

審議内容

(事務局 諮問第4号について説明)

(質疑等の要旨)

委員： 資料2の14番目の項目についてですが、森永工場跡地の校区の小学校は教室に余裕が少なく、複数の学校を受け皿とするよう検討していると聞いています。全体的なことを考えると、子育て世代の定住促進のため、工場跡地の開発により人口を増やしたいというのは分かりますが、南部で人口が減り北部地域に人口が集中しているなか、子どもの教育というのは重大な問題であり、校区についても考えていく必要があるのではないですか。西宮市では「教育環境保全のための住宅開発抑制に関する指導要綱」という要綱があり、学校の受け皿の状況を情報提供した上で、住宅開発が無理だということを住宅開発業者にも伝え、住宅開発を抑制している地域もあります。尼崎市でもこのようなものを考えていく必要があるのではないですか。

事務局： 都市計画マスタープランでは、公共施設の適正配置について記載しています。校区については、適正規模化を基本として今後検討していくと記載しており、これ以上具体的には記載しない予定です。

会長： 先ほどの委員意見はボリュームコントロールすべきだということを表していく必要があるということですか。

委員： そうです。開発事業者にとっても、元々思っていた学校に入れなくなると商品価値が下がってしまうわけで、市としての考えを示す必要があるのではないですか。

事務局： 都市計画マスタープランではファミリー層の転入促進という方向性を示していますので、それを規制するという考えは現段階ではありません。

委員： 尼崎市はもっと若い人に来てほしいということに力を入れていますが、地域によっては既にパンク状態にある学校もあります。そういう情報を事前にオープンにすることによって、事業者も開発の際の判断材料になるのではないですか。

事務局： 内陸部の工業地で、もともと人が住んでいないところに住宅が立地する場合、問題が出てくるわけですが、今の方針は、校区割の再編で対応するという考えであり、住宅の立地を抑制するという考えは持っていません。

委員： 適正規模化は実施すればよいと思いますが、転入してくる人にとって途中で自分の通う学校が変わるといのは大問題です。ですから、そういう状況にあるということを知らせることで事業者にとっても開発がしやすくなると思います。

あと、今の回答は教育委員会の考えも含めたものですか。

事務局： 今回の森永の跡地については、開発事業者から市に説明があった当初から、横の連携を図りながら協議を続けています。校区については決定していませんが、教育委員会で協議を進めているところです。

委員： 都市計画マスタープランのP30で「大規模な土地利用転換の適正な土地利用を

誘導します」、「周辺の住環境の調和」とあります。空間的な調和だけでなく、教育など他の環境も含めて規制誘導をするということだと理解していましたが、それは違うということですか。

事務局： 教育環境も含めて良好な環境を作っていくということです。

委員： 市の基本的な方針として、工業系用途地域の跡地には事業所を誘導するというのがあると思いますが、実際には住工が混在しているのが現状です。以前は住工分離をするという方針でしたが、市として方針転換をしたのか、またその理由を教えてください。

事務局： 操業環境の維持保全が基本ですが、地価等の関係もありどうしても住宅が建ってしまうという現状があります。P34 の の2つめの点に大規模な土地利用転換が見込まれる場合は、市が総合的に良好な計画と判断した時に限って都市計画手法を活用しながら魅力と活力ある都市空間を創出すると考え方を示しています。

委員： たとえば工業系の地域に工場移転を誘導する、そのために補助をするというのもいい案だと思いますが、いかがですか。

事務局： 移転補助で用途を純化するのは難しい状況であり、現段階ではこのような中間的な形で土地利用を誘導するという考え方にしています。

委員： 資料2のP9、50番目の項目の空き家についてですが、これは建築行政、住宅行政の課題ということで、必ずしも都市計画の課題になってこないという認識なのか、それとも将来的には都市計画の課題になってくるという認識なのか、その辺りいかがですか。

事務局： 都市計画として方針立てて取り組むまでの課題になっていませんが、今年度庁内で担当部署を決めましたので、今後対応を検討していくという状況です。

委員： 資料2のP2、8番目の項目の南北交通について、マスタープランのP37の都市交通の部分に既に盛り込み済みだということですが、阪急塚口駅から阪神尼崎駅までの南北の交通は昔から大きな課題になっています。神戸市は阪急と阪神が近いので歩けますし、西宮市は今津線があります。軌道系交通システムは今の財政状況等から難しいとしても、たとえば自転車道の整備や歩道環境の整備など、方向性の中に記述があってもいいと思うのですがいかがですか。

また、「臨海部をはじめとする」とありますが、南北交通は臨海部よりも阪急塚口駅から阪神尼崎駅までの南北交通の方が重要だと思います。もう少し突っ込んだ記述の仕方はないですか。

会長： お答えいただく前に、都市計画マスタープラン策定に向けた今後のスケジュールについてご説明してください。

事務局： この審議会後、必要に応じて土地利用委員会に諮る予定です。そして1月末予定の都市計画審議会で答申を頂きたいと思っています。その答申を受けてパブリックコメントの結果公表を2月～3月初めに行い、その後3月末に策定というスケジュールを考えています。

会 長： そうすると、今日頂いた意見を盛り込んだ変更は可能ですか。

事務局： 大きな変更でなければ対応可能です。

会 長： 委員みなさんの基本的な思いは同じだと思います。具体的な対応のところでもう工夫できればということもあるかもしれませんが、その辺り少し余地を残していただければと思います。市の内部で練っていただいて、少しでも織り込めるものがあれば検討していただくことも必要ではないですか。根本的な変更はないかと思いますが、今回の意見については文面の中で少し工夫いただければと思います。

南北の交通については、なんとかしないといけないというのは共通の課題ですので、現実的な中で何ができるかということになると思います。工業地の住宅用途転換についても人口が減少していく中で有効に活用してほしいという思いは共通だと思いますので、その中で望ましい環境を作るためにどういう工夫ができるかということになってくると思います。西宮市のように要綱で規制するのは難しい部分もあり、本来は都市計画によりボリュームコントロールをすべきであり、用途地域での規制でやっていかざるを得ないわけですが、地区計画など可能な限り望ましい環境づくりについては、市として手を打って行く必要があると思います。ただ、これは都市計画マスタープランなので書き込む範囲には限界があり、その辺りについてもご理解いただければと思います。

委 員： 都市計画マスタープランの中で放置自転車と不法駐輪の文言はどのように使い分けられているのですか。

また、一昨日、阪急武庫之荘駅前ロータリーまつりが開催され、その時は歩行者天国にするために通りから放置自転車がなくなりましたが、その一本南側の通りには自転車が溢れていたのが現状です。マスタープランの中で適切な放置自転車禁止区域を定めるということと、駐輪場を整備増設する予定と書いてありますが、もう少し具体的に時期なども含めて書けないですか。

事務局： 個別の課題がある駅については P45 にありますとおり、駐輪場の新設、増設を図りたいと考えています。民間の土地、力を借りた駐輪場の整備や、民間への駐輪場の設置費の補助などを検討しています。そういった個別の動きはありますが、ここでは大まかな書きぶりをしていますが、そのような状況も踏まえ表現については考えていきたいと思っています。

事務局： 放置自転車と不法駐輪の使い分けですが、放置禁止区域で法律を犯して駐輪しているものが不法駐輪、広く放置されているものは放置自転車としています。

会 長： PDCA の中で担保をとっていくということが大切だと思いますので、都市計画マスタープランの中でどこまで書き込むかということについては検討してください。これまでいただいた意見については、表現の中で少し工夫いただければと思います。