

平成22年度第3回
神戸市都市計画審議会会議録

平成22年11月12日

平成22年度 第3回 神戸市都市計画審議会

1 日時 平成22年11月12日(金) 午前9時30分～午後0時13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 (24人)

(1) 学識経験者

大 和 三 重	加 藤 恵 正
川 北 政 廣	澁 谷 啓 一
野 崎 瑠 美	三 輪 康
森 津 秀 夫	

(2) 市会議員

藤 原 武 光	橋 本 秀 一
黒 田 士 郎	北 川 道 夫
向 井 道 尋	安 井 俊 彦
森 下 やす子	南 原 富 広
山本 じゅんじ	北 山 順 一
梅 田 幸 広	

(3) 国及び兵庫県の行政機関の職員

上 総 周 平(代理 轉 馬 潤)
吉 本 知 之(代理 大 町 勝)
松 田 保(代理 岡 田 淳 則)

(4) 市民

小野寺 誠	山 中 貴 子
-------	---------

(5) 臨時委員

上甫木 昭 春	星 野 敏
道 奥 康 治	

4 議事

第1号議案 神戸国際港都建設計画公園の変更について (神戸市決定)
(7.3.5号 ポートアイランド北公園)

第2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)
(垂水4生産緑地地区ほか11地区)

第3号議案 産業廃棄物処理施設の敷地の位置について (建築基準法付議)
(東灘区住吉浜町)

5 諮問案件

神戸市都市計画マスタープラン(素案)について

6 報告事項

- (1) 土地利用誘導方針(素案)について
- (2) 都市計画道路整備方針(素案)について
- (3) 密集市街地再生方針(素案)について

7 議事, 諮問及び報告の内容 別紙のとおり

1. 開会

○加藤会長

定刻となりましたので、ただいまより、平成22年度第3回神戸市都市計画審議会を開会いたします。まず、事務局のほうから委員のご紹介と定足数の確認をお願いいたします。

2. 委員紹介・定足数の確認

○鳥居計画部長

お手元の委員名簿をご覧いただきたいと思います。今回の審議会では臨時委員を委嘱させていただいておりますので、ご紹介させていただきます。

第1号議案の公園の変更及び諮問案件の都市計画マスタープランについてご審議いただきます、上甫木委員です。第2号議案の生産緑地地区の変更及び諮問案件の都市計画マスタープランについてご審議いただきます、星野委員です。諮問案件の都市計画マスタープランについてご審議いただきます道奥委員は、遅れて来られるということでございます。

次に、定足数ですが、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ということになっておりまして、委員の総数は27名、臨時委員が審議に加わる諮問案件では30名ですので、定足数は15名ということになります。本日、現在、24名の委員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. 会議録署名委員の指名

○加藤会長

本日の会議録署名委員ですが、野崎委員と森津委員にお願いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

4. 議案審議

(第1号議案 神戸国際港都建設計画 公園の変更について

7.3.5号 ポートアイランド北公園)

○加藤会長

それでは、議案の審議に入りたいと思います。第1号議案 ポートアイランド北公園の変更について、事務局から説明をお願いします。

○三島計画課長

議案（計画書）の3ページをお開き下さい。第1号議案 神戸国際港都建設計画公園の変更について、7.3.5号ポートアイランド北公園，神戸市決定です。

議案（計画図）は1ページをお開き下さい。あわせて、前面スクリーンをご覧下さい。位置図です。ポートアイランド北公園はポートアイランドの北側で、神戸大橋のたもとに位置する公園です。前面スクリーンは周辺の航空写真です。現在の公園の区域を赤色の実線を表示しております。

議案（計画図）の2ページをご覧下さい。あわせて、前面スクリーンをご覧下さい。計画図です。既決定の区域を灰色，廃止する区域を黄色で表示しております。

議案（計画書）の4ページの理由書をお開き下さい。本市では「デザイン都市・神戸」を具現化するため、ハーバーランドからH A T神戸に至る都心並びにウォーターフロントにおいて、新たな魅力と活力にあふれるエリアを創造することとしております。その一環として、都心に最も近接し、歴史的にも貴重な波止場町1番地に、都心のにぎわいと一体となったオープンスペースを整備することにしており、波止場町1番地に立地している神戸水上警察署の移転先としては、船溜り施設との一体性の確保や初動対応力の向上等の観点から、ポートアイランド北公園の一部が最適であるため、本案のとおり変更するものです。今回の変更により、公園の面積は約2.3haから約0.4ha減少し、約1.9haとなります。

なお、本案について平成22年10月5日から10月19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。以上です。

○加藤会長

事務局からの説明につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

（「なし」の声あり）

○加藤会長

そうしましたら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公園の変更について、7.3.5号ポートアイランド北公園，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）

○加藤会長

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。

**(第2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4生産緑地地区ほか11地区)**

○加藤会長

次に、第2号議案 生産緑地地区の変更について、事務局から説明をお願いします。

○三島計画課長

議案（計画書）の5ページをご覧ください。第2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4生産緑地地区ほか11地区、神戸市決定です。

前面スクリーンをご覧ください。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。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」については緑地やオープンスペースとして、優れた農地を計画的に保全し、良好な都市環境の形成を図るため、生産緑地地区の指定をするものです。

議案（計画書）の6ページをお開き下さい。今回の生産緑地地区の変更の概要をまとめておりますので、こちらに沿ってご説明いたします。過去1年間において農地として保全することが困難となった生産緑地地区の廃止及び区域・面積の変更の概要です。

まず、生産緑地地区の指定を廃止するまでの手続について、ご説明いたします。

前面スクリーンをご覧ください。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、また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、市長に対して、農地の買い取り申し出を行うことができます。市が買い取りできない場合には、農業委員会に対して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、農地以外の利用が可能になります。こうした手続の結果、農地として保全することが困難となったため、当該農地について生産緑地地区の指定を廃止するものです。

議案（計画図）の3ページをお開き下さい。あわせて、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、今回廃止する区域を黄色で表示しております。

まず、垂水4生産緑地地区の廃止です。位置は垂水区名谷町で神戸総合運動公園の南側にあります。

議案（計画図）の4ページをご覧ください。有野63生産緑地地区、有野65生産緑地地区及び有野83生産緑地地区の変更です。位置は北区有野町で神戸電鉄五社駅の北、神戸三田線の東側にあります。黄色の区域を廃止することに伴い、区域と面積を変更いたします。

議案（計画図）の5ページをお開き下さい。伊川谷62生産緑地地区の廃止です。位置は西区伊川谷町で、山陽新幹線の南、神戸明石線の北側にあります。

議案（計画図）の6ページをご覧ください。伊川谷78生産緑地地区の廃止及び伊川谷81生産緑地地区、伊川谷122生産緑地地区の変更です。位置は西区伊川谷町で、神戸

明石線の北，永井谷線の西側にあります。伊川谷78生産緑地地区については，地区の一部廃止に伴い，残存する農地のみでは，生産緑地の面積要件である500㎡を満たさないため，残存農地を含めて廃止いたします。伊川谷81生産緑地地区については，農地として保全することが困難となったことによる区域と，道路として整備された区域に加え，生産緑地地区の面積要件である500㎡を満たさなくなった区域を含めた黄色の区域を廃止することに伴い，区域と面積を変更いたします。伊川谷122生産緑地地区については，黄色の区域を廃止することに伴い，区域と面積を変更いたします。

議案（計画図）の7ページをお開きいただき，ページ上段をご覧ください。玉津4生産緑地地区の廃止です。位置は西区二ツ屋で，第二神明道路の北，樋谷川の西側にあります。玉津14生産緑地地区の廃止です。位置は西区玉津町で，出合新方線の南，上池今津線の東側にあります。

議案（計画図）の8ページをお開き下さい。玉津46生産緑地地区，玉津47生産緑地地区の変更です。位置は西区玉津町で，山陽新幹線の北，明石木見線の西側にあります。玉津47生産緑地地区については，黄色の区域を廃止することに伴い，区域と面積を変更いたします。また，玉津47生産緑地地区の一部廃止に伴い，地区が2つに分断されるため，西側の区域を近接する玉津46生産緑地地区に含めて一団の区域といたします。これに伴い，玉津46生産緑地地区については，区域と面積を変更いたします。

議案（計画書）の6ページにお戻り下さい。以上の変更により，神戸市全体の生産緑地地区は，ページの下段の変更前後対照表に記載しておりますとおり，変更前の540地区，面積約115.72haから，535地区，面積約114.75haとなります。

なお，本案を平成22年10月5日から10月19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。以上です。

○加藤会長

事務局からの説明につきまして，ご質問，ご意見がございましたらお願いいたします。

（「なし」の声あり）

○加藤会長

そうしましたら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生産緑地地区の変更について，垂水4生産緑地地区ほか11地区，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）

○加藤会長

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。

**(第3号議案 産業廃棄物処理施設の敷地の位置について
東灘区住吉浜町)**

○加藤会長

次に、第3号議案 東灘区住吉浜町の産業廃棄物処理施設の敷地の位置について、事務局から説明をお願いします。

○三島計画課長

議案（計画書）の7ページをお開き下さい。

第3号議案 産業廃棄物処理施設の敷地の位置、東灘区住吉浜町について、ご説明いたします。本案件は産業廃棄物処理施設の敷地の位置について、特定行政庁である神戸市長が、建築基準法第51条のただし書きの規定に基づき、本審議会に付議するものです。

ページの下の参考に関係条文を記載しております。建築基準法第51条では、都市計画区域内において、卸売市場、火葬場またはと畜場、汚物処理場、ごみ焼却場、その他政令で定める処理施設の用途に供する建築物は、都市計画においてその敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し、又は増築してはならないとされております。ただし、特定行政庁が市の都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合は、新築や増築をすることができると定められております。神戸市では、本市が設置する処理施設については都市計画決定を行い、民間事業者が設置する処理施設については特定行政庁の許可とすることとしておりますので、今回、建築基準法第51条のただし書きの規定に基づき、本審議会に付議するものです。

それでは、第3号議案の産業廃棄物処理施設の設置手続と計画内容につきまして、建築安全課長からご説明いたします。

○中川建築安全課長

前面スクリーンをご覧ください。産業廃棄物処理施設の設置手続についてご説明いたします。産業廃棄物処理施設の設置にあたっては、まず、関係部局で構成する立地審査会において、立地条件等の適合状況、隣接土地所有者等の同意等の取得状況、生活環境影響調査の内容等を審査し、都市計画審議会に付議することが適当であると認められた場合、産業廃棄物処理施設の敷地の位置について、都市計画審議会において都市計画上支障がないかを審議していただきます。その後、建築基準法第51条許可を経て、廃棄物の処理及び清掃に関する法律及び神戸市産業廃棄物処理施設指導要綱に基づき、産業廃棄物処理施設の設置許可、産業廃棄物処分業の許可の手続が行われ、事業が開始されることとなります。

議案（計画書）の7ページにお戻り下さい。あわせて、前面スクリーンをご覧ください。計画内容についてご説明いたします。名称は産業廃棄物処理施設、位置は東灘区住吉浜町、

面積は約0.6haです。施設概要は、処理能力が1日当たり110.22tの廃プラスチック類の破碎施設、及び処理能力が1日当たり128.81tの木くずの破碎施設です。当施設は廃プラスチック類、木くずなどの選別・破碎・減容固化を行い、産業廃棄物の再資源化を図るものです。事業者は西部サービス株式会社です。敷地内の産業廃棄物処理施設の詳細です。表の左端に、既存施設と今回増設する施設の区分を示しております。都市計画審議会付議の対象となる施設は、表の中ほどの処理能力の欄に下線を引いている破碎施設です。まず廃プラスチック類については、赤字の下線部の上から順に、1日当たり5.96tの既存の選別・破碎施設、1日当たり52.13tの既存の破碎施設への品目追加、及び1日当たり52.13tの増設する破碎施設です。合わせて計画書に記載のとおり、1日当たり合計110.22tとなります。

次に、木くずの破碎施設については、青字の下線部の上から順に、1日当たり29.05tの既存の選別・破碎施設、1日当たり49.88tの既存の破碎施設、及び1日当たり49.88tの増設する破碎施設です。合わせて計画書に記載のとおり、1日当たり合計128.81tとなります。

議案（計画図）は9ページをお開き下さい。あわせて、前面スクリーンをご覧下さい。位置図です。敷地は阪神高速湾岸線住吉浜ランプの西にあり、赤色で表示しております。

航空写真です。当該敷地から住宅までは、最も近接したところで、敷地から北北東に約230m離れております。用途地域図です。敷地は工業専用地域に指定されております。

土地利用現況図です。赤線枠取りで敷地の位置を表示しております。青色で表示しておりますのは工場、赤色は事務所、紫色は倉庫、自動車車庫、茶色は官公庁舎、桃色はクラブハウスです。敷地周辺は、主に工場、倉庫等の土地利用となっております。当該敷地に隣接する土地利用は、北側が臨港道路、東側は住吉浜公園、西側は道路を挟んでグラウンド、南側は産業廃棄物処理施設となっております。

配置図です。敷地境界線を赤線を表示しております。北側が幅員44mの臨港道路に隣接しており、西側は幅員15mの道路を挟んでグラウンドに隣接しています。現在、敷地内において操業している既存の選別・破碎施設に、廃プラスチック類等の破碎・減容固化施設を増設することにより、産業廃棄物の再利用の処理能力増加を図るものです。

施設平面図です。図面右側上部の破碎・減容固化ラインとその下の選別・破碎ラインは、既に設置されています。今回、新たに図面中央上部の青色で示す部分に、既存の破碎・減容固化ラインと同規模の新たな破碎・減容固化ラインを増設する計画です。

処理工程図です。処理工程をフローで示しております。まず既存の選別・破碎ラインについてご説明します。計量後、粗選別、粒度選別、磁選機により、破碎の必要のない細粒分及び金属などを取り除きます。さらに手選別で異物を除去した後、破碎機に投入して破碎し、風力選別機で重量物と軽量物に、光学選別機で塩ビとそれ以外の軽量物に分け、固

形燃料の原料としてヤードに保管します。次に、既設及び増設する破砕・減容固化ラインについてご説明します。計量後、破砕機に投入し破砕し、定量供給機に送って一定の量にした後、減容固化機で固形燃料を成型します。固形燃料は水沈コンベアで冷却後、ヤードに保管します。

議案（計画書）の7ページをご覧ください。理由です。当施設は、産業廃棄物の再資源化を行う処理施設です。当敷地は、臨海部の工業専用地域に位置し、周辺は工場等の土地利用となっており、都市計画上支障がないと認められます。また、事業者は、神戸市産業廃棄物処理施設指導要綱に基づき、生活環境影響調査を実施するとともに、当敷地に隣接する土地・建物の所有者等から、設置について同意等を取得しております。

続きまして、立地審査会での審査経緯、生活環境影響調査結果の概要、周辺同意取得状況につきまして、環境局からご説明いたします。

○笠原事業系廃棄物対策室主幹

前面スクリーンをご覧ください。立地審査会は、平成22年3月23日に開催し、立地禁止区域に該当していないことを確認しております。あわせて周辺同意等の取得範囲、生活環境影響調査実施計画の内容についても審査し、神戸市産業廃棄物処理施設指導要綱に適合していることを確認しています。これを受け、事業者に対し、敷地の位置が立地条件に適合していることを通知しました。

次の手続として、事業者が産業廃棄物の処理に係る申出書を作成し、関係部局に説明を行い、関係法令の適合状況等について関係部局より回答を得たため、申出書を受け付けました。あわせて、事業者が周辺同意等を取得し、生活環境影響調査を実施したことを受けて、平成22年8月31日に立地審査会幹事会を開催し、審査した結果、適切であることを確認しましたので、建築基準法第51条許可申請の手続に入ることを承認しました。

その後、事業予定地周辺の呉田地区協議会から環境局長あてに事業説明会要望があり、事業者はその旨を連絡しました。事業者は10月5日に説明会を開催し、その結果についての報告書が神戸市に提出されました。これを受け、10月8日に立地審査会幹事会を開催し、説明会において事業計画書並びに生活環境影響調査結果が説明され、質疑応答が行われたことを確認しました。

続いて、生活環境影響調査結果の概要についてご説明します。施設を設置することによる周辺生活環境影響項目については、環境省の指針である廃棄物処理施設環境影響調査指針に基づき、大気、騒音、振動、悪臭の4項目について予測を実施しました。当施設は、午前8時30分から午後5時30分で、休憩を挟み8時間稼働の施設で、関係車両の出入りは原則として昼間のみとなっています。予測地点を地図上に示しております。施設の稼働に伴う騒音、振動の予測地点を黄色で、関係車両の通行に伴う騒音、振動、二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び交通量の予測地点である一般市道東御影線と六甲アイランド北側臨港道路の2カ所を桃色で、施設から排出される粉じん、悪臭の予測地点を緑色で、それぞれ

あらわしております。

調査の結果についてですが、まず、大気については、施設稼動による粉じんと、施設の関係車両により生じる二酸化窒素と浮遊粒子状物質の3項目について予測しました。なお、施設の関係車両台数については、生活環境影響調査項目である大気、騒音、振動の3項目は、安全側として最大限に見積もった台数とし、東御影線で12時間当たり往復で615台、六甲アイランド北側臨港道路で、12時間当たり往復で213台が通行したときの予測としております。粉じんについては、現況値は敷地境界で 0.17 mg/m^3 であり、また、作業は密閉された建屋内で行われるため、施設稼動による粉じんは軽微であり、兵庫県条例の基準である環境保全の目標 1.5 mg/m^3 を満たすと評価しています。関係車両による二酸化窒素は、東御影線で 0.054 ppm 、六甲アイランド北側臨港道路で 0.047 ppm であり、環境基準である環境保全の目標の 0.06 ppm を満たしています。関係車両による浮遊粒子状物質は、東御影線で 0.055 mg/m^3 、六甲アイランド北側臨港道路で 0.054 mg/m^3 であり、環境基準である環境保全目標の 0.1 mg/m^3 を満たしています。

次に、騒音についてですが、施設稼動による騒音は、当該地域には規制基準は適用されませんが、類似の地域の規制基準である昼間70dBを環境保全の目標に設定しております。現況騒音レベルが北側敷地境界74dB、南側敷地境界71dBで、予測結果も北側敷地境界74dB、南側敷地境界71dBとなっており、影響は軽微であると評価しています。最近接民家では、施設稼動に伴う寄与騒音30dB未満であり、環境基準である環境保全の目標の55dBに与える影響は軽微であると評価しています。関係車両による騒音は、環境保全の目標を環境基準に基づき、東御影線で65dBに、六甲アイランド北側臨港道路で70dBに設定していますが、現況の騒音レベルが東御影線で73dB、六甲アイランド北側臨港道路で75dB、予測結果も東御影線で73dB、六甲アイランド北側臨港道路で75dBとなっており、影響は軽微であると評価しています。

振動についてですが、施設稼動による振動の予測結果は、北側敷地境界で昼間53dB、南側敷地境界で昼間58dB、敷地境界での環境保全の目標の昼間65dBをいずれも満たしています。最近接民家での寄与振動は30dB未満であり、環境基準は設定されていませんが、一般に人が振動を感じ始めるとされる閾値を参考に設定した環境保全の目標の55dBを満たしています。関係車両による振動の予測結果は、東御影線で昼間55dB、六甲アイランド北側臨港道路で昼間53dBであり、環境保全の目標の55dBを満たしています。

悪臭についてですが、現況値は臭気濃度15であり、施設から排出される空気は活性炭設備を通して排出されるため、施設稼動による影響は軽微であり、敷地境界の環境保全の目標の臭気濃度70を満たしています。

交通量については、関係車両台数は往復で、東御影線で12時間当たり122台、六甲

アイランド北側臨港道路で12時間当たり40台であり、現況交通量として東御影線9,967台の約1.2%,六甲アイランド北側臨港道路2万1,413台の約0.2%であり、影響は軽微であると考えております。

最後に、同意の取得状況などです。神戸市産業廃棄物処理施設指導要綱に基づき、敷地境界から100m以内の範囲に存在する自治会と隣接する土地・建物の所有者等から同意等を取得することになっております。今回、敷地境界から100m以内の範囲に存在する自治会はありません。また、敷地に隣接する土地・建物の所有者・占有使用者からは、同意を取得するとともに協定を締結しております。なお、北側の隣接道路については、道路幅員が44mあり、要綱に定める28mを超えているため、道路の北側部分は同意の対象外となります。また、神戸市産業廃棄物処理施設指導要綱では、施設の設置者は、同意、協定の対象者以外であっても、施設設置場所付近に存在する住民自治組織などから、当該施設の稼動に伴う環境面からの懸念を理由とする要望がある場合、当該要望者に対し、事業計画を説明するとともに、その経過を書面に記録しなければならないと定めております。立地審査会幹事会の開催経緯でもご説明しましたとおり、事業計画地から100m以内の範囲に存在する自治会ではありませんが、周辺の呉田地区協議会から事業者による事業の説明会開催要望を受け、事業者が10月5日に説明会を開催しました。

質疑応答の主な内容は、地元から、排ガスによる大気汚染が気になるため、東御影線を通ってもらっては困るとの意見があり、これに対して、事業者より、通らないとは約束できないが、今後、天然ガス車などに変えるなどの検討をしたいと回答しております。2点目は、地元から協定書を締結することとの意見があり、これに対して事業者より、今後、協定書を締結し、話し合いの場を設けると回答しております。以上です。

○加藤会長

事務局からの説明につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

○安井委員

まず、地元との話し合いが進んでいるという報告をいただき、よかったなとは思っております。ただ、この地域は、住工混合地域です。六甲アイランド、第1工区、第2工区、第3工区をつくる理由として、当時は宮崎市政ですが、住工混合地域の工業地域あるいは工場を誘導し、43号以南の非常に劣悪な環境を整備していくという説明を受けて、私たちは白砂青松の海を埋め立てることに賛成をいたしました。そして、六甲アイランド、第1工区、第2工区、第3工区ができ上がっていったのですが、見事にその政策は失敗しました。政策が失敗したのは、要するに、バブルの時代で六甲アイランドが投機の対象になっていったことです。私たちは神戸市に対して、約束どおり、まちにある自動車修理工場や43号以南の工場を六甲アイランドに移すようにという要望をいたしました。六甲アイランドは投機の対象で、1,000坪単位でしか売ってもらえませんでした。そのため、43号以南の政策は失敗して、まだ住工混合地域に工場等が残っているわけです。そうい

う背景のある地域だということを考えていただきたい。

現状は、交通量のことを考えても、43号以南は、六甲アイランド、第1工区、第2工区、第3工区から来る車の全部の通り道にもなっています。そういう状況の中で住民が住んでいます。また、この工場の問題については、ものすごい悪臭がすると、地域から私たちに何回か陳情をいただいております。第2工区には、前の審議会でも案件であったパルテックの施設もありますが、悪臭の問題はそれだけではなく、いろんな工場から出てきたものが風に乗って散っていくわけです。行政は、地域の背景を考えて、抜本的な解決をしなければ、いつまでもこういうことが起こります。今後、43号以南の問題について、神戸市としてどう取り組まれるのか。

そして、43号以南は地価が安いものですから、マンションが建っていきます。そうすると、そのマンションの住民がまちづくり協議会をつくって、合法的に残っている工場に対して立ち退きを要求するということが起きてきました。そういう恐怖を持ちながら、工場の人たちは生活をしている状況です。

次に、呉田地区協議会の皆さんが大変活躍され、また皆さんで神戸市を通じて事業者に要望を出されているということについては敬意を表したいと思いますが、臭い問題は魚崎、御影、六甲アイランドにもあります。それらの地域のことについては、どのように当局と事業者は説明されているのか。

○笠原事業系廃棄物対策室主幹

悪臭問題からお答えいたします。悪臭問題は第2工区全体の問題であるという観点から、10月28日の東灘区の婦人懇の総括集会では、今後、悪臭問題等をどうするのかというお話がありました。市のほうでは、第2工区の問題について基本的に規制指導を行っており、規制基準は満たしていますが、複合的な臭い問題が出てきており、そういう中で、全体の問題として何かやっていけないのかというご要望がありました。臭い問題ですので、環境局が地元と交渉をしていく窓口として責任を果たしたいということで、話し合いの場等を設けていくなど努力させていただくということでございます。

○三島計画課長

住工混在地域での住宅地と工業地の環境問題についてですが、呉田地区あたりは都市計画上の用途地域は、ほとんどが準工業地域であり住工が混在しております。そういう地区の方針については、策定中作業中の都市計画マスタープランや土地利用誘導方針で定めようとしております。その中で準工業地域は、住宅地、工業地、商業地がそれぞれ調和を持って成り立つという地域であり、産業がなければその地域は成り立ちませんので、その辺も含めよく話し合いが進められ、地区計画やまちづくり協定、建築協定などのルール化ができるように、まちづくりの活動を支援していきたいと考えております。

○安井委員

調和を持ってということですが、現状はご存じですか。例えば、御影は酒蔵地域で酒蔵

に関連したたる屋や、運送会社、タクシー会社があるのですが、それらの人がどれだけ地域におびえて生活しているか。彼らは交通指導員や奉仕活動をしながら地域の人に嫌われないような活動をしている。準工業地域でちゃんと法律を守ったら、自分の家業を営める立場でありながら、地域から追い出されようとしている。それを調和とおっしゃるのかなという気がします。

だから、抜本的に考えていかないといけない。国道43号がつくられたために、43号以南の人々の生活というのは大変な破壊を受けている。宮崎市政が打ち出した43号以南の誘導政策で環境を改善するという政策は正しかったのですが、それを成しえなかったために、今こういう問題がある。調和しなければならないと言われたら、日本中全部問題解決すると思います。やはり抜本的な問題を解決していただきたい。

○加藤会長

住工混在問題は、80年代から随分ありましたけれども、今もまた改めて、関西でも新たな住工混在についての議論が色んなところから出てきていますので、委員のご指摘のところは、やはりこれから市の都市計画のあり方として、きちんと議論していかなければならないところだと思います。

○山本委員

環境影響調査結果の概要ということで、既にいくつか環境保全の目標に対して現況が上回っています。この現状について、市としてどのように解決を図ってこようとしてこられたのか。これまでも住民の方々から、この環境については色々意見が上がってきていたはずですが、この間の経緯を踏まえて今回の状況になったのかお聞きしたい。

○笠原事業系廃棄物対策室主幹

施設稼働による騒音では、敷地境界の環境保全の目標が70dBですが、この目標値は当該地域には規制基準は適用されないため、内陸部の工業専用地域の70dBの環境保全の目標を設定しているものです。本来なら基準なしと書いてもいいが、それでは分かりませんので、一番類似して近いところの地域の規制基準を持ってきております。法的に言えば、規制基準はございませんので、そもそも80dBであっても問題はないという地域です。

最近接民家については、環境基準があります。また、施設から230m離れております。施設の寄与騒音30dB未満であり、目標値とこのように離れていると同じ数値になるということです。目標値の55dBを守れるだろうと、こういう説明でございます。

関係車両による騒音では、搬入搬出道路で、これは環境基準を超えております。道路騒音につきましては、環境局で、毎年50地点ほど道路騒音を測っており、その中で約4分の3は昼間・夜間とも環境基準を満たしているのですが、約4分の1は満たしていない状況です。これに対しては、自動車から発生する騒音の規制の強化、交通の流れや道路構造の問題に総合的に引き続き取り組んでいく必要があります。道路公害全般につきましては、

国，県，市，市内部で協議機関があり，そちらに現況の騒音の報告をして，今後どういう対策をとっていくのかということを経年定期的に議論しており，何とか解消を図るため努力してきているところです。

○山本委員

騒音については環境基準がないということですが，実際現場では騒音がひどくて，近くに行けば，隣にいる人とも話ができないような現状です。影響は軽微だとおっしゃいましたが，実際新たに車が増えるということになると，悪くなることはあってもよくなることはありません。しかもこれから，道路の材料会社が新たに事業拡大する可能性があるということもお聞きしています。そうすると，また車の数が増えますし，大気などの問題が出てくると思います。呉田地区周辺の方々はずっとこの問題と向き合ってきたのですが，市はこの環境を良くするという点についてどういうふうに取り組んできたのか。

○佐藤環境保全指導課長

自動車の交通量については，監視をしております。動きがどうなっているかというのを見ております。安井委員のお話にもあった，特に悪臭についてご説明させていただきます。市のほうで，第2工区にある工場で臭いのしているところに立ち入りしまして，個別に施設の中のプラントのどの位置で，どんなふうに悪臭が出ているのか見ております。悪臭防止法という法律で基準があるのですが，全棟，基準を超えている施設はありません。しかし，住民の皆様の声をお聞きしまして，現実に苦情もあるということで，施設のほうには指導を行っており，物理的に脱臭装置をどのプラントのどの位置につけるなど，お金をかけて物理的な方法でやっていただいています。優先順位をつけ，重点工場について個別に行っており，これを何年間か続けております。これからの取り組みについては，24時間の常時監視をきっちりやっていく。それから，優先順位をつけて指導し対応していただくことをあわせて進めていくということとなります。

○山本委員

色々に対応されているということですが，現状ではなかなか改善されていない。即刻解決するという問題ではないと思いますが，住民の人たちの思いに添えて，例えば，周辺が準工業地域に囲まれているので，何らかの緩衝地帯も必要ではないかという要望も恐らく出されていると思います。それに対してどのように検討されるのか。

それから，住民の方々と第2工区の事業所で，話し合いができる事業所というのがごく限られた一部の事業所でしかないと聞いているのですが，この第2工区全体の影響を受けるわけですから，その第2工区の事業所と住民の方々との話し合いの場は設定されるのか。

○三島計画課長

緩衝地帯を設けるということですが，用途地域としての緩衝地帯を設けても音や臭いは行きます。呉田地区の方々が署名活動をされて神戸市に提出された要望の中で，第2工区の用途地域を変更するなど規制ができないかというお話がありました。現在，工業専用

地域になっており，工場等が立地しております。準工業地域へ変更しなければ，産業廃棄物処理施設の立地を規制できませんので，現在あるものが既存不適格になってしまうことへどう対応していくのかということがあります。神戸市の都市構造的に考えますと，やはりこの臨海部の工業地域には工場を立地させていくという構造形態です。また，個々の臭いの問題や騒音の問題について個々の事業所で細かい規制を行うことは用途地域だけではできません。用途の変更ではなくて，個々の事業者の方にお話をして物理的な対策で対応していただくということが先ほどの話でもありました。

また，この地域の住民と事業者との話し合いをしていくということが必要であるという要望もいただいております。それについては，環境局がご説明いたします。

○笠原事業系廃棄物対策室主幹

この11月9日，呉田地区から要望書をいただいております。第2工区の事業者と呉田地区との協議の場づくりという内容がありました。当日，私どもと呉田地区協議会，呉田地区まちづくりの会の両会長でお話しており，その中でお答えしている範囲でお答えしますと，まちづくり，環境面など一緒に考える場をつくってほしいというご要望に対して，環境面やまちづくりなど，どういう観点でアプローチしていくかを内部で検討させて欲しいと，前向きにお答えさせていただいております。

○山本委員

私も現地に行って地元の方々とお話をさせていただいて，こういうものを出しましたと要望書の写しもいただきました。内容は，先ほど申し上げた2点と，交通量の減少を目指した諸施策の検討，緑地帯の再整備の以上4点でした。協議の場づくりを内部で検討させていただくということですが，これからどういうふうに協議を進めていくのか住民の方々にとっては非常に不安ですし，これからもこの問題抱え続けていかなければならないわけですので，もっと前向きに伝えていただきたい。

また，新たに事業を拡張しようという事業所もあるわけですから，交通量がさらに上乘せされ，交通量が増えることが前提になりますので，減らすために神戸市はどう対応するのか。

それから，やはりある程度の緩衝帯は影響軽減のために必要ではないかと思えます。効果はないとおっしゃいますが，有るのと無いのでは随分違うと思えます。前向きに検討していただきたい。

○三島計画課長

緩衝帯の話聞き間違いまして，用途地域上で緩衝帯を設けるべきではないかと理解しましたので，そういう説明をさせていただきました。今言われているのは，交通に対して緩衝帯が必要ではないかという質問で，そういう要望もありました。本日は出席しておりませんが，建設局の要望への回答の中で，一つは，43号，阪神高速，南側の道路に挟まれて環境が悪いということに対しては，交通の流れを環境ロードプライシングなどにより

湾岸線にシフトしていきたいということです。現在はまだ接続されていませんが、そういうことを進めていきたいと申ししております。

二つには、それができるまでは、植樹をして緩衝緑地帯ができるのかどうか、現地を見て検討したいと申ししており、そういう方向です。

○笠原事業系廃棄物対策室主幹

協議の場をきちんと設けて欲しいというお話については、そういう場を設けるということで動いてまいりたいと思っております。

○山本委員

個々の事業者の問題がどうというよりも、この現状が続いてきているという責任が神戸市にもあると思います。個々の事業者の努力だけでは解決できない問題もあります。今回新たに事業所が業務を拡張しますし、今後拡張を予定されているところもあると聞いています。新たに住民に負担を押しつけるという問題が出てきますので、きちんと地域の問題解決を進めていただきたい。何度も言いますが、住民の方々の思いをきちんと理解して対応していくということがまず大事だと思います。今回、新たに上乘せをするわけですから、簡単に承認というわけにはいかないと最後に申し上げて終わります。

○安井委員

実例として申し上げますが、第3工区では、例えば住工混在地域に車が入るときには注意しようということを工区の会社全体へ行き渡らせると、速度を落として走ります。速度を落とすと随分違います。ですから、個々の事業者の努力は知れているというよりも、実はその効果は非常に大きい。だから、話し合いの場を設けるということはすごく大事です。

○南原委員

騒音の件ですが、私も現場を見に行きまして、企業とも話をしてきました。騒音については現況値も予測結果も超えている。その超えた現況値に上積みされるわけで、それを容認していいのか非常に大きな疑問です。呉田地域のほうから南に、橋の北側をずっと歩いてみましたら、騒音と臭いが異常です。そんな状況で、南から北に風が吹いたら、呉田地域は丸々被害を受けるなというのを直接感じました。車は東御影線を必ず通るという状況にあるわけで、もう一つは、西から入る道路も1本はあるようですが、それは非常に不便な使い方ですから、東御影線を主に通ります。これに対して神戸市が何らかの対策をとらない限り、今の状況でよしとしているという答弁では、納得いかない。あの臭いと騒音とで日常苦しめられている人たちが、200mを超えているから関係ないということはない。風は200mを超えて吹きます。それを考えると、もうこの島にはこれ以上新たな公害を生むような自動車を入れないという考え方が要ると感じました。

そこで、呉田地域の人たちははっきりと、灘浜住吉川線の緑地帯としての再整備をお願いしたいと要望を出されたわけです。これを具体的にやらないのであれば、これ以上この島に新たな公害を生む企業を進出させないという考え方が神戸市に要るのではないかと。

また、環境保全協定を呉田地区と西部サービスとの間で結ぶと聞いているのですが、それを補完して行政と一緒に協定を守らせていくということが必要だと思います。現況値が目標に達していない中で新たな企業を進出させることについての可否の件、緑地帯の件、協定の件の3点についてお答えいただきたい。

○笠原事業系廃棄物対策室主幹

協定については、西部サービスと地元が今後結んでいくということで、先ほど話にあったパルテックについては、既に結んでいるということです。協定の締結について、我々は技術的に助言等をしてまいりたいと考えております。

基準を既に超えているところに新たに負荷していくことについてですが、43号線のように交通規制がされれば、それなりに車を入れられないなど、具体的なことができると思いますが、いわゆる通行の自由があります。また、環境基準が設定されていますけれども、目指していくべき目標というものですので、そこに新たに負荷することになるということで企業の進出を拒否するのは難しいのではないかと考えております。

○三島計画課長

緑地帯については、当事者の建設局がおりませんので、11月9日の議事録をいただいておりますが、その中では、現地の状況を見ながら、緩衝帯として再整備するために何ができるのか検討していきたいと回答しております。本日の審議の内容についても建設局に伝えたいと思います。

○南原委員

環境基準はあるが目指すべき目標なので超えても構わないという答弁では、神戸の環境は守れませんし、地域の住民が救われぬ、これを述べて終わります。

○加藤会長

他にご意見、ご質問ありますでしょうか。

(「なし」の声あり)

○加藤会長

そうしましたらお諮りしたいと思います。

第3号議案 産業廃棄物処理施設の敷地の位置について、東灘区住吉浜町、原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「反対」の声あり)

○加藤会長

それでは改めてお諮りいたします。第3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)

○加藤会長

反対の方の挙手をお願いいたします。

(反対者挙手)

○加藤会長

賛成多数でございます。よって第3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。

(諮問案件 神戸市都市計画マスタープラン(素案)について)

○加藤会長

次に、諮問案件の神戸市都市計画マスタープラン(素案)について、事務局から説明をお願いします。

○三島計画課長

お手元の資料1, 資料2をご準備下さい。神戸市都市計画マスタープラン(素案)について、ご説明いたします。

まず、これまでの経緯と今後のスケジュールについてご説明いたします。

前面スクリーンをご覧下さい。本市では、平成22年度末の都市計画マスタープランの策定を目指し、今年度8月の都市計画審議会で都市計画マスタープランの策定について諮問させていただきました。8月の審議会でご説明させていただいた基本的な考え方に基づいて、具体的な施策を検討し、このたび、都市計画マスタープラン(素案)を取りまとめました。本日の審議会では、この素案についてご説明させていただき、あわせてご審議、ご意見をいただきたいと思いますと考えております。今後のスケジュールですが、本日のご審議、ご意見を踏まえて都市計画マスタープラン原案を策定し、原案に対し、12月にパブリックコメントを行う予定です。パブリックコメントを受けて最終案を作成し、平成23年2月の都市計画審議会でご審議いただき、答申をいただきまして、今年度末の策定を目指したいと考えております。では、都市計画マスタープラン(素案)の内容について、資料1の概要版でご説明させていただきます。

概要版の1ページをご覧下さい。あわせて、前面スクリーンをご覧下さい。マスタープランの構成です。第1章では、都市計画マスタープランの目的・役割・目標年次等を記載しています。第2章では、都市計画の現在の課題や社会経済情勢の変化から、求められる視点を導いています。第3章では、課題や視点を踏まえ、目指す2025年(平成37

年)の都市空間を明らかにしています。第4章では、都市計画の方針を示しています。第5章では、協働と参画による都市計画マスタープランの実現の手法を記載しています。

概要版の最後のページに都市構造図をつけております。この図は、資料2の本編35ページに掲載しております。これからご説明する都市計画マスタープランの実現により、めざす都市空間を支える都市構造を表しているものです。

それでは、内容についてご説明いたします。8月にご説明した基本的な考え方から、大きな変更はございません。要点となる事項と基本的な考え方をもとに充実を図った第4章の都市計画の方針を中心にご説明させていただきます。第1章については説明を省略させていただきます。第2章については、この章の要点のみをご説明させていただきます。今後の社会経済情勢の変化や都市の成熟期への移行を受け、都市計画の役割を大きく転換する必要があります。これからの都市計画は、新たに都市空間を構築するのではなく、現在の都市空間の質を高め、マネジメントすることで都市空間を再編していく役割へと転換していくことが求められます。そこで、これからの都市計画に求められる視点として、きめ細やかに都市空間の質を高めるための、暮らしやすさ、まちの活力、環境との共生、まちのデザインという視点を、重点を絞ってつくり、有効に生かしながら、都市空間をマネジメントするための戦略性、柔軟性、協働と参画という視点を導いています。

2ページをお開き下さい。あわせて、前面スクリーンをご覧ください。第3章の目指す2025年(平成37年)の都市空間についてです。きめ細やかに都市空間の質を高め、マネジメントしていくことで、都市空間を再編することを目指します。そのために、質の高い多様なわがまち空間を一つ一つつくりあげていきます。なお、基本的な考え方では、住民のみなさんが日常生活において、わがまちと認識できる身近な範囲における都市空間のことを地域空間と呼んでおりましたが、わがまち空間と名付けることといたしました。

資料2の本編21ページをお開きいただき、中段をご覧ください。安心・安全、福祉、環境など、地域のさまざまな分野の活動の場となるのがわがまち空間です。地域のみなさんとともに、きめ細やかな土地利用の誘導や住環境の整備改善、暮らしを支える交通環境の形成、緑豊かなまちなみの形成、多様な地域固有の資源を守り活かす取り組みなどを進めることにより、わがまちの魅力や活力、暮らしやすさを高めるような質の高いわがまち空間をつくることができます。

概要版は、3ページにお戻り下さい。めざす都市空間としては、(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を掲げおります。めざす都市空間を支える都市構造として、(1)都市機能がコンパクトにまとまった都市構造、(2)神戸の重要な産業を支える都市構造、(3)神戸の魅力を創造するエリアや拠点を戦略的に配置した都市構造、(4)海や山などの豊かな自然環境と共生した都市構造、(5)陸・海・空の総合的な交通ネットワークが効率よく機能する都市構造を掲げています。

4 ページをお開き下さい。都市構造としての基本ゾーン，エリア・拠点，陸・海・空の総合的なネットワークについての考え方を記載しています。4 ページ下段の黒丸の三つ目，自然環境を保全し，憩いの空間として活用するエリア・拠点の④環境形成帯については，基本的な考え方では，河川緑地帯，街路緑地帯を掲げていましたが，この二つを合わせて環境形成帯として掲げ直しています。

5 ページをお開き下さい。第4章の都市計画の方針では，基本的な考え方に基づき，土地利用，都市交通，市街地・住環境の整備，環境共生，都市の安全・安心，都市デザインの6つの分野について施策の方針を示し，充実を図っています。第4章については，お手元の概要版によりご説明させていただきます。

土地利用についてご説明いたします。施策の方針の（1）市街化区域と市街化調整区域の区分については，原則として住宅開発等による市街化区域の拡大を抑制し，既存の地域資源を有効活用します。

（2）市街化区域，まちのゾーンの土地利用については，まちのゾーンを地域特性に合わせて，①から④の住宅地，複合機能地，高度商業・業務地，工業・流通業務地の4つに区分し，地域ごとにきめ細やかな土地利用を誘導します。

①住宅地では，地域特性に応じ，きめ細やかに建物の高さ，規模，用途を誘導し，良好な住環境を維持・保全します。日常生活を支える生活利便施設が徒歩圏内に立地するなど，快適に住み続けられる住環境を形成します。②複合機能地については，都心域や主要な鉄道駅の周辺では，さまざまな都市機能の集積と調和を図り，全体の魅力や活力，利便性を向上します。③高度商業・業務地については，三宮駅周辺の都心核では，神戸の中核管理機能を初め多様な都市機能を高度に集積させ，神戸の玄関口にふさわしい都市環境を形成します。ポートアイランドでは医療などの知識創造型産業の集積を強化します。④工業・流通業務地では，産業・港湾物流機能のさらなる集積と機能拡充をはかり，神戸に活力をもたらす都市空間を形成するとともに，既存工場などの操業環境を維持・保全します。

（3）市街化調整区域，田園のゾーンとみどりのゾーンの土地利用については，田園のゾーンでは，①人と自然とが共生する農村地域の里づくりを協働と参画により推進します。後継者の不足が深刻な地域においては，新田園コミュニティの形成により，農村地域の活性化を推進します。みどりのゾーンでは，②自然環境や景観に優れた都市の緑の骨格を形成する緑地をみどりの聖域として保全します。特に六甲山系の山麓部の防災機能を強化し，重要な都市近郊の緑地として保全・育成します。

次に，都市交通についてご説明いたします。施策の方針の（1）総合交通ネットワークの形成については，①メガ・リージョンを形成する関西圏の都市基盤として，神戸港や神戸空港，新神戸駅を広域的な交通拠点として機能強化を図るとともに，公共交通，主要幹線道路のネットワークによる総合的な交通体系の形成を図り，人・物の円滑な流れを確保します。②交通結節点の利便性の向上などにより快適な移動環境を確保します。③三宮駅

周辺を神戸の玄関口にふさわしい風格ある空間として整備し、歩行者の安全・快適な移動を確保します。

(2) 地域の暮らしを支える交通環境の形成については、①交通需要マネジメント施策などの推進による公共交通の利用促進、歩道の段差などの解消、自転車の利用環境の整備などにより、人や環境にやさしい移動環境を形成します。②協働と参画により地域の課題改善の方策を検討し、整備が必要であると合意が図られた生活幹線道路を整備します。③交通が不便な地域における、地域が自主的に運行するバスなどの移動手段の導入を促進します。

(3) 都心域における魅力的な交通環境の形成については、①利便性の高い公共交通ネットワークの形成を推進します。②都心・ウォーターフロントにおいて、過度な自動車の流入や通過交通を抑制するとともに、歩行者動線を整備し、歩行者や自転車の回遊性を向上します。オープンカフェなど道路空間の利活用により、まちのにぎわいや魅力を向上します。③ウォーターフロントの施設等を結ぶ海上交通の導入を促進します。④既存駐車場の有効活用や駐輪スペースの確保などにより、総合的な駐車・駐輪対策を推進します。

6 ページをお開き下さい。市街地・住環境の整備についてご説明いたします。施策の方針の(1) 戦略的な市街地整備による都市空間の再構築については、①都心域では、商業・業務施設の機能強化を図るため、民間の資金やノウハウ等の導入を促し、低・未利用地の有効活用を誘導します。三宮駅周辺の都心核では回遊性を向上し、ウォーターフロントでは、心地よい親水空間の整備や都心と一体となった整備を推進します。②臨海部では、国際コンテナ戦略港湾としての機能を強化し、工場や流通業務施設の良好な操業環境を形成します。また、適切な土地利用転換等を誘導します。③既成市街地では、道路や公園などの良好な既存ストックを活かした再整備に取り組み、特に兵庫南部・長田南部では、歴史資源を活かし、ものづくり産業と調和したまちづくりを推進します。④地域拠点・連携拠点では、建物や施設の更新時期に合わせて民間資金の導入を促し、商業・業務・文化機能等が集積した再整備を誘導します。⑤神戸の産業を支える拠点として、ポートアイランドにおいて医療産業都市構想をさらに推進します。神戸複合産業団地では、内陸新産業エリアの拠点として着実に整備します。

(2) 多様な地域特性を生かしたきめ細やかな住環境の整備改善については、老朽木造住宅の密集市街地では、建物の不燃化・耐震化や身近な生活道路を拡幅整備するなど、また、成熟したニュータウンでは、良好な住環境が保全され、多様な世代が住み続けられるための住環境保全のルールづくりを支援するなど、地域特性に応じたきめ細やかな住環境を整備・改善します。

次に、環境共生についてご説明いたします。施策の方針の(1) 環境負荷の少ない都市構造の推進については、①都市機能がコンパクトにまとまり、歩いて暮らせるまちづくりを推進します。②公共交通を中心として、総合的な交通環境を形成します。歩行者や自転

車など、環境負荷の少ない移動手段に配慮した道路空間を整備します。③広域圏幹線道路ネットワークの整備や海上輸送への転換を促進し、環境に配慮した物流を推進します。

④都市施設の整備における環境保全対策を推進し、エネルギー効率にも配慮した都市施設を配置します。事業の構想・計画段階から、環境へ配慮した環境影響評価を実施します。

(2) 良好な緑地環境や水環境の保全・育成と風の道の形成については、①都市の骨格を形成する水と緑を保全・育成し、水と緑のネットワークを形成します。②市街地においてシンボルとなる河川や街路において、環境や景観などの多様な機能をあわせもつ環境形成帯を創出し、風の道を形成します。

(3) エネルギーを効率的に利用する空間づくりについては、都市施設や建築物・建築設備の更新時期に合わせて、エネルギーの消費削減や利用効率の向上、未利用・再生可能エネルギーの活用などの取り組みを推進します。

7 ページをご覧ください。都市の安全・安心についてご説明いたします。施策の方針の

(1) 防災拠点・交通体系・ライフラインの機能強化については、①危機管理センターの整備による防災中枢拠点機能の強化と区役所や消防署の耐震性の向上など防災総合拠点の機能を強化します。避難・救援の拠点となる広域避難場所を確保します。②緊急輸送道路・鉄道・海上ルートなどの機能を強化します。③下水道、上水道、電気・ガスなどライフラインの耐震性を向上し、機能を強化します。

(2) 災害に対する都市の防災機能の強化については、①河川や街路などによる延焼遮断機能の確保や建築物の耐震化・不燃化の促進などによる震災・火災に強い空間づくりを推進します。②砂防事業や六甲山系グリーンベルト整備事業などを推進するとともに、土砂災害特別警戒区域の指定などによるソフト対策の充実や、河川改修、浸水、津波・高潮への対策を実施し、土砂災害、水害に強い空間づくりを推進します。

(3) 協働と参画による地域の防災・防犯力の向上については、平常時から危険情報を共有し、防災、防犯、交通安全などの取り組みを推進します。災害時における地域の対応力を強化します。

次に、都市デザインについてご説明いたします。施策の方針の(1)神戸固有の多彩で特色ある景観の形成については、①港や六甲山、田園集落の景観など、神戸らしい変化に富んだ地形特性を生かした眺望景観や街並み景観を保全・育成します。特色ある夜間景観の魅力を向上します。②公共空間や建築物等のデザインの質の向上を図るとともに、歴史的建築物などの保存活用を促進します。屋外広告物の形態・意匠を地域特性を踏まえて規制・誘導し、周辺地域と一体となった景観を形成します。

(2) 交流やレクリエーションを支える空間づくりについては、①都心・ウォーターフロントでは、地域資源を活用し、芸術・文化機能を中心とした複合的な都市機能の導入を図り、みなとまち神戸を満喫できる地域を形成します。②六甲山系の緑のシンボルエリアや須磨から舞子海岸の海辺のシンボルリアでは、自然環境や景観を保全・育成し、レクリ

エーションの場としての活用を推進します。③道路空間をオープンカフェなどに活用し、にぎわいのある空間づくりを推進します。

(3) ユニバーサルデザインの空間づくりについては、多くの市民や来訪者が利用する施設や移動空間、公共交通などにおいて、ユニバーサルデザインの視点に基づく空間づくりを推進します。外国の方が多く生活するエリアでは、多様な文化が共生できる生活環境を整備します。

(4) わがまちの魅力を磨き上げる取り組みについては、景観形成市民協定などの地域の景観づくりのルール策定支援など、景観まちづくりを支援するとともに、花や緑と身近にふれあえるまちの美緑花などの取り組みを推進します。神戸らしい文化が感じられる地域の活動やイベントを振興します。

8ページをお開き下さい。第5章では、協働と参画による都市計画マスタープランの実現に向けた取り組みを記載しています。

前面スクリーンをご覧下さい。3つの重点的な取り組みの方針についてです。目指す2025年（平成37年）の都市空間を実現するため、3つの重点的な取り組みの方針として、土地利用誘導方針、都市計画道路整備方針、密集市街地再生方針を策定します。

協働と参画によるわがまち空間づくりの推進についてです。きめ細やかに質の高い都市空間を実現するため、協働と参画により、市民・事業者・行政が一体となって、わがまち空間づくりを推進します。進め方については、まず、地域の魅力や課題を共有するために、市において地域カルテを作成し情報提供します。地域では、わがまちの将来像とその実現に向けた具体的な取り組みの方針を「わがまち空間構想」としてまとめていただきます。

「わがまち空間構想」は、まちづくり条例に基づくまちづくり提案として策定することができます。市は、「わがまち空間構想」に配慮するとともに、協働と参画によるわがまち空間づくりの取り組みを着実に推進します。地域のまちづくり活動の支援として、まちづくり協議会への活動経費の一部助成やコンサルタントなどの専門家派遣などにより、まちづくりの段階に応じて地域のまちづくり活動を支援します。

わかりやすい都市計画についてです。市民・事業者・行政が協働と参画により、地域ごとのまちづくりに取り組むためには、各主体が都市空間の将来像や都市計画の方針、地域の課題などを共有することが重要です。そこで、わかりやすい都市計画に取り組みます。わかりやすい都市計画の取り組みとして、都市計画マスタープランや都市計画に関する制度や内容などを市民・事業者にわかりやすく情報発信するとともに、都市計画は一定の制約を加える側面を持っているため、開かれた都市計画の手续・運営に努めます。また、社会経済情勢の変化に対応した情報を提供するため、土地利用の状況や都市計画事業の進捗状況、地域のまちづくりの動きなどの把握に取り組みます。

検証・評価と反映についてです。このたび都市計画マスタープランを都市計画決定やまちづくりの基本的な方針として策定いたします。今後、都市計画の施策・事業を実施する

とともに、市民・事業者・行政の協働と参画によるわがまち空間づくりを実践していくこととなります。進行管理として、都市活動の動向や社会情勢の変化、都市計画や事業の進捗状況、地域のまちづくり活動として、わがまち空間構想の提案状況等について、おおむね5年ごとに検証・評価を行い、その結果を必要に応じて、都市計画マスタープランに反映します。あわせて、わがまち空間構想をもとに策定したわがまち空間計画を地域ごとの空間計画として都市計画マスタープランに追加していきます。都市計画マスタープラン（素案）についての説明は以上です。

○加藤会長

都市計画マスタープラン（素案）について、ご意見、ご質問があればお願いいたします。

○北山委員

まず、めざす都市空間ということで概要版3ページの（2）活力を創造する都市空間とあります。基幹産業の機能強化とともに新たな成長産業の集積の促進をするとありますが、基幹産業というのは経済情勢によってどんどん変わっていきます。2025年の基幹産業というのを見据えていくのは大変難しいことだと思います。現在、具体的にはどんな産業を考えているのか。その産業で2025年の約150万人の神戸市民の生活を本当に支えていくことができるのでしょうか。

次に、（4）デザインの視点で磨かれた魅力ある都市空間とありますが、魅力的な下町の風情や都市の風情を守り、育て、つくと書いてありますが、下町の風情や情緒を残すのは、何かをきっかけに取り組まなければならないとっております。現在思っておりますのは、2012年に平清盛の大河ドラマが放送されるので、これをきっかけに真剣に都市計画の中で取り入れていくべきだと思っております。例えば、昭和53年だったと言われておりますが、異人館のドラマが放送されたときに、神戸の教育委員会の文化財を担当していた人たちの情熱がなかったら、今の異人館街はないと思っております。あのとき、異人館をなくしてマンションやラブホテルをつくろうという雰囲気がありました。それを教育委員会が大変な努力をして、あそこを文化ゾーンに指定をして、あの異人館街を残していったのです。以来、神戸の観光の名所となって輝いております。ここで言われているデザイン都市というテーマは、この大河ドラマ清盛というものをいかにまちづくりに活かしていくか、まちづくりと言いましても、生田から西です。清盛の歩んできた道を見ておりましたら生田から西ですので、この道のりをどう活かして、デザインの視点で取り組んでいただけるのかどうか。

次に、にぎわいと楽しさ、やすらぎと心地よさ、利便性と快適性を感じられる都市空間の形成とありますが、このとおりになれば本当にすばらしいなと思っております。神戸に観光に来た人たちが、次に神戸に観光に来るのではなく、神戸で住みたいなと思ってもらえるようなまちにしていくぐらいの取り組み、努力をしていかなければ、書いてあるとおりにはないと思っております。そのことについてもお伺いしたい。

次に、めざす都市空間を支える都市構造ですが、神戸の重要な産業を支える都市構造と書いてあります。どんな産業を考えているのでしょうか。医療産業、観光産業、あるいはそれ以外にもどんな産業を考えて、神戸の人口を支えるだけのまちになっていくのだろうかということもお伺いしたい。

次に、基本ゾーンで、田園のゾーンというのがあります。耕作放棄地、休耕地がたくさんある神戸で、具体的に農業に対して、神戸はどういう覚悟で取り組んでいくのか。休耕地や耕作放棄地を、神戸がモデルになるぐらいの活用をしていかなければならないと思っております。どんな取り組みをするつもりでいるのかお伺いしたいと思っております。

次に、エリア・拠点というところで、市街地整備の先導エリアで、都心・ウォーターフロント、ポートアイランド、兵庫南部・長田南部と記載されていますが、本気で兵庫南部・長田南部に取り組んでいくつもりがあるのか疑わしいという感じもしております。具体的にどういうふうに取り組んでいくのかお伺いしたいと思っております。

○三島計画課長

まず、産業についてご質問ですが、お手元の本編のほうを見ていただきたいと思っております。26ページです。都市に活力をもたらす産業・港湾物流エリアということで、臨海産業エリア、内陸新産業エリア、それと知識創造エリア、港湾物流エリアの4つのエリアをあげております。これは35ページの都市構造図のほうにも場所を明記しております。基幹産業につきましては、神戸のまちは港とともに成長しており、重工業の三菱や川重とともに歩んできております。三菱は最近、低炭素などいろんな分野にも展開されておられますが、そういう神戸とともに発展した事業、産業を基幹産業と考え、そういうものをしっかり育てていきたいと考えております。そして、新産業の低炭素に関連する産業や、例えばプラズマ工場が尼崎や堺にできておりますが、そういう産業を内陸新産業エリアに誘致していきたい。また、知識創造エリアには、医療など知識創造を使った新たな産業を創出していきたいと考えております。また、神戸港ですが、国のほうで国際コンテナ戦略港湾として阪神港が選ばれております。日本の国は縦に長い国で関東と関西の二つの戦略港湾が要るということです。港湾物流における産業を担う港湾物流エリアとし、しっかり取り組んでいきたいと考えております。

次に、下町の風情を生かしながらまちをつくっていくことが非常に重要であるということですが、何かのきっかけが必要だということで、2012年に平清盛がNHKの大河ドラマで放送されることについては、神戸市にとってチャンスだと考えております。都市計画の視点で戦略性をあげましたが、そういうチャンスをしっかり使っていくという戦略性が必要だと考えております。先ほど言いました兵庫南部・長田南部につきましても、先ほど委員ご指摘の生田から西ですが、生田から西というと、都心・ウォーターフロントも含めたあたりと、お手元の資料2の30ページ下のところ、産業・歴史・文化を活かして再生する先導するエリアの、兵庫南部・長田南部です。2段落目の市民や観光客の回遊性を

向上し、歴史を活かした景観づくりを進めて、平清盛などを活かしたまちづくりもしていきたいと考えております。兵庫から長田にかけて平清盛に関する塚など関連するものがたくさんありますので、そういうものを回遊できる施策を進めていきたいと考えております。兵庫南部・長田南部を具体的にどう進めていくのかというご指摘がありましたが、一つは兵庫運河という大きな歴史遺産がございますので、その水辺を活かしながらまちと一体的に整備し、先導エリアとしての機能を確保していきたいと考えております。

次に、にぎわいにつきましては、みなで努力していかなければならないことであり、都市計画マスタープランでは、そのベースとなる空間をつくるというものです。上位計画の神戸づくりの指針では、協創、ともにつくっていくという言葉が使われております。市民・事業者と一体となっていていいものを、世界に誇れるまちをつくっていくため努力していきたいということが、全体計画、一連の部門別計画の流れの中であるとと考えております。

次に、田園のゾーンについてですが、資料2の43ページです。市街化調整区域の土地利用で、田園ゾーンでは、人と自然とが共生する農村地域の活性化を図っていききたいと考えており、人と自然との共生ゾーンという条例に基づき協働と参画による里づくりに取り組んでいきたいと考えております。農業後継者の不足が深刻な農村地域では、新田園コミュニティというものを地域が協働と参画でつくり、新住民が住めるような制度をつくっていくということを、既に西区の上津橋地区で地区計画を定めて進めております。そういうことを全市的に展開していきたいと思っております。先ほど申し上げたように都市計画というのは空間ですので、その中での農業の営みは非常に大きく関係します。神戸づくりの指針では、地産地消を進めることや農業ブランドをつくっていくことなどの産業政策も進めると言われております。そういう横との連携をとりながらよいまちをつくっていききたいと考えております。

○北山委員

実際、行動できるのかというところに私は不安を持っています。私も記録として残しておきますので、本当にしっかりとやっていただけるのでしょうか。

もう1点、7ページに都心やまちの魅力を高めるということで三宮を中心に取り組むということで、業務機能、商業機能ということが書かれていますが、現実には高層住宅があふれていて、国際都市神戸として、高層住宅があふれている現状です。もうすぐ大阪のキタと言われる梅田が大開発されます。そのときに神戸は本当に対抗できるのか、私は本当に心配しているんです。神戸の都心は住宅ばかりで本当にいいのでしょうか。例えば、今まで容積600だったところを800にしたり、1,000にしたりしていますが、住宅をつくるために容積を上げていったのでしょうか。企業誘致のために、こういう企業であれば、例えば300を1,000に上げるということを都市計画は考えるべきだと思うのですが。

○三島計画課長

委員のご指摘のとおりでございます。都市計画マスタープランでは、きめ細やかな土地利用を誘導していくということで、今回、この都市計画マスタープランの実現に向けて3つの重点的な取り組みの1つに土地利用誘導方針というのを定めるということを書いております。その方針の中で、先ほどご指摘のあった都心部の高層住宅や土地利用のあり方というものを誘導していく方針を出していきたいと考えております。まさしく三宮の地区では、地区計画で建物を建てる場合は1階や2階については、住居系はだめですよという地区計画を定めております。ただ現在は、店舗ではなくギャラリーや駐車場になっているという状況ですので、商業・業務が誘導できるように方針で考えていきたいと思っております。委員のご指摘のことは重々認識しておりまして、土地利用誘導方針を定めて取り組んでいきたいと考えております。

○加藤会長

北山委員のご指摘は、大変重要なポイントを指摘されたと思います。都市計画はどうしても神戸市の中だけの議論になるのですが、実際には周りはずごいスピードで動いていて、まさしく大阪の巨大開発が神戸にどう影響を及ぼすのかというのは大変重要な課題だと思います。資料を読んでいますと、ウォーターフロントの整備も含めて、そういう意味では大阪と差別化する方向性というのはかなり強く打ち出されているような気がしますが、やはりご指摘のようにきめ細かく戦略性を持ったハードの整備のあり方というのは大変重要だと思います。

○小野寺委員

2つあります。1つは、質問というかお願いですが、4章に分野別の方針があり、5章のほうで3つの取り組みが書かれていますが、ここの関連をもう少し明確にしたほうがいいと思います。でないと、市民が読むに当たってわからないんじゃないかと思います。

それと、もう1つは最後にPDCAを回すとされていますが、PDCAでチェックされる項目の目標値をできれば定量化された評価指標を定義して、現状値がいくつで目標値がいくつか、それが必要かと思いますが、いかがですか。

○三島計画課長

まず1つ目の第4章と第5章の関係については、第5章の中でもう少ししっかりリード文をつくるなど関係性が述べられるように、最終案策定に向けて考えたいと思います。

2つ目のPDCAについてですが、定量的な数字を出してはどうかということですが、都市計画マスタープランというのは、その方向性を出しているということで、この下にさまざまな戦略プログラムのもの、都市計画道路の整備方針などがありますので、やはり数値的なものは各アクションプログラムで出していくべきかと考えております。マスタープランは大きな方向性ですので、やはり定量的にとというのはなかなか難しいところがありますが、どう評価するかというのは今まさに考えているところですので、今後打ち出せたらと思っております。

○小野寺委員

定量的に難しいというのはわかりますが、やはり客観的に評価するためには何か数値化しないといけないと思います。よくやるのは例えばアンケートなどがあると思いますので考慮していただけたらと思います。

○上甫木委員

資料1の環境共生のところ、環境形成帯をつくっていこうという方向自体はいいと思いますが、先月、名古屋で生物多様性の締約国会議がありまして、生物多様性の視点ももう少し踏み込んで書いてもいいのではないかと思います。具体的にいうと、水と緑を保全・育成して水と緑のネットワークを形成するというだけではなく、生物多様性の保全・育成であるとか、あるいは生態系のネットワークという点です。我々人間の住む基盤環境を考える上で、生物がきちんと成育、あるいは移動できるということが環境の質を高めるということにつながると思います。そういう意味では、もう少し、生物多様性や生態系ネットワークというキーワードを書いてもいいのではないかと思います。

○三島計画課長

概要版の資料1には記載できておりませんが、資料2の61ページを見ていただきたいと思います。⑦に委員のご指摘のように水と緑のネットワークをつくるのが、山から市街地を通過して海に至るといった形で、水と緑のネットワークも生物多様性という観点も踏まえております。生物多様性の保全など自然共生社会の実現のため、生物多様性の保全、水源の涵養、森林の保全・育成、山から海までの水と緑のつながりを意識した生態系ネットワークの形成を進めていくということで、貴重な希少種がいるしあわせの森や国営明石海峡公園などを生物多様性のシンボルとして、進めていきたいと考えております。

○上甫木委員

概要版のほうにも、生態系ネットワークのキーワードが必要だと思います。さらに、資料2のほうはもう少し踏み込んで、例えば、動物の移動の拡幅であるとか、そういうボトルネックを解消することが都市計画マスタープランに求められる視点だと思いますので、もう少しそういう表記もあっていいのではないかと思います。

○道奥委員

河川を緑化して風の道を形成するという書き方をされていますが、これは科学的に実証されているのでしょうか。つまり、緑を整備すればそういう海陸風がここを通るようになるということは間違いはないのでしょうか。

○三島計画課長

本編の6ページをご覧ください。一番下の図面は、都市環境気候地図で夏季の風と気温の色が温度を、矢印が風の向きを表しています。神戸の場合、西風が卓越しており表六甲に大きな幹線道路が3本東西に沿って環境形成帯をつくと、それがクールスポットとなり、その風が広がっていくということを学識経験者の方からも言われております。また、この

図面の中で六甲山は緑色で温度が低く、六甲山の冷気が晩と昼との気温差によって、六甲おろしとも言われますが、市街地に下りてきます。そういうものを河川軸で通すことによりまして、風の道ができるということは言われており、それを推進したいと考えております。

○道奥委員

六甲山と瀬戸内海側の海陸風があるのはわかっているのですが、その河川沿いに緑を整備することによって、ラジエーターの役割が強化されるということは、例えばこの図にあるシミュレーションを見るととてもそれだけの分解能はないです。それが本当に実証されているか確認したい。ここまで効果があるとマスタープランの中にうたい込めるのかどうか、ヒートアイランドの緩衝手段としては効果があると思いますが、風の道というのは大きな揖保川とか千種川などを風の道とよく言われていますが、こういう小さな河川でしかも木を植えたぐらいで、果たしてそういう効果があるのか実証されていないのではないかと思います。

○三島計画課長

スポット的な公園によって空気の温度が下がるなど、風の道にいい影響があると言われておりますが、委員のご指摘のようにそれが実証されているのかということについては、まだ実証まで行っておりません。今後も研究させていただきたいと思っております。

○道奥委員

希望的観測としてはわかりますが、ここに文章として書く場合にいいのかどうかということだけ確認をお願いします。

○加藤会長

今後、再度検討していただきたいということでお願いたします。

○山本委員

全体にかかわることについて、南原委員と共産党議員団としての意見をまとめておりますので述べさせていただきたいと思っております。

まず、第1章から第3章をまとめた印象として、第2章第3節のこれからの神戸の都市計画に求められる視点のところでは書かれている拡大ではなくて、重点を絞ってつくる、有効に活用しながら都市空間マネジメントをすることで都市空間を再編していくということですが、何に重点に絞ってつくるのかということが問題だと思います。市長が進めている選択と集中のもとに福祉の削減する一方で大規模開発を進めるという姿勢が貫かれている。

第2章第2節の都市を取り巻く今後の社会経済情勢の変化ということで、少子高齢化に伴う福祉関係費の増加と税収減を理由にして、限られた財源の中で市民ニーズを効果的に実現する都市経営という記載があります。どういう都市構造を目指すのかということについては、都心域・それ以外の地域に分けられて、生活密着型投資を都心域への集中という

ことで、そのため郊外地域の基盤整備や文化施設などの必要な投資が抑制されています。

その一方、第2節ですが都市間競争に負けない選ばれる都市であり続けるという考え方が示されており、どんな都市を目指すのかということですが、港湾・空港を支える広域幹線道路の推進、都心・ウォーターフロントなどいろいろあります。先導エリアとした市街地整備など、従来の空港・港湾整備、医療産業への偏重という印象も感じます。

この背景には、神戸市のまちづくりを、震災復興をずっと進めてきたのですが、神戸空港や市街地再開発などの開発を行ってきた結果が市民不在だったという、その辺にまず立ち返らなければならないと思います。

第1章の第5節ですが、神戸市の都市空間づくりの歩みがあります。これまで神戸市が進めてきたまちづくりから何を教訓として導き出して、今後のまちづくりに活かすのかということもやはり問われていると思います。土地区画整理事業や市街地再開発事業によるまちづくりを協働と参画で実施ということで、この事業から何を教訓として導き出すのかということですが、震災から2カ月しかたっていない、そういう状況の中で、まだ避難所に被災者がおられて、生活のめどがまだ全然立たないというときに非常に広大な被災地に網をかける都市計画決定を強行したというまちづくりで、震災後15年経っても空き地が広がって、これまで住んでいた人たちの多くが戻って来られない、住み続けることができないという計画であったことが問題だと思っています。

再開発ビルも空き床がたくさんあり、シャッター街になっているという、事実上、本当に市民不在だと思います。参画と協働と言いますが、実際には市民不在ということがずっと続けられてきたのではないのでしょうか。震災復興という名にふさわしくない事業であったというような議論をしてきました。ですから、そういったこともきちんと総括をして、教訓を導き出す必要があると思います。その上で今後のまちづくりというものを考えていく必要があるのではないのでしょうか。

それから、陸・海・空の総合交通体系の整備ということですが、三宮駅の周辺では3層ネットワークの拡充ということも書かれております。神戸空港については市民の声があったにもかかわらずつくられました。そして乗客数は需要予測には届いていない。一方で、市民の足としての市バス路線は、市民の声があったにもかかわらず短くされたり、廃止されたりということをしてきました。特に高齢者や障害者などの弱者の足が奪われてきたということが、本当に市民の必要な足を確保することになったのか。そういうことも踏まえて、総合交通体系を考えていく必要があると感じざるを得ません。

○加藤会長

かなり長くなりそうであれば、かいつまんだ形でお願いします。他の方のご意見も伺いたいと思いますので。

○山本委員

意見がなかったようなので、まとめて言っているのですが、もしあれば後ほど言わせて

いただきます。

○加藤会長

では、総合的なコメントということですので、皆さんのほうから何かありますか。

○藤原委員

資料2の80ページの第2節の協働と参画によるわがまち空間づくりの推進のところ、わがまち空間をどういうふうに取り組むか、82ページに進め方のイメージもつくられているわけですが、ここで書かれている4つの視点というのはすなわち、これから15年先を目指した都市計画総局としての視点ということになっています。わがまちということになると、もう少し狭い範囲の例えば生活圏などのエリアでいろんな視点でもって検討すると思うのですが、この大きな広い意味での4つの視点だけだと、例えば住民の方が受け取ってどうやって低炭素都市に向けたまちづくりをするかというのを、自分の地域で当てはめるとするのは非常に難しいと思います。徒歩圏とか、自転車で行ける範囲のまちづくりとか、あるいは福祉や減災についても書いてありますが、そういう意味では今までのエリアというと団地型あるいは集合住宅だけであり、生活のにおいがなかなかまちづくりとしてないというのが一つの課題ではないかと思います。生活というものを考えると、日常の店舗や市場、商店街があるのですが、今はコンビニ型というイメージになっていますので、これをどう再生するかというのは日本全体の課題でもあるわけです。住民の皆さんがこれを見てどうやろうかということですので、これは大きな視点であって、具体的にやるときの視点は生活やエリアはいくつもあるということをつまみ加えていただければ、より明確なプランになると思います。

○加藤会長

このあたりの記述の仕方は事務局のほうでご検討いただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。そうしましたら、先ほどのご意見の続きをお願いします。

○南原委員

この場しか正式な場はありませんので、述べさせていただきます。

○山本委員

第4章の都市計画の方針ですが、前提条件として第2章第2節の社会経済情勢の変化で、人口減少と超高齢化の進行ということが書かれており、第3節で人口減少と超高齢化の進行とライフスタイルの多様化に対応する役割へと変換することが求められているということで、人口減少問題が強調されています。しかし、一方で、第4章の都市計画の方針になると、右肩上がりこれまで計画されてきたことやその計画が残された課題としてそのまま残っており、姿勢が変わっていない。

第1節の土地利用では、コンパクトで効率的な都市空間を形成するため、無秩序な都市開発による市街地の拡大抑制を課題としてあげています。しかし、布引、御影、旭通の市街地での超高層住宅の建設は、低・未利用地の有効活用ということの名目に建てられてい

ます。市有地の売却や、行政も支援をする再開発として民間の資金やノウハウ等の導入など、開発の意向が優先で進められてきたことに対してもどうだったのかと思います。市街地の住環境の整備や景観形成という視点で、行政が率先して景観や高さ規制などを盛り込む条例など、明確な規制を行うということも住民主体のまちづくりを進める上で必要だと思います。

第2節の都市交通ですが、人口減少・超高齢化の進行、環境問題に対応するために自動車交通に過度に依存せずなど書かれています。ただ、格子状・放射状の道路ネットワークの整備や広域幹線道路を計画どおり進めようとしていることは、矛盾していると感じます。格子状・放射状の道路ネットワークの整備や広域幹線道路の計画というのは、住民の意見を聞いた上で再検討が必要ではないかと思います。これからどんな交通体系が必要なのか、市民の声を聞きながら進めていかなければ本当にうまくいかないと思います。

また、交通が不便な地域においては、地域が主体的に運行するバスということが書かれています。これでは、公の責任が非常にあいまいになり、責任を持たないということになるのではないのでしょうか。地域の暮らしを支える交通環境の形成を推進ということについては、行政が責任を持って関与するコミュニティバスの運行が当然の責任だと考えます。環境行政という観点からもパークアンドライドの推進、バス等の公共交通機関の整備充実、誘導ということに力点を移すべきだということも改めて申し上げておきます。

最後に、第5章ですが、基本的な考え方（素案）でも以前に示されましたが、都市計画は市民、事業者と行政が一体となって、その実現を目指す必要があるとされています。この第5章で協働と参画による都市計画マスタープランの実現ということもうたわれています。そもそも協働という理念が行政や事業主、主権者である市民と同列に置くもので、市民が主人公という点からもふさわしくない。市民が主人公という地方自治の本旨からも問題がある。時には市民、行政、事業者が協力して進める施策があるのは当然ですが、そのことと市民が主人公という根本を混同してはならないと思い、協働の理念について、私ども議員団として問題点を指摘してきました。都市計画、まちづくりの課題では、行政によって公権力を行使することが可能なものです。主権者である市民が行政と同列になり得ないというのは、先ほども指摘したとおりです。

第5章の第2節で協働と参画によるわがまち空間づくり推進するとうたわれています。このわがまち空間ですが、日常生活においてわがまちと認識できる身近な範囲の都市空間とされています。わがまちという定義が非常にあいまいです。その上で、都市の骨格となる主要な幹線道路や都市としての重要なエリアや拠点、緑、景観等の位置づけがあれば、これをきちんと踏まえて、わがまち空間をつくることとされていることから、やはりわがまち空間という考え方は、重要な都市構造への住民意見の反映という意味では、排除されていると言えるのではないのでしょうか。これまで地域という区であったり、町であったり、丁目単位であったりします。それに対応する住民自治の団体や仕組みがあって、まち

づくり全体にこれまで大きく関与してきました。都市計画，まちづくりを進めていくというためには，特に主権者である市民がわがまち空間づくりへの参画にとどまるのではなく，都市計画や交通ネットワークづくり全体に参加する方法を具体的に示すべき必要があるのではないかと思います。また，改めて文書にしてお渡しします。

○加藤会長

他にご意見はございませんでしょうか。いろいろとご意見を承りました。今回の素案を基本といたしまして，この審議会での議論を踏まえた上で，12月のパブリックコメントに向けて原案を作成していただくということにしたいと思います。

では，報告事項の土地利用誘導方針，都市計画道路整備方針，密集市街地再生方針の素案について，事務局から報告をお願いいたします。

○三島計画課長

報告事項の土地利用誘導方針，都市計画道路整備方針，密集市街地再生方針の素案についてご説明させていただきます。

資料は，お手元の資料番号3から8までです。この3つの方針につきましても，マスタープランと同じく12月にパブリックコメントを行いまして，今年度末策定する予定です。また，2月の審議会では，この3つの方針につきましても最終案を報告させていただきたいと思っております。

それではお手元の資料3，資料4をご準備下さい。土地利用誘導方針（素案）についてです。資料3の概要版でご説明させていただきます。前面スクリーンをご覧ください。策定の趣旨・目的ですが，土地利用誘導方針は，社会経済情勢の変化に伴い生じている，土地利用上の課題の発生を未然に防止し，望ましいまちの将来像を実現するため，土地利用の規制・誘導に関する基本方針と土地利用計画制度の総合的な運用方針を示すものとして策定いたします。

1 ページの下段3．土地利用の規制・誘導に関する基本方針をご覧ください。市街化区域と市街化調整区域の基本方針につきましては，都市計画マスタープランで示しているとおり，まちのゾーン，田園のゾーン，みどりのゾーンの3つの枠組みのもと，原則として住宅開発などによる市街化区域の拡大を抑制し，既存の地域資源を有効に活用した機能的な都市の形成をこれまで以上に推進していきます。

4 ページをご覧ください。あわせて，前面スクリーンをご覧ください。土地利用方針図です。神戸市全域のそれぞれの地域の目指すべき土地利用の方向性の大枠を示しています。特にまちのゾーンにつきましては，住宅地，複合機能地，高度商業・業務地，工業・流通業務地の4つに大きく区分した上で，さらに地域特性に応じてきめ細やかに土地利用を誘導していきます。

2 ページにお戻り下さい。2 ページ下段の4．土地利用計画制度の総合的な運用方針につきましてご説明いたします。土地利用計画制度のイメージです。土地利用計画制度は，

基本ルールである区域区分や用途地域に加え，これを補完する高度地区や特別用途地区など，さらに地域のまちづくりに応じたきめ細やかな土地利用を誘導する地区計画など，多様な制度があります。それぞれの制度の特徴を踏まえ，組み合わせて総合的に運用することにより，地域の特性に応じたきめ細やかな土地利用を規制・誘導することができます。

地域特性に応じた制度の運用方針につきましては，それぞれの土地利用計画制度の特徴を踏まえ，住宅地，複合機能地，高度商業・業務地，工業・流通業務地，田園のゾーン，みどりのゾーン，臨海部・ウォーターフロント，幹線道路などの沿道地域を加えた8つの地域において，運用の方針を示しております。前面のスクリーンにありますように，地域ごとにどのような制度をどういう形で使えば，きめ細やかな土地利用の誘導ができるかということの方針の中で説明させていただいております。特に地区計画は，きめ細やかな土地利用を実現するために効果的な制度です。協働と参画により，わがまち空間づくりを進める中で，地区計画の活用を積極的に推進していきたいと考えております。

5. 土地利用誘導方針の具体化に向けてでは，今後の取り組みなどについて示しております。土地利用計画制度の基本ルールである区域区分や用途地域などについては，今後も社会経済情勢の変化に対応しながら，定期的な見直しを行ってまいります。また，近年，マンション立地をめぐって，建築紛争に発展するケースもあることから，高度地区の制度拡充を図り，地域特性に応じた住環境の保全を進めてまいります。なお，高度地区の運用にあたっては，総合設計制度などの諸制度との整合性も図ってまいります。また，特別用途地区を活用したきめ細やかな誘導により，都心部における商業・業務機能の集積強化や，複合機能地における多様な都市機能の秩序ある土地利用の誘導策を検討してまいります。さらに，制度運用を充実させていくため，土地利用計画制度の運用状況を検証・評価した上で土地利用誘導方針に反映していくとともに，景観形成など関連分野との連携強化，市民・事業者の皆さんとの情報の共有化に取り組んでまいります。以上が土地利用誘導方針の説明でございます。

続きまして，お手元の資料5，6をご準備下さい。都市計画道路整備方針（素案）についてご説明いたします。資料5の概要版でご説明いたします。

1 ページをご覧ください。1. 趣旨・目的ですが，人口減少・超高齢化の進行，地球環境問題など，都市計画道路を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえ，真に必要な道路を見極め，選択と集中による効率的・効果的な整備を推進するために策定いたします。

1 ページ中段をご覧ください。あわせて，前面スクリーンをご覧ください。都市計画道路の整備の進め方についてご説明いたします。都市計画決定している幹線街路のうち，街路事業により事業中の区間約12kmと未着手の区間約98kmの合計約110kmを都市計画道路整備方針の対象といたします。これらの都市計画道路を主要幹線道路と主要幹線道路以外の道路に分けて，それぞれの進め方を策定いたします。

概要版3ページご覧ください。あわせて，前面スクリーンをご覧ください。概要版付図とし

て、主要幹線道路のネットワークをピンク色の細線で表示し、都市計画道路整備方針の対象区間それぞれが主要幹線道路に当たるのか、主要幹線道路以外の道路に当たるのかを区分した図面を添付いたしております。

概要版の1ページにお戻りいただき、下段をご覧ください。あわせて、前面スクリーンをご覧ください。主要幹線道路の整備の進め方については、主要幹線道路に位置づける都市計画道路について、社会経済情勢の変化や周辺の土地利用状況等を勘案し、区間ごとに交通機能、空間機能、市街地形成機能の道路機能面から精査し、計画の見直しを行います。その結果、線形や幅員、車線数等の変更が必要になる区間については都市計画の手続を行い、今後30年を前期の15年間と後期の15年間に区分し、整備の見通しを明らかにした整備プログラムを策定し、着実な整備に取り組んでいきます。

概要版の2ページをお開き下さい。上段をご覧ください。あわせて、前面スクリーンをご覧ください。主要幹線道路以外の道路の整備の進め方については、現在の都市計画を一旦廃止し、現計画にとらわれず、地域の皆さんとの協働と参画により、地域の課題を整理・共有し、まちづくりの課題改善に必要な方策を検討し、地域の課題改善に必要であるとの合意形成が図られた場合、生活幹線道路と位置づけて整備を行います。ただし、現在事業を行っている区間や鉄道との連続立体交差事業や土地区画整理事業などの他事業に関連する区間のうち、整備が必要と判断した区間については、生活幹線道路に位置づけて計画を継続します。また、現在、協働と参画により、道路の検討を行っている区間については、生活幹線道路の検討区間として計画を継続します。以上が都市計画道路整備方針の（素案）の説明です。

お手元の資料7、8をご準備下さい。続きまして、密集市街地再生方針（素案）をご説明いたします。

資料7の概要版をご準備下さい。1ページをご覧ください。1. 策定の趣旨・目的ですが、密集市街地の整備改善を一步ずつ着実に進めていくため、市民・事業者と行政の協働と参画の取り組みの指針となる密集市街地再生方針を策定します。

3. 密集市街地の再生に向けた基本的な考え方についてですが、まず、神戸の実情に応じた密集市街地の評価指標を新たに定め、まちづくりの優先度を踏まえた対象地域を明らかにします。①評価指標についてですが、神戸の実情に応じた延焼危険性を重視した評価指標として、延焼の恐れがあるかどうかを指標1として、町丁目ごとに判断します。次に、出火した火事が大火になる恐れがあるかどうかを指標2とし危険性を区分いたします。区分したそれぞれの町丁目ごとに、区域内の建物の接道条件により、避難・消火の困難性を指標3として判断し、危険度を4から1まで設定することとします。危険度の数字が大きいほど、防災まちづくりの優先度が高いこととなります。なお、危険度という表現は優先度に変更する予定です。以降、前面スクリーンでは、優先度に改めたものをご説明いたします。②対象地域についてですが、密集市街地再生方針の対象となる密集市街地は、指標

1で延焼の恐れがあると判断した町丁目が存在する市街地とします。つまり、優先度1から4の区域すべてが対象とする密集市街地となります。密集市街地の中でも、大火の恐れがあると判断した町丁目、優先度1及び2の町丁目ですが、これらが連続している市街地は、特に広範囲に延焼が拡大する恐れがあります。このような市街地を密集市街地再生優先地区とし、優先的に防災まちづくりに取り組んでいきます。

2ページをお開き下さい。あわせて、前面スクリーンをご覧下さい。密集市街地再生方針の対象とする密集市街地の点在状況を模式的に表しています。

図面下の凡例をご覧下さい。優先度ごとに、優先度1の区域を紫色、優先度2の区域をピンク色、優先度3の区域をオレンジ色、優先度4の区域を黄色で表しています。密集市街地再生優先地区は、優先度1または2の町丁目が連続している市街地で、灘山麓、兵庫山麓、長田南部、東垂水が密集市街地再生優先地区にあたります。

3ページをお開き下さい。あわせて、前面スクリーンをご覧下さい。防災面の課題の大きさに応じた施策の組合せについて表でまとめております。密集市街地の整備の目標である燃え広がりにくいまちづくりのための施策と建物が倒壊せず、避難が可能なまちづくりのための施策ごとにまとめています。それぞれの施策の相乗効果により密集市街地の再生を図ります。燃え広がりにくいまちづくりのための施策として、老朽木造建物の除去を促進し、空地を有効活用する取り組みを支援します。また、建て替えが進むように、沿道建物の防火規定とあわせた前面道路幅員条件の緩和を行う建築基準法の弾力的な運用を行います。あわせて、建物の不燃化を促進します。建物が倒壊せず、避難が可能なまちづくりのための施策として、細街路整備事業をはじめとするさまざまな整備手法を展開し、身近な生活道路の確実な拡幅整備につなげます。また、幅員6メートル程度の主要な生活道路が地区内に1本もないような地区においては、主要な生活道路のあり方を考えるまちづくりを支援します。あわせて建物の耐震化を促進します。特に防災面の課題の大きい密集市街地再生優先地区においては、優先的に防災まちづくりの取り組みを進めていきます。すぐにできる取り組みから始め、あわせて、まちづくりのルールづくりに努め、ルールが定められた地区で総合的な支援を行います。その他の密集市街地では、課題などを広くお知らせし、地域の自発的な取り組みを支援します。そして、まちづくりのルールが定められた地区では、優先度に応じた支援を実施します。

4ページをお開き下さい。下段をご覧下さい。あわせて、前面スクリーンをご覧下さい。6. 協働と参画による密集市街地再生の推進についてです。(4) 早期・確実に再生するための新たな仕組みづくりについてです。密集市街地再生優先地区など緊急性の高い密集市街地において、建物の不燃化・耐震化や身近な生活道路の拡幅整備の早期・確実な実施に、行政として積極的に取り組むため、密集市街地再生の条例制定を検討します。密集市街地再生方針の(素案)の説明については以上です。

○加藤会長

報告事項ではありますが、3つの方針について、何かご意見、ご質問ありましたらお願いいたします。

○南原委員

3つの重点方針についても問題点は現れていますので、指摘をしておきたいと思います。

1点目は、土地利用誘導方針（素案）についてです。高度経済成長期に整備したニュータウンの高齢化と人口減少に対する市のビジョンを明確に示すべきです。また景観や高さ規制などを盛り込む条例などで、明確な規制のあり方と住民参加でまちづくりを進める仕組みづくりを再検討すべきだと考えています。

2点目は、都市計画道路整備方針（素案）についてです。主要幹線道路以外の道路については、現在の計画を一旦廃止するとしていますが、真に必要な道路は市民参加で決めるべきであり、主要幹線道路とされたすべての都市計画道路をゼロベースで再検証すべきだと思います。

3点目は密集市街地再生方針（素案）についてです。防災力を高めることは大切ですが、住民にとっては多額の資金を伴うものです。また震災復興としての土地区画整理事業や市街地再開発事業によるまちなみはきれいになっても従前の居住者が住めなくなったことなどを反省すべきです。居住者の追い出しにつながらないよう住民本位での取り組みにするとともに、資金を含めた適切な支援策の整備を国に求めるべきだと考えます。以上です。

○加藤会長

他に何かご意見はありますか。ございませんか

本日は大変長い会議になってしまいましたが、慎重なご議論ありがとうございました。それでは、本日の審議会はこれで終了とさせていただきます。