

平成 28 年度

第 3 回 赤穂市都市計画審議会議事録

日 時 平成 28 年 10 月 24 日 (月)

平成28年度第3回 赤穂市都市計画審議会議事録

1. 日 時 平成28年10月24日(月) 午後2時00分～午後2時50分
2. 場 所 赤穂市役所6階 大会議室
3. 出席者

[委員]

(学識経験者)

榎 敏
萬代 新一郎

大木 善夫

東南 公雄

(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
計画係長
主事
技師

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

兵庫県県土整備部
土木局港湾課

足立班長

〃

太田職員

4. 議題

審議事項

第1号議案

西播都市計画公園上町公園の変更について(赤穂市決定)

協議事項

協議第1号

西播都市計画道路新田坂越線ほか2路線の変更について(赤穂市決定)

協議第2号

西播都市計画赤穂港臨港地区の変更について(赤穂市決定)

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3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、議事の進行を一会长よろしくお願い致します。</p>
会長	<p>皆さん、こんにちは。最近急に寒くなりました。この間まで暑い暑いと言っていましたが、すっかりしのぎやすくなりました。委員の皆さん、ご健勝で嬉しく思います。平素、皆さんにはこの審議会の運営にご理解とご協力を頂戴しまして、改めて厚くお礼を申し上げたいと思います。</p> <p>本日の議題は審議事項として、都市計画公園 上町公園の変更についてと、協議事項として、都市計画道路 新田坂越線ほか2路線の変更と西播都市計画赤穂港臨港地区の変更についての3件が予定されておりますので、どうぞ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>本日は、一委員、一委員、兩名から欠席の通告を受けておりますので、本日の出席者は13名です。</p> <p>なお、光都土木事務所長及び赤穂警察署長より、委任状の提出があり、西播磨県民局光都土木事務所 所長補佐の一名が出席されております。また、赤穂警察署交通課長の一名が出席されております。</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>なお、本日は赤穂港臨港地区の変更にかかる協議にあたりまして、港湾管理者である兵庫県県土整備部土木局港湾課から一班長と一職員が出席されております。</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、審議事項に入ります。</p> <p>第1号議案、西播都市計画公園 上町公園の変更について、事務局の説明を求めます。よろしく申し上げます。</p>
事務局	<p>それでは、第1号議案、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。資料はお手元議案書の1ページから6ページになります。</p> <p>上町公園の都市計画変更の内容につきましては、前回の都市計画審議会においてご説明したところでありますが、その後、都市計画変更手続きと</p>

しまして、説明会や案の縦覧を行っておりますので、その状況についてご説明します。

説明は、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。

それでは、座って説明させていただきます。

上町公園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。

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、上町児童遊園が上町公園の代替公園として昭和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。

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しますが、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。

次に、公園廃止に係る地元合意形成の状況についてご説明します。

上町公園の計画を廃止するにあたりましては、平成26年の8月11日から9月10日までの一か月間、パブリックコメントを実施しましたが、上町公園の廃止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、計画区域内の土地所有者及び地元自治会のご意見をお聞きしたところ、廃止について反対とのご意見はありませんでした。

そして、平成28年8月26日には市全体を対象とした説明会を開催いたしましたところ、1名の出席があり、上町児童遊園ができた経緯や都市計画変更手続きの流れについてのご質問がありましたが、上町公園の廃止についてはご理解を得ることができました。

さらに、9月16日から2週間、市役所都市整備課の窓口と各地区公民館において都市計画変更案を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。

なお、この都市計画変更案については、関係機関である兵庫県都市計画課との協議を行いましたが、上町公園の廃止については異存なしとの回答を得ております。

以上で、協議第1号の説明を終わります。

事務局の説明は終わりましたので、質問、ご意見がありましたらお受けいたします。

ないようですので、採決に入ります。

第1号議案、西播都市計画公園 上町公園の変更について、原案のとおり

会長

り承認することに賛成の方は挙手をお願いします。

賛成多数であります。よって赤穂市都市計画審議会条例第7条第3項の規定により、本議案は原案のとおり承認いたしました。

市長からの諮問事項については以上であります。この結果は直ちに市へ答申することといたします。

次に、協議事項に入ります。

次第4、協議第1号、西播都市計画道路 新田坂越線ほか2路線の変更について事務局の説明をお願い致します。

説明の前に一点修正がございます。今回の都市計画審議会の開催にあたり、委員の皆様方へのご案内には、協議第1号は新田坂越線の変更についてという記載でしたが、新田坂越線の変更に関連して区域変更が生じる赤穂大橋線と浜田野中線についても、今回併せてご説明させていただきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い致します。

それでは協議第1号、西播都市計画道路新田坂越線ほか2路線の変更についてご説明申し上げます。資料は議案書の7ページから12ページになります。

また、内容の説明は、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 新田坂越線ほか2路線の変更につきましては、前回の都市計画審議会でもご説明した、網崎線と新田鷗和線の変更と同じく、長期未着手の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、長期にわた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が全国的な問題となっており、この問題を解消するため、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ます。

本市におきましても、これまで兵庫県の指導の下、見直し作業を進めてまいりました。

本市において見直し対象となった事業化の目処がない区間約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ている機能である、交通機能や都市環境機能、それから防災機能などの面から評価を行い、都市計画道路として整備する必要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することとしております。

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5路線の位置図になります。

このうち塩屋駅北線については、昨年度の第4回都市計画審議会において、廃止の承認をいただき、平成28年3月末において計画を廃止しております。

今回ご説明する新田坂越線につきましては、廃止または幅員変更することが望ましい結果となった、残り4路線のうちのひとつになります。

新田坂越線の見直し対象区間は、これまでに4車線での整備が完了している新田交差点から海浜大橋までの区間を除いた区間になります。坂越橋から坂越大橋までの区間については、県による道路事業が行われていることから現計画通り存続とし、南野中三差路から坂越橋までの間については、将来予想される自動車交通量を適切に処理するためや、都市計画道路を廃止した場合に、隣接して行われている土地区画整理事業への影響が懸念されることから、都市計画道路としての整備の必要性があるとして、現計画通り存続としております。

しかしながら、海浜大橋から南野中三差路までの間については、現在の自動車交通量や現道の利用状況などから、現計画の4車線から2車線へ縮小することが望ましいという結果になりました。

この度変更することが望ましい結果となった新田坂越線と、新田坂越線の車線数減による区域変更に伴い、接続する都市計画道路のうち、一部区域に変更が生じる赤穂大橋線と浜田野中線について、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、新田坂越線の変更についてご説明します。

この図面は新田坂越線の位置図です。新田坂越線は、昭和41年に幹線街路として計画決定されており、山陽自動車道赤穂IC南側の新田交差点から坂越大橋東詰に至る、延長約8.75キロメートル、代表幅員が30メートルの4車線道路であり、図面において、赤色の実線で描かれた箇所になります。

新田坂越線は、赤穂市南部の工業地帯と市街地の分離を図るため、また市東西からの通過交通を中心市街地へ流入させないバイパス道路として、ご覧のような形で、市の中心市街地を外周する形で計画されました。

新田坂越線は、昭和50年代から平成14年頃にかけて、順次整備が行われてきており、全延長約8.75キロメートルのうち、現在までに新田交差点から海浜大橋までの間、約3.6キロメートルが4車線にて整備済みであります。

また、平成19年度からは県の道路事業により、坂越橋から坂越大橋までの間、約1.1キロメートルにおいて、坂越大橋の新設と現道の4車線化が進められており、この平成28年3月には暫定形ではありますが、供用開始がなされたところであります。

残りの坂越橋から海浜大橋の区間については、現段階では4車線化の整備予定もなく、都市計画道路区域内の多くの土地所有者に建築制限を課し続けている状態となっております。

次に、新田坂越線の現況についてご説明します。

この写真は、新田坂越線の現況写真になります。

左側の写真は、浜市地区の坂越中学校付近の写真になりますが、この区間については、先ほどご説明したとおり県の道路事業により、バイパス整

備が進められており、片側2車線の合計4車線と道路の河川側に自転車歩行者道が部分的に整備されております。

右側の写真は、野中地区の潮止め井堰付近の写真ですが、この区間については、車道2車線と道路の堤内地側に歩道が整備されております。

この区間は千種川の河川堤防上の道路であることから、沿道に住居や店舗が少なく、沿道利用としてはほとんどございませんが、写真の右側には現在、土地区画整理事業が進められております。都市計画道路の境界と土地区画整理事業区域の境界が接しているため、都市計画道路を廃止した場合、隣接する土地区画整理事業への影響が及ぶことが考えられます。

次の左側の写真は中広地区の赤穂市民病院北側付近になります。この区間については、車道2車線と堤防の東側に歩道が整備されております。

この区間についても、千種川の河川堤防上の道路であることから、沿道には住居や店舗はなく、沿道利用はほとんどない状態となっております。

右側の写真は、西浜町地区の株式会社赤穂海水付近になりますが、この区間については、車道4車線と車道の両側に歩道が整備されております。

この図面は、新田坂越線の堤防道路部分の標準断面図になります。

現在の計画では、車道が4車線と片側歩道、それに加えて堤防の堤内側に副道が計画されていることから、ご覧のような全幅33メートルといった非常に幅広の都市計画道路となっております。

そのため、区域内の多くの土地所有者の方々に事業化の目処がないまま、建築規制を長期にわたり課し続けている状態となっていることから、市としましても、このような建築規制の早期解消を図るため、ご覧のような現道2車線の幅員8メートルに、都市計画変更を行う予定としております。

この図面は、新田坂越線の南野中三差路から赤穂大橋西詰までの変更する区域を着色した図面になります。

この図面において、青色に着色している範囲が、現在の新田坂越線の区域であり、黄色くハッチングしている範囲が今回廃止しようとする区域になります。

そして、この図面が先ほどの区域から南側、赤穂大橋西詰から海浜大橋西詰までの変更する区域を着色した図面になります。

この区域においても、先ほどと同様に4車線から2車線に区域変更することとしております。

次に、新田坂越線の都市計画変更を行うにあたり、副道及び歩道について検証を行いました。

この図面は、南野中三差路から海浜大橋西詰までの区間における歩道と自転車歩行者道等の整備状況を表した図面になります。

この区間の新田坂越線は千種川の河川堤防上の2車線道路であり、沿道の土地利用が少なく、歩道が部分的に整備されてはいるものの、連続性が確保されていない状態となっております。

しかしながら、新田坂越線に隣接する河川敷には、自転車歩行者道が道路と並行する形で連続的に整備されており、散歩やランニング、サイクリングなど日常的に沿道住民の方々に利用されております。

また、堤内地側には図面のとおり、歩行者や自転車が利用できる通路や

市道等が堤防近くに整備されており、副道や歩道の機能を代替できる道路がすでに整備されております。

この写真は、河川敷の自転車歩行者道の現況写真になります。

千種川の上流側から下流側へ向かって撮影したものであり、写真の右上にある道路が新田坂越線になります。

この自転車歩行者道は、新田坂越線に並行する形で、新赤穂大橋の下流側付近から、野中地区の潮止め井堰付近まで、延長約3キロにわたり連続的に整備されております。

また、ご覧のとおり車止めにより自動車の進入が禁止されていることから、利用者が安全・安心に通行することが可能となっております。

このように、新田坂越線の南野中三差路から海浜大橋西詰までの区間については、この区間を通行する自動車交通量が、1日あたり10,000台未満となっており現道の2車線で交通処理が可能であることや、現道が千種川堤防上の道路であることから沿道利用が少ないこと、また代替機能となる自転車歩行者道や市道などが周辺に整備済みであることなどから、現計画の4車線道路を整備する費用対効果が低く、33メートルの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。

そのため、車道を4車線から2車線へ縮小し、併せて副道及び歩道を削除しようとするものであります。

次に新田坂越線の変更に伴い、接続する区域に変更が生じる赤穂大橋線と浜田野中線についてご説明します。

この図面は、新田坂越線の変更に伴い、区域に変更が生じる赤穂大橋線と浜田野中線の箇所を表した図面になります。

赤穂大橋線の変更箇所は、赤穂大橋西詰交差点のところであり、浜田野中線は南野中三差路のところになります。

この図面は、赤穂大橋西詰交差点の図面であり、図面上が北方向、下が南方向になります。

十字に交差している道路のうち、南北方向が新田坂越線、東西方向が赤穂大橋線になります。

この図面において、黄色で着色している範囲が削除する範囲であり、青色で着色している範囲が既存の区域になります。

このうち、赤穂大橋線の変更範囲は、濃い黄色で囲まれた部分であり、市役所側から赤穂大橋へ上がる道路の法面部分が、計画上、都市計画道路の区域として残っておりましたが、今回の変更に合わせて現道の擁壁を含めた歩道に合わせております。

また赤穂大橋線は、将来的に赤穂大橋の架け替えが必要となることから、架け替えに必要な交差点区域を都市計画区域に含めております。

この図面は、南野中三差路の図面であり、図面の上が北、下が南になります。

Y字に交差している道路のうち、上側の道路が国道250号線でもある浜田野中線、下側と右側の道路が新田坂越線になります。

図面において、黄色で着色している範囲が削除する範囲であり、青色で着色している範囲が既存の区域になります。

このうち、浜田野中線の変更範囲は、濃い黄色で囲まれた範囲であり、新田坂越線の副道を削除することに伴い、浜田野中線の副道接続部分も併せて削除することになります。

また、南野中三差路では、新田坂越線が4車線から2車線への境目となることから、交通処理に必要となる交差点区域を都市計画区域として含めております。

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。

新田坂越線を変更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。

今後は、関係する地元自治会や、市全体を対象とした説明会を行い、市民の皆様のご理解を得たのちに、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。

また、新田坂越線と併せまして、前回の都市計画審議会でご説明した綱崎線の変更につきましても、ご審議いただきたいと思っております。

なお、新田鷗和線につきましては、兵庫県が都市計画変更する路線となっており、その法手続きの中で、県から市へ都市計画変更案についての意見照会があります。その回答にあたりまして、本都市計画審議会でご審議いただく予定としておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

以上で、協議第1号の説明を終わります。

会長

事務局の説明は終わりました。

只今の説明について、ご意見、質問があればお受けいたします。

委員

4車線にするというのは、1日の通行量が何台以上の場合には4車線にするのかお聞きしたい。それから自動車交通1日1万台未満と書いていますが、現状では1日何台通行しているのか、いつデータをとったのか。

新しい坂越の橋ができてから、今まで尾崎の方を通過していた大型のトラックがかなり減ってこちらの方の道路に多く通っているように思う。5ページの9の図面ですが、都市計画区域8メートルの車道の幅員は変更した後このまま車道だけでいくのか。まだ赤穂大橋から野中の方まで自転車が道路の上を通過している。民家側の法面を直にあげて、歩道を変更と同時に作る気はないのか。先ほどの説明で河川の中に歩道をつくっており、それを利用しているとあったが、それは散歩等で一般の人たちはほとんど利用していない。

事務局

まず交通量の関係ですが、実際測った日は平成27年6月で、坂越大橋が開通する前の調査ではありますがその時の数量としては約9,900台くらいです。

4車線化の基準としましては明確には定められたものはないですが、周辺の交通事情であったり、交通渋滞の発生の頻度があるのかなと思っております。

今後2車線のままでいくのかというのと、歩道の整備がどうなるのかについてですが、代替機能としまして河川堤防の中の自転車・歩行者道、後は家が建っている側につきましても中側に市道が整備されておりますので、そちらを通して頂きたいと思っています。

また、実際歩道が整備できるかという点ですが、河川堤防の基準として、堤防の中に構造物をつくる場合は河川管理者である県との協議になります。その中で、河川堤防構造を維持する為に構造物等をいれてはいけないというラインがあるのですが、直壁をあげたりした場合、大型の建造物が入ってきますので物理的に難しいのではないかと思います。

委員

交通量は新しく調べ直して欲しい。おそらく増加していると思う。

それから堤防を直であげると、河川堤防の構造を維持するためにいれてはいけないラインを維持する必要があると仰ってましたが、古い坂越の橋から野中にかけては直にあげて歩車道をつくっていますよね。ああいう形にしたらできるのではと思う。要は自転車の人も安全に通行できるような道路体系にする方がベターではないか。

委員

新田交差点から4車線で整備されて3.6キロという話でこれは市内へ入らせないようにという事ですが、市としてはこのバイパスはどのような位置づけにされていますか。またこの4車線のバイパスをどこまで伸ばすつもりなのか。

事務局

先ほど説明の中で外周を通るバイパス道路という話をさせて頂きました。全体的には幹線道路が外周を通っていて、そこから市街地へ入ってくるような扱いになりますが、それぞれの区間で実際の交通量や交通事情等を調査した上で道路の規模、例えば今申し上げたように4車線のまま残すところと2車線に計画を変えるところを、今回調査した上で決めていきました。新田坂越線といたしましては、今現在出来ている所は4車線、南野中の三差路まではまだ出来ていない所もありますが、そこから赤穂市民病院に至る所まで、先ほど係長が説明しましたように、実測をかけますと台数もそんなに多くないという事で、ここは2車線のままで良いのではないかとこの事で変更を予定している所であります。

今回計画の全体を見直しているのは、長期にわたり土地に制限がかかっている状況、尚且つ将来整備するような予定もない所について土地に制限がかかっているものを解除していこうというものであります。将来的に交通量が右肩上がりに増えていくような事象が発生しますと、その時に計画の見直し、例えばもう一度交通量調査等を行い、計画の見直しができるものと考えています。路線としまして、新田坂越線というのは現状を見ていただきますと市街地の外周を通っている道路という位置付けは変わりませんが、区間としまして整備の程度が違うものというように考えています。

委員

大まかな話は分かるが、現在大型トラックは尾崎のトンネルを抜けて坂越へ行く車が多い。それも坂越に行けば道路が狭くなっている。全体的に考えたら赤穂の中心市街地を通らず行くようなルートは一切ないように思

うが、ある意味生かす方がいいのではと思います。

会長

他にご意見はありませんか

ないようなので、次に移ります。

協議第2号、西播都市計画赤穂港臨港地区の変更について、説明をお願いします。

事務局

それでは、協議第2号 赤穂港臨港地区の変更についてご説明いたします。資料は議案書の13ページから17ページになります。

臨港地区は、港湾施設の整備や管理運営、また港湾にふさわしい土地利用の規制・誘導により、港湾活動の円滑化及び港湾機能の確保を図ることを目的に定めるものとされております。

赤穂港臨港地区につきましては、昭和39年に設定されて以降一度も変更されることなく、現在に至っております。

そのため、県内の他の臨港地区と同様に、臨港地区の区域と現地の土地利用の状況が整合していないところが見受けられることから、港湾管理者である兵庫県において、県内臨港地区の一斉見直しが現在進められており、港湾関連用地の土地利用状況を勘案し、順次都市計画変更が行われております。

本市においても、赤穂港臨港地区の見直しが行われ、この度、兵庫県により新たな臨港地区の区域の素案がまとめられましたので、その内容について兵庫県港湾課よりご説明いたします。

内容の説明には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参考資料③を併せてご覧ください。

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、よろしく申し上げます。

事務局

それでは説明をさせていただきます。

まずスライドの2ページ目をご覧くださいと思います。

港湾についてということで、(1)港湾とはにありますように、港湾は工業原材料、工業製品、生活資材、水産物など様々な物を一度に大量に輸送する、生産活動の中心であるとともに、人の交流、往来にとって非常に重要な役割を果たしている場所を指します。

そしてその港湾については、様々な区域が設けられています。

(2)の港湾の概念にありますように、港湾区域とは港湾管理者が港湾を管理運営するために必要な水域で、港湾法に基づき定められます。

次に臨港地区については港湾管理者が港湾を管理運営するために必要な陸域で、都市計画法または一部港湾法によって定められます。

続いて、スライドの3ページ目をご覧ください。

臨港地区についてということで、(1)臨港地区を指定する理由にありますように、臨港地区を指定する理由は、港湾管理者が管理運営する事ができる範囲を定め、港湾の適正な管理運営、港湾における諸活動の円滑化を図る為、指定されています。

続いて、(2)臨港地区の変更理由にありますように、臨港地区を見直す理由に関しましては、県内には、昭和40～50年代に埋立などにより整備された港湾が多数あり、これらの施設では、老朽化が進み更新時期を迎えています。このため、港湾機能の低下を招かないよう現施設の維持保全に努める上で、陸域における港湾の管理、運営範囲を明確にする必要があることから、臨港地区の指定、見直しを行うことになりました。現状として臨港地区でない部分も多々ありまして、それを見直していくというのが今回の作業になっております。

本年度は但馬地域の豊岡市、香美町と西播磨地域の赤穂市、相生市の臨港地区を見直しております。

続いて今回の指定イメージについて説明させていただきます。今回の指定イメージについては、図面のように、港湾区域の水域と臨港地区の陸域がありまして、陸域につきましては、公有水面の埋め立て等で出来た範囲でありまして、公共埠頭のある県有地と港湾関連用地という民地がありますが、今回の指定については県有地を臨港地区に指定しております。

では、赤穂港臨港地区の範囲を説明してまいります。スライドの5ページ目をご覧ください。この図面は、赤穂港臨港地区の各地区の位置図になります。

最初に色の使い分けについて説明します。

ごらんのとおり、赤色部については今回見直しで新たに指定する範囲です。

青色部については、昭和39年から引き続き指定する範囲になります。

黄色部についてはこれまで指定しておりましたが、今回の見直しで臨港地区から外す範囲になります。

まず、千鳥地区に関して、赤色部分は県が昭和40年代に埋立竣功し、概ね整備が完了している臨港道路や物揚場、岸壁等の港湾施設の範囲を示しております。今後も管理していく必要があるため、指定するものです。また黄色部分については、私有地や市道であり、臨港地区の趣旨に合わせて外していくということになります。青色部分については、引き続き臨港地区として維持管理していく港湾施設が存する地域となっております。

続いて鷗和地区に関して、青色部分はS50年代に整備された護岸で、今後も管理運営が必要なため、引き続き指定をするものです。

赤色部分は同護岸の整備の際に埋め立てし、護岸の一部として整備された部分です。そのため当初は離れていましたが、繋がって全体として護岸として臨港地区になるものです。背後の解除地域については、企業地であるため、臨港地区から外すものです。

続いて、御崎地区に関しては、解除のみになります。

解除範囲は、住宅地となっている部分です。港湾として利用のない区域なので、臨港地区から解除します。漁協や自由広場とある部分については、市街化調整区域となっており、臨港地区の指定は行いません。

以上が、今回変更を行う範囲の説明になります。

続いて分区について説明いたします。

分区についてということで、(1)分区とはにありますように、港湾に

は、一般の貨物を取り扱う港もあれば、水産物を取り扱う港もあり、それぞれ特性が異なるため、分区を指定し、臨港地区において、その港湾の使い方を定めることができます。分区を指定することで、港の特性に合わせた港湾施設の維持管理及び整備が行われることとなります。

赤穂港における分区については(2)にありますように、商港区のみになります。商港区とは、旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域となっております。

それでは分区の図について説明いたします。

今回の臨港地区の範囲は、図のとおりとなります。分区については、臨港地区に指定する範囲すべてに分区を指定しております。千鳥地区における分区の図面は、参照のとおりとなります。

続きまして、鷗和地区の分区について説明をします。先ほどの護岸のある地域ということで、臨港地区に指定した範囲はすべて分区を指定しております。

これらの分区を指定しますと、分区指定にそぐわない施設につきましては、原則建てることができなくなります。しかし今回の見直しにおいて、民有地は含まれておりませんので、県有地の中で使い方を判断し、商港区と定めておりますので、支障はないと考えております。

最後に、指定スケジュールの説明をさせていただきます。

調整開始の時期は本年の6月で、その後県都市計画課との調整を9月に行っております。

そこで、スケジュール・関係図書について合意し、案の申出を10月に行いました。本日の事前審につきましては、申出の案に基づいて行っております。

事前審が終わりましたら、11月7日に住民説明会を行う予定となっております。それに続いて、漁協説明を行う予定です。

その後県都市計画課あてに関係図書を提出し、回答が得られましたら、縦覧手続きに入っていきます。

縦覧の時期としては、12月中旬頃を考えております。

そして1月に行われる本審での説明をさせていただきましたら、3月に臨港地区の指定告示、分区の指定告示を行うというスケジュールになっています。

簡単にではありますが、以上で臨港地区についての説明を終わらせていただきます。

会長

事務局の説明は終わりました。

只今の説明について、質問、ご意見があればお受けします。

委員

臨港地区を解除された後の区域は今後どうなっていくのかという事と、臨港地区内と港湾を横断する海水の引込管を占用で設けている所がありますが、その処理は分区になって何か変わる事があるのか。

事務局

解除後の区域についてですが、基本的に都市計画区域の一部が臨港地区という指定になっておりますが、そこから外れるので、それ以外の市街

	<p>化区域の範囲という事になります。</p> <p>海水の引込管は占用という事でこれまで扱っていたと思いますが、今後とも県が管理、所有する土地につきましては引き続き占用ですが、民有地の部分につきましては、港湾法の網がかからなくなるので、現在あるものについては規制がなくなるという事になります。ただ市道の部分に関しては、道路法の制限がかかります。手続きが要るとか、要らないという部分は変わらないということになります。今後改築や更新という場合は、港湾法にかかるエリアが小さくなるので対象となる部分が要るというように理解していただければと思います。</p>
委員	<p>地区の変更についてですが、隣接する地域が市街化調整地域と準工業地域と分かれている場所があるのですが、そういう場合は近々に接触している地域を指すのか、面積の多い方を指すのか、そのあたりは市の協議に任せられるのか。例えば千鳥の港湾地域であれば南側が調整地域で北側が準工業地域になっているがこの場合はどちらの地域になるのか。</p>
事務局	<p>千鳥地区の東側が準工、西側が工業になっておりますが、臨港地区の網が外れるだけになるので、そのまま東側が準工と西側が工業となります。</p>
委員	<p>臨港地区から指定を除外されますと、民有地で今後活用は活発化するという事か。今までなら区域に入っていると、開発する時に県の方に申請していたと思うがそれがなくなるという事か。</p>
事務局	<p>その通りです。県の方で分区条例というのが平成23年に発足されました、その分区条例の中で具体的には建築の制限や用途の制限をするわけですが、今まで赤穂港に関しては実態上規制がありませんでした。そこで開発等行う場合は届出が必要だったのが、今後は臨港地区が解消されれば、届出もなくなるということになります。</p>
会長	<p>ほかにございませんか。</p> <p>ほかにはないようですので、次第の5、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>今回上町公園のご審議をいただきましたが、次回1月の中旬から下旬の間で第4回目の都市計画審議会の開催を予定しております。またご案内はおってさせていただきます。その時にご審議いただきますのは、臨港地区について、新田坂越線の変更、綱崎線の変更についてご審議いただく予定です。よろしく願いいたします。</p>
会長	<p>ほかにございませんか。</p>
委員	<p>今、今後のスケジュールがありましたが、一番気になっているのは新田坂越線が8mになる事についてですが、歩行者道は非常に自転車がが多い。今日のこの会議は協議事項なので意見があれば言うという事ですが、本来</p>

	<p>希望としてはぜひ歩行者道をつくって欲しい。この事はいつどこで言えば良いのか。この審議会のどこで審議したら良いのか。</p>
事務局	<p>今日ご審議いただきました内容としては、事前審議という位置付けとして考えております。これをもって法的手続きを進めていきますという事を皆様にご周知いただく予定としております。次回が審査という事になります。それまでに法的手続きという事で、臨港地区の解除のところで住民説明会や案の縦覧を行うという説明がございましたが、他の都市計画道路についても同じ流れになります。またそれについては、広報や市のHP等でご周知をさせていただいて説明し、ご意見のある方につきましては意見書を提出してもらおうという流れになっております。新田坂越線に関しましても同じようなスケジュールで進める予定にしています。具体的な日程はまた広報や市のHPなどでお知らせさせていただきたいと考えています。</p>
委員	<p>問題はこの審議会で歩行者道をつくって欲しいという話をまとめるとしたら次の機会なのか。この委員さん全員が、歩行者道があるのかどうかという議論はどこでしたらいいのか。審議会として要望を出す場所はいつなのか。</p>
委員	<p>資料に今後のスケジュールを書いています。都市計画変更案の縦覧が12月にあって、その時が一番最後の意見を出す場だとは思いますが。</p>
委員	<p>確認ですが、今日の審議会は事前審査になるのか。</p>
事務局	<p>事前審査と言いましたが、事前の説明という形ですね。</p>
委員	<p>審議というのはいつになるのか。</p>
事務局	<p>次の1月です。</p>
委員	<p>今の説明で事前審査ではないというのは分かりましたが、やはり色々言われたように、東洋紡の前の辺りは非常に自転車も多いし車も多い。あそこだけでも残してくれたらと思う。ただ今日は説明だけ聞くというのでよろしいか。</p>
事務局	<p>今日承ったご意見については、今後どうしていくかという参考にはさせていただきます。現時点で市としては、歩道なしでやっていきたいという所があります。</p>
委員	<p>現道の道路の幅は何mなのか。</p>
事務局	<p>だいたい路肩と合わせまして8m程度、広い所で10m程度あります。</p>
委員	<p>現道で終わりという形なのか、歩道も入れて8mにするのか。工事をす</p>

事務局	るなら、車道の工事もお願いしたい。
委員	<p>計画の8 mというのは、この8 mで現地を再整備するというものではありません。今ある2車線の道路が8 mありますので、この線に都市計画の線を合わせていこうとしているのが、今回やっいていこうとしている手続きになります。今回工事というのが、赤穂大橋の西詰部分については将来的に赤穂大橋の架け替えが計画されており、それと合わせて交差点の改良が出てきますので、それに必要な範囲を今回の都市計画道路の範囲に残すという形になります。</p>
事務局	<p>導線が変わる前と変わった後の交通量のお話をされていましたが、それは実感として大きな車輛も多いと思う。歩行者を巻き込むような危険性のある道路だと思なので、導線が変わる前の数字は聞いたので、現状に近い車輛の通行状況の調査というのは難しいのか。</p> <p>交通量につきましては通常ここまではしないのですが、将来交通量配分を行い、将来の交通量はこれくらいになるであろうという推計をしています。</p> <p>4車線から2車線に変更するにあたって、実際に推定が正しいのかどうかも含めて、平成27年の6月に実際の交通量を計測したところでありま す。たしかに坂越橋ができてから若干交通量の変化はありましたが、全体的には劇的に変わったという事は無いように考えています。改めてもう一回というのは市としては考えていません。</p>
委員	<p>実際道路の状況が変更したのだから、大きな廃止の手続きをする場合は現状を把握してからしないと、推定の推定ですというのは。まだ時間もあるし、補正予算を取ってでもすべき。そのあたりの事は十分やっいていただきたい。</p>
事務局	<p>推定でしているのではなく、昨年ですが実測をかけています。</p>
委員	<p>橋ができてから交通量は変わっている。昨年ではダメ。</p>
委員	<p>審議員さんが言うようにそのくらい調査しないとダメだと思う。何の為の審議会なのか。</p>
事務局	<p>ご意見としてお伺いして、どうするかは検討いたします。</p>
会長	<p>ご要望については、慎重に検討するという回答ですので、ご了解いただきたいと思います。</p> <p>これで議事事項はすべて終了しました。</p> <p>本日の審議会は、これで閉じたいと思います。長時間、ありがとうございました。</p>