

平成18年度第4回
兵庫県都市計画審議会

平成19年3月28日（水）
兵庫県農業共済会館7階大会議室

開 会 午後 2 時

○議長 平成18年度第 4 回兵庫県都市計画審議会の開催に先立ち、一言ごあいさつを申し上げます。

本日、平成18年度第 4 回兵庫県都市計画審議会を開催しましたところ、委員並びに幹事の皆様には、お忙しい中にもかかわらず、ご出席いただき、厚く御礼申し上げます。

さて、昨年改正されました改正中心市街地活性化法につきましては、昨年の 8 月から施行されておりますが、富山市と青森市の中心市街地活性化基本計画が、本年 2 月上旬に政府の中心市街地活性化本部から、第 1 号の認定を受けると報じられております。

兵庫県では、旧法で24地区において基本計画が策定され、それらのうち神戸市、伊丹市、丹波市、宝塚市で改正法に基づく基本計画が策定中であるというふう聞いております。認定を受けた富山、青森の両市の基本計画によりますと、富山市では昨年 4 月に開業した J R 富山港線を路面電車化したわが国初の本格的な L R T などの公共交通の活性化などによる、コンパクトなまちづくりを目指しているようであります。

また、青森市では、ウォークブルタウン（遊歩街）の創造を目標に、街暮らし、街の楽しみづくり、交流街づくりを活性化の方針として、歩いて暮らすことのできる質の高い生活空間として、中心市街地の再構築を目指すと聞いております。

これらのように基本計画について認定を受けますと、国から補助金など重点的な支援を受けることができるようになっております。県下で策定中の自治体の動向や、認定を受けた自治体の今後の取組みについて、注目していきたいと思っております。

本日の案件は、3月22日の事前説明会で事務局から説明がありましたとおり、阪神間都市計画区域区分の変更議案をはじめ、計 7 件であります。この後、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が、どうか十分にご審議を賜りますようお願いして、私の簡単なあいさつとさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、平成18年度第 4 回の最初の案件について、ご審議を賜りたいと思っております。審議の中でご発言なさる場合は、議事録作成上、皆様の前に置いております名札の番号を述べてからご発言いただくようお願い申し上げます。

それでは、第 1 号議案、尼崎市に係ります「阪神間都市計画区域区分の変更」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「阪神間都市計画区域区分の変更」について、ご説明いたします。議案

書は3ページから、議案位置図は1及び2ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。尼崎市全域を示しているものでございます。

今回の変更地区は、赤の太枠で示しています尼崎市南部に位置する東海岸町地区です。平成16年の第5回線引き見直しで、計画的な市街地整備の見通しがある区域、いわゆる特定保留区域として位置付けた地区のうち、事業計画が具体化し、埋立工事の竣工が確実にとなった区域について、特定保留を解除し、市街化区域に編入するものでございます。

変更区域は、面積約3.6haで、大阪湾フェニックス計画に基づいて、近畿圏から発生する廃棄物の最終処分を行い、埋め立てた土地を有効活用するもので、公有水面埋立事業の竣工も確実にとなったことに伴い、市街化区域に編入するものでございます。

以上、1号議案につきまして、平成19年1月16日から2週間の縦覧に供しましたが、区域区分の変更に関する意見書の提出はございませんでした。

続きまして参考案件として、2号議案でご説明いたします用途地域の変更についても、併せてご説明いたします。

先ほどご説明いたしました区域区分の変更に伴い、新たに市街化区域に編入される区域について、良好な市街地形成と合理的な土地利用の推進を図るために変更しようとするものです。用途地域につきましては、土地利用の計画及び周辺の用途地域との連担性より、工業専用地域、容積率200%、建ぺい率60%を新たに指定いたします。

第1号議案に関するご説明は以上でございます。

○議長 ただ今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したらお願いいたします。

○26番 質問ということなのですが、尼崎といいますと、どうしてもこういった土地利用に関連して、今の利用の中身でも、車が随分増えるのではないかという不安もあるわけなのですが、少し地図でお示しをいただきたいのは、阪神高速道路は地図の中でわかったんですが、国道43号も間近にあるのではないかなと思いますので、まず図の上で、ここだというのをお示しいただければありがたいですが。

(パワーポイントで表示)

○26番 わかりました。いずれにしろ、すぐ北部といいますか、そういったところにこれまで公害問題で大きく裁判等もあって、和解もあったとはいうものの、まだまだ大気汚染という意味では解決が全面的にはされてない中で、どうしても車がこれ以上多くなれば、またという思

いが地域にはあろうかと思うんですね。

そういう中で、市の都市計画審議会の中でも、おそらく委員の方が質問をされたというふう
に思うんですが、この土地利用に関連して、今の説明だけではむしろ車がそういったところに
増えるのではないかなという不安を私、今、聞いて思ったのですが、そのあたりでは、車を増
やさない何か工夫といいますか、土地利用に関連して、車の路線等も含めて何かそういった考
え方はないのか。市の方でもそういう疑問が出されたように聞いておりますので。ただ、県に
そのことは伝えるという回答だったということでしたので、県もそれをお聞きになられて、ど
ういう工夫をされようとしているのか。車の台数の増加についてどんなふうなお考えがあるの
か。そのへんをお聞かせいただけたらと思います。

○事務局 平成20年度後半を目標年次とした港湾計画、ここでは尼崎、西宮、芦屋港といった港
湾計画なんですけれども、これが平成18年2月に改正されているところでございます。この計
画において、環境アセスメントを実施しており、その交通による大気汚染、騒音、振動等の環
境に与える影響は軽微という結論を得ていると聞いております。

それと今回、既にこの埠頭用地、これまでに一部市街化区域に編入してございまして、この
全体埋立計画につきましては113haございまして、黄色で囲ってある部分なんですけれども、
これは前回平成16年に線引き編入によって編入したところなんですけれども、その一部は企業
がもう既に埠頭用地として使っております。その時にもそういった問題に関して、県の港湾
サイドから、ここを使用される事業者に対して指導して、国道43号等の交通量をできるだけ減
らすように、湾岸線を可能な限り使用するという方向で検討するということを回答してい
ただいているようです。

ここでいいますところの今回の変更箇所は、3.6haあって、土地利用としては同じ埠頭用地
で、今回の業者というのは今から決めるわけなんですけれども、同じように指導したいと考
えているということでございます。

○26番 車の台数を減らすという意味では、特にこの地域は今、お答えになられましたように
湾岸線への誘導という意味で、利用量等のいろんな工夫もされているということなんですけれ
ども、やはり国道43号に流れるという意味では、かなり国とも協議もしていただきながら、い
ろんな部分から今の湾岸線へ誘導していくというようなことも含め、できるだけ今おっしゃ
られたような公害で前歴がありますから、そういった意味では、地域の方々は非常に敏感になっ
てらっしゃいますし、尼崎全体としてもそのことが言えると思いますので、ぜひ、今、おっし

やられた車の台数を増やさない努力を県も今、おっしゃられたとおりで進めていただけたらと思います。

この変更については、今のようなことを要望しておいて、賛成をしたいと思っております。以上です。

○議長 他にご質問等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、お諮りいたします。

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

それでは、続いて第2号議案、阪神間7市に係ります「阪神間都市計画用途地域の変更」について、事務局からのご説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、第2号議案「阪神間都市計画用途地域の変更」について、ご説明いたします。議案書は7ページから、議案位置図は4ページからです。

まず、今回行う変更の概要及び方針について、ご説明いたします。阪神間都市計画用途地域は、昭和48年に当初指定した後、昭和57年、昭和63年、平成7年及び平成12年と、計4回の全体見直しを行っており、今回、土地利用の動向、都市施設整備の進捗等を踏まえ、良好な市街地形成と都市の健全かつ合理的な土地利用の実現を推進するため、第5回の全体見直しを行い、用途地域の変更を行うものです。

今回の第5回用途地域全体見直しについては、平成17年10月に当審議会から受けた「用途地域等の指定に関する基本的な考え方について」という答申を基に、平成18年3月に「用途地域等見直し基本方針」を策定し、これに基づき見直しを行っております。

今回、変更を行う地区の個別説明の前に、「用途地域等見直し基本方針」の内容について簡単にご説明させていただきます。参考資料1及び前面スクリーンをご覧ください。

用途地域等の見直しに当たっては、次の4つの事項を見直しの視点としております。

①「都市計画区域マスタープラン」等の上位計画に示される将来の目指すべき都市像の実現を図る。

②「まちづくり基本条例」に基づく「まちづくり基本方針」の理念を反映した、安全、安心で

魅力あるまちづくりを支援する。

③住民主体のまちづくりを支援するため、住民やまちづくり協議会との連携、協調を図り、地区レベルにおける計画的な土地利用の実現を目指す。

④社会経済情勢の変化に的確に対応するため、用途地域を補完する地域地区や地区計画等の都市計画制度の積極的な活用を図る。

これらの見直しの視点に立った上で、次の4つの事項に該当する地区を見直しの対象地区としております。

①都市計画上の位置付けの変更や政策的な問題に対応を要する課題地区。これは都市計画区域マスタープラン等の上位計画における土地利用計画の変更により、具体的な位置付けが変更された地区や市街地開発事業等の事業の進捗に伴って変更を要する地区及び政策的な課題に対応を要する地区を意味しています。

②土地利用の現況・動向からの注目地区。これは目標とする土地利用と土地利用の現況や建築活動等に著しい乖離がみられる地区を意味しております。

③住民参加等による地区レベルの土地利用計画の明確化に伴う地区。これは住民主体で進める地区計画の決定と併せて用途地域を変更する地区を意味しております。

④用途地域の境界調整等軽微な変更を要する地区。これは道路、水路等、地形地物の変更に伴って、用途地域の境界を変更することが適切な地区を意味しております。

以上の見直しの対象とする地区については、参考資料1「用途地域等見直し基本方針（平成18年3月）」の4ページに記載しております。

続きまして、変更する地区についてご説明いたします。議案書は15から16ページに変更地区を記載しております。変更地区の地区番号としてアルファベットの小文字を一部使用しておりますが、この地区につきましては、先ほどご説明いたしました「用途地域等見直し基本方針」の見直し対象とする地区の中で、④の境界調整による軽微な変更地区を表しております。

また、前面スクリーンでも示しておりますが、議案書位置図4ページに、阪神間都市計画区域全域に変更する地区の大まかな位置を表示しております。個別の変更地区は議案位置図の5ページから示しております。

今回、用途地域を変更するのは、阪神間都市計画区域8市町のうちで、猪名川町を除く7市ですが、変更する地区は合計44地区と多数にわたりますので、各市ごとに概要と主な変更地区について、ご説明させていただきます。

まず、三田市についてご説明いたします。変更地区は2地区、境界調整の1地区を含めて合計3地区です。このうち、三田市の主な変更地区として、A-2すずかけ台3丁目地区についてご説明いたします。議案書位置図は6ページです。この地区は、都市再生機構が新住宅市街地開発事業を施行しておりますウッディタウン内の神戸電鉄公園都市線南ウッディタウン駅北側に位置します。

変更箇所は、約2.6haの区域です。この度、ウッディタウン地区内自動車関連施設を誘致し、地区計画で定められているセンター地区の機能について、より拡充を図っていくため、用途地域を第2種住居地域から近隣商業地域に変更いたします。容積率200%、建ぺい率60%については変更いたしません。

この地区につきましては、既に地区計画が定められております。この地区は、先ほどご説明いたしました「用途地域等見直し基本方針」の見直し対象とする地区の中で、①の都市計画上の位置付けの変更や政策的な問題に対応を要する課題地区に該当いたします。

次に、芦屋市についてご説明いたします。変更地区は4地区です。このうち、主な変更地区といたしまして、B-1南芦屋浜地区についてご説明いたします。この地区は、芦屋市の最も南、湾岸線南側に位置し、県の企業庁が事業コンペを行い、民間活力を導入しながら、「まちづくり基本条例」の理念を踏まえ、21世紀の成熟社会にふさわしい多世代が交流・循環する活力あるまちづくりを進めている地区でございます。

現在、民間マリーナを核に、住宅、商業、文化、海洋性レクリエーション等の複合機能を持ち、防災や福祉にも配慮し、国際文化住宅都市・芦屋の新たな展開等を図るため整備が進められておりますが、既に整備が完了し、今後の土地利用が明確となった面積約33haについて、用途地域を変更します。

商業系の土地利用が予定されている①の地区の用途地域を第1種住居地域、容積率200%、建ぺい率60%から、近隣商業地域、容積率200%、建ぺい率80%に変更いたします。また、戸建低層住宅系の土地利用が予定されている②の地区の用途地域を第1種住居地域、容積率200%、建ぺい率60%から、第1種低層住居専用地域、容積率80%、建ぺい率40%に変更いたします。

係留施設付き住宅の土地利用が予定されている③の地区の用途地域を、第1種住居地域から第1種中高層住居専用地域に変更いたします。容積率200%、建ぺい率60%は変更しません。

関連案件としまして、芦屋市決定の地区計画の変更と高度地区、準防火地域の指定を行います。

す。地区計画の変更の概要につきましては、参考資料の関連市町決定案件の6ページにございます。この地区は、「用途地域等見直し基本方針」の①でありました都市計画上の位置付けの変更や政策的な問題に対応を要する課題地区に該当いたします。

次に、西宮市についてご説明いたします。変更地区は8地区、境界調整の2地区を含めて合計10地区でございます。主な変更地区としまして、C-5今津出在家町地区と、C-7武庫川町地区の2地区についてご説明いたします。議案位置図は16ページと18ページでございます。

まず、C-5の今津出在家町地区についてご説明いたします。この地区は、阪神今津駅の南に位置しております。変更箇所は約8haの区域です。地区内のガス供給施設や工場が移転したため、現在の土地利用が工業系でなくなりました。また、当該地区を含む周辺について、西宮市における歴史的産業である酒造業の工場や酒蔵が、多数立地し、酒蔵と住宅が共存する地区として環境やまちなみを形成してきました。

しかしながら、社会経済状況の変化により、酒蔵が減少するとともに、住宅や大規模な店舗が急激に増加したことで、歴史的な産業環境やまちなみ、住環境の保全が必要となっていることにより、用途混在を防止し、歴史ある産業環境やまちなみ及び当該地区内に増加している住宅の環境を守るため、用途地域を補完する特別用途地区の指定と併せて用途地域を変更するものです。用途地域を工業地域から準工業地域に変更いたします。容積率200%、建ぺい率60%は変更いたしません。

この地区は、「用途地域等見直し基本方針」の①の都市計画上の位置付けの変更や政策的な問題に対応を要する課題地区に該当いたします。

関連案件としましては、先ほどご説明いたしました西宮市決定の特別用途地区の指定を行います。概要につきましては、参考資料3、関連市町決定案件の3ページにございます。

次に、C-7武庫川町地区についてご説明いたします。この地区は、阪神武庫川駅前に位置しております。変更箇所は面積約7.1haの区域です。阪神南地区で唯一の災害拠点病院であり、3次救急医療病院である兵庫医科大学病院が立地しており、大規模災害時には、市民をはじめ、多くの人々の生命を守る極めて重要で、公共性の高い役割を果たしております。今後、この施設の機能を増進させ、安全で安心な都市の形成を進めるため、同じ区域について災害拠点医療地区として特別用途地区の指定を行い、併せて用途地域を変更しようとするものです。

用途地域は、第1種住居地域は変更しませんが、容積率を300%から400%に変更します。建ぺい率の60%は変更ありません。この地区は、「用途地域等見直し基本方針」の都市計画上の

位置付けの変更や、政策的な問題に対応を要する課題地区に該当いたします。

関連案件であります、先ほどご説明した西宮市決定の特別用途地区の概要につきましては、参考資料 3、関連市町決定案件 4 ページに記載しております。

次に、尼崎市についてご説明いたします。変更地区は 9 地区、境界調整の 1 地区を含めて合計 10 地区です。主な変更地区として、D-5 長洲中通 2 丁目地区についてご説明いたします。議案位置図は 26 ページです。この地区は、J R 東海道本線尼崎駅の南に位置しております。変更箇所は面積約 3.9ha の区域です。

この区域は、「尼崎市住環境整備条例」に基づき、尼崎市長が工業地域及び準工業地域のうち、将来の住居系用途地域の指定を目標として指定した住居系指向地域に位置付けられています。地区内の建築用途が住居系に特化したこと、また隣接する工業地域の工場の操業にも影響を与えないことから、用途地域を準工業地域から第 1 種住居地域に変更いたします。容積率 200%、建ぺい率 60% は変更いたしません。

この地区は、「用途地域見直し基本方針」の②の土地利用の現況動向からの注目地区に該当いたします。

次に、伊丹市についてご説明いたします。変更地区は 2 地区、境界調整の 1 地区を含めて合計 3 地区です。伊丹市の主な変更地区といたしまして、E-2 藤ノ木地区についてご説明いたします。議案位置図は 32 ページでございます。この地区は、J R 伊丹駅の東側に位置し、現在、大規模な商業施設が既に立地しております。変更箇所は面積約 10ha の区域です。

平成 13 年 10 月に J R 伊丹駅東地区再開発地区計画が決定され、商業施設が建設された地区ですが、既に地区計画で定められた公共施設の整備も完了し、商業系用途への土地利用転換が既になされたことにより、用途地域を工業地域、容積率 200%、建ぺい率 60% から商業地域、容積率 300%、建ぺい率 80% に変更いたします。

この地区は、「用途地域等見直し基本方針」の③地区レベルの土地利用計画の明確化に伴う地区に該当いたします。

次に、宝塚市についてご説明いたします。変更地区は 10 地区、境界調整の 1 地区を含めて合計 11 地区でございます。宝塚市の主な変更地区としまして、F-1 社町地区についてご説明いたします。

議案位置図は 34 ページでございます。この地区は阪急今津線の逆瀬川駅南西に位置しております。

変更箇所は面積約5.9haの区域です。地区レベルの土地利用計画が具体化した地区として、既に地区計画で土地利用が戸建低層住宅系に定められており、用途地域を第1種中高層住居専用地域、容積率200%、建ぺい率60%から、第1種低層住居専用地域、容積率100%、建ぺい率50%に変更いたします。

この地区は、「用途地域等見直し基本方針」の③地区レベルの土地利用計画の明確化に伴う地区に該当いたします。

最後に、川西市についてご説明いたします。変更地区は1地区、境界調整の2地区を含めて合計3地区でございます。主な変更地区としまして、G-1南野坂1丁目地区についてご説明いたします。議案書位置図は45ページです。この地区は、県立川西明峰高校北側に位置しております。変更箇所は面積約2.2haの区域です。

小学校用地として確保されていましたが、戸建住宅用地として土地利用が確定したため、用途地域を第1種中高層住居専用地域、容積率150%、建ぺい率60%から、第1種低層住居専用地域、容積率80%、建ぺい率50%に変更いたします。

地区計画につきましては、既に決定されております。この地区は、「用途地域等見直し基本方針」の③地区レベルの土地利用計画の明確化に伴う地区に該当いたします。

変更箇所についての具体の説明は、以上でございます。なお、参考案件といたしまして、この度の用途地域見直しに伴い、用途地域の変更と関連する各市決定の高度地区、防火・準防火地域、特別用途地区、地区計画の決定及び変更につきまして、参考資料3の関連市町決定案件の1ページと2ページに変更地区の一覧表の右側に、地区に係る案件を○で示してございます。

これらの案件につきましては、各市の都市計画審議会におきまして、いずれも原案どおり可決されており、本案件と同時に都市計画決定を行う予定としております。

以上、第2号議案につきまして、平成19年1月16日より2週間の縦覧に供しましたところ、用途地域の変更に関して、1件の意見書の提出がありました。意見書の要旨は、お手元にお配りしております資料1の意見書の要旨に記載しております。1ページをお開きください。

まず、今回の意見書の地区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。意見書の地区は、西宮市全域の中では、前面スクリーンに示す地区となっております。本意見書はその真意を把握してもらうために、要約せず原文のままに供されたいとの本人の意思により、全文を意見書の要旨の欄に記載しております。また、今回の意見は、用途地域変更の議案にな

っていない箇所について、用途地域の変更を要望されたものであります。

意見書の要旨は、今回の用途地域変更図によると、山間部の市街化調整区域に近いNo.1地点とNo.2地点はいずれも規制が強化されており、甲山森林公園に隣接し、風致地区にも指定されている東山町の場合は、保安林に囲まれた近郊緑地保全区域にふさわしい土地柄である。また、一つの町の中に、用途地域指定が2種類あることは、内外に混乱を来すおそれがある。

以上の理由から、東山町の第1種中高層住居専用地域については、第1種低層住居専用地域に用途地域を変更するように要望するものであります。

この意見書に関する県の考え方を申し述べます。今回の用途地域の見直しにおいては、良好な市街地形成と都市の健全且つ合理的な土地利用の実現を推進させるため、指定の経緯や継続性を考慮し、土地利用状況や周辺との調和、活用可能な手法などを総合的に勘案し、変更案をとりまとめております。

当地区は、低層住宅を主体とする阪急甲陽園駅の北側地区の一角に所在しますが、昭和初期から営業している旅館が立地していることを踏まえ、用途地域を第1種中高層住居専用地域としてきました。周辺が第1種低層住居専用地域であることから、高度地区の強化や風致地区の指定など、住環境を守る取組みにも努めてまいりました。

当該旅館は、平成17年9月に営業を廃止していますが、当地区内には既に数棟の中層の共同住宅が建設されており、第1種低層住居専用地域に変更すると、地区内に多数の不適格建築物が発生することになります。

今回の用途地域見直しに当たり、県において平成18年3月に策定した「用途地域等見直し基本方針」では、用途地域の変更により不適格建築物が多数発生しないよう、特別用途地区、地区計画等を活用し、望ましい用途へ誘導を行うこととしております。

このため、当地区においては、低層住宅を主体とし、緑豊かなまちづくりを進めるべき地区として、建築物の用途や形態、意匠、敷地内の取決めなど、きめ細やかなまちづくりを住民主体で行うことができる地区計画や緑地協定などを活用し、その中で不適格建築物への配慮についても盛り込んでいくことが望ましいと考えております。

このような地区計画等を活用したまちづくりについては、地区内住民の合意形成が重要であり、当地区においては、地区計画の活用に向けた地区内住民の取組みが今後の課題となると考えられることから、現時点での第1種低層住居専用地域への用途地域の変更は困難であると考えています。

第2号議案に関するご説明は以上です。

○議長 ありがとうございます。ただ今、事務局から説明がありましたが、これにつきまして質問又はご意見がございましたらお願いします。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くようお願い申し上げます。

ご意見等ございますでしょうか。

○26番 第2号議案の西宮市に係る部分で、具体的にはC-8の所、位置図では19ページにあたるかと思いますが、前にもし出していただけるならば、その地図を出していただいておりますかと思っております。

ここは具体的には、規制緩和ということだろうと思えますね。第2種中高層住居専用地域から近隣商業地域への緩和ということに具体的になるかと思えますが、今回の変更には具体的には関わってはおりませんが、そうはいつても、今回の変更が全体のまちを動かす意味では、まちの影響という意味では、関わりますので、すぐ南が、確か阪急西宮スタジアムの跡地だと思うんですね。ここが非常に問題といたしますか、いろんな影響が与えられるのは、ここそのものの跡地900haが、阪急百貨店や250の専門店や、合計2,200席のシネコンなんかもここに建設されて、その計画が2008年に開業するという事でお聞きをしております。

ここで問題なのは、今回の変更のこの緩和にも関わるわけですが、駐車台数が2,980台を予定されておられると、1日当たり約1万台ということになりますと、その車が集中してきますと、今でも日中の毎時間、容量一杯の山手幹線に、結果的には1時間に1,000台前後の車が増えるというふうなことを、この地域の方々が非常に心配をしておられます。そこへもってきてこの近隣商業地域への緩和ですから、ますますそうなるのではないかなと思えますし、そこで問題なのは、この間も私ども、議会の中でも申し上げてきたことではあるんですが、そのすぐ東側には住居地域も控えておりますし、この住居にこの車が進入されないようなことであるとか、あるいは全体の渋滞を、大規模な集客施設ができれば、大体、渋滞問題というのが新たに起きるんですけれども、そういったあたりの、これはむしろ今、説明しました跡地のところに関わる問題ではあるんですが、今回の変更にも大きく関わっていく問題でありますので、この渋滞問題については、何かご意見がもしあればということで、お答えいただければありがたいんですが。

○事務局 当地区につきましては、ご承知のように、西宮の都市核という位置付けで阪急西宮北

口駅周辺が整備されてきております。そういった中で、いろんな都市機能をここに配置するという意味から、今回、一部近隣商業地域に変えようとするものですが、新しく立地します大規模集客施設につきまして、当然、交通問題につきましては、地元の方からもご意見をいただいております。

ですので、今後、開発の事業者も当然ながら、道路管理者等も含めまして、道路の改良、交差点改良とか歩道の改良の検討、あるいは事業者に対しては交通誘導員の配置、そういった対応を今後さらに具体的に地元の方々と協議しながら進めていく予定としております。

○26番 今、言われました交差点改良誘導員の配置、いろんなことがあるんですが、あまりにも規模が大き過ぎる部分が、集中していく部分というのが、もちろん今のご努力は大変重要だというふうには思うんですけども、今回の緩和については、なお一層それを助長していく部分がある、今も問題を抱えているのに、それにも増してという形になれば、やっぱり地域の住居の方々は、マイカーということでも使っておられる方もあるでしょうし、ましてやここに集中していく車という意味では、ちょっとやそっとの努力では、この渋滞問題は解消し切れない部分があるのではないかなと推測できるんですね。

今、答弁された努力はもちろんのこと必要ですし、それは強く要望はするものなんですけれども、そういった中での緩和という点では、抜本的な改定といいますか、改善にちょっとなりにくい部分があるのではないかとということで、このC-8のここの部分だけは、私ども、今回の緩和する、変更するという点では、認めにくい部分がありますのでね。

ただ、三田市、芦屋市、西宮市のあとの部分ですね、それとか尼崎市、伊丹市、それから宝塚市、川西市、これについては、何ら変更について反対というようなことではないんですけども、ここ西宮のC-8の部分、ここの部分だけが反対ですので、第2号議案全体が反対になるというのは非常に残念ではあるんですが、部分的にここの部分だけという、何か賛否があればそれができるんですが、そうはならないんだろうと思うんで、2号議案としては、ここの部分だけで反対を表明しておきたいと思います。以上です。

○議長 どうもありがとうございます。一応、分離をしたような議案の出し方ではございませんので、第2号議案は全部まとめた形で採決を採らせていただきます。よろしゅうございますか。

それでは、第2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。

(賛成者挙手)

○議長 ありがとうございます。反対の方。

(反対者挙手)

○議長 1名でございます。賛成多数でございますので、第2号議案「阪神間都市計画用途地域の変更」については、原案のとおり可決させていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、続いて、第3号議案、加古川市に係ります「東播都市計画道路の変更（1.4.1号東播磨南北道路の変更）」について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 第3号議案「東播都市計画道路の変更（1.4.1号東播磨南北道路の変更）」の変更について、ご説明いたします。議案書は17～22ページ、議案位置図は48～49ページでございます。前面スクリーンをご覧ください。

東播磨南北道路は、国道2号加古川バイパス等と一体となって広域交通を処理し、交通の円滑化、安全性の向上、地域間交流の促進を図るための自動車専用道路として、平成12年に加古川中央ジャンクションから第3ランプまでの区間、約7.7kmについて、都市計画決定をしております。なお、この説明に使用いたしますジャンクション及びランプの名称は、すべて仮称でございます。

既決定のランプ及びジャンクションの配置は、南側から加古川バイパスと連結する加古川中央ジャンクション、第1ランプ、第2ランプ、そして第3ランプとなっております。加古川中央ジャンクションの位置は、加古川バイパスの加古川ランプと加古川東ランプのほぼ中間の位置で、東方向、西方向のどちらからも行き来できる構造となります。また、同ジャンクション部では、加古川バイパスの南側にある尾上小野線とも接続しており、加古川バイパスを挟んで一体的な利用ができる構造となっております。

次に、第1ランプは、北方向の乗り降りのみに対応するハーフランプで、神野町石守において神野別府港線と接続しております。第2ランプは、南方向及び北方向の両方向の乗り降りに対応するフルランプで、八幡町上西条において県道神戸加古川姫路線と接続しております。第3ランプは、南方向の乗り降りに対応するハーフランプで、八幡町宗佐において県道宗佐土山線と接続しております。

それでは、変更内容についてご説明いたします。今回変更いたします内容は、既決定区間における出入口の追加と、道路を支える法面の区域の変更の2点でございます。

まず、1点目の出入口の追加についてご説明いたします。これにつきましては、この度、第1ランプと第2ランプの間の沿道に位置する神野町神野地区におきまして、東播磨唯一の3次

救急医療機能を有する県立病院が計画されたことを踏まえ、救急搬送をはじめとする当施設への広域アクセス性の向上に資するとともに、周辺の円滑な交通処理を図るため、同地区に南方向に対応する出入口を設けるものです。

既決定の出入口の配置では、加古川バイパスを経由して病院へ向かう場合、第2ランプを経由することとなり、大きく迂回することになります。そこで、病院付近において、南方向に対応する出入口を新たに設けることにより、国道2号加古川バイパスを経由した救急搬送が円滑に行えるようにいたします。

出入口を設ける位置は、第1ランプから北へ約1.5kmの病院に近接する盛土構造の部分で、県立病院の建設に伴い、拡幅整備を進めております市道西之山加古線に接続いたします。これにより、加古川バイパスから病院へのスムーズなアクセスが可能となるだけでなく、加古川バイパスより南側からの搬送もすべて本線に対応可能となり、病院への救急搬送の時間が短縮されるとともに、病院利用者の利便性が向上いたします。

次に、2点目の道路を支える法面の区域の変更についてご説明いたします。これにつきましては、現在、事業を実施しております加古川中央ジャンクションから第2ランプまでの間の土工部分について、地質調査等の現地精査を行った結果、道路を支える法面の勾配に変更が生じたため区域を変更するものでございます。

今回の変更に伴い、前面スクリーンのとおり区域を変更いたします。赤色が追加する区域、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、昨年11月21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1月16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、2月23日に加古川市の都市計画審議会が開催され、原案どおり承認されております。以上で第3号議案に係る説明を終わります。

○議長 ありがとうございます。ただ今、事務局から説明がありましたが、これについてご意見、ご質問がございましたらお願いいたします。

ご質問等がないようでございますので、お諮りしたいと思います。

第3号議案「東播都市計画道路の変更（1.4.1号東播磨南北道路の変更）」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3号議案「東播都市計画道路の変更（1.4.1号東播磨南

北道路の変更)」については、原案のとおり可決いたしました。

それでは、続いて第4号議案、高砂市に係ります「東播都市計画道路の変更（3.4.25号伊保曾根停車場線ほか1路線の変更）」について、事務局からの説明をお願いいたします。

○事務局 第4号議案「東播都市計画道路の変更(3.4.25号伊保曾根停車場線ほか1路線の変更)」についてご説明いたします。議案書は24～26ページ、議案位置図は50～51ページでございます。

今回、変更を行うのは、伊保曾根停車場線及び中浜阿弥陀線でございます。この変更は、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に基づき、高砂市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。

公表に当たりましては、市の広報紙や県のホームページに掲載するほか、関係自治会への資料回覧、市役所及び県都市計画課において資料の閲覧を行うとともに、地域住民への意見募集を行いました。その結果、反対意見がなかったことから、廃止に関する合意が得られたものと判断し、都市計画変更の手に着手いたしました。前面スクリーンをご覧ください。

伊保曾根停車場線は、高砂市西部に位置し、臨海部の梅井5丁目を起点とし、同市曾根町字内新田に至る南北方向の幹線街路として、昭和30年に都市計画決定されております。本路線は、高砂市の西部臨海部と東西方向の広域幹線道路である播磨中央幹線との連絡を図るために計画されましたが、その後、隣接して県道明石高砂線、市道松陽幹線道路及び臨港道路曾根港線が整備されたことに伴い、関連交通はこれらにより円滑に処理されております。

このような状況を踏まえ、起点から浜幹線までの約2,170m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、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、起点を浜幹線との交差点に変更するとともに、名称を天川線に変更いたします。

中浜阿弥陀線は、高砂市西部に位置し、梅井3丁目を起点とし、同市阿弥陀町北池に至る南北方向の幹線街路として、昭和30年に都市計画決定されております。本路線は、高須松村線と国道線及び播磨中央幹線との連絡を図るために計画されましたが、その後、隣接して市道松陽幹線道路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290m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、市道松陽幹線道路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、整備済の市道松陽幹線道路の一部を

本路線に編入し、起点位置及び線形を変更いたします。

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伴い追加する区域、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、昨年11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1月16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、2月20日に高砂市の都市計画審議会が開催され、原案どおり承認されております。

以上で、第4号議案に係る説明を終わります。

○議長 ありがとうございます。ただ今、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ございますので、お諮りいたします。

第4号議案「東播都市計画道路の変更（3.4.25号伊保首根停車場線ほか1路線の変更）」について、原案のとおり可決してよろしゅうございますか。

（「異議なし」の声あり）

○議長 異議がないようでございますので、第4号議案は原案のとおり可決いたします。

それでは、続いて第5号議案、新温泉町に係ります「浜坂都市計画道路の変更（3.5.190号浜坂駅港湾線の変更）」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「浜坂都市計画道路の変更（3.5.190号浜坂駅港湾線の変更）」についてご説明いたします。

議案書は27～30ページ、議案位置図は52～53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、浜坂駅港湾線でございます。浜坂駅港湾線は、JR浜坂駅を起点とし、浜坂漁港に至る延長約1,140mの幹線街路として、昭和25年に都市計画決定されており、現在、県道浜坂港浜坂停車場線として供用されております。このうち、JR浜坂駅から宮谷川までの間において道路の線形等を変更するものです。この駅から宮谷川までの区間では、沿道の既成市街地の状況や土地利用を考慮し、現況道路の線形を生かした線形に変更いたします。

また、円滑な交通処理を行うための付加車線を、JR浜坂踏切付近、芦屋線及び浜坂西線との各交差点部に設けます。

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、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。

なお、関連案件である新温泉町決定の芦屋線につきましては、浜坂駅港湾線の線形の変更に併せて、交差点付近の一部線形を変更し、前面スクリーンのとおり、起点を西方向に変更するとともに、一部区域を変更いたします。

本都市計画案をまとめるに当たりまして、昨年 9月29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 1月16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。

なお、新温泉町決定の案件につきましては、去る 2月26日に開催された新温泉町の都市計画審議会において、原案どおり承認され、同日付けで町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 ありがとうございます。ただ今、事務局から説明がありましたが、これにつきましてご質問、ご意見ございますでしょうか。

○26番 これは、昭和25年に都市計画決定されているということで、書いてあるんですけども、もう本当に素朴な質問なんですけど、もうかなり経っているという中で、いわば部分的にはどうなのか全体像はわかりませんが、全体が遅れている理由というのは、どうなのでしょう。今回の変更については住民の方々の合意だろうと思いますから、それについては問題はないんですけども、市町合併もある中で、どうなんだろうかなと、ちょっと疑問がありますので、よろしく願いいたします。

○事務局 遅れている理由と申しますと非常にあれなんですけど、現道は今既にごございますので、いわゆる一般の自動車交通の用などは現状のもので一応機能は発揮されておるわけですが、未整備というのは、今の都市計画の規格に対して未整備の状況にあると。今回、19年から詳細設計なりを始め、20年ぐらいまでかけて、今、ご説明した区間のうち、宮谷川から芦屋線の区間について事業化をまずしていこうと。駅の方から少し遠い方なんですけど、していこうということで、今回、変更して、逐次、駅の方まで整備を進めるということで、今、進めてまいろうとしております。

○26番 整備を進めるという点では、期待をしておられるようですから、よろしく願いいたします。以上です。

○議長 ほかに、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。

ご質問等がほかにないようですので、お諮りいたします。

第5号議案「浜坂都市計画道路の変更（3.5.190号浜坂駅港湾線の変更）」について、原案ど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5号議案は原案のとおり可決いたしました。

それでは、続いて第6号議案、香美町に係ります「香住都市計画道路の変更（3.4.3号境香住線ほか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6号議案「香住都市計画道路の変更（3.4.3号境香住線ほか1路線の変更）」についてご説明いたします。議案書は31～34ページ、議案位置図は54～55ページでございます。

今回、変更を行うのは、境香住線及び境線でございます。まず、境線の変更についてご説明いたします。今回の境線の変更は、第4号議案と同様、香美町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日に町の広報紙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きを進めてまいりました。前面スクリーンをご覧ください。

境線は、境香住線を起点とし、香住一日市線に至る延長約520mの幹線街路であり、昭和62年に都市計画決定されております。本路線は、市街地における円滑な交通処理を図るために計画されましたが、その後、海岸沿いに東浜東部臨港道路及び香住港湾線が整備されたことに加え、境香住線が整備されたことに伴い、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、本路線の必要性を検証した結果、本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。

一方、境香住線は香住区境を起点とし、香住村岡線に至る延長約2,570mの主要な幹線街路で、昭和62年に通過交通を市街地の外で円滑に処理するための路線として都市計画決定されております。この度の境線の廃止に伴い、境線との交差点部において一部区域を変更するとともに、町道山手若松線との交差点部において、円滑な交通処理を図るために付加車線を設置いたします。

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。赤色が今回の変更に伴い追加する区域、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、昨年7月26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。本案について、昨年12月5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、2月20日に開催された香美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。

なお、この度の変更に合わせ、トンネル部の構造形式を地下式と定めておりますが、これは従来から計画され既に完成しているトンネルが計画書に反映されていなかったことから、今回、正しく記載したものでございます。

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。ただ今、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したらお願いいたします。

よろしゅうございますか。

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「香住都市計画道路の変更（3.4.3号境香住線ほか1路線の変更）」でありますが、これは原案ど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ということですので、第6号議案は可決いたしました。県決定の都市計画案件につきましては、以上のとおりでございます。この本日のご審議いただきました結果は、直ちに知事あてに答申することにさせていただきます。

それでは次に、建築基準法第51条ただし書関連の審議に移ります。第7号議案、明石市に係ります「ごみ処理場（産業廃棄物処理施設）の敷地の位置について」を上程いたします。これについて、事務局の説明をお願いいたします。

○事務局 議案の説明に入ります前に、建築基準法第51条ただし書の趣旨につきましてご説明いたします。議案書の35ページ、青いページをお開き願います。

ここに、建築基準法第51条の条文を載せてございます。内容は、都市計画区域内におきましては、卸売市場、火葬場などや政令で定められております処理施設の用途に供する建築物につきましては、その敷地の位置を都市計画決定しているものでなければ、新築又は増築してはならないとなっております。ただし、特定行政庁が県又は市町の都市計画審議会の議を経まして、その敷地の位置が都市計画上、支障がないと認めて許可した場合は、新築若しくは増築ができることとなっております。

県又は市町の都市計画審議会への付議の区分につきましては、その敷地の位置を都市計画決定する場合の決定権者が県であるのか、市町であるのかによります。決定権者は産業廃棄物処理施設が県、それ以外の施設が市町となっております。このようなことから、ごみ処理場などで産業廃棄物に関わるものについては、県都市計画審議会に付議することとなります。

なお、産業廃棄物処理施設の設置許可などに関しましては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づきます手続が並行して進められております。

その中で、生活環境への影響について審査が行われまして、許可できると判断されたものが都市計画審議会に付議されまして、その敷地の位置について審議をしていただくこととなっております。

それでは、第7号議案につきまして、特定行政庁である明石市からご説明させていただきます。

○明石市 第7号議案「ごみ処理場（産業廃棄物処理施設）の敷地の位置」について、ご説明させていただきます。お手元の議案書37ページと議案位置図の56ページを併せてご覧いただければと考えております。

この度、付議します産業廃棄物処理施設は、民間業者が設置する施設で、廃棄物を中間処理の上、再資源化し、新たな工業原料とすることを目的とした施設でございます。

当該地におきましては、平成14年11月より産業廃棄物処理施設として、汚泥の脱水施設、汚泥の乾燥施設、廃油の油水分離施設及び廃酸・廃アルカリの中和施設の4施設の操業を開始し、今日に至っておりましたが、今回、工場の一部を増築し、処理槽の増設を行うことから、一日当たりの処理能力が増加するため、建築基準法第51条ただし書の規定に基づきまして、許可の取得をしようとするものでございます。

このような民間施設の場合は、恒久性の担保が困難なことから、都市計画施設として都市計画決定を行うよりも、建築基準法第51条ただし書の規定を適用し、特定行政庁の許可で行うことが適当であろうと考えております。

それでは、前面スクリーンをご覧ください。敷地の位置図でございます。敷地の位置は、山陽電鉄東二見駅から南西へ約 2.3kmにあります赤色で示している場所でございます。

次に、当該敷地周辺の用途地域図でございます。赤色で着色しておりますのが当該敷地で、用途地域は工業専用地域で、当該敷地の周辺には工場が立地しております。なお、当該人工島北側の対岸の一番近い民家までの距離は約1.2kmでございます。

次の図は搬入搬出ルート図でございます。青色で示しております加古川バイパス、国道2号、国道250号いわゆる明姫幹線、そして県道明石高砂線、県道志染土山線を利用いたします。いずれのルートも緑色で示しております。4車線ございます県道二見港土山線を經由いたします。

また、このルートにつきまして、黄色い矢印で示しております地点で、通過する車両の台数について、交通量の調査をしております。調査時間帯は、朝の6時から夜の8時まで延べ14時間で、調査結果につきましては、交通量は延べ1万8,420台でございます。今回の事業拡大後における運搬車両の走行に伴う増加予測は、搬出入合計で62台を予測しております。現況の交通量に対する増加率はおよそ0.3%ということで、交通に大きな影響を与えるものではないと考えております。

このようなことから、本施設を当該敷地に設置することは、都市計画上、支障がないものと判断した次第でございます。

続いて、ご参考に、施設の概要をご説明いたします。敷地内の建物の施設配置図でございます。ピンクで示しておりますのは、今回、増築を行い、処理能力増を図る各処理施設でございます。青色で示しておりますのが、既設の処理施設及び事務所等の建物でございます。黄色で示しておりますのは、屋外貯蔵施設でございます。また、緑色で示しておりますのは緑地でございます。敷地北側には、タンクローリー等の駐車場がございます。敷地内に搬入されました廃棄物は、すべて検査を経た後、一時保管され、建物内の各処理施設で適切に処理を行い、セメント材料や再生重油などの再生資材として搬出されます。

なお、参考までに周辺環境への影響についてでございますが、事業者において事前に廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づく生活環境影響調査を行った結果、粉じん、騒音、振動、悪臭とも基準値を下回る予測結果となり、周辺環境への影響は少なく、特に問題はないものと環境部局から報告を受けております。

以上、議案の説明を終わらせていただきます。よろしくご審議の程、お願い申し上げます。

○議長 ありがとうございます。ただ今、明石市に係ります産業廃棄物処理施設の議案の説明がございました。これにつきまして、質問又はご意見がございましたらお願いいたします。

○26番 一点だけお聞きをしたいと思います。今、環境影響に対して評価の問題では、およそ基準値を下回っているということで、安心をいたしますが、やはりここでも交通量の問題で、62台が増加の予測ということでお話があったんですが、どこから搬入をされているかによって、それぞれのルートが違うと思うんですけれども、特に、県道ですから、県が大いに責任がある

とは思いますが、明石高砂線が非常に狭くて、歩道との境のところなんか、非常に事故なんかよくお聞きするというので、心配な部分があるんですけども、それぞれのルート、今、おっしゃられました2号線だとか、明姫幹線だとか、あるいはバイパスそのものもおっしゃっておられたんですが、今、私が心配しておりますその県道明石高砂線は、利用のパーセンテージで言えば、どれぐらいのものなんでしょうか。どこから運ばれるかによって、随分違うかと思えますし、搬出の先もどこに行くかによって違うんですけども、出ていればお教えください。

○明石市 県道明石高砂線でございますが、確かに2車線で狭うございます。ここににつきましては、まず、県道明石高砂線の東行きにつきましては、施設の当初の設置時に当該人工島周辺自治会や漁業協同組合等から、事業に係る大型車などの通行につきましては、できるだけ控えてほしいという事業者あての要望が出されておまして、今回の事業に関しましても、地元説明の際に、この点については再度確認をしたとの報告を受けております。

つまり、原則、事業車両は県道明石高砂線の明石方面行きにつきましては、使用しないということを業者からは確認しております。なお、西行きにつきましては、ここは播磨町に最終処分の埋立地への基地がございまして、処理できなかった残滓物の運搬のために、一部通行をするということでございます。全体のパーセンテージでいきますと、予測ですが、県道明石高砂線西行きが運搬車両全体の5%ということでございます。

○26番 今、お聞きしまして、やはり県道のこの大変さの中で、業者に厳しく、今、おっしゃられたように、利用を止めるという意味では、非常にこれは大事なことだろうと思います。もちろん、根本的には道路の改修が主に進めばそういった心配もないんですけども、そういった点で、強く要望してらっしゃるということですので、安心をいたしましたから、この内容については住民の方々からは賛成ということでお聞きをしておりますので。

ただ道路の面だけ、これはもう別の問題ではありますが、県の方に、県の幹部の方もいらっしゃいますので、ぜひ道路改修を進めるということで、こういった産業廃棄物のいろんな搬入搬出にも困らないような状況をつくっていただきたいということも併せて要望しておきます。

以上です。

○議長 26番委員から、道路の行政をもっと進めよというような激励の話がありました。

ほかにご意見ございますでしょうか。

ないようでしたら、お諮りいたします。第7号議案「ごみ処理場（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ゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○議長 異議がないようですので、第7号議案「ごみ処理場（産業廃棄物処理施設）の敷地の位置について」は、原案のとおり可決いたしました。

以上で、建築基準法第51条ただし書の案件につきましては終了いたしました。

この結果は直ちに、特定行政庁である明石市長あてに答申することにいたします。

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。

これをもちまして、平成18年度第4回の審議会を閉会いたします。皆様には、始終、熱心なご審議をいただきましてありがとうございます。

閉 会 午後3時30分

平成18年度第4回兵庫県都市計画審議会 出席委員名簿

日 時：平成19年3月28日 午後2時～午後3時30分
場 所：兵庫県農業共済会館（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)	陰 山 凌	兵庫県道路公社理事長	
	近 藤 勝 直	流通科学大学教授	
	多 淵 敏 樹	県立福祉のまちづくり工学研究所長	会 長
	中 瀬 勲	兵庫県立大学教授	
	東 浦 功	兵庫県農業会議副会長	
	三 輪 康 一	神戸大学助教授	
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 萊 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)	芝 野 照 久		
	佃 助 三		
	毛 利 り ん		
市町の議会の議長を 代表する者 (第3条第1項第5号)	橘 秀 夫	香美町議会議長（兵庫県町議会議長会）	