

将来ビジョンの方向性について検討すべき主な論点の整理

論点① 神戸らしい眺望景観を守るためのルールづくりについて

概説（現状の課題等）

神戸の都心は、北側に緑豊かな六甲山、南側に美しい港が位置しており、固有の美しい眺望景観を有しているが、近年は市街地における建物の高層化により中景が肥大化しているため、神戸らしい眺望景観が損なわれつつある。しかし、建物の高さ規制を設けた場合、産業や居住といった都市に必要な機能等に対して、配慮する必要がある。

現時点の本市における取り組み状況

◆高さ規制

- 都心の大部分が高度地区に指定されておらず、神戸市景観計画で設定した景観形成地域（北野町山本通等）では高さ規制を実施しているが、一部に限定されている。
- 眺望形成指定建築物等誘導基準により、しおさい公園及び元町1丁目交差点の眺望点からの六甲山の景観を守るため、六甲山の稜線を基準とした標高による高さ規制を設定。また、山から都心部や海を見下ろすヴィーナステラスの眺望景観についても、同様に規制を設けることを現在検討している。



赤線 —：眺望景観形成基準における建築物の高さ基準

写真1 しおさい公園からの眺望

取り組み案 ※当案はあくまで案出し段階のものです。

◆ゾーンごとの建物最大高さを設定

ポイントからの建物最大高さの規制に加え、地域ごとの特性（景観保全、産業、居住など）を踏まえてゾーン分けを行い、ゾーン毎の建物の最大高さを設定するとともに、建物の幅についてもコントロールする。ただし、都市機能の確保に必要な建物や優れた意匠により地域全体の景観の向上に資する建物などに対しては、審査により特例を許可する仕組みを設ける。

施策を講ずること考えられるプラスの影響・マイナスの影響

◆プラスの影響

- 市街地からの六甲山の眺望の確保
⇒山・海・市街地がコンパクトに配置された神戸の地形的な特徴を生かした都市空間の魅力維持

◆マイナスの影響

- 高度利用に制約
⇒都心の経済への影響
- 建築物としての魅力低下

【参考】他都市の取り組み事例（神奈川県横須賀市）

1) ポイントからの建物最大高さの設定

- 中央公園からの東京湾や猿島等が一望できる良好な眺望を保全するため、中央公園眺望景観保全区域に指定（図1）。
- 海面及び猿島等の景観を守る高さを基準に、A～Eの5段階に、標高を基準に高さの最高限度を設定。



写真2 中央公園からの眺望

2) ゾーンごとの建物最大高さの設定

- 久里浜港内湾や東京湾、緑豊かな丘陵を望む良好な眺望の視点場を有す「くりはま花の国」からの景観及びペリーが上陸した久里浜の姿である周辺の緑豊かな丘陵への眺望を有す「久里浜湾」からの景観を守るため、眺望景観保全区域に指定（図2）。
- 区域内をA～D地区にエリア分けし、それぞれ建物高さの最高限度を設定

地区	高さの最高限度
A地区	31 m
B地区	20 m
C地区	22.5 m
D地区	30 m

※図、写真は、横須賀市HPより引用（一部加筆）

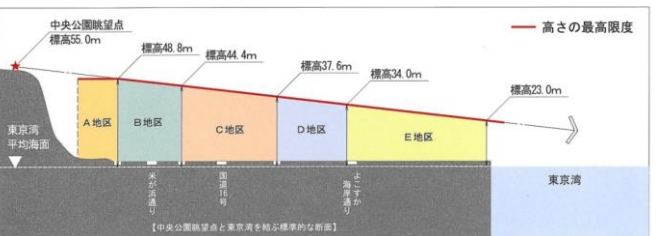
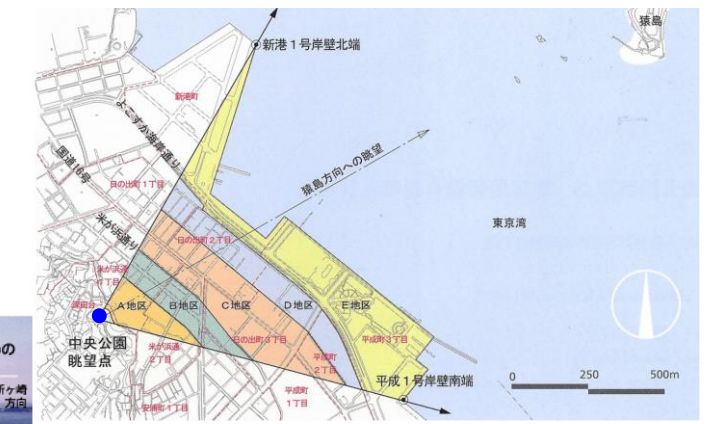


図1 ポイントからの建物最大高さの設定例

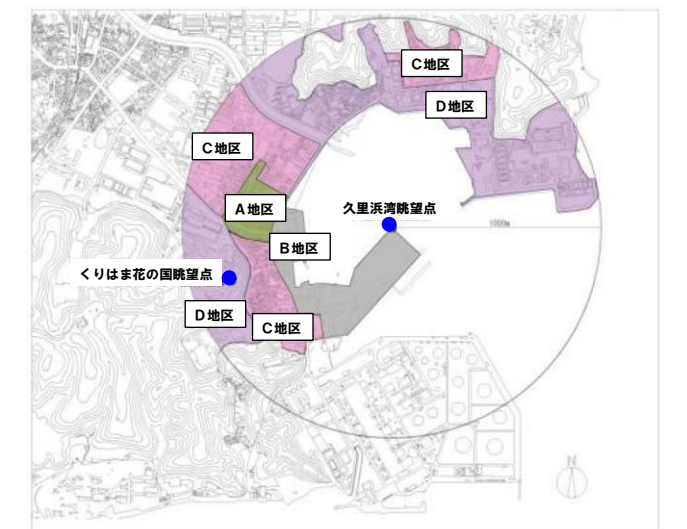


図2 ゾーンごとの建物最大高さの設定例

今まで頂いたご意見（抜粋）

◆「神戸らしい眺望景観を守るためのルールづくり」に賛成の意見

- 世界に誇れる景観への提案として、山→街→海が一体となった景観は大都市のなかでは珍しく貴重な財産であり、山→街→海が見えるようにする。
- 近年神戸はタワーマンションが乱立し、せつかくの景色が台無しです。海からの景色もタワーマンションに遮ぎられ山が観えないし、山からの景色も変わってしまった。これ以上景観が悪くならないようにして欲しいです。
- 大阪駅周辺のような開発を望む声もあるのですが、景観への配慮や自然との融合（共存）を考慮した周囲の自然と一体となった神戸独特の都心のあり方を考えてほしいと思います。

◆「神戸らしい眺望景観を守るためのルールづくり」に慎重な意見

- 三宮再開発にあたっては、他都市に比べ広さが限られています。高度利用、高層化も含めたプロジェクトを期待している。
- 海と山を両方眺望できる、地元だけでなく外国や国内から観光客を呼び寄せられる超高層ビルを建てて欲しい。
- とにかく都心のビルを高層化すべきだと思います。元々土地の少ない神戸は、そうする事でしか活路を見出せないのではないかと思います。従来の山を削り、海を埋め立て、土地を造成するよりも有効だと思います。「神戸名物、（超）高層ビル群」と言われるぐらいにならないと、駄目だと思います。

論点② 都心居住のあり方について

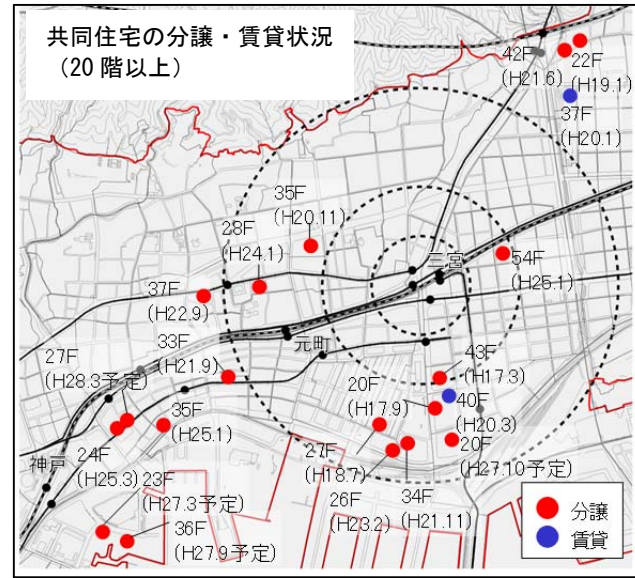
概説（現状の課題等）

近年、都心に高層マンションの建設が増加中。

住宅の増加は都市の活力源である人口の増加、**ま**
ちにぎわいを呼ぶ点でプラスに評価できる。

一方で、高層マンションが乱立した場合、「**眺望**
や街並み景観の阻害」、「**建物所有権の複雑化による**
建替わりの鈍化」、「**地域コミュニティの低下（マン**
ション住民の地域行事等への不参加）」といった都市
の魅力に関するマイナス点も懸念される。また、都
心は神戸市全体の発展を促す拠点であり、商業・業
務についての都市機能が集積する地域である。この
ため、**教育施設が不足しており、再整備も困難な状**
況にある。

神戸の都心のめざすべき姿を踏まえ、**神戸らしい**
景観の保全や都心機能の集積を目的として都市居住
を抑制するエリア、また、商業・業務と住宅が共存
するエリアなどの設定について考える必要がある。



取り組み案 ※当案はあくまで案出し段階のものです。

◆地区の設定イメージ（例）

<都心居住を抑制するエリア>

都心機能の集積・神戸らしい景観の保全を
目的として、都心居住を抑制し、賑わいや
都市活力向上などの魅力を追及する。



<商業・業務・住宅共存のエリア>

商業・業務地区としての土地利用を基本とし、このエリ
アにおける住居の立地は、商業や業務との調和をはかる。

考えられるプラスの影響・マイナスの影響

◆プラスの影響

- ・山と海が近接した神戸らしい景観の維持。
- ・権利関係の複雑化を防ぎ、将来の建替えを促進。
- ・住宅と商業・業務の都市機能の適切な配置。
- ・居住者（ファミリー、シングル・DINKS）に合わせたコミュニティの形成。

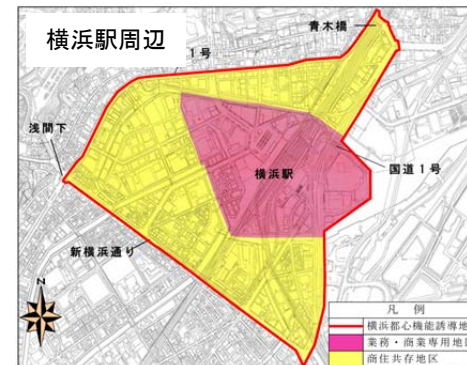
◆マイナスの影響

- ・夜間人口の増加が抑制される可能性がある。
- ・居住地の選択肢の制限、駅近への居住希望者からの反発
- ・駅近でのマンション関連開発の抑制による経済効果の減少

【参考】他都市の取り組み事例（横浜市）

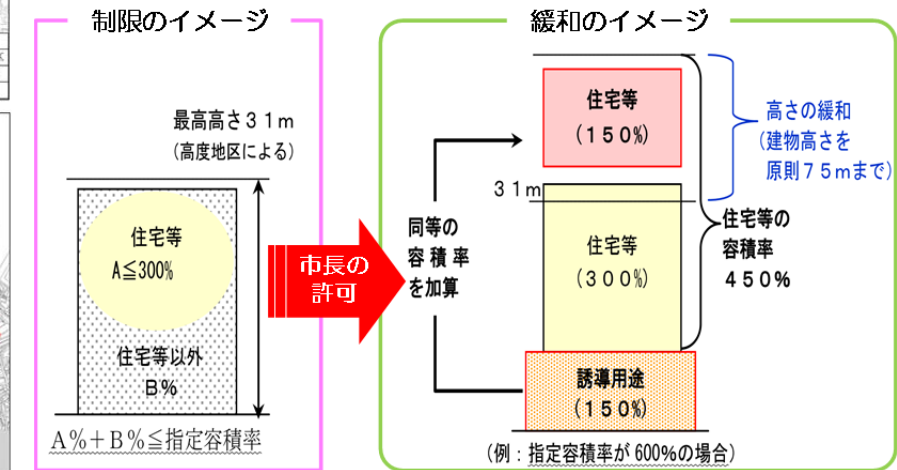
<横浜都心機能誘導地区建築条例（平成18年4月施行）> ※横浜市資料を一部編集

横浜都心部において「業務・商業等の機能強化」、「横浜らしい街並み景観の継承や創造」及び「都心に共存で
きる良好な居住空間の誘導」を図ることを目的とした制度



地区	制限	緩和
業務・商業専用地区	住宅等※1を禁止	誘導用途※2主体⇒容積率や高さの緩和
商住共存地区	住宅等※1の容積率を300%に制限	誘導用途※2併設⇒誘導用途と同等の容積率を住宅等に加算可+高さの緩和

※1 住宅等…住宅、兼用住宅、共同住宅、寄宿舎、下宿及び有料老人ホーム
※2 誘導用途…店舗、事務所、文化施設、ホテルなど



今まで頂いたご意見（抜粋）

◆都心居住に関する規制等の設定に賛成の意見

- ・都心部に無秩序にタワーマンション、居住施設を広めていくのではなく、エリアを決めて生活関連施設や教育・福祉施設などの整備とあわせて進めていくことが必要。
- ・商店街の裏にはマンションが林立し、古くからあった商店街のコミュニティが壊れた。高さ規制、用途地区などの網掛け規制でもっと早くから商店街を守るべきだった。

◆都心居住に関する規制等の設定に慎重な意見

- ・ハーバーランドでは、高層マンションが建ち、住む人も増えている。エリアの中での繋がり、住む人の繋がり、訪れる人との繋がり。「神戸＝繋がっている街」のコンセプトで考えていきたい。
- ・人々を繋ぐ機能があれば、高層マンションがあっても良いのではないかと。

論点③ 都心内の回遊性向上に重心を置いた交通体系の再構築について

概説（現状の課題等）

都心部には魅力的なエリアが数多く点在しているが、交通が繋がっておらず回遊性に乏しい。また、鉄道、バスなどは多く運行しているが、路線や料金などが分かりにくく、来街者には不親切である。

また、「人」中心の交通環境を目指し、誰もが楽しみながら歩きたくなる快適な空間が必要であり、都心内々の移動が容易で、かつ分かりやすい交通体系を構築する必要がある。

取り組み案 ※当案はあくまで案出し段階のものです。

- ①人と公共交通を優先するため、自動車の通過交通は都心の中心部に流入させず、周辺の幹線道路に誘導する。都心内に目的地がある場合も都心外縁部に整備するフリンジ駐車場と循環バス等でカバーする。
- ②複数ルートの循環バス（本数、ルートともに極力便利なもの）やコミュニティサイクル、ワンウェイカーシェアリング等で都心部内々の移動ができるようにする。需要の高いルートはBRT や中量輸送のLRT などで対応を検討する。
- ③三宮駅周辺や都心の交通の結節点など人が多く滞留する場所は特に人と公共交通を優先する。
- ④必要な自動車交通（交通弱者の寄り付き、荷捌き、緊急車両等）には、それぞれの役割が果たせるように、ルート・スペースの確保等に配慮する。
- ⑤使いやすい公共交通とするため、ゾーン内均一料金制度の導入を目指す。

以上、①～⑤の実現のため、既存の交通体系から都心部を切り出して独立した交通ネットワークとして再構築する。

施策を講ずること考えられるプラスの影響・マイナスの影響

◆プラスの影響

- ・分かりやすい交通体系になるため、来街者等に案内しやすく、利用しやすい交通体系となる。
- ・循環バス等、複数の移動手段を整備することで、都心内の回遊性が向上する。
- ・都心内の車交通が抑制されるため、歩行者の安全性が向上する。
- ・歩行者空間を広げ、滞留空間を確保することで、まちのにぎわいを創出できる。
- ・ゾーン内均一料金制度の導入により、乗継の費用負担がなくなるため、公共交通の利用が促進される。

◆マイナスの影響

- ・都心内を通行していた既存交通を周辺幹線道路へ誘導することに伴い、都心周辺における渋滞発生等が懸念されるため、周辺道路の機能強化が必要となる。
- ・都心の外からこれまで都心内の目的地に乗換なしでつながっていた路線が、一部乗換が必要になる。
- ・地下鉄海岸線等の既存交通の有効利用ができなくなる可能性があるため、役割分担の整理が必要となる。
- ・都心内の車交通を抑制することで、都心内を目的地とする一般車両の利便性が低下する。

今まで頂いたご意見（抜粋）

◆「都心内の回遊性向上に重心を置いた交通体系の再構築」に賛成の意見

- ・駅前広場を自動車中心ではなく人中心、公共交通中心の豊かな空間にし、鉄道・バスの乗換え動線、まちとのつながりを分かりやすいものとしてほしい。
- ・車や高層ビルのみを優先にしたまちづくりではなく、人がいかに気持ちよく歩けたり、休憩したりできるかをコンセプトとして、通路の動線や景観、オープンスペース、緑を計画的に考えることが必要だと思う。
- ・歩きやすさを基本に、しんどくなったら公共の交通機関を使って、広く巡っていくことができればよいと思う。
- ・自動車の利便性を捨てても、三ノ宮駅周辺を歩行者に開放し交流できる場を作ることが重要。フェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションを高めることがイノベーションを起こす。

◆「都心内の回遊性向上に重心を置いた交通体系の再構築」に慎重な意見

- ・LRTは、タクシーや商店街、駐車場経営者との利害関係も考えて進めなければなりません。
- ・LRTは自動車交通にも影響がある。良いと思うが、検討の余地が大きいのではないか。海岸線と同じ失敗をしてほしくない。
- ・駐車場、駐輪場を十分に確保し、車、バイクで来やすくする。
- ・三宮に来る車を歩行者と同じように大切にしてください。車に乗って来る方はやはり大切なお客さんですから大事にしてください。

交通体系再構築のイメージ

