

第4回 神戸の都心の『未来の姿』検討委員会

平成27年2月6日

第4回 神戸の都心の『未来の姿』検討委員会

1 日時 平成27年2月6日(金) 午前9時30分～午前11時30分

2 場所 勤労会館 7階 大ホール

3 出席者

【委員(27人)】

(1) 地元組織代表

| | |
|-------------|-------------|
| 浅木隆子(代理:小泉) | 小田俱義 |
| 久野茂樹 | 坂本罔昭 |
| 清水俊博 | 曹英生 |
| 富岡良典 | 永田耕一 |
| 奈良山貴士 | 古川勝 |
| 松添雄介 | 三浦繁男(代理:池本) |

(2) 市民代表

| | |
|-------|-------|
| 岩佐光一朗 | 玉田はる代 |
|-------|-------|

(3) 交通事業者代表

| | |
|------|-------|
| 庄健介 | 平野剛 |
| 宮本一郎 | 湯山佐世子 |
| 上杉雅彦 | |

(4) 経済団体代表

| | |
|------|------|
| 植村一仁 | 植村武雄 |
| 松田茂樹 | |

(5) 学識経験者

| | |
|------|------|
| 小谷通泰 | 加藤恵正 |
| 末包伸吾 | 長町志穂 |

(6) オブザーバー

| | |
|------|---------|
| 林良太郎 | (代理:橋本) |
| 笠尾卓郎 | |
| 三宅佳史 | (代理:稲田) |

4 議事

- (1) 第3回検討委員会の振り返り及び会議資料の説明
- (2) 「将来ビジョンの方向性について検討すべき主な論点」に関する意見交換
 - 論点① 神戸らしい眺望景観を守るためのルールづくりについて
 - 論点② 都心居住のあり方について
 - 論点③ 都心内の回遊性向上に重点を置いた交通体系の再構築について

5 議事の内容 別紙のとおり

1. 開会

○三島都心三宮再整備担当部長

皆さんおはようございます。定刻になりましたので、第4回神戸の都心の『未来の姿』検討委員会を始めさせていただきたいと思っております。朝早く、本日もお忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

まず、開会に先立ちまして、委員の皆様にご確認させていただきたいと思っております。本日は報道機関より当委員会の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に許可したいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声)

○三島都心三宮再整備担当部長

ご異議がないようですので、撮影を許可したいと思います。報道機関の方は撮影をしていただいて結構でございます。

それでは、ただいまより検討委員会を開催させていただきます。私は住宅都市局計画部の都心三宮再整備担当部長の三島と申します。事務局といたしま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。

まずは、開会に当たりまして、神戸市長の久元よりご挨拶申し上げます。市長、よろしくお願いいたします。

○久元市長

おはようございます。4回目になります、神戸の都心の『未来の姿』検討委員会を開催させていただきましたところ、朝早くから出席をしていただきましてまことにありがとうございました。

会長をお願いしております加藤先生を初め、委員の皆様には神戸を引っ張っているこの都心の未来の姿をどうするのかということにつきまして、積極的なご参画をいただいているところでありまして、心より御礼を申し上げたいと思っております。

おかげさまでかなり議論が進んできたと思っております。これまでの議論を踏まえまして、もう来月は年度末になりますので、年度末まで、つまり3月中にはこの都心の未来の姿のビジョンに関する基本的な考え方を神戸市としてご提示をさせていただきたいと思っております。

そしてその上で、さらに議論を進めまして、来年度の上半期ぐらいには、そのビジョンの内容を公表できるように進めていきたいと思っております。

さて、これまで業務が進められてきたわけですがけれども、特にこの議論の中で大事な3つのテーマが浮き彫りになってきたという気がいたしております。

一つは景観の問題です。神戸らしい都心の姿をどう創造していくのか。その上ではこの景観をどう考えるのかということが大変大事です。

それからもう一つは都心居住です。都心に居住したい。こういうニーズが高まってきております。しかし、都心はやはり商業活動、業務活動が中心ですから、この都心居住と、この業務活動との間の関係をどう考えるのか、これも都心の姿を考える上で大変大きなテーマであろうかと思えます。

3つ目は、これは都心一般について言えることですがけれども、神戸の場合にはこの都心に大変魅力的なスポットがありますけれども、その間を回遊する手段、それにもう少し工夫があるのではないかと。そういう観点から、この都心交通のあり方をどうするのかというようなことが浮き彫りになってきたように思います。

そこで、今日はこの3つのテーマ、景観、都心居住、そして都心交通につきまして、これまでいただいてきました意見を踏まえながら、住宅都市局のほうでほかの都市の事例なども調査いたしまして、そういうこともしていきながらご論議いただきたいと思っております。

去年の10月に都心を考える対話フォーラムを開催いたしまして、公募で募集いたしました100人前後の皆さんと私どもと議論、対話をさせていただきました。大変積極的な意見をいただいたんですけれども、やはりこのあたりの関心が大変高かったような気がしております。

ぜひ、きょう積極的なご論議をいただきまして、その議論を踏まえながら、来月、ビジョンの基本的な考え方を提示したいと思っております。

また、平成27年度予算も予算編成の最終過程になるわけですがけれども、今、議論をいただいているような方向性をしっかりと踏まえながら、しかし構想、ビジョンができるまで何もしないということではなくて、手戻りにならない範囲で、平成27年度の予算にも盛り込んでいきたいと思っております。近々平成27年度の神戸市の予算案を発表したいと思っておりますので、必要な事業の着手ができるように、しっかりとした予算措置も考えておりますことを提言させていただきまして、開会に当たりましてのご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

○三島都心三宮再整備担当部長

それでは、これより委員会を進めるに当たりまして、まずはお手元の資料を確認させていただきます。

次第と会議資料につきましては、事前に送付させていただいております。本日資料をお忘れの方がいらっしゃいましたら、申しつけていただきましたらお配りさせていただきます。

本日の配付資料といたしましては、参考資料として今回のご議論いただく都心部の地図、そして本日時間の関係で言うことができなかつたご意見等ご記入いただく用紙を配付しております。資料に不足があれば、申し出てください。

2. 委員の紹介

○三島都心三宮再整備担当部長

続きまして、本日ご出席いただいております委員の皆様のご紹介は、資料1の委員名簿をごらんいただくことで省略させていただきます。

なお、欠席の報告をいただいた方、代理の出席をいただいた方のみ、ご紹介をさせていただきます。本日は浅木委員の代理といたしまして小泉様に、三浦委員の代理といたしまして池本様にご参加いただいております。また、交通事業代表者の横山委員並びに学識経験者の小浦委員、柚木委員、関根委員、中尾委員、牧委員が欠席でございます。

また、オブザーバーといたしまして、国土交通省近畿地方整備局の橋本様、兵庫県県土整備部より笠尾様、兵庫県警警察本部より稲田様にご参加いただいております。

報道機関による撮影はここで終了といたします。よろしくお願いいたします。

ここからの進行につきましては、加藤会長にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○会長

皆さん、おはようございます。

第4回になりましたけれども、11月には都心を考えるシンポジウムもあり、いよいよ年度末に向けて、今の市長の話では、来年度半ばくらいには成果を公表できるように進んでいるということでもあります。

本日、これまでも増して活発な議論を皆さんからいただけ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。

3. 議事

(1) 第3回検討委員会の振り返り及び会議資料の説明

○会長

では、早速ですけれども、配付されております議事次第に従いまして、会議を進めていきたいと思っております。

議事次第1の第3回検討委員会の振り返り及び会議資料の説明を、事務局のほうからよろしくお願いいたします。

○都心三宮再整備担当課長

住宅都市局計画課都心三宮再整備担当課長の若林と申します。よろしくお願いいたします。

では、議事次第1の第3回検討委員会の振り返り及び会議資料の説明をさせていただきます。

まず、A4の資料2をご覧ください。第3回の検討委員会の議事要旨でございます。

第3回では、「将来ビジョンのコンセプト（案）」について、委員の皆様からご意見を頂戴しました。また、将来ビジョンの具体的施策を検討する上で、考慮すべき事項についてもご意見を頂戴しております。少し紹介させていただきます。

まず、資料2の①「将来ビジョンのコンセプト（案）」について、全ては紹介できませんので、抜粋して、まず上から7つ目、「都心」に特化した形でコンセプトを作るべき。神戸全体で話しているのか、それとも都心で話しているのか少し曖昧だというご意見。

また、その2つ下。コンセプトをもとに施策を進めていく上で、エリアマネジメント的な発想を入れてはどうか。

下から2番目ですが、各エリアで求められている姿が異なると思うので、それぞれの方向性を整理できればよい。

1ページめくっていただきまして、上から2つ目。情報発信が非常に弱いので、せめて都心だけでも整備していかなければならない。

そこから3つ下。下から2つ目。「災害に強いまち」をコンセプトに入れてはどうか。こういったご意見を頂戴しております。

②の「将来ビジョンの具体的施策を検討する上で考慮すべき事項」につきまして、上から3つ目。外国人観光客に対して、多言語表示や、コンシェルジュの設置等、サポートが必要。

そこから4つ下、三宮から北や東への人の動きが少ないので、回遊性を高める取り組みが必要。

下から4つ目。ユニバーサルデザインが実践されたまちとは、高齢者、障がい者だけでなく、若い人も含めて楽しめるまちである。

次のページいきまして、上から4つ目。新神戸から北野へのルートがわかりづらいため、回遊性について検討すべき。

下から2つ目。三宮の地下街の設備更新時に、先進的なインフラ整備に取り組んで、観光とうまく結びつけていけないか。

また、最後に情報発信を的確に行うことの方、どのように受信してもらうかも考えなければなりません。このようなご指摘を頂戴しております。

この辺につきまして、他のご意見も踏まえて、今、まさにテーマ別の具体的な施策について検討しているところでございます。

続きまして、資料3をご覧ください。冊子になってございます。

先ほど、加藤会長からもございましたとおり、昨年11月に開催いたしました、都心の未来を考えるシンポジウムについての報告書でございます。景観や交通など、8つのテーマにつきまして、総勢31名もの学識経験者の方々やゲストパネリストの皆様、さらに133名もの一般参加者より、この将来ビジョンで検討すべき事項等、具体的な施策について、活

発なご議論をいただきました。その詳細につきましては、この報告書のほうに取りまとめさせていただいておりますので、ここでのご説明は割愛させていただきます。

次に、資料4をご覧ください。A3の資料で2枚ものになってございます。

資料4は、第3回検討委員会における委員の皆様のご意見を踏まえまして、将来ビジョンのコンセプト（案）を修正させていただいたものです。1ページ目の1枚目の右側のあたりです。この内容については割愛させていただきます。

さらに1枚めくっていただきまして、前回案として出させていただきましたテーマにつきましては、先ほどシンポジウムの資料もありましたとおり、シンポジウムでいろいろ活発なご議論いただきましたので、それを踏まえまして、各テーマ別の方向性だとか、コンセプト、さらに実現の方針といったところまでを整理させていただいてございます。

一番右側でございます具体的な施策については、先ほど申したとおり、ただいま庁内を含めて調整、検討中でございますので、今回はお示しできておりませんが、次回の委員会ではお示しさせていただきたいと考えてございます。

時間の関係上、本日の議題にはこの件についてご意見をいただくという形にはしておりませんが、後日でも結構ですので、こういった整備について、ぜひご意見を頂戴したいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

次に、資料5をご覧ください。

資料5が本日の次第、議事2のビジョンの方向性について検討する主な論点を整理した資料。A3で3枚ものになってございます。

本日はこの3つの論点、先ほど市長からもお話させていただいた、景観、都心居住、都心の交通のあり方につきまして議論していただきたいと思いますと考えてございます。

これにつきましては、ご議論いただくときに、それぞれの論点について、再度説明させていただきます。私のほうからは、説明は以上でございます。

○会長

ありがとうございました。

これまで市民の皆さんからさまざまなご意見をいただき、またシンポジウムで専門家の皆さんで議論していただく、こういう過程で大きく3つの項目が抽出されたということがあります。

冒頭、市長からもお話ありましたけれども、今日は、景観、都心居住、都心の交通、この3点について皆さんからご意見をいただきたい、議論をしていきたいと考えているところでもあります。

（２）「将来ビジョンの方向性について検討すべき主な論点」に関する意見交換 論点①神戸らしい眺望景観を守るためのルールづくりについて

○会長

この3つの論点について、30分ずつくらい議論できればと思っておりますので、ご協力のほどお願いいたします。

まず、論点1について、事務局のほうからご説明お願いいたします。

○都心三宮再整備担当課長

それでは、論点1について、説明させていただきます。

資料5の1枚目をご覧ください。

論点は、神戸らしい眺望景観を守るためのルールづくりについてです。資料は事前に配付させていただいておりますので、概要を簡単に説明させていただきます。

資料左側の上部、概説欄をご覧ください。

現状の課題といたしまして、都心の建物の高層化により、神戸らしい眺望景観が損なわれつつあるという点がございます。このままでは、海側から山側を見たとき、六甲山系の緑が見えなくなってくる恐れがございます。

これに対処するため、例えば建物の高さ規制を強化すると、どのような影響が生じるのでしょうか。

プラス側の影響といたしましては、高さ規制されますと、眺望景観が維持されますので、まさに山や海に囲まれました神戸らしい都市空間の魅力がある程度は維持できるということになります。

しかしながら、マイナスの影響としましては、土地の高度利用に一定の制約がかかるため、投資対象、土地活用の対象として魅力や価値が低下し、それが本来都心にあるべき経済活動の抑制を見出す。そのような恐れも考えられます。

そういった中で、規制のあり方はどのような方法があるのでしょうか。

資料の右側に、横須賀市の高さ規制の事例を紹介させていただいております。その中では、ゾーンごとに高さの最高限度を決めるという方法もとっているようです。

また、右側の下のほうには、これまでいろんな形で皆様からご意見いただいた高さ規制に関連する意見をまとめております。景観を守っていくべきという賛成のご意見、逆に眺望点をつくるという意味では、高層化というのも必要ではないか。都心というのはやはり高層ビルがあるべきではないかという反対のご意見、双方の意見がございます。

こういった中で、神戸らしい眺望景観をどのように保全していくべきか、こういった方向性を持つべきか、ご意見を伺いたいと思っておりますので、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。

まず、第一の論点、景観の問題です。神戸はこれまで景観をととても大事にしてまちづくりをしてきた経緯があるわけですがけれども、このあたり都心との関係で、皆様がどのようなご意見なのか、ぜひともご発言いただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

す。

○委員

高層ビルが悪者のように言われているようですが、海外、例えば上海や香港に行くと、建物自体は高層であっても、上がデザインされてきれいで、まちの一つのシンボルになっているなどと思います。そういう事例もあるので、日本は四角い建物が多いですが、上のほうをデザイン化するという発想も大事だと思います。まちの一つのシンボルとして、高層ビルがあるということも考えられるのではないかと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

眺望景観については、前から、なぜしおさい公園からの眺望を言うのか、ここから何人が見ているのかなと思っています。眺望に関しては、鯉川筋から市章が見えるように、市内から見えるように規制することはいいと思いますが、ここで景観というと、なぜ誰も見に行かないところからの眺望景観のことを考えるのかと思います。それと一番のデメリットは、高度利用に制約がかかることだと書かれていますが、今、建っている高い建物のほとんどは住居関係で、商業や業務関係のビルで高層というのはほとんどないように思います。逆に言うと住宅のみのビルに関しては、何らかの規制が必要だと思いますが、業務ビルに関しては規制をかける必要がないと思いますので、ここをどういうふうにするかということは、今大きな問題ではないと思います。

○会長

ありがとうございます。

事務局のほうから、なぜ海からの景観規制なんだということを答えていただけますか。

○事務局（まちのデザイン担当部長）

神戸の代表的景観であります山と海が近いということで、海側に新しい視点ができましたので、ぜひともそういう視点場を使っていただきたいという観点も含めまして、しおさい公園側からの基準をつくったということでございます。

○会長

ポートアイランドも含めて、海のほうに伸びて、そこから見た景観の美しさを大事にしようということなのかと思います。

ありがとうございました。

○委員

今のお話に通じるかと思うんですけども、高層の建物が建ちながら港湾部でいい景観を持っている世界の都市は、例えばサンフランシスコですとか、幾つもあるんですけども、そういったところではやはり規制はかけています。このエリアには高層を林立していき、ここは坂のまちを維持するというようなルールを持っていると思います。

神戸の場合はやはり港景観というのが非常に重要ですので、たまたま、しおさい公園を例に出されていますが、そこから立って見える景観も大事ですが、船からの目線というのも非常に大事です。移動しつつ六甲山を見上げるとこれぞ神戸という景観が、山の上からだけでなく下からも見えるということなんです。

そういう意味でいうと、高層が都市の風景であるということは、全てではなくて、世界で成功している港湾を持つ都市、例えばアムステルダム、コペンハーゲン、ニューヨークなどは、決して、裾に高層が建っているわけではありません。

特にアムステルダムやコペンハーゲンなどは、公共の図書館や、にぎわい施設をドックの跡地にうまくつくっていき、目的地化しています。ですので、きょうの議論の3番目の回遊性の問題にもかかわってくると思いますが、港湾部に背が高くなくても魅力のある港景観を夜景も含めて形成する、力強い建築物をつくる。それは仮に低くても、代表的な港湾風景になってきます。

神戸も海洋博物館やポートタワーは、決して高くないです。ですので、今の議論でいうと、高さに対する規制は、場所によってはかけてもいいと思います。高い建物が建つ場所を決めてやる。そういった枠組みを決めるというのがいいのではないのでしょうか。そして港湾部には低くてもインパクトのある力強い建物をぜひつくっていただきたいと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

先ほど香港の事例が出ましたが、香港は眺望景観に関する世界の有数の都市です。

2つポイントがありまして、1つは建物自身がおしゃれ、魅力的だということです。例えば夜間のライトアップがショーのようになっていて、フェリー乗り場には人が集まるといのように、建物自身のデザインで眺望景観をつくり出しているということがあります。一方で、香港も最近では背後地である山の稜線を切らない造林部というのは、ある一定の視点場から差していて、簡単に言うと神戸と同じような形で、背後地の山はキープし、その前の建物は山の稜線を切らないようなものにするというコントロールを同時に始めているという状況もあるようです。

ですから、この相反する考え方が、両立するようなやり方を今後模索していく必要があるのではないかと思います。要するに山の稜線を切らないながらも、まちのアイデンティティをつくり出すような方法があるのではないかと思います。港町神戸ですから港側の景観、そして建物のデザインとしての景観、そしてそれらを裏で支える背後地の山としての六甲山の景観、眺望景観の保全は、大きくこの3つの視点を束ねるような形で考える必要があるのではないかと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

海からの景観の話題で、先ほど言われたように、船からの目線というのがありますが、神戸空港に降り立った方が最初に見られる風景が、ポートライナーやタクシー等の窓から見るかもしれませんが、まさにこの写真に出ているような風景だと思います。

私は以前、ポートアイランドで仕事をしていました。夜、ポートライナーに乗って帰るときに、まさにこの風景を見て、きれいだな、いいなと思ったことがあります。ぜひこの海からの眺望も大事にしていきたいと思います。

それと、先ほど、まち中から見える市章山の話がありましたが、以前リニューアルした姫路の駅を見に行きましたが、商業ビルの西側に隣接して、3階くらいのウッドデッキをつくってまして、そこへ行くと、ちょうど真正面に姫路城が見えるんです。これもいいなと思ひまして、それが神戸での眺望、あるいはルールづくりのヒントにならないかと思ひます。

先ほどおっしゃっていました市章山や碓山が見える地点がありますが、高層マンションなどで、見えにくくなっているところもあるので、今後、まち中から山に向けての眺望、あるいは海に向けての眺望を大事にするような形でのルールづくりもいるのではないかと思ひます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

先ほど海から見える風景ということで六甲山の稜線をどの程度見せれば美しいものなのかという視点もあったと思ひますが、その手前にある高速道路の高架橋を、民間の投資を抑えて残すのかということは忘れてはならないと思ひます。海からも見える、山からも見える高架橋ですから、この中のテーマとして取り上げていただきたいと思ひます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

都市景観審議会でも議論になっているのですが、私は、今の神戸市の眺望景観のコントロールというのは、まだ初段についたばかりという認識をしております。

審議会でもさまざまな意見出ました。まずはじめに、しおさい公園から山への眺望景観をコントロールするということをやりました。

そして今、議論していますのが、ビーナステラス、ビーナスブリッジのあたりから海を切らないようなコントロールができないかということです。二段階のコントロールになっていて、これで絶対かといわれると、港からの景観が本当にどうなのかという意見がありました。景観というものは遠くから見るのもあれば、近くに寄って見るものもあり、非常に多元的な要素を含みます。人がどこから見るかという点がとても大事です。そうする

と、2点の視点場だけから神戸の眺望景観を全て決めていいのかということもあるので、もう一段階どういうコントロールをするのかということまで課題が出てきている段階です。今後、皆さんがおっしゃるような方向で、海から見た風景、それが単に六甲山の山を切るだけではない、もう少し人に近いレベルでもどういうコントロールができるのかというようなエリアマネジメントといった考え方が、景観の中でも議論されるのかなという推察をしておりますし、具体的な議論も進行しているようです。以上、状況報告です。

○会長

ありがとうございます。

○委員

今、おっしゃったように、どこから見てどういうふうに制限をかけるかということについて、視点が一点でないのだめだということはないと思います。先ほどから言われている、クルーズで出たときにどう見えるか。やはり六甲山より高くないほうがいいという感じを持っています。これは、遠くへいけばいくほど、高いビルを建てても六甲山を超えることはありませんが、近づけば1階建ての建物でも六甲山が見えなくなってしまうことがあるので、幾つかの視点を求めて見ていき、それでも六甲山の山を越えないものにする必要があると思います。

また、逆に山から見た場合、ビーナスブリッジの辺りから見ると、海が見えないような高い建物を、海のほうに建てるのはあまりよくないと思います。いずれにしても高さについての制限はある程度設けていくべきではないかと思います。

○会長

ありがとうございます。

景観の問題は、価値観にもかかわることで、ある人が良いという景観でも、ほかの人はだめだということもあるわけで、非常に議論を始めるとややこしいところに入っていきかねないのですが、やはり多くの人が良いと思うような、絵画のように美しい都市、見てほっとする、いいなと思うような都市づくりというのは大変重要で、経済的にもそれが価値を生むということだとも思います。

○委員

特に眺望景観について、どこで誰がどういうときに享受できるすばらしい景観なのかということについて、私も先ほどのご意見と一緒にです。しおさい公園から山の稜線が全部見えないといけないというのが、本当に合理的な眺望景観の保全の考え方なのだろうかと思います。それぞれ好みがありますから、眺望が楽しめる場所を、ある意味額縁のようであっても、ちゃんとつくることがまちの魅力になる。ベースを来街者や生活者の日常の活動のアイレベルにおいて議論しないといけないと思います。ビルの真下におればどこだって見えないわけで、しおさい公園から六甲山の全稜線が見えないといけないという価値観に縛られるべきではない。決して神戸の都心部は広くはありませんが、よくゾーンを

考えて規制をすべきです。六甲山の稜線が全部見えないとだめだというのではなく、不動産が経済のある種の活力を決めておるところもありますので、折り合いを考えながらでないと、経済活力がなくなってしまうことになるのではないかと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

僕も皆さんがおっしゃっているとおりです。どこまで高さ規制をする必要があるのかと思います。今あるものを上手に生かすこと、それと現実に既に建物は建っているの、これを今さら切れというわけにいかないわけですから、それ自体に規制を持たせてという話ではないのかなと思います。一方で果たして今から神戸に高いビルが建つのだろうかと思います。それだけの付加価値があって、そこに建てる価値がない限り、神戸のまちに高いビルは建たないと思います。そう考えると今のレベル以上のことを進めても何ら意味がないような気がします。逆に出てきたら、考えたらいいのではないかと思います。

それより、むしろ、元町1丁目の交差点から見て何が見えないのかということを考えるべきです。僕らの子どものころは、坂の上に立つと海が見えていました。ところが水上警察署がなくなりましたから、トアロードの角、三宮神社のところまで行けば海が見える状態になっています。そういう景観のほうがむしろ、どんどん失われていますので、先ほどおっしゃったような、いわゆる人の目線のところでの規制をしておかないと、結果的にもっと大事なものがなくなると思います。

いろんなお話が出ていましたが、ウォーターフロントの部分は港ですから、国交省との絡みがあります。僕らが何かできる部分がどこまであるのかなという疑問点がずっとありまして、しないといけないというのはよくわかりますが、果たしてそれがどんなふうに進めていけるのか。当然そこで景観を大事にしないといけないと思います。また、船の景観というお話が出ていましたけれども、神戸から船に乗って行けるところは、今、極端に言うとか所だけです。定期航路や、長距離フェリーなどを除けば、神戸空港から関空へ行く船だけです。それ以外は何もありません。そういう航路をつくらない限り、海の景観と言っても、乗る人がいないわけですから、逆に言うとかそういうものも開発していく必要があると思います。今言っているレベルの眺望景観であれば、今さらこれ以上何かをのせてというものではないと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

皆さんのおっしゃることも本当にそうだと思うのですが、何でもオーケーということだけは避けたいと思います。

例えば今、高層の住宅が多く建っていますが、デザインのいいオフィスビルのようなも

のは建っていません。そうすると、この後何もしなかったら、私たちの孫の世代のころには、港のあたりに高いマンションが林立してしまうかもしれません。裾が全部マンションになりますと、住宅地ですから、目的地でなくなりますので、にぎわいがなくなります。もし、そういうことになってしまったらどうなるのかということを経験から考えないといけないと思います。高層は住宅が建ちやすく、現にそうですし、港湾にも住宅が建ちました。そのエリアは目的地ではなく、居住者の家ということになります。

ですから神戸にとって大事な商業の目玉になるような、海へ向かっての景観、あるいは山へ向かっての景観を誰もが楽しめる環境が、いつの間にか失ってしまう可能性があるのです。景観のところでも、にぎわいのところでも、回遊性のところでも、あるいは都心居住のところでも、この辺が大事なところではないかと思っています。

○会長

ありがとうございます。

○委員

先日、仁川から来られた方がしおさい公園から眺望されて、海がきらきら光ってとてもきれいだとおっしゃいました。それと、今はお昼の景観のことをいろいろおっしゃっておりますけれども、六甲山から見る夜景は霧があってなかなか見られないと、それよりもしおさい公園から見た夜景のほうがもっとすばらしいから、それを大切にしたらいいということを経験評論家がおっしゃっていましたので、やはりこのしおさい公園からの眺望は、神戸としては大切にしたらいいところだと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

今回のテーマが眺望景観の保全に特化していますので、民間の活力をそいでしまう、高度利用できない等の問題、あるいは規制のあり方、ルールを書き方そのものがどうかという議論になりましたが、まず神戸の都心の景観というものは、基本的に、旧居留地、南京町の歴史があって、そして海と山が近いという神戸の魅力を向上させるものとして景観というテーマがあります。まずそれが最初です。景観ありきではないです。

そのために、40年くらい前からいち早く先駆けて神戸の景観形成に取り組んで今に至る。そしてそれを先導したことによって、デザイン都市として認められるに至る。景観は、主に近景、中景、遠景、という分け方をしますが、その中で近景、遠景については、復興まちづくりの中で、連綿たる取り組みがなされてきていると考えます。

都心ですので、三宮駅の周辺に限りますと、眺望景観の議論から少し離れますが、いま一度神戸の玄関口ふさわしい顔づけができてきているのかということは、今後の都心の景観を考えていくときには非常に重要だと思います。今回いろいろ整備をお考えになっているように聞いておりますが、そのときには駅前のにぎわい、それは建物のにぎわいというより、

人がいきいきとしている、居心地がいい、そういった駅前、あるいは緑、そして例えば夜ですと夜間景観が、海と山をつないでいくといったような景観のバージョンアップも考えないといけないのかなと思います。

そのために法的手続としては景観法ができましたので、景観区域の再編も視野に入れることなども今後検討していくことが必要だと思います。

ですから、都心全体としましては、この立地のよさ、どこにいてもできるだけ海と山が近くに感じられるように、海から山へ、山から海への川筋、あるいは道路を中心とした抜け、あるいは抜けだけではなくて空間的に感じる連続性、これは先ほど申し上げた緑、夜間景観などを確保して、どうやって海と山の近さを演出していくかということが、神戸の都心の持つ地形的特性というのを最大限に生かすことになるのではないかと考えます。そのときの新しいツールの一つとして眺望景観を考えるということがあると思っています。

そのためには、どうしても建物の高さ、幅をコントロールしていく必要がありますが、今、ご議論がありましたように、あるいは景観審議会でも出ていましたが、しおさい公園だけで十分なのかという議論もあります。今、ビーナステラスからも考えておりますが、そのほかにも考えていく必要があります。今日お示しいただいた資料の右側ですけれども、例えばポイントからだけでは十分ではないと。ポイントにも幅があります。景観審議会でも具体的にその話が出ましたが、今は点からのコントロールですけれども、もう少し幅広めのゾーンコントロールをするという検討も必要ではないかと思っています。

これが翻りますと、ゾーンコントロールをすると、ある意味で建物の長さ、町並みをそろえていくことにもつながってまいります。そうしますと、眺望景観だけではなくて、中景の景観、通り景観といったものの形成、通り景観の向上にも役に立つのではないかと思います。

さらに神戸は見おろす景観があります。そうしますと、建物の第5の立面というのですが、屋根の部分も非常によく見える場合があります。ソーラーパネルがのっていたりしますが、例えばそこを緑化して行って、あるレベルで緑がつながっていくということも考えられるのではないかと思います。

それから神戸が歩いて楽しい、居心地のいいまちになるためには、人々がまちを回遊するという視点も非常に大事になると思います。これが近景の問題です。

そうしますと、例えば建物の1階部分はどうやってにぎわいを形成していくのか。これは後の第二、第三の議論とも重なっていくと思いますけれども、どうやって居心地のよいにぎわいを形成していくのか。あるいは広告物の制限など、さらなる検討も必要かと思っております。

それに先だって都市の活力というのが前提だと思いますので、都市にとって新たな高度成長というものに十分配慮しながら進めていくということも一方で必要なかと思っています。その中での景観というのはどうしてもバランスをとりながら考えるということになってい

くと思いました。

○会長

ありがとうございました。

経済という観点から都市を見ますと、量を確保できるのかというふうに考えてしまいますが、今の景観の議論は質の問題だと思います。金融経済の言葉で質への逃避という言葉がありますが、さまざまなリスクが大きくなってくると、お金は基本的に安全なところへ入っていくと。少子高齢化が加速する今の状況の中で、やはり質をどう高めていくのか、まちの付加価値をどう高めていくのかということは大変重要な議論で、景観はまさしく象徴的な言葉だと思います。そういう意味では、量とともに質を両立させるという、大変難しい問題ですけれども、この都心の議論の中で神戸型の解を見出すという努力が必要なのかなと思います。

そのアプローチの仕方については、一律ではなくブロックごとに地区を見ながら組み合わせを考えていく、あるいは目線のあり方等、事務局のほうでそのあたりを整理していただいて、次回の議論のベースにさせていただければと思っております。

論点②都心居住のあり方について

○会長

第2番目の論点に入らせていただきたいと思っております。都心居住です。では、事務局のほうからお願いいたします。

○都心三宮再整備担当課長

続きまして、論点2、都心居住のあり方につきまして、ご説明させていただきます。

資料5の2枚目をお開きください。

まず、左側上部の概説のところをご覧ください。現状の課題といたしまして、先ほどと少し重なる議論もございますが、本来都心という商業、業務、文化活動の中心地であるこのエリアにおきまして、この図でも示していますとおり、高層マンション、超高層マンション等が増加している現状がございます。このような都心居住というものが増えつつありますけれども、都心での高層マンションのあり方、都心居住のあり方そのものについて問題がないのでしょうか。

高層マンションの増加は確かに夜間人口が増加いたしますし、にぎわいは人だということから考えますと、まちのにぎわいを向上させる効果というのも一定あると考えられます。

一方、先ほどから、ご議論いただいております眺望景観の阻害要因にもなりかねませんし、またここにごございますとおり、どちらかといいますと分譲型のマンションが多くございます。建物所有権が、ある意味では複雑化していく、そういった意味で申しますと、将来的には例えば30年、40年、50年後になるかもしれませんが、建てかわりの時期について、そ

のときどうなるのか。また地域コミュニティーにつきましても低下するのではないか。さらにやはりご家族等ふえていくということがありますと、子どもたちが通います学校や病院も含めて、そういった施設の課題、今都心においてそういったものは充実しているか、ニュータウンと同様かというところはまたちょっと違うかなというところもございます。まずそういうような観点が生じるのではないか。

これらに対処するために、高層マンションが建設できるエリアを設定する、一定の規制をするとどうなるのでしょうか。プラスの言い方としては、先ほどからありますとおり、一定の景観の維持だとか、都心機能の適正な配置ができるだとか、新たにそういった分譲といった形での権利関係が複雑になることを防ぎ、将来の建てかえを困難なものにしないということも考えられます。逆に夜間人口、せっかく今増えてきている部分があれば、それが抑制される。

先ほどありましたように、業務ビルよりもマンションのほうが建っているのではないかというようなこともありますから、そういう意味では都市内の経済活動が低下するのではないか。こういう恐れがあります。

そういう中で、例えば対処するとするならばどんな方法があるのでしょうか。そういった意味で、資料右側に横浜市の事例を紹介させていただいてございます。赤と黄色でございますが、特に業務の商業を中心とするエリア、このエリアは住宅等については禁止という形。また、そうはいつでもその周囲につきまして黄色で示しているような範囲については、共存型ということで、一定住宅を認めていく。ただし、誘導用途ということで、先ほどありましたようににぎわいを生み出す、特に低層部につきましては、そういった住宅ではないものにして、その上に積むという形をルール化されているようです。

また、土地、居住のあり方、また高層マンションに関するご意見というのも、この右下のところ少しございます。こういったものも踏まえていただきまして、都心居住のあり方、都心の高層マンションの建設できるエリアを設定すべきか否か、また設定するとしたらどのような考え方に基づくべきかにつきまして、ご意見頂戴できたらと考えております。よろしく願いいたします。

○会長

ありがとうございました。

そうしましたらこの都心居住に関しまして、皆さんのほうからご意見いただければと思います。

○委員

この都心居住は、都市の求心力に影響する、大きな問題だと思います。日本中、世界中という視点から神戸を考えたときに、売れるコンテンツでいうと、観光ではなく、居住性の高さだと思います。これだけ住み心地がいいまちというのは世界中探してもなかなかないと思います。そういう意味で、どこにどう住ませるかということはとても重要なポイント

トだと思えます。

私は北野に住んでいます、北野と旧居留地というのはすごく特別な場所で、東京の人、世界中の人も住みたいと思う場所という、やはり北野か旧居留地になると思えます。

反面、北野では、この十数年、ワンルームマンション、コンビニ、ウエディング施設しかできていません。それはさっきの高さ規制の問題があると思えます。

それでは、どういう形がいいのかというと、いろいろあると思えますが、北野や旧居留地は、居住機能をもっと強く打ち出していてもいいのではないかなと思えます。

あと、働き方と暮らし方の議論やイメージ等、資料を拝見していて見えてこないという気がしております。本来生活というのは、どう働いてどこに住むかという、2つだと思えます。昭和20年、30年ごろは上に住んで下で働くというのが当たり前の時代で、職場と住居がくっついていたわけですけれども、それが高度成長期に大企業に働く、都心に働く、郊外に住むというのが当たり前になって、住居と職場が切り離されて、今のような都心になってきました。

交通の話もそれにかかわってくるわけですけれども、それがこの10年間、20年間、30年間同じ姿で続いていくのかというと、これだけ子育てをどうやってやろうということが大きく問題になっている中で、共働きで子育てをしないといけない状況で、職場と住居が距離が離れていると、やはり片一方が子育てをしないといけない。そうなるとうやうや家族が都心で、居住地と勤務地が近づいて暮らすかということが大きな問題になってくると思えます。また、今、ネット社会がどんどん進んでいく中で、アメリカでも在宅勤務というのを一部取り入れて、夫婦が共働きで快適に暮らして子供を見ていけるような世の中になってきています。そういう意味でいうと、ポートアイランドで働いて、垂水に住む、もしくは三宮に住んで大阪で働く、そういう想像はできますが、三宮に住んで三宮で働くという姿はなかなか想像できないという気がしております。都心居住のあり方が、東京だとか海外の視点で人を呼び込んでくるという意味でどうあるべきなのかということは、ご議論いただければと思えます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

旧居留地は都心居住を排除するものでもありません。今、都心居住というのは、非常に趣向性としては高いものであろうと思えます。私自身も年をとってしまえば田舎から出て来て都心に住みたいと思えます。ただ、都心のどこにでも高層マンションが建っているのかという問題もありますけれども、高層マンションについて景観のところでご議論いただければいいと思えますが、大規模な集合住宅ができた瞬間、居住者が入居した瞬間から高齢化が始まっていて、その都市機能そのものが低下していくということを考えると、ある程度のしぼりをかけて、エリアをしぼったほうがいいと思えます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

都心居住について、みなと元町地域が一番重要かなと思います。というのも、震災以後元栄海地区の人口は倍になっています。用途地域はほとんど商業地域で、マンションも建てられるので、マンションが非常に乱立しているということがあります。

その中で、問題点は、高層マンションの場合は、若干ですが風害が出ているということがあります。その風害に対して、マンションの建設業者にクレームをつけましたが、風害はないという返答でした。建てる時にどういうデータを使っているかということ、神戸海洋気象台のデータを使っている、そのデータに基づいて計算をしているということです。現場でのデータをとっていないのでそこが論点になるのですが、弁護士と相談してもそれは負けるということですので、建てる時に、現場での気象データを1年間はとるというくらいの規制をかけていただいたほうがいいと思います。結局眺望にもかかわってきますので、入り口の部分で、規制が必要だと思います。

それともう一つはここに書いてあるコミュニティー力の低下ということがあります。地元ではタワーマンションが建つときに、入居者は全戸個別で自治会に入るというお約束を建設業者としたんですが、実際は買われた方が管理組合を結成して、その人たちの意思で入るか入らないかが決まるというのが日本の法律です。その法律の壁を超えない限りは非常にやりづらいということが今、起こっています。

それと我々の地域は、ありがたいことに人口が倍になっていますけど、増えているのは30代、40代です。それは、ワンルームではないのですが、余り大きくないマンションが建っていて、分譲をしているのですが、それが賃貸に出されています。そこには、昼間働いて、帰って寝るだけという人たちが住んでいますので、昼間は誰もいないという状況が起こっています。

ですから、バランスの問題だと思いますが、その辺をどういうふうに誘導していくかということが一番の問題だと思います。また、管理人のいないところがあって、国勢調査や、それからいろんなコミュニティーを形成していくための情報発信などが滞っているということも、問題になっています。

○会長

ありがとうございます。

○委員

不動産屋がそこへオフィスビルを建てるか、マンションを建てるかというのは投資効率、要は売れるか、売れないかという、あるいは入居者があるかないかというところが判断の基準になるので、駅周辺に今マンションがたくさん建つということは、それだけ神戸のまち自体にオフィスビルの需要がないということをお話しているのだらうと思います。

それともう一つは、高層マンションが建つと、教育施設の問題が出てくると思いますが、そういうところには子育てが終わって、もう教育施設がいないという人たちが、自分たちの人生を楽しむために入ってくるわけで、逆に子育てをしているというような人たちは金銭的な負担能力も含めて郊外に出て行きます。だから、西神南にたくさん若い人たちが住んで、西神南では学校が足りないということになっています。そういうふうにして、自然の流れというのは、起こってくると思いますので、これに対してどういうふうに規制をかけていくのかとか、どういうふうなゾーン割りをするのかということは、住む人側のニーズをしっかりと分析しないと、なかなかこうしたらよいというふうにはならないと思います。

郊外に出て行った団塊世代の人たちが、もうそこでは楽しくないので都心に帰ってくると、便利のいい、鍵一つで外出できるマンションに入っていくという、人口移動が起こっているのではないかと思います。

それともう一つは、神戸自体に産業、企業があまりないということで、大阪に働きに行こうとしたら、やはり東灘や灘、中央区くらいまでの駅に近いマンションに需要が出てくるといったことが自然に起こっているのだらうと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

都心に人口がふえているということ自身は、経済的な意味で歓迎できることだと思います。しかし、先ほどご指摘があったように寝に帰っているだけというのは、1円も落とさないで、まちにとってはあまりよろしくないと思います。

世界の事例を見ていきますと、例えばニューヨークは公園で毎週マーケットをやって、都心に居住している人たちでにぎわうとか、それは民だったり官だったりするのですが、そういったいろんなまちの使いこなし方を、計画し、実行するといったことが行われている様子が伺えます。

神戸はもともと官と民とのいろんな連携がとれています。ただしそこは商業的なコミュニティとの連携かもしれないので、もう少し居住者が地元に出てきて楽しめるように、商業者の方と力を合わせながら、そういった成功している事例を参考にしながらやったらいかげなかなと思います。

先ほど年齢が高い方が都心に居住されるという話がありましたが、その方たちが外に出て行きたくなればオーケーだと思います。家にこもっていらっしやるとまちは活性化しませんし、コミュニティも閉じてしまいますが、例えばいつも行きたい公園があるとか、いつも行きたいマーケットがあるとか、そうなるとう度はそこが観光地にもなる。ぜひそういうことを仕掛けていく、今すぐはハードルが高いかもしれませんが、未来の神戸を語る会ですので、ソフトを立案、企画していく、それがいいのではないのでしょうか。

○会長

ありがとうございます。

○委員

私の住んでいるところが、兵庫区で、山手幹線と大開通りに挟まれた地域です。便利なところですが、昭和40年過ぎぐらいからだんだんと人口が減っていきました。子どもの数もだんだん減りまして、平成6年には小学校が統合し、会下山小学校になりました。それが震災以後、また人口が戻ってきました。いわゆるドーナツ化現象で、郊外に行っていた人たちが、戻ってき出したんです。震災後、空き地になったところにマンションが多く建ちまして、人口が戻り、現在700人を超える小学校になりました。合併したときは300人少々だったんですけれども、現在そのようにふえています。

子どもがふえているということは若い世代が引っ越してこられたということですし、先ほどの眺望景観の話もあるんですが、ある程度人口がふえないとまちというのは活性化できません。まちが活性化するという事は、にぎわいにつながっていくと思います。本当に都心を、住民を活性化しようと思ったら、高さ制限も必要でしょうけれども、やはりそのことも含めて考えていかないといけないのではないかと思います。

もちろん人口が、あるいは子どもがふえ過ぎると学校が足りないとか、いろんな問題があると思いますが、交通が便利なところですから、交通機関を使って子どもたちが通学するという事もまた一つの選択肢として考えることができるのではないかと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

今までのお話の中でもあったように、まちなにぎわいには人口が必要だと思います。経済や、時代の流れによって変化していきますが、交通事業者の立場から言いますと、ある程度継続してにぎわいや人口が維持できるということが我々の事業には非常に重要であります。これはまちにとっても重要だと思います。

その中で、どうやって継続していくか、あるいは環境の変化に対応できるまちづくりをしていくかということですが、分譲の高層マンションができた後、そのマンションも建造物ですので、30年、50年経つと、リニューアルや、建てかえの問題、あるいは災害が起きたときの問題等が出てくると思います。そういうときでも継続して住んでいただけるような、あるいは高齢者が住むような都心であったり、若い人が住むような都心であったり、そういう変化もあるでしょうから、いろんな世代が住むような構成のマンションにするとか、いろんなアイデアを出しながら継続してにぎわっていけるようなことを考えていく必要があると思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

都心居住の増加は、まちの活力につながっていると感じておりましたので、規制するというのはいかがでしょうかとっておりましたが、きょうのご意見を伺っておりますと、観光客が集まってほしいところと、そうでないところを分けて考える必要があると思いました。

観光地のような色々なところから人が来てもらうところにマンションが多くあると、どうしてもうるさくなってしまいますので、住んでいらっしゃる方からは観光客は迷惑だというような意見も出てきたりします。そうするとなかなか活力につながっていきませんので、都心でも観光の目的地として居住を規制するところを定めて、そうでないところは都心であってもどんどん住んでほしいというように分けて考える必要があると思えます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

いろいろお話しただいたご意見、まさにハーバーランドは、そういう状況になっています。資料にも書いてありますが、タワーマンションができつつあり、今年中には五百数十戸、1,000から1,500の方が新たに住むことになります。ハーバーランドというのは、これまで来ていただいて楽しんでいただくまちいう、非日常的な空間でしたが、住む人がふえると日常的な空間になりがちなので、非日常の部分を大事にしながら、でも日常にどう対応していくのかということがあります。それと住んでいる人は、ある意味で24時間365日お客さんになっていただける可能性がありますので、住む人たちとどういうふうにもうまくおつき合いをして、一緒にまちづくりをしていくのか、今、対応をいろいろ考えています。

その中で、先ほどマーケットの話が出ていましたが、実はハーバーランドでは毎月1回そういうマーケットを開いています。また、例えば年に何回か、盆踊りみたいなことを開催し、その盆踊りは商業業務者が仕掛けをつくるのではなくて、住んでいる人に入ってきて一緒につくっていくような形でできないかということも考えています。住んでいる人は、お客さんにもなり、あるいはクレーマーにもなる可能性がありますので、上手におつき合いをして、一緒にいいまちをつくっていきたいと思っております。

○会長

ありがとうございます。

○委員

まちというのは、いろんな世代、特に生産年齢人口がないと活力を持てないし、生活の質も守れないと私は思っています。働き場ができたときに、教育や医療といった社会的都市インフラを整備して、職住近接型で都心部に住む方がいて、また小さなお子さんもいて、定住人口が増える。都心部における経済的な活力はそれによって出てくるのだから、神戸においてもそこを目指してもいいのではないかなと思います。

そのためには、抑制、規制することと、誘導するということをうまく組み合わせる、それも経済的な意味で組み合わせるということを考えていかなければならないと思います。

単なる法的規制では活力をなくしてしまうので、一方では誘導策を講じる。一方では抑えるという、経済原則をうまく活用した、誘導的まちづくりが非常に大事だと思います。

例えば、本社を神戸に持ってくれば、税金を減免する。神戸は地方都市であると思いますが、国の支援制度の対象になっておらず、市長は国が対象にしないのなら我々でやるということで、本社機能等を持ってくる企業に対する支援策を独自でやろうと、おっしゃっています。

そして産業用地については、今までも固定資産税を減免する等、いろいろ工夫されています。こういう誘導策を講じれば働き場が増える。さらに定住人口も増えてくる。良い循環になるような誘導策をうまく使っていくべきだと思います。

特に私が気になっているのは、海岸線の沿線を具体的にどうすればいいかという点で、この頃民間のマンションもできつつある中、経済的な誘導策や、税制を活用することも含めて、あるいは金融機関に対する指導も含めてしっかりやるべきだろうと思います。

都心で今、高層のマンションができてきているのは、基本的に分譲マンション等が中心です。勘定を合わすためにどうするかというと、高層にすることによって一戸当たりの分譲価格を下げる。つまり売れるということで高層にしているというやり方なんです。

だから、住む人たちの層等も含めて考えるには、単なる規制ではなく経済原則で引っ張っていくようなことをやらないとだめだと思います。あめとむちみたいな形になりますが、ゾーニングしてこうやると決めれば、それが経済合理性の中でうまく動くように、片方で規制の緩和があり、片方で規制の強化があるというような仕組みをよく考えないといけません。頭の中で描いて、これをやればいいと言って、そのとおりにうまく行政ができるかといったら、それは不可能だと私は思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

景観の側面から申しまして、この土地利用という問題は非常に大きくて、実は景観の一番のポイントは、そのまちを歩いている人が楽しかったり、居心地がよかったりするということだと思います。

そういう点から、低層部の土地利用をどうするか。横浜市の場合は、まさしくそういう例の一つだと思います。例えば超高層の住宅だけが建ってしまうと、その敷地内はその建物内の人だけのものしかありません。それが例えばお店が入ると、夜も照明がぼんやりついて、まちの人が入っていく。そうすると、まちの人たちにとって楽しい景観というものが、土地利用の点から創出できるのではないかと思います。そういう点では、抑制と共存というのが対比効果で考えられるわけではなくて、この横浜市の例のように、まちを歩い

ている人が楽しい空間、あるいはニューヨークの例のようにまちを使いこなすという言い方を私たちはしますが、まちをつくっていくんだというような空間、それこそ本当のパブリックスペースだと思います。そういう空間が三宮の中に、都心の中にあふれていて、それが連鎖していくというようなことがないと、土地利用でしばられて、そこにマンションだけ建ってしまうというようなことになり、非常に閉鎖された、アイランド型の空間ができてしまいます。景観の中にはそういったソフトな部分も含まれているという点でも、この土地利用のあり方というのは非常に重要だと感じております。

すいません。

○会長

ありがとうございます。

基本的にはやはりまちを楽しむ、都心を楽しむという構造をどうつくっていくのかというあたりに、尽きると思います。この会議の第1回目から私は、神戸のやや広域の都心を想定したときに、モザイクの美しさ、モザイクの魅力というのが重要ではないかということをお願いしてきましたけども、皆さんの意見を伺っても、規制を緩和したり、強化したりという、その組み合わせでモザイクの光り方を変えていくということも重要ではないかと思います。

そういう意味では、都心全体で都心居住の議論をするのではなく、エリアごとに、住宅供給のあり方について、きめ細かく議論していてもいいのではないかと思います。

都心の機能という観点から見ていきますと、融合というか、インテグレーションというのが一つのキーワードになっていくと思います。従来は都心というのは事業を行うオフィスの空間であったり、あるいは商業の空間だったりするわけですがけれども、これからは多様な機能が集まってくる、統合していく、つまりそのパッケージの魅力というふうになってくると思います。そういう意味では、住機能もそこに組み込んでいく。問題は組み込み方だと思います。

これを需要する側から見れば、選択の問題だと思います。都心にまだ学校が必要なのかという議論もあると思いますが、それは市民が都心居住というライフスタイルを選択したときに、西神南のように学校がまだまだ必要なのかということ、そうではなさそうな気がします。ですから、そういう意味では、市民が選択できる都心にしていくということも一つなのではないかと思います。

議論は尽きないんですけども、第3番目の都心の交通の問題について、議論を始めたいと思います。

論点③都心内の回遊性向上に重心を置いた交通体系の再構築について

○会長

都市内の回遊性向上について、事務局のほうから、ご説明いただけますでしょうか。

○都心三宮再整備担当課長

では、本日最後の論点、都心内の回遊性向上に重心を置いた交通体系の再構築につきまして、まず資料のご説明をさせていただきます。

資料5の3枚目をご覧ください。

同じく左上の概説をご覧ください。都心の交通体系につきましては、当委員会を初め、いろいろな形で意見募集、公聴イベント等で市民の皆様、広くご意見いただいている観点でございます。

神戸の都心部は、先ほどから、モザイク状といった形にもありますように、魅力的なエリアが非常に数多くあります。そういった中でも、うまくそれを回遊できる交通といったものが十分か、そうではないのではないか、そういった課題がございます。

また、確かに鉄道路線、またバス等も結構都心内にごございますけど、それを利用される皆さんが本当に路線自身、どういった路線があるのか、料金がどうなのか、よくわかっているのかというところでもわかりにくいのではないかと、使いにくいのではないかとというような課題、これも頂戴しております。

人中心のまちづくり、そういった交通環境を目指していくためには、誰もが楽しみながらまちをめぐる、まためぐるといった意味では、歩くということはもちろんですが、交通手段も使うということもあって、そういった中での都心内の快適な交通環境といったものが必要ではないかというようなご意見を頂戴している中で、どのような都心の交通体系にしていけばよいのでしょうか。

資料右側の上の部分ですが、現況を簡略化した、ポンチ絵といったもので、今の現況を示し、また今回ご議論いただくということで、その右下のところには都心の交通体系の再構築のイメージを示してございます。

まずは右上の現況のポンチ絵をご覧ください。バス路線のほうに注目しますと、都心内を回遊しているオレンジ色で示しておりますシティループ、あとは青で示しているような、都心内には市バス、フィーダーバスというものが入ってきていると。しかし、一部大丸のあたり、元町のあたり、またはウォーターフロントエリアに少し足を伸ばしているといった程度でございます。

あと、自動車交通をさばいている道路に注目しますと、神戸都心エリアは東西に、北側から山手幹線、中央幹線、最後に南側に浜手幹線、こういった三大幹線が大動脈として車の移動を支えており、中央幹線につきましてはまさに都心の中央部を東西に貫いている状況でございます。

右下の再構築のイメージをごらんください。都心へ来られるといった意味でいくと、この都心の外縁部から都心内に向かうバス路線を、例えば三宮もしくは神戸駅で集約したイメージを書いております。そこからは都心内を循環するバスを設けることで、都心内々の

移動になっていくというイメージ図です。

また、自動車交通につきましては、都心に用事がある、また都心に来られる車、これはもちろん目的地に行く経路というのは基本的には確保をしていかなければならない。そういった中でも、都心内を単純に東西に通過してしまう交通、そういった自動車につきましては、例えば都心の中央部を貫いている中央幹線はできるだけ通さないようにして、できれば浜手側、山手側のほうに誘導し、都心内の道路空間を通過する交通よりも、歩行者や公共交通を優先していくようなイメージではどうかというようなイメージ図です。

このような再構築イメージ図に示すような交通体系を目指すとしたらどうなるか、といったことなんですけども、例えばプラスの影響といたしましては、来街者にもわかりやすい、この絵でありますと三宮を拠点とした交通体系といったものができていくのではないかと。歩行者の安全性が向上していけば、まちのにぎわいといったものも向上するのではないかと。

公共交通を中心とした都心内の回遊性が促進され、まちをもっとめぐっていただける、魅力に出会っていただける、そういったことが考えられます。

その回遊性、利便性を向上させる方策として、この図で全て示されていないのですが、いろんな案をいただいている中では複数のこういう循環バスの導入、ルート自体も適切に設定するといったところ、また発着の時間を調整して、乗りかえ、結節性を高めるためのダイヤを考えていく。

また、そういった乗り物以外で、いろんな手段があると思われませんが、コミュニティサイクルとか、カーシェアリングといった新たな交通手段も取り入れたらどうかとか、ゾーン内均一料金制度とか時間料金制を導入する。これは海外でもあると思われませんが、そういったさまざまな工夫もご意見としていただいているところです。

再構築イメージで示していますような都心の交通体系を目指した場合、逆にそれで影響がないのかと言いますと、これは今まで使えていた、都心内に直通していたようなバス路線が途切れてしまうといったことで乗りかえが必要になるのではないかとか、料金がどうなるんだ、また余分な費用かかるのではないかと、また車のほうも都心内の通過交通が中央幹線をできるだけ通らないようにするという話をすれば、これはこれで移動経路に一定の制約が生じてしまうのではないかと。都心内を通る車を適切にさばけるのか。周辺の道路に交通渋滞とか、何らかの影響が生じないか、既存のコースとの役割分担が必要でありますし、また新たな交通を入れるということ、それは事業性として維持できるのか、そういったことを考えますと、今この利用形態から混乱なくそういった変化に対応させていく必要があることが考えられますし、また単純に何でも足していけるわけでもない。このような考え方があります。

そういったことで、この神戸の都心の交通に関するさまざまな課題に対応して回遊性を高める交通体系、資料右下のイメージに示すようなものは、今回ご議論いただくために案

として出しておりますが、人中心、公共交通を中心とした持続可能な交通体系にしていくには、どのような点に留意して、都心の交通体系を構築していけばいいのか、そうしなければならないのか、そのあたりご意見を頂戴できればと思います。よろしく願いいたします。

○会長

ありがとうございました。

先ほどから出ている、まちを楽しむということ、またこのまちの中で仕事をするという点でも、スムーズにまちの中、都心を移動できるということは大変重要なことだと思います。そのあたり、事務局で整理していただいたものをたたき台に、皆様のご意見伺えればと思いますので、よろしく願いします。

○委員

ビジョン策定に当たっての課題なり、取り組み案が出ておりますけれども、書きぶりとしてはこれでいいと思っております。ただ、何点か非常に大きな問題を抱えておるということをおし上げておきたいと思っております。

大きくまとめて3点お話ししたいんですが、一つは今の時代、車優先から人優先にしていく、これはどこの都市でもいろんなビジョンや計画を立てるときに必ず出てくる文言です。

そういう中で、先ほどお話がありましたように、姫路駅前のとなりのところが歩行者優先の先行事例であるわけですが、実は姫路駅から姫路城まで約800メートル直線であるのですが、その4分の1以下の200メートル弱、これがトランジットモール化されております。

ただ、わずか200メートルの区間でも、やはり商店の搬入搬出の問題があるので、すごく長い時間がかかった。そういう経験から見ますと、今、特にトランジットモール化する適地といいましたら、三宮駅を中心とした南北の通りになるのですが、今の通行量を見ておりましたら、神戸では歩行者優先というのは文言では出せても、トランジットモール化はやるべきではないと思っております。

それから2点目は、通過交通への配慮、その対応策として、フリンジパーキングと循環バスの文言が出ておりますが、フリンジパーキングの成功事例というのが全国で見ますと、入り込みの観光客に対してフリンジの駐車場をつくったところが成功しています。そこからは徒歩で車に乗せたのではだめです。自家用をとめて循環バスに乗る、これは絶対に乗りかえの抵抗感が、非常に大きいですから、間違いなく失敗しております。

ですから、導入後のこの絵で見ましたら、元町駅の一番左の端のところにフリンジパーキングをつくって、そこから商店街を歩かせて、三宮の方に誘導していく。そこで商店街の活性化にも結びつく。これが一番理想だと思います。

それから、循環バスの指摘もありますが、パーキングと循環バスは、先ほど言いました

ように絶対失敗します。それで成功するとすれば、レール駅からレールの拠点駅対循環バス、これが唯一成功する事例であります。これも事務局のほうで、特に記憶においてほしいと思います。何でもかんでも循環バスで、いろんなルートをやれば乗っていただけるといふ思いは完全な間違いです。

それから3点目ですが、BRT・LRTの話もここに出ています。これは今、全国的にどんどん展開されております。既に事務局で調査されておるとは思いますが、LRTが先行しておりますのは既に軌道敷があるまちです。そこで今までの床高の市電から低床式に変えたというのが唯一成功事例であって、新たに土地を収用して軌道をつけてLRTをやるといふのは、費用対効果から見れば本当にとてつもない大事業になりますので、これは難しいと思います。

BRTは比較的ローコストでやれるわけですが、現在、全国でBRTで成功しているのが、千葉、神奈川、岐阜、三田、この4カ所だけです。そこで成功している中身は、拠点駅からBRTが走っている先には必ず大学があります。それと、その沿線に通勤客、いわゆる住宅地が密集している。駅から大学への輸送、それから住宅地から駅への輸送、両方往復かかっている路線だけが成功しています。その辺も考えていただければ、唯一当てはまるのが三宮からポートアイランドですが、既にポートライナーがあります。この辺で本当にBRTをやってシナジーが出るのかどうか、その辺も十分検討していただいたらどうかと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

都心部の歩行者優先はもう当然のごとく共通認識となっている。それに対応するのに三層構造デッキで対応するのか、平場でもっと歩行者を主人公にしようとするのかという議論がありますが、やはり平場を歩行者優先にすべきであろうと思います。回遊性を高めて、いろんなお店や施設をつないで、歩行者が移動するレベルとしては平場になりますが、ただ場所によっては、三層構造にして、できるだけ安全快適に動けるようにする部分も必要でありましょう。

その次に、交通弱者の方を含めて、歩行だけで対応できない、あるいはそれ以外の移動手段を望まれる方に対しては、基本形はバスでいいと思います。

ただしそれは、道路行政的な発想の一般乗り合い型の大きなバスや、貸し切り型、あるいはタクシーのような規制にあまりがんじがらめにならないもの。1台の容量は大きくはないけれども、それが非常にフレキシブルにフリーケンシーに動くバス。そして回遊する移動に応えられるような、便利な交通システムが、このITが進化している中でできるのではないかと。それから市内各所でいろんなイベントや学校等がありますから、やはりシャトルバス型、つまり路線で途中で停留所があって、そこで必ず停まって乗ったり降りたり

するのではなくて、ピストン運行するタイプのものがあればよい。あえて言うなら、観光ではなく、シティループ的なものと、シャトルバス、これの組み合わせでかなり域内交通サービスは充実するのではないかなと思っています。

またマイカーがなぜいつまでも必要かというのは、荷物がたくさんありますとか、小さい子どもがいますとか、お年寄りがいますということがやはり大きなマイカー利用のニーズを起していると思います。新しい都市交通システムというのは、小さな子供を連れてお母さん方、ファミリーも使いやすい、大きな荷物の対応もできる。それから当然、ハンディキャップのある方が使いやすいという視点を含めてよく考えなければいけないと思います。

最後にLRTや、BRTの話ですが、私はあえて投資してまで、特にLRTは必要なのかと思います。神戸の場合は地形や、今の道路幅等を考えると、やや否定的です。やるなら、ウォーターフロントを東西に移動できるような、やや観光的要素も入ったLRTはおもしろいかなと思います。例えば、灘区のあたりから引っ張って、HAT神戸のあたりまで来ていただくと、ちょっとおもしろいかなと思います。ただいずれにしても経済性等を考えたときに、LRTやBRTは厳しいものがあるのではないかなと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

まずこの資料についてですが、観光客中心に書かれているように感じます。我々、商売人からすると神戸に住んでいる方々が多く元町に来ていただいているので、やはり住民の方、神戸市内の方々が都心に出てきて、回遊性を高めるという視点で、それを観光客にもITをうまく使って活用していただくという視点のほうが、正しいのではないかと思います。

やはり、日ごろ来ていただいている方は神戸市内の方々ですし、できれば阪神間や姫路の方々、週一回来ていただくような方々にとっていろんなところを動きやすいという考え方でやっていただけるとありがたいと思います。

公共交通機関という言葉が書かれていますが、これは自家用車、タクシー、自転車、自動二輪、観光バス、そういう交通全部含めた中でどういうふうにこの都心の交通をさばいていくんだという視点で組み立て直していただいた方がいいのではないのかと思います。

それと、ここの道路の現況を見ると、3本の幹線が通っていると言いますが、この幹線の中で一番問題があるのが中央幹線です。特に西行きが最悪で、JR阪急の北側から南側へ抜けないと東西にいけないという現状です。

では、これをどうやって解決するのかということも十分ご議論いただかないといけないのではないかと思います。

それから次に、ループバスを使うという計画も書かれていますが、それだけではなくて、

既存の路線の延長ということも考えていただいたらどうかと思います。そうするとコストもそんなに高くないと思います。具体的に言いますと、2系統、92系統を神戸駅の南まで延伸していただいて、元町商店街、ハーバーランドを歩いていくくらい延伸していただくと、コスト的にもいけるのではないかと思います。

というのも、元町6丁目が今、活性化しないといけないと言われますけれども、それが落ち込んだ理由が市電の廃止、その後のバス路線の廃止によって誘客が落ちたという点がありますので、やはりバスでフォローしていただきたいと思います。

それから、歩行者優先の考え方ですが、商店街の場合は警察とも話ができておりまして、正午から夜8時までは一切車の通行許可が出ないようになっています。ですから、この時間帯は歩行者優先というところがあってもいいと思います。ここは24時間歩行者専用だというようなやり方は、この狭い神戸市内において、有効的ではないと思います。

ですから、我々の商店街も、一応24時間歩行者専用道路になっていますが、許可をとれば午後8時以降、昼の正午までの間は搬入の車両が入れるようになっていますから、そういう時間区分を設けてどんどん土地や道路を活用しながら動きやすい、回遊性を増すような考え方にしていればと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

この場は「未来の姿」ということなので、少し夢めいたことも含めてお話ししながら意見を述べさせていただきたいと思います。

皆様のご意見の中で、質の高い歩行者空間の整備というものと、利便性、快適性の高い公共交通が必要だということは、共通していると思います。ただ、実現の仕方でいろいろご意見はあると思います。

まず、歩行者空間、公共交通両方ともその整備にあたっては戦略性が大事だと思います。現状をどう改善するかということではなく、「未来の姿」ということであるならば、思い切った戦略を描き出すことが重要であり、そのほうが夢があるのではないかと思います。

そういった意味で、歩行者空間の整備については、それぞれ個性のある地区において、時間帯を限ってでも良いのですが、まず歩行空間を創出していき、そしてそれと同時に、滞留空間とか魅力的なスポットを計画的に配置し、それらを連続的にネットワークとしてつないでいく。これによって、歩いている人が歩くにつれてわくわくするような、もう少し、もう一步、もう十歩先に行きたいと思わせるような演出をしていく。そうでないと今あるものがそのままあるだけでは、なかなか回遊行動というのは促せないのではないかと思います。点在したスポットの間をどうすれば歩いてもらえるのかということを考えて仕掛けを作っていく、そういう工夫をしていく必要があると思います。先ほどのまちづくり、マンションの問題で議論がありましたが、その1階部分でにぎわいをつくってつないでい

くというのも非常に大事な話だと思いますし、そういった方向でぜひ仕掛けを考えていただきたいと思います。

一方、公共交通の整備ですが、回遊行動を促す交通手段と、域外から大量、迅速に人を運んでくる交通手段とではだいぶ性格が違うと思います。

ヨーロッパでの成功例を見ると、やはり人々に乗りたいと思わせるようなものでないといけないと思います。そのためにブランド化といいますか、まちのシンボルとなるようなものを思い切っつくる。こういった戦略性が、私は非常に大事だと思います。

例えばすばらしいデザインのバスかライトレールかいずれにせよ、そういう乗り物がある。低床化されて乗り降りがしやすい。走行路が芝生で覆われている。大きな窓から歩いている人と乗っている人が同じ目線で交流できる。ただ単に普通の循環バスやコミュニティーバスのようなもの走らせてもなかなか乗ってもらえないのではないかと思います。

回遊行動を促すための交通機関であるならば、繰り返しになりますが、そこにもやはり戦略性を持ってイメージをしていかないとうまく機能しないと思います。

それから、自動車の問題ですが、歩行者空間とか、公共交通の整備を、限られた道路空間の中で実現するためには、少なくとも都心を通過するだけの不要な自動車交通は外周に移っていただく。それで少しでも都心部の道路空間に余裕を持たせることが必要です。

そのうえで、思い切った方向転換をする。これまでの車中心の道路空間を公共交通や歩行者に割り振る。こうした考え方は、道路空間の再配分と言われています。こうした再配分をやって大渋滞が起こると心配されたのですが実際は起こらなかったという事例も諸外国には数多くみられます。実はドライバーのほうがそういう空間に順応したという事実があります。十分な検討は必要ですが、思い切って道路空間の使い方を見直すという戦略も考えていく必要があると思います。

当然、私は決して車を排除せよと言っているのではなしに、うまく外周道路からサーキュレーションを確保してやれば、アクセスが必要な車の利便性を確保することも可能だと思っています。いかに車優先から、歩行者、公共交通と共存を図っていくかということを探っていく。現状維持の空間配分のフレームワークの中だけで考えていくとなかなか新しい案が出てこないのですが、そういった観点から長期的なビジョンで見直すということも私は必要ではないかと思っています。

最近、ヨーロッパでも自転車の利用を重視しようということで、道路空間の中で、走行環境の整備をやっています。また、コミュニティサイクルのようなものもやっています。歩くだけではなしに、自転車を自由に使えるようにすることによって少しでも回遊範囲を広げるということも大事だと思います。

先ほどもおっしゃっておられましたが、今ある既存の交通ネットワークに回遊性を高めるような交通手段を重ねるとしたときに、どう連携できるのかということは重要な視点だと思います。そのところは、確かに非常に難しい点だと思います。私は外部から多くの

人々を呼び込む仕組みと回遊を促す装置は、全く両立しないとは思っていません。それは難しい問題であると思いますが、是非とも工夫をすべきだと思います。

そのポイントはやはり連携だと思います。例えば乗りかえの際に、少しでも歩かせないようにするとか、料金抵抗を少なくするとか、わかりやすくするとか、いろんな工夫によって移動のシームレス化を図る。どうも我が国の交通機関というのはそれぞれが独立していて、一つ一つは非常にすぐれた手段ですが、システムとして見た場合に、うまく機能しない面がある。残念ながら皆さんが不満に感じられるところが、システム化されていないというところにあるのではないかと思います。

○会長

ありがとうございました。

きょうは、都市の魅力の三大要素について皆さんにご議論いただいたわけですが、特に最初の景観の問題は、ある意味デリケートな問題で、審議会でも議論されているテーマでもあります。今の回遊性の問題は、歩行者の空間をどう創出していくのかという流れは明確なわけですが、先ほど戦略性ということをおっしゃったわけですが、都市の差別化という意味でも大胆な戦略性を持って、ぜひともこの都心で提案をしなければならなかったと感じました。

最後になりましたけれども、久元市長からこの議論聞いていただいて、ぜひともコメントいただきたいと思います。

○市長

今日はありがとうございました。

今日の3つのテーマに共通しているのは、例えば不動産市場に代表される、居住、あるいはビジネスの展開に対するニーズは、需給関係によって決まってくる。それ以外の社会的なトレンドをどう考えるのかということですが、それにもう抗いようがないんだというふうに考えれば、そもそもこの検討委員会の議論も不要であるわけです。そういう社会的なニーズ、あるいは不動産などのマーケットの状況ということも十分考えながら、私たちのまちをどうするのかというような観点、しかもそれを50年後、100年後の神戸の姿をどう考えるのかということ。これはそれぞれの立場、あるいは考え方によっていろいろ違うと思うので、非常に難しい問題です。その辺のところ、皆さんの意見が同じであるとは思わないんですけれども、かといってそれぞれの皆さんの意見の違いを乗り越えることができるというふうにも思えますので、そこをさらに議論を進めていながら、検討委員会としての議論の方向性というものを踏まえながら、神戸市としての都心再生の考え方というものを見出していきたいなと感じました。

いずれにいたしましても、出された具体的な意見については、まちというのはいろんなもののシステム全体で成り立っていますから、ぜひそういうような手法を取り入れることが全体のまさに、そういうシステムを最適化するということにつながっていくのではない

かというような具体的な提言をいただきましたので、大変ありがたく感じた次第です。どうもありがとうございました。

○会長

ありがとうございました。

そうしましたら、今日の議論はこのあたりで終了ということにさせていただきたいと思っておりますので、事務局のほうにお返しいたします。

4. 閉会

○三島都心三宮再整備担当部長

加藤会長、委員の皆様、長時間にわたりまして、活発な大変貴重なご意見いただきまして、ありがとうございます。

神戸市といたしましては先ほど市長も申しましたように、本日のご意見を踏まえまして、方向性等を検討いたしまして、将来ビジョンの取りまとめを進めていきたいと思っております。

その上で、ビジョンへの具体的な施策の盛り込みや、アウトプットの方法、そして効果的な広報についても合わせて検討していきたいと思っております。またその辺につきましても、ご意見をいただけたらと思っております。

つきましては神戸市の庁内全体で議論を重ねまして、場合によりましては委員の皆様にご個別にご相談させていただきたいと考えておりますので、その際はご協力のほどをよろしくお願いいたします。

また、本日は時間の関係で十分にご意見を発言することができなかったということもあるかと思っておりますので、お配りいたしております用紙につきまして、ファクス並びに記載のアドレスにEメールで送っていただくなど、ご意見をいただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

また、次回の開催時期につきましては、今後の作業の進捗状況を踏まえまして、設定したいと思っておりますので、また事前にご連絡させていただきたいと思っております。

それでは本日はこれもちまして閉会させていただきたいと思っております。大変お忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。