

平成 19 年度第 1 回兵庫県都市計画審議会の開催結果について

平成 19 年 6 月 8 日（金）に開催しました都市計画審議会の開催結果は、下記のとおりです。

記

1. 日 時 平成 19 年 6 月 8 日（金） 14:00～16:24
2. 場 所 パレス神戸（神戸市中央区）
3. 議事要旨

第 1 号議案：阪神間都市計画道路の変更

【議案の説明】

尼崎伊丹線は、尼崎西本町 1 丁目の国道 43 号との交差点を起点とし、同市猪名寺 3 丁目の伊丹市との市境に至る延長約 5.7 km の阪神地域における南北方向の主要な幹線道路である。

このたび、阪神尼崎駅周辺における交通の円滑化及び安全性の向上を図るため、中央帯、付加車線等を設けるとともに、自転車歩行者道等についても都心地区にふさわしいゆとりある歩行空間を確保することから、幅員、区域等を変更するものである。

[概 要]

- 3.4.188 号尼崎伊丹線 幅員 20m（4 車線） 延長 約 5,700m
（中央帯、付加車線の追加、一部区域の変更）

【採決の結果】

原案どおり可決

第 2 号議案：西播都市計画道路の変更

【議案の説明】

国道 373 号線は、千種川左岸を通過する延長約 1,540m、代表幅員 13m の幹線街路として、昭和 29 年に赤穂佐用線として都市計画決定されている。このたび、千種川の左岸引堤計画が見直されたことに伴い、上郡駅前線との交差点付近の線形を変更するとともに、この交差点における円滑な交通処理を行うため付加車線を設置する。

上郡駅前線は、JR 山陽本線上郡駅を起点として千種川を渡河する延長約 1,500m、代表幅員 12m の幹線街路として昭和 29 年に都市計画決定されている。このたび、床上浸水対策特別緊急事業に伴う上郡橋の架け替えにあわせて、国道 373 号線との交差点及び竹万上郡線との交差点において円滑な交通処理を行うため、新たに付加車線を設置し幅員を 15m から 17m に変更する。また、未整備である終点から約 150m の区間については、近接して県道上郡末広線が整備されており、この道路に求められていた機能は周辺道路で確保されていることから、本区間を廃止し、終点を南方向に移動する。

竹万上郡線は、千種川右岸を通過する延長約 2,280m、代表幅員 10m の幹線街路として昭和 29 年に都市計画決定されている。このうち、上郡駅前線との交差点から山野里上町線との交

差点までの区間については、周辺に町役場や学校等の公共施設が立地していることを踏まえ自転車及び歩行者の安全性を確保するため、幅員 2 m の歩道から 3 m の自転車歩行者道に変更するとともに、交差点における円滑な交通処理を行うため、付加車線を設置する。

[概 要]

- 3.5.30 号 国道 3 7 3 号線 幅員 13m (2 車線) 延長 約 1,540m
(線形の変更、区域の変更)
- 3.5.200 号 上郡駅前線 幅員 15m (2 車線) 延長 約 1,350m
(線形の変更、幅員の変更、区域の変更、終点の変更、延長の変更)
- 3.5.203 号 竹万上郡線 幅員 13m (2 車線) 延長 約 2,280m
(線形の変更、幅員の変更、区域の変更)

【主な意見等】

委員から、河川改修計画と計画道路の関係について質問があり、安全で安心な河川改修と道路づくりであることを周知するようにとの意見があった。

【採決の結果】

原案どおり可決

第 3 号議案：柏原都市計画道路の変更

【議案の説明】

柏原高賀線及び柏原天神線は、柏原の市街地における円滑な交通処理、良好な市街地環境の形成等を図るとともに、商業の活性化に資するための幹線街路として昭和 36 年 3 月に都市計画決定されている。

このたび、柏原城下町のまちづくりの方針が歴史的まちなみの保存へ変化したこと等を踏まえて、柏原駅を起点に市街地を南北に貫く幹線街路として計画されていた都市計画道路 柏原高谷線が廃止されることとなり、柏原高谷線に設けられていた駅前広場の位置付けを見直す必要が生じた。

このため、当該駅前広場を起点としていた柏原高賀線及び柏原天神線を一つの路線に統合し、高賀天神線とするとともに、駅前広場を本路線に設ける。

[概 要]

- 3.4.1 号 高賀天神線 幅員 16m (2 車線) 延長 約 2,050m
(名称変更、路線の統合、一部区域の変更、駅前広場の区域を 1,200 m²追加)

【採決の結果】

原案どおり可決

第4号議案：城崎都市計画道路の変更

【議案の説明】

竹野佐津線は、豊岡市竹野町の JR 山陰本線竹野駅前を起点として豊岡市竹野町浜須井に至る、延長約 2,650m、代表幅員 7mの幹線街路で、水産物の輸送を目的として昭和 25 年に都市計画決定されており、豊岡市竹野町切浜から終点の間は県道香美久美浜線として供用されている。

このうち、未整備である起点から豊岡市竹野町切浜までの延長約 450mの区間については、近接して市道駅前西町線や県道香美久美浜線が整備されており、この道路に求められていた機能は周辺道路で確保されていることを踏まえ、本路線を廃止する。

[概 要]

3.7.230号 竹野佐津線 幅員 7m (2車線) 延長 約 2,650m (廃止)

【採決の結果】

原案どおり可決

第5号議案：豊岡都市計画道路の変更

【議案の説明】

豊岡駅立野線は、豊岡市の玄関口である JR 山陰本線豊岡駅の東側駅前広場を起点とし、豊岡市立野町に至る延長約 1,250mの幹線街路である。

また、豊岡駅上陰線は、東側駅前広場を起点とし、豊岡市大字上陰字内田で今森高屋下陰線に接続する延長約 810mの幹線街路である。

豊岡駅東側の駅前広場は、昭和 28 年に約 2,100 m²で整備されたが、その後の自家用自動車やタクシー等の駅前広場利用の増加に伴い手狭となり、車両が輻輳している状況にある。

また、安全で機能的なバス乗降スペースが確保されていないため、駅前を通る既存のバス路線のほとんどが駅前広場に乗り入れていないなど、乗り換えの利便性が十分に確保されていない状況にあるだけでなく、広場内には歩行空間が十分に確保されておらず、歩行者等の安全な通行に支障を来している。

そこで、駅周辺における交通の円滑化及び安全性の向上、豊岡駅の交通結節機能の強化を図るため、駅前広場の区域を変更し、自家用自動車の停車スペースやバス乗降スペース等を機能的な配置とする。

この変更で、駅前広場の内、道路として供用されている区域について、位置付けを変更することに伴い、豊岡駅立野線及び豊岡駅上陰線の起点位置を変更し、延長をそれぞれ約 1,270m 及び 840mに変更する。

[概 要]

3.5.2号 豊岡駅立野線 幅員 15m (2車線) 延長 約 1,270m

(起点の変更、延長の変更、駅前広場面積の変更約 6,200 m² 約 5,500 m²)

3.5.4号 豊岡駅上陰線 幅員 12m (2車線) 延長 約 840m

(起点の変更、延長の変更)

【主な意見等】

委員から、駅前広場の自家用車の駐車スペースの算定方法等について質問があった。

【採決の結果】

原案どおり可決

第6号議案：出石都市計画道路の変更

【議案の説明】

東條町弘原線は、豊岡市出石町の中心部をとりまく環状道路の一部として計画されたものであるが、その後、隣接する県道寺坂柳線が整備されたことに伴い、この区間に求められていた幹線道路としての機能が確保されたことから本区間を廃止するとともに、その代替として、整備済の県道寺坂柳線を本路線に編入し、起点位置、線形及び幅員を変更する。

八木町線は、豊岡市出石町の中心部を東西方向に通過する幹線街路として計画されたものである。このうち、起点から川原町線との交差点の間については、伝統的建造物群保存地区内に位置しており、出石城下町地区の歴史的まちなみを保全するとともに、この地区の安全な歩行経路を確保する必要があることから、特殊街路（歩車共存道路）に変更する。

また、残る川原町線との交差点から終点の間については、名称を柳福住線に変更する。

谷山線は、豊岡市出石町の中心部から豊岡市但東町方面へ向かう幹線街路として計画されたものであるが、その後、市街地の外側に国道426号が整備されたことに伴い、この路線に求められていた幹線道路としての機能が確保されたことから、本路線を廃止する。

[概 要]

- 3.6.260号 東條町弘原線 幅員11m（2車線） 延長 約1,610m
（起点の変更、延長30mの追加、一部線形、一部幅員の変更）
- 3.6.262号 柳福住線 幅員11m（2車線） 延長 約380m
- 8.7.663号 八木町線 幅員6m 延長 約510m
（起点の変更、延長10mの削減、種別変更、名称変更、路線を2分割、一部線形、一部幅員の変更）
- 3.6.265号 谷山線 幅員8m（2車線） 延長 約660m（廃止）

【採決の結果】

原案どおり可決

第7号議案：日高都市計画道路の変更

【議案の説明】

浅倉鶴岡線は、豊岡市日高町浅倉を起点として豊岡市日高町鶴岡に至る延長約2.6km、幅員12mの南北方向の幹線街路である。

この浅倉鶴岡線の起点部付近の豊岡市日高町浅倉地区では、平成16年の台風23号における浸水被害を受けて実施される円山川及び稲葉川の河川改修にあわせて、浅倉鶴岡線を骨格とした土地区画整理事業が計画されていることから、当該土地区画整理事業との整合を図るため、浅倉鶴岡線の起点を土地区画整理事業区域の南端に位置する市道浅倉たじま荘線との交差点に変更するものである。

[概 要]

3.5.10号 浅倉鶴岡線 幅員12m(2車線) 延長 約2,670m
(起点の変更、延長の変更)

【採決の結果】
原案どおり可決

.....

第8号議案：中播都市計画事業駅南土地区画整理事業（姫路駅南西地区）の事業計画に対する意見書について

【議案の説明】

本地区は、姫路市総合計画で姫路市の社会、経済活動の核として商業業務地形成を図る地域の一部に位置づけられているが、公共施設の整備が不十分なまま市街化していることから、中播都市計画都市再開発の方針において、計画的な再開発が必要な市街地のなかの特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区として位置づけられている。

そこで、土地区画整理事業の施行により、姫路市の主核に相応しい計画的な市街地として再生することを目的として、公共施設の整備改善並びに宅地の利用増進を図るため事業計画の決定を行うものである。

事業計画を決定するにあたり、姫路市長が平成19年3月16日より同年3月29日までの2週間、公衆の縦覧に供したところ、1件の意見書の提出があったため、都市計画審議会に付議するものである。

- 1 事業名称：中播都市計画事業駅南土地区画整理事業（姫路駅南西地区）
- 2 施 行 者：姫路市
- 3 面 積：7.4ha
- 4 施行期間：平成19年度～平成24年度
- 5 総事業費：12.7億円
- 6 主な公共施設：

区画道路	幅 員	4.0～8.0m	総延長	1,584m
公 園		2箇所	面 積	2,250㎡

【主な意見等】

委員から、区画整理事業における公園の位置、広さ、必要性や区画整理事業の総事業費等について質問があった。

【採決の結果】
意見書を採択しないことに決定

.....

第9号議案：都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の見直しに関する基本的な考え方について（答申案）

【説明】

10、11ページのとおり。

【主な意見等】

- ・ 委員から、都市計画区域マスタープラン等の見直しの基本的な考え方の中で環境等への配慮をするようにとの意見があった。
- ・ 委員から土地利用に関する方針と農地等の開発等に対する規制との関わりの検討経過について質問があった。

【採決の結果】

原案どおり可決

4．お問い合わせ先 兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課
都市行政係 078-362-3587

この審議会の会議資料は、兵庫県県民情報センターにおいて閲覧することができるほか、議事録(全文)についても、9月上旬には同センターにおいて閲覧する予定です。

専門会議で出された意見への対応について
(中間報告以降の変更点について)

案 件 名 : 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の見直しに関する基本的な考え方について」(答申案)

開 催 日 時 : 平成19年3月26日

出 席 委 員 : 6人

変更後で示しているページ番号等は答申案でのものです。

項目等	中間報告	変更後
2(2)ア 生活の質の向上や環境・景観の保全	<p>「...、その実現を目指すユニバーサル社会づくりが展開されているところである。</p> <p>また、身近な自然環境や美しい景観に関する意識が高まってきており、市民農園への関心や自然が豊かな農山漁村との二地域居住など都市住民の自然志向も高まってきている。</p>	<p>本文6ページ(下から8行目)</p> <p>「...、その実現を目指すユニバーサル社会づくりが展開されているところである。</p> <p><u>また、大量生産・大量消費・大量廃棄型のライフスタイルや社会経済システムが、限りある資源の濫用を招くとともに環境へ過大な負荷をかけるものとなっていることから、環境負荷の軽減や地球環境の保全への意識が高まっている。</u></p> <p>さらに、身近な自然環境や美しい景観に関する意識が高まってきており、市民農園への関心や自然が豊かな農山漁村との二地域居住など都市住民の自然志向も高まってきている。</p>
1(2)ア 中心市街地の活性化を図る都市づくり	<p>「また、<u>中心市街地に大規模集客施設等を誘導する場合には、自動車の流入による交通渋滞を引き起こすことが懸念されるので、道路交通機能への負担を軽減するため、公共交通の拠点に近接した中心市街地縁辺部に駐車場を集約することにより、郊外部からの自動車の流入を抑制し、そこから中心市街地内では鉄道やループバスなどの公共交通を活用するといったパークアンドライドによるモビリティの確保に努めるなど、駐車場対策を含めた総合的な対応が重要である。</u></p>	<p>本文13ページ(14行目)</p> <p>「また、<u>中心市街地においては、自動車の流入による交通渋滞を引き起こすことが懸念されるので、道路交通機能への負担を軽減するため、周辺自動車交通の状況を考慮しつつ、公共交通の拠点に近接した中心市街地縁辺部への駐車場の集約、郊外部からの自動車の流入抑制、鉄道やループバスなどの公共交通の活用など地域の特性を考慮した総合的な駐車場対策を行うことが重要である。</u></p>

パブリック・コメント手続で提出された意見等の概要とこれに対する考え方

案 件 名 : 「都市計画区域マスタープラン等の見直しに関する基本的な考え方について」(中間とりまとめ)

意見募集期間 : 平成19年3月9日~平成19年3月29日

意見等の提出件数 : 5件(5人)

項目等	意見等の概要	件数	県の考え方
<p>2(2)ア 生活の質の向上や環境・景観の保全</p> <p>1(1)ウ 美しく快適で暮らしやすい都市づくり</p>	<p>世界的にアジア等の発展途上国で人口の急激な増加が予想され、環境・資源エネルギー問題が深刻化しており、環境問題と絡めた記述が必要ではないか。</p>	1	<p>〔ご意見を反映しました〕 ご意見を踏まえ、本文6ページと11ページに次のとおり記述を追加しました。 (6ページ)「また、大量生産・大量消費・大量廃棄型のライフスタイルや社会経済システムが、限りある資源の濫用を招くとともに環境へ過大な負荷をかけるものとなっていることから、環境負荷の軽減や地球環境の保全への意識が高まっている。」 (11ページ)「環境の観点からみると、環境の有限性を認識し、大量生産・大量消費・大量廃棄型の社会経済システムから脱却し、省資源型及び環境負荷の軽減につながる都市づくりを進め、人と自然が共生した持続可能な循環型社会の実現をめざすことが重要である。」</p>
同 上	<p>環境問題についての記述が少ないように思う。現在、大気汚染や温暖化といった地球規模での環境問題が深刻な問題になっているので多少のことは述べるべきである。</p>	1	同 上
<p>2(2)ウ 都市の多様性の確保</p> <p>1(1)ア 都市機能の集積を活かした身近な都市づくり</p>	<p>工場街や閑静な住宅街ではコンビニや飲食店が建築できないと聞いている。場所によって用途地域による規制があり住民が望んでいる建物が建たない場合がある。最近では、コンビニは年齢を問わず生活には欠かすことのできない便利な店である。 さらに、最近では価値観の多様化に伴って住民ひとり一人が求めているものも異なると思う。行政として住民ニーズに応えることができるよう、土地の利用にあたっては臨機応変に柔軟な対応をお願いしたい。</p>	1	<p>〔既に盛り込み済みです〕 ご意見の趣旨については、本文7ページと10ページに次のとおり記述しています。 (7ページ)「ウ 都市の多様性の確保 県民のライフスタイルの変化や生活の質の向上などによる都市の多様性の確保へのニーズが高まっており、用途地域の指定だけでは都市づくりへのきめ細やかな県民のニーズの反映が不十分であるため、弾力的な土地利用を可能とする施策の実施が求められている。」 (10ページ)「また、都市の多様性に対するきめ細やかな県民のニーズに応じた土地利用を進めるためには、用途地域の指定と合わせて地区計画などの制度を活用することにより柔軟な土地利用を図る必要がある。」</p>

項目等	意見等の概要	件数	県の考え方
前項目に同じ	<p>まちの個性を活かした都市づくりとあるが、住民は時代の変化に伴って、今までにない様々な用途の建物を望んでいることも考えられる。ある程度住民の意向を考慮した、地域にあった細やかな計画ができるようになればと思う。</p>	1	前項目に同じ
<p>1(2)ア 中心市街地の活性化を図る都市づくり</p>	<p>ショッピングセンターなどの大型集客施設を誘致する場合は、交通渋滞を生じないよう車の乗り入れを抑制する旨の記述があるが、高齢者にとってショッピングセンターへは車が一番便利であり、欠かすことのできない手段である。市街地では駐車場を造ると交通渋滞も招くことも否めないが、その周辺地域の土地の利用状況や利用者のニーズなどを考慮して駐車場の対策をお願いする。</p>	1	<p>〔ご意見を反映しました〕 ご意見を踏まえ、本文 13 ページの記述を次のとおり修正及び一部追加しました。 「また、中心市街地においては、自動車の流入による交通渋滞を引き起こすことが懸念されるので、道路交通機能への負担を軽減するため、周辺自動車交通の状況を考慮しつつ、公共交通の拠点に近接した中心市街地縁辺部への駐車場の集約、郊外部からの自動車の流入抑制、鉄道やループバスなどの公共交通の活用など地域の特性を考慮した総合的な駐車場対策を行うことが重要である。」</p>

「都市計画区域マスタープラン等の見直しに関する基本的な考え方について」(答申案)

現状に対する認識と課題

1 兵庫県の都市計画区域の現状

(1) 都市計画区域の指定状況

- ・線引き都市計画区域：5区域
- ・非線引き都市計画区域：25区域

(2) 都市計画区域の面積及び人口

- ・県人口の95%、県土の53%

2 都市を取り巻く環境の変化

(1) 人口減少、少子高齢化の進行

- ・地方部の過疎化と大都市への都心回帰
- ・農林業の担い手不足

(2) 都市づくりに対するニーズの変化や意識の高まり

- ・生活の質の向上や環境・景観への意識の高まり
- ・都市の安全と安心
- ・都市の多様性の確保
- ・多様な主体の参画

(3) 産業構造の変化

- ・第2次産業から第3次産業へ移行
- ・大規模遊休地への大規模店舗の進出

(4) モータリゼーションの進展と高速道路網の整備

- ・高速道六基幹軸の整備
- ・地方部における高い自動車依存率

(5) 都市機能の拡散と中心市街地の活力低下

- ・商業施設などの都市機能の郊外立地
- ・中心市街地の居住人口の減少

(6) オールドニュータウンの発生

- ・空き家、空き地の増加
- ・公共公益施設などの老朽化

(7) 市町合併による行政区域の拡大

- ・合併で21市70町から29市12町に減少

(8) 震災からの復興

- ・住民の主体的で自立的な活動の活発化

目指すべき都市づくり

生活の質を向上させる都市づくり

都市機能の集積を活かした身近な都市づくり

- ・都市の既存ストックの活用
- ・多様な都市機能を日常生活圏に集積
- ・地区計画制度等の活用による柔軟な土地利用の推進
- ・公共交通、歩道の整備など歩いて暮らせる都市づくり

ユニバーサル社会の実現を目指す都市づくり

- ・歩行空間、公共車両、交通ターミナルなど都市全体を視野に入れたバリアフリー化
- ・誰もが就業や起業できる都市づくり
- ・県民の参画と協働による取組

美しく快適で暮らしやすい都市づくり

- ・人と自然が共生した持続可能な循環型社会の実現
- ・地域の特性を踏まえた都市景観の形成
- ・歴史文化資源を活かした都市づくり
- ・里山や都市近郊の緑の保全等
- ・建築物の敷地緑化や屋上及び壁面の緑化による都市緑化の推進

にぎわいと活力を生み出す都市づくり

中心市街地の活性化を図る都市づくり

- ・郊外開発による市街地拡散の抑制
- ・広域土地利用プログラムを都市計画区域マスタープランへ反映
- ・地域特性を考慮した総合的な駐車場対策

郊外部の活性化を図る都市づくり

- ・オールドニュータウンでの徒歩圏内への生活利便施設等の配置
- ・市街化調整区域での弾力的な土地利用規制・誘導

多様な交通ネットワークを形成する都市づくり

- ・既存公共交通を活かした多様な交通ネットワークの形成

大規模遊休地等を都市の貴重な資源として活用する都市づくり

- ・産業施策などと連携した大規模遊休地での産業創出・集積
- ・周辺環境や都市施設を考慮した土地利用転換の規制・誘導

安心して暮らせる安全な都市づくり

総合的な防災・減災に配慮した都市づくり

- ・都市機能の適度な分散配置と代替性のある都市構造の構築
- ・均衡ある都市機能を有機的に連携する交通ネットワークの整備
- ・建築物の耐震性の向上・不燃化
- ・道路、公園、広場等の根幹的な公共施設の整備とその適正配置
- ・災害の被害を最小限に抑え、拡大防止を行う減災対策

防犯に配慮した都市づくり

- ・空き地、空き家の解消
- ・道路、公園、駐車場、共同住宅等の防犯設備の整備
- ・地域安全まちづくり条例との連携

震災の教訓を生かした都市づくり

- ・高齢者等のための多様な形態の住居の確保
- ・多様な主体による地域資源を活かしたにぎわいのまちづくり
- ・災害弱者等への支援対策の充実
- ・広域的な都市機能の補完・分担体制の整備

広域的な交流と連携の都市づくり

交流と連携による都市づくり

- ・自然、歴史、文化、風土など地域特性を生かした都市づくり
- ・交流人口拡大による農山漁村の活性化と地域振興などの取組
- ・都市と農山漁村の交流と連携によるコミュニティの維持

広域的視点による都市づくり

- ・都市機能の連携・分担
- ・都市核を結ぶ交通ネットワークの形成
- ・複数の都市計画区域における相互連携
- ・インターチェンジ周辺や幹線道路沿道の土地利用規制

地域特性を活かした都市づくり

- ・地域住民、NPO、民間企業等の参画と協働による地域の特性を活かした都市づくり
- ・地域の魅力ある景観や自然環境の保護育成による豊かさを感じさせる都市づくり
- ・歴史や文化などの地域特性を活かした都市づくり

計画策定に当たって配慮すべき事項

- (1) 「21世紀兵庫長期ビジョン」や「まちづくり基本方針」などの上位計画との整合
- (2) 広域的な課題に対応する都市計画についての基本方針の策定
- (3) 市町合併に対応した都市計画区域の再編
- (4) 都市計画への住民意向の反映
- (5) 関連計画・方針の推進との連携
- (6) 社会経済情勢の変化等への対応

広域都市計画基本方針の策定

都市計画区域マスタープラン等の見直しに関する基本的な考え方

- 都市計画区域等の設定
- 都市計画区域マスタープラン
- 都市計画区域に関するその他の方針
- 区域区分

