

## 「神戸市都市計画マスタープラン(案)」に対する市民意見等と神戸市の考え方

番号	章	節	意見概要	市の考え方
1	第1章 都市計画マ スタープラン の趣旨及び 策定の背景	第3節 目標年次等	2025年に150万人と人口を想定しているが、これは適切な想定か。この数字の想定が大きく狂えば、「机上の空論」になる。	上位計画である第5次神戸市基本計画において、国立社会保障・人口問題研究所の中位推計値が示されており、都市計画マスタープランでは、その推計値を採用しています。
2			人口150万人は多すぎではないか。	
3			策定の目的と役割について、マスタープランでは15年後の人口を150万人と想定しているが、垂水区は急速に高齢化が進む。その結果、①近場に病院や社会福祉施設などの需要が増える②区内には娯楽施設がないため、三宮近辺へ出かける人が多いが、交通費の負担が須磨以東の人たちより多額となる③徒歩圏内に小規模な公園が必要となる等の行政需要が高まる。	
4	第2章 都市計画の 課題と求め られる視点	第3節 これからの神 戸の都市計 画に求めら れる視点	これからの神戸の都市計画に求められる視点について、都市空間の構築から再編というが、減損するモノの維持管理にも多額を要し、垂水区の場合、建替えを必要とする物件が後15年以内に急増する。 垂水区は阪神大震災でも被害が少なかったため、復興事業から外され、旧市街地より過密状態になっており、密集した住宅街には消防車の入れない場所も多く、早急に区内の道路整備が必要である。	個別地域に関するご意見であり、参考として承ります。 これからの神戸の都市計画には、誰もが安全・安心・快適に住み続けられるまちをつくるという視点が求められています(p. 17)。 特に、密集市街地の住環境の整備改善は、重点的な取り組みの1つに位置づけています(p. 79)。
5			7つの視点のうち①～④のなかに森のデザインを加える。(③環境との共生では神戸市の個性であるまちと森のイメージが弱い) 同上⑤～⑦のなかに一体性を加える。(3つのゾーンの田園・みどり・まちのゾーンの一体化。神戸市の特色である「田園・森林都市」として強調する)	六甲山系をはじめとする森や、西北神地域に広がる田園は、神戸の個性であり、「視点④まちのデザイン」において、このような神戸のもつ多彩で魅力的な個性を磨いて活かすという視点を位置づけています(p. 17)。
6			都市空間の構築から再編へと都市計画の役割を転換することには共感するが、「都市空間の質を高める」「都市空間をマネジメントする」というのは抽象的。目指す都市像をもっと明確に言葉で示すべき。	これからの神戸の都市空間づくりは、現在の都市構造を活かしながら、きめ細やかに「都市空間」の質を高め、マネジメントしていくことで、都市空間を再編することをめざします。そのために、協働と参画により、質の高い多様な「わがまち空間」を1つ1つづくりあげていきます(p. 20)。 なお、都市像として、めざす都市空間とそれを支える都市構造の考え方をp. 22～p. 35に記載しています。

番号	章	節	意見概要	市の考え方
7	第3章 めざす2025年(平成37年)の都市空間	第3節 めざす都市空間	「めざす都市空間」として、(1) 災害に強く安全で、誰もが暮らしやすい都市空間、(2) 活力を創造する都市空間、(3) 環境と共生する都市空間、(4) デザインの視点で磨かれた魅力ある都市空間、というような各論の列挙からは目指すべき目標は見えてこない。	「めざす都市空間」は、都市空間づくりの方向性を示したものです(p. 22)。めざすべき目標については、神戸全体の都市空間の骨組みとなる都市構造を「めざす都市空間を支える都市構造」に記載しています(p. 23～p. 35)。また、わがまち空間ごとの将来像については、「協働と参画によるわがまち空間づくりの推進」に記載(p. 80)しているとおり、地域のみなさんが参画するまちづくり協議会において検討を進めることとし、行政は支援していきます。
8		第4節 めざす都市空間を支える都市構造	六甲アイランド～ポートアイランド～和田岬に通ずる高速道路らしき線がある。人口減少で車両の減少となり高速道路の新たな建設は将来の借金を背負うだけで、必要ならハーバーハイウェイを有効に活用し、幅幅がだめならもう一本上に高架を作るなど建設費を抑制すべき。	産業エリアなどでの産業活動を支え、国内外との交流や物流を促進するために、神戸港や神戸空港などの機能を強化するとともに、格子状の広域交通軸を形成し、都市の広域的な拠点機能を高める「広域圏幹線道路」ネットワークの形成が必要である(p. 34)。大阪湾岸道路西伸部は、「広域圏幹線道路」ネットワークを形成する重要な路線であると考えています。
9			一番重要な、いかにして神戸市内にマネーを流入させるかという視点がない。特色ある町についても、横文字の看板しか認めない地域、人工島内は外国人はビザなし入国可能、免税地区にするなど、思い切ったことをしないと、他のまちと同じになってしまう。	経済のグローバル化の進行をふまえ、神戸経済を支える基幹産業の機能強化や、新たな成長分野である知識創造型産業の集積を促進します(p. 22)。また、ポートアイランドは知の集積・交流により新たな価値を創造する先導エリア(p. 30)として、まちの形成をはかるとともに、六甲アイランドは地域拠点(p. 31)として、国際性を活かした拠点づくりを進めます。個別施策に関するご意見については、参考として承ります。
10			都市構造図・土地利用方針図に神戸市の地図があり、色分けされているが、私が居住する生野高原地区については「みどりのゾーン」となっている。 生野高原の住民は主に水道問題に関して、自治会・水道組合・まちづくり協議会等を通じて、行政と話し合いを続けてきているにもかかわらず、当該案を見れば人が住んでいることを前提としていない。 生野高原地区の存在を認識いただければ、生野高原地区が「みどりのゾーン」に振り分けられるはずがない。 また、課税については宅地並み課税を賦され、非常に不公平感を抱いている。	様々な都市機能と豊かな自然環境の調和による魅力あるまちづくりを推進するため、土地利用の観点から神戸全体の都市空間を「まちのゾーン」「田園のゾーン」「みどりのゾーン」に大別して、「エリア」「拠点」「交通ネットワーク」とあわせて、神戸のめざすべきまちの姿の全体像を都市構造図として示しています(p. 35)。3つのゾーン分けは、土地利用の方向性の大枠を示したものであり、このうち「みどりのゾーン」は、「みどりの聖域」を中心とした六甲山系や帝釈・丹生山系など自然環境の適正な保全・育成をはかるゾーンとしています。生野高原地区は、旧住宅地造成法により別荘地として開発計画されたみどりの聖域に囲まれた地区であり「みどりのゾーン」に該当します。課税に関するご意見については、都市計画マスタープランに対する意見には該当しません。
11			めざす2025年の都市空間について、垂水区は地域拠点として、舞子・垂水駅周辺が挙げられているに過ぎない。つまり、垂水区にはこれからも一円の金も使わないという意思表示である。	舞子・垂水は、地域での都市活動や文化活動を支える地域拠点として位置づけしており、公共交通機関の結節機能の強化や商業・業務・文化機能などの集積をはかります(p. 31)。都市計画マスタープランは、全市的な視点での都市計画の取り組みの方針であり、個別の施策展開は、他の部門別計画並びに区別計画と連携して検討していきます。

番号	章	節	意見概要	市の考え方
12	第3章 めざす2025年(平成37年)の都市空間	第4節 めざす都市空間を支える都市構造	<p>超高齢化、都市間の競争・提携、財政に関して、具体的に掘り下げて、マスタープランを作成すべき。神戸市のどこに特徴を持って、都市としての強みを出していくのかが不明瞭であり、強みを活かすための都市計画の方針を明確化すべき。</p> <p>例えば、医療産業都市を重視するなら、ポートライナーを新神戸まで延伸。観光を重視するなら、有馬温泉から地下鉄山手線を直通運転させる。北部開発を重視するなら、谷上-新神戸間の運賃を大幅に安くする。超高齢化社会において、LRTなどの検討が重要。</p>	<p>戦略的に都市の活力・魅力を創造するという視点をふまえ、めざす都市空間を支える都市構造として、神戸の重要な産業を支える都市構造や、神戸の魅力を創造するエリアや拠点を戦略的に配置し、これらを結びつけ多様な都市活動を支える陸・海・空の総合的な交通ネットワークの形成をはかることとしています(p. 26～p. 35)。</p> <p>個別施策に関するご意見については、参考として承ります。</p>
13			<p>今後は守るべき地域、産業を絞り込み、広がった市街化地域については、公共交通機関等の利便性のよい地域を重点的に考え縮小の方向へと進み、みどりのゾーン、田園のゾーン等へと自然に返していくべき。</p> <p>また再編、発展する地域は、活力、暮らしやすさ、地域や時代のニーズにあったまちづくりが必要である。</p>	<p>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、神戸全体の都市空間を「まち」「田園」「みどり」の3つの基本ゾーンに大別し、この3つのゾーンの区域を原則として維持しながら、自然環境と都市機能が調和した都市空間づくりを推進します。</p> <p>まちのゾーンでは、鉄道駅周辺などの利便性の高い市街地に多様な都市機能の集積を促進する一方で、山麓部などでは緑豊かでゆとりのある低層住宅を中心とした市街地の形成をはかるなど、メリハリをつけて、都市機能が高度に集積する市街地やゆとりのある市街地などを戦略的に形成することとしています(p. 24)。</p>
14			<p>めざす都市空間を支える都市構造については妥当。しかし、都市構造のイメージ図やその基本ゾーン、エリア・拠点は従前計画と変わらない内容・表現でしかない。都市空間の質、マネージメントという観点に重点を置いたものであって欲しい。</p>	<p>これからの神戸の都市空間づくりは、新たに都市構造を構築するのではなく、現在の都市構造を活かしながら、きめ細やかに都市空間の質を高め、マネージメントすることで、都市空間を再編することをめざします。そのために、協働と参画により、質の高い多様な「わがまち空間」を1つ1つ作りあげていくこととしています(p. 20)。</p>
15	第4章 都市計画の方針		<p>第5章で積極的な協働と参画への取り組みを位置づけており、「第4章 都市計画の方針」においても、積極的な協働参画への取り組みについての観点からの方針や取り組みの記述が必要。</p>	<p>協働と参画の取り組みは、都市空間をつくりあげていく上で必要なものであるため、「第5章 協働と参画による都市計画マスタープランの実現」にまとめて記載しています(p. 78～p. 84)。</p>
16		第1節 土地利用	<p>都市計画立案の方針について、垂水区は『まちのゾーン(住宅地)』に位置づけられているが、これを変えようという発想はないのだろうか。かつてのような文教地域や緑にあふれた地域を着実に増やすような計画を立案してほしい。</p>	<p>神戸全体の都市空間のうち、既存の市街地を「まちのゾーン」としています(p. 24)。「まちのゾーン」の住宅地については、地域特性に応じたきめ細やかな土地利用を誘導するとともに、住宅地の中の緑や良好な住環境を維持・保全します(p. 38)。</p>

番号	章	節	意見概要	市の考え方
17	第4章 都市計画の 方針	第1節 土地利用	土地利用について、「①～既存の地域資源を有効に活用した～」に、「既存の地域資源を保全し、有効に活用した～」と加筆する。(現在も貴重な地域資源の破壊や放棄が見られる)	既存の地域資源の保全を前提とした上で、さらなる有効利用を図るため、「既存の地域資源を有効に活用した～」としております。また、既成市街地では、良好な既存ストックをいかした市街地の再整備に取り組む(p. 54)とともに、緑地等の保全・育成についても取り組みます(p. 60)。
18			元町周辺では、にぎわいづくりのためには、積極的に建物低層における商業利用の促進をはかってほしい。私たちが神戸市に期待したいのは、 「商業系用途での積極的な土地利用を促進させるための制度の運用や創設」 「新規営業者や新規居住者及び開発者らと既存のまちの組織によるタウンマネジメント体制構築に向けた積極的な支援」 「商業系地域における自動車駐車場付置義務の緩和及び自動二輪車駐輪場設置の義務化」などである。 土地建物オーナーの経済投資を促して、健全な土地利用更新と高度利用を進めるための施策を示してほしい。	元町を含む高度商業・業務地では、商業・業務、文化、交流などの多様な都市機能の集積を進め、土地の高度・有効利用をはかりながら都心にふさわしい質の高い都市空間の形成をめざします。また、近年、都心部の商業系用途地域で、マンションなどの立地が進んでいることをふまえ、商業・業務機能とのバランスを考慮し、都心の活力・魅力に資する制度の運用などについて検討を進めていきます(p. 41)。 タウンマネジメントについては、きめ細やかに質の高い都市空間の形成に向けた地域のまちづくり活動に対して、協働と参画のもと市として支援していきます(p. 81)。 駐車場・駐輪場については、駐車実態を考慮しながら、既存駐車場の有効活用をはかる施策を進めるとともに、駅周辺における放置自転車対策のため、道路空間の活用も含めた駐輪スペースの確保を進めるなど、総合的な駐車対策を推進します(p. 50)。 個別施策に関するご意見については、参考として承ります。
19			超高齢化、少子化の人口減少社会の中では、郊外の開発を抑制し、中心市街地の超高層のマンションを禁止するための強力な施策をおこなうべき。	少子・超高齢化の進行に対応し、持続可能で効率的な都市空間を形成するため、原則として住宅開発等による市街化区域の拡大を抑制することとしています(p. 39)。 また、近年、都心部の商業系用途地域で、マンションなどの立地が進んでいることをふまえ、商業・業務機能とのバランスを考慮し、都心の活力・魅力に資する制度の運用などについて検討を進めます(p. 41)。
20			めざす都市空間・めざす都市空間を支える都市構造を実現する「都市計画の方針」で、「土地利用」は、「市街化区域と市街化調整区域」の枠組みの中では、都市空間の質やマネジメントの題目の意味がない。	地域の様々な土地利用上の課題の発生を未然に防止し、計画的なまちづくりを進めるためには、区域区分(線引き)や用途地域といった土地利用上の基本ルールに加え、特別用途地区や地区計画など、きめ細やかに土地利用を誘導できる制度を積極的に活用して土地利用を適正に誘導していく必要があります。 そこで、「土地利用誘導方針」を策定し、社会経済情勢の変化に対応しながら、無秩序な市街化を防止し、適正な土地利用の規制誘導をはかります(p. 79)。

番号	章	節	意見概要	市の考え方
21	第4章 都市計画の 方針	第2節 都市交通	<p>発展を望むならば神戸空港を国際空港にすることが重要。アジア便の運行をめざして欲しい。伊丹空港の廃止とセットで神戸空港の国際化を進めるべき。</p>	<p>神戸が広域圏との円滑な交流を促進する都市基盤として、神戸空港の機能強化をはかります(p.48)。 個別施策に関するご意見については、参考として承ります。</p>
22			<p>市民にわかりやすく、見えやすい方法で事業を展開し、発展繁栄を目指さすことを心がけ、笑顔の絶えないまちづくり、助け合いのまちづくりを創っていく必要がある。それには、市民の行政への参加と、未来志向の話し合いをおこない、今までの事業もPDCAサイクルで見直しをおこないつつ、新しい事業に対して既存の常識にとらわれず柔軟に対応し、あらゆる方法を考えなければならない。その第一歩として、都市発展の血管であるLRTを軸とした新しいまちづくりを提案したい。</p> <p>～神戸市LRT路線図(案)～ ①王子動物園～新神戸駅～三宮駅～元町～メリケンパーク～神戸駅、②三宮駅～デザイン・クリエイティブセンター～神港東ふ頭～摩耶海岸通</p>	<p>都心・ウォーターフロントにおいて、回遊性の向上をはかるため、商業・業務地への過度な自動車の流入や通過交通を抑制します。また、歩行者動線の整備や環境にやさしい公共交通の導入を推進し、都心・ウォーターフロントの東西、南北方向の回遊性の向上をはかります(p.50)。 個別施策に関するご意見については、参考として承ります。</p>
23			<p>神戸をどのようにアピールしていくのか、将来を想定した基本方針と計画・実施が不可欠。神戸は海・山・温暖な気候等の絶好の自然環境に恵まれており、世界のリゾート地になりうる。しかし、ウォーターフロントと都心部の回遊性は、国道2号がネックとなっており、回遊性向上の一案として、国道2号の地下化を提案する。地上には文教施設、アミューズメント施設、商業施設を誘致し、楽しんで回遊できるようにする。</p> <p>神戸港を中心とした海岸線の整備、無電柱化、都心部への自動車の乗り入れ禁止等、取り組む課題も多い。</p>	
24			<p>灘区役所を中心とする縦軸の交通の充実を図り、将来「六甲ケーブル下」から灘浜を経由して地下鉄海岸線へ合流。</p> <p>縦軸の公共交通として市バスを増設し、利便性向上により、六甲道への集客力を高める。</p>	<p>都心域においては、基幹交通軸、ウォーターフロント交通軸、山麓交通軸、南北交通軸からなる利便性の高い公共交通ネットワークの形成を推進します(p.50)。 個別地域の交通に関するご意見については、参考として承ります。</p>

番号	章	節	意見概要	市の考え方
25	第4章 都市計画の 方針	第2節 都市交通	神戸電鉄粟生線の廃止案だが、沿線の学生の通学、高齢者の通院のためにも大切な鉄道であり、運賃を割り引いてでも鉄道の利用を促すべき。車の利用を減らし、温暖化対策の観点もある。鉄道は沿線の私達にとって大切な公共交通手段であり、生活拠点が過疎化せずに発展するように検討してほしい。	超高齢化の進行をふまえ、すべての人にやさしく、暮らしやすいまちづくりや、低炭素都市を実現するために、市民の自発的な行動転換を促し、鉄道やバスなどの公共交通を中心とした交通ネットワークの維持・形成を推進します(p. 47)。個別の鉄道路線に関するご意見については、参考として承ります。
26			都市交通について、神戸空港はドクターヘリなどの大ヘリポートや民間自家用機用空港に特化し、周辺を芦屋浜のような大住宅地に用途変更してはどうか。 垂水区の公共交通は、JR・山陽電鉄と地下鉄西神線は丘陵を挟んで6kmも離れており、過疎状態となっている。 JR垂水東口⇄地下鉄名谷とJR舞子⇄地下鉄学園都市の二本の南北軸が提示されている。垂水駅ー学園都市駅は主要公共交通(バス)軸にも挙げられていない。このバス路線が、幹線として機能すべき。 なお、蛸フェリーの航行停止で、淡路市の住民は神戸・明石への足がなくなって困っている。明石海峡大橋の下部にモノレール建設など検討してはどうか。	神戸空港については、これからの神戸の活力・魅力あるまちづくりを支えるために、メガ・リージョンを形成する関西圏の都市基盤として、更なる機能強化をはかります(p. 47)。 公共交通ネットワークとしては、現在の鉄道網を基幹として、バスで補完するほか、地域が主体的に運行するバスなど、公共交通体系の維持・形成を進めます(p. 48)。 個別施策に関するご意見については、参考として承ります。
27			神戸空港への利便性アップの為、JR三ノ宮駅改修時にJRとポートライナーの乗換の動線をよくする。神戸空港行きは快速運転を検討してはどうか。また、利便性の高い公共交通ネットワークの形成には神戸電鉄の粟生線の廃止はありえない。JRと阪急で三宮駅を一体開発をし、空いた高速神戸ー阪急三宮間に神鉄を乗り入れて三宮に神鉄ターミナルを設け、神鉄を三宮まで直通運転できるようにできないか。	三宮駅周辺においては、神戸の玄関口にふさわしい風格ある都市空間を形成するため、駅前広場の整備など交通結節機能の強化、公共交通機関の乗り換えの円滑化の推進などの取り組みを推進します。 また、公共交通ネットワークについては、現在の鉄道網を基幹として、バスで補完するほか、地域が主体的に運行するバスなど、需要に応じた多様な交通手段により構成される公共交通体系の維持・形成を進めます(p. 48)。 個別施策に関するご意見については、参考として承ります。
28			老人が(若い人も)体力を維持向上させるに有効なことに「楽しく歩きやすい道が多い」ことだと思う。東灘区の道路は次のように造り、造り変えてほしい。 ・広い歩道 ・信号(の渡り時間)を長く ・歩道に自転車を走らせない ・自転車専用道路を増やす ・段差を少なくする ・道路の坂の角度はゆるやかにする	個別地域に関するご意見であり、参考として承ります。 市民の身近な道路については、歩道の段差や波打ちの解消などにより移動環境を整え、公共交通へのアクセス性の向上にも役立つ、誰もが快適に通行できる、人にやさしい歩道の形成をはかります。自動車交通量に応じた車線数の検討を行い、市民のニーズをふまえた上で、歩道拡幅や自転車レーンの設置など、道路空間の再配分を進めます(p. 49)。

番号	章	節	意見概要	市の考え方
29	第4章 都市計画の 方針	第2節 都市交通	地球環境問題(CO2削減)に対する具体的な方向性と、歩行者と自転車の事故の増加等を考慮し、道路計画を推進してほしい。	環境的に持続可能な交通環境をめざし、パークアンドライドなど交通需要マネジメント施策などの推進により公共交通機関の利用促進をはかります。また、市民の身近な道路については、誰もが快適に通行できる、人にやさしい歩道の形成をはかります(p. 49)。
30			須磨潮見台町に住んでいるが、俗称「キツネ坂」の急坂の朝晩の乗用車の通行が激しく足元の弱い高齢者にとっては危険でとても安心して通行出来ない。歩行者が安心して通れるような恒久的な道路を至急つくっていただきたい。朝夕無灯自転車も多い。	個別地域に関するご意見であり、参考として承ります。 市民の身近な道路については、歩道の段差や波打ちの解消などにより移動環境を整え、誰もが快適に通行できる、人にやさしい歩道の形成をはかることとしています(p. 49)。
31		第3節 市街地・住環境の整備	「開発型複合機能地」として位置づけられている六甲道周辺について、震災復興後の地域の活性化として市民が求める文化施設・商業施設や「他の地域から訪れる目的となるテーマ作り」を希望する。 ・JR六甲道駅南側の「メイン六甲」を総合文化施設として建替え ・六甲道南公園の水平化と地下駐車場の建設 ・六甲地区は「観光地・六甲山」の「城下町」として観光連動・観光誘致をイメージした町づくり ・「都心拠点」を中心とする生活拠点の充実	個別施策に関するご意見であり、参考として承ります。 六甲道周辺は、都心域の中の都心拠点に位置づけています。駅周辺の高い交通利便性を活かして、多様な地域特性が調和した商業・業務機能、文化・交流機能、住機能などの形成をはかります(p. 29)。
32			神戸経済の強みを伸ばすデザイン都市神戸の顔となるべき所は三宮センター街へつながるJR三宮駅周辺。行政の支援の元で民間開発により、マルイを中心とした新しい再開発をすべき。優れたデザインが発揮され、異文化が花咲く国際色豊かな神戸の玄関口としての役割を果たすべき。	三宮駅周辺は、「デザイン都市・神戸」の玄関口であり、神戸市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、さらに魅力を高めていくことが重要です。 多くの公共交通機関が集まり、多様な都市機能が高度に集積した三宮駅周辺を「都心核」として位置づけ、神戸の中核管理機能、業務・商業機能などをさらに高度に集積させ、神戸の玄関口にふさわしい風格ある都市空間の形成を進めます(p. 41・p. 54)。 個別施策に関するご意見については、参考として承ります。

番号	章	節	意見概要	市の考え方
33	第4章 都市計画の 方針	第3節 市街地・住環 境の整備	<p>垂水駅前には、(イ)アーケードの危機、(ロ)カラー舗装、(ハ)子育て・安全安心のためのスラム化の阻止という課題がある。未来のための駅周辺の整備として、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前を起点とした南北通路の整備</li> <li>・マイカーロータリー</li> <li>・タクシーの乗り場の移転</li> <li>・駐車、駐輪場の整備</li> <li>・垂水駅を改造し、駅中ショッピング店舗整備</li> <li>・商店街改造 が必要。</li> </ul> <p>再開発の検討は、公共事業として当局が主体となって推進するべき。センター街道路改造は、防災上からも早急に行うべき。手法は区画整理しかない。</p>	<p>垂水は、地域拠点に位置づけており(p.31)、建物や施設の更新時期にあわせて、民間資金の導入を促し、商業・業務・文化機能等が集積した再整備を誘導します(p.54)。なお、垂水駅周辺の望ましい交通体系については、駅周辺のまちづくりの中で、検討していく必要があります。</p> <p>個別施策に関するご意見については、参考として承ります。</p>
34			<p>人口減少、超高齢化が進み、稼働人口の少ないなか、いかに稼働者の拡大を図るかが重大なテーマになってくる。そのためには、高齢者と稼働者が希望する住居地に共通する部分を考慮した、高齢者と稼働者が協働して暮らす都市づくりが必要である。</p> <p>例えば、新長田駅付近の都市計画で、低層階に医療関係・スーパー・駅等、中階層には駐車場・保育所(託児所)・塾・福祉センター等を設置した大規模高層マンション(1000世帯以上)を建設してはどうか。</p>	<p>ライフスタイルの変化に応じて住まいや住まい方を選択できるよう、バリアフリー化や、住み替えがしやすい環境づくりを進めます。また、子育て世代や高齢者に向けた住宅の供給を促進します(p.56)。</p> <p>今後のさらなる高齢者の増加に対応するため、徒歩圏内に日常生活を支える商業、医療、福祉などの生活利便施設が立地した住宅地の形成をはかります(p.40)。</p> <p>個別施策に関するご意見については、参考として承ります。</p>
35		第4節 環境共生(緑・水・エネルギー)	<p>都市計画の方針(第4章)の中に、都市施設である廃棄物処理施設の整備方針の記載が必要である。環境共生には、緑、水、エネルギーだけではなく、廃棄物の発生、排出抑制、再利用、資源化の循環型社会への取組についての記載が必要である。</p>	<p>ご意見をふまえ、</p> <p>「(1)④環境に配慮した都市施設の整備」(p.59)において、</p> <p>「<u>循環型社会への移行をめざすため、廃棄物の減量・資源化を促進するとともに、廃棄物処理施設等については廃棄物の質の変化に対応した施設整備をはかりま</u>す。」を追記します。</p>
36			<p>「農地を流動化させる」のイメージを説明する必要があるのではないか。</p>	<p>ご意見をふまえ、</p> <p>「(2)②農地・ため池・里山の保全・活用」(p.60)において、</p> <p>「農地では、耕作放棄地が発生しないよう農地を適切に管理するとともに、<u>農地の貸し借り(流動化)</u>を推進することにより、担い手への農地の利用集積に取り組みます。」と表現を変更します。</p>

番号	章	節	意見概要	市の考え方
37	第4章 都市計画の方針	第4節 環境共生(緑・水・エネルギー)	「水の活用」とは、水道水を使うのか、下水処理水を使うのか、雨水を貯留して使うのか分からない。	どのような水を使うかについては、地域や状況に応じて検討していきます。 ご意見をふまえ、 「⑤「風の道」の機能をもつ環境形成帯の創出」(p.61)において、 「街路樹による緑陰空間の確保をはじめ、沿道建築物の屋上・壁面緑化、保水性舗装、道路への散水・打ち水などを進めます。」と表現を変更します。
38			<p>急峻な傾斜を持つ河川は小型の簡易水力発電等に、六甲山裏側や西神地域の緑地平野地帯は地下水涵養や地下水・地熱利用(有馬を含めて)のエネルギーに活かせるのではないかと。</p> <p>兵庫運河や摩耶港湾地域などの運河を「憩いの場」と捉える発想は賛成。市街地における水力エネルギーの生産拠点の役割や、六甲山系との連携によりヒートアイランド緩衝の役割として観ることは可能ではないかと。</p> <p>防災・工業用水などの雨水貯留として「下流域での貯留」という発想は可能ではないかと。</p> <p>また、地産地消の再構築をはかり、食糧の市内自給率を向上する方向性を示すべき。</p> <p>農林水産・商工業のバランス、環境保護型のエネルギー政策が考慮された、まちづくり計画案になっているとは思えない。</p>	<p>工場や廃棄物処理施設・研究施設などからの排熱や、河川・海水などの温度差エネルギーなど、市内に存在する未利用エネルギーの活用や、太陽光発電、太陽熱利用、風力発電、小水力発電などの再生可能エネルギーの活用により、環境負荷の少ない持続可能な低炭素都市の実現をめざし、エネルギーを効率的に利用する空間づくりを進めていきます(p.62)。</p> <p>防災などへの雨水貯留の活用については、ご意見をふまえ、 「イ.消防水利の確保」(p.66)において、 「地震火災への対応として、耐震性防火水槽の設置、<u>河川・海水・雨水などの利用</u>、プールや池の指定水利化などを推進してきました。」を追記します。</p> <p>食料の市内自給率の向上に関するご意見については、都市計画マスタープランに対する意見には該当しません。 個別施策に関するご意見については、参考として承ります。</p>
39			<p>裏山の森林伐採により、山の保水が減少、水の浄化作用が悪化し、有効なバクテリアが少なくなり海産資源が減少する。</p> <p>環境面から、河川の三面張りを二面張りにして、川底を自然に戻す。</p> <p>アスファルト舗装は重要道路のみとして、その他の道路は地道にし、浸透性舗装を施して、裸地部分に地被植物を植栽する。</p> <p>景観や緑を通した涼しい風、地球温暖化防止の観点から神戸市のメイン道路に並木を植栽する。</p>	<p>個別施策に関するご意見であり、参考として承ります。</p> <p>市域全体で自然環境の保全・育成及び質的向上をめざして、河川が本来有している生物の生息・育成・繁殖環境、多様な河川風景を保全・創出する「多自然川づくり」を改修・補修時等にあわせて推進します(p.60)。</p> <p>また、街路樹による緑陰空間の確保や保水性舗装などを進めます(p.61)。</p>

番号	章	節	意見概要	市の考え方
40	第4章 都市計画の方針	第4節 環境共生(緑・水・エネルギー)	環境共生について、「②都市の骨格を形成する良好な緑地環境や水環境～」を「都市の心肺となる良好な緑地環境や水環境～」とする。(表現上の問題であるが、神戸市固有の都市構造を強調する)	六甲山系や帝釈・丹生山系などの緑は、神戸の地形上の骨組みとなるものであり、「骨格」という表現としています(p.60)。上位計画である第5次神戸市基本計画においても、六甲山系や帝釈・丹生山系などを、「都市の骨格を形成する緑地」と位置づけられています。
41			<p>「エネルギーを効率的に利用する空間づくりの方針」をメガリージョンの活動へ追加してほしい。最近の政府方針に基づき、関係部門とよく調整し必要事項を協議してほしい。神戸市のエネルギーセキュリティに基づき、方針に対する、神戸市の地域住民とのリスクアセスメント・リスクコミュニケーションを継続的に実施すること。</p> <p>排気ガスや騒音の出ない自家用電気自動車やバス・トラック・トレーラー他の導入を促進。従来の環境規制に神戸市独自の上乗せ強化する。</p> <p>瀬戸内海に海上風力・太陽光発電設備を設置し、市水となる水を海水から淡水化。河川や海水の浄化にも活用。更に電気自動車の充電用電力もまかなう。</p> <p>電気自動車への走行中充電が可能な、マイクロ波送電や充電機能を神戸市の主要幹線道路全てに整備。</p>	<p>個別施策に関するご意見であり、参考として承ります。</p> <p>地球温暖化が世界的な緊急に対応すべき課題となっており、市としても低炭素都市の実現に向けた取り組みが重要だと考えています。</p> <p>「産業・歴史・文化を活かして再生する先導エリア：兵庫南部・長田南部」において、世界最先端の技術を持つものづくり産業の集積を活かし、低炭素社会の構築に資する産業等の機能強化をはかっていきます(p.30)。</p> <p>また、電気自動車などが利用しやすい道路空間の形成や急速充電設備の整備等に取り組む(p.59)とともに、太陽光発電、風力発電等の再生可能エネルギーを公共施設に大幅に導入し、市民・事業者等へ普及を促進します(p.62)。</p>
42			<p>鎮守の森と自然農園を手本にまちづくりに利用すること。鎮守の森と自然農園に共通する事は、多種類の動植物が共生し、一つの生態系として自立している事である。都市には幾何学的に配置された花や木などドライな緑が殆どを占め、自由な自然が少ない事はよくない。都市公園によくある芝生にまばらに木が植えられた景観はヨーロッパの荒廃した自然が手本であって誤って導入された美的基準である。野草も景観の一部としてまちのデザインを考えるべき。放置自転車対策として放置されないよう花壇を設置する案があるが、放置されやすい所を駐輪場とし柵で囲んでまわりにつる植物を這わせ、見せる駐車場にするのはどうか。</p>	<p>個別施策に関するご意見であり、参考として承ります。</p> <p>市域全体で自然環境の保全・育成及び質的向上をめざして、地域の生活環境に潤いをもたらす水と緑を愛護する活動を支援し、水と緑の継続的な保全・活用に取り組むこととしています(p.61)。</p>

番号	章	節	意見概要	市の考え方
43	第4章 都市計画の 方針	第5節 都市の安全・ 安心	<p>総合的な土砂災害対策には、列挙事業以外に、治山事業や市独自で展開しようとしている森林整備事業がある。</p> <p>グリーンベルト事業は、表六甲において山麓部の防災機能の強化を目的に実施される防砂・急傾斜事業の総称であり、それらと並列に記載することが適切ではない。</p> <p>「防砂の施設」は都計法上の計画区分であり、「指定」されるものではない。</p> <p>六甲山系グリーンベルト事業の主たる目的は樹林整備である。</p>	<p>ご意見をふまえ、 「ア.土砂災害に対する防災機能の強化」(p.67)において、 「<u>防砂事業、急傾斜地崩壊対策事業、地すべり対策事業、治山事業などを推進するとともに表六甲地域において、六甲山系グリーンベルト整備事業を積極的に推進します。</u>」</p> <p>「市街地に接する六甲山系の山麓部の防災機能を強化するため、六甲山系南部の市街地に面する斜面一帯について、防砂の施設として<u>都市計画決定し、国や県が公有地化をはかるとともに、樹林整備や砂防工事を行うこと</u>によって、災害に強い空間づくりと緑豊かな都市環境の保全・創出をはかります。」と表現を変更します。</p>
44			<p>神戸市内には6千箇所を越えるため池があり、洪水の一時貯留による防災効果も高いが、下流に人家がある池も多く、老朽化が進み決壊の危険性が高まるため池を計画的に改修する必要がある。</p> <p>田園のゾーンとりわけ北区・西区には数多くのため池があり、老朽化しているものもある。ため池の下流に人家がある池も多数あり、安全に考慮して改修を進めているところである。そのような観点から、「ため池の改修を進める」という内容の記述をするべき。</p>	<p>ご意見をふまえ、 「イ.河川等の洪水に対する防災機能の強化」(p.67)において、 「<u>また、農業用水を貯めるため池は雨水の流出抑制機能を発揮しているものの、老朽化等による危険性の高いため池も存在することから、ため池改修を進め災害の未然防止をはかります。</u>」を追記します。</p>
45			<p>都賀川の問題は、神戸の水害を参考に考え、水害の原因を考えて対策を練る必要がある。水害になる可能性を早く知らせる事は早急に対応されたが、六甲山系の防砂堤は殆どが砂に埋もれている。また、甲南大学の北側の開発による森林伐採は災害のもとである。</p> <p>六甲山・瀬戸内海国立公園の公園内の私有地開発はどこまで規制されるのか。</p>	<p>個別施策に関するご意見であり、参考として承ります。</p> <p>砂防事業などとあわせて、土砂災害警戒区域の指定などのソフト対策を充実させることにより、総合的な土砂災害対策を推進します(p.67)。</p> <p>平成3年以降は、六甲山山麓部の市街化区域の一部を市街化調整区域に変更し、六甲山系グリーンベルト整備事業を実施しています。</p> <p>国立公園内の規制に関するご質問については、都市計画マスタープランに対する意見には該当しません。</p>
46			<p>阪急が都賀川を渡る橋梁下の河積は極端に狭小で、'08年都賀川事故の際のような下流での高い水圧、速い水流の一因。鉄橋そのものを改善して欲しい。</p>	<p>河川等の洪水に対する防災機能の強化をはかります(p.67)。</p> <p>個別施策に関するご意見については、参考として承ります。</p>

番号	章	節	意見概要	市の考え方
47	第4章 都市計画の 方針	第5節 都市の安全・ 安心	<p>舗装化された道路は雨水を吸収することがないので、雨水用の暗渠でどれだけ保つか解らない。 垂水区内では、暗い路地の多い地域ではひったくりなどの犯罪が発生しており、監視カメラなどを設置してほしい。</p> <p>また、消防車の入れないような路地の多くは、戦後に乱開発された地域に多く、これらの住宅は建替え期が到来しているものも多い。都市計画道路に含まれない小規模道路の計画はどうなっているのか。少なくとも旧垂水町時代に行われていた計画道路程度のモノを提示してもらいたい。</p>	<p>個別地域に関するご意見であり、参考として承ります。 低地盤地区や浸水に対する危険度が高くなっている地区では、都市化の進展により増大している雨水流出量に対応し、浸水被害の軽減をはかります(p. 67)。 地域の防犯力の強化のため、街路灯の照度アップなどとあわせて、日頃からの防犯パトロールや「灯かりのいえなみ協定」の締結など、地域での取り組みを促進するための支援を進めます(p. 68)。 老朽木造住宅の密集市街地では、密集市街地再生方針に基づいて取り組みを進め、延焼防止や避難・救急活動、住環境向上などの基盤となる主要な生活道路のあり方を考えるまちづくりを支援します(p. 55)。</p>
48			<p>防災関係の「環境形成帯」・「都市の安全・安心」について提案する。 地域の特色と現状を住民が理解して、住民間の共助共援体制が出来ているかが問題である。 貯水池を震災時の下水道関係の用水確保用の給水槽に使用できるよう改造すれば、生活用水や消火用水にも活用ができる。(防火水槽) これらの防災機能施設を平常時から住民に管理委託をしておけば、地域住民に防災意識が芽生え、被害が最小限に止まり、暮らしやすい地域となる。</p>	<p>建築指導や開発指導時に防火水槽の設置を推進するなど、多様な消防水利の確保をはかります(p. 66)。また、平常時から地域と危険情報を共有し、知識の普及に取り組むとともに、災害時における地域の対応力の強化を進めます(p. 68)。 個別施策に関するご意見については、参考として承ります。</p>
49		第6節 都市デザイン	<p>都市デザインについて、「②～自然とふれあう「憩いの拠点」などの魅力を向上し、～」に、「～自然にふれあう「便利なルート」「憩いの拠点」など～」と加筆する。(面と点を結ぶ線のデザインが面と点をより有効化する)</p>	<p>ご意見をふまえ、 「都市デザイン「2. 基本方針」」(p. 70)において、 「多様で深化した観光・レクリエーションのニーズに対応するため、何度訪れても楽しめ、学びがあるよう、自然・歴史・ライフスタイルが作り出した神戸ならではの観光資源を磨き、文化芸術を活かした賑わいの創出など、多彩さを加えていきます。あわせて、これらの観光資源の連携・融合による相乗効果を促し、神戸全体の魅力向上をめざします。」を追記します。</p>
50		<p>六甲山の景観について、ポーアイ北公園より六甲の山並みが見えるように建築物の高さ制限をする、ということだが、山の尾根が見えるだけではたいした意味がない。</p>	<p>ポーアイしおさい公園からの眺望景観形成のための規制・誘導は、建築物の高さだけでなく、建築物等の高層部分の幅についても制限を設けることにより、港とまちと六甲の山並みが一体となった眺望景観を保全しようとするものです。</p>	

番号	章	節	意見概要	市の考え方
51	第4章 都市計画の 方針	第6節 都市デザイン	神戸の観光価値をより高い物にしていきたい。 三宮北野にあるムスリム教会、イスラムモスクは美しく美術性も高い。東洋で一つだけの物を神戸が有している。立地条件も非常によく、観光資源としても活かしてほしい。	個別施策に関するご意見であり、参考として承ります。 地域のシンボルとなっている近代建築物などにおいて、継続的な利用や新たな機能を加えた活用を促進することにより、良好な状態で保存するとともに、周辺地域と一体となった景観形成にも取り組みます(p.73)。
52			陽だまりのベンチで老人が語り合ったり、読書をしたり、小鳥のさえずりの下で子供達が遊んだりできる杜を作って欲しい。東灘区の六甲アイランドの海側には遊休地がある。神戸は海と山の間にうるおいが無い。	個別施策に関するご意見であり、参考として承ります。 都市近郊にある自然などの神戸固有のまちの資源について、交流・融合や市民のレクリエーションの場としての魅力向上をはかります。また、身近な公園や空き地・空き家などを、地域における交流やにぎわいづくりのための場として、住民自らが管理・活用する取り組みを推進します(p.74)。
53			垂水の街の将来像として、明石大橋を観光資源にしたリゾート化や、H. O(ホームオフィス) S. O(スモールオフィス)集積地の構築、ボランティアシステムの構築や駅前託児所などの老人・子供向けに特化したサービス社会の実現などを提案する。	須磨から垂水、舞子にいたる臨海海浜部を「海辺のシンボルエリア」とし、レクリエーションの拠点としての公園・緑地の充実などにより、魅力の向上をはかります(p.74)。 個別施策に関するご意見については、参考として承ります。
54	第5章 協働と参画 による都市 計画マスタ ープランの 実現	第2節 協働と参画に よるわがまち 空間づくりの 推進	わがまち空間構想を受けて、わがまち空間計画をつくっていくプロセスが分かりにくい。	ご意見をふまえ、 「(4)わがまち空間計画の策定」(p.81)を追加し、 「都市計画マスタープランの定期的な(概ね5年ごと)検証・評価と反映にあわせて、地域から提案されたわがまち空間構想をもとに、地域ごとの都市計画(地区計画や生活幹線道路など)の方針となる「わがまち空間計画」を策定し、順次、都市計画マスタープランに位置づけます。」を追記します。
55			わがまち空間づくりの進め方について、地域の意見を聞くのは大事だが、それでは全体的な効率は低下する。ある程度のトップダウンも必要。	きめ細やかに質の高い都市空間を実現していくためには、地域のみなさんが、日常生活においてわがまちと認識できる身近な範囲の都市空間において、積極的にまちづくりに取り組んでいただくことが重要です。 ただし、都市の骨格となる主要な幹線道路や、都市として重要なエリアや拠点、緑、景観などは、行政が主体的に取り組んでいきます(p.80・p.81)。
56			今後はハードからソフト重視への転換、多数の大きな声だけでなく小さな声を十二分に反映できる都市計画への移行を積極的に推し進めてほしい。特に、コミュニティ育成はまちづくりの中心課題となるため、都市計画の柱として方針に組み入れてほしい。	これからの神戸の都市空間づくりは、きめ細やかに都市空間の質を高め、マネジメントしていくことで、都市空間を再編することをめざします。そのために、協働と参画により、質の高い多様な「わがまち空間」を1つ1つ作りあげていきます(p.20)。 コミュニティ育成については、大学や専門家、NPO、社会的企業など、地域に関わる様々な主体が連携できるようネットワークづくりを行政として支援します(p.81)。

番号	章	節	意見概要	市の考え方
57	第5章 協働と参画 による都市 計画マ スタープランの 実現	第3節 わかりやすい 都市計画	<p>如何にして町造りが為し得るものか教える</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 権力の横暴は身を滅ぼす</li> <li>・ 善良なる市民の集合(コミュニティの原点)</li> <li>・ 民主主義の充実</li> </ul> <p>民衆の声即ち意見を尊重しなければならない。</p>	<p>都市計画は秩序ある都市空間を実現するために、市民や事業者に一定の制約が伴うため、都市計画手続きについては、地元説明会の開催等で周知をはかるとともに、透明で開かれたものとなるよう努めていきます(p. 83)。</p>
58			<p>都市計画は市民の生活向上や住みよい環境作りを行うもので大規模な計画だと思う。時間をかけてじっくりと計画すること。計画も大事だが、重要なのは実施であり、市民の意見が十分取り入れられる組織を作ることが必要である。</p>	
59	都市計画マ スタープラン に関するそ の他の意見		<p>無理・無駄のない予算作り、事業の費用・効果、計画評価の強化、日程表を明確にすること。評価は民間へ委託して評価の独立性を守る。民間の力を借りたPFI方式の活用が望ましい。また、詳細な事業計画及び予算執行は全て区へ移管すべき。</p> <p>在外国人や若者など幅広い市民の参加型のプロジェクトにより、独自色・地方の特色を前に出し良いまちにするべき。</p> <p>神戸ならではの観光、産業に特化した町おこしが必要。</p> <p>新興住宅地では他の地域からの流入が多く、地域の町作りが困難。市が区の活動を側面支援し、地域自身がお互いに自立しながら支えあう仕組み(ソフト及びハード)を作るべき。</p>	<p>今後、都市計画マスタープランなどを指針として都市計画事業等を実施することとしており、その中で、費用や効果、評価方法、民間の力の活用などについても検討していきます(p. 84)。</p> <p>また、地域の特性を活かして、わがまちの魅力を磨き、新たな活力を生み出すため、地域の窓口となる区役所と連携し、協働と参画によるわがまち空間づくりを推進することとしています(p. 80)。特に、地域の課題が多様化・複雑化していく中で、継続的に「わがまち空間」の質を高めていくためには、多様なまちづくりの担い手の連携による持続的な活動が必要です(p. 81)。</p>
60			<p>現状をまとめているだけのように見える。将来の計画という感じがしない。</p>	<p>これからの神戸の都市空間づくりは、現在の都市構造を活かしながら、きめ細やかに「都市空間」の質を高め、マネジメントしていくことで、都市空間を再編することをめざします。そのために、協働と参画により、質の高い多様な「わがまち空間」を1つ1つ作りあげていくこととしています(p. 20)。</p>
61			<p>明石市と合併した方がもっと理想的な計画ができる。</p>	<p>西神中央などにおいて、隣接市との連携に必要なターミナル機能などの強化を進めることとしています(p. 31)。また、広域的な人・物・情報の交流・連携や産業活動を支える公共交通や道路のネットワークを位置づけています(p. 34)。</p>
62			<p>垂水区をオミットした計画を策定しようとしているように感じる。</p>	<p>都市計画マスタープランは、全市的な視点で都市計画の取り組みの方針をまとめています。</p>

番号	章	節	意見概要	市の考え方
63	都市計画マスタープランに関するその他の意見		今までの都市計画の徹底的な検証と総括が必要。問題を市民に公開し全市民的な議論が必要。	「第1章」及び「第2章」において、これまでの都市空間づくりのあゆみや、神戸の都市空間の現状と課題をまとめて記載しています。また、土地利用、道路、公園などの都市計画の決定手続きにおいて、引き続き、透明性・公平性を確保していきます。
64			基本方向は高く評価できるが、現状の都市計画法の範囲でやろうとしていることが残念。協働・参画を前提とした実現方策への努力を、計画策定段階から全面的に反映すること。根本的には「まちづくり法」の制定が必要である。	都市計画マスタープランで示す都市空間の実現に向けて、地域のみなさんが、それぞれの地域の成り立ちや魅力、課題を共有し、「わがまち空間構想」を検討することとしており、計画段階から協働と参画の取り組みを進めます(p. 80)。
65	その他の意見		意見を求める際は、少なくともメールアドレスをホームページからリンクする等は最低でも準備するはず。意見を求める姿勢が見えない。	都市計画ミニニュースを全世帯に配布した時点では準備中でした。意見募集期間の12月以降、ホームページにリンクを掲載しました。
66			市営住宅の建替えをして欲しい。	個別の施策等に関する意見であり、都市計画マスタープランに対する意見には該当しません。
67			公園ではなく、堺にある大型児童館”ビッグバン”のような、屋内型の子供が遊べる施設を作ってほしい。	
68			公道となっていない生活道路(私道)に対しても公の積極的な管理と指導を行うべき。	
69			東灘区住吉南町はすぐ南側に東部第二工区があり工場群がある。灘浜住吉川線(南側に湾岸道路)や国道43号(上は阪神高速)を通行する車両等の影響で大気汚染及び騒音等の住環境に多大な影響を受けている。灘浜住吉川線の緑地帯の整備や43号線と合わせて交通量の減少及び住宅地の環境を守るため第二工区の規制を強化してほしい。第二工区と私共住民との協議の場所作りをお願いしたい。	
70		神戸市営地下鉄、妙法寺駅前駐車場、総面積約2,000坪の半分約1,000坪の土地を購入できないか。		