

令和 6 年度第 2 回
神戸市都市計画審議会会議録

令和 6 年 1 1 月 1 8 日

令和6年度 第2回 神戸市都市計画審議会

- 1 日時 令和6年11月18日(月) 午前10時00分～午後00時02分
2 場所 神戸市役所27階第2委員会室
3 出席委員 23人(開会時19人)

(1) 学識経験のある者

小池 淳 司	嘉 名 光 市
栗 山 尚 子	畑 中 功 輔
八 木 景 子	松 下 麻 理
山 下 裕 子	

(2) 市会議員

五 島 大 亮	植 中 雅 子
平 野 達 司	大井 としひろ
黒 田 武 志	なんの ゆうこ
宮 田 公 子	萩 原 泰 三
岩 佐 けんや	松 本 のり子
赤田 かつのり	

(3) 国及び兵庫県の行政機関の職員

長谷川 朋 弘	服 部 洋 平
大 石 洋 己	

(4) 市民

中 橋 恭 子	長 谷 千 夏
---------	---------

(5) 臨時委員

星 野 敏

4 議題

- 第1号議案 神戸市都市計画審議会運営要綱の改正について
第2号議案 神戸国際港都建設計画 駐車場の変更について
第3号議案 神戸国際港都建設計画 生産緑地地区の変更について(八多58生産緑地地区ほか3地区)
諮問事項 特定生産緑地の指定について
報告事項 神戸市都市計画マスタープランの改定について

1. 開会

○嘉名会長

定刻となりましたので、ただいまより令和6年度第2回神戸市都市計画審議会を開会いたします。

まず事務局から定足数の確認をお願いいたします。

2. 定足数の確認

○白井副局長

はい。それでは、定足数についてご報告いたします。

神戸市都市計画審議会条例第5条第2項の規定によりまして、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まして、会議が成立するということになってございます。委員の皆様につきましては、お手元の委員名簿をご参照いただければと思います。

委員の総数は28名ですので、定足数は14名となります。本日は少し遅れられている委員の方もおられますけども、現段階で19名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. 会議録署名委員人の指名

○嘉名会長

それでは本日の会議録署名委員ですけれども、栗山委員と松下委員にお願いしたいと思いますが、よろしく申し上げます。

4. 議案審議

○嘉名会長

それでは議案の審議に入りたいと思います。本日は、次第に記載のとおり3件の議案と、諮問事項1件を審議いたします。

また報告事項について、事務局から説明いただきます。それでは事務局お願いいたします。

○大和都市計画課長

事務局の都市計画課、大井でございます。着座にてご説明いたします。

それでは、神戸市都市計画審議会運営要綱の改正でございます。

議案書1ページをお開きください。第1号議案 神戸市都市計画審議会運営要綱の改正についてです。

同要綱は、2000年7月24日、平成12年度第1回都市計画審議会において決定されたものでございます。その後、これまで一度も改定されておりましたが、先日、7月10日開催されました、本年度第1回の都市計画審議会におきまして、嘉名会長より、要綱の内容が社会情勢の変化に対応できていなかったり、表現が古く、かえって分かりにくくなっているのではないかと感じております、事務局において、当該要綱の改正について検討していただき、次回の審議会にお諮りしたいと思っておりますとのご発言がございました。

このご発言を受けまして、この度、要綱の改正案をお諮りするものでございます。なお、誤字脱字等についても、この機会に併せて修正しております。

それでは、主な改正内容をご説明いたします。

議案書4ページの新旧対照表をご覧ください。併せて、前面スクリーンをご覧ください。

第6条、会議の傍聴です。第4項の変更点ですが、こちらは、これまで審議会の傍聴受付に際し、傍聴者に年齢を記載いただいていたものを、連絡先に変更するものでございます。

次に、同条7項につきまして、傍聴人の定員数を30人に統一するものでございます。

次に、議案書5ページをご覧ください。

同条第9項について、傍聴することができない者の要件について、記載の表現が古く、かえって分かりにくくなっているものを、神戸市会委員会傍聴規則、神戸市有識者会議傍聴要綱を参考に記載を変更したものでございます。

また、第10項につきましては、傍聴に際する注意事項について、第9項と同様に記載を変更したものでございます。

次に、議案書6ページをご覧ください。

第7条、会議録の作成です。第3項において、会議録の作成に当たり、これまで署名委員が署名押印するとしていたものを、近年の押印廃止の流れを受けまして、署名、その他の方法により確認することとするものでございます。

その他、内容は変更しておりませんが、文言の整理等を行っております。

説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○嘉名会長

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

○小池委員

些細なことですが、5ページの第8の上、8ですね。「傍聴章の交付された者は」に変

えていただいたんですが、それによって何を返還しないといけないか分からないと思うんですけども。

改正案が右ですか。すみません、大丈夫です。はい、すみません。前が分からなかったの。はい、分かりました。ありがとうございます。

○嘉名会長

はい、ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですかね。

それではほかにご意見ないようですので、議案についてお諮りいたします。

第1号議案 神戸市都市計画審議会要綱の改正について、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)

○嘉名会長

ご異議ございませんので、原案のとおり承認し、要綱を改正することといたします。

続きまして第2号議案について説明を受けたいと思います。それでは事務局、説明をお願いします。

○大和都市計画課長

はい。それでは第2号議案 神戸国際港都建設計画 駐車場の変更について 神戸市決定です。

本案件の概要をご説明します。

本案件は、JR鷹取駅南側において、都市計画駐車場として都市計画決定されている第7号鷹取駅自転車駐車場について、周辺の自転車駐車場の整備状況や駐輪需要の減少を踏まえて、都市計画の廃止を行うものです。

前面スクリーンをご覧ください。こちらは位置図です。第7号鷹取駅自転車駐車場は、JR山陽本線鷹取駅の南側に位置し、面積約460平方メートル、駐車台数約200台、地上1層の構造を有する都市計画駐車場です。

航空写真です。位置図と同様に、赤色で着色した部分が第7号鷹取駅自転車駐車場です。

次に、自転車駐車場の法律上の位置づけについてご説明します。自転車駐車場は、都市計画法第11条の規定に基づく都市施設のうち、道路や都市高速鉄道と同様に、交通施設の一つとして、都市計画に定めるものです。

続いて、本案件の背景についてご説明します。昭和50年代、市内の鉄道駅周辺において、放置自転車が増加し、歩行者及び一般車両の通行障害や都市の美観と環境を損ね、駅前広場等公共交通空間の機能を著しく阻害していました。

第7号鷹取駅自転車駐車場は、駅周辺の駐輪事情に対応するため、昭和53年、1978年に

都市計画決定をし、整備されました。

その後、JR鷹取駅の駅舎改良や震災復興土地区画整理に伴い、当該都市計画自転車駐車場に加え、駅前広場と駅前のより利便性の高い場所に自転車駐車場の整備が進められました。

また、平成20年、2008年には鷹取駅に隣接する須磨海浜公園駅が開業し、鷹取駅南側の駐輪需要が減少するとともに、駅周辺の放置自転車による問題も大きく改善していきました。

こうした駅周辺の自転車駐車場の整備の進捗や、駐輪需要の減少を踏まえ、当該都市計画駐車場を廃止するものです。

なお、上屋等施設の老朽化が確認されたため、安全性の観点から当該駐車場の上屋については、令和5年11月に撤去しています。

それでは第2号議案 神戸港都建設計画 駐車場の変更についてご説明します。

議案（計画書）は8ページを、議案（計画図）は2ページをお開きください。併せて前面スクリーンをご覧ください。

計画図では、廃止する駐車場の区域を黄色で示しています。

計画書をご覧ください。今回の変更の内容と理由を記載しています。理由としては、都市計画駐車場 第7号鷹取駅自転車駐車場は、鷹取駅周辺における放置自転車による既存公共施設への機能障害を解消し、交通の円滑化を図るため、昭和53年に都市計画決定しており、この度鷹取駅周辺の自転車の駐車需要を踏まえ、本案のとおり廃止するものです。

以上、第2号議案については、地元自治会等、周辺住民への説明を行い、丁寧な周知に努めています。

また、第2号議案について、2024年9月10日から9月24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。

説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○嘉名会長

ただいま事務局から説明がありましたけれども、ご質問がございましたらお願いしたいと思います。

○大井委員

ちょっと1点だけご質問したいんですけども、今、結構駅前の関係で自転車、あるいは単車ですね。単車が結構駅に乗ってこられる方々が多い。

今、名谷駅の自転車置き場、結構今、単車置き場にすごく整備されてきていましてね。昨日も事前に、土曜日でしたかね、期日前の投票に行ったときに見ておりましたら、今、順次まだ工事をされていましてね。きれいに単車を置けるように1台1台きれいに整列されていましてね、立派な単車置き場、駐輪場が、今、名谷駅では建設途上なんですよ。ああいう形で、ここもそんなことは考えたことあられるのやろうか。それだけちょっとお聞

きしたい。

○浅貝道路計画課課長

はい、すみません。鷹取駅の自動二輪等、単車の駐輪場ということですが、現在鷹取駅のほう、125cc以下の自動二輪と原付については駐輪場のほうで受け入れておるんですけれども、その受け入れている台数が昨年度調査によると、今のところ2台が駐輪されております。

一方、同じく令和5年度も、その周辺の放置自転車や単車がどのくらいあるかという調査を見ると、1台だけ自動二輪があるということで、現在その周辺で使われ、駅に集中されている方は、単車では3台ということになっておりますので、現在の駐輪場のほうで受け入れ可能でございます。

以上でございます。

○大井委員

名谷駅の駐輪場は、もう20年も30年も前は有料だったんですよ。ずっと言い続けましてね。半分以上無料になりましてね。今、立派な単車置き場の今、整備されておるところは全部無料なんです。立派な駐輪場、単車置き場が、単車も今まではぐちゃぐちゃぐちゃと自転車のほうに紛れて置かれておったのが、きれいに線を引いていただいていますね。単車1台1台がきれいに整列できるような駐輪場が今、名谷駅では建設途中なんです。

ああいう形で、立派な駐輪場が無料でできる、単車にはできるのであれば、ここもそういうことは考えたことはないんですかね。まだ有料で、この前の事前の勉強会では100円とかおっしゃっておられましたけれども、無料にすべきじゃないですか。

○浅貝道路計画課課長

ご指摘のとおり、名谷駅の駐輪場については多くの部分を無料化してございます。市内の駐輪場、昭和62年から順次有料化という形で有料が始まっております、一方、利用状況の減少等々に合わせて、平成の16年頃から条件が整ったところについては無人、無料化というのを試しに試行という形で実施しておるところでございます。名谷もその対象の駅としてしまして、全てではないんですけれども、多くの部分を今、無料という形にしております。

この条件なんですけれども、条件、ちょっといくつか条件が試行しながら、私たちも色々考えながら動いておるんですけれども、鉄道の乗降客が一定少ないこととか、駐輪場の収容台数に十分な余裕があること、こういったことを大きな条件とします。

というのは、無料化するとかなりの台数が増えるというのは、私たちも分かっておまして、名谷なんかの場合では乗降客が一定多い中、試行という形で進めたんですけれども、なかなかその辺がやっぱりかなり増えて、色々課題もあったのかな。ただ、名谷はかなりの台数の駐輪場が備えられておまして、その辺については何とかクリアしているというところがございます。

ちなみに名谷では、市営の駐輪場は2,000台ほどもございますし、民間駐輪場等についても800台ほどもございますということで、何とか試行という枠の中で、無料化のほうを進んでおるところでございます。

一方、鷹取駅についてですと、JRの駅ということもございまして、やっぱり一定鉄道の利用者が多いということ、地形的な面からここを無料化すると近隣の駅から鉄道利用者が移ってきて、駐輪場がかなりの台数が増えるというのがちょっと想定、想像しております。

というのは、平成20年に須磨海浜公園ができたときも、逆に海浜公園のほうに鉄道利用者が多く移って、鷹取駅の駐輪場利用者が半分以下になったという事例もありますので、逆のことが起こるといふ可能性もございます。

すみません、ちょっと長くなるんですけど、もう1つ、一番大事な私ら思っているのは、こちらの駐輪場、地域の、地域活動の一環として、この駐輪場を運営しますかという公募をしまして、地域の団体である野田北部自治連合会のほうで運営・管理をしていただいていると。野田北部自治連合会はこの駅の駐輪問題を地域の課題として、みんなで解決したいという形で請け負っていただいております、実態、こちら地域の人材を駐輪場管理人として雇っていただいております、こういった人材の掘り起こしによる地域の活性化があったということも聞いておりますし、もしくは地域で一体となった管理をしていることで、要は顔の見える管理と、地域の役員の方が管理人をしているということで、違法駐輪が大きく減ったという傾向もございます。

こういったところも踏まえますと、現在のところ、私どもとしては鷹取駅駐輪場無料化ということは、現在のところは考えてはございません。

以上でございます。

○大井委員

結構、長い間お答えいただきましたけど、実は名谷駅はできた当時4,500台置けたんです。4,500台全部有料だったんです。全く使えていない。30年間埃まみれで、そのままほったらかしやった。

それをずっと、私、議員になって20年ですけど、ずっと言い続けて、半分ぐらいが無料になり、今は3分の2ぐらい無料になって、今まさに、また再整備で名谷駅周辺を色々イメージアップさせていただいている中で、駐輪場も今、すごくきれいな駐輪場で、単車も今までだったら、自転車と同じずらっと並んでいたのを1台1台、単車が置けるスペースで線を引いて、それで無料なんですよ。

先ほどのご答弁でありましたが、たくさん自転車が来て困るからというようなご答弁でしたけど、それは逆じゃないですか。たくさん来ていただけるのであれば、今あるこの駐輪場もちゃんと立派に整備して、無料で開放するべきじゃないですか。

○浅貝道路計画課課長

すみません。無料化については先ほども申しましたとおり、条件が整ったところについては、私どもも試行という形でチャレンジをしていっているところではございます。

一方、駐輪場の利用者が増えるというところのご質問あったかと思うんですけども、やっぱり一定以上、無料化にして一定以上増えますと、駅の一番近いところに集中するという傾向がございまして、名谷なんかもそうなんですけれども、駅の遠いところは比較的空いてしまって、一方、駅の近いところに乱雑に停められて、ワーストとあふれるような傾向もやっぱりございます。

やっぱりその辺りも、何とか私どももきれいに並べていこうという努力はしておるんですけども、やはりそういった課題というのは出てくるところはありますので、この鷹取駅の無料化については、慎重に判断すべきことかと考えてございます。

以上でございます。

○大井委員

もうちょっと言わせていただきますけれども、名谷駅の駐輪場は建設局のマスターだと思います。今回のここは都市局。都市局と建設局と全然考え方が違うというのも、まず1つ問題やと思いますし、名谷駅の周辺の駐輪場、以前は駐輪場以外にも不法駐輪をされる、単車置かれる場所があったんです。それは駅からちょっと外れたところ。建設局はそこを全部、駐輪場なり単車置き場にさせていただきまして、そこを無料で置けるように、そこまで改善していただいているんですよ、名谷駅は。

この辺、建設局と都市局と全然考え方が違うのはなぜなんでしょうか。

○大和都市計画課課長

今、建設局と都市局で考え方が違うというご指摘でございましたけれども、これが都市計画駐車場であるという点で、都市局が事務局を務める都市計画審議会に諮っているものでございますが、管理自体につきましては、都市局ではなく、建設局がやっております、連携して、現在、整備、活用に関して整理・検討しているというところでございます。

○大井委員

もうこれ最後にしときますけれども、私たち議員はいろんな土地とか、いろんな町のこういうのを見させていただきまして、例えば駐車場でも、私は野球をするんですけど、この野球でいろんな三木や三田や、いろんなところ行きますけど、大抵無料ですよ。神戸市ぐらいですよ、公園で車の駐車場、お金取っているの。

ましてや自転車なんて、単車なんて、お金を取っているとこってまずないんじゃないかなと思います。

この辺のところはよく考えていただいて、やっぱり市民に還元していただく意味でも有料化の流れじゃなくて無料化の流れで、これから整備していただくように、それだけ要望して終わります。

以上です。

○嘉名会長

はい、ありがとうございます。

ほかいかがでしょうか。よろしいですかね。

はい、それでは議案についてお諮りしたいと思います。第2号議案 神戸国際港都建設計画 駐車場の変更について、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)

○嘉名会長

はい。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。

続きまして第3号議案について説明を受けたいと思います。事務局、説明をお願いいたします。

○大和都市計画課長

第3号議案 神戸国際港都建設計画 生産緑地地区の変更について（八多58生産緑地地区ほか3地区） 神戸市決定です。

まず、生産緑地地区の都市計画上の位置づけをご説明します。前面スクリーンをご覧ください。

生産緑地地区は、市街化区域内にある都市農地を計画的に保全して、良好な都市環境を形成することを目的として指定するものです。

神戸市では1992年に、市街化の進展に伴い緑地が急速に減少する中、良好な生活環境を確保する上で、農地等の持つ緑地機能に着目して、残存する農地等の計画的な保全を行う必要があったため、市街化区域内農地を「宅地化する農地」と「保全する農地」に区分し、「保全する農地」を生産緑地地区として指定しました。

都市計画決定から30年経過する生産緑地地区については、農地等利害関係人の同意が得られたものを、特定生産緑地として指定することとしています。

「宅地化する農地」では2016年に農林水産省が定めた都市農業振興基本計画により都市農地が都市にあるべきものへと位置づけが転換されたことや、生産緑地法の改正、地権者の意向を踏まえ、神戸市では2018年度より随時、生産緑地地区の追加指定を行っております。

次に、生産緑地・特定生産緑地の税制優遇等についてご説明します。

生産緑地のうち、区分Aの生産緑地指定から30年経過していないものや、区分Bの特定生産緑地に指定されているものは、固定資産税の農地評価・農地課税や、相続税の納税猶予といった税制措置を受けることができる一方で、「建築物の新築等の行為制限」と「農地等としての管理義務」が課されます。

一方、生産緑地指定から30年経過しており、特定生産緑地に指定しない場合は、区分Cの生産緑地となり、従来の税制措置が受けられなくなります。すなわち、固定資産税が宅地並み評価・宅地並み課税となり、相続税の納税猶予を受けることができない一方で、いつでも買取り申出が可能となります。

次に、生産緑地地区の追加指定についてご説明します。追加指定の要件は、生産緑地法や市の条例に基づき主に3つあり、公害又は災害の防止、農林漁業と調和した都市環境の保全等、良好な生活環境の確保に相当な効用があり、かつ公共施設等の敷地の用に供する土地として適しているものであること、面積が300平方メートル以上の規模の一団のものの区域であること、用排水、その他の状況を勘案して農林漁業の継続が可能な条件を備えていると認められるものであることとなっております。

次に、生産緑地地区の削除について説明します。削除の要件は、生産緑地法に基づき主に2つあり、市に対する生産緑地の買取り申出後、3か月が経過し、農地としての管理義務や建築行為等の制限が解除された場合、生産緑地地区内において公共施設が設置された場合となっております。

なお、「1. 買取り申出」は、生産緑地の指定の告示の日から起算して30年を経過した場合や、農業の主たる従事者が死亡した場合、農業に従事することを不可能にさせる故障に至った場合に行うことができます。

このたび、農地所有者からの意向を踏まえ、良好な都市環境の形成に資する農地について、生産緑地地区を追加します。

また、農業の主たる従事者の死亡により、生産緑地法第10条第2項の規定に基づく買取りの申出があり、生産緑地法第14条に基づき行為の制限が解除された生産緑地地区について、適正な保全を図ることが困難となることから、生産緑地地区を変更するものです。

議案（計画書）の10ページをご覧ください。今回の生産緑地地区の変更及び追加の内容です。1が変更する2地区、2が追加する2地区です。

議案（計画書）の11ページをご覧ください。生産緑地地区の変更の概要をまとめており、この順にご説明いたします。

議案（計画図）の3ページをご覧ください。併せて前面スクリーンをご覧ください。図では、既決定の区域を灰色、今回削除する区域を黄色、追加する区域を赤色で表示しております。

まず、須磨55、56生産緑地地区です。生産緑地地区を追加します。

議案（計画図）の4ページをご覧ください。八多58生産緑地地区の変更です。生産緑地地区の区域を一部削除します。

議案（計画図）の5ページをご覧ください。伊川谷27生産緑地地区の変更です。生産緑地地区の区域を一部削除します。

議案（計画書）11ページ下段をご覧ください。

以上の変更により、神戸市全体の生産緑地地区は、変更前後対照表に記載のとおり、変更前の497地区、面積約98.59ヘクタールから、499地区、面積約98.58ヘクタールになります。

また、第3号議案について、2024年9月10日から9月24日まで縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

第3号議案についての説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○嘉名会長

ただいま事務局から説明がありましたけれども、ご質問がございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。よろしいですかね。

はい。それではご意見ないようでございますので、議案についてお諮りしたいと思いません。第3号議案 神戸国際港都建設計画 生産緑地地区の変更について、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)

○嘉名会長

はい、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。

5. 諮問事項

○嘉名会長

続きまして、諮問事項に移りたいと思います。

諮問事項について説明を受けたいと思います。事務局、説明をお願いいたします。

○大和都市計画課長

はい。諮問事項 特定生産緑地の指定について、ご説明いたします。

計画書の12ページをお開きください。本案件は、申出基準日が近く到来することとなる生産緑地のうち、特定生産緑地として指定するものについて、生産緑地法第10条の2、第3項の規定により、本審議会の意見を聴取するものです。

まず、特定生産緑地制度についてご説明します。前面スクリーンをご覧ください。

生産緑地は、都市計画決定から30年が経過する申出基準日以後、いつでも買取り申出をすることができるようになります。2017年に生産緑地法が改正され、申出基準日が近く到来することとなる生産緑地について、申出基準日より前に特定生産緑地として指定し、買取り申出が可能となる期日を10年延期する制度が創設されました。

特定生産緑地に指定された場合、指定期限は申出基準日から10年が経過する日となり、さらに繰り返し10年ごとに延長ができます。

特定生産緑地の税制については、区分Aの生産緑地が、区分Bの特定生産緑地に指定された場合、従来の生産緑地に措置されてきた税制が継続されます。すなわち、固定資産税の農地評価・農地課税や、相続税の納税猶予といった税制措置を受けることができる一方で、「建築物の新築等の行為制限」と「原則10年間の農地等としての管理義務」が課されます。

特定生産緑地に指定しない場合は、買取り申出をしない場合でも、区分Cの生産緑地となり、従来の税制措置が受けられなくなります。すなわち、固定資産税が宅地並み評価・宅地並み課税となり、相続税の納税猶予を受けることができない一方で、いつでも買取り申出が可能となります。

次に、特定生産緑地の指定手続きについてご説明します。

当初指定から30年を経過する申出基準日が近く到来する生産緑地を特定生産緑地として指定するには、申出基準日より前に、農地等利害関係人の同意取得及び都市計画審議会の意見聴取の両方が必要となります。

1994年に当初指定を受けた生産緑地について、2023年度に意向調査を行い、農地等利害関係人の同意が得られたことから、特定生産緑地に指定するに当たり、本審議会の意見を聴取するものです。

なお、特定生産緑地は生産緑地法に基づく制度であり、都市計画法に基づいて都市計画決定をするものではありません。

計画書、14ページをご覧ください。併せて前面スクリーンをご覧ください。

今回の特定生産緑地指定の一覧表です。生産緑地地区名称、位置、特定生産緑地指定面積、当初指定日、申出基準日を記載しております。

このたび、1994年に当初指定を受けた全ての生産緑地について、農地等利害関係人の同意が得られたため、北別府31、32、33の3地区、計約0.53ヘクタールを特定生産緑地に指定します。

計画図の6ページをご覧ください。併せて前面スクリーンをご覧ください。

今回の「特定生産緑地指定図」です。図では、既決定の生産緑地地区の区域を緑色の枠線で、特定生産緑地既指定区域を黄緑色、今回特定生産緑地に指定する区域を赤色で表示しております。

なお、塗りつぶしが無い生産緑地地区には、既に申出基準日を迎えた生産緑地のうち特定生産緑地に指定しなかったもの及び1995年以後に指定を受け、2025年以後に申出基準日を迎える生産緑地が含まれます。

説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○嘉名会長

ただいま事務局から説明がありましたけれども、ご質問がございましたらお願いしたいと思います。

○山下委員

ご説明ありがとうございます。

すみません。素朴な質問、教えてください。

今、都市における空地の価値というのが、非常に見直されている時代かなと感じているんですけども、何かこちらに入っている地名は割と自然が思い浮かぶようなエリアでして、中心市街地における、この素晴らしい生産緑地地区とは、市街地区域内にある都市農地を計画的に保全し、良好な都市関係を形成することを目的にということですので、その辺りのお考え等ありましたら、教えていただければという、お願いいたします。

○大和都市計画課長

はい。ご指摘のとおり、都市における緑地の価値というのが近年見直されてきて、さらに重要性が高まっているということ、非常に認識しているところでして、もちろん、今回議案でお示ししているところに限らず、その都市内、神戸市内にある生産緑地というのは非常に都市において重要なものかなと考えておりますので、神戸市としては追加で指定の申し出があるものは、推進していきたいと考えておりますし、今ある生産緑地についても、適切に維持管理がなされつつ、より積極的に活用されるような様々な支援というものはやっていきたいと考えてございます。

○山下委員

はい、ありがとうございます。

○嘉名会長

ほか、いかがでしょうか

○星野委員

ただいま、様々な支援とおっしゃられたんで、やや具体的に、もう少しご説明いただけたらと思うんですけども。

○大和都市計画課長

生産緑地の活用につきましては、まちなか農園開設支援事業という補助事業も実は持っております、生産緑地を活用して、例えば体験農園ですとか、もしくは実際に生産緑地をやられる上で、こういった農業に従事するための機械が必要である場合、そういったものに対して支援をするという制度も行っております、今年度も何件か活用意向ございまして、かなり有効に使われているというところでございます。こういったものを、引き続き講じていながら、しっかりと都市の中における緑の価値というものを、推進していくということをやってまいりたいと考えてございます。

○星野委員

どうもありがとうございます。

それで、やはり生産緑地というのも都市のインフラの一部であるという、そういうふうな位置づけを明確に出していただいて、今おっしゃったような積極的な農業の支援策も併

せて取っていただきたいなと思っております。

農家自身、高齢化であったり、担い手の減少、農地におきましても同様でございまして、なかなか高度な緑地機能を発揮するような農地の使い方というのが難しくなっている状況でもありますので、是非ともそこら辺、農政部局とのタイアップの下で、都市農業の振興といったものも支援していただけたらと考えております。よろしくお願いたします。

以上です。

○嘉名会長

はい、ありがとうございます。

これ、私からも確認なんですけど、今、特定生産緑地の諮問なんですけど、これ、生産緑地と特定生産緑地、同様の支援策されていらっしゃるという理解でいいですかね。

○大和都市計画課長

特定生産緑地については、生産緑地でございますので、同様に先ほど申し上げた支援制度については活用できるものでございます。

○嘉名会長

はい、分かりました。ありがとうございます。

ほか、よろしいでしょうか。

はい、それでは諮問事項についてお諮りしたいと思います。

諮問事項 特定生産緑地の指定について、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)

○嘉名会長

はい、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。

6. 報告事項

○嘉名会長

続きまして、報告事項について説明を受けたいと思います。事務局説明をお願いいたします。

○大和都市計画課長

神戸市都市計画マスタープランの改定について、ご報告いたします。

前回の都市計画審議会でご説明したとおり、「神戸市都市計画マスタープラン」は、「神戸市総合基本計画」の部門別計画として、平成23年（2011）3月に策定しており、目標年次を令和7年（2025年）としています。

現在、企画調整局を中心に、次期「総合基本計画」の検討が進められていますが、その

進捗状況等を踏まえ、「都市計画マスタープラン」についても改定の検討を進めています。

前面スクリーンをご覧ください。本日の説明の流れです。

表示の項目に従い、「都市計画マスタープランの振り返り（総括）」、「新たな計画の策定の方向性」、「関連する計画の統合」、「今後のスケジュール」についてご説明いたします。

それでは、1. 現在の都市計画マスタープランの振り返り（総括）についてです。

前回の都市計画審議会では、現在の都市計画マスタープランに位置づけた4つのめざす都市空間の実現に向け、7つの求められる視点から、どのような取組を実施してきたかを振り返りました。

前回、委員より、「現行の都市計画マスタープランで記載されていた神戸の都市空間の課題について整理すべき」とのご意見があったことから、今回は、現在の都市計画マスタープラン第2章第1節「神戸の都市空間の現状と課題」を基に、取組状況や今後の方向性についてご説明します。

平成23年の策定当時、「神戸の都市空間の現状と課題」は、①都心部での社会情勢の変化に伴う土地利用転換への対応や歩行者の回遊性向上、②臨海部での工場移転跡地の土地利用、③広域幹線道路ネットワークにおけるミッシングリンクの整備や交通手段の適切な役割分担を踏まえた、より効率的な交通体系の構築、④密集市街地の改善、⑤ニュータウンの活性化、⑥景観の向上、⑦都市内緑地の保全、⑧良好な農村環境の維持や、農村集落の活性化、⑨六甲山の緑の継承と適切な管理、⑩新たなまちづくり人材の育成、として整理しています。

これらに対する取組状況と今後の方向性についてです。

①都心部での社会経済情勢の変化に伴う土地利用転換への対応や、歩行者の回遊性向上に対しては、一部エリアにおける住宅等の制限による商業・業務機能の集積や、居心地がよく歩きたくなる歩行者空間や、広場の整備による歩行者の回遊性向上を図りました。

また、神戸空港の国際化・機能強化の方向性が明らかとなったことで、都心部の重要性がさらに高まっています。

今後の方向性としては、土地利用の状況を注視しつつ、適切に制度を運用していくことや歩行者の回遊性向上の取組を推進するなど、継続的に取組を実施していくほか、都心部における国際競争力の強化をさらに推進していく必要があると考えています。

②臨海部での工場移転跡地の土地利用に対しては、工業系用途地域の中で、土地利用転換により住宅地化が進んだ地区について、用途混在による居住環境の悪化を防ぐため、より制限の厳しい住居系用途地域に変更しました。

今後の方向性としては、新たな計画では特筆する課題としては扱いませんが、今後、同様の事態が発生する可能性がある場合には、状況に応じて必要な都市計画の変更を行います。

③広域幹線道路ネットワークにおける未開通区間の整備や、交通手段の適切な役割分担を踏まえた、より効率的な交通体系の構築に対しては、未開通区間の順次整備による道路ネットワークの機能強化や、総合交通計画の策定、地域コミュニティ交通の導入等を行いました。

一方で、今後予測される人口減少のさらなる進行は、公共交通の持続可能性に影響を及ぼすものと懸念されます。

今後の方向性としては、広域幹線道路ネットワークの形成に向け、ミッシングリンクの解消を図るなど、継続的に取組を実施していくほか、人口減少に対する持続可能な公共交通の実現に向け、これまで以上に重要なものとして取組を推進していく必要があると考えています。

④密集市街地の改善に対しては、老朽木造住宅の除却などによる不燃化の促進やまちなか防災空地事業などによる「燃え広がりにくいまち」の取組を実施しました。

今後の方向性としては、密集市街地における防災性・住環境の向上は引き続き重要な課題であり、密集市街地の再生に向け、継続的に取組を実施していく必要があると考えています。

⑤ニュータウンの活性化に対しては、多様な建替えの促進や、駅周辺のリノベーションなどの取組を着実に実施しました。一方で、今後予測される人口減少のさらなる進行は、ニュータウン等郊外住宅地の活性化に影響を及ぼすと懸念されます。

今後の方向性としては、人口減少に対する郊外住宅地におけるまちの活力維持・強化に向け、これまで以上に重要なものとして、取組を推進していく必要があると考えています。

⑥低層住宅地での高層マンションの立地や、まちなみに不調和な屋外広告物に対する景観の向上に対しては、高度地区の種類追加や絶対高さ制限を設定したほか、景観形成市民団体等の自主ルール運用による屋外広告物の形態やデザインの誘導を図りました。

今後の方向性としては、新たな計画では特筆する課題として扱いませんが、引き続き適切に制度を運用し、景観の保全、向上の取組を行います。

⑦都市内緑地の保全に対しては、歴史的な樹木や民有地の緑地・社寺林等を認定することで、都市環境の良好な形成を図る取組を進めました。

一方で、近年まちづくり分野において、GXや気候変動対策をはじめ、都市内緑地の持つ様々な機能の重要性が高まっています。

今後の方向性としては、都市の緑を取り巻く社会情勢の変化を踏まえ、都市全体の緑の保全に継続的に取組を実施していくとともに、都市内緑地の質と量の確保に向け、戦略的な取組を推進していく必要があると考えています。

⑧良好な農村環境の維持や、農村集落の活性化に対しては、市街化調整区域の開発許可基準の制度改正の実施、農業の担い手確保等の課題解決、農村集落の活性化の取組を着実に推進しました。

今後の方向性としては、良好な農村環境の維持や、農村集落の活性化は、引き続き重要な課題であり、継続的に取組を実施していく必要があると考えています。

⑨六甲山の緑の継承と適切な管理に対しては、「特別緑地保全地区」や「防砂の施設」の指定の実施、六甲山・摩耶山における土地利用規制の緩和の実施、私有林の整備や木材活用等の取組を着実に推進しました。

今後の方向性としては、六甲山の緑の継承と適切な管理は引き続き重要な課題であり、継続的に取組を実施していく必要があると考えています。

⑩新たなまちづくり人材の育成に対しては、住民主体によるまちづくり活動を活性化させるため、地域の人材育成の取組を着実に推進しました。

一方で、近年、公共空間活用やエリアマネジメントの自立性・持続可能性等を確保する上で、民間事業者等、多様な主体が連携したまちづくりの必要性が高まっています。

今後の方向性としては、住民主体のまちづくり活動に対する支援など、継続的に取組を実施するとともに、さらに取組を発展させ、多様な主体が連携・連動したまちづくりを推進していくことが必要と考えています。

以上、7から16ページの現状と課題に対する整理内容を踏まえ、17ページでは今後の方向性について、新たな計画における位置づけとして3つに分類しています。

1つ目は、工場移転跡地における用途地域の変更や低層住宅地等における高度地区の変更等による景観の保全、向上など、現在の都市計画マスタープランに基づく取組を講じた後、現在は、安定的に運用する段階にあるものです。

2つめは、ミッシングリンクの解消や密集市街地の再生等、「都市空間の質」のさらなる向上を図るため、引き続き重要な課題として、継続的に取組を実施するものです。

3つめは、「空港国際化」や「人口減少、少子高齢化のさらなる進行」等、変化・顕在化した課題に対して、現代的な価値観等も踏まえ、より強力に取組を推進するものです。

これらのうち、「継続的に取組を実施するもの」、「より強力に取組を推進するもの」については、新たな計画に引き継ぐ要素としたいと考えています。

続いて「2. 新たな計画の策定の方向性」についてです。前回の都市計画審議会では、計画の改定に当たり、アップデートすべき視点や、新たに必要な要素について、委員の皆様方からご意見を頂戴しました。

20、21ページに、いただいたご意見を、現在の都市計画マスタープランの視点ごとにまとめています。

暮らしやすさとしては、持続可能な公共交通のあり方、災害への備えとしてのインフラ整備などについて、まちの活力としては都心部での住機能のあり方、将来的な需要を踏まえた産業用地の創出などについて、環境との共生としては地球温暖化の抑制、暑熱対策の必要性などについて、まちのデザインとしては公共施設・公共空間のユニバーサルデザインなどについて、ご意見をいただきました。

次ページとなります。

⑤戦略性としては、坂を活かしたまちづくり、既存エリアの魅力の再発信や、交通環境の整備などについて、⑥柔軟性としては、目標年次に関するものや、AIやソーシャルロボット等新技術の活用などについて、協働と参画としては、わがまち空間のような地域独自の視点の継承、地域福祉センターの活用などについてご意見をいただきました。

また、7つの視点とは異なる観点で、計画策定のスタンスについても、制度等の枠組みにとらわれず、理想像を示すことや、簡素化の中で目指すべき方針と柱建てをしっかりとすることなどのご意見をいただきました。

22ページからは、前回の都市計画審議会後に実施した有識者ヒアリングについてまとめています。ヒアリングは、都市計画分野の学識経験者に加え、環境、IT、物流等、多様な分野の有識者を対象に実施し、専門分野から見た神戸の強み・弱み、専門分野における現在のトレンドや将来予測、今後の神戸の都市づくり・まちづくりに期待することなどに関して、広くご意見を伺いました。

ヒアリングの結果については、主旨が同様のものをまとめた上で、「神戸の特性」と「まちづくりの方向性」という2つの観点で整理しています。

記載内容の一部をご紹介しますと、「神戸の特性」に関しては、現在行っている三宮再整備など公共投資しただけ、成果（リターン）があるのではないかと、身近に自然を感じられる住宅都市としての側面は魅力、神戸のニュータウンは産業団地と隣接する独特の構造になっており、ポテンシャルがある、いいストックの住宅やまちが残っているなどの意見や、プレイヤーが多く、まちづくりを面白がる機運がある、神戸の「デザイン都市」「クリエイティブ」は強み、歴史的に住民参加型のまちづくりでは全国をリードしているといった意見をいただきました。

「まちづくりの方向性」については、神戸だけで完結するのではなく、魅力ある都市が豊かな都市圏を形成し、その中で神戸が存在感を示すこと、人口減少社会では人に焦点を当て、地域が豊かになることを目指してはどうか、神戸の計画には「安全」は絶対に外せない、「多様性」や「包摂性」がこれからのキーワード、まちづくりに関わるそれぞれの主体の役割分担を明示することが大事、これからは持続可能・保全だけではなく再生するという観点が大事、リジェネラティブ（再生）・マルチスピーシーズが今後のトレンドワードになる、「20分ネイバーフッド」や「15分都市圏」と呼ばれているようなものを神戸でも都市像として表現できるとよい、などの意見や、つくったものをどう発信するかが重要、現代は予測不能だからアジャイルな計画であるべきといったご意見をいただきました。

17ページで行った整理や、都市計画審議会、ヒアリングでいただいた意見を踏まえ、現計画から引き継ぐ要素や、新たに必要な要素を、新たな計画で取り組むべき課題としてまとめています。

17ページでの説明の繰り返しとはなりますが、現在の都市計画マスタープランで掲げた

課題のうち、ミッシングリンクの解消や密集市街地の再生等については、「都市空間の質」のさらなる向上を図るため、引き続き重要な課題として継続的に取組を実施していきます。

また、「人口減少、少子高齢化の更なる進行」や「空港国際化」等、変化・顕在化した課題に対しては、より強力に取組を推進していきます。

さらに、神戸版の日常生活圏（ネイバーフッド）のあり方、まちづくりの考え方のアップデート、時代に応じたデザイン都市の推進など、都市計画審議会やヒアリングで示唆された、より現代的な課題についても、新たな要素として取組を講じていきます。

今後、これらの課題を念頭に、新たな計画の内容を検討していきたいと考えています。

また、いただいたご意見等も踏まえ、新たな計画の表現・構成の方向性については、次の①から③の考え方を基に検討していきたいと考えています。

①市民等が興味を抱く計画とするため、どのような「まち」を目指すか、分かりやすく、共感しやすい表現にしていきます。

②時代の要請に機動的で柔軟に対応するため、「ビジョン編」と「アクション編」で構成し、「アクション編」は随時更新を行います。

③これまでの取組を将来につなげていくため、現在の都市計画マスタープランの「都市計画の方針」を継承・発展させていきます。

①に関して、「めざすまちの姿」の表現方法については、29から30ページで他都市の事例としてお示ししていますように、市民目線でどのような活動や暮らしの実現につながるのか、イメージできるものとしたというふうに考えています。

続いて、②③に関して、新たな計画の構成については、目的やめざすまちの姿、都市計画の方針など、軸となる考え方を記載した「ビジョン編」、現状・課題、基礎的なデータや具体的な取組等、状況に応じて更新すべき内容を含むものを記載した「アクション編」の二部で構成することを考えています。

また、これまでの取組を将来につなげていくため、現在の「都市計画の方針」を継承しつつ、時代に合わせたアップデートを行うことで、着実な取組の推進と、都市空間の質のさらなる向上を図ります。

続いて、3. 関連する計画の統合についてです。

まず初めに、関連する各計画の位置づけです。都市計画マスタープランは、都市計画法において「都市計画区域マスタープラン」に即するものとされています。

また、都市計画マスタープランに紐づく計画として、都市再生特別措置法に基づく「都市空間向上計画」、神戸市任意の計画である「スマート都市づくり計画」があります。さらに、都市計画マスタープランは「神戸市総合基本計画」の部門別計画として連携・相互補完の関係にあるとともに、同様に総合基本計画の部門別計画である「総合交通計画」とも連携・整合の関係にあります。

参考に、各計画の法令等による位置づけについても、表形式で整理していますので、適宜ご参照ください。

この度の都市計画マスタープランの改定に当たっては、こちら赤枠で囲む、関連する計画を集約・簡素化し、都市づくりに関する新たな計画として作成します。

各計画の統合の方向性としては、「都市計画区域マスタープラン」は、「めざすまちの姿」や「都市計画の方針」として統合します。

「都市空間向上計画」は、現在の計画内容を踏襲して統合しつつ、法改正で追加された「防災指針」を追記します。

また、「スマート都市づくり計画」は、都市計画の方針「環境共生」の項目として統合します。

「総合交通計画」は、都市計画の方針「都市交通」の項目として統合します。

最後に、4. 今後のスケジュールについてご説明します。前回お示しした内容から、大きな変更はありませんが、今後、改定の検討を進め、計画素案の作成に取り組んでいきます。計画素案に関しては、今年度末の都市計画審議会にて委員の皆様にご意見いただくことを考えています。

その後、市民意見募集を踏まえ、令和7年度末の策定に向けて、複数回、本審議会への報告を行い、その都度委員の皆様からご意見をいただきながら、新たな計画の案をつくっていきたいと考えています。

説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○嘉名会長

ただいま事務局から説明がありました。これについて委員の皆様からご意見、ご質問いただきたいと思いますと思いますが、本日は山下委員から、スライドご投影の上、意見を述べられたというご希望をいただいております。まずは山下委員のご意見をお聞きできればと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

○山下委員

すみません、ありがとうございます、貴重なお時間いただきまして。よろしくお願いいたします。

私、神戸に移住者でして、まだまだ神戸のことを勉強中になんですが、僭越ながらプレゼンさせていただきます。

先ほどの名谷駅をはじめ、非常に今、駅前が大きく変わっているという実感がございまして、先日私も、新しく整備された長田駅のほう、居場所づくりをされていて見に行ってきたんですけども、非常にその成果が出ていまして、多様な方々がいらっしゃっていました。ベビーカーの方、双子ちゃんのベビーカーの方、車椅子の方、自転車には乗れるけどほとんど歩けないおじいちゃんとか、本当に多様な方がいらして、でも一方で、先ほどもおっしゃられたように、せっかく広くなったのに違法駐輪があって、そのせめぎ合

いをされているような様を見てまいりました。

そういった中で、三宮だけでなく、多様な駅が今、変わっている中で、皆様とますますいろんなディスカッションができたらということで、話題提供させていただきます。

まず、皆さんご承知かと思いますが、神戸シティホリデイズというものが、今度12月7日・8日に開催できます。本当に素晴らしいのは、阪急さんと大丸さんが手を組んでまちを盛り上げようとしております。

そのときに改めて気づきましたのは、要するに屋内空間しかないファッションというのは見せることがあんまりできない、屋外空間というのが本当に重要ですし、だからこそ神戸市は今、ファッションのまちとしてストリート、道路空間、本当日本一活用されている、チャレンジをされているまちなんじゃないかなと感じております。

皆さんご承知のとおり、神戸市はファッション都市宣言を1973年にしていると。ファッションの語源を改めて調べてみましたら、創造または行動、準備することであると書いてありました。今、まさにそんな時期なんじゃないかなと思っております。

さらには、本当に沢山の顔がありまして、もちろん港湾の夜景は本当に素晴らしく、今、またデートスポットとして盛り上がりを見せておりますが、居留地エリアもありますし、すごく魅力的な商店街も多くて。私が特に好きなのは、お豆腐屋さんが生き生きしている商店街というのは、実はほかのまちでは今ほとんどございませんで、そんなお豆腐屋さんが生き生きしている商店街がたくさんあるのも素晴らしいことですし、北区の茅葺屋根は日本一ということも聞いております。

イノベーションというのは、新しく生み出すことではなくて新しい結びつきだそうなんです。ということは、いろんな方が一緒にいられる居場所がまずは必要だということであり、いろんな方にとってアクセス性が一番いい駅前空間を、今、活用に振り切っていらっしゃる神戸市さんは、本当にこれからますます楽しみだなど、住民としても感じております。

また、皆様ご承知のとおり、本当にチャレンジをしてこられた先人のまちでして、ポータライナーは無人運転ももちろんですけども、よくよく考えてみますと、陸地と水上を移動しますよね。あんな交通は当時ほとんどなかったと思いますので、実は様々なチャレンジが陰にあったんじゃないかなと想像してございますし、アーケードもたくさん残っているだけでなく、初めて設置されたのも元町と聞いております。

さらに申しますと、ご承知のとおりリノベーション神戸と銘打って、今、本当にたくさん駅の駅前、開発進んでおります。人の居場所として、人に優しい空間として、また世界の潮流といたしましては、パリを初めとして15分都市というふうに言われておまして、15分圏内で本当に豊かに生きているような地域づくりというものが求められています。

そんな中、ここから新しい話題提供させていただきたいんですが、遅い、ゆっくりということが、非常に今、着目されておまして、ただ移動が遅いということだけではなくて、遅いことによっていろんな気づきがあったり、他者にも優しくなれたり、実は環境負荷も

削減できるということで非常に注目されています。

そういった中で、東京大学の中村文彦先生が「余韻都市」という素晴らしい本を書いていらっしゃるんですけども、この中で執筆されていたり、また中村文彦先生のお弟子さんである三浦先生と岡田先生のプレゼンテーションを先日聞いてまいりまして、少しご紹介させていただきたいと思います。

こちら三浦先生の資料ですが、まさにスローストリート、これまで車メインの、もうとにかく早くスピーディーにということはもちろんなんですけど、そういった車のための道路はしっかり維持しながら、それ以外のところをどう人の居場所として取り戻していくかということが、世界の潮流になっています。

それは何のためかと言いますと、多様性をやっぱり花開かせていくと、多様であることは先ほど申しましたとおり、イノベーションが起きやすくなりますので、イノベーションのためには多様性が不可欠なわけですね。そのためには人中心の空間をつくっていくことが重要であると言われていています。

さらに申しますと、オーストリアのほうでは、80年代から優しさのモビリティ政策というものが進んでいるそうです。1900年代に叫ばれてきた、とにかくスピード、速く、スピーディーにということではなくて、2000年代からゆっくりと過ごせる生活の豊かさについて着目してこられたそうです。

その理由は実は非常に明快でして、グラーツは京都のような盆地で、車が、通過交通がたくさんたくさん集まってしまったときに、非常に大気汚染が激しかったということだそうです。非常に分かりやすいなというところで。そのときに中心市街地においては時速30キロ以下で、実はゆっくりであるほうがクオリティーは上がるんですよというメッセージをされたそうです。

我が先に急がないことの豊かさをメッセージし続けた結果、当時は賛同がなかなか得られなかったんですが、10年で51%の賛同を得るところまで来ていると。

さらに申しますと、実はドライバーの皆さんも、30キロ以下になったほうがよかったです。要するに、通過の移動時間そのものは何と4秒しか変わらなかったそうです。それよりもずっとゆっくりで、いろいろなものを眺めながら、楽しみながら、おしゃべりもしながら移動したほうがよくて、赤信号、青信号とか忙しいと、発進して止まって、発進して止まってという、そういう慌ただしい移動よりもずっと低速で停まらずに通過できるってことのほうがよかったです。それによって、いろいろなまちの気づきがあったり、環境負荷も削減できたりという効果があったそうです。

それぐらい、中心市街地においては、人の居場所として優先すべきところは低速、スローということの価値がうたえるんじゃないかというお話でした。

もう1つ、岡田先生のプレゼンテーションで、アートと都市と公共空間というページを作っているんですけども、その中で神戸市も取り上げられています。

さらに申しますと、先ほど申しましたとおり、道路活用日本一なんじゃないかと、詳しく調べていないんですけど、多分そうだと思います。その中でさらに申しますと、道路活用することが、車の道路から人の道路に取り戻すことこそが、他都市にとっても非常に見習いたい事例になりますので、神戸はますますトップランナーになるんじゃないかなと感じております。

こういった整理をしてくださっているんですが、さらに特徴を申し上げますと、非常にデザイン都市としても有名な神戸ですけれども、デザイン都市というのはグラフィックという意味だけではなくて、課題解決を非常にいろんな方法でやっていらっしゃいます。

さらに広報戦略によって、この市民の期待感、愛着なんかを、道路を居場所に取り戻しつつ、こういった機運も醸成されています。

そういったところで、色々歴史的背景から紐解いてくださったんですけども、この今造っている駅前各々の広場、居場所、プレイスの連携、仕組みや体制に対して、イノベーションをまさに起こす時期なのかなと感じております。

具体的に申し上げますと、フィジカルなメディアとして、身体性を伴うメディアとして、まさにつくっていくことが大事なんじゃないかなと感じておりました、身体性というのは、今、本当に変化が激しい時期ですけれども、身体に関わることだけは変化しないんじゃないかとまで言われておりました、このメディアの情報というのは、いくらビッグデータが集まっても、実はあんまり大した知恵にはならないという結論も出てきておりました、この身体性というものがますます非常に注目されています。

そういった中で、身体性を伴ったリアル空間における広告形態というものは多様にあるわけですけれども、特にグラフィックなどは神戸市さん、既に先進都市ですが、一方海外では、これは極端な事例ですけれども、ニューヨークでは本当にオーバーなグラフィックの、サイネージの広告を推奨されておまして、これ以上大きくとか、これ以上長くみたいなオーバーなサイネージを活用しています。

特に、特徴は深夜の27時57分から24時までの3分間だけは、一帯のアート作品を見せつけると。そうすることによって、宿泊客もナイトタイムカルチャーも、エコノミーを呼び覚ますようなことをやっております。

これは本当に大都市の、神戸で言ったら三宮なんかができたら素晴らしいんじゃないかなとは思っておりますが、一方で、伊川谷、名谷を初めとした地下鉄空間の駅前も、まさに駅前空間をエリアブランディングの起点として、色々活用していくために、この後、皆様と何かしらのご議論させていただければなと思っております。

最後に申し上げたいのは、まさにファッションというのは創造であるということで、語源であるということ調べてきたんですけども、まさに新しいファッションを神戸のまちから皆様とともに生み出していけたらということで、僭越ながらプレゼンさせていただきました。

はい、ありがとうございます。

○嘉名会長

はい、山下委員、ありがとうございました。

私もちょっと今まで、こういう事例があったのかよく分からないんですけど、委員の方がプレゼンされるという都市計画審議会を、私もなかなか経験がないので、大変面白いプレゼンでした。ありがとうございました。

はい。それでは委員の皆様、ご意見、ご質問ございましたらお願いしたいと思います。

事務局の説明内容でも結構ですし、あと山下委員のご説明についても、どちらでも結構です。はい、いかがでしょうか。

ちょっと、先に手を挙げていただいていたのが、松本委員ですかね。

○松本委員

先ほどのプレゼン、どうもありがとうございました。改めて神戸を、長年住んでいる者として感じさせていただきました。ありがとうございました。

事務局のご説明の中の③番の、人口減少に対する持続可能な公共交通の実現に向けてというところなんですけれども、これを課題への取組みと、あと課題に対して講じた取組みと今後の方向性、これをちょっと読んでみますと、どうしても今後人口減少に向かって、今、もう実際やっているそのコミュニティ交通というのが、市バスとかをしっかりと守っていくというんじゃなくて、路線型のデマンド型の乗合タクシー、これ「しおかぜ」のほうですが、とか、あるいはライドシェアの導入という方向になっていくんじゃないかなと、この文章を見ててちょっと危惧するんですね。

デマンド型の、今「しおかぜ」にいたしましても、市バスよりも高い金額になっていきますので、そうじゃなくて、やはりここはしっかりと人口減少させない、郊外の人たちをしっかりと守っていくという点では、地域内の住民の移動手段をどう守っていくかという、いわゆる公共交通の果たす役割、それを、そのことをしっかりと支えることが、地域経済を支えていくことにもつながっていくという方向を、もう少しこの中に私は入れるべきじゃないかなと。このままいけば人口減少で、民間のほうにどんどん、神戸市がわずかな補助金を出して進めていくという方向しか見えないので、神戸市が守るといって、地域の足を支えるという観点を入れていただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

○大利都市計画課長

はい。地域公共交通のあり方として、ご質問いただいたかと思います。

記載内容につきましては、これから検討していくというところですので、その中で、当然先ほどのプレゼンでのご紹介の中でも、駅前がまず中心としてといったご発言もございましたが、駅と駅から離れたエリアについても、どちらも非常に重要なエリアだというのは神戸市としても考えてございますので、そういった駅も、駅から離れたところも含めて、しっかりとまちの維持活性化を図っていくということは、掲げていくべきものかなと考え

てございます。

○嘉名会長

松本委員、いいですか。はい、では小池委員。関連してということなので。

○小池委員

すみません。先ほどパリの15分都市とか、山下さんの発表とか、色々我々、すごいなと思って取り入れていくんですよね。それは非常にいいことなんですけども、そこでは民間とのやり取りというのが非常に重要で、それが日本では非常に遅れているということがあります。

一方で、パリとかイギリスとか、こういった政府は、もっと上の方針できっちり決めていることが実はあって、それはなかなか輸入されないんですね。それが先ほどの質問とよく似ていて、例えばイギリスであれば、アクセシビリティ。アクセシビリティというのは、我々、何か駅に行きやすさとか思うんですけど、住民全ての人が医療施設にどれぐらいで行けるかのレベルをチェックして、最低の人を上げるんですね。ここが重要です。最低の人を上げるということが重要で、今、我々のこの議論は、いっぱいいる人をよくしようと思っていますよね。違います、最低のものを上げると。

それは全然違って、逆にいうとこれはマーケットではできないんですね。行政がやらないとできないんです。これもよく言われるアクセシビリティに加えて、イギリスではアフォーダビリティ、これも非常に重要な概念で、日本語に訳すと、料金の受入れやすさです。だからさっきの料金の問題、駐車場もそうですよね。最低限でいっぱい払わなきゃいけない人を、何とかレベルを上げましょうという議論なんです。都市部を下げようじゃないんですね。

この最低限にケアできるのは、実は社会の中で行政だけなんですね。もちろん、これは34ページに書いてある総合交通計画でやることでしょうけど、都市計画の配置の将来プランと併せて、この辺りを考えていかなきゃいけないんですよね。

そこで、今ある駅とか、今人がいるところだけじゃなくて、今どんな人が、どういうふうに困っているか、その最低限を誰かが発言して、これをどう我慢してもらうかとか、どう上げるか我慢してもらうかの議論をできるようなマスタープランにしておかないと、やっぱり人がいっぱいいるところだけ良くなるということになっては困るんですね。

その上で、都心部の良さというのも、もちろん必要なんですけど、この辺りがちょっと抜けているかなと思ったんで、補足で意見を言わせていただきました。

以上です。

○大井委員

先ほどの山下委員のお話、色々参考になりました。

実は、私たち議会でも、未来都市創造に関する特別委員会というのがありまして、そこでは僕、副委員長をしているんですけど、今までの委員会というのは、当局から説明を受

けてそれを質問すると、そういうやり方だったのが、この特別委員会はみんなで議論して、今回は子育て世帯の皆さんが、いかに神戸に住んでいただけるかみたいな話をやっておるんで、この審議会もそういう形でやるというのはすごくいいのかなと思います。

その中で1つ、スロー、ゆっくり、余韻都市、神戸っておっしゃられましたよね。実はこんな話がありましてね。神戸市営地下鉄の三宮・県庁前駅のエスカレーター、止まって、立ち止まっていこうというんですが、三宮と県庁前駅のエスカレーターは、片一方空けて、今日も僕、電車乗ってきましたけど、もうドドドドドドッと来るんですよ。

私がおる須磨区、板宿駅はちゃんと立ち止まっていかれるんですけども、交通局と何度も議論させていただいて、だけどこれ、このテーマは日本エレベーター協会が全国に波及して、止まるというポスターとかを掲げておられて、いろんなどこ見るたびに、新しいところ行くと、もうエスカレーター2列じゃなくて1人用みたいな、そういうエスカレーターにどんどん今、変わってきているなど。阪急のあの辺のエスカレーターもそんな感じのところがあったりして、そういう意味でいくと、神戸というのはゆっくりというのが、なかなか。山下委員は、この辺のところってどんなふうに見ておられるんですかね。

○山下委員

ありがとうございます。

私も三宮のエスカレーターよく使っていて、自分も歩いて登ってしまうことがあるので、ちょっとあれなんですけれども、1つ希望といたしましては、移動しているときは先を急がれてるかもしれませんが、結構センター街なんかを見ていると、実は歩く速度は相当ゆっくりというのが、私のいろんな他都市を見ている感想です。あともう1つは今、本当にイヤホンをしている方がほとんどの社会の中で、三宮を見ているとイヤホンをされてる方がほとんどいらないというのも、私は神戸の素晴らしいところだなと思っておりまして、要するに他者に対してちゃんと開いていらっしゃる方が多くて、だからこそ気づいて親切にさせていただけることも多いですし、色々なグリーンスローモビリティ的な実証実験もされているんですが、そういうことに対しても、ちゃんと開いているからこそ、警察の方も許可をしてくださって、実は日本一実証実験も結構スムーズに進んでいるまちでもありますので。エスカレーターに対してはおっしゃるとおりで、私も歩いて上がっていたことがあるので反省していますが、ゆっくりという価値観は神戸の方は持っていらっしゃる、私は感じております。

あともう1つ、駅前空間につきましては、駅前空間だけを良しとしたいという意味ではなくて、やっぱり人間、出かけるためには期待感の持てる場所を持っていないと、なかなか出かけられなくなってしまうんですね。

朝、起きたときに、今日、用は無いから起きる必要がないと思われる高齢者の方が、本当に増えていると聞いておりまして、そのときにアクセス性のいい、もちろん先ほど皆さんがおっしゃられたように、ちゃんと移動性を保持しながら、でも移動性だけでは出かけ

られないので、出かけた場所をどう近所にしっかり守っていくかということについて、伝えさせていただいたかったところで、すみません、答えになっておりますかね。ありがとうございます。

○赤田委員

ちょっと事務局にお聞きしたいと思いますが、私は大きく2点あります。

1つは計画の統合に関わったこと、もう1つは地球温暖化問題について明記されたところがありました、この2点です。

まず1つ目なんですけども、この各計画の統合についてということで、これもうちよつと具体的に。要するに都市空間向上計画や、このスマート都市づくり計画等々、これ全部1つの計画にまとめてしまうという意味ですか、ちょっと素人考えで。

○大和都市計画課長

ご指摘のとおり、今、複数の計画を1つの計画として、都市計画マスタープランとして1つにまとめて都市づくりに関する計画としてまとめるということで考えてございます。

○赤田委員

そのうちの1つの都市空間向上計画なんですけど、これは以前にパブリックコメントが行われて、三宮の再整備については、やっぱり三宮に一極に集中していないか。郊外のほうが置き去りになってしまわないかという、こういう懸念の声もたくさん寄せられたということがあったと記憶しております。

それからまた、今に至ってもそれぞれの地域の駅の空間のこと出ておりますけども、例えば私は垂水区ですが、垂水区でも駅前の高層タワーマンション建設があり、そして色々公共施設が集積されていきますが、歩くという観点から見ても、今、建設されている高層タワーマンションには、そこに垂水小学校あります、商店街もあります、ありますけども、人が賑わうところですが、その高層マンションに駐車場が置かれると。駐輪場も今、造られているけど足りない状況があるとか、色々弊害があります。これ、ゆったり歩けるという空間になるとは到底思えないんですね。これはちょっとどういうか、本当に市民に、住民に喜ばれるような、そういうまちづくりということから考えたら、やっぱり今やっていることも含めて、見直しが必要になってくるんじゃないかなと思うんですよ。

それについて見解をお願いします。

○大和都市計画課長

はい。この計画の統合にあたりましては、こういった都市計画審議会でも様々な立場からご意見をいただくということもございますし、今後パブリックコメントの中で、その内容についても、市民の皆様含めて見ていただき、ご意見をいただく予定でございますので、その中で様々なご意見というものは、当然あり得るかなと思っておりまして、一方で、これまでも取り組んできた内容としてご紹介もさせていただきましたが、様々、都市計画マスタープランですとか、関連する計画に基づいてしっかり神戸の都市づくりを進めてきた

と考えてございますので、取り組むべきことはしっかり取り組み、改善すべきことは改善していくということを、しっかり計画を策定する中でも考えながら進めていきたいと考えてございます。

○赤田委員

はい、もう1つの質問ですけれども、変化・顕在化した課題ということですね。前回もちょっとお聞きしましたけども、地球温暖化のさらなる進行とございますね。これは資料、小さい字で20ページと書いているところだったら、地球温暖化を抑制するための民間企業も含めたCO₂の削減とあります。それも大事や思うんですよ。これ、もっと具体的にどんな考えなのかをお聞きしたいと思います。

○大和都市計画課長

20ページの環境との共生という視点の部分でのフレーズのご紹介かと思います。こちらは都市計画審議会が出されたご意見ということで整理した上で記載してございますけれども、具体的にどういったことを新たな計画において掲げていくかというのは、まさしく先ほども申し上げたように、これからしっかり考えていくといったところでございます。都市内の緑地の重要性といったご意見もありましたし、そういった中で、民間事業者がプレイヤーとして非常に重要であると考えてございますので、そういった関係性も含めて、何かしらその新たな計画で掲げられるようなことがあれば掲げていきたいと考えてございます。

○赤田委員

これ民間事業者のことが言及されましたけども、大元は国の施策なんですけど、日本という国は温室効果ガスの排出量が世界で5番目に多いという指摘もあります。

その中でも、やっぱりこの排出されるものでは石炭火力というのがありますけれども、そういった化石燃料じゃなくて、再生可能エネルギーを本格的に導入するということでは、神戸市一都市としても、もっと抜本的に強化する方向への舵取りが大事なところ、他局との関係があると思うんですけどね、そういったことも本当に念頭に入れた計画であるべきじゃないかなと、私は思います。

以上です。

○長谷委員

ひととおりに見させていただいて、こういう計画とかも、こんなにいろんな大人が集まって考えてくださっているというのが、すごくいいと思うのですけれども、子育て世代、私、今、年少になる子供を自宅保育で育てているんですけども、ちょくちょく児童館に行ったりとか、「ふらっと広場」といって、今、各区に配置されている、ああいう遊び場とかにも、結構しょっちゅう、兵庫区ぐらいまでは、ちょっと遠征しに行ったりとかするんですけど、知らない方のほうが多いんですね、もちろん。

なぜそうなるかという、子育て世代って基本的にそうやって連れてくるお母さんとかって、通勤族のお母さんがすごく多いんですね。通勤族で引っ越してしまうので、働けな

いので家にいる、その状態で3歳ぐらいの子がいるけれども、行くところがないので、そういう「ふらっと広場」に来るといふ方が多いんですね。

定住となると、逆に家を買われて共働きになるので、神戸市でこんなことやっていますよということを調べるとか、例えで言ったら、神戸ジャーナルだったりとかで紹介されていると思うんですけど、そういうものを見るのも余裕がないぐらいのご家庭のほうが多いと思うんですね。

そうなる、やっぱり定住組、定住組って言っているんですけど、長いこと住まわれる方に知ってもらおうと思うと、育休の間とか、小さい子で連れ回しやすくて、「ふらっと広場」とかそういうところに来られる期間とかに、お知らせとか、こういうことしていますよというのをアピールするのも大事だし、あと、土日どこ行こうってなるおうちも多いんですね。そうなる、遊び場だったら、最近で言ったら六甲アイランドにも新しくできた「ふわふわドーム」とか、そういうところに行ったりとか、あとはマルシェとか、駅前もそうですし、メリケンパークとか、ハーバーランドとか、そういうところでイベントされているのをまとめているサイトがあるんですね。この期間でこんなことやっていますとか。そういうところにこの計画についてのパネル展をやりますとか、掲載されるのも、知ってもら、ちょっとついでで、ちょっと見てみようかというところから興味を持っていただくというのは、すごく大事ななと考へました。

やっぱり、どうしても山間部に住み続けるというのが、すみません、すごく難しい時代だと思うんですね。私、渦が森の隣の住吉台というところに住んでいたんですけど、そこから住吉駅に行くのに、まずバス停まで行くのに10分、バスに乗ってから、最悪15分、20分、そこから住吉から電車に乗ってとかってなると、もうその時点で30分プラスになるので、早朝の仕事だったりとか、夜遅くなったりというのがすごく難しくなってくるので、同世代は、大体みんな大阪に行ったり、東京に行ったりはもちろんですし、やっぱりまちなかのほうに住むという方が増えているんですね。

昔だと、子供がいるけれども、安ければええわというので住吉台とか渦が森に住まれる方、すごく多かったと思うんですけど、今その余裕が全くないので、車を持たれる方も大分減っている、そうなる、アクセスもしんどいというので、やっぱり引っ越される方が多い。

そこに入ってこられるのが、高齢の世代だったりとか、外国人の方だったりが多くて、やっぱりそこでワッと叫んだりとかというのもありつつ、でもそれでもジリ貧気味で、例えで言ったら、住吉台、ミニコープがあるんですけど、今、営業終了基準該当店舗に入っているぐらいには人口かなり減っているし、集団登校も1回山を下りてまた上がるぐらいいかかるところになるので、そこに子育て世代が住むのが難しいなら、都市部に住んでいる子育て世代だけでも住み続けるほうが楽、住み続けたいと思えるようなまちづくりというのを意識していただきたいなと思ひます。

すみません、また話は変わるんですけど、インバウンド、外国人の移住の方、今すごく増えているのを体感しています。

観光に来られる方もこれまでより長く滞在して、いろんなところを見て回りたいという方がすごく増えているのも、体感しています。

その中で、やっぱりどうしてもマナー違反、例えば順番を守らないとか、大声で騒いでしまうとか、あとごみ出しとか、そこら辺も含めて、それから河川敷でのバーベキューとか、そういうのもあるのは聞いているんですけども、注意書きを増やすときに、できるだけ外国語で併記するというのもお願いしたいです。

日本語だけで明記すると、わざわざ翻訳アプリを掲げてまで見ようとする方ってかなり少ないので、英語で書いてあったら、まだ分かる人が何人かいたらこれ駄目なんじゃないと気がつくことができたりとか、そういう意味でのアクセスの、この都市計画もそうですけど、知ってもらうということのハードルの低さというのを、徹底していただくのはすごく大事なんじゃないかなと、すみません、長々と語りましたが、思いましたので、そういうところもちょっと加味して、誰でも知りやすいようにというのは、つくっていただいたら、もっとみんな興味を持っていただくんじゃないかなと思いました。

すみません。以上です。

○五島委員

すみません。植中委員も遅刻されたと聞きました。ごめんなさい。まず、遅れて申し訳ございませんでした。北区から我々来ているもんで、トンネルの中で今日は50分、先生50分、僕も50分ぐらいかかって、非常にアクセシビリティについて疑問を抱いた朝でした。余計なことはいいとして。

前回の都市計画審議会でもいただいたご意見ということで、すみません、20ページもそうですね。我々の意見を色々拾って、ちゃんとメモしてくれているんだなというのは非常にありがたいところだと感じました。

何点か、お聞きしたいところなんですけれども、まず、この計画策定のスタンスの中で人口流出への対応について、スタンスの中に取り入れなければいけないんじゃないかなということを、今から考えていただくんだらうなと思うんですけども、やはり大事なのが、人口流出への対応をするために、一体どんなまちづくりが必要なのかという具体策、あればいいんですけども、具体的な方針であったり、対策であったりというのを、この中に入れていかなければいけないんじゃないかなと考えております。

色々対策はしているんですけども、各産業にやはりそこは問うていただいて、どういった産業とまちづくりの関連性があれば、例えば大学卒業後の流出を止められるのかというか、そういった点での研究というのを、是非この計画の中に入れられるように、そこまで具体化されたところまで行ければなというふうに考えておりますので、引き続きよろしくお願いしたいと思います。

あと、まちのリノベーションであるとか、空き家対策であるとか、そういったところなんですけれども、今日の話にもありましたが、駅前空間であるとか、駅前のリノベーションに力を入れているということで、感覚的には割と公的な予算を出動したリノベーションが多いのではないかなというふうに思っております。我々も他都市の視察とかに行くんですけれども、福岡であるとか、東京もそうなんですけれども、行きますと結構企業が自分のお金を使ってやっている、例えば福岡だったら西鉄グループさんが、駅前空間を自分たちでリノベーションしているであるとか、再開発ビルを造っているとか、東京行ったら、三菱さんがどんとやっていたりとか、それはやっぱりそこに利益があるからそうされているんだと思うんですけれども、この都市のリノベーションに対して、民間の資金がうまく活用できるような方策というの、今後の課題だと思って、今までも課題だったんだけど、今後の方策として必要だと思いますので、そういった観点についても是非研究をして、計画の中に入れ込んでいただきたいと思います。と思っております。

空き家対策なんですけれどもね、現状神戸市の空き家対策というのは、地域のコミュニティづくりのためのリノベーションをする場合は予算を出しますよであるとか、旧耐震の古くなった家は取り壊しの補助金を出しますよということで、移住対策としてかなり他都市と比べたら先進的な取組みをしているんですけれども、それでもやっぱり空き家のストックというのが非常に多いわけじゃないですか。ここを、要は人口流入に向けて、何かもっと開放していく、効率的な予算を組めないかなとも思います。これは各論になるかもしれないんですけれども、そういった視点でまちづくりに取り組んでいくというのが必要ではないかなと考えています。

ここ、ちょっと事務局に聞きたいんですけれども、識者ヒアリングをしましたということで、23から25ページ、26ページか、書いてあるんですけれども、物流企業さんにも聞いたというふうに、この22ページの趣旨の中には書いてあるんですけれども、物流企業さん、物流関係の識者というのですかね、からお聞きした主な意見が、この結果のところあまりないのかなと思うんですけれども、物流企業さんの意見というか、その辺をちょっとお聞かせ願いたいと思います。

○大和都市計画課長

はい、少々お待ちいただいて、物流、ちょっと個別の会社、企業名については伏せさせていただきますけれども、物流企業にヒアリングをさせていただいております。

直接といいますか、具体的な発言のままではないんですけれども、神戸の高速道路ネットワークだとか、そういったところの重要性というのはポテンシャルじゃないかということは、お話の中であつたと記憶しております。

以上です。

○五島委員

分かりました。ごめんなさい。突然聞いて申し訳なかったです。

高速道路ネットワークは市内の土地を非常に使って、いろんな高速が走っていますんで、多分そういったネットワークを生かすことがこれからのポテンシャルを生かしていけるんじゃないかという意見だったと思います。

あとは、やっぱり物流用地の不足というのは、西神戸ゴルフ場をリノベーションしてということは今されているんですけども、多分それでも足りないところがあると思いますので、そこに関してはよく考えていただきたい。多分、西神戸ゴルフ場の跡地というのは、かなり大ロットになると思うんですけども、それよりやっぱり中小企業向けのロットの産業用地の不足というのが言われていますので、そこをお願いしたいなと思います。

せっかく先ほど山下委員がプレゼンしていただきましたので、ちょっとお話をさせていただければと思うんですけども、山下委員は、全国まちなか広場研究会理事・広場ニストということで、非常にらしいお話をされたのかなと考えております。スローストリートであるとか、ストリートを生かしたまちづくりというのは非常に素晴らしい観点だなと感じておりまして、これまでも神戸市がまちなかでいろんな取組みをしているんですけども、なかなか、なんていうんですかね、時代に合った人たちが楽しんでくださっているというか、そういったところだと思っているので、この点においては非常に賛同したいところなんですけれども、一方で、先ほどちょっと小池委員もおっしゃっていたんですけども、例えばアクセシビリティの観点とかを考えた場合に、公共交通を使ったアクセスのみではないので、山下委員のおっしゃった話の中にも、やっぱり車のための居場所を確保しながら、多様性を確保するための人中心のまちづくりが必要じゃないかということをおっしゃっておられたんですけど、まさに本当にそうだと思うしておりまして、例えばまち、駅前空間という話を神戸市がする場合には、ニューヨークのタイムズスクエアの話もされるんですけども、やっぱりオーストリアのストラスブルであるとか、例えばグラーツとかもそうなんですけれども、結構人口規模、昼間人口も含めた人口規模が非常に限られたところの駅前の話をよく持ってこられて、確かに見たらカッコいいなと、いいなと思うんですけども、じゃあ果たしてそれが神戸の中心部であるのかと言われたら、ちょっと違う点もあるんじゃないかなと考えるんですよね。

僕ら、今日トンネルで1時間閉じ込められたのも、そういうことなんじゃないかなと思っているんですけど、ここで、じゃあどうストリートをスローにするのかというのが非常に重要になってきて、山下委員の先ほど出された資料は、多分神戸市の出しているほぼそのものじゃないかなと思うんですけど、例えば大丸神戸店さんの東側の道、あそこイベントやっています、あ、いいよねと思ったりするんです。例えばね、センター街の中でやっています。あれ、もともと歩行者空間なんですけど、あそこでいろんなことやります。あ、カッコいいよね、いいよねと思うんですよ。サンキタ通りを歩行者空間化しましたよね。あそこで何かしましょう、これもいいよねと思うんですけど、三宮、中央幹線。いわゆる三宮クロススクエアの道路、じゃああれをどうすんねんと言ったときに、あそこをじゃあ

閉じて、スローストリートにするって言われたら、これはね、かなりいろんな意見が出ると思うんですよね。車のアクセシビリティというのは、非常に考えていかなければいけない中で、一体、山下委員がお考えになっているのは、どの通り、どの場所のことなのかというのは、神戸市の資料をそのままではなくて、ちゃんとおっしゃっていただいたほうがいいのかなと思うんですけど、その辺はどうでしょうかね。

○山下委員

ありがとうございます。

いい意味で、すみません。そういう具体的な思いはなくて、むしろ本当に三宮に限らず、名谷、伊川谷を初めとしたいろんな駅前空間をまさに神戸らしく、住民の皆様の主体的な活動によって、色々なねらいを感じております。

そのときに例えば三宮クロススクエアのことで言いますと、上流の車をちゃんとさばいた上で、車のための道路を狭めるという計画だと思うんですけども、それは神戸の皆さんにとっては普通だと思うんですけども、そこまでできていない自治体も非常に多くて、目の前の道路をどうしようかという議論しかできていないところがあって、その上流からちゃんと考えていらっしゃるといっても神戸の素晴らしさなんですけれども、そのときに、さらにそれぞれの駅ごとに、もうちょっと種類分けは、乗降者数とか周辺の住民の規模感とかによって、種別分けはできるのかもしれませんが、さらに今、皆様のご意見、本当にいろんなご意見をお聞きしながら、本当に車のことをしっかり考えたからこそ、スローな価値を具現化できること、まさにもっと具体的にするためにはどう考えたらいいのかというのを、すみません、私は答えは持っておりません。ただ、皆様と共通の価値観を少しでも持てたらということで、話題提供としてプレゼンさせていただいたところでした。ありがとうございます。

○五島委員

ちょっと難しいお話を聞いてしまったのかもしれませんが。ありがとうございます。

いや、私もいろんなまちの中で、いろんな場所に、スローな場所があるというのは非常にいいことだと思うんですけど、そのスローな場所にアクセスする過程は、はよ行きたいのが人の心だから、そこはちゃんと確保しとかなあかんのちゃうかなと思ったりします。

今、三宮の中心部での東西の道路交通というのが、割と渋滞する傾向にあって、東川崎町のハーバーランドの出たところの東西であるとか、浜手バイパスの西向きの降り口がもうずっと混んでいたりとか、色々ある中で、来年、神戸アリーナがオープンするじゃないですか。オープンしたら、車で来るなよと言っているけど、周りに駐車場があるから絶対来る、そしたら絶対、渋滞度は増すだろうということで、じゃああの道路の対策してるのかと言ったら、いや、あれは1桁国道なので国の管轄だと言ったりするんですけど、そのバランスも全部含めて、要は神戸市内の車の幹線道路の通行というのは考えないといけないと思っているので、そこはアクセス性をまず確保していただくようなまちづくり、みち

づくり計画は、この計画の項目に入ってくると思うんですけども、そういったところもちゃんとやらないと。

割と神戸って渋滞が少なめのまちだということで好まれていると思うんですよ。他都市を悪く言うつもりはないんですけど、大阪の何か西のほうとか北のほうとか、めっちゃ混んで、俺、こんなとこ絶対住みたないなと思うようなところにしてほしくないというのがあるんで、その辺を考えてほしいなと思いました。

ありがとうございます。

○松下委員

現状と課題の4番の部分を拝見しまして、安全を担保するというのはもちろん十分大事なことだと思うんですけども、特に道路が狭くて、山麓部は斜面に密接している住宅地ということは、非常にそのとおりだと思うんですが、その場所に育まれた文化や歴史というものが、必ず存在していると私は思っています。

今、海外の旅行者の方、特に欧米の方が望まれるのは、地域の風土や歴史、文化を知って、土地の人たちと交流したいという方が増えてきています。こういう観光客のニーズに応えるためには、やはり神戸らしい神戸であり続けることというのが非常に重要であり、その場所に育まれた文化であるとか、歴史であるとかを大事にしていくということも大変重要な要素になってくると思います。ひいてはそれがシビックプライドにもつながっていくとも考えております。

ということで、もちろん安全は守りつつではあるんですが、そのまちらしさというものをきちんと残していただく、そして新しいものをつくっていくという形がありがたいなと思っているのですが、いかがでしょうか。

○大和都市計画課長

今ほど、安全性の観点に加えて、地域の風土や歴史・文化、そういったものが非常に重要であろうと。そういったものをしっかり残しながら、新しいものを取り入れていくべきだというご意見だったと認識しております。

今回まとめている資料は、前回掲げた課題をベースに整理をしたところがございますので、少しちょっと偏りが、一部あったところもあろうかなと感じておりまして、まさしく今、おっしゃっていただいた神戸らしさですとか、その文化というのは、これから都市計画マスタープランの内容を検討していく中でも非常に重要な要素かなと思いますので、そういったことをしっかり念頭に置きながら、よいまちづくり、都市づくりに進めていけるような計画にしていきたいと考えてございます。

○岩佐委員

現状と課題への取組み状況、5番のところですね。計画的に整備されたニュータウンということで、駅前リノベーション等に取り組んでいただいていると思うんですけども、先ほどお話が出ました山のほうの団地に住んでおりまして、私も渦森台在住です。

こういったところ、周辺の公園とかなんですけれども、本当にこれを広場、例えば東遊園地のような広場に造り変えて活性化を図っているという事例等あったりするのかな、ちょっとお聞きしたいんですけれども。

○大和都市計画課長

はい。今のご質問の趣旨としては、東遊園地以外で、神戸市内においてそういった転換がされている事例ということでございましょうか。

公園の全体的な所管が建設局というところで、網羅的に我々のほうで把握しているものではございませんけれども、あそこまで抜本的な再構築とまではいかずとも、いわゆる公園のリノベーションの取組みの中で様々な利活用を推進して、例えば先ほどもご紹介ありましたようなマルシェの開催ですとか、そういったところは、ある程度、あそこまで大きな公園の規模でなかったとしても、やっているところはあるかなと考えております。

○岩佐委員

ありがとうございます。

ニュータウンの活性化に向けた取組みというところで、市営住宅とか公営住宅とか、団地ですとか、並んでいるところが無機質に思えてしまうようなところもあるので、人のつながりができる空間を駅前のリノベーションで造っていただいているので、さらにそこからバス等公共交通機関を使って、団地、自分たちの住むまちの中にも、そういう人が集まるようなところができるようなまちづくりができれば非常にいいんじゃないかなと思います。

私も毎日こちらに来るときに、控室の近くの窓から東遊園地が見えるので、芝生の上に休まれて寝転がっている方ですとかね、そういう人が砂地のときよりすごく増えて、ものすごく活性化しているんじゃないかなと思いますし、神戸の本当にまちなみが見えるような、高台にあるようなまちというのは、映画のロケ地にも活用していただいたところですので、そういった観点も盛り込んでいただけたらなと思います。

以上です。ありがとうございます。

○長谷委員

はい、すみません。先ほどの山下委員、岩佐委員の発言に伴ってなんですけど、そうやって再開発をするときに、できればアクセス、何て言えばいいんだろう、駐車場とかをしっかり増やしていただきたい、山の上は特に増やしていただきたいなとより感じています。隣の山に灘丸山公園というすごく大きな公園があるんですけれども、そちらだと駐車できる台数がかなり少ないけど、バスもギリギリまで来ないので、割と車で来て、ワッと遊んでワッと帰るといのが多いんですね。夜はどうしてもイノシシが出るので危なかったりというところもあって、やっぱり昼間に遊びに来られる方がどうしても多いので、そういう場所を増やしていただくのはすごくありがたいんですけれども、地域住民との兼ね合い、例えば無断駐輪だったり無断駐車だったりとか、逆に人が増えすぎてトイレがないと

か、そういうところも含めた開発をお願いしたいし、またそういうふうにしっかり計画を立てて、トラブルのないように進めていただけたらなと思います。よろしくお願いします。

○萩原委員

現状と課題への取組状況、6に関しまして、低層住宅街に高層マンションが立地されたりして、良好なまちなみと不調和な屋外広告も並び、まちなみや眺望関係が損なわれる事例があるということで、先ほど松下委員がおっしゃったように、本当に神戸らしい神戸の景観であったりとか、あとその地域が持っているこの歴史的な景観というのはやっぱりあると思うんですね。

今、神戸市内に伝統的建造物保存地区が、北野町山本通、1か所しかないということで、ここに書いてあるような市民協定がいくつもあると思うんですけども、この市民協定というのはどこまでいっても紳士協定で強制力がなくて、私も6年ぐらい前まで、10年弱、トアロード沿いに住んでいたんですけども、トアロードも景観条例に基づく市民協定があったんですけども、新しい建物が建つにつれて、明らかにその市民協定と違うような建物ができていって、色々調べていたんですけども、やはり紳士協定というところで、どうしてもその協定に則らない建物もできてしまうと。どうしても市場原理といいますか、法律で強制することは難しいと思うんですけども、やはり景観を守るといふところと、また今後に向けて新しく景観をつくるということもできると思うんですね。

ですので、そういったその地主さんの権利とまちづくりのパワーバランスじゃないですけど、バランスはあると思うんですけども、今後の方針で、新たな計画では特筆する課題として扱わないということで、現状維持だとは思いますが、この辺りもう少し何かしら、こういった神戸のまちなみを守るようなことを、改めて少し再考していただけないかなと思うんですけども、いかがでしょうか。

○大和都市計画課長

はい、ご意見ありがとうございます。

今回、新たな計画では特筆する課題としては扱わないと書いてございますが、もちろん神戸市の景観というのは非常に重要な要素ですので、景観そのものを取り扱わないということではございません。あくまでこの説明としては、当時抱えていました具体的な事例を基にした課題としては、今回は挙げていかないという思いを書かせていただいているものでございます。

例えば、資料の27ページのところで、新たな計画で取り組むべき課題というのをいくつか整理させていただいておりますけれども、例えば一番下のところに、時代に応じたデザイン都市の推進ですとか、これからの時代のデザイン都市のあり方として、こういった景観が望ましいというところとちょっと語弊があるかもしれませんが、魅力ある神戸をしっかり維持していく上で、こういったまちの姿が重要なのかというところは、この計画の中でもしっかり考えていきたいと考えてございます。

○栗山委員

私から2点、コメントをしたいと思います。

1点目は、スライド27枚目、新たな計画で取り組むべき課題というところなのですが、神戸市ならではの課題もありますし、それ以外の課題もあるんですけども、環境への取り組みですね。地球温暖化のさらなる進行について、変化・顕在化した課題のところに書いているんですけども、もうちょっと上位概念で考えたほうがいいなと思っていて、気候変動という言葉をやっぱりキーワードとして入れたほうがいいのではないかと思います。気候変動に対して、神戸はどういう都市づくりをしていくのかということ、是非このマスタープランの中で入れていったほうがいいのではないかと。

それと関連して、やはりエネルギーの問題、低炭素とか脱炭素、そういった都市づくりのことも入れていくほうがいいと思うので、今日の資料ではちょっと環境に対する視点が、何かあんまり優先順位が高くないように見えたので、もうちょっと地球規模レベルで、どういった都市づくりをしていくかというところのスタンスも是非入れていただきたいと思いました。これが1点目です。

2点目は景観の話なんですけれども、私、専門分野が景観なので、特筆する課題じゃないんだと思いながら聞いていたんですが、確かに神戸は景観の取り組みをかなりもう随分長いことされているので、もう安定して運用していくということなんですけども、新しい課題としては、ちょっとエネルギーとも関連しますけども、太陽光パネルの問題であったり、それはやっぱり今までの景観と全然なじまないの、エネルギーをつくるという点ではいいことなんですけども、地域の人たちはやっぱり抵抗があるとか、そういった話も出てきています。

あとは山下委員のプレゼンテーションでも、ニューヨークの事例がありましたけど、デジタルサイネージの話ですよ。あとは動く広告、トラックがワープと広告で動いているとか、そういった問題も結構、新しい課題としてはまだ景観の課題というのがあるので、マスタープランでどこまで述べるかはちょっとお任せしますけれども、引き続き課題はあると思っていただきたいということで、ちょっとコメントをしておきます。

以上です。

○嘉名会長

はい、ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

では、ちょっとあんまり会長もしゃべったらあかんですけど、ちょっとだけ、意見を述べさせていただきたいと思います。

1つは、実はこの前、都市計画学会というところがあったんですけどね。そこでちょっと議論になったのは、商業地域の問題なんです。

商業地域というのは、用途地域の1つなんですけども、全国的にどんどん増えています。

面積が増えているんです。

ところが、日本全国の商業の延床面積ってどんどん減っているんです。つまり、商業地域に建つものは何かというと、全国的にはかなりマンションが増えているということです。

一方でマンションというのは住環境を求められるんですけど、商業地域というのは住環境、極端な言い方をすると無視していいというか、あんまり住環境に配慮する規定ってほとんどないんですよ。

だから、実は商業地域は増えている、だけど商業延床面積は減っていて、一方でそこに受け皿となっているのはマンションであると。これ、神戸市はそうであるということを行っているつもりはないんですが、何を言いたいかというと、商業地域というようなところをどんなふうにしていくかということ、しっかり考えていただきたいなと思っています。

これまでの都市計画というのは用途純化と呼んでいて、商業、工業、それから住居という役割を分けていくというのが基本的な方針だったんですけど、おそらく、これからはどう混ぜていくかという技術になってくるんですよ。その混ぜ方を誤ると良くないまちになってしまうということなので、是非いい混ぜ方を考えていただきたいというのを、1つテーマに据えていただきたいということ。

それから、あとネイバーフッドのあり方というのは先ほど議論がありましたけれども、1つだけご紹介しておく、先ごろ10月にお亡くなりになられましたけど、小林郁雄さんという神戸を代表するまちづくりのコンサルタントの方、いらっしゃいました。その師匠が水谷顕介先生という方で、六甲アイランドの設計などをされていらっしゃいましたけど、この方が長年ずっとおっしゃっていた言葉に、「まち住区」というのがあって、これはまさにネイバーフッドでまちをつくっていくという構想で、おそらく昔の神戸市の基本構想にも、キーワードが出ていたと思います。

ですから、神戸はやっぱり住みやすい生活圏をつくっていくというのが、非常に根っこにあるまちなので、是非21世紀版、これからの神戸のネイバーフッドのあり方というのを、もう1回描いていただいて、それは今までの系譜の中でもずっと考えられてきたことなので、それを是非より伸ばしていただきたいなと思います。

基本構想の素案を拝見していると、412文字、むちゃくちゃ短い。だけどすごく濃密な神戸の将来像を描かれているというのは、私もすごく感銘を受けて、まだ最終案は出ていないと聞いていますけども、是非市民の皆さんにも分かりやすく伝わるような都市計画マスタープラン、つくっていただきたいなと改めて思いました。

あれを入れろ、これを入れろと、皆さん多分おっしゃるんですけど、1つ、コンパクトで分かりやすいというものを、是非目指していただきたいと思います。

以上です。

はい、すみません。会長がしゃべり過ぎるのはよくないんですが。

7. 閉会

○嘉名会長

以上をもちまして、本日の議事は全て終了とさせていただきます。

本日は熱心な議論、ありがとうございました。これをもちまして閉会します。ありがとうございます