

平成26年度
第2回兵庫県都市計画審議会

平成27年2月12日(木)
兵庫県農業共済会館 7階 大会議室

【会長挨拶】

【議案審議】

それでは、議案書の議事目録によりまして、本日付議されております各案件につきまして、御審議を賜りたいと存じます。なお、審議の中で、御発言になる場合は、議事録作成上、皆様の前に置いております名札の番号を述べてから御発言くださいますようお願いいたします。

それでは、第1号議案、猪名川町にかかります「阪神間都市計画道路の変更（3.4.94号一庫紫合線の変更）」について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 失礼します。都市計画課施設班長の木村と申します。どうぞよろしくお願ひします。着席して説明させていただきます。

第1号議案「阪神間都市計画道路の変更（3.4.94号一庫紫合線の変更）」について説明します。資料1の議案書は、1ページから7ページ。資料2の議案説明資料は、1ページと2ページです。また、資料5は、1ページから3ページです。前面スクリーンをご覧ください。

画面中央に、猪名川町役場。能勢電鉄日生中央駅、南北に国道173号、東西に建設中の新名神高速道路を示しております。

猪名川町では、3路線の長期未着手都市計画道路の見直しについて検証しました。県決定路線は、一庫紫合線。町決定路線は、川西篠山線、原広根線の2路線です。

結果、県決定路線の一庫紫合線の一部区間を廃止することになりました。都市計画道路一庫紫合線は、川西市域から猪名川町域へ、日生中央駅北側の住宅開発地区内の基幹道路として、昭和55年に都市計画決定されました。本路線周辺の状況を航空写真で御説明します。

川西市と猪名川町の行政界を図面の右寄りに一点鎖線で示しています。本路線のうち、川西市内と猪名川町内の一部区間は、民間の住宅開発にあわせ、既に整備済みですが、赤色で示す残りの区間は未整備となっています。この区間の周辺につきましても、住宅地の造成が計画されていましたが、計画の廃止に伴い、本路線の全延長、約4キロメートルのうち本未整備区間1,380メートルの都市計画を廃止するものです。

未整備区間の状況を写真で説明します。写真は、整備済み区間の終点部から西側を撮影しており、未整備区間は山林となっています。都市計画決定の幅員は、16メートルで、整備済み区間は2車線で、両側に3.5メートルの歩道が設置されています。

最後に、都市計画案を作成するに当たり行いました住民意見反映措置等です。猪名川町では8月27日の公聴会に向け、手続を進めておりましたが、公述人の申出はございませんでした。また、10月17日から2週間、県都市計画課などにおいて、縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。さらに、本案について、猪名川町、川西市に意見を聞いたところ、それぞれ市・町の都市計画審議会の答申を経て、異存なしとの回答をいただいております。

以上で説明を終わります。

○議長 どうもありがとうございました。ただいま事務局から説明がありましたが、これにつきまして、御質問または御意見はございませんでしょうか。ございませんでしょうか。

御質問等がないようでございますので、それではお諮りいたします。

第1号議案「阪神間都市計画道路の変更（3. 4. 94号一庫紫合線の変更）」については原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

（「なし」の声あり）

○議長 ありがとうございます。御異議がないようでございますので、第1号議案については、原案のとおり可決いたします。

続きまして、第2号議案、三木市にかかります「東播都市計画道路の変更（3. 4. 221号本町緑が丘線ほか1路線の変更）」について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 第2号議案「東播都市計画道路の変更（3. 4. 221号本町緑が丘線ほか1路線の変更）」について、説明します。資料1は9ページから16ページ。資料2は3ページと4ページ。また、資料5は4ページから9ページです。前面スクリーンをご覧ください。

図面は中央付近に三木市役所、県の三木庁舎。右下から神戸電鉄粟生線。南北に国道175号を示しています。三木市では14路線の長期未着手都市計画道路について検証しました。県決定路線は、6路線で画面中央、本町緑が丘線。右端、志染

神戸線。下側に神戸三木線。南北に広野吉田線と三木中央線。市役所付近、別所久留美線です。また市決定路線は、別所岩宮線など8路線です。

結果、5路線、県決定の本町緑が丘線のほか、市決定の別所岩宮線などで、一部区間を廃止することになりました。神戸三木線など9路線は、存続する路線となっています。市決定の別所岩宮線など4路線につきましては、1月28日に開催されました三木市都市計画審議会で、都市計画を廃止する案が原案どおり承認されています。

それでは、本町緑が丘線の変更内容について説明します。本町緑が丘線は、画面左上から右下の路線となっております。本路線は、都市計画道路の見直しに伴う一部区間の廃止と、一部区域を変更します。

見直しに伴う廃止から説明します。本路線は、市中心部と市南東部を結び、市街地の発展に寄与する幹線街路として昭和22年に都市計画決定されました。路線の一部は、県道三木三田線です。廃止する区間は、沿線に住家等はなくバイパス道路です。周辺は、県道三木三田線、南北の志染土山線が整備され、本路線を代替する機能が確保されています。このため、本路線の全延長約6キロメートルのうち、未整備区間820メートルについて都市計画を廃止するものです。また、一部区間の廃止に伴い、廃止区間の西側を本町宿原線に、東側を吉田緑が丘線に名称を変更します。

続いて、一部区域の変更について説明します。本路線の三木庁舎東交差点付近では、法面を有する道路計画となっていました。県道三木三田線の整備の結果、道路側に法面は生じていません。なお、あわせて付加車線が新たに設置されたため、左下の拡大図にも示しますように一部赤色で示した区域を削除し、青色で示した区域を追加する変更を行うものです。

区間を廃止する箇所の写真をご覧ください。廃止する区間を、北向きに撮影しており、西側に池が隣接し、沿道に住家等はありません。

都市計画幅員は、16メートルの2車線で、両側に4.5メートルの歩道を設ける構造です。

続いて、代替道路の状況です。県道三木三田線を東向きに撮影しており、この位置の幅員は17メートルの2車線で、両側に4.5メートルの歩道が整備されています。

続いて、県道志染土山線の状況です。この位置の幅員は10.5メートルの2車線で、東側に歩道が整備されています。

続いて、一部区域を変更する箇所の状況です。三木庁舎東交差点付近の状況です。交差点部に付加車線が設置されており、道路との境界部分に法面は生じていません。

続いて、三木中央線について説明します。三木市中心部の図面で、中央南北に国道175号を示しており、三木中央線は図面下から左への路線です。変更箇所は、図面左寄りに青色の丸印で示しております2カ所の交差点部にかかるもので、現地は整備済みです。

拡大図で説明します。2カ所の交差点は、東側が末広交差点、西側が別所橋北詰交差点です。末広交差点では、三木中央線と主要地方道三木宍粟線との交差点整備の結果、都市計画道路の区域を交差点形状にあわせ変更し、赤色で示す一部区域を削除します。別所橋北詰交差点では、今回、別所岩宮線の一部区間の廃止に伴い、赤色で示す一部区域を削除します。

写真をご覧ください。末広交差点の状況です。計画区域は、民地側の駐車場の一部ですが、現状の交差点形状にあわせ、赤色で示す区域を削除します。別所橋北詰交差点の状況です。別所岩宮線の廃止にあわせ、赤色で示す区域を削除します。

最後に、都市計画案を作成するに当たり行いました、住民意見反映措置等です。

三木市において、平成26年6月23日から1カ月間、パブリックコメントの募集及び7月に住民説明会を開催するとともに、11月14日から2週間、県都市計画課などにおいて、縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。さらに、本案について三木市に意見を聞いたところ、市の都市計画審議会の答申を経て、異存なしとの回答をいただいております。

以上で説明を終わります。

○議長 どうも、ありがとうございました。

ただいま事務局から説明がありましたが、これにつきまして、御質問、または、御意見はございませんでしょうか。ございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

○議長 それでは御質問等がないようでございますので、それでは、お諮りいたし

ます。第2号議案「東播都市計画道路の変更（3. 4. 221号本町緑が丘線ほか1路線の変更）」については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○議長 ありがとうございます。御異議がないようでございますので、第2号議案については、原案のとおり可決いたします。

続きまして、第3号議案、福崎町にかかります「中播都市計画道路の変更（3. 4. 25号高橋山崎線の変更）」について事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 第3号議案「中播都市計画道路の変更（3. 4. 25号高橋山崎線の変更）」について説明します。資料1は17ページから23ページ。資料2は5ページと6ページ。また、資料5は10ページから12ページです。前面スクリーンをご覧ください。

中央に、福崎町役場、東西に中国自動車道、南北に播但連絡道路を示しています。福崎町では、6路線の長期未着手都市計画道路の見直しについて検証しました。

県決定路線は、3路線で南北に高橋山崎線、中央付近に、福崎駅田原線、東西に大門西治線、また、町決定路線は、大門福田線など3路線です。

結果、3路線、県決定の高橋山崎線のほか、町決定の大門福田線と辻川田尻線について一部区間などを廃止することになりました。福崎駅田原線など、3路線は存続する路線です。なお、町決定の大門福田線、辻川田尻線につきましては、1月21日に開催されました福崎町都市計画審議会で、都市計画を廃止する案が原案どおり承認されています。

それでは、高橋山崎線の変更内容を説明します。本路線は、福崎町西部の南北方向の主要な交通処理を担う幹線街路として、昭和56年に都市計画決定されました。変更対象区間は、大門西治線、県道三木宍粟線から北側の区間で、南側の一部区間は国道312号となっています。

変更対象区間について、説明します。高橋山崎線は、画面左下から上の路線となっています。本路線の大門西治線から南側の区間は、沿道の町立の図書館や浄化センターなどとともに整備が進められています。

一方、北側の区間は未整備となっていますが、周辺では国道312号のほか、大門西治線や中島井ノ口線が整備済みで、町内の自動車交通は分散化が図られてい

ます。このように平行する道路により円滑な交通処理を担う道路網が形成されているため、本路線の全延長約3キロメートルのうち、未整備区間の1,440メートルを廃止し、名称を高橋西治線に変更するものです。

写真でご覧ください。大門西治線との交差部から北側の状況です。都市計画幅員は、16メートルの2車線で、両側に3.5メートルの歩道を設ける構造ですが、道路は未整備で農地となっております。

続いて、代替道路である中島井ノ口線の状況です。整備済みで、道路幅員は16メートルの2車線で、両側に3.5メートルの歩道を有する構造となっております。

最後に、都市計画案を作成するに当たり行いました住民意見反映措置等です。平成26年11月15日、16日に福崎町において住民説明会を開催するとともに、12月9日から2週間、県都市計画課などにおいて、縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。さらに、本案について、福崎町に意見を聞いたところ、町の都市計画審議会の答申を経て、異存なしとの回答をいただいております。

以上で、説明を終わります。

○議長 どうも、ありがとうございました。

ただいま事務局から説明がありましたが、これにつきまして、御質問、または、御意見はございませんでしょうか。ございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

○議長 御質問等がないようでございますので、それでは、お諮りいたします。第3号議案「中播都市計画道路の変更(3.4.25号高橋山崎線の変更)」については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○議長 ありがとうございます。御異議がないようでございますので、第3号議案につきましては、原案のとおり可決いたします。

続きまして、第4号議案、相生市にかかります「西播都市計画道路の変更(3.5.103号竜野相生線の変更)」について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 第4号議案「西播都市計画道路の変更(3.5.103号竜野相生線の変更)」について説明します。資料1は25ページから31ページ。資料2は7ページと8ページ。また、資料5は13ページから15ページです。前面スクリーンをご覧ください。

ください。

中央付近にJR相生駅、東西に国道2号、下のほうに、相生市役所、東西に国道250号を示しています。相生市では、10路線の長期未着手都市計画道路の見直しについて検証しました。

県決定路線は、4路線で、右寄り、竜野相生線、駅南の相生駅相生線、駅東の池之内陸線、国道250号での相生赤穂線、また、市決定路線は6路線で駅南の陸那波南本町線などとなっています。

結果、7路線、県決定の竜野相生線のほか、市決定の6路線全てについて一部区間の廃止などを行うことになりました。相生駅相生線など、3路線は存続する路線となっています。なお、市決定路線につきましては、1月21日に開催されました相生市都市計画審議会で、都市計画を変更する案が原案どおり承認されています。

それでは、竜野相生線の変更内容を説明します。

本路線は、相生市東部で国道2号とたつの市西部とを連絡する道路として、昭和40年に都市計画決定された幅員12メートルの路線で、一般県道たつの相生線となっています。

拡大図で説明します。本路線のうち、池之内北土地区画整理事業の区域内は、計画幅員12メートルで整備済みです。

また、たつの市との境までの区間については、2車線で沿道利用のある道路東側に歩道が整備されています。なお、連続するたつの市内の区間は、都市計画決定されていません。

一方で、本路線の東側に平行し、国道2号から山陽自動車道、龍野西インターチェンジ付近を経由し、たつの市西部と結ぶ道路が一般県道たつの相生線などで整備されており、本路線の代替機能は既に確保されています。このようなことから、沿道の土地利用状況を踏まえ、竜野相生線の全延長は680メートルのうち、国道2号から住宅地区の間を除く410メートルの区間を廃止するものです。

写真をご覧ください。都市計画幅員は12メートルの2車線で、両側に2.5メートルの歩道を設ける構造ですが、この区間は幅員が9.5メートルの2車線で、東側が幅員2.5メートルの片側歩道となっています。道路西側は、ゴルフ場で沿道からの利用はありません。

続きまして、代替機能を有する道路の状況です。龍野西インターチェンジへ向かう県道たつの相生線の状況で、幅員は11.5メートルの2車線で、西側に3.5メートルの歩道が整備されています。

最後に、都市計画案を作成するに当たり行いました住民意見反映措置等です。平成26年7月6日、17日から20日、25日、26日に相生市において住民説明会を開催するとともに、12月12日から2週間、県都市計画課などにおいて、縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。さらに、本案について、相生市に意見を聞いたところ、市の都市計画審議会の答申を経て、異存なしとの回答をいただいております。

以上で説明を終わります。

○議長 どうも、ありがとうございました。

ただいま事務局から説明がありましたが、これにつきまして、御質問、または、御意見はございませんでしょうか。ございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

○議長 御質問等がないようでございますので、それでは、お諮りいたします。第4号議案「西播都市計画道路の変更(3.5.103号竜野相生線の変更)」については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○議長 ありがとうございます。御異議がないようでございますので、第4号議案については、原案のとおり可決いたします。

続いて、第5号議案、篠山市にかかります「篠山都市計画公園の変更(9.6.1号丹波並木道中央公園の変更)」について事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 第5号議案「篠山都市計画公園の変更(9.6.1号丹波並木道中央公園の変更)」について説明いたします。資料1の議案書は33ページから39ページ。資料2は9ページと10ページ。また、資料5は16ページから19ページです。

この案件は、県立丹波並木道中央公園の全体計画区域のうち、未整備であります第2期区域にかかる都市計画を廃止するものです。

前面スクリーンをご覧ください。中央を南北に舞鶴若狭自動車道、そして、丹南篠山口インターチェンジ、下寄りにJR篠山口駅、右寄りに篠山市役所を示しております。

県立丹波並木道中央公園は、丹南篠山口インターチェンジから北西約2キロメートルに位置しており、丹波地域における広域レクリエーション需要に対応することを目的に、平成4年に都市計画決定した面積132.3ヘクタールの広域公園です。

都市計画変更の内容です。公園の計画区域は、篠山川沿いに西へ広がっております。現在、緑色で着色したJR福知山線南側の70.9ヘクタールが、第1期区域として供用されています。今回、都市計画を廃止する第2期区域は、福知山線の北側の赤色で着色した面積61.4ヘクタールの区域です。

続いて、公園の当初計画です。都市計画決定当初の全体計画図です。公園内には、メイン並木を配した道路を中心に、レストランや乗馬クラブ、キャンプ場等の施設のほか、樹木園や果物の丘、河川敷を利用した花の河原等が計画されました。この計画に基づき、平成4年よりJR福知山線南側を第1期区域として整備に着手されました。しかし、社会のニーズに即した開発型から環境保全型への方針転換を図り、第1期区域の開園に至っています。

現在の供用区域です。メイン並木の道路やレストラン等の施設は、園路、森林活動センター、広場等に変更されています。また、樹木園等の自然を生かした施設は林道や森の聖域ゾーン、お花見広場となっており、レクリエーション等に幅広く利用されています。このように社会状況の変化を受け、広域公園としての機能は、供用中の第1期区域などにおいて確保されているため、残る第2期区域の都市計画を廃止するものです。

公園内施設の状況です。森林活動センターでは、公園内の森から切り出したスギやヒノキを使用して木工教室が行われています。

その他、棚田では田植えや稲刈り体験、茅葺民家では、かまど調理、また、公園管理棟において、花や緑の教室のイベントが開催されるなど、公園の利活用が図られています。

最後に、都市計画案を作成するに当たり行いました住民意見反映措置等です。平成26年6月、8月及び10月に篠山市において住民説明会を開催するとともに、12月5日から2週間、県都市計画課などにおいて、縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。さらに、本案について篠山市に意見を聞いたところ、市の都市計画審議会の答申を経て、異存なしとの回答をいただいております。なお、回答に際し、篠山市より第1期区域のさらなる利活用促進を図られ

ることを望みますとの附帯意見をいただいております。これにつきまして、公園の担当部署に伝えましたところ、公園の指定管理者とともに、今後とも地元の方々などの意見を聞きながら、利用促進に努めていくとのことでありました。

以上で、説明を終わります。

○議長 どうも、ありがとうございました。

ただいま事務局から説明がありましたが、これにつきまして御質問、または、御意見はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

○議長 御質問がないようでございますので、それではお諮りいたします。第5号議案「篠山都市計画公園の変更(9.6.1号丹波並木道中央公園の変更)」については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○議長 ありがとうございます。御異議がないようでございますので、第5号議案については、原案のとおり可決いたします。

県決定の都市計画案件につきましては、以上です。この結果は直ちに知事あてに答申することといたします。

それでは、次に建築基準法第51条、ただし書関係の審議にうつります。

第6号議案、姫路市にかかります「ごみ処理場(産業廃棄物処理施設)の敷地の位置について」の説明を事務局からお願いいたします。

○事務局 この案件につきましては、本審議会に付する根拠を説明させていただきたいと思っております。

資料1、議案書の最終ページの参考をご覧くださいませでしょうか。第6号議案は、建築基準法第51条ただし書による付議でございます。ごみ焼却場等の処理施設を建築する場合は、原則として、都市計画でその敷地の位置を決定する必要がありますが、ただし書により特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て、都市計画上支障がないと認めて許可した場合については、都市計画決定を要しない旨が規定されております。

このたび、姫路市におきまして、民間事業者より既設の産業廃棄物処理施設において、敷地内に新たに処理施設を増設することについて申請がありましたので、その敷地の位置の適否について、本審議会にお諮りするものでございます。

内容につきましては、姫路市から説明をいただきます。

○事務局 失礼します。姫路市役所の建築指導課長の古川でございます。よろしく
願います。説明は座って失礼します。

それでは、第6号議案、姫路市飾磨区中島における「産業廃棄物処理施設の敷
地の位置」について説明いたします。

資料1は41ページから44ページ、資料2は11ページと12ページ、資料5は20ペ
ージから24ページです。本施設は、汚泥、廃プラスチック類等の産業廃棄物のう
ち、再利用不可能なものを適正処理するための焼却施設です。

事業者は既に、平成18年に建築基準法第51条ただし書き許可を受け、産業廃棄
物の焼却事業を行っていますが、このたび同じ敷地の中に同程度の能力の焼却施
設を増設するため、改めて建築基準法第51条ただし書き許可を受けるものです。

前面スクリーンをご覧ください。

姫路市の南中央部の用途地域図です。敷地の位置は、山陽電鉄飾磨駅から南へ
約3キロメートル、赤丸印で示しており、用途地域は工業専用地域となっていま
す。

こちらは周辺建築物用途現況図です。赤色で囲んでおりますのが敷地の位置で
あり、敷地周辺は、青色で示す工場や、紫色で示す倉庫等が立ち並んでいます。
周辺に黄色で示す住宅は立地しておりません。

こちらは敷地周辺の航空写真ですが、周辺は埋め立てにより造成され、工業用
地として、工場や倉庫等として利用されています。

次に、当該施設の搬入搬出経路です。車両による陸送であり、国道250号から
市道等を使用いたします。廃棄物の搬入は、青色で示す二つの経路、西側の経路
1と東側の経路2を予定しており、道路幅員は、12メートルから25メートルとな
っています。

また、車両の給油については、経路3を予定しております。

交通量については、オレンジ色の丸印で表示している地点で計測しています。
経路別の1日当たりの交通量は、経路1が6,165台、経路2が7,741台、経路3が
3,815台となっています。

今回、当該施設の稼働により増加する車両台数は、1日当たりで最大24台と予
測され、三つの経路のうち一つの経路のみに集中して通行した場合でも増加率は

経路1が約0.39%、経路2が約0.31%、経路3が約0.63%となり、交通に著しい支障を及ぼすものではないと考えております。

なお、周辺対策につきましては、地元住民に対し説明会を行い、施設の設置及び操業について、同意を得ています。

以上のことから敷地の位置が工業専用地域であり、周辺の土地利用及び交通量との関係から支障がないため、施設の設置については都市計画上支障がないものと判断しています。

続いて、参考に施設の概要を説明します。

既設の焼却施設は薄緑色で示した範囲にあり、これにかかる建築物を緑色で示しています。その他の既存の建築物は、水色で示しています。増設する焼却施設の範囲を黄色で示しており、これにかかる建築物をオレンジ色で示しています。

増築部分を拡大表示したものがこちらですが、供給棟、ボイラ灰貯留棟、ダスト貯留棟、そしてタービン・コンデンサ棟となっています。

こちらは、既設の焼却施設の写真です。今回、この施設と同等の処理能力を持つ施設の増設が計画されております。

最後に、周辺環境への影響について、説明します。

当該施設を設置するためには、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に規定する許可の手続きが必要となっており、その手続きの中で生活環境影響調査を行う必要があります。その調査結果については、1カ月間の告示縦覧と、生活環境の保全に関し、専門的知識を有する者の意見聴取が義務づけられており、今回の生活環境影響調査については、妥当であるとの回答を得ています。

申請者が行った大気汚染、悪臭、騒音及び振動についての生活環境影響調査の結果を報告します。

大気汚染については、煙突排出ガスによる影響を予測評価した結果、全ての項目において環境基準値以下となっています。

悪臭についても、全ての項目において規制基準値以下となっています。

当該施設から発生する騒音及び振動について、予測した結果、現況調査地より予測値が低いため、生活環境上の影響はありません。

以上のことから、生活環境影響調査結果について、本市環境部局から、特に支障はないとの報告を受けておりますので、周辺環境の影響については問題ないと

考えています。

以上で、第6号議案の説明を終わらせていただきます。

○議長 どうもありがとうございました。ただいま事務局から説明がありましたが、これにつきまして御質問、または御意見はございませんでしょうか。どうぞ。

○27番 27番ですけど、車両が増加するのはほんの一部で、20数台だということでしたよね。これだけの設備が増えるのに、どうして車両はそんなに増えないのか。そのあたりがちょっとわからないなと思っているんですけど、教えてください。

○議長 どうぞ

○事務局 姫路市の産業廃棄物対策課の伊勢と申します。先ほどの質問に対して答えさせていただきます。当該事業者におきましては、焼却施設を現在4基設置しているところでありまして、当施設敷地においては1基なんですけども、隣接、近いところにおきまして3基焼却施設があります。既存の焼却施設に入ってくる廃棄物の量としては、ほとんどかわらない状態で、交互に動かすということで今回設置するものをメインに動かして、古い施設については補修とかそういう定期点検とか、そういう作業のときに動かすのがメインになってくると言うことで、廃棄物としては処理はあまり増えないという報告を受けています。

○27番 わかりました。新しいのを主に使われて、古いのはそんなに使われなくということで、入ってくる量はあまり変わらないということだからですね。ありがとうございました。

○議長 よろしいでしょうか。そのほかに御質問・御意見ございませんでしょうか。ないようでございますので、それではお諮りしたいと思います。第6号議案「ごみ処理場（産業廃棄物処理施設）の敷地の位置について」は、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○議長 ありがとうございました。御異議がないようでございますので、第6号議案については、原案のとおり可決いたします。

建築基準法第51条ただし書関係の審議につきましては、以上でございます。この結果は、直ちに特定行政庁である姫路市長あてに答申することといたします。

続いて、報告事項にうつります。「阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全

の方針等の見直し」のうち、「阪神地域都市計画区域マスタープランの素案」について、事務局のほうから御報告をお願いします。

○事務局 都市計画課で、地域計画班長をしております波戸岡と申します。よろしくお願ひいたします。

それでは、報告事項「阪神間都市計画区域整備、開発及び保全の方針等の見直し」について説明します。

前面スクリーンで説明しますが、関連資料としては、右肩資料3のマスタープラン本体資料、A4ホチキスとめのものであります。そして、資料4のマスタープランの概要で、A3をA4サイズに折り込んだものであります。そして、先ほどの議案で使いました資料5のパワーポイント資料、後半の25ページからになります。

現在、県では「都市計画区域マスタープラン等の見直し」として、「都市計画区域マスタープラン」、「都市再開発方針等」として「都市再開発の方針」、「住宅市街地の開発整備の方針」、「防災街区整備方針」、及び「区域区分」、いわゆる「線引き」について、おおむね5年ごとに実施している定期見直しの作業を進めています。

前面スクリーンは、見直しのスケジュールです。

昨年度11月の本審議会において、「都市計画区域マスタープラン等の見直し基本方針」について、報告を行ったのち、この基本方針に基づき、素案の検討を行い、本日、本審議会への素案報告となっています。来年度以降は、説明会、縦覧、そして本審議会での審議等の手続を進め、来年度末に都市計画変更を行う予定としております。

県内の都市計画区域マスタープラン等の策定状況です。一番上の決定権限のおりる神戸市を除き、そのほかについて県で見直しを行います。このうち、本日は、阪神間都市計画区域にかかる「都市計画区域マスタープラン」、「都市再開発方針等」、「区域区分」の素案について、報告いたします。

なお、本日報告する阪神間以外については、来年度初めの審議会において報告を行いたいと考えています。

それではまず、「阪神地域都市計画区域マスタープラン（素案）について」説明します。まず、都市計画区域マスタープランとは、都市計画法第6条の2に基づく、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」のことであり、広域的・根幹

的な都市計画の方向性を示すもので、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の指針となるものです。

今回のマスタープランの見直しのポイントです。ご覧の4点で、「災害への備えの強化」、「人口減少社会を踏まえた、都市経営のマネジネント」の打ち出し、「持続可能な都市構造のイメージの提示」、「歴史、文化などを共有する、圏域ごとの広域マスタープラン」の策定になります。

まず、一つ目の見直しポイントは、「土砂災害特別警戒区域等の指定」、「必要に応じた市街地の縮小検討」や「総合的な治水対策」、「津波対策」、「都市の耐震化・不燃化」の推進といった「災害への備えの強化」です。

二つ目の見直しのポイントは、「効率的な都市基盤施設整備」、「民間投資の誘導」、「エリアマネジメントの促進」といった、「都市経営のマネジネント」の観点を加えたことです。

三つ目です。「持続可能な都市構造のイメージの提示」です。今後の都市構造のあり方として、「拠点連携・集約型都市構造化」を提示します。

四つ目です。「圏域ごとの広域マスタープラン」として、地域ごとに複数の都市計画区域を対象とした、一体のマスタープランを策定します。市街地の広がりや状況などから、「阪神地域」、「東播磨」、「西播磨」、「但馬」、「丹波」、「淡路」の六つの地域を設定します。なお、昨年度の「見直し基本方針」の報告において、神戸と阪神間を一つの地域として策定するとしていましたが、法改正により神戸市域のマスタープランは、市で決定することになりましたので、神戸と阪神をわけることになりました。

それでは、「阪神地域都市計画区域マスタープラン」の内容について、説明します。全体構成としては、大きく3部構成としております。

「第1、基本的事項」では、役割、対象区域、目標年次。

「第2、本県の都市づくりの基本方向」では、都市計画に関する課題や、目指すべき都市づくりなど、全県共通の記載としています。

右側の「第3、阪神地域の方針」では、地域の概況や将来像、区域区分の決定の有無、都市づくりに関する方針などを記載しています。

では、「第1、基本的事項」についてです。マスタープランは、地域の将来像に向けた「広域的・根幹的な都市計画の方向性」を示すものであり、「市町村の都

市計画に関する基本的な方針」の指針となるもので、対象区域はご覧の7市1町です。

目標年次は、平成52年の都市の姿を展望しつつ、平成32年とします。

続いて、全県共通項目である「第2、本県の都市づくりの基本方向」についてです。昨年度報告した「見直し基本方針」と重複する内容なので、要点のみ説明します。

まず、「第1、都市づくりの基本方針」は、県の「まちづくり基本方針」に即し、次の4点です。「安全・安心の都市づくり」、「環境と共生する都市づくり」、「魅力と活力ある都市づくり」、そして、「自立と連携の都市づくり」です。

続いて、「都市計画に関する現状と課題」では、ご覧のとおり整理しています。

1、「人口減少・超高齢社会の到来」に対しましては、持続可能な生活圏や公共交通ネットワークの確保。2、「防災対策の必要性の増大」に対しては、防災・減災対策の強化。3、「都市の維持管理コストの増大」に対しては、都市基盤施設の戦略的な維持管理・更新。4、「地球環境への配慮」では、低炭素・循環型社会の構築や、都市と緑・農との共生。5、「産業構造の変化」では、工場跡地の土地利用転換への対応や、大規模集客施設の立地調整。最後に、6、「地方分権の進展」では、県と市町との役割分担の一層の明確化といったことが必要であるとしています。

続いて、「目指すべき都市づくり」では、三つの都市づくりの方針を示しています。

まず一つ目の「安全・安心で魅力ある都市空間の創出」です。先ほど、今回の見直しポイントの一つとして、「災害への備えの強化」をあげましたが、「安全な都市づくり」として、都市機能の代替性の確保や、ネットワーク化、都市の耐震化・不燃化に加え、総合治水・土砂災害対策の推進、土砂災害特別警戒区域等の指定、津波被害対策の強化を図ります。

次に、「安心な都市づくり」として、バリアフリー化等、ユニバーサル社会づくりに加え、高齢者の社会参加や、外出を促す仕掛けづくりを推進します。

また、「魅力ある都市づくり」として、歴史的まちなみの保全、グリーンインフラの推進、空き家等の利活用などを促進するとともに、広域的な景観の保全・創造や、景観を阻害する放置施設への対応を進めます。

次に、「目指すべき都市づくり」の二つ目、「都市経営のマネジネント」で、今回の見直しポイントの一つです。

「効率的な都市基盤施設整備」として、「真に必要な施設整備と既存ストックの長寿命化による戦略的な維持管理・更新」や「P R E（公的不動産）」の効率的な管理運営、「未着手都市計画施設などの定期的な見直し」などを行います。

また、「民間投資の誘導」として、「民間施設の維持に必要な一定の人口密度を持った地域形成」や「各種支援措置」、「P P P（公民連携）」や「P R Eの効率的な管理運営」などを推進します。

さらに、住民、事業主、地権者等がエリアの維持管理・運営に主体的に取り組む、「エリアマネジネント」を促進します。

次に、「目指すべき都市づくり」の三つ目「持続可能な都市構造の形成」です。これも、今回の見直しポイントです。複数の拠点における居住・都市機能の集積と、拠点間のネットワーク化に取り組みます。具体的には、次の5点です。

まず、大都市への一局集中は行わず、市町や地域ごとに現在の市街地を中心として、居住の集積を図ります。そして、隣接都市間での機能調整や連携に留意しながら、中心市街地等に機能を集積します。

さらに、居住集積エリアから、都市拠点への公共交通維持や歩行環境整備を進め、拠点間を交通ネットワークで連携し、都市機能の相互補完や機能の代替性を確保します。

最後に、農山漁村などでは、集落に住み続けられるよう、地域の実情に応じて対応します。

次に、本マスタープランにおいては、都市の拠点として、機能の集積度や圏域の広さに応じて、大きく3種類の拠点を設けます。

まず、地域を超える広域的な圏域を持ち、複合的な都市機能が集積する神戸市と姫路市中心部の市街地を「広域都市拠点」とします。また、地域全体を対象とし、都市機能が一定以上集積した主要駅周辺などの市街地を「地域拠点」とします。そして、日常生活圏を対象に生活に密着した都市機能が集積する市街地を「生活拠点」として位置づけします。

交通ネットワークについては、広域的な人の移動・物流を支える公共交通や基幹道路などによるネットワークを「広域連携軸」とし、また地域内の移動を支え

る公共交通や県道などを「地域内連携軸」とします。そして、日常生活圏内の移動としては、コミュニティバスなどにより、公共交通ネットワークを維持・確保します。

以上のことを、図に落としますと、このような感じになります。

拠点連携・集約型都市構造のイメージです。図の青いアメーバ状の部分が、居住を集積するエリアで、丸が都市の拠点です。それぞれの都市の拠点では、フルセット型の都市機能を集積させるのではなく、居住の集積による人口規模を踏まえた都市機能を集積させ、それらの拠点間を交通ネットワークで連携することで、都市機能の相互補完を行うこととします。赤色の丸が、都市機能の集積度が特に高い「広域都市拠点」、オレンジ色の丸が、都市機能が一定以上集積している「地域拠点」、グレーの小さな丸が、生活に密着した都市機能が集積している「生活拠点」としてあります。緑の部分が市域になります。

都市機能の集積が特に高い、広域都市拠点を有する市があり、その隣、図では上側に、この市と連携・調整を図る市がある場合のイメージとなっております。

なお、このような都市構造の実現による効果としては、「生活利便性の確保」や、「財政負担の軽減」、「都市の低炭素化」が期待されます。

ここまでの、全県共通事項で、ここからが、「第3、阪神地域の方針」についてです。

「地域の概況」の位置・地勢については、画面のとおりですが、阪神地域では、南海トラフ地震による津波浸水被害などが予測されています。人口は、平成22年をピークに減少に転じ、平成52年には、約13%減少する見込みです。世帯数は、増加傾向がしばらく継続されます。65歳以上の人口比率は、今後急激に増加する見込みで、平成52年には35.7%になる見込みです。65歳以上の人口も、特に阪神地域の特徴として、県内で最も大きく増加する見込みです。

産業別の就業人口構成比は、第3次産業が増加傾向にあり、7割以上を占めます。農業産出額は、ほぼ横ばい。製品出荷額は、減少傾向。商品販売額は、ほぼ横ばいとなっています。

なお、市街地形成の経緯については、ご覧のとおりです。

交通の概況についてです。今後、新たに整備されるものとしては、平成28年度に新名神高速道路が開通予定です。

人の移動についてです。通勤・通学は、各市町とも同一市町内での移動が最も多く、大阪市へも10%以上が通っています。休日における自由目的の移動についても、同一市町内が最も多いのですが、通勤・通学と異なり、ご覧のとおり、大阪市以外への移動が多いという状況です。

地域資源については、文化・芸術等、ご覧のとおりです。

続いて、「長期的に目指すべき地域の将来像」についてです。現在の都市構造については、密度の高い市街地が連担し、東西、南北に複数の鉄道等からなる公共交通ネットが形成されています。阪神地域の都市構造の方向としては、神戸地域とともに、県全体の活力を牽引する地域として、民間投資の積極的な促進による都市機能の強化や、大阪や神戸市との役割分担に配慮しつつ、個性のある都市機能の集積を生かした拠点形成を図ります。

一方、65歳以上人口の急激な増加による都市機能の低下を懸念し、隣接拠点間での都市機能の集約・メリハリ化を行います。そして、市街地については、駅周辺への居住集積による高密度の人口維持を図る一方で、郊外では、市街化の圧力低下に対応した市街地の縮小を図ります。

また、人口が減少する集落では、日常生活の利便性を確保するとともに、コミュニティバス等により、拠点との連携確保を図ります。

これは、30年後の阪神地域の拠点連携・集約型都市構造化のイメージです。山状になっているのが、都市の拠点で、山の高さは機能の集積度を示しています。

また、黄色いエリアが市街地の広がりを示しています。

平成52年における人口は、平成22年に比べ、約13%減の約153万人になると予測されます。今後、「都市機能や人口密度の低下」、「集落人口や公共交通利用者の減少」といったことが起こり、これに対して、「都市機能の集約・メリハリ化」、「拠点間の連携」、「市街地の縮小」、「公共交通の維持」、「集落の活力維持」といったことが必要になると考えます。

続いて、「区域区分の決定の有無及び方針」についてです。区域区分とは、市街化区域と市街化調整区域に区分する、いわゆる「線引き」ですが、マスタープランにおいては、この区域区分を行うかどうかを定めることとされています。阪神間都市計画区域は、依然として開発圧力が存在するため、引き続き、区域区分を定めます。

平成32年における市街化区域内の「人口」と「産業」の規模は、表のとおり想定し、市街化区域の面積は、平成32年におおむね20,534ヘクタールとしています。

続いて、「都市づくりに関する方針」についてです。まず、「拠点連携・集約型都市構造化の方針」です。地域拠点のうち、地域全体を対象とした複合的な都市機能を持つ都市型地域拠点に、JR尼崎から阪神尼崎駅周辺と阪神西宮駅から阪急西宮北口駅周辺を位置づけ、複合的な都市機能の集積を図ります。

また、その他、ご覧の主要駅周辺を「地域拠点」として位置づけ、都市機能の維持・充実や特色ある芸術文化等の機能集積を図ります。さらに生活拠点については、生活に密着した都市機能が集積している市街地を位置づけます。なお、生活拠点については、市町の都市計画マスタープラン等で検討するものと考えています。

次に、居住の集積については、既成市街地への居住の集積を図り、都市機能や公共交通の利用圏人口の維持を図る一方で、災害リスクの高い区域や、公共交通で拠点にアクセスできない区域での住宅建築等の抑制を検討します。なお、農山村では、住み続けられる環境整備に向け、柔軟な対応を行います。各地域拠点等の広域的な機能連携については、まず、広域連携軸については、既存の広域交通ネットワークによる地域内外の連携強化や、関西3空港、阪神港へのアクセス強化を図り、地域内連携軸については、鉄道や県道等からなる交通ネットワークの形成により、拠点間の連携強化を図ります。また、日常生活圏の移動として、コミュニティバス等による公共交通ネットワークの確保に加え、シニアカーなどのパーソナルモビリティの導入促進を図ります。

続いて、「土地利用に関する方針」についてです。まず、住宅地については、主要鉄道駅周辺における高度利用の推進、高齢者数の急増に対応した多様な建物用途の導入、良好な住宅としての都市の競争力の強化を図ります。商業地については、中心市街地活性化やまちなか居住等の促進によるにぎわいの創出を図ります。工業地については、臨海部やインターチェンジ周辺等において既存産業の充実や新たな産業拠点の形成を図るとともに、流通業務機能の強化を図ります。

そのほか、市街地において特に配慮すべき土地利用として、明舞団地におけるエリアマネジメントの取り組みをモデルとしたオールドニュータウンなどの再生や、大規模集客施設の適正な立地誘導、大規模工場移転跡地における都市計画の

特例制度を活用した良好な市街地環境への誘導。また、市街化調整区域に関しては、地区計画等の活用による地域の活力維持に資するまちづくりを促進するとともに、都市政策上、真に必要な場合に限り、必要最小限の区域を市街化区域に編入します。

続いて、「市街地整備に関する方針」についてです。民間投資による市街地の整備・改善や長期未着手の市街地開発事業などの廃止・計画の縮小、公共施設や大規模工場の跡地を活用した都市機能の立地誘導、駅周辺など利便性の高い市街地での土地区画整理事業等の土地利用の増進、密集市街地における地区の特性に応じた防災対策の推進などを図ります。

続いて、「都市施設に関する方針」です。全体に関係するものとしては、社会基盤整備プログラム等に基づく効率的な整備、ひょうごインフラメンテナンス10カ年計画に基づく計画的な修繕・更新。長期未着手の都市計画道路等の廃止を含めた見直しを進めます。

「交通施設」に関しては、新名神高速道路や名神湾岸連絡道路の整備促進。駅のバリアフリー化などの公共交通の利便性の向上。西宮北口から武庫之荘間における新駅設置の検討。コミュニティバス等の運行支援など、北部地域における移動手段の確保などを進めます。

「公園・緑地」では、都市部の農地や、社寺林の維持・保全、また「県民まちなみ緑化事業」による都心部などでの緑の保全・創出を図り、「河川・下水道」では、治水・利水・環境に配慮した河川改修などを推進します。

またそのほか、廃棄物処理施設については、周辺土地利用等に配慮した適切な立地を図ります。

続いて、「防災に関する方針」についてです。大規模広域災害に対応するため、広域的な災害応急体制の確立を図ります。「広域防災拠点」や「地域防災拠点」などの系統的な配置や緊急輸送道路の整備など、「防災拠点の整備とネットワークの形成」を図ります。

また、建築物や造成宅地、ライフラインの耐震化などを促進するとともに、尼崎西宮芦屋港における津波対策の早期完了や企業・鉄道事業者等との協働による帰宅困難者対策など、「発生頻度を踏まえた津波対策」を推進します。

さらに、総合的な治水対策や土砂災害特別警戒区域等の指定、必要に応じた市

街地の縮小など、「水害・土砂災害等に強い地域づくり」を推進します。

続いて、「景観形成に関する方針」についてです。個性ある景観の形成などを図ります。また、「地域の活性化に関する方針」については、芸術文化を通じた交流の促進などを図ります。

最後に、参考図として、地域拠点や広域連携軸等を記載した図を作成しています。

以上、阪神地域都市計画区域マスタープラン（素案）についての説明を終わります。

○議長 どうもありがとうございました。ただいまの報告につきまして、御質問はございませんでしょうか。

○事務局 すみません、ちょっとお手元にですね、A4、1枚ものを少しお配りしていますので、少し補足の説明をさせていただきたいと思えます。

前回の、事前説明会の際にいろいろと意見をいただきまして、その後、我々もいろんな中で議論した中でですね、このマスタープランの中身、少し修正を考えておりまして、そこを少し御報告させていただきます。

A4の紙、1枚ものをご覧いただけますでしょうか。まず、御意見としまして、拠点連携集約型都市構造が、地方の切り捨てになるのではないのかという、非常に集約型というのは厳しい意見のように、厳しい考えのように見えるということでございましたので、少し目指すべき都市づくりの方向としまして、拠点連携型都市構造化というものに直しをしたいと思っております。考え方としましては、地域の核となります拠点に、日常生活に必要な都市機能を確保します。また、その都市機能維持に必要なための利用圏人口を一定程度維持するために、拠点間を公共交通ネットワークで連携させた都市構造。こういうものを目指していこうという思っていますので、集約型というのが余りクローズアップされてですね、見えるということですので、そういう思いではございませんので、少し表題をかえたいと思っております。

あと、津波発生時の地下街対策などが必要ではないかという意見もございましたので、津波対策の項目の中に、地下街への浸水防止とか、避難誘導體制の整備などを追加したいと考えております。

さらに、六甲山麓など、六甲山などの山裾の保全と利活用という視点も必要で

ないかというふうに御指摘をいただいております、これにつきましては、公園緑地の項目で、六甲山系南麓斜面の樹林帯の利活用についても検討を少ししたいというふうに考えてますので、その辺を追加したいと思います。

あと、生物多様性や緑地保全について、具体的に書き込んでどうかというような御指摘もございましたので、現在、公園緑地の中で貴重な自然環境等への保全というふうなのを書いておるんですが、その中に少し生物多様性の視点も追加したいと思います。

また、市街化の縮小によって本来の自然への再生について、記述したらどうかということでもございましたので、少しこれは自然の再生についての記述の仕方を考えますけれども、この視点も盛り込んでいきたいと思っております。

あと、見直しの視点で、総論のところ、民間投資とかマネジメント等の視点を入れておりますが、阪神地域の各論の中にはそれが落ち込んでないというような御指摘もございましたので、これらの視点も書き込んで各論に追加をしたいと考えております。

あと、さらに、阪神地域の南北交通の強化についてももう少し触れてほしいという御意見もございましたので、現在、尼崎宝塚線の道路拡幅等を代表例として書き込んでおりますが、南北交通の強化についても、少し視点を入れたいと思っております。

最後に、都市農地の活用整備についても、もう少し大きな視点できちっと書き込むのはどうかという御指摘をいただいておりますので、視点も踏まえてですね、今、生産緑地に少し触れておりますが、もう少し大きな視点を踏まえて、追加をしたいと思っております。

以上、少し補足させていただきます。

○議長 どうもありがとうございました。ただいまの補足説明も含めて、御質問ございませんでしょうか。どうぞ。

○27番 27番です。人口減少社会だという地域創生等も含めた議論を踏まえた中身になってるのかなとは思いますが、都市計画決定、都市計画。何か都市を計画する、形成するためのものであって、本当に災害を防ぐというのであれば、地方の中山間地域で本当にそこで暮らす人、そして農業や林業を営む人、漁業もそうですが、そういった人たちが、きちんと生活ができていく。そして、持続可

能な形で継承していくという、そういったまちづくり、地域づくりをしていくことこそ、災害の強いまちづくりにつながっていくというふうに思うんです。この計画は、まだ具体的に一つ一つ、検討するところまでは私はしていませんが、本当に都市に住む人たちを集約させていく、強制的に中のほうでは、住めないような状況をつくってしまうことにつながりかねない。コミュニティバスとかそういったもので、連携、ネットワークをつくるというふうになっていますけども、今以上に、この都市型の東京一局集中ではないけれども、地域の暮らしがこの持続可能なものにならない方向だというふうに思います。本来地域を創生していくというのは、そういった形ではなくて、エネルギーの地産地消も含めてなんですけど、一つ一つのまちづくりが住民の自治を通して、行っていく。そういった視点というのが、ならなければいけないと思うんですが、そういう方向も全く欠如して、計画がつくられているというふうに思います。本当に、地域創生に、本当の意味での地域創生につながるものにはならないのではないかと意見を申し上げておきたいと思います。

以上です。

○議長 どうもありがとうございました。御意見として承りたいと思います。どうもありがとうございました。ほかにございませんでしょうか。

それでは、続きまして、「都市再開発方針等及び区域区分の素案」について、事務局から御説明を引き続き、よろしく願いいたします。

○事務局 引き続き、次に、阪神間都市計画都市再開発方針等の素案について説明します。

「都市再開発方針等」は、本県では「都市再開発の方針」、「住宅市街地の開発整備の方針」、「防災街区整備方針」の三つの方針を定めており、都市計画区域マスタープランの内容の一部を具体化するものです。

前面スクリーンに、各方針の根拠法と役割を示しています。「都市再開発の方針」については、計画的な再開発が必要な市街地の健全な発展と、秩序ある整備を図るため定めるもの。「住宅市街地の開発整備の方針」については、住宅及び住宅地の供給の促進と、良好な住宅市街地の開発整備を図るため定めるもの。「防災街区整備方針」については、密集市街地内の各街区について、防災街区としての整備を図るために定めるものとなっています。

それでは、各方針に定める内容、方針について、順に説明します。

「都市再開発の方針」についてです。定める内容としましては、まず「1号市街地」です。土地の高度利用や土地利用転換、市街地の整備・改善、都市環境の向上を図るべき一体の市街地です。

次に、「課題地域」です。「1号市街地」の中で、整備すべき課題が集中している地域として定めます。そして、「2号再開発促進地区」です。課題地域のうち、面的整備事業や都市施設を一体的かつ総合的に実施し、再開発を促進すべき地区です。

都市再開発の方針としましては、拠点連携・集約型都市構造を目指した安全・安心な魅力ある都市を形成することとします。「居住の集積」と「都市機能の更新・強化」、ユニバーサルデザインに配慮した都市施設の改善。歴史・文化を生かした魅力的なまちなみの保全・形成を図ります。

なお、1号市街地を33地域、2号再開発促進地区を18地区、課題地域を67地域位置づけております。

「2号再開発促進地区」は三田市の「三田駅前地区」をはじめ、以下ごらんとおりです。

こちらが、定める地区等の位置図です。青色の斜線が「1号市街地」赤色が「2号再開発促進地区」、黄色が「課題地域」です。

ここで、今回、再開発を促進すべき地区である「2号再開発促進地区」の例を紹介します。

一つ目は、宝塚市の「市役所周辺地区」です。市役所を含む地区で、阪急逆瀬川駅から東へ1キロの場所に位置しています。市役所などの公共公益施設と、隣接するNTN宝塚製作所の跡地をあわせた、約17.7ヘクタールの区域です。都市核としての機能強化を行うもので、老朽化した公共施設の再整備や生活道路・公園等の整備を進め、防災機能の充実を図ります。

次に、西宮市の「津門大塚地区」です。阪急今津線「阪神国道駅」に隣接し、1キロ圏内にJR西宮駅や、阪急西宮北口駅が立地する、市南部の市街地に位置しています。アサヒビール西宮工場跡地であり、南の国道2号、西の阪急今津線に面した約12ヘクタールの敷地において、土地利用転換を図るものです。区画道路、公園等の公共施設を整備し、民間活力を活用しながら、商業業務施設などの

整備を推進します。

続いて、「住宅市街地の開発整備の方針」についてです。定める内容としましては、住宅市街地の開発整備の目標と住宅市街地の整備または開発の方針です。定める地区は、市街化区域内において、面的整備事業や地区計画等の決定などにより、「良好な住宅市街地を計画的に整備・開発すべき地区」として、「重点地区」を位置けします。なお、「重点地区」は、「兵庫県住生活基本計画」に適合するよう定めます。

「住宅市街地の開発整備の目標」としては、既成市街地を中心としたエリアへの住み替えの促進等による居住の集積。優良な宅地ストックの形成・継承。適正規模の住宅及び住宅地の供給とし、また、「整備・開発の方針」としては、既存ストックの質の向上や低未用地における良好な開発誘導による既成市街地の更新。地区計画などによる良好な住宅地形成。郊外の住宅供給の抑制。整備を中断している開発事業計画の見直しなどとしています。

住宅市街地を整備・開発する重点地区は、芦屋市の「南芦屋浜地区」をはじめ、ご覧の8地区です。

こちらが位置図です。赤色が「重点地区」を示しています。「重点地区」の例を紹介します。

一つ目は、芦屋市の「南芦屋浜地区」です。当地区は、市の南端、臨海部に位置しています。面積約125.6ヘクタールの区域において、幹線道路や区画道路の適切な配置、歩車分離による安全で快適な歩行者ネットワークの確保。民間活力を導入した住宅地開発と、海洋性スポーツレクリエーション機能を備えた良好な住宅地の整備を推進します。

次に、西宮市の「浜甲子園団地」です。当地区は、阪神甲子園駅、南方の臨海部に位置しています。昭和30年代後半に建設された大規模住宅団地で、老朽化が進み、公的住宅の再生が必要な地区です。都市再生機構による建て替え事業を推進し、良質な都市型住宅を供給することで安全で快適な市街地への再生を図ります。

最後に、「防災街区整備方針」についてです。定める内容としては、防災街区としての整備を図るため、建築物の共同建て替えや、道路・公園等の公共施設の整備を一体的かつ総合的に推進すべき地区として「防災再開発促進地区」を定め、

そして、右側です「防災再開発促進地区」に次いで、優先的に防災性の向上に努める必要がある地域として、「課題地域」を定めます。

「防災街区整備方針」の内容です。地区計画等の規制誘導手法や、市街地開発事業、耐震改修事業など、各種事業の活用による安全で安心な市街地の形成。地元のみちづくり団体との連携・協働による防災まちづくりを推進します。

なお、防災再開発促進地区は、4地区、課題地域は8地域です。

防災再開発促進地区は、尼崎市の「戸ノ内地区」をはじめ、ご覧のとおりです。

防災再開発促進地区等の位置図です。赤色が「防災再開発促進地区」、黄色が「課題地域」を示しています。

防災再開発促進地区の例です。尼崎市の「戸ノ内地区」です。市の東側、阪急園田駅の南東約2キロに位置しています。

老朽木造住宅が密集し、住工混在が見られる地域で、狭隘道路が多く、都市基盤の整備が望まれている地区です。事業の実施により、道路・公園等を整備し、住環境の改善や防災性の向上を図ります。

以上が、阪神間都市計画都市再開発方針等の素案についてです。

続いて、阪神間都市計画区域区分（素案）について、報告いたします。

区域区分とは、都市計画区域について、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地形成を図るため、市街化区域と市街化調整区域に区分することで、いわゆる「線引き」のことです。

区域区分の変更経緯です。ご覧のように、昭和46年の当初決定以降、おおむね5年ごとに見直しを行い、今回は7回目になります。

次に、区域区分の見直しの方針についてです。この線引き見直しは、大きく二つのパターンがあります。

まず、これまで市街化調整区域であった区域が、「既に市街地を形成している場合」や、「計画的な市街地整備の行われることが確実な区域」の場合については、市街化区域に変更することとしています。また、逆に、これまで市街化区域であった区域が「計画的な市街地整備の予定がなく、市街化が見込めない」場合については、市街化調整区域に変更することとしています。

次に、変更面積についてです。市街化区域への変更が10地区で約9.9ヘクタール。市街化調整区域への変更が5地区で約9.2ヘクタール。計15地区で、市街化区

域の面積は全体で、約0.7ヘクタール増となります。

次に、変更地区一覧です。三田市は、市街化区域への編入が2地区。西宮市は、市街化調整区域への編入が2地区。など、ご覧のとおりで、阪神間全体で15地区となっています。

変更地区の位置図です。黒い線が、阪神間都市計画区域で、黄色の区域が市街化区域。変更種別として、青い丸が市街化区域への編入、赤い丸が市街化調整区域への編入地区です。また、緑の丸が、地形地物の位置変更による不整合を調整する「境界調整」です。

それでは、このうち、主な変更地区として、番号2の三田市福島地区について、変更概要を説明します。

画面は、福島地区の三田市市内における位置を示しております。福島地区の現在の航空写真です。青い線が、現在の市街化区域で、赤い線が今回の市街化区域への編入区域です。本地区は、JR新三田駅前位置し、今回、市街化調整区域から市街化区域へ編入しようとする地区で、約9ヘクタールです。現在の土地利用は、駅前に駅前広場や立体駐車場が整備されています。

それ以外の区域の大半は、ほ場整備された農地であり、農地の一部が転用され、平面駐車場として利用されています。

変更理由ですが、本地区は、JR新三田駅周辺の土地であり、近隣のニュータウン、工業団地、大学の駅利用者や周辺住民のための日常生活に必要なサービス機能の集積が求められています。今回、これら都市機能の立地誘導を実現する土地区画整理事業が確実となったため、市街化区域へ編入します。

福島地区の土地区画整理事業の土地利用計画（案）です。ピンク色が、商業地で、商業系の土地利用を予定しています。緑色が、公園。青色が調整池です。

以上が、阪神間都市計画区域の区域区分の素案についてです。説明を終わります。

○議長 どうもありがとうございました。ただいまの御報告につきまして、御質問はございませんでしょうか。ございませんでしょうか。どうぞ。

○26番 26番です。区域区分について、ちょっと意見だけ申し述べたいと思います。

市街化調整区域は、本来、都市が拡大をしていく中で、無秩序に市街化が行わ

れることを防止するために調整区域が設定されていると思うんですけれども、今現在は、都市が縮小をし、その市街化を防止するような方向性のない状況ではないかなというふうに思うわけでございますけれども、ただそれを調整区域を廃止すると、また無秩序な開発が行われるかもしれないという懸念があって、こういう設定をするということもあるのかもわかりませんが、しかしながら反対に基礎自治体のほうで、若者が流出をして社会が閉塞化している、そういう地域にあっては、傾向として都市が縮小していく中で、本来そういう開発を方向として、開発されるような方向になることをかえって望んでいるというような地域もあるのではないかと。この調整区域があることによって、そういう方向が全くでないということは、今、国で大きな課題とされている地方創生に対する大きな逆行ではないかなというふうに思いますので、この辺を根本的に見直していくべきではないかなというふうに思いますので、意見として申し述べておきたいと思います。

○議長 どうもありがとうございました。御意見として承りたいと思います。ありがとうございました。そのほかに御質問、ございませんでしょうか。

ありがとうございました。御質問ないようでございますので、本日本日予定しておりました報告あるいは議案、全て終了いたしました。どうもありがとうございました。

それでは、これをもちまして、平成26年度第2回兵庫県都市計画審議会を閉会いたします。

皆様には、終始熱心な御審議をいただきまして、ありがとうございました。なお、委員各位におかれましては、事務局から連絡事項等がございますので、いましばらくそのままでお願いいたします。

○事務局 どうも、ありがとうございました。

最後に報告しましたマスタープラン、3方針、区域区分につきましては、これから県民の方への説明会や公聴会、また案の縦覧・報告等を経まして、来年2月の都市計画審議会にまたお諮りして決定したいと思っております。

きょうは非常に短い時間の御説明でございましたので、またいろいろと御意見ございましたらですね、私どもにお寄せいただければ非常にありがたいと思いますので、どうぞ、よろしくお願いいたします。

次回の、平成27年度第1回の都市計画審議会につきましては、5月に開催を予

定しております。案件の状況を見て、改めて御案内させていただきたいと思いま
す。

本日は、どうもありがとうございました。

○議長 どうも、ありがとうございました。

閉 会 午後 3時32分

平成26年度第2回兵庫県都市計画審議会 出席委員名簿

日時：平成27年2月12日（木） 午後2時～午後3時32分

場所：兵庫県農業共済会館（神戸市中央区）

区 分	氏 名	職 名	備 考
学識経験のある者 (50音順) (第3条第1項第1号)	沖 村 孝	神戸大学名誉教授	
	小 谷 通 泰	神戸大学教授	
	坂 下 玲 子	兵庫県立大学教授	
	笹 倉 雅 人	(公財)兵庫県園芸・公園協会理事長	
	野 崎 瑠 美	建築士	
	三 輪 康 一	神戸大学教授	
関係行政機関の職員 (第3条第1項第2号)	曾 根 則 人	農林水産省近畿農政局長	代 理
	関 総一郎	近畿経済省近畿経済産業局長	代 理
	森 昌 文	国土交通省近畿地方整備局長	代 理
	土 屋 知 省	国土交通省近畿運輸局長	代 理
	井 上 剛 志	兵庫県警察本部長	代 理
市町の長を代表する者 (第3条第1項第3号)	久 元 喜 造	神戸市長	代 理
	福 田 長 治	猪名川町長（兵庫県町村会）	代 理
県議会の議員 (第3条第1項第4号)	永 田 秀 一		
	榎 本 和 夫		
	永 富 正 彦		
	しの木 和 良		
	杉 本 ちさと		