

(平成20年度)

阪神間都市計画区域の整備，開発及び保全の方針

(阪神間都市計画区域マスタープラン)の変更(兵庫県決定)

(諮 問 第 4 7 号)

計 画 書

阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のとおり変更する。

理 由

「別添理由書のとおり」

理 由 書

「阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」については、策定から5年が経過し、策定以後、人口減少・少子高齢社会の到来を迎えるなど、大きな社会経済情勢の変化等が生じていることから、生活の質の向上、にぎわいと活力の創出、安心・安全の確保、交流と連携の推進を目標とし、地域特性を生かした都市機能の集約を図るため、本計画のとおり都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を変更するものである。

阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (阪神間都市計画区域マスタープラン)

1 基本的事項

(1) 基本的役割

都市計画法第6条の2に定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(以下「都市計画区域マスタープラン」という。)は、地域の発展の動向や人口、産業の現状及び将来の見通し等を勘案して、長期的視野に立った都市計画区域の将来像を明確にするとともに、その実現に向けての道筋を明らかにするものであり、当該都市計画区域における今後の主要な都市計画の決定の方針、主要な施設の整備方針などを定めるものである。

阪神間都市計画区域マスタープランは、一体の都市を形成する阪神間7市1町について、21世紀兵庫長期ビジョンの地域ビジョンである「阪神地域ビジョン」及びまちづくり基本条例に基づく「まちづくり基本方針」の実現に向け、都市計画分野の方針を示すものである。

なお、阪神間都市計画区域マスタープランの策定に当たっては、広域的な観点から策定した広域都市計画基本方針(共通編及び阪神地域編)を指針とするとともに、各構成市町が定める基本構想(総合計画)との整合性を図る。

(2) 策定区域

阪神間都市計画区域(以下「本都市計画区域」という。)の対象区域は次の表のとおりである。

都市計画区域名	構成市町名	都市計画区域	人口(千人) [H17]
阪神間都市計画区域	三田市	行政区域の全域	113.6
	芦屋市	行政区域の全域	90.6
	西宮市	行政区域の全域	465.3
	尼崎市	行政区域の全域	462.6
	伊丹市	行政区域の全域	192.3
	宝塚市	行政区域の全域	219.9
	川西市	行政区域の全域	157.7
	猪名川町	行政区域の全域	30.0

平成17年国勢調査人口

(3) 目標年次

平成17年(2005年)を基準として、おおむね20年後の都市の姿を展望しつつ、目標年次を平成27年(2015年)としたおおむね今後10年間の都市計画の基本的方向を定めるものとする。

2 都市計画の目標

(1) 都市づくりの基本理念

都市づくりは、一人一人が地域社会の中で安全に、安心して暮らすことができ、地域への愛着をはぐくむ魅力あるまちづくりを旨として、生活者の視点に立ち、県民、事業者、県及び市町の相互の理解、信頼及び協働の下に行われなければならない。

これが、本県における都市づくりの基本理念である。

(2) 都市づくりの目標

本県においては、都市づくりの基本理念にのっとり、次の4つの都市づくりの目標に基づき都市づくりを進める。

ア 生活の質を向上させる都市づくり

新たな郊外開発等により都市機能を拡散させるのではなく、都市機能の既存ストックを活用しつつ多様な都市機能が適所に配置された誰もが暮らしやすい都市づくりを目指す。

また、バリアフリー化を進めるなどすべての人が社会参加できるユニバーサル社会を支える都市づくりを目指す。

さらに、環境負荷の軽減につながる人と自然が共生した持続可能な環境適合型社会の実現と、やすらぎや潤いを与える美しい景観や豊かな自然を身近に感じる美しく快適な都市づくりを目指す。

イ にぎわいと活力を生み出す都市づくり

中心市街地においては都市機能の集積、公共施設の利便性の向上等により、にぎわいと活力ある都市づくりを目指す。一方、周辺部や郊外部においては中心市街地との適切な役割分担のもと徒歩圏内への生活利便施設等の適切な配置や職住近接の実現により、暮らしやすい都市づくりを目指す。

また、様々な都市機能を結ぶ多様な交通ネットワークを形成し、利便性の高い都市づくりを目指す。

さらに、大規模遊休地等については、まちづくりの方向を見定め、適切な規制誘導により、秩序ある都市づくりを目指す。

ウ 安心して暮らせる安全な都市づくり

災害時における都市機能の代替性の確保、均衡のとれた都市施設の配置とそれを有機的に連携する交通ネットワークの整備を進めるとともに、被害を最小限に抑え、拡大を防止する防災・減災に配慮した都市づくりを目指す。

また、犯罪を誘発するおそれのある公共空間や施設等については、防犯上の観点から都市整備や防犯に資する施設の整備を図り防犯に配慮した都市づくりを目指す。

さらに、震災の教訓を生かし、都市機能の強化、広域的な都市機能の補完・分担体制の整備により、県全体として災害に強い都市づくりを目指す。

エ 広域的な交流と連携の都市づくり

それぞれの地域の特性を相互に理解し、市町の行政区域や都市計画区域を越えた広域的な地域交流や連携を進めるとともに、県土全体の活性化にも資するよう、多様なまちの個性、景観や自然環境、地域の歴史や文化を生かした都市づくりを目指す。

(3) 都市づくりの方向性

ア 本都市計画区域の都市づくりの目標

本都市計画区域は、大都市である大阪と神戸に隣接し、六甲山系、長尾山系、北摂連山、猪名川・武庫川、大阪湾などの豊かな自然に恵まれた都市環境を形成する中で、「阪神間モダニズム」に代表される伝統ある独自の市民文化と先進的なものづくり産業を育んできた。こうした地域の特性を生かし、良好な都市環境を維持育成しつつ、環境と調和した活力あふれる都市づくりを目指す。

(ア) 既成市街地再生のためのネットワークづくり

兵庫の東の玄関口にふさわしい、魅力とにぎわいのある市街地の再生と形成を目指し、既に整備された商業・業務、芸術、文化、教育、医療、産業等の都市機能の充実を図り、東西に比べて整備の遅れている南北幹線の機能強化等により道路・公共交通ネットワークを強化し、地域内の各都市の連携を強化する。

(イ) 阪神らしい良好な居住環境の形成

大都市である大阪や神戸に隣接し、自然環境にも恵まれた有利な立地条件とこれまで培ってきた都市環境を維持育成することで、更に快適で潤いのある住宅地の形成を目指す。

また、既成市街地については、密集市街地の改善や都市の基盤整備を推進し、昭和 40 年代から 50 年代の急激な都市の拡大にもなって開発された住宅地等については、利便性、安全性や魅力の向上に努め、住みやすく、親しみの持てる居住環境の形成を目指す。

(ウ) 自然や歴史・文化などの地域資源と調和した都市づくり

自然環境を保全するとともに、歴史・文化などの地域資源が身近に備わった都市環境を実現する都市づくりを目指す。

環境の保全・創造については、広域連携に取り組むこととする。南部においては、水と緑の確保と創出を図りながら、雨水や地下水、河川水等の総合的な管理を進め、水資源の循環活用を推進し、北部においては、豊かな自然資源を生かした、自然環境の保全、環境学習拠点の形成を図る。

また、文教施設が数多く立地するという各都市の特色を生かし、阪神間ならではの風格のある都市づくりを目指す。

これらにより、魅力的な景観を創造し、都市機能と自然や歴史・文化とが調和した阪神らしい潤いのある都市環境を目指す。

(エ) 安全で安心な都市づくり

本都市計画区域では、近い将来予測されている東南海・南海地震の津波による被害、豪雨などにより生じるおそれのある六甲山系、長尾山系、北摂連山周辺における土砂災害の被害などを最小限に抑える施策を推進し、安全で安心な都市づくりを目指す。

また、密集市街地などでは、地震による建築物の倒壊や地震に起因する火災の発生とその延焼による被害が広範囲に及ぶと考えられるため、建築物の耐震化・不燃化や都市の緑化などに配慮した土地利用を図り、都市全体の耐震化・不燃化を進める。

イ 都市構造及び主要な都市機能の配置の方針

様々な都市機能が集積する「拠点」とそれらを結びつける道路、鉄道等の「連携軸」に着目し、地形や地理的条件となる自然的環境についても都市を特色付ける重要な要素として配慮しつつ、近い将来見込まれる人口減少や超高齢社会の到来、地球環境問題等を踏まえ、都市機能の拡散を極力抑制し、既存ストックを中心とした都市機能が集約された「拠点」の機能強化、「連携軸」の強化、利便性の向上を図ることにより、誰もが暮らしやすく持続可能な都市構造の構築を目指すことを基本とする。

(ア) 拠点

a 都市拠点

尼崎市においては、JR 尼崎駅周辺、JR 立花駅周辺、阪神尼崎駅周辺、阪急塚口駅周辺を、西宮市においては、西宮駅(JR～阪神)周辺、阪急西宮北口駅周辺を、芦屋市においては、JR 芦屋駅周辺を、伊丹市においては、伊丹駅(JR～阪急)周辺を、宝塚市においては、JR・阪急宝塚駅周辺、阪急宝塚南口駅周辺を、川西市においては、JR 川西池田駅、阪急・能勢電川西能勢口駅周辺を、三田市においては、JR・神鉄三田駅周辺を、猪名川町においては、猪名川パークタウン地区をそれぞれ都市拠点と位置付け、商業・業務・芸術・文化・娯楽などの機能の集積を図るとともに、それぞれ質の高い都市空間の整備と都市魅力の向上を図る。

b 生活拠点

地域住民の日常の生活圏を対象として、生活に密着した都市機能が集積する市街地を生活拠点として位置付ける。

生活拠点においては、地域的なニーズに対応して、コミュニティレベルでの商業、業務、医療、福祉などの集積を図るとともに、地域資源を生かした個性ある都市づくりを進める。

c 特定機能拠点

広域的な圏域をもつ医療、産業、観光、交流、教育、防災等の特定の機能の立地が見られる区域を特定機能拠点として位置付ける。

特定機能拠点においては、当該特定の機能を発揮するため、施設等の整備を促進するなど機能の強化・充実を図る。

(イ) 連携軸

a 広域連携軸

広域的な交流と連携を図るため、地域を越えて広域的な人の移動や物流を支える交通の軸を広域連携軸と位置付け、隣接する神戸地域、大阪府等との連携を図る。

b 地域内連携軸

様々な都市機能に対する利便性の向上を図るため、地域内及び日常生活圏内の移動を支える交通の軸を地域内連携軸と位置付け、広域連携軸へのアクセス強化や各拠点間の連携を図る。

c 水と緑の連携軸

都市を特色づける地域全体にわたる自然的環境を水と緑の連携軸と位置付け、猪名川、武庫川、臨海部などの水辺空間、六甲山系、長尾山系、北摂連山などを中心に水と緑のネットワークを形成する。

3 区域区分の有無及び方針

(1) 区域区分の有無

本都市計画区域は、近畿圏整備法(昭和 38 年法律第 129 号)に基づく既成都市区域及び近郊整備区域であり、区域区分を行うことが都市計画法第 7 条第 1 項第 1 号ロにおいて定められており、また、秩序あるまちづくりを進める必要があることから、本都市計画区域において市街化区域と市街化調整区域の区域区分を定める。

(2) 区域区分の方針

ア 市街化区域に配分されるべきおおむねの人口

本都市計画区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

区 分	平成 17 年	平成 27 年
都市計画区域内人口	1,732 千人	おおむね 1,770 千人
市街化区域内人口	1,687 千人	おおむね 1,727 千人

なお、平成 27 年の市街化区域内人口は、保留する人口を含むものとする。

イ 産業の規模

本都市計画区域の将来における産業の規模を次のとおり想定する。

区 分		平成 17 年		平成 27 年	
生産規模	製造品出荷額等	28,487 億円		35,713 億円	
	商品販売額	25,157 億円		26,648 億円	
就業構造	第 1 次産業	5.8 千人	0.7%	4.7 千人	0.5%
	第 2 次産業	215.8 千人	27.3%	206.5 千人	21.9%
	第 3 次産業	569.3 千人	72.0%	730.8 千人	77.6%

(注) 商品販売額は平成 16 年のデータ

ウ 市街化区域のおおむねの規模

本都市計画区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ、市街化の現況及び動向並びに計画的市街地整備の見通しを勘案し、市街化区域のおおむねの規模を次のとおり想定する。

区 分	平成 17 年	平成 27 年
市街化区域面積	おおむね 20,438ha	おおむね 20,425ha

(注) 市街化区域面積は、保留フレームに対応する市街化区域面積を含まない。

4 都市計画に関する方針

(1) 土地利用に関する方針

ア 基本方針

誰もが快適、安全に安心して暮らせる都市の実現に向け、既存の都市機能の活用及び強化により、既成市街地における多様な都市機能の集積を図るとともに、コンパクトな都市形成を図るための適切な土地利用を誘導するため、住宅地、商業地、工業地等の主要用途を適正に配置し、都市活動の機能性、持続性及び都市生活の安全性、利便性、快適性等の向上を図る。

その際には、中心市街地の活性化、住宅地の再生、大規模遊休地等の適正な土地利用誘導などに配慮する。

また、六甲山系、長尾山系の山麓部に広がる住宅地については、利便性に配慮しながら自然環境の保全に留意する。

さらに、豊かな自然が残る北部では、自然環境の保全・活用を図り、都市住民の貴重な自然とのふれあいの場を確保するとともに、集落の活力低下を防ぐために必要に応じて弾力的な土地利用規制を行うとともに、新市街地の永続的な住環境の向上を図る。

イ 主要用途の配置の方針

(ア) 住宅地

住宅地については、駅周辺では中高層を中心とした住宅地、郊外の丘陵部では低層を中心とした住宅地とするなど、利便性や快適性をはじめとした様々なニーズに対応できる配置とし、現況及び動向等も勘案しつつ、地区の特性に応じた用途地域の指定を行う。

また、防犯、コミュニティ維持、豊かな自然環境との調和、バリアフリー等に配慮した良好な住環境の保全を図る。特に、密集住宅市街地の居住環境の改善や道路等の公共施設の整備を進めるとともに、高容積率を利用した高層マンションの立地が見込まれる地域では、景観にも配慮した良好な居住環境を確保し、適切な土地利用を図る。

さらに、地区の特性に応じた住環境の保全を図るため、用途地域における容積率、建ぺい率の適切な指定や建築物の用途、形態などを制限する地区計画等を活用する。

また、生活利便施設等の立地に配慮するなど、身近な生活圏の形成にも努める。

昭和40年代から50年代の急激な都市の拡大にともなう開発された地域については、地域コミュニティの維持・再生のため、利便性、安全性の向上や都市の魅力化に努め、住宅地の再整備を推進する。

(イ) 商業・業務地

商業・業務地は、都市構造を勘案し、一定の都市機能の集積があり都市基盤が整備された都市拠点や生活拠点などに主として配置する。なお、周辺との環境調和、既存商店街及び郊外型商業施設との役割分担等に留意し、適切な密度の指定に努める。南部市街地は比較的高密度とし、その他の市街地は中低密度とする。

ターミナル周辺の高密度な土地利用を図る地区は、JR尼崎駅、阪急西宮北口駅、JR・阪急宝塚駅、JR川西池田駅、阪急・能勢電川西能勢口駅、JR・阪急伊丹駅等の周辺とする。

また、幹線道路沿道においては、背後地における住環境の保全に留意し、適切な場所に商業地を配置する。

さらに、都市機能に影響を及ぼす大規模集客施設の立地誘導については、隣接する神戸・丹波地域や大阪府下の地域を含めた広域的な観点から行う。

その際には、『広域商業ゾーン』『地域商業ゾーン』の設定による大規模な集客施設の立地誘導・抑制について(阪神間都市計画区域並びに東播及び中播都市計画区域の臨海部に関する広域土地利用プログラム)に基づき、主要鉄道駅周辺などへの大規模集客施設の立地誘導を図るとともに、郊外部の幹線道路沿線への立地抑制を図る。

また、立地誘導・抑制に当たっては、周辺道路の交通量の変化その他都市機能に及ぼす影響に配慮しつつ、用途地域のほか特別用途地区、地区計画、県条例や市町条例等の活用

を図る。

(ウ) 工業地

工業地については、物流の利便性や周辺環境等に配慮し、臨海部、主要な鉄道沿線及び高速道路インターチェンジ周辺等に配置し、土地利用の現況及び動向等に応じて、適切な用途地域や特別用途地区等の指定に努める。

また、土地利用を明確にするため、周辺の住環境との調和を図りながら地区特性に応じた規制誘導を行う。阪神工業地帯の一角を占める臨海部の土地利用は、産業構造や社会経済情勢の変化への適切な対応に努め、新規産業の導入、既存産業の活性化を促進するとともに、土地利用転換後の工場跡地等の緑化も考慮するなど都市環境の改善に努める。

なお、工場敷地内の緑地の確保については、周辺の状況に対応した弾力的な整備を図る。

さらに、産業構造の変化により住宅や商業施設との用途混在が生じている地域においては、周辺の土地利用に配慮した適切な土地利用への誘導を図る。

(エ) 流通業務地

阪神流通センターなどの流通業務地にあつては、中心市街地及びその周辺への流通業務施設の集中による都市機能の低下と自動車交通の渋滞を緩和するため、産業環境の保全に努め、周辺環境に配慮しながら適切な流通業務施設の立地を図る。

ウ 市街地において特に配慮すべき土地利用の方針

幹線道路沿道における土地利用については、背後地における住環境の保全に留意するとともに、交通渋滞の原因となる大規模集客施設の立地を抑制する。ただし、市町のまちづくりと一体となったプロジェクトについては、地区計画等を活用しながら弾力的な土地利用を図る。

生産緑地やその他の市街化区域における農地及び社寺林等などの貴重な緑地については、良好な都市環境の形成及び、防災上の観点から保全に努める。

国道 43 号沿道においては、騒音に強い沿道環境に配慮した街並み形成を図る。

エ 市街化調整区域の土地利用の方針

(ア) 優良な農地との健全な調和

農業を振興する地域と都市的な整備を図る地域との調和に配慮した土地利用を図る。

北部における都市近郊農業の農地を保全するとともに、都市部との連携を強化して地産地消を進め、農業振興と環境負荷の低減を図る。

(イ) 災害防止上必要な市街化の抑制

洪水、土石流、がけ崩れなどの災害を防止するため、市街地に隣接する山麓部の傾斜地等については、市街化を抑制するとともに、緑の保全や必要な災害防止のための施策を講じる。

(ウ) 貴重な自然環境の保全

本都市計画区域は六甲山や武庫川など都市近郊における貴重な自然が多く残っており、都市住民の憩いや健康的な生活に寄与している。今後もこうした貴重な自然環境を保全するため、土地利用の規制誘導や自然景観の形成に努める。

(エ) 秩序ある土地利用の実現

市街化調整区域では、既存集落の人口減少や少子高齢化などによる活力低下を防止するため、地域の活性化につながる施設等の立地が求められている。

このため、市街化調整区域で、相当程度公共施設整備が行われている区域等については、

自然環境、農業の生産条件及び地区のまちづくり方針・計画などを考慮しつつ、特別指定区域等の開発許可制度を適宜運用することにより、地域の実情にあわせて新規居住者等の住宅や産業施設の立地が可能な区域を位置付け、適切な土地利用を図る。

(ウ) 計画的な市街地整備との調整

市街化調整区域内で、新たに市街化区域に編入する区域は、市町の土地利用計画等に位置付けられ、既に市街地を形成している区域又は計画的な市街地整備が確実に行われる必要最低限の区域とする。

また、土地需要の高まりが著しく、今後、計画的な整備・開発が見込まれる区域については、都市政策上の観点も踏まえて当該区域の都市計画区域における位置付けを考慮し、市街化区域への編入の必要性の検討を適宜行い、編入すべき区域については、市町の土地利用計画等に位置付け、農林漁業等との調整を図った上で編入することとする。

(2) 自然的環境に関する方針

ア 基本方針

自然の営みや魅力を有効活用するとともに、猪名川、武庫川や六甲山系、長尾山系、北摂連山、大阪湾など都市近郊に残された貴重な自然的環境を保全し、緑豊かな環境の維持と創造を図る。

また、自然と触れ合える場、憩いの場として保全するとともに、多様な生物の生息を確保する緑地の創出を図る。

さらに、大規模災害への備えやヒートアイランドの抑制、生態系への配慮などについて、都市内の緑も含め広域的かつ総合的な観点から水と緑のネットワークの形成に取り組む。

イ 主要な緑地の配置、整備の方針

(ア) 環境保全の観点における配置、整備の方針

猪名川、武庫川や六甲山系、北摂連山は本都市計画区域を代表する水と緑の連携軸として、また、臨海部に残る自然海岸や芦屋川等市街地を流れる河川、昆陽池、知明湖（一庫ダム湖）等の主要な水面は地域の個性を生み出す緑地として位置付け、それらの貴重な自然環境の保全整備を図る。

また、都市内に残る農地や社寺林などについても貴重な自然的環境と捉え、土地利用も含め適正な維持、保全に取り組むほか、これまでの都市づくりの過程で失われてきた美しい海や砂浜についても、水質の改善やなぎさの再生に努める。

(イ) レクリエーションの観点における配置、整備の方針

豊かな自然環境を有する自然公園等においては、自然景観を保全しつつ、広域的なレクリエーションの拠点となる施設の整備を図る。

海岸や河川など親水性のある水辺空間においては、適正な管理を行いながら、住民が日常生活において身近に親しむことのできるアメニティ豊かな空間づくりを推進する。

(ウ) 防災の観点における配置、整備の方針

水源の涵養や山地災害の防止機能を有する森林等については保全を図るとともに、土砂流出や崩壊の防止等を図る。

また、市街地内の樹林地については、防災上重要な役割を果たす自然として、その保全に努める。

(エ) 景観形成の観点における配置、整備の方針

地域を代表する自然景観を形成する都市をとりまく森林や丘陵地のほか、地域の歴史・文化を代表する社寺林等の保全整備を図る。

(3) 都市交通に関する方針

ア 基本方針

本都市計画区域は、国土軸上に位置し、大阪と神戸の間にあることから、東西方向を主体とした大きな交通流動があり、幹線道路においては慢性的な交通渋滞が発生している。一方、南北方向の交通流動についても、近年の北部地域の市街化の進展や開発に伴い増加しているが、鉄道、道路は東西方向に比べて機能が弱く、各都市拠点間の移動や効率的な産業活動を支えるための機能の強化や利便性の向上が必要である。

このため、本都市計画区域の今後の交通需要に対応し区域内外のアクセス向上を図るとともに、区域の交流拡大、発展を支え、災害に強い交通ネットワークを構築する。

また、持続可能で環境負荷を低減した都市構造への転換を図るとともに、ユニバーサル社会に対応した交通ネットワークを形成するため、公共交通網の充実を進めるとともに、安全で快適な歩行空間を整備し、高齢者や障害のある人をはじめ、すべての人が使いやすい交通環境の確立を図る。

さらに、まちづくりの方向性を見直しに伴い、都市計画道路の配置、規模等を検証し、必要に応じて計画変更を行い、効率的な施設整備を行う。

イ 主要な施設の配置、整備の方針

(7) 道路

広域幹線道路から区画道路までの道路網を、合理的かつ機能的な交通体系として確立するため、以下の方針に基づき整備を進める。

また、整備に際しては、無電柱化や緑化による景観の向上や低騒音舗装による環境負荷の軽減を進めるとともに、安全で快適な歩行空間を整備し、全ての人が使いやすい交通環境の確立に配慮する。

これらの整備に合わせ、鉄道駅や空港、主要公共施設等を結ぶ基幹バス路線や地域を南北に結ぶバス路線の充実など、公共交通の利便性を高める。

a 自動車専用道路

広域的な人の移動や物流を支える広域幹線道路ネットワークをより強化するとともに、緊急時における高速性・代替性を確保するため、新名神高速道路の整備及び名神湾岸連絡線の具体化に向けた取組みを進めるなど自動車専用道路の整備・計画の促進を図る。

b 主要幹線道路、幹線道路

周辺地域との連携促進や物流拠点、工業地へのアクセス性の更なる向上のため、国道176号、(主)尼崎宝塚線等の南北方向の整備を進め、主要幹線道路網の形成を図る。

また、広域幹線道路への利便性の向上を図るため、インターチェンジと市街地を結ぶ(主)三田西インター線、(一)川西インター線等アクセス道路の整備を進める。

さらに、地域の円滑で安全な交通を確保するため、山手幹線などの整備を進めるとともに、慢性的な渋滞箇所における右折車線の設置や狭小幅員区間の対策等を重点的に進める。

c その他の道路

幹線道路の機能を補完するための補助幹線道路及び区画道路等の整備を、土地利用との整合を図りながら推進する。

また、安全で快適なまちづくりを目指し、高齢者・障害のある人をはじめ、すべての人が使いやすい歩行空間の確保のため、コミュニティ道路等の整備や歩道のバリアフリー化を進める。

d 駅前広場

鉄道駅等の交通結節点において鉄道・バス・タクシーなど交通機関相互の乗換えの利便性の向上や、JR 芦屋駅等において駅前広場の整備を進める。

e 鉄道との立体交差

踏切による交通渋滞や鉄道による地域分断の解消を図るため、高齢者・障害のある人だけでなく誰もが利用しやすい駅舎の整備などと合わせて、阪神本線(西宮市・鳴尾)等において連続立体交差事業等を推進する。

(イ) 鉄道

北神・北摂地域と神戸都心部を連絡する神戸電鉄三田線の複線・高速化等により、阪神地域の高密度な鉄道網の更なる利便性の向上を図るとともに、駅舎の橋上化やバリアフリー化を促進し鉄道の利用促進を目指す。

また、国内線の基幹空港である大阪国際空港へのアクセス向上を図るため、大阪国際空港広域レールアクセス整備構想の検討を進める。

(ウ) 駐車場

交通手段の結節性の機能強化や公共交通の利用促進を目指し、市街地外縁部や郊外の鉄道駅周辺等への駐車場の計画的な配置を図る。鉄道駅周辺における自動二輪車を含む路上駐車、放置自転車対策などに対する既存駐車場の有効活用や地域の特性に応じた総合的な駐車対策に努める。

(エ) 空港

関西国際空港と大阪国際空港、神戸空港の関西3空港は、増大する関西の航空需要に対応していくため、各空港の特性と機能を生かしつつ、利用者利便の向上に向けた最適運用を図る必要がある。

中でも、大阪都市圏に近接する大阪国際空港は、将来にわたり重要な役割を果たす高速交通拠点であり、引き続き空港環境対策、空港周辺地域の活性化対策を推進する。

(オ) 港湾(海上交通)

重要港湾である尼崎西宮芦屋港について、地域の産業を支えるため、阪神間の物流拠点として整備する。

(4) 都市環境に関する方針

ア 基本方針

人々の憩いの場、レクリエーションの場、また、ヒートアイランド対策など環境負荷の軽減や防災の観点から都市公園、緑地の整備や敷地内の緑化、屋上緑化・壁面緑化等により都市緑化を推進するとともに、水と緑のネットワークの形成を図る。

また、河川整備に際しては、自然の豊かさや空間利用の観点から、人と自然が共生する多自然川づくりを進めていくほか、下水道整備により海や河川の良好な水質環境を保つ。その他省エネルギーに資する取組みなどにより、都市環境に与える負荷の軽減を図る。

イ 主要な施設の配置、整備の方針

(ア) 公園・緑地

身近で手軽なレクリエーション施設、環境学習拠点、自然とのふれあいの場としての公園や緑地をより快適に利用してもらえるよう、その整備及び機能の充実を進め、ヒートアイランド対策や周辺の自然環境と調和し、共生するまちとなるような緑の保全、整備を図る。

尼崎市の臨海地域においては「尼崎 21 世紀の森構想」の実現に向けて魅力と活力あるまちを再生し、人々の暮らしにゆとりと潤いをもたらす緑豊かな自然環境の創出を推進する。

(イ) 下水道・河川

海や河川などの公共水域の水質改善を目的とした下水道の高度処理化や汚濁負荷の削減を図る合流式下水道の改善対策を進めるとともに、都市の浸水安全度を高めるため雨天時の浸水対策を進める。

河川改修に当たっては、地域の歴史・文化にも配慮し、生物の生息・生育環境や多様な河川景観を保全・再生する多自然川づくりを進めるとともに、流域全体で流出を抑制する総合治水対策による治水安全度の向上を図る。

なお、整備に長時間を要する河川については、段階的に治水安全度の向上を図る。

また、河川や水路、公園・緑地、河川緑地その他都市の緑など都市の自然を保全整備し、水と緑のネットワークを形成し、都市環境の改善を推進する。

(ウ) その他の都市施設等

ヒートアイランド対策に効果的な建築物の敷地内の緑化や屋上・壁面緑化などを推進する。

また、パークアンドライドなど自動車利用抑制などにより、省エネルギーの推進、都市の環境に与える負荷を軽減する。

さらに、尼崎運河を再生し、魅力を高めるための施設整備を推進するとともに、利便施設等の立地方策の具体化を図る。

廃棄物処理施設の整備を進める際には、「兵庫県廃棄物処理計画」に基づき周辺土地利用アクセス等に配慮して適正な立地を誘導するとともに、資源の再利用など循環型社会の構築に取り組む。

(5) 市街地整備に関する方針

ア 基本方針

都市全体の健全な発展と秩序ある整備を図る上で、望ましい土地利用の密度に比して現況の土地利用の密度が著しく低く、土地の高度利用を図るべき区域や都市構造の再編や防災上の観点から土地利用の転換や市街地の整備改善を図る必要がある区域において市街地整備を目指す。

このため、様々な都市機能の集積を図るとともに、密集市街地の改善、中心市街地の活性化や大規模遊休地の適正な土地利用の誘導など地域の課題に対応し、安心して生活できる安全な市街地の整備を進め、秩序ある市街地の形成を図る。

イ 市街地整備の方針

既成市街地においては、各地域の特性を生かしつつ、民間活力を積極的に誘導しながら、都市機能や生活関連施設の集積及び居住環境の向上を図り、都市の再生・再構築を進める。

特に、中心市街地において、都市機能の集積や住宅整備等により都市の活性化と利便性の向上を促進する。

密集市街地においては、道路、公園等の公共施設整備と建築物の耐震不燃化を一体的に進め、災害に強い市街地の整備を図る。

大規模遊休地においては、都市の活性化につながる用途の導入や基盤整備や良好な環境を形成するため、適正な土地利用を誘導する既成市街地周辺部については、幹線道路の整備と併せた土地区画整理事業等の面的整備事業を推進することにより市街地の整備を図る。

なお、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき市街地については、都市再開発法(昭和44年法律第38号)に基づき再開発の総合的なマスタープランとなる「都市再開発の方針」を定める。また、木造老朽建物の集積した密集市街地の防災機能の確保、土地の合理的かつ健全な利用に関する方針については、密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律(平成9年法律第49号)に基づき「防災街区整備方針」を定める。さらに、良好な住宅市街地の整備を図るため、大都市地域における住宅及び住宅地の供給に関する特別措置法(昭和50年法律第67号)に基づき「住宅市街地の開発整備の方針」を定める。

この3方針の内容を踏まえつつ、適切な市街地整備を進める。

(6) 都市防災に関する方針

ア 基本方針

阪神・淡路大震災はもとよりこれまでの震災や水害等の教訓を生かし、災害を未然に防止するとともに、災害が発生した場合であっても被害を最小限に抑え拡大を防止するほか、災害時の安全性を確保するため、災害に強い都市づくりを進める必要がある。

このため、兵庫県地域防災計画との整合を図りつつ、都市機能の代替性の確保をはじめ、均衡のとれた都市施設の配置とそれらの有機的連携、密集市街地における建築物の不燃化や耐震化をはじめ、都市の緑化、治水対策など災害に強い都市づくりを推進する。

特に、近い将来危険視されている東南海・南海地震については、津波による被害などが予測されていることから、隣接する大阪府下の地域などとも相互に連携し、災害に強い都市づくりを進める。

イ 都市防災の方針

(ア) 防災拠点の整備とネットワークの形成

災害時の避難、救援活動を円滑にするため、国道43号等を軸とした広域防災帯や、甲子園浜海浜公園等の広域防災拠点を核として、地域の防災拠点等を系統的に配置する。

また、道路、公園、緑地等を計画的に配置・整備し、ネットワーク化することにより、市街地内のオープンスペースなどを確保するとともに、電線類の地中化を図るなど、災害時の防災機能を高める。

さらに、災害発生時、被災時における県民への情報提供システムの更なる充実や地域コミュニティづくりに資する整備を進める。

(イ) 都市の耐震化・不燃化

密集市街地においては、建築物の耐震化・不燃化を進めるとともに、緑地の確保などにも努め、災害に強いまちづくりを推進する。特に公共建築物の耐震化・不燃化について一層の推進を図るほか、民間建築物についても耐震・耐火建築物への誘導を図る。

また、地震時の宅地の地すべりを防止するため、宅地の耐震化を推進する。

(ウ) 土砂災害の防止

山麓部については、がけ崩れ、土砂流出等の危険を防止するため、災害危険区域や土砂災害警戒区域等の指定により、必要に応じた宅地の使用制限、建築規制等を行うとともに、自然緑地の保全に努め、防災機能の強化を図る。

また、六甲山系の市街地に面する斜面においては、土砂災害を防止し、安全な生活環境を保全するとともに、緑豊かな都市環境及び自然環境の保全や景観の保全、創出を図ることを目的とした六甲山系グリーンベルト整備事業等により、市街地に面する山麓から山腹に至る斜面に一連の樹林地を整備する。

(エ) 治水対策

都市化の進展による雨水流出量の増大や集中豪雨などにより都市の浸水被害の可能性が高まっていることから、河川氾濫対策に加え内水対策並びに低地浸水対策として河川の整備を推進するとともに、流域での対策や下水道との連携を含めた総合的な治水対策を進め、安全なまちづくりに取り組む。

また、六甲山系南側の河川など急激な水位の上昇がみられる河川については、河川利用者がよりの確に安全確保の判断ができるよう情報提供を図る。

さらに、臨海部においては、高潮による被害や東南海・南海地震などの発生に伴う津波の被害を最小限に抑えるとともに、被害の拡大を防止するため、適切な対策を講じる。

(7) 景観形成に関する方針

ア 基本方針

地域固有の美しい景観づくりを誘導していくため、各地区の特性を踏まえつつ、景観計画の策定や景観に関する条例の制定及び景観地区、地区計画、風致地区等の関連制度の積極的な活用に努めるなど、各市町において、それぞれの地域特性に応じた優れた景観を保全し又は創造する。

また、優れた景観の形成を図るためには、住民、事業者、学識者、行政の協働が大切であり、特に地域住民の主体的参加と相互協力が不可欠である。

このため、景観に対する住民意識の啓発、地元組織の育成のため技術的助言や活動支援等の施策を進める中で、景観に配慮した民間の建築行為を誘導するとともに、公共施設の整備においても景観に配慮したものとなるよう先導的に取り組む。

イ 景観形成の方針

六甲山系、長尾山系、北摂連山など阪神間のまちなみの背景となる緑の風景を保全する。

また、武庫川、猪名川などの河川流域や臨海部では、美しい水辺の景観の保全を図るとともに、「尼崎 21 世紀の森」や「なぎさ街道」の取組みなどの景観再生の取組を推進する。

さらに、市街地では、旧西国街道沿いの歴史や阪神間モダニズム文化などの背景を活かし、地区ごとの特性に応じて住民が誇りと愛着を持てる個性ある景観の形成を図る。

5 主要な都市施設等の整備目標

都市計画に関する方針を踏まえ、計画的な整備を関係機関等との調整を図りながら実施していく。

(1) 土地利用に関する整備目標

中心市街地活性化基本計画に認定された尼崎市、伊丹市、宝塚市の区域等においては各種事業を通じて、中心市街地にふさわしい良好な土地利用の誘導を図る。

また、尼崎東海岸沖地区(101.6ヘクタール)については、計画的な市街地整備が見込まれる区域として、主に工業地としての整備を図る。

(2) 都市交通に関する都市施設等の整備目標

おおむね10年以内に整備や計画の具体化を予定している主な交通施設は次のとおりである。

ア 道路

・自動車専用道路

路線名	事業場所	概要
新名神高速道路	大阪府境～中国自動車道(神戸ジャンクション)	新設 L=約21.0km W=32～35m
名神湾岸連絡線	名神高速道路～阪神高速湾岸線	新設(計画の具体化) L=約4km

・主要幹線道路、幹線道路

路線名	事業場所	概要
(国)176号	三田市広野～加茂	バイパス L=約1.3km、W=16m
(国)176号	三田市藍本～東本庄	歩道整備 L=約0.8km、W=2.5m片側
(国)176号	三田市三輪	交差点改良 L=約0.2km
(主)三田後川上線	三田市小柿	現道拡幅 L=約0.2km、W=10m
(主)三田篠山線	三田市小野	現道拡幅 L=約1.7km、W=10m
(主)川西三田線	三田市志手原	現道拡幅 L=約0.2km、W=9m
(主)川西三田線	三田市香下	歩道整備 L=約0.6km、W=2.5m片側
(主)小野藍本線	三田市藍本	現道拡幅 L=約0.6km、W=9m
(主)三田西インター線	三田市溝口～長坂	バイパス L=約0.9km、W=16m
(一)黒石三田線	三田市溝口	現道拡幅 L=約0.3km、W=10m
(都)山手幹線	芦屋市船戸町～三条南町	新設 L=約1.1km、W=22m～34m
(都)山手幹線 (芦屋川横断)	芦屋市松ノ内町～月若町	バイパス L=約0.3km、W=27～34m

(国)176号	西宮市山口町～宝塚市栄町	バイパス等 L=約 10.6km、W=21～24m
(主)大沢西宮線	西宮市鷲林寺～ 鷲林寺南町	現道拡幅 L=約 1.0km、W=14m
(主)大沢西宮線	西宮市神園町	歩道整備 L=約 0.7km、W=2m片側
(主)有馬山口線	西宮市山口町中野	バイパス L=約 1.9km、W=11m
(都)山手幹線	西宮市熊野町～大屋町	現道拡幅 L=約 0.7km、W=22m
(都)丸山線	西宮市山口町上山口1丁目～ 上山口4丁目	新設 L=約 0.3km、W=22m
(都)建石線(立体)	西宮市神原	現道拡幅・立体交差 L=約 0.7km、W=20m
(都)北口線	西宮市高松町	現道拡幅 L=約 0.2km、W=23m
(都)山手線	西宮市神原～神園町	現道拡幅・立体交差 L=約 0.8km、W=17m～18m
(都)市役所前線	西宮市室川町～大社町	現道拡幅・新設 L=約 1.1km、W=15m～26m
(都)西福河原線	西宮市中須佐町～河原町	現道拡幅 L=約 0.6km、W=15m
(都)尼崎宝塚線 (元浜・大浜)	尼崎市元浜町～ 大浜町	現道拡幅 L=約 1.1km、W=33m
(都)尼崎宝塚線(武庫)	尼崎市武庫の里～ 伊丹市境	現道拡幅 L=約 1.1km、W=18m
(都)園田西武庫線(御園)	尼崎市塚口本町～御園	バイパス L=約 0.9km、W=15～38m
(都)園田西武庫線(藻川)	尼崎市食満～東園田	橋梁整備 L=0.6km、W=15～22m
(都)神崎橋伊丹線	尼崎市食満1丁目～ 猪名寺1丁目	新設 L=約 1.2km、W=15m
(都)猪名寺椎堂線	尼崎市猪名寺1丁目～ 田能5丁目	現道拡幅・橋梁整備 L=約 0.3km、W=12m
(都)臨海幹線	尼崎市又兵衛字喜左衛門新田 ～平左衛門町	現道拡幅 L=約 0.6km、W=30m
(都)尼崎駅前1号線	尼崎市潮江1丁目～ 潮江5丁目	新設 L=約 0.9km、W=27m
(都)尼崎駅前1号線	尼崎市潮江1丁目	現道拡幅 L=約 0.3km、W=25m
(都)尼崎駅前1号線	尼崎市潮江5丁目～ 久々知西町1丁目	現道拡幅 L=約 0.4km、W=27m
(都)長洲久々知線	尼崎市潮江4丁目～ 久々知2丁目	現道拡幅・道路新設 L=約 0.7km、W=15m
(都)長洲久々知線	尼崎市潮江4丁目	現道拡幅 L=約 0.1km、W=15～21m
(都)長洲久々知線	尼崎市潮江1丁目～ 潮江5丁目	現道拡幅 L=約 0.1km、W=21m
(都)長洲久々知線	尼崎市長洲西通1丁目	現道拡幅・立体交差 L=約 0.3km、W=15～40m

(都)長洲久々知線	尼崎市潮江1丁目～ 潮江5丁目	現道拡幅 L=約0.3km、W=21～31m
(都)尼崎宝塚線(寺本)	伊丹市池尻	現道拡幅 L=約1.0km、W=20m
(都)尼崎宝塚線(山田)	伊丹市山田	現道拡幅 L=約0.6km、W=20m
(都)伊丹飛行場線(昆陽東)	伊丹市昆陽	現道拡幅 L=約0.9km、W=20m
(都)伊丹飛行場線(昆陽西)	伊丹市昆陽	現道拡幅 L=約0.6km、W=20m
(都)宝塚池田線	伊丹市大野2丁目～ 大野1丁目	新設 L=約0.5km、W=24m
(主)塩瀬宝塚線	宝塚市切畑	現道拡幅 L=約3.1km、W=7m
(主)塩瀬宝塚線	宝塚市境野	現道拡幅 L=約0.6km、W=12m
(都)宝塚平井線(平井)	宝塚市平井	現道拡幅 L=約0.4km、W=12m
(都)尼崎宝塚線(小浜)	宝塚市小浜	現道拡幅 L=約0.3km、W=22m
(都)尼崎宝塚線(小浜南)	宝塚市小浜南	現道拡幅 L=約0.4km、W=22～42m
(一)川西インター線	川西市石道～東畦野	新設 L=約3.3km、W=26m
(都)火打滝山線	川西市火打1丁目地内	現道拡幅 L=約0.3km、W=12m
(都)矢間畦野線	川西市向陽台3丁目～ 東畦野地先	バイパス L=約0.7km、W=16m
(主)川西篠山線	猪名川町島	自歩道整備 L=約1.0km、W=3m片側
(都)石道上野線	猪名川町上野～川西市石道	新設 L=約1.2km、W=18m
(都)一庫紫合線	猪名川町伏見台～紫合	新設 L=約1.2km、W=16m
(都)川西篠山線	猪名川町紫合～差組	現道拡幅 L=約1.5km、W=18m
(都)原広根線	猪名川町原～広根	新設・現道拡幅 L=約1.0km、W=16m

・駅前広場

駅名	事業場所	概要
J R 三田駅(北側)	三田市高次1丁目他	A=5,500 m ²
J R 芦屋駅(南側)	芦屋市業平町	A=5,600 m ² ※JR芦屋駅南地区市街地再開発事業区域内
阪神電鉄本線 西宮駅(北側)	西宮市和上町	A=未定
阪神電鉄本線 鳴尾駅(北側)	西宮市里中町3丁目	A=1,158 m ²

・鉄道との立体交差

路線名等	事業場所	概要
阪神電鉄本線 (鳴尾駅付近)	西宮市甲子園浦風町 ～小松南町	L=1,870m (交差道路：小曾根線外)
阪急電鉄今津線 (西宮北口駅付近)	西宮市高松町	L=190m (交差道路：球場前線)

イ 鉄道

路線名	事業場所	概要
神戸電鉄三田線	有馬口駅～岡場駅 田尾寺駅～横山駅	複線化、高速化(軌道改良)
阪急電鉄神戸線、今津線	西宮北口駅	駅構内外整備

ウ 港湾(海上交通)

港湾名	事業場所	概要
尼崎西宮芦屋港 扇町地区	尼崎市扇町	岸壁(-7.5m) L=240m
尼崎西宮芦屋港 扇町地区	尼崎市扇町	臨港道路扇町線
尼崎西宮芦屋港 東海岸町地区	尼崎市東海岸町	岸壁(-7.5m) L=260m
尼崎西宮芦屋港 東海岸町沖地区	尼崎市東海岸町	岸壁(-5.5m) L=300m
尼崎西宮芦屋港 東海岸沖地区	尼崎市東海岸町	臨港道路(Ⅰ)(Ⅱ)(Ⅲ)

(3) 都市環境に関する都市施設等の整備目標

ア 公園・緑地

おおむね10年以内に整備を予定している主な公園緑地は次のとおりである。

事業種別	名称	事業箇所	概要
緑地	尼崎の森中央緑地	尼崎市扇町	都市緑地 港湾緑地
公園	鳴尾浜公園	西宮市鳴尾浜	運動公園
	西宮浜総合公園	西宮市西宮浜	総合公園
	御前浜公園	西宮市西波止町外	地区公園
	西宮中央運動公園	西宮市河原町	地区公園

イ 下水道・河川

おおむね10年以内に整備を予定している主な下水道及び河川は次のとおりである。

事業種別	名称	箇所
下水道	武庫川上流流域下水道	三田市、西宮市、神戸市
	三田市公共下水道	三田市
	兵庫東流域下水汚泥処理事業	芦屋市、西宮市、尼崎市、 武庫川流域下水道(上流、下流)
	芦屋市公共下水道	芦屋市
	武庫川下流流域下水道	西宮市、尼崎市、伊丹市、宝塚市
	西宮市公共下水道	西宮市
下水道	猪名川流域下水道	尼崎市、伊丹市、宝塚市、川西市、 猪名川町

	尼崎市公共下水道	尼崎市
	伊丹市公共下水道	伊丹市
	宝塚市公共下水道	宝塚市
	川西市公共下水道	川西市
	猪名川町公共下水道	猪名川町
河川	(二)武庫川	三田市、西宮市、尼崎市
	(二)新川	西宮市
	(二)東川	西宮市
	(二)津門川	西宮市
	(二)洗戎川	西宮市
	(一)神崎川	尼崎市
	(一)庄下川	尼崎市
	(二)荒神川	宝塚市
	(一)猪名川	川西市、猪名川町

ウ 廃棄物処理施設等

おおむね 10 年以内に整備を予定している主な廃棄物処理施設は次のとおりである。

事業種別	名称	箇所
汚物処理場	三田市環境センター	三田市
ごみ焼却場	東部総合処理センター焼却施設	西宮市
ごみ焼却場 ごみ処理施設	猪名川上流広域 ごみ処理施設	川西市

(4) 市街地整備に関する目標

おおむね 10 年以内に整備を予定している主な市街地開発事業等は次のとおりである。

市町名	地区名	面積(ha)	整備手法
三田市	対中町地区	12	土地区画整理事業
	広野地区	15	土地区画整理事業
	福島地区	19	土地区画整理事業
	天神地区	20	土地区画整理事業
	北摂三田第二テクノパーク地区	97.1	土地区画整理事業
	三田駅前Bブロック地区	0.9	市街地再開発事業
	三田駅前Cブロック地区	1.9	市街地再開発事業
	北摂三田ニュータウン地区	1,074.0	新住宅市街地開発事業
芦屋市	J R 芦屋駅南地区	1.0	市街地再開発事業
	南芦屋浜地区	125.6	公有水面埋立事業
西宮市	鳴尾駅周辺地区	1.2	土地区画整理事業
	名塩ニュータウン地区	243.0	新住宅市街地開発事業
尼崎市	あまがさき緑遊新都心地区	22.8	土地区画整理事業
	尼崎臨海西部 地区	77.8	土地区画整理事業
	阪神尼崎駅南地区	0.5	市街地再開発事業
	東海岸町 (フェニックス) 地区	113.0	公有水面埋立事業
伊丹市	阪急伊丹駅東地区	0.8	市街地再開発事業
宝塚市	中筋 J R 北地区	7.8	土地区画整理事業
	中筋 J R 南第 2 地区	14	土地区画整理事業
	宝塚新都市地区	—	公的開発

川西市	栄根2丁目地区	4	土地区画整理事業
	中央北地区	24	土地区画整理事業
	川西能勢口駅前地区	3.2	市街地再開発事業

(5) 都市防災に関する都市施設等の整備目標

ア 防災施設の整備目標

おおむね10年以内に整備を予定する主な防災施設は、次のとおりである。

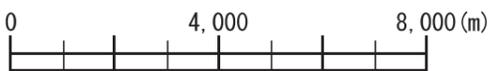
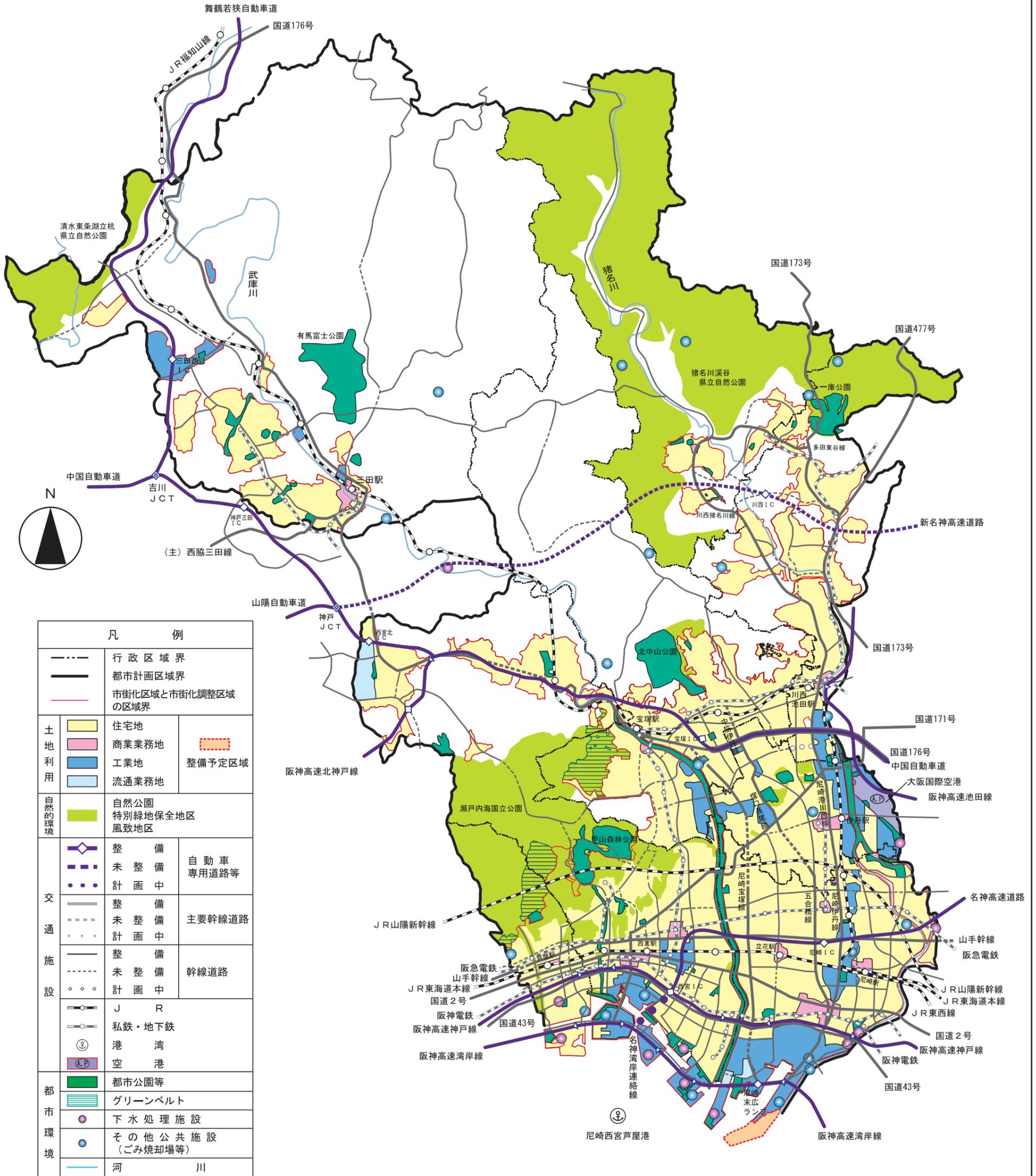
事業種別	名称	箇所
公園	津門中央公園	西宮市
砂防	酒井川	三田市
	芝床川	三田市
	山田東谷川	三田市
	清水谷川	西宮市
	善照寺谷川	西宮市
	六甲山系グリーンベルト整備事業	芦屋市、西宮市、宝塚市
	最明寺川	宝塚市
	城丸川	宝塚市
	正覚池谷川	川西市
	東畦野谷	川西市
	永泰寺東谷川	猪名川町
	上山谷川	猪名川町
	笹尾谷川	猪名川町
	平井川	猪名川町
南山谷	猪名川町	
急傾斜地崩壊対策	広沢地区	三田市
	名塩(8)地区	西宮市
	塔の町地区	宝塚市
	鶯の森(2)地区	川西市
	一庫地区	川西市

(6) 景観形成に関する目標

ア 景観形成事業

市町名	地区名
芦屋市	芦屋市景観地区

「阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」 参考図



参考図については、平成20年3月31日現在の状況に基づいて作成しています。
※市街化区域と市街化調整区域の区域界については、同時に行っております区域区分の変更案を反映しています。

阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の変更に係る公聴会の報告

○公聴会の日時及び場所 平成20年11月13日(木) 16時5分～ 宝塚市西公民館 1階 ホール

○参加者数 公述人：1名、傍聴者：3名

○意見の要旨及び県の考え方

番号	意見の要旨	都市計画決定権者(県)の考え方
1	<p>【川西市大和東5丁目地区区域区分の変更について】</p> <p>〈県素案の内容について〉 今回の見直しはどう安全で安心なまちづくりに結びつくのか。 都市計画法第1条には健全な発展と秩序ある整備を図りとあり、これを守ってこそ、目的である公共の福祉に寄与することができる。近隣住民が反対する中、今回の線引き見直しは、この法律の目的である公共の福祉に寄与するのか。病院や老人ホームのような公共の福祉に結びつく公共施設であれば、近隣住民も反対しないと思う。 一企業(開発事業者)の利益だけを守り、市民を犠牲にする今回の素案はいかがなものか。 税金という対価を払って、安全で安心した町で暮らすことを求めている。第一に生命の尊さを考えてほしい。20年後、30年後もここに住んでいる子々孫々までいやがるような見直しをやめてほしい。</p> <p>〈今回変更する必要性について〉 なぜ、今回この地区の線引きの見直しをしなければならないのか。川西市内の変更箇所18カ所のうち、ここだけ特に面積が広く反対意見書も出ている。 この地区が市街化調整区域に指定された時期及びその理由と今回の線引き見直し案との整合性について聞かせてほしい。 今回の線引き見直しを再考して、5年後に見直す考えはないのか。</p>	<p>区域区分(いわゆる線引き)の見直しは、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保する上で重要となる土地利用計画を策定する際の根幹となる都市計画です。そのため、県では長期的な展望に立っておおむね5年に一度の見直しをしています。</p> <p>今回の見直しでは、県において見直し基準を作成し、それに適合している区域を変更することとして、県素案としています。</p> <p>大和東5丁目地区については、当該地区を今のままとすることで、資材置場等の近隣住宅地への悪影響を与える土地利用へ転換されるおそれを残したままとするよりも、周辺と整合する良好な街並みを形成する住宅地とする土地利用計画が安全で安心なまちづくりに資すると判断しており、市街化区域編入が適切と考えています。</p> <p>なお、当該地区は第一種低層住居専用地域の指定を予定しており、かつ良好な街並みを担保するため、川西市において同時に地区計画の決定手続を進めています。</p> <p>当該地区が市街化調整区域に指定された時期は、昭和45年10月の当初線引き時です。当時の市街化区域は、土地区画整理事業の認可区域に併せて決定されており、当該地区は土地区画整理事業の認可区域ではなく、計画的な土地利用の見通しがなかったために市街化調整区域となりました。</p> <p>当該地区については、今のままとするよりも、住宅地としての土地利用を誘導する方が周辺の土地利用と調和し、住環境面でも好ましいこと、当該地区での土地利用計画が具体化し、計画的な都市的土地利用の見通しが立ったことから、今回の見直しで市街化区域に編入するのが適切と考えています。</p>

番号	意見の要旨	都市計画決定権者(県)の考え方
1	<p>〈住民意見の取扱いについて〉</p> <p>川西市は、住民との話し合いもなく、一方的に手続を行おうとしている。このような状況を、県としてよいと思うか。</p> <p>また、今回の県素案作成に当たり、川西市に提出した約 400 名の反対意見書をどういうふう理解され、判断をされたのか。意見書は無視されたと思えない。何通の意見書を提出すれば、意見として反映されるのか。</p> <p>〈都市計画審議会について〉</p> <p>川西市都市計画審議会は、図面だけで、現場を知らない委員が審議している。県都市計画審議会においても、同様と思う。本当に真剣な審議ができるとは到底思えない。</p> <p>線引きの見直し案は、県都市計画審議会では一括提案、一括審議がなされると聞いているが、面積、背景、意見書の有無が違ってもかわらず、すべての地域をなぜ一括審議するのか。</p> <p>都市計画審議会は、単なる形式論で終わるだけなのか。都市計画法第 16 条との関連はどうなっているのか。</p> <p>〈公聴会の開催方法について〉</p> <p>数時間だけの公聴会で、すべての案件について、住民との話し合いが滞りなく済むと考えているのか。平日の開催では、出席したくても出席できない人もある。なぜ日曜祝日に開催できないのか。</p> <p>〈地区計画について〉</p> <p>今回の線引き見直しについては、地区計画で担保するというが、この地区計画は地権者がいつでも変更でき、実質担保されていないのではないか。</p>	<p>都市計画決定権者(県)の考え方</p> <p>当該地区の土地利用計画に関して川西市が 4 回のラウンドテーブルと 2 回の説明会を開催し、土地利用計画や街区へのアクセス方法などに関する意見を地域住民から聴取するとともに開発事業者とも調整して隣接街区の既存の地区計画と整合を図る案を作成するなど住民との話し合いを行いながら手続が進められています。</p> <p>川西市素案に対する意見書については、川西市から報告を受けています。県では、提出された様々なご意見の内容とこれに対する市の考え方の双方を踏まえて検討を進めました。また、大和自治会で市街化区域の編入について議論され、反対するものではない旨の結論が出されていることなども参考として併せ考えて当該地区を編入することとしました。</p> <p>なお、判断する上で参考とした川西市の考え方は、川西市都市計画審議会でも報告され、一般にも公開されています。</p> <p>委員自身が現地を見なくても、図面など審議する上で必要な情報を提供することにより判断していただくと考えています。</p> <p>県都市計画審議会への付議は一括で行いますが、個々の変更箇所すべてについて地区の状況を説明し、審議していただくこととしています。</p> <p>都市計画法第 16 条第 1 項の規定による公聴会における公述については、意見の要旨及びこれに対する県の考え方を県都市計画審議会に報告し、審議の参考にしていただくこととしています。</p> <p>都市計画法が定める公述の機会は、確保されていると考えています。</p> <p>公聴会の開催日については、日曜祝日でも都合の悪い方はおられることもあり、今回は、会場の選定その他の諸事情を勘案して平日の開催としたものです。</p> <p>なお、住民が意見を述べる機会として 3 週間のパブリックコメントも実施しています。</p> <p>都市計画決定は、地権者の意向だけで決められるものではありません。</p> <p>地権者は、地区計画変更の提案はできますが、勝手に変更することはできません。都市計画決定権者である川西市が、地権者からの提案を受け、変更の妥当性について判断をした上で、川西市の都市計画審議会の議を経て、はじめて地区計画が変更できます。</p>