

(都)山田伊丹線(昆陽泉町工区)に係る説明会(平成 30 年 9 月 8 日開催)での
主な質疑に対する回答

○道路計画について

【質問】

なぜ昭和 39 年に都市計画の変更を行ったのか。昭和 22 年の都市計画決定図書は昭和 29 年の市役所の火災で焼失したと聞いた。当初計画決定の図書が不在の中で、昭和 39 年の都市計画変更手続きは本当に適正に行われたのか。

【回答】

昭和 39 年の都市計画の変更により、山田伊丹線だけではなく、伊丹市内の複数の都市計画道路が同時に変更されています。

昭和 22 年に計画された山田伊丹線は、伊丹市中心市街地から尼崎市との行政区域界までであったことが確認できます。それを昭和 39 年に、現在の「一部尼崎市域内を通過し、県道尼崎宝塚線まで接続する計画」に延伸する際に山田伊丹線の道路計画線を北側へ変更したものです。

昭和 39 年の変更手続きは、当時の法律（旧都市計画法）のもとで、昭和 22 年の都市計画決定図書をもって、国並びに兵庫県が適正に審査したものと認識しています。

【質問】

将来、日本の人口や自動車交通量が減っていくとされている中で、なぜ山田伊丹線の道路整備が必要なのか。

【回答】

都市計画道路の役割は交通機能だけではありません。延焼遮断、緊急避難路、消防活動の円滑化などの防災機能やライフライン等の収容空間機能もあります。

山田伊丹線は、中心市街地に接続し、かつ緊急輸送道路を結ぶ東西幹線道路として重要な路線です。防災並びに中心市街地の活性化にあたり、最も優先して整備を行っていくべき路線として、都市計画道路整備プログラムに位置付けています。

【質問】

山田地域は、伊丹市の中でも隔離された地域にあって、非常に駅方面に出るのが不便であった。昔から、「山田伊丹線が整備されれば、少しは便利な地域になるから」と言われながら暮らしてきた。

区画整理事業の際にも、山田伊丹線ができれば便利になるからと道路整備に協力してきた。

昆陽泉町工区の道路整備には反対の方もおられるというのは聞いている。その方々には非常に申し訳ないが、山田地域の利便性のことも考えて欲しい。

【回答】

本路線は、これまで多くの市民のご協力により整備を行ってきた経緯もありますので、都市計画決定、並びに事業化の見直しについては、考えていません。

また、都市計画道路整備プログラムで公表していますように、平成 30 年度にようやく整備する時期となったものです。引き続きご理解頂けるよう努めます。

【質問】

権利者や地域住民の皆さんは道路事業に対して色々な意見を持っている。市は今後も権利者や地域住民の立場に立って解決の方法を考えてほしい。一方的な進め方はやめてほしい。

【回答】

これまでも、今年 2 月の説明会や、7 月に、土地並びに建物所有者の方々を対象とした説明会を開催し、予備設計業務で得られた成果をもとに、道路の法線、建物の位置形状や、各々の敷地にどれくらい道路法線がかかるのか等、また事業認可取得前でしたが、事業認可に伴う制限や制度等についてもご説明をしてきました。

まだ賛否両論の意見があり、必ずしも全ての方々にご理解を頂いていない状況ですが、これまで多くの権利者や地域の皆様のご理解、ご協力のもと整備を推進してきました。引き続きご理解頂けるよう努めます。

○事業の予算や工程について

【質問】

事業費はいくらか。

【回答】

山田伊丹線（昆陽泉町工区）全体の事業費は、約 26 億円です。本事業は国の交付金を活用して事業を進めており、国からの交付金の割合は、全体の約 55%を占めます。

【質問】

できるだけ早期契約を希望したいが、優先順位の考え方があればお願いしたい。

【回答】

これまでの個別相談窓口や今後予定している権利者の方々を対象とした意向調査の結果を踏まえ検討します。

【質問】

資料には、用地測量は平成 31 年度からとあるが、境界立会は来年のいつ頃から始まるのか。

【回答】

用地測量業者の選定手続き（契約手続き）に時間を要しますので、現在のところ立会時期は平成31年の夏頃になる予定です。

○補償内容について

【質問】

建物が影響する軒数は何軒か。そのうち、泉町地区と木ノ本地区の内訳は。

【回答】

建物が影響する軒数は、泉町地区が11軒、木ノ本地区が66軒で、計77軒です。

【質問】

市営住宅入居希望者アンケートでは、何件の入居希望があったのか。

【回答】

平成30年9月8日時点で、37件の回答がありました。そのうち6件の方が市営住宅への入居を希望されています。

【質問】

残地補償とは何か。残地補償が受けられるのは何軒程か。

【回答】

道路事業用地の取得によって生じる、利用が困難な狭小・不整形残地に関しては、残地補償という制度があります。

残地補償とは、残地の価格が下がってしまう場合に、元の価格との差額を補償するものです。

ただし、全ての残地について適用できるものではありません。残地補償の対象となるか否かについては、今後予定しております用地測量や物件調査の結果が必要となります。詳細については、具体的な補償金額も含め、別途、個別協議の際にご説明をさせていただきます。

【質問】

残地補償の対象になる場合とならない場合のケース分けをはっきりし、結果を公表して欲しい。

【回答】

適正で公平な補償を行うため、土地の測量や建物などの物件の調査結果をもとに、国が定めた「基準」により、土地の取得価格や建物など物件の補償金を算定し、権利者の方へ個別にご説明致します。

補償内容には個人情報が含まれますことから、ご質問の案件については、公表の可否

も含め慎重に検討し対応を考えます。

○道路の無電柱化について

【質問】

無電柱化する理由は？

【回答】

平成 28 年 12 月に無電柱化の推進に関する法律が制定されたことを受け、国は平成 30 年 4 月に「無電柱化推進計画」を策定し、無電柱化の対象道路を「緊急輸送道路や避難所へのアクセス道、避難路等災害の被害の拡大の防止を図るために必要な道路」とする基本的な考え方が示されました。

山田伊丹線は、伊丹市地域防災計画において避難路として位置付けされており、防災の観点から、無電柱化の推進が求められています。

【質問】

無電柱化に関する説明の中で「市道認定」という表現があったが、なぜ事業に着手して間もない時期に市道認定の手続きが必要なのか。また市道認定の手続きとはどのようなものなのか。

【回答】

国の無電柱化に係るガイドラインにおいて、極力低コスト化を図るため、無電柱化の対象路線とされた道路については、新設時に同時施工するよう示されています。

当該路線については、電線共同溝の整備による無電柱化を行いますので、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき、予め道路法上の道路としての位置付けを行い、電線管理者に対して電線共同溝を整備すべき道路として指定の手続きを進める必要があります。山田伊丹線（昆陽泉町工区）につきましては、平成 30 年 8 月 24 日に事業認可の告示を受けましたので、この時期に市道路線の認定を行うものです。

また、今回の市道路線の認定については、当該路線を道路法上の道路として、起点と終点を定め、その道路管理者が伊丹市であることを決定するものです。

区域決定や供用開始の手続きではありませんので、道路法の規定による私権の制限がかかるものではありません。

【質問】

市道認定という議会の議決を要する大事な事を、なぜ過去の説明会で説明しなかったのか。

【回答】

都市計画事業を施行するためには、事業認可が必要となります。事業認可前に開催した説明会において、事業認可の告示を前提とした市道路線の認定に関する説明はするべ

きではないと考えていました。

【質問】

いつから市道路線として認定されるのか。

【回答】

平成 30 年 9 月 21 日に議会承認を受け、平成 30 年 10 月 1 日付で市道路線として認定告示を行いました。

○説明会について

【質問】

今回の説明会の対象者はどの様な立場の人達なのか。これまでの説明会で説明した内容と重複している部分があるが。

【回答】

今回は、都市計画事業の認可等の告示後は、建築等の制限（法第 65 条）、先買い（法第 67 条）、買取請求（法第 68 条）など住民の財産に対する制限等が働きますので、その旨を周知させる必要があること、また住民の理解に努め事業の促進を図ることなどの理由から、事業内容を広く知って頂くために、全市民を対象に説明会を開催しました。

山田伊丹線（昆陽泉町工区）の事業化につきましては、これまで実施した都市計画道路の見直しに係る説明会や自治会役員方への説明等を通じて、賛否両論のご意見がありましたので、昨年 9 月に開催した説明会では、事業概要の説明と合わせて、道路整備による課題とその対応についての説明を、また、今年 2 月の説明会や、7 月に、土地並びに建物所有者の方々を対象とした説明会を開催し、予備設計業務で得られた成果をもとに、道路の法線、建物の位置形状や、各々の敷地にどれくらい道路法線がかかるのか、事業認可に伴う制限や制度等についてご説明をしましたので、これまでの説明内容と重複する部分があります。

○土地収用法について

【質問】

以前、権利者向けに郵送された資料では、土地収用法の説明の中で「諸効果」という表現が使われていた。この法律は規制ばかりではないという風に見えるが、そういう理解で良いのか。

【回答】

憲法第 29 条第 1 項におきまして、「財産権は、これを侵してはならない。」と財産権の保障が定められています。

しかしながら、社会が円滑に活動していくためには、道路や鉄道などインフラの整備も必要です。

それら公益事業を実施するうえで必要となる土地を円滑に取得できない場合、事業実施が困難となり社会にとって著しい支障を生じることとなりますので、憲法では財産権を保障するとともに、私有財産は「正当な補償の下に、これを公共のために用いることができる。」と定められています。

土地収用制度は、この憲法の規定を根拠に、公共の利益の増進と私有財産の調整を図るために設けられたもので、そのための基本法として土地収用法があります。

ここでは、国土の適正かつ合理的な利用に寄与することを目的に、事業認定や損失補償の要件や手続きなどについて定められています。

一般に「収用」というと、「強制収用」というイメージが持たれがちですが、権利者の方々が、土地の収用の際、適正な補償を獲得する手段となりうる制度でもあります。

権利者の方々や私たち起業者にとっても、まず収用制度について正しく理解することが必要です。

ご不明な点等がございましたら、ご説明させていただきます。