

平成16年度第1回
兵庫県都市計画審議会

平成16年9月24日(金)

兵庫県農業共済会館7階大会議室

開 会 午後2時

議長 それでは、平成16年度第1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たいと思います。

本日は、平成16年度第1回兵庫県都市計画審議会を開催いたしましたところ、委員並びに幹事の皆様には、何かとご多忙の中にもかわりませず、出席いただきましたことを厚く御礼申し上げます。

さて、先の通常国会において、美しい国づくりの一環として、良好な景観の形成を図るとともに、景観に関する自主条例の制定など地方公共団体における取組を支援する、いわゆる「景観緑三法」が制定され、6月18日に公布されました。また、21世紀国土のグランドデザインでは、国土をめぐる諸状況の大変換を掲げ、戦後50年の動きと異なった方向をこれから目指していきたいというふうに、国土交通省のホームページでは記載されております。

中でも、新たに制定された景観法は、都市と農山漁村等における良好な景観の形成を促進し、美しく風格のある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力のある地域社会の実現を図ることを目的としております。

一方、兵庫県では、都道府県の段階としては全国に先駆けて昭和60年に景観条例を制定し、優れた景観の創造及び保全に努められてきたところですが、本日開会されました第280回県議会において、その景観条例の改正案が上程されておると聞き及んでございます。

その内容も、これまで、出石町などの歴史的なまちなみ等が景観形成地域に指定されてきたところですが、県民の多様なニーズに的確に対応するとともに、参画と協働による景観行政を促進するため、駅前等の中心市街地や主要幹線道路沿いなどを対象にして、新たにまちなか景観形成地区や沿道景観形成地区を設け、地域住民が主体的に参画して景観形成を行う制度を整備されるとともに、夜間における諸活動による光害を抑制し、美しい星空を守る必要性和地元の意欲の高い地域においては、新たに星空景観形成地域を設けて、美しい星空や自然景観の保全に努められる方向であると伺っております。

今後、まちづくりを推進し、県土の均衡ある発展を図っていく上で、景観の形成は極めて重要であると考えられます。都市計画行政に携わる我々は、その一員として成り行きを期待し、注目していかなければならないと思っております。

ところで、本日の案件は、さる9月16日に事務局から事前説明がありましたが、議案

は、「阪神間都市計画用途地域の変更」議案を初め2件、報告事項1件の計3件であります。

このあと、お手元の議案書に基づいて議事を進めてまいりたいと思いますが、どうか十分にご審議を賜りますようお願い申し上げます。

以上で私の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、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いて、ご審議を賜りたいと存じます。

なお、審議の中で、ご発言なさる場合は、議事録作成上、皆様のお座りいただいている前に置いております名札の番号をおっしゃってからご発言いただきますようお願い申し上げます。

それでは、まず、第1号議案、三田市に係ります「阪神間都市計画用途地域の変更」について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 それでは、第1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3ページから9ページ、議案位置図は1ページから3ページでございます。議案書4ページをお開きください。変更の計画書でございます。変更の内容は、同じ議案書7ページに添付しております参考資料「変更前後対照表」で説明させていただきます。7ページをお開きください。

変更箇所は種類の欄「第1種低層住居専用地域」の5行目で、2,713haから2,732haに、19haの増加でございます。

下の段にいきまして、「第1種中高層住居専用地域」の2行目、845haから831haと14haの減でございます。同じく、3行目で4,500haから4,494haと6haの減で、合計で20haの減となっております。

下の方にいきまして、「第1種住居地域」の1行目、2,379haから2,380haと1haの増加となっております。

それでは、続きまして、用途地域の変更について、前面スクリーンでご説明いたします。前面スクリーンをご覧ください。

三田市南部に位置する北摂三田ウッディタウンは、三田市及び広域圏における高次都市機能の集積を図るとして、都市再生機構による新住宅市街地開発事業が昭和45年に都市計画決定された地区でございます。

今回、用途地域の変更を行おうとしておりますのは、このウッディタウン内、ゆりのき台3丁目地区、ゆりのき台4丁目、5丁目地区、けやき台6丁目地区、あかしあ台4丁目地区、すずかけ台1丁目地区、すずかけ台4丁目の6地区で、時代のニーズに合わせた事業の施行計画の変更に伴い、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図るため行うものでございます。

それでは、変更の詳細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。前面スクリーンに赤色でお示しております、ゆりのき台3丁目地区、ゆりのき台4丁目、5丁目地区、あかしあ台4丁目、すずかけ台1丁目地区、の4地区は、面積それぞれ約3.5、8.5、5.8、0.5haの地区で、今回、新住宅市街地開発事業を促進するため、社会経済の情勢の変化に伴う土地利用の動向を考慮し、第1種中高層住居専用地域から第1種低層住居専用地域、容積率100%、建ぺい率50%に変更を行うものでございます。

また、すずかけ台4丁目地区は、面積約1.3haの地区で、ウッディタウンの東の玄関口に位置しており、玄関口にふさわしい公益的施設を誘導する近隣センターの位置付けがある地域でございます。その性格をより明確にするため、第1種中高層住居専用地域から第1種住居地域、容積率200%、建ぺい率60%に、けやき台6丁目地区は、面積約0.2haの地区で、造成にあわせ境界線の変更を行うものでございます。

以上、第1号議案につきまして、7月20日から8月3日までの2週間縦覧に供しましたが、「用途地域の変更」に関する意見書の提出はございませんでした。

引き続きまして、参考案件として、三田市決定の高度地区の変更及び地区計画の変更についてご説明いたします。

まず、高度地区の変更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。

三田市におきましては、前面スクリーンでお示しいたしますように、3種類の高度地区が指定されております。第1種、第2種低層住居専用地域は第1種高度、第1種、第2種中高層住居専用地域は第2種高度地区、第1種、第2種住居地域並びに準住居地域は第3種高度と、原則として用途地域と連動して指定しております。

今回の高度地区の指定は、用途地域の変更に伴うものであり、変更後の用途地域が第1種低層住居専用地域については、第1種高度地区、第1種住居地域については第3種高度地区を指定しております。

続きまして、地区計画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。

本地区計画は、新住宅市街地開発事業の事業効果の維持増進を図るため、建築物等の規制、誘導を行い、良好な居住環境の市街地を形成することを目標として、昭和61年9月に都市計画決定されております。本地区は、計画区域が広範なため、土地利用の具体化に伴い、随時、地区整備計画区域の追加等の変更を行ってきております。

今回の変更は次の3点でございます。

まず、1点は、事業進捗による土地利用計画の変更と現状の土地利用の実態に即して、地区の区分を変更いたします。スクリーンでは変更箇所を青色実線で示し、緑色の吹き出しで地区区分の変更内容を示しております。

2点目は、土地利用が具体化したことに伴い、地区整備計画を追加いたします。スクリーンでは、追加箇所を赤色実線で示し、紫色の吹き出しで地区区分を示しております。

3点目は、地区センター1について、建築物等の用途の制限及び壁面の位置の制限内容を追加変更いたします。

以上でございます。

なお、以上の2件の参考案件については、8月25日に開催されました三田市都市計画審議会に付議され、原案どおり可決しております。

以上でございます。

議長 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、ご質問又はご意見ございましたらお願いいたします。

26番 1点だけお聞かせください。

すずかけ台4丁目に関連して、今の説明でも理由書の中でもあるんですけども、公益的施設の位置づけがある区域については、その性格をより明確にするため、第1種中高層住居専用地域から第1種住居地域にそれぞれ変更するというふうに説明があったんですが、その位置づけの問題ですね。公益的施設の位置づけとその性格をより明確にするという中身を少しご説明をいただけたらと思います。

以上です。

事務局 当該地域につきましては、現在、店舗、それとか、デイケア等の福祉施設と、その地域の中核的なサービス機能が定着しているという状況でございます。他の地区と同等の住居と違わせて、そういった公的な施設が集中している地区でございます。そういった意味で、住居系ということでなく、そういった、公益的施設としての性格を明確にしたいということでの用途の変更でございます。

26番 この地域でいえば、今のその場所だけが公益的施設の集中しているところというふうに理解をして、その他の住居、いわゆる住居環境そのものをよくしていこうという変更で、そこの部分はまた違った意味での変更だと、ここが公益的施設の場所で明確になったんですよという意味をおっしゃっておられたわけですね。

事務局 他の地区でも、同じように、そういう地区センター的な機能が強い地区については、既に第1種住居地域として指定しております。それで、この地区については、そういう第1種中高層地域だったということで、そのままおいておくのではなく、そういった他の地区と、ブロックにあるそういう地区と同じように用途を同じレベルに合わせるということでございまして、ここだけがウディタウンの中でそういう公的なセンターという位置づけをしているところではありません。あくまでも東側の玄関口としての位置づけでして、全体としては他のブロックでもこういった公的センター地区は配置しております。

26番 はい、わかりました。

議長 よろしいですか。他にご意見等ございましたらお願いいたします。

それでは、他に質問がないようですので、お諮りいたします。

第1号議案については、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 ご異議がないようですので、第1号議案については、原案どおり可決いたします。

それでは、続きまして、第2号議案「東播都市計画道路の変更」について、事務局の説明をお願いいたします。

事務局 第2号議案、東播都市計画道路、国道線西の変更についてご説明いたします。

議案書は11から14ページ、議案位置図は4から5ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。

国道線西は、国道175号との交差点を起点とし、加古川市境に至る延長約10.4kmの主要幹線道路で、国道2号として供用され、第二神明道路及び国道250号明姫幹線とともに、明石市域の東西都市軸を形成し、地域の社会経済活動を支える重要な路線でございます。

国道線西の代表車線数は2車線ですが、起点から国道250号に至る約2kmの区間については、将来交通需要に対処するため4車線で都市計画決定をしております。

この約2kmの区間のうち、国道250号から東側約700mの区間については4車線で整

備が完了しておりますが、今回変更します起点から約 1.3kmの区間は現況幅員が約12mの2車線となっております。

また、起点から東側については、既に4車線で整備が完了しております。

前面スクリーンをご覧ください。

まず、今回変更する区間より西側の4車線整備済み区間の状況でございます。

次に、今回変更する区間より東側の4車線整備済み区間の状況でございます。

これが、今回変更する区間のうち、起点から西側の部分の状況でございます。

このように、今回変更します区間は、両側を4車線整備済み区間に挟まれた「ボトルネック区間」となっているため、国道175号との交差点を先頭に慢性的な交通渋滞が発生しております。

また、歩道部も狭く、自転車・歩行者の安全で快適な利用環境が整っていない状況であることから、今回、渋滞を解消し、円滑な交通流を確保するとともに、自転車・歩行者の安全性を確保するため、現在の道路構造令に適合するよう幅員を18mから29mに変更するものでございます。

なお、今回約1.3km区間の幅員変更を行った後も、国道線西としての代表的な幅員は、延長約10.4kmの大部分を占めます18mのままでございますので、計画書におきましては、幅員「18m」と記載しております。

次に、前面スクリーンには幅員の構成を示しております。

上段が現在、都市計画決定している18mの幅員構成で、下段が、今回変更しようとしている29mの幅員構成でございます。

今回変更する幅員の構成は、車道部3.25mを4車線、中央帯を2m、停車帯1.5m及び植樹帯1.5mを両側に、また、自転車道2mと歩道2mを両側に設ける計画でございます。

交差点部においては、前面スクリーンにお示しておりますとおり、右折車線を確保いたします。

また、国道175号との交差点部においては、右折車線のほかに、国道線西から国道175号への左折車両を円滑に処理する左折車線を確保することとし、幅員を30mといたします。

JR山陽本線と交差をします林崎橋においては、植樹帯を省略、橋梁端部に地覆40cmを両側に設けることとし、幅員を27.8mといたします。

この結果、前面スクリーンにお示ししておりますとおり、区域を変更いたします。

青色の部分は現在都市計画決定している区域、赤色部分が今回の変更に伴い追加をする区域でございます。

本計画案をまとめるにあたりましては、沿道の住民を対象とした地元説明会を実施しております。

この中で、拡幅の考え方について、「両側に均等に拡幅するのか」というご質問がございましたが、「原則、両側に拡幅する計画ですが、高圧鉄塔、林崎橋、高層マンション、JR作業基地等の制約により、道路線形上、拡幅が均等とならない箇所がある」という旨をご説明しております。

以上の案について、8月3日から2週間の縦覧の供しましたところ、1名の方から意見書が提出されました。

意見書の要旨等については、明石市決定の関連案件説明後に説明をさせていただきます。

続きまして、参考として、関連をします明石市決定の道路の変更について、ご説明いたします。お手元の資料は参考資料3の5ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。

山手環状線は、国道線西を起点とし、明石市魚住町において江井ヶ島松陰新田線に接続する路線でございます。

起点の位置は、国道線西の変更区間の概ね中間付近に位置します。

今回、国道線西の拡幅に伴い、起点位置を約6m北側に変更するとともに、国道線西との交差点部において一部区域を追加いたします。

黄色の印が現在の起点位置、赤色の印が変更後の起点位置、青色部分は現在都市計画決定している区域、赤色部分が今回の変更に伴い追加をする区域でございます。

なお、この明石市決定の案件につきましては、去る8月26日に開催をされました市の都市計画審議会において原案どおり可決され、同日付けで、その旨、市長へ答申されていることをご報告いたします。

それでは、第2号議案、東播都市計画道路の変更(案)について提出されております意見書の要旨等についてご説明いたします。

意見書の提出者は、今回変更する路線の沿線において営業されている法人の代表の方でございます。この法人が営業されております施設の位置を前面スクリーンにお示し

ております。

意見書の要旨は、お手元にお配りをしてあります資料1「意見書の要旨」に記載をしてあります。1ページをご覧ください。

意見書の要旨は、「今回の道路計画が実施された場合には、当社が所有する施設の使用が不能となり、土地、建物の喪失のほか多くの損失を被る。

当施設は明石方面における当社シェア拡大の拠点として重要な役割を果たしており、JR西明石駅・山陽新幹線西明石駅から近く、しかも線路沿いという好立地による宣伝・広告効果を併せ持つ。当社が被る損害については今後の業績を左右する甚大なものと言わざるを得ない。

この損失に対する補償について、説明の段階では具体的に示されることなく、都市計画決定後の現地測量による用地買収面積確定後ということであるが、この答弁は本末転倒である。まず補償問題ありきではないか。

今回の道路計画は当社にとってなんら利潤を得ることなく、しかも補償について現時点においては未定という答弁である。このような状況において計画の賛否を求めること自体に疑問を感じるものである。

したがって、当社は、具体的な補償の提示を求めるものであり、計画の賛否については、補償内容をもって判断するものとする。」

というものでございます。

これに対します県の考え方は次のとおりでございます。

「今回の変更は、円滑な交通流及び自転車・歩行者の安全性を確保するために必要な幅員に拡幅するものであり、その必要な区域を、あらかじめ計画段階において都市計画に定めることにより、円滑かつ着実な都市施設の整備を図ることができます。

具体の補償内容については、都市計画変更後、現地測量、物件調査等を経て、「公共用地の取得に伴う損失補償基準」に基づいて示されることとなります。

今後、事業実施に際しては、ご理解及びご協力が得られるよう努めていきたいと考えております。」

以上で、第2号議案に係る説明を終わらせていただきます。

議長 ただいま、事務局から説明がありました。これにつきまして、質問又はご意見ございますでしょうか。

なお、お手元の意見書の要旨に記載してあ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。

26番 意見書に関連してお尋ねしたいと思います。

私も、この道路はよく通りますので、渋滞が非常に厳しい、慢性的渋滞を引き起こしているという点では、これを解消するという意味で、当然、幅員を変更するということでは賛成をいたしますが、参考の意味で質問をさせていただきたいと思います。2点です。

その1点は、公共用地の取得に伴う損失補償基準を読む限りにおいては、補償をどの時点とするかということが明記をされていないと思いますので、当然、決定をした後で補償問題が議論されるのかなというふうに、この基準を見た限りにおいては思うんですけども、そういった時期が何かで、制度として明記されているのか。この意見書1番の方が言われるように、それ以前に補償問題をきっちりしたいという意味で、法的にそういうことが守られているのかどうかということが、一つお聞きしたいということです。

もう一つは、具体的にそれがなくても、意見書が提出されたわけですから、その後もお話し合いをされた経過があるのか。その方は、法人ということで、私もこの建っている場所も知っているんですけども、営業補償というのも具体的にお出しになっていらっしゃるって話し合いが何となくついていないのか、そのへんもう少し、話せる範囲でお聞かせをいただければというふうに思います。

以上です。

事務局 ただいまのご質問でございますが、1点目の、補償について話し合いをするタイミングと申しますか、基準と申しますか、特にそういうものはございません。ただ、事業に伴う補償内容に関しましては、都市計画決定をするものにつきましては、決定後、事業者の方で実施されます現地測量、あるいは、物件調査、こういったものをやりました後に、先ほどの損失補償基準に基づいて示していくということで、通常、対応してございます。

それから、経過でございますが、意見書をちょうだいして以降は、交渉をしたというような経過は特にございません。

26番 1点目はよくわかりました。2点目の質問についてなんですけど、意見書が提出された後は話し合いはないということ、交渉をもっていないということなんですけれども、先ほど質問させていただいた、まだ明確にOKがとれないという意味では、営業補償等の問題なんかも具体的にその時点にも出ているのかどうか。その辺をお聞かせ願えれば。

よろしく申し上げます。

事務局 ただいまのご質問でございますが、営業補償ということについては、項目としては、もちろん、お互い認識をしてございますが、実際に補償の内容等については、やはり、測量、あるいは、調査等を経た後に初めてお示しができるというふうなことでご理解いただきたいと思います。

26番 そういう話をしていると理解してよろしいわけですね、相手の方に。

事務局 さようでございます。

26番 はい、わかりました。ありがとうございます。

24番 今の国道線西の拡幅のことですけれども、1年ほど前ですか、和歌山でこういう幹線道路とJRとの関係で、丸太が落ちて列車と衝突した事件がございましたけれども、ここはまさにそういう場所なんですよ。そういう面で、さらに、4車線になるわけですから、当然、JRとの安全対策というのを、この国道についてはどのように考えられようとしているのか。当然、夜中になりますとスピードが、どんどん出ているという実態もあるんじゃないかと、危険を察知するわけですけれども、考え方として、安全対策をどのようにされておられるのかだけ、参考に聞かせていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

事務局 ただいまのご質問でございますが、今回、JR山陽本線と交差をする箇所があるということのご質問かと思っております。詳細につきましては、事業に入りまして測量、あるいは、詳細設計、こういったものを行いました後に、JRと協議の上、例えばですけれども、落下物の防止対策、そういった所要の対策を講じていくというようなことで、協議、あるいは、地元にご説明していくと、そういった形になるかと思っております。

24番 よろしくお願いいいたします。

議長 よろしゅうございますか。他にご意見、ご質問等ございましたらお願いいいたします。

ご質問等がないようですので、お諮りいたします。

第2号議案については、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 ご異議がないので、第2号議案については、原案どおり可決いたします。

以上で県決定の都市計画案件につきましては終了いたしました。この結果はただちに

知事あてに答申することといたします。

本日の議案は一応終了いたしました。報告事項等がございます。平成15年度第2回審議会で諮問を受けました「都市計画道路網の見直しに関する基本的な考え方」については、現在、黒田勝彦委員を座長とする「都市計画道路網の見直しに関する検討委員会」においてご検討をお願いしてございますが、本日は、答申素案について、事務局から報告をお願いすることになっております。

お願いいたします。

事務局 「都市計画道路網の見直しに関する基本的な考え方」について、答申素案をご報告いたします。その前に、答申策定に向けました取組状況と今後の予定につきまして、ご説明いたします。

昨年度は、9月の都市計画審議会に「都市計画道路網の見直しに関する基本的な考え方について」諮問させていただき、「検討委員会議により答申案を検討すること」としていただきました。

その後、検討委員会議を開催していただき、見直しの進め方等について、本年2月の都市計画審議会に中間報告をいただいたところでございます。

今年度は、2回の検討委員会議を開催していただき、見直し方針等についてご議論いただきました。これらの内容を答申素案としてとりまとめ、今回ご報告させていただくものでございます。なお、本案は市町の都市計画審議会でもご報告いただく予定でございます。

検討委員の皆様には昨年度に引き続き、大変熱心にご議論いただきまして、事務局としまして、この場をお借りしてお礼を申し上げます。

今後は、この答申素案について県で10月15日から1カ月間パブリックコメントを行いました後、検討委員会議で最終答申案をまとめていただき、12月予定の審議会最終答申をいただきたいと思いますと考えております。

それでは、お手元にお配りしております資料3「答申素案」により、内容をご説明させていただきます。

表紙をめくって、目次をご覧ください。

答申素案の構成といたしまして、まず「はじめに」では、本答申の趣旨を記載しております。次に、1で「見直し対象区域及び対象道路の種別」を規定し、2で県下の「都市計画道路網の現状と課題」を整理し、3で「見直しの進め方」をまとめております。

4では都市計画道路網の「見直し方針」を規定し、5で「見直しに際しての留意事項」をまとめ、「おわりに」では今後の見直しについて記載をしております。

「はじめに」から3までは、中間報告でご説明させていただいておりますが、ご報告から時間の経過していることと、一部ですが、内容を見直している箇所もございますので、改めてご説明をさせていただきます。

1ページをお開きください。「はじめに」でございますが、都市計画道路の性格や、都市計画道路をとりまく近年の社会経済情勢等の変化を踏まえますと、都市計画道路網の未整備区間の中には、その必要性に変化が生じているものも存在すると考えられます。

必要性の失われた区間を存続させますと、土地利用の制限を不要にかけ続けることになるなどの問題がありますことから、県では、都市計画道路網について、平成15年度からの2ヶ年で「見直し調査」を実施することといたしました。

この答申は、時代の変化に即応した都市計画道路網の策定に向けて「都市計画道路網の見直しに関する基本的な考え方」を示すものとしております。

2ページでは、見直しの対象区域を「神戸市を除く県下の都市計画道路が存在します50市町とする」こととしております。

3ページから4ページでは、道路の機能と分類を整理し、5ページの上段で、今回の見直しは「幹線街路」を対象とすることを規定しております。

5ページの下段では、都市計画道路網の整備状況を整理しております。

右側の円グラフのとおり、神戸市を除く県内の幹線街路の計画総延長は、約1,870km、そのうち約1,260kmが整備済み、残りの約610kmが未整備となっております。

左側の円グラフでは、未整備区間の内訳を示しております。現在事業中又は今後10年以内に事業予定の区間は約150kmでございます。

また、残りの今後10年以内に事業実施が見込まれない約460kmの区間のうち約340kmは、都市計画決定後、30年以上が経過をしております。

6ページには、都市計画道路のネットワークイメージを示してありまして、「今回の見直しでは、都市計画道路だけではなく、その他の幹線道路も含めたネットワークにより検討を進めること」、「見直しを進めるに際しては、まず10年以内に事業実施予定のない未整備区間について課題の整理を行うこと」としております。

7ページから8ページで、「第1次調査」の結果として、未整備区間の課題をまとめております。

7ページの左側の円グラフのとおり、「今後10年以内に事業実施予定のない 448区間、約 460km」のうち、約 6割にあたる 288区間、約 290kmで「何らかの課題を抱えている」と考えており、さらにそのうち57区間、約60kmについて、「必要性に変化が生じている」と考えております。

8ページには、「何らかの課題を抱えている 288区間」の課題内容について整理をし、11種類に分類・集計をした結果を示しております。

「必要性に変化が生じている」と考えられる区間の課題としては、「歴史的建造物やまちなみの破壊」、「社会経済情勢やまちづくりの変化による計画の再検討」、「代替道路の整備による計画の再検討」などがございました。

また、全体を通じましては、「支障物件が多大」という課題が最も多くございました。

9ページからは、見直しの進め方をまとめております。

今回の見直しは、何らかの課題を抱えている 288区間、約 290kmを対象に検討を進め、課題のない区間の中でも、将来交通需要推計結果から車線数の見直しが必要と判断される区間等については、適宜検討対象に加えることとしております。

必要性の検証方法として、見直しにあたりましては、「第2次調査」としまして、区間ごとに、現状の整理、計画決定時の位置づけ、必要性を検証する理由、必要性検証指標として「道路密度・配置バランス」「道路の機能」の、以上4つの項目について整理をし、対象道路の必要性の検証を行います。

11、12ページには、必要性検証の視点をまとめております。

道路密度については、各市町の実情に応じた望ましい道路密度を設定し、必要性を検証することが必要であり、道路の機能については、交通機能をはじめ、都市環境、都市防災などの機能の面から必要性を検証することとしております。

検証に際しましては、整理項目を網羅した「必要性検証チェックシート」を作成いたします。チェックシートは、基本的には市町が主体となり、県の協力を得ながら作成することが適切であると考えております。

13ページに、チェックシートの様式をお示ししております。

シートの検証結果として、区間毎に「廃止に向けて検討を進める」か「存続の方向で検討を進める」かを判断し、その理由を記載いたします。

14ページからが、見直し方針でございます。

見直し対象区間の「廃止」又は「存続」の方向性を判断する際には、必要性検証指標

である「道路密度・配置バランス」と「道路の機能」を基準とすることが適当と考えております。

その上で、「廃止に向けて検討を進める」区間は、「廃止をしても道路密度・配置バランスに問題がない」、「交通量面の交通機能が不要なく、廃止しても周辺道路網に問題が生じない」、「交通量面を除く交通機能をはじめ、道路の各種機能がいずれも必要ない」のすべての項目に該当するものであり、それ以外の場合は「存続の方向で検討を進める」区間としております。

15ページは、見直し対象区間の廃止・存続の方向性を判断するフローでございます。

16、17ページでは、「存続の方向で検討を進める」と判断される区間について「道路ネットワークの連続性」と「将来交通需要と計画車線数の整合性」を判断基準として、見直しの方向を区分することが適当と考えております。

前面スクリーンをご覧ください。

ここで、「道路ネットワークの連続性」とは、都市計画道路が隣接市町との間で連続しているか否かで判断をいたします。

また、「将来交通需要と計画車線数の整合性」とは、将来交通需要に対して、必要な車線数が現在決定をしている車線数と整合しているか否かで判断をいたします。

「存続の方向で検討を進める」区間の見直し方向は、17ページに記載をしておりますように、3つのケースに区分されます。

まず、「車線数の見直しを検討する区間」は、道路ネットワークは連続しているが、将来交通需要と計画車線数の整合が必要であり、沿道状況等により拡幅又は縮小が可能なものでございます。

次に、「路線又は区間の追加を検討する区間」は、道路ネットワークは連続しているが、将来交通需要と計画車線数の整合が必要であり、沿道状況等により拡幅が困難なもの、又は道路ネットワークの連続が必要なものでございます。

また、「個別区間毎に対応を検討する区間」は、道路ネットワークが連続しており、将来交通需要と計画車線数も整合しているものでございます。

これらの中で、「車線数の見直し」「路線又は区間の追加」については、県が主体となり、市町と協議調整を図りながら検討を進めていくことが、また、「個別区間毎の対応」については、市町が主体となり、県の協力も得ながら検討していくことが適当と考えられます。

17ページの下段は、「存続の方向で検討を進める」区間の見直し方向を判断するフローでございます。

また、18ページには、「個別区間毎に対応を検討する」と判断される区間について、道路の機能や沿道状況等を勘案し、各課題に対処するための見直し方法としまして、ルートの変更、道路区分の変更、幅員の変更、交差点や他の施設との交差部の区域の変更、コスト縮減等のその他の対応が想定されるとしております。

19ページには、見直しに際しての留意事項をまとめております。

「廃止に向けて検討を進める」と判断される区間については、廃止の方向で、「存続の方向で検討を進める」と判断される区間については、示されている見直しの方向に沿って、今後、都市計画決定権者が都市計画変更の手続、又は事業者が必要な対応を進めていくことが適当と考えられます。

その際には、見直しを行う理由を明確にするとともに、特に、都市計画変更の手続を行う場合は、住民参画の手法を検討し、見直しの方向について十分な合意形成を図りながら進めていくことが必要と考えております。

具体的には、土地利用の制限が長期に渡りかけ続けられていることなどを踏まえ、見直しの理由と方向を客観的にわかりやすく住民に説明をし、十分な理解を得ることが必要と考えられます。

また、存続の方向の場合は、住民との合意形成に重点を置き、見直し案の策定について、透明性、公平性を確保しつつ、必要に応じてできるだけ早い段階から住民の参画を得て、行政との協働作業により進めていくことが適当と考えられます。

20ページは、今回の都市計画道路網の見直しをフロー図にまとめたものでございます。

現在は、「第2次調査」としてのチェックシートによる必要性検証の中間段階にありますが、最終答申後は、「廃止に向けて検討」又は「存続の方向で検討」とする区間を定め、さらに「第3次調査」として、見直しの方向性を検討いたします。

今回の見直し調査といたしましては、「廃止」、「車線数の見直し」、「路線又は区間の追加」とされた箇所を公表するよう考えております。

なお、見直しの方向性検討結果の緑色で囲っているものは、都市計画変更が必要であり、住民合意を図った上で都市計画の手続を進めてまいります。

21ページをご覧ください。「おわりに」では、今回、県が行う一斉見直し以降も、市町合併や経済情勢の変動など、都市計画道路網をとりまく情勢は今後も変化していくも

のと考えられることから、時代の変化に即応しながら必要に応じて見直しを適宜進めていくべきであるとしております。

以上が、答申素案の内容でございます。

次に、チェックシートによる必要性検証であります「第2次調査」は、最終答申前のため途中段階ではございますが、中間とりまとめの状況としてご参考までに報告をさせていただきます。

前面スクリーンをご覧ください。

まず、「第1次調査」では、先にご説明しましたとおり、10年以内に事業実施予定のない約460kmのうち、288区間、約290kmが、何らかの課題を抱えており、これらを対象に必要性の検証を進めることとなりました。

次に、右側の円グラフは、ただいまの「第1次調査」の、課題のある288区間でございますが、「第2次調査」の実施にあたって精査をしました結果、296区間を必要性の検証対象としております。

これは、円グラフの下にありますとおり、「課題なし」から「課題あり」に変更した区間、沿道の土地利用状況から区間を分割したもの、10年以内に事業化の見込みが立った区間、こういったものがあつたためでございます。

「第2次調査」の中間とりまとめ状況は、左側の円グラフのとおりでありまして、今回の答申素案の見直し方針によりますと、296区間のうち、49区間が「廃止に向けて検討を進める」区間に相当するものと現時点では考えられますが、個別区間の見直し方向については、今後、市町等との協議を重ね、最終答申の見直し方針を受けた後に定める予定でございます。

最後に、今年度の検討委員会議でいただきました主な意見等の概要を、資料4「検討委員会議における主な意見等の概要」にまとめておりますので、ご紹介させていただきます。

「見直しの背景」については、「見直しの背景にある社会経済情勢の変化として、人口減少以外の要因を加えるべきである。」

「必要性の検証方法」については、「必要性の検証指標である道路密度について、望ましい数値を市町の実情に応じて市町が主体的に設定すべきである。」

「見直し方針」については、「道路密度・配置バランス」と「道路の機能」は、必要性検証指標として重要であることから、これらを廃止又は存続の方向性を判断する基

準とする必要がある。」

「見直しに際しての留意事項」については、「都市計画変更を行う場合は、見直しの方向について、十分に住民との合意形成を図る必要がある。」「見直し案の策定にあたっては、なるべく早い段階から住民の参画を得ることが望ましい。」

また、「見直しフロー」については、「市町合併等の社会経済情勢の変化により、今後、新たに見直し区間が生じる可能性はあるが、今回のような一斉見直しを繰り返し行う可能性は低い。」「県民にわかりやすい見直しフローとするために、作業ごとの主体を示すことが望ましい。」

「今後の進め方」については、「市町都市計画審議会に対して、パブリックコメント前に答申素案を報告するほか、見直し区間の公表前にも見直し方向を報告するべきである。」「見直し区間の公表は、慎重に取り扱う必要がある。」というものでございました。

いただきましたご意見は、本日の答申素案に盛り込ませていただいておりますし、今後の見直し作業にも反映してまいりたいと考えております。

以上で、ご報告を終わらせていただきます。

議長 ありがとうございます。

都市計画道路網見直し検討委員会議におけるいろいろな問題についてを含めて、答申素案について説明をお願いしたところでございます。

ただいまの説明について、質問又はご意見ございましたらお願いいたします。

21番 今、見直し案につきましてご報告いただきました。やっぱり、立派な先生方の審議の中で、すばらしい見直し案だと思いますけれども、ちょっと、今日は見直し案についてでなしに、この中で、「何らかの課題がある」という言葉がよく使われておりまして、この際、参考のために、どんなことが「何らかの課題」なのか、ご答弁いただきたいと思っております。

事務局 ただいまのご質問でございますが、答申素案の7ページから8ページにかけてまして、昨年度実施をいたしました「第1次調査」の結果として把握をいたしました課題内容について整理をしてございます。

例えば、8ページの「にございますような、「歴史的、伝統的建造物等が支障、又は既存のまちなみの破壊や地域分断」、ただいま前面スクリーンにもお示ししておりますが、都市計画決定をしている内容どおりに整備をしてしまいますと、歴史的建造物、伝統的建造物が壊れてしまうとか、伝統的なまちなみが破壊されてしまうといったような

ものでございます。

また、2番目にお示ししておりますのは、緑色の場所が、当初開発計画の予定があったところでございますが、「社会経済情勢の変化」によりまして、そういう開発の見込みがなくなって、道路計画そのものの見直しと申しますか、廃止の方向で検討する必要があるといったようなものでございます。8ページに11ほど課題をお示しておりますが、今のが代表的な2つでございます。

21番 わかりました。ただ、今、この説明をいただきました「社会経済情勢の変化」ということの中で、一番最初の、「歴史的、伝統的建造物が支障」という、こういうことがありましたけれども、これは何も、それについてどうこう言う気はないのですが、おそらく、計画決定するときにそういうものがあるということははっきりわかっているのに、それをあえて計画決定に持っていこうという、そういう何か無理があるみたいな気がします。これはまだ課題ですから、わからないことはないのですが、何か、課題と聞いたら、当然、そんなのは最初からわかっているじゃないかという気がするんですね。何か感じたことだけ申し上げておきます。

それから、道路整備をするときに、結局、住民の反対というのに会うのですよ。その反対の中で、なるほどという理由を持っている反対と、本当にエゴで反対という、そういういろいろなものがあります。

そこで私は、そういう地域の住民の反対というのも課題の中に入っているのかどうか。それをちょっと知りたかったんですよ。

事務局 ただいまのご質問でございますが、8ページをご覧いただきますと、11の課題分類がございまして、その他の欄でございますが、かっこをしまして、沿道環境悪化等による住民との合意形成ということで、住民の方の反対と申しますか、そういったものも課題の一つであるというふうに認識をしております。

21番 よくわかりました。

実は、なぜこういうことを申し上げるのかと申しますと、我党議員団の中で、こういう道路整備について、反対があつて、今後の道路整備のあり方ということで、当時の建設常任委員長を中心にして、いろいろそんな話が出たことを思い出したんです。

そこでも、本当に実情を聞いて、エゴであるかどうかということももちろんですが、もうそんな反対するようなところに金をかけてやらなくても、もっともっと早く整備するところがあるだろうと。そこへ先にもっていったらいいと。そして、反対して

いるところが、「ああ、反対したけれども、結局我々が間違っていたな。」という、そういう反省も出てくるのではないかと。こういう意見も実はあって、我々も、「公共施設、公共事業に金が決められているのに、反対するところまでする必要がない、もっと早く賛成のところをしたらいい。」と、こういう意見が出たことがあるので申し上げたのですが、これは別に質問でもなんでもなし、自分たちの議会で審議したときの模様を参考として、申し上げておきます。

以上です。

22番 一つお尋ねしたいのは、こういう見直しで変更になった場合に、今まで都市計画決定されて、いろいろな意味で利用等が制限されていた土地が、外れたために自由になったというか、もともとのそういう用途に使われるようになって、都市計画法では、こういうところが変更された後、それまでの話で、例えば、「今まで制限を長いことかけて2階建ての家しか建てられなかったのに。」とかいうような、泣き寝入りという言葉は悪いかもかもしれませんが、都市計画法上、そういう点はどうなるのですか。

事務局 例えば、今のご質問、廃止によって規制を解除した場合にどうなるかというご趣旨かと思っておりますが、都市計画道路の区域につきましては、都市計画法によりまして、一定の建築制限は、今おっしゃったとおりかかってございますが、土地の使用収益は確保されているというふうに考えております。また、都市計画道路の廃止に伴いまして問題が生じたというふうな事例は、今のところ報告がございません。ただ、やはり、廃止に向けて検討する区間につきましては、住民の合意を得まして手続を進めていくことが絶対必要というふうに考えておりまして、市町と連携をしながらそういった方向で進めてまいりたいと考えております。

22番 再質問なんですけど、要は、今まで利用制限されていたことについては、何も文句の言いようがないということに解釈したらいいですか。

事務局 はい。

22番 わかりました。絶対的なものだということですね。

24番 5ページに、都市計画道路網の現状と課題ということで、兵庫県の幹線街路の延長が1,870kmで、そのうち整備済みが1,260km、残り610kmが未整備となっています。整備済みと未整備の他に、整備中というのものもあるわけですね。これらの距離の考え方、実際の路線というのはここからここまであるわけですが、この辺まではできてるけど、あとは全然できてないというのがありますね。それは、いわゆるこの整備済みと未整備

というのでは、どう理解をしたらいいのですか。

事務局 5 ページの下の円グラフのことでございますが、まず、整備済みの定義でございますが、これは都市計画決定をいたしました幅員のとおり既に整備ができているものと、その幅員の3分の2以上が確保されているといったものを、概成済みということで、この整備済みという方に区分してございます。

今、ご指摘にもございました、これから整備をしていく、整備中であるというものにつきましては、未整備の方に区分をされておりまして、それが左側の円グラフのとおり、事業実施予定といいますか、そういうものも含めて、こちらの方で区分しているというふうに考えてございます。

24番 といいますと、その路線の3分の2が終わっておれば整備済みだと、そういう理解ですか。

事務局 はい。今私が申しました、概成済みというのは、6 ページの囲みの真ん中へんより上、概ね計画幅員の3分の2以上整備済みと、こういった定義づけをしております。

24番 ということは、整備をやっているものについては、絶対そこまでやってしまうということですね。途中で見直しということはしないということですね。

事務局 ケースバイケースといいますか、個々のケースで違っておりますので、一概には申し上げられません。

24番 結構、そういうところもあるんじゃないかと思うんですよ。結構やられてるけど、後はいろいろな問題、さっきのにもあるんですけども、いろいろ施設があってできないと。そういうところの見直しをどうするのかという議論を、いろいろな検討の中でしていただかないといけないんじゃないかという気がします。

これは要望ですから別に今日どうこうという議論ではなくて、そういう未整備、整備済みということだけで本当に律していいのかなという気はしますし、3分の1残っているやつも、問題としてはやっぱりきちんと整理をしていただかなかつたらいかんのかなという気がします。これは要望で、答えは結構です。よろしくお願いします。

19番 難しい話かも知れませんが、さっきの課題の中に、検討していただきたいなというところがございます。公共事業の根幹に関わる部分でございますけれども、いわゆる、公共事業の一番原点というのは都市計画決定だと認識をしております。ずっと長い歴史の中で、住民の理解とかいろいろなことが出てきて、今大混乱をしておると思いません。

したがいまして、そういうふうな中の公共のあり方、新しい公のあり方というのを、やっぱり検討していただきたいなど。そんな中で、長い将来にかけて都市計画していくんだと。今、対象になっている国民は、いろいろな情報と自分の判断だけでやっている。その辺の中で、地域づくり、国づくりがいいのかなと。私は、いろいろな面で、公共事業のあり方の中の、住民参加はいいんだけど、住民の意見を求めていく、その意見を求めていく中でさまざまな事業の進捗が遅れていくという現実があります。私たちは大変いらだっているわけですが、そういうので、次の世代に送っていても、これはやっぱりやるべきだというふうなところを、もう少し、公共の考え方とあり方を明確に、この際、課題の中に入れて検討していただきたいなど、こういう要望をしておきたいと思います。

26番 私も、5ページに関連してと、それから、事前説明会の説明のときに、パブリックコメントのことについて意見を申し上げましたが、その2点で意見と質問という形になろうかと思えます。

その一つ目ですが、5ページのところで、至るところにも書いてあるわけですが、皆さんも今議論になっています、都市計画決定から30年以上経過して、それでもなおかつ今後10年以内に事業実施予定がないという意味ですね。こういったものが6割に当たる約340kmということでは、まさに、公共事業のあり方がこの中に問われているというふうに思うんですね。

課題そのものというのは、個々の路線の中で具体的に違おうだろと思うんです。今も、課題の中のご説明があったように、それぞれのところで、それぞれにあった内容があるかと思いますが、いずれにしても、30年以上もたつという意味でいえば、若い人が、役所に22歳で入ってもう52歳以上になってしまうわけですね。そうしたら、そのときの決定というのは一体どうなんだろう。その近隣の住民にしても、30年は歳をとってるわけですから、その決定が何を意味するんだろうかということになったときに、これを本当に、今現在、今度はそれを見直そうというわけですから、逆に言えば、そういった問題をどう総括するかということが、今回の見直しの中に十分盛り込まなければ、また同じことの繰り返しになるのではないかという懸念というか、そういう思いがあります。

ですから、今、皆さん言われたとおりだろと思うんですが、決定の中身というのは非常に重要な問題を秘めています。見直しそのものが、そういった意味では、今度

はまた最重要になるかというふうに思いますので、その辺りの考え方で、一つには、この間のそういった問題の課題とか、そういうのは一定わかったのですが、それに対して、ではどう総括しているんだという中身は、一体この答申の中にどうあらわれるのかなというのを、一つお聞きをしたいというふうに思います。

それと、もう一つ、意見なんです、この基本的な考え方で、具体的なものを決定していく内容というのに通じていくわけですから、この答申の中身というのは、非常に住民にとって重要な中身、考え方になるかというふうに思いますから、この間お聞きしたように、パブリックコメントは約一ヶ月ありますということでしたので、できるだけわかりやすく、そして、意見が添えられるように、逆に、またその中でも質問にきちんと答えられるようなパブリックコメントのあり方にしていきたいなど。そして、いい最終答申に導いていただければなというのは、これは意見です。

一点目の質問、よろしくをお願いします。

事務局 ただいまの、どう総括するかという点でございますが、都市計画道路網そのものの自身は、先ほどの資料でもわかりますように、30年以上経過しているものが予想以上にあるということでございます。

30年前を振り返りますと、どういう時代だったかと言いますと、昭和40年代になるんですね。高度経済成長期の中で、道路網のネットワークをつくるということで、ある場合には、現在の都市計画法の前の、旧都市計画法の時代に都市計画決定したのもございます。そういう時代背景の中で、必要性を社会的に認めながら、こういう道路網のネットワークを構築しようとしたという時期でもございました。

その後、21世紀に入りまして、人口減少も、ある部分、増加は見込めないという状況の中、あるいは、経済成長も非常に変わってきた中で、経済社会状況も変わっていくという中で、地域の中でも非常にいろいろと変化がございます。例えば、今日、会長のごあいさつの中でもありましたが、景観という話はあまりその時代語られませんでした。ところが、今日、景観が非常に重視される時代になってきたとか、あるいは、環境アセスメント、当時、40年代、環境アセスメントをして道路の都市計画決定するというところまでは、実はできておりません。そういうこととか、計画技術がすぐれて発展してきたというふうなことを認識しますと、これまでの都市計画の決定をそのまま置いておくことは、やはり、次の時代にいろいろと支障をきたすということから、国の方でも思い切って見直そうということにしたわけでございます。

そうしたら、今後、このような見直しをしたものは、あるサイクルで繰り返すのかと
いいますと、まとめのところにも書いてございますように、今後は、都市計画決定その
もの自身を、公共事業の効率化とか社会資本整備の有効な投資という観点で都市計画決
定をしていく必要がありますので、そういう確実性も確保、確認しながら都市計画決定
をやっていく。あるいは、いろいろな環境に配慮する、あるいは、地域の住民の参画と
協働にも配慮する、そういった形の都市計画決定に進む段階にきているのではないかと
いうように思っております。

そういう意味では、過去のこういった都市計画決定したものを引きずりながらいつま
でも放置できないというのが、我々、事務局の立場でございます。

以上でございます。

26番 理解できますので、「同じことの繰り返しではない」というふうなことでお話があ
りましたけれども、それと合わせて、19ページにも、また、説明の中でも言われました
けれども、今回は、住民との合意形成の中では、これを重点に置いて、見直し案の策定
については、透明性、公平性を確保しつつ、必要に応じて「構想段階」のできるだけ早
い段階からということ明記をされておられますけれども、そういった意味では、今回
のパブリックコメントも含め、ぜひ、住民の参画と協働という点を重視していただいて、
進めていただけたらというふうに思います。

以上です。

議長 この都市計画道路網の見直しに対しては、この審議会に諮問されているわけす
から、今は委員の先生方に我々の代表としてご検討いただいておりますけれども、最終的な
決定は、我々の、この審議会として決めて答申するというところでございますので、委員
になってくださっている先生方、今日聞いていただいていたと思いますけれども、そう
いうことを踏まえて、さらに一層、大変でしょうけれども、ご努力をお願いしたいと思
います。

特に、問題になっているのは、公共事業のあり方ということ、それも、その都市計画
決定の時代的な背景を踏まえて、いろいろ考えていかなければならないということだと
思います。

私は、非常に楽観主義でございますので、例えば、交通バリアフリー法でいろいろな
計画をするときに、当事者参加をあれは義務づけておるわけですがけれども、初めから地
域の方々、ないしは当事者の方々が参画した形で計画を組み立てていった場合には、非

常にスムーズに行くという経験がございます。かつては、お上の下すものだというような考え方も若干あったのではないかと。したがって、わしら知らんというふうな話が住民の中から出てきたりするんでしょうけれども、今後の見直しは、むしろ、その住民の方々がどう考えているかということを十分に配慮しながら、この見直しを決定していくという手法をとらなければならないかと思ひますし、そうすることによって、計画の見直しなんかスムーズに行くのではないかと思ひます。

しかし、長い間、30年間も権利を制限された土地でございますので、そういう点でも非常に慎重にやらなければならないところがあると思ひます。ただいま、いろいろなご意見をいただきましたけれども、そういうふうなご意見を踏まえて、最終的な答申案をつくりあげていただければと思ひます。

しかも、パブリックコメント、1カ月という期間、それが短かったら延ばすぐらいは簡単なことでございますので、いろいろな形で意見を、多方面から聞いて、皆さんが納得できるような、県民すべてが納得できるような方向で、答申案をおまとめいただけることを期待したいと思ひます。

他に何かございますでしょうか。

10番 いろいろ申し上げたいことはございますけれども、一つ、都市計画の公共性というのは、これは、この見直し委員会以前の問題ではないかという気もしております。ここで我々、実は、この見直し委員会の仕事を当てられたときに、どの範囲でこの仕事をすべきかということで相当議論いたしました。やはり、ここに具体的に書いてあるような、現実、都市計画法上打ち出されているものについて具体的にどう対応していくということからまず議論すべきではないかということで、この答申を書いております。

ですから、先ほどの公共性のあり方とか、これは我々としてはやはり、今後都市計画決定の作業を進めていく中で、これは当然のこととしてみんな考えていくことだろうという前提でこの答申案を書いております。

それから、今、26番委員もいろいろおっしゃいましたが、そういったことはすべて、我々としては、最初の前書きとかはじめにとか、そういったことに気持ちを込めたつもりでおりますので、事務局も、かなり今立派な説明をされましたけれども、委員としてはそういうつもりで努めておりますので、ご理解いただければと思ひます。

それらを踏まえまして、委員長とも相談いたしまして、いいように、まとめていくところはまとめていきたいと考えております。

議長 大変ご苦勞でございますが、なお一層、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、本日予定しておりました議案及び報告事項は以上でございますが、兵庫県都市計画審議会条例第4条第3項において、「会長に事故あるとき又は欠けたとき、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する」となっております。今から指名をしておかなければいけないということでございます。よろしゅうございますか。

私から指名をさせていただきます。

山口委員に会長職務代理をお願いしたいと思います。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

議長 どうぞよろしくお願ひします。

最後に、都市計画道路網の見直しに関する検討委員会議委員の補充選任についてご検討をお願いいたします。

事務局の報告事項にもありました「都市計画道路網の見直しに関する検討委員会議」につきましては、黒田委員を座長に、近藤委員、中瀬委員、西村委員、山口委員、それから、この度退任されました中川前委員をお願いしてご検討いただいているところでございますが、退任されました中川委員の後任について、補充選任をお願いしたいと考えております。

事務局、何かご意見ございますでしょうか。

事務局 中川前委員は市町を代表する委員としてご就任していただいておりますのでございまして、補充委員につきましては、新たに都市計画審議会委員に就任いただきました三木市長の加古委員をお願いしたいと、このように考えております。あらかじめご説明させていただき、内諾をいただいております。

よろしくお願ひいたします。

議長 ありがとうございます。加古委員には大変なご苦勞をおかけいたしますが、今日の議論等を踏まえて、今後ともどうぞよろしくご検討いただきますようお願ひいたします。

17番 加古でございます。よろしくお願ひします。

議長 どうもご苦勞さまでございます。

それでは、これをもちまして、平成16年度第1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。

各委員におかれましては、連絡事項がありますので、しばらくお待ちいただきたいと

思います。

事務局 事務局より申し上げます。

次回の平成16年度第2回目の審議会についてでございますが、12月下旬を目処に開催する予定でございます。

日程等決まり次第お知らせいたします。よろしく願いいたします。

本日は、皆様、お忙しい中ご参加いただきましてありがとうございます。

議長 どうもありがとうございました。

閉 会 午後3時30分

平成16年度第1回兵庫県都市計画審議会 出席委員名簿

日 時：平成16年9月24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)	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	兵庫県立大学自然・環境科学研究所教授	
	西 村 多嘉子	大阪商業大学教授	
	東 浦 功	兵庫県農業会議副会長	
	森 口 育 子	兵庫県立大学教授	
	山 口 昇	(財)兵庫県まちづくり技術センター理事長	
関係行政機関の職員 (第3条第1項第2号)	山 川 雅 典	農林水産省近畿農政局長	代 理
	福 水 健 文	経済産業省近畿経済産業局長	代 理
	藤 本 貴 也	国土交通省近畿地方整備局長	代 理
	谷 口 克 己	国土交通省近畿運輸局長	代 理
	巽 高 英	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
	加 古 房 夫	三木市長（兵庫県市長会）	
県議会の議員 (第3条第1項第4号)	武 田 丈 蔵		
	寺 本 貴 至		
	葛 西 利 延		
	野 間 洋 志		
	宮 本 博 美		
	佃 助 三		
	毛 利 り ん		
	小 林 護		
市町の議会の議長を 代表する者 (第3条第1項第5号)	田 中 健 造	神戸市会議長	
	大 月 勝	三田市議会議長（兵庫県市議会議長会）	代 理
	振 角 利 允	夢前町議会議長（兵庫県町議会議長会）	