

平成16年度第3回
兵庫県都市計画審議会

日 時 平成17年2月25日(金)

場 所 兵庫県農業共済会館7階 大会議室

開 会 午後 2 時00分

議長 それでは、平成16年度第3回兵庫県都市計画審議会の開催に先立ち、一言、ご挨拶申し上げたいと思います。

本日は、平成16年度第3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、前回の審議会の冒頭で、12月26日に発生したインドネシア、アチェシュ沖でのスマトラ沖地震及びインド洋の津波についてお話し申し上げたと思いますが、その後、被害状況が明らかになるにつれて、死者・行方不明者が30万人を超え、20世紀以降の地震として24万人を超える最大の犠牲者を出した1976年の中国・唐山地震の犠牲者を超える惨事となっております。非常に痛ましいことだと思っております。

そのような中、1月17日には、天皇皇后両陛下のご臨席の下に「阪神・淡路大震災10周年のつどい」が催され、震災で犠牲になられた方々を悼むとともに、震災の意義を再認識し、ポスト震災10年に向け新しいスタートが切られました。

また、その一連として、1月18日から22日にかけては、神戸市で、国連防災会議が開催され、その成果として、国連加盟各国代表、国連機関、認定 NGOによる協議により、21世紀の新しい国際防災戦略としての国際防災に関する「兵庫宣言」及び「兵庫行動枠組」が採択されました。

特に、「兵庫行動枠組」については、今後10年間の防災の指針となる枠組として、期待される成果、戦略目標、優先行動などが盛り込まれていますが、その骨子を見ますと、特定された具体的な課題の分野の1つに「災害リスク要員の削減」があります。その分野の課題に対する具体的優先的行動として、「土地利用計画その他の技術的措置」として、「都市計画への防災の取り入れ」がうたわれております。

阪神・淡路大震災からの一日も早い復旧・復興に向け、当審議会においても、被災地域における都市計画決定等を行ってきたところであります。

今後も、災害に強い安心で安全なまちづくりを強力に推進していくことが焦眉の課題であり、県民の方々からの要請もますますその方向で高まるだろうと存じます。都市計画行政に携わる一員として、その認識のもとに、今後のまちづくりを推進していく必要があると改めて思う次第です。

本日の案件は、2月18日に事務局から事前説明がありました、「阪神間都市計画道路

の変更」議案をはじめ計5件であります。

このあと、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。どうか十分なご審議を賜りますようお願いいたしまして、あいさつとしたいと思えます。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きまして、審議をお諮りしたいと存じます。

なお、審議会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るようお願いいたします。

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1号議案、阪神間都市計画道路溝口須丸線の変更についてご説明いたします。議案書は3～6ページ、議案位置図は1～2ページでございます。前面スクリーンをご覧ください。

溝口須丸線は、昭和45年に都市計画決定した道路であり、県道黒石三田線との交差点を起点とし、吉川町境に至る延長約2,580mの幹線街路でございます。起点から近畿自動車道敦賀線三田西インターチェンジとの交差点までの間は県道三田西インター線として、三田西インターチェンジとの交差点から吉川町境の間については県道三田西インター吉川線として供用され、三田西インターチェンジに接続をします地域の社会経済活動を支える重要な路線でございます。

溝口須丸線の代表車線数は4車線、代表幅員は24mですが、三田西インターチェンジとの交差点から吉川町境に至る約850mの区間については、車線数は2車線、幅員は16mとなっております。

この三田西インターチェンジと主要幹線道路である国道176号は、県道三田西インター線により接続されていますが、この道路は、大きな迂回形状となっていることや、JR福知山線との踏切部や広野駅周辺部では幅員が狭小であることなどから、車両の離合が困難な状況となっております。

また、北側で国道176号に接続している市道長坂溝口線についても、歩道が無く幅員も狭小な未改良区間が大半であるうえ、JR福知山線と平面交差となっております。このように、三田西インターチェンジと国道176号の間については、安全で円滑なネットワークが確保できていない状況でございます。

このため、今回、この溝口須丸線についてJR福知山線と立体交差する幅員15.5mの2車線の道路として、起点を北側に約710m延伸することにより、国道176号から三田西インターチェンジへのアクセスを確保するとともに、既成市街地における交通の円滑化を図ることとしております。

前面スクリーンをご覧ください。まず、今回、追加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、今回追加する区間を、ただいまの整備済み区間の側から見た状況でございます。これが、今回追加する区間を、国道176号の側から見た状況でございます。

このように、整備済み区間から国道176号の間については、新設の道路として追加するものでございます。

なお、今回約710mの区間について追加を行った後も、溝口須丸線の代表となる幅員及び車線数は、全延長約3,290mの半分以上の区間を占めております4車線、24mのままでございますので、計画書・図面においてはそのように記載しております。

前面スクリーンには幅員の構成をお示ししております。今回追加する区間の標準的な幅員は15.5mで、その構成は、車道部3.25mを2車線、路肩0.5m及び植樹帯1mを両側に、自転車歩行者道3mを両側に設ける計画でございます。

なお、JR福知山線と立体交差をします高架部については、植樹帯を省略し、施設帯0.5mを両側に設けることとしております。また、交差点部においては、右折車線を確保いたします。

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。青色部分は現在都市計画決定している区域、赤色部分が今回追加する区域でございます。

本都市計画案をまとめるにあたりまして、地域住民への説明会を開催いたしましたところ、都市計画案に対する意見については、特にございませんでした。また、本案について平成16年12月7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。

以上で、第1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が、これについて、ご質問又はご意見はございますでしょうか。

26番 2点お聞きしたいというふうに思いますが、一つは、当初意見が出ていたかにお聞きしているんですが、現在どんなふうなことになるかということをお聞かせく

ださい。

その中身はちょうど計画道路のところの近くに開拓部落があって、牛舎があると。牛もそこで飼われているということで、道路近くにあるという点からご意見が出ていたということでお聞きをしてるんですが、その後の話し合いの中で、どんなふうになっているのかというのが1点。

それからもう一つは、道路が非常によくなくて便利になったということで、車の量も多くなるだろうというふうな中で、安全対策がどうなんでしょうということを聞いています。この2点でお聞かせをいただきたいと思います。

事務局 第1点目でございますが、牛舎があるというふうなお話でしたが、説明会を開催いたしましたところ、最終的には早期事業化を望まれているという声でございましたので、そのように認識してございます。

それから2点目でございますが、安全対策につきましては、両側に自転車歩行者道を設けるということで、それによりまして安全な通行を確保できるというふうに考えております。以上でございます。

26番 1点目ですけれども、最終的にはこれで理解をさせていただいているというふうな今の答弁だったかと思うんですが、現実には要望が強いという点では、私も聞いてるんです。その要望がどんどん高まって来たということなんですが、現実には市の段階で話し合ったという経過が理解されているのかなという点で、お聞かせいただきたかったです。その牛舎をお持ちの方々がどうなのかと。当初だけで、具体的な話し合いもされて納得がいったという経過があるのかどうか。そのあたりを聞かせていただきたかったです。

安全対策については、先ほどのご説明の中にも工夫をされた道路の条件があらうかというふうに思いますけれども、それ以外にも車両がやっぱり2倍にもなるのではないかなというふうな中で、その他の安全対策も何かあるのかなということでお聞かせいただいたわけですが、説明のとおりですよということであれば、2番目についてはそれで結構ですけれども、一つ目のことについて、少し具体的に何かありましたら、おっしゃっていただければと思います。

事務局（三田市） 今、26番委員のご質問の牛舎の件につきましては、当初、地元からそういったことについての疑問点等がございました。しかしながら、回を重ねて説明会をしていく中で、現時点におきましては、そのことがこの道路に対しての重要な問題で

はなくなっておるということが現実でございます、市といたしましても、そのことがこの道路の決定云々についての議論という形には今現在はなっておらないということでございます。現状はそういうことでございます。

26番 今、幾度かお話し合いをされたという中で、きっと具体的に理解を得るお話し合いがあったんだろうというふうに私も捉えさせていただいて、そういうことが本当に大事なんだなというふうに思っておりますので、今後のそういう計画があるときにも十分に納得のできるような形で科学的な内容も踏まえて、そういう理解を得ていくということの姿勢を貫いていただければというふうに思っております。この問題については、市民の要望にしても随分要求が高いということで理解もしておりますので、反対をするものではありませんけれども、少し質問をさせていただきました。以上です。

議長 他にご質問、ご意見等ございますでしょうか。

ないようですので、それでは、お諮りいたします。第1号議案については、原案ど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、続いて第2号議案、姫路市に係ります「中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、中播都市計画道路宮田線ほか2路線の変更についてご説明いたします。資料は議案書7～10ページ、議案位置図は3～5ページでございます。前面スクリーンをご覧ください。

今回は、昭和32年に都市計画決定しました道路を変更するものでございます。具体的には、この度、通勤通学の利便性向上などを図るために、JR山陽本線網干駅と英賀保駅の間に計画されている新駅の設置にあわせて、関連する道路であります県決定の宮田線、網干線及び四ツ池線、並びに姫路市決定の熊見線、広畑幹線について、配置等を変更するものでございます。

なお、宮田線、網干線及び四ツ池線は、路線の一部に県道が含まれることから県決定となっておりますが、今回、変更します区間は、網干線の太市線との交差点西側を除き、すべて姫路市道となっております。

赤色が今回の変更に伴い都市計画道路として追加する区域、黄色が削除、青色が変更のない区域でございます。

それでは、県決定の3路線についてご説明いたします。

宮田線は、JR山陽本線の南側に位置し、広畑幹線を起点として、山崎線とともに姫路市西部と太子町を連絡する東西交通の幹線街路でございます。

この度の新駅の設置計画にあわせ、南北交通の幹線街路である姫路市決定の熊見線の線形を変更することに伴い、宮田線の広畑幹線から山崎線までの区間が熊見線と近接することから、当該区間を削除し、起点を山崎線との接続位置に変更するものでございます。

次に、網干線はJR山陽本線の北側に位置し、夢前川右岸線を起点として、姫路市西部と太子町を連絡する東西交通の幹線街路でございます。新駅施設の設置計画に伴い、駅付近の道路区域を北側に移動することなどから、線形を変更するとともに交通結節点機能の向上と都市環境の改善を図るため、新駅北側に面積約1,200㎡の駅前広場を設置いたします。

南側には、市決定の熊見線の駅前広場を配置し、南北の連絡及び橋上駅へのアクセスのために、自由通路も設けることとしております。

また、新駅利用者の交通に対応するため、夢前川右岸線から太市線までの区間について、両側2mの歩道から3mの自転車歩行者道に変更し、あわせて良好な道路交通環境と沿道の生活環境の確保のため、1.5mの植樹帯を両側に設け、幅員を12mから16mに変更いたします。

さらに、交通安全の向上を図るため、夢前川右岸線との交差点部の線形を変更するとともに、太市線及び夢前川右岸線との交差点部について、それぞれ円滑な交通処理のため、右折車線を設置いたします。

次に、四ツ池線は夢前川右岸線を起点とし、西側の網干線に連絡するとともに、市中心部の城南線に至る幹線街路でございます。先ほどの網干線の線形変更にあわせて、夢前川右岸線との交差点部について線形を変更するとともに、右折車線を設置するものでございます。

本計画案をまとめるにあたりましては、平成16年9月から10月末にかけて沿道の住民を対象に、関係する9自治会に対し説明会を実施しております。この中で、網干線の計画について、線形の考え方、沿道の環境対策、移転補償、廃止踏切の代替措置などについて、ご質問等がございましたが、本日ご説明しておりますように説明会でも説明しております。

以上の案につきまして、平成16年12月7日から2週間の縦覧に供しましたところ、10名の方から計7通の意見書が提出されました。意見書の要旨等については、市決定の関

連案件説明後にご説明いたします。

それでは、参考として、関連する姫路市決定の道路の変更についてご説明いたします。お手元の参考資料は、1ページでございます。前面スクリーンをご覧ください。

熊見線は、先ほどご説明しましたとおり、新駅の設置計画にあわせ、線形を変更し、駅まで延伸するものでございます。また、駅を利用する自転車及び歩行者の交通に対応するため、自転車歩行者道等の幅員を見直すとともに、駅南側に面積約2,900㎡の駅前広場を設置し、山崎線及び広畑幹線との交差点部については、それぞれ右折車線を設置するものでございます。また、広畑幹線も熊見線の変更に伴い、交差点部の変更を行うものでございます。

なお、この市決定の案件につきましては、去る2月3日に開催されました市の都市計画審議会において原案どおり承認され、2月9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。また、県決定の案件についても、あわせて原案どおり承認されております。

それでは、県決定案件に係ります意見書の要旨等についてご説明いたします。意見書の要旨の詳細は、お手元にお配りしております資料1に記載しております。内容につきましては、前面スクリーンを使ってご説明いたします。意見書の要旨のうち、1番から3番は新駅付近の3名の方、4番は網干線の起点付近の7名の方の意見となっております。

まず、1番のご意見でございます。

意見書の要旨は、「大津団地跡地の大型商業施設進出と新駅設置に伴う踏切の廃止により、出屋敷の踏切に交通渋滞が発生する。」「新駅を前提に網干線の計画があるが、道路をつくるとダムのように地下水を溜めてしまい、湿気で病気や家の腐敗が心配される。」「網干線は新駅予定地北側の現道を周回させる一方通行により、駅前は交通量が増えても問題はないと思う。」というものでございます。

これに対します県及び市の考え方をご説明いたします。「新駅予定地の三反田踏切は、廃止となりますが、自由通路の設置により歩行者及び自転車の通行を確保いたします。自動車については、隣接する踏切などを利用いただくこととなりますが、現在、東の広畑青山線と西の大江島太子線の間には、踏切が7カ所あるため、三反田踏切廃止後も交通の分散が図られると考えております。なお、大型商業施設の開業に伴う交通対策については、出店者が大規模小売店舗立地法の届出に際して、関係機関と協議を行い必要な措置を講じております。また、この内容については、地元住民にも説明しております。」

また、「新駅予定地北側の現道は、狭隘で歩道もありません。網干線は円滑な交通処

理の他、地域の防災機能の向上に寄与し、また、自転車歩行者道と植樹帯の整備により、良好な交通環境と沿道の生活環境を確保することから、網干線及び駅前広場は、必要かつ適切な計画と考えております。なお、事業実施に際しては、当該地域の排水対策に支障がないよう適切に対応していきたいと考えております。」

次に、2番のご意見は、3番の前半のご意見と同様の内容でございますので、併せてご説明いたします。

意見書の要旨は、「新駅設置に伴い、三反田踏切がなくなるため、JR線をまたぐ南北道路の整備をお願いしたい。農耕機等を移動させるのに大回りになるし、老人が自転車を押して歩道橋を渡るのは大変であり、自治会活動にも弊害が出てくる。」

また、3番の方のもう一つのご意見は、「網干線は現在の12mの幅員で計画を進めて欲しい。16mに拡幅になると近所に住む長男宅が立ち退きとなり、生活が不安でたまらない。」というものでございます。

これらに対します県及び市の考え方は、「自由通路の設置により、歩行者及び自転車の通行を確保することとしています。自動車、農耕用車両については、350m東の隣接する踏切などを利用いただきたいと考えております。」また、「網干線は、新駅施設の配置の関係から、駅前の一部線形を北側へ移動し、また、自転車歩行者道及び植樹帯を設けるため、幅員を12mから16mへ変更するものであり、必要かつ適切な計画と考えております。」

次に、4番のご意見でございます。意見書の要旨は、「網干線及び四ツ池線の変更計画の趣旨は理解するが、以下のことから同意は困難であり、計画の変更を要望する。」「昨年10月の説明会后、12月にあった2週間の縦覧では、意見書作成の検討に必要な時間が保証されていない。説明会や縦覧の図書では、検討材料が不十分であり、移転に関する情報の提供のほか、地域住民の意見の反映をすべきである。」「具体には、50世帯弱が転居又は住居の狭隘化を迫られるが、具体の補償についての対応や情報提供が不十分では、住民の経済的・精神的負担も過大なものになる。さらに、網干線及び四ツ池線等による地区の分断により、住民の交流・融和が阻害されるほか、生活道路である市道等の利便性や安全性が犯されることが予想される。」「また、当地区は、今年の台風で浸水被害等を受けたが、排水機能が必ずしも十分でない中、排水が計画道路により遮断されるなどの恐れがある。」というものでございます。

これに対します県及び市の考え方は、「現道が狭隘な中、網干線及び四ツ池線は地域の円滑な交通処理の他、防災機能の向上などに寄与する重要な道路であります。今回の変更は、既決定の区域を基本としつつ、夢前川右岸線との交差点部については、交通安

全の向上を図るため、交差角を直角に近い角度に改善するなど線形を変更するとともに、自転車歩行者道及び植樹帯を設置することから、幅員を変更するもので、道路構造令を遵守した計画でございます。」

「この都市計画案の作成にあたっては、この度の説明会だけでなく、2年前からも説明を行い、十分に意見聴取を図ってきました。また、説明会開催に際しては、計画概要を記した案内ビラを配布・回覧をし、周知を図っております。縦覧については、都市計画法に基づいて2週間の縦覧に供し、意見書の提出を受けることとしており、市広報、県のホームページ等で事前に周知するなど適切に対応してきたところです。また、説明会及び縦覧では、都市計画法に定める計画図で道路の区域を示しております。具体の補償内容については、今後、事業実施に際して、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』に基づき適切に示されることとなります。」「また、地域住民の意見については、都市計画案の策定にあたって、説明会で十分な機会を設け、意見聴取を行ってきたところであり、事業実施に際しては、横断歩道の設置など、地域内の安全な交通の連絡について、地域の意見を聞きながら関係機関とともに検討していくとともに、市で検討がなされております雨水排水対策についても同様に、支障がないよう調整を図ってまいります。」

なお、今回変更します網干線、四ツ池線及び宮田線の区間は、昭和32年以降に計画決定された区域を新駅の設置に伴い変更するものであり、網干線の太市線西側を除き、市で整備されていくものでございます。

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、ご質問又はご意見は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。

24番 2点ほどお伺いします。1点目の自由通路、新駅の関係ですけれども、自由通路を設置することによって、歩行者や自転車の通行を確保するということですが、歩行者の通行を確保というのは、十分理解できるんですけども、自転車の通行を確保するというのは、具体的にどういうことをして確保するのかというのが1点。

それからもう1点、この審議とは直接関係ないんですけど、間接的にちょっとお伺いしたいんです。自転車の放置というのは、新駅の関わりから大変大きな問題になっているということで、この新駅周りの放置自転車の対策というのは何かされておられるのか。自転車関係で2点お伺いいたします。

事務局 まず、1点目でございますが、自由通路の設置で、自転車の通行を確保することはどういうことかというご質問でございます。橋上駅でございますが、自由通路につきましては、幅員7mのうち自転車道の部分が2.5mでございます。そこを自転車が通行いたします。そしてそこへ寄りつくまでの間ですが、南北の駅前広場のほうから斜路付き階段ということで、自転車を押しながら階段を上がっていただくというようなものを両側に設けております。そういったことが、自転車の通行を確保しているということでございます。

2点目でございますが、今の市のほうで検討中ではございますが、自転車の駐輪対策ということでは、南側の駅前広場のそばに用地がございますが、そこに今のところ、駐輪場を確保しようというような検討がなされておるといところでございます。また、網干線と山陽本線との間にも若干のスペースがございますが、こういったところも活用して駐輪対策をしていこうというような検討もなされておるとい状況でございます。以上です。

24番 今、聞いておりましたら、実際、自由通路の高さというのは、何mぐらいあるんでしょうかね。我々が見ている限りでは、確かにお年寄りの方があそこから上がっていくというのは、多分、大変な苦勞だと思っております。そういう面で、先ほど、エレベーターがあったんですけども、エレベーターがそういう自転車が入るような構造になっておるのか。その2点、お伺いします。

事務局 自由通路の高さということの1点目のご質問でございますが、鉄道との間に、約5mあまりの高さの差がございます。

それから、2点目でございますが、エレベーターを設置しておりますが、現在、高齢者の方、あるいは障害をお持ちの方を対象にしたエレベーターということになっておりますが、ただいま、ご指摘がございましたように、高齢者の方が自転車をエレベーターに入れることができるようにというご意見かと思っておりますが、そういったことにつきましても、現在、市のほうで検討をなされておるところでございますが、今後、必要な対策をさらに検討を進めていただくよう、市のほうに県のほうからも要請をしていきたいというふうに考えております。

26番 この前、事前説明会のときにもたくさんご意見が出てということで、その後いろいろ説明もする中で、理解もいただいたということであったわけですがけれども、やはり私もお意見を聞いてみますと、今日、ちょうどニュースでこの新駅の設置についてJR西日本が許可申請ということで、ニュースが出ておりましたけれども、その新駅について、これは市のほうに言うべきなのかなというふうに思いつつですが、やっぱり先に

新しい駅ができるというところからこういう道路の問題も、まちの変わっていく様子も全体像が浮かび上がってくるにもかかわらず、そういったものが住民の方々には、2年前に確かに市はいろいろJR西日本のほうに要請をしておられて、そういうまちづくりという点で進めようとしておられました、住民参加という点では、なかなかそれができないのでは、やはり一番最初のところでボタンのかけ違い的な意見が出ているのかなというふうに意見をお聞かせいただきました。

そんな中で、今、ずっと事業を進めるにあたっての意見書が出てるわけですが、私もちょっと幾つかお聞きしたいのは、今の自転車の通行の問題もそうだったんですが、この中で特に2番の方、そのことも含め農耕機等を移動させるのに、ぐるっと回らなければいけないというふうなことが書かれて、ご意見を聞いてみますと、農業振興地域でないから、それはもう改めてそういった優遇施策ができないというようなことでお返事をされたということなんですけれども、それではあまりにも機械的ではないかなというふうに感じますのと併せてですね、どれくらい農耕機などを動かすのに距離がかかって、それから今までよりも時間がどれくらいかかるものなのか、お聞かせをいただきたいと思います。

事務局 農耕機の移動ということでございますが、廃止される三反田踏切というのがございますが、その東側の、350m離れたところにもう一つの踏切がございまして、こちらを若干ですが迂回していただくということで、この分の距離分だけ若干時間がかかるというようなことでございます。以上でございます。

26番 350mほど現在よりも増えるということなんですか。それが結論でしょうか。

事務局 はい、さようでございます。

26番 300mなのがしということで、それがあまり遠いという感覚はないのかもわかりませんが、今まで便利に自分の農作業をするために動いてたものが、やはり不便になるということ、それとぐるっと回っていかなくちゃいけないということでは、こういったことはじめにそういうことも含めてお話があればね、そこまでもめなかったのかなという感想を抱きましたので、これも一番最初のことに戻るんですけれども、ぜひ住民参加の中で進めていただきたいなということを感じて持ちました。

それとですね、これもまたこの場でお聞きするのがふさわしいのかどうかわかりませんが、このニュースの中では、今回の駅の事業費は11億ものお金で、1割がJRで、9割が市ということなんです、エレベーターに対する県の補助というのは全然関わりはないんですか。と言いますのが、そういう新駅をつくっていく場合にですね、県が少しでもそういう補助をするのであれば、やはりこれも県に対する要望、意見みたいなものが

あるんですけども、そのへんはどうなんでしょうか。もう新しい駅だから、すべて市とJRでやるというふうに捉えてよろしいんでしょうか。

事務局（姫路市） 事業費の負担割合と言いますのは、とりあえずJRと工事協定を結ぶにあたりまして、それぞれの負担割合というのは、姫路市とJRとが結ぶものでございますので、1割と9割という線がでております。それ以外の9割の中の内訳につきましては、これからどうするかというのは、協議になります。以上です。

26番 そういう意味では、いろいろこれから、むしろ具体的にいろんなことで県も関わっていきたくらうというふうに思いますので、大いに、今、最初に申し上げた部分で、実はこのニュースにも、駅名が播磨勝原（かつはら）と呼ぶんでしょうか、何か福井県のほうで同じ字で、「かどはら駅」というのがあるから、播磨をつけたというふうに書いてるんですが、このご意見を言われる方も、駅名なんかを決めるときにもぜひ住民に声も聞いて欲しいというふうなことも言っておられます。今、市町合併です、名前でもめるようなこともありますのでね、これは具体的にまちづくりと道路の状況とは関わらないかもわかりませんが、そういう意見も出てるということで、ご理解をいただきたいなというふうに思います。

それともう1点ですけれども、この方のお話し合いはうまくいったんでしょうか。補償問題の具体的なことになるんですが、3番の方が、この方も農耕機の問題もあるんですけれども、現実にご家族の方と2世帯一緒に暮らしてらっしゃったんですけども、住宅を5、6年前に新築したときとということ、ご長男さんのことが書かれてあるんですが、結果的に長男さんと離れて暮らさなければならなくなったという点で、ずいぶんご意見を持っておられてですね、道を拡幅するということが以前にわかっていたらそういう建てもしていたのというようなご意見が出ていて、2世帯から1世帯ずつ分離をするということになりますから、非常に淋しい思いもされるということでお聞きをしてるんですが、その後の話し合いは、この意見書が出たあと、進んでいるんでしょうか。もうご理解をいただいたというふうに見えていいんでしょうか。そのへんをお聞かせください。

事務局（姫路市） 実際に、今の住宅の中で一緒に生活されているという状況ではございません。現在の道路を挟んで、2軒建っております。そのうちの南側のお家が拡幅によって移転するというものでございまして、ただこれにつきましては、事業実施時期で移転の話になりますので、これも駅舎のプラットホームの幅員であるとか、そういう条件で道路の法線が決まってくるので、ですから、移転にどれくらいあたるかというのは、実際に測量して現実に図面を書いてみなければ細かいところまではわかりませんので、

今の段階で移転費がどうか、どこに移転するのか。そういった具体的な案は出ませんので、事業実施のときにまた丁寧に地元に入っていくということでございます。以上でございます。

26番 どうぞ、その後のいろんな話し合い、また理解を得るようなことで、お願いをしたいと思います。以上です。

議長 他に、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

ないようですので、お諮りしたいと思います。先ほどの26番委員のご発言は反対ではないということでございますので、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 ありがとうございます。何せ道路ができて、通行の安全性そのものは増すけれども、実際に線路を越えた農耕作業というのは、いつまで続くかわかりませんが、350m行くと往復でいうと700mですから、結構大変になろうと思います。少なくともエレベーター等は極力自転車ぐらいは乗るという、先ほどの24番委員のおっしゃったようなことを念頭において、どうぞJR等ともご相談して、善処していただきたいと思います。

それでは、第2号議案は、原案どおり可決いたしましたので、県決定の都市計画案件につきましては、以上でございます。この結果は、直ちに知事あてに答申することいたします。

それでは、次に当審議会への諮問案件である、第3号議案及び第4号議案の審議に移ります。

まず、第3号議案「用途地域等の指定に関する基本的な考え方について」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 それでは、第3号議案について、ご説明申し上げます。第3号議案の諮問案件については、議案書13ページ、並びに資料3、「用途地域等の指定に関する基本的な考え方について」をご覧ください。

本県では昭和48年に当初の用途地域を指定し、社会経済状況の変化に応じて用途地域の見直しを昭和57年、昭和63年、平成7年及び平成12年に実施してまいりました。

用途地域を定めているのは線引き都市計画区域では、神戸都市計画区域、阪神間都市計画区域、東播都市計画区域、中播都市計画区域、西播都市計画区域の5つの線引き都市計画区域です。前方のスクリーンでは紫色で表示しております。

非線引き都市計画区域では、東条都市計画区域、山崎都市計画区域、西播磨高原都市計画区域、豊岡都市計画区域、城崎都市計画区域、和田山都市計画区域、篠山都市計画

区域、洲本都市計画区域の8つの非線引き都市計画区域です。前方のスクリーンでは水色で示しております。以上、13都市計画区域、39市町です。

なお、緑色は用途地域を定めていない非線引きの都市計画区域を持つ市町を示しています。

これらの都市計画区域のうち、県決定は阪神間都市計画区域であり、その他の都市計画区域は市町決定になります。

今回は、第5回用途地域の見直しにあたり、用途地域の見直し基本方針等を策定するために、「用途地域等の指定に関する基本的な考え方について」諮問するものであり、平成17年度半ばに都市計画審議会から答申をいただきたいと考えております。

答申に盛り込んでいただきたい項目としては、(1)用途地域の指定に関する考え方、(2)用途地域関連制度（特別用途地区、高度地区等）の指定に関する考え方、(3)用途地域内における容積率及び建ぺい率等の指定に関する考え方、でございます。

今後の予定ですが、従来 of 諮問案件と同様、専門分野に応じて、新たに知事が委嘱する学識経験者等専門委員等による専門会議を都市計画審議会に置いて、答申案を検討していただき、答申をいただきたいと考えております。

なお、答申を得た後は、県の用途地域の見直し基本方針等を定め、市町に対しては当該方針等を指針として示して、平成18年度の用途地域の見直しを実施していきたいと考えております。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。この件につきまして、ご質問又はご意見はございますでしょうか。

ご質問等がないようです。この諮問案件に対する当審議会における検討方法については、先ほど事務局から説明がありまして、過去にもそういうふうな方式をとっておる学識経験者等新たに知事が委嘱する専門委員等による専門会議を本審議会に設置して、答申案についてご検討いただくことにしたいと存じます。

その後、答申案については、専門会議からの報告を求め、この都市計画審議会でご意見をお聞きして、本案の答申としたいとそういうふうと考えております。もちろんそこでの修正は当然でございます。多分、最終的には来年度半ば頃、当審議会において、答申をとりまとめたい、そういうふう存じます。なお、専門会議の構成については、大変せん越ですが、私にご一任していただきたいと思っております。よろしゅうございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり。）

議長 ご異議がないようですので、そのように進めさせていただきます。

続いて、第4号議案「大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド～駒ヶ林南）の都市計画に係る環境影響評価に関する事項の調査について」を上程いたします。事務局の説明をお願いします。

事務局 第4号議案の説明をさせていただきます。議案書は15ページでございますが、ご説明のほうは、資料4でさせていただきます。

今回の諮問でございますが、今後当審議会に付議を予定しております案件でございますが、大阪湾岸道路西伸部に係ります環境影響評価に関する事項の調査をあらかじめ行っていただくことにつきまして、知事が当審議会に諮問させていただくというものでございます。この諮問につきまして、簡単にご説明させていただきます。

前面のスクリーンにお示しておりますが、昭和61年度の当審議会におきまして、環境影響評価の専門的な審査を行うために、「都市計画における環境影響評価の実施に伴う審議会の運営について」という議案について上程させていただきました。議決をいただいております。

その内容でございますが、1としまして、「審議会は、付議予定案件に係る環境影響評価に関する事項について、知事から諮問を受けて、別途知事が委嘱する専門委員にあらかじめ調査をさせるものとする。」、2としまして、「審議会は、当該都市計画案が付議されたとき、専門委員に環境影響評価に関する事項の調査結果の報告を求め、併せて審議を行うものとする。」となっております。

委員につきましては、環境に係ります関係分野の学識経験を有する方に委嘱することとしておりまして、都市計画決定権者である兵庫県が行います環境影響評価が、適正に行われているかどうかを調査していただくこととしております。

次に資料4の1ページをご覧ください。専門委員によります環境影響評価の調査事項でございますが、ページの下の方、3番にありますように、地域環境の特性把握、環境影響評価項目及び手法の選定などの6項目でございます。なお、本路線は、一般国道の6車線、延長が約15kmの計画となっております。環境影響評価法の対象事業となります要件であります一般国道の4車線、10km以上の新設に該当することとなります。

次に、環境影響評価の手續につきまして説明させていただきます。3ページの手續フロー図をご覧くださいませでしょうか。

まず、第1段階としまして、現況調査の項目あるいは方法ですとか、事業によります影響についての予測・評価のやり方等を記述しました方法書を作成いたしまして縦覧を行います。

第2段階としまして、方法書に対します住民意見、それから環境保全上の知事意見を

検討しまして、調査、予測を行います。その結果を評価いたしまして、環境保全対策などを盛り込みました準備書を作成するとともに、都市計画案を作成してまいります。準備書は、この都市計画案と併せまして縦覧を行います。この縦覧期間中に、現地で準備書の住民説明会を開催することとしてございます。

第3段階でございますが、準備書に対します住民意見や環境の知事意見、これらを踏まえました上で、準備書に必要な修正を加えまして、評価書を作成いたします。この後、国土交通大臣に送付いたします。国土交通大臣からは、環境大臣の意見に配慮しました意見が出されます。その意見を踏まえまして評価書に必要な修正を加えていきます。最終的に当該都市計画案を本審議会に付議する際に、環境影響評価につきまして専門委員の方から、調査結果を報告いただきまして、評価書についてもあわせてご審議いただくこととなっております。

専門委員の方々につきましては、これらの各段階におきまして、意見をいただくこととしてございます。

続きまして、大阪湾岸道路西伸部の概要につきまして説明をさせていただきます。

大阪湾岸道路は、神戸淡路鳴門自動車道の垂水ジャンクションから関西国際空港のりんくうジャンクションまでを結びます自動車専用道路でございます。西伸部と言いますのは、整備されていない神戸市東灘区の六甲アイランドから垂水区の名谷ジャンクションまでの区間を言っております。このうち、名谷ジャンクションから長田区の駒ヶ林南の間、約6.4kmにつきましては、平成6年9月に都市計画決定済みでございます。

今回は残りの六甲アイランドから駒ヶ林南の約15kmにつきまして、今後、都市計画決定をしていこうとするものでございます。以上で、第4号議案の説明を終わらせていただきます。

議長 ただいま、事務局から第4号議案の説明がありました。これにつきまして、ご質問、ご意見ございますでしょうか。

22番 環境影響評価、ずっとやっていくわけですけど、期日はどれぐらいかかるんですか。

事務局 個別に事業の内容等が違ってまいりまして、事情も違ってまいりますので、一概に期間がいつという明言はできないんですけども、これらの手続の中で、関係機関との協議だとか、いろんな審査を経てまいります。こういった段階、段階におきまして、円滑、あるいは効率的な手続をやっていく中で、できるだけ期間を短縮して、できるだけ早い時期の都市計画決定を目指すというふうに考えてございます。

22番 できるだけ、できるだけ言わんと、大体のことは言うてくれたほうが親切やと

僕は思うよ。難しいのはよくわかります、いろんな意見なり、いろんなことが出てきてあれだけど、まあまあこれぐらいの見通しだとか何とか言わんと、何か雲をつかむような話でも困るし。本当にアバウトでいいから、皆さんの専門的勘で言うていただいて結構です。

事務局 非常に難しいご質問でございますが、実は法制定がされましたのが平成9年度でございまして、全面施行されましたのが平成11年度になってからでございます。そんな中で、近畿ではまだ事例がございませんが、全国的な事例でいきますと、3年程度というのがかなり多い事例となっております。ただ、3年というのも非常に長い期間でございますので、できるだけ先ほど申しましたように、円滑化だとか、そういう効率的な手続をやってまいりたいと、できるだけ時間を短縮してまいりたいと考えてございます。

22番 わかりました。

26番 同じことをご質問しようと思ったんですが、それでは、今、約3年程度という話がありましたが、例えばこれの前の、垂水区から駒ヶ林南までのこの区間を、このフロアに充てたときに、どれぐらいかかりましたですか。

事務局 駒ヶ林南までの間と言いますのが、先ほど言いましたように、平成6年9月に計画決定されておるんですが、法施行が9年度ということで、法の時代じゃございませんでして、そういうことで、あてはめるとというのがちょっとなじまないというか、そういうことでございます。

26番 今も22番委員のほうからお話がありましたけれども、やはり一定の、漠としたことでもいいですから、段階毎の日程というのか、そういうものがやっぱり知らされるということが大事ななというふうに思いますので、この中では、それぞれ住民の意見を聞くとき、縦覧がそれぞれありますから、そういうことも含めて、大体どれぐらいのところそういう結果もみれるんだなという住民の側からみれば、そういうこともありまますのでね、ぜひわかりにくいところではあるかと思いますが、よろしく願いをいたします。以上です。

議長 他にございますでしょうか。

ないようですので、この案件に係る環境影響評価に関する事項については、専門委員にあらかじめ調査をお願いすることといたしたいと思います。正式の議題ではなくて、その折々、節目で、この審議会に報告程度はお願いできればと思います。進行状況を正式の議案でなくて、報告案件のような形で、この程度まで進行しているという、3年間待っていきなりボンと出て来るんじゃなくて、少し中間的な進行状態をお話しいた

たらありがたいと思いますが。

事務局 先ほどのお話でございますが、実はこの案件と申しますのが、最終的に一つの付議案件と言いますか、議案となって上がってまいりまして、それが都市計画案の策定と並行したような形で上がってまいります。そういう意味でなかなか専門委員の先生方とのいろんな関係とかの中で、できるだけ支障のない範囲では何か状況を報告できるような内容でまた報告をさせていただくようなことになるかと思えます。

議長 必ずいつまでにとということではなくて、進行状況で縦覧、住民の意見というのがありますので、その段階、段階程度では、お願いできるかなと思えます。

事務局 今、議長がおっしゃいましたが、実はこの審議会の案件、それぞれの意見の段階毎に専門委員の先生方にそういった意見の内容をご報告をさせていただきまして、そういう中で環境影響評価のそういった中身を審査していただくというような手順になってございます。そういうことで、報告につきましては、それぞれ専門委員の先生方に大体の各段階毎にお集まりいただきまして報告もし、審議もしていただくという形になってございます。

議長 ということでございますので、いつどういう形でというのは事務局にお任せいたしますが、支障のないところで、いわゆる専門委員の先生にこういう案件を審議していただいているんだとか、その程度で我々はかまわないと思えますので。

事務局 わかりました。全体のフローの中で、どの段階にありますと、なかなか中身までは多分報告ができないかと思えますが、報告させていただきたいと思えます。

議長 最終的には、本案件に係る環境影響評価に関する事項については、当該都市計画案が付議されたときに専門委員からその調査結果を報告いただいて、我々が審査するというふうになろうと思えますので、どうぞよろしく願いたいと思えます。

以上で、本日の議案はすべて終了いたしました。報告事項がございますので、事務局からお願いしたいと思います。

それは昨年12月27日に開催いたしました第2回審議会で「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、我々が知事に答申したところでありまして、本日、早速、都市計画道路網の見直しの検討箇所について出てまいりました。事務局から報告を願いたいと思えます。

事務局 報告事項の「都市計画道路網の見直し検討箇所」について、ご説明いたします。資料はお手元の資料5でございます。

都市計画道路網の見直しにつきましては、昨年12月の当審議会で「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、答申をいただきました。

この答申を踏まえ、各市町と協力して、課題のある区間についての必要性検証を中心に
見直し調査を進めているところですが、現段階では、答申素案の報告の際にお示し
した50程度の見直し検討箇所が今後、見込まれるものとみております。

それでは、資料の概要をご説明いたします。前面スクリーンをご覧ください。

今回は見直しのモデルとして、対象区域の中から先行して見直しの方向性の検討を終
えました出石都市計画区域、すなわち出石町の都市計画道路網について、見直し検討箇
所を抽出しましたので、公表に先立ち、ご報告するものでございます。

出石町の都市計画道路は、町の中心市街地の都市基盤として、円滑な自動車交通の処
理を目的に、八木町線ほか8路線を昭和28年に一括して都市計画決定しております。決
定当時は、訪れる観光客も少ない状況でしたが、現在では、出石城跡やまち家などの城
下町の風情や、出石焼き、出石そばなどを楽しむ観光客が年間およそ百万人訪れており、
観光は町の主要な産業の一つになっております。

このため、町では、青色の線で囲みました中心市街地の区域について、景観形成地区
の指定を受けるとともに、さらに、そのうち一部の区域については、伝統的建造物群保
存地区を指定しようとする動きもあるなど、歴史的町並みを保存する方向で現在、まち
づくりを進めております。また、地元でも歴史文化を活かしたまちづくりに対する機運
が高まり、まちづくり団体が発足して、町と連携しながら各種の取組が展開されてい
るところです。

こうした状況のもと、当初の都市計画どおりに道路の整備をしますと、沿道の伝統的
なまち家や歴史的な建造物が喪失し、情緒ある風景が壊れてしまうなどの課題がござい
ますことから、見直し調査を実施してまいりました。

これは、都市計画道路の整備状況図で、青色の区間が整備済み又は概成済みの区間で
ございます。また、黄色が今後10年以内に事業予定の区間、赤色が今後10年以内に事業
予定のない未整備区間でございます。

これらの未整備区間のうち、先ほどのような課題のある区間を見直し対象とし、答申
の考え方を踏まえ、チェックシートにより交通機能の他、道路の各種の機能面等から必
要性の検証を行いました結果、赤色でお示ししております6つの区間が、今回の見直し
検討箇所でございます。

このうち、まず、八木町線、八木町町分線、東條町弘原線の3路線は、中心市街地内
の幹線道路として、また、八木町馬場線は、中心市街地へアクセスする幹線道路として、
それぞれ計画決定しております。

しかし、その後、青色の線で囲みました区域が、景観形成地区に指定されるなど、ま

ちづくりの方針が、歴史的まち並みや建造物を保存する方向へ変化しております。また、緑色の丸で示している2つの箇所には観光駐車場が整備されており、北側あるいは南側からの観光客の車両が、中心市街地に流入するのを抑制しております。

こうした結果、八木町線をはじめとする3路線に現時点で求められている機能は、まちづくりの変化を受けて観光及び生活道路の機能となっており、それらの機能は現道で確保できることから、また、八木町馬場線については、中心市街地へのアクセス機能が求められなくなっていることから、いずれも廃止に向けて検討を進めることとしております。

次に、出石川沿線は、中心市街地の安全かつ円滑な交通を確保するための幹線道路として、また、谷山線は、中心市街地と東側の但東町方面とを結ぶ幹線道路として、ともに計画決定しております。

しかし、その後、町中心部の西側及び南側に国道426号及び県道宮津養父線が整備されたことにより、これらの道路に求められていた幹線道路の機能が代替されていることから、廃止に向けて検討を進めることとしております。

本日、ご報告しました見直し検討箇所については、3月1日から公表したいと考えております。公表の方法としましては、今回の内容を町の広報紙や県のホームページに掲載するほか、町役場と県都市計画課でもご覧いただけるようにする予定でございます。

公表後には地元説明会等を行い、地域住民のご意見等を聞きながら見直しの方向を決定してまいります。そして、順次、都市計画変更の手続きを進めていく予定でございます。

今回は出石町について、答申後初めて見直し検討箇所をご報告させていただきましたが、その他の市町につきましても引き続き調整を進め、見直し検討箇所を平成17年度の早い時期を目途に当審議会に報告の上、公表していきたいと考えております。以上で報告を終わらせていただきます。

議長 ただいまの説明について、何かご意見、ご質問ございましたら、お願いいたします。

よろしゅうございますか。

それでは、ご質問、ご意見がないようでございます。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。

それでは、これをもちまして、平成16年度第3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30分

平成16年度第3回兵庫県都市計画審議会 出席委員名簿

日 時：平成17年2月25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)	黒田勝彦	神戸大学教授	
	多淵敏樹	県立福祉のまちづくり工学研究所長	会 長
	西 勝	神戸大学名誉教授	
	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	
	岡田秀雄	三田市議会議長（兵庫県市議会議長会）	
	振角利允	夢前町議会議長（兵庫県町議会議長会）	