

平成16年度 第2回
兵庫県都市計画審議会

日 時 平成16年12月27日(月)

場 所 パレス神戸2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 2 回兵庫県都市計画審議会を開催に先立ち、一言ご挨拶申し上げます。

本日は、平成16年度第 2 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、年末の極めて忙しい時期にも関わらず、ご出席を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、本年は誠に自然災害の多く発生した年であります。まず、台風ですが、過去最多の16号、18号、21号、そして23号と、たて続けにわが国に上陸しました。特に台風23号はわが兵庫県にも多大な被害をもたらしました。26名もの県民がお亡くなりになり、河川や道路、農地等の被害や農作物の被害も極めて大きなものになりました。県においては、目下、その復旧・復興対策に全力を挙げて取り組まれているところであります。被害地豊岡でも、ようやく最後の避難生活をされていた方が自主的にお移りになったということで、ホッとしております。

来年の1月17日は、思い出すのも悲しいあの阪神・淡路大震災から10年目にあたりますが、わが国では、10月23日、震度7を超える大きな地震が新潟県中越地方に発生し、今もなお仮設住宅での寒い越冬を余儀なくされている方々が多くおられます。

その最中、昨日、インドネシアのスマトラ島の西部を震源とするマグニチュード 9.0の巨大な地震が発生し、その地震の直接の被害もかなり深刻なようでありますけれども、それに伴う大きな津波により、インド洋に面する各国の沿岸が多大な被害を被り、きょう正午の情報によりますと、1万人以上の方々の行方が不明ということでございますし、邦人も 100名以上の方々とまだ連絡が取れないという大変なことが発生しております。痛ましいことだと思います。

このような状況を考えますと、今更ながら自然災害の威力の大きさを感ずますが、その分、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ると思います。県民の方々からの要請もますますその方向で高まることだと思います。都市計画行政に携わる者として、改めてその認識の下に、県民の方々に評価いただけるまちづくりを推進していくことが一層重要な責務であると思っております。

本日は、平成15年度の第 2 回審議会において知事から諮問いただき、審議会の中で検討委員会を設けて検討いただいております、「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、答申案を報告いただくことになっております。答申案のとりま

とめに先立って、9月の第1回審議会の報告であった答申素案について、パブリックコメントの募集が実施されて、県民から多数の意見が提出されたと聞いております。

この道路網の見直しについては、県民の関心が極めて高い問題であり、当審議会においても重大な課題であると思ひ、十分に検討する必要がありますので、どうぞご活発なご議論をお願いしたいと存じます。

本日の審議案件は、去る12月22日の事前説明会で、説明のありました東播都市計画道路の変更をはじめ、計4件の議案であります。お手元の議案書に基づいて議事を進めてまいりますので、どうぞ十分にご審議を賜りますようお願い申し上げて、私の冒頭の挨拶に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きまして、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、皆様の机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申し上げます。

それでは、まず第1号議案、明石市に係ります「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1号議案、東播都市計画道路 駅前線の変更についてご説明いたします。

議案書は3から6ページ、議案位置図は1から2ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。駅前線は、公園前線との交差点を起点とし、国道28号へ至る延長約570mの幹線道路で、昭和21年に都市計画決定し、整備が行われた後、平成13年には全区間の車線数を4車線として都市計画決定を行い、現在、明石駅南側広場から国道2号までの間は県道明石停車場線として、それ以外の区間は明石市道として供用されております。

本路線は、明石公園、明石駅前、国道2号及び明石港、これらを南北に連絡する市のシンボルロードとして位置付けられておりますが、今回変更いたします国道2号から朝霧二見線までの約170mの区間につきましては、沿道の両側に商業施設が立地していることなどから、歩道部における放置自転車が多くのほか、本線車道部上にバス停が存在し、車両や歩行者の円滑な通行を阻害するなど交通安全の確保が必要な状況でございます。

こちらは、放置自転車が多くのほか、歩行者の円滑な通行が困難な歩道部の状況でございます。

こちらは、本線車道部上を占有いたしますバス停の配置図をお示ししております。

今回、明石市の玄関口にふさわしい、安全・安心で快適な歩行者空間等の整備を計画するにあたりまして、平成10年4月に明石海峡大橋が開通したことに伴い、淡路島との連絡手段が海上交通から大橋の利用へと転換が進んでいる状況も踏まえまして、現況及び将来の交通量等から検討いたしました。

そういたしますと、当該区間の必要な車線数は2車線でありますことから、車線数を現在の4車線から2車線に変更し、バス停を本線車道部から分離をするとともに、既存の道路区域を有効に活用しまして、新たに駐輪スペースを確保することといたします。

前面スクリーンには、上段に現況の、下段に変更後の平面図をそれぞれお示ししております。今回の都市計画変更によりバス停を本線車道部から分離いたしますとともに、黄色に着色しております部分を新たに駐輪スペース等として活用することが可能となります。

さらに、国道2号との交差点におきましては、車の進行方向別に車線を分離いたします。

前面スクリーンには、施設配置図をお示ししております。茶色の部分は歩道部を示しておりまして、緑色の部分は植樹帯、黄色の部分は駐輪スペースを示しております。

これらにより、利用者の安全で円滑な通行の確保と、快適な歩行空間の形成を進め、シンボルロードとしてふさわしい整備を行うことといたします。

前面スクリーンには、国道2号との交差点部の横断面図をお示ししております。直進車線については幅員3mを2車線確保し、新たに右折及び左折車線を設け、それぞれ2.75mといたします。バス停については、幅員3mを確保し、歩道部については自転車の通行に必要な幅員2mと、歩行者の通行に必要な幅員3.5mを確保いたします。また、1.5mの植樹帯を設けるとともに、新たに駐輪スペースを確保いたします。

以上のとおり、今回の変更は、区域の変更を伴うものではございませんが、本路線の一部区間において、道路について都市計画に定める事項の一つであります、車線の数について変更を行うものでございます。

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。特に意見等はございませんでした。

また、本案について、11月9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。第1号議案について、ご質問又はご意見ございませんでしょうか。

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。

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にいたします。

それでは次に、建築基準法第51条ただし書関係の第2号議案から第3号議案の審議に移ります。

まず、第2号議案、西宮市に係ります「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 それでは、議案の説明に入ります前に、建築基準法第51条の趣旨につきまして、ご説明いたします。

議案書の7ページ、青いページでございますが、お開き願います。これは建築基準法第51条の条文でございますが、都市計画区域内におきましては、卸売市場、火葬場、又はと畜場、汚物処理場、ごみ焼却場や政令で定められております処理施設の用途に供します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には、建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の付議の区分でございますが、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、あるいは市町であるのかによります。決定権者につきましては、都市計画法で産業廃棄物処理施設が県決定、それ以外の施設は市町の決定となっております。

このようなことから、ごみ焼却場やごみ処理場などで産業廃棄物に係りますものにつきましては、県の都市計画審議会に付議しまして、それ以外の卸売市場などや一般廃棄物に係りますごみ焼却場、ごみ処理場などにつきましては、市町の都市計画審議会に付議することとなります。

また、廃棄物処理施設の設置許可、維持管理や廃棄物処理業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るところでございます。その中で、廃棄物処理施設を設置することによります生活環境への影響につきまして審査が行われまして、許可が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ということとなっております。

以上が、建築基準法第51条ただし書の趣旨でございます。

それでは、第2号議案につきまして、特定行政庁でございます西宮市からご説明させていただきます。

事務局（西宮市） 西宮市建築指導課長でございます。よろしくお願いいたします。

議案書の9ページと議案位置図3ページをご覧ください。この度、付議いたします産業廃棄物処理施設は、民間事業者が設置いたします破砕処理施設と乾燥処理施設でございます。

当該地におきましては、昭和59年から汚泥の焼却施設及び破砕施設1台で廃プラスチック類、木くず、がれき類、陶磁器くず、金属くず、ゴムくず等の処理を行ってまいりましたが、今回、焼却施設を取り止めまして、破砕施設1台をリニューアルし、従前と同様の廃棄物の処理を行うものでございますが、そのうちの廃プラスチック類と木くず又はがれき類の破砕施設と、新たに汚泥の乾燥施設を新設することによりまして、建築基準法第51条の適用を受けるものでございます。

当該施設は、民間施設であり、恒久的な施設とはいいがたいことから、都市計画決定をするのではなく、建築基準法第51条ただし書の規定を適用するものでございます。

前面スクリーンをご覧ください。敷地の位置でございますが、西宮市の阪神甲子園駅から南東へ約3.4kmに位置いたします埋立地でございます鳴尾浜産業団地内であり、用途地域は準工業地域でございます。

これは、埋立地である鳴尾浜産業団地の拡大図でございます。赤色の実線で囲まれた部分が特別用途地域の臨海産業地区に指定されており、住居の建築ができない地域としております。以上のことから、本施設を当該地に設置することによる土地利用上の支障はないものと考えております。

これは、当該敷地周辺の建物の用途別現況図でございますが、青色で着色しておりますのが工場、紫色で着色しておりますのが倉庫などの運輸流通施設、茶色で着色してお

りますのが公共施設で清掃工場と下水処理場、赤色で着色しておりますのが店舗・事務所でございます。なお、黄色で着色しておりますのが住宅でありまして、一番近接している住宅地は当該地から北側約 900m離れた市営高須町 1 丁目団地でございます。

これは平成15年12月の航空写真でございますが、赤線枠が敷地の位置にあたります。これは建物現況配置図ですが、今回、緑枠の破碎棟、焼却炉及び駐車場棟が解体除却されることとなります。

これは建物の更新後の配置図ですが、新設されます建物は赤枠の破碎棟、乾燥処理棟、便所棟であり、また新設工作物は青枠の薬洗棟、水処理施設、屋外タンクでございます。

これは破碎棟の処理フローですが、回収されました混合廃棄物を敷地の西側の市道から選別ヤードに荷卸後、廃プラスチック類、木くず又はがれき類、金属くず、ゴムくず、陶磁器くず等に分別し、破碎機で破碎し、金属くずについては磁選機で選別いたします。これらを破碎機で処理した後は、リサイクル処理会社にて処理し、再利用できないものにつきましては、最終処分会社にて焼却処分又は埋立処分されることとなります。

処理能力といたしましては、破碎施設で廃プラスチック類を破碎した場合、最大 1 日 39.4 t、木くず又はがれき類を破碎した場合、最大 1 日 94.0 t 処理する能力がございます。

これは乾燥処理システムフローですが、食品工場などから出る汚泥、動植物性残渣、廃液を破碎と同様に敷地の西側の市道から原料室に搬入いたしまして、汚泥等に少量の廃植物油を添加したものを乾燥機にて蒸気により間接加熱いたしまして乾燥させ、それを冷却し、減量化を行いまして肥料原料並びに固形燃料としてリサイクルいたします。

処理能力といたしましては、1 日 90.9m³でございます。

これは搬出入ルートでございますが、阪神高速湾岸線、阪神高速湾岸線の側道でございます一般県道芦屋鳴尾浜線、市道小曾根線の 3 ルートを利用いたしますが、その各々の現況交通量と運搬車両の走行による交通量の増加は、阪神高速湾岸線が 49,881 台に対しまして 18 台、一般県道芦屋鳴尾浜線が 10,598 台に対しまして 11 台、市道小曾根線が 18,881 台に対しまして 8 台と、いずれもわずかであることから、本施設を当該地に設置することによる交通上の支障はないものと考えております。

以上のことから、本施設を当該地に設置することは、都市計画上、支障ないものと判

断しておるわけでございます。

なお、周辺環境への影響でございますが、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づき、事前に生活環境影響調査を行っておりますが、調査結果について、参考までにご説明申し上げます。

生活環境影響調査結果については、大気汚染に係ります二酸化窒素と二酸化硫黄、騒音、振動、悪臭の4項目について予測評価を行っております。

二酸化窒素につきましては、環境基準の0.06ppm以下に対しまして、予測結果は最大の地点で0.054ppm、また、二酸化硫黄につきましては、環境基準の0.04ppm以下に対しまして、予測結果は最大の地点で0.010ppmでありますので、特に問題はないものと判断されております。

騒音につきましては、規制基準の昼間65dB、朝・夕60dB、夜間50dBに対しまして、騒音発生場所から一番近い敷地境界線上での予測結果は44dBでございますので、特に問題はないものと判断されております。

振動についても、規制基準の昼間65dB、夜間60dBに対しまして、振動発生場所から一番近い敷地境界線上での予測結果は26dBでございますので、特に問題はないものと判断されております。

悪臭につきましては、規制の対象となる各物質の敷地境界線におけます予測結果はいずれも兵庫県が定めておられます規制基準を下回っておりまして、特に問題はないものと判断されております。

以上で、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第2号議案について、ご質問又はご意見ございますでしょうか。

26番 2点お尋ねをしたいと思います。

1点は、説明の中でも今回の焼却施設を廃止するという事の中で、環境負荷の低減を図るというふうに説明、また文章の中にも書かれてありますが、具体的にどのような低減がなされているか。今の数値などに関係があるのかとも思いますが、その辺をお聞かせください。

もう1点は、住宅地からは900mほど離れているということなんですけれども、そこに対しての住民への説明などは行われたのかどうか。2点お聞かせください。

事務局（西宮市） 焼却の分はあとでご報告させていただきます。

住宅地 900mの住民さんへの説明につきましては、事業者側から説明にまいりまして、この設置につきまして、反対の意見はございませんでした。

事務局（西宮市） 生活環境への影響でどういう点が軽減されたのかというお尋ねでございますが、まず、焼却炉がなくなったということで、ダイオキシンとかの発生の心配がなくなったと。それから、窒素酸化物あるいは硫黄酸化物、こういうものにつきましても、焼却がなくなるということで、燃料は焚くんですけども、そのあたりが大幅に軽減されるということでございます。

26番 今のご説明で、住民への説明等が分かりました。それで、今、破碎施設の問題では、更新するということなんですが、その辺の住民への説明の中で、反対はなかったということでしたから、結果は分かるんですが、疑問等は出されませんでしたでしょうか。破碎に関連する結果としての問題点が出されませんでしたでしょうか。

事務局（西宮市） 破碎処理の内容につきましては、事業者側のほうから説明しましたけれども、何も意見等はございませんでした。

26番 分かりました、理解できましたので、以上で終わります。

24番 先ほど、搬入搬出のルートの話がありまして、3ルートという話を聞いたんですけども、搬入搬出というのは、決まったところから持って来て、決まったところへ持って行くということなのか、これ以外のルートというのは一切通らないという理解でいいのか、その辺をちょっとお伺いします。

事務局（西宮市） 西宮市の産業廃棄物対策課です。決まったところではないんですけども、ここは埋立地なので、通るところが決まってしまう、小曾根線と湾岸線という形で。ということで、他のところからは来ないということでございます。

議長 よろしいでしょうか。

他に、ご意見ございますでしょうか。

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どおり可決いたします。

続いて、第3号議案でございます。第3号議案は姫路市に係ります「ごみ焼却場（産業廃棄物処理施設）の敷地の位置について」であります。これを上程いたします。事務局から説明をお願いいたします。

事務局（姫路市） 姫路市建築指導課長でございます。それでは、第3号議案についてご説明いたします。

お手元の議案書11ページ、議案位置図4ページをご覧ください。本施設は、工業専用地域に計画された産業廃棄物の処理施設であり、再利用不可能な産業廃棄物を焼却処理することにより、埋立てごみの軽減等、最終処分場の延命に貢献するために設置するものであります。

これらの施設は、事業者が民間企業であり、都市施設として恒久性の担保が困難なことから、都市計画決定をするのではなく、建築基準法第51条ただし書の規定を適用するものでございます。

前面スクリーンをご覧ください。敷地の位置でございますが、山陽電鉄飾磨駅から南へ約3.5km、赤色で示している場所で、敷地面積は約5,800㎡でございます。敷地の用途地域は工業専用地域であり、周辺は工場、倉庫等が立ち並んでおります。

全体配置図でご説明いたしますと、黄色で示しております部分が乾溜ガス化炉施設でございます。次に、ピンクで示しております部分がキレート処理装置施設、緑色で示しております部分が管理棟・保管庫棟で、青色が煙突でございます。

それでは、処理工程についてご説明いたします。本施設は、ガス化燃焼方式と呼ばれる焼却施設で、ガス化施設と焼却施設が分かれているものでございます。受入れ予定の廃棄物は、主に姫路市内の事業者から搬出される再利用不可能な産業廃棄物で、主に廃プラスチック、木くず、汚泥等でございます。そのうち、廃プラスチック、木くず等を乾溜ガス化炉施設において乾溜し、発生したガスを焼却処理いたします。また、汚泥については、先ほどの燃焼炉で発生した燃焼ガスを使用し、ロータリーキルン炉で焼却処理いたします。

各工程で使用した燃焼ガスは、所定の冷却を行い、バグフィルターでばいじんを除去した後に、大気汚染防止法による排出規制をクリアした排ガスとして煙突から大気に放出されます。残った灰については、場内の灰台車から専用車両に積み替えて、神戸市内の最終処分場で処分されます。

次に、搬入搬出経路についてご説明いたします。搬入予定の廃棄物は、主に姫路市内から車両による陸送を計画しており、国道2号姫路バイパスから幹線市道を経て、県道飾磨港線を通り、搬入されます。搬出については、搬入と逆ルートを経て、神戸市内の最終処分場へ陸送いたします。丸印地点での交通量については、現況1日4,917台に対

し、142台の増加であり、交通に支障を及ぼすものではないと考えております。

このように、敷地の位置については、工業専用地域であり、周辺の土地利用との関係から見ても支障がなく、また、交通量の増加についても交通に支障を及ぼすものではないと考えられることから、本施設を設置することは都市計画上、支障がないものと判断しております。

なお、周辺環境への影響については、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ておりますので、参考に調査結果をご報告いたします。

生活環境影響調査については、大気汚染、騒音及び振動の3項目について予測評価を行っております。

大気汚染については、二酸化硫黄は0.006ppmと予測され、環境基準値の0.04ppmを満足しております。二酸化窒素は0.036ppmと予測され、環境基準値の0.06ppmを満足しております。また、浮遊粒子状物質は0.074mg/m³と予測され、環境基準値の0.1mg/m³を満足しております。塩化水素は0.00037ppmと予測され、環境基準値の0.02ppmを満足しております。ダイオキシン類は0.12pg-TEQ/m³と予測され環境基準値の0.6pg-TEQ/m³を満足しております。

以上のことから予測評価した結果、すべてが環境保全目標を満足しているとの報告を受けております。

騒音については、工業専用地域内ということで、法規制を受けない地域であります。環境保全目標を騒音規制法の工業地域並みの規制基準値である70dBの設定に対し、敷地境界で55.9dBであり、振動についても、工業専用地域内ということで、法規制を受けない地域であります。環境保全目標を振動規制法の工業地域における規制基準値である65dBの設定に対し、敷地境界で35.1dBでありましたので、特に問題はないと考えております。

なお、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づく告示縦覧を1カ月間行いましたが、意見書の提出もなく、専門的な知識を有する方からの意見の聴取を行いましたが、生活環境影響調査等については、妥当であるとの回答を得ているとの報告も受けております。

以上で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。姫路市に係る産業廃棄物処理施設の位置についてでございますが、これについて、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 この中島地区というのは、確か15年度の第1回でしたか、この都計審の中でも、産廃の施設の設置というのがあったというふうに思います。中島地区の、この場における産廃処理の施設を含めたごみ処理施設、これが随分、この地域の方から増えて来ているということの不安の声を、意見書は出ていないということなんですけれども、お聞きをしているんですが、今、何社ぐらい、幾つの施設ぐらいがこの中島地区であるのでしょうか。

事務局（姫路市） 姫路市の産業廃棄物対策課でございます。ご指摘の地区では、今現在、4社ほどの許可を出した事業者がございます。

26番 住民の意識ではもっと多いような、10を超えるというようなことをお聞きをしたので、認識が違ってたのかも分かりませんが、建物をどういうふうに数えたのかなと、逆に私がお聞きをして感じたんですが、それほど、住民にとっては非常にたくさんの施設があるというふうに理解がなされてるという状況があるんですね。それが正確であればきちっと住民のほうに説明をしていただけたらありがたいというふうに思うんですけれども、そんな中で、どんどんこの空間と言いますか、そういうところもあるということで、先日も、ちょうど今年、鳥インフルエンザが兵庫県であった時に、その処理もその場でお願いをしたというふうなことも聞いて、確かに県民の安全・安心を守るという点からですね、どこかで処理をしなければなりませんから、絶対駄目ということではなしにですね、その地域の方から見れば、十分な説明がなかった。安心なのかということで、非常に不安を覚えたということも含めて、今回は特に、医療系の廃棄物も含まれるということで、非常に心配の声が上がってるんですね。

自治会の方にもお聞きしましたら、そういった意味では、まだ今の段階では、私、意見書も出す機会あったんですよというお話をしましたんですが、それも知らなかったということも含めて、決して、今、これでは賛成しかねるという住民のお声がありました。私ども、やっぱり、そこでは県民の参画と協働という意味では、非常に大事にしなければなりませんし、こういった産廃処理の施設については、非常に微妙な点もございます。改めて、一応、賛成できないということで、表明をしておきたいと思えます。以上です。

議長 他に、ご意見・ご質問ございますでしょうか。

ご質問等、他にないようでございますので、お諮りいたします。

第3号議案について、原案に賛成の方、挙手を願います。

(賛成者挙手)

議長 ありがとうございます。

反対の方、挙手を願います。

(反対者挙手)

議長 反対1でございます。

以上ですので、第3号議案については原案ど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西宮市及び姫路市の各市長あてに答申することといたします。

続いて、我々の審議会の中で、委員会をつくってご検討いただいております第4号議案、「都市計画道路網の見直しに関する基本的な考え方」の答申案に移ります。

ご承知のとおり、本案件につきましては、平成15年度の第2回審議会で諮問を受け、6名の委員からなる都市計画道路網の見直しに関する検討委員会議を開催いただき、5回の会議を開催していただきました。大変、熱心にご検討いただき、答申案をとりまとめていただいたところでございます。委員の皆様には、大変なご苦勞をお掛けいたしました。心より感謝申し上げたいと思います。つきましては、本日は、検討委員会議の座長をお務めいただきました1番委員から、答申案についてまずご報告をお願いしたいと思います。どうぞよろしく願います。

1番 ただいま、議長からご紹介がございました、「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、本審議会への答申策定にあたりまして、検討委員会議の座長を務めさせていただきました。改めまして、よろしく願います。

既に、委員の皆様、ご承知おきのことだと思っておりますが、今年度、中間報告という形でとりまとめの経過を報告させていただきました。詳しい答申案の内容につきまして、その後いろいろと検討を重ねてまいりました。中身につきましては、私の後で事務局のほうからご説明いただくことにいたしまして、まず、中間報告以降、本答申案を策定するまでの経緯等につきまして、ご報告を申し上げたいと思います。

本検討委員会議は、議長からご紹介ございましたように、昨年9月の都市計画審議会への諮問を受けまして、審議会としての答申案を策定するためにワーキング委員会を立ち上げていただきました。その座長として、私をご下命を賜りました。私を含めて6名

の審議会の委員の方々にワーキンググループの委員にご就任いただきまして、検討を重ねてまいりました。

昨年12月からほぼ2月に1回ペース、都合計5回の検討会議を重ねてまいりまして、今日、ご説明申し上げます最終答申の案を作成いたしました。もとより、審議会の中間報告の中で、委員各位からご指摘賜りましたご意見を再度踏まえて検討するとともに、さらに先月の作業グループでのとりまとめの結果についてパブリック・コメントを実施いたしまして、住民の方々から大変たくさんのご意見を賜りました。

ただ、この都市計画道路というのは地方の生活、あるいは当該市町村の将来にとって密接な関係がございますことから、我々が見直すにあたってどういう考え方で、あるいは、どういうチェック項目を掲げながら検討すればいいかという案を作成しているんですが、えてしてそういう方針のことよりも、個別の路線のことに皆様ご興味が移ってしまってるようで、建前はとにかくいいけれども、個別の路線はどうなるのかというご意見がかなり出てまいったことに、ちょっと戸惑いを感じたんですが。今日、ご報告いたしますのも、審議会として、これから行政のほうで見直しの作業をしていただく方針について、この方針で本当にいいのだろうか。あくまでも個別路線の是々非々をご議論賜るのではなくて、審議会としての見直しの答申案を議論していただくという視点から、ご議論賜りたいというふうをお願い申し上げます。

なお、パブリック・コメントの中には、当然、都市計画決定されている道路でありますので、それなりに必要性があつて計画決定されているものでありますから、進めるべきものはできるだけ早く進めてほしいというような個別の事業に対する要請なんかもございました。それは当然でございますが、先ほども申し上げましたように、これから見直しにかけていく方針として、どういう作業手順を踏んだらいいだろうか、どういう視点からチェックしていけばいいのだろうかということを中心に専門家の方々のご意見を頂戴しながら、案としてまとめさせていただきました。

本答申案が、きょう、ご審議賜りました後に正式な答申としてまとめられ、今後の都市計画道路網の見直し作業に活用されることを期待いたしまして、私の冒頭の説明に代えさせていただきたいと思っております。

それでは、事務局から、我々が作成いたしました具体的な答申の最終案について、ご説明を賜りたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

事務局 第4号議案、諮問案件「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、最終の答申案をご報告いたします。答申策定に向けました取組状況につきましては、ただいま、座長先生のほうからお話ございましたが、検討委員の皆様には、2カ年度に渡りまして、大変熱心にご議論いただき、事務局といたしまして、この場をお借りしてお礼を申し上げます。ありがとうございました。

それでは、答申案のご報告の前に、10月15日から11月15日まで答申素案について県で実施をいたしましたパブリック・コメントの結果につきまして、ご説明をいたします。まず、お手元の別冊資料1をご覧ください。

ご意見等は、203人の方から236件の提出がございました。表は左から順に答申素案の「項目等」、「意見等の概要」、「件数」、「意見等への考え方」を記載しております。詳細はこちらをご覧くださいとしまして、本日は概要版によりご説明をいたします。お手元の資料2をご覧ください。1枚ものでございます。

ここでは、上から順に、「答申素案で考慮済みのご意見」、「答申素案の修正に反映をしたご意見」、「答申素案に係る質疑等」、それから「その他」に区分しまして、主なものをお示ししてございます。

まず、答申素案で考慮済みの主なご意見としましては、「都市計画道路網も根本的な見直しを図り、道路整備は最低限必要なものに限定する必要がある。」「必要性の検証にあたって、事業費に関する項目がないが、事業費の観点も必要である。」「住民との合意形成が強調されているのはなぜか。また、その具体的な方法はどのようなのか。」「そして、「市町合併後の人口推移等が見直しの時期に与える影響はないのか。」「こういったものがございました。答申素案につきましては、これらのご意見等を既に、包含した内容となっております。

次に、答申素案の修正に直接反映をしたご意見としまして、「今後の道路整備は、環境への影響、安全・安心の生活等を考慮する必要がある。」「必要な事業は実施する方向で検討する必要がある。」という2つのご意見でございますが、これらに対する考え方としては、ご意見等を踏まえまして、答申素案1ページの「はじめに」において、公共事業については、地域の環境に配慮しつつ、県民の参画と協働を得ながら、必要な事業は着実に進めていく必要があるということを追記しております。

次に、「10年以内に事業実施予定の区間を見直しの対象とする必要があるのではないか。」ですが、これについては、答申素案の6ページの「道路ネットワークイメージ」の中で、10年以内に事業実施予定の区間については、必要性が整理されていることを明

確にするため、事業中又は10年以内に事業実施予定の区間については、既に早期の整備が必要な区間として、社会基盤整備プログラム等に位置づけられているということを追記しております。

次に、「都市計画マスタープランに、都市計画道路網の見直し方針の記述がないのではないか。」ですが、これについては、今回の見直しは都市計画区域マスタープランに示す整備の方針に沿ったものであるため、問題はございませんが、マスタープランに位置付けのある都市計画道路を見直す場合には、マスタープランとの整合を検討する必要があることから、「都市幹線街路を廃止しようとする場合には、都市計画区域マスタープラン等の上位計画との整合を図るよう検討する必要がある。」として、答申素案10ページの「上位計画における位置付け」の記述を修正してございます。

次に、答申素案に係る主な質疑等としまして、「個別路線の情報を提示せずに、パブリック・コメントを実施するのは適当か。」でございますが、これについては、本答申は「都市計画道路網の見直しに関する基本的な考え方」を示すもので、個別路線の見直しについては、今後、住民合意を図りながら進めていくということとしております。

次に、「都市計画決定後の年数を廃止存続の判断指標に入れる必要がある。」ですが、これについては、都市計画道路は長期的な視点からその必要性が位置づけられており、単に長期に渡って事業に着手していないという理由のみで廃止をしようとすることは適切ではないというふうに考えております。

次に、「今回の見直し調査への市町都市計画審議会の関わり方はどうなるのか。」でございますが、これについては、市町の都市計画審議会に対してもパブリック・コメントの実施に併せまして、本答申の素案を既に報告しております。また、今後も今回の調査の結果として、見直しを検討する箇所の報告を行うこととしております。

次に、その他の主なご意見としまして、今回のパブリック・コメントの県民への周知など、実施方法に関するご意見等がございました。これについては、パブリック・コメント実施要綱に基づき実施をしておりますが、今回はさらに都市計画道路を有する各市町のホームページ等も活用しまして、より幅広い周知を図っております。

次に、廃止となる未整備区間について、これまでの建築制限に対する取扱いに関するご意見がございました。これについては、都市計画道路は長期的な視点から計画決定されることから、その整備に相当程度長期間を要することはやむを得ないと考えております。社会経済情勢の変化を踏まえて、今回、廃止に向けて検討を進める区間について

は、廃止をする理由を明確にして、住民との十分な合意形成を図ることが必要と考えております。

最後に、都市計画道路山手線、建石線など、個別の道路の計画に関するご意見等がございました。これらについてはいずれも、本答申は、個別の道路の計画に言及するものではなく、「都市計画道路網の見直しに関する基本的な考え方」を示すものであるというふうにしております。

以上が、「提出された意見等の概要とこれに対する考え方」でございます。なお、これらの資料のうち、全体を記載しております別冊資料1のほうは、答申後の来年1月に、答申とともに公表の予定でございます。

それでは、ただいまのパブリック・コメントの結果を踏まえまして、検討委員会議でまとめていただきました最終の答申案について、9月の審議会、あるいは本日のこれまでの説明と重複する点もございしますが、改めて概要をご説明させていただきます。お手元の別冊「答申案」をご覧ください。

なお、答申素案から変更しました箇所には下線を施しております。まず、表紙をめくっていただきまして、目次をご覧ください。本答申の趣旨を記載した「はじめに」に始まりまして、「見直し対象区域及び対象道路の種別」、「都市計画道路網の現状と課題」を整理した上で、「見直しの進め方」、「見直し方針」、「見直しに際しての留意事項」をまとめまして、「おわりに」で、今後の見通しについて記載をしております。

1ページをご覧ください。「はじめに」でございますが、中ほどより下のほうでございますが、近年の社会経済情勢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ございします。そこで、この答申は、県が都市計画道路網について「見直し調査」を実施するにあたっての「基本的な考え方」を示すものとしております。

なお、2行目の都市計画区域の存する市町の数については、11月の丹波市の誕生など、今年度の市町合併や都市計画区域の拡大を踏まえまして、今回、55に変更しますとともに、ページ中ほどの公共事業に関する記述については、パブリック・コメントや前回の審議会でのご意見を反映して、「地域の環境に配慮しつつ、県民の参画と協働を得ながら必要な事業は着実に進めていく必要があることから、より透明性の高い効率的な事業の推進を図ることが重要になっている」と、表現を追加及び修正しております。

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する50市町」としております。また、1ページでご説明しました市町合併等に伴い、図面の一部修正もしてございます。

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ページの始めでは、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ページの後半では、都市計画道路の整備状況を整理しております。神戸市を除きます県内の幹線街路の未整備区間約610kmのうち、約460kmは今後10年以内に事業実施の予定はございません。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おります。

今回のパブリック・コメントを踏まえまして、事業中又は10年以内に事業実施予定の区間については、既に早期の整備が必要な区間として社会基盤整備プログラム等に位置づけられていることを追加して明確にした上、見直しを進めるに際しては、10年以内に事業実施予定のない区間について、課題の整理を行うこととしてございます。

7ページからは「第一次調査」の結果として未整備区間の課題をまとめております。今後10年以内に事業実施予定のない区間のうち、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ます。

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る288区間、約290kmを対象に進めていくというふうにしております。また、見直しにあたりましては、「第二次調査」として、対象区間毎に現状の整理をはじめとすご覧の4つの項目について整理をして、必要性の検証を行ってまいります。

なお、このうち現状の整理については、10ページの始めにありますように、パブリック・コメントを踏まえまして、「都市幹線街路を廃止しようとする場合には、都市計画区域マスタープラン等の上位計画との整合を図るよう検討する必要がある」ことを今回、表現を変更して明確にしてございます。

11、12ページは、必要性検証の視点をまとめております。道路の機能については、交通機能の他、都市環境・都市防災など、各種の機能面から必要性を検証することとしております。

検証に際しては、整理項目を網羅しました13ページの「必要性検証チェックシート」を市町が主体となって作成することとしております。

14ページからは、見直し方針でございます。対象区間の廃止・存続の方向性を判断する際には、「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。そして、「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必要なく、廃止しても周辺道路網に問題が生じない。」「沿道利用機能面の交通機能をはじめ、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まして、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。なお、前回、「交通量面を除く交通機能」としていた箇所は、分かりやすい表現にするため、「沿道利用機能面の交通機能」に変更してございます。

16ページは、「存続の方向で検討を進める」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」を判断基準としまして、見直しの方向を区分することが適当としております。具体的な見直しの方向としては、ご覧の から の3つのケースに区分することが考えられます。なお、このうち、 の「個別区間毎に対応する場合」については、他の2つのケースのように判断基準との関係を明確にするため、ご覧のとおり一部記述を追加、修正してございます。

また、18ページには、「個別区間毎に対応を検討する」区間について、各課題に対処するための見直し方向としまして、ルートの変更の他、ご覧の対応が想定されるとしてございます。

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」区間については廃止の方向、「存続の方向で検討を進める」区間については、示されている見直しの方向に沿って、都市計画変更の手続、又は事業者の必要な対応を進めていくということが適当と考えております。その際には、見直しを行う理由を明確にし、都市計画変更の手続を行う場合は、見直しの理由と方向を客観的に分かりやすく住民に説明をして、十分な理解を得ることが必要というふうに考えております。

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。答申後は、答申案の作成と並行して実施中でございます「第二次調査」において、区間毎に廃止に向けて検討するのか、存続の方向で検討するのかを定め、さらに「第三次調査」として見直しの方向性を検討してまいります。そして、「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して、都市計画変更が必要なものについては、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。

なお、ここで、「見直し検討箇所の公表」から「都市計画変更」までの手続は、いずれも県と市町が協力して行うものでありますことから、前回ありました実施主体の括弧

書の記載は削除しております。また、一番下の囲みの中で、前回、「不要な建築規制」としていましたところを、表現を適切にするため、「不要な建築制限」に改めております。

最後の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、都市計画道路網を取り巻く情勢は今後も変化していくというふうに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いうふうにしております。

以上が、答申案の内容でございます。

次に、答申を受けまして、今後、個別区間の見直しの方向性を検討していくわけですが、現時点で「廃止に向けて検討を進める」ことが想定されます事例を幾つかご紹介いたします。

前面スクリーンをご覧ください。まず、戦災復興で計画された区間の位置付けが変化したという事例でございます。左側が戦災復興の都市計画図でございます。当時は、戦災復興計画として、市街地と住宅地を連絡する目的で、住宅地の西部と市街地の東部を結ぶ道路として計画決定をいたしました。右側は現在の都市計画図でございます。その後、市街地中心部へのアクセス道路を新たに追加したことにより、当該区間の位置付けが変化したことから、赤色の破線の区間を廃止の方向で検討を進めるというものでございます。

次は、当初、幹線道路として計画決定していた区間を、自動車交通を排除して歩行者専用道路に変更するという事例でございます。ご覧のとおり、図書館、公園、水辺空間などが集積しておりまして、歩いて楽しい道づくりのための散歩道整備など、交通機能の確保から、コミュニティー空間の形成へとまちづくりの観点が変化しているために、赤色の楕円で囲みました区間を廃止の方向で検討を進めるというものでございます。

次は、社会経済情勢の変化により、宅地開発が具体化しないことに伴う事例でございます。これは当初、想定をしていました大規模な宅地開発計画が社会経済情勢の変化によって、具体化の見通しがなくなったことから、関連する赤色の区間を廃止の方向で検討を進めるというものでございます。

最後は、歴史的・伝統的建造物や既存町並みの保全に伴う事例でございます。計画決定時は、良好な市街地形成を図る目的で、地域の骨格道路として位置付けておりましたが、城跡などの歴史的建造物や情緒ある町並みを保全するという観点で、まちづくりの

方向性を再検討して、赤色の区間を廃止の方向で検討を進めるというものでございます。これらの事例も含めまして、個別区間の見直し方向については、今後、市町と協力をして第二次及び第三次調査を進めていきまして、定めてまいりたいというふうに考えております。

以上で、ご報告を終わらせていただきます。

議長 限られた時間の中、大変熱心に5回に及ぶ会議を開催していただき、ご検討いただきました座長をはじめ、検討委員の皆さんに御礼を申し上げたいと思います。

それでは、ただいまの「見直しに関する基本的な考え方」について、ご意見等ございましたら、お願いしたいと思います。

26番 道路網の見直しの必要性ということは、都市計画決定から長期に渡って事業化されないという点では、その必要性は十二分に理解もできますし、そのとおりだろうというふうに思います。その点で、ちょうど素案の提示の前回の時に、私、申し上げましたけれども、「公共事業のあり方が問われているので、そういったことを含めて、総括的なことも答申の中に盛り込まれては」という意見を出したところ、検討委員のほうから、「はじめに」に、そういうことも含まれるんだということでした。今回は、線を引いているところが変わっているわけですが、この中に、「地域の環境に配慮しつつ、県民の参画と協働を得ながら」云々という言葉があります。それで納得をしながら進めていくと。それが、以前のは、なかなか情報公開だとか県民参画という点では、非常に足りなかった点があるのだろうなというふうに私も理解できます。

そういった意味では、今回の見直しでは、大いにそれを進めていただくということで、1ページに明記をしていただいたという点では、非常に賛成なんですけど、そこで、20ページにあたるんですが、この都市計画の道路網見直しフローのところ、第一次調査を終えまして、第二次調査をされて、第三次に進んでいくということなんですけど、住民にはじめて情報公開され、合意を得るとというのが、三次調査の後という結果になります。私はぜひ、第二次調査と第三次調査の間で、この情報公開というものが必要なのではないかと。そうすることが、真に県民に参画を求めているということになるのではないかと。そういう一つの意見、疑問を持ったわけですが、そのあたりはいかがでしょうか。

議長 検討委員会若しくは事務局でご回答いただければありがたいと思います。

事務局 ただいまのは、見直し作業の早い段階から住民参画を求めるべきではないかというふうなご意見かと思っております。20ページをご覧くださいますと、見直しの方向

を二次、三次調査と定めていくわけですが、そういう調査段階で、今、おっしゃったような住民の参画を得るという方法もあろうかとは思っておりますが、何分、利害関係が対立して、方向性をまとめるのに長期間を要したり、また、結局まとめられずに終わってしまうというような恐れもあろうかと思っております。

これは、今回、せっかく答申をしていただくということで、見直しの趣旨からすると、そういう結果は適当ではございません。そのために今回は県と市町がまず協力をしまして、答申にお示しいただきました客観的な判断基準に従って一定の見直し方向の案というものを示した上で、その後、十分に住民合意を図っていくというのが、一番良いのではないかとこのように考えております。以上でございます。

26番 今の答弁なんですけれども、いつも利害関係云々ということで、道路にしる、区画整理事業にしる、こういったことはまちづくりのなかでは出て来る問題です。確かに、いろんな問題があろうかというふうに思います。それは否定はいたしません。けれども、それを一括りにしてしまって、確かに長期的にいろいろ問題が起こる場合もあるかも分かりませんが、それもそこに住む住民の総意であったり、あるいはまちづくりを進めていく問題点になるということです。せっかく見直していくのに、こういった一つの考え方を提示するのに、やはり拭い去れないのは、見直し検討箇所の公表というところからそこへ至っていくという点で、ややもすれば決定ありきの考え方で、しかもこれまで、この審議会でも私、幾度か申し上げましたけれども、どうしても役所の側が何か説明をするときには、本当に聞きますよというような対応ではなくて、やっぱり結果があるんです、そこへ向かっていくんです。そういうのが今まであったということが現実なんです。

だから余計のこと、住民に対する公開というものは早い段階から行うべきではないかという意味で、私はこのところに是非入れていただきたいのですけれども、これがなるとすれば、非常にこの「見直しの基本的考え方」の画竜点睛を欠くのではないかなと。せっかく、この間、21ページに渡る案の中に、幾度も「県民の参画と協働」という言葉が出てまいります。これを実践するのは、最後のこのフローのところ、実際にそうするという事にならなければ、それは言葉だけに終わってしまうのではないかとこのように、非常にご苦労されたという点では敬意を表したいと思います。検討された委員の皆さんにはご苦労様というふうには言いたいんですけれども、そういうことで、私は最後のところが欠けているのではないかと。だから、見直しの必要性は感じながらも、

そういった点でやはり不十分ではないかという点で、意見とすれば賛同しかねるということで、私の意見を申し述べたいと思います。以上です。

議長 どうもありがとうございます。

21番 この見直しにつきまして、私が云々申し上げるわけではないんですが、ちょっと気になる点がございます。我々、県の都市計画審議会でこういう見直しをする、その前に、市町の都市計画審議会ではどういう経過になっているのか。そして、その市町がこの見直しに対して十分理解をされているのか。また、市町との今後の交通網の計画等について、連携をしてやっていくのかどうかということが1点でございます。

それからもう1点は、きょうの都市計画審議会では見直しということですが、この見直しの作業を今後進めるにあたりまして、事業の実施計画がその後どうなっていくのか。見直しはして、必要性を認めただけでも、事業がまだ先、いつするのか分からないというふうなことで、どうかなと思います。そういうところの2点について、お考えをお聞きしたいと思います。

議長 委員会の委員なり事務局のご意見、ご答弁をお願いしたいと思います。

事務局 2点ございました。まず、1点目でございますが、市町の都市計画審議会に対する取組でございますが、答申素案をつくりました後、パブリック・コメントを実施するにあたりまして、それに先立つ形で各市町からその都市計画審議会に対しても答申素案の報告をしていただいております。それから、その時の市町都市計画審議会のご意見、こういったものも踏まえまして、市町のほうから私どもにもいろいろご意見は頂戴しております。これまでも、市町とは、答申素案をつくっていきます際にも、いろいろ意見交換もしてございます。こういったことも踏まえまして、今後、答申を受けまして、実際の調査を進めていくにあたりまして、十分に市町と連携を図って進めていきたいというふうに考えております。

それから、見直しの方向が三次調査の結果、定まりました際には、それを公表する際にも、事前に市町の都市計画審議会のほうにもご報告をしていただくというふうに考えております。

それから、2点目でございますが、この見直しの後、実施はどうかというようなご質問かと思っております。特に、今回、長い間、土地利用制限を、特に不要にかけ続けられて来たというような区間については、早速に廃止をしていくということが必要でございますので、住民合意をもちろん形成する必要がありますが、なるべくそれを速

やかにいきまして、廃止、そして、土地利用の制限を解除していくといったことをしたいというふうに考えております。

また、存続のものにつきましても、当面、事業実施予定はございませんが、せっかく見直しをして、実施が可能な方向に見直しをしていくわけでございますので、それをもちまして、整備の順位と言いますか、そういったこともあがってこようかと思えます。そういった形で、いずれにつきましても、この答申が有効に働くように今後も進めていきたいというふうに考えております。以上でございます。

21番 今の説明でよく分かりました。ただ、ここで、見直しについて、基本的に必要だと勘案されて、そして、これは今後進めていくということは、その必要性というものについては、十分に県も市町も認識の中でやっていますけどね、最近、やはり場所によりまして、非常に渋滞の多いところがあるんですね。そういうところについては、おそらく早期に事業実施ということになろうと思えます。それとちょっとこれは違うと思うんですが、兵庫県下には、平面交差の踏切がたくさんあって、そのようなのを県の事業として立体化していくという、報告を受けたこともあるわけなんですけれども、そういうことも含めて、交通渋滞の非常に多いところがありましてね、非常に困って、私も議会のほうで何回も発言させていただいて、改善の方向に向かっているんですけれども、渋滞がひどいところは、早い時期にやるべきだと。これはこんなところで言うべきことじゃないと思えますけれども、せっかくこういう見直しということで必要性を認めて、答申をまとめておるわけですから、実施するところの方はここではないのだけれども、こういうことも一つの見直しの内容として、全面的に理解をし、賛成しますと同時に、今後のあり方については、迅速に処理していただきたい、こういうことを申し上げておきます。回答は結構でございます。

議長 具体的な路線についての検討でございませぬので、こういう答申案は、漠然とした書き方しか仕方がないかもしれませぬけれど、市町からのヒヤリング等の段階、そして当然その段階では市町の都市計画審議会で、市町側の協議というふうなのが入って来るのではないかと思いますので、住民の意見をまずその段階である程度反映できるというふうな期待は十分あるのではないかと思います。

26番委員は、この第二次調査の段階から第三次調査へいく間に、住民の合意を採ったらどうかということでございますけれども、もう既に何十年かそのままになってるものに対して、これから10年以内に着工の計画のないものについて見直しをする。その場合

でも、必ずしも全部やめるのではなくて、むしろ増やすべきところも出て来るというような内容でございますので、できれば一応、こういう形で答申をさせていただければと思います。

その内容については、できるだけ住民合意というのを具体的な形でどうするかというのが、26番委員のお考えだと思いますけれども、必ずしもここへ入れなくても、二次調査の段階で十分、市町の側が判断をして、住民のご意見を上げて来るということが期待できないわけではなくて、むしろ、我々はそこを期待したいということでございます。

いずれにしても、そういうふうな考え方は今、承りましたので、きょうのような形でお認めいただけないかと思いますが。

26番 議長からのそういった提案と言いますか、中身というのは、非常に期待感を持つという点では、大変、私も期待をしたいというふうに思うんですけれども、なかなかやはり、こういったことでは、この段階でやっぱり聞いていくという姿勢を示していくというのが私は大切だと。そのことを住民に、逆に言えば、この段階で情報が公開されますよということが、分からなければ悪いですが、ただ単なる期待では、上からの押しつけになってしまうのではないかということは、もう拭い去れない部分ですので、議長からのそういった裁定案的なもの、本当に申し訳ないんですけれども、やはり、そういったことでは、ここまで来てるんですから、是非むしろ私は入れていただきたいということで考えております。

議長 実際のこの案を作成していただいた委員の立場で、何かご意見いただいたらと思います。

1番 26番委員がご指摘になってる点は、作業ワーキングの中でも議論が出まして、それでそういうことをこのフローチャートとして正式に市町に強制する形で書くかどうかという点で、少し議論になりまして、一番最後のほうの住民合意として都市計画変更というのは、これは都市計画決定手続の話ですから、法的にこれはやらざるを得ないですね。それで、二次調査、三次調査の段階で、どこまで住民に作業の途中の情報を公開するかというのは、もう個別の市町に任さざるを得ないんじゃないかということで、ここで強制的に書くことは、ちょっと馴染まないなという感じで、議論は出たんですけど。フローチャートとしては書かないという、これは半分私の見解も入っているんですが、そういう形にさせていただいて、作業を進める中で、こういう作業が進んでいると

ということはもう住民に公開されていますから、資料請求もいつでもできますし、作業の中途を公開せよという要望があれば、当然やるべきでしょうから、そういう形でここで強制的にこうやりなさいということを書くことは、馴染まないということで、県と市町が作業を進める中で、必要に応じてやっていただければいいんじゃないかなというふうに私個人も考えておりますし、そういう意図で正式にはここに盛り込まなかったということでご理解いただけたらと思います。

議長 多分ですね、10年以内と言っておりますので、かなり時限を切った話であります。もし、ここで住民の合意云々というのを入れると、それ自体上がって来ない可能性があるということも、ちょっと推察するわけです。きょうのここでの議論というのも、当然、議事録その他で残りますし、さらにはその内容は、今度、作業を進める県の立場としては、十分ご理解いただけるんじゃないか。少なくとも事務局はきょうの議論をしっかり聞いておりますので、このフローチャートに書いてなくても、できるだけ住民に理解できるような形でアンケートをしてくださいというふうに言えば、それも成り立つんじゃないか。

私は、これまで、こういうふうに答申文の中で住民の意見を聞くということが、これだけ明記されたのは、あまりないという意味で、高く評価をしたい。期待をしたいというよりも評価をしたいと思っておりますので、できればこれで進めさせていただいて、しかも中間報告等、多分、この審議会にかかって来ると思いますから、都市計画審議会としての意見は、また途中でどんどん言えることだろうと思います。少なくとも、来年、一度、中間報告なんかを求めるということをお願いしたいと思っておりますので、そういう段階でご意見等いただければいかがかと思います。

26番 議長さんも、また1番委員さんもおっしゃられて、非常に頑固に聞こえるかも分かりませんが、やはり、全員ここで合意を取りたいというのは、議長の願いであろうというふうに思うんですけども、どの段階で言うにしても、誰に言うにしても、私の主張はですね、この中にやっぱり書かれていなければいくら事務局の方に言ったって、そんな言い方したらいけません、役所ですから、いつその事務局の方がいらっしやなくなるかも分かりません。配転もありますし、転勤もありますし、いろんなことありますから、やっぱりこれはずっと受け継いでいくものですから、形として残る中に是非入れていただきたいということで、非常に頑固と取られるかも分かりませんが、全員合意ということにはならないということでは申し訳ないんですが、私の意見とさせてい

ただきたいと思います。

議長 時間があまりございませんので、明日まで議論してもいいんですけど、それは現実的ではありませんので、それでは一応、賛否を問いたいと思います。よろしゅうございますか。この答申案に賛成の方、挙手をお願い致します。

(賛成者挙手)

議長 ありがとうございます。この答申案に反対の方。

(反対者挙手)

議長 どうもありがとうございます。1名の反対ですので、この内容でもって答申させていただきます。どうも、本当にご議論ありがとうございました。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。

以上で、本日の予定の議案は終わりました。すべて終了ということにさせていただきます。

これで、平成16年度第2回の審議会を閉会いたします。熱心にご議論いただきましたこと、ありがとうございます。どうぞ、終わりにになりましたけれども、よいお年をお迎えいただきたいと思います。

閉 会 午後3時40分

平成16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16年12月27日 午後2時～午後3時40分
場 所：パレス神戸（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	
	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)	立 石 幸 雄		
	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）	