

第1回 都心の土地利用のあり方に関する有識者会議 会議録

平成29年8月8日

第1回 都心の土地利用のあり方に関する有識者会議

1 日時 平成29年8月8日(火) 10時00分～12時00分

2 場所 三宮研修センター 505 会議室

3 出席委員

上村 敏之	嘉名 光市
末包 伸吾	西野 百合子

4 議題

1. 開会

2. 委員の紹介

3. 議事

(1) 検討の背景・目的

(2) 都心における土地利用の現状

(3) 都心における土地利用のあり方

(4) えきまち空間基本計画 素案

(5) 意見交換

(6) 今後の進め方

4. 閉会

5 議事内容 別紙のとおり

1. 開会

○丸岡都市計画課長

ただいまから、都心の土地利用のあり方に関する有識者会議を開催させていただきます。

私は住宅都市局都市計画課長の丸岡と申します。事務局として進行を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願い致します。

それでは、開会に当たりまして住宅都市局計画部長の三島よりごあいさつ申し上げます。

○三島計画部長

皆さまにおかれましては、当委員会を設置するに当たり委員をお引き受けいただき、ありがとうございます。また、お忙しい中、本日ご出席を賜りまして心よりお礼を申し上げます。

神戸市では、神戸の都心を大胆に活性化していくために都心三宮の再整備に取り組んでいるところでございます。平成27年9月には、新神戸から三宮・元町とハーバーランドまでの範囲を対象にした「神戸の都心の未来の姿（将来ビジョン）」と、三宮駅を中心とする半径500メートルの範囲を対象にした「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」を、市民、事業者の皆さまのご意見をいただきながら策定致しました。

その具体化、具現化に向けて、先日の7月27日には第1回都心三宮再整備推進会議を開催し、新たなバスターミナル整備の検討状況や「えき〜まち空間」基本計画の素案について、ご報告させていただきました。合わせて、都心・三宮再整備のロゴも発表させていただきました。

神戸市は、震災から22年を経て周辺都市が再生される中、取り残されておりましたが、震災復興、財政再建も終えて新たな高みへと歩みを始めております。そのような中、推進会議においても、三宮駅前だけでなく元町、神戸・ハーバーランドなどに、どのような機能を持たせるのか、都心全体の土地利用の方向性を、どのように考えるのかなど、具体的な検討を進めるべきというご意見をいただいております。

本日も都心における土地利用の現状として紹介させていただきますが、やはり、思わぬような事象が表れております。「日々の刺激と物語が生まれる美しき港町・神戸」として再生するために、当委員会の議論も踏まえ、推進会議とも情報を共有し、連携しながら神戸の都市空間をつくり上げていきたいと考えております。限られた時間でございますが、委員の皆さま方には忌憚のないご意見をいただきますよう、心からお願い申し上げまして、開会のあいさつとさせていただきます。よろしくごお願い致します。

○丸岡都市計画課長

それでは、これより会議を進めるに当たりまして、お手元の資料を確認させていただきます。まず次第、それから資料につきましては1から7までございます。委員の先生方には事前にメールにて送付させていただいておりますけれども、資料の不足等がありましたら係の者にお知らせください。よろしいでしょうか。

2. 委員の紹介

○丸岡都市計画課長

お手元の資料2、委員名簿をご覧ください。委員は、都市計画をはじめとする分野ごとに合計10名の先生方に就任いただいております。名簿の順に、本日も出席の委員のみ、ご紹介させていただきます。

税・財政がご専門の関西学院大学経済学部教授、上村委員です。都市計画がご専門の大阪市立大学大学院工学研究科教授、嘉名委員です。デザインがご専門の神戸大学大学院工学研究科教授、末包委員です。法律がご専門の弁護士、西野委員です。

なお、本日も欠席されている委員につきましては、名簿をもってご紹介に代えさせていただきます。

続きまして、本有識者会議についてご説明させていただきます。お手元の資料1、都心の土地利用のあり方に関する有識者会議開催要綱をご覧ください。

第1条にありますとおり、この会議は都心における土地利用の誘導施策を検討するため、専門的な見地から幅広くご意見をいただくことを目的としております。

第2条の委員につきましては、先ほど、ご紹介させていただきました皆さまに、委嘱しています。任期は、第3条のとおり、年度末の平成30年3月31日までとなります。委嘱状につきましては事前に送付しておりますので、ご確認ください。

最後に、この会議は第5条に基づき原則公開となります。会議終了後は、事務局で会議要旨を作成し、ホームページで公開致します。皆さま、どうぞよろしくお願い申し上げます。

続きまして、本会議の進行を務めていただく座長につきましては、開催要綱第4条に基づき、事前に神戸市からご依頼しております大阪市立大学大学院の嘉名教授にお願いしたいと思っております。嘉名座長、どうぞよろしくお願い致します。では、ごあいさつから、お願い致します。

○嘉名座長

ただいまご紹介いただきました、大阪市立大学の嘉名でございます。進行を務める役だと理解しておりますので、皆さまのご支援をいただきながら会議を進めてまいりたいと思っております。

冒頭に三島部長からもございましたが、いま神戸に限らず、いろいろなまちで、都心のあり方をどうしていくかという研究が、かなり進んでいる状況にあります。例えば大阪であれば、地区計画を立てながら都市再生特別地区と併用するかたちで都心の土地利用のあり方を模索するようなことを、まさにやろうとしています。横浜では特別用途地区ということで、それぞれの都市の思いや考え方をもちながら、どのような都市計画の手法が望ま

しいのかということを検討している状況にあらうかと思えます。

神戸の場合は、「えき~まち空間」基本計画や将来ビジョン、再整備基本構想ということで、だんだんと駅前姿が見えようとしてきているということで、いよいよ、それに適応した都市計画のあり方とセットで土地利用のあり方を考えていくと。公共空間の方は、かなり具体的な方向性が出てきていると思えますけれども、それに合うかたちで土地利用のあり方も模索していく。

その一方で、経済の成長であるとか、居住機能のあり方であるとか、あるいは都心の中心的な業務機能というのでしょうか、マグネットになるような新しい機能のあり方のようなことまで話が及ぶとも思われます。

皆さんから忌憚のないご意見をいただきながら、一方で中長期の展望も見据える必要もありますし、景観のことも神戸にとっては重要ですから、さまざまな方面からご意見をいただきながら、望ましい方法を議論できればと思っておりますので、よろしくお願い致します。

○丸岡都市計画課長

ありがとうございました。ここからは嘉名座長に進行をお願いしたいと思います。どうぞ、よろしくお願い致します。

3. 議 事

(1) 検討の背景・目的

○嘉名座長

それでは、議事次第に沿って進行してまいりたいと思います。まず、議事(1)検討の背景・目的について事務局から説明をお願いします。

○丸岡都市計画課長

お手元の資料3をご覧ください。まず背景について、神戸の中心地である三宮や元町・ハーバーランドなどの都心部は、商業・業務、文化、交流、行政など、あらゆる機能が高度に集積しているエリアです。

近年、このエリアで超高層マンションが多く建設されるようになり、魅力ある商業・業務機能の集積と都心居住の調和を図っていく必要が出てきています。こうした中、平成27年9月に、神戸の都心を大胆に活性化していくため、将来ビジョン、あるいは三宮周辺地区の再整備基本構想が策定されております。これらで示す神戸の都心像の実現を図るため、都心における商業・業務の集積と都心居住のバランスを踏まえた土地利用の誘導施策を検討していく。そういったことが背景にあります。

左下に神戸市都市計画マスタープランを載せてございます。都心部に商業地域がかけられておりますが、中央区の商業地域は赤く塗られています。新開地の方はピンクになっています。この赤いところを高度・商業業務地として位置付けます。土地利用方針としては、三宮駅周辺は都心核として商業・業務機能などをさらに高度に集積させ、神戸の玄関口に

ふさわしい都市空間の形成を進める。ウォーターフロントと一体となった新たなにぎわい空間の創出を目指し、戦略的に土地利用を誘導する。高度・商業業務地における居住機能については、商業・業務施設の集積とのバランスが取れた適切な誘導を図る。そういった点になっています。

それらを踏まえ、平成 27 年に策定した将来ビジョン、再整備基本構想において、来訪者の玄関口となるエリアでは、商業・業務機能の集積を促進して都市の魅力と風格を感じさせる顔づくりを目指し、商業・業務機能と居住機能が共存するエリアについても、都心の魅力とにぎわいの維持・向上につながるような都心居住を促進するとなっています。これらのビジョン等を踏まえ、昨年 7 月に都心の土地利用の誘導施策に関する基本的な考え方を発表しています。三宮駅周辺では、商業・業務の集積を促進し、都市の魅力と風格を感じさせる顔づくりを目指すため、一定のエリアで住宅の制限について検討する。都心部全体では、商業・業務の集積とバランス良い都心居住を推進するため、住宅のボリューム抑制について検討する。

これら二つの基本的な考え方について、この有識者会議で議論を深めていくことを目的として、都心の土地利用の誘導施策を検討していくに当たり、都市計画をはじめとし、デザインや防災・税など、さまざまな分野の有識者から各種専門的な見地および、まちづくりの観点で幅広く意見を求めてまいりたいと思っています。

検討の流れですが、有識者会議で都心の土地利用の誘導の方向性、あるいは誘導施策といったものをご議論いただきたい。適宜、都市計画審議会や都心三宮再整備推進会議の方にもご報告を申し上げたい。それらの有識者会議での議論を踏まえ、具体のエリア設定、規制、誘導施策などを素案として公表していき、その後、関係権利者の方々、あるいは、すでにあります、まちづくり協議会などと議論させていただいて、合意形成が得られたものから順次、都市計画決定を目指していきたいと考えております。

具体的な検討対象区域は、中央区内の商業地域です。商業地域は赤く塗ってあり、青枠で囲んであるところが中央区内です。現在、三宮駅前では、赤く塗ってあるビルで建て替えの予定、あるいは更新の予定がされており、そういった動きも見ながら考えていく必要があるということです。以上です。

○嘉名座長

ただいまの説明について、ご意見、ご質問はございますでしょうか。よろしいですか。それでは引き続き、(2) 都心における土地利用の現状について、事務局から説明をお願いします。

(2) 都心における土地利用の現状

○青木土地利用係長

住宅都市局都市計画課、土地利用係長の青木と申します。よろしくお願い致します。都

心における土地利用の現状につきまして、ご説明させていただきます。お手元の資料4をご覧ください。

都心の現状ですけれども、こちらの図面は都心の町丁目ごとに土地利用の状況を商業系、業務系、住居系に分類し、1平米あたりに、どれだけ、どういった床が供給されているのかを示しています。商業系を赤、業務系を青、住居系を黄の棒グラフで示しています。なお、この棒グラフは、先ほど町丁目ごとと申しましたが、例えば道路や公園といった公共空間も含めたグロスの集計になっていますことを注釈とさせていただきます。

三宮駅の周辺、あるいは神戸駅のウォーターフロント沿い、ハーバーランドの辺りといった地域は赤の棒グラフが高く立ち上がっており、商業系の施設が多く立地していることがご覧いただけるとと思います。三宮の少し南側、旧居留地地域では青色の棒グラフ、業務系の施設の集積度が非常に高いことが分かります。一方で、元町駅の北側、あるいは西元町駅の周辺、新神戸駅の周辺では黄色の棒グラフが非常に高く立ち上がっており、住居系の建物が供給されています。三宮駅の南東や元町駅の南は、業務系の比率と住宅が混在するエリアになっています。ベースで町丁目ごとに白から黄色まで着色してありますのは、平成29年3月31日時点での住民基本台帳人口の内訳で、黄色が濃いほど多くの住民の方が暮らしているところになっております。棒グラフとベースの色との関係で言いますと、黄色が立ち上がっているほど、やはり定住人口が多いという関係がお分かりいただけるかと思えます。

続きまして、土地利用規制の状況をまとめています。都市計画の規制としては、用途地域、容積率、建ぺい率、高度地区、地区計画について指定していますので、それらの状況を整理させていただきました。まず用途地域は、先ほど丸岡からご説明申し上げましたとおり、今回検討する区域は全て商業地域です。容積率につきましては400%から900%まで指定しており、基本的に、商業地域については600%をベースとして700%、あるいは800%を駅周辺に面的に指定し、またサンセンタープラザ周辺はスポット的に900%という指定もしています。

建ぺい率につきましては今回、検討対象区域は全て80%の指定です。

高度地区につきましては現在、神戸市で8種類の高度地区を指定、運用していますけれども、基本的に商業地域内では高度地区を指定しない方針で運用していますので、今回、検討対象地域につきましては、ほぼ指定がないという状況になっています。

地区計画は、三宮駅周辺や旧居留地、ハーバーランドなどで策定されています。

最後に、景観的な規制と致しまして、景観計画区域と景観形成地域がJRより南側を中心に複数地区、指定されています。

続きまして、近年の都心の状況について、都心地区の建物の立地件数をまとめたものです。対象の敷地面積は500平米以上のものを抽出しました。参考までに、三宮の都心で500平米の敷地があれば、ワンルームマンションが100戸建設できるくらいの規模になります。今回、ほかの商業・業務系の土地利用の状況と対比させるために500平米以上というこ

ろでフィルタリングしています。

その 500 平米以上のものを対象に、折れ線グラフで示しておりますとおり、専用住宅、複合住宅、業務施設、宿泊施設、商業施設、その他に分類して整理を行っています。それらの建物の実際の床面積ベースで、どれぐらい供給されているのかを記載しています。近年は都心の地域内で新たに建設される建物のほとんどが住宅として供給されていることがご覧いただけるかと思えます。

次に、商業・業務、居住機能のそれぞれの状況について説明させていただきます。まず商業機能について、大規模小売店舗の立地状況、年間販売額、デベロッパーの意見などをまとめています。立地状況は、床面積が1千平米以上のものが対象です。平成17年以降、つまり過去10年間に都心の地域内で新たに立地した大規模小売店舗は合計5件ございます。そのうちの3件が、スーパーのような生活商業を扱う専門店です。

500メートルメッシュで表現しておりますのが年間販売額の状況で、出典は平成26年度商業統計調査です。赤色が濃いほど年間販売額が高く、三宮駅周辺では年間1千億円以上の販売実績があります。三宮と元町辺りが一番濃い色になっていて、神戸、ハーバーランド辺りも年間100億から500億円程度というふうな商業集積が見られます。

関東系のデベロッパーが神戸をどう見ているのかということと、関西系のデベロッパーが神戸をどう見ているのかということを対比するために、それぞれ1社ずつの意見をまとめました。

まず関東系は、神戸・三宮はマーケットが薄く、インバウンド効果が薄い。観光地としてのパワーが薄れてきているイメージがある。今後、駅ビルの開発も控えている中で、すでに都市型商業は出尽くしている状況である。新たな商業開発をするのではなく既存商業エリアの新陳代謝を高める方がいいのではないかという意見でした。

一方、関西系のデベロッパーの意見としては、東京で成功したテナントが関西に出店するときには、まず第1番に大阪を選ぶ。その次には京都か神戸かという選択になるが、神戸を選ぶ企業が多く、神戸に出店しようという流れになるそうです。

ただし、新たに出店したいと思っても三宮には床が見つからず、ファッションのみならず飲食についても、出たくても出られないという話はよく聞くということでした。最近の商業の需要に関しては、建物自体が魅力的かどうか非常に重要になっており、古い建物では、なかなか入居したがるらないこともあるので建替更新等が必要になるということでした。

続きまして、業務機能の状況について、延べ床面積が1千坪以上の大規模オフィスの立地状況と都心部のエリア別空室率、また神戸市の企業誘致セクションであります企業立地課、および不動産コンサルタントの意見をまとめました。

まず立地状況図をご覧ください。図中に紫色で表示しております丸印が過去10年間、平成17年以降に都心の三宮周辺で新たに供給された大規模オフィスの位置と、その床面積になっています。

丸が大きいほど供給されている床面積が大きいということで、ここ10年間は合計で5件の供給があり、丸印が一番大きいのがミント神戸の辺り、その次がP&Gが入居する建物という状況です。

三宮駅周辺の空室率は基本的に低い状況になっています。特に駅周辺は、直近では3%、さらに空室率が下がっているということも聞いていますので、そういった意味で、オフィスの床が足りていないのかもしれないという状況です。それにつきまして企業立地課の意見は、三宮駅周辺や旧居留地北部はオフィスの空室率が非常に低く、オフィスニーズがある状態。ただ、まとまった規模の床面積を有するオフィスビルがない。それ以外のエリアは空室率が高く、空きのあるビルも幾つか存在するという事です。

不動産コンサルタントの意見としては、三宮駅周辺でまとまった床が確保できないために、東遊園地や磯上といった周辺のビルに入居を決めた事例も出てきている。これまでは三宮駅前を中心に業務床を求める企業が多かったが、床がないので周辺エリアにも広がってきているという分析をされています。

続きまして、居住機能の状況についてまとめてございます。左の図は、平成9年から19年まで10年間の人口の推移を示しています。右の図は、平成19年から29年までの10年間で、どれぐらい人口が増えたかを表してございます。赤色が濃いほど人口の増加率が高く、税関線の南側や磯上、西元町で人口が大幅に増加していることがご覧いただけるかと思えます。

左下には、棒グラフで人口の推移をまとめています。検討対象区域内では、これまでの20年間で人口が約1.6倍に増加しています。

続きまして、100戸以上の大規模マンションの立地状況を示しています。検討対象区域内に、把握できているもので63棟ございました。それぞれ立地の時期や戸数、階数、ワンルームなのかファミリータイプなのかという供給形態、専用住宅なのか、1階や2階に店舗が入っているような複合住宅なのかなど、幾つかのパターンで整理しています。折れ線グラフは新規立地件数の推移です。

立地時期につきましては、平成16年以前は磯上や花隈駅周辺に新たに建設されていたものが、平成17年以降については、検討対象地域である都心全体にマンションが供給されています。

同じマンションを対象に、どれぐらいの戸数が供給されているのかをまとめていますけれども、どんどん大規模化して、平成17年以降、30階を超えるような大規模タワーマンションも三宮に立地が進んでいます。

供給形態については、ファミリータイプは都心全体に広がっており、ワンルームはJRより北側の税関線沿いや磯上の地域に多く立地していることが分かりました。専用住宅・複合住宅別に調べたところ、磯上の辺りには両方が多数立地していました。

最後に、マンションデベロッパーにヒアリングした結果をまとめています。合計4社にヒアリングを行いました。マンション開発のニーズについて4社ともおっしゃっていたの

は、近年、神戸、三宮だけではなく大都市においては都心居住の指向が非常に強くなっており、マンション開発は駅徒歩圏が基本だということです。駅から離れている、あるいは郊外の住宅地などでは事業として成立しにくい状況があるようで、三宮駅であれば徒歩 10 分圏内ぐらいまでがデベロッパーとしては魅力的で、当然、客層からしても 10 分圏内が非常に魅力的だということです。

ほかの用途との競合ということでは、例えば一つの土地があって、そこをマンションとするのか、あるいは商業・業務系に開発するのとなったときに、こういった用途同士でぶつかり合うのかということを経合と呼んでおりますけれども、マンションの場合は土地負担力が非常に高く、同じ土地をオフィスに、あるいは店舗にしようかと考えたときにマンションが勝つという状況です。ただし、場所によってはビジネスホテルとの競合は考えられるという意見もございました。

開発規模については、4社にヒアリングさせていただいて、それぞれの対象としているターゲットが違うということはあると思いますが、100戸から200戸程度のマンション供給、住宅供給が事業的にはやりやすいという意見もございました。

にぎわい用途の誘導については、例えば地区計画などで、1階や2階部分での住宅用途の制限などを神戸市内でも実際に運用していますけれども、こういった運用については、対象とする敷地が狭い場合には建築計画上の制約が出てくるので、用途制限をされても対応が難しいという声をいただいています。

分譲マンションについては、1階、2階に店舗を入れると管理上の問題などがあって非常にやりにくいという意見もございました。当然、メイン通りについては人通りが非常に多いわけですが、筋を1本違えば人通りが極端に変わりますので、無理に店舗を入れるような運用をしても、場所によってはなかなか続かないというのは、べつに神戸市だけではなく、横浜など、ほかの地域でも見られるとお聞きしています。

店舗については、人が歩くのは1階部分が多いので、3階、4階に店舗を入れても、わざわざ階段やエレベーターに乗って上の階には上られないこともあり、神戸のポテンシャルであれば1階ないし2階程度に店舗を入れるのが限界ではないかという意見もいただいています。

都心部のマンションについては、購入者層は通常ファミリー層のほか共働きの世帯、50代から60代の子育てを終えた世代が中心であり、神戸市の特徴としては市内居住者が移ってくると。例えば、北区の住民の方が三宮駅周辺のマンションを買われるようなケースが多く、そのほかにセカンドハウスや投資目的で保有されている事例も見受けられるということです。

タワーマンションについては、実際に着工してから出来上がりまで非常に長期間になるので、その間に市場動向が変わる可能性があり、デベロッパー側にも一定のリスクはあります。しかしながら、やはり眺望がいいところに付加価値が付くということがあり、販売価格を高く設定できるので、一定の敷地がまとまればタワーマンションも十分

に考えられるという意見もございました。

以上で、資料4についての説明を終わります。

○嘉名座長

ただいまの説明について、ご意見、ご質問はございますか。では後ほど、意見交換のときにお願いします。(3) 都心における土地利用のあり方について、事務局から説明をお願いします。

(3) 都心における土地利用のあり方

○青木土地利用係長

お手元の資料5をご覧ください。今後、都心全体で、こういった施策の計画が検討されているかをまとめています。都心全体の、こういった主な施策や土地利用の現状などを踏まえて、土地利用のあり方について検討していく必要があると考え、作成した資料です。

三宮クロススクエアの整備や三宮駅周辺の再整備を今後、行政としても進めていきたいと考え、「えき~まち空間」を中心として、東遊園地やウォーターフロントの再整備など、まちなか空間のにぎわいや魅力の創出を進めていく予定です。当然、三宮やウォーターフロントだけではなく、三宮を玄関口として旧居留地や元町、あるいはハーバーランドの方まで、来街者の方、あるいは市民の方々も含めて回遊していただき、神戸の魅力を再発見していただくことが非常に重要です。図中に緑の矢印で示しております主要な回遊ルートについては、道路空間の機能を再配分したり、光のミュージアムということで、夜間に普通の街灯ではなく、温かみのある明かりの演出をするなど、昼間も夜も楽しい空間にしていこうということで、今回対象としている区域の中で、さまざまな施策を進めてまいりたいと考えています。

続きまして、先ほどの資料でも同じ図面をご覧いただきましたが、三宮を中心とする都心部で、商業系、業務系、住居系の床が供給されている状況を棒グラフで表しました。こちらの図を事務局で4パターンに類型化しました。三宮駅周辺や旧居留地は商業・業務施設が中心的なエリアになっています。税関線沿道の南側や元町、ハーバーランドにかけては商業・業務施設を中心に住宅が混在するエリアと考えられます。磯上は住宅を中心に業務施設が混在するエリアです。元町駅北側や西神戸、神戸駅西側については住宅が中心的な土地利用をされているエリアになっています。

先ほど説明させていただいた土地利用の現状や歴史的な経緯を踏まえ、三宮・旧居留地、元町、神戸、新神戸、磯上の五つに区分し、各地域の経緯と現状をまとめています。

三宮・旧居留地については、鉄道駅の開業によって現在のようにターミナル化し、戦後、市役所の移転などによって神戸の玄関口としての発展を遂げてきたエリアです。三宮駅北側は繁華街として非常ににぎわっており、南側はセンター街や中央通り等、商業集積地としても機能する地域になっています。

旧居留地は、神戸開港により外国人居留地として形成されて以来、中枢業務地として非常に繁栄してきたエリアです。昭和 50 年代以降、旧居留地の歴史的景観を保全していくために、まちづくり協議会を中心に景観形成の取り組みも進められています。最近の動きとしては、平成 14 年に都市再生緊急整備地域に指定され、昨年 11 月には、三宮駅周辺において特定都市再生緊急整備地域に新たに指定され、また再整備基本構想の策定などもあり、今後、駅を中心として、大規模な再整備プロジェクトが進行しつつあるような地域となっています。旧居留地では、高度な業務機能に加えてハイブランドな店舗も多数立地し、非常に独特な観光地としての高いポテンシャルを有した地区となっています。

元町エリアについては、もともと JR 三ノ宮駅がありましたが、駅が東側に移ったことをきっかけに、いまは元町という名前になっています。明治 7 年に元町駅の場所に三ノ宮駅が開業して以来、銀行や官庁、サービス業が誘引され、商店街をはじめとした商業集積地を形成しています。駅の北側は、兵庫県庁などの行政機能が集積しており、古くから一定の居住機能の立地も見られます。近年では、鉄道よりも南側の栄町通などでマンションが林立する状況があり、居住人口が大幅に増加しています。

神戸駅周辺は、明治 7 年に神戸駅が開業したのに伴い、貨物駅を中心とする海陸の物流拠点として栄えました。昭和 57 年の貨物駅廃止後は、大規模再開発によって複合機能都市ハーバーランドとして整備を行い、平成 4 年にまち開きが行われました。ハーバーランドは、主要テナントの撤退が続きましたが平成 25 年 4 月に umie として再オープンし、現在は非常に活況を呈しています。しかしながら近年、駐車場として利用されていたような大規模な遊休地でマンションが立地している状況になっています。

新神戸駅のエリアは、昭和 47 年の新神戸駅開業以来、広域交通拠点として機能しています。特に北野や六甲山麓などに近く、これらの観光拠点への玄関口となっています。先ほど、土地利用の現状でも説明させていただきましたとおり、近年では税関線沿道を中心にマンションが立地するなど、居住機能が増加傾向にある地域です。

磯上エリアにつきましては、オフィスやホテル、マンションなどが混在する地区となっていますが、近年、マンション開発が進んでおり居住人口も非常に増えてきています。オフィスとしては、幾つか大きな建物はあるのですが空室率が比較的高い状況、つまり空きがある状態が見受けられるところではありますけれども、最近、外資系企業の本社ビルが新たに建設されるなど、業務地としてのポテンシャルも有しているような地域です。

ご説明申し上げました土地利用の現状や各地域の歴史的な経緯なども踏まえ、地域ごとに現状と強み、課題を整理しています。

まず、三宮・旧居留地の現状としては、神戸の都心核として多くの公共交通機関が集積する神戸の玄関口であり、商業・業務機能が非常に集積しています。旧居留地においては、特に業務機能が突出して集積しています。税関線東側や旧居留地東側の部分では居住機能が増加しています。こうした中、再整備基本構想が策定されるなど、今後、神戸の玄関口にふさわしい空間づくりを進めていこうとしているエリアです。強みとしては、商業・業

務機能が集積し、神戸の玄関口として、すでに、にぎわいが生まれており、旧居留地ではハイブランドな店舗も多数立地して、地区として一つのブランドを構築しています。また、都市再生緊急整備地域、あるいは特定都市再生緊急整備地域に指定されており、今後、民間投資の誘発が期待されています。課題としては、魅力的な駅前空間を再整備していく必要があり、「えき~まち空間」における建物更新の促進と商業・業務機能の集積を、より高度なものにしていく必要があるのではないかと考えております。また、商業・業務の中心地としての機能を踏まえた居住機能の増加への対応を検討しないといけないと考えております。

元町エリアは、元町商店街や乙仲通、南京町などの個性的な店舗が多く集まり、古くからの商業集積地です。近年、駅北側に加えて栄町通などで大規模マンションの立地が進むなど、居住人口が大幅に増加しています。栄町通や元町商店街、ハーバーロードにおいて景観形成市民協定が締結されるなど、景観形成への取り組みも進められております。強みとしては、南京町は観光地としても非常に知名度が高く、商業集積地としてのにぎわいが考えられます。また、風格ある都市景観に関する取り組みが非常に活発に行われていることも、このエリアの強みの一つと考えています。課題については、近年、居住機能が大幅に増加していることもあるので、既存の商業・業務機能と居住機能とを、いかに調和させるのかということが重要になると考えています。

神戸地域は、都心の西の拠点として商業・業務機能と居住機能が混在する複合機能地として、神戸を代表するハーバーランドなども有しています。一方で近年、大規模マンションも立地してきています。強みは、やはりハーバーランドなど多くの観光客でにぎわうウォーターフロントに近いことが考えられます。課題としては、ハーバーランドの商業機能が一時撤退したこともあり、複合的な機能をいかに維持・充実させていくのかということが重要になると考えています。

新神戸は、広域交通拠点として新神戸駅を有していますが、近年、フラワーロード沿道、税関線沿道を中心に居住機能が増加しています。北野や六甲山麓、三宮にも非常に近いこともあって、そういった部分が、やはり新幹線駅を有している強みと考えられますが、一方、課題としては、居住機能の増加を踏まえた業務機能などとの調和を、どのように考えていけるかということを挙げました。

磯上地域は業務機能と居住機能が混在する地域で、オフィスの空室率は、やや高い数値で推移しています。居住機能は近年、増加傾向にあります。もともと住と商と業が混在しているところが強みなので、ある用途に純化するのではなく、そのバランスを、どのように考えていくのかということが課題になると考えています。

資料5につきまして、説明は以上です。

○嘉名座長

ただいまの説明について、ご意見、ご質問はございますか。それでは、最後まで説明してからということで、次の（４）をお願いします。

(4) えき~まち空間基本計画 素案

○北田都心交通担当課長

住宅都市局都心三宮再整備課の担当課長をしております北田でございます。資料6、えき~まち空間基本計画の素案について、ご説明させていただきます。この資料につきましては先日、7月27日の推進会議で初めてお示ししたのになります。

三宮の再整備基本構想の中で、三宮の六つの駅とバス乗り場とまちをつなぐ空間を「えき~まち空間」と名付けております。その空間においては、誰にとっても使いやすい、また神戸の玄関口にふさわしい空間として整備してまいります。さらに、「えき~まち空間」を核として、三宮交差点を中心にフラワーロードと中央幹線の一部において人と公共交通優先の空間、三宮クロススクエアを創出してまいります。

「えき~まち空間」の目標像としては、一つ目に、三宮の六つの駅が、あたかも一つの大きな「えき」となるような空間。二つ目に、「えき」と「まち」が行き来しやすく、より便利で回遊性を高める空間。最後に、美しき港町・神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間。以上の3点を掲げています。

「えき~まち空間」につきましては、公共だけ、行政だけでなし得るものではございません。官民が「えき~まち空間」を一体的につくっていくためには、クロススクエアをはじめとする公共施設の計画や、民間施設に期待される具体的な機能、しつらえなどについて、官民共通の具体的な目標像および、その実現に必要な取り組みを示す基本計画をつくってまいります。

今回お示しします基本計画素案の位置付けですが、基本計画において核となる三つの視点、空間構成、交通計画、景観形成の考え方を素案としてまとめています。今後、市民や地域の方、事業者などから意見を伺い、必要な要素を盛り込んだ基本計画として取りまとめていきたいと思っています。素案の構成は、空間構成の考え方、交通計画の考え方、景観形成の考え方と、以上の3点を総括するかたちで「えき~まち空間」のイメージ、最後に、参考資料としてクロススクエアおよび「えき~まち空間」を実現していくために必要となる都心における交通体系の基本的な考え方を示しています。

これまでの取り組みとして、三宮周辺地区の再整備基本構想におけるポイントを記載しています。さらに、今回の「えき~まち空間」、クロススクエアが中心となりますけれども、その鳥瞰イメージ図を載せています。

一つ目の視点、空間構成の考え方です。まず都市軸ですが、商業・業務が集積する三宮から元町方面をつなぎ、なおかつ周辺と合わせて日常的に人のにぎわいや活力を創出する東西軸と、山から海をつなぐ、広域交通拠点としての新神戸駅と神戸港、神戸空港を結ぶ、花と緑を備えた人と公共交通中心の南北軸を設定しています。東西のにぎわいと活力の軸、および南北の花と緑と公共交通の軸、この2軸構成で都心の骨格を形成してまいります。

まさに、その中心に位置するのが「えき~まち空間」です。

「えき~まち空間」の構成につきましては、中心に三宮クロススクエアを整備し、その整備に合わせて再編を進めるべき交通空間として、JRの北側、あるいは南側の駅前広場、さらには、その東側に新たなバスターミナルをつくってまいります。それと歩行者空間の充実によって回遊性を強化すべき周辺の空間で構成されます。三宮クロススクエアは、これらの空間をつなげる重要な役割を担っていくものです。

三宮クロススクエアのゾーニングにつきましては、五つのゾーンに分けて、それぞれ特色のある、違ったものに分けて考えました。まず三宮交差点は、中心部は神戸の玄関口・三宮を印象づける場として、神戸の顔にふさわしい空間を形成する象徴ゾーンとして位置付けています。

東側は、JR、ポートライナー、阪神などの鉄道駅、さらにはバスターミナルなどがあり、乗り換え動線を分かりやすくしていくとともに、日常的なにぎわいや大規模なイベントにも対応できるような、にぎわいゾーンとして位置付けています。

西側は、北に高架下商店街、南にセンタープラザ、センター街などがあり、元町方面へつながる空間として人が憩い、集うための、うるおいと憩いゾーン。南側は、三宮交差点から東遊園地を経てウォーターフロントへいぎなう空間を確保し、花と緑の連続や海へのつながりを意識した、海へつながる環境ゾーンとして位置付けています。

北側は、JRの北側と阪急の北側の広場が一体となった歩行者空間を確保し、六甲山を望む新たな視点場を設けるとともに、北野方面へのアプローチ空間として、山を感じる自然ゾーンとして位置付けています。

下段の写真は、各ゾーンのイメージに近い海外や日本の他都市の事例です。

二つ目の視点、交通計画の考え方につきましては、歩行者の視点と、公共交通・自動車交通という二つで整理しています。

まず歩行者につきましては、三宮の大きな課題であります乗り換え動線の改善と「えき」から「まち」への回遊性を向上させます。

乗り換え動線の改善では三つのポイントを挙げています。1点目、乗り換え動線を分かりやすくするために、できるだけ見通しを確保します。2点目、周辺民間施設の開発に合わせて上下移動できるエレベーターやエスカレーターを設置します。最後に、三宮クロススクエアと「えき」との動線を分かりやすく整備します。

具体的な改善すべき動線としては、ポートライナーからJR、阪神、阪急への乗り換え動線、さらには、今回、阪急のビルの建て替えで改善されることとなりますが、阪急と市営地下鉄西神・山手線の動線、そういったものを軸に改善していきます。

下に、地下・地上・デッキレベルにおける乗り換え動線のイメージを示しています。特に駅が集中する三宮交差点におきましては、ボイドということで地下と地上とデッキを縦につなぐ空間、分かりやすい縦動線と滞留空間を備えた機能を、民間の開発と合わせて確保していこうと考えています。

「えき」から「まち」への回遊性の向上については、北野や元町、ウォーターフロントなど、周辺のにぎわいスポットと三宮クロススクエアを自由に回遊できる歩行者ネットワークを形成します。周辺民間施設の開発に合わせて「えき」から「まち」への見通しのよい歩行者空間を形成します。鉄道南北のまちをつなぐ歩行者動線を改善します。こうしたことで、「えき」から「まち」への回遊性の向上を高めていきます。

地上レベルとのつながりを補完するデッキ・ボイドということで、デッキの考え方については、クロススクエアができたときには、歩行者の移動は地上を最優先とし、デッキの整備は最小限にします。

ただし、阪急からポートライナーへの乗り継ぎなどの乗り換え動線となるデッキについては、きちんと整備します。さらには、駅前広場のロータリーなど、自動車やバスが通る箇所の横断デッキも整備します。こういった考え方で整備を進めてまいりたいと思っています。

公共交通・自動車交通の基本的な考え方としては、通過交通を都市外縁部に誘導し、三宮クロススクエアは人と公共交通優先の空間としていきます。それぞれ、4点に分けて整理しています。

1点目、バス・タクシーなどの公共交通の考え方は、三宮クロススクエアの創出に合わせて、駅前広場を新設・拡充します。交通空間のイメージをご覧いただければと思いますが、今回、JRの北側や南側において駅前広場の拡充、ないし再編を将来的に進めていきたい。

さらに、その東側においては中長距離のバスターミナルを整備し、さらに、その北側には、仮にJRの東口ができれば、その前に駅前広場の機能が必要になってくる。なおかつ、三宮クロススクエアの南北については、公共交通の軸として一定程度、公共交通が通るような空間をイメージしています。

こういった駅前広場に、路上に分散しているバスやタクシーの乗降場を方面別に集約し、利用者の方にとっての利便性と分かりやすさを向上したいと思っています。

2点目、寄り付き交通・緊急車両の考え方になります。自動車での駅への寄り付きを必要とする交通弱者の方や、まちなかに用事がある自動車や自転車利用者にとって使いやすい駅前広場や駐車場・駐輪場を整備します。三宮クロススクエアの中には、緊急車両の通行や災害時の活動に必要な空間をきちんと確保します。

3点目、荷さばき交通の考え方です。各施設への動線や、利用しやすい共同の荷さばき場を確保することで、荷さばきの円滑化や効率化を図ってまいります。特に、この点につきましては地域の商店街の方や事業者の方とも、これから、いろいろと議論をさせていただきながら、考え方をまとめていきたいと思っています。

4点目、シェアサイクル・パーソナルモビリティの考え方です。「えき~まち空間」内や周辺のまちへの移動支援として、例えば、いま神戸で行っておりますコペリンなどのシェアサイクルや、あるいは、将来的にはパーソナルモビリティなどの利用にも対応できるような環境づくりをしてまいります。

次に、景観形成の考え方です。左側に、いままで神戸が培ってきた、あるいは大事にしてきた景観に対する考え方として、基本的な方針をまとめています。右側には、それを具体的に、どう実現していくのかということで、誘導施策について記載しています。

まず基本的な方針としては、「えき~まち空間」は当然、デザイン都市・神戸の玄関口にふさわしいものとしていく必要があります。特に、神戸の歴史や自然環境を背景に、歴史や文化の薫りが漂う、魅力と風格のあるまちなみや、訪れた人々の印象に残る、感性に響くシンボリックな玄関口として市民が誇りに思える景観を創出していく必要があります。

そうした中、三つの考え方を示しています。1点目、都市と自然が調和する景観ということで、都市的な建築物と美しい港、緑豊かな六甲山系により構成される一体的な景観は神戸の代表的な魅力の一つです。特に、都市部において希少な緑の豊かさですとか、水際への開放感を体感できる眺望景観の確保や視点場の整備、まちなみのコントロールを図ってまいります。

2点目、旧居留地や元町、北野地区など「えき~まち空間」の周辺には特色の異なる個性豊かなまちが隣接しています。そのまちへの導入部として、地域全体の回遊性や魅力の向上を図りつつ、全体として神戸らしさを感じられるような、一体感のあるまちなみ形成を図っていきます。

3点目、「えき~まち空間」においての人に身近な部分でのライトアップなども含め、温かみのある神戸らしさが夜間も感じられるような、夜間景観に関する取り組みを進めていきます。

次に、誘導施策です。三宮交差点は、神戸の玄関口・三宮を印象づける新しい顔となります。そうしたことから、三宮クロススクエアに向けてエントランスを確保し、周辺のまちなみとの連続性に留意します。さらには、圧迫感を軽減するための高層階のセットバックや軒線を設定し、三宮クロススクエアに対する顔づくりや、まちかど空間の確保、魅力的なコーナーデザインの創出を図ります。

また、公共空間と沿道建築物が相互に呼応した一体的なにぎわい空間を創出するために、例えば建物低層部をピロティ空間にするなど、中間領域の設定を図ります。さらに、「えき~まち空間」の歩行者ネットワークとスムーズに連絡するような建物内部の動線や滞留空間、エントランス等の配置の調整を図ってまいります。

今後、景観デザインコードを設定することで、建築物や公共施設のデザイン誘導、六甲山系などへの見通しへの配慮、屋外広告物のコントロールを行い、神戸らしさを感じられる風格あるまちなみを誘導していきます。

こうした三つの視点を、「えき~まち空間」のイメージということで包括的に示しています。まず、三宮の六つの駅が、あたかも一つの大きな「えき」となるような空間ということで、具体的な事例として、阪急と地下鉄の乗り換え動線改善事例を示しています。

今回、阪急の駅ビル建て替えに合わせて乗り換え動線の改善を考えるのですが、地下鉄の改札階と地上階、さらには阪急の改札階を直通で結ぶエレベーターが東の端にできると

ということ。地下鉄三宮駅の改札から、目の前にエレベーター、エスカレーターなどが分かりやすい位置に配置されるということ。さらに、1階部分においては、少しまとまった滞留空間。イベントスペースと書いてありますが、そうした公共空間が北側のエリアと一体的に確保される。そうしたことによって、あたかも一つの大きな「えき」となるような空間の、一つ目の広場ということになります。

それから、乗り換え動線の改善として、見通しの改善のイメージを示しています。また、「えき」と「まち」が行き来しやすく、より便利で回遊性を高める空間ということで、建物内の空間と、その前の道路などの公共空間が一体感のあるイメージと、神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間ということで、三宮交差点から南側を望んだイメージを示しています。特に、玄関口にふさわしい象徴となる空間につきましては、まさにこれから、いろいろなところでご意見をいただきながら、どういった空間がいいのかを考えていきたいと思っています。

「えき～まち空間」の、特に三宮クロススクエアの五つのゾーンのうち四つのゾーンについて、具体的な現況の写真と将来のイメージ図、さらには断面図を示しています。

まず、北側の山の感じる自然ゾーンは、阪急の北側のアモーレ広場、さらにはJRの北側の広場と一体的な空間となります。もともと、これらは待合空間という使われ方をしてきましたので、そういうことをイメージしつつ、自然を感じるということで六甲山が少し望めるような空間をイメージしています。

海へつながる環境ゾーンは、三宮の交差点から東遊園地、さらにはウォーターフロントにつながっていきます。道路の真ん中には公共交通が走ります。そうした中、図にもありますように少し公園的な利用をイメージしています。

高架下、あるいはサンセンタープラザに挟まれた西側の空間は、少し仮設的な店舗やワゴン車など、そこで食事をしたり、木陰で休んだり、そういった空間が元町までつながっていくようなストリート的なイメージを持った空間にしています。

東側のJRとそごうに挟まれた場所については、少しまとまった広場空間ということで、イベントやコンサートといった、にぎわいの活動がなされるような場をイメージしています。災害時には帰宅困難者等が集まるような空間にも変わるようなイメージも持っています。

こうした「えき～まち空間」、さらにはクロススクエアの実現は一朝一夕になし得るものではないということで、段階的に事業ステップを進めていくイメージを示しました。第1段階としては、JR、阪急の駅ビルの建て替えに合わせ、特に南側については駅前広場を再編していきます。さらに中長距離のバスターミナルにつきましては、市役所側から整備に取り掛かっていきます。そういった周りの開発に合わせて三宮クロススクエア自体も、特に東西においては段階的に整備していくということで、車線を削減し、歩道空間を広げます。

次のステップに行きますとバスターミナルが完成し、その北側には東口の整備に合わせ

て駅前広場の整備などが進められます。東西については、この時点においては自動車交通を少し排除し、広場空間にしていきます。南北については、これも段階的に車線を削減し、歩行者空間を広げます。このように段階的に進めながら、最終的には第3段階に進めてまいります。

こうしたクロススクエアを実現するために、都心における交通体系を大きく見直していく必要があります。今回、参考資料になりますが、そうした交通体系の見直しに係る基本的な考え方を示しています。自動車交通のマネジメント、都心における歩行環境の向上、公共交通の利用促進、この三つの柱に総合的に取り組んでいくことによって、最終的にはクロススクエア、「えき~まち空間」を実現していきたいと思っています。特に自動車交通のマネジメントについては、まさに、いま管理者といろいろ検討しているところですが、具体的な対策案を3点示しています。まず、外周道路を強化しながら、通過交通を広域から迂回誘導していく。2点目が、都心内交通の適切な誘導や交通規制見直しなどにより、都心に用がある人の利便性をきちんと確保する。最後に、公共交通の充実や、周辺の駐車場の活用などにより自動車交通の総量を抑制する。

そういったことを総合的に進め、交通状況を十分見据えながら必要な対策を実施し、段階的に整備をしていきます。

歩行環境の向上ということで、すでに取り組みが進められております KOBE パークレット、葺合南 54 号線の整備、さらには、にぎわい拠点としての活用として三宮プラッツの事例を載せております。

公共交通の利用促進ということで、先ほども少しお話ししましたが、歩行者の移動支援としてコミュニティーサイクルの充実、あるいは、新たな公共交通システムの導入可能性検討、さらには公共交通の分かりやすく使いやすい料金体系の導入といった取り組みなども行ってまいります。

具体的な内容については、交通管理者である警察等、関係機関との協議を行いながら進めてまいります。

今回、「えき~まち空間」基本計画素案ということで、初めて神戸市の考え方を説明させていただきました。今後、いろいろとご意見をちょうだいしながら、また、この場でもご意見をいただきながら、基本計画として今年度中に取りまとめたいと思っています。

以上で説明を終わらせていただきます。

(5) 意見交換

○嘉名座長

ありがとうございました。ここで資料の説明が終わったので、意見交換に移りたいと思います。これまでの事務局説明を踏まえて、どの項目についてでも結構ですので、ご意見があれば発言いただきたいと思います。今日は、ご出席の委員が少ないので、たっぷりご

意見を伺えるかと思っています。

上村先生、言っていただいていた方がいいですか。

○上村委員

ご説明ありがとうございました。何からという感じなのですが、全体的な話を聞いていくと、都心における将来ビジョンがあって、再整備基本構想があり、三宮クロスクエアという構想がたてられている中で、現状の規制の手段とかでやっていくと、おそらくこのビジョンには到達できないという認識が、おそらく皆さんにあって。その問題は、一つは住宅系のエリアの拡大にあるというように資料から読み取れると。そこをどういうふうに誘導していくのかというところが、おそらくこの話の本質的なところだと思います。

そういうかたちでこの資料を読み解いていく中で、ただ住居を規制していったら、商業・業務系を誘導していくときに、果たして商業・業務系が入ってくれるのかというところが一つ大きな課題だと思います。

ここは質問ですけれども、資料4の4ページ右下に、「デベロッパー等の意見」というヒアリングのところがあって、A社とB社、関東系と関西系ですけれども、どう読み取っていいのか分かりませんが、どうも意見のベクトルが違うような感じです。こちら、どう読み取ればいいのでしょうか。関西系の方からいくと、神戸というのはまだまだ行けるというようなかたちではあるわけですが、関東系のA社からいくと、どうも非常に弱まっているから、あまり規制をしすぎると非常に苦しくなるのではないかというような感じに読み取れるわけですが、こちらはどういうふうに読み取ればいいのかというところが1点です。

もう一つ、これは意見ですけれども、誘導の手法としては、私は税財政が専門なので、規制だけでなく、税制、補助金、いろいろなものを自治体は持っていますので、そういう意味では規制のみならず、補助金や税を組み合わせたかたちもあるのかなと。今後そういうことも検討していく必要があるのかなと思いました。

ただ税の場合は、ちょっと使い道が非常に限られているので。自治体って結構税制は自由度が少ないので、そこは補助金でいかに誘導できるのかというところも組み合わせを考えていく必要があるのかなと思いました。

最後ですけれども、やはり住宅を入れていくと、私は財政が専門なので、どうしても行政コストがかかってくるということです。特にマンションの住民が増えることによる、小中学校のキャパシティの問題とか。特に三宮の南側は学校がほとんどないので、そうすると、住民が増えると、そういう人たちに対する行政コストの問題が出てくるということですし、お子さんだけでなく、高齢者の方が入ると社会保障費をどうするかという問題が出てくるわけなので、どちらかという商業系とか業務系に入っていた方が、行政コストの問題はそんなに大きくならないし、あとはおそらく税収も、業務とかオフィス、商業系の方が取れると思うのです。ですので、そういったところから総合的に考えて

いくことが必要なのかなというふうに思いました。二つ質問と、一つ意見でした。以上です。

○嘉名座長

ありがとうございました。一つ目の質問は、デベロッパーの意見はどっちを拾うのかということ。それからもう一つの質問というのは、補助金の話か、それとも住宅のコストの話とか、学校とかそっちの話ですか。

○上村委員

そうですね。今日の話としては、行政コストの話かなと。

○嘉名座長

その辺の検討があるのかどうかということでしょうかね。

○丸岡都市計画課長

デベロッパーによって意見がまったく違うという。関東系と関西系でたまたま真っ向からぶつかっているような意見になっていますが、これについてどう考えるかというのは、われわれにとっても正直に言って、どっちが正しいのか分からないことですね。

ただ都心の目指すべき方向性としては、一つ大きな柱として言っているのは、にぎわいづくりということを考えているので、そう考えると一定、やはり商業施設というのはかなり必要になると考えています。その商業施設を誘導するときに、これはB社さんの意見なんですけれども、神戸というのは三宮から元町にかけて、路面型といいますか、地上をずっと歩いていくと。1階、2階の路面型の店舗がにぎわいづくりでも必要だし、実際のところ、ニーズも非常に強いと。ニーズは非常に強いのに、ほとんど空きがないということで逃がしていると。姫路にも区画はあるけれども、三宮に出てこられないので、姫路にも出られないと、そういうような生の声をたくさん聞いているということですので、われわれはそれを狙って、なんとか回遊性を高める、動線沿いにそういった商業施設を誘導していきたい。それが大きな観点です。

ですから誘導策について、いろいろなパッケージで用意をしないといけないだろうということは、われわれもそう思っております、一つは総合設計制度を使って、商業・業務系を誘導するときには、容積緩和が図れないかということが一つと。ただ床を用意しても、ニーズがない、あるいは床だけではないというところで、いろいろな企業さんから聞いている話によると、附置義務の駐車場であったり、附置義務の駐輪場であったり、そういったところが低層部で面積を取られてしまうと非常に痛いので、その辺は緩和ができないだろうか、そういったお話もいただいています。

あとは企業立地課で、すでに業務系とかでオフィスを誘導するときによく使われている手法ですけれども、家賃補助であったり、そういった補助系ですね。雇用を生み出すという面で補助を打ち出すという制度がすでにありますけれども、そういった補助金なり助成金なり、そういったものも一つの考えかなと思います。決して一つではなくて、いくつかの手法、パッケージで打ち出していないといけないのかなと。容積率だけではないのだ

ろうなど。

それから小学校の話ですね。小学校の話は正直言って非常に頭が痛いところで、具体的に何も手だてがないわけなのですが、一つの議論として過去からされているのは、仮設校舎にも限界がありますから、最終的にはバスなり公共交通を使って、校区を振り替えるといえますか、飛び校区といえますか、そういったことも含めて対策というのは考える必要があるかもしれない。そういったことは議論されていますけれども、現時点で具体的にこうしていこうというのは、われわれのサイドではないです。

○嘉名座長

現状の課題みたいなものがデータとしてあるとか、そういうものはないですか。今日ではなくてもいいので。たぶん上村先生のご指摘というのは、行政コストに関わるような判断材料が、やっぱり一つあっていいのではないかと、というご意見かなという気がしますよね。少しその辺りを考えてから、土地利用のあり方を決めていく必要があると思います。

それから出口としては、その土地利用のあり方、資料3というのは、この矢印で「都市計画決定」というところが出口として書かれているけれども、いまの上村先生のご意見でも、ぼんと都市計画決定ということだけでは、なかなか出口が見えないでしょうということだと思っております。

もう少しいろいろなパッケージとして考えていくと、たぶんその中の一つに都市計画があるという、そういう見方をした方がいいのではないかとというご意見だと思っております。

○丸岡都市計画課長

都市計画決定というのは、例えば地区計画であったり、特別用途地区であったりして、そういった手法を使って、住宅を規制していこうという考え方です。だから規制の方向でいくと、都市計画決定という手法があると。

それ以外に、先ほど言いました誘導施策については、都市計画決定とはまた別の世界で、いろいろな手だてを考えていかないといけないと思っています。

○嘉名座長

ありがとうございます。では西野先生。

○西野委員

先ほど上村先生がおっしゃったように、行政コストの面は正直にもっと宣伝するべきであらうと。神戸はこのような負担に耐えられないということを正直に言って、行政側は多数の住宅を受け入れられないのだと。そういうことをすると住環境としては非常に劣悪なものになってしまう。ということを正直に打ち出すのも必要だろうと思っています。

都心の魅力というのは、居住環境としてのよさじゃなくて、商業とかにぎわいとか、そっちの方に求めてほしいなというところがあるので、その点は正直に言う。小中学校だけじゃなくて、例えば災害に対する脆弱性はやっぱりあるのだとか、そういうところは正直に伝えて、その上でこの場所をどうしていくのが神戸にふさわしいのかということ、皆の説得材料にするべきだと思っています。

初めて「えき~まち空間」の計画の方を拝聴したのですけれども、これは道路の方の話はありますが、その周辺というのはまだこれから埋めていくところという意味なのですかね。真っ白っぽいというか、あまり何も書かれていないような感じがありますが、そこまで計画しないということになっているのでしょうか。

○北田都心交通担当課長

今回、特に素案で示しているのは公共空間、特にクロススクエアを中心とした空間、あるいは交通をどうするかとか、あとは周りの民間の建物に対する景観的なところですね。そういったところも少し触れてはございます。

少し欠けているといいますか、今後どう進めていくかというところなのですが、まさにおっしゃった部分、機能的なものをどうするかというところは、ちょっとこの素案には正直書き込めていないような状況です。

○嘉名座長

書き込めていないというのは分かるのですけれども、今後書き加えられるのかどうかというところはどうですか。

○北田都心交通担当課長

いま、まさにその土地利用のあり方については、こちらの有識者会議でいろいろと、三宮の中心も含めて、いろいろ議論されるというところもあるので、ちょっと「えき~まち空間」の方に何も書き込まないというわけには当然いかないのだろうなと思っていますので、その辺どこまで書き込むかというのは、これからよく検討していきたいと思っています。

○嘉名座長

西野先生、それでよろしいですか。

○西野委員

いまの段階では。

○嘉名座長

例えば、資料3の6ページ。ペDESTリアンのところの表現だということは理解できるのだけれども、建物のボリュームを変えていますよね。このボリュームは何か意図があるのですか。ただのホワイトキューブで、あまり意図がないものなのか、それとも何か容積なり、意図があって描かれているのか。

○北田都心交通担当課長

いまはこういうかたちでイメージは示しているのですが、例えば容積とか、その辺のボリュームがどうあるべきなのかというところは、まだ正直きちっと議論はできていないです。

○嘉名座長

これだと3層ぐらいのところまでの表現はかなり考えていますよと、そういう理解でいいのですか。

○北田都心交通担当課長

特に足元というか、先ほども路面型という話もありましたけれども、1階、2階とか、そういったところはきちっと開いていくというか、周りとのつながりを持たせるということで、特に景観のところにも関わってくると思うのですが、具体的な議論については、まさにこれから詰めてやっていこうと思っています。

○嘉名座長

分かりました。じゃあ「えき~まち空間」というのが交通を中心とした計画ということでもないわけですね。これから盛り込まれていくという理解でいいと。

○北田都心交通担当課長

はい。

○末包委員

今日ご説明いただきました資料でだいぶ頭は整理できまして、一つは三宮から神戸までを一つの商業地域で、一つの都心エリアとして考えていたのですが、それを大きく、この資料5の最後のところで、三つの類型に押さえていただいたのは非常に大きな成果だと思っています。

要するに三宮や旧居留地は、特に住居機能との関連でいうと、住居機能増加への対応が必要であるということ。それから元町と新神戸、磯上に関しましては、業務機能と居住機能の調和が必要であるということ。それから神戸はちょっと異なっていて、複合的機能の維持・充実という、この大きく三つの地区類型に分けられたというのは、今回の非常に重要な成果だと思っています。

と言いますのは、私の専門である景観から申しますと、景観の基本というのは、建物を敷地のどこに置くかということと、一体どれだけの高さのものがあるかということ。それからもう一つ大事なのは機能なのですね。どういう機能が中に入っているか。それは先ほどから皆さんのお話に出ていますように、にぎわいの創出という機能とも非常に密接に関係するわけです。こういった配置とか容積。特に今回の場合、容積の問題、あるいは機能の問題が、都心の土地利用のあり方においては重要だというふうに理解しているのですが、そのコントロール。これは規制、誘導も含んだ意味でのコントロールです。それも都市計画的コントロールから税制的なコントロール、優遇まで含んだものですが、そのコントロールというのはたぶんゾーニングとともにあると思うのですね。そのゾーニングが今回3類型になったというのは、非常に今後の議論がしやすくなって、明解にさせていただいたなということがありがたいなと。私も考えやすくなったなということです。

もう一つ、景観で言いますと、低層・中層・高層という考え方もありまして、そのときにやはり、どのエリアにとっても基本的にこれは神戸の中心的なエリアですので、3類型とは言いながら、でも1、2階のにぎわい形成という点では共通するのではないかと。そのにぎわい形成の協調の仕方がいろいろあるだろうというふうに思います。

あと2点、特にこのゾーニングのことで申しますと、やはり今回の三宮から神戸のエリアというのは、基本的に商業・業務を立地させるべき土地利用という性格が与えられて、

こういう用途地域になっているわけですから、いま一度それをきちっと明確化しておくということが、当たり前ですが必要だと思うのです。逆に商業地域ということで、皆さんご存じのように、用途上結構いろいろなものが入ってくる。しかも高容積のものが入ってくるということが、今回のこの都心機能の、ある種の混在化を生んでいる大きな原因になっていると思いますので、地区計画とか景観形成地域とか、商業地域の上でいろいろとゾーニングの網がかけられています。それをやっぱり今回の類型に照らして、もう一回整理が必要なんじゃないかなと。地区計画的に必要なんじゃないかなと。

そのときには、やはり都心機能というのは商業・業務の文化の中心地であるということと、都市というのは一時期にできませんので、時間がかかって徐々に徐々に更新していくものですから、都市のリダンダンシーというものを考えなくてはいけない。都市が徐々に更新をしていきますよと。では、都市の更新、あるいは都市の多様性、ダイバーシティーを達成させていくためにはどうするかというと、ある一定の敷地、ある一定の地区の利用調整というのか、循環というところまでは言いかねるかもしれませんが、そういうところが必要だろうと思います。

都心居住で景観的に問題だと思っているのは、例えば容積率 600%のところを、神戸市の場合だと重点的に 900%というところもありますが、基本的に 600%で設定されているところですが、集合住宅の場合は、だいたい周囲に公開空地を取って、まず総合設計を使ってきます。それで容積がぼんと増えます。さらに集合住宅に限っては、共有部分という部分。共有廊下とかエレベーターといった部分が容積から除外されまして、それもさらに建物の外観的なボリュームとしては出てきます。そうすると、都市的に建築を俯瞰しますと、普通は、べたっとなって 6 階建てしか建っていないところが、集合住宅に限っては、9 階建て、10 階建てがべたっとなって建ってくるということが起こっているのは、都市が抱えるボリュームとしておかしいのです。そういう点では、今後の調整のあり方ということですが、1、2 階の低層ににぎわいは、先ほど申し上げたように、あるとは思いますが、一つは、調和が求められる、特に元町、神戸、磯上などに関しては、一定の地区計画による規模の規制を考えるのか、総合設計のようなことは少し抑えるようにするのか、そういったことも検討の余地に入ってくるのかと思います。

そうしないと、都市ボリュームとしても都心居住の。それは、都心居住をする人が悪いのではなくて、建物の容積の規制が悪いわけですが、その規制を少し見直すということで、適切な都市ボリュームということもあると思いますので、そういったことも今後、2 回、3 回と続くでしょうから、この辺の議論を今後させていただければと思います。

雑ばくな意見で申し訳ないです。

○嘉名座長

ありがとうございました。

まず今回の都心部の利用について、たぶん誘導されるものも入るか。これも出口がいくつもありそうなので、いろんな方策も含めて、あるいは地区別の状況、ゾーンを三類型

したのが成果だと末包先生がおっしゃいましたが、地域特性を踏まえて検討していく部分もあるかと思えます。

あと、われわれだと、よく玉突きと言いますが、要は実現方策で1回更地にして、皆さん、別のところにいてくださいと。新しいところに建てますよというわけには、なかなかいかない。徐々に更新されていくかたちでまちが変わっていくということも見据えたかたちで、少し考えていく。そうすると、例えば市街地再開発とか、そういう事業手法も見えてくるかもしれませんし、あるいは大丸有とか、そういうところでやっているようなエリマネみたいなことも関係してくるかもしれません。都市計画の方も、いわゆる規制的な手法以外の手法も、あるいは都市計画ではないことも少し視野に入れる必要があるのかと思えます。

それから、容積、ボリュームということだけでは語れない。特に末包先生は景観がご専門ということもあるので、住宅というのは、同じ法定容積率でも全然違いますというかたちで、まったく同意見です。住宅もそうだし、ホテルなども、オフィスビルなどと全然建ち方が違います。神戸の駅前の景観をどうしていくかということもありますし、ボリュームの配置のされ方が、たぶん用途によってかなり違ってくるということも想定しながら考えないといけません。そうでないと、単に建て詰まってしまうというか、かなり圧迫感があることになりかねません。その辺りは慎重に考えなくてはならないことかと思えます。

では、私からもいくつか申し上げたいと思えます。まず調査みたいなことで言うと、なんとなくですが、断面調査がよく見えたんですね。平成27年でしたか、土地利用というのは、やはり時系列で捉えないといけない部分があるので、おそらくですが、住宅がかなり増えてきている。あと、構成がかなり変わってきているというのも、やはり見せていくということが要るのかなという気が致しました。

あと、検討するにあたっての前提条件みたいな話をざっと申し上げると、新港突堤とかは無視できないのではないのでしょうか。一応、今回の対象地としては三宮の周辺の商業地域だということですが、すぐ隣ですよ。あそこを大規模に再開発していくということが前提になっていることからすると、その周辺でどれだけ開発が行われようとしているのかというのは、集約の条件としてわれわれは捉えていく必要があるだろうということだと思います。

あとは、上村先生がおっしゃった話と一緒に、小学校の状況はとて厳しくなっていて、行政コストの状況というのですかね。行政コストの状況みたいなことは気になっていて、それも課題になるのかなということと、今回の検討が、業務・商業、住居・居住機能とのあり方ということなので、非常に分かりやすい指標で言うと、昼夜間人口比というものを入れた方がいいのではないかと思えます。よく言いますが、パリでも、ロンドンでも、ニューヨークでも、昼夜間人口比率は1なのですよね。大阪なんかは全然駄目なのですが、大阪は、昼間人口が360万人で、夜間人口が260万人で、昼間人口の方が多い。神戸も、全体で見ればかなりいい線をいっていると思えますが、都心で見ると、かなりバランスが悪いということがあります。そういう意味では、もっと都心居住を増やしていかななくては

いけないというマクロの側面を与えつつ、では、どこでもいいですというわけではないです。そうなると、バランスのいい昼夜間人口比のあり方、都心型の昼夜間人口比のあり方みたいな言い方で、少しボリューム感を見いだすということが一つ、あるかなと思います。

もう一つは、これも都市計画の基本的な考え方ですが、容積率の歩留まりが分からないのですかね。要は、どれだけ使っているのかということです。一杯いっぱい新規の供給がないのなら、足りないですねという議論だし、まだまだ使いきれていないですということでしょう。床供給とビルディングタイプとのミスもある。つまり、あまりいいビルが供給されていないからニーズがない。ニーズに対する床供給がないから駄目だと。その辺の判断材料が欲しいと思います。

○青木土地利用係長

町丁目単位で、まだ細かくは見きれていないのですが、今回の対象エリアで、道路とか公園とか、そういう公共空地を除いて、いま現在、神戸市が指定している指定容積を踏まえて、実際にどれくらい消化されているのかを見たところ、だいたい6割から7割くらい。7割もいかないですね。60%から64%くらいの幅で使われている。逆に言うと、まだ3割以上が未消化です。

○嘉名座長

それは、やはりビルディングタイプによるものですか。つまり、中小の雑居ビルが多過ぎて、これ以上は床の効率が上がらない、法定容積率まで到達させられないという問題なのですか。

○青木土地利用係長

そうです。ミクロに見ていくと、やはり木造2階建ての建物が、ある特定の地域の中には、たくさん残っていると。場所によっては違いますけど。

例えば三宮駅前ですと、そごうさんとかは、一つの町丁目一つの建物になっていますが、ああいうかたちであれば、それなりの容積の消化はだいぶ進んでいるのですが、特に鉄道よりも北側になると、1敷地が非常に小さくなっていて、そういう中で、高いものもあれば、一定低いものもまだ多く残ってございますので、そういった意味で建て替え更新が進んでいないとか、未消化につながっているのかと思います。

○嘉名座長

「えきまち空間」みたいなものをこれからつくっていく。つまり、神戸市としては、すごく行政としては投資するわけですよね。何のためにやるかということ、神戸の利益になるためにするというところでいうと、こういう「えきまち空間」を実現してもらうことで、民間の土地利用が活性化することがとても大事です。その民間の土地利用が活性化するという条件が、どういうかたちであれば達成できるのか。小さい雑居ビルだけでは高度利用が進まないということであれば、その辺をどうしていくのかという議論にもなるかと思いません。敷地のロットの話とか、ビルディングタイプの話とか。

あと、大阪の御堂筋で地区計画を入れるときも侃々諤々やったのですが、大阪の御堂筋

で、ある程度規制緩和の方向に進めていった大きな要因は、やはり旧耐震のビルが更新されないということが大きく問題があったのですが、建て替えを進めていただきたいと。それが、たくさんの方が働くまちとしての使命ではないかという話がありました。その辺は、ストックの状況というか、建物のロットの話とか、ビルディングタイプの話とか、旧耐震のビルがどれくらいあるかということとか、ストックの状況を見据えながら、われわれは方向付けをしていきたいという気が致します。

この辺りは、追加の調査をお願いしたいみたいなことばかりを申し上げました。そういう視点で、もう少しこんな調査が要るのではないかということが、もし皆さんにあれば、ぜひ言っていただけるとありがたいのですが、よろしいですか。

あと、いっぱい言いたいことがあるのですが、出口の話に関していうと、都市計画的な手法、規制の方法だけではしんどいだろうなと思っています。例えば「えき~まち空間」も、そもそも実現しようとすると、駐車場の話であるとか、荷捌き場の話になってくる。更に、附置義務を緩和するとなると、エリアの中で確保しましょうという考え方になる。つまり、シェアするという考え方です。シェアするという事は、行政の規制だけではとても無理で、セルフコントロールしてもらわなくてはならないことがどうしても出てくる。つまり、出口としてエリアマネジメントみたいなことが必要になってくるという気がします。

それから、これもよく言われますが、適切な表現ができるかどうか分かりませんが、コーヒー店は、例えばスターバックスがいいのか、ドトールがいいのかみたいな議論は、当たり前ですけど役所で規制できないですね。レジデンス、住宅にしてもそうですよね。ワンルームをなんとか規制するというのも、規模の問題として取り扱おうとしているだけで、そういうことは、いちいち行政がする話ではない。一方で、そういうことが、まちの質とか、まちの景観やにぎわいに大きく絡んでくるということも確かである。そうすると、それは地域の人たちが自ら考えて、どのようなテナントに入っていただくのがよいのか、そういう店舗戦略がとても必要だと思います。

もちろんトータルのパッケージの中で都市計画の規制をどうしていくかということはあるが、それとセットになって、それこそ税制とか、そういうこともセットで考えていかないと、たぶん出口が見えてこないということになろうかと思っています。

もちろん検討会では、資料3の一番右の矢印、都市計画決定というところがあるというのは認識していますが、セットで何かやっていかないと、結果的に都市計画決定だけが残りましたということでは、結局実現できませんというところがあるかと思っています。

○上村委員

もしも今後の議論に必要な資料ということであれば、ここには企業誘致担当課長も来られていると思うので、先ほど補助金の話があったので、いま神戸市でどのような補助金の施策をやられているかということ資料として提出していただき、議論の話題にさせていただければいいかなと思います。

それと、いま話を聞いていて思ったのは、三宮クロススクエアで参考した資料6の7ペ

一丁目、「えき~まち空間」のイメージ図を見ていると思うのですが、この人たちが、この空間でどんなことをしているのかというのが非常に大事で、どういう活動ができるのかということが、業務とか商業の方たちを呼び込めるかにかかっていると思います。ところが、いまの段階では、例えばにぎわいゾーンではコンサートという話がありましたが、どういものがコンテンツで入ってくるのか、そこまで議論されていないのではないかと思います。そういうものがかなり固まってくると、三宮クロススクエアの周辺には、やはり住宅はあまりふさわしくないという議論が出てくると思いますし、商業や業務系の人たちをいかに呼び掛けるかということ。つまり、ここで成長戦略を描くということが極めて大事なのかなと思いました。

○嘉名座長

その辺りも、ぜひ次回に出していただけたらと思います。

ここから先は意見になりますが、観光をどうするかというのは、一つ要るかなと思います。「えき~まち空間」の中でもバスの話とかを考えておられるので、まったく考えていないというわけでもないと思いますが、例えばバルセロナとか世界の都市でキーワードになっているのは、「観光都市計画」というキーワードで、都市計画の中で観光にいかに対応するのかということ。たぶん三宮も、そういう意味では、外国人の観光客との関係は無視できません。今日は、住・商・業みたいな枠組みで、いわゆる都市計画のオーソドックスな枠組みで捉えるということがありましたが、観光は特殊な部分があって、あまり都市計画が得意としていないところもあって、その辺りを少しにらんでおいた方がいいという気がします。

あとは、例えば小林重敬さんという、エリアマネジメントをすごく研究されている方、あの先生とよくお話しする機会があるのですが、あの人はずっと横浜国立大学にいた人なので、横浜のことも詳しくて、横浜の駅前に特別用途地区を入れられるなど、いろいろされています。最近、京急さんが本社を品川から横浜に移して、いろいろ理由はあるでしょうが、横浜が本社の企業ですと言った方が、自分たちの企業アイデンティティーを育てるという判断をされたということです。そういう例は、例えば大阪だったら、最近、田辺三菱製薬さんというところが大阪の道修町に本社を置いて、そういうことはやはりあるのですよね。もちろん東京が非常に大きくて、グローバルマーケットの中での位置付けというのは、非常に意味合いがあるということはあるのですが、その中でもいろんな判断をされます。

これは事業のあり方もさることながら、そういうことと必ずセットで議論しないと、結局、業務床を増やす、商業床を増やすという政策をしたのだけど、何も入らないみたいなことになってしまうと、とてもまずい。経済界も含めた、いろんなところに応援していただきながら、「よし、そう言うのだったら、三宮の駅前に来るぞ」という話とセットで議論していくということがとても重要だという気がしています。これは、出口戦略そのものとは関係ないですが、そうではないと、この後は合意形成の話が控えているわけで、すごく

機運が高まっている。グランフロントなんかも関経連との関係はとても重要だったわけで、そうすると、僕は神戸商工会議所なのかよく分からないけど、地域がかなり応援しているプロジェクトであるという側面も無視できない気がします。その辺りも少し、されていないというわけではないと思うので、また情報提供なりをしていただければと思います。

すみません。もう時間が来てしまいましたので、貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。今日は、ご欠席の委員の方も多いので、またご欠席の方にも聞いていただければと思います。

(6) 今後の進め方

○嘉名座長

今後の進め方について、事務局から説明をお願いします。

○丸岡都市計画課長

資料7今後の進め方について、ご説明させていただきます。

まず、第1回ということで、本日は検討の背景・目的、都心の土地利用の現状・あり方について説明させていただき、かなりハードルの高いご意見をさまざまいただきました。

調査の仕方も含めまして、次回、予定では10月下旬を考えておりますけれども、第2回目に追加の現状分析、資料5の一覧表のところで現状分析をして、今後の目指すべき姿、それから具体的な施策、そういったものについて、特に第2回目については、エリア別とありますけれども三宮、旧居留地エリアを中心に、ご議論いただきたいと思っています。

今回、エリアを大きく五つに分けさせていただきましたけれども、第2回だけでは終わりますので、第2回、第3回と続けてエリア別のご議論をいただいて、最終的に第4回目を来年の2月ごろに考えております。

それまでの議論を整理し、まとめて、今年度末には何とか一つ、都市計画だけではなくて誘導施策も含めまして、素案を作成したいと考えています。説明は以上です。

○嘉名座長

ありがとうございました。いまの件でご質問のある方は、よろしいですか。

4. 閉会

○嘉名座長

では、本日の議事は終了ということで、よろしくをお願いします。

○丸岡都市計画課長

嘉名座長、委員の皆さま、大変貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。本日のご意見も踏まえまして、次回は、三宮駅前を中心に検討できればと考えていま

す。第2回有識者会議は、おおむね2カ月後をめどに開催したいと考えてございます。また日時や場所につきましては決定次第にお知らせ致します。また次回の会議の資料につきましては、今回同様、事前に送付をさせていただいて、検討いただきたいと考えてございます。では、最後に計画部長の三島よりごあいさつさせていただきます。

○三島計画部長

委員の皆さま、先ほど丸岡課長からも申し上げましたように、本日は貴重なご意見をありがとうございました。

本日のご意見で、まず検討するにあたってのベースで、さらなる資料が必要だということも言っていただきましたし、考える上での視点として、観光とか都市戦略ということも、もっと考えなくてはいけないということで、私たちがいま考えているだけではなく、そういう視点も必要だと。

また、今後考えていく上では、出口のイメージを、行政だけではなく、地域の方も入って、最終的には、冒頭に申しましたように、「日々の刺激と物語が生まれる、美しき港町、神戸」という、その玄関口をつくっていく、都心をつくっていくとなったら、やはり地域の人と一緒に考えていかななくてはならない。そうしないと、細かいことまではデザインできないということを教えていただいたような気がします。

そういうかたちでいきますと、まさしく時代が大きく変わろうとしている時代に、現代、将来を見据えて、都市計画だけではなく、さまざまな施策を考えていかななくてはならないテーマであると感じております。

そういうことでは、非常に難しい作業だと思っておりますが、今後も皆さま方のお知恵とご意見をいただきながら、よりよきまちをつくっていきたいと思っておりますので、ご協力をお願いしたいと思います。

簡単ではございますが、終わり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。

○丸岡都市計画課長

それでは、本日は、これをもちまして閉会致します。お忙しい中、ご出席いただきまして、本当にありがとうございました。