

平成19年度
第2回兵庫県都市計画審議会

平成19年9月21日(金)

パレス神戸2階大会議室

開 会 午後2時00分

議長 平成19年度第2回兵庫県都市計画審議会の開催に先立ち、一言、ごあいさつ申し上げたいと思います。

本日は、平成19年度第2回兵庫県都市計画審議会の開催いたしましたところ、委員並びに幹事の皆様方には、お忙しい中にもかかわらずご出席いただき、厚く御礼申し上げます。

ところで、国会は、総理大臣が突然の辞意を表明されて、衆議院の第一党が総裁を選出すべく国会が中断してございます。大変驚いた事態でございます。我々兵庫県においてかわりのないことを念願しているところでございます。県の行政は、一刻も中断することができないということでございますので、ほとんど問題が直接かわってくることはないと思いますけれども、いささか案じるところでございます。

ところで、前回の審議会で、新たな都市像を描くべく、都市計画区域マスタープラン等の見直しの基本的な考え方について答申を行ったところですが、その中でも触れておりました「まちづくり基本条例」に基づく「まちづくり基本方針」の改訂が、7月末に行われました。

今回の改訂では、社会システムの再構築を目指すとともに、生活の質の豊かさを求めていく成熟社会におけるまちづくりの基本コンセプトにある「人間サイズのまちづくり」の4つの柱、一つは「安全を確保するまちづくり」、一つは「安心を増すまちづくり」、一つは「魅力を高めるまちづくり」、最後は「参画と協働のまちづくり」に整理して、今後の施策を体系化するとともに、基本コンセプトを実現していくための手法として、都市機能の再編や既存ストックの再活用などといった「リデザイン」によるまちづくりがポイントとなっております。

また、国の社会資本整備審議会においても、「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」について、7月20日に第2次答申が行われ、これを受け国土交通省が、「『集約型都市構造の実現に向けて』～都市交通施策と市街地整備施策の戦略的展開～」という資料をまとめております。

この中では、地方公共団体等の行政機関と交通事業者等の民間事業者などが一つの目標を共有して展開する「総力戦」による取組や、それに基づく都市交通施策と市街地整備施策の連携、郊外型における開発抑制のための土地利用規制などの諸施策の展開により、公共交通沿いに諸機能が集約した「歩いて暮らせる環境」の実現を目指すこととしております。

このように、県のリデザインによるまちづくりや国の集約型都市構造の実現に向けた諸施策の展開について、私たちは注目をしていきたいと思っております。

さて、本日の案件は、9月14日に事務局から事前説明がありました、「神戸国際港都建設計画道路の変更」議案をはじめとする3議案であります。

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が、どうぞ十分ご審議を賜

りますようお願いいたします、ごあいさつに代えさせていただきます。

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、審議の中でご発言いただく場合は、議事録作成上、皆様の前に置いております名札の番号を述べてからご発言いただきますようお願い申し上げます。

まず、第1号議案、神戸市に係ります神戸国際港都建設計画道路の変更（3.4.31号神戸三田線の変更）について、事務局の説明をお願いいたします。

事務局 第1号議案、神戸国際港都建設計画道路、神戸三田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。

神戸三田線は、兵庫区上祇園町を起点とし、既成市街地と北区の鈴蘭台、藤原台などの衛星都心を結び、神戸市と三田市の境、北区長尾町宅原を終点とする延長約26キロメートルの主要な幹線街路として、昭和23年に都市計画決定されております。

前面スクリーンをご覧ください。

この度変更いたしますのは、神戸電鉄大池駅の北側に位置する大池駅前交差点から東方向約280メートルの区間でございます。この区間を含む約1.4キロメートル、大池見山台の東側から神鉄六甲駅西側の区間については、平成8年度より神戸市により整備が進められております。変更区間は、現況の道路幅員が約7メートルと狭く、歩道もない状況であり、早期の拡幅整備、供用が望まれているところでございます。

この区間は、もともと現道を北側に拡幅することを前提として計画されておりました。ところが、現道とその北側の土地の間には大きな高低差があるため、現行の計画で整備する場合には大規模な擁壁を設置することとなります。この擁壁の施工に当たっては、工事の作業スペースの確保のため、長期間の交通規制が必要となります。しかしながら現道は、この地域唯一の幹線道路であり、交通量も多く、迂回路もないことから、長期間に及ぶ交通規制ができないため、現道の南側に仮設道路を設けなければなりません。仮設道路を設置するためには現道南側沿道の住居の一時移転を必要とします。

このような状況の中で、神戸市により、沿道や大池駅周辺の住民の方々と、道路整備と駅周辺の整備について話し合いの場が持たれてまいりました。その結果、ご覧のとおり線形を現道から南側に変更し、地形の改変をできるだけ少なくする案で合意が見られました。

以上の結果、ご覧のとおり、一部線形と区域を変更いたします。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、黄色が削除する区域、青色が変更のない区域でございます。

また、本案に関連する神戸市決定の道路についてご説明いたします。

区画街路大池駅1号線及び大池駅2号線につきましては、大池駅へのアクセス機能の充実を図るととも

に、神戸三田線と神戸電鉄に挟まれた街区において、駅前こふさわしい土地利用を促進するために新たに追加する区画街路でございます。

大池駅1号線は、神戸電鉄踏切付近から神戸三田線と大池駅前交差点までの延長約50メートル、2車線の区画街路で、駅利用者をはじめとする歩行者動線を考慮し、東側に歩道を設けます。大池駅2号線は、神戸三田線から神戸電鉄沿いに大池駅1号線までの延長約70メートル、西行きの方通行の区画街路で、駅へのアクセス機能、いわゆるキス・アンド・ライドの機能を充実するため、停車帯を設けるとともに、歩行者動線と土地利用を考慮して両側に歩道を設けます。

本都市計画案をまとめるにあたり、5月14日に住民説明会を開催し、本日と同様の説明をしております。なお、本案について、6月5日から2週間の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。また、市決定の案件につきましては、去る7月18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、同日付けで市長へ答申されております。県決定の案件につきましても、併せて原案どおり承認されております。

以上で、第1号議案の説明を終わります。

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、ご質問またはご意見がございましたら、お願いいたします。

ご質問等がないようですので、それではお諮りいたします。第1号議案、神戸国際港都建設計画道路の変更(3.4.31号神戸三田線の変更)については、原案のとおり可決してよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

議長 ありがとうございます。ご異議がないようですので、第1号議案、神戸国際港都建設計画道路の変更(3.4.31号神戸三田線の変更)については、原案のと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(3.5.17号城北線の変更)について、事務局の説明をお願いいたします。

事務局 第2号議案、中播都市計画道路、城北線の変更についてご説明いたします。議案書は7から10ページ、議案位置図は3から4ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。

今回、変更を行うのは、城北線でございます。城北線は、姫路市東辻井4丁目の城南線との交差点を起点とし、加西市との市境である姫路市飾東町に至る延長約14キロメートルの幹線街路として、昭和21年に都市計画決定されております。

ここで先に、市決定の道路で関連案件である新在家線の変更についてご説明いたします。

新在家線は、姫路市岩端町の城南線との交差点を起点として船場川線へ至る、延長約1,560メートルの

幹線往路で、昭和38年に都市計画決定されております。この度の変更は、この城北線の整備に合わせ、城北線との交差点部に付加車線を設けることにより、安全で円滑な交通処理を図るものでございます。赤色が今回の変更により追加する区域、青色が変更のない区域でございます。

新在家線の西側については、既決定の区域に合わせて、すでに土地利用がなされていることを踏まえ、既決定の隅切部を固定する形で付加車線の計画を行っております。この新在家線の変更に伴い、西側の隅切部の大きさがご覧のとおり縮小いたします。そこで、東側の隅切部の大きさを縮小した西側と整合させるため、城北線の変更を行うものでございます。

黄色が今回の変更により削除する区域、青色が変更のない区域でございます。

本都市計画案をまとめるにあたり、3月7日及び3月15日に住民説明会を開催し、本日と同様の説明をしております。なお、本案について、6月12日から2週間の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。また、市決定の案件につきましては、去る8月6日に開催された市の都市計画審議会において、原案どおり承認され、同日付けで市長へ答申されております。県決定の案件につきましても、併せて原案どおり承認されております。

以上で、第2号議案の説明を終わります。

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、ご質問または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、中播都市計画道路の変更(3.5.17号城北線の変更)については、原案のとおり可決してよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

議長 ありがとうございます。ご異議がないようですので、第2号議案、中播都市計画道路の変更(3.5.17号城北線の変更)については、原案のと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、以上のとおりでございます。この結果は、直ちに知事宛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条ただし書関係の審議に移ります。第3号議案、明石市に係ります「ごみ処理場(産業廃棄物処理施設)の敷地の位置について」を上程いたします。これについて、事務局の説明をお願いいたします。

事務局 議案の説明に入ります前に、建築基準法第51条ただし書の趣旨につきましてご説明いたします。

議案書の11ページ、青いページをお開き願います。

ここに建築基準法第51条の条文を載せてございます。内容でございますが、都市計画区域内におきましては、卸売市場、火葬場などや政令で定めております処理施設の用途に供する建築物につきましては、そ

の敷地の位置を都市計画決定しているものでなければ、新築または増築してはならないとなっております。ただし、特定行政庁が県または市町の都市計画審議会の議を経まして、その敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合は、新築もしくは増築ができることとなっております。

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

なお、廃棄物処理施設の設置許可などに関しましては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づく手続が並行して進められております。その中で生活環境への影響について審査が行われまして、許可できると判断されたものが都市計画審議会に付議されまして、その敷地の位置についてご審議をいただくこととなっております。

それでは、第3号議案につきまして、特定行政庁である明石市からご説明させていただきます。
事務局（明石市） 明石市でございます。第3号議案、ごみ処理場(産業廃棄物処理施設)の敷地の位置についてご説明いたします。お手元の議案書の14ページと議案位置図の5ページをご覧ください。

このたび付議いたします産業廃棄物処理施設は、民間業者が設置する施設で、廃プラスチック類、木くず類及びがれき類の破砕処理施設でございます。このような民間施設の場合は、恒久性の担保が困難なことから、都市計画施設として都市計画決定を行うよりも、建築基準法第51条ただし書の規定を適用し、特定行政庁の許可で行うことが適当であると考えております。

それでは、前面スクリーンをご覧ください。敷地の位置図でございます。敷地の位置は、明石市と播磨町の境にあります二見臨海工業団地の中央付近に位置する、赤色で示しております場所でございます。

こちらの図は、当該敷地の用途地域図でございます。赤色で示しております場所が当該敷地で、用途地域は工業専用地域でございます。敷地の周辺には工場が立地しております。なお、当該工業団地北側の対岸の一番近い民家までの距離は、約750メートルでございます。

次の図は、搬入・搬出ルート図でございます。青色で示しております加古川バイパス、第2神明道路、国道2号、国道250号（いわゆる明姫幹線でございます）、県道志染土山線を利用いたします。いずれも、緑色で示しております南北に走る4車線の県道二見港土山線を経由いたします。

また、このルートを通過する交通量につきましては、黄色の矢印で示しております地点で調査をしております。調査の時間帯は、朝の10時から翌朝の10時までの24時間で、通過車両台数は2万811台でございます。今回の事業実施後に増加する車両の台数は、搬入と通勤車両との合計で108台の見込みでありまして、現況の交通量に対する増加率は、およそ0.52%でございます。交通に大きな影響を与えるもの

ではないと考えております。このようなことから、本施設の敷地の位置につきましては、都市計画上、支障がないものと判断しております。

続いて、ご参考までに施設の概要を説明させていただきます。

この図は、当該敷地内の建物等の配置図でございます。黄色で示していますのは、破砕処理施設及び事務所の建物でございます。水色で示しておりますのは、倉庫でございます。緑色で示しておりますのは、緑地でございます。

廃棄物の処理の流れでございますが、主に建設現場や解体現場から排出されます廃棄物を主に事業主が回収し、敷地内に搬入された廃棄物は、計量検査を経た後、破砕処理施設に搬入されます。搬入されました廃棄物は、手選別や機械選別により、廃プラスチック類と木くず及びがれき類の各品目に選別され、破砕機で破砕処理の後、建物内に一時保管されます。その後、リサイクル・再生業者へ再生資材として搬出されます。

なお、参考までに周辺環境への影響についてでございますが、事業者において事前に「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づく生活環境影響調査が実施されており、その結果につきましては、県・市環境部局から、周辺環境への影響は少なく、特に問題はないものとの報告を受けております。

以上で議案の説明を終わらせていただきます。ご審議のほど、よろしく申し上げます。

議長 第3号議案は、明石市に係ります産業廃棄物処理場で、当審議会の議を経て許可するという案件でございます。これにつきまして、ご質問またはご意見がございましたら、お願いいたします。

26番 事前に十分審査をされていると思うんですけども、粉塵なり水質なり騒音、振動が周辺に与える影響と、それから働く人についての影響ですね。事前の審査どおり影響がないということ、稼働された後もどんなふう担保されるのかということ。

もう一つは交通量ですが、ここはご報告では2万811台とありましたけれども、かなり交通量が多いところなんです。全体の数から見れば少ないかもしれませんが、108台増えていくということで、今よりも通行車両が多くなるということですので、そういった観点から、稼働された後もしっかり監視をしていただくというか、注意を払っていただくことが必要だと思います。その担保のところと交通量と合わせて、どんなふうにお進めになるのか教えていただきたいと思います。

議長 ただいまのご質問について、お答えください。

事務局(明石市) ご質問にお答えさせていただきます。この施設につきましてはアセスにつきましては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づく許可申請にあたりまして、そのような調査の結果を報告して審査を受けることが義務づけられておりますので、そのような調査は行われておりまして、その内容についてのご質問でございますが、調査項目につきましては、委員のおっしゃられます粉塵についての調査、

それと振動、騒音に係る調査が行われております。

水質のことを言われましたが、この施設につきましては、排水が出ない施設ということになります。この施設で水を使用的是、粉塵の飛散の防止とからむんですけれども、持ち込まれた産業廃棄物を分別する時に、ミスト処理と言って、これも義務づけられていることですが、廃棄物を湿らす。それだけの水が使われまして、排水は出ませんので、水質についての調査は行われておりません。

粉塵のほうでございますが、現地で現況の調査が行われております。現在の数値は、環境基準に合致するものというか、環境基準から問題のない量で、この施設につきましてはすべての廃棄物の処理が建屋内で行われる。しかも、建屋内でありますけれども、先ほども申しましたように、ミストで粉塵が飛ばないようにしているということと、集塵機も法によって設置しておりますので、施設が稼働しても粉塵の量は現在と変わらないということで、環境基準は十分に守られるという報告内容となっております。

それと、騒音につきましては、選別機と破砕機ですね。これにつきまして、こちらの施設で使用する機械の出す音とかを想定しながら、現在の工場周辺の振動に計算した数値を加えまして、これもまた環境基準に合致するものという報告を受けております。

あと、通過交通量の増に伴います大気質等への影響ですけれども、これにつきましても、現在の2万811台が通っている中で二酸化窒素濃度とかが測定されておまして、いずれも環境基準にも合致しておりますし、0.52%という車両の増加では、そういう数値に影響を与えるものではないということで、施設稼働後もそこに予定の車が通っても環境基準は守られるものという報告を受けております。

それと、施設ができた後の監視体制でございますが、1つは、市と公害防止協定を結びます。そして、そういう中でうちの市部局が定期的に報告を受けるなり、生活環境に与える影響についてはチェックをかけていきますし、また冒頭、県のほうから説明していただきましたように、「産業廃棄物の処理及び清掃に関する法律」で許可手続が進められておまして、施設稼働の前にチェックを受けて、適正なものでない限り、その施設は稼働できないものとなりますので、十分な担保はできるものと考えております。以上でございます。

議長 ただいまの答弁がございましたが、よろしゅうございますか。ほかにご意見、ご質問ございましたら、お願いいたします。

ご質問がないようですので、第3号議案について、原案のとおり可決してよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

議長 それでは、原案のとおり可決いたします。ただ、こういう環境関係の施設ですので、運用後、適切な環境保持に努めるよう、いろんなことをご努力をお願いしたいと思います。大分ここは産業廃棄物の処

理施設が集積しつつありますので、どうぞ県民のためにご努力をお願いしたいと思います。

以上で、建築基準法第51条ただし書の案件については、終了いたしました。この結果は、直ちに特定行政庁である明石市長宛に答申することいたします。

本日予定しておりました議案は以上のとおりでございますが、次に、報告事項があるとのことですので、事務局より報告をお願いいたします。

事務局 報告事項、2点ございます。1点目は、平成17年の2月25日に当審議会に環境アセスメントに関する事項の調査について諮問させていただきまして、現在、専門委員会議でご審議いただいております大阪湾岸道路西伸部六甲アイランドから駒ケ林南の都市計画手続に関する現在の状況と今後の予定について、ご報告させていただきます。

2点目は、昨年の都市計画法改正を受けまして、市街化調整区域の地区計画、地区計画は市町が決定するものでございますけれども、その地区計画に対する県の同意にあたっての判断指針について、現在、作成中でございますので、その点についてご報告させていただきます。

それでは、2点続けて担当のほうからご説明させていただきます。

事務局 それでは、大阪湾岸道路西伸部六甲アイランドから駒ケ林南の都市計画及び環境影響評価の手続の状況について、ご報告いたします。資料は、A3版のこのような資料をお手元にお配りしております。

この資料は、9月10日から24日にかけて神戸市内において都市計画法に基づく説明会を開催しております、その説明資料でございます。お手元の資料と前面スクリーンのスライドにより、説明させていただきます。

大阪湾岸道路は、南は泉佐野市りんくうジャンクションで関西空港自動車道と結び、西は垂水区名谷町垂水ジャンクションで神戸淡路鳴門自動車道と結び延長約80キロメートルの自動車専用道路であり、大阪湾沿岸諸都市を有機的に連絡し、都市の活力を向上させることを目的として計画されております。

これまでにりんくうジャンクションから六甲アイランドまでの約56キロメートルと、名谷ジャンクションから垂水ジャンクションまでの約1.8キロメートルが供用されております。また、駒ケ林南から名谷ジャンクションの間、約6.4キロメートルについては、平成6年に都市計画決定されております。大阪湾岸道路のうち、都市計画決定されていない六甲アイランド北から駒ケ林南までの約14.5キロメートル、前面スクリーンにお示ししておりますの区間を、この度、都市計画に定めようとするものでございます。

この区間につきましては、平成17年2月に本審議会に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諮問させていただき、都市計画に伴う環境アセスメントの手続に着手いたしました。その後、平成17年12月から平成18年1月にかけて、環境影響評価方法書の公告・縦覧を行い、平成18年からは環境影響評価の調査等を実施しております。

計画路線の概要について、ご説明いたします。

本計画路線は、高架構造を基本として、安全で快適な自動車専用道路としての機能を備えるとともに、沿道の土地利用状況や周辺環境への影響などを考慮し、計画しております。ランプ及びジャンクションについては、一般道路に交通が集中することがないように配慮し、配置計画を行っております。

六甲アイランド西ランプは、西方向対応のハーフランプで、六甲アイランド北側の臨港道路に接続いたします。なお、既設の六甲アイランド北ランプとともに、六甲アイランドから東西にアクセスできる計画となっております。ポートアイランド東ランプは、東方向対応のハーフランプで、ポートアイランド北側の臨港道路に接続いたします。ポートアイランド西ランプは、西方向対応のハーフランプで、ポートアイランド西側の臨港道路に接続いたします。駒栄ランプは、東方向対応のハーフランプで、神戸市道西出前池高松線に接続いたします。また、広域の自動車専用道路ネットワークを形成するため、南駒栄ジャンクションにより阪神高速31号神戸山手線と接続いたします。

計画交通量につきましては、1日当たり7万9,000台から9万7,000台でございます。

標準断面及び道路幅員につきましては、車道部が1車線当たり3.5メートルとして片側3車線で10.5メートル、左側の路肩が1.75メートル、中央帯が2.25メートルとしておりまして、総幅員で26.75メートルとなります。

今後の手続でございますが、ご覧のとおり、都市計画手続と環境影響評価の手続を併せて進めているところでございます。同じ図がお手元の資料の最後のページ、左下にございますので、併せてご覧いただきたいと存じます。

現在、都市計画法に基づきまして、まず計画の案を作成するにあたり、住民の皆様には計画内容を説明させていただき、意見を伺う説明会を、9月10日から24日にかけて市内7箇所で開催しているところでございます。また、10月7日には、計画内容について住民の皆様からのご意見を公開の場でお聴きする公聴会を開催することとしております。その後、説明会、公聴会での意見等を踏まえまして、都市計画案を作成してまいります。

一方、環境影響評価の手続につきましては、環境影響評価法に基づき、先ほどご説明いたしましたとおり、環境影響評価方法書の公告・縦覧を終え、現在、調査、予測などを実施し、環境影響評価準備書として取りまとめを行っているところでございます。

今後の予定でございますが、都市計画案と環境影響評価準備書を併せて公告・縦覧することとしております。1ヶ月の縦覧期間中には、環境影響評価準備書についての説明会を開催することとしており、ご意見のある方は、縦覧期間中に都市計画案、環境影響評価準備書のそれぞれについて意見書を提出することができます。その後、環境影響評価準備書に対する意見などを踏まえ、環境影響評価書として取りまと

め、都市計画案と併せて本審議会でご審議いただき、ご了承いただきましたら、都市計画の決定告示・縦覧を行うとともに、環境影響評価書についても公告・縦覧することとなります。

なお、本路線の環境影響評価については、大気質、騒音、景観など、ご覧の12項目について調査、予測を行っているところでございます。

以上で、大阪湾岸道路西伸部の都市計画及び環境影響評価手続に係るご報告を終わります。

事務局 続きまして、市街化調整区域の地区計画に対する同意にあたっての判断指針についてご説明いたします。この指針は、当審議会の審議事項でございます区域区分、いわゆる線引きと関係することから、ご報告させていただくものでございます。お手元に資料として指針の概要をお配りしておりますが、説明は前面スクリーンを使ってさせていただきます。

まず、指針策定の背景となる都市計画法の改正についてご説明いたします。

昨年、まちづくり三法が改正されまして、その一つとして都市計画法が改正されました。人口減少、少子高齢社会を迎える中では、高齢者も含めた多くの人々にとっての暮らしやすさを確保するという観点から、これまでの拡大成長を前提とするまちづくりの方向性を転換し、身近な場所にさまざまな都市機能が集積した都市構造を実現することが重要であるという考えに基づいて法律が改正されました。改正されました法律は、この11月30日から本格的に施行されます。

改正の一つは、大規模集客施設の立地規制です。立地可能な用途地域が6から3に限定されました。また、用途地域を定めていない区域での立地が規制されました。その他準都市計画区域制度の拡充、開発許可制度の見直し、用途を緩和する地区計画制度の創設、都市計画手続の円滑化、広域調整手続の充実等の改正が行われました。

このうち、この度、定めようとしております指針と関連する開発許可制度の見直しにつきまして、もう少し詳しくご説明いたします。

一つは、公共公益施設の立地に関する見直しです。従来は、一定の場所に小規模なものが立地することを想定し、開発許可が不要でしたが、郊外部に大規模なものが多数立地しているという現状を踏まえまして、多くの人々にとって便利な場所に立地するよう、まちづくりの観点から立地の適否を判断するために開発許可を適用することになりました。

もう一つは、大規模住宅開発等に関する見直しです。従来は人口増加等を前提に許可可能な基準を設けておりましたが、人口減少社会を迎え、必要性が低下しているという現状を踏まえまして、計画的な市街化を図る上で支障がないと認められるものを地域で判断するという観点から、許可基準を廃止し、地区計画を定めた上で許可するということになりました。この度の指針は、この見直しを契機として策定するものでございます。

続きまして、この度、定めようとする指針の目的について、ご説明いたします。

地区計画は、市町が決定する都市計画でございます。決定にあたり県の同意が必要となります。本指針は、市街化調整区域の地区計画に対する県同意の判断のもととなる考えを示すものです。広域的な運用の統一性を確保し、区域区分の趣旨を踏まえ、市街化調整区域における秩序ある土地利用を進める観点から、地区計画の対象となるべき区域、内容として特に検討するべき事項等を示し、あらかじめ決定権者である市町の参考に供することで制度が適正かつ円滑に運用されることを期待しております。県は、県の観点から同意判断指針を示し、市町は、それを参考にしまして市町域の観点から都市計画の基準を策定し、その基準に基づいて地区計画を決定してまいります。

ここで、若干地区計画制度についてご説明させていただきます。

地区計画は、地区住民の合意形成のもと、地区レベルの詳細な土地利用規制を行うものです。道路や公園などの公共施設の配置と建築物や敷地に関する制限を一体的に定めることができます。地区計画は、都市計画区域内で定めることができます。通常は、用途地域の指定のあるところ、市街化区域等に定めておりますが、用途地域の指定のないところ、市街化調整区域等に定めることもできます。

市街化調整区域で地区計画を定めると、非常に厳しい立地制限が一部解除されまして、その内容に適合する開発が許可可能となります。調整区域で地区計画を定めることができる区域を類型化しますと、計画的な大規模開発地、公共公益開発地、特別指定区域等、既成住宅団地、市街化区域隣接地がございます。このうち、特別指定区域とは、人口減少等により活力が低下している地域にあって、土地利用計画に位置づけられた集落地区や工場地区等を県の条例で区域指定するものです。指定された区域では、地域の活性化に資する施設の立地を誘導することが可能となります。指定地区数はすでに 200 を超えておりまして、今後も順次追加していく予定でございます。

それでは、本題でございます指針の内容についてご説明いたします。

まず、指針策定の背景と現状ですが、先ほど説明しましたとおり、都市計画法が改正されまして、大規模開発の許可基準が廃止されるとともに、学校、福祉施設、病院等の公共公益施設が許可の対象となりました。これ以外にも、県条例による取り組みとしまして特別指定区域等の指定が進展しておりまして、今後、指定された区域において詳細なまちづくり計画が具体化することが予想されます。また、土地利用の現状としまして、スプロールを防止する必要がある市街化区域の隣接地、良好な住環境を保全する必要がある既成住宅団地がございます。

そこで、これらの背景、現状への対応方針としまして、大規模開発地と公共公益開発地につきましては、計画的な市街化を図る上で支障がないと認められる場合に限り、地区計画を定めた上で許可する。特別指定区域等につきましては、地区計画を定め、詳細なまちづくり計画を具体化する。市街化区

隣接地と既成住宅団地につきましては、地区計画を定めて環境を整備、保全するとしております。

そして、この対応方針に基づきまして、地区計画の対象となるべき区域を市町の都市計画マスタープランに位置づけることとしております。地区計画の対象となるべき区域の要件ですが、全地区共通の要件としまして、周辺の自然・営農環境を保全する上で支障がないもの、都市基盤が整備されており新たな公共投資が必要ないもの、一定の規模を有し街区としての広がりがあるもの、区域周辺の市街化を誘発しないものとしております。

大規模開発地につきましては、市町総合計画に位置づけられている20ヘクタール以上、東・中・西播都市計画区域は5ヘクタール以上の住宅団地、工場、大学等で、計画的な市街化を図る上で支障がないもの。公共公益開発地につきましては、市町総合計画に位置づけられている学校、福祉施設、病院等で、計画的な市街化を図る上で支障がないもの。特別指定区域等につきましては、県条例で指定する区域、市町条例で同様に指定する区域等。市街化区域隣接地につきましては、道路の整備状況、建築物の立地動向から見て、不良な環境が形成されるおそれのある区域。既成住宅団地につきましては、区域区分日前から存する住宅団地、公共団体が開発した住宅団地等としております。

次に、対象となるべき区域につきまして、地区計画の具体的な内容を検討することになりますが、その際、特に検討すべき事項としまして、全地区に共通して緑豊かな環境と優れた景観の形成を検討すべきとしております。このため、大規模開発地、公共公益開発地及び特別指定区域等におきましては、高さの最高限度を原則12メートル、特例で15メートル程度とする。緑条例の基準（緑化基準20%以上等）を準用する。敷地周辺に緑地を設ける。景観条例の基準（形態・色彩の制限等）を準用する。広告物条例の基準（屋上広告物の禁止等）を準用する。市街化区域隣接地につきましては、環境保全条例の基準（敷地緑化、屋上緑化等）を準用する。景観条例と広告条例の基準を準用する。既成住宅団地におきましては、緑化協定、建築協定の内容に合わせて制限するというを特に検討すべきとしております。

また、その他としまして、大規模開発地につきましては、長大な法面、壁面が景観等を阻害しないよう、公共公益開発地につきましては、地域の拠点にふさわしい環境を備えた街区となるよう、特別指定区域等につきましては、詳細なまちづくり計画を具体化するよう、市街化区域隣接地につきましては、隣接市街化区域と同等以上の制限となるよう、既成住宅団地につきましては、良好な住環境が保全されるよう必要な事項を定めるとしております。

そして、これらのことが十分検討されていることを確認した上で、県は市町の地区計画案に同意し、最終的に市町が決定することになります。

最後に、スケジュールですが、本指針は、これまでに市町及び県の関係課との検討会及び意見調整を経てまとめてきております。本日の当審議会の報告に加えまして、別途開発審査会へも報告させていただきます。

まして、その後、市町と最終的な意見調整を行った上で、改正法が施行されます本年11月30日までに策定する予定としております。

報告は、以上でございます。

議長 最初の大阪湾岸道路西伸部についての説明と、ただいまの市街化調整区域の地区計画に対する同意にあたっての判断指針のご説明について、ご質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。

20番 湾岸道路の件ですが、一応事前に私たち、説明を聞いているんですけども、地域住民に対する説明が終わったと思いますが、特に基本的に「これは」という住民要望というのは、どんなのがあったのでしょうか。

事務局 説明会の日程につきましては、この資料の一番後ろに載せてございまして、24日、この3連休の最終日になりますが、これが最後の説明会になってございまして、今まさに進めている最中でございます。今日、21日もまさにこの時間帯やっております、長田の苅藻島クリーンセンターでやっておりますが、昨日までで5箇所終わっております。

その中でお受けした主なご意見というのは、大まかに申し上げますと、1つは、地域に寄与する道路として、あるいは国道43号沿道等の環境問題の対応として重要な道路であることから、すでに都市計画をしているところも含めて、事業の見通しはどうかと。事業推進に向けての見通しがどうかというようなご意見が出ております。

それから、効果の高い道路ということは理解できるが、沿道環境に十分配慮してほしいというようなご意見。

それから、既存道路の活用などを含めて検討していくべきであるといった、大まかにはこういうご意見をいただいているところでございます。

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

よろしゅうございますか。

質問等、ほかはないようでございますので、これをもちまして平成19年度第2回の審議会を閉会させていただきます。皆様には、始終熱心にご審議いただきまして、ありがとうございました。

閉 会 午後3時00分

**平成19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19年9月21日 午後2時～午後3時
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)	多 淵 敏 樹	神戸大学名誉教授	会 長
	西 勝	神戸大学名誉教授	
	原 口 和 夫	兵庫県道路公社理事長	
	東 浦 功	兵庫県農業会議副会長	
	牧 野 松 代	兵庫県立大学教授	
関係行政機関の職員 (第3条第1項第2号)	齊 藤 昭	農林水産省近畿農政局長	代 理
	久 貝 卓	経済産業省近畿経済産業局長	代 理
	布 村 明 彦	国土交通省近畿地方整備局長	代 理
	各 務 正 人	国土交通省近畿運輸局長	代 理
	太 田 裕 之	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
県議会の議員 (第3条第1項第4号)	五 島 たけし		
	原 吉 三		
	西 野 将 俊		
	新 原 秀 人		
	井 戸 まさえ		
	竹 内 英 明		
	岸本 かずなお		
	新 町 みちよ		
	和 田 有一朗		
市町の議会の議長を 代表する者 (第3条第1項第5号)	前 島 浩 一	神戸市会議長	
	吉 井 稔	養父市議会議長（兵庫県市議会議長会）	