

(諮問第 6 号及び議案第 3 号について事務局より一括説明)

(質疑等の要旨)

会 長 : ありがとうございます。説明が終わりました。それでは発言を許します。質問及び意見はありませんか。これより議事に入りますが、ご発言の際は必ず挙手をし、指名された後に発言をしてください。

委 員 : 都市計画道路の計画を立てた時期はいつで、どういう目的があつて、この計画を立てたのか。また、今回、廃止するに至った経緯として、計画策定時から、全国的な社会情勢だけでなく、尼崎市の環境も変わってきたことによって変更するものと思われるが、そのあたりの経緯について、簡単に説明してほしい。

事 務 局 : これらの路線のうち、最も古いもので昭和 21 年に計画された路線が数多くある。例えば、阪神国道線もそのうちのひとつである。当時は、まちづくりの一環として都市計画道路を定めたものであるが、近年では「選択と集中」という、いわば、計画的且つ効率的な道路行政が求められていることから、見直しを行うものである。計画を策定して以降、長年、住民の方々に規制をかけ続けてきたということについても、一定、対処すべきであると判断し、計画を見直すことにしたものである。

委 員 : 昭和 21 年と言えば、約 70 年前になると思うが、昭和 21 年に都市計画決定して以降、社会経済情勢やまちなみも随分変わったと思う。当時は、計画どおり事業を進めるという期待があつた上で、計画を策定したものと思われるが、その後の社会情勢の変化などによって、今回、計画を見直すことになったのであらうと思う。計画策定以降、「この道路は、計画どおり事業を進められない」と感じだしたのは、いつごろなのか。あまりにも長い間、存在し続けた計画が、今回、廃止されることに至ったことに対して、市としてどのような考えを持っているのか教えてほしい。

事 務 局 : 当時は、尼崎市のまちづくりの一環として、都市計画道路の計画を策定した。都市計画道路は 100 年の大計と言われており、100 年後のまちづくりを想定して計画を立てるため、簡単に廃止をすることはできないものと認識している。今回の見直しにあたっては、都市計画道路区域内に家屋が多く存在している路線を廃止することができるかどうかなどについて、社会経済情勢の変化や、尼崎市の財政状況、将来の交通需要などを考慮しながら、廃止すべきものは廃止し、縮小すべきものは縮小して、現状に見合った道路になるよう都市計画変更するという方向で検討したものである。

委 員 : 資料の黄色部分を見て初めて、これだけ廃止される都市計画道路があるのかと承知した。私は桜木町に 20 年以上住んでおり、住民も次第に減少してきている。人口が減少傾向にあるにも拘わらず、「都市計画道路はそう簡単に廃止できない」との説明があつたが、何故、簡単に廃止できないのか。また逆に、計画をそのまま据え置いても、何ら不都合があるわけではないのではない

のか。今回、これらの道路を「廃止する」という結論に至った経過の説明をお願いします。

事務局：繰り返しになるが、都市計画道路は、100年の大計を見据えたまちづくりという位置づけで計画を立てるものである。近年では、人口減少とともに交通量も減少傾向を辿っている。交通量が大幅に減少しているにも拘わらず、長年、都市計画道路区域で道路を造らずに計画線のまま放置しておく、例えば、計画道路区域で家屋を建てる場合は、階数を二階以下にしなければならない、地下を有してはならない、木造等の構造にしなければならないなど、建物を建築するにあたり、土地利用や土地活用についても一定の制限がかかる旨、都市計画法で定められている。道路計画の見直しにより、これまで建築制限がかけられてきた家屋等の所有者に、用途地域に見合った建築物を自由に建ててもらうということが、道路計画を見直す大きな目的のひとつである。

委員：計画を策定してから70年も経過している中で、なぜ今にならないと見直すことができなかったのか、不思議で仕方がない。なぜ70年も経過してしまったのか、もう少し早い時期に見直す方がよかったのかどうか、私は理解できていない。70年間という非常に長い間、計画のまま据え置いてきたものの、今になって、計画を見直すということについてどう受け止めたらいいのか。

事務局：都市計画道路を見直す大きなきっかけとなったのは、平成17年の盛岡市における最高裁の判決結果である。その判決によると「都市計画道路について長期間未着手であることが直ちに違法であるとは言えず、財産的な補償はできない」という、自治体側にとっては勝訴の判決であるものの、ひとりの裁判官から、「長期間（当時は60年）、制限を課せられている場合に瑕疵損失がないという考え方には大きな疑問がある」という補足意見が出たと聞いている。先にも説明させていただいたとおり、都市計画決定後、長期間、事業化に至らない道路については、計画策定当時に比べて、その必要性や位置づけが変化していることから、盛岡市の最高裁の判決が出て以降、全国的にも見直しの機運が高まってきた。兵庫県においては、各市町と共同でその指針となる都市計画道路網の見直しガイドラインを作成し、その指針に基づいて、各市町が見直しを行うことになったものである。

委員：今回、提案されている道路以外に、見直しの必要性がある道路は残っていないという理解でよいか。

事務局：将来の交通量から判断して、今回、道路計画を見直すものであり、今後、交通量の大幅な増減や、著しい社会情勢の変化が起こらない限りは、今回変更した計画で進めていく。

委員：図面⑥の大庄友行線であるが、歩道が道路より底上げされて、段になっており、歩道面も斜めになっていることから、車椅子やバギーを押される方から苦情を受けていた。さらに、2m幅の歩道に街路樹が植えられており、非常に歩道が狭く感じる。そのような状況であるにも拘わらず、今回、都市計画変更で道路幅が縮小されるとなれば、今後は、歩道は広くなることはないのか。

事務局：都市計画道路幅員としては、現行12mのところを、11mに縮小することを決定するものであり、ご指摘いただいた歩道の傾斜などについては、維持管理上の話になる。例えば、自転車道を車道側に付けるなど、縮小後の道路幅の範囲内でどのような利用方法にするのかという有効利用の話については、都市計画とは異なる議論であると認識している。あくまでも、都市計画上は、道路幅内での利用方法ではなく、この道路の幅員を11mに縮小することにより、両サイドの建物所有者にセットバックしていただいて拡張するのはやめて、現状の11mで整備済みにするというご理解いただきたい。

会長：この資料では、「断面図」も掲載しているが、これは説明用として表記しているものであって、あくまでも、都市計画決定に必要な対象は、「幅員」や「区間」、「延長」である（「断面図」は都市計画決定の対象資料とならない）という理解でよい。

事務局：資料に記載している断面図は、道路構造令に見合った11mの幅員構成を示した一例である。

委員：60年から70年前に決定された非常に長い期間の計画なので、実現性や効率性という観点からも、一定の整理をされていると思うが、これまで、本市のまちづくりに貢献された地権者もいたと思う。先ほどの事務局からの説明では、案の縦覧者は県決定が1名、市決定が0名ということであったが、それは、随分長期間の計画なので、地権者も世代交代したから縦覧者が少なかったのではないかと推測している。今回、道路計画を見直すにあたって、これまで道路整備を希望されていた方々や、市に貢献されて来られた方々への説明や対応はどのようにしてきたのか。

事務局：都市計画道路の見直しを行うにあたって、平成26年3月に、社会福祉協議会などの各地区で説明会等を実施し、同年8月にも、パブリックコメントを実施し、市民意見の募集を行ってきた。また、平成27年9月にも、各地区での説明会やパブリックコメントなどを行い、平成28年9月においても、縦覧、市民意見の募集等を行ってきた。平成27年9月1日には、市報あまがさきの折り込みチラシを配布するなど、これまでの道路計画の見直しについて周知してきたものである。

委員：パブコメも実施しながら、大きな問題もなかったと思うが、スムーズにご理解いただけたという理解でよい。

事務局：素案になる前の叩き台の段階で、市民意見を聴取した。その結果、県道である五合橋線の新病院前から水道局までの間については、一旦、道路幅員の縮小（計画変更）という案を出したが、色々な意見をいただく中で、再度、検証したところ、最終的に、当初計画のまま据え置くという結果になった。市民説明等について、これまでスムーズに進めてきたというよりも、市民意見を聴き、必要に応じて計画を見直ししながら、説明を行ってきたものである。

委員：今回の見直しにより、市の費用負担はどのように変化したのか。

事務局：市の負担といえば、補助メニューによって大きく変化する。あくまで

も概算であるが、見直し対象路線だけで言えば、約１２０億円の整備費用が見直されるという試算をしている。

委員： 変更前と変更後の金額で言えばどうなったのか。

事務局： 変更前の金額、変更後の金額という形式では資料を作成していないが、効果額として、用地費や補償費、工事費等を算定した結果、事業費ベースで約１２０億円の削減額になるということである。

委員： 先ほどの松村委員からの質問（今後の計画道路の見直しの有無）に対する答弁では、「今後、もうこれ以上の見直しはあり得ない」と聞き取れかねない説明であったので再度確認させてほしい。今回の見直し案作成時は、縮小としながらも、検討を重ねた結果、当面存続するという結論に至った道路もあると思う。そのような道路については、今後の社会情勢の変化によって、適切に見直しを行っていくという理解でよいのか。

事務局： 新たな開発等によって新規で道路を敷設するという事例は別として、既存道路に関しては、今回の見直しにおいて、一定の道路交通量を考慮しながら、存続か否かを判断したため、当分の間は、見直す必要はないのではないかと考えている。しかしながら、あくまでも現時点では、平成４２年の交通事情を予測して見直しを行うものであるが、今後、大きな社会情勢の変化や、計画よりも大幅に交通量が減少するといった変化があった場合は、再度検証する必要が生じるものと考えている。

委員： いくつかの路線では道路の整備に向けて、用地買収をした土地もあると思う。例えば、１ｍのセットバックであれば、新たに建物を建てることはできないと思うが、例えば、出屋敷線の西難波あたりだったと思うが、そこには、複数の広い面積の用地買収が完了しているところがあると認識している。そういった買収済みの用地は、今後、どのように活用しようと考えているのか。

事務局： 出屋敷線の市有地については、当時の区画整理事業等で得た土地であり、現在でも１８ｍで残っているところもある。現在、そういった土地は、子ども広場的に使用しているところや、空間的に使用しているところもあるが、１８ｍという幅であればかなり広い面積になるので、道路計画を廃止した後、整備する段になれば、地元住民の意見を聴く中で、住民が考えている利用方法について検討しながら、将来的に整備したいと考えている。

諮問第６号（全員異議なしで、原案どおり可決）

議案第３号（全員異議なしで、原案どおり可決）