

平成 1 8 年度第 1 回
兵庫県都市計画審議会

平成 1 8 年 6 月 2 3 日 (金)
兵庫県農業共済会館 7 階大会議室

○議長 それでは、平成18年度第 1 回兵庫県都市計画審議会の開催に当たり、一言、ごあいさつを申し上げます。

本日は、平成18年度第 1 回兵庫県都市計画審議会を開催しましたところ、委員並びに幹事の皆様方には、お忙しい中にも関わりませずご出席いただき、厚く御礼申し上げます。

さて、第164回通常国会において、都市計画を通じて、都市の秩序ある整備を図るため、都市計画法、建築基準法等の一部を改正する「都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律」及び中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的な推進を図る「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律の一部を改正する等の法律」が成立いたしました。

これらのいわゆる「改正まちづくり 3 法」により、「賑わいの核づくり」や都心居住を促進するとともに、大規模集客施設や公共公益施設等の広域的都市機能の適正立地の推進により、都市の中心部にさまざまな都市機能を集約させる「コンパクトシティ」を実現し、中心市街地の活性化や高齢者をはじめ多くの人々が暮らしやすいまちづくりが期待されております。

また、一方、1 万㎡を超える大規模集客施設の立地が、原則として商業地域や近隣商業地域、準工業地域に限定され、郊外での出店が原則禁止されることになり、おそらく来年秋に適用されることとなります。

実は、昨日から国土交通省のホームページを見ておりましたら、それらのことが非常にわかりやすく掲載されてございます。委員の皆様方にも、また、時々、国土交通省のホームページをご覧くださいましたら、参考になるのではないかと思います。国土交通省関係の方は、しょっちゅうご覧でありましようけれども、それ以外の方でもご覧いただいたらご参考になろうと思います。

交通バリアフリー法以来、国土交通省等中央官庁はいろんな形で情報を公開しているということがよくわかると思いますので、ご参考いただければ、大変ありがたいと思います。

一方、全国的には、法改正に先駆けて、条例により既に大型商業施設の郊外立地を規制している県もあるようでございます。兵庫県では、大型商業施設の立地を広域的な観点から適正に誘導、抑制していくため、大型商業施設が立地する区域を「広域商業ゾーン」、「地域商業ゾーン」として定めることに関するパブリックコメントを行っていますが、本県の今後のこのようなまちづくりの動きについて、私たちも注目していかなければいけないと思ってお

ります。

本日の案件は、6月16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6件でございます。

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、どうか十分なお審議を賜りますようお願いいたしまして、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述べてからご発言いただくようお願いいたします。続いてご発言されるときも、一応、名札の番号をおっしゃっていただければ、大変ありがたいと思います。

それでは、まず、第1号議案、西宮市に係ります「阪神間都市計画道路の変更(3.5.168号甲子園段上線の変更)」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「阪神間都市計画道路 甲子園段上線の変更」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。

今回の甲子園段上線の変更は、平成16年12月に当審議会から答申をいただきました「都市計画道路網の見直しに関する基本的な考え方」に基づき、西宮市とともに作業を進め、昨年12月の当審議会で廃止に向けて検討を進める区間として報告を行い、1月10日に公表した区間でございます。公表に当たりましては、市の都市計画ニュースや県のホームページに掲載するほか、市役所及び県都市計画課において、資料の閲覧、地域住民への説明会を行いました。

その結果、反対意見がなかったことから、廃止に関する合意が得られたものと判断し、都市計画変更の手續に至ったものでございます。

前面スクリーンをご覧ください。

甲子園段上線は、戦災復興の都市計画において、浜甲子園線を起点とし、国道171号へ至る甲子園樋ノ口線として、昭和21年に都市計画決定され、その後の市街地の進展に応じて、昭和32年に同市一里山町まで計画区間が延伸され、名称についても甲子園段上線に変更されております。

昭和21年の都市計画決定当時、起点である浜甲子園線との交差点から国道2号との交差点までの区間の周辺地区では、道路計画と合わせて、戦災復興に向けた土地区画整理事業の施行が定められておりました。しかし、この地区は、戦災による焼失を免れていたこと

もあり、その後、土地区画整理事業が縮小された際に、施行区域から除外されております。

その一方で、従来の区画・街割りの中で、民間開発等によりこれまで基盤整備が進められ、住宅街として必要な一定の道路網整備が行われてきております。その結果、甲子園段上線の浜甲子園線との交差点から国道2号との交差点の間、約180mについては、未整備のまま現在に至っております。

このような状況を踏まえ、未整備区間について必要性を検証しましたところ、本区間に求められていた幹線道路としての機能は、周辺道路で確保されていることから、本区間を廃止し、起点を国道2号との交差点に変更するものでございます。

この結果、前面スクリーンのとおり、区域を変更いたします。黄色が今回の変更に伴い、都市計画道路から削除する区域、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、住民説明会を開催し、本日と同様の説明をしております。

また、本案について、5月9日から2週間の縦覧に供しましたところ、3通の意見書の提出がございました。意見書の要旨につきましては、お手元にお配りしております資料1「意見書の要旨」に記載しておりますので、その1ページから3ページをご覧ください。

意見書の要旨は、3通ともほぼ同様の内容でございます。「本区間を廃止することについて、賛成あるいはやむを得ない。」との考えを示された上で、国道2号と浜甲子園線の間での通過交通が地区内の生活道路へ進入する問題への対応を要望されております。

これらの意見書に対する考え方でございますが、西宮市では、まず、地区内を通過する交通の状況を把握するため、交通量調査を実施し、既に調査結果を関係自治会に報告しております。このような生活道路における通過交通対策を進めていくためには、沿道地区住民による合意形成が必要であることから、現在、自治会において、具体的な検討が進められているところでございます。

西宮市では、今後、合意形成が図られた段階で、この地区にとって望ましい交通対策が実現されるよう、関係機関との調整に努めることとされております。

なお、5月31日に西宮市の都市計画審議会が開催され、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。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。

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は、個人情報等の保護の

ために、左端の番号に読み替えてご発言いただくようお願いいたします。

ご意見等がないようでございますので、それではお諮りいたします。

第1号議案「阪神間都市計画道路の変更(3.5.168号甲子園段上線の変更)」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 異議がないようでございますので、第1号議案「阪神間都市計画道路の変更(3.5.168号甲子園段上線の変更)」については、原案どおり可決いたします。

続いて第2号議案、たつの市に係ります「中播都市計画道路の変更(3.5.204号本龍野富永線ほか1路線の変更)」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 本龍野富永線ほか1路線の変更」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、JR姫新線本龍野駅の駅前広場の計画変更に伴う本龍野富永線及び小宅揖西線の変更でございます。

まず、本龍野富永線の変更についてご説明いたします。本龍野富永線は、JR本龍野駅前を起点とし、小宅揖西線へ至る延長約1,330mの幹線街路で、昭和31年に都市計画決定をしております。起点から龍野太子線に至る区間は、県道本龍野停車場線として供用されており、本龍野駅へアクセスする重要な路線でございます。

本龍野駅の駅前に駅前広場がございますが、路線バス、コミュニティバス、タクシーに加えて、近年の送迎用自家用車の増加に伴い、車両が輻輳している状況でございます。

JR姫新線につきましては、姫路・上月間、延長約50.9kmの利便性向上を目指して、平成17年3月に、「JR姫新線利便性向上対策アクションプログラム」が策定されておりますが、今後、アクションプログラムに基づき、高速化、利便性向上の検討、駅へのアクセスの向上が図られる予定でございます。

この中で、本龍野駅は、乗車人数の多い駅として、余部駅、播磨新宮駅等と並んで、駅前広場やパーク&ライド駐車場等の整備が進められる駅として位置付けられているところでございます。

このような状況を踏まえ、今回、本龍野駅の駅前広場の面積を約1,500㎡から約2,400㎡とし、本龍野駅の改築に合わせて、バス乗降場、タクシー乗降場、タクシープール及び身体障害者用停車施設を整備いたします。また、駅前広場の北側に隣接する市が保有する用地に、

送迎用自家用車の駐車スペースなどを確保することにより、駅前広場における車両の安全かつ円滑な通行を確保するとともに、JR本龍野駅の交通結節点機能の向上を図ります。

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、黄色が削除する区域、青色が変更のない区域でございますが、駅前広場を約900㎡広げることに伴い、道路の起点位置を30m西方に移動させることから、延長を30m削減し、1,300mに変更いたします。

次に、小宅揖西線の変更をご説明する前に、関連案件であるたつの市決定の本龍野末政線の変更についてご説明いたします。

本龍野末政線は、JR本龍野駅を起点とし、小宅揖西線へ至る延長約710mの幹線街路で、本龍野富永線と同様、昭和31年に都市計画決定をしております。JR本龍野駅の改築により、駅東側への自由通路が確保されること、さらに駅東側において、区画整理事業が予定されていることから、これらの事業に合わせて、駅東側にもタクシー乗降場、タクシープール及び身体障害者用停車施設等を整備するものとし、今回、JR本龍野駅東側に約1,200㎡の駅前広場を新たに設けます。

これにより、駅利用者全体の約3分の1と言われる東側からのアクセスが、踏切を渡って大回りすることなく、安全で快適なものに改善されます。

また、道路部分についても、これまで幅員を12mとして計画されておりましたが、駅前広場の新設に伴い予想される交通量に対応し、歩行者及び自転車の安全かつ快適な通行空間を確保するため、自転車歩行者道の幅員を左右それぞれ2mから3mに広げ、幅員を14mに変更いたします。

それでは、もう一つの県決定路線、小宅揖西線の変更について、ご説明いたします。

小宅揖西線は龍野太市線を起点とし、龍野相生線へ至る延長約7,630mの幹線街路で、本龍野富永線と同様、昭和31年に都市計画決定をしております。

今回の変更は、先ほどご説明いたしました本龍野末政線の変更に合わせ、本龍野末政線との交差点部について、円滑な交通処理を図るため、付加車線を設けることから、一部区域を変更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、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、5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。

また、市決定の案件につきましては、去る5月31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、6月1日付けで市長へ答申されております。県決定の案件についても、合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 ただ今、事務局から説明がありました。これにつきまして、ご質問又はご意見ございますでしょうか。

○26番 県決定の部分については、特に異論はないのですけれども、参考のために、市の決定の部分について、駅の東側の部分について説明会を開いたということだったんですけれども、予定どおり決定されたということなのですが、そこでの住民の意見があったのではないかと思うのですけれども、その辺、どういうことが問題になったのかということをお聞きしたいと思います。

○事務局 今、お尋ねの東側の件ですが、平成17年11月19日に中村・末政地区の住民及び地権者に対しまして、説明会を行っております。その際に、今、関連で申し上げました本龍野末政線のほうにも右折車線がいるのではないかということ。それから駐車帯がいるのではないかということ。この2つのご質問があったようでございまして、一つ目の質問に対しては、ここはT字交差点でございますので、右折車線がなくてもスッと出られるということで、右折車線の必要はないというご説明を、二つ目の駐車帯に関しては、沿道が住宅地であるから必要がないというご説明をしております。この2点が質問としてあったと聞いております。

○26番 市の決定は都計審で全会一致だったんですか。そのへんはどんな状況だったかを。

○事務局 全会一致だったと聞いております。

○議長 よろしゅうございますか。

他に質問ございますでしょうか。

ないようでしたら、お諮りいたします。

第2号議案「中播都市計画道路の変更(3.5.204号本龍野富永線ほか1路線の変更)」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ございますので、第2号議案「中播都市計画道路の変更(3.5.204号本龍野富永線ほか1路線の変更)」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、淡路市に係ります「津名都市計画公園の決定(6.5.1号淡路佐野運動公園の決定)」について、事務局の説明をお願いいたします。

○事務局 第3号議案「津名都市計画公園の決定(6.5.1号淡路佐野運動公園の決定)」について、ご説明いたします。議案書は11ページ、議案位置図は5ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。淡路佐野運動公園は、淡路島の中部、淡路市佐野新島の大阪湾に面した埋立地内に位置し、平成15年5月に県立公園として開園いたしました面積約29.5haの運動公園でございます。

この淡路佐野運動公園は、開園後の平成15年11月に策定されました「津名都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、いわゆる都市計画区域マスタープランにおいて、レクリエーション機能の充実を図る主要な施設として位置付けられましたこと、並びに平成17年4月に津名町、淡路町、北淡町、一宮町、東浦町の5町が合併して誕生しました淡路市におきまして、市が新たに定める地域防災計画の中で、淡路佐野運動公園を広域避難地とする方針が決定されましたこと、これらを受けまして、都市計画においても、淡路佐野運動公園を運動施設の拠点及び災害時の避難地・救援活動の拠点としての役割や機能を明確に位置付けるべく、今回、都市計画決定するものでございます。

これは公園整備の計画図でございます。野球場が2面、サッカー場が3面、その他多目的グラウンドなどを備えることとしており、現在、野球場、サッカー場といった主要な運動施設については、既に供用されており、今後は屋内練習場、修景施設などの充実を図っていくものでございます。

なお、今年の9月に開催されます「のじぎく兵庫国体」では、少年男子サッカーの会場として、また10月の「のじぎく兵庫大会」では、ソフトボールなどの会場として使用される予定でございます。

次に、公園へのアクセス道路について、ご説明いたします。公園が立地します佐野新島の埋立地には、合計3本の橋が架けられております。公園利用者の交通手段の大半が自家用車や乗合バスであります。この場合、国道28号から写真①の橋を通行することで、周辺の人家の横を通行することなく公園へアクセスできます。また、歩行者、自転車による利用者は、歩道が整備されている写真②の橋の経路や、歩行者専用橋となっております写真③の橋を通行いたします。

このように、公園へのアクセスについては、利用者並びに周辺住民の交通の安全及び多重のアクセス機能が十分に確保されるものでございます。

最後に、この都市計画決定に先立ち、淡路市が市素案作成段階において、今年の2月25日に淡路市民を対象とした説明会を開催いたしましたところ、その中で反対意見はございませ

んでした。

また、以上の案について、5月9日から23日まで2週間、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。これで、第3号議案に関する説明を終わります。

○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、ご質問又はご意見ございませんでしょうか。

ご質問等ないようですので、それでは、お諮りいたします。

第3号議案「津名都市計画公園の決定(6.5.1号淡路佐野運動公園の決定)」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 ご異議がないので、第3号議案「津名都市計画公園の決定(6.5.1号淡路佐野運動公園の決定)」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いては、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といたしたいと思っております。

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4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 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15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、新築し、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は、新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」に基づきます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審議をしていただくことになっております。

それでは、第4号議案につきまして、特定行政庁である西宮市からご説明させていただきます。

○事務局(西宮市) 議案書の17ページ及び18ページと、議案位置図6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の増設でございます。当該地におきましては、昭和61年から木くずの焼却と廃プラスチック類、繊維くずなどでの固形燃料化施設を稼働し、その後、平成5年に焼却炉の更新を行い、木くず、繊維くずなどの焼却が行われております。さらに廃プラスチック類、木くず、がれき類等の破砕施設を設置いたしまして、今日に至っております。

今回、破砕施設を増設することによりまして、建築基準法に照らし合わせ、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性が低いことなどから、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し、特定行政庁の許可で行うことが適切であると考えております。

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、赤の四角で表示した部分が敷地の位置にあたり、西宮市の阪神甲子園駅から南東へ約3kmに位置いたします埋立地である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、鳴尾浜産業団地の航空写真でございます。赤の四角で表示した部分が敷地の位置にあたり、赤色の実線で囲まれた部分が特別用途地区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。

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、緑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ございます。一番近接している住宅地は、当該地から北側約500m離れた市営高須町1丁目団地でございます。

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、全体の配置図でございますが、図面の左端が破砕棟で、緑色の丸で表示しております既存の破砕施設が2台設置されており、破砕施設Aでは木くずのみの破砕で、最大一日15t、破砕施設Bでは廃プラスチック類が最大一日30t、木くずが最大一日59.2t、がれき類が最大一日100tの処理能力であります。中央に焼却施設がございますが、処理能力の変更はございません。右端下の建物が固形燃料化棟でございます。この施設も変更はございません。

その上の建物には、既存施設として積み替え保管施設があり、その建物内に赤丸で表示しております施設Cが今回増設されます破砕施設でございます。この破砕施設で廃プラスチック類と木くず等の破砕を行うもので、その処理能力といたしましては、廃プラスチック類が最大一日86t、木くずが最大一日54tでございます。

なお、今回、許可対象となります最大処理能力は、既存破砕施設での廃プラスチック類及び木くずの処理能力と、今回増設いたします破砕施設の廃プラスチック類及び木くずの処理能力の合算となり、廃プラスチック類が最大一日116t、木くずが最大一日128.2tでございます。

これは、破砕施設の処理フローです。既存施設の処理フローは図面の左端の破砕棟で、外部より事務所横のトラックスケールを経てスロープを通り、2階の選別ヤードに搬入いたしまして、木くず、がれき類、廃プラスチック類等に選別いたします。これらを破砕棟で処理した後は、傍系のリサイクル会社にて処理し、再利用できないものにつきましては最終処分場にて埋立処分されることとなります。

また、増設施設のフローは、外部より事務所横のトラックスケールを経て、選別ヤードに搬入いたしまして、軟質系廃プラスチック類、木くず、紙くず、繊維くず等に選別いたします。これらを破砕機で処理した後は、ストックヤードに各々の破砕物ごとに保管し、その内、固形燃料化に適した破砕物を固形燃料化施設にて固形燃料化し、製紙会社等の燃料として利用されます。固形燃料化に適さない廃棄物につきましては、傍系のリサイクル会社にて再利用を行います。

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、市道今津東線の4ルートを利用いたしますが、走行ルートの集約化を図り、その4ルートの現況交通量と運搬車両の走行による施設の増設前と増設後の交通量の総計は、交通量83,725台に対しまして、増設前が278台、増設後が296台となりまして18台の増加となります。全体に占める割合は0.33%から0.35%とわずかでご

ございます。

したがいまして、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判断しております。

また、住民説明につきましては、鳴尾浜産業団地内の阪神港木材協同組合、鳴尾浜連絡会及び鳴尾浜連合自治会の自治会関係委員・鳴尾浜産業団地立地企業関係委員等で構成されております鳴尾浜産業団地運営委員会に対しまして説明を行った結果、反対の意見はございませんでした。

このように、敷地の位置につきましては、周辺土地利用との関係から見ましても支障はなく、本施設を当該地に増設することは、都市計画上支障ないものと判断しております。

なお、参考までに周辺環境への影響でございますが、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を行っておりますので、調査結果についてご説明申し上げます。

生活環境影響調査結果につきましては、騒音、振動の2項目について、予測評価を行っております。なお、当該破碎施設の稼働時間は午前8時から午後5時まででございます。騒音につきましては、昼間の規制値65dBに対し、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54dBでございます。また、振動につきましては、昼間の規制基準65dBに対し、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61dBであり、どちらも規制基準を下回るものと予想されております。また、本市環境部局においても、生活環境上支障ないものと判断しております。

以上で、産業廃棄物処理施設の敷地の位置についての説明を終わらせていただきます。よろしくご審議のほど、お願いいたします。

○議長 ただ今、建築基準法第51条ただし書の規定による産業廃棄物処理施の案件が説明されました。ご質問等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4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 ご異議がないようですので、第4号議案については、原案のとおり可決いたします。

建築基準法第51条ただし書の案件につきましては、以上で終了いたしました。

この結果は直ちに、特定行政庁である西宮市長あてに答申することいたします。

続いて、第5号議案「阪神間都市計画事業西宮北口駅南土地区画整理事業の事業計画の変

更に対する意見書について」、事務局の説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、第5号議案についてご説明します。

議案書19ページをお開き願います。

土地区画整理法第55条関係の条文がございますので、これにつきまして、ご説明します。

都道府県又は市町村が事業計画を変更しようとする場合、変更案を2週間公衆の縦覧に供し、利害関係者はこの変更案について、縦覧期間満了の日の翌日から起算して2週間を経過する日までに知事に意見書を提出することができることとなっています。また、知事は、提出された意見書を都市計画審議会に付議し、本審議会が意見書の内容を審査することになっています。都市計画審議会の審査につきましては、行政不服審査法中の処分についての異議申立ての審理に関する規定を準用することとなっており、書面による審理を行うこととなります。

さて、提出された意見書の意見を採択し、事業計画変更案に対し、必要な修正を加えるべきかどうかについては、後ほどご審議いただく次第でございますが、意見書の意見が採択されますと、知事は市町に変更しようとする事業計画についての修正を求め、再度、計画変更の手続を行うことになっています。また、不採択になりますと、その旨を意見書提出者に通知することとなっています。

この度の議案は、西宮市施行の西宮北口駅南地区について、事業計画を変更するにあたり、西宮市長が平成18年2月10日から同年2月23日までの2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、2件の意見書の提出がありましたので、本審議会にお諮りするものでございます。

この意見書について、ご説明する前に、今回の事業計画変更の概要についてご説明いたします。別冊の「土地区画整理事業の事業計画等に対する意見書に係る議案：説明資料」22ページ以降の添付図面及び前面のスクリーンをご覧ください。

本地区は、前面スクリーンに表示しましたとおり、大阪と神戸のほぼ中間に位置し、西宮市の南部市街地のほぼ中央で、大規模駅であります阪急西宮北口駅の南側に面しております。

本土地区画整理事業は、西宮市あるいは阪神間の「都市核」にふさわしい計画的な市街地形成に向けて、都市基盤施設の整備を行うとともに、商業、業務、文化施設等の集積と高度化を促進し、地域の活性化を図ることを目的として、平成5年1月に事業計画の決定を行い、平成19年度末の完了を目指しております西宮市施行の9.2haの事業であります。

当初の事業計画決定後、平成14年3月及び平成17年3月に、事業期間延伸等に係る事業計画の変更を行い、この度3回目の事業計画変更を行うものであります。

それでは、最初に地区の状況を写真により説明したいと思います。スクリーンの写真は、昨年9月時点の航空写真であります。東西に走っております、これが阪急神戸線、そして西宮北口駅です。高架構造ではなく地上を走っております。そして南北に走っておりますこの路線が阪急今津線です。南の阪神今津駅と北の阪急宝塚駅間を結ぶ路線ですが、この駅付近は、やはり地上部を走っております。そのため、今津線は、この西宮北口駅で乗り換える形になっております。

次に、事業地区の範囲ですが、北を阪急神戸線及び西宮北口駅、東を都市計画道路北口線、西を2級河川津門川、南を都市計画道路山手幹線に囲まれた区域です。

次に、当地区の区画整理事業の進捗状況並びにその後の地区内の建築・開発の状況ですが、写真からわかりますように、地区内の公共施設及び宅地の整備がほぼ完了し、その後に各種の建築・開発が既に行われております。

まず、基盤整備についてですが、これが都市計画道路の球場前線、幅員22mで阪急今津線の踏切より西側が完成しております。

次に、都市計画道路北口線ですが、北口線は阪急神戸線で分断される南北地区を結ぶ幹線道路で、事業地区内のこの区間、並びに神戸線下のトンネル部及びその北側も既に完成しております。

その他、主要な公共施設であります駅前広場、高松公園なども完成し、区画道路につきましても、今津線の高架化事業に係る箇所を除きまして、完成しております。

また、整備後の市街化の状況ですが、県立芸術文化センターや組合施行による再開発ビル「プレラにしのみや」が建設され、民間によるスポーツ施設や集合住宅の建設など、活発な建築・開発が行われつつあります。

各施設の個別の状況ですが、左の写真は、球場前線と北口線の交差点から球場前線側を見たものです。手前が阪急今津線の踏切部にあたります。また、右側の写真は、芸術文化センターの前から球場前線を東方向に見たものでございます。

これは、都市計画道路北口線で、先ほどの踏切東側の地点から北側を撮ったもので、阪急神戸線下のトンネル部の状況でございます。

この写真は、阪急西宮北口駅の駅舎の2階のデッキ部から南側を撮影したもので、手前が駅前広場、奥に見えていますのが、再開発ビルの「プレラにしのみや」、その右側が県立芸

術文化センターでございます。

これは、昨年10月にオープンしました芸術文化センターと、本事業で整備しました高松公園でございます。

これは、駅から駅前の西側を写したもので、各種の民間による建築が行われております。

それでは、次に、今回の事業計画の変更内容をご説明します。変更前の設計図をスクリーンに表示しております。資料の23ページに同じ図を掲載しております。

次に、今回の事業計画の変更後の設計図をスクリーンに表示しております。24ページに同じ図を掲載しております。

次に、今回の事業計画の変更前後を対照いたしました図面をスクリーンに表示しております。25ページにも同じ図を掲載しております。この図を使用いたしまして、今回の意見書の内容等の説明をさせていただきたいと思っております。

それでは、今回の事業計画の変更に至った経緯であります。区画整理事業の着手時に、西宮北口駅周辺のまちづくりにおきまして、当地区の計画的な市街地の形成を図り、道路交通を安全かつ円滑に処理するとともに、阪急今津線をはさんだ東西地区の一体的な土地利用を促進する上で、阪急今津線の高架化事業が必要と考え、今津線の高架化事業を別途関連事業として位置付けまして、区画整理事業の進捗に合わせて整備することとしておりました。

これは、駅舎2階から南側に向かって望みました阪急今津線の現況です。二つの線が地上部を走っており、左側が今津線のホーム、真ん中が営業本線、そして右側が神戸線の西側につながっていきます引込線でございます。この引込線は保守・点検及びダイヤ調整のための車両が1日4回走行し、すぐ南側にある踏切は1日に合計4分程度遮断されております。

当初の高架計画は、都市計画道路山手幹線の南方約220mの地点から当駅までの区間約560mの二つの線を高架化し、引込線は駅東側で神戸線に接続するというものでございました。しかし、その後の社会経済環境の変化及び先の震災復興による西宮市及び阪急電鉄の財政事情の悪化などにより、今津線高架化事業の計画等の見直しが必要となってきました。

西宮市、阪急電鉄、兵庫県で協議を重ね、昨年11月に「山手幹線以南は現状のままとし、また、西側の引き込み線をそのまま残し、山手幹線から駅までの約340mの営業線のみを高架化する」という基本方針が出されました。

今回の高架化の方針決定の結果、引込線がそのまま存置することから、①で示していますように、区画道路3号線の内、今津線以東を廃止する必要が生じました。これが、区画道路3号線の西側から、東側の阪急今津線に向かって撮った写真でございます。ご覧のとおり、

地上を走行しています電車の防護壁が見えます。

また、高架計画区間が短縮され、現在の山手幹線のハーフアンダーの構造がそのまま残るため、区画道路4号線との平面接続ができなくなり、②で示していますように、区画道路4号線南端に、転回部分を追加する必要が生じてきました。

これが山手幹線ハーフアンダーの現況でございます。今回、整備します区画道路4号線と山手幹線に高低差が残ることとなります。その他、図の中で③から⑥で示していますとおり、特殊道路3号の新設、1号緑地の廃止、1号水路の新設、南東広場の新設が今回の事業計画の変更事項であります。

今回の事業計画の変更に対しまして、2件の意見書が提出されました。その意見書提出者の仮換地位置につきましては、図中の黒の斜線で示しております意見書提出者A及びBと記載している箇所、今回の変更により、今津線以東を廃止します区画道路3号線に面しておられます。お二人とも現在は賃貸マンションを建設され、土地利用をされています。

お二人の従前地と仮換地の位置につきましては、前面スクリーンのとおりとなっております。緑色に着色しておりますのが一つ目の意見書提出者Aさん、赤色で着色しておりますのがBさんの土地でございます。

それでは、意見書の内容につきましてご説明します。意見書の原本につきましては、議案書別冊1ページ以降に綴っておりますが、その内容につきましては、説明資料2ページから4ページに各意見書の要旨と意見書に対する考え方をまとめていますので、これに従ってご説明します。

一つ目の意見書提出者でありますAさんは、この土地で賃貸マンションを経営されておられます借地権者であります。Aさんの意見書の要旨であります。今回の事業計画変更で、一部廃止となる区画道路3号線等に起因する補償を十分説明し、行うよう求めるものであります。

これにつきましては、今回の変更により換地の評価額は下がると考えておきまして、事業計画変更後に定める換地計画に基づき、清算金を交付することで補償していくこととしていきます。また、清算金の額等、換地計画の内容は、土地区画整理審議会に意見を聴き、縦覧等により権利者の意見を聴いた上で定めていくこととなります。

次に、二つ目の意見書提出者でありますBさんは、この土地の所有者であり、賃貸マンションを経営されておられ、自らもそのマンションにお住まいであります。Bさんの意見書の要旨であります。大きく分けますと2点あります。

1点目は、「区画道路4号線等の改修工事について」ですが、事業計画の変更に先立って、改修工事の着工申し入れをした西宮市の手法と、改修工事そのものに反対であるというものでございます。

ここでBさんが言われています改修工事とは、前面スクリーンの右の図面に「区画道路改修工事検討区間」と示しています箇所のことです。これは、区画道路4号線及び5号線の一部の区間は、今津線に沿って幅員が8mあり、不法駐車が多く、近隣住民から早期の対策を要望されていたため、「歩道及び植栽帯を設け、車道を4mに狭める」という駐車車両排除のための改修工事案について、西宮市が説明したものであります。

これが区画道路5号線及び4号線の現況写真です。常時、駐車車両が並んでいる状況でございます。この改修工事につきましては、今後改めて西宮市が権利者の意見を聴いた上で、工事の内容や時期等を定めることとしております。

2点目の意見、「事業計画の変更について」ですが、事業計画の最終段階における変更は、特定の住民等に集中し、不公平であるということと、今回の変更は個人の財政権の侵害の可能性があり、その調整の方法等を事前開示されず、不公平となる可能性があるということとであります。

これにつきましては、今回の事業計画変更により、Bさんの仮換地位置や形状に変更はありませんが、換地の評価額は下がると考えておきまして、事業計画変更後に定める換地計画に基づき、清算金の交付という方法で権利者間の公平が保てるよう対処してまいりたいと考えております。また、清算金の額等の換地計画の内容は、土地区画整理審議会に意見を聴き、縦覧等により、権利者の意見を聴いた上で、定めていくこととなるため、事業計画変更前に提示できるものではございません。

また、西宮市は、意見書が提出される前に、Bさんには数回面談し、土地の評価の方法や減歩、清算の考え方、清算金交付の見込みや時期、事前に提示できない理由等は説明しております。

以上で説明を終わらせていただきます。

○議長 ただ今、事務局から説明がありましたが、このことについて、質問又はご意見ございましたら、お願いいたします。

○26番 現地も見せていただいたんですけども、まず、引込線と本線を高架にすることによって、いろいろメリットがあるということで、計画がされていたんですけども、今回、本線だけを上げるということで、一体、どこにどうメリットがあるのかなというのが、ちょ

つと疑問なんですけれども、県の計画で特に、球場前線より南端と聞いているんですけれども、その辺がもしわかれば、阪急にとってどうなのか、地元にとってどうなのか。説明をいただきたいと思います。

○事務局 今回の高架の方針の変更というのは、当初は完全高架化を考えておったと、今回、こういう形で、片線を高架にするということでございます。メリットと言いましては、第一には、今後交通量が増大すると予想されます球場前線につきまして、少なくとも営業線が高架にされるということで、一方で、引込線は残るわけですが、引込線につきましては、先ほどご説明しましたように、通常は1日に4回、早朝と晩ということで、それによる遮断時間は4分間でございます。

これにつきましても、今後は、引込みの回数なり、それと踏切が残るわけですが、信号処理によって道路側が一時停止しなくてもいいというようなやり方とか、そういう検討を関係者で現在協議を進めていると聞いております。そういうことによりまして、地区の東西の主要な幹線であります球場前線の今後の交通量の増加について、対応できていけると考えております。一番のメリットはそれではないかと思えます。

○26番 そういう認識でやっておられるんだということなんですけれども、非常に判断が難しい面もあると思います。

それともう一つ、意見書に関わってなんですけれども、先ほども写真に出ましたけれども、区画道路の4号線のほうですね、8mでやって、そして歩道をつくって広くしてということなんですけれども、下の溜まり、今回新たに追加する部分ですね。車がUターンできるようにということだろうと思うのですけれども、あそこの前の本当にわずかですね、3号線の距離そのものは。ですから、区画道路の3号線から4号線に入って、そこから山手幹線に抜けられないのですから、車溜まりのところですね、わずかなんですけれども、そこを車が通る意味というのはあるんですか。

そこにあるマンションや住宅を見ても、駐車場が中にあるような状況はありませんし、それよりも写真で出ておりましたように、あそこに確かに車がずっと止まっているんです。駐車しているのですが。これからもずっと止まるか、あるいはそこを車が通過するというのを想定されておられるのかなど。通過といっても、行き止まりなんですけれどもね。そのへんが、一体どれぐらいの車を想定して、どういう内容なのか、考えておられるのでしょうか。

○事務局 基本的には、あれだけの大きな街区でございますので、通常は、現況はもとより、将来の土地利用も考えまして、街区の周りは区画道路でやはり囲むというのが、基本的なこ

とでございます。

それと、現況で、区画道路4号線にしか面していない宅地もございますし、南側にまだ土地利用されていない土地があったと思うのですが、あそこから今後出るゴミの収集ですね、そういうゴミ処理車の転回も必要でございますし、この道路は今後とも必要になると考えております。

○26番 もう一つ、その4号線は今、駐車禁止エリアなんですか、そうではないんですか。

○事務局 駐車禁止にはなっておりません。

○26番 そこはちょっと解せないんですけどもね。一応状況はわかりました。

○議長 他にご質問、ご意見ございますでしょうか。

他に質問がないようでございますので、お諮りいたします。

まず、第5号議案について、提出されております意見書を採択して、事業計画を修正すべきであるというご意見の方、挙手をお願いいたします。

挙手0でございます。

次に意見書を採択すべきでない、事業計画どおりでよいというご意見の方は、挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○議長 それでは、第5号議案については意見書を採択すべきでないという委員が絶対多数でございますので、当審議会の意見といたしましては、意見書を採択すべきでないということにいたします。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、当審議会への諮問案件である第6号議案の審議に移ります。

第6号議案「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の見直し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 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の見直しに関する基本的な考え方について」の諮問案件についてご説明させていただきます。議案書は25ページ、資料3の一枚ものとなっております。

本県では平成15年度に、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、通称「都市計画区域マスタープラン」や、区域区分、通称「線引き」の見直し等を行ってまいりましたが、その後、全国的に市町村の合併が進み、本県においても、21市70町であったものが、平成18年度末には、29市12町となって、行政体制が広域化されております。

また、近年のモータリゼーションの進展に伴う都市機能の拡散や中心市街地の衰退、人口

減少、少子高齢化社会等、社会経済情勢の変化に対応するため、都市構造改革が必要とされています。

このような状況において、都市の秩序ある整備を図るため、改正都市計画法が本年5月31日に公布されたところです。

本議案は、このような経済社会情勢の変化を踏まえ、本県における都市計画区域マスタープラン等を見直すため、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の見直しに関する基本的考え方」について、諮問するものであります。

答申に盛り込んでいただきたい項目は、1点目として都市計画区域の再編に関する基本的考え方、2点目として都市計画区域マスタープランの見直しに関する基本的考え方、3点目として都市再開発方針等の見直しに関する基本的考え方、4点目として第6回区域区分の見直しに関する基本的考え方でございます。

今後の予定ですが、資料3にはスケジュールとして、平成18年10月に中間報告、平成19年2月に答申と記載していますが、検討項目が非常に多岐に渡ることから、この記載よりもそれぞれ遅い時期になることも視野に入れております。

検討の方法ですが、この案件に係る学識経験者等の中から新たに委嘱される専門委員とこの案件を担当していただく数名の都市計画審議会委員で専門会議を構成していただいて、詳細に検討していただければと考えております。

都市計画審議会の答申をもとに、都市計画区域マスタープラン等の見直し基本方針を策定し、現在県下にある30都市計画区域を再編するとともに、都市計画区域マスタープラン等の見直し作業を進めていきたいと考えております。

以上でございます。

○議長 ただ今、事務局から説明がありましたが、ご質問、ご意見ございましたら、お願いいたします。

○26番 まず、基本的なことで初歩的なことかもわかりませんが、お聞きしたいのですが、この議案の内容が、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の見直しに関すると、こうなってるんですけども、策定のときは、当然、方針について策定すると、5年前に確か言っておられたと思うのですが、この「等」というのは、どこまでを含んで、どういう内容があるのかというのをちょっと教えていただきたいのです。

○事務局 都市計画区域の整備、開発、保全の方針。通称、「都市計画区域マスタープラン」と言っておりますが、これをまず例示しています。

そして、「等」に該当するものの1点目としては、都市再開発方針等があります。この都市再開発方針等という中には、都市再開発の方針、住宅市街地の開発整備の方針、拠点業務市街地の開発整備の方針、それから防災街区整備方針の4つの方針があります。

それと2点目として第6回の区域区分の見直しがあります。加えて、都市計画区域の再編、先ほども申しましたが、現在、兵庫県には30の都市計画区域がございますが、市町合併によりまして、それらの区域が、例えば合併前の各市町が一つずつ持っていた都市計画区域を、合併後の市町の一つの広域的な都市計画区域とするということも踏まえまして、都市計画区域の再編ということをお3点目として考えておりますので、この3点のことを、「等」で表現しております。以上です。

○26番 わかりました。そこで、この審議会での今後の検討の方法についてなんですが、先ほど、専門会議をつくって、議論、検討していくということなんですが、それについて、3点お聞きしたいと思います。

まず、その専門会議のメンバーについてですけれども、先ほど、ちょっと大まかに言われたんですけれども、どのような構成になるのか。特に策定するときには、最初だし、5年前のメンバーを見ますと、国交省などの国関係の方と専門家の方と、そしてこの審議会からということだったんですけれども、そのときにもやはり地域の代表、市町の代表が必要ではないかといった質問があって、それに対しては、全体的な基本方針を決めるんだから、具体的な市町マスになったときに、また市町の意見をそれぞれ地元の意見を聴きますよということで議論になっていたと思うのです。ただ、今回の場合は見直しですよ。そうしたら、その問題のマスタープランが地域地域で具体的にどうだったのかという意見が、基本的なところに反映されなければいけないというふうに、私は思うんです。

そこに、やはり、今回は専門会議の中にも地域代表をぜひ入れるべきではないかなという立場から、お聞きしたいんです。

もう一つは、その専門会議の公開なんですけれども、これも具体的な問題、多分個人情報とかそういうのは、ほとんど入ってくる余地はないと思いますので、公開はぜひしていただきたいが、どうかということ。

それから、その専門会議で議論された内容についてですね、その会議ごとに、公開と同時に公表して、それに対するその都度の県民の意見、外部の人の意見をここに入れていくべきではないかなと考えるんですが、公表の仕方についてお尋ねしたいと思います。

○事務局 まず1点目の専門会議の構成でございますが、現段階で考えておりますことは、答

申に必要な各専門の分野からの参画を想定しています。たとえば、都市計画、交通計画、緑地計画、農村計画、都市環境、商業等といった分野からの学識経験者に専門委員として参画していただくというふうを考えております。

次に、2点目として、その専門会議の進め方についてですが、都市計画区域マスタープランの策定に際しましては、兵庫県内における各地域の整備、開発、保全の方針といったものを決めるということで、市町の意見も当然のこととして聴きたいというふうには考えておりますが、専門会議の中では、やはり全県的な見地から本審議会の一組織として議論していただくということで、たとえば各地に起こっていること、都市計画区域マスタープランに新たに変更すべきこと等につきましては、専門会議とは別に各市町等からは当然のこととして、意見として聴きたいというふうを考えております。また、専門会議の中で出た意見につきまして、中間報告をしていただく段階におきまして、報告内容についてパブリックコメント等を実施いたしまして、その段階で県民の意見を聴きたいというふうを考えております。

あともう一点、専門会議の公開のことについてですが、各専門分野の先生に活発な意見をいただきたい、自由な意見をいただきたいという観点から非公開が相当であるというふうを考えております。以上でございます。

○議長 26番委員は、本来は公開すべきだというふうなご意見だったのですが、もし公開できなくても、会議ごとの結論というか、すぐあとで内容を公開したらどうかというふうな代案を含めてお話が、3番目にあつたように私は思っているんですけども。公開できる内容は随時、何らかの形で公開することを考えることはできますよね。

○事務局 これから、専門会議のメンバーを正式に決めまして、ご相談させていただくわけですけども、今、私どもが考えておりますのは、専門会議で何回かやりました結果、ある程度の中間的な取りまとめができた時点で、まず、本審議会のほうに一度お諮りすると。それで委員の皆様からご意見をお伺いすると。その上で、パブリックコメントを求めるというようなことを考えております。

したがいまして、その都度、また委員の皆様方にも資料を送らせていただくということも考えますけれども、ある程度のとりまとめができた段階で広く県民の皆さんからご意見をいただくという予定でおります。

○議長 事務局としては、ある程度まで方針が決まりかかった段階では、当審議会に開示して、議論をもらうということ。そして、ほぼ同時か、少しずれるかもしれませんが、それを受けて、あと、方針を再度検討していただいて、パブリックコメントにかけると。

○事務局 はい。ですから方針ができるまでに、ある程度の考え方といったものを整理して、一度、この審議会にお諮りするということを考えております。

○26番 従来と変わらないんですよ、それでしたらね。とりまとめが一定できた時点で、皆さんの意見を聴きますというのでは、いわゆる意思形成の段階から参画をしようという県の方針とも違うんじゃないかなと思うんですね。

それと、専門会議の公開についても、自由な意見をという、これはもう今まで何回も言われてきたことなんですけれども、しかし実際には、たとえば武庫川流域委員会のように、その都度、全部公開することによってものすごく活発な意見が出てきているというふうな実績もあるわけですから、やはりこういうものを完全公開すると。または、先ほど言われたように、その委員会の審議された内容を即明らかにしていって、そこにいろんな意見を入れていくと。もちろん、そこには我々も、審議会にも言えるわけですから、そして中間とりまとめの段階でここにもう一回持ってきて、ここでそういう意見も踏まえた上で議論していくというふうにしないと。特にまちづくりですから、身近なものですから、それが十分に意見が反映された内容に、なっていくべきではないかなというふうに思います。

それから、専門会議のメンバーの件でも、先ほど言いましたように、やはりこの間5年間やってきたわけですから、実践してきているわけですね。ですから、それを本当にどうだったのかという意見を具体的に出してもらうためには、やっぱり市町代表は少なくともいるんじゃないかなと。地域の代表がいるんじゃないかなと思います。

これ以上議論して煮詰まるかどうかわかりませんが、このことをぜひ進めていきたい。会長のほうでも、そういう方向でね、ぜひお願いしたいということを要望したいと思います。

そして、最後になりますが、三点目は私の意見を、今後見直しを進めるに当たってぜひ聞いていただきたいのですけれども、先ほど、説明ありましたように、改正都市計画法が公布されたわけです。これは従来に比べて、特に大規模集客施設とか公共公益施設について、地域の判断を入れようと。そして一定、原則禁止をするというふうな部分も出てきます。準工業地域が外されているとかいうふうな前進面があるんですけれども、不十分なところも確かにありまして、今回においても、b党及びc党から修正意見を出しました。しかし、結果としては賛成しましたから、まあ前進だとは思いますが、ただ、これから、見直していくに当たって、今、一番大きな問題になっているのは、大型店の規制問題ですよ。

これについて、まちづくりの観点から商業調整はできないんだと、この間ずっと言われて

きているのですけれども、しかし、実際にまちづくりをするに当たって、地域の中小業者、商業者というのは、本当に中心的役割をどこでも果たしておられるんですね。ですから、商業者がつぶれてしまったら、まちづくりそのものが壊れているというところがたくさんあちこちにあるわけなんです。

そこで、まちづくりという考え方の中にこそ、商業調整があるんですよということを何らかの形でやはり踏まえた上で、地域の本当に発展と言うんですか、考えていただけるような検討を、見直しを、ぜひしていただきたいということを要望しておきたいと思います。

○議長 要望はしっかり、事務局を含めてお聞きしておると思います。まだ、具体的な委員等は決まっておられません。だから、今日のご意見等を踏まえながら、十分ご納得いただけることになるよう、努力をさせていただくということになろうかと思えます。

質問は、26番委員からございましたけれども、少なくとも中間段階では専門会議から報告を求めて、この審議会として最後は決めるのですから、十分にご議論をいただく。そうして、少なくとも都市マス、それから都市計画区域の再編というふうなことがありますから、具体的に地域の行政を含めていろんな方の意見は聴取する必要が絶対あると思えますから、そういうふうな方法は専門会議でお考えいただくとして、いろんな方法で多くの人々の意見を取り入れながら、答申をいただくという方向で進めていきたいと思えます。

先ほどの専門委員の構成については、少なくとも都市計画、交通計画、緑地計画、農村計画、都市環境、商業というふうなことの分野が想定されますので、少なくともそれらの分野の専門家の方は選ばせていただきたいと思えます。また、本審議会からも何人かの委員にご参加いただくということに当然なりますので、そういうふうな人選を含めて、非常に僭越でございますけれども、私と事務局との協議にご一任いただけましたら、大変ありがたいと思えます。よろしゅうございますか。

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。十分に人選等については、事務局とご相談の上、県民が納得いくような形での答申を得るような方々を選ばせていただきたいと思えます。どうも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はすべて終了いたしました。これで、平成18年度第1回の審議会を閉会いたします。非常に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40分

平成18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18年6月23日 午後2時～午後3時40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)	陰 山 凌	兵庫県道路公社理事長	
	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	兵庫県立大学教授	
	西 勝	神戸大学名誉教授	
	東 浦 功	兵庫県農業会議副会長	
	三 輪 康 一	神戸大学助教授	
	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)	進 藤 眞 理	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
	末 井 誠 史	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)	武 田 丈 蔵		
	寺 本 貴 至		
	葛 西 利 延		
	野 間 洋 志		
	芝 野 照 久		
	佃 助 三		
	中村 まさひろ		
市町の議会の議長を 代表する者 (第3条第1項第5号)	高 尾 勝 人	上郡町議会議長（兵庫県町議会議長会）	