

平成 2 0 年度  
第 2 回兵庫県都市計画審議会

平成 2 0 年 1 1 月 1 1 日  
農業共済会館 7 F 大会議室

開 会 午後 2 時

議長 それでは、平成 20 年度第 2 回兵庫県都市計画審議会の開催に先立ち、一言ごあいさつを申し上げます。いつものとおり、座って進めさせていただきますが、お許してください。

本日は、平成 20 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。

近年の都市計画に関する話題を顧みますと、コンパクトシティの実現、地域住民の主体的なまちづくり、あるいはヒートアイランド対策をはじめとする環境問題対策など、社会経済情勢の変化に伴うさまざまな課題があげられます。

これらの課題の対応として、例えば大規模集客施設の立地規制、都市計画への提案制度の導入など、制度拡充がなされてまいりましたところですが、最近の動きとしては、本年 2 月の審議会でも紹介がありました「歴史まちづくり法」に関して、10 月に国の基本方針案の取りまとめ、公表がなされております。また、近畿圏広域地方計画協議会が作成した広域地方計画の中間整備案の中でも、関西の目指す姿として、伝統ある歴史、文化を生かしたまちづくりが示されております。

また、国土交通省の平成 21 年度概算要求に、「まちづくり計画策定担い手支援事業」の拡充、あるいは「低炭素型都市づくり推進事業」などの拡充が盛り込まれるところであります。

兵庫県におきましても、このような制度を活用した魅力的なまちづくりと、それによる地域の活性化が今後期待されるところであります。

本日の案件は、11 月 4 日に事務局から事前説明がありました「中播都市計画道路の変更」議案をはじめとする 3 議案と報告事項であります。

報告事項では、都市計画区域マスタープラン等の見直しについて、当審議会の答申を踏まえて策定された「都市計画区域マスタープラン等の見直し基本方針」及び「広域都市計画基本方針」をガイドラインとして手続が進められているところでありますが、本日はその作業状況を報告していただくことになっております。

この後、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、どうか十分なご審議を賜りますようお願いいたしまして、ごあいさつにかえさせていただきます。どうもありがとうございます。

それでは早速ですが、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、審議の中でご発言になる場合は、議事録作成上、皆様の前に置いてあります名札の番号

をおっしゃってからご発言いただくようお願い申し上げます。

それではまず、第1号議案、姫路市に係ります「中播都市計画道路の変更（3.1.101号駅前幹線の変更）」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 第1号議案、中播都市計画道路、駅前幹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。

今回、変更を行いますのは、駅前幹線の起点にある駅前広場でございます。駅前幹線は、姫路駅西駅前町を起点とし、同市本町に至る延長約840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。現在の整備されている駅前広場は、昭和32年の都市計画変更に基づくもので、面積が約6,400平方メートルでございます。

その後、昭和62年には、駅前広場の面積が16,100平方メートルに変更されておりますが、現在整備が進められているJR山陽本線等の連続立体交差事業に伴い、鉄道施設との境界が南へ約40メートル移動することから、既存の駅ビル敷地をそのまま南へ移動させることを前提として、駅前広場の区域が決定されております。赤色の破線が現在の駅ビル、赤色の実線が現行の都市計画が前提としている新駅ビルの位置でございます。

しかしながら、現行計画のまま新駅ビルが建築されますと、駅の中央コンコースと駅前広場の間に新駅ビルが立地することとなり、新駅ビルが歩行動線を阻害するだけでなく、JR姫路駅から姫路城を望む景観の妨げともなります。

そこで今回、中央コンコースから直接駅前広場に出ることが可能となるよう、新駅ビルの配置変更とあわせて駅前広場の形状を変更することにより、歩行動線並びに景観の向上を図るものでございます。

ただ今のスライドは、今回の変更に際して、駅前広場利用について検討したレイアウトで、参考としてお示しするものでございます。

交通結節機能として、路線バス、タクシー及び一般車の乗降場を設けます。

バス乗降場については、ピーク時の発着に必要な乗降バースを備えたものとして計画しております。タクシー乗降場については、乗降バースとピーク時の発着に必要なタクシープールを備えたものとして計画しております。一般車乗降場については、駅前幹線、通称「大手前通り」及び駅前広場の通過交通を内々環状線などの環状道路網において処理するとともに、駅北側における一般車両の駅前広場利用を駅前広場東側の一般車乗降場に集約するもので、駅周辺の道路網と駅前広場を一体的に計画しております。

なお、バス及びタクシーに関しましては、乗降機能と待機機能を分離し、待機機能については連続立体交差事業により生み出される高架下において確保することとしております。これにより、限られた駅前広場空間の有効活用を図ってまいります。

現在の駅前広場の様子を示す写真でございますが、待機中のタクシーが所狭しに並んでいる状況がうかがえます。高架下にタクシーの待機機能を設け、駅前広場におけるタクシープールの規模を最小限にすることにより、駅前広場の環境改善を図ろうとするものでございます。

ただ今のスライドは、駅前広場のレイアウトに車の動線を入れたものでございます。黄色がバスの動線、水色がタクシーの動線、黒色が一般車両の動線です。さらに、歩行者の動線を赤色で示しておりますが、人と車の動線を極力分離するとともに、赤色破線で示すように、ペDESTリアンデッキによりまして、2階部分においても歩行者動線を確保することにより、JRからバス及び山陽電鉄への安全で円滑な移動を確保するとともに、バリアフリー化を図ってまいります。

以上の結果、駅前広場の区域をご覧のとおり変更いたします。赤色が今回の変更により追加する区域、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。

引き続き、関連案件である市決定の姫路駅北交通広場についてご説明いたします。

ご覧のとおり、新駅ビルの1階のうち、先ほど駅前広場から削除した部分を交通広場とすることによりまして、タクシー及び一般車両への乗り換え利便性を確保するとともに、駅前広場、新駅ビル、駅舎へとつながる一体的なオープンスペースを確保することにより、交通機能の強化と良好な環境空間の確保を図ってまいります。

これは、新駅ビルの断面を模式的にあらわした図面でございますが、赤色の線で囲まれた部分が、交通広場として都市計画に定める部分でございます。これは、立体都市計画と呼ばれる手法で、都市計画施設の立体的な範囲を定めることによりまして、都市計画施設の空間確保と建築物の建築行為を一体的に行おうとするものでございます。この駅ビル1階部分、幅約10メートル、高さ約4.5メートルの空間を新駅ビルの東西方向約126メートルにわたり交通広場といたします。

以上の結果、ご覧のとおり、赤色の部分を今回新たに交通広場として都市計画に定めるものでございます。

本都市計画案をまとめるにあたり、交通事業者である西日本旅客鉄道株式会社、山陽電気鉄道株式会社、神姫バス株式会社、市営バス、タクシー事業者等への協議を実施するとともに、商業関係者である株式会社姫路駅ビル、姫路商工会議所、姫路市商店街連合会等への説明を実施しております。

なお、本案について、9月12日から2週間の縦覧に供しましたところ、1通の意見書の提出がございました。意見書の要旨は、お手元にお配りしております資料1に記載しております。意見に対する県の考え方とあわせてご説明いたします。

意見の要旨は、大きく3点でございます。

1点目は、新駅ビルの建設位置が現状のままだと、姫路駅から姫路城が気持ちよく見えないのではないかと。姫路駅と姫路城のつながりについて再検討すべきである。

2点目は、一般車両が姫路駅北駅前広場周辺地区に西側から入れないので不便である。西側からも通行できるように計画案を変更すべきである。

3点目は、現在、一方通行としている国道2号を対面通行化することも検討すべきである。というものでございます。

まず、意見の1点目に対する考え方をご説明いたします。

駅前広場における駅ビルと姫路駅中央コンコースの位置関係はご覧のとおりです。

前面スクリーンをご覧ください。赤色の破線が現在の駅ビル、赤色の実線が現行の都市計画が前提としている新駅ビル、赤色で着色した区域が都市計画変更後の新駅ビルの位置となります。

現行計画は、駅の中央コンコースと駅前広場の間に新駅ビルが建築されることを前提としたものであり、新駅ビルが歩行者動線を阻害するだけでなく、姫路城を望む景観の妨げともなることから、今回、新駅ビルの配置変更とあわせて駅前広場の形状を変更することによりまして、歩行者動線並びに景観の向上を図るものでございます。これにより、中央コンコースから北側駅前広場に出た際に、駅前幹線、通称「大手前通り」の真ん中に姫路城を望むことが可能となります。参考までに、中央コンコース前の駅前広場展望デッキからの眺望のCGをご覧ください。次は、新幹線ホームからの眺望のCGでございます。

なお、姫路駅と姫路駅を結ぶ空間が姫路の玄関口であり、顔としてふさわしい空間となるよう、今後、駅前広場を中心とした姫路駅周辺の統一的なデザインコンセプトについて検討するため、姫路市が中心となり、関係者による検討の場づくりが進められているところでございます。

意見の2点目に対する考え方でございますが、駅前広場周辺の交通計画は、車と人の動線を極力分離し、バス、タクシー、一般車両と歩行者の共存に配慮したものとしております。大手前通り及び駅前広場の通過交通を内々環状線などの環状道路網において処理するとともに、駅北側における一般車両の駅前広場利用を駅前広場東側の一般車乗降場に集約するもので、駅周辺の道路網と駅前広場を一体的に計画しております。

なお、送迎の際には、すでに整備済みの南側の駅前広場の利用も可能であり、北側の駅前広場

はこれを踏まえた計画となっております。

意見の3点目に対する考え方でございますが、まず、このご意見は道路の活用方策に関するものであり、今回の都市計画変更の内容に関連するものではありませんが、以下のように考えております。

国道2号については、現在、十二所前線が西行き3車線、国道線が東行き4車線の一方通行となっております。中心市街地においては、沿道利用も重要な機能であることから、対面通行化は検討すべき課題の一つと認識しておりますが、交通量が多く、朝夕には渋滞が発生する中で対面通行化することは、交通機能上支障を来すことになることから、今後の姫路駅周辺における道路網の整備状況等を踏まえつつ、関係機関との協議を進めてまいります。

意見書に関する説明は以上のとおりでございます。

また、市決定の案件につきましては、去る10月17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、あわ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 ただ今、事務局から説明がありましたが、これにつきまして、ご質問またはご意見ございますでしょうか。

25番 何点かお尋ねしたいと思いますけれども、要するに姫路駅ビルがその形状を変更すると。今まで非常に細長い形であったものが、それを少し太い形にするということでございますが、この意見書にも出ておりますけれども、姫路のまちづくりという、やはり姫路城の眺望ということもいろいろ考えなければならないということで、姫路の駅のホームから姫路城が眺められるようなふうにもなり、かつ駅ビルの中にテナントを誘致するにしても、細長いよりも太いほうがいいと、こういうお考えだと思っておりますけれども、一体、駅ビルが実際どういう形状になるのかということも、やはり姫路の住民には非常に重要なことでありまして、今、モデル図が姫路市の参考として示されましたけれども、市民の皆さん、県民の皆さんには、どういった形状になるのか。例えば、容積率が600%などと言われておりますけれども、それが現実6階建ての建物を建てるのか。駅ビルに対する考え方というのがどのようになっているかを聞いておかないと、すんなりとオーケーというわけにはいかない、ということ。

それとですね、説明の中で、ペDESTリアンデッキというようなご説明がございました。これは関東・北関東のほうでもよく見かけられるデッキですけれども、市民の中には、そういう既存のデッキではなくて、例えば姫路城の太鼓橋というのでしょうか。お城に入る入口の太鼓橋のよ

うな形状が望ましいのではないか。そんなことも言うような方もいらっしゃると思いますが、今のモデル図みたいなもので今後進んでいくのかどうか。いつごろ姫路駅の駅前の全体が確定をするのか。また、建設が終了するのか。こういった時期についてもあわせてお聞かせいただきたいと思っております。

事務局 まず、今ご質問がございました1点目、姫路駅ビルの形状あるいは高さの関係でございます。これにつきましては、新駅ビルと申しますのは、いわゆるJR西日本さん、あるいは株式会社姫路駅ビルのほうで計画されているものでございますので、今のところ、我々は詳しい情報は持ち得ておりませんが、今後、大規模小売店舗立地法等の協議等がなされていくということを知っておりまして、そういう話の中では、延べ床面積の規模にしまして、3万から4万平方メートル。商業床ベースで2万平方メートル程度のものになるのではないかなというような情報は入ってきておりますが、これから手続が始まる、あるいは計画も具体化していくところでございます。

もう1つが、ペDESTリアンデッキ等のいわゆる駅前広場のデザインについてのご質問でございますが、いわゆる姫路城と対峙するようなデザインは、商工会議所等から姫路市のほうにご提案があったのを踏まえてのお話かと思っておりますけれども、今後、姫路市のほうでは、そういういろんな方々とデザインコンセプトを共有化しようということで、これから協議の場をつくられて、機能面の確保とあわせて、デザインをどうしていくかについてご議論になることになってございますので、そういう場で具体化が図られていくというふうに考えております。

最後に、スケジュールについて、スライドをお見せしますが、簡単なスケジュール表で恐縮ですが、新駅ビルの着工が平成22、3年ごろ、この辺りから事業に入るということで、それに向けて、今からデザインなりいろいろなトータルのコンセプトのご議論になるということでご予定になっているようです。

25番 ありがとうございます。今回の議案提出の理由書の中にも、新駅ビルが歩行動線を阻害するだけでなく、JR姫路駅から姫路城を望む景観の妨げともなることから、新駅ビルの配置変更とあわせて云々と書いてございます。

これはすなわち、歩行動線については、もともと地下については建物がないわけですから、いいわけですが、姫路のホームから見るというだけではなくて、外側からすれば、姫路駅と姫路城合わせて見える環境も非常に大きいわけございまして、やはりこれをいずれするにしても、駅ビルがどういうふうな形になるのかというのは、県としても情報をきちんとつかんでいただいて、その景観の妨げとならないような形でということは、今後も引き続き情報把握に努め

ていただきたいと思います。以上でございます。

27番 この審議に入る前にといいますか、先ほどの参考図を見せていただきたいと思うのですが、私たちに事前説明会のときに説明はそれぞれいただいたのですけれど、実際にこれを理解して検討するときに、こういった資料がそれぞれいただけて、そしてそれを検討ができるようにしていただきたいと思うんです。位置図だけでは、都市計画決定の線の変更ということだけで、削除されるところと追加されるところというものだけですので、事前説明会で説明をされたこういった資料はぜひ提供いただいて、この計画変更によって、一体どういうふうになるのか。それによって、どんな影響が出るのかとかですね、ぜひシビアに分かるように、説明資料をいただきたいなど。それは要望しておきます。

その上で、姫路駅の北駅前広場ですが、都市計画変更案、市の素案のときに、市民の方に意見募集をされておりまして、今年の1月15日から1カ月、アンケートをとられているのですが、市民の皆さんから意見が1,935通寄せられているということです。様々なポイントでアンケートがとられて、この計画案どおりでいいのかどうかということで、意見がとられています。

例えば、先ほど説明があったバス、タクシー、一般車の乗降場、これが計画どおりでいいのかどうか。一般車の乗降場は東側だけですけれども、西側にはないということですし、バスターミナルは、当初の計画は2カ所に分かれておりましたが、それが1カ所になったことによって、大きくなっています。分散されていないということ。それと、バスとタクシーの待機場が、ここから1キロほど離れたところに待機をする。これがどうなのか。

それから、地下街との一体性ということで、吹き抜けの地下広場、サンクンガーデン、こういったことも具体的にはどうなるのかがまだわかっていない。それから、先ほど説明のありました新ビル1階の交通広場。これが本当に交通広場と言えるのか。新ビルの一部ではないかということとか、お話のあった歩行者デッキ、それから西側からの進入ができなくなる。

こういったそれぞれのポイントの中で、アンケートの結果で見ましたら、この計画どおりでいいという回答よりも、様々な意見が出て、計画に対してよしとするようなアンケート結果にはなっていないと私は思いました。

とりわけですね、メインになる駅前広場がこのままではほとんどないと。先ほど動線をお書きになったと思うのですが、それでいっても、駅前の広場のスペースが通るという通路のような形で、どこがメインの広場なのかなと思いますし、そういう意見もありまして、ここの意見書にも寄せられておりますが、肝心の姫路城の眺望ですけれども、中央コンコースの東側と新駅ビルの端が合わさっているのですが、その上の大手前通りと合わせれば、これはどれくらい東に向くよ

うになるのかというのが一つ質問ですが、分かりますでしょうか。中央コンコースと合わせて新駅ビルが西側の端になっておりますけれども、大手前通りと合わせれば、どれくらい東に移動するようになりますか。

事務局 今、委員ご指摘の部分は、もともとが形状的にはこういう形をしてございましたものが、今黄色になってございますが、こういう形に形状変更いたしまして、この赤の部分が、こちらの短いほうが 30 メートル、横の長いほうが約 40 メートルになりますので、距離にしましたら、40 メートル東側に空間ができるということでございます。

27番 質問は、今、予定をされている新駅ビルの端が中央コンコースに合わせてあると思うのですが、それを大手前通りの東端に合わせると、どれくらい引くことになりますかという質問です。

事務局 これからずっと引いてくると、ということですか。これを直線で。これで見ますと、ほぼ一致するぐらいになってまいりますけれども、歩道の端からちょうどこの辺りで突き当たってまいります。

27番 それはちょっと違うと思います。素人目に見ましても、かなり出ていると思うのですが、およそ 15 メートルぐらい出ていると思います。先ほどの、例えば新幹線の上から見た眺望のあれを見ていただいたらよくわかるんですが、新幹線の上から見ますと、もともとの計画からはもちろん引いてあるのですけれども、それでもこのイメージですね。これが結構出てきてますよね。

ですから、駅のホームから姫路城を眺めるのが多くの人の希望だと思うのですが、これによりまして、かなり出てきておりまして、そうして駅ビルが出張っていると。じゃまをしているというふうに思いまして、この意見書を提出された方も、こういうイメージからもっと引くべきではないかと。

もう一つ、先ほど言いましたように駅前広場のいろいろな利用の方法は、それぞれ意見がありまして、住民の合意は得られてないというふうに思いますのと、メインになる駅前広場が、その新駅ビルが東に移動されることによって確保されるのではないかと思うのですが、いかがでしょう。

事務局 今、委員ご指摘のように、今回、この変更にあたりましては、JRあるいは駅ビルさんと度重なる協議を重ねた上で、今の計画を作ったということございまして、今後、今、出張しているのご指摘もございましたが、その辺りの見せ方も含めて、恐らくデザインコンセプトという中で、できるだけ配慮はなされていこうと思っておりますけれども、これは協議の結果、こ

ここまで頑張られたということでございますので、それはご理解をいただきたいと思います。

それから、アンケート結果、いわゆる市民への意見募集についてのご指摘がございましたが、これにつきましては、いろいろなご意見を姫路市さんのほうにいただいておりますということで、その内容についても、いろんな組織のほうで、商業者の組織的な動きの中で回答が寄せられたことでもございまして、そのへんも勘案の上、姫路市さんでは、いわゆる一般的なご回答をなされたもの、これはホームページにも公表されておりますが、一般的なご意見として応募があったもの、そういうものを踏まえて集計をされて、今回この都市計画案、姫路市の市素案として意見募集されたわけでございますが、それで市民の皆様の理解を得られたということで、今回手続を進められたという経緯でございます。

17番 先ほど来、審議会の委員の果たし得る役割という観点からも含めて、もともとこの地元の意思、先ほど事務局からも説明されましたけれども、精力的に関係機関及び関係者、そしてまた多くの市民の声を聞いて、いろんなプラスマイナスもあるでしょうけれども、最終的にこの決定を地元の自己意思での決定によって審議会に出されたものと私は理解しております。

そういう観点からすれば、そういう人たちの気持ち、地元の現場主義という、地元のまさに意見を尊重して、審議会の果たし得る役割とはそこにあると思います。そういう観点からすれば、私は姫路市の駅へは何回も行ったことがありますけれども、十分に費用対コストもいろいろ考えながら、可能な限り南へ寄せて、そうして姫路城が見える形で、こういうふうな形を示し、そして関係各者に十分な討議を経て、最終的にここへ出された、こう理解しているわけです。もっと地元のいわゆる自己決定を意識して、こういうことは決定すべきだと、私はそう思います。

27番 審議会の委員として、出されてきた議案をしっかりと審議をするという立場で、十分その役割を果たすべきだということで発言をさせていただいております。

現状の利便性からの比較と、それから、これから100年、この駅前広場が作られて本当にこれでよかったのかどうかということで検討されるべきだと思いますので、その立場で発言をしております。

こういった状況はそれぞれ姫路市さんでももちろん検討されて、それぞれの中で決められると思いますけれども、しかし本当に市民の皆さんの声が反映されているのかどうかということも考えるべきだと思います。巨大な新駅ビルの存在そのものも含めて、市民の意見を十分聞いていくべきだと思います。私はこの新駅ビルの位置、都市計画決定としては賛同できないという意見を表明させていただきたいと思います。

議長 ほかにご意見ございますでしょうか。

ほかにご意見がないようですので、第 1 号議案について、原案のとおり可決してよいという方は、賛成の方は挙手をお願いします。

(賛成者挙手)

議長 ありがとうございます。賛成多数でございますので、「中播都市計画道路の変更(3.1.101号駅前幹線の変更)」については原案のとおり可決いたしました。

続いて、第 2 号議案、南あわじ市に係ります「南淡都市計画道路の変更(3.4.400号福良港線の変更)」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、南淡都市計画道路、福良港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。

福良港線は、南あわじ市福良地区の良好な市街地形成を図るため、延長約 720 メートル、代表幅員 16 メートルの幹線街路として、昭和 34 年に都市計画決定されており、起点から 140 メートルは市道福良 34 号線として、終点までの約 580 メートルは、県道阿万福良湊線として供用されております。

その後、本路線の南側では、福良浄化センターが整備されるとともに、県道阿万福良湊線と市道福良北阿万線の交差点付近においては、住宅等の立地が進み、都市的な土地利用が広がっている状況でございます。

ご覧の図は、終点付近における現行の計画、県道の線形を示しておりますが、このようにクラックで線形不良となっていることに加え、計画幅員が十分に確保されていない部分がございます。

そこで、前面スクリーンのとおり、区域を変更いたします。赤色が今回の変更により追加する区域、黄色が削除する区域、青色は変更のない区域でございます。

今回、福良浄化センターの機能確保と周辺土地利用に配慮しつつ、終点を市道福良北阿万線との交差点に変更するとともに、道路線形等を改良するため、一部区域を変更いたします。また、幹線街路としてのネットワークの観点から、起点を国道 28 号との交差点に変更するものとし、起点から約 140 メートルの区間を廃止いたします。

この変更に伴い、市決定の関連案件である南あわじ市公共下水道、福良浄化センターの区域の一部を削除し、整合を図ります。道路を改良するための区域を、下水処理の機能に影響のない緑地等において確保するものでございます。

本都市計画案をまとめるにあたりまして、6 月 24 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、9月9日から9月24日までの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、10月8日に開催された南あわじ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、あわ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 ありがとうございます。ただ今、事務局から説明がありましたが、これにつきまして、ご質問またご意見ございましたらお願いいたします。

27番 計画には賛成なんですけれども、一つだけ確認をさせていただきたいと思います。

福良浄化センターを道路が横切るような、通過をするような形になりますけれども、配水管など浄化センターの設備に影響があると思うのです。これは、市のほうの説明には、県が対策をとるといふふうに説明をされていると聞いておりますが、それはそのように確認させていただいていいかどうかをお聞きしたいと思います。

事務局 今、詳しい配管図はございませんが、もともと下水処理場が計画されたときから、具体化はなされていなかったもので、同時にというわけにいかなかったのですが、道路の計画は予定されておりましたので、そういったご懸念はないということでございます。計画上の道路に配管があって、それが支障になるとかということはないということでございます。

議長 よろしいでしょうか。ほかにございますか。

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2号議案、南あわじ市に係ります「南淡都市計画道路の変更(3.4.400号福良港線の変更)」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。ご異議がないようですので、第2号議案、南あわじ市に係ります「南淡都市計画道路の変更」について、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、直ちに知事あてに答申することとさせていただきます。

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、尼崎市に係ります「ごみ焼却場及びごみ処理場(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 条ただし書」の趣旨につい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。

内容であります、「都市計画区域内におきましては、卸売市場、火葬場などや、政令で定められ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決定権者が県であるのか、市町であるのかによります。産業廃棄物処理施設が県、それ以外の施設は市町が決定権者となっております。

このようなことから、ごみ処理場などで産業廃棄物にかかわるものについては、県都市計画審議会に付議することになります。

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、その「敷地の位置」について審議をしていただくことになっております。

それでは、3号議案につきまして、特定行政庁である尼崎市からご説明させていただきます。  
事務局 第3号議案、尼崎市に係ります「ごみ焼却場及びごみ処理場の敷地の位置について」ご説明をいたします。議案書 14 ページ及び議案位置図 5 ページをお開きください。

この度付議しております産業廃棄物処理施設は、民間事業者が設置する施設で、廃プラスチック類などの焼却施設および破碎施設を有する中間処理施設でありまして、廃棄物からの有価物の回収や、再資源化が困難な廃棄物の減容、減量を目的としております。

尼崎市では、このような民間設置施設につきましては、施設の公共性や永続担保の観点から、都市計画決定をするのではなく、建築基準法第 51 条ただし書の規定による特定行政庁の許可が適当と認め、対応しているところでございます。

本処理施設におきましては、平成 13 年にすでに建築基準法第 51 条ただし書許可を受けて操業しておりますが、今回、敷地を増加し、破碎施設の増築及び焼却施設の更新を行うことから、同条ただし書の規定に基づきまして、許可を得ようとするものでございます。

前面スクリーンをご覧ください。尼崎市全域の用途地域図でございます。

本処理施設の敷地は、赤色で示しているところでございます。尼崎市域の南東部の工業専用地域内で、阪神尼崎駅から南へ約 2.5 キロメートルに位置します。

次に、周辺建物用途現況図によりご説明いたします。赤色で示しておりますのが敷地の位置でございます。当該地の周辺は主に青色の工業施設、緑色の運輸流通施設が立地しております。なお、黄色の住宅につきましては、当該地の周辺にはございません。

こちらは航空写真ですが、当該地の西側は阪神高速道路 5 号湾岸線尼崎東海岸出入口、北側は道路を挟んで荷揚場と尼崎港の水面となっております。東側、南側は道路を挟んで工業施設などが立地しております。

次に、搬入・搬出ルート図によりご説明いたします。青色で示しておりますルートにより、阪神高速道路 5 号湾岸線を主に利用いたします。神戸方面へは、敷地のすぐ西にございます尼崎東海岸出入口を利用いたしますが、大阪方面につきましては、東向きに対応する中島出入り口を利用することとなります。廃棄物を搬出する事業所の位置などにより、やむを得ず、尼崎市の市街地など北側方面を通行する場合は、主に緑色で示しております主要地方道尼崎港線を通行するなど、できるだけ周辺環境への影響を少なくするルートを通行するよう指導しております。

なお、現況の交通量につきましては、黄色の矢印で示しております交差点にて調査を実施したところ、現況の通過交通量は 1 日当たり 11,993 台でございます。今回の計画に伴い増加する事業関連の交通量の予測は、搬入・搬出の合計で 1 日当たり 156 台の見込みでございます。現況の交通量に対する増加率はおよそ 1.2% となり、周辺の交通に支障を及ぼすものではないと考えております。

以上のことから、本処理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。

次に、参考までに敷地内の施設配置をご説明いたします。赤色の破線より東側が従前の許可を受けている既存の敷地、西側が今回、水色の破砕施設を増築する敷地でございます。オレンジ色で示しておりますのは、今回、老朽化した焼却施設を更新する敷地で、処理能力の増加とともに、排ガス中の有害物質の排出抑制により環境負荷の軽減を図るものでございます。これでスクリーンを終了させていただきます。

最後に、これも参考までに、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」の規定に基づく生活環境影響調査を実施しております。調査は、焼却施設と破砕施設のそれぞれについて実施されております。その結果、本処理施設が

周辺に及ぼす影響は軽微であると本市環境部局から報告されております。

以上で第3号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 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、この第3号議案につきまして、ご質問またはご意見があり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3号議案については、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。ご異議がないようですので、第3号議案については原案のとおり可決いたします。

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尼崎市長あてに答申することといたします。

本日の議案は以上でございます。続いて、その他報告事項に移ります。「『神戸国際港都建設計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更、都市再開発の方針の変更、防災街区整備方針の変更及び住宅市街地の開発整備の方針の策定』に係る作業状況の報告」ほか4件について、事務局からご報告をお願いいたします。

事務局 神戸国際港都建設計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針ほか4地域の変更、いわゆる都市計画区域マスタープラン等の見直しに係る作業状況についてご説明いたします。

この度、都市計画区域マスタープランの変更の他に、区域区分や都市再開発の方針、防災街区整備の方針、住宅市街地の開発整備の方針の変更及び決定も併せて行うものでありますが、私のほうからは、都市計画区域マスタープランと区域区分の変更に係る作業状況について、まずご説明を差し上げた後に、残りの3方針についてご説明をしたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

はじめに、都市マス等の見直しに関するこれまでの経緯をご説明いたします。お手元のA4縦の「見直しの流れ」というフロー図もあわせてご覧ください。

まず、見直しに係る基本的な方針としまして、平成18年から19年度にかけて、「都市計画区域マスタープラン等の見直し基本方針」の検討を行いました。これには、都市計画審議会に諮問し、その後専門委員でご検討いただき、いただいた答申をもとに、平成19年7月に策定しております。

次に、一つの都市計画区域を超える広域的な課題や都市づくりの目標を定めた広域都市計画基本方針を平成20年5月に策定しました。この広域都市計画基本方針の内容につきましては、前

回7月の都市計画審議会でご報告したところです。

今回は、この「見直し基本方針」及び「広域都市計画基本方針」を踏まえ、各都市マス等を見直すものでありまして、まずは神戸と阪神間の2地域の都市マス等の見直しを進めているところです。

神戸、阪神間については、都市マスの素案、線引き見直し等の案につきまして、先般10月7日から27日の20日間において、パブリックコメントを行っております。また、今月13日と14日には、説明会と公聴会を開催する予定としております。その後、案の縦覧等を経て、今年度末の策定に向けて、手続を進めてまいりたいと考えております。

また、東播・中播・西播の3つの都市計画区域につきましては、説明会・公聴会を21年5月上旬に開催し、7月に都市計画案の縦覧、9月に都市計画審議会でご審議いただく予定でございます。

それでは、神戸都市計画区域マスタープランについてご説明いたします。都市マスの構成については、ご覧の「基本的事項」から「主要な都市計画等の整備目標」までの項目となっております。

まず「基本的事項」としまして、都市マスの意義のほか、神戸の場合ですと、「神戸地域ビジョン」のもと、都市計画の分野に関する基本的な方向を示すものであること等を記載しています。なお、目標年次は平成27年としております。

次に、「都市計画の目標」としまして、ここでは都市づくりの基本理念、目標、方向性について記載しています。「都市計画の基本理念」としましては、個々人の生活の安全、安心や地域の愛着をはぐくむまちづくりを目指し、関係主体間の相互理解、信頼、協働のもとにまちづくりを行う旨記載しています。「都市づくりの目標」には「生活の質の向上」、「にぎわいと活力」、「安全・安心」、「広域的な交流と連携」の都市づくりを掲げています。都市づくりの方向性としましては、21世紀を先導する国際都市として、「美しいまち神戸」を目指し、コンパクトでアメニティー豊かな都市づくりを進めることを記載しています。

続いて、第3章の区域区分の方針では、区域区分を定める必要性を示しています。

次に、第4章の都市計画に関する方針をご説明いたします。第4章は、「1土地利用に関する方針」から「7景観形成に関する方針」までの、ご覧の7つの分野別の方針から構成しています。

まず、「1土地利用に関する方針」では、既成市街地の機能集積とコンパクトな都市形成を図るという基本方針のもと、住宅地については、これまでに整備された既存住宅地の再整備の推進、商業・業務地については、三宮駅周辺等の機能強化などを記載しています。

「2 自然的環境に関する方針」では、緑の保全と育成を基本とし、農村環境の実現による緑地保全、六甲山系の樹林地の保全・育成、そして防災や景観などの諸機能も含めた自然と共生する循環型社会の形成を進めることとしています。

「3 都市交通に関する方針」では、総合交通体系の確立やユニバーサル社会へ配慮すべく、道路のバリアフリー化や神戸港におけるスーパー中核港湾、神戸空港島の整備等を記載しております。

「4 都市環境に関する方針」では、屋上・壁面緑化等も含めた緑のネットワークの形成を図るほか、多自然川づくりや下水道整備を推進する旨を示しております。

「5 市街地整備に関する方針」では、都市機能の集積を図るとともに、密集市街地の改善、中心市街地の活性化、大規模遊休地の適正利用誘導等を計画的に進める旨を記載しています。

「6 都市防災に関する方針」では、都市機能の代替性の確保と都市施設の適正配置等による災害に強い都市づくりを進めるべく、防災拠点の配置や密集市街地の耐震化、土砂災害防止や浸水対策に向けた取り組みを進めていくことを記載しております。

最後の「7 景観形成に関する方針」ですが、これは今回のマスタープランから新たに追加した項目でございまして、神戸都市マスでは、「神戸らしい景観」であるまちなみの保全・形成、夜間景観の形成、また海、坂、山という変化に富んだ眺望景観や風格ある建築物などの保全、形成を進めることを記載しております。都市計画区域マスタープランについては以上です。

続いて、区域区分の変更、いわゆる線引きの見直しについてご説明いたします。区域区分については、昭和 45 年の当初決定以降、おおむね 5 年ごとに計 5 回見直しを行ってまいりました。今回は、その第 6 回目の見直しとして検討を行っております。

線引きの見直しは、調整区域を市街化区域に編入するものと市街化区域を市街化調整区域に変更する、いわゆる逆線引きの大きく 2 つのパターンがありまして、お手元の資料 5 ページの一覧表の区域を対象として検討しております。

今回、神戸地区につきましては、市街化区域への編入が北区山田町下谷上など計 2 カ所、15.8 ヘクタール。市街化区域から市街化調整区域への逆線引きが北区山田町原野など 19 カ所で約 61 ヘクタール。そのほか、境界調整によるものが西区櫛谷町菅野等 28 カ所を予定しております。差し引きいたしますと、約 45 ヘクタールが市街化区域から市街化調整区域に変更されることとなります。

なお、本日は神戸地域についての概要をご説明いたしましたが、並行して阪神間都市計画区域も作業を進めております。阪神間都市計画区域のマスタープランにつきましては、本日お手元に

お配りしております資料の4ページがその概要版です。神戸地域と同様の章立てで、阪神間都市計画区域マスタープランを策定しております。6ページには阪神間都市計画区域の区域区分の見直しの一覧表とその位置図をお付けしております。

見直し地区の内訳としましては、市街化調整区域から市街化区域への編入が3カ所で7.76ヘクタール。市街化区域から市街化調整区域への編入、いわゆる逆線引きが6カ所で16ヘクタール。境界調整につきましては、20カ所で0.1ヘクタール。これらを合計しますと、阪神間都市計画区域では29カ所で7.9ヘクタール、市街化区域が縮小することとなります。阪神間都市計画区域におきましては、今回の市街化区域の編入にあわせて、用途地域も定めることとしております。

続いて、お手元の資料7ページをご覧ください。7ページは、播磨地域の中播、東播、西播の都市計画区域のマスタープランの骨子案です。神戸、阪神間でもお示ししました基本的事項、都市計画の目標及び都市づくりの方向性を記載しています。今後は、この骨子案に記載されている都市計画の目標、都市づくりの方向性等を踏まえまして、7つの都市計画の各方針をそれぞれ策定していくこととしています。

引き続き、「都市再開発の方針」、「住宅市街地開発整備の方針」、「防災街区整備の方針」についてご説明いたします。

事務局 都市再開発方針ほか2方針の概要についてご説明いたします。

まず、都市再開発方針は現行の変更になります。住宅市街地の開発整備の方針は新規の策定、防災街区整備方針は現行の変更です。いずれも、平成19年度に当都市計画審議会から答申をいただきました「見直し方針」を踏まえまして、策定するものでございます。

まず、都市再開発の方針です。お手元の参考資料では8ページになります。この方針は、計画的な再開発が必要な市街地の「再開発の目標」でありますとか、「土地の合理的かつ健全な高度利用」「都市機能の更新」に関する方針として定めるものでございます。

対象区域は、人口集中の著しい神戸市など政令で定める都市部の市街化区域で、計画的再開発が必要な市街地や、その他の市街化区域で、計画的再開発が必要な市街地となっております。策定する都市計画区域はスクリーンのとおりでございます。

次に、方針に定める事項でございますが、1号市街地といたしまして「計画的な再開発が必要な市街地」を定めます。この1号といたしますのは、都市再開発法第2条の3第1項第1号に根拠条文がございます関係で、1号市街地というものでございます。

見直しの視点といたしましては、都市景観に対する意識が向上してまいっておりますので、そ

のような取り組みが行われております市街地を積極的に位置づけようと考えてございます。

次に、2号地区として、1号市街地のうち「特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区」を定めます。この2号といたしますのも、先ほどと同様、都市再開発法の根拠条文からきてございます。

見直しの視点でございますが、大規模公的賃貸住宅などの建替でございますとか、オールドニュータウンの再生、中心市街地の活性化などに関係する地区を位置づけようと考えてございます。

次に、課題地区ですが、1号市街地のうち、2号地区に指定するまでの熟度には至っておりませんが、特に整備課題の集中が見られます地域を課題地域として定めようと考えてございます。

見直しの視点ですが、現行、「戦略地区」「要整備地区」と2つに区分しておりますものを今回統合いたしまして、「課題地域」とするものでございます。

次に、2号地区の具体の整備イメージです。スクリーンに示しております一番上が市街地再開発事業でございます。左が大規模遊休地の有効活用、右がオールドニュータウンの再生例を示してございます。

続きまして、住宅市街地の開発整備の方針についてご説明いたします。この方針は、大都市地域の住宅や住宅地の供給を促進するため、良好な住宅市街地の開発整備の方針として定めるものでございます。対象区域は、神戸市などの大都市地域の都市計画区域となっておりまして、策定する都市計画区域はスクリーンのとおりです。

次に、方針に定める事項ですが、「重点地区」として、「一体的かつ総合的に良好な住宅市街地を整備、開発すべき市街化区域の地区」や、「良好な住宅市街地として計画的に開発することが適当と認められます市街化調整区域の地区」を定めます。

見直しの視点でございますが、県の住生活基本計画に定めます「重点供給地域」との整合を図りつつ定めることとしております。

スクリーンの下に、具体の整備イメージとして、新住宅市街地開発事業の例を示してございます。

次に、防災街区整備方針についてご説明いたします。この方針は、老朽木造住宅の密集地域でありますとか、道路・公園などの基盤整備が未整備の地域におきまして、防災や安全機能上、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進する必要がある地域や、整備計画の概要を定めるものでございます。策定する都市計画区域はスクリーンのとおりでございます。

次に、方針に定める事項でございますが、「防災再開発促進地区」として、「一体的かつ総合

的に市街地の再開発を促進すべき地区」を定めます。

次に、課題地域ですが、防災再開発促進地区に次ぎ、優先的に地域住民に防災知識の普及や防災意識の高揚を図り、協同で防災性の向上に努める必要がある地域を課題地域として定めることとしております。

見直しの視点でございますが、重点密集市街地を防災再開発促進地区に位置づけることとしております。

次に、具体の整備イメージですが、スクリーンに、木造住宅が密集し、道路や公園など基盤整備が未整備な地域におきまして、延焼防止や避難路確保のため、建物の不燃化や共同化、道路の拡幅整備を行った例を示してございます。

それでは、これもちまして、神戸、阪神間、東播、中播、西播の都市マスタープラン等の策定状況の説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

議長 ありがとうございました。ただ今の説明につきまして、ご質問、ご意見等がございましたら、お願いいたします。

17番 実に細かい話でございますけれども、こんな場でふさわしいかどうかわかりませんが、都市計画区域の区割りでありますけれども、東播、中播、そして西播と、こういう形で都市計画は組まれておるわけであります。

例えば、東播都市計画区域の中に、西脇、三木、小野、加西、加東というのが、県民局単位でものを申すわけではありませんが、基本的に昔から東播地域と固定化して、私たちもそういう観点ですが、北播地域として規定をいたしておって、またその浸透に努力して、今や北播地区と東播地区というのは協力しながら、きちっと分けた形でやられている。行政区間で、北播地区と東播地区が明快に分かれておるのにかかわらず、従来型の都市計画の区域になっております。

細かい話ですが、でき得れば分けることができないかどうか。この辺りのことは、後で事務局で考えてください。よろしく申し上げます。

議長 事務局、またご相談、いろいろご検討いただければと思います。ほかにございますでしょうか。

ないようでございます。本日は本当にありがとうございました。本日予定しておりました議案及び報告事項はすべて終了いたしました。

それでは、これもちまして、平成20年度第2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20分

**平成20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20年11月11日 午後2時～午後3時20分  
場 所：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	神戸大学名誉教授	会 長
	中 瀬 勲	兵庫県立大学教授	
	面 浦 道 雄	兵庫県農業会議副会長	
	原 口 和 夫	財団法人兵庫県園芸・公園協会理事長	
	牧 野 松 代	兵庫県立大学教授	
	森 口 育 子	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
	平 工 奉 文	経済産業省近畿経済産業局長	代 理
	木 下 誠 也	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)	蓬 菜 務	小野市長（兵庫県市長会）	
	首 藤 正 弘	太子町長（兵庫県町村会）	
県議会の議員 (第3条第1項第4号)	原 吉 三		
	永 田 秀 一		
	原 テ ッ ア キ		
	井 戸 ま さ え		
	竹 内 英 明		
	新 町 み ち よ		
市町の議会の議長を 代表する者 (第3条第1項第5号)	杉 原 延 享	播磨町議会議長（兵庫県町議会議長会）	