

令和5年度
第1回兵庫県都市計画審議会

令和5年11月29日(水)
兵庫農業共済会館7階 大会議室

開 会 午後 1 4 時 0 0 分

【会長挨拶】

【議事審議】

○議長 それでは、議案審議に入ります。次第に基づき、本日付議されている 2 つの案件について、審議を進めます。

第 1 号議案、西宮市鳴尾浜 2 丁目の「産業廃棄物処理施設の敷地の位置」についての審議に入ります。同議案は、建築基準法第 5 1 条ただし書きによる付議です。それでは、西宮市から説明をお願いします。

○西宮市 西宮市の建築指導課長の山岡です。

第 1 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。それでは、前面のスクリーンをご覧ください。まず、審議のポイントについてです。

建築基準法第 5 1 条では今回付議します施設については都市計画において位置が決定していなければ原則、新築、増築はできませんが、ただし書があり、西宮市が兵庫県の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する場合は可能となります。

付議します産業廃棄物処理施設は事業者が民間企業であり、都市施設としての恒久性の担保が困難なことから、都市計画決定をするのではなく、建築基準法第 5 1 条ただし書の規定の適用が妥当であり、特定行政庁である西宮市が許可を行うこととしております。都市計画上の支障とは、周辺環境に影響をあたえるおそれがないか、適切な措置がなされるかが主なポイントと考えております。

事業概要は廃棄物処理施設、焼却施設の新設、更新についてです。敷地の位置は西宮市鳴尾浜 2 丁目 1 6 番他です。敷地面積は約 1 2, 0 0 0 平方メートルです。用途地域は準工業地域で、指定容積率 2 0 0 パーセント、指定建蔽率 6 0 パーセント、そのほか特別用途地区の臨海産業地区、建築協定地区の「西宮市鳴尾浜木材団地」に位置しております。事業者は大栄環境株式会社です。

事業概要についてですが、本施設は、平成 1 8 年に廃プラスチック類等を破碎し適正に処理するための産業廃棄物処理施設として、建築基準法第 5 1 条ただし書許可を受け、現在も稼働中です。なお、焼却施設については既存不適格です。

今回の計画は、焼却施設の新設に伴い、汚泥、廃油の処理能力が制限を超え、また、廃プラスチック類、その他の産業廃棄物が、規制値を超えかつ既存の処理能力の 1. 5 倍を超えるため、同許可を受けるものです。今回の対象施設は焼却施設で処理能力の数字は設置する機械の

能力の数字となります。

汚泥及び廃油は新規で一日あたりの処理能力が汚泥は102立方メートル、廃油は23立方メートル、廃プラスチック類の一日あたりの処理能力が12トンから91トンに増加し、その他の産業廃棄物の一日あたりの処理能力が50トンから220トンに増加し、いずれも規制値を超えかつ既存の処理能力の1.5倍を超えることとなります。

基本的には混ぜて焼却しますので、焼却施設の一日あたりの処理量は50トンが220トンに増加する計画となります。①から③の品目については、単独でその品目を処理する場合の、1日あたりの処理能力を示した数字です。

位置図・都市計画図についてです。立地として、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、廃棄物処理施設に係る建築基準法第51条ただし書き許可基準を設けており、その基準の中で、住居系の用途地域界から敷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。

周辺航空写真についてです。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、共同住宅等の建築が禁止されています。最も近接している住宅地は、市営高須町1丁目団地で約500メートル離れています。

周辺建築物用途別現況図についてです。図は、当該敷地周辺の建物の用途別現況をあらわしており、中央の赤色に着色しておりますのが、敷地の位置でございます。敷地の中心から300メートル以内の建物を調査し、用途別に着色しております。赤茶色が事務所等、青色が工場等、紫色が倉庫等、茶色が、官公庁等の公共施設、薄い桃色が野球場となります。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。

配置図についてです。敷地内の施設の概要です。左下を北で図示しております。

赤線で囲っている部分に今回の法第51条ただし書き許可の対象となる焼却施設を新設します。

フローについてです。今回の事業の内容としては、図の左側に焼却施設を新設した後、旧焼却施設を廃止、除却する計画です。新設しました焼却施設への搬入搬出につきましては、図の下側、北西の道路を利用し、出入りします。

処理工程について概略図を示しています。主に、上半分が焼却、下半分が破砕の工程となり、破砕したものを選別し場内で焼却する100トンを含めて一日あたりの焼却量は220トン

の計画となっています。

車両運行ルートについてですが、ルート①は阪神高速湾岸線で青色、ルート②は市道小曾根線で緑色、ルート③は県道芦屋鳴尾浜線で赤色の幹線道路を利用するものとしています。

次に運搬車両の搬入・搬出計画についてです。焼却施設に関する搬入台数は、焼却能力の増加に伴い増加となります。焼却施設に関する搬出台数も、同様に焼却灰等の増加に伴い増加となります。

なお、施設全体では、これまで場外へ搬出していた可燃物が焼却施設で処理可能となることなどにより搬出台数が減少し、その結果合計台数は143台から増減なしとなります。

次に生活環境影響調査についてです。最初に、運搬車両の走行による影響についてです。

焼却施設に係るものだけを見ると焼却能力の増加により車両台数は増加します。現況交通量はルート①が37,341台、ルート②が11,703台、ルート③が8,955台に対して、焼却施設の新設による増加交通量はルート①が16台、ルート②が0台、ルート③が8台です。

よって、それぞれの道路について、増加率が小さいことから影響はほとんどないと考えております。また、施設全体の台数の増減はありませんので、大気質、騒音、振動について影響はないと考えております。

生活環境影響調査のうち、施設の稼働による影響についてです。まず大気質についてです。いずれの項目において予測結果は目標値以下となっております。

主な環境保全対策として、再燃焼室で完全燃焼させダイオキシン類の発生を抑制、その後、水噴射により急冷し、再合成を抑制、バグフィルターを設け、ばいじんを捕集、これらを行います。

つぎに騒音についてです今回新設する施設の騒音レベルは設置する機械、距離等により算定した数値は47デシベル、50デシベル、28デシベルであり、いずれも「規制基準」以内となっております。

つぎに騒音の周辺への影響についてです。予測結果はいずれの項目も目標値以下となっております。右下に記載していますが、目標値についてですが、関係法令の環境基準をもとにしており、現況が超過している時間帯は「廃棄物処理施設生活環境影響調査指針」により超過した値をもとにしてあります。また、施設だけの騒音レベルも超過しておらず、合成後も現況を超過しないことを確認しています。主な環境保全対策として、騒音の比較的大きな機器は建屋内に収納又は音源対策を実施し、騒音の拡散を抑制します。

つぎに振動につきましても、いずれの地点において予測結果は目標値以下となっております。

主な環境保全対策として、振動の比較的大きな機器は強固な基礎にて振動を抑制するものとしております。

つぎに悪臭についてです。現況調査で目標値以下となっております。

主な環境保全対策として、炉内温度を800度以上の高温で運転することで排ガス中のアンモニア、硫化水素、有機酸等の臭気源を熱、酸化分解し、悪臭成分の発生を抑制する、「屋内ピットに廃棄物を貯留し出入口にシャッターを設置の上、臭気を含む空気を吸引し燃焼に利用することにより、漏洩が軽減され目標値を満足すると予測しております。

最後に周辺事業者等説明についてです。生活環境影響調査報告について2022年9月1日、縦覧を2023年2月18日まで、意見の提出を3月6日まで、これらの報告を3月13日に受領しております。縦覧0人、意見の提出は0件でした。

説明会については、各自治体・団体に事前説明を実施し、その後、郵送により説明会の周知を図り、その結果、2月14日に周辺の事業者、自治会などから17人の出席者がありました。

事業計画の資料を配布の上、概要の説明を行っています。

説明会での主な意見については「稼働後に排ガス排出状況を地域へ発信するのか」という質問に対し、「定期的に排ガスを測定し、結果をホームページで公表します。」と回答しています。結果として、反対意見はありませんでした。

最後に、都市計画上支障がない判断として

1 都市計画の整合についてです。当該敷地は、既成市街地では確保し難いごみ処理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、住宅、共同住宅等の建築を禁止されている特別用途地区の「臨海産業地区」内に位置しており、これに整合しています。

2 生活環境への影響についてです。交通への影響が軽微であり、生活環境影響調査について各項目を満足しています。

3 地元の下承についてです。申請地周辺の団体である鳴尾浜連絡会、鳴尾浜産業団地運営委員会、高須自治協議会にて了解を得ています。

以上で議案の説明を終わります。御審議の程よろしくお願いたします。

○議長 ありがとうございます。質問または御意見がありましたらお願いします。なお、審議中の発言に際しては、事務局からマイクをお持ちしますので、氏名をおっしゃってから、発言くださいますようお願いいたします。第1号議案については、質問等がないようですので原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

○各委員 異議なし。

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

○議長 次に、第2号議案、尼崎市末広町1丁目の「産業廃棄物処理施設の敷地の位置」についての審議に入ります。同議案は、建築基準法第51条ただし書きによる付議です。

それでは、尼崎市から説明をお願いします。

○尼崎市 尼崎市建築指導課長の寺川でございます。よろしく申し上げます。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。本議案の資料は、「資料1の7頁から9頁まで」と「資料2-2」となります。それでは、恐れ入りますが前面のスクリーンをご覧ください。

建築基準法第51条の規定の説明については、第1号議案と重複しますので割愛させていただきます。本市におきましても、施設の公共性及び持続性の観点から、公共団体の設置施設については原則的に都市計画においてその位置を決定することとしておりますが、民間施設については、建築基準法第51条ただし書き許可が適当と考えております。

許可根拠であるその敷地の位置が都市計画上支障がないことについては、都市計画との整合性や周辺環境への影響の評価等により判断しております。

こちらは、尼崎市の位置図でございます。本市は兵庫県の東南部に位置しております。

事業概要について御説明します。所在地は尼崎市末広町1丁目3の15、3の16で、敷地面積は2934.39平方メートルでございます。地域地区は工業専用地域で、臨港地区の指定区域内ではありますが、分区の指定はありません。

申請者は 泉興業株式会社 代表取締役 泉原久人でございます。

本施設は、廃プラスチック類等を破砕し適正処理するための産業廃棄物処理施設で、平成21年に建築基準法第51条ただし書き許可を受け、破砕機2台を利用して、産業廃棄物の処理の他、廃プラスチック類を主原料とした固形燃料である RPF 製造を並行して行っております。

今回の計画は産業廃棄物の処理及び RPF 製造の質的な向上を目的に、現在稼働している破砕機の内1台を撤去し、産業廃棄物をより細かく破砕する能力を持った破砕機を新たに設置すると共に、もう1台の既存破砕機は、不純物が混入しないよう RPF 製造専用とするものでございます。

許可対象施設について、でございますが、廃プラスチック類、木くず及びがれき類の破砕施設で、それぞれの一日あたりの処理能力は表に記載のとおりでございます。

廃プラスチック類の破砕施設については、一日あたりの処理能力が、平成21年許可時の

1.5倍を超え、また、木くず及びびがれき類の破砕施設については、平成21年許可時には1日あたりの処理能力が許可不要の範囲内であったため許可を受けておりませんが、今回、1日あたりの処理能力が100トンを超えるため、法第51条ただし書許可が必要となっております。

廃棄物をより細かく破砕できるように、現状より破砕能力の高いものを導入し、また、安全性、メンテナンスの容易性を鑑みて破砕機を選定した結果、処理能力が増大したものです。

こちらは、尼崎市全域及び申請地の都市計画図でございます。赤枠で示している部分が申請地で、本計画敷地は、臨海地域に位置し、周辺も含めて工業専用地域となっております。

こちらは、広域の航空写真でございます。画面中央、赤のポイントが申請地となっております。ズームアップします。

こちらは、敷地周辺の航空写真でございます。道意線、尼崎宝塚線及び阪神高速尼崎末広インターチェンジの近くに位置しております。

こちらは、周辺建物の用途現況図でございます。周辺には、業務施設、工業施設、運輸流通施設が立ち並んでおり、住宅はありません。

こちらは、配置図でございます。前面道路の幅員は約8メートルとなっており、赤色で示しているものが、許可対象となる破砕機で、画面の上側が既設破砕機、下側が新設破砕機です。これら2つの破砕機の処理能力の合計が許可する処理能力となります。

黄色で示しているものが建築物で、破砕機は建築物内に設置され、廃棄物も建築物内で保管されております。

こちらは、本施設での処理工程でございます。新設破砕機は赤色の破線で示す、産業廃棄物の中間処理を行い、既設破砕機は黄色の破線で示す、RPF製造の前処理を行います。

こちらは搬入出経路図でございます。搬入出車両の経路については図に示すとおりで、道意線、尼崎宝塚線及び阪神高速道路湾岸線を利用してアクセスし、海上からの搬入出はありません。

将来の交通量についてですが、本計画により廃棄物の処理能力は増大しますが、場内の保管スペースや、作業スペースに限りがあるため、廃棄物取扱量は変わらず廃棄物運搬車両の搬入出回数に変更はありません。また、現状においても計画地周辺で慢性的な混雑が発生していないことから、交通上の影響はないと考えております。

次に、周辺環境への影響についてですが、「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が行われておりますので結果を御説明いたします。

こちらは、車両走行による大気質、騒音、振動の影響です。敷地周辺の2地点で調査を行っ

ております。騒音・振動については工業専用地域であることから基準値がありませんが、工業地域の基準値を用いて評価しております。

調査の結果、表のとおり、いずれも基準値を下回っております。

こちらは施設稼働による、大気質、騒音、振動の影響です。敷地境界線上において調査を行っております。図面黄色の点で大気質を、青色の点で騒音・振動を調査しております。

こちら騒音・振動については、工業地域の基準値を用いて評価しております。

調査の結果、表のとおり、いずれも基準値を下回っております。

続きまして、近隣説明会についての結果を御報告いたします。申請地周辺の12の事業者に郵送にて周知、電話での出欠確認を行った上で令和5年7月31日に実施しております。出席者は4社7名でした。なお、欠席された事業者はいずれも計画に反対は無いため説明は不要とのことでした。

結果、本計画についての反対意見はなく理解が得られております。

最後に、本施設の敷地の位置につきましては、工業専用地域に位置していること、周辺環境への影響について調査が行われ、影響が小さいことが報告されていることから、都市計画上支障がないと考えております。

以上で第2号議案の説明を終わらせていただきます。

御審議のほど、よろしくお願いいたします。

○議長 ありがとうございます。質問または御意見がありましたらお願いします。質問等がないようですので、お諮りします。第2号議案は、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

○各委員 異議なし。

○議長 異議がないようですので、第2号議案については、原案のとおり可決いたします。

○議長 以上で本日予定していた議事は終了しました。続いて、報告事項に移ります。「都市計画区域マスタープラン見直し基本方針案」です。本審議会に設置した専門委員会座長の嘉名 光市先生よりコメントをいただいております。このコメントと合わせて事務局から説明をお願いします。

○事務局 都市計画課長の波戸岡でございます。コメントに先立ち、冒頭挨拶にもありましたように、「都市計画区域マスタープラン見直しに向けた都市計画審議会の設置」について御説明いたします。本件に関しましては、兵庫県都市計画審議会条例に基づき、専門委員を知事が委嘱し調査を行っております。専門委員会設置の目的としましては、令和7年度に予定する都市計

画区域マスタープランの見直しに当たり、社会経済情勢の変化による影響等を的確に反映させるため、見直し基本方針に関する事項の調査を依頼しました。専門委員には、都市計画、農業政策、経済、行政法、不動産動向の5つの分野から各1名、計5名の委員を委嘱しております。この専門委員会の座長が、大阪公立大学大学院工学研究科教授の嘉名光一氏でございます。この度、最終となります第7回専門委員会において、都市計画区域マスタープラン見直し基本方針(案)が取りまとめられましたので、御報告するものです。嘉名光一教授におかれましては、本日、御都合がどうしてもつかなかったことから、代わりにコメントを頂いておりますので、ここで代読させていただきます。

「都市計画区域マスタープラン見直し基本方針(案)」のとりまとめについて、専門委員を代表して御報告申し上げます。

周知のとおり、わが国の都市を取り巻く環境は急速に変化しています。とりわけ、人口減少や地域活力の低下といった変化のなかで、環境との共生、地域を支える産業や人材の誘致、安全安心な都市の実現など、多様な要請に的確に応えることが求められています。

兵庫県の都市計画は、地域毎に様々な特徴を有しています。その背景には、多様な地域の特性を踏まえて、それぞれにふさわしい都市計画のあり方が検討されてきた経過があると思えます。

例示すれば、市街化調整区域においては特別指定区域をはじめとする開発許可制度の弾力的運用、非線引き都市計画区域においては緑条例や特定用途制限地域など、地域にフィットする多様なメニューを運用されており、おそらくこれほどのラインアップで運用している都道府県はほかにないと思えます。

一方で、多様な地域を抱える兵庫県の実態に鑑みれば、地域毎に生じている変化や課題に応じた運用が求められているところであることも確認できたと思えます。

今般、区域区分の見直しと都市計画区域マスタープランについて、専門委員会において多方面の有識者の御意見を頂きながら、その方針や考え方について議論を重ねてきました。

自然や農的土地利用との共生、地域活力の維持、都市計画におけるアジャイルな対応、制度間の連携、市町・関係部局との緊密な連携と対話、広域調整の必要性など、多面的な意見があり、これらをもとに、一定の方向性を示すことができたと考えております。

とりまとめにあたり、現地視察をさせていただいた市町の皆さんの御協力、また、関係部局や事務局の皆さんには大変な御支援を頂きましたことを感謝申し上げます。

令和5年11月29日 兵庫県都市計画審議会専門委員 嘉名 光市

以上でございます。

○事務局 引き続き、報告事項「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の見直しに向けた基本方針に関する事項の調査」について説明します。都市計画課の石井です。よろしくお願いいたします。スライドは資料3の報告資料に掲載しています。なお、資料の頁数も多いことから、要点を絞った形で御説明させていただきますので、その点、御容赦ください。

はじめに「都市計画審議会専門委員会の設置」についてですが、これに関しては記載のとおりで、冒頭、課長の波戸岡より説明いたしましたので割愛します。次に「都市計画区域マスタープラン見直しの全体スケジュール」について御説明します。上段の全体スケジュールのとおり、専門委員会は令和4年度と5年度の2ヶ年で計7回開催しました。

検討内容は下段の表のとおりで、昨年度は「区域区分の見直し」について議論し、今年3月に本審議会に報告した上で、「区域区分見直しの考え方」を策定しました。今年度は「都市計画区域マスタープランの基本的な方向性」について議論し、このたび「見直し基本方針（案）」を取りまとめましたので御報告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見直し基本方針（案）」について御説明します。

はじめに「目的・位置づけ等」について御説明します。

そもそも都市計画区域マスタープラン（以下「区域マス」）とは何かということですが、「都市の将来像の実現に向けた都市計画の方向性を示すもので、市町の都市計画に関する基本的な方針の指針となるもの」になり、都市計画法に規定されている法定計画となります。

区域マス見直し方針の目的ですが、令和7年度に区域マスの全面改定を行うにあたり、目指すべき県全体や地域ごとの都市づくりの方向性等を取りまとめたものになります。

次に位置づけ・構成ですが、同方針は6つの項目で構成し、「3 都市計画の基本的視点」と「4 現状と課題」、「5 県の目指すべき都市づくりの方向性」については、今回新たに策定する任意計画「（仮称）ひょうごの都市計画ビジョン（以下「都市計画ビジョン）」に反映させ、「6 地域毎の目指すべき都市づくりの主な方針」については地域ごとの「区域マス」に反映させます。

次に、全体スケジュールですが、見直し方針は本審議会での報告後、年内に策定予定で、それを踏まえて、都市計画ビジョン及び区域マスの素案を今年度末を目処に作成します。

都市計画ビジョンについては、パブリックコメント等を経て、来年度に策定予定、区域マスについては、国協議や都市計画手続き等を経て、令和7年度末に都市計画決定予定となります。

今後の見直しロードマップですが、都市計画ビジョンについては10年ごとの見直しを基本

とし、区域マスに関しても、これまで同様10年ごとに全面改定を行い、中間の5年で部分改定を行います。なお、社会情勢の大きな変化や上位計画等の見直しがあった場合は、適宜的確に見直しを行います。

次に「区域マスの構成の見直し」について御説明します。

本県の現行の区域マスは、全県共通として、県全体の都市計画に関する現状・課題や都市づくりの基本理念を示し、それにそれぞれの地域における都市計画の目標、区域区分や主要な都市計画の決定の方針といった法定事項がぶら下がる二段構成となっていますが、今回の見直しにおいては、県全体の都市計画における方向性等を示した都市計画ビジョンを新たに作成し、これに則した形で、各区域マスを作成するものとします。もう少し分かりやすく示した図になります。これまで、全県共通部分については、神戸市が作成する神戸地域を除く6地域の区域マスに全く同じ内容で記載されていましたが、今回の見直しにおいて、この全県共通部分を新たに「都市計画ビジョン」として位置付け、これに則した形で神戸地域を含む全7地域の区域マスを作成します。これにより、全県域を対象とする広域の方針（ビジョン）を明確にして県民に分かりやすく示すとともに、神戸市決定を含む全地域の区域マスとの関係を整理・明確化します。

体系図になります。都市計画ビジョンは、県上位計画に則し、県全体の都市計画における方向性や考え方を示したビジョンとして位置づけます。

区域マスは都市計画ビジョンに即するものとし、市町が作成する市町都市計画マスタープラン等についても、都市計画ビジョンや区域マスに即するものとします。

次に「3 都市計画の基本的視点」について御説明します。県上位計画と国の関連計画等における方針等を整理しています。

まず県の上位計画ですが、『ひょうごビジョン2050』では、記載の5つのテーマを上げており、『まちづくり基本方針』では、「安全・安心」「魅力・挑戦」「持続・循環」の3つのテーマを設定しています。

次に国の関連計画における方針等です。

まずは、第6次国土利用計画（全国計画）における「国土利用の基本方針」ですが、①では、空き家の活用や産業集積のための土地利用転換など関連制度の弾力的運用等を、②では、流域治水の推進や災害ハザードエリアにおける開発抑制と居住誘導、事前防災・事前復興等を、③では、広域的な生態系ネットワークの形成やグリーンインフラの活用等を上げています。

これらにプラスして、デジタル技術の徹底活用やオープンデータ化、官民連携や多様な主体

の参加や連携が示されています。

次に第三次国土形成計画（全国計画）における「基本的な方向性」です。

3つのテーマを設定しており、「活力ある国土づくり」では、コンパクト＋ネットワークによる持続可能な地域づくり等を、「安全・安心な国土づくり」では、災害ハザードエリアにおける開発抑制や予防保全型インフラメンテナンスを、「個性豊かな国土づくり」では、広域的な生態系ネットワークの形成やEco-DRRの取組の推進、持続可能な観光地域づくりの推進等を上げています。

次に国の都市計画基本問題小委員会での中間取りまとめにおける今後の方向性の整理です。

①では身近なエリアにおける魅力向上や公共交通軸の確保とまちづくりの取組の連携等、②で都道府県による広域的な観点等からの技術的支援、③では都市緑地の確保や森林の整備保全等が示されています。

④では都市施設の再構築に向けた制度の効果的な活用、⑤では継続的なエリアマネジメント、⑥ではスマートシティの取組強化やデジタル化・オープン化が示されています。

続いて「4都市計画に関する現状と課題」ですが、6つの大きな項目を設定しています。

『避けがたい変化』として「人口減少・超高齢社会」、「自然災害の頻発化」、「都市施設の老朽化」を、『国際社会・経済からのニーズ』として「地球環境・景観・生物多様性の保全」、「産業立地ニーズの変化」、「ポストコロナ社会における暮らし方・働き方の変化」を上げており、それぞれの現状・課題の具体的な内容は表に記載のとおりです。

なお、現状の根拠データ等に関しては参考資料編に掲載していますので、御確認いただければと思います。

続いて「5県の目指すべき都市づくりの方向性」について御説明します。

先ほど御説明しました都市計画の基本的視点や現状・課題、さらに県政の方向性等を踏まえ、目指すべき都市づくりの方向性として3つの柱を設定しています。1つ目は「持続可能な魅力と活力あふれる都市づくり」、2つ目は「誰もが安全・安心に暮らせる都市づくり」、3つ目は「環境と共生する都市づくり」です。また、これらの3つの都市づくりを実現するための横断的視点として、「県・市町間の連携強化」と「県民・企業など多様な主体との共創」を上げています。「都市計画に関する現状・課題」と「目指すべき都市づくりの方向性」の関係を整理しています。より詳細に示したものです。線が錯綜して分かりにくくなっていますが、課題の項目全てに対応する「目指すべき都市の方向性」を設定しています。それでは具体的な内容について要点を絞って御説明します。

まずは『I 持続可能な魅力と活力あふれる都市づくり』の1つ目「地域連携型都市構造の実現」です。

大都市、地方都市、中山間地域等が都市機能を役割分担し、相互に補完・連携することにより、各地域が活力を持って存立することを目指す持続可能でコンパクトな都市構造の実現を目指すものです。実現に向けては、それぞれの拠点及び拠点間を結ぶ公共交通を、県と市町の役割分担のもとに設定し、具体的なまちづくりに関する施策を一体的に推進します。

拠点の設定と都市機能の役割分担ですが、それぞれの拠点の考え方は表のとおりで、「広域拠点」と「地域拠点」及び複数市町にまたがるような広域な「産業拠点」は区域マスで位置付け、それ以外の「産業拠点」や「生活拠点」については市町の都市計画マスタープランで位置づけます。

次に②交通ネットワークの強化ですが、広域連携軸（県の区域マスで位置づけ）を構成する鉄道等公共交通の維持及び基幹道路等の整備等を引き続き推進するとともに、地域内連携軸（市町の都市計画マスタープランで位置付け）や、拠点外の集落等から拠点までのアクセスについては、地域に応じた移動手段（公共交通のほか、デマンド交通や乗り合いタクシー等）が担うことにより、県と市町の役割分担のもと、階層的かつネットワーク化を図ります。

これを具現化する手法・考え方ですが、都市の骨格となる即地的・具体的な公共交通軸とそれを支える拠点整備等に係る取組を定め、公共交通ネットワークの確保とそれに係るまちづくりの取組を一体的に推進します。

次に③土地利用の基本的方針として、市街地のエリアと市街地以外のエリアに区分して設定しています。まず市街地のエリアにおいては、各拠点では、多様な都市機能の集積、更新・充実に、産業拠点では多様な産業の集積を図ります。また、低未利用地の活用やまちなか居住を誘導するとともに、都市農地の保全・活用を図ります。次に市街地以外のエリアにおいては、「生活拠点」では、日常生活に必要なサービス機能を確保します。また、農地等の保全を図るとともに、計画的な土地利用を行う際は、農林漁業との健全な調和を図ります。特に市街化調整区域においては、昨年度策定した「区域区分見直しの考え方」のとおり、原則、区域区分を維持しつつ、地域の実情にあった計画的な土地利用を推進します。一方で、調整区域の面積・人口比率が高い地域においては、必要に応じ、区域区分に代わる市町が主体となった土地利用コントロールへの移行を検討します。また、非線引き都市計画区域等においては、各種法令等による重層的な土地利用コントロールを行うとともに、必要に応じ、用途地域や緑条例等を活用した土地利用規制・誘導を図ります。

続いて「2 魅力ある多様な拠点の形成」になります。

(1) のとおり、既成市街地では多様な手法・取組を組み合わせ、エリアの価値と持続可能性を高める更新を進めるとともに、(2) のとおり円滑な交通に配慮したウォークブルなまちづくりを推進します。また(3) のとおり、きめ細かな土地利用の見直し等により、多様な暮らし方・働き方を実現可能とするための必要な都市機能の誘導・確保を図ります。更に(4) のとおり、駅周辺の個性と魅力あるまちづくりを推進し、人の流れや賑わいの創出を図るとともに、公共交通の利用を促進します。

次に「3 兵庫の成長を支える産業立地の推進」になります。

(1) のとおり、インターチェンジ周辺など産業立地に適した地区においては、周辺の営農環境等に配慮しつつ、スピーディかつ計画的な産業立地を図ります。また、(2) のとおり、県産業立地条例を改正に合わせ、規制緩和等の柔軟な土地利用や産業インフラの整備等を図ることで、次世代成長産業の県内集積を積極的に推進します。更に(3) のとおり、ベイエリアにおける民間投資を後押しするとともに、(4) のとおり、地場産業の継承と成長、ブランド化等により、地域の持続的発展を図ります。

次に「4 民間投資の積極的誘導」ですが、(1) の立地適正化計画、(2) の都市計画の特例制度等を活用して民間投資を誘導します。

次に「5 新技術を活かした都市づくりの推進」ですが、(1) のとおり、スマートシティのほか、3D都市モデルやオープンデータ化を推進します。また(2) のとおり、次世代のスマートモビリティ社会に対応した交通インフラの検討及び整備に取り組むとともに、(3) のとおり、AI等の新技術の導入によるインフラの予防保全の取組により、都市施設の長寿命化を図ります。

次に「6 地域の個性と魅力を活かした交流まちづくりの推進」です。

(1) のとおり、優れた自然景観と豊かな歴史・文化を保全するとともに、観光の核づくりに取り組みます。また、(2) のとおり、ポストコロナ社会におけるリモートワークの普及を背景とする多様なライフスタイルの実現を可能とする取組を推進します。更に(3) のとおり、都市公園において民間事業者も活力を導入することにより、更なるサービス向上による魅力ある施設の整備を推進します。加えて(4) のとおり、持続可能な観光地域づくりとして、交通アクセスの充実や観光を支える地域資源の保全と活用を図ります。また、(5) のとおり、今年3月に県が策定した「兵庫県域の大阪湾ベイエリア活性化基本方針」に基づき、ベイエリアにおける観光・交流のまちづくりを進めます。

続いて2本目の柱『誰もが安心・安全に暮らせる都市づくり』について御説明します。

1つ目は「都市における防災・減災力の向上」です。

(1)のとおり、都市の耐震化・不燃化、密集市街地の改善等、災害に強い都市構造の構築に引き続き取り組むとともに、(2)のとおり、災害ハザードエリアにおける立地や構造規制のほか、盛土等の安全性の確保を図ります。また、(3)のとおり、津波や高潮被害が想定される臨海部における対策や、(4)のとおり、県の総合治水条例や流域治水関連法の施行等を契機とした水害リスクを踏まえたまちづくりなど、総合的な治水対策を推進します。更に(5)のとおり、グリーンインフラを活用した防災・減災対策を推進するとともに(6)のとおり「復興事前準備」を進めます。

次に「2 子育てにやさしい都市づくりの推進」です。

(1)のとおり、職住近接のほか、地区計画制度等を活用した緑豊かで良好な住環境の創出等を図るとともに、(2)のとおり、子育て支援施設の整備や都市公園の整備・活用等を推進します。

次に「3 ユニバーサル社会づくりの推進」では、(1)のとおり、住宅、公共交通等のバリアフリー化を推進するとともに、(2)のとおり、健康寿命を伸ばすウォークアブルなまちづくりを進めていきます。

続いて3本目の柱『環境と共生する都市づくり』について御説明します。

「1 脱炭素型の都市づくりへの転換」では、(1)のとおり、都市機能の集約・交通体系の再構築等により、エネルギー利用効率を高める等、カーボンニュートラルな都市を目指します。また、再生可能エネルギー発電設備を適切に導入するとともに、水素モビリティの普及等を推進します。また、(2)のとおり、都市計画道路の整備等により、交通渋滞の速度低下によるCO₂排出量増加等を軽減するとともに、自転車走行空間の整備等により、脱炭素と健康増進に資する都市環境の形成を図ります。

次に「2 グリーンインフラの活用の推進」では、(1)のとおり、CO₂の吸収源、Well-beingの実現の観点から大きな役割を有する都市緑地の保全・創出を図ります。また(2)のとおり、生物の生息・生育の場である自然環境を保全・再生、つなぐことで、生物多様性の保たれた県土を形成します。

次に「3 森林の整備・保全」では、(1)のとおり、多様な機能を有している森林の保全を図るとともに、(2)のとおり、里山の整備による緩衝帯の形成等を通じて、人と野生動物との棲み分けを図ります。また(3)のとおり、森林資源の循環利用を通じて森林の整備・保全に

貢献する都市づくりを推進します。

次に「4 「農」の保全と土地利用との相互調和」では、(1)のとおり、市街地以外のエリアにおいては無秩序な市街化を抑制する等、農地を適切に保全するとともに、「農」との健全な調和を前提とした計画的な土地利用を図ります。また、(2)のとおり、生産緑地地区の指定を推進する等、都市農地の計画的な保全を図ります。

以上が、「県の目指すべき都市づくりの方向性」の3本柱の説明となります。

次にこれらの3つの都市づくりを実現するための横断的視点「連携・共創」について御説明します。

まず「1 県・市町間の連携強化」ですが、(1)のとおり、基礎自治体である市町に対し県は積極的な技術的支援を行うほか、(2)のとおり、市町間での都市機能の役割分担と補完・連携等に取り組み、県はそれを支援します。

次に「2 県民・企業など多様な主体の共創」ですが、(1)のとおり、オープンデータ化等を通じ、多様な主体が参画しやすい環境を整備するとともに、(2)のPPP/PFIの導入や、(3)のとおり、地域の担い手となる多様な主体によるエリアマネジメントの取組を促進します。

以上が、「県の目指すべき都市づくりの方向性」となります。

続いて「6 地域ごとの目指すべき都市づくりの主な方針」について御説明します。

神戸市が決定する神戸地域を除く6地域それぞれの特性、魅力・強み、課題を踏まえつつ、先ほど説明しました「県の目指すべき都市づくりの方向性」に即した「地域ごとの目指すべき都市づくりの主な方針」を設定しています。

なお、令和2年度の前回の区域マス見直し時では、本審議会において、地域間の特徴に見えにくいとのご意見を頂きましたので、今回の見直しにおいては、地域ごとに4つの重点テーマを設定し、地域らしさを打ち出しています。

ではまず【阪神地域】について御説明します。

地域の特性として、地勢、土地利用、人口、交通の状況を整理していますが、時間の都合上、説明は割愛させていただきます。

次に「地域の魅力・強み」ですが、阪神地域は鉄道網や高速道路網が充実しており、大阪神戸のベッドタウンとして人気の地域となっています。また、ベイエリアにおいては2030年前後の神戸空港国際化等による経済効果も期待できます。一方で、都市近郊においては農業も盛んで、自然に親しめる環境も整備されています。

次に「地域の課題」ですが、土地利用に関しては、密集市街地の防災性向上や中心市街地の

活性化が上げられます。そのほか、工場跡地利用やオールドニュータウンの再生も主な課題となっています。また、交通に関しては、阪神高速3号神戸線の渋滞、災害面に関しては、津波や高潮による浸水リスクや六甲山系等における土砂災害のリスクも有するといった課題があります。

これらの特性や魅力・強み及び課題を踏まえ、都市づくりの主な方針として、「目指すべき都市構造」と「重点的に取り組む4つのテーマ」を設定しています。

まずは目指すべき都市構造ですが、同地域は、隣接する神戸地域とともに県全体の活力を牽引する地域として都市機能の強化を図ります。

各拠点の方針は記載のとおりで、交通ネットワークとしては、広域連携軸に関して名神湾岸連絡道路の整備等により地域内外との連携強化を図ります。また、2030年前後に国際化する神戸空港を初めとする関西3空港及び阪神港へのアクセス強化を図ります。

次にエリアごとの方針ですが、市街地エリアに関しては、利便性の高い駅周辺の土地の高度利用等により、高い人口密度を維持するとともに、良好な住宅地としての都市の競争力を強化します。また、工場跡地における適切な土地利用転換や、都市農地の保全・活用を図ります。

市街地以外のエリアに関しては、集落機能の維持や地域運営体制の構築等のほか、市街化調整区域における計画的なまちづくり等を推進していきます。なお、1つ目の内容に関しては全6地域共通となります。

次に4つの重点テーマです。

1つ目は「市街地の整備と防災・減災対策の強化」です。都市計画法の特例制度の活用等により民間投資を誘導するとともに、既成市街地における既存ストックの有効活用等を図ります。また、建築物の耐震化・不燃化、無電柱化等、防災・減災対策を強化します。

2つ目は「大阪湾ベイエリアの活性化」です。官民連携の取組みにより人の流れを生み交流を促進するとともに、名神湾岸連絡線等の整備を着実に進め、物流の効率化等を図ります。

3つ目は「住環境の高質化（子育て環境の充実）」です。子育て世帯のニーズに応じた住宅の供給を推進するとともに、ニュータウンにおいては用途地域等の見直しにより生活利便施設等の立地を誘導する等、住宅地の持続可能性と価値の向上を図ります。

4つ目は「グリーンインフラを活用した都市の快適性・防災性の向上」です。公園・緑地等の保全・活用・創出等により、快適で高質な都市空間の形成を推進するとともに、六甲山系グリーンベルト整備事業等を推進し、自然緑地の保全と防災機能の強化を図ります。

続いて「播磨東部地域」です。地域特性は記載のとおりです。

次に地域の魅力・強みですが、播磨東部地域は、県内有数の水田農業地域であり、高速道路のほか臨海部では鉄道網も充実しており、住宅地としての需要も高まっています。また、ものづくり産業も盛んで、インターチェンジ周辺には産業団地が多数形成されています。多彩な公園やスポーツ環境も整備されています。

次に地域の課題ですが、土地利用に関しては、駅周辺への都市機能の集積が十分でなく、特に内陸部では、臨海部に比べ集積度は低くなっています。また、内陸部では、市街化調整区域の面積・人口比率が高いため、地域の活力維持に資する土地利用が求められています。交通に関しては、加古川バイパス等における渋滞の慢性化や JR 加古川線等の鉄道利用者数の確保も課題となっています。また、加古川水系における水害のリスクや地場産業の継承といった課題もあります。

これらを踏まえた都市づくりの方針です。

目指すべき都市構造ですが、臨海部では神戸市や姫路市との役割分担に留意しつつ、地域全体での都市機能の集積や基幹産業や新産業の立地を促進します。また、内陸部では、都市機能の相互補完を図るとともに、インターチェンジ周辺等において産業団地の形成を促進します。

各拠点の方針は記載のとおりで、交通ネットワークとしては、広域連携軸に関して、播磨臨海地域道路や東播磨道、東播丹波連絡道路の整備により東西方向、南北方向の広域ネットワークの強化を図ります。

次にエリアごとの方針について、特に市街地以外のエリアの2つめと3つめの項目ですが、これについては昨年度策定した「区域区分の見直しの考え方」にも示していますとおり、区域区分を設定している都市計画区域においては、原則これを維持しつつ、特別指定区域等を活用した計画的なまちづくりを推進します。ただし、調整区域の面積・人口比率が高い内陸部においては、必要に応じ、「農」との健全な調和を前提として、区域区分に代わる市町が主体となった土地利用コントロールへの移行を検討します。

次に4つの重点テーマです。

1つ目は「都市機能の充実と交通ネットワークの維持・強化」です。主要駅以外の公共交通軸上の拠点等においても都市機能の立地誘導を図るとともに、駅と地域を結ぶ移動手段の強化など二次交通の充実により鉄道利用を促進し、公共交通ネットワークの維持を図ります。また、播磨臨海地域道路等の整備を着実に進めます。

2つ目は「農の保全と健全な調和」です。ため池や農地の適切な管理・保全をほか、「農」との健全な調和を前提とした計画的な土地利用を図ります。

3つ目は「伝統と次世代の産業の推進」です。播磨臨海地域等においてカーボンニュートラルポートの形成を推進するとともに、次世代成長産業の立地等を促進します。また、内陸部では住環境と操業環境に配慮した土地利用を誘導するとともに、地場産業の振興を図ります。

4つ目は「集落の地域コミュニティ維持」です。集落と市内の拠点を結ぶ公共交通について、地域のニーズや特性に応じた交通体系の構築等を図るとともに、集落の地域コミュニティを支える拠点における生活サービス機能の集約・維持を図ります。また空き家等を活用した二地域居住や移住定住等を促進します。なお、この「集落の地域コミュニティ維持」のテーマは、この後に御説明します播磨西部、但馬、丹波、淡路においても共通するテーマとなります。

続いて「播磨西部地域」です。地域特性は記載のとおりです。

次に地域の魅力・強みですが、「播磨地域の中心都市姫路」ということで、姫路市を中心とした交通網が整備され、広域的な都市機能が集積しています。また、播磨東部地域と同様、ものづくり産業も盛んであり、姫路城をはじめとする歴史的遺産も豊富で、美しい自然景観にも恵まれています。播磨科学公園都市では、学術研究機関や最先端医療機関等が集積しています。

次に地域の課題ですが、まず土地利用に関する課題として、先ほどの魅力・強みの1つ目の裏返しにはなりますが、都市機能が姫路市に集中しており、市町間における補完・連携が必要になります。また、この後に御説明します地域とも共通となりますが、人口減少・高齢化に対応した地域活力の維持といった課題のほか、環境面においては、臨海部の播磨臨海地域等からのCO2排出量が非常に多いこと、観光面においては、郡部の観光地への二次交通が課題となっています。産業においては、播磨東部地域と同様、地場産業の継承が求められています。

これらを踏まえた都市づくりの方針について御説明します。

まずは目指すべき都市構造ですが、姫路市中心部の広域拠点において都市機能の更新・強化を図り、県西部の活性化を牽引します。また、交通ネットワークによる拠点間の連携強化により、都市機能の相互補完を行い、地域全体での都市機能を確保します。

各拠点の方針は記載のとおりで、交通ネットワークとしては、広域連携軸に関して、播磨臨海地域道路の整備により東西方向の交通ネットワークの更なる強化を図ります。

次にエリアごとの方針ですが、市街地エリアに関しては、広域拠点である姫路市では、利便性の高い駅周辺等において、高度利用等により、高い人口密度を維持し、内陸部等では、低未利用土地の整備や交通結節機能の強化、拠点における都市機能の維持・誘導を図り、個性と魅力あるまちづくりを推進します。

市街地以外のエリアに関してですが、2つ目と3つ目の区域区分に係る方針は先ほど御説明

した播磨東部地域と基本的に同じとなります。

次に4つの重点テーマです。

1つ目は「広域都市機能の分担・連携」です。広域拠点の姫路市において、広域都市機能の維持・強化を、その他の市町においては、広域拠点と連携した地域都市機能の充実を図るとともに市町間の交通ネットワークの維持・強化を図ります。

2つ目は「広域的な滞在型観光の促進」です。姫路城を核とした広域的な滞在型観光を促進するため、地域資源を保全、活用するとともに、道路網の整備や鉄道の維持等により一次交通の充実を図りつつ、グリーンスローモビリティ等の二次交通の整備を推進します

3つ目、4つ目は播磨東部で御説明した内容と同じですので割愛します。

続いて「但馬地域」です。地域特性は記載のとおりです。

次に地域の魅力・強みですが、但馬地域では、コウノトリの野生復帰の取組等に象徴される県内有数の豊かな自然環境を有しており、史跡や近代化産業遺産、温泉地など、歴史的まちなみや文化遺産が多数存在しています。また、全国ブランドの特産品の生産や伝統的なものづくりも盛んです。更に2021年に開学した芸術文化観光専門職大学や様々な取組により、「芸術」の魅力も生まれています。

次に地域の課題です。土地利用に関しては、各市町の中心部等に都市機能が集積する地区が点在しており、集積度は低いといった課題があります。また、郡部の共通課題として「人口減少・高齢化に対応した地域活力の維持」が上げられ、特に但馬地域は小規模集落が県内で一番多い地域となります。また、水害や土砂災害の被災リスクも有しており、直近では、今年8月の台風7号の影響で、矢田川が氾濫し、住宅浸水や道路冠水といった被害が出ています。また但馬地域は土砂災害警戒区域等の指定箇所が多いため、土砂災害等のリスクも有しています。

これらを踏まえた都市づくりの主な方針です。

まずは目指すべき都市構造ですが、市町ごとの拠点において、日常生活に必要な都市機能の維持・充実を図るとともに、交通ネットワークの連携強化により、都市機能の相互補完を行い、地域全体での都市機能の確保を図ります。また、芸術の魅力発信等による交流人口の増加や地域の活性化に向け、広域交通ネットワークの強化により、滞在型観光等の広域的な交流の促進を図ります。

各拠点の方針は記載のとおりで、交通ネットワークに関しては、広域連携軸として、北近畿豊岡自動車道や山陰近畿自動車道の整備を進めます。

次にエリアごとの方針ですが、市街地エリアに関しては、豊かな自然や歴史・文化等を活かした市街地の形成を図るとともに、国内外の来訪者との多様な交流・環流の拡大を図ります。また、用途地域や地区計画等の活用により良好な市街地環境の形成を図るとともに、歴史的なまちなみの保全と創造に取り組みます。

市街地以外のエリアに関しては、記載のとおりです。

次に4つの重点テーマです。

1つ目は「自然環境の保全と生態系ネットワークの形成」です。各法令に基づく重層的な土地利用規制等により、但馬の美しい自然環境を保全するとともに、休耕田を活用した湿地の再生等により、コウノトリをはじめとする生態系ネットワークの形成を図ります。

2つ目は「地域資源を活かしたまちづくり」です。自然遺産や歴史的なまちなみ等の地域資源の保全と活用による地域活性化を促進するとともに、空き施設等の再生・活用等により、企業誘致や交流の場の創出等を推進します。

3つ目は「水害・土砂災害に強い地域づくり」です。河川改修のほか、休耕田を活用した遊水池の整備等による雨水貯留浸透機能の確保など、総合的な治水対策を推進します。また、災害危険区域の指定等により建築物の構造規制等を行うなど土砂被害の防止を図ります。

4つ目は郡部の地域の共通テーマで説明済みとなりますので割愛します。

続いて「丹波地域」です。地域特性は記載のとおりです。

次に地域の魅力・強みですが、丹波地域は「都会に近い田舎」として移住ニーズが高まっています。地域の大半が森林で覆われ、豊かな自然環境が保全されています。また、篠山城跡周辺などでは歴史的なまちなみが保全されており、丹波黒大豆等の特産品も有名です。加えて、京都府丹波地域との「大丹波連携」により、地域の魅力等を全国に発信しています。

次に地域の課題です。土地利用に関しては、広域的な都市機能が集積する地区はなく、各市の中心部のほか、旧町の中心部や幹線道路沿道等に都市機能が分散しています。また、令和3年に丹波篠山城下町地区において大規模火災が発生しており、歴史的なまちなみが残る市街地においては、景観を保全しつつ防災性の向上を図る必要があります。そのほか、インターチェンジ周辺等において一定の開発需要があるため、無秩序な市街地の拡大を抑制し計画的な土地利用を誘導する必要もあります。このほか、「人口減少・高齢化に対応した地域活力の維持」といった郡部共通の課題や、「自然環境との共生」といった課題もあります。

これらを踏まえた都市づくりの主な方針です。

まずは目指すべき都市構造ですが、丹波市と丹波篠山市の地域拠点間において都市機能の相

互補完を行うとともに、交通ネットワークによる京都府や阪神地域などの地域外との連携強化により、地域全体での都市機能の確保を図ります。

各拠点の方針は記載のとおりで、交通ネットワークに関しては、広域連携軸となる東播丹波連絡道路や北近畿豊岡自動車道の整備を進めます。

次にエリアごとの方針ですが、市街地エリアに関しては、歴史的なまちなみや美しい田園景観を活かした魅力ある市街地の形成を図るとともに、国内外の来訪者との多様な交流・環流の拡大を図ります。特に3つ目ですが、インターチェンジ周辺等、開発需要が比較的高い地域においては、適切な土地利用コントロールを行います。

市街地以外のエリアに関しては、記載のとおりです。

次に4つの重点テーマです。

1つ目は「森の保全と活用」です。丹波地域の象徴である「森」を保全・整備することで、美しい自然環境や生物多様性を保全するとともに、土砂災害の防止や人と動物との棲み分け等を図ります。

2つ目は「歴史的なまちなみの保全・活用と防災性向上」です。まちなみ保全や古民家等を活用した交流拡大を促進するとともに、延焼防止性能を有する公園や緑地等の整備、建築物の耐震化・不燃化、その他ソフト対策を一体的に進める等、災害に強い市街地の整備を図ります。

3つ目は「豊かな農村・田園景観と農地の保全」です。「丹波の森」を形成する自然環境を保全するとともに、景観法等を活用し美しい農村・田園景観の保全を図ります。また、農地等の保全を通じて、雨水の貯留浸透や生物多様性の保全を図ります。

4つ目は郡部の地域の共通テーマで説明済みとなりますので割愛します。

最後に「淡路地域」です。地域特性は記載のとおりです。

次に地域の魅力・強みですが、淡路は「都市近郊の島」として恵まれた立地環境にあり、古事記等にも登場するなど、歴史的背景とストーリー性を有しています。また、観光地化が進み、島外から多くの観光客が訪れています。その他、県内有数の農・漁業地域であり、豊富な日照時間、西岸の強い西風など再生可能エネルギー資源も豊富です。

次に地域の課題です。土地利用に関しては、淡路3市の中心部等に都市機能が集積する地区が点在しており、集積度は低い状況にあります。また、近年、西海岸において観光施設の立地が相次いでおり、土地利用や交通インフラ等について、開発需要の高まりや交流人口の増加に対応する必要があります。巨大地震の被害リスクも高く、南海トラフ地震では、高い震度や津波水位が予想されています。そのほか、「人口減少・高齢化に対応した地域活力の維持」といっ

た郡部共通の課題もあり、特に淡路地域は空き家率が県内で最も高い地域となっています。

これらを踏まえた都市づくりの主な方針です。

まずは目指すべき都市構造ですが、淡路島3市の地域拠点間において都市機能の相互補完を行うとともに、交通ネットワークによる地域外との連携強化により、地域全体での都市機能の確保を図ります。各拠点及び交通ネットワークの方針は記載のとおりです。

次にエリアごとの方針について、特に市街地以外のエリアの3つ目になりますが、開発需要が高まっている島西海岸について、必要に応じ用途地域等の土地利用規制・誘導の導入を検討します。

次に4つの重点テーマです。

1つ目は「津波・高潮対策の推進」です。防潮堤の嵩上げ等の高潮対策に加え、津波対策として避難路の整備のほか、必要に応じ防災に配慮した土地利用を検討します。

2つ目は「大阪湾ベイエリアの活性化」です。2030年前後の神戸空港国際化も見据えたラグジュアリーホテルの誘致や島内交通のさらなる利便性向上を図ります。

3つ目は「地域資源の積極的活用」です。空き施設等の再生・活用等により、企業誘致や交流の場の創出等を推進します。また、自然や景観に配慮した再生可能エネルギーの循環活用を促進します。

4つ目は郡部の地域の共通テーマで説明済みとなりますので割愛します。

「区域マス見直し基本方針案」の説明は以上となります。

○議長 ありがとうございます。せっかくの機会ですので、皆さんから御感想や御質問等あればお願いします。

○2番委員 御説明ありがとうございます。私はベイエリアの活性化の委員会にも入っており、そこで議論となったのは、港湾分野です。公園でP a r k - P F Iという民間活力を導入して公園を活性化することが一般的となってきた、色々なことをしましよとなってきた。この制度を港湾にも適用してさらに自由度を上げて、活性化するというような「港湾環境整備計画制度」というのができまして、適用されようとしています。港湾施設は特殊な施設ですので、都市計画上はあまり触れられていない気がしますが、ベイエリアの活性化の中ではそういった港湾施設も含めて、特に海沿いの地域は、今までは工業地域のイメージが強かったですけども、新しいまちのイメージを変えていくとか、民間活力によって開発を進めていくということが多く出てくる可能性があるという議論が進んでいます。これはこれで案としてまとめられてもいいんですが、地域ごとの区域マスを策定する時には、港湾施設も含めて計画的に進めてい

くということを検討されたいかなと思えました。以上感想です。

○議長 ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

○7番委員 23頁で、環境のテーマは非常にこれから大事になると思いますが、国も建物の省エネ化を進めています。本案では、都市づくりのエネルギーや水素、交通の環境負荷の話は出ているが、ゼロエネルギーハウスやゼロエネルギービルディング等の建物の省エネ化の視点も少し入れていった方がよいと思えました。もう1点です。55頁、淡路地域の「都市づくりの主な方針」にある「市街地以外」の項目の3つ目に土地利用規制の話が出ていますが、広域的な景観についてもそろそろ考えていく時期にきているのではないかと思います。そのような視点も少し考えていただければありがたいです。

○議長 ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

○18番委員 安全・安心のまちづくりの観点から、津波高潮対策の推進等々の記載があるが、リスク管理の観点から、南海トラフ地震等を想定した場合に、例えば病院等の重要な施設を安全な所に配置する等、分散的な考え方も必要ではないかと思います。

○議長 南海トラフ地震を考えますと大変重要な御指摘を頂きありがとうございます。

○議長 事務局に一つ伺いたい。こういう県の資料には、まず兵庫県の全体がモザイク状に分割され、色が塗られた図が出てくる。兵庫県の職員の方にとっては当然かもしれないが、一般の方にとっては、非常に不思議な感じがすると思う。当然ながら、兵庫県は大阪府、京都府、岡山県等と隣接しているわけです。このような都市計画区域マスタープランを議論される際には、例えば大阪府なり京都府、岡山県の皆さんと何らかの調整はされているのでしょうか。兵庫県内であれば、兵庫県が作るものですから、例えば阪神地域、東播磨地域、その内部での調整、それはそれで十分可能かと思うが、これから重要なことは、コロナもそうでしたけれども、行政界を越えた様々な広域的な課題が、どんどん噴出してくるはずであるので、そのあたり、もし何か専門委員会で議論があったとしたら教えていただけたらありがたいです。

○事務局 御指摘いただきましたとおり、兵庫県内の区域マスタープラン策定単位では、当然ながら、広域連携軸等は調整して連続した形になってはいますが、本基本方針を作成する段階では、周辺の他府県との調整はまだできていない状況です。専門委員会では、その点について特に御意見はありませんでしたが、今いただいた御意見を踏まえ、これから作成する都市計画ビジョン、都市計画区域マスタープランについては、そういった観点を取り入れながら検討を進めていきたいと思えます。

○議長 ありがとうございます。他に御感想ある方はいらっしゃいますか。

○8番委員 11頁と12頁の「県の目指すべき都市づくりの方向性」に、なぜか唐突にSDGsのマークが貼ってありますが、これはどういう意味でしょうか。SDGsの欠けているものもありますが、わざわざなぜこの部分にSDGsマークが、それも全体ではなく部分的に貼ってあるのか教えていただけますか。

○事務局 SDGsは県も取り組んでいる内容であり、県民にとってのわかりやすさの観点も踏まえ、都市計画の方向性の中でも、SDGsに配慮しているということを示しています。全てのSDGsの項目に該当するものではありませんが、「目指すべき都市づくりの方向性」の各項目の中でSDGsとして挙げられている目標に合致するものを明示したものです。

○8番委員 ありがとうございます。関係ないと言い切ってしまうところがSDGsなのではないかと思うので、ポツポツ貼り付ければSDGsだというのは、少し違うのではないかと思います。感想です。

○議長 ありがとうございます。他に御感想ある方はいらっしゃいますか。

○23番委員 神戸市との連携という観点で伺います。例えば、神戸市長は、神戸市の都心部にはタワーマンションを造らせないとはっきりとおっしゃっているが、そのような考え方について、兵庫県のマスタープランと神戸市の考えはどうなのか。また、三宮の再整備が進められている中で、県としては元町をどうするのかという課題があり、県庁舎の再整備については、現知事になって凍結されており、元町全体のプランについて少し時間をかけて検討しようという方向になっている。そういったことから、神戸市の都市計画が、県が決めないから進まないという面があるのかなと思います。そのあたり、県の都市計画と神戸の都市計画との連携について、もう少し突っ込んだ議論があつて然るべきかなと思いますが、いかがでしょうか。

○議長 専門委員会にて、もしそのような議論があつたならば御紹介いただければと思います。

○事務局 今回、区域マスの構成の見直しを行います。4頁です。これまで、神戸市が策定する神戸地域の区域マスは、県が策定するものと別々のものでした。県の区域マスには、全県共通として神戸地域を含む内容を記載しており、神戸市との調整はしていたが、実際には神戸地域の区域マスには反映されていなかった、具体的な内容は同じではなかったという状況でした。このため今回、そういった体系を見直して、全県共通の部分は、「ひょうごの都市計画ビジョン」として新たに位置付け、県としての大きな方向性を示した上で、このビジョンに沿った形で神戸市も区域マスを策定していただくという体系に見直しました。

その全県共通の部分では、17頁「魅力ある多様な拠点の形成」の(1)の価値と持続性を高める市街地の更新ということで、まさに神戸市が三宮駅前で行っている再開発があります。

写真のとおり、街区を更新して都市機能に必要なバスターミナル等を備えた再整備を行っており、そういった地域のニーズや社会情勢の変化に対応した再開発等を例示しています。また(2)では、ウォークアブルなまちづくりとして、姫路市の事例を挙げていますが、神戸市でも道路空間にベンチを置く等、居心地よく歩きたくなるまちづくりを推進しています。また(3)では、身近なエリアにおける都市機能の充実ということで、神戸市では用途純化にとらわれないような用途地域の見直し、例えば住宅地においても一定の店舗や事務所等を建築できるような見直しを行っています。

以上のような神戸市の施策や方向性を見つつ、また、本方針の作成に当たっては、神戸市へも意見照会をしており、引き続き連携して、今後のビジョンや区域マスを作成していきます。

○議長 他にいかがでしょうか。

○25番委員 15頁の交通ネットワークの強化の観点について。高齢化で免許を返納される方もたくさん増えていく中で、西宮市内ではバスが減便となっています。報道では乗務員の不足が主な理由と聞いていますが、そういった対応について、県として、また各市町も含めて、どのような形で住民の移動手段を確保していくかということはしっかりと検討していただきたいと思いますので、要望も含めてお願いします。

○議長 以上で報告事項を終了します。これをもちまして令和5年度第1回兵庫県都市計画審議会を閉会いたします。皆様には、終始熱心にご審議いただきまして、ありがとうございました。

閉 会 午後15時40分