

平成 2 6 年度

第 4 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）3 月 2 0 日（金）

午後 2 時から 4 時まで

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)3月20日(金)午後2時から4時まで
- (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12人で、次のとおり。

北野委員、大島委員、江原委員、大河内委員、庄委員、田中委員、澤木委員、島田委員、西井委員、古川委員、板橋委員、関戸委員、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、12番大河内委員及び15番古川委員を指名した。
- 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、傍聴者1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 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 (事前説明)
  - 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」、説明させていただきます。前回の都市計画審議会では、都市計画道路見直し作業の背景・見直し作業の流れ等について説明させていただきました。今回は前回の都市計画審議会から時間も空いていますので、前回の内容についても説明させていただき、現在の状況を報告させていただきます。

(見直し背景等の説明)

まず、「1. 兵庫県都市計画道路網見直しの背景・目的」について説明いたします。兵庫県には、都市計画決定後に長期間を経ても事業化に至っていない長期未着手の都市計画道路が多く存在し、その区域の土地所有者等の権利を制限し続けている状況にあります。

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」が起きました。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。

(見直し主旨の説明)

「2. 今回の主旨」としましては、都市計画道路網見直し作業の中間報告を行います。

都市計画道路網見直し作業は兵庫県作成の「都市計画道路見直しガイドライン」

に従い、STEP1～STEP4 までの 4 つのステップを経て検証を行ないませんが、今回は現段階 (STEP3) までの検証結果を報告します。

続いて「3. 中間報告～STEP1～」としまして、まず初めに STEP1 の検証結果を報告いたします。STEP1 では、見直しに係る基礎条件の整理としまして、平成 42 年における宝塚市内の主要な道路の予測交通量を基に都市計画道路の性格を 3 つの階層に分けました。17 ページの資料 1 をご覧ください。

3 つの階層とは、主要幹線街路・都市幹線街路・補助幹線街路になります。主要幹線街路は資料 1 では赤色に着色した路線であり、都市の拠点間を連絡する主要な道路になります。

都市幹線街路は資料 1 では青色に着色した路線であり、都市内の主要な施設を結ぶ、都市の骨格を形成する道路になります。

黒色で着色したところは都市計画道路を含めた市内のそれなりの規格を持った路線になります。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路線として、ここでは補助幹線街路としています。

また、ここで、色分けの基準としましては、平成 42 年将来交通量予測において 1 日 8000 台以上の交通量がある路線は将来の宝塚市の交通を捌く上で必要な路線となるため主要幹線街路もしくは都市幹線街路と判断しています。

以上が STEP1 の結果報告になります。

(検証手順の説明)

次に STEP2, 3 の結果報告の前に、残りの STEP2, 3, 4 の検証手順について説明させていただきます。

それではまず、STEP2 の検証手順について説明いたします。

STEP2 は、県の視点に基づく必要性の検証として「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」を行います。その結果、評価対象路線を「必要性を有する路線」と「必要性を有しない路線」に分類します。

分類する際に用いる評価項目としては、4 ページの表 1 のとおり、「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」こういった項目に該当するか検証を行います。

また、それぞれ該当した項目に対して代替できる路線がないか、などについても検証を行います。

5 ページは STEP2 の検証の流れになりますが、18 ページの資料 2 をご覧ください。

上から STEP1 は先ほど説明しましたとおり基礎条件の整理として、路線を 3 つの階層に分類しました。

STEP2 は客観的な視点による機能検証となります。まず、検証路線に求められる機能を有しているかどうかの判定を行います。先ほど説明しました、4 ページの表 1 の検証項目に該当しているかチェックを行い、評価項目に該当しない場合はその「機能を有していない」と判断されて「必要性を有しない路線」となります。

逆に、評価項目に該当する場合は、「機能あり」となり、さらに、ここで機能ありと判断された場合、現道（都市計画道路と重複する形で道がある場合）や検証路線近くの既存道路でその機能を代替できるか検証を行います。その検証の結果、代替できると判断されると「必要性を有しない路線」となり、代替できないと「必要性を有する路線」と判断されます。

以上が STEP2 となります。

次に、STEP3「市町の視点に基づく検証」としまして、STEP2の結果に対して地域固有の要素を踏まえた再検証を行います。その検証の結果、「存続・廃止を検討する路線」もしくは「存続候補路線」の2つに分類します。

評価項目はSTEP2でどのように判断されたかによって変わります。

まず、STEP2で「必要性を有しない路線」と判断された場合の検証項目は表2のとおり、「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」、以上の項目に該当するか検証します。

次は、STEP2で「必要性を有する路線」と判断された場合の検証項目は表3のとおり、「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」以上の項目に該当するか検証します。

8ページはSTEP3の検証の流れになります。再度18ページをご覧ください。

STEP3では、STEP2の検証結果である「必要性を有しない路線」と「必要性を有する路線」の2つをそれぞれ検証します。

STEP2で「必要性を有しない路線」と判断された場合のSTEP3は、プロジェクトや混雑影響等廃止した場合での課題の検証としまして、6ページの表2の項目に該当するかチェックし、該当する場合は課題ありとなり「存続候補路線」、該当しない場合は課題なしとなり「存続・廃止検討路線」と判断します。

STEP2で「必要性を有する路線」と判断された場合のSTEP3は、周辺地域への影響等存続した場合での課題の検証として、7ページの表3の項目に該当するかチェックし、該当する場合は課題ありとなり「存続・廃止検討路線」、該当しない場合は課題なしとなり「存続候補路線」と判断します。

以上がSTEP3の検証になります。

STEP4「整備・廃止形態の検討」では、STEP3で判断された「存続候補路線」と「存続・廃止検討路線」について、その整備・廃止形態の検討を行います。

18ページをご覧ください。STEP3で「存続候補路線」と位置付けられた場合、その路線の将来交通量や歩行者・自転車の通行量、沿道の施設立地などを踏まえて横断面構成について検討し、必要に応じて幅員等仕様の変更を行います。

STEP3で「存続・廃止検討路線」と位置付けられた場合、その路線を廃止することによって都市計画道路網の分断が生じ、連続性が確保されないことが想定されるので連続性について容認できるか判断を行います。さらには、地域状況の変化等を踏まえて廃止と判断した際の影響を総合的に判断することになります。そして、最終的に「存続」か「廃止候補」かに分類します。以上がSTEP4になります。

このフローチャートに沿って検証を行います。

(検証カルテの説明)

次にSTEP2～3の検証カルテについてですが、ここでは実際どのようにSTEP2,3

の検証を行ったかについて説明します。STEP1 は説明しました資料 1 のとおりです。その結果を受けて、19 ページ資料 3 をご覧ください。

このようなカルテで STEP2 と STEP3 を検証しました。資料 3 の上段が STEP2 客観的な視点による機能検証、下段が STEP3 で地域固有の要素を踏まえた再検証になります。

ここで、それぞれの表の左端に区間番号と書かれていますが、これは都市計画道路の見直し作業を進めていく上で、都市計画道路を 1 つの路線としてみるのではなく、路線をいくつかの区間に分けて検証を行っているので、区間番号を付しています。なぜ区間を分けるのかと言いますと、都市計画道路 1 つの路線を見たとき、その路線の中にも現道がある区間やない区間などがあり、1 つの路線で検証を進めてしまうと不都合が生じるためです。この区間分けの基準としましては、「現道がある区間とない区間」、もしくは「主要な道路との交差点」があげられます。

上段の STEP2 につきましては、まず、2-1 の表では 4 ページの表 1 で説明した項目について該当するか検証します。ここで該当がない場合は 2-3 の表で「必要性を有しない」と判断されます。

2-1 の表で項目に該当した場合は 2-2 の表に移り、機能の代替性があるか検証します。ここで代替機能があると判断されると 2-3 の表で「必要性なし」と判断され、代替機能がなしと判断されると 2-3 の表で「必要性を有する」と判断されず。

ここまでが STEP2 です。

続いて、下段の STEP3 について、まず、3-1 の表では STEP2 で「必要性を有しない」と判断された路線について、6 ページの表 2 で説明した項目に該当するか検証します。該当項目がある場合は 3-3 の表で「存続候補路線」と判断されます。該当項目がない場合は 3-3 の表で「存続・廃止検討路線」と判断します。

3-2 の表では STEP2 で「必要性を有する」と判断された路線について該当項目があるか検証します。該当項目がある場合は 3-3 の表で「存続・廃止検討路線」と判断され、該当項目がない場合は 3-3 の表で「存続候補路線」で判断されます。

このカルテを使用して都市計画道路の見直し検証作業を行いました。

今回はこの STEP3 までをご報告させていただきます。

#### (検証における基本的な方針の説明)

STEP3 までの結果を報告する前に、ここで「5. 検証における基本的な方針」をご説明いたします。今回の見直し対象路線は全 14 路線であります。STEP1 で主要幹線街路および都市幹線街路と判断された路線については、将来の宝塚市における交通を処理するために必要であると判断するため「存続候補路線」とします。17 ページの資料 1 で言いますと赤色と青色で着色した路線になります。

#### (STEP2、3 の結果報告の説明)

続いて「6. STEP2、3 の結果報告」をさせていただきます。

今まで説明させていただいた流れに沿って検証した結果、20 ページの資料 4 におきまして現段階での「存続候補路線」「存続・廃止検討路線」を示しています。資料 4 をご覧ください。

資料 4 におきまして既に「改良済みの区間」は青色、現在「事業中の区間」は黄色、現段階で「存続候補路線」はオレンジ色、「存続・廃止検討路線」は緑色に着色しています。

現段階で「存続・廃止検討路線」としているのは 6 路線になります。資料 4 の緑色に着色しているところに着目してください。西から行きますと、榊塚高丸線、逆瀬川南口線、中筋山本線、山本南通線、鴻ノ池野里線、山本大野線となります。

次に、現段階で「存続・廃止検討路線」となっている路線について個別に説明します。

「榊塚高丸線」(位置の説明)、この路線は阪急仁川駅までのアクセス道路であり、幹線と幹線を結ぶ路線ではないこと、さらに、将来通行するであろう交通量に比べて事業費が過大となることが予想されるため、現段階では「存続・廃止検討路線」と判断しています。

「逆瀬川南口線」(位置の説明)、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、現道と重なる区間もない状況です。そのため、事業の実現可能性は低いと判断できるため、現段階では「存続・廃止検討路線」と判断しています。

次に、「中筋山本線」について(位置の説明)、この路線の廃止区間は区間⑤と区間⑦である、この⑤、⑦は、現道のない区間であるため評価項目に該当せず「存続・廃止検討路線」に位置付けますが、土地区画整理事業の実施など健全な市街化の誘導にあたっては必要な路線と考えられます。また、中筋山本線が接続する都市計画道路「山本南通線」とセットで検証すべき路線であります。

ここで評価項目に該当せずとありますが、ここでの評価項目は STEP2,3 のいずれの評価項目にも該当しなかったということになります。

「山本南通線」ですが(位置の説明)、この路線は全線にわたって現道のない路線であるため評価項目に該当せず「存続・廃止検討路線」に位置付けますが、先ほどの中筋山本線と同様で、土地区画整理事業の実施など健全な市街化の誘導にあたっては必要な路線と考えられます。

鴻ノ池野里線についてですが(位置の説明)、こちらは区間②のみ整備済みですが、区間①は現道のない区間であります。そのため、評価項目に該当せず「存続・廃止検討路線」に位置付けます。

「山本大野線」(位置の説明)こちらは、3 区間ありますが、区間①については既に整備済みとなっています。区間③は現道のない区間であるため評価項目に該当せず「存続・廃止検討路線」に位置付けています。区間②については現状、通学路に指定されているため歩道整備が必要との判断で「存続候補路線」としています。さらには、連続しています伊丹市域の都市計画道路は現段階では廃止検討路線としていると聞いています。そのため、この路線の存続・廃止については今後、総合的な判断が必要となります。

(今後のスケジュールの説明)

最後に今後のスケジュールについて説明します。

今日、説明しました STEP3 の結果を受けて引き続いて STEP4 の検証に入っていきます。その検証を進めて行く中で適宜、兵庫県・近隣市および市内の調整を行います。その調整の中で、今回の検証結果を変更することになる可能性があります。

そして STEP4 まで検証が終了すると  
平成 27 年 6 月に都市計画道路見直し素案を都市計画審議会に報告  
平成 27 年 7 月から素案をもって地元説明会およびパブリックコメントの実施をいたします。

平成 27 年 10 月に地元説明会およびパブリックコメントの結果および都市計画道路見直し案を都市計画審議会に報告させていただきます。

平成 27 年 12 月に都市計画道路見直し案の縦覧を行い、平成 28 年 1 月に都市計画審議会で諮問を受けたいと考えております。

以上が現在予定している今後のスケジュールになります。

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した。

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。

委 員

存続廃止検討路線の中で地元から早期整備についての要望があった路線はありますか？

市

早期整備についての強い要望をいただいている路線はありません。

しかし、現段階で地元の意思を確認しているわけではありません。ここで存続廃止検討路線を 6 路線あげていますが、再度、廃止した際の影響などを検証して、廃止路線をある程度絞り込んだ状態でパブリックコメントや地元説明会に入って行きたいと考えております。

委 員

存続廃止路線と直接関係のない地域の人でも、周辺の交通環境改善についての意見は出ているのでしょうか？

市

存続廃止検討路線の周辺でも現状混雑している箇所もあり、市民から指摘を受けているところもありますので、本当にその路線を廃止してもいいのか、そのあたりについても STEP4 で検証していきます。

会 長

1-18 ページの資料 2 のフローチャートがありますが、本日は STEP2 と STEP3 を合わせた形で報告いただきました。今後は STEP4 の検証を経て都市計画道路網見直し素案がでてくることになります。そしてその後、地元との合意形成となりますので地元との協議はもう少し先の話になります。

市 都市計画道路網の見直しは 2 回目になりますが、平成 15 年から一度検証をおこないましたが、その際には宝塚市内 44 路線ある都市計画道路すべて必要であると判断しています。

そして 2 回目の見直しである今回は、健全なまちづくりのためには都市計画道路の整備は必要であるという考えがある一方、長期間の権利制限を行っている状態であることも踏まえて、代替性も含めてその道路を廃止することが可能かどうか検証を進めていきます。

委員 STEP2 の結果が示されておられませんので、どのような評価をされたのかわかりませんが、1-11 ページで「存続・廃止検討路線」と判断された柘塚高丸線ですが、ここには仁川駅までのアクセス道路と書いてあるのですが、例えば 1-4 ページの「交通機能」の「自転車歩行者のネットワーク向上に資する路線か」に該当するのではないのでしょうか？これについてどのように評価されたのでしょうか？

市 1-4 ページの表 1 についてですが、STEP2 ではほとんどの検証項目で、現道が「ある」か「ない」かが検証を進める上で重要となってきます。

STEP1 においては道路を主要・都市幹線街路と補助幹線街路に分類しました。主要・都市幹線街路は地域の交通を捌く上で必要である道路で、補助幹線街路はまちづくりに寄与する道路という位置づけです。

補助幹線街路は、現道が「ある」か「ない」という視点で検証を行いません。したがって、交通機能の項目においては、既に自転車歩行者ネットワーク向上につながっている路線か、既に通学路に指定されている路線か、そういった視点で検証を行なっています。ご指摘のあった柘塚高丸線は補助幹線街路であり、現道のない路線であるため評価項目に該当しませんでした。

委員 表 1 において、「資する」とは未来形であり、計画道路が整備されたらというのを前提に評価すべきであると思いますが、現状で判断してしまっているため現道がない路線は STEP3 までの検証において「存続・廃止検討路線」と判断されやすいということでしょうか？

市 そうなります。

委員 都市計画道路を廃止してしまっても、都市計画道路とは別の視点で、歩行者等の安全を確保していくということによろしいのでしょうか？

市 都市計画道路網見直し作業の中で、都市計画道路を廃止することによる影響や他の市道で代替できるかの検証も併せて行います。

会長 STEP2 と STEP3 の関係性についてですが、STEP2 は県の視点による検証で、ガイドラインに基づいて検証を行っています。そこでは、道路に課せられている機能を評価することになります。しかしながら、道路は機能の面だけでは評価できない部分もあるので、STEP3 で宝塚市という地域から見た評価を行うことになります。

STEP2 で一旦「必要性あり」となった路線も STEP3 で「存続・廃止検討路線」となったり、逆に STEP2 で「必要性なし」となった路線も STEP3 で「存続候補路線」となる場合が出てきます。



次回以降の都計審では、説明は大変かもしれませんが、STEP4 までの各ステップについて説明をお願いします。

市

最終的には各ステップについて説明はさせていただきますが、簡単に説明すると、STEP1 で道路の性格を分類いたしました。STEP1 において主要・都市幹線街路と位置付けたものについては、都市間の交通を担う道路として廃止できないというのが基本的な考え方です。そこで、補助幹線街路に対して存続・廃止を検討していくこととなります。補助幹線のなかで現道のないものは STEP2 で必要性なしと判断されてしまいます。補助幹線はまちづくりに資する路線ということで、現道のない区間については周辺の道路で代替出来るのではないかとというのが基本的な考え方です。こういった考えのもと検証を進めていくと、STEP2 で「必要性を有しない路線」となったのは 1-11 ページの 6 路線と競馬場高丸線、荒地西山線になります。

競馬場高丸線は、仁川団地の建て替えに伴い STEP3 の「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」として「存続候補路線」となっています。

荒地西山線については、既に半分以上整備している状況であることや主要地方道明石神戸宝塚線のバイパス機能を持ち合わせていることから「存続候補」としています。

これからの作業としては廃止候補路線を検討していく中で本当にその路線を廃止してもいいのか、代替性を確保できるのか、について検討していきます。

一方、存続する路線についても幅員等についてこのままでいいのか、などについても検討していきます。

市

都市計画道路網見直し作業は STEP4 までありますが、STEP3 までは都市計画道路見直しガイドラインに基づいて、機械的に検証したものです。

存続・廃止候補路線として 6 路線示させていただきましたが、今後は廃止しても問題ないか、廃止することによる影響があるかについて検証した後、廃止路線を確定させ、年度内の都市計画変更を目指していきます。

委員

存続・廃止検討路線と判断した 6 路線それぞれの計画決定年月日、計画延長、一部存続廃止検討路線となっている路線の存続廃止検討区間の延長を教えてください。

市

榊塚高丸線の都市計画決定年月日は昭和 32 年 9 月 5 日、計画延長は 850m、全線にわたり存続・廃止検討路線となっています。

逆瀬川南口線の都市計画決定年月日は昭和 32 年 9 月 5 日、計画延長は 810m、存続・廃止検討路線となっているのは区間②の 690m となっています。

中筋山本線の都市計画決定年月日は平成 7 年 2 月 10 日、計画延長は 1750m、存続・廃止検討路線となっているのは区間⑤、⑦の 630m となっています。

山本南通線の都市計画決定年月日は平成 7 年 2 月 10 日、計画延長は 440m、全区間にわたり存続・廃止検討路線となっています。

鴻ノ池野里線の都市計画決定年月日は昭和 46 年 1 月 16 日、計画延長は 220m、存続・廃止検討路線となっているのは区間①の 110m となっています。

山本大野線の都市計画決定年月日は昭和 30 年 3 月 30 日、計画延長は 1720m、存続廃止検討路線となっているのは区間③の 190m となっています。

委員 計画決定から約 60 年経過している路線が 3 路線。約 45 年経過したもの、そして平成 7 年に計画決定されたものがある。そういった中で、存続廃止検討路線の中には全線廃止するものと一部廃止するものがあるが一部廃止というのは問題ないのですか？可能なのですか？

市 都市計画道路なのでネットワークとして完結するかについての検証は行っていきます。

現段階では都市計画道路をいくつかの区間に分けておりますが、今後の検証ではネットワークとしての検証を行っていきます。

委員 都市計画区域内の権利者に対する 60 年におよぶ権利制限が行われている現状で、榊塚高丸線の地権者から早く都市計画道路を廃止してほしいとの意見が出ています。

最高裁判例においても行政が作った計画でもこのような長期の権利制限に対して疑問が呈されています。こういった都市計画決定が古い路線については理解できるのですが、平成 7 年に計画決定された比較的新しい計画に対して見直しするということはどうなのでしょう？そのあたりについて説明をお願いします。

市 ご指摘のとおり、今回の見直し作業は計画決定から長期間経過して整備の目途がたっていない路線に対して見直しをすることが目的の一つです。

平成 7 年に都市計画決定された路線についても、STEP3 までの検証は機械的な作業なので補助幹線街路で現道のない路線については存続廃止検討路線になってしまいます。ただ、今回、存続廃止検討路線と判断された路線すべてを廃止するのか、将来のまちづくりを考えた中で廃止しても問題がない路線であるかについて議論し、再度検証していくことになります。

委員 前は平成 15 年に見直し作業を行ったとのことですが、当時は検証対象 44 路線すべて存続になりましたが、今回は 12 年経過して現段階では 14 の検証対象路線の内、6 路線が存続廃止検討路線となっています。

今後、定期的に 10 年サイクル程度で兵庫県全体での見直し作業が行われるのでしょうか？

市 兵庫県からは、今後定期的な都市計画道路見直し作業を実施するのかについては伺っていませんが、市として、期間は考えるにしても都市計画道路の必要性を検証し続ける必要があると思います。

委員 次回の都計審までに準備いただきたい資料があります。

道路というのはネットワークなので、伊丹市域における山本大野線、宝塚池田線の位置付け、西宮市域における山手幹線の位置付けを確認したいので資料が手に入るようなら準備していただきたい。

また、検証対象路線の基本的なデータおよび検証結果についての資料も準備いただきたい。

会長 次回は、本日出された意見も参考にいただき、資料を作成していただきたいと思っております。

委員

先ほどの説明で、STEP1で主要幹線・都市幹線街路に位置付けられた路線に対しては存続候補とされたとのことですが、1-20ページのSTEP2,3まとめにおきましてオレンジ色に着色された部分については、これから整備していくことになると思いますが、これらの路線がしっかりと整備されていくのかといえば、これからも長期にわたって整備されない状態が続いてしまうのではないのでしょうか、そのことについてどのように考えられていますか？

そのあたりについてもSTEP4で検証されるのでしょうか？

市

今回の見直し作業においても存続候補路線として位置付ける都市計画道路をいつ整備するかについては、宝塚市ではアクションプランとして都市計画道路整備プログラムを策定しており、10カ年の整備予定路線を挙げています。

今回の見直し作業において存続候補路線となった路線の中でも、都市計画道路整備プログラムに記載されていない路線も出てくるとおられます。そういった中で、今後整備プログラムの改訂を行うと共に必要な路線の再検証を進めていく必要があると考えております。

会長

本日は、事前説明ということですが、今後は存続か廃止かを決めて行かなくてはなりませんので、それぞれ、どのような考えや基準で存続か廃止かを決めたのかについて説明できるような資料を準備していただきたいと思っております。

また、存続と判断された路線についても今後の整備の在り方についても整理しておく必要があります。

では、議題第1号については終了いたします。

ありがとうございました。

－ 以上 －

## (2) 議題第2号及び議題第3号

市

【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」

（議題の概要等）

議題に先立ちまして、宝塚市のまちづくりルールの制度について、その流れと手続きの説明をさせていただきます。

地区のまちづくりルールの作成については、地区の現状を把握し、問題点や特長を踏まえた上でまちづくりルールの作成にあたります。市は既成市街地にあつては、まちづくり活動によりその支援を行います。今回の議題のような開発事業などについては、事業者とともに、都市計画マスタープランや景観計画など市の方針に沿った計画となっているか、確認しながら進めていきます。

できあがったまちづくりルールを宝塚市の3つのまちづくりルールの制度に沿って、制度ごとの主旨に沿った方針により仕分けをし、市が案を作成し、決定の手続きに入ります。

決定への手続きについては、それぞれの制度ごとに異なります。

地区計画は、縦覧を2回実施し、都市計画審議会を諮問機関として、事前説明及び諮問をします。

景観計画特定地区は、縦覧を2回実施し、条例において景観審議会を設置し、

それを諮問機関とし、事前説明及び諮問をします。しかし、景観に関連する内容ではありますが、土地利用に関することでもあり、条例において「都市計画審議会に意見を聴く」として定めており、都市計画審議会では意見聴取を行った上で、景観審議会での諮問審議を行い、再度都市計画審議会に報告をするものです。

また、地区まちづくりルールについては、まちづくり専門委員の意見聴取があります。

本日の東洋町地区については、議題第2号の地区計画は事前説明、議題第3号の景観計画特定地区は意見聴取させていただき手続きとなっています。

今回、地区計画と景観計画特定地区を関連しますので、議題第2号と議題第3号を一括してご説明をさせていただきたいと考えております。

会長、ご審議のほどよろしく申し上げます。

会長 ただ今事務局から議題についてご説明をいただきました。議題第2号と第3号は相互に関係しておりますので、一括で説明をしていただいた方が良いかと思いますが、よろしいでしょうか？

委員 異議なし。

会長 異議なしとのことですので、事務局提案のとおり議題第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」及び議題第3号「宝塚市景観計画特定地区（東洋町地区）について」を一括して説明していただきます。議題第2号は事前説明、議題第3号は意見聴取ですので、どちらも採決の必要はございません。それでは、説明をお願いします。

（地区の説明）

市 2－7ページの位置図、前のスクリーンを併せてご覧ください。

当地区は、前のスクリーンで赤色に着色しております。市役所部分は第2種住居地域で第4種高度地区、その他は工業地域で高度地区の指定はありません。

次は当地区現況について写真で示します。

- (1) この写真は、平成24年10月に撮影した航空写真です。
- (2) 次は、現在の武庫川河川沿いの状況です。当該地は元NTN株式会社宝塚製作所跡地で既存のコンクリートブロック塀に囲まれています。
- (3) 次の写真は、住宅地区に隣接する住宅地です。第一種住居地域になります。河川に沿って整形な区画道路に面した住宅があります。
- (4) 次は、南側の県道で向かい側は、南側から県営住宅や社宅などがある第一種住居地域、中小規模の工場、作業所と住宅が混在する準工業地域、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。
- (5) 市役所周辺は、末広中央公園に接し、今後末広中央公園側に中央公民館の移転も計画されているところです。

今回の「東洋町地区」は、宝塚市の中央部、宝塚市役所と長年NTN株式会社宝塚製作所の敷地として利用されてきた跡地です。

平成21年3月に操業を停止されており、平成28年度末までにNTN株式会社から現在の民間事業者と市が取得する予定です。

たからづか都市計画マスタープラン 2012 では、第 4 章部門別整備方針の中で土地利用の方針として、「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 N T N 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 9 ha、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。また、第 5 章地域別構想においては「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、N T N 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。

この都市計画マスタープランの方針を踏まえて、この度、地区計画及び景観計画特定地区の導入について、民間事業者と市、また県都市計画課とも協議の上、作成したものです。

(議題第 2 号の説明)

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」ご説明します。

本日は、事前説明になります。

(東洋町地区地区計画(案)の説明)

議題書 2-2 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 10.9 ha」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」は、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、地区界に道路や河川側に緑道を設けて地区施設として定めています。

「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、公共公益上必要な機能の向上に資する土地利用を図る。」としています。

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や市民ひろばなどを計画しており、現在 N T N 株式会社宝塚製作所跡地等利活用基本計画・基本設計策定業務委託に係る公募型プロポーザルの公募を行っています。

「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て、市は事業者に対して、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。協議の結果、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、誘導していくことを定めています。

「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。

次に「建築物等の整備の方針」は、この後「地区整備計画」で具体的に説明します。

（地区整備計画の説明）

2－3ページ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、現在市役所部分の敷地で第二種住居地域の区域を除く約8.7haを対象としています。

まず「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。

本計画では「地区施設」として、配置は計画図表示のとおりとして、「道路」幅員9m、「緑道」幅員3mを定めています。「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、「緑道」は、河川空間との間を連続した緑化として設けるものです。

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」は近接の第二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に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、「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」において定めています。「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。用途の制限と同様に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”の開発ガイドラインの適正な宅地規模として敷地の最低限度100㎡を原則としています。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。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ため、「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。後に説明する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」についてご説明します。まず「公共公益施設地区」、「商業施設地区」については、市庁舎の建物の軒高さに合わせるように20mと制限しています。また「公共公益施設地区」は近接の第4種高度地区と同じ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た31mに制限しています。「戸建住宅地区」は10mとし、良好な居住環境の維持を図ります。

(縦覧等の説明)

3月16日より、現在、法に基づく2週間の縦覧を行っています。今後のスケジュールについては、県との協議を整えて、5月に2週間の法定縦覧を実施する予定です。6月には当審議会に諮問を行い、6月末を目途に都市計画の決定を行っていく予定です。議題第3号でご説明する景観計画特定地区と並行して手続きを進めていきます。

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（意見聴取）」についてご説明します。

景観計画特定地区とは、宝塚市都市景観条例により、開発等によって計画的に整備され、新たに都市景観を形成していく必要がある地区において、市全域の景観計画区域の景観形成指針や基準に上乘せし、戸建て住宅から対象の規模として定めるものです。

当地区の位置及び経緯については、さきほどご説明しましたので割愛します。

(東洋町地区景観計画特定地区（案）について)

議題書3-2ページをご覧ください。今回指定する東洋町地区景観計画特定地区（案）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となります。区域は地区計画区域と同じで、面積は、約10.9ha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(1)について)

「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方針(2)について)

次に、「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。」としています。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。

次に景観形成基準は、「良好な景観の形成のための行為の制限に関する事項」として、届出の対象となる建築物の建築等、建築物の修繕等、工作物の建設等、木竹の植栽又は伐採といった行為ごとに基準を定めることになっています。

「屋根及び外壁の色彩」は、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。景観形成基準等の解説において、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。

「建築物の位置」は、「集合住宅地区」のある計画図に表示する a の部分の道路境界線より 3.0 m 以内の部分に建築しないこととしています。

また「敷地の緑化」においても、a の部分の道路境界線より 3.0 m 以内の範囲は緑化部分とします。河川沿いに続く緑道の延長になる敷地内の緑化を推進し緑道の連続性の担保を高めています。ただし、人また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。また、「道路に面して樹木を植栽することについては、戸建住宅についても樹木の植栽を求めています。また「建築物の敷地が1,000㎡以上の場合、緑視率を20%以上道路において確保する。ただし、敷地の状況により緑視率が確保できない場合は、緑被率を20%以上確保する。」としています。まとまった規模の建物については、一定の緑量を県道側に確保するよう求めています。

「工作物の位置」については、a の部分の道路境界線より 3.0 m 以内の部分に築造しないこととしています。ただし、通路等通行上必要なものや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。

また、「垣、柵の構造又は位置」についても、a の部分の道路境界線より 3.0 m 以内の部分に設置しないこととしています。ただし、生垣はこの限りでないとしています。

戸建住宅地区については、道路に面して設ける垣又は柵の構造は、生垣もしくは植栽を併設した塀又はフェンスで高さ1.2 m 以下のものとします。門扉及びガレージ扉は、解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。



(縦覧等の説明)

3月16日より、法に基づく2週間の縦覧を現在行っています。今後のスケジュールについては、3月30日に景観審議会の事前説明を行います。その後、5月に2週間の条例縦覧を実施する予定です。6月には景観審議会に諮問し、当審議会に報告を行い、7月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（意見聴取）」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2号、議題3号一括の事前説明及び意見聴取の審議を行いたいと思います。ご意見、ご質問はございますか？

委員

戸建住宅地区の敷地面積最低限度が100㎡ということですが、先ほど写真を見せていただいた戸建住宅地がありましたが、その周辺の住宅地の敷地面積は大体どの程度の規模でしょうか？

市

先ほど写真に出させていただいている地区ですが、今回は開発の単位が130㎡程度の敷地設定にしており、この御所の前地区につきましても、大体100㎡以上の面積がある地区でございますので、よく似たまちなみを形成出来るような敷地設定として、100㎡にさせていただきます。

委員

その周辺の地区には、地区計画や緑化協定などは作られているのでしょうか？

市

今スクリーンで見ていただいている写真の敷地は、河川よりも下側になりますが、こちらにつきましては、地区計画、景観計画の中の特定地区のルールは作っておりません。

会長

戸建の個数など、敷地の中の部分は、まだ決まっていないのでしょうか？

市

現在、戸建住宅につきましては、開発構想届の手続きも終わっており、概ね決まっております。個数につきましては、総戸数57戸の計画になっております。ここにつきましては、6mの区画道路が整備され、提供公園、集会所等が計画される予定となっております。

集合住宅地区につきましては、全館総戸数が196戸、10階建ての高さ31mのマンション計画が予定されております。

商業施設地区につきましては、現在開発構想届の手続きが進められておりまして、市役所側にホームセンターが計画されております。

集合住宅側につきましては店舗が計画されていますが、まだ具体的な施設については未定と聞いております。

現時点では、民間開発事業をされます商業施設地区、集合住宅地区、戸建住宅地区につきましては、以上のような計画を把握しております。

委員 武庫川沿いの堤防について緑道という話がありましたが、今現在、堤防と言いますか、市役所の横のみ、それから御所の前地域は車が通行できるのですが、この間は車が通行できないままなのでしょうか？

市 緑道の部分につきましては市道として認定しており、将来的には6 mの道路としては整備する予定です。ただし、車につきましては、今のところは通す予定はないと聞いております。

委員 市道ということですが、歩行者用、自転車用道路のイメージですか？今でも自転車は通っていると思えますが。

市 今と同じような利用形態になろうかと思えます。ただ、6 mの道路＋3 mの緑道が整備されると聞いておりますので、河川側と一体利用が図られるような歩行者空間のようになろうかと思えます。

会長 少し高さ関係が理解できなかったのですが、縦断を説明していただけますか。緑道と河川側の護岸の部分が同じレベルなのか、あるいは敷地側とレベルとなるのですか？

市 スクリーンをご覧ください。これが現況となりますが、今の計画では、レベル的には今と同様の考え方で整備がされる計画です。

会長 緑道側はフラットなのですか？

市 フラットです。

会長 河川側はどうなりますか？現在、高低差は付いていますか？

市 河川側は堤防でなり、高低差が付いております。

会長 どの程度の高低差ですか？

市 3～4 m程度です。

会長 このブロックより東側なら緑道になるということですね？

市 その通りです。

会長 今ブロックになっている部分は、これを取り払って、コンクリートの道路と一体になるのか、あるいはフェンスなどを造るのか、それはまだ決まっていないのですかね？

市 平面的な位置利用に関しましては、今ご説明させていただいたような内容となりますが、フェンスなどにつきましては、まだこれからの計画となっております。今、現道が約5 mございまして、後1 m道路を広げます。その外に3 mの緑道部

分が出来るというイメージでございます。

会 長 この舗装してある部分は、国の持ち物ですか？ここもNTNの土地ですか？

市 武庫川の河川敷の敷地となります。

会 長 では、国の所有ですね。

市 今舗装されている部分は、河川敷ということで県が管理しています。

会 長 それを広げるために、少し削るということですね。

市 そこは舗装しておりますので、道路としての認定は市道で打っているという状況でございます。

会 長 わかりました。  
他にご意見等はよろしいでしょうか？

委 員 少し教えていただきたいのですが、壁面後退の3m、これは地区計画の整備区域に入っています。これは、建築条例で建築確認の審査事項になるのですよね？

市 建築条例化の予定です。

委 員 それから、景観条例についてですが、特定地区の景観形成基準で、道路境界より3m部分については建築しない、緑化部分にするとされています。この特定地区における景観形成基準に違反した場合、景観法上、行政の対応としては、行政指導以外にどのような対応を取るのですか？この配布されている例規集に景観法が入っていないので確認したい。

市 基本的には指導勧告という指導になります。

委 員 特定地区であっても指導勧告ですか？

市 そのとおりです。景観計画に位置付けた景観形成基準という位置付けになりますので、指導勧告ということになります。

委 員 壁面後退3mは分かります。これは建築確認で確保されている。しかし、もしその3mの部分、景観形成基準の位置で何か物を造ったとしても、行政指導しかできないのですか？

市 行政指導のレベルとしましては、指導勧告をした上で、変更命令まで対象となるような内容になるかと思えます。

委 員 変更命令ができる規定がありましたか？

市 はい。景観法に規定されています。

委員 景観法でできるのですね？

市 はい。

委員 その変更命令に応じなかった場合には強制執行、いわゆる行政代執行のようなことができるのですか？

市 行政代執行までの拘束力はなく、景観法上の変更命令という形での命令書は出せるのではないかと思います。

委員 変更命令で義務を課して、それが代替的に出来る義務、代替的作為義務であり、景観法で命令権限があれば行政代執行はできます。  
そのような形で強制力を持っていると理解していいですね？

市 はい。

委員 それから、資料として配布されている法規集ですが、まちづくり条例だけしか入っておりませんので、景観法と景観条例と入れておいてください。我々委員は意見を述べるのですから、意見を述べる以上は関連する規定は入れておくべきだと思います。

市 申し訳ございません。次回からは追加させていただきます。

会長 委員ご質問のとおり、このような地区のルールを決める際、このようなルールを定めても守らない場合には、どのような対応が想定をされるか、恐らくこのような措置をとる、このような旨を周知させるということも非常に大事なことだと思いますので、今回このような意見があったと、審議会の方からの意見としても、伝えていただければと思います。  
ほか、特定地区に関わる部分の議題第3号についてのご意見も受け付けておりますが、ご質問などはありませんでしょうか？

委員 先ほど、マンションの10階建てで31mとご説明いただきましたが、いただいている資料の地図の範囲内を見ると、10階建ての建物は周辺にあまりないと思いますので、河川から非常に目立つのではないかと思いますのですが、この景観計画特定地区案の中に、例えばよくあるのは周辺のサイズで統一化など、何かそのような内容がありませんが、それはデザイン誘導といいますか、どのような対応が行われるのでしょうか？

市 このマンション、集合住宅の建築に係りましては、既に景観審議会デザイン協議部会のほうに意見を出させていただいております。今出されている計画は、マンション分節化もされていますし、壁面上のマリオンをなくすような形で、できるだけ大規模壁面に見えないよう配慮がなされた形でいただいております。その後、計画に若干変更はございましたが、事務局と協議する中で、このような分節化などにつ

きましては、配慮していただいているような計画であるとして、了解しております。

委員 先ほどの緑道について、この地区施設としての緑道は、集合住宅地区と戸建住宅地区までは伸びていないのですが、それは特に何か意図があるのですか。

市 集合住宅地区につきましては、3 mの壁面後退の中に緑化をしていただくというような配慮で、事業者とは協議をさせていただきました。

委員 ただ、緑地にされますと、公開空地というようなものと違って人が入れませんよね？ある程度住宅地区ですので、余り多くの人たちを武庫川沿いに引き込まず、今の堤防上の道だけでいいかもしれませんが、ずっと一本下まで通して地区施設として指定し、広く皆さんが歩けるところを整備した方が、計画的には良くなるのではないかという意見です。

それと、反対の南側について、壁面後退など何も規定がありませんが、こちら側も、沿道の修景みたいなものを考えて何らかの規定をされるとか、まちづくりルールで縛られるとか、何か規定があってはどうかと思います。特にホームセンターなどができますと、緑化率などの指定はしていますが、駐車場がかなりできますので、そのあたりの沿道の部分からの見え方や、修景をしっかりとしていけないのではないかと思います。

市 開発まちづくりルールのガイドラインで、公園緑地課が緑化の指導を行うことにしております。例えば20%の緑地を図る場合につきましては、県道側の方にもやはり緑地が必要であろうということで、そのような指導をする場合もございます。河川側の緑道にも緑を配しますし、県道側に緑を誘導することも今後の課題であり、指導しなければならない事項であると考えております。

会長 南側の方の現道がありますが、このような開発を考えたときに、併せて緑道や歩道の整備等も含めて、この開発と同様に改善ができないかなとは思っております。他は、よろしいでしょうか。

委員 南側の道路の話が出ておりますが、市役所前、右折して宝塚大橋へ行く道は、今も渋滞が酷く、課題ではあると思うのですが、さらにその道路の中で、例えば休日などに西宮の方から来てホームセンターに右折で入る場合など、混雑してそこでも渋滞が起きるのではないかと思います。この地域の人々の迷惑にならないかと心配されますが、こちら側の道路についてや、右折レーンなど、このあたりの対策は何かありますか？

市 道路の担当からご説明させていただきます。  
南側の道路の県道西宮宝塚線につきましては、こちらは相当の交通量があります。委員のご指摘の、例えばホームセンターに来場の方が東方面から来てホームセンターに右折で入る場合、県道から直接ホームセンターに右折して入ることになれば、県道上の交通が麻痺しかねないため、今スクリーンに出ております図面のちょうど中ほどに、南北方向に矢印が入っておりますが、そこに新しく市道を、区画道路を1本新設することにしております。今申し上げました商業施設に県道から右折して入られる方については、その新設する市道、ここの交差点に右折レーンを確保しま

して、そこから右折して入っていただきます。お買い物をされてお帰りの際は、県道に対しては左折のみで出ていただき、右折して西の方に行かれる方は、入ってきた交差点を通過して交通ルールを守ってお帰りくださいということで、事業者とは交通ルールの誘導方法について協議している状況でございます。

市

全体計画について補足説明をさせていただきます。少し前のスクリーンをご覧ください。先ほどは、市で取得するこの上の赤色の部分の土地約4haと、民間開発事業で行う青色の部分を表示させていただいております。この市で取得する9ha全体について、改めて概要をご説明いたします。スクリーンで表示していますこちらの図面になります。ここが市役所だとお考えください。市で開発していく部分がこちらだと思っていただけたらと思います。

こちらが民間開発で、戸建住宅、マンション、そして店舗、これは何が入るかまだ決まっておりますが、商業店舗が来る予定です。それから、この部分にロイヤルホームセンターという店舗が入ります。床面積にすると約8,000㎡から10,000㎡程度です。ご存知の方がいましたら、伊丹のスポーツセンターの近所にスーパービバホームというものがございます。かなり大きなホームセンターであります。この規模のものがここに入るとご理解いただけたらと思います。

そして、間には開発を分ける道路が入ります。

市の開発の中では、今現在我々がいます水道局庁舎、これが耐震性の問題もございまして、これを新たに建て替えるということで、今のところ河川側の部分に持っていきたいと考えております。その中に、現在、市の中にはございませんが、危機管理センター、それからいわゆるパソコンのサーバー等がございますネットワークセンター、このようなものを合築し、併設して造ろうと計画しております。できれば、市役所と渡り廊下で、上階部分で結べればと考えております。併せて、これら新しく出来る施設のための駐車場、地域の交流や、災害時には防災にも役立つような広場を整備する。そして、一番右端、民間開発との境界の部分には、障害者福祉施設となりますが、阪神福祉事業団という今現在西宮の山口町の方で事業をされている事業者が、これは市も関わっているところでありますが、こちらが障害者の支援施設を2施設ほど持ってこられるとのことで、市が取得する4haのうち1haをそちらの方にお譲りをするということで考えております。

今回地区計画をかけるということで、先ほどご説明をさせていただいておりますが、事業者との間でかなり協議を進めてまいりました。この土地は、用途地域としては工業地域になりますので、床面積で言えば約10,000㎡までの建物を建てることができます。この土地が細分化され、仮にそれぞれの土地に10,000㎡の建物が建てられるということになると、かなり大規模な商業施設ができることとなります。先ほど委員からもございましたが、そういう施設が乱立いたしますと、道路の交通負荷や、周辺の住環境、それから近隣商業施設への影響など、多大な影響が考えられます。そのため、市としてはこれを抑制、あるいは誘導するという意味合いから、全体で床面積を15,000㎡にしてあります。また、敷地面積が15,000㎡にいかないときは、床面積は5,000㎡以下との縛りをかけさせていただきました。

1点、申し忘れましたが、工業地域で店舗の床面積は10,000㎡までなのですが、さらに県の条例の中で、この地域では6,000㎡程度までという縛りがかかっておりますので、仮に10区画に割って6,000㎡、それぞれに建てて合計60,000㎡とできるのを、15,000㎡に抑える、これを地区計画で担保できるというのが一つ大きな理由でございます。

これを履行していただくのと併せて、委員からもございましたが、この河川側については、市の方も6 mから3 mの緑道を設けてまいります。それを連続して確保するため、事業者側にも協力を求めて、今回この商業施設の部分で3 m下がっていただきました。ただマンションの部分は、協議の中で、敷地としてはマンション側で持ちたいというようなお話がございましたので、協議の中でこういった計画になったということがございます。それから、戸建住宅の部分につきましても、約50 cmにはなりますが、河川側については植栽帯が設けられることになっておりますので、全体としてこのような空間形成をしていこうと考えております。

そして、南側につきましても、ここはオープンスペースということになっておりますが、今現在、プロポーザル方式で基本設計あるいは基本計画をする事業者を募集しております。この事業者に様々な提案をいただくわけですが、できればいろいろな活動に使えるような空間にも出来るように考えていきたいと思っております。

さらに、この水道庁舎が仮に移転をしなくなれば、今までこの市役所の庁舎、村野藤吾の建築なのですが、今まで見えていなかった側面が駅の方から見える形になりますので、この市役所前交差点と言われるこの部分ですね、フロントゾーンとして良好な整備ができればと考えている状況です。

委員 以前からこの計画は議会の関係でいろいろ聞いてはいるのですが、やはり気になるのは道路です。ある程度の規模に商業施設を抑えるにしても、今の県道西宮宝塚線の県道幅は変わらないのですか？南側の道路幅を広げてもらえるのですか？

市 道路の担当からお答えします。

県道については、拡幅はいたしますが、歩道を広げるということがございますので、交通機能を改善するものではございません。一方、市役所前交差点におきましては、今、県の方で整備が考えられておりますので、その整備において一部機能拡充は図れると考えております。

委員 この新たな市道、9 m幅の道路ができることにおいて、T字路の部分に信号機が設置されるのか、信号機なしのT字路になるのかどちらでしょうか？

市 現在、T字路の部分には信号機設置の予定はございません。

委員 先ほどからの説明のなかで、T字路から入ってホームセンターに入るのだが、信号機がない状態のT字路で、西宮側から来た車がT字路で右折をしていくという話はどうなるのか？信号はありません。今の道路幅で右折レーンが造れるのか、造れないのかというと造れないでしょう。造れるのですか？

市 新設される交差点の部分につきましては、事業地側にセットバックしていただいて右折レーンは確保されます。信号は付かないのですが、県警とも協議はさせていただいております。比較的近くに市役所前交差点がございまして、市役所前交差点の信号制御により、この新設される交差点に常時車が流れているということはないだろうと考えられます。市役所前交差点が赤のときに、少しの時差が、ちょっとした車のとぎれが発生すると思われれます。その時間を利用して右折することは十分に可能であろうと、警察も判断されているところでございます。

委員 机上の計算上、いつもそのように言われますが、朝の段階、8時から9時半頃までの間、現在の市役所前交差点からずっと渋滞がつながっていて、前の図面で言うと、ロイヤルホームセンターの右側の小林住宅に下がって行く道がありますが、ここまで渋滞しているのです。市役所前交差点からここまで渋滞につながり、長い時は御所の前の道まで渋滞が続いている。これは、夕方も一緒なのです。ですから、今の警察との協議の話は信用できない。結局、後追い後追いで交通整備をしなければいけなくなり、信号を付けざるを得ないとなるのではないかと。

そういう意味で私が期待していたのが、川側の緑道と言っている部分を抜けさせて、2方向に抜けさせるような逃げ道を造ることです。でなければ、結局、市役所前交差点、武庫川の大橋に全部渋滞につながっていく。そして、元々あるこの逆瀬川米谷線の4車線化も全く出来ない。となれば、ここは大渋滞します。ですから、もう少ししっかりと道路部門で検討してもらいたいと要望しておきます。

会長 今のお話は、恐らく1号議案の、少し長期戦になりますが、そのような街路の整備の話になります。開発で誘発される交通でボトルネックとなっているところがあるにはありますが、少し9mのところ、その出入りに関する部分について、特にオープン当時はどうしても人が殺到しますので、このようなところは整備にかかるというよりはソフトなマネジメントで対応していくような形になるのではないかと。今おっしゃったような定量的な渋滞等々の話は、幅員を拡幅しない、右左折レーンを造るわけにもいかない、物理的にも難しい、そのような中で、やはりそちらの道路を通らずに済むようなネットワークを造っていくしかないと思います。そのあたりは当然検討されていると思いますので、このような意見があったということは都計審の委員の意見として出していければと思います。よろしいでしょうか？

市 宝塚市は武庫川で分断された地域でございます、この河川の部分で、確かに交通が弱い面を持っております。この地域において、政策推進担当がご説明させていただきましたように、角が大きく曲がらないようにという工夫、今回地区計画で考えさせていただく一方で、道路が潜在的にもっている問題につきましては、市側が交通ネットワークを含めていろいろ検討していきたいと考えております。

委員 市民委員として1点お聞きしたいのですが、今道路の問題が出ておりましたが、マンションと戸建を含めて200戸以上の所帯ができるのですが、小学校区はどちらになるのでしょうか？安心安全に登下校ができるのかが少し気になりましたのでお聞きしたいと思います。

市 末広か末成になると思われます。

委員 それといいますのも、本来の小学校区がパンクするくらい大規模になってきたので、私の住んでいる町だけが、別工区に変わった経緯がありましたので、ここはどのように生徒を誘導して、どのように安心安全に学校に行けるのか、そこがすごく気になっております。

市 今は即答できませんので、後ほど調べさせて委員にお伝えさせていただきます。

委員 わかりました。



もう1点、ニュースで取り上げられました看板の落下についてですが、ここもホームセンターができます。ここだけではないのですが、宝塚市の場合、看板の落下を未然に防ぐために点検していただいているとは思いますが、何年に一度行っているや、条例で定めている、など何か対応方針ありましたら、本日お答えを頂ける範囲で結構ですので、お聞かせください。

市 広告物、看板につきましては、屋外広告物法と、あと県の屋外広告物条例、それに基づきまして、指導をしております。札幌で起きた案件は、かなりの繁華街の中で壁から突き出している看板が落ちたというような状況がございまして、それを受けまして、2月の下旬に国また県から市に対しまして広告物の許可を取っている設置者、または管理者に対しまして、再度点検するようにとの通知がございましたので、3月上旬に市のほうから各管理者に対しまして、再度点検の実施を要請しております。

日々の点検につきましては、広告物の簡易除去をシルバー人材センターに委託をしており、週1回市内をパトロールしていただいております。

危ない看板につきましては、都市計画課で報告を受けますと、各管理者もしくは設置者に対しまして指導も行っている状況でございます。

委員 これからもよろしく願いいたします。以上です。

会長 あとは小学校区のことを調べておいていただきたいと思います。  
他はよろしいでしょうか？

この件につきましては、また6月に諮問があると思いますのでよろしく願います。

それから、先ほどいただいた景観特定地区に対する意見の聴取は、景観審議会へお伝えするということとしたいと思っております。ありがとうございました。

この第2号と第3号の2つの審議はこれで終了させていただきます。本日は、これで審議が終了となりますが、事務局から何か連絡事項はございますか？

市 それでは、事務局から一点ご報告をさせていただきます。本日はご審議をいただき、誠にありがとうございました。次回の都市計画審議会につきましては、6月に予定しております。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についての事前説明と、今年度の審議会事前説明をさせていただきます区域区分の見直しに伴う、用途地域、高度地区、地区計画、特別緑地保全地区、防砂の施設の変更についての事前説明を予定しております。詳細は、後日文書で委員の方々に通知させていただきますので、ご予約をお願いいたします。

最後に、本年度3月末をもちまして市民委員の方々の任期が終了します。改めてお礼を申し上げます。

以上が事務局の報告となります。

会長 ありがとうございます。以上をもちまして、本日の審議会を閉会させていただきます。

－ 以 上 －