

**神戸市都市空間向上計画（素案）**  
**～次世代につなぐ持続可能なまちづくり～ に関する出前トーク 要旨**

1 日 時：令和元年9月14日（土）13：30～15：00

2 場 所：竹の台地域福祉センター 2階

3 参加者：35名

4 講 師：神戸市都市局 都市計画課 湯田調整担当課長ほか

5 筭委員長あいさつ

- ・7月9日に西区民センターで開催された説明会で、この計画のことを初めて知った。
- ・人口減少や高齢化を踏まえ、50年後を見据えた心地よく健やかに住み続けるまちづくりをめざすとのことで、駅周辺を「居住誘導区域」とする一方で、駅から離れた場所を「居住誘導区域外」に指定するという。
- ・竹の台と糀台は「居住誘導区域」になるが、西神ニュータウンの残りの大部分は「居住誘導区域外」になり、分断されるのではないかと懸念する。
- ・また、駅前では、区役所や文化ホールの計画も進んでいるが、西神ニュータウンの半分以上を「区域外」にすることは、この計画と矛盾するようにも思う。
- ・本日は、詳しい話を聞き、竹の台地域委員会として、今後も様々な意見を述べていきたいと考える。

6 湯田課長からの説明

- ・孫の世代になっても安心して住み続けることができるように、今から取り組んでいくための計画をつくっている。
- ・全国的に人口減少が続いており、神戸市も今の154万人から、2060年には110万に、特に現役世代は、今の92万人から55万人に減ると推計されている。竹の台でも、新築マンションを除くと、人口は近年減少している。
- ・人口が減ると、空家が増加して治安が悪くなったり、店舗や医療機関が撤退したり、地域の担い手が不足したりといった事態が生じてくる。
- ・この計画は、①人口減少に対応するとともに、②地域の多様性（特徴）を活かすことをめざしている。
- ・「居住に関する基本方針」として、主要駅から徒歩20分（1,600m）圏内を「駅周辺居住区域（居住誘導区域）」とする一方で、空家リスク等が多く「都市のスポンジ化」につながりやすい、それ以外の地域を「山麓郊外居住地域（居住誘導区域外）」とする。
- ・ただ、区域内外に関わらず、コミュニティ単位で取り組みを進めるところは従来と変わらない。また、防災上の課題が多い地域は、別に考えることとしている。
- ・「都市機能に関する基本方針」として、都心部、旧市街地、郊外拠点など、区役所や大規模病院などの広域型の施設が集まる「広域型都市機能誘導区域」を設定する。「西神中央」もこのひとつとして指定する。
- ・取り組みとしては、コンパクト化とネットワーク化をめざす。例えば、空き家対策としては、①まず、住宅として利用（貸す、若い世代に売るなど）する、②店舗など住宅以外の利用をする、③解体し、土地として利用（地域で防災倉庫や市民農園として使うの

も一案) するなど、その地域の応じた対策をとっていく。

- ・ 今後は、「居住誘導区域外」において、一定の住宅開発や建築を行う場合、事前届出が必要となる。
- ・ これから人口がどんどん減少していく中で、自分たちの子・孫・ひ孫・・・という次世代の生活のために、どういうまちを残していくのか、今から何ができるのかについて、コミュニティ単位を中心にして、市民・事業者・行政が一緒になって考えていくきっかけにしたい。
- ・ 8月8日までパブリックコメントを募集した。これらを踏まえて、令和元年度中に計画を策定する予定である。

## 7 主な質疑等

- ・ 市街化区域と市街化調整区域の違いは？ 今回の区域指定との関係は？
  - 市街化区域は開発を進める地域で、市街化調整区域は開発を抑制する地域。西神ニュータウンは市街化地域、周辺の農村部は市街化調整区域になっている。今回の区域指定をするのは、市街化区域のなかだけ。
- ・ 鉄道を中心というが、50年後に神戸電鉄があるか疑問。建築協定との関係はどうなるのか？ また、神戸市が開発した西神ニュータウンの6地区をわざわざ色分けするのはどうか、地価にも影響が出るのではないかと。駅前には広域的な施設を誘致するのなら、社会保険庁や税務署など、明石にしかない施設を誘致すべき。みなと総局と話をしても、ビジョンがないし、この計画とどんなつながりがあるのかもわからない。絵に描いた餅ではないのか。
  - 鉄道沿線の人口密度が高いことから、現状での主要駅を中心とした計画にしているが、将来、交通環境が変われば見直していく。建築協定はこの計画に関わらず今後も有効である。この計画は駅に近い地域も遠い地域もそれぞれの特徴を活かしながら、住み続けることができるまちづくりに取り込んでいこうとするものであり、むしろ、駅から遠い地域の方が手厚い施策が講じられることも考えられる。

税務署などについては必要と思うが、今、どうのといえる立場ではない。駅前開発の件については、広域的な都市機能を担う場所として、西神ニュータウン以外の住民も含めた利便性を高めるものであり、方向性はあっていると思う。
- ・ 「早いうちからこういう街をめざす」というスライドがあったが、地域によってめざす方向・内容は様々であり、また、色々な制約もある。例えば、空家を店舗にするといっても、西神ニュータウンでは規制があってできない。市と住民が一体となって、コミュニティ単位で進めるというが、神戸市の各局や区役所はこれまでもバラバラであり、どのようなことを誰が中心になって具体的に進めていくのかが全く分からない。
  - 個々の地域を将来的にどのようにしていけばよいかについて、具体的にイメージしているわけではない。今後、地域ごとに必要なことについて、役割分担しながら取り組んでいく。如何に想像をしていくか、例えば、今は空家が少なくても、高齢者単身の戸建てが多い街は将来、空家になる可能性が高い。このような地域を具体的にどのようにしていくか、どのように進めていくかは皆さんと考えていきたい。
- ・ この計画をつくるのに国から交付金が出るのか。又は、国の圧力があつたのか？ 国が

進めたいとしても、自治体として、あるいは一職員、市民として、どう思っているのか？  
また、駅前の文化ホールとの関係がよく分からない。西神ニュータウンを分断する、誰も賛成しない計画としか思えない。

→ 将来的に持続可能なまちづくりをめざす、国の「立地適正化計画」に基づき、神戸市としての考え方を取り入れ、よりよいものとして作成している。文化ホールは、駅前の拠点施設として必要な施設であり、この計画と方向性は一致していると思う。

・「居住誘導区域外」という表現が耳ざわりが悪く、反発を食らっているのだと思う。「民」の協力を得るとしているが、唯一具体的な取り組みは「居住誘導区域外」での建築について、事前届出制をとるというだけで、どのような協力が得られるのか？ また、窓口はどこになるのか？

→ 許可制ではないので強制力はないが。届出の時点で色々な話ができると思う。窓口は都市局であり、まちづくりに関することであれば、専門家などの人材派遣もできる。

・国土交通省が平成 30 年 5 月に「居住誘導区域」の条件として、利便性の高い地域として、駅だけでなく主要バス路線も示しているにもかかわらず、今回の計画で主要バス路線を外しているのは何故か？ 西区はバスで移動する人が多いことから、大きな停留所の周辺も「居住誘導区域」に加えるべきである。

→ 50 年先の骨格路線として鉄道を考え、バスは補完的なものとして、今回の計画では駅中心の「居住誘導区域」としている。西神中央駅前にはバスターミナルもあり、「広域型都市機能誘導区域」として、拠点としての役割を果たしてもらいたい。

以上

(参考)

<http://www.city.kobe.lg.jp/information/project/urban/toshikukan/>