

令和元年度
第 1 回兵庫県都市計画審議会

令和2年1月30日（木）
兵庫県農業共済会館7階 大会議室

開 会 午後 1 時 59 分

【会長挨拶】

【議事審議】

それでは、第 1 号議案、姫路市に係ります「中播都市計画道路（3.4.22 号大日線）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 それでは、第 1 号議案、姫路市における中播都市計画道路、3 の 4 の 22 号大日線の変更について説明いたします。関係資料について、議案書、資料 1 の 1 ページから、議案説明資料、資料 2 の 1 ページから、資料前面スクリーンのスライドを印刷したものが資料 3、この 1 ページからとなっております。

今回の変更は、交差する国道線、路線名といたしましては国道 2 号の 4 車線化の改良事業に合わせ、また、新たに県立はりま姫路総合医療センターや姫路市文化コンベンションセンターが開設されることによる交通量の変化に対応するため、国道線との交差部に右折車線を追加するものです。それでは、前面のスクリーンを御覧ください。

画面中央に姫路城、画面中央やや南側に J R 姫路駅を示しております。また、画面中央を東西に走る道路が国道 2 号です。青色で着色している都市計画道路大日線は、姫路市仁豊野を起点とし、姫路市の中心市街地を経て、飾磨区中島に至る道路で、姫路市の発展に寄与する都市計画道路です。今回、赤色で示しております箇所において変更を行います。

続いて、画面は変更箇所付近の位置図を示しています。姫路市では、図の黒点線で示す位置に県立はりま姫路総合医療センターの開設を予定しております。また、隣には、姫路市文化コンベンションセンターの開設が予定されており、交通量の増加が予測されます。

次に、変更の内容について御説明いたします。画面は平面図を示しております。県立はりま姫路総合医療センター又は姫路市文化コンベンションセンターへは、主に国道 2 号若しくは大日線を経てアクセスすることになり、交通量の増加により混雑が予想されるため、沿道環境や交通安全面への影響が危惧されます。そのため、大日線に右折車線を追加し、これにより赤色で示す延長約 75 メートルの範囲の区域が追加となります。

次に、交差点の標準断面図について御説明いたします。写真は、大日線と国道 2 号が交差する姫路天神前交差点の現在の状況で、南から北に向かって撮影しております。撮影箇所から東西に延びる路線が国道 2 号となります。画面手前から奥に伸びている青色の点線が、現在の大日線の都市計画道路の区域です。下の左側の変更前の断面図に示すように、3 メートルの片側 2 車線の道路に 2.5 メートルの両側歩道を設置する計画となっております。このたび、

幅員 3メートルの右折車線を追加するため、赤色の点線まで都市計画道路の区域を広げます。右折車線を追加することで、下の右側の変更後断面図に示すように、交差点部の幅員は 18メートルから 21メートルになります。

最後に、縦覧などの状況について説明します。令和元年 6 月 4 日に姫路市が住民説明会を開催するとともに、9 月 10 日から 24 日まで 2 週間、都市計画案を縦覧に供しましたが意見書の提出はなく、また、本案について姫路市に意見聴取を行ったところ、令和元年 11 月 18 日付で「異存なし」との回答を得ております。

以上で説明を終わります。

○議長 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、よろしく願いいたします。

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、よろしく願いいたします。

いかがでしょう。特に御意見ございませんでしょうか。

(「なし」の声)

○議長 御質問等がございませんので、それではお諮りいたします。

第 1 号議案については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」)

○議長 ありがとうございます。

御異議がないようですので、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、尼崎市に係ります「阪神間都市計画道路 (3. 4. 188 号尼崎伊丹線) 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、尼崎市における阪神間都市計画道路、3 の 4 の 188 号尼崎伊丹線の変更について説明いたします。関係資料は、資料 1 が 9 ページから、資料 2 が 3 ページから、資料 3 が 5 ページからとなっております。

今回の変更は、都市計画道路尼崎伊丹線について、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ものです。それでは、前面のスクリーンを御覧ください。

都市計画道路尼崎伊丹線は、尼崎市西本町 1 丁目の国道 43 号との交差点を起点とし、伊丹市との市境である同市猪名寺 3 丁目に至る延長約 5,700 メートルの主要幹線街路です。このうち、国道 2 号より北側については整備済みですが、国道 2 号より南側については、現況

が2車線で、慢性的な交通渋滞が発生しており、早期の道路整備が求められる区間です。今回、赤色で示しております箇所において変更を行います。

続いて、画面は変更箇所付近の位置図を示しております。国道2号から阪神電鉄尼崎駅前区間約300メートルについては、現在、4車線拡幅の事業中となっております。今回、阪神電鉄尼崎駅から国道43号までの延長約380メートルについて、現在の4車線となった都市計画変更から約70年が経過しており、交通の円滑化及び安全性の向上を図るため、現行の道路構造令を踏まえ、線形、幅員及び区域の変更を行うものです。

次に、変更の内容について説明いたします。まず、幅員構成につきましては、中央帯、付加車線を設置するとともに、副道における歩行者の安全な通行を確保するため、幅員2.5メートルの歩道を設置します。これらの変更により、幅員を現在の18メートルから26.5メートルに変更します。

平面図を御覧ください。図の左側が北方向、右側が南方向となります。また、図に青色で示しています線が現在の都市計画線、赤色で示しております線が変更後の都市計画線になります。先程説明しましたとおり、幅員を18メートルから26.5メートルに変更するとともに、阪神電鉄高架、開明橋交差点、庄下川及び西本町交差点をコントロールポイントとして、現在の道路構造令に基づく線形として計画しています。これにより、線形、幅員及び区域が変更となります。

最後に、縦覧等の状況について説明いたします。令和元年7月9日に住民説明会を開催するとともに、10月1日から15日までの2週間、都市計画案を縦覧に供しましたが意見書の提出はなく、また、本案について尼崎市に意見聴取を行ったところ、11月28日付で「異存なし」との回答を得ております。

以上で説明を終わります。

○議長 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、また御意見がありましたら、よろしく願いいたします。

○27番 事前の説明のときにもお伺いしたのですが、改めて、公式の場で御回答いただきたいと思っております。

幅員の変更ということで、この図にもあるのですが、そもそものこの青のラインから、図面の下は西側になると思うのですが、西側にそのラインが変更されるということで、西側の住居に道路がぐっと迫ってくる。そのことによって、騒音の数値が現況よりも上がってしまうと。その上がった数値は、騒音の基準値よりも上回るという、事前審で私が質問したら、

そういう答えだった。

それを、対策を講じることによって、基準値より下回るという回答を後日いただいたのですが、どのような対策をして、現況の数値レベル、何もしなかったときの予測数値、対策をとったときの予測数値というのをそれぞれ、改めて公式の場でお答えいただきたい。

○議長 事務局、御回答をお願いします。

○事務局 まず、環境基準を超過している箇所でございますけれども、尼崎市御園町というところになります。箇所といたしましては、このあたりの箇所になってまいります。

基準値ですけれども、環境基準値につきましては、昼が70デシベル、夜間が65デシベルとなっております。予測値では、昼間が72デシベル、夜間が68デシベルということで、2から3デシベル超えるというような形になっております。

これに対しまして、予測値でございますが、その予測の条件として、透水性舗装など、舗装の面で音を低減できるような対策等をとることにより、対策をとった後の予測値については、昼間が57デシベル、夜間は53デシベルという数字になってまいります。

なお、実際の施工に当たりましては、地元の方々と調整した上で、施工に入っていくというふうに聞いております。

以上でございます。

○27番 事前に聞いた現況の数字でいうと、昼間で66、夜で65だと。工事後、対策を行うことによって、昼は66から57になる。夜は65から53になるという、そういうお答えだったと思います。これで、住民の方の合意を得られたということよろしいでしょうか。

○事務局 はい。

○議長 よろしゅうございますか。

ほかに御意見ございますでしょうか。いかがでしょう。

(「なし」の声)

○議長 ほかに、特に御質問がないようですので、お諮りいたします。

第2号議案について、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」)

○議長 御異議がないようですので、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、豊岡市に係ります「豊岡都市計画道路(1.4.3号北近畿豊岡自動車道北線)の変更」について、事務局から御説明をお願いいたします。

○事務局 第3号議案、豊岡都市計画道路、1の4の3号北近畿豊岡自動車道北線の変更につ

いて説明いたします。資料1は17ページから、資料2は5ページから、資料3は9ページからとなっております。それでは、前面のスクリーンを御覧ください。

○議長 お配りした資料の一部に落丁があるようですので、事務局確認願います。

○事務局 申し訳ございません。パワーポイント資料に落丁があったようですので、コピーができ次第速やかに再配布させていただきます。

○議長 それでは、議案に係る時間が限られておりますので、先に報告案件を審議していただきまして、その後また、議案に戻りたいと思いますが、そういう進め方でよろしゅうございますでしょうか。

(「はい」の声)

○議長 御了承願いたいと思います。それでは、報告案件、お願いいたします。事務局から御説明をよろしく願います。

○事務局 それでは、申し訳ございません。報告案件の方を先にさせていただきます。

報告案件、「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について」御説明をさせていただきます。資料は、参考資料1の阪神地域都市計画区域マスタープラン（素案）、それから、参考資料2の都市計画区域マスタープラン（素案概要）、参考資料3の阪神地域都市計画区域マスタープラン見直し（新旧対照表）、参考資料4の阪神間都市計画都市再開発の方針（見直し素案）、最後に、参考資料5としてスクリーンに映しますパワーポイントを印刷したものでございます。

それでは、説明をさせていただきます。

まず、都市計画区域マスタープラン等ということですが、まず1つ目が、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と呼んでいるものと、2つ目に、都市再開発方針等としまして、(1)都市再開発の方針、(2)住宅市街地の開発整備の方針、(3)防災街区整備方針、さらに、3つ目に市街化区域と市街化調整区域との区分、区域区分や線引きと呼んでいるものですが、この3つを合わせたものを、本県では都市計画区域マスタープラン等と呼んでおります。これらの見直しを、社会経済情勢の変化に対応するため、おおむね5年ごとに行っております。

まず、県内の都市計画区域マスタープラン等の策定状況でございます。1番上の「神戸」は神戸市に、それ以外の地域につきましては、県に決定の権限がございます。都市計画決定しているものに丸印を付けておりますけれども、全て平成28年3月に決定されておりました、いずれも令和3年3月の見直しを予定しております。

本日は、このうち、黄色のところ、阪神間都市計画区域の都市計画区域マスタープラン、都市再開発方針等、それから、区域区分の素案について御報告いたします。東播磨、西播磨、但馬、丹波、淡路地域につきましては、時期をずらして見直しを進めておりますので、来年度に入りまして、改めて御報告をいたします。

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）について御説明をいたします。資料につきましては、参考資料の1から3に当たるものでございます。

今回のマスタープランの見直しのポイントでございます。社会経済情勢の変化のうち、本県における新たな政策としまして、2030年の目指す姿や新たな兵庫づくりの基本方針等を示した「兵庫2030年の展望」が平成30年10月に策定されております。

また、地域の元気づくりの目標、施策を定めた兵庫地域創生戦略は、令和2年3月の改訂に向け、作業が進められているところでございます。また、都市計画に関連する新たな課題としまして、気候変動等による高潮被害等の自然災害の増加、女性の社会進出、共働き世帯の増加、空き地・空き家の増加による都市の低密度化、都市農地をあるべきものとする位置付けの明確化、都市機能の更新・集積の遅れによる都市の魅力の低下を挙げてございます。

見直しの基本的な考え方ですが、現行の都市計画区域マスタープランの骨格を維持しつつ、社会経済情勢の変化を踏まえた都市計画の方向性を盛り込むということとしております。

次に、都市計画区域マスタープランの構成でございます。

大きく3部の構成としております。左上、第1、基本的事項では、役割、対象区域、目標年次、その下に第2としまして、都市計画の目標では、都市計画の基本的な視点、現状と課題、都市づくりの基本理念など、県内6地域の共通事項を定めております。右側の第3、阪神地域の都市計画の目標等では、阪神地域における都市計画の目標、区域区分の決定の有無及び方針、主要な都市計画の決定の方針などを定めております。

お手元の参考資料2でございますが、A3、2枚のもので、第1、基本的事項を1枚目の左上に、第2、都市計画の目標を左下と右半分に記載しております。この1枚目が県内全域の共通事項を示したものとなっております。2枚目に第3、阪神地域の都市計画の目標等を記載しております。

阪神地域都市計画区域マスタープラン（素案）につきましては、この概要版の内容を中心に御説明をいたします。

第1、基本的事項です。マスタープランの役割は、地域の将来像とその実現に向けた広域的・根幹的な都市計画の方向性を示すもので、市町が定める市町の都市計画に関する基本的

な方針や立地適正化計画は、これに即して定めることが求められています。対象区域は、御覧の7市1町でございます。目標年次は、令和22年（2040年）の都市の姿を展望しつつ、令和7年（2025年）とします。

次に、第2、都市計画の目標でございます。まず、1、都市計画の基本的な視点、（1）本県の将来像でございます。本県の目指すべき将来像が示された「ア 21世紀兵庫長期ビジョン」、「イ 兵庫2030年の展望」、「ウ 兵庫県地域創生戦略」、これらの上位計画を踏まえた都市づくりを進めていくこととしております。この中で、本県の特性として、主に3つ挙げております。瀬戸内海から日本海に至る広大な県土に、多様な地形的特徴を有する日本の縮図であること、自然景観や食材など多様で個性ある県土であること、多様な文化などを受け入れ、我が国の文化・暮らしを先導し、日本を変えてきた地域であること、こういった特性を踏まえて、「兵庫2030年の展望」では、多様性を生かし、日本を先導、世界へつなぐことが目指す姿、将来像として掲げられております。都市計画区域マスタープランは、この目指す姿の実現に向け、都市計画の観点から、その道筋を示していくものでございます。

次に、（2）本県のまちづくりに関する基本的な考え方を示したまちづくり基本方針でございます。安全・安心、環境との共生、魅力と活力、自立と連携のまちづくりを進めていくことを定め、これに即した都市づくりを進めております。

続いて、2、都市計画に関する現状と課題です。赤で書いているところが、今回の見直しにおいて、新たに追加している部分でございます。ここからは、この部分を中心に御説明をいたします。市街地や集落の低密度化対策や産業用地開発への柔軟な対応を新たな課題として追加をしております。

次に、3、都市づくりの基本理念でございます。

（1）安全・安心な都市空間の創出、ア、総合的な防災・減災対策の強化では、高潮対策の強化や、土砂災害特別警戒区域、いわゆるレッドゾーンの指定も進んでおりますので、土砂災害特別警戒区域等の災害リスクを踏まえた市街化の抑制、イ、全員活躍社会の推進では、女性の社会進出や共働き世帯の増加等に対応した子育て施設等の整備の促進。

（2）地域主導による都市づくり、ア、エリアマネジメントの促進では、商店街の空き店舗の増加等が進んでおりますので、再開発や再編成を促進すること、イ、地域資源を生かした都市の活性化では、インバウンドの誘致を含む多様な地域間交流の拡大の促進、都市部では、空き地・空き家等の利活用と流通の促進、それから、地方部では、古民家や町家など、空き家を宿泊施設等に活用した交流・移住等の促進、さらに都市農業振興基本法に基づき、都市

にある農地があるべきものと位置付けが明確にされたことから、低層住宅地周辺等のまとまりのある農地の保全・活用を進めてまいります。ウ、民間投資の誘導です。中心市街地等では、都市機能の更新の遅れや地域の魅力が低下している所も見られることから、規制緩和や法の特例制度等による大規模業務施設や都市型住宅等の誘導、低未利用地の面的整備による土地利用の増進も進めてまいります。

(3) 持続可能な都市構造の形成です。地域連携型都市構造は、現行のマスタープランから記載している概念となります。これは、大都市への一極集中を進めるのではなく、大都市、地方都市、中山間地域等が産業、医療・福祉、商業等の諸機能において、役割分担・相互連携することで、各地域が活力を持って自立できる都市構造を目指すというものでございます。

地域連携型都市構造の実現による効果ですが、医療・福祉、商業施設等が身近に集積又は公共交通により容易にアクセスできる「歩いて暮らせるまち」が実現できること、まちのにぎわいや生活の質の維持・向上が図られること、行政サービスの効率的な提供や都市の低炭素化が挙げられます。

地域連携型都市構造の実現に向けた基本的な方針ですが、産業や医療・福祉等の都市機能が集積する地区を交通ネットワークで連携し、人・もの・資本・情報等の還流による新たな交流や地域のにぎわいの創出を図ります。また、①市街地エリアでは、都市機能が集積する地区での機能の更新・充実や低未利用地の活用や土地の高度利用を図っていくこと、②市街地以外のエリアでは、集落コミュニティ維持に必要な機能確保や都市との交流や既存産業によるにぎわいの創出、交通ネットワークによる都市機能の補完を行ってまいります。

次に、都市機能の役割分担と連携の方針ですが、都市機能の集積度や圏域の広さ等に応じて、都市機能集積地区を位置付け、適切な役割分担の下に相互連携する方針としております。都市機能の集積度合いや圏域の広さ等に応じまして、広域都市機能集積地区、地域都市機能集積地区、生活都市機能集積地区として位置付けをしてまいります。

交通ネットワークの方針では、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る地区間の連携を行うとともに、自動運転等の新技術に対応した交通ネットワークのあり方についての検討を進めてまいります。また、広域連携軸、地域内連携軸、日常生活圏の移動、これらにより、公共交通ネットワークを維持・確保してまいります。

次は、地域連携型都市構造の考え方を図で示したものでございます。広域的な圏域を持つ都市中心部として、ピンク色の破線の地域が広域都市機能集積地区、主要鉄道駅周辺地域などを対象とした都市機能が一定程度集積しているオレンジ色の破線の地域が地域都市機能

集積地区、日常生活圏である紫色の破線の地域が生活都市機能集積地区で、それぞれの都市機能集積地区では、あらゆる都市機能を集積させるのではなく、人口規模等を踏まえた都市機能を集積させ、その拠点間を交通ネットワークで結ぶことで相互補完を行うものとしております。地域連携型都市構造の実現により、生活利便性の確保や都市の低炭素化などが実現されるものと期待されます。

ここまでの全県共通で、ここからが第3、阪神地域の都市計画の目標等でございます。

まず、阪神地域の都市計画の目標（1）地域の概況でございます。

地勢について、北部は豊かな森林や里山、南部は平野部に高密度な市街地が形成されています。このため、六甲山系周辺では、土砂災害が発生しやすい自然条件で、また、臨海部では、高潮による浸水被害も発生しています。また、南海トラフ地震等の被害が予測されております。

人口は、平成22年をピークに減少に転じています。世帯数は令和7年をピークに減少が見込まれております。65歳以上の人口は、今後急激に増加する見込みで、令和27年の65歳以上人口の比率は約40%となる見込みとなっております。

産業別の就業人口構成比ですけれども、第1次、第2次、第3次産業とも横ばい傾向で、第3次産業が7割以上を占めているという状況でございます。また、農業産出額と製造品出荷額は、ほぼ横ばい、商品販売額につきましては、増加傾向となっております。

市街地形成の経緯です。近世までは、城下町や宿場町などが点在する地域で、明治後期からは、鉄道の発達により、急激な人口増加と市街地の拡大、臨海部では阪神工業地帯が形成されています。戦後復興と高度経済成長期では、埋立てや内陸の開発によるニュータウンなどが開発され、近年では、基幹道路ネットワークを生かした物流施設の立地が増加しております。

交通の状況です。御覧のとおり、基幹道路や公共交通機関が、東西、南北方向に整備、運行されております。このうち、平成30年3月に新名神高速道路が開通をしております。

人の移動ですけれども、通勤・通学共に、各市町とも同一市町内の移動が最も多く、次いで、大阪市への移動が10%以上という形になっております。休日における自由目的の移動も、同一市町内の移動が最も多くなっておりますけれども、通勤・通学と異なり、隣接する県内の市町への移動が多くなるという特徴がございます。

次に、地域資源です。特色ある文化、芸術の蓄積では、川西市多田神社などの歴史的建造物や、尼崎市寺町などの歴史的なまちなみ、西宮市大谷記念美術館などの美術館や博物館、

劇場、球場、高等教育機関等が集積、西宮市の県立芸術文化センターなどの舞台芸術やアートイベント等。それから、豊かな自然環境とそれらと共生した良好な住宅地では、六甲山系、北摂山系、武庫川、猪名川などの豊かな自然環境、芦屋市六麓荘などの閑静な住宅街や北摂三田などの緑豊かなニュータウン、芦屋市旧山邑家住宅などの近代建築物。

先端的で多彩なものづくり産業では、尼崎のものづくり、西宮や伊丹の清酒、宝塚の園芸などの地場産業、高い技術を持つ工場や研究所などが集積しております。

市民が主導する阪神市民文化では、コミュニティ活動の幅広い展開や、自立的に行動する市民が多く存在しております。

続いて、(2) 将来の市街地像でございます。

ア、阪神地域の現在の都市構造は、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ワークが形成されています。イ、阪神地域の目指すべき都市構造です。民間投資の積極的な促進による都市機能の強化と、それから、広域的な連携による国際競争力の強化や、個性や特色ある都市機能の集積と交通ネットワークを生かした隣接地区間での都市機能の相互補完、市街地エリアでは、主要駅周辺での高密度の人口維持と郊外部での農地保全や災害リスクを踏まえた市街化の抑制、市街地以外のエリアでは、日常生活の利便性の確保と都市機能集積地区との連携を図ることとしております。これらが、阪神地域における「21世紀兵庫長期ビジョン」などの将来像を都市計画の面から実現していくための目標になります。

続いて、2、区域区分の決定の有無及び方針でございます。区域区分とは、市街化区域と市街化調整区域に区分するものですが、この区域区分を行うかどうかを定めることとされております。ただし、阪神間都市計画区域では、近畿圏整備法による既成都市区域等に該当しますので、区域区分を定めることが義務付けをされております。

区域区分の方針です。市街化区域への編入は、詳細な検討により、特に必要な場合に限ること、既に市街地を形成している区域や計画的な市街地整備が確実な区域を編入することとします。市街化調整区域への編入については、周辺市街地への影響がない区域や災害リスクの高い区域について検討してまいります。

続いて、3、主要な都市計画の決定の方針でございます。

(1) 地域連携型都市構造化に関する方針です。まず、神戸市や大阪市等との連携の強化、それから、公共交通ネットワークによる地区間の連携強化と持続可能な公共交通網の形成を進めてまいります。ア、都市機能集積地区の特性を生かした都市機能の充実ですが、地域全

体を対象とした行政や商業、芸術文化など、複合的な都市機能の充実を図る地域都市機能集積地区に、J R 尼崎駅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、その他、主要鉄道駅周辺等を位置付けます。生活都市機能集積地区は、生活に密着した都市機能が集積している市街地を位置付けます。この生活都市機能集積地区の位置付けは、市町の都市計画マスタープラン等で検討されるものと考えています。イ、現在の市街地を中心とした人口密度の維持でございます。既成市街地の高度利用を図り、都市機能や公共交通の利用圏人口の維持とともに、農山村集落では、住み続けられる環境整備に向け、柔軟な対応を行います。ウ、都市機能集積地区の機能連携の強化について、まず、広域連携軸では、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を図ること、地域内連携軸については、鉄道や県道など交通ネットワークの形成により、また、日常生活圏内の移動はコミュニティバスによる公共交通ネットワークの確保を図ります。

続いて、(2) 土地利用に関する方針です。ア、主要用途の整備方針の住宅地について、主要鉄道駅周辺における高度利用と良質な都市型住宅の誘導、それから、土砂災害特別警戒区域等の指定状況を踏まえた市街地の抑制を図ります。商業地・業務地では、子育て施設の誘導によるまちなか居住を促進し、にぎわいの創出を図ります。また、利便性が高い未利用地等については、都市的土地利用への転換を促進します。次に、工業地では、規制緩和や特例制度の活用等による地域産業の振興を図ります。イ、市街地において特に配慮すべき土地利用の方針として、既成市街地等の土地の高度利用による人口密度の維持や生産緑地地区の追加指定等による都市農地の保全・活用を図ります。ウ、市街化調整区域の土地利用の方針では、地域の活力維持のため、地区計画や特別指定区域制度の活用を促します。

(3) 都市施設に関する方針です。ア、交通施設では、大阪・関西万博を踏まえた海上交通の整備促進などを進めます。イ、公園・緑地では、尼崎の森中央緑地など、県立公園等でのにぎわい施設整備による利用促進を図ります。ウ、河川・下水道では、河川改修などと共に、流域下水道の更新なども推進してまいります。

(4) 市街地整備に関する方針です。市街地整備に当たっては、規制緩和等による民間投資の誘導や、都市再生特別措置法に規定する立地適正化計画等の活用による適切な土地利用の推進、J R 西宮駅周辺等、市街地再開発事業等による再整備などを推進してまいります。

(5) 防災に関する方針です。ア、防災拠点の整備とネットワークの形成では、緊急輸送道路の整備や橋梁の耐震化などを推進します。ウ、発生頻度を踏まえた津波、高潮対策では、津波対策だけではなく、高潮への対策も推進します。エ、水害・土砂災害等に強い地域づく

りでは、土砂災害特別警戒区域等の市街化の抑制を進めてまいります。

(6) 景観形成に関する方針については、個性ある景観の形成などを図ってまいります。

(7) 地域の活性化に関する方針につきましては、尼崎城など、新たな観光施設などを生かした都市型観光の推進などを促進します。また、参画と協働の取組や空き家・空き地の地域主体の利活用など、まちのにぎわいの創出を進めてまいります。

以上が、阪神地域都市計画区域マスタープラン（素案）の概要でございます。

それでは、ここで平成31年2月に開催いたしました平成30年度第2回都市計画審議会での主な御意見とその対応について御説明いたします。

「①持続的に豊かに住み続けられるための計画とすべき」、「②人口減少時代における都市計画は、区域区分制度など、これまでの考え方を転換すべき」という御意見を頂いております。これにつきましては、人口減少・超高齢社会が進行する中、「兵庫2030年の展望」や地域創生戦略が目指す、県民が持続的に豊かに住み続けられる地域づくりに資するよう、都市計画として、大都市、地方都市、中山間地域等が産業、医療・福祉、商業等の諸機能において役割を分担し、相互に連携することにより、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記載をさせていただいております。

「③都市と地方部の連携が必要ではないか」ということにつきましては、地方部においても、一定の医療・福祉、商業等のサービスを楽しむよう地域連携型都市構造の実現を目指すとともに、都市と地方部の交流、二地域居住の促進などにより、地域のにぎわいの創出を図ることとしております。

「④網羅的な計画になっているが、これはやらないといった議論も必要ではないか」という御意見につきましては、将来的に維持が困難となる集落等の発生の可能性を踏まえ、地域連携型都市構造の実現を目指すとともに、将来必要な施設サービスの質と量を踏まえ、規模の最適化や機能の複合化等による効率的な運営等を行っていくことを新たに盛り込んでおります。

「⑤農村集落等は崩壊寸前であり、対応が求められる」という御意見につきましては、地域連携型都市構造の実現を目指すとともに、地域の交通需要に応じた適切な移動手段による公共交通ネットワークを維持・確保していくこととしております。

「⑥都市の維持管理コストや災害後の復旧コスト等を踏まえ、都市機能を集約していくべきではないか」という御意見につきましては、財政制約下での効率的なストック活用への転換に向けた戦略的な維持管理・更新を図るとともに、民間の資金や技術、ノウハウを活用し

た管理運営等を引き続き推進していくこととしております。

「⑦地域の居場所づくりの重要性から、必要な公共施設は維持していくべきである」との御意見につきましては、コミュニティレベルでの商業、医療・福祉等の日常生活に必要なサービス等の確保を図ることとしております。

「⑧居住誘導区域等の設定により地域間格差が起こらないように配慮すべき」、「⑨将来的に都市と多自然地域の区分がなくなるのではないか」という御意見につきましては、立地適正化計画の居住誘導区域外などの地域は、人口密度にこだわらず、良好な自然環境に囲まれた豊かな生活など、新たなライフスタイル等を実現する場となり得ることから、地域特性を踏まえ、様々なニーズを取り入れた地域づくりを支援することを新たに盛り込んでおります。

「⑩生産緑地を残すための仕組みが必要ではないか」という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、生産緑地地区の追加指定や、特定生産緑地の指定の促進を図ることとして新たに盛り込んでおります。

「⑪阪神間モダニズムなどの強みを生かしたまちづくりを進めていただきたい」という御意見につきましては、近代建築物等について、景観のシンボルとして、保全・活用を図ることとしております。

ここから、阪神間都市計画都市再開発方針等の概要について御説明いたします。お手元の資料、参考資料4に該当するものでございます。

都市再開発方針等としまして、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つの方針を定めております。これは、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というものでございます。

まず、都市再開発の方針は、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、住宅市街地の開発整備の方針は、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、防災街区整備方針は、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で、都市再開発法などの法律に基づいて、都市計画で定めるということになっております。

それでは、各方針に定める内容につきまして、順に説明してまいります。

まず、都市再開発方針でございます。定める内容は、まず、1号市街地と呼んでおりますが、土地利用転換や市街地の整備・改善など、計画的な再開発が必要な市街地を定めます。この1号市街地の中に、面的整備事業など、特に一体的かつ総合的に実施し、再開発を促進すべき地区として、再開発促進地区を定めます。また、整備すべき課題が集中している地域

として、課題地域を定めます。再開発促進地区に指定されますと、国及び地方公共団体は、再開発を促進するため、事業の実施、その他、必要な措置を講ずるよう努める必要が出てまいります。都市再開発の方針は、地域連携型都市構造を目指した安全・安心な魅力ある都市の形成、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・形成を図ることとしております。なお、1号市街地には、33地域、再開発促進地区には15地域、課題地域は68地域、位置付けをしております。再開発促進地区の15地域の一覧でございます。⑦の西宮市樋ノ口地区は、今回新たに位置付ける地区で、土地区画整理事業を実施する予定でございます。参考に、今回、再開発促進地区を削除する4地域を欄外に記しております。削除は、土地区画整理事業の完了などや計画の見直しによるものでございます。

こちらが定める地区の位置図でございます。水色が1号市街地、赤が再開発促進地区、そのうち、赤の横線が新規地区、緑色が削除地区、黄色が課題地域となっております。

次に、再開発促進地区の事例でございます。三田市の三田駅前（Cブロック）地区でございます。JRと神戸電鉄の三田駅南側の約1.9ヘクタールの地区で、老朽化した建築物等により低密度な土地利用になっておりまして、市街地再開発事業が予定されております。

次に、住宅市街地の開発整備の方針でございます。定める内容は、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ございます。定める地区は、重点地区としまして、市街化区域内において、面的整備事業等により、一体的かつ総合的に良好な住宅市街地として、計画的に開発整備していく地区を位置付けます。この重点地区は、「兵庫県住生活基本計画」に適合するよう定めることとされております。重点地区に指定されますと、国及び地方公共団体は、地区計画の決定、事業の実施など、必要な措置を講ずるよう努める必要が出てまいります。住宅市街地の開発整備の目標は、既存ストックの質の向上による既成市街地の更新を図り、良好な市街地としての競争力を強化することとしております。良好な住宅市街地の整備又は開発の方針は、低未利用地における計画的な土地利用誘導、老朽化した団地等の建替え等による良好な住環境の形成、地区計画などによる良好な住宅地の形成としております。住宅市街地を整備・開発する重点地区、5地区でございます。欄外に、今回削除する3地区を記載しております。削除は、土地区画整理事業の完了や住宅地開発計画の見直しによるものでございます。

次が位置図でございます。赤色が重点地区、緑色が削除する地区を示しております。

重点地区の事例でございます。西宮市の浜甲子園団地地区でございます。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、再生が必要な地区となっております。都市再生機構による建替事業を推進し、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。

次に、防災街区整備方針でございます。定める内容は、防災街区としての整備を図るため、建築物の共同建替や公共施設の整備を一体的かつ総合的に推進すべき地区の防災再開発促進地区と、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のある地域を課題地域として定めます。防災再開発促進地区に指定されますと、国及び地方公共団体は、防災街区整備事業などの実施、その他必要な措置を講ずるよう努める必要がございます。防災街区整備の方針については、地区計画等の規制誘導手法や各種事業の活用による安全で安心な市街地の形成、地元のま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。防災再開発促進地区は3地区、課題地域は6地域、指定をしております。防災再開発促進地区の3地区でございます。欄外には、削除する1地区を記載しております。削除は住宅地区改良事業等の完了によるものでございます。

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、緑色が削除する地区、黄色が課題地域を示しております。

次が、防災再開発促進地区の事例でございます。尼崎市潮江北地区でございます。老朽木造住宅と狭隘道路から、都市基盤の整備が望まれる地区で、道路の整備と建替えによる住環境の改善や防災性の向上を図ってまいります。

以上が、阪神間都市計画都市再開発方針等の素案でございます。

最後に、阪神間都市計画区域区分の素案でございます。

区域区分は、都市計画法第7条に規定され、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、必要があるときには都市計画に市街化区域と市街化調整区域との区分を定めることができるとなっておりますが、阪神間都市計画区域では、近畿圏整備法等により、区域区分が義務付けをされております。

区域区分の変更の方針は、市街化調整区域において、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、市街化区域に変更します。これを編入と呼んでおります。

逆に、市街化区域において、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や防災上の理由から都市活動に適さない区域等で、周辺市街地に影響を及ぼさない場合につきましては、市街化調整区域に変更します。これを逆線と呼んでおります。

変更の面積でございます。市街化区域の変更（編入）が9地区、約92ヘクタール、市街化調整区域への変更（逆線）が6地区で約51ヘクタール、市街化区域の面積は全体で約41ヘクタールの増加となります。

次に、変更する15地区の一覧でございます。

変更地区の位置図でございます。黒線の枠が阪神間都市計画区域のラインで、黄色の区域が市街化区域、白地が市街化調整区域を示しております。青い丸が市街化調整区域から市街化区域への変更、赤い丸が市街化区域から市街化調整区域への変更になります。また、緑色の丸ですが、地形地物の位置の変更を整理する境界調整といったものも入れております。

市街化区域の編入の一例でございます。猪名川町の肝川・差組地区で、猪名川町の南部、新名神高速道路、川西インターチェンジの西に位置しているものでございます。青線より北が市街化区域、赤線が今回の市街化区域に変更する区域です。町が所有する山林で約46ヘクタールでございます。インターチェンジ周辺という立地を生かし、産業拠点を整備するもので、既に造成を行っておりまして、計画的な市街地整備の行われることが確実な区域としまして、市街化区域に編入をするというものでございます。

土地利用計画図です。2区画の物流施設用地として、土地利用を予定しております。

以上が、区域区分の素案になります。

最後に、見直しのスケジュールでございます。

本日、令和元年度、阪神地域の素案の報告をさせていただいております。令和2年度に、阪神地域以外の5地域につきまして、同様の報告をさせていただいた後、全6地域の法定手続等を進めまして、本審議会での審議を経て、令和3年3月に都市計画変更を行う予定としております。

以上、長くなりましたが、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御報告でございます。

○議長 ありがとうございます。ただいま事務局から説明がありましたが、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。はい、どうぞ。

○6番 いろんな審議会、都市計画審議会に出っていますが、こういった内容のものが出てくるのはよく理解できます。しかし、兵庫県として何を議論すべきか、何を決定すべきかというのは非常に重要で、各市町の思いと、それと県の思いをどう整合させるかということが、一つポイントかと思えます。

まず、1点は、この地区は当然、皆さん見て分かるように、神戸市と大阪府、大阪市と隣

接していて、これら両市の将来計画に非常に影響されて方針を決めなければいけないと。そういう整合性に関して、余り言及が見られない。

例えば、神戸市であれば、都心にオフィスを誘致したいと。それを支えるべく住民をどこに住ませるかというような問題とか、大阪市はIRを頑張っていると。これに対して、どのようにこの計画が整合されているのかというのが、実は余り見えないというのが1点ですが、これを言っても、多分、非常に難しい問題かと思います。

それ以外に、もう一つ重要なポイントは、兵庫県としてやらなければいけないことというのは、実は明確じゃない。県として、都市計画の問題、ここで県下を見て、どうしてもこれは放っておけない問題はどのレベルで、それを解決するということを考えないといけない。あるいは、レベルをそろえないといけないというように僕は考えています。

その場合、ここよりもここの方が重要だとかという議論が初めてできる。今日もいろいろな実際の場所まで指定していただきましたが、どのレベルで必要なのか、あるいは、他はこれらのことよりもひどくないのかということに関して、ほぼ議論する場所がない。

ですから、今回の案を変えろということは申しませんが、そういう意識を持って、兵庫県内全土を見渡して、これは問題だと、ここはやるべきであるということをして是非心がけて、こういう計画を作っていただきたいと思います。それこそが、兵庫県がこの都市計画で整合性を持って決めていかなければならない唯一のことだと思いますので、是非、そのように検討していただきたいというのがコメントです。以上です。

○議長 ありがとうございます。コメントということですが、何か事務局としてお考えがございましたら、是非、御披露いただきたい。

○事務局 まず、1点目ですけれども、神戸と大阪に囲まれているということで、地域の主体性が見えないということですが、これにつきましては、阪神間の方針の方で、住宅地等として、住宅の高度利用を図っていくとかいうことで、人口を定着させていくというようなこととしております。

○6番 それは、理解できます。しかし、その方針が神戸市とか大阪市の方針が変わったら変わるのか、変わらないのかということがあるのか、ないのかということを知っています。整合性というものは本来、網羅的にならざるを得ないというのはよく分かりますが、是非とも、そういう事を一度、お考えいただければというコメントです。

○事務局 一応、今の段階では、広域都市機能集積地区としまして、神戸と大阪など想定しております。その間を地域の都市拠点として、住宅等、それから、地域に必要な医療であると

か、商業とかというものをこのあたりは整備していこうということにしておりますので、そういう位置付けをこの中で進めさせていただいております。

○議長 今、委員から御指摘いただいた点、非常に大事な点ですので、今の素案の中でどの程度書き込めるのか、書き込んであるのか、その辺、もう一度整理していただきたい。まだブラッシュアップしていただく時間はございますので、よろしくお願いいたします。

いかがでしょう。はい、よろしくお願いいたします。

○18 番 今回、この阪神地域の都市計画決定、この中で、15 ページを見ておりますが、その市街化区域と調整区域の差というところが、ものすごく我々住んでいる者にとりまして、大変な問題でありまして、今までは、人口増加のときには調整区域の役割はものすごくあったと思います。

人口が増えている時に開発を抑制するという意味では、大変、役に立ったことがあったと思うのですが、これから、人口減少社会になった時に、調整区域をそのまま、いつまでもこれを置いておくことが本当にまちづくりのために良いのかというように私達はいつも思っているわけでありまして、この調整区域を無くせというわけではなく、やっぱり弾力的な運用ももっともっていただかなければ、その人口減少社会、人口が減ってくる中で、それでもまだ、建ててはいけない、何をしてはいけないという調整ばかりが残ってくるわけでありまして、その辺のところももう少し、阪神間といえば人口増加、人口が多いところだけではなく、少ないところもその中に入っているんだ。その中でどのように今後、まちづくりをしていくんだということも、もっと入れていただけたらうれしいなというように思うわけでありまして。以上です。

○議長 では事務局、コメントをお願いします。

○事務局 まず、阪神地域は法律によりまして、市街化区域と市街化調整区域に区分することがもう義務付けられておりますので、そこは一定の御理解をいただきたいということと、参考資料1の32ページ、そこの一番下、(イ)地域の活力の維持に資するまちづくりの促進というところに、市街化調整区域の本来の性格を維持しつつ、住民生活の安定や地域創生にも資する地域の活力の維持と地域の必要に応じたまちづくりを実現する手法の一つとして、地区計画や特別指定区域制度の活用、開発許可制度の弾力的運用を図るということで、一定の地域のにぎわいの創出でありますとか、活力の維持というものを目的とした書き込みをさせていただいております。

○議長 はい、どうぞ。

○18 番 私も無茶を言っているわけではなく、大体分かっているわけでありますが、しかし、この最後、猪名川町の肝川・差組地域の今回、新しく編入され、市街化区域に編入していただきますマルチテナント型の物流倉庫を造るわけでありますが、そのようなときには、地区計画に基づいてやっておりますので、それはそれで本当に助かっておりますし、皆さん方と一緒にやらせていただいておりますというのは、よく分かっております。

しかし、調整区域を外せというのではなく、もう少し弾力的な運用もしていただきながら、これからのまちづくりを、人口減少社会の中のまちづくりをこれからもやっていきたいと思っておりますので、是非よろしく願い申し上げます。

○議長 ありがとうございます。いかがでしょう、せっかくですので、御意見ございましたら、よろしく願いいたします。はい、お願いします。

○27 番 先程の御意見と絡んで、15 ページのところ、今回は市街化調整区域から市街化区域への編入というのが多く出ていますし、この 15 ページの、どのような場合に編入するかということも、これもなるほどな、と分かる。

ただ、今後、このマスタープランであるとか立地適正化計画というのは、その居住区域をどんどんどんどん小さくして行って、調整区域に人を住まわずに、中心部へ、中心部へ人を誘導させるようなまちづくりを進めていくというのが立地適正化計画だというように思います。今日、報告の中で、最後のところで、調整区域から市街化区域への編入の例は出たのですが、このいわゆる逆線の場合、この土砂災害警戒区域を外していくというのはよく分かるのですが、この周辺市街地に影響を及ぼさない区域は市街化調整区域へ編入とあるのは、これは、例えばどういうことを指しているのですか。

これから、こういう逆線の編入というのが増えてくると思うのですが、これは、例えばどのような例で言っているのか。それで、今回の編入で、この例があるのかどうかというのちょっと聞かせてください。

○議長 事務局、お願いします。

○事務局 今回の 15 地域、編入、逆線がありますが、逆線につきましては、基本的に、お住まいがあるところを市街化調整区域にしたというものはございません。住宅縁辺部、緑地がありますとか、そういったところの住宅地としての開発が見込めないところにつきまして、市街化調整区域に入れております。その市街化調整区域に入れた中の一部に土砂災害警戒区域等も含まれる部分もございますので、そういったところを中心に市街化調整区域にしていくというところでございます。

○議長 よろしゅうございますか。ほかにいかがでしょう。お願いします。

○1番 県の都市計画区域マスタープランということで、やっぱり広域連携全体のところで書かれている地域連携型都市構造の実現というものを、より今の実情に合わせて作った方が良いかなという気がいたしました。

現在、各市で立地適正化計画も作られていますが、各市で中心市街地をコンパクトにして、各市中核市街地の周辺地域ではないところが出てくるわけですね。でも、県レベルで見ますと、多分、神戸市を中心として考えましたら、神戸市の東はこの阪神地域と隣接していて、北神地域の方は三田市の中心市街地がもう完全に生活圏として取り込まれていると。一体的に、だから北摂ニュータウンという言葉ではなくて、神戸三田国際公園都市と、もう少し大きな開発の中でゾーンを決めてやると、また違うまちづくりができるんじゃないか。神戸の北は北播磨地域に、西は東播磨地域になっていて、それぞれ、中心と端っこが隣接していて、また違う、跨がった、地域さえも跨がったような生活圏があるわけですね。そこが多分、自治体にお任せする部分と違う、県こそが地域連携のあり方をする意義だという気がいたします。

例えば、この全体の構図を見ますと、やはり、地域連携のところは広域連携軸として、市の中にコアがあって、それぞれを電車で、交通でつなぐというようなイメージがまだ強いと思うのですね。でもやっぱり、県のマスタープランとしては、そういった市域若しくは地域さえも跨いだような一つのエリアというものが存在すると。そこもきちんと地域連携として取り扱っていくというような考え方を出して、いろんな交通とか基盤整備の考え方を考えていくべきかなという気はいたします。

○議長 はい、いかがでしょう。

○事務局 今、おっしゃっていただきましたように、市と市を越える部分でありますとか、そういうところも、当然、計画の中には含めて書かせていただいております。

○議長 区域内にとどまらない、区域を跨がった地域の連携についても配慮すべきではないかという御指摘なので、その点も、見直しのときに考えていただきたいと思います。いかがでしょう。はい、お願いいたします。

○22番 19ページ、パワーポイントでいうと37ページの一番下です。大阪・関西万博を踏まえた海上交通の整備の促進というところですが、これはどういったことをイメージしてお聞きしておけばよいのか。暫定的とか、恒久的とか、そういうようなことを踏まえて御説明いただきたいと思います。

○議長 はい、事務局お願いします。

○事務局 万博につきましては、万博会場が県内に設置される場合も想定されておりますので、そういったところと県内地域の、ここで言いますと、阪神西宮芦屋港、神戸港、神戸空港等を結ぶような海上交通などの整備を検討していくということで書かせていただいております。

○22番 ということは、もう具体的にそういった話がこの5年間の間で進むというように理解しておいてよいということですか。

○議長 それでよろしいですか。

○事務局 そういったこともあり得るということで検討しているということでございます。

○22番 検討ということで承りました。

○議長 はい、いかがでしょう。

○5番 先程の22番の委員のおっしゃられたことに関連するのですが、例えば、万博を踏まえたということになると、あくまでもそのときの暫定的というか、一過性のことかなというように読み取れるわけでありまして、この中長期的なこの都市計画の中に書くのはどうのかなという気が、私はしてました。

それと、この文章とその次の文章は、関西3空港の最大活用に向けた取組ということで、並んで書いてありますが、余りにも問題が違うような気もいたしますので、ちょっとこの前段は本当にここにあって良いのかどうかというのがあって、感覚的にはない方が良いのかなと、後段だけでも良いのかなというような気はいたしました。

○議長 はい、ありがとうございます。いかがですか。回答をお願いします。

○事務局 先程、県内に万博会場というのは、訂正させていただきまして、会場自体は大阪で、サテライト会場ということでは想定しているということです。なお、海上交通の整備の促進につきましては、一応、この区域マスタープランが、5年間の計画ですので、そこは2025年を見据えたということで位置付けはしていますが、先程の5番の委員の御指摘も踏まえて、少し検討させていただきたいと思います。

○議長 ただいまの御意見を踏まえて、再検討をよろしくお願いいたします。いかがでしょう。特にこれ以上御意見がないようでしたら、議案の審議の方に戻りたいと思いますが、皆さん、よろしゅうございますでしょうか。それでは、事務局、発言をしてください。

○事務局 先程、資料に不備がございまして、誠に申し訳ありませんでした。資料2につきましては、一部の委員に不具合のある資料が配付されておりましたので、念のため、委員の皆様

様全員にもう一度、資料2について配付させていただきます。

○議長 それでは、議案の審議を再開させていただきます。

第3号議案、豊岡市に係ります「豊岡都市計画道路（1.4.3号北近畿豊岡自動車道北線）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 それでは、議案の方の説明に入らせていただきたいと思います。

第3号議案、豊岡都市計画道路、1の4の3号北近畿豊岡自動車道北線の変更について、御説明いたします。資料1の議案書につきましては、17ページから、資料2の議案説明資料につきましては、5ページから、資料3の前面スクリーンの内容の資料につきましては、9ページからとなっております。それでは、前面スクリーンを御覧ください。

北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から丹波市に至る延長約70キロメートルの高規格幹線道路で、一般国道483号線の自動車専用道路となっております。本路線は、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路と一体で高規格幹線道路などのネットワークを形成し、広域交通を分担することにより、交通流動の円滑化、災害時の代替性を確保するとともに、但馬地域の産業経済活動の発展や豊富な観光資源の利用促進などに寄与する都市計画道路です。このうち、丹波市の春日ジャンクション・インターチェンジから豊岡市の日高神鍋高原インターチェンジまでの延長約60キロメートルが、暫定2車線で供用されております。また、日高神鍋高原インターチェンジから豊岡インターチェンジまでの区間について、国道交通省により事業が進められており、このうち、豊岡市の豊岡南インターチェンジまでの区間については、令和2年度に供用予定となっております。今回、都市計画道路の変更として付議いたします都市計画道路北近畿豊岡自動車道北線は、豊岡南インターチェンジから北側の区間となります。

拡大図面で御説明いたします。南北の黒の点線が北近畿豊岡自動車道北線、東西の緑丸が現在、調査が進められている山陰近畿自動車道となります。インターチェンジ名は全て仮称としております。北近畿豊岡自動車道北線は、豊岡北インターチェンジから豊岡南インターチェンジに至る延長約7.1キロメートル、4車線の自動車専用道路で、豊岡病院の西側に豊岡インターチェンジを設ける計画として、平成27年6月に都市計画決定されました。

次に、豊岡北インターチェンジの都市計画変更理由について説明いたします。豊岡北インターチェンジ部の拡大図になります。図面上向きが北で、右側が京都方面、左側が鳥取方面となります。今回の都市計画変更は、山陰近畿自動車道が豊岡北インターチェンジで接続することが決まったことを踏まえ、山陰近畿自動車道のインターチェンジの導入空間を確保するため、豊岡北インターチェンジのランプ部の形状変更を行うものです。紫線が山陰近畿自

動車道、赤色が都市計画区域変更後の北近畿豊岡自動車道の豊岡北インターチェンジの区域になります。なお、緑色は山陰近畿自動車道と北近畿豊岡自動車道とをつなぐ連絡路などを示しております。ジャンクションは、大浜川の南側に集約した計画となっております。また、山陰近畿自動車道からも国道 178 号への出入りが可能なインターチェンジ構造となっており、国道 178 号の出入口は山陰近畿自動車道と同じ箇所に集約した構造としております。

次に、都市計画変更の内容について御説明いたします。スライドは都市計画変更の計画図になります。図面の方向は、左側が北となり、上向きが京都方面、下向きが鳥取方面となります。青色と黄色の範囲が現在の都市計画の範囲となります。このたびの変更で、黄色の部分を削除し、赤色を追加します。この結果、赤色と青色の範囲が今回の都市計画の範囲となります。黄色部分の削除区域及び赤色部分の追加区域については、山陰近畿自動車道のインターチェンジの導入空間を確保するため、豊岡北インターチェンジのランプ部の線形に変更が生じたことなどから、区域の削除及び追加を行ったものです。

最後に、縦覧などの状況について御説明いたします。令和元年 7 月から 8 月にかけて、合計 2 回、住民説明会を開催、また、11 月 1 日から 15 日までの 2 週間、都市計画案を縦覧に供しましたが意見書の提出はございませんでした。また、本案について豊岡市に意見聴取を行ったところ、1 月 23 日に「異存なし」との回答を得ております。

以上で説明を終わらせていただきます。

○議長 ありがとうございます。ただいま、事務局から説明がありましたが、これにつきまして、御意見、御質問がございましたら、よろしくお願ひいたします。よろしゅうございませうでしょうか。

(「なし」の声)

○議長 特に御質問がないようですので、お諮りいたします。

第 3 号議案について、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」)

○議長 御異議がないようですので、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。ありがとうございます。

続きまして、第 4 号議案、加古川市、三木市、小野市に係ります「東播都市計画道路(1.4.1 号東播磨南北道路ほか 1 路線)の変更」につきまして、事務局から説明をお願いします。

○事務局 引き続きまして、第 4 号議案、東播都市計画道路、1 の 4 の 1 号東播磨南北道路ほか 1 路線の変更について御説明いたします。資料 1 は 25 ページから、資料 2 は 8 ページか

ら、資料3は13ページからとなります。前面スクリーンを御覧ください。

東播磨南北道路は、兵庫県加古川市から小野市に至る約12キロメートルの自動車専用道路です。加古川中央ジャンクションから国道175号ランプまでを都市計画道路として位置付けております。このうち、加古川中央ジャンクションから八幡稲美ランプの間の南工区約5.2キロメートルについては、平成26年3月に供用を開始しております。赤い線で示しております八幡稲美ランプから国道175号ランプの間の北工区約6.9キロメートルは未供用区間となっており、今回、都市計画変更を行う区間になります。また、明石氷上線は、兵庫県三木市から西脇市に至る都市計画道路です。赤い線で示しております東播磨南北道路接続部付近において、今回、都市計画変更を行います。

今回変更区間を拡大図で説明いたします。平面図左側が起点の八幡稲美ランプ、右側が終点の国道175号ランプになります。このように、東播磨南北道路は圃場及び山間部を通るルートとなっております。

続きまして、下の標準横断図を御覧ください。東播磨南北道路は、八幡稲美ランプから八幡北ランプまでを4車線、八幡北ランプから国道175号ランプまでを2車線の自動車専用道路として計画しております。高架部・盛土部とも4車線区間の幅員構成を赤線で、2車線区間の幅員構成を黒線で表示しております。

続きまして、今回の都市計画変更の内容について説明いたします。今回の主な変更内容は、のり面区域の変更、橋梁から盛土への構造変更、盛土から橋梁への構造変更、車線数の変更の4パターンとなります。路線ごとの内訳はスライドでお示ししております表のとおりです。

計画平面図で御説明いたします。東播磨南北道路起点の八幡稲美ランプから順に、終点の国道175号ランプまでと、明石氷上線の変更内容を順に御説明いたします。全部で6区間の説明となります。

まず、八幡稲美ランプ付近、計画平面図(1/6)となります。画面上部に位置図を示しており、赤く囲った部分を拡大したものが下の図面になります。青色が現都市計画区域で、赤色が今回追加する都市計画区域、黄色が削除する都市計画区域になります。大きく分けまして、①から③の区間において変更が生じております。

まず、①の区間においては、のり面区域を追加する変更を行います。のり面区域の変更の背景について説明いたします。大きく分けて、2つのケースがございます。

まず、1つ目のケースです。上の図が変更前、下の図が変更後の図面となります。黒色の線がもともとの山の線を示しておりまして、山の切土・盛土によりまして、中腹に赤色の線

の道路を造ろうとしています。現地精査の結果、地山が想定より風化しておりましたため、のり面の安定化を図るべく、切土勾配を緩やかにする変更が生じました。その結果、区域の拡大が生じております。

2つ目のケースについて御説明いたします。現地詳細測量の結果、下の図に示すように、現地盤が想定より低い位置にあったため、想定より広い範囲で盛土を行う必要が生じました。その結果、区域の拡大が生じております。

次に、②の区間における構造の変更について説明いたします。この区間については、周辺の土地改良事業との調整により、池の一部を埋め立てることとなったため、経済性の面から、道路構造を橋梁から盛土に変更するものです。構造を盛土に変えた結果、赤色で示す都市計画区域が追加となります。

次に、③の区間における構造の変更について説明いたします。この区間につきましては、地質調査の結果、軟弱地盤が確認されたため、盛土から橋梁方式に構造を変更いたします。構造を橋梁に変えたことにより、黄色で示す都市計画区域が削除となります。

次の区間について説明いたします。計画平面図（2／6）になります。この区間につきましては、のり面区域の変更となります。変更の背景といたしましては、先程説明したものに加え、一部、橋梁の詳細設計により、橋長を延ばした結果、盛土区域が減少しております。

次の区間について説明いたします。計画平面図（3／6）になります。この区間につきましても、先程と同様に、のり面区域の変更となります。一部、橋梁の詳細設計により、橋長の短縮を図った結果、盛土区域の追加が生じております。

次の区間でございます。計画平面図（4／6）になります。この区間についても、先程述べたような理由につきまして、のり面区域の変更が生じております。

次の区間について説明いたします。計画平面図（5／6）になります。この区間につきましては、のり面区域の変更及び構造の変更となります。この中で、構造の変更について説明いたします。先程説明しました工区と同様、地質調査の結果、軟弱地盤が確認されたことから、盛土方式から橋梁方式へ構造を変更いたします。このため、黄色で示す都市計画区域が削除となります。

最後の区間について説明いたします。計画平面図（6／6）になります。この区間につきましては、明石氷上線におけるのり面区域の変更及び車線数の変更となります。

車線数の変更について説明いたします。南北に延びるオレンジ色の道路が、今回変更となる明石氷上線になります。当初都市計画決定以降、北播磨医療センターの開院や新都市中央

線の開通により、市場東交差点付近の交通渋滞が顕在化いたしました。今後、赤の破線で示す東播磨南北道路が明石氷上線に接続することにより、赤丸で囲んだ区域でさらなる渋滞発生が懸念されております。拡大図をお示しします。このため、公安協議を実施し、図面の赤線部に示すように、車線を上下4車線から6車線に変更し、明石氷上線の都市計画区域を追加いたします。

縦覧などの状況を御説明いたします。小野市・三木市・加古川市において、令和元年5月に住民説明会を開催するとともに、11月1日から2週間、縦覧に供しましたが意見書の提出はございませんでした。また、本案について小野市・三木市・加古川市への意見聴取に対し、1月22日に各市から「異存なし」との内容で回答をいただいております。

以上で説明を終わらせていただきます。

○議長 ありがとうございます。ただいま事務局から説明ありましたが、これにつきまして御質問、または御意見がございましたら、よろしくお願いたします。

○27番 講釈を言うつもりはないのですが、ちょっと意見だけ言っておきたいと思います。

先程の3号の北近畿自動車道路、今回の4号の東播磨自動車道路というのは、私たちは議会でも整備そのものに反対をしています。

その反対の理由というのは、今、兵庫県八基幹連携軸構想ということで、高速道路の計画をどんどん進めているのですが、これ、そもそも遡れば、1960年代まで、第2次池田内閣のときに、全国総合開発計画といって、高速道路を整備し、企業を誘致すれば、東京一極集中が是正されると。これを最大の目的に地方に高速道路をずっと整備してきたのですが、結果、兵庫県は高速道路の延長距離が全国で2番目、企業誘致も全国で2番目ということになった。人口の流出は全国で2番目という、そういう不名誉な結果になったと。だから、その高速道路を幾ら整備しても、東京一極集中は是正されないというのがこの50年間の全国総合開発の結果だというように私達、議会でも指摘をしています。

2つ目に公共工事を誘致することによって、地元の建設業者の仕事おこしにもなるという理屈もあるのですが、こういった高規格道路の建設業者、地元建設業者の受注率というのは、事業費ベースで3割から4割にとどまっている。だから、高速道路を誘致しても、地元建設業者の仕事おこしにもならないということです。

それとあと、この東播磨自動車道路について言うと、これは南北に道路が引かれているのですが、この道路が加古川バイパスを縦断したことによって、逆に南北から交通量7,500台、増えている。そのことによって、東西の加古川バイパスがさらに渋滞するという、そういう

悪影響も出ています。

そういった理由から我々、事業そのものに反対しているという意見をまず、述べておきたいと思います。その上で、この計画決定の変更ということについては、今回、反対という態度はとらないのですが、この変更の経緯のところで、地質調査の結果により軟弱地盤が確認されたということで、盛土から高架への変更が行われるということでした。その地質調査というのは、そもそも今回のこの東播磨自動車道路の整備のための地質調査ではなくて、別業務で行った地質調査をサンプルとして、大丈夫だという、当初は、そのようなことだったのですが、今回改めて地盤調査をすると、軟弱地盤が確認されたというのを事前審のときにお伺いしました。

ちょっと、これ話は変わりますが、南芦屋浜で、昨年でしたか、大きな浸水被害がありました。この時も、南芦屋浜の堤防は、想定し得る高波に十分耐える高さだということだったのですが、その高さも、別業務で測量していた高さを用いて、高さが確保されているという、県は見解でした。その県の事業のそもそものあり方として、今、行革とかでいろいろな経費削減がされていますが、今回もそういう別業務の測量数値を用いたことによって、本来であれば、盛土の計画だったものが高架になるとか、業務そのものがどうなのかということも聞きたいし、今回、盛土から高架になることによって、予算ベースでどれだけの変更が生じる見込みなのかということも、重ねてお伺いしたいです。

○議長 事務局、回答をお願いいたします。

○事務局 まず、1つ目といたしまして、都市計画決定にて用いるデータにつきましては、都市施設に関わる都市計画決定において、その構造と区域については既存の文献やデータを用いて検討された計画に基づいて設定されるということが一般的でございます。加えまして、都市計画決定前に詳細な調査・設計を行う場合、事業化前の作業となってしまいます。この場合、県単独費で対応する場合も発生することから、一般的な事業といたしましては、詳細な調査設計というのは、都市計画決定され、事業化された後に行っているという状況でございます。

また、委員から御指摘のありました事業費の件についてですが、軟弱地盤が明らかになったということで、盛土にした場合でも、地盤改良とかで通常の盛土工事よりも費用はかかってまいりますが、橋梁構造にした場合は、まだそれよりも費用がかかってしまうというのが実態でございます。

ただし、この区域におきましては、地下水の透水層も兼ねている地盤がございまして、全

て地盤改良で改良してしまいますと、地下水の流下に影響が出てくるということで、営農面でも支障が出てくるということで、そういう観点も踏まえまして、橋梁構造への変更ということで対応させていただくものでございます。以上でございます。

○議長 いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ほかに御質問、御意見等ございますでしょうか。

(「なし」の声)

○議長 特にございませんので、それではお諮りいたします。

第4号議案については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」)

○議長 ありがとうございます。

御異議がないようですので、第4号議案については、原案のとおり可決いたします。

続きまして、第5号議案、三田市に係ります「阪神間都市計画道路(3.3.100号三田幹線)の変更」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 それでは、第5号議案、三田市における阪神間都市計画道路、3の3の100号、三田幹線の変更について説明いたします。関係資料は、資料1が43ページから、資料2が13ページから、資料3が23ページからとなっております。

今回の変更は、都市計画道路三田幹線につきまして、歩行者の安全で円滑な通行を確保するため、歩道を拡幅するものでございます。それでは、前面のスクリーンを御覧ください。

画面の上方向が北となります。画面の南東側に三田市役所及びJR・神戸電鉄三田駅を示しております。都市計画道路三田幹線は、JR・神戸電鉄三田駅から北摂三田フラワータウン、ウッディタウンを經由し、北摂三田テクノパークに至る延長約9,900メートルの主要幹線街路です。今回、赤丸で示しております箇所において変更を行います。

変更の内容について説明いたします。三田駅前地区は三田市の玄関口であり、中心商業地としての役割を担っております。三田市では、三田駅前地区の約5ヘクタールをAからDの4ブロックに区分し、市街地再開発事業などにより順次整備を進めており、これまでにAブロックは平成17年度、Bブロックは平成29年度、Dブロックは平成14年度にそれぞれ事業完了しております。三田市では、残るCブロックについて、今年度に第一種市街地再開発事業の都市計画決定を行い、今後、事業を進めていく予定となっております。今回の変更は、この三田駅前Cブロック地区の第一種市街地再開発事業の都市計画決定に合わせ、三田幹線の一部区域を変更するものです。

次は拡大図になります。図に赤色で示しております歩道部につきまして、歩行者の通行状況及び最新の道路構造令を踏まえて、歩行を拡幅いたします。

次に、写真で説明いたします。写真は、三田幹線の現在の状況で、東から西に向かって撮影しております。画面手前から奥に伸びている青色の線が現在の都市計画道路の区域です。画面下の左側、変更前の断面図に示しますとおり、歩道内に三田駅前地下駐輪場昇降スロープが設置されており、歩行者の通行が可能な幅員が2メートルとなっております。このたび、駐輪場昇降スロープ設置部について、歩道幅員3.5メートルを確保することとして、赤色の線まで、赤色で塗った範囲について都市計画の区域を広げます。

最後に、縦覧などの状況について御説明いたします。令和元年9月18日に住民説明会を開催するとともに、11月26日から12月10日までの2週間、都市計画案を縦覧に供しましたが意見書の提出はなく、また、本案について三田市に意見聴取を行ったところ、1月17日に「異存なし」との回答をいただいております。

以上で説明を終わらせていただきます。

○議長 ありがとうございます。ただいま、事務局から説明がありましたが、これにつきまして御質問、また御意見ございますでしょうか。

(「なし」の声)

○議長 特に御質問等がございませんので、お諮りいたします。

第5号議案については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」)

○議長 御異議がないようですので、第5号議案につきましては、原案のとおり可決いたします。

これもちまして、本日の予定しておりました議事は全て終了いたしました。

資料等の不備により、議事の進行が変則的になりましたこと、改めておわび申し上げます。また、委員の皆様方には大変御協力をいただきましてありがとうございます。事務局におかれましては、報告事項に関しては、本日、出されました御意見を基に、内容について引き続き精査していただきたいと思います。

これもちまして、令和元年度第1回兵庫県都市計画審議会を閉会いたします。

閉 会 午後 4時02分