

平成 28 年度

第 2 回 赤穂市都市計画審議会議事録

日 時 平成28年8月23日(火)

平成28年度第2回 赤穂市都市計画審議会議事録

1. 日 時 平成28年8月23日(火) 午後1時30分～午後2時00分

2. 場 所 赤穂市役所6階 第2委員会室

3. 出席者

[委員]

(学識経験者)

榑 敏
萬代 新一郎

西 元男

大木 善夫

(市議会議員)

前川 弘文
藤本 敏弘

有田 光一
田端 智孝

永安 弘

(公募市民)

山本 建志

江端 益子

(関係行政機関)

兵庫県西播磨県民局
光都土木事務所

所長補佐

田口 司

赤穂警察署

交通課長

松田 勇

[事務局]

建設経済部長
都市整備課長
建築担当課長
建築係長
公園街路係長
計画係長
主事
技師

古津 和也
小川 尚生
澗口 彰利
長棟 由樹
山家 啓一郎
沼田 幸治
木下 裕哉
瀧口 晃司

4. 議題

協議事項

協議第1号

西播都市計画公園 上町公園の変更について(赤穂市決定)

協議第2号

西播都市計画道路 網崎線の変更について(赤穂市決定)

協議第3号

西播都市計画道路 新田鷗和線の変更について(兵庫県決定)

5. その他

6. 閉会

事務局	<p>定刻になりましたので、ただ今より、平成28年度第2回赤穂市都市計画審議会を開催いたします。</p> <p>それでは、赤穂市都市計画審議会議事運営規則第5条によりまして、議事の進行を一会長よろしく申し上げます。</p>
会長	<p>8月も後半に入り、まだまだ暑い日が続いておりますが、皆様夏バテなどなさっておりませんか。皆様には公私とも何かとお忙しい中、都市計画審議会にご出席賜り、ありがとうございます。</p> <p>本日の議題は、協議事項としまして、「都市計画公園 上町公園の変更について」と、「都市計画道路 網崎線と新田鷗和線の変更について」の3件が予定されておりますので、よろしく申し上げます。</p> <p>それでは、次第に従い進めさせていただきます。</p> <p>次第の2「審議会の成立について」、事務局、報告をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは、審議会の成立について、ご報告いたします。</p> <p>本日の出席者は13名です。</p> <p>よって、委員総数の2分の1以上の出席をいただいておりますので、赤穂市都市計画審議会条例第7条第2項の規定により、本審議会は成立いたしました。</p> <p>以上です。</p>
会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>本審議会は赤穂市都市計画審議会議事運営規則第7条により原則公開となっておりますが、本日の傍聴希望者はございません。</p> <p>次に、議事録署名委員の指名について、赤穂市都市計画審議会議事運営規則第8条第2項により、議長が指名するとなっておりますので、本日の議事録署名委員として、「一委員」、「一委員」の両氏をお願いします。</p> <p>それでは、次第の3、「協議事項」に入ります。</p> <p>協議第1号 西播都市計画公園 上町公園の変更について、事務局、説明をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは、協議第1号、西播都市計画公園 上町公園の変更について、ご説明いたします。</p> <p>資料はお手元の議案書1ページから4ページでございます。</p> <p>前面スクリーンのパワーポイントを用いてご説明いたしますが、画面を印刷したものを参考資料①として本日お配りしておりますので、併せてご覧ください。それでは、パワーポイントの準備をいたしますので、しばらくお待ち下さい。</p> <p>それでは、座って説明させていただきます。</p> <p>今回の都市計画公園の変更につきましては、これまでの都市計画審議会でもご報告してきたとおり、長期未着手都市計画公園の見直しに基づく都市計画変更であります。</p> <p>長期未着手都市計画道路や都市計画公園の見直しについては、全国的な</p>

流れとなっており、本市においても、都市計画決定されて以降、具体的な整備の予定が立たず、現在に至るまで事業化されていない未着手の公園について、社会情勢の変化や都市を取り巻く環境の変化を踏まえ、健全な都市の維持・発展、さらには長期にわたり制限を課せられている土地所有者への対応を図るため、廃止等の見直し作業を進めて参りました。

見直し作業によりまして、機能を代替することができる公園が周辺に存在するなど、新たに都市計画公園として整備する妥当性が低く、廃止することが望ましい公園となりました、総門町公園と駅前町第2公園、そして上町公園の3つの公園のうち、総門町公園と駅前町第2公園につきましては昨年度、本都市計画審議会にお諮りし、計画を廃止したところでございます。

今年度については、残りの上町公園について、このたび都市計画変更の手続きを行うものであります。

それでは、上町公園の変更について、ご説明します。

前面スクリーンをご覧ください。

この図面は、上町公園の位置図です。都市計画公園上町公園は、“街区公園”として、昭和35年に赤穂市加里屋字上町に計画決定された公園であります。

上町公園には、広場、池、植栽のほかブランコといった遊戯施設が計画されましたが、現在まで未着手の状況であり、計画区域である民有地には店舗兼住宅が立地しております。

しかし、当該箇所の南方向には、上町児童遊園が昭和57年に設置されており、周辺住民の日常的な交流の場や遊びの場として、既に供用開始されております。

このように、代替機能となる公園が周辺に複数整備されていることから今回、上町公園の都市計画を廃止するものであります。

次に、現在の上町公園の現況についてご説明します。

この写真は、上町公園の計画区域の南東側から北西側へ向かって撮影したものであります。

写真の中央の赤くハッチングしている範囲が上町公園の区域です。先ほどご説明したように、現在、公園計画区域には店舗兼住宅が立地しておりその手前は月極めの駐車場として土地利用がなされております。

この写真は、上町児童遊園の現況写真です。

上町児童遊園は、広場のほかに遊戯施設として、ジャングルジムやブランコ、シーソー及びすべり台が、また休憩施設として東屋が設置されており、主に周辺住民のレクリエーションなどに利用されております。

この図面は、上町公園周辺における都市計画公園等の整備状況を表したものです。

図面中央上部にある赤線で囲まれた範囲が、上町公園の区域です。

上町公園の周辺には、先ほどご説明した上町児童遊園のほかに、北側約100メートルにはつばき公園があり、また南東側約200メートルには駅前町第1公園が、さらに南西側約200メートルには新町公園などが整備済みであり、現在、供用開始されております。

このように、上町公園の周辺では、都市計画決定がされた昭和30年代

	<p>以降、市街化が急速に進み、上町公園に求められる機能を代替することができる公園が順次整備されており、新たに上町公園を整備していく必要性が低くなったことから、この度、上町公園の都市計画を廃止するものであります。</p> <p>なお、本市の公園等の整備に関する上位計画として『緑の基本計画』がございますが、今回の都市計画変更によって、上町公園を廃止した場合の影響を確認しましたが、整備目標に影響はございませんでした。</p> <p>次に、公園廃止に係る今後の都市計画変更スケジュールについてご説明します。</p> <p>上町公園を廃止するにあたりましては、今後、公園が位置する地元だけでなく、広く市民の意見を聞くため、市全体を対象に説明会を実施する予定としております。説明会においてご理解が得られましたら、都市計画変更の手続きとしまして、関係行政機関である兵庫県都市計画課との本協議を行います。また、併せて都市計画変更案の縦覧を行ったのちに、次回の都市計画審議会において、都市計画変更案についてのご審議をお願いしたいと存じます。</p> <p>以上で、協議第1号の説明を終わります。</p>
会長	<p>事務局の説明は終わりました。</p> <p>只今の説明について、何かご質問、ご意見はございませんか。</p>
委員	<p>上町公園の廃止に伴って、北と南に公園がありますが、北は JR を横断しなければならないし、南へ行く場合は交通量の多い 250 号を渡らなければならないという条件がありますが、そのあたりはどのように考慮されたんですか。</p>
事務局	<p>この上町公園は上町自治会の区域にあり、地区のご意見をお聞きしますと、新しく公園を整備してくれるならこの場所ではなく、もう少し南のほうが良いというご意見があります。いま計画にある公園を廃止する事に関しては、特に反対のご意見等はありませんでした。</p>
委員	<p>ちょうど 250 号から JR の間に数十軒ほど家がある。その中にどれくらい利用する子供が居るのか分からないが、北側の公園へ行くには、JR を横断しなければならず危険が伴う。南側へ行く場合は、250 号を渡らなければならないということで危険である。その辺りの考えを聞いている。</p>
事務局	<p>ご指摘がありました通り上町公園は、国道と JR に挟まれた公園になっています。この間に住んでおられる方につきましては、この二つの道路等を横断することにはなりますが、踏切内には、歩道が設置されており、また鉄道が単線というのもあり、通過する列車本数も少なくなっております。国道につきましても歩道が整備済であることや、信号機も整備されているということから、安全確保もされていると考えております。</p>
会長	<p>他にございませんか。</p>

事務局

ないようですので、次に進みたいと思います。
協議第2号 西播都市計画道路 網崎線の変更についてと、協議第3号 西播都市計画道路 新田鷗和線の変更については関連がありますので、一括して事務局、説明をお願いします。

それでは、協議第2号 西播都市計画道路網崎線の変更についてと、協議第3号 新田鷗和線の変更については、関連がございますので、併せてご説明申し上げます。資料は議案書の5ページから8ページが網崎線、9ページから12ページが新田鷗和線のものになります。

また、説明は、上町公園の変更と同じくパワーポイントを用いてご説明いたしますので、パワーポイントの画面を印刷したこの参考資料②を併せてご覧ください。

それでは、機械の準備をいたしますので、しばらくお待ちください。
それでは、座って説明させていただきます。

今回の都市計画道路網崎線と新田鷗和線の変更につきましては、長期未着手都市計画道路の見直しに基づく都市計画変更であります。

都市計画決定後、現在に至るまで、長期に渡り事業が行われていない都市計画道路は、建築規制の長期化などの問題が顕在化し、全国的な問題となっております。この問題を解消するために、長期未着手の都市計画道路の見直しが全国的に行われており、本市においても兵庫県の指導の下、見直し作業を進めてまいりました。

この都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づき計画決定された道路であります。計画が決定されると、その区域の土地には一定の建築規制が課せられることになり、建築物を建築しようとする際には、市長の許可を得る必要があります。

赤穂市には現在、この図面にお示ししているように、幹線街路である都市計画道路が27路線、約51キロメートルが計画決定されておりますが、そのうち約33.1キロメートルが整備済みとなっております。

しかし、残りの約17.9キロメートルのうち、約7.6キロメートルが現在事業中、または事業予定が定まっている区間であり、約10.3キロメートルが事業化の目処がない区間となっております。この事業化の目処がない区間、約10.3キロメートルを今回の見直し対象とし、建築規制の早期解消を目的として、平成24年度から兵庫県とともに見直し作業を行って参りました。

見直し対象となったこの約10.3キロメートルの都市計画道路については、検証区間ごとに都市計画道路に求められている機能の有無や代替性の有無を含めて検証し、「存続」または「廃止」の方針を決定いたしました。

評価項目については、都市計画道路に求められる機能である、交通機能や都市環境機能、それから防災機能、収容空間機能、そして市街地形成の面から評価を行い、必要性があると評価された場合は「存続」とし、必要性がないと評価された場合には、「廃止」または「幅員変更」としており

ます。

この図面は、見直し検証の結果、廃止または幅員変更することが望ましい路線となった都市計画道路の位置図です。

見直し対象となった都市計画道路は、千種川右岸沿いの4車線道路である新田坂越線や、天和地区の国道250号のバイパスである新田鷗和線、そして塩屋駅北線など、合計10路線ございました。これらの路線について、先ほどご説明したように、区間ごとに必要性の検証を行い、機能を代替することができる道路が周辺に存在するなど、新たに都市計画道路として整備する必要性が低く、廃止または幅員変更することが望ましい路線となった、新田坂越線、新田鷗和線、塩屋駅北線、中広高架線、綱崎線のうち、昨年度には塩屋駅北線を廃止したところであり、今年度は今回ご説明する綱崎線と新田鷗和線、そして新田坂越線について、都市計画変更の手続きを行う予定としております。

それではまず、市決定路線であります綱崎線の変更について、ご説明します。

この図面は、綱崎線の位置図です。綱崎線は、昭和50年に幹線街路として計画決定された、鷗和字野々内から藤原新田に至る、延長約1.47キロメートル、代表幅員が14メートルの2車線の道路であり、図面において、赤色実線で描かれた箇所になります。

綱崎線は、ご覧のとおり天和地区の市街化区域内を縦断し、地区内の工業地域と国道250号・新田鷗和線とを接続する道路として、昭和49年頃に整備が行われており、全長約1.47キロメートルのうち、現在までに三菱電機付近から黒崎播磨付近までの、約1.24キロメートルが整備済みとなっておりますが、図面において赤丸でお示ししている箇所、綱崎線と国道250号・新田鷗和線との接続箇所が未整備のままとなっております。

この未整備箇所については、計画上、JR赤穂線を立体交差にて横断する構造となっており、オーバークラスの道路が計画されておりましたが、事業化の予定もなく、現在に至っております。

次に、綱崎線の現況についてご説明します。

この写真は、綱崎線の立体交差の区間であり、三菱電機西側の出入口付近から国道250号・新田鷗和線方向へ向かって撮影したものです。写真の中央にある踏切が野々内第2踏切であり、青くハッチングしている範囲が綱崎線の既存の区域、黄色くハッチングしている範囲が未着手の区域です。

綱崎線はご覧のように、道路幅員が約14メートルの2車線道路であり、車道の西側には幅員約3.5メートルの歩道が整備されております。

この道路を通行する自動車の交通量は、1日当たり約2,900台ございますが、現在の2車線で交通処理は可能であり、また、JR赤穂線の天和駅と備前福河駅間の列車運行の本数は、上り下り合わせても1時間あたり2本から3本と少なく、踏切遮断時間は列車本数が最も多い時間帯でも、1時

間あたり約6分間しかなく、踏切遮断が原因となるような大きな交通渋滞は発生しておりません。

この写真は、野々内第2踏切の南側から北方向へ向かって撮影したものです。

ご覧のように踏切内には、幅員約2メートルの歩道が確保されており、踏切内を横断する歩行者・自転車の安全対策が図られております。

この図面は、網崎線の立体交差付近の航空写真です。

黄色くハッチングされた範囲が立体交差の区域となっており、今回廃止を検討している区域です。

この立体交差の区域内には、現在、バッティングセンターや住宅、事業所などが立地しており、その所有者の方々には不要な建築規制を長期にわたり課し続けている状態となっております。

このような不要な建築規制を早期に解消するためにも、網崎線の立体交差部分を廃止すべきと考えております。

この図面は、網崎線の計画図になります。

この図面において、黄色くハッチングしている範囲が網崎線の立体交差の区域であり、今回廃止しようとする区域になります。

先程もご説明したとおり、この道路を通行する自動車交通は、現道の2車線で処理が可能であることや、踏切内においても歩道が整備されていること、また踏切を横断する自動車・歩行者の交通量も少なく、踏切道路の立体交差化の指標となる基準数値未満であること、さらに踏切遮断時間についても短時間であり、こちらについても立体交差化の基準数値未満であることなどから、立体交差構造については、その必要性が低くなっているため、今回、網崎線の立体交差を廃止しようとするものであります。

続きまして、県決定路線であります、新田鷗和線の変更についてご説明します。

この図面は、新田鷗和線の位置図です。新田鷗和線は、昭和50年に幹線街路として計画決定された、新田字釜家後から鷗和字野々内に至る、延長約2.8キロメートル、代表幅員が16メートルの2車線道路であり、図面において赤色実線でかかれた箇所になります。

新田鷗和線は、決定当時、将来予想される自動車交通量の増加による中心市街地の渋滞緩和のためのバイパスとして、また中心市街地と西部地域を接続する幹線道路として計画決定されております。

現在までに、道路管理者である兵庫県により、国道250号の石ヶ崎橋付近からJR天和駅西側付近のあいだにおいて、部分的な道路改良が行なわれてきましたが、現道の自動車交通量や道路利用状況などから、都市計画決定幅員である全幅16メートルとしての整備予定はなく、現在に至っております。

この写真は、石ヶ崎橋から北方向へ向かって撮影したものであり、写真の中央にある道路が国道250号になります。

バイパス区間の現道である国道250号の道路幅員は、ご覧のとおり約

15.5メートルの2車線道路であり、車道の両側には幅員約3.5メートルの歩道が整備されております。

この付近を通行する自動車の交通量は、年々減少傾向にあり、直近の平成22年道路交通センサスによりますと、1日当たり約9,300台となっておりますが、現道の国道250号で交通処理は可能となっております。

この写真は、新田鷗和線の赤穂鷗和郵便局付近であり、南側から北方向へ向かって撮影したものです。

ご覧のとおり、この区間の道路幅員は約9.7メートルの2車線道路であり、車道の西側には幅員約2メートルの歩道が整備されております。この付近を通行する自動車の交通量は、先ほどと同程度で、現在の2車線で交通処理は可能となっております。

また、現道は、赤穂西中学校の通学路に指定されておりますが、道路の西側には有効幅員約2メートルの歩道が確保されており、歩行者・自転車の安全対策が図られております。なお、赤穂西小学校の通学路は、この新田鷗和線ではなく、道路西側集落内の市道鳥撫幹線や寝猫線が通学路に指定されております。

さらに、石ヶ崎橋付近から天和駅付近については、現在、道路管理者である兵庫県により、道路リニューアル事業が検討されているところであり、整備されれば自動車・歩行者ともに、交通の円滑性・安全性が向上するものと考えております。

このように、関西福祉大学から石ヶ崎橋付近までのバイパス区間においては、現道である国道250号を通行する自動車交通量が年々減少傾向にあり、交通処理が現道で可能であることや、石ヶ崎橋から新田交差点のあいだには、道路の両側に歩道が既に整備されていること、また仮にバイパス道路が整備されたとしても国道250号を通行した場合との距離の差が500m程度しかなく、時間短縮効果もわずかであると考えられることから新たにバイパス道路をつくる費用対効果が低く、都市計画道路として整備する必要性が低くなっております。

次に、石ヶ崎橋付近からJR天和駅西側付近までの現道重複区間においても、車道は2車線であり、交通処理は現道で可能であることや、赤穂西中学校の通学路に指定されているものの、片側歩道が既に整備されていること、さらに、歩道のない道路東側においても、道路管理者である兵庫県による道路リニューアル事業が予定されており、自動車・歩行者の交通の円滑性・安全性が向上する見込みであることなどから、都市計画道路幅員である全幅16メートル道路として整備する必要性が低くなっているため、この度、兵庫県が新田鷗和線の都市計画を廃止しようとするものであります。

次に今後の都市計画変更手続きのスケジュールについてご説明します。

網崎線と新田鷗和線を廃止するにあたりましては、平成26年度にパブリックコメントを実施しましたが、当該路線について「存続することが望ましい」といった内容のご意見はございませんでした。

また、都市計画変更案を作成するにあたり、地元自治会との調整を行って参りましたが、網崎線と新田鷗和線の廃止については、概ねご理解をいただいております。

	<p>今後は、市全体を対象とした説明会を開催し、住民の皆様のご理解を得たのち、関係機関である兵庫県との本協議、案の縦覧を経て、本都市計画審議会においてご審議いただきたいと存じます。</p> <p>なお、新田鷗和線につきましては、県が都市計画変更する路線となっておりますので、その法手続きを進める中で、県から市へ都市計画変更案についての意見照会があるかと思えます。その回答にあたり、本都市計画審議会でご審議いただくこととなりますので、よろしくお願ひします。</p> <p>以上で、協議第2号及び第3号の説明を終わります。</p>
<p>会長</p>	<p>事務局の説明は終わりました。</p> <p>只今の説明について、何か、ご質問、ご意見はございませんか。</p>
<p>委員</p>	<p>今説明のあった新田鷗和線のことでお伺ひします。先ほどの説明では交通量が少なくなっていると言っていたが、私の感覚では増えているように思う。データをとったうえで少ないと言ったのかお聞きしたい。計画道路は別にして、石ヶ崎から野々内までの間で県が東側の歩道をリニューアルしていただけるというのはありがたい事ですが、緊急時の迂回路的な道がありません。ここがストップすると、どうにもできない。年に2回程単独事故がありますので、緊急避難的な道路を検討していただくというのを願ひしたい。あと、裏側に小学校の通学路があるとおっしゃられましたが、天神山のところで車が通れないよう杭が打たれていて、緊急時の迂回路的な部分が見落とされている。防災面などでも必要なのではないか。</p>
<p>事務局</p>	<p>まず交通量ですが、現在公表されている具体的な数値としましては、国の方が道路交通センサスというものを概ね5年ごとに行っています。</p> <p>直近のデータとしましては、平成22年のものになるのですが、それを見ますと1日あたり9,318台という数字がでしております。それより、以前のもになりますと平成17年のデータがあるのですが、当時の数字を見ますと10,375台になっており17年から22年度まで1,000台程度減っています。</p> <p>もう一つの緊急時の迂回路についてですが、現在行っている都市計画道路の見直しについては、長期未着手に伴う、不要な建築制限の解消というのを第一に今やっている所であります。ご指摘のあった緊急時の迂回路という事になりますと、新田鷗和線が現道の250号と重複している路線になりますので、別のルートで検討が要るかと思ひます。その場合、都市計画道路の見直しとは別に考えていかなければならない課題だと思ひますので、関係課と協議しつつその辺りも考えていきたいと思っております。</p>
<p>会長 委員</p>	<p>他にございませんか。</p> <p>理由書の文書についてですが、「この都市計画を廃止する。」の文章は「都市計画道路を廃止する」の方がいいのではないか。</p>
<p>事務局</p>	<p>公園であつたり道路であつたりいわゆる都市施設というのは、都市計画法上の都市計画によって決定されるという事になりますので、表現として</p>

会長	<p>はおっしゃられる事は分かるのですが、都市計画的には通用する文書になっております。</p> <p>他にございませんか。</p> <p>ほかはないようでしたら、次第の4、その他に入りたいと思います。事務局、何かありましたらお願いします。</p>
事務局	<p>第2回という事で本日都市公園が1件、都市計画道路が2件という事で協議をさせていただきました。担当の方からご説明させていただきましたが、今後都市計画の法手続きに入っております。具体的には近日中に説明会をさせていただいて、その後、案の縦覧を行うこととなります。次回の第3回に今回協議させていただいた公園1件について、都市計画変更案の審議をお願いしたいと考えております。具体的には、10月下旬くらいのスケジュールで予定させて頂きたいと考えておりますので、また日程等整いましたらご連絡させていただきます。よろしくお願いたします。以上です。</p>
会長	<p>これで本日の都市計画審議会の議事事項はすべて終了しました。これもちまして、本日の審議会を閉会いたします。長時間にわたるご協議、ご苦労さまでした。</p>