

## 神戸市 総合基本計画 審議会 第2回 都市空間部会 議事要旨

日時： 平成 21 年 9 月 28 日（月） 13：30～16:00

場所： 市役所 1 号館 14 階 大会議室

出席者：別紙のとおり

### 【議事要旨】

- ・ 石井副市長、安田部会長の挨拶のあと、事務局より、第 1 回都市空間部会会議要旨（資料 3）、及び都市空間部会審議資料全体構成（資料 4）について説明が行われ、前回議事についての確認、追加の審議等が行われた。
- ・ 安田部会長から議事次第に従い議事に入る旨発言があり、本日の議題である「都市空間部会審議資料」（資料 5）について事務局より順次、説明が行われ、審議された。  
（審議内容についての委員意見は以下のとおり。）

### 【議題：第 1 回議事要旨、審議資料の全体構成】

#### （海・空・陸の総合的な交通環境の形成）

- ・ 思い切った低炭素物流・交通社会の実現にいち早くとりかかるべき。パーソナルな電気自動車の活用や、思い切って L R T を導入するというような発想で、既存の道路ネットワークを検証しては、「環境にやさしい」だけでなく、神戸が生き残っていく戦略として何が重要かという視点が必要。
- ・ 港での C O 2 排出量の制限や、燃料への環境税の影響など世界の流れをふまえた上で、これからの神戸港やその周辺道路のあり方について考えておくべき。
- ・ 神戸は、南北のアクセスが弱い。ウォーターフロントを活かすために、新しい電気系の乗り物や、あるいはハーバーランドのあたりへ L R T を乗り入れてつないでいってはどうか。具体的な施策の例を書くのであればそこまで踏み込んでほしい。
- ・ 新しい公共交通機関のあり方について。交通を「人」の移動という視点で見ると、複数の人が毎日通院するより医者が往診すれば C O 2 排出が半分ですむという発想ができる。交通体系というと車の移動を考えるが、大切なのは「人」の移動であるという視点で、その機能を優先していくことで、ハード面を備えなくても今あるもので対応できるものは多い。

#### （秩序ある土地利用の誘導）

- ・ 郊外の縮退の問題は、部分的にでも整理して方針を考えておくべき。近い将来、高齢化が進むと、公共負担が非常に大きくなるエリアが出てくる。
- ・ ウォーターフロントのあり方として、産業地域を土地利用的にどう位置づけるか。単に都心のウォーターフロントでいいのか。やはり産業用地は必要な用地であり、暮らしと神戸の特徴的な水辺をどのように考えていくかが課題ではないか。
- ・ まちのゾーンのところで、医療産業都市の育成や H A T 神戸の国際交流機能などについて、機能で位置づけているというイメージが薄い。その地域自体がある種の機能を持つ空間だという打ち出しを意識してはどうか。

## 【議題：分野別の取り組み】

(3)水と緑を大切にした都市空間の形成、(4)デザイン都市・神戸にふさわしい魅力ある景観の形成、(5)快適な住環境の形成、(6)環境にやさしく持続可能なまちをめざした取り組みの推進、(7)災害などの危機に備えた安全な都市空間の形成】

### (水と緑を大切にした都市空間の形成)

- ・ 取り組みの方向性をまち・田園・緑の3つのゾーンに切り分けたことの弊害が出ている。水(河川・海)・公園緑地・森林のあり方を、各ゾーン別の課題として整理したために、これらが環境インフラストラクチャーとしてこれからの都市づくりに重要な視点であるという認識が抜けてしまっているのではないか。具体的には、まちのゾーンでは施設としての川、施設としての公園しか出ておらず、行為としての緑化という視点がない。
- ・ 都市環境の改善のためには、六甲山のもつ冷涼な空気や生物多様性などをまちのゾーンへどうつなぐかということが重要だが、これもゾーン別に区切ったことによって書きづらくなっている。景観のところではうまく整理されつつあるので、水と緑についてもこのような整理が求められるのではないか。
- ・ まちの中の公園や緑化について、震災後、緑化を通じたまちの復興・再生にたくさん取り組まれてきたようなことが抜けている。また、田園あるいはみどりのゾーンは、産業としてよりもむしろ環境としてどう成立させるかという視点がないと維持できない。維持管理という言葉ばかりではなく、どのように皆がその場に関わって使いこなすか、という「しくみ」の部分について、整理して書き込むべきでは。
- ・ 全体像の絵は、骨格をどうつくるか、どうつないでいくかといった視点にたっている。逆に、絵を文章化するアプローチも有効と思われる。
- ・ 夜景を売り出すと言いながら、六甲山のアクセスは現在も非常に悪く、摩耶ロープウェイも老朽化で使えなくなるとも聞く。「みどり」を確保してもアクセスできなくては大きなマイナスで、田園も含めて、現実とあっているのだろうかと思える。

### (デザイン都市・神戸にふさわしい魅力ある景観の形成)

- ・ 景観は、集客観光に資する必要があるという観点をに入れておくべき。とりわけ、新神戸～三宮～ポートアイランド～神戸空港の南北軸、ハーバーランドからHAT神戸に至るウォーターフロントの回遊プロムナードについては、整備も含めて言葉だけでもいれておく必要があるのではないか。
- ・ 2(2)「見晴らし型の眺望景観」について、現在の眺望景観の基準はポーアイしおさい公園だと思うが、メリケンパークやハーバーランドのように人が集まる場所からの視点が大事ではないか。どこから見た景観なのかがポイントであり、共通認識をもつことが必要。

### (快適な住環境の形成)

- ・ 「住環境」としての捉え方が弱いのでは。今ある住環境の質をどう維持し、管理する仕組みをつくるかは大きな課題。防災やみどりなども総合的に組み合わせられて個々の住環境があるので、住環境の項目の中に記載している方がよいのではないか。
- ・ 人口減少社会をどう踏まえるのかという視点が、住環境の部分にない。特に郊外ニュータウンやスプロールした山麓住宅において、スムーズに縮退できるようなプログラムが必要では。
- ・ 人口密度が下がってきた場合、戸建てが増えるイメージがあるが、逆に、そこに新しい集住のシステムが入ってこないと助け合いのしようがないのではと思う。

- ・ 住環境の項目が単体の住宅・住戸の問題に偏らないよう留意して、わかりやすい表現を。  
(低炭素社会を実現する持続可能なまちをめざして)(資料6-1)
  - ・ 1(3)「総合的な交通環境の形成」に、例えば交通需要のマネジメントなど、ソフト的な対策についてもう少し記述すべき。また、料金のマネジメントについても非常に重要な項目なので、考えていくということを記述しておくべき。
- (環境にやさしく持続可能なまちをめざした取り組みの推進)
- ・ 大型客船などが停泊中に陸電という形で電気をとることができれば、CO<sub>2</sub>排出抑制に貢献できる。日本の港湾では他にない設備なので、相当の投資は必要と思うが、神戸が先鞭をつけられれば、大いにPRできるのではないかと。
  - ・ 都市基盤の維持管理について1-13(持続可能なまちづくり)、1-14(災害)のどちらにも記述があるが、ひとつの項目としてまとめ、現在のサービスを保つためにどのくらいの手間とコストが必要なかを明確に示してはどうか。
  - ・ 都市で自ら資源やエネルギーをつくり出しているところはなく、神戸もしかり。よそからエネルギーを使わせてもらっていることを、明確に市民に対して説明したうえで、省エネルギーの呼びかけを書くことが重要。
  - ・ 低炭素社会の実現という言葉は出てくるが、具体性に欠ける。例えば1-12の2(2)「環境にやさしい住宅の確保」では、太陽光発電の補助金制度の充実などもう少し具体的に記述できないか。また1-13の2(1)「温室効果ガスの削減に向けた取り組みの推進」でも、例えば家庭版エコマニュアルの普及・実行といったように具体の記述がないと市民には理解しにくいのでは。
  - ・ 2(1)「事業者と行政との協働」とあるが、産業部門ではかなり努力して削減している。運輸・家庭・業務など全般的なところでの推進という表現をお願いしたい。
  - ・ 2(3)に「環境NPO団体や学校との連携による環境教育」とあるが、NPOに限定する必要はあるか。「環境関連団体」のような表現でよいのでは。
  - ・ めざす将来の姿に、エコ製品を普及させるだけでなく、地域特性に合わせて省エネルギー製品をどう使いこなすか、利用に関する戦略を考えていくという項目を入れてはどうか。
  - ・ 2020年の25%削減という大きな流れがこの2~3週間で具体化した。モデル計算では、いろいろ前提はあるが、産業部門は18%削減、それに対して家庭部門は62%削減という数値になっている。暮らしや業務など、いわゆるまちづくりの部門が相当程度頑張れと背中を押されている状態。これを2025年の神戸のマスタープランにどう描くか。
  - ・ 世界中で行われているさまざまな試みを「だれの負担で」「どの地域で」具体化するかが重要。地域で投資するコミュニティビジネスのような仕組みが少しずつ提案されつつある。神戸市はもっとチャレンジablに、先人たちの知恵を活かしたまちづくりの方向性をぜひ仕組みの面で取り上げてほしい。
  - ・ (6)「環境にやさしく持続可能なまちをめざした取り組みの推進」が、図柄になっていない。ローカーボンシティ、ローカーボンゾーン(LCZ)(「低炭素街区」「低炭素地区」という都市レベルの概念がある。ようやく関西で、いわゆる「オフセット機能付きの開発行為」が実現されるが、このようなLCZの中に、例えば、スマートグリッドの先進的な取り組みや、先ほどの港の通電システムによる二酸化炭素の大幅な削減、消化ガスの発電の試みなどを取り入れ、いわゆる環境インフラの推進ゾーンとして設定するなど含めて、空間に落とししていくという作業ができないか。

- まず街区レベル、地区レベル、まち全体のレベルで描き、最終的には環境的なインフラ自体の顔も見えるものにするような大きな流れを(6) 環境にやさしく持続可能なまちをめざした取り組みの推進 の部分に描けば、ほかとバランスがとれるし、相互に浸透させていくことが可能になる。
- 環境は、個別の仕組みであったり、ハード施設に分断される側面が強いので、神戸市はそういうものを率先してつないでいるという姿を望みたい。
- 25%削減を前提にした取り組み方や方向性を、今この時点で神戸の長期計画に織り込む必要があるかどうかについては、若干の疑問をもっている。
- 環境の面については空間政策としてどう打ち出せるかが重要であり、もう少し最終的な検討を深めていく必要がある。

#### (災害などの危機に備えた安全な都市空間の形成)

- めざす将来の姿に「災害危険情報の整備充実や共有化」とあるが、災害時はいわゆる協働がなかなかうまくいかない。それぞれがなすべき役割を果たすことが重要となる。例えば行政は情報発信、地域と住民はリスクの認知をすることが役割であり、それぞれ何をすべきかがもっと書き込まれていれば理解しやすい。
- 「減災」の視点が、ハードウェアも含めてなのか、しくみのソフトウェアの話なのか明確にしておくべき。
- 「六甲グリーンベルト」という大きな構想に関して触れられていないが、地主がどんどん変わっていく中で緑を維持していくために、だれが緑を守り、育てるのかを市民の間で共有しておくことが重要となっている。「六甲グリーンベルト」を今後、神戸市としてどのように活用し防災に活かしていくのかといったようなこともあわせて、過去のプロジェクトとの関連について考えてほしい。
- 2(1)「災害発生時に機能する交通ネットワークの確保」において、災害時に港湾を利用するのであれば、移動する貨物量を勘案して、ポートアイランドあるいは六甲アイランドから内陸への道路は現状で十分であるという判断なのか、それとも、新設も考えての確保ということなのか、教えてほしい。

#### (活力・知力・魅力にあふれるリーディングエリアの創出)

- 兵庫運河やポートアイランドは、例えば物づくりや医療産業が集積したところで集客にはつながらず賑わいを期待しにくい。関西のリーディングエリアと言うのは理想過ぎるように感じる。
- 兵庫運河については、ウォーターフロントの魅力だけではなくものづくりの拠点として、また、もの自体が世界的にも大変すぐれた低炭素商品になっていくという期待も持てる。メガ・リージョンの拠点として打ち出す場合に、即物的な「兵庫運河」という表現ではその包括的なイメージが伝わらないのでは。

#### (全体構成・表現について)

- 例えばウォーターフロントについては、これまでに他の委員会などでなされてきた議論や検討がどのようにつながっているのか。全体的に感じていることだが、もう少し説明がないと分かりにくい。
- 特に、市民に向けて、一人ひとりが自分に直接関わることだと分かる見せ方をしないと、読んでももらえず、せつかくの取り組みも伝わらない。
- 提案の言葉遣いに主語がないため、例えば、「確保します」も誰が確保するのかが不明確。

- ・ 分かりやすい計画にする方法として、例えば総合計画を骨子だけのシンプルなものとし、具体の施策をある程度部門別計画にゆだねるなどの方法もある。事務局で十分留意して進めること。
- ・ 各区、各地域で環境が違い、皆の思いも違う。地域ごとの中期計画もある。神戸市全体を網羅した一つの方針としては、あまり細かく書きすぎずとも、それぞれの地域性という視点から読んで理解できればよいのではないか。
- ・ まち・田園・緑のゾーン分けが書かれている項目とそうでない項目があるが、ゾーン分けは最初に神戸の特徴的な部分として書いておき、個々に動いているものをうまくつないでいく計画をつくるという趣旨を示すのがよいのではないか。
- ・ 「緑」と「景観」には同じ要素が多い。ひとつの提案だが、景観もひとつの環境基盤であるので、水と緑を含めた環境基盤の視点と、まちづくりの魅力や観光を含めたデザイン都市の視点と、この2つの項目で整理する方法もあるのではないか。
- ・ 都市空間部会では将来のコンセプトを空間像として形にするのが大きな仕事。その意味で最初の全体像の2枚の図面はよいが、分野別の取り組みは図柄になりやすく、厳しい。

#### (全体的な考え方)

- ・ 基本計画をどういうレベルでまとめようとしているのか。例えば神戸が世界に先進的な環境都市をつくるのかつくらないのかといった大方針をうたうのが基本計画では。どういう政策でどう実行するかまで踏み込んで議論すべきである。
- ・ 資料4「さらに発展させていくまちづくりの取り組み」の(1)から(5)には、産業の観点が抜けているのではないか。こういう構想があるから空間的にはこういう機能が必要という議論が繋がっていない。
- ・ 神戸の経済を支える港湾の役割は大きい。将来も中核的な産業構造として神戸港を守っていくという方針を掲げるかどうかで、神戸港の空間をどうするか議論は変わってくる。神戸をどういう産業で支えていくのかというようなことが、都市空間を議論するうえで、大前提として必要である。
- ・ めざす何かを目標にして、都市空間部会でどのように押さえていくかを議論していくと、めざすものがどこかでぶつかる。相反するものを並記して矛盾した絵を書くことのないよう、それらをどう解決して乗り越えていくのかを議論する必要がある。
- ・ 産業については、主に活力・魅力部会で議論されているが、並列して動いているため、また異なる都市産業の構造、都市経済自身のあり方の変換という議論もあると思われる。それらが相互に反映されていく中で方向性が定まるものと想定されるので、大前提を必ずしも決めなくてもよいのではないか。
- ・ トレードオフだけが計画でないという面もあり、どうしたら共通の理念を見出せるかという議論が大切。
- ・ 1960年代後半からの都市化に対する神戸市のニュータウン開発などの取り組みはある意味でオープンな取り組みであったといえ、一定の評価をすべき。しかしながら、これからの方向というのはまた違うという意味で、前回のご意見にもあったように、今回の計画ではディフェンシブな方向性の追求も必要であると思う。

[委員からの主な意見に対し事務局より行った回答及び補足説明は以下のとおり。]

- ・ 「低炭素社会に対応した環境にやさしい住宅」の具体的な施策については、長期優良住宅の認

定や太陽光発電システム設置補助などを想定しているが個別に記載をしていないもの。例示がある方が分かりやすいということであれば、表現について検討する。

- ポートアイランドから六甲アイランドの災害時の緊急輸送路については、現在ある道路を中心にその機能向上を図るという考え方になっている。一方で、大阪湾岸道路のような新たな道路についても緊急路としての位置づけをしていくことになる。

以上