

平成27年度
第1回兵庫県都市計画審議会

平成27年5月26日(火)

パレス神戸 2階 大会議室

【会長挨拶】

【議案審議】

それでは、議案書の議案目録によりまして、本日付議されております各案件につきまして、御審議を賜りたいと存じます。

なお、審議の中で御発言になる場合は、議事録作成上、皆様の前に置いております名札の番号を述べてから御発言くださいますよう、お願いいたします。

それでは、第1号議案、豊岡市に係ります「豊岡都市計画道路の変更（1. 4. 3号北近畿豊岡自動車道北線ほか1路線の決定）」について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 第1号議案、豊岡都市計画道路、1. 4. 3号北近畿豊岡自動車道北線ほか1路線の決定について御説明いたします。

資料1の議案書は、1ページから10ページ、資料2の議案説明資料は、1ページから10ページです。

また、前面スクリーンの内容につきましては、資料5の1ページから20ページに記載しております。

北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から丹波市に至る延長約70キロメートルの高規格幹線道路で、一般国道483号の自動車専用道路となっております。

本路線は、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路と一体で高規格幹線道路等のネットワークを形成し、広域交通を分担することにより、交通流動の円滑化、災害時の代替性を確保するとともに、但馬地域の産業経済活動の発展や豊富な観光資源の利用促進などに寄与する都市計画道路です。

このうち、丹波市春日町から養父市八鹿町までの延長約50キロメートルが暫定2車線で供用されております。

また、養父市八鹿町から豊岡市上佐野までの区間の工事が国土交通省によって進められており、このうち豊岡市日高町の仮称日高インターチェンジまでの区間が、平成28年度の供用予定となっております。

今回、付議いたします北近畿豊岡自動車道北線は、仮称豊岡南インターチェンジから北側の区間であります。

拡大図面で説明いたします。

インターチェンジ名は、全て仮称となっております。

北近畿豊岡自動車道北線は、豊岡北インターチェンジから豊岡南インターチェンジに至る延長

約7.1キロメートル、4車線の自動車専用道路で、区間中に豊岡インターチェンジを設けます。

また、あわせて、豊岡インターチェンジから国道426号へ連絡する延長約0.6キロメートルの豊岡インター線を都市計画決定します。

次に、ルート全体の概要を航空写真で御説明いたします。

南から北へ、終点側上佐野地区上空から起点側新堂地区を見た写真です。

図面下、青色の点線が既決定区間で、今回決定する区間は、赤色点線で示しております。

ルートは、豊岡南インターチェンジから北上し、但馬地域唯一の第三次医療機関であります公立豊岡病院付近を経由し、コウノトリの餌場を回避し、豊岡北インターチェンジに至ります。

続いて、南から順にルート及び構造等について御説明いたします。

図面は、全て左側を北としております。

青色部分は既決定の区域です。

ルートは、豊岡南インターチェンジから主要地方道但馬空港線を橋梁で越え、上佐野集落の北西側の山地部を橋梁及びトンネルで通過し、戸牧地区に至ります。

戸牧地区です。

豊岡インターチェンジを公立豊岡病院付近に設け、国道426号へ至る豊岡インター線が接続します。豊岡インターチェンジでは、南北両方向への出入りが可能となる構造となっています。

高屋地区です。

戸牧第二団地や高屋霊園を避け、西側の山地部を橋梁、トンネル、土工構造で通過し、岩井地区に至ります。

岩井地区です。

口岩井、奥岩井集落を避け、集落東部の丘陵部を橋梁、土工構造で通過し、栃江、宮井地区に至ります。

栃江、宮井地区です。

図面上、コウノトリの餌場を考慮し、ルートを西側に振り、一般県道辻福田線、岩井川、奈佐川を橋梁で越え、樋門、墓地、栃江集落を避け、土工、トンネルにて新堂地区に至ります。

新堂地区では、新堂集落と岩熊集落間で一般国道178号と接続します

続いて、道路構造の概要です。

道路の構造別の割合を示しています。

トンネル区間が約1.7キロメートルで全体の約24%、土工区間が約3.3キロメートルで約46%、橋梁区間が約2.1キロメートルで約30%となっています。

続いて、計画交通量です。

インターチェンジ間で、豊岡南から豊岡間が1万9,700台、豊岡から豊岡北間が1万6,400台と見込んでおります。

続いて、道路幅員です。

道路幅員は、計画決定済みの区間と同様です。このうち、土工部は、車線幅が3.5メートルの片側2車線で、路肩2.5メートルと中央帯3メートルをあわせ、合計4車線、全体幅員22メートルとなっています。

橋梁区間のうち、橋長50メートル未満となる中小橋は、土工部と同じ全体幅員22メートルです。

50メートル以上の長大橋では、コスト削減の観点から路肩幅を1.75メートルとし、全体幅員20.5メートルとしています。

続いてトンネル区間は、上り線、下り線で分離構造とし、左側路肩が1.75メートル、右側路肩が0.75メートルで片側2車線の幅員9.5メートルで上下合計4車線、19メートルの幅員となります。

次に、豊岡インター線について御説明いたします。

豊岡インター線は、国道426号から豊岡インターチェンジへ連絡する延長約0.6キロメートルの幹線街路です。

国道426号から豊岡インターチェンジへの連絡機能を確保することにより、市街地中心部や公立豊岡病院へのアクセス機能強化を図ります。

豊岡インター線の一般部の道路幅員は、全体幅員16メートルの4車線となっております。

なお、計画交通量は、1日当たり1万3,800台と見込んでおります。

続いて、都市計画案を作成するに当たり行いました住民意見の反映措置等について御説明いたします。

平成26年6月から7月にかけて、合計8回、豊岡市において住民説明会を開催するとともに、8月26日から2週間、県都市計画課及び豊岡市都市整備課において縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。

更に本案について豊岡市に意見を聞いたところ、市の都市計画審議会の答申を経て「異存なし」との回答をいただいております。

続きまして、本案件に係ります環境影響評価について御説明いたします。

本件では、都市計画決定権者のかわりに事業者である国土交通省が兵庫県環境影響評価に関する条例に基づき、手続を行っています。国が事業者である場合、県の環境影響評価審査会に諮るとともに学識経験者で構成される国の技術検討委員会等の過程を経ることになります。

このため、都市計画決定権者と同等の、適切な環境影響評価を実施することができることから、都市計画決定権者が専門委員から再度技術的助言を聴取することなく、合理的に手続を進めております。

このようなことから、今回、国が実施しました環境影響評価について、評価書の概要を報告いたします。

参考資料として、お手元に、国が作成しました環境影響評価に係る評価書を配付しております。

環境影響評価は、大気汚染から景観の13項目について、工事中及び完成後において、丸印のある項目について行っています。

最初に、大気汚染です。

予測時期は、工事中の建設機械の稼働、車両の運行、供用中の自動車の走行についてであります。二酸化窒素について表に示すように、全て環境基準を下回ると予測されます。

続いて、浮遊粒子状物質ですが、全て環境基準を下回ると予測されます。

次に、粉じん等です。

工事中の車両の運行において、予測結果の一部で参考指標を上回ると予測されることから、環境の保全と創造のための措置として、タイヤ洗浄装置の設置又は工事用車両の分散化を行います。タイヤ洗浄装置を設置した場合、参考指標を下回ると予測されています。

次は、水質汚濁です。

土工事については、法面や裸地の整形、シートによる被覆、仮設沈砂池を設置します。

河川内の橋梁基礎工事については、止水性の高い仮締切工法等を採用します。

トンネル工事については、濁水処理施設を設置します。

このように、適切な濁水対策を講じることにより、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。

次は、騒音です。

予測時期は工事中の建設機械の稼働、車両の運行、供用中の自動車の走行についてですが、建設機械の稼働において、予測結果の一部が規制基準を上回ると予測されます。このため、環境の保全と創造のための措置として、基準を上回ると予測される地域で橋梁足場に防音シートを設置します。

また、工事中の車両の運行において、一部地域の予測値が現況値71デシベルと同じですが、現況値を増加させないレベルでありますことから、環境の保全と創造のための措置は講じないこととしております。

次に、振動ですが、全て基準を下回ると予測されます。

低周波音につきましては、道路構造が橋もしくは高架であり、住宅が存在する地域等において、供用中の自動車の走行に係る影響の予測を行っておりますが、予測結果については、全て参考指標を下回ります。

次は、日照阻害です。

予測地域は、道路構造が橋梁で、近くに住居などがある地域等において、1年間で日影の影響が最も大きくなる冬至の日を対象に予測しておりますが、日影の時間は最大でも3時間以下となり、全ての地域で参考指標を下回ります。

次に、廃棄物です。

工事の実施に伴って発生する建設発生土は、造成盛土として、再利用する計画としており、更に残る残土につきましては、工事間流用を図ることとしております。

その他、コンクリート塊等、建設発生木材、建設汚泥は再資源化、再利用を図ります。

再資源化、再利用できないものにつきましては、適切に処理、処分します。

以上のことから、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。

続いて、植物です。

確認された貴重な植物のうち、タニヘゴ、ハンゲショウは生育環境に影響が生じる可能性があると予測されることから環境の保全と創造のための措置として、移植を行います。

また、侵略的外来種であるモウソウチクなど7種については、拡散等の影響が生じる可能性があると予測されるため、環境の保全と創造のための措置として焼却処分等を行います。

次に、動物です。

コウノトリや猛禽類は、自動車と衝突する可能性がある場所において、必要に応じて自動車よりも高い高度で飛行横断できるような誘導構造物を設置します。

サシバについては、事業実施区域内で繁殖が確認された場合、必要に応じて繁殖期の工事中断や新たな営巣場所の確保等の保全措置を行います。

ミサゴやハチクマにつきましては、繁殖が確認された場合、必要に応じて繁殖期の工事中断等を含めた適切な措置を行います。

ヒメボタルにつきましては、生息地付近で照明機器に光の拡散を抑えるため、ルーバー取り付け等の適切な措置を行います。

次は、生態系です。

動植物の生息・生育基盤の大部分は残され、多くの注目種・群集への影響も極めて小さいこと

から生態系に対する影響は小さいと予測されます。

なお、コウノトリ、サシバ、ミサゴ、ヒメボタルについては、影響が生じる可能性があるとして予測されることから、先ほど御説明しました動物の項目と同様の措置を行うこととしております。

次に、文化財です。

既存資料調査により、事業実施区域内に24カ所の周知の埋蔵文化財包蔵地が確認されています。これら包蔵地については、改変により影響がある場合には、文化財保護法に基づく適切な措置を行います。

次に、人と自然との触れ合いの活動の場です。

対象としたのは、事業実施区域の周囲にある「長楽寺」、「ひょうごランドスケープ100景・天然アユ躍る蓼川水景」ですが、改変等されませんので、利用性・快適性への影響はないと予測されています。

次は、景観です。

計画路線が確認できる代表的な景観を示しています。計画路線の存在により、景観の一部が変化しますが、詳細設計の際に周辺景観と調和を図るよう配慮します。

環境の保全と創造のための措置について、再度、御説明いたします。

工事中の車両運行に係る粉じん等については、工事用車両のタイヤ洗浄又は工事用車両の分散化を行います。

工事中の建設機械の稼働に伴う騒音につきましては、防音シートを設置します。

植物につきましては、2種の貴重植物の移植を行うとともに、7種の侵略的外来種は、焼却処分等を行います。

動物については、コウノトリ及び猛禽類の横断誘導、サシバ、ミサゴ、ハチクマ、ヒメボタルの繁殖行動の阻害を回避します。

続いて、事後監視調査について御説明いたします。

大気汚染から景観までの13項目につきましては、ほとんどの項目について影響は小さいと予測され、何らかの影響が懸念されるものにつきましても、適切な環境の保全と創造のための措置を行うこととしております。

事業実施に当たっては、これら環境の保全と創造のための措置を確実に実施するとともに、事後監視調査を行うこととしております。

最初に、環境の保全と創造のための措置に係る保全措置の実施状況と保全効果の確認のための事後監視調査の内容です。

大気汚染、騒音、動植物につきまして、表に示す項目としております。

次に、環境の保全と創造のための措置を行う必要はないが、事業の進捗に伴い、影響監視が必要と考えられるものとして、大気汚染、水質汚濁、騒音、動植物について、表に示す項目としております。

以上、大気汚染から景観までの13項目について、環境影響評価の結果、当該事業の実施による環境への影響は、事業者の実施可能な範囲内で、回避又は低減されるものと評価されています。

最後に、環境影響評価の住民周知等の経緯について、説明いたします。

平成26年9月2日に豊岡市において準備書に係る住民説明会を開催するとともに、8月25日から30日間、国土交通省豊岡河川国道事務所、県環境影響評価室及び豊岡市都市整備課において縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。

平成27年5月18日には、お手元に参考資料として配付しております環境影響評価書が事業者である国土交通省より提出されております。

以上で、第1号議案に係る説明を終わります。

○議長 どうもありがとうございました。

ただいま事務局から説明がありましたが、これにつきまして御質問、又は御意見はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

○議長 御質問等がないようでございますので、それでは、お諮りいたします。

第1号議案「豊岡都市計画道路の変更（1. 4. 3号北近畿豊岡自動車道北線ほか1路線の決定）」については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○議長 御異議がないようでございますので、第1号議案については、原案のとおり可決いたします。

続いて、報告事項に移ります。

「東播磨地域、西播磨地域、但馬地域、丹波地域、及び淡路地域の都市計画区域マスタープラン等の見直し」について、事務局から御報告をお願いいたします。

○事務局 それでは、東播磨ほか4地域に係る「都市計画区域マスタープラン等の見直し」について、前面スクリーンを活用して説明いたします。

関連資料は、資料3と資料4の2点がございます。このほか資料5のパワーポイント資料については、21ページ以降が報告事項となっております。

現在、県ではおおむね5年ごとに「都市計画区域マスタープラン」、「都市再開発の方針」、「住宅市街地の開発整備の方針」、「防災街区整備方針」及び「区域区分」、いわゆる「線引き」についての見直し作業を進めています。

まず、見直しスケジュールを経緯を含めて御説明します。

平成25年11月の審議会を経て、「都市計画区域マスタープラン等の見直し基本方針」を策定し、それに基づいた区域ごとのマスタープランの素案を検討してきました。前回2月の審議会では、阪神地域の素案を報告し、御意見をいただきました。本日は、残りの東播磨、西播磨、但馬、丹波、淡路の5地域の素案について報告させていただきます。

また、今後につきましては、説明会、公聴会、そして審議会の審議等の手続を進め、今年度末に都市計画変更を行う予定としております。

次に、県内の区域マスタープラン等の見直し等の現在の策定状況です。

東播磨地域より下の、青色で網かけをしている地域又は区域で、丸印の入っているものが本日説明を行う案件です。

それでは、マスタープランの見直し(素案)について説明します。

まず、「都市計画マスタープラン」とは、都市計画法第6条の2に基づく、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」で、広域的・根幹的な都市計画の方向性を示し、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の指針となります。

今回のマスタープランの見直しのポイントは御覧の4点で、まず1点目は、「土砂災害特別計画区域等の指定」、「総合的な治水対策」、「津波対策」や「都市の耐震化・不燃化」の推進といった「災害への備えの強化」です。

2点目は、「エリアマネジメントの促進」、「民間投資の誘導」などを通じた地域のイニシアティブによる魅力的な都市づくりの促進です。

3点目は、持続可能な都市構造のあり方として「拠点連携型都市構造化」の掲示です。

4点目は、市街地の広がりや状況や歴史・文化を踏まえ、圏域ごとに一つのマスタープランを策定していく点です。

このマスタープランの全体構成は3部構成とし、「第1の基本的事項」では、役割、対象区域、目標年次を、「第2の本県の都市づくりの基本方向」では、全県共通で「都市計画に関する課題」、「目指すべき都市づくり」などを、「第3の各地域の方針」では、「地域の概況」や「将来像」、「区域区分の決定の有無」、「都市づくりに関する方針」などを記述していきます。今回は、報告案件が多いため、まず全県に共通の「第1」と「第2」を最初に説明し、その後、「第3の各地域の方

針」は、類似点がある東播磨及び西播磨地域を一括で、また但馬、丹波及び淡路地域を一括で説明いたします。

では、「第1の基本的事項」です。

マスタープランの役割及び対象の地域は御覧のとおりで、目標年次は、平成52年の都市の姿を展望しつつ、平成32年としております。

次に、全県共通の「都市づくりの基本方向」です。

まず、「都市づくりの基本方針」は、県の「まちづくり基本方針」に即し、「安全・安心」、「環境との共生」、「魅力と活力」、そして「自立と連携」の4点としております。

続いて、「都市計画に関する現状と課題」は、御覧の6点で、人口減少・超高齢社会の到来、産業構造が変化していく中で都市機能をどのように維持していくのかや、近年の様々な災害を踏まえ、防災対策や減災対策の強化の必要性などを挙げて整理をしております。

続いて、「目指すべき都市づくり」では、その方針を三つ示しております。

まず、一つ目の方針は、「安全・安心な都市空間の創出」です。

「安全な都市づくり」として、災害時の都市機能の代替性を確保するため、均衡ある都市施設の配置とネットワーク化、都市の耐震化・不燃化に加え、津波被害対策の強化・総合治水・土砂災害対策の推進、土砂災害特別警戒区域等の指定を図り、防災・減災対策を強化します。

次に、「安心な都市づくり」として、住宅や公共交通をはじめとした一体的なバリアフリー化や超高齢化社会を見据えた医療、福祉と連携した都市機能の確保などユニバーサル社会づくりの推進を目指します。

次に、二つ目の方針は、「地域のイニシアティブによる魅力的な都市づくり」です。

まず、「エリアマネジメントの促進」として、良好なまちなみ、にぎわいの創出など地域課題に対応した魅力ある地域づくりのため、住民や事業者などによりエリアを維持・管理・運営する取組を進め、資産価値の向上などを目指していきます。

次に、「魅力ある都市づくり」として、住民主体の美しい自然景観や歴史的まちなみの保全、市街化調整区域における都市計画制度等を活用した住民まちづくりの支援など地域資源や実情に応じたまちづくりを進めます。

次に、「民間投資の誘導」として、「民間施設の立地維持に必要な一定の人口密度をもった地域の形成」や立地に向けた各支援措置により民間活力の導入を図ります。

次に、三つ目の方針は、「持続可能な都市構造の形成」です。これも今回の見直しポイントです。

持続可能な都市構造として、「拠点連携型都市構造」を掲示しており、その基本的な考え方とし

まして、大都市部への一極集中を行うのではなく、大都市、地方都市、中山間地等が都市機能を分担・相互連携するとともに、拠点間を交通ネットワークで結び、地域全体で多様な機能を確保します。

この結果、人・もの・資本・情報などを活発に環流させ、新たな交流を目指すとともに地域活力の向上と自立による地域のにぎわいを創出していきます。

このような考え方のもと、まず、「市街地エリア」では、集積された都市機能を維持・確保したり、拠点へのアクセスを維持・確保し、地域全体で魅力・活力を向上していきます。

また、「市街地以外のエリア」では、既存集落などにおいてコミュニティ維持のため必要な人口集積や日常生活に必要なサービスの確保、都市との交流、二地域居住・定住などにより、将来にわたって地域活力を維持していきます。

このほか「効率的な都市基盤施設の整備」として、真に必要な施設整備と既存ストックの長寿命化、施設整備などの必要性の検証や見直しなどにより、戦略的な維持・管理・更新を図っていきます。

以上を踏まえた都市の概念図、今回掲示の「拠点連携型都市構造」のイメージがこちらのとおりです。都市機能の役割分担と連携を図るため、都市を大きく3種類の拠点に区分するとともに、交通ネットワークとして二つの軸と機動的な移動を確保する方法を提示しています。

図の中の青いアメーバ状の部分が市街地のエリアで、その市街地以外のエリアに点在する濃い緑色の部分が旧町村の中心地や既存の集落を示しております。そして、それらの中にある大小の丸が都市の拠点を示します。

それぞれの都市の拠点では、フルセット型の都市機能を集積させるのではなく、個性や特色を生かして都市機能を分担、確保し、それらの拠点間を交通ネットワークで連携することで、都市機能の相互補完を行うこととします。

また、赤色の丸で示しているのが都市機能の集積度が特に高い「広域都市拠点」、オレンジ色の丸が都市機能が一定以上集積している「地域拠点」、青い小さな丸が生活に密着した都市機能が集積している「生活拠点」として、都市を3種類に整理しております。

また、交通ネットワークにつきましては、広域的な人の移動・物流を支える公共交通や幹線道路などによるネットワークを「広域連携軸」、また、地域内の移動を支える公共交通や県道などを「地域内連携軸」とします。

そして、日常生活圏内の移動として、コミュニティバスなどにより公共交通ネットワークを維持・確保することの3点に整理しています。

このイメージ図は、都市機能の集積度が特に高い、広域都市拠点をもつ市が画面下側にあり、その上側に広域都市拠点と「調整・連携」を図る市がある場合の都市構造を示しております。

なお、このような都市構造の実現による効果としまして、「生活利便性の確保」、「財政負担の軽減」、「都市の低炭素化」の3点が期待されます。

ここまでの、全県共通の都市構造の説明です。

続きまして、東播磨及び西播磨地域の都市計画区域マスタープランについて、一括で説明させていただきます。

「1から3」について地域ごとに説明し、「4」については、各地域の主な特徴も踏まえながら説明いたします。

まず、「東播磨の概況」です。

対象区域は、御覧の8市3町です。

東播磨では、近年、台風や集中豪雨により加古川水系などが大氾濫し、大規模な浸水被害や土砂災害が発生したほか、臨海部では、高潮や高波による被害も受けやすく、また、今後、山崎断層帯による地震被害などが予測されています。

人口は、平成12年をピークに減少に転じ、平成52年には、約80万4,000人、世帯数は平成22年をピークに減少に転じ、平成52年には約31万5,000世帯、65歳以上の人口比率は、今後も増加し、平成52年には35.6%となる見込みです。

産業別の就業人口構成比は、第3次産業が増加傾向にあり、6割以上を占めています。全県に比べると第2次産業の割合が高くなっています。農業産出額は、減少傾向、製造品出荷額は、増加傾向、商品販売額は、増加傾向となっています。

交通の概況として、東西に中国自動車道、山陽自動車道、国道2号やJR神戸線等があり、南北に国道、JR加古川線があります。平成25年度に東播磨道八幡稲美ランプ以南のI期事業区間が供用開始されるとともに、同ランプ以北が現在事業中です。

地域資源については、県内最大の流域面積を持つ加古川などの美しい水辺空間や三木の金物や播州織など、ものづくり産業などが挙げられます。

次に、「西播磨の概況」です。

対象区域は、御覧の5市6町です。

西播磨地域では、近年、台風や集中豪雨による千種川水系などが氾濫するなど水害や土砂災害が発生したほか、今後、山崎断層帯による地震被害などが予測されています。

人口は、平成12年をピークに減少に転じ、平成52年には、約68万7,000人となる見込みです。世

帯数は、平成22年をピークに減少に転じ、平成52年には、約26万8,000世帯となる見込みです。65歳以上の人口比率は、今後も増加し、平成52年には、34.2%になる見込みです。

産業別の就業人口構成比は、第3次産業が増加傾向にあり、6割以上を占めます。全県に比べると第2次産業の比率が高くなっています。農業産出額は、減少傾向、製造品出荷額は、ほぼ横ばい、商品販売額は、ほぼ横ばいとなっています。

交通の概況として、東西に中国自動車道、山陽自動車道、国道、J R山陽本線、南北に播但連絡道路、J R播但線などがあります。

地域資源については、国宝姫路城に代表される豊富な歴史的遺産や清流千種川や播磨灘の島々など美しい自然環境などが挙げられます。

続いて、「長期的に目指すべき地域の将来像」について、説明いたします。

まず、東播磨の現在の都市構造ですが、臨海部の明石市から高砂市にかけて市街地が連たんするとともに内陸部の河川や街道沿いに小野市、三木市など各市町の中心の市街地が分布し、J R神戸線、加古川線などの東西、南北の鉄道を中心とした交通ネットワークが形成されています。

次に、西播磨の現在の都市構造は、臨海部の姫路市から赤穂市にかけて市街地が連たんし、姫路市中心部の広域都市拠点を中心に地域拠点、生活拠点が連なるとともに、内陸部の河川や街道沿いに福崎町、宍粟市などの市街地が分布し、周辺に農山村集落が点在。J R山陽線、播但線があるなど東西、南北の鉄道を中心とした交通ネットワークが形成されています。

これらの状況を踏まえた今後の都市構造の方向としては、東播磨においては、臨海部での神戸市、姫路市の広域都市拠点との役割分担に留意しつつ、都市機能の集積や集約により、地域内での都市機能を維持していきます。

一方、西播磨の臨海部においては、地域全体の活力維持のため、歴史的に東播磨・西播磨の中心として発展してきた姫路市中心部の広域都市拠点において都市機能の更新や国際的な観光交流促進による都市機能の強化を図っていきます。

また、そのほかの都市構造としては、両地域共通で、内陸部で公共交通の利用者確保に配慮し、交通結節点である地域拠点における都市機能の維持を図っていきます。

また、市街地エリアでは、駅周辺の高度利用等による一定の人口密度を維持する一方、災害の発生リスク等を勘案して必要に応じ、市街地を縮小していきます。

市街地以外のエリアでは、地域のイニシアティブによる機能維持・地域活性化の促進、コミュニティバス等による市街地等の拠点との交通機能確保を図り、活力を維持していきます。

続いて、「区域区分の決定の有無及び方針」について説明します。

区域区分とは、市街化区域と市街化調整区域に区分する、いわゆる「線引き」ですが、マスタープランでは、この区域区分の有無を定めることとされています。

東播磨では、東播都市計画区域において、西播磨では、中播、西播の都市計画区域において、依然として開発圧力が存在するため、引き続き、区域区分を定めます。

また、東播磨の、中、東条、吉川都市計画区域において、西播磨の山崎、西播磨高原都市計画区域においては、急激かつ無秩序な市街地の進行は想定されないことから区域区分は定めません。

続いて、「都市づくりに関する方針」を説明していきます。

まず、「拠点連携型都市構造化」の大きな方針として、両地域とも共通で、地域拠点及び生活拠点の拠点間の連携強化と適切な役割分担を図っていくとともに、拠点間での都市機能の代替、又は相互補完を行いながら、一定の人口密度を維持し、地域全体で都市機能を確保していくことを挙げています。

次に、広域拠点ですが、西播磨では、姫路市中心部を広域都市拠点として位置付け、芸術・文化などの高次都市機能や産業機能の充実を図っていきます。

次に、都市型の地域拠点ですが、東播磨では、JR・山陽電鉄明石駅周辺とJR加古川駅周辺を地域全体を対象とした複合的な都市機能を持つ「都市型地域拠点」に位置付け、複合的な都市機能の集積を図ります。

次に、地域拠点として、御覧の主要駅周辺を「地域拠点」として位置付け、都市機能の維持・充実を図ります。

次に、生活拠点は、生活に密着した都市機能が集積している市街地等を位置付けます。

次に、人口密度の維持としては、既成市街地を中心として土地の高度利用等を図り、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用圏人口を維持していく一方で、災害の発生リスクの高い区域等では住宅等の建築の抑制を検討します。

なお、農山漁村では、住み続けられる環境整備に向け、柔軟な対応を行います。

各地域拠点等の機能連携強化については、まず広域連携軸として、東播磨は、第2神明道路、国道2号、JR線などの既存の広域交通ネットワークによる地域拠点間の都市機能の相互補完に加え、広域都市拠点である神戸市、姫路市との連携強化や神戸、西播磨地域を結ぶ東西方向の交通ネットワークの更なる強化を図ります。

一方、西播磨は、姫路バイパス、国道2号、既存の広域交通ネットワークによる地域拠点間の都市機能の相互補完、東播磨、神戸地域を結ぶ東西方向の交通ネットワークの更なる強化を図ります。

このほか地域内連携軸として、鉄道や県道等からなる交通ネットワークの形成により、拠点間の連携強化を図ります。

また、日常生活圏の移動として、コミュニティバス等による公共交通ネットワークの確保に加え、シニアカーなどのパーソナルモビリティの導入促進などを図ります。

続いて、「土地利用に関する方針」ですが、住宅地としては、主要鉄道駅周辺における高度利用等の推進や、地区計画などの活用により住環境の保全・向上を図ったり、安心して居住できる日常生活圏の形成のための生活利便施設の適切な配置など多様な用途の導入を図ります。

商業地については、中心市街地活性化やまちなか居住等の促進によるにぎわいの創出を図ります。

また、東播磨では、明石駅、加古川駅周辺における都市基盤施設の整備と土地の高度利用の促進を図り、西播磨では、姫路市中心部における城郭や城下町等の歴史的まちなみと高度利用との健全な調和を図ります。

工業地については、臨海部やインターチェンジ周辺等において既存産業の充実や新たな産業拠点の形成を図るとともに、流通業務機能の集積を図ります。

そのほか、市街地において特に配慮すべき土地利用として、東播磨においては、明舞団地におけるエリアマネジメントの取組をモデルとした、オールドニュータウンなどの再生を行うとともに、西播磨においては、姫路市中心部における高次都市機能の集積、周遊型観光の拠点整備などを図ります。

このほか2地域共通事項として、市街化区域内農地の保全・活用による都市と緑・農の共生や、広域土地利用プログラム等の活用による大規模集客施設の適正な立地誘導を図ります。

また、市街化調整区域に関しては、2地域共通して、地域のイニシアティブによる地区計画等を活用した既存集落の機能維持や地域の活力維持に資するまちづくりを促進するとともに、都市政策上、真に必要な場合に限り、必要最小限の区域を市街化区域に編入します。

次に、非線引き都市計画区域などの土地利用として、地域の特性に応じた重層的な土地利用コントロールを目指して、両地域ともに緑条例や他法令と連携しながら、豊かな農地や水源となる森林が織り成す美しい田園風景を保全し、自然と調和したまちづくりを推進します。また、I C（インターチェンジ）周辺や国道の沿道等の開発圧力が比較的強い地域における用途地域、特定用途制限地域の活用による生活環境の悪化防止を図ります。このほか、東播磨では、三木市細川・ロ吉川や小野市下東条において、地区の将来像を踏まえた都市計画区域の拡大を検討します。

また、「計画的な整備・改善による市街地の質の向上」を目指して、2地域共通として、緑条例

の「まちの区域」で用途地域や地区計画等の活用による良好な市街地環境を形成するとともに、東播磨では、基幹道路ネットワークの利便性を生かした既存産業団地における産業立地の促進を図るとともに、西播磨では、播磨科学公園都市における豊かな自然環境を生かした土地利用誘導、研究開発型企業や先端科学技術関連企業の誘致推進を図ります。

続いて、「市街地整備に関する方針」では、まず2地域共通で、民間投資の適切な誘導による市街地の整備・改善や、長期未着手の市街地開発事業などの廃止を含めた見直しの検討などを行うとともに、東播磨では、明石駅、加古川駅周辺の再開発を促進し、東播磨の中心として都市機能を強化するとともに、加古川市神野台等において、医療、健康、福祉が一体となる新たな拠点形成を推進します。

また、西播磨では、姫路市中心部における再開発を促進し、播磨地域の中核市にふさわしい高次都市機能の集積を図ります。

続いて、「都市施設に関する方針」では、全体として、社会基盤整備プログラム等に基づく効率的な整備を進めます。

「交通施設」については、広域連携軸や地域内連携軸に位置付けた道路の整備や公共交通の充実などを図ります。加えて、東播磨では、国道2号の道路拡幅などによる渋滞対策を、西播磨では、JR御着駅、姫路駅間や、姫路駅、英賀保駅間における新駅設置によるアクセス性の更なる向上を図ります。

「公園・緑地」については、豊かな自然環境の保全、市街地の公園の整備を図り、水と緑のネットワークを形成します。加えて、西播磨では、姫路公園、赤穂城跡公園の文化財公開のための整備促進を図ります。

「河川・下水道」については、2地域共通して、治水・利水・環境に配慮した河川改修などを推進します。

続いて、「防災に関する方針」として、周辺地域と相互に連携し、災害に強い都市づくりを推進することとし、「広域防災拠点」や「地域防災拠点」などの系統的な配置や緊急輸送道路の整備など「防災拠点の整備とネットワークの形成」を図ります。

また、建築物、造成宅地、ライフラインの耐震化など都市の耐震化・不燃化を図ります。

南海トラフ地震での津波に備えた護岸補強等の津波対策等を推進します。更に、総合的な治水対策や、土砂災害特別警戒区域等の指定、必要に応じた市街地の縮小など「水害・土砂災害などに強い地域づくり」を推進します。

このほか、西播磨では、地下街等における利用者の円滑で迅速な避難確保などを図っていきま

す。

続いて、「景観形成に関する方針」として、歴史的なまちなみの保全・形成などを図ります。また、「地域の活性化に関する方針」として、参画と協働の取組の促進などを図ります。

以上で、東播磨及び西播磨地域の都市計画区域マスタープラン(素案)の説明を終わります。

続きまして、但馬、丹波及び淡路地域の都市計画区域マスタープランについて一括で説明させていただきます。

まず、「但馬の概況」です。

対象区域は、御覧の3市2町です。

但馬では、近年、台風により円山川が氾濫し、甚大な浸水被害が発生したほか、今後、養父断層帯による地震被害などが予測されています。

人口は、減少傾向が継続しており、平成52年には、約12万2,000人、世帯数は、平成17年をピークに減少に転じ、平成52年には、約4万3,000世帯、65歳以上の人口比率は、今後も増加し、平成52年には42.3%となる見込みです。

産業別の就業人口構成比は、第3次産業が増加傾向にあり、6割強を占めています。全県に比べると、豊岡市における農業や日本海側の漁業等があり、第1次産業の比率が高いことが特徴的です。農業産出額は、ほぼ横ばい、製造品出荷額は減少傾向にありましたが、近年は回復しつつあります。商品販売額は、減少傾向となっています。

交通の概況ですが、今後、北近畿豊岡自動車道と山陰近畿自動車道が豊岡市で接続予定となっています。

地域資源については、コウノトリの野生復帰が取り組まれるなどの豊かな自然環境、生野や出石などの歴史的まちなみと文化的景観などが挙げられます。

次に、「丹波の概況」です。

対象区域は、御覧の2市です。

丹波では、近年、台風により加古川水系が氾濫、平成26年8月の集中豪雨により丹波市で大規模な土砂災害が発生し、竹田川水系で甚大な被害となりました。

人口は、減少傾向が継続しており、平成52年には約7万8,000人、世帯数は、平成22年をピークに減少に転じ、平成52年には、約2万9,000世帯、65歳以上の人口比率は、今後も増加し、平成52年には、40.1%となる見込みです。

産業別の就業人口構成比は、第3次産業が増加傾向にあり、5割以上を占めています。全県に比べると、農業を中心とした第1次産業の比率が高いことが特徴的です。農業産出額は、減少傾

向、製造品出荷額は、増加傾向、商品販売額は、ほぼ横ばいとなっています。

交通の概況は、御覧のとおりで、舞鶴若狭自動車道や北近畿豊岡自動車道などの既存の道路、鉄道などのネットワークで結ばれています。

地域資源については、多紀連山の山々や溪流など豊かな自然と美しい田園風景、篠山城跡周辺や柏原藩陣屋跡など歴史的まちなみなどが挙げられます。

次に、「淡路地域の概況」です。

対象区域は、御覧の3市です。

淡路では、近年、台風による河川の氾濫により大規模な浸水被害が発生したほか、今後南海トラフ地震による津波浸水被害が予測されるとともに、中央構造線断層帯の地震被害も予測されています。

人口は、一方的な減少傾向が継続しており、平成52年には約9万4,000人、世帯数は平成12年をピークに減少に転じ、平成52年には、約3万6,000世帯、65歳以上の人口比率は、今後も増加し、平成52年には42.9%となる見込みです。

産業別の就業人口構成比は、第3次産業が増加傾向にあり、6割近くを占めています。全県に比べると、南あわじ市における農業や淡路市の漁業などがあり、第1次産業の比率が高いことが特徴的です。農業産出額は、ほぼ横ばい、製造品出荷額は、減少傾向、商品販売額は、減少傾向となっています。

交通の概況は、御覧のとおりで、神戸淡路鳴門自動車道や国道28号等の既存の道路とバスなどによりネットワークが結ばれています。

地域資源については、御食国の歴史を持つ豊かな農水産など、環境立島「公園島淡路」の実現に向けた多彩な花みどり施設などがあります。

以上が、3地域の概況です。

続いて、「長期的に目指すべき地域の将来像」について、説明します。

まず、但馬の現在の都市構造は、全体的に山地が多く、平野部の河川や街道沿いなどに市街地が島状に分布し、広大な地域に農山漁村集落が点在しています。幹線道路による交通ネットワークにより脆弱な公共交通を補完しています。

次に、丹波の都市構造は、御覧のとおりで、但馬と類似した構造となっています。

次に、淡路の都市構造は、全体的に山地や丘陵地が多く、臨海部の平地に市街地が島状に分布し、その周辺地域に農山漁村集落が点在しています。

各地域とも、このような状況ですが、その都市構造の方向としては、3地域共通して、公共交

通ネットワークによる拠点間の連携強化により都市機能の代替・相互補完を行い、地域全体で都市機能を確保するとともに、特に鉄道がある但馬、丹波では、交通結節点の地域拠点で都市機能を維持していきます。

また、市街地エリアでは、災害の発生リスク等を勘案して必要に応じ、市街地を縮小していきます。

市街地以外のエリアでは、地域のイニシアティブによる機能維持・地域活性化の促進、デマンド型交通などにより市街地等の拠点との交通機能確保を図ります。

続いて、「区域区分の決定の有無」です。

但馬、丹波、淡路地域内の全ての都市計画区域において、急激かつ無秩序な市街地の進行は想定されないことから区域区分は定めないこととします。

続いて、「都市づくりに関する方針」です。

大きな方針として、既存の都市機能を活用しつつ、適正な役割分担のもとに拠点間での都市機能の代替、又は相互補完により、地域全体で都市機能を確保していきます。

次に、地域拠点として、但馬では、JR豊岡駅周辺ほか5カ所、丹波では、篠山市中心部及び丹波市中心部、淡路では、洲本市役所周辺ほか2カ所を位置付けます。

更に、生活拠点については、生活に密着した都市機能が集積している市街地などを位置付けます。

次に、人口密度の維持については、3地域ともに、魅力ある市街地の形成を図り、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用圏人口を確保するとともに、農山漁村は住まいと生業が強く結びついていることから、集落に住み続けられる環境整備を図っていきます。

特に、淡路では、将来起こり得る津波災害の防止・軽減を図るため、災害の発生リスクの高い区域では、住宅等の建築抑制や構造規制を検討していきます。

各地域拠点などの広域的な機能連携の強化に向けて、まず広域連携軸については、地域ごとに交流の相手や内容は異なりますが、3地域共通して既存の広域交通ネットワークによる地域内外の地域拠点間における都市機能の相互補完を図ります。

地域内連携軸については、鉄道や県道等からなる、交通ネットワークの形成により、拠点間の連携強化を図ります。

また、日常生活圏の移動として、コミュニティバス等による公共交通ネットワークの確保に加え、シニアカーなどのパーソナルモビリティの導入促進などを図ります。

次に、土地利用に関する方針として、「地域の特性に応じた重層的な土地利用コントロール」を

目指して、緑条例や他法令と連携し、但馬であれば、歴史や文化、丹波では、美しい田園風景、淡路では、生活文化や産業等の地域資源を生かしたまちづくりを推進するとともに、用途地域や特定用途制限地域等を活用しながら、生活環境の悪化防止を図ります。

このほか、但馬では、養父市養父地域での開発圧力を踏まえた都市計画区域の拡大を検討します。

また、「計画的な整備・改善により市街地の質の向上」を目指して、3地域共通して緑条例に基づく「まちの区域」が人々の居住や都市的な活動の場であることから、用地地域や地区計画などの活用による良好な市街地環境の形成を図るとともに、但馬においては、城崎、竹田、生野、八鹿等における歴史的な景観の保全と防災性の向上など、丹波では、篠山城跡周辺や柏原町柏原周辺等における歴史的な景観の保全と防災性の向上など、淡路では、I C周辺における工業・流通施設等の適切な立地誘導を図っていきます。

続いて、「市街地整備に関する方針」として、3地域共通して建築物の耐震化・不燃化など地区の特性に応じた防災対策の推進により災害に強い市街地を整備するとともに、特に、但馬では、豊岡市の「スマートウェルネスシティ」の取組など、高齢になっても歩いて暮らせる社会の実現に向けた取組の推進、丹波では、篠山城下町等の歴史的なまちなみを有する密集市街地におけるポケットパークなどの整備、丹波市氷上地域における県立柏原病院と柏原赤十字病院の統合再編を核とした医療・福祉拠点の整備、淡路では、淡路花博跡地を活用し、景観に配慮しつつ京阪神の都市住民も訪れる健康回復・健康づくりの拠点形成を推進していきます。

続いて、「都市施設に関する方針」については、東播磨など同じ方針で御覧のとおりです。

「交通施設」については、3地域共通して、広域連携軸や地域内連携軸に位置付けた幹線道路を整備するとともに、コミュニティバスやデマンド型交通の運行支援など移動手段を確保していくほか、また、地域の実情に沿った取組を行っていきます。

次に、「公園・緑地」では、3地域共通で「県民まちなみ緑化事業」によるまちなかの緑の保全・創出を図るとともに、各地域の特色を生かした豊かな自然環境の保全、公園・緑地の適正な配置・整備を推進します。

「河川・下水道」では、3地域共通で、治水・利水・環境に配慮した河川改修などを推進します。このほか、但馬ではラムサール条約登録湿地における生物多様性を確保する河川環境の再生に向けた整備を行います。

続いて、「防災に関する方針」です。

3地域共通で、周辺地域と相互に連携し、災害に強い都市づくりを進めます。特に丹波では、

平成26年8月の集中豪雨による甚大な被害からの早期復旧と災害に強い地域づくりに向けた復興を推進します。

「防災拠点の整備とネットワークの形成」として、「広域防災拠点」や「地域防災拠点」などの系統的な配置や緊急輸送道路の整備などを図るとともに、特に但馬では、凍雪害対策による冬期の交通ネットワークを確保していきます。

また、「都市の耐震化・不燃化」として、建築物や造成宅地、ライフラインの耐震化などを促進します。

特に、城崎温泉で大規模な火災の発生した但馬では、地域に多く存在する古い木造民間住宅や多数の者が利用する宿泊施設等を含めた建築物の耐震化・不燃化を進めます。

また、「発生頻度を踏まえた津波対策」として、淡路では、南海トラフ地震での津波に備えた護岸補強等の津波対策等を推進します。

更に、「水害・土砂災害等に強い地域づくり」として、3地域共通で、総合的な治水対策や土砂災害特別警戒区域等の指定、必要に応じた市街地の縮小などを推進します。

特に、丹波では、山裾での安全・安心な土地利用に向けた検討を進めます。

次に、「景観形成に関する方針」です。

但馬では、人と自然が共生した美しい田園景観の保全、歴史的なまちなみ形成などを図ります。

丹波では、歴史的なまちなみの形成を図ります。

淡路では、淡路島らしい景観の継承、「公園島淡路」として魅力あふれる景観を創造していきます。

また、3地域共通で、幹線道路沿道等における広域景観形成地域の指定を推進します。

「地域の活性化に関する方針」では、二地域居住や定住の促進、地域再生大作戦による活性化などを図るとともに、但馬では、自然遺産や文化遺産などを生かした都市住民との広域的な交流促進による地域の活性化を目指します。

丹波では、伝統文化や恐竜化石などを生かした誘客の推進などを図ります。

淡路では、花をテーマとした観光・交流を促進、参画と協働の取組の促進を図っていきます。

以上が、但馬、丹波、及び淡路地域の都市計画区域マスタープラン(素案)の説明です。

なお、最後に補足ですが、本日の報告までにもいろいろな御意見をいただいております。このため具体的には今回提示している拠点連携型都市構造につきましては、圏域ごとに、図面表現を工夫しながら分かりやすい都市像を示していくこととしております。また、環境との共生や自然環境の保全についても、加筆等をしていくとともに、今後、国際的な交流も必要な視点であるこ

とから、その点も追記していきたいと考えております。このほか、今後、県で策定される地域創生条例に基づく「地域創生戦略」との調整も図りながら策定手続を進めていきたいと考えております。

以上で説明を終わります。

○議長 どうもありがとうございました。

兵庫県全体としての都市計画区域マスタープランの見直しの素案と、東播磨、西播磨、但馬、丹波、淡路の5地区について御説明いただきました。

ただいまの御報告につきまして、御質問、御意見はございませんでしょうか。

○27番 説明を聞いての意見なんですけれども、3点ほど申し上げたいと思います。

一つは、エネルギーの問題が実は私たちの暮らしにとって、大きな問題になっているということで、東日本大震災の原発の事故以降、地球温暖化の傾向も含めて、自然エネルギーの大きなものをきちんと率いていくという方向は、当然そのまちづくりを進めていく上での視点になると思うのですが、このマスタープランの中には、そのような視点が見られないなと思いました。わずかに淡路島のところで、現在取り組んでいる再生可能エネルギーの計画が少し入っている程度です。兵庫県は海があり、山があり、川があり、自然が非常に多くありますので、そういった中身も加味したまちづくり、自然エネルギーを中心にした地域おこし等も大いに議論もされているところですので、地域再生とも絡めて本当の意味での定住を促進していくという視点も必要ではないかと思いました。

もう一つは、播磨臨海地域の危険物集積地の津波・地震対策です。

昨今、毎日のように日本各地で地震が起こっていて、世界中でも、地震の活動期の様相がより一層顕著になっています。南海トラフの対策等の計画も一方ではされているのですが、姫路は臨海地域を含めて、兵庫県内では危険物が多く集積している箇所です。2年前には、日本触媒が事故を起こして、1人が亡くなり、多くの方が負傷するという、化学薬品の怖さを私たちは改めて目の当たりにしたわけです。このような臨海地域での危険物に対する津波、あるいは地震の対策はある程度は書かれているのですが、企業も根付いており、地盤そのものも非常に緩いということもありますので、防潮堤がどうなのかとか、大切なまちづくりを視点として、県としても責任を持った点検、対策を行っていただきたい。そのような点検や対策がとられなければ、取り返しのつかない非常に大きな被害を引き起こすのではないかという、不安がありますので意見として申し上げたいと思います。

もう一点は、高速道路の建設のネットワークづくりなのですが、たくさんの道路がこれまで全

国でつくられて、そして今、老朽化の段階に入っています。維持・管理だけでも大変なコストがかかります。そのような局面に達している中で、何十億円、何百億円、また何千億円をかけて、新しい高速道路をつくるという計画ではなくて、やはり既存の道路を中心に修理や、長期化をしていくような対策に重点を置くべきではないかと思います。その3点について、意見を申し上げます。

以上です。

○議長 どうもありがとうございました。

ただいまの意見につきましては、御要望として承っておきたいと思いますがよろしいでしょうか。

では、そのような形で御要望が出たということを事務局のほうで御承知いただきたいと思いません。

そのほかにございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

○議長 ないようでございますので、続きまして、残りの「都市再開発の方針」、あるいは「住宅市街地開発整備の方針」、「防災街区整備方針」及び「区域区分」について、事務局のほうから御説明をお願いいたします。

○事務局 ここからは、都市再開発方針等及び区域区分の見直しの素案について、御説明します。

「都市再開発方針等」として、本県では「都市再開発の方針」、「住宅市街地の開発整備の方針」、「防災街区整備方針」の三つの方針を定めています。

「都市再開発の方針」は、市街化区域内において、計画的な再開発が必要な市街地の健全な発展と秩序ある整備を図るため定めるもの、「住宅市街地の開発整備の方針」は、大都市地域に係る都市計画区域において、住宅及び住宅地の供給の促進と良好な住宅市街地の開発整備を図るため定めるもの、「防災街区整備方針」は、市街化区域内において、密集市街地内の各街区について、防災街区としての整備を図るために定めるものです。

それでは、各方針の内容を順に御説明いたします。

まず初めに、東播及び中播都市計画区域で定める「都市再開発の方針」です。

「都市再開発の方針」では、「1号市街地」として、土地の高度利用や土地利用転換、市街地の整備・改善、都市環境の向上を図るべき一体の市街地を、「課題地域」として「1号市街地」の中で整備すべき課題が集中している地域を、「2項再開発促進地区」として、課題地域の中でも特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区を定めます。

まず、東播都市計画区域の都市再開発の方針は、拠点連携型都市構造を目指した安全・安心な魅力ある都市を形成することとし、地域課題に応じた市街地の整備・改善、ユニバーサルデザインに配慮した都市施設の改善、歴史・文化を生かした魅力的なまちなみの保全・形成を図ります。

「1号市街地」を16地域、「2項再開発促進地区」を8地区、「課題地域」を21地域位置付けます。

「2項再開発促進地区」は、明石市の「明石駅前南地区」をはじめ、御覧のとおりです。

こちらが位置図です。青色が「1号市街地」、赤色が「2項再開発促進地区」、黄色が「課題地域」です。

ここで、「2項再開発促進地区」の例として、明石市の「明石駅前南地区」を御紹介します。

明石駅の南側約3.5ヘクタールの区域において、駅前にふさわしい土地の高度利用を図ります。現在、市街地再開発事業を実施しています。

続いて、中播都市計画、「都市再開発の方針」です。

「都市再開発の方針」は、東播都市計画区域と同様で、「1号市街地」を17地域、「2項再開発促進地区」を14地区、「課題地域」を20地域位置付けます。

「2項再開発促進地区」は、「姫路駅周辺地区」をはじめ、御覧のとおりです。

こちらが位置図です。

それでは、「2項再開発促進地区」の例を御紹介します。

初めに、姫路市の「姫路駅周辺地区」です。姫路駅北側の約69ヘクタールの区域で西播磨の中心にふさわしい都市環境を形成するため、商業・業務機能の向上、駅南北の一体化に向けた整備を進めます。現在、土地区画整理事業などを実施しています。

次に、東播及び中播都市計画区域で定める「住宅市街地の開発整備の方針」について御説明します。

定める内容は、「住宅市街地の開発整備の目標」と「良好な住宅市街地の整備又は開発の方針」、そして「重点地区」です。

「重点地区」は、市街化区域内において、面的整備事業などの実施により、良好な住宅市街地として計画的に開発整備すべき地区で、兵庫県住生活基本計画に適合するように定めます。

東播都市計画区域の「住宅市街地の開発整備の方針」の「目標及び方針」は、御覧のとおりです。

「重点地区」は、明石市の「大久保駅前地区」をはじめ、御覧の4地区です。「重点地区」の位置を赤色で示しています。

それでは、「重点地区」の例として、明石市の「大久保駅前地区」を御紹介します。

大久保駅北側の約35ヘクタールの区域において、現在、土地区画整理事業を実施しております。基盤施設の計画的な整備を図り、良好な住宅市街地を形成します。

次に、中播都市計画区域の「住宅市街地の開発整備の方針」です。

「重点地区」は、姫路市の「垣内津市場地区」を初め、御覧の3地区です。こちらが「重点地区」の位置図です。

それでは、「重点地区」の例として、姫路市の「阿保地区」を御紹介します。

J R姫路駅東側500メートルに位置した山陽本線沿いの約91ヘクタールの区域において、現在、土地区画整理事業を実施しております。基盤整備を行うことで住工の調和した住宅市街地の形成を図ります。

最後に、東播、中播及び西播都市計画区域で定める「防災街区整備方針」について御説明します。

「防災街区整備方針」には、「防災再開発促進地区」として、防災機能を備えた街区を整備するため、建築物の共同建替や道路・公園などの公共施設の整備を一体的かつ総合的に推進すべき地区を「課題地域」として、「防災再開発促進地区」に次いで優先的に防災性の向上に努める必要がある地域を「防災公共施設」として、火事又は地震発生時に延焼防止上及び避難上確保されるべき道路・公園等の公共施設を定めます。

東播都市計画区域の「防災街区整備方針」です。

「防災街区整備の方針」として、防火・準防火地域や地区計画等の規制誘導手法や市街地開発事業・耐震改修事業等の各種事業を活用することで安全で安心な市街地を形成し、地元のまちづくり団体等と連携・協働によって防災まちづくりを推進します。

「防災再開発促進地区」を2地区、「課題地域」を10地域、「防災公共施設」を1地区において定めます。

「防災再開発促進地区」は、加古川市の「篠原地区」、「寺家町地区」です。

こちらが地区等の位置図です。赤色が「防災再開発促進地区」、黄色が「課題地域」を示しています。

それでは、「防災再開発促進地区」の例を御紹介します。

加古川市の「寺家町地区」です。J R加古川駅南西約200メートルに位置する約0.8ヘクタールの区域で、地区内の道路は狭隘で小規模な老朽住宅が建て込んでいます。防災街区整備事業を実施し、防災性の向上を図ります。

続いて、「中播都市計画防災街区整備方針」です。

「防災再開発促進地区」を2地区、「課題地域」を7地域定めます。「防災再開発促進地区」は、姫路市の「姫路城南地区」、福崎町の「福崎駅前地区」です。

こちらが地区等の位置図です。

それでは、「防災再開発促進地区」の例として、福崎町の「福崎駅前地区」を御紹介します。

播但線福崎駅東側に隣接する約20ヘクタールの区域で、道路が狭隘で狭小な敷地が多い密集した地区です。駅周辺整備により地区全体の改善を進め、防災性の向上を図ります。

最後に、「西播都市計画防災街区整備方針」です。

「防災再開発促進地区」を2地区、「課題地域」を3地域、「防災公共施設」を1地区に置いて定めます。

「防災再開発促進地区」は、赤穂市の「尾崎地区」、「塩屋地区」です。

こちらが地区等の位置図です。

それでは、「防災再開発促進地区」の例として、赤穂市の「尾崎地区」を紹介します。

当地区は、JR播州赤穂駅の南東約1.5キロメートルのところで、千種川左岸に位置した約26ヘクタールの区域です。製塩事業に係る住宅地として形成された旧市街地で、木造建物が密集している地区です。密集住宅市街地整備型の事業を実施しており、道路拡幅や公園・広場等の整備により防災性の向上を図ります。

最後に、都市再開発方針等の三つの方針の関係について補足いたします。

各方針は、別々の法律の趣旨に基づいて定められ、独立した方針となっております。ただ、具体的に位置付ける地区は、整備場所、整備内容、整備の方向性によって図に示しているとおおり、二つの方針、場合によっては三つの方針に重複してくる事例が生じてきます。

例えば、商業・業務系のみ再開発は、「都市再開発の方針」の「2項再開発促進地区」に、既成市街地やその周辺地域で、住宅及び住宅地を供給する場合は、「住宅市街地の開発整備の方針」の「重点地区」に位置付けます。再開発により住宅及び住宅地を供給する地区は、両方の方針に位置付けられることとなります。

また、密集市街地で道路や公園等を整備するのみの地区は、「防災街区整備方針」の「防災再開発促進地区」に位置付けます。更に高度利用を図る場合は、「2項再開発促進地区」と重複して位置付けることとなります。

このような考え方により、各方針に位置付ける地区を整理すると図のようになります。先ほど紹介した地区でいいますと、明石市「大久保駅前地区」や姫路市「阿保地区」は、再開発により

重点的に住宅地を供給していく地区となるため、「2項再開発促進地区」と「重点地区」の両方に位置付けます。加古川市「寺家町地区」は、密集市街地で再開発を行うため、「2項再開発促進地区」と「防災再開発促進地区」の両方に位置付けております。

以上が、都市再開発方針等の素案です。

続きまして、「区域区分制度」について説明いたします。

「区域区分」とは、都市計画区域について、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地形成を図るため、「市街化区域」と「市街化調整区域」に区分することで、いわゆる「線引き」のことで

す。

「区域区分」の変更経緯は御覧のとおりで、今回は第7回目の見直しになります。

次に、「区域区分の変更の方針」です。この線引き見直しは、大きく二つのパターンがあり、まず一つ目は、市街化調整区域において、既に市街地を形成されていたり、計画的な市街地の整備が行われることが確実である場合で、「市街化調整区域」から「市街化区域」に変更します。

また二つ目は、「市街化区域」において、計画的な市街地整備の予定がなく、市街化が見込めない場合で、「市街化区域」から「市街化調整区域」に変更します。

それでは、まず「東播都市計画区域区分」について報告いたします。

まず変更面積として、「市街化区域への変更」が11地区で約5.8ヘクタール、「市街化調整区域への変更」が5地区で約2.1ヘクタールで計16地区、「市街化区域」の面積は全体で約3.7ヘクタール増となります。

次に、変更地区は全体で16地区、そのうち地形地物の位置の変更に伴う「境界調整」が9地区、「市街化区域への編入」が5地区、「市街化区域から市街化調整区域への逆線引き」が2地区です。

こちらは、変更地区の位置図です。黒線が「東播都市計画区域」で、薄い黄色の区域が「市街化区域」です。変更種別として、青い丸が「市街化区域」への「編入」の地区、赤い丸が「逆線引き」の地区、緑の丸が「境界調整」の地区です。

それでは、このうち番号4の高砂市「高砂西港地区」について、概要を説明します。

青い丸印が今回、「市街化区域」に編入しようとしている「高砂市高砂西港地区」です。青線が現在の市街化区域界で、今回ピンク色の3.4ヘクタールの区域を「市街化区域」に編入しようとしているものです。

当地区は、平成26年3月に公有水面埋立事業が完了し、現在は隣接する企業の埠頭用地として利用されており、都市的な土地利用が行われているため「市街化区域」に編入します。現在の土地利用状況は、主に荷さばき場であり、周囲に一部緑地が配置されています。

以上が東播都市計画区域の「区域区分」の素案です。

続いて、「中播都市計画区域区分」について報告いたします。

変更面積として、「市街化区域」への変更が7地区で約6.1ヘクタール、「市街化調整区域」への変更が6地区で約4.2ヘクタールで計13地区で、「市街化区域」の面積は全体で約1.9ヘクタール増となります。

次に、変更地区一覧は、全体で13地区、そのうち「市街化区域への編入」が4地区、「市街化区域から市街化調整区域への逆線引き」が2地区、「境界調整」が7地区となっております。

こちらは変更地区の位置図です。

それでは、このうち番号5のたつの市「中井地区」について、概要を説明します。

こちらが今回、市街化区域に編入しようとしているたつの市内における「中井地区」です。

今回のピンク色の3.5ヘクタールの区域を「市街化区域」に編入しようとするものです。

当地区は、平成25年10月に県の特別指定区域制度の活用により、開発許可を受け、平成26年12月に開発工事が完了しております。現在、平成29年の完成に向けて工場建設の工事が進められており、隣接する既存工場と一体的な土地利用を図ることが確実なため、「市街化区域」に編入します。

土地利用計画としては、中央が生産設備棟で、その周囲に倉庫や駐車場が整備される予定です。

以上が「中播都市計画区域区分」の素案についてです。

続いて、「西播都市計画区域区分」について報告いたします。

変更面積として、「市街化区域への変更」が1地区で約3.1ヘクタール、「市街化調整区域への変更」が1地区で約5.1ヘクタールで、計2地区で市街化区域の面積は全体で約2ヘクタール減となります。

次に、変更地区は、全体で2地区、そのうち「市街化区域への編入」が1地区、「市街化区域から市街化調整区域への逆線引き」が1地区となっております。

こちらが変更地区の位置図です。

それでは、このうち番号1の「相生市相生港埋立地区」の概要を説明します。

こちらが今回、市街化区域に編入しようとしている「相生港埋立地区」です。相生市役所から南に約500メートル、相生湾に面した国道250号を跨いだ位置になります。今回ピンク色の3.1ヘクタールの区域を「市街化区域」に編入しようとするものです。

当地区は、平成22年に公有水面埋立事業が完了し、黄色の点線の国道250号より左側の県有地は埠頭が整備され、右側の市有地には平成16年に相生雨水ポンプ場が整備され、また相生市文化会

館が平成27年12月の完成に向けて建築工事が進められており、都市的な土地利用が確実なため、市街化区域に編入します。

土地利用計画として、国道250号より左側上部のペーロン海館が平成28年に整備される予定で、国道250号より右側のピンクの箇所相生市が商業施設を誘致する予定です。

以上が西播都市計画区域の「区域区分」です。

これで全ての説明を終わります。

○議長 どうもありがとうございました。

ただいまの御報告につきまして、御質問、御意見等はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

○議長 それでは、ないようでございますので、以上で本日予定しておりました議案及び報告事項は全て終了いたしました。大変ありがとうございました。

それでは、これもちまして、平成27年度第1回都市計画審議会を閉会いたします。皆様には終始熱心な御審議をいただきまして、ありがとうございました。なお、委員各位におかれましては、事務局から連絡事項等がございますので、いましばらくそのままでお願いいたします。ありがとうございました。

○事務局 本日はどうもありがとうございました。

連絡事項でございますが、次回、平成27年度の第2回目の審議会につきましては、11月に開催を予定しております。案件の状況などもみまして、改めて御連絡をさせていただきますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

事務局からは以上でございます。本日はどうもありがとうございました。

○議長 どうもありがとうございました。

閉 会 午後 3時43分