

平成30年度
第1回兵庫県都市計画審議会

平成30年11月8日(木)
兵庫県農業共済会館7階 大会議室

開 会 午後 2時00分

【会長挨拶】

【議案審議】

それでは、報告事項1、都市計画区域マスタープラン等見直し基本方針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 報告事項、都市計画区域マスタープラン等見直し基本方針（案）について説明いたします。

前面スクリーンで説明いたしますが、関連する資料といたしまして、資料1-1が見直し基本方針（案）骨子、資料1-2が見直し基本方針（案）の本文です。資料2の1ページからが前面スクリーンのスライドを印刷したものとなっております。

今回の見直しの対象としています、都市計画区域マスタープラン等とは、県が決定する3つの都市計画を指しています。

1つ目として、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、いわゆる都市計画区域マスタープラン、2つ目として、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、3つ目として、市街化区域と市街化調整区域との区分、いわゆる線引きです。これらにつきましては、社会経済情勢の変化に対応するため、おおむね5年ごとに定期見直しを行っています。

本日報告する都市計画区域マスタープラン等見直し基本方針とは、これらの都市計画について、見直しの基本的な方向性を定めるものです。この基本方針に基づき、それぞれの都市計画を見直していくことといたします。

続いて見直しの大まかなスケジュールをお示しいたします。

昨年度に見直しの基本的な考え方について報告させていただいたところです。委員の皆様から頂きました御意見等を基に見直し基本方針を県で作成し、本日、審議会に報告させていただきます。

今後は各都市計画の見直しの素案の検討を行い、来年2月の都市計画審議会で途中経過を報告いたします。

来年度はその素案により関係機関協議を行い、2020年度には、説明会、公聴会、縦覧等の都市計画手続を進め、同年度末をめどに都市計画変更を行う予定としております。

全体の説明に先立って、今年2月に開催いたしました都市計画審議会で頂きました主な意見に対する考え方について説明いたします。

兵庫県としての独自性を出すことという御意見につきましては、旧五国からなる多様な自然や歴史を基盤に展開されてきた本県の都市構造の特徴を踏まえ、単なる集約型ではない都市構造を目指すことを改めて明記いたします。

地域別での議論があるべきという御意見につきましては、地域の実情に応じた都市構造の方向を検討するとともに、地域特性に応じた都市づくりを推進するため、マスタープランには地域ごとの地域別方針を設定いたします。

地域連携型都市構造化を進めるための手法が必要、進捗状況の検証が必要との御意見につきましては、都市構造の強化に資する取組等や、都市構造に関する地域ごとの動向を例示いたします。

まちづくりと交通の連携が重要との御意見につきましては、公共交通や道路による交通ネットワークを含めた地域の実情に応じた都市構造の方向を示すこととします。

立地適正化計画等による公共施設等の中心地への誘導により、地域のにぎわいや都市部と地方の連携の喪失のおそれがあるとの御意見につきましては、地域連携型都市構造の推進により、人・もの・資本・情報等を活発に環流させ、新たな交流や地域のにぎわいの創出につなげていくこととします。

コンパクトシティを明確に盛り込むべきとの御意見につきましては、本県では単なる集約型ではなく、各地域が活力を持って自立できる地域連携型都市構造を目指すこととしております。

人口減少社会において、市街化調整区域が必要なのか疑問との御意見につきましては、他府県における廃止事例を見ると、区域区分制度により一定の土地利用コントロールが必要と考えています。ただし、厳しい土地利用規制の下で活力が低下している地域も見られるため、特別指定区域制度や地区計画制度の運用を図ることとします。

観光については、インバウンドだけにこだわる必要はないとの御意見につきましては、インバウンドの誘致を含む多様な交流の拡大を図ることとします。

空き家等は都市計画で考えることが必要との御意見につきましては、空き地・空き家等も地域資源とみなし、地域コミュニティが主体となった利活用や既存建築物のリノベーション等によるまちの再生の取組を促進することとしています。

大規模商業施設がまちなかから抜けたときの対処が必要との御意見につきましては、地域連携型都市構造において、大規模商業施設等を高度な都市機能と位置付け、地域都市機能集積地区において、維持・充実を図ることとします。

事前復興の考え方は重要との御意見につきましては、大きな災害が予測される区域においては、事前復興まちづくりの考え方も踏まえながら土地利用等について検討することとします。

生産緑地などの都市農地は防災緑地でもあり、都市景観を守る重要な役割をしているとの御意見につきましては、都市農地は都市にあるべきものとして位置付けが明確化され、多様な役割・機能の発揮が期待されていると明記いたします。

それでは、ここから都市計画区域マスタープラン等の見直し基本方針の内容について説明いたします。まず、全体の構成から説明いたします。左側から順にオレンジ色部分が現状と課題です。兵庫県の都市計画区域の現状や上位計画等の将来像、都市計画に関する課題を整理しています。中央の青色部分は現状と課題の整理を受け、目指すべき都市づくりとして、安全・安心な魅力ある都市空間の創出、地域のイニシアティブ、主導による魅力的な都市づくり、持続可能な都市空間の形成による、今後の都市づくりの方向性を示しています。右側の緑色の部分は、目指すべき都市づくりに基づく各都市計画の見直しの考え方として、マスタープラン、都市再開発方針等、区域区分についての見直しの考え方を記載しています。

なお、資料1-1、見直し基本方針（案）の骨子も2枚にわたりますが、左側から順にこの構成としております。

まず、現状と課題として、県の都市計画区域の現状について説明いたします。本県では、右の図に示すとおり、41市町のうち39市町で20の都市計画区域を指定しています。このうち、瀬戸内臨海部の神戸、阪神間、東播、中播、西播の5つの都市計画区域において区域区分を行っています。都市計画区域等の面積と人口については、表のとおりで、県土面積の約62%の区域に約97%の県民が住んでいる状況となっております。

続いて、都市計画区域マスタープラン等の状況について説明いたします。表の丸印が現在策定済みのもので、いずれも今回の見直し対象となります。区域区分を行っていない、非線引き都市計画区域については、都市再開発方針等と区域区分は定めていないため、マスタープランのみの見直しとなります。

なお、これらの都市計画の決定権限については、政令指定都市に移譲されているため、神戸都市計画区域については、神戸市が見直しを行うこととなります。

次に現状と課題のうち、上位計画等の将来像について説明いたします。

まずは県の計画です。

都市計画区域マスタープランの上位計画となる21世紀兵庫長期ビジョンとまちづくり基

本方針は、今後の県の取組の方向性を示すものですが、それぞれ平成 23 年と平成 25 年から改定はありません。

兵庫県地域創生戦略は 2060 年の人口推計値及び兵庫の姿を掲げ、地域創生の考え方と 2020 年の目標、2015 年から 5 年間で取り組む対策を提示しています。

兵庫 2030 年の展望は、社会が大きく変化する 2030 年頃を見通して兵庫の目指す姿や、今後の取組の方向性等を明らかにするものです。2040 年を目標年次とする長期ビジョンと 2020 年を目標年次とする地域創生戦略をつなぐ役割を担っています。

次に、最近の国における都市政策の流れです。平成 24 年の都市計画制度小委員会では、目指すべき都市として集約型都市構造化と都市と緑・農の共生が提示されました。

平成 25 年の都市再構築戦略検討委員会では、既存ストックの有効活用等の必要性が提示されました。

平成 26 年の都市再生特別措置法の改正では、福祉や交通も含め都市全体の構造を見直すためのマスタープランとして、立地適正化計画制度が創設されました。

平成 29 年の都市計画基本問題小委員会では、都市のスポンジ化という課題と、その対処方策等が提示されました。それを受けた、今年の都市再生特別措置法の改正により、低未利用土地権利設定等促進計画や立地誘導促進施設協定等の制度が創設されています。

平成 30 年のスマートシティの実現に向けてでは、I o T、ロボット、A I、ビッグデータといった新たな技術をまちづくりに取り込み、都市の抱える課題の解決を図っていくためのコンセプトとイメージが示されました。

ここから、都市計画に関する課題について説明します。

課題は大きく 6 つに分けて整理しており、これらの項目は現行の都市計画区域マスタープランから引き継いでおります。

それでは、それぞれの課題について説明します。

新たな視点を含む重要な視点については、赤字で示しています。

まず、人口減少・超高齢社会の進行として交通弱者の増加や情報化社会の進展、インバウンド需要の増加、空き家や空き地の増加といった背景を挙げています。

それを受けた課題としては、持続可能な生活圏の確保や公共交通ネットワークの維持・確保といった従来の課題に加え、地域の魅力の向上と地域間交流の促進や、市街地や集落地の低密度化対策を挙げています。

防災対策の必要性の増大においては、背景として近年多発する集中豪雨等の気候変動の影響

響を改めて捉えるとともに、災前、災後の状況を想定して事前に総合的に備える事前復興まちづくりの必要性を記載しました。

それに対応した課題としては、従来の河川下水道対策に流域対策や減災対策を組み合わせた総合治水や土砂災害特別警戒区域の早期指定に向けた取組を挙げました。

都市の維持管理のコストの増大については、前回から引き続き、都市基盤施設の老朽化や人口減少社会における都市施設の維持管理や更新を背景として捉え、課題として、都市基盤施設の戦略的な維持管理・更新や整備計画の適切な見直しを挙げています。

地球環境への配慮としては、背景として前回から引き続き都市の構造と二酸化炭素排出量の相関関係を挙げるとともに、新たに都市農地をあるべきものとする位置付けの明確化を挙げ、それに対応する課題として低炭素・循環型社会の構築と都市と緑・農との共生を挙げています。

産業構造の変化としては、背景として前回から引き続き、大規模集客施設の立地による中心市街地の衰退を挙げるとともに、新たな高速道路インターチェンジ周辺での産業用地需要の高まりを挙げました。

それに対応する課題としては、大規模集客施設の立地調整を挙げるとともに、新たに産業用地開発への対応を挙げています。

地方分権の進展としては、活力ある地域社会の構築、地方分権の進展と広域的課題への対応を背景として、課題としては前回から引き続き、県と市町との役割分担を挙げるとともに、新たに地域創生の取組と兵庫 2030 年の展望を追加しました。

これらの現状と課題を踏まえて、青色部分の目指すべき都市づくりにおいて、今後の都市づくりの方向性を示しています。

ここから、目指すべき都市づくりについて説明いたします。

安全・安心な都市空間の創出のうち、まずは、総合的な防災・減災対策による安全な都市づくりについてです。

前回から引き続き、地震・津波対策を進めるとともに、近年の台風や集中豪雨に対応した総合的な治水や災害に強い森づくりが必要であるとしています。

さらに、土砂災害特別警戒区域の指定や、事前復興まちづくりの考え方を踏まえた土地利用の検討が必要であることを追加しています。

次に、誰もが健康で社会参加できる安心な都市づくりについてです。

ユニバーサル社会づくりの推進や、高齢者の社会参加や外出の促進が必要であるとしてい

ます。

また、新たに女性の社会進出、共働き世帯の増加等に対応した子育て支援施設の整備促進を図ることとしています。

続いて、目指すべき都市づくりの2つ目、地域のイニシアティブによる魅力的な都市づくりについてです。

まず、地域の担い手が一定のエリア内において維持管理・運営に主体的に取り組むエリアマネジメントの促進を図ることとしています。

次に、地域資源を生かした魅力ある都市づくりについてです。

インバウンドの誘致を含む多様な地域間交流の拡大を新たに追加しています。

また、引き続き広域的な景観の保全・創造や、良好な景観を阻害している施設などへの対応を行うこととしています。

また、空き地・空き家の利活用や既存建築物のリノベーション等によるまちの再生の取組を促進することを追加しています。

都市農地の保全に関しては、都市農地の保全や都市農業の振興を通じた都市と農が共生する生活文化を育成することを追加しています。

また、民間投資の誘導として、民間投資の適切な誘導や、民間施設の立地が維持される一定の人口密度を持った地域形成、都市計画法などの特例制度や税制優遇・補助等による立地支援を適切に講ずることとしています。

続いて、目指すべき都市づくりの3つ目、持続可能な都市構造の形成について説明いたします。

まず、本県の都市構造についてです。本県は旧五国からなる広域な県で、日本の縮図とも言われています。多様な自然、多彩な歴史が一体となった基盤の上に本県の都市づくりは展開されてきました。

本県の現在の都市構造は、大都市圏、地方都市圏、多自然地域圏が一体として存在し、地域の中心となる拠点市街地がそれぞれの都市圏域を持って位置し、基幹交通でネットワークされていることが特徴となっています。

このような本県の都市構造の特徴を踏まえ、現行の都市計画区域マスタープランで推進することとしている地域連携型都市構造の強化に資する取組等が始まっています。

立地適正化計画については、尼崎市の他5市町が作成しています。

整備拠点としては、神戸・阪神地域での三宮の再整備や播磨地域での明石駅、姫路駅周辺

整備が進んでおり、但馬・丹波・淡路地域でも広域拠点病院の整備が進んでいます。

交通ネットワークについても、新名神高速道路や東播磨道等の整備が進んでいます。

続いて県における施策ベースのものについては、地域創生の展開や空き家対策の充実、にぎわいのあるまちづくりの推進、防災・減災対策の推進、交通・物流ネットワークの強化等の取組が進んでいます。

これらの動向を踏まえ、現行の都市計画区域マスタープランで目指している地域連携型都市構造化について、引き続き推進していくこととします。

基本的な考え方は、大都市、地方都市、中山間地等が役割分担・相互連携し、各地域が自立できる都市構造を目指すとともに、それらを交通ネットワークで連携し、新たな交流や地域のにぎわいを創出することとします。

エリアごとの基本的な方針として、市街地エリアでは低未利用地の活用、土地の高度利用や必要に応じた集約などを図ります。

市街地以外のエリアでは一定のサービス機能を確保し、交通ネットワークの維持・確保により都市機能の補完を図ることとしています。

都市機能の役割分担と連携の方針としては、都市機能の集積度及び圏域の広さ等に応じて都市機能集積地区を位置付け、適切な役割分担のもとで相互連携を図ることとしています。

交通ネットワークの方針としては、交通インフラの整備状況や利用頻度等の地域の実情に応じた適切な輸送手段により地区間を連携することとしています。

地域連携型都市構造化のイメージ図です。

図の青い部分が居住を集積するエリアで、丸印が都市の拠点です。

それぞれ都市の拠点では、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ています。

また、今回新たに災害の危険性が高い場所において市街化の抑制や緑地等の保全という考え方を追加しております。

地域連携型都市構造化による効果としては、大きく3項目に分けて捉えています。

未来の活力の創出としては、公共交通や福祉サービスの効率的提供、地域の特性に応じた産業立地の促進、暮らしの質の追求としては、医療・福祉施設、商業施設等にアクセスしやすい高齢者等が歩いて暮らせるまちの形成、まちのにぎわいや生活の質の維持・向上、ダイナミックな交流・環流の拡大としては、自家用車から公共交通への転換、二地域居住やツー

リズムの進展による多自然地域と都市部の交流の拡大、といった効果が期待されます。

次に、地域の実情に応じた都市構造の方向についてです。

地域連携型都市構造化に当たっては、居住の集積や都市機能の集積、公共交通ネットワークの確保・維持の状況などから、県内を大きく3地域に分けて検討しています。

イメージ図の山状になっているのが都市の拠点で、山の高さは都市機能の集積度を示しています。また、黄色のエリアが市街地の広がりを示しています。

まず、神戸・阪神地域についてお示しします。

平成52年における人口は、平成22年に比べ約12%減の約289万人になると予測されます。

都市の動向として、三宮の再開発構想や新名神高速道路開通等の広域交通機能の強化が挙げられます。

都市構造のイメージとして、民間投資の促進による広域都市拠点の機能強化、広域連携やインバウンド誘致の強化による国際競争力の強化、公共交通ネットワークを生かした、隣接拠点間での都市機能の集積・相互補完、都市機能が集中する駅周辺への居住集積、市街化圧力の低下に対する周辺環境との調和等に配慮した市街地の縮小等について記載しています。

次に、播磨地域についてです。

平成52年における人口は、平成22年に比べ約20%減の約149万人になると予測されます。

都市の動向として、大規模再開発による都市機能強化、東播磨道・播磨臨海地域道路の計画推進等によるネットワークの強化が挙げられます。

都市構造のイメージとして、都市機能の更新等による広域都市拠点の機能の維持、隣接する拠点間での都市機能の集積・相互補完、内陸部の交通結節点における地域拠点としての都市機能としての維持、その他の生活拠点における都市機能の維持及び他の拠点との連携強化、市街化圧力の低下に対する都市農地等を生かした市街地の縮小、集落の計画的なまちづくりの促進等について記載しています。

次に、但馬・丹波・淡路地域についてです。

平成52年における人口は、平成22年に比べ約32%減の約29万人になると予測されています。

都市の動向として、拠点病院の再編・整備、地域内外を結ぶ基幹道路の整備等の進行、インバウンドを含む観光・交流の強化が挙げられます。

都市構造のイメージとして、都市機能の集積や拠点間の連携強化、交通結節点における地域拠点としての都市機能の維持、平地部の市街地における適切な土地利用の誘導による市街

地の縮小、デマンド型交通の導入等による拠点と集落間の連携維持・確保等について記載しています。

続いて成熟社会における効率的な都市基盤施設整備についてです。

前回から引き続き、ストック効果の最大化に向けた、既存ストックの有効活用や長寿命化、戦略的な維持管理・更新を図ることとしています。

さらに、既に都市計画決定されている都市施設等の定期的な見直し、地域特性に応じた柔軟な市街地整備、学校・公民館・病院等のP R E、公的不動産の効率的な管理運営の取り組みを行うこととしています。

次に持続可能な都市づくりに向けた土地利用の規制・誘導として、具体的な都市計画制度の運用等について示しています。

1つ目が区域区分についてです。現在の線引き都市計画区域においては、これまでのような開発圧力は低減してきていますが、持続可能な地域連携型都市構造を実現するには、一定の土地利用コントロールが必要と考えられ、引き続き、区域区分を定める必要があるとしています。

その中で市街化区域については、立地適正化計画、都市再生事業、地区計画や景観に関する計画等を活用した魅力を高めるまちづくりを推進することとしており、市街化調整区域については、市街化調整区域の本来の性格を維持しながら、開発許可のさらなる弾力的運用や地区計画の活用を図り、地域の実情に応じた計画的なまちづくりを促進することとしています。

2つ目は、非線引き都市計画区域等における重層的な土地利用コントロールです。非線引き都市計画区域や都市計画区域外においては、未だ局地的な開発圧力があることから、県の緑条例による土地利用の考え方を基本に、農地法など、他法令の規制誘導手法も活用した、重層的な土地利用コントロールを行う必要があるとしています。

3つ目は、市街化区域内農地の持つ多面的機能を生かした、ゆとりある土地利用の実現です。都市農地については、食料生産や防災・環境・景観等の都市環境を向上させる多面的機能を生かした、緑豊かなゆとりある土地利用の実現を促進することとしています。

4つ目は大規模な工場の移転等に伴う土地利用転換への対応です。大規模工場の閉鎖や移転が地域に大きな影響を与えていることから、移転等に伴う土地利用転換に対して、用途地域の変更や、地区計画の決定などにより、望ましい市街地環境への誘導を行うこととしています。

5つ目は、新たな広域インフラの整備を契機とした産業用地開発への対応です。近年、新名神高速道路や東播磨道のインターチェンジ周辺など広域交通条件の優れた地区において、産業用地需要が高まっています。これらの地区においては、上位関連計画との整合の下に開発整備の必要性について慎重に判断した上で、農林漁業との適切な調整を図り、地区計画等を用いて計画的な開発整備の誘導を図るものとしています。

これらの目指すべき都市づくりの方向性を示した上で、緑色の部分では、今回見直すマスタープラン、都市再開発方針等、区域区分の各都市計画の見直しの考え方を示しています。

それでは、まず1つ目の都市計画区域マスタープランについて説明します。

都市計画区域マスタープランは、広域的・根幹的な都市計画の方向性を示すものであり、市町域を超える広域的な課題や全県にわたる共通的な課題への対応方針及び根幹的な都市施設等の整備方針等を定めるものです。

次に見直しの考え方についてです。

まず、目標年次については、長期ビジョンの展望年次である2040年の都市の姿を展望しつつ、2025年を目標年次とします。

策定単位については、現行のものと同様、広域的な圏域として、複数の都市計画区域を対象とした一体の都市計画区域マスタープランを策定することとし、阪神、東播磨、西播磨、但馬、丹波、淡路の6つの地域を設定します。

次に構成及び記載内容についてです。

都市計画区域マスタープランの構成は、現行のものを踏襲し、都市づくりの基本方向と地域別方針から構成することとし、都市づくりの基本方向には先ほど説明しました、目指すべき都市づくりの部分を反映します。

地域別方針については6地域ごとに、地域の都市づくりの目標を定め、土地利用、市街地整備、都市施設等の都市づくりに関する方針を記載するとともに、安全・安心な魅力ある都市空間の創出に向け、防災に関する方針、景観形成に関する方針等についても記載します。

続いて、都市再開発方針等について説明します。

都市再開発方針等は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、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3つの方針を定めています。

都市再開発の方針は、市街化区域内において、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は、大都市地域に係

る都市計画区域において、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、防災街区整備方針は、市街化区域内において、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。

次に、これらの各方針の見直しの考え方についてです。現行のものを踏襲した考え方となっています。

都市再開発の方針については、既存ストックの有効活用や大規模工場の移転跡地等の適切な利活用を図るとともに、鉄道駅周辺等の拠点となる地区への都市機能の強化、維持を図ります。また、周辺景観との調和や地域の需要に合わせた整備の推進、民間活力の積極的活用に配慮することとします。

住宅市街地の開発整備の方針については、兵庫県住生活基本計画との整合を図り、計画的な市街地の整備開発が必要な地区については、重点地区への位置付けを行うこととします。

防災街区整備方針については、密集市街地等の防災上危険な地域の検証を行うとともに、事業の進捗や地域住民の意識を踏まえた防災再開発促進地区の見直しを行うこととします。

最後に区域区分について説明します。

区域区分は、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図ることを目的とし、地域の実情に即した都市を形成していく上で根幹をなす都市計画です。

今後の方針としては、先ほども述べたとおり、現在の線引き都市計画区域を対象に引き続き区域区分を維持することとしております。

次に、区域区分の見直しの考え方についてです。

基準年次を直近の国勢調査の調査年である2015年、目標年次を2025年として、人口フレーム方式による市街化区域の規模の設定を行います。

具体的な区域の見直しに当たっては、既に市街地を形成している区域または計画的な市街地整備が行われる区域のうち、事業の妥当性及び確実性を備えた必要最小限の区域を市街化区域に編入することとしています。一方で、当分の間、市街化が見込まれない区域等は市街化調整区域への編入や、活用・保全することが望ましい集団的な農地等については、生産緑地地区等を指定することとしています。

また、防災上の理由から都市活動に適さない区域等も市街化調整区域へ編入する方向としております。

その他、市街化調整区域においては、特別指定区域制度や地区計画の活用等により秩序ある土地利用を誘導していくこととしています。

以上で報告事項についての説明を終わります。

○議長 ありがとうございます。ただいま事務局から説明がございましたが、これにつきまして委員の皆様方から御質問、御意見がございましたらよろしくお願いたします。

○27番 今日、初めて参りましたので、継続的な話かもしれないのですが、今日頂いた都市計画区域マスタープランの見直し等の基本方針ということで、御説明いただいたのですが、方針の考え方ですので、どうしても分かりにくい。地元に行きますと、実際、今、自分が住んでいるところがどうなっていくのかということが一番の関心ですので、例えば、この概要を骨子に書いてあるように、今、神戸市等が都市計画の立地適正化計画を策定しようとしているのですが、例えば居住誘導区域と居住誘導区域外の指定をすると、結局そこに住んでいる方たちは、その2、3年の話じゃないにしても20、30年かけて、居住誘導区域外ということは、我々の地域がもう今から新しく居住に来てくださいという土地ではないのかとか、あるいはニュータウンの山の手の方に行くと、バスが少しずつ減ってきており、これがもっと加速するのではないのかとか、そういうことが具体的な不安として出てくるんです。ここの骨子にある、地域連携型都市構造化による効果とか、交通ネットワークの方針、一方で、例えば、ここに住み続けられる高齢者などは安心して歩いて暮らせるまちの形成と書いてあるのですが、例えば市バスであったり、足が確保されるのかということだったり、実際に不安としては出てくるのです。ですから、ここの表現はこのとおりであればいいのですが、例えば交通インフラの整備状況や利用頻度等の地域実情に応じた適切な輸送手段により、地区間を連携、町内もそうかもしれませんが、例えば公共交通機関から乗合いタクシーになってしまうのかとか、この辺は、どういう見直しとして考えたらいいいのかというのを教えていただきたいと思っております。

○議長 それでは、事務局、お願いたします。

○事務局 都市計画区域マスタープランということで、大きな方向性を示しておりますので、今言っておられるように、具体のところまで書き切れていない部分があるのですが、こういった方向性を示して、各市町における都市計画の進め方といいますか、まちづくりの進め方、方向性を示すものですので、具体については、またこれらの考え方の取組、施策等も検討していくものとして考えています。まだこの区域マスの時点で、そこまでのレベルのものは、具体のところまでは書けないのですが、こういった方向性を示すものということでお考えいただければと思います。

○議長 いかがでしょう。

○27番 具体的に書けないということは分かるのですが、例えば今住んでいる人たちが安心して住めるように、例えばそういった交通のインフラとかはきっちり維持をするんだということはやっぱり基本として、そういうことを盛り込んでいただければいいのかなと思うんですけれども、そういうことはいかがでしょうか。

○事務局 そうですね。具体的に地域にインフラを維持する、その地域のインフラの維持の仕方というの、それぞれ地域の実情などに応じて考えていくところもありますので、都市計画区域マスタープランの中で書いている内容から、そのものの具体のところについては、各市町における地域の実情、地域需要なども照らし合わせて進めていくところですので、余りこちらで都市計画区域マスタープランに方向付けと言いますか、大きな方向の中に踏み込んでというところまで、書いてはいないのですけれども、今は見直しの基本方針ということで大きな考え方を示しておりますので、また具体の都市計画区域マスタープラン素案については地域ごとに検討していくことになりますので、そういった地域別の方針の中でこういった記載になるかというのは、また検討させていただきたいと思います。

○議長 ありがとうございます。いかがでしょうか。

○24番 各都市計画の見直しの考え方の中の防災街区整備方針ですけれども、これ確か防災街区の基準によってランクがあったと思いますが、これは密集市街地、往々にして空き地・空き家が多い地域がありまして、私の地元の明石でも例えば市場、古い市場で、実態は家のように使っているという、そういう市場が県内でも結構あると聞いております。このあたり、もう少し方針の中で、ここでは密集市街地との防災上の危険性の検証とありますけど、検証を踏まえて、その辺の基準づくりというか、そういったところも明記された方がいいのかなという気がするのですが、その点はいかがでしょう。

○議長 事務局お願いします。

○事務局 防災街区整備方針は、今見直し基本方針として示させていただいておりまして、これからその整備の方針等については、また方針の中で決定していくということになるのですが、いわゆる具体の地区については、まだこれから各市町にヒアリングもしまして、具体の地域の位置付けも、実際に策定する方針の中では指定していきますので、その中で市町の意見も聞きながら、防災街区整備方針を策定していくつもりです。

○24番 そうだと思うのですが、その議論する中で、恐らくこういったケースは今まで「密集市街地とは」ということを見直してなかった等が多分あるのではないかと思います。そういうところをしっかりと危険性を検証していただいた上で、また前回の見直しから現時点

で、顕在化してきた課題等、問題をしっかりと、これも踏まえて検証していただいて、新たな基準づくりもしっかりしていくべきではないかなど。何が言いたいかというと、密集市街地は結構、曖昧なのです。では法律等に基づくと、こういうことだと基準は決まっていますのですけれども、私は読んでもはっきり分かりませんでした。だけど、そうなっているので、もう少し分かりやすく、また今日的な課題なども踏まえた、県独自となってしまうのかもしれませんが、そういった見直しなども踏まえて、見直していただきたいと思いますので、お願いいたします。どうでしょうか。

○事務局 御意見を踏まえまして、検討いたします。

○事務局 都市計画とは別に、密集市街地の対策マニュアルも作っておりますので、そういったものも参考にしながら、積極的な活用を促しながら対応していくような内容にしていきたいと考えております。

○議長 ありがとうございます。いかがでしょう。ございませんでしょうか。

○9番 人口減少社会ということで、いろいろと書いてありますけれども、具体的な状況、特に人口の減少の大きいと見込まれる西播磨地域、あるいは播磨地域、淡路地域、そういったところをただ単に、人口減少社会に対応しますよ、ではいけないと思うのです。私が言っておりますのは、人口減少社会、これ医療機関も何もないのです。本当に困る。バス、タクシーで送り迎え、コミュニティバスが1日に2回か、3回走るぐらいでは間に合わない。買い物弱者になって買い物にも行けない、というのが農村社会の実情です。農村の集落が3,700余りあり、それがだんだんと急落崩壊をしていくわけです。そういう問題をどのように解決していくかという課題があるかと思います。それで恐らく、交通弱者、自家用の交通手段がない方々に対しては、私が提案しておりますのは、1か月に10万でも15万でもいいからコミュニティの軽四かライトバンで運んであげたらどうですかと、そうすれば医療機関を地域に造らなくても、3,000万も4,000万もかかるのであれば豊岡の病院まで運んだって十分に対応できるのではということをお願いしているんです。そういうようなことの中で、この地域づくりをどうするかということを考えていただいたらありがたいのではなかろうかと。特に空き家対策があります。但馬のほうで空き家になっていて、何故この家は空き家で潰さないのですかと言ったら、仏壇があるから、なかなか潰せない。どこかの集落の中に、どこかに固めて、この部屋はAさん、Bさんというふうに固めてやればいいのではないかと私は思います。そして空き家を潰していく。そして新しい居住者も仏壇があるからなかなか来てくれないという事情もあるようですから、そういったことも考えて、具体的にしていきたい

たらありがたいなと思います。とにかく、これから人口減少社会、本当に田舎のほうといたしますか、ひどくなってくると思いますから、十分な対応をしていかないと兵庫県としての難しい問題が出てくるということを申し上げておきたいと思います。

○議長 はい、いかがですか。特にコメントございますか。

○事務局 御意見を踏まえまして、我々も勉強していきたいと思います。ありがとうございます。

○議長 いかがでしょう。

○30番 1点だけですけど、コンパクトシティの関係は立地適正化計画を今回承知されているのですけれども、全国的に見ましたらコンパクトシティがもう一つ浸透しないところは、大規模集客施設の立地調整というのが、取り組まれていないのだと思うのですけれども、要はA町A市の立地適正化計画で中心市街地へインフラ整備をすると、その場合に隣のB町では、大規模集客施設の例えば大きな店が隣へ来るというような格好でせっかく立地適正化計画でコンパクトシティでインフラ整備もしっかりとメンテナンスをしていきたいという計画があるけれども、その計画の途中で隣の町では、境界のところに大きな集客の買い物の施設が来るということで、大規模集客施設の立地調整とコンパクトシティの立地適正化計画の整合性を明確にうたっていただかないと、それぞれが個々に動いていても、恐らくまた全国の失敗例を見ることになるのではないかと思いますので、そこらあたり両方の政策のリンクをぜひまた考えていただきたいなと思うのですけれども、いかがでしょう。

○議長 お願いいたします。

○事務局 今御指摘いただいたことにすぐにこの場でお答えするのが難しい、それぞれ重要な考え方だと捉えておりますので、確かに、おっしゃるとおり、矛盾のないようにということについては、検討していきたいと思います。これからプランの、素案の考え方の中で課題として検討していきたいと思います。

○事務局 補足です。県では、大規模な商業施設については周辺の都市機能への影響が大きいということを踏まえ、広域土地利用プログラムというものを設けておまして、広域商業ゾーン、準広域商業ゾーン、地域商業ゾーン、その他のエリアにゾーニングし、土地利用の誘導を行っております。これと立地適正化計画との関係を意識するのは非常に重要なことだと思いますので、今後、広域土地利用プログラムの実施に際しても、立地適正化計画も踏まえながら、事業者の指導などをやっていきたいと思っております。

○議長 どうぞ。

○30 番 どちらも、今おっしゃったように大変大切な計画でありますので、もう一度、可能な地方自治体のまちの確保につきましては、こちらのまちはこの方向でやって、隣のまちは、また反対の方向となるようなことでは、エリアとして、地域として連携全体としてはうまくいきませんので、ぜひこの辺、また県当局にて調整を期待したいと思います。

○議長 ありがとうございます。いかがでしょう。

○21 番 見直しの基本方針（案）の方向性の中で、地域連携型都市構造化が、これから非常に大事なことだと思うのですが、やはり、それぞれの町にしろ、市にしろ、首長さんがおられて、我が町をこうしたい、ああしたいと、選挙でそういう公約を掲げながら、結果、それぞれの隣の町、市が連携しながらやっていくのが一番良い形になろうかと思うのですが、現実的にそこに住む人たちにとっては非常に難しい、なぜ我が町には病院がないのかと、隣の町に行かないといけないのかと、それはやはり、ずっと人口がある程度減ってきて、その地域に住む人たちというのは、自分の町がこうあってほしいという、その辺の理想ですが、これからやるのも、地域連携型都市構造化というのは中身について県が相当な指導力を持って、それぞれの首長とか、町、市の方々からの意見の集約を行いながら、こうあるべきという、その辺を調整していくのが一番大事なことですし、一番また難しい部分だと思うんですが、その辺についての担当部局としての心構えと言いますか、お聞かせ願いたいです。

○議長 はい、お願いいたします。

○事務局 都市計画区域マスタープランは県で作成しますので、やっぱりその考え方を各市町の都市計画の担当の方にも御理解いただけるように我々も周知していきたいと思っておりますし、実際、播磨地域の中で今、姫路市とかたつの市、太子町あたりは鉄道沿線でまちづくりの協議会を作っていますね、そういった立地適正化計画を作っていた事例もありますので、そういった取組も参考にしながら、他の地域でも周知していきたいと思っております。

○議長 よろしいですか。いかがでしょう。

○7 番 都市計画自体は物というか、物理的にあるものだと思うんですけども、昨今、情報のネットワークの発達があって、そういった情報のネットワークと、この実際の物というか、建物とかいうようなところではどんなふうにリンクされて、今後発展を考えていかれるのかということで、お聞かせ願えたらと思います。

○議長 事務局。

○事務局 ネットワーク、そのICTとかIoTというお話ですね。最近の国の動きの中でも、ちょっと御説明させていただいた、スマートシティみたいな考え方が示されていて、そ

ういったICTなどの技術を使ってということで、他府県でされている事例は、都市構造などを考えるときに、そういったいろんな情報を組み合わせて、この都市、まちづくりを考えるときに、今までの情報の使い方ではなくて、例えば、高齢者が住まわれている、そういう地域と主要な駅との距離関係など、あるいは昼間の人口や夜間人口など、そういったデータを組み合わせて見えてくる都市構造、都市の動きなどを見られるような、ツールも今はできておりますし、それらを活用して、自分たちが客観的に見ている自分たちの町と、そういったデータが示す実際の町の動向などが違う部分が見えたりというのが、今の情報化社会の中で見えてきているような気がしていますので、そういったものを活用して、今後の都市計画に生かしていくなど、そういった技術を使って、これまで、評価されにくかった部分を、それらの情報を基に、評価方法を考えていくといった使い方が具体的に実際されていたりとか、示されたりしていますので、それらを参考にしながら、我々も考えていきたいと思っているのですが、国が言われているのは、そういった新しい技術があるから何かするとかいうわけではなくて、都市づくりの目的に対して、そういった技術を活用していくといえますか、そういった動きの中で、他府県の取組を参考にしながら進めていきたいと思っています。

○議長 はい、どうぞ。

○9番 この中、具体的にはもちろん、まだ明文化されてないところもあると思いますけれども、この都市計画の中で、そういった情報ネットワークということ、ベースにした、今後の社会、都市を作っていくときの、1つの大きな力になるかなと思うので、それを取り入れられるという理解でよろしいでしょうか。

○事務局 はい、具体的に実用化されるまでにどれぐらいかかるのかというのがありますが、考えとしては、盛り込ませていただいて、方向性の中に位置付けていきたいと考えております。

○議長 ありがとうございます。いかがでしょう。

○18番 これは、県のマスタープランということで、我々も承知はしていますし、また、県が、こういう将来像を見据えて作っていただくというのは大変いいことかなと思うわけでありまして、各市町にもマスタープランが同じようにあるわけで、その中で、この県と市町との、そのマスタープランの整合性というのか、これからどのように市町との、県と話し合いをしていかれるのか、これを説明していられるのか、さっきも少し言われましたけれども、そういう、市町と県との話し合いというのか、その辺のところはどのように考えておられるのか、お聞かせ願いたいと思います。

○議長 お願いいたします。

○事務局 具体の作業レベルになっていきますと、今回、見直しの基本方針、この審議会で御意見いただきまして、それを踏まえて、見直し基本方針という形で各市町にお示しさせていただいて、今年度後半になりますけれども、各市町とのヒアリングなども設けていきまして、その中で、各市町が当然想定されている、それぞれ市町マスの中で位置付けされてるような地区なども踏まえて、これから地域別の構想も作っていきますので、そういった部分については、各市町のマスタープランの内容とも整合を図りながら、具体的にヒアリングとか、そういう場で意見交換しつつ進めていくつもりでおります。

○18番 よろしくお願ひします。

○議長 ありがとうございます。いかがでしょう。

○9番 新しいマスタープランは、2025年を目標としているわけです。全部ではないと思いますが、その時分には恐らく自動車の自動運転化が相当進んでくる。特に、私のような高齢者になると免許証をみんな引き上げられるわけですから、自動運転のできる道路というような意味で、何かを指定して、それを整備していくというのも1つの新しい考え方なので、御検討いただきたいと思ひます。

もう1点、防災農地、これを聞きますと税金が高いし、なんとかならないかという農家の人からの意見が多いようです。生産緑地等にされているところは固定資産税が安くなっておりますけれども、そういった防災農地を指定した場合、市町と連携をしていただいて、固定資産税なりの減免方法も考えていただいたらありがたい。

○議長 いかがでしょう。よろしいですか。

○事務局 はい、御意見を踏まえて、検討、勉強させていただきたいと思ひます。

○22番 私も、今回からということで、基本的な文言について教えてもらいたいですけれども、この事前復興まちづくりの考え方という文言が何度か出てきます。私が、余りなじみがないだけかもしれないんですけれども、この事前復興まちづくりというのを、もう一度意味を簡単に教えてもらえたらと思ひます。

○事務局 大きな災害等が起こってから対応しようということでは、なかなか手遅れになってしまうこともありまして、事前復興まちづくりというのは、国も今年ガイドラインを作って、進めているのですが、実際の災害が起こる前に、被災後の状況、被災後のどういった課題、問題があるかというのを、災害が起こる前に想定して、都市計画的、ハード的な整備だけではなくて、ソフト的な対応も含めて、準備、備えるというのが復興まちづくりの考え方で、国も、市町村を対象にしたガイドラインを出されてまして、そういった考え方を、市町

村もマスタープランにも位置付けれるというようなこともガイドラインで示しています。そういう考えの基に、災害に備えて準備しておくというのが復興まちづくりの考え方です。

○22番 なぜ、このようなことを確認させてもらったかという、私、事前復興まちづくりというのを、ぱっと見させてもらったときに、その説明を、事前に後々崩れたりしたときのことを想定して準備しておかなければいけない、ということだと当然思うんですけど、事前に想定するのはソフト対策として必要だとは思いますが。ただ、事前から、ここは崩れてもしようがないというような、ハード整備、それにストップがかかったり、緩くなったりしてしまわないように、ぜひ、気をつけてもらいたいなというのを感じたところです。

100%防ぎ切れるものではないのは当然ですけども、しっかりとソフト対策と合わせて、ハード対策、ハード整備のほうも完璧にはできないとしても、しっかりと備えていきたい、そういうふうな方向性で思いを持ってやってもらえたらうれしいと思います。

○議長 ありがとうございます。いかがでしょう。

○20番 先ほど、9番の委員から、税制の関係の絡みの話が出たと思います。事務局はまた検討します、勉強します、という表現にとどまったんですが、これ実際本当にこれやっこうと思うと、そういう裏付けがなかったら、単なる絵に描いた餅に当然終わると思いますし、線引きの見直しとか本当に変わってくると、それによって権利の制限から様々な問題が起こって、そこに生きている人の人生設計まで全部変わってくるわけですね。何となくふわっとした話で、また検討します、研究しますでは済まない話もベースにあると思うんですけど、その辺、どんなふうにご考慮されていますか。

○議長 お願いいたします。

○事務局 生産緑地に関しては、9番の委員から御指摘ありましたように、固定資産税が安く設定されているといったことがございます。今、生産緑地でない農地で、防災農地という形で、耕作されているなど、そういったものに対して固定資産税の優遇等をやったらどうだということだと思うのですが、固定資産税については、市町がどういう判断をするかというところになりますし、かといって、固定資産税を安くするために市街化区域を市街化調整区域にすれば、土地利用の規制が大きく変わることになりますから、20番の委員が言われたように、本当に大きな話であり、簡単には判断できないと思いますので、慎重に検討させていただきたいと思っております。

○議長 お願いいたします。

○20番 何も、私は、ここで答えを求めているのではなくして、これはそういう、非常にシビ

アな問題を控えた議論であるということを当局も認識をした上で、しっかりと語っていただきたいという意味で申し上げたので、よろしくお願いします。

○議長 ありがとうございます。いかがでしょう。どうぞ。

○1番 最初の課題設定の8番になりますけど、市街化調整区域が必要なのかというところにも関係すると思うのですけれども、これから人口が減っていったら農地にも適正化が必要ということなんですね。どっちも適正化していくと空いているところの農地も、じゃあ無秩序に宅地化していくのか、農地として補填するのかという問題があると思います。

この、今の方針ですと、市街化調整区域と市街化区域、2つそれぞれを考えようとしている気がするんですね。都市の農地というものは、都市のにぎわいも含めて、都市内の一定の小規模の農地として活用しましょうという方針で、調整区域、もしくはそれ以外の非線引きのところは、やっぱり農政に任せましょうというふうに、まだ見えちゃうんですよ。

これからは、やっぱりポテンシャルのある農地をどうまとめて活用するかということ踏まえて、その間の線引きを考え直すとかですね、ぎりぎりの、市街化区域内のところで、新しく設定されました田園住居地域なんかを積極的に取り込んで、新しい住まい方、良く考えると広く使えるようになった農地を使って、農業でしっかりと働いて稼いで都市的な生活を送ることができる。そういうところが境界部分に出てくる可能性がある。そういうところについては、今回、マスタープランで、ある程度、一定の方向性を示すなり、ポテンシャルを示すなりしていったらいいのではないかという気がします。

都市農地の活用だけでしたら、恐らく基礎自治体だけでもいろんな活用方策が考えられると思うんですけども、こういった大きな方向性とか、用途地域とか、線引きに関するところは県のマスタープランの役割かなと思った次第です。

○議長 いかがでしょう。

○事務局 はい、おっしゃられるように、都市農地については保全ということにさせていただいております、その区域区分の本文のところでも書いているのですが、市街化が見込めない区域ということについては、今言われた、田園住居地域の指定などによって農地の保全に努めていくということで、一応、本文に書かせていただいているのですが、新しい制度ですので、そういったことの活用も踏まえて、市街化区域か市街化調整区域、それぞれ田園住居地域については市街化区域の縁辺部になってくるかと思うのですが、その新しい用途地域の活用なども踏まえて、これから都市の低密度化がどんどん進んでいく中で、農地の保全ということについても検討していきたいと思いますので、御意見参考にさせていただきます

たいと思います。

○議長 ありがとうございます。よろしゅうございますか。

人口減少も待ったなしでありまして、何らかの取組を積極的に進めていく必要があるのですが、この都市計画区域マスタープランに期待される1つの機能、県の機能として、広域調整といいますか、そういうことが、実現に向けた施策を実現する上でも期待されているところではないかと思っておりますので、そのあたりも含めまして見直しを積極的に進めていただければと思います。

大変熱心に御意見、御議論賜りましてありがとうございます。

特に御意見がございませんようでしたら、次の報告に移りたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

続きまして、報告事項2、西宮市に係ります、「名神湾岸連絡線について」、事務局から説明お願いいたします。

○事務局 報告事項、名神湾岸連絡線について御説明いたします。

本日は、今後、県決定の都市計画案件として、この審議会において御審議いただくこととなります西宮市の名神湾岸連絡線の現在の状況について御説明いたします。

前面スクリーンのスライドを、印刷したものが委員の方々にお配りしております、資料2の27から30ページとなっております。

それでは、前面のスクリーンをご覧ください。

前に示します画面は、阪神間の高速道路の状況を示しています。

右上から下のほうに向かうオレンジ色の線が名神高速道路、画面一番下のオレンジ色の線が阪神高速5号湾岸線、その左の青色点線が平成28年度に事業化されました湾岸線の西伸部、そのすぐ上のオレンジ色の線が阪神高速3号神戸線を示しています。

現在、名神高速道路は、阪神高速3号神戸線の神戸方向のみと接続されておりまして、阪神高速5号湾岸線とはつながっておりません。

赤色の点線で示します、名神湾岸連絡線は、名神高速道路と阪神高速5号湾岸線をつなぐ路線として計画されています。

名神湾岸連絡線の計画に当たっては、国が有識者会議の意見を聞きながら、おおむねのルートや位置や基本的な道路構造などの概略計画を決定する計画段階評価という手続を経まして、画面において赤色の帯状で示しております、名神高速道路の西宮インターチェンジから、阪神高速5号湾岸線の西宮浜ランプを連絡するまでの範囲を概略ルート、いわゆるルー

ト帯とし、構造を高架構造とすることが決められました。

今後、国におきまして詳細なルートや構造が検討されることとなっております。

次に、道路の規格について御説明いたします。

上の図に示すとおり、この路線の延長は約3キロメートル、車線数は2車線、車道部の幅員は約14.5メートルとなっております。

また、下に示します縦断計画のイメージは、図の右側が北になりまして、左側が南を示しています。右の緑色の線で示す名神高速道路が阪神高速3号神戸線と交差した後南下し、海を渡る部分では船の通行を確保するため、一旦、登り勾配となり、その後、阪神高速5号湾岸線に向かって下がっていくような勾配となっております。

次に、周辺高速道路との接続計画について御説明します。

画面において、赤色で示す両方向の矢印をごらんください。

名神湾岸連絡線は（仮称）西宮ジャンクションにおきまして、名神高速道路、阪神高速3号神戸線の大阪方向と、（仮称）西宮浜ジャンクションにおいて、阪神高速5号湾岸線の大阪及び神戸両方向と接続する計画となっております。また、（仮称）西宮浜インターチェンジに出入り口を設置する計画となっております。

次に、都市計画における名神湾岸連絡線の位置付けについて御説明いたします。

前に示しています画面は、兵庫県及び西宮市のマスタープランから抜粋した内容を示しています。

兵庫県が平成28年3月に策定しました、「阪神地域都市計画区域マスタープラン」において、基幹道路ネットワークの一層の充実を図るため、早期事業化に向けた取組を促進する路線として位置付けています。

また、西宮市が平成29年3月に改訂しました「都市計画マスタープラン」においても、道路ネットワークを形成する広域幹線道路として、計画の具体化などを国、県等に要請する道路として位置付けられています。

これらマスタープランにおける考え方を踏まえて、都市計画に位置付ける路線として、今後、都市計画決定の手続を進めていきたいと考えております。

次に、都市計画に関連いたしまして、周辺の土地利用の状況について御説明いたします。

画面中心の赤色の線が、先ほど、御説明いたしました名神湾岸連絡線のルート帯を示しています。赤色の線の中には、上から、薄い赤色で示します近隣商業地域、黄色で示します第1種住居地域、紫色で示しております準工業地域と、水色で示す工業地域が用途地域として

定められています。

さらに、特別用途地区として、オレンジ色の枠線で示す臨海産業地区や酒蔵地区、甲子園球場地区が定められています。また、ルート帯周辺には商業施設や工場、高層住宅群などが立地しています。

次に、周辺の都市計画道路の整備状況について御説明いたします。青色の実線が整備済み、破線が概成済みを含みます未整備の区間を表しています。

名神湾岸連絡線の整備によりまして、周辺道路の交通状況の変化が予測されますので、今後、名神湾岸連絡線の都市計画決定に併せまして、地元の西宮市とも連携いたしまして周辺の都市計画道路網の見直しを検討する予定としております。

最後に、今後の予定について御説明いたします。

これまで、国において計画段階評価が完了し、現在、国が詳細なルートや構造の検討を行っているところです。

また、名神湾岸連絡線は、環境アセスメントの対象外となる事業規模となっておりますが、周辺の住環境などに対する影響や対策に配慮いたしまして、任意のアセスメントではありませんが、県の「環境影響評価に関する条例」に準拠いたしました手続が国により進められています。

現在、概要書の縦覧を終えまして、県の環境影響評価審査会において審査が行われているところです。

今後、国から示される詳細なルート、構造や環境アセスメントの結果を踏まえまして、地元自治体である西宮市と協力の上、都市計画案を作成し、手続を進めていきたいと考えています。

以上で説明終わります。

○議長 ありがとうございました。

ただいま事務局から説明がございましたが、これにつきまして御質問、御意見がございましたらよろしくお願いたします。

○3番 はい、もし、私の勘違いだったら申しわけないのですが、スライドの3枚目で、概略計画の写真を見せていただきたいのですが、真ん中よりちょっと下ぐらいにグラウンドがあってその下の土地の形は変わるのではないですか。

○事務局 はい、3番の委員がおっしゃっている土地が変わるとするのは、排水機場の整備のことでしょうか。今、県におきまして、新川と東川の2河川の統合排水機場の整備が、進め

られているところです。

○3番 そこが少し埋め立てられると思うのですが、ちょっとだけとはいえ、土地が増えるという格好になると思います。その形は少し変わってくるというか、土地が増えるということだと思うのですけれども、今回の説明の中には、土地利用に関して、現状についての説明はあったのですが、今のような計画というか、今後も変わっていくということが確定しているということだけでも、その説明に関しては全くされなかった。今回の説明であれば、この延長に道路が、陸橋の形でかかりますよってという説明になってしまっているんですね。でも今後、もしそれをつくるならば、下の土地もちょっと変わっているし、その土地が変われば、恐らく水の流れなんかも変わってくるし、逆に、道路を架けたりすると、やっぱり日照とかも変わってくるので、また、水のところでも、環境がちょっと変わってくるのかなというのがあると思います。ですから、今回は道路の説明だったのですけれども、湾岸連絡線でもありますので、道路からの側面と、その水のところは多分、港湾の管轄になるので、港湾であれば港湾のところで、両方の視点を合わせて、今回の場合は港湾と道路になるのかなと思うのですが、そういったところも併せた形での説明をしてくださった方が、今後はいいのかなというふうになんかちょっと感じた次第です。

○事務局 御意見ありがとうございました。

今、前で示しております赤枠はルート帯と申しまして、この中で今、国土交通省において、どういった詳細なルートと構造であるかというのを検討しているところです。今、御指摘いただきました、統合排水機場につきましても、そういった検討の中で、調整していくべき事項だと考えておりますので、御意見ありがとうございました。

○議長 よろしゅうございますか。他に御意見ございますでしょうか。

○27番 今、説明いただいたように、アセスの概要書について、8月から9月まで説明会も行われたということで、この、先ほどの地図とか、3ページ目の航空図を見ても、大分広範囲なんだなということをおもうのですけれども、聞くところによりますと、4会場ですかね、50名弱、48名ぐらいだったとお聞きしてるのですけれども、周知という点でどうだったのか、もう少し来ていただかないといけないということというか、本来、その住所地がまだ決まっていないということで、しかし、大体このあたりの方たちに影響があるだろうということで、何町ぐらいにまたいで、それから、関係する世帯数は、どれぐらい本来あったのでしょうか。

○議長 事務局お願いします。

○事務局 委員から御質問がありました、何世帯ぐらいが赤枠の中の対象の世帯かということ

ですが、今、具体的な数字は持ち合わせておりません。しかしながら、先ほど、1点目に御質問ございました、住民への周知方法ですけれども、アセスの説明会につきましては、概要書の公告に合わせまして、兵庫国道事務所、兵庫県で記者発表を行うとともに、あとは全国五大紙と神戸新聞に掲載されております。また、全戸配布しております、市の広報誌におきましても、説明会の周知を行ったと伺っております。

○27番 それでも、結局48名ということで、その中にも、詳しく私も承知してないのですが、いろいろな不安の声が上がっていたというのは出ております。酒蔵もあったり、どこにその高架の構造物がくるのかによって、例えば、地域のコミュニティであるとか、どこまでが立ち退き範囲になるのかとか、そういった不安はあると思いますので、しっかりと周知という点で今後の説明会であるとか、こういうこともしていただきたいと思います。

それから、もう1点ですけれども、今日はちょっと余り触れられてなかったのですが、渋滞解消するという点と同時に、災害時における、阪神高速神戸線、湾岸線のリダンダンシーということ言われていたかと思うのですが、今回の、例えば、6月18日の大阪府北部地震でも、この二つの路線で約3時間通行止めがあったり、8月23、24日の、台風20号で5号湾岸線に7時間通行止めが生じた、あるいは、台風21号で3号神戸線も約12時間、5号湾岸線は約16時間通行止めがあったということで、幾らそこの連絡線があったとしても、そもそも、3号神戸線とか5号湾岸線が止まっていれば、その期間やっぱり使えないのであって、そういう点で、やはり高架化、こういった高速道路をつなげる、また、先ほどもちょっと出ていたと思いますけれども、海の上を通りますので、この前のような台風、高潮ということがあったときに、やはりちょっと脆弱性というのがあるんじゃないかというふうに思うのですが、この点についてはどう説明されていますか。

○議長 お願いします。

○事務局 委員から質問がありました、高速道路であったとしても、台風時には通行止めになるということですが、今、現状ですと、5号湾岸線、3号神戸線とは完全に分離した別々の路線となっております。それを、名神湾岸連絡線でつなぐことによりまして、先ほど、委員からも代替性という話をいただきましたけれども、いろいろ選択肢が増えるということで、災害時への対応がこの路線を整備するような事業効果としては1つ挙げられると思います。

○27番 名神のことを言いませんでしたけど、名神も数時間止まっていたと思います。結局、繰り返しになりますけれども、そこから本線といいますか、そこからの分が寸断されていれ

ば、幾ら連絡線があったとしても、そのときにまた役に立たないということですので、特に、やっぱり風に弱いというのがありますので、そこは非常に疑問があります。さらに何かあればお願いします。

○事務局 確かに、台風で全面通行止めになることもありますけれども、平面道路に加えての自動車専用道路ということでございますので、平面道路だけだと、そういった状況があったときに、なかなか車で移動できないということもありますけれども、こういった高架構造の自動車専用道路をつくることによりまして、ある程度、平面道路よりは高規格な道路が整備されるということで、そういった防災対策とか代替線の話には資するものと考えておりますし、そういった効果があると思います。

○議長 お願いします。

○27番 ちょっともうここは平行線になりますので、最後に、今、国のほうで、実際のルート
の帯は映し出されたのですが、実際本当にどこになるのかというのが、大体のめどは、
今分からないのでしょうか。

○事務局 大体のめどというのは、ルートの帯の中で、詳しいルートが分かるのがいつかという
ことでよろしいでしょうか。

今、現在、ルート帯という形で、どこを通過するのかというのは詳しくは示されてお
りません。幅を持ったような形で示している状況でございます。今、現段階は、国土交通省に
おきまして、詳しいルートや構造につきましては検討中と聞いております。そちらのスケジ
ュール感につきましては、現在、いつになるかというのは明確には伺っておりません。

○議長 よろしゅうございますか。他に何か、御質問、御意見ございますでしょうか。

○1番 国で、環境アセスメントをされてるということを知りましたが、その中に、項
目として景観とか、住環境に関係するものというのは書いているのでしょうか。といいます
のは、やはり、市の景観審議会にも入っている都合上、いろんな、できたときのデザインと
か構造とかによって大分環境が変わってくると思うのですよね。

今後、県でも、ルートが決まったりとかしてきたら、いろんな住環境への影響の軽減につ
きまして、市と協調するか、県独自でもいいですので、景観を中心にこういった配慮指針な
どを示しながら、できるとしても商業地、住宅地域が張り付いていますので、影響が少ない
形で協議に参加できるようにしたらどうかと思いますけれども、そういったお考えはいかがで
しょうか。

○議長 では事務局お願いします。

○事務局 御質問のありました住環境の影響と言いますのは、大気とか、騒音とかそういった意味合いでよろしいでしょうか。

○1番 景観とかですね。恐らく道路を挟んでますから、そういったコミュニティ間の分断要素とかいうようなことが、桁のスパンとか、デザインとか、もちろん高架下の活用なんかも、いろんな方法とか事業手法とかデザイン手法がありますので、改善はできると思うのです。ですから、ルートが決まってからの話になると思いますけども、そういったことに対して、県としては関与する余地があるのかとか、関与しようとしているのかということについて御意見いただければと思っております。

○事務局 景観の話につきましては、アセスの概要書におきまして、評価の項目としては挙がっております。そういった中で、西宮市では景観条例を定められておりまして、景観に積極的に取り組んでおられる市だというふうに理解しております。県として、どういった関与をするのかというのは、具体的には今ここで明確にはお答えできないかと思うのですが、地元市の西宮市と連携するとともに、委員から頂いた御意見を事業予定者であります、国土交通省に申し伝えまして、調整をしていきたいと考えております。

○議長 はい、いかがでしょうか。特に、ございませんでしょうか。

それでは、特に御意見がございませんようですので、以上で、本日予定しておりました報告事項は全て終了いたしました。

これをもちまして、平成30年度第1回都市計画審議会を閉会いたします。

委員の皆様方には、終始熱心な御議論賜りまして、ありがとうございます。

閉 会 午後 3時46分