

第7回 都市計画区域マスタープラン見直しに向けた都市計画審議会専門委員会 議事要旨

日時 令和5年11月14日(火) 14:00~16:00

場所 兵庫県第3号館7階 中会議室

※以下、資料番号の記載がない場合、「p.##」は資料2のページ数を示す。

委員 (資料3 p.5の意見 No.6について)「産業立地に適した地区」の例示である「高速道路IC等の広域交通結節点の周辺など」というところに、「幹線道路沿道」を加えてはどうかという市町からの意見に対し、幹線沿道を示す範囲が広くて、産業立地に適した地区の例示とはならないため、原案のとおりとするとしている点だが、p.81のとおり、製造業の国内回帰が見られ、従来は、海外で物を作り、それを神戸や横浜などの国際的な港湾を経由して全国に配送するルートが主流であったが、国内で賃金が上がっていないことや円安を背景に、巨大資本が国内に工場を設置し、逆に海外へ輸出していく例もある。前者の輸入のタイプだと全国に配送するためインターチェンジ周辺への集積が重要だが、後者の巨大資本が工場を造るタイプになると、例えばTSMCが熊本に工場を造ったことが話題となっているが、その際の立地は必ずしもインターチェンジ周辺というわけではない。こういった動きがあった場合、特に外国資本は非常に判断が早いので、それから準備をするようでは間に合わない。そのため、こういった工場進出のような事例があったときには、こう対応ができますという説明が必要ではないか。

もう一点、全体を通した印象として、今回の都市計画区域マスタープラン見直し基本方針(以下「見直し方針」)では、現在の交通インフラが維持できるということが前提になっているように感じたが、維持できない可能性や、その(維持できなくなった)場合にこの枠組みで対応が可能なのかどうかについてはどう考えているか。例えば、観光地でタクシーがない問題、長距離のトラック輸送が成り立たないなどの問題が既に発生している。現在、大型免許の保持者の半分近くが60歳以上であり、今後5年程度の間には状況はより悪化してくると考える。p.36等の4つ目に記載の「特性に応じた交通体系の構築や公共交通等の充実を図る」などがこういった問題を踏まえた対応と思われるが、ライドシェアや物流におけるモーダルシフト、自動運転などの新しい動きに対してこの枠組みの中で対応可能なのか。

事務局 一点目について、p.18の(1)に記載している「インターチェンジ等の広域交通結節点の周辺など」は「産業立地に適した地区」の例示であり、幹線道路沿道を除外するというわけではなく、「など」で一定包含

しているが、頂いたご意見を踏まえ、広域道路沿道についても盛り込めるか、(仮称)ひょうごの都市計画ビジョン(以下「都市計画ビジョン」)の本文作成の段階で、市町の意見も聴きながら検討する。

二点目について、既存インフラ、特に鉄道に関しては兵庫県内にも赤字路線があり、その維持が課題となっている中で、例えば播磨西部地域の「重点テーマ」において駅周辺の個性と魅力あるまちづくりを推進し、公共交通の維持を図る旨や、播磨(東部、西部)、丹波、但馬の「目指すべき都市構造」において鉄道の維持を図る旨を記載している。

また、地域特性に応じた交通としてデマンド型の乗り合いタクシーや、観光面でラストワンマイルを担う(グリーンスローモビリティ等の)二次交通の整備を推進することなど、生活や観光に必要な交通については、地域特性に応じながら整備又は維持を図っていく旨も全県や地域ごとの目指すべき都市づくりの方針等に明記している。

委員 国の社会資本整備審議会の道路分科会で、WISENET(World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETWORK)という、道路ネットワークのあり方あるいは交通のあり方の新しい考え方が出始めているところであり、今後、兵庫県としても国の動向を見据えながら充実させていくタイミングだと思う。

委員 p.19「スマートモビリティ社会への対応」について、自動運転は社会実験が始まっており、MaaSも実装化されているなか、「検討を進める」ではなく、もう一歩進んだ言い方がよいのではないか。

また、p.29「産業拠点」の方針に記載の「ベイエリアのほか、インターチェンジ周辺など産業立地に適した地区において、計画的な産業集積を図る」について、「計画的な」はその地域の特性に応じて集積を図るという意味か。特に阪神地域では、ベイエリアでの雇用増を目指す産業立地が望ましい旨を書き加えるとより良い。

事務局 一点目について、見直し後の都市計画区域マスタープラン(以下「区域マス」)は令和8年度からスタートするものであり、その時点では、さらに自動運転等が進んでいる可能性もあるため、ご指摘も踏まえて表現を検討する。

二点目の「産業拠点」の方針については、阪神地域だけでなく他の地域も同様に「計画的な産業集積を図る」としており、ご指摘のとおり「地域の特性に応じて集積を図る」という意味だが、雇用を促進するという趣旨を追記することについては、阪神地域にだけ具体的に記載すると他の地域とのバランスが悪くなるため、見直し方針の段階では「計画的な」

とし、都市計画ビジョンや区域マス作成の段階で地域の特性に応じた書きぶりを検討する。

委員 p.19 の趣旨は、空飛ぶクルマや MaaS などがもうできているから、交通ネットワークや都市施設のあり方を検討するということなので、そのこと自体は間違いではないだろう。ただ、どこにポートを置くかといったことは決まっていないので「検討を進める」と言うと、「検討はするけどやりません」のようなニュアンスが残るため、表現を考えてみてくださいという意見なので検討いただきたい。

p.29 は各地域のバランスの関係もあるので、関係課等の意見も踏まえ、都市計画ビジョンや区域マスの本文の中で反映するなど対応を検討いただきたい。

委員 今までは自然を保護する・保全する視点が全国的に主だったところから、今回、野生動物から人を守ることも大事だと、さらには土地利用が重要なファクターであることを示したことは画期的で、大きな前進だ。

ただ、この「野生動物との共存」の記載場所についてだが、p.24 の「森林の整備・保全」に含められており、あくまでも里山、森林の整備のところに矮小化されているようにも見える。

まず一歩目としてここから始めることには賛成だが、昨今報道されているイノシシや鹿による被害は、森林の際だけではなく、河川の両脇の水辺や土地利用が管理されていないことによってそこが通路となり、山から町へ動物が引き入れられている。さらには、点在する耕作放棄地が野生動物の拠点となって、森林から町に入ってくる際の安全地帯を飛び石状に供給しているということもわかっている。

これらを踏まえると、土地利用をもう少し広く捉えて野生動物対策を考えなければならない時代になっている。今後、区域マスや市町の都市計画マスタープラン（以下「市町マス」）を考える際に、ぜひそういった視点もこれを契機に盛り込んでいただけると、今後、有意義な成果をもたらすと思う。

事務局 県の施策である「災害に強い森づくり」の中の野生動物共生林整備を進めていくという方向性を踏まえて、「森林の整備・保全」という分野に「野生動物との共存」を入れているが、里山だけに限らないという点はお指摘のとおりなので、今後、都市計画ビジョンや区域マスの作成段階で検討するとともに、市町マスを策定する際の助言といった形でも対応していきたい。

委員 森林や農地等が適正に管理されないこと、荒れていくことによって起こる問題の1つであり、都市計画的に非常に重要な課題だと思うので、

都市計画ビジョンや区域マスの本文の中などで反映されたい。重要な指摘である。

委員 私は前回の専門委員会で、「市町の意見を聴いてください」と言ったのだが、出てきた意見の数は想像以上で、その分、多くの関係者の意向も踏まえた見直し方針ができたと思っている。まだまだ都市計画ビジョンや区域マス本文に盛り込むべきことなどもあるかと思うが、今後作業を進める中で充実されたい。

去年の9月からスタートした専門委員会も今日が最終回となる。昨年度は区域区分の見直しについて、今年度は都市計画区域マスタープランの基本的な方向性について、それぞれ熱心な議論をいただき、委員の皆さまには本当に感謝している。最後に、委員の皆さまから今後の宿題も含め、コメントいただきたい。

委員 今回都市計画の議論に参加して良かった点が幾つかある。

一点目は、区域マスの位置付けが明確になったことである。「ひょうごビジョン 2050」があつて、「都市計画ビジョン」があつて、「区域マス」があるというトップダウン型の整理ができたのは良かった。他方で、トップダウンだけではなく、市町や各部局の意見をボトムアップ的に聴くプロセスがあり、トップダウンとボトムアップをバランス良く整合的に行つたことは非常に良かった。このプロセスによって市町や関係部局とコミュニケーションを取ることができ、県がやろうとしていることのベクトルを都市計画でどう合わせていくのかということがうまく伝わつたと思う。これからやるべきことは、これを県民にどう伝えるかだと思う。

二点目は、「ひょうごビジョン 2050」にある「新しいことに挑戦できる社会」や「自立した経済が息づく社会」というものを実現できるような見直し方針になっており、この点は経済学を専門とする私の役目としてはありがたく、感謝する。

最後に宿題として、評価の仕組みを今後考えてほしい。計画段階で評価の方法まで設計しておかないと事後的に評価できない。5年後、10年後、将来的に反省するための仕掛けづくりが適切にビルトインできているのかという点は気になるところである。

委員 私は不動産投資を専門としているが、他の委員のそれぞれの専門分野からの意見に触れ、新たな視点や気づきを得ることが多々あつた。

宿題というか、こうなつて欲しいという希望だが、兵庫県は非常に多様性があり、日本の縮図になっていることから他府県の規範となるものがつくれると思うので、今後の都市計画ビジョンや区域マスのでき上が

りとその後の効果を外から拝見していきたい。ぜひ今後も良いものをつくっていただきたい。

委員

見直し方針においては、非常に詳細な各地域の特性等を踏まえた将来像が丁寧に作られており、ともするとこういう計画は絵に描いた餅になりがちだが、今回はインフラ整備に当たる関係課等や市町の意見を丁寧に汲み上げて対応しているので、実現可能性が一段と高まったのではないかと評価している。

区域区分の見直しの議論では、いろいろ考えさせられることがあった。現地に実際に赴き、各市のまちづくりに対する取組みや要望を具体的に知ることができた。兵庫県では市街化調整区域において開発できるメニューを多様に用意していることをもっと市町にも知ってもらって、今後さらに活用してもらいたい。区域区分は、人口減少化社会においては基本的には維持し、市街化調整区域の持つ自然保護や農林業の成果を伸ばしていく必要があると思うが、ただ運用があまり機械的になると困るということなので、市町の具体的な計画とすり合わせながら、うまく調整していけたらよいと思う。

委員

(現地視察を行った)加西市では、都市計画と農地の整備・保全との連携をしっかりとりながら、地域全体の方向性を共有して市内の土地を動かそうとされていたのが印象的だった。これからは、例えば(地区計画や特別指定区域等)都市計画法第34条をどう活用していくのか、はたまた区域区分がないなかで、どのようなビジョンを持ってどういう土地利用を実現していくのかが、市町に委ねられていく、力量が試される状況にある、大変な時代になったと思うとともに、兵庫県内の各市町の個性が活かされる計画づくりに今回の議論が繋がることを願っている。

二点目は、今回の取りまとめにあたって、県が丁寧に我々委員や市町の意見を拾ってくださったことに心から感謝する。計画づくりのプロセスにおいて、合意形成を図り、参加意識を持たせることが、できあがった計画の実効性を高める。今回取りまとめた見直し方針は、今後の区域マスや市町マスの策定に非常に良い影響を及ぼすだろう。

最後に、今回大変良いコンダクトを県の方がされたなと感じている。我々の議論が発散することなく、短時間で理解し、ポイントをしっかり議論できるような準備を進めて頂いたことに感謝する。

委員

兵庫県は、市街化調整区域における特別指定区域や開発許可制度の弾力的運用、非線引き都市計画区域における特定用途制限地域、緑条例などをフルスペックで運用している。兵庫県の市町は非常に多様な特性を持っており、それに対応して様々な都市計画の運用をしていくことが兵

庫県の大変さでもあり、面白さ、醍醐味だろう。かなりのメニューが揃っている一方で、都市計画を運用する現場の実力という課題がある。これからの都市計画のことを考えていくうえで、県が市町とも一緒に都市計画の実力を上げていくような取組みも継続的にお願いしたい。

それから、産業立地や地域経済の活性化、アジャイル等の時間軸を取り入れた内容、農的土地利用や生き物との共存といった視点など、これまでの区域マスではなかなか触れられていなかったことにも踏み込んでいるという意味では、今回の見直し方針は非常に新しい内容になっていると思う。

区域マスは、2000年の都市計画法改正により創設された制度で、まだ創設されてから23年しか経っておらず制度的には新しいものであり、時代を経るごとに充実が図られていくべきものである。そういう意味では、今回の見直し方針の内容は、当初の区域マスから比べると内容が大きく変わってきていることを実感している。一方、区域区分は、制度が創設されてから半世紀になり、学会などでは、時代に合わせて変えていかないといけないという議論が活発にされている。

地域の多様性を有している兵庫県だからこそ、これからの地域のあり方を考えていくうえで、ぜひ日本の先進的な都市計画の運用に努めていただきたい。見直し方針に書かれていることを実現していく、あるいは実現されたかどうかを検証していくことが重要なので、今後も力を抜かずに取り組んでいただくようお願いしたい。