

(事務局 諮問第2号・議案第7号について一括説明)

(質疑等の要旨)

委員：計画書の人口フレームの意味するもの、また、その根拠を教えてください。

事務局：今回の市街化区域へ編入される船出の地域は、特定保留にあたり、用途地域は工業専用地域の予定になっていますので、保留する人口については、0となります。

阪神間の都市計画区域全体で、18,000人が一般保留されています。

保留する人口の部分ですが、市街化区域内の人口1,731,000人のうち、1,713,000人が平成27年度に配分されており、この内特定保留については限定されていますが、一般保留については区域が限定されておりません。従いまして、阪神間の市街化区域外の中で、保留されている状況になっています。

委員：交通対策で阪神高速道路に湾岸線の側道をつけて欲しいと要請したということで、西宮や芦屋は湾岸線に側道が付いていますが、尼崎市だけついていないのはなぜですか。

事務局：9ページに記載のとおり阪神高速に無料化等を要望しておりますが、側道の要望ではありません。昭和55年に阪神高速の都市計画が決定されていますが、40年代よりその計画があり、その中で、フルランプは単体でアクセス道路とつなぎ、ハーフランプ同士は側道でつなぐということで西宮市や芦屋市はつながっています。西宮市や芦屋市は、尼崎市と違い橋梁で埋立地をつなげていることから、災害時に複数の避難ルートが選択できるように、西宮大橋等に加え側道で、鳴尾浜から西をつなげています。尼崎市は、尼崎末広がフルランプですが、東海岸町はハーフランプで、中島ランプとセットになっており、中島新橋でつないでいます。

委員：フォークの先に出ているような地形の埋め立て地で、道路を作るのが大変なのは最初からわかっていた話で、今頃、無料にして欲しいというのは、側道を設置して欲しいというのと一緒であり、当時、つないで欲しいという要求はなかったのですか。

事務局：当時の記録はありませんが、都市計画変更時の資料から推測すると、西宮市、芦屋市は、大きな船舶が通るルートはなく、尼崎市は大型船舶の出入りがあったことから、構造的に難しかったのではないかと考えられます。側道を設置しようとすると、航路があるために湾岸線と同じ高さになることから、工場の移転や、用地などの確保に莫大な費用がかかるほか、阪神高速としてもハーフランプをつなぐという目的であるので、仮に市が費用負担したとしても、工場を移転してまで設置するという判断は難しかったのではないかと認識しています。

委員：昭和30年代に、現在の東海岸町ができ、工業団地として売出しが進められていましたが、誘致する段階で、道路が必要なことは目に見えていたのではないですか。企業は、事業拡大するために移ってくるので、少しずつ大きくするのは企業の目的です。最初から、抑制されると困るのではないのでしょうか。尼崎市にとってこの工業団地がどんな風に必要なのか、そのためにどのような設備が必要か、そういうことも踏まえて、工業団地として売り出すべきではなかったかと思います。県が船出地区を工業団地として売り出すときに、企業は同じようにもっと大きくしたいという希望を持ってくるもので、今のうちにできることは、先にやるべきではないのでしょうか。当社が工業団地に移ったときは、工業用水がない、下水管、排水経路もない、三相の電気、ガスもなく、土地だけが合ったような状況で、他の企業も含め、自前で排水経路も電気も、ガスも作っていました。

この先は工業用水も排水経路も通っていないところですが、兵庫県はそれをどのような形で誘致されるのでしょうか。車の使用や工業用水など制約がある中で、兵庫県にはある程度意見をつけていただきたいと思います。ここに45年間いて、不満がいっぱいのままで、それでも会社を大きくしてきましたが、さらに埋立地ができることによって、もっと現在の企業に負担がかかるのではないかと思います。今後のこともあるので、意見書をつけていただき、何が起きるかを想定してやってほしいと思います。

車の通行が減ったということですが、企業活動が減り、倒産された会社も工業団地が出てきています。なぜ減ったかというのは、企業活動が衰えたために減ったのです。また、正社員が減り臨時社員が増え、車をもてない社員がバス、自転車で通勤する社員が増えたのではないかと思います。今は、車が減っていますが、政権が変わって、新たな情勢になれば、今後、車は増えるのではないかと考えています。

会 長：今回、市街化区域に編入すれば発生交通量が出てきます。現状必ずしも交通状況が良くない中で、そこに輪をかけ、悪化させるのではないかと懸念がありますが、それに対する答えがなく、それは微々たる物なのか、大きいのか、判断する上でも答えていただきたいと思います。また、今回の議案によって、今の交通事情はどう変わるか答えていただきたいと思います。

それから、これまでの取組が最終的にどう評価されているのかが不十分であり、どれがどのように低減したのか分析していないように思います。社会実験の継続、抜本対策も含めて、具体的にどう考えておられるのかが見えない、また、今回の編入部分でどのぐらいの交通量が発生し、このあとで編入される部分でどれぐらい発生するのか等、十分な整理をして説明をいただきたいと思います。

また、次の編入までに兵庫県とも十分な協議が必要です。

事務局：最終的には抜本対策として、資料の5ページの右図にありますように、尼崎伊丹線の南進、五合橋線の4車線化、臨港線の東進といった臨海部の道路ネットワークを強化する必要があり、これらの整備が完了すれば解決が図られると考えています。まずは、尼崎伊丹線の拡幅計画を進め、県の社会基盤整備プログラムや市の道路整備プログラムの中で事業着手を公表し、時期が来ましたら事業着手しながら、尼崎伊丹線の南進計画を進めていきます。

抜本的な対策には中長期的な期間を要するため、それまでの間は、ソフト対策を継続する必要がありますが、経済活動を抑制するような対策を考えているのではありません。企業活動としても、やむを得ないということで自動車を使用されていると思いますが、通勤の乗用車も多く、慢性的な交通渋滞になっていることから、企業活動に直接影響しない通勤車両を対象として、自転車やバスにシフトしてもらいたいと思っています。また、交通渋滞のピーク時間や曜日、季節変動などの情報を提供することにより、交通量そのものは変わらないかもしれませんが、渋滞時間帯の分散や、迂回ルートへの誘導が図れるものと考えており、このようなソフト対策を継続していく考えです。

また、交通対策の評価は、ソフト対策のみの効果とは思っていません。経済活動の影響や少子高齢化などによる車離れなどの影響も含め、トータルとして減少傾向の結果となっています。そのような中で、各企業の従業員の方々にも交通対策に協力してほしいという思いを持っています。

今回の編入による影響につきましては、大ロット用地としては日あたり約 500 台の発生交通量を見込んでおり、そのうち五合橋線の交通負荷は約 200 台、渋滞ピーク時に約 13 台の増加を見込んでいます。

事務局：分譲の状況ですが、平成 22 年に編入した約 16 ヘクタールにつきましては、平成 23 年 10 月に現地説明会を実施しております。今後、時期は未定ですが、公募要件をまとめ、県から公募する予定と聞いています。

委員：県が売却するということですが、水や電気、ガスはどうなっているのか説明してください。

事務局：フェニックスへの上水、工水、電気、ガスの基盤については、県と調整し、上水、工水はフェニックスまできています。電気は、配管は敷設され、入線すれば繋がる状況です。ガスはまだきていませんが、企業立地の状況に併せて検討していくこととなります。

委員：県が分譲地を売るが、基盤は全部市が設置するのですか。

事務局：各基盤整備の種類によって、協議し、適正に負担することとなります。

委員：最初、東海岸町に作った時から、現在は、半分ぐらいの事業所が撤退してしまっただが、同じことになるのではないですか。事前に整備しておくべきではないですか。

事務局：企業立地の公募はおくれており、価格、公募の条件を整理しているところで、まだ公募していません。インフラ関係の基盤整備については、その企業が立地するまでに、フェニックスまで供給できるようにする予定で、費用負担につきましては、基本的には、各インフラ事業者が先々の需要を見込んだ中で、先行投資する分と、県が分譲するために負担する分を払うことになっています。

委員：下水を流すところがないといった状況があってはいけないのではないですか。麒麟ビールは、布引の水などの水路は確保、優遇策の提示などにより、神戸に移転したが、尼崎市もそれぐらいしないと企業はこないのではないですか。

事務局：パナソニックを誘致したときに、進捗状況と併せて、工業用水、下水を、竣工時期に間に合わせて整備し、企業が負担する分と、下水道事業で実施する部分がありましたので、進出企業の動向をみて、フェニックスについても同様に整合が取れるようにしていきます。進出企業にはそんなに多い負担とならないよう、また、撤退するような状況とならないよう進めていきます。

委員：必要な基盤を設置し、企業が来やすいようにしてあげてほしいと思います。

事務局：フェニックスの 113 ヘクタールの埋め立てのうち、半分弱が完了しています。その完了に伴い編入しているところですが、埋立地における土地利用、企業誘致にともなう発生交通量にどう対応するかということは、本審議会で平成 22 年に県と市で責任を持って協働で取組むように、また、報告するようにとの意見もありました。

これについては、これまで県と一緒に対応しているところであり、具体的には尼崎東部における交通対策検討会を平成 21 年に県、市で設置しており、県の道路部門、港湾、県民局、市の道路、港湾部門で構成され、そのワーキングの中で、現状の分析や、発生交通量の対策をどうするかということを検討して、実施してきました。

現在、尼崎伊丹線（産業道路）の国道 2 号から阪神電鉄までの 4 車線化は、平成 19 年に都市計画変更しており、着手予定で、県の社会基盤整備プログラムに載っ

ています。また、その以南、国道 43 号までの約 400m については、都市計画変更を予定していますが、この両方を合わせた約 700m の 4 車線化については約 25 年程度時間がかかる見込みです。

国道 43 号以南の五合橋までの接続については、平成 19 年に尼崎伊丹線の整備検討会を設けて、交差方法、接続方法など一定の案は出ていますが、実施時期等はまだ決まっていません。現在、都市マスの改定、道路網の見直しを進めており、その中で、やはり五合橋の 4 車線化、尼崎伊丹線の接続、臨港線の東進は課題として、認識しており、臨港線の東進は具体の検討はしていませんが、これらの都市計画道路の整備が抜本的な対策だと思っています。それまでの間、企業誘致はしないということではなく、早期の企業誘致を進め、誘致と対策とのタイムラグについては、できる限りの短期対策を実施してきており、また、企業誘致の状況を見ながら、今後も県と市で一緒に対策を進めていきたいと考えています。

委員：ソフト対策の中で、マイカーを自転車利用に転換とありますが、新たに道路を作る必要はないので、自転車が走りやすいように今ある道路を工夫し、通勤者が駅から自転車で会社に行こうかなと思ってもらえるように変えてもらえたらと思います。また、駐車を駐輪場に変えるなど駅周辺に駐輪場を増やし、駅と会社を自転車で移動できる環境を整えていただきたいと思います。

事務局：現在、県・市で地域の方も入り協議会を設け、尼崎全市で、自転車の走行空間の確保のための検討を進めており、この五合橋線についても検討しているところです。また、駐輪場の対策ですが、阪神尼崎駅前の駐輪場は定期も満杯状況で種々の要望をもらっています。駅の西側で定期利用が 40%程度のところもありますので、空き状況を情報提供していきたいと考えています。阪神尼崎駅の駐車を駐輪場にとということについては、今後、知恵をしばり検討していきたいと思っています。

委員：五合橋線の 4 車線化は、どこにも書いていないのですか。事業予定となっている国道 2 号以南の尼崎伊丹線が 25 年かかるという話なのに、埋立て地に工場が来て、発生する 7800 台の交通量を解消するには五合橋線の 4 車線化しかないということであれば、100 年、200 年先の話のように思えます。どのように考えていますか。

事務局：五合橋線の 4 車線化の都市計画変更は行っています。都市計画道路としての臨海東部のネットワークを考えますと臨港線の東進も検討していかないといけません。現段階としては、五合橋線の 4 車線化しかないということです。また、五合橋線と尼崎伊丹線については、着実に進めていきますが、まだ、県の社会基盤整備プログラムには載っていないので、事業化してくれるよう要望しているところです。尼崎伊丹線については、時間はかかりますが、間違いなく国道 43 号までは拡幅していきます。

会長：五合橋線の 4 車線化の都市計画変更は済んでいるということです。

事務局：五合橋線については、都市計画は 4 車線になっていますが、旧の道路構造令の基準なので幅員が 18m になっています。現在の幅員でも 4 車線化は可能ですが、現在の 2 車線供用では、国道 43 号の交差点が混雑し、容量的に日当りの交通容量を超えており、大型車や歩行者自転車も多いことを踏まえ、今、4 車線化するよりも、現在の道路構造令に見合う形、例えば、自転車通行区間を含め幅員 24m に都市計画を変更するなどの検討も必要と考えています。都市計画マスター

プランでも五合橋線の4車線化が必要であると位置づけており、今後もそれに向けて取り組んでいきます。

委員：9ページの五合橋交差点の改良、東本町交差点から右折車線を設置したということですが、五合橋線全てを、4車線化するには時間がかかりますので、交差点から100m、200mぐらいを拡幅し、右折、左折の専用レーンを設けるような検討はされたでしょうか。

事務局：渋滞を起こす所は交差点なので、この交差点だけを解析した場合、数値上はクリアしておりますが、実際は国道2号から国道43号の700mの間に8箇所の信号があり、交差点単体での対策で渋滞の解消はできず、複数の交差点の改良が必要と考えております。

委員：北行きの直進が込むということであれば、右折、左折の専用レーンを設置し、別の南北道路へ迂回しやすいようにすることも効果があると思います。

委員：尼崎伊丹線の交通量抑制調査という仕事を平成18年にやったことがあり、庄下川の陸橋の手前から、東本町の交差点まで、約2キロを、北行き、南行きを一日走りました。渋滞の原因はやはり交差点部分で、その対策として、道路整備に関しては何十年とかかる事業なので、信号の連動で交差点の所要時間を短くするかとか、大物線への迂回ルートを走ったほうが速いという計測ができました。アンケートも取りましたが、迂回ルートがあれば協力するというものであり、迂回ルートが早く走れるという情報を事前に提供されていれば、効果があると思います。ソフト事業の実施をぜひ継続していただきたいと思います。

会長：この臨海部の工業地域は、尼崎にとって重要な地域であり、操業環境を悪化させるのは市にとって大きなマイナスなので、環境改善に積極的に取り組んでいかないといけません。一般的な土地の需要でも便利なところ以外は地価も下がり、住宅が建たない状況になっており、工業用地もだぶついてくると、いくら大阪至近であってもそっぽを向かれる可能性があります。やはり臨海部の価値を高め、地価を下げない取組をもっとしっかりやってほしいと思います。都市計画審議会としては、その環境を悪くするような都市計画決定することを危惧するところがあるので、前回もそういうことをいっており、事業用地としては県も絡んでいるところでもあるので、県とより強い連携の中で、しっかりした対策に取り組んでいくことが必要です。都市計画審議会は具体的な対策案を議論する場ではないと思いますが、短期的に可能なことをスピードをもって講じていくことが重要で、阪神高速の無料化に部分的に負担してもいいのではないかと思うぐらいで、そういうことを、県と連携してやっていただきたい。

確認ですが、今回の編入に伴って、ピーク時の発生交通量の見通しは、十数台といわれましたか。

事務局：五合橋線の1日の交通量で言うと200台、ピーク時は約13台の増加を見込んでいます。

会長：今回の編入に伴って、大きな交通量負荷はかからないと考えているのですか。

事務局：この6.8ヘクタールとしては、大きな影響はないと考えています。

また、今後全体の分譲につきましても順次、ソフト対策、ハード対策を講じてまいりますので、当面の間、大きな影響はないと考えています。

会長：それ以降の編入のスケジュールはどうなっているのですか。

事務局：事業期間が平成29年度になっているので、それまでに竣工するというのですが、

具体的にいつまでに終わるかというのは、経済情勢の関係で発生残土等が減ってきていますので、はっきり見込めていない状況です。

会 長：近いうちに、再度編入が出てくることはないのですか。

事務局：部分的に竣工した段階で編入するという事になってはいます。事業期間は平成 29 年の予定で、いつぐらいに竣工するという想定はできないと聞いています。

会 長：今回は、ここまで来ているので諮っていますが、次の編入の予定等については、県としっかりと議論してもらい、状況によってはブレーキをかける、また、認められないということもこの審議会の意見として出てくるということを経県としっかりと調整しておいてほしいと思います。また、埋立てが竣工したからと言ってずると編入すると環境が悪化するということでは問題になりますので、そのあたりも十分に県と調整をしてください。今回は発生交通量の見通しがそれほど多くないということであれば、認めることもいたしかたないと思います。市の税収の増にもつながる話で、一方では環境を悪くしますので、それを添えて、諮ってはどうかと思います。

委 員：今回について、200 台、ピーク時は、約 13 台の増加を見込んでいたというのは、議事録に残ると思いますが、このような参考資料を、追加していく形で、明確に記載してもらったほうがいいのではないかと思います。昭和 30 年代の決定の経緯という話もあったので、今回のことではっきり記録しておくことがより望ましいのでご検討いただきたい。

事務局：追加される区域として 6.8 ヘクタールというのは、分譲用地として編入する区域であり、大ロット用地の区域にあたります。その他のメガソーラー、埠頭用地分は発生交通量を見込んでいませんので、今回は、分譲地である 6.8 ヘクタールについて、日あたり 500 台の発生交通量があり、五合橋線への交通通過としては、200 台であることを申し添えます。

委 員：4 ページに、平成 29 年竣工後、7,800 台の発生交通量とありますが、7,800 台の内数として 500 台があり、その内、五合橋線にまわるのが 200 台ということでもいいのですか。

事務局：4 ページの 3-5 の全体の分譲に対して 7,800 台、うち、五合橋線は全体の 3,100 台を見込んでいます。今回の、6.8 ヘクタールの分はその一部です。

委 員：現在の東海岸町の発生交通量は把握されていますか。

事務局：現在、1 万 3 千台が五合橋線を通行しています。

委 員：7,800 台が竣工後の東海岸町全体の交通量ですか。

事務局：埋め立て区域の、分譲済みの企業を含めて、現在、五合橋線を 1 日あたり断面交通量として 1 万 3 千台通っています。

会 長：全体の 7,800 台は、追加する発生交通量ということですか。新たに加わる交通量でしょうか。

委 員：五合橋を通過する交通量が 1 万 3 千台であって、そこには埋立地以外の車も入っているのです、この地区の交通需要はどうなるのかということをお教えください。現在この地域での交通需要はどの程度で、追加される分がどの程度あるのか、内訳をお教えください。

事務局：五合橋を通過する交通量は把握していますが、既に竣工している企業の発生交通量は、把握していません。

委 員：それもしていないのに、次の予測はできるのですか。

事務局：港湾区域における大ロット用地の企業面積によって発生集中台数を予測していますが、実際の交通量との乖離は生じます。7,800 台は、最終的に分譲が終わり、企業活動が開始された時の最大交通量を、技術基準に基づき予測をした数字です。

委員：発生交通量の現状は把握するのが難しいということですか。

事務局：各企業の発生交通をまとめるのは難しいことから、企業活動の最大発生交通を予測しています。

事務局：7800 台を算定した区域は、まだ分譲されておらず、発生交通はありません。

会長：7800 台のうち、500 台が今回の増加分ということですが。今後の分譲の方がはるかに発生交通量が多いということなので、それまでに、先ほどの話を県とクリアにしてほしいと思います。今回は影響が少ないと言うことで意見を添えて諮ろうと思いますがいかがでしょうか。

市と、臨海部の操業者とのコミュニケーションが十分ではないように感じます。しっかり、向き合って話をしてもらいたいと思います。

事務局：短期的な交通対策を 21 年度に検討し、22 年度から取り組んでいます。その中で、各企業に対しては、アンケートに加え、従業員への勤務体制や通勤状態、手当等々のヒアリングも行っています。各企業には、できるだけ協力してもらえよう、声を掛けて、広げていきたいと考えています。

事務局：産業活動も含めて、行政と臨海部企業とのコミュニケーション、情報伝達ということで、都市整備局と経済環境部局にまたがり、産業活動については、経営者協会等を含め、議論をしているところで、具体的には、市長が企業訪問するなど、意思疎通を図れる体制作りを行っています。今後は、会長からの意見、委員からの意見を踏まえ、あり方についても検討していきたいと思っておりますので、ご了解いただきたいと思います。

会長：意見を添えて諮るということによろしいですか。

全員：異議なし

会長：諮問第 2 号は意見を添えて決定いたします。

諮問第 2 号（意見を付した上で原案どおり可決）

議案第 7 号（全員異議なく、原案どおり可決）