

平成27年度  
第2回兵庫県都市計画審議会

平成27年11月19日(木)  
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号議案、西宮市に係ります阪神間都市計画道路の変更、1. 3. 1号大阪湾岸線ほか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1号議案、阪神間都市計画道路1. 3. 1号大阪湾岸線ほか1路線の変更について、御説明いたします。

資料1の議案は、1ページから8ページ、資料2の議案説明資料は1ページと2ページ、資料4は1ページから4ページでございます。

本案件は、阪神高速道路におきまして料金の対距離制への移行と、本線上の料金所の撤去に伴いまして本線入口に料金所が設置され、ランプ長が伸びますことから都市計画道路区域の一部を変更するものでございます。

前面スクリーンを御覧ください。

今回、都市計画変更を行う箇所は、阪神高速5号湾岸線西行きの甲子園浜入口と阪神高速3号神戸線東行きの武庫川入口の2カ所です。

阪神高速5号湾岸線は、都市計画道路大阪湾岸線として、阪神高速3号神戸線は高速神戸尼崎線として、それぞれ昭和55年、昭和42年に都市計画決定しております。

写真は甲子園浜入口の現在の様子と、新設料金所の設置イメージを示しております。南芦屋浜本線料金所の撤去に伴いまして、現在の入口と本線高架下を利用しまして、2レーン2ブースの料金所を設置いたします。料金所の設置によりまして、画面赤色の区域を大阪湾岸線の区域へ変更いたします。

続きまして、阪神高速3号神戸線、武庫川入口です。写真は現在の武庫川入口の様子と新設料金所設置イメージをお示ししております。尼崎本線料金所の撤去に伴いまして、現在の武庫川入口と本線高架下を利用し、2レーン2ブースの料金所を設置します。料金所の設置によりまして、画面赤色の区域を高速神戸尼崎線の区域へ変更いたします。

最後に、都市計画案を作成するに当たり、行いました住民意見の反映措置等です。

平成27年1月に住民説明会を開催するとともに、7月14日から2週間、県都市計画課などにおきまして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。

さらに本案につきまして関係市であります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1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。

ただいま事務局から説明がありましたが、これにつきまして御意見または御質問はございませんでしょうか。

○27番 27番です。この計画自体が渋滞緩和ということも大きな目的の一つだと聞いておりますので、特に異論はありませんけれども、新しく設置される料金所の費用を、阪神高速が負担するというところでよろしいでしょうか。

○事務局 基本的には阪神高速で設置されると聞いております。

○27番 わかりました。

○議長 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、阪神間都市計画道路の変更、1. 3. 1号大阪湾岸線ほか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1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2号議案、芦屋市に係ります阪神間都市計画道路の変更、3. 5. 134号鉄道沿東線の変更について、事務局のほうから説明をお願いいたします。

○事務局 第2号議案、阪神間都市計画道路、3. 5. 134号鉄道沿東線の変更につきまして、説明いたします。

資料1は、9ページから15ページ、資料2は3ページと4ページ、資料4は5ページから8ページでございます。

第2号議案につきましては、現在、県内36市町を対象に進めております都市計画道路網の見直しに係ります案件でございますので、まず見直し方針の全体状況について説明いたします。

前面スクリーンで説明いたします。

都市計画道路網見直しに係る検証の進め方を示しております。県内の対象36市町につきまして、

平成26年度末にかけて見直し検証作業を進めました。

ステップ1及び2の基礎条件の整理や客観的評価項目に基づく機能検証などは県が、ステップ3の地域固有の要素による検証を市町が、ステップ4の見直し案の確定を県と市町が一体で作業を進めております。

県内各市町の見直し状況を説明いたします。

赤色で示しております芦屋市、加古川市、新温泉町の2市1町が今回付議いたします対象の市町でございます。また、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ました9市町で、緑色が現在、都市計画変更手続を進めております16市町となっております。そして検証の結果、廃止等の見直しがない8市町を青色で示しております。その他、独自に見直しを行っております神戸市のほか、検証対象の都市計画道路のない5市町を白で示しております。

それでは芦屋市に係ります鉄道沿東線の変更について説明いたします。

図面中央付近東西に阪急電鉄神戸線、JR線、国道2号、阪神電鉄本線、国道43号が通っております。芦屋市では、15路線の長期未着手都市計画道路につきまして検証いたしました。その結果、4路線、赤色で示しております県決定の鉄道沿東線のほか、市決定の駅前広場東線などで、一部区間を廃止することになりました。その他緑色で示しております湾岸側道1号線など11路線は存続する路線となっております。なお、市決定の駅前広場東線など3路線につきましては、5月27日に開催されました芦屋市都市計画審議会で、都市計画を廃止する案が原案どおり承認されております。

鉄道沿東線の変更内容について説明いたします。

都市計画道路鉄道沿東線は、JR東海道本線の北側におきます東西方向の交通処理に寄与する幹線街路として、昭和54年に都市計画決定されております。

次の図を御覧ください。

鉄道沿東線は、西宮市との市境からJR芦屋駅北側へ至る東西方向の街路で、図は市境から宮川線、県道芦屋停車場線へ至る未整備の区間を示しております。

当該区間では、北側に並行しまして市道359号線が整備され、代替機能が確保されておりますとともに、沿線では既に市街地が形成されております。このようなことから、鉄道沿東線の全延長1,160メートルのうち、未整備区間の910メートルを廃止するものであります。

写真で御覧ください。

区間の中央付近、稲荷山線との交差点部から西側の状況です。都市計画幅員は15メートルの2車線で、両側には3メートルの歩道を設ける構造ですが、この付近の現道の幅員は約5メートル

となっております。

続きまして、北側に並行する市道359号線の状況です。稲荷山線との交差点部から西側で、幅員は7.5メートルの2車線で、北側には歩道が整備されており、鉄道沿東線の機能を代替しています。

最後に、都市計画案を作成するに当たり、行いました住民意見反映措置等であります。

平成26年10月に芦屋市において住民説明会を開催するとともに、平成27年4月17日から2週間、県都市計画課などにおいて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。

さらに本案につきまして芦屋市に意見を聞いたところ、市の都市計画審議会の答申を経て「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説明がありましたが、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2号議案、阪神間都市計画道路の変更、3.5.134号鉄道沿東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、加古川市に係ります東播都市計画道路の変更、3.3.150号加古川駅南線の変更について、事務局のほうから御説明をお願いいたします。

○事務局 第3号議案、東播都市計画道路、3.3.150号加古川駅南線の変更につきまして説明いたします。

資料1は17ページから23ページ、資料2は5ページと6ページ、資料4は9ページから12ページです。

前面スクリーンを御覧ください。

図面は、中央付近に加古川市役所、JR加古川駅、右下からJR山陽本線、加古川バイパス、国道2号、250号を示しております。

加古川市では、35路線の長期未着手都市計画道路につきまして検証いたしました。その結果、7路線、赤色で示しております県決定の加古川駅南線のほか、市決定の間形坂元線等で、一部区間を廃止することになりました。そのほか、緑色で示しております国道2号線など28路線は存続

する路線となっております。

続いて、市の北西部の図面を御覧ください。

図面は、左下に J R 宝殿駅を示しております。宝殿駅北部の志方地区でいずれも市決定ですが、3 路線を廃止に向けて検討する路線としております。

それでは加古川駅南線の変更内容につきまして説明いたします。

加古川駅南線は画面中央の路線で J R 加古川駅と国道250号線を結ぶ路線となっております。路線の一部は県道加古川停車場線です。廃止する区間のうち、国道 2 号から栗津神社東交差点までは市道が整備されておりますが、交差点から国道250号までは現道のない区間となっております。

周辺状況を御説明いたします。

加古川駅南線に並行しまして、西から県道加古川高砂線、別府港加古川停車場線、及び一部事業中の野口尾上線が国道 2 号と国道250号を結んでおります。このように当該路線周辺では、並行する幹線道路が整備されておまして、市内南北の自動車交通は分散化し、円滑な交通処理が図られております。また、これらの幹線道路を骨格軸として周辺では生活道路の機能を有する市道と合わせ、既に市街地が形成されております。

このように当該路線に求められた交通処理機能は既に確保されるとともに、市街地形成の軸としての機能は認められなくなっている状況を踏まえまして、当該路線の全延長1,850メートルのうち、国道 2 号から国道250号までの1,540メートルについて廃止するものであります。

廃止する箇所の写真を御覧ください。

廃止する区間を北向きに撮影しております。市街地が既に形成されております。都市計画幅員は22メートルの4車線で、両側に3.5メートルの歩道を設ける構造となっております。

続きまして、代替道路の状況です。

西側に並行して整備された県道加古川高砂線を北向きに撮影しております。この位置の幅員は22メートルの4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。

最後に、都市計画案を作成するに当たり行いました住民意見反映措置等であります。

加古川市において、平成27年2月に住民説明会を開催するとともに、8月11日から2週間、県都市計画課などにおきまして縦覧に供しましたところ、意見書の提出が7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3に記載してございます。意見に対する県の考え方と合わせて、御説明いたします。

1つ目の意見書の要旨ですが、「都市計画道路が施工されると思い、かなり奥まって家を建築したので、都市計画道路の前向きな検討を進めていただきたい。」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、加古川駅南線は求められた交通機能が並行する道路により確保されており、南北の幹線街路としての必要性がなくなっていることから、当該路線の都市計画を廃止するものであります。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おります。

2つ目の意見書の要旨です。「所有している畑周辺で開発が進み、畑への接道がなくなった。都市計画道路が廃止されれば、畑につながる道の手だてがなくなる。当初決定から約50年経過しているが、その間何をしていたのか。」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、都市計画道路の整備は、限られた財源の中で優先度を考慮しながら効果的かつ効率的に進めております。加古川駅南線は、都市計画決定から約50年経過しておりますが、この間の市街地の形成状況や、並行する道路の整備により、求められた機能が確保され、当該路線の必要性がなくなったことから都市計画を廃止するものであります。先ほどと同様に、必要性がなくなった都市計画道路の廃止により、不要な権利制限を解除することが必要であると考えております。

3つ目の意見書の要旨ですが、「本計画による建築規制によって、土地活用ができなかった。この期間に幹線道路側に建物が建設され、管理するのが困難な状況である。隣接する川の上を自動車が通行できるようにしていただきたい。」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、都市計画道路の区域内では、都市計画法の規定により地階を有しない2階以下で、かつ主要構造部が木造等の構造である建築物の建築は許可されており、全ての建築行為が制限されておられません。なお、加古川市からは生活道路や拡幅や歩道設置等、地区内道路の改良につきましては必要性や優先度などを考慮した上で整備を検討すると聞いています。

4つ目の意見書の要旨ですが、「加古川駅南線について、将来の県道尾上線の交通量の増加への対応。駅前交通の利便性向上によるバス・タクシーの増加等への対応。粟津神社前交差点の改良の要望。将来の地価上昇等以前に土地取得をされてはどうか。また、播磨中央幹線まで不可能であれば、せめて西行き一方通行道路まで延伸できないか。」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、加古川駅南線に求められた交通機能につきましては、整備済みの県道加古川高砂線や別府港加古川停車場線及び、現在事業中の野口尾上線等により確保されています。また駅前交通の利便性向上に伴うバス・タクシー増加等に対してもこれらの路線で対応可能です。また粟津神社東交差点につきましては、公安委員会との協議を踏まえ、歩行者等の安全対策に十分考慮した形状としておりますが、加古川市からは交差点のさらなる改良につ

きましては、引き続き関係機関と協議していくと聞いております。このように加古川駅南線に求められた機能は既に確保されており、整備する必要性がないため西行き一方通行道路までの延伸は考えておりません。

5つ目の意見書の要旨ですが、「加古川駅南線は、防災や地域の発展、安心なまちづくりとして必要な道路だと思う。状況に応じて変更されるというのであれば、4車線の幹線道路がいきなり廃止というのではなく、車線を減らしたり、幅などを変更するということになるのではないかと。加古川市の中心部を貫く大切な道路であり、中央部分に南北に伸びる道路が長い距離にわたってなく、歩行者や自転車が細い路地を通り抜けている現状もどうかと思う。人が多く住む駅の南側を放置して、郊外の道路が先に整備されていくのも疑問に思う。」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、加古川駅南線に求められた交通機能は、先ほどと同様に整備済みの県道などで確保されており、またこれらの道路を骨格とした市街地が形成されていることから、加古川駅南線に求められた市街地形成の機能についても必要性は認められません。このため、都市計画道路を廃止するものです。なお、加古川市からは生活道路の拡幅や歩道設置等、地区内道路の交通安全対策につきましては道路改良の必要性や優先度を考慮した上で、整備を検討していくと聞いております。

6つ目の意見書の要旨です。「所有地は市道に接しているのに、いつでも建築は可能であったが、道を待っている間に開発許可基準が変わった。これについて補償等はあるのか。」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、意見の内容は開発許可基準に関するものであり、加古川駅南線の変更に対するものではありません。なお、開発許可基準の変更は地域の実情に応じて無秩序な市街化を防止するため行うものであり、これについての補償はありません。

7つ目の意見書の要旨です。先ほどの6つ目の意見書の内容に加えまして、「平成24年8月に開発事前届を提出し、都市計画道路内の建築制限に従い、平成25年4月に開発行為許可申請書を提出し、平成25年10月に工事完了した。このような流れで建物を建てたが、都市計画道路網見直しガイドラインが平成23年3月に出ているにもかかわらず、なぜ教えなかったのか。粟津天満神社横の交差点は、今現在でも危ない交差点であり、早急に対処すべきである。そうすれば計画道路の延伸は可能だと思う。」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、開発許可基準については、先ほどと同様で補償はありません。次に、平成23年3月に策定した都市計画道路網見直しガイドラインは、見直しの基本的な考え方や手続を示したものでありまして、県のホームページで公表しております。また、平成23

年度から平成25年度にかけて、このガイドラインに基づき、長期未着手となっている全ての都市計画道路を、見直し検証対象路線として選定した上で、地域の交通特性、既成市街地の特性を踏まえながら必要性の検証を行い、廃止対象路線を抽出しました。加古川市では、その後関係機関との協議等を行い、平成26年10月に廃止対象路線を公表しております。このように、開発申請等がなされた時点では、各路線の必要性を検証中であり、廃止対象路線が確定しておりませんでした。また、粟津神社東交差点につきましては、先ほど4つ目の意見書に対する考え方と同様で、公安委員会との協議を踏まえ、歩行者等の安全対策に十分考慮した形状としております。

以上が意見書の要旨と、意見に対する県の考え方であります。

本案につきまして加古川市に意見を聞いたところ、市の都市計画審議会の答申を経て「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説明がありましたが、これにつきまして御意見または御質問はございませんでしょうか。

○25番 25番です。議案説明資料にこの案件の変更理由として、「並行する道路により確保されているから。」とありますが、並行する道路の供用開始の時期と事業化の時期について教えてくださいませんか。

○事務局 まずこの加古川高砂線ですが、整備完了時期は最終工区が、平成24年11月に全線が4車線で供用しております。また、野口尾上線につきましては平成26年3月に、一部区間で供用しております。この先ですが、国道250号までの区間につきましては平成26年度から平成31年度末を事業期間として現在事業中です。

○25番 加古川高砂線の事業化の時期は。

○事務局 事業化の時期は、最終工区については平成16年度から着手しておりますが、全区間につきましては平成10年ごろから事業化されていると聞いております。

○25番 意見書にもありますが、この50年間、都市計画が決定されて今までずると来た。計画を決定して、その変更することについては何ら異論はないですけれども、このタイミングというのは非常に遅過ぎないかと。変更理由に挙げられている並行道路についても、平成10年度あたりから事業化が決定しているのであれば、当然その段階で今回の案件の道路についても必要ないのではないかと検討してもいいのではないのかなと思うのですが、なぜこの平成23年度から見直しを検討する時期に至ったのか、その理由についてお聞かせください。

○事務局 都市計画道路の見直し自体が全国的に都市計画運用指針に記載され始めましたが、平成12年ごろであります。それから県においては、まず平成16、17年ごろに見直しを一度行っておりますが、加古川市におきましては今回第2回目の見直しにおきまして周辺の状況、例えば国道2号、これを4車化していくという具体的な計画が定まってきましたことから今回、こういった道路におきまして通過交通が排除されるということも含め、また人口が減少社会になっているということが確実にしている、自動車の交通量が減っている、といったことを踏まえまして、今回の第2回目の見直しによって、加古川駅南線を廃止路線にしたという経緯となっております。

○25番 最後に意見で、道路の決定というのは非常に大きな影響、都市計画、まちづくり、そして地権者の不動産の活用資産ですから利回りが低下するということもありますので、5年、10年と都市決定が遅れれば遅れるほど、その利益分は減っていくということもありますので、冒頭に幾つかの市町で見直しをしない、見直しをした結果、変更が不要であるという市町もあったようですが、果たして本当にそれが正しい意思決定なのかなというのをしっかりと吟味した上で市町の意見を聞きながら、今後も手続に取り組んでいただきたいと思います。

以上です。

○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。

○26番 26番です。意見としてスピード感を持った説明がこれから必要になってくるのかなと思うことと、細かいことかもしれませんが住民意見の聴取の意見交換会、今回地元説明会が1日の開催で48名来られたということで、意識が高かったのかということも思うのですが、その第1号議案、第2号議案で4回の説明会の各参加人数が10名だったので、これから住民への地元説明会の周知の方法も考えていかななくてはいけないのかなと、意見として伝えておきます。

以上です。

○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。

○27番 27番です。今いろいろ御説明がありましたが、改めて交通量がどのくらいを予想されているのか、少し具体的にお聞きしたいと思います。加古川駅南線があるときと廃止されたときにどう変わるのかということと、例えばこの加古川駅南線の計画をされて工事が行われたときの総事業費、おおよそでいいので、どのくらいかかる事業なのかということをお聞きしたいと思います。

○事務局 まず交通量の予測ですが、これは昭和42年の予測として計算をしております。その中で加古川駅南線、4車線ですがここに流れる交通量が約1万台で、同様の条件で加古川高砂線、こ

ちらに約1万6,000台、それから野口尾上線、これも完成4車線として計算しますと1万9,000台という予測になっております。このたび、この加古川駅南線を整備しないということになりますと、将来的には加古川駅南線に流れる交通量がほかに回るということになるんですけども、加古川高砂線が約6,700台ぐらいふえまして、2万2,000台程度。それからこちらの野口尾上線、こちらが約3,000台ふえまして、2万2,000台程度で、この別府港加古川停車場線これが予想では4,000台程度なんですけど、それが約1,000台ふえて、5,000台程度になるという予測をしております。

また事業費ですが、これ都市計画の段階ですので、事業費の詳細な算定は行っておりません。ただ同様の条件で周辺で進められております同様の規模の街路事業等から推定いたしますと、この延長を整備するのに幅はありますけども、大体50から60億程度と推定されます。

以上です。

○27番 ありがとうございます。交通量をさばけるということと、今後の交通量予測も含めて廃止をするということに異論はありませんけれども、ほかの委員も言うておりますように、やはり50年間、法的な規制はないということがあったとしても住民の方々は道路が通ることであるいろいろな思いをめぐらせながら生活をされてきたということですので、十分な説明と安全対策等もいろいろ御説明があったんですけども、今後の安全対策等についても市や県警と連絡をとりながら十分に対策をとっていただきたいということを意見として申し上げたいと思います。

以上です。

○議長 どうもありがとうございました。

ほかにございませんでしょうか。

御意見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、25番、26番、27番の委員の先生方は要望意見として取り扱ってよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。

それではお諮りいたしたいと思います。第3号議案、東播都市計画道路の変更、3.3.150号加古川駅南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。

続きまして、第4号議案、新温泉町に係ります浜坂都市計画道路の変更、3.5.192号浜坂駅前線ほか1路線の変更について、事務局のほうから御説明をお願いいたします。

○事務局 第4号議案、新温泉町に係ります浜坂都市計画道路の変更、3.5.192号浜坂駅前線ほか

1 路線の変更について説明いたします。

資料 1 は25ページから31ページ、資料 2 は7 ページと 8 ページ、資料 4 は13ページから17ページでございます。

前面スクリーンで御説明します。

画面中央付近に新温泉町役場、J R 浜坂駅、北西に浜坂漁港を示しております。

新温泉町では、4 路線の長期未着手都市計画道路の見直しにつきまして検証しました。その結果、4 路線、県決定路線は2 路線、画面中央付近の浜坂駅前線、及び浜坂東線、また町決定路線は2 路線の臨海線、浜坂西線を廃止することになりました。なお、町決定の臨海線、浜坂西線につきましては10月27日に開催されました新温泉町都市計画審議会で、都市計画を廃止する案が原案どおり承認されております。

それでは浜坂駅前線の変更内容につきまして説明いたします。

浜坂駅前線は浜坂駅と旧浜坂漁港を結ぶ南北方向の幹線街路として昭和27年に都市計画決定されております。しかしながら旧漁港が現在の浜坂漁港に移転したことから幹線軸としての機能も西側の浜坂駅港湾線へ移行しております。

一方で、浜坂駅前線の路線上や沿線周辺には、兵庫県の景観形成重要建造物に指定された以命亭や伝統的な寺院なども存在していることから長期にわたり整備が進んでいない状況となっております。このような中で、当該路線の一部が存する味原川周辺地区が平成20年3月に「兵庫県、景観の形成等に関する条例に基づく歴史的景観形成地区」に指定されました。

画面で緑色に囲っている範囲が歴史的景観形成地区でございます。歴史的景観形成地区の地区内におきましては、漁業や海運を中心として栄えた歴史をしのばせる風景を守るため味原川周辺の景観を形成する町並みを維持していくこととしています。このようなことから浜坂駅前線の全区間670メートルの都市計画を廃止するものであります。

なお市街地中心部の南北方向の交通処理機能につきましては、浜坂駅港湾線などの路線が代替しています。

写真で御覧ください。

町道との交差点から南側の状況であります。都市計画幅員は15メートルの2車線で、両側に3メートルの歩道を設ける構造ですが、この位置の幅員は6メートルで現道を拡幅する計画となっております。なお、都市計画道路の廃止に伴い、新温泉町では市街地における住環境対策について狭隘道路の整備や住宅密集地区における防災対策など、景観資源を活用しながら住環境の改善に取り組んでいくこととしております。

続いて代替道路である浜坂駅港湾線の状況です。幅員は15メートルの2車線で、両側に歩道が整備されております。

続いて浜坂東線について説明いたします。浜坂東線は市街地中央部における東西方向の幹線街路として昭和27年に都市計画決定されました。当該路線の一部区間は、国道178号から浜坂駅前線に至る東西軸として計画されました。しかし、先ほど説明しました浜坂駅前線と同じく、当該路線の一部が歴史的景観形成地区に指定され、歴史的景観を形成する町並みを維持していくこととしております。一方、当該路線の北側に並行して県道三尾浜坂線が整備されており、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浜坂東線の全区間620メートルの都市計画を廃止するものであります。

写真を御覧ください。

味原川沿いの遊歩道からの状況であります。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、計画線上には伝統的な町並みが存在しています。

続きまして、代替道路である県道三尾浜坂線の状況であります。この位置の幅員は9メートルの2車線で、南側に歩道が整備されております。

最後に、都市計画案を作成するに当たり行いました住民意見反映措置等であります。

平成26年11月に新温泉町におきまして住民説明会を開催するとともに、平成27年9月4日から2週間、県都市計画課などにおきまして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。さらに本案につきまして新温泉町に意見を聞きましたところ、町の都市計画審議会の答申を経て「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説明がありましたが、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4号議案、浜坂都市計画道路の変更、3.5.192号浜坂駅前線ほか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 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4号議案については原案のとおり可決いたします。

続きまして報告事項に移ります。

市街化調整区域における地区計画のガイドラインについて、事務局のほうから報告をお願いいたします。

○事務局 それでは資料5を御覧ください。

初めに地区計画制度や市街化調整区域における建築開発行為の制限等について御説明いたします。地区計画は市町が決定する都市計画で良好な市街地環境の形成や保全を図るため建物の用途や形態など、また道路や公園などの配置について地区の特性に応じてきめ細かく定めることになり建築開発行為を規制誘導するまちづくりの制度です。

次に市街化調整区域では、市街化を抑制する区域のため公益性を満たすものに限り、許可について建築開発行為が可能となります。地区計画への適合も許可基準の一つになっており、地区計画の内容に沿った建築物が建築できます。このような枠組みのもと、県では都市計画区域マスタープランを踏まえ、市街化調整区域で容認する地区計画の区域や建物用途を詳細に定めた市街化調整区域の地区計画に対する指導に当たっての判断指針を策定し、土地利用を誘導してきました。しかし近年、地方分権の進展や社会情勢の変化により地域の必要に応じた市街化調整区域のまちづくりが求められており、地区計画制度の運用を見直す必要が生じてきております。このため同意判断指針を廃止し、市街化調整区域における地区計画のガイドラインを新たに策定することとし、これまでの経緯やガイドラインの方向等について御説明させていただくこととなりました。

それでは資料左上の市街化調整区域の地区計画に対する同意に当たっての判断指針の策定経緯を御覧ください。

平成18年度の都市計画法の改正で、市街化調整区域の大規模開発の許可基準の廃止や、学校、病院等の公共公益施設が開発許可の対象となり、この改正への対応として一定規模の大規模開発を地区計画で容認することを含めた同意判断指針を平成19年11月に策定いたしました。

次にその概要を御覧ください。同意判断指針では、県内市町で地区計画にばらつきが生じないよう広域的な運用の統一性を確保することを目的に対象となるべき区域や検討事項等を示しました。その基本的な考え方の1つには大規模開発や公共公益施設の立地のコントロール、2つには集落活性化に向けた地域の実情に応じた弾力的な土地利用。3つには市街化調整区域隣接のスプロール防止、既成住宅団地の環境保全。4つには周辺の自然環境・営農環境等の保全、緑豊かなゆとりある地域の環境とすぐれた景観の形成の4点といたしました。

この考え方のもと、地区計画の対象区域は都市計画マスタープラン及び市町都市計画マスタープラン等の上位計画との整合等を前提に県が認める地区計画を5つの類型に限定しておりました。1つ目は、住宅や工場などの用途で原則20ヘクタール以上の大規模開発を対象とした計画的大規

模開発地の地区計画です。2つ目は、鉄道施設、図書館、病院などの公共公益施設の開発を対象とした公共公益開発地の地区計画です。3つ目は、特別指定区域等と表現し、県の開発許可制度で集落に地縁がある方の住宅の立地や集落内の事業所の拡張などを目的として指定している特別指定区域における地区計画です。4つ目は、市街化区域に隣接、または近接した不良な街区が形成される恐れがある区域を対象とした市街化区域隣接地の地区計画です。5つ目は、既存の住宅団地を対象とした地区計画で既成住宅団地と表現しております。

このように適用できる地区計画を5つに類型化するとともに、さらに適用する区域ごとに建築物等の形態規制などの基準を設定しております。具体には、例えば計画的大規模開発地、公共公益開発地、特別指定区域等の区域では建築物の高さの最高限度は原則12メートル程度。建築物等の形態・色彩・意匠は県または市町の景観形成に関する条例の基準を準用するなど形態規制等を詳細に定めておりました。

平成19年11月以降、この同意判断指針を市町に示し、県として市街化調整区域の地区計画を誘導してきましたが、社会情勢等の変化等もあり適用区域と形態規制等を限定した一律の基準では対応が困難となってきました。

次に資料右上の課題について申し上げますと、平成23年に地方分権により市が決定する都市計画に対する知事の同意が廃止され、県との間では同意なしの協議のみとなりました。このため、市町が主体となって地区計画制度を活用することが期待されている状況となりました。また、地域主導のまちづくりや地域創生の取り組みが進む中、県があらかじめ定めた地区計画の基準では対応できない事例も生じてきております。このため、同意判断指針に基づいた運用に必ずしも捉わられることなく、市町の実情に即したまちづくりを支援することを目指し、猪名川町や稲美町においてモデル的な取り組みを進め、それを踏まえ市街化調整区域における地区計画のガイドラインを策定することといたしました。

続きまして、地区計画制度を活用した計画的なまちづくりのモデルとして、猪名川町と稲美町の取り組みを簡単に御紹介いたします。資料左下を御覧ください。

初めに猪名川町産業拠点地区です。この地区は、猪名川町南部の肝川、差組に位置する町有地で平成28年度末に開通予定の新名神高速道路の（仮称）川西インターチェンジに近接した立地を生かした産業拠点の形成に取り組んでおります。通常の地区計画では、地区計画の目標や土地利用方針と具体の建築物に関する制限を定める整備計画を合わせて設定いたしますが、当地区計画では民間事業者の自由度の高い土地利用提案を可能とするため平成26年8月に生産、研究、流通施設等の導入に向けたまちづくりの目標や土地利用の大まかな方針のみを先行して決定し、土地

利用のPRを行いました。その後、土地利用提案のための事業者の公募を平成27年7月に開始しております。今後、事業者公募を選定し、その提案を踏まえて道路等の配置、建築物の用途制限などを決定していく予定です。なお、現行の同意判断指針では大規模開発地への地区計画の適用は具体的な開発計画がある場合にのみ認めてきました。しかし、当取り組みは開発計画などが明確でなかったため同意判断指針による対応が困難でしたが、モデル的取り組みとして特例的に地区計画を決定いたしました。その結果、地域活性化等につながる産業拠点の形成に向けた取り組みが進んでおります。

次に、猪名川町広根沿道地区です。この地区は市街化区域に隣接した多田銀銅山の史跡が残る地区への入り口で幹線道路沿道に位置し、地域の活性化に向けて交流施設などを誘致するという取り組みを進めています。当地区は地域住民と地域活性化に向けたまちづくりの検討を重ねながら土地利用計画を定め、それに基づく地区計画を平成27年9月に決定したところです。なお、当取り組みや現行の同意判断指針のいずれの類型でも対応が困難でしたが、地域の活性化に向け町と住民が主体となってまちづくりを進め、具体的な土地利用を検討してきたことを踏まえ同意判断指針によらず地区計画を決定いたしました。

次に稲美町母里地区です。この地区は旧村役場跡周辺で一定の街区が形成された集落において、地域活力を維持するために住宅や生活利便施設などの誘導と合わせて、道路等の地区施設を位置づける地区計画を検討しております。当地区も集落の活力の維持に向けてまちと住民が主体的にアンケート調査等も実施しながら集落の将来を考えてきました。現在は、平成27年12月の地区計画の素案の縦覧に向けて、素案の検討を進めているところです。なお、当地区の現行の同意判断指針のいずれの類型でも対応が困難ですが、地域主導のまちづくりとして地域の実情に即した取り組みを進めているところです。

このように各市町において、地域活性化などに向けたまちづくりが求められている中、これらモデル的取り組みを通じて必ずしも同意判断指針に基づく運用では対応できない側面もあり、地域主導で地域の実情に即して柔軟に地区計画を検討、策定していくことが最も必要であることがわかってきました。このため同意判断指針の課題やモデル的取り組みを踏まえ、見直しの方向性に沿ってガイドラインを新たに策定していきたいと考えています。

次に資料右側の中段以降、見直し方向（ガイドラインの骨子）を御覧ください。見直しを概要を簡単に申し上げます。新たなガイドラインでは、これまでの同意判断指針で示していた5つの類型のように対象とする地区計画を限定せず、地域に即した柔軟なまちづくりに向けて市町が定める運用基準により、地区計画を主体的に決定できるよう市街化調整区域の地区計画の基本的な

考え方などを示していきたいと考えております。

その骨子ですが、まず（１）の基本的な考え方としまして、既存集落の活力維持、産業拠点や交流拠点の形成、既存工場の拡張等の地域主導によるまちづくりを支援するため地区計画制度を積極的に活用していくことを打ち出します。

なお、その活用に当たっては市街化区域の性格を維持する必要があることから（２）の県が定める都市計画と整合を図る事項のイメージとして、都市計画区域マスタープランに示す市街化調整区域での土地利用方針に即すること。区域区分に定める人口フレーム及び産業フレームとの整合を図ることとします。

次に（３）の地区計画の対象とすることができる区域の指定として、市町都市計画マスタープランに土地利用方針が位置づけられている区域に限定することとします。

加えて（４）の立地を抑制する用途の指定として、都市計画マスタープランの市街化調整区域では大規模開発や公共公益施設の立地を原則として抑制するという方針に即してガイドラインにおいても集客施設、新規住宅団地、公共公益施設が原則として抑制することとしております。

また県内で統一的な運用が図られるよう（５）では市町ごとの運用基準策定を義務づけし、県として望ましいモデル運用基準を示すとともに市町での運用基準策定を促していきます。

実務的には計画策定に向けて、関係機関との調整協議が円滑に進むよう（６）のとおり農政協議における留意事項を示します。

またこのほか（７）のとおり都市計画提案制度の活用の推奨や（８）のとおり猪名川町や稲美町などでの活用事業を紹介しながら市町が活用しやすいガイドラインにまとめていきたいと考えております。

以上のとおりこれまでの同意判断指針にかえて、御説明した骨子に沿って市街化調整区域における地区計画のガイドラインを策定していくこととしております。なお、取りまとめに当たりましては今後、市町への意見紹介と次回の都市計画審議会でのガイドラインの案を御報告することとしております。本日は御説明したガイドラインの骨子につきまして、御意見等いただければと考えておりますので、よろしく願いいたします。

○議長 ありがとうございます。

ただいまの御報告につきまして御意見、御質問はございませんでしょうか。

○27番 全体としたら規制緩和なのかなと思うのですがけれども、市街化調整区域であるということの意味がどうなのかということが非常に不安なのです。理念を保ちつつとあるのですがけれども、やはり市街化調整区域に指定しているのは、非常に大きな意味があると思いますので、その意味

を大きく逸脱するようなことがあってはならないのではないかというふうに基本的に思います。一方で地方の活性化ということは求められていると思いますので、その点のモデル的な取り組みということが練られているということなのですが、このモデル的取り組みも今後少し疑問もあるところもありますので、先に言いましたように市街化調整区域であることの意味をしっかりと踏まえたガイドラインにしなければいけないのではないかと考えております。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

ほかに御質問、御意見ございませんでしょうか。

○7番 7番です。細かい話ですけれども、見直しの方向のガイドラインの骨子の中で（4）番、立地を抑制する用途の指定として、集客施設、新規住宅団地と公共公益施設の3つを挙げています。例えば市が決める都市計画に対して県が物を言う、広域的に問題がありますよという視点で市の都市計画に対して物を言うという姿勢が必要だと思います。例えば集客施設に関しては、広域交通容量の話もあるし、交通処理の話もありますのでわかるのです。それから新規住宅団地に関しては人口減少があったのですから、わざわざ新しい団地をつくる必要もない、これもわかるのですけれども公共公益施設を指定する意味で県として「これはあるのですよ。」という意味がもう一つわからないです。ガイドラインでありますし、市町の決定都市計画であるわけですから、できるだけ、県の立場として言えることを網羅すべきだと思います。そうではないと例えば集客施設と新規住宅団地と公共公益施設を除いたら具体的に何が残るか。多分産業系ぐらいしか残らないかなと思うのです。そこで何を選ぶかということは一定、市町に任せるべきであろうかと思いません。だからこれに関しては慎重に対応すべきだと思いますので、検討してください。

○議長 ありがとうございます。

ほかに御質問、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これで御質問、御意見は打ち切りたいと思います。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、及び報告事項は全て終了いたしました。

それでは、これもちまして平成27年度第2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。

なお、委員各位におかれましては事務局からの連絡事項がございますので、今しばらくそのままお願いいたします。ありがとうございました。

○事務局 ありがとうございます。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23名の御出席をいただきましたので、ここで訂正をさせていただきます。

次に2点目でございますが、次回、平成27年度の第3回目の審議会につきましては、2月に開催を予定しております。案件の状況を見まして、改めて御連絡いたしますので、どうぞよろしくお願いたします。

事務局からは以上でございます。本日は、どうもありがとうございました。

○議長 どうもありがとうございました。

閉 会 午後 4時44分