

令和 7 年度第 3 回
神戸市都市計画審議会会議録

令和 8 年 2 月 1 2 日

令和7年度 第3回 神戸市都市計画審議会

1 日時 令和8年2月12日(木) 午後3時00分～午後3時54分

2 場所 神戸市役所1号館14階大会議室

3 出席委員 (22人)

(1) 学識経験のある者

嘉 名 光 市	中 尾 悦 子
牛 上 真 幸	松 下 麻 理
山 下 裕 子	

(2) 市会議員

平 井 真千子	山 口 由 美
大 野 陽 平	高 橋 としえ
山本 のりかず	さとう まちこ
門 田 まゆみ	細 谷 典 功
坂 口 有希子	松 本 のり子
朝 倉 えつ子	よこはた 和幸

(3) 国及び兵庫県の行政機関の職員

南 氏 (齋 藤 博 之 代理)
林 氏 (服 部 洋 平 代理)
濱 渕 氏 (杉 本 直 之 代理)

(4) 市民

高 橋 智 子

(5) 臨時委員

上 甫 木 昭 春

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
(神戸三宮雲井通6丁目北地区)

第2号議案 神戸国際港都建設計画第一種市街地再開発事業の決定について
(神戸三宮雲井通6丁目北地区第一種市街地再開発事業)

第3号議案 神戸国際港都建設計画第一種市街地再開発事業の変更について
(雲井通6丁目地区第一種市街地再開発事業)

- 第4号議案 神戸国際港都建設計画高度利用地区の変更について
(雲井通6丁目地区)
- 第5号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について
(3.1.2号 中央幹線ほか3路線)
- 第6号議案 神戸国際港都建設計画公園の変更について
(2.2.53号 雪御所公園ほか2公園)

○白井副局長

失礼いたします。開会に先立ちまして、委員の皆様にお伝えいたします。本日は報道機関より当審議会の会議風景を撮影、録音したい旨の申入れがございました。神戸市都市計画審議会運営要綱では、会長が許可をした場合に限り撮影することが認められておりますので、この申出につきまして、ご検討いただければと思います。よろしくお願いいたします。

○嘉名会長

事務局から説明がありました報道機関からの撮影、録音の申出を許可するかどうかについてお諮りをしたいと思います。

議案審議に入るまでということですが、許可したいと思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○嘉名会長

ありがとうございます。ご異議がないようですので撮影等を許可することといたします。報道機関の方は撮影等をしていただいて結構です。

(報道機関撮影)

1. 開会

○嘉名会長

定刻となりましたので、ただいまより令和7年度第3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

○白井副局長

それでは、定足数についてご報告をいたします。

神戸市都市計画審議会条例第5条第2項の規定によりまして、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まして、会議が成立することになっております。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28名ですので、定足数は14名となります。本日は委員22名にご出席いただいておりますので、会議は有効に成立をしております。

また、今回の審議会では、臨時委員を委嘱させていただいております。第6号議案について、ご審議いただきます上南木委員でございます。

○上南木委員

よろしく申し上げます。

○白井副局長

以上でございます。

3. 会議録署名委員人の指名

○嘉名会長

本日の議事録署名委員ですけれども、中尾委員と松下委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

4. 議案審議

○嘉名会長

それでは議案の審議に入りたいと思います。報道機関の皆さんの撮影はここで終了ということで、よろしくお願いたします。

本日は、次第に記載のとおり、議案6件を審議いたします。まず、第1号議案から第5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、よろしく申し上げます。

○飯塚都市計画課長

都市計画課長の飯塚でございます。よろしくお願いたします。

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（神戸三宮雲井通6丁目北地区）、第2号議案 神戸国際港都建設計画第一種市街地再開発事業の決定（神戸三宮雲井通6丁目北地区第一種市街地再開発事業）、第3号議案 神戸国際港都建設計画第一種市街地再開発事業の変更（雲井通6丁目地区第一種市街地再開発事業）、第4号議案 神戸国際港都建設計画高度利用地区の変更（雲井通6丁目地区）、第5号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更（3.1.2号 中央幹線ほか3路線）、いずれも神戸市決定です。

以上の5議案は、雲井通6丁目北地区の新たなバスターミナルの整備に関連する案件ですので、一括してご説明いたします。

本案件は2025年10月3日に雲井通6丁目北地区市街地再開発準備組合からバスターミナルを含む複合ビルの整備等を行う都市再生事業を実施するために、都市再生特別措置法第37条に基づき、都市再生特別地区の変更、第一種市街地再開発事業の決定、道路の変更の都市計画提案がなされました。この提案について、市として都市計画の変更の必要性があ

ると判断し、都市計画に定めるため、関連する案件を含めて本審議会に付議します。以降、本案件の説明では雲井通6丁目で建設予定のバスターミナル等を含む複合ビルを「再開発ビル」と呼びます。

各案件の説明の前に、地区の位置づけや経緯など、本案件の背景をご説明します。前面スクリーンをご覧ください。こちらは位置図です。赤色の実線で示す神戸三宮雲井通6丁目北地区は、JR三ノ宮駅の東に位置し、サンシティビル等が立地している地区です。航空写真です。位置図と同様に、赤色の実線で示す区域が神戸三宮雲井通6丁目北地区です。

当地区の上位計画での位置づけについてご説明します。こちらは、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います。都心核では、公共交通機関の乗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ることとしています。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することとしています。

また、当地区は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。赤色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の整備を推進すべき地域です。また、緑色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、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域です。これらの区域内で都市再生事業を実施しようとする民間事業者は、神戸市に対して、都市再生特別地区等の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おいては、国により地域整備方針が定められています。

本案件に関連する主なものとしては、建築物の低層部へ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り、回遊する魅力の高い歩行者空間を形成、各交通手段の乗換え利便性の向上、他都市とのアクセス性向上に資するバスターミナルの整備等により、交通結節機能を強化、グローバルな企業活動を支える高度な業務機能、国内外からの来訪者、滞在者の活動拠点の形成に資する総合的な情報提供機能、宿泊機能を導入などが挙げられます。

次に、都市計画提案までの経緯をご説明いたします。本市では、神戸全体のまちや経済を活性化し、国際競争力を高めるため、2015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』」を策定しました。三宮周辺には、中長距離バスの乗り場が分散し、利用者にとって分かりにくいという課題に対応するため、この構想の中で新たなバスターミナルの整備を位置づけています。再整備基本構想に位置づけたバスターミナル整備の実現に向けて、その規模や配置、併せて導入する機能等を検討し、2018年3月に「新たな中長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画」を策定しました。

この中で雲井通5・6丁目に新バスターミナルを整備していくことを位置づけています。あわせて、立地を生かして、文化・芸術機能や高規格な業務機能、上質な宿泊機能など、新たな機能を導入して、まちのにぎわいを創出することとしています。

雲井通5・6丁目再整備においては、地区の実情等を考慮して、3つのブロックに分けることとし、それぞれの地権者が中心となって協議を行いながら、段階的に整備するものとしています。今回付議する雲井通6丁目北地区は2期に当たります。

こうした上位計画を踏まえ、地権者、関係機関、神戸市等による事業化に向けた協議が進められました。今回付議する雲井通6丁目北地区においては、2023年7月に地権者による雲井通6丁目北地区市街地再開発準備組合が設立され、2025年10月に都市計画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、本審議会に付議いたします。なお、現在既に工事を進めている雲井通5丁目地区においても同様の手続を踏んでいます。

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。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、高さ等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都市の再生への貢献の内容を踏まえて、容積率の緩和などを含む都市計画を決定します。

こちらは、都市再生事業で整備される再開発ビルをJR三ノ宮駅の北側から見たイメージパースです。外観デザインは検討中のため、ボリューム感や周辺建物との関係のみを示したパースとなります。計画では、敷地面積約5,500平方メートルに対し、延べ面積は約6万9,000平方メートルです。

続いて、都市再生事業における公共貢献項目の内容についてご説明いたします。都市の再生への貢献項目として、建物の上層部には高規格オフィス又は上質なホテル、中層部には大倉山にある神戸文化ホールの中ホールの建て替えとして、文化交流施設の整備が計画されています。そして、1階部分にはバスターミナルが整備されます。そのほかにも、デッキ等の回遊性を高める歩行者ネットワークの構築や、北側のあじさい通りに面したにぎわいの形成、新たな神戸の玄関口にふさわしい建物デザインが検討されているほか、エリアマネジメントへの協力などが計画されています。お手元の資料1をご覧ください。併せて前面スクリーンをご覧ください。

今回、事業者から容積緩和と併せて、バスターミナルや文化交流施設、デッキ整備など公共公益施設を含む公共貢献が提案されていますので、その実施を担保するため、市と提案者である雲井通6丁目北地区市街地再開発準備組合の間で、2025年11月10日に都市施設等整備協定を締結しました。この協定の内容を踏まえて、都市計画案を作成しています。本事業での公共施設の整備として、歩行者デッキである三宮駅東線の架け替えを行います。

現在ポータルライナー三宮駅の方からミント神戸の北側を通るデッキがありますが、これを雲井通6丁目の北西角に向けた直線形状に架け替えます。当該デッキは、再開発ビルに接続し、北西に向かって階段等を介して地上に取りつく計画としています。また、現在は雲井通5丁目と6丁目の間に南北の道路がありますが、これを廃道し建築敷地とすることで、5丁目と6丁目が一体となって活用できるようにします。南側の一部については、（仮称）区画道路1号線として、再開発ビルへの搬入動線等に使用する道路を整備します。

その他の都市の再生への貢献項目として、回遊性を高める歩行者ネットワークの構築が予定されています。ポータルライナー三宮駅から2階レベルで接続する歩行者デッキに併せて、再開発ビル敷地内にもデッキを整備するほか、ミント神戸からの地下通路との接続などを予定しており、周辺で実施されるデッキ整備と併せて、周辺の回遊性の向上を図ります。提案のあった都市再生事業に合わせて、市の事業として、交差点部分の歩行者空間化を実施する予定です。

これらの事業完了後の動線計画についてご説明します。まず、先ほどお示ししたデッキレベルの歩行者動線です。再開発ビルの主要な用途へのエントランスや雲井通5丁目再開発ビルに整備するバスターミナルの待合等は、2階に計画しており、両ビルはデッキレベルでのアクセスを主な動線として計画しています。また、各所にエレベーター、エスカレーターを設置することで、バリアフリーへの配慮やアクセス性の向上を図る計画としています。

地上レベルでは、JR三ノ宮駅側からは歩行者空間化する交差点を通過して、再開発ビルへアクセスするルートが主な動線となります。再開発ビル西側や雲井通5丁目再開発ビル東側のバスの出入口はバスの出入りが多く、歩行者の安全性と円滑なバスの運行を確保するため、歩道を設けない計画としています。

次に、バス動線についてご説明します。雲井通6丁目北地区のバスターミナル完成後は既存のミント神戸、先行する雲井通5丁目のバスターミナルと一体的に運用することを想定しており、市の事業として歩行者空間化と併せてミント神戸北側のロータリー整備を実施する予定です。最終形としては、バスの入り口は中央区役所前交差点の北側の道路の北進と三宮東交差点の北側道路の北進から、バスの出口は三宮東交差点の北側の道路の南進と雲井通5丁目の南側から国道2号への南進を想定し計画しています。

次に、一般車及び搬入車両の動線を示します。再開発ビルへの来客用一般車の出入口は主に雲井通5丁目再開発ビルの東側を想定しています。搬入車両等の出入口は、雲井通5丁目再開発ビルは東側を、雲井通6丁目北再開発ビルは南側を想定しています。三宮東交差点の北側道路は、交差点の歩行者空間化により南北の通り抜けができなくなりますが、バスに加えて、隣接する施設への一般車搬入車の動線となる予定です。

議案計画書は2ページを、議案計画図は2ページをお開きください。併せて前面スクリーンをご覧ください。都市再生特別地区の計画書です。神戸三宮雲井通6丁目北地区は、

面積が約0.8ヘクタール、容積率の最高限度1,100%、最低限度700%、建ぺい率の最高限度80%、建築面積の最低限度を1,000平方メートルに定めます。容積率の最高限度は、現行の制限から約400%の緩和を行っています。高さの最高限度と壁面位置の制限については、計画図とともにご説明いたします。

続いて計画図です。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います。高さの最高限度について、クロスのハッチングで示す高層部は165m、斜線のハッチングで示す中層部は60mと定めます。壁面については、北側において高さ約2.5m未満の部分に限り、道路境界線から2mセットバックした位置に制限します。おおむね1階に相当する部分をセットバックさせる規制になっており、現状のあじさい通りのにぎわいの継承や三宮駅からの回遊性を高めるための歩行者空間を創出します。南側においては、敷地境界線から0.5mの壁面位置の制限となっています。都市再生特別地区の変更についての説明は以上です。

続いて、「第2号議案 神戸国際港都建設計画第一種市街地再開発事業の決定について」ご説明いたします。議案計画書は4ページを、議案計画図は3ページをお開きください。併せて前面スクリーンをご覧ください。

第一種市街地再開発事業の計画書です。先ほど都市再生事業としてご説明した公共施設の配置及び規模や建築面積、延べ面積、主要用途などについて、計画書記載のとおり定めます。公共施設の配置及び規模について、事業区域に含まれる公共施設は、こちらに列挙しているとおり多く存在していますが、実際に本事業で整備するのは主に歩行者デッキである「三宮駅東線」、敷地南側の搬入路等として使用する「(仮称)区画道路1号線」の2路線です。また、建築敷地の面積は約5,500平方メートルで、敷地内に2階部分の歩行者用歩廊やバスターミナルを整備することを定めます。

計画図です。オレンジ色、緑色、水色、紫色で示すのが公共施設の道路です。事業で整備するのは、紫色で示す「三宮駅東線」と緑色で示す「(仮称)区画道路1号線」です。黄色で示す区域を建築敷地に定めます。第一種市街地再開発事業の決定についての説明は以上です。

続いて、「第3号議案 神戸国際港都建設計画第一種市街地再開発事業の変更について」ご説明します。議案計画書は6ページを、議案計画図は4ページをお開きください。併せて前面スクリーンをご覧ください。

雲井通6丁目地区は、昭和59年に「雲井通6丁目地区第一種市街地再開発事業」を都市計画決定しており、現在のサンシティビルが建てられました。このたび、同区域を含み、都市再生事業を施行するため、既決定の都市計画を廃止します。第一種市街地再開発事業の変更についての説明は以上です。

続いて、「第4号議案 神戸国際港都建設計画高度利用地区の変更について」ご説明します。高度利用地区は、都市再開発法上、市街地再開発事業の都市計画決定のための要件

の一つに定められており、本市では、原則、市街地再開発事業と一体で都市計画に定めることとしています。議案計画書は7ページを、議案計画図は5ページをお開きください。併せて前面スクリーンをご覧ください。

先ほどの第一種市街地再開発事業に併せて、昭和59年に高度利用地区を決定しています。第1号議案としてご説明した都市再生特別地区の区域と重複する黄色で着色した範囲について削除する変更を行います。計画書においては、面積を約0.74ヘクタール減少し、備考の町丁目の記載を変更しています。容積率の最高限度等のその他の制限内容は変更していません。高度利用地区の変更の説明については以上です。

次に、「第5号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について」ご説明します。議案計画書は10ページを、議案計画図は6ページをお開きください。併せて前面スクリーンをご覧ください。

都市計画道路は4路線について変更を行います。まず、3.1.2号中央幹線3.3.31号磯上線、3.5.80号都賀川三宮線についてご説明します。バスターミナルの整備に伴い、右図赤丸箇所の変換点を歩行者空間化するため、車両の通行ができなくなります。これに伴い、現在の磯上線の中央幹線以北の一部を交通広場の位置づけに変更します。また、現在の交通広場は、都賀川三宮線に附属する交通広場となっていますが、バスターミナル整備後の車両動線を踏まえ、中央幹線に附属する交通広場に改めます。そして磯上線と都賀川三宮線の終点位置について右図のように変更いたします。

次に、8.7.26号三宮駅東線についてご説明します。事業内容でもご説明したとおり、今回の事業では、ポータルライナー三宮駅の方からつながるデッキ、三宮駅東線の架け替えを予定しています。現在左側の形状となっていますが、架け替えにより右側のように直線形状に変更します。これらの変更をまとめると、計画図に示すとおりとなります。道路の変更についての説明は以上です。

以上、第1号議案から第5号議案については、2025年11月13日と15日に市の素案の説明会を実施し、丁寧な周知に努めてまいりました。また、第1号議案から第5号議案について、2025年12月9日から23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。

○嘉名会長

ただいま事務局から説明がございましたけれども、ご質問がございましたら事務局がマイクお持ちいたしますので挙手をお願いいたします。いかがでしょうか。

朝倉委員。

○朝倉委員

朝倉です。今回の計画はバスターミナルと、そして商業施設だとか業務施設だとかその上に宿泊施設、ホテルも含めて開発をすると実施をするというものなんですけど、今回ち

よっと新バスターミナルは、既存の1,400便を集約をする形で、さらに将来的には、1,700、1,900便と増やしていくんだという見込みを立てられているのですけれども、これは根拠になるものがあるのかちょっとお聞きしたいのですが。

○嘉名会長

はい、事務局。

○飯塚都市計画課長

バスの集約の便数の根拠というところでございます。バスの集約につきましては、現状走っておる中・長距離バスが三宮周辺に発着してございますので、そちらのバスの台数を根拠に、現状どれだけのバスがあるかということ踏まえながら将来そういったものが伸びる可能性も含めて、集約できるボリュームのものを整備していこうという内容になってございます。

○嘉名会長

はい、朝倉委員。

○朝倉委員

将来の可能性あるようにということで見込みをしてるということなんですけれども、ちょっと調べますと、大都市の新宿バスタなどは、改良直後は1日2万人ぐらいの利用で、その後、1日1,625便最大ですけども導入されて、1日平均3万6,000人になっているということなんですけど、大阪なども新バスタの計画があると。これも、もう大体1日1,700台ぐらいを集約をして、将来的には新宿バスタ上回る事業だということで見込みをされてるんですけど、東京とか大阪とか、やっぱり人口とか観光客も集中をしているところと本当に比較しても、それと同じような見込みをね、出されているっていうのがちょっと過大になるのではないかなというふうに思うんですが、その点いかがでしょうか。

○嘉名会長

はい、事務局。

○飯塚都市計画課長

過大ではないかというご質問かと思えます。現状、今走っておるバスをベースに、もちろん今の現状のバスの便数でいきますと、コロナもありましたので、一定そのコロナ前の状況に比べるとバス便数が減ってる部分もあるかと思えます。これは一部運転手不足も含めてバス業界として減っておるところあるかもしれませんが、現状としまして、やはりそれだけの便数のものが今既に神戸に来ておることと、特にその中でも、淡路や四国方面含めて非常に多くのバスが神戸を玄関口としてお越しいただいてるところがございまして、そういったものを今後もしっかり伸ばしていって、玄関口としてふさわしいバスターミナルを作っていきたいというふうに考えておるところでございます。

○朝倉委員

これまでも事業費を聞いても、これからだからということで、なかなか明らかにならない

いんですけど、見込みも含めてコロナがあったといっても、なかなかどこまで伸びるかっていうのは、インバウンドと言っても神戸は京都、大阪と比べてもなかなか低いということもあるので、本当に過大な見込みにならないかなっていうことを危惧します。今回今おっしゃったみたいに都市間競争、国際競争力だということによって事業費そのものも、これだけ資材物価高騰になっているのでどれぐらい上振れがあるかも分からない中で、今回の容積率の緩和もしながら、民間企業、大手不動産会社なども税制優遇などもするような手法でやっぱり進めていくってというのは、これまでの本当に古いハコモノ行政を推進するようなことではないかということ指摘したいと思います。人口減少ってというのは神戸市もいろんなところでそういうこと言われている、本当に時代にも合わないのではないかなということ指摘して、やっぱりちょっとこういう開発は見直すべきじゃないかという意見を述べておきます。

○嘉名会長

ありがとうございます。それでは、ほかいかがでしょうか。

細谷委員。

○細谷委員

細谷でございます。よろしく申し上げます。

歩行者デッキの整備ということで、JRの三ノ宮駅からミント神戸、それから今回の5丁目・6丁目のバスターミナルにつながる歩行者デッキということで、回遊性がかなり高まるということで非常に期待をしております。人の流れも、大分変わってくるんじゃないかなというふうに思っておりますけれども、このデッキ自体は、市の道路になるんですかね、それともそれぞれのビルのものになるのかということをお聞きしたいと思います。

○嘉名会長

はい、事務局。

○飯塚都市計画課長

デッキが最終的にどういった管理者になるかということでございます。今のこのミント神戸北側から今回架け替えをします三宮東線のデッキにつきましては、これは神戸市が持っておるデッキになりまして、架け替え後も神戸市で管理するという形になってまいります。また、ビルの敷地内にも公共貢献としてデッキを整備するという話を先ほどさせていただきましたが、そちらはビルの中で管理いただくということになりますので5丁目、6丁目北ともに敷地内の部分は、それぞれのビルで管理いただくという形になってまいります。

○細谷委員

ありがとうございます。ちょっとばらばらに管理ということで、ちょっとあれなんですけど、このデッキをさらにいろいろ活用されたほうがいいかなと思っておりまして、いろんなストリートのパフォーマンスもあれば、様々な使い方が展示会とかいろいろあると思う

んですけれども、そういったところですね。去年の末にちょっと仙台のほうに行ったんですけれども、仙台のデッキがすごいですよね。そういうのも多分参考にされたかとは思ってますけれども、その辺のデッキを活用したまちづくりっていうのを何か考えられていたらちょっと教えてください。

○嘉名会長

はい、事務局。

○飯塚都市計画課長

デッキを活用したまちづくりをどのように考えているのかというご質問かと思えます。今の現状で言いますと、ミント神戸のすぐ前の少し広がっているところなんかでは、ミント神戸の神戸新聞会館がいろいろイベント等をされたりしている部分あるかと思えます。今回この公共貢献の中の一つに、エリアマネジメントの参加ということ掲げていただいております。これによって今現状でも、このミント神戸と、その隣6丁目・5丁目含めて、エリアマネジメント活動というものが今始まっております。今回そういった中に入らせていただきましてビルの中の空間を含めて、活用いただくということはできないかというのも1つの可能性としてあるかと思っておりますので、今後そういったエリアマネジメント活動の中で使える空間、使えるものをしっかり使っていただいで、にぎわいとか、活力そういったものを生み出していただきたいというふうに考えておるところでございます。

○細谷委員

ありがとうございます。

ちょっとあまり縦割りに道を分断した縦割りにならないようにエリアとして、活用できるようにちょっと市のほうで旗を振っていただきたいなというふうに思います。よろしくをお願いします。

○嘉名会長

ありがとうございました。ほかいかがでしょうか。

高橋委員。

○高橋委員

高橋です。よろしくをお願いします。

デッキの話が出ましたので、1つ気になることがありまして、今のポートライナーからミント神戸を経て、ダイエーのところに行くデッキ、雨の日はものすごいぬれてしまうんですよね。屋根をつける計画があるのか、どういうデザインにされるのかなというのが1つ気になっています。まだ、バス停がどんどん新しくなっていますが、バス停の屋根のデザインが、雨が降ったときに中に雨が吹き込んでくるようなデザインになっているのでちょっと気をつけていただけたらありがたいなと思います。以上です。

○嘉名会長

はい、事務局。

○飯塚都市計画課長

デッキの屋根がどうなるのかというご質問とバス停の屋根のお話でございます。まずデッキの部分の屋根につきましては今回の計画では、デッキの屋根の整備までは今のところ考えていないというところでございます。そのほかにも南側、このJRビルの南側からミント神戸から雲井通5丁目にかけてのビルですね、こちらの部分につきましては、一部屋根をしっかりと整備しているところもございますので、全体その周辺の民間ビルであったり、そういったデッキの屋根の部分通じて、アクセスをしていただくという形になってくるかなと思ってございます。また、バス停の屋根の形状の部分につきましては交通局なり、バス事業者での話という部分にもなりますので、その辺り申し伝えておきたいというふうに思います。

○高橋委員

ありがとうございました。

○嘉名会長

ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

さとう委員。

○さとう委員

さとうです。よろしくお願いたします。前もお尋ねしたんですが、やはり平面図では非常に想像がつきにくくて、東西が人が通れなくなるっていうところもなかなか想像しにくいのかなと。あと流動性っていうか回遊性、おそらく神戸市としては、新神戸駅から下のほうまでちょっと整備して、歩きやすくするようなことを考えていたと思うんですけども、そこから三宮の方に歩いてきたときに、こちらにすっと入れるような造りになっているのかなというのが非常に気になるところであります。その中で、このデッキを造ってどれぐらい何人ぐらい1日に人が流れるというか、そういったニーズっていうのは把握してらっしゃるのでしょうか。

○嘉名会長

はい、事務局。

○飯塚都市計画課長

デッキの今回の整備する三宮駅東線のところのデッキの交通量ということでよろしかったでしょうか。

○さとう委員

人の流れ。

○島課長

ご質問ありがとうございます。デッキの利用ですけれども平日1万6,000人程度で、休日ですと1万7,000人程度（※1）は利用しているというところでございます。以

上になります。

○さとう委員

ありがとうございます。

というのはデッキがどれぐらいの規模っていうかその広さとか、どれぐらい活用できるのかっていうのもちょっと想像ができていないんですけれども、幅とかっていうのは決まっているんでしょうか。

○嘉名会長

はい、事務局。

○島課長

ありがとうございます。

新バスターミナル1期ビル、2期ビル、あとはJRの新駅ビルの用途、商業施設であったりだとかホテルであったりだとかで、想定延べ床面積からデッキを通行する歩行者、交通量というものを想定しておりまして、本計画では現状と同じ4メートルの幅で計画をしておるといことで、今の幅と同じ幅で計画しているということでございます。以上になります。

○さとう委員

ありがとうございます。デッキはとにかく車が通らなくて安全だということだと思っんですね。やはり平日とかあんまり人が流れがないときなどは、子供たちに向けた何かイベントであるとか、何か子供たちが喜ぶような、なんでしょうね造りというか工夫みたいなことをしていただけたら、またよりにぎわうのかなというふうに思いました。よろしくお願いたします。

○嘉名会長

ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

大野委員。

○大野委員

確認だけなんですけどね、資料で言うたら20ページ事業完了後の動線計画一般車両ほかかっていうところなんですけど、この左側というか、西側の6丁目ビルは一般車両はこれ入るような、この動線はないんですけど今後ビルをどういうふうにしていくかっていうのは今後の話なんですけど、現時点では、その一般車両入れないとかそんなお考えなのか。

○嘉名会長

はい、事務局。

○飯塚都市計画課長

ご質問ありがとうございます。一般車両の動線につきましては、実は5丁目と6丁目ビルは地下でつながってございまして、5丁目のビルの東面から入って、そのまま地下で

6丁目のほうも入れるという状態になってございます。したがって一般の方が車で来られた場合は、この5丁目ビル側から入って地下で5丁目なり6丁目の駐車場に止めていただくことができるというところでございます。

○大野委員

出るときも東側、5丁目のほうから出るという。

○飯塚都市計画課長

はい。

○大野委員

分かりました、ありがとうございます。

○嘉名会長

ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

それでは、ほかにご意見もないようですので議案1から5については、一括して議案についてお諮りいたします。

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から第5号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について、全て原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「反対です」の声あり)

○嘉名会長

異議ある方がおられますので、それでは議案ごとに改めてお諮りをしたいと思います。
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、賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○嘉名会長

賛成多数でございます。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第一種市街地再開発事業の決定について、賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○嘉名会長

賛成多数でございます。よって、第2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3号議案 神戸国際港都建設計画第一種市街地再開発事業の変更について、賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○嘉名会長

賛成多数でございます。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。

次に、第4号議案 神戸国際港都建設計画高度利用地区の変更について、賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○嘉名会長

賛成多数でございます。よって、第4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5号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について、賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○嘉名会長

賛成多数でございます。よって、第5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。よろしいでしょうか。

それでは続きまして、第6号議案について説明を受けたいと思います。事務局説明をお願いいたします。

○飯塚都市計画課長

「第6号議案 神戸国際港都建設計画公園の変更について（2.2.53号 雪御所公園ほか2公園）」、神戸市決定です。本案件の概要をご説明します。神戸市では、長年にわたり事業に着手していない部分を含む公園を対象に、社会経済情勢の変化等を踏まえた計画の見直しを図るため、平成30年2月に身近な都市計画公園の見直し方針を策定し、順次計画の見直しを進めています。このたび、見直し対象のうち3つの公園について、都市計画を変更するものです。前面スクリーンをご覧ください。見直しの流れについてご説明します。

まず、小学校区1人当たりの身近な公園の整備面積等から必要性を検証します。次に、整備面積が目標に満たないなど、公園整備の必要性が高い場合は、ほかの都市公園や市民公園、緑地、広場などで代替性を検証します。さらに、ほかに代替できる都市公園等が存在せず、代替性がない場合は、未整備区域の土地利用の状況等から実現性を検証します。これらを踏まえた総合的な評価を行い、市民や関係者などの合意形成が図られた公園から順次、都市計画変更の手続を進めることとしています。それでは見直し方針に基づいた検証結果を順にご説明いたします。

まず、2.2.53号雪御所公園です。位置図です。雪御所公園は、神戸市営地下鉄西神・山手線、湊川公園駅の北約900mに位置する街区公園です。航空写真です。位置図と同様に、赤色で着色した部分が雪御所公園です。雪御所公園は、計画区域の一部に河川区域や民地が含まれるなど、一部区域が未整備となっています。雪御所公園の未整備区域の必要性についてです。防災に資するオープンスペースとして、1人当たりの身近な公園面積として掲げる目標値1平方メートル以上に対し、5.6平方メートルと目標値を満たしていることから、当該公園が位置する地域において、身近な公園の整備面積は充足していると言えます。検証結果について、市民や関係者との合意形成が図られたことから、当該公園の未整備区域を廃止する判断としました。

続いて、計画図です。議案計画図は8ページをお開きください。廃止する公園の区域を黄色で示しています。

次に、3.2.89号兵庫駅南公園の位置図です。兵庫駅南公園は、JR兵庫駅南西約600mに位置する近隣公園です。航空写真です。位置図と同様赤色で着色した部分が兵庫駅南公園です。兵庫駅南公園は、計画区域の一部に鉄道敷地や民地が含まれるなど、一部区域が整備となっています。兵庫駅南公園の未整備区域の必要性についてです。1人当たりの身近な公園面積が1.2平方メートルと目標値を満たしていることから、当該公園が位置する地域において、身近な公園の整備面積は充足していると言えます。検証結果について、市民や関係者との合意形成が図られたことから、当該公園の未整備区域を廃止する判断としました。

続いて、計画図です。議案計画図は10ページをお開きください。廃止する公園の区域を黄色で示しています。最後に、3.4.54号苔谷公園の位置図です。苔谷公園はJR舞子駅北側約300mに位置する近隣公園です。航空写真で。位置図と同様、赤色で着色した部分が苔谷公園です。苔谷公園は、計画区域の一部に道路区域や民地が含まれるなど、一部区域が未整備となっています。苔谷公園の未整備区域の必要性については、1人当たりの身近な公園面積が4.0平方メートルと目標値を満たしていることから、当該公園が位置する地域において、身近な公園の整備面積は充足していると言えます。検証結果について、市民や関係者との合意形成が図られたことから、当該公園の未整備区域を廃止する判断としました。

続いて、計画図です。議案計画図は12ページをお開きください。廃止する公園の区域を黄色で示しています。

最後に、議案計画書の15ページをお開きください。今回の変更により、雪御所公園は、面積約0.47ヘクタールから約0.39ヘクタールに、兵庫駅南公園は、面積約1.2ヘクタールから約0.8ヘクタールに、苔谷公園は、面積約4.8ヘクタールから約4.7ヘクタールにそれぞれ変更します。以上、本案件については地元自治会と周辺住民への説明を行い、丁寧な周知に努めてまいりました。また、令和7年12月9日から12月23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。

○嘉名会長

ただいま事務局から説明がありましたが、ご質問がございましたら事務局がマイクをお持ちいたしますので、挙手をお願いいたします。

松本委員。

○松本委員

この3つの公園それぞれ減らす減少させていくという議案ですが、面積が自ずと少なくなっていくんですが、この3つ共々どこかの場所に代替地を確保するという予定、そういったものは全く最初からなかったということの理解でいいんですか。

○嘉名会長

はい、事務局。

○飯塚都市計画課長

今回の計画につきましては、先ほどご説明をしたとおり、必要な公園面積を確保されておるということで、今回の公園予定地だったものを廃止するという内容になってございます。

○嘉名会長

はい、松本委員。

○松本委員

小学校区域で見るとこのようなご説明いただきましたけれども、法律であるところの都市公園法、この公園法では大体1人当たりの面積が10平米以上となっています。なぜ以上となっているかっていうのは、やはりこの都会において、豊かさと潤いが実感できるような、そういった住民生活を実現していくために、さらに整備を推進していこうという観点で1人当たりの公園面積が10平米以上とそういう意味ではやはり小学校区域で見るとなると、市内全域でこう考えていく、それが必要ではないかと思うんですがいかがでしょうか。

○嘉名会長

はい、事務局。

○飯塚都市計画課長

今回の公園につきましては、街区公園、近隣公園など身近な公園単位になってございます。ですので、身近な公園の必要性というものにつきましては、やはり小学校区単位として必要なものがどれだけあるかというところを参考に計算をさせていただいておるところでございます。

○嘉名会長

はい、松本委員。

○松本委員

また、この法律においては住民が住んでいる場所は、なかなか公園が確保しにくいと。だから遠くの郊外に設けるなんていうことがないように本当地域の中で公園を計画的にすべきだということも、ちゃんと法律では明記されています。でもって、この神戸市においても、いつだったかな、平成25年4月1日のときの条例で、1人当たりの公園面積は20平米にしましょうということが条例で定めています。やはり、だからそういう大きなところの条例とか、そういう公園法とかに基づいてきちんとね、私はやるべきであると小学校区域というちっちゃなところで見て減らしていくというのは、この公園法の趣旨あるいは神戸市の条例の趣旨から見ても、これはちょっと考えもんじやないかなとは思いますが、検討し直すべきだと思いますがいかがでしょうか。

○嘉名会長

はい、事務局。

○野田公園部整備部長

建設局の公園部でございます。神戸市全体でいきますと17.7平米という1人当たり公園面積、そういう形で神戸市としては20平米を目標に整備のほうを進めているというところでございますけれども、その中でそれぞれ地域地域でやっぱり土地利用に応じて、やっぱり濃淡はございます。その中で、そのエリアの小学校区の中に1平米以上、少ないところでも目標にしていこうという計画で我々も整備のほうを進めていっております。そういった中で、これらにつきましては私権の制限等も行っているという現状を鑑みまして、その中で必要性というところで、1平米は満たしているという状況でございますので、このたび変更で減少させていくという形でございます。

○嘉名会長

はい、松本委員。

○松本委員

まとめますが、私たちは阪神淡路大震災を経験し、いかに身近なそばの公園が必要であったかっていうことを皆さんもご承知のとおりだと思うんですね。きちっとその災害のときに、食料とか医薬品など災害応急対策に必要な物資を整備倉庫としてもやっているところも地域によってはあります。そういう意味ではね、やはりその小学校区ごとで見えてオー

ケーなんだというんじゃないで、やっぱり全体で見て、公園面積を今の時点で減らすっていうことに私は問題があると思いますので、やはりこれは納得できないということを申し上げて終わります。

○嘉名会長

ほかいかがでしょうか。

上甫木委員。

○上甫木委員

よろしくお願いたします。

先ほどのいろんな検討フローの考え方に基づいてやられているということで、先ほどのご質問があった、いわゆる都市公園法に基づく考え方に沿ったものだという理解をしております。ただ、今ご発言があったように量だけのクリアではなくて、やっぱりそこへアクセスできるというアクセシビリティをやっば高めていくという必要性が非常にありますので、そういう点からすると今、雪御所公園に関しては既存の土地利用の関係で削除はするんだけど、この緑道との一体的な一体化といったようなやっぱりそこでアクセシビリティを高めるというような配慮をやはり今後やっていく必要があるのかなというふうに思います。もう一つは苔谷公園ですか。ここも地元の方との交渉で削除してもいいというご意見をいただかれてるということなんですけども、ちょっと山あいというか、傾斜地の道路がございますよね。ここに関してはやはりちゃんと連結するという非常に重要な意味を計画では示されているわけです。交通量は少ないと思うので、それは立体的な連結までは不要かもしれませんが、やはり機能的に、かつ安全に渡れるようにドライバーに対して明示をすとかですね、そういったような、やはり対策を講じていただく必要があるかなと。ですから今量だけでお話されていますけど、やはり身近な公園のアクセシビリティの確保ということに対する配慮を、ぜひお願いしたいと思います。

○嘉名会長

はい、事務局。

○飯塚都市計画課長

ありがとうございます。

身近な公園としてのアクセシビリティの配慮ということで、先ほどご指摘いただきました雪御所公園の部分につきましても現状の管理者、一部民地の部分と、あと河川管理者の部分のところがございますので、その辺りの取扱いにつきましては引き続き河川管理者側と話をさせていただくということかと思ひます。もう一点、苔谷公園側のほうでございませけれども、こちら一部民地の部分と、もう一つは道路上をまたいでおるというところで今委員のほうからもご指摘いただきましたように安全に道路を渡れるのかという部分につきましては、横断歩道とか含めてですね、そこは公安委員会との協議という形になってまいりますので、少しその辺りどういったことができるかということを検討させていた

だきたいと思います。

○上 甫木委員

よろしくをお願いします。

○嘉名会長

ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。それでは議案についてお諮りしたいと思います。

第6号議案 神戸国際港都建設計画公園の変更について、原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議あり」の声あり)

○嘉名会長

異議ありということでございますので、改めてお諮りをしたいと思います。

第6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)

○嘉名会長

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、市長に答申をいたします。

5. 閉会

○嘉名会長

以上をもちまして、本日の議事は全て終了とさせていただきます。熱心なご議論ありがとうございました。

それではこれもちまして閉会いたします。

※1 追記 (事務局補足)

「デッキの利用は平日1万6,000人程度、休日1万7,000人程度」という内容については、利用者の人数を意味しており、歩行者交通量としては利用者の往復で考えるため、平日約3万1,000人、休日約3万3,000人を想定している。