

平成 2 5 年度

第 3 回宝塚市都市計画審議会議事録

日時 平成 2 6 年（2 0 1 4 年） 2 月 1 0 日（月）

午後 2 時から 4 時まで

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26年(2014年)2月10日(月)午後2時から4時まで
- (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、20人中16人で、次のとおり。

井上委員、江原委員、大川委員、大河内委員、庄委員、岡委員、古家委員、西垣交通課長(坂本委員代理人)、島田委員、田中委員、西井委員、宮本委員、板橋委員、関戸委員、服部委員及び伊賀まちづくり建築課長(上田委員代理人)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 議席順序について、事務局案の通り意義が無いことを確認した。
- イ 西井会長は、議事録署名委員として、19番関戸委員及び20番服部委員を指名した。
- ウ 西井会長は、宝塚市都市計画審議会の運営に関する規程第5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。
- エ 次の議題について審議を行った。

議題第1号 都市計画道路網見直し方針について (事前説明)

議題第2号 都市計画区域マスタープラン等の見直し方針について (事前説明)

2 会議要旨

(1) 議題第1号

市 (議題第1号)
(説明の開始)
議題第1号「都市計画道路網見直し方針について」ご説明します。
本日は、事前説明になります。
議題第1号都市計画道路網見直し方針について説明させていただきます。

【1】兵庫県都市計画道路網見直しの背景について、以前から長期未着手の都市計画道路が問題となっておりましたが、平成17年の盛岡裁判において、長期未着手の都市計画道路に対する考え方が司法の判例に示されたことから全国的に検証、見直しの動きが広がりました。それに対して平成23年3月、兵庫県により「都市計画道路網見直しガイドライン」が策定されました。

盛岡裁判とは、昭和13年に都市計画決定された都市計画道路区域内地権者への長期にわたる権利制限に対し、都市計画決定の取り消しを求めた裁判であります。判決は原告敗訴となっておりますが、最高裁では、全員一致で上告が棄却されているが、補足意見として、制限の内容と共に制限の及ぶ期間も問題であり、60年をも超える長きにわたって制限が課されている場合に、これを考慮することなく損失補償の必要はないとする考え方に疑問が呈されました。つまり、損失補償の可能性が出てきたこととなります。(議題書1-2ページ)

【2】宝塚市における都市計画道路の現状を説明いたします。

表の1になりますが、左から2列目、計画延長をご覧ください。自動車専用道路が4.80km、幹線街路が49.42km、区画街路が0.24km、特殊街路が0.58km、合計で55.04kmとなっております。それに対して、右から2列目、未整備区間延

長をご覧ください。自動車専用道路が 4.80km、幹線街路が 11.32km、合計で 16.12km となっております。今回見直しの対象となりますのが、幹線街路未整備区間 11.32km となります。

都市計画道路の整備率ですが、整備率は改良済み延長を計画延長で割った値であり、現在、約 66% となっております。(議題書 1 - 3 ページ)

【3】都市計画道路網見直し作業について、兵庫県が策定した都市計画道路網見直しガイドラインに基づき 4 つのステップで検証を行っていきます。

Step1. 都市計画道路の階層分け

Step2. 県の視点に基づく必要性の検証

Step3. 市町の視点に基づく必要性の検証

Step4. 整備・廃止形態の検証

この 4 つのステップで検証を行っていきます。(議題書 1 - 3 ページ)

まず、Step1 都市計画道路の階層分けについてですが、ガイドラインにしたがい「主要幹線街路」「都市幹線街路」「補助幹線街路」3 つの階層に分けていきます。

「主要幹線街路」は、都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。

「都市幹線街路」は都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。

「補助幹線街路」は主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において都市幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路。

と位置付けます。(議題書 1 - 3 ページ)

Step2 県の視点に基づく必要性の検証について、「客観的な評価項目による機能検証」と「機能代替可能性の検証」の 2 段階の検証により、評価対象路線を以下の 2 区分に分類を行います。

「必要性を有する路線」か「必要性を有しない路線」(議題書 1 - 4 ページ)

評価のフローとしては、図 1 になります。【Step2 県の視点に基づく検証】→【評価項目に該当するのか】(議題書 1 - 5 ページ)

この評価項目が表 2 になります。表 2 は Step2 評価項目一覧となりますが、機能で評価をすることとなります。評価すべき機能としては「交通機能」、「都市環境機能」、「防災機能」、「収容空間機能」、「市街地形成機能」となります。

「交通機能」は、道路が持つ一番大切な機能であります。交通処理能力等の検証を行っていきます。

「都市環境機能」は、駅周辺等の中心市街地への自動車流入抑制に資する道路かどうか等について検証します。

「防災機能」は、その名のとおり防災機能があるかどうかを検証します。

「収容空間機能」は、路線バスが通行しているまたは、導入予定のある路線かどうかについて検証します。

「市街地形成」については、面整備計画があるかどうかについて検証します。(議題書 1 - 4 ページ)

これらの検証項目に対して、Step2 の評価フローチャートの「評価項目に該当するのか」を検証していきます。評価項目に「該当しない」場合は「必要性を有しない路線」、「評価項目に該当する」場合は「機能代替の可能性」について検証します。機能代替とは、評価対象路線以外で、表 2 の機能を代替することができるかどうか、機能代替が可能であれば「必要性を有しない路線」、機能代替が不可能であれば「必要性を有する路線」というフローで検証を進めていきます。(議題書 1 - 5 ページ)

Step3 市町の視点に基づく検証について、Step2 において、「必要性を有する路線」か「必要性を有しない路線」に分類されましたが、それぞれに対して宝塚市地域固有の要素を踏まえて再検証を実施します。検証の結果「廃止検討路線」か「現状では、存続が妥当な路線」の 2 つに分類します。(議題書 1 - 6 ページ)

この評価のフローが【図 2.Step3 検証プロセス】になります。(議題書 1 - 8 ページ)

Step2 で「必要性を有する路線」と判断された路線に対して、評価項目を設定して評価していきます。

「必要性を有する路線」に対する評価項目が表 4 になります。評価項目としては、「文化財や景観に与える影響が懸念される路線」、「河川や鉄道等に与える影響が懸念される路線」、「公共・公益施設や商店街等に与える影響が懸念される路線」、「市街地形成に与える影響が懸念される路線」、「縦断線形等道路構造上の問題を抱える路線」になります。(議題書 1 - 7 ページ)

これらの評価項目に該当するかどうか検証していきます。該当する場合は、「廃止検討路線」、該当しない場合は「現状では存続が妥当な路線」と判断していきます。(議題書 1 - 8 ページ)

Step2 で「必要性を有しない路線」と判断された路線に対しても、評価項目を設定して評価していきます。

「必要性を有しない路線」に対する評価項目が表 3 になります。評価項目としては、「廃止が周辺のまちづくりやプロジェクト等への影響を及ぼす路線」、「隣接して並行する道路へ混雑影響を及ぼす路線」、「既に大部分が完成している路線」、「沿道にセットバックしている建物が多い路線」、「ネットワークとしての連続性に支障がある路線」、「整備に対する住民要望が強い路線」となります。

(議題書 1 - 6 ページ)

これらの評価項目に該当するかどうか検証していきます。該当する場合は「現状では存続が妥当な路線」、該当しない場合は「廃止検討路線」と判断していきます。(議題書 1 - 8 ページ)

Step4 整備・廃止形態の検討について、Step3 の結果である「廃止検討路線」、

「現状では存続が妥当な路線」それぞれに対してその整備・廃止形態の検討を行います。

「廃止検討路線」については、現道への打ち打ち替えによる「幅員等仕様やルートの変更」を検討します。

「現状では存続が妥当な路線」においては、その路線に求められる機能を踏まえ、横断面構成を検証します。(議題書 1 - 9 ページ)

Step3 で「廃止検討路線」と判断された場合のフローが図 3 になります。廃止検討路線については【都市計画道路網としての不連続な状況に対する判断】において、1 つの路線として不連続が容認できる場合「廃止」と判断する。連続が適正と判断した場合は「幅員等仕様やルートの変更(現道への打ち替え)」と判断します。(議題書 1 - 9 ページ)

Step3 で「現状では存続が妥当な路線」と判断された場合のフローが図 5 になります。現状では存続が妥当な路線については【路線機能を踏まえた横断面構成の検証・歩道等の確保の必要性・交通需要に対応する必要車線数 等】幅員等仕様変更の必要性について検証します。

検証の結果、変更の必要性ありと判断された場合「幅員等仕様の変更」と判断します。

変更の必要性なしと判断された場合「現計画のまま存続」と判断します。(議題書 1 - 10 ページ)

このように Step1 から Step4 まで、ガイドラインに沿った形で検証していきます。

【4】これまでの作業状況(兵庫県)について説明させていただきます。Step1 および Step2 については、兵庫県の方で検証をしていただいております。Step1 の階層分けにおいて重要な意味を持つ将来交通量推計も兵庫県が予測しており、この交通量推計を用いて Step1, Step2 へフィードバックし、再度検証しております。(議題書 1 - 11 ページ)

【5】本市におけるこれまでの作業状況ですが、まず、兵庫県より示された将来交通量推計を精査したところ、2 点ほど疑問点が出てきました。

1 点目としては、兵庫県が実施した交通量配分は、狭隘な県道にも交通を配分している箇所が数箇所あること、また、交通量を担うに十分な市道に交通を配分していないこと。

2 点目は、交通の流れが、主要幹線、都市幹線に集中する結果となり、現状の交通量と乖離している。

以上 2 点の疑問点が生じました。

それにとまなまして、宝塚市独自で交通量推計を行うこととしました。(議題書 1 - 11 ページ)

【6】今後の作業方針について、基本的な方針として Step1 で階層分けした結果「主要幹線街路」「都市幹線街路」と判断されたものについては、周辺市町にまたがる路線であるため「存続」として進めていきたいと考えております。残る「補

助幹線街路」の内、宝塚市都市計画道路整備プログラムに位置付けられた路線および現在事業中の路線を除いて検証を進めて行きたいと考えております。

作業内容につきましては、宝塚市独自の将来交通量推計を確定させること、その結果を用いて、Step1,2,3 へフィードバックし再検証すること、その際に道路ネットワークや予測交通量を検証すること、幅員構成やルート変更など視野に入れ検証すること、総合的な判断のもと、「存続」「廃止」を決定することとなります。(議題書 1-12 ページ)

最後に今後のスケジュールは以下のとおりとなります

平成 26 年 2 月 市都市計画審議会 (事前説明)

平成 26 年 11 月 都市計画道路見直し素案作成

平成 27 年 1 月 市都市計画審議会

平成 27 年 3 月 パブリックコメント聴取

平成 27 年 8 月 市都市計画審議会

平成 27 年 10 月 都市計画道路見直し案縦覧 (法定縦覧)

平成 27 年 12 月 市都市計画審議会 (諮問)

平成 28 年 3 月 都市計画変更決定の告示

このように進めて行きたいと考えております。(議題書 1-13 ページ)

以上で説明を終わります。ありがとうございました

以上で、議題第 1 号「都市計画道路網見直し方針について」の説明を終わります。

議題第 1 号につきまして、ご審議のほど、よろしく申し上げます。

質疑応答

会 長

ありがとうございました。

事務局のほうから議題第 1 号についての説明をしていただきました。

それでは、議題第 1 号につきまして、ご質問や、ご意見はありませんか？

委 員

スケジュールについてですが、地元との協議・話し合いはいつ頃を考えているのでしょうか？

市

地元への説明についてですが、スケジュール案に示していますとおり、今年の秋を目処に素案を作成します。その素案を本審議会に説明させていただいた後、廃止などの結論が出た場合、該当する地区に順次説明にまわりたいと考えております。

また、それと並行してパブリックコメントも実施していきたいと考えております。

委 員

パブリックコメントの際には地元への対応はハッキリしていない状況ということですか？

市

可能なかぎり地元の意見を聞いた上で、計画にも反映して行きたいと考えております。

委 員

パブリックコメントの際には個人的な意見が出てきますので、それまでによく調

整していただきますようお願い致します。

会 長

資料1-13ページに今後のスケジュールがありますが、事務局から説明していただいたようにまずは素案をつくって、審議会の事前説明を経て、パブリックコメントの流れになっています。こういった手続きの中で地元の方の具体的な意見の表明の場というのは設けられていると思います。ただ、実際に素案を作る過程の中で地元がどのようなニーズを持っているかということは作業の中で反映する必要があります。委員が懸念されているように、地元からは様々な意見が出てくると思いますがそれらを踏まえてうえで素案を作らなくてはならないと思います。

委 員

3点ほど教えてください

- ① こういった見直し作業は国が指導して行っていると思いますが、他の都道府県でも同じような作業を行っているのか？
- ② 見直し作業の仕組みについてですが、Step2は県が行い、Step3は市町村が行うということですが、兵庫県が主要幹線街路と都市幹線街路を判断することについては理解できるが、補助幹線街路についても同じような形で県が判断している。これによって県がStep2で判断した必要性「ある」「なし」ともないStep3で市町村が検証できる項目が異なる。例えば、Step2における防災機能、都市環境機能は極めて地域性が高い検討項目であると考えられる。そうすると、県がここで「必要性なし」と判断した場合、Step3では限られた項目のみで検証しなくてはならないことに疑問を感じる。
- ③ Step3で兵庫県が検証したStep2で必要性の判断がされているにもかかわらず、Step3で市町村が再度検証することになりStep2の結果をくつがえすこともできる、これにはどのような意味があるのか？

市

- ・ 他の都道府県ではどのような作業が行われているのかについてですが、現段階では把握できておりません。申し訳ありません。しかし、他の都道府県でもガイドラインを作成して検証を進められていると考えられます。
- ・ 検証の中身についてですが、Step2までは兵庫県が検証を行います。兵庫県のStep2の検証で「必要性を有しない」路線と判断されたとしても、1-6ページの表3の検証項目と照らし合わせながら、市としても継続して道路をつくる必要があると判断したときには、必要性ありと判断していきます。逆に兵庫県のStep2で「必要性を有する」路線と判断された場合においても1-7ページの表4の検証項目と照らし合わせて、計画内容の見直しや変更が可能となります。このような2段階での検証となります。
なお、この検証を進めるにあたっては、常に兵庫県との情報交換およびStep1,2へのフィードバックもしながら検証を進めております。

委 員

1つ目の質問については、次回の審議会で情報提供していただきたいと思います。
2つ目の質問についてももう少し確認したいのですが、今回の検証では、まず、Step2で兵庫県が必要性の「ある」「なし」を判断してから、Step3で市町村が「存続」「廃止」の判断を行っている。例えば、補助幹線街路について、表2であげているような防災機能、都市環境機能などは、極めて地域性が強いものであると思いますので、

まず、市町村の意見を聞いた上で県が判断すべきだと思います。検証の順番として逆ではないのか？

市 今回の都市計画道路の見直しにつきましては、平成 15 年に兵庫県が主導となり、都市計画道路の見直しを行った経緯があります。その時には都市計画道路の「廃止」という判断にはなかなか至りませんでした。今回の検証で再度「廃止」することができる路線がないか判断していく中で県が考えたガイドラインで、まず客観的に廃止可能性がある路線を出して、その路線に対して市が地域性を考えて必要性ありと判断した路線を「存続」とするという流れになります。今回の検証の前提として兵庫県は廃止路線を出すという考えのもと検証を行っております。

委員 2点質問させていただきます。

- ① 1 - 3 ページの表 1 において、幹線街路の 11.32km が見直しの対象となっているとの説明がありましたが、この未整備のまま残っている 11.32km は、いつ頃必要性があると判断されたのか？計画決定されてから 50 年以上経過している路線が 11 路線あると記載されているが、50 年も経過している路線は必要ないように感じる。
- ② 交通量の推計について、兵庫県の交通量推計に疑問点があるとのことですが、宝塚市独自で推計するとなった場合、県の推計とかけはなれたものになるのか、独自とはどのようなものなのか説明をお願いしたい。

市

- ① 宝塚市の都市計画道路の内、未整備区間で一番古いもので昭和 32 年、一番新しいもので平成 11 年に計画決定しております。一番古い昭和 32 年となりますと計画決定から 50 年以上経過しております。
- ② 宝塚市独自での交通量推計を行うことにつきまして、基本的には兵庫県と同じ手法を使いますが、兵庫県で見ますとどうしても国道や県道、主要な都市計画道路に優先的に交通が配分されてしまいます。一方で宝塚市が管理しております、一般市道の中でも一定の規格を持ったものがありますが、兵庫県の交通量推計では、ネットワークの中に組み込まれていない場合がありますので、宝塚市の交通量推計ではそういった路線も含めた、地元の実情を踏まえた形で検証したいと考えております。

会長 兵庫県が交通量推計をする際に対象とするネットワークが荒く設定されています。宝塚市独自で推計する場合は、現状のネットワークあるいはこれから整備したい都市計画道路など地域の実情にあった形でネットワークを設定していくことになります。

委員 2点お伺いします。

- ① 見直し作業をするそもそもの道路の計画の流れについて教えてほしい。議題書 1 - 5 ページで評価項目に該当するのかを検証していますが、そもそもこういう目的があって道路を計画したこととは違う項目に該当した場合も存続する理由になりえるのか？
- ② 整備率が出ているが、例えば 1 つの路線に対して整備の目標等の設定はあるのか？

市

- ① 都市計画道路がどのような理由で決定していったのかについて、宝塚市における都市計画道路は昭和 27 年に尼崎宝塚線が計画決定されました。当時は地域の発展、経済の発展の観点から車社会に対応するというのが主たる目的で都市計画道路はネットとして計画をしていった経緯があります。しかし、まちづくりをしていく中で、単に車だけではなく、防災上の観点などから一定のメッシュで都市計画道路の整備が必要であるというところから随時追加をしていきました。都市計画上の考えでは 500m 間隔で都市計画道路を整備していくことによって良好な市街地が形成されると考えられております。そういった意味で随時必要に応じて都市計画道路を追加認定していくわけですが、現在は道路に求められる要素が増えてきておりますので、今の視点で道路の必要性を検証していくべきだと思います。計画決定当時は車のための道路であったのが、今は防災のため、人のために必要であると判断できるのであれば計画を残していく必要があると思います。
- ② 都市計画道路を目標期間を設定して整備していくのかについてですが、宝塚市では「宝塚市都市計画道路整備プログラム」を作成しております。この中では、概ね 10 年以内に整備を図りたい路線をピックアップしており、都市計画道路の整備目標を定めております。

委員

1 点質問させていただきます。

今回の見直しが実施されたのは、日本全体の経済状況が変わってきていることも影響していると思いますがいかがでしょうか？

市

おっしゃるように、経済事情も背景にあると思いますが、元々、都市計画は定めてから 10 年以内に履行するという考えを持っていました。しかし、計画決定から 50 年経過しても着手できていない路線もあり、さらに都市計画決定することで土地の利用制限もかけているという背景もありますので改めて都市計画道路の必要性を検証していく必要があります。

会長

ありがとうございました。

(2) 議題第 2 号

市

(議題第 2 号)

(説明の開始)

議題第 2 号 「都市計画区域マスタープラン等の見直し方針」について、ご説明いたします。

今回は事前説明となります。

(都市計画区域マスタープラン等の見直し基本方針)

議題書の 2 - 7 ページをお開きください。

兵庫県では、社会経済情勢の変化等に対応するため、概ね 5 年ごとに、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の見直しを行っており、平成 27 年度に見直しを行うにあたり、その見直し基本方針が、昨年 12 月に定められました。

この見直し方針で定められたものは、一番下の段落のところになりますが、今後の目指すべき都市づくりの方向性のほか、県が定める 3 つの都市計画の見直し

方針が定められています。

この見直し方針は、議題書 2 - 4 ページから 4 1 ページにわたるものになります。

説明は、2 - 2 ページから 2 枚で骨子を取りまとめられていますので、こちらの方をご覧くださいながら概要をご説明いたします。

(都市計画区域マスタープラン等の見直し基本方針 骨子)

はじめに、先に申し上げた 3 つの都市計画の内容についてですが、2 - 3 ページの右の欄をご覧ください。

ひとつ目が、都市計画区域マスタープランで、これは都市計画区域を単位として、定められる都市計画の基本的な方針になります。今後、この見直し方針に即して、都市計画の区域マスタープランが定められることになります。本市では、第 5 次総合計画の策定に伴い、平成 2 4 年に定めた「たからづか都市計画マスタープラン 2 0 1 2」の上位計画に当たるものになります。

ふたつ目が、都市再開発方針等で、これは都市計画決定を伴う駅前の再開発事業や土地区画整理事業など、面整備事業を実施していくうえでの方針になります。この方針にしたがって、今後県のヒアリングを受けながら、本市の素案を作成していく予定で、現時点では、次回当審議会でも事前説明していければと考えています。

最後が区域区分で、これは市街化区域と市街化調整区域の線引きのことで、今回定期見直しが行なわれます。その際の見直しの考え方と、さらに議題書 2 - 3 7 ページから 4 1 ページにお付けしています、見直し方針がすでに定められています。

それでは、はじめに都市計画区域マスタープラン等の基本方針の概要を説明した後、本市の区域区分の見直し方針と見直し箇所に係る素案をご説明いたします。本日ご説明する線引き素案は、県から 1 次ヒアリングを受け、現時点で市の素案と考えているもので、今後 3 月に県から 2 次ヒアリングを受けていく予定です。

(Ⅰ 現状に対する認識と課題)

それでは、議題書 2 - 2 ページをお開きください。

「Ⅰ 現状に対する認識と課題」では、県の上位計画である、「2 1 世紀兵庫長期ビジョン」、これを踏まえたまちづくり分野の「まちづくり基本方針」を踏まえることです。

「都市計画に関する課題」では、6 項目が掲げられております。人口減少、超高齢化社会の到来、防災意識の高まり、維持管理コストの増大、地球環境への配慮などで、本市にも共通する課題でもあります。

(Ⅱ 目指すべき都市づくり)

次に、右の欄には、「目指すべき都市づくり」の方向性が 3 つに整理されています。

ひとつ目の「安全・安心な魅力ある都市空間の創出」で、総合的な防災・減災対策による安全な都市づくりとして、地震・津波対策の強化をはじめ、総合的な治水対策などの考え方が示されています。

ふたつ目の「都市経営のマネジメント」で、都市基盤施設のストックの長寿命化等、戦略的な維持管理や更新などの考え方を始め、都市計画決定されている施設等の定期的な見直しなどの考え方が示されています。

最後の「持続可能な都市構造の形成」で、拠点連携・集約型都市構造の実現に向けた基本的な考え方が示されています。

その考え方は、大都市部への一極集中を行うものではなく、それぞれの市町や地域毎に、一定のエリアに居住の集積を図り、それらの核となる拠点に都市機能を集積させるとともに、拠点間を交通ネットワークで有機的に連携させた都市構造を目指すとした考え方です。

下の欄には、「拠点連携・集約型都市構造化による効果」として、生活利便性の確保や財政負担の軽減など、高齢者等が歩いて暮らせるまちづくりや公共交通の効率的提供などが掲げられています。

次のページ、議題書2－3ページをお開きください。

「地域の実情に応じた都市構造の方向」のところでは、アからウの地域毎に、都市構造の考え方が示されています。

本市は、「神戸・阪神地域」に該当し、掲げられた内容は、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り都市機能の強化を図ることのほか、利便性の高い公共交通ネットワークを生かし、隣接する拠点間での都市機能の集約（メリハリ化）を行う等の考え方が示されています。

下の欄には、持続可能な都市構造の実現に向けた土地利用の規制・誘導の考え方として、区域区分による土地利用コントロールのほか、開発許可制度の弾力的運用など地域活力の低下を防止するため、市街化調整区域における計画的なまちづくりを進めるといった考え方が示されています。本市北部の西谷地域に共通するものです。

（Ⅲ 各都市計画の見直しの考え方）

次に右の欄ですが、はじめに、ご説明した3つの都市計画の見直しの考え方が掲げられています。

（Ⅲ－1 都市計画区域マスタープラン）

「都市計画区域マスタープラン」では、平成32年を目標年次とし、都市の姿はさらにその20年先の都市の姿を展望すること、

策定単位は、広域的な圏域として設定する6地域毎に、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といった考えで、本市は、神戸・阪神地域となります。

地域特性に応じた都市づくりを推進するため、全県にわたる都市づくりの基本方向と地域毎の地域別方針で構成されます。

(Ⅲ－２ 都市再開発方針等)

次に、「都市再開発方針等」では、「都市再開発の方針」、「住宅市街地の開発整備の方針」及び「防災街区整備方針」が都市計画区域マスタープランを具体化していくために定められた方針です。

「都市再開発の方針」では、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などの方針が示されています。

「住宅市街地の開発整備の方針」では、特に計画的な住宅市街地の整備開発が必要な地区を重点地区に位置付け、良好な住宅市街地の開発整備を推進することなどの方針が示されています。

「防災街区整備方針」では、密集市街地の防災上危険な地区を検証し、防災街区としての整備を推進することなどの方針が示されています。

冒頭でもご説明しましたように、これらの方針に基づいて、今後、本市の実情を踏まえ、素案を作成していく予定です。

(Ⅲ－３ 区域区分)

次に「区域区分」ですが、すでに、県が「区域区分の見直し方針」を策定しておりますので、その県の見直し方針についてご説明し、これを踏まえて本市が策定しました「区域区分の見直しの方針」をご説明いたします。

そして、その見直し方針に基づき、具体的に見直しを行う箇所を市の素案として併せてご説明いたします。

(市街化区域及び市街化調整区域の区域区分の見直し方針 兵庫県)

それでは県の見直し方針についてご説明いたします。

議題書の２－３７ページをお開きください。

市街化区域と市街化調整区域の区域区分、いわゆる「線引き」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ており、良好な都市を形成していくうえで根幹をなす都市計画であります。

阪神間都市計画区域では、昭和４５年に最初の線引きを決定し、概ね５年に１度の定期見直しが行われ、今回が第７回目の見直しとなります。

都市計画区域マスタープランの改定と併せて、線引きの定期見直しが行なわれ、現在事務手続きが進められています。

２－３７ページの下のところ、「区域区分見直しの基本的な考え方」が３８ページにわたって示されています。

２－３８ページをご覧ください。両カッコの２には、市街化区域への編入の考え方が示されています。

市街化区域への編入は、計画的な市街化を図る上で特に必要な場合に行うことをはじめ、県の都市計画区域マスタープランや市の都市計画マスタープラン等に位置付けされたものといった基本的考え方が示されています。

こうした考え方に基づいて、２－４０ページをご覧ください。両カッコ４で「市街化区域への編入基準」として、該当する区域が示されています。

まず、「アの既に市街地を形成している区域」については、「開発許可等で開発され、既に市街地を形成している区域」、「市街化区域に連たんし、公共施設等が既に整備されている区域」のほか

「イの計画的な市街地整備の行われることが確実な区域」の基準が示されています。

次に、その下には両カッコ5で、「当分の間市街化が見込めない区域等の措置」について、アの市街化調整区域への編入で、「開発又は建築行為がほとんど行われておらず、当分の間市街化が見込まれない区域のうち、周辺の市街化区域における計画的な市街地整備の実施に支障がない区域については、市街化調整区域への編入に努める。」といったことなどが示されています。

(市街化区域及び市街化調整区域の区域区分(線引き)の見直しの方針 宝塚市)

次に、県の見直し方針を踏まえて策定いたしました本市の見直し方針についてご説明いたします。

議題書2-42ページをお開きください。

市の見直し方針には大きく3つの事項を定めております。

1番に市街化区域への編入基準としまして、今回、市街化区域に編入するにあたっての方針を示しています。

2番には、市街化調整区域への編入基準を示しております。

3番には、区域界調整基準を示しています。

まず、1番の「市街化区域への編入基準」ですが、本市の「総合計画」及び「都市計画マスタープラン」では、市街地の拡大を抑制することを明記しておりますので、市街地周辺緑地の保全・育成を行うことを基本としております。

しかしながら、既に市街地を形成している区域において、両カッコ1・2の区域については、市民の生活拠点である住宅地を基本として、隣接する住宅地との環境調和を図る観点から、これらの区域を市街化区域に編入することとします。

両カッコ1では、「市街化区域に隣接し、かつ市街化区域に存する住宅に隣接しており、すでに戸建て住宅が立地している土地の区域については、市街化区域に編入し、周辺地域と調和した土地利用規制を行う。」としております。

両カッコ2では、「都市計画法第29条の開発許可で開発され、既に市街地を形成している区域」としております。

次に、2番の「市街化調整区域への編入基準」です。両カッコ1の「開発又は建築行為がほとんど行われておらず、当分の間市街化が見込まれない区域のうち、周辺の市街化区域における計画的な市街地整備の実施に支障がない区域」については、市街化調整区域に編入します。

次に、3番の区域界調整基準です。両カッコ1の「現区域界の根拠となっている地形地物、字界等が不明確になっている地区及び、開発行為等の完了で、現地確認並びに地図等の精査によって明確となった区域」を区域界調整の対象とします。

(市素案)

続きまして、この見直し方針に基づいて、実際に線引きを見直す箇所につきまして、市の素案としてご説明いたします。

(区域区分見直し箇所)

議題書 2-43 ページをお開きください。今回の線引きの見直しを予定している箇所は 7 箇所であります。それぞれの地区に対して、先ほどの市の見直し方針に該当する番号を明記しております。

(区域区分見直し位置図)

議題書 2-44 ページをお開きください。区域区分見直し箇所の位置図です。引き出し線で示している 7 箇所で見直しの予定をしています。

(1 仁川高丸 1 丁目地区)

それでは、1 番の仁川高丸 1 丁目地区からご説明します。

議題書 2-45 ページをお開きください。

この地区は、宅地内に区域界が通っております。現地の地形地物の状況とも合致していないこと、土地利用上の課題もあることから、宅地造成界に修正します。市の見直し方針 3 の「区域界調整基準」に該当します。赤丸が対象となる 3 宅地です。(スクリーン)

(2 仁川うぐいす台①地区)

次に、2 番の仁川うぐいす台①地区について、ご説明します

議題書 2-46 ページをお開きください。

この地区は、市の見直し方針 1 の両カッコ 1 に該当する箇所で、市街化区域に隣接し、かつ市街化区域に存する住宅に隣接しており、すでに戸建て住宅が立地している土地の区域であるため、市街化区域に編入します。赤丸が対象となる宅地で、市街化区域の宅地と隣接している状況です。(スクリーン)

(3 仁川うぐいす台②地区)

次に、3 番の仁川うぐいす台②地区について、ご説明します

議題書 2-47 ページをお開きください。

この地区は、市の見直し方針 1 の両カッコ 2 に該当する箇所で、平成 16 年に都市計画法第 29 条の開発許可を受けて住宅地を造成し、道路・上下水道等の都市施設が整備され、さらに概ね住宅が立地し、既に市街地を形成している区域であるため、市街化区域に編入します。写真は、住宅が立地している状況です。(スクリーン)

(4 武庫山 1 丁目地区)

次に、4 番の武庫山 1 丁目地区について、ご説明します

議題書 2-48 ページをお開きください。

この地区は、先ほどの 1 番の仁川高丸 1 丁目地区と同様に、宅地内に区域界が通っております。同様の理由により、宅地造成界に修正します。写真の赤丸が対象となる宅地です。(スクリーン)

(5 雲雀丘山手 1 丁目地区)

次に、5 番の雲雀丘山手 1 丁目地区について、ご説明します

議題書 2-49 ページをお開きください。

この地区は、先ほどの 2 番の仁川うぐいす台①地区と同様に、市の見直し方針 1

の両カッコ1に該当する箇所、同様の理由により、市街化区域に編入します。写真の赤丸が対象となる宅地で、市街化区域の宅地と隣接している状況です。(スクリーン)

(6 山手台東5丁目地区)

次に、6番の山手台東5丁目地区について、ご説明します
議題書2-50ページをお開きください。

この地区を含む一体は、阪急山手台開発事業の大規模開発地で、平成10年7月31日に当時の開発計画に基づき、市街化区域に編入したところです。

この地区は、市の見直し方針2の両カッコ1に該当する箇所、開発事業計画の見直しによって、住宅地の開発を中止し、現状の山林を保全する計画に変更されたところです。このため、市街化の見込みが無くなり、周辺の市街化区域における計画的な市街地整備の実施に支障がない区域であるため、市街化調整区域に編入します。写真の赤丸の箇所が山林として残置された状況です。(スクリーン)

(7 山手台①～⑥地区)

次に、2-51ページから58ページの7番については、先ほどの6番と同様に、阪急山手台の開発事業区域で、今回の定期見直しにおいて、開発行為の施工済箇所を整理するとともに、合わせて、開発変更許可申請書による最終の土地利用計画に即し、区域界を整理するものです。

それでは順にご説明します。

議題書2-51ページをお開きください。

山手台7-1です。宅地計画及び道路位置の変更により、クロスハッチのところを市街化調整区域とする、区域界調整を行います。すでに造成工事は完了しています。

次のページ、山手台7-2です。

宅地計画の変更により、一部を市街化区域とする、区域界調整を行います。同様に造成工事は完了しています。

次のページ、山手台7-3です。

宅地及び道路を削減する見直しにより、クロスハッチのところを市街化調整区域とする、区域界調整を行います。同様に造成工事は完了しています。

次のページ、山手台7-4です。

ここは、橋梁計画の取りやめにより、その橋梁の中心線から、見通し線に区域界を調整します。同様に造成工事は完了しています。

次のページ、山手台7-5から、2-58ページの7-⑥-3までは、連続したところですので、所定の図郭で整理している関係から、重複したところを含む表示となっています。

いずれも、宅地を削減する見直しのほか、宅地や道路の配置計画の見直しなどに伴い、市街化調整区域とする区域とその逆に市街化区域とする、区域界の調整を行います。

ちなみに、2-56ページ、山手台7-⑥-1以降の区域は、開発変更許可申請による最終の土地利用計画に即したところです。

(区域区分見直し箇所)

それでは、最後に2-43ページをもう一度お開きください。

今回の見直しによって、逆線を導入することから、市街化区域面積は1.2ha減少することになります。

以上が、市の区域区分の見直し方針の素案になります。

(都市計画区域マスタープラン等の見直しスケジュール)

次に、今後のスケジュールについてご説明いたします。

議題書の2-59ページをお開きください。

県から提示されたスケジュールに、下に現時点での当審議会のスケジュールを掲げております。あくまでも予定ですので、適切な時期に適宜、お諮りしていく予定です。

この3月には、本日ご説明しました「区域区分の見直し方針の市素案」のほか、現在作成中の「都市再開発方針」について、兵庫県からヒアリングを受ける予定です。

その後、5月頃に市素案を閲覧し、県に市素案を提出するに当たり、閲覧結果も含め、当審議会に事前説明していく予定です。

平成27年12月頃には、県が案を確定させ、市に対し意見聴取されます。その意見聴取に対し、本市としての意見を回答するにあたり当審議会に諮問させていただく予定です。

平成27年度末、平成28年3月に決定告示される予定となっております。

以上で、議題第2号「都市計画区域マスタープラン等の見直し方針について」のご説明を終わります。

ご審議のほど、よろしく申し上げます。

以上で、議題第2号「都市計画道路網見直し方針について」の説明を終わります。

議題第2号につきまして、ご審議のほど、よろしく申し上げます。

質疑応答

会 長

ありがとうございました。

事務局のほうから議題第2号についての説明をしていただきました。

これに関しますご質問とか、ご意見を伺ってまいりたいと思います。

委 員

議題書2-2ページ、I現状に対する認識と課題の、3都市計画に関する課題として、(3)に都市の維持管理コストの増大が挙げられています。老朽化した道路や橋などの都市基盤施設をどのように更新するかということが全国的に大問題になっており、特に重要だと思えます。宝塚市の現状はどのようになっていますか。

市

本市も同じ課題を抱えています。公共施設については、維持するだけでも相当コストがかかるという状況です。従いまして、まず初めに、公共施設白書という形で施設の状況を把握しています。さらに、道路や橋の取りまとめも現在行っており、最終的にどういう形で維持していくのかという検討が今後詳細に進められていく状況です。

例えば橋梁でありますと長寿命化計画とか、下水道施設についてもそれぞれの部局で長寿命化計画ということで、将来的なコストをできるだけ下げていくというこ

とで、計画を策定しているところです。

委員

他の事例ですけれども、例えば長寿命化は結局先送りで、また何十年かしたら新しく造らないといけない、お金がかかるから先送りしているだけではないか、場合によっては廃止なども考えるべきではないかという話を聞いたことがあります。そういった検討もされるのでしょうか。

市

道路や橋の他、下水道は都市施設として必要なものですので、削減という考えではなく、新しく更新した方がよりコスト的に安くなるのか、それとも現在使っている施設を長寿命化することによってトータルのコストが安くなるのかという考え方です。

それから、建築物については、将来的に必要なものか、もしくは廃止しないといけないものか、統合するのか、そういったことを庁内的に検討しているところです。

会長

県の都市計画区域マスタープラン等の見直し基本方針の骨子でも、Ⅱ－２の「都市経営のマネジメント」というところで、こういった長寿命化とか大規模更新や戦略的な維持管理、そういったものが都市づくりの一つのキーワードになっています。

ですから、本当であれば市の都市計画マスタープラン、阪神間の都市計画区域マスタープランの中でこういった新しいキーワードというか、マネジメントも考慮したマスタープランづくりを始めなければいけない時期にきていることは間違いないと思います。

どこまで具体的にマネジメントをまちづくりに制度化していくのか、早急にそういった取り組みをしないといけないとは思いますが。それは非常に大事な宿題かなと思います。

委員

事情があつてのことだと思えますが、議題書 2－45 ページの変更切図のところで、市街化しているところはこの際できるだけ市街化区域に編入して行って、市街化が進む可能性のないところは市街化区域から市街化調整区域へ編入していくというところがあつたと思えます。

例えば高丸公園のところの線引きは、今回市街化されて家が建っているところは市街化区域にして、そうでないところはそのままに残されているようにも思います。今回見直すところは突出しますけれども、ここは将来市街化する部分が残っているので、こういう直線的に市街化区域の線が引かれているということによろしいのでしょうか。

それから、議題書 2－47 ページで、図面の関係かどうか分からないですが、仁川うぐいす台の左側のところに何か建物があるけれども、建物の真ん中で市街化区域と市街化調整区域の線が入っているようにも見えるのですが、そこは何か指定できない理由とかがあつて今回は対象にしないのでしょうか。この 2 点です。

市

まず 1 点目の議題書 2－45 ページの仁川高丸 1 丁目ですが、旧造法の区域を赤線で示すように修正します。それ以外は、ご覧のように直線化した区域界線で、これは昭和 45 年当初の線引き時の見通し界線ということになります。

宝塚市の課題としては、このような市街化区域内に、見た目は自然緑地風に見えるところが数多くございます。こういうところをターゲットとして、開発されない

見込みが関係権利者との間で協議が整えられれば、逆線という方向で今後は進めていきたいと考えております。しかし、市街化区域ということですので、開発用地としての土地利用ができる状況にありますので、まだそこまでの取組みに至っておりません。

補足ですが、今回の見直しに当たりましては、まずは市民の生活の場である住宅地に着目しております。それも一戸一戸という非常に細かい精査を実施しております。

前回の第6回の線引き見直しでは、県はこういう見直しを了としてくれていなかったという状況が背景としてあります。しかし、今回は市街化調整区域での開発圧力が少しずつ低下して、それであれば一戸一戸細かく丁寧に点検をするということも可ということで、今回市の方で素案として取りまとめをさせていただきました。

ですから、さらに今後は、今ご指摘いただいたように、開発事業の見込みがなく、なお且つそこを市街化調整区域にしても市街地形成に支障をきたさないという状況のものを見出しながら、次回の定期見直しに検討を進めていきたいと考えております。

2点目のことですが、確かに一部建物が出ております。今回、編入を検討したわけですが、実はその部分の建物が、線引きの外に出ているということが法的に確認できなかったという状況から、今回は見送りをさせていただいております。

会 長

トータルでは減になっているということですので、市街化区域は拡大しないという意味での流れとは矛盾しないということです。やはり多少は境界の部分での調整というところが多くありますので、市街化調整区域と市街化区域の線引きの機能を著しく変更するということではないということが前提にはあります。

県とのこれから調整の中で都市計画区域マスタープランの見直し案については、最後にスケジュールが少しありましたけれども、平成26年度の市の素案ができた後ですが、5月頃開催の都市計画審議会の中で事前説明という形で出てくるということになります。

他にご意見もないようですので、第2号の審議はこれで終了いたします。今日はこの2題でございます。何か事務局から事務連絡はありますでしょうか。

市

次回の都市計画審議会につきましては、議題第2号でスケジュールをお示ししたわけですが、5月頃に開催を予定しております。

議題の方は、本日ご説明しました区域区分の見直しの市素案を、本日ご説明できなかった都市再開発方針等の見直し市素案を、これにつきまして、県とのヒアリング結果、そして市素案の閲覧結果を踏まえまして、県に市の素案をまとめて提出するというように先立って事前説明を行ってまいりたいと思っております。

後日、文書でご案内させていただきますので、お忙しいとは思いますが、ご出席をよろしくお願いいたします。

会 長

本日の審議会はこれもちまして閉会いたします。