

第164回奈良県都市計画審議会

1. 日時：令和元年7月23日（火）午後2時～午後4時00分
2. 開催場所：奈良県文化会館 2階 集会室A B
3. 出席者：塚口委員、岩崎委員、朝岡委員、兒山委員、増井委員、
青木委員（代理出席）、阿部委員（代理出席）、井上委員（代理出席）、
遠藤委員（代理出席）、田尻委員、中野委員、中村委員、太田委員、
平井委員、平岡委員
4. 開催状況：傍聴者なし
5. 第1号議案 大和都市計画道路の変更について（西峠山辺三線ほか1路線の変更）
第2号議案 吉野三町都市計画道路の変更について（吉野下市線の変更）
報告事項1 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
報告事項2 大和都市計画市街化区域と市街化調整区域との区分の変更について
（川西町唐院・保田地区）
報告事項3 奈良県都市計画区域マスタープランの改定について

【事務局】 ただいまから第164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まことにありがとうございます。

審議に入ります前に、前回、平成31年2月の審議会以降、委員の交代がございましたので、改めて委員の皆様をご紹介させていただきます。お手元の委員名簿をあわせてごらんください。

まず、学識経験者の委員でございます。塚口博司委員でございます。

【塚口委員】 塚口でございます。どうぞよろしく申し上げます。

【事務局】 岩崎義一委員でございます。

【岩崎委員】 岩崎です。どうぞよろしく申し上げます。

【事務局】 朝岡直美委員でございます。

【朝岡委員】 朝岡でございます。よろしくお願ひいたします。

【事務局】 兒山真也委員でございます。

【兒山委員】 兒山です。よろしくお願ひいたします。

【事務局】 増井勲委員でございます。

【増井委員】 増井です。よろしくお願いいたします。

【事務局】 また、本日はご欠席でございますが、学識経験者の委員としまして狭間香代子委員、三浦研委員、久隆浩委員がいらっしゃいます。

次に、県議会を代表する委員でございます。田尻匠委員でございます。

【田尻委員】 田尻でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 中野雅史委員でございます。

【中野委員】 こんにちは。中野でございます。

【事務局】 中村昭委員でございます。

【中村委員】 中村でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 太田敦委員でございます。

【太田委員】 太田と申します。よろしくお願いいたします。

【事務局】 本日もご欠席ではございますが、川口正志委員、そして清水勉委員がいらっしゃいます。

続きまして、市町村の長を代表する委員でございます。王寺町長、平井康之委員でございます。

【平井委員】 平井でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 本日もご欠席ではございますが、樞原市長、森下豊委員がいらっしゃいます。

続きまして、市町村の議会を代表する委員でございます。五條市議会議長、平岡清司委員でございます。

【平岡委員】 平岡でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 また、本日もご欠席ではございますが、広陵町議会議長、奥本隆一委員がいらっしゃいます。

次に、行政機関につきましては、代理でご出席をいただいている方もいらっしゃいますが、お名前のほうをご紹介させていただきます。近畿財務局長、青木孝徳委員でございます。

【青木委員（代理）】 本日、青木、所用のため代理で出席させていただいております奈良財務事務所長の米倉と申します。よろしくお願いいたします。

【事務局】 近畿農政局長、阿部勲委員でございます。

【阿部委員（代理）】 代理で出席させていただいております近畿農政局農政政策課の蔵本でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 近畿地方整備局長、井上智夫委員でございます。

【井上委員（代理）】 本日、代理で出席させていただいております奈良国道事務所の原

でございます。どうぞよろしく申し上げます。

【事務局】 奈良県警察本部長、遠藤雅人委員でございます。

【遠藤委員（代理）】 本日、代理で出席させていただいています警察本部交通部交通規制課長の村上でございます。よろしく申し上げます。

【事務局】 また、本日はご欠席ではございますが、近畿経済産業局長、森清委員、近畿運輸局長、八木一夫委員がいらっしゃいます。

本日の審議会につきましては、委員総数24名中15名がご出席をいただいておりますので、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いたします。なお、本日の審議会では議題に関連する幹事が出席をしております。

ここで、報道機関の皆様申し上げますが、撮影につきましては審議に入るまでの間とさせていただきますので、ご了承をお願いいたします。

それでは、ここから塚口会長に議事の進行をお願いしたいと思います。どうぞよろしくをお願いいたします。

【塚口会長】 塚口でございます。

皆様にはお暑い中、お忙しい中、お集まりいただきましてまことにありがとうございます。本日もどうぞよろしく申し上げます。

それでは、ただいまから第164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、本日の議事録の署名人でございますが、順番をお願いしていると思うんですが、本日は兒山委員をお願いしたいと思いますので、どうぞよろしく申し上げます。

傍聴人の方はいらっしゃいますのでしょうか。今日はいらっしゃいませんか。

（「おられない」の声あり）

【塚口会長】 おられないですね。

それでは、この後、傍聴の方がいらっしゃるかもわかりません。その場合に、一応20名を限度に傍聴を認めることにしたいと思いますと思いますが、それでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【塚口会長】 はい、ありがとうございます。それでは、もし傍聴の方がいらっしゃったらお入りいただくようにしたいと思います。

それでは、これより会議に入りますので、報道関係の皆様方にはもし撮影をされるのだったら今までにさせていただきたいと思います。今後にご遠慮いただきたいと思いますので、よろしく申し上げます。

それでは、議事に入りたいと思いますが、お手元の次第を見ていただきますと、本日は審議案件が2件ございます。順番に議論していきたいと思いますが、まず、第1号議案、大和都市計画道路の変更（橿原高取線ほか3路線の変更）につきまして、審議を願いたいと思います。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。よろしく申し上げます。

【事務局】 都市計画室の八田でございます。よろしくお願いいたします。私のほうから大和都市計画道路の変更についてご説明いたします。

本日も審議いただきます議案は、先ほど会長のほうからご紹介いただきましたように、2議案ございます。内容としましては、第1号議案として、国道169号のバイパス計画変更に伴う橿原高取線ほか3路線の変更、第2号議案として、平成22年より県下で取り組んでおります都市計画道路の見直しに伴う元町富田線及び三室東辻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らんください。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。今回の議案を記載しております。次のページをお願いいたします。1ページ目には第1号議案について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ページ目から4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。5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、6ページから11ページにかけて、第2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。

説明のほうはお手元の資料とあわせまして、前のスクリーンで行いますので、よろしくをお願いいたします。

それでは、まず初めに、第1号議案である橿原高取線ほか3路線の変更についてご説明いたします。

説明のほうでございますが、まず初めに橿原高取線ほか3路線の概要について、続きまして整備の必要性、都市計画道路の変更概要、整備効果、環境への影響、最後に都市計画道路の手続という順でご説明いたします。

説明のほうはお手元の参考資料とあわせまして、前のスクリーンで行いますので、よろしく申し上げます。

それでは、都市計画道路橿原高取線の概要及び計画変更の経緯についてご説明いたします。都市計画道路橿原高取線は平成9年に大和高田バイパスと交差する橿原市雲梯町

から高取町清水谷までの区間において、橿原市や高取町域の交通混雑の緩和や吉野地域と大和平野地域の連携強化を目的に都市計画決定されております。その後、骨格軸である京奈和自動車道が段階的に供用される中、スクリーンの赤色点線で示しています都市計画道路御所高取線は、平成20年12月に策定した奈良の今後5カ年の道づくり重点戦略において、奈良県の活力を牽引する幹線道路ネットワークの形成を図る中奈和地域の活性化及び災害に強い骨格幹線道路として位置づけ、京奈和自動車道と一体的に整備する方針が示されました。

平成21年には、学識経験者等からなる奈良県将来ネットワーク検討委員会において、減少すると推計された平成42年の将来交通量の結果を受けて広域幹線道路ネットワークの見直しを実施しましたところ、都市計画道路橿原高取線の未着手区間である緑色A及び黄色B区間については広域幹線道路としての機能を見直すこととなりました。

このような経緯を踏まえまして、平成27年に緑色の線で示しております橿原市雲梯町から川西町までの約2,350メートルの区間につきましては、広域幹線道路としての都市計画を廃止する変更を行っており、現在は起点を県道戸毛久米線と交差する橿原市川西町、終点を国道169号と交差する高取町清水谷とする延長約6,910メートルで、橿原市及び高取町を南北に縦断する都市計画道路となっております。

今回ご審議いただきますのは、この黄色の区間約3,510メートルの都市計画を廃止して、赤の点線部分を都市計画道路御所高取線として変更するというものでございます。

次に、都市計画道路橿原御所線の概要でございます。橿原御所線は起点を橿原市新堂町、終点は御所市條とする延長約6,900メートル、橿原市及び御所市を南北に縦断する京奈和自動車の一般部となる都市計画道路になります。平成3年に都市計画決定され、平成15年に車線数を定める都市計画変更を行っております。

今回、都市計画道路御所高取線への計画変更に伴い、御所インターチェンジ前交差点から緑町東交差点までの約300メートルの区間を4車線に変更することについてご審議いただくものでございます。

次に、都市計画道路西柏原線の概要でございます。西柏原線は起点を御所市、終点を御所市柏原とする延長約2,430メートルの東西に横断する都市計画道路でございます。御所市の発展に伴う交通量の増加が著しく、将来の発展に対応するとともに交通の円滑化を図ることを目的に昭和39年に都市計画決定され、その後、3度の都市計画変更を経て現在に至っております。

今回、都市計画道路御所高取線への計画変更に伴い、赤字破線と並走する御所市玉出から柏原に至る約1,330メートルの区間については、代替機能を有しますので都市計

画を廃止し、御所市から御所市玉出に至る約1,100メートルの区間を西柏玉出線に名称変更することについてご審議いただくものでございます。

次に、都市計画道路御所北町線の概要でございます。御所北町線は起点を御所市、終点を御所市本馬とする延長約1,500メートルの東西に横断する都市計画道路になります。昭和28年に御所市にて決定され、その後、3度の都市計画変更を経て現在に至っております。

今回、御所北町線の一部区間を檀原御所線の区域に変更することについてご審議いただくものでございます。

以上が、今回変更を行う都市計画道路の現在の概要でございます。それぞれの具体的な変更内容につきましては、後ほどご説明いたします。

続きまして、整備の必要性についてご説明いたします。

都市計画道路御所高取線は、平成23年5月に策定した都市計画区域マスタープランにおいて計画的な企業誘致やまちづくり等を推進するため、京奈和自動車道と一体的な道路ネットワークを形成する地域連携軸として位置づけております。その後、同年9月に発生しました紀伊半島大水害において多くの箇所が道路が分断される一方、高い規格で整備された道路は破壊されることなく応急活動に大きな役割を發揮し、災害に強い道路の必要性が改めて浮き彫りとなりました。平成26年に策定した道路整備基本計画においても、紀伊半島大水害により甚大な被害をもたらした南部地域において、紀伊半島アンカールートの早期整備に重点的に取り組むこととしております。

都市計画道路御所高取線は、京奈和自動車道御所インターチェンジと接続する重要な部分に当たり、広域的な緊急輸送道路の確保や県南部地域の観光振興に非常に重要な役割を担うこととなります。整備の必要性については以上になります。

それでは、続きまして各都市計画道路の変更概要についてご説明いたします。

檀原高取線の変更内容としましては、黄色い線で示しています檀原市川西町から高取町兵庫までの約3,510メートル区間を廃止し、赤い点線で示しています御所市本馬から高取町兵庫までの約2,980メートルの区間を新たに都市計画決定いたします。起点が檀原市川西町から御所市本馬へ変更することとなりますので、名称を檀原高取線から御所高取線に変更いたします。

赤線で示しているのが計画ルートになります。

緑町東交差点から高取町の兵庫交差点に至るまでの区間約2,980メートルが、今回、御所高取線としての計画変更する区間となります。計画ルートについては、走行性、施工性、経済性や学校や神社、集落、JR線等の地域の土地利用の状況に配慮し、道路構

造令に基づいて道路幅員、勾配、カーブの大きさなどを比較検討の上、ルートを決定しております。

今回変更する区間の計画交通量は、平成42年の将来予測結果において1万5,800台から1万8,800台となります。道路区分は市街地が形成されていない地方部で地形が平地部となりますので、第3種第2級に区分されます。道路の設計条件となる道路構造は、道路構造令に基づき車線数が4車線、車道部は1車線当たり3.25メートル、両側に2.5メートルの歩道を設置し、交通安全上及び交通の円滑性の観点から中央分離帯を道路の中央に設置いたします。全体幅員は標準部で21.25メートルとなります。

続きまして、樫原御所線の変更概要でございます。御所インターチェンジ前交差点から緑町東交差点までの約300メートル区間について、現在の2車線から道路計画を4車線とするため、区域の変更を行います。

道路の幅員構成については、車道部が現況の2車線から4車線に変更となります。変更前と同様に、車道3.25メートル、歩道は自転車歩行者道として4メートルを設置する計画になります。

続きまして、西柏柏原線の変更概要についてでございます。都市計画道路御所高取線への計画変更に伴い、御所市玉出から柏原に至る約1,330メートル区間の都市計画を廃止し、御所市から御所市玉出に至る約1,100メートルの区間を西柏玉出線に名称変更いたします。

最後に、御所北町線の変更内容についてでございますが、スクリーンでお示ししております赤丸の隅切り部分が御所北町線の区域から柏原御所線の区域となります。

続きまして、都市計画道路御所高取線の整備効果についてご説明いたします。

1点目としまして、紀伊半島大水害において甚大な被害を受けた南部地域における防災機能の向上が図られ、紀伊半島全体としての道路ネットワークの代替性が確保できるとともに、巨大地震等の大規模災害への県内外からの人的、物的支援の受け入れ時の対応力の強化を図ることができます。

2点目は、京奈和自動車道からのアクセス性が向上することにより、大阪などの都市部から多くの人々が頻りに訪れる機会が増え、中南部の地域振興が促進され、地域経済の維持活性化につながります。

3点目は、現在国道169号の一部で慢性化しております混雑の緩和や周辺生活道路の交通安全性の向上が期待できます。

整備効果としてはこのように考えております。

続きまして、環境への影響についてご説明いたします。

大気質、騒音、振動について、計画道路供用後の予測を、こちら5カ所を対象に実施しました。予測については、道路環境影響評価の技術手法に基づいて実施しております。大気質については、二酸化窒素、浮遊粒子状物質について予測しております。二酸化窒素については、基準値が0.04から0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下であることに對し、0.018ppm前後で基準下限値を大幅に下回っております。浮遊粒子状物質につきましても、基準値0.1ミリグラム以下に對し0.04ミリグラムの予測結果となり、予測地点で環境基準を満足しております。

騒音の環境基準につきましては、道路端から20メートルまでの近接空間では昼間は70デシベル以下、夜間は65デシベル以下となっております。20メートル以上離れている地点につきましては市街化調整区域であり、用途地域区分のない地域となりますので、B地域として基準値は昼間は65デシベル以下、夜間は60デシベル以下として評価します。今回は1地点につき道路端からの距離ゼロメートルと20メートルの2カ所ずつ予測を行っております。

騒音レベルのイメージとしましては、60デシベルで静かな乗用車、70デシベルで騒々しい街頭程度となります。

予測結果につきましては、排水性舗装等による対策を実施することにより、環境保全目標に對し、昼間では2デシベルから5デシベル、夜間では2デシベルから6デシベルを下回る結果となり、予測地点で環境基準を満足しております。

振動の環境基準でございます。計画区域は第1種区域に該当するため、要請限度値は昼間で65デシベル以下、夜間では60デシベル以下となっております。

振動レベルのイメージとしましては、60デシベルで振動を感じ始め、70デシベルで浅い睡眠に影響が出始める程度になります。

予測結果については、環境保全目標に對し昼間では14から15デシベル、夜間では10から11デシベル下回る結果となり、予測地点で環境基準を満足しております。

次に、都市計画決定の手續につきましてご説明いたします。

都市計画の変更を行うにあたりまして、まず最初に都市計画法第16条に基づき、都市計画の原案を原案の段階で住民の意見を反映させるために説明会及び公聴会を開催いたしました。それらを踏まえまして、都市計画の案を作成し、案の報告、縦覧を2週間行いまして、意見書の受け付けを行いました。次に、関係する御所市、橿原市、高取町からの意見をいただいております。このような経緯を経まして、本日、奈良県都市計画審議会を開催するところでございます。

それでは、地元説明会、御所会場の概要を報告いたします。平成31年1月22日と

27日に、御所市人権センターにて開催いたしました。説明会は御所市民を対象に行いまして、1月22日の出席者数は77名、27日の出席者数は33名でございました。

説明会の周知は、今回の変更に関連する10自治会で案内文の回覧を行い、変更に係る地権者に対しては郵送にて周知を行いました。また、御所市広報紙への掲載、県の公報、県及び御所市ホームページで周知を行っております。

説明会の結果でございますが、62の意見や質問をいただきました。意見や質問の概要につきましては、参考資料の24ページから30ページに添付しておりますのでご覧ください。説明会では、地元住民から道路計画、構造、道路の分断、整備の効果、整備の必要性、環境、都市計画のルート、都市計画の手続、用地補償、今後の進め方、スケジュールなどの質問をいただきました。

続きまして、地元説明会、高取会場の概要を報告いたします。平成31年1月27日に高取町リベルテホールにて開催いたしました。説明会は高取町民を対象に行いまして、27日の出席者数は46名でございました。

説明会の周知は、今回の変更に関連する4自治会で案内文の回覧を実施したほか、御所市域と同様の方法で実施いたしました。

説明会の結果でございますが、14の意見や質問をいただきました。意見や質問の概要につきましては、参考資料の31ページと32ページに添付しておりますのでご覧ください。説明会では、地元住民から道路の分断、整備の必要性、環境、都市計画のルート、用地補償、スケジュールなどの質問をいただきました。

次に、公聴会、御所会場の概要を報告いたします。公聴会の周知は説明会の周知と同時に同様の方法で行っております。公聴会の結果につきましては、口述申出書の提示者は4名でございましたが、当日は1名が欠席され、公述人の方は3名でございます。公述人は御所市柏原及び玉出にお住まいの方でございます。

公述の内容についてですが、参考資料34ページと35ページをご覧ください。参考資料の34ページと35ページの公述人1の公述要旨とそれに対します県の考え方についてご説明いたします。

1番目は道路の分断についてのご意見でございます。毎日の日常生活、活動をする上で必要な行動線が完全に分断され、日常生活が大変不便なものになる。農作業が満足にできない。また、道の先には墓地もある。どのようにして二十数メートルの道を横断することができるのかとても心配であるというご意見でございます。これを受けての県の考え方でございますが、都市計画道路御所高取線は4車線となるため、交通安全上の観点から中央分離帯を設置しますが、主要な道路との交差部には開口部を設け、信号交差

点とする計画としております。また、農地へのアクセス等については、今後地元の方と協議しながら機能復旧等の計画を検討しますということでございます。

2番目も道路等の分断に関する意見でございます。この必要のない巨大な道路の出現により、米づくり、野菜づくりに重大な影響がある。巨大な道路ができることにより我々が得るものは何1つない。誰にどのようなような利益があるのか、説明を行う必要があるのではないかと考えるというご意見でございます。これを受けての県の考え方でございますが、道路は県民生活や経済活動の基盤であるとともに、企業立地、観光振興など地域活性化に重要な役割を果たしています。平成23年に発生した東日本大震災や紀伊半島大水害においては、災害時の避難や応急活動に道路の果たす役割の重要性が改めて浮き彫りとなりました。しかし、本県においてはそのような根幹的な社会資本である道路の整備が、他県に比べて立ち遅れています。このような課題を踏まえ、都市計画道路御所高取線については奈良県道路整備基本計画において県道の骨格を形成すべく、特に重要な路線網である骨格幹線道路ネットワークとして位置づけ、京奈和自動車道と国道169号とのアクセス性による中南和地域の活性化及び災害に強い道路ネットワークの形成を図る必要があります。また、県道の御所高取線の玉出交差点から郡界橋までの区間においては、平成25年3月からの5カ年間で12件の交通事故が発生しています。都市計画道路御所高取線の整備により生活道路の交通量が減少し、安全性の向上などの効果があると考えていますということでございます。

3番目も道路等の分断に関するご意見でございます。巨大な構造物である道路の出現により、用水や地下水の流れが完全に遮断されるというご意見でございます。これを受けての県の考え方は、道路整備に伴い分断される農業用水路については、地元の方と協議しながら機能復旧等の計画を検討しますということでございます。

4番目は環境に関するご意見でございます。説明会での環境予測結果の数値は、場所の設定が正しくなく、明確な場所がわからない。また、測定方法の具体的な説明がなく、全く現実味がなく、不親切です。大気汚染、騒音、振動の悪影響はすぐにあらわれるものではなく、一定期間、10年、20年以上も経過しないと被害状況がわからない。これらの汚染によって健康を害する人たちが多く出ることでしょう。私は未来の子供たちの健康がとても心配であるというご意見でございます。これを受けての県の考え方は、都市計画道路御所高取線の道路計画にあたっては、御所市本馬、東寺田、柏原、高取町車木、兵庫の5カ所において道路環境影響評価の技術手法に基づき大気質、騒音、振動の3項目で環境への影響について予測を行いました。これらの項目については環境基本法において環境基準値が定められており、予測を行った全ての地点で必要な対策を実施

することにより、環境基準値を満足しますということでございます。

最後に5番目でございますが、整備の必要性に関するご意見でございます。奈良県側は道路の表面のメンテナンスが全く行き届いていなくて、舗装が剥がれている箇所が多々あった。何も巨大道路をつけることのみが最良とは限らない。今ある道路を有効に利用することが最善と考えている。よって、私は道路計画には反対しますというご意見でございます。これを受けての県の考え方は、県では奈良県道路整備基本計画を策定し、安全安心を支える道路整備の推進として、老朽化に対応した適切な維持管理の実施等に取り組んでおります。今回、都市計画変更手続を行う都市計画道路御所高取線は、中南和地域の活性化や災害に強い道路ネットワークの形成を図ることを目的としていますということでございます。

以上が公述人1の方の意見の要旨と県の考え方でございます。

続きまして、参考資料の36ページから38ページをごらんください。参考資料の36ページから38ページの公述人2の公述要旨とそれに対します県の考え方をご説明いたします。

1番目は、都市計画のルートに関するご意見でございます。京奈和自動車道御所インターチェンジと高取バイパスの間は県道35号線、県道118号線といったルートが以前からあり、スムーズに通行が行われている。吉野方面からのアクセスは全然ないという印象を受けるが、京奈和自動車道の五條北インターチェンジでは国道370号と接続し、御所南インターチェンジでは国道309号と接続する。橿原高田インターチェンジでは国道165号、大和高田バイパス、橿原北インターチェンジでは中和幹線があり、何もこの御所インターチェンジと高取バイパスを4車線で結ばなくとも十分アクセス性はある。なぜこの話が持ち上がってきたのかは疑問であるというご意見でございます。これを受けての県の考え方でございますが、都市計画道路御所高取線の整備により、京奈和自動車道と国道169号とのアクセス性向上による中南和地域の活性化及び災害に強い道路ネットワークの形成を図る必要があります。都市計画道路御所高取線の車線数については、京奈和自動車道と国道169号を接続することを反映した将来交通量の推計結果を踏まえ、4車線の計画としていますということでございます。

2番目は、整備の必要性に関するご意見でございます。都市計画道路橿原高取線は4車線で橿原市雲梯町と高取バイパスをつなぐ計画であったが、見直すこととなった。社会情勢への変化への対応として4車線道路を見直さなければならないと言っているが、これは正しいと思います。中ほどに記載しておりますが、こういう状況においてなぜ高取バイパスと御所インターチェンジをつなぐものが、常に十分活用されている道路があ

るにもかかわらず、新しく4車線道路を並行してつくるのか。国道169号の橿原市の橿原神宮前付近の城殿町交差点から高取町下土佐交差点までの間が朝夕の通勤で混むために、計画されていた橿原高取線はやめることになっているのに、なぜ4車線にするのか。直ちにこの計画をとめないといけないというご意見でございます。これを受けての県の考え方でございますが、都市計画道路橿原高取線は平成9年に橿原市域や高取町域の交通混雑の緩和や吉野地域と大和平野地域の連携強化を目的に当初都市計画決定されましたが、その後、社会情勢の変化に伴って、事業未着手区間については見直し対象とすることを平成21年に公表しました。一方で、中南和地域の活性化及び災害に強い道路ネットワークの形成を図るために、骨格軸である京奈和自動車道とそのアクセス道路が一体的なネットワークを形成する必要があるという考えから、高取バイパスの整備を推進するとともに、京奈和自動車道の御所インターチェンジと高取バイパスを結ぶ道路計画を進めてまいりました。また、都市計画道路橿原高取線の橿原市川西町以南の高取町兵庫までの区間について必要性を見直した結果とあわせて、高取バイパスと一体として高取町清水谷から京奈和自動車道御所インターチェンジを結ぶ広域幹線道路の4車線ネットワークへ変更するものです。都市計画道路御所高取線の整備により国道169号の交通が御所高取線に変換されるため、地域の主要渋滞箇所位置づけられている城殿町交差点から下土佐交差点間の渋滞緩和にも効果があると考えていますということでございます。

3番目も整備の必要性に関するご意見でございます。今の計画は南海トラフ地震の救援の自衛隊や救援物資を運ぶということであったが、南海トラフ級の地震が起こったら、国道168号も169号も不通です。何もなくても土砂崩れで不通になっていることが多い。また、行き違いのできないところもあり、災害時には全然役に立たないというご意見でございます。これを受けての県の考え方は、国道168号、169号については、依然として災害に脆弱な区間が存在し、頻繁に通行規制を実施せざるを得ない状況にあります。早期に災害に強い道路ネットワークの形成を図るため、紀伊半島アンカールートの一部を形成する都市計画道路御所高取線の整備についても重点的に取り組む必要がありますということでございます。

4番目は、整備の効果に関するご意見でございます。この都市計画道路御所高取線に国道169号の通過交通が転換されることによって、国道169号とその周辺的生活道路の混雑は緩和するが、一方で我々の生活圈、交通安全性が最悪になる。これは人の倫理に反するというご意見でございます。これを受けての県の考え方は、回答後半にございますとおり、都市計画道路御所高取線の整備により、生活道路を通っていた自動車交

通が都市計画道路御所高取線に変換することで、生活道路の交通量が減少し、安全性の向上などの整備があると考えておりますということでございます。

最後に5番目でございますが、土地利用に関するご意見でございます。今回の計画は道路、交通、自動車の行き来ばかりに重点化されており、県の行政としては農村、生活というものを全般的に見なければならぬというご意見でございます。これを受けての県の考え方は、今回の道路計画は中南和地域の活性化及び災害に強い道路ネットワークの形成を図るために必要であるが、沿道の農地は引き続き保全し、農業振興を図るべきであると考えています。将来にわたっての沿道の土地利用のあり方については、関係市町と連携して農地や森林と調和した土地利用となるようマネジメントする必要があると考えていますということでございます。

以上が公述人2の方の意見の要旨と県の考え方でございます。

続きまして、参考資料の39ページをごらんください。参考資料の39ページの公述人3の公述要旨とそれに対します県の考え方を説明いたします。ご意見は道路等の分断に関することでございます。自分の田んぼがちょうど計画にかかっており、真ん中で半分に分断されてしまうので、道路を建物の西のほうに寄せてもらいたいというご意見でございます。これを受けての県の考え方でございますが、複数のルートを総合的に検討した結果、やむを得ず田畑を分断する箇所が生じますが、現在のルートが集落や移設困難な文化財、施設等への影響が最小限となる最適なルートであると考えています。分断される田畑へのアクセスについては、地元の方と協議しながら機能復旧等の計画を検討しますということでございます。

以上が公述人3の方の意見の要旨と県の考え方でございます。

続きまして、公聴会、高取会場の概要をご報告いたします。

公聴会の周知は説明会の周知と同時に同様の方法で行っております。公聴会の結果でございますが、公述人の方は1名でございました。公述人は高取町車木にお住まいの方でございます。公述内容についてですが、参考資料の41ページをごらんください。参考資料の41ページの公述人1の口述要旨とそれに対します県の考え方を説明いたします。

1番目は道路等の分断に関するご意見でございます。計画道路の整備により、私の農地の農業用水の水路が分断されるように計画されており、どのように配慮されているのか疑問がありますというご意見でございます。これを受けての県の考え方でございますが、分断される農業用水路については、地元の方と協議しながら機能復旧等の計画を検討しますということでございます。

2番目も道路等の分断に関するご意見でございます。車木付近を流れる用水は、大雨に伴う越水がたびたび起こっており、都市計画道路御所高取線に沿って曾我川に排水し、洪水の心配がなくなるように検討いただきたい。高取町で唯一車木がハザードマップで危険地域になっているので、治水の対策計画も充実させてほしいというご意見でございます。これを受けての県の考え方は、用水路については道路整備に伴い分断される用水路の機能復旧を基本としますが、現状を確認し、地元の方と協議しながら検討しますということでございます。

3番目は周辺道路の整備に関するご意見でございます。計画道路はJR掖上駅の道路と交差するが、この道路の整備もあわせて検討できないか配慮していただきたいというご意見でございます。これを受けての県の考え方は、JR掖上駅に通じる県道戸毛久米線については、都市計画道路御所高取線の整備に伴い交差点の整備を計画していますということでございます。

最後に4番目でございますが、都市計画に関するご意見でございます。新しい路線は単なる通り道になるだけでなく、遺跡の発掘成果があれば遺跡地区として都市計画の見直しも積極的に取り組んでほしい。交通だけでなく治水、農業振興、文化財保護、多方面に柔軟に対応できる都市計画を期待していますというご意見でございます。これを受けての県の考え方は、遺跡の調査状況を踏まえ、対応については文化財担当部局と協議しながら進めます。都市計画については、社会経済の状況の変化を踏まえ、都市の将来像の実現に向けて関係市町村のまちづくり計画と連携して、適時適切にその見直しに取り組んでまいりたいと考えていますということでございます。

以上で御所会場及び高取会場における公述人の方々のご意見の要旨と県の考え方の説明を終わります。

続きまして、公聴会、檀原会場の概要を報告いたします。

公聴会の周知は、今回の変更に関連する2自治会で案内文の回覧を行い、周知させていただきました。また、檀原市の広報紙への掲載、県の公報、県及び檀原市ホームページで周知を行いましたが、公述の申し出がなかったため開催を中止いたしました。

県といたしましては、説明会及び公聴会の意見等を踏まえて、住民の方にお示しした原案を都市計画の変更案として都市計画法第17条に基づく案の公告、縦覧を行い、意見書の受け付けを行いました。結果としましては、1名の地元住民の方から2件についての意見書が提出されました。意見書の要旨については、参考資料の42ページに添付しておりますのでごらんください。

それでは、意見の要旨と意見に対する県の考え方をご説明いたします。

1 番目は土地利用に関する意見でございます。大和都市計画道路に関する都市計画の変更案に賛成する立場から意見する。私は、御所市柏原において生活をしてきたが、何一つ変わる事のない環境を危惧している。事業により苦渋の選択で先祖の土地を売却し、現住所に移転した。整備により環境はよくなったが、いまだに県道 118 号及び 133 号線においてはコンビニエンスストアもなく、ほかの出店もないのが現状である。現状のままでは 100 年たってもこの状況である。人口減少や高齢者の増加で子供、孫、子孫繁栄につながる事がないと諦めていたが、今回の計画が完成すれば中和幹線のように飲食店、電器店、衣料店、ストアなどが出店してもらえれば夢と希望を持つことができ、御所市の地域活性化につながる。また、奈良県南部地域の発展に貢献できると思うというものです。意見書に対する県の考え方でございますが、都市計画道路御所高取線については、奈良県道路整備基本計画において県道の骨格を形成すべき特に重要な路線網である骨格幹線道路ネットワークとして位置づけており、京奈和自動車道と国道 169 号とのアクセス性向上により、中南和地域の活性化及び災害に強い道路ネットワークの形成を図る計画です。また、土地利用のあり方については、都市計画マスタープランとの整合を図りつつ関係市町と連携し、土地利用の考え方については積極的に検討してまいりますということでございます。

2 番目は用地補償に関するご意見でございます。私の近隣に居住する地権者等は、県との話し合いが成立すればいつでも協力すると言っている。居住する地権者等は、移転にあたり銀行借り入れ、移転先、建設、引っ越し等の時間を要することとなるため、まず先に話し合いをしてほしいというものです。意見書に対する県の考え方でございますが、都市計画変更後、地形測量を行い、地元と協議しながら詳細設計等を実施し、地権者等のご協力を得ながら進めてまいりますということでございます。

以上が意見書の要旨と県の考え方でございます。

また、関係する御所市、橿原市、高取町に意見聴取を行っております。各市町からは意見なしという意見をいただいております。

議案につきまして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進めさせていただきたいと考えております。

以上で第 1 号議案の説明を終了させていただきます。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

【塚口会長】 どうもありがとうございました。

本議案の内容について説明していただきました。本件につきまして、委員の皆様方からご意見、ご質問がございましたら、ご発言をお願いしたいと思います。いかがでしょ

うか。

特にご発言はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

【塚口会長】 ご意見、ご質問がないようでございますので、お諮り申し上げたいと思います。

本議案を承認することにご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【塚口会長】 異議なしと認めます。よって、本案件につきましては、原案どおり承認されました。

続きまして、第2号議案でございますが、大和都市計画道路の変更（元町富田線及び三室東辻線の変更）につきまして審議をお願いしたいと思います。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。

【事務局】 2号議案であります元町富田線及び三室東辻線の変更についてご説明いたします。本案件は、長期未着手の都市計画道路の見直しに伴う変更でございます。

説明のほうですが、まず初めに奈良県内の都市計画道路の見直し状況について、続いて御所市域における都市計画道路の見直し、元町富田線、三室東辻線の見直し検証について、最後に都市計画道路の手続という順番で進めてまいります。

それでは、奈良県内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。

まずは、都市計画道路の見直しに至った経緯についてご説明いたします。

都市計画道路は、過去に人口の増加、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、近年の人口減少、経済の低成長、市街地拡大の収束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きましては、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いう結果を初めて公表いたしました。

この結果を受けまして、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おります。

県内の都市計画道路の現状でございますが、平成29年3月末現在で路線数は397路線、延長は約860キロメートルでございます。整備率は約50%にとどまり、長期事業未着手の路線が多い状況でございます。

一番下にあるグラフに幹線街路の計画決定と整備状況を示しておりますが、幹線街路の多くは高度経済成長期である昭和30年から40年代にかけて都市計画決定されてお

ります。整備を着実に進めてはいるものの、長期未着手の路線が多い状況でございます。

本県では、皆様ご存じのとおり、平成12年の144万人の人口をピークに人口が減少し始めており、平成27年の国勢調査では約136万人となっております。今後さらに人口は減少していくと予測されております。

また、本県が平成21年に公表いたしました平成42年の自動車交通量の推計では、平成17年度の実績値に比べまして約2割減少すると予測結果が出てございます。ほかにも道路の都市計画が定められた区域内では、都市計画法第53条の規定に基づき、建築物の建築が制限されておりました、事業が未着手の状態が長く続きますと、区域内の土地所有者等は長期にわたり建築制限を受け続けることとなります。このような状況から、都市計画道路の見直しを進めている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、単独市町村域におさまる未着手の都市計画道路については、県内の都市計画道路397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御所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県全体の約8割程度という進捗状況でございますが、ステップ1の状況を踏まえ、平成29年度より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についても進め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。

こちらが県内の見直しの状況でございますが、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ているところでございます。その後、順次都市計画道路の見直しを行ってまいりまして、平成27年より県、御所市、協力のもと、御所市域の見直しを行ってきたところでございます。

それでは、今回対象となります御所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。

初めに、御所市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。県全体の人口は先ほどご説明いたしました、平成12年の144万人をピークに減少の傾向が続いております。画面には御所市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歳以上の人口をあらわしております。御所市は、元町富田線、三室東辻線が都市計画決定された1964年ごろには人口約3万6,000人で、1975年には約3万8,000人となるまで人口の増加傾向が続いておりましたが、人口はその後は減少を続け、2015年には約2万7,000人まで減少しております。さらに、将来人口の推計では、今後20年間で、2040年になりますが、約1万8,000人まで減少し、元町富田線及び三室東辻線が都市計画決定したころに比べますと約50%も減少すると予測されております。また、この図でも明らかでございますが、高齢化が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年に公表しました平成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まして約2割減少するという予測結果が出ております。また、平成17年道路交通センサスにおける御所市内の7地点の自動車交通量と平成42年の将来交通量の推計結果を比較しますと、約1割減少すると予測されており、将来的に交通量が減少してまいります。

3つ目としまして、御所市域内の都市計画道路の整備状況でございます。御所市内には都市計画道路が11路線ございます。総延長は約30キロメートルとなっております。整備済み区間延長は13.62キロメートルで、整備率は約45%となっており、全国平均と比べまして低い水準となっております。市内の都市計画道路は昭和28年から平成3年にかけて都市計画決定されており、都市計画決定後約30年以上経過している状況と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、ここまでご説明いたし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まいりました。

ここで、県のガイドラインに定めております見直しの考え方について概要をご説明いたします。

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もございます。

御所市には都市計画道路は11路線ございまして、そのうち未着手区間を有する見直し対象の都市計画道路が6路線ございまして、県決定路線が4路線、市決定路線が2路線ございます。赤の枠で囲んでいる県決定路線の4路線につきましては、ガイドラインに基づき見直し検証を行った結果、赤字で示しております元町富田線及び三室東辻線の一部区間を廃止すべきと考えております。

それでは、元町富田線のガイドラインに基づく検証結果についてご説明いたします。お手元の参考資料集の43ページに位置図、46ページから50ページに元町富田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らんください。

元町富田線の現在の計画の概要でございます。起点を御所市元町、終点を御所市富田とする延長約4,450メートル、標準幅員12メートル、2車線の計画となります。当路線は、市の発展に伴い交通量の増加が著しく、現在の道路では交通に支障するため将来の発展に対応するとともに、交通の円滑化を図るものとして元町蛇穴線として昭和39年に都市計画決定し、昭和60年には終点が国道309号に変更されており、30年余り経過しております。スクリーンに示しております地図の中で、赤色の着色部分は整備済み区間、緑色の着色部分は御所市都市計画マスタープランの都市間交通軸に位置づけられ、車道が2車線整備されていない区間があるため、自治体のまちづくり計画との整合性から必要性が認められます。一方、黄色の着色部分につきましては、現道がなく未着手区間となっており、見直しの検証を行いました結果、並行して2車線の市道等が代替機能を有することから廃止したいと考えております。

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。廃止区間は現道がなく、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2車線の市道等が整備されており、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。

写真は廃止区間の北側の国道24号との取り付け部の状況でございます。廃止区間は黄色で示しております部分が道路の計画位置となりますが、現道がなく、現況は駐車場と宅地となっております。

続きまして、三室東辻線のガイドラインに基づく検証結果についてご説明いたします。

お手元の参考資料集の43ページに位置図、46ページと48ページに三室東辻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らんください。

三室東辻線の現在の計画の概要でございます。起点を御所市三室、終点を御所市東辻とする延長約1,680メートル、標準幅員9メートル、2車線の計画となっております。当路線は、市の発展に伴い交通量の増加が著しく、現在の道路では交通に支障するため将来の発展に対応するとともに、交通の円滑化を図るものとして三室東辻線として昭和39年に都市計画決定し、昭和60年にはJR和歌山線との交差箇所の幅員の変更、平成3年には周辺土地利用と整合を図るため区域を変更させていただいており、30年余り経過しております。スクリーンに示しております地図の中で、赤色の着色部分は整備済み区間、緑色の着色部分は一部区間が計画の幅員を満たしておらず、他に代替する路線が存在していないことから、存続が妥当と考えております。一方、黄色の着色部分につきましては、現道がなく未着手区間となっております。見直しの検証をした結果、廃止したいと考えております。

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。廃止区間は現道がなく、将来的に自動車交通量の減少が見込まれ、また周辺道路も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が認められ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。

写真は、都市計画道路御所北町線との交差点付近からの廃止区間の状況でございます。廃止区間は黄色で示しております部分が道路の計画位置となります。交差点から北側へ向かっては現道がなく、現況は一戸建ての住宅が数軒と農地となっております。

写真は終点側の廃止区間の状況でございます。廃止区間は黄色で示しております部分が道路の計画位置となります。現道がなく、現況は集合住宅や農地となっております。

最後に、都市計画の手続についてご説明いたします。

今回の都市計画の手続に先立って、平成29年3月13日から4月13日までの1カ月間、御所市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いたしました。結果につきましては、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。都市計画法に基づく手続としましては、都市計画の原案を作成し、平成31年1月4日から2月1日までの約1カ月間、原案の閲覧と公述申し出の受け付けを行いました。申し出がなかったため、2月17日に予定していた法第16条に基づく公聴

会は開催いたしませんでした。その後、都市計画の案を策定し、令和元年5月10日から24日の2週間、法第17条に基づいて変更案を縦覧し、意見書の受け付けを行いました。提出はございませんでした。

このような経緯を経まして、本日、都市計画審議会を開催するところでございます。

公聴会は関係する6自治会に対して案内文の回覧を行い、御所市の広報紙への掲載等により周知を行いました。公述の申し出がなく、開催しておりません。

そして、地元住民のからの意見書の提出はなく、関係する御所市からも意見なしと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。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

【塚口会長】 ありがとうございます。

本議案の内容につきましてご説明いただいたわけですが、本件につきまして委員の皆様方からご意見、ご質問がございましたら、承りたいと思います。いかがでしょうか。特にご発言はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

【塚口会長】 そういたしますと、もうこの段階でお諮りしたいと思います。

本議案を承認することにご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【塚口会長】 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。

本日は、審議事項のほか報告事項が3件ございます。少し長くなりますけれども、続いて進めさせていただきたいと思っております。

まず、1つ目でございますが、大和都市計画区域の市街化調整区域における容積率の変更についてでございます。事務局からご説明をお願いしたいと思っておりますが、しばらく入れかわりのために時間を持ちたいと思っております。準備ができましたらよろしくお願いいたします。

【事務局】 こんにちは。建築安全推進課の堅田と申します。今日はどうぞよろしくお願いいたします。

資料は、お手元にホチキス止めのを配布していますが、前方のスクリーンで説明をさせていただきます。

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の報告で

ございます。これまでも、当審議会におきまして同様の報告を行っておりますけれども、前回から委員の先生が変更されておられますので、制度の概要を説明させていただきます。

はじめに、建築基準法では用途地域の指定のない区域、つまり本県の場合は市街化調整区域になるんですけれども、容積率、建蔽率、建築物の各部の高さの指定については、特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て定めるあるいは指定すると規定されております。本案件は、これら法の規定に基づき当審議会にお諮りするものでございますけれども、平成16年の本審議会におきまして、容積率などを変更した後に、その後に開催する審議会に事後報告することで足りる旨、ご了承をいただいております。

その経緯につきまして説明させていただきます。奈良県では、市街化調整区域にある既存集落の活性化を図るため、都市計画法第34条第11号に基づきまして、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日に施行しております。この条例に基づきまして、市街化調整区域内の一定の区域を指定すると、指定されたところは住宅等の立地が可能とされました。この条例の区域の指定は、市町村からの申し出を受けまして、奈良県開発審査会の意見を聞いて県が指定することとしております。

さらに、このような住宅等の立地を可能とした区域に指定された地区の容積率等の数値につきましては、通常の市街化調整区域の数値等を適用することは問題があるため、平成16年第133回の当審議会におきまして、用途地域の指定のない地域である市街化調整区域の一般的な数値というのが容積率400%とか建蔽率70%の数値なんですけれども、市街化区域の第1種住居地域と同様の基準数値である容積率200%、そして建蔽率60%などを標準値として、今後条例に基づいて区域を指定する場合には変更させていただくことをご了承いただきました。また、標準値に容積率、建蔽率等を変更する場合は、その後に開催される直近の本審議会において報告することで足りるという旨につきましても、同じく133回の本審議会でご了承いただいております。

それでは、前回の本審議会以降に条例に基づく区域指定を伴う容積率の変更が1件ございましたので、報告をさせていただきます。田原本町の1地区において平成31年3月19日に容積率等を変更させていただきました。

対象となる地区は、ご覧の赤い線で囲んでおります田原本町黒田地区で、京奈和自動車道の西に面しまして、地区内には近鉄田原本町線の黒田駅がございます。地区の面積は30.1ヘクタールでございます。この地区におきまして市街化調整区域の通常の規制であります容積率400%、建蔽率70%、道路斜線勾配1.5、隣地斜線勾配が2.5であったものを、指定区域の標準値である容積率200%、建蔽率60%、道路斜線勾

配1.25、隣地斜線勾配についても1.25に変更したものでございます。

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変更について報告を終わります。どうもありがとうございました。

【塚口会長】 ありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、ご質問等ございますでしょうか。

条例につきましてはあまり詳しくは説明をされませんでしたけれども、今、ご説明いただいた内容でもって、ここに書いてある、我々がっております資料の良否というのが判断できるんですか。

【事務局】 都市計画法に基づく条例に基づき区域に指定された地区について、今回お諮りしていますのは建蔽率、容積率の変更です。

【塚口会長】 十分それはわかっているんですけども、先ほど一番最初に初めての委員がいらっしゃるといふご説明でございましたもので、あえてお聞きしたんですけども、一応皆様方、条例の中身等々もご理解いただいているということによろしいございますね。

【事務局】 条例の区域指定について簡単に説明をさせていただいたら、よろしいでしょうか。

【塚口会長】 わかりました。

【事務局】 条例の区域指定について少し追加で説明をさせていただきます。

前方のスクリーンは区域指定のイメージでございます。指定する区域の要件が幾つかございまして、建築物の敷地の相互間の距離が原則として50メートル以内でおおむね50戸以上の建物が連たんしている、集まっているような条件。2つ目が建築物の敷地が相当程度集積しているというような条件。3つ目が新たに道路の整備が必要でない、既にインフラが整っているというような条件。同じく排水施設についても整っているような条件等を満たすところについて、市町村からの申し出に基づきまして、奈良県のこの審議会ではないんですけども、奈良県開発審査会のご意見をお聞きして、県が指定するものでございます。条件としては、ベースとしては市街化調整区域そのものですが、この区域を指定されますと、先ほど私が説明させていただいたように住宅等の立地が可能になるという区域でございます。

【塚口会長】 ありがとうございました。という補足説明もしていただきました上で、何かご質問ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

(「なし」の声あり)

【塚口会長】 ありがとうございました。急に追加説明をお願いしてしまい、ありがと

うございました。

それでは、2つ目に参ります。大和都市計画市街化区域と市街化調整区域の区分の変更についてでございます。よろしく願いいたします。

【事務局】 2件目の報告事項でございます。お手元の資料でご説明をさせていただきたいと思っております。お手元の資料の川西町唐院保田地区の大和都市計画市街化区域と市街化調整区域との区分の変更についてという資料でございます。資料につきましては、市街化調整区域のほうで操業しております既存の唐院工業団地約11.6ヘクタールと、川西町が新たに工業団地として整備する西側の隣接地約14.7ヘクタールとを合わせました26.3ヘクタールを市街化区域に編入し、あわせて用途地域、高度地区地区計画を川西町が決定するとして、本日の都市計画審議会に付議させていただく予定である旨を、前回の都市計画審議会に報告させていただいております。

しかしながら、A3の資料にございます資料右下の④の都市計画変更の手続、ポツ流れのスケジュール枠の中の赤字で記載しておりますように、一部の地権者の方の土地の取得の合意、治水対策の詳細な検討に時間を要したということです。この資料につきましては、川西町のほうで土地を買って造成して、そして切り売りするというような計画を進められておるんですけども、地権者との合意に時間を要しているという状況でございます。

都市計画決定につきましては、地権者の合意が整わなくとも可能でございますけれども、川西町のほうは事業を今後円滑に進めるために、都市計画決定は地権者全員の合意を得た後に行いたいとのご意向がございましたので、今回の7月の都市計画の審議会での付議を見送り、11月開催予定の都市計画変更への付議を予定することとしましたという報告でございます。

以上でございます。

【塚口会長】 ありがとうございます。

ただいまのご報告につきまして、何かご意見ございますでしょうか。まだ地元市でもって慎重に議論をしているというような状況かと思いますが、委員の皆様方から何かご発言はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

【塚口会長】 それでは、こういったようなことを報告を受けたということにしておきたいと思っております。ありがとうございます。

続きまして、3つ目でございます。奈良県都市計画区域マスタープランの改定についてご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【事務局】 3件目の報告事項でございます。奈良県都市計画区域マスタープランの改定についてということで、お手元の資料をごらんください。

まず、めくっていただきまして1ページ目でございます。奈良県の都市計画区域でございますが、大和平野にある12市12町1村を区域とする大和都市計画道路と吉野川沿いにある吉野3町の都市計画区域の2つの都市計画区域がございます。この2つの区域は、空間的、構造的、機能的に密接な関係にありますので、1つの都市計画区域として整備、開発、更新を取りまとめましたものが、奈良県都市計画区域マスタープランでございます。

奈良県の都市計画区域マスタープランは、20年後の都市の姿を展望し、おおむね10年後、令和12年までの都市計画の基本的な方針を示すこととなります。今回の改定では、令和12年の人口、産業の規模を想定した上で市街化区域、市街化調整区域の規模を決定しまして、都市計画の区域の整備、開発及び保全の方針を定めてまいります。

スケジュールとしましては、現在、素案を作成しております。素案が策定次第、公聴会を行う予定をしております。順調に改定が進んだ場合には、来年2月もしくは4月の都市計画審議会に付議させていただく予定をしております。

都市計画区域マスタープランの改定のテーマでございますが、大きく2つございます。1つ目は人口減少、超高齢化社会が急速に進んでいる状況のもとで、誰もが経験したことのない時代に突入していくこととなりますので、現在の都市計画制度における現場の具体的な課題を明確化していく必要がございます。そのため、平成29年度に健康、医療、福祉、産業、観光、防災、多岐にわたる課題、テーマにつきまして庁内で部局横断的に議論を進めてまいりました。

もう1つは、平成24年の都市計画法改正におきまして用途地域、高度地区等の地域地区や市町村道などの都市施設におきましては都市計画決定の権限が県から市に委譲されております。都市計画、まちづくりの主役が市町村に移ったということでございます。そのため、昨年度、平成30年度におきましては、市町村ワーキングを開催いたしまして、それぞれ市町村が抱える都市計画法上の課題、問題等を把握いたしまして、それを解決するためにどのような都市計画であるべきかというのを、昨年度、議論してまいりました。

その2つの大きな議論を踏まえまして、現在、都市計画区域マスタープランの改正案に取り組んでいるところでございます。

具体的な内容としまして、1枚めくっていただきまして2ページ目、もっとよくなる奈良を目指したということで、これは奈良新「都」づくり戦略の一部から抜粋したもの

でございますが、そちらに書いておりますように、さまざまな実際のまちの課題を解決するためにはどうするか。それには従来よりももっときめ細かな都市計画やまちづくり計画が必要であるということをもとに、地区計画の活用、都市のゾーニングの計画の2つを都市計画区域マスタープランの具体的な方針として定めてまいりたいと考えております。

資料の左側に書いておりますそれぞれの地域地区の市街化区域の第1種低層地域でありますとか、商業地域でありますとか、工業地域につきましては、それぞれ現状の課題等がございますので、それを具体的に明確にした上で改定をしていくということでございます。

右側に書いております地区計画でございますが、地区計画はそれぞれのまちの将来像を設定し、目標、目的にふさわしい実効力のある土地利用を誘導するという手法でございます。また、地域住民の合意を得ながら進めてまいりますので、まちづくりに主体的に住民の方々も参加していただけるというものでございます。

まちをイメージしたゾーニング計画することによりまして、市街化区域もしくは市街化調整区域では農地を含めた秩序ある土地への誘導を図ることができると考えております。

今回の改定によりまして、奈良県の都市計画区域マスタープランがまちの基軸となるとともに、市町村及び住民がまちづくりに取り組む際の指南書となり、住んでよし、働いてよし、訪れてよしを実現させていきたいと考えております。

以上で都市計画区域マスタープランの改定についての報告を終わらせていただきます。

【塚口会長】 ありがとうございます。

都市計画区域マスタープランの内容につきまして、内容と申しましょうか、現状の説明をしていただいたわけでございますが、委員の皆様方から何かご質問、ご意見はございますでしょうか。よろしゅうございますか。

(「なし」の声あり)

【塚口会長】 それでは、今後よりよいマスタープランができますよう期待しております。作業を進めていただきたいと思います。

それでは、一応ご質問がないということでございますので、これ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させていただきます。皆様方には円滑な議事の進行にご協力をいただき、まことに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。よろしく願いいたします。

【事務局】 塚口会長様、どうもありがとうございました。そして、出席の委員の皆様、

長時間にわたりましてご審議どうも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11月ごろを予定しております。開催日時が決まりましたら、改めてお知らせさせていただきますので、皆様には何かとお忙しい中、恐れ入りますがどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして第164回奈良県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。