

<神戸市都市計画マスタープラン>

番号	章	節	意見概要	市の考え方
1	第1章 都市計画 マスター プランの趣 旨及び策 定の背景	第5節 神戸の都 市空間づく りのあゆみ	市民不在で進められてきた震災復興や市街地再開発事業を総括し、教訓を導き出し、今後のまちづくりに活かすべき。	大規模な被災地域の早期復興をはかるため、土地区画整理事業や市街地再開発事業を導入し、まちづくり協議会方式や2段階都市計画の手法を取り入れるなど協働と参画により、まちづくりを実施してきました。区画整理や再開発は、復興のまちづくり手法として、被災者の生活再建とまちの安全性向上をはかり、かつ、次の世代にも引き継ぐことのできる都市・生活基盤を整備できる事業であったと考えています。
2	第2章 都市計画 の課題と 求められる 視点	第2節 都市を取り 巻く今後の 社会経済 情勢の変 化	都心域への集中が叫ばれ、郊外地域の基盤整備や文化福祉などの必要な投資は抑制されている。「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、三宮駅前、医療産業都市」を先導エリアにした市街地整備など従来の空港・戦略港湾・医療産業へのいっそうの偏重を行っている。	都市は拡大成長期から成熟期へと移行しており、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、重点を絞ってつくり、有効に活かしながら、都市空間をマネジメントしていくことにより、まちの活力、経済の活性化をはかっていく必要があります。戦略性として、人・物・情報の交流・融合を支える総合的な交通ネットワークや神戸の魅力を世界に発信するエリアの形成が重要です。 一方、市民生活に身近な観点として、地域の暮らしを支える交通環境の形成(p. 49(2))や、多様な地域特性を活かしたきめ細やかな住環境の整備改善(p. 55(2))などの施策の方針も示しています。
3		第3節 これからの 神戸の都 市計画に 求められる 視点	何に重点を絞ってつくるのかが問題。「選択と集中」の名のもとに「福祉切捨て」。一方、大型開発を温存するという姿勢が「都市計画マスタープラン」全体に貫かれている。	これからの神戸の都市計画は、安全・安心・快適で活力と魅力ある持続可能な都市づくりを実現するため、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、都市空間を再編する役割へと転換することが求められています(p. 16)。そこで、きめ細やかに都市空間の質を高めるために、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があげられます(p. 17)。この視点のもと、さらに、戦略性、柔軟性、協働と参画という視点により、重点を絞ってつくり、有効に活かしながら、都市空間をマネジメントしていきます(p. 18)。
4	第3章 めざす 2025年(平 成37年)の 都市空間	第3節 めざす都市 空間	活力を創造する都市空間ということで、基幹産業の強化とともに新たな成長産業の集積を促進するとあるが、2025年の基幹産業は具体的にはどのような産業を考えているのか。また、神戸の重要な産業を支える都市構造とあるが、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していくのか。	神戸に活力をもたらす産業・港湾エリアとして、臨海産業エリア、内陸新産業エリア、知識創造エリア、港湾物流エリアの4つのエリアを掲げています(p. 26・27)。 臨海産業エリアでは、神戸経済を支える重工業等の基幹産業の集積を活かし、低炭素関連産業など海外からの需要が見込まれる成長分野の産業活動を一層促進します。内陸新産業エリアでは、物流機能を支える交通ネットワーク、大学や教育機関の集積や職住近接の環境を活かし、さらなる企業集積をはかり、産業・経済活動を促進します。知識創造エリアでは、医療・健康・環境など新たな成長分野である知識創造型産業について、集積、連携・融合により、優れた製品・サービスの創出を促進します。港湾物流エリアでは、国際コンテナ戦略港湾である神戸港において、国際物流や都市活動の持続的な発展を支えるため、物流機能の拡充・強化をはかります。

番号	章	節	意見概要	市の考え方
5	第3章 めざす 2025年(平成37年)の 都市空間	第3節 めざす都市 空間	デザインの視点で磨かれた魅力ある都市空間とあるが、魅力的な下町の風情や都市の風情を残すのは、何かをきっかけに取り組みなければならない。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。清盛の歩んできた道は、生田から西であり、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もらえるのか。	これからの都市計画に求められる視点として、戦略的に都市の活力・魅力を創造していくことが必要です(p.18)。兵庫南部・長田南部を産業・歴史・文化を活かして再生する先導エリアとして、市民や観光客の回遊性の向上、歴史を活かした景観づくりを進めていきます(p.30)。その中で、2012年の平清盛の大河ドラマの放送をきっかけとし、これらの取り組みをさらに進めていきます。
6			にぎわいと美しさ、やすらぎと心地よさ、利便性と快適性を感じられる空間の形成とあるが、神戸に観光に来た人たちが、神戸に住みたいなど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ならない。	上位計画の第5次神戸市基本計画では、新しい価値を生み出す創造都市(デザイン都市)を神戸のめざす都市像としています。また、「ひと」を「たから」とし、新たな豊かさをもとに創造する「協創」の理念を掲げています。 都市計画マスタープランは、基本計画に掲げる都市像を実現するための都市空間づくりにかかわる部門別計画として、他の部門別計画とも連携し、基本計画に掲げる都市像の実現をめざします。
7		第4節 めざす都市 空間を支え る都市構造	田園のゾーンだが、耕作放棄地・休耕田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取り組んでいくのか。休耕田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。	市街化調整区域の土地利用で田園のゾーンでは、人と自然とが共生する農村地域の活性化を図るため、「人と自然との共生ゾーンの指定等に関する条例」に基づき、協働と参画による里づくりに取り組みます。また、農業後継者の不足が深刻な農村地域では、既存の住民と新しい人々との融合をはかる新しいコミュニティである「新田園コミュニティ」の形成などにより、集落活性化のための取り組みを進めます(p.43)。 なお、農業政策については、第5次神戸市基本計画において、ブランド化や地産地消などの取り組みが掲げられています。他の部門計画とも連携し、都市空間づくりに取り組んでいきます。
8		市街地の先導エリアで、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る。兵庫南部・長田南部をどのように取り組んでいくのか。	兵庫南部・長田南部は、産業・歴史・文化を活かして再生するエリアとして、世界最先端の技術を持つものづくり産業の集積を活かし、低炭素社会の構築に資する産業等の機能強化をはかります。また、兵庫運河周辺などに残されている歴史的資産や、多文化が共生する生活文化などを活かして、まちの活性化をはかります(p.30)。	
9		陸・海・空の総合交通体系の整備では、神戸空港は市民の声を聞かずに強行し、一方、市民の足としての市バス路線を短絡、廃止を強行した。特に高齢者や障がい者など弱者の足を奪ってきた。	広域的な人・物・情報の交流・連携や産業活動を支えるために、広域的な道路や港、空港などの強化をはかり、総合的な交通体系の整備を進めていく必要があります。 市バス路線については、生活利便施設への連絡、主要駅への接続など、利用状況を見極めながら、市民の利便性向上に資する路線、ダイヤの見直しを適宜行っています。 また、公共施設をはじめ生活利便施設を結ぶ「地域密着型バス路線」の役割は重要性を増しており、需要動向を見ながら、路線の展開をはかるとともに、交通の不便な地域においては、地域が主体的に運行するバスなどの移動手段的確保に取り組みます(p.49)。	

番号	章	節	意見概要	市の考え方
10	第4章 都市計画 の方針		人口減少や超高齢化の進行を予測しているにもかかわらず、都市計画の方針では、右肩上がりで経済成長が前提だった従来計画を残された課題としてそのまま遂行する姿勢を変えていない。	安全・安心・快適で活力と魅力ある持続可能な都市づくりを実現するため、これまでの都市づくりで残された課題もふまえ、社会経済情勢の変化や都市の成熟期への移行に対応して、都市空間づくりに取り組みます。 これからの都市計画に求められる視点として、新たに都市空間を構築するのではなく、きめ細やかに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きます(p. 16)。
11		第1節 土地利用	布引、御影、旭通など市街地での超高層住宅が、低・未利用地の有効活用を名目に市有地の売却や行政も支援して、開発者の意向が優先で進められている。行政が率先して、景観や高さ規制をもちこむ条例など明確な規制を行うなど住民主体のまちづくりを進めるべき。	景観行政として、昭和53年に都市景観条例を制定し、地域との合意形成を図りながら、緩やかな規制により30年余にわたり良好な景観形成に取り組んでおり、都市景観の向上に効果を発揮しています。景観のルールづくりは、地域ごとに条例に基づく景観形成市民協定による誘導から始め、必要に応じて景観法に基づく景観計画区域に移行していくこととしています。 また、土地利用誘導方針では、用途地域などの土地利用の基本ルールに加え、これを補完する「高度地区」や「地区計画」などの制度を活用し、地域の課題解決と将来像の実現をめざすこととしています(土地利用誘導方針 p. 1)。具体的には、「高度地区」について、良好な住環境の保全の観点から、斜線型の現行制限に加えて、新たに絶対高さ制限を追加するなどの制度拡充を検討していきます(土地利用誘導方針 p. 35)。
12		第2節 都市交通	人口減少や超高齢化の進行、環境問題に対応するため自動車交通に過度に依存せず公共交通を中心とした交通体系に転換することを課題としているにもかかわらず、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ることは、矛盾している。住民の意見を聞いた上で再検討すべき。また、どんな交通体系が必要なのか市民の意見を聞いて進めるべき。	人と物の円滑な流れや知の交流などの多様な都市活動を促進し、活力と魅力あるまちづくりを支える都市基盤として、道路ネットワークの形成は重要です。安全・安心で活力と魅力ある都市空間を構築するために、市民や関係者の意見を聞きながら、都市交通のあり方を見直し、真に必要な道路を見極め、選択と集中により効率的・効果的な道路整備を進めます。
13			「交通不便地域においては、地域が主体的に運行するバスなど移動手段の確保をはかる」としているが公共が責任を持たないということを言明するもので認められない。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務である。	地域の暮らしを支える交通環境を検討する上で、利用者数と交通手段との関係が重要となります。公益性、採算性、公平性などの観点から、需要に応じた多様な交通手段により構成される公共交通体系の維持・形成を進めます(p. 48)。地域が主体的に運行するバスについては、交通が不便な地域における事例としてあげているもので、地域の取り組みを支援していきます。

番号	章	節	意見概要	市の考え方
14	第4章 都市計画 の方針	第2節 都市交通	環境共生の観点からも都市交通を、パークアンドライドの推進や、バス等の公共交通機関の整備・充実・誘導にこそ力点を移すべき。	パークアンドライドについては、積極的に進めている施策であり、都市計画マスタープランに反映します。 これからの神戸の都市交通としては、人口減少・超高齢化の進行や地球温暖化防止などの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、公共交通を中心とした交通環境を総合的に創り出していきます(p. 46・47)。また、バス路線網について維持・形成を図ります(p. 48)。 ご意見をふまえ、 「①人や環境にやさしい移動環境の形成」(p. 49)において、 「環境的に持続可能な交通環境をめざし、 <u>パークアンドライドをはじめ交通需要マネジメント施策などの推進により公共交通機関の利用促進をはかります。</u> 」と表現を変更します。
15		第4節 環境共生 (緑・水・エネルギー)	風の道の効果については、科学的に実証されているのか。市街地の小さな河川で風の道として効果はあるのか。	国土交通省のヒートアイランド対策研究会においても風の道の研究が行われており、この検討結果を参考にしながら市域への導入を進めたいと考えています。
16			生物多様性(動物の移動)の視点を加えてはどうか。	良好な緑地環境や水環境の保全・育成をはかる上で、生物多様性の視点は重要です。 ご意見をふまえ、 「④生物多様性の保全など自然共生社会の実現」(p. 61)において、 「山から海までの水と緑のつながりにより <u>生物の生息空間を広げる生態系ネットワークの形成を進めます。</u> 」と表現を変更します。
17		第6節 都市デザイン	都心やまちの魅力を高めるということだが、三宮には高層住宅があふれている。神戸の都心は住宅ばかりで本当にいいのか。企業誘致のためにも都市計画を考えるべき。	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ための重点的な取り組みとして、土地利用誘導方針を定めることとしています。この方針では、三宮をはじめとする「高度商業・業務地」においては、商業・業務施設とのバランスを考慮して、居住機能の導入のみを目的とした建築物に対する容積率等の緩和を慎重に行うなど、都心にふさわしい質の高い都市空間の形成をはかる制度運用を進めることとしています(土地利用誘導方針 p. 20)。 なお、三宮地区では、建物を建てる場合、1階・2階部分に住居系用途を制限する地区計画を定めています。今後、それぞれの地区の状況に応じて、商業・業務機能の誘導をはかる取り組みについて考えていきます。
18	第5章 協働と参画による 都市計画 マスタープランの実現	第1節 3つの重点的な取り組みの方針	第4章(都市計画の方針)と第5章(3つの重点的な取り組みの方針)との関係が分かりにくい。	ご意見をふまえ、 「第1節 3つの重点的な取り組みの方針(リード文の最後)」(p. 79)において、 「そして、 <u>これらの方針に基づき、具体的な施策や事業を実施します。</u> 」を追記します。

番号	章	節	意見概要	市の考え方
19	第5章 協働と参画による都市計画マスタープランの実現	第2節 協働と参画によるわがまち空間づくりの推進	わがまち空間構想をつくる4つの視点をもとに、わがまち空間づくりを実際に進めていくには、もう少し小さい視点、生活の視点が必要ではないか。	質の高いわがまち空間をつくるためには、「暮らしやすさ」「まちの活力」「環境との共生」「まちのデザイン」の4つの大きな視点をふまえながら、地域の特性に応じて、日常生活に密着した細やかな視点から、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考えていただくことが重要です。 このような地域ごとの細やかな視点については、地域のみなさんと、それぞれの地域の成り立ちや魅力、課題を考えていく中で共有していきます。都市計画マスタープランは、わがまち空間づくりを推進していく上での大きな視点を掲げることとし、「第2節 協働と参画によるわがまち空間づくりの推進(四角囲みの中)」(p.80)において、「わがまち空間づくりの4つの大きな視点」と表現を変更します。
20			「協働」という理念は、行政や事業主と、主権者である市民とを同列に置くものであり、市民が主人公という点から、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。	都市計画マスタープランの上位計画である第5次神戸市基本計画において、「協働と参画のより一層の推進」と掲げられており、都市計画マスタープランにおいても、協働と参画によりまちづくりを推進することを基本とします。 協働と参画の対象は、市民だけではなく市内で事業を営んでいる事業者も含まれます。
21			「わがまち」の定義があいまいで明確でない。	「わがまち」の範囲は、地域コミュニティと連動するもので一般的には小学校区程度を想定しています。しかし、地域によってはコミュニティの範囲が小学校区と異なる場合もあるため、地域の特性に柔軟に対応できるよう、明確に規定していません。
22			「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への反映は排除されている。都市計画・まちづくりを進めるためには、主権者である市民が「わがまち空間づくり」などへの「参画」にとどまるのではなく、都市計画・まちづくり・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検討すべき。	質の高い「わがまち空間」をつくるためには、神戸全体の都市空間の骨組みとなる都市構造をふまえて、検討していく必要があります。 都市構造を構成する区域区分、用途地域、都市施設等の都市計画については、案を縦覧して市民の意見をお伺いし、都市計画審議会の議を経て定めます。 今後も、都市計画に関する情報をわかりやすく伝える工夫等を通して協働と参画による都市空間づくりの推進に取り組みます。
23		第4節 検証・評価と反映	客観的に評価するためには、PDCAでチェックする項目の目標値として、できれば定量化された評価指標を設定することも必要ではないか。アンケートなども考えられるのでは。	都市計画マスタープランは、概ね5年ごとに検証・評価を行い、社会経済情勢の変化等に柔軟に対応していきます。 指標の設定については、今後、効果的な内容を検討します。

<土地利用誘導方針>

番号	章	節	意見概要	市の考え方
1	第3章 土地利用 計画制度 の総合的 な「運用方 針」  第4章 「土地利用 誘導方針」 の具体化 に向けて	(3)地域特 性にに応じた 制度の運 用方針  (2)効果的 な土地利 用計画制 度の積極 的な活用	<p>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すべきである。</p> <p>また、景観や高さ規制などをもちこ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すすめる仕組みづくりを再検討すべき。</p>	<p>都市計画マスタープランでは、成熟したニュータウンにおいては、緑豊かで良好な住環境が保全され、多様な世代の人々が安全・安心で快適に住み続けられるまちを目指すこととしています。そこで、住環境保全のルールづくりや周辺緑地の保全、子育て世帯など若い世代の転入を促す住み替えの促進などに取り組みます（都市計画マスタープラン p. 56）。</p> <p>また、その実現をはかるため、土地利用誘導方針においても、成熟したニュータウンでは、開発当初に計画された土地利用が転換されることにより、その周辺の住環境が悪化する恐れがあることから、高度地区の強化や地区計画制度の活用等に取り組みます（p. 15）。</p> <p>景観行政として、昭和53年に都市景観条例を制定し、地域との合意形成をはかりながら、緩やかな規制により30年余にわたり良好な景観形成に取り組んでおり、都市景観の向上に効果を発揮しています。景観のルールづくりは、地域ごとに条例に基づく景観形成市民協定による誘導から始め、必要に応じて景観法に基づく景観計画区域に移行していくこととしています。</p> <p>また、土地利用誘導方針では、用途地域などの土地利用の基本ルールに加え、これを補完する「高度地区」や「地区計画」などの制度を活用し、地域の課題解決と将来像の実現をめざすこととしています（p. 1）。具体的には、「高度地区」について、良好な住環境の保全の観点から、斜線型の現行制限に加えて、新たに絶対高さ制限を追加するなどの制度拡充を検討していきます（p. 35）。</p>

<都市計画道路整備方針>

番号	章	節	意見概要	市の考え方
1	第3章 整備の進 め方	第4節 「主要幹線 道路」の整 備の進め 方	<p>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るが、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。</p>	<p>主要幹線道路は、都市の骨格を形成する道路であり、その選定・見直しにあたっては、広域的な観点からの検討が必要であるため、市が主体となって、既存ストックの有効活用という視点をふまえ、市域全体の道路ネットワークを抜本的に検証しました。</p> <p>都市計画の手続きにあたっては、各段階に応じて、関係権利者や地域のみなさんに適切な周知をはかるとともに、ご意見を伺い、都市計画審議会での審議を経たうえで、計画を変更することになります。（p. 13）</p>

<密集市街地再生方針>

番号	章	節	意見概要	市の考え方
1	第3章 密集市街 地再生の 基本的な 考え方	(3)施策展 開の方向 性	<p>防災力を高めることは大切だが、住民にとっては多額の資金をとまなう。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が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。居住者の追い出しにつながらないよう、住民本位でのとりくみにするとともに、資金を含めた適切な支援策の整備を国に求めるべき。</p>	<p>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は、被災者の生活再建とまちの安全性向上をはかり、かつ、次の世代にも引き継ぐことのできる都市・生活基盤を整備できた事業です。</p> <p>密集市街地の整備改善については、限られた財源の中で、既存ストックを有効に活用しながら、市民・事業者と行政の協働と参画のまちづくりにより、一歩ずつ着実に進めていきます（p. 2）。</p> <p>具体的には、地区計画などのルールづくりとあわせて、老朽住宅の除却・建替などの機運を高めるための支援制度を、効果的に組み合わせた施策展開をはかります（p. 14）。</p>