

都心の土地利用のあり方に関する有識者会議 報告書

平成 30 年 3 月

都心の土地利用のあり方に関する有識者会議

## 目 次

I. 検討の背景	p. 1
1. 神戸の都心	
2. 神戸の都心を取り巻く情勢の変化	
3. 検討対象エリア	
4. 本会議の役割	
II. 都心の現状と課題	p. 7
1. 土地利用の現状・動向	
2. 都市基盤や建物の現状	
3. 人口動態	
4. 商業、業務、宿泊機能の状況	
5. 観光の状況	
6. 回遊性の状況	
7. 地区計画、景観誘導の状況	
8. 課題	
III. 都心の土地利用のあり方	p. 27
1. エリアの将来像	
2. まちの回遊性を高める歩行者ネットワーク	
3. めざすべき都市構造	
4. めざすべき都市構造の実現に向けた方策	
4-1. 都心のゾーニング	
4-2. 回遊ルートのにぎわい創出	
IV. 今後の検討課題	p. 58

## 附属資料

- 有識者会議開催要綱
- 有識者会議委員名簿
- 有識者会議開催実績
- 有識者会議議事要旨
  - ・第1回
  - ・第2回
  - ・第3回
  - ・第4回

# I. 検討の背景

## 1. 神戸の都心

神戸のまちは1868年に神戸港が開港して以来、港を中心に形成され、海外との通商、交流が盛んなことから、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」として発展してきた。第2次世界大戦の被災を経て高度経済成長期（1960～70年代）に神戸の都心は大きく発展を遂げ、現在の都心の骨格を形成するとともに、元町～三宮を中心として商業、業務の中心地が形成されてきた。

神戸はわが国第2の経済圏である「関西圏」に位置しており、今後さらに加速すると予想される経済のグローバル化の進行に対応するためには、都市単独ではなく、関西圏の主要都市や近隣都市などと連携して、世界に対して発信力をもった広域連携都市圏（メガ・リージョン）を形成し、その中で神戸の魅力を発信していくことが必要になる。

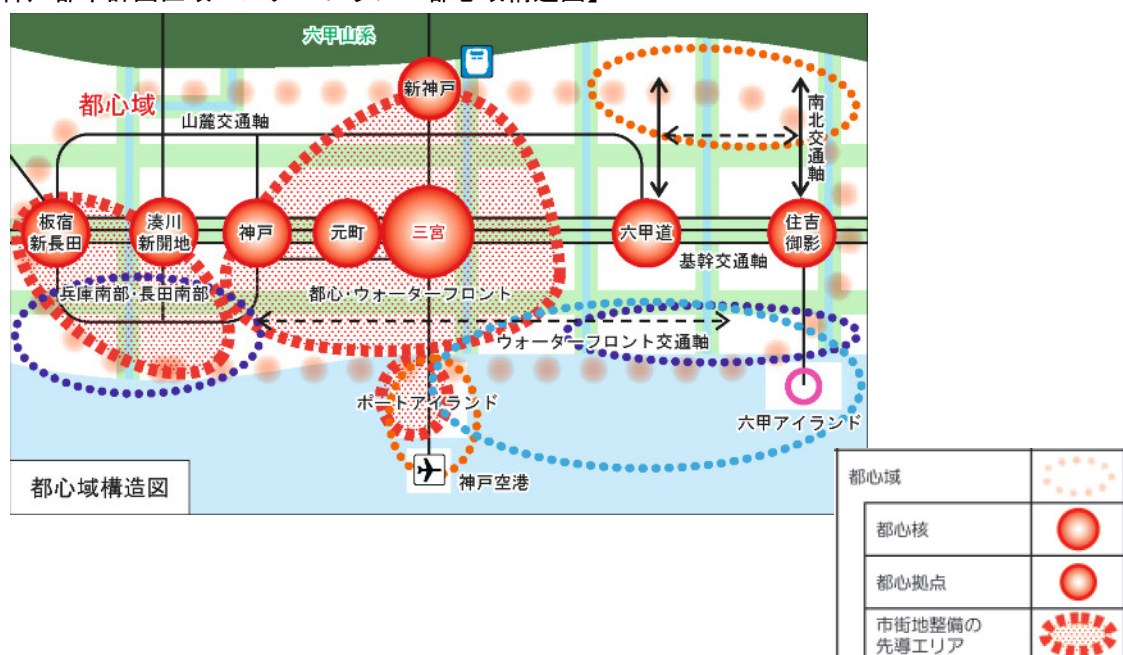
また、「住み続けたいくなるまち、訪れたいくなるまち、そして、継続的に発展するまち」を目指す「デザイン都市・神戸」として、まちに磨きをかけていく必要がある。

それら先導するエリアである神戸の都心には、市全域を対象とした行政機能のほか、周辺市町を含めた広域生活圏を対象とする商業、業務、福祉、文化機能に加え、「国際港都」、「デザイン都市」として国内外からのヒト・モノ・情報が集積する中枢管理機能、国際交流機能など、多種多様な都市機能の集積が求められている。

そこで、平成23年3月に策定された神戸市都市計画マスタープランや、平成28年3月に見直しを行った神戸都市計画区域マスタープランにおいては、六甲山系南側の既成市街地を「都心域」とし、その中の主要な鉄道駅を「都心拠点」に位置づけ、相互連携による相乗効果で「都心域」全体の魅力を高めることとしている。

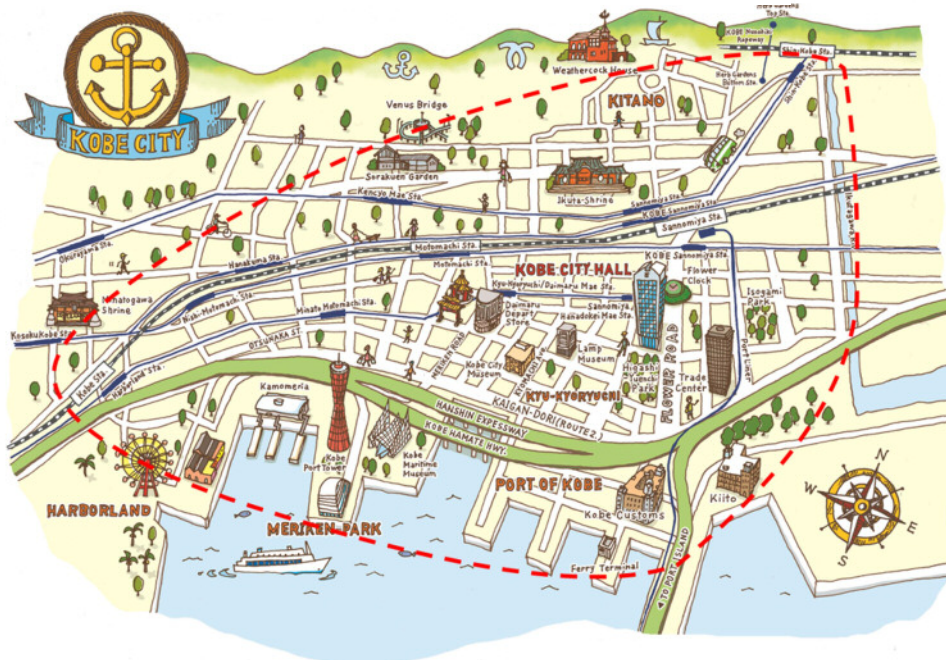
中でも、特に多くの公共交通機関が集積する三宮駅周辺は「都心核」として、公共交通機関の乗換えの円滑化や、周辺の魅力ある地域との回遊性の向上、多様な都市機能の集積、良質な景観の形成などにより、神戸の玄関口にふさわしい風格ある都市空間の形成をめざしている。

【神戸都市計画区域マスタープラン 都心域構造図】



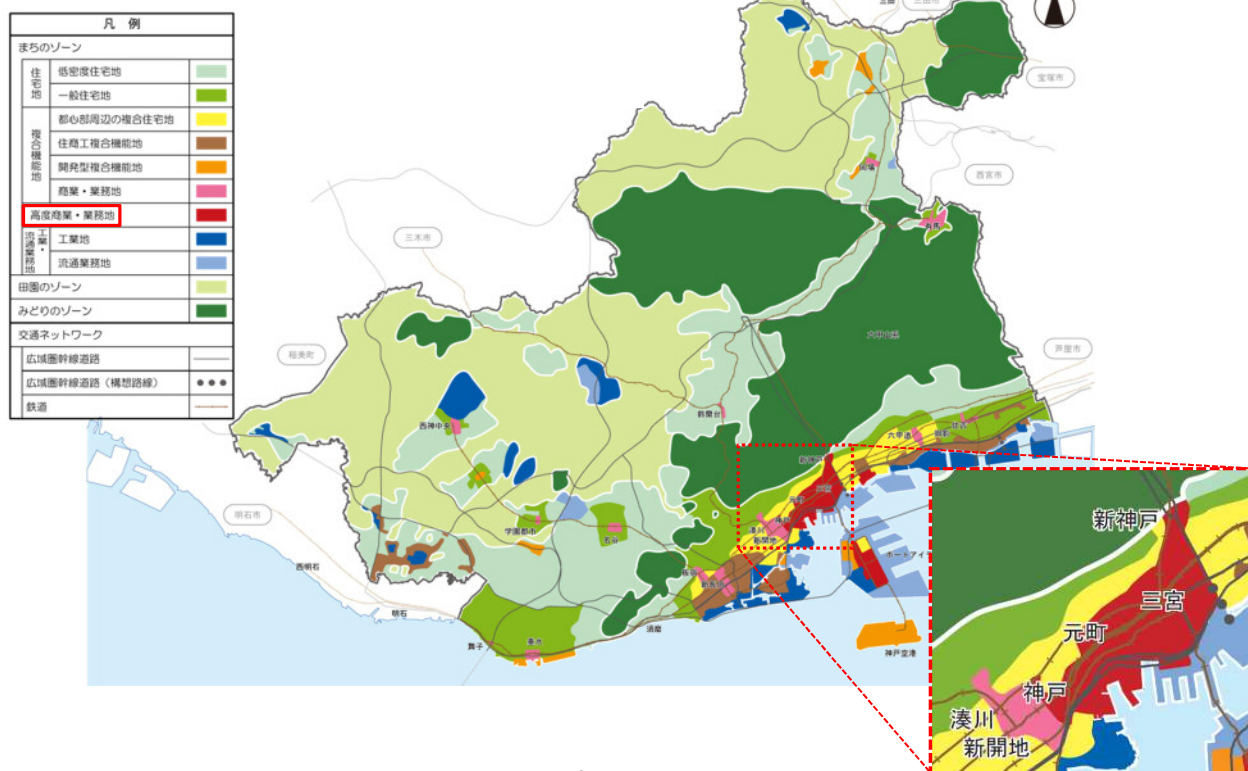
これらの都市空間づくりの方向性をふまえて、神戸の都心を大胆に活性化していくため、「都心域」のうち、新神戸から三宮、元町を経て神戸・ハーバーランドまでの範囲を対象とした「神戸の都心の未来の姿 [将来ビジョン]」を平成 27 年 9 月に策定した。

【神戸の都心の未来の姿 [将来ビジョン] が対象とする都心エリア)】



神戸の都心の未来の姿 [将来ビジョン] が対象とする神戸の都心は、神戸都市圏の商業、業務地であり、特に用途地域で商業地域を指定しているエリアには、商業、業務、文化、交流、行政などあらゆる機能が集積している。中でも三宮駅周辺は、神戸の玄関口であるとともに市内だけでなく隣接市町からも多くの就業者が集まる神戸都市圏の商業、業務の中心地として多くの働く場を提供している。

【神戸市都市計画マスタープラン 土地利用方針図】



## 2. 神戸の都心を取り巻く情勢の変化

都心の商業地域には、多様な都市機能をさらに高度に集積させるため、市内の他エリアと比べて高い容積率が指定されており、神戸市都市計画マスタープランにおいて「高度商業・業務地」に位置づけられている。

しかし、近年の土地利用転換により、高容積率を活用した超高層マンションが多く建設されるようになっている。

### 【元町】

- ◇明治7年に神戸～大阪間の鉄道が開通し、同時に三ノ宮駅（現在の元町駅）が開業。
- ◇神戸港の繁栄とともに、商店・銀行・商社・官庁およびサービス諸業が誘引され、元町商店街をはじめとした商業集積地を形成している。
- ◇駅の北側は、兵庫県庁や兵庫県警本部などの行政施設が集積。古くから一定の居住機能の立地も見られる。
- ◇神戸の一大金融街であった栄町通では、マンションが林立している。



### 【新神戸】

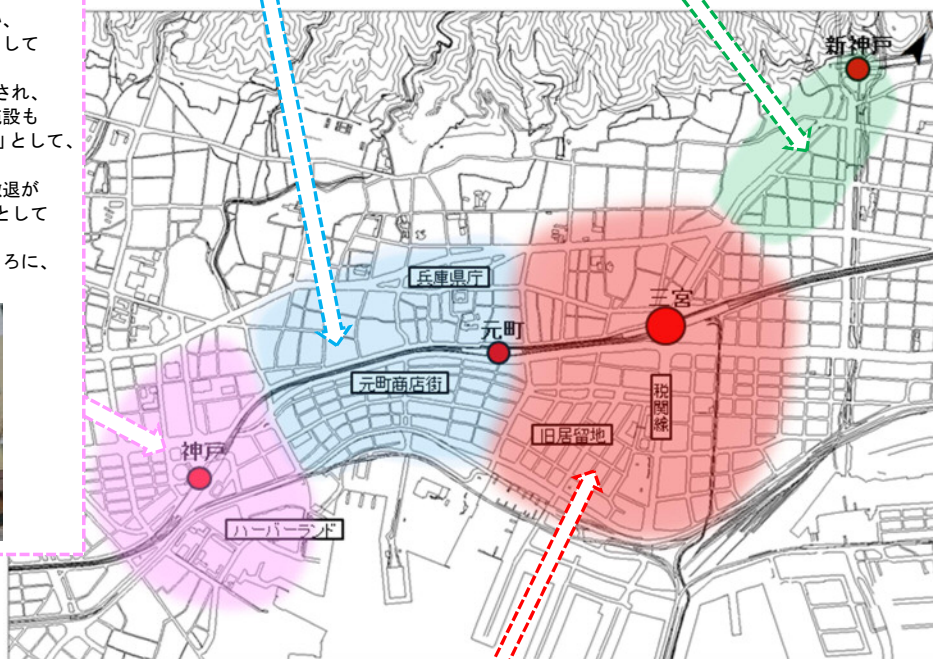
- ◇昭和47年に新神戸駅が開業し、それ以来広域交通拠点として機能している。
- ◇北野や六甲山麓などと近く、これらの観光拠点への玄関口となっている。
- ◇近年、フラワーロード（税関線）沿道を中心に、居住機能が增加傾向にある。



### 【神戸】

- ◇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た。
- ◇昭和57年に旧国鉄湊川貨物駅が廃止され、跡地は、商業・業務施設、住宅教育施設も含めた複合機能都市「ハーバーランド」として、平成4年にまちびらきを行った。
- ◇ハーバーランドは、主要テナントの撤退が続いたが、平成25年4月に「umie」として再オープン、活況を呈している。
- ◇近年、駐車場等の遊休地であったところに、大規模マンションが立地

ハーバーランド



### 【三宮・旧居留地】

- ◇阪神電鉄三宮駅の開業（明治38年）、省線三ノ宮駅の移転（昭和6年）、阪急電鉄乗り入れ（昭和11年）により、ターミナル化
- ◇戦後、新聞会館や国際会館の完成、市役所の三宮移転、さんセンタープラザ完成などにより、神戸の玄関口として発展を遂げてきた。
- ◇三宮駅の北側は繁華街として賑わい、南側はそごうや三宮センター街などの商業集積地として機能。
- ◇旧居留地は、神戸開港により外国人居留地として形成。海運、商社、銀行等が進出し、古くから中枢業務地として繁栄している。昭和50年代以降、歴史的景観を保全する景観形成の取組も進められている。
- ◇平成14年10月に、三宮駅南側が都市再生緊急整備地域に指定され、平成25年7月にウォーターフロントまで拡大指定された。平成28年11月には、三宮駅周辺が特定都市再生緊急整備地域に指定された。
- ◇平成27年9月に、三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定し、神戸の玄関口にふさわしい都市の魅力と風格を感じさせる顔づくりを図ることとし、阪急ビル東館の建替えをはじめとし、大規模なプロジェクトが進行しつつある。
- ◇旧居留地では、近年、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、地区としてのブランドを再構築している。



三宮センター街



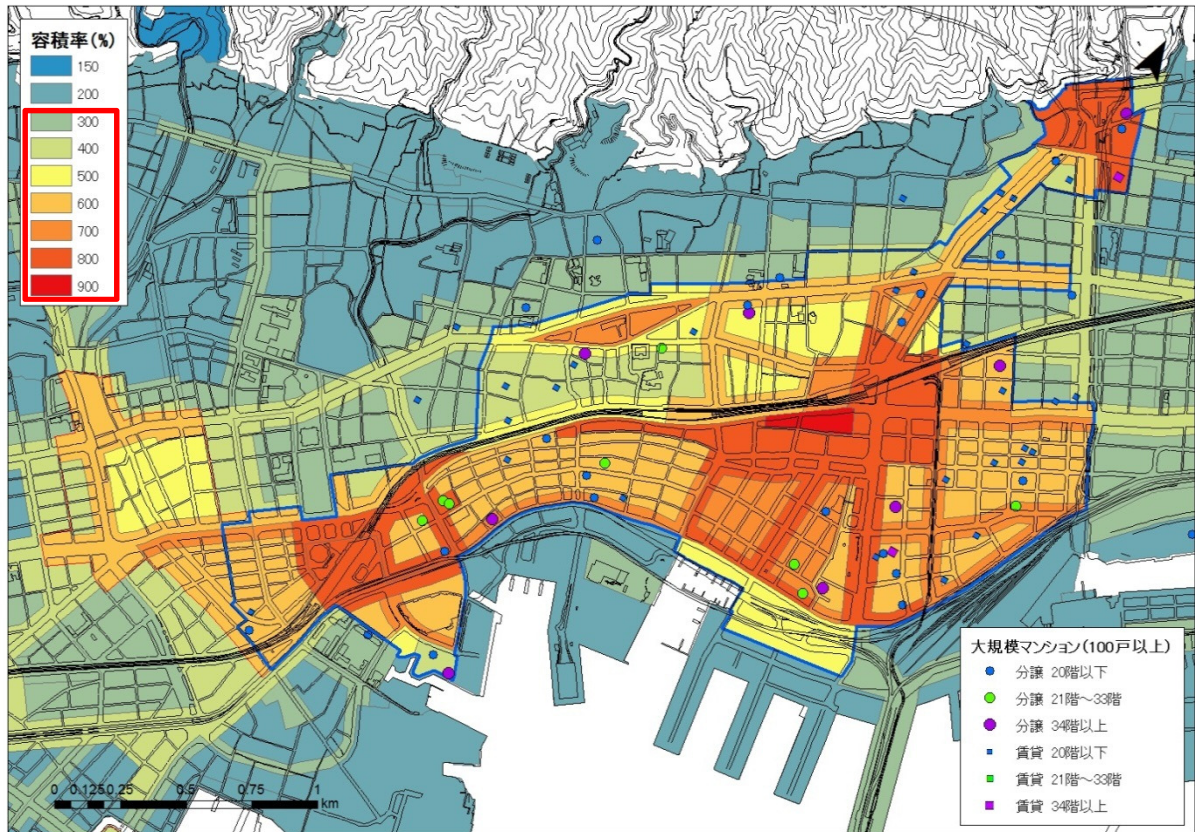
フラワーロードから北を望む



旧居留地（京町筋）



【指定容積率と大規模マンション（100戸以上）の立地状況（H30.3時点）】



都市の活力とにぎわいを創出するためには、働く場と一定の定住人口が不可欠であり、都心においても同様である。

しかし、過度に居住機能が増加すると、商業、業務機能の阻害や都市の防災性など、都心の土地利用における課題も懸念される。特に、1995年に発生した兵庫県南部地震（阪神・淡路大震災）では、被災した集合住宅を建替えるための住民の合意形成の難しさを経験している。

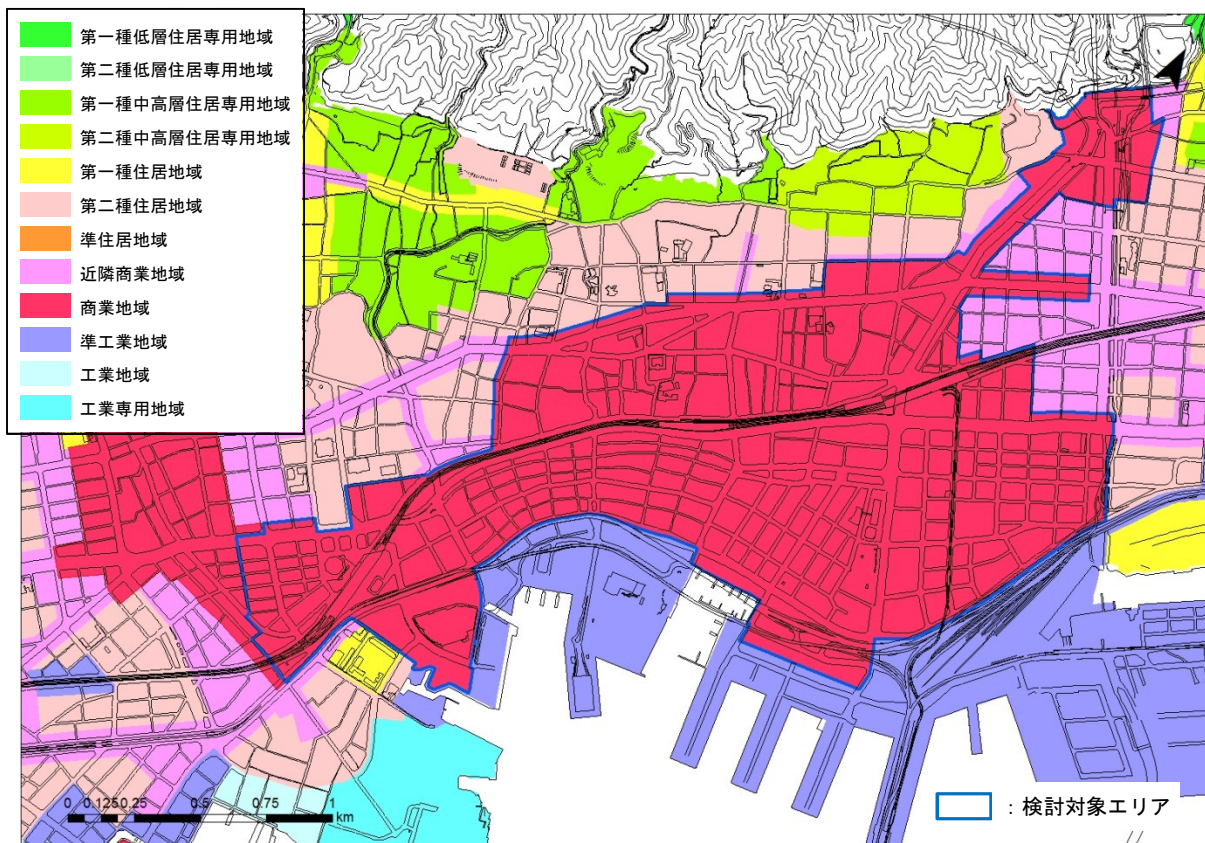
また、ライフスタイルや働き方の多様化に伴い、建築基準法上は住宅として取り扱われるものでも、SOHO（オフィス兼用住宅）やホテルレジデンス（旅館業法の許可を得た宿泊事業者が、ホテルと一体的に個人居室の清掃管理等を行うもの）といったホテルに近い利用形態など、建物自体の使われ方も多様化してきている。これらの利用形態は、神戸市が推進している起業家育成支援や企業誘致などの施策に一定寄与し、多様な都市機能の一部でもある。その他、今後、民泊など住宅の他用途への転用が進むことが予想される。

このように、社会経済情勢の変化により、土地の使われ方から建物の使われ方まで都心の土地利用は多種多様となっている。神戸都市圏の商業、業務の中心地としての働く場、消費の場、文化交流の場、観光の場などの多様な都市機能と居住機能が共存し、それらが機能更新し続けられる持続可能で魅力ある都心空間を実現するためには、防災性などの観点もふまえて、これまで以上にきめ細かな土地利用の誘導施策の検討が求められている。

### 3. 検討対象エリア

本会議では、こうした現状や背景を踏まえて、都心の商業地域（以下、都心部）を検討対象エリアとして、商業、業務の集積と都心居住とのバランスをふまえた土地利用の誘導の方向性を議論した。

#### 【都心の商業地域（H30.3月時点）】





#### 4. 本会議の役割

「神戸の都心の未来の姿 [将来ビジョン]」では、都心に備える8つの軸を設定しており、このうち「生活・居住」と「景観」の中で土地利用に関連する目標が示されている。

##### 「生活・居住」

- ・ 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、都市の魅力と風格を感じさせる『顔』づくりをめざす。
- ・ 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。

##### 「景観」

- ・ 来訪者が歩いて楽しむ回遊ルートについては、低層部に店舗やギャラリーなどのにぎわいを生む施設を誘致することで、非日常的な空間を創出する。

このビジョンを実現するために、平成28年7月、「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」が公表された。

本会議では都市機能のバランスがとれた持続可能な都心づくりに向けて、この基本的な考え方の中の①～③について検討を行った。

「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」(H28.7公表)

- 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。
- ②都心部全体としては、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、住宅のボリュームの抑制について検討する。
- ③歩いて楽しんでいただく回遊ルートでは、非日常的な空間を創出するため、建築物の低層部においては住宅の制限について検討するとともに、賑わいを生む空間や施設の誘導を図る。
- ④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。



## II. 都心の現状と課題

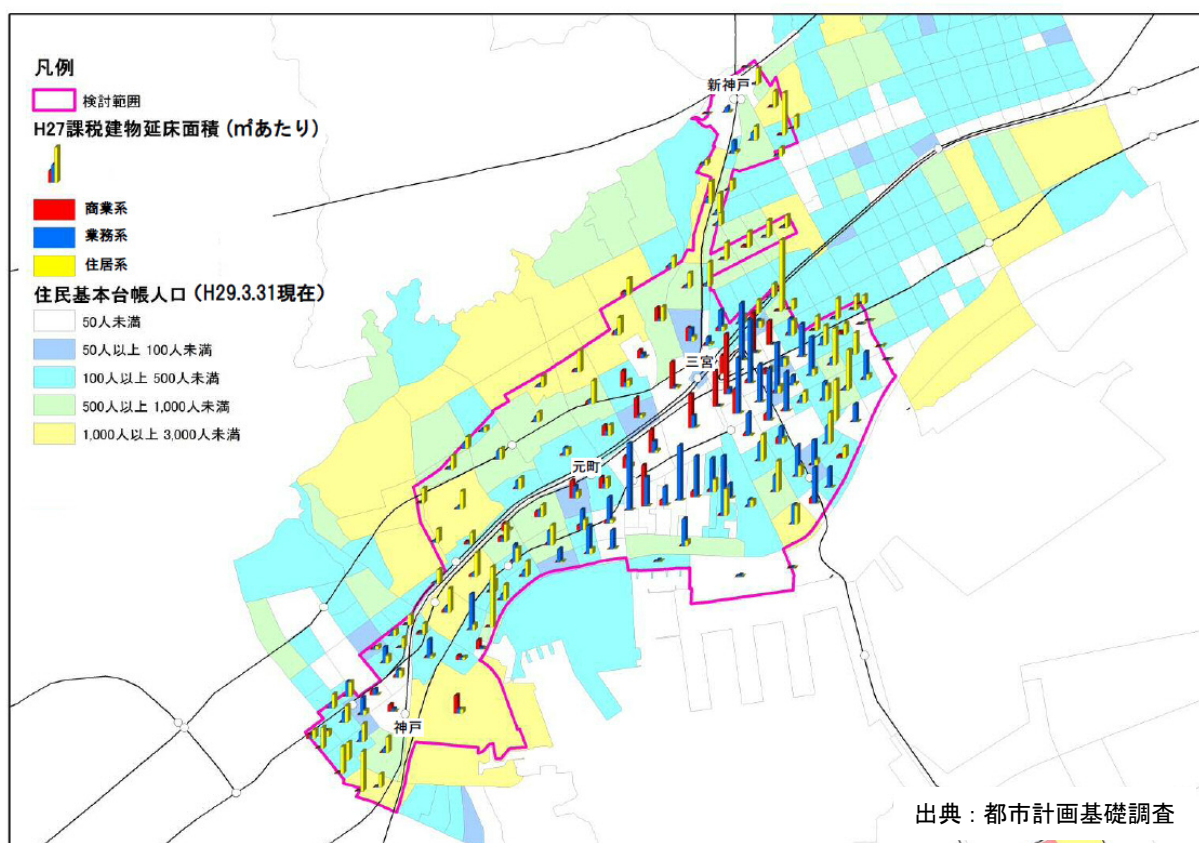
都心の土地利用について、土地利用の現状や動向、都市基盤や建物の現状、商業、業務、宿泊機能の状況および観光の状況、回遊性の観点から現状を分析した。また、地区計画の決定状況や景観計画区域の指定状況についても整理を行い、これらの現状分析から見えてくる課題を整理した。

### 1. 土地利用の現状・動向

検討対象区域のうち、建物の課税状況をもとに、平成27年時点での単位面積あたりの主要用途（商業、業務、住居）別の建物床を調べたところ、三宮駅周辺やハーバーランドに商業機能、三宮駅周辺や旧居留地に業務機能が集積していることがわかる。一方、新神戸駅周辺や西元町、磯上などでは近年、大規模マンションの建設が進んでいることから住居系の割合が高い。

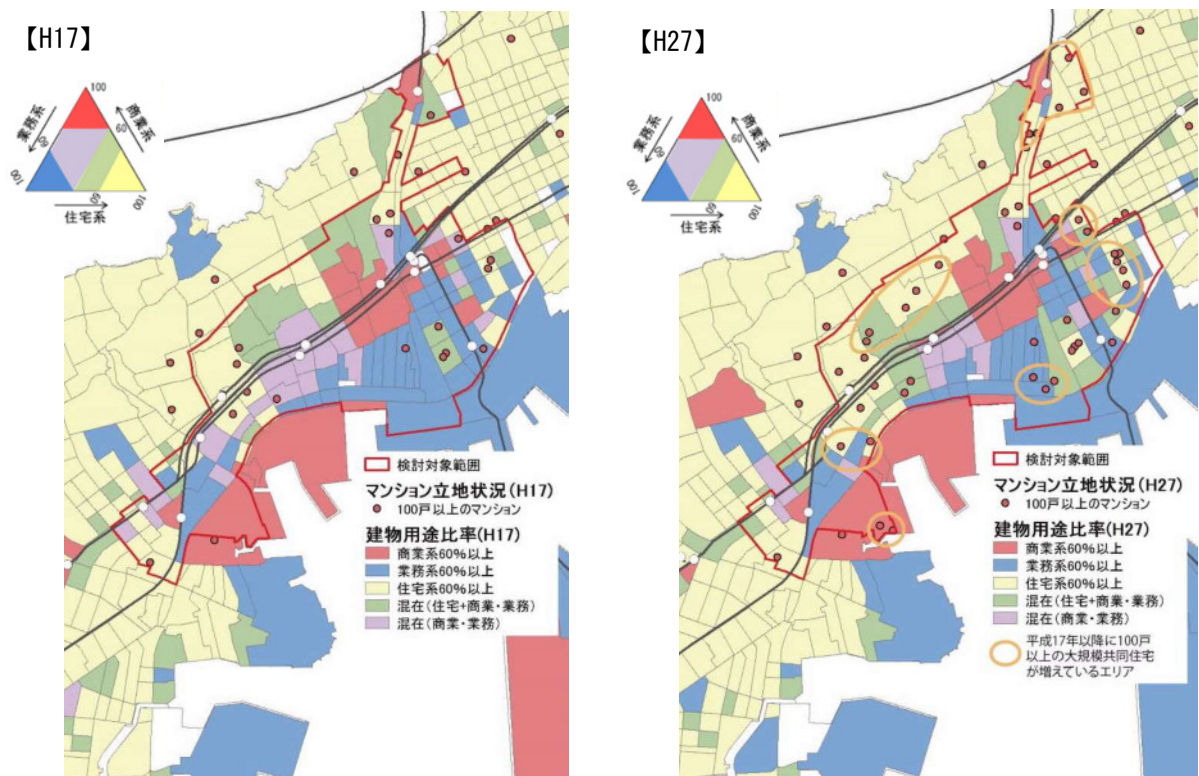
町丁目別の住民基本台帳人口と比較してみると、西元町や新神戸周辺では住居系の建物床の割合が多い地域で定住人口も多い傾向にある。しかし、磯上や旧居留地では住居系の建物床が供給されているものの定住人口はそれほど高くない。

#### 【町丁目別建物延床面積（㎡あたり）】



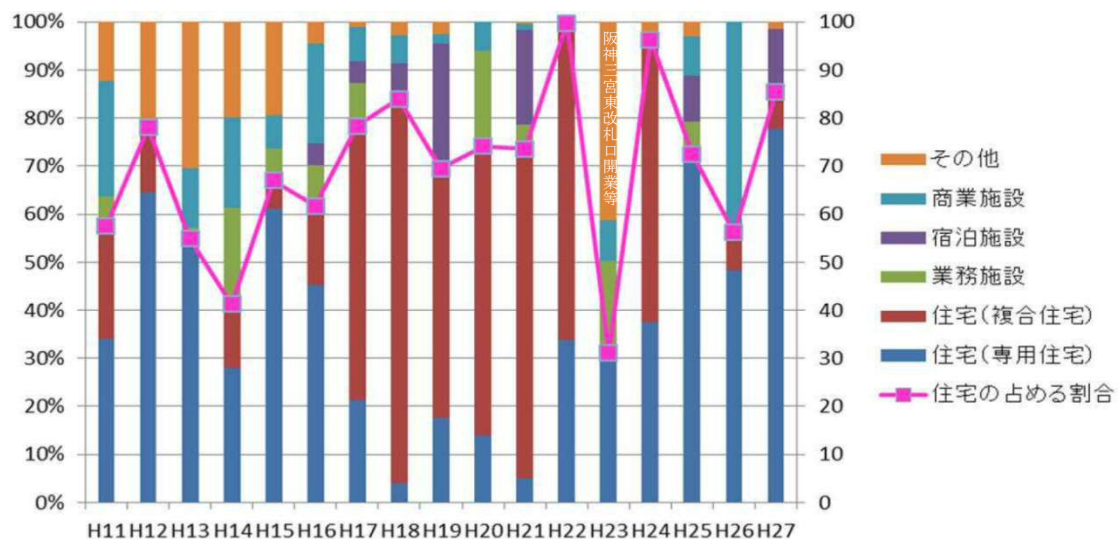
建物用途の立地動向を見ると、近年、磯上や旧居留地の南側など、商業や業務機能が一定集積していた地域においても大規模マンションの立地が進んでいることから、町丁目単位の用途別床面積比率を見ると、住居系の比率が高まっている。都心地域では、指定容積率にもよるが500㎡程度の敷地面積があれば100戸程度のワンルームマンションが立地しうるので、500㎡以上の新築建物の用途を調べたところ、新たに供給される床面積の8割程度が住宅であった。マンションデベロッパーからは、「近年利便性を重視した都心居住志向が強まっている」「マンションの土地負担力が高いため、オフィスや店舗と競合することは少ない」といった声が聞かれ、今後もこうした傾向は続くと思われる。

【建物用途比率（床面積ベース）】



出典：都市計画基礎調査

【新築建物の立地比率（敷地面積 500㎡以上のもの：床面積ベース）】



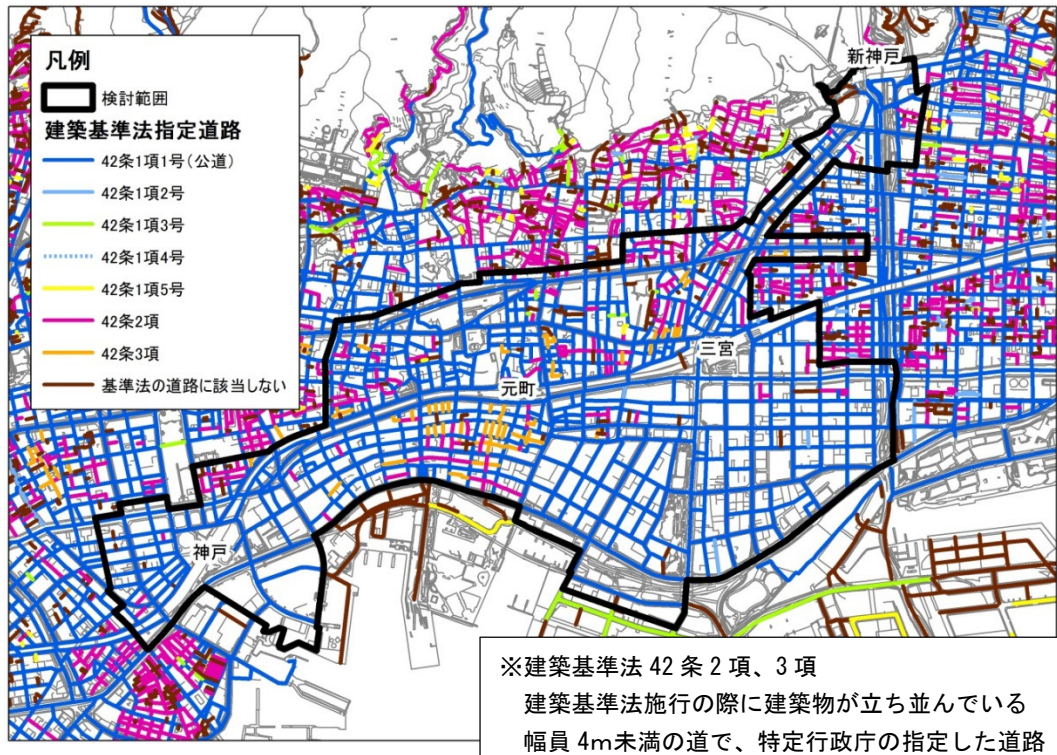
出典：都市計画基礎調査

## 2. 都市基盤や建物の現状

神戸の都心部は、道路基盤が概ね整備されており、建築基準法 42 条 1 項 1 号（道路法上の道路）が多い。しかし、元町駅の南西側（南京町や元町商店街の南北筋など）では、道路幅員が 4m に満たない道路（建築基準法 42 条 2 項、3 項\*）も見られる。こうした細街路の残る地域は昔ながらの狭隘な街並みが特色でもあるので、建替え更新だけでなく耐震改修を促進するなど、まちの防災性の向上が求められる。

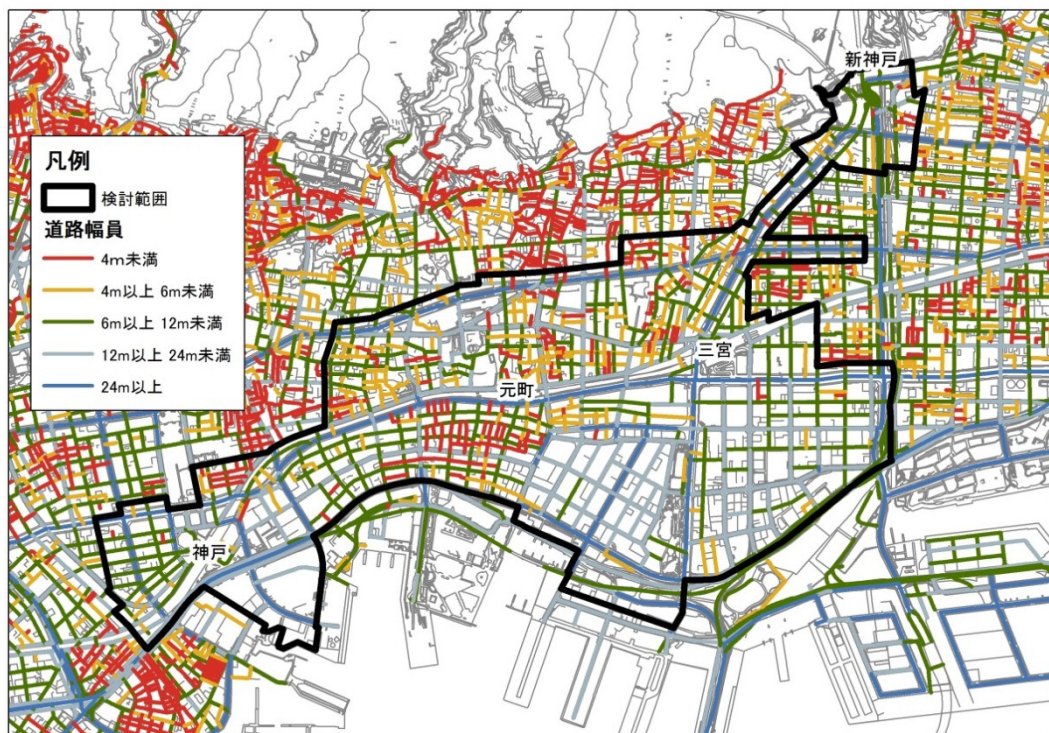
【建築基準法指定道路（H30.3時点）】

（神戸市指定道路情報配信サービス）



【幅員別道路整備状況（H30.3時点）】

（都市計画基礎調査）

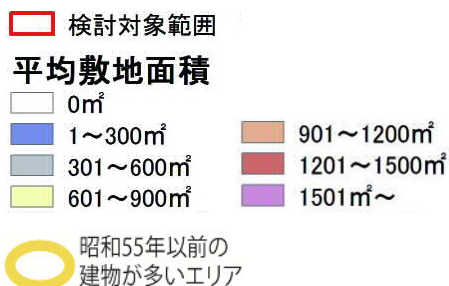
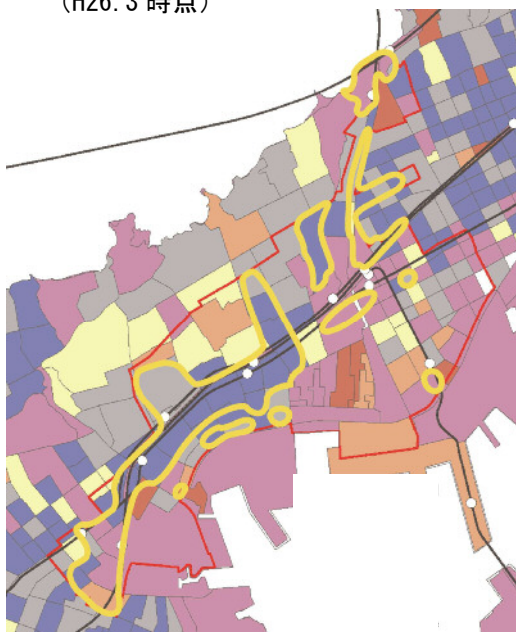


平均敷地面積については、三宮駅前や旧居留地、ハーバーランドで広いが、元町や三宮北では狭く、高度利用されにくい状況にあると推察される。

昭和55年以前の建物については、三宮駅前や元町駅周辺に多く立地しており、旧居留地や税関線沿道、磯上などでは少ない。税関線沿道や磯上は、近年マンションの立地が進んだことにより建物更新が進んだ影響によるものと考えられる。

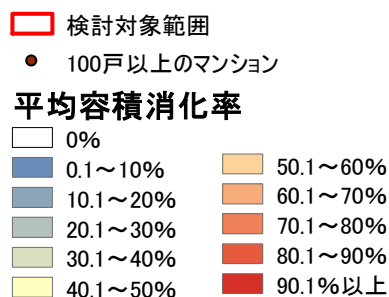
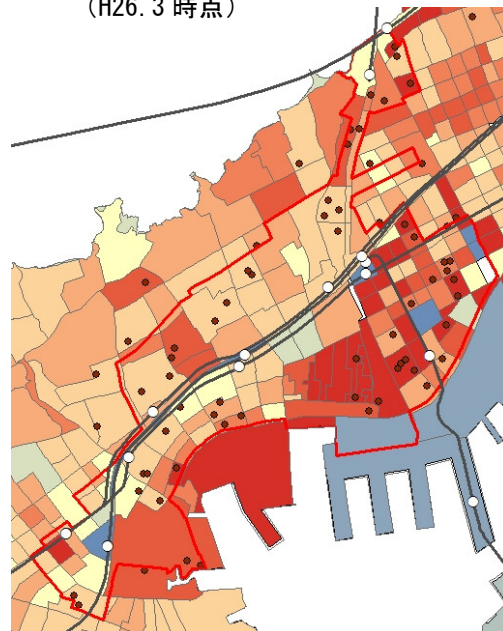
建物ごとに指定容積率に対する使用容積率割合（指定容積消化率）を算出して、町丁目単位で平均化したところ、街区の広い三宮駅前や旧居留地では90%以上と高く、平均敷地面積が狭い元町や三宮北で、40%～60%であった。共同住宅については、建築基準法上、共用廊下等の共用部が容積率不算入となり、指定容積率を最大限活用して建築されることが多いため、大規模マンションが立地する町丁目は指定容積消化率が高くなる傾向がある。前面道路幅員や敷地形状などの条件によって、指定容積率に対して実質的に使用できる容積率は敷地ごとに異なるが、検討対象区域全体で平均化すると、指定容積消化率は約65%であった。

【平均敷地面積と建物の老朽化の状況】  
(H26.3時点)



出典：都市計画基礎調査

【建物平均の指定容積消化率の状況】  
(H26.3時点)



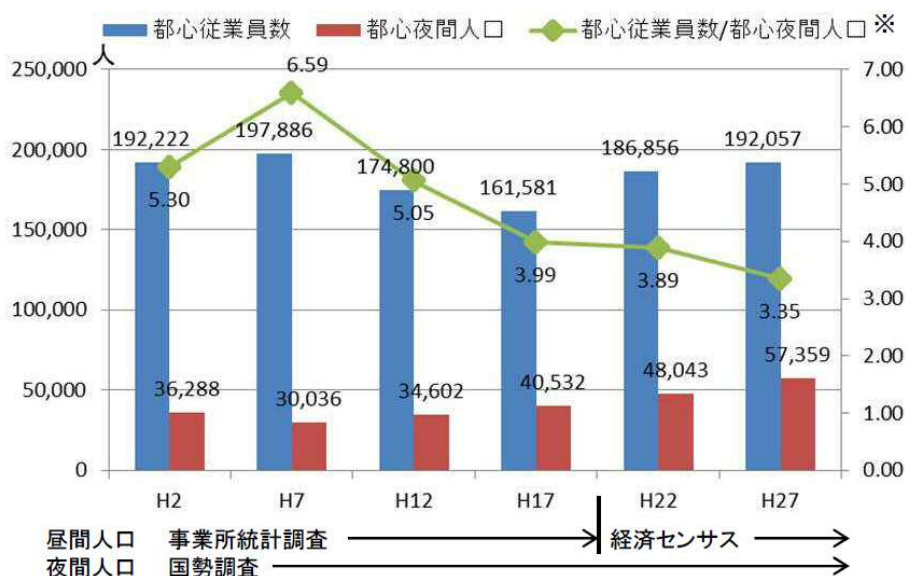
出典：都市計画基礎調査

### 3. 人口動態

#### (1) 都心部の人口動態

神戸の都心部の人口の推移を見ると、都心の従業員数（昼間人口）は震災前の水準に戻ってきたが、夜間人口は右肩上がりであり、震災前（H2）の約1.6倍に増加しているため、昼夜間人口比率は低下しており、商業、業務機能と住宅のバランスは変化している。

【都心人口の推移】

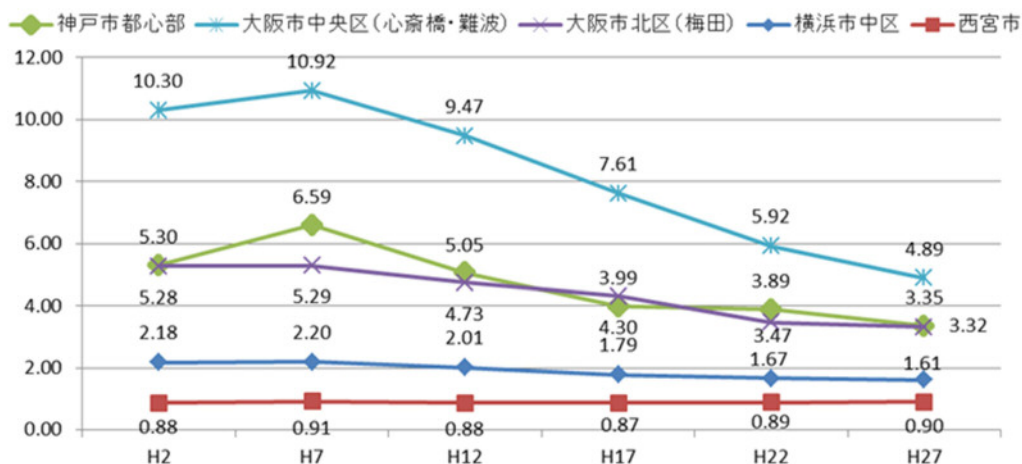


※ 神戸市都心部は、経済センサス又は統計調査をもとに、都心部の従業員数と夜間人口で算出しているため、通学者及び就業も通学もしない人は含まれていない。

出典：経済センサス、事業所統計調査、国勢調査

神戸市都心部の昼夜間人口比率を主要都市と比較したところ、大阪市中央区や大阪市北区も都心居住が進んでいることにより、昼夜間人口比率は低下傾向にあり、神戸市都心部は、大阪市北区の推移と同様の傾向になっている。一方で、横浜市中区や西宮市と比較すると、神戸市都心部は未だ比率は高く、働く場所としても拠点性を持っていることが言える。

【昼夜間人口比率の推移（他都市比較）】

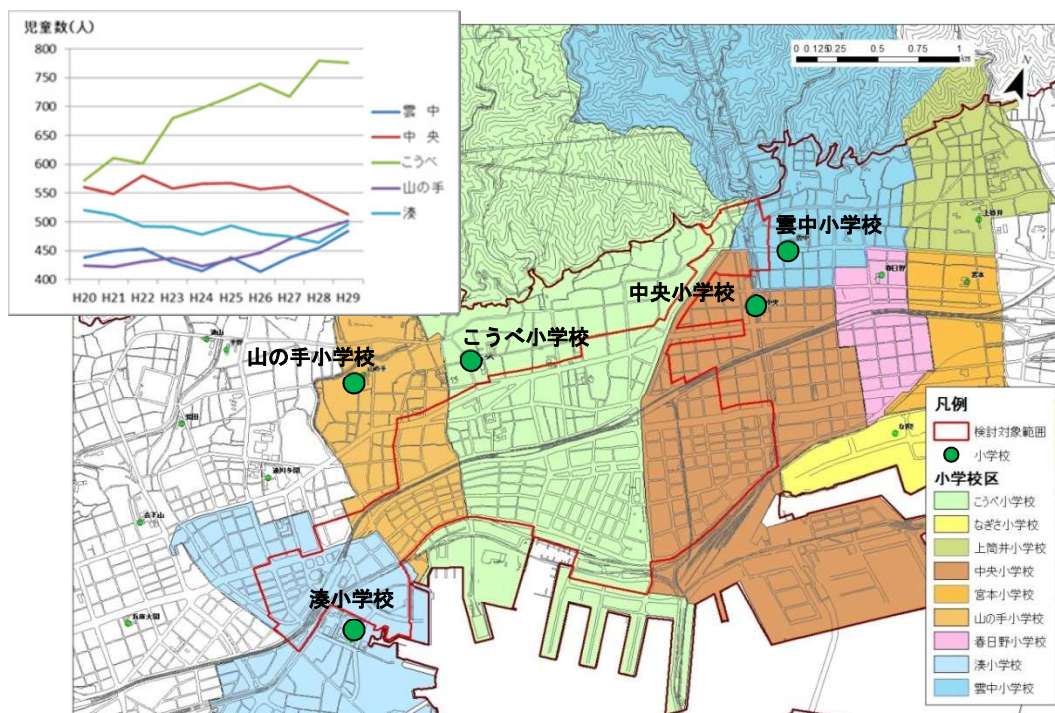


※ 神戸市都心部は、経済センサス又は統計調査をもとに、都心部の従業員数と夜間人口で算出しているため、通学者及び就業も通学もしない人は含まれていない。  
 その他都市は、国勢調査からの引用のため、通学者及び就業も通学もしない人を含む。

出典：経済センサス、国勢調査

神戸市では、昭和 63 年以降、都心部の小学校の統廃合を進めてきたが、夜間人口の増加に伴い、これらの小学校では児童数も増加している。中央小学校・こうべ小学校・山の手小学校の 3 校の校区は、平成 30 年 6 月施行予定の「神戸市開発事業の手続及び基準に関する条例」の手引き※における要注意地区（H30.3 時点）に該当している。児童数がさらに増加すると、仮設校舎の設置や校舎の増改築等の学級増対策や、開発事業者に対する開発時期やファミリー向け戸数の見直しなどの協力依頼が必要となるおそれがある。また、都心部の小学校には統廃合の関係で校区が広がっている学校があり、近年のマンションの増加により、通学距離が 2km を超える児童も出てきている。

### 【小学校区（H30.3 時点）と児童数の推移】



※開発事業区域の選定にあたり、学校施設が著しく不足するおそれのある地区（受入困難地区）に該当する場合、教育委員会との協議をお願いしている。

現時点では、受入困難地区ではないが、今後の住宅供給により、受入困難地区になることが懸念される地区（要注意地区）についても、教育委員会との情報交換をお願いしている。

#### ○受入困難地区

教室の不足を避けるため、仮設校舎の設置など可能な対策を行っても、なお教室数が不足するおそれのある地区。

⇒神戸市内で該当する地区なし（H30.3 時点）

#### ○要注意地区

今後 6 年について、児童の受け入れは可能であるが、そのために神戸市として何らかの対策が必要、もしくは必要となるおそれのある地区。

開発事業区域が要注意地区に該当する場合、教育委員会との情報交換をお願いしている。

## (2) 全市の人口動態

こうしたなか、総務省が公表した平成29年(2017年)の転入超過数の市町村順位(日本人移動者)では、神戸市は1719ある市町村の中で転出超過数の順位が5番目となり、市域全体で魅力あふれる「若者に選ばれるまち」を目指していくことが求められている。

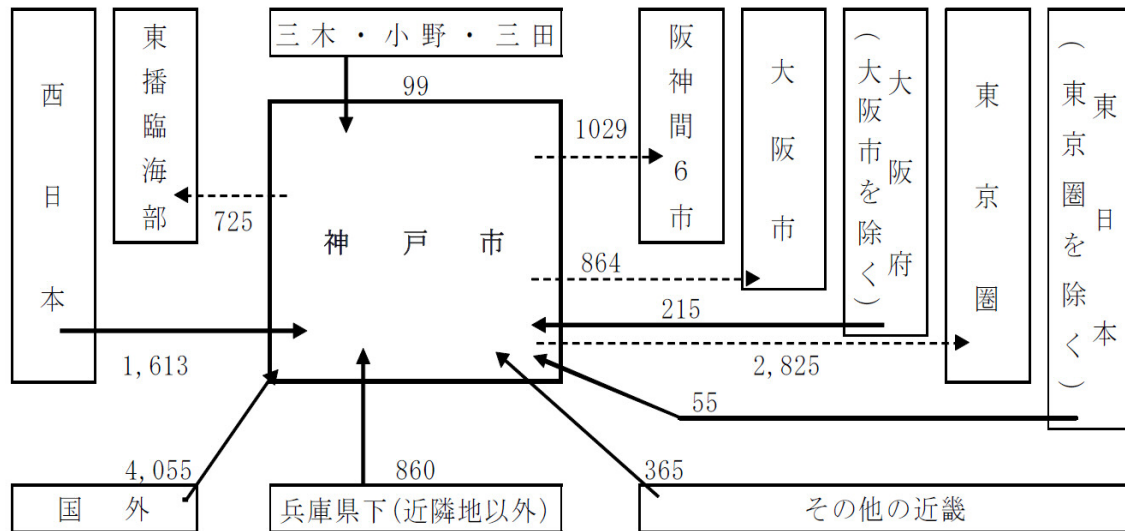
### 【転入超過数の市町村順位(日本人移動者)(2016年、2017年)】

(人)				(人)				(参考)		
順位	市町村	2017年	2016年	対前年増減数	順位	市町村	2017年	2016年	対前年増減数	転出超過数の順位
1 (1)	東京都特別区部(東京都)	61,158	58,207	2,951	1700 (1690)	旭川市(北海道)	-830	-747	-83	20 (30)
2 (2)	大阪市(大阪府)	10,691	9,474	1,217	1701 (1716)	東大阪市(大阪府)	-845	-1,507	662	19 (4)
3 (3)	札幌市(北海道)	8,779	9,137	-358	1702 (1715)	青森市(青森県)	-940	-1,353	413	18 (5)
4 (5)	福岡市(福岡県)	8,678	8,471	207	1703 (1674)	福島市(福島県)	-958	-603	-355	17 (46)
5 (4)	さいたま市(埼玉県)	8,234	8,655	-421	1704 (1706)	佐世保市(長崎県)	-964	-1,053	89	16 (14)
6 (6)	川崎市(神奈川県)	7,502	6,839	663	1705 (1619)	いわき市(福島県)	-992	-421	-571	15 (100)
7 (7)	名古屋市の(愛知県)	4,874	5,950	-1,076	1706 (1612)	甲府市(山梨県)	-993	-408	-585	14 (108)
8 (8)	流山市(千葉県)	3,909	3,582	327	1707 (1705)	釧路市(北海道)	-1,023	-1,002	-21	13 (15)
9 (11)	柏市(千葉県)	3,153	2,701	452	1708 (1708)	下関市(山口県)	-1,028	-1,188	160	12 (12)
10 (12)	船橋市(千葉県)	2,813	2,304	509	1709 (1657)	南相馬市(福島県)	-1,081	-523	-558	10 (63)
11 (55)	明石市(兵庫県)	2,274	588	1,686	1709 (1713)	寝屋川市(大阪府)	-1,081	-1,294	213	10 (7)
12 (17)	つくば市(茨城県)	2,136	2,033	103	1711 (1698)	加古川市(兵庫県)	-1,086	-892	-194	9 (22)
13 (35)	千葉市(千葉県)	2,108	866	1,242	1712 (1712)	横須賀市(神奈川県)	-1,112	-1,266	154	8 (8)
14 (10)	調布市(東京都)	1,924	2,837	-913	1713 (1711)	日立市(茨城県)	-1,215	-1,250	35	7 (9)
15 (14)	沢市(神奈川県)	1,849	2,181	-332	1714 (1671)	呉市(広島県)	-1,361	-584	-777	6 (49)
16 (30)	仙台市(宮城県)	1,724	966	758	1715 (1458)	神戸市(兵庫県)	-1,507	-242	-1,265	5 (262)
17 (15)	市川市(千葉県)	1,670	2,083	-413	1716 (1709)	那覇市(沖縄県)	-1,537	-1,197	-340	4 (11)
18 (16)	西海市(千葉県)	1,627	2,041	-414	1717 (1718)	長崎市(長崎県)	-1,888	-1,547	-341	3 (2)
19 (24)	松戸市(千葉県)	1,562	1,560	2	1718 (1710)	堺市(大阪府)	-2,211	-1,206	-1,005	2 (10)
20 (132)	川口市(埼玉県)	1,551	217	1,334	1719 (1719)	北九州市(福岡県)	-2,248	-2,623	375	1 (1)

注1) ( )内の数字は2016年の順位。  
 注2) 東京都特別区部は1市として扱う。  
 注3) 「-」は転出超過を表す。

出典：総務省 住民基本台帳人口移動報告 平成29年結果(要約)

### 【相手地域別転入超過数(平成29年)】



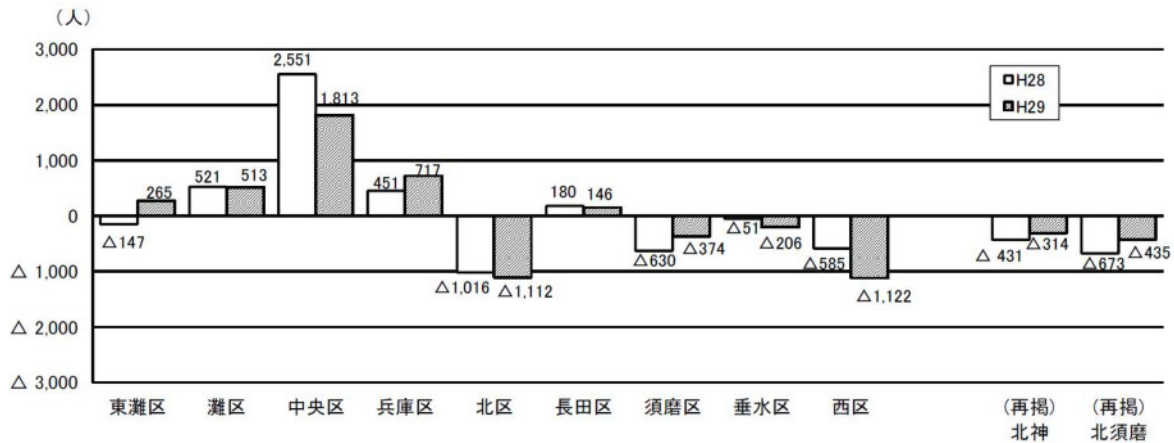
※東京圏…東京都, 神奈川県, 千葉県, 埼玉県 出典：神戸市 平成29年中の人口の動き 結果の概要

区別の人口の動きを見ると、平成28年に引き続き、中央区が突出して人口の社会増加がみられ、都心居住ニーズの高まりを示す結果となっている。

神戸市では平成24年から人口減少局面を迎えており、近年の都心居住のニーズに対しては、それを排除するものではなく、民間事業者による居住機能の導入や建て替えを促進しつつも、神戸都市圏を形成する都心核として様々な都市機能を高度に集積していくため、商業や業務機能と居住機能のバランスを見極めていく必要がある。



【区別 社会増減数（平成 28, 29 年）】



出典：神戸市 平成 29 年中の人口の動き 結果の概要

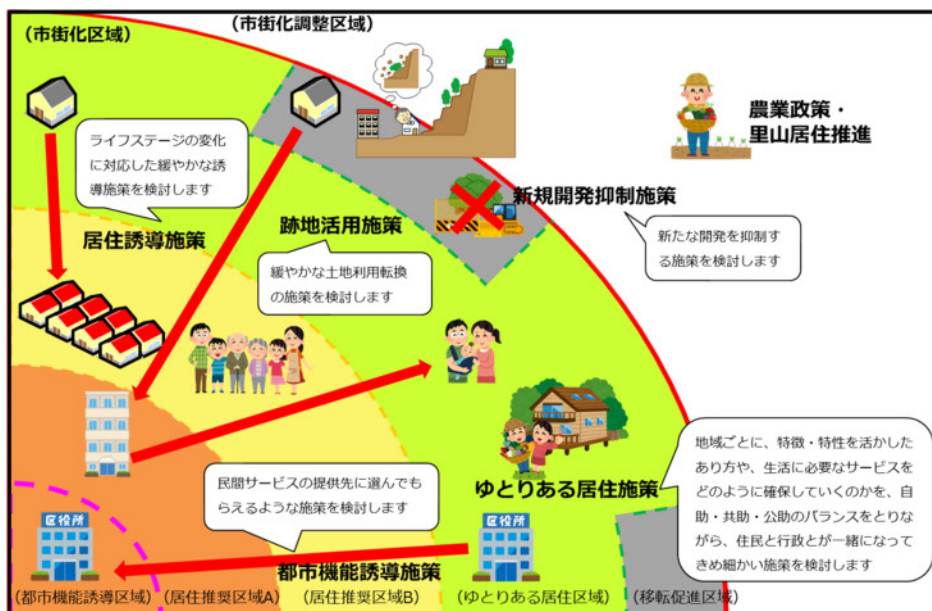
また、全国的な人口減少、高齢化といった課題が神戸市でも進展しつつある。市としては人口減少を甘受するのではなく、「神戸人口ビジョン」と「神戸創生戦略」を策定し、市内の人口減少の抑制を目指して自然増や社会増に向けた取り組みを進めている。

中央区への転入元を見ると、市外からの移住が約7割となっており、人口増に寄与する一方で、西区や北区をはじめとした市内から中央区に移住する市民も増えている。市全体で見ても人口減少が避けられない状況となっている中、民間の提供する生活利便施設やサービスの維持や、行政サービスの持続性といった観点からも、全市的なバランスを考えつつ適正な人口規模や密度の設定をするなど、めざす都市空間に向けた誘導を図っていく必要がある。

市域全体でバランスのとれた持続可能でコンパクトなまちづくりを進めるため、神戸市では、概ね 50 年先を見据えて居住推奨区域や都市機能誘導区域、及び施策をまとめた「都市空間向上計画」を策定することとしている。現在、基本的な考え方（案）について市民意見を募集し、有識者会議も実施しながら、策定に向けた検討を進めている。

こうした「都市空間向上計画」もふまえつつ、スピード感を持った実効性のある全市の人口減少対策に取り組むことが望まれる。

【神戸市都市空間向上計画 基本的な考え方（案）誘導方針】



#### 4. 商業、業務、宿泊機能の状況

##### (1) 商業機能の状況

神戸の都心部の商業機能は、JRや阪急電鉄の鉄道南側では、三宮駅前のそごうや元町駅前の大丸、神戸駅前の三越(昭和59年閉店)といった各駅前の百貨店を繋ぐように商店街が形成され、鉄道北側一帯には繁華街が広がっている。

三宮駅南側にはそごう神戸店や三宮センター街、さんちか商店街、サンパルなど、多くの商業機能が集積している。また、駅北側にもサンキタ通りを始めとする多くの界隈が広がっている。

元町駅南側には大丸百貨店や元町商店街、日本3大中華街の一つの南京町があり、平日・休日問わず、多くの人でにぎわっている。

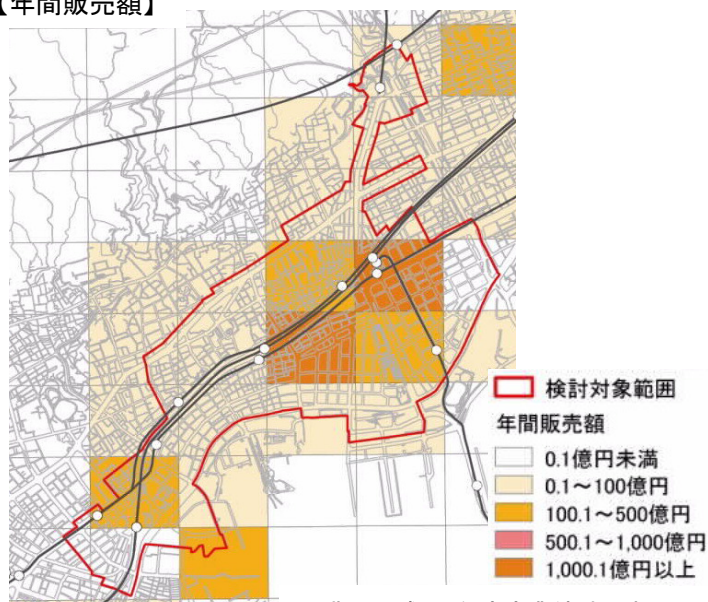
神戸駅の南側のウォーターフロントには、商業、業務、住宅の複合機能都市「ハーバーランド」が整備され、週末を中心ににぎわっている。



平成26年度の商業統計調査によると、三宮駅周辺から元町にかけて年間販売額が高く、商業集積していることがわかる。

神戸スイーツや神戸ビーフなどの飲食も人気が高いが、高級ブティックが建ち並ぶ旧居留地をはじめとするファッションのまちとしての知名度の高さもあり、市外からの買い物客も多い。

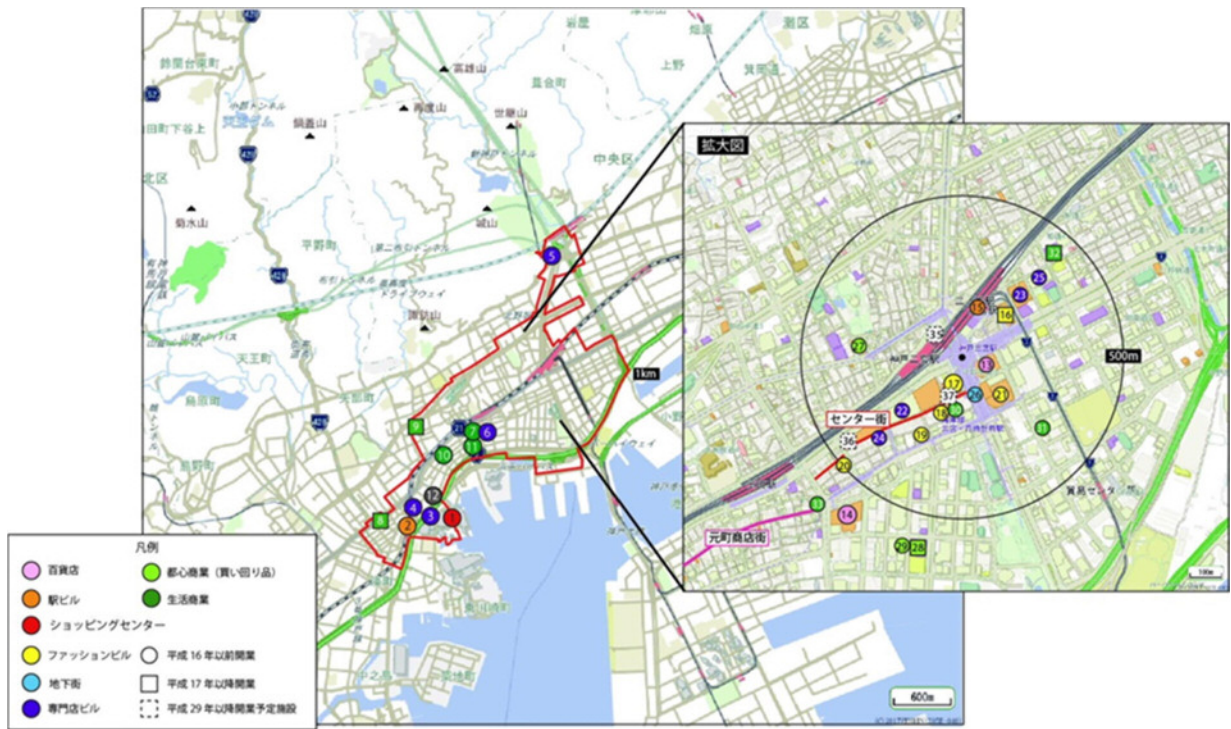
【年間販売額】



出典：平成26年度商業統計調査

しかし、平成 17 年以降大規模小売店舗の新規整備は 5 件と少なく、新規出店した店舗はスーパー等、生活商業を扱う専門店が多い。開発事業者からは、「すでに都市型商業は出つくしている。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」といった声が聞かれた一方で、「路面型店舗の空きが少なく出店しにくい」「店舗面積が狭く、客の取りこぼしがあるのではないか」など、ポテンシャルが活かしきれていないという意見もあり、特に「駅周辺は高層含めて商業開発を展開できるポテンシャルがある」といった意見も見られた。

【大規模小売店舗の立地状況（H29.3時点）】



平成 29 年 9 月に国土交通省が発表した都道府県地価調査結果によると、神戸市中央区の商業地域の地価は、平成 28 年地価と比較して 8.6%上昇したが、同じ商業、業務の中心地である京都市中京区や下京区、大阪市中心部、北区、浪速区では 10%以上も上昇しており、神戸市中央区の変動率は低い。

都心の魅力づくりを通じて、国内だけでなく外国人観光客（インバウンド）の需要を取り込めれば、神戸の商業のさらなる活性化にも寄与すると考えられる。

【地価変動率（H28.7.1～H29.7.1）】

市区名	平成 28 年		地点数	市区名	平成 29 年		地点数	市区名	平成 28 年		地点数
	変動率	変動率			変動率	変動率			変動率	変動率	
京都市	6.5	10.3	54	大阪市	8.0	8.0	88	神戸市	3.6	4.2	38
北区	1.4	1.6	2	都島区	2.2	2.2	3	灘区	2.3	2.8	5
上京区	4.1	4.9	4	福島区	12.4	14.6	4	灘区	3.6	4.5	3
左京区	1.5	8.8	2	此花区	0.0	0.0	1	兵庫区	2.3	1.5	3
中京区	11.5	17.1	10	西区	13.9	12.2	10	長田区	0.4	1.1	3
東山区	8.7	15.7	3	港区	0.7	1.1	2	須磨区	0.1	0.5	4
下京区	9.5	16.1	12	大正区	△ 0.7	△ 0.9	2	垂水区	0.0	0.0	1
南区	6.0	5.5	4	天王寺区	8.0	8.7	5	北区	0.0	0.0	2
右京区	1.4	3.1	4	浪速区	14.3	14.1	6	中央区	7.7	8.6	14
伏見区	4.8	8.9	7	西淀川区	0.0	0.0	1	西区	0.0	0.3	3
山科区	1.4	1.0	3	東淀川区	1.0	0.8	2				
西京区	0.9	2.3	3	東成区	0.6	1.0	3				
				生野区	△ 0.5	△ 0.8	2				
				旭区	△ 0.4	△ 0.4	2				
				城東区	0.6	0.8	2				
				阿倍野区	5.0	4.1	4				
				住吉区	1.7	1.6	3				
				東住吉区	△ 0.6	△ 0.6	1				
				西成区	△ 0.5	—	—				
				淀川区	2.6	4.0	4				
				鶴見区	0.6	0.6	1				
				住之江区	1.0	1.0	1				
				平野区	1.0	1.3	1				
				北区	13.1	11.5	13				
				中央区	12.9	13.3	15				

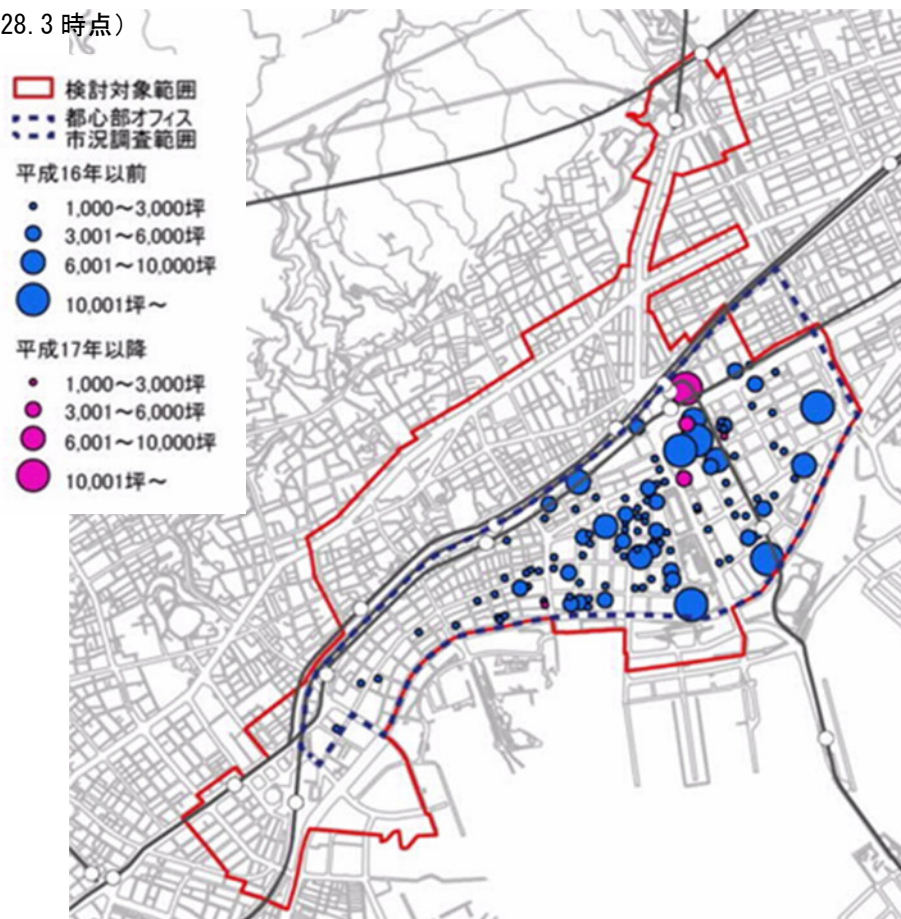
出典：平成 29 年都道府県地価調査

## (2) 業務機能の状況

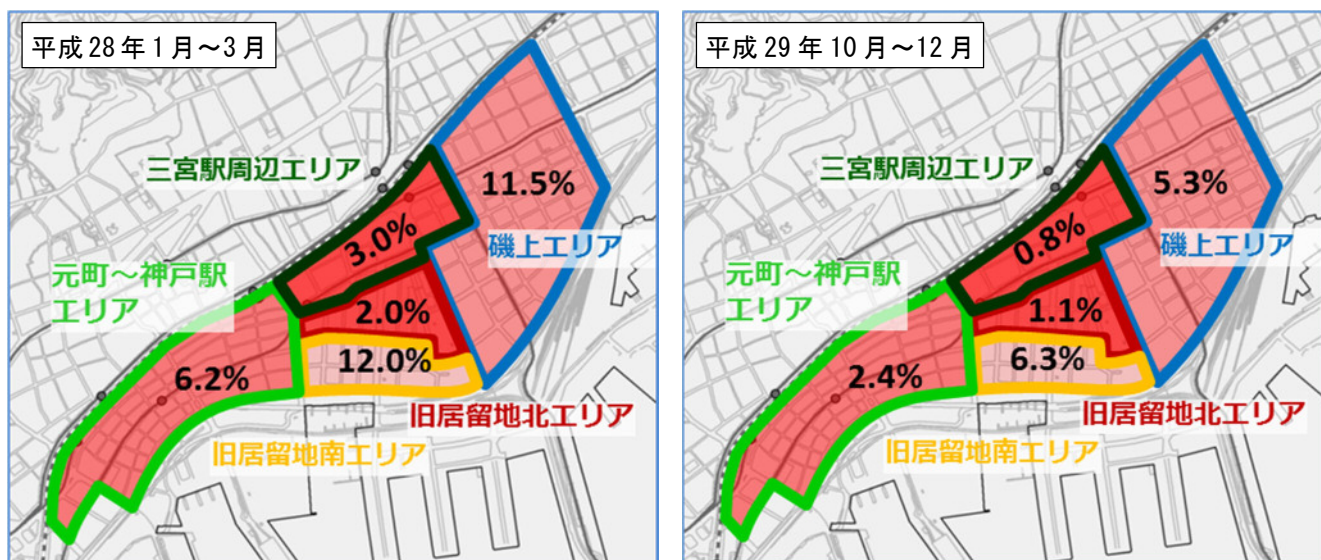
業務機能については、平成17年以降、整備された大規模オフィスは三宮駅周辺が中心であり、三宮駅から離れた磯上や旧居留地などは新規整備が見られない。開発事業者や不動産コンサルタントからは、「駅近くの潜在需要は高い」「今後の新規供給は限られており、品薄感がある」「三宮駅周辺に限定されていたニーズが、次第に周辺エリアにも広がっている。」などの意見もあり、商業機能同様に、ポテンシャルはあるが、それを活かしきれていないという声が聞かれる。

### 【大規模オフィスの立地状況（延床面積1000坪以上）】

(H28.3時点)



### 【大規模オフィスの空室率】

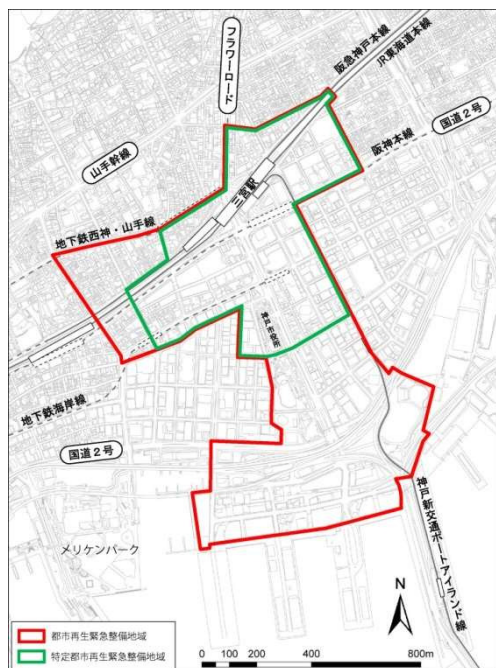


出典：都心部オフィス市況調査

神戸の都心部では、平成14年10月に三宮駅の南側を中心とした「神戸三宮南地域（47ha）」として、国（都市再生本部）から都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域の指定を受け、平成25年7月に「神戸三宮駅周辺・臨海地域（96ha）」として、地域拡大を行っている。

また、平成28年11月には、地域の一部拡大（98ha）及び特定都市再生緊急整備地域（45ha）の指定を受け、これらの地域内では国等から税制・金融支援などが受けられる環境が整っている。

【都市再生緊急整備地域（H30.3時点）】



【都市再生緊急整備地域指定のメリット（H30.3時点）】

特別措置の内容		都市再生緊急整備地域	特定都市再生緊急整備地域	
税制支援	所得税・法人税	割増償却(5年間)	3割増	5割増
	登録免許税(建物保存登記)	軽減税率(通常0.4%)	0.35%	0.2%
	不動産取得税	課税標準控除	-20%	-50%
	固定資産税・都市計画税	課税標準控除(5年間)	-40%	-50%
予算支援	国際競争拠点都市整備事業 ・公共公益施設の整備等に対する国庫補助	—	○	
金融支援	民間都市開発推進機構による金融支援		○	
都市計画の特例	都市再生特別地区 ・容積率や道路上空利用等に係る建築制限の緩和		○	

※税制支援及び金融支援は、国土交通大臣の認定を受けた民間都市再生事業が対象です。

あわせて、企業誘致施策として神戸市独自に企業拠点移転補助等の補助制度を創設しており、これらの制度PRにより制度活用を促進していく必要がある。

【オフィス向け補助金・誘致実績（H30.3時点）】

	企業拠点移転補助 (H27~)	外国・外資系企業向け オフィス賃料補助 (H14~)	都心地域オフィス等 立地促進補助 (H25~)
対象エリア	市内全域	PI第2期・PI北西部・神戸空港島 HAT神戸・三宮~神戸・PI第1期・ 六甲アイランドの商業地域	都市再生緊急整備地域
対象	本社・研究所等のほか、西日本本部、関西支社、等の企業拠点を市外から神戸市内に移転する企業	外国・外資系企業	低未利用地に、新築・建替を行った補助対象ビルへ入居した企業
補助内容	・オフィス賃料 1/4以内 × 3年間 ・建物取得費 × 最大7% + 雇用1人当たり最大110万円(3年間) など	・オフィス賃料 1/2以内 × 3年間 最大200万円 ・賃料 × 1/4以内 最大900万円/年(3年間)の上乗せ補助あり	・オフィス賃料 1/4以内 × 5年間 最大9,000万円/年
都心での実績 (平成25~29年度)	平成27年度:1件 平成28年度:0件 平成29年度:7件	平成25年度:1件 平成26年度:2件 平成27年度:5件 平成28年度:3件 平成29年度:2件	平成28年度:2件 (補助対象ビル:三宮ビル北館)
都心での累計実績	8件	58件	2件

### (3) 宿泊機能の状況

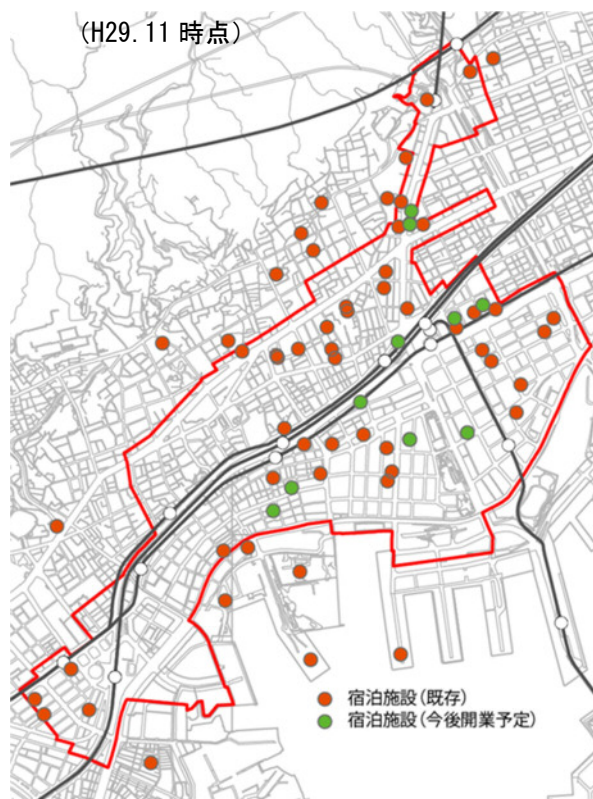
外国人観光客（インバウンド）の増加を背景に宿泊施設は増加傾向にある。新規供給のほとんどがビジネスホテルだが、開発事業者からは、「ラグジュアリー系の需要もある」という意見がある。

#### 【外国人観光客の伸び率】



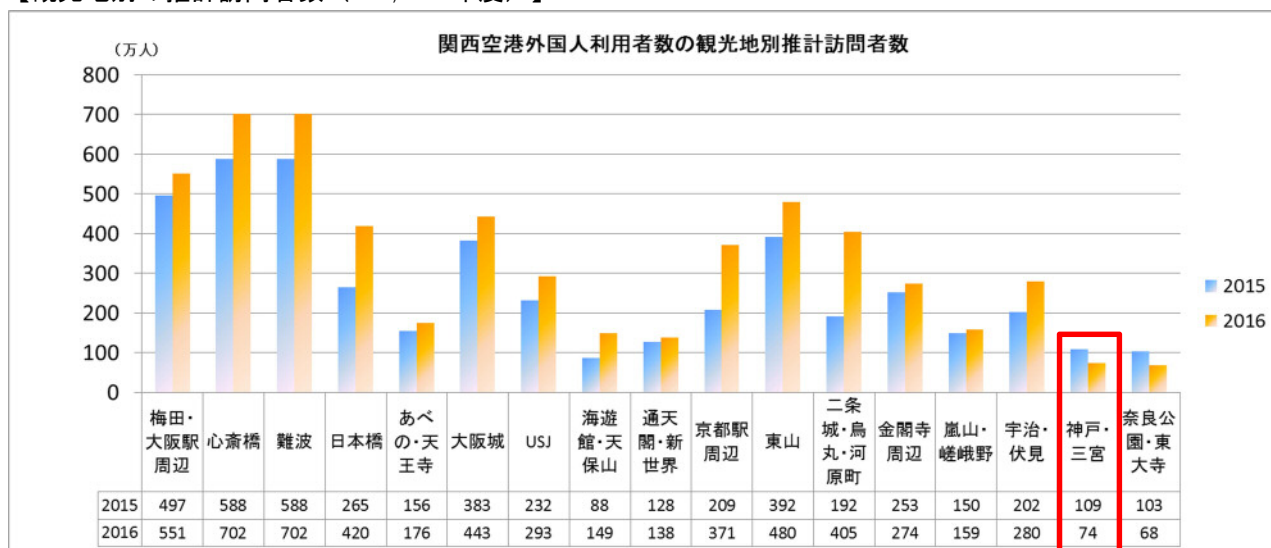
#### 【宿泊施設の立地状況と今後の開業予定】

(H29.11時点)



一方で、神戸は大阪、京都と比較して、インバウンド観光の訪問が伸び悩んでいるという見方もある。㈱三菱総合研究所が新関西国際空港(株)ほか鉄道事業者5社と共同で、関西国際空港を利用する訪日外国人旅行者を対象に実施した関西地域のインバウンド観光の実態に関するアンケート調査（「関西インバウンドプラットフォーム調査」）によれば、大阪、京都の訪問者数は伸びているにもかかわらず、神戸・三宮は減少しており、インバウンドを十分に取り込めていないというデータもある。

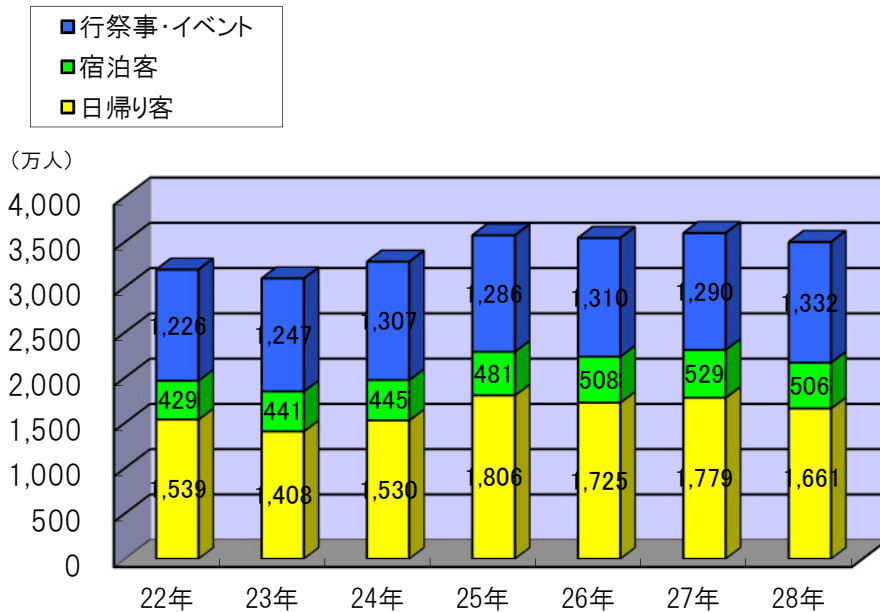
#### 【観光地別の推計訪問者数（H27, H28年度）】



出典：関西インバウンドプラットフォーム調査（三菱総合研究所）より作成

また、神戸市全体の観光入込客数は、増加傾向にはあるものの、今後さらなる観光客の取り込みが求められる。

【観光入込客数の推移】



出典：神戸市「神戸市観光入込客数」より作成

インバウンドをはじめとした観光客の取り込みを図るために、都心の新たな魅力づくりと宿泊動機（例：ナイトタイムエコノミー）の充実を図り、国内外に向けた効果的な神戸の魅力発信が求められている。

こうした中、平成 29 年 12 月に一般財団法人神戸観光局を設立し、神戸市とその周辺地域で形成する「神戸観光圏」における多様な観光資源の魅力を最大限に活かし、公民連携により、国内外を対象に戦略的な観光事業等を推進していくこととしている。

【夜間に実施中の主な取り組み（平成 29 年度）】

<p>○神戸夜景ツアー（「まやルート」「ビーナスルート」の運行）</p> <p>（まやルート）            運行日：毎週金曜日            コース：三宮駅→まやケーブル下[バス]→まやケーブル駅[まやビューライン]            （三宮駅16:45発、17:45発の1日2便、各定員20名）            運行会社：神姫バスツアーズ（株）</p> <p>（ビーナスルート）            運行日：毎週土曜日            コース：三宮駅→ビーナスブリッジ→神戸ハーバーランド→三宮駅[バス]            （三宮駅17:00発、19:00発、21:00発の1日3便、各定員20名）            運行会社：神姫バスツアーズ（株）</p>	<p>○旧居留地 NightMarket (11/25, 3/31)</p> <p>大丸神戸店の東側道路などを利用して、「食・音楽・デザインによる居心地の良い夜の空間づくり」をテーマに、神戸の食材や料理を提供するナイトマーケットを開催し、ナイトタイムエコノミーの活性化に向けた社会実験の実施</p>
<p>○シティループの夜間特別運行</p> <p>運行日：H29.7.15～8.27までの土日祝およびお盆期間(14日間)            運行時間：18:30～21:00頃まで(約20分間隔で運行)</p>	<p>○神戸観光冊子「夜たび神戸」【日本語版】の発行(H29.9～)</p> <p>宿泊促進・滞在時間の拡大とライフスタイル価値の向上に繋げることをコンセプトに、神戸の夜を紹介した観光冊子「夜たび神戸」【日本語版】を発行</p> 
<p>○神戸市立博物館プレミアムフライデー夜間開館(11/24, 12/22, 1/26)</p> <p>神戸市立博物館で、旧居留地にあるミュージアム群と連携し、プレミアムフライデーにあわせて開館時間を延長、これにあわせて街角コンサートも実施</p>	<p>○メリケンパークのリニューアル(4/5リニューアルオープン)</p> <p>開港150年関連事業として、遊歩道の整備、芝生広場の拡張、ステージ改修、夜間景観の演出、新たなフォトスポットの設置、飲食店(スターバックス)の誘致を実施。</p> <p>○その他の取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「神戸三宮・夜ハル」「元町夜市」「南京町春節祭」など</li> </ul>

## 5. 観光の状況

### ①主な集客スポットの状況

都心には、特徴の異なる様々な境界が存在しており、それが神戸の都心の魅力となっている。これらの集客スポットをつなぐシティループバスやスカイバスなどが運行されている。

#### 【主な集客スポットの状況（H30.3時点）】



地域	キーワード
三宮駅前、三宮センター街、高架下	ショッピング
旧居留地	レトロ建築
三宮北	グルメ
トアウエスト	雑貨
乙仲・栄町・海岸通	リノベアパート&ビル
ハーバーランド・メリケンパーク	海辺・散歩・夜景
北野	異人館・多国籍

出典：（集客スポット）  
るるぶ神戸を参考に作成  
（バスルート）各社HP

シティループバス





## ②今後の取り組み

神戸の都心部では、既存の観光・集客スポットに加え、新たな魅力づくりが進められようとしている。これら観光・集客スポットを有機的につなぎ、まちの回遊性を高めることが重要となる。

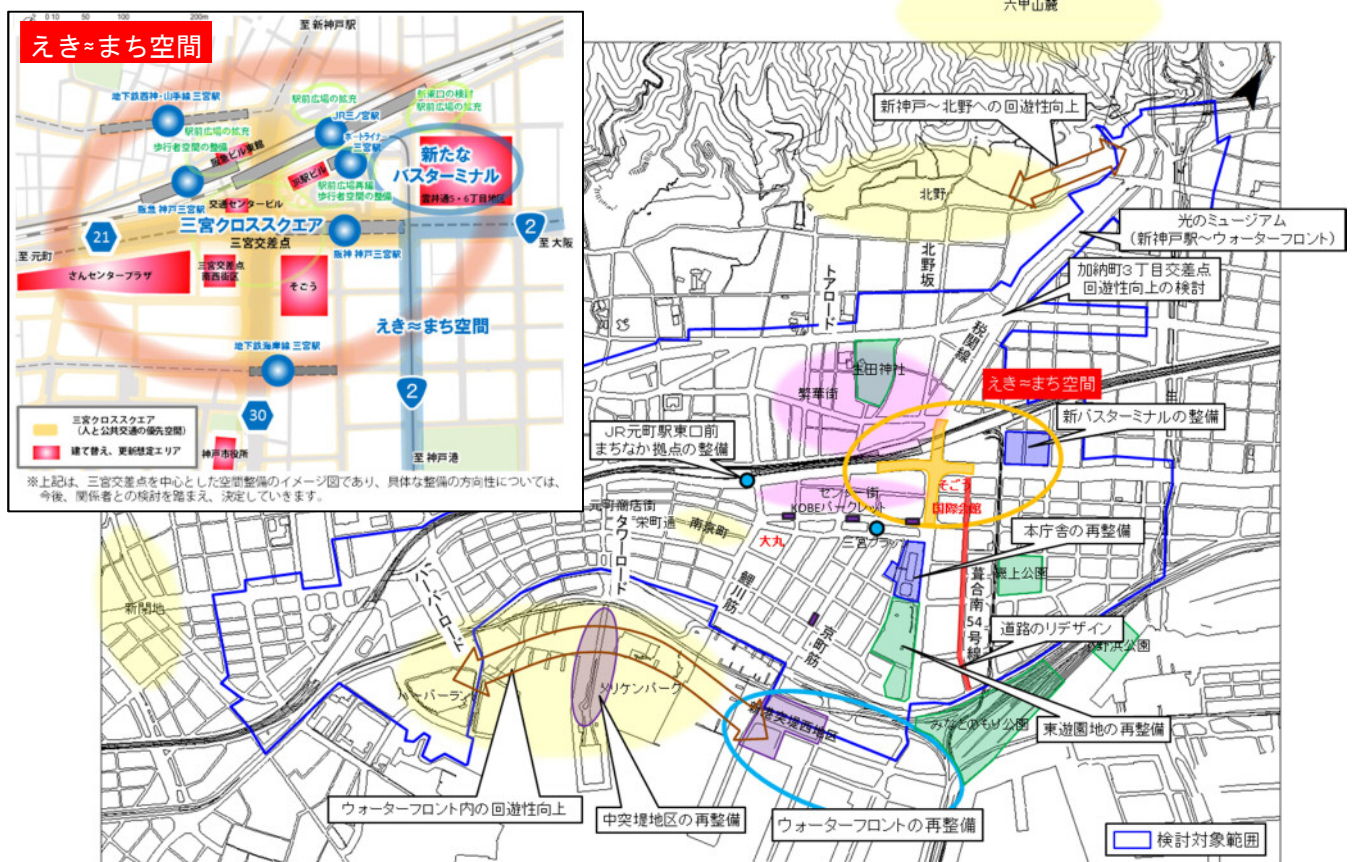
三宮駅前においては、「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」や「神戸三宮えき～まち空間基本計画」に掲げる人と公共交通優先の空間「三宮クロススクエア」の整備により、神戸の玄関口三宮駅（「えき」）が都心の「まち」を繋ぎ、回遊性とにぎわいを創出していくこととしている。

また、主要な回遊動線においては、無電柱化や道路のリデザインなどの取り組み、回遊動線上で休憩できるベンチの設置や「KOBE パークレット」の社会実験など、都心を訪れる市民、事業者、来街者にとって歩きやすい道路空間の再整備も進められている。

ウォーターフロントエリアでは、ハーバーランドやメリケンパークのリニューアルなど、既存の施設や空間のさらなる魅力向上に加え、港湾物流機能の沖合への移転とあわせて新港突堤西地区において新たな文化集客施設の導入などの再整備が進められている。

三宮駅とこれらウォーターフロント都心の中間地点では、本庁舎2号館や東遊園地の再整備が計画されており、「えき」から「まち」、「ウォーターフロント」への回遊性を高め、相乗効果によるさらなる都心の活性化を目指して「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”」を策定して、公共空間をはじめとする再整備により都心ににぎわいと活力を創造していくこととしている。

### 【主要な施策】

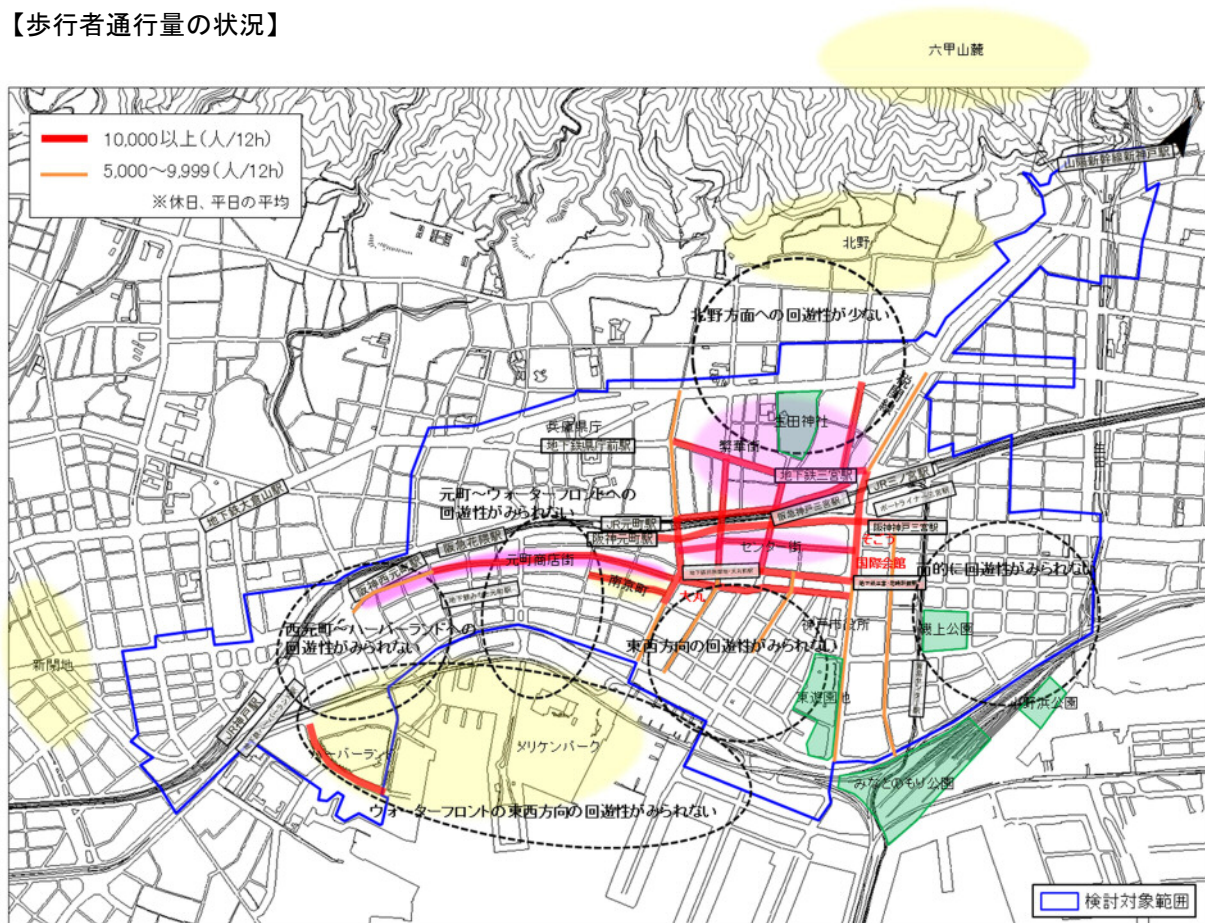


## 6. 回遊性の状況

過年度に調査を実施した歩行者（断面）通行量の結果を見ると、三宮駅周辺から元町駅にかけて回遊が見られるが、三宮から北野方面への回遊性や、元町からハーバーランドへの回遊性が少ないといった課題が見られる。

都心の新たな魅力づくりとあわせて、主要な通りにおける歩行空間の整備だけでなく、案内サインやモデルルートの作成など、公共交通と連携した回遊性の向上施策が求められる。

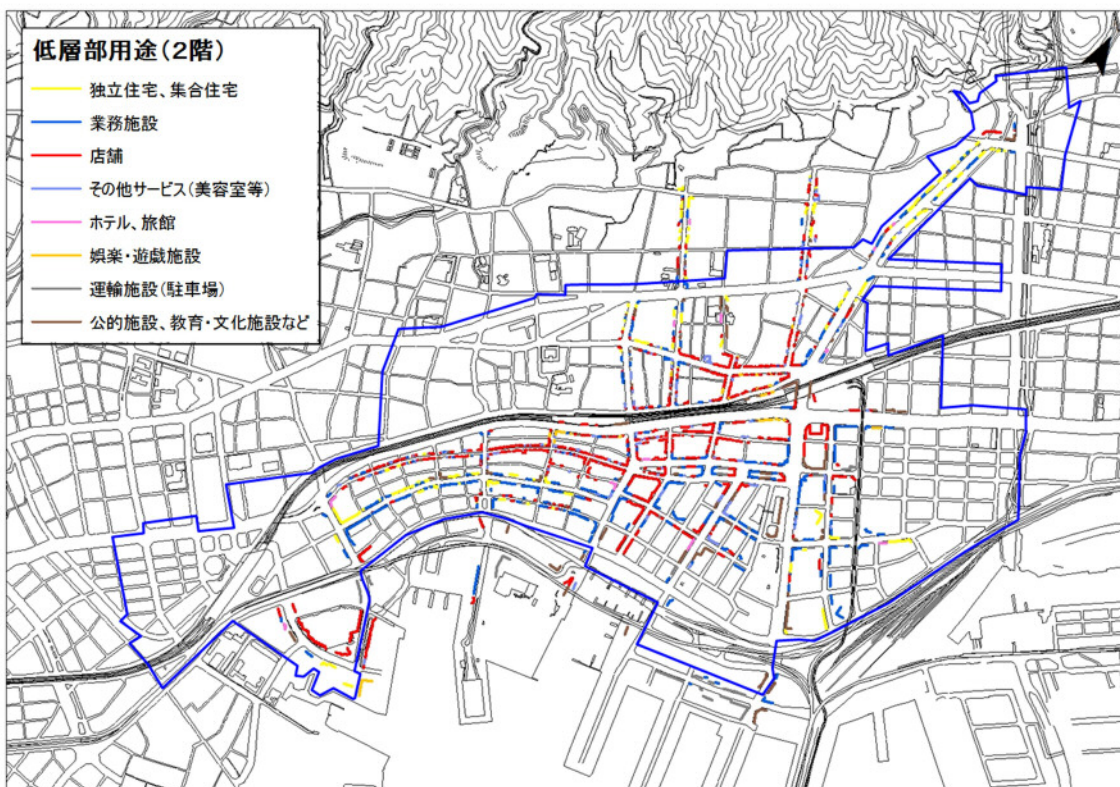
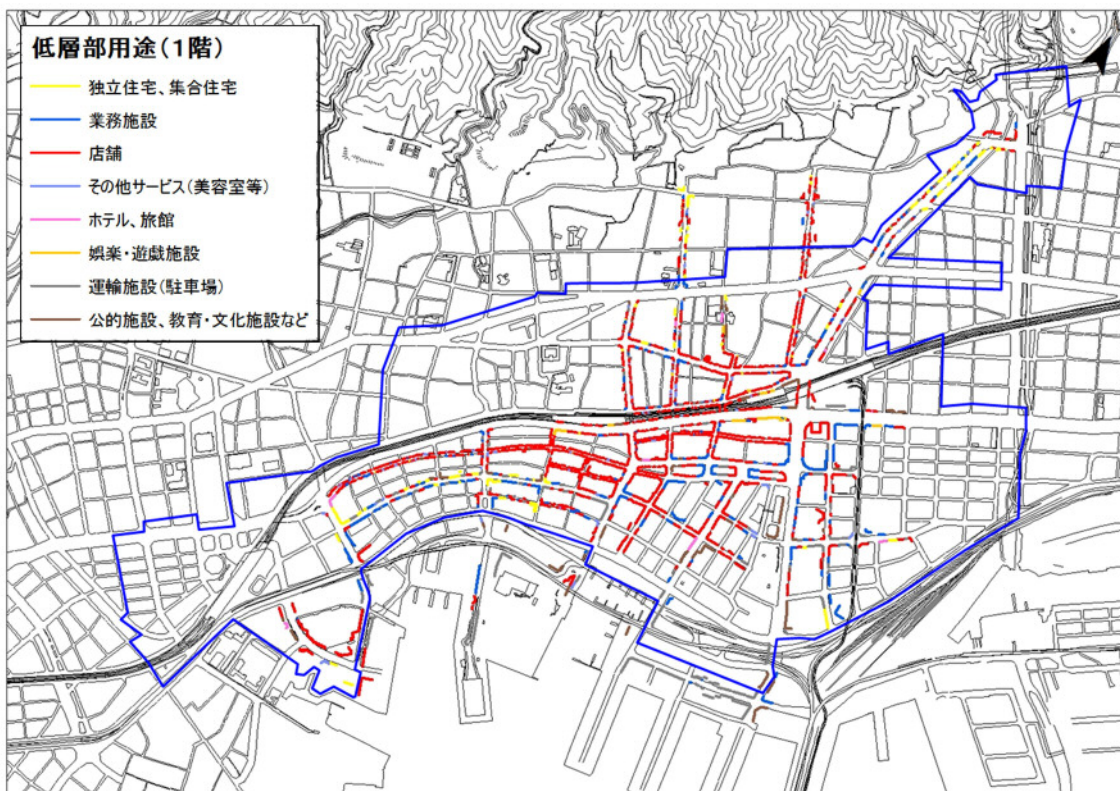
### 【歩行者通行量の状況】



※過年度の通行量調査より  
主要な通りを調査対象に実施

これらのルートに加えて、それらを補完するルートについて、沿道の土地利用の状況や建物低層部の用途を現地調査したところ、三宮センター街や元町商店街、旧居留地で店舗の立地が多く見られる一方で、栄町通や税関線沿道（北側）では、マンションの住戸やエントランスに利用されている場合が多くなっている。

【低層部の建物用途（H30.3時点）】



※主要な通りを対象に実施した現地調査結果

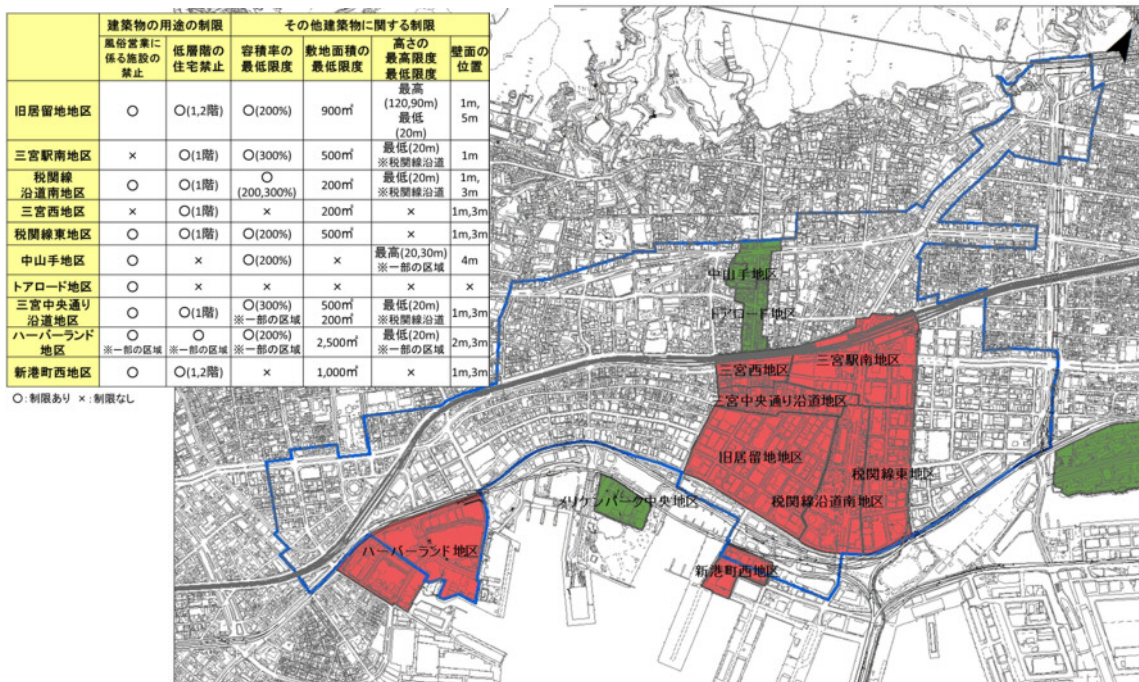
## 7. 地区計画、景観誘導の状況

三宮駅周辺や旧居留地、税関線沿道で、阪神・淡路大震災後の平成7年に地区計画が決定されている。その他、ハーバーランドやトアロード、中山手地区でも地区計画が決定されている。

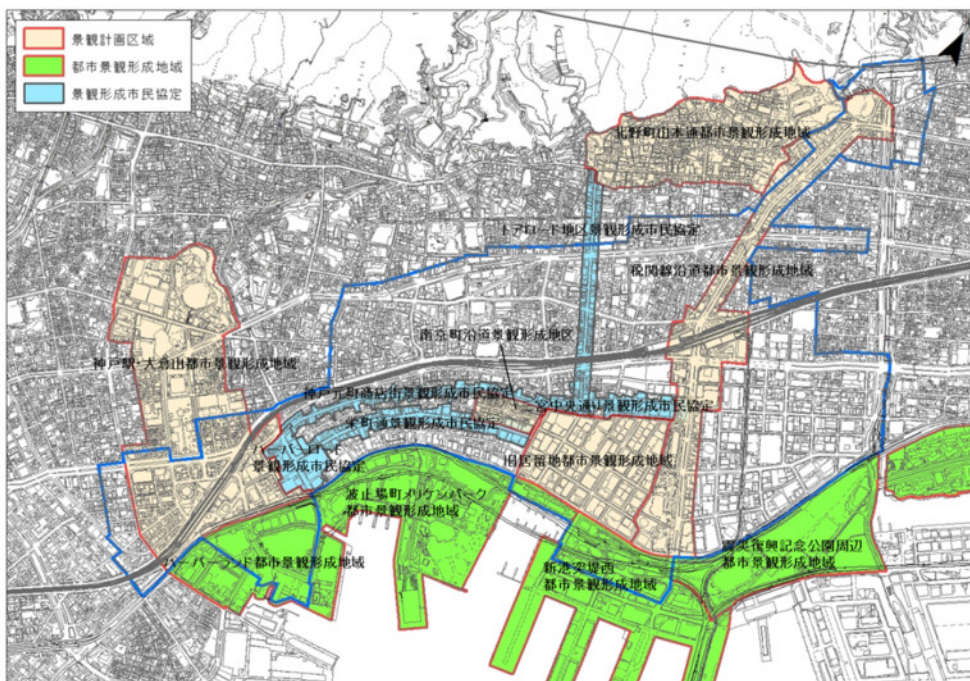
景観誘導については、税関線沿道や旧居留地、神戸駅周辺で景観計画区域、新港突堤西地区やハーバーランドなどのウォーターフロントで都市景観形成地域が指定されており、三宮中央通り沿道やトアロード、元町商店街、栄町通、ハーバーロードで景観形成市民協定が締結されている。

都心部の地区計画の多くは、阪神・淡路大震災後の平成7年に決定されており、決定から20年以上が経過している。この間、土地利用転換等により神戸の都心を取り巻く状況も変わってきているため、将来にわたる持続可能なまちづくりをふまえた規制、誘導となるよう検討が必要である。

【地区計画の決定状況（H30.3時点）】



【景観誘導の状況（H30.3時点）】



## 8. 課題

神戸の都心は、隣接市町も含めた広域の都市圏を形成し、商業、業務の中心地として時代にあった働く場、消費の場、文化交流の場、観光の場など、多種多様な都市機能を担ってきている。三宮駅前周辺においては、兵庫県南部地震の被災により壊滅した都心の顔を復興するため、震災直後に地区計画制度を導入し、これまで土地利用の規制、誘導を行ってきた。

しかし、土地の使われ方から建物の使われ方まで都心の土地利用は多種多様となっていること、商業、業務機能の更新があまり進まない中、居住機能の導入が加速していることなど、社会経済情勢の変化により神戸の都心を取り巻く状況が変わってきており、まちのありかた自体をここでしっかり考えるべき局面にきている。

今後さらに加速する人口減少、超高齢化社会において、都市のコンパクト化を図る都市空間向上計画で求められる都心の機能や役割をふまえつつ、時代にあった働く場、消費の場、文化交流の場、観光の場など、多種多様な都市機能を更新し続けられることで都市の活力をうみだし、それが神戸の魅力につながり、持続可能な都心空間の形成につながる。

神戸の都心を訪れる就業者や来街者、都心に居住している住民にとって便利で居心地の良い空間づくりにおいては、新たな都心内の魅力づくりとあわせて、まちを回遊するネットワークを形成していくことも重要である。

都心部において居住機能の増加がさらに加速すれば、以下のような問題も懸念される。

- ・にぎわいを誘導すべき低層部が閉鎖的な空間になり、にぎわいの連続性が阻害される。
- ・都心部は元々多くの居住を想定しておらず、小学校などのインフラの容量が不足する。
- ・共同住宅については、建築基準法上、共用廊下等の共用部が容積率不算入となり、商業・業務系の建築物より建物ボリュームが過大になる。
- ・居住人口の増加に応じて、災害時の避難場所の確保や備蓄のさらなる確保が必要になる。

特に「都心核」である三宮駅周辺は、神戸の玄関口として最も商業、業務機能のポテンシャルが高いところであるが、住宅の立地により商業・業務機能の立地が阻害される。また、分譲住宅が供給されると権利が細分化されることによって建替えの合意形成が難しくなり、駅前の機能更新が進みにくくなることも懸念される。

都心における活力とにぎわいを向上していくためには、商業、業務機能をはじめとした多様な都市機能と居住機能のバランスのとれた持続可能で魅力ある都心づくりを進めていくことが求められている。

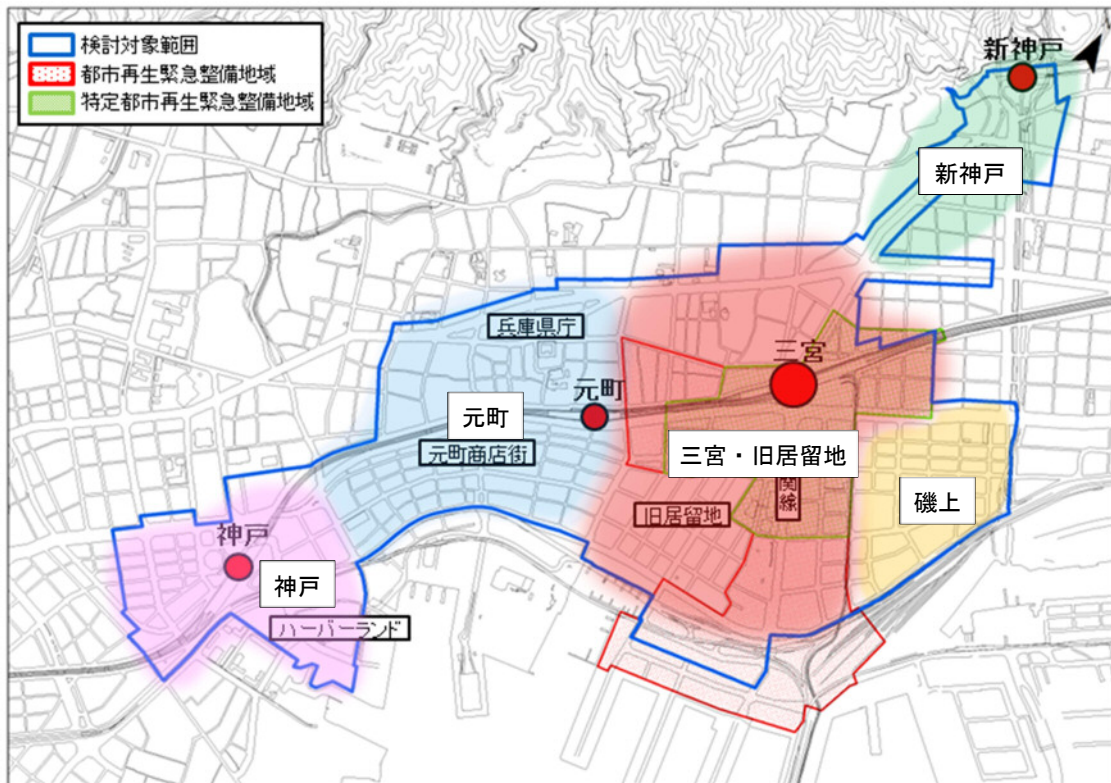
### Ⅲ. 都心の土地利用のあり方

整理した現状と課題をふまえて、各エリアの将来像、およびまちの回遊性を高める歩行者ネットワークを整理し、めざすべき都市構造およびその実現に向けた方策を整理した。

#### 1. エリアの将来像

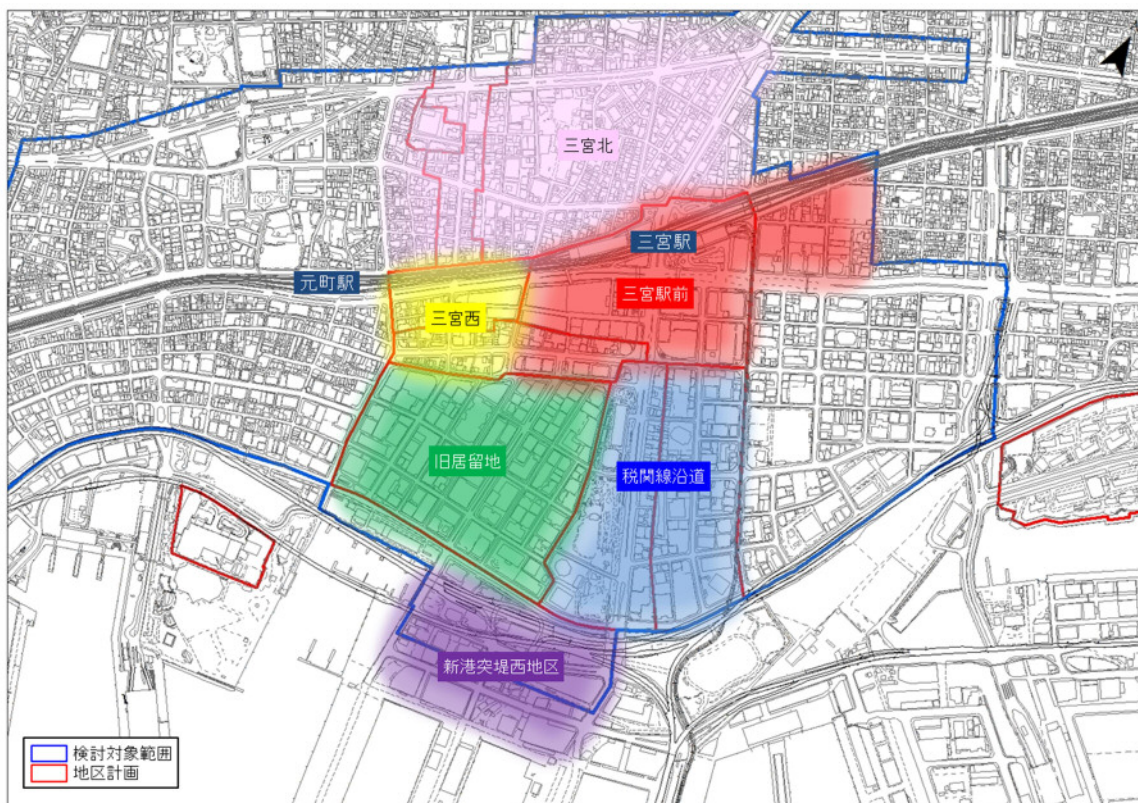
市街地形成の歴史的経緯（p.3参照）などをふまえて、都心を5つの地区に区分し、地区ごとに、市街地の概況を整理したうえで、地区計画の目標や景観誘導の方針なども考慮し将来像を検討した。

##### 【地区分け】



## (1) 三宮・旧居留地

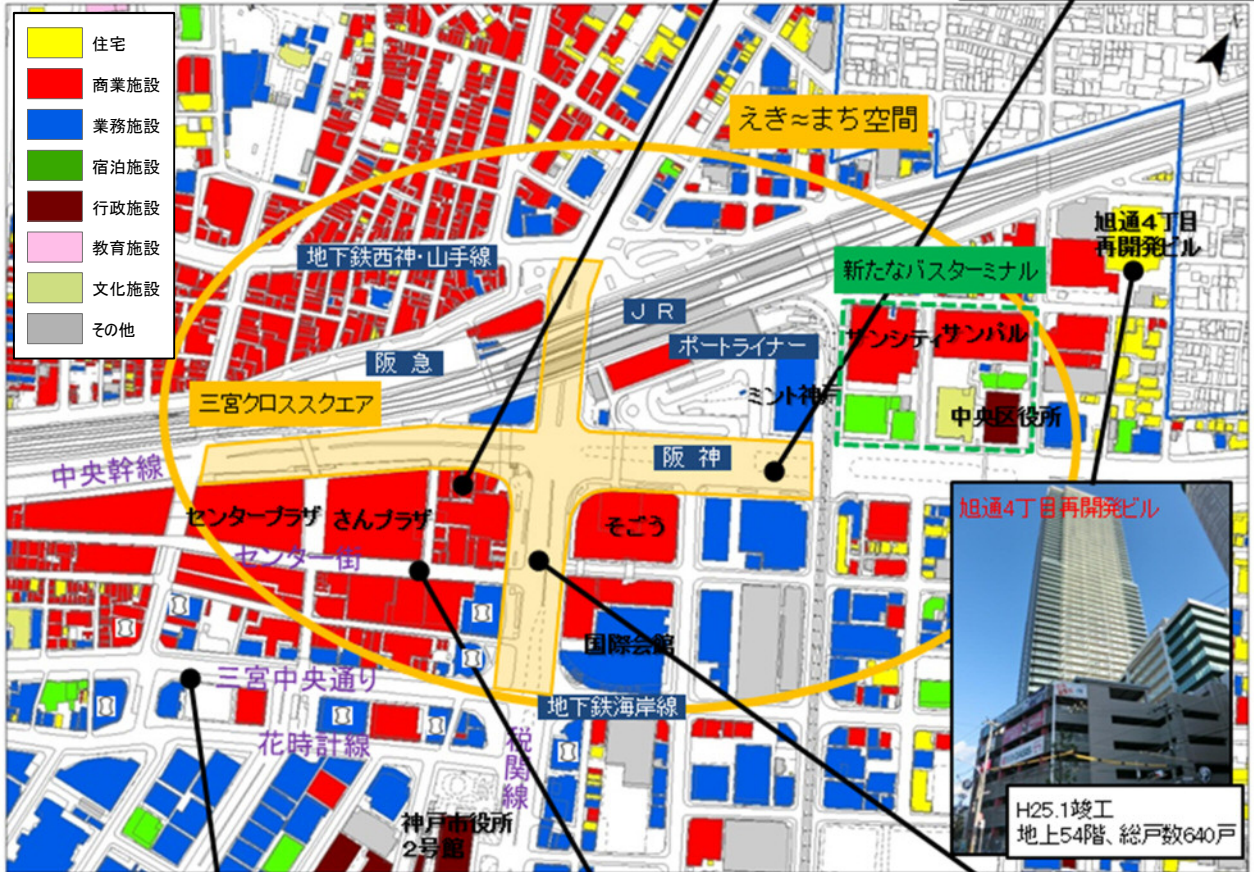
神戸の玄関口である三宮駅を含む当地区は、都心の中心地として大きく6つの特色あるエリアに分類されるので、エリアごとに将来像を整理した。



①三宮駅前



大規模な商業・業務ビルが立地





### [市街地の概況]

6つの駅が集まるターミナル機能を有する神戸の玄関口であり、そごうや国際会館、ミント神戸といった大型商業施設やセンター街などの路面型店舗が集積し、にぎわいのある市街地が形成されている。また、大規模オフィスの立地も見られる。

東西方向の中央幹線と南北方向の税関線（フラワーロード）をまちの骨格となる都市軸とし、この2つの都市軸の中心の「三宮クロススクエア」と個性あふれる魅力的な「まち」で構成する「えき~まち空間」としての整備を目指しているエリアである。

### [強み]

- ・ 6つの駅が集まるターミナル機能を有する神戸の玄関口。
- ・ 大型商業施設やセンター街などの路面型店舗が集積し、にぎわいがある。

### [課題]

- ・ ターミナル機能を強化するため、乗り換え動線の改善とともに「えき」から「まち」への回遊性の向上を図る必要がある。
- ・ 建物の老朽化が進んでいるため、まちの機能更新を図りつつ、多様な都市機能の集積を高めていくことが必要である。
- ・ 機能更新と合わせて、神戸の玄関口にふさわしい特色ある景観形成を図っていくことが必要である。

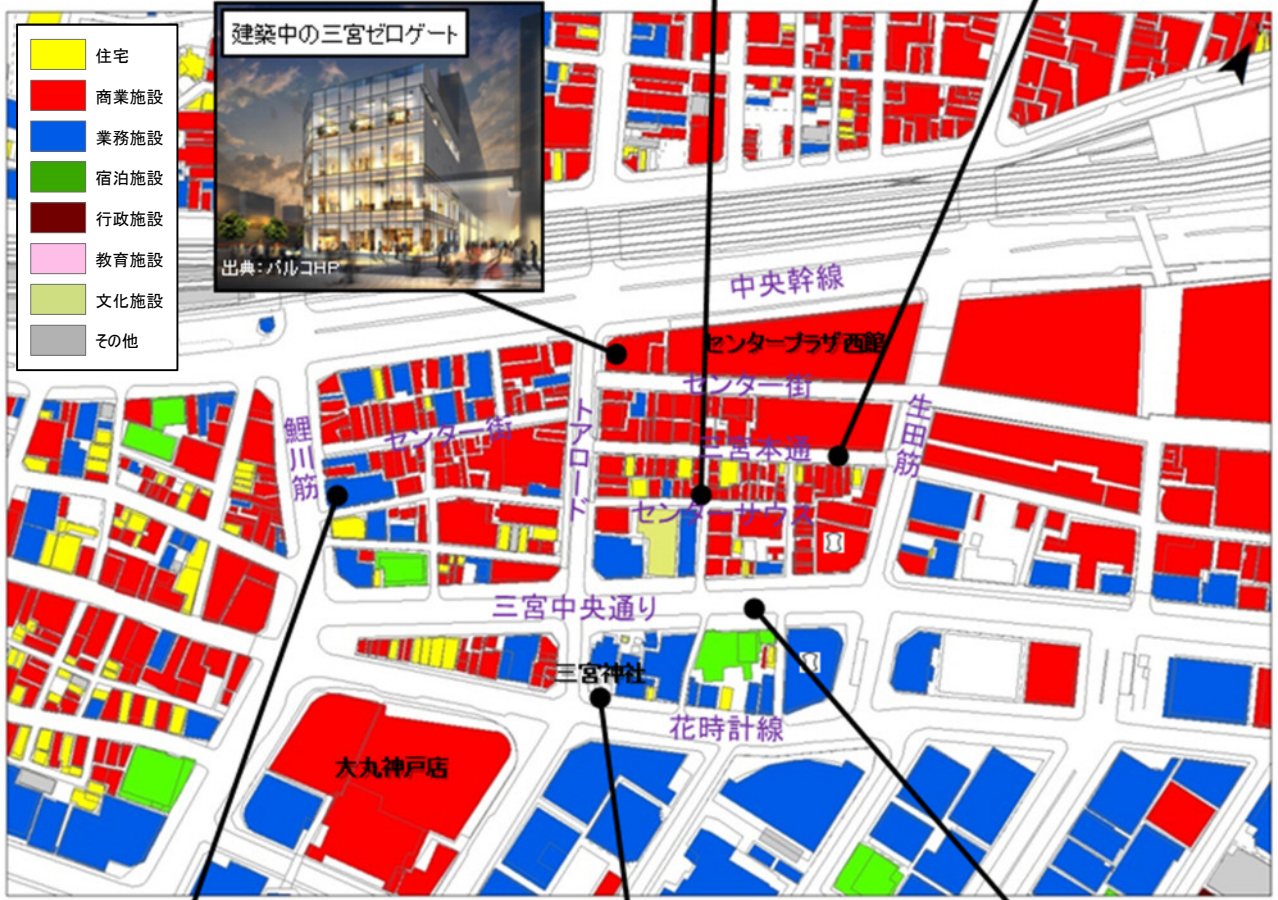
### [将来像]

- ・ ターミナル機能を中核として、商業・業務、観光、文化などの多様な都市機能が高度に集積した広域的かつ多様な都市拠点
- ・ 国際港都神戸の玄関口として、時代とともに機能更新し続ける都心核
- ・ 人と公共交通優先の公共空間である「三宮クロススクエア」と一体となった魅力的なまちなみ景観とにぎわいにより、非日常性を感じさせるえき~まち空間

「えき~まち空間」のイメージ（案）（神戸三宮「えき~まち空間」基本計画（案）より）



②三宮西



### [市街地の概況]

センター街や三宮中央通りに路面型店舗が集積し、三宮と元町をつなぐエリアとしてにぎわいを見せている。三宮本通やセンターサウスには、個性的な飲食店やファッション系の店舗が集積する。また、商業施設やホテルの新規建設も見られる。

### [強み]

- ・三宮本通りやセンターサウスに個性的な店舗が集積する魅力ある空間
- ・センター街や三宮中央通りは、三宮と元町をつなぐメインストリートとしてにぎわっている。

### [課題]

- ・建物の老朽化が進み、まちの機能更新が図られていないことから、まちの魅力を残しつつ建物の更新などによりまちの防災性の向上を図っていくことが必要である。

### [将来像]

- ・商業・業務を中心とした、伝統と新しさを感じさせる個性と魅力を備えた、回遊性の高いにぎわいのあるまち



③旧居留地



広い歩道が確保され、沿道には歴史的建築物が建ち並ぶ



地区西側と比較して、人通りが少ない



地域団体の取り組みにより統一感のあるまちなみが形成されている



歴史的建築物が多数立地し、風格ある都市景観が形成されている



高級ブランド店が多数立地



大規模マンションの立地が進む

### [市街地の概況]

神戸開港により、外国人居留地として形成。古くから銀行などの高度な業務機能が集積する中枢業務地として栄えている。ハイブランドな店舗も多数立地し、にぎわいを見せている。

近年、エリア東側で大規模マンションの立地が進んでいる。

### [強み]

- ・ 高度な業務機能に加えてハイブランドの店舗も多数立地し、エリアとしてのブランドが形成されている。

### [課題]

- ・ 地区計画による規制がにぎわい用途の誘導につながっていない。
- ・ 大規模マンションの立地が進んでいることから、商業施設やオフィスとの調和を図っていく必要がある。

### [将来像]

- ・ 国際港都神戸の歴史と文化を体験できるにぎわいと風格ある中枢業務地

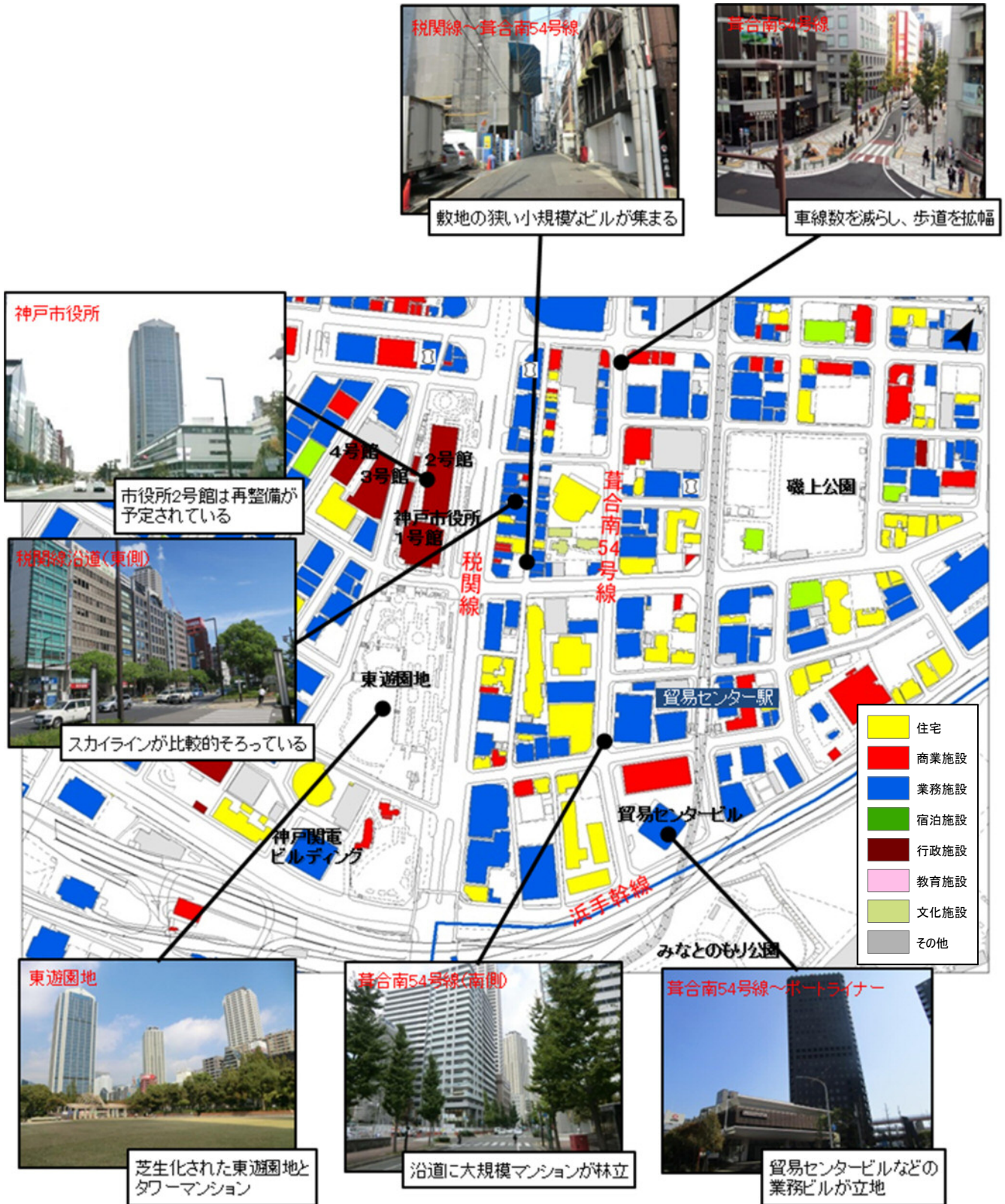
旧居留地の夜間景観



明石町筋のにぎわい



④税関線沿道



### [市街地の概況]

神戸市役所といった行政施設やオフィスが集積するが、近年、大規模マンションの立地が進んでいる。

東遊園地は芝生化され、週末を中心ににぎわっており、市民の憩いの場となっている。葺合南54号線では、車線数を減らし歩道を拡幅する道路のリデザインの取り組みが進められている。

### [強み]

- ・ 税関線や葺合南54号線は、えきまち空間とウォーターフロントをつなぐ重要な動線。
- ・ 行政施設やオフィスが多数立地するエリア。

### [課題]

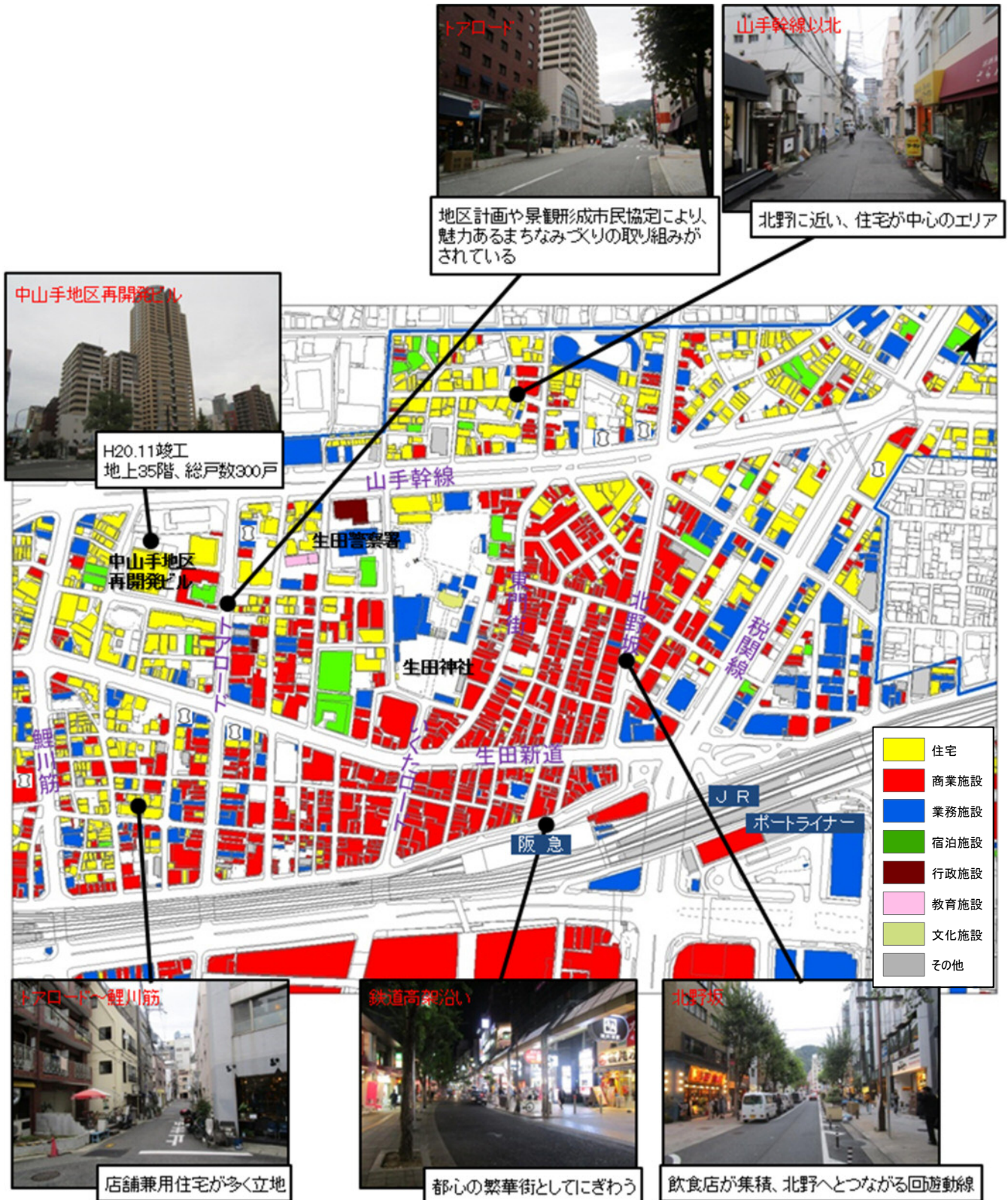
- ・ えきまち空間とウォーターフロント、みなとのもり公園をつなぐ歩行者動線の機能向上とあわせて、回遊性を高めるために建築物の低層部におけるにぎわいの連続性を創出することが必要である。
- ・ 大規模マンションの立地に対し、商業施設やオフィスとの調和を図っていくことが必要である。

### [将来像]

- ・ 市役所や東遊園地と一体となって回遊性が高くにぎわいや憩いあふれる空間
- ・ 商業、業務、住宅を含む様々な機能がバランスのとれたシンボルロード空間



⑤三宮北





### [市街地の概況]

居酒屋などの飲食店が集積し、都心の繁華街としてにぎわっている。トアロードは地区計画や景観形成市民協定により、魅力あるまちなみづくりの取り組みがなされている。

トアロード～鯉川筋には店舗兼用住宅が多く立地し、山手幹線以北は住宅が中心のエリアとなっている。

### [強み]

- ・居酒屋などの飲食店が集積し、都心の繁華街としてにぎわっている。
- ・えき≈まち空間と観光拠点である北野をつなぐエリア。

### [課題]

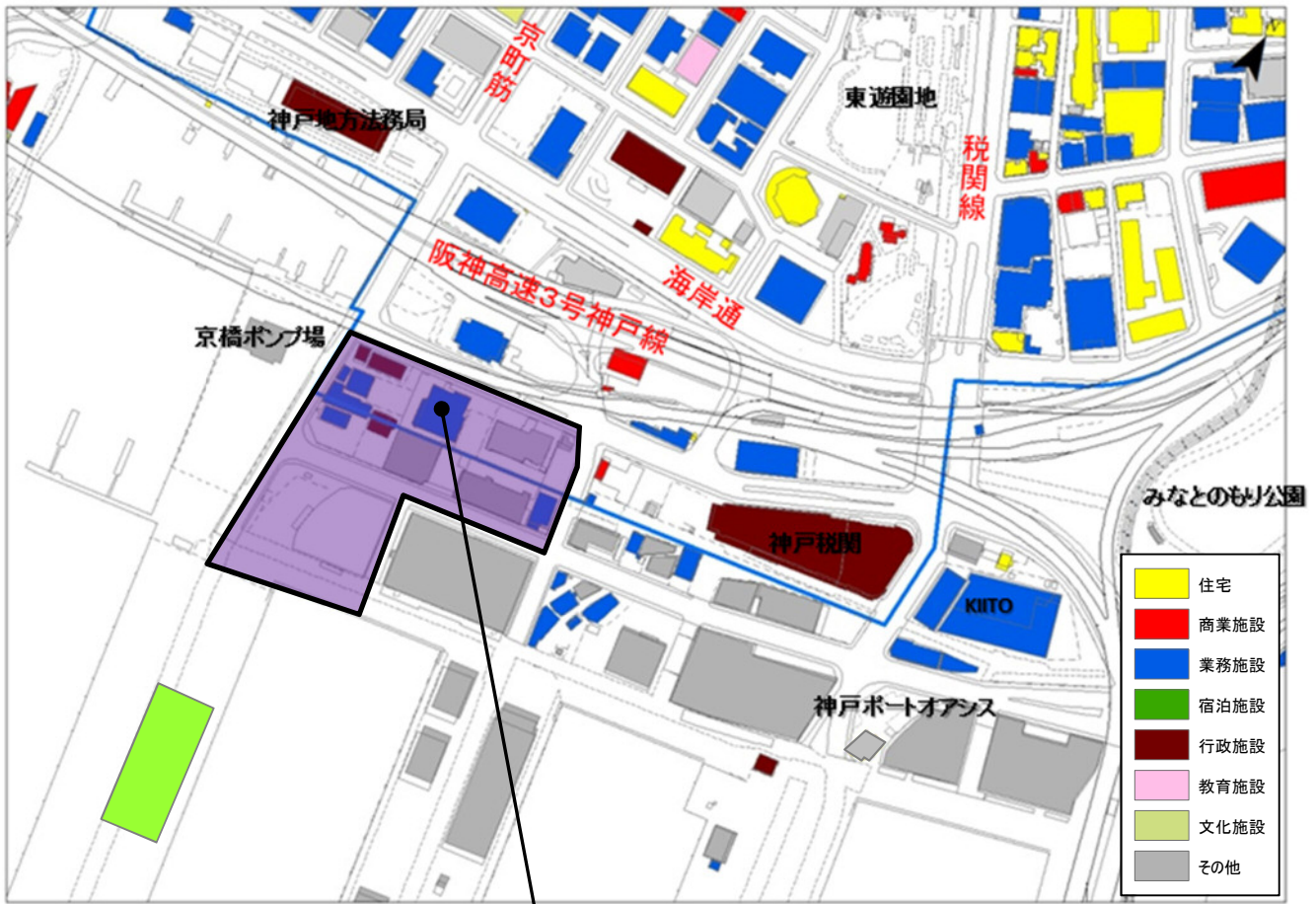
- ・北野方面への回遊性が低く、回遊性の向上を図る必要がある。
- ・狭小ビルが多く建物の老朽化も進んでいることから、建物の更新などによりまちの防災性の向上を図っていくことが必要である。

### [将来像]

- ・境界性や猥雑性に富んだにぎわいと魅力ある都心の繁華街
- ・えき≈まち空間と観光拠点の北野をつなぐ、個性とにぎわいのある良好な景観や環境が維持された空間



⑥新港突堤西地区



新港突堤西地区(第1突堤基部)再開発事業 事業計画提案の概要

優先交渉権者 【代表企業】住友不動産株式会社(51%) 【構成員企業】株式会社SMBC信託銀行(16%)、株式会社モーターレン阪神[GLIONグループ](20%)、株式会社フェリスモ(9%)、関電不動産開発株式会社(4%) ( )内は責任負担率

海・港から生まれるニュー神戸ライフスタイル ―日本・アジア・世界へ発信―  
 専門知識と感性を有するチームコラボレーションで、第1突堤基部の再開発を契機に「海・港・ニュー神戸ライフスタイル」を創出します。

<コンセプト1>海との共生

～新港のアイコンとなる新スポットを創出～  
 ⇒アクアリウム「AQUATIC」

<コンセプト3>瀬戸内観光へのGATE・拠点性強化

～神戸と瀬戸内をつなぐ島旅、中国・四国観光の拠点へ～  
 ⇒海・陸・空の多様なモビリティ拠点

<コンセプト2>港都神戸のレガシーの継承・発展

～旧居留地に代表される西洋文明拠点としての歴史を継承し発展～  
 ⇒ウエディング・クラシックカーミュージアム

<コンセプト4>ニュー神戸ライフスタイルの創造と新住民の流入促進

～クリエイティブ産業の集積とハブ化、新港に住みたくなる住宅～  
 ⇒フェリスモ本社・クリエイティブラボ、GLIONグループ本社、タワーマンション

【総事業費】約460億円

【集客効果】約150万人(初年度)

① 文化施設棟  
 【事業者:SMBC信託銀行】  
 約8,000㎡(延床面積)  
 AQUATIC(水・水柱・アートが融合したアクアリウム)  
 (運営者:カエロ等の事業体)  
 アートや植物と融合し、日本初の360度水槽を配した  
 大人向けアクアリウム。大成建設が商標登録している  
 AQUATICの初プロジェクト  
 ウエディング・クラシックカーミュージアム  
 (運営者:GLIONグループ)  
 ・世界的服飾デザイナー桂由美氏のウエディングを  
 テーマとしたミュージアム  
 ・クラシックカーの展示を行うミュージアム

② 業務・商業棟  
 【事業者:フェリスモ】  
 約8,600㎡(延床面積)  
 クリエイティブラボ  
 (運営者:フェリスモ)  
 ライブラリー・アーカイブ・ホール・撮影スタジオ  
 オ等、一般利用も可能な施設を含むラボ  
 フェリスモ(オフィス)  
 フェリスモ(ダイレクトマーケティング)の本社  
 「クリエイティブオフィス」約440名が勤務



③ 業務・商業棟 【事業者:GLION】  
 約12,000㎡(延床面積)  
 BMWワールドミュージアム  
 (運営者:GLIONグループ)  
 BMWの歴史や哲学、BMWを中心としたライフスタイル・ツーリズム発信機能  
 BMWショールーム (運営者:GLIONグループ)  
 路面に面して解放感のあるショールーム、ライフスタイル発信機能と隣接していることで、新たな発見を呼び起す  
 GLIONグループ(オフィス)  
 GLIONグループ(BMWディーラー親会社)の本社、約200名が勤務

④ 住宅棟  
 【事業者:住友不動産・関電不動産開発】  
 約36,000㎡/棟(延床面積)  
 約350戸×2棟  
 住宅  
 新たな神戸の生活文化を発信するウォーターフロントの  
 高質な住宅  
 商業施設  
 オーブンカフェ、生活利便店舗、クリニックなど  
 進出決定:LE PAN(ベーカリーカフェ)等

⑤ 駐車場棟 【事業者:SMBC信託銀行】  
 約600台 約12,500㎡(延床面積)  
 BMWと連携し、BMW車等のレンタカー・カーシェア  
 サービスを実施。(運営者:タイムズ24)

#### [市街地の概況]

港湾物流用地として利用されてきたが、今後再整備により、文化、商業、業務等の複合的機能を導入し、にぎわいの創出を図っていくエリアである。平成 29 年 10 月に第 1 突堤基部の再開発事業の優先交渉権者を決定し、本格的にエリアの再整備に着手した。

#### [強み]

- ・ 今後再整備により、文化、商業、業務等の複合的機能を導入し、にぎわいの創出を図っていくエリアである。

#### [課題]

- ・ 文化、商業、業務等の複合的機能を計画的に誘導していく必要がある。

#### [将来像]

- ・ 文化、商業、業務等の複合的機能を備えた魅力ある都市空間

イメージパース（港都神戸グランドデザイン）



(2) 元町



かつては高級料亭が建ち並んだ



中小規模のオフィスが集積



兵庫県庁



観光客などでにぎわう神戸有数の観光地



個性的な店舗が建ち並ぶが、西側はマンションが多く立地する



飲食店が多数集積し、繁華街としてにぎわう



かつての一大金融街 近年はマンションの立地が進む

### [市街地の概況]

元町駅の南側は、元町商店街をはじめとした商業集積地を形成しており、神戸有数の観光地である南京町を有する。神戸の一大金融街であった栄町通には、東側を中心に一定のオフィスの立地が見られる。近年、西元町を中心に大規模マンションの立地が進んでいる。

元町駅の北側は、兵庫県庁や兵庫県警察本部などの行政施設が集積し、行政施設周辺に中小規模のオフィスが立地する。花隈町は古くから住宅の立地が見られる。

### [強み]

- ・元町駅の南側にある元町商店街などは古くからの商業集積地としてにぎわっており、南京町は観光地としてのにぎわいもある。栄町通、元町商店街、ハーバーロードでは景観形成の取り組みが進められている。
- ・元町駅の北側は、兵庫県庁や兵庫県警察本部などの行政施設の集積に加えて、古くから住宅の立地も見られ、小中学校に近接したエリアである。

### [課題]

- ・西元町を中心に大規模マンションの立地が進んでいることから、商業施設やオフィスとの調和を図っていくことが必要である。
- ・元町駅の北側は、狭小の敷地が多く建物の老朽化が進んでおり、建物の更新などによりまちの防災性の向上を図っていくことが必要である。

### [将来像]

- ・元町駅の南側は、商業、業務、住宅が協調・共存するゆとりとにぎわいのある個性と魅力あるまち
- ・元町駅の北側は、中小規模の商業・業務施設と住宅が共存するまち



(3) 神戸



神戸駅西側  
駅前広場の周辺には飲食店等が立地



オフィスビルの横に  
大規模マンションが建設中



住宅、オフィス、商業施設が混在



ハーバーランド  
多くの観光客や買物客が訪れる  
都心の西の拠点



商業施設、オフィス、住宅が  
立地する複合的な土地利用

#### [市街地の概況]

平成4年にまちびらきを行ったハーバーランドは、umieなどの大型商業施設やオフィス、住宅が立地する複合的な土地利用がされている。近年、駐車場等の遊休地であったところに大規模マンションが立地している。

神戸駅周辺は、交通の利便性を生かした大規模なオフィスが立地するが、ハーバーロード沿道で大規模マンションの立地が進む。

神戸駅西側は、住宅、オフィス、商業施設が混在するエリアとなっている。

#### [強み]

- ・ハーバーランドは、神戸を代表する集客、観光拠点として多くの観光客でにぎわうエリアであり、商業業務施設や集客施設と住宅が計画的に整備された市街地である。
- ・神戸駅周辺は、交通の利便性を生かした大規模なオフィスが多く立地する。

#### [課題]

- ・都心の西の拠点として、文化、商業、業務等の複合的機能の維持・充実を図る必要がある。
- ・神戸駅周辺では、大規模マンションの立地が進んでいることから、商業施設やオフィスとの調和を図っていくことが必要である。

#### [将来像]

- ・都心の西の拠点として、文化、商業、業務等の複合的機能を備えた魅力ある都市空間



(4) 新神戸



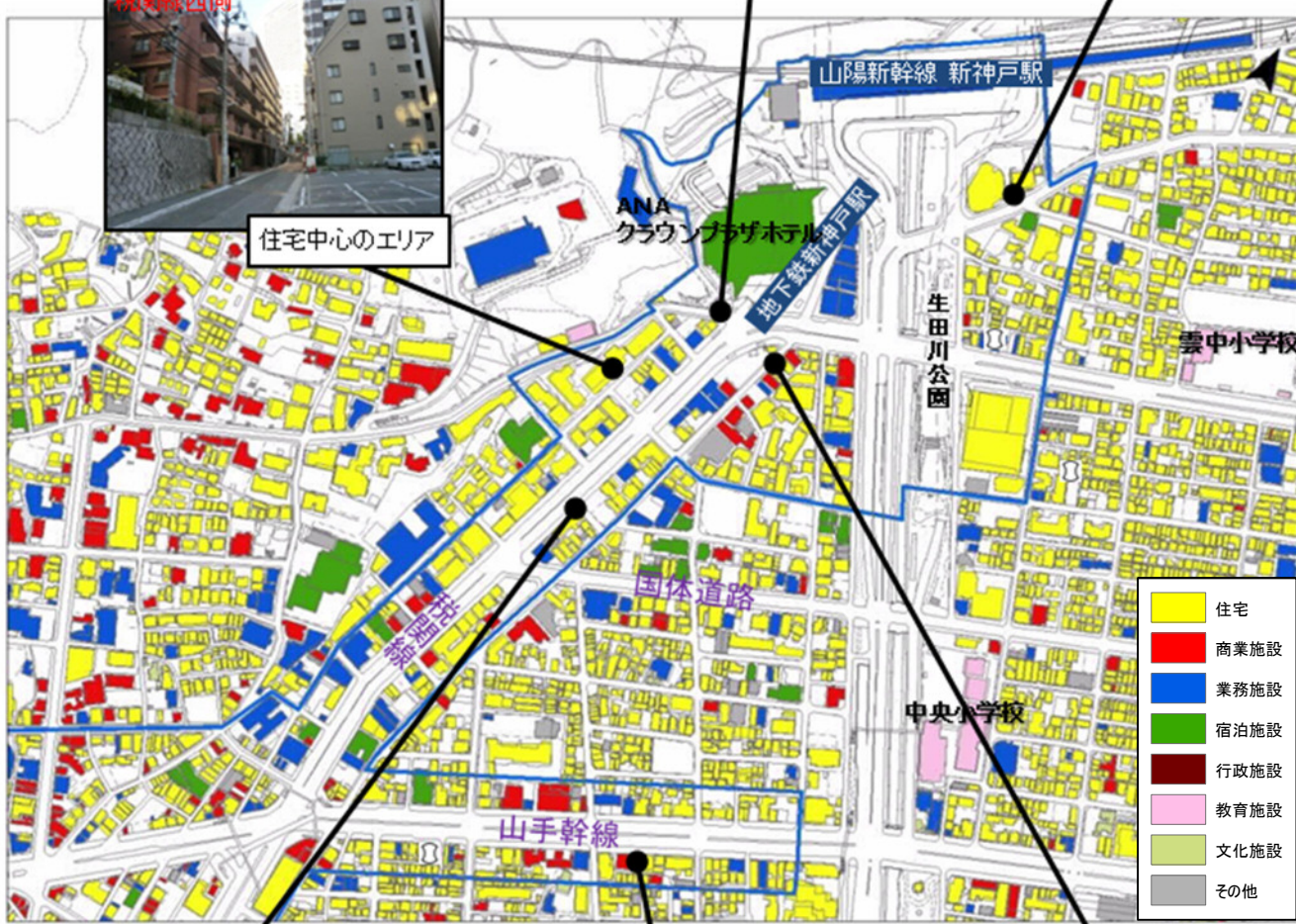
北野方面への動線であるがにぎわいは感じられない



生田川左岸側は、住宅が中心大規模マンションの立地も見られる



住宅中心のエリア



大規模マンションやホテルの立地が進んでいる



中小規模の住宅が多く立地



住宅中心のエリア



### [市街地の概況]

新神戸駅周辺では、商業施設やオフィス、大規模マンションが立地する。税関線沿道では、大規模マンションやホテルの立地が進んでいる。

税関線の東西や山手幹線沿道は、中小規模の住宅が多く立地するエリアである。

### [強み]

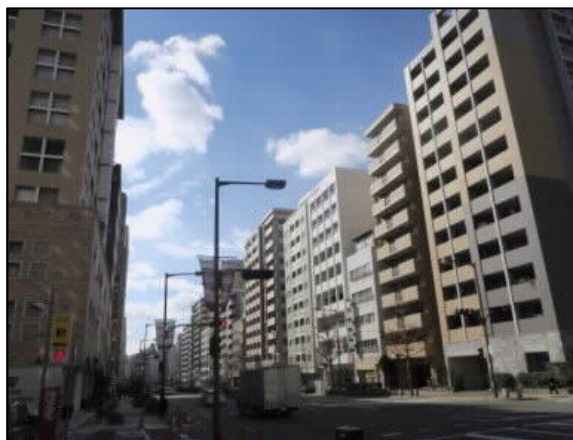
- ・新神戸駅を有する広域交通拠点であり、その利便性を活かした業務・宿泊機能等のポテンシャルを有している。
- ・北野や六甲山麓などの観光拠点と近い。

### [課題]

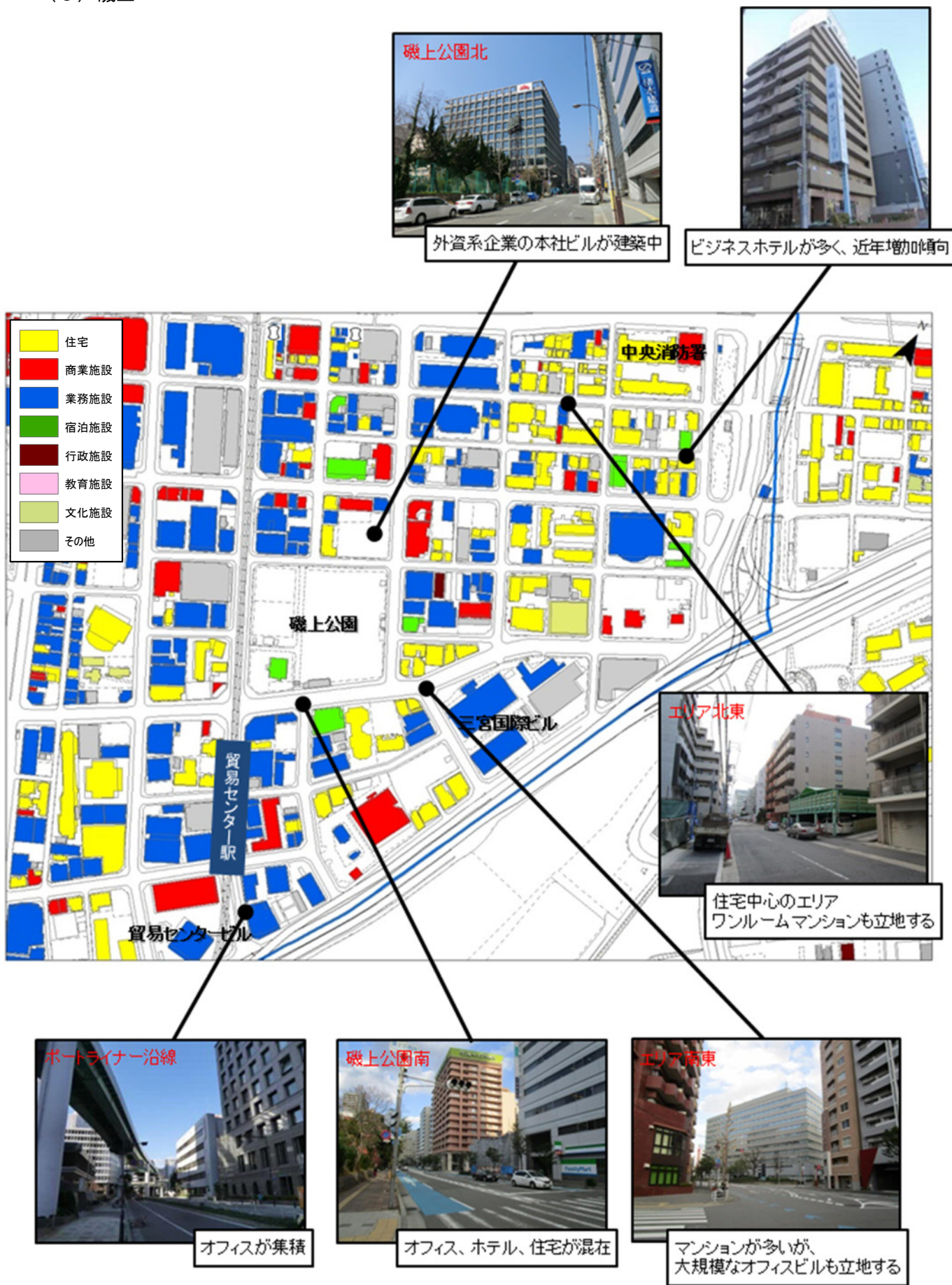
- ・大規模マンションの立地が進んでいることから、商業施設やオフィス、ホテルとの調和を図っていく必要がある。
- ・観光拠点に近接する広域交通の玄関口として、北野方面への回遊性やにぎわいを向上する必要がある。

### [将来像]

- ・商業、業務、住宅、ホテルなどが協調・共存する、広域交通拠点にふさわしいにぎわいのある空間



(5) 磯上



#### [市街地の概況]

外資系企業の本社ビルも新たに建設中であるなど、地区西側を中心にオフィスが多く立地する。マンションやホテルも多く立地し、多様な用途の混在するエリアである。

地区東側は、かつては商業・業務機能が中心のエリアであったが、近年、大規模マンションの立地が進み、住宅中心のエリアとなりつつある。

#### [強み]

- ・三宮駅から比較的近く、利便性が高いことからオフィスやホテル、マンションなど多様な用途が混在するエリアである。
- ・道路などの都市基盤が整備されており、敷地面積も比較的広い。

#### [課題]

- ・地区東側を中心に大規模マンションの立地が進んでいることから、商業施設やオフィス、ホテルとの調和を図っていくことが必要である。

#### [将来像]

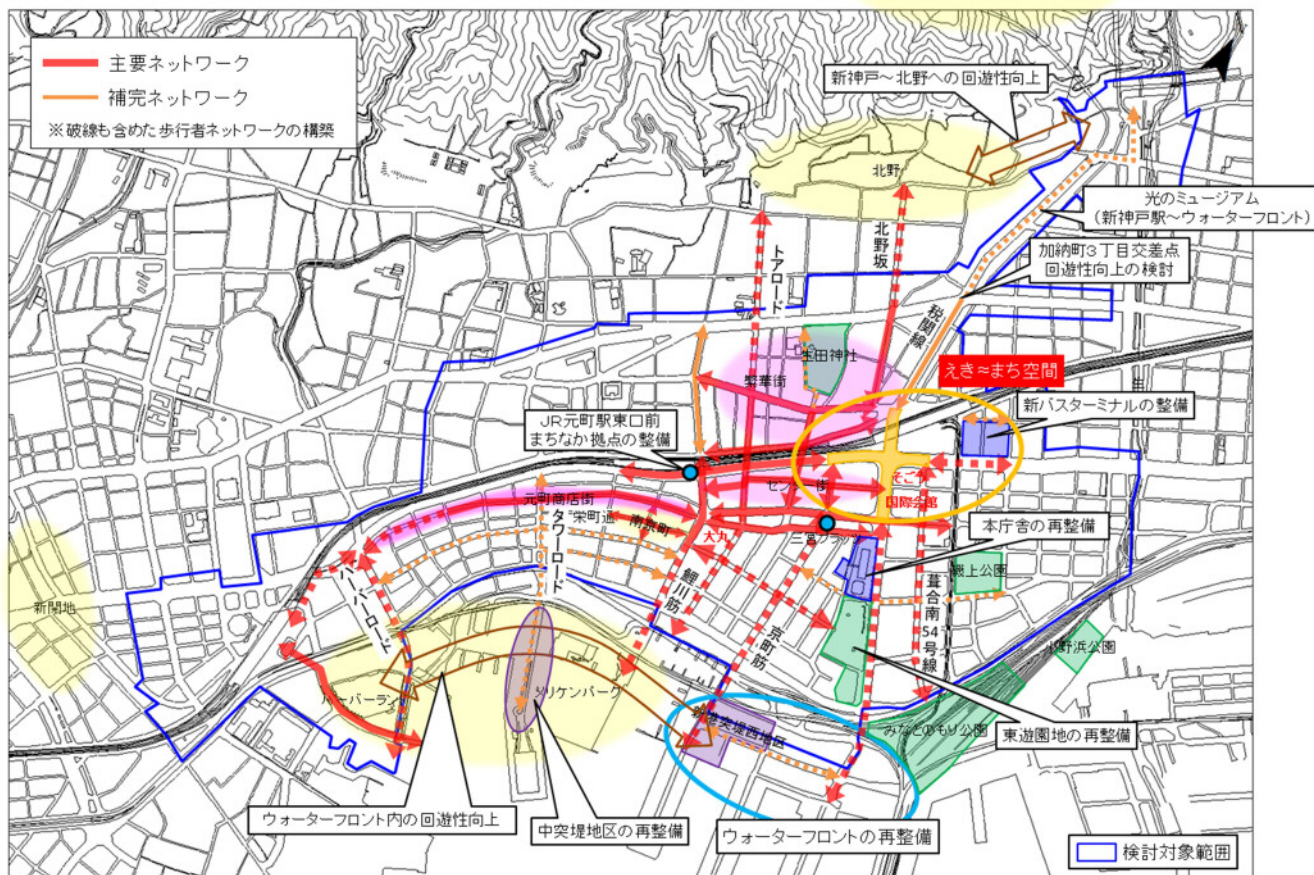
- ・商業、業務、住宅、ホテルなど多様な機能がミクストユースした利便性の高いまち



## 2. まちの回遊性を高める歩行者ネットワーク

都心部の回遊性を高め、都心部全体としてにぎわいを生み出していくため、観光地、商業集客施設、大規模公園などの都心における魅力スポットや、新たな魅力づくりに向けた取り組み状況をふまえて、まちの回遊性を高める歩行者ネットワークを以下の通り整理した。

### 【まちの回遊性を高める歩行者ネットワーク】



### 3. めざすべき都市構造

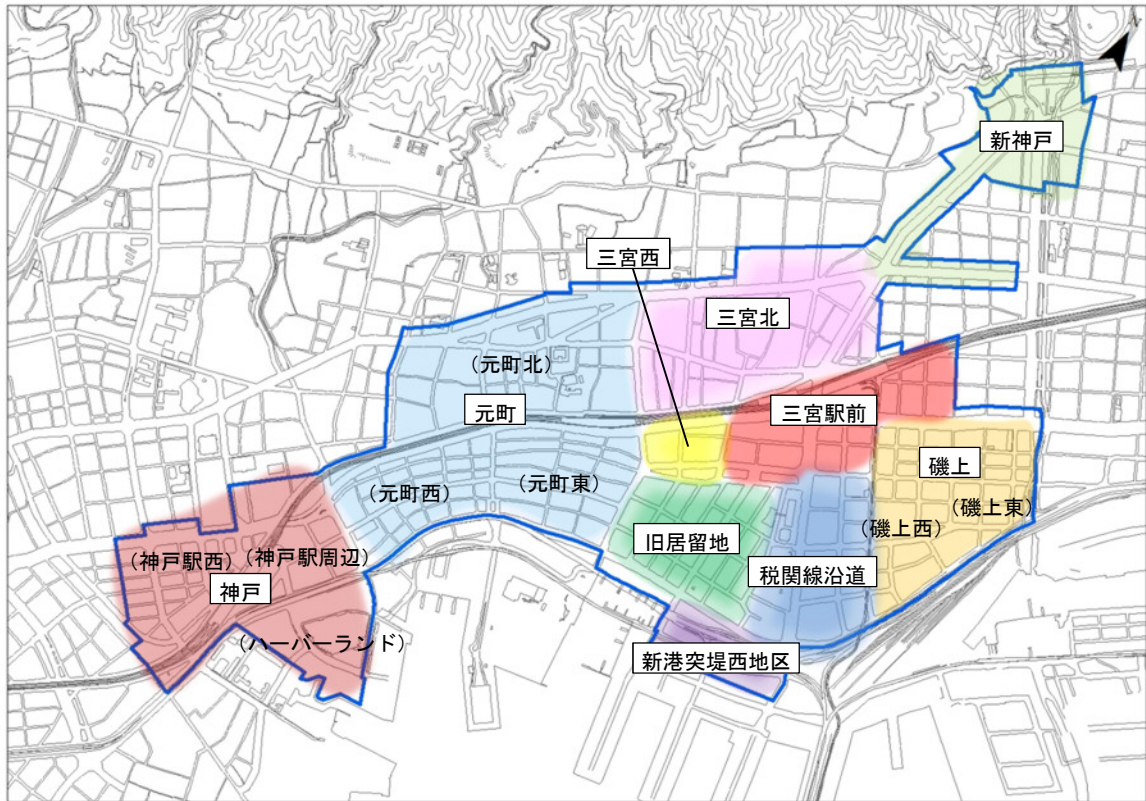
土地利用の現状や、各地区の将来像をふまえると、以下のとおりゾーン分けすることができる。

- ・神戸の玄関口であり、多様な都市機能の集積を高めるべき三宮駅前：「都市機能の高度集積ゾーン」
- ・高度な業務機能が集積する旧居留地：「神戸を代表する中枢業務ゾーン」
- ・センター街や三宮中央通り、元町商店街、南京町などを有し、路面店を中心とした商業集積地としてにぎわう三宮西および元町東：「商業を維持・充実する商業・業務混在のゾーン」
- ・行政施設やオフィスが集積する税関線沿道、磯上西、神戸駅周辺：「業務を維持・充実する商業・業務混在のゾーン」
- ・居酒屋などの飲食店が集積し、繁華街としてにぎわう三宮北：「都心の繁華街ゾーン」
- ・文化、商業、業務等の複合的機能を備えた魅力ある都市空間である新港突堤西地区、ハーバーランド：「ウォーターフロントゾーン」
- ・その他のエリア：「商業・業務・住宅の協調ゾーン」

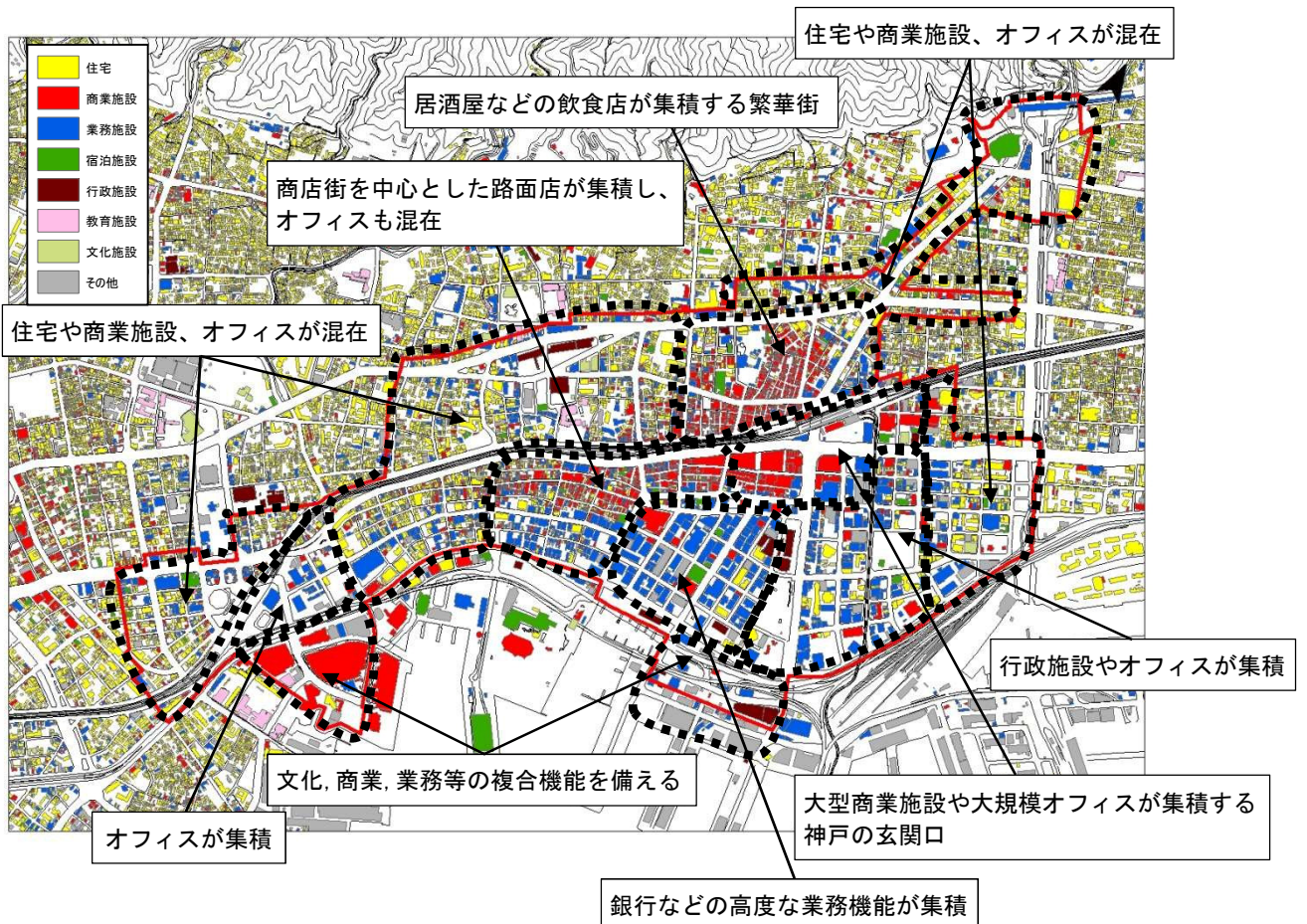
こうした特色ある各ゾーンを、まちの回遊性を高める歩行者ネットワークにより有機的に連携させ、都心全体のにぎわいを創出していく必要がある。

以下にゾーンとネットワークを示した都市構造図およびゾーンごとの土地利用の誘導の方向性を示す。

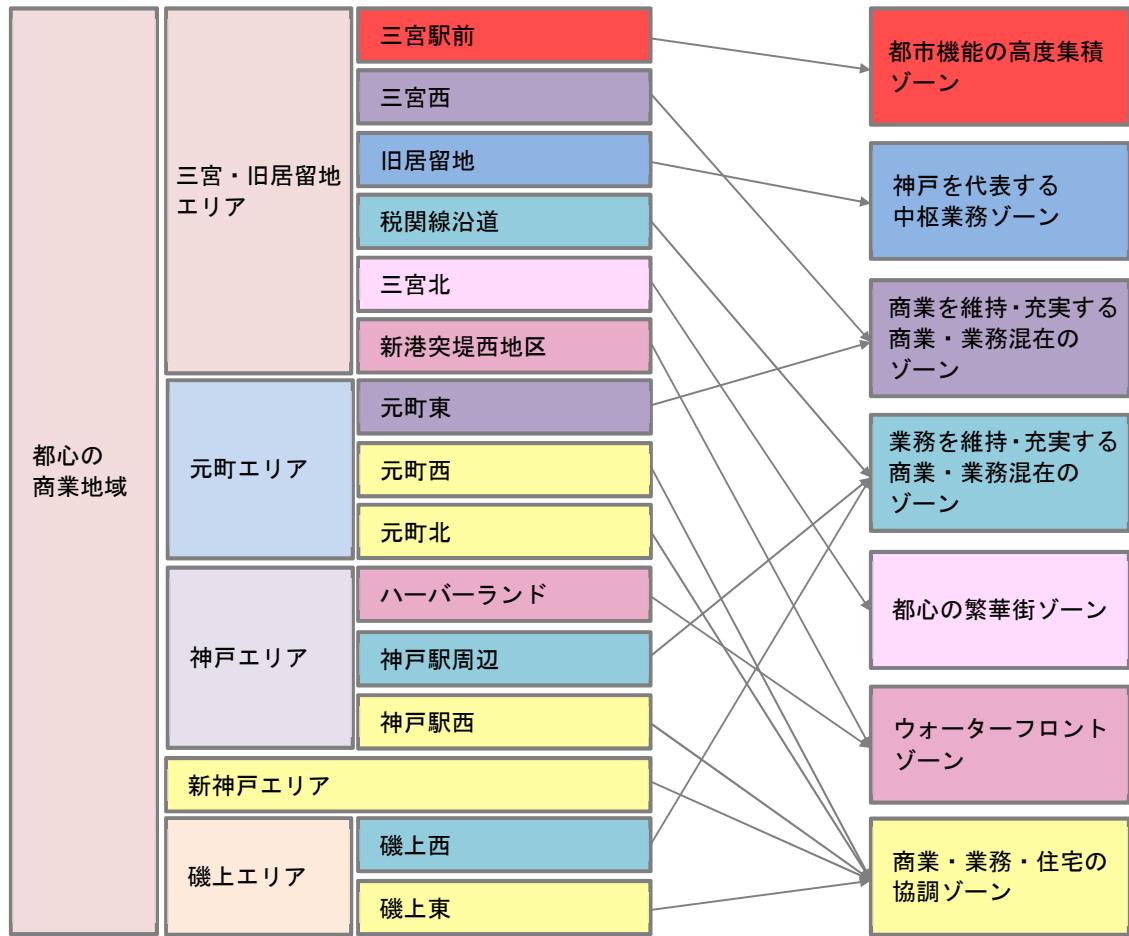
【エリア区分】



【土地利用の現状 (H26.1 現在)】

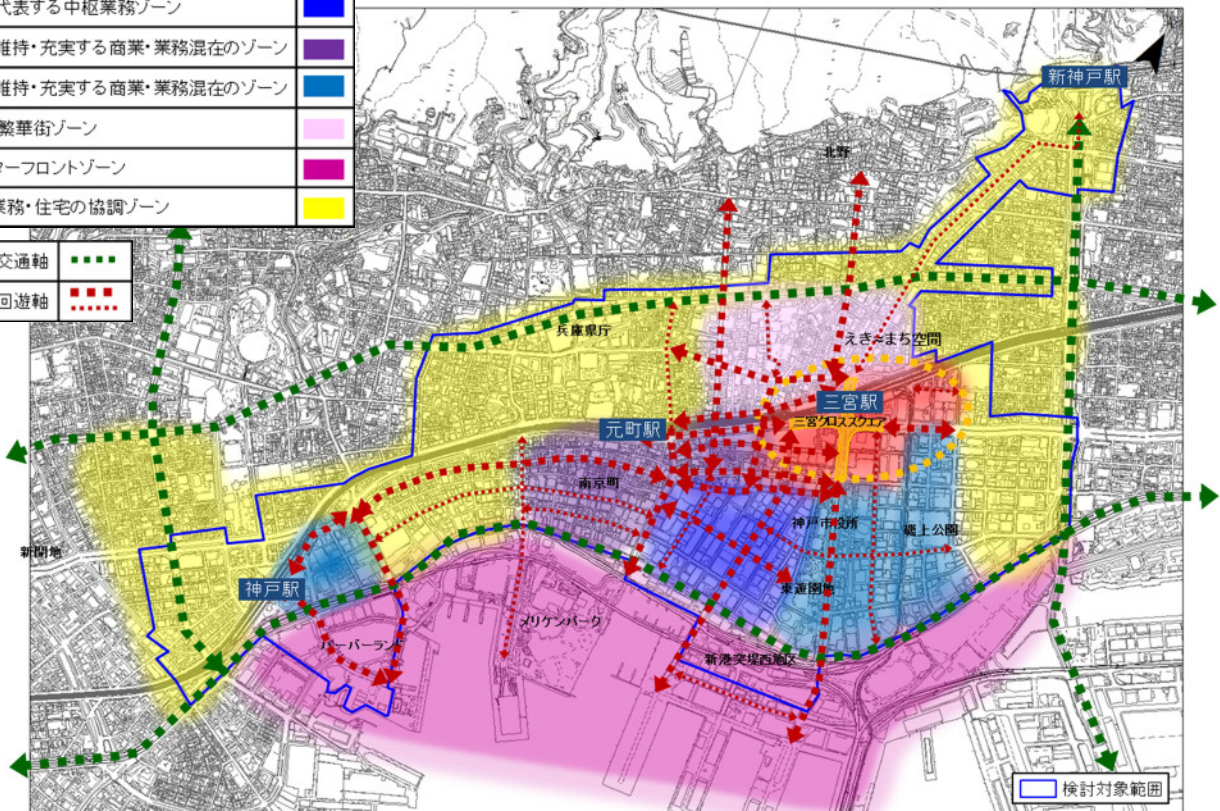


【都市構造図】

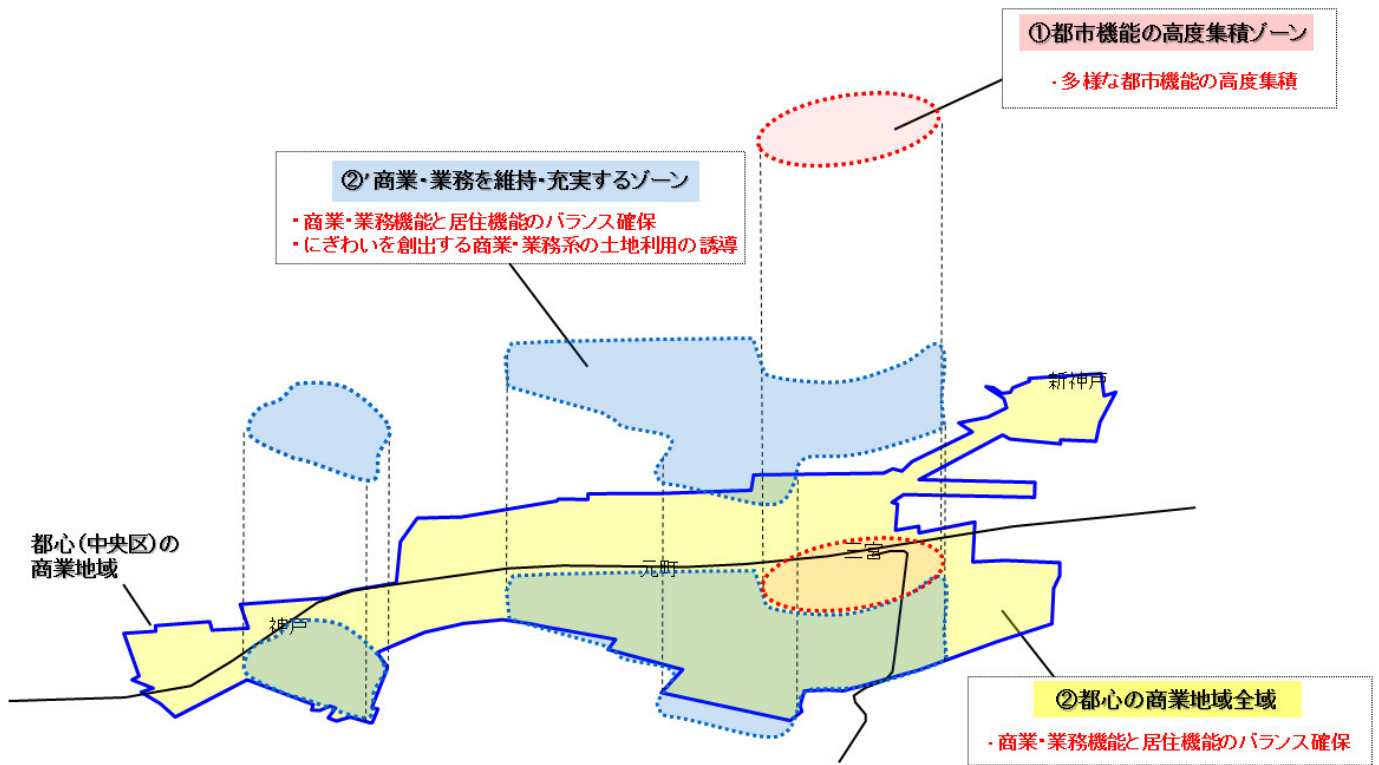
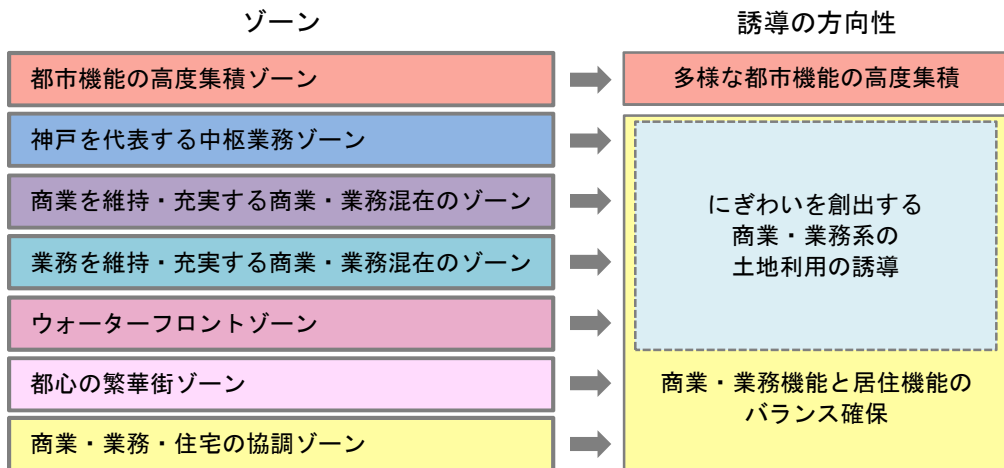


都市機能の高度集積ゾーン	<span style="color: red;">■</span>
神戸を代表する中枢業務ゾーン	<span style="color: blue;">■</span>
商業を維持・充実する商業・業務混在のゾーン	<span style="color: purple;">■</span>
業務を維持・充実する商業・業務混在のゾーン	<span style="color: cyan;">■</span>
都心の繁華街ゾーン	<span style="color: pink;">■</span>
ウォーターフロントゾーン	<span style="color: magenta;">■</span>
商業・業務・住宅の協調ゾーン	<span style="color: yellow;">■</span>

自動車交通軸	<span style="color: green;">- - -</span>
歩行者回遊軸	<span style="color: red;">- - -</span>



【ゾーンごとの土地利用の誘導の方向性】





## 4. めざすべき都市構造の実現に向けた方策

めざすべき都市構造を実現していくためには、エリアの特性や課題をふまえた面的な土地利用のコントロールや回遊ルートにおけるにぎわい創出を図っていくことが必要である。

しかし、これらは、用途地域や地区計画などの都市計画制度の運用のみでは十分な効果を上げることができないと考えられる。特に、これまでも都心のにぎわい創出を目指した地区計画などの取り組み（建物低層部の住宅禁止など）がなされているが、管理上の問題や性格の異なる用途を共存させるための建築計画上の制約、立地環境などの問題から必ずしも建物低層部のにぎわい機能の誘導につながっていないのが現実である。

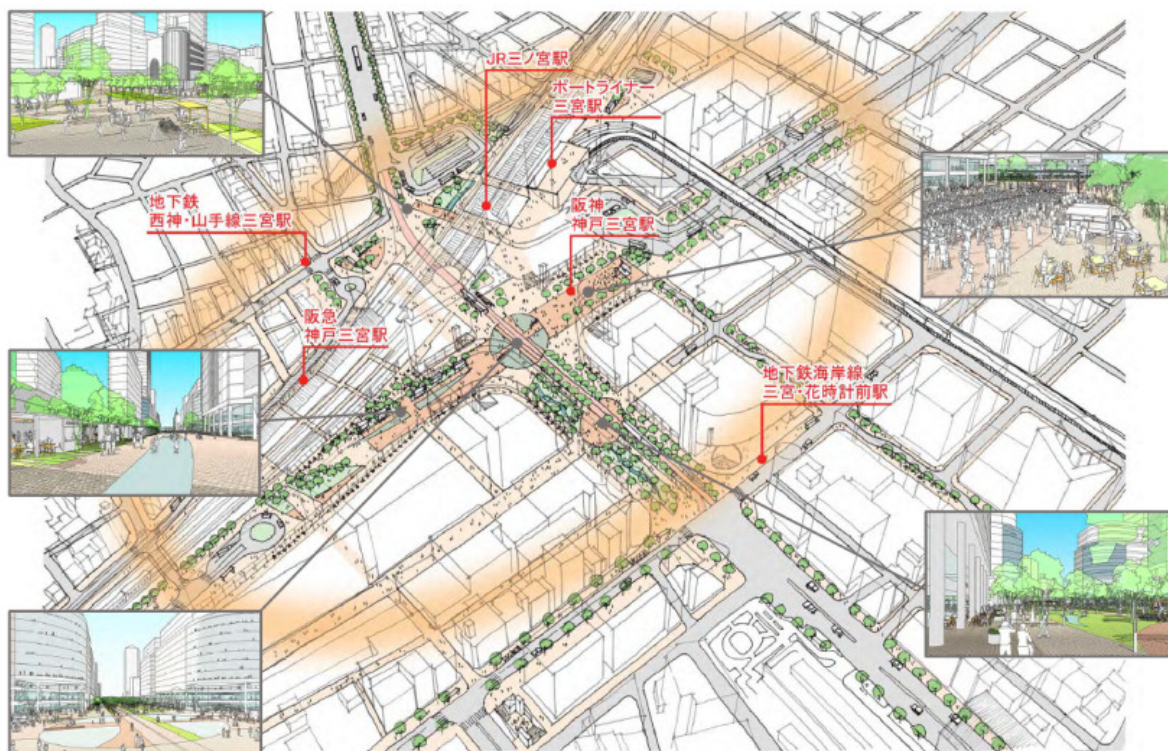
このため、関連する各分野の施策はもちろん、民間事業者や地域団体とも連携したパッケージ化した総合的な対応を図っていくことが求められる。こうした点を踏まえて、「都心のゾーニング」「回遊ルートのにぎわい創出」の2つの観点から、めざすべき都市構造の実現に向けた方策を以下のように整理した。

### 4-1. 都心のゾーニング

#### (1) 三宮駅前

三宮駅前は、「えき～まち空間」として、「えき」から「えき」への乗り換え動線の改善とあわせて、歩行者回遊動線の強化や周辺民間施設と一体となった歩行者空間の確保により「えき」から「まち」への回遊性の向上を図り、「三宮クロススクエア」などの公共施設の整備や景観誘導により神戸の玄関口にふさわしい高質な空間づくりを行っていく必要がある。

- 『えき～まち空間』
- ① 三宮の6つの駅があたかも一つの大きな「えき」となるような空間
  - ② 「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
  - ③ 美しき港町・神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間



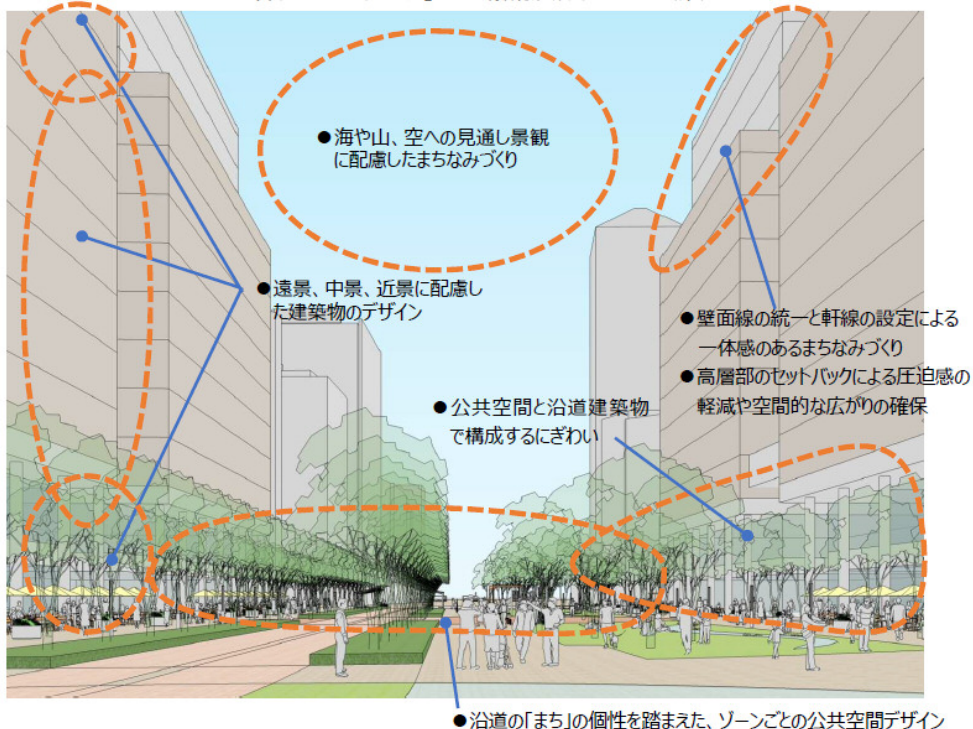
また、「都市機能の高度集積ゾーン」として、都市機能の積極的な誘導施策の実施が求められる。誘導施策例として、都市機能の向上に資する用途の建築物に対する総合設計制度を活用した容積率緩和、特定都市再生緊急整備地域における支援措置の活用、企業誘致施策の拡充などが考えられる。民間事業者や地域団体との連携も重要であり、エリアマネジメントの取り組みと連動し、「えきまち空間」の魅力を高め、民間事業の促進・誘導を図る必要がある。民間事業の促進・誘導にあたっては、民間事業者による公共空間の整備や公共空間と沿道建築物で構成するにぎわい空間の実現に向けた行政支援などの検討も必要となってくる。

このエリアは、商業・業務機能を高度に集積させ、神戸の玄関口としての景観や都市機能を高めるべきであるため、居住機能については原則として禁止すべきである。しかし、前述のように住まい方や建物の使われ方が多様化していることから、持続可能な都市機能の更新を阻害しないと認められ、駅前の業務機能の高度な集積に一定寄与するものについては一部導入を認めるなど、きめ細かに適切な都市機能誘導を図っていくことが求められる。手法については、都市再生緊急整備地域内での特例制度の活用や、住宅が利用形態にかかわらず、建築基準法上は一律に扱われてしまう課題をクリアするために、既存の都市計画制度を補完する独自条例による運用も視野に入れながら、検討を進めていく必要がある。

景観面では、神戸の玄関口にふさわしい魅力的で風格ある街並みを形成していくことが求められる。特に「三宮クロススクエア」においては、象徴的な空間デザインの形成を図っていくべきであり、通りの幅員と建築物の高さの調和のとれた空間の形成をめざした壁面線の統一と軒線の設定による一体感のある街並みの形成や、低層部と公共空間の連続性の確保などを図る景観デザインコードの設定を検討していくことが必要である。

こうした「えきまち空間」にふさわしい機能や形態を誘導していくにあたっては、既存の制度の運用だけでは不十分であり、個々の建築計画に対するよりきめ細かな計画調整が必要である。

<「三宮クロススクエア」での景観形成イメージ（案）>



## (2) 都心の商業地域全域

都心の商業地域全域においては、商業・業務機能と居住機能のバランスを確保していくことが必要である。特別用途地区などを活用した住宅容積率の上限設定や、総合設計制度の住宅への適用を見直すなどにより、住宅のボリュームの抑制を図るのが望ましい。設定する上限値については、近接する近隣商業地域の指定容積率（400%）とのバランスもふまえて、400%程度とすることや、住宅が、容積不算入部分を含めると、平均で指定容積率の1.3倍程度の実質ボリュームになっていることを考慮し、指定容積率の3/4程度とするといったことが考えられる。

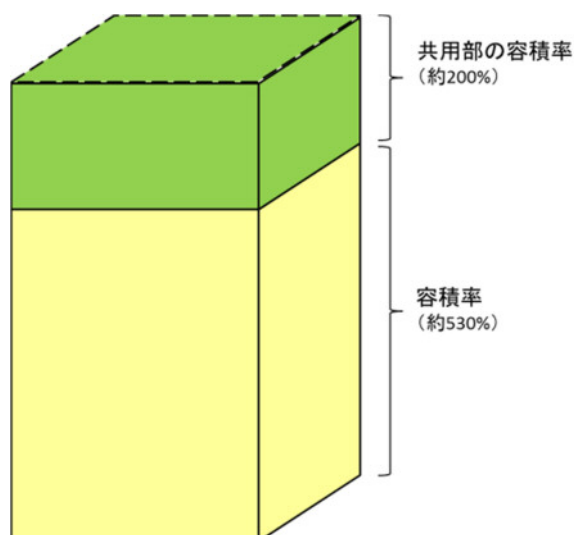
また、「商業・業務を維持・充実するゾーン」については、地域特性に応じて地区計画制度を活用して、地域との協働のまちづくりにより低層部の住戸禁止とあわせて、にぎわいを創出する商業・業務系の土地利用の誘導に取り組むことが望ましい。

敷地が狭小であったり、道路幅員が狭いなどの要因で建物の更新が進んでいないエリアに対しては、建替え更新を促進する地区計画の活用や耐震改修の促進などにより、地域特性に応じてまちの魅力を残しつつ防災性の向上を図ることが考えられる。

### 【共同住宅のボリュームと容積率の関係（H30.3時点）】

高さ	棟数	容積率 (共用部除く) (%)	容積率 (共用部含む) (%)
60m以下	37	489.4	633.9
60m～100m	7	652.2	873.5
100m以上	12	602.6	958.1
合計	56	534.0	733.3

※H9年改正建築基準法（住宅の共用部の容積不算入）以降に立地した中央区内の100戸以上の大規模マンションを抽出（総合設計制度などによる緩和容積率は除く）



#### 4-2. 回遊ルートのにぎわい創出

歩行者ネットワークについては、道路のリデザインやにぎわい拠点の整備により歩行環境を向上させることが望ましい。また、景観上重要なネットワークについては、景観誘導を図るとともに、主要ネットワークに位置づけられ、現状でも店舗の立地が多く見られるネットワークについては、地区計画などを活用して建物低層部へのにぎわい機能を誘導することにより、にぎわいのさらなる創出を図ることが考えられる。

【道路のリデザイン事例：葺合南 54 号線】



【KOBE パークレット】



【JR元町駅東口前まちなか拠点整備イメージ】



#### IV. 今後の検討課題

今後、めざすべき都市構造をふまえたゾーニングによる土地利用のコントロール及び回遊ルートのにぎわい創出を図っていくにあたり、具体的な都市計画制度の導入にあたっては、地域住民や事業者などの意向を踏まえつつ、地域の目指すべき将来像を共有しながら、対象とする区域や導入すべき制度についてきめ細かに検討していくことが重要である。

神戸の玄関口である三宮駅前については、誘導すべき都市機能を明確化したうえで、誘導すべき機能のビルディングタイプ等も考慮した形態規制の検討が必要となってくる。また、三宮クロススクエアをどのように活用していくか具体的な戦略を描くことも重要となる。

都心の商業・業務機能と居住機能のバランスについては、既存不適格建築物への対応のみならず、都心における新たな魅力づくり、企業誘致や行政、民間の施設更新の動向、人口減少局面を迎えるなかでの全市の人口動態に与える影響など、総合的な観点からの判断が求められる。

また、居住機能の増加などこれまで想定されていなかった土地利用が生じている現状が、行政コスト面に与える影響についても、引き続き研究を進め、望ましい方策を検討していく必要がある。

## 附属資料

### 都心の土地利用のあり方に関する有識者会議開催要綱

平成 29 年 7 月 24 日

市長決定

(趣旨)

第 1 条 都心における土地利用の誘導に関して、専門的な見地から幅広く意見を求めることを目的として、都心の土地利用のあり方に関する有識者会議（以下「有識者会議」という。）を開催する。

(委員)

第 2 条 有識者会議に参加する委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

(1) 学識経験を有する者

(2) 前号に掲げる者のほか、市長が特に必要があると認める者

2 前項の規定により委嘱する委員の人数は、10名以内とする。

3 第 1 項のほか、市長は、特定の事項について専門的知識を有する者を臨時委員として委嘱することができる。

(任期)

第 3 条 委員の任期は、委嘱の日から平成 30 年 3 月 31 日までとする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(座長の指名等)

第 4 条 市長は、委員の中から座長を指名する。

2 座長は、会の進行をつかさどる。

3 市長は、座長に事故があるとき、又は座長が欠けたときは、前項の職務を代行する者を指名する。

(有識者会議の公開)

第 5 条 有識者会議は、これを公開とする。ただし、次のいずれかに該当する場合で、市長が公開しないと決めたときは、この限りでない。

(1) 神戸市情報公開条例（平成 13 年神戸市条例第 29 号）第 10 条各号に該当すると認められる情報について意見交換を行う場合

(2) 有識者会議を公開することにより公正かつ円滑な有識者会議の進行が著しく損なわれると認められる場合

2 有識者会議の傍聴については、神戸市有識者会議傍聴要綱（平成 25 年 3 月 27 日市長決定）を適用する。ただし、一般席の傍聴人の定員は 20 名とし、定員を超えた場合は、抽選により傍聴人を決定する。

(施行細目の委任)

第 6 条 この要綱に定めるもののほか、有識者会議の開催に必要な事項は、住宅都市局長が定める。

附 則（平成 29 年 7 月 24 日決裁）

(施行期日)

1 この要綱は、平成 29 年 8 月 1 日より施行する。

(要綱の失効)

2 この要綱は、平成 30 年 3 月 31 日限り、その効力を失う。

都心の土地利用のあり方に関する有識者会議 委員名簿（敬称略、五十音順）

役 職	氏 名	専門分野
神戸学院大学現代社会学部社会防災学科教授	伊 藤 亜都子	人口
関西学院大学経済学部教授	上 村 敏 之	税・財政
摂南大学理工学部建築学科教授	大 谷 由紀子	コミュニティ
大阪市立大学大学院工学研究科教授	嘉 名 光 市	都市計画
神戸芸術工科大学大学院芸術工学研究科教授	小 浦 久 子	都市計画
神戸大学大学院工学研究科教授	末 包 伸 吾	デザイン
弁護士	西 野 百合子	法律
甲南大学経営学部教授	西 村 順 二	経済
京都大学防災研究所教授	牧 紀 男	防災
東京大学大学院工学系研究科教授	松 村 秀 一	建築

## 都心の土地利用のあり方に関する有識者会議 開催実績

### 【第1回】

日 時：平成29年8月8日（火）10：00～12：00

場 所：三宮研修センター505会議室

議 題：検討の背景・目的

都心における土地利用の現状

都心における土地利用のあり方

えきまち空間基本計画 素案

### 【第2回】

日 時：平成29年11月1日（水）10：00～12：00

場 所：神戸市役所1号館14階大会議室

議 題：第1回有識者会議の振り返り

都心における土地利用の現状

三宮・旧居留地地区の将来像、誘導の方向性

### 【第3回】

日 時：平成29年12月25日（月）15：00～17：00

場 所：神戸市役所1号館14階大会議室

議 題：第2回有識者会議の振り返り

元町・神戸・新神戸・磯上地区の将来像、誘導の方向性

### 【第4回】

日 時：平成30年3月5日（月）10：00～12：00

場 所：神戸市役所1号館14階大会議室

議 題：これまでの議論の振り返り

回遊ルートのにぎわい創出

報告書(案)について



## 都心の土地利用のあり方に関する有識者会議 議事要旨

### ■第1回 都心の土地利用のあり方に関する有識者会議 議事要旨

#### ①分析・新たな視点について

- 土地利用については、現在の状況だけでなく、これまでの変遷も見ていく必要がある。
- 容積の歩留まりは分からないか。まだ使いきれていないということであれば、あまりいいビルが供給されていないからニーズがないという状態の可能性もある。民間の土地利用がどうすれば活性化するか。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。
- 御堂筋でルールの見直しの方向に進んだのは、旧耐震の建物を更新したいという思いがあったから。神戸の都心でもストックの状況を見ながら検討をしていきたい。
- 業務・商業、住居・居住機能のあり方を考える時に、昼夜間人口比は参考になるのでは。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形で、ボリューム感を見出すことも考えられるのでは。
- 新港突堤の開発の状況など検討対象区域に隣接するプロジェクトも踏まえた検討が必要ではないか。
- 観光をどうするかということも考えておく必要がある。
- 京急は、本社を品川に置いておくより横浜に移した方が企業アイデンティティを保てるということで、横浜に移った。東京が非常に大きい状況ではあるが、その中で企業は色々な判断をする。その都市の特性のような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が、何も入らないみたいなことになってしまう可能性がある。

#### ②規制・誘導方策について

- ゾーニングが3類型になって、コントロール手法について議論がしやすくなった。この類型にあわせて地区計画や景観計画区域、その他ゾーニングについても一度整理が必要ではないか。
- 住宅を規制した時に商業・業務機能がそこに入ってくれるのかが気になる。商業ディベロッパーの意見も分かっているようだがどのように考えればよいか。
- 商業・業務機能の誘導は住宅の規制だけでなく、税制の優遇や補助金制度の創設などを組み合わせる形もあるのではないか。
- 企業誘致にあたり、いま神戸市でどのような補助金施策を行っているか教えてほしい。
- 実現方策として、再開発やエリマネなど規制的な手法や都市計画でないものも視野に入れる必要がある。
- 附置義務の緩和などを進めるには、駐車場をシェアするという発想が必要になる。シェアするとなるとエリアマネジメントのようなことが必要になってくる。
- 都市は徐々に更新していくもので、ダイバーシティを達成するためにも、敷地や地区の利用調整みたいなものが必要なのではないか。1、2階の低層ににぎわいを誘導する他に、ボリュームの規制や総合設計の見直しなども検討の余地に入ってくるのではないか。

#### ③行政コストについて

- 住民が増えると小学校や高齢者の社会保障費などの行政コストの問題も出てくる。商業や業務が入った方が行政コストもかからないし、おそらく税収もそちらからの方がとれるのではない

か。

- 土地利用のあり方を検討するにあたって、小学校の不足状況など行政コストに関する資料があってもいいのではないか。
- 小学校のキャパや災害の脆弱性などから都心では多数の住宅は受け入れられないということをもっと言うべきではないか。

#### ④えき～まち空間基本計画について

- えき～まち空間の計画について、土地利用のことについては触れないのか。
- えき～まち空間での具体的な活動イメージがあれば、住宅や商業、業務のあり方について議論しやすくなるのでは。

## ■第2回 都心の土地利用のあり方に関する有識者会議 議事要旨

### ①にぎわいのイメージについて

- ディベロッパーの意見で、お店の夜の閉店時間が早いという意見があったが、この指摘は駅前のにぎわいを考えるにあたって重要である。
- 夜の閉店時間はたしかに早いですが、どのようなもので夜間の魅力をつくるかが重要。風紀が悪化すると神戸のイメージが悪くなってしまいます。
- 夜間も重要であるが、平日昼間の賑わいについても重要で、特に三宮クロススクエアについては、昼間の使い方をしっかりと考える必要がある。
- 特定都市再生緊急整備地域の目標に「クリエイティブな人材の集積を進める」とあるが、駅前に人を集めるのか、駅前をハブにして市内に分散させるイメージなのか。
- どのような人がまちで買物し、観光しているか、交流人口も含めて考える必要がある。
- 魅力が高まり、地価が上昇すると賃料の上昇に伴い中小の店舗が撤退し、大手チェーンばかりになってしまう可能性がある。神戸らしさを出していく工夫が必要。
- 今はSNS映えが流行している。都心の再整備にあたってそのような視点も含めて考えていく必要がある。

### ②規制・誘導方策について

- 都市機能を誘導するにあたって、税制優遇などインセンティブの拡充が重要である。
- 住宅の量をコントロールするために有効な実現手法が難しい。新港突堤は市の内部であったので調整がしやすかったかと思うが、民間相手にどうコントロールしていくかが重要になる。
- 都心は住宅を建てれば人が住んでくれるエリアである。住みたいというニーズに対してうまく他の住宅地に誘導できればと思う。
- 都市機能の誘導にあたっては、都市計画だけでなく、他の手法も含めてパッケージで取り組む必要があるということが明確になった。
- 住宅は容積不算入の床が多い。他の建物に比べてボリュームが大きくなる傾向があり、適切なボリュームにしていく必要がある。
- 1階の住宅規制をしても駐車場になってしまうという現状がある。駐車場のような開口を認めるのかなど、用途だけでなく、ビルディングタイプも含めて検討が必要ではないか。
- 地区計画の策定期期を見ると平成7年ごろが多い。その頃の規制が現状と合わなくなってきているということだと思う。今の規制で望ましい機能が入っているのかを確認し、より現状にあった規制が必要なのではないか。

### ③周辺の開発等の影響について

- 新港突堤で住宅開発がされると小学校のキャパが足りなくなる。磯上なども含めてどのように考えるのか。
- 新港突堤の住宅開発について、グレードの高い住宅を作ることだが、それが定住人口の増加につながるのか。投資目的の購入などが増えるのではないか。
- 神戸空港の発着枠が規制緩和される可能性がある。それによるビジネスニーズの増加など影響を見据えて検討を進めることが必要である。
- 地下鉄と阪急の相直の話がある。このままだと大阪に人を吸い取られてしまうだけなので、都

心の活性化にしっかりと取り組む必要がある。

**④三宮クロススクエアについて**

○クロススクエアを自動車乗り入れ禁止にした場合、駐車場はどうするのか。隔地駐車場にするにも距離が離れることになるが、具体的にどうするのか。

## ■第3回 都心の土地利用のあり方に関する有識者会議 議事要旨

### ①低層部のにぎわいづくりについて

- 低層部のにぎわいについて議論するのであれば、低層部用途の現況データを示してほしい。
- 元町から神戸駅の方面に歩くと徐々にお店も人通りも減ってくる。このような状況の中で回遊性をつくるといっても本当に実現可能性があるのか。対外的にはこのように示すにしても、内々では具体的なイメージを持っておくべきではないか。
- 三宮駅から新神戸駅に回遊ルートが設定されているが、現時点で歩く人はあまりいない。三宮駅から北野へ行くルートが回遊ルートとしては現実的ではないか。

### ②居住機能の抑制について

- タワーマンションの問題は、総合設計制度などにより容積が緩和され、ボリュームが過大になること。あと区分所有で権利が細分化されることも問題である。
- 総合設計制度で容積が緩和されるのは住宅だけではない。総合設計制度の問題はあるとしても、住宅規制の必要性は都市像から考えるべきではないか。
- 全域で住宅を規制しても、商業、業務で埋めることはできない。なぜ住宅の規制をするのかを整理する必要がある。
- 全域で住宅ボリュームを抑制する場合、何が問題なのかを明らかにする必要がある。居住環境の問題なのか、低層部のにぎわいの話なのか。それによって対策は異なる。
- 住宅については、都心での暮らし方も念頭に置いて検討すべきではないか。例えばウォーターフロントは小学校からも距離があり、ファミリー層がたくさん住む方向ではないと思う。
- 住宅のあり方については、越境通学という話が出ている中で、小学校区も含めて検討することが必要だと思う。
- 小学校のキャパの話は一時的な課題である。短期的な対応は必要だと思うが、居住のゾーニングについては分けて考えるべきではないか。
- 三宮駅周辺の住宅を規制するエリアをどこまでにするか議論が必要である。
- 三宮駅周辺の住宅を規制するエリアは、もっと元町方面や磯上の東側、北側の一街区も含めるべきだと思う。

### ③土地利用の誘導の方向性について

- 都市マスにある「わがまち空間構想」とこの方向性との関係性はどのようになっているのか。
- どの地域も同じ将来像に見える。各場所がどういう経済価値をもたらしてくれるのか、居住機能が増加することにどのような経済的な価値があるのかなどの視点を持って検討することが必要ではないか。
- 都心なので、すべてのエリアが商業、業務、居住が共存すべきエリアだと思う。その中でも、三宮駅周辺などは特に方向性を強く打ち出すエリアで、場所ごとに施策があるということではないか。
- 今回は地区を割って考えたが、それに無理があるのではないか。ベースの全体像がある中でその中で浮き上がってくるところを、詳細に将来像を描くという形がいいと思う。
- 同じ商業系の土地利用を目指すところでも、細かく見るといろいろな色分けがあると思う。
- 土地利用の方向性を検討するにあたって、界索性や歴史性などまちの特性を読み込む必要がある

る。

- 乙仲通りは防災性向上とって建て替えをしてしまうと魅力がなくなる。耐震改修など、エリアにあった取り組みをするべきではないか。
- 防災性の向上を図るエリア、歴史性を重視するエリアなどのメリハリのつけ方もあると思う。
- 個性的で賑わいあるエリアにするにも、都市計画だけではなく商業活性化なども含めて考える必要がある。
- 今後ホテルや民泊が増えてくることが想定されることも踏まえて、将来像を考えるべきではないか。商業、業務、居住だけではないと思う。

#### ④本会議のアウトプットについて

- 土地利用の方向性を書いているが、具体的な施策はこの会議に出さないのか。この会議の目指すべきゴールがあるのであれば施策についても議論するべきではないか。
- この会議のアウトプットが見えにくい。土地利用をコントロールするための地域地区レベルの検討なのか、何か課題を解決するための地区計画レベルの検討なのか。

## ■第4回 都心の土地利用のあり方に関する有識者会議 議事要旨

### ①報告書について

- 神戸の商業の力がどこまであるかが気になる。商業地の地価は大阪、京都は大きく上昇しているが、神戸はあまり上がっていない。外国人観光客が少ないことも影響していると思う。危機感がもう少し伝わるようにしてはどうか。
- 都市マスの都心と都心の将来ビジョンの都心ではエリアは異なる。都心とは何か、都心の役割、課題設定と問題意識などを最初書いておいた方がいい。
- 立地適正化計画など関連する計画との整合性はとても重要である。
- 課題の書き方がネガティブに感じる。そもそもの都心がどこで、都心に何が求められており、この取り組みがどのようなメリットをもたらすのか。そういうことを説明しないと土地利用規制の必要性が理解されないと思う。機能更新や持続可能性と端的に書くのではなく、くどいくらいに説明するほうが良い。
- 現状のところにSOHOなどについて書かれているが唐突感がある。
- 課題、エリア区分、エリアの将来像、目指すべき都市構造、土地利用コントロールのつながりが分かりにくい。

### ②土地利用のコントロールについて

- 住宅を原則禁止とするエリアでも都市機能の集積に資するものは認めるような形になっているが、認める、認めないをどう判断し、どのようにコントロールするのか。
- 権利関係で支障が無いものの例に賃貸が挙げられるが、賃貸であり続けることを保障できる制度は民法上にはない。
- 土地利用のコントロールはどれぐらいの時間軸で考えているのか。今後の社会の変化にどのように対応していくのか。
- 若い世代が転出しないためには、住環境のほか、働く場所や商業を整えることがとても大事である。
- いまの神戸の都心に欲しい用途は、建築基準法別表2では表記しきれない。それをどう調整するか方法論を整理してまとめた方がよい。
- 御堂筋ではデザイン会議で1件1件、建物用途に加え、どんなテナントが入るかも協議しながら進めることで機能や形態のコントロールを担保している。
- 一件審査の重要性について書いておいてもいいのではないか。

### ③えきまち空間について

- 市内のローカル経済で所得や消費を循環させる仕組みが必要である。その意味で三宮クロススクエアをどう活用するか具体的な成長戦略を描くべき。
- 三宮駅前、神戸のブランドを表す一番大事な場所である。他の三大都市圏の玄関口と比べて少し印象が薄い感じがする。