

# 標題 新たな都市活力の創造に向けたトータルのまちづくり

氏名（所属） 神戸市都市局市街地整備部市街地整備課 田上 勝幸

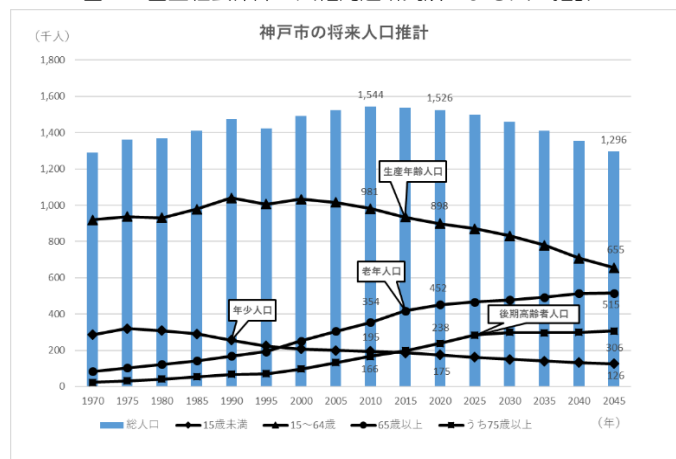
## 1. はじめに

急激な人口減少と超高齢化社会が本格化する中、民間の提供する生活利便施設やサービスの維持、行政サービスの持続性といった観点から、「神戸市都市空間向上計画」により広域型都市機能誘導区域を適切に配置する構造とするとともに、新たな都市活力の創造として核となる主要駅において「駅周辺のリノベーション」に取り組んでいる。まちの課題解決として土地区画整理事業や市街地再開発事業などを導入するとともに周辺の行政施設、公共公益施設の再編などトータルのまちづくりを進めている事例について紹介する。

## 2. 人口減少社会と神戸 2020 ビジョン

わが国の人口は 2008 年をピークに減少に転じており、神戸市でも総人口が 2012 年から減少に転じ、高齢化も急速に進んでいる。老年人口（65 歳以上）は 1970 年以前から増加傾向である一方で、生産年齢人口（15～64 歳）は 1990 年から減少傾向であり、これからこの傾向が続くと推計されている。（図 1）また、人口減少は全国

図 1 国立社会保障・人口問題研究所による人口推計



一律に進んでいるわけではなく、人口の東京一極集中が進み、極点社会が到来することが懸念されている。これらの社会現象は地域経済、地方行政、まちの活力、住環境の安全・安心など市民の暮らしを支える社会・経済システムの維持・存続に大きな負の影響を及ぼす可能性がある。

このようなことを回避し、神戸市が多様で活力ある地域社会を維持し、魅力あふれる都市として発展していくため、上位計画である「新・神戸市基本構想」（目標年次 2025 年度）に基づいた 5 か年の実行計画である「神戸 2020 ビジョン」を策定し、そのテーマである「若者に選ばれるまち」、「誰もが活躍するまち」を実現するための施策に取り組むことにしている。

## 3. 都市空間向上計画（立地適正化計画）を策定

人口減少・高齢化は都市のスポンジ化につながり、地域に対しては空家・空地のさらなる増加、事業者に対しては需要の縮小に売上減、行政に対しては生産年齢人口の減少による税収減などといったリスクが想定され、まちの荒廃につながる恐れがある。実際に市内では地域にある商業施設や医療施設などの縮小・撤退や、空家・空地の増加、自治会などの地域団体の高齢化や担い手不足などによる地域コミュニティの低下といった問題が生じている。また、行政も税収が減少すると、これまでと同様のサービスを提供することが難しくなる。

これからも心地よく健やかに住み続けられるまちづくりをめざすためには、人口が減少してい

く中でも、市民・事業者・行政で自助・共助・公助のバランスをとりながら、良好なコミュニティを維持し、民間による生活サービスが継続されるような取り組みを行うとともに、一定水準の行政サービスを持続的に提供できる都市空間（図2）を形成することが必要であり、神戸市では『50年先も心地よく健やかに住み続けられるまち』を目指し、立地適正化計画の内容も含んだ「都市空間向上計画」を策定している。（令和2年3月）

この計画では、都市のスポンジ化にともなうリスクに対応し、安全・安心・快適に住み続けられるまちとする「居住」に関する方針と、行政機能や教育・文化機能、交通結節機能などを維持・充実・強化する「都市機能」に関する方針を定め、その区域や取り組み内容を設定している。

このうち、「都市機能」に関する方針として、その位置や誘導すべき都市施設、施設利用者などから「広域型都市機能誘導区域」を「都心」「旧市街地型」「郊外拠点型」の3タイプに分類しており、それぞれの方針を定めている。（図3、表1）

図2 めざす都市空間の実現に向けて

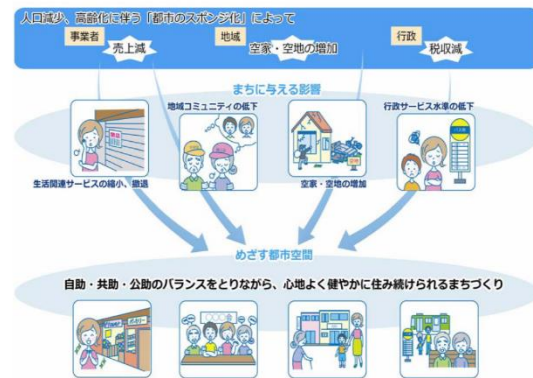


図3 めざす都市空間

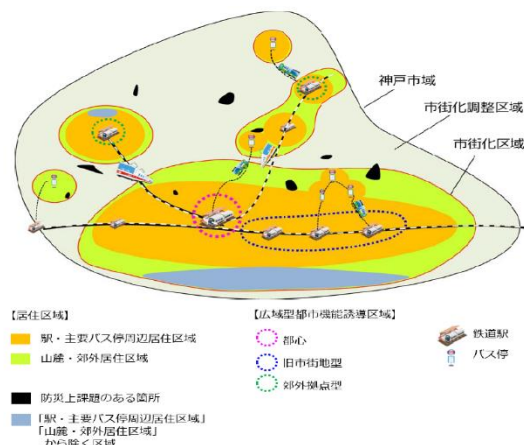


表1 広域型都市機能誘導区域の方針

| 広域型都市機能誘導区域 | 方 針                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 都 心         | <ul style="list-style-type: none"> <li>文化・経済が持続的かつグローバルに発展し、世界に貢献する未来創造都市のリーディングエリアを形成する</li> <li>市内だけでなく市外からの来街者なども広く対象とした、商業・業務、文化・交流、行政機能などあらゆる機能の強化を図る</li> <li>企業・研究機関・大学の知的人財が国内外から集積・交流する知識創造の場を形成</li> </ul> |
| 旧市街地型       | <ul style="list-style-type: none"> <li>多くの駅が集積し、面的に広がる六甲山系南側の規制市街地において、商業・業務、文化・教育・観光機能など様々な機能の維持・充実を図る</li> </ul>                                                                                                   |
| 郊外拠点型       | <ul style="list-style-type: none"> <li>郊外の拠点において、商業・業務、文化機能や交通結節機能、隣接市など広域を対象としたターミナル機能などの維持・充実を図る</li> </ul>                                                                                                        |

#### 4. 新たな都市活力の創造（駅周辺のリノベーション）

神戸市としては、人口減少を甘受するのではなく、積極戦略、調整戦略として前述の「神戸 2020 ビジョン」「都市空間向上計画」などを策定し、人口減少の抑制をめざして自然増や社会増の取り組みを進めている。都市計画だけでなく、公共交通、住宅、公共施設、医療・福祉、子育て、教育、雇用などまちづくりに関する様々な分野について、整合性や相乗効果などを考慮しながら、持続可能なまちづくりを進めている。

その一つとして「駅周辺のリノベーション」に取り組んでいる。各地域の拠点となる駅周辺エリアの面的な再整備、公共用地を活用した住宅機能の誘致、駅前空間の高質化など、「見違えるような街」へのリノベーションを図り、新たな都市活力を創造することとしている。（図4）

その一部を以下に紹介する。



図4 駅周辺のリノベーション

##### ① 都心三宮

三宮周辺地区の『再整備基本構想』で目指すべき将来像「美しき港町・神戸の玄関口“三宮”」を掲げ、快適で利便性が高く、美しい景観が備わり、様々な市民活動や交流が展開される神戸の象徴となる新しい駅前空間「えき～まち空間」を創出することとしている。

「えき～まち空間」は、三宮にある

6つの駅とバス乗降場を含むエリアとし、これらがあたかも1つの「えき」として機能するよう、民間ビルも活用しながら地下・地上・デッキの3層と新たなバスターミナルを整備する。

その核として三宮交差点を中心に税関線（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」を形成することとしている。（図5）



～6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに～

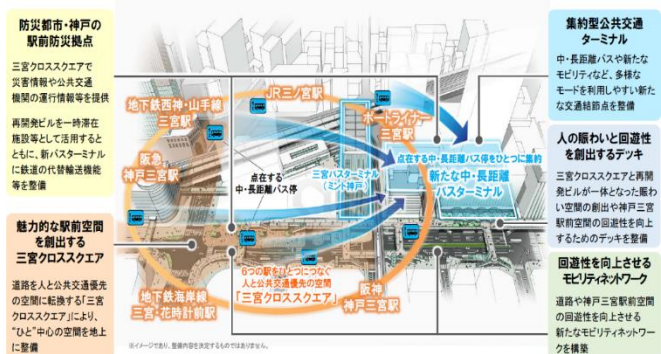
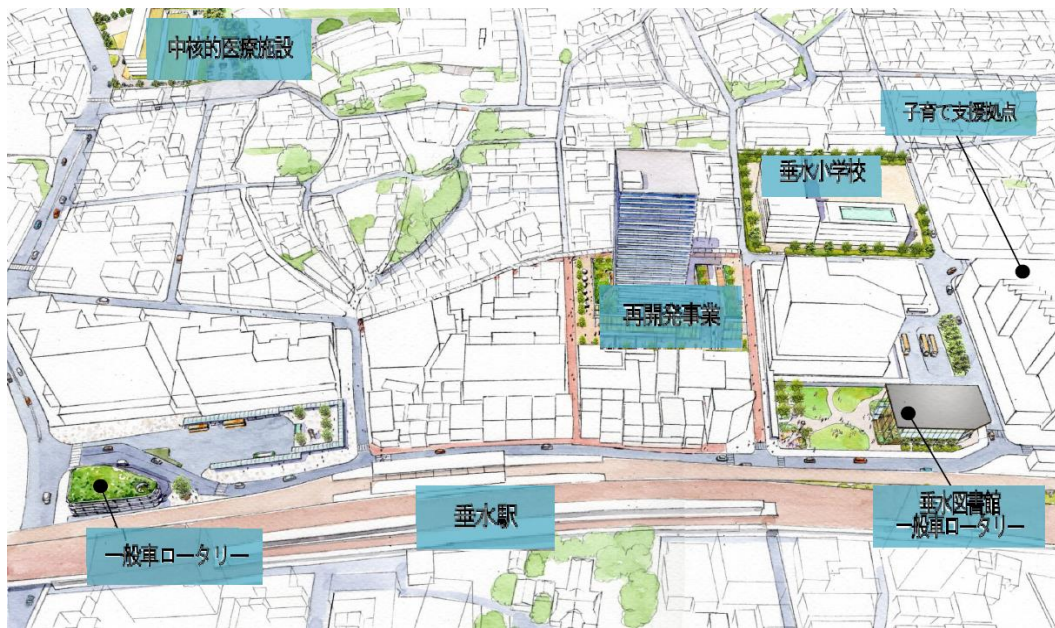


図5 えき～まち空間イメージ

## ② 垂水駅周辺

垂水駅周辺は駅を中心に区役所をはじめとする様々な施設が集積、三宮までJRで18分という利便性もあり、まちとしてのポテンシャルは非常に高い。その一方で駅周辺の公共・公益施設は老朽化が進むなどの課題があり、「生まれ変わる海辺のまち」をコンセプトに民間再開発事業、図書館の移転、駅周辺におけるロータリー・駐輪場の整備、体育館の移転、小学校の増改築、子育て支援拠点の整備を実施するほか、中核的医療施設の誘致などを進めている。

図6 垂水活性化プラン～生まれ変わる海辺のまち～



## ③ 鈴蘭台駅周辺

### 【地域の課題】

神戸市は六甲山系の北側にも広く市域を抱えており、鈴蘭台地区は北区役所を置く本市北部の玄関口となり、本市都市計画マスタープランにおいても「地域拠点」と位置付け、「地域での都市活動や文化活動を支え、公共交通機関の結節機能の強化や商業・業務・文化機能などの集積を図る」地区とされている。

当地区周辺では昭和30年代後半から人口増加とともにスプロール的な住宅地開発が進み、インフラが整わないまま発展していった。鈴蘭台駅前では駅前広場や駅へのアクセス道路も未整備であったため、駅前の路上には車両があふれ、路線バスが路上で転回するなど、人と車が錯綜し危険な状況となっていた。



(整備前の鈴蘭台駅前)

## 【現在の取り組み】

このような中、駅前広場及び都市計画道路の整備による交通結節機能の改善・歩行者の安全確保、駅前店舗の更新等によるにぎわいづくり、公共公益施設の更新・集約による利便性の向上を図り、「地域拠点」としてふさわしいまちづくりを進めることになった。

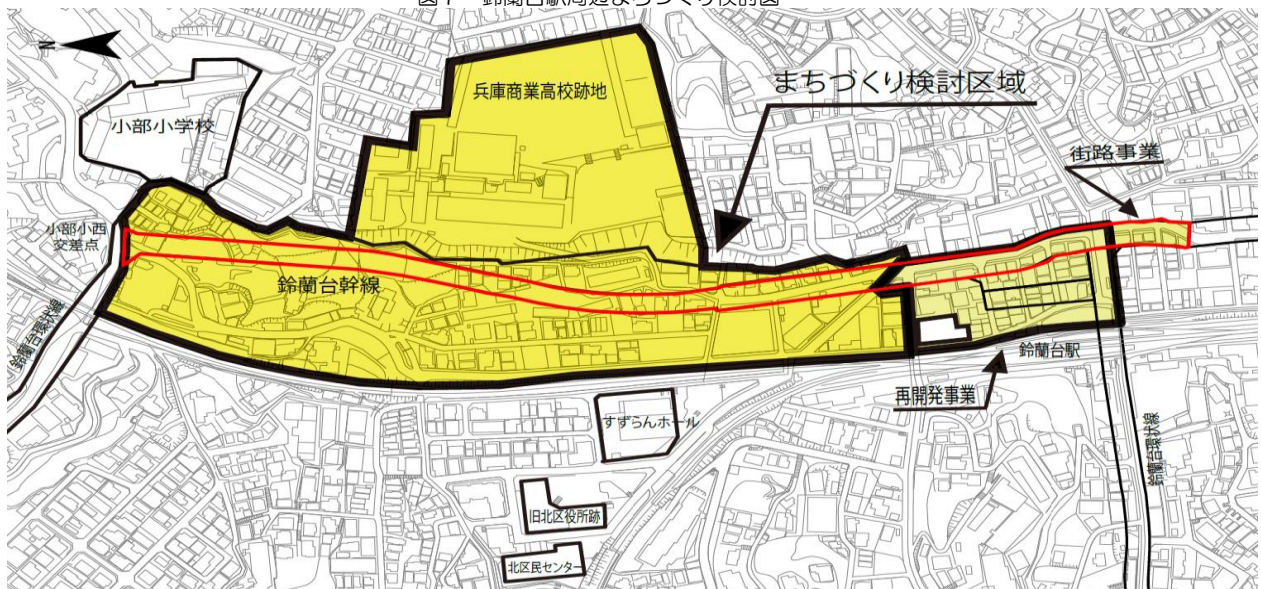
先行して駅前エリアの整備から事業化しており、事業実施後も駅前で商売を続けたいという権利者の意向が多かったことから、再開発事業により共同化ビル（再開発ビル）を建設し、同事業で駅前広場と都市計画道路（約 200m）、街路事業で再開発エリアの南側約 60mの都市計画道路の整備を行っている。（令和2年度完了予定）また、この共同化ビルの1階から3階までは商業・業務施設、4階から7階までは施設老朽化のため建替えが必要であった北区役所が移転入居するのにあわせて、神戸電鉄鈴蘭台駅の橋上化を行い、共同化ビル3階と直結することで、民間・行政サービス利用者の利便性が向上した。

再開発事業区域の北側エリアについては、駅周辺からの駅前へのアクセス強化と小部小学校の通学路の安全性向上のため、鈴蘭台幹線の整備を予定している。その整備については地域のアンケート調査での「道路整備後も周辺に住みたい」「道路だけの整備では残地の有効活用が図れない」などの意見を踏まえ、街路事業ではなく、土地区画整理事業を予定しており、現在地域住民主体で構成された鈴蘭台駅北地区まちづくり協議会とともに勉強会等を実施しながらまちづくりを進めている。

さらに、隣接して兵庫商業高校跡地（平成28年9月移転済）があり、区画整理事業による移転先として活用することなど、新たな土地利用計画により、駅周辺の活性化に寄与できないか検討しているところである。（図7）

また、鈴蘭台駅周辺では再開発ビルに入居した区役所だけでなく、区民向けに貸会議室や体育室、各種イベント・セミナー等を実施している区民センターや図書館、児童館等もあり、いずれも施設老朽化が進んでいるなどの理由により再建が望まれていることから、これらの公共公益施設を駅周辺のまちづくりにあわせて施設更新を行い、利用者の利便性向上を図ることができないか検討している。

図7 鈴蘭台駅周辺まちづくり検討図



**【鈴蘭台駅前地区第二種市街地再開発事業】**

事業区域：約 1.1ha

総事業費：約 157 億円

施行期間：平成 24 年度～令和 2 年度

公共施設：駅前広場約 2,700 m<sup>2</sup>

（うち約 1,300 m<sup>2</sup>立体都市計画部分）

都市計画道路

L＝約 200m（W＝16m、20m）

別途街路事業により

L＝約 60m（W＝20m）

再開発ビルの建築概要：敷地面積 約 4,470 m<sup>2</sup>

建築面積 約 3,720 m<sup>2</sup>

延床面積 約 22,870 m<sup>2</sup>



（区役所が入る整備された再開発ビル）

**【今後の予定】**

本市では、市民のコミュニティ活動をまちづくり活動に結実させるため、昭和 56 年に「神戸市地区計画及びまちづくり協定等に関する条例（まちづくり条例）」を制定している。条例に基づき、令和 2 年 7 月に鈴蘭台駅北地区まちづくり協議会から「まちづくり構想」の提案がなされた。構想ではまちづくり手法として区画整理事業が想定されているが、区画整理事業に『減歩』、『換地』などの技術的な用語も多いので、1 戸ずつ訪問、丁寧な説明をし、理解を得ながら区域確定を進めていく予定である。

また、ソフト面でのにぎわいづくりにも取り組んでいく必要があり、これについては共同化ビルに入居している区役所と駅前の商店、住民が共に行っていく予定である。

本事業が実施されれば、鈴蘭台幹線の北区間は整備される。今後は、南区間（約 430m）についても早期整備が必要と考えているが、都市計画道路の抵触建物が多いことや一部が高架構造となること、南端の交差道路と一体で事業化・整備する必要がある、技術的な検討が必要となる。こちらについても地域の声を聴きながら事業手法等を検討し、北区間の進捗状況も鑑みながら、早期整備に努めていくことにしている。