

第146回 奈良県都市計画審議会 議事要録

1 開催日時 : 平成22年7月22日(木) 午後1時～4時20分

2 開催場所 : 猿沢荘3階 わかくさの間 奈良市池之町

3 出席者

委員 : 斎藤会長、川村委員、今井委員、磯田委員、中川委員、増井委員、森川委員(代理)、塚本委員(代理)、深野委員(代理)、原委員(代理)、上総委員(代理)、和田委員(代理)、浅川委員、中村委員、中野(雅)委員、高柳委員、服部委員、中野(明)委員、森下委員、保井委員、関委員、廣井委員

4 公開状況 : 公開 (傍聴者 4名)

※報告5については、奈良県審議会等の会議の公開に関する指針の3イ及び奈良県情報公開条例第7条第5号により非公開

5 議案 : 第1号議案 大和都市計画用途地域の変更について
[近鉄西大寺駅北地区]

第2号議案 大和都市計画第一種市街地再開発事業の変更について
[生駒駅前北口地区]

第3号議案 大和都市計画道路の変更について
[大和郡山川西三宅線の変更]

第4号議案 大和都市計画道路の変更について
[国道24号バイパス線の変更]

報告 : ・未着手都市計画道路の見直しについて
・住宅市街地の開発整備の方針の改定について
・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
・奈良県都市計画区域マスタープラン改定の県原案について
・市街化区域と市街化調整区域との区分(線引き)及び用途地域の定期見直しの県原案について

6 議事内容 下記のとおり

【斎藤会長】 斎藤でございます。

委員の皆様には、大変お忙しい中、また、大変暑い中ご出席いただきまして、大変ありがとうございます。厚くお礼申し上げます。

それでは、ただいまから第146回奈良県都市計画審議会の議事に入りたいと存じます。

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。

川村委員、どうぞよろしく願いいたします。

本日の審議会につきましては、4名の方が傍聴を希望されています。傍聴を承認してよろしいでしょうか。

(「結構です」の声あり)

【斎藤会長】 ありがとうございます。それでは、傍聴人の傍聴を認めます。

どうぞ。

都市計画審議会の会議は、審議会等の会議の公開に関する指針の原則に従って、公開で行っております。しかし、この指針においては、情報公開条例で不開示情報とされるものについて審議等を行う場合には審議会を公開しないことができるということもあわせて規定されています。

本日の議題のうち、報告5、市街化区域と市街化調整区域との区分（線引き）及び用途地域の定期見直しの県原案については、その内容を見ると、不開示情報に該当するように考えられます。この点について、事務局に整理してもらったので、説明をお願いいたします。

【都市計画室横井補佐】 奈良県におきましては、行政の透明性の向上を図り、開かれた県政を推進するため、審議会等の会議の公開に関する指針というものを定めております。この指針の3、会議の公開の基準の本文の規定に従いまして、奈良県都市計画審議会の会議は公開しております。

ただ、この指針の3、会議の公開の基準では、同時に会議を公開しないことができる要件も定めております。斎藤会長が指摘されましたように、指針の3イにおいて、奈良県情報公開条例第7条各号のいずれかに該当する情報（以下不開示情報という）について審議等を行う場合には、会議を公開しないことができると規定されております。

そこで、奈良県情報公開条例を見ますと、第7条第5号は、審議に関する情報であって、

公にすることにより、不当に県民の間に混乱を生じさせるおそれがあるものを不開示情報として開示できないものと規定しております。未成熟な情報や事実関係の確認が不十分な情報などを公にすると、県民の誤解や憶測を招き、不当に県民の間に混乱を生ずるおそれがあります。そこで、情報が公にされることにより、県民への不当な影響が出ないようにするため、このように規定されたと解釈されております。

本件は、市街化区域と市街化調整区域との区分、いわゆる線引き及び用途地域の定期見直しの県原案についての報告であり、当該地域の土地利用規制に大きな影響を与えるものです。この県原案につきましては、来月には閲覧に供することを予定しておりますが、現時点では、都市計画審議会においてもいまだ報告しておりません。さらに、審議会委員の皆様のご意見も伺っていない段階のものであって、まさに、先ほど言いました未成熟な情報だと言えます。このような未成熟な情報を現時点で提供しますと、県民に対して不当な混乱や不当な影響が生じるのではないかと懸念されます。

したがって、奈良県審議会等の会議の公開に関する指針の3イ及び奈良県情報公開条例第7条第5号に基づいて、本日の報告5につきましては非公開にすることが妥当だと考えております。

以上です。

【齋藤会長】 本件あるいはただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問等があれば、ご発言をお願いいたします。

(「なし」の声あり)

【齋藤会長】 よろしいですか。

それでは、特段ご意見はございませんようですので、お諮りをいたします。

報告5、市街化区域と市街化調整区域との区分（線引き）及び用途地域の定期見直しの県原案についてを非公開とすることにご異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり)

【齋藤会長】 それでは、ご異議なしと認めます。よって、報告5は非公開といたします。

報道関係者、また傍聴人の方にお伝えします。

ただいま決定しましたように、報告5、市街化区域と市街化調整区域との区分（線引き）及び用途地域の定期見直しの県原案については非公開で取り扱いますので、取材及び傍聴は、報告4、奈良県都市計画区域マスタープラン改定の県原案についてまでといたします。

なお、傍聴人の方にお伝えしますが、傍聴席に置いてある資料は回収いたしますので、お持ち帰りにならないようお願いいたします。

それでは、これから議案の審議に入りたいと思います。

撮影はご遠慮いただきたいと思います。

本日の議案は、お手元に配付しております議案書のとおり、4議案ございます。

まず、第1号議案、大和都市計画用途地域の変更（近鉄西大寺駅北地区）についてご審議をお願いします。

議案の内容について、事務局から説明をお願いいたします。

【都市計画室鳥居補佐】 都市計画室の鳥居でございます。

第1号議案についてご説明をいたしたいと思います。

第1号議案は、大和都市計画用途地域の変更でございます。箇所は、近鉄西大寺駅北地区でございます。この地区において、用途地域のうち、容積率を変更するものでございます。

当変更地区は、昭和63年に都市計画決定されました市街地再開発事業の区域内がほとんどでございます。市街地再開発事業の事業主体は奈良市でございますが、平成11年に事業を中止いたしております。その後、市が市街地再開発事業に代わるまちづくりを検討してきたところでございますが、用途地域としては、商業地域が指定されている地域でございます。

変更の理由でございますが、市街地再開発事業に代わるまちづくりとして、駅前広場や幹線道路の整備を推進するとともに、効果的な土地利用を促進するため、市街地再開発事業の廃止、駅前広場、道路の変更、地区計画の決定などが奈良市によって行われます。これらの都市計画の見直しと整合を図るために、今回、県が用途地域のうち容積率の境界を変更するものでございます。

まず、奈良市の都市計画の内容についてご説明をしたいと思います。

奈良市では、先ほど申しましたように市街地再開発事業の区域を廃止します。それと同じ区域を高度利用地区というものを指定しておりましたが、それも廃止をいたします。このことによりまして、高度地区を用途地域の標準のメニューに変更をするものでございます。都市施設としましては、西大寺一条線の変更でございまして、これは駅前広場の変更でございます。

それから、市街地再開発事業に代わるまちづくりといたしまして、奈良市が地区計画を

決定されます。地区の中には、区画道路を決定するなど、記載の内容の地区計画を決定されます。

計画の概要は後ほど詳しくご説明をいたしますが、赤で囲まれた四角の2つの区域が、現在容積率が400%でございますが、これを500%に変更するものでございます。三角の地区につきましては、現在が容積率500%でございますが、400%に変更するものでございます。

次に、その理由をご説明申し上げますと、現在、市街地再開発事業の区域と同じ区域で高度利用地区が定められております。市街地再開発区域を廃止し、現在の市街地再開発区域を変更した区域を変更後は、新たに地区計画の区域として設定いたしまして、駅前広場をこの三角の形状に変更するものでございます。

従前、市街地再開発事業の区域の道路や駅前広場になる都市施設に含まれる区域を容積率400%といたしておりまして、宅地になる部分を容積率500%と指定をしておりました。

今回、それにかわります地区計画として、都市施設の形状が変わっておりますので、新たに都市施設に含まれる部分は400%に、それから、宅地になる部分につきましては500%と変更するものでございます。

現在の市街地再開発区域の東側に隣接する区域につきましては、前面道路も市が整備されますので、地区計画の区域に定めてまちづくりを行うことになりましたので、400%から500%に容積率を変更するものでございます。

その結果、容積率が400%から500%になる区域が、0.2ヘクタールで、500%から400%に変更する区域が0.02%で、表記上0.0ヘクタールとなります。

次に、これまでの経緯と今後のスケジュールをご説明申し上げます。

2月27日に公聴会を開催する予定でございましたが、口述申し入れ書の提出がございませんでしたので、公聴会は開催いたしておりません。5月7日から21日までの間、この案を縦覧して、皆さんに見ていただける状況にしておりまして、その間、意見書をいただくことができることになっておりましたが、意見書の提出はございませんでした。平成22年6月8日に、奈良市に意見聴取をいたしましたところ、意見はないということでいただいております。本日の都市計画審議会で議を経ましたら、8月中をめどに都市計画決定の告示をする予定でございます。

以上で、第1号議案のご説明を終わらせていただきます。よろしくご審議のほどお願い

申し上げます。

【斎藤会長】 どうもありがとうございます。

議案の内容は、以上のとおりでございます。

この件に関しまして、ご意見、ご質問等があれば、ご発言をお願いいたします。

(「なし」の声あり)

【斎藤会長】 それでは、特段ご意見、ご質問はないようですので、質疑を終了して、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)

【斎藤会長】 ご異議なしと認めます。よって、本議案につきましては原案どおり承認されました。

それでは、続きまして、第2号議案、大和都市計画第一種市街地再開発事業の変更（生駒駅前北口地区）についてご審議をお願いします。

それでは、議案の内容につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

【地域デザイン推進課佐竹補佐】 地域デザイン推進課の佐竹でございます。よろしくをお願いします。

私のほうからは、今ご紹介いただきました、第2号議案、生駒駅前北口地区第一種市街地再開発事業の都市計画の変更についてご説明させていただきます。

説明の流れですが、一応場所等の話から始めまして、都市計画で定める状況、公共施設の配置と規模、建築物及び建築敷地の整備、住宅の建設目標、それと、都市計画の手続と意見書等についてご説明させていただきます。

位置のほうですが、この黒い線が近鉄生駒線と東生駒線という形になっておりまして、近鉄の生駒駅がここにあります。その北側の、この赤い区域で結んでおります3.9ヘクタールの区域が、今回の再開発事業のエリアとなっております。

この地域の用途といたしましては、商業地域と近隣商業地域となっております。高度な土地利用を図るために、こちらの地域については高度利用地区等の指定をされております。

こちらの写真ですが、平成2年当時の再開発事業を今一部されているんですが、される以前の状況となっております。こちらのほうで見いただきますと、この地域自体、公共施設自体がほとんど整備されておらず、街区も不規則で、老朽した住宅が密集をしている

という状況でございました。

このような状況を受けまして、昭和62年に、この青いエリアなんですけども、再開発の計画決定をいたしまして、その後、平成2年に、この赤色の3.9ヘクタールのエリアで再開発の区域拡大を行ったというような状況になっております。

続きまして、市街地再開発事業で都市計画で定める事項についてご説明させていただきます。

再開発事業の都市計画決定では、事業の種類、名称、施行区域、施行区域の面積、公共施設の配置及び規模、建築物及び建築敷地の整備、住宅の建設の目標となっております、今回、この赤色で示させていただいているこの3つの項目についての変更をさせていただきます。

それでは、まず、こちらのほうにあります赤色の公共施設の配置及び規模の変更内容について、ご説明させていただきます。

こちらのほうの図面が、今現在定められております都市計画の内容になっております。エリアがこの赤色になっておりまして、都市施設といたしましては、駅前東線、松ヶ丘通り線、駅前北通り線、谷田小明線といったような都市計画道路、それに、区画街路なんですけど、2号線とか1号線というようなものが決定されております。それと、駅前東線のところに接続をいたしまして、交通広場2,600平米というのが計画決定されているという状況になっております。

こちらの現況ですが、もう既に再開発事業のほうで、近鉄生駒駅のすぐ北側のところの第一地区という部分については、整備を完了しております。第四地区についても整備を完了しておりまして、おおむね公共施設である道路とか広場関係が整備されているというような状況になっております。

ただ、一方で、整備はされてきているものの、今の交通の状況を示させていただいていますが、近鉄生駒駅のほうに、朝夕の通勤時ですとか買い物有的时候に、送迎の車をとめられて、交通の混雑を招いているというような状況になっております。

今回の変更の内容ですが、この図面のほうは、1階レベルの、地上レベルの図面という形になっております。今回の変更といたしましては、ここの赤色にある部分なんですけど、これは都市計画道路の松ヶ丘通り線、ここに交通広場という形になっているんですけど、斜線部分の道路部分については、もう既に整備ができているという状況になっております。今回、この赤色の部分につきまして、先ほど問題となっております送迎の車等

が交通の混雑を招いているというところがございますので、このところに400平米の交通広場を設けまして、5台程度なんですけども、車がとめられる場所ということでキスバースを設けるというような変更を行うという内容になっております。

続きまして、こちらが2階レベルなんですけども、2階レベルについても変更を考えておりまして、こちらが、駅前広場のところで、既に歩行者専用道路ということで、デッキが整備されております。先ほど説明させていただきました5台ほどの駐車スペースの交通広場の上に、今度、デッキを張りまして、歩行者の方々が安全にずっとここを渡っていけるというようにするために生駒3号歩行者専用道路というものを追加するというような内容になっております。

これが大体公共施設の変更の内容になっております。これらの都市計画施設は、基本は生駒市の都市計画決定の内容になっております。この変更の内容につきまして、6月28日に市の審議会のほうで諮っていただきまして、ご了解を得られたということで、今回、再開発の計画のほうもそれに整合させるという形で変更を行うというような手続をさせていただいているところでございます。

こちらのほうが、今ご説明させていただきました公共施設の配置及び規模の計画書の新旧対照表になっております。赤色の部分が今回の新しい変更の内容という形になっておりまして、こちらのほうで交通広場を設けますという話と、3号の歩行者専用道路を新たに設けますという内容になっております。

ただ、幾らか赤字が出ておりますが、こちらにつきましては、記載方法の修正でありますとか、平成6年に生駒市のほうが計画の変更をされた内容との整合を図っているという形での変更になっております。

続きまして、建築物及び建築敷地の整備、それと住宅建設の目標の変更内容についてご説明させていただきます。

まず、建築物及び建築敷地の整備につきましては、計画のほうでは、こういう形で、A街区、B街区、C街区、E街区、D街区という形で区分をいたしまして、それぞれの内容を定めております。

それと、住宅の目標ですが、こちらにつきましては、地区全体で計画を定めております。

こちらが地区の現状の課題なんですけども、第一地区と第四地区のほうについては、既に

整備ができております。ただ、一方、今回変更しようとしている第二地区の部分ですが、こちらの部分につきましては、まだ駐車場等になっておりまして、低未利用という状況になっております。できるだけ早いうちに高度利用という形で土地の有効利用が図られることが望まれているというような状況になっております。

こういう状況の中で、第二地区につきまして、平成2年の都市計画決定以降、状況の変化ということで、少子高齢化や人口の減少ということを踏まえながら、持続的な都市の経営とか経済の維持等を図るために、都市機能を集積させて、周辺地域のにぎわいや創造を図る都市空間を整備するというのと、今言われておりますコンパクトシティの形成を図ることを目標として、今回変更を行うものでございます。

こちらのほうが、その概要で、イメージがわかるものです。具体的に言いますと、こちらの図面が平成2年当時の想定しておりました再開発の建物になっておりまして、宿泊施設や大規模な商業施設が計画されておりました。

こちらの右側が、今回変更しようとしている内容のイメージというか、規模の話です。こちらのほうでは、宿泊施設をなくしまして、商業施設も縮小いたします。その一方で、コンパクトシティを目指すということで、住宅関係を大幅に増やしております。

それと、もう1点ですけれども、にぎわいの空間を創出するという意味で、先ほど公共施設の配置でご説明させていただきました専用のデッキについて、デッキ広場を設けようというような計画になっております。

こちらのほうは、生駒駅北口の再開発の準備組合のホームページで公表されている資料と、その計画案をもとにしましたイメージ図でございます。こちらが近鉄生駒駅と、その北側のところで既に整備されたデッキがありまして、こちらが再開発で整備されたアントレいこまでございます。このデッキから接続しまして、この北側に新たなデッキを設けるとともに、そのデッキ広場も一体となっております。そして、住宅、駐車場、商業施設というような配置になっております。

こちらが、今ご説明させていただきました建築物及び建築敷地の整備、住宅の目標についての計画書の新旧対照で、赤字のほうが今回の変更の内容となっております。

今ご説明させていただきましたのが、第二地区で、A、B街区という形になって、この部分となります。新たにデッキ広場を設けるという部分がこちらのほうで記載をされております。それと、住宅の目標ということで、従来地区全体で90戸だったものを、210戸という形で、大幅に戸数を増やしている状況になっております。

それ以外にも、黒赤の表示が出ていますが、こちらにつきましては、表記方法の変更等というもので、今回修正をさせていただいているという状況になっております。

今現在の都市計画の変更の手続、スケジュール関係なんですけども、こちらのほうにつきましては、3月27日に地元説明会を開催させていただきました。当日は、16名の方に参加していただきました。そのときの議事の状況につきましては、お手元の参考資料の2-6から2-8ページのほうに添付させていただいております。それから、5月14日から5月28日の2週間で都市計画の変更の案の縦覧をさせていただきまして、6通の意見書が提出されております。そうしまして、7月12日に生駒市に意見聴取をさせていただいたんですが、意見はなしと回答をいただいております。そして、本日、この都市計画審議会でご了解をいただけましたら、今年の8月以降に、できるだけ早急に都市計画決定の変更の告示を打っていきたいと考えております。

次に、意見書の状況ですが、意見書は6通出ておりまして、1通の意見書で複数の意見等が書かれておりまして、すべてで大体43件の意見となっております。

主な項目といたしましては、施設建築物計画の法の目的の適合に関する事、交通問題に関する事、公共スペースに関する事、縦覧図書に関する事、市街地再開発事業の都市計画に関する事、建築物の高さに関する事、市民参加に関する事、景観に関する事、建築物の計画に関する事、生駒駅周辺のまちづくりに関する事というような分類になっております。

ここからなんですけど、お手元のほう、参考資料の2-9ページから2-11ページに、それぞれの項目ごとに意見書の要旨をまとめたものを添付させていただいておりますので、それに基づいて、説明させていただきます。

それでは、参考資料の2-9ページをお願いします。

まず、施設建築物計画の法の目的への適合に関する事についてなんですけど、こちらについては、2件の意見がございました。

その要旨といたしましては、都市計画法の整備・開発及び保全の目標、目的に反している、もしくは、都市再開発法の目的に反している、合っていないというようなご意見がございます。

これらのご意見に対しまして、県の見解といたしましては、県の定めております都市計画区域の整備、開発及び保全の方針では、生駒駅を含む県内の主要な駅の周辺では、職・住・学・遊と、交流に便利な複合的な都市機能の集積を図ることから、高度利用地

区の指定や市街地再開発事業等を実施していくというようなことで定めております。また、今回の都市計画の変更案では、この地域につきましては、400%を超える容積率とか、70%から80%の建ぺい率の設定、それと、交通広場や歩行者専用デッキの整備などを位置づけておまして、この地域について、高度かつ複合的な都市機能の集積を図るとともに、空間の有効利用というようなことを考えており、公共の福祉を増進させる計画となっていると考えております。そういう観点から申しまして、都市計画法と市街地再開発法の目的、趣旨には合っているものと考えております。

続きまして、交通の問題に関することですが、こちらについては3件の意見がございました。

その要旨といたしましては、交通広場が狭い、現在の交通計画では混雑は解消されないのではないか、あとは、提案みたいな形ですが、別の場所に駐車スペースを設ける、もしくは、今既に整備されているバスターミナルを別の場所に設けて、駅前広場を今の車の退避所としたらどうだというようなご意見をいただいております。

このご意見に対しまして、県の見解といたしましては、今回の変更で一般乗降のスペース5台分を交通混雑の解消のために設けるわけですが、この計画の策定に当たりましては、生駒市のほうで交通検証をしていただいております、それで不足となる分の乗降スペースを今回設けるものとなっております。

それと、設ける位置についてですが、駅の北口のほうに送迎される車につきましては、今回5台のスペースを設ける場所は、松ヶ丘通り線のルートを利用されている方が多いということで、そういう状況を勘案されて今回の計画をされたものになっております。

それから、また、別の場所にバスターミナルを設けるということに関しましては、具体には谷田小明線という既に整備されたところですが、そこの交通機能の阻害ということも懸念されることや、既に整備済みでありますので、バスの回転のスペースがとれない、もしくはバスの乗降の待合のスペースがとれないなど、非常に難しい問題だと考えております。それと、一般的なこととなりますが、バス等の公共性の高いものにつきましては、多くの方が利用されますので、できるだけバスターミナルについては駅の近くに配置することが望ましいと考えております。

続きまして、公共スペースに関することにつきまして、3件の意見をいただいております。その要旨といたしましては、公共スペースが狭い、市民の使えるスペースが少ないというようなご意見でございます。

今回の変更の案では、第二地区に新たに交通広場を設けるというのとあわせて、デッキ広場を設けて、公共スペースを拡大するような内容となっております。そのデッキ広場の規模、面積、あと、再開発で建てられます建て物の中での市民の方々が使っていただける公共スペースについては、生駒市のほうでタウンミーティング等をこれまで取り組まれておりまして、今後もされるんですけども、そういう中でいただいた意見を参考に計画の検討を進めると伺っております。そういうところで検討をされているものですので、このいただいた意見については、貴重なご意見といたしまして、準備組合のほうに伝えていくこととしております。

続きまして、縦覧図書に関することということで、4件のご意見をいただいております。

その要旨といたしましては、縦覧図書に再開発のわかりやすい情報がないということで、具体的な再開発の建て物の計画等が示されておらず、非常にわかりにくいというようなご意見をいただいております。

こちらに対しての県の見解といたしましては、市街地再開発事業自体は都市計画で定めることとなっておりますが、都市計画に定める内容といたしましては、施行区域や公共施設の配置、建築物の制限に関する計画としてのおおむねの容積や建築面積等でありまして、建物の具体の計画や配置、形態等につきましては、都市計画決定がなされた後に、事業の施行をする準備組合のほうで作成はされていきます。その作成によりまして初めてその計画が明らかになりますので、都市計画の段階では、そのような具体的な施設建築物の計画は定めていないという状況になっております。

ただ、今回の場合は、生駒市を含みます再開発の事業者、準備組合なんですけど、こちらのほうで、事業の早期の段階から、市民の方々から幅広い意見をいただいて、建築物の計画に反映していくために、先ほど見ていただいたパース等なんですけど、任意に案を公表していただきまして、生駒市がされていますタウンミーティングや都市計画の地元説明会等におきましてそのようなものを示しながら、幅広く建て物の計画についても議論をしていただいているという状況になっております。

続きまして、市街地再開発事業の計画に関して、2件の意見をいただいております。この意見の要旨といたしましては、生駒駅の北口を広場にする、もしくは緑地公園としたらどうかというようなご意見になっております。

こちらに対する県の見解といたしましては、県の都市計画の上位計画であります整備・開発及び保全の方針では、高度利用や市街地再開発事業を実施するような地域であるとい

うことと、生駒市の第5次総合計画の中でも、市の玄関口である近鉄生駒駅周辺地域を中心とした都市拠点を形成し、生駒駅前北口再開発事業等によって、さまざまな都市機能の集積を図るといったことが示されております。そういうことで、土地を利用して商業等や駅周辺の高度利用を図るべき地域について、都市の活性化という観点から、適切な土地利用の配置をどう図るといったことを言われております。また、本地区につきましては、先ほども見ていただきましたように、第一地区、第四地区については、もう既に完成しておりますので、今の残る地区、第二地区については低未利用となっておりますので、できるだけ早いうちに土地の高度利用を図っていくことが必要であると考えております。

続きまして、建て物の高さに関して、3件のご意見をいただいております。

こちらにつきましては、意見の要旨として、高層マンションは、生駒の玄関口にはふさわしくない。また、高い建物を建てますと、生駒の丘陵を覆い隠して、駅前の空間に圧迫感をもたらすといったようなご意見をいただいております。

これにつきましてはの県の見解といたしましては、当該地域につきましては、高度利用を図るべき地域であって、住宅を含めて、高度かつ複合的な都市機能の増進を図ることが必要と考えております。また、圧迫感等いろいろありますが、建物自体の案については、先ほども申し上げましたタウンミーティング等の中で幅広く皆さんのご意見を聞きながら議論をしていただいているという状況になっております。圧迫感についてですが、デッキ広場の整備とか、この地域につきましては、壁面の位置の制限という形で壁面後退も設けておりますので、そういう形で、公共空間的の広がりというのは確保されるというような計画になっております。

続きまして、住民参加に関することということで、4件のご意見をいただいております。

こちらのほうの意見の要旨といたしましては、この再開発の計画に当たりまして、市は住民の意見を聞いていないということで、市民参加の検討会を立ち上げるとか、もっと市民の意見を聞くべきではないかというようなご意見をいただいております。また、一方、こういう市民参加等がない中では、この計画というのは一旦白紙に戻すべきではないかというようなご意見もいただいております。

これにつきましてはの県の見解といたしましては、今回の変更は、まず、都市計画法に基づきまして、地元説明会や案の縦覧というものを実施しております。また、任意の取り組みにはなりますが、準備組合のほうで早期の段階から施設建築物の案を示して、生駒市のほうで市民アンケートを平成18年度に実施しております。また市長みずからが市民の方

々から直接意見を伺いますタウンミーティングをこれまで5回ほど開催されており、今後もされると伺っております。それから、市民の方々から公募で選ばれた方々が、広場等の公共空間の景観設計を行う景観ワークショップを7回ほど開催されいているということで、幅広い議論をしていただいていると伺っております。それと、一旦白紙に戻すべきというご意見があるわけなんですけど、この事業は、平成19年度に有識者等の方からなっております奈良県公共事業評価監視委員会で事業の継続が妥当であるという評価をいただいております。

続きまして、景観に関する事ということ、こちらのほうにつきましては、5件のご意見をいただいております。

その意見の要旨といたしましては、例えば立体駐車場が生駒駅の玄関口にふさわしくない、高い建物等は景観上よろしくないのではないかというような、さまざまな意見をいただいております。

こちらのほうにつきましては、県の見解といたしましては、都市計画の中では、先ほども申し上げましたとおり、建物の意匠、形態については定めておりません。ただ、市民の方々から幅広い意見をいただきながら、その辺のところについて、今後も検討を進めていくと伺っております。それと、生駒市のほうで、今年度、景観計画を策定する予定になっておりまして、その景観計画を踏まえまして、生駒の玄関口にふさわしい建物の計画というのが準備組合において検討されると伺っております。それと、検討中ではありますが、準備組合のほうでは、壁面の緑化とか屋上緑化等、緑化の推進もご検討をいただいていると伺っております。

続きまして、建築物の計画に関して、こちらにつきましては、すべてで12件の意見をいただいております。

その要旨といたしましては、建物等の具体の計画の内容に関するものがほとんどです。現在のタクシー乗り場について、上にデッキを張って、屋上を庭園としてはどうかというような内容や、建物の中に屋内の子供遊び場をつくってはどうか、建物の屋上をにぎわいの広場としてはどうかというようなご意見がありました。それから、駐車場を地下に入れてはどうかというようなご意見や、マンションに開口部を設けて、山並みが見えるようにしてはどうかというようなご意見や、建て物の配置を変えて、商業スペースを広げてはどうかというようなご意見や、駐車場の規模等についてのご意見等々をいただいております。

今、既存の交通広場にデッキを設ける等のご意見につきましては、既に整備されている

ところに新たにデッキを張るというのは、構造的にも費用的にも難しいと考えておりますが、これからつくっていく部分のところについては、事業の計画や、事業の採算性等の話もございしますが、貴重なご意見として、準備組合のほうに伝えていきたいと考えております。

それから、最後ですが、生駒駅周辺のまちづくりに関することということで、5件のご意見をいただいております。

こちらの意見の要旨といたしましては、再開発のエリアだけではなくて、その区域から県道のほうにつながるところについて、緑道を設けてはどうか、緑の回廊をつくってはどうか、並木道として整備するなど、さまざまな緑化のご意見と、生駒駅を中心といたしまして、南北で有機的なまちづくりをしてはどうかというようなご意見をいただいております。

こういったご意見につきましては、生駒駅周辺のまちづくりに関する貴重なご意見ということで、生駒市に伝えておきたいと考えております。また、南北の両地域を有機的なつながりを持たせて再開発をすべきとのご意見につきましては、この地域、駅の南口につきましては、昭和58年に再開発をしております、その施設とあわせまして駅前広場ができております。今回、北口のほうで再開発をやっておりまして、2号デッキができておりますが、その間をつなぐ自由通路というのがもう既にできておりまして、南北のつながりを持って事業に取り組んでいるという状況にあると伺っております。

以上で2号議案のほうのご説明を終わらせていただきます。よろしくご審議のほどをお願いいたします。

【斎藤会長】 どうもご苦労さまでございました。

議案の内容につきまして、以上のとおりでございます。

この件に関しまして、ご意見、ご質問等があれば伺います。

中野委員、どうぞ。

【中野（明）委員】 駅前再開発というのが全国あちらこちらであるわけなんですけれども、これまでを見ましても、商業床が売れないとか、キーテナントが撤退して、その後が埋まらない。その穴埋めに、県や市など、公共部門を入れて何とかやっているという事例が全国至るところにあるということは、皆さんご承知だと思います。今回、大枠で都計審で決めるとしておりますけれども、近鉄百貨店が入っているアントレがすぐ隣にある、新たにつくるという商業ゾーンに商業施設がほんとうに入るのかどうか、埋まるのかとい

うのが疑問でありますし、商業床が少ない中で、先ほどの図を見ましても、ビルの半分以上を立体駐車場で占めているということで、ほんとうにこの駐車場が駅前に必要なのかということが疑問に思っております。この点、お聞かせいただけたらと思います。

【斎藤会長】 お願いいたします。

【地域デザイン推進課中尾課長】 地域デザイン推進課長の中尾でございます。

お手元の資料の参考資料集のページで2－4をお開きいただけますでしょうか。

今回ご審議いただきますのは、左側の平成2年の現計画を今回の計画のように変更したいということをご決定いただくものでございます。平成2年の計画案を見ていただきますとおわかりのように、かなりボリュームが多くなってございます。当時、バブル時代の計画でもあったということでございます。今回、かなり、この開発がきちんと進められるようにということで、民間のほうにもいろいろと意向の調査をいたしまして、この程度の、右のような規模の縮小をした案で、かつ、住宅を従来よりも中心に据えた計画であれば、再開発として成り立つのではないかとということで、計画の縮小変更をしております。

ですので、当初、商業施設も、もうちょっと大きな規模で商業床をとれないかと、組合のほうで検討をされておりましたが、この程度の規模になりました。

それから、駐車場につきましても、これは両方に住宅が建っておりますけれども、こういった住宅の駐車場と、公共といいますか一般の方が使われる駐車場をあわせて使うようなものでございます。この駐車場につきましても、当初はタワーパーキングというような形で、もっと背の高い、大規模な駐車場を考えられておったようですが、最終的に、いろいろと、市民とのタウンミーティングやアンケートを経まして、こういう原案のような形で計画を修正してきたというようなことでございます。

ある意味、実際に今の時代に合った再開発で、この程度ならいけるのではないかとということを検討を経た上で出てきていると事務局としても認識をしているところでございます。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

テナントが果たしてつくかどうかということに関するご質問もあったと思うんですが。

【地域デザイン推進課中尾課長】 はい。もちろん今の段階は、今回、都市計画でございますので、実際にどこのテナントが入ってくるかというようなところまでは、そういった情報は、企業情報もありますので、現段階で具体的にこのテナントが入ってくるというような話は伺っておりません。ただし、民間、いろいろ当たって、この程度の規模であれ

ば大丈夫ではないかというようなことで計画変更案を上げてきたということを伺っているところでございますので、それに基づいて判断をしていくと思っております。

【斎藤会長】 ありがとうございます。

中野委員、どうぞ。

【中野（明）委員】 商業ビルでは良くないということで、駅前に住宅もあわせての再開発ということが全国あちこちで取り組まれています。今、国、県が出している将来の交通量の見直しというのが行われておりまして、それを見ますと、県の人口が平成17年に142万人だったものが、現在は140万人を割っています。20年後には、118万人になるだろうと。これは、昭和55年当時の人口よりも少ない人口になるということが言われています。生駒の駅前をどのようなまちづくりをしていくかということを考えていくときに、今ではなく、やはり20年、30年先どうなるかということを見据えて考えていくことが大事だと思います。

今、団塊世代と言われる、私もそうですけれども、20年たちますと80歳を超えるというわけで、いつまでも車は運転できないということで、コミュニティーバスなど、公共交通が必要になってくるであろうという話がよく話題になっています。こういう点からも見て、将来、ほんとうにこの駐車場がこれだけ要るのかということが問題ではないかと思えます。

先ほど、図で、駅前の迷惑駐車というんですか、乗り降りするところを改善するために、交通広場ということで5台つくるんだということが説明されておりましたけれども、その向かい側に4台ぐらい車がとまるものが現在あります。それが、今度の計画の中では、今あるところをなくして、交通広場で5台ということでは、改善するどころか、本当にごまかしだと思えます。

先ほども、全体の図、配置図に示されておりましたが、東西のビルが建っているところの手前のところに、アントレが入っているビルはかかれておりませんでした。それをかいたら、結局、前の部分が見えないから、その図面では入っていなかったわけですね。この図面を見ますと、東西の両サイドに高層マンションを配置しておりまして、その南側、駅を降りてすぐに、アントレが入っているビルがあります。三方を囲まれた狭い地域に駐車場や商業施設や街路や小さな広場を設置していく、配置しているということであつたら、やはり無理があるのではないかなと思います。

先ほど説明がありましたけれども、市民の皆さんから出されておりました公園という意

見がありましたけれども、生駒の中心部を歩かれた方はおわかりかと思いますが、公園がありません。そういう意味におきましても、防災面におきましても、地域の空間として確保する必要があるのではないかなと思います。

今、奈良らしさ、生駒らしさということがよく言われておりますけれども、景観という面で考えましても、狭いところに高いビルを建てて、そして生駒山が見えなくなるということから見ましても、景観の面からも問題があるのではないかなと考えますが、お考えがあったらお聞かせいただけたらと思います。

【斎藤会長】 それでは、よろしく申し上げます。駐車場、それから交通広場の容量が1台分しか増えていないのではという意見と、それから、公園機能や景観問題について。

【地域デザイン推進課中尾課長】 お答えを申し上げます。

まず、駐車場についてでございますが、住宅はこの計画では今回ご審議いただく変更案では増えており、実際、従来戸数で90戸だったものが、これは210戸というようなこととなります。そういった、ここに住まれる方の駐車場をあわせてつくっていくということがございます。

次に、例えば週末に、今の近鉄百貨店を利用する車を駐めるための、今現在地下にある駐車場は満車の状態もございます。

また、駐車場台数につきましては、駐車需要の検証も行っております。現在の駐車場の収容台数のままですと、駐車場容量の不足が生じ、平成30年に駐車場の需要を大体870台ぐらいと想定しておりまして、現状の駅周辺の駐車場台数723台に比べて150台が不足してしまい、一般用の駐車場としても、大体200台程度、今回の真ん中の青い部分の駐車場で整備をするということでございます。

それから、交通広場でございますけれども、これも需要を予測しております。需要予測といえますか、現在の一番ピークの午前7時台ですけれども、駐停車台数430台程度でございます。特に、松ヶ丘通り線を南進して、駅前の交通広場に入ってくる車両は300台ほどあります。大体その3分の2ぐらいが、今回交通広場として5台分を確保しようとしているところに入ってくるということを考えております。そういたしますと、例えば430台というのを、乗降に1分ぐらい要することを考えて、7時台の1時間で計算しますと、1分に8台ぐらいさばくということになります。現在3台分の乗降場がございますので、今回5台分を設置するというようなことで、これは十分な計画になると考えております。

それから、景観、圧迫感がございましたが、見ていただきますとおわかりのように、平成2年のものに比べると随分ボリュームが下がってきておりますので、そういう意味では、景観に対する圧迫感というのも、現行計画より変更計画のほうが、むしろ圧迫感がなくて、景観の面では負荷が減っていると解釈をしているところでございます。また、特に住宅開発のほうのデベロッパーのいろいろご意見も聞きながら、これぐらいの住宅であれば、これぐらいの規模であれば、きちんと買い手も見つかるんじゃないかというようなことで計画をされています。特に、コンパクトシティということで、自家用車はなかなか使えないというようなことがございまして、どうしても駅に近くて、公共交通機関である鉄道を利用していろいろ移動するというような方法が増えてまいりますので、逆に都心回帰といえますか、駅前のほうに住宅を求めるといった流れが昨今のトレンドでもございます。特に、生駒駅は大阪方面への通勤という観点からも非常に便利な場所でございますので、住宅が多過ぎるであるとか、そういう問題は生じないような計画を組合として検討をされていると考えております。

【斎藤会長】 どうもありがとうございます。

私もいつもこの駅を使っている人間ですが、1つは、非常にいろいろなご意見をいただいております。高齢化社会に向けての、コンパクトシティづくりに向けての都市づくりという点では、鉄道の駅のそばの高度利用をするというのはオーソドックスなやり方かなと思います。それから、交通広場は、基本的にはキスアンドライド機能を持っている空間なので、絶えず車は流動するし、キスアンドライドというのは、公共交通に交通需要を誘導するという機能を持っていますので、生駒のような近郊の住宅都市にとっては、それなりの機能を果たすのではないかと思います。

ただ、駐車場問題、それから公園とか景観問題は非常に難しいという感じがします。なかなか、交通の意見が出てきて、決着しないと思います。ただ、生駒の駅前でも、駐車機能の強い北側は割合繁栄しておりますが、駐車機能の弱い南側は、なかなか、商店、テナントがつかないというか、一旦入ったテナントも逃げていくというような問題もあるという感じがいたします。このあたり、専門の先生方、議論を聞いて、いかがでしょうか。中川委員、何かございましょうか。

【中川委員】 じゃ、申しわけありません、若干質問になりますけども、駐車場が今かなり話題になっていますけども、駐車場の規模とか台数というのは、今日の計画変更の中には出てこない項目であると考えてよろしいでしょうか。

【地域デザイン推進課中尾課長】　　そうです。

【中川委員】　　ということは、今後、駐車場の規模とか台数を変更されるという場合に、改めてここで審議するわけではないと考えてよろしいということですか。

【地域デザイン推進課中尾課長】　　今回ご審議いただきますのは、建築物のボリュームということでございますので、駐車場の台数をお決めいただくものではございません。

【斎藤会長】　　基本的には、このコンセプトでまちづくりをすることを県として認めるかどうかということなんですか。

【地域デザイン推進課中尾課長】　　はい。

【中川委員】　　わかりました。そういうことで理解はいたしました。基本的には、やはり先ほどからもお話が上がっていますような公共交通を中心としたまちづくりをしていくというのが一番基本になるべき場所だと思いますので、駐車場の規模等も、そういう視点を踏まえながら適切に決められていくということが基本になるかなと思います。その部分、特に今回は歩行者動線の話等を含めて提案をしていただいていますので、交通機能については、かなりいろいろとご理解いただいた上で議論をしていただいていると思います。特に、先ほどから何度もお話の中に出てきておりますようなコンパクトなまちづくりというのは、やはり自動車に頼らない形で町が形成されていくということが基本になっていくかだと思いますので、ぜひそういう視点から整備を進めていただければと思います。

【斎藤会長】　　どうもありがとうございました。

中野委員、いかがでございましょうか。

【中野委員】　　今後を考えますときに、自動車に頼らないまちづくりというのが大変重要になってくると思います。そう考えますときに、やはりこの駅前のところ、20年、30年先を考えたときに、やはりこれだけの駐車場が要るのかどうかというのが、直接台数がどうのこうのというわけではありませんが、全体の絵を考えると、このことも大変重要じゃないかなと思います。

それと、まちづくりという観点で言いますと、北側のほうがほんとうに寂れてしまっているというので言いますと、アントレ、近鉄百貨店が入っております、あそこの食料品、1階と2階部分はわりと人が入っています。人の動線を見てみますと、あそこに寄ってお買い物をして帰るといって人が多くて、それから先に人が流れないという、アントレの近鉄百貨店のところでストップしてしまうということで、逆に、大型ショッピングをつくって、町中のお店がつぶれていったという話を聞きますが、同じことがやはり生駒でも起こって

いるのではないかと思います。

それと、車の朝のピーク時のところも台数が多いですけども、よく聞きますのは、お客さんや人を生駒駅に迎えに行くときに、待っている場所がないのであれば、送り迎え、朝のぱっとおろしてというのではなくて、お客さんが来たときに迎えに行って、ちょっと待っている、待機する、そういう場所がないということでしたら、やはりそういう部分も考えたまちづくりが必要じゃないかなと思います。意見です。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。いろいろなご意見をいただきました。

また、生駒駅は、景観、景色がとてもきれいな駅で、私も、近畿の駅百選の委員長をさせていただいたときに、生駒駅を選ばせていただいた委員の1人なんですが。その選んだ理由の1つに、生駒駅から見える景色が入っております。今回のまちづくりで、生駒駅から今見える景色そのものが、遮断されるということはほとんどないと思いますが、ただ、場所によっては、ご指摘のような景観の遮断や阻害が起こってくることは間違いありません。いろいろな意見を委員の皆様からちょうだいいたしましたので、ぜひこれを生駒市に伝えて、まちづくりを審議していただく、タウンミーティングでいろいろ議論していただくと、どうぞ県のほうは指導していただきたいということをお願いしたいと思います。

中野委員、ご意見？ それとも反対？

【中野委員】 反対討論は、後から反対の意見を述べさせていただきます。

【斎藤会長】 はい、わかりました。

そのほかに、ご意見、ございませんでしょうか。

それでは、中野委員、どうぞよろしく願いいたします。

【中野委員】 それでは、採決をされる前に、反対の討論を述べさせていただきます。

問題は、生駒市が6割の土地を持っている地権者であるということなんです。それで、やはりそういう点からいきましても、先ほどからも申し上げておりますように、拙速に駐車場も含めて建て物を建てる再開発を進めるのではなく、市民の皆さんの声を聞いて、もう少し十分に検討すべきではないかなと思います。

一旦建て物を建ててしまったら、失敗したからこれを消しゴムで消すというわけにはいきませんので。やはり、土地は建て物と違って償却しなくてもいいですから、未来永劫残り続けるという、ある意味資産でありますから、そういう意味では、地域の公共の空間として確保すべきだと思います。

それと、今委員長もおっしゃいましたように、やっぱり生駒は生駒の良さのある町、駅があつて当然だと思うんですね。今、全国どこでもあるような、どこの駅におりても同じような顔をした、駅前の再開発をした、そういう町ではなくて、生駒市は関西一の住宅都市とかよく言われているんですけども、そういう住宅都市を標榜している生駒市として、この生駒の駅前のいまだされている再開発でほんとうにいいかどうかということであつたら、それはふさわしくないと思いますので、私は、この2号議案に対して反対をさせていただきます。

以上です。

【齋藤会長】 どうもありがとうございました。

たくさんのご意見が出ましたが、そろそろ、時間もございますので、ほかにご意見等がある方はございましょうか。よろしいですか。

(「なし」の声あり)

【齋藤会長】 それでは、この議案につきましては、反対意見もございますので、採決をもって決することにしたいと思います。

それでは、本議案を承認することに賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

【齋藤会長】 ちょっと今数えております。

ちなみに、会長は賛否同数のときにのみ挙手をする権利がございます。

それでは、賛成多数と認めます。よって、本議案は原案どおり承認されましたが、委員から貴重なご意見をちょうだいいたしましたので、先ほど申し上げましたように、ご意見、ご要望につきましては、今後、自治体行政を進める上で参考にするように、県としては、ぜひ申し送りをしていただきたいと思います。

どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、第3号議案、大和都市計画道路の変更(大和郡山川西三宅線の変更)、それから、第4号議案、大和都市計画道路の変更(国道24号バイパス線の変更)、これは相互に関連しておりますので、一括してご審議をお願いします。

それでは、提案の中身につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

【都市計画室鳥居補佐】 それでは、3号議案、4号議案につきまして、あわせてご説明をしたいと思います。

3号議案は、大和郡山川西三宅線の変更でございます。

この県道につきましては、朝夕を中心に、現在渋滞が発生しておるところでございます。

さらに、冒頭申しましたように、京奈和自動車道の一般部や西名阪のスマートインターができることによりまして、この区間の交通量が増えてくると考えております。そこで、この2,100メートルの区間におきまして、4車線で計画を変更したいと考えてございます。

1日あたりの計画交通量は、区間によってばらつきはございますが、1万6,700台から1万9,100台の台数となっております。

先ほど申しましたように、4車線に変更しまして、全幅24メートルの標準幅員で計画変更をしたいと考えております。

先ほど、都市計画変更の理由を先に述べてしまいましたが、まとめてお話をいたしますと、京奈和自動車道や西名阪自動車道に接続するスマートインターチェンジの整備、京奈和自動車道につきましては、特に一般部の整備が進められておりまして、大和中央道と接続することによりまして、当路線の交通量の増加が見込まれるため、大和中央道から京奈和自動車道までの間を4車線で接続し、交通の円滑化、沿道交通環境の改善を図るものでございます。

変更の内容でございますが、黄色で示しておる部分から赤のルートのように変更し2車線である部分を4車線に拡幅して、京奈和自動車道まで接続する計画と変更するものでございます。

幅員構成でございますが、現在、2車線の部分は幅員14メートルでございましたけれども、4車線として、24メートルの幅員として、歩道と車道の間には1.5メートルの植樹帯を計画をしております。

整備効果といたしまして、京奈和自動車道へのアクセスの強化、それから、生活道路の混雑の緩和、安全の向上というものを考えております。さらに、安心・安全な歩行空間の形成にも寄与するものと考えてございます。

また、この大和中央道周辺には、大和郡山市の昭和工業団地、川西町の結崎工業団地等、そのほかにも工場が立地しているゾーンが多いものですから、企業立地環境が向上し、新たな雇用の創出や交流人口の増加など、地域の活性化に寄与するものと考えております。

次に、環境への影響でございます。

変更区間につきまして環境予測を実施しました結果、大気質と振動については、環境基準等を満足し、騒音につきましては、対策を行うことによりまして、当該基準を満足する

結果が得られております。

まず、大気質と振動についてご説明をいたします。

二酸化窒素、浮遊粒子状物質につきまして、それぞれ予測値が基準値を下回っております。それから、振動につきましても、昼間、夜間について予測をいたしておりますが、それぞれ基準値を満たしております。

次に騒音でございます。

騒音につきましては、対策をしない場合には、大和郡山川西三宅線から20メートルの区域内におきましては、昼間が環境基準を越えることとなります。それから、20メートルから離れる区域につきまして、第一種低層住居専用地域につきましては、昼間夜間ともに環境基準を超えることとなります。それから、第一種住居地域につきましては、昼間、環境基準を超えることになってございます。通常、こういう場合、排水性舗装を実施いたしまして騒音の低減に努めますが、排水性舗装による対策後も、20メートルより離れる区域で、第一種低層住居専用地域におきまして、昼間、環境基準値を超えることとなりました。

そこで、第一種低層住居専用地域に面するところで1.5メートルの防音壁を設置することによりまして環境基準を満たせますので、そういう想定で都市計画決定を行いたいと考えております。

都市計画の手続きでございますが、本年1月に川西町及び三宅町で地元説明会を行いました。4月6日から4月20日まで案を縦覧いたしました。この間に、意見書の提出をいただいております。川西町、三宅町については、それぞれ意見照会をいたしましたが、意見はないとの回答を得ております。

地元説明会の概要でございます。

1月21日に川西町で、22日に三宅町で開催をいたしてございまして、それぞれ、16名、12名の方にご出席をいただいているところでございます。地元説明会でのご意見、ご質問の内容でございますが、ルート計画に関するものが6、都市計画の手続きに関するものが2、環境影響に関するものが4、事業についてのご質問が4でございました。

先ほども申し上げましたが、4月6日から4月20日までの間、案を縦覧いたしまして、意見書の受付をいたしましたが、9通の意見書をいただいております。意見書の内容を精査いたしましたところ、24の意見がいただけたものと考えております。概略を申し上げますと、必要性について7、ルート計画について11、事業の進捗について2、環境影響

について1、その他について3つと考えております。

続いて、意見書に対する県の見解をご説明申し上げますが、先ほどの2号議案と同様に、お手元の参考資料をお開きいただけませんか。右下に3-20というページを付したところをご覧いただきたいと思います。

それに先立ちまして、9通の意見書のおおむねの傾向でございますが、計画に賛成の意見が3名、それから事業促進、どちらかという賛成と受け取っておりますが、1名、反対が4名。事業に当たっての要望事項が1名という内訳となっております。

それでは、意見書の要旨についての県の見解について、ご説明をいたします。

上から、必要性について、賛成の意見が5つございます。この5つにつきましては、先ほど県のほうから整備効果等についてご説明したように、渋滞解消、時間短縮、走行性の向上、流通の促進、産業の活性化、川西町からの交流範囲の拡大などで賛成の意見が出ております。

その下に反対の意見が2つございますが、現在通勤時間帯は多少込んでおりますが、それ以外の時間帯はスムーズに流れているが、それでも必要かということや、京奈和自動車道三宅インターチェンジは、出入り口が片側、いわゆるハーフインターでございますが、利用する車両は多くないと思うということを前提に、4車線化に反対の意見をいただいております。

これにつきまして、県の見解といたしましては、先ほどご説明いたしましたように、大和郡山川西三宅線は、京奈和自動車道一般部と県北部を結ぶ本県の広域幹線道路の一部でございますが、現在未整備の区間が存在しております。そういう状況で、広域幹線が繋がっていないミッシングリンクとなっておりますが、このミッシングリンクを解消し、早期に本県の広域幹線道路網の形成を図ることが必要であると考えておりました。現在は京奈和自動車道の一般部もこの地域までつながっておりませんし、西名阪自動車道のスマートインターも整備中でございますが、これらができることによりまして交通の流れが大きく変わるものと考えておりました。道路がない、もしくは2車線の場合には、生活道路への通過交通の流入が危惧されると考えております。

このことから、大和中央道から京奈和自動車道までの将来交通量推計をしたところ、先ほどもご説明いたしましたように、1万6,000台から1万9,000台という結果が出ておりました。4車線で計画し、交通の円滑化、生活道路からの通過交通の排除ができる沿道環境の改善を図るものと考えております。

次に、ルート計画についてのご意見でございます。

1つ目に賛成の意見を載せておりますが、県では、先ほどご説明した渋滞解消、時間短縮に関する賛成の意見と考えております。

次に、反対の意見が9つございますが、まず、4車線化しなくても交差点の車線数を増やせばよいとか、4車線化が北の部分と東の部分だけになるので、それでよいのかというご意見をいただいておりますが、4車線化につきましては、先ほど4車線化の必要性のところでも述べましたことを県の見解として考えてございます。

次に、3つ目から7つ目までにつきましては、道路の周辺の土地利用に関するご意見と考えております。営業中の店舗用地が減り、困る。若干道路設計に難があるとしても、東側の拡張をすべきだ。私有地が利用不能となる。私が所有する土地がかかることについて憤りを感じており、この計画変更にも強く反対する。今後も同じ場所で商売ができるように配慮してほしい。重機や資材の置き場、倉庫がなくなり、会社としての存在ができなくなり、死活問題、ルート変更の再検討を願います。というようなご意見をいただいております。

4車線化の必要につきましては、先ほど来申し上げているとおりでございます。ルートにつきましては、既存の都市計画をできるだけ尊重した上で、寺川に架かる宮前橋の東西方向の通行を確保すべきとの川西町からの要望も踏まえまして、地元の町関係機関とも協議を行い、計画をしているところでございます。なお、寺川の南側の部分におきましては、現況の橋、太子道の現道に影響が出ない位置、また、大和郡山広陵線、大和郡山川西三宅線を結ぶ取り付け道路の構造が確保できる位置を設定し、面塚や神社を避けた上で、東西の道路まで直線で走行できる計画といたしております。また、事業実施にあたりましては、地権者を含め、関係者と十分に協議に努めてまいりたいと考えております。

次に、反対の8番でございますが、地域分断に関するご意見と考えております。4車線化についての見解とルートについての見解は、先ほど述べさせていただきましたとおりでございます。つけ加えまして、4車線の道路として計画をしていることから、車両の安全性を高めるため、中央分離帯を設け、歩行者の安全性を高めるため、車道の両側に、自転車・歩行者道を設ける計画といたしております。さらに、交差点で安全に道路を横断できる計画といたしております。なお、事業実施にあたりましては、できるだけ地域住民の通行の安全性や地域の一体性を損なわないよう、地元の意見を聞きながら、横断歩道や歩行者信号の設置について、公安部局と調整を行っていきたいと考えております。

次に、反対の意見の9番でございます。計画道路への取りつけが少なく、中学校の前の道路の交通量が増えて、危険度が増すというご意見でございます。

これにつきましては、この通過交通の部分を4車線化いたしますので、通過交通は大和郡山川西三宅線を通ることになりまして、周辺的生活道路は地域の方々の交通に限定されるものと考えております。

次に、3-21ページをご覧ください。

要望事項として、面塚公園や河川堤防が憩いの場として利用されている地域の状況に配慮していただきまして、できる限り地域の方々のニーズを聞いてくださいというご意見をいただいております。

現在の公園の利用状況を踏まえまして、できる限り地域の方々の意見を聞き、検討していきます。なお、面塚公園については、事業実施にあたり、町とも協議しながら、残地の部分と一体で機能を回復できる面積を確保するよう検討してまいりたいと考えております。

次に、環境影響に関するご意見でございます。

騒音、振動や粉じん等、大気的な環境、日照などに大変不安を感じているというご意見をいただいております。

今回、大和郡山川西三宅線の変更は環境影響評価法の対象とはなりません。環境影響については、任意で、大気、騒音、振動の予測を行い、必要な措置を講じることにより、環境基準を満足し、周辺の地域への環境保全は図れるものと考えております。日照につきましては、都市計画の決定や変更は、都市計画道路の区域を定めるものでございまして、道路縦断については、事業実施にあたり、現地測量を行い、決定をしております。また、日照障害については、事業実施にあたり、道路縦断が決定した段階で影響を調査することを検討してまいりたいと思います。

次に、要望事項として意見をいただいております。

町道結崎梅戸線の通行を遮断することないように、信号機つき平面交差としていただきたい。なお、学童等の歩行者の安全を確保するための歩道橋あるいは地下道の設置もあわせてお願いしたいという意見を地域の自治会長さんからいただいております。

幹線道路としての交通の円滑性の確保の観点からは、交差点はできるだけ少ないほうが良いと県は考えておりますが、事業実施段階で地元の意向を聞いて、それを踏まえて関係

機関と協議をしたいと考えております。歩行者につきましては、安全性に配慮し、横断手段について検討を行い、事業実施段階で地元の意向も踏まえ、関係機関と協議をしてまいりたいと考えております。

次が、事業進捗に関する賛成の意見でございます。説明会でも、この道路は必要と説明されていることだし、ぜひ必要な道路であれば、責任とやる気を持って、早く整備できるように進めてほしいというご意見でございます。

県といたしましては、都市計画決定後、できる限り速やかに事業着手したいと考えておりました。早期に完成をしたいと考えております。この道路は、平成20年12月に県が作成した奈良の今後の5カ年の道づくり重点戦略にも重点的に整備する箇所と位置づけている路線の1つでございます。集中的に取り組んでまいりたいと考えております。

その次に、その他のご意見でございます。

その他につきましては、まず要望として、計画道路上だけではなく、隣接者についても補償を受けることができるよう要望するといただいております。

測量、詳細設計など、事業を実施するにあたりまして、奈良県公共用地取得に伴う損失補償基準に則り、補償すべき内容に該当する場合は、適切に対処していきたいと考えております。

次に、地価の低下に関する意見でございます。計画変更による道路建設によって、所有地の地価が低下してしまうということでございますが、計画道路、周辺幹線道路の完成によりまして利便性が向上することから、必ずしも土地価格が低下するとは限らないと県では考えております。

さらに、大和郡山広陵線の歩道の整備についてのご意見をいただいておりますが、県道大和郡山広陵線の整備の優先度を今回否定するものではございませんけれども、今回は、大和郡山川西三宅線を京奈和自動車道一般部と県北西部を結ぶ本県の幹線道路の一部として都市計画決定をするものでありまして、皆様のご理解を賜りたいと考えております。

以上、意見書及び見解について、ご説明を終わりたいと思います。

以上について、3号議案の説明を終わらせていただきます。

続きまして、4号議案のご説明をしたいと思っております。

4号議案は、国道24号バイパス線の変更でございます。

起点が奈良市歌姫町、これは京都府県境でございます。終点が橿原市新堂町でございます。これは、24号バイパス線と165号大和高田バイパスとの交差する部分でございます。

ます。全長等、規格については以下のとおりでございます。

これが都市計画図で示したものでございまして、京都府との府県境から大和高田バイパスとの交差部の間が国道24号バイパス線でございます。車線数は4車線でございます。

都市計画変更の内容でございますが、大和郡山川西三宅線の区域変更、拡幅に伴いまして、大和郡山川西三宅線に接続する部分の交差点の形状の見直しが必要となったためでございます。

黄色で表示している部分が今回国道24号バイパス線区域から外れまして、大和郡山川西三宅線のほうに含まれる区域でございます。赤で表示させていただいているこの部分が、今回新たに追加される区域でございます。

都市計画変更の手続きにつきましては、大和郡山川西三宅線と一緒に手続きをしてまいりました。意見書の提出はございませんでした。三宅町からは、意見なしでご意見をいただいているところです。地元説明会も、先ほどと同様に1月22日に実施いたしております。都市計画変更案の公告縦覧の結果、意見書は出ておりません。

以上で説明を終わらせていただきます。よろしくご審議のほど、お願いいたします。

【斎藤会長】 どうもご苦労さまでございました。

それでは、議案の内容につきまして、以上の説明のとおりでございますが、この件に關しまして、ご意見、ご質問等があれば、ご発言をお願いいたします。

先ほど、ご意見の中で、今後も同じ場所で商売できるようにとか、重機や資材の置き場がなくなるというようなケースがありましたけど、これは個別に対応していただけると考えていいんですね。

それから、もう1つ、騒音、振動や粉じん、日照等で大変不安を感じているというご意見がありましたが、どの場所か、ちょっとそれだけよろしいか。

【都市計画室鳥居補佐】 川を横断する際に、県道との交差を考える必要がございますので、堤防より高い位置で寺川を渡ってまいります。その関係上、県道との交差部において西側と比べて非常に高い位置を高架道路のような形で通ってきますので、この西側に隣接する方からご意見を賜っているところでございます。

【斎藤会長】 どうもありがとうございます。

それでは、何かご意見等がございましょうか。よろしゅうございますか。

(「なし」の声あり)

【斎藤会長】 それでは、特段ご意見、ご質問がないようですので、質疑を終了し、お

諮りをしたいと思います。

第3号議案、第4号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)

【斎藤会長】 ありがとうございます。

ご異議なしと認めます。よって、第3号議案、第4号議案につきましては原案どおり承認されました。

報告事項に入るんですが、ただいま2時50分でございますので、3時から報告事項の審議を再開したいと思います。10分間休憩をいたします。

(休憩)

【斎藤会長】 それでは、再開をさせていただきます。

事務局から報告事項が5件ございます。

まず、報告1、未着手都市計画道路の見直しについてでございます。

事務局からご報告をお願いいたします。

【都市計画室鳥居補佐】 それでは、報告の第1番目といたしまして、未着手都市計画道路の見直しを報告をさせていただきます。

お手元の資料に「未着手都市計画道路の見直しについて」というのを用意しておりますので、それに沿いましてご説明をいたしたいと思います。座って説明をさせていただきます。

このたび奈良県都市計画道路見直しガイドラインの案を策定いたしまして、今回都市計画審議会に報告するものでございます。

1ページとして、目次が出てまいります、本ガイドラインの目的、都市計画道路の現状、見直しの必要性、見直しの基本方針、見直しの検討方法、本ガイドラインの運用についてという構成で整理をいたしております。

2ページをごらんください。

本ガイドラインの目的は、簡潔に記載しておりまして、未着手となった都市計画道路について、社会情勢の変化を踏まえて必要性を再検証し、必要性が認められない路線については、都市計画を廃止するための手続を速やかに着手することを目的といたしております。

3ページをごらんください。

都市計画道路の現状でございますが、本県の都市計画道路の延長は、約400路線、約900キロメートルございまして、整備率としましては半分弱というところでございませ

て、全国平均よりも低い水準にとどまっております。都市計画道路は、高度成長期に多数決定をしてきました。一方、その円グラフの右側にありますように、現在の幅員が都市計画幅員の3分の2未満である未整備区間が、全体の3分の1以上あるのが現状でございます。

次、4ページをお願いいたします。

見直しの必要性でございますけれども、先ほどの別の議案で中野委員からもご指摘がございましたけれども、これまで、都市計画道路は、人口の増加、市街地の拡大を前提としてまいりましたが、奈良県の人口推移はグラフにお示ししているとおりでございます、平成12年、144万人をピークといたしまして、将来的に減少していくことが予測されております。

5ページをお願いします。

これと関連をしますが、昨年、国土交通省で平成42年の全国における交通量を推計いたしましたところ、平成17年の実績値よりも約2.6%減少をいたしております。この結果を受けまして、本県におきましても42年の将来交通量を推計いたしましたところ、下のグラフのように、平成17年の実績値よりも約2割減少するという事となってございます。

一方、未着手都市計画道路には課題がございまして、都市計画決定した当初と比べまして、社会情勢が変化して、今、その必要性があるかどうかということを見きわめなければならぬ一方で、これまで着手されていないために、交通渋滞や事故発生の課題が残っているということがございます。

都市計画道路及び施設の区域内には、建築制限がかかっておりまして、木造や鉄骨づくりの2階建以下、地下を有さないという建築物しか建築できないこととなっております。昨今の経済情勢でも、毎年100件程度の都市計画法53条の許可申請はされているところでございます。

次、7ページでございますが、これは、長期にわたる建築制限における裁判の事例でございます。盛岡市におきまして、都市計画決定の取り消しや国家賠償法に基づく慰謝料の支払いについての争いがございます。②の国家賠償法に基づく慰謝料の支払いについての2段落目に下線を引いておりますが、盛岡市の場合は、都市計画道路について、暫時見直しを実施してきており、当該路線の重要性を検討し、必要性を確認した上で変更が行われなかったことも考慮されておきまして、その状況はいまだ認められる裁量権の範囲内にと

どまっていると言うべきであるという判例がございます。都市計画道路の見直しを暫時行っていない場合は、どのような判決が出るかわからないと当方では考えている次第でございます。

次、8ページでございますが、見直しの基本方針でございますが、未着手の区間はすべて対象にいたしたいと思っております。なお、見直しにあたりましては、昨年8月県が行いました広域幹線道路の見直しを踏まえて行うこととしております。未着手には、事業中であっても、まだ用地買収に至っていないものも含むことにしております。

見直しの視点でございますが、表にある左側の視点で整理をいたしてございまして、自動車の交通機能の観点、自転車も含めまして、歩行者等の交通機能の観点、それから、自治体のまちづくりの計画との整合性という観点で必要性を検証したいと思っております。

次の9ページをお願いいたします。

見直しのフローをお示ししているところでございますが、3段目の囲みの中にありますように、先ほど申しました3つの観点について検証を行いまして、いずれの観点からも必要性が認められない場合は、原則廃止と考えております。また、いずれかの観点から必要性が認められる場合におきましては、原則存続となりますが、沿線のまちづくりの計画を踏まえて、代替措置を検討の上、さらに廃止できるものは廃止してまいりたいと考えております。

次、10ページ、11ページ、12ページは、見直しの検討方法としまして、3つの視点を、こういうものは必要性があるのではないかというものを例示的に示している部分でございますが、説明は省略させていただきます。

最後、13ページでございますが、本ガイドラインの運用でございますが、奈良県が決定している都市計画道路につきましては、本ガイドラインに則って見直しを行ってまいりたいと考えております。市町村が決定する都市計画道路につきましては、本ガイドラインを参考に検証を行っていただくように要請をしていきたいと考えております。

次、(2)でございますが、将来交通量等、適宜見直しが行われていくことが考えられますので、その都度必要性についての検証は行っていきたいと考えております。

以上で、報告事項1についてのご説明を終わらせていただきます。よろしくお願いいたします。

【齋藤会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの報告事項につきまして、ご質問等はございませんでしょうか。中川委員。

【中川委員】 これ、重要なことだと思います。大変結構だと思うんですが。この見直しの検討方法の中で、公共交通、特にバスの通行に関するようなことは、このどこかの項目から読めるんでしょうか。自動車の機能のほうから読み取ればいいということですか。例えば、バスなどの場合は、車両制限令がかかっていてバス路線がつけられないようなところがあって、そういうようなところが走れるようになると、バス路線もいい路線をつくれる場合などがあります。そういう視点、公共交通ネットワークの点からも道路のネットワークというのは検証されるべきなのではないかと思いますが、それは、どこかの点からできるのかですね。

【都市計画室鳥居補佐】 私どもといたしましては、自動車交通の観点から整理できるものと考えておりましたけれども、今、中川委員からご指摘もありましたので、その趣旨も読み込めるように勉強をして、運用の際に実態をとらえてまいりたいと考えます。よろしく願いいたします。

【斎藤会長】 今のご質問に対して、何か補足的な。よろしゅうございますか。

どうも貴重なご意見ありがとうございました。

それでは、そのように、方針ですかね、見直しの視点のところですが、議論をして、バス路線の設定ができるかできないかという点を見直しの視点の1つに加えるための検討をしていただきたいと思います。

そのほか、ご意見はございましょうか。

(「なし」の声あり)

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、報告2、住宅市街地の開発整備の方針の改定についてでございます。

事務局から報告をお願いいたします。

【住宅課杉本補佐】 それでは、報告事項の2件目、住宅市街地の開発整備の方針の改定について、住宅課から報告させていただきます。

私、住宅課の杉本と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

お手元にあります「住宅市街地の開発整備の方針の改定について」という資料を中心に、あと、スライドを使って説明させていただきます。

内容といたしましては、平成13年度に策定されました住宅市街地の開発整備の方針について、現在、平成22年度中に都市計画決定を受けるべく改定準備を進めているところ

であります。今回は、その改定状況について報告するものでございます。

資料を1枚めくっていただけますでしょうか。

まず、これまでの経緯といたしましては、資料にありますとおり、昨年7月の第143回都市計画審議会、住宅市街地の開発整備の方針の概要と改定理由、改定のスケジュールを報告し、今年2月の第145回都市計画審議会、改定案の骨子について報告したところでございます。

現在の状況につきましては、今年3月に見直し素案に係る庁内関係各課に対して照会を行い、その回答の取りまとめを行っているところでございます。また、並行いたしまして住宅市街地の開発整備の方針の原案を作成しているところでございます。

今後の予定といたしましては、住宅市街地の開発整備の方針の原案を確定後、8月に公聴会を実施、そして、国に対して事前協議、案の公告縦覧をいたしまして、年明けの都市計画審議会にお諮りし、所定の手続きの後に、今年度末までには都市計画決定を行う予定をしております。

次のページをご覧ください。

こちらが理由書になります。本理由書は、本県の大和都市計画区域、吉野三町都市計画区域における住宅市街地の開発整備の方針の変更理由を示したものです。大都市法第4条第1項の規定により、大都市地域における住宅及び住宅地を良好な住宅市街地として整備を図ることを目的としております。また、平成12年の都市計画法の改正及び平成18年の住生活基本法の制定、さらに、平成18年の大都市法の改正に伴い、本方針を独立した住宅市街地の開発整備の方針として定める必要が生じたことなどによります。

次のページをご覧ください。

以下、住宅市街地の開発整備の方針の原案でございます。

1枚めくっていただいて、目次があります。

本方針は、住宅市街地の開発整備の目標、良好な住宅市街地の開発整備または開発の方針、重点地区の3つからなっております。

さらに1枚めくってください。

まず、住宅市街地の開発整備の目標としましては、少子高齢化が進む中、住宅ニーズはますます多様化し、世帯数については、当面は増加するものの、長期的には減少することが予想されます。このことから、既成市街地の低未利用地や、過去に開発された低密度の住宅地などを活用し、安定的に住宅及び住宅地を供給していくことにより、良質な住宅ス

トック及び良好な住宅市街地の維持と形成を図ることを基本目標といたします。

次に、2の良好な住宅市街地の整備または開発の方針でございます。

まず1つ目のアでは、既成市街地を中心に、歴史的風土や自然環境と調和のとれた良好で計画的な住宅地開発への誘導を図ります。

イといたしまして、鉄道主要駅周辺部の都市型地域では、商業や業務系機能と複合した中高層共同市街地として整備を促進します。また、密集市街地では、市街地開発事業や住環境整備事業など、面的な整備事業を計画的に推進し、良好な住宅市街地の再生、改善を図ります。

次のページをお願いします。

また、市街化区域内の低未利用地などにおいては、土地区画整備事業など、面的な整備事業を推進し、良好な住宅市街地の形成を図ります。

ウといたしましては、住宅開発に関連して、道路、河川など、公共公益施設の整備を計画的に推進していきます。

エといたしましては、良好な住環境の維持、形成を図るため、地区計画なども積極的に活用します。

以上が方針でございます。

続いて、重点地区といたしましては、前回の方針でも重点地区と指定しておりましたうち、引き続き開発を進めている2地区を予定しております。

次のページをお願いいたします。

その2地区でございますが、近鉄西大寺駅南地区と、JR奈良駅南地区でございます。その概要をまとめております。

さらに、次のページに、近鉄西大寺駅南地区の概要図、さらにその次のページに、JR奈良駅南地区の概要図がございます。この区域が重点区域となります。

以上で、住宅市街地開発整備の方針の説明を終わります。よろしくをお願いいたします。

【斎藤会長】 ありがとうございます。

ただいまは報告事項でございますので、ご質問等がございましたら、ご発言をお願いいたします。よろしゅうございますか。

(「なし」の声あり)

【斎藤会長】 それでは、続きまして、報告3、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でございます。

事務局から報告をお願いします。

【建築課塚田補佐】 建築課の塚田でございます。

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数値の変更についてご報告申し上げます。

説明は、前のスライドのほうでさせていただきます。

初めに、報告の経緯についてご説明いたします。

奈良県では、市街化調整区域の既存集落の活性化を図るため、都市計画法に基づく開発許可の基準に関する条例を平成17年1月1日に施行し、この条例により区域指定されたところは住宅等の立地を可能としたところでございます。市街化調整区域は、原則建築物の建築ができないことから、容積率400%、建ぺい率70%等の数値が指定されています。ところが、この条例に基づく区域指定が行われますと、住宅の建築が可能となることから、これらの住環境を維持するため、市街化区域の第一種住居地域と同様の数値であります容積率200%、建ぺい率60%などに変更いたしまして、その後に開催される奈良県都市計画審議会にご報告することを平成16年度、第133回奈良県都市計画審議会でご了承をいただいております。なお、この条例の区域指定は、市町村からの申し出を受けまして、県が奈良県開発審査会の意見を聞いて指定することとしています。

今回、開発許可基準に関する条例に基づく区域指定に伴いまして、桜井市の4地区、宇陀市の1地区及び御所市の1地区、計6地区の容積率及び建ぺい率並びに道路斜線勾配及び隣地斜線勾配といった建築物の各部分の高さの制限の数値変更を、桜井市及び宇陀市にありましては平成22年3月16日、御所市につきましては同年の6月22日に行ったことから報告するものでございます。

まず、桜井市の変更状況でございます。

変更箇所は、赤で囲んだ区域で、まず、纏向小学校の北側に位置する豆越地区12.2ヘクタール。それから、JR万葉まほろば線の纏向駅の、ちょっと外れますが、辻地区0.3ヘクタール。それから、太田、辻、巻野内、草川地区9.5ヘクタール、また、安倍木材団地の西側に位置します池之内地区2.8ヘクタール、以上の4地区でございます。

続きまして、宇陀市の変更状況でございます。

変更箇所は、同じく赤で囲んだ区域で、国道370号線の沿道で、大宇陀区北部に位置します五津地区13.5ヘクタールでございます。

最後に、御所市の変更状況でございます。

変更箇所は、同じく赤で囲んだ区域で、御所実業高校の南側、秋津B地区28.3ヘクタールでございます。

以上が、桜井市、宇陀市及び御所市における容積率等の変更を行った地区で、いずれも、容積率200%、建ぺい率60%、斜線勾配を1.25に変更を行ったものでございます。

報告は以上でございます。

【斎藤会長】 ありがとうございます。

ただいまの報告事項につきまして、ご質問等はございませうか。よろしいですか。

（「なし」の声あり）

【斎藤会長】 それでは、続きまして、報告4、奈良県都市計画区域マスタープラン改定の県原案についてでございます。

事務局からご報告をお願いいたします。

【都市計画室坂口補佐】 都市計画室の坂口でございます。よろしくをお願いいたします。

奈良県都市計画区域マスタープランの改定の県原案について、お手元にお配りしていません資料に基づいてご説明をいたします。座って説明をいたします。

まずは、奈良県都市計画区域マスタープランの改定に係る基本的な考え方等につきまして、資料1により説明をいたします。資料1をごらんください。

1では、都市計画区域マスタープランの位置づけを説明しています。都市計画法第6条の2第1項では、都市計画区域については、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、これがいわゆる都市計画区域マスタープランと呼ばれているものでございまして、この都市計画区域マスタープランを定めるものとされています。

第2項では、都市計画区域マスタープランには、都市計画の目標、区域区分の決定の有無及び区域区分の方針、主要な都市計画の決定の方針を定めるものとされております。

また、第3項におきましては、都市区域において定められる都市計画は、この都市計画区域マスタープランに即したものでなければならないとされています。

2は、改定の理由でございます。現行の計画は平成22年を目標年としておりますので、改定の必要がございます。社会経済情勢の変化に対応し、10年後を見据えた、すなわち目標年を平成32年とした、新たな計画が必要とされ、目標年を平成32年とした線引き見直しとあわせた改定が必要でございます。

3は、改定の進め方でございます。下に掲げています次のような状況を踏まえまして、県原案を策定したところでございます。

右側の4は、改定の基本的な考え方でございます。改定の背景にある人口の減少など、社会経済情勢の変化等を踏まえまして、矢印の中の1つ目の黒四角でございますが、地域の自立を図り、暮らしやすい奈良をつくることを目指して、経済活性化と暮らしの向上に重点的に取り組むこととし、県の都市計画としては、地域間競争に生き残り、個性を重視した、豊かで活力のある持続可能な都市の実現を目指して、必要な対応を行っていくこととしております。

2つ目の黒四角、「そのため」以下は、県原案の概要でございますが、本文は別に資料3にございますが、説明はこの概要にて行いますこととお許しください。

まず、都市計画の現状と課題「第1章」、都市計画の目標「第2章」について、奈良らしさを守り、育て、活かす、奈良のまちを元気にする、安全・安心で、人・環境にやさしいまちとする、の3つの体系に再編しております。このことは資料に記載しておりますので、次のページの資料2をごらんください。

まず、左側に記載しておりますのが、本県の現状、第1章でございます。1の自然や歴史的環境と、2の都市の現状の①から⑩を踏まえまして、先ほどの3つの体系が真ん中ほどに、アの魅力の維持、創造、すなわち、これが奈良らしさを守り、育て、活かすこと。また、イといたしまして、厳しさを増す社会経済情勢への対応、すなわち、奈良のまちを元気にすること。最後に、安全・安心などへの対応、すなわち、安全・安心で、人・環境にやさしいまちとすること。こうした3つの取り組むべき課題が生じてきております。

こうした課題に対応すべく、右側に第2章となる都市計画の目標を掲げております。

1では、平成32年を目標年とすることとしております。

2では、都市づくりの基本方向として、先ほどの3つの取り組むべき課題を掲げ、奈良の未来をつくる、歴史、自然あふれる、元気で安全・安心なまほろばの創出を目指すこととしております。

3に、本県の都市計画区域全体の将来像、すなわち、個性を重視した、豊かで活力のある、持続可能な都市を目指すことを示し、具体的には、①で、奈良、橿原を2大拠点と位置づけまして、それ以外の各地域では、2大拠点を補完する個性豊かな主要生活拠点の形成を図ります。

②では、拠点間の交流や産業活動を支える連携軸、ネットワークの形成を図ることとし、奈良、橿原を2大拠点として、広域連携軸や地域連携軸を整備、強化し、これらを活用した地域の活性化の促進を図ることとしております。

③の観光交流拠点の形成や、④の観光交流拠点をつなぐ奈良らしい観光交流軸を形成して、ハード施策やソフト施策を一体的に推進することとしています。

⑤は、地域の自立を図り、暮らしやすい奈良をつくるための機能の集積等を図ります。具体的には、インターチェンジや既存工業団地の周辺等におきまして工業流通業務の集積を図り、高度医療拠点病院の設置と、その周辺を含めました医療、福祉等の機能の集積など、いきいきと健やかに暮らせるまちづくりの実現を図ります。

次の3ページをご覧ください。

前のページの②の拠点間の交流や産業活動を支える連携軸、ネットワークの形成を図るため、左側の図1に、奈良、橿原を2大拠点として、広域連携軸（これは水色で表現しています。）や、地域連携軸（灰色）を整備強化いたしまして、これらを活用した地域の活性化の促進を図る将来都市構造のイメージをあらわしています。また、右側の図2では、③観光交流拠点の形成や、④観光交流拠点をつなぐ奈良らしい観光交流軸を形成する観光交流のイメージ図をあらわしています。

次に、4ページをご覧ください。

第3章の、区域区分の決定の有無及び区域区分の方針でございます。

1つ目といたしまして、区域区分の決定の有無としましては、大和都市計画区域及び吉野三町都市計画区域は、近畿圏整備法に基づく近郊整備区域を含むことから、都市計画法第7条第1項の規定によりまして区域区分を定めるものとしています。なお、吉野町、下市町等が過疎地域に指定されていることや、国における大都市圏制度及び都市計画制度の見直しの動向を踏まえまして、区域区分を必要とする状況がなくなったと判断される場合には、区域区分の有無を見直すこととしています。

2区域区分の方針といたしましては、県土利用の基本的な計画として新たに定められました第4次奈良県国土利用計画を踏まえた目標年、平成32年の人口や産業の規模をご覧の表のように想定いたしまして、目標年における人口、産業のフレームを設定する方針としています。

次に、5ページをご覧ください。

第4章の主要な都市計画の決定等の方針でございます。

第1章の都市の現状と課題や第2章の都市計画の目標に対応し、また、各分野の計画等を踏まえて、主要な都市計画の決定の方針を定めています。ここでは、先ほど資料3の本文の中から主だったものを抽出して記載しておりますので、本文の構成とは少し異なっ

いることをあらかじめご了承くださいませようようお願い申し上げます。

1は、土地利用に関する都市計画の方針でございます。

(1)といたしまして、主要用途の配置の方針では、①の住宅地、②商業・業務地及び③の工業地それぞれの配置の方針を定めています。

(2)といたしまして、歴史的風土、風致の維持、保存、創出に関する方針では、歴史的風土特別保存地区を定め、現状の維持、保存を図ります。また、青垣の全体景観や良好な住宅地等の維持、保全のために風致地区を定めるなどとしています。

(3)市街化調整区域の土地の利用の方針では、農林業との調和や景観等に配慮しつつ、保全と活用の、めりはりのある効果的な土地利用施策の運用を図ることと、優良な農地の有効活用を図るとともに、農業振興地域につきましては、農用地区域の維持、保全に努めるなどとしています。

2は、自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の方針でございます。

本県が世界に誇る歴史的自然的風土の保全は、風致地区、歴史的風土特別保存地区などを指定いたしまして、また、歴史文化遺産等につきましては、国営飛鳥・平城宮跡歴史公園などの活用を図ることとしています。

3は、交通施設に関する都市計画の方針でございます。

ここでは、従来、道路の整備を中心として考えていましたが、社会経済情勢の変化などを踏まえまして、既存ストックの有効活用を図る観点から見直しを行っています。

(1)といたしまして、先ほど説明いたしましたように、必要に応じまして、都市計画道路の見直し等を実施してまいります。

(2)といたしまして、①都市の骨格となる広域連携地区の強化、②広域連携軸へのアクセスによるネットワークの形成や、③歩行者・自転車空間の形成を図るなどの観点から、選択と集中による道路等の整備を図ることなどとしています。

(3)、(4)といたしまして、公共交通の有効活用も図っていくこととしています。

4は、都市景観の形成に関する都市計画の方針でございます。

この項は、近年特に新しく求められている事項でございます。景観条例、景観法、都市計画制度などによりまして良好な景観形成を総合的・先導的に推進することなど、景観形成を促進していくこととしています。

5は、観光の振興に関する都市計画の方針でございます。

滞在周遊型の観光を目指し、歴史、文化、自然等を満喫できる魅力的な観光交流拠点の

形成を図るとともに、観光交流拠点間の円滑な移動を推進する幹線道路や鉄道と観光交流軸の形成を図っていくこととしています。

6は、商工業の振興に関する都市計画の方針でございます。

(1) 商業は、①奈良、橿原の2大拠点及び主要生活拠点におけるにぎわいの形成や、②といたしまして、地域ニーズに対応したにぎわいを維持、創出することとし、(2)の工業は、インターチェンジや既存工業団地の周辺等におきまして、保留フレームの活用により、計画的に工業系土地利用を誘導し、また、地場産業の活性化や産業活動の振興を図るために、地区計画の活用などによりまして企業立地を推進することとしています。

最後に、今後のスケジュール案をご説明いたします。

次の7ページをご覧ください。

ここでは、次に説明いたします線引きや用途地域の見直しと同時に行うことから、同様のスケジュールとしていますので、あわせてご説明いたします。

まず、平成22年7月22日、本日でございますが、県原案を県都市計画審議会にご報告させていただいております。7月28日には、知事が定例記者会見を行います。8月1日から、「県民だより」及び市町村広報紙の8月号で、県原案の閲覧方法、公聴会の開催等について通知をいたします。8月3日から17日にかけて、県原案の閲覧を開始、個別の見直し地区を初公開し、公聴会での意見陳述の申し出を募集いたします。閲覧終了後、18日に意見陳述の申し出を締め切ります。8月28日、29日にかけて、奈良、橿原の会場で公聴会の開催をそれぞれ午後1時から予定しています。公聴会の意見を踏まえまして、県原案を修正し、県案を作成する予定としています。10月には国に事前協議書を提出いたしまして、12月に県案の広告・縦覧等を行いまして、意見を募集いたします。平成23年2月には、本都市計画審議会にお諮りをいたしまして、決定がなされれば、3月に都市計画決定告示をする考えでございます。

以上で、奈良県都市計画区域マスタープラン改定の県原案について報告を終わります。よろしく申し上げます。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの報告事項につきまして、ご質問等はございませんでしょうか。中野委員、どうぞ。

【中野（明）委員】 この間から、全国を見ましても、集中豪雨ということで、水害とか、いろいろ出ているんですけども。奈良県は、ため池とか、田んぼとかあって、一時

水を川に流すのをそこで受けているという役割が昔からあったと思うんですけれども。やはり、開発ということを考えるとき、そののこら辺をどう考えてやっていくかということをしておかなければならないと思います。奈良県でも、いつも被害が出ているところは、昔田んぼだったところを住宅地にして、その裏を田んぼの水路が通っていると、そこがいつもあふれているということで、水つかりということがしばしばあるんですけれども。そういうことを防ぐという意味におきましても、そこら辺の兼ね合いをどうしていくかということも考えて計画を立てていかなければいけないのかなと思います。

それと、公共交通の問題ですけれども、5ページのところに持続可能な生活交通の構築を図るとあるんですけれども、バス会社に県が補助を出して走ってもらうということで一定やっているんですけれども、なかなかそうはならないところ、経営の面から考えても、町中であっても撤退をしていくというところが、現にあちこちで起こっているんですね。そういうことを考えていきますと、地方自治体が今後コミュニティーバスなどを走らせて、その地域の足の確保というのを民間のバス会社任せでは済まなくなっている時代に入ってきているのではないかなといつも思っているんですけれども、そこら辺、将来を見通して、どう考えておられるのか、聞かせてもらえたらと思います。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

2点ほど。

【都市計画室西山室長】 委員からは2点ありまして、1つは、災害、都市防災に関することで、どのような方針を持っているかということです。

先ほどは説明を省略しましたが、お配りしています資料の3、本編のほうで申し上げますと、少し厚い、奈良県都市計画区域マスタープラン原案、右肩に資料3と打っている冊子でございます。その62ページに、特に都市防災に関する都市計画の方針という項目を設けまして、大きくは、震災に強い都市づくり、それから、お話にもありましたように、浸水被害に強い都市づくり、それから、土砂災害等に強い都市づくりというようなことで、主要な施策としての方針をまとめております。

大きくはこういう整理をしておりますが、その中でも、特にため池とかの関係で、平野部で特に浸水が常襲しているようなところでの開発について、どのような対応をしていくのかというご質問もあったかと思っておりますけれども、そのことについては、本編で申し上げますと、32ページのところに、市街化調整区域の土地利用の方針というところのエで、災害防止の観点からも必要な市街化の抑制をしようということがあります。具体的には、

県のほうで既に浸水常襲地域における減災対策緊急プログラムというのを最近定めたところですので、そのプログラムに基づきまして、具体的に問題のある個所については、市街化区域の編入、開発等を進めていくときには十分に治水部局と調整した後に対応していくというような形で取り組んでおります。

それから、2つ目に、公共交通の中で、特にバス等が、いろいろな行政の努力の中でも、なかなか民の状況の中ではうまく進んでいないような状況があることについて、全体としてどう取り組んでいくのかというお話があったと思います。

もちろん、委員もご指摘いただいたように、公共交通の重要性についても、このマスタープランの中で整理をしています。さらに、具体的に、国のほうでも交通基本法の制定の動き等もございますので、県として、仮称ですけれども、交通基本戦略というものを、県民が安心して暮らせる環境、社会参加の機会を確保するために、日々の生活の基礎となる移動について、だれもが安全に、かつ快適に行える交通環境をつくり上げていくことが必要という認識のもとに、公共交通の利便性の向上、それから、自転車とか徒歩も含めた各交通手段のそれぞれの役割とか機能をどう活かして、どう密接に連携していくのか、そういう交通ネットワークの構築というものを、今年度定めたいと思っております。今おっしゃられた具体的な公共交通の状況、あるいはそれに対する対応等についても、より県としては具体的に検討して、取り組んでいきたいと思っております。

以上です。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

よろしゅうございますか。

ほかに、ご発言、ございませうか。お願いいたします。川村委員。

【川村委員】 用語について教えていただきたいです。

資料2の2ページに、一番右の3の①や②のところに、県土の都市活動の中心となる2大拠点であるとか、②でしたら、都市活動の根幹をなすということで、都市活動という言葉が出てきます。都市機能という言葉でしたら何となく大体理解ができるんですが、都市活動という言葉がどのような意味で書かれているのかがちょっと理解しにくいので、教えていただきたいと思います。

【都市計画室西山室長】 都市活動という言葉の使い方ということですが、特に明確に法とかで定義されているわけではありません。暮らす、働く、いろいろ消費する、あるいは交流するとか、そういう意味で言えば、あらゆる都市における居住、生産、文化、交流

など、あらゆる都市における動きを伴った行動というようなことで、総称的に述べております。

【齋藤会長】 はい、お願いします。

【川村委員】 これ、最終的には、県民向けにダイジェスト版みたいなものをお出しになりますよね。そうしたときに、定義がはっきりしない言葉をそのまま使われると、ちょっと理解ができにくいと思いますし、人によって受け取る意味が違うということがあっては、ダイジェスト版ですと、特に誤解を招きやすいし、理解もしにくいですので、表現をご検討いただけたらと思います。

【都市計画室西山室長】 ありがとうございます。少し整理をしまして、必要な注釈を付けるなり、あるいは用語そのものの検討も含めてさせていただきます。

【齋藤会長】 どうも貴重なご意見ありがとうございました。

わかりにくい言葉、あるいは、昔から奈良で育った方には割合わかりやすいけれども、新しく奈良に住むようになった人にはわかりにくい言葉なども含まれていると思います。まほろばなんていうのがそうですし、青垣というのも、奈良に住んでる方はよくご存じだし、大極殿から見ると、まさしく青垣だというのはわかるんですが。そういう、奈良府民と言われている人もたくさんおりますので、どうぞ、どこかで言葉を解説できるような、そういうわかりやすいものをつくっていただければと思います、資料をつくっていただければと思います。

いかがでございましょうか。

(「なし」の声あり)

【齋藤会長】 それでは、どうもありがとうございました。

続きまして、最後ですが、報告5、市街化区域と市街化調整区域との区分（線引き）及び用途地域の定期見直しの県原案についてでございます。

本件につきましては、冒頭で審議していただきましたように、非公開で取り扱うということが決定されましたので、報道関係の皆さん、それから傍聴の方はおられますか、ご退席をお願いしたいと思います。恐縮でございます。

それでは、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【都市計画室鳥居補佐】 それでは、最後の報告事項でございますが、市街化区域と市街化調整区域の区分（線引き）及び用途地域の定期見直しの県原案についてご説明をいたします。自席から座ってご説明をしたいと思います。

なお、この資料につきましては、8月3日から県民の皆様に閲覧をしていただくこととなりますので、各箇所図も含めまして、8月3日まで取り扱い注意のほどをよろしく願いたいと思います。

それでは、説明に入りたいと思います。

まず、1枚目でございますが、線引きの見直しの基本的な考え方と県原案の概要についてでございます。

審議会のたびにご報告をしている内容で、重複する部分はございますが、全体としてご説明をしたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

見直しの基本的な考え方といたしましては、大和都市計画区域におきましては、平成17年から線引きの目標年であります平成32年までの間に約10万人の人口減少が見込まれるということとなっております。一方、幹線道路ネットワークは、まだ整備しなければならないところもございますけれども、整備されつつある状況でございます。市街化区域内には、都市的土地利用がされてない空地というものが約1割存在しております。

こういうことを踏まえまして、今後の人口減少の見込み、現市街地の未利用地の存在を踏まえまして、住宅用地を目的とした市街化区域の編入は、原則としては行わないということで進めてまいりました。ただ、駅周辺等で、市町村のまちづくり方針と整合した良好な計画は、案として考えていきたいとしてまいりました。また、経済活性化、暮らしの向上につながる良好な計画につきましては、工業・流通業務適地、商業・サービス業務適地を中心に市街化区域への編入を検討してまいりました。

市街化区域の都市的に利用されていない土地につきましては、計画的な市街地整備の見込みのない土地については、積極的に市街化調整区域への編入、いわゆる逆線引きを検討してまいりました。

次に、これまでの経緯でございますが、一昨年、平成20年11月に市町村から案が提出されましたが、その案ごとに、必要性、妥当性について、市町村や庁内関係機関と協議を進めまして、昨年7月に県の素案を作成したところでございます。その後、国、関係機関等と協議を行いまして、必要に応じて、再度市町村や庁内関係課との協議、調整を行いつつ、県原案を作成したところでございます。この間、適宜、作業の状況等については当審議会に報告をさせていただいてきた次第でございます。

次に、見直し過程における課題に対する調整状況などということでございます。

県の基本的な考え方のもとに、市町村からは、インターチェンジや既存工業団地周辺に

において、多くの工業誘致等を目的とした市街化区域編入案が提出されたところでございますが、リーマンショックによる景気低迷等の理由から、地元合意形成や開発事業計画策定が円滑に進まない地区がございました。

また、県におきましては、浸水常襲地域による減災対策検討会議で治水対策を検討してまいりましたが、その検討状況を踏まえまして、市街化区域編入案が浸水常襲地域の上流部に位置する場合などにあっては、十分に治水部局と協議、調整を行ってきたところでございます。

また、従前の線引きの見直しと同様、市町村からは、多くの住宅用地を目的とした市街化区域編入案が提出されたわけでございますが、今回の見直しの考え方と合致しないため、それらの案に関する市町村との調整を行ってきたところでございます。

それら調整を踏まえまして、市街化区域編入、それから、特定保留区域、市街化調整区域編入、いわゆる逆線引きを含めまして、対象地域は全部で90地区でございます。市街化編入につきましては45地区、面積は274ヘクタール。特定保留区域は5地区、57ヘクタール。それから、逆線引きの区域は40地区、59ヘクタールでございます。

市街化編入をした45地区の内訳でございますが、工業系、商業系、駅前整備、住居系と分けておりまして、工業系につきましては7地区、112ヘクタール、商業系につきましては13地区、113ヘクタール、駅前整備につきましては4地区、19ヘクタール、住居系につきましては2地区、16ヘクタールでございます。先ほど、原則として住宅地を目的とした市街化区域編入は行わないと申しましたが、この地区につきましては、駅周辺で、医療、福祉関係の施設と多世代居住を目標としてまちづくりを進めているということでございますので、隣接している2地区については案といたしました。その他、19地区、14ヘクタールが、境界調整や既成市街地の編入ということでございます。

境界調整というのは、例えば、道路が区域区分の境界になっていたものが、道路自体が整備によって位置が変わったりすることによるものでございます。道路や水路等によるものがございます。

工業系につきましては、案はたくさんあったのですが、調整段階でかなり取り下げとなったものもございまして、先ほどマスタープランの中でご説明申し上げましたが、工業の出荷額の目標値をかなり高く設定をいたしておりますので、今後新たな進出企業の計画が定まった場合には、必要な農林調整を経た上で、随時、市街化区域への編入を検討してまいりたいと考えております。

次に、特定保留区域の内訳でございます。

工業系として1地区、商業系として3地区、医療・福祉系としては1地区でございます。工業系の1地区は、京奈和自動車道樫原南・御所インターチェンジ周辺の地区でございます。開発の事業の現実性が整いました時点で計画編入をしてみたいと考えております。

商業系の3地区につきましては、民間開発でございますが、地元調整等、若干合意形成が完全に至っていないところがございますので、特定保留といたしました。

3つ目の医療福祉系でございますけれども、この件につきましては、従前住宅開発公社が住宅開発をするという前提で特定保留をされておりましたけれども、今般県立奈良病院を高度化するにあたりまして、候補地の1つとされておりますことから、その移転地と決定された際に手続きが円滑に進むように特定保留区域に設定したいと考えております。

以上、総括についてのご説明は終わりたいと思います。

次に、その後の資料1の2以降が、各個別の一覧表になってございます。先ほど工業系、商業系、駅前整備、住居系という形で区分をいたしましたので、その地区がどれに該当するかということについてご説明をいたしたいと思います。

1の地区は、奈良市二名町でございますが、商業系の市街化区域の編入でございます。2番奈良市秋篠町も、商業系のものでございます。次に、5番奈良市中町石木町、6番奈良市古市町と商業系でございます。7番奈良市杏町は工業系でございます。11番奈良市中登美ヶ丘①、生駒市登美ヶ丘西、12番奈良市中登美ヶ丘②、生駒市真弓北が住居系でございます。それから、13番大和高田市神楽・池田、広陵町安倍、14番大和高田市菅原町、樫原市坊城町は商業系でございます。16番大和郡山市九条駅東が駅前整備でございます。20番天理市稲葉町は商業系でございます。22番樫原市新堂町は工業系、23番樫原市膳夫町は商業系、24番樫原市忌部町は工業系でございます。

次の3ページを見ていただきまして、32番樫原市常盤町、桜井市大福は商業系でございます。39番桜井市東新堂も商業系でございます。42番五條市北宇智、43番御所市北インター①は工業系でございます。44番御所市三室・蛇穴は商業系でございます。45番生駒市学研北生駒は駅前整備でございます。

次、4ページをお願いいたします。

59番香芝市JR五位堂駅前は駅前整備でございます。65番平群町下垣内・平等寺・椿井は商業系でございます。67番斑鳩町新家は駅前整備でございます。69番安堵町窪

田、74番田原本町IC周辺は工業系でございます。76番上牧町五軒屋は商業系でございます。

以上の区域が、市街化区域編入の45地区の内訳を示したものでございます。

次に、5ページをお願いいたします。

5ページが特定保留区域の内訳でございますが、82番奈良市七条西町が医療福祉系でございます。83番奈良市東九条町、85番上牧町三軒屋北、86番河合町穴闇が商業系でございます。84番御所市御所北インター②が工業系でございます。個別の内容につきましては、1つ1つ説明をしたいところでございますが、お時間の都合上省略をさせていただきますと思います。

個別箇所は、A3の大きい資料の中で見ていただくことになるのですが、資料1の2の整理番号が、1枚めくっていただきますと番号がついておりますが、その番号と対応いたしております。例えば、1番の奈良市二名町の案件につきましては、位置図としてはAでございます。Aの右下のほうに1番というのがございますが、この地区でございます。

あと、都市計画区域全体をA、B、C、D、E、F、G、Hと、順にMまで案のあるところを分割して、位置図として、まず最初につけております。

その下に計画図として資料1の4というのが出てまいります。その中で、2枚セットになっておりまして、まず、1枚目に、市街化区域に編入する区域を赤で囲まれた区域として表示をいたしております。それから、2枚目が、市街化区域編入した際の用途地域を示したものでございます。この2枚セットのパターンで各資料が構成されております。

以上が線引きにかかわることでございます。

続きまして、用途地域の見直しについてご説明をいたしたいと思っております。

先ほど使いました同じ資料の6ページをごらんいただけませんか。

用途地域の見直しの基本的な考え方と県原案の概要をお示しいたしております。

見直しの基本的な考え方といたしまして、その下のア、イ、ウ、エの観点から整理をいたしております。

アは、県や市町村が目指すまちづくりの実現に向けて、計画的な土地利用の誘導を図る必要がある場合がございます。

イは、従来想定されていた市街地像において主たる用途とされていた建築物以外の建築物が相当程度立地する動向にありまして、新たな市街地像に対応した用途地域に変更することが必要である場合がございます。

ウは、道路等の基盤整備によりまして目指すべき市街地像に変更が生じ、新たな市街地像に対応した用途地域に変更する必要がある場合がございます。

エが、病院や老人福祉センターなど、都市生活を支えるさまざまなサービス機能を荷う施設の整備または機能更新を誘導するため、建築できる用途の範囲や容積率、建ぺい率を見直すことが適切な場合がございます。

このような視点で見直しを行ってまいりまして、県原案全体で59地区でございます。うち、境界調整というものが19地区でございます。資料2の3というのがございますが、ここからが用途地域の変更にかかわるものでございまして、この表の整理番号の1-1とか1-2の順に位置図、計画図という形で整理をいたしております。これも、本来ですと地区ごとにご説明を申し上げたいところでございますが、お時間も超過しておりますことから、全体の説明をもってかえさせていただきたいと思っております。よろしく願い申し上げます。

以上、報告を終わりたいと思っております。

【齋藤会長】 どうもご苦労さまでございました。

ただいまの報告事項につきまして、ご質問等はございませうか。はい、お願いします。今井委員。

【今井委員】 1点教えていただきたいのですが、資料の1の1に、県の原案の概要としまして、全地区数は90地区とあります。それで、次から続きます資料の1の2の最後のところの通し番号が86で終わっているのですが、90ということであると、90まであると思われるのですが、この件につきまして教えていただきたいと思われました。

【齋藤会長】 どうもありがとうございます。

いかがでしょうか。

【都市計画室西山室長】 個表で申し上げますと、例えば33番ですと、芝の①ですけれども、市街化区域へ編入と市街化調整区域へ編入という、両方の面を持った地区がありまして、それを別々にカウントしていますので、1ページ目のほうで説明した地区数は90地区になります。ですから、4地区だけ市街化区域へ編入する部分と市街化調整区域へ編入する部分があるということでございます。

【今井委員】 そうしますと、あと、残りは具体的にどの地区になるんですか。

【都市計画室西山室長】 33芝①と35赤尾と60高山台、62大宇陀区拾生です。

【齋藤会長】 それは、この表からは読めないですね。

【都市計画室西山室長】 資料1-2の個別の表ですと、例えば33番の芝①を見ていただきますと、市町村名があって、面積があって、市街化区域へ編入と市街化調整区域へ編入ということで、これは両方数字が入っております。こういう地区が、今申し上げた4地区あるということです。

【今井委員】 わかりました。45と確かに40はカウントされます。通し番号が続きなかったのも、質問をさせていただきました。

【斎藤会長】 細かいところを見ていただきまして、大変ありがとうございました。

いかがでございましょうか。よろしゅうございますか。

(「なし」の声あり)

【斎藤会長】 それでは、ご質問、これ以上ございませんので、以上をもちまして本日の議案の審議及び事務局からの報告を終了したいと思います。

皆様には、大変長時間にわたりまして熱心にご審議いただきまして、また、円滑な議事の進行にご協力をいただきまして、大変ありがとうございました。また、事務局にも随分たくさんの説明をして、大変ご苦労さまでございました。

それでは、会議の進行を事務局のほうにお返しいたします。

【都市計画室横井補佐】 斎藤会長、どうもお疲れさまでした。

ご出席の皆様も、暑いところで大変長時間、ほんとうに熱心なご議論、ありがとうございました。

それでは、これをもちまして第146回都市計画審議会を閉会いたします。

どうもありがとうございました。

——了——