

第 1 回 都心三宮再整備推進会議

会 議 録

平成 2 9 年 7 月 2 7 日



第1回 都心三宮再整備推進会議

1. 日時 平成29年7月27日(木) 15:00~17:00

2. 場所 神戸市役所1号館14階 大会議室

3. 出席者 委員34名、オブザーバー4名(敬称略)

・地元組織代表

浅木隆子(代理:天宅)	小田俱義
久野茂樹	清水俊博
谷澤 広(代理:中多)	永田耕一
原田比呂志	古川 勝
松岡辰弥	向井彰彦(代理:森本)
三浦繁男	松下秀司

・市民代表

岩佐光一朗	玉田 はる代
-------	--------

・交通事業者代表

奥野雅弘(代理:越智)	中村 聡
野々下 恵介	早川泰正(代理:金田)
原田 大	長尾 真(代理:中澤)
吉川紀興	

・経済界

植村武雄	松田茂樹
南 嘉邦	

・学識経験者

小谷通泰	加藤 恵正
末包伸吾	

・行政機関

太田裕之	山田雅義
高宮 進	安江 亮
井上大八	後藤浩之
出野上 聡	

・オブザーバー

阪本浩之	小出一真(代理:大内)
内田慶人(代理:鹿田)	福本明彦(代理:柏谷)

#### 4. 次 第

##### 1. 開会

##### 2. 委員の紹介

##### 3. 議事

(1) 現在の「都心三宮の動き」について【報告】

(2) 新バスターミナル整備に向けた基本計画案の検討状況について【報告】

(3) 「えきまち空間」基本計画素案について【意見交換】

##### 4. 閉会

## 1. 開 会

### ○都心三宮再整備担当部長

皆様、こんにちは。本日は、大変お忙しい中、御参集いただきありがとうございます。開会に先立ちまして、委員の皆様にご挨拶をさせていただきます。

本日は、報道機関より会議風景を撮影したい旨、申し入れがございましたので、議事に入るまでということで、許可したいと思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

御異議がないようですので、撮影を許可することといたします。報道機関の方は、議事に入るまで、撮影をしていただいて結構です。

### ○都心三宮再整備担当部長

それではただいまより、都心三宮再整備推進会議を開催させていただきます。

私は、住宅都市局計画部都心三宮再整備担当部長の手塚と申します。事務局として、進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは開会に当たりまして、神戸市副市長の鳥居より御挨拶申し上げます。

### ○鳥居副市長

副市長の鳥居でございます。こんにちは。皆様方におかれましては、本当にお忙しい中、またお暑い中、本日は都心三宮再整備推進会議にお集まりいただきまして、本当にありがとうございます。

都心の再整備につきましては、市長が久元に代わりましてから、京都・大阪にどちらかという遅れをとっているようなことから、何とかこの都心を再生したいというような思いを受けまして「都心のビジョン」、そして「三宮再整備基本構想」を、多くの方々、また皆様方の御意見を踏まえまして、まとめさせていただきました。

それを踏まえまして、昨年12月には、今後5年間、どういうことをやっていこうかというもののアクションプランをまとめさせていただいて、公表もさせていただきました。それに基づきまして、いろんな計画を現在進めているところでございまして、その一番ポイントとなるのが、三宮駅周辺の「えきまち空間」。これをどうやって整備していくのか、どういう空間にしていくのか、ここは神戸の玄関口でございますので、神戸の玄関口としてふさわしい空間として、再整備していきたい。そういう思いから、現在「えきまち空間」の基本計画をまとめつつあるわけでございます。

それに合わせまして、バスターミナルの検討も進めさせていただいております。バスターミナルの部分につきましては、現在の中央区役所とか勤労会館がございまして、中央区役所・勤労会館をどうしていくのか、そういう議論も現在進めさせていただいております。

それと、市役所の2号館が、これは昭和32年にできた建物でございますけれども、震災で被害を受けた後、修復して現在まで使っているという状況でございます。そして古くなっております3号館、このあたりもどうしていくのかというのも今後、大きな課題であろうと思っております。中央区役所の再整備などと合わせまして、2号館、3号館をどうしていくのかという議論も現在、進めさせていただいているところでございます。

いろんな計画が目白押しというような感じではございますけれども、特に駅前の空間をどう再整備していくかというのは、非常に大きなポイントとなっておりますので、皆様方の忌憚のない御意見を伺いながら、神戸の玄関口にふさわしいものに、ぜひ何とかしていきたいと、そういうふうに考えているところでございます。

全体の三宮の動きとバスターミナルについて、後ほど御報告をさせていただきますが、こういう点につきまして、皆様方の忌憚のない御意見を踏まえながら、できるだけ神戸として誇れる駅前を、そして都心をつくっていききたいと思っておりますので、皆様方の御協力、御指導をお願い申し上げます。開会の御挨拶とさせていただきます。どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

### ○都心三宮再整備担当部長

ありがとうございました。

それではこれより、会議を進めるに当たりまして、まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。

次第と会議資料については、事前に送付させていただきました。本日、資料をお忘れの方がいらっしゃいましたら、係の者にお知らせください。

本日、配布した資料でございますが、委員等出欠表、それから資料2-2の都心三宮再整備推進会議オブザーバーの名簿、それから参考資料といたしまして、都心三宮再整備に関する2冊の冊子を置いております。それから「アクションプラン」というリーフレットを1部置いてございます。

また、本日言い足りなかった御意見を御記入いただく用紙を、配布いたしてございます。資料に不足があれば、係の者にお知らせください。よろしいでしょうか。

## 2. 委員の紹介

### ○都心三宮再整備担当部長

それでは、次第2、委員の紹介に入らせていただきます。委員の御紹介につきましては、本来であれば、お一人ずつ御紹介すべきところではございますが、時間の都合もありますので、お手元の資料2「委員名簿」及び資料2-2「オブザーバー名簿」をもって、御紹介にかえさせていただきます。

なお、本日の出席者につきましては、本日お配りいたしました委員等出欠表にて、御確

認お願いいたします。

それから1点、訂正がございます。兵庫県県土整備部の県土企画局長成岡様におかれましては、本日欠席となっております。

続きまして、「都心三宮再整備推進会議」について、御説明させていただきます。

お手元の資料1「都心三宮再整備推進会議開催要綱」をご覧ください。

その第1条にありますとおり、この会議は「将来ビジョン」及び「再整備基本構想」を官民一体となり推進するため、様々な施策の進捗状況を報告し、広く情報共有するとともに、施策の計画・実施・運営の各段階において、専門的な見地やまちづくりの観点から、幅広く御意見をいただくことを目的として開催いたします。

それから第2条の委員につきましては、資料2の名簿の皆様に委嘱させていただいております。任期は第3条のとおり、2年間とし本日より平成31年7月26日までとなります。委嘱状をお手元にお配りしておりますので、御確認ください。

それから最後に、この会議は、第5条に基づき、原則公開となります。会議終了後は、事務局で会議要旨を作成いたしまして、ホームページで公開いたします。

この会議は、今後、施策の進捗状況に応じて開催したいと考えております。どうぞ、よろしくお願いいたします。

続きまして本会議の進行を務めていただく会長につきまして、開催要綱の第4条に基づき、事前に神戸市から御依頼いたしております、兵庫県立大学大学院の加藤教授にお願いしたいと思います。

加藤会長、よろしくお願いいたします。

## ○会長

御指名いただきました加藤でございます。どうぞ、よろしくお願いいたします。

今、鳥居副市長から、お話もあったのですが、本当にここ数年と言いますか、この計画をつくってからでも、日本の状況も大きく変わり、地域創生、少子高齢化、グローバル化、かつては考えたこともなかったような大きな変化の中で、神戸市が動こうとしています。確かに京都・大阪に比べると、少し、震災ということもあって、変化が、引き金が少し遅れたのかもわからないのですが、逆に変化の全体の動きが少しずつ見える中で、今、この都市の動きの核心部でもある都心三宮について、議論できるというのは、むしろ良かったのではないかという気がしております。そういう意味では、中長期にかかわることでありましてけれども、このプロセス等、皆さんと一緒にマネジメントするということが、様々なことから御意見を頂戴できればと思っておりますので、どうぞ、よろしくお願いいたします。

## ○都心三宮再整備担当部長

ありがとうございました。

報道機関の撮影は、ここで終了といたします。

なお、大変申しわけございませんが、ここで鳥居副市長は、公務のため退席させていただきます。

#### ○鳥居副市長

よろしく申し上げます。

(鳥居副市長・報道退席)

#### ○都心三宮再整備担当部長

ここからは、加藤会長に進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

### 3. 議 事

#### (1) 現在の「都心三宮の動き」について【報告】

#### (2) 新バスターミナル整備に向けた基本計画案の検討状況について【報告】

#### ○会長

それでは早速、議事に入りたいと思います。

まず、配布されております議事次第に従って、進行をしてまいります。

議事(1)現在の「都心三宮の動き」について、議事(2)新バスターミナル整備に向けた基本構想案の検討状況について、これを二つまとめて、事務局のほうからお示ししていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

#### ○都心三宮再整備課長

都心三宮再整備課長の若林と申します。よろしくお願いいたします。私のほうからは、議事(1)の現在の「都心三宮の動き」について、御報告させていただきます。

お手元の資料3をご覧ください。

平成27年9月、ここに御参画いただきました皆様、また、広く市民、またそれ以外の方からも御意見いただきまして、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]、並びに三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定させていただきました。少しそれを振り返らせていただくとともに、そこに掲げましたビジョンや構想が一部、実現しつつあるところにつきまして、動きとして御紹介をさせていただきたいと思います。

神戸の都心の目指すべき姿として、お手元の下段のところでは、おおむね将来ビジョンの範囲といたしまして、新神戸から三宮・元町・神戸、ウォーターフロントエリアを含む、こういったエリアを都心エリアとして、この将来ビジョンを掲げさせていただいております。

また、三宮周辺地区の再整備基本構想におきましては、三宮駅、三宮交差点あたりを中心に、半径500mエリアの構想を、整理させていただいているものでございます。

将来ビジョンの中身としましては、次のページになりますが、都心部の将来像をできるだけ視覚的に、ビジュアルにまとめさせていただいております。

また、三宮周辺地区の再整備基本構想については、より少し具体的な形で、三宮駅周りがどのように変わっていったらいいのかというところを整理させていただいたものとなっております。

双方、共通する基本的な考え方といたしましては、まちの個性というアイデンティティ並びに、創造性というクリエイティビティ、さらに安全・安心、持続可能性ということで、サステナビリティといったところを、基本的な方向性としておきつつ、さらに心地よいデザインだとか、新たな出会いやイノベーション、そして文化が育まれるような、そういった中で下支えとしては、やはり安全安心、しなやかで強いインフラが整っている、こういった形の空間をつくっていこうと、そういうようなものになっております。

将来ビジョンにつきましては、その次のページ、6ページになります。都心に備える8つの軸という形で整理をさせていただいております。

景観、にぎわい、生活居住、産業、観光文化、防災、環境エネルギー、そして交通という、大きく8つの軸で、ビジョンの冊子につきましても見開きごとに整備をさせていただいているところでございます。

それぞれ、そういった中で、ビジュアルに掲げさせていただきましたが、それがそのままになっているかどうかはあれですけれども、おおむねそういったイメージ、将来像に対して、具体的にこの都心内で動きが見えているというところを御紹介させていただきます。

1つ目は「景観」という観点です。景観ということで、こういった絵を掲げさせていただいております。どこというわけではないのですが、現在、例えば、そういった考え方を、踏襲しながら実現に向けて動き出しているのが、例えば、葺合南54号線、ちょうど国際会館より少し東側の南北筋になりますが、スターバックスさんなどがございますけれども、その南北通りにつきましては、こういった形で道路空間の中で、車から人の空間のほうへ、少しシフトした、またベンチを置いたりというような空間に、道路空間のリ・デザインを進めていっているところです。写真にございますとおり、ベンチも多く置いたりして、少し佇んでいただけるような空間を、実現しているというところでございます。

次に、「にぎわい」といった点におきましては、東遊園地、御存じのとおり、最近もまた芝生化を継続いたしまして、アーバンピクニックといったような形で、もっとこの都心のオアシスである、この東遊園地を使っていこうという社会実験を継続的に行っているところでございます。たくさんの皆さんに、非常に親しんで使っていただけているのかなと思っているところです。

さらに、このゴールデンウィークの5月6日、7日でしたか、クロスメディアイベントということで、震災復興記念公園や、またKITO並びに、この東遊園地等を会場としながら、いろんなメディアの関するイベントや、子供さんの参加型のイベントや、シンポジウムなど、そういったものを複合的に行ったイベントをすることで、これも新たなにぎわいづくりとして、できれば定着させていきたいということで考えております。

また、「生活居住」といったことで、このような絵を出しておりました。神戸は、北区・西区に代表されるような農作物等も非常に近くいただける場所ですから、そういった意味では、都心の中でも例えば、ファーマーズマーケットといった形で、昨年ですと、春・夏・秋・冬、10回ずつ、毎週土曜日あたりに、この東遊園地のあたりを中心に、ファーマーズマーケットを開催して、多くの人に来ていただいております。地産地消といった形で、この神戸の食文化を楽しんでいただけると、また本年度も、春すでに11回、夏のシーズンとして10回、7月15日くらいから、9月16日までにかけての土曜日の午前中に、開催という形で、同様に秋、冬もしていこうというようなことで、動き出してございます。

次に、「観光」という観点ですけれども、これもウォーターフロントのエリア、メリケンパークの再整備、リニューアルといったところをさせていただきます。

メリケンパークのほうに行かれた方もいらっしゃると思いますけれども、公園自身を再整備いたしまして、一部芝生、また「BE KOBE」といったような、ここに行くとき写真を撮りたくなるような、そういったモニュメントなり、また少し休めるような、コーヒーを飲んだりとかできるような施設、並びに夜間もライトアップをしたり、また芝生だけでなく、桜なども植えて、季節問わず楽しめるような空間にしていこうというようなことで、観光という観点からもこのウォーターフロントエリアのにぎわいにも寄与するような整備が進められているところです。

また、「防災」という観点につきましては、これも以前から継続的にはやってくるんですが、津波対策の推進ということで、南海トラフ巨大地震等による津波の浸水に対して、十分な対策をしていくということで、このような体制が徐々に拡大していておりますし、浸水対策がおおむね、進んでいるという状況になっております。

最後に「交通」になります。交通は、都心のエリア、非常に魅力的なところが多いけれどももう少し回遊できるようにするべきじゃないかということで、いろいろ施策を打っていく必要があるのではないかと、このようなあたりを御議論もいただきました。そういった中で、例えば新たな交通手段といったものも必要ではないかという観点から、ちょうど先日、連節バスの社会実験などもさせていただきました。ちょうど開港150年ということも合わせて、このウォーターフロントエリアと都心部を結ぶという形での連節バスの社会実験。また、空港のほうにも少し足をのばしたらどうだろうということで、たくさんの皆様に今、利用していただいたり、また、その利用に対してのアンケート等もお聞きしたいというようなこと社会実験を行っているところでございます。

また、今からやろうとしているところで、料金体系として、例えば1枚のカードで、簡単に都心内を自由に行き来できたらいいなということにつきましては、これも社会実験になりますけれども、既存のそういったカードを活用しつつですが、それを使って皆さんに、特に観光客の皆さんに来ていただき使っていただこうと。1日乗車券を無料配布す

ることで、移動したところがわかるということで、「GPSロガー」というものをお渡しして、利用者がどんなところを移動されているのか、こういったところを把握したり、カードがあるとどれだけ便利だったのか、そういったところについても、お聞きするというようなアンケート調査も実施した上で、その結果を踏まえて、公共交通のわかりやすく、利用しやすい料金体系というのはどんなものかということを探っているところでございます。

ビジョンにつきましての動きというのは、このような動きが今、させていただいているところかなというように思っております。

次に、三宮周辺地区の再整備基本構想でございます。こちらまずは皆さんと、この三宮周辺地区について、現状と課題について確認をさせていただいた上で、その構想を取りまとめさせていただきました。

少し振り返りますと、まず、まちの課題として、阪神・淡路大震災以後、三宮周辺においては、なかなか機能更新が十分に進んではいないのではないか、そういった中で、一定、民間さんの施設も含めまして、少し老朽化が進行しているのではないかと、また交通の課題としては、6つの駅が集中するとか、またバスの停留所も非常にたくさんあるというようなことから、交通結節点として、もう少し整理が必要ではないかと、そういった意味で6つの鉄道駅を、あたかも1つの駅と使えるようにできないかと、先ほど副市長が御挨拶でも申し上げましたけども、神戸の玄関口・三宮におきまして、象徴的な空間というものをつくっていけないか、またその結節点から、都心内のいろいろな魅力的なエリアに、駅周辺からまちへとつながっていけないか、こういうようなことを中心に、この三宮周辺地区の再整備基本構想を策定させていただきました。

その中の方針としては、基本的にはやはり公共交通機関等で来られた方、つまり歩く人が中心のまちづくりにしていく。こういったことを方針として掲げております。

まちづくりの5つの方針ということで、「歩くことが楽しく巡りたくなるまちへ」とか、こういった順で1、2、3、4、5と、大きく5つのまちづくりの方針を、掲げさせていただき、整理をさせていただいております。

次の27ページですが、今の5つの整備イメージを、その1、その2ということで、27と28ページでお示しさせていただいております。

まずは、この三宮駅前、三宮交差点を中心として、南北、東西のところを、「三宮クロススクエア」と呼んで、その周辺も含めて「えきまち空間」の中の三宮クロススクエアについては、基本的には人中心、公共交通中心の空間にしていこうといったことをここでは掲げておりました。

また、並行して、このバス停についても、結構散在しているところがありますので、中長距離バスを中心に集めるということでの、新たなバスターミナルの整備というものを掲げております。このあたりにつきましては、この後の説明で詳しくさせていただくという

ことにしてございます。

また、次29ページになりますけども、民間の動きということでいいますと、阪急電鉄さんのほうが、神戸阪急ビル東館建て替え工事にかかっておられます。2021年、平成33年に完成予定ということでございます。

また、JR西日本さんにおかれましては、三宮駅ビルの建て替えについては、今のところはまだ未定ですけれども、一旦、平成30年3月に閉館されるというようなことで、我々としましても、駅前の公共空間整備と合わせてその建て替え方針について協議をさせていただいているところでございます。

その次のページがちょうど、先ほど申しましたバスターミナルの、今後のスケジュール等、また「えきまち空間」のスケジュール等について、表記させておりましたが、これにつきましては、後ほどの説明に譲りたいと思います。

それから、都心三宮のロゴマークを決めさせていただきました。これは、このような都心三宮の施策について、これは行政だけではなくて、ほかの事業につきましても、この神戸がかわる都心再整備事業の一環だなということが、一目でわかるというようなことで、そういった整備並びに広報物等にも活用させていただきたいと思ひまして、このようなことをやらせていただいております。

今日のお手元の意見を書いてもらう用紙につきましても左上に、このようなロゴマークをつけさせていただいております。今後このようなものもつけながら、広報にも努めていきたいと思っております。

私のほうから、都心三宮の動きにつきまして、以上で、御報告を終わりたいと思ひます。

## ○事業推進担当課長

それでは引き続きまして、都心三宮再整備課事業推進担当課長の鷲尾のほうから、資料4について、御説明させていただきたいと思ひます。

まず、新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画案についての、検討状況の御報告ということで、表紙にございますように、1から5までの流れで御説明をさせていただきたいと思ひます。

まず、1ページをご覧ください。この新バスターミナルは、先ほども御説明がございましたように、三宮駅東側、雲井通5丁目、6丁目において検討しております整備の流れでございます。

再整備基本構想に、新バスターミナルが位置づけられたことを受けまして、まず市のほうで、雲井通5丁目、6丁目の新バスターミナル整備構想エリア全体において、バス乗降場集約の考え方ですとか、再整備ビルの全体イメージなどを盛り込んだ基本計画案を策定することとさせていただいております。

その内容を踏まえまして、各地域において事業化を検討していただくこととなります。図の矢印の流れにもございますように、その基本計画案の策定後、民間事業者による参画

というのも視野に入れながら、事業手法、都市計画手続などを経て、整備工事、そして完成を目指すという流れになります。

続きまして、2ページをご覧ください。新バスターミナル整備について、スピード感を持って総合的に検討していくため、基本計画案の策定に当たりましては、民間事業者から基本計画アドバイザーを公募し、三菱地所グループと森ビル都市企画グループを選定いたしました。現在この2グループそれぞれから提案、またノウハウ等を取り入れさせていただき、この基本計画の検討を進めているところでございます。年内を目標に、この案というのを取りまとめていきたいと考えています。

続きまして、3ページをご覧ください。それでは、基本計画の中身に入らせていただきます。まずは、バス乗降場集約の考え方でございます。

3ページ、4ページにもなりますが、2グループアドバイザーのバスターミナルのところに關する提案を抜き出させていただいたものです。両者には共通するところがございまして、まずバスが停車するバースの数でございまして、上の3ページになりますが、三菱地所グループでは、現状と同等以上の32バースを確保、新規のバスターミナルとしては21バース、また乗降場につきましては、左側になりますが、現在の三宮バスターミナル、ミント神戸を降車専用、新しいバスターミナルを乗車専用にするというもの。

また、バスターミナルは、計画建物の1階に集約配置してはどうかという意見があがっております。

続きまして、4ページをご覧ください。こちら森ビル都市企画グループの提案になりますが、こちらも同様に、バース数につきましては、右側にもミント神戸との一体利用でございまして、ミント神戸の現状のバスターミナルに、新しいバスターミナルで15から20のバースを必要ということで、合わせて30前後の数を、提案されております。

また、乗降場につきましても、基本方針の3つ目でございますように、ミント神戸を降車専用、市バスターミナルを乗車専用にしてはどうかというところで、また、下の3階からの地下1階の図にもありますように、乗降場バスターミナル1階への配置を、提案されておられます。

まだ検討中ではございますが、こういった内容は集約の方向性として、有力な考え方になるかと思っておりますので、こういった案を参考に、これから詰めて考えていきたいと思っております。

続きまして、5ページをご覧ください。先ほどのバスターミナルの関係でございまして、もしバスターミナルを上階に配置する場合、バスが上り下りするスロープを、敷地内に設ける必要が出てまいります。その面積ですが、左側の緑の図にございまして、一般的な基準で考えますと、ワンフロアで2,700㎡ほど必要となります。これを実際、右上の図のように、現地の敷地に当てはめてみますと、赤のスロープ部分というところになり、

かなり大きな部分を占めるということになります。

右下に参考の写真として、他都市で上階にバスターミナルを配置される事例を紹介させていただいておりますが、こういったものは敷地外で、大きな専用スロープをとっているケースとなっております。なかなか同様にはいかないところがあるというような状況となっております。

それを踏まえまして、6ページをご覧ください。バスターミナルを設置階の位置別にパターン検討したものを、表にしたものでございます。

1階に配置するAパターンでございますが、こちらは先ほど申したようなスロープは不要のため、効率的なレイアウトが可能で、利用者にとってもわかりやすい場所となりますが、1階に店舗を、現在のように十分に配置するという部分で、少し難しい点が出てまいります。

次に、地下1階と1階で設置するBパターンでございます。こちらはAパターンよりも、1階に店舗という面では、多くとることが可能であり、また1階同様、比較的わかりやすい配置ということに、利用者目線からもなりますが、一方、バスの車路や、地下の換気設備などが必要になりまして、そういった面でやや非効率になる部分も出てまいります。

続きまして、上層階に設置するCパターンでございますが、1階などに店舗は十分確保できるものの、バスの車道が非常に大きくなるというところで、問題があるということと、また、バスターミナルへの移動距離が長くなるといったことが出てまいります。

このようなメリット、デメリットがそれぞれのパターンでございますが、また新たに整備されて、全体の構成ということとの兼ね合いも考慮していく必要がございますので、その上でふさわしい位置ということを今後、決めてまいりたいと考えております。

続きまして、7ページをご覧ください。再整備ビルの全体イメージです。新たにビルを整備するに当たりましては、敷地北側のあじさい通り、現在、非常ににぎわった場所でございます。こういったにぎわいを大事にしていく必要があると考えてございます。その点におきまして、両グループからの新たな再整備ビルを建てる中で、あじさい通り側に路面型店舗をつくっていくということ、御提案いただいております。こういった方向で、にぎわいを維持・形成できるということも、お答えいただいておりますので、ぜひ、こういったことも検討に入れていきたいと考えてございます。

続きまして、8ページをご覧ください。全体の機能、用途についてでございます。

バスターミナル以外にも、ビルには様々な機能、用途を盛り込んでいくことが必要になります。両アドバイザーからも同様の機能として、例えば業務、産業といった業務機能、後は商業、生活など商業系の機能、また宿泊、ホテルの機能、そして文化芸術の機能、それぞれ類似の機能を御提案いただいております。この三宮駅前というポテンシャルの高い場所を生かして、神戸の活性化に寄与するような機能を提案したいと考えております。

また、公益機能につきましては、現在、市全体で行政施設のあり方を検討しているとこ

ろでございますので、その方向性を踏まえながら、公益施設につきましても、必要な機能というのをこの中に、盛り込んでまいりたいと考えております。

続きまして、9ページをご覧ください。最後は、再整備の事業手法でございます。

多くの地権者様がいらっしゃる中で、この事業を確実にスムーズに進めていく仕組みは、それに適した事業手法を選択する必要があるがございます。

9ページ、10ページには、どちらも各グループの御提案になりますが、まず、それぞれどちらも事業としましては、公共施設の整備や都市機能の更新が同時にでき、また複雑な権利関係の整備も適している市街地再開発事業、こちらが提案されてございます。

また、その施行方式としては、後ほどまた、少し詳しく御説明いたしますが、再開発会社を使った施行の方式を提案されています。

また、事業を円滑、かつ安定的に実施するために、事業のコーディネートや調査設計の代行、また新たにつくった保留床取得などに、民間の力を借りて、民間活用を図る必要があるというようなことも、御提案いただいています。

11ページのほうに、私が先ほど施行方式、再開発会社と申しあげましたが、それを含めた施行方式の特徴を説明した図の表を見せてございます。

再開発組合、再開発会社、地方公共団体というふうに並んでございますが、一番左端の再開発組合は、特徴として、土地所有者など、地権者のみで運営していく方法でございまして、5人以上の地権者により設立が決まると、地権者の方全員で御参加して、決めていくということになります。

再開発会社でございますが、こちらは出資した株主の方で運営していくものでございまして、ただし、一定割合は地権者の方が出資するというようなルールになってございます。

さらに、民間の方、外部の方も株式を取得して参加することができるというところが大きな特徴でございます。特に、この再開発会社は新しい施行方法でございまして、まだ全国的には13事例となっております。

これら以外にも、一番右端の地方公共団体の施行という方法もございます。

このような特徴がございまして、これらにつきまして、地権者の皆様とも引き続きお話をさせていただきながら、事業手法等、決めていきたいと思っております。

12ページが、目標スケジュールでございます。現在、黄色の基本計画案の検討の段階でございますが、まずは、左下のブロックの平面図にもございますように、緑色の雲井通5丁目のブロックをI期としまして、事業化に着手したいと考えてございます。

スケジュールにもございますように、I期のところですが、今年度末ごろに事業手法を確定いたしまして、その後、各種手続を経まして、平成37年ごろの完成・使用開始を目指して進めてまいりたいと考えてございます。

II期としております雲井通6丁目のブロックにつきましては、当面勉強会、意向把握などを行いながら、平成33年ごろI期と同様の流れで、事業化を進めてまいりたいと考え

てございます。

Ⅲ期以降のブロックにつきましては、将来需要を見ながら具体化を検討してまいります。

あくまでも、我々の考えるスケジュールを提案させていただいておりますが、地権者の皆様と十分にお話し合いを重ねながら、このスケジュールについても進めてまいりたいと考えてございます。

そして13ページ、御参考でございますが、I期ブロック内にあたりますサンパルビルの区分所有者様より、神戸市へ「新バスターミナル整備計画推進に関する要望書」が提出されまして、スピード感を持って推進するとともに、きめ細やかな対応を求める内容を御要望いただきましたので、この場で合わせて御報告させていただきます。

御説明は以上です。

## ○会長

ありがとうございました。

「都心三宮の動き」それと、「新バスターミナルの整備」について、お話をいただきました。この特に新バスターミナルの整備について、基本計画アドバイザーの方の提案などもありまして、いよいよ現実味を帯びてきたかという感じがいたします。

この2点につきまして、皆さんのほうから何かお気づきの点、コメント、御質問でも結構ですけれども、何かありましたら御発言いただければと思いますけれども、いかがでございましょうか。

なかなか最初は御発言しにくいところだと思うのですが、こういうときに学識経験者の方がいらっしゃると思いますので、いかがでしょうか。

## ○委員

バスターミナルですけれども、後でまた出てまいりますけれども、この三宮クロススクエアの「えきまち空間」は、全体的にまちのにぎわいです。地上階で感じるまちのにぎわいというのをいかに、三宮に降り立った人に感じさせるかというところが、一つの視点だと思いますので、今回のダイアグラムで、バスターミナルの周りにまちに面するあたりには、商業施設のようなにぎわい施設を配していただいていると思うのですが、それはぜひ実現の方向で、計画には十分留意いただいて、逆に言いますと、三宮クロススクエアを東から来た場合、このバスターミナルが顔になります。そのあたりでは、景観的なデザイン誘導の対象としても、非常に重要な案件になろうかと思っておりますので、そのあたりの御協力もいただきたいという2点でございます。

## ○会長

ありがとうございます。

## ○委員

別紙でも御提案があるようですが、この三宮クロススクエアと、沿道の建物との関連、機能面でのつながりがまだ少しちょっと見えにくいのかなという気がしております。

沿道の土地利用とどのように一体化していったら、三宮クロススクエアをどう活かしていくのか、そのためにはどんな用途をその沿道でつくっていくのかということも、今後、非常に楽しみな点です。その点にもぜひ、御配慮いただければと思います。

#### ○会長

この三宮クロススクエアのあたり、基本計画の3については、この次に事務局のほうからまた、御説明いただきたいというふうに思っております。もう既に、そういうキーワードも出てきておりますので、皆さんのほうから既に、資料も見ていただいていると思うんですけども、どのような視点でも結構ですので、何かございましたら御発言いただけたらと思いますが、いかがでしょうか。

#### ○委員

バスターミナルのほうのことで質問があるんですが、この32バースとか、もう1社のほうは35とかあるんですか。このバースの数というのは、これしかとれないからこういうふうになっているのか、これだけあったら十分賄えるというふうに考えているのか、どっちなんですか。

#### ○会長

このあたり、事務局のほうから、簡単にちょっとお答えいただけるとありがたいんですけども。

#### ○事業推進担当課長

こちらのほうにつきましては、事業者様の御提案ということにはなりますが、まず我々が集約したいと思っている中長距離バス31バース、現状ございます。それを集約するために必要なものが、この数で配置、集約できるのではないかという考え方であると思っております。

#### ○委員

拡張の余地はないんですか。今、現在これで賄えるけれども、増えるということについての対応能力はないんですか。

#### ○事業推進担当部長

今おっしゃられましたように、現在31あるというのは、これは事実でございます、単純に集約するとそれは必要になるんですけども、新しいバスターミナルを一体的につくるということであれば、恐らくもう少し効率的な運用ができると思います。ですので、31あるのは集約をして、少し効率的にすると余裕が生まれますので、ここで御提案いただいている30前後のバースができれば、少し将来需要みたいなことも含めて、検討できるかなと、そのあたりは実際のバスの事業者さんに、意見を伺っているところでございますので、最終的な数値を決めるに当たりましては、そういう将来需要もにらんで、余裕をもった形での検討をしたいと考えてございます。

#### ○委員

わかりました。ありがとうございました。

## ○会長

ほかにいかがでしょうか。どうぞ、御遠慮なく。せっかくの機会でございますので。よろしいでしょうか。

### (3)「えき~まち空間」基本計画素案について【意見交換】

## ○会長

そうしましたら、次の議事3は「えき~まち空間」基本素案になっておりまして、これを聞いていただいて、またバスターミナルの整備につきましても、まとめて皆さんのほうから、御意見・御質問を受けたいというふうに思います。

そうしましたら、基本計画素案につきまして、事務局のほうから説明お願いいたします。

## ○都心交通担当課長

都心交通担当課長の北田でございます。

私のほうから、資料5「えき~まち空間」基本計画の素案について、御説明をさせていただきます。

まず1ページの左側をご覧ください。「えき~まち空間」ですが、三宮周辺地区の再整備基本構想の中で、三宮の6つの駅とバス乗降場と、さらに周りのまちをつなぐ空間を「えき~まち空間」と位置づけ、さらに神戸の玄関口にふさわしい空間整備を行うこととしてございます。

その核として、三宮交差点を中心に、フラワーロードと中央幹線の一部において、人と公共交通優先の空間「三宮クロススクエア」を創出していきます。

「えき~まち空間」の目指すべき目標像を、三つ掲げてございます。

一つ目は、三宮の6つの駅が、あたかも一つの大きな「えき」となるような空間にしていきたいと。

二つ目が、「えき」と「まち」が行き来しやすく、より便利で回遊性を高める空間としていきたいと。

三点目が、まさに神戸の玄関口にふさわしい、象徴となる空間づくりをしていきたいと。

この三点を掲げてございます。

今回の「えき~まち空間」基本計画の目的でございますが、「えき~まち空間」の実現は、行政だけで成し得るものではございません。官と民が「えき~まち空間」を一体的につくっていくためにも、三宮クロススクエアをはじめとする公共施設の計画や、あるいは民間施設に期待される機能や設えなどについて、共通の目標像と、それに必要な取り組みを示す「えき~まち空間」の基本計画を、作成していきます。

今回、お示しする素案の位置づけでございますが、基本計画において、核となる三つの

視点、「えき～まち空間」の「空間構成」、「交通計画」、それと「景観形成」について、その考え方を素案としてまとめました。

今後、この推進会議を初めとしまして、地域や事業者、市民の皆様など、様々な場において、御意見を頂戴しながら、必要な要素を盛り込んだ基本計画として、まとめていきたいと考えてございます。

「えき～まち空間」基本計画素案の構成でございますが、その右に示していますとおり、空間構成の考え方、交通計画の考え方、景観形成の考え方、それと三つの視点を総括する「えき～まち空間」のイメージ、さらに参考としまして、「えき～まち空間」実現のためには、都心における交通体系も見直していかないといけないということで、都心における交通体系の基本的な考え方を最後にまとめてございます。

右側は、これまでの取り組みとして、三宮周辺地区の再整備基本構想の概要、それとこの下には、「えき～まち空間」の鳥瞰図をイメージとして載せてございます。

1枚めくっていただきまして、一つ目の視点、空間構成の考え方でございます。

まず都市軸ということで、商業・業務機能が集積します三宮から元町方面をつなぎ、周辺施設と合わせて、日常的に人のにぎわいや活力を創出する東西の軸。それと、山と海をつなぎ、広域交通拠点としての新神戸駅、神戸港、神戸空港を結ぶ、花と緑を備えた人と公共交通中心の南北軸。この二軸構成で、都心の骨格を形成します。まさにその中央に位置するのが「えき～まち空間」ということになります。

「えき～まち空間」の構成でございますが、右側の中ほどの図を合わせてご覧いただければと思います。

「えき～まち空間」は、都市軸である東西、南北軸の中心、三宮クロススクエアの整備に合わせて、駅前広場や新バスターミナルなど、再編を進めるべく交通空間、それと、歩行者空間の充実によって回遊性を強化すべき、周辺の界限空間で構成されます。

三宮クロススクエアは、まさにこれらの空間を相互につなげる重要な役割を担うと考えてございます。

三宮クロススクエアのゾーニングということで、今回五つのゾーンに分けて、それぞれ異なる特徴を持つ空間として、位置づけをしてございます。

まず、中心となる三宮交差点は、神戸の玄関口・三宮を印象づける場として、神戸の顔にふさわしい空間を形成する「象徴ゾーン」。さらに、交差点から東側につきましては、JR、ポートライナー、阪神などの鉄道エリア、バスターミナルが近接し、乗換の空間をわかりやすくするとともに、日常的なにぎわいや大規模イベントに対応できる「にぎわいゾーン」。

三宮交差点から西側につきましては、北に高架下の商店街、南にセンタープラザ、三宮センター街などがあり、元町方面につながる空間として、人が憩い集うための「うるおいと憩いのゾーン」。

南側につきましては、東遊園地を経て、ウォーターフロントへ誘う空間を確保し、花と緑の連続や海へのつながりを意識した「海へつながる環境ゾーン」。

北側については、JRと阪急の北側広場が一体となった歩行者空間を確保し、六甲山を望む視点場を設けるとともに、北野方面へのアプローチ空間として「山を感じる自然ゾーン」として、位置づけてございます。

そのページの下段には、各ゾーンのイメージとなる国内や海外の都市の事例を写真で、紹介してございます。

一枚めくっていただきまして、二つ目の視点、「交通計画」の考え方でございます。

今回、歩行者と公共交通、自動車交通に分けて整理をさせていただいております。

まず、歩行者につきましては、三宮の大きな課題であります乗換動線の改善、それと、「えき」から「まち」への回遊性を向上させていきます。

まず、乗換動線の改善について、三点ポイントを掲げております。

一つ目が、乗換動線をわかりやすくするために、見通しをできる限り確保するということ。

二点目が、周辺民間施設の開発に合わせて、上下移動しやすくなるよう、エレベーターやエスカレーターを設置すること。

三点目が、「三宮クロススクエア」と「えき」との動線を、わかりやすく整理する。

以上の三点を掲げてございます。

改善すべき乗換動線としましては、阪急、阪神、JR、各鉄道からのポートライナーへの乗継、さらには、阪急新ビルの建て替えに合わせて、改善が予定されております阪急から地下鉄西神・山手線への動線をあげてございます。

その下に、地下、地上、デッキの三層で乗換動線のイメージを示しております。特に駅が集中します三宮交差点には、わかりやすい場所にエレベーターやエスカレーターと、滞留空間を兼ね備えたボイドを、民間施設の開発に合わせて設けていくことで、三層のつながりを、より一層高めていくこととしてございます。

右のほうに行っていただきまして、「えき」から「まち」への回遊性の向上ということで、こちらも三点挙げてございます。

下の図面の緑の矢印で示してございますが、北野や元町、ウォーターフロントといった周辺のにぎわいスポットと、三宮クロススクエアを自由に回遊できる歩行者ネットワークを形成すること。

二点目が水色の波線の矢印で示しておりますが、周辺の民間施設の開発に合わせて、えきからまちへの見通しのよい歩行者空間を形成すること。

三点目が、茶色の矢印になりますが、鉄道南北のまちをつなぐ歩行者動線を改善していくこと。こういったことを掲げてございます。

その下には、地上レベルとのつながりを補完するデッキ、ボイドの考え方を示してござ

います。特に、デッキにつきましては、三宮クロススクエアができた時点では、歩行者の移動は地上を最優先とし、デッキの整備は最小限としていきます。ただし、阪急からポータライナーへの乗換など、乗換の動線となるデッキについては、きちんと整備をしていきます。また、駅前ロータリーなど、自動車やバスが通る箇所の横断デッキについても、整備をしていくと、そういうことで、考え方を整理してございます。

1枚めくっていただきまして、公共交通、自動車交通にかかる考え方でございます。

こちらにつきましては、大きな考え方としましては、通過交通を都心外縁部に誘導し、三宮クロススクエアは人と公共交通優先の空間としていくと。

その中で、四つのポイントを掲げてございます。

一つ目、公共交通、バス、タクシーなどの考え方でございますが、三宮クロススクエアの創出に合わせて、駅前広場を新設、拡充していきます。

具体的には、そのページの中ほどに交通空間のイメージ図というものを記載してございますが、JRの三ノ宮駅の北側駅前広場の拡充ですとか、三宮クロススクエア、現在検討されておりますJRさんのターミナルビルの建て替えに合わせて、南側駅前広場を再編する。あるいは、東に中長距離のバスターミナルを整備するなど、交通空間の再編を行ってまいります。これによりまして、路上に分散するバスやタクシーの乗降場を集約し、利便性とわかりやすさを向上させてまいります。

また、フラワーロードにつきましては、将来的にも公共交通の軸とすることを今の時点で考えてございます。

二点目、寄り付き交通・緊急車両の考え方になります。自動車での駅の寄り付きを必要とする交通弱者の方や、まちなかに用事のある自動車や自転車利用者にとって使いやすい駅前広場、駐車場、駐輪場を整備してまいります。

また、緊急車両の通行や災害時の活動に必要な空間についても、きちんと確保してまいります。

三点目です。荷捌き交通の考え方でございますが、各施設への動線や利用しやすい共同の荷捌き場を確保することで、荷捌きの円滑化や効率化を図ってまいります。今後、地域の商店街の方や事業者の方々の意見も聞きながら、この点については特に議論をしていきたいと思っております。

四点目、シェアサイクル・パーソナルモビリティの考え方でございます。「えきまち空間」内や周辺のまちへの移動支援として、例えばコベリンなどのシェアサイクルや将来的には、パーソナルモビリティなどの利用にも対応できる環境を整備していきます。

一例として、左の下のほうに示しておりますが、案内サインなどの情報発信機能ですとか、木陰やベンチなどの休憩施設、さらに歩行者と他の交通手段との結節機能を兼ね備えたモビリティスポットなどを、歩行者ネットワーク上の空間に設置することを考えていきます。

1枚めくっていただきまして、三つ目の視点でございます。景観形成の考え方ですが、左側にこれまで神戸が培ってきました、これまで大事にしてきました景観の考え方を、基本的な方針として、また右側にそれをどう実現していくかについての、誘導施策としてまとめさせていただきます。

基本的な方針ですが、「えき~まち空間」はデザイン都市・神戸の玄関口になります。神戸の歴史や自然環境を背景に、歴史や文化の薫りが漂い、魅力と風格のある町並みや、訪れた人々の感性に響くシンボリックな玄関口として、市民が誇りに思える景観を創出していきます。

その中で一点目、都市と自然が調和する景観として、都市部において、貴重な緑の豊かさや、水際への開放感を体感できるような、眺望景観の確保ですとか、あるいは視点場の整備、まちなみのコントロールを図ってまいります。

二点目、神戸らしさを感じるまちなみ形成ということで、地域全体の回遊性や魅力の向上を図りつつ、全体として神戸らしさが感じられるような一体感のあるまちなみ形成を図っていきます。

三点目です。温かみのある夜間景観ということで、人に身近な部分でのライトアップなども含め、温かみのある神戸らしさが、夜間も感じられるように取り組んでまいります。

右側の誘導施策でございますが、特に三宮交差点の空間デザインということで示してございます。三宮の交差点は、神戸の玄関口・三宮を印象づける新しい顔となるべき場所になります。周りの沿道建築物に対しても、三宮クロススクエアに向けて、エントランスを確保する、周辺のまちなみとの連続性に留意していただく、あるいは圧迫感を軽減するための高層階のセットバックや、軒線の設定、こういったことを求めていくことによって、三宮クロススクエアに対しての顔づくりや、街角空間の確保、魅力的なコーナーデザインの創出を図っていきます。

二点目に、「まち」と建築とのつながりということで書いてございます。

建物低層部を、ピロティ空間にするなど、公共空間と沿道の建物が相互に呼応した一体的なにぎわい空間を創出していきます。また、「えき~まち空間」の歩行者ネットワークとスムーズに連絡する建物内部の動線や滞留空間、エントランスなどの配置の調整を図っていきます。

三点目でございますが、景観デザインコードを設定することで、建築物や公共施設のデザイン誘導、六甲山系などへの見通しの配慮、屋外広告物のコントロールを行い、神戸らしさを感じられる風格ある町並みを誘導してまいります。

1枚めくっていただきまして、これらを総括する形で、「えき~まち空間」のイメージを記載してございます。まず左側でございますが、三宮の6つの駅があたかも1つの大きな駅となるような空間ということで、阪急新ビル建て替えに合わせて、阪急と地下鉄との乗換動線の改善事例を例として示してございます。

このポイントとしましては、地下、地上2階の改札階を直通で結ぶエレベーターが、新設されるということ。

それと、地下鉄の改札前のわかりやすい場所に、エレベーターやエスカレーターなどが配置されるということ。

さらに1階につきましては、北側のアモーレ広場と一体的に、人が待ち合わせるイベントスペースが配置される。こういったことを通じて、乗換動線の改善が図られていくことになります。

その下には、乗換動線における見通し改善のイメージを、イメージパースとして示してございます。

さらに右側におきましては、「えき」と「まち」が行き来しやすく、より便利で回遊性を高める空間ということで、建物内部と道路などの公共空間の一体性、あるいはつながりをイメージしたものを載せてございます。

さらにその下、美しき港町の玄関口にふさわしい象徴となる空間としまして、三宮の交差点を南に望んだイメージを示してございます。特にこの神戸の玄関口としてふさわしい空間につきましては、今後いろいろと御意見を頂戴しながら、検討を進めてまいりたいというように思っております。

1枚ページをめくっていただきまして、三宮クロススクエアの四つのゾーンについて、現況の写真、それとイメージスケッチ、断面図などにより、各場所の特色やイメージを示してございます。

まず、山を感じる自然ゾーンでございますが、こちらにつきましては、阪急北側アモーレ広場とJRの北側駅前広場とが一体的な待合空間として機能し、そこでは自然、山を感じる空間となるようなイメージをしております。

右に行きまして、海へつながる環境ゾーン。こちらにつきましては、南北軸として公共交通が通行しながらも三宮交差点から東遊園地を経て、ウォーターフロントにつながる公園的な利用をイメージしてございます。

左下でございますが、うるおいと憩いのゾーン。こちらにつきましては、仮設店舗や屋台、キッチンカーなどが並び、飲食ができるとともに、木陰で少し休憩ができる空間が元町方面に向かって続くストリート的な活用のイメージをしております。

最後に、にぎわいゾーンになります。こちらにつきましては、イベントやライブができる広場空間、さらには災害時には、まとまったオープンスペースとして活用できるような広場の利用のイメージを持ってございます。

1枚めくっていただきまして、事業ステップについて記載してございます。三宮クロススクエア、「えき~まち空間」につきましては、一朝一夕には実現することができません。段階を踏んで順に事業を進めていく必要があると考えてございます。

今回、示してございますが、第1段階としましては、バスターミナルなどのI期整備、

あるいはJRさんの駅ビル建て替えにあわせた駅前広場の再編。そういった時期に、東西の中央幹線につきましては、車線の削減を順に進めていくと。

第2段階につきましては、バスターミナルが完成している時期ぐらいには、東西については中央幹線が広場化。なおかつ、南北については車線削減を少しずつ進めていくと。

そういったことを踏まえて、最終的に第3段階として「えきまち空間」、三宮クロススクエアの実現に向かっていきたいと考えてございます。

1枚めくっていただきまして、最後になります都心における交通体系の基本的な考え方を記載してございます。

先ほども言いましたように、三宮クロススクエア、「えきまち空間」実現のためには、都心の交通体系を大きく見直していく必要がございます。基本的な方向性としまして、3つの柱で総合的に取り組みを進めていきたいと思っております。

一つ目が「自動車交通のマネジメント」ということで、都心部を走行する自動車交通の整流化、あるいは削減。さらには商業、業務などの活動を支える交通の確保については、しっかりやっていくと。「歩行環境の向上」につきましては、多様な利用に対応した快適な歩行空間の確保。「公共交通の利用促進」につきましては、誰もが安心して、スムーズに目的地まで移動できる、様々な移動手段の確保ですとか、乗り換え利便性の向上。自動車交通から公共交通への利用の転換。そういったことを総合的に取り組んでまいります。

その下に「自動車交通のマネジメント」について、具体的な対策を少し書いてございます。この対策につきましては、現在、道路管理者と一緒に、まさに検討を進めているところでございます。

一つ目に新たな道路整備や交差点改良などにより、外周道路を強化し、通過交通を広域から迂回誘導をはかっていくと。

二点目としまして、都心内の交通の適切な誘導ですとか、交通規制の見直しなどにより、利便性を確保していくと。

三点目が公共交通の充実、駐車場の利活用により、自動車交通の総量抑制をはかっていくと。こうしたことを交通状況を見据えながら必要な対策を実施し、段階的に整備を進めていきたいというふうに思っております。

右側の歩行環境の向上につきましては、既に取り組みが進んでおります、KOBEPARKレットですとか、葺合南54号線の整備、三宮プラッツの取り組みを事例として載せてございます。今後もこうした歩行環境の向上に努めてまいります。

右下に公共交通の利用促進につきましても、歩行者の移動支援として、新たな公共交通システムの導入可能性検討ですとか、コミュニティサイクルの充実、わかりやすく使いやすい料金体系として、ゾーン内均一料金制度の導入、交通結節機能の強化、公共交通への利用の転換として、FRINGE駐車場と公共交通の連携強化などの取り組みも進めていきたいと思っております。

都心の交通体系見直しにかかる具体的な内容につきましては、交通管理者である警察さんとも今後相談させていただくとともに、まさにこれから関係機関との協議を進めていくこととしております。

今回の三宮クロススクエアのイメージを含む「えき~まち空間」の基本計画素案につきましては、市としての考え方を今回初めてお示しさせていただきました。

今後、様々な場で御意見を頂戴しながら、また関係機関とも協議を行いながら、基本計画として取りまとめていきたいと考えてございます。

以上で説明を終わらせていただきます。

## ○会長

ありがとうございました。事務局から、「えき~まち空間」基本計画素案をお手元の資料に基づいてお話をいただきました。空間構成、交通計画、景観形成、これらのこの考え方とか、「えき~まち空間」のイメージ。とりわけ三宮クロススクエアのところには、大変焦点をあてて、お話をいただいたというふうに思います。このあたり、かなり事業のステップなども含めて、お話をいただきましたので、皆さんのほうから何か御意見、御質問をどうぞお願いいたします。

## ○委員

ちょっと何点か、お聞きしたいと思ひましてよろしいですか。

先ほど新バスターミナル整備について御説明されました、この7ページに路面型のにぎわい空間形成とございますよね。あじさい通り。ここと今、「えき~まち空間」について御説明されました、寄り付き交通で緊急車両の考え方、冒頭ありまして。駅前広場の新設。タクシー、一般車とございますよね。そこの相関関係がどうもちょっとよくわからないんです。かたや路面型の未来空間形成を考えておられる。かたや駅前広場の新設を考えておられる。

先ほどの、新バスターミナル整備についての説明で当事者というか、当該地区から代表で出てきている者からすれば、どんどんスピード感を持って進めると、推進すると言われたので、顔色が今、真っ青になっているんですけども。その辺の相関関係がもう一つよくわからないので、リンクしてないような感じでみられますので、もうちょっと、そのところを具体的に御説明があれば助かるんですけど。

## ○会長

事務局のほうから、今の御質問にお答えいただけますでしょうか。

## ○都心三宮再整備担当部長

先ほどバスターミナルのほうのところは、事業者からの提案ということで、既存の商業施設、そちらのほうきちんと対応できるようにというようなことで提案されてございます。

それから、あとで説明しました「えき~まち空間」のほうですけども、4ページのところ

をご覧ください。4 ページの右上の「(2) 寄り付き交通・緊急車両の考え方」のところで、黒の点線で寄り付き動線というようなことも、少し配慮してございます。

それから、「(3) 荷捌き交通の考え方」のところで、それも少し荷捌き動線の確保というような形で書いてございます。ただ、これは地域の方と十分にお話をした中で、書いたものではなくて、「こういう考え方ではどうでしょうか」ということで書いたものですので、今バスターミナルの計画を進めていく状況と、それから「えき≈まち空間」基本計画を作成していくにおいて、地域の皆さんとお話をする中での整合というものは、今後地域のほうとお話をする中で、きちんと整合をはかっていきたいというふうに考えてございます。

## ○会長

たたき台というか出発点ですので、このコンサルタント、アドバイザーのものも、これを参考にしつつ、これから皆さんと議論しながら考えていくという素材だと思いますので。ありがとうございます。

ほかにいかがでございましょうか。

## ○委員

先だっても前の会合のときにも、私はR & D（リサーチ&ディベロップメント）ということについてお話を申しあげたんですが、研究開発機能を三宮駅並びにその周辺に設置することの提案をさせていただきました。

ポートアイランドにはいわゆるライフサイエンス分野の研究開発機能が充実をしております。私どもは、生活文化産業の業務に携わっているんですが、この生活文化産業のイノベーションにつながるR & Dの設置について、産官学民の力を結集して、設置をいただきたいという提案をしておるわけであります。

詳細については、この中身に書いておるんですが、そういうことを通じて、他都市との差別化、あるいは新たな価値創造ができるまちへ、転身をかけていきたいと。それによって、例えば酒という観点から見たらどうなのかと。食品という観点から見たらどうなのかと。アパレル、シューズ、化粧品という生活産業群にコンセプトを明確に打ち出して、健康とか情報などに迫る研究開発をしていくことによって、今までどちらかと言いますと、ファッション都市とかデザイン都市とかというふうな、いわば「美」という観点から、このまちづくりとか産業づくりが形成されてきております。これは、50年余りに渡ってやってきているわけですが、今度はR & Dという考え方を、その生活文化産業群に付け加えていく。それを世界の学者さんを集める、あるいは東京から、名古屋から、九州から、各都市から学者さんに参画をいただいて、新しいイノベーションを起こしていったらどうなのかと。これは、JR三ノ宮駅の施設でもいいわけですし、あるいは、交通センタービルとか、あるいはこの新庁舎になるであろう2号館ですね。こういったところのスペースを活用していく。

アメリカにこのウィワークなんていう企業が、今日本に上陸して来ようとしているんで

すね。こういう研究開発のドッキング機能をもったような、そういう会社であります。日本でできるだけ早く、神戸にこういう企業体を取り込んでいって、その群たちにいわゆる場所を貸す、そしてそういう運営の位置をやってもらうというようなことも大事なことのかなと。

ここにつらつらとフューチャーセンター働き方改革とか、未来の働き方とか、タッチダウンとかいうようなことも、少し勉強したものですから、ここに書き加えさせていただきましたが、後ほど皆さん方に読んでいただきまして、生活文化産業のオープンイノベーション、R&D神戸を絶好の機会ととらまえて打ち出していってはどうなのかと。そういう提案を新たに加えていただければ、大変ありがたいと思います。

## ○会長

ありがとうございます。大変貴重な御提案だと思います。新しいものをずっと生み出し続けるというのが都市の役割という、そういう観点からいうと、神戸はそういうように、これまで頑張ってきたわけですので、その将来展望について御指摘いただいたというように思います。

今回、空間計画についての議論が中心でしたので、今回の文章の中になかなか入っていないんですけども、これらとそういう空間計画といいますかね。ハードとが、どのようにドッキングするのか、融合するのかというのは、大変重要な観点だと思います。ありがとうございました。

ほかに皆さん、いかがでしょうか。

## ○委員

都心の神戸の三宮の中心とした都心の開発というのは、私はできるだけ早くしてほしいというのが念願でございます。年齢もこの中では、恐らく最年長ではないかなと思っておるんですが。大阪、京都などに比べまして、玄関口であります三宮が、旧態依然だというのは、前から思っておりましたし、やはり神戸という「おしゃれなまち」というふうに言われておるんですが、三宮がどうも、やはりおしゃれなまちではないな、というのは、前から思っておりました。したがって、どのような形になるのかなと。いろんな皆さんのお考えのもと、今日もこの案を見せていただきまして、これはすばらしいなど。このようなまちに変化していく神戸。それがもう、できるだけ早くスピード感を持ってやっていただけたらありがたいなというふうに思っております。

ただ、個々の問題につきましては、大変難しい問題がたくさんあるかと思っておりますけれども、それは皆さん、地域の方とも、よく話し合っていて、できる限りいいものにしていただいて、「神戸の玄関口・神戸は変わったな」というそういう新しい神戸にしていただけたら、ありがたいと思っております。以上でございます。

## ○会長

ありがとうございます。

## ○委員

本当に、すばらしい計画が着々と進んでいるということで、段階を踏んで早くしていただきたいということと、私らもざっくりしたことしかわかりませんが、やはり「神戸らしい」ということを強調して出していただきたいことと、「ほっとするまち」というもの、そういう感じになっていけばいいかなと思っております。以上です。

## ○会長

ありがとうございました。全体を見渡していただくという点では、大変貴重な御意見ありがとうございました。ほかに皆さん、いかがですか。

## ○委員

お二方の意見と全く同意見で、何よりスピードアップが重要です。いろんな調整事項があるかもしれませんが、こういう案を御提案されて、調整して、そして次また第2中間報告になって、というテンポではなくて、一つの時間軸の中で、同時並行にできることをどんどん進めていただきたいと思います。

法的な手続き上、どうしても時間がかかるステップがありますので、それ以外の実質的な調整は、市の方には申し訳ないけれども、ぜひ同時並行で、汗をかいてどんどん進めていただきたい。

一方でスピードアップの大前提として、これは今日のこの会ではふさわしくないのかもしれませんが、まず、区役所や勤労会館、図書館、これらがどの時期にどうなっていくのかというスケジュールを出さないと、バスターミナルビルも動かしようがないと私は思っております。

今日そのあたりについての言及が余りなかったように思われますが、本当にスピード感を持ってということになれば、まずはその方向性を出して、市民の意見を聞いてということであれば、その意見も聞いた上で、スケジュールを出すことが、最初の取っ掛かりとして必要ではないのかなと思います。

それから、私、運輸省にいたものですから、モビリティの関係を申しあげますと、神戸の都心に関しては、業務のニーズも含めて、量的にも質的にも多様な交通ニーズに対応すべきだと思っております。

域内のモビリティを確保するためには、例えば業務での移動とか、あるいはお年寄りの移動などを含めて、多様なニーズにこたえられる交通システムというものをぜひ考えておくべきだろうと思います。

特に自動車を排除して、歩行者中心にする中では、半分私的であるような公共の交通手段というものが必要になると思いますので、そこらを検討してほしい。

その際に、道路運送法上のバス、タクシー、乗り合い、常用だとかという免許区分的なものに余りこだわらずに、とにかくニーズにこたえるということで、新しい事業形態というものも考えられて、取り組んでいただければと思います。

## ○会長

ありがとうございます。

## ○委員

これに対する意見というより、ちょっと確認したいことが幾つかあるんですが、よろしいですか。まず、全ての動線は地上階を利用するというので計画をされているということではないでしょうか。

それから、JRの改札口は地上階ですけども、阪急、ポートライナーは2階、3階あの辺にあります。それと地下に阪神がありますが、これは一旦、全部地上階に出てきて、そこから全て移動するという、そういう計画なんではないでしょうか。

それから、JRの南側と、道路面との間に高低差がありますね。その間が丘陵のようになりますけども、それはそのままの形で使われるのでしょうか。それと三宮交差点から東西南北それぞれ何mぐらい、この空間にとられるのでしょうか。この辺のことを教えていただきたいなというふうに思いました。

## ○会長

事務局のほうからお願いします。

## ○都心三宮再整備課長

動線につきまして御質問ございました。

改札口につきましては、以前より申しあげていますが、基本的にはこの位置からは変わらないという前提の中で考えています。ただ、やはり三宮クロススクエアといったもの、人と公共交通優先の空間ができますと、基本的には地上優先ですよ、というお話ですね。

そういった中で、デッキレベルとか地上レベル、また地下レベル、連続した縦移動ができる、ここでは「ボイド」という呼び方をしておりますが、そういったところでは、エレベーター、もしくはエスカレーターといったものを、特に民間施設の再整備とかにあわせて整備をしていくといったことでさせていただきたい。

そういった意味では、先ほど例えばJRの南側のところと、例えば中央幹線のところ、少し高低差ございますというようなところについては、先ほど申しましたように、南側の駅前広場の再整備とあわせて、そういったところの解消といったものを考えていきたいとこのように考えているところです。

もう一つ、三宮クロススクエアといったものが、大体どのくらいのエリアなのかという御質問です。これを図示しているところで言うと、少し絵によって違うところもございませうけども、例えば「えき~まち空間」のほうの御説明のところ、8ページがございませう。最終形という意味で申しますと、第3段階という形で、右上部に少し大きめの絵がございませう。これを見ていきますと、中心が三宮交差点であれば、おおむね東側でいうと三宮東交差点あたり、西側でいきますと生田筋との交わるのところ、北側でいきますと三宮北交差点あたり、南側は国際会館前の交差点あたりになるのではないかと。ちょっと何mという

ところは、今、計りようもございませんが、おおむねこういうエリアを三宮クロススクエアというようなエリアとして考えていきたいというのを今回お示しさせていただいております。以上でございます。

#### ○会長

ありがとうございました。

#### ○委員

今日初めて、この以前の会議は、ちょっと私、参加しておりませんでしたので、流れが難しいなというふうに思っているのですが。第Ⅰ期の流れでも、あと8年後、バスターミナルのところですね。民間の所有者さんがいらっしゃる部分だったりとか。あと、駅前の東西南北の道をとめてしまうというところで、他のまちでやらないことをやろうということは良いと思うんですけど、何故ここを人だけ通したほうがいいのか。もともと空いた土地、道路をただ埋めてしまうというか、歩道だけにしますというのがちょっと物寂しいなというか、どのように使われるのかなというところだったりとか。

まだイメージができてないので、御質問もなかなか難しいなというふうに思っています。その点で答えられるところがあれば、どうなっているのでしょうか。

#### ○会長

今の御質問、ややそもそも論に近いですけど、簡単に事務局のほうから。

#### ○都心三宮再整備担当部長

我々の考え方というのを少し御紹介させていただきます。欧米の都市では、同じように車の通っている空間を歩行者、人の空間に変えていくというようなことで、例えば昔でしたら、デンマークのコペンハーゲン、ストロイエというところがあるんですけども、そうすることによって、歩行者の通行が35%増えたでありますとか、イギリスのブライトンというところ、ニューロードというところもあるんですけども、そこもやはり同じように、人の空間に変えることによって、歩行者の数が62%増えて、非常ににぎわいが出てきたと。直近でしたら、アメリカのニューヨークでタイムズスクエアというところもあって、その道路の使い方を人の空間に変えていくことによって、まちの空間を大きく変えていくというような形で、欧米諸国では取り組みがされてございます。

日本でもそういう考え方はあるんですけども、大きくそういうことを全体的に変えていったところがない中で、神戸はそれを打ち出して、いっぺんにはできません。少しずつ段階的に、地域の方とお話をしながら進めていくというようなことで変えていくことによって、その道路だけでなく、まち全体を大きく変えていって、そこを活性化することによって、その活性化のにぎわいを全市に広げていくというようなことができないかということで構想をつくったということでございます。

その構想を少し具体化していくというような手続きを、今進めていっているというような現状でございます。以上です。

## ○会長

都心の整備のあり方、今お話があったように、いろんな考え方があろうかと思うんですけども、やはり大胆にこれまでにない姿を三宮でということ、計画提案されているということだと思います。

このあたりを含めて、皆さんから御意見いただければというふうに思っております。いかがでしょうか。

## ○委員

私も今回初めて代理で出させていただいて、ここまで、大胆な案になっているというのは、初めて聞いて、ちょっとびっくりしているところなんですけど。逆に今まででしたら、歩けるまちづくりというのがすごくポジティブなイメージしかなかったんですけども、数年前、私、介護を身内でしていた時期がありまして、「歩く」ってすごく大変やなという経験をしたんですね。

そのときに、ニュータウンとかに行くことがあって、ニュータウンとかって、歩車分離が徹底されているので、いざ介護になったとき、すごく住みにくいんです。住むのが大変なんです。建物の近くまで車は寄れないんですよ。車が入れるところまで行くだけでも、すごく歩かなければいけないけれど、それだけの距離歩けない人には、もう住めないような状況であるというのを、逆に知ることがあって。

ニュータウンをつくられるときも、基本的には健常者中心でまちづくりがされて、理想的なまちづくりがされたはずなのにもかかわらず、実際そういう健常でない方が住むには、これほど住みにくいまちは無いなというのを経験したものですから。今回、先ほどから見せていただいている、この三宮クロススクエアの距離を実感値としてみると、結構遠いんです。先ほどから、すごく気になっていた、この寄り付きのところから、ここまで行って、あとは歩いてねというのは、健常者からすると、どうってことないんですけど、これ健常じゃない方にとっては、とてつもなくハードルの高いまちになるんじゃないかなというのを逆に感じました。

そういう意味では、人に優しそうで優しくないまちになるんじゃないかなというのをすごく逆に心配しております。やはり人に優しいまちで活性化を図るということであれば、やはり基本的にそういう方も含めたバリアフリー、平らだったらバリアフリーなわけじゃないんです。歩くのがしんどい人が、100m歩くということは、すごくハードルの高いことなので、やはりそういう方にとっては、一番近いところまで車で寄り付けれるとか、そういう機会が提供できないまちって、そういう人が住めないまちに成りかねないので、そういう部分への配慮がこの寄り付き動線とかを見ている限りにおいては、ちょっと足りないんじゃないかなという気がしました。

それと歩行者を中心に考えるということ言えば、今これ大通りを閉鎖する形になっていきますけど、フラワーロードは基本、車の道なんです、大通りなので。どちらかという

北野坂は、今でも人が歩いて上がってくる道なんですけれど、そっちへの動線転回というのが全然考えられてなくて。

実は、友人とかが神戸に来て、北野町においでって「北野坂上がってきたらええわ」といったら、実は三宮おりて、北野坂見つけれないんですよ。三宮のことを御存じでない方がきたら、北野坂って、ちょっと裏に入っていて、三ノ宮駅おりたら「北野坂どこ？」といったらフラワーロード上がっちゃって新神戸に行っちゃう人ってすごく多いんですね。

それが今回のこれ見ても、やっぱり北野坂、裏通りになっていて、実は人の動線から行くと、北野坂がメイン通りとして位置付けられる動線なんじゃないかなというのは、北野の住民として感じていまして。そういう意味では、この辺の人に対する優しさと、本当の人の動線というものに対する部分がずれているんじゃないかなという印象を持ちます。以上です。

### ○会長

ありがとうございます。ユニバーサルデザインのことにしましては私も素人ながら気になる場所なんですけど、事務局から一言だけ、今のお話に答えてもらえますか。

### ○都心三宮再整備課長

ありがとうございます。非常にありがたい御指摘だと思っております。誰にとっても使いやすい形というのは、我々も非常に重視しているところがございます。まだこの資料の中では、十分に表現できないということかもしれませんが、例えば、今「えき～まち空間」の基本計画の素案の1ページをご覧いただきたいと思うんですけども。

「えき～まち空間」につきましては、一番最初、左上部のところに説明がございます。このところの5行目に、誰にとっても使いやすい、ということは意識して書いております。そういった意味で、ただ歩く人、ただ健常者だけという御指摘がございました。そういった意味では、寄り付き交通というものについては、もう少し考えを深めていく必要があるということについては、十分に注意したいというように思っております。

また、例えば交通計画の考え方が「えき～まち空間」の基本計画の4ページのところがございます。今回の御説明でなかなかそういったところが十分に御理解いただけない部分というか、私も御説明ができてないところがございます。

ただ、考え方といたしましては、交通計画の考え方、左のところ(2)の二つ目ですと、例えば、「寄り付き交通・緊急車両の考え方」といった意味では、やはりこの駅への寄り付きを必要とする方への配慮というのを十分考えていく必要があるという認識はしております。

そういった意味で、具体的な整備検討にあたりましては、まさしくそういった今の御指摘をいただいたところを十分配慮した上で考えていきたいと思っております。

あと北野方面に対する考え方。これにつきましても、例えば手前の3ページを見ていただきますと、やはりこの「えき～まち空間」から、先ほど申しましたように、神戸の都心エ

リアの様々な魅力的なスポット、その中の一つの北野というエリアに対しても、ちょうど阪急さんがビルの工事をされているところ、アモーレ広場のあたり。そのあたりが少し北野坂の通りとして一直線になっていない、こういったところもありますので、この再整備にあわせて、もう少し地域の方とこのあたり、どのような空間整備にしていったらいいか、この辺は意見を頂戴しながら考えてまいりたいというところでおります。

今の段階では、まだ考え方、具体的な絵までは、示してはございませんけれども、まさにこういった御意見を踏まえながら、具体のところについては、考えていきたいと思しますので今後ともよろしくお願いいたします。

#### ○会長

ありがとうございました。

#### ○委員

段々と問題が難しくなってきた、文句をいう人がたくさんおられて。今、この阪急を工事するので、私がやっていることでは、話を聞いたら、碑を建てているんですね、震災のあとのモニュメントで。それをどっかに移動しなかったら、工事の材料なんか置けません。そんなんでも、そういうことをしたら祟りがあるとか言うて、文句を言うてくるのもおるんですよ。

だから世の中、ものすごく変わってきているから、余り難しいこと言ったら何もできません。それだけ申しておきます。

#### ○会長

ありがとうございます。

#### ○委員

三宮クロススクエアの利用の仕方で車線が減少されて、かなり交通が遮断されるんですけど、今のところ自動車の交通量がかなり多いんです。これによって南北の交通がトアロードとか鯉川筋、また回ってくると思うんですが、その辺の交通のさばき方とか考えてほしいなと思うこと。

あとは、神戸は東西に長いんですけど、南北の歩行者の歩き方というんですかね。割と高架を通過して南に北に移動しないといけないんですけど、高架下が割と混雑する感じなんで、その辺の歩道の拡張とか考えていただいて。やはりこの三宮クロススクエアと同時に進めていただけたらなと思っております。

#### ○会長

ありがとうございます。

#### ○委員

最初の説明いただいた再開発ビルとの関係の分で、ここで、この再整備したビルの中に整備すべき機能といった盛りだくさんの項目が入っておるんですけども、挙げればきりが無いという。確かに都心、その中心、そこには多用な機能が集積すべきだとは思うんで

すけれども、ただ機能を都心のエリア、先ほども出ていた北野や私がおります元町、ハーバー。そういった中心に対しての周辺かもわかりませんが、その都心のエリアの中でどういろんな機能を配置を考え、役割分担考えていくのか。その辺の落としどころを考えた上で中心像という部分をもう少し突き詰めていく必要があるのと違うのかなと。

そう考えたときに、中心の中心で一番必要な機能というのは、情報発信の機能だろうと。医療のお話も出ました。ここでは産業のそういった人材や、といったような話が出てるんですけども、これは中心の中心だけのすべきことではないと思いますので、その都心のエリア、あるいは市内全域、その辺の情報をここに集積させて、上手に発信するというようなインフォメーション機能いうのをもう少し考えていく必要があるのではないかなというのの一つでございます。

それと後半のお話で、この「えきまち空間」の話で、今も車両規制の問題、話が出てるんですけども、これも都心エリア全体で、どう車両を誘導するのかというところをもう少し考えないと、この中心部分だけでといても、もう一つピンとこないところが実情ではないのかなと思うのと、あと私もこれ精通してないんですけども、郊外のそのエリアでは、パーク&ライド方式といったような形で、今もやっているのかよくわかりませんが、あったように思うんですけどもね。その辺、車で来たお客さん。都心に来る車で来られるお客さん、それをどうさばくのか。その周辺部分に駐車場を整備して、「そこから歩いてきてね」というのであれば、どう仕掛けをしていくのか。その辺を都心エリア全部でちょっと考えていく必要があるのではないかなというふうに思いました。

## ○会長

重要な御指摘をいただいて、事務局に答えてほしいんですけども、時間がありませんので、先を急ぎたいと思います。申しわけありません。

## ○委員

今からの話なのでいろいろと出てくると思うんですが、何よりも神戸のまちの今の店の数というのが、基本的には、ほぼいっぱいだと思います。その中で更にビルが建て替わっていく中に商業がいっぱい入っていくと、それをどうやってコントロールするのかなというのが素直に、実は商業としては実際にあります。

新しいものができたら、それに伴ってという形になるんでしょうけど、いろんな絵をみると、大きな建物がボンボンできるんですけどね。できてることになるんですけども、ある意味では今までの建物を上手に活かして、それをどんなふうにつくり直していくのかという視点でものをみていかないと、もともと神戸にあった良さというか、そういう建物が余り大きくなってということも含めて上手に使って行って、実際にはやっていかないといけないのかなというふうには思います。

実際はこれから進んでいく話なので、全てこれで終わりということではないんですけども、ぜひともよろしく御検討のほどよろしく申し上げます。

## ○会長

まだ出発したばかりですので。ありがとうございました。

## ○委員

まだ最初の構想なのであれなんですけど、私も3月まで実は公務員をやっていました。区役所におりまして、隣の兵庫区というところにおったんですが、そこでこの都心整備の話をして、いつも言われるのは、「何で三宮ばかりや」というお話をされまして、私のほうは「あくまで神戸市全体の玄関なんですよ」というお話をしますが、なかなか受け入れはよくないと。そんなこともございまして、先ほど周辺との役割分担、あるいは都心のところでどういった機能を担うかというお話ございましたけど、そういった中で、こういった玄関から居間であるとか、台所とか、市内全域、どういった形で波及していくか、そういったことがもう少し、また今後、書き込みができれば、もう少し理解もしていただけるのではないだろうかなというふうに思いますので、そういった点よろしくお願ひしたいと思います。以上でございます。

## ○会長

ありがとうございます。

## ○委員

こういった姿って多分、今の世の中の風潮ですので、こういう方向なんだろうなというのは思うのですが。

一方で、きれいにしたから人が来るのかということ、そこは違うのだろうと思っています。きれいにするのはもちろん大事ですが、「神戸の都心の未来の姿〔将来ビジョン〕」というのは別のところで出されておりますけれども、「どうやって、人を呼ぶねん」というところも、あわせて考えていかないと、きれいにしたけど結局誰も歩いていませんでした、みたいなことでは、何のためにやっているのかわかりませんので、そちらのほうもかなりスピードアップしてやっていかないといけないのかなというふうには思っています。以上でございます。

## ○会長

ありがとうございます。

## ○委員

多分僕が最年少だと思うんですけども。これって実際に何年後を想定されて計画されているのかなと。やるならやるで、スピード感が必要なのかなと思うところと、あとは何でそういうことを申しあげたかということ、例えば葺合南54号線ですが、あれも一部残したままでやっているような状況だと思うので、そういうところすらできないんだから、この壮大な計画って実現できないのかなと思います。以上です。

## ○会長

これ何年先？30年でしたっけ。

## ○都心三宮再整備担当部長

構想からの流れで、ずっといつていまして。再整備基本構想でおおむね30年後を見据えた形でやっています。

## ○委員

皆さんの御意見は、まさに正論でございます。ただ、時間がございませんので、早急に実現をお願いしたいと思っております。終わりです。

## ○会長

ありがとうございます。

## ○委員

今ありましたように30年後ということなんですが、30年後に自動車がどういうふうになっていて、ボタン一つで目的地にいけるような世の中とか、バス自体がどういう運行状況になっているのかを考えたときに、バスターミナルつくりました、でもその部分が有効に活用できる都市になっているのかなという部分考えると、明日の話であれば、この案が非常に考えられますけども、どういう交通手段に変わっているのかというのは、やはり専門知識としているのかなと。

それから魅力ある都市というのは、きれいにするだけじゃなくて、いろんなインフラも含めて、働きやすいとか、子育てしやすいとか、移動しやすいとか、いろんなファクターがあると思いますけども今、一番きれいにできている都市は、やはりリサーチ会社でいくと福岡市ということで、その次が札幌、神戸市も全部ベスト5の中に入っていて、今「まちが嫌だ」という人は、そんなに神戸市の市民はいないと思うんですね。逆に言うと、今、神戸市が一番ウィークポイントとなっているのが働く場所がないとか、起業化しにくいとか。その部分を、都市力を上げるという意味では大きなファクターでやっていただけるといい。

最後にこういう意見を聞く場面というのは、本当に大切だと思うんですけども、今さっき言ったように、年代もいろんな多種多様な人から、いろんな意見を聞く。雑談形式でいいんで、ワイワイ、ガヤガヤしながら、何か一つヒントが出てくるというようなことを考えると、少し意見を聞くやり方も考えていただいて、いろんな市民の意見が集まるような場面にしていただければなというふうに思います。以上です。

## ○会長

大変貴重な御提案いただきまして、ありがとうございます。このほか、たくさんの方、交通事業者の方とか、行政機関の皆様もおいでいただいているんですけども、残念ながら時間がなくて、御発言いただけないですので、また事務局のほうに直接、お話いただければと思います。

お二人に皆さんの御意見も踏まえて、コメントいただきたいと思うんですけども。

## ○委員

私は、建築都市デザインという立場で、この基本計画の素案づくりにもかかわらせていただいたわけですが、そういう意味からしますと、皆さんから急げと、とにかくシンプルに急げというふうにおっしゃっていただいたのは、非常に心強いという気持ちでおります。

ただ一方、基本のコンセプトと空間構成、あるいは交通計画なんかは、この段階ではかなり詰めて検討できたのは、自戒を込めてということなんですけれども、若干景観のところはまだ正直詰め切れておりません。私自身が思っている、私の主観ですけれども。

例えばこの5ページのところにあります、基本方針の3項目というのは、これまでの神戸の先進的な景観形成の取り組みですし、それから誘導施策というの、特にクロススクエアの特化した形で、仮にこういうのはどうだろうかというような例示にとどまっているというふうに考えております。

かねてより申し上げていることなんですけれども、景観というのは、建物を都市の中でどこに、どういうふうに配置して、それが一体どれぐらいの大きさがあって、特に大事なものはその中身。建物の中身は何が入っているのか、というのが景観にかかわる一番重要な要素であって、建物の色彩がどうだとか、ということではないと思っています。

法的な点では、三宮クロススクエアだけではない部分も含めた形で、景観計画の改訂みたいなものを少し視野に入れて、検討しないといけないというふうに思っています。

「えきまち空間」で人に優しい、居心地の良いというキーワードが兼ねて、事務局からも皆さんからも出ておりますけれども、その顔づくりを本当に、いよいよ具現化しないといけないんだなという意味で、今日のこの会議で皆さんからいただいた言葉で、かなり緊張度をまた増すことになっております。

公共空間整備だけが先行するのではおかしくて、土地利用のあり方も含めた形だと思うんですけれども、官民協働による「景観ガイドライン」ですとか、あるいはデザインコードの設置、あるいは神戸市だから先導的にやっています、デザイン誘導のあり方も新たな取り組みを考えるということで、「えきまち空間」基本計画と都心の土地利用の施策、それから景観施策というのが三位一体で、早急に具体的に展開しないとまずかろうというのが、私の反省を込めた今後の検討課題だということにさせていただきます。

## ○会長

ありがとうございます。

## ○委員

私は2点ほどお話をさせていただきたいと思います。

三宮クロススクエアの実現の上で、やはり鍵になるのが都心部での自動車交通のマネジメントではないかなと思います。皆さん、今回の歩行者空間化に対して賛同していただいているんですけれども、これは中長期の計画であります。したがって都心部における、またその周辺での自動車交通の推移を継続的にぜひともモニタリングしていただきたいと思います。一体どこに通過交通があって、どういうところに用事があるのか、荷捌きも含め

まして、どんな経路を通っているんだということをきちんと継続的にモニタリングすることが重要です。このためには、ぜひともビッグデータ、E T Cの2. 0とかそういうものを使うことを検討していただきたい。そういうモニタリングの仕組みをぜひつくっていただきたい。

会長もおっしゃっていましたように、計画のプロセスをマネジメントするという過程で、やはり客観的な判断をする上で、こうしたモニタリングデータは極めて重要な材料になると思います。長期間にわたりますが、E T C 2. 0も大分普及しつつありますし、かなり詳細なデータが得られますので、こういうビッグデータも駆使しながら、モニタリングの方法論をつくって欲しい、そしてこのことは非常に画期的なことではないかなと思います。

その一方で、今回のような自動車交通の交通容量の削減ですね、これは極めて戦略的な施策であるということです。このこともぜひとも、明記しておく必要があるのではないかなと思います。

近辺では、京都の四条通で歩道が拡幅されまして、10年前に比べて、実は4割交通量が減った。周辺も1割減ったとのこと。当初は一時混乱が生じたのですけれども、ようやく定着しつつあるようです。まさしく交通容量に自動車交通需要が適応していくという、そういった現象がみられたわけですね。こういう現象というのは、各国でも報告されています。こういった事実、エビデンスですね。こういうものを考慮しながら、計画を考えていくことが必要です。三宮でも、そういう現象が確認できるのかどうか、こういうことを考慮しながら、計画を考えていくということが重要ではないかなと思います。

私は交通の観点から、他の公共交通についてもいろいろ申しあげたいことがあります。特に自動車交通のマネジメントに関することに関して、この2点申し上げさせていただきます。

## ○会長

ありがとうございました。この都心三宮の議論が始まったころから、私は都市を動かすといいますかね、神戸を動かす、これは大事だろうというふうに思ってきたんですけども。

この都心の議論が随分こうスタートして、まだ時間、わずかしかたっていませんけれども、ちょっと私の周辺の情報からいっても、実は都心だけではなくて、その周辺もざわざわと動き始めているというようなことも聞いております。そういう意味では、いよいよ引き金が引かれて、都心を核にして神戸が動き始めたのかなという気も持っております。

この点に関して、3つぐらいポイントあるかなというふうに思っています。私自身は経済学者ですので、ハード的なことは余り言及できないんですけども、やはりプロセスをマネジメントするという点では、それをどのように見える化していくのかということが重要かなと思っています。ちょっと、お叱りを覚悟で極論すると、これからハード的に建物

がつぶれたり、新しいものが建てられたり、イノベーションが起こったりというので、歩道が狭くなったりということがあると思うんですけども、あれも実は大事なのではないかと。やはり都市が動いているということを市民の皆さんに実感してもらったり、観光客の皆さんにも見てもらう。これは意外に都市の活性化の重要な部分かなというふうに、私などは思っております。

そういう点では、地域の側から、どのようにこの地域をマネジメントしていくのか。運営していくのか。

例えばB I Dというの、神戸市のホームページに出ていますけれども、ああいうビジネス・インフラ・ディストリクトのような方式、地域のイニシアチブで、その地域を展望していくというようなことも重要ですし、あるいは規制緩和によって、これもちょっと言葉が極端ですけども、やや実験的な都市づくりもここでやっていく。そういうようなことも「見える化」の一つなのかなという気もしております。

二つ目は、とにかく巻き込んでいくということで、今日は、委員の方も機能について、重要なポイントを御主張いただいたんですけども、こういうハード的な動きに連動して、当然のことながら経済を巻き込み、あるいはその文化も、またここで新しいものが生み出されてきたら、構図をどのようにつくっていくのか。30年という長い期間が動いていくわけで、そのあたりが重要かなという気がいたしました。

三点目は、もちろん市民の皆さんが主役なわけですけども。最近よくいわれる産官学金というんですか、こういうプラットフォームをいつも持っていて、情報共有した議論の中から、このプロセスをうまく動かしていく、マネジメントしていくというようなことが重要なのだろうという気がしております。

いずれにしても、今日は、第1回目の推進会議ということで、皆さんから御意見を頂戴いたしました。これから恐らく、進捗状況によって、また会議を持たれるということだろうと思いますので、またそのときに向けて、皆さんどしどし事務局のほうに御意見を出していただければというふうに思っております。どうぞよろしく願いいたします。

そうしましたら、取りあえず、これで時間にもなりましたので、事務局のほうにマイクを戻したいと思います。

### ○都心三宮再整備担当部長

会長、委員の皆様、大変貴重な御意見ありがとうございました。本日の御意見を踏まえまして、新たなバスターミナルの整備、それから「えきまち空間基本計画」を取りまとめていきたいというふうに考えてございます。

それからもう少し、「こういう配慮もしてくれ」というようなことがありましたら、今日お手元のほうに用紙がございますので、それでファクスなりメールで、また教えてください。

それから第2回の推進会議でございますが、年内を目処に開催したいというふうに考え

でございます。また決定次第お知らせいたしたいと思っております。

それから当日の資料等については、事前に送付いたしたいと思っております。

#### 4. 閉 会

##### ○都心三宮再整備担当部長

では、最後になりましたが、住宅都市局長の岩橋より御挨拶を申し上げます。

##### ○住宅都市局長

本日、この会議に、長時間参加いただきまして、本当にありがとうございます。委員の皆様もお忙しいとは思いますが、かなり活発な御議論をいただいたかと思っております。

バスターミナルの話、「えきまち空間」の話、ともに今からスタートというようなことでございますけれど、今日は機能の話、それからユニバーサルデザインの視点、あるいは交通の処理の方法、いろいろ皆さんから貴重な御意見を頂戴しましたので、これは早急に検討するとともに、我々もそういう視点を盛り込んだ形でやっていきたいと思っております。

ただ、たくさんの方からスピードアップしろというような御意見を頂戴しました。止まることなく、こういった検討を進めて、できるだけ早く実現できるような形を進めたいと思っておりますので、委員の皆様には、今後とも御指導、御鞭撻よろしくお願ひしたいと思っております。

本日は長時間ありがとうございました。

##### ○都心三宮再整備担当部長

それでは、本日はこれもちまして、閉会といたします。お忙しい中、ありがとうございました。