうかの判断を行います。可能であれば、廃止に向けた検討も可能となります。

県を中心とした客観的な評価結果を、地区固有の要素を踏まえ、市町が再度検証するというプロセスが重要であると考えております。

最後に、廃止・存続形態の検証です。

廃止候補路線では、単純な廃止か、幅員やルートの変更か、現道を都市計画に位置付けるかです。現状では存続が妥当な路線では、幅員変更を行うのか、もしくは現計画が妥当としてそのまま存続させるのかの検討を行います。

幅員の変更を行う場合の例でございます。

例えば、現在4車線で計画されているものに対して、幅員を変更して2車線に車線数を減じるのか、もしくは現計画の幅員は確保した上で中の構成を変更するのか、などが考えられます。

長くなりましたが、以上のようなステップを経て、都市計画道路の見直しを進めていきたいと

考えております。

次に、現在、国土交通省において検討されておりますが、都市計画制度の改正とあわせて検討する事項についてご説明いたします。前述の学識経験者を交えた検討会では、このあたりについても議論しております。

まずは、合意形成のあり方についてです。

主要幹線、都市幹線レベルの都市の骨格を担うような道路と、補助幹線街路レベルの小規模な道路では、合意形成の手法も異なるものと考えており、様々な事例収集を行いたいと考えております。

次に、都市計画制度の問題点やその対応方策についてですが、現在、都市計画道路の区域にあってはすぐに除却できる2階建てまでしか原則建築できないこととなっております。都市計画道路としては必要との判断であっても、整備時期を明言できないものについては、その基準を緩和することなども考えられるのではないかなど、規制と誘導のあり方についても議論してまいります。

このあたりの内容については、現在、国土交通省のほうでも検討がなされていると聞いてございます。その検討内容を踏まえ、ガイドラインに追加していきたいと考えております。

その一例でございます。

検討会では、都市計画道路の見直しにおいても、今回で終わりではなく、社会経済情勢の変化に対応して、定期的なサイクルのもとに実施すべきであるとの意見をいただきました。

この図に示したような、調査やマスタープラン、整備プログラム、規制緩和と連動した「都市計画のPDCAサイクル」、このようなものを確立することなど、まさに現在議論されてございます。

最後に、今後の進め方についてご説明いたします。

今年度も残り少ないですが、ガイドラインの策定と基礎条件の整理として、路線の階層性の設定を行うこととしてございます。

次年度以降、市町の協力を得まして、県における客観的な評価基準に基づく検証を行いたいと考えてございます。その結果を市町が再検証し、見直し案として取りまとめ、都市計画変更手続へと考えております。

大変長くなりましたが、以上で報告事項の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。

ただいまの報告につきまして、ご質問またはご意見はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

議長 新しいガイドラインの案が、今後とも検討されてできるようでございます。どうかよろしくをお願いいたします。

それでは、ご質問がないようでございますので、報告につきましては、以上をもって終えたいと思います。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及び報告事項はすべて終了いたしました。

それでは、これをもちまして、平成22年度第2回の審議会を閉会いたします。皆様には、終始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 3時 3分

## 平成22年度第2回兵庫県都市計画審議会 出席委員名簿

日 時：平成23年2月7日 午後2時～午後3時3分  
場 所：農業共済会館（神戸市中央区）

区 分	氏 名	職 名	備 考
学識経験のある者 (50音順) (第3条第1項第1号)	今 西 珠 美	流通科学大学准教授	
	大 内 麻 水 美	弁護士	
	沖 村 孝	神戸大学名誉教授	
	小 谷 通 泰	神戸大学教授	
	上 甫 木 昭 春	大阪府立大学教授	
	野 崎 瑠 美	建築士	
	三 輪 康 一	神戸大学准教授	
関係行政機関の職員 (第3条第1項第2号)	塚 本 和 男	農林水産省近畿農政局長	代 理
	永 塚 誠 一	経済産業省近畿経済産業局長	代 理
	上 総 周 平	国土交通省近畿地方整備局長	代 理
	原 喜 信	国土交通省近畿運輸局長	代 理
	坂 明	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
	首 藤 正 弘	太子町長（兵庫県町村会）	
県議会の議員 (第3条第1項第4号)	原 亮 介		
	野 間 洋 志		
	原 テツアキ		
	石 井 秀 武		
	岸本 かずなお		
	杉本 ちさと		
市町の議会の議長を 代表する者 (第3条第1項第5号)	山 口 雄 三	多可町議会議長（兵庫県町議会議長会）	