

平成22年度第2回
神戸市都市計画審議会会議録

平成22年8月2日

平成22年度 第2回 神戸市都市計画審議会

1 日時 平成22年8月2日(月) 午前9時30分～午前10時52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 (24人)

(1)学識経験者

大 和 三 重	加 藤 恵 正
川 北 政 廣	澁 谷 啓
三 輪 康 一	森 津 秀 夫

(2)市会議員

藤 原 武 光	池田りんたろう
橋 本 秀 一	黒 田 士 郎
北 川 道 夫	向 井 道 尋
森 下 やす子	南 原 富 広
山本 じゅんじ	北 山 順 一
梅 田 幸 広	

(3)国及び兵庫県の行政機関の職員

上 総 周 平(代理 轉馬 潤)
吉 本 知 之(代理 松本 啓朗)
松 田 保(代理 岡田 淳則)

(4)市民

小野寺 誠	山 中 貴 子
-------	---------

(5)臨時委員

上甫木 昭 春	星 野 敏
---------	-------

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)

(3.6.32号 本山駅北口線ほか1路線)

5 諮問

神戸市都市計画マスタープランについて

6 報告

(1)土地利用誘導方針の基本的な考え方(案)について

(2)都市計画道路整備方針の基本的な考え方(案)について

(3)密集市街地再生方針の基本的な考え方(案)について

7 議事,諮問及び報告の内容 別紙のとおり

1. 開会

○加藤会長

定刻になりましたので、ただいまより、平成22年度第2回神戸市都市計画審議会を開会いたします。事務局から委員のご紹介と定足数の確認をお願いいたします。

2. 委員紹介・定足数の確認

○鳥居計画部長

それでは、委員のご紹介をさせていただきます。お手元の委員名簿をご覧ください。今回新たに委員となられた市会議員の委員の皆様をご紹介させていただきます。

藤原委員，池田委員，橋本委員，黒田委員，北川委員，向井委員，安井委員は本日ご欠席でございます。森下委員，南原委員，山本委員，北山委員，梅田委員です。

また，今回の審議会では臨時委員を委嘱させていただいておりまして，諮問案件の神戸市都市計画マスタープランにつきましてご審議をいただきます上甫木委員，星野委員です。道奥委員は本日ご欠席でございます。

次に定足数でございます。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の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となっております。委員の総数は27名，臨時委員が審議に加わる諮問案件では30名ですので，定足数は15名となります。本日は24名の委員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おります。以上でございます。

3. 会議録署名委員の指名

○加藤会長

本日の会議録署名委員ですが，大和委員と三輪委員にお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

4. 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

3.6.32号 本山駅北口線ほか1路線)

○加藤会長

それでは，議案の審議に入りたいと思います。第1号議案の本山駅北口線ほか1路線の

道路の変更について、事務局から説明をお願いします。

○三島計画課長

議案(計画書)の2ページをお開き下さい。

第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について、3.6.32号 本山駅北口線ほか1路線、神戸市決定です。

議案(計画図)は1ページをお開き下さい。あわせて前面スクリーンをご覧下さい。位置図です。交通広場の区域を変更する本山駅北口線と今回新たに都市計画決定する摂津本山駅線です。JR摂津本山駅周辺の現況写真です。都市計画道路本山駅北口線は、JR摂津本山駅北側の約2,600㎡の交通広場と、山手幹線からJR摂津本山駅に至る延長約20m、幅員8mの道路で構成されています。現在の状況ですが、交通広場の計画面積約2,600㎡に対して現状は約400㎡です。

また、道路の計画幅員8mに対して、現状はほぼ確保されておりますが一部不足している箇所があります。南側の交通広場は整備済みであり、駅の西側には線路を南北にまたぐ歩道橋が設置されています。このJR摂津本山駅は、1日に約4万5千人の乗降客が利用していますが、バリアフリー化が図られていません。このたび、南北の交通広場を連絡する自由通路の整備と駅舎の橋上化により、バリアフリー化と歩行者交通の円滑化を図る整備計画案を取りまとめました。都市計画の変更前後の比較図です。自由通路である摂津本山駅線を歩行者専用道路として新たに都市計画決定します。延長は約50m、幅員は6mです。これにあわせて、本山駅北口線の交通広場の区域を一部変更いたします。交通広場の詳細図です。青色で着色している区域約20㎡は、摂津本山駅線と交通広場が重複することとなるため、交通広場から削除し摂津本山駅線の区域といたします。

また、緑色で着色している箇所は現在駅舎がありますが、撤去され、広場となるため、この区域約90㎡を交通広場に新たに追加いたします。JR摂津本山駅自由通路のイメージ図です。橋上の自由通路を整備することにより、南北の駅前広場と橋上駅舎への往来が可能になります。地上と橋上の自由通路は、東西の階段と中央に設置されたエレベーターにより昇降できます。

また、自由通路の西側には橋上駅舎の改札があり、駅舎内のエレベーター、エスカレーターによりホームと行き来できます。

議案(計画書)の3ページをお開き下さい。

議案(計画図)の2ページをお開き下さい。あわせて前面スクリーンをご覧下さい。既決定の区域を灰色、追加する区域を赤色で表示しています。今回の変更により、摂津本山駅線が新たに追加され、本山駅北口線の交通広場の面積は、約70㎡増加し約2,670㎡となります。

なお、本案について、平成22年6月15日から6月29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。

○加藤会長

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

○山本委員

2点お聞きします。1点目は、駅舎を撤去するということですが、お聞きしたところによると今の駅舎は非常に風情のある建物だということで残してほしいという声があります。それについての検討はどうしているのか。

もう一点目は、駅舎の工事は都市計画総局の事業として進められるということですが、交通のバリアフリー化については、法律で国と自治体の負担とともに交通事業者の負担も求められると思います。この法律を使わないで市の事業でやろうとしているのは一体なぜなのかということをお聞きします。

○三島計画課長

1点目ですが、まず摂津本山駅の現状についてご説明いたします。北側、南側の駅舎は昭和の初期に建てられ、北側の駅舎は昭和30年代に改築されています。現在、駅舎から階段で地下へ降りまして、地下通路を通り、上りのホーム、下りのホームに階段で上がります。この地下通路を残し、駅舎を残しながらバリアフリー化の工事を行えないかということも検討いたしました。地下通路を通したままで行うとなると、階段を残す必要がありますので、ホームを延ばしたところで、エレベーターで昇降するという形になります。この地下通路を通してエレベーターでホームに上がるということになりますが、新たに通路を設けてエレベーターのところまでいかなければなりません。エレベーターのところに行く通路の幅をとりながらホームに上がる階段を設けるという形になりますと、現在のホームは非常に狭いため空間を設けなければなりません。現在上りホームと下りホームの両側に2車線ずつの車線が複線化されていることを踏まえると、工事自体が危ないということで地下通路を残すという案は無理であろうと鉄道事業者から伺っております。そういうことで、上空に造るということになりますと、今の駅舎を取り壊して橋上化し、エスカレーターやエレベーターで昇降する形になりますので、駅舎を残した上で工事することはできないということも鉄道事業者から伺っております。

2点目のご質問ですが、こういう自由通路を駅舎につくる場合は、国が要綱を定めています。この施設は鉄道の施設ですので、神戸市単独の事業ではなく、鉄道事業者の事業に神戸市が間接補助をするということになっています。要綱の中で、こういう間接補助の事業につきましては、鉄道事業者が3分の1、国が3分の1、市が3分の1費用を負担することが定められております。完成後は、鉄道施設ですので、JRが管理することとなります。神戸市の事業として単独でやるということではございません。あくまでも鉄道事業者がする事業ということです。

○山本委員

駅舎の件は検討された上での判断だということですが、デザイン都市の観点からいけば、この駅舎は非常に歴史もありますし、景観の面でもできるだけこの駅舎の外観を残していただけるような検討を今後進めていただくことも、ぜひ視野に入れていただきたいと要望します。

それと、単独事業ではないということですが、今回事業者のＪＲの負担はどれぐらいになるのかをお聞きします。

○三島計画課長

事業費については、まだ最終の精査をしている段階ですが、約３３億円です。ただし、この中の鉄道機能の増強費、今回の事業で施設を良くするための費用がございしますが、これはすべてＪＲが負担することになり、全体の事業費からそれを引いて残った額を国が３分の１、市が３分の１、事業者が３分の１で負担しますので、今のところ約１０億円が市の負担になるのではないかと考えております。

○山本委員

これまでＪＲのバリアフリー化の件については、私どもの会派から、実質、負担はゼロではないかという指摘を何度もしてきました。今回のＪＲの実質の負担がどれぐらいになるのかというところがまだはっきり分からないのと思うので、法の趣旨に則り、事業主が負担するというをきちんとなされるように進めていただきたいと要望します。

○加藤会長

他にご質問、ご意見ございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

○加藤会長

そうしましたらお諮りしたいと思います。

第１号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について、３．６．３２号 本山駅北口線ほか１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。

(「異議なし」の声あり)

○加藤会長

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。

(諮問 神戸市都市計画マスタープランについて)

○加藤会長

次に、諮問案件の神戸市都市計画マスタープランと続けて報告事項について、事務局から説明をお願いいたします。

○三島計画課長

お手元の諮問書と資料1，資料2をご準備ください。神戸市都市計画マスタープランについてご説明いたします。

諮問書をご覧下さい。あわせて前面スクリーンをご覧下さい。本市では、平成22年度末の都市計画マスタープランの策定を目指しており、このたび都市計画法第18条の2第1項の規定に基づいて神戸市が定める都市計画に関する基本的な方針、神戸市都市計画マスタープランについて同法第77条の2第1項の規定により神戸市都市計画審議会に諮問させていただきます。策定に向けての進め方を御説明いたします。都市計画審議会に都市計画マスタープランについて諮問させていただき、本日並びに今後予定しています11月と23年2月の計3回の都市計画審議会の場で、都市計画マスタープランについてご審議、ご意見をいただきながら、より良い都市計画マスタープランをつくり上げていきたいと考えております。市では、都市計画マスタープランについて策定作業を進めてきており、平成22年5月20日から6月21日までの1ヶ月間、神戸市都市計画マスタープランの基本的な考え方の素案について市民の皆様の意見を募集し、このたびお手元に配付しております資料1の神戸市都市計画マスタープランの基本的な考え方(案)を取りまとめました。以下、基本的な考え方と呼ばさせていただきます。この基本的な考え方は、これから検討を進める都市計画マスタープランの具体的な施策の大きな方向性をまとめたもので、これからの都市計画に求められる視点や神戸が目指す将来の都市空間像等を示しています。今後は、この基本的な考え方をもとに具体的な施策を追加し、都市計画マスタープランを策定していきます。本日の都市計画審議会を経て、都市計画マスタープランの素案を作成し、11月の都市計画審議会にて中間報告させていただきます。11月の都市計画審議会を踏まえて、都市計画マスタープランの原案を作成し、11月末ごろに原案を公表し、パブリックコメントを行います。パブリックコメントを受けて最終案を作成し、平成23年2月の都市計画審議会にて最終案について答申をいただき、今年度末の策定を目指したいと考えております。

まず、都市計画マスタープランの策定の必要性についてご説明いたします。

前面スクリーンをご覧下さい。都市計画マスタープランは市町村が都市計画法に基づき、市町村の都市計画に関する基本的な方針として定めるものです。都市計画マスタープランを基本的な方針として、市が決定する都市計画や都市計画事業及びその他のまちづくり等を行うこととなります。本市では、現在中長期的な都市計画の方針については第4次神戸市基本計画の第2部の都市空間計画並びにテーマごとの事項は第3部以下の分野別計画に定めており、都市計画マスタープランとしては別途定めておりませんでした。平成22年度に策定予定の次期神戸市基本計画では、計画の実効性を高め、その完成を目指すため5

年間の実行計画である重点施策計画を定め、これを超える中長期的なまちづくりについては、神戸づくりの指針で方向性を示すにとどめることとしています。それぞれの分野については、別途定める部門別計画と連携することで対応することとされています。都市計画はその目的の実現に長い時間を要するため、平成37年を目標年次とする新神戸市基本構想に掲げる都市像の実現に向けて大きな道筋を示すものが必要であり、このたび次期神戸市基本計画の策定にあわせ、部門別計画として都市計画マスタープランを策定いたします。

それでは、都市計画マスタープランの基本的な考え方についてご説明させていただきます。資料1は基本的な考え方の本編です。資料2は概要版です。資料2の概要版に基づきご説明いたします。概要版の各項目の右側に記載しているページ数は、資料1の本編における該当するページ数を表示しています。

前面スクリーンをご覧ください。目標年次は次期神戸市基本計画と同じく平成37年で、推計人口約150万人が安全・安心・快適に暮らすとともに、国内外から多様な人、物、情報などが集い、交流することができる神戸の都市空間の将来像を示すことを目的としております。

第1章には、都市計画マスタープランの策定の背景として神戸の都市概要と都市を取り巻く社会経済情勢の変化を記載し、以上から、これからの都市計画に求められる視点を導き出しています。これからは成長社会から整地社会へと移行します。また、社会経済情勢も大きく変わります。

そこで、これからの都市計画に求められる視点としては、きめ細やかに都市空間の質を高める視点が求められます。その質を高める観点としては、暮らしやすさ、環境との共生、まちの活力、まちのデザインが挙げられます。

また、これからは重点を絞ってつくる、有効に活かすということで、都市空間をマネジメントしていく視点が求められます。マネジメントしていく観点としては、戦略的に都市の魅力、活力を創造する観点、社会の変化や多様な地域に対応する柔軟性も求められます。また、協働と参画をより進めていく観点もこれまで以上に必要です。

第2章では、2025年、目標年次である平成37年の都市空間像について示しています。ここで都市空間像の考え方をご説明します。定義としては、都市空間とは、人々のさまざまな活動の場となる都市全体の空間のことです。そして、この都市空間の骨組みとなる土地利用や自然環境、交通ネットワークを都市構造といいます。また、ここで地域の住民がわがまちと認識できる範囲を地域空間と定義いたします。これから迎える都市の成熟期には、現在の都市構造を活用し、都市の機能がコンパクトに集積された都市空間を目指します。そしてきめ細やかに都市空間の質を高めるため、協働と参画により地域空間をつくり上げていき、多様な地域空間の集まりとして構成される都市空間の質を向上していきます。成長社会の時代のように、成長にあわせて都市を構築していくのではなく、成熟社会に対応して、現在の都市空間を活かし、再編することで安全・安心・快適で活力と魅力

ある持続可能な都市空間像を描いていきます。めざす都市空間としては、上位計画である次期神戸市基本計画において、1. あらゆる災害に備え、暮らしや経済活動を支える安全な都市空間、2. 人と環境にやさしい都市空間、3. 活力を創造する都市空間、4. デザインの視点で磨かれた魅力ある都市空間の4つが示されています。都市空間の骨組みとなる将来の都市構造についてご説明いたします。鉄道などの公共交通を中心に都市機能がコンパクトにまとまった都市構造をめざして、これまで進めてきた方向性を継承し、まちのゾーンは六甲山の南側並びに西神や北神地域の鉄道沿線に配置します。神戸が都市間競争に負けない、選ばれる都市であり続けるために、神戸の重要な産業を支える都市構造として東灘・灘の臨海部、海上都市部、兵庫南部・長田南部の臨海部、西神や北神において産業エリアを配置するとともに、港湾物流エリアを設定しています。

また、神戸の魅力を創造するエリアや拠点を戦略的に配置した都市構造とするため、市街地整備を先導するエリアとして都心・ウォーターフロント、医療産業都市構想を推進するポートアイランド、兵庫南部・長田南部を位置づけるとともに、赤丸で示した拠点を配置しています。

また、海や山などの豊かな自然環境と共生した都市構造として、これまで進めてきた緑のゾーン、田園のゾーンを守るとともに、六甲山を緑のシンボルエリアとして、須磨から舞子にかけの海辺を海辺のシンボルエリアとして位置づけます。移動という観点では、安全・安心、利便性、快適性、環境性にすぐれた陸・海・空の総合的な交通ネットワークが効率よく機能する都市構造を目指していきます。

資料2の概要版の裏面をご覧ください。あわせて前面スクリーンをご覧ください。

第3章では、都市計画マスタープランとして土地利用、都市交通、市街地・住環境の整備、緑・環境、都市の安全・安心、都市のデザインの都市計画のテーマごとに方針をまとめています。

第4章では、協働と参画による地域のまちづくりと題して地域空間づくりの推進について記載しております。きめ細やかに都市空間の質を高めていくためには、地域ごとに協働と参画によるまちづくりに取り組むことがこれまで以上に重要になります。

そこで、地域ごとに地域特性を活かして協働と参画により順次めざすまちの姿である地域空間像をつくりあげ、その実現に向けたまちづくりを都市計画マスタープランの地域別構想としていこうと考えています。具体的な進め方ですが、全体構想として2025年の都市空間像や都市計画の方針をわかりやすく地域の方々に情報提供し、地域ごとのまちづくりの動きを協働と参画で進めていきます。まちづくりの発意を地域で起こしていただき、まちづくり構想の策定につなげていきます。まちづくり構想には福祉や防災などを含め、さまざまな分野が含まれます。まちづくり構想の中で都市計画の方針として定めるべき内容を地域別構想としていきます。地域別構想には、目指すべき将来の地域空間像と、実現に向けた地域の活動を含めたまちづくりの方針で構成していきます。地域別構想はまちづ

くり構想が作成された地域ごとに順次追加策定していくことを考えています。都市計画マスタープランは、全体構想とルーズリーフ型に順次追加される地域別構想で構成されることになります。

また、地域空間づくりの推進については、多様な地域のまちづくりの担い手の参加を促し、まちの資源や魅力を守り、磨き上げていく自立的な取り組みであるエリアマネジメントの充実を図ってまいります。

第5章では、都市計画マスタープランの実現に向けた取り組みを記載しています。

第1として情報を市民にわかりやすく提供し、共有することで協働と参画のまちづくりを推進していくことを挙げています。第2として、実現に向けた重点施策として別途土地利用誘導方針、都市計画道路整備方針、密集市街地再生方針を策定することを挙げています。最後に、今後の社会経済情勢の変化については、予断を許すものではありません。変化に対応するため、必要に応じて見直す仕組みなどを取り入れ、必要に応じて柔軟に更新していくことを挙げています。

以上が今回諮問させていただいた都市計画マスタープランに関する基本的な考え方の説明です。

(報告 (1)土地利用誘導方針の基本的な考え方(案)について

(2)都市計画道路整備方針の基本的な考え方(案)について

(3)密集市街地再生方針の基本的な考え方(案)について

○三島計画課長

続きまして、報告事項でございます。都市計画マスタープランの実現に向けた重点施策として策定する土地利用誘導方針、都市計画道路整備方針、密集市街地再生方針についてご説明させていただきます。これらの3つの方針はマスタープランと同時に策定する予定です。本審議会の都市計画マスタープランの審議にあわせて、作業状況等につきまして随時報告させていただきます。3つの方針の基本的な考え方の素案につきましても、都市計画マスタープランの基本的な考え方の意見募集にあわせて市民意見を募集し、このたび基本的な考え方(案)を取りまとめました。

それでは、まず土地利用誘導方針の基本的な考え方(案)についてご説明いたします。

資料3の1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。趣旨、目的ですが、土地利用誘導方針は社会経済情勢の変化に伴い生じている土地利用上の課題の発生を未然に防止し、望ましいまちの将来像を実現するため、土地利用の規制、誘導に関する基本方針と土地利用計画制度の総合的な運用方針を示すものとして策定いたします。基本的な考え方の(1)適正な土地利用の誘導ですが、まちのゾーン、田園のゾーン、緑のゾーンの3つの枠組みのもと、これまでの都市の拡大成長から持続的成長への転換を図り、ま

ちのゾーンにさまざまな都市機能を集積させ、無秩序な市街地の拡散を抑制していく必要があります。土地利用の規制誘導の基本となる区域区分や用途地域については、今後も社会経済情勢の変化に対応して、定期的な見直しを行います。これだけでは対応が難しい土地利用上の課題については、地域の実情に応じて地区計画やまちづくり協定、建築協定などのまちづくりに関するルールを積極的に活用することにより、適正な土地利用を誘導してまいります。

2 ページをお開き下さい。あわせて前面スクリーンをご覧ください。(2)土地利用計画制度の総合的な運用ですが、①市街地の計画的な規制・誘導と無秩序な市街地の拡散を抑制するために、市街化区域と市街化調整区域の区域区分制度を維持します。②各地域の地理的条件や土地利用の状況、都市基盤の整備状況などの特性をふまえて、土地利用上の課題を整理し、課題改善をはかるため、地域の望ましい将来像とその実現に向けた土地利用の規制・誘導に関する基本方針を示してまいります。③土地利用の規制・誘導に関する基本方針に基づき、各地域にふさわしい土地利用計画制度の総合的な運用方針を示してまいります。④地域の将来像を実現するために、効果的な都市計画制度等を積極的に活用することにより、秩序ある土地利用を誘導してまいります。

今後の進め方ですが、平成22年度中に土地利用誘導方針(案)を公表し、平成22年度末に策定します。また、平成23年度以降は、この土地利用誘導方針に基づく都市計画手続きや、まちづくりルールの締結などを進めていきたいと考えております。

次に、都市計画道路整備方針の基本的な考え方(案)についてご説明いたします。

資料4の1ページをご覧ください。趣旨・目的ですが、今後の神戸のまちの将来像にふさわしい、安全・安心で活力ある都市空間の構築を目指し、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ために策定します。基本的な考え方ですが、まず、都市計画道路の整備状況をご説明します。平成22年4月現在、都市計画決定している幹線道路は約639kmあり、完成約514km、事業中約27km、未着手約98kmとなっています。

また、未着手の約98kmのうち、約68kmが都市計画決定後50年以上を経過しています。都市計画道路整備方針は、都市計画決定している幹線道路のうち、未着手の区間約98kmと街路事業により事業中の区間約12kmの合計約110kmを対象として、計画を検証し、必要な見直しを行い、効率的・効果的な整備につなげるためのものです。都市計画道路の整備の進め方ですが、①都市計画道路、幹線道路を都市の骨格としての機能を持つ主要幹線道路及び地域の生活に密着した生活幹線道路として、それぞれの役割に応じて整備を進めます。②都市の骨格を形成し、地域間相互の自動車交通を円滑に処理することにより、様々な都市活動を支える幹線道路を主要幹線道路ネットワークとして、都市計画マスタープランに位置づけます。

2 ページをお開き下さい。③主要幹線道路に位置づけた都市計画道路の整備にあたって

は、市域全体の道路ネットワークとしての必要性や求められる機能などの観点から、市において計画の見直しを行います。そして、都市計画変更が必要となる区間については手続きを行います。主要幹線道路として位置づけられる都市計画道路のうち、未着手及び事業中の区間については、今後30年間の整備プログラムを策定し、整備の見通しを明らかにして、計画的な整備を進めます。④生活幹線道路の整備にあたっては、地域のまちづくりのための道路として、現在の計画にとらわれることなく、地域のみなさんとの協働と参画により、求められる機能や必要性を検討します。そして、地域の課題解決に必要であるとの合意形成がはかられた幹線道路については、整備内容に応じて都市計画の手続きを行い、あらためて生活幹線道路に位置づけて整備を進めます。

今後の進め方ですが、平成22年秋に主要幹線道路ネットワークおよび主要幹線道路の見直し案を、また、地域のまちづくりに資する生活幹線道路のあり方についての検討の進め方案も公表し、平成22年度末に都市計画道路整備方針を策定します。平成23年度以降は、ご覧のように進めていきたいと考えております。

最後に、密集市街地再生方針の基本的な考え方(案)についてご説明いたします。

資料5の1ページをご覧ください。趣旨・目的ですが、密集市街地の整備改善を一步ずつ着実に進めていくために、住民・民間事業者と行政の協働と参画の取り組みの指針として策定します。基本的な考え方ですが、地域の実状に応じた密集市街地の評価指標を新たに定め、まちづくりの優先度をふまえた密集市街地としての対象地域を明らかにします。その上で、密集市街地の整備目標を定めます。整備目標ですが、第一に地震時にも大火になりにくいまちをめざします。また、命を守るということで、地震時にも建物が倒壊せず、避難が可能なまちをめざします。

また、防災面の向上だけでなく、地域の特色をいかした日常生活の利便性の向上もはかります。

2ページをお開き下さい。(3)密集市街地再生の施策展開の方向ですが、まず、確実に整備改善を実現できる手法と支援制度を効果的に組み合わせた施策展開が必要と考えています。地域ごとの整備目標の達成に向け、確実に整備改善を実現できる手法と、老朽住宅の除却・建替などに対する権利者等の機運を高めるための支援制度を効果的に組み合わせた施策を展開します。施策については、建物単位、身近な生活道路単位、街区・地区単位での地域の実状にあった施策展開が必要であると考えています。建物単位では、建替にあわせて、不燃化・耐震化や敷地後退部分の道路舗装を促進します。また、身近な生活道路単位では、関係する方々で整備や管理に関するルールをつくることによって生活道路の拡幅整備を行い、公道化も進めます。街区・地区単位では、地域で防災まちづくりの方針や避難路となる身近な生活道路のあり方等を検討し、地区計画や近隣住環境計画などの地域ルールを定めることにより、生活道路の整備や老朽木造住宅の除却・建替の支援などの施策を、重点的に実施します。

また、神戸の密集市街地は地域によって特性が異なります。そこで、地域特性に応じた施策展開が必要と考えています。防災上の課題の大きさ、地形や道路・公園などの状況、生活の利便性、建替の進行状況などをふまえ、地域ごとの特性に応じた施策展開を図ります。そして、密集市街地の再生に向けて、行政の支援体制やまちづくり支援制度を充実させるとともに、密集市街地の整備改善のノウハウを有する公的団体やコンサルタント、金融機関、不動産や住宅建替の業務に携わっている団体などと連携をはかり、各地区の実状に合った様々な整備手法の導入や、民間資金の活用を促すためのしくみを検討し、様々な整備手法の導入や民間資金の活用を促す施策展開につなげていくことが必要であると考えています。

今後の進め方ですが、平成22年度中に密集市街地再生方針(案)を公表し、平成22年度末に策定します。平成23年度以降は、この密集市街地再生方針に基づき地域との協働と参画による密集市街地のまちづくりを進めていきたいと考えております。

以上が、重点施策についての説明です。

○加藤会長

都市計画マスタープランの基本的な考え方の案と、あと報告事項として3つご説明いただきましたが、この件に関しましてご意見、ご質問がありましたらお願いします。

○黒田委員

都市の安全・安心の部分の中で防災というところですが、阪神淡路大震災という大きな地震を経験して、この重要性というのは皆分かっているところですが、密集市街地再生方針では、現在、防災再開発促進地区として決まっているところや、そのほかにも既成市街地の山麓部などに防災上の課題がある市街地があり、そこで新たに評価指標を定めて地震などで大規模な火災の恐れのある街区が連続して広範囲に延焼が拡大する地区などへ対策を講じようということで、新たに地区を指定していこうということです。これは非常にまちの安全対策や防災として重要で皆さん要望されていることだと思われまます。山麓部においては、火災もありますが、異常気象によって、最近の豪雨で地崩れや土砂崩れ等も発生しております。国、県、市が対応してやっているところですが、民地についてはやはり個人の所有ということで、手をつけられないところがたくさんあるというのも現実だと思われまます。ただ、民地だからといって放置しておくような問題ではありませんので、こういったマスタープランを機会に、ぜひともそういうところも公にして、取り組んでほしいと思っています。そのことについて詳しくお聞きしたいと思ひます。

○三島計画課長

お手元の資料1の20ページをご覧ください。都市計画の分野ごとの方針の中で都市の安全・安心という項目を立てさせていただいております。その中の基本方針の②の防災施設の整備とあわせて土地の使い方の工夫などによる都市の防災機能の向上のアですが、ご指摘のように水害や土砂災害などの自然災害対策が重要であると考えており、この項目を作

らせていただいております。水害，土砂災害，地震，その他の自然災害対策や被害軽減に必要な防災施設を整備，充実に加えて，六甲山系などの森林，河川，ため池，里山などの適切な保全も図っていききたいということと，③では市民，事業者，行政の協働と参画による地域の安全性の向上ということも挙げさせていただいております。六甲山は美しく神戸市のシンボルとなっておりますが，片や防災面で見ますと危険もはらんでおり，昭和13年，36年，42年には大きな災害が起きました。国，県，市が役割分担のもと防災事業を行ってきております。国では砂防ダム事業，県では治山事業を行っています。神戸市では急傾斜地崩壊危険箇所を選定しており，その中でも県が危険区域を指定し，県が崩壊対策の事業を行っています。神戸市では地域の防災対策ための支援をさせていただいたり，年間約5億円の事業を行ってしております。また，国が土砂災害防止法を定めており，その中で，土砂災害の恐れのある危険区域を指定して，区域での避難計画をつくるなど避難体制の整備などの対策を推進することが定められております。山麓部まで開発が行われている箇所がありますが，なかなかハード整備だけでは追いつかないということもあります。地域と一体となってまずは避難計画をつくり対応していくということで，避難計画については，神戸市では消防局が防災福祉コミュニティと連携しながらつくっていております。現在，東灘から長田区まで概ね定めてきております。施設の整備だけではなく，市民，事業者，行政が協働と参画で地域の安全性を向上していくということについても，この基本的な考え方にに基づき，具体的な施策を検討していきたいと考えております。

○黒田委員

今後，そういう対象箇所のマップを作成していくと思いますが，市民から見て，自分が住んでいるところが除外されたりすると非常に不安を感じられるということも少し考慮して，取り組んでいただきたいと思います。

それと，緑と環境という中に，エネルギーの効率的な利用による環境にやさしいまちづくりという項目がありますが，これから神戸は空港も含めて世界のハブ港を目指していくということで国にも要望上げて，世界と戦っていく港として再出発しようとしています。これからエネルギー需要が増えていく中で，神戸は世界に先駆けた新しいエネルギーの利用方法や効率的な利用をモデル市になるようなことをマスタープランでも計画してほしいと要望します。

○山本委員

資料1の16ページの都市交通についてですが，現状・課題というところに，自動車交通に過度に依存しないで，公共交通への利用転換が求められていますと書かれています。お聞きしたいのは，この総合的な交通体系の形成についてです。基本方針で総合交通ビジョンを策定すると書かれていますのですが，公共交通のことに関しては書かれています，自家用車等の自動車の流入の調整をどう図っていくのか，それからその公共交通との関係でどうバランスをとっていくかということが，この記載ではちょっとわかりにくいので，

その辺をどう考えているのか説明していただきたいと思います。

○加藤会長

神戸市に他の地域から流入してくる車のマネジメント， どうコントロールするのかという話ですね。

○三島計画課長

神戸市への車の流入ですが， 流入の仕方としては3つほど考えられると思います。

1つは神戸市を通過するという形で， 用もなく通っていくというもの。2つ目は， 物流の関係です。国際コンテナ港の神戸港などからの物流関係のものです。3つ目は， 観光の関係です。神戸市には六甲山などの観光地があり， 空港もあります。過度に車に依存せず， 車， 自転車， 歩行者のバランスがとれたということを書いておりますが， バランスのよい総合交通体系を検討していきたいということです。物流については， モーダルシフトにより海上輸送へと転換していくことは非常に良いと言われており， 推進しております。観光については， 神戸には六甲山やウォーターフロント， 北野や有馬や須磨など市内各所に観光地があります。人の移動では車に依存しているところが多くなります。バランスよくという形で考えて練り上げていき， 総合交通体系をつくりたいと思っております。

○山本委員

特に郊外の公共交通のあり方についてですが， 車に依存しないということであれば， これから公共交通を充実させていくということが非常に大事なかなと思うのですが， その辺のことについて今後総合交通ビジョンで示されていくのかどうかお聞きしたいと思います。

○三島計画課長

移動というのは量との関係があると思います。人が大量に移動するのであれば鉄道などでの移動となりますが， 移動する人が徐々に減っていくと， バス， 自家用車とかタクシーなどになっていきます。その中でどこまで公共交通で担っていくのかについて， 事業者， 市民， 行政が共有することが大事なかなと思っております。どうしても公共交通では担えないところ， 例えば経営コストから難しいところについては， 地域のコミュニティバスが走っているところもあります。それに対してどのような支援をしていくかということが非常に大事になってくると思います。神戸市では， 全国でも先進的な取り組みとして東灘区の住吉台で地域の住民のためのくるくるバスが走っており， 北区の淡河町では地域とNPOが連携して淡河町ゾーンバスを運行しております。神戸独自の方法として広げていくことが総合交通体系の中で重要であると思っておりますので， ビジョンの中でもうたっていきたいと考えております。

○上甫木委員

きめ細やかに都市空間の質を高めるということで， 身近な緑のところでは， 水と緑のネットワークをつくっていきこうということですが， 質ということを見ると， その中で生育している生き物との触れ合いといったようなものも非常に少なくなってきておりますので，

生育している生き物と触れ合うということは、質を高める上では非常に重要なことだと思います。単に緑をつなげる緑のネットワークということだけではなくて、生き物が移動できるような生息環境を確保して、生物にとってのユニバーサルデザインという配慮も必要だと思いますので、基本的な考え方にも盛り込んでいただきたいなと思います。屋上緑化や街路樹の緑化というような目に見える緑だけではなくて、どういうふうにつないでいくかということが重要だと思います。壁面の緑化や屋上緑化をグランドレベルといかにつないでいくかといったような、垂直のほうのネットワークというのも都市化が進んでいる神戸市の都市計画を考える上では、非常に重要だと思いますので、そういうことを今の時点で考えられておるのかお聞きしたいと思います。

○三島計画課長

都市計画マスタープランは、次期神戸市基本計画の部門別計画の一つとして定めさせていただきます。現在同時並行して、市の各部門計画の策定が進められております。環境については環境基本計画を策定しようとしており、その中で大きく3つの方針が出されております。その中で生物多様性という項目が挙げられております。生物とどういう形で触れ合えるのかということも踏まえて基本計画が検討されていくと思われまます。今後も環境局と連携をしながらマスタープランを検討していきますので、ご指摘ありましたネットワークの考え方や垂直のつながりの考え方については貴重なご意見として受けとめさせていただき、今後検討していきたいと思っております。そういう緑のつながりということも踏まえて、屋上緑化、街路樹につきましても、風の道という形で打ち出しており、街路樹や河川沿いの緑化につきましても検討していきます。

○藤原委員

市民の観点からは第4章の協働と参画のところがポイントになるかと思いますが、今まで地域のまちづくりについては、市民主導型というよりは、例えば空き地に建設されるマンションの紛争であったり、幹線道路ができることによる住民の生活環境の変化に対するものであったり、どちらかという対立型で、問題をどう解決するかというまちづくりが多かったと思います。一方で、市民主導型のまちづくりをして成功しているところも幾つかあります。これからの協働と参画を市民主導型でさらに発展させていくということですが、例えばここに書いてある地域空間ですが、これはわがまちと認識する範囲ということですが、どうやって認識していくのでしょうか。これはなかなか難しいことだと思います。認識するための仕掛けや掘り起こし、問題意識を持っている人々の集結などというのは、本庁が中心にやるのは難しい面もあると思いますので、例えば区役所のまちづくりの担当とどうやって連携していくかを検討していくことになると思います。自分たちの地域のことを考えて、歴史や文化を守り、育ち、発展させ、そしてそこで人々が生き生き暮らせるような空間をつくっていくための仕掛けが一番重要だと感じています。これまで、どうしても利害関係による対立型になる傾向が強かったと思いますので、すばらしいまちが

できるんだということを示せるように検討して欲しいと思います。

○三島計画課長

今回の都市計画マスタープランでもこの第4章の協働と参画による地域のまちづくりというのは、神戸らしいまちづくりの一つの大きな柱だと思っており、力を入れてやっていきたいと思っています。また、上位計画の次期神戸市基本計画でも、協働に非常にウエイトを置かれております。その中で協働による取り組みの方針というのを位置づけ、神戸市全体で取り組んでいこうということが打ち出されております。具体的にはやはり地域に一番近い区役所のまちづくり課などと連携しながらやっていくことが大事だと思っております。具体的には、区役所で地域担当制というものを設けて、地域の方がそこで一元的に相談できるという体制をとって進めていこうと考えられております。対立型から参画と協働型に移行していきたいと神戸市も考えております。

○南原委員

5月に基本的な考え方の素案が公表されて、市民の意見を聞かれているのですが、これに対してどれだけのご意見があったのか聞かせていただきたい。

○三島計画課長

平成22年5月20日から6月21日までの1ヶ月間、意見を募集し、7件のご意見いただいております。1つが、兵庫津の歴史的な資源を活かしたまちづくりをするべきではないかということで、兵庫運河近辺のことに対してのご意見をいただいております。2件目は、自分が住んでいる周辺に緑がないというご意見で、地域に緑を増やしてほしいというご意見です。3件目は、同じく緑のことについて、都市空間における緑のあり方についてのご意見です。そのほかの3件につきましては、身近な個別の案件についての意見で、道路が汚いということ。白線だけで歩道が整備されていないということ。近くの個人の賃貸駐車場をもっと活用したらいいのではないのかというご意見です。それと土地利用誘導方針に対して、1件のご意見をいただいております。市街化区域と市街化調整区域の境界付近の市街化調整区域内で特定工作物、工場があり、境界部分の土地利用についてもしっかり考えて欲しいというご意見をいただいております。

○南原委員

神戸の都市計画のマスタープランをつくろうという極めて重要なことですが、7件しか意見が出ていない。これは市民への周知の仕方に問題はないのかという気がします。

また、地域の概念について極めて抽象的な概念が示されているのですが、市民にどう周知するのが非常に重要だと思います。11月の審議会ぐらいいまでに、正式な文章として意見を提出したいと思っているのですが、短期間でこういう重要なことを決めようとするわけですから、多くの人の意見を聞く必要があると思います。規制や誘導をされていくことになるわけですから、先ほど、市街化区域と市街化調整区域の境界付近についての意見も出されているように、いろいろな意見をお持ちです。そういう人たちの意見も十分に反

映されなければ、緑のゾーンなど住民不在で決定されるようなことではいけません。そういう意味で、市民への周知徹底についてどう考えておられるのか。それと私は来年の2月も任期中ですので委員として意見を出すのは文書での提出でも構わないか。この2点についてお聞きします。

○三島計画課長

都市計画マスタープランの策定にあたりまして、きめ細やかに地域の情報を取得することが大事だと思っております。検討していく中で、第一線である区役所や建設事務所は市民と接しておりますので、こまめにヒアリングをさせていただいております。また、まちづくり協議会にコンサルタントやアドバイザーを派遣したりしておりますが、地域と一緒にまちづくりを検討しているコンサルタントにもこのマスタープランをご説明いたしまして、ご意見をいただいたりもしております。そういう形でできるだけきめ細やかに検討していきたいと思っております。今後ですが、11月の都市計画審議会の議論を踏まえて、都市計画マスタープランの原案を作成し、都市計画ミニニュースを各戸配布するなどして公表し、パブリックコメントを実施したいと思っております。同時に区役所に相談所を設けるなど、できるだけ市民の方々のご意見を聞く場を設けていきたいと思っております。また、文書での意見の提出につきましては、ご提出いただければ、その際には対応させていただきます。

○山中委員

私はもう40年間何も働いたこともなく主婦をしておりまして、この文書を見るだけで頭が痛くなるぐらい難しいなと思っております。今、神戸大学の近くに住んでいて、一つすごく気になっていることがあります。山の上に高圧電流が流れているのですが、鉄塔が建っており、どうも新幹線のためのものだということを聞きました。はっきりとはわからないのですが、それが何本もあります。山が崩れてきたりしているのに、神戸市の人たちが見に来ている姿は見たことがなく、来られているのはいつもJRの人です。こういう高圧電流が流れている鉄塔が一つでも倒れたときにはどうなるんだろうと地域で話しがでたりしていたのですが、そういうことについて神戸市はどれくらい把握していらっしゃるのでしょうか。

○三島計画課長

危機管理室というのが神戸市にはありまして、ハードやソフト面でどういう危機が生じるのかということ想定して対応していく部署がございます。今回の鉄塔について把握しているかどうかというのは聞いてみなければ分かりませんが、ただ、阪神淡路大震災を踏まえまして、さまざまな構造基準が変わってきました。橋梁は昔はある程度の過重に対応できればいいということでしたが、想定以上の地震が来ても大きな災害につながらないように、脱橋しないようにしていこうとか、そういう物事の考え方が変わってきております。その中でそれぞれに管理者がおり、道路については道路管理者が基準をつくって、それに

対応していくという形になります。先ほどご質問にありました高圧電線につきましては、あそこに新幹線の変電所がございまして、鉄道管理者がそれを管理して、危機管理をするということになります。鉄道もいろいろな基準が変わってきていると思いますが、ちょっとその辺がどうなっているかというのは分かりません。鉄道管理者としてJRも周り見にいかれたりしていると思います。神戸市につきましては危機管理室で総合的に考えてるといのが状況でございます。

○加藤会長

都市の安全・安心のところで、最初に都市基盤施設の適正な維持管理、機能強化というのがうたわれておりまして、山中委員がご心配のところだと思います。事務局から説明がありましたように、このあたりはやはり阪神淡路大震災を経験した我々にとって最も重要なポイントでもあろうかと思しますので、またいろいろとご指摘をいただければと思います。

○小野寺委員

これは大きなプロジェクトであり、プロジェクトというのは統制と自主性が原動力となると思いますが、今回の場合、統制というのは行政からの誘導であるとか、強制ですね。自主性というのは地域の活動力だと思います。4章で協働と参画による地域のまちづくりの中で、地域に対してわかりやすい情報提供というのが書かれていますが、活動するためには場が必要だと思います。そういう活動拠点になるような場を提供するということは示されないのでしょうか。

○三島計画課長

資料1の23ページをお開き下さい。ご指摘のように地域の自主性についてどういうことを示していくのかですが、1の(1)に地域のまちづくりの推進体制というのをどう考えていくのか書かせていただいております。地域を見ていくと地域の住民や事業者の方がいらっしやいまして、その周辺にはNPOやいろいろな活動をされている方、防災福祉コミュニティで防災関係に携わっている方、福祉関係に携わっている方、自治会、婦人会などさまざまなコミュニティがございまして、そういうコミュニティが緩やかに連携して、その地域のコミュニティを形成していただくことが大事だと思っております。これを神戸市では進めてきておりまして、専門家のコンサルタントや大学、経営コンサルタントに入っただけの場合もあります。そういうネットワークをつくっていくことを神戸市では進めてきております。活動の場ですが、具体的な場所で言いますと、神戸市の場合、福祉施策として地域福祉センターというのを各小学校単位に1カ所ずつつくってきております。そこは地域のコミュニティ団体が活動していただくような場を提供しており、そこで皆さん集まっただけでいろいろな活動していただき、地域の輪を広げていただいたり、問題解決のための議論をしていただいたり、そのような場をつくってきております。その活動の費用につきましても、それぞれの分野で支援をさせていただいております。こういう風

に場をつくりながら今後も進めていきたいと思っております。

○加藤会長

ほかに、ご意見、ご質問はございますでしょうか。無いようですので、本日のご意見については、事務局のほうで適切に対応していただきたいと思います。それでは、閉会とさせていただきます。