

第162回奈良県都市計画審議会

1. 日時：平成29年7月26日（水）午後2時～午後3時
2. 開催場所：奈良県文化会館 2階 集会室A B
3. 出席者：齋藤会長、塚口委員、川村委員、岩崎委員、磯田委員、岡井委員、増井委員、村井委員、美並委員（代理出席）、新井委員（代理出席）、坂野委員（代理出席）、池田委員（代理出席）、安田委員（代理出席）、乾委員、中野委員、太田委員、和田委員、佐藤委員、森下委員、細川委員、森本委員
4. 開催状況：傍聴者1名
5. 第1号議案 大和都市計画道路の変更（立野中環状線の変更）
第2号議案 大和都市計画道路の変更（勢野中環状線の変更）
第3号議案 大和都市計画道路の変更（縄手見瀬線の変更）
報告事項 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

【事務局】 それでは定刻となりましたので、ただいまから第162回奈良県都市計画審議会を開会いたします。

委員の皆様方には大変お忙しい中ご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

審議に入ります前に委員の交代についてご報告いたします。お手元の委員名簿をあわせてご覧ください。

前回の審議会以降、新たに委員にご就任いただいた方々を紹介いたします。

まず、市町村の議会を代表する委員です。橿原市議会議長、細川佳秀委員です。

【細川委員】 細川でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 また、行政機関におきましても、人事異動に伴う委員の交代がありました。本日は代理でご出席いただいている方もおりますので、お名前のみ紹介いたします。

奈良県副知事、村井浩委員です。

近畿農政局長、新井毅委員です。

近畿運輸局長、坂野公治委員です。

本日はご欠席でございますが、近畿経済産業局長、森清委員です。

さて、本日の出欠状況ですが、狭間委員、森委員、岩田委員、平井委員から欠席の連絡をいただいております。

委員総数25名中21名が出席されておりますので、奈良県都市計画審議会条例第5条第1項の規定によりまして、本日の審議会が有効に成立していることをご報告します。なお、本日の審議会には議題に関連する幹事が出席しております。

ここで、報道関係者の皆様に申し上げますが、撮影につきましては審議に入るまでの間としますので、ご了承をお願いいたします。

それでは、ここからは斎藤会長に議事の進行をお願いいたします。斎藤会長、よろしくお願い申し上げます。

【斎藤会長】 会長を務めております斎藤でございます。よろしくお願い申し上げます。

委員の皆様には大変お忙しい中、また暑い中ご出席いただき、厚く御礼申し上げます。

それでは、ただいまから第162回奈良県都市計画審議会の議事に入りたいと存じます。いつものように、忌憚のないご意見、ご質問等をいただければと思います。

まず、本日の議事録署名者ですが、私の方から指名させていただきます。川村委員、どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日、本審議会に対し、1名の方から傍聴の申出がありますが、傍聴を認めることとしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【斎藤会長】 ありがとうございます。それでは、認めることにいたします。また、この後の申出につきましても、20名を限度に傍聴を認めることにしたいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【斎藤会長】 それでは、認めることにいたします。

傍聴人の方にお伝えします。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。

報道関係者の方、これより議案の審議に入りますので、撮影はご遠慮いただきたいと思います。

それでは、本日の議案ですが、本日の議案はお手元に配付しているとおりでございます。審議事項が3件でございます。

第1号議案、大和都市計画道路の変更（立野中環状線の変更）について、第2号議案、大和都市計画道路の変更（勢野中環状線の変更）について、この2件の議案は相互に関連

しておりますので、一括してご審議をお願いしたいと存じます。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】 都市計画室の楠本でございます。よろしくをお願いいたします。私の方から大和都市計画道路の変更についてご説明させていただきます。

本日もご審議いただきます議案は、先程会長の方からご紹介いただきましたが、3つでございます。内容としましては、第1号議案として、三郷町域の立野中環状線の変更、第2号議案として、同じく三郷町域の勢野中環状線の変更、第3号議案として、橿原市域の縄手見瀬線の変更でございます。

議案の説明に入る前に、お手元の配付資料をご覧ください。まず、議案書ですが、1枚おめくりいただきまして、議事目録でございます。今回の議案を記載させていただいております。おめくりいただきまして、1ページ目には審議会会長より付議案の提出文書、次の2ページ目には知事から審議会会長への付議依頼、次の3ページ目には第1号議案の計画書を添付してございます。これは都市計画に定めるべき事項を表示しております。次のページをお願いいたします。4ページ目には第1号議案の変更理由書を添付してございます。以降、5ページから12ページにかけて、第2号議案及び第3号議案について同様の資料を添付してございます。また、別冊になっておりますが、A4判の参考資料集には、位置図や新旧対照図などをまとめてございます。

説明の方はお手元の資料とあわせまして、前のスクリーンで行わせていただきますので、よろしくをお願いいたします。

それでは、まず初めに、第1号議案である立野中環状線の変更、第2号議案である勢野中環状線の変更でございますが、これら2つの議案につきましてはいずれも三郷町域の都市計画道路の見直しに伴うものとなりますので、一括してご説明させていただきます。

説明の方でございますが、まず初めに三郷町内の都市計画道路の見直しについて、続いて立野中環状線の変更、勢野中環状線の変更、最後に都市計画の手続という順番で進めさせていただきます。

それでは、三郷町内の都市計画道路の見直しということでございますが、そもそも、なぜ都市計画道路の見直しを行っているのかということについて説明させていただきます。

全国的な流れ、状況としまして、過去に都市計画道路は、人口の増加、交通量の増大、市街地の拡大等を前提に決定されてきましたが、近年の人口の減少、経済の低成長、市街地拡大の終息など、社会経済の状況は大きく変化しております。特に将来の自動車交通量

については、平成20年には国が、平成21年には奈良県がそれぞれ、将来交通量が減少するとの結果を初めて公表しました。これを受けまして、本県は平成22年7月に奈良県都市計画道路の見直しガイドラインを策定し、このガイドラインに基づいて、市町村と連携しながら都市計画道路の見直しを進めているというところでございます。

県内全体の見直しの進め方としましては、まず1つ目のステップとして、単独市町村域内におさまる未着手の都市計画道路、これについては県内の都市計画道路396路線のうち190路線が対象となりますが、順次見直しを行っております。今回付議いたします三郷町、橿原市の見直しにつきましても、このステップ1に該当いたします。

このように、現在ステップ1を進めている市町村は全体の7割程度という進捗状況ですが、取りかかるところから随時、広域調整が必要となるステップ2の複数市町村域にまたがる都市計画道路の見直しを進めたいと考えているところでございます。

ステップ3についてでございますが、基本的にはステップ1及びステップ2において既存の都市計画道路の見直しが完了した後、市町村のまちづくりの検討が進むなど、今後新たなニーズが発生した場合に新規で都市計画道路を検討するというところでございます。これにつきましては、今後の社会経済状況等の変化を踏まえて取り組んでいきたいと考えております。

次に、三郷町における都市計画道路を取り巻く環境の変化についてご説明いたします。

1つ目としましては、人口減少並びに高齢化の進行であります。県全体の人口は、平成12年の144万人をピークに減少の傾向が続いています。画面に示させていただいた図は、三郷町の人口の推移を棒グラフで示しております。そのうち緑色の部分が65歳以上の人口を表しております。三郷町の人口は、昭和55年以降増加し、平成7年には最高約2万4,000人まで増加しましたが、近年は横ばいの傾向にあります。さらに、将来人口の推計結果では、平成52年には約1万8,000人まで減少し、ピークである平成7年に比べると約25%の減少となります。また、この図でも明らかでございますが、高齢化も進んでいくと予想されております。

2つ目としまして、自動車交通量の変化でございます。本県では、平成21年に公表した平成42年の県全体の自動車交通量は平成17年度の実績値に比べて約2割減少するという予測結果が出ております。また、三郷町内の交通量の状況ですが、町内で平成17年度に交通量調査を行っている主要5地点において平成17年度の実績交通量と平成42年の将来交通量の推計結果を比較しますと、約3割も減少すると予測されており、将来的に

大きく交通量が減少して参ります。

3つ目としまして、三郷町内の都市計画道路の整備状況でございます。三郷町内には都市計画道路が15路線ありまして、総延長は約20キロメートルとなっております。このうち約8割の都市計画道路が既に整備済みという状況になっております。一方、ここに示している地図におきまして、赤色の部分が現在未着手となっております。町内の都市計画道路は昭和47年から52年にかけて都市計画決定されており、計画決定後40年近く経過している状況になっておりますので、未着手となっている区間については建築制限が長期化しております。

以上、ここまで説明させていただきました背景を踏まえまして、都市計画道路の見直しに取り組んで参りました。

ここで、県のガイドラインに定めている見直しの考え方について、概要を説明させていただきます。

県のガイドラインでは、未着手区間を対象に、自動車の交通機能、歩行者等の交通機能、自治体のまちづくり計画との整合性という3つの観点から必要性を検証することとしております。検証の結果、いずれの観点からも必要性が認められない路線につきましては、原則廃止となります。

また、この中でいずれかの観点で必要性が認められた路線についても、さらにその機能の代替手段を検討し、他の手段で代替できる場合は廃止することとしております。代替手段がない場合につきましては存続といたしますが、事業実施の段階におきまして、土地利用や道路規格のあり方を踏まえて、必要に応じて変更する場合があります。

このような中、三郷町では平成27年度から県と町が連携して、未着手となっている都市計画道路の見直しに取り組んで参りました。町内には未着手の都市計画道路が7路線あり、県決定が3路線、町決定が4路線となっております。これらについてガイドラインに基づき見直した結果、県決定の立野中環状線と勢野中環状線の一部区間を廃止すべきと考え、昨年にパブリックコメントを実施いたしました。町で実施したパブリックコメントに対しては2名の方から意見の提出がありましたが、県で実施したパブリックコメントに対する意見の提出はありませんでしたので、立野中環状線と勢野中環状線の2路線の一部区間を廃止する都市計画変更案を作成いたしました。

それでは、立野中環状線の都市計画変更案とガイドラインに基づく検証結果についてご説明させていただきます。お手元の参考資料集の3ページに立野中環状線の新旧対照図を

載せておりますので、スクリーンとあわせてご覧ください。

立野中環状線の現在の計画の概要でございます。起点を立野北1丁目、終点を立野南1丁目とする、延長約970メートル、幅員12メートル、2車線の計画となります。昭和47年に人口増加に伴い各所で住宅地開発が進み、生活環境の悪化の恐れがあったことから、都市の健全なる発展と調和する都市施設の整備、交通の円滑化を目的として都市計画決定されてございます。前に示しております地図の中で、赤色の部分は既に整備済みとなっております。一方、黄色で示した部分は、現道がなく未着手区間となっておりますので、見直しの検証を行った結果、廃止したいと考えております。なお、整備済みの区間については、名称を、北側部分は立野北線、一方、南側部分は立野南線に変更いたします。

廃止区間における県のガイドラインに基づく検証結果でございます。廃止区間は、将来的に自動車交通量の減少が見込まれることや、並行して県道の王寺三郷斑鳩線が通っており、混雑なく自動車交通が処理されていることから、自動車の交通機能の観点からは必要性はないと考えております。また、通行機能、滞留機能といった、歩行者等の交通機能の観点や、市街地形成機能、防災空間機能などの自治体のまちづくり計画の整合性の観点からも検証しましたが、いずれの観点からも必要性が認められませんでしたので、未着手区間を廃止することといたしました。

廃止区間の状況写真でございます。左側の写真は廃止区間の起点側となります。写真左奥に続いている道路が廃止区間と並行している県道の王寺三郷斑鳩線となっております。また、向かって右側の写真でございますが、位置図に示している馬場交差点付近の写真となります。この写真では右奥に続いている道路が県道の王寺三郷斑鳩線でございます。廃止区間は、今、黄色の網かけで示させていただいた部分となります。現道は無く、現況は田んぼや畑となっております。

次に、勢野中環状線の都市計画変更案の概要とガイドラインに基づく検証結果でございます。お手元の参考資料集の5ページ及び6ページに勢野中環状線の新旧対照図を載せておりますので、スクリーンとあわせてご覧ください。

まず初めに、現在の計画の概要でございますが、勢野中環状線は、起点を信貴ヶ丘4丁目、終点を勢野東5丁目とする、延長約2,580メートル、幅員12メートル、2車線の計画となっております。先程の立野中環状線と同様に、昭和47年に人口増加に伴い各所で住宅地開発が進み、生活環境の悪化の恐れがあったことから、都市の健全なる発展と調和する都市施設の整備、交通の円滑化を目的として都市計画決定されました。地図に①か

ら⑤の区間を示しておりますが、区画①は既に整備済みとなっております。未着手となっている区間は②から⑤となっております。このうち区間②と⑤は現道が無く未整備の状況でございます。一方、区間③④については、都市計画道路としての計画幅員を満たしておりませんが、2車線道路として既に整備されてございます。この中で、区間②と③については、県のガイドラインに基づいて検証した結果、都市計画道路としての必要な機能は現道で代替可能であるため、廃止したいと考えています。区間④と⑤については、土地区画整理事業地内であり、面的整備を実施する予定で、加えて、三郷町の第4次長期基本構想・総合計画に地域連携軸として位置付けられておりましたので、存続として扱いたいと考えております。存続区間については、見直し対象外の区間①、この図の起点から信貴山下駅を結ぶ区間でございますが、この名称を信貴ヶ丘線、存続と扱う見直し区間④と⑤の名称を勢野中央線に変更いたします。

次に、廃止と判断した区間の検証の内容についてご説明いたしますと、自動車の交通機能の観点からは信貴山下駅へのアクセス強化に資する路線となっており、アクセス機能において必要性があると判断されます。また、現道のある区間③は先程申し上げたとおり、三郷町における地域連携軸に位置付けられておりましたので、円滑性の観点から必要性があると考えられます。また、歩行者等の交通機能の観点からは、区間③については通学路に指定されており、通行機能の観点から必要性があると判断いたしました。

このように、自動車の交通機能と歩行者等の交通機能の観点から当該区間の必要性が認められるため、次に代替手段の検討を行いました。信貴山下駅へのアクセスについては、周辺道路が既に整備されておりまして、現道で駅へのアクセスが可能となっております。また、町の計画に位置付けられていた地域連携軸としての機能については、現道として2車線の県道信貴山線がありますので、現道が代替機能を有してございます。また、通学路区間には歩行空間が確保されており、歩行者等の交通機能についても現道より代替機能が確保されていると判断しております。このことから、当該区間については都市計画道路としての整備の必要性がございませんので、廃止と判断いたしました。

信貴山下駅へのアクセスについてでございますが、計画当初の様子を上航空写真に示してございます。それに対して下の写真は最近の様子を示しております。勢野中環状線は計画当初、信貴山下駅の北側を起点として都市計画決定され、信貴山下駅の北側へのアクセス機能を持っておりました。また、計画当時は近鉄東信貴ケーブル線が通っておりました。昭和58年にケーブル線の廃止を受けて、跡地を都市計画道路として都市計画決定し、

整備されました。現在では、周辺の道路整備も進み、駅北側へのアクセス機能が確保されておりますので、今回、赤の点線部分、これを廃止したいと考えております。

今説明しました廃止区間の状況写真でございます。黄色の網かけ部分が廃止区間となっております。左側が信貴山下駅付近の写真でございます。駅付近から北方向に向かって撮影しておりますが、ご覧のとおり、せり上がった宅地に向かって未着手区間がございます。一方、右側は県道信貴山線の交差付近の写真となります。県道交差部から南に向かって撮影しており、わかりにくくて恐縮ですが、写真の下の部分で左右に県道信貴山線が通っているという状況でございます。そこから矢印の方向に未着手区間が続いており、現在は宅地となっている状況でございます。次に示させていただいた写真は、廃止区間のうち現道がある箇所の写真でございます。この区間は、県道信貴山線が2車線で整備済みとなっております。また、ガードレールが設置されるなど、歩行空間も確保されてございます。

最後に、都市計画の手続について説明させていただきます。

今回の都市計画の手続に先立って、平成28年7月5日から8月5日まで、三郷町域の都市計画道路の見直しについてパブリックコメントを実施しましたが、県で実施したパブリックコメントに対する意見はございませんでした。その後、都市計画法に基づく手続として、都市計画の原案の作成を行い、平成29年2月3日から17日にかけて公述申出の受付を行いました。申出がなかったために、2月26日に予定していた公聴会は開催しませんでした。その後、都市計画の案を作成し、変更案を縦覧し、意見書の受付をいたしました。あわせて、関係する三郷町に対して意見聴取しております。このような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いているということでございます。

公聴会は都市計画法第16条に基づくものでございまして、都市計画の原案の段階で住民の方の意見を反映させるために開催するものでございます。公聴会の周知は、案内文を町役場、JR三郷駅、近鉄信貴山下駅及び近鉄勢野北口駅へ掲示いたしました。また、三郷町の広報紙への掲載、県の公報、県及び三郷町ホームページで周知を行いました。先程申し上げたとおり、公述の申出がなかったため、開催しなかったということでございます。

次に、5月9日から5月23日の2週間、都市計画法第17条に基づきます案の公告、縦覧、意見書の受付を行いました。結果としましては、地元住民の方からの意見書の提出はございませんでした。あわせて、関連する三郷町に意見を求めまして、意見なしと回答をいただいております。

以上が第1号議案、第2号議案についての説明となりますが、ご了承いただけましたら速やかに都市計画決定の告示の手続を進めさせていただきたいと考えております。

これらの議案についての事務局からの説明は以上でございます。ご審議の程、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した。

議案の中身、内容は以上のおりでございます。本件につきまして、ご意見、ご質問等があれば、発言をお願いいたします。佐藤委員。

【佐藤委員】 座ったままで失礼させていただきます。

説明を受けまして大体内容は理解できたんですけども、気になるところで、パブリックコメントで意見がゼロという報告を受けているんですけども、周辺の自治会への案内とかはされているかどうかを確認させていただきたいと思います。

【事務局】 都市計画室の大須賀でございます。お答えさせていただきます。

パブリックコメントをする際にどういう形でやるかというのは、今回は三郷町さんとかなり丁寧に打ち合わせをさせていただきまして、関係自治会さんがどこにあるかということもちゃんと三郷町さんと議論しながら確認させていただきまして、自治会の会長さんないしは区長さんのところに全てご説明に行って、どういう形で配布させてもらいましょうかということも打ち合わせさせていただきまして、自治会単位でいろいろ方法が違って、回覧を回していただく場合もありますし、今回はありませんでしたけど、説明に来てくれという場合も当然過去にもありましたので、地域地域の実情に応じて配布させていただいたということでございます。

【佐藤委員】 ありがとうございます。

ちょっと気になるのが、平成22年から見直しガイドラインということで、どんどん廃止の方向で今走っているかと思えます。その中で、勢いに任せて廃止にするのではなく、やはり廃止をする前に、お住まいの方々の意見というものはしっかりと聞いていく必要があるかと思えますので、パブリックコメント0件というのがずっと続いているかと思えます。私も実際、県会議員として動かさせていただいて、よく訪問会の時に試しに聞いてみるんですけど、パブリックコメントってご存知ですかということを知ったら、3分の1ぐらいの方はご存知なんですけれども、3分の2の方が、一体何のためにこれがあるのか、それを理解されていない方が非常に多いので、まずはパブリックコメントがどうして必要かということをお知らせして説明をしていただいて、行政側もしくは、こういう審議会でするだ

けではなく、直接参加型の直接民主制を少しでも反映するためにパブリックコメントは定められているかと思っておりますので、当然そのことはご理解していただいているとは思いますが、すけれども、ちょっとずっとパブリックコメント0件というのが引っかかかっていまして、是非とも周知徹底の方、更に輪をかけてしていただきたいと思っております。

内容的には私は異存はないという形でございますので、質問を終えさせてさせていただきますと思っております。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

パブコメの必要性について周知を図ってほしいという意向が出されました。これまでパブコメの結果、あまり意見がないというケースと、いろいろ意見が出るというケースがあって、私も気にかけていたんですが、新興住宅地というのは非常に意見が少ないですね。という傾向があって、私も新興住宅地の住民として少し反省しているわけですが。どうぞよろしくお願いいたします。

他に何かご意見はございますか。

(「なし」の声あり)

【斎藤会長】 それでは、他にご意見、ご質問がないようですので、質疑を終了し、お諮りしたいと存じます。

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】 ありがとうございます。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。ありがとうございました。

続きまして、第3号議案、大和都市計画道路の変更（縄手見瀬線の変更）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。

【事務局】 それでは、引き続き、第3号議案である縄手見瀬線の変更についてご説明させていただきます。

説明でございますが、まず初めに橿原市内の都市計画道路の見直しについて、次に縄手見瀬線の廃止の概要について、最後に都市計画の手続についてという順番で進めさせていただきます。

まず初めに、橿原市内の都市計画道路の見直しについてということで、橿原市の都市計画道路を取り巻く環境の変化についてご説明させていただきます。

1つ目としましては、先程の三郷町や奈良県全体と同様に、人口減少並びに高齢化の進

行であります。画面に示させていただいた図は橿原市全体の人口推移を棒グラフで示しております。緑色の部分が65歳以上の人口となっております。橿原市の人口は、昭和55年以降増加し、平成22年には最高12万6,000人まで増加いたしました。将来人口の推計結果では、平成52年で約10万7,000人まで減少し、ピークの平成22年に比べて約15%減少する予測となっております。また、65歳以上の人口の割合が増えて、高齢化も進んでいくと予想されております。

次に、2つ目といたしまして、自動車交通量の変化についてでございます。橿原市内で交通量調査を行っている主要な13地点において平成17年の実績交通量と平成42年の将来交通量の推計結果を比較しますと、約2割減少する予測となっております。奈良県全体の交通量についても、先程の議案において説明させていただきましたが、将来交通量は約2割減少する予測となっております。

3つ目としまして、橿原市内の都市計画道路の整備状況についてでございます。橿原市内には56路線の都市計画道路があり、総延長は約80キロメートルとなっております。そのうち整備の終わっている都市計画道路は、概ね半分の約43キロメートルとなっております。市内の都市計画道路は昭和50年代に都市計画決定され、以降20年以上経過している路線が多くなってきており、建築の制限が長期化しております。前のスクリーンの地図で赤色で示した箇所が未着手となっている部分でございます。

以上、ここまで説明させていただきました背景を踏まえまして、都市計画道路の見直しに取り組んで参りました。

橿原市域の都市計画道路の見直しは、平成26年度から県と市が連携して取り組んできました。橿原市には未着手の都市計画道路が19路線あり、国や他市町村との調整が必要な都市計画道路やまちづくり構想検証中のため調整が必要な都市計画道路を除き、5路線を見直し対象路線といたしました。この5路線のうち県決定が1路線、市決定が4路線となっております。ガイドラインに基づき見直した結果、県決定の路線では縄手見瀬線の全線を廃止、また、橿原市の決定の路線としては大福出垣内線、見瀬五条野線、大軽1号線の3路線を廃止すべきと考え、パブリックコメントを実施いたしました。結果としましては、意見等がありませんでしたので、県では縄手見瀬線を全線廃止する都市計画変更案を作成いたしました。

縄手見瀬線の都市計画変更案の概要とガイドラインに基づく検証結果についてご説明させていただきます。お手元の参考資料集の8ページに位置図、10ページから13ページ

に新旧対照図を載せておりますので、スクリーンとあわせてご覧ください。

まず、現在の計画の概要でございます。この路線は、起点を縄手町、終点を見瀬町とする延長約3,100メートル、幅員18メートル、2車線の計画となっております。画面の地図の黄色で示した区間になります。昭和37年に橿原市の発展に伴う街路網の検討の中で、国道169号を中心とする交通の円滑化を目的として都市計画決定されました。しかし、全区間が未整備となっており、見直し検証を行った結果、全区間を廃止したいと考えております。

次に、県のガイドラインに基づき廃止と判断した区間の検証の内容についてご説明いたします。この区間は、将来的に自動車交通量の減少が見込まれることで、南北方向の交通は既存の国道165号及び169号で賄えることから、自動車の交通機能の観点から整備の必要性はないと考えております。また、ご覧のとおり、歩行者等の交通機能、まちづくり計画との整合性の観点からも検証いたしましたが、いずれの観点からも必要性は認められませんでした。さらに、計画位置には本薬師寺跡などの史跡もあり、事業の実現性も非常に低いと考えており、廃止する判断をいたしました。

廃止区間の状況写真でございます。黄色で示させていただいた部分が廃止の区間となります。左側の写真は、都市計画道路久米見瀬線との交差付近を北方向に写したものでございます。写真の下のほうに写っている左右に通っている道が久米見瀬線でございます。一方、右側の写真は、終点に当たる国道169号との接続部分から北東方向に写した写真でございます。ご覧のとおり、現在は現道がなく、田や宅地となっており、未整備の状況となっております。

最後に、都市計画の手続の流れについてでございます。

今回の都市計画の手続に先立って、橿原市域全体の都市計画道路の見直しについて橿原市がパブリックコメントを実施いたしました。意見はございませんでした。その後、都市計画法に基づく手続といたしまして、都市計画原案を作成し、平成29年3月17日から31日にかけて公述の申出を受け付けましたが、申出がなかったため、4月16日に予定していた公聴会は開催いたしませんでした。その後、都市計画の案を作成し、変更案を縦覧し、意見書の受付を行いました。あわせて、関係する橿原市に対して意見聴取しております。

都市計画法第16条に基づく公聴会についてでございますが、関係する7自治会に対して案内文の回覧を行い、橿原市の広報紙への掲載、奈良県公報、県と市のホームページで

それぞれ周知を行いました。先程申し上げたとおり、公述の申出がなかったため、開催いたしませんでした。そして、5月16日から30日の間、都市計画法第17条に基づきます案の公告、縦覧、意見書の受付を行いました。地元住民の方からの意見書の提出はございませんでした。あわせて、関係する橿原市からも意見なしという回答をいただいております。

以上でございますが、ご了承いただきましたら、本議案におきましても速やかに都市計画決定の告示の進めさせていただきたいと考えております。

事務局からの説明は以上でございます。ご審議の程、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した。

議案の内容は以上のとおりとなります。本件につきましてご意見、ご質問等があれば、ご発言をお願いいたします。

【森下委員】 ないです。

【斎藤会長】 ないですか。はい。

比較的3キロという長い区間なんですけど、道路の使われ方そのものがこれから大きく変わるという、その地域に関わる変更ということで考えていいんじゃないかと思えます。京奈和道路がどんどん延びると、交通量全体が南北・東西に流れていく方向にこれから変わっていくだろうという地域の交通計画の変更でございます。

いかがでございましょうか。ご意見、ご質問等ありますか。

(「なし」の声あり)

【斎藤会長】 それでは、特にご意見、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】 ありがとうございます。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。ありがとうございました。

次に、事務局から報告事項が1件ございます。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変更についてです。事務局から説明をお願いします。

【事務局】 それでは、建築課で課長補佐をしております吉岡と申します。よろしく願いいたします。

資料は、お手元の資料の最後のホチキスどめの資料になります。タイトルが大和都市計

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というもので、5枚ほどありますけれども、説明は前のスクリーンでさせていただきますので、スクリーンをごらんいただければと思います。

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。これまでも、変更の都度、当審議会へ報告を行っているものです。

初めに、建築基準法では市街化調整区域の容積率の指定について、特定行政庁が土地利用の状況等を考慮し当該区域を区分して都道府県都市計画審議会の議を経て定めるものと規定されております。建ぺい率及び建築物の高さを定めた道路斜線制限、あるいは隣地斜線制限についても同様に規定されています。本案件は、これらの規定に基づき本都市計画審議会にお諮りするものでございます。

次に、報告とさせていただいている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。

区域の指定イメージはこちらの下図のこのようなものになっております。市街化調整区域のうち道路等が整った既存集落、こういったところを対象に指定していくというものになっています。なお、この条例の区域指定は、市町村からの申し出を受け、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。

市街化調整区域は、一般的には容積率が400%、建ぺい率が70%、あと道路斜線についてはこちらに書かれているような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、地域の住環境を維持するため、市街化区域の第1種住居地域と同様の数値である容積率200%、それから建ぺい率60%、あと斜線制限をそれぞれ1.25に変更し、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年度の第133回奈良県都市計画審議会でご了承いただいております。今回、桜井市の1地区において開発許可の基準に関する条例に基づく区域指定に変更があったことに伴い、当該地区の容積率及び建ぺい率、斜線制限といった建築物の各部分の高さの制限の数値変更を平成29年5月19日に行ったことから報告するものでございます。

こちらが桜井市の変更状況です。草川・大豆越地区はJR桜井線の巻向駅から北に約0.2キロメートルほどのところに位置しています。今回、草川・大豆越地区にて容積率、建

ぺい率等を変更した区域は、こちらの赤枠内の9.4ヘクタールとなります。変更した区域においてはこれまで容積率が400%、建ぺい率が70%、そして道路斜線勾配が1.5、それから隣地斜線勾配が2.5であったものを、指定区域の基準値である容積率200%、それから建ぺい率60%、斜線勾配がそれぞれ1.25に変更しております。

以上で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報告を終わらせていただきます。

【斎藤会長】 ご苦労さまでした。

ただいまの説明につきまして、ご質問等はありませんか。

(「なし」の声あり)

【斎藤会長】 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報告を終了します。皆さんには円滑な議事の進行にご協力いただきまして、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。また、出席の皆様におかれましても、ご議論どうも、ありがとうございました。

それでは、最後になりましたが、事務局からご報告とお願いでございます。

任期満了に伴う1号委員の退任についてご報告いたします。

平成13年10月から委員にご就任いただいております斎藤会長、平成21年9月からご就任いただいております川村委員、同じく平成21年9月からご就任いただいております磯田委員、平成27年10月からご就任いただいております岡井委員の計4名が今年の9月末をもって退任されます。斎藤会長をはじめ、退任される委員の皆様には、長年にわたり本県の都市計画に関してご指導賜り、誠にありがとうございました。

退任される委員を代表して、斎藤会長に一言ご挨拶をいただきたいと思っております。

それでは、斎藤会長、よろしく願いいたします。

【斎藤会長】 ご案内がございましたように、本日をもって本審議会を退任させていただくことになりました。長い間お世話になりました。私だけではなくて、ただいまご案内がありましたように、川村委員、磯田委員、それから岡井委員も今回をもって、今日をもってご退任ということだそうであります。先生方にはどうも長い間お世話になりまして、ありがとうございました。

私は平成13年からこの審議会の委員になりまして、仕事をしているうちにどんどん時

間が過ぎまして、いつの間にかこのような年齢になりました。数週間前に生駒市からシルバー生きいきクーポン券というのが送られて参りまして、何が買えるのかと思ったら、高齢者グッズが買えるというのを見て、自分の年齢を自覚した次第でございます。随分長い間務めさせていただきましたけれども、大過なく務めさせていただきました。これも皆様のご協力によるものと、厚く感謝しております。

堅苦しい挨拶がちょっと苦手なので、最後に1枚だけちょっと資料を皆さんにご紹介したいと思います。

実はこの4月に私ども、関西におけるインフラ強化を進める会という会を立ち上げまして、これは大阪府もそうですけれども、近畿地方整備局長、近畿運輸局長、皆、委員で入るといふ横割り型の委員会でございます。その委員会で近畿地方整備局の池田局長がプレゼンで使われた資料でございます。これを大須賀さんをお願いして借りていただきまして、今日紹介いたします。

奈良県は最近インバウンドのデータが非常に好調で話題になっているんですが、実は少し長いスパンで見ますと、奈良県がこれまで弱いと言われていた第1次産業に関して、このようなデータが出ております。左側の方を見ると、全国の下の方、相撲に例えると序の口とか序二段とかそういう位置にあったものが、平成13年、たまたま私がこの審議会の委員を務めた年から、右側の方で、特に何か言いたい訳ではないんですが、右肩上がりのそういう軌跡を描いて今日に至っている。特に一番新しいデータを見ますと、序二段ぐらいの全国四十何位という位置から、最近は全国11位まで上がってきている。奈良県における工場立地件数が非常に好調であるということをよく示すデータであろうと思います。

しかし、よく考えてみると、大和御所道路が間もなく開通いたします。それから、阪神高速も、少し事業が遅れていますけれども、大和川左岸線が開通すると、大阪のベイエリアと奈良平野の真ん中を最もショートカットする道路が完成するということになります。大和北道路はこれ私、因縁の道路なんですけど、これは少し事業化が遅れているようですが、その一方でリニアの方は事業化に向けて着々といろんなことが進んでいるという状況になっているのを見ても、奈良県における生活基盤であるとか産業基盤が、着々と整備が進んでいるということがよくわかると思います。

たまたま私は交通に関しては発言をする場が与えられておりますので、これからも奈良県の交通近代化であるとか、交通の高品質化について、そういう場をお借りして発言していきたいと考えております。

長い間、本当にお世話になりました。

最後になりましたが、奈良県並びに奈良県都市計画審議会の益々のご発展を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。大変長い間お世話になりました。ありがとうございました。(拍手)

【事務局】 斎藤会長、ありがとうございました。

次回の審議会の開催時期は今のところ未定です。開催時期が決まりましたらまたお知らせいたしますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、以上をもちまして第162回奈良県都市計画審議会を閉会いたします。ありがとうございました。