

神戸市都市計画マスタープラン 地域別構想 “三宮～ウォーターフロント都心地区編”（素案）に対する市民意見と神戸市の考え方（項目別）

1. (1) 趣旨

意見の要旨	神戸市の考え方
今、なぜこの地域別構想が必要なのか理由・目的が不明だ。	<p>策定の趣旨については、本編1ページの1(1)「地域別構想 “三宮～ウォーターフロント都心地区編” とは」に考え方を示しております。</p> <p>三宮駅周辺では、平成27年9月に「神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]」及び「三宮地区周辺の再整備基本構想」を、ウォーターフロント都心エリアでは、平成23年3月に「港都神戸グランドデザイン」を策定し、現在、その実現に向けた取り組みを進めています。また、三宮駅とウォーターフロント都心の中間地点においても、市役所2号館、3号館の建て替えや東遊園地の再整備など、具体の事業計画が検討されています。</p> <p>様々な事業が展開されようとしている今、お互いにしっかりと連携して相乗効果を発揮しながら、三宮からウォーターフロント都心エリアにかけて一体性のあるまちづくりを推進していくため、目標年次を2025年とした将来像の考え方を示す地域別構想の策定をめざします。</p>
神戸を国際的に競争する都市にする必要があるのか。	<p>神戸市は、古くから国際貿易港として栄え、様々な民族、文化との交流の窓口として独自の文化を育み、「国際港都」として発展してきました。そのポテンシャルを活かして、平成23年2月に策定した「神戸づくりの指針」においても、「世界経済の一体化や東アジアにおける新興国のめざましい隆盛などを背景に、神戸の経済、産業などあらゆる分野において、国際間競争にとどまらず、都市間競争が生まれている」現状に触れ、「世界の中での神戸」を確立していく方針を示しています。</p> <p>三宮駅からウォーターフロント都心の再整備をはじめとする神戸のまちの魅力を高めることで、神戸が世界に貢献できる都市として、さらに発展していくことをめざします。</p>

1. (2) 位置づけ

意見の要旨	神戸市の考え方
人口減少社会の中、神戸市都市計画マスタープランにおいて、2025年の人口を約150万人として計画しているのは問題である。	<p>人口減少・超高齢化の進行や経済のグローバル化の進行など、都市を取り巻く今後の社会経済情勢の変化をふまえると、これからの神戸の都市計画は、新たに都市空間を構築するのではなく、現在の都市空間の質を高め、マネジメントすることで都市空間を再編していくことが求められています。</p> <p>平成23年3月に策定した「神戸市都市計画マスタープラン(全市版)」では、こうした都市空間の再編の取り組みを進めていくことで、目標年次である2025年の推計人口約150万人が安全・安心・快適に暮らすとともに、国内外から多様な人・物・情報等が集い、交流することができる都市空間をめざしています。</p>

3. (1) 都市構造から求められるもの

意見の要旨	神戸市の考え方
<p>・三宮ばかりに公金を投入して一極集中させる巨大開発は、周辺の地域の衰退を招く恐れもあり反対する。元町や北野などたくさんの魅力あるまちや資源を整備・活用するなど、神戸市全体のバランスを考えて計画を見直すべきだ。</p>	<p>今回策定する地域別構想は、「神戸市都市計画マスタープラン」のうち、三宮からウォーターフロント都心にかけて個別の地域の将来像を示すものであり、一極集中を促進するための計画ではありません。</p> <p>神戸市内には、元町、北野、南京町、旧居留地等の都心部のまちのほか、魚崎、有馬など、歴史的な成り立ちを背景に、様々な魅力にあふれる個性あるまちがあります。</p> <p>神戸市では、神戸の都市づくりを総合的・戦略的に推進するため「神戸市都市計画マスタープラン」を策定し、その実現に向けて協働と参画によるわがまち空間づくりを推進しています。「まちづくり条例」「都市景観条例」等の規定に基づき、北野をはじめとした市内の各地域において、地域の特性を活かして、わがまちの魅力を磨き、新たな活力を生み出すためのまちづくり活動に対する支援や景観形成施策を協働と参画により展開しています。</p> <p>引き続き、安全、安心、快適で活力と魅力ある、神戸市全体としてバランスのとれた持続可能な都市づくりに取り組んでいきます。</p>

3. (2) めざす都市空間

意見の要旨	神戸市の考え方
<p>災害に強く安心・安全な街づくりのコンセプトは大変よい事である。</p>	<p>本編4ページの3(2)「めざす都市空間」において、災害に強く安全な都市空間をめざすことを、本編9ページの4(5)「安全・安心」において、安全・安心に暮らすための取り組みを示しています。</p> <p>今後も安全なまちづくりのための取り組みを推進していきます。</p>
<p>・“市民が誇りに思う神戸らしさを感じる景観”とは何なのか。再開発ありきでは、日本のどこにでもある街になってしまい、神戸の魅力がますます失われる。</p> <p>・いつまでも変化しない本質を持ちつつ、新たな変化を取り入れていく姿勢が神戸の本来の姿ではないか。</p>	<p>神戸らしさを感じる景観として、近代建築物やウォーターフロントの突堤など、神戸には開港以来のまちの繁栄を支えてきた地域資源が数多くあります。こういった地域では、法や条例に基づく景観計画区域、都市景観形成地域の指定等により、歴史資源を活かした景観形成に取り組んできたところですが、三宮駅周辺や、新港突堤地区についても、こうした取り組みの蓄積を活かしながら再整備に取り組み、神戸らしさを感じる景観づくりを誘導していきたいと考えております。</p>
<p>外向けにいい顔をするための整備ではなく、神戸市民の生活の利便性向上に寄与する内容にしてもらいたい。</p>	<p>地域別構想は、三宮からウォーターフロント都心の将来像の考え方を示し、魅力を向上させることで、神戸に広から人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、当地区だけでなく、神戸全体のまちや経済の活性化に寄与するものであると考えています。</p> <p>頂いたご意見については、今後施策を進めていく上で、参考にさせていただきます。</p>

4. (1) 土地利用

意見の要旨	神戸市の考え方
<p>ウォーターフロントは津波等が危険なため、住居は作るべきではない。</p>	<p>津波に対する対策については、本編9ページの4(5)「安全・安心」に取り組みを示しております。頂いたご意見については、今後施策を進めていく上で、参考にさせていただきます。</p>
<p>・一定の都心居住は街の活力の増大につながるの、高さの上限を設定の上で都心でも住宅を認めてはどうか。</p> <p>・三宮など交通利便性の高い地域にオフィスビルを増やし、企業の本社を積極的に誘致することが重要だ。</p> <p>・高層マンション増加による教室不足などの教育環境の悪化が問題となっており、取り組むべき課題だ。</p>	<p>都心における住宅や商業・業務機能のあり方については、平成28年7月に公表した「都心の将来ビジョンの実現に向けた土地利用の誘導に関する基本的な考え方」に示すとおり、</p> <p>①三宮駅周辺では、商業・業務機能の集積を促進し、都市の魅力と風格を感じさせる『顔』づくりをめざすため、一定のエリアで住宅の制限について検討する。</p> <p>②都心部全体としては、商業・業務機能の集積とバランス良い都心居住を推進するため、住宅のボリュームの抑制について検討する。</p> <p>こととしています。</p> <p>これらの考え方にもとづき、平成29年度に様々な分野の有識者から成る有識者会議を設置し、会議結果を踏まえた報告書がとりまとめられました。現在、この報告書の内容を踏まえた土地利用の誘導施策を検討しております。</p>

4. (2) 都市交通

意見の要旨	神戸市の考え方
<p>ポートライナーは時間がかかりすぎる上、乗り換えも不便である。運賃の見直しも含めて神戸空港、三宮、新神戸駅間の南北軸の交通強化を進めることが必要である。</p>	<p>新神戸駅、三宮、ポートアイランド、神戸空港の拠点を繋ぐ南北交通は重要と考えています。現在、ポートライナーの朝ラッシュ時の混雑緩和の対策として、バスによる補完を行っていますが、将来の利用増加が想定されることから、8両化の導入を検討しています。</p> <p>新神戸から神戸空港までのアクセスについては、現在、新神戸から三宮までは地下鉄が、三宮からポートアイランドや神戸空港まではポートライナーが基幹交通として整備されています。さらにポートライナーを新神戸まで延伸することや、地下鉄を三宮から神戸空港まで延伸することは、事業費と整備効果のバランス等において大きな課題があると考えています。</p> <p>今後とも新神戸駅や神戸空港の利用状況、ポートアイランドへの企業進出等の状況をふまえ、望ましい公共交通ネットワークのあり方を検討し、輸送需要に対応した適切な交通手段の導入を進めたいと考えています。</p>

<p>・狭小、坂道で土地に余裕がない三宮の再整備では、道路再開発を最優先すべきである。</p> <p>・三宮クロススクエアについて、その代替として湾岸高速を西伸させるなどは本末転倒であり反対である。</p>	<p>三宮からウォーターフロント都心における交通の取り組みの方針については、本編7ページの(2)「都市交通」に示しており、歩行者の視点を重視した都市交通の方向性を示しています。</p> <p>また、「えき~まち空間」における交通の考え方については、「神戸三宮「えき~まち空間」基本計画(案)」に示しています。「三宮クロススクエア」は、自動車交通のマネジメントにおける必要な自動車交通対策を実施し、交通状況を見据えながら、段階的に整備していきます。具体的には、通過交通の円滑な処理、寄り付き交通の利便性の確保、自動車交通から公共交通への転換について、対策を進めていきます。具体的な取り組み内容については、現在、関係者と協議を行っているところです。</p> <p>頂いたご意見については、今後施策を進めていく上で、参考にさせていただきます。</p>
<p>三宮駅からウォーターフロントへの回遊を高めるためには、歩行手段だけではなく、公共交通など様々な回遊手段を検討すべき。</p>	<p>三宮からウォーターフロント都心を含む都心部内を気軽に回遊できる魅力的な交通環境の形成をめざし、歩行だけでなく、LRT、BRT、コミュニティサイクル、パーソナルモビリティなどの多様な交通手段の検討を進めていきます。多様な交通手段の活用にあたり、それに合わせた走行空間の整備も必要なことから、本編7ページの分野別の方針「(2)都市交通 ③魅力的な交通環境形成のための人・公共交通を優先した都心内の移動手手段の充実」1行目に、「走行空間の整備」を追記いたします。</p>

4. (3) 都市機能

意見の要旨	神戸市の考え方
<p>人を呼び込むためには、世界一のものをつくる必要がある。</p>	<p>頂いたご意見については、今後施策を進めていく上で、参考にさせていただきます。</p>
<p>中央区役所、文化ホールなど公共施設の移転、建て替えには反対だ。既存建物の改修等により、現地での存続を検討すべきだ。</p>	<p>公共施設の移転、建て替えにつきましては、各施設に関連する会議や市民意見募集で、市民のみなさまからのご意見を伺いながら、現在の計画地で移転、建て替えする方針で検討を進めています。 各施設の具体的な規模、機能につきましても、引き続きみなさまからのご意見を伺いながら、検討を進めてまいります。</p>
<p>(個別意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・慣れ親しんだ文化ホール、勤労会館、生田文化会館、葺合文化センター、サンパルを移転させるのは反対。既存建物の改修等により現地での存続を検討すべき。 ・市役所の建て替えは必要なのか。今ある施設の充実を。 ・駅から遠い場所に区役所を移転するのは反対。 ・人口減少の中で巨額の開発を予算額、財源も示さず、計画を立てることは反対である。 	<p>【神戸文化ホールについて】 神戸文化ホールは、市民の利便性、神戸市全体のまちの賑わいや経済の活性化、都市としての競争力強化に資することなどを踏まえ、都心三宮エリアへ移転することといたしました。新たな文化ホールの具体的な規模および機能等については、現在の利用者や芸術文化関係団体等から幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。移転後、現在の文化ホールをどうするかにつきましても、全市民的なまちづくりの観点から検討をしていきます。</p> <p>【中央区役所、勤労会館等について】 中央区庁舎、勤労会館のあり方については、区民まちづくり会議をはじめ、勤労者福祉事業懇話会や、その後の意見募集等で、市民のご意見を幅広くお聴きしながら検討を行ってきました。これらの意見を踏まえ、現本庁舎3号館跡に中央区庁舎と勤労会館の機能を新中央区総合庁舎として一体整備し、併せて生田文化会館、葺合文化センターの機能も確保することとしました。また、必要な機能すべてを総合庁舎内で確保することは難しいことが想定されたため、確保できない機能については都心・三宮再整備のエリア及びその周辺で確保することとしました。その後、新中央区総合庁舎内に配置すべき新たな文化施設の機能について、引き続き中央区区民まちづくり会議や勤労者福祉事業懇話会でご意見をいただくとともに、区民・市民に意見募集を行った結果、新中央区総合庁舎には会議室等を中心に整備し、体育館・体育室やホールについては、周辺で確保する案が望ましいとする意見が多数でした。それらの意見を踏まえ検討した結果、新たな文化施設に必要な機能のうち、会議室や美術室・音楽室等の特定目的室は新中央区総合庁舎内に、また、体育館・体育室は磯上公園に、ホールはバスターミナルビル内に、それぞれ配置する方向で検討を進めていきます。</p> <p>【本庁舎2号館について】 本庁舎2号館につきましては、昭和32年に建設されており、築60年を迎えようとしています。設備機器、配管等も老朽化が著しいこともあり、建て替えることにより災害対策や市民サービスなど様々な機能を向上させる必要があると考えています。また、本庁舎のあるこの場所が、「三宮周辺地区の再整備基本構想」の地区内にあり、各三宮駅から旧居留地やウォータフロントへの動線上にあることから、庁舎のみの建て替えにとどまらず、人の流れ、回遊性を創出していけるような新たなにぎわい機能が求められています。新2号館の建て替えは、本庁舎機能はもちろん、文化芸術機能に加え、魅力を創造する複合空間として高度利用も含めて検討していきたいと考えています。</p>

	<p>【予算について】</p> <p>地域別構想は、三宮からウォーターフロント都心地区の将来像の考え方を示すものです。</p> <p>当地区において、展開されようとしている様々な事業には、本編6ページ「土地利用方針図」に示すように、行政主導や官民連携、民間開発誘導などのプロジェクトがありますが、現時点では民間開発事業については把握できないことや、行政が実施する事業においても事業手法やスケジュールが確定していないものがあるため、全体の事業費を示すことは難しいと考えています。行政が主体的に行う個々の事業については、事業内容等が定まれば、事業費は速やかにお示ししていきたいと考えています。</p>
<p>東京新宿を遥かに上回る広さの巨大バスターミナルは不要であり、現在のミント神戸だけで十分である。</p>	<p>バスターミナルに関する考え方については、平成30年3月29日に公表した「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(案)」に関する市民意見募集の結果で、以下のとおり示しております。</p> <p>バスターミナル基本計画で示される雲井通5・6丁目エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。そのためエリアの再整備では、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、国際都市神戸としての発展に繋げていきます。</p> <p>新たなバスターミナルの整備については、平成27年9月に策定された「三宮周辺地区の再整備基本構想」の策定過程で開催された三宮構想会議等において、市民の方々から三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」、「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの意見があり、特に中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がありました。これらを踏まえ、分散している中・長距離バスの乗降場をミント神戸の既存バスターミナルとの一体利用を想定し、隣接する雲井通5・6丁目に集約し、新たなバスターミナルを整備することを、「三宮周辺地区の再整備基本構想」に位置付けております。</p> <p>新たなバスターミナルを整備するエリアについては、①鉄道などその他の交通機関と近接していること。②既存のミント神戸と一体的な利用が可能であること。③阪神高速生田川ランプ、新神戸トンネル等の交通アクセス性が良いこと。④中・長距離バスが神戸に到着した際に、神戸のまちが視覚的に感じられること。これらの要素を総合的に判断して雲井通5・6丁目エリアを選定しております。</p> <p>新宿の高速バスターミナル（バスタ新宿）については、国土交通省が平成29年9月に発表した数字では、1日あたりの平均便数は1,470便となっており、その規模は、バス乗降場15バースのほか、待機11バースの合計26バースとなっております。</p> <p>バスターミナル基本計画において示しているバスターミナルの規模は、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所の31のバス乗降場に、一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提としており、その上で、バス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするために、まずは乗車場と降車場を分け、更に乗車場については時間帯によって乗車場が変わらないよう、行き先毎に固定した場合に必要な数と、バスを円滑に運用させるために必要な待機スペースの確保などを考慮し算出しております。最終的な規模については、行き先方面別集約方法や、将来需要、都心部を起点とする観光バス等への対応などを考慮し、今後策定する事業計画において確定していきます。</p>

4. (4) 環境共生

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> ・ 快適な都心部の環境づくりのために、屋上緑化やビオトープ整備のほか、音楽を用いた新技術の導入による環境整備に取り組んではどうか。 ・ 東遊園地を有効利用するためには市役所 1 号館を解体・移転すればよい。 	<p>快適な都心部の環境づくりについては、本編 9 ページの (4)②「快適な都心部の環境づくりの推進」に取り組みの方針を示しております。</p> <p>頂いたご意見については、今後施策を進めていく上で、参考にさせていただきます。</p>

4. (5) 安全・安心

意見の要旨	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> ・ 三宮一極集中により、災害時に都市機能が機能しなくなる可能性が高く、災害に弱い都市になる。 ・ 南海トラフ地震に備えた長周期地震動対策や津波対策が必要。 	<p>都市の防災機能については、本編 9 ページの (5)「安全・安心」に取り組みの方針を示しています。</p> <p>関連計画である「三宮駅周辺地域都市再生安全確保計画」において、建物の耐震性・事業継続性などハード面での課題、災害時の情報発信・収集などソフト面での課題を挙げ、不測の災害時にも安全を確保できるよう目標と計画を掲げております。</p> <p>頂いたご意見については、今後施策を進めていく上で、参考にさせていただきます。</p>

4. (6) 都市デザイン

意見の要旨	神戸市の考え方
<p>三宮から新港町への回遊動線において、段階・連続的な景観が変化していくようなデザインコードの設定がなされるべき。</p>	<p>三宮からウォーターフロント都心へ至る主要動線である税関線(フラワーロード)沿道では、三宮クロススクエア、市役所2号館、東遊園地等の再整備が予定されているほか、神戸国際会館、K I I T O、神戸三宮フェリーターミナルなど、様々な拠点施設が立地しています。三宮からウォーターフロント都心の回遊性を高めるためには、これらの拠点施設がそれぞれの個性を発揮しつつ、全体として一体性のある景観形成を図ることで主要骨格軸の魅力向上に取り組む必要があると考えており、この一環として景観デザインコードの策定が必要と考えています。</p> <p>景観デザインコードの設定にあたっては、神戸らしい景観を維持するために、周辺地域との調和が重要であることから、本編10ページの分野別の方針(6)「都市デザイン」2行目に「周辺地域と調和した景観デザインコード」と表現を追記いたします。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・新港町にランドマークをつくるべき。 ・都心のこの地域だけは他都市に負けない高層化を果たすべきであり、神戸の夜景をさらに世界トップクラスにするためにも、高層ビルは必要で、しおさい公園からのビル高さ規制は、三宮方面に関して緩和するべき。 ・高層ビル群は、観光地としての神戸の景観を損なってしまうものである。海や山がつくりあげた現在の神戸が1番神戸らしい。 	<p>神戸市では従来から、景観法および「都市景観条例」等の制度により、神戸らしい景観をまもり、そだてるよう規制・誘導を行っているところですが、平成27年9月に策定した「神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]」を実現していくために、平成28年7月に公表した「都心の将来ビジョンの実現に向けた土地利用の誘導に関する基本的な考え方」においても、「瀬戸内海、六甲山に囲まれた美しいまちを守り育て、神戸らしい景観を維持するために、建築物の高さ制限について検討する。」としています。本地域別構想においても、本編10ページの(6)②「デザイン都市にふさわしい美しさや魅力を備えたまちづくり」にて、「デザイン都市にふさわしい美しさや魅力を備えたまちづくり」のため、建築物の高さ制限についての検討等への取り組みを示しています。</p> <p>六甲の山並み、緑は世界に誇る財産であり、将来にわたって神戸らしい眺望景観を守っていく必要があると考えており、引き続き眺望景観を守るルールのあり方について、幅広く意見を聞きながら様々な視点で検討を進めていきたいと考えております。</p>
<p>神戸は、国際都市を謳う割には観光に必要な外国語表記が少ない。</p>	<p>誰もが暮らしやすく訪れやすい空間づくりとして、本編11ページの(6)④「誰もが暮らしやすく訪れやすい空間作り」の中で、多言語サインシステムの導入など取り組みを示しております。</p> <p>頂いたご意見については、今後施策を進めていく上で、参考にさせていただきます。</p>

その他（周知等に関すること）

意見の要旨	神戸市の考え方
<p>・説明会の参加人数が少なく、このような説明会が成立するの か。 ・パブリックコメントについて、 知らない人が多く、十分な告知 を行うべき。</p>	<p>地域別構想の素案については、平成 29 年度第 3 回都市計画審議会、平成 30 年 2 月常任委員会に報告を行いました。また、素案に関する説明会の開催および市民意見の募集にあたっては、広報 KOBE 3 月号や神戸市ホームページに掲載するとともに、区域内の各まちづくり団体に伺って周知方法等を相談し、各地域に合わせた丁寧な周知に努めました。</p>
<p>計画名称を親しみやすいネーミングにしてはどうか。</p>	<p>地域別構想は「神戸市都市計画マスタープラン（全市版）」の地域版であり、この全市版に追加していくものです。他の地域でも同様に計画を策定していくことを想定しておりますので、名称については、直にわかりやすい地域名をつけることが必要と考えています。</p>
<p>神戸市の農村地域のことについて触れられていないが、農業経営者への配慮がされていないのではないか。</p>	<p>地域別構想は、三宮からウォーターフロント都心地区の将来像の考え方を示すものです。農村地域の都市計画の方針としては、平成 23 年 3 月に策定した「神戸市都市計画マスタープラン（全市版）」の第 4 章都市計画の方針の中で「田園のゾーン」として、「人口減少・超高齢化社会の進行に伴う担い手不足に対応するため、里づくりへの取り組みなど農村地域の活性化をめざす」としており、農村地域の活性化に向けて、様々な取り組みを進めたいと考えております。</p>
<p>湾岸道路延伸を含めた交通道路網の計画は、広報紙のような簡単な説明では理解できない。</p>	<p>頂いたご意見については、今後施策を進めていく上で、参考にさせていただきます。</p>

その他（市政全般に関すること）

<p>頂いたご意見については、今後施策を進めていく上で、参考にさせていただきます。</p>
