

議案第1号	副会長の互選について
	中川委員を副会長に選出
議案第2号	阪神間都市計画地区計画の決定（西宮市決定）について【報告】 （津門大塚地区地区計画）
主な意見等	<p>○再開発等促進区の中の土地利用に関する基本方針で、「学校、病院の立地の誘導を図る。」記述は必要なのか。</p> <p>【当局回答】 文教住宅都市の魅力を高める施設として誘導したいと考えている。建築基準法上の特例許可基準となるため具体的な用途を記述している。</p> <p>○周辺が工業地域で周辺の環境に配慮した計画となっているのか。</p> <p>【当局回答】 ○地区の東側に幅員の広い区画道路を計画し、あわせて緩衝緑地といったバッファエリアを設けることにより、周辺地域の環境に配慮した計画となっている。なお、北側はJR神戸線、南側は国道2号、西側は阪急今津線があるため、周辺環境への一定の配慮は行なっている。</p> <p>○都市景観について「基準化に努める」とあるがどういうことか。</p> <p>【当局回答】 景観法に基づく景観重点地区に指定する予定である。</p> <p>○道路や公園などの公共施設は市が買取るのか。</p> <p>【当局回答】 開発事業者が整備し、市に移管してもらうことになる。</p>
報告第1号	阪神間都市計画地区計画の決定（西宮市決定）について【報告】 （浜甲子園団地地区計画）
主な意見等	○センター地区にある公立保育所と幼稚園は、どうなるのか。

【当局回答】

浜甲子園保育所は昭和 40 年に建築された建物のため、UR は耐震診断を行い、耐震補強方法等を検討する。その検討結果を踏まえて、児童福祉整備課は今後の方針を検討すると聞いている。

今年度、教育委員会では、地域の状況や園児数の推移等を基に、市内の幼稚園のあり方を検討しており、浜甲子園幼稚園についても、現時点では、今後の方針は決定していない。

○住宅地区 C が新たに設定されているが、住宅地区 A 及び B との違いは。また、その地区を設けた理由は。

【当局回答】

各住宅地区では、建築物の高さの最高限度が異なる。

住宅地区 C を設けた理由は、ブルバールに面した地区において、建築物の最高高さを 20 m 以下で揃え、街並みに統一感を出すため。

○本地区計画の変更にあたっては、市は UR とどのような調整を行ったのか。

【当局回答】

本団地がある鳴尾地域は人口が減少し、建替え後の UR 賃貸住宅には高齢者が多く入居されている。このため、戸建住宅地区の拡大と分譲集合住宅用地としての住宅地区 C を設定し、多様な世代が入居することで、人口が増加し、地域コミュニティが活性化するような計画となるよう調整を行った。

○ブルバールの位置付けは。

【当局回答】

ブルバールは、まちの大きな骨格として団地を東西に貫く、広々とした並木道として整備を行う。その沿道には集合住宅や商業施設などが配置され、様々な人々が行き交い、集い合う、活気あふれた空間となることを目指している。

○ブルバールは、公園なのか道路なのか。また、所管はどこなのか。ブルバールと隣地との取り合いはどうなるのか。

	<p>【当局回答】 公園として位置付けており、所管は公園緑地課。 ブルバールには柵等を設けず、隣地とは一体感のある空間となるよう整備を行う。</p> <p>○自転車の通行の安全性の観点から、自転車道の検討はなされているのか。</p> <p>【当局回答】 自転車道の検討は行っていないが、東西及び南北の既存幹線道路沿いについては、歩行者と自転車の通行の安全性に配慮し、敷地内に幅2mの歩道状空地を確保し、歩道と一体利用できるように計画している。</p>
<p>報告第2号</p>	<p>都市計画道路網の見直しについて【報告】</p>
<p>主な意見等</p>	<p>○浜甲子園線の事業主体はどこになるのか。</p> <p>【当局回答】 現道（甲子園筋）が県道であり、延伸区間の接続先（湾岸側道）も県道であるため、市としては県に事業主体となって頂くようお願いしたいと考えているが、現時点で、決まったものではない。</p> <p>○自然環境・住環境・景観などの保全のために浜甲子園線の存続に反対する住民意見は当然である。現時点で存続廃止を判断するのは時期尚早ということだが、いつ判断するのか。</p> <p>既存の臨海部へのアクセス道路（小曾根線）や阪神高速湾岸線が渋滞していない状況で新たな道路整備が本当に必要なのか。</p> <p>【当局回答】 既存アクセス道路の3路線（小曾根線、今津東線、札場筋線）は渋滞は生じていないが大型車輛の混入率が高く、交通量と比較して大きな環境負荷を受けている地域であり、臨海部の道路網の充実によりさらに悪化する恐れがある。臨海部の道路網においては、大阪湾岸道路西伸部や神戸西バイパス、播磨臨海地域道路、淀川左岸線の延伸計画などの道路計画があり、将来の交通状況の見通しが明らかではないため、現時点でアクセス道路の必要性について判断できない。</p>

	<p>○人口減少・高齢化社会において、これ以上の道路が必要とは思えないので、今後、浜甲子園線の存続廃止を判断する時期が来た際には、今回多くの住民が反対したことを踏まえて適切な判断をして欲しい。</p> <p>○浜甲子園線の存続廃止の判断を棚上げとの取扱いにしたことは一定評価したい。今後、然るべき時期が来た際には、道路整備における通過交通への寄与と沿道地域への寄与といった2面性のバランスをうまくとった判断をして欲しい。</p> <p>○大阪湾岸道路西伸部が整備されないと、臨海部の道路整備の効果が発揮されないと考えるが、事業進捗の見込みは？</p> <p>【当局回答】</p> <p>大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド～垂水JCT）については、既に「垂水JCT～名谷JCT」が整備済み、「名谷JCT～駒ヶ林南」が平成6年に、「駒ヶ林南～六甲アイランド」が平成21年に都市計画決定されている。新聞報道では、来年度から「駒ヶ林南～六甲アイランド」までの区間については国、県、神戸市などにより事業の検討が行われるとされている。</p>
--	--