

平成 2 7 年度

第 1 回宝塚市都市計画審議会議事録

日時 平成 2 7 年（2 0 1 5 年）6 月 1 7 日（水）

午後 2 時から 4 時 3 0 分まで

場所 宝塚市上下水道局（3 階）第 1 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 27 年（2015 年）6 月 17 日（水）午後 2 時から 4 時 30 分まで
- (2) 開催場所 宝塚市上下水道局 3 階 第 1 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。

伊藤委員、井上委員、北山委員、寺本委員、三宅委員、奥野委員、岡委員、澤木委員、西井委員、山内地域交通官（浪花委員代理人）、古家委員、番田委員、平井委員、古田委員、前田委員、柏樹委員である。

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 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、16 番澤木委員及び 17 番番田委員を指名した。
- 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 阪神間都市計画地区計画の決定（東洋町地区）について (諮問)
- 議題第 3 号 宝塚市景観計画特定地区（東洋町地区）について (意見聴取)

## 2 会議要旨

### (1) 議題第 1 号

- 市 (議題第 1 号の説明)
- 議題第 1 号「都市計画道路網見直し方針について」、説明します。
- 本題に入る前に、前回平成 27 年 3 月 20 日に開催した、平成 26 年第 4 回都市計画審議会にて、「本市の都市計画道路に関連する伊丹、西宮市域の路線について存続なのか、廃止なのか、その位置づけを教えてください」とのご意見や、「各路線の計画決定年月日、計画延長などの基本データや、各ステップの検証結果の資料がほしい」とのご意見をいただきましたが、その回答につきましては、ご説明させていただく中や、お配りしている資料により、ご回答させていただきますのでご了承ください。
- まず報告の流れですが、ご覧のとおり進めます。
- 最初に「見直しの背景と目的」を説明し、次に、「今回の主旨」、「今後のスケジュール」「見直しの検証方法」について説明し、最後に本題の「見直しの素案」を報告します。
- (都市計画道路網見直しの背景・目的)
- まず、「兵庫県都市計画道路網見直しの背景・目的」について説明します。
- 兵庫県には、都市計画決定後、事業化できずに、結果として長期間土地所有者の権利を制限してしまうといった路線が多く存在します。
- また、平成 17 年には昭和 13 年に都市計画決定された、都市計画道路区域内の地権者への長期にわたる権利制限に対して、都市計画決定の取り消しを求めた「盛岡裁判」が起りました。裁判自体は原告敗訴となりましたが、長期にわたって

制限が課されていることに対して、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。

こういったことが背景となり、都市計画道路の見直しの動きが全国的に広まりました。

(事前報告の趣旨の説明)

続いて、「今回の主旨」について説明します。

都市計画道路網見直し作業は兵庫県作成のガイドラインに従い、STEP1～4までの検証を行ないますが、今回は最終のSTEP4まで検証した、見直しの素案を報告します。

なお、前回（H27.3.20）の都市計画審議会ではSTEP3まで検証した、見直し作業の中間報告について説明させていただきました。

その中間報告の内容は、お配りしている資料のP1-3からP1-5の図1から図3に記載しております。

(今後の作業スケジュールの説明)

続いて先に、「今後の作業スケジュール」について説明します。今回報告する素案を基に、このようなスケジュールで計画の変更を行う予定です。

変更決定を行うにあたり、市長が決定する路線と、県知事が決定する路線とがあります。その路線に県管理区間を含んでいれば県知事が行うこととなります。その場合は当然、県の手続きにも時間を要することとなります。

のちほど、素案を報告しますが、検証の結果、廃止と判断した路線に県知事決定の路線がありますので、本スケジュールは県が行う工程も踏まえた上で、計画しています。ご覧の黒丸の項目が県に関わる工程となります。

今回報告する素案について、平成27年7月から地元説明会・パブリックコメントの実施を行います。11月にその結果およびその結果を反映させた見直し案を都市計画審議会に報告します。その後、県決定路線のみ、県に対し「見直し案」を提出します。その後、県から意見聴取がきますので、それに対し、都市計画審議会に報告いたします。平成28年2月にその見直し案の法定縦覧を行い、5月に計画決定の変更について、都市計画審議会諮問を行う予定です。県決定路線は、その後、県での諮問があり、それを経て、予定では来年7月に変更の決定告示を行いたいと考えています。しかし、あくまで予定であり、地元の意見や県のスケジュール等、不確定要素も多くあるため、予定が前後することがあると思いますが、ご了承頂きたいと思っております。

(見直しの検証方法の説明)

続いて、「見直しの検証方法」について説明します。

お配りしている資料のP1-7にSTEP1からSTEP4の見直しフローがありますが、この流れに従って見直し作業を行います。

STEP1は条件整理としまして、対象路線を主要幹線街路・都市幹線街路・補助幹線街路の3つに分類します。

都市の拠点間を連絡する主要な道路を主要幹線街路、都市内の主要な施設を結び都市の骨格を形成する道路を都市幹線街路、主要幹線街路と都市幹線街路を補

完する補助的な役割を担う道路を補助幹線街路とし、対象路線をそれぞれ位置づけます。

STEP2は客観的な視点による機能の検証としまして、各路線に求められている機能を整理し、その機能が代替可能か否かを検証します。代替不可能であれば「必要を有する路線」とし、代替可能であれば「必要を有しない路線」としました。

宝塚市の対象路線において求められている機能は「交通処理」、「自歩道ネットワーク」、「通学路」、「路線バス」の4つが検証の結果、該当しました。

STEP3は地域固有の要素を踏まえた再検証としまして、STEP2で「必要を有する路線」としたものに対しては、存続した場合の課題（文化財や景観、河川、鉄道への影響がないかどうか、など）の検証を行います。STEP2で「必要を有しない路線」としたものに対しては、廃止した場合の課題（まちづくりやプロジェクト、ネットワークの連続性に対して影響がないかどうか、など）の検証を行います。

その検証の結果、「存続候補路線」、「存続・廃止検討路線」に分類します。

STEP4は存続・廃止等形態の検討としまして、「路線機能を踏まえた横断面構成の検証」、「都市計画道路網として不連続発生に対する判断」、「廃止と判断した際の影響の検証」を行います。

以上のステップにより「存続路線」、「廃止路線」の分類を行います。

（都市計画道路網見直しの素案の説明）

この方法により検証した結果、今回報告する「都市計画道路網見直しの素案」については、お配りしている資料のP1-13図4に記載しているとおりです。

ここで廃止路線と位置づけられた路線は、図で緑色に着色している路線であり、「榊塚高丸線」、「逆瀬川南口線」、「鴻ノ池野里線」の3路線です。

存続路線はオレンジで示しています。青は改良済み区間、黄色は事業中区間で

廃止の3路線はSTEP3で「存続廃止検討」と位置づけた路線ですが、同様にSTEP3で「存続廃止検討」となっていた路線において、STEP4の検証で、「廃止」とはせずに、「存続」とした路線もあります。

この「存続廃止検討路線」は、STEP2にて通学路や路線バスなど代替不可能な機能をもっていないと判断し、STEP3でもネットワークの連続性やまちづくりプロジェクトなどの観点より廃止しても問題ないと判断した路線です。

一方、STEP3で「存続候補」と位置づけた路線はSTEP4の検証を経ても、全ての路線を「存続路線」としています。

では、各路線について説明をします。

（廃止路線の説明）

まず、「廃止」の3路線について説明します。

「榊塚高丸線」です。この路線は阪急仁川駅までのアクセス道路です。当該路線の近くに赤丸で示している、市道(38, 28, 26, 18, 10号線)を代替ルートとして考

えます。このルートは一部計画路線のルートと重複しています。また当該路線は仁川駅の駅前広場の機能も併せて整備予定でしたが、バスブース、タクシーブースなどの必要な施設については既存の東側の駅前広場で足りていることが検討の結果わかりました。よって廃止した際の影響は少ないと判断し、廃止としました。

「逆瀬川南口線」です。こちらの路線は現在、市街化が進展している地域に計画されている路線であり、計画ルートに現在、道路はありません。当該路線の近くに赤丸で示している市道(3636号線)があり、廃止した場合の代替ルートとして考えることができるため、廃止としました。

「鴻ノ池野里線」です。こちらは区間②は整備済みとなっています。区間①は現在、道路のない区間に計画されています。当該路線付近に、赤丸で示している市道(3278, 1194号線)があり、これを廃止した際の代替ルートと考えます。また、当該路線の西側は伊丹市域に延伸される計画でしたが、伊丹市の見直し作業において廃止路線に位置づけられました。したがって、当該路線の整備効果は低いと判断し、廃止としました。

以上の3路線が廃止路線です。

(存続路線の説明)

続いて存続路線について説明します。

存続路線は、STEP3で「存続廃止検討」となっていた路線と、STEP3で「存続候補」となった路線があります。まずSTEP3で「存続廃止検討路線」となっていた3路線について説明します。

「中筋山本線」の区間⑤、⑦については、現在、計画位置に道路はありません。間の区間⑥は整備済みです。区間⑥は地元の土地の寄付により、整備が完了した道路でありまして、地元の熱意を感じる路線でもあります。廃止による影響を考えた際、当該路線付近に代替可能なルートがありません。また、天神川を横断する路線であり、自動車のみならず、歩行者、自転車の利便性も向上すると思われ、存続路線としました。

「山本南通線」について、こちらも現在、道路のない区間です。先ほど説明した、中筋山本線と繋がる路線であります。中筋山本線(区間⑤、⑦)が存続するのであれば、既に整備済みである当該路線の南側の伊丹市域との広域なネットワークが形成されることになり、整備効果は大きいと考えます。したがって、存続路線としました。

「山本大野線」の区間③について、こちらも現在、道路のない区間です。前回報告時点では、当該路線の南側の伊丹市域について、廃止検討路線に位置づけられていました。しかし、伊丹市において検討を進めていく上で、存続路線に修正されました。伊丹市域が存続となった今、当該路線を整備することにより、南北の広域なネットワークが形成されることになるため、存続路線に位置づけました。

以上の3路線がSTEP3で「存続廃止検討路線」となっていましたが、STEP4の検証を経て存続となった路線です。

(存続候補路線の説明)

最後に存続路線のうち、STEP3で「存続候補」となっていた路線について説明します。

STEP1にて主要幹線街路、都市幹線街路に位置づけられた6路線については、将来の宝塚市において交通を処理するために必要な路線であると判断しているため、STEP2で交通処理の項目を代替不可能な機能と判断し、存続の大きな要素となっています。その他の存続の要素もありますが、メインの要素は交通処理という事で存続と判断しています。

なお、「山手幹線」、「武庫川通線」については西宮市域との繋がりがある路線です。西宮市域において、「山手幹線」、「武庫川通線」ともに存続と判断されており、道路ネットワークとしても繋がりをもつことを確認しています。

一方STEP1にて補助幹線街路に位置づけられた路線についてですが、補助幹線街路は通過交通を考えない路線であるため、交通処理の機能は有していません。つまり、交通処理以外の要素より存続と判断しました。

「競馬場高丸線」は複数の小中学校の通学路に指定されており、路線バス区間ではありますが、現道に歩道がない区間(②)がありますので、自転車、歩行者の安全上、整備する必要があると判断しました。また、昨年度より地元自治会と協議を再開し、整備に向けて現在協議中である路線でもあり、存続と判断しています。

「荒地西山線」も同様に通学路に指定されていますが、現道の歩道に十分な幅員がなく、歩車道の分離もなされていません。また、宝塚市では震災復興重点整備路線に指定し、また兵庫県においても地震防災緊急事業計画で避難路にも指定されています。

「中筋山本線(区間②、③)」、「山本大野線(区間②)」についても通学路であり、現道に歩道がないため、歩道整備が必要であることや、ネットワークの連続性の観点より必要と判断しています。

(素案のまとめ)

最後に素案をまとめさせていただきますと、廃止路線は、3路線(榎塚高丸線、逆瀬川南口線、鴻ノ池野里線)です。その他は存続路線となります。各存続路線の幅員等の横断面構成については、計画を進めていく段階においてそれぞれ判断していくことにします。

今回報告した素案を、先ほどご説明したスケジュールで、地元等の意見を反映させながら進めていく予定です。

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。

## 質疑応答

- 会 長      ありがとうございます。
- 議題第 1 号の説明が終了しましたので、議題第 1 号についての質疑応答に入ります。ご質問等がございましたら、お願いいたします。
- 会 長      確認も含めてご質問します。本日の報告は、P1-7にある表の STEP3 で基本的には存続候補とした路線と、基本的には存続か廃止かを検討する路線に仕分けしましたが、STEP4 で再度、存続でいいのか、廃止でいいのかという検討を行ったということでした。その結果が一覧表として P1-14、P1-15 に記載されています。そして P1-14 の表の内、上 3 路線については廃止、下 3 路線については存続、と素案としては提案されました。P1-15 においては STEP3 で存続と位置づけられていましたが、素案としてもそのまま存続と提案されました。それぞれの路線の位置、廃止・存続となった根拠、代替路線、廃止となった時の影響などを P1-17 以降に箇条書き的に示されています。
- また今後のスケジュールを本日、差し替え資料で示されましたが、ポイントとしては、主要幹線街路などについては、県知事が最終的に都市計画道路の見直しを決定するという事で、県の審議のスケジュールと合わせた形で修正がなされました。
- P1-15 にて STEP1 で 3 つの路線階層の分類が示されていますが、先ほど私の話した、県決定の路線は、主要幹線街路ということでのよろしいですか。あるいは都市幹線街路、補助幹線街路も県決定路線があるのですか。具体的に申しますと、宝塚平井線などは、どのような仕分けになっているのですか。
- 市          基本的に都市計画決定は市決定となっていますが、県管理区間が含まれる路線の変更を行おうとする場合は、県の都市計画審議会においても審議いただいて、県決定をもって、変更していただくという手続きになっております。逆瀬川南口線について、一部ではありますが、県管理の部分がありますので、県の手続きを行っていただくことになります。
- 会 長      では、具体的にはどの路線が県決定であるか、わかるのでしょうか。
- 市          逆瀬川南口線は県道明石神戸宝塚線と重複しているため、県決定の路線となります。その他には、国道 176 号線と重複している宝塚平井線などがあります。
- 会 長      P1-15 にて、路線 No7～12 については STEP2 で交通処理が「○」となり、存続の主な要因と説明がありましたが、路線 No13 以降は STEP2 で交通処理の項目が「-」となっています。この「-」の意味を教えてください。
- 市          主要幹線街路、都市幹線街路については交通容量の不足という問題があり、存続と判断しています。一方、補助幹線街路は地域の交通を集散させるということを目眼においた路線であり、交通容量の検討はなされていません。そういう意味合いを表しています。
- 委 員      廃止される路線に何軒ぐらいの家が計画範囲内に入っているのか、また存続する路線についても何軒ぐらいの家に影響を与えるのか、そういう細かい部分はわかっているのですか。

また少し路線を修正することによって、与える影響を少なくするという検討や、少し幅員を狭めることによって、道としては狭くなりますが、影響範囲を縮小できるというような検討はされていますか。

市 今のご質問は STEP4 の存続する路線における「幅員の検証」にあたる部分です。存続するにしても幅員はこのままで良いのか、ということは検証していきます。幅員を広げるということは、新たな権利制限が発生することになりますので、整備時期がある程度決まった段階において、路線幅員の検証を行っていきたいと考えています。

一方で明らかに幅員を縮小するといった、権利制限を縮小する路線であれば、現段階においても変更を考えますが、対象路線の中で明らかに幅員を縮小する路線は存在しません。幅員の変更があるとすれば、構造令に準拠して、幅員を広げるという方向の検証になりますので、現在においては幅員の検証は行っていません。

委員 この図面には載っていませんが、もっと縮尺の大きいもので検討されているということですね。

市 存続路線については必要性を認識しており、ルートや幅員は順次、継続的に検討を進めていく状況です。

会長 今の話は P1-7 の STEP4 の 3 つの検証項目の内、「廃止と判断した際の影響の検証」に該当すると思います。

その他の 2 つの検証項目「路面機能を踏まえた横断面構成の検証」、「都市計画道路路網として不連続発生に対する判断」は交通機能に対して、都市計画道路を整備することで、また廃止することで、どういう影響がでてくるか、ということを検証しています。交通量を多くさばく、主要幹線街路や都市幹線街路ではそういったことを優先的に考えていかなければならないと思います。

それに対して、補助幹線街路は交通機能だけでなく、地域の生活交通や密集市街地の緩和的な機能などが期待されており、「廃止と判断した際の影響の検証」はそういった路線にて検討される必要があると思います。

地域の再開発や、密集市街地において補助幹線街路を通じて改善していきたいという思いのある地区に対し、廃止と判断されると、どのような影響が出てくるかといったところが、主たる検証の項目になると思います。

また長い間、都市計画で道路になってしまうため、立ち退かなければならないと聞かされていた個人や家屋に対して、廃止になった際の影響はどうなるのかという部分について、私はまだ評価の対象にいれられていないと思いますし、次の段階としては検証していかなければならない部分だと思っています。

委員 P1-8 にて、平成 42 年度における予測交通量とありますが、どのように計算されたものなのか、教えてください。また、平成 42 年度の宝塚の交通は増える方向なのか、減る方向なのか、教えてください。

市 平成 22 年度に作成された、見直しガイドラインに基づいて、見直し作業を行っています。併せて平成 22 年度以降に全国レベルで、将来の交通需要予測を行っており、宝塚も同様に行っています。



また、平成 42 年度の宝塚市の交通予測については、現在より若干減るという予測となっています。

委員 将来交通予測は新名神も開通しているという前提で行っていますか。

市 新名神は開通している前提で交通予測を行っています。また、全ての都市計画道路及びそれを補完する道路が開通することを前提に、平成 42 年度の交通需要予測を行っています。

残念ながら平成 42 年度の宝塚市において、渋滞状況を生んでいる路線が数多く予想されており、武庫川右岸の南北交通、武庫川左岸の東西交通は現道路計画においてパンク状態です。

会長 P1-17 にて、榊塚高丸線は現市道で代替可能であると判断し、廃止の理由になっています。榊塚高丸線は計画幅員が 8m ですが、現市道は写真を見た限り、8m もなかったかと思いました。補助幹線街路なので交通処理以外の機能が期待されているので、交通処理としては 8m 以下で良いという判断なのか、あるいは他の機能等を考えた際、一部拡幅等を考えているのか、更には、こういった交通を現道に集中しないように、別の迂回ルートを整備を考えているのか、次の手立てになると思いますが、廃止による影響に対する整備など、どこまで考えられているのですか。

市 榊塚高丸線を廃止するにあたって代替機能をどう持たせるかということを検討しました。この都市計画道路は駅への自動車、自転車、歩行者によるアクセスの機能があります。自動車については現在計画を進めている競馬場高丸線を迂回ルートとして考えています。また、自動車は駅の東側へ着くこととなりますが、既設の駅前広場にて西側の需要も満たすことが検討の結果わかっております。一方、自転車、歩行者は示している市道を代替ルートとして使用できるか検証し、可能と判断しました。

本市においては、都計道路の見直しと併せて、一般市道を含めた道路網の総合的な検証を行っていきたいと考えています。その中でこのような生活道路をどのようにしていくのかということ、後の計画、アクションプログラムにおいて考えてきたいと思っています。

会長 アクションプログラムの部分は市民からすると、現状の問題でもありますので、早く何とかしてほしいという問題だと思います。廃止路線に関わる部分については、特に十分な検討を行って頂きたいと思っています。

委員 P1-6 のスケジュールで見ると、今年 10 月までに地元説明会、パブリックコメントを実施されますが、ここで「廃止路線を残してほしい」といった意見が出た場合はどのようなになるのですか。

市 パブリックコメントの目的は、広く市民の皆様のご意見を伺い、行政側では気が付いていない部分や新しい視点などを確認し、再度検討する場を持つということです。もしも、廃止路線を存続してほしいといったご意見が出た場合は、その理由等を慎重に判断した上で、このパブリックコメントで回答させていただき、方針に反映させるということを考えています。

委員 場合によっては廃止路線が存続路線に復活となる場合もあるということですか。

市 ないとは言い切れません。

会長 本日は事前説明ですので、今後、地元からの意見などを報告していただき、都市計画審議会での議論も当然あると思います。

会長 他にご意見がないようですので、議題第1号については終了します。

－ 以 上 －

## (2) 議題第2号及び議題第3号

【議題第2号】「阪神間都市計画 地区計画の決定 東洋町地区について」  
【議題第3号】「宝塚市景観計画特定地区（東洋町地区）について」  
(議題の一括説明について)

会長 議題第2号及び第3号の説明について、事務局から申し出がありますので、ご説明をお願いします。

市 議題に先立ちまして、事務局よりご提案をさせていただきます。  
今回の議題第2号と議題第3号につきましても、宝塚市東洋町の一部の同じ範囲の計画であり、相互に関連する内容となりますので、事務局といたしましては一括でご説明をさせていただきます、ご審議をお願いしたいと考えています。

会長 議題第2号が阪神間都市計画の地区計画の決定であり、対象地区が東洋町地区となります。同地区におきまして、地区計画と共に、宝塚市景観計画特定地区の決定に関する意見聴取が景観審議会から出ておりますので、この2議題が相互に関係するため、一括審議をお願いしたいとのことをございます。よろしいですか。

委員 異議なし。

会長 異議がございませんでしたので、議題第2号と議題第3号について、一括でご説明をしていただくことといたします。  
なお、議題第2号は諮問案件でございますので、答申することが必要となります。議題第3号は意見聴取となりますので、採決の必要はございません。  
それでは、事務局よりご説明をお願いいたします。

市 (審議概要の説明)  
今回審議会における議題第2号及び第3号は、宝塚市役所と市役所に隣接する、NTN(株)宝塚製作所跡地を1つの地区「東洋町地区」とし、「地区計画の決定」及び「景観計画特定地区の指定」をすることについてとなります。

(背景の説明)  
まず、経緯からご説明いたします。  
前のスクリーンをご覧ください。この写真は、平成24年10月に撮影した航空

写真です。

宝塚市役所の南隣は、NTN(株)宝塚製作所の敷地として、約9haの土地が長年利用されてきましたが、平成21年3月に操業が停止されています。

現在は、土地利用が決まった状況で、工事を着手している土地もあり、平成28年度末までに、民間事業者と市が、それぞれ土地を取得し、計画が実行されていく段階です。

(都市計画マスタープランの説明)

次に、たからづか都市計画マスタープラン2012についてご説明いたします。

マスタープランの第5章、地域別構想では「近年、工場の流出により、大規模な土地利用転換の動きが見られることから、その動向を注視します。また、NTN跡地についても、県の産業政策とも緊密に連携しながら、適切な土地利用の規制誘導に努めます。」としています。

第4章、部門別整備方針の中の土地利用の方針で、「中心市街地の武庫川右岸の南端部分には、市役所に隣接して大規模な土地利用転換の可能性があるNTN跡地があります。中心市街地の一翼を担うこの敷地は、面積が約9ha、隣接する道路との接道延長が約650mにわたり、敷地の利用状況によっては、市街地形成に多大の影響を及ぼすことが考えられます。そのため、敷地周辺の空地の確保や緑化の推進、周辺歩道の整備、敷地周辺市街地から武庫川河川敷緑地へのアクセス道路の設置など、中心市街地にふさわしい都市空間が確保され、良好な土地利用となるよう、用途地域などの地域地区、地区計画制度などを活用し、適切な規制と誘導に努めます。」としています。

この都市計画マスタープランの方針を踏まえ、民間事業者と市、また、県都市計画課とも協議を行い、土地利用が決まり、この度、「地区計画」と「景観計画特定地区」を導入するに至りました。

土地利用の予定としましては、市役所側から順に、市取得予定の「公共公益施設予定地」、「新設道路」、店舗を予定している「商業施設予定地」、共同住宅の建設が進んでいる「集合住宅予定地」、戸建住宅が立ち並ぶ予定の「戸建住宅予定地」となります。

また、「公共公益施設予定地」と「商業施設予定地」の河川沿いには、緑道を設ける予定です。

(周囲の現況状況の説明)

次に地区の周囲の現況について、写真でご説明いたします。前のスクリーンをご覧ください。

まず、この写真は武庫川河川沿いの現況です。既存のコンクリートブロック塀に囲まれています。

次の写真は、地区の一番下流側に位置する所で、住宅地が隣接しており、整理された住宅地が立ち並んでいます。地区内も戸建住宅が立ち並ぶ予定です。

次は、河川の反対側、県道の写真です。県道側は、さまざまな用途の建物が立ち並んでいます。

次に、前のスクリーンに映しております図面をご覧ください。東洋町地区周辺の土地利用の現況を簡単にご説明いたします。

南側の戸建住宅や、共同住宅などがある所は、第一種住居地域です。西側には中小規模の工場、作業所と住宅が混在する準工業地域、さらに西側には中低層の

マンション等がある第一種中高層住居専用地域があります。

最後は、地区北側の写真です。市役所から、道路を挟んで、末広中央公園があります。今後末広中央公園側には、中央公民館の移転が計画されています。

(地区の説明)

次に、地区内について、ご説明いたします。

2－8ページの位置図と、前のスクリーンを併せてご覧ください。

当地区は、赤色に着色している区域になります。

NTN(株)宝塚製作所跡地の部分が、工業地域であり、高さの制限がある高度地区の指定はありません。

市役所部分は、第2種住居地域であり、真北方向の高さの制限がある第4種高度地区となっています。

(議題第2号の説明)

それでは、議題第2号「阪神間都市計画 地区計画の決定 東洋町地区について」ご説明いたします。

本日は、諮問となります。

(東洋町地区地区計画(案)の説明)

議題書2－3ページをご覧ください。今回決定する計画書となります。

名称は、「東洋町地区地区計画」とします。位置は「東洋町の一部」とします。面積は「約10.9ha」です。

「地区計画の目標」は、「公共公益施設・商業・居住スペースなどの複合型の土地利用を進めることから、この開発事業の施行による事業効果の維持・増進を図り、周辺を含む住宅地の良好な住環境を形成すること」としています。

「土地利用の方針」についてご説明いたします。議題書2－9ページの計画図と、前のスクリーンを併せてご覧ください。

地区の特性に応じて、市役所に近い北側から「公共公益施設地区」、「商業施設地区」、「集合住宅地区」、「戸建住宅地区」に細区分します。また、地区界に道路、河川側に緑道を設け、これらを地区施設として定めます。

「地区施設」とは、主として街区内の居住者等の利用に供される道路・緑地などの公共空地のことでその配置および規模を定めるものです。

次に、個別の地区の方針についてご説明いたします。市役所に近い北側から順にご説明いたします。

まず、「公共公益施設地区」の方針は、「市役所を中心とした市の中核となる施設を配置し、公共公益上必要な機能の向上に資する土地利用を図る。」としております。市庁舎と一体となった危機管理センター、ネットワークセンター、上下水道局庁舎の複合施設や社会福祉施設の誘致、市民ひろば等を計画しており、現在、公募型プロポーザルにより事業が進んでいます。

「商業施設地区」は、「商業施設を適正に配置するとともに、景観に配慮し、周辺環境の調和を図る。」としています。また、「商業施設地区全体において、店舗、飲食店その他これらに類する用途(以下「店舗等」という。)で店舗等に供する部分の総床面積の合計は、15,000㎡以下とする。」としています。

これは、事業者が商業施設の計画を市に説明し、理解を求めたことに関し、市は事業者に対し、周辺道路整備や緑道整備、災害時の物資供給の協力などを求め

る協議を行いました。その結果、当該計画をこの地区計画の土地利用の方針及び地区整備計画において担保し、誘導していくことが決まったものです。

「集合住宅地区」は、「集合住宅を中心とした適切な規模及び形式による住宅を配置し、周辺の中低層住宅を主体とする地域の土地利用の維持、増進を図る。」としています。

「戸建住宅地区」は、「戸建て専用住宅を主体とした低層住宅地を配置し、緑とうるおいのある良好な居住環境の低層住宅地を形成し周辺の住宅地の住環境の維持、増進を図る。」としています。

「建築物等の整備の方針」につきましては、次にご説明する「地区整備計画」で具体的にご説明いたします。

(地区整備計画の説明)

議題書の2 - 4ページからの「地区整備計画」をご覧ください。

地区整備計画は、地区計画区域約10.9haのうち、現在の市役所部分を除く約8.7haを対象としています。

「地区施設」として、「道路」幅員9m、「緑道」幅員3mを定めています。配置は、2 - 9ページの計画図のとおりです。「道路」は、公共公益施設地区と商業施設地区の間をつなぎ、車両通行の円滑化を図るため設けるものです。「緑道」は、河川空間との間に連続した緑化を図るために設けるものです。

次に「建築物等の用途の制限」についてご説明します。まず「公共公益施設地区」は近接する市役所の第2種住居地域を目指した用途とし、建築してはならない用途を定めています。公共公益上必要な機能での土地利用を図り、周辺環境の維持・調和を図ります。

「商業施設地区」は、周辺地域で指定している特別工業地区において制限している用途を基本にして、建築してはならない用途を定めています。活気のある快適な空間を創出し、商業施設を適正に配置するための用途に限定することにより、周辺の住環境の維持・調和を図ります。

また、(6)「店舗等で店舗等に供する部分の床面積の合計が、敷地面積15,000㎡未満の場合、5,000㎡を超えるもの。」と制限しているのは、土地利用の方針において定めた「店舗等の総床面積の合計を15,000㎡以下とする」規定を補完するものです。

「集合住宅地区」、「戸建住宅地区」は、建築できる用途を掲げ、それ以外の用途を制限します。共同住宅や戸建住宅に必要な用途の制限とすることで、良好な居住環境の維持、増進を図ります。

「建築物の敷地面積の最低限度」については「商業施設地区」、「戸建住宅地区」についてのみ定めています。

「商業施設地区」は、「店舗等の敷地面積の最低限度は、7,500㎡とする。」としています。用途の制限と同様、土地利用の方針において定めた「店舗等の総床面積の合計を15,000㎡以下とする」規定を補完するものです。

「戸建住宅地区」は、現在、本市「開発事業における協働のまちづくりの推進に関する条例」に基づく開発ガイドラインで規定している、敷地の最低限度100㎡を補完するものです。新たな敷地分割を防止し、良好な居住環境の維持を図ります。

次に「建築物の壁面の位置の制限」については、「集合住宅地区」のみ定めています。これは、河川沿いに続く緑道の延長となる所で、「aの部分」となります。

「外壁等」の面から計画図に表示する「aの部分」の道路境界線までの距離は、3m以上でなければならないと定めています。これは、敷地内の緑化を推進するためであり、後にご説明いたします景観計画特定地区の景観形成基準と合わせて緑道の連続性の担保を高めています。

最後に「建築物等の高さの最高限度」は、全ての地区で定めています。まず「公共公益施設地区」、「商業施設地区」については、市庁舎の軒高さに合わせ、20mと制限しています。また、「公共公益施設地区」のみ、高さの最高限度20mに加え、近接する第4種高度地区と同じ真北方向の高さの制限を加えています。「集合住宅地区」は、市庁舎の最高高さに合わせ、31mに制限しています。「戸建住宅地区」は、低層住宅地の高さの制限にあわせ、10mとし、良好な居住環境の維持を図ります。

計画書の内容は以上となります。

#### (縦覧結果等の説明)

最後に、これまでの経過及び今後のスケジュールについてご説明いたします。2-10ページをご覧ください。

3月16日から3月30日まで、条例に基づく2週間の縦覧を行いました。縦覧者は5名で、意見書の提出はありませんでした。

また、5月15日から5月29日まで、法に基づく2週間の縦覧を行いましたが、こちらの縦覧者は0名で、意見書の提出もありませんでした。

今後のスケジュールは、次の2-11ページをご覧ください。本審議会で答申を頂いたのち、都市計画の決定を行う予定です。

以上で議題第2号「阪神間都市計画 地区計画の決定 東洋町地区について」の説明を終わります。

#### (議題第3号の説明)

引き続き、議題第3号「宝塚市景観計画特定地区 東洋町地区 について」についてご説明します。

#### (景観計画と景観計画特定地区の説明)

まず、「景観計画」と「景観計画特定地区」についてご説明いたします。

「景観計画」とは、市内全域にかかっている景観の規定であり、市内を5つの地域に分け、指針と基準を設けています。この市内全域にかかっている景観計画は、一定規模以上の行為に対し届出を求めているものです。建築物であれば、敷地が500㎡以上のもの、4階建て以上のものや高さが10mを超えるものに対し届出を求めており、戸建住宅などは届出の対象としていません。

「景観計画特定地区」とは、市全域にかかっている景観計画の指針や基準に上乗せするものであり、地区を指定して定めます。届出は戸建て住宅から対象になります。

#### (再意見聴取となる理由の説明)

本日、再度「意見聴取」となることについてご説明いたします。

本日ご説明いたします「東洋町地区景観計画特定地区」は、当初、地区計画と合わせて手続きが進んでおり、平成27年3月20日の平成26年度第4回都市計画

審議会で意見聴取させていただきました。

その後、平成 27 年 3 月 30 日の景観審議会において事前説明をさせていただいたところ、「東洋町地区は、中心市街地であり、市庁舎もあるので、もう少し特徴のある基準にしてはどうか」とのご意見をいただきました。具体的には、色彩について、他の地区より特徴のある色の基準にし、樹木の種類などを推奨することで、立体的な景観形成基準になるのではないかというものでした。このご意見を受け、色彩については、基準と基準等の解説を見直し、一部修正することとなりました。

よって、本日は、再度の意見聴取とさせていただきます。

#### （変更箇所の説明）

前回、平成 27 年 3 月 20 日にご説明させていただいたものから変更となった箇所につきまして、明示したものを当日資料として、お手元に配布しています。黄色の紙に印刷した資料になります。

見え消し部分が今回削除した箇所、下線部分が今回追加した箇所になります。

大きな変更点としては、2 点 「屋根及び外壁の色彩」と「垣、柵の構造又は位置」となります。

#### （東洋町地区景観計画特定地区（案）の説明）

東洋町地区景観計画特定地区（案）について、ご説明いたします。議題書は、3-2 ページをご覧ください。

本日は、意見聴取となります。

名称は、東洋町地区景観計画特定地区で、位置は東洋町地区の一部になります。地区の面積は、約 10.9 ha で、地区計画区域と同じです。

#### （景観計画区域における良好な景観の形成に関する方針の説明）

「景観形成の方針」は、開発事業の施行による事業効果の維持・増進を図り、今後もこの地区の景観を保全・育成し、武庫川河川敷緑地と調和した緑豊かで良好な市街地環境の維持・増進を図ることを目標とします。

#### （景観計画区域における良好な景観の形成に関する指針の説明）

「景観形成の指針」は、「武庫川河川敷緑地の景観を保全・育成し、緑豊かで良好な市街地環境や安全で安心なゆとりある市街地環境の維持・増進を図るため、景観計画による景観形成の指針の遵守に努め、市民と市が協働してまちづくりを進めます。」とします。

また、広告物は、「まちなみに調和したものとし、掲出については、光源の使用を必要最小限とし、建植え看板の表示面の面積、数量、地上からの高さは必要最小限とし、色彩はまちなみに調和したものとする。」とします。

#### （景観形成基準の説明）

景観形成基準についてご説明いたします。景観形成基準は、届出の対象となる行為ごとに基準を定めることになっています。議題書とは少し順番を変えて説明させていただきます。

なお、地区計画と同様、地区を細区分しています。

まず、建築物の「屋根及び外壁の色彩」についてご説明いたします。こちらは、

全ての地区が対象で、「建築物の屋根及び外壁の色彩及び意匠は、周辺環境と調和した落ち着いたものとする。」としています。色彩につきましては、議題書 3-4 ページの景観形成基準等の解説において、「戸建住宅地区」と「戸建住宅地区以外」に分け、マンセル値において具体的に制限することで、周辺と調和しない色彩の建物を制限しています。

「戸建住宅」については、明るさの明度と鮮やかさの彩度を制限しています。

「戸建住宅地区以外」の地区については、市役所庁舎の外壁と調和するよう、明度と彩度の制限に加え、色合いも制限しました。

前のスクリーンをご覧ください。こちらは色合いの表になります。

戸建住宅地区以外は、基調色にその他の色の使用を制限しました。

「集合住宅地区」の a の部分、河川側にのみかかる基準について説明させていただきます。

まず、「建築物の位置」、「a の部分の道路境界線より 3.0m 以内の部分に建築しないこと。」としています。

「敷地の緑化」の 1 において、「a の部分の道路境界線より 3.0m 以内の範囲は緑化部分とする。ただし、人又は車両の出入口にかかる部分については、この限りではない。」としています。

「工作物の位置」について、「a の部分の道路境界線より 3.0m 以内の部分に築造しないこと。ただし、通路等通行上必要なものや植樹等（斜面を有する部分に築造するもの）で高さ 1 m 以下のものはこの限りでない。」としています。

「垣、柵の構造又は位置」の 1 について、「a の部分の道路境界線より 3.0m 以内の部分に設置しないこと。ただし、生垣はこの限りでない。」としています。これは、河川沿いに続く緑道の延長になる敷地内の緑化を推進するもので、地区計画の「建築物の壁面の位置の制限」合わせて緑道の連続性の担保を高めています。

次に、南側の「戸建住宅地区」にかかる基準についてご説明いたします。

「敷地の緑化」の 2 で、「道路に面して樹木を植栽すること。」とし、戸建住宅についても樹木の植栽を求めています。

「垣、柵の構造又は位置」については、2 で、「道路に面して設ける垣又は柵の構造は、生垣や、植栽を併設したへい又はフェンス等で高さ 1.2m 以下ものとする。ただし、門柱及びこれに附属する意匠上の部分を除く。」とし、4 で、「門扉及びガレージ扉は、開放時に道路内に突出する構造としないこと。」としますとして良好な住環境の形成を図ります。

最後に「戸建住宅地区以外の地区」にかかる基準についてご説明いたします。

「敷地の緑化」については、戸建住宅地区と同様に、2 で「道路に面して樹木を植栽すること。」とし、3 で、「建築物の敷地が 1,000 m<sup>2</sup> 以上の場合は、緑視率を 20% 以上道路側において確保すること。ただし、敷地の状況により緑視率 20% 以上が確保できない場合は、緑被率を 20% 以上確保すること。」とし、まとまった規模の建物については、一定の緑量を確保するよう求めています。

「垣、柵の構造又は位置」については、3 で、「道路に面する垣又は柵の構造は、生垣をはじめ植栽を併設したへい又はフェンス等緑化の妨げにならない周辺環境と調和した良好な意匠のものとする。」とし、景観形成基準等の解説において、道路に面するへい又はフェンス等における色彩について推奨する色を、茶系とするとして基準を定めさせていただきました。

また、4 で、「門扉及びガレージ扉は、開放時に道路内に突出する構造としないこと。」として良好な住環境の形成を図ります。



以上で、東洋町地区景観計画特定地区の案の説明を終わります。

(縦覧結果等の説明)

最後に、これまでの経過及び今後のスケジュールについてご説明いたします。  
3－8 ページをご覧ください。

景観審議会のご意見により、内容を一部修正しましたので、最初からの手続きとなります。

6月1日から6月15日まで、条例に基づき2週間の縦覧を行いました。縦覧者は0名で、意見書の提出はありませんでした。

今後のスケジュールについては、次の3－9 ページをご覧ください。7月6日に景観審議会の事前説明を行い。その後、8月に2週間、2回目の条例縦覧を実施する予定です。9月には景観審議会に諮問し、当審議会に報告を行い、9月末を目途に指定を行う予定です。

以上で議題第3号「宝塚市景観計画特定地区（東洋町地区）について」についての説明を終わります。議題第2号及び議題第3号につきまして、ご審議のほど、よろしく願いいたします。

#### 質疑応答

会 長

ありがとうございました。

それでは、説明が終わりましたので、ご質問、ご意見をお願いしたいと思います。ご意見等がありますか。

委 員

議題第2号、地区の指定についてお伺いします。集合住宅地区と戸建住宅地区は、どのように分けているのか。また、その理由を教えてください。どのような検討をされ、どのような経緯で指定されるのでしょうか。

市

商業施設地区と集合住宅地区、戸建住宅地区は民間開発事業で計画されています。集合住宅地区と戸建住宅地区については、既に都市計画法第29条の許可手続きが済み、事業者による開発工事が進んでいる状況です。

各地区の区域については、市と事業者が開発協議を進める中で、事業者側から提案があり、その提案を元に協議を進め、結果、各地区の区域が決まったという経緯となります。

委 員

もう少し河川を意識した区域の取り方もあったのではないかと思いますので、お伺いしました。

委 員

緑化等について、武庫川沿いの緑化のご説明はありましたが、県道側の緑化は、どのようなご検討をされているのか教えてください。

市

まず、商業施設地区等を含めた民間開発事業の所については、現道の県道西宮宝塚線の歩道を3.5mに拡幅する予定で、事業者が整備を進めています。

集合住宅地区については、当該緑化規定により、敷地内に緑化部分を設けますので、道路から見る緑化については協議しています。商業施設地区についても、1,000

㎡以上の建築物となりますので、この緑化規定が適用されますので、個別で協議することとしています。

戸建住宅地区については、戸建て住宅 57 戸が計画されています。県道側の敷地については、建物の裏側となり、壁が見えるような敷地配置になっています。市としては、川側と同じような整備にしたいと考えておりましたが、全体計画の中で、合意に至りませんでした。道路側については、「生け垣等で緑をできるだけ入れてください。」というお話しをしています。

会 長 委員のお聞きになりたい部分は、道路側と、この地区計画の対象となっている敷地の間の部分だと思います。例えば、歩道整備という形で、歩道の緑化を行うような場合と、今ご説明があったような敷地側の緑化として、緑被率等の緑化を行う場合と、2つがあると思います。今のご説明は、恐らく敷地側の景観の観点や、敷地境界部分で、敷地側で取り組めることを決めているというご説明だと思います。市として、道路側の今後の整備については、どのように考えられていますか。

市 周辺県道については、3.5m幅の歩道を整備する方針でございます。3.5m幅であれば、自転車も通ることとなり、歩行者等の通行に供する歩道幅員が確保できると考えています。緑化については、今ご説明させていただいたように、敷地内でだけ緑化に努めるという考えです。

会 長 今のご回答でよろしいですか。

委 員 なかなか難しいということは分かりました。

会 長 歩道としての整備はもちろん考えていますが、例えば、歩道幅員が5m程度あり、植樹帯や緩衝緑地のような空間を設けることができれば、当然その取り組みの可能性はある。しかし、現時点でそこまでの歩道幅員の確保ができないので、歩道機能の整備を中心にしたいとの考えということです。

他にご意見等はございますか。

委 員 今の話の続きとなりますが、現況の歩道幅員プラス 3.5mの幅となるのか、現況の歩道幅員を含めて 3.5mの幅となるのか教えてください。

市 現況の歩道は幅員が2mあるなし程度の狭いものです。現況の歩道を拡幅して、全幅で 3.5mにするという考えです。

会 長 要するに、今の歩道幅員に 3.5mを足すのではなく、今の歩道も含め全幅で 3.5mの歩道の整備をすると理解していただければと思います。

委 員 説明は分かりましたが、車椅子と人の行き交いについて、福祉のまちづくり条例ではどうなっているのですか。

市 車椅子との行き交いは、1方向 1mずつの最低 2mが必要するとされています。県道の歩道幅員 3.5mの内、幅 3m部分しか通行できません。車椅子を含めた人の通行は可能ですが、歩道内に緑化の余地はないと考えております。

委員 もう少し後退させることはできなかったのかと思っています。ファミリーランド跡地の歩道も現況のままです。本来なら 4m の歩道幅が取れるはずなのに取らなかった。そのため、離合が行いにくいままです。今回はそのようなことがないように思い、お聞きしました。

市 歩道幅員に関し、市においても、道路構造令に準拠した、道路の構造の技術的基準に関する条例を設けています。その条例に基づき、歩道幅員 3m 以上で考えています。条例の運用として、「通行者が特に少ない場合は歩道幅員を 2 m まで縮小できる」としてはいますが、本道路については、通行者が少ない道路ではありませんので、3.5m の歩道幅を計画しています。

会長 「車椅子等を含めた通行を考慮し、現道路の物理的な要因も含めて 3.5m の歩道の整備計画になっている」、という市の考えだということですね。よろしいですか。

委員 続きをよろしいですか。そのような考えであれば、県道は東側に歩道がありますが、反対側の西側には歩道がありません。また、役所の前南側のバス停付近の歩道は波打った状態で、とても車椅子が通れる状態ではありません。それらを踏まえて、道路幅、道路を移動させる、バス停の位置を変える等の考えはないのですか。

市 本道は県道ですので、それらの調整を県としています。本拡幅に合わせ開発地の方に本線を少し振る、西側の歩道整備を将来適宜進めていくことを、県と調整しているところです。バリアフリー化についても、現在バリアフリー化し得る方法を県と協議しながら整備していく考えです。

委員 西側の歩道の幅員はどの程度になるのですか。

市 構造の連続性を考え、2.5m の歩道幅員を確保するよう、現在、県と協議、調整をしています。

会長 第 3 号議題は意見聴取となっております。景観についても、都市計画審議会としてのご意見や、景観審議会への問い合わせ、あるいは要望でも結構です。何かご意見等はございませんか。

委員 本年 3 月まで景観審議会の方に所属しておりましたが、その時に、この景観計画特定地区の内容に、「特徴的なものをもう少し入れた方が良いのではないか」との議論が出ていたかと思います。先ほどご説明をお聞きした中で、樹種のような話はやはり不適切であるとのこと判断がされたのですか。

市 緑化の樹種の推奨については、現在、市が予定している公共施設地区や、緑道の計画が進んでいます。今の段階で樹種の推奨を入れると、プロポーザルの進行の妨げになる可能性も否定はできないというところもあります。ある程度事業が進んだ時点で推奨樹種を入れる方が良ければ、その時点で一部変更として反映していきたいと考えています。

委員 壁には明度の下限がありますが、屋根については、下限はないのですか。

市 屋根は色相 N で 8 程度以下、R、YR、Y 等で 6 程度以下としており、下限はなく、真っ黒でもやむを得ないという考えです。明度は、数字が上がるほど白に、数字が下がるほど黒に近いという色の表現になりますが、屋根については、真っ黒は良いのですが、真っ白すぎる色はやめていただきます。外壁については、真っ白、真っ黒はやめていただきたいという色規制です。もともと景観計画で規定している基準を、そのまま反映しています。

委員 市役所の庁舎のイメージを彷彿させるような色という議論があったと思いますので、屋根の色も上下限を設けられると思っていました。全市域で考え方を統一した方が良いという話ですか。

会長 都市計画審議会から「この様な意見があった」と、景観審議会の方に申し伝えるため、意見聴取をさせていただいています。趣旨がよく理解ができませんでしたので、お教え願いますか。

委員 意見として伝えていただくのであれば、「樹種として特徴的な部分を出すという考えはいかがですか」ということと、「屋根の明度の下限という事も少し検討されてはいかがですか」、ということ意見をとしてください。

会長 ありがとうございます。ご意見として分かりました。

委員 景観審議会のご意見もあると思い、意見をさせていただきました。

市 分かりました。

会長 他にご意見等はございませんか。全体的なご意見でも結構です。

委員 意見になるかどうか分かりませんが、へい又は柵について、案を見ると、樹木、植栽を併設したへい又はフェンス等との規定について、へい等は透過性がなくても良いという理解でよろしいですか。

市 その通りです。

委員 へいについて、戸建住宅地区以外には高さの制限がありませんが、それは、例えば、高さが 2m、3m のへいでも構わないという解釈でよろしいですか。施設の使用によっては、緑道側からあまり中を見られない方が良いという場合があると思います。「遮蔽性のあるものでも良いが、植栽を併設してください」、との理解でよろしいですね。

市 戸建住宅地区については、「道路に面して樹木を植栽してください」という程度しか規定がありませんので、へいの高さに規制を設けています。その他の地区については、敷地面積がある程度ありますので、個別にデザイン協議に懸かる案件が多くなります。その中で、また、緑量の規定がかかることがありますので、へいについては高さの規制をしていません。現にマンションですと、1階に住戸があり、目隠しのへいを設けています。しかし、その手前、道路側に植栽を設けていただい

ますので、あえて、戸建住宅地区以外は高さを設けていない基準にさせていただきました。

委員 個別協議の中で指導していただけると理解してよろしいですね。

市 はい。

委員 これも恐らく個別協議となると思いますが、商業施設での屋外広告物の色彩基準です。このような基準では決められないことであると思います。また、会社のカラーもあると思いますが、補色関係の厳しい、目立つような看板を付けられたり、黄色系でもかなり彩度の高い看板を付けられたり、けばけばしいような看板もあるかもしれません。そのあたりは周辺と調和するよう、個別協議の中で指導していただければと思います。

もう1点、第2号議案に戻りますが、かなり大きな土地面積の土地利用の変更です。マスタープランにもあったように、用途地域を思い切って変えてしまうこともあり得ると思います。用途地域の変更は検討されましたか。これから検討されるのか、あるいはその検討はせず、やはり地区計画だけで規制誘導していこうとしておられるのか、考え方を教えていただけますか。

市 この地域は現在、工業地域に指定されています。高度地区の指定も今のところはありません。用途地域と高度地区の見直しについては、阪神間都市計画の中で定期見直しする時期が平成29年になっています。市としては、その時期に用途の見直しを行いたいと考えています。

委員 分かりました。

最後にもう1点、戸建住宅地区の最低敷地面積が100㎡ですが、高さ制限は10mと第1種低層住居専用地域並みの制限になっています。ここは第1種低層住居専用地域のように北側斜線は規制されないと考えてよろしいですか。少し規模的に窮屈な印象があるのですが、もう少し敷地面積の最低限度を120㎡程度に上げておかれる方が良いとおもいますが。

57戸の戸建て住宅が既に計画されておりますね。そこに3階建てが建てられ、ガレージを取られたりすると、緑化義務もありますので、手詰まり感がある所にならないかと危惧しています。

市 戸建て住宅の計画については、現在57戸が計画されており、県道側には、9区画ほどありますが、こちらは全て3階建てを計画されているようです。その他の区画につきましては、1区画が120から140㎡程度の敷地面積になります。こちらについては、2階建てを計画されると聞いております。

委員 県道側の住戸は南北に並んでしまいますので、あまり日照条件が良くないのではないかと考えます。区画内に設ける道路により、環境は維持されるのでしょうか。

会長 戸建住宅地区と既存住宅地の間に、この地区へアクセスするような区画道路が造られますね。

市 戸建住宅地区と既存住宅地は、幅員 9mの道路が整備されます。戸建住宅地区の中も、幅員 6mの区画道路が整備されます。

会長 平面図では、集合住宅地区と戸建住宅地区との間ですね。

市 そのとおりです。

委員 戸建て住宅間での密集感といいますか、北側斜線がなく、北側の敷地の方が敷地の際に高さ 10mの住宅を建てられると、日照の確保が難しくなるかと思います。

市 戸建住宅地区と集合住宅地区との間に 6mの道路ができます。戸建住宅地区はその道路からしか、県道側へ出られない計画になっています。戸建住宅地区の中には提供公園と、集会所も造られます。このような計画の地区となります。

会長 よろしいですか。

委員 ありがとうございます。

会長 他にご意見等はございませんか。

委員 2－3 ページの土地利用の方針で、公共公益施設地区は、「市役所を中心とした市の中核となる施設を配置し」となっています。これはある程度目途がついているのですか。

会長 公益公共施設の中身についてなどですね。

市 公共施設地区については、市が所有する用地ということで、現在、市で基本計画を策定する準備にかかっております。ここにつきましては、基本構想を平成 26 年 9 月に策定し、全体として市役所を中心とした基本の方針である「いこい・つどい・ささえあう市民の『ひ・ろ・ぼ』」をテーマとした取り組みを進める方針になっています。昨年 2 月に、プロポーザルの説明の中でありましたが、そのプロポーザルを経て、先般、事業者、設計、土地利用に係る基本計画と基本設計の策定業務の委託業者が決まった状況です。今後、7 月上旬に契約が締結され、本格的な設計作業に入っていくという状況です。

市 少し補足してご説明をさせていただきます。市が取得するエリアは、赤で示すエリアと考えてください。全体 9 ha のうち 4 ha を今回市が取得します。エリアの基本的な考え方としては、耐震性、老朽化の問題で建替えを行わなければならない上下水道局庁舎を建設できないか計画をしております。これと併せて、この隣の部分になります。広場として空間として設けられないかということの基本構想ということで、平成 26 年 6 月に策定し、このような図面になっています。そして、こちらの民間開発地との間の部分ですが、ここには、社会福祉施設として、障害者支援施設が 2 施設できる予定となっています。市として自らが活用するのは、この 4 ha のうち、3 ha となります。残りの 1 ha については、市から阪神福祉事業団という社会福祉法人へ、土地をお譲りして、障害者施設がここに出来るとご理解いただけ

れば良いと思います。

現在、市で取得した部分について、基本方針を位置づけたところをより具体的な図面に落とししていく作業、これをゾーニングといいます。どのような施設をこの中に盛り込んでいこうかを描いた図を作っていきます。

上下水道局庁舎をこの中に造ります。駐車場も拡張して造ります。広場も造ります。河川側のこの地区計画の中となりますが緑道も造ります。そして、県道側については、道路に付随する歩道は 3.5m ですが、さらにその奥に敷地内で緑地も含めてオープンスペースを取れないか、との基本構想になっておりますので、これらを具体化していくための作業、いわゆる基本計画、基本設計、本格的な図面を作成する作業にこれから懸かるため、この 2 月にその事業者をプロポーザルにより募集し、提案を受けました。6 つの民間事業者からそれぞれ提案があり、その中から、市として今後設計を行う事業者を決定したところです。まだ決定したところですので、これから事業者と契約を締結し、今年度内にこの設計を進めていくこととなります。現時点では、このようなゾーニングで考え方として図面をお示しさせていただきましたが、設計事業者からご提案いただいた内容としては、この上下水道庁舎を河川側ではなく、県道側に近い所で建物が建てられないか、併せて、広場はその外周を巻くようなかたちでできないかのご提案をいただいています。このような内容を踏まえながら、今後内容についても様々な方と協議をしながら詰めていくということになります。あくまでも事業者を決めたという段階ですので、ご提案いただいた内容そのものを、描かれたとおりに作り上げていくのではなく、事業者と協議、市民、あるいはこのような場でご意見をいただく中で、設計を行う作業に懸かりたいと思っております。今はそういう状況です。

委員 宝塚市は今まで商業施設を計画してきて、うまくいかなかったという思いがあるのですが、大丈夫でしょうか。心配がありますのでご質問させていただきました。

市 商業施設は 2 店舗が計画されています。1 つは、ホームセンターが入ります。もう一つは、図面では未定となっておりますが、スーパーマーケットが入る予定となっております。近隣の方もお使いをいただけます。河川の上流から下流を見て右側を右岸といいます。この武庫川の右岸側には今までこのようなホームセンターはありませんでしたので、新たな需要が生まれるのではないかと考えております。民間事業者ですので、今後どのようなようになるか、市としては分からないところです。当然民間事業者として、十分事業ができるような形で進められていくものと思っています。

会長 他にご意見等はございませんか。

委員 現在、バスが 1 時間に 1 本程度で運行されていると思います。この計画に伴い、今後バスの本数を増やすとか、バス停も増やした方が良いのではと思います。その辺はどのようにお考えなのですか。

市 バス停については、今回の整備区域に 2 カ所あります。1 カ所、市役所付近については、交差点付近、横断歩道の真ん中にあり場所が悪いため、移設を検討しています。

バスの増便については、現在運行されている阪急バスとは調整していません。このような新たな開発が行われ、需要が高まるようであれば、状況を見ながら阪急バ

スとも調整していきたいと考えています。

会 長

他はよろしいですか。

いろいろご意見をいただき、ありがとうございました。景観審議会からの意見聴取に関して、少し工夫や配慮を検討してはいかがかのご意見もいただきましたので、私と事務局で取りまとめをさせていただき、景観審議会へ報告させていただきたいと思います。

そして、冒頭で申し上げましたように、議題第2号は諮問案件でございます。答申することが必要となりますので、これから採決に入りたいと思います。この議題第2号につきまして、都市計画審議会として、この原案のとおり決定することに同意するとして答申することに異議はございませんか。異議がございませんでしたら、賛成ということにさせていただきます。いかがでしょうか。

委 員

異議なし。

会 長

ありがとうございます。

では、異議なしでございますので、議題第2号につきましては、原案のとおり決定することに同意するとして答申いたします。

少し前後しますが、第3号議案の意見聴取に関しては、私と事務局で取りまとめる形で、本日いただいたご意見を景観審議会へ提出したいと思っています。

それでは、本日の審議はこれで終了いたします。

最後に、事務局から連絡事項等がありましたらお願いします。

市

本日は長時間ご審議をいただき、誠にありがとうございました。それでは、事務局からご連絡をさせていただきます。次回の都市計画審議会は、既にご連絡をさせていただいていますが、7月10日（金）午後2時から、場所は本日と同じこの会議室で開催いたします。

議題につきましては、阪神間都市計画区域マスタープラン等の見直し素案についての事前説明と、区域区分いわゆる線引きの見直しに伴う、阪神間都市計画の用途地域、高度地区、地区計画、特別緑地保全地区、防砂の施設の変更素案についての事前説明を予定しています。特別緑地保全地区は県決定、それ以外の用途地域等は市決定の案件となります。ご多忙かとは存じますが、ご出席の程をよろしくお願い申し上げます。以上が事務局からの連絡となります。

会 長

ありがとうございます。

これもちまして、本日の審議会を閉会といたします。

－ 以 上 －