

会 議 録

会議名 (付属機関等名)		第3回 川西市都市計画道路網見直し専門委員会	
事務局(担当課)		都市政策部 都市政策課	
開催日時		令和元年7月9日(火)午後2時~午後4時	
開催場所		川西市役所 庁議室	
出席者	委員	飯田委員、井ノ口委員、吉田委員	
	事務局	都市政策部：松井部長、篠崎副部長 都市政策課：宇野課長、足立課長補佐、阪本副主幹、楞野主任 地域未来研究所：李室長、岡本副室長、小谷研究員	
	関係人	道路整備課：宮定課長、森野副主幹	
傍聴の可否		<input checked="" type="checkbox"/> 可・不可・一部不可	傍聴者数 0人
傍聴不可・一部不可の場合は、その理由			
会議次第		議 題 (1)兵庫県都市計画道路網見直しガイドラインに基づく検証 (2次評価)	
会議結果		審議経過のとおり	

審 議 経 過

第 3 回 川西市都市計画道路網見直し専門委員会

前回の第 2 回専門委員会では、「都市計画道路網見直しガイドライン（兵庫県作成）」に基づき、本市の未整備都市計画道路の 1 次評価について審議をした。

今回の第 3 回専門委員会では、事前に実施した交通量調査の結果や、路線の状況を説明し、2 次評価として、地域づくりの方向性を考慮したステップ 2、ステップ 3 の評価についての説明を行った。

【質問・意見等要旨】

議題（ 1 ）多田東谷線の評価について

委員： ステップ 2、3 の評価について、自転車歩行者の交通量が多いということも加わり、1 次評価に引き続いて存続という評価になっています。ご意見はありますか。

委員： 便数が少ないバスについてですが、元々どのような路線網で、便数も多かったのでしょうか。昔はもっと便数があったものが鉄道の代替で減ってきて、結果的に高校生たちが利用できなくなり、自転車に転換しているのだとしたら、それも総合的に判断しないといけないと思います。経緯を知ることによって、バスと自転車について、考え方が変わってくると思います。

委員： 一庫新駅の整備について、実現の可能性についてどの程度でしょうか。

事務局： 一庫新駅は、現在のところ都市計画マスタープランに位置付けている、という状況です。

委員： ステップ 3 に書いてあるように、多田東谷線を廃止にするか存続するかという一番のポイントは、整備時に橋梁形式となるので費用が掛かるということが課題となります。一庫新駅とその周辺の再開発の計画が存在している以上は、現在の橋梁形式のまま残しておいたほうが、有効な土地利用ができるので、橋梁形式であることに合理性があるので、事務局提案の評価内容と存続候補とすることは妥当だと思います。

議題（ 2 ）石道上野線の評価について

委員： 説明がありました通り、この道路に関しては工用道路を市道にしたものが、都市計画決定の理由がつけられた石道上野線の機能も代替しているということが確認されていて、また地域も現在の市道を望んでいたということで、ステップ 2、ステップ 3 とともにクリアしているということになります。この先、石道上野線がまたがっている猪名川町との協議が問題になってくるのですが、その件についても既に手をかけているということで、ほぼステップ 4 まで進んでいる路線になります。こちらの石道上野線について、事務局案の通り、ステップ 3 の評価と廃止候補とするところまで、承認します。

議題（３）火打滝山線の評価について

委員： 前回の専門委員会では廃止候補となりましたが、現状で既成のものがほぼ完成しており、機能として代替していることについて、どう考えるかということになります。今回の事務局提案では、もう一度見直して、存続させるという内容になっています。これについては、2つに区間を分けて話していきます。4区間については、立派な道路が整備されていて、ここに都市計画道路を整備しなおすということは、実質不可能です。そうしたなかで、1～4区間がまとめて都市計画決定されていますが、例えば4区間のみを廃止するなど、区間ごとに都市計画変更ということは、事務局としては考えていますか。

事務局： 現状のズレに合わせて、全体として都市計画変更をするのがこの路線に対しては適切ではないかと考えています。

委員： わかりました。これらを踏まえて、なにかご意見はございますか。

委員： 幅員の構成が都市計画道路と異なるということ、機能代替の必要性とすると、これまでのルールや他路線との整合性がとれなくなるので、これまで通り、考え方を合わせておいたほうが良いのではないのでしょうか。

事務局： 既定の幅員が確保されているか否かは、別の評価とするなど、まとめ方を検討します。

委員： 説明と質疑応答を通じて、火打滝山線が廃止候補路線から、存続候補路線となった理由がよく分かりました。委員会としては、事務局提案の通り、1次評価の廃止候補から、今回の2次評価で存続候補とすることを承認します。

議題（４）多田清和台線の評価について

委員： 1～4区間と5区間を分けた上で、1～4区間については南を東西方向に走る県道多田停車場線の機能と代替性を見て、存続か廃止かを判断しようとするものです。また、5区間に関しては、地形条件や交通量から廃止検討路線となるという事務局の説明です。今日のところは、路線の区間を分ける考え方について、確認するというところでよろしいですか。

事務局： はい、お願いします。

委員： 5区間について、都市計画道路の整備が実際に難しいので、廃止という理由をつけざるを得ないということは、分かりましたが、都市計画道路決定をした当時の理由は、交通需要の増加に対応するためなので、歩行者が少ないから歩道のない現状で廃止検討とするということが気になります。どのようにお考えですか。

事務局： 4区間と5区間の境である多田大橋西詰交差点は、兵庫県内の渋滞交差点に位置付けられています。次回の専門委員会では交通量推計を示す予定であり、道路のネットワークとして将来交通量推計や混雑度を判断したうえで、どのように事務局として判断するか、示したいと考えています。

委員： この付近は東西方向の道路が少ないので、5区間も廃止するのは難しいのではないかと考えています。廃止にする合理的な理由がみつからないかもしれないと個人的に感じました。

委員： 新田3丁目の周辺の防災について、多田清和台線の塩川を横断した2区間あたりを整備することで、どの程度改善されるのか検証されるのでしょうか。

事務局： 検証します。しかし、この2区間あたりの都市計画道路が整備されたとして、防災面が全面的に改善されることは難しいと思っています。しかし、都市計画道路により、緊急車両が地域に進入しやすくなり、あわせて地区内の道路がすべて狭隘道路というわけではないので、都市計画道路と幅員5m以上の広めの道路を利用して、今よりはるかに防災について、この地域は改善されると思っています。

委員： 今議論が上がった2区間あたりを地図で確認すると、未整備区間は既成市街地なので、都市計画道路事業を実施することは難しいとかと感じます。

また、南に位置する多田停車場線を機能代替するために、いくつか考えようがあるかと思えます。その一つとして、多田停車場線の両側に住宅が既に張り付いており、歩行者自転車を分離した広い幅員の道路を整備することは難しく思いますので、車両と歩行者自転車のネットワークを分けて考える案などがあったのかお聞かせください。

事務局： 今、質問であがった車両と自転車歩行者を分離した代替路線を整備することや、多田停車場線を拡幅するなど、複数の代替路線案を考えているところです。実現性もふまえて、次回までに検討していきます。

委員： それでは、事務局には次回専門委員会に向けて根拠の収集と、検討を進めてください。

議題(5) 小花滝山線の評価について

委員： 歩道もなく、両側に住宅や施設が建っている、現状未整備である6区間について確認させて下さい。この区間について、沿道の土地利用から考えて、用地買収は困難なのではないかと感じました。いかがでしょうか。

事務局： 沿道の土地利用と買収についてですが、都市計画法第53条(建築の許可)により、建築物の制限がかかっていると考えており、植栽やフェンスなどの外構、看板が用地買収に際してあたるがあっても、工場などの建物は、道路計画位置からは外れていると思っています。ま

た、この6区間は北に位置する小学校までの通学路に指定されており、現状危険な箇所であり、同時に評価シートの通学路の項目の機能が不十分ということになります。

委員： 路線として6区間を残すということは正しいと思うのですが、かといって先ほどの多田清和台線のように、どうしても無理なところは基本的に無理ということを先に言って、それを元に根拠付けするというのも一つの持っていく方だと思います。それでは、小花滝山線について審議をしたいと思います。いかがでしょうか。

委員： 4区間に用地取得難航区間があるということですが、その区間のその箇所以外の幅員はどうなっていますか。また、都市計画道路としての計画を存続させた上で、その部分についても道路改良を検討していくということでしょうか。

事務局： 用地取得難航区間の前後の歩道につきましても歩道幅員が足りていない箇所があるという状況であり、都市計画道路として存続させるのが妥当かと考えています。

委員： 他、よろしいでしょうか。事務局の提案ですが、6区間についてももう少し根拠資料が必要な気がしますので、その辺はまた次回にご提示いただいて、存続とするような先を見通した形での参考資料等を提示していただけたらと思いますのでよろしくお願いします。

事務局： 分かりました。

議題(6)美園線の評価について

委員： 難しいところはないですね。もう一度今の話を振り返ると、キセラ川西地区というのが一つ重要な開発であって、それを東西で結ぶネットワーク形成、それと池田市との連絡道路というのが美園線の端的な計画決定理由だと思います。

今の事務局の説明ですと、呉服橋本通線と豊川橋山手線で東西方向の交通は担保されていそうということ、それと美園線の計画があるところに関してはもうかなり住宅が建っていて実際に整備するのは難しそうだという流れから存続検討となっている理由をもう1回だけ教えてもらっていいですか。

事務局： 今の評価は、1次評価と同じく存続検討という評価になるのですが、この3区間の必要性のある機能の部分を代替路が受けられるかどうかという評価を次回の委員会に示したいと考えております。

委員： 分かりました。鉄道の東側の市街地については、阪神高速のインターチェンジができて大渋滞するかと思いましたが渋滞はしていないし、交通も円滑に流れていそうだから一応配分の計算をしてチェックはするけれども、美園線は廃止になるかと思っていました。ですので、特段問題になっていないような気もするのですが、その辺の今回提示している判定の根拠が少し分

かりにくいと個人的には感じました。3区間のところで悩まれているのだと思いますが、ここは東と西を分けて議論をされた方が良いのではないかと思います。

委員： ただ、美園線は短い路線になりますので、さらに区間を分けて審議するというのが合理的なのかどうかとは思いますが、またその件については次回審議させていただきます。

美園線について、今提示させているところまでについてはご意見を伺って、承認しました。

議題（7）矢問畦野線の評価について

委員： 多田清和台線の存続廃止を条件として、さらに条件付けているということで条件の二段重ねになっているので、判断が非常に難しいですね。

多田清和台線に関しては多田停車場線の機能を見た上で、それから矢問畦野線を考えるというのがちょっと苦しいかと思えます。そうは言っても、実態としてはもうこの1～4区間がなくてももっと北の方のところで東西に出て南北に移動していますし、事実上色々なところで機能の代替が出来ているのだろうと思うので、もう少し分かりやすくなればよいと思います。

委員： これも配分の計算等にもよると思うのですが、こういう新しいインターチェンジと市内の中心部がつながっているような道路を、廃止するにしても機能代替としてアクセスをどう確保していくのかということで、東西方向のインターチェンジとバイパスの流れがどうなっているのかということはある程度判断できれば、議論が成立すると思うので、その辺りの結果を見てから判断かと理解しました。

委員： 2区間から多田停車場線まで行くのは難しいということですか。

事務局： 間に猪名川がございまして、この北側にある御社橋は河川断面を稼ぐために橋梁高さを上げる予定です。

矢問畦野線と多田清和台線・多田停車場線は、高低差が生じるため、接道するためにはスロープが必要となります。従いまして今の都市計画決定のラインから言いますと、矢問畦野線は多田清和台線くらいまでは橋梁もしくは高架となりますので、多田停車場線とは平面的に接続されないような線形の構造となっております。

議題（8）見野線の評価について

委員： 見野線については分かりやすいかと思えます。東西方向に関しましては豊能町との行き来はある程度確保できている中で、事業の進んでない3区間についてどうするかということで、前回の1次評価では廃止候補ということだったのですが、実際に見てみると地元要望が相当強いということで、今回の見野線の2次評価では存続候補としようという事務局の提案通りということにします。