

平成 2 0 年 度

第 4 回 宝 塚 市 都 市 計 画 審 議 会 議 事 録

日 時 平 成 2 0 年 1 1 月 2 8 日 (金)

午 後 2 時 か ら

場 所 宝 塚 市 役 所 3 階 大 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20年11月28日(金)午後2時から4時まで
- (2) 開催場所 宝塚市役所 3階 大会議室
- (3) 出席委員等

本日の出席委員は、23人中17人で、次のとおり。

西野委員、梶川委員、田中委員、近石委員、北山委員、小山委員、多胡委員、浜崎委員、釜谷委員、中奥委員、江原委員、村上委員、宮本委員、矢野委員、浅田委員、熊澤委員及び高松委員である。

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、22番高松委員及び1番西野委員を指名した。
- 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 阪神間都市計画生産緑地地区の変更について (諮問)
- 議題第2号 阪神間都市計画区域マスタープランの見直しについて (事前説明)
- 議題第3号 阪神間都市計画都市再開発の方針の見直しについて (事前説明)
- 議題第4号 阪神間都市計画防災街区整備方針の見直しについて (事前説明)
- 議題第5号 阪神間都市計画住宅市街地の開発整備の方針の見直しについて (事前説明)

(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「阪神間都市計画生産緑地地区の変更について」を説明する。
前回事前説明を行い、今回は諮問である。

事前説明の際に、生産緑地の基本的な事項については説明を行ったため、今回は割愛する。

議題書1-3ページ。

今回の見直しは大きく分けて3つあり、1つ目が地区の変更で一部廃止と一部追加する地区が15地区、2つ目が新規による追加が1地区、3つ目が地区の全部廃止で9地区ある。

議題書1-6ページから1-25ページに、それぞれの計画書を添付してある。

計画書の見方であるが、黄色の着色が廃止する箇所、1-14ページにある赤色の着色が追加する箇所であり、これらの着色を凡例としている。

議題書1-26ページ、参考資料「変更前後対照表」。

1番「安倉南5地区」から11番「南ひばりガ丘5地区」までが生産緑地地区の一部廃止であり、廃止となる理由は備考欄に示してあるとおり、主たる従事者の死亡によるもの、または公衆用水路の整備に伴う事業取得によるものである。

11番の死亡・故障の記載は、この生産緑地地区には2筆あり、2人従事していたが、それぞれ死亡・故障となったものである。

次に、12番「川面4地区」から15番「山本丸橋9地区」までは生産緑地地区の一部追加、16番「山本丸橋22地区」は生産緑地地区の新規追加であり、それぞれ土地所有者からの申し出・申請により、本市の「生産緑地地区追加指定方針」の基準に基づき、一部を追加または新規に追加するものである。

次に、17番「安倉西7地区」から25番「中筋26-2地区」までが生産緑地地区の全部廃止であり、廃止となる理由は備考欄に示してあるとおり、主たる農業従事者の死亡または故障により、廃止するものである。

一部廃止および全部廃止については、買取の申し入れがあったが、買取が不決定となり、既に建築制限等の規制が解除されており、今回生産緑地地区を廃止するものである。

事例について説明を行う。

議題書1-8ページ。

生産緑地の廃止の事例である。

「中筋山手1, 2, 4地区」の黄色で着色した部分は、今回生産緑地地区から一部廃止するものであり、「中筋山手3地区」は全部廃止するものである。

いずれも農業従事者の死亡によるものであり、買取が不決定となっている。

議題書1-9ページ。

「中筋12地区」は、北側および東側に細長く黄色で着色した部分を今回一部廃止するもので、この部分についてはすでに市が土地を買収し、公衆用水路として整備済みであり、これに伴い今回生産緑地地区から一部廃止するものである。

議題書1-17ページ。

生産緑地の追加の事例である。

「山本丸橋9地区」は、赤色で着色した部分を今回生産緑地地区に一部追加するもの、「山本丸橋22地区」は今回新規追加するものであり、いずれも土地所有者からの申し出・申請により、本市の「生産緑地地区追加指定方針」の基準に基づき、「花卉・植木産業の振興に資する」と判断し、新たに追加するものである。

議題書1-26ページの下の方。

この表は、左側から順に、廃止・追加する生産緑地地区の地区数、変更前の面積、変更後の面積、変更に伴う面積の増減となっている。

今回の変更対象地区は、全部廃止が9地区、一部廃止が11地区、一部追加が4地区、新規追加が1地区で合計25地区が対象であり、合計欄の記載のとおり、1.52haが減少することになる。

議題書1-27ページの生産緑地地区総括表。

昨年度の生産緑地地区の地区数が369地区で、今年度は361地区であり、地区数にして8地区の減少である。

以上が生産緑地地区の変更内容である。

(縦覧結果の報告)

次に、縦覧結果について説明する。

議題書1-29ページ。

案の法定縦覧を11月4日から17日までの2週間実施したが、意見書の提出、縦覧者は無かった。

(スケジュールの説明)

次に、今後のスケジュールについて説明する。

本日、本審議会の同意があれば12月上旬に県との同意協議を整え、12月末を目途に都市計画の決定を行っていく予定である。

次に、前回当審議会において、「買取りの斡旋」、「故障の理由」、「後継者の有無」等について質問があったため、今回農業委員会事務局から説明を行う。

(農業委員会事務局の説明)

生産緑地地区の買取り申出に係る事項について説明を行う。

生産緑地法第10条、買取り申出という条項があるが、その中には生産緑地指定が30年経過するか、主たる従事者が死亡または故障した場合に限り、買取り申出が出来る規定となっている。

今回は主たる従事者の死亡、故障の場合の生産緑地指定の制限解除について説明する。

まず、農業委員会の方に所有者から、主たる従事者が農業を維持しているかという証明書の申請があり、申請者が主たる従事者であると証明を行う。

故障の場合については、住民票、土地登記事項証明書、その従事者がどのような故障であるかを確認するための医師の診断書、本人の申出書、その内容が妥当であると判断した地元農業委員及び農会長による証明書を揃えることになっている。

この申請に基づいて、職員が申請者の自宅に出向き、医師の診断結果および証明事項について妥当であるかを判断するため面接を行う。

この面接によって、本人が農業に従事できないと判断できれば、故障による認定を行うことになる。

死亡の場合については、住民票、土地登記事項証明書、未登記の場合は遺産分割協議書の写し等で相続が確認できる書面及び地元農業委員の証明書によって確認を行っている。

これらの確認を行い、買取り申出書の申請を受理することになる。

買取り申出の申請が提出されると、まず公共用地として買取るかの照会を兵庫県、市役所内部においては企画財務部、健康福祉部、子ども未来部、都市産業活力部、建設部にかける。

申請受理後、1ヶ月の期間をもって買取りの有無についての解答を出してもらうが、買取り希望が無かった場合、本人に買取り不決定の通知を行う。

公共用地として取得されない場合、この土地の買取りの斡旋を行うことになるが、まず地元農家及び農業委員、また広く斡旋するという事でJA兵庫六甲管農支援管理センターに通知し、JA兵庫六甲管内に情報が行き渡るようにして、2ヶ月間照会をかけている。

このようにして申請受理から3ヶ月間買取り申出が無い場合、生産緑地地区の制限解除となる。

手続きについては以上であるが、故障、死亡についても、すべて所有農地が制限解除となるわけではなく、後継者があり、生産緑地指定地の一部を後継者が営農するとなれば、それ以外の営農できない部分については買取り申出を行う等、状況に応じたものになっている。

以上で、議題第1号「阪神間都市計画生産緑地地区の変更について」の説明を終わる。

質疑応答

会長

昨年度に、生産緑地の維持継承をどうするかという事に関係して、斡旋の方法等について質問があったが、今回はそれに対して、制度上における生産緑地の維持と解除についての説明であった。

委員

前回の質問に対して文章で回答を頂いたので、概ね了解した。
市外に対してはどのようにしているのかということについて、JA兵庫六甲に通知しているということであるが、JA兵庫六甲が斡旋の情報を受け取って、どの部署がどのように対応するのか。

市

JA兵庫六甲の宝塚営農管理センターに通知しており、JA兵庫六甲管内での照会は本部に情報が伝わっていると認識しているので、斡旋の情報は共有できている。

委員

昨年お願いした事について再度お願いすることになるが、主たる営農者が亡くなった場合、後継者がいないと生産緑地の指定解除となってしまう、営農者の人材が減少すればするほど、生産緑地も減少する一方である。

生産緑地を減少させないようにしようとしても、営農者が減少してしまえばどんどん減少してしまうと思うが、その見込みについては農業委員会で立てているのか。

市

高齢化による後継者不足の問題はある。
新規就農者で営農したいとの声はよく聞くが、農業委員会との面接を行うと、営農するための資金や資材が不足しているため、営農することは厳しいと判断されてしまう。
これらの人の中には、農業維持が本当に出来る人がいないというのが現状である。
後継者については、できる限り身内で営農してもらうことが最も良いと考えるが、若い頃から農業に従事しているという人は少ないのが実態である。

委員

個人で申請しても、なかなか難しい。
他市の事例として、地産地消によって耕作物を増やし、生産緑地を減らさないようにするかが議論となっており、個人ではなく株式会社でそのような土地を利用して、営農を続けるケースが増えている。
JAを通じて情報収集をし、個人が亡くなると指定解除で生産緑地が減少していくのではなく、企業団体に農業を続け、生産緑地を守っていくということも農業委員会の中で検討してもらいたい。

会長

営農者の年齢構成等については公になっているため、今後の見通しを立てて対策ができるはずである。
営農者の高齢化のため、対策を講じなければ生産緑地は減少する一方である。

生産緑地が集まっている地区で、一部が抜けることによって水利等の問題が出てくるため、対策が必要である。

生産緑地の制度上から言えば必ず農地は減少していくが、生産緑地は維持した方が良いという意見が昨年度から出されており、耕作が継続されるよう対策をとることが必要であるとのことを、都計審の提言として出しておく。

では、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して、答申することに異議ないか。

委員 異議なし

会長 異議なしとのことなので、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2～5号

市

(議題第2～5号説明)

(説明の開始)

議題第2号から議題第5号までの4つの議題については、前回の10月30日に開催した当審議会において説明を行ったが、議題内容が広範に及んだことに加え、各委員から多数の意見が出たこともあり、本日再度審議を行うため説明を行う。

従って、本日は議論するための時間を確保するため、前回説明を行った議題内容については、説明を割愛する。

(修正箇所の説明)

本日の議題書は、前回、当審議会で配布した物とほぼ同様であるが、3箇所修正されている箇所があるため、これについて説明を行う。

議題書3-35ページ。

図面の右側に凡例があり、事業名が「住宅市街地総合整備事業」とあるが、従前の資料では、この事業の旧名称である「住宅宅地関連公共公共施設等総合整備事業」と記載していたため修正を行った。

同じく、議題書3-36および4-10ページについても、同様の修正を行った。いずれも本市より修正を求め、県にて修正が行われたものである。

(説明方法の説明)

まず、議題第2号から議題第5号について、前回、各委員から出された意見の内容と、これに対する市の考え方について順次説明を行う。

「当日配布資料一覧表」と題した綴りの1ページが、前回当審議会において各委員から出された意見の一覧表であり、全部で13件あった。

このうち、①から⑦までについては事務局から説明を行い、⑧から⑬までは各所管部局から説明を行う。

(①市街地整備に関する目標について)

議題書2-22ページ。

5-(4)に市街地開発事業等の一覧表があるが、この表の一番下に宝塚新都市地区として、面積の記載がなく、整備手法も「公的開発」とある。

これについて「このような状況で、今回の都市計画区域マスタープランに記載する必要があるのか」といった趣旨の意見が出された。

当該事業は、当初の計画段階では県が用地を買収し、その後、公的任意開発を行っていくという考え方で進められていたが、現在は事業の進度調整ということで、実質的な事業は進められていない状況である。

県に確認したところ、県としては「当該事業が進度調整、つまり事業が中止または廃止されていない以上、削除することはできない。」としたうえで、「今後10年以内に、新名神高速道路が平成30年度開通を目標に進められていることもあり、この事業の進捗に応じて一定の開発が進められる可能性もあることから、当該計画に位置付ける必要がある。」とのことであった。

(②空港について)

「大阪国際空港の位置付けについて、最新の情報を教えてほしい。」との意見であった。

議題書 2-13 ページ。

4-(3)-イ-(エ)に、空港に関する方針が明記されている。

関西3空港の特性と機能を生かしつつ、利用者利便の向上のため最適な運用を図るとしながらも、中でも大阪国際空港は重要な役割を果たす高速交通拠点として、対策を推進していくとした県の方針が記されている。

本年9月の新聞報道によると、3空港の運営について大阪府知事、神戸市長、関西空港の社長の三者で会談が行われ、関西の3空港については「同一の運営主体による一体運営を図る必要がある。」との考え方で一致しているようである。

このように、大阪府知事によるこれまでの伊丹空港廃止論は、事実上撤回された形になっているようであるが、この会談に参加しなかった県知事は「伊丹空港の縮小や、縮小の可能性があるような議論には乗れない。」とコメントしている。

その後の動きについては、最新の情報を県の空港関係課にも確認したが、「この会談後、具体的な進展はない」とのことであり、新しい情報を得ることはできなかった。

(③市街化区域のおおむねの規模について)

区域区分の変更箇所についての質問であった。

議題書 2-7 ページ。

3-(2)-ウの表に、市街化区域面積の記載がある。

表の左側が平成17年度の面積であり、現在と同じである。

右側が今回の区域マスの目標年次である平成27年度の間積であるが、全体としては13ha小さく設定されている。

この面積の根拠については、今回の都市計画区域マスタープランの見直しに並行して区域区分の見直しが進められており、この見直しが来年の4月に都市計画決定される予定であり、この決定後の市街化区域の面積が記されている。

具体的な変更箇所については、当日配布資料綴りの2ページに一覧表で示してある。

2ページに変更箇所の一覧表があり、市街化区域に編入するもの、また逆に市街化調整区域に編入するものもあります。

3ページは、それぞれの位置を示した概要図である。

(④計画的な市街地整備との調整について)

「人口の想定はどのようになっているのか。」「県は市街地を拡大しない方針なのか。」といった質問であった。

議題書 2-7 ページ。

3-(2)-アの表に、想定人口の値が記されている。

都市計画区域内の阪神7市1町全体の人口は、平成17年に173万2千人であったが、10年後の27年には177万人としており、率にして2.2%の微増と想定している。

ちなみに、本市の想定人口を同様に当てはめてみると、平成17年時点では21万9千853人であるが、平成27年には22万5千591人としており、率にして2.6%の微増と想定している。

本市の数値は、阪神間全体の平均より若干伸び率が高くなっている。

次に、議題書 2-10 ページ。

4-(1)-エ-(オ)に「計画的な市街地整備との調整」があるが、この箇所

に市街化調整区域を市街化区域に編入する場合の県の方針が記されており、「新たに市街化区域に編入する区域は、市町の土地利用計画等に位置付けられ、既に市街地を形成している区域又は計画的な市街地整備が確実に行われる必要最低限の区域とする。」としている。

また、「今後、計画的な整備、開発が見込まれる区域については、都市政策上の観点も踏まえて当該区域の都市計画区域における位置付けを考慮し、市街化区域への編入の必要性の検討を適宜行い、編入すべき区域については市町の土地利用計画等に位置付けた上で、農林漁業等との調整を行いながら編入することとする。」としており、全体として市街化の拡大を抑制していく考え方が記されている。

特に「編入すべき区域については、市町の土地利用計画等に位置付け」とあるが、この表記は今回見直しにより追記された部分である。

つまり、市の計画に位置付けなければ編入できないという意味では、市街地の拡大については今回の見直しにより、より厳格に対応していく方針であると考えられる。

(⑤市街化区域に配分されるべき概ねの人口について)

「本市の開発ガイドラインと今回の都市計画区域マスタープランとの整合性が図られているのか。」との質問であった。

本市には、開発指導行政の充実を図るために開発まちづくり条例があり、この条例に基づき具体的な指針を定めたものが、開発ガイドラインである。

現行の開発ガイドラインは平成17年に策定したものであるが、現在内容の見直し作業を行っているところである。

当日配布資料の4ページ。

先般、見直し作業の一環として素案のパブリックコメントを実施していたところであり、この資料はその時の一部を抜粋したものである。

これは共同住宅の開発事業を対象に、一定の要件を満たさないと人口密度の規制を行おうとするものであり、前回指摘のあった人口密度規制とはこのことである。

この規定の目的は人口密度を抑制することにあるのではなく、あくまでも良質な共同住宅を誘導することを主眼にしているものであり、周辺の道路が狭い箇所においては、なるべく交通に負荷がかからないような配慮をしていくことを目的としているが、結果として地域的に人口密度を抑制していく方向に働く可能性もある。

今回の都市計画区域マスタープランには様々な方針が網羅されているが、その根底には人口減少社会を視野に入れ、これまでの都市機能の拡散から既存のストックをうまく活用し、地域の実状に応じたコンパクトなまちづくりを進めていくという考え方で支えられている。

本市のインフラの状況等を総合的に考え、良質な共同住宅を誘導していくために密度規制を行うことは、今回の区域マスの方針にも整合しているものと認識している。

(⑥産業の規模、⑦商業・業務地について)

いずれも、産業規模に関する質問であった。

議題書2-7ページ。

3-(2)-イに産業規模の表がある。

就業構造の覧にある人数は、就業人口である。

表に示されているように、第3次産業の増加が想定されており、「こうした状況に

対応していくため、本市としては幹線道路沿道への商業業務施設の配置を考えていく必要があるのではないかと考えた意見であった。

都市計画においては、合理的な土地利用を図っていくことが重要であるため、幹線道路沿いのような、商業・業務の利便性の高いところにおいては、それに相応しい土地利用規制を行っていく必要がある。

既に本市では、国道176号や主要な幹線道路において沿道型の用途地域を設定し、商業・業務系の土地利用を誘導している。

ただし、大規模なものについては広域的な影響を与えることから、県としてはゾーニングで立地規制を行っていく方針を記している。

当日配布資料の5ページ。

平成18年9月に県が定めた「広域土地利用プログラム」であるが、6ページに概要を記してある。

阪神間を3つにゾーニングし、広域商業ゾーンは規模を制限しない箇所、地域商業ゾーンとして上限を10,000㎡に制限する箇所、その他のゾーンとして上限を6,000㎡とする箇所といった方針が記されている。

7ページは附図であるが、本市では宝塚駅周辺が広域商業ゾーン、逆瀬川駅周辺等が地域商業ゾーン、これら以外は全てその他のゾーンに位置付けられている。

このプログラムの考え方は今回の都市計画区域マスタープランにも反映されているため、本市としてもこうした考え方を踏まえる必要がある。

従って幹線道路の沿道については、引き続き一定の商業・業務系の土地利用を誘導しながらも、大規模な集客施設については抑制していく方向で考えていく必要があると考えている。

⑧番以降については、各所管部局から順次説明を行う。

(⑧、⑨防災施設、⑩河川について水政課より説明)

当該計画は都市計画に関する基本的な方針であり、個別具体の事業計画を網羅するものではない。

主要な都市施設等の整備目標に具体事業が掲載されているが、これは計画本文にある主要な施設の配置、整備の方針を具体的に分かりやすくするために主な事業を列記されたものである。

防災施設の個別の事業計画については、当該計画の方針に即して専門的、具体的に策定された「ひょうご治山・治水防災実施計画（H17～30）」があり、この計画に基づき土砂災害危険個所のうち、災害履歴のある箇所や保全人家戸数の多い箇所から重点的に整備することとなっている。

防災施設の整備目標でおおむね10年以内に整備を予定する主な防災施設として位置付けされている事業の選択基準は、県が別に定める社会基盤整備プログラムに記載された事業を位置付けている。

社会基盤整備プログラムとは、各県民局ごとに定める具体的事業（道路・河川・砂防・公園事業等）の中長期計画を示すもので、原則として全体事業費が1億円以上の県事業を掲載されている。

これら以外の防災事業については、県が被害を受ける個数や地元要望などを点数化して事業実施個所を決定している。

市としては、地元要望や市が実施している急傾斜地等の点検結果を勘案して県に要望している。

県単独費で実施可能な箇所は、県の費用で随時行っていくこととなっている。

次に六甲山系グリーンベルト整備事業についてであるが、表六甲山麓地域の土砂災害に対する安全性を高めるとともに、緑豊かな都市景観や自然環境、緑地景観の保全、創出を図ることを目的として、市街地にする山麓から山腹に至る斜面に一連の防災樹林帯を形成するものである。

神戸市須磨区鉢伏山から宝塚市岩倉山に至る延長約2.9kmの六甲山南側斜面を、土砂災害の防止を念頭に置き事業区域としている。

事業内容は土地の官地化、斜面地の防災工事、良好な斜面樹林地の形成などがある。

宝塚市では、ゆずり葉台から長寿ガ丘まで約245haが事業区域となっており、「防砂の施設」として都市計画に位置づけられている。

平成19年度末で約91haの用地買収が終わっている。

本市域での事業主体は兵庫県で、事業の根拠法令は砂防法である。

急傾斜地は、傾斜角度30度以上、高さ5m以上の斜面地で、その斜面に接して宅地や将来宅地化がみ込まれる土地がある箇所である。

これらの箇所は土砂災害防止法に基づいて土砂災害警戒区域に指定され、市内に202箇所ある。

六甲山系グリーンベルト整備事業区域内には、土砂災害警戒区域に指定された急傾斜地が15箇所程度ある。

急傾斜地における崩壊対策事業は、「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」に基づいて県が私有地を無償で借り、防災施設を設置することになる。

次に武庫川の整備についてであるが、都市環境に関する都市施設等の整備目標で、主な河川に掲載されている事業の選択基準は、県が別に定める河川整備計画に記載されている事業等のうち、概ね10年以内に整備を予定している箇所を記載している。

ただし、武庫川については河川整備計画が策定される予定であるが、災害復旧や局部的な改良は河川整備計画に位置付けなくても実施できるため、武田尾地区の災害復旧及び民有護岸の改修については地元の理解が得られれば工事着手されることから、宝塚市域における事業箇所については、概ね10年以内に整備予定がないとして記載していないものである。

(①廃棄物処理施設等についてごみ政策課より説明)

本市のクリーンセンターは、すでに稼働後20年を経過しており、新たな施設の整備を進めていく必要はある。

しかし、今回記載される計画は概ね10年間に整備を行うものであり、本市は平成27年度までに新たな施設の整備を行う予定は無いため、今回記載する必要が無いと判断している。

(②、③主要幹線道路について建設部より説明)

国道176号の移譲については、平成19年4月に地方分権改革推進法に基づき内閣府に設置された「地方分権改革推進委員会」で議論されているものであり、平成20年5月に同委員会が第一次勧告として、地域内の交通を担う道路は都道府県

が管轄し、全国的な道路網を担う道路は国が管轄すべきであり、対象となる国道の具体的な考えとして、

1. 同一都道府県内に起点、終点がある区間
2. バイパスの現道区間
3. 一部が都道府県などの管轄になっている路線の区間

との指針が示されている。

この勧告を受け、平成20年9月に開催された第56回の同委員会にて、対象となる全国の国道がリストアップされ発表されたが、そのなかに、国道176号の直轄区間、現在名塩道路として整備が進められている宝塚市栄町から西宮市山口町の12km、(宝塚市域では約600m)が含まれている。

今後のこれらの取り扱い等については、現段階では地方分権改革推進委員会において、権限移譲対象路線の1つとして国道176号が挙げられている段階であり、また同委員会では財源移譲の内容等についても合わせて検討されていることもあり、その詳細については同委員会の議論を待たなければならないと聞いている。

次に阪神南北線については、中国道から湾岸道路を結ぶ高規格道路として、兵庫県において古くからその構想が立てられており、特に平成7年度の阪神淡路大震災以降、高速性と代替性を備えた高規格道路網構築の必要性が改めて認識され、阪神地域における慢性的な交通混雑の緩和や地域の活性化等のためにも阪神南北線は必要とされ、具体的な取り組みについても検討されてきた。

しかし、一方では環境に与える影響や経済性等の多くの課題も指摘されており、その解決にも相当時間を要すると考えられることから、兵庫県においては、平成10年に、阪神南北交通の対策としては、当面尼崎宝塚線の整備を主として推進することとして、阪神南北線については中長期的課題として取り組むこととしているため、それ以降は具体的な取組、検討等は特にされていないと聞いている。

以上で、議題第2号から第5号の説明を終わる。

質疑応答 委員

阪神広域行政協議会で発言していることや、知事との懇話会で話をしていることについて、意見としてこの場を出しておきたい。

基本的には、阪神広域連合という形で議会も入って議論すべきではないかと発言している。

震災の時、飲料水が船で運ばれてきたが、道路が整備されていないためそれ以上運ばれなかったことから、西宮市や尼崎市から山側へ向かう幹線道路で地震時にも使用可能な道路の整備等、幹線道路について早期対策が必要であると言っている。

大阪空港については、周辺11市町の空港問題協議会で議論を重ねて国に対して陳情を行っているが、1つの空港ごとに陳情を行っても効果は薄い。

関西広域連合の中で広域交通体系や広域物流の構築等、近畿地域としての方向性を考えたいと知事は言っており、これは県を越えるレベルではあるが、検討してもらいたいとしている。

知事への提言としては具体的な例として、武庫川河川総合管理広域連合という形で、水源の確保や環境、また災害に対しては広域消防での対応、警察や医療班も加わる等県が体系的に進めていくことになるが、市レベルでも判るように提示しても

らいたい。

水の確保のために、武庫川の総合的な計画についてマスタープランに組み込んでいくべきではないか。

限界集落の問題については、かなり広域でのしっかりとした議論が必要である。

水に関しては、県が震災復興の関連で淡路会議といった国際シンポジウムを開く。

これらは長期的、また広域的な対策が必要であると考えているので、今後の課題として提言しておきたい。

会 長

議員活動を通しての広域的な観点からの意見である。

災害時の問題、空港存続についての問題、水の確保の問題等、広域的な問題ではあるが、市においても考えていく必要がある。

委 員

今回は阪神間都市計画区域マスタープランの変更であるが、阪神間といった広い範囲での内容となると宝塚市の問題が一部しか記載されていないことから、阪神間の区域マスタープランと市都市計画マスタープランはリンクさせるべきである。

市としてのマスタープランを積み上げて、これを阪神間区域マスタープランに反映させるべきである。

2回の審議だけでは判断できるものではないため、次回賛否を問われても難しい。

市

阪神間都市計画区域マスタープランとは、阪神間7市1町のためのマスタープランである。

県全体をいくつかのブロックに分けており、その中で、阪神間を1つのブロックとしてマスタープランを定めていくとしており、阪神間全体を考えて決定する内容である。

市は独自に都市計画マスタープランを策定していくが、この阪神間の区域マスタープランの内容を踏まえて市マスタープランを見直していく。

市のマスタープランを積み上げて、阪神間の区域マスタープランを作成していくのではないと認識している。

委 員

市でまず議論して、まとめたものについて区域マスタープランに反映するようしてもらわなければ、阪神間といった大きな範囲でのことを持ってこられても理解できない。

阪神間全体のことが判らないので議論するのも難しく、そのような大きなことについての判断はできない。

委 員

この区域マスタープランは阪神地域をひとくくりとして、その中で県が今後のまちづくりの方向性を示しているものであり、市の詳細なことについては市のマスタープランで対応していくことである。

県が市に対して指示をするためのものではない。

市の都市計画審議会として、県に対して意見を出していくという観点で良いのではないか。

現在、阪神北県民局において社会基盤整備プログラムを策定中であるが、これは今後10年間で事業に着手し整備が行われる可能性があるものについて記載しているため、対象箇所が他にもあると思われるのは当然である。

急傾斜地対策や砂防事業については、地域に密着した事業であり予定があるだけ

では箇所を示すことができないため、地域に理解され3年以内に着手できる箇所について記載してある。

現在記載されている工事を優先的に着手していき、記載されていない事業については、すでに記載されている事業の目処がつくまでは、今後10年間は着手出来ないということである。

基本的に、最も大事な部分について示したものである。

会 長

今回は新しい制度について判断するものではないため、判断できないということでは回答できない。

昭和43年から行っている見直しについても5年ごとに行われているものであるので、よく考えてもらいたい。

道路や公園については、区域マスタープラン策定以前に都市計画決定を行ってきている。

宝塚市の道路行政は、他市に比べて遅れている。

この10年間のうちの7年目からでも事業が行えるようにしておかなければ、10年間の中で着手できないから出さないということでは、さらに遅れていくことになる。

都市計画決定をしている道路について着手していないとなれば、都市計画決定の意義が問われる事になるため、都市計画道路について配慮した文章が欲しい。

これらは県に対して意見を出していかなければならない問題であり、幹線道路の整備は安全、便利さに関係してくる事である。

市内において交通の不便な地域にはコミュニティバスがあるが、料金が高くまた便数も少なく不便であるのが現状である。

また、道路がしっかり整備されていないと、上下水道管等のコストも高くなるため、公共施設についてはしっかりと議論する必要がある。

委 員

区域マスタープランには、事業着手の目処があるものについて記載している。

事業化する際には財源が大きな問題となるため、かなりシビアに詰めた事業について記載している。

防災ネットワークの位置付けについては、県内部では道路関係部署から要請はあるが、現実的な事業採択要件の中に防災の要素が加味されにくいいため、計画への位置付けの優先順位が繰り上がる理由にはなりにくい。

財源が現在と同じ状況であると仮定した場合に着手可能な事業について、ここに位置付けている。

市民から道路促進についての意見が出てこなければ道路行政は押さえられてしまうため、道路行政のためにも県に対して意見を出してもらいたい。

会 長

最終的には意見は出てくると考えている。

通常、事業でしっかりとした裏付けのある計画では、道路網を整備したのちに宅地の販売を行うが、宝塚市においてはミニ開発が多いため、道路整備については遅れている。

また、IT関係についても宝塚市は遅れているが、この点についても幹線道路の整備が重要となってくる。

委 員

宝塚市の想定人口については、約5千人の増加を想定しているとのことであるが、

NTN跡地にこれを照らし合わせると、当日配布資料4ページの「その他の地域」における人口密度600人/haを超えてしまう。

市長はこのエリアには集合住宅は建設しないとしているが、建設されると大変なことになる。

なぜ、この5年目の見直しの時期に対策を講じないのか。

転売されることになれば、条件の良い相手に売却するのは当然である。

NTNに対して良い手を打たなければ、大変なことになると商業者の立場から心配している。

市 この件に関しては、商業政策担当とNTNで情報公開を行いながら協議を進めているが、来年の3月までは操業を継続することもあり、もう少し期間がある。
市として、問題が残らないような方策を検討していく。

会長 市は土地利用転換について、いくつかの可能性を検討しているのか。

市 まだ、具体的な手法については考えていない。

委員 NTNは一人歩きしているようなので、今対策を講じておかなければならない。
条件の良い方に動くのは、企業として当然である。
マンションが建ち並ぶと商業施設が入ってきて、既存の商業関係に影響を与えるため、良く考えてもらいたい。

会長 適切な話し合いは可能であるはずなので、まずは市としての方針を示すべきである。

前面にある県道の整備や、武庫川兩岸のアメニティ等とも併せて考えることが必要である。

他にも用途地域の変更で商業の集積を図っていくことも一つの考え方である。

委員 当日配布資料の2ページおよび3ページの区域区分の変更についてであるが、川西市は細かい地域を市街化区域の境界調整を行い編入しているようであるが、宝塚市は北雲雀丘のみである。

本会議等においても発言していることであるが、市街化区域に隣接し、すでに市街化されているが市街化調整区域である箇所について100件以上の市街化区域への編入要望があるが、なぜ宝塚市は市街化区域の境界調整をしないのか。

市 境界調整とは、線引きの根拠となる地形地物が何らかの理由により変更となった時、また道路に変更があった場合等に行うものであり、市街化区域へ編入することを直接の目的としたものではない。

市街化調整区域において、既存宅地制度等で市街化されているようなところの話であると思うが、制度がなくなった事に伴い線引きで市街化区域編入し救済していく考え方は、都市計画として適切ではないと考える。

現在は制度がなくなってしまったため、許可なく再建することは不可能であり別の対策を考える必要はあるが、都市計画で対応するのは適切でないと考える。

- 委員 川西市の実体について、次回までに調べてもらいたい。
市街化区域への編入を行えば税収も上がるのに、なぜ市は頑なに編入しないのか。
- 市長 川西市の事例については、次回までに調べて説明する。
- 委員 川西市は、事情が違うところもあるのではないか。
- 委員 議題書2-3ページの(2)アについてであるが、これは郊外開発を県が抑制していくという表れであると見て良いのか。
- 市 まちづくり3法に基づいて都市機能を集約させていく考えが国にあり、県も基本的には同じ認識であり、人口減少を視野に入れて区域マスタープランを策定していくとしている。
- 委員 市としては、どのように考えているのか。
- 市 現在、市の総合計画の見直しが始まっており、追って市都市計画マスタープランの見直しも進めていくことになっており、次回の見直しの際には集約的な都市構造が1つの大きなテーマとなる。
市都市計画マスタープランをどのような方向に位置付けていくのかについては、今後都市計画審議会等において様々な意見を聞きながらまとめていくことになるが、基本的には区域マスタープランの方針に沿った方向で進めることになる。
- 委員 市として人口が減少していく中で、本当に拡散を抑制する方向でいくのか、それとも宝塚というブランド力をもって住宅開発を促進していくのか。
- 市長 土地利用に関しては、指定されている容積率および建ぺい率に対しての割合は地域地区毎に見ていくと低い。
どのように区域マスタープランで位置付けていくのかについては、良く考える必要がある。
人口に関しては、神戸市や西宮市に比べてコストが安ければ利益率が上がるため、人口が集まる可能性がある。
宝塚市は土地利用に関しては低く、ファミリーランド跡地についても容積率を全然利用していない。
東京では容積率が売買されている状況である。
市の総合計画において、計画人口を24万人とし西谷地域の人口の想定は3万人としているが、市の土地利用計画と西谷地域をどのように位置付けていくのかが、市街地の拡散を抑制していくのかにも関わってくる。
土地利用計画については大部分は市で考えなければならない問題であり、検討した上で県に提出することになる。

2回の審議において出された意見について集約し、作成したものを後日都市計画審議会の意見として市に渡す。
その意見を踏まえて、市は県に提出することになる。

- ・宝塚新都市についての見通しを、もう少し整理する必要がある。
西谷地域の扱いをもう少し正確にしてもらいたい。
- ・防災関係においては、砂防、急傾斜地および浸水について、まとめて書いておく必要がある。
- ・自然の保全と景観形成に関する事、環境面や緑地についてはこれまで記述がなかったことであり、評価できる点である。
そういった中で水の循環システム等について記述があるが、総合的な方針についてしっかりと文章で表記してもらいたい。
- ・廃棄物処理施設については、該当無しで問題ない。
- ・大阪空港については、市としては継続していくとして認識している。
- ・区域区分の変更については、具体的な箇所について判らない点はあるが、基本的には問題ない。
- ・人口予測については、今後調整が必要である。
宝塚市や川西市においては就業人口は一定程度あるが、就業人口の質の事について配慮が欲しい。
- ・道路網については都市計画決定を行っている関係上、少しずつでも前へ進めたいという意向を伝えたい。
- ・長尾山系に関しては、もう少しきめ細かくみてもらいたい。