

平成27年度第3回三宮構想会議

平成27年3月13日

平成27年度 第3回 三宮構想会議

1 日時 平成27年3月13日（金） 午後2時～午後4時

2 場所 三宮研修センター8階805会議室

3 出席者

【委員（22人）】

（1）地元組織代表

小田 俱 義	久野 茂 樹
菰池 将 祥（代理 坂本）	土井 一 三
永田 耕 一	古川 勝
松下 秀 司	

（2）交通事業者代表

庄 健 介	平野 剛
宮本 一 郎	湯山 佐世子
横山 章	上杉 雅彦
宇都宮 道夫（代理 竿山）	中谷 靖
西村 幸 久	吉川 紀興

（3）経済界

植村 一 仁	植村 武 雄
松田 茂 樹	

（4）学識経験者

小谷 通 泰	加藤 恵 正
小浦 久 子	相良 二 朗
末包 伸 吾	

【オブザーバー（4人）】

近畿地方整備局	林 良太郎（代理 橋本）
近畿運輸局	北川 健 司（代理 牧野）
兵庫県	笠尾 卓 朗
兵庫県警察本部	三宅 佳 史（代理 稲田）

#### 4 議事

(1) 開会

(2) 委員の紹介

(3) 会議資料の説明

(4) 議事

- ・三宮周辺地区におけるまちづくりの方向性（案）及び駅前空間のあり方について

(5) 閉会

#### 5 議事の内容 別紙のとおり

## 1. 開会

○都心三宮再整備担当部長

皆さんこんにちは。本日は大変お忙しい中、ご参加いただきましてありがとうございます。  
す。

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、当会議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)

○都心三宮再整備担当部長

ご異議がないようですので、撮影を許可することといたします。

報道機関の方は、撮影をしていただいて結構です。

それでは、ただいまより第3回三宮構想会議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。

## 2. 委員の紹介

○都心三宮再整備担当部長

それでは三宮構想会議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  
だきたいと思っております。

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、お申し出ください。また配付資料と  
いたしまして、参考資料として三宮周辺地区の平面図、その他として本日言い足りなかつ  
たご意見をご記入いただく用紙を配付いたしております。資料に不足があればお申し出  
ください。

続きまして、本日のご出席をいただいております委員及びオブザーバーの皆様のご紹介  
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、欠席のご  
報告と代理でご出席をいただいている方のみご紹介をさせていただきます。

本日は、牧委員がご欠席でございます。また、菰池委員の代理として坂本様、宇都宮委  
員の代理といたしまして竿山様にご出席いただいております。オブザーバーですが、国土  
交通省近畿地方整備局の橋本様、国土交通省近畿運輸局の牧野様、兵庫県警察本部の稲田  
様が代理でご出席をいただいております。出席のご紹介は以上でございます。

報道機関の撮影は、ここで終了といたします。

ここからは小谷会長に進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

### 3. 会議資料の説明

○会長

皆さん、こんにちは。本日でこの構想会議も3回目を迎えております。本日の会議では構想の具体的なイメージを事務局よりご提示いただけるように伺っております。

お手元の議事次第に従いまして進行をしたいと思いますので、忌憚のないご意見をお聞かせ願えればと思います。

まず、会議資料の説明について事務局からお願いをいたします。

○都心三宮再整備担当課長

住宅都市局都心三宮再整備担当課長の若林でございます。どうぞよろしくお願いたします。

資料でございますが、次第でございますように資料2の1から資料5までございます。

まず資料2の1でございますが、これは第2回三宮構想会議議事要旨となっております。前回の会議におきましては、三宮周辺地区におけるまちづくりの目標と方針の案です、またそのまちづくりの方針案を実現させるための施策について委員の皆様からご意見を頂戴しご議論いただきました。意見の内容等につきましては、事前にこの資料2の1を配付させていただいておりますので、内容につきましては省略させていただきますが、次の資料2の2で少し触れさせていただきます。

では、資料2の2、A3のペーパーをお開きください。前回の会議で提示させていただきました三宮周辺地区におけるまちづくりの目標と方針（案）について再掲しております。右下に第2回構想会議におけるご意見を一部記載しております。三宮に特化したものになっておらずインパクトに欠けるのではないかと、もう少しワクワク感が欲しい、もう少し夢があってもよいのではないかと、また、会議の進め方として、再整備の核となる部分について具体的な案を提示して議論していきましょう、こういったご意見を頂戴しております。大きな方向性については特に異論等はなかったのかなと感じてございます。また、本日はここについては議論いたしません、ご意見等を事前に配付させていただいている用紙等でいただけたら、これにつきまして次回、第4回構想会議において、ブラッシュアップした形で改めてお示ししていきたいと考えてございます。

では、資料の3の1をごらんください。三宮周辺地区に求められることということで、これまでたくさんご意見をいただきましたし、またここ挙げている三宮周辺地区とはどういうところだとこうところを改めて確認していくと、ここに挙げている五つほどのものが求められているのではないかと。神戸の玄関口にふさわしい交通結節機能を充実させる場。また、地区内及び周辺地域での回遊性を向上させていかなければならない。さらに、ここは都心のまた中心ですから、商業、業務、文化交流機能の集積更新を図っていくべき場。

また、ここはデザイン都市神戸の玄関口としてふさわしい景観形成をなしていく場ではないか。さらに、被災した都市でございますので、災害に強く環境負荷の少ないまちづくりを推進していく。こういった五つのことについては求められているのではないかということをご記載してございます。

次に、資料3の2でございます。これも振り返りになります。三宮周辺地区の魅力と課題です。課題が左側に多く記載されてございます。皆さんから何度もご意見を頂戴しておりますし、皆さんも感じておられることを改めて整理して書かせていただくとともに、右側の図面では、その場所を図示させていただいた資料になってございます。主な課題のところですが、乗りかえの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、広場など人のための空間が少ない、駅前広場の交通結節機能が弱い、神戸の玄関口にふさわしい特色ある景観がない、また老朽化が進む建物や小規模建物が密集しているエリアがある、といったことがあります。最後に申し上げたところで言えば、参考で三宮周辺地区の建築年数を色分けで示している図がございしますが、2000年以前は黄色もしくはオレンジ、それよりもっと色の濃い物は相当年数がたっているということが図面からも読み取れると思います。こういったところについては、皆さんそのような意識を持っておられるのかなと思います。

このような課題とまた未来の姿はどうあるべきかというところにつきまして、さまざま今までにご意見をいただきましたし、また、この構想会議においてもご議論を頂戴いたしました。そういったことも踏まえ、また我々としても日ごろから考えているところも含めて、今回具体的な資料として資料4、三宮周辺地区のまちづくりの方向性（案）と書いてますが、本日ご議論いただくたたき台といたしまして、この資料4をご提示させていただいております。

そのあと、資料5につきまして、本日ご議論いただきたいと思っております。本日はこの資料4並びに後半で出てきますが資料5、この二つの内容について時間を区切って議論いただけたらと思っております。

資料全体の概略としては以上でございます。

#### 4. 議事

○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ように、これから順次説明していただいて皆さんに議論いただくわけですが、大きく内容を二つに分けて議論したいということでございます。資料4の三宮周辺地区のまちづくりの方向性（案）及び資料5の駅前空間のあり方です。まずは資料4につきまして説明を伺い、その後、皆さん方と議論をし、その後、資料5の説明を伺い、議論をするという形で本日の会議を進めさせて

いただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、まず資料4につきまして事務局より説明をお願いいたします。

○都心三宮再整備担当課長

では、引き続きましてご説明をさせていただきたいと思います。

資料4、まちづくりの方向性（案）について1時間程度、また後半、資料5の駅前空間のあり方については30分程度の時間で進めていただけたらと思います。会長並びに委員の皆様よろしく願いいたします。

それでは、改めまして資料4の1ページ目をごらんください。これまでいただきました市民意見やこの構想会議の意見を踏まえて、本日議論していただくためのたたき台として、三宮周辺地区のまちづくりの方向性（案）の作成をしています。

では、まず左側の基本的な考え方、前提条件及び目指すべきこと・重点的な取り組みについて記載しているところをごらんいただけますでしょうか。

まず、目指すべきこと・重点的な取り組みに入る前に、前提条件としてどの程度のことを考えていくのかということですが、おおむね30年後を見据えた段階的な再整備を進めていくのかなど。当然、その中で早い段階での取り組み、今、JRさんや阪急さんが、ビルの建て替え等も検討されていますが、そういったものの熟度に合わせて、例えば関連する公共施設の整備等は検討していく必要がございます。また、既存の鉄道の条件、いろいろあると思いますが、こういったものは当面は今このままかなと思います。ただ、例えば阪急さんからも相互直通運転の可能性について研究しようとか、また新たな交通機関の導入としてLRTやBRTといったものにつきましても検討するというのはここもしていくということでございますので、それぞれの検討の熟度が高まれば、この基本構想に盛り込んでいくということは十分あり得ると思っております。

では、この目指すべきこと・重点的な取り組みですが、この資料の中でもさせていただいておりますが、資料2の2にもありますとおり、まちづくりの5つの方針（案）を基本にそのエッセンスを出していくことで成り立っております。まず一つ目、青でハッチングしているところですが、六つの駅を一つの駅と捉えた。三宮には鉄道の駅が六つありますが、それを一つと捉えて三宮を象徴する新しい駅前空間を創出していきますということです。

二つ目の青のハッチングのところにありますとおり、この、この六つの駅を一つと捉えた、駅＝まち空間、さらにそれを中心としながらも今回議論させていただいているのは、この三宮を中心に半径500メートル程度というところ全体の都市の活力並びに魅力を向上させていこうと、こういったことを掲げてございます。大きくこの二つの目指すべきことを掲げ、またそれぞれに重点的な取り組みを挙げてございます。

まず、駅＝まち空間における重点的な取り組みといたしまして三つほど挙げてございます。一つ目にバス乗降場の集約、駅前広場の拡充による交通結節機能を強化していこうと。

二つ目に、歩行者の空間を拡充することによって、わかりやすく安全な乗りかえ動線を強化していこうと。三つ目に、玄関口にふさわしい公共空間と民有地が一体的にデザインされた駅前景観を創出すると、こういったことを掲げてございます。

②駅＝まち空間を中心とした三宮周辺地区全体における重点的な取り組みということで、一つ目に楽しく歩ける回遊ネットワークの形成並びににぎわいの創出。次に、街区の再編によるまちの魅力を高める都市機能を更新していく。さらに神戸らしさを印象づける町並みデザインを創出していこう。さらに地元の協議会や市民と協働で安全・安心で個性あふれるまちづくりを実現していこうと。こういった①のほうで三つ、②のほうで四つほど大きな重点的な取り組みを掲げてございます。

これらの目指すべきこと並びに重点的な取り組みにつきまして、主に三宮駅周辺において求められる機能、こういったものにつきまして右側のほうの図で図示してございます。

先ほど六つの駅を包含する駅＝まち空間といったものは、この図でございまして少し濃いオレンジ色で楕円で示している範囲、これがいわゆる駅＝まち空間というように示しております。

この駅＝まち空間におきましては、その三宮交差点を中心に地上部におきまして将来的ですが歩行者と公共交通を優先していくような空間を目指していくということを示してございます。

さらに、駅周辺の歩行者道線の強化や、三宮の顔となる駅前景観の形成などを図っていくといったことを示してございます。

また、この駅周辺におきまして強化すべき歩行者道線をこのオレンジ色の矢印で示してございます。

また、三宮交差点の四つ角等、丸で示しておりますところが、地下や、地上デッキという少し高さの違うところを移動しやすいという意味で、上下移動しやすい空間を備えていくといった意味で丸で示しているところがございます。

さらに、中・長距離バスの集約、駅前広場の拡充、さらに三宮の顔となる歩行者空間の整備など、青の丸印で囲んだ中で書かれたところにつきましては、官民連携して高質で心地よい公共空間づくりを目指していくということを示してございます。

先ほど申し上げましたようなこの駅＝まち空間の中で、特にオレンジでハッチングしたり、もしくは青い丸であったりしたところは皆様のご意見や我々もいろいろ考える中では、公共空間整備に行政としてもしっかりとかわっていくべきではないかと、このようなことで掲げさせていただいております。

さらに、この駅＝まち空間の外側、緑の線がございまして。このエリアからさらに三宮周辺地区内、そこから都心域、全体へ伸びていくまちの回遊性を高めていくといった意味では、歩行者のネットワークを強化していく主要な歩行経路が、例えばこういった緑で示せるのではないかとということでございます。



さらに、先ほど資料の3で見ていただいたとおり、老朽化が進んでいるような建物がたくさんございます。将来的に先ほども30年後を見据えると、建て替えや更新というものが想定される、もしくは望まれるようなエリアではないかと、こういったところを薄い紫色で示してございます。こういったところにつきましては、さらに魅力やにぎわいを高め、また活力を創出すべき場所ではないかということで示させていただいてございます。

資料4の2ページ目以降ですが、こういった今のお話を詳しく説明したものを参考資料としてつけてございます。

2ページ目の左側は、駅＝まち空間の範囲を少し示させていただいております。こういった歩行者優先、公共交通優先といった空間にしていくなれば、例えば自動車交通をどうするんだといったところもございます。ですので、この左下でございますように、効率的な交通体系を考えていくことでそういった自動車交通を誘導していくことができないか、通過交通を中央からそうでない南側、北側に流すことができないかといったことを考えていく必要があるのではないかとということです。

それと右側ですが、これは先ほどありましたようにバスの集約。バス停が散在していて非常にわかりにくいという意味では、新しいバスターミナルが必要ではないかという議論がたくさんあったと思います。そういった意味で、今の既にありますようなバスターミナルを活用しつつということで、ミントの1階にバスターミナルがございしますが、それも取り込んだ形で東側エリアに大きなバスターミナルが必要ではないか。

さらに路線バス等については、中・長距離系とは性格が違うというご意見も頂戴しておりましたので、こういった路線バスについての集約配置を考えてはということでございます。

1ページめくっていただきまして、資料4の3ページでございます。既存の3層ネットワークという歩行者ネットワークがございしますが、それをさらに強化するとともにわかりやすくしていくという意味では、先ほど申し上げたとおり、地下、地上デッキレベルを上下移動がスムーズにできる、そういった場をつくっていったらどうかということのイメージです。例えばということでこの3ページ目の右上、写真で示しております、神戸国際会館のあたりは、外から見てもわかりやすいですし、一部滞留できるような空間もございします。そして地下へもデッキレベルにも地上へも行き来しやすいなといったところがわかると思います。例えばこういった空間をつくっていくということもどうかということでございます。

4ページをごらんください。重点的な取り組みの中で三宮の顔となる駅前景観を創出していけばという話ですが、こういったところについてはやっぱり積極的なデザイン誘導といったものが需要ではないかと。やはり神戸といえば海、山を感じられるといった眺望の確保、また神戸の歴史なり文化なりそういった香り漂う風格ある沿道景観、デザイン誘導というのが重要ではないかとということで、この駅前景観並びに三宮周辺地区の中のいろん

な通り等を含めたデザインの創出といったものをしてはどうかということでの参考事例で  
ございます。

5 ページをごらんください。楽しく歩ける回遊ネットワークの形成並びににぎわいの創  
出といった点でございますが、歩く人中心のまちづくりをしていくという観点から、道路  
空間につきまして車から人へ再配分することによって、徒歩圏内に点在するようなこのに  
ぎわいスポットへの回遊ネットワークを形成していくと。そういった意味で、例えば道路  
空間の配分のイメージが左側の図だとか、それによって例えばこの写真のような空間を生  
み出せたら、またこの左側の下なんかは、そういった経路においてやはり人は休みたくな  
るという意味では、こういった滞留空間といったものも合わせて創出していくというよう  
なことを掲げてございます。

その右のページでございます。これは先ほどあった老朽化なり建築物建て替えが想定さ  
れるならば、そういった街区再編、まちの魅力を高めるような都市機能の更新が行われる  
際にいろんな他の都市等で行われている事例、大規模な再開発事業というようなのもござ  
いますけども、身の丈に合った改善といったものもあるのかなということで、そういった  
事例を紹介しているものでございます。

資料4の6 ページでございます。地元協議会や市民と協働した安全・安心で個性あふれ  
るまちづくりの実現といった意味で、そういった場についてどういった形でその場をマネ  
ジメントしていくのか。例えば心地よい歩行空間や都市空間がこの三宮周辺地区に生み出  
された場合、それをどんな形で活用していくのか、どんな形で維持していくのかという可  
能性。それとまたそれをどういった仕組み、どういった体制でマネジメントしていくのか  
というものの一事例でございます。

さらにその下ですね、この低炭素なり低エネルギー等を、エネルギーをうまく活用して  
いく、スマート都市づくりを進めていくといった意味では、この下でございますような周  
辺地区でうまくエネルギーを熱導管や電力管を共有しながら、例えば非常時においても供  
給し合えるような形でうまくエネルギーをスマートに使っていくような体制、場の構築と  
いったものが必要ではないかとかこういったご意見も頂戴しておりましたし、こういったこ  
とを掲げてはどうかということでございます。

資料4の説明は以上でございます。本日この資料4につきましては、この資料4の1枚  
目にございましたとお目指すべきことだとか、重点的な取り組みといったものに対して、  
もう少し加えるべき点だとか、新たな視点についてご意見を頂戴できたらと思います。ま  
た、図示しましたようなところ、パブリックな空間、総合的に空間としていろんな使われ  
方をするようなところを青とまたはオレンジで示しておりますが、こういったところにつ  
きまして過不足等、また配置の是非、また大きさだとかこういったことも含めてあるべき  
姿についてもうご議論いただけたらなというように思っていますので、よろしくお願いた  
します。

○会長

ありがとうございます。それでは、皆様方からご意見を賜りたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

○委員

今説明があった内容は、それをベースに話し合うということなのか、それとも全く違う発想をしてもいいということですか。

○会長

事務局のほうで何かご意見ございますか。

○都心三宮再整備担当部長

今申し上げたとおり、今までいただいたご意見並びにこういった議論を踏まえて、本市としてもたたき台として出させていただきました。もちろんこれについてベースに議論いただけたらと思っておりますが、これにつけ加える新たな発想等も自由にご意見をいただけたらと思っております。よろしくお願いいたします。

○委員

まず、今のことを前提にするならば、車を本当に締め出すのか、それとも今の交通体系を全く変えてしまうのか、それをまず決めないと、地上で全部処理をしようと思えば、そういうことが問題点として出てくると思っています。それで、私たちというか経済団体として、以前に地上にもう一層デッキをつくって、そのデッキに人を回遊させて、そしてその1階部分はバスターミナル等を集約するという基本的な考え方を発表していますが、その辺について今後どういう考え方をしていくかということを決めないと、議論が難しいと思いました。

○会長

歩行者の優先をどう捉まえるかというところは、次の資料5でもう一度議論をさせていただきたいと思っております。このあたりで歩行者を優先した整備をしたいとのことであり、今までの皆さんのご意見を反映させた形でイメージとして提示されています。車の流入をどの程度抑制するかについては、次の議論で皆さんと考えたいと思っております。ただ、2階のデッキを大事にするべきだというご意見だったと思っております。

○委員

そうではなくて、今、おっしゃられた前提条件は非常に大事なことだと思います。というのは、資料の4の2、歩行者に優しい駅前空間の実現に向けた広域的な交通体系の見直し、これこそ今回の目玉の提案であって、今回の資料4は全てこれがベースになっていると思っております。ただ、これが長期的にはと書いていますが、どれぐらいの長期的なことを目指しているのか。最初に言われた30年ぐらい先を目指してやっているのか、それともこれに向けてもう直ちに取り組むのか、そういった話だったんです。ただ、去年の経済団体から提案いただいた2階のデッキの案に対して実質あまり協議はされてないと私は思ってい

ます。ただ私たち内輪の中では、人間が1階を歩くべきか2階を歩くべきかについていろんな意見を交わしましたが、やはり本当は1階を歩きたいというのが私たちの正直な感想でした。ただそれに対して、現在の道をどうするかというのが問題で、それこそどうするべきかというのを悩んでいるわけです。

車を1階から締め出すというのは、例えば交通センタービル南の歩道橋の上から車を見ていたら、果たしてこの道は一体三宮へ行くため道になっているのかと、それがちょっと疑問に思います。例えばその三宮の道というのは、昔から三宮のためにつくっていた道なのに、いつの間にか三宮のための道ではなく、通過する車のための道になっている。そうであれば、ここが一番大事な交差点を三宮の人間がゆっくり歩くために取り戻そうというふうに多分神戸市の方が大転換されたのだと思う。ですから、これは経済団体のご提案いただいた意見に対して全然違うものではなくて、それを考え直したという、神戸市の一つ大きな何か新しい提言に私は思います。非常にうれしいと思います。

ですから、やはりベースはこれであって、もちろん資料5にいろんな議論がありますけれども、この資料4の2の駅＝まち空間はどうあるべきか、車を優先するか歩行者を優先するか、これは一番大事だから、後回しにしないで先にしたほうがいいと私は思います。

○会長

事務局は何かご意見ございますか。

○都心三宮再整備担当課長

そういう点は非常に重要な点だと思っておりますので、ぜひご意見、ご議論いただけたらと思います。

それでは、資料5を説明させていただいた上で、あわせて議論していただけたらと思いますが、よろしいでしょうか。

○会長

お願いしましょう。

○都心三宮再整備担当課長

資料5もこの今の議論を進めていくには必要かなということでございましたので、資料5につきましても説明させていただきたいと思います。

この資料5が、幾つかの特徴ある駅の事例を三宮も含めまして並べています。一番上の段に歩行者空間という欄がありまして、デッキ中心と青字で書いているところ、右端には地上中心と書いてありますとおり、一番左側の事例から右側に行くに従って地上中心になっていく事例を少し紹介させていただいております。

中身を申し上げますと、この代表に上がっている駅ですが、仙台駅、三宮駅、博多駅並びに最近新しくなった姫路駅といったところを紹介させていただいております。行かれた方、またこの写真でごらんになっておわかりかと思いますが、駅前空間についてそれぞれ特徴があると思います。

この仙台駅につきましては、デッキが一番、目に飛び込んでくると思います。中段あたりの構成イメージというところで、デッキ中心型とこのように書かれています。

三宮駅につきましては、皆様よくご存じなのでここは飛ばさせていただきます、博多駅です。これは、地上中心型です。見てのとおり、図面のこの博多駅の左側に車がたくさんとまっています。それと右側の広場には人がいらっしゃいますが、このような形で大きく分離された空間、しかも地上だといったところが特徴です。

さらに右側の姫路駅です。特徴のところにも書かれていますが、自動車中心の駅前広場から我が国初のトランジットモールを実現したということで、人中心並びに公共交通中心といった空間をつくられたという駅前空間になってございます。

このように特徴的なものを四つ並べております。こういった中、三宮駅は、乗降客が65万人と一番多くて、ただ駅前広場の面積が一番小さいという特徴があります。そういった意味で、なかなか空間がない中どうやっていくべきといったところが、まさに皆さんと一緒に頭を悩まし議論させていただいているところかなと思います。

こういった中、赤字で書いてございますとおり、今までのご意見を伺ったり、またこういった議論いただくところを踏まえますと、皆さんのご意見は、おおむね駅周辺については、地上中心に歩行者空間を充実させるほうになっているかなと思います。そういう意味で、少し右側へシフトしていくのかなということでこの資料をつくらせていただいております。

1枚めくっていただきますと、駅前空間のあり方、目指すべき方向性といったところで、一番左の欄が、この三宮の現状です。少し極端な言い方をすれば、少し車中心というか、車のほうが目立っているのかなと。そういった中で、右側に行くほど、人中心だとか公共交通中心になっておきますが、ならばそれは右側のどこまでといったところが皆さんの中のコンセンサスかなと。また我々としても皆さんのご意見を踏まえてどこを目指していくべきなのかなと、こういったところがまさに今議論していきましようという点ではないかなと思います。先ほどの資料4でも説明もさせていただきましたが、いきなりということでは多分ないので、やはりどんな事柄でも段階といったものがございます。そういった意味では、例えばということでこの少し道路空間について自動車交通を誘導するなり、通過交通を南北の別の道のほうに行っていただくような形になれば、一定、歩行者空間のほうに広げることができないだろうか。またそういったところをしつつも、地上、地下デッキという今の3層ネットワークを生かしつつという意味では、そこもさらに使いやすくしていくという意味では、先ほど上下移動ができるような縦動線の空間をつくっていく。この真ん中の図面の少し青丸や、オレンジの丸で縦に矢印があるようなボイドというのですか、先ほど少し国際会館の事例でご説明させていただいたようなものを、例えば三宮の交差点のコーナーにつくっていけばどうかと。それを少し発展させていきつつ、道路空間をさらにより歩行者空間、公共交通空間にどこまでシフトしていくのか、こういった意味では段階

も追いつつも、そしたらどこまで目指すのだといった議論になるのかなといった意味で、今回この資料5の1枚目、2枚目を提示させていただいてございます。このあたりにつきまして、こういった資料も参考にいただきながらご議論を進めていただけたらと思います。よろしくお願いたします。

#### ○会長

ありがとうございます。今までの議論で、やはり歩行者、公共交通を優先した、駅＝まち空間をつくっていこうというのは大勢の皆さんのご意見かなと私自身は感じておりました。

ただし、その実現については、どういう形でどの時期にという実現の仕方というのは、まだ議論の余地があるところです。今回ご提案になられているこの構想では、地上レベルについては、現状に近い形から、人中心のパターンまで示されており、どのレベルを当面目指していくのかは、議論する必要があります。今後どんどん人口が減り、高齢化も進んでいきますし、皆さんの合意が得られれば人中心の形になっていく可能性もあるのではないかと。柔軟に考えていただいたらいいのではないかと思います。ただ、この駅＝まち空間では、やはり歩行者、公共交通を大事にすべきではないかというのは、共通のベースとして皆さんの間で認識していただいているのではないかと思います。もちろん、それはやはり違うということであるならば、全く違う案も考えられるとは思いますが、さあその辺も含めましていかがでしょうか。

#### ○委員

今の議論に関して言いますと、歩行者や公共交通が主体というのは、大いに結構ですが、誘導型で何とかそういう方向にもっていくような、かなりソフトなイメージに感じています。これは「未来の姿」検討委員会とも絡んでくると思われますが、いわばトランジットモール型の街区づくりをどこまでやるのかというあたりが、この三宮駅周辺につきましても大いに議論されてしかるべきだと思います。誘導型であるというのも、現実的な手法でいいのではないかというのが私の感想でございます。

今回のご提案、つまり、この委員会のアウトプットの位置づけになるんですけども、いろんな調整事項が複雑にあって、ややリスクであったり、調整するのが大変な方向を出せば、直ちに反対が起こるのではないかと気にされる余り、非常にソフトにまとめておられる部分があるのではないかなと思いました。このご提案ですと、30年後ということですが、なぜ30年を前提に書かれたのかなと思います。実際工事をするとき、例えばデッキを整備するといえ物理的に時間がかかるのはわかった上ですけども、もう少し思い切ってぶつけて、市民が騒ぐようなことがあってもいいのではないかというのが、ご提案に対する思いでございます。

何よりもやはりスピード感が大事です。港の計画も30年になっておりましたし、確かに、昔はこういう公共的なプロジェクトというのは30年ぐらいが当たり前だったかもしれませ

ん。

説明の中ではできることからやっていく、早くやるべきことは早くやるというニュアンスはありましたけれども、もう少し現実的なスケジュール感が読めるようなご提案にさせていただいたほうがいいのではないかなと思います。

それから、一つ具体的な話としては、歩行者のための空間、回遊者のための空間を考える際に、平面、地上面をどう捉えるかがポイントになります。私は経済界の委員としてデッキ論を展開していますからデッキも大賛成であるんですけども、平面が余りにもお粗末ではいけないと思います。お金もかかるし慣例や関係者が多くてややこしくなるということであろうと思いますが、やはり一体的な再開発をすることによって、地上の公共的空間を広げる、確保するという立体的な土地区画整理みたいなことをぜひ思想として持っていたきたい。それを、どこで具体化するかとなると、私は前から言っていますように交通センタービルが相応しいと思います。先ほどのお話で例示された国際会館のように、もう少し具体的なものも入れながら地上空間をつくる、つまり、再開発することによって空間を生み出すというあたりももう少し強調していただければと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

人優先、楽しく歩ける回遊ネットワークの形成ということが出ているのですが、私は小谷先生がおっしゃった歩行者プラス公共交通の優先空間、これは大賛成です。人優先ということは、上を通すという意味合いではないと思います。今さら車優先なんてそんなことを、発表してどうなるのかなと思います。人優先は当然のことだと思います。人が地上空間を楽しく歩ける、これが基本だと思います。今まで神戸市がやってきた施策というのは、加納町の交差点を見られたらわかるとおり、上にデッキをつけてそれで片一方だけ。この間、我々がまちづくりでやっと一本通してもらったわけですが、せめて口の字型に交差点はつくっていただきたく。駅南も口の字型に1階につくっていただきたく。フラワーロードについては、ご存じのとおりハンディキャップがあります。すごい坂道になっています。そこで公共交通機関というものが必ず必要ですということですから、それはLRTにしる、BRTにしる、皆さんでご議論いただくとしまして、そういうことをやっていかなきゃならない。例えば北野町と言ったときに、新神戸からおりましたら北野町にどうやって行くのですか。行く道もないわけです。ですから口の字型に切っていただいて、通りやすいようにちゃんとやっていただくと。この議論の場というのは、やはりそういう交通機関とか、行政がなさなければならぬということをやすべきことが大前提なのかなと私は思っておりますけれども、そういう面で小谷先生がおっしゃった意見に賛成です。

○会長

多分皆さんの思いは共通だと思いますので、どんどんご議論いただければと思います。

○委員

阪急さんやJRさんが建て替えをするところということですが、将来50年先とか100年先にこの建て替えで神戸のまちがよくなったなどというものをつけ加えて検討いただきたいと思います。それについてR&Dみたいな機能も、デッドスペースみたいな使い切れない場所がもし出てくるならば、そういうものも検討いただきたいと思います。また、これからは高齢化社会を迎えて、また勉強もしたいという人もいるわけですから、国立や県立の遠いところまで勉強に行かなければならないということではなくて、そういったところの提供もお願いしたいと考え持っております。それも検討いただきたいと思います。

○会長

ありがとうございます。

学識経験者の方からも少しご意見をお伺いしたいと思います。三宮が果たすべき役割も含めてこのまちづくりの方向性に対して何かコメントをいただければありがたいと思います。

○委員

三宮に関しては、シームレスに利用者が移動できる空間であるということに、尽きるなというふうに思います。そういう意味でこれからその構造がどのようになっていくのかというのは楽しみにしているところですが、大きくは、三宮周辺が歩く空間として整備されていくということが大変重要だろうと思います。

「未来の姿」検討委員会では、より広域的な都心像についても一つの会議では検討されているわけですが、その動きが三宮に収れんするようなイメージで、そのコアとしての三宮の役割というようなものをイメージしながらできていくといいなという思いを持っております。

○会長

エリアマネジメントという考え方が最近活発に議論されており、この構想でも取り挙げているのですが、今後の方向性として何かコメントをいただけたらと思います。

○委員

大阪は大阪駅周辺において、非常に大胆なといいますか、こういう一つのスタイルをエリアマネジメントで今動かしておられるようですが、神戸の場合は、多様な地区が接続しているという特徴があるかと思います。たまたま先週までバンクーバーで都市づくりの調査をしたのですが、アメリカがスタートだと言われているB I DはBUSINESS IMPROVEMENT ASSOCIATIONとB I Aという名称で、既にバンクーバーの小さなまちの中に20以上のB I Aが動いています。ストリートごとに非常に特徴を掲げながら地区の人たちが積極的なまちづくりをしている姿を向こうの人たちと意見交換しながら見てきました。これからこの三宮を核にした、そうした地域の人たちを中心とした、推進力としたまちづくりのような仕組み、仕掛けをぜひともつくっていただきたいと思います。



核心がこの三宮駅周辺だろうという気がしております。

○会長

ありがとうございます。

○委員

基本は、今、おっしゃったようなことだと思いますが、今回駅と言わずに駅＝まち空間としてここをどういうふうに楽しい場所にしていくかということを考えたいといっているのがみそだと思います。資料5で示されているものというのは駅前空間であって、駅＝まち空間を示しているものではないです。ですから、駅前に大きな駅前広場があって、向こうへ行くにはどうして行くかというところを考えたときに、上や下という話もあるかと思えますし、立体的につくるという話が仙台の場合のようにあると思いますが、仙台は商店街が縦横につながっていて、すぐ商店街のほうにおりていかないと楽しくないわけですし、そういう意味で言うと、この駅＝まち空間をどう楽しい空間にしていくかといったときに、単に交通の問題だけではなくて、景観、どういうふうに駅が見えてくるかとか、その背景に何が見えるかとか、道を歩くから見える視線とデッキの上にあるから見える視線というのも違って来るわけで、そういうものをそういうものと合わせて交通だけではない部分も考える必要があると思います。それから三宮の場合は狭いのですので、まちが駅に隣接しているわけです。ですから、歩いて楽しむまちにどううまくアプローチしていくかということを見ると、この距離間ではそんなにデッキを広げなくてもいいのかなと感じます。

ただ、そうするといろんなことを解決していかないといけない。これまではそういったことを解決するのに公共施設をつくるか、何かをつくるということで解決してきたと思います。恐らくこれからは量をふやすのではなくて、今ある空間をどううまく組み立て直していくかという使いこなしたり、あちこちで再開発が起こったりとか、何か起こるときに合わせてその公共空間をどう拡充していくかということを考えていかないといけないと思います。ということは、少なくとも地域の中でこういうような空間は大事にしたいというものを持っておく、イメージを、ビジョンを持っておく必要があるかなと感じています。それを持っているから初めてやってくださいという話もあるし、一緒にやりましょうということも、一緒に考えましょうということも言えると思います。やはり公共空間のあり方をもう少しきちんとデザインしていくことが重要だと思います。

先ほど通過交通が多いのではないかというお話があったと思いますし、そういう意味では実験的にでもいいので一度回してみるということをしてみて、そんなに支障がなかったらそのままやればいいわけですし、支障があったら時間をかけて考えるということもあるかと思えます。ミュンヘンが初めて中心部に車を入れるのをやめたときも、実験をしました。車を全部とめたんです。そうすることによって初めて歩いたらスピードは変わると。歩くスピードと車のスピードとは違うのでまちの見え方が変わる。商店街の人は車がなかったらお客さんが来ないといいますが、歩かせて初めてお客さんが来てくれるということ

を1960年代に経験したわけですね。三宮ぐらいの規模であれば、やってもいいのではないかと思います。

もう一つはバスがたくさんありますね。このバスを集中しなくてもいいかもしれませんが、楽しくわかりやすく歩きながら乗れるようなレイアウトを考えるためのまち空間なんです。駅前空間ではなくてまち空間と呼んでいるのは、そういう意味だと思います。先ほどわくわく感がないという話がありましたが、それはとても大事なことで、これも説明の仕方次第でわくわく感が満載だと思いますが、少し寂しかったです。なので、もう少し楽しめるようなことだと思います。

それからこの赤い丸は今言ったようにまちの話ですし、青い丸はここでどんな公共空間をつくるのかということをもみんなで絵を描いてみると、それをみんなでつくる方法を考えると。制度があるからとか事業があるからものができるのではないのです。こういうことをしたいと思うから、それをするためにはみんなでどうやったらいいかという組み立てを考えるという発想のほうが絶対いいと思います。だから何かがないからできないのではなくて、これをするためにはどうしたらいいかというふうに考えていくべきだと思います。少しぐらい怒られてもやればよいではないかというお話もありましたが、一度描いてみてもいいのではないかと思います。ただ、出し方はとても難しく、一度描くとそれができた気に皆さんがなってしまうというのが難しいです。そうではなくて、それはあるアイデアであって、それを実現するためにはみんなで方法を考えないと全然違うものになってしまうということも含めて、ただここではどういう広場が欲しいとか、どういう歩行者空間で車をとめてどういうふうなまちにしたいとか、そういうことは一度みんなでイメージしてみるとということが大事だと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

私も人中心のまちづくりというのがこれからの目的だろうなと思っております。ただ、三宮エリア、コンパクトですけど、これから高齢者がふえてくると、歩くのが大変だという人も当然ふえてくるわけですし、そういう人に対する対策、そういう方が利用できる車でない交通手段が必要ではないでしょうか。例えば、超小型車という規格も登場しましたし、シクロタクシーのようなものもあります。どこでも車いすの電動版も考えられます。

先週スウェーデンのヨーテボリに行ってきましたが、そこはLRTが走っておりますし、駅前から緩やかな坂道で大通りをくぐって大きな商店街へと誘導していたり、町中にはレンタルの自転車がずらっと置いてあったりします。また、標識も自転車のための案内標識が至るところにある。だから自転車での移動がすごくスムーズです。まちづくりというのができているのです。歩く、自転車というようなエコというものもこの中で掲げられていますので、そういうことを盛り込んだ人中心のまちということができればいいかなと思います。

す。

○会長

ありがとうございます。

○委員

この委員会に入るときに、僕は建築屋ですのでデッキ案しか考えていませんでした。ところがこの委員会で議論している過程で駅＝まち空間だということが出てきました。それで歩いて楽しくというときに、デッキ案ではどうやって歩いて楽しく地上におりていけるのかなということと、もう一つは三宮の特色である海と山に近いということ念頭に置くとすると、500メートル圏内のエリアマネジメントとしてこの駅前を考えるべきだと思います。ということからすると、僕は初めはデッキ案だと言っていました、旗をおろさざるを得なくなりました。その上で思ったのは、やはり僕は建築屋ですのでどういうふうな空間をつくっていくのか、占有していくのかというところがあります。やはり世界に冠たる都市というのは、緑あふれるプロムナードが必ずメインロードとしてあります。車と人の憩える空間が共存するようなものが必ずあって、そこが都市の公園を超えた人々のライフスタイルの象徴の場としてあります。としますと、この三宮の駅を考えると、ここは人々が憩える空間としての神戸の玄関口、顔なのです。ということはどうやって打ち出すかという必要もあろうかと思えます。その顔というのは、海と山をつなぐ何かというと、例えば先ほど申し上げたような緑のプロムナードという話がある。この緑のプロムナードという、神戸のまちの一つのメインロードをつくろうとすると、緑は広がって連続していかないといけません。それが居心地のいいパブリックスペースにならないといけないとすると、地面を大事にしないといけない。あるいは同時に、デザインの誘導をしながらにぎわいをどうやってつくっていくのか。さらに緑を植えていくにはいろんな形で空間を創出していく必要もあります。空間の創出には官民の協働もかなり必要になってくると思いますが、そういう点で、地上案というのはまち空間として打ち出すコンセプトとしては画期的だと今、僕は思っています。そしてこの三宮の駅前の特徴であり、そこに求められている空間像として、神戸の玄関口たる顔となるようにというものとしてさまざまなことができるよという可能性として、歩いて楽しいまちをつくろうということに至っていると思います。もう一つ申し上げますと、駅前というのはさまざまな機能が出てまいります。そのときに官民協働というのは、再開発のように陣取り合戦をするのではなくて、ビルの中にもエスカレーターやエレベーターが要るので、そういうものをうまく連動してまちの中に同じ機能をたくさんつくらない、できるだけ連係させていく。そうやって空間的なことを生み出す、あるいはにぎわいを生み出すということも同時に起こり得ると思います。例えば今まで都市デザイン行動というと、表層的にはファサードの部分が多かったかもしれない。そういう連動も含めた建物の形の姿だけではなくて、建物の使い方を含めたにぎわいというものが今後求められていくのかなと、資料4と資料5を見ながら感じていたところ

です。とにかくグラウンドラインを大事にしましょうというのが今回の大きな方向だと思いますので、私はこの方向でいいと思います。そのためには今回駅前に特化した議論に当然なってくるとは思いますが、同時に500メートル圏内を忘れないでいたいとも思っています。それによって位置づけも大分変わるだろうとも思っています。

○会長

ありがとうございます。

○委員

議論の方向として、今おっしゃったように三宮が玄関としてどう見えるか、その見え方もとても大事だと思います。その機能性だけではなくて、空間のクオリティーもとても大事だと思うので、建物が道をつくっていくというときに、どういうふうにそこに構造物が入ってくるかという考えがある。ただできえいっぱい入ってきているところに、うまく整理しながら空間を考えていかないといけないと思います。そういうことが一番難しい狭いエリアではありますが、ここだけに閉じずにどう周辺とつないでいくのかというつなぎ方から決めていく部分も恐らく出てくると思いますので、その辺も含めて駅前と周辺という関係性を見ながら、どこにどういう公共的な空間を生み出しながら歩行者の、あるいはほかの交通の乗りかえをよくしていくのかというあたりを考えるべきではないかと思います。

○会長

よろしいですか。

○委員

今の発言で、デッキが全く否定されたということはやめといてほしいと思います。最後まで可能性の一つとしては残しておかないと、この絵でバスターミナルの問題についても駅に連動する一つの機能としてどこにそれをもっていくかによって随分違うと思います。

それと、先ほどスピード感の問題の中で、個人のを潰してそこに公共性を求めるとしたら、非常に長期にわたってしまいます。そうすると、公共が持っているものをうまく先に活用するという考えないといけないので、その部分でデッキをなしにすると、バスターミナルのもっていき場所をどうするかとか、またほかの機能を持たすことでとても影響してくると思うので、もうこれでデッキはなくなったという結論をここで持つというのは、遠慮してもらいたいと思います。

○会長

とにかく思いは同じで、最大限皆さんのご提案を生かしながら歩行者優先の空間をどのような方法で実現するかということだと思います。

従来からの3層ネットワークをうまくつくってこうというアイデアは継続して引き継がれてます。今の点は十分配慮しながら進めさせていただきたいと思います。

○委員

先ほどの考え方に全く同感です。資料5で他都市事例が出ておりますけれども、各委員

の皆さん方の考え方としては、歩行者と公共交通をまず優先的に考えようというのはほぼオーソライズされているとお聞きしました。その中で、他都市事例で三宮と根本的に違いますのは、三宮の駅前の公共広場のスペースが圧倒的に小さいことです。もう一つは、他都市は姫路も含めて駅舎が、自動車通過交通の壁になっています。ですから駅前広場はきれいにデザインできるわけです。ところが三宮は縦軸横軸に幹線道路がありますから、その通過交通を遮断してまでいろんなデザインをやるということは到底不可能だと思います。それで経済界から出ておりますデッキ案、私自身も今の三宮の状況を見ましたらこれしかないと見ておりますし、後ほど出てきますBRT、LRTも功罪相半ばしてます、問題が一番大きいです。

それと、姫路で取り入れましたトランジットモール、これも今のフラワーロードの状況を見れば、姫路のようにはいかないという見方をしています。

○会長

お願いします。

○委員

タクシーは選択性のある公共交通機関です。ですが神戸三宮は、65万人と、他の市と比べると非常に乗降客が多い。そしてこの駅前広場というのを見させていただいたら、JRの南側の再開発で人のゆとりの空間をつくろう。それはいいと思いますが、あそこは、JRが持っている敷地があるので、空間も狭い、すぐに国道があるという状況で、それだけの乗降客があるということは、それだけ車もあります。また、高齢化社会となれば、ゆとりはあるけれども体がそうではないということもありますので、やはり今の時代には無理だと思いますので、それをどこに位置するかをよく考えていただきたいと思います。広場を、美観をよくするとか憩いの場所とするのにはいいのですが、国際都市になっていく神戸といたしましたら、外国人などよそからの人にも受け入れる環境を作らないといけないとよく聞きます。そういう中でバスはどうしても市民が利用する機関であります。タクシーはドアツードアでにぎわいとまたその後の触れ合いのために必要だと思います。また、災害時には、タクシーは絶対にバスではできないことがありますし、またJRが動かなくなった時に乗客が多いところほどそういう問題もあるので、位置づけをそういう中でしていただきたい。空間というのは大事ですけど、それと並行してバス等の公共機関と近い形で位置づけをお願いしたいと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

調べていただきたいのですが、例えば新幹線の博多駅の改札を出ると、そこから一番遠いタクシーの乗り場までどれぐらいの距離があるのか。例えば札幌駅でもそうです。それを考えるといわゆる駅前というのを僕らは、三宮駅からおりてすぐのところまでしか駅前

だと思っていないのですが、実は国際会館あたりまで駅前のスケールに入ってくるのではないかと思います。そしたらそれ全体で絵を描いていくほうが正しいのではないかと思います。そごうの裏側に南北の道がありますが、そこが仮にタクシーやバスのターミナルに使えるのか。また、中央幹線の西側も含めて全体のエリアマネジメントをすれば、駅前という感覚が全部変わってくるわけです。そしたらその中に必要なものはその中に入ればいいという感覚に行き当たります。そしたらデッキというのは、基本的には今のJRや阪急のコンコースレベルからまちへおりていくためにどうしても必要な部分であると思います。それとまちをどうくっつけていくかという考え方をすれば、デッキであれ一番下のグラウンドレベルであれ同じことが結果起こるわけです。だから駅前というのは狭小なスケールの中で考えると、今のどうどうめぐりの議論にどうしてもなってしまうと思うので、この今考えていることへのアプローチはもう少し変わるという気がします。駅があってもそこに通路が幾つかあるわけです。例えば阪急であれば西口から出るとそのまま地上レベルへおりてしまうわけですが、これを逆に言うと2階やそれよりレベルを上げた地点からまちへのアプローチを上げていくということをすれば、渡るという今の道の問題は少なくとも軽減はされるわけです。そういうものを幾つか考えて全体での結節点を考えてそれで再構成して、最終的に一番問題になるのがJRと阪急がどんなビルを建てるかだと思います。

○委員

これは30年というスパンとおっしゃってましたけど、それでは少し短いのではないかと思います。行政がこれを指揮するといえば、お話に出たように阪急とJR、阪神全てが自分の権益でやるという、その連携をどうするか。この六つの駅を一つにするというのは、その流れをフラット化することによってそうなるのであって、どこかに人が集中するようなことではまちの発展になりません。今のこの時代なので空間も要る、これも大事だと思います。そういう中において、大阪ではJRが潰してきれいになっている土地があります。阪急、阪神の前にあったタクシー乗り場を移動させたりして、一括して新たにしました。そういうふうにもろんなものを整理することによって空間をつくるということが大事で、その辺りを上手にすれば空間ができると思います。また今の委員のご指摘のように、国際会館まで歩くというのはそれはちょっと。

○委員

そうでもないと思います。

○委員

交通アクセスとしては無理だと思います。

○委員

そこに何があるかです。東京駅のように駅の中をずっと通っていけるような。

○委員

地下街もこの整備の上の大事なことで、それが階段で行くような地下街ではだめで、そこから辺もフラット化することによってどちらにも人が流れるような形がいいのではないかと思います。ただ、公共交通は中における位置づけというものが、交通アクセスとして大事であることだけはご認識いただきたいということです。

○委員

そう思っているから逆にそういう配置をしていかざるを得ないという捉え方もあると思います。

○会長

ありがとうございます。資料4では、中距離バスの集約、駅広の拡充等についても書かれていますが、いかがでしょうか。

○委員

大型バスの滞留についてですが、ミント神戸の東の横断歩道で信号が変わればバスも横断歩道にとどまって、危険きわまりない状況が続いているということがあります。これは何年もそんな状況を放っておいていいのかということと考えますと、やはりバスターミナル集約センター等々というスペースが必要だと思います。神戸は駅前空間が狭いので、どうしてもバスターミナルはどこかに必要だと思います。バスをかわす場所が設けられれば今まで滞留していたその場所のスペースが逆にあいてきます。それをまた違う方向で利用できるのではないかと思います。ここで一つ図面に記載されています中・長距離バスの集約、ここは一部公共施設、勤労会館や中央区役所が位置している場所に挙げられているのですが、これも建物の年数や耐震性の問題からすれば、このままでは行政施設として、例えば震災時の避難先でも耐震性の問題からすれば問題があるので老朽化の問題を絡めまして移設もしくは建て替えということが起こり得ることを考えますと、そういった場所に位置がえの話としてバスの集約センターがたまたま公共の施設が近場にあるので設けやすいのかなと思います。

仮にそういったところに設けていただきますと、これは私見ではございますがJRの東改札口を設けていただければアクセスが便利になるのかなと思っているんですけども、1階も地上もデッキも僕は人に優しければそれ相応にどちらも大事ではないかと思います。そういった意味で言えば、フラワーロードを歩いていましてそうおもしろくないと、思うんです。特に夕方にかけてですけどもJR北側の阪急にわたるあの横断歩道はものすごく人が滞留するんです。南北からたまたま信号がうまいこと切りかわって、そのとまっている人たちのところにうまく避けて通らないと通れないと。あそこはすごく滞留するんですね。だからできることから先やろうと思ったら、そういったことはできると思うのですよ。もう少し空間を広げていただく、そして市民が広げてきました阪急の北側の広場ですよ、あれはものすごく市民に好かれている場所になりましたよね。あのようなものがJR南側にもあったらいいのにとつくづく思うんですよね。もう一つ北側にもあればいい。

それから阪急の南側にもあればいい。人が来てくれるようなものを考えたらいいと思うのです。フラワーロードも何か所か新神戸から税関の近くぐらいまで、人が憩える場所をもう少し拡張して、道路を狭めてでも設けていただいたらいいのではないかと思います。僕らはもう大分歳をとったのでそういう散策をしたいなと思うんですけど、フラワーロードを歩いていてもあまりおもしろくない。広過ぎるからそう思うのかわかりませんが、そこら辺のことも考えて一緒に開発して行ってほしいなと思います。

#### ○委員

私は第1回のときに、中央区役所、勤労会館、これを壊して建て替えたいという話を申し上げたと思うんですが、今おっしゃられたようにバスターミナルには一番いい場所ですよ。駅は真ん前にありますから利用される方にとっても非常に利用しやすいし。あるいは建て替えのときに東口という案が出ているのですが、西側のほうを通る人は非常に多いのですが、なぜ西側が多いのかというと、交通センタービルからマルイのところにはしか通路がないからなんです。だから口の字に切ったらこちら人も多くなりますよ。また、東側もどんどん再開発されていき、もっと楽しいまちになっていくと思います。先ほど委員がおっしゃられたフラワーロード、あれは一つも楽しくないと言われて、そのとおりで思っているのですが、坂道なんですね、歩いてみられたらおわかりのとおり新神戸まで歩けよと言われたら、年寄りではつらいということなんですね。そういう面でぜひとも交通の便をもう少しよくしてもらいたいと思います。神戸の場合は山手に向かうものについては交通アクセスを考え直していただく、この点だけはくれぐれもお願いをしたいと思っております。バスもタクシーも今の中央区役所を例えば交通センタービルに集約するとか、神戸市役所の建て替えをやるとかということ大胆に決断しないと市民の理解も得られないですよ、こんな機会でない、と思います。

#### ○会長

ありがとうございます。

#### ○委員

三宮交差点というのが意味完全に関所というか関門みたいになっていると思います。完全にあれば渡れない交差点というふうな認識を随分前からしているんですけども、デッキ案を提案した団体の1人としてもそれだけは守りたいわけではないのですが、一応ご意見として言っておきたいなと思います。要はあそこをどういうふうに人を回すかというふうにしないか、その考え方をしないと多分人は回遊しない。神戸というまちにおいてはしないだろうなという前提があるからこそ、あそこにデッキをつくってはどうかという提案をしたように僕自身も記憶してます。もちろん私自身はセンター街で商売をやっている関係上、あそこに通過交通がふえてしまうのは非常によくはないとは思いますが、それを今すぐとめたらいいかと、そんな簡単なものではないと思いますし、やはり道路をどうこうするのは長い時間をかけてやらなければいけないかもしれませんが、人に関しては



いろいろなことを考える要素としてそういういったことを議論の一つに入れていただきたいなと思いますし、タブーはないというふうに思ってますので、そういう意味ではこの三宮交差点というのをどのように扱うのかによって、このまちの全体像が変わるような気がしています。要はここで人をどうやって渡すのかという非常に単純かもしれませんがそれを一つやるだけで人の流れは大幅に変わるような気がするので、それを徹底的に議論してみてもいい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

この東西南北の交通を遮断できないからいろいろなことを考えられてるわけですね。それで今回ここまで大胆にこれを遮断するんだという意見が出たからには、例えば中央区役所を潰してバスの乗り場をつくるんだという大胆な意見もセットで出てきた。では、例えばタクシーはどういうふうにするのかとか、実際にどうやって遮断するのか、ある程度そういう説明をいただけるんでしたら聞きたいです。

○会長

事務局のほうでお答えいただけますか。

○都心三宮再整備担当課長

その案につきまして、全て今言っていたくような整合がとれるとかそこまでという話ではございません。あくまでも今までいただいた意見の中でも、そういったものが必要ではないか、こういったことが可能性としてはあるのではないか、そういったものを積み上げとして出させていただいているという状態です。

それとあと、いきなり遮断してというお話がございましたが、そういったことを挙げているわけではございません。これも先ほどの資料5のところにもありましたけども、やはり段階を追っていかなければこういったものはなかなかできないだろう。事には順序があると申し上げております。通過交通もそういったことをするならばということで、そのためには常時は通過交通がどの程度あるのか、またそれを放っておいて回すことができるのかといったことは、これはやはり警察も含めてさまざまなご協力いただかないと、実際は実現していけない。けど先ほどの議論でもございましたように、どこを目指していきましょうかということで、ここでご議論いただき、またそれを踏まえて我々も判断させていただけたらと思います。その際には、今言っていたくようなことは当然含めて考えていかなければいけないことだと認識してございます。

○委員

議論をしていただく中で、公共交通の位置づけが誤解されている部分があるのであえて申し上げておきますけれども、今、高齢者、さらには体に障害を持つ方ですね、いわゆる移動制約者と我々は呼んでおりますが、その方が年々ふえています。そういう中で、レー

ルアンドバス、タクシーの乗り継ぎは、できるだけ距離が短いほうがベストであるのは皆さんもおわかりだと思います。この辺も念頭に置いていただいてぜひ議論を、将来を見据えた場合、やっていただきたいとお願いしておきます。

#### ○会長

今、まさしく交通結節機能をよくするというのが最大の目的ですので、ありがとうございます。

具体的に大胆なところもあるかもしれませんが、もしそういったものがあってかえっていろんなところに気がつくかと思imasuので、お気づきの点をどんどん指摘いただければと思います。

#### ○委員

交通の議論ばかりになってしまいますが、例えば資料4の1ページ駅＝まち空間のところに、多機能集積と高度利用を図ると書いてあります。ですから、例えば三宮の駅前、その周辺にどういう機能が本当に要るのか、その辺の話をするべきかと思imasu。

それともう一つ気になるのは、やはり高度利用です。JRもいろいろあると思imasuが、やはりビルを建てるにはある程度の高度利用をしないと採算的には難しい。かといって、目の前に広場をつくらうと言っているところに、余りに高いビルはやはり不似合いではないかということがある。例えば高度利用というのは、どれぐらいのことを想定して高度利用しているのか。その辺もみんな議論していかないと、本当にJRも阪急もそれぞれの構造を考えていろいろ計画されていると思うので、ある程度こういった場で話ができればいいと思imasu。

#### ○委員

私自身もこの三宮の再編成、再構築というのは三宮の経済機能と大きくかかわっていくというか、あるいはもう一つの神戸の都心の「未来の姿」検討委員会は広域都心をやっていますけど、こういう都心のダイナミズムと大きくかかわっていると思imasu。どのように市場力を持つかによってここの変り方も影響を受けてくるだろうと思imasu。ミクロで言えば委員がおっしゃったように、どのような機能がこの周辺に張りついていくのかということにかかわっていると思imasu。もう既に日本の国内でも、あるいは世界の都市でもこうした都心の周辺にどのようなものが張りついているのか、あるいは政策的につくらうとしているのかというのは、ある程度事例もありますので、これからそういう議論になっていくのだろうと思imasu。もう一つは、先ほど申し上げたこととかがかわっていますけど、やはり神戸の都心の魅力というのは、ウォーターフロントの地。さらに言えば、都心に今は入ってませんが、ポートアイランドに日本でも最も今有力視されている医療産業のクラスターがある。そういうような経済力をどのように都心に集約できるかという視点を持って動くかということと大きくかかわっていると思imasu。もちろんこれができることによって既存の事業ゾーンが変わっていくことにも期待したいと思imasu。

が、いずれにしてもそういうものが同時に動いていくようなプロセスの計画といたしますか、これを同時にこれからやっていくべきだという気がしております。いずれにしましても、この次のステップで三宮の周辺にどういう機能が必要なのか。あるいは展開する可能性があるのかというところまで踏み込んでいく必要があると思います。

○会長

事務局のほうで高度多機能集積ということで何かイメージはお持ちですか。

○若林都心三宮再整備担当課長

今回、公共空間、または人に優しい空間、特に道路を中心、もしくは駅前広場みたいなもの、さらにバスターミナルをどうするかといったまさに公共施設なり公共空間を議論いただいておりますが、それは今ご意見をいただいたとおりです。例えばお示ししているこの先ほどの広く見ましようというところでは、三宮周辺の500メートル範囲の中には、建てかえ更新が予想されるエリアをどうしていくんだ。そうでないエリアも含めてですが、その分については確かにここでは提案しているところはありません。

逆に言うと、こういったところは今も議論がありましたとおり、それぞれの事業者さんは今実際にいろんな事業活動をされている。それは商業活動でありビジネスでありいろいろあると思います。それを将来的にどうしていくのか、またその際に今こういった議論の中でこの三宮周辺地区をどういった方向に行くのかということ踏まえて、多分どの場所も同じではないでしょう、いろんな考え方があると思います。それぞれの事業者のお考えもありますが、でもやはり全体としてこの三宮を神戸の中で一番核となる場所をどうしたほうがいいのかということ議論いただいたほうが、我々としてはそこに皆さんのご意見を踏まえて方向性を打ち出していきたいと考えております。

○会長

先ほどからもご議論があるように、この三宮交差点、ここが歩行者の動線のネックになっているというご指摘もあります。一方でこのあたりこそ、まさしく駅前の景観をつくり出す大変重要なエリアであると思います。このあたりの景観形成という観点から留意点のようなものはございますか。

○委員

先ほど申し上げたことを重ねるんですけど、駅前としてやはり非常に狭隘です。そこにやはりまずはどうやってパブリック空間をつくり出すかということ考えることが必要だと思います。それには先ほど申し上げましたように、駅前に非常にふくそうしている機能をどうやってうまく集約化して、重ねて使って空間を生み出していくのか。そしてそこで生み出した空間をどのように豊かに使っていくのかというあたりの考え方がまず最初に必要であると思います。僕は都市景観というのは、基本的に建物の姿形とは余り思っておりません。ある敷地に対してそれがまちに対してどういう関係にあって、それに対して建物がどういうふうに住ればいいのか。例えばこの三宮交差点の四隅だと、その街角というもの

を意識した建物のデザインのつくり方みたいなものも神戸の顔としては非常に重要になってくるんでしょうし、そういったことは今後細やかなデザインコードみたいなもので誘導していくということがいろいろあり得ると思います。

いずれにしろ、今回あえて駅＝まちといているのは、駅前広場を考えようといっているのではないということです。オレンジで囲んでいるあたりを駅と考えましょうよという提案だと思います。駅前広場だけ考えているとなかなか解けないことも、このオレンジのところまで人々の駅の空間だと考えることによってよりよい解決があるのではないかという一つの仮説の立て方だと思います。そういうことで議論できればいいかなと思っておりますし、こういうやり方であれば先ほど言ったような駅前の空間の基本的な骨組みみたいなものは明確な筋道ができていく。景観というのは、将来像がある程度見えませんとどういふ景観にしていいか全然わからないわけです。このまちはこういうふうにするんだということをやっぱり明確に示していくという点では、このある方向性というのは今のところ一つ示されているのではないかという印象を持っております。

○会長

ありがとうございます。

○委員

今まで議論はごもつともだと思っております。その中で交通事業者の立場からお話しさせていただきますが、きょうお話のありました前提条件の中で30年という長期を見据えて段階的に整備していくというところと、その下に既存の鉄道条件については現状とするところからスタートしていますが、都市の魅力を上げていく、都市間競争に勝っていくということを考えたときに、将来、都心の『未来の姿』検討委員会でもいろいろ議論されていると思いますが、神戸の都心、特に三宮周辺がどういうふうになっていくかと。そのために一つは外部からも人を呼び込まないといけないという部分もありますし、エリア地域間で人をどう呼び込んでくるかという部分もあります。そういう中で交通の立場から第1回目でもお話しさせていただきましたが、一つは東西の交通の鉄道の軸と、新神戸、あるいは南の空港を含めた南北軸というのをどういうふうに整備して位置づけて、その中のクロスする場所になる三宮をどういうふうに活性化させていくかと。交通の面からいくと、東西南北の軸をどういうふうに考えた三宮にするかということも大事なことはないかと思っております。そういう中で、本当に今のこういう分散がいいのか、先ほど事務局のほうからお話がありましたように、我々の一つの思いとしては神戸市交通局と相直することによって分かれている駅を一つにすることができて、しかもJRと近いような距離にすることによって駅の並びが変わって移動もしやすくなると思います。今の構造を抱えたままでのいろいろな手法もありますが、渋谷の例をお示しさせていただいたような形でダイナミックに空間を生み出していくと。ただ空間を生み出すだけではなくてそういう利便性もあわせてやっていくという視点が一つと、もう一つは、神戸は東西にある鉄道軸はたくさんありま

すが南北軸は弱くて、ポータライナーも三宮で終わっている。全部が三宮に集まっています。都心の『未来の姿』検討委員会では、都心全体の拠点を回遊するようにと。三宮でも、三宮の駅だけではなくて500メートル圏について人が動けるようにすると。これはよいのですが、三宮のこの狭いところに全部集約して、そこからだけの人の動きでいいのか。例えば海岸線の花時計駅より南側に外部から人を呼んで来て、そこから北の三宮センター街のほうへ動いていくとか、西の居留地のほうに動いていくと、そういう人の呼び込み方はないのだろうかと思います。長距離バスのターミナルのお話がありましたが、例えば東遊園地のあたりに観光バスを呼び込んで、そこから歩いて回っていただくというのも一つの考え方としてはあるのではないかと思います。ただ、東遊園地から三宮の都心、新神戸あるいは北野のほうへどうやっていくのか、そこを補完する南北の交通機関が神戸は弱いかなと思います。それが整備されると、ハーバーランド等の西方面から三宮へは既に地下鉄海岸線がありますので、ハーバーランドや元町を通して三宮に来られたお客さんも乗りかえが便利であれば新神戸までずっと行けますし、あるいは空港にもずっと行けます。こういう意味からすると、南北軸をある程度イメージした中の三宮の拠点性をどういうふうに考えていくかということも視野に入れたほうが、神戸を活性化していくと、その重要拠点である三宮を活性化させるという意味では大事なことではないかと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

どうやってまちの魅力を高めるかということが、余り明確でないので議論がわくわく感につながっていかないように思います。前回の資料で「今後のまちづくりの目標」と「方針」があり、「三宮周辺地区に求められること」という資料の中には、「商業、業務、文化交流機能の集積・更新」という言葉はありますが、それを神戸らしくやるにはどうすればいいのかがどうも見えてこないのです。いま一つ、どこへ向かって我々がこの議論をしているのかが定まらないように思います。この資料によりますと、前回の資料の見直しを次回の第4回で提示するということが書いてありますので、それにも期待しながら、どうやってにぎわいを見出すのか、先ほどご意見ありましたような学習施設なのか、商業なのか、病院なのか、いろいろあると思いますが、神戸らしく人を集めるには何が中心となるべきかということがまず定まってほしいと思いました。それが決まればわくわく感が高まって、それに付随してこういうのも必要ですねというような話もどんどん巻き起こってくると思います。

もう一点だけ公共交通事業者という立場から申し上げますと、公共交通というのを公共交通事業者だけで考えてはなかなか難しい時代になってきています。三宮とか神戸の中心でそういったことは余り認識する必要もないのですが、神戸の周辺部に目を転じますと、バス路線が減っていたり、鉄道についても存続自体をどうするのかという議論もあった

りするようなエリアもございます。ですから、先ほどもバスやタクシーの方もおっしゃっていましたが、公共交通というのをやはり乗って生かしていくという視点をうまく織り込んでまちづくりの中に位置づけていただきたいと思います。そんなことは事業者が考えればよいのではないかという時代ではもうなくなってきていると思います。

○会長

ありがとうございます。

私は、前回の会議で第3回では、より具体的なイメージを出してほしいということを要望したのですが、かなり具体的に場所を絞って、いろいろ提案していただいていると思います。神戸三宮という非常に狭いエリアの中で六つの駅がひしめき合っていて、公共空間が非常に少ない、そういった中で、駅＝まち空間という一つのキーワードといたしますか、新しい空間の捉まえ方を提案していただいています。これを原点として、その中で交通の円滑な結節機能、歩行者の滞留や回遊機能をどのように確保するのか、また一方で、駅＝まち空間と周辺のまちとをどのように繋いでいくのか、駅＝まち空間の中でのこれから予想されるであろういろいろな開発、建物については、そのデザイン、景観等にどのように配慮をしていくのか、そういうことを一体的に考えていくということが、私は今回の構想の大きな目玉になっているのではないかと感じております。

本日、歩行者優先、公共交通優先ということに関しては、皆さん共通の認識として持っていていただいているのではないかと思います。その実現の方法については多様な方法論があるのではないかということで、その辺は事務局で詰めていただき、もう少し具体的に今皆さんが疑問に思っている点に一つ一つ答えていけるような資料を準備いただければと思っております。

資料4で、青い丸や紫色のハッチを施したところですが、こういうエリアでは特に官民連携により居心地のよい公共空間づくりを目指すということになってはいますが、こうやって皆さんに集まっていたいただいているのもそうですし、民間事業者や地元の商店街、市民の方も含めて官民連携でまちづくりをやっていかないと、このような整備というのは進んでいかないのではないかと思います。先ほどもお話がありましたように、JR、阪急の駅ビルの建てかえ、阪急と地下鉄の相直の問題、それから公共交通の手段としてのLRT、BRTの導入可能性などについても神戸市では検討されていて、既に関係者の方々と継続的に協議されているとお伺いしております。長距離バスの集約のために再開発を進めていくとするならば、三宮東エリア地区の関係者の方々との連携が必要です。皆さんの関心が高かった三宮交差点をどうするのだということに関しましても、三宮の駅＝まち空間の一番大事な場所ではありますが、こういったところで整備を進めていくためには、交通センタービルとか、地下街、それからそごう、周辺の関係者の方々とも連携をしていく必要があると思います。今後、こういった三宮の周辺地区のまちづくり、再整備を進めていく上で、事業者、市民、まちづくり協議会の方々とのこうした連携につきましても、神戸市はどのよ

うにお考えになっておられるのか、このあたり最後に事務局からお答え願えませんでしょうか。

○都心三宮再整備担当課長

今言っていたように、確かにJRや阪急が駅ビルの建て替えを検討しているという中で段階ごとに協議させていただいております。また、その際には熟度に応じて、公共駅前空間、公共空間づくりについては、行政として議論させていただいているところでございます。

また、駅＝まち空間、特に右内の部分、紫色の部分、そういったところに、どういった機能を集約していくのか、商業、業務というものをどう入れ込んでいくのか、また新たな目的、市としてどうあるべきか、そういうあたりは皆様とご議論させていただかなければいけないのかなと思います。

そういった意味では、きょう議論できてなかったと思うのは、三宮交差点の空間についてです。どういった空間にしていくのか、先ほどご指摘がありました地域と一緒にになってそのエリアをどういうマネジメントをするのか、またエリアB I Aそういったあたりについても関係の皆様と話をさせていただくことは非常に重要だと思います。具体的には今回案として議論していただきました三宮東エリアのあたりで、本当にバスターミナルを考えていくということになれば、当然そちらの皆様とも話をしていくといったことが必要となってきます。また、三宮の玄関口の顔となれば、マルイ、そごう神戸店、交通センタービル、地下街株式会社、さらにまちづくり協議会やほかの民間事業者もそうですけども、いろんな形で幅広く機会を捉えましてご議論させていただけたらと思います。そういったご意見を踏まえてこの三宮再生基本構想をつくっていきたいと思ってございます。そういった意味では、ぜひきょう意見がいただけなかった三宮周辺地区の500メートルの範囲にどういった都市機能を盛り込んでいったらいいのか、そういったところについてぜひご意見を頂戴できれば非常にありがたいですし、またこちらからもそういったご意見を伺いにいけたらと思ってございますので、その節はよろしくお願ひしたいと思ひます。

○会長

ありがとうございます。大変短時間ではございましたが熱心にご議論いただきましてありがとうございます。事務局のほうに申し述べられなかったご意見をお寄せいただきたいと思ひます。

それでは、事務局におかれましてはこの構想の取りまとめに向けましてさらにご尽力を賜りたいと思ひますので、どうぞよろしくお願ひいたします。本日は、ありがとうございました。

それでは、事務局に議事進行をお返しいたします。

#### 4. 閉会

##### ○都心三宮再整備担当部長

小谷会長、委員の皆様、どうもありがとうございました。本日は非常に活発なご意見、非常に貴重なご意見をいただきまして、先ほど小谷会長のほうからありました取りまとめへ向けて事務局として鋭意努めていきたいと思っております。本日いただきましたご意見で疑問点等も出てきておりましたので、その辺も踏まえまして第4回構想会議につきましては、三宮基本構想のたたき台についてお示ししたいと考えております。つきましては、神戸市の庁内でも本日の議論を受けまして検討を進めてまいります。委員の皆様にご個別にご相談にまた伺うこともあると思っておりますので、その節はよろしくお願ひしたいと思ひます。

また、先ほど若林課長のほうから申しましたが、本日十分議論できていない部分もございます。その辺につきまして言いたいことがあったとか、言い足りなかったことがあったとかいうことにつきましては、いつでもご意見をお受けしたいと思っておりますので、本日配付させていただいております指定の用紙に記入していただきましてファクスでご送付いただくか、記載のアドレスまでEメールをいただければと思っております。よろしくお願ひいたします。

なお、次回の第4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、決まりましたら事前にご連絡させていただきたいと思ひます。

それでは、最後に住宅都市局長の山崎より一言ご挨拶させていただきます。

##### ○局長

住宅都市局長、山崎でございます。本日は委員の皆さんにおかれましては、年度末の大変お忙しい中、本当にたくさんご出席いただきまして、しかも長時間にわたりまして熱心にご議論いただきましたこと、改めて御礼を申し上げます。本当にたくさんの意見をいただきました。その意見を踏まえまして次回の構想会議に向けて我々としてもよりすばらしい案になるように努力してまいりたいと思っております。何とぞまた次回の構想会議についても出席をいただきましてご議論いただきますようよろしくお願ひを申し上げまして、最後の言葉とさせていただきます。どうもありがとうございました。

##### ○都心三宮再整備担当部長

それでは、本日はこれもちまして閉会いたします。忙しい中、ご出席をいただきまして本当にありがとうございました。