

平成26年度 都市計画審議会

日 時	平成26年5月29日(木) 14:00~16:00
会 場	消防庁舎3階 多目的ホール
出席者	<p>会 長 近藤勝直</p> <p>委 員 内田敬, 大久保規子, 工藤和美, 駒井陽次, 武内達明, 中島かおり, いとうまい, 福井美奈子, 帰山和也, 阪出裕昭</p> <p>事 務 局 山中市長, 岡本副市長, 宮崎技監, 林都市建設部参事, 東都市計画課長, 島津建築指導課長, 梶田公園緑地課長, 山城都市整備課長, 梅木都市整備係長, 辻まちづくり係長, 白井都市計画係長, 生友都市計画課係員</p>
会議の公表	<p><input checked="" type="checkbox"/> 公 開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 部分公開</p> <p><非公開・部分公開とした場合の理由></p>
傍聴者数	なし

内容

1 議事

- (1) 委員出席状況報告・会議の成立報告
- (2) 署名委員の指名
- (3) 議題

1) 説明事項

- ① 阪神間都市計画(芦屋国際文化住宅都市建設計画)地区計画の決定(芦屋市決定)
都市計画親王塚町地区地区計画の決定
- ② 阪神間都市計画(芦屋国際文化住宅都市建設計画)公園の変更(芦屋市決定)
2. 2. 2047号 涼風東公園の決定

2) 報告事項

- ① 都市計画道路網の見直しについて
- ② 長期未着手土地区画整理事業の見直しについて

(4) その他

○事務局(東) それでは、定刻となりましたので、ただいまより芦屋市都市計画審議会を開催させていただきます。私は、本日の審議会の進行役を務めさせていただきます都市計画課の東でございます。よろしくお願ひします。会議に先立ちまして、お手元の資料のご確認をお願いしたいと思います。事前に送付させていただきました「資料」と、本日お席の方に、「会議次第」、「出席者名簿」それと親王塚町の地区計画の「計画書」、同じく親王塚町の地区計画の「建物階数別現況図」、「建物用途別現況図」のA3のもの2枚ですが、お手元にご覧いただけますでしょうか。それでは、近藤会長様、ご挨拶と引き続き進行をよろしくお願ひいたします。

○近藤会長 こんにちは。それでは、さっそく会議の方に入って参ります。まず会議の公開についての取り扱いでございますが、本市の情報公開条例第19条では、一定の場合で委員の3分の2以上の多数により非公開を決定した場合を除き、原則公開としております。この一定条件とは同条例第19条の第1号で、非公開が含まれている事項について審議、審査、調査等を行う会議を開催するとき、第2号では会議を公開することにより、当該会議の構成または円滑な運営に著しい支障が生じる場合と規定されております。本日の議題につきましては特に非公開にするものはございませんので、公開するというにしたいと思っております。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

それでは、公開ということでございますが、傍聴者はおられますか。

○事務局(東) ございません。

○近藤会長 それでは、さっそく議事に移りたいと思っております。本日の会議の成立について、事務局のほうからご報告ください。

○事務局(東) 委員14名の内、11名の出席を頂いておりますので、会議は成立しております。

○近藤会長 次に、本日の会議録の署名委員を指名させていただきます。大久保委員と福井委員のご両名、よろしくお願い申し上げます。

次に議事(3)の議題に進ませて頂きます。本日の議題は、会議次第に記載のとおり、説明事項2件と報告事項2件ということで、できる限り円滑な議事運営に努めてまいりたいと思っております。

それでは、説明事項の1つ目ですが、阪神間都市計画(芦屋国際文化住宅都市建設計画)親王塚町地区地区計画の決定(芦屋市決定)について、事務局から説明をお願いします。

○辻都市計画課係長 都市計画課の辻と申します。よろしくお願いたします。それでは親王塚町地区地区計画の決定について説明させていただきます。お手元の資料の①のインデックスがついております資料からが表紙となっております。恐れ入りますが座って説明させていただきます。

先ほどの資料の表紙をめくって頂まして、1ページ目からが説明資料となっております。まず計画区域の位置から説明いたします。資料の6ページ、総括図をご覧ください。赤線で囲まれた部分が計画区域となります。計画区域である親王塚町は宮川の東、阪急神戸線とJR東海道線に挟まれた場所に位置しております。町内を横断している山手幹線の開通に伴う住環境の悪化等を危惧し、親王塚町以外の山手幹線沿いの町は既に地区計画を制定済みでございます。山手幹線周辺も含め、他の町では一定の成果が出ており、順調にまちづくりが進んでいることから、親王塚町においてもそれに倣おうとするものでございます。

続きまして当該地区の現状を説明させていただきます。資料を1ページ戻りまして、5ページの理由書をご覧ください。当該地区はJR芦屋駅よりほど近い、交通利便に優

れた地域として、戸建住宅とマンションが入り混じった閑静な住宅環境を形成してきました。前述しました通り、山手幹線の開通や他町の地区計画策定がきっかけとなり、現在の良好な住環境を保全するための取り組みが進められてきました。市としましても、都市計画マスタープランにおける親王塚町を含む中央地域の土地利用方針に「建築協定や地区計画等の導入により建築物の高さ制限を行う」と記載しており、地元の総意と市の方針とが合致しますので、都市計画の決定手続きを進めております。

では、親王塚町地区地区計画についての要望書を提出するに至った、地元まちづくり協議会の活動の経緯を説明させていただきます。資料の11ページ以降に地元から提出された地区計画手続きへの要望書の一部を添付しており、12ページから19ページに親王塚町まちづくり協議会の活動の経緯が記載されております。平成21年度は準備委員会として様々な調査や活動をなされ、平成22年5月にまちづくり協議会が正式に立ち上げられました。22年度中は地区計画については市内でも後発であるという利点を生かし、他町の調査を現場視察等も含め詳細にわたって行いました。翌23年度は意見交換会等により具体的なルール内容の検討に入り、24年度には作成した案を基にアンケートを行いました。平成25年度には、アンケートで高さに対する反対意見の多かった山手幹線沿道地区をゾーニングすることを前提に、当該地区住民と意見交換を行いつつ、最終案を確定し、年度末の臨時総会で過半数の賛成を受け、平成26年5月7日付で案の提出に至っております。

検討期間は準備委員会も含めると延べ4年にわたり、合計39回の役員会が開催されており、まちづくりニュースを10号発行しております。これは一般的なスケジュールよりもかなり長く、他町に比べても最長となっております。これは、地区内において戸建住宅とマンション等の大規模建築物が混在しているため、住環境に関する定義づけが難しかったこと、地区住民の多種多様なご意見のとりまとめが、我々が想像する以上に困難を極めたことが原因ではないかと考えております。平成24年度に行ったアンケートにおいても、賛成反対両方の立場から様々な意見が寄せられております。反対についても、単純に規制を嫌う意見だけではなく、もっと厳しくするよう求める声上がるなど多種多様でございます。基本的には、否定的な意見に対してはすべて個別で回答を行っており、その回答に対して提出された意見に対しても、再度説明を行うなど、丁寧な対応に終始しております。

資料の20ページには今年の3月に行われました臨時総会の様子を掲載しております。最終案の提出につきましては、賛成多数で議決されており、当日出席され反対の意思を示された方が2名、文書で反対の意思を示された方が2名となっております。出席され反対の意思を示した方のうち1名の方からは、後日協議会会長宅に連絡があり、最終的には了承する旨の表明をされているそうです。もう1名の方はそもそも制限をかけること自体反対であるとしたうえで、現行の規制値ギリギリである15メートルの建築物を建てる予定も計画もないが、高さ制限を設けることについて強く反対であると主張しておられます。文書で反対の意思を示された方はお二人とも地区外の

権利者で、うち一人の方とは連絡がつかない状態であると聞いております。もう一人の方にはコンサルタントが直接伺ってご説明したこともございますが、納得はされず、一度市役所のほうへ行くとおっしゃっておられたそうですが、現時点で当課のほうへ連絡はございません。

それでは地区整備計画の具体的な内容について説明させていただきます。資料の最初に戻りまして1ページの計画書をご覧ください。

最初に建築物等の用途の制限についてですが、資料2ページ目の頭からとなっております。食堂及び飲食店は兼用住宅も含め建築不可としております。また「店舗、飲食店その他これらに類する用途」に供するもので、150平方メートルを超える規模のものも同じく不可としております。ちなみに「店舗、飲食店その他これらに類する用途」とは建築基準法に記載されている書き方に倣っており、物販店や美容院、学習塾や囲碁教室などを指します。当然飲食店も含まれますが、これは(1)の規程で打ち消しておりますので問題ないものと考えております。

次に建築物の敷地面積の最低限度ですが、これは土地を新たに分割する場合に1区画ごとに確保すべき面積であり、分割をせずに建て替え等を行う場合には適用されません。元々の敷地が2000平方メートル未満の場合は130平方メートル、2000平方メートル以上の場合は150平方メートルとしており、どちらの場合も1区画に限り110平方メートルまで緩和することができます。

続いて建築物等の高さの最高限度ですが、地区ごとに制限内容を若干変えております。A地区の高さ制限は10メートルとし、敷地面積が500平方メートル以上の場合は12メートルとしておりますが、B地区については、すべての敷地において12メートルとしております。またどちらの地区においても、既存建築物の高さまでは再建築が可能となっております。

次に壁面の位置の制限ですが、こちらも地区ごとに内容を少し変えており、隣地境界線からの外壁後退距離のみ規定しております。A地区においては、敷地が250平方メートル未満の場合は0.7メートル、250平方メートル以上500平方メートル未満の場合は1メートル、500平方メートル以上で建物高さが10メートル以下の場合は1.5メートル、10メートルを超える場合は2メートルとしておりますが、これにより計画建物が規定の建ぺい率を使い切れない場合は1.5メートルまで緩和することができます。B地区においては、敷地が250平方メートル未満で建物高さが10メートル以下の場合は0.7メートル、10メートルを超える場合は1メートル、敷地が250平方メートル以上500平方メートル未満で建物高さが10メートル以下の場合は1メートル、10メートルを超える場合は1.5メートル、敷地が500平方メートル以上で建物高さが10メートル以下の場合は1.5メートル、10メートルを超える場合は2メートルとし、A地区と同様、建ぺい率を使い切れない場合は1.5メートルまで緩和できます。またいずれの地区においても、周長3メートル以内の小規模部分と、軒高2.3メートル以下かつ5平方メートル以下の小規模建

建築物に対する緩和措置を設けております。

4 ページに移りまして緑化率の最低限度でございますが、敷地面積が130平方メートル以上500平方メートル未満の場合10パーセントとしております。また既存古木の保存に係る努力義務も規定しております。

次に建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限ですが、こちらについては別途参考資料としてお配りしております景観地区の計画書をご覧ください。芦屋市では市域全域を景観法に基づく景観地区に指定しており、建物の外壁についてはマンセル値による規制を設けております。規模の大きい建築物についてはその基準が厳しくなっておりますが、今回の地区計画では建物規模に関わらず区域内のすべての建築物において、景観地区の規制で定める厳しいほうの基準が適用されることとなります。すなわち、明度を高く明るい色にし、彩度を低く落ち着いた色合いとすることが必要となります。これら一連の規制につきましては、概ね山手幹線沿いの地区計画と同等の内容となっておりますが、地区ゾーニングの手法と用途の制限に関する内容については、他地区とは少し異なっており、親王塚町における特色が出ております。

以上が地区整備計画の説明になりますが、最後にスケジュールについて説明させていただきます。資料の9ページをご覧ください。本日の事前説明の中で特に問題がなければ、7月中旬ごろに条例による縦覧を予定しております。8月末に事前審という形で都計審を開催して頂き、条例縦覧の結果や意見書の内容についてご報告させていただきます。その後都市計画法に基づく縦覧を行い、11月末に本審という形でもう一度都計審を開催して頂きたいと考えております。そこで支障ない旨の回答を頂ければ、12月中旬に決定告示を行いたいと考えております。予定通りに進めば、建築基準法に基づく条例化は3月議会への上程を検討しております。

以上で、親王塚町地区地区計画の説明を終わらせて頂きます。

○近藤会長 ありがとうございます。何かご質問、ご意見等ございましたらお願いします。

○中島委員 まちづくり協議会についてお伺いしたいのですが、先ほど資料を含めましてご丁寧なご説明を頂いたところではありますが、この地区計画に関してはまだ不協和音があるとお聞きしているところですが、私たちはそれについてはどのように思っておればよろしいのでしょうか。

○東都市計画課長 説明させて頂いたとおり、総会においても、反対を述べられた方もいらっしゃいます。それについては先ほど説明しましたとおり、丁寧な対応をしておるんですけれども、若干こじれたということで、反対というような表現をされていますけれども。地区計画の内容ということにつきましては、反対されている方もご承知おきは頂いておるんですけれども、そちらの方の敷地ではこの地区計画に抵触するような計画は基本的にはできない、12メートルであれば十分建つというかたちになっておりますので、この地区計画を定めることによって、その人に対する不利益があって反対されているということにはならないと理解しておりますので。いろんな言葉の行

き違いと言いましょか、それによる反対というようなことと理解しておりますので、地区計画そのものを決定、進めるということについて支障は無いものと理解しております。

○中島委員 今課長からは、多少こじれたのではないかということでそのまま来たんですよとご説明を頂いたのですけども、一応このまま進めても支障は無いとおっしゃられたと思うんですけど、私たちもこのまま進めても問題ないと考えておいてよろしいのですね。

○東都市計画課長 結構です。

○いとう委員 2点ほどおたずねしたいんですけど、計画書の中の緑化率の最低限度のところなんですけれども、これについては賛成の方、反対の方ご意見があったかと思うんですが、特徴的にはどのようなご意見が出されたのかということをお示し頂けたらと思いますのが1点と、もう1点が、ここの地区計画はA地区B地区と2つのゾーン分けをなされたという理解をするんですけど、このB地区は山手幹線に面するところだと思ってしまうんですけども、山手幹線を1本の道として見たときに、他の大原町であるとか翠ヶ丘町とのまちの景観のつながりというのはどんな感じになるのかをご説明頂けたらと思います。

○東都市計画課長 あとの質問からお答えさせて頂きたいと思いますが、基本的には山手幹線が通ることによる土地利用の大きな変更に対して、地区計画制度を活用して頂いたらどうかというふうに市のほうから地元の説明させて頂いて、地区計画を決めていっております。そういう意味では、横並びで沿道についての規制を統一するという考え方もございますけれども、先ほどから中島委員がご指摘の、揉めているという部分につきましては、アンケート等をしてヒアリングをする中で、山手幹線のところも含めて、用途地域そのものが全て一中高で同じなんです。ということで、基本的には同じ規制であるべきだ、というご意見の方が相当数いらっしゃいます。まちづくり協議会についても、できたらその方向でまとめたいんだというスタンスをずっととって説明、説得をしてきておった訳ですけども、ご存じのとおり山手幹線南側についてはマンションがすでに相当数建っておりますので、今さらそういう厳しい規制をかけるというのは、建てた者勝ちな感覚もありまして。それと南側については高い建物が建っても影が落ちるのが山手幹線内ということで、規制を緩めても周辺の住環境を大きく阻害するということもないと。北側の住民の方については同じような規制を望む方が相当数いらっしゃいます。ということで、南側だけ緩い規制で。これは親王塚町の特長、現在の建物利用等、建物が建っている状況に合わせた、或いはそこにお住まいの方の意向に合わせたということになりますので、大きな意味では山手幹線沿道は同じような規制というのがある意味望ましいというか、そうあるべきという理屈はあるんでしょうけれども、各々の町にあったルールを作るというのがこの地区計画の本来の趣旨でございますので。それと、多少は違いますが、横並びの翠ヶ丘と内容等もそんなには違わないので、こういう内容でも問題は無いのかなと

理解しております。先ほどの意見につきましては係長のほうから。

○**辻都市計画係長** 緑化率の規定につきましては平成24年度に行ったアンケートにおいて「賛成」が73.8パーセント、「どちらともいえない」が17.2パーセント、「賛成しかねる」が5.7パーセントとなっております。「賛成しかねる」とされた意見の方の中には、「もっと厳しくすべきだ」、具体的には「130平方メートル以下の敷地においても規制すべきだ」という意見や、「実際負担になるのでそういった規制を設けるべきでない」という両方向での意見がございます。それに対しては、やはり個別に具体的に丁寧に回答しており、その後行いました意見交換会や説明会、また総会で緑化率の規制が議論の争点となったことはございません。以上です。

○**いとう委員** 緑化のことにつきましては、木を植えられた後もずっと維持管理というところでご尽力頂かないといけないので、住んでおられる方の理解が必要なんだろうなと思いましたので聞かせて頂きました。地区計画と1本の道との兼ね合いに関して、多少ジレンマがあるんだろうなというようには理解をしておりますので。ありがとうございます。

○**武内委員** 2ページのところの右側の一番下なんですけれども、ちょっとわからないんで教えてもらいたいんですけれども、(2)で敷地面積の10分の1以上の空地を道路に面して有したら除外されるということなんですけれども、既存の建物を建てる時に、既存の建物の前面にその空地が無かった場合は、逆にそこを空けないと(1)と(2)の両方の条件を満たさないのかどうか。そうすれば前が空地になりますから良いわけなんですけれども。そこをちょっと教えてもらいたいんです。

○**東都市計画課長** 都市計画の高さ制限というのは基本的には「結果平等」ということで、新しいルールができたなら、既存不適格の建物を建て替える場合は新しいルールに従うというのが基本的な都市計画上の取扱いです、大前提は。ただ、地区計画の活用ということが大きく広まる中で、1つ高い建物が建ったらその地域で高さ制限ができないということであれば、せっかくの地区計画のルールを活用しにくいところから、先ほど言いました都市計画の大前提の「結果平等」ということではなくて、既に建っている部分については一定の条件を付して建替え可とすることで、今後のまちづくりで地区計画が有効に活用できる術であるということ、今もそう言うのか知りませんが、西宮がそういうふうなやり方を考えて、西宮方式と呼ばれております。それについては高さ制限を設けている全ての地区計画で同じような内容です。具体的に言いますと、緑地を設けるということにつきましては、そういった部分は大抵集合住宅ですので、「住みよいまちづくり条例」で用途地域によって一定の緑地を設けることになっております。それについては、優遇措置等は景観上のことで、どこに緑地を設けてもいいんですけれども、今回は景観に一定の配慮をするということ、道路側に緑化をするというような一定の条件の下、建て替えを可とすることで、地区計画の制度を広く活用できるようにしたいということですので、緑地を設けることそのものが建て替える上でのすごい負担になるということではなくて、もともと条例上で一定の緑地

を設けることを義務付けてますので、それをどこに設けるかという部分について一定の配慮をしてもらおうということで建て替えを可とさせて頂いたと、そういうことです。

○内田委員 1つ教えて頂いてもよろしいですか。詳細な図面があるので、拝見していて1点だけ確認したいんですけども。この地区計画の結果、将来どんなまちになっていくのかというのが、おおよそのエリアについては想像がつくんですけども、この北にある阪急に近いところ。大部分は空地で1階建ての何かがある、駐車場になってるんですかね、すぐ傍に4階建ての商業施設がある、こういったところというのは、将来どういったかたちが変わっていくんでしょうか。上がこのまま商業施設であるべきなのか。

○東都市計画課長 今回は親王塚町の地区計画ですので、商業施設、いわゆるスーパーマーケットですね、それについてはエリア外ですので。そういった地域でも地区計画をやろうというのが気運が高まれば、そういったことに関連するような地区計画ができるということはある得ると思いますけれども。この南側の部分はスーパーマーケットの駐車場として借りられていると聞いております。それについては、今後ともずっと駐車場であるかどうかということとはわからないんですけども、スーパーマーケットを営業するにあたっては、これぐらいの規模の駐車場がないと営業ができないというようにはスーパーマーケット側からは聞いています。

○内田委員 ずっと続く場合だったら建て替えも可能ですよね。これをもしやめたときには、地区計画にとってはこういった形になるんですか。

○東都市計画課長 この駐車場だけが浮いてしまうことになりますので、地主さんがデベロッパーさんと相談されて「何をするか」ということになりますけれども、それは地区計画の今作った内容に合致したものであるということになりますので。そういうふうなことも含めて、今回いろいろ検討させて頂きたいと。

○内田委員 関係者もイメージの共有ができています。

○東都市計画課長 はい、それは大丈夫です。

○福井委員 今まで地区計画の決定に向けては、時間をかけて手順を踏んだ上で話し合いを進めてこられたということで、詳しい資料も拝見させて頂きました。先ほどのご説明にもあったのですけれども、最後の反対をしているおひとりの方が、ご連絡を待っているような状況で、連絡がとれていないというようなことだったと思うんですが、やはり後々遺恨を残すような形にはなってはいけないというふうに思いますので、できるだけそのあたりのご努力というのは、最後までしっかりと対応して頂きたいと思っておりますので、要望とさせていただきます。

○駒井委員 先ほどスケジュールの説明をして頂きまして、その中に県のヒアリングが5月上旬に、5月中旬に県事前協議というふうにあります、市で審議するのと並行して県へも出すというふうに書かれておるんですけども、これは地元から出されているのかと思うんですが、これでヒアリングで何か県側からコメントがあったという話があるのかということと、県から指導があって内容が変わったりするようなこともあ

るのでしょうかということですが。

○東都市計画課長 当然、都計審なりに挙げるとか、地元で最終案とさせて頂くにあたりましては、県とは事前に調整させて頂いて、この条例化の案件についても県と事前の協議をさせて頂いておりますので、基本的には内容が変わるということはないと思います。

○近藤会長 その他如何でしょうか。では特に無いということで、事務局は条例縦覧にかけて頂いて、次回の都計審で事前審ということでお願いしたいと思います。

それでは、説明事項の2つ目でございます、阪神間都市計画公園の変更（芦屋市決定）について、ご説明ください。

○柘田公園緑地課長 公園緑地課の柘田と申します。よろしく申し上げます。座って説明させていただきます。都市計画公園に新たに涼風東公園を追加する案件として説明をさせていただきます。お手元の資料につきましては、審議会資料のインデックス②からが今回の資料となっております。計画書のほうが21ページから24ページにございまして、参考書類として25ページから29ページまで追加でついております。これらにつきまして、ページの順に説明させていただきます。

まず、都市計画審議会資料の21ページをお開きください。こちらが計画書ということで、今回、都市計画公園に番号としまして2-2-2047号の涼風東公園を追加するものでございます。前回19年には46号としまして涼風西公園を追加しております。次に22ページ、こちらのほうが都市計画決定の理由書となっております。この公園は、街区住民の身近なレクリエーション活動及び憩いの場としての利用に供するとともに、「芦屋市地域防災計画」に示されている地区防災拠点として、街区の防災安全機能を恒久的に確保するため、街区公園として今回新たに都市計画決定を行うものでございます。公園の位置につきましては、23ページの総括図をご覧ください。南芦屋浜地区の南東に赤枠で囲んである区域が、今回追加する涼風東公園の位置となっております。面積につきましては約0.24ヘクタールとなります。また、次の24ページのほうには、公園敷地を拡大した図面を、周囲との位置関係、マンションや戸建が分かるようなかたちで表現させて頂いております。面積規模につきましては具体的な数値としまして2,431平方メートルとなっております。この公園には、防災拠点という位置付けから、防災倉庫と、地下には60トンの防火水槽が整備されております。次に、参考書類のリストを25ページに記載しております。まず最初に、土地の概要につきましては26ページになりますが、地目につきましては雑種地、地番については涼風町1番330となっております。涼風東公園を含む南部住宅区域の整備状況を、次の27ページに記載しております。平成15年から25年度までに、約650戸の戸建て住宅が分譲されておまして、今後も毎年約50戸が分譲される予定と聞いております。その次の28ページには、公園の現況写真を付けております。公園の整備につきましては、県企業庁から開発コンペで採択されたパナホーム株式会社によりまして、平成25年10月下旬から平成26年2月下旬の間に工事

が行われまして、平成26年4月1日付で供用を開始いたしております。

最後に29ページでは、縦覧日程などの今後のスケジュールを示させて頂いております。右側が市の流れとなっております。5月29日、本日が審議会の事前審というかたちで行っております。次に7月1日に広報あしやの発行、それを受けて7月8日から縦覧を予定しております。2週間の縦覧を終えまして、8月の下旬に縦覧結果を報告の上、本審議会に諮らせて頂いて答申を頂きたいと考えております。その後、9月中旬には決定告示をいたしたいと考えております。説明は以上です。よろしくお願い致します。

○近藤会長 ただいまの都市計画公園変更の件、ご意見、ご質問ありましたらお願いいたします。

○帰山委員 この街区公園という位置付けなんですけれどもね。住宅地の中に位置しているので、当然高齢者の方から子供たちの利用っていうことが予測されるんですけど、今までだと、例えば児童公園だと子供を対象としてますけれども、街区公園というのは何か定義のようなものはあるんですか。

○榊田公園緑地課長 今の考え方としましては、半径250メートルの誘致範囲をもって近所の方が来られる公園と。面積的には約2,500平方メートル、今回0.24ヘクタールですけども、このくらいの大きさを標準としております。

○帰山委員 主目的は何なんですか。

○榊田公園緑地課長 徒歩圏内に、250メートルの範囲で、歩いて来られるお年寄りや子供さんが運動できるという目的で。今回でも健康遊具が若干入っておりますし、真ん中には運動遊具が入っておりまして、子供さんも遊んでおられます。

○帰山委員 この28ページの写真を拝見すると、地面というかコンクリートか何かが打ってあったり、タイルのようなものが敷いてあるのかなと思うんですけど。この話は他の公園もそうですけれど、キックボードとかそういうもので遊んだり、いろんな形で遊ぶもんですからゴムのタイヤの跡がついたり、音が結構するんですね。そういうことがあったりとか。そういう遊び方もあれば、我々の感覚からいったらちょっと考えられないんですけど、こういう下が固いところで、結構ボール遊びをする子供たちも居たりとか。小学校低学年であると集団でボール遊び、いわゆるサッカーの遊びをやるんですね、そこそこ音のこともあるし、また、憩おうという人とはなかなか競合してしまうというか、そういうところもあるんですけども。その辺の使用の仕方をね、地域でどうやって、例えば子供たちに対して「配慮しなさいよ」とは言いながら、でも自分たちが遊ぶ場所ということでの主張もあれば、いろんなことがあるんですね。公園を作って終わりじゃなくて、ある程度地域でも使いやすく管理をしてくるかなあかんというところも出てきてるかと思っておりますけれども、そのときに、市としては「こういう目的で作ってるからこういう遊びをしなさいよ」というほうがね、地域でも指導しやすいわけですよ。いろんな表示もしてもらってますけれども、バットとか硬いボールはだめですよとかいろいろありますけど、地域でうまく利用が、例えば高

齢者と子供がうまく利用できるような、そういう方向性みたいなものを、何とか公園緑地課のほうでやって頂ければありがたいなど。

○**柘田公園緑地課長** 既設の公園につきましては、住民の方の要望によりまして、現場に注意看板とかは整備させて頂いて、方向性を示しているつもりではあります。今回の場合というのは砂場をちょっと真ん中の広場から離れたところにおいてますし、そういう新しい部分はある程度住み分け的な、小さい子供さんが楽しめる場所もある程度確保はできているかなと思います。

○**帰山委員** このまちは比較的新しいまちなので、例えば、子供たちがボール遊びをする場所はここですと、もっと小さな子が遊ぶ場所とか、高齢者が憩う場所はここですとという住み分けをして頂いた方がいいのかなという思いがあるんで。ボール競技をするようなところは限定すると。小学校でやれって言うんですけれど、小学校から帰ってきてまた小学校へ行くっていうのは割と嫌がるんです。塾と塾の間の時間とかいうときに、地域でちょっとボール遊びを友達とやりたいというときの場所がもしとれるのであれば、そこにもう限定してしまっって、根本から分けてしまうという考え方もいいのかなと思うんですけれど。子供たちが遊べる場所というのは大人が確保しないと、今はもう、どこでもその辺をぶらぶら遊べという時代じゃないので、今後のまちづくりの中で考えて頂いたらなと思いますので、要望しておきます。

○**福井委員** この公園の中に備えられてます備蓄倉庫といったところでおたずねをしたいんですけれども。備蓄倉庫は市内ですと31箇所あると聞いておりまして、大抵集会所であったり、学校であったりということですが、この地区はそういったものが無いので公園に備えられるという風に思っってよろしいのかということと、この三角形の北側のところに集合住宅が建設されているかと思うんですけれども、災害時を想定した避難場所として確保するのにあたって、そこと一体的化してという考えの基で備蓄倉庫とされているのか、そのあたりを質問したいんですけれど。

○**柘田公園緑地課長** 前回の19年の涼風西公園もそうですけれども、公園のトイレを作っって、新しいところにつきましては併せて10平方メートルぐらいの防災倉庫を作っっていると。そちらのほうには備蓄と言いましても資機材関係、学校なんかでしたら50平方メートルありますから食糧とかも入れられるんですけれども、10平方メートルの場合は資機材関係、救援関係の資機材とか、そういうかたちになります。

○**内田委員** 誘致距離とか配置ということでいくと、あともう一個くらい予定されているんですか。涼風南公園とか。もし無いとしたらなんでこの場所なのかなど。もうちょっと南西の方、一種低層のエリア内とかの方がより好ましいかと思うんですけれど。

○**東都市計画課長** このエリアは最初にパナホームが戸建て分譲をやったあとに、南部分の東半分位を全部スマートシティとして開発する中でですね、パナホームの配置計画に基づいて、この位置ということにしていると。当初、この南芦屋浜全体で言いますと、全体のバランス的には、おっしゃるようにもう少し南の方に公園が計画されておっって。

- 内田委員 ちょっとバランス悪いですね。
- 東都市計画課長 ただ、戸建てゾーンと集合住宅の間に公園を配置することによって、各々が公園を使うというような考え方でパナホームさんが配置計画をされたのかなど。そういう理解でいくとこの場所ということになるのかなという気はいたします。
- 内田委員 防災面とか、かつての児童公園のような機能を考えたときに、中高層の住宅のそばに公園があった方が好ましいということもあろうかと思いますが、何かもうひと工夫あってもよかったような気がしますけれど。
- 東都市計画課長 こういう配置のときに、そういう意見も確かに出ました。まあこういうかたちでいくということで、許容範囲かなど。
- 内田委員 一番遠いところでも、西公園と東公園、ぎりぎり250か300メートルくらいですか。なんとか許容範囲内ということでしょうか。
- 近藤会長 よろしいでしょうか。ではご意見もないようなので、次の説明に入っていきたいと思います。それでは、報告事項が2つほどありますが、まず1点目のほうでございませう。都市計画道路網の見直しについて、事務局からお願いします。
- 白井都市計画課係長 それでは報告事項といたしまして、都市計画道路網の見直しについて説明をさせていただきます。都市計画課の白井と申します。恐れ入りますが座って説明をさせていただきます。事前にお配りしております資料のインデックス③が、説明いたします内容となっております。

まず本件、都市計画道路網の見直しにつきましては、昨今の社会情勢の変化、また社会資本への効率的な整備が求められていることなどを踏まえまして、兵庫県では、長期間にわたり未着手となっております、都市施設の見直しを図っていくため、都市計画道路について、平成23年3月に「都市計画道路網見直しガイドライン」が策定されております。この「ガイドライン」に基づきまして、全県的な取組として、本市におきましても、兵庫県と協議しながら、都市計画道路網見直しの検証作業を進めてきたところでございます。また、同様に見直しを進めておられます、隣接する西宮市さんとも協議、調整を図らせて頂きました結果、この度「ガイドライン」に基づく検証結果がまとまりましたので、今後、素案の提示にはじまります都市計画変更の進めていくに先立ちまして、その内容について報告をさせて頂くものでございます。それでは資料の31ページをご覧ください。

初めに、見直しにあたりましての基本的な部分となります、都市計画道路の役割および機能についてということで、簡単に触れさせて頂いているものになりますが、都市計画道路とは、ということで「都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する都市交通における最も基幹的な都市施設であり、円滑な交通や都市環境の形成など、都市がめざす将来像を実現するために、都市計画決定するもの」というようになっておりまして、整備がされることにより、交通機能、空間機能、市街地形成機能といった機能が期待されるものです。

機能について具体的に申し上げますと、交通機能につきましては、人や車が通行で

きる空間を提供する機能。それから、沿道建物の出入りや、車を駐停車できる場所を提供する機能など。空間機能につきましては、景観、日照など、環境を守る機能。災害発生時の避難・救援活動のための通路や、火災等の拡大防止といった防災としての機能。それから、上下水、ガス、電気、電話などのライフラインを収容する空間を提供する機能など。市街地形成機能につきましては、まちの骨格を形成するとともに、土地利用の方向性を決める機能。それから人が集まることによりコミュニティ空間を提供する機能。ということになってございます。

このように、道路の機能としては大きくは3つの機能がございまして、従前の自動車交通の増加が顕著な時代背景においては、交通処理の部分が重視されてきたものと考えられますが、現在では、安全・安心・快適な移動空間としての機能が重視されるなど、質の高い都市施設としてのニーズが求められるようになってきておりますので、その地域の道路に求められる役割として、こうした様々な機能の観点から検討し、必要な整備を行っていくことが重要となっております。

続きまして、本市の都市計画道路の整備状況と課題について説明させていただきます。本市の都市計画道路は、昭和21年の戦災復興による都市計画を基本として、その後の市街化の進展等に対応するため、一部見直しにより変更した部分はございますが、現在のところ55路線、延長52,830メートルが計画決定されています。このうち、整備の状況といたしましては、決定からこれまでの間、面的整備事業に併せて、或いは個々の路線での街路事業を実施してまいりまして、現在のところ改良済の延長が43,350メートルとなっております。これに概成済の1,520メートルを合わせますと、約85パーセントで整備が完了しているという状況になってございます。逆に言いますと、残りの約15パーセントが未整備といった状況でございます。なお、概成済と言いますのは、計画の幅員に対し、現道の幅員が概ね3分の2以上あり、都市計画道路と同程度の機能を果たしている区間というものでございます。

資料で、次のページになりますが、32ページをご覧ください。いちばん上で、「種別毎の都市計画道路整備状況」ということで、表の部分になりますが、都市計画道路につきましては、表の左端に「種別」とありまして、ご覧のように、上から自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路と4つの種別がございまして、これらにつきましては、主に交通機能に着目し、種別を設定するものとされておりますが、この中でも、本市の未整備となっている都市計画道路は、大半が幹線街路の部分となっております。この幹線街路につきましては、表の下の囲みの部分にも記載しておりますが、「都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路」ということで、都市の大半の自動車交通を処理する主要な都市計画道路であり、整備により円滑な交通処理が期待されるものでございますが、この幹線街路の部分について、本市におきましては、15路線、延長9,460メートルが未整備の状態となっております。こうした未整備の幹線街路が残っている現状を含めましての本市の道路網の課題ということで説明をさせていただきますと、まず、市内の道路網の現状とい

たしましては、東西方向で見えますと、国道2号、43号といった都市間の広域幹線道路のほか、平成22年度に山手幹線が開通いたしましたことによりまして、交通処理機能の強化が図られています。しかし、一方で道路整備が十分ではない住宅地におきましては、生活、業務に関連する通過交通が、区画道路、細街路に流入しているという実態があります。また、南北方向でございますが、こちらにつきましては、東西方向と比較いたしますと、未整備の都市計画道路が多くございまして、本市の南北に細長い市域の形状からいたしましても、市内の円滑な移動において課題となっております。また東西方向の道路とのネットワークを果たす上でも強化を図る必要があります。

資料で、ご覧頂いておりますページから次の33ページにかけまして、「未整備区間を含む都市計画道路」として、幹線街路について表にまとめておりますが、こちらが先ほど申し上げました未整備の15路線、延長9,460メートルの内訳となっております。位置関係につきましては、後ほど資料に添付しております図の中でご確認を頂きたいと思っておりますが、これらの都市計画道路につきましては、こうした本市の課題を踏まえた上で、必要性の高い路線から整備を図っていくことが必要となっております。また、先ほど申し上げましたように、道路の都市計画決定については、戦災復興による計画が基本となっておりますので、そのため、ほとんどの路線が昭和30年までに計画決定されたものであり、決定後60年以上が経過していることとなりますので、初期の目的を達成するためにも、早期の整備が必要ということになります。

しかしながら、一方では、このように当初決定から相当期間経過した現在においても、なお着手に至っていない道路が多く存在するという現状が、大きな課題となっておりまして、こうした時間の経過により、都市計画道路を取り巻く環境にも変化が生じていることから、必要性についての検証が近年、全国的に進められているところでございます。

こうした背景を踏まえての見直しの動きについて、これまでの経緯を含めて説明させていただきます。

まず、都市計画道路の大きな役割として、資料にも記載しておりますように、「他の都市施設や土地利用などと一体的、総合的に都市計画を定めることで、長期的な視点から計画的な整備に寄与し」とあり、都市の健全な発展に大きな役割を果たすものとなっております。このように、都市計画については長期的な視点で計画、整備が必要とされる一方、今申し上げましたように、当初の都市計画決定から、長期間を経ても事業化に至っていない、いわゆる長期未着手の道路では、その区域内において土地所有者の権利を制限している状況にあります。しかし、これらの道路の中には、時間の経過により社会情勢、都市環境の変化などから、都市計画道路としての必要性や役割などにも変化が生じつつあることが考えられることから、兵庫県におきましても、平成16年から17年にかけて、県下の各市町において、未整備となっている都市計画道路の必要性について検証を行っております。なお、芦屋市におきましても、兵庫県とともに検証作業を進めておりましたが、当時の見直しでは、代替機能が確保された

路線などの抽出にとどまるものであったために、結果として、都市計画道路の廃止には至っておりません。しかしながら、その後の動きとしまして、こうした見直しに関する考え方の課題や、また平成17年に都市計画の制限に係る訴訟において、都市計画の妥当性は認められたものの、制限の期間も考慮されなければならないとする最高裁の判例が示されたこと、また、国の都市計画運用指針においても、必要性について検証し、必要に応じ変更の検討を行うことが望ましいとの考え方が示されていることから、兵庫県では、更なる見直しを進めるため、新たな見直しの考え方を検討し、平成23年に「都市計画道路網見直しガイドライン」を取りまとめております。本市におきましても、このような背景を踏まえ、兵庫県が策定した「ガイドライン」に基づき見直しを進めるものとしたしまして、兵庫県、および隣接する西宮市さんとも協議の上、本市の現状や、課題等についても考慮しながら必要性の検証作業を行ってきたところでございます。

次に、この「ガイドライン」に基づく見直しの進め方について説明いたします。資料の34ページをご覧ください。こちらで、「ガイドライン」検証の手順を簡単に示しておりますので、内容について説明させていただきます。まず、見直しの対象となっておりますのは、都市計画道路のうち幹線街路の未整備区間でございまして、本市では、先ほどの資料32ページから33ページにかけての表にあります、15路線、延長9,460メートルが対象となります。この幹線街路をさらに機能に応じて、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路に分類いたします。それぞれの機能につきましては、ご覧のページのいちばん下の囲みにも記載しておりますが、個々の路線について各種計画などでの位置付け等を踏まえながら、それぞれの機能に応じた評価指標により必要性の検証を行っていきます。この、必要性の検証につきましては、まず、客観的な評価項目といたしまして、交通機能、都市環境機能、防災機能、収容空間機能、市街地形成機能といった道路に期待される機能の部分について、さらに細分化した評価の視点で、路線の必要性を判断いたします。その結果、これらの機能が必要であると判断された路線においても、代わりとなる道路、或いは方策がないか、などを確認いたしまして、その上で「必要性を有しない路線」または「有する路線」に分類いたします。

そして、次のステップといたしまして、「必要性を有しない」と判断された路線につきましては、廃止することにより、まちづくりに関するプロジェクトや並行する道路の混雑解消に影響がないか、また大部分が完成している、沿道のセットバックが進んでいるなど、路線としての認識が進んでいる状況において、廃止することが妥当なのか、或いは不要な迂回が発生するなど、路線の連続性に支障がないか、交通安全上の点で地元の要望がないかなど、廃止することにより生じる問題という視点で、検証を行います。

一方「必要性を有する」と判断された路線では、整備を行うことで、重要な史跡や景観に影響がないのか、施工や構造上において支障がないのかなど、逆に、整備する

ことで生じ得る問題といった、地区固有の要素によって検証を行います。

以上のように、個々の路線や区間ごとに必要となる機能の有無を検証いたしまして、再度、全体の道路網として捉えた場合に、存続、廃止の判断が相応しいのか、或いはルート変更などは考えられないのか、などの検討を行いまして、最終的に、廃止、変更、存続候補に分類をいたします。

以上、概略の説明となりますが、このような手順によりまして、路線の検証を行っていくものとされており、本市におきましても、この「ガイドライン」の手順に従いまして、検証の作業を進めてきたところでございます。現在、この分類が完了し、兵庫県に最終的な検証結果についてのご意見を伺っているという段階でございますが、検証の結果といたしましては、本市におきましては3路線、延長1,780メートルを廃止候補、残りの路線を存続候補としております。

この廃止候補としております路線、及び位置につきましては、資料の37ページをご覧ください。「都市計画道路現況図」といたしまして、改良済、未改良区間などの色分けで表示しておりますもので、左下の凡例を併せてご覧頂きたいと思っておりますが、図で、薄い青色で表示しております部分が、すでに改良済の都市計画道路となっております。その他の着色部分が未整備の区間ということでございます。このうち、廃止候補といたしましたのは、薄い緑色の部分でございます。位置につきましては、図の真ん中少し上あたりで、JR線が走っておりますが、この線路沿い北側の路線で、まず、図の左側から、「鉄道沿西線」の一部、それから東側で、「鉄道沿東線」の一部、さらにJR線の南側にあります、「駅前広場東線」の一部。以上の3路線の一部区間、延長では1,780メートルを廃止候補としております。

なお、本日は、検証結果の報告という形でございますので、判断結果に至る各路線の評価についての詳細な説明は省かせて頂きますが、廃止候補としております路線の主な理由といたしましては、隣接する神戸ならびに西宮市へ接続する路線については、隣接市側で都市計画道路と同等の道路整備がされていない、或いは整備される見込みがないこと。また、市域内においても路線そのものの連続性が損なわれている部分があるため、主に交通処理の機能の面で、当初期待されていた必要性が低下している状態と考えられること。それから、整備を行うことによる周辺への影響が多大となると考えられること。などでございますが、その点を踏まえ、ガイドラインの検証結果といたしましても、廃止が妥当との結果となりましたことから、廃止候補としております。

なお、今回の見直しによりまして、候補となっております路線を廃止した場合の計画道路の整備状況といたしましては、計画延長は51,050メートルとなり、そのうち概成済みを含みます整備延長が44,870メートルとなりますので、整備率といたしましては87.9パーセントということになります。

最後に今後のスケジュールでございますが、資料では35ページをご覧ください。先ほど申し上げましたように、現在、兵庫県へ検証結果についてご意見を伺っている

段階となっておりますが、その結果を踏まえまして、改めて、次回、8月下旬に予定しております、都市計画審議会で素案として説明をさせて頂く予定としております。また、廃止候補となっております路線につきましては、沿線の自治会様に一定の事前説明をしていきたいと考えております。その後、次回の都計審以降ですが、素案につきましてはのパブリックコメントや地元説明会を実施いたしまして、その中で頂きましたご意見、また本審議会で賜りますご意見を踏まえながら、必要に応じ、変更案を作成し、再度ご審議頂くという形で、都市計画変更の手続を進めてまいりたいと考えております。説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

○近藤会長 ただいまの都市計画道路網の見直しの報告でございますが、何かご意見、ご質問ありましたらお願いいたします。

○駒井委員 今回、都市計画道路網の見直しというところで、この案を出して頂いておまして、時間の経過によって社会情勢や都市を取り巻く環境の変化から、こういうふうに今考えている、ということなんですけれども、見直しという観点からいうと、社会情勢の変化とかによって、ここが必要だというような部分もありうる話なのかなと思うんですが、新たな線を設けるというところを勘案しても必要性が無かったのか、もしくは新たな線を設けるというのは、今回は視野になく、今ある計画の中での勘案に限っているのか、そのあたりはいかがでしょうか。

○東都市計画課長 今回、都市計画道路網の見直しという検証を行っておりますので、新たに都市計画道路として必要なところということは記載しておりません。

○いとう委員 見直しの目的なんですけれども、社会情勢等が変わってということなんです、プライオリティをしっかりとつけて、早期実現を目指していくというのが目的になっているのでしょうか。

○東都市計画課長 都市計画というのは100年の計と一般的にいわれて、昨今は100年というのは長すぎますけれども、少なくとも50年位の計ではあるんだと思いますが、先のことも見据えての都市計画決定でございますので、その中での位置付けだと思えます。ただ、近隣市においてその都市計画道路を既に廃止しているとか、既に都市計画道路が完成したことによって、モータリゼーションの減少等の中で、当初の計画の意味が薄れてきているということについて、今回検証させて頂いたと。もともと都市計画道路というのは、基本的には、いつやるか、どうやるかは別として、必ずやるというのが基本的な考え方ですけども、先の裁判等の中での最高裁の判決の付帯事項等々の中でですね、国がガイドラインを作り、県がガイドラインを作る中で、芦屋市としてもそれに則った形で進める中で、結果としてこういうものが出ました。これが最終決定ということではなくて、パブリックコメント等を行うことで、いろんな意見をお出し頂いた中で、その意見を聞いた上で最終案を作ると。今回の分につきましては、ガイドラインに則って検証した結果、こういうものが出ましたと。だから、あくまでも候補ということでございますので、これを廃止するということが決まった案だということではないというふうにご認識頂けたらいいかと思えます。

○**いとう委員** いろいろとご説明頂いたんですけれど、議会のほうからはね、しっかり見直しをして、例えば計画に入っているところに住んでおられる方なんかは土地の売買でも制限されますし、100年の計とおっしゃいましたけれども、なるべくスピーディな見直しも必要じゃないかということを、何人かの議員さんはこれまでもずっと声を上げてこられたと思うんですよね。結局、この見直しをすることによって、芦屋市はどう良くなって、どういう方向性になるのかっていうのが、ちょっとよくかわからないんですよね。

○**東都市計画課長** よくなるということとはちょっと視点が違うと思うんですけれども、先ほど言ったように、戦災復興という60年前に計画したものについて、先を見据えた計画ではあったということですが、いろんな状況の判断の変更に伴って、現状にあった見直しはすべきでないか、という国の方針がございまして、そのガイドラインに則って芦屋市も検証した結果、こういう結果が出ましたということです。

○**内田委員** 今日の会議次第の事項の書き方についてなんですけれども、都市計画道路網については単に見直しと書いてある。それに対して、説明事項2のほうは長期未着手と書いていますね。国の言い方がそうなんでしょけれど、都市計画道路においても、趣旨としては長期未着手のものについてという範囲内で見直すのかという。単純に見直しという話なのだというと、当然、あるべき都市計画道路網という議論もすべきだと思うんですけれども。ただ、そういう意味ではないんだとしたら、もうちょっとわかるような、未実行を対象にするとかですね、或いは、本来の議論をするのはこういった場合だ、というような補足説明があった方が理解が進むと思うんですけれども。その辺は、国の方針があつての話なのでなかなか勝手に名前を付けるわけにはいかないということはあるんでしょうけれども、括弧書きでも何かでも、もう少しダイレクトに内容がわかるようにして頂いたほうがいいんじゃないかなと。どうしても誤解を与えやすいなということなんです。見直しという話のときに、例えば図面の37ページを拝見したときに、廃止対象はともかくとして、都市計画道路として、まず単純な確認ですが、やたら密度の高いところがあつてですね、エリアによって全く感じ方が違うんじゃないかというあたりが。廃止するのであつても、できていないところを廃止するというのは理論的だけれども、できているからといって、じゃあこれを未来永劫、都市計画道路として位置付けていくのかとか。この図面を拝見する限りではちょっと「あれっ」というのがあるんですが。それもあつたので、今回、直接の見直しというのは長期未着手であつて、地権者等々に迷惑かけているところについて、緊急対応的に、最悪の事態を避けるためにやるんだというようなことがあるように理解しているんですが、違うんですかね。

○**工藤委員** 同じような意見なので重なりますけど、私もそのへんの不自然さをどうとらえていいかわからなくて。例えば、廃止検討で緑色になっている、JR沿いの南側ですね、途中までは都市計画道路のままおいといて、残り4分の1ぐらいを廃止するような位置づけで、都市計画道路をもっていくのか。そういう計画として芦屋がやっていくのかというふうに、どうしても構えてしまつて、どう理解するかということ。沿

道の方もちょっと理解に苦しむと思うんですね。そのへんの整理が無いまま出てきているということは気になりますね。

○近藤会長 やっぱりガイドラインのプロセスを、逐一説明すべきですね。今日、報告事項として、ぼんと3つだけ廃止しますよと言われたから、今のようなご意見が出るわけで、ここはJRのアンダーパスで施工困難ですよとか、そういう評価を一覧表に書いて、結果3つが残りましたと。報告事項というのが気に入らんですよ。都市計画決定したものを外そうかというわけだから、審議事項であるべきだと思うんですけどもね。

○内田委員 そういった事情以前に、都市計画道路とはそもそも何かというときに、今話題に出た、駅前広場東線ですね。交通機能だけが都市計画道路じゃないと私も思うんですけども、相変わらず交通機能をかなり気にするような話の中で、だから繋ぐために必要だと他のところが言っているのに、ここは繋がらないのにここを廃止するというのは、話として何かすとんと落ちない気がする。その説明のために施工の困難さというのもってこれるんじゃないかという意見ですけれども。

○大久保委員 結局のところ、60年権利制限がかかっているものを何とかしましょうというのが基本だと思うんですけども、そうはいっても、こういう作業をやる機会っていうのは、こういう強制力が無いとそんなに何回も何回も無いわけなので、そういう意味では、これはこれでやるだけけれども、他の施策との調整っていうのがどうなっているのかというのが見えてないので、すごくわかりにくいわけですね。先ほどご指摘があったように、道路の性格というのはだんだん変わってきていますよと。単に交通量を捌くだけじゃなくて、歩けるとか自転車道はどうなっているかとか、そういう、単にハードで道路ってだけじゃなくて、その空間の再配分みたいなものが、市民のみなさんの関心が高まっている中で、その全体の中で芦屋は公共交通がどこをどうなってるっていう、総合交通計画みたいなものが、他都市さんは交通政策基本法ができてやっていると。そういう総合交通計画みたいなものとの関係はどうなっているのか、芦屋があるのかどうかは知らないですけど、あるとすると、そことのすり合わせでこういうことになっていますよ、駅前広場はこうだからこうなっていますっていう全体像が見えてくると、かなり印象が違うと思うんですけども、今のご説明だと機能が変わってきているだけけれども、見直しの中では結局のところ交通量を幹線道路などでどう捌くかで、そういうことになっている。だけど本当に幹線道路のままでもいいものなのか、実は緑の廃止するところの先の青のところも、幹線という扱いがどういう扱いになるか、違う扱いでもいいんじゃないかとかですね、その辺が見えないのでわかりにくいのかなという印象です。

○内田委員 31ページのところで、都市計画道路の機能というのは交通機能だけじゃないですよと、どんと全面に出ているんですね。なのに結局は交通機能だけで判断しますよとなっているところも落ち着きの悪さで。それともう一個はですね、32ページから33ページにかけて表があって、鉄道沿東線、これは当初決定が昭和54年、

これがまず本当かどうかというのがあるんですけど、他のところとは全然時期が違いますよね。ある程度の意図をもって何かがあったはず。そのときのことをどう対処して、今要らなくなったかという話を、ちゃんとやっていかないと。その中で、ここはJRの沿線なんで、交通処理のふりをして実は、鉄道の高架をちゃんとしましよよ、という意図があったようにも思えるんです。それを都市計画道路としてやっていくのがいいかどうかというのがありますが。54年の決定したその当時のことも振り返って、今後検討して頂きたいなという希望です。

○**林都市建設部参事** いろいろご意見頂きましたけれども、事務局といたしましてもこの都市計画道路は、おっしゃるとおり長期未着手というところで観点をもって、ガイドラインに沿ってやっております。このガイドラインっていうのが非常に細かいフローがありまして、手順もかなりございます。というところで、なかなか資料をまとめることができきれなくて申し訳なかったんですけども、次回8月、その前には自治会に説明もさせて頂きますけれども、できるだけわかりやすく資料をまとめさせて頂いて、次回8月に解りやすいような形で、またご審議頂きたいと思っております。よろしくお願いたします。

○**武内委員** 今、鉄道沿東線の話が出たんですけども、この部分にしましても、例えば稲荷山線をやるときの段階では、それと交差するわけですから、何らかの形でこういう道路機能が要るのかなという気もするので、その点が1点あります。あと、芦屋川左岸線の一番上のところですね、朝日ヶ丘線との交差部で空白の部分があるんですけども、これは何か意味があるのかないのか。普通、道路というのは繋がるという形で計画決定なんかをやってると思うんですけども、そのへんが知りたいなど。それからもう1点、芦屋川左岸線ですか、その阪急との交差ですね。この道路自体がかなり完成度が高くできておるけれども、その部分で非常に今、危険なところがありますので、それを今度は都市計画決定はあるんですけども、事業化というのは都市計画のほうでは考えられないのか。検討はされたことがあるのか、そういうことを。その3点について。

○**白井都市計画係長** まず朝日ヶ丘線と左岸線につきましては、つながってない状態で都市計画決定されておりますけれども、これは確認したものではないんですけども、朝日ヶ丘線の整備に併せて線形の変更を行った関係でつながっていないという可能性もあるかと思われますので、その点は確認させて頂きます。それから、3つ目になるかと思うんですけども、阪急の交差部分の技術的な検討というところですね。こちらにつきましては、まず今回の見直しにおきましては、道路のネットワークとして必要かどうかというところから検証を行っておるという部分がございます。今回につきましては、一定検証は行ったものの、実際の技術的な部分につきましては、整備時に詳細検討を行うものと考えておりまして、まずは路線として必要なのかどうかというところの視点から判断をしております。

○**東都市計画課長** 稲荷山線と鉄道沿東線の関係につきましてはですけども、基本的にJ

Rの南と北については、JRに沿って都市計画道路があるというのが基本です。これはいろいろな意味があるみたいですが、それは置いておきまして、その中で西につきましては神戸市が、既に都市計画道路としては廃止するという方針が出たりとか、今回の見直しで西宮においても、鉄道沿東線については見直しの対象とするかどうか、そういった諸々の総合的な判断の基、廃止するというので。稲荷山線が完成した暁にはその取り付きというものも必要になってくるんじゃないかということも含めまして、この道路についてですね、見直すべきものというふうに判断させて頂いたということでございます。

○武内委員 見直しで廃止するという意味が解らないと言ったわけで、稲荷山線との絡みでね、ある程度この辺は考えてたものではないんですかと聞いておるんです。

○東都市計画課長 基本的にJRの南と北は、JRに沿って都市計画道路を計画することが、大きな最初からの計画であるんです。それが、この時点において必要性が無くなったとか、既に廃止されている部分があるとか、そういうことを踏まえまして、今回のガイドラインに沿って、近隣市との調整も行う中で、計画すべきものということになります。ですからJR沿いに都市計画道路があることそのものが、当初の計画されていた主旨というのが希薄になってきたということが言えると思いますね。稲荷山線ができたらかここがいないんじゃないかということも含めまして、稲荷山線との東西との関係については、山手幹線があり、ある一定の東西交通との接点というのは計画されている部分がございますので、代替の処理はそれで足りるだろうという検証も含めて行われておりますので、今回、廃止するという事にさせて頂いたということですよ。

○帰山委員 各委員の方から、それぞれの路線の評価を報告頂かないと、なかなか報告としてはどうかと思いますけれど、いずれにしても、このガイドラインを詳しく私も存じ上げませんが、ほとんどの路線が戦後計画されて、戦後の高度成長で人口もどんどん増えていく状況から、今や全国的に人口減少に入っているわけですね。芦屋市は比較的人口減少はなだらかにいこうというふうな統計もあるようですけどね、それでもやっぱり近隣市も含めて、これからの日本の人口が減っていくということになれば、交通量も当然減っていくわけですから、そういうことも勘案して、計画をどう取捨選択していくかということ。今やらないとまた次の見直しがいつくるかわかりませんから、今回の見直しは非常に重要だと思います。そういう意味で、今回芦屋市で廃止検討をされたということは、これは最低限のところだと思います。だから、もう少し踏み込んで欲しかったなという思いがあります。議会の答弁で、そうではない答弁も聞いておりますからわかっておりますけど、やっぱりどれだけの財源をかけて道路を建設するのか、また維持していくのか。既存の道路でさえ相当な金額が予想されている中で、人口は減少するし、今後の経済成長も見込めない中で、方向性を誤ると大変なことになると思いますので、その辺も含めてよくよく検討してください。

○近藤会長 たぶん道路については、みなさんご意見があつて収集つかないので、今回はこの案として、作業がもう迫っているわけですから、もう少し論点を絞って整理をして次の作業に入って頂きたいと思ひます。

○中島委員 今回私も報告事項としての都市計画道路の見直しということで、どう整理して考えたらいいのかなと思ひている部分もあつたんですけども、その点についてはたくさんの委員の方がご意見出されているので、置いておいて、1点だけ確認させて頂きたいのが、今後のスケジュールということで、地元で説明会をされるという形だつたと思ひます。自治会に説明していくんだということだつたんですが、具体的に町名を教へて頂いてもよろしいでしょうか。

○東都市計画課長 今回廃止予定とされている緑の部分に含まれる町について、自治会を通じて、当該者ということでも説明させて頂いて、自治会の判断の中で、ああしろ、こうしろということがございましたら、それは自治会の中の部分でさせて頂くと。それと、廃止で無い部分につきましては、基本的には市域全体になってくると思ひます。廃止にかかっている土地の人はもちろんですけども、隣接する方、或いは近隣にいらっしゃる方もある意味当事者ということになりかねますので、そうなると市域の狭い芦屋においては、全体で取り扱うということが妥当であると考えさせて頂いて、ただ、地域として遠いところに説明会という訳にはいかない部分がありますから、市域の南の部分の会場、或いは、北の部分の会場、各々、休日と平日の夜の少なくとも2回ずつぐらいはやらせて頂いて、それでご意見を頂戴して、そういった意見を全部集約した中での総合的な判断で案というのをまとめさせて頂くと。今回は、あくまでもガイドラインに沿つて検証した結果、この3路線が廃止相当だということが出ましたよということだけを報告させて頂いて、それを議論のたたき台として提供することによって、いろんな意見を頂戴した上で、最終案にさせて頂いたということでごさいます。

○近藤会長 そこをしっかりと説明して頂いて。我々の意思決定でここを廃止しようということもできるわけでしょ。今回のガイドラインで、全国足並みを揃えてやらなくても、もし話がまとまればですね、ここはもうやめましようとかできるわけですよ。

○東都市計画課長 市民の意見の集約の中で、都市計画審議会としてはそれが妥当だろうという話については、そういうことが可能であると思ひます。

○近藤会長 いろいろ多様なご意見をありがとうございました。まとめるのが大変かもしれませんが、わかりやすくまとめて頂けたらなと。それでは、報告事項の2つ目のほうに入ってください。

○山城都市整備課長 都市整備課の山城でごさいます。長期未着手土地区画整理事業の見直しにつきまして、説明をさせて頂きます。恐れ入りますが、座つて説明をさせて頂きます。

土地区画整理事業につきましては、都市計画決定をしたものの、事業に着手していない区域がございまして、事業の必要性や実現性などについて検証して、先ほどの都

市計画道路網の見直しと併せまして、手続きを行っていききたいというものでございます。インデックス④の部分が資料となります。1つめくって頂きまして、39ページをご覧ください。

(1)の背景について、説明いたします。市街地再開発事業など比較的狭い地区を対象とした事業は、ほとんどの地区で事業が完了している一方、土地区画整理事業については、都市計画決定されたものの、長期間にわたり事業化に至っていない地区が存在しています。兵庫県でも、平成19年度から、土地区画整理事業の必要性等についてケーススタディによる検証を始め、平成23年度からは、市町との意見交換を行い、事業の実現性について検討が行われております。県内の各地区における現状把握や課題抽出など、見直しにかかる調査研究が進められていたという状況でございました。平成24年9月には、県と市町との個別ヒアリングにより、地区の現況などについての調査が行われ、同年11月には、県と市町との意見交換、平成25年3月には、県から市町に対し「長期未着手土地区画整理事業の見直しに関する基本的な考え方」が示されたという状況が、これまでの背景となります。

続いて、(2)の本市における土地区画整理事業及び長期未着手の状況について、説明をいたします。本市では、阪神淡路大震災による復興事業等を含めまして、これまでに、計12の地区で、事業が完了しております。しかしながら、都市計画決定されているにもかかわらず、長期にわたり、未着手となっている対象事業がございまして、本市では中部土地区画整理事業が該当いたします。資料の41ページの図面をご覧ください。この区画整理事業は、公光工区と小槌工区の2工区に分かれてございます。図面の左側に、赤文字で、中部土地区画整理事業(公光工区)と記載し、赤色の実線で囲んだ区域がございまして、図面の右下の凡例のとおり、これは、当時都市計画決定を行なった区域を示しています。また、青色の実線で囲んだ区域があります。凡例にありますように、土地区画整理事業の施行済み区域を示しており、公光工区では、図面下側の青線囲み部分で鳴尾御影線を、また、図面上側の青線囲み部分で公光公園の整備が完了しております。この工区の主な目的でございまして、鳴尾御影線を整備することにより、昭和39年度から始まり、昭和50年3月に換地処分が行われ、事業は既に完了しております。続いて、図面の右側に、中部土地区画整理事業(小槌工区)と記載し、赤色の実線で囲んだ区域があります。これが、当時都市計画決定を行なった区域を示しています。青色の実線で囲んだ区域は、事業の施行済み区域を示しており、鳴尾御影線の整備が完了しております。この工区の主な目的も、先ほどの公光工区と同様、鳴尾御影線を整備することにより、昭和39年度から始まり、平成4年1月に換地処分が行われ、事業は既に完了しております。そこで今回、長期未着手として見直しを行う内容について説明します。図面左側の公光工区については、緑色の文字と実線で示している、芦屋中央震災復興土地区画整理事業があり、施行を完了した事業も含まれております。よって、赤色のハッチをかけているところが、長期未着手の状態となっている区域となります。しかしながら、この区画整理事業の目的であり

ました鳴尾御影線の整備が完了し、換地処分も完了しているということでもありますから、都市計画決定区域から、この残っている部分を除外するということを考えております。また、図面右側の小槌工区についても同様に、赤色のハッチをかけているところが、長期未着手の状態となっている区域となりますが、公光工区と同様、この区画整理事業の目的でありました鳴尾御影線の整備が完了し、換地処分も完了しているということですから、都市計画決定区域からの除外ということを考えてございます。恐れ入りますが、資料の39ページにお戻りください。中部土地区画整理事業により、都市計画決定された区域面積は、2つの工区を合わせ21.6ヘクタールでございます。うち、長期未着手の区域面積は、11.5ヘクタールとなります。

次に、(3)の県による見直し基本方針については、県が策定された、見直しに関する基本的な考え方の中で、おおむね3年以内に事業化の見込みがない、長期未着手土地区画整理事業は、原則として一旦廃止する。これは、部分廃止も含みます。なお、廃止した地区において、今後、事業化の動きがあった場合は、事業内容が具体化した段階で必要に応じて再度、都市計画決定を行う。との、基本方針が示されております。

続いて、(4)の検証作業の内容を説明します。1の県による検証は、平成25年3月に既に実施済みでございまして、事業化の可能性は低いため、未着手区域の廃止という結果になってございます。なお、これは県と市とのヒアリングや意見交換を経て得られた検証結果でございまして、2の本市による検証でございまして、今年度の実施を予定してございます。主な内容は、県の考え方も踏まえた市の見直し方針の策定、次に、当中部土地区画整の必要性及び実現性の検証、現在の都市計画決定区域内における、地元住民の方々のご意向の把握を考えてございます。

続いて、資料の40ページをご覧ください。最後に、(5)の今後のスケジュールを説明します。資料記載のとおりを予定してございまして、都市計画道路網の見直しと併せて、進めてまいりたいと考えております。具体的には、都市計画変更素案の提示を8月下旬の都市計画審議会で行ないまして、その後、市民からの意見聴取、説明会やパブリックコメントを経て、11月下旬の都市計画審議会に、その結果を説明させて頂いた後、変更案を作成し、2月中旬の都市計画審議会にて、変更案を提示させて頂きます。その後、縦覧、諮問、決定というスケジュールを考えております。説明は、以上でございまして、よろしくお願いたします。

○近藤会長 それではただいまの件につきまして、ご意見、ご質問ありましたらお願いします。

○内田委員 意見なんですけれども、今ご説明頂いた内容で、もう少し説明の仕方を変えた方がいいんじゃないかなど。鳴尾御影線の整備の目的で、換地処分も終わりましたとなってくると、じゃあそのあと、なんでまだ都市計画決定を残していたの、という話になっちゃうと思うんです。ですから、このエリア自体、その中の青になっている部分についてはこれが主目的で、確かに終わってますよと。一方残っている赤の部分というのは、こういった目的があって、都市計画決定していたんだけど、という

ような言い方にして頂いたほうがいいんじゃないかなと。今回、より前面に出して頂きたいなと思ったのは、39ページにある(3)の県による見直し方針というところで、長期未着手のものをそのまま放っておくのはまずいから、原則として一旦廃止であって、必要だったらまた再決定しますよということですよ。ですから淡々と、ここは必要性はやっぱりあるんだけど、すぐは着手できそうにないから、一旦廃止するよという説明をして頂いた方がすっとんと落ちるなど。そういう意見です。

○**帰山委員** 今のご意見がもしそのまま正解だったらね、さっきの説明じゃ誤解を招くことになる。というのは、そもそも先ほどのご説明だとね、要するに鳴尾御影線沿線だけの土地区画整理事業だったということであれば、その整備事業の指定範囲が広すぎたというふうに捉えられてしまうと思うんですね。何のために決めたのだというようなことにどうしてもなってしまうので、残りの部分、今回廃止しようとしている部分が、元々どういう土地区画整理の目的でもって指定されたのかということの説明をされて、それが、こういう理由で長期間事業できなかった。だから一旦廃止しますというご説明が無いと、多分ほとんどの皆さんは何のことかわからないと思うんです。その辺を追加でご説明頂きたいなと。

○**山城都市整備課長** 県の考え方を踏まえて市としての方針を作ろうと思っております。当初の都市計画決定の資料もございますので、十分にその内容を分析しまして、きちんと整理をしていきたいなと思っております。

○**内田委員** 追加ですけれども、公光のほうについてはあんまり必要性の無い感じがしますけれども、小槌工区に関してはいろいろあると思うんですよ、必要性とかなんとか。ただ、県の基本方針に基づいて、このまま着手できないなら、一旦とりあえずはやめてみて、もう一回かけなおしましょうというスタンスなのか、それとも、一旦廃止するとやっぱり再決定が難しいよというのを踏まえての話なのかっていうのを、今後明らかにして行って頂きたいなと。

○**大久保委員** 技術的なことでちょっと教えてもらいたいですけれども、緑で囲ってあるのが震災土地区画整理事業で、赤と、現在併存しているみたいに見えるんですけど、併存しているんですか、これは。上書きされるんじゃないんですか。

○**山城都市整備課長** 両方残っております。

○**大久保委員** 震災復興土地区画整理事業で緑内の赤はやったわけですよ。

○**山城都市整備課長** そうなんです。おそらくですね、この震災復興の緑をかけるときに赤を外すべきであったんじゃないかということですよ。そのとおりでございます。今重複しております。

○**工藤委員** 細かいこととかお願いなんですけれど、長期未着手ということなので、この41ページの資料を見たときに、計画された年や施行が終了した年を併せて書いて頂くと、資料を読んでも、見返してみるとあれ何年だったかなってなってしまうので、そのあたりは少し書いて頂くと理解も進みますので、お願いします。

○**近藤会長** その他如何でしょうか。では、特にご意見はないようでございますので、こ

れで終わりにしたいと思います。

これで本日の議事は終了いたしました。それでは、事務局から何かありますか。

○事務局（東） それではその他のことについて、2点ほどご説明させていただきます。まず1点目でございます。次回の都市計画審議会でございますけれども、第2回目になりますが、8月の下旬頃、先ほどの工程表にお示しさせて頂いたとおり予定しておりますので、これについては新規メンバーということになると思いますけれども、よろしくお願ひいたします。その関連でございますけれども、本日をもって、任期を終了することになります委員が、内田委員と、市民委員の武内委員の2名につきましては、この審議会をもちまして任期満了と。内田委員におかれましては、12年間の長きに渡りましてご協力を頂きまして、本当にありがとうございます。武内委員におかれましては、2年間に渡り、市民委員としてご審議頂きました。恐れ入りますけれども、一言ずつお願ひいたします。

○内田委員 どうも12年間の長きに渡りまして、いつも議事をひっくり返すことを申した気もしますが。思い返しますと12年前、その当時の市長さんは北村市長ですけれども、まだ南芦屋浜もようやく地面ができあがって、まだ土埃が舞っている状況でしたけれども、それが今、こんな立派な状況になっているので、すごく感慨深いなど。私は勉強させて頂いているだけでしたけれども、こちらの芦屋市の都市計画審議会は、進行のやり方がすごく丁寧だし、案が結構出るので、非常に良い進め方だと思います。他のところでもまた、こういったお手伝いをさせて頂く場がありますので、この良い進め方を他のところに普及するようなことができれば良いなど。どうも12年間ありがとうございました。

○武内委員 2年間でございますけれども、勉強させて頂きました。1つだけ残念だったことは、芦屋川沿いの左岸線ですかね、あそこで、ちょうど阪神と警察署との間ですね、その部分の40メートルぐらいを特別景観地区の地区区分を変えるか何か。それを入れたいということ、意見を言ったんですけれども、それが叶わなかったことくらいで、あとは非常によく勉強させて頂きました。ありがとうございました。

○事務局（東） それでは市長のほうからお言葉を一言、よろしくお願ひいたします。

○市長 お疲れ様でした。また、熱心なご審議を頂きましてありがとうございました。本日の審議会を最後に、内田先生と武内先生がご退任をされるということでございまして、特に内田先生におかれましては、先ほどもお話がありましたように12年間に渡って、本市の都市計画のあり方について、ときには優しく、ときには厳しく、いろいろなご指導を頂きました。現在の芦屋の都市計画の、まさに礎を築いて頂いたのではないかと思います。どうぞ今後ともご健康に気をつけられて、ますますご活躍されますことをお祈り申し上げますとともに、また、芦屋市のこともお心にお留め頂きまして、今後ともお見守り頂けますように、心からお願ひ申し上げます。今日は本当にお疲れ様でした。また、長い間、内田先生、武内先生、ありがとうございました。

○事務局（東） ありがとうございました。事務局のほうは以上でございます。

○近藤会長 それでは、本日の審議会は以上でございます。長時間ご審議ありがとうございました。これにて閉会とさせていただきます。

— 閉 会 —