

「土地利用誘導方針(案)」「都市計画道路整備方針(案)」「密集市街地再生方針(案)」に対する
市民意見等と神戸市の考え方

資料8

＜「土地利用誘導方針(案)」に対する市民意見等と神戸市の考え方＞

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」	(3)地域特性 に応じた制度 の運用方針	<p>緑の保全に関して、良好な自然環境の維持・促進という観点からは、未だ施策は部分的・分散的であり、不十分である。</p> <p>特に六甲山系は神戸市にとって貴重な財産であり、その周辺まで含めた全体を一体として保全していく必要がある。</p> <p>特別緑地保全地区、近郊緑地特別保全地区制度等を活用して既存の自然環境を十全に保全するのみならず、街のコンパクト化とそれに伴う緑地の回復を両輪とした、更に踏み込んだ積極的緑化のための方策を、計画に盛り込んで頂きたい。</p>	<p>都市近郊に残る緑豊かな自然環境を保全・育成していくため、六甲山系をはじめとする都市近郊の緑地（みどりのゾーン）では、市街化を抑制します（p.29）。</p> <p>また、緑の基本計画をはじめとする他の部門別計画と調整・連携しながら、良好な緑地環境を引き続き保全・育成していくための制度運用を進めます（p.9）。</p> <p>市街化区域の規模については、社会経済情勢の変化に対応するとともに、将来の人口や産業の見通しなどを考慮して、開発と保全の均衡をはかりながら、概ね5年ごとに定期的に見直しを行います（p.33）。</p> <p>個別施策（地域）に関するご意見については、参考として承ります。</p>
2			<p>垂水区塩屋町字梅木谷周辺の民間開発計画地は、六甲山ろくの西の端に位置しており、六甲グリーンベルト地帯として「みどりの聖域」に入るべきところである。</p> <p>自然緑地として保存して、里山公園にすべきである。</p> <p>地元にもそうした強い要望があり、身近な緑をまもり市民のいこいの場を確保するためにも調整区域にすべきである。</p>	
3			<p>塩屋谷川西側のジェームス山周辺は都市に隣接する貴重な緑である。開発出来ないよう何らかな施策が必要である。「みどりのゾーン」の積極的な拡大が望まれる。</p>	
4			<p>六甲山系西端の地域には、多くの山林（緑）があるが、この地域は市街化調整区域と市街化区域に指定されている。</p> <p>市街化調整区域の緑については継続して守るべきである。</p> <p>同様に市街化区域に残る山林の緑も引き続き守るべきだと思う。</p>	

番号	章	節	意見概要	市の考え方
5	第3章 土地利用計画制度の総合的な「運用方針」	(3)地域特性に応じた制度の運用方針	須磨区東須磨字火の谷地区で建築協定をお願いしたい。	個別施策（地域）に関するご意見であり、参考として承ります。 市では、地域の特性を活かして、わがまちの魅力を磨き、新たな活力を生み出すため、協働と参画によるわがまち空間づくりを推進します（都市計画マスタープラン p.80, 81）。 地域のみなさんに、その地域の魅力や課題などを共有していただき、地域のまちづくりの目標に応じて、ルールづくり（建築協定や地区計画など）や、わがまちの魅力を磨く取り組みなど、協働と参画によるわがまち空間づくりに取り組みます。
6	第4章 「土地利用誘導方針」の具体化に向けて	(1)社会経済情勢の変化に対応した区域区分、用途地域などの定期的な見直し	住宅地にしても工業地にしても、現状追認型で町の発展には結びつかない。 根本的に見直さないとあまり意味がない。	土地利用の大枠を決める用途地域などは、住環境の保全や業務の利便増進をはかるため、まちの特性に応じた建築規制を行うものであり、基本的に、まちの将来像に対応したルールとして定めています（p.34）。 市では、昭和48年に用途地域を指定して以降、土地利用の動向や公共施設の整備状況などをふまえ、社会経済情勢の変化に対応しながら定期的に見直しを行うなど、適切な土地利用の規制・誘導をはかってきています（p.1）。 今後も概ね5年ごとに全市的な見直しを行うとともに、高度地区や地区計画などの諸制度を活用し、地域特性に応じたきめ細やかな土地利用を積極的に誘導します（p.34）。 個別施策（地域）に関するご意見については、参考として承ります。
7			高い建物への規制だけではなくて、全体の人口を考えたときに、適切な用途の指定を考えるべき。 用途指定や住みやすさについて一度見直すなど、実際に行動で行うべき。	
8			土地利用誘導方針に基づいて、用途地域、特に第一種中高層住居専用地域を指定するに当たっては、防災、住民の安全および景観等に十分な配慮をし、慎重に判断するとともに、既に決定されている地域についても、住民の声に耳を傾け、きめ細かな実態調査を行い、積極的な見直し・変更をお願いする。	
9			私達の住居は第一種低層住居専用地域に建っているが、隣接する高台の区域（須磨区大手字大谷）は第一種中高層住居専用地域になっており、この区域に15階建てのマンションを建てる造成許可が下りている。 この区域は「がけ崩れ危険個所」とも接しており、防災上の大きな課題を抱えている。 また、この区域へのアクセスは、南側の600メートルほどの急峻で狭隘な道路のみしかなく、工事用大型車両や自家用車の往来により、旧住民の安全が著しく脅かされることになる。 さらに、自然の豊かな地域に高層マンションがそびえ立つことで、景観上も大きな阻害要因となる。 このような地域の状況を考えると、3～40メートルの高さをもつマンションを建設できる土地利用誘導方針の具体化（用途地域の指定）は極めて不適切である。 早急に適正な用途地域への変更を望む。	

番号	章	節	意見概要	市の考え方
10	第4章 「土地利用誘導方針」の具体化に向けて	(2)効果的な土地利用計画制度の積極的な活用	近所の県営住宅の跡地の建物の高さが高い。むし食いのようにスポット的に残っているところなど、過去の規制内で建てられていた建物用途と周辺との関係について、新規制でも整合はとってもらえるのか。	<p>社会経済情勢の変化に伴い、低層住宅地における高層マンションの立地など、これまでになかった土地利用が生じてきています。</p> <p>このような課題に対応するため、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」制度などを活用し、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）。</p> <p>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> <p>また、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>そこで、景観法に基づく景観地区の活用については、さらにより強制力のある規制が必要な場合に、地域の合意形成をはかる中で検討することになります。</p> <p>なお、土地利用計画制度の運用にあたっては、景観など関連施策との連携もはかっています（p.36）。</p> <p>個別施策（地域）に関するご意見については、参考として承ります。</p>
11			中高層の建物が建築可能の土地について、神戸市のマスタープランに高さ制限をしていただきたい。 5～6階までのマンション計画は可としても、それ以上高い建物は問題が多いと思う。	
12			特に低層住宅地における高層マンションの建築について意見を述べる。 緑豊かな丘に囲まれた古くからの低層住宅地において、近年、5～8階建のマンションが建ちはじめた。 新しく造成した街であれば隣家との空間も十分に取れるが、「商業地域」であり、建築確認申請も認められてしまう現状である。 また、マンションが建った街の景観も異様である。 低層住宅街と商業地域が隣接、混在している地域は行政の強力な指導が必要である。 「わがまち」と認識できるために、土地利用計画制度の総合的な「運用方針」のとおり、地域の特性に応じたきめ細やかな運用を切に望む。	
13			現在、神戸市域内では、社会経済情勢の変化への対応を理由に、低層住宅地に高層マンションの建設が認められる事例が急増しているように思える。 もちろん、人口増加、まちの活性化が今の神戸市にとって喫緊の課題であることは間違いない。 しかし、そのために地域の防災、住民の安全がないがしろにされてよいということにはならない。 また、神戸は自然に恵まれ、山と海とうまく調和したかたちで発展してきた都市で、「景観」がまちづくりの上で特に重要視されなければならないものであり、少なくとも極端に周囲の景観を壊すような建築物は許されるべきではない。	
14		高度地区においても絶対的高さ制限を追加するだけでなく芦屋市のように景観法にもとづく景観地区を指定し認定制度を設け不認可により超高層が建てられないようにすべきである。		

番号	章	節	意見概要	市の考え方
15	第4章 「土地利用誘導方針」の具 体化に向けて	(3)制度運用 の充実に向け た取り組み	<p>行政の計画決定が公示されたこと、広報紙に掲載されていたことすら住民の誰一人として気付いていなかったために、隣接地区の用途地域が変更され、中高層建築物が建てられるようになり、マンション建設が可能になってしまった。</p> <p>今後は見直しの該当区域には、住民への説明会を開催し理解を求めてから実施をお願いする。</p>	<p>用途地域など都市計画の見直しにあたっては、これまでも、案について広報紙や都市計画ミニニュースなどにより、対象となる地域に広くお知らせするとともに、案の縦覧により、市民の意見を聴きながら進めています。</p> <p>また、これらの都市計画の見直しなどにあたっては、今後も地域への周知と意見聴取を行い、理解を得ながら進めていきます。</p> <p>ご意見をふまえ、p.36(3)「③土地利用の規制・誘導に関する情報の共有化」の取り組みにおいて、「・都市計画決定・変更などの手続きにあたっては、都市計画の案の縦覧や、相談所の開設などにより、今後も市民のみなさんへ周知し、ご意見を伺いながら進めます。」を追記します。</p>
16	別表 地域別 で見た「まち のゾーン」の 土地利用の 方向性		<p>ポートアイランドに住宅は本当に必要なのか。完全な工業団地にするほうが効率がいいのでは。</p>	<p>個別施策（地域）に関するご意見であり、参考として承ります。</p> <p>ポートアイランドは、島の外周部に港湾物流施設を配置し、中心部には、中高層の共同住宅と調和した商業・業務、文化・教育、医療など多様な施設が集積している市街地です。都市計画マスタープランにおいても、にぎわいと活力をもたらす先導エリアの1つとして位置づけられており、知の集積の形成を通じて、世界に開かれた未来志向型都市の創生をはかるとしてしています（都市計画マスタープラン p.30）。</p> <p>これをふまえて、土地利用誘導方針では、ポートアイランドを「複合機能地」「高度商業・業務地」「工業・流通業務地」に区分し、それぞれの都市機能の維持・強化をめざします（p.41）。</p>
17			<p>六甲アイランドは「神戸市から見捨てられた島」という印象を免れない。</p> <p>住民の多くは、商店の相次ぐ閉店に不便を感じつつ、動きのとれぬまま辛抱し、生活をしている。住民の高齢化と相まって「活気の無い町」への進行速度は速い。</p> <p>以下の提言をする。理念は「活気ある六甲アイランド」</p> <p>①文化施設の充実・・・兵庫県立図書館の移設 ②中高一貫の学校の新設 ③生涯学習センターの設置</p>	<p>個別施策（地域）に関するご意見であり、参考として承ります。</p> <p>六甲アイランドは、都市計画マスタープランにおいて、地域での都市活動や文化活動を支える「地域拠点」とし、国際性を活かした拠点づくりを進めるとしてしています（都市計画マスタープランp.31）。</p> <p>これをふまえて、土地利用誘導方針においても、中高層の共同住宅をはじめ商業・業務施設、文化・教育施設、産業施設など、様々な都市機能の集積している、利便性の高い都市空間の形成を進めることとしています（p.6）。</p> <p>また、土地利用計画制度の運用にあたっては、まちのにぎわい・魅力を創出するため、地域のニーズに対応した良好な建築物の誘導など地域のまちづくりと連携した各種制度の重層的な活用を進めます（p.18）。</p>
18			<p>長田南部では、震災以来、減っている人口を増やすために、他府県から移住してくる人などを増やしていくため、子供にとって環境の良い街づくりをしていく必要がある。</p> <p>長田南部のまちのイメージを改善していくための計画方針を示していただきたい。</p>	<p>個別施策（地域）に関するご意見であり、参考として承ります。</p> <p>長田南部は、都市計画マスタープランにおいて、産業・歴史・文化を活かして再生する先導エリアとして、住み、働き、訪れる人にとって魅力的なまちに再生するとしてしています（都市計画マスタープランp.30）。これをふまえて、土地利用誘導方針においても「複合機能地」とし、住宅をはじめ商業・業務施設、文化・教育施設など多様な都市機能を強化するとともに、きめ細やかに土地利用を誘導していくことで、都市空間全体の魅力や活力、利便性のさらなる向上をはかることとしています（p.6）。</p>

番号	章	節	意見概要	市の考え方
19	別表 地域別 で見た「まち のゾーン」の 土地利用の 方向性		垂水駅前は「商業業務地」とされている。 駅前周辺に建設されるマンションには老人の転入者が多いように感じられるので、当該地区を商業、業務地域と認識するのは疑問である。 このような区分に必要性を感じない。	個別施策（地域）に関するご意見であり、参考として承ります。 垂水駅前は、都市計画マスタープランにおいて、地域での都市活動や文化活動を支える「地域拠点」とし、複数の交通機関の結節機能や商業・業務・文化機能等の集積をはかる地域に位置づけられています（都市計画マスタープランp.31）。 これをふまえて、土地利用誘導方針においても、商業・業務施設が適度に立地し、利便性の高い主要な鉄道駅周辺であることから、商業・業務、福祉・医療などの都市機能施設と、質の高い中高層の共同住宅などの複合化をはかり、地域のニーズに応じた利便性の高い市街地をめざす「複合機能地」の一つとして「商業・業務地」としています（p.6）。
20	土地利用誘 導方針全般 に関する意 見		都市計画マスタープランの土地利用誘導方針を見ると、教育に対する方針や目標などが少ないような気がする。教育に特化した施設や土地の利用などを計画に織り込んでいただきたい。	土地利用誘導方針は、都市計画マスタープランにおける重点的な取り組みの方針の一つで、きめ細やかな土地利用の規制・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、市民や事業者のみなさんに体系的に明示するものです（p.1）。 神戸の教育の方向性や具体施策などについて示した神戸市教育振興基本計画をはじめとする他の部門別計画と調整・連携しながら、安全・安心な都市空間づくりを進めます。
21	その他の意 見および要 望等		土地の矮小化を避けるべきである。商業地における矮小ビルは基本的に制限し「ワンブロックワンビル」の整然とした効率のよい土地利用を目指す。	個別施策（地域）に関するご意見であり、参考として承ります。
22			公共性のある土地は公的所有権とし絶対払い下げなどせず公有地拡大により再開発・再利用をスムーズに図れるように準備する。土地は基本的に全て「公有」の方向とする。 土地利用の運営・管理は「不動産専門会社」に当たらせる。	個別のご意見またはご要望であり、土地利用誘導方針に対する意見には該当しません。
23			市営住宅の跡地利用で、低層住宅・近隣自治会用公民館建設を業者に義務付けるなど、市当局が指導するよう要望する。 市営住宅の跡地利用に関して、高層住宅を廃し、低層住宅中心とするよう、業者に義務付けを要望する。 市営住宅の跡地に、市営の自治会館を建設し、近隣の自治会に時間貸しなどもお願いしたい。 市営住宅の立ち退き公表後、空き住宅が急増しているので、空き家の安全確保などの対応をお願いしたい。 取り壊し工事に先立ち、工事用道路の確保や既存道路の幅員拡大が必須である。	

番号	章	節	意見概要	市の考え方
24	その他の意見および要望等		垂水区旭が丘にある高台から、早急に土砂災害等の危険性を除去したうえで、ここを公園とした土地活用を提案する。	個別のご意見またはご要望であり、土地利用誘導方針に対する意見には該当しません。
25			開発許可を受けた業者にはそれ相当の附帯工事（給排水、道路、環境整備等）を義務付けて、事業が何年にわたろうが、できるようにしてもらいたい。	
26			垂水区旭が丘への進入路（車道）について、安全確保のため、道路拡幅や歩道設置などを要望する。 5本ある車道はセンターライン・歩道ともに無く、老人ホームやマンションの立地とともに人口増加してきたが、道路状況は少しも好転していない。 市営住宅跡地の工事関連で、2本の道路については、拡幅や歩道設置が必要である。 周辺マンションなどと連名で、H22年3月、兵庫県垂水警察署に対して、幹線道路との交差点に信号機の設置を申請したが「出入口道路の幅員が狭いために難しい」と聞いており、道路の整備が必要である。	
27			須磨区東須磨字火の谷地区の幹線道路は、行き止まり道路であり、地権者の協力により、地域で自主管理している。 この地域では、開発より先に道路を確立させるべきである。 昔、う回路ができる予定があったそうなので、住民の高齢化や過疎化の進行などを考慮して、再度、検討してもらいたい。 あわせて、私道の公道化をお願いします。	
28			地価が高い分、税金も多く払っている。一度、市税になれば、市内公平に配分されるため、東灘区は他の区と比べて不公平に思う。	

＜「都市計画道路整備方針(案)」に対する市民意見等と神戸市の考え方＞

番号	章	節	意見概要	市の考え方
1	第3章 整備の進め方	第1節 都市計画道路整備方針策定の必要性 ～ 第5節 「主要幹線道路以外の道路(生活幹線道路)」の整備の進め方	幹線に力を入れて他の部分的な道路をやめて財源を確保すべき。	人口減少・超高齢化の進行、地球環境問題など社会経済情勢の変化にとまない、真に必要な道路を見極め、今まで以上に選択と集中により効率的・効果的に、かつ、着実に道路整備を進めていく必要があります (p.1)。 そこで、未着手及び事業中の都市計画道路(幹線街路)を「主要幹線道路」と「主要幹線道路以外の道路」に分類し (p.9)、「主要幹線道路」については、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着実な整備に取り組んでいきます (p.13)。 「主要幹線道路以外の道路」については、地域のみな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現在の計画にとらわれることなく検討する必要があるため、都市計画を一旦廃止します。そして課題改善のために幹線道路の整備が必要であるとの合意形成がはかれた地域ごとに、あらためて生活幹線道路として都市計画の手続きを行い、整備を行います (p.14)。 なお、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、計画の廃止や変更などを行うこととなります (p.13,14)。
2			「未事業都市計画道路の一旦廃止」など、柔軟な道路行政としての素晴らしい取り組みがあり、大賛成です。	
3			主要幹線道路と生活幹線道路に分け、今後の少子高齢化社会に対応した都市計画道路網の見直しをするということは非常に有意義である。都市計画税の範囲内で、真に必要な都市計画道路の着実な整備をお願いしたい。	
4			「主要幹線道路」と「生活幹線道路」に分けて、効率的・効果的な道路整備を進めていくことは、時代に応じ大変に適切であると賛同します。	
5			永井谷線(91)について、現在は計画道路予定地である為、土地の使用を制限されていますが、今後計画道路が廃止になれば、より良い土地活用が出来ますので、一旦廃止には賛成。	
6			永井谷線(91)について、一旦廃止に賛成。	
7	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	「主要幹線道路」についても、政策判断を行政だけで進めるのではなく、できる限りの市民参画のなかで、「計画を見直した後、変更が必要な区間については都市計画の手続き」を進めるべき。	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。 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となります (p.13)。
8			福田川高尾線(75)について、鉄道高架下が、車で通行するには幅員が狭くて交差しにくく、配送のトラックは交差ができない。朝方は、通勤通学の歩行者がその渋滞の間を行き交い非常に危険である。この道路がもう少し拡がり2車線が通れて歩行者道路も確保できれば、地域住民は喜ぶだろう。是非とも早急に対策を考えてほしい。	

番号	章	節	意見概要	市の考え方
9	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	中央幹線（65）・須磨多聞線（63-1）について、早期に着手しなければ、神戸の西方面への交通が麻痺する。反対があっても整備すべき。	「主要幹線道路」については、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着実な整備に取り組んでいきます。 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、計画の変更を行うこととなります（p.13）。 また、整備優先度の考え方と、今後30年間（前期15年、後期15年）の整備の見通しを明らかにした整備プログラムを策定し、選択と集中により、真に必要な道路を効率的・効果的に、かつ、着実に整備していきます（p.17）。
10			玉津大久保線（96-1,2）について、圃場整備事業が当初計画のとおり換地処分できるよう配慮し、事業地内では現都市計画道路の区域どおり、用地買収を行い、早期に整備を行うべきである。	
11			玉津大久保線（96-1,2）について、以下の理由より早期に整備してほしい。 ①周辺道路の万年交通渋滞の解消 ②土地利用の活性化（現在当地区遊休地）により市財政にいささかでも貢献出来る ③当地区は西区の中心地でありながらいつまでも凍結されると隣接都市との共存共栄の街づくりが計られない。 ④当該路線は、一部用地手当て済みであり、用地提供者の協働と参画による街づくりの推進に反する。	
12			玉津大久保線（96-1,2）について、自然環境にやさしい里づくりを推進するため、できる限り自動車に依存せずに町内を安全に移動するためのひとつの手段として、整備にあたっては自然環境やバリアフリーに配慮した自転車・歩行者道を整備してほしい。 また、高齢社会を迎え、公共交通の利便性を高めマイカー以外の移動手段を確保するため、バス等の公共交通機関の誘致に努め、バスなどの関係機関に働きかけるなど計画的な都市計画道路の整備を推進してもらいたい。	
13			須磨多聞線（63-1）について、計画見直し反対。 1. 本路線が持つべき機能について 「主要幹線道路」は広域ネットワークを形成する幹線道路であり、一区間のみ変更すべきではない。 2. 環境面での影響について 道路整備により、走行性が向上し、結果的に周辺の環境改善にも繋がる。 これらの説明が不十分ではないか。 3. 投資効率と道路計画のあり方について 道路管理上の面からも、計画変更は反対。 また、地域全体の整備計画についても再考すべき。例えば、現道は歩行者専用道路にするなど。	

番号	章	節	意見概要	市の考え方
14	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	塩屋多井畑線（71,72）について、大谷交差点以北で隧道とし、鉄道は高架道路で跨ぐ自動車専用道路として整備してほしい。	<p>「主要幹線道路」については、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着実な整備に取り組んでいきます。</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、計画の変更を行うこととなります（p.13）。</p> <p>また、整備優先度の考え方と、今後30年間（前期15年、後期15年）の整備の見通しを明らかにした整備プログラムを策定し、選択と集中により、真に必要な道路を効率的・効果的に、かつ、着実に整備していきます（p.17）。</p>
15			水呑木見線（53-2）について、車両の通行も多く、バス等大型車両はスムーズにすれ違う事もままならぬ状況で、事故も多発している。都市計画変更検討中となっているが、計画変更を早急に行ってほしい。計画変更案として下記を提案する。 ①バイパス道路の整備を行う ②鉄道駅移設・駅前広場の整備を行い、現行駅舎を撤去し道路拡幅用地を確保し、道路整備を行う ③駅周辺の埋め立てを行う	
16			狩口伊川谷線（88）について、現道は4車線から2車線になるため、通勤時間や休日に2km程渋滞する。渋滞解消のため早急に道路拡幅整備をすべきだ。	
17			永井谷線（92）について、西区に於いては現在も人口が増え続けており、今後とも土地分譲やマンション建築が続き、さらに人口が増加すると容易に予想される。 今後の道路ネットワークの完成に伴う交通量の増加を併せて考えると、幅員を縮小変更すると現在及び将来の交通渋滞を解消できるとは到底考えられない。 消防・救急等の緊急車両の通行も危ぶまれ、地域住民の平穏な生活を脅かしている恒常的な交通渋滞の抜本的な解消のため、現在の計画どおりの整備を望む。 また、当該道路の早期着工要望は、自治会及び地域住民の数年来の強い要望事項であり、現在進行中の圃場整備計画も協力する。	

番号	章	節	意見概要	市の考え方
18	第3章 整備の進め方	第5節 「主要幹線道路以外の道路(生活幹線道路)」の整備の進め方	御影山手線(13-1)について、朝・夕交通渋滞を引き起こし、幼稚園の園児・父兄・高齢者を巻き込む交通事故を引き起こす要因となっている。周辺道路の整備も進み、交通量が増えることが予想されるので、早期に整備してほしい。	「主要幹線道路以外の道路」は地域のみな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現在の計画にとられることなく検討する必要があるため、都市計画を一旦廃止します。 そして、課題改善のために幹線道路の整備が必要であるとの合意形成がはかられた地域ごとに、あらためて生活幹線道路として都市計画の手続きを行い、整備を行います。 なお、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、計画の廃止や変更などを行うこととなります(p.14)。
19			上脇前開線(87-1,2)について、周辺地区も市街化が進み、人口も年々増加しており、朝夕の通勤・通学時には、周辺道路が日常的に渋滞している。 また当地区内の小学校では、仮設校舎の建て替えや、増設等、児童数も増加の傾向にあり、今後も住宅が建ち、人口は益々増えると思われるので計画を継続してほしい。	
20			上脇前開線(87-1,2)について、朝夕に周辺道路が渋滞する為に、地区内道路の通過車両が増加し大変危険な状態である。都市計画道路の整備により、周辺道路の慢性的な渋滞が緩和されるため、計画の廃止について反対する。	
21			上脇前開線(87-1,2)について、突然の廃止ということで納得がいかない。 現在も通勤時間帯には多くの車が地区内の道路を抜け道として通行する。時々事故も発生し大変危険でもある。	
22			舞子公園福田川線(77-1)について、周辺の再開発は、都市計画道路が完成するものとして完成している。 残る地区の再開発を行うにしても、周辺道路が渋滞している現在の状況では、陸の孤島と化してしまう。 以上の状況より、当該道路は必要不可欠であり、火急に整備すべきだ。	

番号	章	節	意見概要	市の考え方
23	第3章 整備の進め方	第5節 「主要幹線道路以外の道路(生活幹線道路)」の整備の進め方	<p>都市計画法による法的規制を一旦廃止という形で解除すれば、民間による開発行為等による無秩序な市街化が促進されることとなり、今後のまちづくりへの影響が懸念される。</p> <p>また、後にまちづくりの合意形成がはかられ、改めて生活幹線道路として位置づける場合、多くの支障物件等による事業費の増大が生じることが予想される。</p> <p>このように、早期に計画を一旦廃止すれば多くの弊害が生じることとなるため、一定の期間、まず地域の課題改善の取組みを行うことが、早期のまちづくりを推進する上で、必要かつ重要である。</p> <p>有瀬別府線(89-1,2)について、この道路は地域の主要な幹線道路であり、非常に交通量が多く、慢性的な渋滞が発生しており、危険な状態である。</p> <p>生田今寺線(90-1,2)について、この道路は地域の主要な幹線道路を補完する路線であり、交通量も多く、危険な状態である。</p> <p>当該2路線についてはまちづくりの一環として整備改善をはかる努力をしており、廃止されることによる地域のまちづくりへの影響が大きいと考えられる。</p> <p>当該2路線を「生活幹線道路」に位置づけて計画を継続し、整備の促進をはかってほしい。</p>	<p>「主要幹線道路以外の道路」は地域のみな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現在の計画にとらわれることなく検討する必要があるため、都市計画を一旦廃止します。</p> <p>そして、課題改善のために幹線道路の整備が必要であるとの合意形成がはかられた地域ごとに、あらためて生活幹線道路として都市計画の手続きを行い、整備を行います。</p> <p>なお、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、計画の廃止や変更などを行うこととなります(p.14)。</p>
24			永井谷線(91)について、計画を存続してほしい。	
25			<p>国魂線(25-1,2)について、将来交通量の減少を廃止理由としているが、多くの車、歩行者交通があり歩道のない現状はたいへん危険である。また、密集市街地とされる周辺地域の緊急車両の通行といった観点からも必要である。</p> <p>JR摩耶駅が5,6年先にできることが発表されているが、その影響をどう考え、一旦廃止としたのか。</p> <p>一旦廃止後、改めて必要と、計画が復活することはあるのか。</p>	
26			<p>都賀川右岸線(24)について、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道のガード下道路や踏切道について拡幅や歩道設置をしてほしい。 ・一部幅員が狭い区間を前後区間と同程度に拡幅してほしい。 	

番号	章	節	意見概要	市の考え方
27	第3章 整備の進め方	第5節 「主要幹線道路以外の道路(生活幹線道路)」の整備の進め方	<p>渦ヶ森線（19-4）について、都市計画道路が未整備の現状では、マンション敷地内を通り抜けていく歩行者、自転車、原動機付き自転車、二輪車がある。事故が起こり子供たちが怪我をした際、敷地内での事故となれば警察に通報しても敷地内での事故は道路交通法違反にあたらぬので事故証明されず、人身事故の事故証明書がなければ、自賠責保険、任意の賠償保険にて怪我に対する賠償を受けられない事になる。</p> <p>また、周辺には開発計画があり、現在の住民に加えて、都市計画道路沿いに相当数の人が生活し、住まうことになる。</p> <p>上記のことから、都市計画道路が必要なことは明らかである。</p>	<p>「主要幹線道路以外の道路」は地域のみな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現在の計画にとらわれることなく検討する必要があるため、都市計画を一旦廃止します。</p> <p>そして、課題改善のために幹線道路の整備が必要であるとの合意形成がはかられた地域ごとに、あらためて生活幹線道路として都市計画の手続きを行い、整備を行います。</p> <p>なお、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、計画の廃止や変更などを行うこととなります（p.14）。</p>
28			<p>渦ヶ森線（19-4）について、一旦廃止が提案されていることを最近知った。</p> <p>計画決定時よりも人口も増加していることや、マンション関係者以外の人間または自転車、バイクによる通り抜けが頻繁に見られるので、生活幹線道路として整備してもらいたい。</p> <p>道路を整備する際は、交差点に信号の設置をお願い致したい。</p>	
29			<p>戦災復興で都市計画決定した路線は、時代に合わせて廃止したほうがよい「主要幹線道路以外の道路」もあるが、その他の「主要幹線道路以外の道路」については、できれば都市計画は残したままで、本当に必要かどうかを地元としっかり議論した上で、廃止・見直しの手続きをしてはどうか。一旦廃止したものを再度都市計画決定するというのは、かなり難しい。</p>	
30			<p>「主要幹線道路以外の道路(生活幹線道路)」については、いきなり一旦計画を廃止するのではなく、地元の要請があればコンサルタントを派遣して地域の望む道路計画づくりを支援し、合意形成ができた場合には、4区間の「生活幹線道路検討中区間」と同様の対応を図り、その実現を支援することを盛り込むべき。</p>	

番号	章	節	意見概要	市の考え方
31	第3章 整備の進め方	第5節 「主要幹線道路以外の道路(生活幹線道路)」の整備の進め方	国魂線(25-1,2)について、平成12年の「今後の神戸の都市づくり」において10年以内に施工されると公表されていた計画道路が、今回廃止となる明確な理由を示してほしい。	人口減少・超高齢化の進行や、地球環境問題、将来交通量が減少する見通しなど、社会経済情勢が変化しています。これらの変化やこれまでの取り組みの成果をふまえて、真に必要な道路を見極め、今まで以上に効率的・効果的な道路整備を進めていく必要があります(p.1,6,7)。 そこで、対象路線を「主要幹線道路」と「主要幹線道路以外の道路」にわけて、それぞれの進め方を策定します(p.9)。 都市の骨格となる道路ネットワークを形成するものを主要幹線道路と位置づけており、国魂線は該当しないことから「主要幹線道路以外の道路」となります。 「主要幹線道路以外の道路」の見直しにあたっては、現在の計画にとらわれることなく、地域のみな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するため、都市計画を一旦廃止します。 そして、課題改善のために幹線道路の整備が必要であるとの合意形成がはかられた地域ごとに、あらためて生活幹線道路として都市計画の手続きを行い、整備を行います。 なお、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、計画の廃止や変更などを行うこととなります(p.14)。
32	第3章 整備の進め方	第5節 「主要幹線道路以外の道路(生活幹線道路)」の整備の進め方	道路はネットワークされてこそ、その効果を発揮するものであり、計画を廃止することでミッシングリンクが発生するような箇所は再考する必要がある。	道路ネットワークについては、既存の道路ストックも有効に活用して市域全体の主要幹線道路ネットワークとして必要な路線を位置づけることとしています(p.11)。 「主要幹線道路以外の道路」についても、既存の道路も含めて道路ネットワークが構成できると考えています。
33	第3章 整備の進め方	第5節 「主要幹線道路以外の道路(生活幹線道路)」の整備の進め方	特に主要幹線道路以外の整備方針については、公共交通の利用促進、歩行者のため、車を「利用させない」道路整備計画の徹底をすべきだ。	主要幹線道路以外の都市計画道路の進め方として、現在の都市計画道路を一旦廃止した上で、地域ごとの特性に応じた課題改善の方法を協働と参画により検討していきます(p.14)。

番号	章	節	意見概要	市の考え方
34	第3章 整備の進め方	第5節 「主要幹線道路以外の道路(生活幹線道路)」の整備の進め方	一旦廃止する路線について、長期にわたり建築制限をかけ続けたことに対する補償を検討すべきだ。	建築制限は、一般的に、財産権に本来内在する制約として、当該土地の権利者が公共の福祉のために一般的に受忍すべきものとされる制限の範囲内においては、憲法の定める補償を要するものではないと考えられています（最判H17. 11. 1参照）。 今回、市が策定する都市計画道路整備方針は、超高齢化の到来などの社会経済情勢の変化や、それに伴う都市構造の変化、将来交通需要の減少をふまえた合理的な理由のもとで現在の計画を抜本的に見直そうとするものであり、これに伴い、これまでの建築制限が廃止、変更となる場合についても、公共の福祉のためにやむを得ないものとして、これまでの建築制限に対する補償は予定していません。
35			都市計画道路が計画決定されている影響を受け、建築され、住まれている方に対する神戸市の考え方を示してほしい。	
36			都市計画決定とは非常に重いものであると考えていたが、区内の都市計画道路のほとんどが一旦廃止とされている。この程度の安易さで私権を制限するような事業計画の決定が許されるのか。 計画道路敷きとして安値で他人に売却して移住した人や土地収用を前提とした自宅改築を行なった人は浮かばれない。その責任をだれがどうとるのであるのか。	
37	第3章 整備の進め方	第5節 「主要幹線道路以外の道路(生活幹線道路)」の整備の進め方	「主要幹線道路以外の道路」についても、神戸のまちづくりの基幹インフラとして必要なものであり、地元が必要だからやる、地元が要らないと言っているから廃止する、というものではない。	「主要幹線道路以外の道路」については、計画を一旦廃止し、現在の計画にとらわれることなく地域のまちの課題改善に必要な方策を協働と参画により検討します。 検討にあたっては、行政と地域がまちの課題について整理・共有し、その課題改善の方策について、共通の認識の下に進めていく必要があります。 そして、課題改善のために幹線道路の整備が必要であるとの合意形成がはかられば、あらためて生活幹線道路として都市計画の手続きを行い、整備を行います（p. 14）。
38	第3章 整備の進め方	第5節 「主要幹線道路以外の道路(生活幹線道路)」の整備の進め方	舞子公園福田川線（77-2）について、周辺の再開発は、都市計画道路が完成するものとして完成している。 残る地区の再開発を行うにしても、周辺道路が渋滞している現在の状況では、陸の孤島と化してしまう。 以上の状況より、当該道路は必要不可欠であり、火急に整備すべきだ。	舞子公園福田川線（天ノ下～御霊町）については、現在、協働と参画により、まちづくり協議会の活動の中で、道路のあり方を検討中の区間であり、引き続き検討していきます。
39			「生活幹線道路検討中路線」の舞子公園福田川線（天ノ下～御霊町）について、現道の道路幅員は狭く、自動車の往来には若干の不便はあるが、自動車の排気ガス・騒音・不安全走行に悩まされることもなく、且つ、特に夜間における自動車等の騒音が少なく、人（とりわけ高齢者）にやさしい環境であるため、現状維持（都市計画道路の整備を行わない）してほしい。	

番号	章	節	意見概要	市の考え方
40	第3章 整備の進め方	第5節 「主要幹線道路以外の道路(生活幹線道路)」の整備の進め方	<p>舞子公園福田川線（天ノ下～御霊町）の建設は以下の理由により反対。</p> <p>(1) 当該道路の必要性が明確でない。</p> <p>(2) 当該区間に道路を建設しても、垂水妙法寺線、商大線及び国道2号線が日常渋滞しているのに、当該道路を建設する事により、更に前記道路及び当該道路の渋滞が予想される事は明白である。</p> <p>(3) 都市計画道路整備方針（案）によれば、当該道路と繋がる予定の福田川仲谷線と舞子公園福田川線（東舞子町～仲田1丁目（商大線））は一旦廃止となっているのに、当該道路を造ってもそれら道路と繋がらなければそもそも有効活用はできない。当該道路計画の一旦廃止を求める。</p> <p>(4) 当該道路建設地域は、垂水区の古くからの閑静な住宅街であり、当該道路により騒音、排気ガス、事故、違法駐車が増える。またコンビニ等の新設も予想されるなど、良質な住環境が破壊される事は明白である。</p> <p>(5) 当該道路の建設により、古くからの町が切り裂かれ、当該道路建設地域が単なる通過地域になり、潤いのない、無味乾燥の味気ない殺伐とした地域になる恐れが十分にある。</p> <p>(6) 当該道路建設地域は「生活幹線道路」としての道路をつくるより、むしろ自動車をなるべく通行させない施策を考えるべきで、自転車や、歩行者が安心して通行できるような街づくりをすべきである。</p> <p>(7) 現状の道路の通行が不便であるなら、違法駐車を排除し、低コストで済む電柱地中化や側溝のフタの工夫等をすべきである。</p>	舞子公園福田川線（天ノ下～御霊町）については、現在、協働と参画により、まちづくり協議会の活動の中で、道路のあり方を検討中の区間であり、引き続き検討していきます（p.14）。
41			舞子公園福田川線（天ノ下～御霊町）の整備に反対。	

番号	章	節	意見概要	市の考え方
42	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 ～	須磨多聞線（63-1）について、多数の方々が本計画案を見逃していると考えられ、「意見を示さないサイレントマジョリティ」が存在することも、十分配慮すべきだ。	ご意見を踏まえ、p.13(4)「主要幹線道路」の整備の進め方において、「なお、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、計画の変更を行うこととなります。」、p.14(5)「主要幹線道路以外の道路（生活幹線道路）」の整備の進め方において、「なお、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、計画の廃止や変更などを行うこととなります。」を追記します。
43		第5節 「主要幹線道路以外の道路（生活幹線道路）」の整備の進め方	狩口伊川谷線（88）について、「計画の変更あり」となっているが、現在の計画をどのように変更し、道路を整備していくのか自治会会員全員に説明してほしい。	
44			上脇前開線（87-1,2）について、計画を廃止にするならば自治会員に説明し全員が了解してからにしてほしい。それまでは現在の計画は継続してほしい。	
45	その他の意見		八幡線（21）について、「山岳リゾート地」「スイス風建物」の景観誘導地とし街路樹は白樺や糸杉といった観光地仕様とする。	個別の道路整備に関するご意見であり、都市計画道路整備方針に対する意見には該当しません。
46			御影山手線（15-2）について、いつ頃完成する予定なのか、用地買収の進捗状況はどうか、現在の進捗状況を教えてほしい。	個別の道路整備に関する問い合わせであり、都市計画道路整備方針に対する意見には該当しません。
47			長田区滝谷町1丁目の道路について、歩道の通行幅をすれ違いに支障が無いように整備してもらいたい。	都市計画道路整備方針は、都市計画道路（幹線街路）のうち、街路事業として事業認可を受けている事業中の区間と、未着手の区間を対象としており、ご意見は、都市計画道路整備方針に対する意見には該当しません。
48			垂水区王居殿地区は、都心に比べて私道が多く、車の通行もままならないところが沢山ある。 ①幹線道路の枝分かれの道路（公道及び私道）のきめ細かい整備をしてほしい。 ②鉄道高架下が大型車が通行出来ない。又すれ違う車同士の間が狭い為、歩行者の通行に危険である。	

番号	章	節	意見概要	市の考え方
49	その他の意見		舞鶴敦賀道完成までに山陽道三木JCTと中国道JCTを直結する方策を検討する。 湾岸線の須磨海岸工事は影響が大きく不可能、阪神高速若宮ランプから名谷へトンネルで結べないか。	都市計画道路整備方針は、都市計画道路（幹線街路）のうち、街路事業として事業認可を受けている事業中の区間と、未着手の区間を対象としており、ご意見は、都市計画道路整備方針に対する意見には該当しません。
50			生野高原地区へ通じる道路は他都市からの道1本だけであり、昨年5月には大型トラックの立ち往生により道路が閉鎖になり混乱が生じた。住宅地の孤立化を解消施策、安心・安全・防災面の解消施策としての道路の整備計画に取り入れられるように意見・要望する。	
51			都市高速道路の整備方針はどうなっているのか。大阪湾岸道路西伸線を早期に事業化してほしい。	
52			西区天王山地区への進入部分は見通しのきかないカーブと急な傾斜で、他と比較してもかなり危険な道路であり、住民は利便性を欠いても当該地区から西側への抜け道はないほうがよいと願っていることから、今後も都市計画において当該地区を通過して道路を結ぶ計画がない事を希望する。	
53			日常生活に不可欠な凸凹、つぎはぎだらけの道路の整備・復旧が先決である。	
54		防犯、消防、救急等、安全・安心という観点から、都市計画道路の整備という長期計画以前に、下記の整備を早期に行ってほしい。 ①ポリスボックス激減のため安心度が劣化しつつあるため、ポリスボックスの増設。 ②道路の狭い幅員を更に狭める障害物（例えば電柱等）の改善。 ③狭い幅員のため、道路の交差点ポイントへのミラーの増設。 ④ミニパトカーの配置。 ⑤ミニ救急車の配置。 ⑥ミニ消防車の配置。	個別の施策に関するご意見であり、都市計画道路整備方針に対する意見には該当しません。	

番号	章	節	意見概要	市の考え方
55	その他の意見		<p>昨今、車依存社会の問題が指摘されており、環境・安全面はもとより、社会コストの観点や、移動格差の問題、コミュニティに及ぼす影響という点からも、過度の車依存構造からの脱却は現代社会の急務となっている。</p> <p>道路整備に当たっては、車の利用を抑制するというに留まらず、そもそも極力車（特に自家用車）に依存せずに済むまちづくりを、道路交通行政の面から積極的に支援すべきだ。</p>	<p>都市計画道路整備方針に対する意見には該当しません。</p> <p>なお、過度の車依存構造からの脱却については、人や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ため、環境に配慮した総合的な交通環境の形成をめざします。</p> <p>特に、超高齢化の進行をふまえて、利便性の高い公共交通ネットワークの形成をめざします（都市計画マスタープランp.47）。</p>
56			<p>道路より重要なのは鉄道である。不便な新交通をJRなどに置き換えたほうがよほど市民のため。西部については、明石市と連携しないと神戸市だけで考えても意味がない。</p>	<p>都市計画道路整備方針に対する意見には該当しません。</p> <p>なお、公共交通ネットワークとしては、現在の鉄道網を基幹として、バスで補完するほか、地域が主体的に運行するバスなど、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（都市計画マスタープランp.48）。</p>
57			<p>玉津町居住地区周辺に指定されている工業地域を準工業地域に変更してほしい。</p>	<p>都市計画道路整備方針に対する意見には該当しません。</p> <p>なお、土地利用の大枠を決める用途地域は、住環境の保全や業務の利便増進をはかるため、まちの特性に応じた建築規制を行うものであり、基本的に、まちの将来像に対応したルールとして定めます。</p> <p>用途地域などの土地利用の基本ルールについては、社会経済情勢の変化に対応しながら、定期的に見直しを行う中で検討することになります（土地利用誘導方針p.34）。</p>

<「密集市街地再生方針(案)」に対する市民意見等と神戸市の考え方>

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	(2) 評価指標と対象地域	密集市街地再生優先地区の区域は、地域のコミュニティの状況なども踏まえて判断すべき。	密集市街地再生優先地区の区域はコミュニティの状況も重要な要素であるため、今回の方針では対象地域の考え方を明らかにすることとし、具体的な対象地域は防災まちづくりの検討にあわせて定めていくことにします。 ご意見をふまえ、「図7」(p.11)において、「密集市街地再生優先地区の候補地」※具体的な対象地域は防災まちづくりの検討にあわせて定めます。」と変更します。
2			密集市街地再生優先地区の名称のうち、「灘山麓」は、名称と地図上の位置とが一致していない。また、「山麓」という表現は、場所のイメージがしにくい。	ご意見をふまえ、「図6」「図7」(p.11)において、「灘山麓」を「灘北西部」に、「兵庫山麓」を「兵庫北部」に、それぞれ密集市街地再生優先地区の候補地の名称を見直します。
3	第4章 防災面の向上のための施策の方針	(2) 燃え広がりにくいまちづくりのための施策の方針	特に震災後の高層マンションの建設ラッシュで、低層住宅や戸建住宅等に以前から住み着いて居る者には、日照やビル風等何かと不快な思いで居る。今は何の変哲もないコンクリートの角張った高層マンションに遮られて、遠景や距離感を見ることは出来ない。燃えない住宅も結構だがせめて、地区を定めて高さを制限して貰いたい。	密集市街地の延焼危険性をおさえるためには、防火性能が低い古い木造建物を除却し耐火・準耐火建築物への建替を促進することが重要です(p.18)。また、燃えにくい建物への建替の促進においては、周辺の住環境との調和にも配慮する必要があります。 ご意見をふまえ、「③ 建物の不燃化の促進」(p.18)において、「 <u>周辺の住環境との調和にも配慮しながら、耐火建築物や準耐火建築物といった燃えにくい建物への建替を促進することが重要です。</u> 」を追記します。
4		(3) 建物が倒壊せず、避難が可能なまちづくりのための施策の方針	特に優先度の高い地域については、市民の命を守るという観点から、震災復興の手法として多大な効果を発揮した面的整備事業(特に土地区画整理事業)を考えるべきではないか？ 土地区画整理事業の場合、①土地の権利関係が確定し、土地の流動化が促進される、②建物の除却・移転により、地区内のほとんどの住宅の耐震化が図れる、③生活幹線道路(生活防災道路)・生活道路・街区公園等が整備される、④老朽インフラが更新される等、トータルなまちの安全・安心に多大な効果をもたらす。	密集市街地における土地区画整理事業は、地籍を整序し、土地の交換分合により道路や宅地を整備する手法として有効です。主要な生活道路の整備とあわせて、沿道における建替や敷地の整序などを一体的に進める地区で、土地区画整理事業を検討する場合は、行政として支援していきます。 ご意見をふまえ、「② 主要な生活道路のあり方を考えるまちづくり」(p.21)において、「 <u>また、主要な生活道路の整備とあわせて、地域の合意により、沿道における建替や敷地の整序などを一体的に進める地区では、区画整理手法など多様な整備手法の活用を検討します。</u> 」を追記します。

番号	章	節	意見概要	市の考え方
5	第5章 暮らしやすさ や地域魅力 の向上のた めの施策の 方針	(1) 誰もが安全・ 安心で快適に 住み続けられ るまちづくり のための施 策の方針	震災時に、車で移動しようとする市民が大量にいたこと で幹線道路が大渋滞したことや、車両の放置などが影 響を与えた交通遮断などの事実をどのように加味してい るか。 また、「自助/共助」、即ち、その地域に立地する大 小企業をも参画させるぐらいのレベルでの「企業+地域 住民による地域防火防災体制」の構築、関連技能取得の 推進が優先されるべきではないか。	震災時に発生する幹線道路の渋滞や、車両の放置による交通遮断などによ り、地震時には消防力が低下するため、平常時から地域と危険情報や防災に関 する知識を共有し、災害時における地域の対応力を強化する取り組みが必要で す。 そのためにも、地域に立地する企業も参画した防災まちづくりの取り組み が、安全・安心で快適に住み続けられるまちづくりに必要です。 ご意見をふまえ、「③ 豊かなコミュニティの育成の取り組み」(p.24)にお いて、「・被害を最小限に抑えるための地域住民や企業などのコミュニティづ くり」を追記します。
6			昔ながらの商店街と路地が残されている地区には、独 特の雰囲気と魅力が保持されており、またそれが社交の 場、コミュニティ形成の場として非常に重要な役割を 担っている。今後の高齢化社会において、これらは街の インフラとしてその重要度がますます高まるものと考え られることから、整備に当たっては、この様な特色を継 承・発展させることを前提として、ふさわしい安全・防 災手法を検討し直し、計画に反映して頂きたい。	密集市街地は、近くに駅や店舗があるなど、歩いて暮らせる生活利便性があ り、良好なコミュニティが形成されています(p.24)。 昔ながらの商店街や路地などがコミュニティ形成の場として重要な役割を 担っている地域では、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 による「路地」の活用(p.17)など、建替の促進とまちの不燃化をはかりなが ら、地域の雰囲気と魅力を活かしていくようなまちづくりにも取り組んでいき ます。
7		(2) 住みたいまち として選ばれ る魅力あるま ちづくりのた めの施策の 方針	電柱の地中化の推進を是非とも優先的にお願いした い。 神戸市を歩いていて、美観と安全性からいつも大変気 になっているのは、電柱と電線の多さである。ユネスコ のデザイン都市に登録されている神戸市として大変恥ず かしいことと考える。欧州などの都市では、ちょっとした 小さな通りでも電柱などは全くなく、都市の美観を維 持している。	個別施策に関するご意見であり、参考として承ります。 無電柱化の推進については、安全で快適な通行空間の確保や都市景観向上な どの観点から市内で路線を定めて取り組んでいます。ただし、密集市街地の道 路は道幅が狭く、電柱の地中化は構造的に課題があります。
8			古民家等について、適切な改修を行うことで住居を始 め商業施設、画室等への再生も選択肢とすることを、 「再生方針」の中で言及して頂きたい。 住区内景観資源(景観上重要と考えられる樹木、地蔵 堂、祠など)について、必要なものは適切な対策を行っ た上で、今後も引き続き継承することが望ましい景観要 素であることを、「再生方針」の中で言及して頂きたい。	密集市街地内の古民家等のうち、歴史的・景観的価値があるものや、地域資 源として活用できるものについては、地域の魅力を高める資源として活用をは かる必要があります。 ご意見をふまえ、「③ 地域の特色を活かしたまちなみづくりの取り組み」 (p.25)において、「歴史的建築物や地域文化を伝える古民家など地域の歴 史・文化資源の保存・活用」を追記します。

番号	章	節	意見概要	市の考え方
9	第6章 協働と参画 による密集 市街地再生 の推進	(1) 地域の特性 に応じた密 集市街地再 生の進め方	①延焼の危惧（密集住宅）、②道路狭小による緊急車 通行困難、③電信柱の弊害、④セットバックが守られて いない現状、⑤敷地外置物（植木・石・バイク・自転車 等）が改善される事により、若い世帯にも住みやすい明 るい土地になり、土地の価値も上がる。ぜひ対策をお願 いしたい。	個別地区に関するご意見であり、参考として承ります。 地域における防災まちづくりの動きにあわせて、延焼危険性や避難・消火の 困難性による優先度に応じた施策を実施していきます（p.26）。
10			垂水区は幸運にも被災が軽傷だったことは老朽化した 街の再建のチャンスを逸しました。ハードだけで街が存在 する訳ではないですが、阪神間から三宮、長田までの 復興地帯と比較したら垂水駅前には正にスラム化が進行し ています。 「安全安心」のまちとキャッチフレーズにあるがセン ター街周辺で考察すると貴案にあるようなキレイごとで はすまされない事態にあることをまず認識して下さい。	
11			長田区南部の丸五市場を中心とした地域は、火災が発 生すれば大火の恐れがある。一番開発が遅れているので はないか。地域住民は市が開発に手をつけてくれるのを 待っていると思う。丸五市場を道にして周辺にビルをた たてて住民に入ってもらい、商売をしている人にはアスタ の方の空き店舗に移動してもらおうのはどうか。	個別地区に関するご意見であり、参考として承ります。 長田南部は優先的に防災まちづくりに取り組んでいく「密集市街地再生優先 地区」の候補地であり（p.11）、地域の特性をふまえながら、防災まちづくり の具体的な取り組みを検討していきます（p.26）。
12			長田南部の丸五市場は、大変危険であるように感じ る。市場を整理したうえで、道路にしてしまえば、近隣 の住宅が、建替えやリフォームなどをする時に有利にな るのではないか。営業を続ける方には、空き店舗の多い アスタなどの店舗に等価交換などで入っていただけた ら、空き店舗の問題の解消にも繋がるのではないか。 長田南部には大正筋、六間道、本町筋とJR新長田駅 からU字型に広がる長い商店街が広がっており、それら の商店街を生かしながら、街の整備をしていくために丸 五市場を大きな道路として整備するというのは、いい案 ではないか。	
13	その他		六甲道の再開発計画の中に「介護設備・機能付き分譲 マンション」とこれに連動するリゾートマンション（出 来れば温泉付き）を組み込む。	個別施策に関するご意見であり、密集市街地再生方針に対する意見には該当 しません。