

平成 26 年度 第 1 回
神戸市都市計画審議会会議録

平成26年 6 月 2 日

平成26年度 第1回 神戸市都市計画審議会

1 日時 平成26年6月2日(月) 午前10時～午前11時8分

2 場所 神戸市役所1号館28階 第4委員会室

3 出席委員 (23人)

(1)学識経験者

岡 絵理子	小 谷 通 泰
田 中 隆	西 野 百合子
西 村 順 二	三 輪 康 一

(2)市会議員

池 田りんたろう	岩 田 嘉 晃
伊 藤 めぐみ	藤 本 浩 二
向 井 道 尋	平 井 真千子
かわなみ忠 一	松 本しゅうじ
梅 田 幸 広	金 沢 はるみ
味 口としゆき	山 下てんせい

(3)国及び兵庫県行政機関の職員

池 内 幸 司 (代理 平城正隆)
吉 本 知 之 (代理 笠尾卓朗)
田 中 登 士 (代理 柘田教利)

(4)市民

花 井 裕 子	富 永 貴 之
---------	---------

4 議事

第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について (神戸市決定)
(3.2.3号高松線ほか2路線)

第2号議案 神戸国際港都建設計画用途地域の変更について (神戸市決定)

第3号議案 神戸国際港都建設計画高度地区の変更について (神戸市決定)

第4号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について (神戸市決定)
(藤原台地区地区計画)

第5号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について (神戸市決定)

- (学園南インターチェンジ南地区地区計画)
- 第6号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について (神戸市決定)
- (学園南インターチェンジ北地区地区計画)
- 第7号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の決定について (神戸市決定)
- (神陵台5丁目地区地区計画)
- 第8号議案 神戸国際港都建設計画新住宅市街地開発事業の変更について (神戸市決定)
- (西神第2地区新住宅市街地開発事業)

5 議事の内容 別紙のとおり

1. 開会

○岩橋計画部長

おはようございます。開会に先立ちまして、皆様にお伝えいたします。

当審議会の会長をお務めいただいております加藤委員が、3月末に当審議会の委員を退任されてございます。

本日、新しく会長を選任いただきますが、それまでの間、事務局が進行を務めさせていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、平成26年度第1回神戸市都市計画審議会を開会いたします。

2. 委員紹介・定足数の確認

○岩橋計画部長

まず、お手元の委員名簿をご参照ください。

昨年度から大きな変化はございませんので、新しく委員となられた方をご紹介させていただきます。

まず、学識経験者委員でございます。

西野委員です。

○西野委員

弁護士の西野でございます。よろしく願いいたします。

○岩橋計画部長

西村委員でございます。

○西村委員

おはようございます。甲南大学の西村でございます。よろしく願いいたします。

○岩橋計画部長

兵庫県警察本部神戸市警察部長の田中委員でございます。

○田中委員（代理 柘田）

本日は代理で規制課の柘田が参っております。どうぞよろしく願いします。

○岩橋計画部長

市民委員でございます。花井委員です。

○花井委員

花井と申します。よろしく願いします。

○岩橋計画部長

富永委員でございます。

○富永委員

富永と申します。よろしく申し上げます。

○岩橋計画部長

神戸市都市計画審議会条例第5条第2項の規定により、委員及び議事に関係ある臨時委員の総数の半数以上の出席により会議が成立することになってございます。委員の総数は27名でございます。定足数は14名となります。本日は委員23名にご出席いただいておりますので、会議は有効に成立していることを報告させていただきます。

以上でございます。

3. 会長の選任

○岩橋計画部長

続きまして、会長の選任についてご説明させていただきます。

神戸市都市計画審議会条例第4条第2項の規定により、「会長は学識経験者のうちから委員の選挙により定める。」と規定されてございます。また同規則第2条において、「委員に異議のないときは、会長の選挙につき指名推薦の方法を用いることができる。」と規定されてございます。

これらの規定に従いまして、まず会長の選任を、「選挙」によるか、「指名推薦」によるか、お諮りさせていただきます。

次に指名推薦で行う場合には、ご推薦をいただきますようお願いいたします。

また、審議会条例第4条第4項の規定に基づき、会長から「会長職務代理者」をご指名いただくようお願いいたします。

それでは、選任の方法ですが、「選挙」と「指名推薦」いずれがよろしいでしょうか。

(「指名推薦で進める」「指名推薦でよろしいかと思います」などの声あり)

○岩橋計画部長

今、指名推薦という声があったのですが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

○岩橋計画部長

ご異議がございませんようですので、指名推薦により会長を選任させていただきます。

会長の推薦でございますが、推薦はございませんでしょうか。

○三輪委員

小谷委員を推薦いたします。

小谷委員は、会長職務代理も務めておられまして、適任だと思われまして、よろしく申し上げます。

○岩橋計画部長

ただいま小谷委員をご推薦いただきましたが、ほかにございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

○岩橋計画部長

ないようでしたらお諮りいたします。

神戸市都市計画審議会会長に、小谷委員を選任いたしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○岩橋計画部長

ありがとうございます。

それでは、小谷委員に会長をお願いいたします。

小谷委員、会長席のほうへよろしくをお願いいたします。

(小谷委員、会長席へ移動)

○小谷会長

皆さん、おはようございます。ただいま会長に選任をしていただきました小谷でございます。

今後は、神戸市におけます都市計画行政の適正な遂行に向けまして、委員の皆様方のご指導とご協力を賜りながら、都市計画審議会の運営に全力を尽くしてまいりたい所存でございます。何とぞどうぞよろしくお願いを申し上げます。

それでは、私のほうから会長職務代理者を指名させていただきます。

会長職務代理者は、西村委員をお願いしたいと思います。

西村委員、よろしくをお願いいたします。

4. 会議録署名委員の指名

○小谷会長

次に、本日の会議録署名委員ですが、本日は、西野委員と三輪委員をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

5. 議案審議

(第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について

3.2.3号高松線ほか2路線)

○小谷会長

それでは、議題の審議に入りたいと思います。本日は8件の案件を審議いたします。

第1号議案 道路の変更につきまして、事務局よりご説明をお願いいたします。

○手塚計画課長

それでは、第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について、3.2.3号高松線ほか2路線、合計3路線の神戸市決定の案件です。

前面スクリーンをご覧ください。

はじめに、都市計画道路の計画見直しの背景についてご説明いたします。

都市計画道路は、平成23年3月時点で約8割の整備が完了しており、残る区間については、人口減少・超高齢化の進行、将来交通量の減少、地球環境問題など社会経済情勢の変化に伴い、都市交通のあり方を見直し、真に必要な道路を見極め、今まで以上に選択と集中により効率的・効果的な道路整備を進めていく必要があります。

そこで、平成23年3月に「都市計画道路整備方針」を策定し、都市計画道路の計画内容の見直しに取り組んでいます。

この整備方針では、都市計画道路（幹線街路）のうち、事業中の区間（約12km）と、未着手の区間（約98km）の合計約110kmを対象とし、「主要幹線道路」（約60km）と「主要幹線道路以外の道路（生活幹線道路）」（約50km）に分けて、それぞれの進め方を決めました。

この「主要幹線道路」については、社会経済情勢の変化や周辺の土地利用状況等をふまえ、市が主体となって、区間ごとに「交通機能」「空間機能」「市街地形成機能」の道路機能面から計画の見直しを行い、その結果、線形・幅員などの変更が必要となる区間について、都市計画の変更を行い、神戸市として着実な整備に取り組んでいきます。

「主要幹線道路以外の道路」については、現在の道路計画にとらわれずに、地域の皆さんと、地域の課題を整理・共有し、改善に必要な方策を様々な観点から検討するため、原則として都市計画を一旦廃止します。検討の結果、課題改善のために幹線道路の整備が必要であるとの合意形成がはかられた場合には、改めて生活幹線道路として都市計画決定を行い、整備を行います。

なお、現在事業中の区間や、現在既に地域の皆さんと道路の計画のあり方について話し合いを進めている区間については、計画を廃止せず、「生活幹線道路」として、必要に応じて計画の見直しを行い、整備を実施していきます。

この方針に基づき、都市計画道路の計画内容の見直しを進めていきます。整備方針策定時やその公表後にも市の考え方について地元説明を行い、平成23年12月には見直しの対象区間（約110km）について変更素案を公表し、ミニニュースを全戸配布するとともに説明会・相談所を開催いたしました。あわせて、市民意見の募集を行いました。

見直し対象区間のうち、平成24年度から平成25年度までに変更した約59kmと計画の「変更なし」とした約35kmを除く、約16kmについて検討を行い、このたび、主要幹線道路約1.8km、主要幹線道路以外の道路約0.9kmの合計約2.7kmについて諮問するものです。

今回、変更案をお示ししていない区間約13.3kmについては、今後も引き続き、地元との

話し合いなど検討を進め、変更案がまとまった段階で、都市計画の手続きを進めます。

では、まず議案（計画書）です。

議案（計画書）2ページは本議案の計画書、3ページは理由書です。

議案（計画書）の4ページをお開きください。

こちらに今回の各路線の変更概要をまとめており、この順に沿って説明をいたします。

議案（計画図）の1ページをお開きください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

高松線の位置図です。

位置図では、主要幹線道路を青色の線で表示しており、変更する箇所の起点・終点については、表示の記号のとおりです。

高松線を赤色で表示しており、七宮町2丁目の湊町線から若宮町1丁目の浜手幹線に至る主要幹線道路です。

前面スクリーンをご覧ください。

高松線は、御崎本町線付近の一部区間が未着手の状況であり、今回の見直し対象区間です。その他の区間は整備済です。

議案（計画図）の2ページをご覧ください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

高松線の計画図です。

計画図では、既決定の区域を灰色で、廃止する区域を黄色で表示しております。

沿道の土地利用状況などをふまえて計画内容の見直しを行った結果、歩道と停車帯の幅員は減少しますが、道路管理者との協議により、交通処理上、問題はないとの判断が示されたため、現在の道路形状に合わせた線形とし、幅員を30mであったものを26.5mから30mに変更いたします。

議案（計画図）の3ページをお開きください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

塩屋舞子線、塩屋多井畑線の位置図です。

変更する路線を赤色で表示しております。

塩屋舞子線は、塩屋町の塩屋多井畑線から福田2丁目の垂水妙法寺線に至る主要幹線道路です。

塩屋多井畑線は、塩屋町1丁目の国道2号から多井畑南町の須磨多聞線に至る道路であり、塩屋舞子線との交差部以北の区間は主要幹線道路に、塩屋舞子線との交差部以南の区間は生活幹線道路に位置づけています。

前面スクリーンをご覧ください。

塩屋舞子線は、塩屋町の塩屋中学校以西の区間は整備済、塩屋中学校以东の区間が未着手の状況であり、今回の見直し対象区間です。

塩屋多井畑線は、下畑町の下畑交差点付近以北の区間は整備済、下畑交差点付近以南の区間が未着手の状況であり、今回の見直し対象区間です。

議案（計画図）の４ページをご覧ください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

塩屋舞子線、塩屋多井畑線の計画図です。

見直し対象区間について、塩屋多井畑線の大谷交差点以北を左に、以南を右に並べており、既決定の区間を灰色で、廃止する区間を黄色で、追加する区間を赤色で表示しております。

まず、塩屋舞子線、塩屋多井畑線の基本的な考え方についてご説明いたします。

路線の位置づけは、塩屋多井畑線の大谷交差点以北の区間と塩屋舞子線を「主要幹線道路」に位置づけ、交通の円滑化をはかります。また、塩屋多井畑線の大谷交差点以南を「生活幹線道路」に位置づけ、通過交通の進入抑制をはかります。

道路線形は、急峻な地形での道路整備を安全かつ円滑に行うとともに、まちなみを保全するため、現在の道路をできる限り活用した線形に変更いたします。

周辺を含む主要幹線道路のネットワークについてご説明いたします。

主要幹線道路は前面スライドの青の路線で、実線は整備済、点線は未整備を表します。赤の点線は、生活幹線道路と位置づけた塩屋多井畑線ですが、その西側に平行して、塩屋舞子線から国道２号に至る南北道である高尾美ノ谷線があります。

塩屋多井畑線の大谷交差点以北の区間、塩屋舞子線及び高尾美ノ谷線を主要幹線道路ネットワークとして地区間の自動車交通を処理する考えです。

幅員の考え方をご説明いたします。

沿道は主に住宅地の土地利用であり、停車需要が少ないため、車道部の停車帯を廃止し、路肩を設置いたします。また、周辺の地形は高低差があり、自転車の交通需要が少ないため、自転車歩行者道を歩道に変更いたします。

これらの変更に伴い、塩屋舞子線の幅員を20mから12～20mに、塩屋多井畑線の幅員を16mから12～16.5mに変更いたします。

個別箇所の変更内容について、ご説明いたします。

下畑交差点は、塩屋多井畑線を現在の道路を生かした線形に見直し、神戸明石線との交差形態を立体交差から平面交差に変更いたします。

大谷交差点は、路線の位置づけをふまえて、主要幹線道路のルートが主の動線となるように交差形態を見直し、交差点以南の生活幹線道路への通過交通の流入を極力防ぎます。

山陽電鉄とJRの高架下北側付近には、自家用車による駅への送迎や公共交通に対応できるように、バス、タクシー、自家用車の乗降スペースを備えた計画面積約1,400㎡のコンパクトな交通広場を設けます。

なお、塩屋多井畑線の大谷交差点以南の区間は、歩行者の安全と塩屋駅へのアクセス向

上を主な目的とする生活幹線道路に位置づけています。そのため、国道2号からの流入や区間内の過度な通過交通を抑制するため、現在の高架下の都市計画を廃止いたします。

以上の見直しの結果、塩屋舞子線は、起点を西側に変更し、延長を40m削減するとともに、名称を塩屋福田線に変更いたします。また、塩屋多井畑線は、起点を北側に変更し、延長を10m削減するとともに、代表幅員を16mから12mに変更いたします。

なお、本案について、平成26年4月15日から4月30日までの2週間、縦覧を行いました。その結果、7通の意見書が提出されております。

引き続き、提出された意見書についてご説明いたします。

資料1は、提出された意見書の要旨を取りまとめたものです。

資料2は、提出された意見を整理し、それに対する神戸市の考え方を示したものです。

なお、今回提出された意見は、すべて塩屋多井畑線に関する意見です。

それでは、資料2に沿ってご説明いたします。

1 ページをご覧ください。

1-1 道路形状に関する意見のうち、道路全体の幅員に関する意見としては、次の3つです。

- ① 生活幹線道路の区間については、現在の道路を広げるだけで十分である。
- ② 児童通学時の安全確保は必要であるが、幅員12~16mの国道並みの道路が必要とは思わない。現状の道路幅を若干広げ、歩道を確保するだけで十分である。
- ③ 道路幅員は、9.5mあれば十分である。12mでは横断に時間がかかり、危険である。道路全体の幅員に関する意見についての神戸市の考え方をご説明いたします。

塩屋多井畑線は、垂水区塩屋町から須磨区多井畑方面を結ぶ道路として都市計画決定された道路です。

今回の変更案は、歩行者の安全確保と緊急車両の通行の確保を基本的な考えとし、現状のまちなみを保全しつつ、道路整備による地形の改変をなるべく抑えるため、できるだけ現道を活用した線形に見直し、幅員16mであったものを12mに縮小するものです。

車道部については、小型バスや緊急車両のすれ違いを考慮し、3.0m×2車線に両側路肩0.5m×2を加えた7.0mを確保します。また、道路の両側で沿道利用があることから、両側に2.5mの歩道を確保し、全体で12mの幅員を確保する計画としております。

この12mの幅員は、地域からの提案や基本的な考え方などをふまえた、必要最低限の幅員であると考えています。

歩道幅員に関する意見としては、次の3つです。

- ① 現在、国道2号の3車線化工事が行われているが、こちらでは歩道幅員が1.5mの箇所がある。国道以上の幅員の歩道が当路線に必要とは思えない。
- ② 通園、通学の人口は減ってきており、歩道幅員は、両側であれば各1.0m、片側であれば1.5mで十分である。

③ 歩道幅員2.5mでは、車いすと自転車の行き違いは困難である。幅員3.5mの両側歩道を全線に渡り確保してほしい。

歩道幅員に関する意見についての神戸市の考え方です。

今回の変更案は、歩行者の安全確保と緊急車両の通行の確保を基本的な考え方とし、現状のまちなみを保全しつつ、道路整備による地形の改変をなるべく抑えるため、できるだけ現道を活用した線形に見直し、幅員16mであったものを12mに縮小するものです。

このうち歩道については、車椅子同士のすれ違いが可能となる最低限の幅員2.0mに施設帯0.5mを確保する計画としています。

道路の両側で沿道利用があり、自転車の交通需要が少ないことをふまえた結果、歩行者の安全確保のために最低限必要な歩行者空間として、幅員2.5mの歩道が両側に必要であると考えています。

2ページをご覧ください。

高架下に関する意見としては、以下の3つです。

- ① 今回の変更案では、幅員12mの道路が高架下では約6mとなり、交通渋滞を招き危険である。
- ② 何らかの方法で、JR、山陽電鉄のガードの拡張が必要である。
- ③ 現在のJR、山陽電鉄の高架下を拡幅すると同時に、歩行者用の通路を確保してほしい。

高架下に関する意見についての神戸市の考え方です。

塩屋多井畑線（大谷交差点以北）と塩屋舞子線については円滑な交通処理を目的として「主要幹線道路」に位置付け、青山台から国道2号に至る高尾美ノ谷線と接続する主要幹線道路ネットワークを形成し、通過交通の処理を図ることとしています。

一方、塩屋多井畑線（大谷交差点以南）については、歩行者の安全確保と塩屋駅へのアクセス性向上を目的とした「生活幹線道路」に位置付けており、国道2号からの不要な通過交通の流入を抑制するため、現在の高架下の都市計画は廃止する計画としています。

現在の高架下付近の南北の歩行者動線については、歩行者の安全対策や、既存の歩行者ルートの活用などについて、今後も地域の皆さんとともに検討していきたいと考えています。

交通広場に関する意見としては、以下の2つです。

- ① 交通広場の目的・使用方法が全く不明であり、不要である。
- ② 交通広場には、核になる商業ビルを併設してほしい。

交通広場に関する意見についての神戸市の考え方です。

今回の変更案にある交通広場は、地域からの要望をふまえ、塩屋駅方面へ向かうバスや送迎の車などの円滑な処理を行うため、設置するものです。

交通広場の規模については、公共交通や一般交通が利用可能な最小の面積として1,400

m²を確保しています。

なお、交通広場周辺の土地利用計画については現在のところ未定です。

3ページをご覧ください。

建物の移転に関する意見としては、以下の3つです。

- ① 今回の変更案によれば、当事業所の移転もしくは廃業を強制するものであるため、反対する。長年にわたり、祖父の代から塩屋地区を中心として地域の皆さまのために業務を行っているので、移転せずに済むようお願いしたい。
- ② 今回の変更案では当事業所に道路が抵触するが、当事業所の対面は駐車場や住宅の通路であり、そちらの方が拡幅が容易ではないか。
- ③ 今回の変更案では、我が家は分断されることになり、無駄な飛び地が出来る。道を広げることには賛成だが、道路の計画に振り回されてきた住民のことも考えてほしい。

建物の移転に関する意見についての神戸市の考え方です。

今回の変更案では、歩行者の安全確保と緊急車両の通行の確保を基本的な考えとし、現状のまちなみを保全しつつ、道路整備による地形の改変をなるべく抑えるよう、線形と幅員を決定しています。

また、今回の変更に伴い、新たに計画道路に抵触する箇所ができるだけ抑えられるよう計画しています。

道路整備に伴う土地や建物への影響については現時点では明らかになっておりませんが、事業化後に測量や詳細設計などを行い、確定する予定です。

建物の移転を行う場合の用地買収、建物補償については、神戸市の補償基準に基づき、算定を行います。また、実際の移転にあたっては、できるだけ地権者の個別の事情や意向に配慮できるよう検討し、ご理解、ご協力が得られるよう、丁寧に進めてまいります。

1-2 事業の進め方に関する意見としては、次の3つです。

- ① ”地域との協働と参画”がどのように行われたか、地域住民の一員としてそのような記憶が全くない。今回の変更案は、一部住民の意見要望を聞き、それを住民の総意と扱われているように見受けられる。
- ② 事業化にあたっては、地域と十分に協議し、地域が合意しない限り整備を進めないこと。また「協働と参画」による整備のモデルケースとなるよう、これまででない柔軟な整備方針を採用すること。
- ③ 地域住民の意向をどのように取り扱うのか。またどのように計画に盛り込むつもりなのかを教えてほしい。

事業の進め方に関する意見についての神戸市の考え方です。

当路線については、平成14年度から、地域の皆さんとともに道路のあり方について話し合いを行ってきております。

地域から提案を行う場合には、住民の皆さんの意見を取りまとめるため、まちづくり協議会によるアンケート調査の実施や、総会での決議（承認）を経た上で市に提出されております。

また市からは、素案公表時などの節目には、地域住民や地権者の皆さんに対し、チラシの配布や、説明会・相談所の開催により、広く周知を行ってきております。

今回の変更案は、前述のような検討の経過を踏まえ、これまでに地域から頂いたご提案にできる限り配慮して作成したものです。

なお、事業実施時には、事前に十分周知を行うとともに、地権者をはじめとする地域の皆さんと話し合いながら、丁寧に進めてまいりたいと考えています。

4 ページをご覧ください。

1－3 その他の意見のうち、整備時期に関する意見としては、次のとおりです。

① 都市計画変更後の、事業実施時期を教えてください。

こちらの意見についての神戸市の考え方です。

主要幹線道路に位置付けた、塩屋多井畑線の大谷交差点以北の区間及び塩屋舞子線については、平成25年3月に策定した『主要幹線道路（都市計画道路）の「今後の整備予定」』の中で、10年以内の事業化を目指す路線に位置付けています。

また、生活幹線道路に位置付けた、塩屋多井畑線の大谷交差点以南の区間についても、地域の方々との話し合いの結果、地域の課題改善のために必要な道路として都市計画変更を行うため、早期の事業化が必要と考えています。

しかしながら、現在事業中の路線や、他にも未着手の路線があるため、事業化の時期は未定です。

今後、他路線の状況や市の財政状況などをふまえながら、事業化の時期を検討していきます。

今回の対象路線の西側を通る高尾美ノ谷線に関する意見としては、次のとおりです。

① 塩屋多井畑線よりも、西側の高尾美ノ谷線を整備することが先決である。

こちらの意見についての神戸市の考え方です。

塩屋多井畑線、塩屋舞子線のうち、塩屋多井畑線（大谷交差点以北）と塩屋舞子線については「主要幹線道路」に位置付けており、青山台から国道2号に至る高尾美ノ谷線と併せて主要幹線道路ネットワークを形成し、交通の円滑化を図ることとしています。

高尾美ノ谷線については、南北の通過交通を処理する道路と考えており、現在、現道における歩行者の安全対策や、国道2号とのアクセス性向上など、円滑な交通処理のあり方について、道路管理者等の関係機関と協議を行っているところです。

説明は以上です。

ご審議のほどよろしくお願いたします。

○小谷会長

ただいま事務局からご説明ありましたが、ご意見、ご質問がございましたら、よろしくお願いたします。

○味口委員

塩屋多井畑線について、お聞きしたいと思います。

交通広場の問題で、住民の皆さんの意見もありますし、現状お店などもありますので、地権者との合意があるのか、それにどう対処するのか、お聞きしたいと思います。

○小谷会長

よろしくお願いたします。

○手塚計画課長

現状でございますが、塩屋駅がこのあたりです。これが塩屋多井畑線です。こちら側が高架下という形になっています。こちらは、現状、駐車場になってございまして、こちらのほうに、1,400㎡の交通広場をつくっていききたいというふうに考えてございます。

地権者との事業化に向けての話し合いは今からということになります。

○味口委員

これからということなので、やはりどう対処するのかという懸念があると思います。

それから、この交通広場だけではなくて、全体として、この住民の皆さんの反対の意見、懸念の声が多いと思います。それについては、どのように対処するのか、現状どうなのか、お聞きしたいと思います。

○手塚計画課長

この原案に至る過程を少しまとめたものでございます。

まちづくり協議会は、勉強会等は平成14年度から始めているのですが、平成18年度に発足いたしました。その中で、今のベースとなります「まちづくり構想」というものが平成20年にまとまりまして、その内容を受けて、神戸市のほうで、まず1回目の「素案」をつくってございます。この段階では、全体幅員を12mにしたかどうかという素案でございました。それを、まず地域に返しましたところ、まちづくり協議会のほうで地域住民の考え方をまとめられて、またご意見をいただきました。それを受けて、大谷交差点の形状や、主要幹線道路、生活幹線道路の位置づけなどを、この段階で見直してございます。それで、具体の線形をそれに従って検討いたしまして、「その3」という形でまとめまして、地域のほうに返してございます。

それを受けて、地域のほうからは、「再提案書」をいただきました。

素案の「その4」の中で、回転地の具体の線形等もあわせて出した上で、地域のほうでアンケート調査をしていただいて、地域のほうから「回答書」をいただきました。

この回答書をいただいた後に、説明会、現地相談所を26年2月、3月に開催いたしまして、それから都市計画の案をまとめた上で案縦覧を行い、審議会に至っているという現状でございます。

これだけ長い年月かけていろいろなことを検討した上で今の案にまとめてございますので、大きなまちづくりの方向性としては、この形でよいというふうに思います。

最終の地域からの回答書ですが、「地域としては、都市計画道路塩屋多井畑線の整備を止めないことを前提に、以下の3点のもとに事業を進めていただくようお願いします」ということで、3つあります。「協議の場をきちんと設けること」、「新しい発想で事業を行うこと」、「可能なところから徐々に具体化を図ること」ということでございます。

具体の場所でございますが、下代から大谷交差点前は「早く事業を進めてほしい」。大谷交差点も「早く進めてほしい」。大谷交差点から高架下は、「整備を進める段階で柔軟に地域の提案をふまえること」。高架下については、「高架下の拡幅に限定せず安全対策を進めてほしい」ということと、「今後の整備の動向を見ながら必要性を見極めるようお願いします」ということで、主要幹線道路については、もう早くしてほしい。生活幹線道路の部分については、意見書にもありましたけども、地域の意見もいろいろあると。ただ、全体の方向としては拡幅してほしい、歩道はつけてほしいということは決まっているけれども、みんなと話し合いの場を設けて、きちんと納得の上で進めてほしいということが総意というふうに理解してございます。

以上です。

○小谷会長

発言をお願いいたします。

○味口委員

やはり、今、当局の説明にあったとおり、地域にはいろいろな意見があって、特に生活幹線道路についてはいろいろ意見があると。それで、この今回の案を見ますと、やはり小手先の変更といいますか、そういうふうに見えます。ですから、抜本的な見直しが必要ではないかということを意見として述べて、終わりたいと思います。

○小谷会長

ほかにご質問、ご意見ございますでしょうか。

ご発言をお願いいたします。

○富永委員

私のほうから2点ほどございます。

まず1つ目ですが、先ほど出ました交通広場の問題ですけれども、この広場の位置の選定にあたって、恐らく住民側の意見を聞かれてということだと思っておりますが、実際に先ほどのスライドにもありましたけれども、塩屋駅から少し離れた地点になると思うんです。大体、200~300mぐらい離れているんです。それで、今回のこの要旨を見ていると、塩屋駅の利便性を高めるということが一つ議題に上がっているんですが、本来ですと、駅前のロータリーであるとか、よく改札の前にこういった広場をつくられるという形態が多いというふうに認識しておりますけれども、とはいえ、かなり地形が入り組んだところでも

ありますので、なかなか用地の確保というのは難しいというふうに思っているんですけども、なぜこの位置に広場を持ってきたかということ。

それから塩屋駅の問題もあると思います。実際にここは、2つの交通事業者が入り組んだ駅になっていますので、非常に構内のつくりが狭い、細かいような複雑な駅になっていて、もし利便性を高めるということであれば、この計画の趣旨とは少し離れるかもしれませんが、駅の動線のつけ方として、この計画で問題が達せられるのか、それとも何か別にほかの計画でもって総合的にこの動線のところを解決しようとしているのかということ。

この2点について、お聞きしたいと思います。

○小谷会長

事務局、お願いします。

○手塚計画課長

それでは、場所の選定の件でございますが、一番最初に「まちづくり構想」ということで地域のほうからいただいた意見で、「駅前の雰囲気は魅力的なので残していこう、でも、安全や利便のため、送迎などがしやすい場所を駅の近くに設けたい」ということが書いてございます。つまり、駅前の雰囲気は残しつつ利便性を確保したいという意見が地域のほうからございました。

ということで、駅がこちらのほうにありますので、この辺にできたらいいのですが、この辺のまちなみは塩屋のまちの人としては残してほしいということですので、駅まで少し歩きますが、こちらのほうにつくっていきたいと考えています。

実際、こちらではなく、こちらにつくったらどうかということがあったのですが、先ほど写真で見ていただいたように、こちらは、現状、駐車場になってございます。こちらは家が建て詰まってございますので、こちらにつくると、建物移転も多くなるということで、道路に面した形のこちら側に交通広場をつくって、バスの停車帯は、こちらへ少し広げてつくり、バスを降りて駅を利用される方は、こちらから歩いていっていただくということです。いろいろな案はあったのですが、最終的にこういう形で場所が決まってきたということでございます。

それから、駅まで歩く動線についてどうするのかということは、現在、いろいろな管理者等の協議を行ってございまして、そこからも、どうするのかということで意見をいただいております。それは今から歩行者の安全対策等々も含めてやっていくことになると思います。

それから、ここに道路はあるのですが、そこを歩行者が通れないというのが地域の一番の課題でございまして、その一つの解決方法として、ここに陸橋がございまして、駅がございまして、現状は、この塩屋駅に行こうと思いますと、こちらから陸橋を渡って、降りて、また階段を上がって駅に行くということになってございまして、地域のほうでは、この陸

橋から直接駅に行って、自由通路から向こう側に抜けないかと、または、周りを回り込んで、こちらのほうから歩行者動線をつくれないうようなこともあわせて検討してございますので、こういうこともあわせてやりながら、駅周辺の歩行者動線を確保していきたいというふうに考えております。

以上です。

○小谷会長

いかがでしょうか。

○富永委員

はい、了解しました。ありがとうございました。

○小谷会長

ほかにご意見、ご質問ございますでしょうか。

○西村委員

先ほどのスライドを見て、ここに交通広場を設置したときに、障がい者の方がそこで降りて、駅までどうやっていくのかということは、少し気になったのですが、ご説明があったので、それで了解しました。

それで、恐らく広場をどこに持ってくるかということの最適解というか、絶対的な解というものではなくて、いろいろな制約条件の中で仕方なくここになったのだらうと思いますけれども、一つ気になるのは道路整備ですけれども、できた後に運用上の対応みたいなことは考えられるのですか。つまり、こういうものをハードでつくりました、それで、自主的に皆さんがここに車を乗り入れて、降りて、速やかに出ていくような行動をとっていただくことが基本的にはいいし、多くの地域でそういうことがあるのはわかるのですが、当面は、例えば、車のさばきをするような方を置いて、地域の方に使い方を学んでいただくなど、そういった設置してしまった後の対応は、運用上の対応しかなかなかできないだらうと思うのですが、そういった可能性は、この中で回答されている「柔軟に対応します」ということに含まれているという理解でよろしいですか。そこまではまだ考えてないですか。

○手塚計画課長

そこまではまだでございますが、ここが駅前広場で、こちらから駅に行く道路は、朝の7時から9時までは歩行者専用道路という運用をされてございますので、例えばそういう形で、地域の皆さんの同意は必要なのですが、警察とも協議しながら、この辺の歩行者動線のあり方や、交通のあり方などを少し検討していくことになると思います。

○西村委員

そこはきちんとコミュニケーションをとって進めていかれるという理解でいいんですね。

○手塚計画課長

はい。

○西村委員

ありがとうございます。

○小谷会長

いかがでしょうか。

それでは、ほかにご意見がないようですので、お諮りをいたします。

第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について、3.2.3号高松線ほか2路線、神戸市決定です。

原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「よろしいです」「反対です」などの声あり)

○小谷会長

それでは改めてお諮りいたします。

第1号議案について、賛成の方、挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○小谷会長

反対の方、挙手をお願いいたします。

(反対者挙手)

○小谷会長

賛成多数でございますので、よって、第1号議案については、原案のとおり承認し、市長に答申することといたします。

(第2号議案 神戸国際港都建設計画用途地域の変更について

第3号議案 神戸国際港都建設計画高度地区の変更について

第4号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について

藤原台地区地区計画)

○小谷会長

次に、第2号議案から第4号議案は藤原台地区に関する案件ですので、一括して説明を受けたいと思います。

それでは、事務局、よろしく願いいたします。

○手塚計画課長

それでは、第2号議案 神戸国際港都建設計画用途地域の変更について、第3号議案 神戸国際港都建設計画高度地区の変更について、第4号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について、藤原台地区地区計画、いずれも神戸市決定です。

以上の3議案は藤原台地区に関連する案件ですので、一括してご説明いたします。

はじめに、藤原台地区の概要についてご説明いたします。

議案（計画図）は5ページをお開きください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

位置図です。

藤原台地区は、神戸電鉄三田線岡場駅の西側に位置する面積約280haの地区です。

航空写真です。

当地区は、昭和52年から藤原特定土地区画整理事業の施行により、市街地の整備を進め、事業の進捗や土地利用計画の変更に対応し、用途地域・高度地区・地区計画の見直しを行いながら、適切に土地利用の規制・誘導等を行ってきました。

このたび、地区内の土地利用計画の変更に対応し、用地地域・高度地区・地区計画を変更いたします。

まず、第2号議案の用途地域の変更及び第3号議案の高度地区の変更についてご説明いたします。

議案（計画図）の6ページをお開きください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

これから説明する図面の凡例です。

「変更区域、境界の表示」について、「変更区域」は黒色の実線で、「区域区分界」は赤色の実線で、「用途地域界、容積率界、高度地区界」は赤色の破線で、「外壁の後退距離1m」は赤色の点線で表示しています。

「用途地域等、高度地区の略号及び図中の表示」について、「用途地域の種類」は、略号及び表示欄に示しているそれぞれの着色で表示しています。

「高度地区の種類」は、略号で表示しています。

なお、神戸市では第一種から第八種までの高度地区を指定していますが、凡例には、そのうち本案件に関係する種類のみを記載しています。

図中の表示例についてご説明いたします。

「用途地域等」の右の欄の「例1」をご覧ください。

「1低専（80/40）①」ですが、左から順に、用途地域が「第一種低層住居専用地域」、容積率が「80%」、建ぺい率が「40%」、高度地区が「第一種高度地区」であることをあらわしています。

なお、市街化調整区域は、用途地域の略号の部分を「市調」と表示しています。

前面スクリーンをご覧ください。

変更箇所の変更内容の見方についてご説明いたします。

「変更箇所」は赤色で引き出しをしており、左から順に、「変更前の指定内容」、「変更後の指定内容」を表示しています。

議案（計画図）の7ページをご覧ください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

計画図です。

図の着色は、変更後の用途地域の色で表示しています。

このたび、変更区域について、商業・業務・サービス等の複合的機能から低層住宅に土地利用計画を変更することに対応し、用途地域を「第二種住居地域」から「第一種低層住居専用地域（外壁の後退距離1m）」に、容積率を「200%」から「80%」に、建ぺい率を「60%」から「40%」に、高度地区を「第四種高度地区」から「第一種高度地区」に変更いたします。

議案（計画書）の8ページ及び9ページをお開きください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

このたびの変更による用途地域の面積の増減についてご説明いたします。

なお、計画図ではヘクタール単位で四捨五入して表記しております。

「第一種低層住居専用地域」は約1ha増加し、変更後の面積は約6,546haとなります。

「第二種住居地域」は約1ha減少し、変更後の面積は約1,423haとなります。

なお、全市の用途地域の指定面積に増減はありません。

議案（計画書）の14ページをお開きください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

続いて、高度地区の面積の増減についてご説明いたします。

計画書では、用途地域と同様に、ヘクタール単位で四捨五入して表記しています。

「第一種高度地区」は約1ha増加し、変更後の面積は約6,554haとなります。

「第四種高度地区」は約1ha減少し、変更後の面積は約1,891haとなります。

なお、全市の高度地区の指定面積に増減はありません。

用途地域及び高度地区についての説明は以上です。

続いて、第4号議案 藤原台地区地区計画の変更についてご説明いたします。

議案（計画書）は15ページをご覧ください。

15ページから17ページは地区計画の計画書、18ページは理由書です。

議案（計画図）は8ページをお開きください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

計画図です。

計画図では、「地区計画の区域」を赤色の実線で表示しています。

当地区では、良好な居住環境と多様な都市機能の立地との調和を図り、ゆとりと活気ある市街地の形成を適正に誘導するため、昭和63年に地区計画を都市計画決定し、その後、事業の進捗に合わせて地区整備計画を拡大するなど、地域との協働により、地区計画の変更を行ってきました。

議案（計画書）の18ページをお開きください。

今回の変更の概要をまとめておりますので、こちらに沿ってご説明いたします。

黒色の実線で表示する「地区の細区分を変更する区域」は、先ほどご説明いたしました用途地域及び高度地区を変更する区域と同じ区域です。

前面スクリーンをご覧ください。

変更箇所の詳細図です。

このたび、変更区域において、土地利用計画を商業・業務・サービス等の複合的機能から低層住宅に変更することに対応し、地区の細区分を「センター地区B」から「住宅地区A」に変更いたします。

なお、地区計画につきましては、面積を小数点以下第1位まで表示することから、このたびの変更により、地区全体での「センター地区B」の面積は約0.9ha減少し、変更後の面積は約10.4haに、「住宅地区A」の面積は約0.9ha増加し、変更後の面積は約54.7haとなります。

また、この変更に伴いまして、変更区域と隣接する「住宅地区E」の壁面の位置の制限に係る敷地境界線①を計画図表示のとおり変更いたします。

住宅地区Eでは、変更する敷地境界線①から建築物の外壁等の面までの距離を3m以上とすることとなります。

地区計画に関する説明は以上です。

以上、第2号議案から第4号議案までの3つの議案について、平成26年5月7日から5月21日までの2週間、縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

説明は以上です。

○小谷会長

ただいま事務局からご説明ありましたが、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

それでは、他にご意見がないようですので、一つずつお諮りしたいと思います。

第2号議案 神戸国際港都建設計画用途地域の変更について、神戸市決定です。

原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○小谷会長

ご異議ございませんので、よって、第2号議案につきましては、原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

次に、第3号議案 神戸国際港都建設計画高度地区の変更について、神戸市決定です。

原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○小谷会長

ご異議ございませんので、第3号議案につきましては、原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

次に、第4号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について、藤原台地区地区計画、神戸市決定です。

原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○小谷会長

ご異議ございませんので、第4号議案については、原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

(第5号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について

学園南インターチェンジ南地区地区計画

第6号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について

学園南インターチェンジ北地区地区計画)

○小谷会長

引き続きまして、第5号議案と第6号議案は、関連する案件ですので、一括して説明を受けたいと思います。

○手塚計画課長

第5号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について、学園南インターチェンジ南地区地区計画、第6号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について、学園南インターチェンジ北地区地区計画、いずれも神戸市決定です。

以上の2議案は、関連する案件ですので、一括してご説明いたします。

議案(計画図)は9ページをお開きください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

位置図です。

学園南インターチェンジ南地区地区計画は、多聞平野線(国道2号)の南、学園多聞線の西側に位置する面積約24.6haの地区です。

学園南インターチェンジ北地区地区計画は、同じく多聞平野線(国道2号)の北、学園多聞線の西側に位置する面積約42.6haの地区です。

前面スクリーンは、周辺の航空写真です。

学園南インターチェンジ南地区及び北地区は、広域幹線道路沿道という立地条件を生かした土地利用を適正に誘導するとともに、周辺の良好な居住環境との調和を図り、ゆとりと活気ある市街地の形成を適切に誘導するために、学園南インターチェンジ南地区は平成13年、北地区は平成14年にそれぞれ地区計画を決定しています。

今回、2議案とも、両地区計画の区域界の根拠を多聞平野線(国道2号)の道路区域から現道の道路端に変更し地区計画区域の整合を図ろうとするものであります。

それでは、まず学園南インターチェンジ南地区・北地区の地区計画区域の変更についてご説明いたします。

変更前の計画図です。

変更箇所（１）については、変更前の計画では両地区計画の区域界を多聞平野線（国道２号）の道路区域としておりましたが、国と民間事業者との土地交換により道路区域が変更され、地区計画の区域界がその根拠を失っております。

そのため、地区計画区域界の根拠を現道の地形地物である歩道端として地区計画区域の変更をいたします。

また、変更箇所（２）については、一部地区計画の区域界の根拠が不明確となっているため、現道、学園南線の道路中心線を地区計画区域の区域界といたします。

前面スクリーンをご覧ください。

変更前・変更後の計画図の比較です。

次に、それぞれの地区の変更内容についてご説明いたします。

まず南地区です。

議案（計画書）の19ページを、議案（計画図）は10ページをお開きください。

学園南インターチェンジ南地区に関する変更の概要を議案（計画書）21ページにまとめておりますので、こちらに沿ってご説明をいたします。

前面スクリーンをご覧ください。

地区整備計画の変更については、先ほど説明いたしました地区計画区域の変更に加え、変更箇所（１）の地区計画区域の変更に伴い、「複合地区」「沿道地区A」の「建築物等の用途の制限」の根拠について、前面スクリーンで黒色の下線で示す「道路境界線」から赤色の下線「地区計画の区域の境界線」に変更いたします。

次に北地区です。

議案（計画書）の22ページを、議案（計画図）は11ページをお開きください。

学園南インターチェンジ北地区に関する変更の概要を議案（計画書）24ページにまとめておりますので、こちらに沿ってご説明をいたします。

先ほど説明いたしました地区計画区域の変更に加え、面積精査により、学園南インターチェンジ北地区地区計画区域の面積について約42.6haから約39.7haに変更いたします。

学園南インターチェンジ南地区・北地区に関する説明は以上です。

なお、以上の２案を平成26年５月７日から21日までの２週間、縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

以上です。

○小谷会長

ただいまの事務局からのご説明に対しまして、ご質問、ご意見がございましたら、よろしく願いいたします。

それでは、意見がございませんので、お諮りをしたいと思います。

第5号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について、学園南インターチェンジ南地区地区計画、神戸市決定です。

原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○小谷会長

ご異議ございませんので、原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

次に、第6号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について、学園南インターチェンジ北地区地区計画、神戸市決定でございます。

原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○小谷会長

ご異議ございませんので、原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

(第7号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の決定について 神陵台5丁目地区地区計画)

○小谷会長

次に、第7号議案 神陵台5丁目地区地区計画の決定について、ご説明をお願いいたします。

○手塚計画課長

第7号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の決定について、神陵台5丁目地区地区計画、神戸市決定です。

議案(計画図)の12ページをお開きください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

位置図です。

神陵台5丁目地区は、第二神明道路の北側、西脇小学校の西側に位置する面積約10.4haの地区です。

航空写真です。

神陵台5丁目地区は、明石舞子団地の一角にある閑静で緑豊かな居住環境が形成されてきた地区です。

当地区では、平成21年に地区内の県職員住宅用地を売却する方針が示されました。用途地域のみ規制では跡地に高層マンションの立地等による住環境の悪化が懸念されたため、平成23年3月に良好な居住環境を維持、形成する目的で神陵台5丁目地区まちづくり協議会が設立されました。

その後、協議会において検討が重ねられ、平成24年9月に、当協議会より地域での話し合いによりまとまった地区計画策定に係る提案書が提出されました。

この提案内容をふまえ、地区計画を決定しようとするものです。

議案（計画書）の25ページをお開きください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

「地区計画の目標」です。

本計画は、自然環境に恵まれた地区の特性を活かしながら、若い世代から高齢者までが快適に暮らせる良好な低層住宅地を維持、形成することを目標としています。

次に、「区域の整備・開発及び保全の方針」をご覧ください。

当地区を、「住宅地区」及び「環境保全地区」の2つに区分し、「土地利用の方針」、「地区施設の整備の方針」、「建築物等の整備の方針」を定めます。

議案（計画図）の13ページをお開きください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

計画図です。

計画図では地区計画の区域界を、赤色の実線で表示しています。

また、地区施設として2ヶ所の「公園」を横のハッチングで表示しています。

地区の細区分につきましては、「住宅地区A」を緑色で、「住宅地区B」を黄緑色で、「住宅地区C」を水色で、「住宅地区D」を紺色で、「環境保全地区」を橙色で表示しています。

議案（計画書）の26ページをご覧ください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

「地区整備計画」には、「地区施設の配置及び規模」及び「建築物等に関する事項」を定めます。

「地区施設」は先の説明のとおり、公園を2ヶ所定めます。

「建築物等に関する事項」につきましては、地区ごとに「建築物等の用途の制限」「壁面の位置の制限」「建築物の高さの最高限度」を定めます。

「建築物等の用途の制限」につきましては、「用途地域」の建築制限に加え、前面スクリーンの赤色の×印で示した用途の建築物を、地区計画により制限いたします。

たとえば、住宅地区Cでは用途地域が第一種中高層住居専用地域であるため、スライドで表示している建築物等は用途地域では建築可能となっていますが、地区計画において、これらの建築物等を制限する内容となっています。

「住宅地区A」では、「公衆浴場」の建築を禁止いたします。

「住宅地区B」では、「公衆浴場」、「延面積が600㎡を超える老人福祉センター等」、「店舗」、「延面積が600㎡以上3000㎡以下、2階以上の付属車庫」、「単独車庫」の建築を禁止いたします。

「住宅地区C」では、先に説明いたしましたように、「公衆浴場」、「大学等」、「病院」、「延面積が600㎡を超える老人福祉センター等」、「店舗」、「延面積が600㎡以上3000㎡以下、2階以上の付属車庫」、「単独車庫」の建築を禁止し、住宅地区Aと同様の用途規制となります。

「住宅地区D」では、「公衆浴場」、「単独車庫」の建築を禁止いたします。

「環境保全地区」では、公益上必要な建築物以外の建築を禁止いたします。

また、「壁面の位置の制限」及び「建築物の高さの最高限度」につきましては、「住宅地区」では、隣地境界線及び道路境界線から外壁面までの距離を0.5m以上、「住宅地区」のうち、「住宅地区A」以外の地区の建築物の高さの最高限度を10mといたします。なお、「住宅地区A」では用途地域によって建築物の高さの最高限度を10mに規制しています。

本案について、平成26年5月7日から21日までの2週間、縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

以上です。

○小谷会長

ただいま事務局から説明ありましたが、ご質問、ご意見がございますでしょうか。よろしく願いいたします。

それでは、ご意見がございませんので、お諮りをいたします。

第7号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の決定について、神陵台5丁目地区地区計画、神戸市決定です。

原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○小谷会長

ご異議ございませんので、原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

(第8号議案 神戸国際港都建設計画新住宅市街地開発事業の変更について 西神第2地区新住宅市街地開発事業)

○小谷会長

次に、第8号議案 西神第2地区新住宅市街地開発事業の変更につきまして、ご説明をお願いいたします。

○手塚計画課長

第8号議案 神戸国際港都建設計画新住宅市街地開発事業の変更について、西神第2地区新住宅市街地開発事業、神戸市決定です。

議案(計画書)は28ページを、議案(計画図)は14ページをお開きください。

あわせて、前面スクリーンをご覧ください。

位置図です。

西神第2地区は市営地下鉄「西神南駅」周辺に位置する西神南ニュータウンで、面積約414.7haの地区です。

周辺の航空写真です。

当地区では自然と暮らしの調和をテーマに、「住み」「働き」「学び」「憩う」という複合機能を持ったまちの整備を進めるため、昭和55年から新住宅市街地開発事業の施行により、市街地の整備を行ってきました。

このたび、当地区内へ特別支援学校を移転することに伴い、新住宅市街地開発事業の宅土地利用計画を見直すものです。

議案（計画書）の31ページをお開きください。

今回の変更の概要をまとめておりますので、こちらに沿ってご説明をいたします。

前面スクリーンをご覧ください。

計画図です。

区域を赤の一点鎖線で、住区界を黒の二点鎖線で示しています。

主な公共施設として、都市計画道路を橙色で、歩行者専用道路を濃い緑色で、都市計画公園・緑地を水色で、その他の緑地を薄い緑色で示しています。

宅地の利用計画の変更を行う箇所を黒の実線で示しています。

今回の特別支援学校の移転は、老朽化が進み、耐震化が急務となっている垂水養護学校と青陽西養護学校を統合し、知肢併置の特別支援学校として当地区内に移転するものであり、地区の西端の住宅用地を公益的施設用地に変更いたします。

この変更に伴い、宅地の利用計画の住宅用地の面積が、約156.4haから約2.5ha減少し、約153.9haになります。

公益施設用地の面積は、約31.2haから約2.5ha増加し、約33.7haになります。

また、公益的施設用地の配置方針に特別支援学校1校を追加し、高等学校を廃止いたします。

なお、本案を平成26年5月7日から21日までの2週間、縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

以上です。

○小谷会長

ただいま事務局より説明がありましたが、ご質問、ご意見がございましたら、よろしくお願いたします。

特にご意見がございませんので、お諮りいたします。

第8号議案 神戸国際港都建設計画新住宅市街地開発事業の変更について、西神第2地区新住宅市街地開発事業、神戸市決定です。

原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○小谷会長

ご異議ございませんので、原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

5. 閉会

○小谷会長

以上をもちまして、議案等の説明は終了させていただきます。

それでは、これをもって閉会といたします。

ご協力ありがとうございました。