

令和2年度  
第2回兵庫県都市計画審議会

令和2年11月26日(木)  
兵庫県農業共済会館 7階 大会議室

開 会 午後 1 時 31 分

【会長挨拶】

【議事審議】

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。

第 1 号議案、姫路市に係ります「中播都市計画都市高速鉄道（西日本旅客鉄道山陽本線）の変更」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、姫路市における中播都市計画都市高速鉄道（西日本旅客鉄道山陽本線）の変更について説明いたします。関係資料ですが、議案書が資料 1 の 1 ページから 7 ページまで、議案説明資料が資料 2 の 1 ページ、前面スクリーンのスライドを印刷したものが資料 3 になり、1 ページから 6 ページまでとなっております。

今回の変更は、姫路市における J R 姫路駅と J R 英賀保駅間の新駅の追加、及び既存の 2 駅の駅名称を変更するものです。それでは、前面のスクリーンを御覧ください。

画面は、姫路市中心部における中播都市計画都市高速鉄道の位置図になります。画面上が北方向になります。画面中央に姫路城を、画面中央やや南側に J R 姫路駅を示しております。姫路駅を中心として、山陽本線、播但線及び姫新線の一部が、都市高速鉄道として都市計画決定されております。

今回、姫路駅と英賀保駅間の赤色で示す位置におきまして、「姫路・英賀保間新駅」を追加し、これとは別に、赤枠白抜で示す既存の駅におきまして、「別所駅」を「ひめじ別所駅」に、「御着・姫路間新駅」を「東姫路駅」に駅名変更いたします。

次は「姫路・英賀保間新駅」周辺の位置図になります。新駅には手柄山中央公園が隣接しており、平成 29 年 1 月に姫路市で策定されました「手柄山中央公園整備基本計画」に基づいて施設の再編が行われることになっております。また、姫路駅と英賀保駅の駅間距離は 4.6 キロメートルあり、姫路市内のほかの駅間距離と比べて長いことから、公園利用者及び沿線住民の利便性の向上を図るため、新駅を設置するものです。

続いて、隣接する「手柄山中央公園」のイメージ図です。図は南から公園、新駅を望んだものです。公園では、「手柄山中央公園整備基本計画」に基づき、画面内緑枠で標記しております。「新体育館」や「屋内・レジャープール」など、公園施設の新設・更新が行われます。画面左奥にある駅が駅舎となりますが、駅舎は、手柄山中央公園のエントランスゾーンに直結した位置に計画されております。

続いて、新駅から公園方向を見たイメージ図になります。新駅は橋上駅であり、改札から自由通路及びこれに続く歩行者デッキにより新たに整備される「屋内・レジャープール」「新体育館」、さらには、既存施設である「陸上競技場」「中央体育館」「球場」などのスポーツ施設をつなげ、駅から公園内の各施設に至る経路の安全性・利便性が確保されることとなります。

次に都市計画の変更内容について御説明いたします。画面は、新駅周辺の平面図になります。画面上が北方向になります。既存の線路の両側にホームを設置するため、赤色で示される延長約 300 メートルの範囲に、都市高速鉄道の区域を追加します。また、新駅周辺における姫路市決定案件としまして、「延末線」「本線高架側道 1 号線」「姫路・英賀保間新駅自由通路」「手柄山中央公園」がございます。

画面は「延末線」「本線高架側道 1 号線」「姫路・英賀保間新駅自由通路」の変更状況になります。鉄道に平行する「延末線」「本線高架側道 1 号線」では、新駅追加に伴う法線のシフト、またバス、タクシーや一般車によるアクセス性の向上を図る駅前広場の計画に伴い、道路区域の追加・削除が行われます。また、新駅と南北市街地をつなぐ通路として「姫路英賀保間新駅自由通路」が新駅・道路に重複する形で追加されています。

続いて、「手柄山中央公園」の変更状況です。「延末線」「姫路・英賀保間新駅自由通路」の区域追加に伴い、公園区域の削除を行います。今回、新駅の追加及び関連する都市計画案件を一覧表で表示しております。このたび、付議しております兵庫県決定の「姫路・英賀保間新駅」、姫路市決定により都市計画手続を行っております「延末線」「本線高架側道 1 号線」「姫路・英賀保間新駅自由通路」「手柄山中央公園」の都市施設の案件、また、「手柄山中央公園における施設整備に関連して行われる用途の変更」の案件がございます。

続いて、新駅予定箇所の現状です。写真は西から東に向かって撮影しているものです。画面右奥に見えますのが、「手柄山中央公園」になります。青色の点線が、現在の都市高速鉄道の区域になります。このたび、新駅のホームを追加することにより、赤色の範囲まで都市高速鉄道の区域が広がることとなります。

最後に、縦覧等の状況について御説明いたします。令和元年 11 月 20 日に姫路市が市全体を対象とした住民説明会を開催するとともに、令和 2 年 7 月 14 日から 28 日までの 2 週間、都市計画案を縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。また、本案について、姫路市に意見照会を行ったところ、同年 8 月 31 日付で「異存なし」との回答を得ております。なお、姫路市の説明会にて住民への説明が十分なされていることから、県の説明会

は省略しております。

以上で説明を終わります。御審議をよろしくお願いいたします。

○議長 ありがとうございます。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、御意見がありましたらお願いいたします。

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いただきますよう、よろしくお願いいたします。

いかがでしょう。特に御質問、御意見ございますでしょうか。はい、どうぞ。

○7番 この駅は、新しく追加されていく、このスポーツ施設等々の利用等を考えて作られるのかなと思うのですが、スライドの3に示してくださった地図からは、この周辺には住宅というのは、あまりないのでしょうか。その状況を少し教えていただければと思います。

○議長 事務局、お願いいたします。

○事務局 御質問の件でございますが、駅の南側につきましては、手柄山中央公園を中心としまして、住居の類いにつきましては、ほぼない状況でございます。一方で、駅の北側につきましては既存住宅地がございます。

○7番 そのこの住民の人たちの利便性に、この駅は寄与すると考えてもよろしいのでしょうか。それと、このスポーツ施設を利用される方たちのために、この駅を作られるということで、住民の方々たちからも反対がなかったと理解してよろしいのでしょうか。

○議長 事務局、お願いいたします。

○事務局 おっしゃられるとおり、公園へのアクセス性の向上と、ここの駅間距離が長いということで沿線住民の生活の向上も目指した対応をするということで、地元説明にも姫路市のほうから入っていただいて、説明を行っているところでございます。

○7番 ありがとうございます。

○議長 いかがでしょう。ほかにも御質問、御意見等ございますでしょうか。特に御質問等がないようですので、それではお諮りいたします。

第1号議案については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」)

○議長 ありがとうございます。

次に、第2号議案は県決定の都市計画案件ではなく、建築基準法第51条ただし書による付議でございます。それでは、第2号議案西宮市に係ります「産業廃棄物処理施設の敷地の位置について」事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 西宮市の建築指導課長でございます。第2号議案、「産業廃棄物処理施設の敷地の位置について」御説明いたします。

建築基準法第51条の規定により、産業廃棄物等の処理施設を建築する場合は、原則として都市計画でその敷地の位置を決定する必要がありますが、同条ただし書により、特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て、都市計画上支障がないと認めて許可した場合については、計画決定を要しない旨規定されていることを受けて、審議をお願いするものです。

お手元の資料1議案書に、計画書を11ページ、位置図を12ページに示しております。それでは、前面のスクリーンを御覧ください。

敷地の位置は、西宮市鳴尾浜2丁目1番20です。敷地面積は約3,200平方メートルです。用途地域は準工業地域で、指定容積率200%、指定建蔽率60%となっております。そのほか、特別用途地区の臨海産業地区、建築協定地区の西宮市鳴尾浜南地区に位置しております。

事業者は株式会社リヴァックスです。事業目的は、食品由来の有機性廃棄物からメタンガスを生成し発電を行うことにより、循環型社会の形成及び環境負荷の軽減を図るものとしております。

今回の施設は、産業廃棄物処理施設の脱水施設が廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第7条第1号に定める「汚泥の脱水施設であって、1日当たりの処理能力が10立方メートルを超えるもの」に該当することから法第51条ただし書許可の対象になります。

立地としましては、当該敷地の位置は、西宮市の南東にある埋立地に位置しており、当該敷地は準工業地域内にあります。

西宮市におきましては、産業廃棄物処理施設の立地につきましての、建築基準法第51条ただし書許可基準を設けております。その基準の中で、住居系の用途地域界から土地の境界線までの距離が200メートル以上であることと定めており、その基準に適合しております。既成市街地では確保し難いごみ処理施設の都市施設及び産業地等としての土地利用が行われている地域であり、産業団地としての環境の維持、育成を図るため特別用途地区の「臨海産業地区」に指定されており、住宅、共同住宅等の建築を禁止しております。

次に、この図は当該敷地周辺の、建物の用途別現況を表しており、中央の網かけしておりますのが、敷地の位置でございます。敷地を中心として、300メートルの距離を表示しております、その周辺の建物を用途別に着色しております。茶色で着色しているのが、官公庁等の公共建築物、赤色で着色しているのが、事務所等、水色で着色しているのが、倉庫等、青色で着色しているのが、工場等の建築物でございます。

敷地周辺は倉庫、工場及び事務所が立地しており、周辺に住宅はありません。図示はして  
おりませんが、最も近接している住宅地は、市営高須町1丁目団地で約850メートル離れて  
います。

敷地内の施設の概要です。敷地内に各施設を図で示すように配置しております。先程も御  
説明しましたが、青線で囲っている脱水施設が法第51条ただし書許可の対象になります。

処理の流れは、次のフローで流れを説明いたします。図中の左側、「受入・前処理棟」に  
てメタン発酵の原料となる産業廃棄物の搬入を行い、破碎処理を行います。搬入されるもの  
は、食品製造過程から出るおからや果実の絞りかすのような食品工場の不要物などです。次  
に「メタン発酵施設」を経て、消化液は「脱水施設」へ搬出し、発生したバイオガスは「発  
電施設」の発電機に発電で利用されます。

次に、生活環境影響調査についてです。次の図には、搬入ルートは青色、搬出ルートは赤  
色の矢印で表しております。阪神高速湾岸線ルート、芦屋鳴尾浜線ルート、小曾根線ルート  
の3つがございます。このうち住宅地への影響があるのは小曾根線ルートでございます。

「運搬車両の走行による影響」についてです。小曾根線の現況について、本市による交通  
情報調査では、1日当たり1万5,668台でございます。今回の事業実施後における、「運搬  
車両の走行」に伴う増加予測は4台を予測しており、現況の交通量に対する増加率は、0.03%  
でございます。交通に大きな影響を与えるものでないと考えております。

「施設の稼働による影響」のうち、大気についてですが発電機の煙突で浮遊粒子状物質を  
はじめ、環境基準を下回っております。騒音につきましても、予測結果は規制基準を下回っ  
ております。また、振動につきましても、予測結果は規制基準を下回っております。臭気  
につきましても、22項目全てに関して臭突出口で規制値を下回っておりますので、最大濃度着  
地地点でも下回っております。

なお、周辺環境への影響についてでございますが、事業者において事前に「廃棄物の処理  
及び清掃に関する法律」に基づく生活環境影響調査を行っており、今回の計画を及ぼす大気  
質、騒音、振動、悪臭の影響について、支障がないことを確認しております。

周辺事業者等への説明ですが、事業者から市への説明を2月14日、公告を3月10日、縦  
覧を4月8日まで、意見の提出を4月24日までとしております。

対象地域への説明についてですが、「鳴尾浜連絡会」とは、鳴尾浜産業団地に立地する企  
業で構成する自治組織であり、「鳴尾浜産業団地運営委員会」は周辺の自治会を含めたもの  
となっております。それぞれの方法で、周辺事業者等への説明を行い、特に意見はありませ

んでした。

以上で議案の説明を終わらせていただきます。御審議のほど、よろしく申し上げます。

○議長 ありがとうございます。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、または御意見ございましたら、よろしくお願いいたします。

はい、お願いいたします。

○27番 計画書の理由にあるように、食品、循環資源を有効活用して、再生可能エネルギーシステムを構築して、循環型社会の形成及び環境負荷の軽減を図るということですから、この事業目的は理解ができるところです。

ただし、こうした施設の設置に当たっては、建築基準法第 51 条、本文の規定によりまして、原則として都市計画で、その位置を決定するということであると思うのですが、今回は、西宮市がこの建築基準法第 51 条のただし書で、この本審議会に対しまして付議されたということになるかと思うので、確認の意味で、そのただし書に基づいて西宮市が、この計画について本審議会に出された。そのなぜかという点についてもう一度確認しておきたいと思えます。

○議長 はい、事務局、お願いします。

○事務局 おっしゃるとおり、本来であれば都市計画によって、この敷地の位置というのを定めることが 51 条の本文に書いており、原則的にはそのようになっておりますが、今回の施設につきましては、民間の施設であり、事業の継続性とかを考慮した場合に、この施設が恒久的に存続すると必ずしも言い切れないというところがございますので、今回こういった形で許可として、審議のほう提案をさせていただいております。以上です。

○議長 よろしいですか。

○27番 今お答えいただいたことで、確認をしておきたいと思うんです。民間施設だと、恒久的な施設ではないんだという点で、西宮市としては、本来だったら、その建築基準法第 51 条に基づいて都市計画決定ということになるんですけど、今回については、この施設については許可ということで、付議されたということです。ということで確認をしておきたいと思うのですが、もしもこの施設が、例えば、撤退をするとか、何らかの形で一時休止だとか、そういう場合は、参考までにどういう手続になるのかという、一般論で結構なので、その点について御報告いただきたいと思えます。

○議長 はい、事務局、お願いいたします。

○事務局 この施設がもし廃止された場合ということなんですけども、建築基準法において、

一旦許可をしたものに対して、それを廃止するという手続はございません。ですが、産業廃棄物の関係で施設の許可をしているのですけれども、そちらのほうは何らかの形で、要はなくなるということに対しての手続は必要になると聞いております。以上でございます。

○議長 はい、お願いします。

○27番 この施設についての件については、何らかの手続が必要になるということですが、参考までにお聞きしました。

許可対象施設が脱水施設ということで、それでこれを新設されることになるわけですが、やはり周辺環境への影響が、大変私も懸念される場所なんです。先程の御報告の中で、鳴尾浜産業団地、自治会も含んだ運営委員会ですか、そちらの方でも、特に意見はなかったというようなことですが、市の都計審で、この周辺環境への影響の関係で何か質問だとか、そういう懸念の声は出なかったのかということ確認しておきたいと思います。

○議長 事務局、お願いいたします。

○事務局 市の都市計画審議会のほうにも、この計画については報告を行っております。その中で、周辺環境に関する影響調査等を行って、支障がないということも説明しており、その内容について、特に大きな意見ということはありません。以上です。

○27番 意見はなかったということですが、それで先程パワーポイントで御説明いただいたときに、こちらの地域でいうと、例えば、商業用の店舗、飲食店、事務所ということで、大変この計画地に接近してるところに、そういう施設がございますので、そういう点ではいろいろな問題も出てくると予想されますので、是非十分な広報もされまして、様々な意見が今後出る可能性もございますので、丁寧に対応していただきたいということだけ付け加えさせていただきます。以上です。

○議長 ありがとうございます。いかがでしょう。ほかに御質問、御意見等ございますでしょうか。特に御質問等がないようですので、それでは、お諮りいたします。

第2号議案につきまして、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」)

○議長 ありがとうございます。

それでは、続きまして報告事項に移ります。「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」いわゆる都市計画区域マスタープランの変更につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、都市計画区域マスタープラン等の見直しについて御報告をさせていただきます。



きます。

資料につきましては、お手元に、前に映します資料と同じ参考資料7、パワーポイント資料を御用意ください。

まず、都市計画区域マスタープラン等とはということで、1つ目、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、都市計画区域マスタープランと呼んでいるものでございます。2つ目、「都市再開発方針等」と、まとめて呼んでおりますけれども、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。それから3つ目、市街化区域と市街化調整区域との区分、区域区分と呼んでいるものでございますけれども、この3つを見直すこととしております。

見直しにつきましては、社会経済情勢の変化に対応するため、おおむね5年ごとに行っておりまして、令和3年3月に、変更の告示を行う予定としております。

都市計画区域マスタープラン等の策定状況でございます。左から2列目、「都市計画区域名」とございますけれども、一番上が「神戸」から、一番下の「南あわじ」まで、全部で20の都市計画区域がございます。この都市計画区域を地域のまとまりがある、おおむね県民局ごとの7つの地域に分けまして、都市計画区域マスタープランを策定しております。

また、都市再開発方針等と区域区分につきましては、神戸、阪神間、東播、中播、西播の5つの都市計画区域で定めております。これらは、いずれも平成28年3月に決定しております。また、神戸につきましては、神戸市が決定することとなっております。

これらの見直しにつきましては、関係機関との協議などを円滑に行うため、「阪神地域」と「それ以外の地域」に分けまして、時期をずらして作業を進めております。このため「阪神地域」につきましては、今年の1月に御報告をさせていただいております。表で着色をしております、「東播磨」から「淡路」の、5地域につきましては、本来5月に御報告する予定でございましたけれども、緊急事態宣言とも重なりましたこともございまして、資料をお送りしまして、御意見を書面で頂くこととさせていただいております。

本日は、その5地域につきまして、御意見等を踏まえた案を作成しておりますので、改めて御報告をさせていただくものでございます。

今後の予定でございますけれども、1月中旬から、都市計画法に基づく「案の縦覧」を行い、2月に「都市計画審議会」への付議、国土交通大臣との協議を経まして、来年3月末に変更告示を行う予定としております。

それでは、1つ目の、「都市計画区域マスタープラン」について御説明をいたします。こ

ここからは、報告資料1、東播磨地域のマスタープランの本文でございます。こちらの1ページからと、参考資料1、「マスタープランの概要版」も併せて御参照いただければと思います。

まず、「都市計画区域マスタープラン」の位置付けでございます。上位計画として、「21世紀兵庫長期ビジョン」がございまして、その下に「まちづくり基本方針」、これは「21世紀兵庫長期ビジョン」の、まちづくり分野における基本方針として定められたもので、マスタープランは、これに即して定めるということとなっております。

また、「マスタープラン」は、「まちづくり基本方針」の下で、「兵庫県国土利用計画」などとの連携を図りながら策定するとともに、市町が定めます「都市計画マスタープラン」などは、これに即して定めるということとなっております。

なお、「21世紀兵庫長期ビジョン」と「まちづくり基本方針」につきましては、参考資料10、11に、それぞれ概要資料をお付けしておりますので、また御確認いただければと思います。

それでは、これまでに頂きました御意見の内容について、簡単に御報告いたします。

まず、コロナ禍に関する御意見といたしまして、「感染症対策と、今後の都市計画との関連の検証が必要」、「マスタープランは、ポストコロナの兵庫の将来像が十分議論され提示されてから提案すべき」。それから「但馬・丹波など、地方の農業振興、生活施設、（教育・医療・雇用）をより充実させるべき」、これにつきましては、「地方と都市間の物流を支える、社会基盤整備の充実も不可欠」、「医療施設をはじめ、パンデミックでも耐え得る社会基盤水準の検討が必要」という御意見でございます。

「これまでの災害とは異なる事態についての、対応の記述が必要」につきましては、「地方に自立生存圏を形成し、平時から都市住民がそことつながる、都市と地方が共生する関係が必要」という御意見でございます。

それから「インバウンドに頼らない地域づくりの検討が必要」、「地域連携型都市構造が、コロナ禍でも有効であることを明記すべき」という御意見。このうち赤で示しております一番上と、その次の「都市計画との検証が必要」、それから「十分議論されてから提案すべき」という御意見についての対応でございます。

県や国では、今後の都市づくりに関する方向性を示しております。まず、本県における動きとしまして、有識者による「ポストコロナ社会兵庫会議」が、令和2年7月に「ポストコロナ社会に向けて」を提言されました。このうち、都市計画に関連する項目といたしまして、

「分散型社会への転換」、地方分散政策による「大都市集中の是正」、テレワークなどの新たな働き方や暮らし方、二地域居住などの「新しいライフスタイルの創造」。

それから、「デジタル革新の加速」としまして、テレワーク、オンライン教育などの通信が、どこでも誰でも提供を受けられるよう「高度な通信設備能力の整備」などが提言をされております。

また、国土交通省では、様々な分野の有識者にヒアリングを行い、「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」をまとめておまして、令和2年8月31日に公表をされております。これには、「都市（オフィス等の機能や生活圏）の方向性」としまして、職住近接に対応するまちづくりや、都市規模の異なる複数の拠点が形成される役割分担、「都市交通」では、多様な移動手段の確保と自転車利用の環境整備、「オープンスペース」では、ニーズに応じた柔軟な活用、「データ・新技術等を活用したまちづくり」では、活用に向けた取組のペースアップ、「複合災害への対応等を踏まえた事前防災のまちづくり」では、適切な土地利用規制や誘導等による安全な宅地の形成などが挙げられております。

5月にお送りしましたマスタープランの案には、コロナに関する記述はございませんでしたが、これらの動きを受けまして、今回、追記をいたしております。

まず、報告資料1の9ページ、「都市計画の現状と課題」のところに、「新型コロナ危機の経済社会への影響」、「新たな働き方や意識の変化への対応」の項目を追記いたしております。内容ですけれども、新型コロナウイルス感染症の拡大は、一極集中型社会の脆弱性が明らかになり、テレワークなどの働き方の広がり、オープンスペースの重要性の再認識、データや新技術の更なる活用などを踏まえた都市づくりが必要となるとしております。

次に、報告資料の11ページ、「都市づくりの基本理念」のところに、「分散型社会に対応した都市づくりの推進」の項目を、こちらも新たに追記しております。

「東京等の大都市への一極集中を是正し、分散型社会に対応した都市づくりを進める」としまして、都市部での主要な駅周辺では、充実したオープンスペースやゆとりある空間を備えた安全で良質なオフィスや都市型住宅の誘導、それから、郊外や地方部では、居住や働く場、憩いの場などの様々な機能を備えた住宅地の形成と、二地域居住を促進する「地域創生の更なる推進」。公園などについては、これまでにない働く場としての機能など、地域の多様なニーズに応じた柔軟な活用を行っていくことなどの「公園・緑地等のオープンスペースの柔軟な活用」。公共交通や自転車などと、自家用車等とのバランスのとれた輸送手段を確保する「交通ネットワークの形成」。情報通信基盤整備と整備の促進と、データ・新技

術等を活用した都市づくりの検討を進める「更なるデジタル化への対応」を追記しております。

その他、コロナ以外の主な御意見としまして、下の枠のところですが、「砂防事業等の防災対策の推進が必要」、「中山間地域の空き家対策等活力の維持」、それから「交通手段の確保を図るための自動運転に対応した道路整備が必要」、「通信基盤の整備」と「コウノトリ但馬空港の滑走路延長が必要」、「自転車の活用政策が必要」それから「都市農地の保全への取組促進」と、「我がまちの景観を守る視点が必要」との御意見をいただいております。

それから、コロナ禍に関する御意見も含めまして赤で示しており、御意見への対応や、新たに追記を行っている部分につきましては、当該部分の御説明の際に御報告をさせていただきます。

それでは、都市計画区域マスタープランの内容について御説明をいたします。マスタープランの記載事項の構成でございます。第1のところは、役割や対象区域などの「基本的事項」、第2のところは、現状と課題や都市づくりの基本理念などの「都市計画の目標」、それから、第3に、都市計画の目標と区域区分の決定の有無、主要な都市計画の決定の方針などを記載しております。

それでは、基本的事項です。マスタープランの「役割」につきましては、「中長期的視点に立った、地域の将来像及びその実現に向けた、広域的・根幹的な、都市計画の方向性を示す」もので、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」、これは市町が作成します都市計画マスタープランのことですけれども、これらにつきましては、都市計画区域マスタープランに即して定めることが求められております。

「策定単位」は、神戸を除く19の都市計画区域につきまして、地域的なまとまりのある6つの地域ごとにマスタープランを作成しております。「目標年次」は令和7年としております。

次に、都市計画区域マスタープランの見直しのポイントでございます。まず、本県における新たな政策といたしまして、「兵庫2030年の展望」が平成30年に策定をされております。それから、「兵庫地域創生戦略」も、2020年からの計画が策定されております。

都市計画に関連する新たな課題といたしまして、「気候変動等による高潮被害等の自然災害の増加」につきましては、平成30年台風21号により、阪神地域などで高潮被害が発生するなど、自然災害が頻発していること、それから子育てをする女性の有業率が上昇をしており、「女性の社会進出や、共働き世帯が増加」していること、それから「空き地・空き家の

増加による都市の低密度化」につきましては、平成 30 年度調査で、兵庫県内で約 36 万戸の空き家が発生しておりまして、今後も増加が見込まれていること、それから「都市機能の更新・集積の遅れによる、都市の魅力の低下」につきましては、東京圏や大阪への人口が流出しており、地域創生の更なる取組による、魅力あるまちづくりが求められていること、「都市農地」につきましては、国が定めました「都市農業振興基本計画」におきまして、これまでの宅地化を進めるという考え方から、都市に「あるべきもの」という考え方に変わったことなどが挙げられます。

「見直しの基本的な考え方」といたしまして、現行のマスタープランの骨格を維持しつつ、社会経済情勢の変化を踏まえた、都市計画の方向性を盛り込むということとしております。

次に、第 2 の都市計画の目標でございます。資料は報告資料 1 の 3 ページから 17 ページまでの部分でございます。ここには兵庫県全体の共通事項を記載しております。参考資料 1 の概要版では、1 枚目の左の真ん中辺り、「第 2 都市計画の目標」というところと右側全部の部分となっております。また、報告資料 1 につきましては、報告資料 1 の 3 ページから 17 ページにつきましては、報告資料 2 から報告資料 5 では、同じものとなるため省略させていただいております。御了承いただきたいと思います。

まず、「1 都市計画の基本的な視点」でございます。「(1) 本県の将来像」では「21 世紀兵庫長期ビジョン」や「兵庫 2030 年の展望」、「兵庫県地域創生戦略」が上位計画として定められております。

「(2) まちづくり基本方針」でございます。「21 世紀兵庫長期ビジョン」の、まちづくり分野における基本方針として定められたもので、マスタープランはこれに即して定めるということとなっております。

次に、現状と課題でございます。見直しのポイントのところにありました社会経済情勢の変化に対応するため、「(1) 人口減少と超高齢化社会が進行」では、女性の社会進出や共働き世帯の増加に対応するため、職場や子育て施設等と住居が近接した「持続可能な生活圏の確保」、それから、空き地・空き家の増加に対応する、「市街地や集落の低密度化対策」、「(2) 防災対策の必要性の増大」では、土砂災害や高潮などの水害等、自然災害に対応する、「防災・減災への更なる対応」、それから「(4) 地球環境への配慮」では、都市農地の役割・機能の見直しから、「都市と緑との共生」、「(6) 地域の主体性の高まり」では、人口の偏在や減少を抑制するため、地域の魅力の向上を図る「地域創生等の取組」、「(7) 新型コロナウイルスの経済社会への影響」はコロナ禍を受けて追記した部分で、「新たな働き方や、意識の変

化への対応」した都市づくりを進めていく必要があります。

次に、上位計画や現状と課題から、3番の「都市づくりの基本理念」を定めております。

「(1) 安全・安心な都市空間の創出」、「ア 総合的な防災、減災対策の強化」では、都市の耐震化・不燃化や密集市街地の改善と、防災・減災対策、それから津波のほか、高潮被害の教訓から高潮対策などの強化、浸水被害や土砂災害に対する総合的な治水対策や、災害に強い森づくり、これにつきましては、「防災対策が必要」という御意見に対応したところで、各地域の方針の中にもそれぞれ記載をさせていただいております。それから、土砂災害特別警戒区域などの、災害リスクを踏まえた市街化の抑制を進めていくこととしております。

「イ 全員活躍社会の推進」では、2つ目、女性の社会進出や共働き世帯の増加から、子育て施設などの充実した環境づくりを進めていくこととします。

それから、「ウ 分散型社会に対応した都市づくりの推進」は、新型コロナ危機から新たに設けた項目で、先ほど御説明をさせていただいたものでございます。

次に「(2) 地域主導による都市づくり」の、「イ 地域資源を生かした都市の活性化」では、「地域の人々に親しまれている景観資源の創造・保全と地域住民の意識高揚や活動の促進」、これにつきましては、「我がまちの景観を守る視点が必要」という御意見に対応したものでございます。

それから、都市部では空き地・空き家の活用と流通促進、地方部におきましては古民家や町屋などの、空き家を活用した交流や移住の促進、これは「中山間地域の集落の空き家対策等、活力の維持が必要」という御意見に対応したものでございます。

続いて「住宅地周辺のまとまりある農地の保全活用」につきましては、「都市農地の保全への取組促進が必要」との御意見に対応した部分でございます。また、「市街化調整区域の活力維持や産業活性化への支援」を進めていきます。

それから、「ウ 民間投資の誘導」です。病院や商業施設などの維持に必要な、一定の人口を持った地域の形成などを進めていくこととします。それから、「エ 情報ネットワーク等の活用」、ICTやIoTなど、情報ネットワークや革新技術を活用した都市づくりの検討を進めていくこととしております。

次に、「(3) 持続可能な都市機能の形成」でございます。ここは頂いています御意見のうち、「地方と都市間の物流を支える、社会基盤整備の充実が不可欠である」という御意見と、「地方に自立生存圏を形成し、平時から都市住民が、こことつながる都市と地方が共生する関係が必要」という御意見に対応した部分でございます。本県では、「地域連携型都市構造」

の実現を目指しております。これは、大都市、地方都市、中山間地域等が、産業、医療・福祉、商業等の諸機能におきまして、役割分担・相互連携し、各地域が活力を持って自立することを目指すもので、医療、商業などの都市機能が集積した地区を「都市機能集積地区」と呼んでおりますけれども、これを交通ネットワークで結び、人・もの・情報等の還流による新たな交流や、地域のにぎわいを創出していこうというものでございます。

また、「新型コロナ危機で、脆弱性が明らかになった集中型社会から分散型社会への転換」も図ることができ、「地域連携型都市構造が、コロナ禍でも有効であることを明記すべき」という御意見を受けて記載をしたものでございます。

それから「地域連携型都市構造」の実現に向けて、「市街地エリア」では、都市機能集積地区での機能の更新や充実、それから「市街地以外のエリア」につきましては、日常生活に必要なサービス機能の確保などを進めていくこととします。

次に「都市機能の役割分担と連携の方針」でございまして、都市機能の集積度や圏域の広さなどに応じまして、3つに分類しております。

まず、「①広域都市機能集積地区」につきましては、地域を越える広域的な圏域を持つ、神戸、姫路市の中心部。「②地域都市機能集積地区」につきましては、主要駅や官公庁周辺などの、都市機能が一定以上集積した地区。「③生活都市機能集積地区」は、日常の生活圏を対象とした地区で、日常生活に密着した都市機能の集積した地区としております。

「交通ネットワークの方針」につきましては、「自転車の活用政策が必要」という御意見を受けまして、「自転車通行空間の計画的な整備等による自転車ネットワークの形成の促進」を記載しております。

これらの地区間の人の移動や、物流を広域的な公共交通や幹線道路等である「広域連携軸」、地域内の移動を支えます「地域内連携軸」、路線バスやコミュニティバス等の「日常生活圏の移動」の確保を進めていくこととしております。また、「自動運転車の安全確保のための道路整備」との御意見をいただいておりますが、現時点では実証実験段階でございまして、ここで「検討」という表現で記載させていただいております。

「地域連携型都市構造」の概念図でございまして、日常生活に必要な機能は、それぞれの地区で確保いたしまして、不足する都市機能につきましては、鉄道駅周辺などの「地域都市機能集積地区」と公共交通や幹線道路で結びまして、都市機能を補完しようというものでございます。

それでは、ここから「東播磨地域」と「西播磨地域」の都市計画区域マスタープランにつ

きまして、一括して御説明をさせていただきます。

資料につきましては、報告資料1、それから報告資料2、それぞれ18ページからでございます。参考資料1につきましては、概要版、2枚目が「東播磨」、3枚目が「西播磨」となっております。

それでは、両地域の「都市計画の目標」でございます。地域の位置、地勢でございます。「東播磨」では、明石、加古川など8市3町、「西播磨」では、姫路、たつのなど5市6町が対象となっております。

次に、人口・世帯数でございます。「東播磨」の人口につきましては、平成27年の約99万人から令和27年には約80万人まで減少、世帯数も約38万世帯から約30万世帯まで減少する見込みとなっております。「西播磨」につきましても、人口は84万人から約66万5,000人まで減少、世帯数も約32万世帯から25万6,000世帯まで減少するという見込みとなっております。

それから産業の状況でございます。産業別就業人口構成比につきましては、「東播磨」も「西播磨」もほぼ同様で、3次産業が約6割を占めておりまして、1次産業は約2%という状況でございます。

次に、「東播磨」の「交通」でございます。中国自動車道、国道2号などが整備されておりまして、東播磨道、八幡稻美ランプより北側が整備中となっております。JRや山陽電鉄、神戸電鉄などの鉄道と、明石港と淡路島を結ぶ航路も開設されております。

次に、「西播磨」の「交通」でございます。中国自動車道、国道2号が整備されております。鉄道はJRや山陽電鉄、智頭急行、また姫路港から家島、小豆島を結ぶ航路が開設されております。

次に、「地域資源」でございます。「東播磨」ではものづくり産業など、それから「西播磨」では、姫路城などの歴史的遺産などが挙げられます。

次に「(2) 将来の都市像」の「現在の都市構造」でございます。「東播磨」の臨海部ではゆとりある市街地が連たんし、鉄道駅周辺や幹線道路沿いに都市機能が集積をしております。内陸部でも鉄道駅や幹線道路の周辺に都市機能が集積しておりまして、JRなどの鉄道を中心とした交通ネットワークが形成されております。次に、「西播磨」ですけれども、姫路市中心部から都市機能が集積する地区が連なりまして、内陸部では、鉄道駅周辺や幹線道路沿いに都市機能が集積し、鉄道を中心とした交通ネットワークが形成をされております。

次に、「目指すべき都市構造」でございます。「東播磨」では、臨海部で神戸市や姫路市の



「広域都市機能集積地区」との役割分担に留意し、地域全体の都市機能の集積を図ること、「西播磨」では、姫路市中心部の「広域都市機能集積地区」での、都市機能の更新・強化と、国際的な観光交流の促進などを図ってまいります。

また、両地域共通で市街地エリアでは、主要駅周辺の高度利用や都市農地の保全・活用、災害リスクに応じた市街化の抑制、市街地以外のエリアでは、集落の機能維持や活性化、市街地等との連携の維持・確保を図ることとしております。

次に、区域区分の決定の有無でございます。現在、「東播磨」では「東播」、「西播磨」では「中播」と「西播」が、市街化区域と市街化調整区域の区域区分がある都市計画区域で、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ることとします。それ以外の都市計画区域につきましては、急激かつ無秩序な市街化の進行が想定されないため、区域区分は定めないことといたします。

「3 主要な都市計画の決定の方針」でございます。「(1) 地域連携型都市構造化に関する方針」でございます。「東播磨」「西播磨」とも、臨海部は都市機能の維持・充実、内陸部では隣接する「都市機能集積地区」間での、都市機能の相互補完を図っていく方針としております。

「西播磨」の姫路中心部の「広域都市機能集積地区」は高次都市機能などの充実、国際観光拠点としての魅力向上を図っていくということとしております。「地域都市機能集積地区」はJRや山陽電鉄の主要駅等を中心に設定をしまして、都市機能の確保と相互補完、それから「生活都市機能集積地区」は旧役場周辺等の、生活に密着した都市機能の集積を図ります。

次に、「都市機能の利用圏人口の維持」につきましては、日常生活に必要な都市機能や公共交通の維持と、集落などでは安心して住み続けられる環境整備等の柔軟な対応を行います。

「広域連携軸」は播磨臨海地域道路等の整備による広域ネットワークの強化を図り、「地域内連携軸」は鉄道、国道、県道等による地区間の連携強化、「日常生活圏内の移動」は路線バスやコミュニティバスなどによる、公共交通ネットワークの維持や確保、駐輪場や自転車レーン等の整備による自転車の活用、これにつきましては、「自転車の活用政策が必要」という御意見に対応した部分でございます。

次に「(2) 土地利用に関する方針」で「線引き都市計画区域の土地利用」でございます。ここでは市街化区域と市街化調整区域のある、「東播磨」の東播と、「西播磨」の中播、西播、都市計画区域が対象となっているものでございます。「住宅地」は地区の特性に応じた用途・密度・形態の適切な誘導、「商業・業務地」ではゆとりある空間を備えた、安全で良質なオ

フィスや都市型住宅等による利便性の向上と「まちなか居住」の促進、これは、コロナ危機からの県の提言などを受けた部分となっております。「工業地・流通業務地」では、臨海部やインターチェンジ周辺等におきまして、既存産業の充実や新たな産業拠点の形成などを図ってまいります。

次に、「イ 市街地において特に配慮すべき土地利用の方針」です。「東播磨」ではオールドニュータウン等の再生、「西播磨」では姫路市中心部の芸術・文化などの、高次都市機能の集積や周遊型観光の拠点整備などを促進します。

また、都市機能が充実している区域等への都市機能のさらなる誘導や災害リスクの発生の高い区域などでの、住宅の建築抑制等の検討、「都市と緑・農の共生の土地利用」につきましては、「都市農地の保全への取組促進」が必要という御意見に対応した部分でございます。

それから、「ウ 市街化調整区域の土地利用の方針」では、優良農地の保全や地区計画、特別指定区域制度の活用により、地域の活力維持に資するまちづくりの促進、インターチェンジや幹線道路周辺における、産業用地需要等の計画的な開発の誘導を図ることとしております。

次に、「非線引き都市計画区域の土地利用」でございます。ここでは、「東播磨」では、「中」「東条」「吉川」の各都市計画区域、「西播磨」では、「山崎」「西播磨高原」の都市計画区域が対象となります。

「ア 地域の特性に応じた土地利用コントロール」では、インターチェンジ周辺など開発圧力が比較的強い地域では、用途地域の指定等による土地利用コントロールを促進してまいります。

「イ 計画的な整備・改善による市街地の質の向上」では、「東播磨」では、幹線道路ネットワークの利便性を生かした産業立地の促進、「西播磨」では、播磨科学公園都市の先端科学技術関連企業の誘致などを図ってまいります。

次に、「(3) 都市施設に関する方針」です。「社会基盤整備プログラム」などに基づく計画的な整備などを進めることとし、「交通施設」は「東播磨」では、東播磨道の整備や東加古川駅周辺の連続立体交差事業、「西播磨」ではJR姫路駅と英賀保駅間の新駅設置、また、広域連携軸などに位置付けました幹線道路の整備や、播磨臨海地域道路の早期事業化などを進めまして、「河川・下水道」では、水産資源の確保に向けまして、豊かな海を実現するための下水処理場の季節別運転の取組の推進ということを追加をいたしております。

「(4) 市街地整備に関する方針」でございます。「東播磨」では、加古川駅周辺では再開

発を促進するとともに、明石市役所の西側、明石港東外港地区の計画的な市街化、市街地形成の推進、「西播磨」では、姫路市中心部での再開発による医療や文化施設などの高次都市機能集積、JR東姫路駅周辺など、利便性が高い市街地の低未利用地では、面的整備事業による土地利用の増進を図ってまいります。また、都市計画法の特例制度、例えば、容積率の緩和などの活用によります民間投資の適切な誘導、それからユニバーサル社会づくり推進地区での、参画等を支援するための重点的な施設整備につきましては、誰もが社会参画するということから表現を改めております。

次に、「(5) 防災に関する方針」でございます。均衡のとれた都市施設の配置とネットワーク化、都市の耐震化と不燃化等を「方針」としまして、「地域防災拠点」等の連携や緊急輸送道路などの整備を進めてまいります。それから「兵庫県高潮対策10箇年計画」等による、津波や高潮対策への推進、それから砂防堰堤や治山ダム、緊急防災林の整備等「災害に強い森づくり」の推進、これは「近年の豪雨を踏まえた、砂防事業等の防災対策の推進が必要」という御意見に対応したもので、各地域の方針にも反映をいたしております。

「(6) 景観形成に関する方針」です。「ふるさと兵庫景観づくり基本方針に基づく景観形成の取組の促進」につきましては、「我がまちの景観を守る視点が必要」という御意見から記載をしているものでございます。それから地域の歴史的な景観の保全・形成とともに、「西播磨」では、佐用郡地域での星空景観の保全を図ってまいります。

「(7) 地域の活性化に関する方針」です。「東播磨」では、「いなみ野ため池ミュージアム」の参画と協働の取組促進、「西播磨」では、国宝姫路城などを生かした滞在型観光の促進、たつの市伝統的建造物群保存地区などの地域資源を生かした交流の促進などを進めてまいります。また、都市部におきましては、空き地・空き家のリノベーション等による流通促進、古民家再生等による二地域居住や移住定住、テレワークやワーケーション等の新たな働き方に対応したオフィスの提供や企業誘致の促進、これはコロナ禍を受けまして表現を見直した部分でございます。さらに、「自然環境など地域特性を生かしたサイクルツーリズムの推進」につきまして、「自転車の活用政策が必要」という御意見を受けたものとなっております。

以上が、東播磨と西播磨の都市計画区域マスタープランでございます。

次に、ここからは「但馬地域」「丹波地域」「淡路地域」の都市計画区域マスタープランにつきまして、御説明をさせていただきます。

資料につきましては、報告資料3、これが「但馬」になります。報告資料4が「丹波」、

報告資料の5が「淡路地域」でございます。それぞれ18ページからとなっております。参考資料1の概要版につきましては、4枚目が「但馬」、5枚目が「丹波」、6枚目が「淡路」となっております。

それでは「都市計画の目標」でございます。地域の位置、地勢でございます。「但馬」につきましては、豊岡、新温泉など3市2町、「丹波」は丹波篠山市と丹波市の2市、「淡路」につきましては、洲本市、淡路市、南あわじ市の3市でございます。

次に、人口・世帯数でございます。「但馬」の人口につきましては、平成27年の約17万人から令和27年には11万人まで減少、世帯数も約6万世帯から4万世帯まで減少する見込みとなっております。「丹波」でも10万6,000人の人口が約7万人強まで減少、世帯数につきましても、4万世帯から約2万7,000世帯まで減少、「淡路」では、約13万5,000人の人口が8万人強まで減少する見込みで、減少率につきましては県内で一番高い約40%減となる見込みとなっております。世帯数につきましても、約5万3,000世帯から約3万3,000世帯まで減少、それから「65歳以上人口比率」につきましては、約34%から約46.4%まで上昇する見込みで、これも県内で一番高い数値となっております。

次に、産業の状況です。産業別就業人口構成比につきましては「東播磨」や「西播磨」と異なり、第1次産業の割合が高く、特に「淡路地域」では約2割を占めている状況となっております。

次に、「但馬」の「交通」でございます。今後、北近畿豊岡自動車道と山陰近畿自動車道が豊岡市内で接続される予定となっております。また、コウノトリ但馬空港から大阪国際空港への路線が開設されております。続いて、「丹波」でございます。舞鶴若狭自動車道などと、JR、高速バスが神戸・大阪方面等を結んでおります。さらに「淡路」でございます。神戸淡路鳴門自動車道と国道28号、高速バスが神戸方面や徳島方面を結んでおりまして、岩屋港と明石港を結ぶ航路などが開設されております。

次に「地域資源」です。「但馬」や「丹波」では、歴史的なまちなみ、「淡路」では豊かな農水産物などが挙げられます。

次に「(2) 将来の都市像」の「現在の都市構造」です。「但馬」や「丹波」では、限られた平地の街道沿いなどに市街地が島状に分布し、幹線道路による交通ネットワークで公共交通を補完しております。「淡路」では、臨海部の平地に市街地が島状に分布し、幹線道路による自動車中心の交通ネットワークを形成しております。

次に、「目指すべき都市構造」で、3地域とも交通ネットワークによる地区間の連携強化

により、都市機能の相互補完を行い、地域全体の都市機能を確保すること、それから「市街地エリア」では、自然や景観などを生かした魅力ある市街地の形成や、国内外の来訪者との交流の拡大と災害リスクに応じた市街地の抑制、「市街地以外のエリア」につきましては地域主導による活性化の促進、デマンド型交通や情報ネットワークの活用などによる、市街地等との連携の維持・確保を図ることとしております。

次に、「区域区分の決定の有無」でございます。但馬、丹波、淡路の各地域内の「都市計画区域」では、急激かつ無秩序な市街化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いたします。

次に、「主要な都市計画の決定の方針」でございます。「(1) 地域連携型都市構造化に関する方針」です。3地域とも都市機能の相互補完と地域内外との連携、「地域都市機能集積地区」はJRの主要駅や既成市街地などを設定し、都市機能の維持・充実、「生活都市機能集積地区」は旧役場周辺等の、生活に密着した都市機能の集積を図ってまいります。

次に、「都市機能の利用圏人口の維持」につきましては、都市機能集積地区の魅力ある市街地の形成や公共交通網の利便性の向上、集落などでは安心して住み続けられる環境整備等の柔軟な対応を行ってまいります。

「広域連携軸」につきましては、地域内外を結ぶ広域交通ネットワークの強化を図り、「地域内連携軸」につきましては、国道、県道等による地域間の連携強化、「日常生活圏内の移動」につきましては、路線バスやコミュニティバスなどによる公共交通ネットワークの維持・確保や「駐輪場や自転車レーン等の整備による自転車の活用」、これにつきましては「自転車の活用政策が必要」という御意見に対応した部分でございます。

「(2) 土地利用に関する方針」でございます。「地域特性に応じた土地利用コントロール」につきましては、インターチェンジ周辺など開発圧力が比較的強い地域では、用途地域の指定等による生活環境の悪化防止、「計画的な整備・改善による市街地の質の向上」では、3地域とも産業立地の促進などを図ってまいります。

次に、「(3) 都市施設に関する方針」でございます。「社会基盤整備プログラム」などに基づきます計画的な整備などを進めることとしまして、「交通施設」では、「但馬」では北近畿豊岡自動車などの整備促進、それからコウノトリ但馬空港の路線展開の取組促進、これにつきましては、「コウノトリ但馬空港の羽田就航に向けた滑走路延長が必要」という御意見に対応しまして、羽田も含め他の路線展開も検討されているということでございますので、表現を見直しております。「丹波」では、東播丹波連絡道路の未着工区間の早期事業化によ

る基幹道路ネットワークの形成、「淡路」では自転車走行の環境整備と大鳴門橋へ自転車道の設置検討などを進めてまいります。「公園・緑地」では、県立公園の適正な維持管理などとともに、「淡路」では、県立淡路島公園の民間活力導入による、にぎわい施設の整備を進めてまいります。「河川・下水道」では、「但馬」ではコウノトリの野生復帰を推進するための生物多様性を確保する河川整備、「淡路」におきましても、豊かな海を実現するための、下水処理の季節別運転の取組の推進を追記いたしております。

次に、「(4) 市街地整備に関する方針」です。「但馬」では、インターチェンジ周辺での観光交流拠点等の検討、「丹波」では、県立柏原病院跡地等の計画的な利活用、「淡路」では、淡路市での複合拠点の形成を推進してまいります。

次に、「(5) 防災に関する方針」でございます。均衡の取れた都市施設の配置とネットワーク化、都市の耐震化と不燃化等を「方針」としまして、「地域防災拠点」等の連続や緊急輸送道路の整備などを進めてまいります。「但馬・淡路」につきましては、「兵庫県高潮対策10箇年計画」等による、津波や高潮対策の推進、それから砂防堰堤や治山ダム、緊急防災林の整備等「災害に強い森づくり」を推進してまいります。

「(6) 景観形成に関する方針」でございます。「ふるさと兵庫景観づくり基本方針」に基づきます「景観形成の取組の促進」につきましては、「我がまちの景観を守る視点が必要」という御意見から記載をしております。各地域とも歴史的なまちなみなどの形成や保全、それから「淡路」では、公園島淡路の魅力ある花と緑の景観の創造を図ってまいります。

「(7) 地域の活性化に関する方針」です。空き家、古民家等の活用による都市住民との交流、二地域居住や移住定住、テレワーク等の新たな働き方に対応したオフィスの提供や企業誘致の促進、これにつきましては、「インバウンドに頼らない地域づくりの検討が必要」という御意見に対しまして、インバウンドに頼り過ぎない地域づくりということも進めていく必要があるということから、表現を改めております。

以上が、但馬、丹波、淡路の都市計画区域マスタープランの御説明になります。

最後に、委員の皆様から頂いた御意見につきましては、本文の御説明の中で報告をさせていただいておりますが、これ以降のパワーポイントにも記載をしておりますので、また御確認いただければと思います。

以上で、都市計画区域マスタープランの報告を終わります。

○議長 ありがとうございます。

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、御意見がございませ

たらよろしく願いいたします。はい、お願いいたします。

○24 番 都市計画の対応のところで自転車が利用者しやすい環境整備と、あるいは長期ビジョンのところの将来像のところで環境優先社会、それから都市構造の形成のところでは、自転車通行空間の計画的な整備による自転車ネットワークを形成と言葉では書かれているんですけども、今度、具体的にどう都市計画に反映されているかということになってきます。

例えば、意見のところでも、自転車の活用政策が必要だという意見も書いてありました。でも、私は今の説明いろいろの文書を見てみたところ、ほとんど自転車のことは書かれていない。多くのところで、例えば、都市部では車による交通ネットワークというのは、ほとんど書いてあるわけですけども、自転車は、きれいな言葉では書かれてましたけど、具体性のところでは余り反映されていない。もっと自転車レーンとか、あるいは自転車奨励政策などが打ち出されてもいいのではないかと思うんですけど、その辺りはどうでしょうか。

○議長 事務局、お願いいたします。

○事務局 自転車の活用につきましては、兵庫県におきましては、「兵庫県自転車活用推進計画」というのを策定しておりまして、そちらの方で日常生活において自転車の活用を浸透させる。それからサイクルツーリズムの推進でありますとか、健康増進等、総合的かつ計画的に推進するというようなことが書かれております。これに基づきまして、市町のほうで自転車のネットワーク等の計画を策定しまして、実際に整備等を推進、促進してくという形になっております。

都市計画区域マスタープランにつきましては、その方針ということで、この中で、例えば、交通ネットワークの方針などの中に自転車活用、「兵庫県自転車活用推進計画」に基づき自転車通行空間の計画的な整備等を促進し自転車ネットワークの形成を図る、というようなことで、短くではありますけれども、記載をさせていただいているところでございます。

○議長 はい、どうぞ。

○24 番 私が申し上げたいのは、例えば、ああいうところでも、自転車のことに関するところで書かれてるところは、どこにもないですよ。だからもっと自転車奨励政策を都市づくり、まちづくりに自転車奨励政策をもっと打ち出すべきではないかと思うんですけども、言葉だけでしか書いてない、具体性がない、その点どうなんですかと聞いているわけです。

○議長 いかがでしょうか。

○事務局 具体的には全体版のところになるんですけども、16 ページの日常生活圏内の移動の辺りに、駐輪場や自転車レーン等の整備による自転車の通行環境の改善を図るというよう

なことを書かせていただいております。

○24 番 先程言いましたように、都市環境の、都市構造の形成のところで自転車通行空間の計画的な整備による自転車ネットワークの形成、書いてあるのは、これ一文だけです。あれだけ都市計画のこととか、いろいろ書いてある中でこれ一文だけです。今は環境、CO2の問題でも非常に、世界的に問題視されている時代です。そういうようなときにもっと、いつまでも車から自転車にシフトするというような政策が必要じゃないかなと思うんですけど、それに対してどうですか。

○議長 事務局、いかがでしょう。

○事務局 マスタープランは基本的な方針を書くものでございますので、具体的な自転車の活用計画につきましては、先程言いましたように県の自転車活用推進計画とか、それに基づきまして市町が自転車活用推進計画を作っています。さらに、それを受けて自転車道の整備などの計画も打ち出していきますので、そういうふうに階層的に物事は決まっていくということでございまして、今回マスタープランでは、こういう大きな一つの方針だけを示すというような構成にしております。

○24 番 また後で発言させてもらいます。

○議長 本文のところいろいろ自転車の記述がありますが、先程のパワーポイントによる説明では少し抜けているところもあるかもしれません。もう一度きちんと自転車の活用という観点で見直していただく、チェックしていただくことが必要かもしれません。今御指摘があったように環境との関連も非常に大事な視点かもしれないですね。

よろしいですか。どうぞ。

○19 番 コロナ禍におきます都市計画の対応のところの中の都市づくりの基本理念というところで、公園・緑地等のオープンスペースの柔軟な活用というところがございました。まさしくそういう考え方になってこようかと思うんですけども、ここで、これまでにない働く場としての機能という表現でございしますが、具体的にどのようなことをイメージされてるのかを、示していただければなと思います。

○議長 事務局、お願いします。

○事務局 このコロナに対しまして、在宅勤務等、職場に行かないということで、自宅でされるということもあるんですけども、自宅近所の公園で働くということも一つの活用の仕方かなということで、こういったことを記載させていただいております。なかなか働くだけということではありませんけれども、この考え方としましては、通信基盤等整備をいたしまし



て公園でも、単に遊びとか、レクリエーションの場というだけではなくて、違った使い方もできるようにということで記載をさせていただきました。

○議長 はい、お願いします。

○19番 近場、住宅の近くでということで、ワーケーションの近場版という感じでとったらいいのかな、どうでしょうか。

○事務局 そういう観点も含まれております。

○議長 そうですね。もう少し広い表現としたほうが誤解がないかもしれないですね。ありがとうございます。

いかがでしょう。ほかに何か御意見ございませんでしょうか。

○22番 但馬地域の都市計画マスタープランの案の中の32ページの上のところに、公共交通網の姿を明らかにするマスタープランを策定しという文言が、前回からこういったマスタープランという言葉で追加されておまして、この辺りは但馬地域全体としてのイメージをしておけばいいのか、どういうイメージでこの言葉を受け止めればいいのかということをお聞きしたいと思います。

というのは、その前のページ、どこのマスタープランでも使われてるんですけども、都市施策に関する方針として、人口減少や年齢構成の変化に対応するために、需要が高いと見込まれる地区での立地を基本とするとか、こういったことと連携して公共交通網のその全体像というのは考えていかないといけないわけですけども、前回から今回は、このマスタープランという言葉がちょっと追加になっていると思いますので、この辺りどういうイメージでこの言葉を受け止めさせていただいたらいいのか、御説明をお願いできればと思います。

○議長 事務局、お願いいたします。

○事務局 この部分につきましては、マスタープランというのは、地域公共交通網計画、地域公共交通計画というのが作ることができるようになりましたので、これをイメージして書かせていただいております。地域につきましては、鉄道とか、バスとか以外にも利用状況によりまして、それ以外のもの、コミュニティバスというようなことも、活用を考えていかなくてはいけないということで、こういったことを書かせていただいております。

○議長 お願いします。

○22番 すみません。最後、単純に、マスタープランというのは、これ但馬地域全体でのことなんでしょうか。各市町でマスタープラン、公共交通のものが作られているというのは見たことがあるので分かっているつもりではあるのですが、但馬地域全体として、先ほどの都市

施策に関する方針とリンクをして、マスタープランというのを策定するということであるのか、ないのかということ単純にいうと、どういったことになるのでしょうか。

○議長 事務局、お願いします。

○事務局 地域公共交通計画といいますのは、市町単独でも、地域まとまってでも作れるということで、但馬地域では、但馬全体で今策定をしようというところがございますので、但馬全体ということでございます。

○22番 分かりました。以上です。

○議長 ありがとうございます。ほかにいかがでしょう。

○1番 緑地計画を専門にしております。全ての地域の公園・緑地の部分について、いろいろな各地域の特性を表した景観とか、コウノトリの放鳥とか、いろいろなことを書かれていますけども、主に公園・緑地の存在機能ですね。あるから美しい、あるから防災になる。あるから雨水をためるとかいうようなことが書かれております。加えて利用効果ですね。来てスポーツを楽しむ、レクリエーションを楽しむというところまでも書かれています。近年は、もう一つ先の媒体効果とも言われてまして、そういった利用を通して地域が活性化する。コミュニティが強くなる。

例えば、ビジネスの場にもなって都市の中で、例えば、コロナ禍なんかでいいますと、お弁当を売ろうと思っても売るところがないんですね。店の中で売れませんから、そういうところでキッチンカーとか、公共施設で経済活動も行われるというようなことも言われてまして。媒体効果、地域貢献といいますか、地域活性化に資するということも少しニュアンスを書き加えてもいいんじゃないかという印象を持ちました。以上です。

○議長 はい、いかがですか。

○事務局 その件につきましては、確かに書かれておりませんので、検討させていただきたいと思います。

○議長 ありがとうございます。いかがでしょう。はい、お願いします。

○6番 都市計画というのは非常にモビリティと関連が深いんですが、先程から自転車の意見もありますけども、将来的なモビリティを、例えば、城崎温泉でもいろいろやっています。それから国交省でも実験をやっていますが、一つはシェアリングとか、あるいはもう一つは自動運転がこれから出てきます。

想像して非常に簡単なように、例えば、自動運転が出てくると都市内の駐車場って要らなくなるんですね。目的地まで行けば自動的にどこかに帰ってくれる。あるいはシェアリング

になってくると家の駐車場はほとんど要らなくなると、こういったことが、本来こういう都市計画の中でどういう変更を促すのか、あるいは過渡的な時期であれば、公共的な空間をどうやって再配置するのか、こういった問題に対して何らかコメントが必要なのか、あるいはそれは長期だから考えないのかということに関して、少し御意見をお聞かせください。

○議長 事務局、お願いいたします。

○事務局 本文の 16 ページの交通ネットワークの方針のところ、近年、急速に進歩している自動運転技術の播磨科学公園都市をはじめ各地における実証実験の結果や、国におけるスマートシティの考え方等踏まえつつ、新技術による「モビリティ・サービス時代」に対応した交通ネットワークの在り方について検討を進めるということで、検討という言葉ですけれども、少し書かせていただいております。ただ、区域マスタープランにつきましては、目標年次が5年後、令和7年となっておりますので、現時点では、この書き方にさせていただいております。もう少し研究等進んできますと、もう少し踏み込んだ記述ができるのかなとは考えております。

○議長 よろしゅうございますか。いかがでしょう。

○7番 スライドの中でも、コロナ感染症の状況を受けながら、「医療施設をはじめパンデミックでも耐え得る社会基盤水準を検討する必要」ということがうたわれていますけれども、また、兵庫県は非常に広い面積の中でいろんな医療事情、でも多くのところが、やっぱり医療や介護の人手不足ということが非常に緊急な課題になってきているかなと思うのですが、そのことに関しては、余り述べられていないように受け取ったのですけれども、もしかしたらうまく聞いてないのかもしれないので、その医療、福祉というようなところに関してはどのように盛り込まれておられるか教えていただけたらと思います。

○議長 事務局、お願いします。

○事務局 医療、福祉につきましては、都市部でも都市機能集積地区に確保する。地方部におきましても一定程度の集積のするところには確保しまして、ない集落につきましては、交通で結ぶということを書かせていただいております。皆さんが平等に医療、福祉等を受けられるような都市構造にしようということを書かせていただいております。その人的な話になりますと、都市計画から離れる部分もありますので、施設としての確保の部分につきましては、こちらの方で対応をさせていただいているという形でございます。

○7番 具体的には、今日御説明いただいた資料のどのあたりに載せておられるのか。見落としてしまったのかもしれないと思うので、お聞きしたいです。

○事務局 すみません。本文の 13 ページです。一番下のところの（3）持続可能な都市構造の形成のあのところです。その下の段落、地域連携型都市構造とはというところで、大都市部への一極集中を行うものではなく、大都市、地方都市、中山間地域等が産業、医療・福祉、商業等の諸機能において役割分担をし、相互連携をして各地域で活力を持って自立できる都市構造を目指すということで書かせていただいております。

○7番 分かりました。この中に福祉、医療という結構重要な、住民の生活にとっては重要なところだと思うのですが。その一文に盛り込まれておられるというところですね。分かりました。

施設そのものというだけではなくて、それこそ、いま遠隔診療というようなことも可能になってまいりましたので、ネットワークを作るという点も強調していただきながら、真に、本当に中山間部の地域では医療従事者、非常に不足していますし、医師が滞在、何しろ一日滞在しない状況というのも生まれてきたりもしていますので、そういった本当に夜間は誰も医療者がいなくなる地域も出てきているということをお考えいただきながら、そういった整理ということも気を付けていただければありがたいと思います。

○議長 ありがとうございます。いかがでしょう。

○事務局 今のお話につきましては、但馬地域版を見ていただきますと、報告資料の3番です。但馬地域の資料を見ていただきますと、26 ページのところです。

そこの（2）将来の都市像のあのところ、但馬地域の目指すべき都市構造につきましては、1つ目の段落のところの後半部分に、さらに、遠隔医療や教育、個人向け商品販売・配送システム等ということで、日常生活の持続性の確保を図るということで、地方部、特に人の少ないところにつきましても、そういったことが確保できるような表現は、地方部のマスタープランには書かせていただいております。

○7番 また医療というところも、ぜひよろしく願いいたします。

○議長 ありがとうございます。ほかにいかがでしょう。はい、どうぞ。

○24番 せっかく都計審の審議委員になりましたので、ぜひ、時間いただきまして発言したいと思います。

私、自転車大好きで世界中走り回ってきました。ヨーロッパを見たときに 10 年前から、例えばアムステルダムには、道路は時速 30 キロの道路、50 キロの道路、70 キロの道路、3 種類あるんです。30 キロのところはできるだけ車を通さないようにしてる。50 キロ、70 キロの道路のところには自転車レーンを併設しなければならないという条例を作ってるわけ

で、それが政策ですよ。その結果どうなったかという、自転車の利用率は10倍に増えた。54%の市民が自転車で通勤するようになったんです。10年前ですよ。

コペンハーゲンでもそうです。これも15年前、都市づくりの段階で自転車通勤を5割にするということを目指してやったわけです。これは一部じゃなくてヨーロッパ全域に広がってます。自転車奨励政策は、それに対して例えば、6番の委員の方が先ほど言われたシェアリングのこととか、新しい発想で言われた。答えをどう言われたか、私、よく分かりません。あるいは、私が自転車、格好いい言葉は見つかったんですけども具体的にどうするかというたら、探さなければならぬ旧態依然の計画できてるわけです。やっぱりもっと車から自転車へのシフトを図るべきですよ。

もうこれでやめますけども、自転車というのは心肺機能、心臓とか、肺の機能にものすごくいいんです。健康づくりにいい、将来的には医療費にも関係する。あるいは排気ガスは減り、騒音は減り、環境にも優しいんです。交通渋滞もなくなる。経済的である。いいことばかりじゃないですか。一つだけ欠点は交通事故です。だからこれは政策でやらないとダメなんです。政策で。

もう一点、よく話題になっているのがCO2の問題です。話題になりましたよね。CO2、あれも京都議定書で、2018年度の資料ですけども、基準年数値より、日本は今2.2%減ってるんです、CO2が。だけど逆に運輸部門、交通のほうです。運輸部門は1.4%増えてるんです。あるいは自家用車に限っていうと26.0%も増えてるわけです。これはなぜそんなことになっているか、政策ですよ。いまだに車の、車による交通ネットワークっていっぱい書いてありました。さっき見ても。ホントにもうちょっとそこをシフトしなくていいんですかと、いつまでも石油に頼った時代、もう石油の使い放題の時代は終わってるんですよ。そういうことから考えたらもうちょっと新しい発想で出していきたい。6番の委員が言われたようにシェアリングのことも、もうちょっと耳を貸すとかね。そういう姿勢が大事じゃないかなと思います。

今言った私の意見として、そういう意見が出たということだけでも結構ですから、きちんと記録していただきます。お願いします。

○議長 ありがとうございます。せっかくですので、御意見承りたいと思いますので、ぜひよろしくをお願いします。いかがでしょう。ほかにございますか。

○9番 2、3点お願いをしたいと思います。

この防災のところ。私も常に各市町に申し上げておりますが、防災農地を確保という

のを一言ここに入れていただいたら、これを具体的にどうというのは皆さん計画の中でやるから、プランの中では、それを一言入れていただきたいなと思います。

それから、非常に沿岸部とかで、住宅の密集しているところがあります。現に皆様方も御存じのとおり、その住宅へ入ってまともに歩いて通れないようなところがあるわけです。横向いて通らないと、それは都市計画を、それを直せと言っても直せませんから都市計画の中でバシャーと言っていて、ある市長に申しあげましたけれども、今こんなときに、そこを改良せいと言ったって金が何ぼあっても足りませんから、都計をうって30年先、40年先を目途にして開発していくのが一番いいんじゃないですかと言うことを申しあげたことがありますけれども、そういった地域の住宅環境なりの整備を図るということに、どこかで書いていただきますと大変ありがたいなと思います。

それから景観の関係で岩座神のほうの地区の保全形成の整備。現場を私も見て、ここを現職のときに表彰もしましたが、もう少し踏み込んで支援、金を出せというのは書けませんから、保全ための総合的な政策の推進とか、何かそのような言葉で、マスタープランの中で記載をしていただければ、また後のほうの事業も進みやすいのではなからうかなと思いますので、よろしくをお願いします。

○議長 ありがとうございます。事務局のほうで何か御意見ありますか。

○事務局 農地のほうにつきましては検討させていただきたいと思います。

それから、密集の住宅地につきましては、「兵庫県密集市街地整備マニュアル」というものを作成しております、それに基づきまして各種事業をし、改善を図っていこうということを進めておりますので、こちらの方、本文にも記載しております。

それから、景観の方につきましては、これも本文に今回記載をさせていただいておりますけれども、「ふるさと兵庫景観づくり基本方針」という景観の基本方針となるものにつきましても、こちらに記載をさせていただきまして、各役割分担をもって景観の形成に取り組んでいくということを書かせていただいております。景観につきましては、まちづくり技術センターのほうから、支援事業などもございまして、今例示を出していただきました岩座神などでも地区指定をされておりますので、補助とかいうのも可能になってるかと思いますので、そちらのほうも、また、よろしくおもしろいと思います。

○議長 それではいかがでしょうか。ほかに御意見、どうぞ。

○10番 前回もお尋ねしたことなんですが、この持続可能な地域連携型都市構造ですね。この考え方というのは、この従来から区域マスタープランの中で展開されていらっしゃるのです

が、このいわゆるコロナ禍の中でどうやって対応していくかということに関わって、この大都市とか、あるいは地方都市等が相互に連携するということで、その連携という内容が、その交通ネットワークによって人々が、この間を移動するということが中心に書かれているような気がいたします。

ただそうしますと、コロナの中で、これはコロナがいつまで続くかというのはよく分かりませんが、ステイホームというわけですし、人がひっきりなしに、ここで移動するという、しかもその公共交通機関を使って移動するというに関わって、若干の矛盾点が生じないかというようなこと、前回もお尋ねしたことかとは思いますが。今は、そのいわゆる宅配サービスみたいなこともどんどん進んでるわけで、人は移動しなくて、物のほうが家のほうにやってくるというようなこともあるわけですので、少し、多様な連携の在り方みたいなことが、書き加えたほうがいいんじゃないかという気がいたしますが、その辺りいかがですか。

○事務局 地域連携型都市構造、前にも少し出しておりますけれども、集落とか、地方部におきましては、その中でも都市機能が生きるように、生活が持続できるようにということで、その集落での持続性というのを考えた都市構造になってます。

平時につきましては、都市間での交流ということも当然視野に入れての話になりますので、大都市と地方都市、中山間地域等が連携をするということでいいかと思うんですけれども、こういうような非常災害時でありますとか、こういうコロナの時期につきましては、その地域、地域の集落の中でも、地域の中でも持続できるような考え方を持っておりますので、その大都市との関わりが必ず必要かというのと、そうではなく、その地域単位での持続性も見据えた考え方であるかと思っております。

○議長 いかがですか。なかなか難しい問題ですけれども。

○事務局 ちょっと補足しますけれども、多分連携をしなきゃいけない機能と、ある程度先生おっしゃったように、例えば、宅配とか、遠隔のICTを活用して利用できる機能とか、様々あると思うんですけれども、やはり骨格の機能というのは、例えば、全部の都市に備えてることは不可能でございますので、そこはやはり連携をしながらネットワークを使ってやらなきゃいけないですし、今でもおっしゃられたように、例えば、日常生活に必要な商品の販売何かは、宅配とか、いろいろシステムありますので、そういうものに使えると、そういう少し仕分けは要るんですけれども、骨格としては、やはりこれからの地域連携型という制度は、これからの人口減少社会においては必要な機能だと考えております。

ただ、やはりものによってはおっしゃるように、これに連携せずに相手からやってくると

いう仕組みも当然ございますので、その辺は本文でも少し書き加えておりますけれども、日常生活圏に必要な機能というのは、例えば、宅配とか、移動販売とか、そういうものを使って確保できるというような仕組みも、当然使いながら生活していくという、必要になるじゃないかなと思います。

○議長 ありがとうございます。

○10番 おっしゃるとおりで、その基本的な構造というのはいいとは思いますが、その交通によって人が移動するだけだというようなそういうこと、私のほうでは捉えたものですから申し上げた次第でございまして、おっしゃるように多様な交流の在り方みたいなもの、あるいは方法というものが、そこに担保されるということであれば、それは結構だと思います。ありがとうございました。

○議長 ありがとうございます。

このマスタープランは、20年後の都市の姿を展望しつつ、目標年次は一応5年後ということになっておりまして、したがって5年置きに内容を見直していかないといけないわけです。ポストコロナの都市、地域の在り方というのはまだ議論の最中ではありますが、今後の議論につながるようなコメントもいただいておりますので、そういうことはきちんと整理をして頂いて、当面の目標年次までこの計画の中に書き込めることはもう一度検討して頂きたいと思います。よろしいですか。

皆様から非常に貴重な御意見いただきましたが、これらはきちんと整理を頂きまして再度追記、修正すべきところはないか是非検討して頂きたいと思います。今すぐにどこまでどう書けるかというのは、御回答は難しいと思いますので、よろしく願いいたします。

いかがでしょう。特に御意見、御質問ございませんので、次の報告事項に移らせていただきたいと思います。

「都市再開発の方針」の変更、「住宅市街地の開発整備の方針」の変更、「防災街区整備方針」の変更、「区域区分」の変更につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、都市再開発方針等の見直し案につきまして御説明をいたします。

資料につきましては、報告資料6、「東播都市計画都市再開発の方針（案）」、それからパワーポイントの参考資料8でございます。

「都市再開発方針等」とは、県では、「都市再開発の方針」、それから「住宅市街地の開発整備の方針」、「防災街区整備方針」、この3つの方針を指しております。「都市再開発の方針」につきましては、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に定めるもの、「住宅市街地の開発整備の方針」につきましては、大都市地域の都市計画区域におきまして、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に定めるもの、「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となっております。

次に、策定の状況です。表の右から2列目、赤枠のところですけれども、防災再開発方針等とありますけれども、定めがあるのが丸印のある「神戸」、「阪神間」、「東播」、「中播」、「西播」の5つの都市計画区域でございます。このうち本日は、神戸市が定める神戸と、昨年度に御説明を終えております阪神間を除く、「東播」、「中播」、「西播」について御説明をいたします。また、「西播」につきましては、3つの方針のうち「防災街区整備方針」のみを定めております。

それでは、「東播」及び「中播都市計画」の「都市再開発の方針」の案について御説明いたします。「都市再開発の方針」につきましては、「土地利用の転換、都市機能の強化、都市景観の向上、居住環境や防災機能の改善等」につきまして、整備課題を抱えている既成市街地等を「計画的な再開発が必要な市街地」として定めています。この「計画的な再開発が必要な市街地」につきましては、法律の条文から「1号市街地」と呼んでおります。この「1号市街地」の中で、整備課題が集中している地域を「課題地域」、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」、これを「再開発促進地区」と呼んでおりますが、これらを定めてまいります。

「東播都市計画」の「都市再開発の方針」につきましては、都市計画区域マスタープランで説明をいたしました、「地域連携型都市構造」を目指した安全・安心な魅力ある都市を形成するため、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を形成することとしております。1号市街地には15地域、再開発促進地区に3地区、課題地域21地区を明石、加古川、高砂、播磨町において定めております。

次に、「再開発促進地区」、3地区の一覧でございます。明石市「大久保駅前地区」のほか御覧のとおりでございます。定める地区等の位置図でございます。青色が「1号市街地」、赤色が「再開発促進地区」、黄色が「課題地域」となっております。

「再開発促進地区」の事例としまして、「JR加古川駅北地区」でございます。JR加古川駅の北側約25ヘクタールの区域におきまして、土地区画整理事業の実施により、商業や

業務機能の集積、住宅の供給など、駅前にふさわしい土地の高度利用を図ります。

次に、「中播都市計画」の「都市再開発の方針」です。資料につきましては報告資料6の14ページからとなっております。「都市再開発の方針」は「東播」と同様でございます。1号市街地17地域、再開発促進地域に14地区、課題地域に20地区、いずれも姫路市において定めております。

「再開発促進地区」14地区の一覧でございます。姫路市「姫路駅周辺地区」のほか御覧のとおりとなっております。定める地区等の位置図でございます。青色が「1号市街地」、赤色が「再開発促進地区」、黄色が「課題地域」でございます。

「再開発促進地区」の事例といたしまして、「姫路駅周辺地区」でございます。JR姫路駅の北側で、山陽電鉄の姫路駅を含みます東西約69ヘクタールの区域となっております。土地区画整理事業などの実施により、西播磨地域の中心にふさわしい都市環境と商業・業務機能等の充実を図ってまいります。その他の地区につきましては、報告資料6に載せておりますので、御確認をお願いいたします。

次に、「東播」及び「中播都市計画」の「住宅市街地の開発整備の方針」の案について御説明いたします。資料は報告資料7の「東播都市計画住宅市街地の開発整備の方針」でございます。「住宅市街地の開発整備の方針」では、「住宅市街地の開発整備の目標」、「良好な住宅市街地の整備または開発の方針」、そして「重点地区」を定めてまいります。「重点地区」につきましては、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」に適合するよう定めるものとされております。

「東播都市計画」の「住宅市街地の開発整備の目標」は、郊外部での新たな住宅市街地開発の抑制、既存ストックの質の向上による住宅市街地の更新で、「良好な住宅市街地の整備または開発の方針」につきましては、臨海部の主要鉄道駅周辺では、中高層を中心とした住宅市街地を形成し、生活支援機能の確保や、公共交通機能との連携に配慮した持続可能な住宅市街地を形成することとしております。

重点地区につきましては明石市の「大久保駅前地区」を初め、御覧の4地区となっております。「重点地区」の位置を赤色で示しております。

「重点地区」の事例として、明石市の「大久保駅前地区」でございます。JR大久保駅北側の約35ヘクタールの区域において、土地区画整理事業により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いたします。

次に、「中播都市計画」の住宅市街地の開発整備の方針でございます。資料は報告資料7

の8ページからとなっております。「目標」は「東播」と同時でございます。「方針」につきましては、主要な鉄道駅周辺では、面的整備事業による良質な住宅市街地を形成し、生活支援機能の確保や公共交通機能との連携に配慮した、持続可能な住宅市街地を形成するということとしております。

重点地区につきましては、いずれも姫路市の「阿保地区」と「英賀保駅周辺地区」となっております。

この「重点地区」の事例といたしまして、姫路市「阿保地区」でございます。JR東姫路駅の南側約90ヘクタールの区域におきまして、土地区画整理事業実施により、住宅と工場の地域が調和した良好な住宅市街地の整備を進めるものでございます。その他の地区につきましては報告資料7に載せておりますので、御確認をお願いいたします。

次に、「東播、中播、西播都市計画」の「防災街区整備方針」の案につきまして御説明いたします。資料は報告資料8でございます。「防災街区整備方針」には、防災機能を備えた街区を整備するため、建築物の共同建替えや、道路・公園等の整備を一体的かつ総合的に推進すべき地区を「防災再開発促進地区」として定めまして、火災や地震発生時に延焼防止や、避難上確保されるべき道路・公園等の公共施設を「防災公共施設」として定めてまいります。また、「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、「課題地域」として定めてまいります。

「東播都市計画」の「防災街区整備の方針」につきまして、防火・準防火地域や地区計画等の規制・誘導手法、市街地開発事業などを活用することで、安全・安心な市街地を形成することとしております。

「防災再開発促進地区」は、加古川市「篠原地区」の1地区で、防災公共施設として道路も位置付けをいたしております。「課題地域」は6市で11地区を定めております。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」となっております。

「防災再開発促進地区」の事例として、加古川市「篠原地区」でございます。JR加古川駅のすぐ西側1.4ヘクタールの区域でございます。優良建築物等整備事業と防災公共施設の道路の整備により、居住環境と防災性の向上を図っていく地域でございます。黄色の部分が「防災公共施設」の道路となっております。

次に、「中播都市計画」の「防災街区整備方針」でございます。資料は報告資料8の8ページからとなっております。「防災街区整備の方針」につきましては、「東播」と同様でございます。「防災再開発促進地区」は、姫路市の「姫路城南地区」と、福崎町の「福崎駅前地

区」の2地区、「課題地域」は3市町で8地区を定めております。地区等の位置図でございます。赤色が「防災再開発促進地区」、黄色が「課題地域」となっております。

「防災再開発促進地区」の事例としまして、姫路市の「姫路城南地区」でございます。姫路城南側の大手前公園の南約3ヘクタールの区域となっております。優良建築物等整備事業などの実施や店舗併用住宅などの建替えを促進し、密集市街地の居住環境の整備、防災性の向上を図ってまいります。

次に、「西播都市計画」の「防災街区整備方針」でございます。資料は報告資料8の15ページからとなっております。「防災街区整備の方針」につきましては、「東播」と同様でございます。「防災再開発促進地区」は赤穂市の「尾崎地区」と、赤穂市「塩屋地区」の2地区で、「尾崎地区」では、「防災公共施設」として「道路・公園」を位置付けております。「課題地域」は、相生市で3地区を定めております。地区等の位置図でございます。赤色が「防災再開発促進地区」、黄色が「課題地域」となっております。

「防災再開発促進地区」の事例としまして、赤穂市の「尾崎地区」でございます。JR播州赤穂駅から南東へ約3キロメートル、千種川の左岸の約26ヘクタールの区域でございます。街路事業や住宅市街地総合整備事業等の実施などによりまして、密集市街地の居住環境の整備、防災性の向上を図ってまいります。黄色が「防災公共施設」の道路、緑が公園となっております。

その他の地区につきましては、報告資料8に載せておりますので、御確認をお願いいたします。

以上が、「都市再開発の方針」など3つの方針の案についての御説明です。

続きまして、「公聴会における意見について」でございます。

都市計画区域マスタープラン等の案の作成に当たりましては、今年の1月に御報告をいたしました「阪神地域」も含めまして、地域住民の皆さんに対する説明会を7月上旬から中旬にかけて実施するとともに、都市計画法第16条に基づく公聴会につきましては、7月下旬から8月上旬にかけて開催をいたしました。

このうち本日説明外ではあるんですけれども、「阪神間都市計画」の「住宅市街地の開発整備の方針」におきまして、重点地区に位置付けた「南芦屋浜地区」につきまして、1名の方から意見の申し出がありましたので、御報告をいたします。

南芦屋浜地区につきましては、芦屋市の臨海部の埋立地でございます。「阪神間都市計画」の「住宅市街地の開発整備の目標」につきましては、既存ストックの質の向上による既成市

街地の更新を図り、良好な市街地としての競争力の強化を図ること、それから「良好な住宅市街地の整備または開発の方針」につきましては、既成市街地内の低未利用地における計画的な土地利用の誘導、生活支援機能の確保や、公共交通機能との連携に配慮した持続可能な住宅市街地を形成することとしております。

「南芦屋浜地区」でございます。赤枠内で 125 ヘクタールとなっております。「南芦屋浜地区」の方針の概要です。「地区の整備または開発の目標」は道路・公園などの関連公共施設の整備と併せまして、海洋性スポーツ・レクリエーション機能を備えた良好な住宅地を整備、「土地利用計画」は戸建て住宅、集合住宅及び商業業務施設・マリーナ関係施設の複合的な土地利用、「整備開発の推進の措置」につきましては、関連公共施設整備の推進、民間活力を導入した商業施設、マリーナ・レクリエーション関係の施設整備の推進、開発許可による大規模住宅団地、開発事業の推進としております。

意見の概要でございます。

まず 1 つ目ですけれども、「地域生活拠点の機能強化、住民が求める関連公共施設整備」で、小学校が遠いこと、それから住民相互のコミュニティづくりができていないことなどから、小学校が必要という御意見です。

それから 2 つ目が、「子育て世代の人口増加を目的とする商業業務施設の土地利用」で、子育て世代の主婦層が求める店舗がない。人口増加を目指すため生活必需品がそろうショッピングモールといった、子育て世代が求める商業業務施設が必要という御意見です。

それから 3 つ目が「居住環境の向上・災害に強いまちづくり」で、防潮堤ができることにより防犯面が懸念されるため、交番の設置などの防犯強化、それから釣り客のマナーの徹底をお願いしたいという御意見でございました。

これに対する県の考え方でございますが、まず、1 つ目の地域生活拠点の機能強化、住民が求める関連公共施設、特に小学校の整備という御意見につきましては、児童数等の減少の見込みから、多数の市議会議員による建設計画白紙撤回の申し入れにより、市のほうが平成 27 年に小学校建設の中止の決定をいたしております。このため市は都市計画法第 15 条の 2 に基づきまして、今回の案を申し出たものでございまして、県としましてもこれを尊重することとし、また要望につきましては芦屋市の方にお伝えをしております。

次に、「子育て世代の人口増加を目的とする商業業務施設の土地利用」が必要という御意見につきましては、撤退した店舗跡地への新たな店舗の出店の要望でございましたので、芦屋市と開発主体である企業庁へ、これも意見を伝えております。

次に、防犯の強化や釣り客マナーなどの「居住環境の向上・災害に強いまちづくり」については、地区内に「駐在所」が設置されており、また防犯の強化や釣り客マナーなどへの要望につきましては、「住宅市街地の開発整備の方針」において対応するものではございませんので、これも地域の要望といたしまして、芦屋市の方にお伝えをしております。

これらのことから「南芦屋浜地区」の「住宅市街地の開発整備の方針」は見直さないことといたしております。

以上で、再開発方針等の見直し案の説明を終わります。

引き続きまして、区域区分の説明をさせていただきます。「市街化区域と市街化調整区域の区分」「区域区分」の案についての御説明でございます。資料につきましては報告資料 9、それから報告資料 10、それから参考資料 9 となっております。

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、計画的な市街化を図るため必要があるときは、都市計画に「市街化区域」と「市街化調整区域」の区分を定めることができるという規定がされているものでございます。

次に策定状況でございます。表の一番右赤枠のところですけれども、「区域区分」とありますけれども、定めているのが丸印のある「神戸」、「阪神間」、「東播」、「中播」、「西播」の 5 つの都市計画区域でございます。このうち本日は、神戸市が定める「神戸」と、それから昨年度に御説明を終えております「阪神間」、今回変更のございません「西播」を除く、「東播」と「中播」について御説明させていただきます。

区域区分の変更の方針でございます。区域区分の変更には大きく 2 つのパターンがございます。1 つ目は「市街化調整区域」において、既に市街地を形成しているか、または計画的な市街地整備の行われることが確実である場合、「市街化区域」に変更するというものでございます。2 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や防災上の理由から、都市活動に適さない区域等で、周辺市街地に影響を及ぼさない場合に「市街化調整区域」に変更するというものでございます。

それでは「東播都市計画区域区分」の案について御説明いたします。資料は報告資料の 9 でございます。変更面積は「市街化調整区域」から「市街化区域」への変更が、14 地区で約 59 ヘクタール、「市街化区域」から「市街化調整区域」への変更が、2 地区で約 0.1 ヘクタールとなっております。合計 16 地区で、「市街化区域」の面積は約 59 ヘクタールの増加となります。

変更する 16 地区の一覧でございます。表の左から 2 列目、「変更種別」とございますけれ

ども、この凡例を上に記載しております。「市街化区域への変更」は「編入」、それから「市街化調整区域の変更」は「逆線」、このうち道路整備などによる地形地物の位置の変更に伴う、区域区分界の軽易な変更につきましては「境界調整」と記載をしております。16 地区のうち、「編入」につきましては、加古川市 2 地区、高砂市 2 地区、三木市 1 地区、加西市 3 地区の 8 地区、「境界調整」が 8 地区となっております。

変更地区の位置図でございます。青色が編入、緑色が境界調整となっております。

主な変更地区について説明いたします。加古川市の「間形地区」でございます。加古川バイパス、加古川中央ジャンクションの西側に位置する区域です。赤の着色部分が市街化区域に編入しようとする区域です。面積は約 6.4 ヘクタールで、大部分が未整備の農地となっておりますが、土地区画整備事業の準備組合が設立され、事業実施が確実であることから、市街化区域に編入するものでございます。

土地区画整備事業による土地利用計画です。隣接する市街化区域と同様に住居系のまちづくりを進めていく予定としております。

次に、高砂市「伊保東地区」でございます。山陽新幹線と明姫幹線に挟まれた法華山谷川の西側約 3.3 ヘクタールの区域です。市街化区域に隣接し、昭和 46 年に実施した最初の区域区分の前から創業する工場や、開発許可等によって立地した住宅が建ち並ぶ区域で、既に市街地を形成しているところでございます。区域内の道路につきましては、ほぼ整備済みでして、残る未整備道路も市による整備が確実であることから、市街化区域に編入するというものでございます。

次に、三木市「西自由が丘 2 丁目地区」でございます。神戸電鉄志染駅から北へ約 1 キロほどのところがございます。約 0.4 ヘクタールの区域となっております。開発許可を受けて開発された住宅地で周辺の市街化区域と一体的な土地利用をされており、現状の土地利用と整合を図るため、市街化区域に編入するものでございます。

次に、加西市「下宮木・鶉野地区」でございます。

北条鉄道法華口駅から北東へ約 4 キロほど、鶉野飛行場跡地の東側で、約 38 ヘクタールの区域となっております。区域区分がされる前から工場等が立地し、平成 30 年には地区計画を決定し、既に市街化区域と同様の土地利用がなされておるところでございます。今後の産業用地の需要に適切に対応するため、市街化区域に編入するというものでございます。

次に、加西市「加西東産業団地地区」でございます。JR 加古川線社町駅から 4 キロほど西に位置する、約 0.2 ヘクタールの区域でございます。青枠の産業団地の北に隣接する部分

で、現在は駐車場として利用されているところがございます。この産業団地内にある工場の社宅用地としての利用を計画し、関係機関との調整がおおむね整っており、市街化が確実であるため市街化区域に編入を行うというものでございます。その他の地区につきましては、報告資料9に載せておりますので、御覧いただければと思います。

なお、この「加西東産業団地地区」につきましては、公聴会におきまして1名の方から意見の申し出がございました。意見の概要でございますけれども、「市街化区域への編入に反対する。」その理由といたしまして、隣接集落の住民の理解が得られていない。生活環境の変化について丁寧な説明がない。市街化区域への編入が生活環境の悪化につながることは明白である。環境基準の充足が、近隣の住環境が良好という理由にはならないということ、それから前地権者が露天駐車場として使用する前提で農地の売却に応じている。農地転用の手続においても、露天駐車場と明記されており、当面は露天駐車場として使用するのが本来目的のほうである。現在、駐車されている車両の新たな駐車先の確保について見通しが明らかにされておらず、ずさんな計画である。また、「万が一編入が決定されたとしても、緑化率の最低限度は20%以上とする」その理由としまして、隣接集落の生活環境が少しでも守られると考えるという御意見でございます。

これに対する、まず加西市の考え方でございますけれども、「住民の理解が得られていない」ということにつきましては、一部反対意見はあるものの、自治会は賛成であることから、市が、市の都市計画審議会に報告の上、都市計画法第15条の2に基づき、案として申し出たものであり、一定の理解は得られていると考えております。

それから「編入が生活環境の悪化につながることは明白である」ということにつきましては、市は、地区計画を策定することにより、編入区域の用途を社宅、事務所、200平方メートル以下の店舗に限定することから、生活環境への影響はほとんどないということ、それから「編入されたとしても緑化率の最低限度は20%以上とする」ということにつきましては、1,000平方メートル以上の敷地につきましては、県の「環境の保全と創造に関する条例」に基づき緑地が確保されるとともに、市は地区計画により、住宅に隣接する敷地では、その敷地境界に沿って緑地を配置するよう求める予定であること。それから「農地転用の手続に露天駐車場とあり、そのとおり使用されるべきである」ということにつきましては、現在、露天駐車場として利用されており、農地法上は現時点でも適法であるということ、それから「駐車車両の新たな駐車先が明らかにされていない」ということにつきましては、工業団地内の同社の工場の敷地に、駐車スペースの確保が可能であるということとしております。



「公述意見に対する県の考え方」でございますけれども、先ほどの市の考え方につきましては、県としましても妥当と考えております。市街化区域への編入につきましては、上位計画に位置付けられ、既に市街地を形成している区域、または計画的な市街地整備が行われる区域のうち、事業の妥当性及び確実性を備えた必要最小限の区域について、編入することとしております。

「加西東産業団地地区」では、上位計画である「東播磨地域都市計画区域マスタープラン」に、「内陸部の既存工業団地等への産業立地」を促進することを記載しておりまして、また「加西市の都市計画マスタープラン」につきましては、「職住近接のまちづくりのために、工業地及び周辺地域で、従業員の社宅等の確保」に努めることが位置付けられており、また、民間事業者の開発予定地で、事業の必要性、妥当性、確実性について、関係部局との調整が整っていることから、市街化区域への編入は案のとおり行うということといたしております。

続きまして、「中播都市計画区域区分」の案について御説明いたします。資料は報告資料の10でございます。変更面積ですけれども、たつの市が2地区、福崎町が1地区でございます。いずれも「市街化調整区域」から「市街化区域」への変更で「市街化区域」の面積は約5.9ヘクタールの増加となります。

変更地区の一覧でございます。

次に、変更地区の位置図でございます。3地区とも「青色」の市街化区域への編入となっております。

主な変更地区について御説明をいたします。まず、たつの市の「栄地区」でございます。JR山陽本線網干駅から西へ6キロほどのところがございます。約0.8ヘクタールの地区でございます。白い線で示しておりますのが、整備が完了しました「揖龍南北幹線道路」で周辺に工場等が立地する地域でございます。青い線の右側、東側が現在の市街化区域ですが、道路整備の完了により、道路の中心線に区域区分の境界を変更し、道路東側の赤色で示している市街化調整区域の部分を、市街化区域に編入しようというものでございます。

次に、福崎町「大貫地区」でございます。中国自動車道の福崎インターチェンジから、東へ約5キロメートルのところがございます。面積は約4.8ヘクタールで、工業用地の不足に対応するため、町の開発事業により「東部工業団地」の西側を拡張しようとするものでございます。既に地区計画を定めまして、造成に着手するなど町による計画的な整備が確実であることから、市街化区域に編入を行うものでございます。土地利用計画図でございます。2つの工場用地を整備する予定となっております。その他の地区につきましては、報告資料10

に載せておりますので、御確認いただければと思います。

以上が、「東播」及び「中播」都市計画の区域区分の案でございます。

これで「都市再開発方針等」及び「区域区分」の案について説明を終わります。

○議長 ありがとうございます。

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、または御意見がございましたらよろしく願いいたします。いかがでしょう。お願いいたします。

○23番 先程のマスタープランのところでも申し上げようかと思ったのですが、あえてここに実例が示されているので、この場で質問をさせていただきます。

この都市再開発方針案等の南芦屋浜の事例で23ページのところに、住環境の向上、災害に強いまちづくりというところで、住民の方からの御意見があると、この中に釣り客のマナーの徹底をお願いしたいという一文がありまして、当局の方針としては釣り客のマナーなどの要望は芦屋市のほうへ伝えると書かれております。これだけ読みますと、本当にそのとおりなんだな、これはここで議論することではないんだなと読めるわけですが、実はこの生物の多様性をこれから考えいく上で、この都市の、沿岸部の生物の多様性というもの本当に考えていかないといけない。

行政が生物の多様性、特に海洋生物の多様性を考える場合はどちらかという漁業者の漁獲高であるとか、そういうものを中心にして考えがちです。でも沿岸部には本当に商売として、あるいは漁業としては成り立たないけれども、たくさんの水生生物が生息をしております、そこに一番身近に接しているのは、実は釣り人なんです。またこの兵庫県の瀬戸内海側というのは、大変そのレジャーとしての釣りが盛んな地域で、大変多くの釣り人がいます。その中に大変残念ながらマナーの悪い人がいて、それが理由で地域の住民との問題が起き、あるいは港湾管理者との間で問題が起き、さらには漁業を行う漁師さんとの間でもトラブルになって、厄介者扱いをされて、日陰者として細々と釣りを続けているんだけど、これ発想の転換をして、この釣り人などのレジャーな人たちの日々の釣果、釣りの成果というものをデータとして取り入れて、本当にこの都市部の、沿岸部の生物の多様性がどうなっているのかというデータを集めたら絶対に面白いと思うし、そういう形で釣り人も巻き込んでいく行政に、そういう形でレジャーとして、ちょっと釣り糸を垂れてる人も、あなたも大事なその生物多様性の将来を探るアンテナですというよう、その自信を持たせて積極的に参加をさせていく、厄介者にするというのではなくて巻き込んでいくという姿勢が必要なんじゃないかなと思ってます。

今、様々な、その海洋性の生物の多様性について論文等も記されているけれども、この広い大阪湾や播磨灘において、本当に沿岸部に小さな、その生物の揺り籠のような機能を果たしてる都市部の沿岸部はどうなってるかというのは、実はほとんど分かっていないというのが実態かと思います。これはひいては本当に生物が多様な兵庫県の、この沿岸部を将来の子孫に残しながら良好な住環境を子供たちに、孫たちに残していくという意味で、大きな指針になると思うので、いつまでも、その釣りは、釣り人はどっかに追いやれという姿勢は改めていただきたいと、そのように思います。いかがでしょうか。

○議長 事務局、お願いします。

○事務局 釣り客のマナーにつきましては、本日のこの住宅市街地の開発整備の方針には定めるべきものではございませんので、こういう書き方をさせていただいております。この方もお聞きをしますと釣りに来てほしくないということではなくて、一部のマナーの悪い人が住宅内に入ってくるとかというようなことをおっしゃっておいりましたので、そういうことが起きないような警備でありますとか、その防犯体制を行うということで、そういう意味で芦屋市のほうに要望をお伝えしたというところでございます。

それから、その生物多様性のことにつきましては、報告資料1の39ページのところ、真ん中の河川・下水道というところに、豊かな海の実現に向けた栄養塩類の循環バランスに配慮した運転管理の取組や都市部における雨水対策を進めるということで、その生物の魚類とかいうものの、その増加に向けた対策も取っていかうということで、その辺の取組についても記載をさせていただいております。

○議長 いかがでしょう。

○23番 記載はされてるんですが。その栄養塩類の管理などを進めた上でのデータを、これから長年にわたって取っていく上でも、今言ってここですぐに答えは出ないと思いますけれども、やっぱりちょっと考え方を行政も改めていくべきだろうなど、本当に私たちの身近な海で何が起きてるのかということ、しっかりとモニタリングしていく必要があると思うので、是非、その辺の視点を変えていただきたい。部局横断的にちょっとやっていただきたい。これは要望に留めます。よろしくをお願いします。

○議長 いかがでしょう。はい、お願いします。

○27番 今23番の方からもお話が出てました、南芦屋浜地区ですが、23ページ見てるんですけど、ここの地区は、皆さんも御承知のとおり何年か前の台風によりまして、もともとここは県の企業庁が開発をいたしまして、災害に強いまちということで、それでハザードマッ

ブについては真っ白ということで、つまり高潮などの、そういう影響などは、台風などによるですね。そういうものはないということで皆さんが住宅を買い求められて、非常にスマートシティ的なんですね。非常に施策も進められているまちだということで安心して買われたまちだったんです。

だけど、そういう中で、結局台風によって大変な災害になりまして、それで、その中でこういうまちづくりが進められてきたと思うんです。県の企業庁といたしましても、住民の皆さんの要望を受けながら防潮堤などの整備だとか、様々な意見もしっかりと受け止めて整備もされてきたところなんです。ですから、そういう意味では、非常にそういうまちだという点で、ここで口述意見への、県の考え方などについても、大変方針は見直さないかということで結論づけられてるんですが、確かにまちづくりという点ではそうなのかもしれないんですが、やっぱりこういう意見が出ている以上、しっかりとお伝えをしていくという企業庁だとか、それからまちづくりそのものは芦屋市ですから、ですから、そういう点では要望を伝えるということになるかと思うんですけれど、ぜひ意をくんでしっかり、やっぱり丁寧に対応してあげていただきたいなということをおもいました。

それともう一つは、やはりこの方の言われている意見というのは、まちづくりにとってとても大事なことを言われたと思います。特にこの小学校が遠いということで、住民相互のコミュニティ作りができる。その拠点がやっぱり小学校の、こういう学校だということと、それからもう一つやっぱり子育て世代を呼び込んでいく、商業施設が撤退をしていってるというような状況の中で、こういう施設がないということが、子育て世代の皆さんの、そうした子育てを、本来だったら、そういう方々を呼び込んでまちを作っていくということにつながるんですけど、そういうことになってないんじゃないかということでもありますから、やはりまちづくりという点でも非常に大事な指摘をされていると、今お聞きしながら思ったところなんです。

特に小学校の点については、確かにこの芦屋市議会の経緯もありますけれども、今、このコロナ禍の下で少人数学級という、兵庫県の場合は小学校の4年生までは35人学級、だけど5年生以上になると中学生まで40人学級ということでもありますから、この中でやっぱりソーシャルディスタンスだとか、3密を防いでいくと、避けるということを言いながら、結局クラスの中で、大変な状況で子供たちは授業を受けなければならないということでもありますから、やはり新たに小学校を建設するとかいうことはなかなか難しいかと思うのですが、やっぱりこういうコロナを体験してきた中で、そういう点が非常に国民的な世論にもなって

おりますから、こういう指摘というのは非常に重要だということで、そういうことで思いました。それらの点について、まちづくりとしてもこういう指摘は重要だと思いましたが、その点についても当局の御意見、ここに書かれてある以上の丁寧な対応を、是非お願いしたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○議長 事務局、お願いします。

○事務局 学校につきましては、やっぱりその市議会等で判断をされて、都市計画の案としても、その案で出されてきたということで、県としては基本的にこれを尊重したいと考えております。意見をされた方の思いがございましたので、それにつきましては、私どもとしても市の方に、こういう御意見がありましたということは、お伝えをさせていただいております。

それから、地域の商業施設につきましても、今までホームセンターがあったということなんですけれども、それが撤退をされたということで、子供たちの学用品なんかを買う店が近所になくなったという御意見でした。それにつきましても、都市計画としてなかなか手出しができていくところがございますので、市を通じて、市と企業庁、開発主体であるでは企業庁を通じてまして、運営主体となっている事業者に対して要望を伝えるようにということで、こちらもお伝えさせていただいているところがございます。

○議長 いかがですか。はい。

○27番 今お答えいただいたんですが、ここに書かれてあるような状況でありますけれども、やはり主体は確かに芦屋市であり企業庁ですけど、県の企業庁。その点についてもよく連携をしていただいて、こういう御意見も出てるということですので、丁寧な対応を引き続きお願いしたいということで要望させていただきます。

○議長 ありがとうございます。いかがでしょう。はい、どうぞ。

○8番 今、再開発の事例を幾つか紹介していただいたのですが、もちろん防災上も、密集市街地を整備したり、道路を広げたりということは必要なことなんですけれども、いつも駅の前には公開空地を取りながら、高層のビルを建ててマンションを割と安く売るとい手法がかなりいろいろされてきて、このいろんなところで見てきて、将来、人口が減少時代の中にあって、高層マンションというのは細分化していくだろうし、非常に問題なるということは明らかですので、建築基準法上でいけば建てられることは建てられるんですけど、いろんなことを駆使しながら、そういうことをどこかで規制するということはどうでしょうか。この都市計画の中で、何か方針を持っていただけたらありがたいなと思っているのですが、ここで検討できるのかどうか分かりませんが、是非県としてお聞きしたいのですが。

○議長 事務局、お願いします。

○事務局 再開発の方針につきましては、それぞれ市におきまして、ここでこういった開発をするということで位置付けをされているものでございます。マスタープランのほうには主要な駅周辺につきましては高度利用するとうたっております。それ以外のところにつきましては、低層住宅等、地域の環境に合わせてゆとりある住宅地等を整備していくというような書き方をさせていただいておりますので、メリ張りのついた地域の環境整備みたいところは書いております。実態に、それを受けてどうしていくかということは、またこれを受けたまちづくりの中に反映されていくのかなと考えております。

○8番 多分そうだと思うんですけども、世の中の人がそう思わないとだめなのかなと思うんですけども、震災で、私たちはあのときに高層のマンションに住んでた方が、水を取りに下まで行くのが大変で、ロビーで暮らした。2、3日過ごしたという人の話も聞いていますので、それなのにどうして、こう次から次からこの高層マンションができるのかなというのを、非常に見て、建築に携わる者としても不思議な気もするのですが、どこかで県の方針としても何か言っていただければありがたいなと思ってるんですけども、今ここでどうこういうのは無理なのかもしれません。一応、皆様もそのように考えていただけたらありがたいなと思います。

○議長 そうですね。今後、人口減少の中で、全体としての住宅の供給量といいますか将来ビジョンのようなものについて議論していく必要がありますね。非常にいい問題提起をさせていただいたと思います。個々の市町でどんどん計画されていくが、トータルとして見たときに、こういう人口減少の中で県全体としてどう対応していくのかという問題意識を持ってもらって、引き続き検討していただくことが大事かなと、私も感じました。

いかがでしょう。お願いします。どうぞ。

○10番 決定の手続のことなんですが。今、東播等の区域マスタープランの議論をやっているんですが、この前阪神間の区域マスの審議をしたのですね。今日の議論の中で、区域マスのほう全体に関わるような話の中で意見が出てきたと思うんですけども、そういった点については、その、この阪神間の区域マスのほうにも反映されると考えたらよろしいのでしょうか。

○事務局 本日は阪神間、前回報告させていただいてということで省かせていただいておりますけれども、その後の、5月に御意見いただいた部分でありますとか、一定程度反映をさせていただいております。それにつきましては合わせて今後、1月に法定縦覧をいたしまして、2月に、また都市計画審議会のほうに付議をさせていただくことにしておりますので、その

中で御報告、御説明をさせていただくことになるかと思えます。反映はいたしております。

○議長 よろしいでしょうか。ほかにいかがでしょう。特に御質問、御意見ございませんでしょうか。

ありがとうございます。長時間にわたりましたが以上で、本日予定しておりました議事は全て終了いたしました。

それでは、これをもちまして、令和2年度第2回兵庫県都市計画審議会を閉会いたします。

各委員の皆様方には、終始熱心に御審議いただきまして誠にありがとうございます。

閉 会 午後 4時29分