

平成22年度第2回都市景観デザイン審査会 会議要旨

1. 審査会の日時、場所、出席者、議題

- (1) 開催日時 平成22年5月20日(木) 午後2時～同6時30分
- (2) 開催場所 市立男女共同参画センター 学習交流室4
- (3) 出席者
- ・都市景観デザイン審査会委員
徳尾野会長、岩井委員、楨林委員、中嶋委員、赤澤委員
三谷委員、戸川委員
 - ・事務局（都市産業活力部 都市整備室 都市計画課）
土取部長、大西室長、福永課長、西本副課長 君田係長
阪上技術職員、田口技術職員
 - ・事業者・設計者
議題① 事業者 株式会社 西富開発 欠席
設計者 有限会社 栄光開発 東氏 他1名
議題② 事業者 野村不動産株式会社 高岸氏
設計者 株式会社イアール設計一級建築士事務所 山原氏 他3名
議題③ 事業者・設計者 宝塚市道路建設課 尾崎課長 他3名
- (4) 議題
- ① 雲雀丘2丁目宅地開発
 - ② (仮称)宝塚市仁川北三丁目計画
 - ③ 宝塚駅前整備計画
- (5) 傍聴者 議題②において3名

2. 会議の要旨

事務局：本日の審査会は、委員8名の内7名の出席であるので、宝塚市都市景観デザイン審査会規則第6条第2項の規定により成立する旨報告。

会長：了解した。審査を開始する。

事務局：前回の審査会の議事録について承認を求める。

各委員から修正すべき記述は見あたらない旨の発言あり。

会長：前回の審査会の議事録を承認する。

☆☆☆☆☆ 議事①（雲雀丘2丁目宅地開発） ☆☆☆☆☆

会長：開発の概要について説明を求める

事業者：雲雀丘2丁目53番において専用住宅7戸の宅地開発を行う。

開発地東側にある桜の古木については、当初撤去を予定していたが、近隣住民の要望により、1.5m幅の植栽帯を設け、その中に残す計画に変更した。

なお植栽帯に植樹する樹種については現在のところ検討中。

現況宅盤は北側道路より2m程度下がっているため、擁壁を築造し盛土を行って道路面と同一高に造成し3宅地を形成する。一方、南側の4宅地については現状地盤高とし造成等は行わない。擁壁には化粧型枠を用いる。

緑化計画については、本件開発に伴って一部植栽を行うが、本格的な植栽については、当該開発地は都市景観形成地区に指定されていることから、建物建築時に行うこととなるので、その旨宅地販売事業者に重要事項として引き継ぐこととする。

北側道路については、道路拡幅のため既存の生垣を撤去し、その後、幅1mの歩道を設置する。その形態については、今回の開発地東側に既存のマンションがあり、そのマンション開発時に設置した歩道の形態にあわせ、玉石積みを組み合わせた生垣を設置する。樹種についても同様にすることと地元から要望があった。

開発地南側の既存の樹木については、土地購入者個人の土地に存在することになるので管理が困難となることから、これを撤去し高さ1.8mの目隠しフェンスを設置する。

委員：北側に新たに設置する歩道の仕上げは何か。また、歩道沿いに植栽帯を設けるとの説明であったが、樹種は何を用いるのか。

事業者：当該開発地東側隣接地の歩道仕上げと同様の、インターロッキング舗装とする。植栽帯に用いる樹種は、東側隣接地の既存樹種と合わせる様地元からの要望があった。設置場所は北側3宅地それぞれ歩道に面した敷地境界沿いに、出入り口を除く部分に設置する。

委員：北側に設置する歩道の高さはいくらか、出入り口の切り下げを行うのか、また、南側専用通路出入り口の歩道の切り下げを行うのか。

事業者：路面からの高さは5cm、出入り口の切り下げは行わず、車の出入りは乗り越しとなる。また、南側専用通路入り口の歩道切り下げについては、現況の出入り口となっている為、新たに切り下げの必要は無い。

委員：北側宅地内に設ける生垣の樹種について、東側隣接地の既存樹木と同一のものとするとの説明であったが、当該樹木は集合住宅に適した樹木を採用しており、今回の戸建住宅地には適さない。むしろ、ウバカシ、アラカシのような成長は遅いが葉は小さいものの方が、重厚感が有り戸建住宅に適している。単に連続していることや樹種を、統一すればよいというものではないことを地元へ提案してもらいたい

事業者：樹種は地元要望を受けて選定したものであり、変更は考えていない。

委員：具体的には、中木程度のカシ類を3本に1本程度用いることを推奨する。既存と同じものを用いて連続性を持たせるのでは無く、新たな開発地には新たな緑の景観を提案すべきであるとする。

委員：東側植栽帯及び南側専用通路に面する宅地内の、植栽帯に用いる樹種は何を用いるのか。ベニカナメモチは葉が赤いこと、将来的には枯れることが予想される。宝塚らしい樹木でもないことから、用いることについては検討願いたい。

事業者：東側の植栽帯については、南側隣接地にある樹木と同じものを用いる予定である

が、具体的には工事完了後市に帰属を予定していることから、樹種について、今後市担当部局との協議により決定する。

委員：今回の開発地は都市景観形成地域内であり、土地購入者にとって緑の豊かな地域を目指している場所であることを認識する為にも、開発において緑を確保しておくことが重要である。そのような意味で緑豊かに見える処置として、開発地北東角については北側の植栽が東側に回り込む、また南東角においても東から南へ緑が回り込む、すなわち緑が敷地を囲んでいる設えとして造成を終えることが望ましい。

事業者：指摘のとおり土地の購入者に、緑を大切にす地域であることをアピールすることは大変重要であると考えており、北側道路に面する宅地には生垣を、敷地東側には植栽帯を設ける予定である。

委員：東側の桜の古木は、現計画のままだと枯れる恐れがあり、その後の対策はどのように考えているのか。

事業者：桜については、造成区域内の根および枝は撤去する予定である。

東側の植栽帯については、樹木の管理維持を含めて工事完了後市に帰属することを前提に今回の計画としている。従って桜の木の管理も市に移行する。

本件について本日現在、市担当部局との協議は終わっていない。

委員：残存及び延命について、何か処置は施すのか。

事業者：事前に市担当部局と協議を行い、現案計画の通りとする意思ではあるが、最終的な決定に向けて検討中である。

委員：L型擁壁の構造であるが、北側の桜を中心に基礎底盤を約3m程度設置しないで、土留め壁のみ両袖から持ち出す方法は検討できないか。

事業者：指摘の件については現在検討中であり、計算上基準を満たすのであれば施工は可能である。ただし、販売する者として、後々トラブルにならない施工とすることが重要であると考えます。

委員：現在の桜については、根を切断すると枯れる可能性が高く、また、永久的なものでもない。日本の文化として植え継ぎというものがあるので、今回の植栽帯の中に若木を植えることを提案する。

事業者：了解した。今後地元との話し合いの席で提案する。

委員：ごみ置き場のデザインはどのようなものか。

事業者：東側道路に面して植栽帯の中に設置する。大きさは縦横1mCB造、扉の有無については市担当部局と調整が必要である。正面からは見えるが斜め方向からは樹木で隠す予定である。

委員：宅地内の緑化の完成については、建物の建築に伴わねばならないのであるから、当該開発完了後、宅地販売事業者に確実にその必要性を伝え、当審査会での意見・検討事項を継承していく方策を講じてもらいたい。

事業者：指摘の件を実現すべく、本日の審査会に販売予定事業者を同席させている。また、地元説明会にも出席し、そこで出された意見や意向を把握している。そして、販売

に当たっての重要事項の中に盛り込み、地元の了解を得た上で説明書を作成しようと考えている。

委員：南側の現況植栽を撤去するとの説明であったが、これを撤去しフェンスを設けると共同住宅の裏手が見えることとなるが、方策は検討しているのか。

事業者：現段階では樹木を撤去し目隠しフェンスを設置する前提ではあるが、当該土地は7号地に属していることから、既存樹木を残した場合、管理はその土地の購入者に委ねられることとなる。従って、その購入者が了解すれば残すことが出来る。

会長：本日の審査会においては、桜の古木の扱いと擁壁の構造、及び宅地内の緑化について議論があり、その内容を販売事業者に引き継ぐことについて協議を行った。今後当該開発において当審査会での意見・検討事項を反映してもらいたい。

本件の審査は以上とする。

☆☆☆☆☆ 議事②（仮称）宝塚市仁川北3丁目計画 ☆☆☆☆☆

会長：開発計画の内容について説明を求める。

事業者：開発区域約3,000㎡、専用住宅宅地17戸を造成する。

現況の地形は、四周を道路に囲まれて、南側より北側が6m低い。当初計画では、南側に合わせた地盤高としていたが、北側道路からの圧迫感軽減の為、北側地盤を0.8m南側より低くして計画した。また、駐車場についても掘り込みガレージではなく、空間として広がりのある平面駐車の状態とした。

道路境界の敷き際には擁壁を後退して築造し、植枡を設け樹木等を植えることにより、緑豊かな地域の景観に配慮した計画とした。

宅地敷き際には舗装材として、花崗石又は御影石などを用い色彩についても、周辺との調和を図りながら計画した。

既存宅地内に桜、松などがあるが、公共空間が無い為移植は困難である。従って緑の復旧については、敷地内の沿道緑化、及び各宅地に中高木のシンボルツリーを植栽する。

委員：現況敷地が北側に傾斜しているために、宅地の商品価値を高めたいことは理解できる。仮にこれが実現したならば、同様な条件下にある既存宅地の価値低下につながりかねず、事業者としては、周辺の住宅地に与える影響について配慮する事が重要である。そこで、北側4宅地については、北側道路勾配に合わせ、西側に向って低くするひな壇形式の造成を行うことで、擁壁の高さを押さえることが出来ると思う。

また、道路面から3m以上上がっている宅地が、高齢化社会の時代に価値を持つものであるかも再考願いたい。

委員：当該開発地北側道路の対側に高い擁壁があり、今回ここに擁壁を築造すると高い擁壁で囲まれることとなり、圧迫感を生じることとなる。これは道路景観として、また住宅地の景観としても好ましくないので、今回事業において築造する擁壁は少

しでも低くくしてもらいたい。

事業者：当該計画地の特徴として、北側に低く南側に高い地盤であるので、開発地最低レベルである開発地北東角を基準レベル±0とし、そこからひな壇状に宅盤を形成した。少しでも北側宅盤のレベルを下げる為に、開発地中央に専用通路を設け、この部分で落差処理を行い南向き空間を確保し、全体に80cm程度下げることが出来た。

また、購入者の利便性を考え、道路面からの高さは出来るだけ高さを押さえ、道路勾配に合わせて地盤高を設定した。

擁壁の圧迫感を軽減する為、沿道に植栽帯を設け、特に北側では対側に同様の設えがあるので効果は高い。その植栽帯の樹木の高さに合わせ、擁壁の最大高さを3.5mとした。

委員：道路と擁壁の間隔について質問。

事業者：北面については70cm。西、東については30cm程度。西及び東の道路面からの高低差は0.1～2m程度であるので、この部分には草花を植え、上からはツタ等で対応しようと考えている。

建物の計画が未定であるので、擁壁の上部の植栽は未定であるが、基本的には生垣等を併設したフェンスを設ける。

委員：生垣は道路に面して全ての宅地に設けるのか。また、フェンスの外側に生垣を設けるのか。

事業者：建物の配置計画は定まっておらず、道路から建物へのアプローチもさまざまに想定されるので、全宅地に生垣を設けるかは未定である。

委員：仮に、購入者が道路際にCB造の塀を築造した場合、擁壁とあわせて相当高い壁が出来ることとなり、景観を阻害する要因となる。これを防止するためにも道路際の生垣を実行する条件を重要事項として販売時に明記すべきである。

事業者：宅地の販売については、建売であるのでCB塀とすることのないようにする。

生垣については、外側にフェンスを設け、購入者には現地の生垣を見せて販売しており、生垣作りに理解を得ていく。

委員：植栽計画において、宅地のシンボルツリーが擁壁の上・下に計画されているが、統一して擁壁の上に植えた方がメンテナンスを行いやすい。

提案されているヤマボウシ、ハナミズキについては、樹形は美しいが特に水を必要とする樹種である。

事業者：道路からのアプローチで階段を設けている宅地については、擁壁の角切り形状の場所に高木を植えてこれをライトアップした設えとした。また、それ以外の宅地には擁壁上部の宅盤にシンボルツリーとなる樹木を植える予定である。

委員：北側の植栽帯の植栽予定リストであるが、人工的な構造物を背景に広範囲に、シラカシ、シマトネリコなどのガーデニングに用いる樹木が連続的に植栽されているが、必ずしも美しいとは言えない。そこには自然木を混ぜながら樹木に彩りを付けると、まちなみとしてはかなり美しくなる。具体的にはマユミ、ツツジ類などが挙

げられる。

擁壁の仕上げについて、化粧型枠を用いたり、ワイヤーを張ってツタを這わせたり、上部にヘデラを植えて下垂させたりしている。特に高い擁壁にヘデラを下垂させると、メンテナンスも行き届かなくなり、最終的には美しい景観が形成できない。当該計画では擁壁の下部に土があるのだから、カズラ類を壁面に吸着させ下から這い上がらせると良い結果が得られる。そのためには擁壁面の仕上げ面が粗になる型枠を使用する必要がある。樹種はヒメイタビ、又はイタビカズラを推奨する。これらの植物が壁を被い、それを背景に中高木を配置することにより望ましい緑地景観を形成することが出来る。

東及び西側の植栽帯については、幅約30cmであり少し小さめではあるが、中木は育ちうる。計画ではリュウノヒゲなどの地被類を用いているが、擁壁の高さは低くとも、コンクリートが直接目に入るので景観上は良いとは言えない。擁壁が高さ1.2m程度であれば、コバノミツバツツジ等上に伸びる種を用いて壁面と同程度の高さに育てることも出来る。また、植え込み幅が小さいので適切ところで成長は止まる。ソヨゴ、株立ちのカシ類なども横に広がり、コンクリート面を被うにふさわしい樹木である。

これらの樹木を早く育てようとするならば、植え床を深く掘るなどの土壌改良を加えると良い結果が得られる。

事業者：了解した。

委員：造成の為に搬入土があるのか。搬入しないで宅盤を形成することは出来ないのか。

事業者：当初の宅盤レベルを決定した時点から、種々の検討を加えた結果、最終的に現在の高さに決定した。北側が低い現状の地盤であるため今回提案した案が最良であると考えている。

委員：計画のスタートの時点から今日までの経過であれば、その考え方も成り立つのだろうが、今、土を搬入してまで宅盤を上げる計画であると聞けば、納得が行かない。

事業者：土量と工種のことを最初に考えると指摘の考え方に到ると思われるが、事業者として、この土地の価値を高めたい、また想定する価値があるので、その価値に見合う造成を行いたいとの考えから、さまざまなバランスを考慮して現在の計画とした。

委員：擁壁の型枠の一部に化粧型枠を用いているが、石張り風化粧型枠は非常に擬似的に見えて見た目にはよろしくない。むしろ全体的にリブを入れたほうが造形的であり良いと思われる。また、下からの植物も這い上がり易い。

事業者：自然な風合いと言うテーマがあったので、化粧型枠を採用した。ただし限られた予算であるので一部の採用となった。

委員：自然な風合いとは、その素材が持っている素材感を演出することが大切である。人工的な仕上げ感ではない。

事業者：テーマについての考え方の認識を新たにした。指摘のリブについては実施の方向で検討する。建物のデザインにあわせて物と幅を決定したい。

委員：建物の建築実施はいつ頃の予定か。今回の開発は宅地の造成のみではなく、造成

完了後、建売住宅として販売するとの説明であったので、その建築物についても当審査会として関心がある。

事業者：確認申請は平成23年4.5月ごろと考えているが、現時点で造成工事の完了見込みが立っていないので、明確な時期は未定である。

委員：当該地区を含めて阪神間に多く見られる擁壁として、下部に大きな石を積み、その上部に玉石積みとしたデザインがある。今回の開発計画では、アプローチ部分の擁壁の化粧に御影石延石柱を用いているが、これはとてもシャープなイメージであり当該地域の景観に馴染まない。ここは、景観の連続性との観点から是非玉石積みを採用してもらいたい。既存に玉石が有るならば、これを再利用するとなお良い。

事業者：検討する。

事務局：今回の宅地開発において、道路境界から擁壁を後退させて築造し植樹帯を設けることは、非常に地域の景観にとって重要である。その植栽帯に樹木を植栽し、擁壁から受ける圧迫感を軽減しようとするのであるが、今回の東及び西側に設けられている幅30cmの植栽帯には、中木等を植えることは困難ではないかと考えるので、より手厚い植栽が可能な幅に広げてもらいたい。これは全体として共通に言える事である。

事業者：東、及び西側については道路中心後退で土地を提供している上に、擁壁の高さも比較的低いこともあって、植栽帯を30cmとした。事業採算からはこれ以上の有効宅地を減ずることは価値の低下につながるもので、応じることは出来ない。

委員：東、及び西側道路から入る専用通路入り口の角切り部分に、中木を植える予定が図示されているが、ここにはシンボルツリーとなる木を植えていただきたい。擁壁上部の宅地にシンボルツリーを植えたとしても、まちの景観に寄与することは少ないので、まちとのかかわりを考慮した植栽計画を再検討してもらいたい。

事業者：見直しを検討する。

会長：本日の審査会に於いては、植栽に関する意見については大いに参考にしてもらいたい。北側の擁壁の高さについては下げる方向で再検討してもらいたい。

本件の審査会は以上とする。

☆☆☆☆☆☆ 議事③〈宝塚駅前広場整備計画〉 ☆☆☆☆☆☆

会長：整備計画の内容について説明を求める。

事業課：JR宝塚駅舎が完成し、その後、駅前の整備計画に着手するものである。

整備方針として、宝塚市の玄関口として人に優しい駅前広場を基本理念として、落ち着いたモダンな色彩と素材を用いて、JR宝塚駅及び阪急宝塚駅舎と一体となった都市景観を構成する目的で整備を行う。

整備概要は、現在の面積7,900㎡、整備後の面積8,700㎡。約800㎡をJRから用地買収することによって道路線形を整備する。

ユニバーサルデザインを採用することにより、人にやさしい駅前広場をコンセプトとし、公共交通の拠点になるバスターミナル、及び乗降客の送迎による一般車に対応した駅となることを目指した。

整備課題としては、公共交通であるところのバス事業の拡大に伴い、大型バスが増大しているため、非常にバスターミナルとしての需要が高まっているのが現状である。その大型バスの運行に際して、道路の曲りがきつい、また、交差点の形状がいびつである等により交通の阻害要因となっている。一方歩道にあっては、人の導線がバスの乗降客と一般通行とが複層している為に、歩道の狭さが問題となっている。その他には、一般車の停車スペースが少ない為、朝夕の交通の妨げとなって交通渋滞の原因となっている。

修景の考え方としては、兵庫県が定めている阪神地域都市景観マスタープランの中に、宝塚駅前については現状を踏襲するような形のガイドラインが示されており、それを参考に計画を立案した。

委員：床材は全てやりかえるのか。また、バス発着場のシェルターは移設するのか。

事業課：全て透水性のものに貼りかえる。シェルターは移設する。

委員：乱横断及び駐車を囲むフェンスはどのようなものか。

事業課：歩道と車道の境界に高さ80cmの乱横断防止柵を設置する。また駐車場周囲には高さ1.2m～1.8mのネットフェンスを設置する。

委員：視覚障害者用誘導ブロックは、現状では平板ブロックがイギリス貼りのため、一直線になっていないが、今回はどのような貼り方をするのか。また、平板ブロックの端が欠けているものが見られるが、改善されるのか。

事業課：誘導ブロックは黄色とし、直線になるよう設置する。また今回使用予定の平板ブロックは角に面取りが施してあり、現状のようなことは少ないと考えている。

委員：平板舗装とインターロッキング舗装を比較検討したか。平板舗装は経年変化により平滑に乱れを生じる。一方インターロッキングは補修が容易に行える。

事業課：周辺の歩道部分の舗装が平板ブロックであることから、それを踏襲した。平板ブロックの経年変化による乱れは、車の通行が主な原因であると考えられるが、今回は、ほとんどの車の通行する部分には用いていない。また、インターロッキング舗装については、車椅子の通行に支障があるとの意見があるので採用を見送った。

委員：全体に緑のスペースが少ない。タクシーベイを緑化することを検討できないか。

事業課：駅前広場のテーマが緑であることから、採用については検討する。

委員：植樹する樹種に、花も実もなる木としてヤマモモを採用したとの説明であったが、この木は葉色が暗いので評判が良くないので、避けたほうが良いと考える。

事業課：どのような木が良いか教示願いたい。

委員：ヤマボウシなどはどうか。

事業課：検討する。

委員：細部の議論に入る前に総括論を提案したい。

この計画のコンセプトの説明において、品格と魅力のあるデザインを述べていたが、それぞれに風格のあるJR宝塚駅と阪急宝塚駅に囲まれたこの駅前広場は、宝塚の顔となる場である。その顔をデザインするに当たり、それを作者が本気で筋を通してデザインしなければならない。本日の審査会の資料によると、一つひとつの物にこだわり、それが積み重なった原計画に愕然としている。ランドスケープデザインとは通しの目で総合的に行わなければ、格のあるデザインとはならない。当審査会で各委員が意見を述べ、アドバイスしたとしても質は上がらない。

本当にこのような形で、宝塚の最も重要な顔、集客を目指さねばならない重要拠点を、このような形で作ることを非常に危惧している。今回の計画が2つの駅をつなぐ広場として、品格の有るデザインになっているかどうかと言えば、非常に疑問である。と言うことは、既設の部分にもかなり手を加えねばならないと思うが、その点をどのように考えているか。

例えば、植樹については、それぞれのケースごとに検討されていて、全体としてみた場合、高木は広場全体として、どのようなコンセプトで植えられているのかわかっている。また、この大きな広場に中木や灌木が無造作に配置されているので、その意味が全く理解できない。また、フェンスの必要性が解らない。広場と言うものは、視覚的に目線が通らなければならない。

緑が足りない点については、グランドカバーなどでは解決しない。ここでは高木が規則的に配置され、その足もとを駐車場に用いる。そのような発想が無ければこの広場は良くなれないと思う。

委員：交通のレイアウトを行った上に、しっかりとしたランドスケープデザインとして、全体をトータル的にみて計画を立てれば、圧倒的に変わると思う。

事業課：今回の計画に当たっては、駅前広場の機能がどのようにあるべきか、を優先課題とした。植栽計画については、必要な交通計画を行った後、それらから除外できる部分に植栽を行う計画とした。

委員：現植栽計画において見られることは、緑地の部分が全くの平面であり、アンジュレーションすなわち地面の起伏が見られない。木の高さや密度に変化を持たせると景観は向上する。

委員：庁内で計画を行うには限界があるように思う。デザイナーを起用しデザインの視点が必要である。これは当審査会の意見として取り入れてもらいたい。デザイナーへは植栽、柵、舗装材それぞれ単独ではなくトータルデザインとして発注してもらいたい。

事業課：事業スケジュールがあるのでこのまま事業を進めたい。ただし、植栽については、発注の時期を延期することは可能であるから、考察の時間は確保できる。

指摘の点については、持ち帰って庁内で議論を行うこととするが、トータル的なデザインとの観点からは、舗装材、及び柵については周辺の既存施設に採用されているものを、その延長線上で採用したので、景観的な議論は終わっていると解釈している。本日の審査会での意見は、残る植栽について、プロの力を借りてデザインをすべきであるとの認識において、今後庁内での議論対象となる。

ただ、予算や、スケジュールの点について解決できない場合、その結果当審査会に、満足のいく報告が出来ない可能性があることを理解してもらいたい。

委員：駐車台数や、フェンスの設置など既成事実にとらわれることなく、フレキシブルに対応することが重要である。

事業課：現状では、指摘の有った意見を満足するのは、かなり悲観的である。現実的には植栽計画について再度審査にかかると思われる。

ハード部分は変更できない。植栽スペースについても今回の提案の通りとする。

委員：植栽スペースについて検討の余地が無いのは承服できない。

委員：夏の日照を遮るために歩道の中央にケヤキを植栽し、片持ちのパーゴラを設置して、乗降客が溜まれるように出来ないか。歩道空間は単に移動の空間としてではなく、快適に溜まることの出来る、花があれば快適に花を楽しむことの出来るようなことをしたい。そうなれば、どうしても線形を変えないと実現は困難である。

委員：タクシーベイ周辺の植栽スペースは、タイヤが隠れる程度の盛り土があると、ずいぶん印象を和らげることが出来る。そして、土の高い部分には高木を植えてより盛り上げることにより、チャームング度が変わる。

事業課：歩道は機能を重視して幅を決めた。指摘の点については、阪急駅舎南側に設ける意図である。

委員：乗り換え客に、宝塚との印象が得られるよう配慮願いたい。また、歩道の機能を重視するのであれば、植栽により分離させることも手段の一つである。

単に美しいものを並べるだけがランドスケープデザインではない。機能、気候調節、移動、滞留、にぎわい等々について緑を中心にデザインすることが、広場をデザインすることの本質である。

事業課：現状で与えられた区域に、交通の機能を満足させる為の計画を行った。その結果ゆとりの部分が欠落した。ここでの事業課としての判断は、役割分担すなわち阪急宝塚駅南側をゆとり部分とした。

委員：役割分担については分かるが、今ここで議論している広場を切り捨てても良いことではない。あくまでも修景の問題である。

バス待ちしている人が、その時間苦痛を感じることは公共空間として避けねばならない。普通に過ごせることが重要であり、公共空間を管理する意義である

会長：本日の審査会では、これ以上の議論に進展は見られないとおもわれるので、次回の審査会で、庁内の協議の結果を踏まえ再度議論は出来るのか。

事業課：ハード面についてはこのまま実施したい。そのうえで、委員から指摘のあった点について検討の余地が有るか否かは今後庁内で議論し、その結果を報告する。仮に、議論の余地を否定された場合には、植栽を中心とした議論を行うことは可能となるよう努力する。

会長：本日の審査会は以上とする。