

1. JR和田岬線の廃線検討について

兵庫運河周辺については、鉄道車両や原子力発電器等世界最先端の技術をもった産業が集積している。それから、清盛塚や兵庫大仏など歴史資源である寺社、史跡なども数多く立地している。さらにそれに加えて、中央卸売市場本場西側跡地、中下水処理場用地など、これから転活用が計画されている土地もある。このたび策定された「第5次神戸市基本計画」においては、この兵庫運河周辺を「にぎわいと活力をもたらすリーディングエリア」と位置付けをしている。

平成20年に発足した「運河の魅力再発見プロジェクト」これを継承して、平成21年には「兵庫運河活性化会議」というものが地域で設立されており、運河を核にした魅力ある地域づくりを推進するために様々な議論が行われているところである。この会議で、運河の親水性や回遊性の向上などについて検討する中で、朝夕の時間帯しか運行されていない和田岬線が地域を分断しており、兵庫運河の水面利用も阻害しているとの指摘が度々出されていた。

このような状況を踏まえて、平成22年11月に廃線も視野に入れた検討を行うよう兵庫運河活性化会議の地元委員の方から神戸市の方へ要望をいただいている。また、この2月にも「兵庫運河を核としたまちづくりへの協力」と「和田岬線のあり方についての検討」これを会議のメンバーである地元団体からJRに要望されている。

神戸市としては、兵庫運河周辺を活性化するためには、地域の分断感を解消するとともに、運河の水面利用の促進と歩行者の回遊性の向上をはかることも必要であると考えている。そこで、この2月に「和田岬線の廃線も選択肢として、その活用策を検討する」ことを神戸市からJRに要望したところである。

ご質問の「地域の分断」であるが、具体的には、1つは和田岬線の線路が2km以上の延長になるが、地域の中央部に縦断的に存在しており、電車は朝夕にしか運行されていないことがある。2つ目としては、兵庫運河の南側沿いの道路が和田岬線により行き止まりになっているという状況がある。3つ目としては、和田岬線と兵庫運河の交差部に設置されている和田旋回橋、これは明治時代の橋だが、これにより、船舶の航行に必要な水面幅や高さが制限されていることなどが、地域の分断感につながっていると理解している。

JRと地元の状況であるが、JRからは「地元の総意であることを前提とし、神戸市のまちづくりに協力する観点から、和田岬線が一部の時間帯のみ運行する特異な営業形態であることを踏まえ、存続の是非を検討していく」と聞いている。

また、区役所が中心となり、兵庫運河活性化会議のメンバーである「浜山地区まちづくり協議会」、「明親校区まちづくり協議会」、「和田岬校区防災福祉コミュニティ」この3団体と意見交換したところ、「廃線も視野に入れた様々なまちづくりを検

討することは必要である。」「兵庫運河周辺のまちづくりの絵がないなかでは判断できない。」「商売への影響が心配である。」などの意見をいただいている。

さらに、沿線の地元大手企業に説明したところ、「兵庫運河周辺のまちの将来像を示してほしい。」「代替交通となる地下鉄海岸線の輸送力と安全対策は大丈夫なのか。」「通勤経費が増加する。」などの指摘はあったものの、「地域のまちづくりに対しては協力する。」との意見であった。

その後、この2月22日に、「神戸市がJRに和田岬線の廃線を検討するよう要望した」との新聞報道がなされたわけだが、これを受けて、兵庫駅の北側の地域の方からは、「協議に加わらないまま廃止に向けて進んでいくことには納得がいかない」などの声が聞こえてきている。

現在は、来年度の当初予算案において、兵庫運河周辺の活性化に向けて、和田岬線の活用方策の検討を始めるための予算を計上した段階である。

したがって、JRにおいて廃線が決められたものではない。

今後、兵庫運河周辺の歴史的資産、あるいは産業施設といった地域固有の資源を活かしながら、関係各局区と連携を図りながら、この地域の活性化策について情報提供を広く行い、和田岬線の活用方策についても、関係する地元などと十分話し合いを行いながら検討を進めていきたいと考えている。

(再質問)

朝夕しか動かないとか、船を走らせるには旋回橋が邪魔をしているとか、それから道路が行き止まりになってしまっているなどがあった。朝夕しか走らせていないというのはどうしようもできないが、例えば旋回橋であれば橋をつけなおすとか、道路であれば変更するとか、他にもいろいろあると思うが、すべてが廃止の方向で検討が進んでいるように思う。活力を作るということでの検討なのだが、何か具体的に廃線なら廃線をして、そのあとどうするのか。船を走らせるというのが本会議にもあったが、もう既に何か進めているのならば方向性について伺いたい。それから、廃線をしないですという検討はなかったのか。それについて伺いたい。

JR和田岬線の件だが、現在まだ廃線にすると決まった訳ではなく、これから検討を具体的にどういう活用策があるかを見つけていきたい。それを来年度予算で中身を検討したいということである。

具体的な検討内容については、分断感があるということなので、何が要因でどんな問題があるのかというのを、地元の皆さんと、もう一度確認することから始めていきたいと考えている。その確認した結果を踏まえて、改善案を検討したいと思う。

事例としては、先ほど申し上げたように、運河の水面利用に不都合があるというこ

とが課題であれば、一番課題になっているのが橋のところなので和田旋回橋を改良することや、例えば跳ね橋にすることも考えられる。

それから、地域全体、兵庫南部全体を活性化するというのが、一番大きな目的なので、地域の地元の方や、地域に来られる観光客、あるいは大会社の方が回遊しやすいように、どういう工夫ができるのか、そういうことを和田岬線の活用の一つとして考えていってはどうかと思う。そういうこととなれば、憩いの空間やプロムナードの検討もあがってくるかもしれない。

さらに色々な具体例があると思うが、検討の中で、案を具体的に出して、メリット・デメリットを整理して、総合的に比較した上で、和田岬線が地域にとっての活用策として、どういう方がいいのかを検討していきたいと思う。

もちろん地元の関係者とも十分に話をしながら意見を頂いて検討をしていきたいと考えている。

2. 「光の都」神戸のまちづくりについて

神戸の夜間景観は「一千万ドルの夜景」として親しまれており、函館・長崎と並び称される日本を代表する夜景の一つであるため、この貴重な資源に磨きをかけ、神戸の魅力をさらに高めるよう、取り組みを進めていきたいと考えている。現在、都市計画総局では、魅力的な夜間景観形成の実施に向けて、現状の課題の把握や今後の取り組みの検討を進めているところである。この中で、光と闇のコントラストや光の質、その光の取り組みの継続性について配慮しながら、都心やウォーターフロント地域などを重点エリアの候補とし、時間軸を意識した効果的な光の演出など、ハード・ソフト両面における効果的な光の演出などについての実施計画を定め、モデル事業を実施していくこととしている。

ご提案がいくつかあるが、フラワーロードについては、建設局がその名のとおり花と緑の魅力を活かせるよう、様々な光源を利用して、花壇や樹木、モニュメントなどを効果的に照らすことも、一つの案として検討している。市役所の光の演出については、その背景や周辺との調和も考慮しながら、行財政局とともに検討していきたい。

橋や山については、実現できれば大変スケールが大きなものとなると思う。神戸大橋については、既存のライトアップに加え、さらに効果的な光の演出について、みなと総局など関係機関とともに検討していきたい。

また、都心における夜間景観の背景となる六甲山のライトアップについては、どのような演出が可能なのか、あるいは効果があるのか、国や関係機関とも協議しながら、研究していきたいと考えている。また、演色性に優れ、花や景色もきれいに見えて、なおかつ、環境面にも配慮した照明への置き換えは、効果が高いと考えら

れる。フラワーロードにおいては、水銀灯を演色性の高いセラミック・メタル・ハライドランプに置き替えたりすることも、一つの案として建設局が検討を開始すると聞いている。

都市計画総局としても、地域の皆様、団体などとも連携し、道路だけでなく、その周辺との調和も考慮しながら、効果的な光の演出について、コーディネートしていきたい。また、メリケンパークやその他の公園、街路灯についても、検討を働きかけていきたい。さらに鉢伏山など須磨エリアは、大河ドラマ「平清盛」を活用した観光集客事業を進めていく中で、山上施設の設置運営者である山陽電鉄、あるいは地域団体などとの連携を深めながら、サテライト的なエリアの一つとして、新たなライトアップの研究・検討をしていきたい。

このように、優れた夜間景観は、市民のまちへの愛着をさらに高めるとともに、滞在型観光の集客や産業・文化の振興にも繋がっていくため、ご提案の「光の都」神戸づくりに向けて、神戸らしい夜の都市景観にさらに磨きをかけ、「デザイン都市・神戸」の魅力を高めていきたい。

3. 建築確認などの今後の建築行政の技術者の育成について

神戸市内の建築確認申請における平成 21 年度の市のシェアは約 2%、神戸市防災安全公社を含めた民間の指定確認検査機関のシェアは残り約 98%となっている。建築確認件数全体が減少傾向にある中で、市の建築確認件数も減少しているが、約 12%のシェアを担っている防災安全公社に職員を派遣することで、建築確認実務を経験する機会をこれまでは確保してきた。

しかし、このたび平成 23 年 3 月 31 日の防災安全公社の解散により、建築確認申請の純民間機関への移行がさらに進み、職員の実務経験の機会がますます減少すると予想されることから、今後の建築行政において、職員の育成は大変重要な課題と認識している。

そこで、既に平成 22 年度から、建築確認等の実務に通じた職員研修制度を新たに設け、経験がない若手、あるいは中堅の職員が当該業務の担当職員の指導のもとで、実践的に建築確認に係る技術力を身に付け、建築指導業務に対応できるよう取組を進めている。

また、民間機関への指導に関しては、構造計算書偽装問題の発生等を背景に、建築物の安全性確保が一層求められる中、これらの機関をチェックする市の役割はますます大きくなっていると考えている。

神戸市では、全国で初めて民間機関の現場検査への立会を条例に定めて実施したり、あるいは大規模な建築物については、審査書類を持ち帰ってこちらで詳細チェックを行うなど、民間機関の技術力向上等を図ってきているが、平成 23 年度からは、

指導業務の実施体制をさらに充実させ、確認審査の書類チェックや現場検査の立会調査等の業務を拡充することで、指導の網の目をさらに細かくし、一層の指導強化を図っていく。

こういった民間機関指導の業務は、建築確認実務に密接に関係しており、これらの拡充によって、より多くの職員が指導業務を通じて審査・検査の知識・経験を身につけることができるようになり、相手に対して指導するとともに、同時にわが方の人材育成も図られると考えている。

こういった取組みを継続的に進めることにより、建築行政に係る職員の技術力を向上させ、建築物の安全・安心の確保を図っていきたい。

(要望)

建築確認なのだが、実務経験は検査機関に行って、実際に検査がちゃんと行われているかということ、たくさん回数をするようになるということだった。やはり、実際にされるのと審査員として行くのとでは違うのではないかと思う。

今は平成 11 年からということなので、それまでずっと市で行っていた方々が上におられて、その人達は計算とかだけではなくて、建築基準法という法律があって、法の例も自分の中に入っていて、そういう方々がいて、できているということもあると思うので、そういう経験を積むことができなくなるということに私は危惧をしている。なんらかの形で実務経験が出来るようなことを考えていただきたいと要望する。

4. 歴史的建築物の保存活用について

清水栄二氏は、大正 12 年から 15 年まで神戸市役所の初代営繕課長を勤めた後、独立し、設計事務所を開設された建築家である。営繕課長時代には、学校をはじめとした市有建築物の鉄筋コンクリート化を推進し、独立後も公共建築を数多く手がけ、神戸阪神間の近代建築の発展に大きな足跡を残した建築家である。

委員ご指摘の旧西尻池公会堂は、モダンな外観が特徴で大正 15 年に完成した近代建築である。地元財産区が所有しており、戦後は外科医院として活用されていた。しかし、医院が閉鎖され、解体が検討されているとの情報により、市から財産区管理会の役員に対して保存の要望を行った。また、地元の建築家等からも活用提案があったと聞いている。

しかし残念ながら、老朽化や、テナントの入る見込みがないことなどから、残念ながら、財産区総会で解体が議決された。このように、歴史的建造物の保存活用には、まずは所有者等がその価値に気づき、使い続けていただくことが非常に重要であるが、非常に難しい問題である。市では、その支援策のひとつとして、20 年度より

「神戸建築データバンク」に取り組んでいる。この事業では、市と民間建築士が協力し、神戸らしいすぐれた建築物の所有者が抱える建物が古く今の法律に合っていない等の課題を共有し、建築の専門的なアドバイスをを行っている。その結果、今年度には、2 件が文化財に登録したいということで、現在、準備をしているところである。少しずつではあるが、取り組みの成果が出たのではないかと考えている。また、市民の皆さんに、歴史的建造物への価値、関心を高めていただくため、「神戸建築物語」などのイベントを毎年続けている。さらに、今年 1月の都市景観条例の改正により、建物所有者による保存活用の取り組みを支援する仕組みをつくった。法律に合わせると建物の面影を残せない部分があるので、それができる仕組みにした。これにより、清水栄二氏が手掛けた「旧神戸生糸検査所」をはじめとした歴史的建造物の保存活用において、建設当初の面影が残る大事な部分を保存しつつ、新たな用途による活用の自由度を持って改造ができるようになってきたと考えている。今後も、このような取り組みを重ねることにより、優れた歴史的建造物の保存活用を図り、デザイン都市・神戸の推進に寄与するよう努めていきたいと考えている。

(再質問)

西尻池の公会堂だが、民間の物なので市でどうもできないというのはわかるが、兵庫県の教育委員会も近代化遺産に選定をしたりしているようなものでもあるし、生糸検査所をせつかく残しているのに、その一方で同じ建築家の意匠建築の建物が壊れて駐車場になるかもしれないということ黙って見てられない。市の方で買い取るのは難しいと思うが、なんらかの残すための工夫をできないものか。このままいくと、駒ヶ林保育所も同じようなことで解体になってしまい、せつかく震災を乗り越えたのに、つぶれていってしまうというのがある。もう少し踏み込んだ答えを期待したいと思うので、もう一度伺う。

先生から話のあった兵庫県近代化遺産というのがレポートでまとまっており、このレポートの中では神戸市内に近代化遺産が土木遺産も含めると677ある。そのうち、建築物が 354 ということで、数にすると相当数ある。こういうものがこれから失われないようにどうしていくかということだと思う。数年前の室谷邸のこともあるので、我々も大事な問題だと考えている。ただ、所有関係や財産の問題もあり、難しい問題ではある。

先ほども申し上げたが、20 年度から建築データバンク、今年度は条例の改正ということで、これで終わりとは思っておらず、一步一步支援策を重ねていきたいと考えている。それと 20 年度から始めた建築データバンクでは所有者の方と個別に面談をしておるので、建物の所有者がどういう課題を抱えているかが少しずつわかってきているので、現実に即して、どういう支援策ができるのかを今後も続けて取

り組んでいきたい。

5. 垂水地区におけるまちづくりについて

市では、住環境改善など、住み良いまちづくりを推進するということで、昭和 56 年に「まちづくり条例」を制定し、「協働と参画のまちづくり」を進めてきている。

垂水駅北側地区では、平成 17 年に自治会役員を中心に「垂水駅北側地域住みよいまちづくりを考える会」が設立され、都市計画総局では、毎月の協議会の会合にこれまで 73 回出席させていただいている。

平成 20 年 7 月には、まちづくり構想が提出され、その具体化に向けた議論を進めてきているところである。

今年度、まちづくり構想にある「地域をつなぐ東西道路」のあり方について、11 月にエリアを分けて 4 回の座談会を開催した。

参加者からは、様々な意見が出され、道路のあり方に関しては合意形成には至らなかったが、座談会での意見やまちづくり構想の実現に向けた住環境などの課題について引き続き、協議会の中で議論していくということになっている。

垂水駅前中央地区においては、民間施行による再開発を目指していたが、さまざまな意見があることから、平成 22 年度に、幅広くまちづくりの意見交換を行う場ということで、周辺の自治会長等の発意で、「垂水中央地区まちづくり懇談会」が開催され、都市計画総局としてもここへアドバイザー派遣を行っている。

この地区については、まちづくりを進めるに

あたって、地域住民や権利者の合意を前提として、どのような支援が有効か検討していきたい。

東垂水地区では、昭和 50 年代後半から都市計画総局が入り、建替促進などの住環境整備を進めてきた。平成 5 年には「東垂水まちづくり推進会」が設立されて、住民の皆さんと協議を行いながら細街路整備やまちなか防災空地などの事業などを進めてきており、委員が先ほど言われたとおり、今年の 2 月に「泉が丘北地区安全安心まちづくり構想」が提出されたところである。

当地区は、今年度策定する予定の「密集市街地再生方針」の優先地区の候補地となっているので、これまでの取り組みをさらに進めるということで、安全安心なまちづくりを着実にを行うため、老朽家屋の除却や二方向避難など具体的な方策を検討していく。

今後も都市計画総局として、区役所と連携を図りながら、地域特性や地元まちづくりの活動状況を踏まえ、それぞれのまちづくりの課題や段階に応じて効果的な支援を行うことで、協働と参画のまちづくりを進めていく。

6. 「平清盛」「三国志」と新長田について

新長田地区においては、ご指摘のとおり「腕塚」や「胴塚」といった平家ゆかりの史跡があり、平清盛の観光コースとして見込めることから、鉄人 28 号モニュメントや 3 月 19 日にオープンする KOBE 三国志ガーデンとあわせて来街者の増加に期待している。

そのため、観光バスの駐車場としては、二葉町 5 丁目の用地を観光バス専用の臨時駐車場として受け入れており、当面この場所での活用を考えている。また、土産物については、これまでも鉄人や三国志に関する新たな商品を開発し、地元商店街や KOBE 鉄人三国志ギャラリーで扱っているが、このたびの三国志ガーデンのオープンにあわせて、新長田や神戸の土産物のアンテナショップが 3 月 13 日にオープンする予定と聞いている。

また、気軽に買物できる工夫ということで、新たに大正筋商店街では、鉄人と三国志のワゴンを使って、店頭でのワゴンセールを行っていくなど、各商店街でいろいろな形で販売促進活動を予定されている。

今後は、KOBE 鉄人 PROJECT とのタイアップなどにより、三国志と平清盛関連のコラボレーションによる土産物やグッズ販売、オリジナル商品の開発、各種企画など、各商店街の個性をいかしたユニークな取り組みに期待している。

商店街の取り組みとしては、現在、地元の六間道商店街・本町筋商店街が、NPO 法人 KOBE 鉄人 PROJECT と連携して、新長田の腕塚や胴塚、兵庫区の清盛塚、兵庫大仏など平清盛コンテンツにあやかっただサイクルコースを設定し、レンタサイクル事業を始めようとしている。

これらはまさに、鉄人や三国志に訪れた方を商店街まで引込む狙いである。駒ヶ林を周辺地域も含めた周遊拠点とすることで、新長田地域全体の回遊性の向上と来街者の増加に繋げていく取り組みであると考えている。

一方で、新長田商店街の空き店舗の対策についてであるが、空き保留床のテナント誘致については、平成 22 年度より新長田まちづくり会社に完全なサブリース契約を行っている。現在は、同社が主体となって新長田の新たなまちづくりの PR をしつつ、街のにぎわいを作り出す集客力のある店舗、昼間人口の増加をもたらす事務所の誘致を目指して、活動を行っている。鉄人モニュメントの効果もあり、空き床については、特に、事業系、サービス系のところから引き合いが出てきている。このような新たな動きも見られるようになってきている状況であるので、さらに今後は三国志ガーデンあるいは、平清盛の取り組みを通じて、誘致策を推進していきたい。

7. ニュータウンのまちづくりについて

ニュータウンは、道路や公園など良好な都市基盤が計画的に整備されているもの

の、まちびらきから一定期間が経過し、高齢化の進行や地域活動の停滞、ニュータウンの中にある商業施設の衰退、公共・公益的施設の老朽化など、いわゆるオールドタウン化への対応が全国的な課題となっている。

都市計画総局では、今年度末に策定する都市計画マスタープランのなかで、「成熟したニュータウン」というのを取り上げており、「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めざして、住環境保全のルールづくりや、周辺緑地の保全、子育て世代など若い世代の転入を促す住み替えや促進などに取り組んでいきたい」としている。

特に、高齢者の方々が安心して住み続けられるようにしていくためには、ご指摘のように、徒歩圏内において、商業や医療、福祉など、日常生活を支える生活利便施設の立地というのを維持していくことが大切である。このためには、良好な住環境を保全するということと、若い人の転入を促す、そういうまちづくりを進めていきたいと我々は考えている。

具体的には、敷地の細分化の防止や、緑地の保全などで、ゆとりある良好な住環境を保全していく。このための都市計画制度として、地区計画やまちづくり協定などがあり、地域がこのようなルールづくりに取り組まれることに対して、専門家派遣などの支援を行っている。

住み替えの促進については、移住・住み替え支援機構の「マイホーム借上げ制度」と連携して、平成21年9月より、すまいるネットが窓口になって相談や紹介を行っている。

ご指摘の明舞団地は、入居から40年以上が経過していく中で、住民の高齢化や住宅などの老朽化が進んでいることから、空き店舗を活用した住民相互の交流・情報交換の場を作られたり、団地内の住宅ストックを活用して、地域活動のコミュニティの拠点や生活サービスを提供する拠点として利用するなど、団地の活性化に取り組まれている。

HAT神戸については、婦人会などから繰り返し郵便局の設置について要望をいただいている。区役所が窓口となって郵便局株式会社に設置要望を行っており、今後とも働きかけていきたいと考えている。

都市計画総局としては、今後とも、協働と参画によるまちづくりを進め、関係部局と連携しながら、緑豊か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ようニュータウンのまちづくりを支援していきたい。

8. 低炭素都市づくりの推進について

地球温暖化は世界的な緊急に対応すべき課題となっており、低炭素都市の実現に向けた取り組みが重要である。

地球温暖化の原因となるCO₂ 排出量のうち、都市構造や都市活動など、都市施策に関連の深い分野から約 5 割のCO₂ が排出されていると言われている。

昨年 8 月には、国土交通省により「低炭素都市づくりガイドライン」が策定され、低炭素都市の実現の必要性や、施策の例が示されたところである。

神戸市においても、現在策定中である都市計画マスタープランの中で、めざす都市空間のひとつとして「環境と共生する都市空間」というテーマを掲げている。

そこで、「都市構造・交通」「建築・面整備」「みどり」の 3 分野において、都市計画として取り組むCO₂ の削減目標を設定し、まずは、CO₂ の排出状況の把握と課題の整理を行う。

次に、既に取り組んでいる施策についてCO₂ 排出・吸収効果を推計し、削減目標に対しての不足分を把握する。

そして、CO₂ 削減目標の実現に向けた効果的な施策を検討し、低炭素都市づくり計画をまとめていきたい。

その具体的な取り組みの方向性としては、まず「都市構造・交通」の分野では、3 つの事を進めていきたい。1 つ目は都市機能がコンパクトにまとまった都市構造の実現。2 つ目は主要幹線道路ネットワークの整備による交通流対策の推進。3 つ目は交通結節機能の強化などによる公共交通の利用促進。これら 3 つに取り組んでいく。例えば、ご指摘のウォーターフロント地域への自動車流入の抑制については、都心とウォーターフロントの回遊性の向上を図るため、自動車流入を抑制するエリアを定め、交通規制などによる流入抑制や、その周辺の既存駐車場を活用したパークアンドライド施策の推進、それと連動した歩行者の移動を支援する環境にやさしい公共交通の導入、道路空間の再配分による歩行者優先の空間づくりなど、これらを進め、自動車から公共交通への転換につながる方策について検討する。

また、大規模店舗の進出については、これまで手続きを進め、この 4 月 1 日に施行する「大規模集客施設制限地区」の制度により、郊外や工場跡地への大規模集客施設の立地を抑制し、都市基盤の充実した商業地域などへの適切な立地を誘導することで、渋滞の発生を抑制していきたいと考えている。

もちろん大規模店舗を立地する場合には、その影響がどう及ぶのかという交通量調査などの検討もその中で行うこととなっている。

次に、「建築・面整備」の分野では、建築物の更新時期や面整備などの機会をとらえて、省エネ建築物への転換や、エネルギーの面的活用、未利用・再生可能エネルギーの導入を誘導するための仕組みづくり、次に、「風の道」というが、涼しい山風や海風が河川や道路を通過して市街地に流れ込むような「風の道」の形成による、ヒートアイランド現象の緩和などについて、環境局など関係部局と連携して検討していく。

そして 3 つ目の「みどり」の分野では、森林によるCO₂ 吸収源を確保するため、神戸

市のシンボルとして様々な機能を持ち、市民にも親しまれている六甲山系などにおいて、緑の保全・育成などを、建設局等と連携しながら検討していく。

以上、このような施策を「低炭素都市づくり計画」として総合的に取りまとめ、神戸市における低炭素都市としての将来像や、その実現に向けた方向性を示し、CO2を効果的に削減する施策を戦略的に実施していきたいと考えている。

(再質問)

「風の道を形成する」とか「建築の面整備」とか、そういうようなことがふわっとしている。

六甲山に緑というのはよくわかるが、風の道を具体的にどうやってつくるのかが良くわからない。ウォーターフロントはエリアを決めて、そこに、パークアンドライドをすればはなんとなくわかる。風の道についてももう少し具体的に聞かせていただきたい

ドイツのシュツットガルトあたりで、都市計画を考えるとときに風の動きということも意識した上でのまちづくりを進めていく必要があるという提唱がある。その専門家であるバーミラー先生というのが来られて市でも講演していただいている。

そんな中で、日本でどう取り組むかは国土交通省の中でも研究会を作り、いろいろ取り組みを進めており、検討中と聞いているので、そのあたりの動きも注視しながら我々も考えていかないといけない。

神戸は六甲山があって海があるということで、六甲おろしという風の向きもあるが、結構東西方向の風もある。そういう風が、夏にクールダウンに役立ったりすることがあるので、そういう風の流れを遮らないことも一つの考え方だし、建物によって風が温まらないように建物を緑化するであったり、道路の舗装を保水性舗装とか、遮熱性舗装、アスファルトが温くならない舗装をすることによって風自体が温まらないということが考えられている。

国土交通省が中心になって研究しているので、我々もそういうことを考えながら、具体的にどういう形で神戸市に取り入れていくのかをもう少し検討していきたい。