

平成29年度第2回  
神戸市都市計画審議会会議録

平成29年11月28日

平成29年度 第2回 神戸市都市計画審議会

1 日時 平成29年11月28日（火） 午後1時00分～午後2時41分

2 場所 神戸市役所1号館28階 第4委員会室

3 出席委員 (25人)

(1) 学識経験のある者

小谷通泰	中林志郎
西野百合子	野田浩二
藤田一郎	八木景子
吉岡洋子	

(2) 市会議員

北山順一	長瀬たけし
五島大亮	向井道尋
徳山敏子	松本のり子
金沢はるみ	林まさひと
川内清尚	永江一之
山本のりかず	

(3) 国及び兵庫県の行政機関の職員

池田豊人（代理）	村田直磯
荒木一聡（代理）	出野上聡
田口英雄（代理）	金月照幸

(4) 市民

小林佳代子	君田敏男
-------	------

(5) 臨時委員

上甫木昭春	星野敏
-------	-----

4 議題

第1号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について  
(六甲アイランド都市機能ゾーン地区計画)

第2号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について  
(三宮中央通り沿道地区地区計画)

第3号議案 神戸国際港都建設計画生産緑地地区の変更について  
(山田40生産緑地地区ほか13地区)

報告事項(1) 生産緑地制度の運用の見直しについて

報告事項(2) 身近な都市計画公園の見直し方針(案)について

報告事項(3) 「えきまち空間」基本計画(案)について

5 議事の内容 別紙のとおり

## 1. 開会

### ○小谷会長

皆さん、どうもこんにちは。

定刻となりましたので、ただいまより、平成29年度第2回神戸市都市計画審議会を開会いたします。

まず、事務局から委員のご紹介と定足数の確認をお願いいたします。

### ○三島計画部長

皆さん、こんにちは。事務局の計画部長の三島でございます。

それでは、お手元の委員名簿をご参照ください。新しく委員となられた方をご紹介させていただきます。

まず学識経験者委員でございます。野田委員です。

### ○野田委員

皆さん、こんにちは。兵庫宅建より初めてまいりました。よろしくをお願いいたします。

### ○三島計画部長

続きまして、市会議員委員の皆様をご紹介させていただきます。

北山委員です。

### ○北山委員

北山でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

### ○三島計画部長

浜崎委員ですが、本日はご欠席と聞いております。

長瀬委員です。

### ○長瀬委員

長瀬でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

### ○三島計画部長

五島委員ですが、本日は遅れて参加されると聞いております。

続きまして、向井委員でございます。

### ○向井委員

向井でございます。よろしくをお願いいたします。

### ○三島計画部長

徳山委員でございます。

### ○徳山委員

本日はありがとうございます。よろしくをお願いいたします。

### ○三島計画部長

松本委員でございます。

**○松本委員**

松本でございます。よろしくお願ひいたします。

**○三島計画部長**

金沢委員でございます。

**○金沢委員**

よろしくお願ひいたします。

**○三島計画部長**

林委員でございます。

**○林委員**

林でございます。よろしくお願ひします。

**○三島計画部長**

川内委員でございます。

**○川内委員**

川内清尚です。どうぞよろしくお願ひいたします。

**○三島計画部長**

永江委員です。

**○永江委員**

よろしくお願ひいたします。

**○三島計画部長**

山本委員です。

**○山本委員**

山本のりかずです。よろしくお願ひいたします。

**○三島計画部長**

今回の審議会ですが、臨時委員を委嘱させていただいております。第3号議案の生産緑地地区の変更についてご審議いただきます星野委員です。

**○星野委員**

星野でございます。よろしくお願ひします。

**○三島計画部長**

報告事項(2)公園関連の報告について、ご意見をいただきます上甫木委員ですが、後ほどご出席されると聞いております。

**2. 定足数の確認**

**○三島計画部長**

次に定足数でございます。神戸市都市計画審議会条例第5条第2項の規定により、委員

及び議事に関係のある臨時委員の総数の半数以上の出席により、会議が成立することになっております。委員の総数は27名、臨時委員が審議に加わる第3号議案では、28名ですので、定足数は14名となります。

本日は、現在のところ22名の委員にご出席をいただいておりますので、会議は有効に成立しております。以上でございます。

### 3. 会議録署名委員人の指名

#### ○小谷会長

ありがとうございます。

本日の会議録署名委員ですが、中林委員と藤田委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

### 4. 議案審議

(第1号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について)

#### ○小谷会長

それでは、お手元の議事次第に従いまして、議案の審議に入りたいと思います。

本日は、3件の案件を審議いたします。

まず第1号議案、地区計画の変更について、事務局より説明をお願いいたします。

#### ○丸岡都市計画課長

都市計画課長の丸岡と申します。どうぞよろしくお願いいたします。では、着座にてご説明させていただきます。

議案(計画書)の2ページをお開きください。

第1号議案、神戸国際港都建設計画地区計画の変更について、六甲アイランド都市機能ゾーン地区計画、神戸市決定でございます。

議案(計画図)は1ページをお開きください。あわせて前面スクリーンをご覧ください。

位置図です。六甲アイランド都市機能ゾーンは、六甲アイランドの中央部に位置する面積約138ヘクタールの地区です。

引き続き前面スクリーンをご覧ください。航空写真です。六甲アイランド全体の土地利用は、周辺部が港湾を主体とした土地利用、中心部が都市的な土地利用となっています。

議案(計画書)の5ページをお開きください。今回の変更理由と変更の概要を記載しています。当地区は、六甲アイランドの中央部に位置し、地域での都市活動や文化活動を支える「地域拠点」と位置づけ、国際性を生かした拠点づくりを進めている地区です。昭和63年に良好なまちなみの形成を図るため、地区計画を決定し、その後、事業の進捗に合わせて地区整備計画を拡大するなど、地区計画の変更を行ってきました。

このたび、六甲アイランドまちづくり協議会より、街角広場を地区施設として追加する提案を受けて、ゆとりある快適な都市空間を確保し、魅力ある都市景観の形成を図るため、本案のとおり地区計画を変更いたします。

議案(計画図)の2ページをお開きください。あわせて前面スクリーンをご覧ください。

計画図です。区域を赤の実線で表示しております。地区施設の「せせらぎ」を緑の破線で、「シティモール」を赤の破線で、「壁面の位置の制限に係る境界線」を赤の一点鎖線で示しており、地区の細区分については、5種類の細区分をそれぞれの色で表示しております。これらの内容については、変更ありません。

今回の変更内容である、地区施設の「街角広場」につきましては、既決定の街角広場を灰色の丸印で、今回追加する街角広場を赤色の丸印で表示しています。

引き続き、前面スクリーンをご覧ください。写真は既決定の街角広場の整備事例で、広場内に植栽やモニュメントなどを設置しています。このような街角広場を地区施設として追加決定することで、ゆとりある快適な都市空間を確保し、魅力ある都市景観の形成を図ろうとするものです。

議案(計画書)の5ページにお戻りください。このたびの変更で、地区施設である「街角広場」を3箇所追加し、変更前の33箇所、面積約0.38ヘクタールから36箇所、面積約0.41ヘクタールになります。

なお本案について、平成29年10月3日から10月17日までの2週間、縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

説明は以上です。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

## ○小谷会長

ありがとうございます。ただいま、事務局よりご説明がありましたが、ご質問、ご意見がございましたらよろしく願いいたします。

いかがでしょう。特にご意見、ご質問、ございますか。

それでは、特にご意見がございませんので、お諮りいたします。

第1号議案、神戸国際港都建設計画地区計画の変更について、六甲アイランド都市機能ゾーン地区計画、神戸市決定です。原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

## ○小谷会長

ご異議ございませんので、原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

(第2号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について)

## ○小谷会長

引き続きまして、第2号議案、地区計画の変更について、事務局説明をお願いします。

## ○丸岡都市計画課長

第2号議案、神戸国際港都建設計画地区計画の変更について、三宮中央通り沿道地区地区計画、神戸市決定でございます。

議案（計画書）の6ページをお開きください。議案（計画図）は3ページをご覧ください。あわせて前面スクリーンをご覧ください。位置図です。

三宮中央通り沿道地区は、都市計画道路三宮裏線の沿道に位置し、面積約5.8ヘクタールの地区です。

航空写真です。当地区は、平成13年にまちづくり協議会を設立し、景観形成市民協定に基づき、神戸の都心にふさわしい目抜き通りの形成と、新たなにぎわいの創出を目標にまちづくり活動を行っている地区です。

議案（計画図）は4ページをお開きください。あわせて前面スクリーンをご覧ください。

計画図です。計画図では、「商業・文化・交流地区A」を濃い桃色で、「商業・文化・交流地区B」を薄い桃色で表示しています。

議案（計画書）の8ページをお開きください。

理由書と変更の概要です。理由書です。このたび、建築物の容積率の最低限度に関して、狭小な道路のみに面する敷地に関する取り扱いを明確にするため、地区計画を変更いたします。

変更の概要です。「商業・文化・交流地区A」において、建築物の容積率の最低限度10分の30に、幅員5メートル以下の道路のみに面する敷地は除外するよう括弧書きを追加いたします。

これにより、建築基準法第52条第2項に基づく前面道路の幅員による容積率の上限値と地区計画に基づく容積率の下限値との取り扱いを明確にするものです。

なお、本案について、平成29年10月3日から17日まで、縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

説明は以上です。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

## ○小谷会長

ありがとうございます。

ただいま、事務局より説明がありましたが、ご質問、ご意見がありましたらよろしく願いいたします。

はい、よろしく申し上げます。

## ○山本委員

計画書6ページの下段なのですが、区域の整備・開発及び保全に関する方針ということで、神戸都心の東西目抜き通りである都心商業地にふさわしく、安全かつ健全で洗練され

た魅力ある都市環境を形成するため、建築物等の用途・配置・規模及び形態・意匠等に留意して整備を行うとともに、ここ電線類の地中化を推進する、ということなのですが、電線類の地中化を推進するという点について、もう少し詳しく教えていただけますか。

### ○丸岡都市計画課長

この地区計画ですけれども、当初は平成7年、震災後にこの三宮周辺に五つの地区計画が決められています。そのうち、当地区につきましては、三宮駅南地区、それから三宮西地区、この二つの地区のうち、ここの部分にまちづくり協議会ができたということで、そのまま当初平成7年に決められた地区計画の内容を見て、そのまま区域を変えたと、そういった地区計画になっています。

委員、ご指摘のとおり、この建築物等の整備の方針に書かれているように、こういった目標で整備を進めてきている当地区につきましては、地下鉄海岸線の整備が平成13年7月にされまして、それに合わせて上の都市計画道路は「三宮裏線」と呼んでおりますが、地下鉄の海岸線の整備に合わせて地上のこの都市計画道路についても合わせてきれいに整備をした、その際に電線類の地中化も行っているといったことでございます。その整備に合わせて、道路名称も「三宮裏線」から道路法上の名称として「三宮中央通り」というふうに名称を変えて、まさに目抜き通りとして整備をして、プラス景観形成市民協定を締結して、景観にも配慮しているといったことでございます。

### ○山本委員

はい、ありがとうございます。

### ○小谷会長

ありがとうございます。いかがでしょう。ほかにご意見、ご質問はございますか。よろしいでしょうか。

それでは特にご意見はございませんので、お諮りいたします。

第2号議案、神戸国際港都建設計画地区計画の変更について、三宮中央通り沿道地区地区計画、神戸市決定です。原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

### ○小谷会長

ご異議ございませんので、原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

(第3号議案 神戸国際港都建設計画生産緑地地区の変更について)

### ○小谷会長

次に第3号議案、生産緑地地区の変更について、事務局より説明をお願いいたします。

## ○丸岡都市計画課長

第3号議案、神戸国際港都建設計画生産緑地地区の変更について、山田40生産緑地地区ほか13地区、神戸市決定でございます。

まず、生産緑地地区の都市計画上の位置づけをご説明いたします。前面スクリーンをご覧ください。

生産緑地地区は、市街化区域内において、緑地機能及び多目的保留地機能の優れた農地等を計画的に保全し、良好な都市環境の形成に資することを目的として指定するものです。神戸市では、市街化の進展に伴い、緑地が急速に減少する中、良好な生活環境を確保する上で、農地等の持つ緑地機能に着目して残存する農地等の計画的な保全を行う必要があったため、平成4年に市街化区域内農地を「宅地化する農地」と「保全する農地」に区分し、このうち「保全する農地」を「生産緑地地区」として指定しました。

生産緑地地区の区域の廃止及び変更の理由には、1、農地とするための土地の形質の変更に伴う場合。2、市に対する生産緑地の買い取り申し出後3カ月が経過し、農地としての管理義務や建築行為等の制限が解除された場合。なお、買い取り申し出は、農業の主たる従事者が死亡した場合、あるいは農業に従事することを不可能にさせる故障に至った場合に行うことができます。3、生産緑地地区内において公共施設が設置された場合などがあります。

次に、買い取り申し出に伴う廃止及び変更について、ご説明いたします。生産緑地地区の都市計画決定の後、農業の主たる従事者が死亡した場合、または農業に従事することを不可能にさせる故障に至った場合には、生産緑地法に基づき、市に対して農地の買い取り申し出を行うことができます。買い取り申し出に対し、市が買い取らない場合には、農業委員会に農地として売買のあっせんを依頼します。そして、このあっせんが一定期間内に成立しない場合、かつ申し出から3カ月の間、所有権の移転が行われなかった場合には、生産緑地地区としての土地利用の制限が解除され、農地以外の土地利用が可能になります。こうした手続の結果を受けて、都市計画としての生産緑地地区の指定を廃止及び変更するものです。

議案（計画書）の9ページをお開きください。今回の生産緑地地区の廃止及び変更の内容と理由です。1が廃止する7地区、2が変更する7地区です。

議案（計画書）の10ページをご覧ください。生産緑地地区の変更の概要をまとめており、この順にご説明いたします。

議案（計画図）の5ページをお開きください。あわせて前面スクリーンをご覧ください。図では、既決定の区域を灰色、今回、廃止する区域を黄色で表示しております。

まず山田40生産緑地地区の変更です。位置は、志染川の北側、山田中学校の北西側です。主たる従事者の故障による買い取り申し出により、黄色の区域を廃止いたします。

議案（計画図）の6ページをお開きください。山田50、51生産緑地地区の廃止です。位

置は、鈴蘭台環状線の北側、神戸電鉄有馬線の西側です。いずれも主たる従事者の故障による買い取り申し出により、黄色の区域を廃止いたします。

議案（計画図）の7ページをご覧ください。まず、ページ右側にある、有野37生産緑地地区の廃止、有野41生産緑地地区の変更です。位置は、神戸電鉄三田線の東側、有野川の西側です。いずれも主たる従事者の故障による買い取り申し出により、黄色の区域を廃止いたします。

次に、ページ左側にある有野146生産緑地地区の廃止です。位置は、有野八多線の北側、神戸三田線の西側です。主たる従事者の死亡による買い取り申し出により、黄色の区域を廃止いたします。

議案（計画図）の8ページをお開きください。道場21生産緑地地区の変更です。位置は、神戸電鉄三田線「道場南口駅」の東側、有野川の西側です。生産緑地地区内において公共施設である小規模保育事業の屋外遊戯場が設置されたことにより、黄色の区域を廃止いたします。

議案（計画図）の9ページをご覧ください。伊川谷56生産緑地地区の変更及び伊川谷63生産緑地地区の廃止です。位置は、神戸明石線の北側、山陽新幹線の南側です。いずれも主たる従事者の死亡による買い取り申し出により、黄色の区域を廃止いたします。

議案（計画図）の10ページをお開きください。伊川谷92生産緑地地区の変更です。位置は伊川の北側、山陽新幹線の南側です。主たる従事者の故障による買い取り申し出により、黄色の区域を廃止いたします。

議案（計画図）の11ページをご覧ください。玉津82生産緑地地区の変更です。位置は、王塚台中学校の東側、国道175号の西側です。主たる従事者の故障による買い取り申し出により、黄色の区域を廃止いたします。

議案（計画図）の12ページをお開きください。北別府34生産緑地地区の廃止、及び北別府42生産緑地地区の変更です。位置は、伊川の北側、第二神明道路の南側です。いずれも主たる従事者の死亡による買い取り申し出により、黄色の区域を廃止いたします。

議案（計画図）の13ページをご覧ください。竜が岡14生産緑地地区の廃止です。位置は、第二神明道路の南側、古郷魚住線の東側です。いずれも主たる従事者の死亡による買い取り申し出により、黄色の区域を廃止いたします。

議案（計画書）の10ページにお戻りください。以上の変更により、神戸市全体の生産緑地地区は、変更前後対照表に記載のとおり、変更前の494地区、面積約105.44ヘクタールから、487地区、面積約103.31ヘクタールになります。

なお、本案について、平成29年10月3日から17日まで縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○小谷会長

ありがとうございます。

ただいま、事務局よりご説明がありました。ご質問、ご意見がございましたらよろしくお願いたします。

いかがでしょう。ご質問、ご意見いかがでしょうか。

特にご意見がございませんので、お諮りいたします。

第3号議案、神戸国際港都建設計画生産緑地地区の変更について、山田40生産緑地地区ほか13地区、神戸市決定です。原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

### ○小谷会長

ご異議ございませんので、原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

(報告書事項(1)生産緑地制度の運用の見直しについて)

### ○小谷会長

次に、報告事項についてご説明をお願いいたします。

まず報告事項(1)生産緑地制度の運用の見直しにつきまして、事務局より説明をお願いいたします。

### ○丸岡都市計画課長

お手元の資料1をご準備ください。生産緑地制度の運用の見直しについてご説明いたします。

まず、報告の趣旨ですが、神戸市では市街化区域内の農地、以下「都市農地」といいます。について、平成4年に生産緑地の当初指定を行い保全してきましたが、指定から30年が経過する平成34年、2022年には多くの生産緑地が買い取り申し出をすることが可能となり、一斉に宅地化する可能性があります。

国においては、平成27年4月に成立した都市農業振興基本法に基づき、都市農業振興基本計画を策定し、都市農地のあり方が「宅地化すべきもの」から都市に「あるべきもの」へ転換されました。さらに、平成29年5月には都市農地を計画的に保全するため、生産緑地法等が改正されました。この法改正を踏まえ、神戸市では生産緑地の指定を希望する市民ニーズへの対応や、生産緑地制度のさらなる活用などにより都市農地の保全を図るため、生産緑地制度の運用の見直しを行います。

前面スクリーンをご覧ください。神戸市では、高度経済成長期の宅地需要等に対応し、計画的なまちづくりを進めるため、昭和45年に市街化区域及び市街化調整区域の区域区分を定めました。市街化区域は優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域、市街化調整区域

は市街化を抑制すべき区域として位置づけられています。市内には、現在5,167ヘクタールの農地があり、そのうち4,951ヘクタールが市街化調整区域に、216ヘクタールが市街化区域にあります。

都市農地と税制についてご説明いたします。都市農地は、宅地化農地と生産緑地の2種類で構成されます。平成4年に市街化区域内の農地保有者の全員に意向調査を行い、その意向をもとに農地の位置づけを決定しました。

まず、宅地化農地については、固定資産税が宅地並み評価・宅地並み課税となり、相続税の納税猶予を受けることができない一方で、開発に関する規制を受けません。次に、生産緑地については、固定資産税が農地評価・農地課税となり、相続税の納税猶予を受けることができる一方で、「建築物の新築等の行為制限」と「原則30年間の農地等としての管理義務」を課しています。

こちらが平成4年以降の都市農地の面積の推移です。まず、開発規制のない宅地化農地ですが、平成4年より約71%減少しています。開発規制のある生産緑地については、ある程度保全されておりますが、農業者の死亡等により約27%減少しております。

実際に農地の減少があった北区八多町八多21生産緑地地区の例をご紹介します。

この生産緑地地区では、農業者の死亡を理由に生産緑地の買い取り申し出がなされ、建築行為等の制限が解除され、900平米の農地が宅地化されました。

このように生産緑地が廃止されてきた結果、面的に見ると、西区北別府では平成4年から平成28年の間、生産緑地が虫食い状に減少しています。

資料1をご覧ください。あわせて前面スクリーンをご覧ください。生産緑地法等の改正に伴う神戸市の対応方針をご説明いたします。

まず、生産緑地の一律500平米以上の面積要件を、条例によって300平米以上までに引き下げるため、条例制定に向けた手続を進めます。また、それにあわせて、これまで生産緑地の指定を受けていない農地について、地権者の同意を得て、面積要件の引き下げを踏まえた上で追加指定を可能とし、30年間の営農を義務づけます。さらに、当初指定から30年が経過する生産緑地について、地権者の同意を得て、面積要件の引き下げを踏まえた上で、平成34年より特定生産緑地の指定による保全を図り、以後10年ごとに更新します。なお、特定生産緑地とは、指定から30年が経過する生産緑地のうち、買い取り申し出時期を10年間延長した生産緑地です。

次に、農地と調和した低層住宅に係る良好な住居環境を保護するために創設された田園住居地域の指定や農地を活かしたまちづくり協定等について検討いたします。なお、田園住居地域とは、低層住居専用地域をベースに農家レストランなど農業用施設の立地を限定的に許容する一方、300平米以上の農地開発を規制する用途地域です。

都市農地を保全するためには、営農が継続できる環境整備を合わせて考えていく必要がございます。そこで、都市農業振興基本法に基づき、農政部局と連携して農業の担い手の

確保、体験農園や直売所などの都市農地を活用する取り組みの支援について検討いたします。

最後に、今後のスケジュールについてご説明いたします。

まず、このたびの都市計画審議会にて、生産緑地法等の改正に伴う神戸市の対応方針についてご報告し、12月に面積要件引き下げ条例の案について意見募集を行います。そこで得たご意見を踏まえまして、平成30年2月、もしくは3月に面積要件引き下げ条例を議会に上程します。そして平成30年4月より、法改正内容、神戸市の対応方針等の周知及び生産緑地の追加指定に向けた手続を開始いたします。また、田園住居地域の指定等についての検討や、農業振興施策による都市農業の支援についての検討を行う予定です。さらに、生産緑地の当初指定から30年が経過する平成34年より、地権者の同意を得て、特定生産緑地の指定を行う予定です。

このような生産緑地制度の活用などにより、今後、さらなる都市農地の保全を図ってまいります。

説明は以上です。

#### ○小谷会長

はい、ありがとうございます。

ただいま事務局から説明がございましたが、ご質問、ご意見がありましたら、よろしくお願いたします。いかがでしょうか。特にご質問、ございませんでしょうか。

(報告事項(2)の身近な都市計画公園の見直し方針(案)について)

#### ○小谷会長

はい、それでは特にご質問がございませんので、次に、報告事項(2)の身近な都市計画公園の見直し方針(案)につきまして事務局より説明をお願いいたします。

#### ○丸岡都市計画課長

身近な都市計画公園の見直し方針(案)についてご報告させていただきます。

お手元の資料2「身近な都市計画公園の見直し方針(案)」の概要に沿ってご説明いたします。

表面の「はじめに」をご覧ください。神戸市では1971年に「グリーンコウベ作戦」が始まり、公園整備事業が積極的に進められ、その後2000年には「神戸市緑の基本計画(グリーンコウベ21プラン)」が策定され、震災復興に関連した公園を中心に、着実に整備を進めてきました。しかし、長期未整備公園については、長期にわたり都市計画による建築制限を課した状態が続くなどの問題が生じております。また、都市計画決定した時点と現在では、周辺の土地利用や人口、市民ニーズ、まちづくりの方向性、神戸市の財政状況などが大きく変化しております。

このような流れを受けて、公園緑地審議会からの答申にも、長期間にわたって私権を制限している都市計画公園について見直しの必要性が示されています。神戸市では、まず市民にとって身近な公園である街区公園、近隣公園、地区公園を見直し対象公園として設定しております。

引き続き、資料2をご覧ください。あわせて前面スクリーンもご覧ください。

まず、1、神戸市の身近な公園の現状についてです。神戸市の身近な都市計画公園の面積は約462.5ヘクタールであり、公園数は467箇所あります。そのうち、長期未整備の区域は約4.2%の19.5ヘクタールとなっております。

次に、2、背景と課題についてです。人口減少や都市環境の変化など、都市計画公園を取り巻く環境の変化に加え、都市公園法等の改正や建築制限の長期化等の要因により、都市計画の見直しが必要な時期を迎えております。

3、見直し対象公園についてです。長期未整備公園とは、都市計画決定後、長期にわたり整備できていない区域のある公園で、二つに分類されます。一つ目が、計画決定区域の全域が未整備の公園。二つ目が、都市計画区域内に買収が必要な民有地や道路等の公共施設が残っており、公園的な整備ができていない区域がある公園です。

次に、本方針の見直し対象公園については、二つの条件に該当する公園を抽出します。一つ目は、神戸市の都市計画公園のうち、市民にとって身近な公園を対象とします。二つ目は、都市計画決定面積と供用面積に差がある公園のうち、未整備区域が一定面積以上ある公園を対象とします。なお、本方針で身近な公園とは、都市公園法における住区基幹公園である街区公園・近隣公園・地区公園を指し、主に街区内や近隣、徒歩圏内の住民が利用することを目的とします。見直し対象公園の位置は、この図のとおりです。対象公園は全ての区にわたり、47公園になります。

資料2概要の裏面をお開きください。あわせて前面スクリーンもご覧ください。

4、見直しの基本的な考え方についてです。見直し対象公園については、見直しフローに従って「必要性」「代替性」「実現性」の観点から整備の方向性を検討いたします。「必要性」では、公園緑地の配置状況等から、未整備区域の公園整備が必要とされているかどうか検証を行います。「代替性」は、未整備区域の代替となる公園や施設等の有無から、周辺に公園を代替する機能が十分あるか検証を行います。「実現性」では、土地利用の状況等から、公園整備の可能性を検証して、その実現性を評価します。また、総合的な評価では、地元からの要望などを踏まえて総合的に判断し、都市計画決定を存続するか、都市計画変更の候補とするかを決定します。

最後に5、今後のスケジュールについてです。平成29年度に、本方針についてパブリックコメントを実施して、意見を反映した見直し方針を策定する予定です。平成30年度以降、方針に基づく対象公園の判定と判定結果の公表を行い、都市計画変更素案の作成を行います。その後、都市計画変更素案についての地元説明会を開催し、合意形成ができた公園か

ら都市計画変更の手続を行う予定です。

説明は以上です。

#### ○小谷会長

ありがとうございます。

ただいま事務局から説明がございましたが、ご質問、ご意見がございましたら、よろしくお願いたします。

はい、お願いたします。

#### ○松本委員

これまでずっと今のままで置いていて、今、都市計画変更をしようとしているのは、どこにどうデメリットがあって、今これに着手しようとしているのかということ、まず教えてください。

#### ○小谷会長

事務局、お願いたします。

#### ○丸岡都市計画課長

概要のところにも書かせていただいておりますように、やっぱりデメリットというのは私権制限です。50年以上制限をかけている公園がこの47公園のうち、三十数公園ありまして、それ以外も20年以上というのが、47公園については全て20年以上未着手のまま私権制限がかかっていると。この状況を解消しようということが一つ目のメリットでございます。

#### ○松本委員

ちょっと、よくわからないのですが、20年以上が全部47公園で、解消しなければ、もう少し具体的に何がどう問題があるのかを教えてください。

#### ○丸岡都市計画課長

私権制限といいますと、都市計画決定を打ったままの状況です。都市計画決定がされますと、都市計画法の53条によりまして建築物の制限がかかっております。具体的に言いますと、木造であったり、鉄骨造であったり、そういった構造でないといけない。あるいは、2階建まででないといけないとかです。そういった権利制限がかかっていますので、本当に可能性がある、実現性がある、そういった、あるいは代替性がない、本当に必要かどうか、そういった観点からきちんと見直して、もし必要性が薄いとか、あるいはかわりに周辺のところに代替となる公園とか緑地とかそういったものがあるとか、そういったケースであれば廃止、もちろん周辺の住民の皆さん、あるいは地権者の皆さんの合意というのが必要になりますけれども、その方々の合意が得られるのであれば、そういったところを解除して、廃止していく、そういった観点でございます。

#### ○松本委員

先ほどのご説明ですと、公園にしようという面積があって、その一部が今公園になっているけれども、その隣接したところは今後公園にすることだと。しかし、今は2階建ての

家しか建てられないような権利制限があるから、もしこれを公園が今のままで十分だとなれば、あと残っているところに大きなものが建てられる、都市計画を変更するから大きなマンションとかそういったものも建てられるようにしましょう、という理解でいいのですか。

#### ○丸岡都市計画課長

大きなものが建つかどうかはわかりませんが、要は都市計画変更して、その部分的に区域から外れたところについては、今の用途地域とか、そういった制限の中で土地利用が可能になるといったことをございます。

#### ○松本委員

終わりますが、そうしますと住民合意を取っていくのは、今公園じゃないけれども、行く行く公園になるのではないかというように地元の人が思われているところを、そうでないように変更しますから、これは本当に自治会長さんだけの声でなくて、地元徹底的に、地域にとってどうなのかという点で今後進めていっていただきたいということを申し上げます。

#### ○丸岡都市計画課長

資料の裏面のところに、今後のスケジュールと書いてございます。今、身近な都市計画公園の見直し方針の案のところについて、ご説明をさせていただきました。これにつきましてもパブリックコメントを実施して、市民意見を反映していく。その上で、今年度中に見直し方針を策定いたします。この見直し方針に基づきまして、個別の公園ごとに具体的な都市計画変更素案を作成いたします。この素案につきましては、黄色のフローのところを書いてありますように、地元説明会とかを開催しまして、周辺住民の方々、利用されている住民の方々、それから当然ながら地権者の方、そういった方のご意見も踏まえて、十分にご議論をさせていただいて、合意形成ができた段階で都市計画変更の手续に入るといったところをございます。

#### ○小谷会長

はい、よろしいですか。いかがでしょう。ほかにご意見、ご質問、ございますか。

(報告事項(3)の「えき~まち空間」基本計画(案)について)

#### ○小谷会長

はい、特にございませぬので3番目の報告、「えき~まち空間」基本計画(案)につきまして事務局より説明をお願いいたします。

#### ○北田都心三宮再整備担当課長

住宅都市局都心三宮再整備課担当課長の北田と申します。私のほうからお手元の資料「えき~まち空間」基本計画(案)について、ご説明をさせていただきます。なお、この

内容につきましては昨日開かれました都心三宮再整備推進会議において示されたものと同じものでございます。

一枚めくっていただきまして、A3の折り込みで三宮の中心部を俯瞰した図面がございます。まず三宮の六つの駅を薄いオレンジ色の楕円で囲んだ範囲を「えき~まち空間」としてございます。この「えき~まち空間」をどんな空間にしていきたいのか、またイメージがわかるものとして示してございまして、上に3点ほど目標とする空間像を記載してございます。

まず一つ目が「三宮の六つの駅があたかも一つの大きな「えき」となるような空間」ということで、三宮交差点を中心とした人と公共交通優先の空間、「三宮クロススクエア」が六つの駅とバスの乗り場を地上でつなぎ、また周辺の民間ビルの開発に合わせてエレベーターやエスカレーターなどが地下から2階をつなぐ、誰もが移動しやすい空間としていきます。

二つ目でございますが、「えき」と「まち」が行き来しやすく、より便利で回遊を高める空間」ということで、「えき~まち空間」から周囲の通りを介して魅力的な「まち」に歩きたくなる、歩いて楽しい空間がつながっていくというところでございます。

また3点目でございますが、「美しき港町・神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間」ということで、居心地のよさが感じられ、そこに人が集まることでにぎわいをもたらし、さらには新たにさまざまな活動が生まれていく、そういった空間づくりを行政だけでなく事業者や市民の皆様と一緒に目指していきたいというふうに考えてございます。

1枚めくっていただきまして、基本計画の目次がございます。

基本計画につきましては、まず計画策定の背景と目的。続きまして、「えき~まち空間」の構成と特性。また「えき~まち空間」の整備の考え方の中で、「空間」、「交通」、「景観」の考え方を示してございます。さらに「えき~まち空間」を活かす協働の仕組み、最後に今後の進め方といった構成としてございます。

ページをめくっていただきまして、1ページ、2ページをご覧ください。

1ページ目には平成27年9月に都心の将来ビジョン、及び三宮周辺地区の「再整備基本構想」を取りまとめ、神戸の新しい象徴となる「えき~まち空間」を位置づけたことを示してございます。また、2ページには官民共通の具体的な目標像とその実現に必要な取り組みを示す「えき~まち空間」基本計画を作成していくと示してございます。

3ページをご覧ください。ここでは「えき~まち空間」の構成と特性についてまとめてございます。まず二つの都市軸、東西の中央幹線につきましては商業・業務機能が集積する三宮から元町方面をつなぎ、JR・阪急・バスターミナルなどの交通結節機能の強化を図る「にぎわいと活力の軸」。南北のフラワーロードにつきましては、山から海をつなぐ神戸らしい街と自然が身近に感じられ、広域交通拠点としての新神戸、神戸港などを結ぶ「花と緑と公共交通の軸」と位置づけてございます。その中心に位置するのが、まさに

「えき~まち空間」であり、「三宮クロススクエア」ということになります。また「三宮クロススクエア」周辺には、個性あふれる魅力的な五つの「まち」があり、その特性を踏まえて将来の「まち」のあり方を検討してまいります。

4 ページをご覧ください。空間構成の要素と求める視点についてまとめてございます。

「三宮クロススクエア」につきましては、人と公共交通優先の人々の活動の拠点となる象徴的な空間づくり、また公共空間と沿道建築物が一体となったにぎわいづくりを行ってまいります。また三宮交差点につきましては、二つの都市軸の交点であり「三宮クロススクエア」と「まち」との重要な結節点であることからエントランス空間の確保と「象徴空間」としての顔づくりをしてまいります。また、「えき」と「まち」との結節点という意味で、「えき~まち空間」と周りの「まち」とがつながる場所においては、魅力的な空間づくりを行ってまいります。また、「えき~まち空間」と一体となって回遊性を担う「通り」でございますが、周辺の魅力的な「まち」とのつながりや回遊性を意識した空間づくりを行ってまいります。

続きまして、5 ページをご覧ください。「えき~まち空間」の整備の考え方のうち、空間の考え方について、このページにまとめてございます。基本的な考え方でございますが、「えき~まち空間」では行政が中心となって整備する道路や広場などの公共施設と周辺の民間施設の公共的な空間を合わせて公共空間とし、官民の連携により一体的な空間を整備してまいります。この「えき~まち空間」におきましては、神戸の玄関口にふさわしいにぎわいのある空間であるとともにわかりやすくユニバーサルデザインに配慮した空間、また防災や環境にも配慮した空間として整備を行ってまいります。その下に「えき~まち空間」における公共空間の整備のイメージを示してございます。

6 ページをご覧ください。公共空間を構成する主要な公共施設として、「三宮クロススクエア」、また、わかりやすく利用しやすい駅前広場やデッキなどの歩行者空間、さらに分散する中・長距離バス乗降場を集約する新たなバスターミナルについて、今後行政が積極的に取り組んでまいります。

7 ページ、8 ページをご覧ください。「三宮クロススクエア」のゾーニングとイメージを示してございます。公共空間と沿道建築物が一体となったにぎわい空間の創出を図るため、都市軸や周辺の「まち」の特性を踏まえ、「三宮クロススクエア」を特色の異なる五つにゾーニングしてございます。まず「三宮クロススクエア」東側につきましては、JR、ポートライナー、阪神などの鉄道駅やバスターミナルなどが近接し、乗りかえの空間をわかりやすくするとともに、にぎわいや大規模イベントに対応できる「にぎわいのゾーン」。また西側につきましては、北に高架下商店街、南に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集い憩うための「うるおいと集いゾーン」。北側はJRと阪急の北側の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や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」。中央につきましては、神戸の玄関口三宮

を印象づける場としてふさわしい空間を形成する「象徴ゾーン」。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」と整理してございます。

続きまして、9ページをご覧ください。このページから交通の考え方についてまとめてございます。基本的な考え方ですが、2段落目の途中に記載してありますように高齢者や子育て世代の方々など、誰にとってもより便利で回遊性の高い空間、これをつくり上げていくことが最も重要だと考えてございます。「えき~まち空間」の交通につきましては、歩行者交通、また公共交通、自動車交通、さらには「えき~まち空間」を含む都心部を歩行者が中心のまちにしていくために必要な「都心における交通体系」について整理してございます。

まず歩行者交通でございますが、「えき」から「えき」への乗りかえをわかりやすくし、誰もが移動しやすい動線を確保すること。また歩行者空間を充実し、「えき」から「まち」への回遊性を向上させること。この2点を進めてまいります。特に乗りかえ動線の改善につきましては、周辺民間施設の開発に合わせて、空間としてのわかりやすさ、移動しやすさを確保するため、経路の見通しをできる限り確保する。また、わかりやすい位置にエレベーターやエスカレーターを設置する。また通路は十分な幅員と高さを確保する。そのほか、誰もがわかりやすい案内サインを充実してまいります。具体的な動線としましては、ポートライナーから各駅。また阪急と地下鉄。さらには新たなバスターミナルへの動線を重点的に考えてまいります。

続きまして、10ページでございますが、乗り換え動線のイメージを地下・地上・2階の3層で示してございます。特に三宮交差点など駅に近いところにつきましては、わかりやすい場所にエレベーターやエスカレーター、及び滞留空間を設けた横移動を配置し、これにより3層のつながりを強化してまいります。下に断面的に改善のイメージを示してございます。左のイメージのように、もともとエレベーターが2階から地下まで直通でない。あるいは改札からの見通しが悪い。エスカレーターなどが折り返して移動しにくい。こういった課題を右のイメージ図のように改善してまいります。

11ページをお開きください。「えき」から「まち」への回遊性の向上について触れてございます。下のイメージ図のように緑の矢印で示す周辺のまちや「えき~まち空間」内の回遊動線につきましては、より歩きやすい空間に強化してまいります。また、青の破線の矢印のように周辺民間施設と一体となった「えき」から「まち」への見通しのよい歩行者空間も確保してまいります。さらに茶色の矢印のように鉄道によって分断感のある南北の「まち」のつながりを強化してまいります。

12ページには歩行者空間のネットワークとして、これまで神戸市において推進してまいりました「3層ネットワーク構想」について触れてございます。今後は、地上の歩行者空間を主軸としつつ、「えき」周辺はデッキと地下が地上の動線を補完する考え方を示して

ございます。

続きまして、13ページ、14ページをご覧ください。公共交通・自動車交通の考え方について、まとめてございます。まず駅前広場を再編、拡充、新設し、「えき~まち空間」や交通結節点である駅まで近寄りやすい環境を整備してまいります。さらに「えき~まち空間」内に移動支援の拠点进行、誰もが移動しやすい環境を整備してまいります。

具体的には14ページのイメージ図をあわせてご覧いただければと思います。公共交通につきましても、駅前広場の拡充、新設などにより路上に分散するバスやタクシーの乗降場を方面別に集約し利便性とわかりやすさを向上させます。また、「三宮クロススクエア」の南北方向に公共交通軸进行、回遊交通の主軸として都心内外の公共交通の利便性を向上させてまいります。さらに中・長距離バスにつきましても、新たなバスターミナルに集約し、利便性とわかりやすさを向上させてまいります。

また、公共交通を補完する移動支援の考え方でございますが、「えき~まち空間」内の歩行者ネットワーク上や公共交通と乗り継ぎしやすい位置に、移動支援の拠点として「情報発信」、「休憩施設」、また他の交通への「結節機能」を兼ね備えた「モビリティ・スポット」を配置してまいります。そこから「えき~まち空間」内や周辺の「まち」への移動支援として、例えば電動いすやベビーカーなどの貸し出し、さらには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、誰もが移動しやすい空間を目指してまいります。

続きまして、15ページ、16ページをご覧ください。自動車交通の利便性の確保について触れてございます。まず、15ページでございますが、寄り付き交通車両・緊急車両の考え方ということで、駅などへの寄り付きを必要とされる方やまち中に用事のある方にとって寄り付きやすい動線の確保や使いやすい駅前広場の整理、駐車場、駐輪場を確保してまいります。また、緊急車両の通行や災害時の活動に必要な空間も確保してまいります。

また16ページでございますが、特に荷さばきにつきましても、共同の荷さばき場の確保や時間帯を限った公共空間の活用などルール化によるソフト対策を含め、地域の商店街の方々とも話をしながら柔軟な運用方法を検討してまいります。

続きまして、17ページ、18ページをご覧ください。歩行者が中心のまちを実現する上で必要となる都心における交通体系のイメージを示してございます。「自動車交通のマネジメント」「歩行環境の向上」「公共交通など多様な交通手段の確保」、この三つの支援を踏まえ、総合的に取り組んでまいります。

19ページ、20ページでございますが、自動車交通のマネジメントについて触れてございます。「えき~まち空間」を実現した場合に周辺や外周の幹線道路において交通量が増加すること、主要な交差点において渋滞が発生することなどが課題として想定されます。それに対応する具体的な施策としまして、3点。一つ目が「通過交通の円滑な処理」、また2点目が「寄り付き交通の利便性の確保」。3点目が「公共交通の利便性向上による自動

車からの転換」、こうしたことの交通状況を見据えながら必要な対策として実施し、段階的に整備を進めてまいります。現在、この内容につきましては、交通管理者、道路管理者等と協議をしているところでございます。

続きまして、21ページ、22ページでございますが、歩行環境の向上また公共交通など多様な交通手段の確保について、既に取り組んでいる事業、また現在社会実験などを実施している事業を紹介してございます。

続きまして、23ページでございますが、景観の考え方について、このページでまとめてございます。基本的な考え方でございますが、2段落目に記載していますように建築物と公共空間の一体的な景観のあり方を示し、まちのにぎわいや活気を誘発する景観形成に取り組むことで、神戸の歴史や自然環境を背景とした文化の薫りが漂う、訪れた人々の感性に響き、市民が誇りに思える景観を創出してまいります。以下、「1) 都市と自然が調和する景観」「2) 神戸らしさを感じる“まちなみ”形成」「3) 暖かみのある“夜間形成”」。これらにつきましては、これまで神戸の景観づくりにおいて大事にしてきた考え方ということで、今後もこれらを踏まえて景観形成を図ってまいります。

24ページでございますが、「えき～まち空間」におきましては、今後公共空間、建築物、夜間景観、屋外広告物といった四つの視点のもと、基準やガイドラインの前提となるコンセプトとして「景観形成方針」また法令に基づく基準として「景観形成基準」、基準化になじまない誘導事項として「ガイドライン」、この3点について「景観デザインコード」として設定してまいります。その下に「三宮クロススクエア」における景観形成のイメージを示してございます。

続きまして、25ページでございますが、公共空間の景観形成の方針として、特に骨格となる「三宮クロススクエア」につきましては、都市軸としての特性や沿道のまちの多彩な特性や将来のあり方を踏まえた空間デザインを行うこと。また、建築物の景観形成方針としまして、「えき～まち空間」に立地する建築物につきましては、公共空間と沿道建築物が一体的な都市空間を構成することで相互のにぎわいを呼び込むことができるよう、また玄関口にふさわしい、ゆとりある神戸らしさが感じられるまちなみを形成することを誘導していくことを記載してございます。

具体的には、「壁面線の統一と軒線の設定による一体感のあるまちなみづくり」また、「低層部のにぎわいづくり」といった事項につきましては、26ページのイメージに示しますように軒線の高さの設定やセットバックの幅、またピロティの奥行きなど具体的な数値基準を設定してまいります。

続きまして、27ページをご覧ください。そのほか建築物の景観形成方針としまして、建築物における高層部、中層部、低層部のデザイン。また神戸の玄関口三宮を印象づける三宮交差点の顔づくりの考え方を示してございます。

また28ページにつきましては夜間景観の形成方針。また屋外広告物のコントロール方針

を示してございます。

また、(3)としまして、地域との協働と参画による景観づくりとして、3段落目に記載してありますように、「えき~まち空間」にかかるさまざまな空間構成について、計画段階から完成後の将来形まで、調整の仕組みづくりも含めて地域の方々との協働と参画により「えき~まち空間」の形成に取り組んでまいります。

続きまして、29ページ「えき~まち空間」を生かす協働の仕組みとして、「えき~まち空間」の公共空間の利活用、管理運営の考え方について示してございます。「えき~まち空間」を神戸の玄関口にふさわしい、にぎわいのある空間とするためには、その公共空間をどのように利活用、管理運営していくかが非常に重要になります。そのため、市民、民間事業者、行政などが連携して良好な環境や価値を維持、向上させるために、多様な関係者の協働によって公共空間の利活用、管理運営を行い、さまざまなサービスを提供するエリアマネジメントに取り組んでまいります。「えき~まち空間」におけるエリアマネジメントのコンセプトとしまして、「場所が完成する前から始める活動づくり」「小さなゴールを積み重ねた成功体験型のプロセスづくり」「ハードの進捗に合わせた成長型の組織づくり」を基本的に検討してまいります。

また30ページにつきましては、民間事業との協働の仕組みとして、エリアマネジメントによる民間事業の促進・誘導のイメージ。また民間が開発する事業を促進・誘導する方策の具体例を示してございます。これらは民間事業者などのニーズも今後確認しながら検討を進めていきたいと思っております。

最後になりますが、31ページ、32ページに今後の進め方について記載してございます。

「えき~まち空間」につきましては、すぐに実現できるものではなく、公共事業、民間開発事業とともに段階的に整備が進んでまいります。中でも、三宮クロススクエアにつきましては、社会実験や周辺の交通対策を行いながら、徐々に車線を狭め、歩道を拡幅していくなど、段階的に整備を進めていく必要がございます。また、「えき~まち空間」の実現に向けて、公共事業や民間開発事業について協議・調整する場を設けていくなど、官民が連携して推進していく仕組みを検討してまいります。まずは、当面第一段階として、都市計画の変更なども含めて、JR南駅前広場の再編、あるいは新たなバスターミナルの1期整備に合わせて、また周辺の交通対策も実施しながら、「三宮クロススクエア」の東西方向の整備に取り組んでまいりたいと思っております。今後、この基本計画案につきましては、本日の場も含めて、さまざまな場でご意見を伺いながら、さらに市民意見もいただきながら修正、更新し、年度内に「えき~まち空間」の基本計画として取りまとめていきたいと思っております。

説明は以上でございます。

## ○小谷会長

はい、ありがとうございました。

ただいま、事務局から説明がありました。ご質問、ご意見がございましたら、よろしくお願いいたします。

はい、お願いします。

#### ○松本委員

今の、壮大な計画を聞かせていただいたのですが、これまず、総事業費というのはどれぐらいを考えておられるのでしょうか。

#### ○北田都心三宮再整備担当課長

今、現時点では三宮の再整備におきましては公共がやる事業、あるいは民間がやる事業、さまざまな事業がございます。特に民間の事業につきましては、なかなか全てを把握できるようなものではございません。行政が行う事業もこれから具体的にいろいろと決めていくということで、現時点では総事業費というものを出せる状態ではございません。

#### ○松本委員

総事業費が出ている状況じゃないと。そうしましたら、公共施設の整備の考え方という説明を今受けて、1、2、3、「三宮クロススクエア」、駅前広場、バスターミナルなど整備を進めていくのだということで、第1期までに一定出されていますが、そこぐらいまでは幾らぐらいかかるのか教えてください。

#### ○北田都心三宮再整備担当課長

そういう意味で「三宮クロススクエア」も駅前広場もですね。新たなバスターミナルにつきましても、これからいろいろ設計とか進めていくということで、今の時点では事業費は出ていないという状況でございます。

#### ○松本委員

全くそういうものが出されないで税金を使って公共の施設整備をしていきますが、本当にそれで、このみんなが進んでいくまちづくり、「えき~まち空間」基本計画というのができるのかなと思うのですが、小谷会長にお聞きしますが、全く今、総事業費を一切、一円たりとも出さない状況で、ここで議論しましょうという、それは可能だと思われませんか。

#### ○小谷会長

今日は、まず、事務局からの説明をお伺いして、これから皆さんのパブリックコメントを通じて、皆さんのご意見を伺うということですので、私も含めてこれからいろいろな意見を出させていただきます。

#### ○松本委員

はい、そうしましたら、そういうことなのですが、昨日この三宮の推進会議に傍聴に行きましたら、推進会議の委員の方からも、この「えき~まち空間」、バスターミナルの整備をお聞きした後で、委員の方から三宮だけが栄えて、ハーバーランドのほうの委員さんだったと思いますが、ほかはもう神戸はこれだったら廃れてしまうとか、あるいは案というもの、案ばかり出されるけれども、そしていつの間にか案がなくなってもう実行にな

ってしまうと。そういった推進会議の中からも、そういう状況が出ていると。今も、事業費も全く言えないと、だけでも来年の30年3月からは進めていきますよと言うのでは、どういうふうにして、今日、私、ここで議論していいのかわからないので、できるところだけでも出していただきたいと思いますが、最後にお聞きします。

### ○手塚都心三宮再整備担当部長

全体の事業費、先ほど北田が説明したとおりですが、平成29年12月に5カ年の実際の事業計画というような形でアクションプランというものを示してございます。今後、行政がやっていく事業について、今はスケジュールとか手法とかが決まってないので、お示しすることはできないのですが、そういうものが決まればきちんとお示しするというようなことは当然考えてございますので、今はわからないからできないということでございます。

あと三宮だけではないかという話ですが、三宮の再整備はいろんな現状の課題がございます。それを改善していくということで、今この「えきまち空間」基本計画というものをまとめていると。そこが利便性の高い空間になって、美しい空間になって、そこでいろんな市民活動がなされるというようなことで、その神戸の象徴となるような空間をまずつくっていかうと、そういう空間をつくって行って、エリアのポテンシャルを高めて行って、その人や物を集積して、そこでさまざまな活動がなされるというようなことをまずやっていかうと、そうやっていくことによって、周辺にいろんな波及効果を及ぼして、ひいては神戸市全体を活性化していかうという考え方でやっているということでございます。ちょっと思想的なことになりますけども、そういうようなことでやろうとしています。

### ○山本委員

5ページから8ページにかけてですが、兵庫県のゲートウェイシティ、デザイン都市神戸として、個人的には京都、大阪と差別化を図っていく、そして無機質な空間づくりじゃなくて、暖かみのある、私も各委員会や審議会で発言させていただいているのですが、花と緑の暖かみのある空間づくりをぜひとも推進していただきたいと、要望したいと思っています。その中で、7ページと8ページを見ていただきたいのですが、「三宮クロススクエア」のゾーニングとイメージなのですが、ここでは各ゾーンに分かれて木々やそして心が安らぐ花、そして市民の皆さんがそこで8ページのイメージの芝生ですが、そこでご家族がお弁当を食べたりとか、カップルが少し休息したりとか、いろんなイメージができるのですが、そういった花、緑、そして芝生を各ゾーンにふやしていただきたいなど、個人的には思っております。そのあたりの考えをお聞かせいただけますか。

### ○北田都心三宮再整備担当課長

委員、ご指摘のとおり、このイメージパースには少し、特にフラワーロードにつきましては、花とかそういったイメージがあると思いますので、そういったことも大事にしながら自然も感じられる、そういった空間をこの「三宮クロススクエア」においてはきっちりをつくっていくことができればと思っています。

## ○山本委員

もう少し具体的に、おっしゃる意味は理解したのですが、もう少しゾーンごとに具体的に、例えば8ページでは芝生が描かれています、その上の「象徴ゾーン」ならどういうふうに空間づくり、木々を設定してくるだとか、「山を感じる自然ゾーン」であれば、どのようにそういった花や木々を配置して、芝生化していくかとか、もう少し掘り下げて教えていただけますか。

## ○北田都心三宮再整備担当課長

すみません、現時点ではこれはあくまでも基本計画で、まずイメージということでお示したものでございまして、特にこの中身につきましては地域の方とか市民の方といろいろと議論をしながら、一緒にこういう空間をつくっていくことが非常に大事ではないかなと思っています。今、地域の方とも、少しこの空間をどういうふうにしていくかということでワークショップも始めてございますし、そういった意味でこれからいろいろと、特に細かいところを含めて考えていきたいと思っています。

## ○山本委員

わかりました。最後ですが、23ページで書かれているように、神戸の歴史や自然環境を背景とした文化の薫りが漂う、そしてまさに訪れた人々の感性に響き、市民が誇りに思える景観を創出していく空間づくりにぜひとも期待していますので、大阪や京都と違う兵庫県のゲートウェイシティ、デザイン都市神戸としてのまちづくりの魅力をぜひとも推進していただきたいなと要望でお願いいたします。

## ○金沢委員

すみません、今、初めて見せていただいたので、全てがわかっているわけでは全然ないのですが、肝心なところでお聞きをしたいのですが、景観のところとか4ページの構成と特徴、象徴空間とかいうところを見ますと、この象徴空間ですね。この「えき~まち空間」の中に、今あります建物についても、今後取り壊しとか建てかえとかも考えていかないといけないということに、これを見ていますとなるのかなと思うのですが、その辺はどうなのでしょう。

## ○北田都心三宮再整備担当課長

特に三宮交差点につきましては、やはり神戸におり立った人がまず初めに目にする風景ということで、その周辺の建物につきましては、やはり建てかえ、更新などが望まれるエリアということで三宮の「再整備基本構想」にも位置づけてございます。また、そういった建てかえに合わせて、こういった象徴的な空間をつくっていったらと思っています。

## ○金沢委員

そうなりますと、公共ではない事業者さん、民間事業者さんとか、個人でお持ちのところとかもあると思うのですが、そういうところも「壊してください」とか、「建てかえてくださいよ」ということになってくるのですね。

### ○北田都心三宮再整備担当課長

そういったところはやはりその「えき≈まち空間」をつくるには行政だけでなし得るものではなくて、周りの民間の事業者様ともいろいろと一緒に空間をつくり上げていくと。そういう中で一緒にいろいろと調整をさせていただくということが必要になってくると思っています。

### ○金沢委員

はい。すみません、そこはこれからということだと思うのですが、そうすると本当にもっと話し合いをしながら30年、今年度で一応取りまとめるというお話を先ほどされたと思うのですが、やはりそういうふうに年度内に取りまとめるということではなくて、関係者の皆さん方の交流も経ながらやっていくというスタンスが大事だというふうに思います。

それからもう一つは、前に私たちがよく見せていただいていた、この「えき≈まち空間」の冊子とかそういったものには、L R TだとかB R Tという計画もありましたけれども、そういったものは今回、余り見えてこないようですが、もうされないのでしょうか。

### ○手塚都心三宮再整備担当部長

この「えき≈まち空間」の基本計画の素案をこの7月27日に作成いたしましたして、それから地元まち協、三宮を中心に六つのまち協がありますが、そのまち協を中心に小さいのも入れますと四十数回話し合いをして、今の計画をまとめてございます。先ほど北田が申しましたようにワークショップ等も始めてございます。それを進めていきながら、これももう少しみんなでまとめ上げたものにつくり上げていきたいというのが基本でございます。

第2点目のL R Tとかの話でございますけれども、自動車交通をまずきちんとコントロールすることが必要になります。それともう一つ、公共交通の利便性を高めていくというようなことが必要になりまして、そういうことから実現するためにはそういうことを一緒に合わせてやっていく必要があるということでございます。「三宮クロススクエア」のところは、東西方向と南北方向のところで東西方向でバス路線が7系統だけの1路線です。南北方向については2系統をはじめ、四つのバス路線があります。非常に南北方向が公共交通として大事な路線ということになってございますので、今の基本計画の案につきましては、そのところを公共交通の軸として残すというような表現にとどめてございます。ということで、今L R Tとかいうのは、一応公共交通の分類の属するそういう新しい交通機関でございますけれども、その表現は少し抑えた形で公共交通軸として残すというようなことを表現として残していると。

### ○金沢委員

今の段階でお話を聞きましたら、そこら辺も固まってないのかなという気がいたします。それから、今四十数回話し合いをされたという話は聞きましたけれども、「三宮クロススクエア」のところに入ると思われるような商店で、皆さんなんかも私たちがお話を聞くと、ほとんどそういう中身を知っておられない方が圧倒的多数なんですよね。なので、四

十数回話し合いをしたからと言って全ての皆さんの合意が取れたというふうに決めて進められるということはやはり、まだ早過ぎると思いますので、やはりもっともっと多くのこの界限に係る皆さん方のお話というのは聞いていただきたいというふうに思います。

それから意見として言っておきたいと思いますが、今日は「えき~まち空間」のお話が出てきておりますけれども、この三宮の開発というのはバスターミナルの話も、先日の新聞にも2棟の巨大な高層ビルということで、私のところにも電話がかかってきまして、こんなところにすごい税金を使われるのはおかしいのではないかというお話がありました。それから市役所の2号館、3号館というのも建てかえられるというお話になってきておりますけれども、そう考えますと、やっぱり総事業費というのは大体、全体で幾らかかるのだろうというのが私たちの一番心配するところであります。ですので、総事業費についてはまだわからないということでもありますけれども、そういうことも本当にこの三宮だけにどんどん投入してもいいのかということも市民の皆さんの意見もお聞きをされながら、今後進められるようにということをお願いしたいと思います。

#### ○中林委員

中林でございます。基本的な確認で、今まで日本の駅と駅の周辺というにぎわいは、自動車交通と駅を使うことによって、結局余りうまく行ってこなかったと。新幹線が遠くとかそういうところに対して、やはり車を少しとめてでも駅前のにぎわい空間をつくるということで、それは20年ぐらい前のヨーロッパを中心にしてよくなってきているので、そういうモデルを見ながら、こういう基本計画をつくられているのかなというのをちょっと確認させていただきたい。もう1点、ウォーターフロントと駅とがうまくつながるというのは神戸の魅力でもありますし、せっかくのウォーターフロントのところをもう少し、今後具体的に展開していただきたいと思います。最後にもう1点、さっきご指摘もありましたように、東西軸で県庁もありますような元町との西へのつながりですね、そういうところもできれば早い時期に具体的なものを見せていただければと思います。

以上でございます。

#### ○手塚都心三宮再整備担当部長

先ほどもご指摘がありましたように、ヨーロッパとかアメリカ等では自動車の空間を人と公共交通の空間に変えることによって、非常ににぎわったよい都心ができているというようなところもあります。近いところでは、ニューヨークのブロードウェイとか、そこでは最初は非常に大きな反対があったのですが、それをみんなで人と公共交通中心の空間に置きかえることによって、その空間ができているというようなところを少し目標は大きいかも知りませんが、そういうところを目指してやっていきたいと考えています。

それからウォーターフロントへのつながりということで、その辺は国道2号が大きな分断となるようなことになってございまして、その辺は市内でも非常に大きな課題認識を持ってございますので、三宮の都心での開発とそれからウォーターフロント周辺でのにぎわ

いづくり、その辺の一体性を持たせるように今庁内で一体となって検討しているというのが現状でございます。

### ○林委員

そもそもお聞きしたいのですが、4ページの象徴空間のイメージ図なのですが、象徴空間と楯円で囲ってある、その外側のエリアです。例えば、生田神社のほうだとか、新神戸に向かった二宮、加納町のあたりまで、どのあたりまでの境でこの「えき~まち空間」としての統治がされるのか、その周辺との影響はどんなものが出ているのか、どうなっていくのかということも同時に、これがないとここだけという、そのまた線引きも曖昧な中で周辺の商店にしても、住んでおられる方にしても、合意というのはちょっとなかなか難しいのではないかと思いますので、その辺はどういうふうにご検討されているのでしょうか。

### ○北田都心三宮再整備担当課長

今回、「えき~まち空間」ということで、このオレンジの楯円は入れておりますが、当然その周りへのつながりとか、周りへの通りということも魅力を高めていかないといけないと思っております。「えき~まち空間」だけというわけではなくて、その周り都心全体をさらに魅力を高めていくようなことを我々としては進めてまいりたいというふうに思っています。

### ○永江委員

すみません、景観デザインコードについてなんですが、今後の進め方の中でも早い段階で、第1段階の段階で策定するというふうになっておりますけれども、今建物の高層階、中層階、低層階なんかは考え方の方向性が出ておりますが、看板とか広告とかそれから照明とか、もう本当に多岐にわたってのこういうのを策定されるということですが、その策定するに当たっては、それ用の何か有識者会議とかを開いたり、策定をどのように決めていくのかという具体案があれば教えていただきたいと思っております。

### ○三島計画部長

確かに「三宮クロススクエア」といいますか、三宮交差点を中心にした地域については、景観計画区域というのが指定されています。その中で、まず屋外広告物は非常に神戸には乱雑にあるということで、それを何とかしたいということが問題になりまして、地域のまちづくり協議会、その交差点を中心にした4商店街、それぞれにまちづくり協議会がございまして、そのまちづくり協議会の方、それとフラワーロードの縦軸にあるまちづくり協議会の方に集まっております。まさしく今回の屋外広告物については先行的にその協議会が検討している状況でございます。

それはやはり神戸の玄関口であって、屋外広告物は問題ということで取り組まれております。そういう母体がございますので、今回、そういうところにも当然この「えき~まち空間」の素案の段階からご説明しております。そういうことをやっていきたい。そういう中で今回、公共空間とか建築物、夜間景観もですけれども、そういうものも含めて今後、

どういふふうにあるべきか。基本的にはこういうことが考えられますよということをお示ししながら具体的にはやはり地域の皆様方、商店をやられている方、店舗を持たれている方、土地を持たれている方、建物を持たれている方がいらっしゃいますので、その辺の方と一緒にこの景観デザインコードというのを早期に策定していきたいということで努めていきたいと思っています。

#### ○永江委員

ということは、そういった協議会の方々にまずご意見をいただいて、そのご意見をこのコードにするとなると多分専門的な方の知識が要るかと思うのですが、それを反映した形でそういったコードをつくっていくということによろしいですか。

#### ○三島計画部長

神戸市では都市景観審議会というのがございまして、そういうところでアドバイスをいただくこともできますので、そういう形で進めていきたいと思っています。

#### ○永江委員

ありがとうございます。

#### ○山本委員

1点だけ質問させていただきたいのですが、5ページの上段に書かれている「行政が中心となって整備する道路や広場等の公共施設と周辺の民間施設の公共的な空間を公共空間とし、官民の連携によって一体的な空間を整備していきます」ということですが、先ほど申し上げましたとおり、兵庫県のゲートウェイ、神戸市は玄関口でもあると思います。そこで兵庫県との連携で、県は条例で兵庫県産の木材推進条例というのがあります。公共施設のあり方で、これから先ほど申し上げましたとおり、コンクリートの建物だけではなくて、建物じゃなくても内観に例えば、兵庫県の木材を利用して、暖かみのある、そして心が安らぐ空間づくりも私はしていくべきだと思っているのですが、そのあたりの考え、今現在おありですか、教えていただけますでしょうか。

#### ○手塚都心三宮再整備担当部長

はい、今そこまで具体的なことは考えてございませんが、ここに書いているのは5ページのところは、公共空間は行政がやり、民間のところは民間がやるのですが、この計画をつくった考え方は官民連携して一緒によい空間をつくっていこうではないかということをつくったものでございまして、そのための共通の具体的な目標像と、それから必要な取り組みを書いていこうということで、書いてございますので、これからこの計画をつくって、実際に具体化していく中では先ほど委員のご指摘があったようなことも踏まえて、よりよい空間になるように取り組んでいきたいというふうに思います。

#### ○山本委員

わかりました。ぜひともそういった視点も踏まえて、これから具体的に計画に落とし込んでいただきたいなと思います。

以上です。

## ○五島委員

今、ちょっと建築審査会に行っていたので遅れて申し訳なかったです。

いつも私、発言させていただいています広域交通の観点をということをごここでもちょっと言っておこうと思ひまして、このプランは基本的に神戸市のにぎわいをつくっていただくということで、賛同させていただきたい内容になっております。ただ、前の未来都市特別委員会、それから昨日、三宮研修センターで行われたヴァンソン藤井さんの講演、これも神戸市さんと一緒にさせていただいております。徳島大学の山中先生ですか。山中先生と藤井先生のいいお話をいただきまして、勉強させていただいたところなのですが、よく事例に出されているストラスブールのLRTとまち中の歩行者空間がすばらしいなと思ひているのですが、どちらの先生もやはり広域の交通の観点を除いてはこういった計画というのはなかなか難しいだろうとおっしゃっていました。

昨日の出席者の中にも、堺市でLRTを実施しようとしたときに起こった弊害について述べられている人がおひまして、泉北高速鉄道、泉北の地域については非常に運賃が高いと。神戸市がやろうとしていることはちょっと違ひなのですが、泉北の地域は運賃が高いですよと。堺市の中心地でLRTを導入しようとしたわけなのですが、その泉北に住んでいる住民の人たちが「いや、そっちにLRTをやるんだったら、こっちの運賃を下げてくださいか」というお話になって、合意が取れずにオジャンになってしまったというような話を聞きました。

さっきの二人の先生のお話に戻るのですが、やっぱり住民というか地域との合意形成が大事だよという話もされていいて、その中でこういった計画については三宮周辺の方だけで神戸市の都市計画って語ってほしくないよねというのが私は北区の議員ですが、そういうふうにおもわせていただいているわけです。

その中で、やっぱり都心の空間づくりというのは、これは全市的にやるべきことだと思ひうのですが、ストラスブールは80万平方キロぐらい、神戸市は550万平方キロぐらいあると思ひます。その広い神戸市の中で、こういった計画を進めるにおいては、神戸市の端っことは言ひませんが、主要な住民が住んでいる地域からの中心市街地への交通のネットワークの利便性と安価な運賃を実現していってほしいというのが前々から言ひている点でございまして、その意味でもこの中に広域交通の利便性と運賃の低減も含めて、人と公共交通中心のまちづくりだということをごうたってほしいです。お願いします。

## ○三島計画部長

まさしく未来都市の特別委員会の山中先生の話で、公共交通は大事で、その中で、パッケージで施策をやっていく必要がありますよとありました。また、きのうのヴァンソン藤井さんのほうでLRTを中心のまちづくりみたいなお話の中でも、そういう公共交通を大事にしていきたいと思いますというお話がありました。その中でやはり公共交通というのは一つ

非常に大事だということで、今回の「えき～まち空間」につきましても人と公共交通中心のまちをつくっていくというのが大きな大前提になっております。

その中で、都心の空間づくりについては、都心の人だけではなくて神戸市全域のことで考えていく必要があるのではないかということについては、まさしくそのことを思っておりまして、まず三宮再整備基本構想並びに神戸の都心の将来ビジョンをつくるにあたりましては、できるだけたくさんの市民の人から意見を聞こうという形でやってきました。そういう形でシンポジウムをやったり、市民との懇話会をやったり、「市長と語る会」をやったり、そういう形でできるだけ地域の人、神戸市民の人全員から意見をいただきたいということで、新聞折り込みも出して意見をいただきたいということでやってきて、それが平成27年9月の構想、それから今年の7月に素案を出させていただきました。その後またご意見をいただきましたし、その中でこういう形で、一応案がまとまってきた、できるだけそういうことで、都心だけでやってきたつもりはなくて、市民全員、もしくはやっぱり外の人からもご意見をいただきながらやってきたということでございます。

その中でやはり公共交通ということについてどう考えるかということについてですけど、この三宮再整備基本構想というのは、まさしく都心に来る人、車で来る人、公共交通で来る人、それを排除するものではございません。基本的な考え方というのは、今都心を通過している交通を迂回していただいて、それであいた空間を人の空間に戻していきましょうという考え方でございます。まさしくヒューマンスケールの都市づくりということが最近言われてきております。それはヨーロッパでも言われている、過去からやられたというのではなくて、最近まさしく新しい視点で、ヒューマンスケールでやりましょうと、もっと心地よい空間をつくりましょうということで、この空間を神戸市はやっぺいこうという形で打ち出しております。そういうことでは、公共交通をやらなければこれができないかということではなくて、これはこれで入ってくる車は排除しておりませんし、入ってくる車についてはより入ってきやすいようにしますし、当然、五島委員が言われますように公共交通というものを考えていく必要がある。神戸市については、公共交通については過去「神戸市総合交通基本計画」というのをつくりまして、また「地域公共交通網形成計画」というのもつくっておりますし、まさしく公共交通は公共交通でしっかりとやっぺいこうと思っております。その中では、人と公共交通というか、公共交通をしっかりとやるのが神戸の都市、将来に対して大事だということで、それをやっぺいこうと思っております。これについては並行してやらせていただこうと思っておりますし、これはそれぞれしっかりその趣旨を踏まえて、計画を練っていきたいと思っております。

以上です。

## ○五島委員

はい、ありがとうございます。あくまでこれは三宮の計画なのだと、書類のつくり上そういうことはわかりますし、総合交通計画、それともう一つの地域公共交通網形成計画も

読ませていただいているのですが、どちらも現状と大して変わりがないところなんです。そのバスの乗り継ぎであるとか、いろいろ新たな計画をされておりますし、例えば、恐らく来年の予算になると思いますけれども高校生の運賃の補助とかもこれからどんどん入れていただくので、本当に期待はさせていただいているのですよ。その中で、例えば、並行でやるのであればそちらでももうちょっと、高校生は画期的ですが、全市民にとって画期的な話をぜひ入れていただきたいのです。

ストラスブールのLR Tの例でもお聞きしますと、向こうは交通権とか交通制度とかいう話があるので、こっちの運賃と比べるのは、それは違うかなとは思いますが、例えば5キロ先のFRINGEパーキングに車を駐車して、中心部に来て、400円か4ユーロかその程度の値段なんですよね。JRの値段だったら、そのぐらいになるのかもしれませんが、例えば北区、西区を見ると、そんな値段ではとてもいかないわけです。だから、そういうところの外縁部の、郊外の市民も祝福してこの計画を進められるように、そちらの本当に並行して進めていただけるということなので、だとしても画期的な何かをやってほしい。高校生のやつ以外に。何かコメントを。

### ○三島計画部長

委員のほうからありましたように、確かヨーロッパのほうでは公共交通というものの考え方が違います。それは社会基盤であって、民間事業者がやっている、営業をやるための基盤じゃなくて社会の基盤という形で税金投入が物すごいオーダーでされています。例えば、運賃をやるためには半分以上を税金で行われている。そのほかを民間事業者でやられているとか、民間でやられているという形でございます。非常に料金とかその収支体系で言うとワンオーダー違うような社会になっております。そういうことについて、やはり日本がちょっとそういう形に進んでいくためには、まず交通というものが社会基盤であって、そういう税投入をしてもいいとか、そういう考え方からしっかり整理をしていく必要がある。それが総合交通計画の一部にもあるかもしれませんが、そういうことからしっかりとやりながら、将来に向かってはそういうことについても努力していきたいと思っています。

### ○五島委員

確かにそうだと思います。この予算についても、神戸市の中心部を人と公共交通中心のまちに取り戻すということに対して神戸市が予算をつけるわけですから、何も郊外からの交通の運賃を下げるためには国レベルでの合意が必要ではないと思います。神戸市単体でもできる話だと思いますし、昨日の藤井先生なんかは「神戸市だけ特別税取ったらいいのではないか」みたいなことをおっしゃるわけです。だからもう本当に、これ以上は言いませんけれども、何とか、要は値段が高いから人が逃げていくという状況を我々を見るのはもう嫌なので、そういうところを解決できるように一緒に知恵を絞っていただければと思います。よろしくお願いします。

## ○小谷会長

はい、ありがとうございます。

さあ、いかがでしょうか。ほかにご意見、ご質問。特にございませんか。

はい。それでは特にご意見、ご質問ございませんので、報告事項については終了させていただきます。

大変、終始熱心にご議論いただきまして、ありがとうございます。以上をもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。

それでは、これをもちまして閉会いたします。