

平成 2 8 年度

第 2 回宝塚市都市計画審議会議事録

日時 平成 2 8 年（2 0 1 6 年）1 0 月 1 4 日（金）

午後 2 時から 5 時まで

場所 宝塚市役所（3 階）3 - 3 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 28 年（2016 年）10 月 14 日（金）午後 2 時から 5 時まで
- (2) 開催場所 宝塚市役所（3 階）3-3 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。

島田委員、浅谷委員、岩佐委員、寺本委員、西井委員、奥野委員、柏樹委員、古家委員、藤岡委員、細川委員、長友地域交通官（関貫委員代理人）、古川委員、番田委員、平井委員、古田委員、前田委員である。

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 西井会長は、議事録署名委員として、18 番平井委員及び 19 番古田委員を指名した。

イ 西井会長は、宝塚市都市計画審議会における口頭意見陳述の取扱い基準に基づき、意見提出者による口頭意見陳述を実施することを確認した。また、宝塚市都市計画審議会の運営に関する規程第 5 条第 3 項の規定に基づき、口頭意見陳述は非公開とすることを確認した。

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、傍聴者 12 名の入室を承認した。

エ 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（3.6.862 号競馬場高丸線ほか 1 路線）について
(諮問)

議題第 2 号 阪神間都市計画地区計画の決定（武田尾地区）について
(事前説明)

2 会議要旨

(1) 議題第 1 号

【議題第 1 号「阪神間都市計画道路の変更（3.6.862 号競馬場高丸線ほか 1 路線）について」】

市 (説明開始)
阪神間都市計画道路の変更(競馬場高丸線ほか 1 路線の変更)について説明します。
説明の流れですが、最初に「計画位置」について説明し、次に「過去の経緯」、「路線の必要性」、について説明します。続いて「都市計画変更」について説明した後に、「地元協議」の状況を説明します。その後「縦覧の結果」、「今後のスケジュール」を説明します。

(計画位置の説明)
では「計画位置」について説明します。競馬場高丸線の位置ですが、赤い線の位置に計画されています。競馬場付近の県道生瀬門戸荘線から旧県道、阪急、仁川団地の既存道路をとおり、宝塚第一中学校前までを繋ぐ約 900m の道路計画となっています。
また競馬場高丸線と合わせて、南側の百段階段と言われている階段付近を車が通れるよう山手幹線の一部を整備し、高丸地域へと繋げる予定です。階段の上側で高さが現在より約 7m 下がるため、北側についても段差を解消する必要があり、約 200m 程度で擦り付ける計画を予定しています。なお、北側について、現在車止めがあり、車

両の通行ができない状況になっていますが、合わせてこちらの道路も車両の通行ができないか検討をしている状況です。

写真にて現況と計画をご紹介します。県道側より説明しますと、競馬場付近に交差点ができます。阪急付近については、計画道路が阪急の下を通ります。仁川団地内付近は高さ、幅は変わりますが、現在ある道路上を通ります。百段階段付近についてですが、ここを車が通れるように整備し、高丸地域へと繋がるようにします。

以上が、競馬場高丸線及びそれに伴う山手幹線の変更範囲に関する計画位置の説明です。

（過去の経緯の説明）

続いて、「過去の経緯」について説明します。競馬場高丸線は昭和32年9月に都市計画決定された路線です。阪神・淡路大震災を機に、平成8年に事業着手に向け調整を開始しました。その際は仁川団地の建て替えなどの計画がある中で、地元調整が整わず、事業化には至りませんでした。

平成20年にも事業化するために、協議等を行っていましたが、市の他事業との兼ね合いもあり、事業化には至りませんでした。

（路線の必要性の説明）

続いて、「路線の必要性」について説明します。都市計画道路は、その機能により大きく幹線道路、補助幹線道路に分類されます。そのイメージを図化しました。幹線道路は都市の広域的な拠点間や、都市内の市街地間を結ぶ路線です。補助幹線道路は、幹線道路で囲まれた区域内に発生する交通を効率的に集散させるための道路です。競馬場高丸線は補助幹線道路であり、地域内の交通を集約し生活道路へのアクセスとなることや、安全な歩行者や自転車の動線の確保といった役割を担い、健全なまちづくりに寄与する道路です。

次に市内全体の都市計画道路の整備状況からこの路線の必要性を考えます。こちらが市内の都市計画道路を示した図面となっており、競馬場高丸線はこちらです。矢印と線で都市計画道路の位置を示しています。黒色は既に整備が完了しているもの、あるいは現在事業中の路線となっています。一方、青色は競馬場高丸線のように未着手の路線を示しています。

全体的に見ると、武庫川の右岸側（西側）に青色が多く、整備が進んでいないことがわかれると思います。また、その中でも南北方向の交通については幹線道路である県道がありますが、東西方向の交通は大きな道路がなく、また阪急も通っていることもあり、線路を渡る場所も限定的であり、地域の皆様にはご不便をかけている状況です。このような道路状況であることから市は、補助幹線道路として位置付けている競馬場高丸線の整備が必要と考えており、その必要性は大きくはご覧のとおり、「地域分断の解消」、「安全な通学路の確保」、「地域の防災性の向上」の3つを考えています。

まず1点目の「地域分断の解消」についてですが、先ほども申したとおり、仁川地域は南北に阪急今津線が通っており、線路を渡る場所も限定的な状況となっています。この付近では、赤丸で示している高さ制限のある狭い道路に交通が集中しています。ここに道路を1本通すことにより、地域分断の解消を行い、日常の利便性の向上を図ることが1つ目の目的です。

2点目は「安全な歩行者動線の確保」です。現在は、通学路としても利用されている幅員の狭い道路に多くの歩行者と車が混在しています。実際に小学校や地域の皆様から、危険であり何とかしてほしいといった声が多く寄せられています。その原因の大きなものとしては、この地域に大きな道路がないという問題があげられます。大きな道路があれば、そこに車両交通が集約されるため、現在ある生活道路の車両が大きく軽減します。そのことにより、歩行者が現在ある道を安全に歩行することが可能となります。また、新しく整備する道路についても、このように歩道と車道を分離した形状となっており、安全に歩くことが可能となります。

3点目は「地域の防災性の向上」であり、緊急時の活動経路として、また阪神・淡路大震災のような災害発生時における命の道としての役割を担います。現在、1分1秒を争う救急車や消防車は、踏切や、高さ制限のある狭い道路を何とかして通っています。

また、大きな地震などがここで起きた場合、現状の細い道ばかりでは、現場に辿り着くことが非常に難しいです。太い道路が1本あることにより、現場の近くまで、緊急車両が近づくことが容易になり、救命作業、復旧作業を迅速に行うことが可能になります。阪神・淡路大震災の時に実際に救助作業に車が入れず、その作業を周辺の方々で行って頂いたと話もあり、そういう経験をお持ちの方などから、この路線の早期実現を望む声を聞いております。また、百段階段を車が通れるように合わせて整備することにより、この地域全体の防災性を向上させる路線となります。

以上の3点がこの路線の主な必要性です。

(都市計画変更(案)の説明)

続きまして、都市計画変更について説明します。昭和32年に決定した道路幅員は8mです。道路を設計するには道路構造令という道路を造る上での基準書に基づいて設計することになりますが、昭和32年と現在では当然大きく考え方が変わってきています。昭和32年には歩行者のことを特段考える基準ではありませんでしたが、現在は歩行者や車いすなどの安全性も当然考えなければなりません。また、競馬場高丸線は補助幹線道路であり、生活道路へのアクセスとなることから、安全な歩行者や自転車の動線の確保は重要な役割です。

そういったことを踏まえ、設計したものが標準幅員14mという変更(案)となります。それを平面的に表したものが、計画図になります。青色が現計画の幅員8mを表しています。赤色が14mに広がることによって新たに都市計画道路の範囲となる場所です。黄色は、現在は計画範囲ですが、このたび道路範囲から削除するという場所です。大きく2箇所ありますが、仁川小学校付近については仁川小学校の削ることになるグラウンド面積を出来るだけ少なくするために、道路線形を見直しました。山手幹線については、前回の都市計画審議会を経て廃止路線とした、榊塚高丸線との関係です。榊塚高丸線と山手幹線の交差点部分は山手幹線側に含まれていたため、榊塚高丸線の廃止を受けて、こちらも削除します。

また、山手幹線は標準幅員16mというものに対して変更はありませんが、周囲の土地との高低差により、道路整備に必要な土地が計画より多く必要となるため、範囲が増えています。

(地元協議の経緯の説明)

続いて地元協議について説明します。平成26年4月、6月に仁川11自治会の会長

に集まっていたいただき、事業検討を再開する旨、及び今後の進め方について相談しました。その中で、特に計画道路に近接している4つの自治会に対して説明を行うこととなり、役員を中心に説明を行いました。

その後、仁川11自治会長、仁川小学校PTA代表、市役所などで競馬場高丸線整備検討会を立ち上げ、平成27年3月から平成28年2月に計5回開催しました。この検討会では、計画変更案の概略を作成するために、地域事情等について考慮する必要性から、地域の自治会長及び隣接する小学校のPTA役員などに案の説明を行うとともに、意見交換を行いました。

そして、その作成した案について、平成28年2月、5月、7月に地域住民全体を対象に、説明会を開催しました。地権者には全体説明の前に個別に訪問し、説明を行いました。1回目はこれまでの経緯及び都市計画変更案について説明し、案の検討を進めるための現地測量をお願いしました。2回目は測量の結果を踏まえた都市計画変更案の説明と、第1回説明会で頂いたご意見に対する回答を説明しました。3回目は都市計画法に基づく説明会という位置付けであり、縦覧や都市計画審議会等の今後のスケジュールについても説明しました。

説明会では意見交換の時間を設け、様々な質問や意見等が出されました。その意見については前回の都市計画審議会でも紹介させて頂きましたが、最後に説明する意見書と重複するため、ここでの説明は割愛させていただきます。

(縦覧結果及び今後のスケジュールの説明)

次に縦覧の結果についてですが、縦覧は平成28年9月1日から15日に行い、縦覧者は8名、意見提出者は20名でした。

最後に今後のスケジュールですが、本日、この都市計画審議会にて計画変更に同意して頂いた場合、平成28年10月下旬頃に、都市計画変更の告示を行う予定です。

以上で、都市計画変更案の説明を終わります。

(提出された意見書の要旨及び市の考え方の説明)

続いて、縦覧期間内に提出された意見書の要旨及び市の考え方について説明します。いただいた意見を項目ごとに分類しました。資料の1-12から1-19ページがその資料となっていますが、ここでは抜粋して説明します。

まずは、賛成意見です。1-12ページの1から3の意見を紹介します。

「通学路の危険性を身にしみている。災害時にはこの計画道路は必要であり、命にかかわる問題である。」といった整備目的にご理解をいただくような意見をいただいています。

一方、事業には賛成ですが、「地権者の立場から、家屋の建替などできず、動けない状態に困っている。1日も早く事業を進めてほしい。仮に今回、中断・延期となるようであれば、事業化は極めて困難であるため、廃止を要望する。」というご意見もいただいています。これに対し市は、昭和32年の計画決定以来事業化されず、結果として長期間土地所有者の権利を制限してしまうこととなり、大変申し訳ないと考えています。また、本日説明したとおり、市はこれからの宝塚市全体にとって道路整備上、優先して整備すべき必要な路線と位置付けており、その計画道路の必要性から1日も早く事業を進めていくよう努力していきたいと考えています。

次に、反対意見です。事業目的について1-12ページの5、6の意見を紹介します。

「今後の人口増加が望めない中、幅員8mで十分である。幅員が14mでないと課題を解決できないという説明が理解できない。現在、大きな事故もなく、車はスムーズに流れている。児童も少なく、現状のままがいい。」というご意見をいただいています。これに対し市は、都市計画道路は平成42年の将来交通量を基にその必要性の検証や、設計を行っており、この計画道路は標準幅員14mの必要性や整備効果を確認しています。

また、この計画道路は、説明したとおり補助幹線道路であり、生活道路へのアクセスとなることから、主に生活交通の利用を考えます。そのため、高齢者を含めた歩行者や自転車の安全な動線の確保は重要な役割です。そのためには14mという幅員が構造上必要となります。

今説明した市の考え方と同様の説明が、代案についての市の考え方でも出てきますので、順序が逆となりますが、先に代案についての意見を紹介します。1-18ページの48の意見です。「現計画の幅員8mで整備し、自動車専用道路とし、既設の道路を歩行者専用にするれば予算も節約できる。」というご意見をいただいています。これに対する市の考え方は、道路は段階的、系統的に網を成して機能し、そのことにより、効率的な車両、歩行者、自転車等の動線が確保されると考えており、生活道路と結節する補助幹線道路には、これらすべての動線として安全に機能するよう整備する必要があると考えています。また、本格的な高齢社会を迎えることを見据え、計画道路の整備効果をすべての歩行者や車椅子利用者の方々が受けられることを目指しており、その役割を現在の標準幅員8mの計画道路及びこの計画道路付近にある複数の細い道路では担うことはできないと考えます。

次に1-18ページの50、51の意見を紹介します。「現況の阪急軌道と市道高丸山線の立体交差部を掘り下げることにより、高さ制限を解消するという案もあるのではないか。仁川高丸地域に消防の出張所を建設すれば、緊急車両の問題は解決し、予算の節約となる。」というご意見をいただいています。これに対し市は、この計画道路を整備する目的は、高さ制限を解消することや緊急車両の通行改善だけではなく、先ほどから説明している補助幹線道路としての目的からその整備が必要と考えています。

次に、地域住民に対するこれまでの進め方や説明についての意見です。1-14ページの17の意見を紹介します。「自治会長などと検討会を数回行っていたが、そのことを全く知らない。住民との直接の話し合いを忘却した状況である。」というご意見をいただいています。これに対し市は、検討会の目的は計画変更の概略をまとめることであり、地域事情などについて考慮する必要性から、自治会長などに相談を行ってきたことを説明し、住民全体には、この概略を基に平成28年2月、5月、7月に計3回、全体説明会を行い、また、地権者に対しては全体説明会の前に個別に説明を行っており、適切な方法で進めてきたと考えています。しかしながらこのような意見が出たことは事実であり、今後の進め方については、説明会の開催方法などについて地元住民に相談するなどし、理解を得られるように努力していきたいと考えています。

次に1-14ページの19の意見を紹介します。「市の回答は住民からの意見、提案には全く返事がない。透明性、合理性、公平性が欠け、まさに民主性が失われている。」というご意見をいただいています。これに対し市は説明会の周知を広報、回覧、ホー

ムページなどで行い、そこで出た意見、提案、質問などとその回答については配布資料やホームページで公表し、説明会でも説明を行いました。現時点の計画段階では答えられない質問に関しては、事業を実施する段階において明らかにしていくと回答をしており、適切な方法で進めてきたと考えています。先ほどと同様に今後の進め方についても、理解を得られるように努力していきたいと考えています。

次に、調査・設計についての意見です。1-15 ページの 28 の意見を紹介します。「地形的に小仁川、弁天池に近く、また近接する荒地西山線の施工での湧水の経験から考えても、地質調査、環境影響調査を行った後に、事業を進めていくべきである。また、地質上、宝塚第一中学校の南側の階段を埋めるのは危険である。」というご意見をいただいています。これに対し市は、事業の進捗に応じ適宜必要な調査や設計を行っていく、として説明しており、地質調査や環境影響調査、阪急軌道との立体交差の設計においても、事業実施設計の段階で行い、既存の鉄道、道路を含めた周辺へ与える影響に留意して行っていきます。また、これは案ですが、今後は地質調査や阪急、百段階段付近の設計など、住民が知りたい情報はどのようなスケジュールでいつ調査が行われ、いつ示すことができるのかといったことも説明していくことを考えています。

次に 1-16 ページの 29 の意見を紹介します。「阪急軌道との立体交差部はゲリラ豪雨による冠水、水没事故が十分想定されるが、市からその説明が全くない。歩行者道路も併設されており、車両とともに歩行者の安全が担保されていない。」というご意見をいただいています。これに対する市の考え方ですが、基本的に排水処理は宝塚市下水道施設設計指針に基づき設計します。基準を超える雨量が発生し、冠水など事故の恐れが想定される場合においては、一般的に通行を禁止する電光案内板の設置などの対応を行っています。具体的には事業実施設計の段階において対応策を検討します。また歩道は車道に比べ、確保しなければならない必要高さが低いため、阪急軌道との立体交差部では、歩道の高さを車道より高くすることにより、勾配を緩く通行しやすい構造とします。

次に、他の道路に係ることについての意見です。1-16 ページの 31 の意見を紹介します。「生活道路は狭隘で、まず地域内の生活道路を優先して整備すべきである。改修の費用を明らかにして、計画道路と比較して提示し、その整備の選択権を市民に委ねるべきである。また、計画道路は、生活道路と近接しており、必要性が理解できない。」というご意見を頂いています。これに対し市は、先ほどからの説明と重複しますが、路線の役割の話として道路は幹線、補助幹線、生活道路等の種類があり、それぞれが系統的かつ段階的に結び合い機能し、生活道路の整備は都市計画道路と並行して整備を行っていく必要がある、と考えます。一方、生活道路沿いに多数の家屋などが既に連立する仁川地域の現状から、生活道路の全線的な拡幅整備などは難しく、沿道の開発時などにより段階的に拡幅整備を行うとともに、必要に応じ改良を行っていくことを考えています。

次に 1-16 ページの 34 の意見を紹介します。「市道逆瀬川仁川線（旧県道）は現在より 1m 程度下がるとの説明があり、市道 2872 号線は現在より急勾配になるとの説明があった。しかし、具体的な説明が行われていない。急勾配は危険であり、認められるものではなく、都市計画変更前に、具体的な検討を行うべきである。」というご意見をいただいています。指摘の市道の形状は立体交差の構造物、施工方法に関わりま

す。構造物及び施工方法については、地質調査を行った上で、阪急と共に検討していくこととなりますので、現時点では確定していません。しかしながら、阪急とは現時点でも協議を行っており、その中で市道への影響が最も大きくなるような前提条件にて影響範囲を計算し、影響する沿道の住民の方に個別に説明を行っています。今後は、現時点で設定した条件よりも改善する方向で検討を行っていきます。もちろん市道は、条例や国の示す道路構造令等に準拠し設計します。

次に、環境についての意見です。1-17 ページの 42 の意見を紹介します。「自然豊かな閑静な住宅地ということで土地を購入した。騒音、排気ガス、日照、用地買収に伴う駐車場の使用不可、景観が損なわれるなどの問題が生じる。」というご意見をいただいています。これに対し市は、指摘の騒音、排気ガス、日照などの問題については、事業実施設計の段階で調査、設計を行い適切に対応していくことを説明し、また駐車場の使用不可など用地買収に伴う補償については今後、具体的な調査をした上で、財産権の補償と現状の機能の回復を目指し、各種法令・基準に基づき適正に行うことを説明しています。

次に、事業費や市の財政についての意見です。1-18 ページの 52 の意見を紹介します。「昭和 30 年代の高度成長期における、車優先社会を背景にした計画であり、今日的な課題に即したまちづくりの観点から、車だけでなく、歩行者、こども・高齢者の日常生活を豊かにするような市税の投入の検討をお願いします。」というご意見をいただいています。これに対し市は、今後、少子高齢化社会が進展する中、福祉、教育に係る施策の重要性が高まる一方で、市民の安全や快適な生活の実現など、まちにとって長期的な利益をもたらすインフラ整備は投資すべき重要な課題であると考えています。また、都市計画道路の整備は限られた事業費を有効に執行し、効率的、効果的な整備を行う必要があるため「都市計画道路整備プログラム」を策定し、優先順位を検討したうえで、その整備を進めています。

最後に、地権者として固有の問題についての意見です。1-19 ページの 57 の意見を紹介します。「現計画の幅員 8m を確認し、土地を購入したが、本計画による拡幅で立ち退かなければならない。」というご意見をいただいています。これに対し市は、指摘のとおり、都市計画変更による道路幅拡幅のため、移転や取り壊しといった影響は生じることは認識しており、今後、個々に事情を聞き、具体的な調査をした上で、財産権の補償と現状の機能の回復を目指し、各種法令・基準に基づき適正に行う。と説明しています。

以上で、議題第 1 号「阪神間都市計画道路の変更（3.6.862 号競馬場高丸線ほか 1 路線）」についての説明を終わります。ご審議の程、よろしく申し上げます。

会 長

ありがとうございました。

議題第 1 号「阪神間都市計画道路の変更(3.6.862 号競馬場高丸線ほか 1 路線)」について」の説明が終わりました。

冒頭に事務局から説明がありましたとおり、この議題について口頭意見陳述の申し出があります。準備等の関係がありますので審議会を一旦休憩し、口頭意見陳述を実施します。

[傍聴者の退室]
[口頭意見陳述の実施]

質疑応答

- 会 長 それでは、市の説明及び口頭意見陳述が終わりましたので、これらを含め都市計画審議会としての審議に入ります。ご質問等がありましたら、発言をお願いします。
- 委 員 国の定めた道路構造令と市の定めた条例が異なるとのことでありましたが、事実関係の説明をお願いします。
- 市 道路構造令と市の条例は基本的に同じです。今回整備する 3m分については、正確には自転車歩行者道です。これは標準幅員 3m、交通量が多くなると 4mとされています。
- 自転車歩行者道でなく、歩道の項目を見ると標準幅員 2mとなっていますが、競馬場高丸線は補助幹線道路であり、自転車交通が一定あるので、自転車歩行者道として幅員 3mで整備します。
- 委 員 全幅 14mは全国的な基準に基づく幅員ですか。
- 市 そうです。
- 会 長 道路は種や級の等級が分かれています。歩道幅員については、自転車の通行を認めるか、植樹帯を設けるかなどで、事業により定めることとなります。
- 本路線は補助幹線道路としての機能があります。補助幹線機能は、幹線と幹線をつなぐ役割であるため車両の通行を円滑に処理することはもちろん、生活道路としての機能も持たせているため、歩行者や自転車の通行空間も確保する必要があります。
- 幹線道路であれば、通過交通含め交通量が 10,000 台/日を超えれば交通を処理できるキャパシティを勘案し片側 2 車線にする判断があります。通常それ以下であれば、混雑しないため、片側 1 車線道路になっています。
- 本路線はこのように道路の性格と横断構成が決まっているとの理解で良いかと思えます。
- 委 員 今完成している都市計画道路、通称中津浜線は、昔は狭かったため完成するか懐疑的な中、都市計画事業により完成しました。皆が喜んで利用していると思います。
- 本路線の拡幅については市として都市計画上の必要性が示され、また提出された意見に対し市の対応もきっちり説明されました。
- 地権者や近隣の方にとっては影響があり、困ることもあることもよく分かりますが、現在分からない部分についてはきっちり説明していくとのことでしたので、私としては、本案について賛同したいと思っています。
- 会 長 意見の中に、直接の地権者や近隣にお住まい方からのご懸念がありましたが、計画案を作るときに地元の説明しながらご理解を賜うことは前提の話になります。まだまだ地元にご理解いただけていない懸念はあります。出されている懸念事項に対し、しっかりと説明していく必要があります。先ほど説明がありましたが、スケジュール上

どのように対応していくか、改めて説明をお願いします。

市 平成 28 年度から今後 10 年間、平成 37 年度までで整備していきたいと考えています。工区を旧県道まで、原条橋まで、宝塚第一中学校までというように、3 工区に分け、順次事業を行っていききたいと考えています。

スケジュールについては、工区ごとに必要に応じ説明していきたいと思っています。ご懸念されている阪急との交差部の地質調査などは逐次行っていきます。事業および調査を進めていく各段階において、地域の方に説明し、ご意見を賜りながら進めていきたいと考えています。

委員 鉄道との交差部について、技術的な懸念が示されていましたが、地質調査結果により工事方法が変わることは出てきます。しかし技術的にできないものではありません。市内だけでも荒地西山線など、施工事例は多数ある方法です。今後十分な技術検討や、鉄道事業者との協議をしっかりと行っていただければ良いかと思います。

会長 アンダーパスと鉄道の桁の部分について、どのような構造物ができ、どの程度桁を支える必要があるかで、必要な厚みが変わります。アンダーパスの建築限界の空間の確保し、桁厚が厚くなれば、結果的に地盤面が下がり、急な勾配になります。当然安全に確保した上で、技術的に可能か、検討していただくことになります。

また、先ほどの説明で重要なのは、車道と歩道の建築限界は異なるということです。歩道のほうが、確保すべき高さが低くて良いため、車道に比べれば、勾配は緩やかになります。車は勾配 7 から 8% ぐらいですが、歩道は半分ぐらいで済むと思います。そのような配慮はするという理解でいいと思います。

委員 交通量、特に自動車について、交通量の現行と予測について改めて説明いただけますか。またその予測の根拠をお示し下さい。

市 交通量については平成 27 年に既存道路のガード下付近にて実測しています。平日で 2,928 台/12 時間の交通がありました。競馬場高丸線の設計交通量は、平成 42 年の予測交通量にて 3,800 台/日と将来交通を想定しています。平成 42 年の道路ネットワークの交通量は、国および兵庫県など一斉のセンサス調査を基に新設・既設道の将来交通量がどうなっているか予測をたてています。

会長 交通量の調査は、道路交通センサスとして 5 年に 1 回行っていきます。現況の交通量を把握すること、および車がどこからどこへ車が使われているのかを 5% のサンプルを抽出し調査しています。調査結果により、どのような車がどのような道路を使っているか、シミュレーションし検証しています。各交通量の実測とシミュレーションの交通量とを勘案し、再現できているか確認します。そののち、将来的な交通量をシミュレーションします。それを基に、近畿地方整備局にて、平成 42 年時に交通量がどうなっているかを算出しています。このような作業により、各道路の平成 42 年の将来交通量が算定されます。

将来交通量と現況交通量の違いがどう出てくるかについては、1 つは将来交通量が増えること、もう 1 つは生活道路に入り込んでいた交通が新設道路に転換されることで変化が生じます。これは道路の整備効果にもあたります。本路線としても、整備される効果として、スムーズに流れる補助幹線に交通が転換され、生活道路や細街路

の環境が良くなることが整備効果となります。補助幹線は生活道路から交通が流れてきても対応できる幅員構成になっています。

委員 大局的な考え方はそのとおりですが、地元で生活している方にとっては、生活道路を使うことがメインですので、生活道路の整備も必要です。地元としてはメリットがないのではないですか。

会長 補助幹線道路は、一部が通過交通の処理、一部が生活交通の橋渡し、といった役割を担います。幹線、補助幹線、生活道路、全ての道路について、ネットワークをうまく配置し、通るべき交通がしっかり通ってもらえるようにする必要があります。

交差点部は歩行者、二輪などが交錯します。交差点の安全性のため、信号設置などの安全対策は当然必要ですが、これらは一般的に事業化されてから検討すべき事項です。

委員 8月31日付けでお願いの手紙を市民からいただきました。内容を拝見しましたが、一番影響を受ける当事者が、説明不足のため納得していないという印象です。PTAに説明・相談しているとのことですが、地元の方が納得のいく説明、話し合いがあったのか、どの程度周知できていたのか、どのような説明をし、説明を受ける側が理解したか、質疑ができたかを教えてください。

市 事業を進めるにあたり案の作成を行いますが、市としても仁川地域固有の課題をすべて把握できているわけではありません。そのため地域の方、市としてはPTAの方や自治会の方に集まってもらい、案に対し地域にとってどうかとの意見を伺うという場として、検討会を行いました。

検討会は、何かを決定したようなものではありません。地域の方に広く示す前に、市で概略を作成するにあたり、地域固有の課題も何も認識しないままだと、余計に地域の方に混乱をきたすと考えたため、あくまで地域固有の課題をお聞きするためでありました。

説明会は3回行い、時間の許す限り、質問が出尽くすまで質疑応答を行いました。1回目の2月の説明会では、唐突ではないかとの意見もあったので、5月に再度説明会を行うことを予告し、その上で、2月以降の疑問や質問を5月に行う2回目の説明会を出していただく、市役所にお越しいただく、ご連絡いただければ市から説明に伺うといった3つの方法にて、疑問に対する対応方法を示しました。これにより出た質問に対し、説明を行っていきました。2回目の説明会でも同様の対応を行い、3回目の7月の説明会は、都市計画法に基づく説明会であることを周知しました。

説明会の周知方法は、1から3回とも市の広報誌や仁川地区にある掲示板での掲示、市のホームページ、自治会の回覧を行い、また自治会に入っていない方もいるとのことでしたので、3回目については、市の広報誌に説明会の案内チラシを織り込み、仁川地域の全世帯の目に留まるよう、周知しました。

ただ、説明不足であるのご意見をいただいたのは事実ですので、事業実施にあたっては、折々に説明を行っていきたいと考えています。

委員 説明資料では自治会とPTAだけでも読めましたが、自治会の加入の有無等も勘案し、全戸配布するなどして説明会の案内を行い、きめ細かく計画の事前説明をする努力がされてきたという認識でよいですか。

市 市としては、知らないところで勝手に説明会をやっていたことにならないよう、全戸配布など周知に努めました。

委員 地質調査については、卵が先か、鶏が先かといった議論のように思います。当該箇所は広島市の安佐南地区に似ており、危険だとの意見です。事業化してから調査を行うとの市の回答ですが、決定した後で危険だとなった場合、本決定はどうなりますか。

市 都市計画決定と事業の推進は異なるものです。都市計画決定がなされた後、当然地質調査を行った上で、設計し工事を行います。ご懸念のように、調査の結果が費用対効果などで難しいとなれば、その都度、慎重に判断し、事業を進めていきます。

委員 慎重に進めるのは分かりました。費用対効果ということではなく、住民としては、安全かどうかの不安が賛同できない思いにつながると思います。特に危険な部分についてはしっかりと説明があって、納得していただく必要があると思いますが、その説明が現時点で不足しているということはないですか。

会長 危険の具体はどのようなことですか。

委員 地質調査を行っておらず、当該箇所が安全なのか、危険なのかが分からない状態ではないか、ということです。

会長 具体は、構造物の作り方を検討する上で、安全性が確保される構造・工法により事業を進めます。工法上問題があるとすれば、設計等を見直していく、ということになります。

委員 会長の説明のような説明が、住民に対しても必要であると思います。

市 山の中で条件が全く分からない中、新しく道路を作るのであれば事前調査が必要かと思います。今回の場合、仁川地域は他にも構造物が多数あり、土質調査のサンプリングを踏まえた上で、構造的にこの部分に構造物を作ることは可能と考えています。作るにあたっては、事業化後にピンポイントで土質調査を行い、より具体的な構造を考えていきます。

大きい結論としては、市街地の中での道路としての事例等を勘案し計画しており、より詳細については事業の中で検討していくと考えています。

委員 競馬場高丸線について、かつては議会でも議論されていましたが、平成 22 年に中止とされてからは議題に上がっていなかった案件です。

昨年度、全市的な都市計画道路の廃止含めた見直しが審議会の議題にあがっていたかと思いますが、その際に本路線の説明はあったか等、審議会メンバーが大きくと変わったこともあるので、改めて説明をお願いします。

自治会は説明の窓口に使われやすいですが、自治会により、住民への周知や住民からの意見の吸い上げがなされるか異なります。他事例をみても周知は難しいものとは感じていますが、全戸配布のタイミングはどのようにされましたか。また地元とはどの範囲を考えているのですか。

市 1点目の議会については、平成28年度の予算審議の中で競馬場高丸線の設計費が予算審議になったかと認識しています。また、議会に対してとは異なるかもしれませんが、平成28年度の市長の市政方針でも競馬場高丸線を進めていくことを表明しています。

2点目の意見の聴取について、再度になるが、自治会及びPTAは何かを決定してもらおう意図のものではなく、地域固有の課題をお聞きしたものです。

周知の方法についてですが、地権者については、1回目の説明会の前に1軒1軒訪問し、事業及び説明会実施の説明を行っています。市内全域に対しては、市の広報誌や仁川地区にある掲示板での掲示、市のホームページ、自治会の回覧を行い周知しました。1回目の説明会は107名に参加いただきました。2回目の説明会にあっても同様の方法で周知し、101名に参加いただきました。3回目の説明会については、法定の説明会の位置づけもあったこと、また自治会に入っていない方もいるとのことだったので、これまでの周知方法に加え、市の広報誌に説明会の案内チラシを織り込み、自治会に入っていない方にも広く周知できるよう努め、152名に参加いただきました。

委員 周知については難しいところですが、状況は承知しました。

百段階段付近を改造されるとのことですが、宮西町あたりから西に行くと、かなり高低差があります。坂の場所で車いすを想定した3mの歩道があるのか、谷を埋めるための周辺の方への負担がどうなのか意見も出ています。この部分の市の考え方を説明してください。また発生する法面処理のイメージはどのようになるのですか。面積的にかなり広範囲になると思います。

市 高低差については、現状も坂の地形です。中学校から原条橋におりる既設の道路も勾配がかなりきつくなっています。競馬場高丸線は、宝塚第一中学校付近で地盤を下げるなどして、全体の勾配を道路構造令に合わせながら、既設の道路よりは少し緩やかな勾配になるよう、設計していきたいと考えています。

法面の処理は、国土交通省が示す勾配の基準により、法面を作っていきます。現計画図案の一番外の赤線が、法面の最上部、もしくは最下部であり、都市計画変更の幅としています。また、百段階段部は、盛土工法として、法面でなく、箱のようなものを置いて、その上に道路を通す構造を考えています。

委員 個人的には、都市計画審議会に口頭意見陳述があった経験がありませんが、住民からのご意見が多くあり賛否分かれるところで、利害関係も大ききところで、本日、諮問を受けた結論を出さなければいけないものか、確認させてください。

会長 口頭意見陳述はこれまでもありました。制度的なところは事務局から説明をお願いします。

市 本議案は諮問として諮っているもので、採決いただき、答申いただく必要があります。事務局としては何らかのご判断をいただきたいと考えています。

なお、過去には平成21年に事前説明段階で、口頭意見陳述があったと記憶しています。

会長 口頭意見陳述は意見書の補足としてする趣旨のものです。陳述と合わせ、事務局の原案説明や、前回審議会での事前説明の際の質問や指摘事項を踏まえ、諮問として議

案に賛成するか、反対するか採決していく制度です。陳述は判断のための材料のひとつの理解でよいと思います。その判断のため、陳述者への質疑の時間や、今こうして審議会としての審議を行っており、議論が出尽くした段階で採決に入っていきます。陳述が特別な意味をもち、考慮しなければならないものではありません。

委員 本日改めて必要性3点の説明がありました。3点目の地域の防災性について確認ですが、競馬場高丸線については、10年以上前から議会でも議論があった中、阪神・淡路大震災を契機に実施が検討されています。現在、火災等が発生した場合の仁川地域への寄り付きの問題について、消防車やはしご車が通れるのは、高架下ではなく、仁川台の踏切だけであると認識しています。十数年前、仁川団地付近の旧市場で火災があった際、通常は南部出張所から5分以内で到着できる消防車が、東行きが優先であったため、消防車が往生し、到着まで10分以上かかったことから、甚大な被害とけが人が出たと記録にも残っています。競馬場高丸線が整備されることにより、仁川地域の安全、安心につながる道路が整備されるとの認識で良いですか。

市 整備効果の中の3点目で、防災性に寄与するとの説明をさせていただいているところです。委員からのご指摘の件については、消防部局とも協議を行っています。南部出張所からの到達時間については、仁川高丸地域まで、現況最大で10分弱程度となりますが、道路の整備後は踏切等がなくなることもあり、おおむね3分程度で到達できるようになると試算しています。宝塚第一中学校、仁川小学校、鹿塩会館等でも到達時間は短くなることを確認しています。

委員 効果は担保されるとは確認しました。道路幅を8mから14mに拡幅することで、影響を受ける軒数は何軒から何軒になりますか。

市 家屋の他、ガレージ、物置等もあり、影響というとらえ方はいろいろあるため、敷地には影響するが家屋は影響しないというものは除き、影響する家屋として確認したところ、幅員14mで52軒でした。幅員8mだと32軒ですので、差は20軒です。ただし、14mは高低差を考慮し、法面や擁壁等の必要幅も考慮済みのものです。一方8mでは高低差は考慮しておらず、実整備では影響範囲が広がることも考えられますので、単純に比較はできませんが、おおむねとして捉えていただきたいと思います。

委員 財産権の補償や、現状の機能の回復等の具体的な話は、事業の認可があって初めて前に進むという認識で良いですか。今の話し合いの中では具体的ではないが、影響を受ける住民との話も具体的に進むと考えて良いですか。

市 事業が進む段階において、用地買収が必要となります。その際に用地にかかる測量や建物の調査を個別に行い、調査の結果を持って、全国一律の基準である公共用地の取得に伴う損失補償基準などに則り、個別に補償の交渉を行うという事業の流れとなります。

委員 前回の事前説明時には、これほどの反対は思っていませんでした。
都市計画道路をつくる場合、メリット、デメリットがあるので、賛成、反対どちらも出ます。本日の意見を聞くと、無理な意見、もっともな意見の両方があるため、すぐに結論を出すことには戸惑いがあり、投票しかねます。住民が正しい、市が間違い

というものでなく、情報が不正確に思います。住民の話すと、市の話しがかみあっていない印象であるので、もう少し議論が必要かと思えます。詳細な事項は事業化でしか言えないとの市の意見も分かりますが、きめ細かな対応として、例えば信号設置や横断箇所疑問について他の事例等を示す、住民はそれなら仕方がない、などしてもう少し詰めていき、お互いが歩み寄りあればいいかと思えます。今ここで議決することは厳しいと思えます。

会 長 本案件は、事前説明時に、地元から意見が出ていることを聞いており、また過去からの経緯がある案件ですので、慎重な審議は求められます。これまでに行ってきた手続きや手順に問題があるとは思っていませんが、全体説明会以降、地元から大きなアクションがあり、意見書の提出や、本日の陳述があったのも事実です。それに対応するべく、この場を設けています。指摘のように、市の説明などの対応があり、また説明を受けても住民の反対の意見が存在するのも事実です。

本件は都市計画決定の変更の事案であり、採決されて初めて事業決定となるものであるので、事業の中で具体化をしていく段階で、懸案に対し、照査や地域への説明を行うことで理解を得ることという流れになるかと思えます。その際は、技術的な検討がなされることは大前提です。

審議会としては、諮問を受けているので判断が必要です。判断として一番大きなところは、事業の必要性、妥当性です。懸念があることも要素であり整理する必要があります。その上で賛成か反対かの判断を審議会として行いたいと思えます。難しい判断であることは承知していますが、そのために審議に時間を設け、明らかにすべき事項を明らかにするべく議論を行っています。

委 員 前回までになかった説明もありました。住民の意見等を踏まえてかと思えます。市は法定説明会以外も実施しており、努力はされている方だと思えます。それでも住民の懸念があることは今後も検討していく必要があります。計画の必要性は、仁川生まれ育ちなので、現状は大きな道路がないなど、道路の必要性については認めるものの、細かい懸念を持ったまま進めることは懸念が残ります。今後この決定の後に、住民の懸念を払拭し、歓迎してもらえるようになっていく必要があります。安全性や交差点の詳細など、解明しないままの判断はしがたいですが、以上を意見として申し上げておきます。

会 長 他に意見がなければ、本件は諮問案件であり答申の必要があります。それでは採決に入りたいと思えます。

議題第1号について、原案のとおり変更することに同意すると答申することに異議はございませんでしょうか。反対の委員は挙手をお願いします。

委 員 確認ですが、間違いなく住民の意見を受け止めて対話をするという条件を付すという前提で良いのですか。

会 長 採決の際に、そのような意見の元で賛成を表明したとして、審議会として記録に残すこととします。

改めて、原案のとおり変更することに同意すると答申することに異議はございませんでしょうか。それでは、賛成の委員は挙手をお願いします。

市 本日、会長を除き 14 名の出席があり、そのうち、13 名が挙手されており、賛成多数です。

会長 採決結果のとおり、原案のとおり変更することに同意するとして答申します。
なお、住民の懸念事項については、事業を推進する中で、十分に対応し、払しょくするよう、意見を付すこととします。
以上で議題第 1 号の審議を終了します。

(2) 議題第 2 号

【議題第 2 号「阪神間都市計画地区計画の決定（武田尾地区）について」】

市 (説明開始)
それでは、議題第 2 号「阪神間都市計画地区計画の決定（武田尾地区）について」説明します。

本日は、市街化調整区域内で、土地区画整理事業により整備される土地に定めようとする地区計画の事前説明になります。

(地区の説明)

まず、地区の位置から説明します。

こちらは、地区周辺の地図で、JR 宝塚線が走っています。南へいくと宝塚、北へ上がると三田になります。こちらに JR 武田尾駅があります。

この JR 武田尾駅から北東へ約 0.5 km 行った武庫川と僧川が合流する、この赤く囲っているところが、本日説明する武田尾地区になります。

地区の周囲には「武田尾温泉」、「桜の園 亦楽山荘(えきらくさんそう)」、「鉄道の廃線敷跡」があり、観光客やハイカーも往来するところです。

地区の北側には、新名神高速道路が建設中であり、こちらがスマートインターチェンジとサービスエリアになるところです。

また、この地区は、古くからある集落で、過去から台風などの大雨時に河川水位の上昇による浸水被害を受けているところです。特に平成 16 年の台風 23 号のときには、甚大な浸水被害を受け、多くの家屋が床上浸水となりました。この様な浸水被害を解消するため、河川改修と宅地造成を行う必要があるとして、河川改修事業を兵庫県が行い、換地が伴う土地の整備を、組合による土地区画整理事業で行うとして、調整や手続きを経て、平成 26 年 3 月に組合の設立と事業の認可を受け、河川改修工事と土地の整備工事が開始されています。

(事業前の状況の説明)

事業前の状況について説明します。

これは、事業前の状況を映した写真になります。当地区は、昭和 45 年から市街化調整区域であるため、周囲はこの様に緑に囲まれた環境です。

また、JR 武田尾駅があることより、古くから西谷地域の玄関口でもある集落です。土地の状況については、山すそに沿って、県道が走っており、この県道と同じ高さの一部、敷地があります。

一段下がった所に、地区を縦断するように市道 3417 号線が走っており、市道と武

庫川の間にも、建物や駐車場がありました。

区域内には、住宅や店舗兼用住宅が密集して立ち並んでいました。地区を縦断する市道の幅員が狭いため、住宅や駐車場への出入りは容易にはできなかつたそうです。

(現況の説明)

次に、現在の状況について、説明します。

これは、土地区画整理事業の計画平面図です。山すそにある県道は、おおむね当時と変わらない位置にあり、東端のみ、少し北へ法線を変えます。

僧川についても一部、線形を東へ変える計画となっています。

また、市道は、河川沿いに移動し、県道と市道の間に宅地が造成されます。

これは、造成計画断面図です。こちらが北で県道側になります。こちらが南で武庫川に面する所になります。

こちらが、従前の地盤面になります。

こちらが、計画地盤面になります。

この様に、県道と同じ高さに、宅地と市道が築造され、市道の先に、一段下がって、堤防敷きが築造されます。高い所では、4m以上の盛土が行われています。

(区域内の宅地計画の説明)

次に、区域内の宅地計画について説明します。

まず、収容移転の内訳についてです。収容移転対象の建物は、全部で22戸あり、内12戸が地区外移転、残る10戸が地区内に戻られることになっています。

配置について説明します。これが、仮換地図になります。駅に近い西側から、市の駐車場、財産区の駐車場、次に、戻られる方の10宅地をこの様に背割り配置しています。そして、市道を挟み、東側に公園、河川用地を配置し、僧川を移築する計画となっています。

これは、現在の状況の写真です。武田尾公会堂が既存であります。

(土地区画整理事業と地区計画についての説明)

次に、市街化調整区域内で、土地区画整理事業により整備される土地に地区計画を導入することについて、説明します。

ここ武田尾地区は、市街化調整区域内ですが、河川改修事業と並行して土地の整備を行うことと、仮換地が伴うことより、土地区画整理法に基づく土地区画整理事業により土地の整備を行うことが最適との兵庫県の判断がありました。この兵庫県の判断により、調整区域内である武田尾地区で、組合施工による土地区画整理事業で土地の整備が行われることとなりました。

市街化調整区域内では、都市計画法の許可などにより、建物の用途や形態の制限を附し、これまで市街化を抑制してきました。今回の様に土地区画整理事業により土地の整備をすると、これまで必要であった許可が不要となり、用途や形態制限がなくなってしまう。すなわち、周囲が市街化調整区域内であるのにも関わらず、ここ武田尾地区のみが、市街化区域より緩い制限しかかからない区域となってしまいます。

市としては、武田尾地区も含め、これからも市街化調整区域を堅持していく考えを

もっていますので、ここ武田尾地区のみが緩和される状況にならないよう、また、今後もこれまでの市街化調整区域が維持・保全されるよう、地区計画により、建築物の用途や形態を制限することとしました。

(土地区画整理事業の手続きについての説明)

次に、市街化調整区域内にある武田尾地区で、土地区画整理事業が認可されるまでについて説明します。

土地区画整理事業は、本来、健全な市街地を整備するために用いるものであるため、市街化区域で使われることが一般的です。このため、市街化調整区域内で土地区画整理事業を用いる場合は、市街化調整区域内で行う開発行為や建築行為を許可する際、必要となる、都市計画法 34 条各号のいずれかに該当することが、土地区画整理法で定められています。

そして、本案件は 34 条 14 号に掲げる開発審査会の議を経る必要のある個別案件となる行為になります。14 号には、「開発審査会の議を経て、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがなく、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく不相当と認める開発行為」と書かれています。

これにより、まず、兵庫県阪神北県民局長より市へ「開発計画事前審査願い」が提出され、平成 24 年 2 月に、市開発審査会に事前審査を附議されました。

そして、平成 24 年 12 月に市開発審査課より、本審査の案件とすることを了承した旨の通知があり、通知書には、「都市計画法 34 条第 14 号に該当し、個別案件として受理する。ただし、2 点について、土地区画整理事業の組合設立の認可申請までに整理、検討するよう」意見が附されての通知でした。

通知で附された意見に、「当該地区の立地条件を踏まえて、申請者及び市で、観光資源の活用や自然保全の活動も視野に入れた将来のまちづくりを検討した上で、地区計画を定める等の制限を行う方針を検討してください。」というものがありました。この意見を受け、また、先に説明した市街化調整区域をこれからも堅持するという市の考えもあって、市から地権者の方々に地区計画を導入することの必要性を説明させていただき、ご理解をいただきました。

これにより、土地区画整理事業組合が作成する事業計画書にも「地区計画を定めることにより、住環境の維持・保全と市街化の抑制を図る。」ことを明記していただきまして、平成 25 年 3 月に、今度は、土地区画整理組合設立認可申請者の代表からの申請で、土地区画整理事業計画書を都市計画法 34 条 14 号の個別案件として市開発審査会に附議し、同意の答申をいただきました。

その後、組合設立の準備や仮換地計画図の作成など調整を経て、平成 26 年 3 月 4 日に土地区画整理事業組合の設立と事業の認可がなされ、事業が開始されています。

(都市計画についての説明)

次に都市計画について説明します。

当地区は、市街化調整区域で用途地域の指定はありません。容積率と建ぺい率は、建築基準法で定められており、指定容積率は 100%、指定建ぺい率は 60%です。

(都市計画マスタープランでの位置付けについての説明)

次に、本市の都市計画マスタープランでの位置づけについて、説明します。

当地区は、都市計画マスタープランの地域別構想において、第Ⅶ（7）地域（西谷）に位置しています。

（1）地域づくりの目標では、「人に優しく、豊かな自然にはぐくまれたまちづくり」を地域コンセプトに掲げています。

（2）地域の土地利用の方針では、「武田尾地区は、河川改修事業にあわせ災害に強い集落の形成を図ります。」としています。

（3）地域を支える都市拠点とネットワークでは、JR 武田尾駅周辺北部地域の玄関口（北部ゲートゾーン）として位置づけています。

（地区計画の導入過程の説明）

次に、武田尾地区地区計画（案）が出来る経過について説明します。

まず、地区計画を定めることについては、事業計画書を作成するときに地権者の方々に合意を得ており、具体的内容については、事業の進捗を見て、市から提案することの申し合わせを以前に地権者の方と行っていました。

事業の進捗について、本年度に入り造成工事が3月末完了予定であり、12月末頃より確認申請を出す事ができる状況であると、事業の認可機関である市の市街地整備課より報告がありました。この報告を受け、12月末に地区計画決定ができるよう、本年の4月に地区計画素案を作成しました。

その市素案をもって、地権者の方々に組織された土地区画整理組合の方々にご説明させていただき、ご意見、従前の状況を伺い、修正し、7月初旬に地区計画の原案を作成しました。7月11日に武田尾土地区画整理組合の総会にて、地権者に地区計画の原案のご説明させていただき、反対のご意見もなく、手続きを進めることについて了承を得ることができました。

（武田尾地区地区計画（案）の説明）

それでは、地区計画で定める事項について、説明します。

議題書は、2-2 ページをご覧ください。

地区の名称は「武田尾地区 地区計画」としています。

位置は「宝塚市玉瀬字イズリハ及び切畑字検見の各一部」です。

面積は約 1.2ha です。

区域は、赤く囲っている部分で、概ね土地区画整理事業の区域になります。

地区の目標は、「当地区は、JR 武田尾駅の北東約 0.5 km に位置し、武庫川、僧川に沿った、田園地帯が広がる本市の北部地域の玄関口である。従前は、河川沿いに住宅、店舗及び駐車場などにより集落が形成されていた地区である。この度、武庫川の河川改修事業に伴う土地区画整理事業の施行により、既存の集落を整序し、計画的なまちづくりが推進されているところである。この土地区画整理事業の施行による事業効果の維持・増進を図るとともに、住環境の維持・保全と市街化を抑制し、北部地域の玄関口としての土地利用の誘導を図ることを目標とする。」とします。

土地利用の方針については、「地区の現状及び土地区画整理事業の施行による事業効果を考慮し、日常生活の利便に供する施設の立地を限定的に許容しつつ、これまでの住宅地としての土地利用を継続することにより、住環境の維持・保全に努める。」とします。

建築物等の整備の方針については、この後の地区整備計画の中で、説明します。

それでは、地区整備計画について、説明します。

「建築物等の用途の制限」については、従前の土地利用の継承、北部地域の玄関口として許容できる用途、また、同じ調整区域内に既に導入している大岩谷地区、鶴見台地区の地区計画を手本に、建築できる用途を検討しました。

結果、第二種低層住居専用地域の用途制限を基本に、戸建専用住宅、兼用住宅、診療所、公民館・集会所等、公益上必要なもの、150㎡以内の店舗・飲食店等、これらの建築物に付属するもの、を出来る用途として定めます。

これにより、北部地域の玄関口として日常生活の利便に供する施設を限定的に許容し、従前の土地利用の継承を行い、住環境の維持保全を図ります。

「建築物の容積率の最高限度」については、現在、建築基準法で定めている100%とします。

「建築物の建ぺい率の最高限度」についても、同様に60%としています。

「建築物の敷地面積の最低限度」については、区画整理事業により換地面積を協議する際、各土地の面積を200㎡以上で換地することの協議がなされたことを受け、200㎡としています。

「建築物の壁面の位置の制限」については、1mとし、建築基準法の外壁後退と同様の緩和規定を設けています。

「建築物等の高さの最高限度」については、従前の建物高さを継承し、9mとしています。また、北側に5m立ち上がり0.6の勾配以下にしなければならない高さの制限を設け、絶対高さと同様の斜線制限で住環境の維持保全を図ります。

次に、「建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限」として、建築物の屋根及び外壁の色彩と意匠については、「周辺環境と調和した落ち着いたもの」とし、屋外広告物については、兵庫県屋外広告物条例に規定する第2種禁止地域の制限を引用し、北部地域の玄関口としての環境の維持保全を図ります。

最後に「垣又は柵の構造の制限」として、「道路に面する垣又は柵の構造は、生垣、植栽を併設した塀又はフェンス等周辺環境と調和したものとする。」とし、門扉についても「門扉（自動車車庫の扉を含む。）は、その一部が開放時に道路境界線を超えないようにしなければならない。」とします。

以上で、武田尾地区地区計画の案の説明を終わります。

（スケジュールの説明）

続いて、武田尾地区地区計画の都市計画決定に係るこれまでの経過と今後のスケジュールについて説明します。

これまでのスケジュールについて、議題書2-10ページをご覧ください。

8月15日から8月29日まで、条例に基づく原案の縦覧を2週間行いました。縦覧者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2-11ページをご覧ください。

本日の審議会でも説明させて頂いたのち、県との協議を整え、11月に法に基づく案の

縦覧を2週間行います。その後、12月に都市計画審議会に附議させていただき、答申をいただいた後、12月末を目途に都市計画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（武田尾地区）について」の説明を終わります。

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。

それでは、議題第2号「阪神間都市計画地区計画の決定（武田尾地区）について」の説明が終わりましたので、ご質問等を賜りたいと存じます。ご質問等がありましたら、発言をお願いします。

委 員

今回のような、市街化調整区域における制限を、土地区画整理事業と地区計画とを併せて外していく手法は、兵庫県下でよく行われていますか。

市

今回は河川改修事業に併せて区画整理事業がなされ、そこに地区計画を定めたという事例です。本市では、市街化調整区域に係る地区計画は、大岩谷地区と鶴見台地区の2地区があり、この武田尾地区が3地区目になります。兵庫県下において、区画整理事業と地区計画を併せて行ったケースは、頻繁にあるものではありませんが、今回が初めてではないと聞いています。

会 長

議題書2-2ページに地区計画の目標が掲げられています。基本的には地区の住環境の保全・維持を中心とし、それに適した土地利用の誘導を図りますが、市街化を抑制するという立場は堅持していきます。ただ、この周辺地区にスマートインターチェンジができ、これまでもJR武田尾駅で降りてハイカーの方々が訪れているなど、この武田尾地区は北部地域のゲートゾーンに位置付けられた地域であることから、施設の配置が全く認められない訳ではなく、ウェルカムゲートとしての最小限の商業施設等を設けることができます。ここは市街化を抑制しながらも、北部地域の活性化に貢献するため地域の振興も図りたいという、少し欲張った地区計画になっていることは確かです。しかしながら、開発を抑制するという市街化調整区域の大前提は死守すべく、建築物の用途について厳しめの制限を設けたり、敷地面積の最低限度の㎡数を設定したりすることにより、過度な市街化に繋がらないような配慮はされています。このような内容の案件と考えていただければと思います。

委 員

市街化調整区域の網が掛かっているところに、既存集落があり、住民の方々が暮らしていますが、経済情勢も変わり人口減少も進んでいく中で、新たな立地を全くできなくしてしまうと、疲弊するばかりでは集落自身も存続できず、発展もあり得なくなります。そこで、兵庫県下では、猪名川町と稲美町をモデル地区とし、決して開発を進めないことが前提ではありますが、必要最低限のものを備え、守るべきものは守り、ある程度弾力的な運用を進めています。この武田尾地区も、この中の1つと考えられます。

その中で確認したいのですが、議題書2-6ページの別表第3に掲げる建築できる店舗、飲食店等の制限が、必要十分であるか検証されていますか。

- 市 別表第3は150㎡以下の店舗等の内訳になりますが、既存集落には、喫茶店、酒屋、食堂がありましたので、この内容で保全是賄えると考えています。また、この武田尾地区は北部地域の玄関口となりますが、対象となる方々はハイキングや観光がメインと思われしますので、喫茶店、居酒屋、土産物屋などの店舗や飲食店が殆どの需要と考えられますので、別表第3の内容で賄えると判断しています。
- 委員 議題書2-9ページの計画図について、僧川の左岸側に出っ張るかたちで地区計画区域が設定されていますが、ここには建物が建てられるほどの面積はないように思えます。なぜここを地区計画区域に入れているのですか。
- 市 元々の僧川の河川改修計画では、河川法線がもう少し西側であり、残った土地を公園に整備する予定で、地区計画区域に入れていました。しかし、後の水害に伴い、県の河川改修工事の計画を見直し、僧川の河川法線を東側に振るように変更され、計画図のような土地が残りました。本来地区計画を定める場合、基本的には道路中心等で区域取りを行うべきなのですが、この残った土地は、将来的に県で管理され、河川改修事業後の維持管理の中でこの土地を使うことも考慮し、地区計画の制限をかけておく必要があると判断したため、当初計画のとおり地区計画区域としています。
- 会長 その他、ご質問等はよろしいですか。
それでは、議題第2号の審議を終了します。
- 会長 本日の議題は以上となります。事務局から事務連絡等がありましたら、お願いします。
- 市 本日は長時間のご審議をいただき、ありがとうございました。
事務局から、次回の都市計画審議会の日程について、ご連絡します。次回の都市計画審議会は12月の初旬に開催を予定しています。具体的な日程については、決まり次第ご連絡します。議題については、本日ご審議いただいた、武田尾地区地区計画についての諮問と、生産緑地地区の変更についての諮問を予定しています。またご参集の方をお願いしたいと思います。
ご出席のほど、よろしく申し上げます。以上です。
- 委員 今後の都市計画審議会に関して、お願いがあります。本日初めて、口頭意見陳述などを伴う審議を経験しました。諮問の時点で、初めて伺う情報が出ると混乱を招きますので、事前説明の審議の時点で、わかっている情報はできるだけ示していただきますようお願いいたします。
- 会長 次回からは配慮していただけるようお願いいたします。
以上をもちまして、本日の審議会を閉会いたします。長時間ご審議をいただき、ありがとうございました。

— 上 —