

平成28年度 第3回たつの市都市計画審議会 要旨

○開催日時 平成28年1月20日（金）午前10時00分から午前11時50分

○開催場所 本庁 301会議室

○出席者 委員20名（代理出席4名含む）
市職員8名

○傍聴者 3名

○審議事項

議案第1号 西播磨高原都市計画道路(1.4.2号姫路鳥取自動車道)の変更について(兵庫県決定)

議案第2号 中播都市計画道路(3.4.19号新宮中央線ほか3路線)の変更について(兵庫県決定)

○審議事項の説明

議案第1号 西播磨高原都市計画道路(1.4.2号姫路鳥取自動車道)の変更について(兵庫県決定)

議案第2号 中播都市計画道路(3.4.19号新宮中央線ほか3路線)の変更について(兵庫県決定)

都市計画法に基づく縦覧の結果

- ・ 縦覧期間 平成28年12月6日から平成28年12月20日まで
- ・ 縦覧人数 1名
- ・ 意見書の提出 1件

○採決の結果

議案第1号 西播磨高原都市計画道路(1.4.2号姫路鳥取自動車道)の変更について(兵庫県決定)

原案どおり可決

議案第2号 中播都市計画道路(3.4.19号新宮中央線ほか3路線)の変更について(兵庫県決定)

原案どおり可決

【審議内容】

事務局	<p>(議案第1号について説明)</p> <p>都市計画道路1.4.2号中国横断自動車道・姫路鳥取線です。位置図ですが播磨 JCT から鳥取までの間を中国横断自動車道・姫路鳥取線として、今回変更対象区間の播磨新宮 IC から (仮称) 山崎 JCT 間について変更の説明をさせていただきます。</p> <p>山陽自動車道播磨 JCT から中国自動車道山崎 JCT 間の約 24km については播磨自動車道として NEXCO 西日本が建設・管理を行っており、都市計画道路姫路鳥取自動車道として位置づけられています。</p> <p>画面右が (仮称) 山崎、左が播磨新宮を示しています。この間が今回の変更箇所になっております。</p> <p>姫路鳥取自動車道は4車線の自動車専用道路として計画されています。こちらが標準断面になります。</p> <p>今回の都市計画変更の主な内容について説明します。</p> <p>①法面区域の変更、構造の変更、②橋梁構造から盛土構造への変更、③盛土構造から橋梁構造への変更、④ (仮称) 山崎 JCT 付近の変更です。</p> <p>次に平面図で、播磨新宮 IC 付近から順にたつの市区域部分についてご説明します。</p> <p>まず播磨新宮 IC 付近です。こちらに図面の位置を示しています。青色が現都市計画区域で、赤色が変更後の都市計画区域を示しています。この区間においては、法面区域の増加する変更を行います。</p> <p>法面区域の変更についてご説明します。</p> <p>上の図が変更前で、下の図が変更後を示しています。黒色線が元々の山を示しており、山を切ることによって、赤色の道路を作ろうとしています。現地精査の結果、地山の地質調査により地山が想定より風化していたため、切土勾配を緩やかにする変更が生じました。結果、都市計画区域が拡大します。</p> <p>次に、角亀付近の変更ですが、この区間については、先ほどと同様法面区域の変更、および橋梁から盛土に変える構造の変更が生じています。</p> <p>元々河川が高速道路に隣接して流れていましたが、河川の法線をより滑らかにする河川改良工事を高速道路の工事と同時期に行うことになったため、高速道路の構造を橋梁からより安価な盛土に変更します。</p> <p>こちらが断面図です。元々河川が隣接していたため、橋梁形式としていましたが、河川を付け替えすることになったため、構造を盛土に変えるものです。このため都市計画区域を追加します。</p> <p>角亀から上筋原、この区間からは法面区域の変更が続きますので、スライドを順次送っていきます。法面区域の変更ですので、青が現況・赤が変更後の法面の区域となっています。上筋原地区についても同じように法面区域の</p>
-----	--

変更となっています。上昉原・下昉原・鍛冶屋・時重、各地区が多少入り組んでおりますが、こちらについても法面区域の変更という形になっております。

続いて時重と牧の区間については、法面区域の変更、および盛土から橋梁に変える構造の変更が生じています。

構造を変更する区間については保安林となっていますが、保安林を極力残すという観点から、構造を盛土から橋梁へ変更します。

薄い緑が伐採となる保安林で、濃い緑が存続できる保安林です。元々は盛土による道路を計画していました。このことにより盛土区域は全て保安林伐採となっていました。これを橋梁に変えることにより、最小限の伐採で済みます。牧の区間も法面区域になっています。

この区間の法面区域の変更および非常駐車帯位置の変更が続きますので、スライドを順次送っていきます。たつの市と宍粟市の境界ですが、若干山崎JCTの位置が変わった関係で線形が変更になっています。

説明会等の結果報告です。

たつの市において平成28年5月26日、宍粟市において平成28年6月2日に住民説明会を開催し、合計47名の参加者がありました。

次に11月8日から2週間、県の都市計画課及びたつの市・宍粟市で縦覧に供しましたが、たつの市において縦覧者1名で意見書の提出はありませんでした。本日のたつの市都市計画審議を経て2月に予定されている兵庫県都市計画審議会に諮っていく予定となっております。

後先になりましたが、計画書が議題の方についているかと思えます。西播磨都市計画道路の変更（兵庫県決定）で、これが縦覧図書の表3枚になりまして、3枚目が今説明させていただきました変更前後の対象となっている部分の表となっております。

以上で姫路鳥取自動車道の都市計画道路の変更についての説明を終わります。

会長

質問がありましたら挙手の上、お願いします。

会長

意見がないようですので、採決に入りたいと思います。議案第1号につきまして、承認される方は挙手願います。

(出席委員20名中、全員が挙手)

会長

出席委員の過半数が挙手されておりますので、議案第1号については、本案のとおり承認されました。

(議案第 2 号について説明)

事務局

議案第 2 号、中播都市計画道路、3.4.19 号新宮中央線ほか 3 路線の変更についてご説明いたします。

こちらにも計画書を資料として添付しております。1 枚目に変更後の延長等が記載されており、2 枚目が理由書、3 枚目に変更前後の対照表となっております。

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安心して快適な生活と機能的な活動を確保する、まちづくりに役立つ道路として、都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。

図のように計画決定された道路は、現道を拡幅したり、必要な部分の道路を整備することとなります。

このことから、都市計画道路ができる予定の場所には、道路整備時に円滑な施行を確保するために、建築できる建物に一定の制限がかかっています。

しかしながら、都市計画決定後、事業に着手されず、この建築制限を長い期間かけ続けていることが問題になっています。

変更の背景としては、計画当時は高度経済成長の過程で人口増加や都市の拡大を前提として先行的に計画決定されました。

しかしながら、少子高齢化や人口減少社会の到来、自動車交通需要の減少、長期間の建築制限への司法判断等、今日の都市計画を取り巻く状況は、計画決定時と比べて大きく変化しています。

このような社会情勢の変化から、公共事業は一層の効率性が求められ、少子高齢化社会に対応していくためへの対策が重要となっています。

そこで、都市計画決定された 32 路線のうち、整備済や整備中の路線を除く、未整備の路線について、改めて地域の交通特性等を検証し、適切な変更を行うものです。

兵庫県で策定した「都市計画道路網見直しガイドライン」に基づき都市計画道路の必要性及び実現性を再検証し、変更を進めました。

兵庫県の都市計画道路網見直しガイドラインによる変更の流れを示します。

見直し検討路線として、未整備区間が有り、近年整備予定が無い路線を対象とします。

1. 設定した客観的な評価基準に基づき、一律に必要性を評価します

①交通機能とは、交通量、自転車・歩行者ネットワーク、通学路指定等です

②都市環境機能とは、市街地中心部への自動車流入を抑制する道路等です

③防災機能とは、延焼遮断に資する事や緊急避難路等です

④収容空間機能とは路線バス等が運行している道路です

⑤市街地形成機能とは、面的整備計画がある路線です

2. 路線としてその機能を、代替出来ない路線か代替出来る路線かを検証する

3. 地区における固有の要素等を踏まえて、必要性の判断を見直す

①プロジェクト関連とは、都市計画マスタープランや都市再生計画などのまちづくりに関わるプロジェクトに位置づけられている路線。または、プロジェクト拠点へのアクセス道路として位置づけられる路線

②既に大部分が完成している路線、または既に大部分がセットバックしている路線

③河川・鉄道、官公庁施設等と近接、交差しており、計画の変更により他施設に対する影響が大きい路線

上記観点から存続・変更・廃止の見直しを検討し、1、2は県、3は市が中心となって検討しています。

県決定、市決定路線にかかわらず一定の評価を行い、地区固有の要素を踏まえ見直しの可否を判断し、妥当性を確認しました。

県のガイドラインに沿った検証を進める中で、たつの市の変更の基本的な考え方は、1. 未整備区間がある都市計画路、2. 具体的な事業予定が無い道路、3. 道路の混雑状況等が低く、現道で将来交通量がさばける道路、4. 面整備等の市街地形成計画の有無、5. 他の計画への影響といった観点から評価し、必要性の判断を総合的に行い、変更の位置付けをしました。

以上のような検証の結果、今回変更する路線は次のとおりです。

新宮中央線は、平成5年11月19日に都市計画決定された新宮町井野原字越前から新宮町新宮字西町までの1,760mを全線廃止します。

龍野新宮線は、昭和31年4月4日に都市計画決定された龍野町北龍野字坂から龍野町旭町までの2,150mの路線で、佐野橋付近の70mを廃止し、2,080mに変更します。

小宅揖西線は、昭和31年4月4日に都市計画決定された龍野町片山字柴添から揖西町小犬丸字遠殿脇までの7,630mの路線で、市街化調整区域部分の3,440mを廃止し、4,190mに変更します。

龍野相生線は、平成5年5月25日に都市計画決定された揖西町小犬丸字遠殿脇から揖西町土師字南中谷までの2,900mの路線で、同じく市街化調整区域の1,090mを廃止し1,810mに変更しようとするものです。

その他の路線については、今回見直しはありません。

こちらは、位置図となります。新宮中央線は播磨新宮駅から179号を平行に走りに最終的に179号線と繋がる全路線、龍野新宮線は佐野橋付近の、小宅揖西線は市内西部の市街化調整区域部分、龍野相生線は市街化調整区域で小宅揖西線と交差する部分を廃止します。

それでは、それぞれの路線について、説明させていただきます。

まず、最初に新宮中央線について、本路線は全区間廃止としています。

新宮中央線は、新宮町井ノ原字越前から新宮町井ノ原字西町までの計画幅員 17.0m で延長 1,760m の区間であり、その内新宮町井野原地内の一部 350m が井野原砂子土地区画整理事業（平成 10 年～15 年）と併せて完成しています。

①本道路は市街地内の交通の円滑化を目的に計画されましたが、現在県道姫路新宮線のバイパス化（平成 15 年 4 月供用開始）により佐用町方面へは市街地を迂回して通行出来ます。交通量も平成 11 年の約 4,100 台/日から平成 22 年には約 9,000 台/日となり、佐用方面へはこの県道が主要なルートとなっています。山崎町方面においても国道 179 号船渡付近で平成 11 年の約 16,000 台/日から、平成 22 年約 10,800 台/日と減少しており、今後の将来交通量を考えた場合さらに減少すると考えられます。

②本路線北側部分は多数の建物が支障となり、立退きが必要となりますが、当初は土地区画整理事業や工場移転、商店街の再編計画等と合せて施工する計画でしたが、河川改修計画も含め社会情勢の変化等により進んでいない状況です。河川改修計画や旧新宮高校跡地利用の検討、土地区画整理事業といった他の計画との協議により、この地域の形成が大きく変わる可能性があり、このような大きな計画は今後関係機関との協議にも時間がかかります。

新宮中央線の交通機能は県道姫路新宮線、国道 179 号で代替でき、この地域の形成に影響がある他の計画の進捗にも時間がかかるため、現状で整備が見込まれない計画を残し、その間さらに建築制限等をかけ続けるべきではないとの判断で廃止とします。

ただし、都市計画道路計画に替わる道路計画として市内全域での道路整備計画の中で市の事業計画へ反映させ、必要な道路整備を行って行きます。

次に龍野新宮線について、本路線は一部廃止としています。

龍野新宮線は、龍野町下川原から龍野町北龍野までの計画幅員 12.0m で延長 2,150m の区間であり、その内の祇園橋前後 430m が完成しています。本道路の市街地内の部分については、路線バスも通行しており、自転車歩行者の通行が相当数あります。しかし、今回廃止する佐野橋手前付近については、現存する国道 179 号が代替機能を有しているものと判断できることから、佐野橋付近の一部延長約 70m について廃止としています。

次に小宅揖西線について、本路線は市街化調整区域の部分について廃止するものです。

小宅揖西線は、龍野町片山から揖西町小犬丸字遠殿脇までの計画幅員 12.0m 延長 7,630m の区間です。その内龍野町片山から揖西町清水新までの東側 4,920m が完成しています。景雲寺交差点西側約 2,700m の一部については、通学路指定されていますが、現道には片側に歩道が整備されています。

交通量についても平成 22 年度の交通量が約 5,500 台/日ですので、現道である県道姫路上郡線で処理できるもの判断しております。

また土師南山区画整理事業により誕生した西の新市街地と市役所がある旧市街地を結び、市街地の発展に寄与する幹線として延伸決定されましたが、現道及び県道桑原北山線や市道北山長尾線により、その機能も代替できます。

以上のことから、今回片側歩道未整備区間と合せて、芦原台より西側の市街化調整区域部分 3,440mを廃止としています。

最後に龍野相生線ですが、揖西町小犬丸から揖西町土師までの計画幅員 14.0m延長約 2,900m の区間です。この路線は全区間が完成しています。

龍野相生線も小宅揖西線と同様、新市街地と旧市街地を結ぶ南北幹線として決定されたが、小宅揖西線と同じ理由により市街化調整区域部約 1,090mを廃止としています。

説明会等の結果報告です。

平成 26 年 12 月にたつの市都市計画審議会において見直し方針の報告をさせていただき、平成 27 年 2 月の市広報誌で見直し案を掲載しております。それを受けまして平成 27 年 7 月 21 日及び 27 日に新宮中央線に関係される自治会の方を対象とした説明会をさせていただき、28 名の参加がありました。次に平成 28 年 2 月 18 日に小宅揖西線の対象となる揖西地区の自治会を対象とした説明会を開催し、13 名の参加者がありました。続いて平成 28 年 9 月 5 日、6 日において本庁分庁舎、新宮総合支所でたつの市全体を対象とした住民説明会を開催し、合計 36 名の参加者がありました。

それを受けて、12 月 6 日から 12 月 20 日まで案の縦覧を兵庫県の都市計画課及びたつの市都市計画課で行いましたが、縦覧者 1 名、意見書の提出が 1 件でございました。本日の市都市計画審議会を経て、2 月に兵庫県都市計画審議会が開催される予定です。

次に、意見書の資料見ていただきたいのですが、縦覧の折に意見書 1 件の提出がありましたので、要旨と市の考え方の説明をさせていただきたいと思えます。お配りした資料に沿ってご説明します。要旨・市の考え方・県の考え方の順に読み上げていきます。

【要旨】

以下の理由により十分な検討が行われない中での新宮中央線廃止に反対する。

1 関係住民、市都市計画審議会への説明責任が果たされていない。

①「住民、地権者」への説明責任について

・市は、平成 27 年 2 月の市広報に素案を公表した以降、一部の方を対象とした説明会を実施。起点周辺の利害のある仙正地区、井野原南地区、段之上地区には一切説明されていない。

・一般市民の方に対しては、素案の公表後 18 ヶ月間何も知らせることなく、平成 28 年 8 月に説明会の開催を周知し、9 月に説明会が開催された。

・このようなことから、丁寧な説明を行ったとは言えず、説明責任が果たされていない。

【市の考え方】

たつの市では、建築等、直接制限がかかる土地が所在する砂子自治会、西町自治会、横町自治会、浦町自治会、新宮新町自治会、井野原自治会（井野原南地区含む）に対し、平成 27 年 7 月 21 日、27 日に説明会を実施し、それ以外の地区については、市内全域の説明会として平成 28 年 9 月 5 日、6 日に説明会を実施しました。

【県の考え方】

たつの市では、平成 27 年 2 月の市広報による都市計画道路網の見直し素案の公表後、まずは、今回の都市計画変更による影響が大きい当該路線の都市計画区域にかかる沿道 6 自治会の住民を対象とした説明会を平成 27 年 7 月に開催し、その後、都市計画案の内容を広く市民に周知することを目的とした全市民を対象とした説明会を平成 28 年 9 月に開催されており、説明はなされていると考えております。

【要旨】

②検証結果の公表について

・長期未着手道路とは、現在まで 40 年～50 年経過した路線を指すものであり、平成 5 年に都市計画決定、平成 15 年に一部が完成した当該路線を現市長体制の判断で今後 10 年以内に事業予定がないからとあって、未整備路線扱いにするのは言語道断である。

・検証結果の開示もなく、都市計画マスタープランに記載がないまま、「県都市計画道路網見直しガイドラインの Yes、No、Yes、No のフローにより、新宮中央線のみが廃止案となった。」との説明だけでは、到底納得できない。

・当該新宮中央線を含めて、存続路線となった揖保川線や龍野揖保川線など、路線全ての検証結果を公表すべきであり、説明責任が果たされていない。

【市の考え方】

たつの市内の都市計画道路見直しにおいては、計画されている 29 幹線街路のうち、整備が完了している 11 路線と県と市が揖龍南北幹線道路して整備中の揖保線の 1 路線を除いた 17 路線について、都市計画決定時期に関わらず、未着手路線及び未着手区間を持つ全ての路線の見直し検証を行っています。

県の都市計画道路網見直しガイドラインの考え方にに基づき検証し、新宮中央線、龍野新宮線、小宅揖西線について廃止や変更を検討することとなり、その結果は平成 27 年 2 月の市広報により公表しました。

廃止等の変更を行う路線については、都市計画区域にかかる沿道自治会の住民を対象とした説明会を平成 27 年 7 月、同年 9 月、平成 28 年 2 月に、全市民を対象とした説明会を平成 28 年 9 月にそれぞれ開催し周知を図っており、

説明責任を果たしていると考えています。

【県の考え方】

本県の都市計画道路の見直しでは、平成 16 年 12 月に県都市計画審議会から答申を受けた「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、都市計画決定からの経過年数に関わらず、今後 10 年以内に事業予定のない未着手路線及び未着手区間を持つ路線全てを見直し検証の対象としています。

検証結果については、たつの市が存続区間、廃止検討区間、変更検討区間を平成 27 年 2 月の市広報にて公表するとともに、廃止等を行う路線については、都市計画区域にかかる沿道自治会の住民を対象とした説明会を平成 27 年 7 月、同年 9 月、平成 28 年 2 月に、全市民を対象とした説明会を平成 28 年 9 月にそれぞれ開催し周知を図っており、説明はなされていると考えております。

【要旨】

③「たつの市都市計画審議会」、「たつの市議会」への説明責任について

- ・平成 27 年 2 月の市広報に見直し素案を公表する前に、「たつの市都市計画道路網見直し方針」をたつの市都市計画審議会に説明し、方針決定した後に作業を進め素案を公表すべきであるが、同審議会に一切説明された経緯がない。

- ・市が、同審議会に事前説明もなく、唐突に諮問することは、地方分権による県から都市計画決定権限の委譲を受けた「たつの市都市計画審議会」を軽視する行為であり、同審議会に対して一切説明責任が果たされていない。

- ・また、平成 28 年 12 月市議会の「第 2 次総合計画」の過程においても、一切説明報告されていない。

【市の考え方】

都市計画審議会の委員には、5 名の市議会議員を含む 20 名で構成されており、平成 26 年 12 月 2 日のたつの市都市計画審議会において、新宮中央線ほか 2 路線の都市計画変更について報告案件として説明しました。

たつの市では、都市計画案にかかる市議会への説明は、基本的には行っていないので、今回も行っていないませんが、市議会からの要望等があった場合は行う場合があります。

【県の考え方】

たつの市では、平成 26 年 12 月に開催されたたつの市都市計画審議会において、当該路線を含む 3 路線の都市計画変更について報告案件として説明を行い、その後、平成 27 年 2 月に市広報により見直し素案を公表しています。

なお、都市計画案にかかる市議会への説明については、たつの市からは、市議会からの要望があった場合を除き、基本的には実施しておらず、今回の

都市計画案についても説明を行っていないと聞いております。

【要旨】

④「廃止理由」の説明責任について

・新宮中央線は、旧新宮町唯一の中央通り商店街の空き家が目立ってきていたこと、市街地中心部の国道 179 号に歩道が整備されておらず歩行者の安全性が確保されていないことなど、当時のまちづくりの課題に対応するため、中心市街地の活性化軸として都市計画決定されたものである。

・当該路線の廃止理由は「新宮中央線に平行して県道姫路新宮線の供用や大鳥踏切の完了によりバイパス的機能が整備されたため新宮中央線を廃止する。」との理由を説明されたのみであり、県道姫路新宮線の供用により、国道 179 号の安全対策や中央通り商店街の活性化などに寄与するものとは、一切思わない。

・市は、説明会等においても廃止理由の説明責任が果たされておらず、当該路線は、バイパス機能で都市計画決定された道路ではなく、中心市街地の活性化軸として決定されたものであることから、市の間違った廃止理由により、都市計画の変更はできない。

【市の考え方】

新宮中央線は、新宮東西線、新宮駅前線と同時の平成 5 年に中心市街地内の幹線道路ネットワークを形成することにより、交通の円滑化及び都市機能の向上を図るため、決定された路線です。

今回の都市計画道路の見直しで、新宮中央線を廃止と判断した理由は次のとおりです。

・1760mの計画のうち、区画整理により 350mの整備が完了しているが、残りの区間については、現在整備の予定がない。

・未整備の残区間については、現道の無い区間であり、廃止に伴う交通機能、防災機能等の影響は少ない。

・たつの市の都市計画マスタープラン、第2次総合計画及び県、市で計画するプロジェクト等においても整備の位置づけはなく、廃止に伴う影響は少ない。

・本地域の揖龍南北幹線道路の一部を形成する県道姫路新宮線の整備完了にともない交通分散が図られた。

以上の事から新宮中央線を廃止する理由は、妥当であると考えています。

また、中心市街地の活性化や国道 179 号の安全対策などについては、今後、関係機関、地域と連携を図りながら対応していく予定です。

【県の考え方】

当該路線は、旧新宮町の中心市街地の幹線道路ネットワークを形成することにより、交通の円滑化及び都市機能の向上を図るために、平成 5 年に都市

計画決定された路線です。

現在、全体計画 1,760m のうち、350m の整備が完了していますが、残りの 1,410m の区間については未整備となっています。しかし、県道姫路新宮線の供用により、国道 179 号の交通量が減少傾向となり、旧新宮町の中心市街地における交通は円滑に処理され、当該路線が担う交通の円滑化は、周辺道路の整備によって代替性が確保されています。一方、未整備区間については整備の予定がなく、このような状況で当該路線を存続することは、土地所有者等に対して不要な権利制限を課し続けることになるため、新宮中央線を廃止する理由は、妥当であると考えております。なお、市からは説明会において同様の説明をしたと聞いております。

また、中心市街地の活性化や国道 179 号の安全対策などについては別途検討すべき課題であり、今後、たつの市が関係機関、地域と連携を図りながら対応していく予定であると聞いています。

【要旨】

2. 平成 27 年 12 月改定「たつの市都市計画マスタープラン」と不整合である。

・「たつの市都市計画マスタープラン」では、今回の見直し結果を反映する機会があったにもかかわらず、当該新宮中央線が全て存続方針となっており、不整合である。

・また、代替の「まちづくり構想」や「土地利用計画」「道路網計画」など一切示されていないことから、上位計画に即していない不整合な廃止案である。

【市の考え方】

「たつの市都市計画マスタープラン」においては、「道路・公園・下水道等の都市施設の整備を計画的に進めるとともに、長期未着手施設の適切な見直しを行います。」と記載した上で、計画している都市計画道路について全て図面に記載しており、今回都市計画変更の対象となる新宮中央線を含む 4 路線についても全て記載しています。

したがって、マスタープランの冊子図面をもって、固定化した存続方針を示すものではありません。

今回の変更は必要に応じた見直しを行う観点から、所定の手続きを経て変更しようとするものであり、見直し結果（都市計画変更）が確定した際は、次回マスタープラン見直しに反映します。

【県の考え方】

平成 27 年 12 月に改定されたマスタープランでは、都市計画道路の見直し結果（都市計画変更）が確定していなかったことから、「道路・公園・下水道等の都市施設の整備を計画的に進めるとともに、長期未着手施設の適切な見

直しを行います。」と記載されており、存続方針を示すものとはなっておりません。

なお、市からは、今回の見直し結果を次回マスタープラン見直しに反映すると聞いています。

【要旨】

3.「兵庫県都市計画道路網見直しガイドライン」による検証は不十分である。
・当該路線は、以下のような位置付けや機能、必要性を有するが、当面事業計画がないことを理由に、廃止を前提に検証されたものであり、県見直しガイドラインによる検証は不十分である。

1)都市計画マスタープランへの位置付け

都市計画マスタープランに都市軸を形成する市街地形成に必要な道路として位置付けられている。

2)自転車・歩行者ネットワーク

DID 区域外で駅から半径1 km以内の路線であり、自転車歩行者のネットワーク向上に資する路線である。

3)通学路

平行する現道（市道）が通学路に指定されているが、歩道が整備されていない幅員4 m未満の道路であり、児童の安全のためにも整備が必要な路線である。

4) 緊急避難路への位置付け

「たつの市地域防災計画」に位置付けられている井野原、砂子地区の避難所までの最短市道が幅員4 m未満の道路であり、代替避難路として整備が必要な路線である。

5)緊急車両の走行性の向上

当該路線の北側未整備区間周辺地区内の市道は、緊急車両の通行困難な大部分が幅員5 m以下であり、当該道路の整備により緊急車両の走行性の向上が図られる。

6)消防活動の円滑化

前記同地区内の消防活動の確保に当たり、当該道路の整備が必須である。

7)周辺まちづくりやプロジェクト等への影響

前記同地区内では、栗栖川河川改修計画があり、また、旧県立新宮高校の跡地利用も決定されていないことから、当該路線の位置づけは、同プロジェクトにおいて重要な路線である。

【市の考え方】

以下のとおり兵庫県都市計画道路網見直しガイドラインによる検証を行っています。

1)都市計画マスタープランにおいて、「体系的な幹線道路整備の推進」に掲載

- されているのは、中国自動車道姫路鳥取線、揖龍南北幹線道路等です。
- 2)自転車・歩行者ネットワークの評価対象となるのは、歩道等の整備がされていない現道と重複する路線です。
 - 3)通学路の評価対象となるのは、現道が通学路指定されている路線です。
 - 4)緊急避難路の対象となるのは、市町の地域防災計画に指定された路線であり、たつの市地域防災計画の中で緊急避難路の位置付けはしていません。
 - 5)緊急車両の走行性の向上の路線ですが、北側未整備区間は約 480m で、その内約 250m が現道に沿っていますが、約 230m は現道が無く、現道拡幅により道路ネットワークとして繋がらないため、評価対象になりません。
 - 6)消防活動の円滑化の評価対象となるのは、消防活動困難区域に位置する路線であり、たつの市では消防困難区域の位置付けはしていません。
 - 7)周辺まちづくりやプロジェクト等への影響の評価対象となるのは、都市計画マスタープランや都市再生整備計画などのまちづくりに関わるプロジェクトに位置づけられた路線、またはプロジェクト拠点へのアクセス道路として位置づけられた路線です。

このように、県の都市計画道路網見直しガイドラインに基づき、十分な検証を行った結果、評価対象路線に該当しないため、廃止するものです。

また、現時点では栗栖川河川改修計画や旧県立新宮高校の跡地利用の具体的な内容が未定であることから、今後、これら計画が具体化した際に、改めて必要な道路計画を検討していく予定です。

【県の考え方】

以下のとおり当該路線にかかる県ガイドラインによる検証は適切であると考えています。

- 1)都市計画マスタープランへの位置付けについては、前述のとおり都市計画マスタープランにおいて当該路線は整備する路線としては位置付けられておらず、
- 2)自転車・歩行者ネットワーク、
- 3)通学路、
- 4)緊急避難路への位置付け、
- 5)緊急車両の走行性の向上、
- 6)消防活動の円滑化については、ガイドラインで評価対象となるのは、現道と重複する路線や市町の地域防災計画に指定された路線等であり、当該路線は対象になりません。

また、7)周辺まちづくりやプロジェクト等への影響については、現時点では栗栖川河川改修計画や旧県立新宮高校の跡地利用の具体的な内容が未定であることから、今後、これら計画が具体化した際に、改めて必要な道路計画を検討することが望ましいと考えています。

【要旨】

4. 社会資本総合整備計画（新宮地区都市再生整備計画）が実現できない。
 - ・当該路線を含めた JR 播磨新宮駅周辺地区は、社会資本総合整備計画「新宮地区都市再生整備計画」の採択を受

けまちづくりが行われてきたところである。

- ・本計画の目標は、「安全・快適で利便性と豊かさを実感できる都市基盤づくり」とされており、当該路線の北側未整備箇所の整備は、当地区のまちづくりにとっては大きな役割を担っていると考えます。

- ・さらに、当地区に隣接して実施された「新宮町井野原砂子土地区画整理事業（施行期間 H10～15 年面積 4.0ha）」において整備された当該路線の一部（L=350m）は、「地方特定道路整備事業」による国資金が投入されており、廃止されることにより、国道 179 号への接続ができないため、「地方特定道路整備事業」の目的が達成できない。

- ・よって、当該路線を廃止した場合は、新宮地区都市再生整備計画が実現できない。

【市の考え方】

新宮地区都市再生整備計画（旧まちづくり交付金）は、平成 16 年から平成 21 年（1 期）、平成 21 年から平成 25 年度（2 期）の 10 年間で都市基盤整備として、自由通路、駅舎橋上化、駅北広場、新宮中学校線、新宮駅裏線、新宮龍野北高校線、公園などの整備を行い、事後評価においても概ね目標達成の評価でした。

また、新宮中央線は、1 期整備計画の基幹事業としての位置づけはなく、関連事業として、整備方針には示されていましたが、2 期整備計画では、関連事業としても示されていません。

地方特定道路整備事業については、地域が緊急に対応しなければならない道路の課題に対し、早急に整備する必要がある区間として、土地区画整理事業とあわせて整備した区間を事業対象とし、事業完了しており、国道 179 号と県道宍粟新宮線間の渋滞解消については、県道姫路新宮線の供用開始により、機能的代替されています。

【県の考え方】

新宮地区都市再生整備計画は、平成 16 年度から平成 25 年度までの 10 年間で事業を実施し、都市基盤として、駅舎橋上化や道路、公園等が整備されました。また、計画最終年度の平成 25 年度に実施した事後評価では、概ね目標達成の評価となっています。

このように、新宮地区都市再生整備計画は既に完了しており、本計画と当該路線の廃止は関連性がないと考えています。

なお、今回の廃止により当該路線が国道 179 号への接続ができないことについては、周辺道路により、旧新宮町内の中心市街地における交通は円滑に処理されていることから、廃止による影響はないと考えています。

以上が、質問事項として要旨を纏めて市・県の考え方を纏めたものを説明させていただきました。また、詳しくはごめいという事で、一枚

	<p>物で簡単に纏めたものも用意させていただいております。</p> <p>以上で説明を終わらせて頂きます。</p>
会長	<p>質問がありましたら挙手の上、お願いします。</p>
委員	<p>意見書を出された方に何回くらい会ってどのような説明をしたのか知りたい。それと、意見書回答要旨の6ページに新宮中学校線が出ているが何も整備されていない。嘘を書いてはいけない。大鳥踏切までで、そこから北は尻すぼみでそこから北側は何も発展していない。それを整備されている、事業評価で概ね目標達成の評価を得たとあるが、どこが評価されているか分からない。</p>
事務局	<p>質問された方とは質問が来たからといって会ってはおりません。新宮中学校線についてですが、新宮地区の都市再生整備計画の中で、新宮中学校線を国道179号線から大鳥踏切の北側、新宮駅裏線まで繋がる間の整備、それと繋げた形で新宮駅裏線を整備させていただいた事業としてこの部分を整備したということでここに挙げさせていただいております。都市再生整備計画なので、目標を立てているのですが、周辺地区の方のアンケート調査等によって概ね目標としては達成出来たという形になっております。</p>
委員	<p>新宮駅裏線は認めているが、新宮中学校線は全然やっていない。合併してから一度も整備していない。</p>
事務局	<p>新宮中学校線、芝田橋の北ですが、合併後芝田橋と国道179号線の交差点から大鳥踏切北までは、合併してからの建設事業ということで今部分完了させていただいていると認識しております。それから整備が出来ていないというのは、そこで止まっているからというご意見だと思うのですが、北側に関しては、道路事業として別途、県市において調整を図らせて頂いております。新宮周辺の都市再生整備事業の中では大鳥踏切付近の新宮駅裏線と接続した区間まで、この計画の中では整備は終わっている、という意味で説明させていただきます。</p>
委員	<p>それから、浦町とかあの辺りの道路は消防自動車がぎりぎり通るか通らないか位の広さである。その辺りのことについては何も触れていないが。消防上・防災上について何も書いていない。</p>
事務局	<p>今回兵庫県の都市計画道路網見直しのガイドラインの検証の部分については、基本的に現道がある部分・重複している路線というような形の検証にな</p>

<p>委員</p>	<p>りますので、新宮中央線については対象の路線にはなっていないという形なのですが、防災上といったことについては、この北側の部分については栗栖川の河川改修・旧新宮高校の跡地利用等、具体的な計画等々がありますので、そのような計画と併せ持って考えていく形を検討しているところです。</p> <p>そのような計画一日二日で出来るものではない。君たちが考えるのはもっと今の現状から見て、家を新築する場合には道路の中心から何メートル引くとかそういうことを条例化してちゃんと決めて、防災上のことも検討して条例化しないといけないのではないか。そういうことを放っておいて、栗栖川の出来たときに、なんて。</p> <p>それと、新しい道路計画をこの前の住民説明会でされているそうだが、市が示された道路は、結局新宮駅からまっすぐ農協のところを通過して堤防を南下して梅原橋を付け替えて今の道路に接続するというようなことを説明されたそうだが、これは国交省が河川改修に伴って行う為なかなか出来ない。いつ頃予定されているのか。計画の予定を教えて欲しい。住民から聞かれた時にどのように説明したのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>栗栖川の改修の件につきましては、揖保川の河川整備計画がございまして、国の方からは30年計画と聞いています。その30年の中でいつというのは明確にはされておりませんが、30年の中で整備をしたいという報告を受けています。</p>
<p>委員</p>	<p>30年というのは平成30年ということか。それともこれから30年間ということか。</p>
<p>事務局</p>	<p>今後30年間、ということです。</p>
<p>会長</p>	<p>他にございませんか。</p>
<p>委員</p>	<p>都市計画自体をマスタープランできちっと基本計画を立てると言う割には、道路とかには物凄く時間がかかるというのは理解出来るのだが、何年間にここはやります、というような計画は出てないから昭和の話が今出てきている訳だ。計画自体の付け方がおかしいと思う。この道路だと昭和31年とか書いてあるが、私達が子どもの頃の話は今持ち出されて言われてもよく分からない。計画というのはやはり何十年・何年でやらないといけない。こんなに時間をかけていたら会社は幾らでも潰れる。もう少し皆で、誰がどうのこうのではなくて、ここに居られる人が真剣に計画を出された時は、マスタープランや基本計画と言うのなら、何月何日、何年何月までにこの道は作り</p>

	<p>ましよう、絶対やりましよう、というような方向でいかないと。これからの計画・事業に関しては必ず期限を切る、という形でたつの市はやろう。県ももっと積極的に対応して貰わないと。此方から言って何年も経ってから返答が帰ってくるようなことでは、こんなことになっても仕方ない。1自治会で10年自治会長をさせて貰っているが、10年前の人口と今の人口とでは40人くらい減っている。これくらいの勢いで人口が減っている。子どもは全然生まれえない。だから平均年齢何歳ですか、といえは0歳の子が2～3人出来て100歳がいたら50歳で通ってしまう。ああいう平均年齢とかというのはあまりあてにならない。そこに何歳の人が住んでおられるのか、ということで自治会も計画を立てていかないといけない、ということをよく皆にも言うのだけれど、平均年齢が幾らですよというのはあてにならない。だからその辺りも同じことで、この事業に対しては真剣に年数、何年何月何日までにはやらないといけない。であれば、こんな廃止路線なんか出て来なかったと思う。代替の道路が出来たからここは廃止してもいいんですとか、安易な考えでマスタープランに載せてはいけないと思う。議員さんも沢山いるが、どういう風に思われているか聞かせて欲しい。</p>
委員	<p>今言われたように、昭和30年、31年、私が生まれた頃の話です。そういう計画を見直すということは大事だと思います。今の現況に合わせて直す、一番大切なのはそれを廃止するにしても関係住民への説明、十分にされているのかどうか、絶対多数の人が納得したのか。私は納得していると思っていたんですよ。しかしこう意見書が提出されている。中身を見ると絶対多数が納得していないという風に感じとれた。この辺り、新宮のことなので私にははっきりとは分からないが、今回の説明会において絶対多数の人が納得したのかどうかという点をはっきりと答えていただきたい。でないとな案を通せない。</p>
委員	<p>ホームページには出していただろう？ホームページには都市計画の内容は出ているのか？</p>
事務局	<p>都市計画の内容はホームページには掲載しています。マスタープランも全て掲載しています。この見直し作業というのは広報お知らせ版等で周知しております。先ほどの賛成・反対の多数の数までは取っていないのが事実でございますが、説明会のほかに、各自治会を回らせていただいて自治会の代表の方なりとはお話をさせていただいた中で、概ね了解をいただけたのかな、と理解しております。</p>
委員	<p>今までの意見と若干違うことを言いますが、従来役所仕事というのは一度</p>

決めたら何が何でも変えない、というのが役所の悪いところと言われておりました。今回県の方で都市計画道路の見直しというのを提案させてもらって、それに従ってたつの市が作業をされているのですが、まさに今委員が仰られたとおり、昭和31年に「ここには道路が出来ますから建物建てないでくださいよ」と制限をかけたまま今日まで60年近く経っている。それをやれる見込みが無いのにいつまでも土地に制限をかけているのは問題だろう、という意識で、廃止する所・出来る所はどこだと提案して貰っているのが今回の案となっています。これは従来の役所仕事にはないかつて無い案、私は勇気ある撤退だと思うんです。将来的には今回廃止したところに道路が必要になるかもしれない、その可能性も結構あると思うんです。その時の為に今回都市計画を廃止せずに残しておくのも一つの考え方なんですけれども、そうすると、最初申し上げた通りいつまで経ってもその土地に制限がかかってしまう。それよりは一旦白紙に戻して土地の制限を無くすことにより、そこに土地をお持ちの方にとってはメリットがあると思うんです。ですから、恐らく説明会で賛成意見があったのか無かったのかという話ですけど、こういう都市計画事業なんて100%賛成なんて、そんなことはあり得ない、どなたかはやはりちょっと待ってよ、という話はあると思うんですけれども、今回の場合は私はよそ者ですから地区の事情は分からないけれども、一旦白紙に戻して取り組むというのが大方皆さん賛成されるのではないかなと思うんです。特にこの地区については、栗栖川の改修というのが大きな課題になっています。栗栖川をここまで広げる・元新宮高校の跡地をこうする、そういう絵が描けないばかりに事業が止まっているということがありますので、今回道路の計画を白紙に戻してまた理想的な絵を描いて、その上でやっぱりここに道路が要るのであればもう一回都市計画決定をして事業を進めたらいいと思うんです。その時には、結局市は一旦廃止した所をもう一回また都市計画決定かけるという事になる訳で、今回の説明でもこうやって労力がかかっている訳で、今度また都市計画決定しようとなるとまたそれなりに二重・三重の労力がかかるしんどい仕事になりますので、そこまで覚悟の上で取り組んでおられる、私は従来の役所仕事にない勇気ある決断だと思って、県としては評価させて貰っています。

委員

昭和31年、今言われたようにもう亡くなってしまっている人もいるという話もあるけれど、その土地は買収出来ていたのか。道路を作る時にもし地主・地権者がいた時にもう昭和31年の時に買占めは出来ていたのか。

委員

そういう事業の見込みなしに計画、絵だけ入れている。予算の裏付けとかは何も無い。

委員	<p>逆に言えばここに新しい道路が出来たらその周りの人、「もし自分の土地があれば儲けるのでは」、「今自分耕作していないし売れたらいいな」と凄く期待感があったのでは。それをずっと半世紀以上抱かせ続けて、それってどうなのかとも思う。</p>
委員	<p>そういう人は今回廃止されたら「なんだ、期待していたのに」と思われる方もいらっしゃると思うんですけどね。それよりは、全般に制限をかけ続ける弊害の方が多いんだということが社会全体の意識だと思うんです。</p>
委員	<p>確かに、都市計画道路が出来て一時期はちゃんと役目を果たしていた。なぜならば新宮町の中でも砂子というのは人口が増えている。何故かといえば新しいマンションやアパートが沢山建って、新婚さんが沢山入って、だから人口が増えているのです。新宮町では珍しい。それは区画整理をされたというのものもあるかもしれないけれども。だから役目は終わったのかもしれない。</p>
事務局	<p>市としては委員が仰ったとおり、ずっと昔から昭和の時代から都市計画決定された色々な路線がある中で、平成23年頃に今日も説明ございました兵庫県の都市計画道路網の見直しガイドラインというものが出されました。その背景というのが、社会情勢の変化と先ほども説明させていただきましたように色々な私権制限に対しての取扱い、時代の流れ等もあって、見直しをするガイドラインに示されてきた。その中でたつの市におきましても兵庫県と相談しながら見直しを進めてきたところでありまして。今回のこの提案に関しましても、平成26年の12月に市都市計画審議会でも報告もいたしましたし、その辺りからずっと全体の中での妥当性だとか、許容性というのでしょうか、そういったものを検討して今に至った、というところでありまして。勿論今もお話があったように中々利害関係も絡みますから全体の中で、全会一致という訳には中々いかないかと思うのですが、今後のことを考える中で、今回こういったご説明をさせていただいている、ということです。</p>
委員	<p>今も話が出ているように、昭和31年から大方半世紀以上経っているわけで、そういう昔に計画されたものもあるのだけれど、説明を聞いていたら大体の道路が出来ているのであれば、その時期にこういう古いものは、先ほど平成23年から県が見直しガイドライン出されているわけだけれども、それ以前に大体の事業で、道路が出来たり実施にかかったり、既に都市計画決定されている道路でももう先に見込みが無い、既に住宅街が建ち並んでいて、都市計画道路を作っていこうとしたら立退き料だけで道路整備するより何倍も費用がかかること、また大体の事業が出来ているのだったらもうそっちに切り替えたらいいいのでは。県の人々が仰ったように、勇気ある撤退も必要では</p>

ないか。いつまでも引っ張っている必要は無いと思う。その辺りのことも考えてもらいたいということと、市の方から前に報告があったかと思うのだけれども、立地適正化計画でコンパクトシティの計画を立てていたかと思うけれども、新宮駅の周辺で大体半径1 km 周囲でそこへ公共施設や病院やそういうものも含めて集中する、それも期限いつか分からない、これも半世紀以上・一世紀以上かかるかもしれない、そういうものを今後、我々のような歳を取った者があまり車も運転出来なくなってきたら、中心にいけばそういうものが揃っている等、そういうものがコンパクトシティの中で色々と計画させていると思うのですが、そういう計画との、今回その範囲内に入っていると思うが、その場合は整合性が取れているのか、計画を立てながら廃止していかないと、実質道路はこの図面見ている家も立ち並んでいたら難しいという気はしますけれど、そういうところと整合性が取れているのか、線路の東側の方で計画の場合はそちらの方に持って行かれるのなら都市計画道路もまた検討された方がいいのではないかと、とも思うのだが。

委員

我々はこうして見ますと、31年くらいで現在の部分的な部分に関しては、まあ各論的といいますか、提案の部分に関してはまあやむを得ないではないのかな、という感じはする。ただ、現実問題として総合的に日常生活においた場合、本当にここでイエスと言って後どうなるのだという部分の責任的なものがちょっと気になるところがある。都市計画では詳細に分りかねない部分もありますが、他ではこういう計画がありますと言われたらどうしようもない。その辺りはもう少し今までのことの反省も踏まえ、またこの31年からという長期的なものではなく、もっとスピーディーな行政の動きをしてもらうということを要望しながら、これに関しては、今も言いましたようにやむを得ないのかな、というのが今日のこの会議での賛否をとるなら賛成しないといけないのかな、という意見ですけれども。

委員

やはり、今までの話を聞くと、時代というものは変わっていくんですよ。確かに先ほど言われたように31年計画された道路、私が生まれた年ですけど、そういうものはやっぱり今回たまたま県の方が勇気ある撤退という表現をされたんですが、やはり5年・10年のスパンでそれをやる・やらないというその議論をこれからやっていかないと同じ問題がどんどん起きてくると思う。ひょっとしたらここに上がっていない都市計画の中にもそんなのがあるかもしれない。逆に言うと、そういうのも今回を機にしてどんどん洗い直しというのも考えるのも一つかと思う。それが続く・続かないは別として、しかし議論の場に持っていく、というのもこれからの問題点ではないかな、という風に思います。

委員	都市計画決定をした場合は時限というのはないのか。何年まで、というよう な。そういうものはあるのか。たつの市で計画決定を変更するのは今回が 初めてか。
事務局	都市計画道路の廃止というのは、以前に旧龍野市でございます。龍野橋から 裁判所、龍野小学校に行くルートが元々都市計画道路として決定してあり ましたが、周辺状況等の変化によって、申し訳ありませんが何年かは忘れま したが廃止はしております。
委員	過去には何件かある訳だな。今言われたように、5年・10年とか期間を 決めて見直しするというのはいっていないのだな。一旦決まったらほった らかしという言い方は悪いが、よっぽどのことがない限り見直しとか、やるの か・やらないのかという判断はしないのですね？
事務局	私も全てを知っているわけではないのですが、過去に、平成16年に長期 未着手という都市計画道路が全国的にかなりあったということで、平成16 年に今後10年以内に事業予定のない路線については廃止しましょうと、兵 庫県を始め検討をしてきたのですが、他の市町も同じかとは思いますが、 なかなかそれが前に進まなかった。それで平成23年に再度都市計画道路網 見直しガイドラインが出て、今回のようなご報告案になっております。
委員	今回の案は県が先か、市が先か。
委員	市が先だ。市が言わなければ県もうんと言わないだろう。
委員	県が言って来るのではなくて、市が言って県がそうですかと、となった訳 か。
事務局	この路線は県決定の路線になりますので、まずたつの市の都市計画審議会、 そしてここでの回答を県に提出します。
委員	廃止するというのを市が出している訳だ。それで県が納得したというこ とになるのか。
事務局	県の都市計画審議会に諮る、ということになります。
委員	今委員の方皆似たような意見なんですけれども、この時代、昭和30年、 この時代は皆の意見を集約するというのがなかなか難しかったから、お上の

言うことだ、ということである程度計画自体も今まで残っているのだろうけれど、法的に可能かどうかは分からないが、委員も言われたように、やはり都市計画を決定したということは、その付近には迷惑がかかっている。例えば都市計画決定しているから家を建てようとしても駄目なのではないか、とか場所も制限される。あそこに家が建たない、ここも無理だ、となったら一般住民はとても不自由していると思う。そしてここで結局廃止にしたら「だったらここに建てられたらよかったのに」となるかもしれない。というのは、やはりスピーディーさがない。兵庫県に聞かないと分からないかも知れないが、たつの市の都市計画の方でも決定してから何年か経ったらある程度はっきりと都市計画しているけど出来るか・出来ないか、こんな60年も経てば状況も変わるし、25年経てばそれも変わるのだから、もうちょっと考えないと。やはり一番困るのは住民なんです。だから、決定され、委員が言われたように「田んぼが売れたらいいな」と喜ぶ人がいるかもしれないし、家を建てるのに制限される人もいるだろうから、もう少しこの辺で都市計画決定した限りは何年くらいで施行する、くらいのことをやって貰いたい。計画したときには夢のような計画で喜んでいたのに、今になってからもうしないという話になっても…、となる。新宮でも、龍野相生線でも平成5年決定で大方24年・25年経っているわけだ。こうしようああしようと言っている人が元気なうちに判断して貰わないといけないのではないかと私は提案します。目安があるから決定したのだろう。計画するのだったらある程度10年とか15年で駄目なら駄目、そういう風にした方がいいと思う。何も出来ないのだから変に指定された方も困ってしまう。

委員

今日はもうこの見直し案をいかどうかということで集まっているかと思うが、時代の流れの中で変わっていかないといけない部分は変えていかないといけない、ということで皆一致していかないか。もう終わろう。

委員

まさにその通りだと思う。何十年も前のことを宙ぶらりんにして、今まで規制がかかって家も建てられないという人が、何年か後には、それがいつかは分からないけれど、建つだろうという期待も今回この会議で決定してそのままでもいいのか、結局当事者が賛成とは言わなくても「それなら仕方ない、早く勇気ある撤退をして貰って家でも建てたいな」という人もいると思う。ですから、これをいかに当事者が納得しているのかどうかということ私を聞きたい。今回賛否を出すにしても。「いや、このまま宙ぶらりんにして貰ったほうがまだ夢がある。一回廃止になると新たにもう一回つけるというのは逆にゼロよりマイナスだから、かえって不可能ではないか。それならそのまま放っておいて欲しい。孫の代くらいに建てばいい」というくらい夢を持って置いておきたい人もいるかもしれない。今現況で当事者、関係市民が絶対

委員	<p>多数納得しているかという点を聞きたい。賛成・反対ではなく。反対なんだけれど納得して今回は消したほうがいいな、とか、そういう納得しているかどうかという説明が出来ているかというのを聞きたい。大方出来ているだろうと思います、というのでは非常につらいものがある。</p> <p>委員がとても難しいことを仰られて、当事者がそれぞれどのような感じで納得されているかというのは大変難しいんですよ。我々も一番末端の自治会を預かる者として、今日私は違う別の部門で来ていますが、行政当局としてはどこかにモノを投げてそれをどこかで集約した意見を聞いて、その中でいかなければ、個々にあたるのは大変難しいですね。ちらっと聞きますと自治会、色んな単位で説明会も持った、ということですので、よっぽど自分はこの計画に対して廃止は反対ですよ、という方はこういう風に意見書を出されているわけです。それはその意見も尊重しないといけないし。しかしながらこの計画が本来ずっと置いていていい計画なのかというのは、これから時代が変わっていつているのだから、皆さんが言われたように構想計画でも10年、実施計画は5年だから、ある程度、そういうことを踏まえた中でやっていかないといけないので、こういう長期にわたってあまり手をつけていない、つけたところは区画整理事業で一部つけたということだけでも、あとは難しいようであれば、私はこの提出されている諮問については賛成させていただきます。</p>
会長	<p>他に意見がないようでしたら、採決に入りたいと思います。議案第2号につきまして、承認される方は挙手願います。</p> <p>(出席委員20名中、過半数が挙手)</p>
会長	<p>出席委員の過半数が挙手されておりますので、議案第2号については、本案のとおり承認されました。</p> <p>以上で、本日の審議事項は終了しました。</p>