

平成30年度第2回
神戸市都市計画審議会会議録

平成30年11月21日

平成30年度 第2回 神戸市都市計画審議会

1 日時 平成30年11月21日（水） 午後10時00分～午後12時4分

2 場所 神戸市役所1号館28階 第4委員会室

3 出席委員 (26人)

(1) 学識経験のある者

小 谷 通 泰	嘉 名 光 市
栗 山 尚 子	中 林 志 郎
西 野 百 合 子	西 村 順 二
野 田 浩 二	前 田 崇 博
八 木 景 子	

(2) 市会議員

平 井 真 千 子	河 南 た だ か ず
山 下 てんせい	五 島 大 亮
味 口 としゆき	林 まさひと
菅 野 吉 記	軒 原 順 子
大 井 としひろ	人 見 誠
高 橋 としえ	前 島 浩 一

(3) 国及び兵庫県の行政機関の職員

黒 川 純一良（代理 日野）
荒 木 一 聡（代理 飯塚）
岡 田 敏 明（代理 大井）

(4) 市民

田 中 洋 子 内 田 充

4 議題

第1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
報告事項(1) 都市空間向上計画基本的な考え方(修正案)について
報告事項(2) 神戸三宮「えき~まち空間」基本計画について
報告事項(3) 都心の土地利用誘導施策(素案)について

5 議事の内容 別紙のとおり

1. 開会

○小谷会長

皆さん、おはようございます。定刻となりましたので、ただいまより平成30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、事務局から委員のご紹介と定足数の確認をお願いいたします。

○林計画部長

おはようございます。計画部長の林でございます。お手元の委員名簿をご参照ください。新しく委員となられた方をご紹介させていただきます。

まず学識経験者委員の皆様でございます。

嘉名委員です。

○嘉名委員

嘉名です。よろしくお願いいたします。

○林計画部長

栗山委員です。

○栗山委員

栗山です。よろしくお願いいたします。

○林計画部長

次に、市会議員の皆様でございます。

平井委員です。

○平井委員

平井です。よろしくお願いいたします。

○林計画部長

河南委員です。

○河南委員

よろしくお願いいたします。

○林計画部長

山下委員です。

○山下委員

よろしくお願いいたします。

○林計画部長

五島委員です。

○五島委員

よろしくお願いいたします。

○林計画部長

味口委員です。

○味口委員

よろしくお願ひします。

○林計画部長

林委員です。

○林委員

よろしくお願ひいたします。

○林計画部長

菅野委員です。

○菅野委員

よろしくお願ひ申し上げます。

○林計画部長

軒原委員です。

○軒原委員

よろしくお願ひいたします。

○林計画部長

大井委員です。

○大井委員

大井でございます。どうぞよろしくお願ひします。

○林計画部長

人見委員です。

○人見委員

よろしくお願ひします。

○林計画部長

高橋委員です。

○高橋委員

よろしくお願ひいたします。

○林計画部長

前島委員です。

○前島委員

よろしくお願ひいたします。

○林計画部長

続きまして、国土交通省近畿地方整備局長の黒川委員、本日は代理で日野兵庫国道事務所長がご出席でございます。

○日野兵庫国道事務所長

日野でございます。

2. 定足数の確認

○林計画部長

次に、定足数でございます。

神戸市都市計画審議会条例第5条第2項の規定により、委員及び議事に関係のある臨時委員の総数の半数以上の出席により、会議が成立することになっております。委員の総数は28名でございますので、定足数は14名となります。

本日は、委員26名の皆様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

○小谷会長

ありがとうございます。

本日の会議録署名委員ですが、西村委員と中林委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

4. 議案審議

(第1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)

○小谷会長

それでは、議案の審議に入りたいと思います。

本日は1件の議案を審議いたします。このほか報告案件が3件ございます。

まず議案につきまして審議したいと思います。

それでは、事務局、説明をお願いいたします。

○丸岡都市計画課長

皆さん、おはようございます。都市計画課長をしております丸岡と申します。どうぞよろしくお願いいたします。それでは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生産緑地地区の変更について、垂水23生産緑地地区ほか5地区、神戸市決定でございます。

まず、生産緑地地区の都市計画上の位置づけをご説明いたします。前面スクリーンをごらんください。

生産緑地地区は市街化区域内において緑地機能及び多目的保留地機能の優れた農地等を計画的に保全し、良好な都市環境の形成に資することを目的として指定するものです。

神戸市では、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、平成4年に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、このうち保全する農地を生産緑地地区として指定しました。

生産緑地地区の廃止及び変更の理由には、1. 営農環境の向上を目的とした土地の形質の変更があった場合。2. 市に対する生産緑地の買取り申し出後、3カ月が経過し、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。なお、買取り申し出は、農業の主たる従事者が死亡した場合や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。3. 生産緑地地区内において公共施設が設置された場合などがあります。

次に、買取り申し出に伴う廃止及び変更についてご説明いたします。

生産緑地地区の都市計画決定の後、農業の主たる従事者が死亡した場合又は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は、生産緑地法に基づき、市に対して農地の買取り申し出を行うことができます。

買取り申し出に対し、市が買い取らない場合には農業委員会に農地としての売買のあっせんを依頼します。そして、このあっせんが一定期間内に成立しない場合などには、生産緑地地区としての土地利用の制限が解除され、農地以外の土地利用が可能になります。こうした手続の結果を受けて、都市計画としての生産緑地地区の指定を廃止及び変更するものです。

議案（計画書）の2ページをお開きください。今回の生産緑地地区の廃止及び変更の内容と理由です。1が廃止する3地区、2が変更する3地区です。

議案（計画書）の3ページをごらんください。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1ページをお開きください。あわせて前面スクリーンをごらんください。

図では、既決定の区域を灰色、今回廃止する区域を黄色で表示しております。

まず、垂水23生産緑地地区の変更です。位置は神戸淡路鳴門自動車道の東側、垂水妙法寺線の西側です。主たる従事者の故障による買取り申し出により、黄色の区域を廃止いたします。

議案（計画図）の2ページをお開きください。八多22生産緑地地区の変更です。位置は八多道場線の東側、北神中央線の北東側です。生産緑地地区内において、公共施設である幼保連携型認定こども園の保育室が設置されたことにより、黄色の区域を廃止いたします。

議案（計画図）の3ページをごらんください。伊川谷121生産緑地地区の廃止、伊川谷122生産緑地地区の変更です。位置は伊川及び永井谷線の北側です。伊川谷121は主たる従

事者の故障、伊川谷122は主たる従事者の死亡による買取り申し出より黄色の区域を廃止いたします。

議案（計画図）の4ページをお開きください。玉津17生産緑地地区の廃止です。位置は蘆谷川の南側、明石川の東側です。主たる従事者の故障による買取り申し出により、黄色の区域を廃止いたします。

議案（計画図）の5ページをごらんください。玉津73生産緑地地区の廃止です。位置は明石三木線の西側、明石川の南側です。主たる従事者の故障による買取り申し出により、黄色の区域を廃止いたします。

議案（計画書）の3ページにお戻りください。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487地区、面積約103.31ヘクタールから、484地区、面積約102.60ヘクタールになります。

なお、本案について、平成30年10月9日から23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。

説明は以上です。ご審議の程よろしく願います。

○小谷会長

ありがとうございます。ただいま事務局から説明がありましたが、ご質問、ご意見がございましたらよろしく願います。いかがでしょうか。何かございますでしょうか。

特に、ご意見がございませんようですので、議案についてお諮りいたします。

第1号議案、神戸国際港都建設計画生産緑地地区の変更について、神戸市決定であります。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）

○小谷会長

ありがとうございました。

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。

（報告事項（1）神戸市都市空間向上計画基本的な考え方(修正案)について）

○小谷会長

それでは、続きまして報告案件に移らせていただきます。

報告事項（1）神戸市都市空間向上計画基本的な考え方(修正案)につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

○湯田調整担当課長

調整担当課長の湯田でございます。着座にてご説明させていただきます。

私のほうから、報告事項（１）神戸市都市空間向上計画基本的な考え方(修正案)につきましてご報告いたします。

神戸市では、人口減少社会においても将来にわたって持続可能なまちづくりを進めていくため、都市空間向上計画の策定に向けて、今年３月に基本的な考え方(案)を公表いたしました。その後、本審議会を始め、市民や市会、有識者などからいただいたご意見を踏まえ、10月に基本的な考え方(修正案)を公表いたしました。それでは修正案の内容について、お手元の資料１に基づきましてご説明いたします。

なお、資料２は広報紙こうべ10月号とあわせて配付した資料ですので、後ほどご参照ください。

それでは、資料１の４ページをお開きください。１．神戸市の現状と課題としまして、７ページにかけて、これまでの人口推移などを記載しております。

次の７ページをお開きください。図７のグラフのとおり、神戸市の将来推計人口は2015年から2060年にかけて約44万人減少し、約110万人になると推計されております。

８ページをごらんください。このページにありますように、これまでに多くいただいたご意見等を中心に本編全体にわたりまして、Q & Aという形で記載しております。

続きまして、10ページをお開きください。都市のスポンジ化の現状としまして、神戸市内の住宅戸数及び住宅の空き家戸数の推移について記載しております。神戸市内には、平成25年時点で約10万8,000戸の空き家があると推計されております。

続きまして11ページをお開きください。２．本計画でめざす都市空間を、50年先も心地よく健やかに住み続けられるまちの実現とし、取り組みを進める際の視点を２つ掲げております。１．人口減少に対応した持続可能な都市空間として、人口減少・高齢化が、市民の皆様の生活にも影響を及ぼすという危機感を市民・事業者と共有し、人口が減少していく中でも多くの人に将来にわたって選ばれる質の高い都市空間を目指すとともに、２．神戸の持つ多様性を活かした都市空間としまして、個性豊かな地域の魅力・資源を有効活用し、さらに磨きをかけ、多様なライフスタイルを実現できる都市空間を目指すこととしております。

13ページをお開きください。（２）本計画に定める内容ですが、めざす都市空間の実現のために、居住及び都市機能に関する方針を定めるとともに、施策の方針として、地域の課題に応じて市民・事業者・行政が一体となって進める施策の方向性について本計画で定めることとしております。

14ページをごらんください。２．３居住に関する方針では、市街化区域において、駅周辺居住区域、山麓・郊外居住区域を設定することとしております。駅周辺居住区域は、まちづくりの骨格となる鉄道駅に徒歩でアクセスできる区域として定め、一定の人口規模と密度を維持するとともに、拠点となる駅を中心に隣接する駅と連携し、さまざまな都市機

能を維持・充実させ歩いて暮らせるまちづくりを進めます。山麓・郊外居住区域は、鉄道駅から離れており、都市のスポンジ化などのリスクが大きいと想定される区域として定め、人口が減少する中でも、良好な住環境を形成するとともに、駅へのアクセス機能や生活に必要な身近な機能を確保しながら、地域の特徴・特性を活かした、多様な暮らしが実現できるまちづくりを進めます。防災上課題のある箇所は、防災上課題があり、何らかの対策を実施することが望ましい箇所として設定をします。防災工事による対策あるいは安全な地域への移転を促進し、自然災害から市民の命を守る取り組みを進めます。

なお、市街化調整区域では、引き続き協働と参画による里づくりや、良好な緑地環境、風致の保全・育成を図る取り組みなどを進めます。

続きまして15ページをお開きください。駅周辺居住区域、山麓・郊外居住区域の設定の考え方です。神戸市は、これまでのまちづくりで構成してきた比較的コンパクトな都市構造を活かし、鉄道駅からの徒歩圏を考慮して区域を設定いたします。

図10のグラフをごらんください。パーソントリップ調査によりますと、目的地まで徒歩を選んだ人の多くが歩いている時間は徒歩10分までで、20分を超えると減少をしております。そこで、本計画では、鉄道駅から徒歩10分、経路800メートルの範囲から、鉄道駅から徒歩20分、経路1600メートルの範囲までを幅を持たせた徒歩圏の境界ゾーンといたします。そして、鉄道駅から境界ゾーンの外縁までの範囲を駅周辺居住区域といたします。

また駅から離れており都市のスポンジ化によるリスクが大きいと想定される区域を山麓・郊外居住区域といたします。

続きまして、16ページをごらんください。区域設定の基準ですけれども、全ての鉄道駅を対象に、道路勾配などを考慮しながら、駅周辺居住区域、山麓・郊外居住区域を設定いたします。

続きまして、18ページをお開きください。防災上課題のある箇所につきましては、土砂災害特別警戒区域、いわゆるレッドゾーンを中心に設定する方向で検討を進めます。

続きまして、20ページをお開きください。都市機能に関する方針です。都市機能を提供する施設は、生活に必要な身近な施設である店舗や診療所から広い範囲を対象とする区役所や図書館、百貨店などさまざまです。本計画では、区役所や図書館など多くの人がアクセスしやすい駅周辺に立地することが望ましい施設などを、都市の中心となる拠点や生活の中心となる拠点に誘導することを基本といたします。そこで、広い範囲をサービスの対象とする都市機能を広域型都市機能と定義し、このような都市機能を維持・充実・強化させる区域を広域型都市機能誘導区域として定めます。

(2)広域型都市機能誘導施設の考え方ですが、今後、現状の施設の立地状況や施設整備に関する施策などを踏まえて、広域型都市機能誘導施設として位置づける施設を検討いたします。

なお、子育て支援機能などの生活に必要な身近な機能は、都市機能誘導区域の内外にか

かわらず必要だと考えており、広域型都市機能誘導施設には位置づけませんが、機能の確保・充実に努めてまいります。

続きまして、22ページをお開きください。区域設定の考え方ですが、表に記載しているとおり、神戸市都市計画マスタープランに位置づけられている拠点等に広域型都市機能誘導区域を配置いたします。

続きまして、24ページをごらんください。区域設定の基準ですが、先ほどご説明した拠点にある鉄道駅からの徒歩圏域を考慮して、徒歩10分おおむね経路800メートルを基本とし、道路勾配や用途地域・地形地物等を考慮しながら設定をいたします。

続きまして、27ページをお開きください。3. めざす都市空間に向けた取り組み方針です。3. 1 取り組みの全体方針として、施策の基盤となるコンパクト・プラス・ネットワークの推進。都市計画だけではなく、住宅、公共施設、医療福祉、子育て、教育などさまざまな分野との連携、今後さまざまな課題が顕在化すると思われる山麓・郊外居住区域への重点的な施策展開を掲げております。

28ページでは、山麓・郊外居住区域での取り組みを記載しております。神戸市では、鉄道駅が近くにないエリアでも、バス路線が充実しており、アクセス性の高いエリアや豊かな田園と共存しているエリアなど、多様な特徴・特性を持ったエリアが多くあります。このようなエリアの特徴・特性を活かした多様な暮らしができるようにするため、人口は減少する中でも良好な住環境を形成していくことを目指してまいります。

施策の柱としては6つの柱を掲げており、例えばコンパクトとして、リノベーションなどによる良好な既存ストックの活用など、さまざまな施策を市民・事業者・行政が連携しながら取り組み、まちの荒廃のリスクを減らしていきます。

29ページをお開きください。施策の取り組みの効果をイメージしやすいようイラストを掲載しております。

31ページをお開きください。駅周辺居住区域での取り組みを記載しております。まちの骨格となる鉄道駅は、駅ごとに持つ機能や役割が異なります。鉄道駅の拠点性と鉄道駅周辺のポテンシャルを活かし、一定の人口密度を維持しつつ、民間活力を活かしながら、多様なライフスタイルに応じて緩やかに住みかえ先を確保するなど居住空間の提供を図ります。具体的には、記載のとおり5つの柱を掲げております。

32ページ、そして33ページには、先ほどと同様、取り組みの効果をイメージしやすいようイラストを掲載しております。

34ページをごらんください。3. 4 防災上課題のある箇所での取り組みとしては、市民の命を守る観点から、さまざまな取り組みを進めることとし、例としましてレッドゾーンからの住宅の移転に対する支援、レッドゾーンでの住宅等への改修に対する支援を記載しております。

36ページをお開きください。3. 5 市街化調整区域の取り組みとしては、市街化区域の

取り組みと連携を図りながら引き続き進めることとしております。田園のゾーンでは、協働と参画による里づくりに取り組むとともに、豊かな自然や農地に囲まれながらも都市的で便利な生活である神戸ならではの里山暮らしを実現するための施策を推進していきます。みどりのゾーンでは、六甲山系など都市の骨格を形成する良好な緑地環境や風致の保全、育成などの取り組みを進めていきます。

3. 6 広域型都市機能誘導区域での取り組みとしては、広い範囲を対象とする広域型都市機能を維持・充実・強化させるために、市街地開発事業や施設の誘導などの取り組みの検討を進めます。

37ページをお開きください。3. 7 施策の進め方ですけれども、めざす都市空間を実現するためには、市民・事業者・行政が適切な役割分担のもと、一緒になって多様な施策に取り組むことが必要です。神戸市がこれまでも協働と参画のまちづくりを進めてきたように、今後とも地域に応じた施策を、コミュニティ単位を中心として進めてまいります。

修正案の内容の説明は以上です。

続きまして、前面スクリーンをごらんください。本修正案は10月2日から11月1日まで市民意見募集を行いました。今後、この修正案に寄せられた意見や本審議会からのご意見等を踏まえながら検討を重ね、計画素案の作成に取り組んでまいります。

また、計画素案の段階で説明会の開催や相談所の開設などを行いまして、市民や事業者の方に引き続き丁寧に説明を行いながら平成31年度中の策定を目指してまいります。

報告は以上でございます。

○小谷会長

ありがとうございます。

ただいま事務局から説明がありましたが、ご質問、ご意見ございましたらよろしく願いたいと思います。

はい、どうぞ。

○大井委員

神戸市会の大井でございます。私は須磨区から選出させていただいています。ということで、須磨区の状況等ご報告させていただきながら、基本的なところをご質問させていただきます。

須磨区は、今から4年前、2014年の5月に今特別顧問をされています増田寛也先生から消滅可能性都市と言われまして、それは何かというと、須磨区全体で見ますと、南部は今超高層マンションとか、海岸レジャー、たくさんマンションが林立してたくさんの方が移り住んできていただいています。しかし、あの阪神・淡路大震災から23年間ずっと人口が減り続けております。裏を返しますと、須磨南部のニュータウンがどんどん人口が減っているということです。ただ、人口が減っているのも、4年間、増田先生がおられた後も神戸市としては何も手を打ってこなかったということもあって、今も人口は減り続けてい

ます。しかし、このニュータウンは、今いろんな形で、例えば神戸市立工業高校が合併されまして、名谷駅の隣にありましたけど、そこの跡地に三菱地所だったと思いますけれども、大きなマンションが建設されました。即日完売で、そういうところにどんと住んでいただいております。ということは、須磨のニュータウンは大変ポテンシャルが高くて、須磨の区役所のアンケートとか調査をしますと、須磨に住んでおられるニュータウンの方々は大変住みやすい、暮らしやすい、ここでずっと住みたいとおっしゃっておられる方々が大半です。しかし、どんどん人が減っていく。それは大学に行ったり就職、あるいは高齢者の方々にも、40年前につくられたニュータウンなので、当時の神戸市は、多分ここまで高齢化のニュータウンになるとは予想しておられなかったのではないかなど。

というのは、介護の施設やそういう高齢者の施設がもう皆無と言っていいぐらい、私たち会派で調査しましたけれども大変少ない。今からつくるにしても場所がない、そういう状況があるということが、まず一つ。しかし、私は4年前にちょうど須磨区が消滅可能性都市と言われてショックを受けまして、いろんな方々とお話させていただいたら、一つは大都市行財政局の委員長をやっておったときに、一橋大学の副学長にお越しいただきまして、税の問題でお話をさせていただいたんです。しかし、その副学長は税の話と同時に人口問題もお話されまして、これからいろんな意味で大変になるよというお話をさせていただいたのですが、その後、面談させていただく機会があって、実は須磨区ではこういう状況ですとお話しますと、副学長がおっしゃられたのは、東京はひとり勝ちする。しかし、関西圏で見ると大阪がひとり勝ちします。しかし、兵庫県で見ると神戸がひとり勝ちしますよと。何も須磨区このまま消滅するとは思いませんと。ますます人がふえてくる可能性がありますよと、心配しないでいいですよとおっしゃっていただきました。

もう1件、日銀の神戸支店長、4年前の当時の支店長が、私たち労働関係団体の場で講演をしていただきました。銀行の日銀の金融の専門家の方がおっしゃられたのは、兵庫県下の各市町村の状況を、人口とかいろんなものを当てはめて、これから兵庫県はどうなるんやというようなことを講演されました。そのときにも、神戸市はこれからますますピンチをチャンスに思って、どんどん人が集まってきますというようなお話をされたんですよ。だけど、今回の基本的な考え方を見ますと、どんどん人が減っていくと、まさに増田さんがおっしゃられている過疎の村や過疎のところと同じように神戸市もおびえておられるような内容になっていきますけれども、ここが違うのではないかなと私は思っていますが、局長どうですか。

○小谷会長

事務局お願いいたします。

○岩橋局長

神戸市が都市としてのポテンシャルを維持していくという、これ非常に大事なことで、今、須磨のお話をいただきましたけれども、確かにこの計画の中にも書かしていただいて

いますけど、ニュータウンとかも含めて、駅から離れたところでもやはりポテンシャルを持って、そういうインフラも整って基盤もあるようなところが必ずしも全て消滅するというか、消滅可能性都市の対象になるというふうには思っていません。

ただ、全国から見て人口減少は避けられない。あのピラミッドを見ても要因分析を見ても避けられないものとなっておりますので、そうしたときに神戸としてやはり50年先も魅力を持って活力を持って住み続けられるまちであるようにという計画でございます。

人口減少のトレンドというのはそうひっくり返すことができないといえますか、もともと人口構成の予測上も、確かに一定の推計ですから上下もするでしょうけど、そのトレンドは避けられないのではないかと、そうしたときに都市計画としてどうするかというようなことを計画としてまとめさせていただいたということでございますので、確かに人口減少という悲観的な数字ではございますけれども、それでもまちとして活力、魅力のあるまちを整えてまいりたいというようなことで今回の計画案を示させていただいているわけでございますので、その点をご理解いただきたいと思います。

○小谷会長

いかがでしょう。はい、よろしく。

○大井委員

まあ考え方はご一緒だと思いますけれども、ただ人口が減るから減るからということで、まあ言えば言い方は語弊があるかも知れませんが、過疎やそういう村やまちと同じようにコンパクトにということには神戸のまちはならないのではないかなと思っているのです。逆に、バスで過疎のところに、お一人しかいないところにバスは多分もう行けないと思いますよ。だから、お一人のためにということになるとそのお一人の方が駅の近くにお住まいいただくというのは、当然そういう町々では考えられるのだと思いますけれども、神戸の場合にそれと同じような形にするのはいかがなものかと。ましてや須磨のニュータウンでそういう徒歩10分とか20分とか言われますと、それは違うでしょと。

ニュータウン全体を見ていただいて、ニュータウン全体にもう一度リノベーションしていただいて、先ほど申しましたように介護の施設がないのであれば、もう少しエレベーター、3階、4階階段上がられないというような高齢者の人が出て行かれているという現状があるので、そういうところにエレベーターをつけた高層の住居にさせていただく、古くて狭い建物を作りかえていただくとか、そういうことにまず手を打っていただかないと、こういう形でどんどん人が減るんやと、ニュータウンをもっとコンパクトにということには、私は神戸のまちはならないと思っているので、そこは若干違うのかなと。

増田さんの特別顧問の意見というのはここには包含されているのですかね。僕、増田さんとは真っ向議論させていただきたいぐらい逆の思いで今申しておりますので、増田さんが書いておられるようなことがここには相当入っているなどは思いますけれども、この辺は今回見直したときにはそういう意見が入っているのですか。

○小谷会長

事務局お願いします。

○湯田調整担当課長

この計画は、確かに人口が長期的には減少をする可能性が高いという前提にはたっておりすけれども、大井委員がおっしゃるように、神戸市全体が将来にわたっても安心して住み続けるまちにしていこうという趣旨で、そこはご意見としては一緒だと思うのです。他都市と違いまして、市街化調整区域も含めて安心して住み続けるまちにしていこう、そのためには貴重な拠点である駅周辺とそこから離れたところ、それぞれの地域の特徴・特性がございますから、それぞれを維持することで全体を維持できていくという考え方でございます。無理やり駅周辺に集めていってそれ以外はそのままと何もしないということではなくて、先ほどご説明しましたように、逆に山麓・郊外居住区域という、駅から遠いところを重点的に取り組んでいくという方針でございます。そういうことで神戸市全体が50年先も安心して住み続けられるまちにしていきたいと思っております。

○小谷会長

はい、よろしくお願いします。

○大井委員

最後にさせていただきますけれども、例えば今国会でいろいろ議論されている外国人の就労とか労働とかいうことでいくと、30万人とも言われるぐらいの人たちがこれから毎年毎年5万人とかどんどんどんどん人が入ってくる。こういう方々のお住まいだって当然考えられる。私、今回企業建設の委員会で福岡市を見させていただきまして、福岡市は東京、大阪、福岡という中で、どんどん若い方々が福岡のまちに移り住んで来ていると。なぜかとお聞きしますと家賃が安い。都会の身近なところでも家賃が安い。同じ東京で働いて給料でも家賃でどんと持っていかれると自分の所得というか自分の生活が大変だということで、そういう意味では都会のそういうところで若い方々が都会で生活したい、働きたいということで、どんどん福岡に来ているとおっしゃられたのです。

そういう意味でいきますと、やっぱりニュータウンとか安い賃金で入られるようなそういう居住空間というのも神戸市としてどんどんつくっていくべきだと思うし、久元市長は、ふだんから若者に選ばれるまちとおっしゃっていただいているのです。若者に選んでいただくためには、やはり働く場所も、それから安くて都会の近くで住める住居も提供しないといけないと思うのです。そういうことを考えると、今回の僕が見させていただいたこの中身というのは、本当に過疎の田舎のそういう所と同じように同列にお考えになっておられるような気がしてならないので、今回のこの中身というのはやっぱりピンチをチャンスに考え方を直していただいて、より神戸に住民の皆さん方が集まっていただけるようなそんな計画にさせていただきたいと、ぜひお願いしたいのですけれども、そのこのところ、もう一遍それだけで終わります。

○小谷会長

はい、お願いします。

○岩橋局長

委員がご指摘のとおりでございます。この計画は確かにトレンドとして人口減少が避けられない中で、神戸という都市をどうしていくかということでございますので、そういったことにもちゃんと対応できるような計画として作っています。ただ、おっしゃるように既存ストックを活かして、住宅を活用していくとか、若い方に選ばれるようなまち、住まいの提供をすとかそういったことはもちろんしていかないとはいけませんし、人口増に向けた取り組み、特に就労の部分とかも含めて就業機会の提供みたいなことはもちろんやっていくということです。

ただ、合わせてやはり何度も繰り返すにはなりますが、人口減少という社会が訪れる中に対応するようなまちづくりとして考えるということでございますので、決してこの計画の中にも書いておりますけど、ニュータウンに全く人口がなくなって、そこを切り捨てていくというような計画ではございませんので、その点だけご理解いただきますよう、お願いします。

○大井委員

どうもありがとうございました。

○小谷会長

ありがとうございます。

いかがでしょう、ほかにご意見はございますか。

はい、お願いします。

○味口委員

一つは、さっきスケジュールの件が出ていましたが、市民意見募集は2回目ですね、傾向というか、まとまったのかをお聞きしたいのですけれど、どんな意見が出ているか。

○小谷会長

事務局お願いします。

○湯田調整担当課長

10月に行いました市民意見募集は今取りまとめ中でございます。ボリュームにつきましては、今精査中ですが約170通をいただいております。確かに様々なご意見をいただいております。まだちょっとどういう内容かというのが取りまとめ中なので、取りまとめ次第、またご報告をさせていただきます。

○小谷会長

はい、お願いします。

○味口委員

前回の市民意見募集も、結局件数でいうと409件でしたかね、意見が出てきて、いいよ

と言う人は12件でしたね。それなのに修正案なるものが出てきたのだけれど、基本的な考え方は全然変わっていないと僕は思っています。要は、分かり難かったでしょという受けとめだと思うのです、当局は。そうではなく、駅からの距離だけで一律に線引かれたら困りますよというのが大方の皆さんの意見だったと思うのだけれど、その部分をやっぱり変えないと、修正案と言いながら、前回の基本的な考え方をより精鋭化させているだけではないかなと僕は思っているのですけれども、その点いかがでしょうか。

○小谷会長

事務局お願いします。

○湯田調整担当課長

3月にいただいたご意見については、まだ基本的な考え方という段階ということもございまして、十分に内容、計画の目的が伝わっていないということからたくさんご意見をいただきました。そういうことを踏まえまして、今回の修正案ではQ & Aという形で21問ほどですけれども伝えさせていただきます。特に、先ほどありましたように人口を将来推計、約110万人になるとしておりますけれども、じゃあこの計画は強制的に計画的に110万にしていく計画なのか、そういうようなご意見ですとか、先ほど委員のご発言にございましたように、線を引いて、その線の外はもう切り捨てていく計画なのかとか、そういうようなご意見がたくさんございました。そういうあたりをやはり丁寧にもう一度説明させていただいて、一緒になってまちづくりに取り組んでいく必要があるということで、今回10月の修正案を出させていただいたということでございます。

○味口委員

11ページにありますように、この計画の狙いは2つ言われているわけです。人口減少に対応するということと、神戸の多様性を活かすのだということだと思うのです。ところが、いくら多様性を活かそうと思っても、鉄道駅からの距離でいわゆる居住誘導区域と居住誘導区域外ということをやっぱり設定することになっていきますので、この間の事前審でも言いましたけれども、特に僕は本当におかしいなと思ったのは、須磨もおかしいのですが、垂水などは、今のその舞多聞といういわゆるものすごく人口が増えて学校施設が足りないというような場所が、垂水というのは多様性という問題でいうと、鉄道駅だけで構成されている区ではなくて以前からやっぱりバスが、多様性という点ではバス文化なのですよね。そこを鉄道駅の距離だけで引くものだから、いわゆる今人口が増えて困っている地域が居住誘導区域外になるような、根本的にやっぱり多様性と言いながら一律な対応をするからおかしいことに僕はなるのではないかと思っているのですが、その点はいかがでしょうか。

○小谷会長

お願いします。

○湯田調整担当課長

今ご指摘のありました垂水区、確かに鉄道駅とバスが連絡してバスを中心としたまちで

す。確かに、居住誘導区域外、この計画では駅周辺居住区域と山麓・郊外居住区域というふうな設定をさせていただきますが、この文章にもありますように、山麓・郊外居住区域も一律ではなくて、いろんな多様なエリアがあるというふうに記載をさせていただきます。今まだ住宅供給が進んでいて人口が増えているという所もございますし、逆に住宅供給が終わり今減少に入っているエリア、色々な場所もございますから、それぞれの地域に応じた取り組みを今からやっていくということです。

特に、この区域の設定の意味合いは、都市のスポンジ化と呼ばれる人口減少が都市空間に及ぼす影響、どこのエリアのリスクが高いかというところを考えると、一つの指標として駅から歩ける範囲と、駅にはバス等が出てくる場所では異なってくるだろう。ある程度、取り組みについても違ってくるだろうということで、そういうところを市民、事業者と考え方を共有したい、そういう意味があるというふうに考えております。

○小谷会長

お願いします。

○味口委員

そう言われましても、考慮する事項等を見れば、結局道路の勾配とかそういうことしか考慮しないというふうに見るわけです。だから坂道がきつかったらもっと短くなるよ、ぐらいいいもので、やっぱりもっと幅を持たせた多様性を包含するような計画にしないとちょっと矛盾が大きいのではないかなということは指摘しておきたいと思います。

それと、やっぱり全国的な状況を見ますと居住誘導区域外に設定されますと、いわゆる地価が下がったりという問題がどこの地域でも起きています。大体、トレンドと言われることと言えば。神戸だけはそうならないのだというご説明なのですよ。それはそんなことはないだろうと僕は思っているのですけれど、その点はどうでしょうか。

○小谷会長

お願いします。

○湯田調整担当課長

国も言っていますけれども、この計画を策定することで、地価に対して直ちに影響を及ぼすということは考えておりません。実際に現在でもその地域地域のポテンシャル等によって地価というのは変動するものがございますから、それはそういうことが起こらないというか、そういうものを一定抑制するような施策を逆にしていこうというのがこの計画の趣旨であるというふうに考えております。

○味口委員

終わりますけれども、そう言われましても、やっぱり全国のネット等でちょっと見ましても、立地適正化計画とか居住誘導区域外で地価というふうに見ると、大方の不動産業者はそこはもう下がるのだというふうに見ているわけですね。だから、今でも下がっているというのはもちろんそのとおりだと思うけれども、そこを応援して地価を下がらない

ように安定させるのが本来の行政の仕事であって、そこを決定づけるような一律な線は絶対僕は引くべきではないと思います。意見して終わります。

○小谷会長

はい、どうぞ。

○林委員

すみません、ちょっと関連して地価の問題ですが、クエスチョン10のところでも取り上げられていますが、立地適正化計画の策定により直ちに大きな変動が生じるものではないというふうに国は言っていると、神戸市も同じというふうに言われているのですが、直ちにとというのはいつぐらいから、では大きな影響が出てくるのかと。ちょっと直ちにという期間、どのぐらいが影響が出てくる出ない時間があるのか、ちょっとそういうところが何を根拠にこの回答がされているのかが全くわからないのですけれど。

○小谷会長

事務局お願いします。

○湯田調整担当課長

地価の変動の要因というのは様々な要素があると思います。その中で地価は動きますので、この計画の策定、これは国も言っていますけれども、実際の土地利用を具体的に制限していくというものではないということと、長時間かけて取り組んでいくということも含めて直ちにとという言葉をおっしゃっています。ただその直ちにが、では何年ぐらいかとおっしゃられますと、それはなかなか難しいのでお答えしかねますけれども、やはりそれは長期的に考えて地価がどういうふうに動いていくか、とにかく住みやすいというまちをつくっていくことで、そういうところを維持できるところはできるように取り組んでいきたいと考えております。

○小谷会長

どうぞ。

○林委員

私は西区なのですけれども、西区は地価が下がり続けているというふうに思っていますけれどね、この計画の中で、いわゆる約1.6キロというところで線を引かれると、町名でカウントしても半分以上が誘導区域外と言うふうになると私たちは判断しているのですが、そういうところでは地価がそのまま下がり続けていくのではないかというふうに思うのですが、そういう対策というのはあるのでしょうか。

○小谷会長

どうぞ。

○湯田調整担当課長

駅周辺居住区域、山麓・郊外居住区域の設定をすること、特に山麓・郊外居住区域になるいろいろなサービスを切り捨てられて、そこが住めなくなってくるのではないかという

ことが前提になっているような感じなのですけれども、そうではなくて、山麓・郊外居住区域は人口がどうしても減少するリスクが高いというふうにも考えられますので、そのような状況の中でも良好な住環境を保っていくということを取り組んでいこうと考えております。それがどういう形で地価に影響を及ぼすか、そこはちょっと分からないところではございますけれども、とにかく安心して住めるまちをつくっていきたくと、そういうふうと考えております。

○小谷会長

いかがでしょう。

○林委員

駅周辺区域とか拠点地域とかと離れたところはそういうリスクが高いということが言われるのですけれども、そこも良好な居住空間を維持していくためにというふうに今言われたと思うんですけど、それでは区域外と区域内を分ける意味がないのではないですか。

○小谷会長

お願いします。

○湯田調整担当課長

繰り返しになりますけれども、この区域設定の意味は、やはり都市のスポンジ化というリスクが駅から離れたところの方が相対的には高い。ですから、早い段階からその対策・施策を一緒になって取り組んでいきましょうと、そういうことを市民、事業者と共有していきたい、そういう意味での区域設定ということで考えております。

○小谷会長

どうぞ。

○林委員

最後に、そもそもの都市のスポンジ化という現象と言われているのですが、どこまで減ったら、どういう状況がスポンジ化なのかと、スポンジ化現象という表現を使うその現象の根拠というのをちょっとお聞きしたいのですけれども。

○小谷会長

事務局。

○湯田調整担当課長

都市のスポンジ化ということは最近言葉として使われております。これは人口が減る、それによって空き家が増える、空き地が増えるというような現象が地域によってまばらに、また時間をずらして発生していくということを都市のスポンジ化と呼んでおります。ですから、これがどの程度進んだらスポンジ化とかそういうところは数字的なものはないかと思っておりますけれども、人口減少が都市空間に及ぼす影響の表現としてスポンジ化という言葉が使われているとそういうふうに理解をしております。

○小谷会長

お願いします。

○林委員

スポンジ化ということの規定がはっきりしないという中で、スポンジ化になります、恐れがありますということで、その住民に何かプレッシャーを与えるというような感じになるのですが、その辺はもう少し地域の方が納得できるような根拠のある表現をお願いしたいというふうに言って終わります。

○小谷会長

ありがとうございます。

○山下委員

すみません、そしたら、1点、事前に通告している件だけお伺いいたします。事実としてうちの地域でも地価が下がるのではないかと、あるいは今やるべきことかというふうなお声があったことだけはお伝えしておこうと思いますが、私が事前にご質問差し上げたのは神戸市の都市計画マスタープランのことでございます。

平成23年に制定された都市計画マスタープラン、皆さんの資料で言うと23ページがその地図になるかと思いますが、都市構造図というのがございます。2025年を目途にきめ細やかに都市空間の質を高めマネジメントしていくこと。あと、協働と参画のまちづくりにより多様な地域の特性を活かしながら、一つ一つのわがまち空間の質を高めていくというふうな目標であったと思います。

その中で、まちのゾーン、田園のゾーン、みどりのゾーンという3つのゾーンに分かれております。皆さんの資料ではちょっと見にくいかもしれませんが、まちのゾーンというところに着目していただきたいのですね。まちのゾーンというのは、そもそも西神中央を初めとして玉津、西区におきましては伊川谷、そういったところも全部まちのゾーンでございまして、学園都市、垂水、名谷そういうところも全てまちのゾーンというふうな設定をされております。

ところが、今回の都市空間向上計画によって駅周辺居住区域と山麓・郊外地域というものに2つに分かれるということになると、これは都市計画マスタープランに大きく影響することも避けられないと考えます。昔のマスタープランに基づきますと、鉄道駅周辺など利便性の高い市街地に多様な都市機能の集積を促進するとともに、生活基盤の整ったニュータウンなどは住み替えの円滑化などによる活力の維持を図ります。一方、山麓部などでは緑豊かでゆとりのある低層住宅を中心とした市街地を形成します。

確かに旧マスタープランでこのようにもう記してありますので、その延長線上にあると言えばそれまでなのですが、ただ、今後マスタープランに都市空間向上計画というものがどのような影響をするのかということ、今のうちにできる限り説明いただけますでしょうか。

○小谷会長

事務局お願いいたします。

○湯田調整担当課長

山下委員ご指摘のとおり、この都市計画マスタープランで掲げている考え方、これは今計画をつくろうとしております都市空間向上計画と大きい方向性については整合が取れているというふうに考えております。特に、おっしゃいましたように、人口がついに減少に入ったということで、さらに都市計画マスタープランにも書いております質のほうを高めていくというところがより重要になってきているのではないかなというふうに思っております。そういう中で、都市構造図には、それぞれの土地利用の内容ですとか、そういうところからいろいろ色をつけておりますので、今回の都市空間向上計画と合わせて実際にめざす都市空間、都市構造を作っていくということになります。またおっしゃるように都市計画マスタープランはおおむね20年後ということで2025年までの計画でございますので、今後、見直しの時期が来ましたら、改めてそのときの状況とか都市空間向上計画で考えたものを踏まえて、必要な見直しがあれば行っていくというふうになると思います。

○小谷会長

どうぞ。

○山下委員

ありがとうございます。ではその点に関連して2点だけお伺いします。まず1点目ですけれども、この都市空間向上計画というのを契機にして、いわゆる郊外地域における低層住宅のマネジメントというものをもっと強化していただきたい。私も先日知ったのですけれども、実は三木のほうで移住したいと希望の方が多いのですけれども、その受け皿となる直ちに使える住居というものの供給が間に合っていないということなので、結局受け入れられず、要するに賃貸とかで住みたいというふうな希望があるのにもかかわらず、その受け皿がないので、中古物件を買ってくださいということになると、中古物件買うまでは手が届かないということで断念される。そういった若年世帯というものが多いと実は聞きましてびっくりしたのです。西神ニュータウンも似たような部分があると思いますし、神戸市におけるニュータウンが生き残る策というのはそこだと思います。そこで、いわゆる山麓・郊外地域における中古物件のマネジメントについてどういった策をお持ちなのか、考え方だけお伺いしたいのですけれども、今お答えできる限りでよろしくお願いします。

○小谷会長

お願いいたします。

○湯田調整担当課長

資料でいきますと28ページに山麓・郊外居住区域での取り組み、施策の方向性ということで掲げさせていただきましたけれども、委員がおっしゃるようにコンパクトという最初の柱で良好な既存ストックを活用していこうということで掲げています。人口減少をしていきますとどうしても空き家が増えてきますが、ニュータウンにつきましては十分良好な

空き家がございます。ここをいかにそういう若い人、またそこに住みたいと言う人に住んでいただくかと、そういう視点は大事だというふうに考えております。

ただ、おっしゃるようになかなか今の住宅の動きとしますと、やっぱり分譲住宅というのはなかなか動かないというのは事実でございますので、そこについては今後ちょっと研究して行って、ニュータウンで人が回るような施策は考えていきたいなというふうに考えております。

○山下委員

では最後にいたしますが、関連の2つ目でございます。もう一つ大事な視点として、神戸が今後都市として生き残っていくためには雇用の確保というものが非常に大事でございます。神戸は古来より大企業がずっとたくさんあったのですけれども、現在では移転や撤退というものがあまして雇用の確保がまだ十分にできていないと考えます。

西区におきましては、やはりそういった雇用というものがなかなか充足できていないので職住近接というものが実現できておりませんが、今後、山麓・郊外地域のマネジメントという点の一つの考え方として、いわゆる企業誘致ということも積極的に考えていく必要があると思いますが、いかがでしょうか。

○小谷会長

お願いいたします。

○湯田調整担当課長

委員ご指摘のように、働く場、雇をいかに生んでいくということが山麓・郊外居住区域を持続的なまちにするうえで、大事というのはご指摘のとおりでございます。長期的に考えていく計画の中で、働き方自体もどんどん変わっていくのではないかとこのように思っています。特に働く側としても今共働きが当たり前の時代になってきておりますから、両方働けるような場をつくっていくということが大事と思っています。

企業誘致については、なかなかどういうふうにやっていくか難しいですけれども、やはりニュータウンの中でも働く場を生んでいくというようなことが、この28ページにも書いていますけれども、例えばオフィスとか子育て支援機能などを導入することで、例えば子育てのお母様がそこで仕事もできるというようなことが一つの魅力になっていくのではないかと考えておりますので、施策としてはこれからの検討となりますけれども、そういう方向で考えていきたいと思っております。

○山下委員

では最後にいたしますけれども、今の考え方において、やはり行政主導になるといわゆる子育て施設とか福祉的な方向に走って行ってしまふのかなと思うのですけれども、実際、産業というものは生み出すものでございますから、私の提案としては、昔で言う田園のゾーンですね、田園のゾーンというところで行われている農業というものに着目し、6次産業化というものをもっと進めていただきたい。それを所轄するのは経済観光局でございま

すので、他局との連携もしっかりして、そういった他都市の事例や良好な事業者というものの意見を聞きながら、そういった新たな産業の創出というものもぜひ都市計画に加味していただきたいと、ちょっと難しい課題ではありますけれども、ぜひお願いします。以上です。

○小谷会長

ありがとうございました。

いかがでしょう。どうぞ。

○五島委員

いろいろ言ってきましたネットワークについての記載が増えていることについては非常に高く評価させていただきたいと思います。ありがとうございます。書いていただいたからといって実際の施策が伴っている訳でも、今の時点ではないので、今後はもっともっと頑張ってくださいようにこれは要望しておきますが、今日ちょっと確認させていただきたいのは、24ページなのですけど、ちょっとお聞きいただいております、今、実際、先ほど垂水、須磨の話もありましたが、駅周辺に住んでいる人は通勤の利便性とかを考えてとかいう人が多いと思います。舞多聞なんか結構最近移りかわって来られた方等は、あのあたりに例えばコストコであるとか大きなスポーツ用品店であるとか赤ちゃん本舗など、大型の店舗というのですかね、ああいうものがあることに魅力を感じて住まわれている方というのが割りと多いというふうには聞いております。

ただ、一方で、あのあたりというのは今のルールで切っていくと山麓・郊外居住地域になるのかなというふうな感覚ではいるのですが、その中で、商業機能というか都市機能というのがそういう購買する場所であるということ考えた場合に、山麓・郊外居住地域よりも駅周辺居住地域であるとかそのあたりに都市機能を集約しようという考え方がまさにこれだと思うのですが、それを考えたときに、今の用途地域の見直しというのもこれに合わせてしていかないといけないのではというふうに思っております。

この中で、区域設定の基準というふうに書いていて、都心型、旧市街地型、郊外拠点型というふうに書いてあって、この中に要は都市機能を集約していこうという計画だと思うのですが、ただ考慮する事項というところに第一種低層であるとか、そこらあたり除くというふうに書いてあるのですよね。今までは、もともと駅前にあった商店街とかに気を使って大店舗が郊外に立地するというふうなことがあって、それが駅を中心としたまちづくりとは逆行するというか、一種矛盾するような状況が広がってきたのだと思うのですね。これからは、では駅中心としてしっかり都市機能を集約していくのだということであれば、そういう矛盾が用途地域とこの計画にあると思うのですけれども、こういうところを直して駅の周辺にそういう大型店舗を立地しやすいように、商業地域であるとか近商地域であるとかいうふうに塗りかえていったほうが良いと私は思います。

一方で、山麓郊外にもう既になるだろうという、例えば舞多聞のあの辺であるとか上津

台の辺であるとか、あのあたりにもう既に大店舗がぼんと出ているところに、これ以後は規制を掛けるような話になると、今度はそこにそういうのが便利やということで住んでくださっている方々に、あれということにもなりかねないので、このあたりの考え方というのをちょっと整理したほうがいいかなと思うのですけども、どういう感じで行くつもりでしょうか。

○小谷会長

お願いいたします。

○湯田調整担当課長

まず委員のご指摘、この24ページの区域設定の基準で書いてあるのが都市機能誘導区域でございますが、委員おっしゃるように都市機能というのは様々なものがございまして、本当に近くでいるようなスーパー、コンビニとか、診療所から、広域から来るような、商業でいきますと百貨店というのもございます。今回この区域設定でここに集めていこうというのは、本当に広域を対象とした広いところから来られるような施設については、やはり拠点となる駅とか生活の中心となる駅の周辺に立地することを基本としようということございまして、それ以外の商業施設とかそれ以外の施設を全て駅の周りに集めようという趣旨ではない。それは生活に必要なものを全部駅に行かないとだめということではないので、そういうところは都市機能の内容に応じて誘導するところはしていきたいと思っています。

先ほどおっしゃいました用途地域でございますけれども、今までも都市構造、都市空間をつくっていく中で、用途地域というものが一つの土地利用の大きなツールとして運用されてきておりまして、おっしゃるように、やはり主要な駅の周りには商業地域でございますとか近隣商業地域というような大型の店舗またはオフィス等が立地できるような用途地域については既に指定はしてございます。ただ、これからそういう人口減少の中でそういうところが時代に合っているのかどうかということにつきましては、今もおおむね5年ごとに用途地域の見直しをしておりますので、そういうときに必要な確認をし、また必要があれば見直すこともあるのかなというふうに考えております。用途地域というのは一つの都市計画の手法でございますので、めざす都市空間の実現のために、今後とも検討して取り組んでまいりたいというふうに思っています。

○小谷会長

どうぞ。

○五島委員

5年ごとに見直しをしていただいている、必要であればということなのですが、こういうことを実効的にやっていこうとしたら、必要に応じてという感覚ではなくて、神戸市内の都市機能をどこにどういうふうに配置していくのがいいのかというのは、まさに住宅都市局の皆さんが考えないといけないことだと思っております、そういう意味で、用

途地域の見直しをある意味、積極的にやっていくべきだというのが、今私が言いたいことでして、それは必要に応じてやっていくという感覚で言われると、何のためにやっているのか、この計画という話になりますから、何というかですね、今商業地域、近隣商業地域は必要に応じて絵に書いていますというふうにおっしゃいましたけど、実際問題、私ら北区の田舎の議員ですけど、もうちょっとこの辺ピンク色とか赤にしてくれたら民間の金を入れられるのという人もいます訳です。それを考えた場合に、今のままで、要は今の需要でやっていくという感じでいいのか、それとも、いやそうではなくて駅周辺にやっぱり集めるのだというのだったら、色変えというのを積極的にやっていかなければならないと思うのですが、その色変えをするときの市側の気持ちですよ、それをちょっと聞きたいので、必要に応じてということではなくて、局長どんな感じなのですか。

○小谷会長

どうぞ。

○岩橋局長

まさに都市計画マスタープラン、あるいはそれに引き続いて進めております都市空間向上計画というのは、神戸のまちづくりを将来にわたってどうしていくかということでございます。用途地域については、その方針のもとに適切な土地利用を誘導するという目的で制度を運用しますので、おっしゃるように、例えば拠点に誘導する施設を立地していく、あるいはその駅の拠点性をより高めるために必要であれば必要に応じてというのは消極的かどうかというお話かと思いますが、そういった機能をここに誘導すべきだというような形で進んでいけば、土地利用を変えるのはやはり用途でございますので、用途はもちろん変更していくというのは計画的にやっていきたいと思っております。

一方で、今既に住んでおられる、あるいは営業しておられるという状況もございますから、用途というのはやみくもにこれが望ましいねってさらでかけられるものでもございませんので、その辺の調整はもちろん必要になってきますが、やっぱり将来を見据えて、こういうようなことに誘導していきたいという手法として用途地域というのは考えていきたいと思っております。

○五島委員

言葉のやりとりですから、ちゃんと湯田さんが言ってくれているかもしれないことを聞き落としているかもしれないので、それはちょっと勘弁していただきたい。

私がこれを言うのは、ネットワーク、ネットワークと言っている一環でして、駅の周辺にこういったものが集まっていればいるほど、やっぱり駅を中心とした基幹、鉄道網に人が流れるだろうと。そしたら、ネットワークの機能も維持しやすいだろうという観点から言っております、それ用に車で行く郊外の拠点を、これも必要なのですけども、駅の周辺にそういう人が集まるものを集めていって、鉄道に人を流していくというのが、これが今後の根幹にならないといけないのかなというふうな思いから言っておりますので、その辺

を積極的に攻めていただけたらと思います。よろしくお願いします。

もう一点、私、前から思うのです。この立適に関しては将来また交通の技術であるとかが変わっていった際に見直し可能なものではないといけないと思っているのですけれども、書いてあるかもしれないですが、どのくらいのスパンでこれは見直していくのかなというふうなことをちょっと気になるのですが、何かそういう案ってありますか。

○小谷会長

お願いします。

○湯田調整担当課長

委員ご指摘のように、この社会状況の変化、特に長期的な考え方については、科学技術とかいろいろな技術革新によって都市構造とか都市空間の前提となるところが大きく変わるといことがあれば当然見直す必要がございます。これも都市計画の一部でございますので、国の運用指針によりますと、一定チェックについては5年程度でどうなっているかというのは見て、そのときにまた繰り返し申し訳ないですが、必要に応じて見直すところは見直していくというのを考えるべきというはございます。

ですから、チェックの上、このまま特に変更ないということも当然あるかと思えますけれども、動向については引き続きチェックしていくと、見守るといことになると思えます。

○五島委員

わかりました。

○小谷会長

ありがとうございます。

いかがでしょう。特にご意見ございませんでしょうか。どうぞ。

○中林委員

商工会議所の中林でございますけれども、一つは我々経済界の反省なのですけれども、まずやっぱり人が減らないという、どうするかというのはやっぱり雇用が基本だと思うので、我々経済界も神戸市の行政の方と一緒に、いかに新しい産業を創出して、雇用を確保し定住人口の減少を最小限に留めるということがまず必要かなと思っています。

お願いは、この資料の7ページにある、年齢構成において、15歳未満、生産年齢、65歳以上の高齢者人口の分類となっておりますが、駅周辺区域や山麓・郊外区域の居住に対する方針や都心域、地域拠点等の都市機能に関する方針において、やはり年代年代によってそれぞれの求めるものも違うのではないかと思います。

例えば東京の多摩のニュータウンなどでは、高齢者は駅のほうに近寄ってくるけども、子育て世代は広い一戸建てのところに住みたいとか、こういう年代層に合った意味合いのところをもう少しきめの細かいシミュレーションも含めて少しやっていただければありがたいなというふうに思います。以上です。

○小谷会長

ありがとうございます。

特に何かございますか。

○湯田調整担当課長

委員ご指摘のとおりでございます。やはりどこに居住を選ぶかというのに、雇用、どこに働くかというのは非常に大事な視点ですので、そういうところは今施策の柱としても雇用創出という形で書かせていただいておりますけども、そういうところとも連携をして進めていきたいと思っております。

おっしゃるように、また計画をとらえるイメージも年代とかライフステージ、今が子育て世代なのか、そこが独立した世帯なのか、そういうことでも異なっておりますので、長期的にはそういう、今、高齢者の方でしたら子の世代、孫の世代についてどうしていくかと、そういうことを一緒に考えましょうというようなメッセージも今後とも発信しながら計画策定に取り組んでいきたいと思っております。

○小谷会長

ありがとうございます。いかがでしょう。ほかに特にご意見はございませんでしょうか。

ありがとうございます。大変活発なご議論いただきましてありがとうございます。

市民の方からも多くのご意見をいただいているようでございますし、本日の議論も踏まえまして、事務局におかれましては引き続き内容につきまして検討を進めていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

(報告事項(2) 神戸三宮「えき〜まち空間」基本計画について)

○小谷会長

それでは、報告事項(2)、神戸三宮えき〜まち空間基本計画につきまして事務局から説明をお願いいたします。

○北田都心交通担当課長

都心再整備本部都心交通担当課長の北田でございます。よろしく願いいたします。座って説明させていただきます。

それでは、報告事項(2)、神戸三宮「えき〜まち空間」基本計画についてご説明をさせていただきます。お手元の資料3をご覧ください。

2のこれまでの経緯でございますが、平成27年9月に新神戸から三宮、元町を経て神戸ハーバーランドまでの範囲を対象として、今後の神戸の都心が目指すべき姿を取りまとめた神戸の都心の未来の姿〔将来ビジョン〕及び三宮駅を中心に半径約500メートルのエリアを対象として、まちづくりの方針を取りまとめた三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定いたしました。この再整備基本構想の中で、三宮にある6つの鉄道駅とバス乗り場を一つの大きな「えき」と捉え、また、その「えき」と「まち」をつなぐ神戸の象徴となる

新しい駅前空間を「えき~まち空間」と位置づけてございます。この「えき~まち空間」において、行政と民間が一体となったすばらしい空間づくりを進めていくためにも、官民共通の具体的な目標像とその実現に向けた取り組みを示すことを目的に、この9月に基本計画を策定したものでございます。

続きまして、資料4をご覧ください。1ページでございます。神戸三宮「えき~まち空間」基本計画の概要についてご説明をさせていただきます。

基本計画策定の背景及び目的につきましては先ほど述べたとおりでございます。また、ページ中ほどに、「えき~まち空間」の目標像を3点お示ししてございます。

三宮の6つの駅があたかも一つの大きな「えき」となるような空間。また「えき」と「まち」が行き来しやすく、より便利で回遊性を高める空間。また美しき港町・神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間としていきたいと考えてございます。

このあたりを、その下に、「えき~まち空間」の構成と特性として少し詳しくご説明をさせていただきます。

1つ目ですが、駅と駅をつなぐということで、各駅の改札からの乗換動線をわかりやすくし、また移動しやすくするとともに、新たなバスターミナルや駅前広場の整備により、バス乗り場などを集約し、交通拠点としてのわかりやすさを向上させていきます。また、2つ目ですが、「えき」と「まち」をつなぐということで、地上における人と公共交通優先の空間、三宮クロススクエアが、現在、自動車のための空間によって大きく分断されております「えき」と「まち」をつなぎます。3つ目ですが、神戸の玄関口をつくるということで、三宮クロススクエアと三宮交差点を囲む4つの街区の民間開発が、互いに向き合う一体的なデザインとすることで、新たに神戸の玄関口にふさわしい空間を創出していきます。

1枚めくっていただきまして、2ページ、3ページをごらんください。「えき~まち空間」の基本的な考え方について、空間、交通、景観の3つの視点でまとめてございます。

まず空間ですが、「えき~まち空間」では行政が中心となって整備する道路や広場といった公共施設と、周辺の民間施設の通路などの公共的な空間とを合わせて、一体的な公共空間として調整を行い整備を進めていきます。特に、三宮クロススクエア、駅前広場、新たなバスターミナルといった公共施設につきましては、行政が中心となって整備に取り組んでまいります。

続きまして交通ですが、基本的な考え方として4点お示ししてございます。下の計画図もあわせてご覧ください。

まず、民間施設の開発などともあわせて、歩行者デッキの整備や見通しのよい通路、エレベーター、エスカレーターを配置するなど、駅から駅への乗換動線の改善を図っていきます。また、三宮クロススクエアを核に、「えき」から「まち」へ、地上レベルの回遊性の向上を図ってまいります。さらにはバスやタクシーの乗り場の集約などによる公共交通

の利便性向上、あるいは駅前広場の再編、拡充などによる自動車の駅やまちなかへのアクセス向上を図ってまいります。

続きまして、3ページをご覧ください。景観につきましては、都市と自然が調和する景観、神戸らしさを感じる“まちなみ形成”、温かみのある“夜間景観”を基本的な考え方とし、特に、「えき~まち空間」においては、景観形成に求める要素として低層部における公共空間とまちのつながり、また高層部における解放感とゆとりを感じる空間、高質で穏やかな建築物のデザイン、三宮交差点を中心にした新しい神戸の玄関口としての顔づくりといった事柄に取り組んでまいります。

今後、このような考え方にに基づき、公共空間、建築物、夜間景観、屋外広告物につきまして、景観デザインコードを策定してまいります。また、えき~まち空間の実現に向けた今後の取り組みといたしまして、公共空間をただ単に創出するだけでなく、多様な関係者の協働により、公共空間の利活用、管理運営を行うエリアマネジメントにも積極的に取り組んでまいります。

4ページをごらんください。都心における交通体系の考え方についてお示ししてまいります。「えき~まち空間」、三宮クロススクエアなど歩行者中心のまちの実現に向けて、自動車交通マネジメント、歩行環境の向上、公共交通など多様な交通手段の確保といった3つの視点を踏まえて総合的な交通体系を構築してまいります。

また、三宮クロススクエアにつきましては段階的に整備を進めてまいります。具体的には、第1段階として三宮クロススクエア東側について、おおむね7年後の2025年をめどに10車線から6車線への車線減少を進めていきます。また、この時期には新たなバスターミナルの1期整備が完了していると考えてございます。

また、第2段階として三宮クロススクエア東側の完成、3車線程度の駅へのアクセスのための道路空間は残ることになりますが、これをおおむね12年後の2030年をめどに進めてまいります。この時期には新たなバスターミナルの整備が完了し、また広域道路ネットワークとして大阪湾岸道路が供用している時期と考えてございます。その後、具体的な年次はお示ししておりませんが、将来像として三宮クロススクエアの完成を目指してまいります。

各段階において必要となる周辺の交通対策ですが、第1段階におきましては新たなバスターミナル整備などに伴い、例えば三宮東交差点の改良、あるいは歩行者デッキの整備などの対策が必要と考えてございます。また、第2段階におきましては、都心内の自動車交通を外周道路に誘導する。そのため、外周道路の交通量が増加することから、一部の交差点について渋滞解消に向けた交差点改良などの対策が必要と考えてございます。周辺の交通状況を見据えながら、まずは第1段階、第2段階の実現を目指し、必要な交通対策について、現在、交通管理者、道路管理者と協議をさせていただいているところでございます。

また、三宮クロススクエアの完成段階につきましては、現時点で実現のための対策をお

示してはございませんが、目指すべき将来像の実現に向け、自動運転などの技術革新や人口増減など、社会情勢の変化を見据え、必要となる対策を引き続き検討してまいります。

交通について少し詳しくご説明をさせていただきましたが、神戸三宮「えき~まち空間」基本計画についてのご説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

○小谷会長

ありがとうございます。

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

はい、お願いします。

○味口委員

一つは、資料の4の2ページですが、公共施設の配置イメージが書かれていて、広場の再編、新設、これは去年の未来都市等でも質問させていただいた件ですが、やっぱり民間の開発の部分について、どれくらい予算がかかるかはともかくとして、公共施設の部分については事業化しないとわからないではなくて、概算でもいいので、やっぱり予算のボリュームとかそういうのを示さないと、良いとも悪いとも言えないとか、そういう意味がここにはあると思っておりますが、どうでしょうか。

○小谷会長

お願いします。

○北田都心交通担当課長

事業費についてですが、お手元の資料3をご覧ください。2の経緯のところにも示しておりますが、27年9月に〔将来ビジョン〕、『再整備基本構想』を策定しております、この9月に神戸三宮「えき~まち空間」基本計画を策定したところでございます。この基本計画は「えき~まち空間」をどういった空間にしていくかというものを取りまとめたものでございます。今後の取り組みのところに記載がありますように、これからは、この基本計画に基づき、各公共事業の事業計画などを固めていくフェーズに移っていくということで、こうした具体化に合わせて、ここの公共施設の事業費などについてはしっかりと算定していきたいというふうに思っております。

○小谷会長

どうぞ。

○味口委員

きちっといろいろやるのはいいのだけれども、膨大なものになると困りますので、そこはきちっと示していただきたいと思います。

それから、もう一つ、交通体系の考え方ですね、4ページの件ですが、結局、第2段階の2030年ごろには相当車線が減るということですよ。

○小谷会長

お願いします。

○北田都心交通担当課長

三宮クロススクエアの東側部分において、先ほど一部駅へのアクセスのための車線を3車線程度残すということでご説明しましたが、基本的には通過する交通は外の外周道路等に回していきたいというふうに考えております。

○小谷会長

お願いします。

○味口委員

これが実際に本当に合っているのかどうかはもうちょっとやる必要あると僕思っているのです。というのは、以前にも言いましたように、この間7月以降の災害の状況を見ますと、ここなんかもう全然車が動かなくなるぐらい大変な状況になっていたというのは記憶に新しいところです。それで湾岸ができるのだというご説明だったのですが、あのときの台風のときは高速道路全部とめましたから、湾岸がいくらできても災害のときは結局山幹通るか2号線通るかということに余計になる訳で、そんなことはちょっとこの間の経過も踏まえれば、ちょっとこんな事をやるべきではないのではというふうに素人的には思うのですけれども、どうでしょうか。

○小谷会長

お願いします。

○北田都心交通担当課長

特に災害時の対応につきましては基本計画の方にも記載してございますが、クロススクエアにおきましても、例えば緊急車両の通行などへの対応はしっかりと考えていきたいというふうに思っております。ですので、特に大規模災害のときは、このクロススクエアにおきましても、今後空間をどういう形で使っていくかということも含めてしっかりと考えていきたいと思っております。

○小谷会長

お願いします。

○味口委員

終わりますけど、しっかり考えても、一旦3車線になったものを災害のときだから元の10車線に戻すかということはない訳で、やっぱりもうちょっと災害対応、災害に強いというまちづくりというのも、一回考えないと、ここは通過交通が多いから迂回したらいいのだというような安易な考え方で進めるべきじゃないなと思っています。以上です。

○小谷会長

ありがとうございます。

はい、お願いします。

○山下委員

すみません、私からは、先日このえき～まち空間の説明を受けた際に、ちょっと疑問に思ったことだけお伝えしたいと思うのですが、えき～まち空間の目標として、駅と駅をつなぐ、つまり地下といわゆるグラウンドレベル、上の2階ですね、それを動線をつなぐということだったと思うんですけど、ご存じのとおり、例えばの話ですけど、三宮の駅前のステーションホテルが今度取り壊しになりますよね。取り壊しになったことで、交通センタービルからJR側に渡っていくいわゆるデッキですね、それが一回撤去になると。結局、デッキの移動という部分に関して今後どうなっていくのだろうということが一つの疑問でございます。

東京の町田や相模大野のように、建物とデッキが一体化したような構造で駅前空間をつくると、例えばJRの駅、2階改札というものがあるのですが、そこを使えば自分の思いどおりのところに出られるというふうな、例えばの話ですけど、こういったメリットがありますし、やはりいわゆる2階のデッキをつなぐという観点はやっぱり捨ててはいけないなというふうに思います。ところが、このえき～まち空間の基本的な考え方を見ますと、どうもグラウンドレベルの景観に拘っているような、そういったイメージがあるのですが、そういったいわゆるデッキをつなぐという部分に関しての、何か現在での考え方は一体どうなっているのでしょうか。

○小谷会長

お願いします。

○津島事業推進担当部長

「えき～まち空間」でのデッキの考え方がどうなっているかというご指摘でございますが、本日お配りした見開きの2ページの下の絵にご注目いただきたいと思いますが、この中で、点線部分は今後計画・強化していきたいデッキを記載してございます。三宮も町田と同様なのですが、三宮は特に駅の改札口が2階と1階、地下と3つに分かれてございます。例えば、阪急からポートライナーの乗り換えなどは2階レベルで移動するという状況でございまして、現状では、途中階段等があってバリアフリー対応がされていないといった課題もございます。またわかりにくいといった課題もございますので、そういった駅の改札同士の乗換動線については、きちんとデッキレベルの整備ということをやっていくということで考えてございます。そういった意味合いで、この計画図の中の点線の部分の、例えば駅の乗り換え、さらにはバスターミナルへの乗り換えといったことも含めて、デッキでのネットワークもきちっと整備を行っていくという考え方でございます。これはもちろん委員ご指摘の町田でも同様に乗り換えではデッキレベルで考えておりまして、同じようなことで三宮でも乗り換えはそういったデッキも重視していきたいというふうに考えてございます。

○小谷会長

お願いします。

○山下委員

結構でございます。私その部分に関しては一定評価しているのですが、やっぱり交通センタービルを中心として、そこから道の反対側へ渡って行くというのも、結局えき～まち空間ができたなら信号がなくなるから良いのではないかとかそういうふうな考え方もあるはありますけれども、やはりスムーズな歩行空間の確保という意味では、道をまたいだ、具体的に言えばそごうからJRのほうに渡るあの陸橋、あれどうなっているのかわからないのですが、ああいったものもやはり残しつつ、しかし、公共空間というものを確保するというふうな視点で考えていったほうがいいのではないかなという、これは意見になっております。

人によってはデッキをつくることによって、そこを利用しているのか、してないのかとかそういうふうなことを意見する方もいらっしゃいますけれども、やはり平面があって地下があって空間があると、そういった三層構造というものにはやはりこだわったほうがいいのではないかなと思います。あともう一つ、これは一つの意見として皆さんにお伝えしておくのですが、えき～まち空間の基本的な考え方、我々はもういろんな説明を受けているので意図がすごくわかるのですが、やっぱり市民の皆さんからしてみると、結局駅前の再開発としか映ってなくて、結局何がしたいのかというグランドデザインが示されないと意見のしようがないというふうなお声が多かったので、そういった部分にも配慮して今後発表していただきたいと、これは意見としてお伝えしておきます。以上です。

○小谷会長

ありがとうございます。

ほかにご意見、ご質問はございますでしょうか。どうぞ。

○内田委員

市民委員の内田です。よろしくお願いたします。意見というかご要望というかでお願したいと思っております。

まず資料4の1ページ目のところの下側、えき～まち空間の構成と特性というところに、先日のご説明を聞いていて、いわゆる三宮を中心とした中っていう部分の拡充、それから、ここからいわゆる外に出て行かれる、インサイドアウトという言葉が一番適切かなと思うのですが、このところについて、いろいろ工夫とか今後の構成を重ねていかれるというところが一応基本計画でお示しなのかなと思うのですが、第1回の審議会でも議論に挙がっていましたウォーターフロントとか、いわゆる都市計画のマスタープランとかを含めて、今度ここに人を呼んでくるというところというのも今後神戸市としては大事なかなと思っているので、この計画に含めるかどうかというところはちょっと素人なので詳しくはわかりませんが、中とか中から外に出るばかりじゃなくて、いかに多くの方々をこの神戸、ここに来ていただいとというところの工夫とか動線とか、そういうところをもう少しご検討に加えられたらどうかと、この計画を見て思ったのが一つと。

それから3ページ目のこのえき~まち空間の構想が実現化した後の、いわゆる運用の部分というところについて、いわゆる昨今言われているエリアマネジメントという考え方を入れていきたいと思いますというところがここに掲げられているのですが、確かにこの考え方というのはいろんな団体の方とかいろんな方々が集まって、ただ、えき~まち空間やったからきれいになって良かったねで終わらせずに、そこを利活用していくというところが前提だと思えるのですが、このエリアマネジメントをやったときに主体になられるところがどこかが分からなくなっちゃって、神戸市さんなのかどこかの団体さんなのか民間企業さんなのか分からずぼやけてしまって、結局この空間というのを利活用がうまくいかなかったというふうになってしまうと、今後人口減とかもなるとして神戸市としても税収とかが厳しくなって、限られた予算の中でいろいろ運用していくという中であってうまくいきませんでしたとなってしまうと、未来において大変厳しいご意見が出る可能性もあるので、主体者が誰なのかというところを明確にされたほうがいいかなというふうにこの資料を拝見して思ったので、要望というか意見として取り入れていただけたらと思います。以上です。

○小谷会長

ありがとうございます。

事務局いかがでしょう。

○津島事業推進担当部長

委員ご指摘のこの2点は非常に重要な視点でございます。まず一つ目の、三宮や三宮駅に人を集めて、もっとウォーターフロントを含めて回遊させるべきではないか、というご指摘に関しましては、それはそのとおりでございまして、「えき~まち空間」は、公共、民間を含めてどういう空間にしていくのだという基本的な官民の目標像を掲げてございます。当然、都心、三宮は商業業務の集積をさせて、神戸の玄関口、三宮に人をもっと来ていただく、そういうことを根本的な目標像には掲げてございます。その空間の中で、いかに玄関口を居心地のよい顔としてつくり上げていくか、そういう人たちがまちにいかに回遊していただくかという視点をつくり上げていこう、これを官民連携でやっていこうという計画でございまして、まさに委員ご指摘のような方向でこれからも取り組みを進めて具体化を図っていきたいということを考えてございます。

それからもう一点、エリアマネジメントの組織は、誰が顔になっていくかということが重要だということでございますけれども、その点も非常にご指摘のとおりでございまして、この三宮の駅前につきましては、当然周辺には、例えばJR、それから神戸新聞会館、そごう等の大きなビルの所有者の地権者の方もございます。それから近くにはセンター街1丁目、2丁目、3丁目の地域の方で商業の活動をされている方々もおられます。基本的にはそういった方々が広く連携をした上で、この地域のエリアマネジメントを取り組んでいくという必要があるというふうに考えてございます。ただ、いきなりみんなでやろうと言

ってもできるものではありませんので、神戸市も一緒になって、そういった方々と例えば社会実験でにぎわいを創出するイベントを行うとか、そういう取り組みを重ねながら将来的にはこの地域のエリアマネジメントを目指していく、そういった取り組みを今後この基本計画に基づいてやっていきたいというふうに考えてございます。

○小谷会長

いかがでしょう。ほかに特にご意見ございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

(報告事項(3) 都心の土地利用誘導施策(素案)について)

○小谷会長

それでは、最後に、報告事項(3)の都心の土地利用誘導施策(素案)の意見募集につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

○丸岡都市計画課長

続きまして、都心の土地利用誘導施策(素案)についてご報告いたします。お手元の資料5をご準備ください。資料5に沿ってご説明いたします。

まず資料左側1ページをごらんください。美しい港と緑豊かな六甲山に囲まれた神戸の都心は、開港以来、人・物・情報が集まる国際色豊かな港町の中心地として発展してきました。近隣市はもとより国内外から多くの人々が働き、楽しみ、観光などさまざまな目的で訪れる都心部には、商業、業務、行政、文化、観光など、多様な都市機能が集積しています。

一方で、ライフスタイルの変化などを受けて、神戸の都心は居住地としてのニーズも高まっています。これからも神戸が国内外から選ばれるまちであるため、多様な都市機能と居住機能とのバランスのとれた魅力と活気あふれる都心づくりを目指して、都心の土地利用誘導施策(素案)を取りまとめ、現在、市民意見募集を行っています。

中段、都心の現状をごらんください。神戸の都心の商業地域は、神戸市都市計画マスタープランで「高度商業・業務地」に位置づけられており、商業、業務、行政、文化、観光など、多様な都市機能を高度に集積させるため、市内のほかのエリアと比べて高い容積率を指定しています。しかし、近年、都市機能の充実や交通利便性の高さなどから、高容積率を活用した大規模マンションが多く建設されています。都市の活力とにぎわいを創出するためには、働く場とともに一定の定住人口が必要であり、都心においても同様です。しかし、過度に居住機能が増加すると、以下のような課題も懸念されます。

商業、業務などの都市機能の立地阻害。小学校など子育て関連施設の不足。災害時の避難場所・備蓄のさらなる確保。商店街など歩いて楽しむ回遊ルートでの建物低層部のにぎわい連続性の阻害など。特に、三宮駅周辺はえきまち空間として神戸の玄関口にふさわしい高質な空間づくりを行うため、人と公共交通優先の公共空間の再整備や景観形成、多

様な都市機能の集積に官民が連携して取り組んでいくこととしています。そこで、都市機能を活性化するとともに土地利用に大きなインパクトを与える大規模な居住機能を一定抑制するため、都心の土地利用誘導施策（素案）を取りまとめました。

次に、資料右側 2 ページの上段、これまでの検討経緯をごらんください。市民、事業者とつくり上げた都心の未来の姿〔将来ビジョン〕の実現に向けて、有識者会議等を開催しながら、都心・商業地域の土地利用誘導施策や神戸の玄関口のあり方（えき～まち空間）について検討してきました。

次に、市民意見の募集につきましては、11月 1 日から開始しており、11月 30 日まで実施予定で、あわせて相談所を表の日程にて開設いたしました。

資料裏面をごらんください。資料左側 3 ページの都心の土地利用誘導施策（素案）の内容についてご説明いたします。まず①都市機能の活性化に向けた施策です。民間事業による商業や業務をはじめとした都市機能の誘導、活性化を促進します。特に、三宮駅周辺はえき～まち空間として神戸の玄関口にふさわしい高質な空間づくりを行うエリアであり、多様な都市機能の集積を高めていきます。

具体的な施策としては、住宅等を除き、総合設計制度による容積率緩和の拡大を行います。また、民間事業者に対して、都市再生事業の認定など都市再生緊急整備地域内における支援措置の活用を促します。そのほか企業誘致施策の拡充や附置義務駐車場の隔地の要件緩和等について検討いたします。

続いて、②バランスよい都心居住の誘導策です。大規模な居住機能を一定抑制して、都市機能とバランスのとれた都心居住を誘導します。具体的な施策としては、まず特別用途地区の指定を行います。下図の水色に着色した都心の商業地域に特別用途地区（都心機能活性化地区）を指定し、敷地面積1,000㎡以上に限り、住宅等に使用できる容積率に上限（400%）を定めます。また、赤色に着色した三宮駅周辺は、多様な都市機能の集積を高めるエリアとして、特別用途地区（都心機能高度集積地区）の指定により住宅等の立地は原則禁止いたします。ただし、民間事業者から都市計画提案制度を活用してS O H Oやホテルレジデンスなど駅前の業務機能の高度な集積に一定寄与すると考えられる用途を含む事業提案があった場合は、一部導入を認めていきます。

なお、一定の条件を満たした既存不適格建築物に対しては、緩和措置を検討します。

また、あわせて総合設計制度を見直し、上記の特別用途地区の区域で住宅等への適用を除外します。

最後に、③回遊ルートでのにぎわい創出に向けた取り組みです。商店街など歩いて楽しむ回遊ルートでは、地域との協働のまちづくりにより、建物低層部に店舗などを誘導する地区計画の活用など、にぎわい創出に向けた取り組みを進めていきます。

資料右側 4 ページをごらんください。今後のスケジュールですが、施策の①都市機能の活性化に向けた施策、③回遊ルートでのにぎわい創出に向けた取り組みについては、検討

状況に応じて随時実施いたします。②バランスよい都心居住の誘導策のうち、特別用途地区については、現在実施している市民意見募集の意見等も踏まえながら都市計画案を作成し、今年度末の都市計画決定を予定しています。特別用途地区の制限内容については、「神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例」で定める必要があるため、来年度に条例化を行い、2020年度に条例の施行を行う予定です。

なお、総合設計制度の要領改正は条例の施行に合わせる予定です。

以上、報告事項、都心の土地利用誘導施策（素案）についてご説明申し上げます。

○小谷会長

ありがとうございます。

ただいま事務局から説明がありましたが、ご質問、ご意見ございましたらよろしく願いたいと思います。

○味口委員

一定の規制をするということですが、現時点でも三宮の周辺の小学校はなかなか大変な、統廃合もあって一杯になっているというのは聞いていまして、小学校だけではなくて保育所も、いわゆる小規模保育所事業で3歳までのところは、結構駅周辺にあるのだけでも、いわゆる認可保育所は2カ所くらいでしたかね、だから3歳になると行き場がなくなるというのはもう三宮駅周辺の子育ての今の状況なのです。一定の規制をするというのですけれど、例えば住宅等に使用できる容積率上限400%の事例というのをこの間事務局の方からいただきまして、江戸町ビルという複合用途のビルであります。ここでも住宅で戸数100戸ぐらいのものは建てられるのが今回の規制の上限というふうになっているので、一つはもうちょっと規制をしないと、今後ここの三宮周辺にどれぐらいの企業が立地されるのかどうかというのは未確定なわけですけど、腹づもりとしては集めたいと思ってる、その周りにはやっぱり仕事場が近いということでそういう需要はあると思うのです。だから、もうちょっと規制を強めないで、学校施設、保育所施設等考えますとなかなかちょっとしんどいのではないかと僕は思うのですが、いかがでしょうか。

○小谷会長

お願いします。

○丸岡都市計画課長

400%の上限、ボリューム抑制が少し緩いのではないかとご質問ですが、資料の1ページに用途地域図の図面を載せています。今回見直しの対象としているエリアが中央区の商業地域、用途地域でいくと赤く塗っている商業地域を対象にしている訳です。ただ、見てごらんのとおり、隣接して少し薄くピンクで塗っている部分が近隣商業地域でして、この近隣商業地域でも容積率が400%とかそういった指定をされているエリアであります。そういった意味で隣接地域とのバランスを考えて近商でも400%なので、商業地域で制限をかけるとしたら400%を上限にするのが適切ではないかなということで提案を

させていただいております。

○小谷会長

お願いします。

○味口委員

ちょっとそれですね、今でも学校が足りないとか保育所が足りないという状況がちゃんとできるのかなど。もちろんこの住宅都市局がやるのはこういう計画なのだろうけども、やっぱり一体的にそういう問題、まちづくりの問題を考えないと、いつも後追いで学校足りない、保育所足りないという問題が起きるので、その辺はどう考えておられるでしょうか。

○小谷会長

お願いします。

○丸岡都市計画課長

そうですね、神戸のこの都心につきましては、先ほどご説明させていただいたとおり都心居住がかなり進みまして、小学校につきましては、中央小学校、こうべ小学校、山の手小学校と3小学校が要注意校区となっています。仮設校舎を建てて何とか対策をしているという状況です。さらに、待機児童も灘区に次いで多い状況となっております。そういった意味もありまして、そういったことは課題だろうということで、今回都市計画としては大規模なマンションを建てることについては一定抑制が必要だろうということで都市計画として対策を講じる必要があるのではないかなというふうに考えています。

一方で、教育委員会のほうは当然そういったマンション計画ができるときには要注意校区ということになっていますので、事前に事業者と情報交換をお願いしているといったところです。協議次第ですけれども、分譲の時期を少し分けるとか、あるいは間取りをどうこうするとか、そういった事業者のほうと情報交換、意見交換をさせていただいているといったことをございます。

○小谷会長

お願いします。

○味口委員

要注意校になっても、それからもう一段階アップしても、止める力がないというのは開発指導、今度条例になりましたけども、そこが弱いのではないかと考えているのです。だからやっぱりきちっと抑制できるとか抑制しないと僕は一つはだめなのではないかなと思っています。それから、もう一つはさっきの都市空間向上計画にかかわる問題ですけれども、一方で郊外を悪いけれども切り捨てて、いや都心のほうが便利ですよという誘導をやりますと、便利な人はどんどん都心に住むわけで、そういう意味でも今郊外の小学校では全部1学級の小学校とか、そういうところ名谷などでも出て、竜が台小学校ですけれども、そういうところも出ていますから、やっぱりバランスがちょっと全体として僕は悪くなっ

ているからこういう問題が起こって、規制かけるのはいいのだけれども、ちょっと対処療法ではないかなと思っているのですけれど、いかがでしょうか。

○小谷会長

お願いします。

○丸岡都市計画課長

そうですね、委員ご指摘のとおり、今のニーズでいくと非常に都心居住のニーズが高く中央区のほうにかなり人が集まってきている。逆に郊外のニュータウンのほうでは人が減ってきている、そういった現象になっています。こういったこともありますので、この都心については、繰り返しになりますが、都心居住を一定抑制して、逆に先ほど都市空間向上計画でありましたように、ほかのエリアで駅周辺に居住誘導区域を設定して、ほかのエリアで一定の人口の規模、密度を維持していこうというのが都市空間向上計画であります。

○小谷会長

はい。

○味口委員

終わりますけども、やっぱり規制ということと言うと、条例はもうちょっと強化するべきだと思っているのです。結局分譲で大きいのができても協議して分譲の時期を遅らせるとか、それも話し合いの範囲でしかない訳で、もうちょっと行政としては権限を持って計画的にできるような、そういうものがあるのではないかなど。どういうことが可能かちょっと僕もわかりませんが意見として言っておきます。終わります。

○小谷会長

ありがとうございます。

すみません、先に河南委員が手を挙げられましたので。

○河南委員

私からは2点ございまして、事前でもちょっとお伝えしたのですけれども、この誘導施策（素案）ですけれども、非常にこれわかりづらいです。一般市民の方、うちのマンションにも入っていてご覧になっていると思いますけど、皆さん、これ私もちょうとお聞きしたいのですけれども分かりづらいと、何を言っているのか分からないというお声もございました。ぜひこれからこの審議会を経て都市計画決定していくと思うのですけれども、もう少し具体的に分かりやすい方向で、前の計画と大きく違うのはイラストが全くないA3の紙なので、すので、もうちょっと写真を挿し入れるとか、イラストを入れる、そういった工夫をして、どういったまちづくりになっていくのかというのをぜひお示しいただきたいと思います。これは要望とさせていただきます。

そして、2点目なのですけれども、先ほど住宅等に使用できる容積率の上限の400%の背景というのをちょっとお聞かせいただいたわけなのですけれども、私としては、この容積率もそうですし敷地面積もそうなのですけれども、今後、商業施設が一部入って、ある

いはオフィスが入って住居が入るようなマンションとかができていくと思うのですけれども、逆に10年、20年したらそこがまた出て行って、1階、2階、3階が商業施設であったところが、がらんどろになってしまうと、そういったことも考えなくてはいけないのではないかと思うのですね。やはりこの青線で囲まれている地域を見ても、元町通り商店街でさえ全部埋まってなくて空き店舗がすごくある状況の中でして、また六甲アイランドとかでもスーパーが出て行ってという状況があります。多分、できたときにはちゃんとテナントなり事業者が入るのでしょうけれども、やはり今後の状況を見て入居者がいなくなったときにどうなるのだと、では行政が3番目に書いてあるような回遊ルートでのにぎわい創出に向けた取り組みと言っていますけれども、ではそこ空いたらまた何かサポートするのとか、そういった危惧も将来的には出てくると思うのです。ですので、私の立場は逆にこういった規制をしないほうがいいのではないかと思っています。なぜなら栄町通りもコンセプトはすごくいいのです。全部が埋まったら当然神戸のまちに対してすごくいいまちになると思うので、このコンセプトは私すごく認めているのですけれども、ではどこまで規制をかけていくのかというのに関しては非常に疑問点が正直あります。この辺の将来像も含めてちょっとご意見、お考えをお聞かせいただきたいと思います。

○小谷会長

お願いします。

○丸岡都市計画課長

まず一つ目の分かり易い表現ということにつきましては、少しですね、今後、都市計画案のお知らせとかする際にはもう少し表現を工夫しまして、委員ご指摘のようにイラストであったり、あるいは写真であったり、そういったものを入れながらできるだけわかりやすい広報に努めていきたいなというふうに思います。

それから、例えば低層部に商業が入って上層階に住宅が入るようなビルになったときに、将来的に低層部から商業が撤退することもあり得るのではないかということですね。当然将来の話、そういったことも考えられるわけなのですが、そもそも今回そういった建物を建てなさいよという強制をするものではなくて、一定住宅の容積については400%までにしてくださいということです。当然、事業者のほうは物を建てるときに将来のそういった事業性、採算性、そういったものを考えて建物の計画を立てるわけですので、その辺は行政がこうなさいというものではなくて、各事業者のほうで適切に判断をして時代に合った建物を建てていただきたいなというふうに考えております。

○小谷会長

お願いします。

○河南委員

民間のほうがいろんな考えを持ってまたやるのだとは思っているのですけれども、やはり将来的にはそういった、万が一出て行った時とかも頭の中には置いて進めるべきだと思います

ので、これは私の意見として申し伝えておきます。以上でございます。

○小谷会長

ありがとうございます。

それでは、五島委員お願いします。

○五島委員

すみません、この話をね、先ほどの報告事項2のときにしておくべきだったのかもしれないのですが、ご勘弁いただきまして、この都市再生緊急整備地域などの整備によって、容積率の緩和などかなりしていくことになっていると思います。その中で、今回の三宮のバスターミナルの整備などのときに容積率を大分緩和してやると思うのですが、そこに入る図書館、今案に出ている文化ホールは、神戸市の保留床の中でやっていけるのですか。どんな絵に今なっていますか。

○小谷会長

事務局お願いします。

○丸岡都市計画課長

新しいバスターミナルの計画ですけれども、1期、2期、3期と分けて段階的にやっていくということで、先日1期の部分については再開発会社のほうが事業協力者を公募して、先日、三菱地所を代表とするグループに決まったというところです。今そういった段階でするので、これからまさに再開発会社のほうで事業計画を立てられるという段階ですので、今どういったものが入るのか、それが権利床になるのか保留床になるのかということについては全くの未定でございます。

○小谷会長

お願いします。

○五島委員

多分、公がやるものとしては今おっしゃっていたバスターミナルと図書館が入る計画があって、文化ホールが入るか入らないかという話を今していると思うのですが、その中でまだわからないという話で、三菱地所さんから買う話になるのか借りる話になるのかという部分が出てくるかもしれないわけですよ。そのときに、このビルに関しては、恐らく市の予算もかなり入って国費も入るわけですよ、きっと駅前のあれなので、やるわけですから、容積率を緩和した部分から得られる売却収益、三菱地所さんが得る売却収益であるとか賃料収入であるとかを神戸市に回していただくような絵を描いてビルを管理していく、図書館であるとかホールを管理していく、バスターミナルを管理していくというような考えをしてほしいわけです。

神戸市がただの店子になってしまうような状況ですと、図書館なんかは単なるコストセンターにしかならない場所ですから、そのかわりに文化が向上するというわけですが、そのあたりのお金のやりとりというのをしっかり市民が税金をできるだけ支払わないよう

に再開発を進めていくという考え方が必要になると思いますので、そのあたりをお願いしたいのですけれども、お答えください。

○小谷会長

お願いします。

○丸岡都市計画課長

非常にお答えしにくい部分ですけれども、もともと新しいバスターミナルを建てようとしているところには中央区役所があったり勤労会館があったりということですから、公のものがあると、権利があると。そこを再開発事業ということで権利変換をしてビルの床に置きかえていくということになります。ただ、それがどの程度の規模になるかどうかということについては事業計画が決まって、そのあと権利変換計画というものを立てますので、その中で明らかになってくるということでございます。

それから、容積緩和を受けるのだから、そのメリットで何とかうまく回せないかということなのですけれども、当然、容積率の緩和にあたっては地域貢献という項目で、これだけ地域貢献をしていただくわけだから、ここまで容積緩和をしましょうというような協議を今後させていただくことになるのだろうなというふうに思っています。ただ、どういった基準でどこまでどう緩和をしていくかということについては全く今の段階では決まっていませんので、今後しっかりと考えていきたいなというふうに思っています。

○小谷会長

お願いします。

○五島委員

事業をやっていただく法人さんですから、こっちがむしり取るばかりの話ばかりしていたらやりたくないという話になってしまうので、そこは本当に交渉になっていくと思うのですけれども、権利変換の辺りの話も含めてしっかり交渉して、アライバイみたいな地域貢献ではなくて、しっかり数字で見えるような内容のものをぜひ作り上げていただければと思います。

あわせて先ほど内田委員でしたか、エリアマネジメント会社の主体がどこにあるのか分からなかったらだめだという話をさせていただいたんですが、僕もそうだと思います。福岡なんかで言うと、西鉄グループさんが駅前の管理を億の金を自分の会社から出してやっていたりとかして、このまちはうちの会社のまちだというぐらいの感覚でやっていただいているわけですね。この三宮のバスターミナルのビルに関しての容積緩和なんかは、特にビルの中のお金を神戸市に回せみたいな話を今しましたが、それとは別に三宮の今からやろうとしているクロススクエアの中でのエリアマネジメントに関しても、周りの今から建っていく都市再生緊急整備地域、要はインセンティブ与える事業者さんがそういうことを返してくれるようにという計画をしっかり立ててまちづくりをしていただきたい。

ただ、一方であまり公金が入らないところに関しては、あまりくれくれと言ったら進出

してくれない話にもなりますので、そのあたり非常に調整が難しいと思うのですが、神戸のこのまちの中心部に来ていただいて、わがまちとして管理をしていただく、エリアマネジメントにお金を払っていただくというような仕組みをしっかりと箱だけではなくてそのあとのこともしっかり考えてやっていただければと思います。コメントあればお願いします。

○小谷会長

では事務局お願いします。

○津島事業推進担当部長

委員ご指摘のエリアマネジメント、今回のバスターミナルも含めてよく考えるべきではないかというご指摘、そのとおりだと思ってございます。特に、エリアマネジメント、どこでも課題となっていますのが、いわゆる活動資金をどう集めるかといったあたりが一番の課題となっております。それは我々も非常に認識しておりまして、今すぐそれがこういう仕組みでやりますという答えはできないのでございまして、これから、そのあたりは地域の皆様、そして言われましたバスターミナルの事業者、それから例えばJRさんであるとか新聞会館さん、そういった事業者さんとともにそのあたりは研究していったり組み立てていかなければならないというふうに考えてございます。

事例にありました、例えば鉄道会社さんが主体的に全部やっているまちもあれば、大阪でしたら大阪グランフロントのところが主体的にやってくれている。ここ三宮というのは一番難しいのは、新たに全部を新しくまちづくりするのではなくて、今まであったものを順次変えていくというものです。そういった意味で、地権者さんもおられる中で新しい事業者さんも来た中で、ではその中でどうやってこのエリアマネジメントを組織立てていくか、これ非常に難しいところでございまして、そういったところは今後いろいろ研究も重ねながら、できればにぎわいづくりにやっぱり地域が主体となってやっていくという方向に結びつけていきたいと思っておりますので、そういった取り組み、検討も進めていきたいというふうに考えてございます。

○小谷会長

ありがとうございます。

では、最後をお願いします。

○山下委員

すみません、一言だけなのですが、津島部長、さっきの件で地権者が多いということなのですが、結局それでセンタープラザ失敗しましたよね。本当にあそこはややこしいことになっています。こういうことは二度とならないようにだけ気をつけてください。以上です。

○小谷会長

ありがとうございます。

いかがでしょう。特にご意見ございませんか。

ありがとうございます。特にご質問ないようですので、報告事項につきましては終了とさせていただきます。

以上をもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。

大変長時間にわたりまして熱心にご議論いただきましてありがとうございます。これをもちまして閉会いたします。