

阪神間都市計画道路の変更案

(都市計画道路 競馬場高丸線ほか1路線) に対する法定地元説明会

要 旨

■日 時；平成28年7月24日（日）

【第1部】10：00～12：00、【第2部】13：30～15：30

■場 所；仁川小学校 視聴覚室

■参加者；延べ152名（【第1部】59名、【第2部】93名）

※第1部と第2部は、地域を阪急今津線以東か以西の別で分け、説明内容は同一でした。

■説明会概要；

市役所より配布資料及びスライドを使用し、都市計画変更の概要や今後のスケジュールなどの説明を行いました。

その後に受けた、ご質問やそれに対する回答等の要旨については以下のとおりです。

また、頂いたご意見やご質問に対して説明会后、市で検討した結果、補足・追加で説明できる内容がありましたので、併せて記載しています。

■意見交換・質疑応答の要旨

<凡例>

●；参加者のご意見

○；市の当日の説明

◎；市の今回の補足・追加の説明

① 事業全体のスケジュールについて

●完成まではどのくらいかかるのか。

○全線供用を平成37年度までの概ね10年間で行いたいと考えています。

② 経緯について

●昭和32年に決定された計画について、なぜ今実行なのか。

●説明会が開催されてから、変更案の決定までのスケジュールが急すぎる。情報不足である。長期計画を公表すべきである。

- 計画決定当時の宝塚市は人口が急増したため、学校や上下水道等の整備を優先し、道路整備が遅れたという経緯があります。そのため現在、宝塚市は阪神間と比較すると、都市計画道路の整備率は低くなっています。
- 未整備の都市計画道路を整備していくための優先順位を示すため、都市計画道路整備プログラムを策定しています。その中で、競馬場高丸線は優先的に整備される位置付けとなっています。

③ 都市計画審議会について

- 都市計画審議会で同意が得られなかった場合は、どこまで見直す予定なのか。
- これまでの説明会等で出た意見は、都市計画審議会に伝わっているのか。
- 都市計画審議会を傍聴したい。また、開催日時はどのようにわかるのか。
- 本日の意見を踏まえ、現在予定している 10 月に都市計画審議会に諮らず、もう少し時間をかけて、都市計画変更について地元協議を行ってほしい。

○見直しが必要な場合は、出された意見によって対応することとなります。

○これまでに頂いたご意見の要旨については、7月に開催した都市計画審議会の中で説明しています。

○都市計画審議会は公開するか否かを事前に審議しますが、原則公開です。当日 30 分前までに受付願います。前回は 15 名（※誤り：正しくは 10 名）まで傍聴が可能でした。傍聴希望者が多数の場合は抽選となります。開催日時についてはホームページにてお知らせしています。

- ホームページを見られる環境でないので、それ以外の方法を考えてほしい。

○都市計画審議会の開催日時の広報の方法については持ち帰り検討します。

→◎ホームページのほか、広報たからづかにてお知らせします。予定どおり 10 月中旬の開催であれば 10 月号に掲載します。

④ 市の財政面について

- 国からの補助金については震災復興事業の一環とのことであるが、震災から 21 年経過し、また他にも地震もあり、国の借金も 1000 兆円にのぼる中、本事業を実施することは適切でないと考える。
- 宝塚市の予算について調べたが、平成 28 年予算(一般会計)は前年度より 49 億円増加しているが、税収は 5 億円程度しか増加していない。競馬場高丸線は全体事業費 60 億円のうち半分は市税で賄うと説明を受けたが、このような財政状況で事業は可能なのか。
- 計画道路の完成目標の 10 年後には高齢社会が進み、75 才以上が現在の 1.5 倍になる。

高齢者介護等の費用は当然増加する。このような社会状況のなか、多額の費用をかけ道路整備を行うべきではない。

●この質問に対する市の見解を、後日で結構なので、必ず公開してください。

○震災復興予算を使用するわけではなく、震災時に顕著となった課題解決のための震災復興計画に基づく事業として実施するものです。

◎ご指摘のとおり宝塚市の平成 28 年予算(一般会計)は前年度より 49 億円増加しています。税収は 5 億円程度の増加ですが、その他については、国庫支出金や地方交付税交付金など税収以外の歳入予算にて、事業を行うための収入を得ています。

当該計画道路も同様に国庫支出金を確保できる事業であり、事業費の約半分を国費で賄う予定です。残りを市費で賄いますが、道路は受益が長年にわたるため市費の部分の 9 割を借金にあたる起債を行います。また、競馬場周辺で整備される道路については中央競馬会が環境整備事業費として事業費の一部を負担する制度もあり、協議を行っています。

⑤ 地下水に関すること(阪急立体交差部、荒地西山線との比較など)について

●阪急電鉄の下を掘るが、土質調査は行っているのか。また、深く掘ることにより周りの路面崩壊の危険性も考えられる。住民の安全性はどう担保されるのか。また、百段階付近の工事についても同様の話であり、ゲリラ豪雨等に耐えられるのか。

●鹿塩では昭和の 20 年代に水害があり、それ以来阪急のガード下を封鎖して水を通れなくしているが、競馬場高丸線は元に戻すことになり、危険を感じる。

●競馬場高丸線と同じく阪急今津線を立体交差する荒地西山線について、地盤が悪く当初より費用がかさんでいると聞いている。荒地西山線の当初の予定事業費用について教えてほしい。

●また競馬場高丸線の予定地は地下水が高く、荒地西山線と同じ状況になると思う。見込んだ費用で事業が行えると確約できるのか。現段階で調査を行い、それを踏まえ試算したうえで進めるべきだ。

○地質調査については事業を行う段階で、調査を行います。

○現在詳細な工法の選定などを行っていません。安全性については、今後その選定の中で最良で安価なものを検討し、安全な構造物を計画していきます。

○競馬場高丸線の方が荒地西山線より阪急軌道が高く位置していることなど、地勢上また工法なども異なるため単純に比較はできません。

○荒地西山線の当初の予定事業費用については、調べて後日お答えします。

→◎荒地西山線の事業費は当初約 100 億円と試算していました。

○お示ししている事業費は、現時点で試算しているものです。

⑥ 市道逆瀬川仁川線（旧県道）との交差部の構造等について

- 旧県道と計画道路は立体交差するのか。平面交差するのか。
- 旧県道沿いの高さはどうなるのか。以前、個別に説明を受けたが段差ができると、旧県道から家へ乗り入れが出来なくなる。阪急交差部から旧県道までを勾配を急にして影響ないように検討いただきたい。
- 旧県道の改良計画はあるのか。

○旧県道とは平面交差します。旧県道は交通量もあるため、交差させない計画とすることは困難です。

○旧県道の高さは阪急今津線との立体交差の構造に大きく影響しますが、その構造については今後測量や設計を行い検討します。

○旧県道は生活道路整備条例として位置付けており、沿道の建て替え等に合わせ順次整備を行っています。

⑦ 阪急今津線の西側に近接する鹿塩郵便局～弁天池の市道(市道 2872 号線)の道路構造について

- 市道 2872 号線はなくなるのか、階段になるのか、今と近い形態となるのか。勾配はどうなるのか。

○市道 2872 号線は階段とはせず、今と近い形態とする予定です。

○市道 2872 号線は旧県道同様、阪急今津線との立体交差が構造に大きく影響しますので現在詳細についてお答えできませんが、道路構造令の基準内の勾配（9%以内）で整備可能なことを確認しています。

⑧ 既存道路との関係について

- 既設道路と計画道路の交差形状がわからない。
- 信号はどうなるのか。
- 計画道路を 8m の計画のまま車専用として整備し、既存道路を歩行者優先とすれば、いい街になると思う。
- 家の立地上、計画道路でなく、既存道路を引き続き利用していく人もいる。既存道路は狭く自転車の事故などの危険を感じるため、無電柱化の整備が必要である。既存道路の整備はいつ行うのか。また、計画道路との費用の比較は行ったのか。

○基本的に平面交差となります。

○信号は今後警察と協議を行い、検討していくこととなります。

○阪急今津線の横断は現状高さ制限がある場所や、狭い踏切である場所であるため問題

です。また、交通事故防止の観点からも人、歩行者等と自動車の分離を図ります。

- 計画道路を整備することにより、既存道路の通過交通が軽減されるため、既存道路の安全性は高まります。
- 無電柱化については、生活道路で行うことは、技術的にも費用面でも非常に困難です。

⑨ 工事の施工について

- 工事施工の際、既存道路に何t車が通ることになるのか。既存道路は危険な道である。最高でも4tまでと約束してほしい。出来ないなら既存道路を通行止めにして頂きたい。
- 工事に際して、既存道路が傷めば直ぐに直して頂きたい。

○今後、事業を行うにあたって、施工方法等の具体的な対応について説明させていただきます。

⑩ 都市計画道路の廃止について

- 大阪では不要な都市計画道路について7路線程度廃止にしたという事例を見た。宝塚市も行うべきである。

○宝塚市も兵庫県作成の「都市計画道路見直しガイドライン」に基づく一定の基準で判断し、平成28年7月22日に3路線を廃止としています。

⑪ 意見の反映について

- 昭和32年から建築に対する制限がかかっている方は本当に苦しんでいる。もっと住民の立場で計画してほしい。
- 14mの計画の必要性について説明を聞いたが、その一方で住んでいる生活（土地）を奪うというデメリットがある。8mであれば20軒程度、立ち退かなくてもすむ。8mでの整備を試算すべきである。
- 基本的には反対していない。福祉は福祉、道路は道路で分けて進めていくべきである。問題を分けて、会を設けて、十分に議論して進めてほしい。
- 説明会等で出された意見の中で、これまでに反映された意見はあるのか。

○8mでの整備は現在の基準上また、安全上からも行うことはできません。

○ご指摘のとおり、道路などの施設を造ろうとすれば、立ち退きなどの問題は発生してきます。その影響についてこれまでも考えながら計画をしてきましたが、これからも考慮していきます。

○ご意見を聞く中で、反映できるご意見があれば反映していきたいということが説明会

の主旨です。平成20年ごろからの話ではありますが、仁川小学校のグラウンド減少面積を軽減するように線形を見直し、また、百段階段を車が通れるように改善しました。
○これからも、よりよいものになるために意見の反映を行っていきます。

⑫ その他のご意見について

- どう良くなり、どう住みやすくなるのか。ビジュアルで示してほしい。
- 地域の生活事情を考えると、南北道路のほうが整備の優先度が高いと考える。
- 高齢者にとっては、計画道路が逆に地域分断となると懸念される。
- 競馬開催時や、通勤時に周辺に交通があふれる懸念がある。

【問い合わせ先】

宝塚市 都市安全部 建設室 道路政策課

TEL 0797-77-2097、FAX 0797-77-9119

E-Mail m-takarazuka0085@city.takarazuka.lg.jp