

第105回 香芝市都市計画審議会 要約会議録

1 日 時 平成22年1月14日（木）午後2時から午後4時30分

2 招集場所 本市役所3階第1会議室

3 議 事

(1) 傍聴の承認について（傍聴者10名）

(2) 会議録署名委員指名

(3) 議案審議

①第1号議案

大和都市計画道路（中和幹線）の変更について（奈良県決定）・・・・・・原案了承

②第2号議案

大和都市計画道路（高田バイパス線）の変更について（奈良県決定）・・・・原案了承

③第3号議案

大和都市計画道路（穴虫田尻線）の変更について（香芝市決定）・・・・・・原案承認

④第4号議案

大和都市計画道路（二上田尻線）の変更について（香芝市決定）・・・・・・原案承認

⑤第5号議案

大和都市計画公園（香芝総合公園）の変更について（奈良県決定）・・・・原案了承

⑥第6号議案

大和都市計画用途地域の変更について（奈良県決定）・・・・・・原案了承

⑦第7号議案

大和都市計画高度地区の変更について（香芝市決定）・・・・・・原案承認

第1号議案、第2号議案について、次のような質問や回答があった。

質 問 中和幹線の変更理由として、大阪府境付近において道路線形を改善するという事であるが、なぜ変更したのか。また、智辯付近において北にふるよりも智辯側にふった方がカーブは緩やかになると思うがどう考えるのか。

回 答 中和幹線の既都市計画は昭和40年代に計画され、現在の道路構造令では特例値を使うなどの基準を満足していない箇所がある。このため道路構造令に整合させるとともに、また関係機関とも協議しながら安全性、円滑性、災害時の通行規制

等の課題を改善するため、計画変更するものである。変更に当たっては、公共施設等既存施設への影響を考慮し縦断線形や横断線形を検討した。

智辯学園付近では北側の踏切からの道路の機能復旧や智辯学園や大教大への副道など機能復旧を考慮しており、結果的には北側にふれるというより南北両側に拡幅する計画となっている。

質 問 非常に難しい中、最善の計画であると理解していいのか。

回 答 機能を確保するにはここしかないと考える。

質 問 政権交代があったが、事業化の予算はつくのか。また、接続先の大阪府側はどうなのか。

回 答 中和幹線（国道165号香芝柏原区間）について、奈良県から民主党県連へ整備の必要性を訴え、強く要望している。また、大阪府側にも奈良県の意向を伝えている。

質 問 中和幹線のルートについて、南側の智辯側にふる事による困難性というのは、建物が建っているから影響しているのか、コストの問題なのか技術的に困難なのか聞かせて欲しい。

回 答 コストへの影響の他、学校の施設となれば多くの人に影響を与える事になる。また、技術的には、かなり法面を切っていかなければいけないという事や南側に副道、北側に踏切の機能復旧道路が必要である事から、コストだけでなく影響度合いなど総合的に検討した。

質 問 智辯の建物計画時に道路計画はあったのではないか。

回 答 当時から解っていたのではないかという指摘であるが、道路計画は建物建設後の南阪奈道路の開通後の交通形態を見ながら検討してきた。

第3号議案、第4号議案について、次のような質問や回答があった。

質 問 通過交通、騒音、日照権、立ち退き件数等について充分比較検討を行ったのか。

この提示された案が最善なのか。

回 答 穴虫田尻線の計画変更について、関屋駅が決まっており、国道165号と既決定との交差場所では、近鉄の関係上接続が厳しいことから、ルート案として3、4案程検討し、ベストと考えられるものを提案している。

質 問 住民の意見を聞きながら、住民と共に計画案を作り上げていくということはお出来なのか。

回 答 今回の都市計画道路のルートについては、権利や制限等が発生する事から、事前に一部の権利者と協議を行う事は不適切であると考えている。住民の積極的な参加を促すものとして都市計画提案制度があり、この制度を活用して、住民から提案される都市計画案については、協議すべきと考える。

質 問 既設の道路から川沿いを通して繋げるという方法は、歩道の部分が鉄道敷に重なるため、技術的に国道165号に取り付かないのか。

回 答 中和幹線との交差角が80°以上が望ましい事から、既決定の二上田尻線のルートでは収まりがつかず、道路が近鉄軌道敷を侵す事になる。道路をずらす検討を行ったが、踏切からの距離や道路高等により、交差点に一点集中する事となり、交差点形状として難しいという判断をした。

質 問 地元住民の反対意見が多いが、全体の方向の中で最善だと理解していいのか。

回 答 はい。

質 問 中和幹線を南側にふれば、桜が丘地区を分断する事はなかったのか、または、元々の計画が接続できなかったのか。

回 答 中和幹線に関しては、変更前の計画と比較すると、機能復旧道路を考慮し両側に影響範囲が広がっている。

道路計画については、沿道の方々のご協力や利害関係もあるが、極力全体的に影響を与えず、コストを極力抑え、また、安全性、円滑性等について関係機関と協議を行いながら、総合的に検討を進めてきた。

質 問 元々の計画と今回の桜が丘内を通す影響や費用対効果を考えた場合、この計画が安いとか、協力が得られ易いとかあるのか。

回 答 既決定においても国道との交差方法は立体交差であった。また、間谷地区についても、高さは違うが立体交差であった。費用対効果については、道路延長が短くなっている事により、用地買収費を考慮しても変更後の方が安くなる。

また、変更前の穴虫田尻線との取り付けが近鉄の上空で三差路となり、構造的、施工的に難しいという面がある。変更前の二上田尻線の取り付く所にそのまま中和幹線を接続すれば良いのではないかという話についても、構造や交通安全上の問題が生じることから、コスト面だけでなく、総合的に検討したものである。

質 問 仮に中和幹線の計画変更が北側にふる事がなければ、変更前の二上田尻線の計画においても技術的に接続が可能だったのか。

回 答 昭和40年当時の計画では、詳細まで検討していなかった。関屋地区からの現道の交差点処理の関係もあり、既決定の中和幹線のルートでも接続が難しかった。

質 問 技術的に変更案以外は接続が難しいのか。

回 答 変更前でも接続が難しかった。単純にルートをふったから影響したという訳ではなく、旧の都市計画では、近鉄の上空で交差する事自体に問題があった上、今の道路構造令に準拠すれば取り付かない事と線形が変更になった事から計画を再点検したと認識している。

質 問 道路整備は通過交通のために必要だと思うけれども、住民の中には、不便を甘んじても良いような環境と景観とそこで作りあげられたコミュニティの良さがあるという意見がある。ここへ大きな道路を持ってきても、自分たちにとってはプラスにならないと考えている。その事に対して、市の答弁は何も答えになっていない。

また、住民は道路構造令の緩和規定等を用いれば、道路接続する事が可能となり、地域における公害、景観、分裂の問題を解決し、ある程度の改善が図れると提案をしている。よって、もう少し時間をかけて検討し、住民の納得を得てもら

いたい。

回 答 現時点で、住民の方々に十分な理解をいただいているとは決して思っていない。まだまだ、工夫しなければならない点や理解してもらわなければならない点があると考えている。また、道路を通すだけでなく、面的な整備を併せて行うという提案を行っている。事業認可の前には、具体的なプラン等を提案できるよう取り組んでいきたい。

質 問 昭和40年に都市計画決定され、その後、何回か変更を行っているが、穴虫田尻線と二上田尻線は、今後いつ頃、どのような形で具体的に着工するのか。

回 答 現在の都市計画道路は29路線あり、優先順位を決めた中で、順次、事業を実施したいと考えている。穴虫田尻線と二上田尻線は、事業実施前には、必ず地元住民との合意形成を得て進めていきたい。

質 問 昭和40年に計画されてから長い年月が経っている。将来の事業までに、再度計画変更する事はあり得るのか、それとも絶対にならないのか。

回 答 只今この場で、変更計画案を提示しているわけであるので、今後都市計画変更を行うということは言えないが、将来、大きな経済の変動、地域の変動があれば、それらを踏まえた上で都市計画のあり方を審議願う事になる。

第5号議案、第6号議案、第7号議案について、質問はなかった。

