

平成 2 2 年度

第 4 回宝塚市都市計画審議会議事録

日時 平成 2 3 年（2 0 1 1 年）1 月 1 1 日（火）

午後 2 時から 4 時 3 0 分まで

場所 宝塚市役所 2 階 2 - 4、2 - 5 会議室

宝塚市都市計画審議会

1 審議会要旨

- (1) 開催日時 平成23年(2011年)1月11日(火)午後2時から4時30分まで
- (2) 開催場所 宝塚市役所 2階 2-4、2-5会議室
- (3) 出席委員等

本日の出席委員は、23人中15人で、次のとおり。

梶川委員、寺本委員、北山委員、多田委員、西井委員、上村委員、多胡委員、井上委員、村上委員、田中こう委員、築添委員、板橋委員、伊藤委員、白根委員及び菅沼委員である。

なお、定足数である委員の2分の1以上の出席があったので、宝塚市都市計画審議会条例第5条第2項の規定に基づき会議は成立した。

(4) 会議の内容

- ア 多胡会長は、議事録署名委員として、5番北山委員及び6番多田委員を指名した。
- イ 多胡会長は、宝塚市都市計画審議会の運営に関する規程第3条第1項の規定に基づき、本日の議題に係る会議は公開であることを確認した。
- ウ 次の議題について審議を行った。

議題第1号 阪神間都市計画道路の変更(3.5.6号 宝塚平井線)について (諮問)

議題第2号 阪神間都市計画道路の変更(1.2.7号 第二名神自動車道)について (事前説明)

議題第3号 阪神間都市計画用途地域の見直し方針について (事前説明)

報告事項 宝塚市都市計画マスタープラン見直し作業の進捗状況等について

(5) 審議の結果

議題第1号の市長からの諮問に対し、「原案のとおり変更することに同意する」として答申した。

2 会議要旨

(1) 議題第1号

市 (議題第1号説明)
(説明の開始)
議題第1号「阪神間都市計画道路の変更(3.5.6号 宝塚平井線)について」を説明する。

宝塚平井線は、宝塚市の中心部を東西に横断する国道176号に位置し、宝塚市売布2丁目から宝塚市雲雀丘4丁目へ至る延長約3,770m、幅員12mの幹線街路として、昭和30年3月に都市計画決定された。

次に、整備状況についてであるが、全長3,770mのうち整備済区間が2,781m、整備中の区間が939m、未着手区間が50mである。

未着手区間については、平成23年3月に事業認可を受け、その後着手する予定である。

次に、変更内容について説明する。

議題書1-3ページの「計画書」。

計画書については、今回の変更内容が一部区域の変更によるものであることから、計画書の変更はない。

次に、変更理由についてであるが、「当該路線の終点付近では、西日本旅客鉄道

福知山線が近接しており、踏切遮断時の待機車両による交通阻害が見受けられるとともに、交差点部において付加車線がないことによる交通混雑が生じている。

このたび、当該区間の交差点部において、交通安全の向上と円滑な交通処理を図るため付加車線を設置するものである。」としている。

議題書 1-4 ページの「位置図」。

今回の変更区域の延長は 340 m である。

議題書 1-5 ページの「計画図」。

今回の都市計画道路の変更内容について説明する。

変更内容は 3 箇所である。

1 箇所目及び 2 箇所目については、現況の道路状態は交通量が多く、右折待機車両及び JR 踏切遮断時の左折待機車両が直進車の阻害要因となり、渋滞が発生している。

議題書 1-7 ページの「平面図」。

1 箇所目は、平井車庫前交差点である。

この交差点における右折車両による渋滞を解消するため、双方に右折車線を設置する。

No. 1 1 付近の横断図についてであるが、順に歩道 2.5 m、川西行きの直進左折レーン 2.75 m、右折レーン 2.75 m、宝塚行きの直進レーン 2.75 m、歩道 2.5 m となっている。

議題書 1-8 ページの「平面図」。

2 箇所目は、平井踏切道北交差点である。

この交差点における左折車両による渋滞を解消するため、宝塚行き方面に左折車線を、また、川西行き方面に右折車線を設置する。

No. 2 1 付近の横断図についてであるが、順に歩道 2.5 m、川西行きの直進レーン 2.75 m、ゼブラゾーン 2.5 m、宝塚行きの直進レーン 2.75 m、左折レーン 2.5 m、歩道 2.5 m となっている。

以上、付加車線を設置することにより車両の円滑な通行を確保した結果、この区間の幅員が広がっている。

3 箇所目は、平井踏切道北交差点の西側にある阪急電鉄平井車庫高架との交差点部において、現道の車道端部に平井車庫高架の橋脚が複数あり、歩道設置の妨げとなっているため、歩道の連続性が確保できるよう歩道のルートを変更する。

No. 1 7 付近の横断図についてであるが、順に歩道 2.5 m、川西行きの直進レーン 2.75 m、右折レーン 2.5 m、宝塚行きの直進レーン 2.75 m、歩道 2.5 m となっている。

これによって、この区間の幅員が広がっている。

変更内容については、以上の 3 箇所である。

議題書 1-9 ページの「標準横断図」。

一般部の道路幅員構成であるが、両サイドに 2.5 m の歩行者道を、また、1 車線 3.0 m の車道を上下 1 車線の合計 2 車線設置し、総幅員 12 m である。

次に、今後の都市計画変更手続きについて説明する。

議題書 1-10 ページ。

今回の当審議会における諮問のあと、2月7日に開催予定の兵庫県都市計画審議会に諮問した後、3月上旬に都市計画決定告示を行う予定である。

次に、案の縦覧の結果について説明する。

当日配布資料の議題第1号資料。

平成22年12月14日から28日まで案の縦覧を行い、3名の縦覧者があった。

また、意見書の提出はなかった。

最後に、前回の当審議会において質問のあった、平井車庫前交差点の左折専用レーンの要否について説明する。

まず、踏切までの停車車両の検討についてであるが、平成17年に行った平井車庫前交差点の交通量調査の結果に基づいて行った。

12時間交通量のうち、時間最大交通量の15時から16時の96台で検討を行う。

交差点の信号現示であるが、東西方向の青が64秒、黄色が3秒、赤が4秒、南北方向の青が22秒、黄色が3秒、赤が4秒であり、サイクルタイムは100秒となっている。

1時間当りの東西方向の信号における青信号の回数は、1時間(3,600秒) / 1サイクル(100秒)で36回となる。

1回の青信号での平均右左折台数は、96台 / 36回で2.6台となる。

踏切から交差点までの距離が16mであるため、1回の青信号において3台分は停車可能となる。

次に、踏切部の検討について。

踏切遮断時間の検討についても、15時から16時で行う。

15時から16時の1回の平均踏切遮断時間は、遮断時間22分 / 遮断回数18回で1.22分(約73秒)となる。

東西方向の信号が青信号になった時と同時に、踏切が遮断する場合で検討を行った。

東西方向が青信号であるため、踏切手前に3台の停車車両が発生する。

東西方向が赤信号になり、約2秒後に踏切が開くため、停車車両が踏切を通過し、続けて北側からの車両も通行が可能となる。

以上の検討結果により、当該交差点において左折専用レーンは設置しないという判断をしている。

以上で、議題第1号「阪神間都市計画道路の変更(3.5.6号 宝塚平井線)について」の説明を終わる。

質疑応答

- 委員 No. 17 付近の歩道の縦断勾配は、どの程度であるか。
- 市 最大で5%未満となるように設定している。
- 委員 5%未満という数値は福祉のまちづくり条例の基準ではあるが、可能であるならば、勾配をさらに緩やかにできるように検討してもらいたい。
- 市 現状では勾配が最大で5%未満となるように設定してあるが、施工時には、より緩やかな勾配となるように、県と協議を行う。
- 会長 勾配を変更することは、可能なことであるのか。
- 市 施工する際に、可能な範囲での検討を、県と調整していきたいと考えているが、現時点ではどの程度まで対応可能であるかについては、検討は行っていない状況である。
- 委員 平井車庫前交差点の検討に用いた交通量調査のデータは、いつのデータであるか。
- 市 平成17年度に調査を行ったデータである。
- 委員 このデータについては、長尾山トンネル開通後の調査であるか。
- 市 そのとおりである。
- 委員 縦断勾配については、上りよりも下りの方が危険であると感じるので、検討をお願いしたい。
- 委員 そのように感じられるのは、勾配区間の延長によるところがあると思う。
- 委員 計画される段階では、勾配は5%となっていることがほとんどであるので、検討することができないものかと思うところがある。
- 会長 勾配区間の延長は、どの程度であるか。
- 市 勾配区間は40mあり、その内5%の区間は20mである。
この区間でどの程度調整可能であるかを検討することになる。
- 会長 具体的に検討を行った結果に基づいて、整備を進めてもらうこととしておく。
- 委員 No. 18 付近の歩道についてであるが、北側の歩道から横断歩道に向かって勾配があるのではないか。
- 市 歩道と横断歩道の高低差については、ほとんどない状態である。

会 長 図面上に勾配の表示等をしておき、理解しやすいように工夫することも必要である。

事前説明の際に質問のあった、平井車庫前交差点の左折専用レーンの要否についての回答は、特に問題はないと思う。

では、県原案のとおり変更することに同意するという事で良いですか。

委 員 異議なし

会 長 異議なしとのことであるので、議題第1号については「原案のとおり変更することに同意する」として、答申する。

(2) 議題第2号

市

(議題第2号説明)

(説明の開始)

議題第2号「阪神間都市計画道路の変更(1.2.7号 第二名神自動車道)について」を説明する。

まず、第二名神自動車道の概要及び経緯等について説明する。

1. 目的

第二名神自動車道(近畿自動車道名古屋神戸線)は、名古屋市を起点として大阪府高槻市等を経て神戸市に至る、延長約174kmの高速道路である。

昭和40年に全線開通した現在の名神高速道路は、東西を結ぶ大動脈として産業・経済の活動に大きな貢献をしてきたが、現在は交通量の増加による交通混雑が頻発し、高速道路本来の機能が十分に発揮できない状況になっている。

中国道の宝塚トンネル付近～吹田JCT付近は、西側からの中国道、山陽道、舞鶴若狭道、神戸淡路鳴門道、阪神高速北神戸線の5路線からの交通が一路線に集中し、慢性的な交通渋滞が生じている。

第二名神高速道路(高槻～神戸間)が整備されることにより、通過交通と北摂地域を起終点とする交通量を分担することで、渋滞解消が期待されている。

また、大規模災害時や重大事故発生などの緊急時には、緊急輸送路としての機能を担い、さらには、高速道路へのアクセスの改善により、広域医療・観光・文化の交流など、地域の経済や住民生活への貢献も期待される。

2. 事業経緯

次に、第二名神自動車道の事業経緯の概要について説明する。

平成元年に基本計画が決定し、平成5年に基本ルートを発表を受け、大阪府域については平成7年7月7日に、また、兵庫県域については平成7年7月14日に都市計画決定されている。

平成10年12月25日に神戸～箕面間(延長22km)の施行命令が発令され、地元説明および中心杭測量等に取り掛かったが、平成13年に道路公団の民営化計画について閣議決定されたことから、平成16年度末頃まで地元設計協議が一時中断することとなった。

平成16年1月30日の整備計画の変更後、兵庫県内の各地方自治体との設計協議を再開し、平成17年10月1日に公団の分割民営化により西日本高速道路株式会社が発足し、第二名神高速道路(甲賀土山～神戸JCT間)の整備を高速道路会社が引き継ぎ、現在に至っている。

また、平成18年3月25日には、本市域内の関係3自治会(切畑、玉瀬、武田尾)と西日本高速道路株式会社並びに市において、完成6車線の設計協議確認書を平成20年9月28日、また、同年11月25日には、暫定4車線の設計協議確認書をそれぞれ締結している。

現在、神戸～高槻間の延長41.3km(兵庫県域21.8km、大阪府域19.5km)において、平成18年3月31日の西日本高速道路株式会社と独立行政法人日本高速道路保有債務返済機構との協定では、平成30年度末の完成予定とあるが、現在、平成28年度を完成目標として、高速道路会社において事業が展開されている。

兵庫県域の整備延長21.8kmの内訳であるが、東から川西市域5.4km、猪名川町域4.1km、宝塚市域4.8km、神戸市域7.5kmであり、そのうち阪神間都市計画道路として、川西市、猪名川町及び宝塚市域の延長14.3kmの都市計画変更を今回行うものであるが、それぞれの市町の都市計画審議会を経て、兵庫県に案の申し出を行うため、今回は宝塚市域の変更内容について説明を行う。

次に、変更内容について説明する。

議題書の2-2ページから2-4ページの「計画書」。

計画書の内容は、順に道路の種別、名称、位置、区域（延長）それと構造について、それぞれ表記してある。

また、道路の幅員については、完成6車線の標準幅員を表示している。

次に、構造形式についてであるが、地下式の区間とは、道路が350m以上連続して地下にある区間（トンネル等）を指す。

嵩上式の区間とは、道路面が地表面より概ね5m以上高い区間が350m以上連続している区間（橋梁等）を指す。

掘割式の区間とは、道路面が地表面より概ね5m以上低い区間が350m以上連続している区間で、地下式の区間以外のものを指す。

地表式の区間とは、地下式、嵩上式、掘割式の区間以外の区間を指す。

次に、変更理由について。

議題書2-2ページの「位置、区域及び幅員」。

起点の川西市東畦野字長尾から終点の宝塚市玉瀬字イツリハマまでの延長約14,310m、及び幅員32mについての変更はない。

今回の主な変更点としては3つある。

1つ目は、名称を都市計画道路1.2.7号第二名神自動車道から1.2.7号新名神高速道路に改めている。

2つ目は、平成21年8月28日に、（仮称）宝塚サービスエリアの設置が本事業に追加決定したことを踏まえ、同施設の区域約11haを追加変更している。

3つ目は、地質調査等の現地精査並びに縦断線形の変更等を行った結果、法面構造等に変更が生じたことから、一部区域を変更している。

その他に、議題書2-3から2-4ページに示している、他1路線としての幹線街路3.3.275号川西インター石道畦野線については、地形測量等の現地精査を行った結果、法面構造等に変更が生じたことから一部区域を変更している。

これらの変更理由については、議題書2-5ページの理由書（案）に表記してある。

次に、議題書2-6ページの「位置図」。

今回の宝塚市域におけるの変更区域を示してあるが、市域の延長は約4.8kmである。

図の中央付近で本線の上下に膨らんでいる箇所が、（仮称）宝塚サービスエリアの位置である。

次に、議題書2-7ページの「都市計画図」。

今回の変更箇所であるが、図面に本線上下2本表示されているが、これは切畑の集落の下を通過する切畑トンネルとなる。

猪名川町域を含めて約2kmのトンネルであるが、変更点については、万が一、トンネル内で事故等が発生した場合、緊急避難できるように上下線をつなぐ連絡路を、今回追加している。

次に、下り線側のトンネルを西側出口付近で、約9m上り線側へシフトして変更しているが、これはトンネル出口付近の地形の改変をできるだけ少なくするためである。

また、トンネルを出た西側については、高速道路の縦断線形を変更している。

縦断線形の変更は、高速道路本線全体の土量のバランスをとるために行ったものである。

また、元の都市計画は航測図により、ある程度の地形線で設計していたもののため、今回、詳細に地形測量を実施した上で設計を行っている。

これらの現地精査と合わせて、切土及び盛土構造の区域が追加となっている。

次に、橋梁についても、今回、新たに都市計画区域に編入しているが、これは当初決定時においてはセパレート部分の用地取得範囲が明確でなかったため、トンネル坑口周りや橋梁部分は最低幅としていたが、道路の管理上、また、土地利用及び環境面からも区域とすることが望ましいとして、今回、区域に編入している。

議題書2-8ページ。

東側部分については先の説明と同様に、地形測量の精査と縦断線形の変更により、切土及び盛土の区域が追加となっている。

次に、この本線北側部分が（仮称）宝塚サービスエリアの予定地である。

このサービスエリア予定地には、他の区間で発生した土を使用する計画であり、今回の事業に追加となっている。

また、本線南側については、サービスエリアへの下りランプの出入り口、及び2箇所の調整池が追加変更となっている。

次に、川下川ダム堰堤の南側に、神戸市域を含めた橋長約300mの川下川橋が建設されるが、この橋梁部分において、当初の計画より約10m道路縦断を上げることから、切土の減少や盛土の増加があり、今回の変更となっている。

これらは、全体的な土量のバランスをとるための変更である。

変更内容は以上である。

次に、（仮称）宝塚サービスエリアの概要について説明する。

当該サービスエリアの特徴としては、下り方向は本線を立体横断する形で出入りするランプのある、上下線集約型のサービスエリアである。

また、新名神高速道路で発生する土の処分地を利活用した、全体面積約11万㎡のサービスエリアであり、近隣の山陽自動車道の三木SA、及び阪和自動車道の紀ノ川SAと同程度の規模である。

駐車場台数は、上下線合わせて約400台である。

主な施設としては、レストラン、売店、休憩所、ガソリンスタンド等が設置の予定であり、詳細設計についてはこれからである。

アクセス道路についてであるが、県道塩瀬宝塚線から進入する計画となっている。以上がサービスエリアの概要である。

議題書2-15ページの「標準横断図（1）」。

土工部の標準的な道路幅員構成についてであるが、3車線＋路肩走行路×2の全

幅 34.5 m となっている。

議題書 2-16 ページの「標準横断図 (2)」。

土工部の分離区間であり、16.0 m × 上下線 2 の 32 m となっている。

議題書 2-17 ページの「標準横断図 (3)」及び 2-18 ページの「標準横断図 (4)」は、橋梁・高架部の単一及び分離区間であり、それぞれ土工部の標準幅員と同様に、全幅 34.5 m 及び 32.0 m である。

また、議題書 2-19 ページの「標準横断図 (5)」及び 2-20 ページの「標準横断図 (6)」は、上下線のトンネル部の標準的な幅員であり、3 車線 + 路側帯で、全幅 14.75 m となっている。

次に、今後の都市計画変更手続きについて説明する。

議題書 2-21 ページの「今後のスケジュール (案)」。

今回の当審議会における事前説明の後、平成 23 年 1 月下旬に案の内容となるべき事項について、兵庫県に申出書を提出する。

平成 23 年 4 月に縦覧告示及び案の縦覧を経て、5 月に開催予定の当審議会に諮問を行い、7 月開催予定の兵庫県都市計画審議会に諮問した後、8 月に都市計画決定を行う予定である。

次に、新名神高速道路の現在の進捗状況の概要について説明する。

兵庫県域における用地の買収率については、平成 22 年 12 月 15 日現在で約 76% である。

また、工事については、兵庫県域において本線工事が 3 件発注済みであり、これには川下川橋が含まれている。

また、宝塚市では工事用道路が一部完成しており、本線の川下川の橋梁工事、県道塩瀬宝塚線及び県道切畑猪名川線の拡幅工事が、順次進んでいる状況である。

また、神戸市域においても、神戸ジャンクションのランプ橋工事及び本線への工事用進入道路等が発注され、工事着手されている。

最後に、地元説明会の結果について報告する。

平成 22 年 12 月 18 日 (土) 午後 7 時 30 分から、地域利用施設西谷会館 (西谷ふれあい夢プラザ) において全体説明会を開催したところ、25 名の住民の参加があった。

主に事業に関する質問があり、都市計画変更及び事業に反対の意見は無い状況であった。

また、(仮称) 宝塚サービスエリアが今回追加されることによる地元協議については、関係自治会である玉瀬及び武田尾の 2 自治会と、西日本高速道路(株)兵庫工事事務所並びに宝塚市との 3 者において、平成 22 年 12 月 21 日付けで設計協議確認書 (変更) を締結している。

以上で、議題第 2 号「阪神間都市計画道路の変更 (1.2.7 号 第二名神自動車道) について」の説明を終わる。

質疑応答

- 委員 トンネル出入口の箇所において、今回、追加変更となる箇所が広い範囲に及んでいるが、この理由について説明をお願いしたい。
- 市 まず1つ目の理由として、今回、トンネルの法線の変更を行っているが、これはトンネル出入口の切土を可能な限り少なくするためであったが、当初都市計画決定時よりも、より詳細な現況測量を実施したことによって、切土の範囲を広げる必要が生じたためである。
- 2つ目として、新たな電機施設を追加するための場所を設ける必要が生じたためである。
- 3つ目として、上下線の間の部分についても今回追加となるが、この部分については道路ではないため、当初は都市計画決定されていなかったが、このような場所では民地としての利用は不可能であるため、この部分についても用地買収を行い、道路管理者が管理することになり、今回追加されたためである。
- 委員 新たな電機施設とは、どのようなものであるか。
- 市 トンネルの換気施設や照明施設のための発電施設である。
- 委員 当初の計画にはなかったものが、今回追加となっているのか。
- 市 当初の都市計画決定の範囲内で設置する予定であったが、詳細な検討を行った結果、この場所に設置することとなった。
- 委員 トンネル部分について、都市計画決定される範囲は構造物の躯体の幅で決定されるのか。
- 市 躯体の幅だけでなく、施工する際に必要な切土及び盛土の範囲で都市計画決定を行う。
- 委員 今回、詳細な検討を行った結果、切土及び盛土の施工範囲が決定したことによって、都市計画決定の範囲を変更するということであるか。
- 市 そのとおりである。
- 委員 高架部分の都市計画決定の範囲については、高架の躯体部分だけであるのか。
- それとも、上下線の間についても道路としては使用しない、また、構造上も必要ではないが、この部分については任意で都市計画決定の範囲に含むことになるのか。
- 市 当初の都市計画決定では、上下線間の用地は含まずに都市計画決定を行っていたが、この部分についても民地としての利用は不可能となるため、今回の変更で追加することとなっている。

- 委員 切土及び盛土の区間であればその範囲、また、トンネル部分であれば躯体の範囲、また、高架部分であれば高架の躯体部分を基本として、さらに上下線間の用地については民地としての利用が不可能であるならば、収用法が適用可能であるかどうかという判断に基づいて決定されていると考えて良いか。
- 市 民地としての利用が不可能となる用地については、道路管理上NEXCO西日本が管理することになっている。
これについては、収用法に基づいた用地取得によるものではなく、平成7年に当初都市計画決定された後、事業に取り掛かり、現在約72%の用地買収が完了しているが、この用地協議においては、土地所有者の了解を円満に得ており、今回の変更が行われることとなっている。
- 委員 サービスエリアの設置については、市からの要望で追加となったのか。
また、設置後の税収については、どのようになる見込みであるのか。
- 市 サービスエリア設置については市からの要望だけではなく、高速道路上におけるサービスエリアの設置間隔からも当該地にサービスエリアがあることが望ましいといった考えから、県及び市からNEXCO西日本に対して提言した。
また、サービスエリア設置後の税収については、現状では試算を行っていないため、不明である。
- 委員 サービスエリアの造成については、まだ取り掛かっていないのか。
- 市 現在は、まだ造成に取り掛かってはいない。
今回、サービスエリアとして追加決定しようとしている場所であるが、当初から新名神高速道路工事のための土砂処理場として決定しており、これを利用することで新たにサービスエリアを追加することとなっている。
- 委員 土砂処理場といった位置付けは、都市計画上問題はないのか。
- 市 都市計画において計画決定していたものが本線であって、その際には工事で発生する土砂を処分するための処理場という位置付けであった。
都市計画決定された道路を施工する過程において、この場所に工事で発生した土砂を搬入することによって、サービスエリアの造成を行うということである。
- 委員 切畑トンネルで発生する土砂の処理場であるということか。
- 市 トンネルだけではなく、本線の施工による神戸市域や猪名川町域からの土砂も搬入することになっている。
- 委員 今回新たに整備される、県道塩瀬宝塚線の都市計画上の位置付けはどうなっているのか。
- 市 この道路については、都市計画に位置付けられた道路ではなく、新名神高速道路を施工するにあたって、工事用車両の進入路確保のために現道の整備を行うもので

ある。

委員 すぐそばを流れる坊川には、オオサンショウウオが生息しているかもしれないが、そのことについては調査及び検討を行っているか。

市 環境アセスメントを平成6年度に実施しており、実際に工事に着手する際にNEXCO西日本が検討委員会を設けて、環境保全にかかる項目について調査を実施している。

これは、都市計画決定には直接係ってはいないが、NEXCO西日本が本線の施工に伴って周辺道路の整備を行う際には環境対策が必要であるということで、そのことについて十分に留意して施工することとなっている。

委員 この道路の整備については、どこが負担するのか。

市 NEXCO西日本である。

会長 環境対策に留意して施工するとのことであるが、こういった項目について調査を実施しているのか。

市 環境アセスメントで実施した項目を踏襲する形で、平成19年に行われた検討委員会での議論を踏まえて、NEXCO西日本が計画書を作成した。

その項目については、公害の防止に係るものから大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、廃棄物及び日照、また、自然環境の保全に係るものから植物、動物、景観及びレクリエーション地、その他文化財について検討するとしており、毎年、NEXCO西日本がこれらの調査を実施し、工事中の調査及び事後の調査を行うことになっている。

会長 事前の調査結果については、道路建設課で閲覧可能であるか。

市 NEXCO西日本が調査を行い、県に対して資料を提出している。

委員 施工業者が実施する調査であり、調査結果について手を加えることもありうるのではないか。

会長 国においても高速道路施工に係る調査は多数実施しており、調査内容については明確にされているので、そのようなことはないと考えられる。

委員 市内において、インターチェンジは設置されないのか。

市 インターチェンジについては、スマートインターの設置に向けて市が研究を行い、今後、国に対して設置を要望していくこととしている。

委員 スマートインター設置については、都市計画審議会で審議されるのか。

市 都市計画施設ではないため予定はしていないが、スマートインター設置について

- は市にとって重要な施設となるため、当審議会以外での議論の場を設けたいと考えている。
- 会 長 現段階では、この工事の計画にはないということである。
ところで、道路の雨水排水については、どのように処理が行われるのか。
また、大気に対する影響については、どのように対応しているのか。
また、道路交通量の設定については、どの程度であるか。
- 市 雨水排水については現在の流域への放流を基本とするとしており、川下川流域、武庫川流域、及び僧川流域の3流域に放流することとしている。
但し、川下川ダムの南側を通る本線の排水については、川下川に上水道の水源があることから、その影響に配慮して、この箇所については武庫川流域に放流することとしている。
大気汚染については、四季毎に計測を行い、異例値が発生しないように計測を行うこととしている。
本線の計画交通量については、神戸ジャンクションから川西インターチェンジまでの区間で、1日当たり49,900台としている。
- 委 員 トンネルの排気口は切畑側にあり、すべて切畑側に排出されるのか。
- 市 排気については、どの程度切畑側に排出されるかといった資料を持ち合わせていないため、この場では回答できない。
資料を揃えて、次回説明を行う。
- 会 長 川下川については上水道の水源として使用しているため、排水の流入がないことについては重要な点である。
- 委 員 トンネル区間における、地上部分への影響はないか。
- 市 トンネルについては地下40m以上に位置するため、地表に影響はなく、また用地買収等も発生しない。
- 委 員 都市計画法上の制限については、全く影響はないのか。
また、議題書2-10ページの平面図において、トンネルの出入り口はどの辺りであるか。
- 市 西側にある石積み付近が、トンネルの出入り口である。
また、地上の権利を取得すべき範囲については、トンネルの出入り口を0m地点として、地下40mに至る範囲までの地上部分の用地取得は発生することになる。
- 委 員 スマートインターについては、都市計画決定される道路ではないのか。
- 会 長 今回の計画にはないが、設置することが決定した際には検討が必要となる事項ではあると考えられる。
道路全体の計画については、基本設計の段階で都市計画決定されていた道路である。

それに対して、当時は計画されていなかったサービスエリアの追加や、詳細な測量の実施に伴って切土及び盛土が変化したことについて、今回、都市計画変更を行うものである。

以上で、議題第 2 号についての審議を終わる。

(3) 議題第3号

市

(議題第3号説明)

(説明の開始)

議題第3号「阪神間都市計画用途地域の見直し方針について」を説明する。

用途地域は、兵庫県によって概ね5年ごとに定期的に見直しが行われている。

昭和48年9月の当初決定から5回にわたる定期見直しが行われ、今回、前回の見直しから概ね5年が経過している。

今般、兵庫県において阪神間都市計画用途地域の第6回定期見直しが行われることになり、すでに兵庫県は平成22年7月に「用途地域等見直し基本方針」を策定し、その後具体的な作業スケジュールの作成を行った。

議題書3-3から3-7ページが、県の基本方針である。

なお、この用途地域の見直しは都市計画区域毎に行われるものであり、本市は阪神間都市計画区域であるため、神戸市を除く阪神間各市町で一斉に見直しが行われることになる。

(スケジュール)

議題書3-8ページの「第6回用途地域見直しに関する県・市のスケジュール(予定)」。

右側が県のスケジュールであるが、これに基づいて市のスケジュールを作成した。今後、用途地域の見直しは、このスケジュールを基本にして作業を進めていくことになる。

作業の手順であるが、まず始めに本市の見直し方針を定める必要がある。

今回は、この「第6回用途地域見直しに関する宝塚市の見直し方針(案)」の内容を中心に説明を行う。

今後は、この方針に基づき、県のヒアリングを経ながら市の見直し素案を作成し、個別具体的見直し箇所とその内容について当審議会に事前説明を行い、審議を進めていく予定である。

平成23年6月頃に、市の見直し素案について住民等への説明会や素案の閲覧を通じて意見を伺いながら、また広報紙やホームページを活用し、広く住民に周知を図っていくことにしている。

県は、平成23年8月頃に県見直し素案を策定の予定であり、これに先立って市の見直し素案を確定させる必要があるため、7月頃に当審議会に事前説明を行い、審議を予定している。

また、この県見直し素案は、県において説明会又は公聴会が開催され、当審議会には9月頃に事前説明を行う予定である。

その後、県は国との協議など諸手続きを経て、平成23年12月頃に県の見直し案が確定される。

この県見直し案について、県知事から市長に対して意見照会が行われるため、その回答に先立ち、平成24年1月頃に当審議会に諮問する予定としている。

概ね、このスケジュールに従って、市と県が順調にそれぞれの手続きを進めていくことで、平成24年3月を目途に都市計画決定される予定である。

(県の用地地域等見直し基本方針)

議題書 3-3 ページの「用途地域等見直し基本方針」。

これは県の基本方針であり、平成 22 年 7 月に策定されている。

この県の基本方針は、前回（第 5 回）の用途地域の定期見直しから都市計画法の改正を受けて、県と市町が協力して見直しが行われるように広域的な見地から策定されたものであり、前回と概ね同じ内容となっている。

はじめに、見直しの基本的な考え方については、基本理念を基に、次の 4 つの視点によって用途地域などが見直されることになる。

1 つ目は、都市計画マスタープラン等で示される将来都市像の実現を図ること。

2 つ目は、まちづくり基本条例に基づく基本方針を反映した安全、安心で魅力あるまちづくりを支援すること。

3 つ目は、地区レベルにおける計画的な土地利用の実現を目指すこと。

4 つ目は、社会経済情勢の変化に対応するため、用途地域を補完する制度の積極的活用を図ること。

これらが主な視点である。

次に、見直しの方向についてであるが、(3)一般事項には 7 つ掲げられているが、これらは、住宅地や商業地など土地利用の区分ごとに土地利用の現状との乖離や規制誘導などについて、基本的な見直しの方向が示されている。

さらに、(4)特別事項には、政策的な課題として重点的に対応するとした見直しの方向が 6 つ掲げられており、「景観に配慮したまちづくり」、「歩いて暮せるまちづくり」、「災害に強いまちづくり」、「中心市街地におけるまちづくり」、「大規模小売店舗等の立地誘導・抑制」、「大規模遊休地における土地利用の誘導」となっている。

以上の考え方に基づいて、見直しの対象とする地区として 4 つ掲げられている。

1 つ目は、都市計画上の位置付けの変更や政策的な問題に対応を要する課題地区。

2 つ目は、土地利用の現状や動向からの注目地区。

3 つ目は、住民参加等による地区レベルの土地利用計画の明確化に伴う地区。

4 つ目は、用途地域の境界調整等軽微な変更を要する地区。

であり、これらが県が示す見直し対象の地区となる。

（市の見直し方針案）

議題書 3-2 ページの「第 6 回用途地域見直しに関する宝塚市の見直し方針（案）」。

まず、見直し方針の基本的な考え方についてであるが、上位計画である「阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、に基づくとともに、本市の特色・土地利用状況の現況と動向・将来の土地利用計画等を勘案しつつ、平成 23 年 4 月に告示予定である「第 5 次宝塚市総合計画」の答申案、及び現在検討中の「次期たからづか都市計画マスタープラン」における本市の基本的な方向性を踏まえ、用途地域を見直すこととしている。

また、前回の第 5 回定期見直しの際に課題となっていた地区についても併せて見直しを行っており、今回はその後の社会変動や今後予定されている事業等に関連したもの限定して、見直しを行うこととしている。

次に、今回の見直しの視点についてであるが、3 つの視点で整理してある。

1 つ目は、土地利用計画等に基づく用途地域の変更であり、本市の総合計画などの上位計画における土地利用計画の具現化と、良好な住環境の保全といった視点である。

2 つ目の境界調整は、都市計画道路等の都市施設の計画変更等によって、根拠と

なる地形地物に変更が生じた場合に用途地域界の変更を行うといった視点である。

3つ目のその他は、前述の2つの視点で用途地域を見直した場合に関連して、高度地区や地区計画について良好な住環境を確保するため、あるいは制限内容との整合性を図るため、見直しを行うといった視点である。

これらの市の見直し方針については、先に説明した県の見直し基本方針との整合性に十分に留意して定めるものである。

(見直しの視点と想定箇所の概要)

次に、3つの視点ごとに参考となる事例を示して説明する。

「(1)①上位計画等における土地利用の具現化の例」(市立ベガホール)

阪急宝塚線清荒神駅周辺であるが、現行都市計画マスタープランにおいては清荒神駅周辺を地域核のひとつとして位置付け、特性に応じた都市機能の集約や特色ある拠点として発展を目指すとしている。

北側には清荒神参道商店街があり、近隣型の商業地及び観光商業地としての魅力の充実とともに、また南側には文化振興の拠点となる市立のベガホールを中心とした文化拠点が、多様な交流を図りうる拠点として機能の充実に努めるとしている。

中でも、市立のベガホールについては、音響のすばらしさを活かし合唱コンクールをはじめ様々な音楽イベントが開催されるなど、今後も一層の利用増進を図っていく必要がある。

このため、文化拠点の位置付けに加え、次期都市計画マスタープランにはさらに多様な方々が音楽に親しめるように集客拠点機能も付加し、現行第2種中高層住居専用地域から隣接する近隣商業地域に編入することを検討しているところである。

「(1)②良好な住環境の保全」(中山桜台1丁目)

当該地は中山台センターの南側に位置しており、永らく未利用地であったが、すでに戸建住宅地と特別養護老人ホーム等高齢者施設として土地利用が行われている。

この土地利用にあたっては、良好な住環境を保全するため区域全体に地区計画を導入し、事業が確定していた戸建住宅地の区域については、第1種低層住居専用地域を前提とした地区整備計画を定め、前回の用途地域の定期見直しにおいて第1種低層住居専用地域への見直しを行った。

さらに、昨年には残りの区域である複合施設地区についても高齢者施設等の開発事業が確定し、第1種住居地域を前提とした地区整備計画を策定した。

このように、地区計画を導入して良好な住環境を保全・形成している地区について、現在の近隣商業地域から第1種住居地域に見直すことを検討しているところである。

「(2)境界調整」(宝塚平井線)

根拠となる地形地物等に変更がある場合に、用途地域の見直しを行うものであるが、今回、議題第1号にて諮問を行った都市計画道路宝塚平井線について、今回都市計画変更により道路の位置が少し変更されるため、これに伴って用途地域の見直しを検討している。

「(3)その他」

用途地域以外の地域地区として高度地区や地区計画があるが、これらは用途地域を基本として補完的に定める制度であることから、ベースとなる用途地域が見直されることによって、変更された用途地域との整合性や周辺環境への配慮などを十分に考慮したうえで、今回見直しを実施する。

例えば、第1種低層専用住宅地には第1種高度地区への見直しといったように、見直しを行う用途地域に適切な高度地区の指定をはじめ、用途地域による制限と現行地区計画の内容が重複することになる場合にも、この重複を解消するために地区計画の制限内容を適切に見直すことも予定している。

以上で、第6回用途地域見直しに伴う宝塚市の見直し方針の説明を終わる。

(今後の予定)

議題書3—8ページの「第6回用途地域見直しに関する県・市のスケジュール(予定)」。

2月に県の第1次ヒアリングが予定されており、これを踏まえて3月に見直し予定箇所とその内容についての事前説明を予定している。

以上で、議題第3号「阪神間都市計画用途地域の見直し方針について」の説明を終わる。

質疑応答

- 会 長 議題書 3 - 3 ページの用途地域等見直し基本方針は、県との協議を行った結果、定められたものであるのか。
- 市 これは、県が定めた用途地域見直しのための基本方針である。
- 会 長 市の見直し方針において、都市計画区域マスタープランの観点が考慮されていないのは、どうしてなのか。
- 市 「1 基本的な考え方」において、記述をしてある。
- 委 員 市の見直し方針において、安全・安心のまちづくりについての視点は考慮されないのか。
- 市 用途地域の見直しについては、県の見直し基本方針に基づいて行う事になるため、まず、県の見直し方針を踏まえた上で、市独自の見直しの視点を加えて、市の見直し方針を定めている。
よって、市の見直し方針に記述されていなくても、安全・安心のまちづくりの視点を踏まえた上で、見直しを行うことになる。
- 委 員 ハザードマップについては、都市計画には全然反映されていない。
例えば、宝塚中学校や市庁舎については武庫川よりも土地が低いため、避難場所には適していないと思う。
こういった点についても、都市計画で対応していく必要があるのではないかと思う。
もう 1 つは、小学校によっては児童数が増加しており、教室数が不足するところもあるが、これはマンションが多数立地したことによるものであり、対策としてマンションを規制していくことなども考える必要があるのではないか。
- 会 長 市内全体で考えると、教室数については余裕がある状況である。
小学校区は徒歩可能な範囲を基本としているが、この基準を超えている地区もある。
国の基準では、30 教室を超える場合は過大校として学校分割することとなっているが、但しこれについては 1 教室当たりの児童数は 40 人で計算することになっている。
学校の土地や施設については市長部局の担当であり、一方で学校教育に関することは教育委員会の担当となるが、実際に通学している児童がいることから、単に数字上で調整するのではなく、どのような方法で適正化を図っていくかが重要である。
また、防災における避難場所については、どの市においても学校が指定されており、どのような状況においても行くことが可能な場所を指定しているが、本市の状況を考慮して検討する必要はあると思う。
- 委 員 オールドニュータウンにおける地区計画では、敷地の分割について制限を設けているが、そうすると地域に若年世代が集まってこなくなり、また、高齢者にとって

は不便な地域であるため、地域全体の人口が減少する一方である。

会 長 そのことについては、地域地区と住宅政策の問題であるということが、都市計画マスタープラン見直しのための小委員会においても指摘があった点であり、今後の10年間において重要な課題の1つである。

委 員 用途地域見直しの視点について、3箇所を示して説明がなされたが、現段階において、なぜこの3箇所を示されたのか。

特に、清荒神駅周辺については、駅北側の商業施設について何か動向があるということか。

市 今後、ベガホールの活用方法を考えると、現在の第2種住居地域であるよりも、都市計画としては清荒神駅北側と同じ近隣商業地域に変更することが適切ではないかといったことについて検討しているということであり、駅北側の商業地域について、特に動向があるわけではない。

会 長 今回の見直しで実施ができなくても、次回以降の見直しに引き継いで実施していくことを考えておかなければならないと思う。

委 員 見直しのスケジュールについてであるが、用途地域見直しに関して、当審議会の開催回数が多いのではないか。

市 今後、変更予定箇所等についての説明も行っていくが、用途地域の見直しについては県との協議を経て進める必要があり、各段階において説明を予定しているため、これらについては必要な手続きである。

委 員 2ヶ月毎に開催しなければならないということであるのか。

市 そうではなく、市として当審議会に十分な説明を行うためには、必要な回数であると考えており、これは前回の見直しの際のスケジュールと同様に進めることとしている。

会 長 現都市計画法においては、専門家等の意見を聴くために審議会を開催することや、住民の意向を反映しなければならないとあるため、市としては、そのことを考慮して進めていくということである。

また、特例市となったことによって、建築行政や都市計画行政に関する事が市に権限委譲されているが、これによって、県としても市の意向を聴きながら用途地域の見直しを進める必要がある。

また、阪神間全体を考慮して見直しを行う必要がある。

以上で、議題第3号の審議を終わる。

(4) 報告事項

(報告事項説明)

(説明の開始)

宝塚市都市計画マスタープラン見直し作業の進捗状況等について、報告を行う。

はじめに、小委員会での審議の内容は、考え方に漏れや問題がないか等、大きな視点で議論を行っているところであり、その中で、「将来都市像」や「都市づくりの方向」といった大きな方向性については、概ね漏れがないと了解された。

現在は、その方向性に基づいて詳述を行っており、3月には全体構想までを取りまとめたいと考えている。

次に、平成22年12月16日開催された第3回目の小委員会について、事務局から報告を行う。

当日配布資料「宝塚市都市計画マスタープランの見直しの方向(案)」。

全体構想の見直しについて、順次説明を行う。

まず、第1部「全体構想」には、新たに第1章を追加する。

これは、今回、課題対応型の都市マスを目指していることから、これまで議論を行ってきた「本市の現状と都市づくりの課題」を掲げ、第2章の「都市計画の目標」への繋がりを明確にするためである。

次に、「都市計画の目標」であるが、第5次宝塚市総合計画の将来都市像を掲げ、これまでも説明を行ってきたが、現行の3つの都市計画コンセプトを継承しながら、少子高齢化、人口減少、環境共生、創造交流等、新たな時代の要請を踏まえた記述に見直す。

第2章については、前回までに当審議会に報告を行ったものについて記述している。

第3章「目指すべき都市構造」、第4章「部門別整備方針」については、「見直しの方針」について考え方がどうか、また漏れがないかなどを重点的に議論が行われた。

「目指すべき都市構造」については、市全体での都市構造を整理し、コンパクトなまちづくりを進めるうえで南部と北部の一体性が重要となることから、一つの都市構造に見直しを行うこと、また、都市核については、それまでの中心市街地活性化の区域に整合させていたものを、平成20年に新法に基づく中心市街地活性化計画を策定し、中心市街地のエリアが逆瀬川駅から市役所まで大幅に拡大されたことから、この計画との整合を図り、また、宝塚、宝塚南口、逆瀬川以外の各駅前周辺は、それぞれの特性に応じた地域核として継承しつつ、多角型の都市構造を目指すこととする。

以下、これらを見直しの方針として、都市拠点や交通ネットワークなどの見直しを行っていく。

「部門別整備方針」については、現行都市計画マスタープランでは、土地利用の基本方針が第3部においても重複して記載されており、分かり難い面があるため、両者を統合してより分かり易い記述に改めることや、人口減少や少子高齢化、環境重視、財政制約を前提に暮らしやすいまちづくりの視点を重視していく。

以下、これらのことを見直しの方針として、部門別整備方針を策定していく。

第4回目の小委員会における主な意見として、

- ・市内全体の道路網計画の検討が必要

- ・全体の構成の見直しについて
 - ・都市づくりの方向の中で、住宅地をどのように扱うのか
 - ・バスを含めた交通ネットワークを、都市計画マスタープランの中でどのように位置付けるのか
- といった意見等があった。

次回の小委員会は、平成23年1月21日に開催され、これらのことについてさらに議論を進めていくことにしている。

(今後の予定)

今後、全体構想案を取りまとめ、3月に予定している次回の当審議会において中間報告を行い、意見を頂きたいと考えている。

宝塚市都市計画マスタープラン見直し作業の進捗状況等についての報告は、以上で終わる。

質疑応答

委員

近年、五月台小学校の児童数が急激に減少している。
かつて、山手のニュータウンは眺望が非常に良く、良好な住宅地であったが、現在は空家が増加している状況である。
これは、まちが縮小しているということであるが、こういった状況の中でどのように生活していくかを考える必要がある。
しかし、このことについては、当日配布資料の部門別整備方針の見直し方針に示されていないのではないかと。
市としても、このような状況の中で一定の生活が成り立つようなシステムを、どのように構築していくのかを考えなければならないと思う。
若年世代に定住してもらうことを考えなければ、このままでは減少する一方であるので、今回の見直しの中で市としての方向性を示してもらいたいと考えている。

会長

そのことについては、小委員会でも指摘があった点である。
宝塚市は、一世帯当りの人数が少ない状況であり、単身世帯と2人世帯の合計が30%から40%に上っている地域も見られる。
今後、介護や福祉だけでは対応しきれない状況になることが考えられる。
第5次総合計画では、人口減少、少子高齢がまもなく始まるとしているが、実際にはすでに始まっている状況である。
このことに伴って宅地が売却され、土地の分割が行われている状況があるが、一方では空家も増加している。
住環境の面から住みやすいまちを目指すというのであれば、良く検討する必要がある点である。
このことについては今回の見直しではじめて検討することになるが、もう少し早い時期から取り掛かる必要があったのではないかと思う。
今回の見直しでどの程度まで対応可能であるかはわからないが、新しい課題として捉えて、それぞれの地域について検討を行っていくことになると思う。

以上で、報告事項については終わる。