

神戸三宮「えきまち空間」・税関線景観デザインコード（案）に関する市民意見と神戸市の考え方

意見 No	意見本文	神戸市の考え方
1	<p>フラワーロード（税関線）の整備について 今現在もボードやスクーター的なものでとても危険です。何度もぶつかってきそうです。新しく整備されてもすぐに壊されたり、ボードが走り易くなって増えたりすると、とても危険です。必ずボード等に対しての法的な取り締まりを徹底して下さい。</p>	<p>ご指摘の法的な取り締まりの徹底については警察に伝えています。今後の再整備にあたっては、警察と連携しながら検討を進めていきます。</p>
2	<p>建築形態規制の重大な欠陥が都心再生を妨げている事が大問題。 神戸都心街区の特徴は東京丸の内や大阪御堂筋北浜街区に比べ街区面積が狭く、比較的大きな区画に企業法人が連なる東京・大阪都心と異なり法人個人混在の区画が多く、土地が細分化されている。このような実態で広範囲に一律の建築形態規制の導入、とりわけ壁面線の後退の導入は不動産的には致命的です。</p> <p>新市街地や丸の内のような法人企業の並ぶ整然とした街区への壁面後退は景観形成の意義として教科書的に導入できるでしょうが地権者が細分化された神戸都心に共同化によるインセンティブや街区再生計画との抱き合わせなしに導入する事は机上の空論であり、全く市民の利益に繋がらない無責任な背任行為です。</p> <p>三宮クロススクエアに面した南西街区などの雑然とした街区を多数放置し、街区の実情と合わない教科書的な景観規制の体系を御用学者の言う通り定める事そのものが目的になっているようです。無駄な建築規制が仇となって都市更新・民間資本投資は他都市と比較して大きく遅れているのが明白な証拠です。</p> <p>旧居留地の地区計画による一律の壁面後退もひどいもので20年間オフィスビルの建替えを妨げています。街区の景観をそこまで強引に誘導するなら、抱き合わせで共同化に対して大きなインセンティブを与えなければ永久に机上の空論で終わります。絵を描く事が達成感になっていて実現力に乏しいのが現在の神戸市都市局だと思います。</p> <p>神戸市の今年度の施策を見ても民間活力を導入する施策に乏しく、地域の抜本的な問題解決には繋がりにくい。数ある駅前広場の更新も単なる景観的衣替えの域を出ないものが多く活力の導入には程遠い。余りにも景観重視に偏る施策は固定された学識者メンバーの弊害であり、景観デザイン事務所など固定業種への利益誘導に繋がりに兼ねません。</p>	<p>神戸の玄関口及びメインストリートにふさわしいにぎわい景観を創出するため、公共空間と民間建築物とで一体的な歩行者空間を形成し、来街者の増加やにぎわいの形成、回遊性の向上に繋げることで、まちの発展が民間事業者にも還元されるような景観形成を趣旨としています。</p> <p>敷地の規模形状によりやむを得ない場合は、一律的な基準の対応ではなく、趣旨に沿った計画を促します。</p> <p>また、三宮周辺を含む都心地域では、民間の創意工夫を活かした都市開発事業を促進し、神戸の都市再生の拠点とすることを目的に、都市再生緊急整備地域に指定しています。</p> <p>都市再生緊急整備地域内では、要件に基づき、民間事業者に対して容積率の緩和や税制の特例等各種支援措置を講じています。</p> <p>こうした取り組みを通じて、さらなるまちの魅力向上やにぎわいの創出を官民連携で進めることにより、積極的な民間投資意欲の誘発に繋がっていきたいと考えています。</p>

3	<ul style="list-style-type: none"> ・三宮交差点は、スクランブル交差点として、自由にどの方向へも、アクセスできるようにする。 ・三宮周辺をバリアフリーにし、おしゃれなベンチを設置して、お年寄りにも快適な街にする。 ・サンプラザ、センタープラザの改修を早期に進める。特にパチンコ店は街の雰囲気悪くするので、改善する。 ・環境に配慮する。二連結バスは、よくない。せめてEVかFCVにする。 	<p>三宮交差点及びその周辺は、車中心から人中心に段階的に転換し、「えき」と「まち」をつなぎ、誰もが移動しやすく誰もが憩い集える空間として、三宮クロススクエアを創出します。「バリアフリー化」に関するご意見については、バリアフリー化を含めたユニバーサルデザインの視点で取り組むことを、神戸三宮「えきまち空間」・税関線景観デザインコード「全体平面図」3-04にも示しております。具体的な取組内容については、今後施策を進めていく上で、貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p>
4	<p>京都は古都としての個性があり、神戸は神戸の個性がある。また人口数十万規模の欧州地方都市をモデルとした再開発は妄想に近いものであり、それを念頭に都心再整備方針を行えば地方都市に成り下がるし、本当にそうになってしまうだろう。</p> <p>こう言うとわたしは京都が嫌いなのかと思われるが、月に京都を訪れるほど京都を好きで愛している。</p> <p>京都は寺社仏閣、レトロ建築、歴史、和文化による情緒やノスタルジーに溢れ中高年の感情を揺さぶる日本を代表とする都市として完成されている。</p> <p>神戸はそのような歴史も文化も浅く、すべてが未熟で未完成である。だがそれがいい。その未完こそ神戸の魅力である。</p> <p>神戸という街は、アントニオ・ガウディによるサグラダファミリアのように、これからも未来に向けて進化し続けていく都市なのである。交通インフラ、物流問題など難問が多く、たぶんこの事業は成功する確率は低いだろう。しかし神戸なら一度は無謀と思われる事業もトライするべきである。</p> <p>そして「神戸らしさ」とは「自由 (freedom)」である。リバティー (liberty) ではなく天然の自由さである。</p> <p>過去にいつまでもとられることなく、 ここに来れば何か起こる。 ここに来れば何かやれる。 夢が始まる。 かつてはそういう街であった。三宮再整備はそうあって欲しい。</p>	<p>神戸三宮「えきまち空間」・税関線景観デザインコードでは、神戸らしさを「都市的な建築物と美しい港、緑豊かな六甲山系により構成される都市と自然が調和した上質なまちなみ」「開港以来、国際性に富み、個性豊かなヒト・モノ・コトを受け入れる『進取の気性』」「震災を乗り越えた助け合いの心を持ち、多様な人々が集まり交流するまち」と表現しており、こうした神戸の個性を生かしながら整備を進めていきたいと考えています。また、再整備にあたって自動車交通や物流の視点は重要であり、交通シミュレーションや社会実験等を行い、警察や道路管理者、沿道地権者等と協議しながら丁寧に進めております。</p> <p>三宮クロススクエアは、神戸に来たというワクワク感を感じるとともに、常に新しいヒト・モノ・コトとの出会いがある、人が主役の居心地のよい広場空間となるよう検討を進めていきます。</p>
5	<p>さんきたアモーレ広場～山手幹線の北野坂通りも整備の対象に含めることを検討いただきたいです。北野エリア方面に散策するのに、普通は最短距離で北野坂を通るかと思いますが(北野方面の案内表示もありますし、わざわざ)、山手幹線手前までの雰囲気が悪すぎます。地面は汚いし、路駐も多く雑多としている。無料案内所などもあり、子連れで歩きづらいなどなど。</p> <p>北野に行くのに、わざわざフラワーロード(税関線)を通過して遠回りする必要がないよう、北野坂の美化整備をお願いします。県外の方に神戸の街並みの綺麗さを誇れるような雰囲気にしてください！</p>	<p>神戸三宮「えきまち空間」・税関線景観デザインコードでの公共空間のデザインの対象範囲は三宮北交差点～税関前交差点としております。ご指摘のさんきたアモーレ広場～山手幹線の北野坂通りについても、地域の特性を踏まえながら沿道建築物との調和を考慮した公共空間の整備が重要であると認識しており、平成30年に策定した『神戸三宮「えきまち空間」基本計画』においても、歩行者のネットワークとして重要な路線に位置付けています。今後、行政と地元団体等との協働により良好な環境形成に取り組んでいきたいと考えております。</p>

<p>6</p>	<p>景観形成の難しさは、変化と統一のバランスを担保・創出することだと思います。「方針 12:統一感がありながら変化を演出」と、いみじくも記載されている通りだと思います。変化についてはポイントの整備で担保・創出できますが、統一感には様々な主体が協力しながら醸成する必要があるため、非常に意義深いものであると思います。</p> <p>歩行者空間の拡大は、世界的な潮流でもあり、「人が賑わい集う」という今後さらに重要度を増す都市の機能を強化することから、大切だと思います。</p> <p>わが国では自転車の歩道走行が長い間認められてきましたが、一見安全そうに思える自動車との分離が、自転車に気が付きにくくなるため、交差点や歩道横断時の自動車との事故の要因になっていると指摘されています。税関線での自転車の専用空間整備は、この反省に基づくシンボリックな意味があると感じました。今後の拡充に期待しています。</p>	<p>神戸三宮「えきまち空間」・税関線景観デザインコードの考え方を基に、官民連携のもと、統一感のあるまちなみを形成できるよう着実に事業を推進してまいります。</p> <p>税関線や三宮クロススクエアにおいては歩行者・自転車空間の拡大を方針としており、歩行者・自転車それぞれが安心して通行できる空間となるよう、自転車走行空間の確保に向け、関係機関と協議をしながら推進してまいります。</p>
<p>7</p>	<p>クロススクエアについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道が広がったスペースでストリートミュージックや大道芸などいつも何かしらイベントが行われ、そこに行けば楽しい経験や新しい出会いが見つかるような場所になれば、多くの人が集まると思います。そんな広場になるようデザインを考えてください。 ・JRの高架下は暗くて狭いので楽しく歩けるように工夫してください。 ・交通センタービルの西側の高架下店舗は古い時代の神戸の雰囲気を残しているため、それを活かす工夫をすれば楽しいと思います。空港バスの停留所がなくなれば、そのスペースも活用できるのではと思います。 ・自転車道は歩く人と自転車利用者が交錯しないような工夫が必要だと思います。自転車の利用が多いと書いてありましたが、どんな使い方をしているのでしょうか。クロススクエアができれば、自転車の使い方も変わってくるかもしれません。 <p>税関線について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東遊園地が再整備されるのを楽しみにしています。横浜の山下公園のように、花がいっぱいで子供連れがのんびり過ごせる場になれば良いと思います。自転車で来る人には東遊園地に至るルートも安心して自転車に乗れるようにして下さい。おしゃれな駐輪スペースもあったらいいと思います。 	<p>都心・三宮の再整備では、公共空間や沿道建築物とそこを訪れる人々の活動が相互に呼応し、三宮クロススクエアをはじめとする公共空間がまちの背景となり、沿道建築物と調和した「人が主役」の居心地の良い「上質」で「洗練」された都市空間を創出していきたいと考えています。また、玄関口である駅前の公共空間において、音楽やアート等の様々なアクティビティが日常的なシーンとして行われるようにぎわいの創出に向けて、エリアマネジメントの取り組みを進めており、多様な用途を想定した上で利用していただきやすい広場となるようデザインについても検討しております。</p> <p>具体的な内容については、今後施策を進めていく上で、貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p> <p>三宮駅周辺では駅への通勤・通学や買い物を目的とした自転車の利用が多い状況です。三宮クロススクエアにおいては歩行者・自転車空間の拡大を方針としており、歩行者・自転車それぞれが安心して通行できる空間となるよう、自転車走行空間の確保に向け、関係機関と協議をしながら推進してまいります。</p> <p>東遊園地については大きな芝生ひろばのほか、カフェや様々なイベント・プログラムを提供するにぎわい拠点施設を整備し、回遊性向上の拠点としてさらなる日常的なにぎわいや利活用の創出に取り組んでいます。また、「こども本の森神戸」とも連携し、親子が花やみどりに親しみながら憩える「こどももの創造性を高める空間づくり」を進めていきます。</p> <p>東遊園地へのアクセス道路となる税関線においては歩行者・自転車空間の拡大を方針としており、歩行者・自転車それぞれが安心して通行できる空間となるよう、自転車走行空間の確保に向け、関係機関と協議をしながら推進してまいります。</p> <p>また東遊園地の周辺においては、税関線西側の道路（東遊園地の裏手の通り）等で道路占用による民間駐輪場の整備を進めています。</p>

8	<p>(P10 に対しての意見)</p> <p>税関線は南北方向。セットバック等で日差しが広がる分、ひとのたまり空間には日陰効果となる樹木、施設等、路面からの日差しの反射対策が欲しい。異常高温対策の具体例が知りたい。</p> <p>税関線横断方向に国際会館前付近まで立体横断施設を増やしてほしい。その反面、景観重視で立体横断施設が除去されないか不安。バリアフリーに見合わない施設の改築を希望します</p> <p>(不明な点)</p> <p>地下街があって、地上も歩行空間を拡げる意味合いが不明。6つの駅をわかりやすく結ぶ方策はないのでしょうか？</p> <p>(賛同できる点)</p> <p>建築物の形態や壁面デザインについては賛同します。特に旧建築物等に見られる表面に自然石をイメージできればよろしいかと思えます。</p>	<p>税関線において、神戸三宮「えき=まち空間」・税関線景観デザインコード「税関線のデザイン」3-42～54に示しているように、樹木を適正に配置することで緑陰を確保します。また3-14に示すように、異常高温対策として、温度上昇を抑える舗装材の使用、夏季には涼しさを感じられるようクールスポットの導入等を検討しています。</p> <p>神戸の都心は「山・海があり自然と調和している」「コンパクトな大きさを歩いて楽しめる」といった特徴があり、また、三宮駅周辺からウォーターフロントにかけては、三宮センター街や三宮中央通り、東遊園地など、地上レベルに「まち」のにぎわいが形成されていることから、地上レベルで「まち」を楽しみながら回遊することが重要であると考えています。</p> <p>また、三宮駅周辺には6つの駅があり、それぞれの改札口が地下・地上・2階・3階とレベルが異なることから、改札口からの乗換動線を分かりやすく、移動しやすくするとともに、新たに整備する予定のバスターミナル周辺でのバスと歩行者の分離など、必要な箇所にはデッキや地下通路の整備を推進していきたいと考えております。併せて、バリアフリー化するとともに、わかりやすい案内サインの整備等を行う予定です。</p> <p>ご指摘の国際会館前付近まで立体横断施設を設置することについては、地下に神戸地下街が広がっていることもあり、物理的に立体横断施設の整備は難しいと考えています。</p>
9	<p>全体共通について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三宮駅周辺及び、駅以南の税関線沿道については様々な検討がなされており、今後さらに「神戸らしさ」を具現化した街並みをつくり上げられるという期待感が持てる一方で、三宮駅以北～新神戸駅間の税関線に対する言及が少ないと感じております。 ・既存の国内外利用者や2025年大阪万博による新幹線利用者にとっては新神戸駅も玄関口となり得るため、公表されている新神戸駅前広場「ハーブガーデン」や生田川公園の再整備の上位計画に本デザインコードがあることがわかると、三宮全体としてあるべき姿に向かっていることがより明確になると思料します。 <p>3章 「公共空間」のデザインについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に夏場において、日陰は歩行者にとって重要なスポットなので、「緑陰」の考え方を「えき=まち空間」に留まらず税関線全域で広く適用されてはいかがでしょうか。(例えば、建物の陰、ストリートファニチャー、緑陰を渡り歩けば、ほぼ炎天下に出ずにウォーターフロントエリアまで散歩できる、など。) 	<p>神戸三宮「えき=まち空間」・税関線景観デザインコードでは、建築空間のデザインの対象範囲を布引交差点(新神戸)～税関前交差点としており、連続性や一体感のある洗練されたまちなみの形成を目指しております。また、公共空間のデザインの対象範囲を三宮北交差点～税関前交差点としております。ご指摘の三宮駅以北～新神戸駅間については今後沿道建築物や公共空間の整備が具体的に動き出した場合に、本コードの考え方を基本に計画の検討を進める必要があると考えています。また、新神戸駅についても重要な拠点であり、本コードの考え方と調和した整備を推進してまいります。</p> <p>税関線において、神戸三宮「えき=まち空間」・税関線景観デザインコード「税関線のデザイン」3-42～54に示しているように、樹木を適正に配置することで緑陰を確保します。また3-14に示すように、異常高温対策として、温度上昇を抑える舗装材の使用、夏季にはクールスポットの導入等を検討しています。</p>

<p>10</p>	<p>長年の神戸在勤者として少し意見・感想などを述べさせていただきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・世界各地の都心で居心地のいい公共空間・建物空間が形成されているところはたくさんある。 ・やはりそれは「人が主役」でその地の歴史・風土から醸し出された上質で洗練された空間となっていることが共通していると思う。 ・当地の地勢に近いなと思うのは例えばバルセロナのランブラス通りなんかがあるのではないか。車を出来るだけ排除し、まさに通りか広場かわからないような楽しい空間にいてゆっくり歩んでいると知らぬ間に美しいハーバーに出る。そこにもまた滞在を楽しめる施設がたくさんある。思わずその街が好きになるような。 ・三宮～税関線の景観としての肝として、特に神戸の特徴である山、海などの眺望や歩く人の目線中心とした美しく居心地のいい空間づくりが必要。 ・そのためには、色々な観点からのデザインコードが必要でありうまく表現し提案されているなと感じた。 ・その中で特に私が強く思うところは ・花・緑をふんだんに生かした街並み、夜間景観を劇的に作り出す照明デザイン。 ・沿道の建築物から恐ろしいような圧迫感を与えないための高層部の後退や低層部の通りと一体となった明るく親しみやすい空間づくり。 ・広い自転車・歩行者道の整備に加えて自転車走行帯の誘導。 ・品格のある屋外広告物への規制・誘導。 ・渡りたくなる歩道橋。立体駐車場の緑化修景。クールスポットの更なる増設など酷暑対策。是非進めて欲しい。 ・先日もサンキタ通りを東京・名古屋からの知人と夕方そぞろ歩いたが、彼らとその雰囲気の良いに「お、変わったな！」と絶賛していて少し嬉しかったことを報告しておきます。 	<p>ご指摘いただいた花とみどりの展開、にぎわいのある上品な夜間景観、沿道建築物がまちにひらき公共空間と一体となったにぎわいの創出、自転車走行空間の確保に向けた取り組み、屋外広告物への規制・誘導、異常高温対策等については神戸三宮「えきまち空間」・税関線景観デザインコードに位置付けており、今後の施策を進めていく上で、貴重なご意見として参考にしながら都心・三宮の再整備を着実に推進してまいります。</p>
<p>11</p>	<p>内容を拝見し一言。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東エリアの考えは共感できます。 ・北エリアも阪急ができて大変明るく良くなりました。 ・さんきたアモーレ広場・サンキタ通りの再整備には大変共感が持てます。 ・ただ、南に行けば人通りが少ない印象なので例えば御堂筋のようなライトアップした楽しい空間へ ・歩道照明はガス灯など（大丸神戸店入口にあるようなデザイン）のほうがレトロでよいと思います。 ・駅周辺は近代的に、港に向かう道はレトロな感じで作り上げるのも良いかと思います。 	<p>神戸三宮「えきまち空間」・税関線景観デザインコードの対象エリアにおいて、主要な交差点部では、滞留と人の流れを促す役割を担う回遊の拠点を創出することとしています。また、駅とウォーターフロントの動線上にある市役所本庁舎2号館や東遊園地の再整備を進めるとともに、税関線と一体となったにぎわいを創出することにより南へ向かう人の流れを強化していきたいと考えています。ご提案の夜間景観やまちの特徴を踏まえたデザイン等につきましては、貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p>

<p>12</p>	<p>植栽のボリュームについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・花とみどりの展開が意識的に計画されていて温かみのある景色になるんだろうなあと期待させられました。その一方で、植栽が空間を占めすぎるとモッサリとした印象になり得ると思うのですが、樹木や植物の高さ/量の制御はどのように進めていかれるのでしょうか？ <p>季節に伴う景観の変化について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・クールスポットの導入や植物を活用することで、季節ごとに適したまち並みを形成していこうという方向性はわかりました。一方で、季節ごとに三宮駅前がどのように展開されていくのかもっと具体的なイメージがわかると、より未来の三宮の姿に期待が持てるかなとも思いました。 	<p>花とみどりの展開に関しては、神戸三宮「えき=まち空間」・税関線景観デザインコード「花とみどり」3-09~11に示している通り、都市の中に花と緑の高質な空間「自然の景」を創出することとしています。花と緑の導入にあたっては、先進性のあるデザインを取り入れていくことや、適正な維持管理を行っていくことで雰囲気が重たくならないように配慮してまいります。</p> <p>なお、植栽の配置や量、高さの設定等については、まちの特性や沿道施設等との調和を図りながら今後具体的な検討を進めていきます。</p> <p>三宮駅周辺の三宮クロススクエアにおいては、神戸の玄関口として季節に応じた花や緑を華やかに彩っていきたいと考えています。</p> <p>具体的には、宿根草や一年草など生長サイクルの異なる植物を組み合わせ季節を通じた植物の変化を楽しんでもらうとともに、主要交差点等の回遊の拠点において花を活用したアート空間を創出していきたいと考えています。</p> <p>植栽の配置や植物の選定等については周辺事業等の進捗に合わせて、今後具体的な検討を進めていきます。</p>
<p>13</p>	<p>公共空間のデザインについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広がった歩道空間の利活用では、キッチンカーだけでなく、プレハブ的な建物によるある程度長期の利活用も想定して、電力や上下水といったインフラの仕込みも考慮しておいた方がいいのではないかと思います。この資料では出てくる内容ではないかもしれませんが、インフラのアウトレットをベンチに組み込むなど。 ・自転車の歩行者からの分離はもちろん必要なのですが、通過するだけでなくどこかで止められることになるので、その駐輪スペースをわりと細かく設置する必要があるのではないかと思います。資料でモビリティスポットとして表示されている部分だけだとすると、そこに停めずに目的地の最寄りの場所の近くの花壇に沿って停めるようなことが起こりそうです。ポートに停めないで課金が続いてしまうというような動機付けにつながるよう通行できる自転車なり電動キックボードなりをシェアサイクル等に限定することも考えたほうがいいのかと思いました。 <p>建築物のデザイン/壁面位置/低層部について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「景観形成道路Aの境界線から外壁等の面までの距離は1m以上とする。」 <p>所有者にとって大切な1階なので無理は言えないのですが、1mというのは少し小さく、2mくらいある方がいいのではないかと思います。</p> <p>建築物のデザイン/壁面位置/中層部について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「景観形成道路に面する建築物の中層部は、外壁等の面を概ね当該道路との境界線に近接させる。」 <p>中層部の壁面位置をある程度揃えたいという意図はわかるが、歩道空間が活用されるようになればなるほど、清掃等のメンテナンス時に歩道空間側に出ない程度には下げたほうがいいのかと思いました。</p>	<p>神戸市におきましても、今後の公共空間の利活用を想定し、電気や上下水道といったインフラをあらかじめ整備しておくことは必要であると考えております。頂いたご意見も参考にしながら、今後検討を進めていきます。</p> <p>神戸市では、駅前の放置自転車対策と、交通結節点機能強化を目的に、主に通勤・通学者を対象とした市営駐輪場を設置しています。また、放置自転車が多いエリアなどにおいては、道路占用を活用した民間駐輪場の設置をするなど、地域課題の解決やニーズに応じた駐輪場の整備を行っています。</p> <p>三宮駅周辺においては、令和2年10月に「三宮駅周辺の自転車駐輪場整備の進め方」を公表し、神戸市が主体的に駐輪場整備を進め必要台数を確保することとしています。</p> <p>モビリティスポットについては、都心エリアの回遊性や乗り換え利便性の向上を目的とし、「情報発信」、「休憩施設」、他の交通への「結節機能」を兼ね備えた移動支援の拠点として位置付け、公共交通と乗り継ぎしやすい位置や歩行者ネットワーク上への配置を考えています。また、新たなモビリティの導入についても検討を進め、様々な交通手段によって回遊性を向上させることにより、エリア全体の魅力向上につなげていきたいと考えています。</p> <p>壁面位置については、これまでの基準との整合性等も踏まえ設定しているものですが、運用にあたり、低層部は、敷地の規模形状に応じた壁面後退により、人が主役になるまちの風景の創出を誘導し、まちの魅力向上に繋げていきたいと考えています。</p> <p>また、中層部の外壁のメンテナンスについて、税関線は歩道幅員が広く、歩行者の安全性・利便性を損なわない対策が可能と考えています。</p>

14	<p>街並みの魅力は都市のイメージやブランディングに重要な要素であり、神戸の歴史や未来を意識した具体的な誘導方針が示されたことは、今度の神戸の発展に必ずや寄与するものと考えます。</p>	<p>神戸三宮「えきまち空間」・税関線景観デザインコードの考え方を基に、貴重なご意見として参考にしながら都心・三宮の再整備を着実に推進してまいります。</p>
15	<p>沿道の住民です。フラワーロード（税関線）の歩道の幅を広くして歩きやすくして欲しいです。なぜなら、自転車とぶつかりそうになって、危険な思いをしました。観光客の人にも喜んでいただけたらと思います。</p> <p>それから、緑や花、ベンチ等も増やしてほしいです。高齢者にとって、木陰で休める場所があると助かります。よろしくお願いします。</p>	<p>税関線においては、歩行者・自転車空間の拡大を方針としており、歩行者・自転車それぞれが安心して通行できる空間となるよう、自転車走行空間の確保に向け、関係機関と協議をしながら推進してまいります。</p> <p>また、多くの樹木を配置することで緑陰を確保し、併せて、ベンチ等の滞留空間を配置することや、花とみどりを都心に取り入れることで、魅力的な景観づくりだけでなく、居心地の良さや回遊性の向上、健康増進、環境共生への取り組みに繋げていきたいと考えています。</p>
16	<p>3 公共空間のデザイン（3-02 3-03）について</p> <p>・イメージパースについて、建物低層部が閉じられたイメージですので、目指していく空間イメージとしては建物低層部に開放感があり、歩道と一体となった居心地の良いイメージが相応しいと思います。</p> <p>3 公共空間のデザイン（3-34）について</p> <p>・「みち広場」として、道を広場へと開いていこうとされていると思料しますので、例えばバス停も乗降車が休憩できるパークレットを設置するなど、憩えるイメージがあっても良いと感じます。</p>	<p>神戸三宮「えきまち空間」・税関線景観デザインコードでは、官民が連携しながら公共空間と建築物が一体となった魅力的な景観の創出を目指しており、「景観形成方針」や「建築物の低層部や外構の設えとデザイン」4-15～18において、沿道建築物の低層部はまちにひらき、公共空間と一体となったにぎわいを創出することを位置付けています。</p> <p>また、神戸三宮「えきまち空間」・税関線景観デザインコードでは、税関線整備の考え方として、歩行者動線の機能強化と滞留空間の確保を位置付けており、誰もが移動しやすく、誰もが憩い集える空間となるよう検討を進めていきます。</p>