

令和4年度第2回  
神戸市都市計画審議会会議録

令和4年11月16日

令和4年度 第2回 神戸市都市計画審議会

1 日時 令和4年11月16日(水) 午後2時00分～午後3時37分

2 場所 三宮研修センター805会議室

3 出席委員 (25人)

(1) 学識経験のある者

小谷通泰	嘉名光市
栗山尚子	西野百合子
濱野雅之	前田崇博
八木景子	

(2) 市会議員

村野誠一	河南ただかず
しらくに高太郎	上畠寛弘
北川道夫	高瀬勝也
外海開三	三木しんじろう
松本のり子	山本じゅんじ
よこはた和幸	高橋ひでのり

(3) 国及び兵庫県行政機関の職員

渡辺学(代理 竹内)  
難波宏明(代理 米村)

(4) 市民

宮崎康司  
金井茜

(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都市再生特別地区の変更について  
(三宮駅前第2地区)

第2号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について  
(3.5.80号都賀川三宮線ほか4路線)

- 第 3 号議案 神戸国際港都建設計画交通広場の変更について  
(4号三宮駅前玄関交通広場ほか2広場)
- 第 4 号議案 神戸国際港都建設計画通路の決定について  
(1号三宮駅前通路ほか5通路)
- 第 5 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  
(有野36生産緑地地区ほか3地区)
- 第 6 号議案 神戸国際港都建設計画公園の変更について  
(3.3.82号笹ノ尾公園)
- 第 7 号議案 神戸国際港都建設計画緑地の変更について  
(22号木見東緑地)
- 第 8 号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について  
(神戸複合産業団地地区計画)
- 第 9 号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の変更について  
(旧居留地地区地区計画)
- 諮問事項 特定生産緑地の指定について  
(平成5年当初指定の生産緑地)
- 報告事項 特定生産緑地の指定について  
(平成4年当初指定の生産緑地)

## 1. 開会

### ○小谷会長

皆さん、こんにちは。

定刻となりましたので、ただいまより令和4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、事務局から定足数の確認をお願いいたします。

## 2. 定足数の確認

### ○小島副局長

それでは、定足数についてご報告いたします。

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となっております。委員の皆様につきましては、お手元の委員名簿をご参照ください。委員の総数は29名ですので、定足数は15名となります。本日は、委員25名にご出席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、栗山委員と前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

#### ○小谷会長

それでは、議案の審議に入りたいと思います。

本日は、次第に記載のとおり、9件の議案と1件の諮問事項を審議いたします。このほか1件の報告事項があります。

まず、第1号議案から第4号議案は関連する案件ですので、一括して説明を受けたいと思います。

それでは、事務局、説明をお願いいたします。

#### ○松崎都市計画課長

第1号議案、神戸国際港都建設計画都市再生特別地区の変更について。

第2号議案、神戸国際港都建設計画道路の変更について。

第3号議案、神戸国際港都建設計画交通広場の変更について。

第4号議案、神戸国際港都建設計画通路の決定について。

いずれも、神戸市決定です。

以上の4議案は、三宮駅前第2地区都市再生事業に関連する案件でございますので、一括してご説明いたします。

前面スクリーンをご覧ください。本案件の概要をご説明いたします。

令和4年6月30日に、西日本旅客鉄道株式会社、独立行政法人都市再生機構西日本支社、JR西日本不動産開発株式会社の3者から、都市再生特別措置法第37条に基づく、都市再生特別地区の変更、道路・交通広場の変更、通路の決定の都市計画提案がなされました。

この提案はJR三ノ宮駅新駅ビルの開発を実現するためのものです。この提案内容に市が整備する歩行者デッキを追加した計画を都市計画に定めるため、関連する案件を含めて付議するものです。以降、本案件の説明では、JR三ノ宮駅新駅ビルを新駅ビルと呼びます。

次に、位置図です。赤色で着色している三宮駅前第2地区は、JR三ノ宮駅の南に位置

し、旧ターミナルビル跡地及び駅前広場として利用されている地区です。緑色で着色した部分が、市が整備する歩行者デッキです。

航空写真です。JR三ノ宮駅の南、ミント神戸の西に位置する赤線で囲んだ区域が三宮駅前第2地区の区域です。市が整備する歩行者デッキは緑色で着色しております。

当地区の上位計画の位置づけについてご説明いたします。こちらは、都市計画マスタープランの内容を地図に示した都市構造図です。構造図の中では、地域特性に合わせ、神戸市内をゾーンやエリアに分けており、当地区を含む三ノ宮駅周辺は、多くの公共交通機関が集積する都心核として位置づけております。

都心核におきましては、公共交通機関の乗り換えの円滑化や、周辺の魅力ある地域との回遊性の向上とともに、業務、商業機能、文化交流機能の集積を図っていくこととしております。

また、良好な景観の形成や、交流、融合の場となるオープンスペースの創出などにより、神戸の玄関口にふさわしい風格のある都市空間を形成していきます。

また、当地区は、内閣府より都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域に指定されています。赤線で示す都市再生緊急整備地域は、都市の再生の拠点として、緊急かつ重点的に市街地整備を推進すべき地域として指定されています。また、緑線で示す特定都市再生緊急整備地域は、その中でも円滑かつ迅速な事業実施により、都市の国際競争力を図る上で特に有効な地域に指定されています。

これらの区域内で、所定の要件を満たす都市開発事業を実施しようとする民間事業者は、神戸市に対して必要な都市計画の決定、変更を提案することができます。この特定または都市再生緊急整備地域においては、国により地域整備方針が定められています。この方針の中の増進すべき都市機能に関する事項で、本案件に関連する主なものとしては、建物の整備、更新に合わせた、商業、業務、文化、交流、防災機能の充実。建築物の低層部へのにぎわいの創出に資する商業機能等を導入することによる回遊する魅力の高い歩行者空間の形成。各交通手段の乗り換え利便性の向上。駅前広場の再整備等による交通結節機能の強化などです。

都市計画提案までの経緯をご説明いたします。本市では、神戸全体の町や経済を活性化し、国際競争力を高めるため、平成27年9月に神戸の玄関口である三宮周辺地区の再整備基本構想を策定いたしました。平成28年11月には、都市再生緊急整備地域、神戸都心・臨海地域のうち、三宮駅周辺の区域が内閣府より特定都市再生緊急整備地域に指定されました。その後、平成30年9月に神戸三宮「えき～まち空間」基本計画を策定しました。三宮の周辺地区は乗り換え動線が分かりにくい、駅から周辺のまちへのつながりが弱い、広場など人のための空間が少ないなどの課題を抱えています。これらの課題解決を図り、地区全体の魅力向上を図るため、三宮の6つの駅をあたかも1つの大きな駅となるような空間として、駅と駅、駅と周辺のまちをつなぐ「えき～まち空間」を創出し、この核となる人

と公共交通優先の空間「三宮クロススクエア」を段階的に整備することで、人が主役の居心地のよいまちを目指すこととしております。

その後、神戸市、西日本旅客鉄道株式会社、独立行政法人都市再生機構西日本支社の3者は官民の連携を図り、多様な都市機能の集積と沿道建築物と一体となった広く豊かな公共空間を創出することを目的として、令和3年10月5日に、JR三ノ宮新駅ビル及び三宮周辺地区再整備の推進にかかる連携・協力に関する協定を締結しました。こうした経緯があり、令和4年6月30日に、西日本旅客鉄道株式会社、独立行政法人都市再生機構西日本支社、JR西日本不動産株式会社の3者から都市計画の提案がなされました。その内容を踏まえ、市として都市計画案を作成し、関連議案を含めて本審議会に付議いたします。

まず、事業者から提案のあった都市再生事業についてご説明します。

都市再生事業で整備される新駅ビルのイメージです。JR三ノ宮駅の南側の交差点からの建物のパースです。新駅ビルの東西の断面図です。計画では敷地面積が約8,500平方メートル、延べ面積が約10万平方メートル、階数が地下2階、地上32階、塔屋2階となっています。また、高さにつきましては、最高で約161メートルと計画されており、神戸市の眺望景観形成基準における基準値内となっております。

次に、新駅ビルとあわせて市が整備する歩行者デッキについてご説明します。

歩行者ネットワーク及び交通結節機能の強化を図り、公共交通機関の乗り換え利便性を向上させるため、新駅ビル周辺の歩行者デッキを整備いたします。左上の図が神戸交通センタービルと新駅ビルを接続するデッキを三宮交差点から見たパースです。左下の図は、新駅ビルと新バスターミナルを接続するデッキのミント神戸南側部分のパースです。

本審議会に付議する各議案の関連性についてご説明いたします。

市として、事業者からの都市計画提案を踏まえて、赤色の実線で示す区域で、新駅ビルの建築規制にかかる内容に関して、第1号議案、都市再生特別地区の変更を、緑色で着色した区域で既存の駅前広場、市が整備する歩行者デッキにかかる内容に関して、第2号議案、道路の変更を、オレンジ色で着色した区域で、新駅ビル内に設ける交通広場にかかる内容に関して、第3号議案、交通広場の変更を、最後に紫色で着色した区域で、新駅ビル内に設ける通路に関して、新たに第4号議案、通路の決定を行います。

それでは、第1号議案、神戸国際港都建設計画都市再生特別地区の変更についてご説明いたします。

前面スクリーンをご覧ください。都市再生特別地区とは、都市再生緊急整備地域のうち、都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る特別の用途、容積、高さなどの建築物を誘導する必要があると認められる区域として、都市計画に定めるものです。今回事業者から提案のあった都市再生事業における公共貢献の内容を踏まえて容積率の緩和などを行います。

計画建物の東西の断面図です。計画では、敷地面積約8,500平方メートルに対して、延

べ床面積は約10万平方メートルで、容積率に換算して約1,100%となっています。

現行の指定容積率は800%ですので、約300%の容積緩和が必要となります。今回、事業者から容積緩和とあわせて駅前広場の再編や通路等による歩行者ネットワークの強化などの公共公益施設整備を含む公共貢献が提案されていますので、その内容についてご説明いたします。

まず、公共公益施設の整備、見通しのよく分かりやすい乗り換え動線の確保としまして、駅前広場を再編し、新駅ビル内に新たに交通広場や通路を決定します。これにより、ビル内の低層部において、周辺の各駅、新たなバスターミナルをデッキや通路でつなぎ、地上、地下、デッキレベルの歩行者ネットワーク及び交通結節機能の強化を図り、公共交通機関の乗り換え利便性を向上させます。

また、都賀川三宮線駅前広場上空の3階レベルに「人の広場」という交通広場を整備いたします。人の広場は、通行・乗り換え機能、待合・滞留機能、にぎわい・交流機能、防災機能を実現する広場空間として整備し、多様な交流が生まれる駅前空間を創出させます。さらに、三宮クロススクエアに向けたエントランスにより、まちに向かい開かれた空間を確保させます。

次に、ビルの中高層部には、上質なホテル機能や高規格なオフィス機能が導入される計画です。さらに、建物低層部のにぎわいづくりとして、三宮クロススクエアとの一体的なにぎわい整備への貢献がなされるほか、エリアマネジメントへの協力、低炭素なまちづくりへの貢献、防災備蓄倉庫の整備、帰宅困難者一時避難場所の整備などが計画されています。

建物の整備とあわせて、これらの公共貢献がなされる見込みであることから、本市として、都市計画の変更の必要性があると判断いたしました。必要性の判断に当たっては、提案された都市再生事業が本市のまちづくりの方針を具現化する内容となっているか、景観や交通計画など、周辺環境への影響も配慮された計画であるかなどを考慮しています。

議案（計画書）の2ページを、議案（計画図）は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。

計画書です。三宮駅前第2地区は、面積は約1.4ヘクタール、容積率は最高限度を1,100%、最低限度を800%、建蔽率は80%、建築面積の最低限度は1,000平方メートルに定めます。高さの最高限度と壁面の位置の制限、重複利用区域及び区域内における建築物等の建築、または建設の限界については、計画図とともにご説明します。

議案図3ページから13ページにかけて、重複利用区域に関する各階平面図及び断面図を記載しておりますが、参考イメージ図とともに説明いたしますので、前面スクリーンをご覧ください。

計画図です。高さの最高限度と壁面の位置の制限について、計画されている建物の規模や形状を踏まえて定めております。

参考のイメージ図です。高さの最高限度について、低層部は25メートル、中層部の①は62メートル、中層部②は100メートル、高層部は161メートルと定めます。

西側の壁面については、道路境界線から6メートルセットバックした位置に制限をします。また、赤い斜線で示している範囲には、重複利用区域という、道路の区域のうち建築物等の敷地として、あわせて利用する区域を設定することで、都市計画法及び建築基準法上、道路として位置づけられている都賀川三宮線の駅前広場の上空及び地下に建築物等を整備できるようにし、新駅ビルと駅前広場を一体的に整備し、適正かつ合理的な土地利用を図ります。

重複利用区域の東西方向の断面図です。赤色が建築物等の建築または建築の限界の上限を、青色が下限を示しており、黒のハッチングが重複利用区域内における建築等可能区域を示しています。建築等可能区域は、都賀川三宮線の駅前広場としての空間を除く建築物の範囲で定めています。

土地再生特別地区についての説明は以上です。

次に、都市施設の議案である第2号議案から第4号議案についてご説明させていただきます。

前面スクリーンをご覧ください。はじめに、これらの議案で変更等を行う都市施設の道路、交通広場及び通路の定義についてご説明いたします。

第2号議案の都市計画道路とは、都市の基盤として都市計画法に基づいて都市計画決定した道路のことであり、今回の変更では、新駅ビル東側の駅前広場と新駅ビル周辺の歩行者デッキが該当します。

第3号議案の交通広場とは、歩行者空間を中心とする緑化や憩いの空間、イベント等の空間であり、今回の変更では、歩行者の滞留空間を交通広場と位置づけています。

第4号議案の通路とは、公共的な通行の用に供する施設のことで、今回の計画では新駅ビル内の歩行者の動線を通路と位置づけています。

都市施設の変更概要をご説明いたします。まず、新駅ビルの建設に伴い、駅前広場を再編します。新たな駅前広場は、現況と同等以上の機能を確保する計画としており、タクシー、一般車の乗降場、タクシー待機場を確保します。

次に、歩行者ネットワークの強化として、新駅ビル内の通路、周辺のデッキを整備します。新駅ビルが建設されることで、新駅ビル周辺の歩行者デッキが途切れることになるため、この間を新駅ビル内の通路により連絡し、従前の歩行者動線を確保します。また、新たなバスターミナルまでをつなぐデッキ、三宮駅バスターミナル線を整備し、バスターミナルへの歩行者動線も確保します。

次に、滞留空間の確保です。歩行者の滞留空間として、赤枠で示している交通広場を地上、地下、3階レベルに設けます。これらの交通広場や通路を新駅ビル内に確保することによって、減少した駅前広場の面積をカバーするとともに、不足していた人のための空間

の拡大を図ることとしています。

都市施設の変更概要をまとめたイメージ図です。新駅ビルの整備後は、新駅ビルを通じて周辺の建物や通路と、地下、地上、デッキの各層で見通しのよく分かりやすい歩行者動線を再整備いたします。従前の歩行者動線に加えて、地下レベルからポートライナー三宮駅までの新たな動線も確保されることから、阪神電鉄西口、さんちか、三宮交差点方面からポートライナーへの乗り換え利便性が向上するとともに、JR、阪神電鉄、阪急電鉄の各駅間において歩行者空間を拡張するなど、再整備を進める三宮周辺地区の「えき〜まち空間」への貢献が図られます。

ここからは、各議案の変更内容について個別にご説明します。議案（計画書）は4ページ、計画図は14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。

第2号議案の道路の変更についてご説明いたします。

既決定の区域を灰色、追加する区域を赤色、廃止する区域を黄色で示しています。

3.5.80号都賀川三宮線の変更です。このたび都賀川三宮線の一部である駅前広場を変更します。新駅ビルの建設に伴い、駅前広場の面積を約4,100平方メートル縮小し、約1万2,300平方メートルから約8,200平方メートルに変更します。

8.7.1号三宮駅前線及び8.7.26号三宮駅東線の変更です。既存の三宮駅前線は、サンシティから新交通の改札、交通センタービルを経由して三宮駅前西線に接続するデッキです。今回の変更により、サンシティから新交通の改札を経由して新駅ビルへ接続する三宮駅東線と、新駅ビルから交通センタービルを経由して三宮駅前西線に接続する三宮駅前線の2路線に分割します。

8.7.2号三宮駅南線の変更です。新駅ビルの建設に伴い一部区域を廃止いたします。

8.7.27号三宮駅バスターミナル線の決定です。新駅ビルから既設のデッキである三宮駅前東線及びミント神戸等の周辺の建物を経由し、新バスターミナルへと接続します。

道路についての説明は以上です。

議案（計画書）は7ページを、計画図は15ページをお開きください。第3号議案の交通広場の変更についてご説明いたします。

交通広場については、JR新駅ビルと一体的に整備するため、立体的な範囲を併せて定めます。議案図の16ページ以降に断面図を記載し、立体的な範囲を赤色で表示していますが、模式図で説明いたしますので、前面スクリーンをご覧ください。

4号三宮駅前玄関交通広場です。新駅ビルの地上レベルにおいて、歩行者の滞留空間を確保するとともに吹き抜け空間を設けます。

5号三宮駅前交通広場です。デッキレベルにおいて広場を設け、三宮駅バスターミナル線など周辺歩行者デッキと接続します。

6号三宮駅前地下交通広場です。地下レベルにおいて広場を設け、阪神電鉄や地下鉄、既存の地下道と接続します。

次に、議案（計画書）は8ページ、計画図は20ページをお開きください。第4号議案の通路の決定についてご説明いたします。今回の変更では、新駅ビル内の歩行者の動線を通路として都市計画に位置づけます。通路についてもJR新駅ビルと一体的に整備するため、立体的な範囲をあわせて定めます。議案図の21ページ以降に断面図を記載し、立体的な範囲を赤色で表示していますが、模式図で説明いたしますので、前面スクリーンをご覧ください。

1号三宮駅前通路です。三宮駅前通路は、JR三ノ宮駅と周辺デッキを2階レベルで接続する歩行者動線として決定いたします。

2号三宮駅前南通路です。三宮駅前南通路は、三宮駅前交通広場から三宮駅前通路のエレベータへ接続する通路であり、市が整備する三宮駅バスターミナル線と一体的に整備します。

3号三宮駅前地下交通広場地上連絡通路です。地下レベルの交通広場である三宮駅前地下交通広場から地上レベルの税関線歩道に接続する通路です。

4号三宮駅前玄関交通広場地下連絡通路です。当該通路は、地上レベルの交通広場である三宮駅前玄関交通広場と地下レベルの交通広場である三宮駅前地下交通広場を接続する通路です。

5号三宮駅前玄関交通広場上部連絡通路です。当該通路は、三宮交通交差点と新駅ビル内の主要な動線となる三宮駅前通路を接続する通路です。

6号三宮駅前西通路です。当該通路は、高低差のある三宮駅前通路と三宮駅前線を階段及びスロープで接続しています。また、デッキレベルの三宮駅前通路と三宮駅前線から地上レベルの税関線歩道への接続も併せて確保しています。

都市施設についての説明は以上となります。

以上、第1号議案から第4号議案については、事業者の説明会に加えて都市計画の案縦覧に先立ち、令和4年8月5日と6日に素案の説明会を市が実施し、丁寧な周知に努めております。参加者からは現在の駐車場やタクシー乗降場はどうなるのか、歩行者デッキに屋根は設置されるのかなどの質問をいただき、神戸市としての考え方をご回答しております。

また、第1号議案から第4号議案について、令和4年9月13日から9月27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、事務局から説明がありましたが、ご意見、ご質問がございましたらお願いをいたします。

## ○しらくに委員

2点だけお願いしたいと思います。

この三宮クロススクエア歩行者デッキの景観やデザインは、神戸市としてどのような方針やコンセプトで計画されたものなのかお伺いさせていただきます。

### ○松崎都市計画課長

三宮再整備につきましては、公共事業や民間のプロジェクトなど、様々な主体が整備に関わっております。そういったことから、公共空間と沿道建築物が一体となって魅力的な都市空間を形成していく必要があります。デザインやコンセプトなども関係者で共有していく必要があることから、駅まち空間や税関線における景観デザインコードというものを策定しております。景観デザインコードにおきましては、目指す空間像としまして、神戸らしさというものを掲げております。神戸らしさといいますと、六甲山に代表される山、緑であったり、神戸港に代表される港や海、また山と海が近い中に都市があることであり、都市と自然が調和するような景観をつくっていく必要があると考えております。それと併せて、神戸の魅力はやはり人であるという「BE KOBE」の考え方をまちづくりの中に活かしていくことが大事で、人が主役の居心地のよい上質で洗練された都市空間をつくっていくことをコンセプトに定めております。

実現に向けましては、建築物や公共空間において、神戸らしさを感じられるような高質なデザイン、穏やかなデザインでありますとか、あるいは開放感やゆとりを感じる空間づくりなど、デザインコードの中でも、景観形成方針というものを具体的に定めているところでございます。ご指摘のありました三宮クロススクエア、あるいは歩行者デッキ、こういった公共施設につきましても、この考えに則しまして、沿道建築物と一体となってにぎわいを生み出し、多種多様な人が集い、様々な活動を受け入れる空間の構成であったり、委員の指摘にありました素材とか意匠などのデザインも検討をしているところでございます。

### ○しらくに委員

ありがとうございます。

先ほど神戸らしさについて、ご説明いただいたわけですがけれども、そのような神戸市の取り組みを踏まえて、このたびのJR西日本さんは、この新駅ビルで人や自然等の神戸らしさをどのように表現されようとしているのかお伺いさせていただこうと思います。

### ○松崎都市計画課長

新駅ビルについて、三ノ宮駅は市民だけではなく、観光者、ビジネスマンなど多くの方が訪れる駅であることから、三ノ宮駅前にふさわしい景観形成をとということで、先ほど申し上げた海とか山とか、「ああ、神戸に来たんだ」ということを感じていただけるような整備を掲げています。建物の低層部のにぎわいづくりもそうですし、吹き抜け空間の確保や、海や山を感じられる開かれた屋上広場、展望空間の整備なども図っていただく予定となっております。また、先ほど申し上げた景観デザインコードにおきましても、三宮交差

点に面する建物につきましては、神戸の顔を印象づけるような軽やかで空間の広がりを感じられるようなコーナーデザインを検討し、誘導することとされております。そういった考え方に則しまして、通路や交通広場、公共動線が三宮の交差点の真ん中にある交差点の角に向かって大きく開かれたようなデザインとしていただいております。それと同時に、建物全体に緩やかな曲線を多用して取り入れた縦のルーバーなどを配し、また、低層部にはガラス面を多く設けて開放的なデザインにするなど、「えきまち空間」の新しい顔となるようなしつらえや考え方を取り入れ、検討していただいているという内容でございます。デザインコードにおきましては、夜間景観についても非常に重視しているところで、開放的なデザインから、夜になると漏れた光がクロススクエアの灯りになり、税関線で進めている光のミュージアムなどとも連携していくような考えもございます。当然、こういった検討を進めるにあたりましては、通常の都市景観条例に基づく景観の協議に加え、都心三宮のデザイン調整会議を設けまして、学識経験のある方々の貴重なご意見もいただきながら、他の施設も含め総合的にデザイン調整を行っております。新駅ビルにつきましても、計画段階で景観デザインの様々な議論がなされてきたというようなところでございます。現在も、もちろん議論は続けており、引き続き設計段階におきましても専門的な見地から意見をいただいて、議論を深めていきたいというふうに考えております。以上でございます。

### ○しらくに委員

ありがとうございます。

これはあくまでも私の個人の感覚というレベルでしかないんですけども、このイメージパースを見た印象では何となくですけども、ちょっと冷たい印象があるんですよ。そういう意味では、先ほどご説明がありましたコンセプト、要するに海とか山を感じて自然と共生する。それから「BE KOBE」、人ですよ。そういうものを主役にするというのが神戸のまちだということであれば、もう少し温かみを感じられるように、特に高層部とか全体のビルのイメージを一工夫していただけないだろうかというのが私の意見です。引き続き、JR西日本さんと神戸らしさを大事にいただき、デザインの議論、しっかりと進めていただきたいと存じます。どうぞよろしくお願い申し上げます。私のほうからは以上でございます。

### ○小谷会長

どうもありがとうございました。

いかがでしょう。ご質問、ご意見ございますでしょうか。

### ○山本委員

お願いいたします。大きく3点お聞きしたいのですが、一つは、今回、800%から容積率が1,100%に緩和する提案がされていますが、今回1,100に増やすことの必要性はあるのか、それをまずお聞きしたいなと思います。

## ○小谷会長

事務局お願いします。

## ○松崎都市計画課長

今、容積率の緩和、都市再生特別地区のご質問をいただきました。先ほどご説明をさせていただきましたように、今回1,100%ということで、既存の指定の容積率は800%になっております。先ほど、公共施設の整備と併せてJR駅ビルの計画を検討したということで説明させていただきましたように、特にビルの低層部という場所は本来にぎわいづくりとして商業施設が入ってくるようなところですが、そこに今回、駅前広場で特に人の空間となっていた場所、今は駅前広場で人の空間といいますと&3PARKなどがありますが、そういったものがビルの中の交通広場ということで、地下レベル、地上レベル、それから3階の歩行者デッキにつながるレベルで、吹き抜け空間も含め整備をされると。それと併せて、今回の都市再生整備計画の上位方針にもありますように、歩行者動線の改善や、交通結節機能の強化を行うということで、公共施設の整備をビル整備において担保させていただくために、ビルの中に公共施設である通路を都市計画で定めています。さらに、都心三宮の核となるような大きなプロジェクトでございますので、新たな需要を生み出すことができるよう、国際的なビジネス環境をさらに高めるオフィス機能やホテル機能もビルの中に整備をしていただく予定です。また、ハードの整備だけではなく、今も地域の方が様々な活動をしておりますが、エリアマネジメントへのさらなる積極的な協力ですとか、防災機能ということで、帰宅困難者が発生した場合の広場の活用や、備蓄倉庫の設置等、そういったことを総合的に判断しまして、必要な面積の確保について検討もした上で、1,100%について必要性、妥当性があると判断をした次第でございます。

## ○山本委員

今、ご説明いただいたなかで、公共的な空間が増えるから1,100に増やすのが妥当だろうというように受け止めたんですけれども、ただ、この300%上乘せするっていうことが、今おっしゃった公共施設等々の設備と併せて整備することに見合ったものなのかどうかな、少し規模としては大き過ぎるのではないかという印象を受けますが、いかがでしょうか。

## ○松崎都市計画課長

公共施設の整備というのは、もちろんその中の大きなファクターではありますが、当然その部分だけではなくて、先ほども申し上げましたように、この都市開発事業を通じて、新たな需要を生んでいただいて、それを駅からまちへつなげていくため、デッキやクロススクエアとも連携する計画を立てていただいております。新たに設ける広場につきましても、地域活動やイベントなどにも使え、またエリアマネジメントなどのソフト的なことも含めて協力をしていただくことを併せまして、この容積率の確保について判断した次第でございます。

## ○山本委員

ちょっと私自身、どうしても大き過ぎるのかなという印象を否めないです。実際パースを見ますと、周りの建物と比べても非常に大きな建物になって、その分商業施設も増えているわけですから、既存の商業施設等々に対する影響が出てくるんじゃないかということも考えられますので、この1,100%への拡大というのは大き過ぎるのではないかという印象を持っていること、指摘しておきたいと思います。

それから、2点目なんですけれども、駅前通路ですね。今回周辺の部分をぐるっと駅前周辺公共施設の一部として、その通路を整備されるということなんですけれども、特にバスターミナルに延びるデッキですよ、その必要性というのがどうかなと感じていますが、もしこのデッキを整備しなかった場合に、不都合なところはないか、お聞きしたいと思います。

## ○松崎都市計画課長

バスターミナルへのデッキということでございます。正確には通路といいますか、都市計画道路ということで今回決定をしております。都市計画道路として歩行者専用のデッキレベルの歩行者空間、ネットワークを形成することにつきましては、まず、今回のJR新駅ビルがあり、東のほうへ行きますと、新たなバスターミナルを整備していくということで、2年ほど前にバスターミナルの第1期の都市計画を定めたところでございます。こういったところから直接JRだけではなく、「えき〜まち空間」の様々な6つの駅にシームレスにつながっていくような施設を整備するということと、バスターミナル周辺は、当然地上レベルにバスが入ってくるので、歩行者空間を分離し、安全性を高めながらバリアフリーも配慮した空間ネットワークをつくっていくということで、バスターミナルから既存のデッキにつながるような形で、ビルの中の通路も含めて計画しているという、そういった内容でございます。

## ○山本委員

おっしゃっていることは理屈としてはよく分かるんですね。ただ、そもそもクロススクエアにして、車の通行を最終的にはなくすという狙いがあったんじゃないかなと思うんですね。そうすると、一時的とはいえデッキを整備することについての意味というのがどこまであるのか疑問に感じます。それからもう一点は、今はバスの出入口がネックとされていますよね。特にローソンの辺りですかね、かなり交通量も多いようなんですけれども、具体的に今現状はどういう流れになっていて、本当に必要で当面整備していかないといけない部分との関係性が少しよく分からないので、説明していただけたらと思います。

## ○松崎都市計画課長

クロススクエアの話がございました。クロススクエアについては先ほども説明させていただいたとおり、段階的に整備をしていきます。委員もおっしゃったように、道路の空間を変えていって、交通を変えていくという話になりますので、この部分だけではなくて、

もう少し広域的に交通量を転換したり、周辺の道路の改良をしながら進めていかないといけないので、中長期の計画として検討しているものでございます。JRのビルの整備時期、令和11年頃を想定しておりますけれども、その時期に第1段階という形で、周辺の交通を確保しながら現在実質9車線あるところが6車線の道路になる予定です。クロススクエア自体は、目的が道路のリ・デザインという形で、もともとの歩行者空間、道路空間を拡張していくことです。ご存じのとおり、現在三宮の中央幹線の北側のロータリー南側の歩道については、幅員4メートルぐらいの中にバス停があり、昇降口があり、駐輪場があり、なかなか歩行者空間を確保できていないというのが現状でございます。そういったことを含めて、道路の改善と周辺一帯となった整備を進めていくのがクロススクエアの内容でございます。歩行者デッキにつきましては、先ほど申しましたように、地上部との動線と、人の広場と申し上げたように、JRから上がってきて、あるいはポートライナーから出て、ミント神戸があって、その前に大きな広場ができ、そこと直接接続するような歩行者デッキをつくり、クロススクエアと一体となって、にぎわいや、人の流れ、安全性を生み出すものです。そういった棲み分けをしながら整備をしていくことが必要と考えております。

#### ○山本委員

段階的にやるので、当面必要になってくるものだとすればそうなんだろうと思うんですね。その延長線でお聞きします。ビルの中に公共空間として通路をつくるという話だったと思うんですが、今回提案の中で幾つも通路を張り巡らせるということで、人の流れをいかに作り出すかいろいろ苦心されていると思うんですね。すると、既にほかの計画の中で歩行者動線がつけられていくわけですから、新たにここにデッキを設けるっていうのは、必要性が薄まってくるんじゃないかと思うんですけれども、いかがでしょう。

#### ○松崎都市計画課長

歩行者デッキの広場も、先ほど委員がおっしゃったビルの中の通路もですね、当然平面ではなくて、地下から地上につながるもの、地上から2階につながるもの、いろいろありますけれども、そういったものと歩行者デッキ、それから広場、全て連携して機能する歩行者ネットワークということで考えておりますので、どちらかがあったらどちらかが要らないというものではないと考えておりますので、今回の決定に向けた手続きを進めているところでございます。

#### ○山本委員

最後お聞きしたいのが、ビルの中に公共空間としての通路を設けるということで提案があったわけですが、実際に、公共の通路ということになると、その分公費が入るんじゃないかというふうに思うんですね。このデッキ部分も、恐らくJRがビルのデザインを、神戸市がデッキ部分のデザインを別々にするのではなくて、一体のものとしてデザインされるのではないかなと理解するんですけども、今回の提案の中で神戸市の負担がどれぐらい増えていくのか、どれぐらい負担しないといけないものなのか、ビルの中に通路を

設ける部分の神戸市の負担の割合というのはどれぐらいになるのか、その辺を教えてくださいませんか。

### ○松崎都市計画課長

今回都市計画で上げさせていただいたビルの提案と、それから歩行者デッキの話でございまして、歩行者デッキにつきましては神戸市で整備していくということになります。都市計画でビルの中の歩行者空間全体が連携するネットワークをつくっていくというのは、公共貢献をしていただくという形で都市再生特別地区の提案としていただいておりますので、JRの部分につきましてはビルの整備の中で行っていただくという形になっております。

### ○山本委員

では、ビルの中の部分というのは、公費負担はないということでもいいんですか。

### ○松崎都市計画課長

新駅ビルの中の整備でご負担していただいて、そのために公共貢献という形で今回の特区の提案と、それから容積率の確保ということで検討しております。

### ○飯塚都心三宮再整備課都心交通担当課長

都心三宮再整備課都心交通担当課長の飯塚でございます。

今の話で公費負担全くないのかということですが、現状は先ほど松崎課長が申したように、基本的に事業者の公共貢献としてやっていただくということで整理をしております。現時点で国費、補助金を取ってきたりとか、そうするのかということはまだ結論が出ていない状況でございます。こういった制度が使えるかは、今後実際に造っていくに当たり整理をしていくということで、まだその辺りは決まっていないというところでございます。

### ○山本委員

最後です。

ちょっとお答えいただいてなかったんですが、デッキの部分、それはデザイン上、三宮のJRビルと同じ一体のものとして設計されていくのか、それとも神戸市が単独で設計していくものなのか、それぞれの場合で費用がどうなるのか、最後それだけお答えください。

### ○松崎都市計画課長

デッキのデザインということですが、コンペも昨年度行いまして決定をされています。先ほど申し上げましたように、デッキについては神戸市の事業として整備をしていきますので、内容については神戸市が整備をしていくということです。デッキのデザインは写真にありますように、木材を多用して木漏れ日が感じられるような三角の格子屋根と、それから植栽や花壇みたいなものを整備して、クロススクエアから見ても緑や木々が感じられるようなデザインにしようというのが、今コンセプトとしてあがっているところでございます。詳細設計で中身を検討するに当たっては、当然ながら周辺の建築物との一体性

でありますとか、にぎわいづくりにおいて、どう接続していくかは検討するところでございますが、だからといってこの部分で大きくJRからの負担を神戸市が負わなければならないということはありません。デッキはデッキとして設計をし、整備をしていくことになります。

**○小谷会長**

よろしゅうございますか。

**○山本委員**

ありがとうございます。

**○小谷会長**

ほかにご質問、ご意見ございますでしょうか。いかがでしょう。

はい、お願いします。

**○嘉名委員**

かなり立体的で複雑なので、理解するのがちょっと大変だったんですが、ようやく理解したかなと思っています。駅前のまちづくり、あるいは神戸市さんが考えておられる三宮のまちづくりの実現という意味では非常に重要なプロジェクトだと思いますので、ぜひともよろしくお願ひしたいと思います。

3点ほどちょっと意見を申し上げたいというふうに思います。1つ目が、通路というか歩道部分というか、歩行者が通行する部分なんですけど、これ立体的に範囲が2.5メートルっていうふうに書かれています。恐らく歩行者空間の建築限界を指されているのかなと思います。やっぱり都心三宮の駅前のまちづくりという意味では、2.5メートルの高さだけだと狭いというんですかね、狭隘な感じがするので、これは建築限界という意味だと解釈しましたので、できるだけ開放感のあるいい空間にしていただければと思っています。

それから、2つ目が利活用です。たくさんのお場ができますので、これから公物管理の在り方等々ご検討されると思うんですが、積極的に通行と滞留とを共存させるような、それからにぎわいを生むような利活用、ぜひともご検討いただければというふうに思います。

それから、3つ目がエリアマネジメントをする公共貢献予定が書かれているんですが、ちょっと引っかけたのがエリアマネジメントへの協力と書かれてまして、協力というよりは牽引というんですかね、主体的にやっていただくというぐらいの、より積極的な参画というようなところを申し上げたいと思います。以上です。

**○小谷会長**

では、ご回答をお願いします。事務局。

**○松崎都市計画課長**

貴重なご意見ありがとうございます。

1点目の建築限界ではないかということ、これはお察しのとおりでございます。当然ビルの中でここが天井だということではなくって、少なくとも建築限界を確保するというこ

とで書いております。

2点目の利活用ということ、当然、通行と滞留ということ、3点目のエリアマネジメントも関わってくると思うんですけれども、やはり人の広場とか、各層で広場空間を設けておりますので、活用の在り方をJR西日本だけではなく、都市再生機構や、JR西日本不動産開発が、公共空間の活用のルールづくりや具体的な内容などを3事業者の中で検討していただいて、そこに神戸市も入って、通行と滞留とかにぎわいを生む取り組みを公共空間も含めて考えていけたらと考えております。

3点目は、今、実際にエリアマネジメントの取り組みということで、JR西日本も入って、周辺のまちづくり協議会の方ですとか、地域の地権者を中心とした企業の方々とも、既に勉強会、ワークショップなどを開いて取り組んでいるところでございます。その中で、三宮のシティピクニックとか、今駅前でいうと「&3PARK」、そういった空間を利活用した取り組みを進めているところでございます。JR西日本、我々市もそうですが、話し合い、取り組みを進め、まさに主体的にやっているところでございますので、引き続き引っ張っていくような形で神戸市も一緒になって取り組んでいけたらと考えております。以上です。

#### ○小谷会長

はい、ありがとうございます。

他にご質問、ご意見ございますでしょうか。

それでは、他にご意見もないようですので、第1号議案から第4号議案につきまして、1件ずつお諮りをいたします。

第1号議案、神戸国際港都建設計画都市再生特別地区の変更について、神戸市決定であります。原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

#### ○松本委員

反対です。

#### ○小谷会長

ご異議がございましたので、改めてお諮りをいたします。

第1号議案について、賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

#### ○小谷会長

反対の方の挙手をお願いいたします。

(反対者挙手)

**○小谷会長**

賛成多数でございました。よって、第1号議案については、原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

次に第2号議案、神戸国際港都建設計画道路の変更についてです。神戸市決定です。

それでは、お諮り致します。第2号議案につきまして、賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

**○小谷会長**

ありがとうございます。

反対の方の挙手をお願いいたします。

(反対者挙手)

**○小谷会長**

ありがとうございます。

賛成多数でございます。よって、第2号議案につきましては、原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

次に、第3号議案、神戸国際港都建設計画交通広場の変更についてです。神戸市決定です。

お諮りをいたします。第3号議案に賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

**○小谷会長**

ありがとうございます。

反対の方の挙手をお願いいたします。

(反対者挙手)

**○小谷会長**

ありがとうございます。

賛成多数でございました。よって、第3号議案については、原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

最後に、第4号議案、神戸国際港都建設計画通路の決定につきまして、神戸市決定です。  
第4号議案につきまして、賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

### ○小谷会長

ありがとうございます。

反対の方の挙手をお願いいたします。

(反対者挙手)

### ○小谷会長

ありがとうございます。

賛成多数でございます。よって、第4号議案につきましては、原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

続きまして、第5号議案、諮問事項、報告事項は関連する案件ですので、一括して説明を受けたいと思います。

それでは、事務局、よろしくをお願いいたします。

### ○松崎都市計画課長

第5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、有野36生産緑地地区ほか3地区、神戸市決定です。

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

生産緑地地区は、市街化区域内における都市農地を計画的に保全して、良好な都市環境を形成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。

次に、市街化区域内農地の税制についてご説明いたします。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、固定資産税の農地評価・農地課税や相続税の納税猶予といった税制措置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年間の農地としての管理義務を課しております。

次に、生産緑地地区の廃止の理由についてご説明いたします。1、市に対する生産緑地

の買取りの申出後、3か月が経過し、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、買取り申出は、農業の主たる従事者が死亡した場合や、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。2、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。このたび、農業の主たる従事者が農業に従事することを不可能にさせる故障に至ったことから、生産緑地法第10条第2項に基づく買取りの申出があり、生産緑地法第14条に基づき行為の制限が解除された生産緑地地区について、適正な保全を図ることが困難となることから、生産緑地地区を廃止するものです。なお、既存の生産緑地地区の一部を廃止する場合は、生産緑地地区の変更となります。

議案（計画書）の9ページをご覧ください。今回の生産緑地地区の廃止及び変更の内容です。1. が廃止する3地区、2. が変更する1地区です。

計画書の10ページをご覧ください。先ほどご説明いたしました理由を記載しております。

同じく10ページをご覧ください。生産緑地地区の変更の概要です。順にご説明いたします。計画図は27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。図では、既決定の区域を灰色、今回廃止及び変更する区域を黄色で表示しております。まず、有野36生産緑地地区の廃止です。計画図28ページをご覧ください。玉津127生産緑地地区の廃止です。次に、計画図29ページをご覧ください。出合5生産緑地地区の廃止です。計画図の30ページをご覧ください。伊川谷30生産緑地地区の変更です。

計画書の10ページ下段をご覧ください。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520地区、面積104.72ヘクタールから、517地区、面積約104.25ヘクタールになります。

また、第5号議案につきまして、令和4年9月13日から9月27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。

続きまして、諮問事項、特定生産緑地の指定（平成5年当初指定の生産緑地）についてご説明いたします。議案（計画書）の21ページをお開きください。本案件は、申出基準日が近く到来することになる生産緑地のうち、特定生産緑地として指定するものについて、生産緑地法第10条の2第3項の規定により、本審議会の意見を聴取するものです。特定生産緑地の指定、別表及び指定図については、別冊の資料1でご用意しております。

まず、特定生産緑地制度についてご説明いたします。前面スクリーンをご覧ください。生産緑地は、都市計画決定から30年が経過する申出基準日以後、いつでも買取り申出をすることができるようになることから、平成29年に生産緑地法が改正され、申出基準日が近く到来することとなる生産緑地について、申出基準日より前に特定生産緑地として指定し、買取り申出が可能となる期日を10年延期する制度が創設されました。特定生産緑地に指定された場合、指定期限は申出基準日から10年が経過する日となり、さらに繰り返し10年ごとに延長ができます。

次に、特定生産緑地の税制については、区分Aの生産緑地が区分Bの特定生産緑地に指

定された場合、従来の生産緑地に措置されてきた税制が継続されます。すなわち、固定資産税の農地評価・農地課税や相続税の納税猶予といった税制措置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10年間の農地等としての管理義務が課されます。特定生産緑地に指定しない場合は、買取り申出をしない場合でも区分Cの生産緑地となり、従来の税制措置が受けられなくなります。すなわち、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、いつでも買取り申出が可能となります。

次に、特定生産緑地の指定手続についてご説明いたします。当初指定から30年を経過する申出基準日が近く到来する生産緑地を特定生産緑地と指定するには、申出基準日より前に農地等利害関係人の同意取得及び都市計画審議会の意見聴取の両方が必要となります。平成4年に当初指定を受けた生産緑地につきましては、令和3年度第1回都市計画審議会、令和4年度第1回都市計画審議会において意見聴取をし、農地等利害関係人の同意が得られたものについて、特定生産緑地の指定手続を進めてまいりました。このたび、平成5年に当初指定を受けた生産緑地について、令和3年度に意向調査を行い農地等利害関係人の同意が得られたことから、特定生産緑地に指定するに当たり本審議会の意見を聴取するものです。なお、本審議会の意見聴取を踏まえて、特定生産緑地の指定をしたときは、当該特定生産緑地を公示するとともに、その旨を当該特定生産緑地に係る農地等利害関係人に通知いたします。

次に、特定生産緑地の指定面積についてご説明します。平成5年に当初指定を受けた生産緑地の面積は、本審議会に付議する都市計画案における生産緑地地区の面積約104.25ヘクタールのうち、約0.51ヘクタールでございます。その全てについて農地等利害関係人の同意が得られたため、このたび約0.51ヘクタールを特定生産緑地に指定いたします。なお、特定生産緑地制度は、買取り申出の期限の延伸を行うものであり、都市計画上の制限について変更するものではないため、都市計画決定ではありません。

資料1の1ページをご覧ください。今回の特定生産緑地指定の一覧表です。生産緑地地区名称、位置、特定生産緑地指定面積、当初指定日、申出基準日を記載しております。

計画書の22ページをご覧ください。先ほどご説明いたしました理由を記載しております。

資料1の2ページをご覧ください。図郭割図です。

資料1の3ページをご覧ください。今回の特定生産緑地指定図です。図では、既決定の都市計画生産緑地地区の区域を灰色、特定生産緑地既指定区域を緑色、今回、特定生産緑地に指定する区域を赤色で表示しております。なお、都市計画生産緑地地区には、平成4年に当初指定を受けた生産緑地のうち、特定生産緑地に指定しなかったもの及び平成6年以降に指定を受け、令和6年以降に申出基準日を迎える生産緑地が含まれます。

続いて、報告事項、特定生産緑地の指定（平成4年当初指定の生産緑地）についてご説明いたします。別冊資料の2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。

平成4年当初指定分の特定生産緑地の指定につきましては、先ほどご説明しましたとおり、これまで令和3年度第1回都市計画審議会及び令和4年度第1回都市計画審議会において意見聴取をし、その指定について告示をしてまいりました。また、令和4年度第1回都市計画審議会におきましては、平成4年当初指定の生産緑地のうち農地等利害関係人の同意が未取得のものについて、あらかじめ審議会において意見聴取を行い、その後、申出基準日までに同意が得られたものについては、特定生産緑地の指定手続を進めるとしておりました。このたび、意見聴取後に新たに同意が得られたものがございましたので、ご報告いたします。また一方で、一度は特定生産緑地に指定したものの、意向の変更等により同意が取り下げられ指定を解除するものもございましたので、あわせてご報告いたします。

資料2の1ページをご覧ください。都市計画審議会での意見聴取後に、農地等利害関係人の同意取得により特定生産緑地に追加指定したものの一覧表です。左から、生産緑地地区名称、位置、特定生産緑地指定面積、特定生産緑地追加指定面積、当初指定日、申出基準日を記載しております。

次に、2ページをご覧ください。特定生産緑地指定後、同意の取下げにより指定を解除したものの一覧表です。左から、生産緑地地区名称、位置、解除面積、当初指定日、申出基準日を記載しております。

3ページをご覧ください。図郭割図です。

4ページから13ページをご覧ください。特定生産緑地の指定図になります。既決定の都市計画生産緑地地区の区域を灰色、特定生産緑地既指定区域を緑色、特定生産緑地追加指定区域を赤色、特定生産緑地解除区域を黄色で表示しております。これらの結果、平成4年当初指定分の特定生産緑地指定面積は約77.4ヘクタールとなりました。また、先ほどの平成5年当初指定分の指定と併せ約77.9ヘクタールとなり、平成4年、平成5年に当初指定した生産緑地地区の面積約90.8ヘクタールのうち、約86%が指定されることとなります。

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。

ただいま事務局から説明がありましたが、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

特にご意見がないようですので、議案についてお諮りをいたします。

第5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。神戸市決定であります。

原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

## ○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。

続きまして、諮問事項、特定生産緑地の指定について。

原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

## ○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。

続きまして、第6号議案から第8号議案は、関連する案件でありますので、一括して説明を受けたいと思います。

それでは、事務局、説明をお願いします。

## ○松崎都市計画課長

第6号議案、神戸国際港都建設計画公園の変更について(3.3.82号笹ノ尾公園)、第7号議案、神戸国際港都建設計画緑地の変更について(22号木見東緑地)、第8号議案、神戸国際港都建設計画地区計画の変更について(神戸複合産業団地地区計画)、いずれも神戸市決定です。以上の3議案は、神戸複合産業団地に関連する案件ですので、一括してご説明いたします。

議案(計画図)の31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。神戸複合産業団地は、神戸電鉄粟生線木津駅の南側に位置する面積約270ヘクタールの地区です。前面スクリーンをご覧ください。航空写真です。神戸複合産業団地は、西神自動車道をはじめとする広域幹線道路等の整備効果を活用した流通機能と工業研究開発機能等を併せ持つ産業団地として整備された団地です。

初めに、神戸複合産業団地全体で変更概要についてご説明いたします。前面スクリーンをご覧ください。変更概要図です。3.3.82号笹ノ尾公園を廃止し、その区域の一部を22号木見東緑地として追加いたします。神戸複合産業団地地区計画について、壁面の位置の制限(3メートル)の対象となる境界線を追加いたします。

では、各々の議案について、順にご説明させていただきます。初めに、3.3.82号笹ノ尾公園の変更についてご説明いたします。議案(計画書)の11ページをご覧ください。計画図は32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。笹ノ尾公園の計画図です。笹ノ尾公園は、神戸複合産業団地内に位置しており、就業者の憩いの場、スポーツ、レクリエーション利用を図ることを目的として、平成3年に都市計画決定をしています。計画図では、廃止する笹ノ尾公園の区域を黄色で、既決定の他の公園区域を灰色で表示しています。

議案(計画書)の11ページをご覧ください。今回の変更の理由と変更の概要を記載して

います。あわせて、前面スクリーンをご覧ください。団地内の公園、緑地の整備状況です。黄緑色で公園、緑色で緑地を表示しています。ここで表示した以外にも、周辺環境との調和を図るために、団地周辺に緑地を配置しています。笹ノ尾公園を除く団地内の公園、緑地は既に整備されており、笹ノ尾公園の近傍には木見中央公園が整備されています。このような団地内の公園、緑地の整備状況や製造工場等の用地需要など、社会経済情勢の変化に対応するため、本案のとおり廃止するものです。

続いて、22号緑地の変更についてご説明いたします。議案（計画書）の12ページをご覧ください。計画図は33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。木見東緑地の計画図です。計画図では、追加する木見東緑地の区域を赤色で、既決定の区域を灰色で表示しています。木見東緑地は、神戸複合産業団地の自然環境の良好な維持及び就業者の憩いの場を確保することを目的として、平成3年に都市計画決定をしております。第6号議案でご説明いたしました廃止する笹ノ尾公園の区域内南側に木見東緑地を追加いたします。

議案（計画書）の12ページをご覧ください。今回の変更の理由と変更の概要を記載しております。このたび、笹ノ尾公園の廃止を踏まえ、団地内の公園、緑地軸としての機能を確保するため、本案のとおり追加するものです。この変更に伴いまして、木見東緑地の面積は約1.9ヘクタールに増加いたします。

続きまして、神戸複合産業団地地区計画の変更についてご説明いたします。議案（計画書）の13ページをご覧ください。計画図は34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。神戸複合産業団地地区計画の計画図です。神戸複合産業団地地区計画は、西神自動車道をはじめとする広域幹線道路等の整備効果を活用した流通機能と工業研究開発機能を併せ持つ神戸複合産業団地において、良好な地区環境の形成を目的として、平成3年に都市計画決定をしています。計画図では、壁面位置の制限の対象となる境界線を赤色破線で表示しています。前面スクリーンをご覧ください。壁面の位置の制限の対象となる境界線を追加する位置を赤色の破線で示しています。

議案（計画書）の15ページをご覧ください。今回の変更の理由と変更の概要を記載しています。このたび、団地内施設の利用ニーズの変化や製造工場等施設用地の需要に対応するため、本案のとおり地区計画を変更いたします。

また、第6号議案から第8号議案について、令和4年9月13日から9月27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。

なお、これらの3議案の変更により、新たに生み出される製造工場等施設用地につきましては、コロナ禍で厳しい経営状況下から克服しようとする市内中小企業の新規事業への展開や移転・拡張のニーズに応えるとともに、神戸経済の活性化に寄与いただくことを考慮し、市内中小企業を対象に処分を行う予定としております。

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した。

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

## ○山本委員

お願いします。説明の趣旨、よく理解したつもりなんですけれども、事前に調べてみますと、やっぱり産業団地そのものもかなり埋まっていて、売り出す用地もなかなかないような状況にあるというのもよく分かっております。その上で、この笹ノ尾公園の用地の部分、ほかの公園の部分っていうのは既に整備されてきてると。ところが、ここの部分だけが整備されないまま残ってきたというのは、何か理由があると思うんですけれども、それはなぜなのでしょう。

## ○松崎都市計画課長

委員ご指摘のとおり、ほかの公園については既に整備されて供用、使われておるという状況でございます。笹ノ尾公園につきましては、都市計画は平成3年に決まりまして、団地が順次整備されていった中で、この工区の造成工事が完了したのが平成19年頃でございます。それ以降、具体的な利用としては、今、御崎公園にノエビアスタジアムがございましてけれども、ここのJリーグの芝の利用ということで、芝の養生地として使われておりました。そういった経緯がございまして、平成29年頃からスタジアムにおいて、芝の管理とか傷みをどうしていくかなど議論した中で、ハイブリッド芝というものに順次実験的に替えていこうと検討しまして、令和2年頃までこの笹ノ尾公園を利用していたんですが、それ以降は一旦閉鎖して使われていないという経緯がございます。

## ○山本委員

芝の養生で使われていたということが、今の説明で分かったんですけれども、ここにこういう用地として配置をしようというそもそもの計画、考え方があって公園用地を設定したわけなんですけど、当然いろんな状況の変化の中で転用ということも十分あり得る話だとは思いますが、ただ、今回用途変更ということで提案をされていますが、一方で「緑の基本計画」というのが神戸市にありまして、その中で緑地の保全、緑化の推進を総合的、計画的に実施していくことを目指すと、そういうことを言っているわけですね。そういう計画との関連で、この緑地の部分、笹ノ尾公園の用地の部分を緑地と表現しますが、この部分を減らす計画がどう整合性が取れているのか疑問に感じておりますので、お答えください。

## ○松崎都市計画課長

まず、神戸複合産業団地の全体を整備していく中で、今おっしゃられたとおり、この地域全体の開発の中でどれぐらいの割合の公園、あるいは緑地を確保しなければいけないのか、そういった計画なり基準を持って整備をしました。そのときには「緑の基本計画」と

ということで、全体としては東側といいますか、周辺に大きな公園、しあわせの森を含め全体としてどれくらいカバーできるのかということも議論した上で決めています。その関係でいいますと、笹ノ尾公園が1.4ヘクタール、緑地が残りますので今回1.3ヘクタールほどが減ることになりますけれども、団地全体がいわゆる造成や整備の基準として3%以上緑地と公園、広場が必要であるということだと思いますと、今、5%ぐらい確保しております。それから周辺には緑地や山林が多いこともございまして「緑の基本計画」や、団地の全体基準という観点では整合が取れていることから、この提案をさせていただいているという内容でございます。

#### ○山本委員

別の計画で、西神戸ゴルフ場跡地を今度産業団地として整備するという計画がありました。すぐに整備されるというわけではなくて、まだしばらく時間はかかるんでしょうけれども、地元中小企業の新たな事業というのか、それに応えるため用地を転用するという意義はよく分かるのですが、ここ以外に土地がないのかどうか。広域でそういうのがないのかどうか、きちんと精査した上での判断になっているかどうか、最後にお聞きします。

#### ○松崎都市計画課長

西神戸ゴルフ場跡地の話もございましたけれども、需要がどれくらいあるのかということ企業へのアンケートやヒアリングから、GDPの動きと用地事情の相関性というようなものも考慮して、いろんな調査、研究をしたところでございます。それでいきますと、やはり西神戸ゴルフ場の跡地を含む全体以上の需要が今後、物流あるいは製造工場業種に認められると。一方で、今、コロナ禍から回復していこうとする中小企業、特に製造工場等の建て替え時期を迎えた企業の方、あるいは既に進出している企業の方から拡張用地の相談でありますとか、いろいろな問合せをかなりいただいているところでございます。実際に、活用していただける場所が少なくなっている現状の中で、処分に向け動き出したときに、複数の企業が競合し、何社かには残念ながら諦めていただかなければいけない、そういった事態も既に出てきております。市内中小企業の経営を支えるうえで、まず喫緊に需要にしっかり応えようと考え、今回この提案をさせていただいているということでございます。

#### ○山本委員

産業団地の埋まり方、進出の張りつき方を見ても、土地がないというのはよく理解はできるんですけど、ただ一方で、大事な緑の部分、それを潰してしまうっていうことが果たしてどうか少し疑問に感じておりますので、これについては賛成し難いのかなということは一言申し上げます。

#### ○小谷会長

ほかにいかがでしょう。

それでは、ほかにご意見がないようですので、6号議案から8号議案につきまして、1

件ずつお諮りをいたします。

第6号議案、神戸国際港都建設計画公園の変更について、神戸市決定であります。ご異議がございましたので、挙手にてお諮りをいたします。

第6号議案につきまして、賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

#### ○小谷会長

ありがとうございます。

反対の方の挙手をお願いいたします。

(反対者挙手)

#### ○小谷会長

ありがとうございます。

賛成多数でございます。よって、第6号議案については原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

次に、第7号議案、神戸国際港都建設計画緑地の変更について、神戸市決定であります。

第7号議案につきまして、賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

#### ○小谷会長

ありがとうございます。

反対の方の挙手をお願いいたします。

(反対者挙手)

#### ○小谷会長

ありがとうございます。

賛成多数でございます。よって、第7号議案につきましては原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

最後に、第8号議案、神戸国際港都建設計画地区計画の変更について、神戸市決定であります。

8号議案につきまして、賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

**○小谷会長**

ありがとうございます。

反対の方の挙手をお願いいたします。

(反対者挙手)

**○小谷会長**

ありがとうございます。

賛成多数であります。よって、第8号議案については原案のとおり承認し、市長に答申いたします。

続きまして、第9号議案について説明を受けたいと思います。

それでは、事務局、よろしくをお願いいたします。

**○松崎都市計画課長**

第9号議案、神戸国際港都建設計画（旧居留地地区地区計画）の変更について、神戸市決定です。

はじめに、旧居留地地区の概要についてご説明いたします。議案（計画書）は16ページをお開きください。計画図は35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。旧居留地地区は、三宮駅南西に位置する面積約22.1ヘクタールの地区です。航空写真でございます。当地区は1868年の神戸開港とともに外国人のための住居や通商の場として設けられ、その後、都心の中核管理業務地として発展してきた地域であり、中核管理業務機能の強化を図るとともに、地区内に存する文化財や景観資源などの保全、活用など、歴史的環境に配慮した風格ある都市景観の形成や、防災機能を強化した安全な地区環境の整備を目標として、平成7年に地区計画を都市計画決定いたしました。このたび、より一層近代建築物を生かした町並み形成を図るため、また、神戸市都市景観条例の改正に合わせるため、地区計画を変更いたします。

議案（計画書）の18ページをお開きください。計画図は36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。前面スクリーンでは、変更前の計画図を示しています。地区計画の区域を赤色の実線で表示しています。地区計画の区域内では、オレンジで着色された部分において、建築物の容積率の最高限度を定めています。また、赤の破線で示された道路境界線①及び青の破線で示された道路境界線②に面する建築物に対して、壁面の位置の制限及び建築物の高さの最高限度が定められています。今回の変更については、これらの内容について変更を行います。

前面スクリーンをご覧ください。容積率の最高限度の変更についてご説明いたします。容積率の最高限度は、オレンジ色で着色された部分において、敷地面積の規模及び公開空地面積率の割合に応じて、指定容積率から制限をされています。ただし、容積率の最高限度の規制については、景観形成重要建築物の一部または全部を保全する場合は適用除外となっております。また、神戸市景観条例の改正に伴い、景観形成重要建築物の名称を神戸市指定景観資源に変更いたします。また、歴史的な建築物等の保全、活用を図るため、適用除外の範囲を重要保存建築物の全部または一部を保存して建築する場合に拡大いたします。なお、重要保存建築物とは、神戸市指定景観資源に加え、文化財保護法や兵庫県文化財保護条例、神戸市文化財条例、景観法により指定または登録を受けた建築物をいいます。

議案（計画書）の19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。続いて、壁面位置の制限及び建築物の高さの最高限度についてご説明いたします。まず、現行の地区計画の内容についてご説明いたします。道路境界線①に面する敷地においては、道路境界線から建築物の外壁等までの距離、つまり外壁の後退距離は高さ31メートル以下の部分は1メートル以上、高さ31メートルを超える部分は5メートル以上、建築物の高さの最高限度は120メートルと定められています。道路境界線②にのみ面する敷地においては、外壁の後退距離は高さ20メートル以下の部分は1メートル以上、高さ20メートルを超える部分は5メートル以上、建築物の高さの最高限度は90メートルと定められています。ただし、外壁後退距離には適用除外規定があります。

前面スクリーンをご覧ください。外壁後退距離に関する適用除外規定についてご説明いたします。スクリーン左側が現在の適用除外規定です。外壁後退距離が1メートル未満の部分がある景観形成重要建築物が存する街区の建築物で、高層部の外壁後退距離を確保し、適用除外を受ける道路境界線以外の境界線において、外壁後退距離が基準に適合しており、景観形成重要建築物以上の外壁後退距離を確保する場合、対象となる道路境界線において壁面位置の制限に関する規制が除外されます。スクリーン右側が変更後の適用除外規定になります。変更前は、景観形成重要建築物が存する街区が適用除外規定の対象となっていました。変更後は、景観上、壁面線を整える基準となる建物を歴史的な建築物から選定し、その建物に面する道路境界線を外壁後退距離の適用除外の対象となる道路境界線の③、道路境界線の④といたします。道路境界線の③及び④に面する建築物で、神戸市景観計画の外壁後退距離の基準に適合し、高層部の外壁後退距離を確保するものについては、適用を除外いたします。また、重要保存建築物も、外壁後退距離の適用除外の対象といたします。道路境界線の種別に③及び④が追加されたことに伴い、建築物の高さの最高限度の対象は、道路境界線の①または②に面しない敷地に存する建築物は90メートル、それ以外の敷地に存する建築物は120メートルとなります。

前面スクリーンをご覧ください。変更後の計画図です。変更により、凡例の表示のとおり赤色ハッチング線で示した道路境界線の③及び緑色一点鎖線で示した道路境界線の④を

追加いたします。

また、第9号議案、旧居留地地区地区計画の変更について令和4年9月13日から9月27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。

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

それでは、特にご意見がございませんので、議案についてお諮りをいたします。

第9号議案、神戸国際港都建設計画地区計画の変更について、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」の声あり)

#### ○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。

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

それでは、これもちまして閉会いたします。