

令和 6 年度第 1 回
神戸市都市計画審議会会議録

令和 6 年 7 月 10 日

令和6年度 第1回 神戸市都市計画審議会

1 日時 令和6年7月10日(水) 午後1時58分～午後4時05分

2 場所 神戸市役所27階第2委員会室

3 出席委員 (22人)

(1) 学識経験のある者

小池 淳 司	嘉 名 光 市
中 尾 悦 子	畑 中 功 輔
松 下 麻 理	山 下 裕 子

(2) 市会議員

五 島 大 亮	植 中 雅 子
岡 田 ゆうじ	大井 としひろ
黒 田 武 志	なんの ゆうこ
萩 原 泰 三	岩 佐 けんや
松 本 のり子	赤田 かつのり
よこはた 和幸	

(3) 国及び兵庫県の行政機関の職員

長谷川 朋 弘 (代理 堤)
服 部 洋 平 (代理 近 都)
石 田 充 (代理 池 澤)

(4) 市民

中 橋 恭 子
長 谷 千 夏

4 議題

第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について(9.7.1号新交通専用道1号線)

第2号議案 神戸国際港都建設計画都市高速鉄道の変更について(都市高速鉄道6号線新交通ポートアイランド線)

第3号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について(学園南地区地区計画)

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

○白井副局長

失礼いたします。定刻までいましばらくございますけれども、委員の皆様おそろいですので始めさせていただきたいと思えます。

まず、開会に先立ちまして、皆様にお伝えいたしますが、これまで当審議会の会長を務めていただいております小谷委員が3月末日をもちまして退任されております。

本日、新たに会長を互選いただきますけれども、それまでの間、事務局が進行を務めさせていただきますので、よろしく願いいたします。着座にて進行させていただきます。

1. 開会

○白井副局長

それでは、令和6年度第1回神戸市都市計画審議会を開会いたします。

2. 定足数の確認

○白井副局長

まず、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、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。委員の皆様につきましては、お手元の委員名簿をご参照ください。

委員の総数は27名ですので、定足数は14名となります。本日は、委員22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。

3. 会長の選任

○白井副局長

続きまして、会長の選任についてご説明いたします。

神戸市都市計画審議会条例第4条第2項におきまして「会長は、学識経験のある者のうちから委員の選挙により定める」と規定されておきまして、また同条例施行規則第2条におきまして「委員に異議のないときは、会長の選挙につき指名推選の方法を用いることができる」と規定されております。

これらの規定に従い、まず会長の選任を、「選挙」によるか「指名推選」によるか、お諮りいたします。

次に、指名推選で行う場合には、ご推薦をお願いいたします。

また、会長が選任されたのち、同条例第4条第4項の規定に基づき、会長から「会長職

務代理者」をご指名いただきますようお願いいたします。

それでは、選任の方法ですが、「選挙」と「指名推選」のいずれがよろしいでしょうか。

○山下委員

指名推選がよろしいかと思えます。初めての参加にもかかわらず、申し訳ありません。

○白井副局長

ありがとうございます。指名推選との声がありましたが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ご異議がないようですので、指名推選により会長を選任いたします。推薦はございませんでしょうか。

○山下委員

嘉名委員を推薦いたします。

嘉名委員は、これまで長く神戸市の都市計画審議会委員を務めていらっしゃいます。今年度は委員が多く替わっておりますので、ご経験のある嘉名委員にお願いできればと思っております。いかがでしょうか。

○白井副局長

ありがとうございます。ただいま嘉名委員をご推薦いただきましたけれども、ほかにございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

ないようでしたら、お諮りいたします。神戸市都市計画審議会会長に、嘉名委員を選任したいと思えますがよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

それでは、嘉名委員に会長をお願いいたします。嘉名委員、会長席へお願いいたします。

○嘉名会長

嘉名でございます。ただいま、会長に選任いただきました。よろしくをお願いいたします。神戸市の都市計画行政が適切に遂行されるよう、委員の皆様方のご指導、ご協力をいただき、審議会の運営に全力を尽くしてまいりたいと思えますので、よろしくをお願いいたします。

それでは、進めさせていただきます。

4. 会長職務代理者の指名

○嘉名会長

次に、会長職務代理者を指名いたします。

会長職務代理者は、小池委員にお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

5. 会議録署名委員人の指名

○嘉名会長

次に、本日の会議録署名委員ですが、小池委員と中尾委員にお願いしたいと思います。

よろしくお願ひいたします。

6. 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。

第1号議案と第2号議案は関連する案件ですので、一括し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

事務局を務めます都市局都市計画課でございます。着座にてご説明させていただきます。

第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について

第2号議案 神戸国際港都建設計画都市高速鉄道の変更について

いずれも神戸市決定です。

本案件の概要をご説明します。

本案件は、都市計画道路9.7.1号新交通専用道1号線及び都市計画都市高速鉄道6号線新交通ポートアイランド線として、都市計画決定されているポートライナー三宮駅において、プラットホームを東側に拡張するため、都市計画変更を行うものです。

前面スクリーンをご覧ください。

こちらは位置図です。新交通ポートアイランド線は、三宮とポートアイランド・神戸空港を結ぶ新交通システムです。赤色で着色した部分が、このたび都市計画変更を行う、ポートライナー三宮駅です。

航空写真です。位置図と同様に、赤色で着色した部分が、ポートライナー三宮駅です。

次に、都市施設についてご説明します。都市施設は、安全で快適な都市生活や円滑な都市活動を支え、良好な都市環境を保持するとともに、都市の骨格を形成し市街地を性格づける役割を持つものです。

例えば、道路、都市高速鉄道のような交通施設、公園、緑地などの公共空地、水道、電

気供給施設などの供給処理施設、河川などが都市計画施設として位置づけることができる施設となっています。

道路については、最も基本的な都市施設であり、その交通機能から、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路に区分して都市計画に位置づけます。都市高速鉄道は、地下鉄や都市モノレール、新交通システムなど、都市における活動に重要な役割を果たす公共交通機関を都市計画に位置づけます。

なお、新交通システム等の軌道系システムは、原則、道路法上の道路に位置づけなければなりません。このような場合、新交通システム等については、都市高速鉄道として都市計画決定し、本線部や乗降施設といった運行に必要な基本的施設のすべてを、道路として一体的に都市計画決定します。

続いて、新交通ポートアイランド線の上位計画での位置づけについてご説明します。

こちらは、都市計画マスタープランの内容を地図に示した都市構造図です。都市構造図の中では、ポートライナー三宮駅を含む三宮駅周辺を「都心核」と位置づけ、公共交通機関の乗換えの円滑化等を図ることとしています。また、新交通ポートアイランド線は、「都心核」と「知識創造エリア」であるポートアイランドとを結ぶ、広域公共交通と位置づけています。

次に、ポートライナー三宮駅の事業の概要についてご説明します。

ポートアイランドでは、神戸医療産業都市の中核地として企業や学校が集積するなど、通勤・通学を中心とする移動需要が高い地域となっています。このため、ポートライナー三宮駅では、朝ラッシュ時間帯を中心にホーム上で多数の乗車待ち列が発生し、混雑緩和が重要な課題となっています。

そこで、ポートライナー三宮駅の利用者の安全性・快適性の向上のため、ポートライナー三宮駅のプラットホームを東側に拡張することにより、ホーム上の滞留空間を確保し、併せて駅舎の耐震補強を行います。また、折返し階段の直線化やエスカレーターの新設により歩行者動線の分散を図ります。

それでは、第1号議案、神戸国際港都建設計画道路の変更についてご説明します。

議案（計画書）は2ページを、議案（計画図）も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、追加する道路の区域を赤色で、既決定の区域を青色で示しています。

計画書をご覧ください。9.7.1号新交通専用道1号線は「専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路」である特殊街路に位置づけています。区間は「神戸市中央区雲井通8丁目」から「神戸市中央区新港町」、延長は約1,780メートルで、嵩上式の構造です。

続けて、変更の理由ですが「ポートライナー三宮駅において、プラットホームの拡張により、利用者の安全性及び快適性の向上を図るため、本案のとおり変更する。」としています。

道路の説明は以上です。

次に、第2号議案、神戸国際港都建設計画都市高速鉄道の変更についてご説明します。

議案（計画書）は5ページを、議案（計画図）は4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、追加する都市高速鉄道の区域を赤色で、既決定の区域を青色で示しています。

計画書をご覧ください。6号線新交通ポートアイランド線は、区間は「神戸市中央区雲井通8丁目」から「神戸市中央区港島中町4丁目」、延長は約6,350メートルで、嵩上式の構造です。

続けて、変更の理由ですが「三宮駅において、プラットフォームの拡張により、利用者の安全性及び快適性の向上を図るため、本案のとおり変更する。」としています。

都市高速鉄道の説明は以上です。

以上、第1号議案及び第2号議案については、地元の商店会や協議会、関係事業者への説明を行い、丁寧な周知に努めています。

また、第1号議案及び第2号議案について、2024年5月14日から5月28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が、ご質問がございましたらお願いします。

○赤田委員

このポータルライナーのね、混雑対策、動線改善のための25メートルですかね。東へ拡張すると。駅のホームを拡張する工事を行うわけですけども、これ総事業費っていうのは一体幾らなんでしょうか。

○小泉未来都市推進課課長

全体事業費は約30億円を見込んでございます。

○赤田委員

この30億円というのは、財源はどこから捻出することになってるのでしょうか。

○小泉未来都市推進課課長

本事業につきましては、国土交通省の国際競争拠点都市整備事業に位置づけてございまして、国庫補助事業で実施するものでございます。ですので、国費半分、市費半分が負担する事業スキームとなっております。

○赤田委員

ということは、市費も半分ってことは約15億円ほどだという理解でいいですね。

以前にも市会では「外郭団体に関する特別委員会」の中でも関連した質問をしたこともあるんですけども、都心・三宮が概成していく、神戸空港が国際化する西暦2030年度まで

にホームの拡張をしていきたい旨のことを、当時の都市局の部長の方がご答弁されている議事録を見ましたけども、そういった乗降客の増加というものを見込まれているというふうにも取れるんですけども、その辺はいかがでしょうか。

○小泉未来都市推進課課長

ご承知のとおり、神戸空港が2030年をめどに国際化することになってございます。それに加えて、やはり今後ポートアイランド第2期であるとか、神戸空港島の未処分地にも新たな企業の集積が見込まれてございますので、現時点においてもホーム上というのは非常に混雑している中で、さらに混雑してくることが見込まれてございますので、やはりこういった喫緊の課題を一日も早く解消するべく、ホームを拡張して混雑の解消につなげていきたいと考えてございます。

○赤田委員

そういった都市計画そのものがどうなのかっていう思いが私はあるんですけども、じゃあ具体的にどれだけの乗降客の増加というのが見込まれているのか、その指標ってどうか、ざっくりで結構です。

○小泉未来都市推進課課長

ポータルライナーの需要予測につきましては昨年度実施してございまして、短期的には現在のポータルライナーと、従前から実施してございますバスによる輸送補完を、継続的に今後も実施することで需要を賄うことができるだろうと見込んでございますが、中長期的に考えていきますと、先ほど申し上げましたように、土地の処分に伴う企業等の集積による、まさに日頃からお使いになる通勤通学のお客様が、やはりポータルライナーの混雑に非常に大きく影響を及ぼすところもございまして、中長期的な視点に立ちますと、さらにポータルライナーの輸送力強化も幅広く現在検討している、そういった状況でございます。

○赤田委員

つまり、短期的にはあまり変わらないのかなと。中長期的には、そこが意見の違うところでね、こういった土地利用というか、ポートアイランドの地域の都市計画についてもどうかという思いを持っております。むしろ市費でも15億円、国費も入れると30億円、それだけのお金があれば、もっとう市民の生活福祉、暮らしの、この事情から言えばね、回せるだけのお金だと思うんですね。かつ、もちろん混雑の対策についてもね、こういったハード面の整備以外の方法での合理的なやり方というのが、私はあるというふうに考えます。以上です。

○嘉名会長

ほかはいかがでしょう。

○植中委員

プラットホームを延長されて、けれども車両の増は考えておられないってことなんですけど、単純に考えたら、その混雑する時間帯だけでも車両数を増やせば混雑の緩和に

なると思うんですけれども、車両を増やせない理由があるのかお聞きしたいと思います。

○小泉未来都市推進課課長

現在、ポートライナーは6両編成で運行してございます。一部の、一部と申しまししょうか、8両化にしてはどうだとか、いろんなご意見がございまして。このたびのホーム拡張事業に関しましては、仮に今後、8両化をするとなった場合においても手戻りのないようということで、そのような対応ができる事業になってございます。

また、車両を増やしてというところも、目下私ども神戸市と神戸新交通株式会社と、鋭意勉強を重ねておりまして、実現可能な策というものを検討している状況でございまして。

○植中委員

ありがとうございます。単純に考えたら、プラットホームなんかを見たら、車両も増やせば一番効果が出るかなと思いますので、その辺のところを是非ともまたご検討くださいますようお願いいたします。

○松本委員

2点ほどお聞きしたいんですけども、大学に行くバスとか市民病院に行くバスなんかをお願いして走らせてもらってるということなんですけど、神戸学院大学とか神戸女子大学、ポートアイランドにありますキャンパス、ここにお電話してお聞きしましたら、大体が7時8時台で10本以上走らせておられるということで、学生の利用率が、半分がバスで半分がライナーを使っているということなんです。そうすると、もう少しバスのほうに学生が乗るような仕組みを大学につくっていただけたら、今ここで30億も使わなくて済むんじゃないかなということ、あるいは市民病院にも三宮駅と神戸駅からバスを出しておりますが、それも7時台がちょっと少ないように思うんですけれども、もう少し出してもらえたら、この利用客がバスのほうに流れるということになるんじゃないかなと思うんですが、その辺、教えてください。

○小泉未来都市推進課課長

バスによる輸送補完というのは、神戸市といたしましても非常に重要な施策と考えてございまして。これまでもしてございまして、今後も継続的により一層力を入れて利用促進に努めていきたいと考えてございまして。

ただ、バスの増便に関しましても、現在、神姫バスさんに運行していただいているんですけれども、やはり昨今の乗務員不足であったりという問題が色々ございまして、神戸市としましても、どんどん力を入れて、増便に向けて利用促進していこうというふうに、呼びかけと申しまししょうか、協議を続けているところではございますけれども、なかなか乗務員不足等々もあって、できうる策を精いっぱい進めさせていただいているところでございます。

○松本委員

神姫バスさんのほうも乗務員不足ということで厳しいと。だから、これはこんなかな

というようなお話かなと思うんですが、あと神戸市の交通局のバスもありますし、委託している阪急バスもありますし、そういうところはお考えじゃないんですか。

○小泉未来都市推進課課長

神姫バスさんがポートアイランド・空港方面に主に走っているという状況下、バス事業者間同士でのいろんなやり取りがございますので、神戸市としてもできる策をバス事業者と幅広く協議検討していきたいと考えてございます。

○松本委員

明確なお答えじゃないなと思うんですけども、だったら今後どういう方向があって、その方向がクリアできたら、今この25メートル、ホームを伸ばさなくてもいいというふうには考えているのか、全く考えてないのか、どうなんでしょう。

○小泉未来都市推進課課長

ポートライナーをご利用のお客様から、今現在もやはり安全性がちょっと心配だという声もございますので、拡張そのものは必要不可欠な事業と考えてございます。

輸送力に関しましても、こういったポートライナーの輸送とバスの輸送というものを併せ持って、バスも乗れる、ライナーも乗れるということで、ポートアイランド・空港方面のアクセスを充実させていきたいと考えてございます。

○松本委員

1981年にこの島ができて、2期が1987年ぐらいから造ったと。そういう中で、どんどん未利用地が増えていったということは、今後そこに企業が集積してきて、おのずと今のままでは三宮駅が混雑するということが、多分どこかの時点で分かる…。今ぼっとね、出てきたようなところは気になって仕方がないんですね。結局81年から島を造って、87年にさらに増やしたというところでは、その辺ぐらいからもう大体これだけの人口がここに来るから、そもそもポートライナーの駅を何か改修しないとイケないかなということ、どのぐらいの時点で考えられてたんですか。

○小泉未来都市推進課課長

ポートライナーの混雑に関しましては、委員のご指摘のとおり、どんどんポートアイランドの2期とか空港島とか沖合に展開するにつれて、利用客が増えてきてございます。特にコロナ前に関しましては、もう非常に多くのお客さんにも使っていただいております。本当に危ない、危険だというお声をたくさん頂戴してございました。ですので、そのときからホームそのものを何とかできないのかというようなお話がございましたが、その後コロナがございまして、やはりお客さんがちょっと減った格好になってございます。今はコロナが落ち着きつつある中で、利用客もだんだんと戻りつつある中で、今後さらに、先ほど申しましたように利用客が増えてくると見込む中で、今このタイミングでホーム拡張事業に取りかかることで、利用者の利便性、安全性、快適性を確保してまいりたいと考えます。

○松本委員

もうまとめますが、今後お客さんも企業も集積してくるだろうと、増えてくるだろうというだけで、先ほど質問もありましたけれども、8両編成にすればもっと安全になるんじゃないかと。だけれども、6両から8両にする気は今のところはないと。だからあと何人増えるのかがまだはつきりね、分からないという状況の中で、やはりここに25メートル、30億かけて拡張するのは無謀であるということを申し上げて終わります。

○嘉名会長

ほかいかがでしょうか。よろしいですかね。

それでは、議案について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、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。

(「反対です」の声あり)

○嘉名会長

それでは、異議ありということですので、改めてお諮りしたいと思います。第1号議案について賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○嘉名会長

賛成多数でございます。よって、第1号議案については原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

次に、第2号議案、神戸国際港都建設計画都市高速鉄道の変更について、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。

(「異議あり」の声あり)

○嘉名会長

異議ありということですので、改めてお諮りいたします。第2号議案について賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○嘉名会長

賛成多数でございます。よって、第2号議案については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。

それでは、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地区計画学園南地区地区計画の変更について、神戸市決定です。

地区計画とは、それぞれの地区の特性に応じて、良好な都市環境を整備・開発・保全するために定めることができる、地区単位の都市計画です。目標や方針のほか「地区施設」の配置や規模、建築物の用途や形態等のルールを詳しく定める「地区整備計画」で構成されます。

続いて、学園南地区の概要についてご説明します。議案（計画図）は5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。

こちらは位置図です。学園南地区は、学園都市駅から南に約2キロメートル、第2神明道路北線、学園南インターチェンジの南西に位置する、面積約108.4ヘクタールの地区です。

航空写真です。

当地区は、2001年に土地区画整理事業及び、地区計画などの都市計画決定を行い、市街地整備が進められてきました。

青色の舞多聞西3丁目、てらいけ地区では、地区計画の制限に加え、住宅地としての環境を高度に維持するため、2013年に建築協定を締結し運用してきました。

このたび、建築協定の建築制限を地区計画に定め、より高い担保性を持たせることで、より強力に住環境を維持することを目的に、地元住民から地区計画の変更の要望がありました。

その要望に基づき、緑豊かな現況地形を活用し、低層住宅を中心としたゆとりとうるおいのある居住環境の形成を図る自然住宅地区において、住環境の維持を図るため、地区計画の一部を変更するものです。

続いて、計画図についてご説明します。

議案（計画図）は6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。

地区計画の区域を赤色の実線で示しています。

地区の細区分については、凡例のとおり自然住宅地区、住宅地区、沿道施設地区、中心地区をそれぞれ定めています。

変更前後の比較です。左が現行の計画図、右が変更案の計画図です。地区計画の区域は、既決定のまま変更はありません。今回の変更では、赤線で囲んでいる舞多聞西3丁目の地区の細区分を自然住宅地区Aから自然住宅地区Cに変更します。細区分の面積は自然住宅

地区Aを約17.3ヘクタールから約5.1ヘクタールに変更し、新たな細区分として自然住宅地区Cを約12.2ヘクタール決定します。

今回「区域の整備・開発及び保全に関する方針」については変更ありませんが、地区整備計画の変更の前提となる「自然住宅地区」の方針についてご説明します。

議案（計画書）は8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。

自然住宅地区では、隣接する公園・緑地等との調和を図り、緑豊かな現況地形を活用し、低層住宅を中心としたゆとりとうるおいのある居住環境の形成を図ることを土地利用の方針としています。

そのため、建築物等については、宅地規模、建築物等の用途、高さ、規模及び配置に留意して整備を行う方針としています。

新たな細区分である「自然住宅地区C」の制限内容についてご説明します。

議案（計画書）は9ページをお開きください。説明に当たっては、変更区域における現行の細区分である自然住宅地区Aと比較しながら説明します。

自然住宅地区Cにおける「建築物等の用途の制限」は、「住宅」「兼用住宅」及びこれらの建築物に附属するもの以外は建築してはならないものとします。

なお、自然住宅地区Aでは、地区計画による「建築物等の用途の制限」を定めておらず、用途地域による建築物等の用途の制限がそのまま適用されます。

「建築物の敷地面積の最低限度」は、自然住宅地区Aと同様に自然住宅地区Cにおいても300平方メートルとします。

「壁面の位置の制限」について、外壁等の面から道路境界線までの距離は、自然住宅地区Aは1メートル以上であったものを、自然住宅地区Cでは2.5メートル以上とします。

ただし、計画図に黒線で示している道路境界線については、この距離を1メートル以上とします。

また、計画図に示している地区境界線から外壁等の面までの距離は、現行の細区分と同様に30メートル以上とします。

なお、このたびの変更により、自然住宅地区Aでは地区境界線から外壁等の面までの距離の制限の対象となる地区境界線がなくなるため、自然住宅地区Aにおける地区境界線から外壁等の面までの距離の制限に係る文言は削除します。

なお、これらの地区計画の制限は、地区計画の変更がされた後、同変更内容を建築基準法に基づく条例（神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例）で定めるための条例改正の案を、2024年9月議会に上程する予定です。

以上、第3号議案、学園南地区地区計画の変更について、2024年5月14日から5月28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が、ご質問がございましたらお願いしたいと思います。

○岡田委員

議案（計画図）の一番最後のページを見てもらったらいいんですけども、舞多聞西4と舞多聞西2とそれぞれ地名が書いてある真ん中らへんに舞多聞中公園というのがあるんですが、舞多聞中公園の東半分が沿道施設地区Aになってて、同じただの一つの公園なんですけど、公園の西側がこの住宅地区Aに分かれちゃってるんですね。一つの公園なのに。これは何ですか。

○大和都市計画課長

沿道施設地区Aと住宅地区Aの区分が、公園のところで変わっているということについてのご質問でした。

こちら地区計画の当初決定におきましては、当時土地区画整理事業で整備をするというようなものでしたので、具体的にその土地区画整理事業の土地利用計画に基づいて、こういった区分の地区計画の決定がなされているという状況でございます。

○岡田委員

いやいや答えになってないよ。

2001年にこの都市計画決定をしたときにこういう区分をしたんだけど、その後都市再生機構が事業計画を決める中で、ここで公園を造るとしたわけですよ。で、公園の真ん中で地区計画の細区分が分かれちゃってるから、何でこれをそのままにしておくのかということ。こんなことほかにないじゃないかと。

○大和都市計画課長

沿道施設地区Aの部分が公園の途中で切れてしまっているというようなことの点についてのご指摘かと思いますが、こちら沿道施設地区ということにして、地区内を通る道路の沿道に商業施設ですとか、そういったものが張り付くということを想定して定めているというものでございます。

ですので、その道路に附属するような形で、この地区の区分というものを定めているというものでございます。

○岡田委員

舞多聞の中には、舞多聞北公園、舞多聞東公園、舞多聞南公園、てらいけ公園、学園南公園と、公園があるんですけど、公園の中で一々この地区計画の細区分が分かれてるところありますか。市内のほかにありますか。何で舞多聞中公園だけ、たった一つの普通の公園ですよ。たった一つの普通の公園なのに、何で東半分は沿道施設地区Aで西半分が住宅地区Aなのかを聞いている。何の答えにもなってないじゃない。

○大和都市計画課長

こういった地区の細区分を決める際には、基本的に地形地物で決めるというような考え

でございます、北側の道路の見通しに基づいて定めているというものでございます。

○岡田委員

今の答えは間違っていると思いますよ。2001年にここの都市計画決定をするときに、まだここに公園造るとかいろいろそういうのは決まっていなかったんですよ。2002年に都市再生機構がこのてらいけプロジェクト、みついけプロジェクトを含めたこの舞子ゴルフ場の跡地ってのは、もう世界に冠たるビッグプロジェクトだから、住民の意見を出し合いながら、住民参加のもとで新しいまちづくりをしていこうということで、都市計画の後にさらに詳細の事業計画が決まって行って、2回、3回と変更が行われた。だから、当初の都市計画のこの区分と、その後、都市再生機構や神戸芸術工科大学なんかの先生方が加わってつくられたまちづくりというのは変わってきた。だからこんな公園の半分で、地区計画、細区分が半分、右側Aで左側Bみたいな、こんなわけの分からん形になつとるんじゃないか。

私が言いたかったのは、この沿道施設地区Aの性質がどうのこうのじゃなくて、ここは垂水区民の人間、特に舞多聞の人間、舞多聞の政治家だったら絶対知ってる重要な場所なんです。ここは何でかと言ったら、北東に小東山6丁目交差点という神戸市で最も渋滞する交差点があるから、学園南線という道路を通ってくるわけですよ。今回、てらいけ地区というところを設定するわけですけど、てらいけ地区から出てくる車もある。物すごい道路の通行量が多いのに、何の整備もされてないから痛ましい交通事故が起こったんです。

県を巻き込んでの大議論になったんですよ。ここの交差点をどうしようということで。ここに安易に信号を付けてしまうと、また交通の流れが変わったり、また不便をする人もいるし、でもやっぱりそういう痛ましい事故が、初めてじゃなくて連発して起こったんで、だから信号を付けようということで、もう本当にすったもんだ何年か町中で議論して、結局付けていただくことになったんです。

だから、ここを住宅にしておけば、子供たちがたむろしなくて済んだかもしれないなどという声もある。わざわざ公園にして子供たちがすごいたむろしちゃうてる。この舞多聞地域の中で最も交通量の多い交差点のここにわざわざ公園を造っちゃったからいけなかったのかなという声もある。これは建設局にも関連することだから、一概にそこだけで断定できないけれども、今回てらいけ地区を見直すのであれば、こういう歴史的な経緯もあって、この歪な形で残されている、要は歴史的な経緯ですよ、2001年の都市計画と2002年以降の都市再生機構における事業計画のこの認識のずれ、その後住民がいろいろ変えてきたずれを、同時に直してもらいたいわけです。もっと言えば、もともとこの舞多聞の整備っていうのはみついけ地区から始まったもんですよ。みついけプロジェクトを先頭に始まったもんですよ。舞多聞の入り口だから。

みついけプロジェクトというのは、みついけ地区に入れた人たちはやっていることですけど、みついけ地区にクジ引きで残念ながら入れなかった人たちもいるんですね。それはもう、資産力というか財力というか資格としては十分だったんだけど、単にクジ引きで外れ

ちゃったって人はみついけ南に行った。みついけ南プロジェクトをてらいけプロジェクト、みついけプロジェクトに負けないような形で、今地域のほうでやっていただいているんです。

だから、ここら辺の人からしたら何でてらいけだけね、わざわざ今回新たにCっていう、今までなかったような細区分をわざわざ設けてやってくれてるのに、みついけ南のことはやってくれないんだろう。この舞多聞中公園の交差点の見直しは何でしてくれないんだろう。もしこれで決まっちゃったら、あと10年間待たなくちゃいけないのかと思ってるわけですよ。

今回、こうやって変えちゃったらもう当分変えられないんだから、この公園の半分で地区が別れてんのも、みついけ南の人たちもずっと待ってなくちゃいけないんですよ。

その辺のところをどう考えている。ちゃんと意見を聞いたのか。

○大和都市計画課長

今、他地区の意見を聞いたのかという点と、あとは一度決めたら10年間変更ができないんじゃないかというようなご指摘があったと思います。

まず、変更できないかというところですけども、今回も10年に一度といった定期的な見直しがあって、変更しているというものではございませんで、今回も地域から様々なまちづくり活動を行ってもらった上で、こういったご提案をいただき、それを実現させる都市計画の変更をするというものでございますので、ほかにもそういった声があれば、当然柔軟にこういった地区計画の変更というものはやっていきたいと考えてございます。

ほかの地区についてでございますけれども、今回、神戸市が主導してということではございませんが、このてらいけ地区の変更にあたりましては、てらいけ地区だけではなくて、ほかの区域内の皆様に対しても、説明会ですとかそういった周知を丁寧に行っていただきまして、意見書も出てきていないという状況でございます。

みついけ地区につきましても、こういった状況があるということをご認識の上で、今回てらいけ地区の変更という形のみで、地区計画の変更の案をお諮りしているというところでございます。

○岡田委員

これはもう、このまま放りっぱなしなんですね。

○大和都市計画課長

このまま放りっぱなしということではございませんで、もちろん地域から様々なご要望ですとか、そういったものがあれば、しっかりと対応してまいりたいと思いますし、神戸市としてもまちづくりの機運が高まるような、様々なサポートは講じてまいりたいと考えてございます。

○岡田委員

なんか政治家以上に政治家答弁で、何言ってるか全然分からんのですが、法律上必ずしも10年間できないかというとなんかそんなことはなくて、別に今おっしゃったとおりやれるん

でしょうけど、例えば市街化区域なんかでも、向こう10年間でこの市街化をどうするかという目的に設定されるものですから、当然10年間はその推移を待つことが想定されてますので、だからしばしば10年間ということを使うんだらうと思います。

今回、こういう形で2001年以来の大きな一つの区切りとして、てらいけ地区の細区分を設定していただくわけですから、そりゃほかのところもやっていただきたいと思ったし、ちゃんと地区の話聞いてるんですけど、この我々、都市計画審議会委員の私ですらこの案聞いたのも先々週ぐらいですよ。もうこれは変えられないみたいな感じで、毎回言うんですけど、もう既に縦覧は終わってますみたいなことを言うてるわけですよ。そんな状況の聞き方でね、本当に地域の人々の声を聞いたのか。ここ数年で舞多聞の中で最も問題になったこの舞多聞中公園の周辺の交差点の問題も含めて、本当にそれが酌み取られて出てきた案とは思えないわけですよ。僕らに対する情報提供の在り方を見ててもね。

だから、今回別にこのてらいけ地区の都市計画決定については、てらいけプロジェクトをいよいよ地区計画上認めるということですから、それは別に何の異論もないわけですが、せつかくこの舞多聞の都市計画を、また今後何年かにわたって進めていくというのを決めていただくわけですから、こんな簡単なエラーの状態も含めて、しっかり見直すべきところはちゃんと見直してほしかった。それはちゃんと事前に我々に情報が共有されたら、こんなことぐらいはもう解決しとったと思いますので、その辺は都市局の進め方として、私はもうずっと不満を言い続けてますが、検討していただきたいと思います。以上。

○嘉名会長

ほかいかがでしょうか。よろしいですか。

それではほかにご意見もないようですので、議案についてお諮りします。第3号議案、神戸国際港都建設計画地区計画の変更について、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)

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、報告事項の神戸市都市計画マスタープランの改定について、事務局、説明をお願いします

○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。

「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、2011年3月に策定しており、目標年次を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、改定の検討に着手することといたします。

後ほど改めて、今後のスケジュールを説明いたしますが、2025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。

前面スクリーンをご覧ください。本日の説明の流れです。

表示の項目に沿って、まずは事務局より「現在の都市計画マスタープランの概要」や「都市計画マスタープランの振り返り」として、策定以降の主な都市づくりの取組状況などについて説明します。

続いて「新たな計画に求められる視点」について、社会情勢の変化や、国の動向について説明した上で、委員の皆様にご議論いただきたいと思いますと考えています。

その後、最後にスケジュール等「今後の進め方」についてご説明します。

それでは、内容の説明に入ります。「1. 現在の都市計画マスタープランの概要」についてです。

現在の都市計画マスタープランは、2011年3月に策定し、2025年を目標年次としています。

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2の規定に基づき、神戸市の都市計画に関する基本的な方針として、目指す都市空間や、その実現に向けた都市計画の取組の方向性を明らかにし、協働と参画により、神戸の都市づくりを総合的・戦略的に推進するため策定したものです。

現在の都市計画マスタープランでは「都市づくりの基本理念」、「都市空間づくりの考え方」、「目指す都市空間」、「目指す都市空間を支える都市構造」を整理しています。

中でも「目指す都市空間」については、

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4つの考え方を掲げています。

また、「目指す都市空間を支える都市構造」については「都市構造図」というイメージ図も合わせて示しています。

こちらは、現在の都市計画マスタープランの構成です。

神戸市総合基本計画と連携・相互補完しながら、4つの目指す都市空間の実現に向けて、7つの求められる視点や都市空間を支える都市構造、実現に向けた都市計画の方針などで構成しています。

続いて「2. 都市計画マスタープランの振り返り」についてです。振り返りの考え方に

ついてご説明いたします。

4つの目指す都市空間の実現に向け、求められる視点から、どのような取組を行ってきたか、策定以降の主な都市づくりの取組状況などを通じて振り返ります。求められる視点は、①暮らしやすさ、②まちの活力、③環境との共生、④まちのデザイン、⑤戦略性、⑥柔軟性、⑦協働と参画の7つです。

なお、①～④の視点については、それぞれ（1）～（4）の都市空間との関連が高い一方で、⑤～⑦の視点は、どの都市空間にも共通する進め方について示したものになっていません。

このため、振り返りに当たっては、①～④の視点ごとに、都市づくりの取組を整理しています。また、各視点では、さらに細かく3つの分類を設けていますので、その分類に沿って説明いたします。

時間も限られますので、幾つかの取組を抜粋してのご紹介となります。

まず「災害に強く安全で、誰もが暮らしやすい都市空間」についてです。

スライドのレイアウトについて説明いたします。左側には、対象とする「都市空間」と「視点」を、右側には、視点に紐づく「都市づくりの取組」を示しています。また、左上に記載の「①-1」という表現ですが、マルで囲われた数字は「視点」の番号を、ハイフン以降は、視点に紐づく「取組」の番号を表しています。

1つ目の視点「暮らしやすさ、誰もが安心・安全・快適に住み続けられるまちをつくる」について、右下に記載しているスライド番号10～18に関連する都市づくりの取組をまとめおきます。

まず初めに「多様な地域特性に応じた、きめ細やかな土地利用」についてです。

市街化区域の取組として、都市を取り巻く社会経済情勢に応じて、定期的に用途地域等の見直しを行ったほか、特別用途地区の追加や臨港地区の変更を行いました。また、協働と参画によるまちづくりの取組として、地区計画の策定や地域が主体となったまちづくりの取組を推進しました。

次に「暮らしを支える交通環境」です。

北神急行を市営化することで、交通利便性を高め、北神・北摂地域のさらなる魅力向上を図りました。市営化後は運賃が下がったこともあり、乗客数は増加しています。

そのほか、地域コミュニティ交通の導入や自転車走行空間の整備、急速充電の整備を進めています。

続いて「災害時に備えた都市基盤、減災の視点でのハード・ソフトの対策、地域における防災力」です。密集市街地再生の取組として、老朽木造住宅の除却の促進などによる不燃化の促進や、一定規模以上の空地・道路等の整備による「燃え広がりにくいまち」を推進しました。

そのほか、建物の耐震化の促進、地区防災計画制度の運用、橋の耐震化、無電柱化、土

災害対策、河川改修、津波対策の推進、上下水道の耐震化等を実施してまいりました。

「①暮らしやすさ」に関するまとめです。「多様な地域特性に応じたきめ細やかな土地利用」として、地域特性に応じた用途地域の見直しや地区計画等の地域ごとのまちづくりルールを積極的に活用しました。「暮らしを支える交通環境」として、北神急行の市営化や地域コミュニティ交通の導入等、交通環境の充実を図りました。「災害時に備えた都市基盤、減災の視点でのハード・ソフトの対策、地域における防災力」として、密集市街地での「燃え広がりにくいまち」の推進や建物の耐震化の促進、津波・土砂災害等災害への対策等を推進しました。

次に「活力を創造する都市空間」についてです。

2つ目の視点「まちの活力 人・物・情報の交流・融合により経済を活性化する」について、右下に記載している、スライド番号21～34に関連する都市づくりの取組をまとめております。

「住環境、商業・業務機能、文化・交流機能などの多様な都市機能の集積」として、都心エリアにおいて、商業・業務機能の高度な集積を図る「都市再生特別地区」や、大規模な住宅等の建設を抑制する「都心機能誘導地区」の指定などを行っているほか、都心・三宮の再整備を推進することで、神戸の玄関口としてふさわしい空間を創出しています。

また、都心エリアでは、居心地がよく歩きたくなるような公共空間の整備や、三宮クロススクエア、税関線の整備、新たなモビリティの導入、ウォーターフロントエリアの再整備・回遊性向上を推進するとともに、都心エリア以外でも、ポートアイランド・リボーンプロジェクト、地下鉄海岸線沿線・市街地西部地域の活性化などの取組を進めています。

次に「基幹産業や知識創造型産業のさらなる集積」です。

ポートアイランドでの「神戸医療産業都市」の推進や複合産業団地において企業誘致を行い、雇用者数や企業立地数は増加しています。今後、西神戸ゴルフ場跡地における新たな産業団地の造成が控えており、さらなる集積が期待されます。

続いて「交流・融合を支える総合的な交通ネットワークの形成」です。都市計画道路の整備では、都市計画道路整備方針を定め、未整備の都市計画道路を対象に、効率的・効果的な整備を推進しました。

その他に、新名神高速道路の供用や、神戸西バイパス、大阪湾岸道路西伸部の事業化、ポータルライナーの混雑緩和、阪神電鉄本線連続立体交差事業、神戸空港の機能強化等に取り組みました。

「②まちの活力」に関するまとめです。

「住環境、商業・業務機能などの多様な都市機能の集積」として、都心・ウォーターフロントエリアなどにおいて、ビジョン・構想を策定し、都市計画の制度も活用しながら事業を力強く推進しました。「基幹産業や知識創造型産業のさらなる集積」として、複合産業団地やポートアイランドにおける企業誘致や新たな産業団地の整備を進めました。「交

流・融合を支える総合的な交通ネットワークの形成」として、新名神高速道路の完成や大阪岸道路西伸部の事業化など、広域的な交通拠点の機能強化や広域幹線道路ネットワークの形成に向けて整備が進んでいます。

次に「環境と共生する都市空間」です。

3つ目の視点「環境との共生 環境への負荷をおさえ自然と調和する」について、右下に記載している、スライド番号37～42に関連する都市づくりの取組をまとめております。

「都市機能がコンパクトにまとまった都市構造」として、市街化区域と市街化調整区域の区分（線引き）の定期的な見直しを実施することで、社会経済情勢の変化に対応した土地利用を誘導したほか、持続可能なまちづくりを推進するため居住や都市機能に関する方針を定め「駅周辺のリノベーション」による、都市ブランドの向上と、人口誘引を図りました。

次に「六甲山系などの都市の緑や水環境などの自然環境との調和」です。

市街化調整区域において、開発許可に関する緩和を連続的に実施し、移住・拠点づくり等の促進に取り組んでいます。

そのほか、生産緑地等、都市農地の保全や河川沿いの空間を活用した「水と緑のネットワークの形成」に取り組みました。

続いて「環境負荷を低減するエネルギーの利活用」です。

SDGsの推進では「こうべ再生リン」など、様々な取組を行っています。

「③環境との共生」に関するまとめです。「都市機能がコンパクトにまとまった都市構造」として、駅周辺のリノベーションの取組等により持続可能なまちづくりを推進しました。「六甲山系などの都市の緑や水環境などの自然環境との調和」として、市街化調整区域での開発許可基準等の規制緩和や神戸の特徴を踏まえた都市内緑地の保全を推進しました。「環境負荷を低減するエネルギーの利活用」として、再生リンの活用や環境に配慮した建築物の誘導等、SDGsの取組を推進しました。

最後に「デザインの視点で磨かれた魅力ある都市空間」です。

4つ目の視点「まちのデザイン、神戸のもつ多彩で魅力的な個性を磨いて活かす」について、右下に記載している、スライド番号45～50に関連する都市づくりの取組をまとめております。「恵まれた自然環境、多彩で魅力的なまちなみ、地域の多様な歴史・文化・風習などを守り、磨き、活かすまち」として、眺望景観の取組において「ビューポイントサイン」の整備や「眺望景観形成地域」の指定等、眺望景観の保全・育成を進めるとともに、夜間景観の取組において、地域団体と連携した「光のガイドライン」の策定や夜間景観形成への整備助成等を実施しました。

そのほか、都心における景観の取組、歴史的建造物の保全活用を行いました。

次に「神戸の魅力を世界に発信するエリアの形成」です。

神戸を特徴づける「シンボルエリア」の魅力向上のため、六甲山上におけるにぎわい施

設・オフィスの立地や、神戸須磨シーワールドのオープンなど、交流やレクリエーションを支える空間づくりを推進しました。

続いて「市民や来訪者など誰にも配慮が行き届いたまち」です。地下鉄におけるホームドア設置や施設のバリアフリー対応など、計画的かつ重点的な投資や設備更新により、安全運行を支える基盤の構築を進めました。

そのほか、バリアフリーのみちづくりの推進や、案内サインの整備推進を実施しました。

「④まちのデザイン」に関するまとめです。「恵まれた自然環境、多彩で魅力的なまちなみ、地域の多様な歴史・文化・風習などを守り、磨き、活かすまち」として、眺望景観や夜間景観、景観資源の保全・活用等、神戸らしい都市景観の形成を推進しました。「神戸の魅力の世界に発信するエリアの形成」として、神戸固有のまちの資源を活かし、神戸を特徴づける「シンボルエリア」の魅力向上を推進しました。「市民や来訪者など誰にも配慮が行き届いたまち」として、地下鉄におけるホームドア設置や施設のバリアフリー対応、段差解消や案内サインの設置等に取り組むことで、誰もが回遊しやすい空間づくりを推進しました。

以上が、目指すべき都市空間の実現に向けた取組のご紹介となります。

このように、（１）～（４）の目指す都市空間を実現するため、①～⑦の視点から、取組を実施してきました。

一方で、これから計画を見直していくにあたっては「神戸市を取り巻く社会情勢の変化」や「都市計画に関する国の動向」等についても踏まえながら、検討する必要があります。

それでは、本日、ご意見をいただきたいと考えている「３．新たな計画に求められる視点」に関して説明いたします。

ご議論いただくにあたりまして「神戸市を取り巻く社会情勢の変化」と「都市計画に関する国の動向」について説明します。

まず「神戸市を取り巻く社会情勢の変化」についてです。

こちらに示したものがすべてであるとは考えてはおりませんが、代表的なものとして、6つの観点をあげております。

「人口減少・少子高齢化の進行」についてですが、神戸市では、2011年をピークに、人口減少局面に差しかかり、2023年には、150万人を下回りました。神戸市人口ビジョンでは、2063年に100万人を下回ることが予測されております。併せて、生産年齢人口の減少の加速化も懸念されます。

また、「価値観・ライフスタイルの多様化」については、新型コロナ危機を契機に、特に「働き方」や「暮らし方」に関してその傾向が著しいものとなっており、ゆとりある自然豊かな都市環境などの価値が見直されているという状況です。

さらに、ICT技術をはじめとした新技術の台頭により、様々な分野でDX（デジタ

ル・トランスフォーメーション)が進められ、働き方や暮らし方へも大きく影響を及ぼしています。

アフターコロナ以降の全国的な訪日外国人旅行者数の増加や、就労を目的とした外国人居住者の増加など、国際化が進展しています。神戸特有の状況としては、2025年以降の神戸空港国際化を控え、引き続き、国際競争力の強化等に取り組んでいく必要があります。

そのほか、地球規模の問題として「地球温暖化の進行」や「災害の激甚・頻発化」も懸念されるところです。

続いて「都市計画に関する国の動向」として、2019年以降に国土交通省都市局で開催されました、有識者会議における提言等の概要をご紹介します。左上から順に説明となります。

都市の多様性とイノベーションの創出にあたりましては、官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地がよく歩きたくなるまちなか」を形成することが必要であると示されました。

市街地整備分野では、評価軸が「空間がもたらす機能」から「アクティビティがもたらす価値」へと変化しており、市街地の在り方として、「様々なアクティビティが展開される持続可能で多様性に富んだ市街地」への転換が求められるとされています。

コロナ禍において開催された検討会では、ニューノーマルに対応した都市政策の在り方として、地域の資源として存在する官民の既存ストックを最大限に利活用することの重要性が示されました。

「まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現会議」では、デジタル技術等を活用した「豊かな生活、多様な暮らし方・働き方を支える「人間中心のまちづくり」の現」に向け「サステナビリティ」「ウェル・ビーイング」「アジャイル・ガバナンス」という3つのビジョンが掲げられました。

都市計画制度等について調査審議する「都市計画基本問題小委員会」では「多様な価値観や社会の変化を包摂するまちづくりを目指して」、「環境への配慮やデジタル技術の活用」、「都市構造の検討」、「身近なエリアの魅力向上」という都市政策の方向性が提言されました。詳細は省きますが、参考として、56～60ページに各有識者会議の取りまとめ資料の抜粋を載せております。

以上「神戸市を取り巻く社会情勢の変化」と「都市計画に関する国の動向」についての説明となります。

繰り返しとなりますが、現在の都市計画マスタープランでは、暮らしやすさ、まちの活力、環境との共生、まちのデザイン、戦略性、柔軟性、協働と参画という7つの視点を掲げていました。

神戸市を取り巻く社会情勢の変化等を踏まえつつ、現在の計画に掲げている視点に関して、アップデートすべき視点がないか、また新たに必要な要素は何かなど、新たな計画に

求められる視点について、委員の皆様にご議論いただき、ご意見を頂戴したいと考えています。

説明は以上となります。どうぞよろしくお願ひいたします。

○嘉名会長

ただいま事務局から説明がございましたように、都市計画マスタープランの改定にあたり、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からのご意見を頂戴したいとのことでしたが、まず初めに、本日欠席されている委員から、事前にご意見をお預かりしておりますので、私のほうからご紹介したいと思います。

3名の方から意見をいただいています。

まず、栗山委員からのご意見です。

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、課題解決がなされたこと、そして、まだ継続して取り組むべき課題が残っていることを整理した上で、都市計画マスタープランの改定に取り組んでいただきたい。

現行の都市計画マスタープランは、2011年に策定していて、14年後の2025年の都市空間像を描いたわけですが、近年の気候の変化、デジタル技術の発展、グローバル社会の進展が急速であり、長期的に都市の将来像を描くことが、とても難しくなっています。時代の変化に応じるためには、都市計画マスタープランの目標年次をもう少し短く設定することを検討してもいいかもしれません。

神戸空港の国際化、DXの進行など、グローバル化の波が神戸にきています。一方で、現行のマスタープランに記載されている“わがまち空間”のように、地域独自のローカルの視点も引き続きマスタープランに取り入れていただきたいです。

続きまして、八木委員です。

都心がコンパクトにまとまり、山から海まで見通しができる「ヒューマンスケールのまち」「歩きたくなるまち」「都心・農村部・臨海部などなど多様な顔をした地域がそれぞれ魅力を持ち、同一の顔でない多面性を持っているまちの集まり」といった良さを大事にして、より魅力的に育てていくプランになることを願います。

今後の都市の在り方を考えるにあたって、現状整理としての振り返りと分析をもう少し丁寧にしてもよいのではないかと思います。

進め方について、審議会とパブコメだけでなく、他分野で構成する分析チーム、もしくは市役所内横割分析チームのような部門が必要ではないかと考えます。今後、ますます複層的に考えないと、社会の変化に耐えられる計画にならないのではないかと感じており、他分野の意見を多く抽出できる方法がよいのではないかと思います。

暮らしを支える交通整備について、北神急行の市営化は利用者にとって、とても良い結果が出ていると思います。また、地域コミュニティ交通の導入も、現状厳しいながらも必要と手を挙げた地域では進んでいると思います。

一方、三宮都心の海－山間の垂直移動は観光目的利用のイメージが強いのですが、シテイループやポートループ、山手ルート的一般利用の状況や便数等、使い勝手に関して要望はないのでしょうか。自身、東西の水平方向は移動手段が豊富に感じますが、垂直方向は利用しにくいように感じており、現状そのような声が上がっていないか疑問です。

続きまして、村野委員です。

目標年次における人口や交通量、事業の進捗、新技術の動向など、できるだけ正確な情報をもとに計画を検討すべき。例えば、須磨－垂水の国道2号の渋滞問題に対して、施設のオープンや明石・淡路との連携等を見据えて新たな道路の計画をつくるのかということもある。さらに、全市的にも、今後、生産年齢人口の減少を考えると、より効率的な働き方が求められる中で、自動車の円滑な交通は必須であり、道路渋滞は大きな経済損失に繋がる。このため、道路をどうしていくのかということは非常に重要であると考え。新たな整備や改修が必要なのか、それとも交通量減少や湾岸線の開通による分散が見込まれるため不要なのか、そういったことを正確な情報に基づいて検討を行うべきである。

南海トラフ地震は、向こう30年の発生確率が80%と言われる中、いつ起こってもおかしくない状況。ますます震災対策は現実的なものとして取り組む必要がある。災害の備えとして、非常時の通信体制（スターリンクなど）の確立や道路の強靱性といった、インフラ整備についての視点も考慮すべきと考える。

お預かりしておりました意見は以上です。

それでは本日、ご出席の皆様から意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

○松本委員

「①暮らしやすさ」の「暮らしを支える交通環境」について、少し意見を言います。

今後の人口減少において、今でも神戸市の市バスは、「減便、減便…」というような状況に置かれている中、本当に暮らしを支えていくというならば、公共交通の在り方を、今のような市バスの独立採算制ではなく、これはもう限度が来ていると思いますので、ヨーロッパで進んできている、公共交通はもう無料にするべきだという考え方もひとつ検討課題にしていただきたいということと、今後まだまだ複合産業団地などに企業を誘致していくというのであれば、そこから出る大型コンテナが、三宮・兵庫などのまちの中を通過して港のほうに行くと。これまでも旧西神戸有料道路でかなりの事故が発生しておりましたので、その大型車、特殊車両というものは、まちの中を走らせない、高速道路を通らせていくということをセットで持って、企業誘致はしていただきたいと、そういう計画を立てていただきたいということを意見として申し上げます。

○大井委員

質問させていただきますけれども「⑥柔軟性」、社会の変化やまちづくりの多様性に対応していくということで、前回のマスタープランでもそういう提案されておられましたけれども、振り返りの中で全然触れておられなかったのでお尋ねしますけれども、2014年に

発表されました日本創成会議が、人口減少問題検討分科会で、2010年から30年後の2040年には若年女性が半分以下に減り消滅する可能性があるとして、私は須磨区の選出議員なので、須磨区が名指しで消滅可能性都市として2014年に指摘され、驚愕した覚えがあるんですけども、この件について、このマスタープランなり都市計画なりで柔軟性を持って議論されたのかどうなのか聞きたい。

○大和都市計画課長

日本創成会議の消滅可能性都市に関して、この都市計画マスタープランの中で何か議論したというようなことは、行為としてはございません

○大井委員

今年の4月に、人口戦略会議は、地方自治体持続可能性分析レポートというのを発表されました。そこには、若年女性が2020年から50年までの30年間で50%以上減少する自治体、今回は自治体となったので須磨区はここには名前が挙がってこなかったわけですがけれども、消滅可能性自治体として744の自治体を挙げられたわけです。

私は、須磨区の議員としてこの10年間、2014年からの10年間、何も手をつけてこられなかったこの都市行政っていうのは大変問題があったと。私は今も、須磨区は現在進行形で、消滅するとは思いませんけれども、衰退の一途をたどっている超高齢化のまちになりつつある。これでいいのかどうなのかっていうのは本当に真剣に悩んでいます。そのことについて、都市局が議論されたのかどうかそれもう一遍お聞きしたい。

○大和都市計画課長

先ほどは、消滅可能性都市に関してということでお答えさせていただきましたが、もちろん神戸市における人口減少・少子高齢化というのは、非常に重要な課題だと認識しております。これまでも、例えば駅周辺のリノベーションですとか、そういった駅を拠点としながら、その周辺のまちづくりをしっかりと取り組んでいくということで、人口減少・少子高齢化に対してはしっかりと検討し、取り組んできたと考えてございます。

○大井委員

マスタープランは、決めたらもう中身を動かすことがないというような考え方でなく、本当に柔軟性を持って、その時代時代、15年とかじゃなくて、その都度いろんな問題が出てきたときには、やっぱり議論するべきだと思いますし、そういう提言があつてしかるべきだと思うので、ぜひこういう場でみんなで議論するっていうのを考えていただきたいと思います。

もう一点、東京都などの大都市が今、ブラックホールのように人口を吸引し続け、大都市圏だけが存続する極点社会っていうんですかね、そういうのが進行していると。可能性がある。この極点社会を回避するための対応は、神戸市も突きつけられている課題であると。これ、何を言いたいかといいますと、久元市長が今から10年前、ブログの中で書かれたんです。それは何やというと、消滅可能性都市の須磨区と、それとは逆に東灘区や中

中央区にどんどん人が集まってくる。それは本当にいいことなのかどうか、それを考えるっていうのを10年前におっしゃってるんですよ。この辺のところも議論したことがありますか。

○大和都市計画課長

それに関しましても、都心と郊外、もしくは西と東という観点も含めて、バランスの取れたまちづくりというものを、都市局だけでなく神戸市全体として取り組んでできていると考えてございます。

一方で、ご指摘ありましたその東京都の状況ですとか、刻一刻と状況が変化していると思いますので、そういったところは、今後もしっかりと検討し、対応してまいりたいと考えてございます。

○大井委員

あと、また別の件ですけれども、これは私たち日本維新の会が、スペイン王国と結構お付き合いがありまして、先般もスペイン大使とお話しさせていただきましたね。

神戸市は、バルセロナ市と姉妹都市ということで、結構行き来があると思うんですけども、このバルセロナ市というのは、世界でも有数のスマートシティということで、すごく先端のまちづくりを進めておられます。この辺のところは、国土交通省の提案の中にも色々AIとかIoTとかあるんですけども、是非そういう先進都市、私もいろんな都市、例えばアムステルダムとか、ドイツのベルリンとか、先進的な都市の取組みを見てきましたけれども、やはり百聞は一見に如かずで、そういうところの街々を見ていただいて、神戸は、あの震災から30年、やっと、いわば平時に戻ってきたと。これから新しいまちが生み出されていくようなまちでもあると思いますのでね、このマスタープランというのは、大変大事な重要な計画だと思いますので、先進的なまちもじっくり研究していただいて、そういうのもこの中で議論していただくような、そんなマスタープランをつくっていただきたいという要望ですけれども、何かあればお答えしていただきたいです。

○大和都市計画課長

ご指摘ありがとうございます。

ご紹介がありましたように、海外のスマートシティですとか、そういった先進都市については当然、勉強してまいりたいと思いますし、そういった内容も含めて審議会の場で示した上でご議論いただければと考えてございます。

スマートシティに関しましては、主に企画調整局で所管して色々取組みを進めておりますので、企画調整局とも連携しながら検討してまいりたいと考えてございます。

○大井委員

よろしく申し上げます。

○嘉名会長

ほかいかがでしょうか。

○五島委員

先ほど事務局からお話があったのは、この報告事項について委員の皆さんで議論してくれという形だったので、質疑がメインじゃないのかなとは考えているんですけども、先ほどのスライドの「社会情勢の変化」の中に「2063年に100万人を下回る予測」とあるんですけども、この人口減を許容するのかどうかについては、我々みんなが考えないといけないと思うんですよ。やっぱり人口の減少というのは、都市の活力の低下につながってきますし、公共サービスの一人ひとりの負担額も高くなりますので、非常に我々の生活にとって、子供たちの生活にとって、今後影響が大きくなっていくことになります。日本全国で見た場合は、減少は止められないんだろうけれども、神戸市は果たして、それをトレンドに乗かって減りますという話でいいのか、それとも、いや、神戸市はいろんな政策で頑張って増やしていくのかっていうところについては、スタンスをちゃんと出さないといけないんじゃないかなと思っていて、私はなるべく増やすほうに舵を切っていくべきだろうなと思っているんですけども、この社会情勢の変化について、事務局としては何か考えてることはあるのかなのか、1つだけお聞きしたいです。

○大和都市計画課長

人口減少に関して、ご質問といたしますか、ご指摘ありがとうございます。

先ほど、2063年に100万人を下回るという予想が人口ビジョンで示されているということをご紹介いたしました。100万人を目標として定めているというものではもちろんありません。例えば今後、現実的に人口減少していく中で、例えば、暮らしやすく、神戸市がしっかりと選ばれるまちになり続けるということが非常に重要と考えておりますので、そういった観点でしっかりと神戸市の暮らしやすさ、住みやすさを維持するようなものを実現する都市計画マスタープランにしていきたいと考えております。

○五島委員

人口を増やしたいのか、減らしたいのかを聞いています。

○大和都市計画課長

もちろん増やしていきたいという思いはある一方で、現実的に減ってしまうという想定のもと、しっかりとそこも見据えたまちづくりも必要であると考えているというところがございます。

○五島委員

非常に答えにくいことだったとは思いますが、皆さん個人的には増やしたいなと思っておられると思うんですけど、神戸市のスタンスを今答えろって言われてね、局長、部長、課長の範疇で、私は増やしたいって言えるかということ、それはすみません、難しい質問させていただきました。

その前提さておきなんですけども、議論で何を言いたいかといいますと、この間都市局を中心に、物流施設用地の不足に対して、誘致であるとか、開発計画をつくっていただいたり、事業用地の創出のために、用途地域の弾力的な見直しであったりとか、あとは北神

急行の市営化についても非常に多くの市民が喜んでおりますので、ここについては非常に高く評価させていただく中で、じゃあ次、どうしていくかということなんですけども、3つあります。

1個目が道路のことなんですけれども、日本全国ウォークアブルなまちづくりっていうキーワードに流れておりました、それをじゃあ神戸市でどこまで取り入れるのかっていう話なんですけれども、今、かなり自動車の移動が、どちらかというといじめられている状況かなと思っておりました、中央幹線ですか、国道2号線、春日野交差点の前を改良したり、三宮交差点を改良したりしまして、自動車の通過時間って非常に長くなっています。これは先ほどのポートライナーのホームを拡張するという議案の中でもあったんですけども、今後ポートアイランド内の土地の処分があって、そこに張り付く人と企業がありますと。空港が国際化をしていくので、それによっても交通量が増えるでしょうという中で、阪神高速湾岸線の延伸もあるんですけれども、それにしてもやっぱり、浜手バイパスの西行きの東川崎町の交差点手前辺りの渋滞は、非常にひどい状況になっていると思うんですね。

やっぱり人として、どこのまちに住むかを選ぼうとしたときに、大阪公立大学の先生がおられる前であれなんですけども、大阪の周辺って結構渋滞がひどくて、車で走ってみたら「神戸でよかった」という思いをすることが多々あって、歩いて移動、公共交通機関で移動ももちろん大事なんですけど、神戸市内を車で移動したときに、スムーズに目的地にたどり着けるっていうのは非常に重要な要素だろうなと思っています。なので、この道路機能の維持・強化、それから今後のニーズの研究というのが、都市計画マスタープランの中で是非入れていただきたいことじゃなかろうかと、1つまず意見を申し上げます。

2つ目が事業用地の創出なんですけれども、西神戸ゴルフ場跡地を物流施設用地にということで、いろいろ研究していただいている中でなんですけれども、やっぱりまだ移転用地がないですよとか、港湾に関しても、要は港湾がないから西神戸ゴルフ場跡地という話もある中でなんですけれども、倉庫の引っ越しをしたい、建替えをしたいけども、種地がないんですっていう話とか、いろんな話を多々聞きます。いつまでもそのニーズがそこにあるかって言ったら、もう神戸から引っ越して加古川行きますわとかいう話にもなってきかねない状況だと思いますので、そこは中長期的に見て、神戸市に事業のニーズがどれぐらいあるのかっていうのをしっかり検討した上で、そういう研究をしていかなければならないだろうなと思っています。事業用地の創出についてはまだまだやっていくべきだろうと考えています。これが2つ目です。

3つ目は、社会情勢の変化に合わせた住環境の在り方なんですけれども、コロナがあって、オフィスの床のニーズっていうのは、こっちは逆にちょっと下がってるんじゃないかなと思うんですね。東京近郊でもビルが空いてますとかいう話も、ちょいちょい出ている状況になってきております。

この中で神戸市は、要はタワマン規制をやっているじゃないですか。この規制を今後も

果たしてやっていくべきなのかどうかっていうのは、検討しないといけないと思っています。タワマン規制をしたことで高い建物がぼんぼん建って景観が害されるということはないんだろうけども、でもやっぱり、古い地域での再開発のスピードが緩くなったりとか、投資先として神戸が選ばれなくなったりとか、それからナイトタイムエコノミーですか。これを考えたときに、そこに住んでいる人の商業的な経済効果っていうのが影響してくると思いますし、これからインバウンドが来るにおいては、その人たちをもてなすための労働力が必要ですから、そういったものを提供するためにも、都心部における夜間人口自体を増やさないといけないとなったときに、やっぱりここはニューヨークのまねをして住む人自体を増やしたらいいと思ったりしますので、このタワマン規制は、ちょっと考え直した方がいいんじゃないかというのは、議論すべきことかなと考えています。以上です。

○嘉名会長

事務局、何かお答えされますか。

○大和都市計画課長

色々ご指摘ありがとうございます。

道路機能の維持・強化ですとか、事業用地のニーズをしっかりと踏まえたものにすべきですとか、あとは最後に、いわゆるタワーマンション規制と呼ばれる都心機能誘導地区の内容についてのご指摘でした。

もちろん、それぞれこの都市計画審議会の中で出されましたご意見を参考に、都市計画マスタープランの検討を進めていきたいと考えてございます。その検討の中において、都心の居住の在り方ですとか、そういったところは充分議論いただいて、マスタープランの中で、どういうふうに反映していくかということも含めて、考えていきたいと思っています。

○萩原委員

ほかの委員の方もおっしゃってたんですけども、これからの都市計画は人口減少・超高齢化社会がより一層進む中で策定されるものであります。

現在のマスタープランが策定された2011年の少し前から、中央区に超高層のタワーマンションが建設されるなど市民が住む場所の都心回帰が始まって、中央区では阪神・淡路大震災前まではずっと人口が減少傾向にあったんですけども、震災以降、復旧復興を含めて、現在に至るまで増加の傾向があって、今後も人口増加、特に社会増が続くと予測されます。そのため、中央区の幾つかの小学校では、教室が足りなくなって新しい校舎を建設するなど、同じ神戸市内でも全く違うような状況になってきています。

この人口移動が、他都市からの流入もあるんですけども、大体3割ぐらいだと思うんですが、市内の移動が含まれていると予測されるんですけども、新たな都市計画マスタープランも、市内の人口移動をある程度抑制するような施策をもう少し拡充すべきではないかなと思うんですが、いかがでしょうか。

○大利都市計画課長

人口移動に関するご指摘でございました。

もちろん、神戸市としましても、バランスの取れたまちづくりというものを推進していきたいと考えてございます。どういった形で表現していくのかですとか、その具体の取組みをどこまで記載するようなものかということも、議論の上、決めていくことになるろうかと思えますけれども、そういった視点も含めて検討していきたいと考えてございます。

○萩原委員

現行のマスタープランで、駅前の再整備であったりとか、地域交通コミュニティ、そういったことを書かれています。全部見たわけじゃないんですけども、神戸市には、ほかの都市に類を見ない、小学校区に1つある地域福祉センターというすばらしい社会資本がございまして、それをどのように活用して、このまちをつくっていくのかという観点も必要じゃないかなと思います。

もう1つ、最近、今日もそうなんですけども猛暑が続きます、よく災害級の暑さと呼ばれております。この猛暑対策として今、神戸市では、こうべ木陰プロジェクトであったりとか、K O B E クールオアシスなど、個々の対策は実施していますが、これをある種防災という観点で、都市計画マスタープランの中でこの猛暑対策に取り組んでいってはいかがかなと思います。

例えば、先日リニューアルオープンしました磯上公園のヒーリングガーデンの中に、竹チップを混ぜた舗装路を整備しまして、普通のアスファルトよりも大体10度ぐらい低くなると。また、この前の東京オリンピックで、マラソンコースに普通のアスファルトよりも温度が上がりにくい舗装をしたものとかありますので、そういったインフラ整備も含めて、災害というと語弊があるかもしれないけれども、そういった猛暑対策という観点も取り入れるのはいかがかと思いますが、どうでしょうか。

○大利都市計画課長

そういった観点も含めて、検討してまいりたいと思います。

○萩原委員

よろしく願いいたします。

○黒田委員

先ほどスマートシティの話も出てきましたので、私から追加でお聞きしたいんですけども、資料のスライド番号59、デジタルフォーメーション実現会議の中間取りまとめが、これ2022年7月7日ということで、約2年前に取りまとめたものだと思うんですね。やっぱりこのDX、ICTは技術革新が早いですから、もう今、特にAIですよ。このNVIDIAという言葉は、多分2年前は誰も知らなかったと思うんですけども、AIを活用した都市づくり、都市計画をもう少しアップデートしていただきたい。というのも、例えば交通管理にしても、交通量の予測とか、リアルタイムでのAIの分析によって、渋滞の

軽減とか公共交通機関の最適化にもかなり貢献してますし、環境に関しては、空気とか水質とか、あとは騒音ですよね。こういったデータをリアルタイムで収集することによって、環境改善のための施策に生かすことができるとか。

あと、都市インフラの最適化についてもAIを活用して、電力、水道、通信の条件を分析した上で、効率的な管理とメンテナンスができる。防災と減災に関しても、これもAIによって、予測とか警報システムはかなり進化しています。

こういったことで、もう都市全体にセンサーを付けて、収集したデータによって、より都市運営の最適化を図っていくと。こういった観点をもう少し入れていただいて。DXってことは書かれているんですけども、これ日本全体にも言えるんですけど、AIの活用は世界的にもかなり遅れている中で、今後この計画を取りまとめるにあたっては、神戸市としてはAIということをやっと盛り込んでいただきたいということと、あと1点は、去年、私は「未来都市創造に関する特別委員会」の委員長をしていたんですけども、委員会に川崎重工の執行役員の方を参考人として招いて意見陳述をお願いしたんですが、そのときおっしゃっていたのが、書かれているとおり、人口がこれからますます減っていく中で、やっぱりソーシャルロボットをいかに活用していくかっていうところ。都市や空港、商業施設では、多分もう数十年後には、AIのデータを活用したソーシャルロボットによるサービスを当たり前のように見る社会になっていくと思うんですね。そういったAIも含めて、ソーシャルロボットの活用を都市計画の中でどう落とし込んでいくのかっていう観点も、未来の都市計画ですから、もう少し加味して計画していただきたいと思うんですけども、その点についてはいかがでしょうか。

○大和都市計画課長

いわゆる、まちづくり、都市計画においてもそのDXという観点、AIの活用というのは非常に重要な観点かなと思っております。

具体的にどういうふうに計画に落とし込むのかというのは、今のお話も含めて、大変難しいかなと感覚的には思うんですけども、将来的に陳腐化しないような計画にするべく、そこは検討していきたいと思っております。

○岩佐委員

バリアフリーの視点は出ていましたけれども、先日、障害を抱える子供たちを持つ保護者の団体の方々とお話しさせていただきまして、やっぱりまだまだなんじゃないかというお話でした。中学生、高校生ぐらいの障害を抱えるお子さまの車椅子を押して出かけるようになりますと、まずそういったお子様と一緒に入れるトイレを探すんだと。それが無いところには出て行けないんですというお話でした。

ユニバーサル視点でしたら、もう車椅子ごと入りまして、中で大型多目的シート、ユニバーサルシートが備え付けられている、オムツの交換ができる、そして360度回転して押しながら戻れる、こういう視点がもうほとんどないということと、それから神戸市内、

特に南北の移動がもう本当に坂が多いので、例えば学校へ行く際にももう辛いんですと、バスもあるんでしょけれども、バス停に行く、またそのバス停を降りてから学校に入るというのかなり難しいですというお話もいただきまして、もっとそういう観点を進めていただけたらなと思います。

私も去年議員になったところですけども、高齢者の方が、まちでこけましたというお話をもっとすぐいただいている、建設局にお電話しまして道路のへこみを解消していただいたりですか、あと横断歩道のバリアフリー化、縁石がもう段差になってしまって、それ自体がこける原因になるんですよ。それをもう道路に面一になるような縁石に変えてほしいというようなご意見も様々ないただきましたので、道路のバリアフリー化、ユニバーサルな観点は、もっともっと進めていっていただけたらと思いますけれども、いかがでしょうか。

○大和都市計画課長

バリアフリーも非常に重要な観点かと思っておりますので、そういったことも検討していきたいと思っております。

○岩佐委員

ありがとうございます。

先ほど言ったことと矛盾するかもしれないんですけども、南北に坂があるというのは、逆に足腰が強くなるという点もあると思いますので、人生100年時代を見据えて、健康寿命を延ばせるまち、運動できるまちっていうのを目指してはいかがかなと思います。子供たちの体力が低下しているということで、公園の計画自体も三種の神器（ブランコ、砂場、滑り台）だけではなくて、様々な地形を利用した公園を造りたいと市長もおっしゃっておられましたし、国土交通省の自転車活用推進計画も言っておられるので、自転車道路をもっと延伸して、自転車ツーリズムを呼び込めるようなまちづくり、それも健康もそうですし、脱炭素もそうだと思うんですけども、移動手段も確保できるようなまちづくりっていうのができれば、健康寿命を延ばせる、人生100年時代を迎えて、また人口も減っていくかもしれませんが、健康的な人が神戸市には多いんだと言えるようなまちにしていただけたらと思いますけど、いかがでしょうか。

○大和都市計画課長

今のご指摘もごもっともかと思っております。神戸、先ほどご指摘ありましたように、坂自体もいろんな意味でポジティブな要素でしょうし、また健康寿命という観点も、非常に重要と思っておりますので、そういったことも含めて検討してまいりたいと思います。

○岩佐委員

ありがとうございます。

あと、坂が多いというお話が出ましたので、私は小水力発電等を様々な場所で言っていて、神戸はもともと水車を利用して様々なもの、灘五郷とかでお酒も造っていたりとか

しましたけども、そういった電力設備自体も都市計画のほうでよろしいですか。

○大和都市計画課長

いわゆるエネルギー政策みたいなことだと、厳密には都市局といいますか、都市計画マスタープランにどこまで書くかというのはありますが、そういった環境の観点ですとかエネルギーの観点というのは、もちろんまちづくりにおいても必要な観点かと思っておりますので、検討の一要素として考えていくことはあり得るかなと考えてございます。

○岩佐委員

ありがとうございます。

災害対策の意味でも、離れたところで電力を確保すると。非常用の電源ということで小水力発電設備も配置しまして、マイクログリッドのようなまちを目指してもらえたらなと思います。

あと、生産年齢人口が少なくなるということで、都市の管理自体をどうやって工数を減らすのかっていう視点を入れていただければと思います。建設系でしたらBIM/CIMの活用ですとか、ドローンを利用して点群データを残しておいて、災害時に復旧しやすいようにするですとか、その辺りの観点も踏まえてもらえたらと思いますけれども、いかがでしょうか。

○大和都市計画課長

施設整備の観点で、そういった新しい技術ですとか、ICT技術なんかも活用しながら、BIM/CIMみたいなことも含めて整備をしていくという考え方も、当然あり得るかなと考えてございます。

○岩佐委員

ありがとうございます。たくさん言いまして、申し訳ございません。

○植中委員

「①暮らしやすさ」のところなんですけど、市民の暮らしを守ることにについては書いてあるんですけど、市民の命を守るというのが一度も書かれていないのがちょっと気になります。

例えば、この災害、災害と一口に言いますが、もう南海トラフ地震は必ず来ると言われている中で、例えば各区の置かれた状況は全部違うと思うのです。海側にある区、あるいは山側にある区、それぞれの環境によって、防災の面も違って来るわけです。そういったときに、例えば医療体制というと、福祉局、健康局になるから都市局ではないよということになるかもしれないんですけど、命を守るという点ではやっぱりそれはもう、各局連携して横断的にやっていただきたいと思うので、命を守るための何か施策というか、そういうのをどこかに入れていただけたらありがたいとも思います。

ちょっと横にそれなんですけど、先だって三師会というのがありまして、医師会、歯科医師会、薬剤師会がまとまって、命を守るための体制を今整えておられるんですけども、なか

なか費用面、それから人的な援助、いろんな意味でサポートが要するという話もありましたので、しっかりとそれはもう連携しながら、命を守る施策というのを取り入れていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○大利都市計画課長

ありがとうございます。

まさしく命を守る、非常に重要な視点だなど、改めて気づかされたというところでございます。そういった観点も含めて検討してまいりたいと思っております。

○赤田委員

私からは、この新たな計画のための視点ということで、神戸市を取り巻く社会情勢の変化というものに着目して意見を述べたいと思いますが、地球温暖化の進行と出ています。長期的（100年）には年平均気温1.4度上昇と書かれてるんですけども、私が思うのは、ちょうど1年前の7月に、国連のグテーレス事務総長が「地球沸騰化」という表現を用いて、この世界の平均気温が観測史上最高記録を大幅に更新したことで警鐘を鳴らしています。そういった情勢の変化を踏まえて臨んでいくべきだと思うんですが、その認識についてお聞きしたいと思います。

○大利都市計画課長

ご指摘のとおり、そういった地球レベルでの環境の変化といいますか、それも沸騰化とありましたが、これまでに比べて劇的に変化している状況にあるというのは認識しているところでございます。

○赤田委員

今後また色々と議論させていただきますけれども、私はその中でもCO₂の大幅な削減、とりわけ企業の社会的責任というのは強く求められると思えますけど、市民の努力だけでなく、そういった全体でのCO₂の削減に神戸市自身が率先して取り組むっていうことが大事だと考えます。以上です。

○なんの委員

「④まちのデザイン」で、神戸の魅力を世界に発信するエリアの形成ということで、シンボルエリアの魅力向上ということを書いてらっしゃるんですけども、今後の社会情勢の変化の中で、国際化の進展というところがございまして、外国人旅行者の増加、神戸空港の国際化に伴い、外国人の方もいらっしゃるでしょうし、今でも日本の中から神戸にいらっしゃる方もいるんですけども、こちらに書かれているシンボルエリアでは六甲山と須磨シーワールドとがあるんですが、今後こういった世界に発信できる魅力あるシンボルエリアというのはどういったものがあるのでしょうか。教えていただけませんか。

○大利都市計画課長

今後、発信していくべきシンボルエリアがあるかというご質問に対して、明確にこういった観点かと、現時点でお答えが難しいかなとは思っているところです。

ただ、書いております六甲山ですとか、新しくオープンした須磨シーワールドもそうですし、神戸というのは本当に様々な顔があると感じてございます。都心のいわば港町ですとか、また田園の風景だったり、自然豊かな緑の環境ですとか、本当にある種、日本のいいところを集めたような都市かなと思っておりますので、そういったものをしっかりと継承し、展開していけるようなまちづくりをしていければと。そして、それに貢献できるような都市計画マスタープランにできればと考えてございます。

○なんの委員

ありがとうございます。

結構、一度神戸を離れられた方が、神戸はすごくいいまちよねって、やっぱり帰りたいわっていう声をよく聞くんですね。その方から話を聞いていると、地震前の北野坂ですとかメリケンパークですとか、やっぱりそういうイメージがどうも強いようでして、今北野坂のほうは少し店も少なくなってきたりなど。異人館通りとかも少し足を運ばれる方も少ないのかなと思いますので、今おっしゃられた、今まであるそういった観光できる場所をもう少し皆様に魅力的に発信していけるように、そしてそちらに行きやすいような交通手段等も整備していただくと人が集まりやすいのかなと思いますので、よろしく願いいたします。

○中橋委員

子供の命を守ってもらいたいなと思っていて、私今5歳の娘がいるんですけども、4月から小学校に行くようになります。通学路がすごく歩道が狭くって、車も通るし、自転車もその横を通るっていうところがあったりだとか、あと段差がすごく大きいので、ちっちゃい子が自転車でガタンってなっているのをすごくよく見るんですね。

娘が小学校に通うようになってここを歩いて、ちょっとふざけたらもう車道に行っちゃうようなところなので、通学路の整備っていうのもしてもらえたら嬉しいなと思います。子供が安心して過ごせるっていうことは、身体の不自由な方も高齢者の方も、もちろん健康な大人の皆さんも安心して過ごせるんじゃないかなと思うので、そこをお願いしたいなというところと、あと防犯カメラ、私は西区に住んでるんですけども、都会ではよく見かけるんですが、田舎って割と死角が多いのかなと思っていて、すごい暗かったりとか。ここをもし娘がもう少し大きくなって、一人で通って何かあったときに、何の情報も得られないまま被害に遭うって考えたら絶対に嫌なので、その辺り子供の安全というか、市民の安全につながると思うんですけども、考えていただけたら嬉しいなと思いますので、よろしく願いいたします。

○長谷委員

あんまり出ないかなとは思いますが、灘、東灘の山の辺りのイノシシの対策を重点的にお願いしたいなと思ってます。

よくインターネットとかで、警察からイノシシが出たってという情報はありますが、

あれは多分ほんの一部で、割と普通に歩いてるっていうのが当たり前だと思うんですね。イノシシが出てきやすくなるのは仕方がないし、人を襲う個体を順番に駆除されているのはお伺いしているんですけども、それがつながっていくと、今東の山のほうで去年熊が出たとか、そういうのにつながったりとかすることがあるので、ごみ対策とかもしっかりされているんですけども、この酷暑のせいで山の餌が無くなって下りてくるっていう可能性が高いと思うので、柵をもうちょっと対策されるとか、住宅街の辺りの木をちょっと減らしてみるとか、そういうところの対策をしていただきたいなと思うのと、あと、神戸はゲームとかで背景に使われたり、今特に映画とかで誘致をされている方もいらっしゃるし、神戸でロケしましたとか、またそこを巡ったりとか、需要もすごく高くなっていると思うので、もちろん整備をしていただくっていうのはすごくいいことなんですけれども、そのままを維持した状態での整備って難しいのかなとか、そういうのはとても思っています。特に神戸大橋なんかはめちゃくちゃきれいに再現されていて、ファンは必ず行かれるぐらいの場所なんですけれども、最寄り駅がポートターミナル駅で、若い女性とかがあそこから降りていくとなるとちょっと勇気が要るかなっていう感じだったり、だからやっぱり昼間に行ったほうがいいのか、そういった話もお伺いするので、そういうところも含めて活かして整備いただければと思います。ありがとうございました。

○小池委員

今日も色々お話聞かせてもらって、マスタープランでできること、できないことっていうのはよく分かるんですが、何となく全体的構造的な問題があるんですよ。というのは、国交省が社会資本整備審議会とかで定めるメニューに対して、それを盛り込んだマスタープランをつくるとお金がつくという流れの中で、これって1980年代から2000年代までの成長期の話なんですよね。

今、社会がどんどん変わっていく中で、もうこのやり方ではもたないことはいっぱいあるんですね。例えば、公共交通の話が先ほど出ましたけども、パリの地下鉄ですら運賃収入は6割しか負担できません。あとは全部国が補助してます。こういったことは、国では分からないんですね。だから、都市計画マスタープランで、本当にもっと初心に返って理想像をつくって、これに対して国の制度のおかしいところをちゃんと指摘しないと、なかなか変わらないし、先ほど言われたように神戸が特徴ある取組みをするっていうのはそこにあるのではないのでしょうか。これをぜひお願いしたいのと、じゃあ根本的に考えたら何が基本になるのかって考えると、こういったマスタープランの依って立つ法律は何かっていったら、憲法なんですよ。憲法第22条によって、私たちは公共の福祉に反しない限りどこにでも住む権利を有しています。これを国が阻害することはできません。それに加えて第25条で文化的最低限の生活を営む権利を有しています。つまり、これを組み合わせて私たちは都市というものを考えなきゃいけないんですね。だから、先ほどから出ているような、最後の一人の取り扱い、交通事故なんかも同じような構造で考える必要があり、それ

をしないと、もうどうしようもないですよ、ちゃんと取り組まなきゃいけない。障害者にもちゃんと対応しなきゃいけない。人口が衰退してくるから見捨てましょうなんてことはあってはいけない。こういった基本的事項を議論して、あるべき姿を描いて、それで今の制度と照らし合わせて、制度がおかしかったらそれに対してちゃんと意見を出すということをしてしないと多分変わらないんですね。もちろん役所の言い分も分かりますけれども、いや制度こうなってますからできませんっていうのはいっぱいあるんですけども、そうであっても上向きにもちゃんと意見を出すようなマスタープランをつくっていくべきだと思うんですね。別に答えとかじゃなくて、基本理念っていうのをやっぱりしっかり考えたほうが上手くいくんじゃないかなと思いました。

○嘉名会長

ほかいかがでしょうか。よろしいですか。

先ほど、欠席の委員の方のコメントを私のほうから読み上げさせていただきましたけれども、何かそのことに対して事務局から回答があればお願いしたいと思います。

○大和都市計画課長

本日、欠席されている委員からのコメントに関しまして、事務局としての考えをお答えいたします。

栗山委員からは主に3点、ご意見があったかと思っております。

1つ目が、都市計画マスタープランに記載されている都市空間の課題について、継続的に取り組むような課題が残っているのか、そういったものを整理した方がいいのではないかとご意見ございました。

現行の都市計画マスタープランでは、第2章第1節で策定当時の課題というものを整理してございます。内容としては、例えば都心における土地利用ですとか、もしくは幹線道路ネットワークのミッシングリンクですとか、そういったものが10ほど課題としてあげられております。現時点で網羅的にこちらに対する整理というものをできてございませんので、次回までにそういったものを整理したいと考えてございます。

2つ目、目標年次の話がございました。目標年次につきましては、この後説明する内容でもあるんですけども、神戸市の総合基本計画の改定と併せて、今回、都市計画マスタープランを見直していくという中で、計画期間を10年としていきたいと思っておりますので、現行の計画よりは短い計画になるかと考えてございます。

一方で、都市計画マスタープラン、目標年次を10年間と定めたからといって、その期間に全く見直さないということは想定しておりませんので、必要に応じてレビューというのはしていくことになろうかなと考えてございます。

3つ目、国際化、DX、グローバル化の波に対して、現行の“わがまち空間”のような考え方も取り入れていただきたいというご意見ですが、こういった点も含めて検討してまいりたいと考えてございます。

次に、八木委員から、進め方について、こういった審議会とパブコメだけではなくて、ほかにも分析するような庁内のチームというものがあつた方がいいのではないかというご指摘ございました。今回、別途分析チームの設置は現時点では予定しておりませんが、現行のマスタープランは基本計画の部門別計画として定めておきまして、部門別計画はほかの部門についてもございますので、当然そのような他の部門別計画とも連携・相互補完するようなものとして定めていきたいと考えております。今回、都市計画マスタープランの具体的な記載内容などを検討していく上でも、庁内の関係部局とはしっかりと連携調整しながら、内容は精査していきたいと考えてございます。

もう一点、八木委員からのご指摘の中で、南北の交通に関するご意見がございました。例えば、垂直（南北）方向で利用しにくいというようなことに対する声はないかというご質問ございましたけれども、担当部局に確認をしておりますところ、現時点で日常的な利用もしやすいようにしてほしいという具体的な要望は聞いていないとのことでございます。

しかしながら、ポートループの使い勝手というものは、乗り場が分かりづらいとか、そういったご意見をいただいているところもありまして、様々な対策を講じているところですので、引き続き利便性の向上に努めていきたいと聞いてございます。

最後に、村野委員からのご意見、2点ございました。

1つが、目標年次において正確な情報をもとに計画を検討すべきというご意見でございました。こちらについては、どこまでできるのかというところはあるかなと思いますが、様々な定量的な分析を可能な限りできるものについてはしていきたいと考えてございます。

もう一点、南海トラフ地震等の災害への備えという観点でのご指摘ございました。こちらにも本当に重要な観点と考えておりますし、本日、ほかの委員の方々からも、命を守るですとか、災害への対応というのは非常に意見としても出ておりましたので、重要な課題として捉えて、検討の中でしっかり深めていきたいと考えてございます。以上でございます。

○嘉名会長

先ほど小池委員の意見を聞いて思い出したことがありまして、1980年に都市計画の制度で地区計画っていうのができるんですけども、規制と事業が中心の都市計画に誘導という新しい手法を取り入れた。これは実は神戸の真野と丸山のまちづくりが起源だと言われてます。

それから、例えば震災復興のまちづくりの中でも2段階都市計画っていうのができた。これは、神戸が震災復興の中で国に提案して行って、やっていったという経過があります。

神戸のまちづくりの中で、やっぱり新しい都市計画の制度、仕組み、考え方が生まれてきたという歴史を改めて思い出したということを見ると、別に事務局にどんどんハードル上げさせるわけじゃないんだけど、ゼロから、神戸のまちの在り方をしっかり議論するといういい機会ですので、是非今日のご意見も踏まえながら、枠の中で考えるというよりは、新しい都市計画の在り方を展望していただきたいなと思います。

ほかにご意見もないようですので、引き続き今後の進め方について、事務局、説明をお願いします。

○大和都市計画課長

様々なご意見、本当にありがとうございました。

それでは、最後にスケジュールを含む今後の進め方についてご説明いたします。

進め方でございますけれども、先ほども少しご説明の中で触れましたが、2025年度末の策定に向けて、骨子案、計画素案、計画案などの各段階で、検討状況を説明の上、ご意見をいただきながら内容を作成していきたいと考えています。

新たな計画につきましては、これ当然のことかと思えますけれども、その目指すべきまちの姿というものを市民と共有して、その実現に向けた都市づくり・地域づくりの考え方を示すものにしていきたいと考えてございます。

また、次期の「総合基本計画」というのが、全国的な計画策定の簡素化・集約化の流れを酌むものとなるということも踏まえまして、この都市計画マスタープランにおいても、例えば関連する他の計画との統合ですとか、分かりやすい表現の工夫など、市民にとってより身近な計画となるように検討していきたいと考えてございますので、引き続き、どうぞよろしくをお願いします。以上です。

○嘉名会長

今スケジュールのお話がございましたけれども、何かご質問ございますか。よろしいですか。

(質疑なし)

それでは以上をもちまして、本日の内容は全て終了とさせていただきます。新しく当審議会の委員になられた方がたくさんおられますけれども、何かご意見、ご質問ございますか。よろしいですか。

(質疑なし)

それではほかにご意見なければ、最後に一つだけ私のほうからご提案させていただきたいと思っています。

当審議会を運営するにあたって、条例、規則及び要綱が定められております。これらのうち要綱は、2000年度第1回神戸市都市計画審議会によって決定されて、「会議の傍聴」や「会議録の作成」などの細則が規定されているんですけれども、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いるところがございます。

そこで、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いますが、よろしいですかね。

○大和都市計画課長

そのように検討してまいりたいと思います。

○嘉名会長

よろしくお願ひいたします。

それでは、本日は熱心なご議論ありがとうございました。

これをもちまして閉会いたします。ありがとうございました。