

第152回奈良県都市計画審議会

平成25年8月1日

1. 開催日時 : 平成25年8月1日(木) 午後2時～午後3時

2. 開催場所 : 猿沢荘3階 わかくさ

3. 出席者

委員: 斎藤会長、谷口委員、川村委員、今井委員、磯田委員、増井委員、松谷委員、枝廣委員(代理)、小栗委員(代理)、小林委員(代理)、大久保委員(代理)、池内委員(代理)、原山委員(代理)、田中委員、藤野委員、太田委員、奥山委員、森下委員、平井委員

4. 公開状況 : 傍聴者1名

5. 議案 : 第1号議案 大和都市計画道路の変更について【谷田大路線の変更】

第2号議案 大和都市計画道路の変更について【谷田山崎線の変更】

報告 : 大和都市計画区域の市街化調整区域における容積率等の変更について

6. 議事内容 : 下記のとおり

【斎藤会長】 斎藤です。本日、委員の皆様には大変お忙しい中、また暑い中ご出席をいただきまして、厚くお礼を申し上げます。

それでは、ただいまから第152回奈良県都市計画審議会の議事に入りたいと存じます。どうぞ忌憚のないご意見を頂戴したいと思います。

まず、本日の議事録署名者ですが、私のほうから指名させていただきます。今井委員、どうぞよろしくお願いたします。

本日、当審議会に対して1名の方から傍聴の申し出がありますが、傍聴を認めるということにしてよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【斎藤会長】 また、この後の申し出につきましても、20名を限度に傍聴を認めることにしたいと思います。よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【斎藤会長】 それでは認めることにいたします。

傍聴人の皆様に伝えておきます。入場時に配付しました傍聴要領を遵守し、静粛に傍聴

されるようお願いいたします。なお、傍聴席に置いてある資料は閲覧用で回収いたしますので、お持ち帰りにならないでください。また、書き込みもご遠慮願います。

それでは、報道の方はおられますか。これから議案の審議に入りますので、撮影等はご遠慮いただきたいと思います。

それでは、これより議案の審議に入ります。

本日の議案ですが、お手元に配付しておりますとおりでございます。審議事項が2件ございます。第1号議案、大和都市計画道路の変更について、谷田大路線の変更、第2号議案、同じく谷田山崎線の変更、この2点の議案は関連しておりますので、一括してご審議をお願いいたします。議案の内容につきましては事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、大和都市計画道路の第1号議案及び第2号議案につきましてご説明いたします。

この第1号議案、第2号議案はいずれも生駒市域の都市計画道路の見直しに伴う路線の廃止及び変更でございまして、一括してご説明させていただきます。なお、お手元の議案書には審議会会長よりの付議案の提出、知事からの審議会会長への付議依頼、及び各々の都市計画の内容、理由書をまとめておきまして、参考資料集には総括図と参考資料をまとめてございます。ご説明は前のスクリーンでやらせていただこうと思っておりますのでよろしくをお願いいたします。

まず最初に、奈良県の都市計画道路の見直し状況についてご説明いたします。

こちらは奈良県内の都市計画道路の現状を示したものでございます。本県は幹線道路といたしまして395路線の都市計画道路がございまして、延長は913kmでございます。整備率は約49%となっております。全国平均約58%と聞いておりますので本県は整備率が低い状況となっております。これらの都市計画道路につきましては、こちらに折れ線グラフがございまして、昭和30年、40年代にまとめて都市計画決定をしたということもございまして、まさに高度経済成長期でございます。そういった中で長期未着手、この緑の上の茶色の部分でございまして、長期未着手の状況がございまして、約200路線でございます。

次、都市計画道路の見直しを行う背景ということでございまして、まず、奈良県では平成12年をピークに144万人という人口でございました。それが今、減少ということになっております。将来的にも減っていくという状況でございまして、また、奈良県が平成21年に将来交通量を公表してございまして、そのときが平成17年に対しまして平成42

年は約2割減少するというを公表してございます。それ以外にも都市計画道路の中の建築物に対しましては、都市計画法第53条に基づきまして建築の制限がされてございます。事業が未着手の状況が長く続きますと、土地所有者が長期にわたりまして建築制限を受け続けるということがございます。そんな状況の中、見直しを進めているところでございます。

次に、奈良県内の見直しの状況でございます。平成20年12月に国が平成42年の将来交通量推計を公表してございます。この中でこれまで増加ということでお示ししておりました将来交通量が初めて減少に転ずるということで公表されてございます。それに引き続きまして、奈良県も国と同様に平成21年8月に将来交通量の推計を公表いたしまして、同様に減少傾向というのを初めて公表したところでございます。

それを受けまして奈良県といたしましては、都市計画道路の必要性を検証すべきであるということで見直しガイドラインを策定いたしまして、市町村に積極的に都市計画道路の見直しを進めていただくよう通知したところでございます。

その中で生駒市が一番最初に都市計画道路の見直しの作業に着手いたしまして、平成24年4月、昨年でございますが見直し案をパブリックコメントさせていただいたと。昨年12月には県の方で大和中央道、大和田紀寺線、ほか3路線の都市計画の廃止を既に進めてございます。

見直しの考え方でございます。県が公表したガイドラインの見直しの考え方でございまして、3つの観点で検証を行うこととしてございます。自動車の交通機能、歩行者等の交通機能、まちづくり計画との整合性、こういった観点で必要性の検証を行うこととしております。いずれの観点からも必要性が認められない場合につきましては原則廃止ということと考えておりまして、この中で1つでも必要性が認められる場合につきましてはそれにかわる手段、代替手段の検討を行いまして、代替手段がある場合については廃止と、ない場合については必要性が一部認められるということで存続というような一般的な考え方に基づいて見直しを進めるということとさせていただいてございます。

県と市町村の役割分担でございますが、都市計画道路の見直しを行う場合に幹線街路の未着手道路が212路線ございまして、そのうち県決定が113路線、市町村決定が99路線でございます。113路線のうち複数市町村にまたがる路線または直轄国道に係る路線につきましては48路線でございます。これにつきましては国あるいは関係市町村の意見を調整し、広域的な見地から県が見直し検証を行うということで、県が主体的に行うも

のでございます。県決定のうち1つの市町村におさまる路線は65路線でございます。それにつきましては県と市町村が連携して見直しを進めることとしてございます。それ以外にも市町村決定、市町村単独で進めるべき見直し路線が99路線でございます。今回お諮りする2路線につきましては、その単独市町村域におさまる65路線に含まれるものでございます。

次に、生駒市域における都市計画道路の見直しについてご説明いたします。見直しの概要といたしましては8路線でございます。全体の未着手の幹線街路16路線のうち、高山第2工区関連の4路線につきましては状況がまだ不透明ということで除外してございます。それ以外の複数市町村にまたがる路線、あるいは直轄国道に関係する路線の4路線についても除外してございます。結果といたしまして16からこれらの4路線と4路線を削除いたしまして8路線を見直し対象といたしました。そのうち単独市町村におさまる3路線が県決定、市決定が5路線ということでございます。これが県決定の見直しの結果でございます。3路線のうち谷田大路線、谷田山崎線につきましてはそれぞれ一部区間を廃止するというので取りまとめさせていただいてございます。生駒市決定につきましては5路線のうち谷田小明線の一部を廃止するというので取りまとめさせていただいてございます。この結果につきましては、昨年4月から5月にかけてパブリックコメントを実施いたしまして意見なしということでございます。

次、県決定の部分の位置図でございます。生駒市域、ちょうどここが生駒駅でございます。生駒駅の北側にあるのが谷田大路線、南側にありますのが谷田山崎線でございます。

まず、谷田大路線の都市計画変更の内容につきましてご説明いたします。

谷田大路線につきましては起点を生駒市元町1丁目、終点を俵口町といたします。ここが近鉄生駒駅でございます。この間、延長でいきますと1,350メートル、幅員が15メートル、車線数2車線の道路として昭和33年に都市計画決定されてございます。その後、道路線形、駅前広場等の変更、このあたりの変更でございます、それと駅前広場の再開発に伴う区域の変更ということで、当初決定後2回の変更をしてございます。

今回のお諮りする内容でございますが、この黄色で書いております区間を廃止ということで、元町2丁目から西松ヶ丘までの740メートル区間、区間①のところを廃止ということで考えてございます。ここの緑の区間につきましては、後で説明いたします谷田山崎線、この南側の路線でございます、南側の路線のほうに編入するというので考えてございます。結果といたしまして、今回の都市計画変更の内容は起点を西松ヶ丘、終点を俵口

町といたします延長260メートル、15メートル2車線の谷田大路線ということの変更となっております。

今回の変更理由でございますが、昭和33年当初は生駒駅南口へのアクセス道路、あるいは住宅機能を強化するという事で都市計画決定されてございます。北側から近鉄を越えまして南の生駒駅にアクセスする道路ということでございます。この区間につきましては、これに並行いたします市道の松ヶ丘通り線、それと県道の宛ノ木線というのが生駒駅の北広場、宛ノ木線につきましては南口広場のほうにアクセスする機能がございます。それ以外にも2車線で駅を南北で通過する3つの道路が整備されてございますので、この黄色の廃止区間の代替機能といたしましてこの2つの道路、宛ノ木線と市道松ヶ丘通り線があるということで、黄色のところの必要性は低下していると考えてございます。あと、それ以外の交通機能以外の観点につきましても、必要性が認められないということで、黄色の区間につきましては廃止が妥当と考えてございます。

ガイドラインの検証結果といたしまして、自動車の交通機能、歩行者等の交通機能、まちづくり計画との整合性ということで、先ほどご説明させていただきました交通機能、自動車の交通機能、特に駅へのアクセス機能につきましてはこの黄色は必要性があるという観点でございますが、このアクセス機能につきましては市道松ヶ丘通り線と宛ノ木線が代替機能を持つということで、それ以外の項目につきましても必要性がないということで廃止が妥当ということで考えてございます。

次に、谷田山崎線の都市計画変更の内容についてご説明いたします。

谷田山崎線は生駒市元町2丁目を起点といたしまして、生駒市山崎町を終点といたします延長4,580メートル、幅員9メートルの2車線道路でございます。昭和33年に元町宝山寺線、旭ヶ丘宝山寺線及び山崎通り線として3つの路線に分けて都市計画決定されてございました。その後、昭和42年にこの3路線を1つの路線、谷田山崎線として都市計画変更、一部幅員の変更もしてございます。

今回の都市計画変更の概要でございますが、この黄色の区間、門前町から山崎町までの区間、3,010メートルでございます。これを廃止するというものでございます。あわせまして、元町1丁目から2丁目の350メートル区間につきましては、谷田大路線の起点部であったものを今回この谷田山崎線に緑の部分を編入するという事で、この部分を谷田山崎線に編入するという変更をさせていただきます。結果といたしまして、変更後の都市計画の案は元町1丁目を起点といたしまして門前町を終点とする延長1,920メートル、

幅員 9 メートルの 2 車線道路とさせていただきます。あわせまして路線名を谷田宝山寺線という形で名称変更も行います。

変更理由でございますが、この谷田山崎線、谷田宝山寺線に名称が変わりますが、それにつきましては計画決定当初、急激な住宅等の開発に対応し、住宅都市としての機能強化を図ることを目的に決定されたものでございます。現在では新たな開発等による交通需要の発生は想定できないということでございます。あわせまして、この市街地部につきましては代替する生駒市道が幾つか存在するという事、この市街地部につきましても必要性は低下しておるということでございます。こういったことも含めまして、全ての項目につきましても必要性を検証したところ、ガイドラインの中で検証した結果もいずれの項目においても必要性が認められないということで廃止が妥当と考えてございます。

ガイドラインの検証結果の一覧表でございますが、自動車の交通機能、歩行者等の交通機能、まちづくり計画との整合性、全ての項目につきましても必要性がないということで廃止が妥当と考えてございます。

次に、都市計画手続きの流れについてご説明いたします。

今回、都市計画の手續に当たる前にパブリックコメントを昨年実施してございます。このときには意見がないという状況でございます。その後、都市計画の原案の立案を行いまして、これにつきまして公聴会を平成 25 年 2 月 24 日開催いたしました。公述人 3 名の方にご意見をいただいております。こういった公聴会の意見も踏まえまして都市計画の案を作成し、その都市計画の案につきまして公告縦覧、意見書の提出を平成 25 年 5 月 24 日から 6 月 7 日まで行いました。意見書を 1 通いただいております。その後、生駒市の意見聴取を行いまして、7 月 25 日には生駒市から意見なしのご意見をいただいております。こういった経緯を経まして、本日都市計画審議会を開催させていただきまして、本日了承いただければ速やかに都市計画決定の告示ということに進めさせていただきたいと考えてございます。

公聴会の概要についてご説明いたします。

公聴会は都市計画の案を作成するに当たり、住民の意見を都市計画の案に反映させようという趣旨で開催するものでございまして、今年の 2 月 24 日に生駒市役所で開催してございます。公述人は 3 名の方、傍聴人は 6 名の方が来ていただいた形となっております。公述人 3 名全員が谷田大路線に関しまして道路の必要性に関する事ほか、3 つの件に関しまして意見をいただいております。谷田山崎線に関しましては意見なしでございます。

公述要旨についてご説明させていただきます。

まず、道路の必要性に関することをございます。「谷田山崎線が接続する松ヶ丘通り線は中間部分の幅員が狭い状況であり、朝晩のラッシュ時は渋滞が発生し、歩道が狭いため雨の日は傘をさす余地がない。道路は起点から終点まで計画された幅員で供用してこそ経済効果が発揮できる。松ヶ丘通り線の西側には南北に大型車が通れる道がないため、災害時には異常な混雑が起こる。人口が減る、車も減るという状況は都市計画決定時にわからなかったのか。これらのことから谷田大路線の廃止区間は必要であり、計画の廃止に反対する。」こういったご意見をいただいております。

県といたしましては、こういった廃止区間に並行する松ヶ丘通り線、宛ノ木線が自動車の交通機能他、あるいは生駒駅へのアクセス機能を受け持つということをございますので、こういった渋滞発生でありますとか、あるいは起点から終点まで整備すべきだというご意見をいただいておりますが、代替機能を持つということで今回の廃止区間、谷田大路線につきましては必要性が低いと考えております。ただ、いただきました「歩道が狭いため傘をさす余地がない」ということにつきましては、ご意見のとおり狭い状況となっております。

ちょっとご説明させていただきます。これは市道松ヶ丘通り線の2カ所の写真でございます。①が北側の完成区間の写真でございます。②がご指摘いただいております歩道の狭い区間の状況写真でございます。計画幅員が9メートルございまして、歩道は2メートルという形で計画されてここは完成形となっております。この2番の箇所につきましてはまだ暫定的な完成形ございまして、車道が完成してございまして、歩道は西側につきましては1.5メートル程度、東側につきましては人一人がやっと歩けるような状況となっております。

これは市道でございますので、道路管理者である生駒市さんにこの状況につきまして伺いましたところ、「生駒市といたしましては未整備部分の歩道についてはやはりここは整備が必要であると認識しております」と聞いております。県のほうからもこんな状況でございますので、今後必要な対策を進めていただくようお願いしておるところでございます。

次に、「災害時には異常な混雑が起こる」というご意見でございますけれども、この区間につきましては生駒市が指定する避難場所、中学校とか公民館でございますが、そういったものには直接接続していないということで、防災空間の機能の観点からは必要性が低い

と考えてございます。「車が減る、人口が減るという状況につきましてわからなかったのか」ということにつきましては、先ほどご説明させていただいたとおり、平成21年の段階でこれまで増加ということでお示ししておいた将来交通量が初めて減少に転じるということが判明したものでございます。

次、事業実施に関することについてご説明いたします。

意見といたしましては、「昭和47年ごろに建てた自宅は過去に生駒市の道路事業区域に含められ、家屋調査まで実施された。家を修繕する機会があったが、将来立ち退きになる建物に多額の修繕費をかける必要がないと判断し、小規模な修繕を行っていたが、数年前に壁の腐食等があったことなどから多額の費用をかけて大規模な補修を行った。長期間にわたり行政に振り回され迷惑を受け続けた。行政は誠意ある対応と何らかの補償をすべき」といったご意見をいただいております。

公述されたこの方のご自宅とか土地につきましては、平成6年に都市計画事業として生駒市により事業化され、事業区域に入りました。その後、用地交渉等も進められたようなのですが、最終的にご協力いただけないという状況もありまして、平成19年には事業の見直しにより事業区域外ということで事業区域から削除された経緯がございます。事業施行者である生駒市からは「事業化に当たっては地元説明会を開催して事業期間中は個々の地権者の方々に対する説明、交渉を行って、ご協力が得られるように努めてきたと、事業区域から外れる場合についても十分な説明を行ってご理解を得られるよう努めていた」ということで聞いてございます。ただ、こういったご意見もいただいておりますので、県のほうからは生駒市に対しまして公述人の方にご理解いただけるよう、引き続き十分なご説明をしていただくようお願いしているところでございます。

3つ目は、公聴会に関することのご意見をご説明いたします。

公述人からは、「公聴会において公述申出書の字数制限や公述時間に制限を設けており、何十年にわたる迷惑を述べるには十分ではない」といったご意見でございます。公聴会につきましては、公聴会の運営に支障を来さない範囲でできるだけたくさんの方に公述していただけるよう考えております。そのため、公述時間は余裕を持って意見を述べていただける時間として15分ということで設定させていただいております。公述申出書につきましても公述人の過度の負担とならないよう、原則として800字程度でお願いしているところです。そういう状況でございますが、今回いただいた意見につきましては字数制限とか時間につきましては、今後、公述人の数とかに応じて柔軟に対応することも可能でござ

いますので、今後の公聴会を開催する際に参考にさせていただきたいと考えてございます。

4つ目でございますが、建築制限に関することのご意見でございます。

「平成9年に自宅を建築した際、都市計画法第53条の規定・規制により、申請当初の建築物では許可がおりず、耐用年数の低い木造家屋で許可を得た。鉄骨や鉄筋造で強固な建物を建築する計画であったが頓挫しており、これは県政・市政の横暴と言っても過言ではない。都市計画の廃止を取りやめるべき。土地・建物等について土地収用法に基づく買い取りを要求する」というものでございます。この都市計画法53条に関するご意見に関しましては、次に説明いたします都市計画の案に対する意見書と同様の内容でございますので、これに関する県の考え方につきましては後ほど引き続き説明させていただきたいと思っております。

次でございますが、案の縦覧、意見書の提出についてご説明いたします。

都市計画の案の縦覧につきましては、平成25年5月24日から6月7日までの間、縦覧を行いまして、縦覧期間中1通の意見書をいただいております。内容につきましては、長期にわたる都市計画法53条の建築制限についてでございます。

意見書の要旨と県の考え方をご説明させていただきます。

意見書の要旨でございますが、いただいた意見書の方は生駒市北新町住民及び土地所有者3名連名でいただいております。内容は同じ意見でございます。「都市計画法第53条の規制により、木造2階建てとして建築せざるを得なかったため老朽化への対応や構想していたガレージの賃貸収入がだめになるなど、多大な損失をこうむっている。平成17年に岩手県において60年以上未着手となっていた都市計画道路の建築制限に対する損失補償請求についての最高裁の判決があった。補償については原告の主張は棄却されたものの、1人の裁判官から「建築制限に対する受忍の限度を考える際には、制限の内容と同時に、制限の及ぶ期間が問題とされねばならず、60年をも超える長きにわたって制限が課せられている場合に、単に建築制限の程度から損失補償の必要はないという考え方は大いに疑問である。」とする補足意見が出されている。都市計画決定されて以降、55年をも超える長きにわたって制限が課せられていることから、単に建築制限の程度から損失補償の必要はないという考え方は大いに疑問である。55年の長きにわたり建築制限をかけた以上、計画の合理性を検証し続ける必要性があった。都市計画道路が廃止となった場合、建築制限は財産権の侵害である。半世紀以上にわたり個人財産を規制し、かつ行政の怠慢を含め都市計画道路の廃止を最近急に提示されても、建築規制分への損失補償を行っていた

だけないのは不条理でおかしい。」こういったご意見をいただいております。

いただいたご意見の主旨でございますが、55年の長きにわたって建築制限をかけ続けたということ、その間計画の合理性を検証し続ける必要があったこと、そのような状況の中で今回都市計画の廃止となれば建築制限は財産権の侵害となり、建築規制分への損失補償を行うべきであるというものであります。

これに対しまして県の考え方をご説明させていただきます。

谷田大路線につきましては経緯でございますが、昭和33年都市計画決定されておりました、その後、社会情勢等の変化などに対応するために昭和42年と昭和51年、2回の都市計画変更をしております。また、事業につきましてもA区間、この生駒市の南側の駅広区間でございます350メートル区間と、B区間、北側の松ヶ丘通り線に接続する260メートル区間でございますが、これにつきましても昭和55年からB区間で平成24年に至るまでの間事業も進めてございます。既にこの緑の区間、両方とも完成形となっております。

今回のこの黄色の区間、未着手区間の廃止につきましては、これまで増加すると予想されていた奈良県の将来交通量が平成21年に初めて減少するということが判明したことから、速やかに見直しに着手し、その必要性の検証をした結果、今回廃止と判断したものでございます。

このように昭和33年の都市計画決定後、社会情勢等の変化に応じて必要な都市計画変更を行い、一部事業も実施され、今回将来交通量が初めて減少するということを受けて、合理的な検証に基づき廃止と判断したものでございます。これまで未着手区間の権利者の方々には都市計画法第53条の建築制限を長期間かけ続けたということになりますが、今回廃止と判断するまでは、この黄色の区間につきましては将来的に整備することを前提として建築制限をお願いしたわけでございます。建築制限をお願いしたことにつきましては、都市計画行政にご理解とご協力をいただいたものでありまして、県としても感謝しているところでございます。しかしながら、都市計画法第53条の建築制限については将来の事業の円滑な施行を確保するために行われるものであり、平成17年の最高裁判例にありますように、財産権に本来内在する制約として当該土地の権利者が公共の福祉のために一般的に受忍すべきものとされる制限の範囲内と考えてございます。したがって県といたしましても、谷田大路線が廃止になる場合につきましても、これまでの建築制限は公共の福祉のためにやむを得ないものとして、ご意見をいただいた方にご理解いただきたいと考えて

ございます。

以上で議案の説明を終わります。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

議案の内容は以上のおりでございます。本件についてご意見、ご質問等があればご発言をお願いいたします。

増井委員、どうぞ。

【増井委員】 今、十分説明をいただいたと思いますけれども、ちょっと気づいた点というか、確認もあるかと思しますので、お許しをいただいて時間をいただいて。

今回、提出をいただきました議案でございますが、法によって適正な事務手続を進めていただいたということであろうかと思えます。この件については理解をするんですけれども、出口から入り口まで、事務の流れを含めて、もう一度ちょっと確認をしたいと思えます。

この審議会でいろいろ都市計画決定を、今回は道路についてですけれども、土地所有者の私権を制限するという面があるのかと思えます。どういう形で知らされているのか、例えば、この木造であれば建築できるというようなことも含めて、どういう形で内容を知らされているのかなというのが1点と、それから先ほどございましたように、55年間事業を継続してきて、今、先ほど説明を受けました、過去2回見直しをされたということでございます。今回の見直しによって事業を廃止するということだということで提案されています。前回とどの点が大きな違いがあったのかなということをしてできればわかる範囲で教えていただきたいなと思えます。

それから、十年一昔といいますか、最近では5年でももう時代は変わるわけですが、そうした中で、法律は何年ぐらいで見直しをするのが適切とかそういったものを明記とか何も、ガイドラインは22年に出てきたようですが、それまではなかったのかあったのか、ちょっとわかる範囲で教えていただきたいと思えます。

もう1点、先ほども二百数十件あるということ、計画でまだ進めていないものがあるという説明を受けました。計画を50年、これ半世紀なんですけれども、それ以上の50年以上経過している件数といいますか、そういう計画決定の審議にかけられて、その以後まだ計画中のもの、もちろんわかる範囲で結構ですが、どのぐらいまだあるのかということをお聞きしたいと思えます。

それからもう1点、この審議されている公述の意見を述べられておる分と、14ページ

に、第1号議案の意見要旨ということであるんですけども、この方は、ここだけで3名連記で書いている1件についてですけども、補償を主体に言っておられるけど、実際にこの計画の見直し自体についてはやっぱり反対ということに理解していいんですね。公述人の方がこういうものを提出されているという理解でいいのかどうかも含んで。

それともう1つは、市のほうの意見もないということですけども、何か市のほうもこれに連動してアクセスの都市計画道路をおやめになるようなこともちょっと聞くんですけども、その点については連携をされているのか、市がやめるからといってやめるとかさんなことじゃないと思うんです。きっちりしたガイドラインによって判断をいただいていると思うんですけども、その点についてわかる範囲で結構です、ちょっと教えていただきたいです。よろしく願いいたします。

【斎藤会長】 どうもありがとうございます。

それでは、事務局のほうからお答えをお願いいたします。

【事務局】 都市計画室の羽山と申します。私のほうから、今、いろいろご意見をいただいた点につきまして説明をさせていただきます。ちょっと順番が前後するかもわかりませんが、まず今回の見直し、事業をやめることにつきまして、前回までと何が大きな違いがあったのかということから説明させていただきます。

これが谷田大路線の都市計画決定の流れでございます。昭和33年、先ほども説明させていただきましたように、33年、都市計画決定をさせていただきますと、最後の都市計画変更は昭和51年でございます。まだ高度経済成長の時代でございます、人口が伸びて、交通量が伸びているといった状況がずっと続いていまして、今回、平成21年、奈良県の将来交通量の予測を県のほうで出しまして、平成17年ベースで平成42年の将来交通量が約2割減少するといったことが判明しましたので、今回、都市計画道路の見直しの作業を行ったという状況でございます。

それから、計画後50年以上経過しているものは県内でどれぐらいあるかということにつきましては、県内の幹線街路をここには数字で挙げていませんが、幹線街路は327本でございます。そのうち未着手の幹線の都市計画道路は212路線ございまして、この多くが昭和30年か40年ぐらいに都市計画決定されたものがあるんじゃないかと思っております。

今回提案させていただいた事務作業の入り口から出口までの事務流れでございますが、これも先ほど説明させていただきました。今回、都市計画の見直しの素案につきまして、

昨年4月にパブリックコメントをさせていただいておるんですが、その素案をつくるに当たりましては生駒市さんと県のほうで協働しながら、調整しながら見直し案を作成いたしまして、それをパブリックコメントをかけさせていただいております。その後、都市計画法の手続に基づきまして、公聴会あるいは案の縦覧公告といった手続を行っておる次第でございます。

それから、土地所有者に私権を制限するというのをどういう形で知らせているのかということにつきましては、都市計画を決める際の手続、ここにごございますように、事前に都市計画の素案、都市計画道路をどう通すのか、そういった素案を住民の方々に示しまして説明会なり公聴会を開催させていただいておるんですが、現在では、その説明会の際には都市計画道路が都市計画決定されると都市計画法の53条の建築制限がかかる旨を説明しておるところでございます。

法律的に何年ぐらいで見直しをするような規定はないのか、そういったご質問であったかと思えます。法律的には、都市計画につきましてはそのベースとなります人口規模あるいは交通量などの現況や将来見通し、そういったものを定期的に都市計画の基礎調査といったもので把握することになっておりまして、その都市計画基礎調査の結果を踏まえまして、都市計画の変更が必要なものはその手続を行うといったことで、県におきましても都市計画の基礎調査を定期的にやっております、過去5回実施しております。先ほど言いましたように、その結果を踏まえて変更が必要になったものは変更の手続を行っていくということでございます。

以上、私のほうから回答させていただきます。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

1点だけ、意見書を出された方は、計画、今回の件に反対されているのかどうか。

【事務局】 意見書を提出された方は今回の見直し、廃止につきましては反対という意見でございます。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

一連の手続の中で生駒市の意見、意向が反映されている、県と自治体の連携はできているという話を伺いました。また、見直しについてもお答えをいただきましたが、そのほか、何か、ご意見、ご質問。

増井委員、どうぞ。

【増井委員】 質問じゃないです。説明について十分理解をさせていただけて、ありが

とうございます。私権を制限するという、大変なことでございます。そう意味で慎重に事務を進めていただきたいということ、先ほども感謝の気持ちを説明のときにおっしゃったように、やはりこの事業に協力をいただいたということと、意見を言っておられる方のことを、我々も理解をしながら、今後ともよろしく適正な事務を進めていただくことをお願いいたしまして、この今回の提案の議案には、私一人ですけれども、委員の一人としては賛成させていただきます。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

【斎藤会長】 どうもありがとうございます。

建築制限に対する損失補償という、そういう論点が出てきたわけですが、法律をご専門とされている川村委員に少しコメントをいただけますでしょうか。

【川村委員】 先ほどの事務局の方のご説明では、過去5回定期的に基礎調査を行っておられると、55年間で過去5回基礎調査を行われたということですが、基礎調査の結果、事業の必要性が既に消滅しているのにもかかわらず、そのまま計画が放置されて、土地の所有者の方に負担が続いたというような場合には、損失補償という問題が発生する可能性はございます。ですけれども、基礎調査の結果、また計画を見直してということが行われているのであれば、通常は損失補償の問題は発生をしないということに法的にはなると思います。

以上です。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの件に関して何かご質問等はございますでしょうか。よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

ほかにご意見、ご質問はございませんでしょうか。

それでは、増井委員、川村委員、どうもありがとうございました。特段そのほかのご意見がございませんようですので、質疑をこれで終了したいと思います。ただ、今回の審議に至った過程の中でいただいたご意見あるいはご批判につきましては、我々、これを真摯に受けとめ、行政に対しては、この種の事案があることを認識した上であるべき行政について議論し取り組んでいってほしいなと会長として要望したいと思います。

それではお諮りいたします。

本議案を承認することにご異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり)

変更しましたということで報告するものでございます。

以上でございます。

【斎藤会長】 どうもご苦労さまでした。

ただいまの事務局の説明について何かご質問等はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、以上をもちまして議案の審議及び事務局からの説明を終了させていただきます。

皆様には円滑な議事の進行にご協力いただき大変ありがとうございました。

それでは、会議の進行を事務局にお返しいたします。

【事務局】 斎藤会長、どうもありがとうございました。出席の委員の皆様方、熱心なご議論をありがとうございました。

それでは、これをもちまして第152回奈良県都市計画審議会を終了いたします。ありがとうございました。

— 了 —