

はじめに

神戸の都心・ウォーターフロントは、緑豊かな六甲の山々を背にし、穏やかな瀬戸内の碧い海を目前に有する類まれな美しい港町であり、山上や海上からのまちの夜景も、目にすれば忘れ難く印象的です。開港以来、物だけでなく、人や情報、さまざまな文化が行き交う我が国の玄関口としての役割を果たしてきており、異人館、洋菓子など現在のハイカラな神戸ブランドも歴史ある港町ならではのものです。



しかし、近年のコンテナ船の大型化に伴う港湾物流の変革に対応すべく物流活動の場がポートアイランドや六甲アイランドなど沖合へと移った結果、かつての沿岸のウォーターフロントのあり方が問われており、これは海外でも主要な港が共通してもつ課題でもあります。神戸が都市間競争に負けない選ばれる都市として持続的に発展していくためには、この都心・ウォーターフロントを如何に神戸型の魅力・活力あるまちに再生できるかが重要な課題となっています。

現在は、人口が減少する傾向にあり、また個人の消費志向をはじめ価値観が多様化し、一方でグローバルに経済や人が動く中で、大量消費社会・効率化優先社会から人々の心のあり方や豊かさが重視される時代へ移行しつつあります。

この時代の動きをふまえ、都心・ウォーターフロントでは、本市の創造都市戦略「デザイン都市・神戸」を具現化するリーディングエリアとして、人を中心とした新たな意味での“港都”を創生していきます。

そこでは、緑に満ちた美しいまちの景観や、知性・感性を豊かにし、文化性が高く、活動的な生活環境が提供されており、かつ、それらが身近に港を感じられる開放性の中に存在している—そのような環境の中で職・住・学・遊などさまざまな面でクリエイティブな活動が展開するまちをめざしていきます。

「港都 神戸」グランドデザインは、このような都心・ウォーターフロントをめざして、概ね 20～30 年後の将来構想を描いたものであり、平成 21 年の都心・ウォーターフロント研究会からの提言や第 5 次神戸市基本計画（神戸づくりの指針、神戸 2015 ビジョン）の策定における審議をふまえ、さらに、平成 22 年度の「港都 神戸」グランドデザイン検討委員会での検討等を経て策定するものです。

既に、都心・ウォーターフロントに関しては、眺望景観に関するルールづくりや旧神戸生糸検査所の（仮称）デザイン・クリエイティブセンターKOBÉへの転活用など「港都 神戸」をめざした取り組みは一部で始まっていますが、景観ひとつを捉まえても容易にわかるように、まちづくりは一朝一夕にはできません。都心・ウォーターフロントに関わる市民・大学等・事業者・行政が、共有するまちづくりの目標を掲げ、ともに協力して長期間にわたり継続的に取り組む—“協創”の取り組みによって、はじめて実現するものです。

今後はこの協創による取り組みを推し進め、都心・ウォーターフロントが、市民の誇りとなり、魅力・活力に満ちあふれる「港都 神戸」となることをめざしていきます。

平成 23 年 3 月

神戸市長 矢田 立 郎

目次

はじめに

1	都心・ウォーターフロントのめざす将来の姿	1
1-1	背景	
1-2	「港都 神戸」グランドデザインの策定趣旨	
1-3	めざす姿の全体将来像	
2	活力・魅力を創出し、文化が薫る新しいまちづくり	9
2-1	都市機能（土地利用）の方向性	
2-2	ウォーターフロント都心の形成	
3	海・まち・山をいかした美しい景観づくり	19
3-1	今後の方向性	
3-2	景観づくりの進め方	
3-3	個別の景観要素の考え方	
4	潤いと憩いのオープンスペース	28
4-1	今後の方向性	
4-2	新たなオープンスペース（アーバンフォレスト）の創出	
4-3	オープンスペースの活用	
5	人にやさしく快適な回遊ネットワーク	35
5-1	今後の方向性	
5-2	都心・ウォーターフロントへの自動車交通の流入抑制	
5-3	歩行者・自転車の回遊ネットワーク	
5-4	新たな公共交通のネットワーク	
6	賑わいを生むさまざまな仕掛けづくり	46
6-1	今後の方向性	
6-2	仕掛けづくりの進め方	
◆	都心・ウォーターフロントの全体将来構想図（総括図）	51
7	グランドデザインの実現をめざした今後の取り組み	52
7-1	今後の方向性	
7-2	各主体の役割と協創の実践	
7-3	今後の取り組みの進め方	
◇	付属資料	57

1. 都心・ウォーターフロントのめざす将来の姿

1-1 背景

神戸は、緑豊かな六甲の山々、穏やかな瀬戸内海、温暖な気候など自然環境に恵まれ、旧居留地や南京町、北野異人館など都心での特色ある魅力的なエリアや 1,000 万ドルとも言われる夜景などを有する美しいまちである。

慶応3年（1868年）の開港以来、港町として人・もの・情報・文化が集まり、行き来する玄関口としての役割を果たし、わが国を代表する国際貿易港として、さらに世界からアジアへの船舶ネットワークの拠点として発展を続け、港は市民の生活基盤、経済基盤として重要な役割を担ってきた。

特に、高度経済成長期以降は、神戸港において港湾物流のコンテナ化の進展や船舶の大型化などに対応して物流活動の中心がポートアイランドや六甲アイランドなどの沖合へと展開する一方で、沿岸の古くからの港湾地区においては、施設の老朽化や活動の低下が目立つようになった。また、モータリゼーションの進展を受けて、阪神高速3号神戸線（昭和45年）や浜手バイパス（昭和61年）など広域的な幹線道路ネットワークが整備され、港湾関連の陸上輸送も貨物鉄道から大型トラックにシフトするようになった。

この間、都心では三宮が神戸の陸の玄関口として発展し、広域商業などが進展するとともに、旧居留地や南京町などさまざまな地区で魅力あるまちづくりが進められた。

このような状況の変化の中で、メリケンパーク（昭和62年）やハーバーランド（平成4年）、HAT神戸（平成10年）など沿岸の一部の港湾地区において、物流等の場から親水機能・商業機能・居住機能等を導入した再整備が進められてきている。

都心・ウォーターフロントには、六甲の山々、港、数々の個性的なエリアなどさまざまな魅力がある上に、都心とウォーターフロントが近接しているという他都市にはない恵まれた環境があり、さらに、周辺には空港や新幹線など、広域交通インフラが整っており、その潜在力は非常に大きい。一方で、広域的な幹線道路により都心とウォーターフロントが分断されている問題もある。これら潜在するものを最大限にいかし、弱みを克服しながら、都心とウォーターフロントを機能的にも空間的にも一体化し、多くの人で賑わう人中心のまちとしていくことが求められている。既に、神戸震災復興記念公園（みなとのもり公園）の整備や旧神戸生糸検査所の改修、三宮駅の交通結節機能の強化、南北の歩行者動線整備、眺望景観形成に関するルールづくりなど、取り組みは始まっている。

今後は、少子・超高齢化が進行する中、人口減少や超高齢社会、経済のグローバル化といった社会経済情勢の変化をふまえ、神戸の持続的発展のために、この都心・ウォーターフロントにおいて神戸独特の先導的な取り組みを進めていかねばならない。



都心・ウォーターフロントの現況

1-2 「港都 神戸」グランドデザインの策定趣旨

「港都 神戸」グランドデザインは、都心・ウォーターフロントのめざす姿である長期的な将来構想を描いたものである。

都心・ウォーターフロントのめざす姿の実現にあたっては、市民・大学等・事業者・行政が長期間にわたり継続的にさまざまな取り組みを進めていくことが必要であり、そこでは市民・大学等・事業者・行政がめざす将来構想を共有し、協創による取り組みを推進していくことが求められる。このため「港都 神戸」グランドデザインを策定し、共有する将来構想とするものである。

「港都 神戸」グランドデザインを策定する上での前提は、次のとおりとする。

- ①主な対象エリアは、ハーバーランドからHAT神戸までのJR以南のエリアとし、一部ポートアイランドを含む。(図1-1 都心・ウォーターフロントの構想対象エリア)
- ②将来構想の実現の時期は、概ね20~30年後とする。
- ③本構想の取り組みの主体は市民・大学等・事業者・行政とし、その実施にあたっては適切な役割分担のもと、協創による継続的な取り組みにより進めていくものとする。
- ④構想図やイメージパースなどを含むこの将来構想は、実施計画や事業を決定・拘束するものでなく、取り組みの方向性を示すものである。
- ⑤個別具体の取り組みについては、その時点での社会経済情勢等をふまえ、関係者間で十分協議・調整の上、進めるものとする。



図1-1 都心・ウォーターフロントの構想対象エリア

1-3 めざす姿の全体将来像

(1) デザイン都市の具現化

神戸のウォーターフロントは市域の南端において東西に広く拡がっており、都心・ウォーターフロントの他にも兵庫運河、須磨・舞子など、デザイン都市に資する親水性をいかしたさまざまな利活用が可能な空間が多く存在している。将来的には、それらの連携を図っていくことが必要であるが、特に、都心・ウォーターフロントは先導的なエリアとしての役割が期待される。

デザイン都市とは、「住み続けたくなるまち、訪れたくなるまち、そして、持続的に発展するまちをめざして、神戸のもつ強みをいかし、デザインによって新たな魅力を協働と参画で創造する都市」としており、基本方針として「まち・暮らし・ものづくりのデザイン」を掲げている。

都心・ウォーターフロントのめざす姿をデザイン都市の3つの基本方針に沿って示せば、

- ・「まちのデザイン」として、六甲山や海など美しい自然環境や都心・ウォーターフロントにある歴史的資源などを十分にいかし、眺望やまちなみなどさまざまな魅力あるまちの景観づくりを進める。歩いて楽しい回遊空間づくりを進め、市民・来街者で賑わうまちをつくる。
- ・「暮らしのデザイン」として、緑豊かな、あるいは親水性を有する高質なオープンスペースを伴う生活環境を通じて、ウォーターフロントでの新しいライフスタイルを提供する。ウォーターフロントにおいて、文化芸術など文教機能の導入やさまざまなイベントを展開することで、知性・感性などを高める環境づくりを進める。
- ・「ものづくりのデザイン」として、クリエイターなどの人材の育成・集積の場づくりを進め、創造産業の活性化を図る。クルーズ船の誘致など観光産業の振興を通じて付加価値の高いサービスを提供する。

などが挙げられる。

従って都心・ウォーターフロントのめざす姿は、デザイン都市を包括的に象徴して体現するひとつの姿といえ、都心・ウォーターフロントは創造都市戦略「デザイン都市・神戸」を具現化するリーディングエリアと位置づけられる。

(2) 都心・ウォーターフロントの全体将来像を考える上での基本的な視点

都心・ウォーターフロントの全体将来像を考える上での基本的な視点を以下に示す。

①多くの人が集う

市民や国内外からの来街者などさまざまな人が、働き、住み、学び、遊び、交流するとともに、買物・観光・文化芸術スポーツ活動など多様なニーズを満たすことのできる、多くの人で賑わう魅力ある”新しい港町“をめざす。

②神戸の特質、地域資源を最大限にいかす

都心・ウォーターフロントは、港に加えて、恵まれた自然環境や歴史的建造物など地域資源が豊富である。また、スイーツやファッションなど神戸ブランドを有し、開港以来の進取の市民気質がある。これらの神戸のもつ特質や資源をまちの空間形成やまちの賑わいの創出に最大限にいかすとともに、都市のブランドを高める。

③新たな都市機能を導入する

今後、神戸の持続的な発展のためには、製造業や運輸業などに加えて、新しい産業が求められる。都心・ウォーターフロントにおいて、観光産業だけでなく、創造産業や知識産業などといった新しい都市機能を導入するとともに、職住近接の新たなライフスタイルを提供する。

④環境創造の場づくりを推進する

緑化や風の道の創出、公共交通利用や自転車活用の促進、再生可能エネルギーの導入など低炭素社会の実現に資するさまざまな先進的な取り組みを推進し、都心・ウォーターフロントを先導的な環境創造の場としていく。

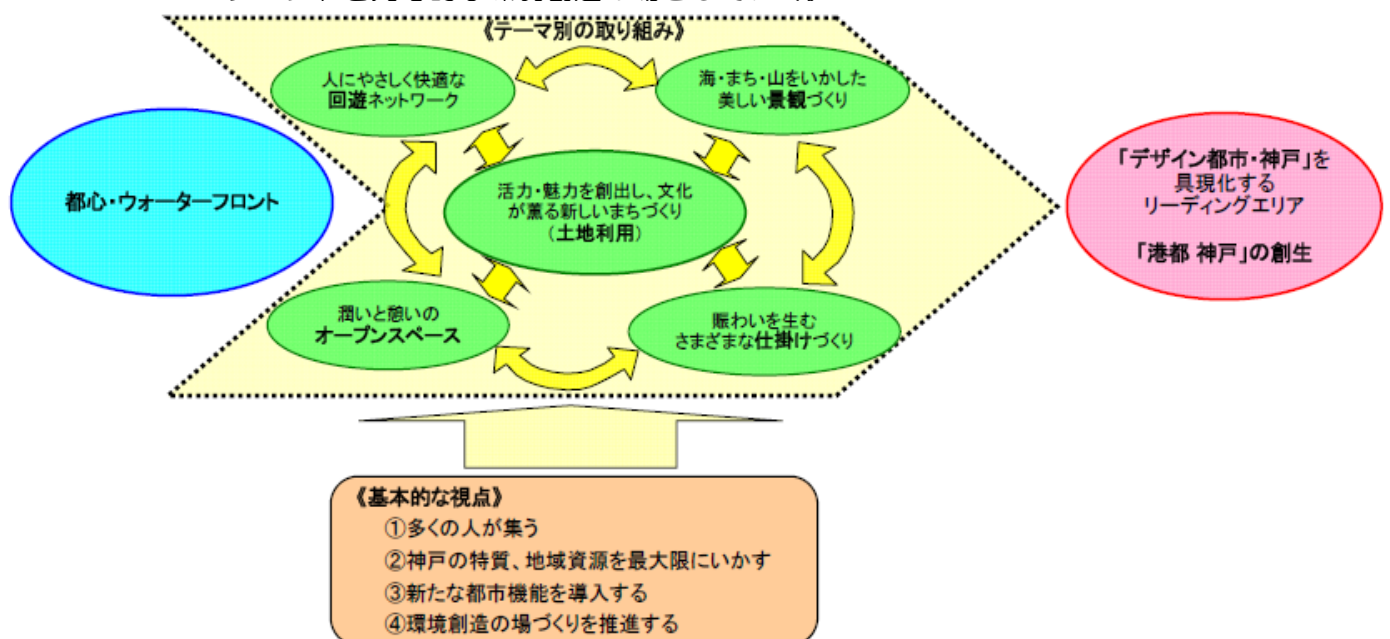


図1-2 「デザイン都市」の具現化の考え方

(3) めざす姿の全体将来像 ～「港都 神戸」の創生をめざして～

さまざまな人々が集う、快適なまちであるためには、まちが安全・安心であることは言うまでもない。

その上で、多様なニーズに対応する都心・ウォーターフロントの都市機能の形成を図る。特に、新港突堤西地区及びJR貨物神戸港駅跡地において、地域資源をいかしながら新たな都市機能の導入を図り、魅力と賑わいある空間を創出していく。

眺望景観など神戸を特色づける景観面での取り組みを進めるとともに、港・海を身近に感じるオープンスペースや水際プロムナードを設ける。さらに、都心とウォーターフロントの一体化を図る中で、眺望点・眺望路などの景観づくりやオープンスペースづくりとも有機的な関連性をもつ回遊ネットワークの構築を図るとともに、イベントなど賑わいを生むさまざまな仕掛けづくりを積極的に展開し、「港都 神戸」の創生をめざしていく。

グランドデザインで扱うテーマとその要点を以下に示す。

①活力・魅力を創出し、文化が薫る新しいまちづくり

都心・ウォーターフロントにおいて、今後のまちづくりの方向性として、主に都市機能（土地利用）の面からゾーニングを設定し、ウォーターフロントのゾーン毎にコンセプトを掲げる。特に、新港突堤西地区及びJR貨物神戸港駅跡地を、今後都市機能を導入していくべき“ウォーターフロント都心”と位置づけ、新たな創造産業複合ゾーン及び研究・業務複合エリアとして、その将来計画のイメージを示す。

②海・まち・山をいかした美しい景観づくり

都心・ウォーターフロントには魅力的な景観資源が多くあり、これらを十分にいかしながら、より美しいまちとしていくために、景観の保全育成に関するさまざまな取り組みを継続的に進める必要がある。海・山などを望む眺望景観、海辺を満喫できる水際景観、個性豊かなまちなみ景観、ポートタワーや海洋博物館などのランドマーク・シンボル、“光都”を演出するさまざまな夜間景観など神戸らしい景観形成を図る。

③潤いと憩いのオープンスペース

公園・緑地・広場・水面などのオープンスペースは、まちに潤いと憩いをもたらし、職・住・学・遊など普段の暮らしを豊かにするものであり、またイベントなどでの活用も期待できる。拠点性のあるオープンスペースや水際の連続したプロムナードを創出する。特に、波止場町1番地及び新港突堤西地区でのオープンスペースの将来計画のイメージを示す。

④人にやさしく快適な回遊ネットワーク

都心とウォーターフロントを一体化するとともに、都心・ウォーターフロントでの回遊性を向上させるため、歩く人を中心に考えた回遊ネットワークを構築する。

都心・ウォーターフロントへの自動車交通の流入抑制、環境にやさしい新たな公共交通の導入、三宮駅等の交通結節機能の強化などを進め、歩行者や自転車等が快適に回遊できるような交通環境の形成を図る。

⑤賑わいを生むさまざまな仕掛けづくり

賑わいのある都心・ウォーターフロントづくりのためには、イベントや情報発信(P R)など継続性のある取り組みを実施していくことも重要である。

都心・ウォーターフロントでのイベントの充実やストリートファニチャー、飾花などまちに彩りを添える小道具による演出、クルーズ船誘致、情報発信(P R)などを通じて賑わいの創出を図る。

⑥グランドデザインの実現をめざした今後の取り組み

グランドデザインの実現にあたっては、長期間にわたり、市民・大学等・事業者・行政の協創による取り組みを可能なことから継続的に進めていくことが重要となる。各主体の役割や今後の取り組みの進め方を示す。

2. 活力・魅力を創出し、文化が薫る新しいまちづくり

2-1 都市機能（土地利用）の方向性

（1）基本的な視点

誰もが魅力を感じる個性ある都市空間を創るためには、地域資源をいかしつつ、さまざまな好奇心を満たし刺激を与える活動を可能にするという観点から、種々の都市機能の導入を図ることが重要である。

これまでに海外を含めさまざまな都市でウォーターフロント開発が実施されてきており、当初の開発は、商業・業務機能を導入し、観光を組み合わせた集客を目的とした開発が主流であった。最近では、高層マンションなどの居住機能もあわせて導入することにより、常に人で賑わうまちをつくとともに、低層部は前面道路と一体的に賑わいをもたせることで人の回遊を促すといった内容の開発に変わってきている。

神戸においても、ハーバーランドやメリケンパークの開発では、市民への水辺の開放の他、商業・業務と観光などを主目的としたものであったが、HAT神戸では、さらに居住機能の導入が行われた。現在では、ハーバーランドのウォーターフロントにおいても、マンションの建設が進められている。これら、ハーバーランドやメリケンパーク、HAT神戸においては、従来からのまちづくりの方向を基本として、新しい要素も加えながら、さらなる活性化を図っていく。

新港突堤西地区やJR貨物神戸港駅跡地などは、都心に近く、港を中心に発展してきた神戸のさまざまな資源に恵まれたポテンシャルが高い地域であり、土地利用転換を通じて次世代につながるイノベーションと新たな活力・魅力が常に生起する神戸の創造性を発信するエリアをめざす。具体的には、港の資源や機能をいかすとともに、多様な創造性の礎となる文化をまちづくりにいかしつつ、神戸の次世代を担うさまざまなクリエイティブな人材の集積・交流・育成を進め、学術・研究機関との融合を図り、新たな創造産業・知識産業を創出していく。あわせて商業・業務・観光・居住機能の導入を図る。

そして、ウォーターフロントでのまちづくりが、都心と相互に相乗効果を発揮し、神戸のポテンシャルをより一層高めることをめざす。

（2）ゾーン設定と各ゾーンの方向性

都心・ウォーターフロントを主な都市機能の方向性をふまえてゾーン設定を行う。図2-1に都心・ウォーターフロントにおけるゾーニングを示す。

都心ゾーンについては、主にウォーターフロントとの関わりを都市機能・景観・回遊性などの観点から検討するため、概ねJR以南の区域と設定する。

ウォーターフロントについては、概ね国道2号以南とし、その特徴や将来の土地利用をふまえて3つのゾーンを設定する。すなわちハーバーランドからメリケンパークの区域を西ゾーン、新港突堤西地区を中央ゾーン、JR貨物神戸港駅跡地からHAT神戸の臨海部の区域

を東ゾーンと設定する。

さらに、都心及びウォーターフロントの各ゾーンを相互につなぎ、人の流れの起点・中継点となるゲート空間として、3つの継起拠点（①西継起拠点（駅前広場・デュオドーム（神戸駅南駅前広場地下）、②中央継起拠点（波止場町1番地）、③東継起拠点（旧神戸生糸検査所周辺）を設定する。

継起拠点については、各ゾーンのゲート空間として、魅力ある高質な都市空間として、その活用を図っていく。

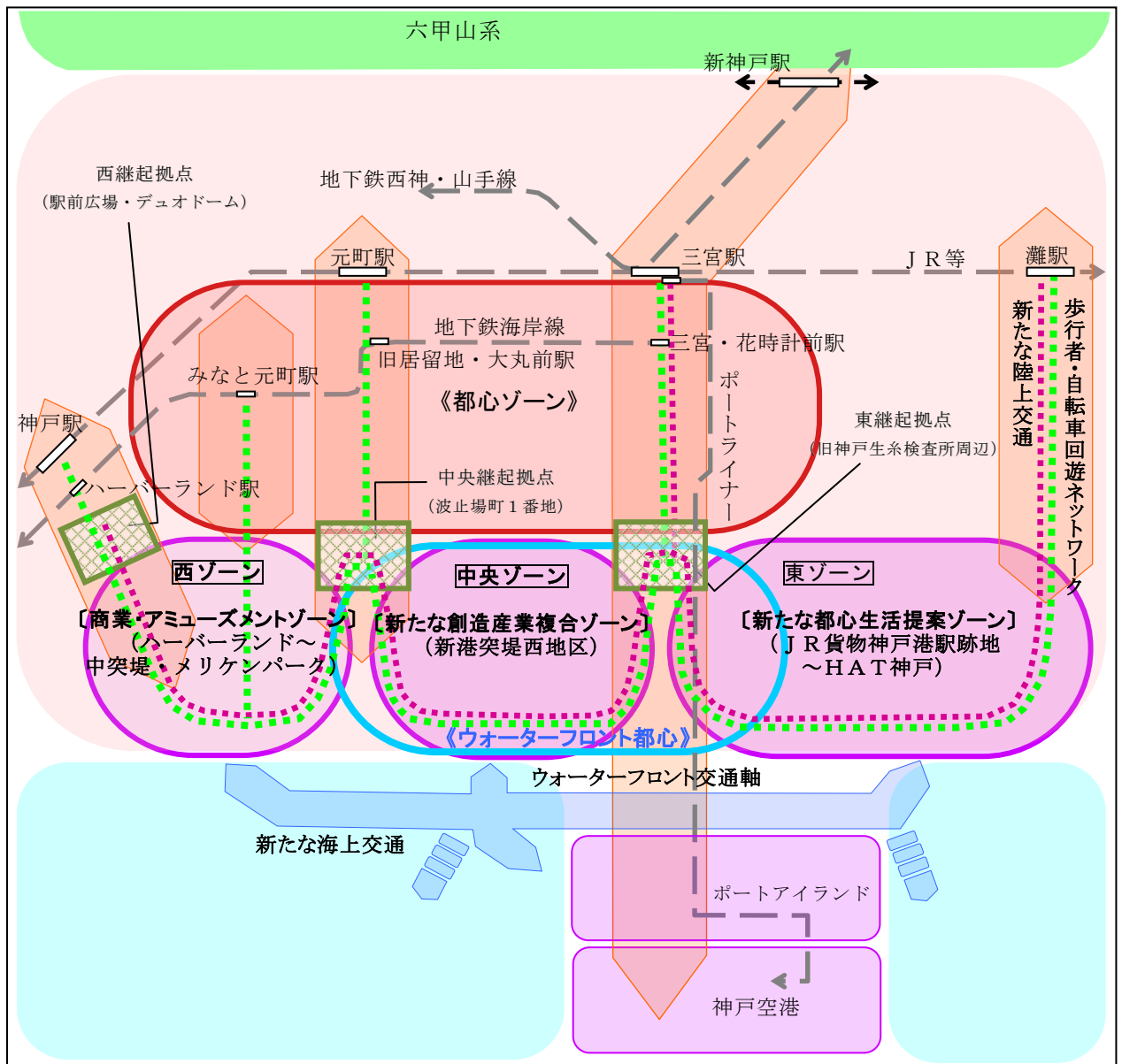


図2-1 都心・ウォーターフロントにおけるゾーニング

①西ゾーン（商業・アミューズメントゾーン）：ハーバーランド～中突堤・メリケンパーク

図2-2に西ゾーンの都市機能の方向性を示す。

ハーバーランドをはじめ、中突堤やメリケンパークは、早くから親水空間の整備などウォーターフロント開発が行われてきた地区であり、“みなと神戸”を象徴するエリアであるとともに、観光クルージング拠点としても活用されている。

以下の3つのエリアにおいて、将来的にも商業、宿泊、観光、レクリエーション等の機能を中心とした商業・アミューズメントゾーンとし、機能強化を進めていく。

i.商業・業務複合エリア（ハーバーランド）

ハーバーランドは、神戸駅からの近接性やウォーターフロントの商業施設等の集客性をいかしながら、商業・業務機能の拡充や居住機能などを導入した複合的なまちづくりを進めていく。

既存施設のリニューアルや低未利用地（駐車場等）の有効活用、水際におけるクルーザーやヨット等のビジターバースの設置などを通じて賑わいを創出する。

ii.観光・エントランスエリア（中突堤）

中突堤旅客ターミナルは、新港第4突堤のポートターミナルと並んで神戸港の海の玄関口であり、エリア内に複数のホテルが立地し、遊覧船が発着するなど観光の拠点にもなっている。観光・クルーズ機能の強化を図り、既存施設（中突堤中央ビル等）のリニューアルを行うなど魅力向上に努める。

iii.海辺のシンボルエリア（メリケンパーク）

メリケンパークは、ポートタワーや海洋博物館など“みなと神戸”を象徴するランドマークがある。北側に位置する低未利用地（駐車場）について、民間事業者等の誘致により、シンボリックな商業・業務機能を導入するなど土地利用転換を行い、活性化を図る。

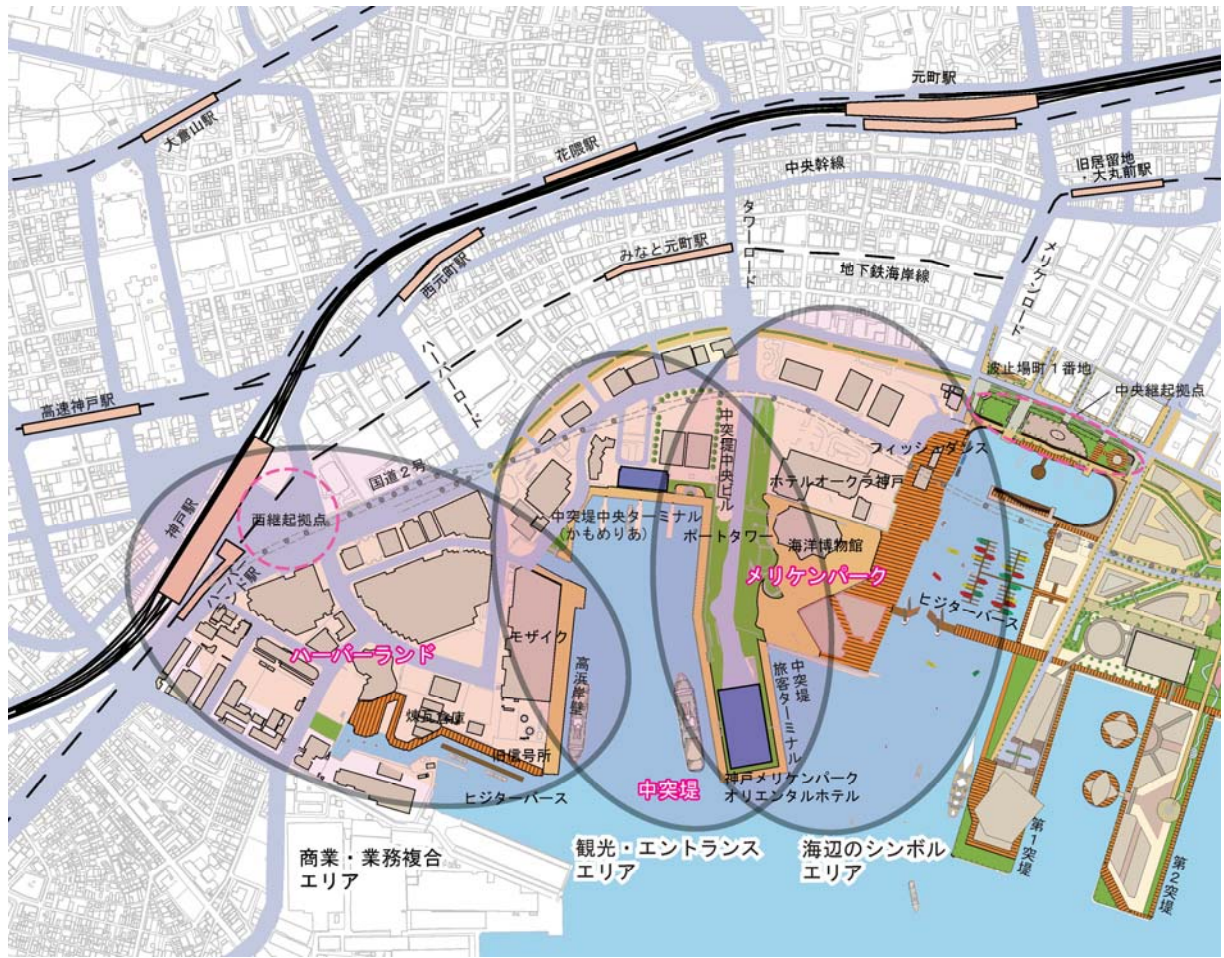


図2-2 西ゾーンの都市機能の方向性

②中央ゾーン（新たな創造産業複合ゾーン）：新港突堤西地区

図2-3に中央ゾーンの都市機能の方向性を示す。

かつての神戸港の拠点であり、現在でも倉庫業が営まれている他、クルーズ船やフェリーのターミナルとして活用されている。

クルーズ船やフェリーのターミナル機能を拡充するとともに、働・学を目的とした企業・大学等の研究開発機能や創造産業の導入を図り、また、商業・業務・観光機能に加えてウォーターフロントという立地をいかした居住機能を導入することで、神戸の創造性を高め、活力・魅力を創出する新たな創造産業複合ゾーンの形成をめざす。

i.文化・創造産業複合エリア（突堤基部）

広範な意味合いでのさまざまな文化活動や大学等の研究活動が行われ、それが創造産業の新興に寄与するなど、新たな都市機能の創出を図る。また、創造産業を支える、あるいは、リゾート性を有する特色ある居住機能や商業業務機能を導入する。

ii.観光・集客複合エリア（新港第1突堤、新港第2突堤）

市民や来街者等が“行ってみたい、行ってよかった、再び訪れたい”と思えるような文化・集客・観光機能を核とした商業・宿泊施設等を誘致し、人々で賑わ

い、憩い、くつろげる空間を創出する。

iii. 海のエントランスエリア（新港第3突堤、新港第4突堤）

クルーズ船やフェリーなどの海上交通拠点としてのターミナル機能を拡充し、市民や観光客が船など、活きた港を身近に感じることのできる空間を形成する。また、海辺の賑わいや海の玄関口として、業務・集客機能を導入する。



図2-3 中央ゾーンの都市機能の方向性

③東ゾーン（新たな都心生活提案ゾーン）：JR貨物神戸港駅跡地～HAT神戸

図2-4に東ゾーンの都市機能の方向性を示す。

JR貨物神戸港駅跡地は、神戸震災復興記念公園（みなとのもり公園）の他、駐車場などに利用されている。また、HAT神戸は、震災以降、大規模工場跡地から業務研究・文化交流・居住等の機能を中心とした土地利用転換が進められている。

HAT神戸の大規模な居住機能を中心としたウォーターフロントでのライフスタイルとJR貨物神戸港駅跡地に導入される複合的な都市機能により、新たな都心生活提案ゾーンを形成する。

i. 研究・業務複合エリア（JR貨物神戸港駅跡地）

JR貨物神戸港駅跡地では、周辺の都市機能との調和を図りつつ、国際研究開発機能など新たな複合的な都市機能の導入を図る。

ii. 居住エリア及び商業・業務・文化複合エリア（HAT神戸）

HAT神戸では、中央には商業施設の他、兵庫県立美術館や人と防災未来センター、WHO神戸センター、JICA兵庫国際センターなど文化施設や国際的な業務施設などがあり、その東西に居住機能を有する。防災機能を高めるとともに、水際線においては親水空間として公園・プロムナードを整備し、海を身近に感じることのできる空間を創出している。引き続き、新しいコミュニティと文化を育むまちづくりや、前面の海の水辺活用など賑わいづくりを進めていく。



図2-4 東ゾーンの都市機能の方向性

2-2 ウォーターフロント都心の形成

(1) ウォーターフロント都心の考え方

中央ゾーンである新港突堤西地区と東ゾーンのJR貨物神戸港駅跡地は、既に再生が進む東西のウォーターフロントゾーンの間であり、陸の玄関口である三宮からも神戸のメインストリートであるフラワーロードで直結されるなどロケーションがよい。また、海や山を見渡せる眺望景観に優れ、櫛型突堤や歴史的建築物など地域資源にも恵まれており、今後の都心・ウォーターフロントのコアゾーンとして高いポテンシャルを有する。

このコアゾーンに新たな都市機能の導入を模索し、既存の都心と相乗効果を発揮する“ウォーターフロント都心”創出のための取り組みを進める。

今後の人口減少が見込まれる中での賑わいづくりや、グローバル化が進む中での神戸のアイデンティティの確立のため、ここでの取り組みが新しいまちづくりのモデルとなり、他都市と差異化された神戸のウォーターフロント開発として発信していくことをめざす。

創造産業・知識産業は、「個人の創造性や技能・才能に由来し、また知的財産権の開発を通して富と雇用を創出しうる産業」、「財やサービスの生産を行うのではなく、知識やアイデア・情報を作り出し、育て、流通させる産業」などと定義されるが、人・もの・情報・文化が行き交う港町に相応しいものと言える。旧神戸生糸検査所の（仮称）デザイン・クリエイティブセンター-KOBE への転活用では、創造的人材の育成と集積の拠点をめざした取り組みなどを進めることとしているが、このような取り組みを契機として神戸に相応しい創造産業・知識産業を模索し、その新興を促進していく。あわせて種々の文化活動を進め、港町という開かれた交流の場の機能をいかしながら、職・住・学・遊の新たな価値観を提供するエリアとしていく。

ウォーターフロント都心での基本的な考え方を以下に示す。

- ①創造産業・知識産業など新しい都市機能をはじめ、さまざまな都市機能を複合的に導入し、都心など他のゾーンとの相乗効果を図る。
- ②一定の夜間人口を確保するなど、恒常的な賑わいを形成する。
- ③港の機能、歴史的資源（櫛型突堤や歴史的建築物など）など地域資源をまちづくりにいかす。
- ④優れた眺望景観、緑を含むオープンスペースの創出に努め、高質な都市環境を形成する。
- ⑤緑化や風の道の確保など、環境創造の場づくりを推進する。

（２）新港突堤西地区の将来構想

新港突堤西地区で設定した3つのエリアのコンセプトに沿って、図2-5に新港突堤西地区の将来計画（イメージ）を、図2-6に新港突堤西地区のイメージパースを示す。

広場となるオープンスペースを適宜配置し、防潮堤の機能を損なわないように、水際にはできるだけ連続したプロムナードを設ける。また、眺望路や回遊路に配慮しながら、建物を配置し、安全で魅力ある親水空間を創出していく。



図2-5 新港突堤西地区の将来計画（イメージ）

①文化・創造産業複合エリア（新港突堤基部）

倉庫など歴史的資源をいかなしながら、文化芸術関連施設や、デザイナー、アーティスト、イラストレーターなどのクリエイティブな人材の育成、滞在を含めた活動拠点や大学・企業等の学術・研究開発施設の集積を図り、多様な創造産業を創出する。

また、ウォーターフロントを満喫できる都心リゾート型のグレードの高い居住機能の導入を図る。一方、都心に隣接する部分では、旧居留地との一体性を確保しつつ業務・商業施設を配置する。さらに、水面の活用策としてビジターバースを配置し、居住者や来街者などの利用に対応する。

（例）

- ・創造産業：工房（工芸）、音楽ホール、スタジオ、演劇などの舞台、オフィス（デザイン、ソフトウェア）、美術館、ギャラリー、映画館、アート・音楽教室、専門学校、図書館など
- ・居住・業務・商業複合、オープンスペース：都心リゾート型住宅、アトリエハウス、長期滞在型ホテル、オフィスビル、雑貨店、会議室、ビジターバースなど

②観光・集客複合エリア（新港第1突堤、新港第2突堤）

新港突堤西地区の中では最も眺望景観に優れており、誰もが神戸の港を満喫し、癒しを感じることのできるロケーションである。シンボルとなる文化・集客施設を核としコンベンション・宿泊・商業施設などを配置する。水面の活用策として水上レストランやマリンスポーツの他、帆船等の係留など本来の突堤としての活用も行う。各施設では防潮堤の外側になるため、高潮等に対する安全性に配慮する。

（例）

- ・文化集客：シンボルとなる文化集客施設
- ・宿泊等　：ホテル、コンベンション施設
- ・観光商業：観光施設、飲食店（レストラン、バー）を含む商業施設

③海のエントランスエリア（新港第3突堤、新港第4突堤）

海上交通のターミナル機能の再配置や強化を図るとともに、誰もが船や海を身近に感じることのできる空間を創出する。国外を含め、第3突堤はフェリーターミナル、第4突堤はクルーズ船ターミナルとして役割分担を行い、それぞれのターミナル施設には誰もが展望できるスペースを設ける。

（例）

- ・海上交通ターミナル：クルーズ船ターミナル、フェリーターミナル、展望デッキ



図2-6 新港突堤西地区のイメージパース

(3) JR貨物神戸港駅跡地の将来構想

研究・業務複合エリアとして、研究開発機能・知識産業機能を中心に複合的な都市機能の導入を図る。図2-7にJR貨物神戸港駅跡地の将来構想を示す。神戸震災復興記念公園（みなとのもり公園）のアーバンフォレストとしての機能の拡充・活用や、生田川ランプの機能強化、東西方向の動線の確保を図りながら、周辺土地利用との連携・調和するまちづくりを進める。具体的には、テーマ性・シンボル性の高いエリアとして以下に示す都市機能の組み合わせが考えられる。

①研究開発機能・知識産業機能

例：大学・専門学校等、研究施設、民間研究所、知的集約産業等

②都市型物流・商業・業務等複合機能

例：都市型物流：共同配送拠点、流通加工機能、トランクルーム、宅配便センター
商業・業務：商業や企業・官公庁等

③エンターテイメント・ライフスタイルセンター機能

例：エンターテイメント機能：スポーツ施設、道の駅（ハイウェイオアシス等）等

※ ライフスタイルセンター機能：近隣住民（半径2キロメートルほどの小商圏の住民）を対象とした食・雑貨のショッピングセンター。



図2-7 JR貨物神戸港駅跡地の将来構想

3. 海・まち・山をいかした美しい景観づくり

3-1 今後の方向性

景観は、都市の顔であり、来街者の印象を左右するとともに、都市環境の質的向上を図るための重要な要素のひとつである。

神戸は緑豊かな六甲の山々と穏やかな瀬戸内海に抱かれた美しいまちであり、特に、海から見る六甲山を背景にした港と市街地の景観や六甲山から見る港と市街地の景観は、昼夜を問わず絶景である。

都心・ウォーターフロントにおいては、海・まち・山が近接し変化に富んだ眺望や、個性的なまちなみ景観があり、櫛形突堤や近代建築物など港町ならではの歴史的資源も数多く残されている。

これらの恵まれた自然環境や特徴的な歴史的資源などを十分にいかし、優れた都市空間を創造するなど、神戸らしい都市景観をまもり、そだて、つくるための取り組みを進めていく。

図3-1に都心・ウォーターフロントにおける景観づくりの将来構想を示す。

都心での景観計画区域やウォーターフロントでの都市景観形成地域における景観形成の取り組みに加えて、新たな眺望点、眺望路、ランドマーク、夜間景観等の創出を図り、景観形成の観点からも都心とウォーターフロントの融合を図る。



六甲山系から見る港と市街地の景観（ビーナスブリッジより）

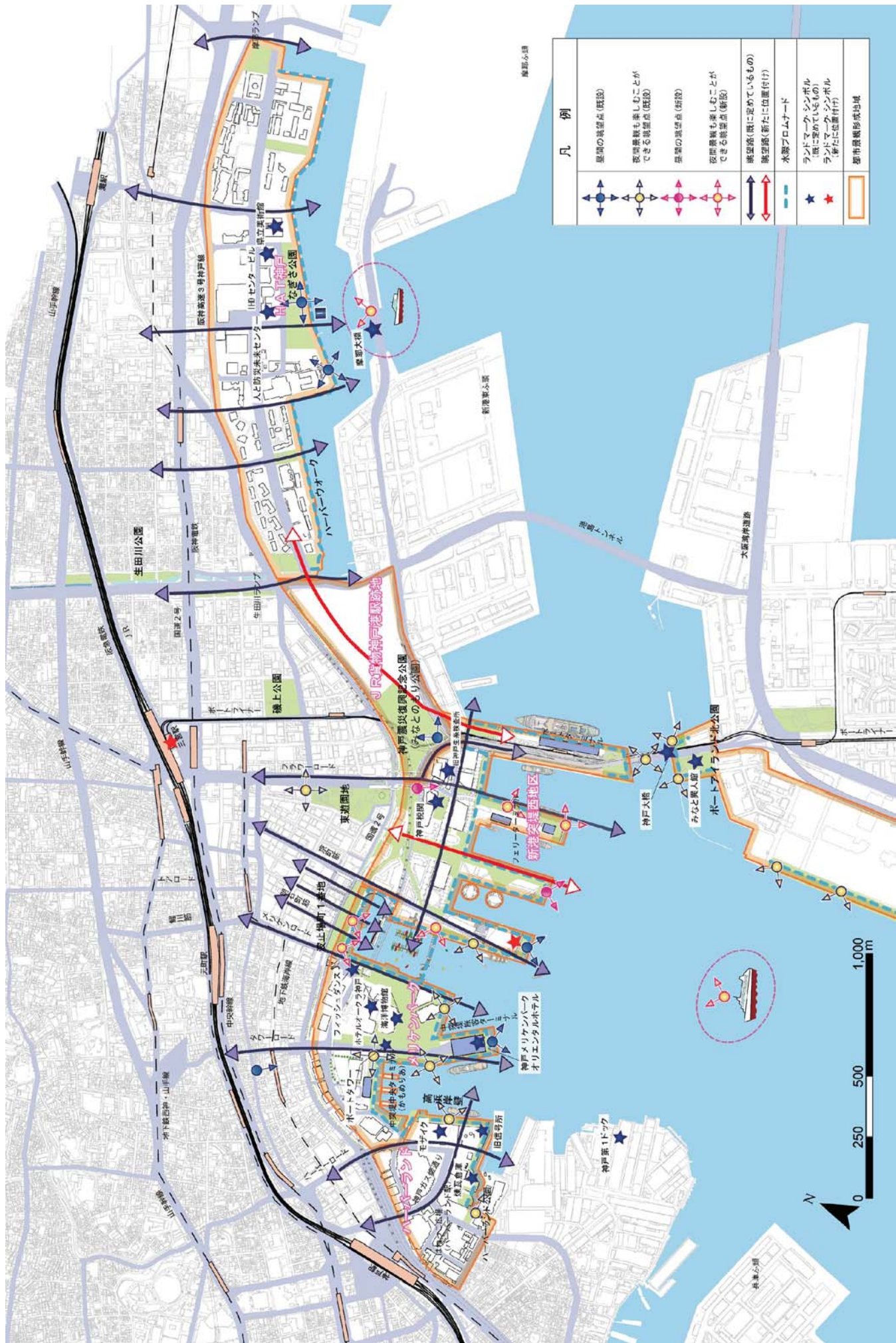


図3-1 都心・ウォーターフロントにおける景観づくりの将来構想

3-2 景観づくりの進め方

都心・ウォーターフロントにおける景観づくりにあたっては、ルールづくりから個々の建築活動、美化活動等まで、市民・大学等・事業者・行政の協創による取り組みを継続的に進めていく。

具体的には、地区計画や景観計画など、各種制度を活用して、地域の個性に応じたまちなみのルール等をつくり、良好なデザイン誘導を図るなど空間づくりの活動や、イベントやライトアップなど、にぎわいづくりのためのソフト施策、クリーン作戦や飾花活動などを進める。

(1) 眺望景観づくり

海・まち・山を見晴らすことのできる眺望点や、通りから山、海、シンボル等を見通すことのできる眺望路を定め、神戸を象徴する眺望景観を保全育成していく。特に、臨海部の土地利用転換などにあわせ、新たな眺望点・眺望路の創出を図る。

①眺望点

プロムナードや突堤からの港の風景や、船上など海から見る六甲山を背景にした市街地の眺め、ポートタワーなど高所からの眺めなど神戸を象徴する眺望景観を、高層建築物のスカイライン等そのあり方検討とあわせて保全育成していく。新港突堤西地区や波止場町においては、憩い、楽しみ、神戸らしさをアピールできる新たな眺望点を創出する。



ボーアイしおさい公園からの眺望



ハーバーランド モザイクからの眺望



新港第1突堤基部からの眺望



神戸震災復興記念公園（みなとのもり公園）からの眺望



船上からの眺望

②眺望路

眺望路上においては、電線類の地中化や屋外広告物の規制・誘導、眺望に配慮した街路樹の配置などにより見通し景観を確保していく。特に、新港突堤西地区や波止場町においては、土地利用転換による建物や構造物の撤去・移転等にあわせ、眺望を確保する。



『海へと誘う景観』
(ハーバーランド 神戸ガス燈通り)



『シンボルを望む眺望景観』
(タワーロード)



『歴史的まちなみを望む眺望景観』
(明石町筋)



『まちから海を望む眺望景観』
(京町筋)



『山を見通す眺望景観』
(生田川沿い)



『海からまち山を見通す景観』
(HAT神戸 ハーバーウォーク)

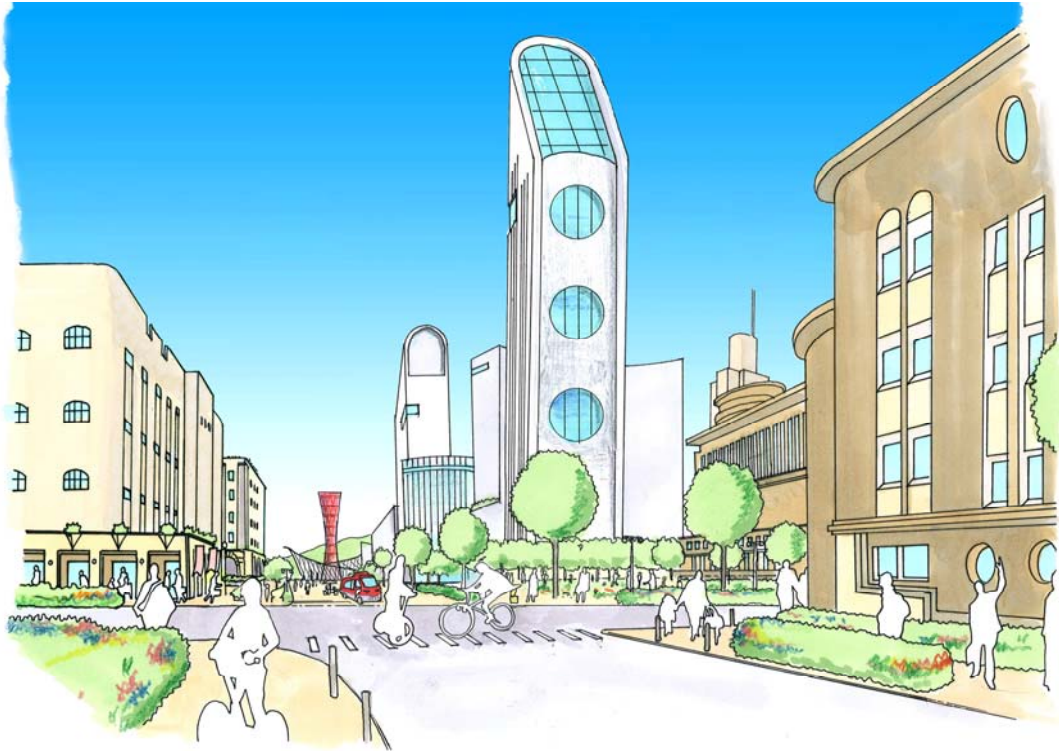


図3-2 眺望路からの見通し景観イメージ（突堤基部 西向き）

- ※ 眺望点：公園、山頂等多数の市民の利用に供される地点のうち、特に眺望が優れている場所をいう。
- ※ 眺望路：視線のぬける空間を確保することにより、山や海、ランドマークなど視対象を眺望する道路や河川などをいう。また視対象は直接見えないが、沿道のまちなみによって眺望を感じさせ、誘導する道路等も含む。

（2）水際景観づくり

新港突堤西部地区などの水際において、オープンスペースや眺望点、ランドマークなど、日常的に楽しみ、憩う空間を育成しながら、光が映える水面や海、船などと一体となった景観形成を図る。訪れた人が身近にゆったりと海を眺められるよう、眺望に配慮した防潮堤や休憩施設など、構造物の形態、配置等空間のしつらえも検討する。



ハーバーランド ハーバーウォーク



HAT神戸



図3-3 プロムナードからの水際景観イメージ（新港第1突堤基部）

(3) まちなみ景観づくり

沿道の建築物の高さや意匠・色彩、外構、緑化、屋外広告物等について、個性をいかしたデザインコードを設定し、まちなみの誘導を図るとともに、道路やオープンスペースなどの公共空間のデザインを向上させる。デザインコードの設定に際しては、地区計画や景観計画、景観形成市民協定などの制度も活用する。

※ デザインコード：地域の個性をいかし、魅力的なまちなみを誘導していくための、より細やかな地域共通のデザインルールをいい、地区計画、景観法や都市景観条例に基づく制度、地域の自主ルールなどで位置づける。



国道2号沿いのまちなみ景観



フラワーロード沿いのまちなみ景観



図3-4 海を望むまちなみ景観のイメージ（明石町筋）

（4）ランドマーク・シンボルの形成

ポートタワーや海洋博物館、ホテルなど、“みなと神戸”を象徴する既存のランドマーク・シンボルをいかすとともに、水際景観やまちなみ景観等との調和を図りながら、新港突堤西部地区での文化集客施設等や三宮駅の新駅ビルにおいて新たなランドマークを創出する。



ポートタワーとハーバーランド モザイク



旧神戸生糸検査所と神戸税関

(5) 夜間景観づくり

眺望点や海上、対岸からの見え方に配慮しながら、夜間における水際景観やまちなみ景観、ランドマーク・シンボルの景観に磨きをかける。

水際部においては、突堤・防潮堤など水際線を際立たせ、海面に光のゆらめきを映し出す照明や船のイルミネーションなどにより夜間の水際景観を演出する。また、ランドマーク・シンボルや歴史的建築物等のライトアップ、街路樹のイルミネーションなどにより夜間のまちなみ景観を演出する。

特に、回遊動線上において重点的に魅力ある夜間景観形成を図り、安全にみなとの夜間景観を楽しむことのできる空間づくりを進めていくとともに、徐々に暮れなずんでいくまちの灯りを背後に、水面に灯りがきらめく魅力的な夜間景観の形成に配慮する。



夜間における眺望景観（新港第1突堤基部から）



夜間における水際景観（ハーバーランド モザイク）



夜間におけるまちなみ景観（旧居留地）



夜間におけるランドマーク・シンボル（神戸大橋）

3-3 個別の景観要素の考え方

(1) 防潮堤や高架道路のデザイン

①防潮堤

都心・ウォーターフロントでの防潮堤は、台風時の高潮による浸水被害から守るため設置されるものであり、安全で安心なまちの実現に必要なものであるが、市民や観光客が気軽に海に面した環境を楽しめる水際に設置されることから、良好なウォーターフロント景観の形成との両立を図るために、デザイン上の工夫を行う。

例えば、海への眺望路に位置づけされている箇所について、開閉式の防潮堤を採用したり、防潮堤の陸地側をマウンドアップしてプロムナードとしたりするなど、防潮堤を魅力あるまちのデザインの中に組み入れていく。

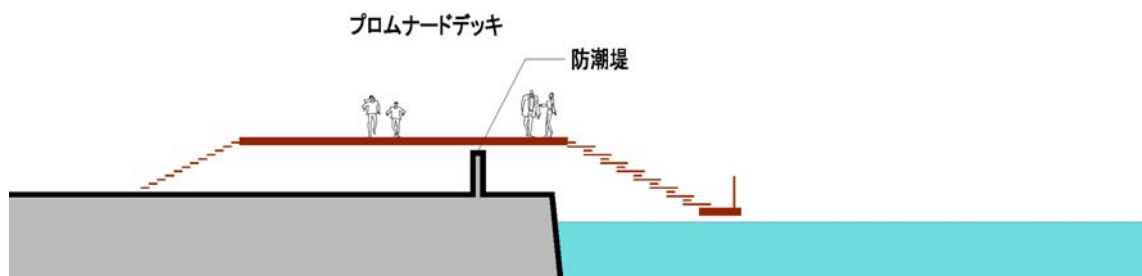


図3-5 防潮堤での景観デザイン例

②高架道路

臨海部の高架道路については、今後の広域的な幹線道路ネットワークの形成をふまえて、長期的な観点からそのあり方を検討していく一方で、景観対策についてもあわせて検討を行う。

(例)

- ・ 防音壁を透明にするなど、道路の付属物の工夫により景観上の圧迫感を低減する。
- ・ 公園や店舗利用など高架下空間の有効活用を図る。
- ・ 高架下を線的にライトアップするなど、夜間景観形成を図る。

(2) 新たな公共交通やレンタサイクル（コミュニティサイクル）等のデザイン

新たな公共交通やレンタサイクル（コミュニティサイクル）などの交通手段自体がまちの景観を形づくる重要な要素となる。

徒歩回遊を支援する新たな公共交通の車体や停留所のデザイン、レンタサイクルやサイクルポートのデザインなどについては、神戸を象徴する質の高いものとする。

(3) 人々が集うにぎわい景観の創出

市民や国内外からの来街者など、さまざまな人が集まり、にぎわうことによって、まちの景観は生き生きしたものになり、さらに良くなる。海・山などの自然をいかしながら、道路・建築物などの構造物による空間づくりとあわせて、公共空間を活用したオープンカフェやイベントの実施など、人々が集う仕掛けづくりを行うことにより、都心・ウォーターフロントのにぎわい景観を創出する。

4. 潤いと憩いのオープンスペース

4-1 今後の方向性

(1) 基本的な考え方

オープンスペースは、市民の防災活動拠点機能や避難所機能、備蓄機能など地域防災拠点の機能を有するとともに、“風の道”など都市の環境創造に貢献する他、まちの景観に潤いを与え、市民の憩いの空間・イベント空間でもあるなど、まちを高質化し、まちを印象づける多くの役割をもつ。

都心・ウォーターフロントでは、あたかも地域全体が六甲山系とつながる一連の地域ととらえ、六甲の山々がもつ森林の情感・効用をまちなかの随所で感じられるよう、オープンスペースを活用した“アーバンフォレスト”の形成をめざす。

具体的には、市民や国内外からの来街者が自由に立ち入ることのできる開放されたオープンスペースを、公地だけでなく民地も含めて眺望、親水、賑わいの空間としてまち全体に広く創出していく。そこでは公園・広場や歩道など公共のまとまった空間だけでなく、海の水際や水面も含めるとともに、民地での公開空地や建物低層部の開放空間なども含める。

オープンスペースの空間づくりにあたっては、計画段階から運営管理まで市民・大学等・事業者・行政の協創による取り組みを進める中で、緑や花、せせらぎなどにより高質化を図るとともに、イベント広場など多様な活用が可能となるよう配慮する。

※ 風の道：ドイツのシュトゥットガルト市の都市計画で採用されたヒートアイランド現象に係る対策。郊外から都市内に吹き込む風の通り道を作り、都市中心部で暑くなった大気を冷やすことができるという考え方にに基づき、道路幅の拡張等の対策を計画的に実施している。

(2) オープンスペースの将来構想

オープンスペースの将来構想を図4-1に示す。

① 拠点性のあるオープンスペースの創出

都心・ウォーターフロントにおいて、メリケンパークや神戸震災復興記念公園（みなとのもり公園）、なぎさ公園などを、市民や来街者による多様な活用が可能な拠点となるオープンスペース（シンボル拠点）とする。

はねっこ広場（ハーバーランド広場）をはじめ、眺望やまちなみ等に配慮された特色ある一定規模のオープンスペース（回遊スポット）を各ゾーンに複数確保する。特に、中央継起拠点の波止場町1番地や中央ゾーンの各新港突堤の周縁部、京橋ランプ周辺を含む新港突堤基部において、土地利用の転換等にあわせて新たな回遊スポットを創出する。

また、シンボル拠点である東遊園地及び神戸震災復興記念公園（みなとのもり公園）と回遊スポットである税関北広場の3つのオープンスペースをデッキでつなぐことで一体化を図り、東継起拠点でのゲート空間として、「緑」、「水」、「自然」をコンセプトとした“アーバンフォレスト”の核となる空間を創出する。



凡例	
■	オープンスペース(現在)
■	オープンスペース(将来)
	シンボル拠点(拠点となるオープンスペース)
★	回遊スポット(一定規模のオープンスペース)
	緑のプロムナード
	水際プロムナード

図4-1 オープンスペースの将来構想

②連続性のある水際プロムナードの形成と水面の一体的活用

水際において、歩行者・自転車が安全かつ快適に通行できるように配慮がなされたプロムナードをハーバーランドからHAT神戸まで、できる限り連続して配置し、眺望性や親水性のある空間を創出する。

さらに、プロムナードが接する水面において、水上ステージや水上レストラン、マリナーなど一体的に賑わいを生む有効な活用方策を適宜実施する。

③民地におけるオープンスペースの誘導及び活用

民地においてプロムナード等を含むオープンスペースの設置を誘導し、公地のオープンスペースと有機的に結合することで、その質的向上やネットワーク化を図る。

特に、公園・歩道と公開空地、建物間の敷地空間・すきま空間などにおいても、さまざまな主体が連携して一体的にデザインすることにより、まちの魅力を高め、人々が憩い、賑わう場としていく。

(3) オープンスペースにおける魅力的な空間づくり

賑わい空間や憩い空間、眺望を楽しむ空間、気持ちよく歩行できる空間など、その場所のもつ特徴や周辺施設との関連性を考慮し、緑化や飾花、さまざまな活動が可能な自由広場・デッキ空間の整備、シンボルとなるモニュメントや彫刻などのオブジェ、ベンチ等の設置を行う。

緑化にあたっては、樹種の選定や植栽の密度を考慮することで暗く鬱そうとした空間ではなく、明るく開放的で魅力ある空間を意識する。また眺望景観にも配慮し、高木植栽が適当でない場所については、低木や地被植物、芝生による緑化を図るとともに、民地側においても屋上緑化や壁面緑化などを誘導していく。

特に、人が集まるシンボリックな場所においては、個性あふれる花壇やハンギングプランター等による飾花を図り、魅力ある空間を創出する。

4-2 新たなオープンスペース（アーバンフォレスト）の創出

波止場町1番地と新港突堤西地区において、眺望や歩行者動線の連続性などに配慮しながら、賑わいや憩いの空間を創出し、新たなアーバンフォレストの創出を図る。

(1) 波止場町1番地

波止場町1番地は、明治初期に整備された神戸外国人居留地のプロムナードの位置にあたり、また隣接して運上所（税関）前の荷揚げ場につながる船溜まりが備えられた現代の神戸港につながる港発祥の地である。周辺には、萬国波止場（メリケン波止場）の門柱や旧海軍総練所跡の碑など史跡が多く分布している。

中央継起拠点にふさわしく、都心のオアシスとして眺望性や親水性に優れ、周辺で働く人・

住む人・訪れる人・通行する人などさまざまな人にとって、心地よい空間を形成する。

図4-2に波止場町1番地の将来計画（イメージ）、図4-3に波止場町1番地のイメージパースを示す。

当地区での空間づくりにおける留意点を以下に示す。

- ・東西方向の歩行者・自転車動線の連続性を確保する。特に海側には、開港時代に存在したプロムナードを再生する。
- ・明石町筋等の南北筋の眺望路については、防潮堤の機能を確保しつつ、都心から海への見通しに配慮したデザインとする。
- ・国道2号との一体的整備により、旧居留地のまちなみとの一体感の醸成に努めるとともに、多様な活用を可能とする広場を設ける。
- ・都心からのアイストップとして、シンボリックな噴水・モニュメントや文化情報等のスポット的な施設などを導入する。
- ・水際には階段状の親水デッキや親水広場等を設ける。特に、入り隅部は曲線を用いた階段状のデッキ等で緩やかにつなぐことにより、人々が憩い、ゆったりと海を感じられる空間とする。

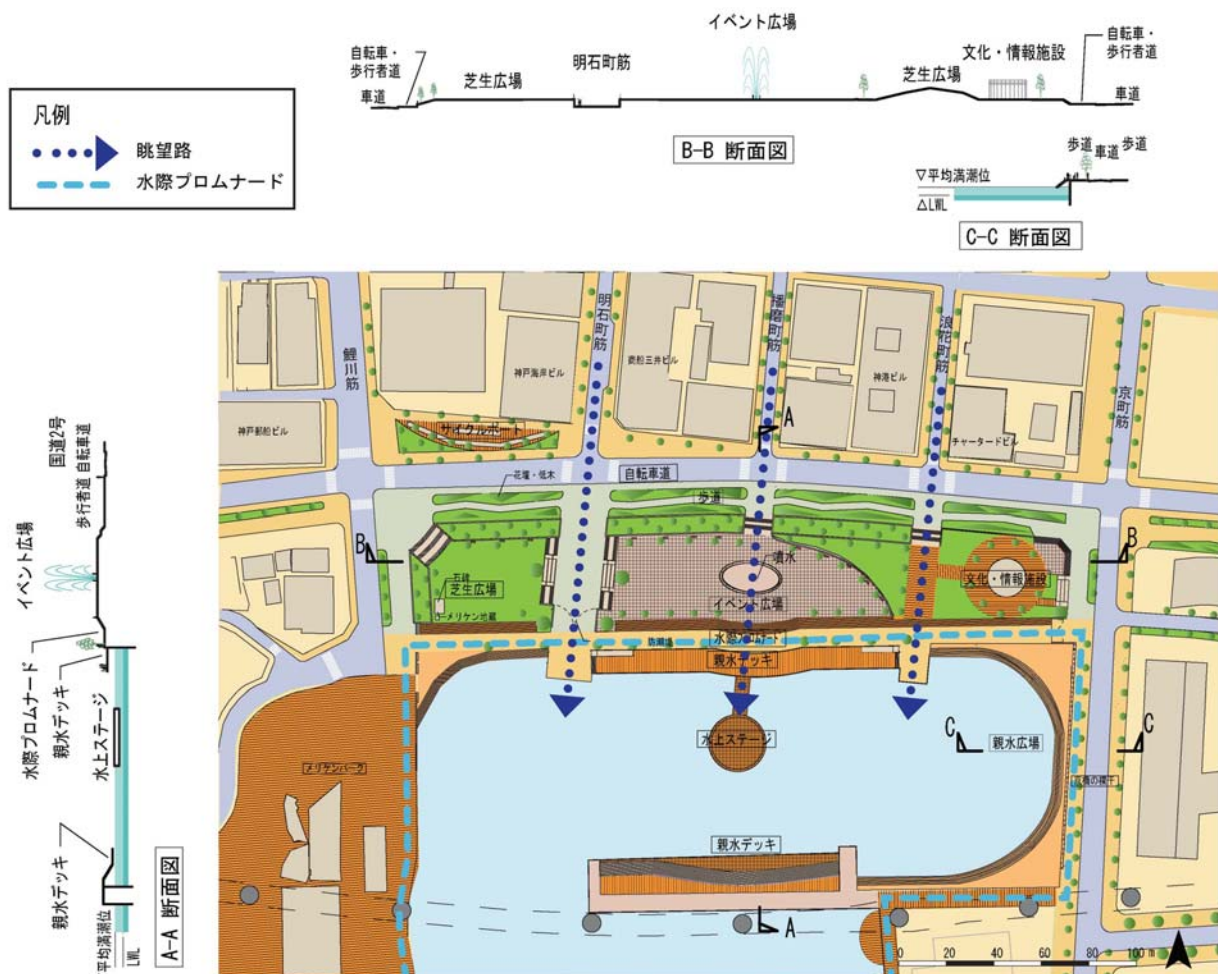


図4-2 波止場町1番地の将来計画（イメージ）

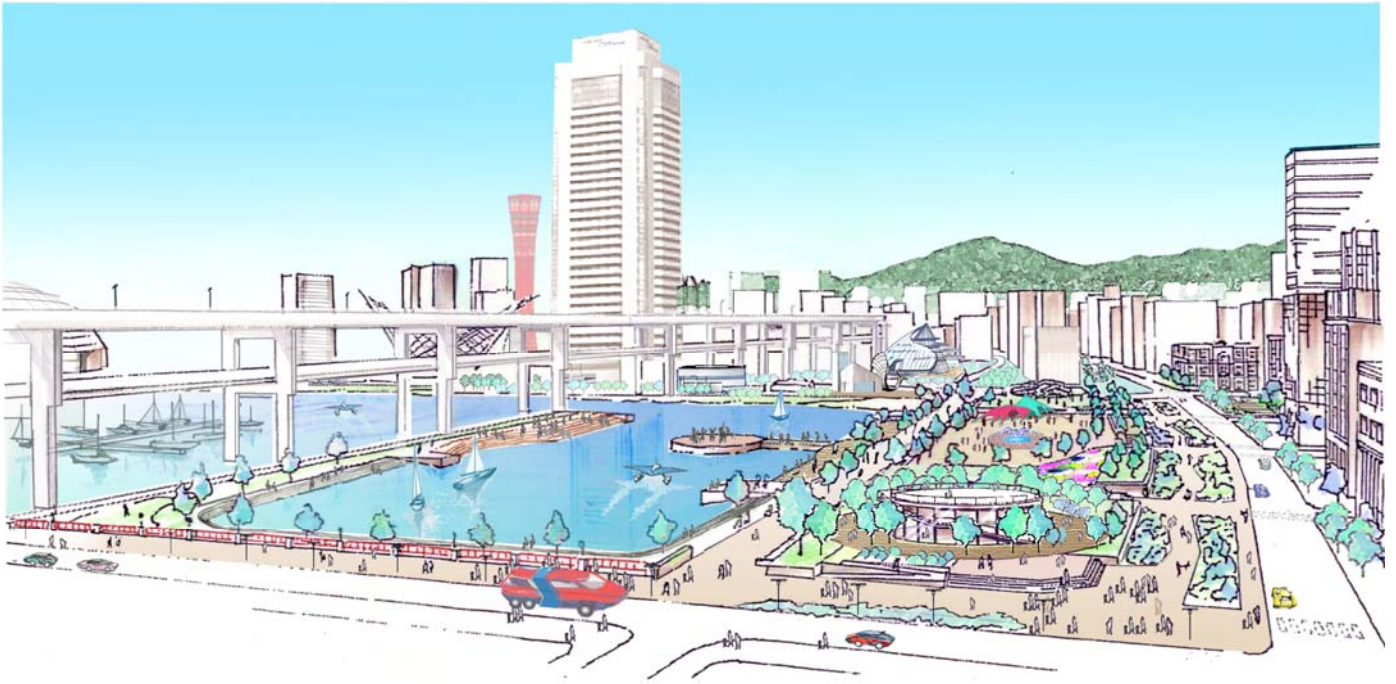


図4-3 波止場町1番地のイメージパース

(2) 新港突堤西地区

新港突堤西地区でのオープンスペースは、陸の玄関口である三宮駅からフラワーロードを介してウォーターフロントへのゲート空間（東継起拠点）を構成するとともに、ウォーターフロント都心のさまざまな機能を高める役割を有する。

新港突堤西地区でのオープンスペースの将来計画（イメージ）を図4-4に示す。

当地区での空間づくりにおける留意点を以下に示す。

- ・税関北広場、税関南広場を設け、東遊園地や神戸震災復興記念公園（みなとのもり公園）とともに東継起拠点のゲート空間を構成する。
- ・眺望路に配慮しオープンスペースを適宜配置する。特に新港中央広場は、海に向かって開かれた地区のメイン広場として緑花やせせらぎなどで演出する。
- ・新港の各突堤では、水際にプロムナードを設けるとともに、先端に広場を設ける。第4突堤では基部にも広場を設け、クルーズ船などを間近で見ることのできる空間とする。
- ・民地のオープンスペースも含めて中央及び東継起拠点から各突堤へのオープンスペースの連続性に配慮する。



図4-4 新港突堤西地区でのオープンスペースの将来計画（イメージ）

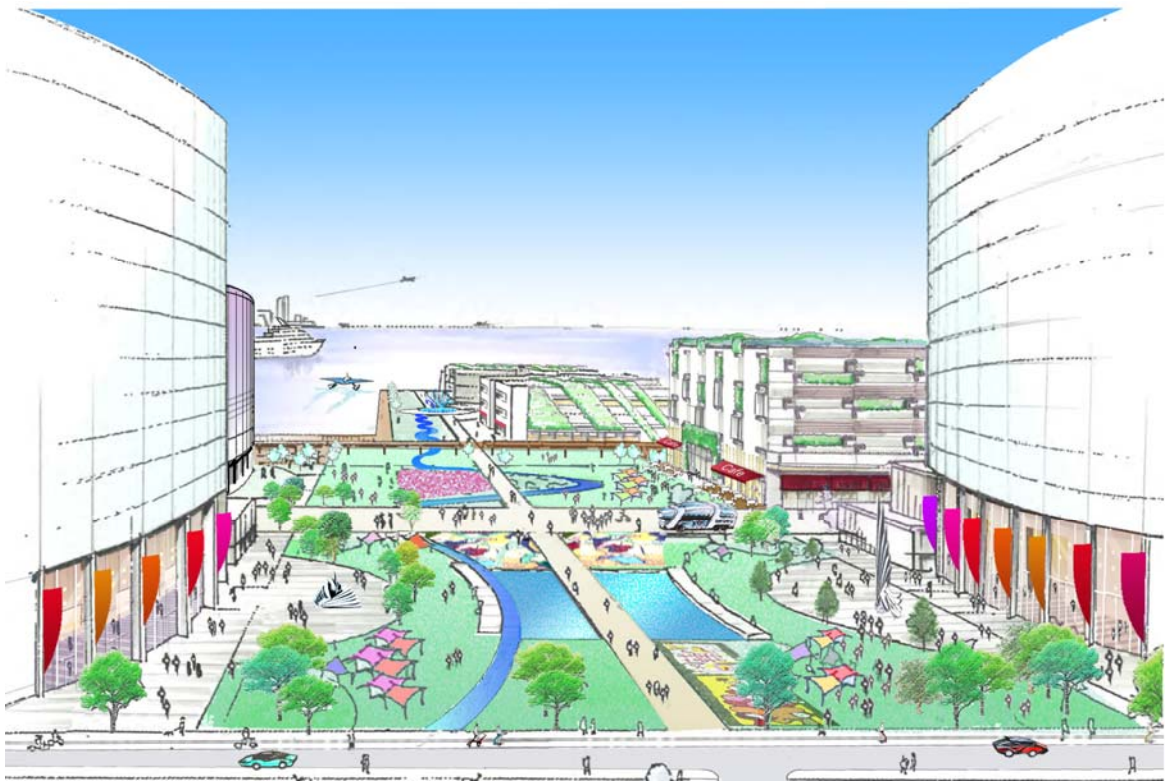


図4-5 新港中央広場のイメージパース

4-3 オープンスペースの活用

市民や国内外の来街者が海上も含めてオープンスペースをさまざまに活用できることは重要であり、魅力ある空間づくりはもちろんのこと、日頃から人々が集い、出会い、コミュニケーションが生まれる場として、また、頻繁にイベント等に利用される賑わいの場として活用されることをめざす。

そのためには市民や事業者等とともに、計画段階から施設内容や活用方法などを考えていく。特に、活用方法については市民や事業者等からの具体的な提案をふまえ、空間づくりへの反映や柔軟な運用に努める。

(日常的な活用例)

- ・ 交流・休息（飲食、読書等を含む）、散策・ジョギングなど

(イベントなどでの活用例)

- ・ 陸上：オープンカフェ、コンサート、フリーマーケット、マルシェ、アート展示、各種スポーツ、祭り など
- ・ 海上：ボート・ヨットレース、客船・巡視船の見学会、マリンスポーツ体験 など

5. 人にやさしく快適な回遊ネットワーク

5-1 今後の方向性

市民や来街者などあらゆる人が歩いて楽しいと感じる都心・ウォーターフロントを形成するため、都心とウォーターフロントの空間的な一体感や連続性の向上を図り、眺望路として、あるいは眺望点やオープンスペースなどをつなぐアクセス路として、“人”中心の回遊ネットワークを構築する。

歩行者・自転車の回遊ネットワークの拡充とあわせて、都心・ウォーターフロントへの自動車交通の流入抑制、環境にやさしい新たな陸海の公共交通の導入、三宮駅等の交通結節機能の強化など公共交通利用促進を進める。

(1) 自動車交通の流入抑制

広域的な幹線道路ネットワークの形成や歩行者・自転車空間の拡大による道路断面構成の見直し、拠点となる駐車場等の活用、自動車から公共交通等への利用転換を図ることなどにより、都心・ウォーターフロントへの自動車交通の流入抑制を図り、歩行者・自転車や公共交通を中心とした交通環境を形成していく。

(2) 回遊ネットワークづくり

① “人”中心の歩いて楽しいまち

今後の都心・ウォーターフロントの移動手段は、人を中心とした歩行を基本とし、歩いて楽しいまちをめざす。そのため沿道環境も含めて歩行空間の魅力や快適さの向上などを図る。都心からウォーターフロントへのアクセスや水際を含めてウォーターフロント間を回遊できるようなネットワークの拡充を図り、都心・ウォーターフロントの一体感の向上をめざす。

②自転車の活用

自転車は低炭素社会の実現に寄与する交通手段であり、また観光・レジャーでの人気などから利用者ニーズが高まっている。歩行者動線と同様の観点から自転車の回遊ネットワークを形成し、ウォーターフロントを楽しめる快適な走行空間を創出する。

③歩行者の回遊を支援する新たな陸海の公共交通の導入

都心・ウォーターフロントでの徒歩回遊を支援するため、陸海の新たな公共交通によるウォーターフロント交通軸の形成をめざす。主要な鉄道駅とウォーターフロント間を連絡する、あるいは、ウォーターフロント間を海上で連絡する環境にやさしい公共交通を、ウォーターフロントでの土地利用の動向をふまえて導入する。

④公共交通の利用促進

既存の公共交通（鉄道や新交通、フェリー等）と新たな公共交通を効果的に連携させるとともに、空港など広域交通のインフラの活用や交通結節機能の強化などさまざまな施策を展開し、公共交通利用促進を図る。

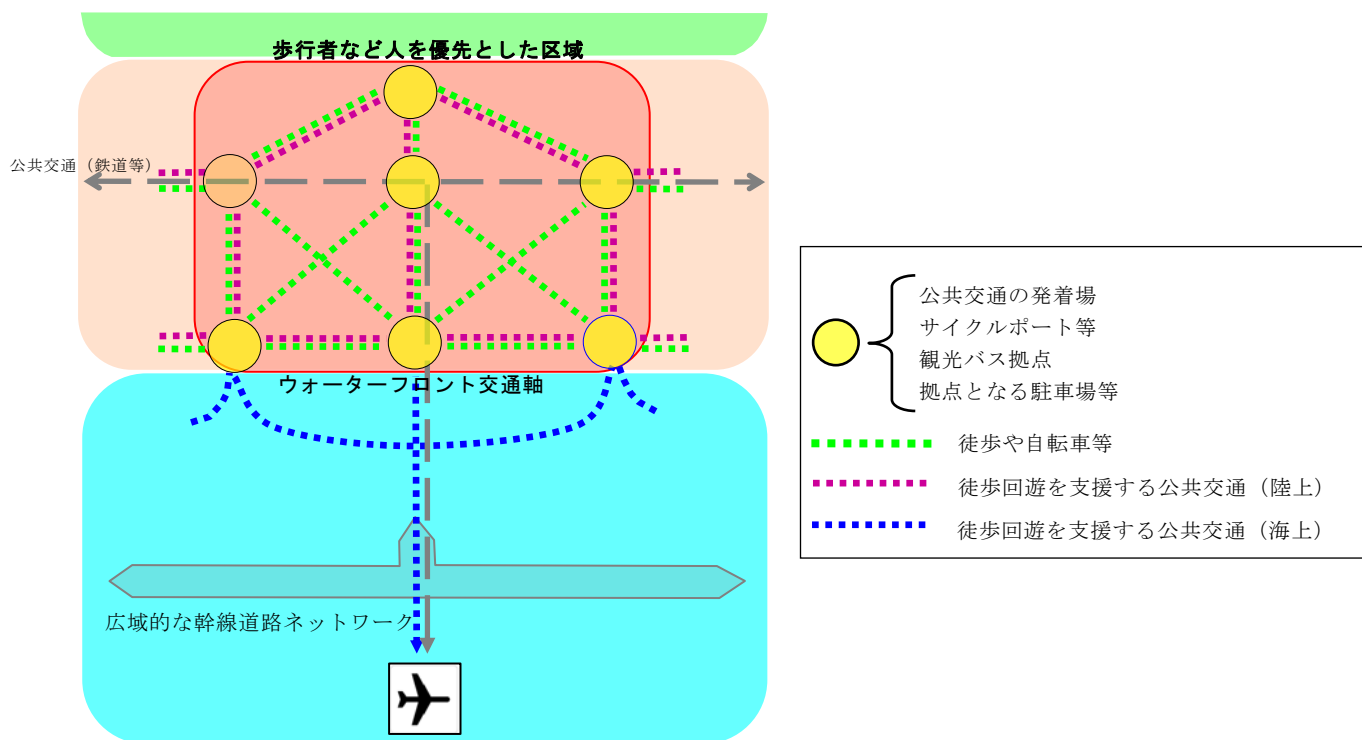


図5-1 人にやさしく快適な回遊ネットワークの考え方

5-2 都心・ウォーターフロントへの自動車交通の流入抑制

都心とウォーターフロントの一体化を図り、快適な“人”中心の回遊ネットワークを構築していくため、以下のような都心・ウォーターフロントへの自動車交通流入抑制策を進める。

(1) 広域的な幹線道路ネットワークの形成に応じた流入抑制

臨海部の阪神高速道路などの幹線道路は、周辺都市との連携や都市活動に必要な都市基盤であり、現在も大きな役割を果たしている。一方、都心・ウォーターフロントでの自動車交通の集中や歩行者動線の分断感、景観への影響などから、今後の広域的な幹線道路ネットワークの段階的な形成に応じたより望ましい交通環境づくりに努めていく。

中長期的には大阪湾岸道路の整備や生田川ランプの機能強化により、京橋ランプの交通負荷が軽減し、都心・ウォーターフロントでの交通集中が緩和される中で、中長期的な自動車交通の需要の動向をふまえた京橋ランプのあり方の検討を行う。

さらに長期的な自動車交通の需要の動向や広域的な幹線道路ネットワークの一層の拡充をふまえて、自動車交通の対処や南北方向の歩行者動線、都市景観等を総合的に考慮し、阪神高速3号神戸線（生田川～柳原）のあり方を検討する。

(2) 歩行者・自転車空間の拡大などによる流入抑制

旧居留地や元町地区、新港突堤西地区など都心・ウォーターフロントで歩道拡幅や自転車走行空間の整備などにあわせた自動車の速度抑制方策等を実施するとともに、さまざまな公共交通利用促進策を講じることにより、歩行者・自転車・公共交通を中心とした交通環境の形成を推進し、自動車の利用抑制、流入抑制を図る。

(3) 拠点となる駐車場等の活用

ハーバーランドやHAT神戸の既存駐車施設や今後駐車場整備が考えられるJR貨物神戸港駅跡地など、ウォーターフロント交通軸上での拠点となる駐車場等と新たな公共交通との結節を強化することで、都心・ウォーターフロントで自動車からの利用転換を図る。

5-3 歩行者・自転車の回遊ネットワーク

歩いて楽しいまち、自転車が安全・爽快に利用しやすい都心・ウォーターフロントをめざし、歩行者・自転車の回遊ネットワークの構築をめざす。

(1) 歩行者・自転車の回遊ネットワークの将来構想

歩行者・自転車の回遊ネットワークの将来構想を図5-2に示す。それぞれの回遊ネットワークの考え方を次に示す。

①歩行者回遊ネットワークの主な動線

- i.南北方向については、主要な鉄道駅からウォーターフロントへのアクセス道路や眺望路等となる主要な道路。
- ii.東西方向については、商店街などの歩行者専用道路、HAT神戸の灘浜脇浜線、新港突堤西地区の眺望路など各ゾーンのメインストリート。
- iii.公園・広場などオープンスペースも回遊ネットワークの一部とし、特に水際ではプロムナードの連続性に配慮する。新港第1突堤とメリケンパーク間については、海上交通との兼ね合いを勘案して、渡りを検討（跳ね橋など）する。

②自転車回遊ネットワークの動線

歩行者動線と同様の観点で、骨格となる道路や水際プロムナードとする。また、ポートアイランドのしおさい公園への連絡を図る。

なお、コミュニティサイクルの導入を図るべく、鉄道駅など陸海の主要な交通結節点や臨海部の観光拠点などにサイクルポートの設置場所を確保する。

※ コミュニティサイクル：複数の貸し借りができる場所（サイクルポート）を持ち、借りた場所とは違う場所に返してもよいレンタル自転車システムのこと。（鉄道等の端末移動の補完や人の移動を支援する新たな交通手段として、公共交通機関の利便性向上によるCO₂排出削減や都心部の回遊性向上などが期待される。）

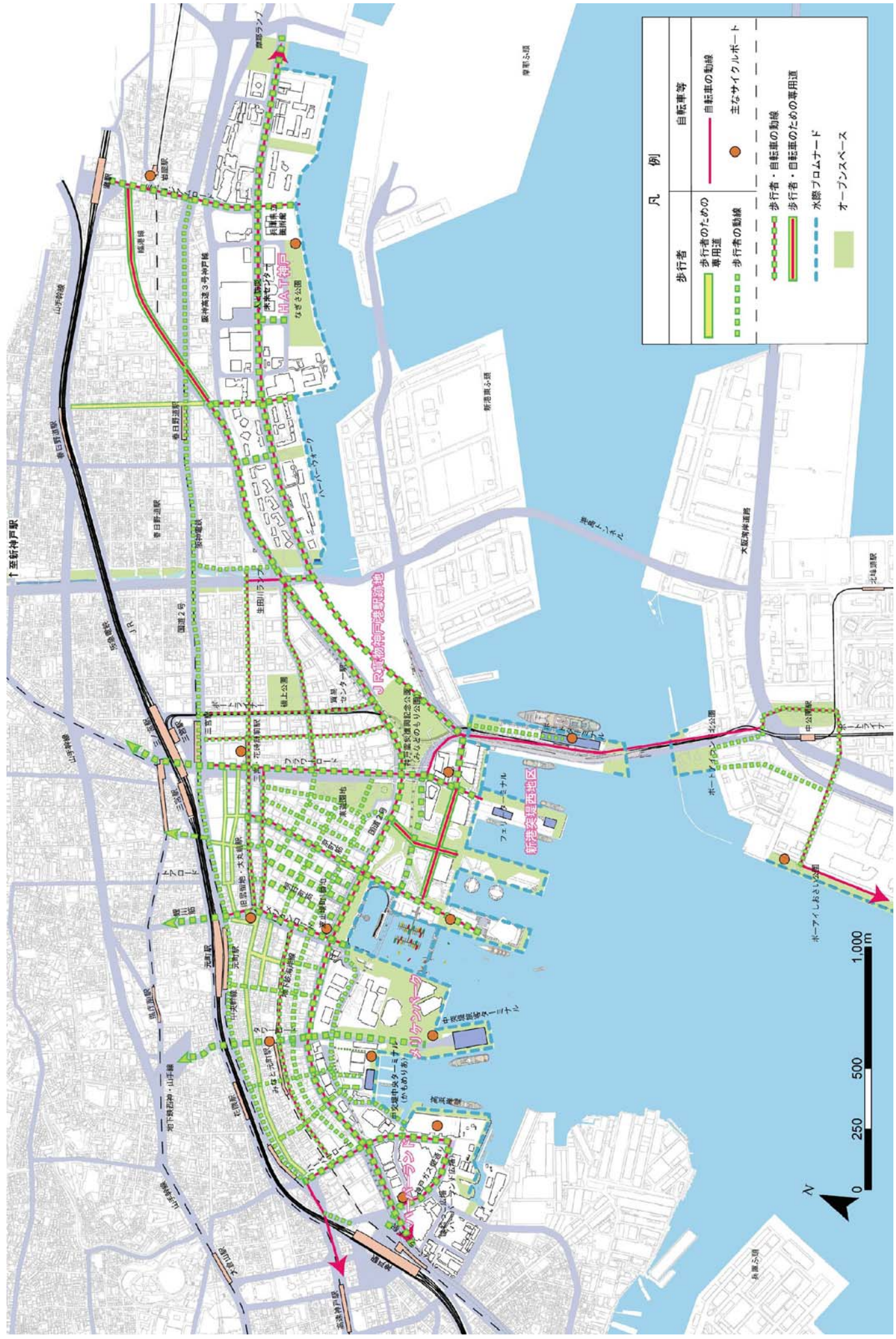


図5-2 歩行者・自転車の回遊ネットワークの将来構想

(2) 歩行者・自転車動線における魅力的な空間づくり

回遊ネットワークの動線においては、今後も歩道の段差や波打ちの解消などユニバーサルデザインに配慮し、透水性舗装など環境にやさしい構造の導入を進めるとともに、以下に示す空間づくりのメニューなどを適宜組み合わせることにより、歩いて楽しい賑わいのある空間を創出する。

実際の動線づくりでは、人が歩く 500~1,000mのディストリクト単位で沿道周辺の土地利用も考慮しながら、個々に検討していく。

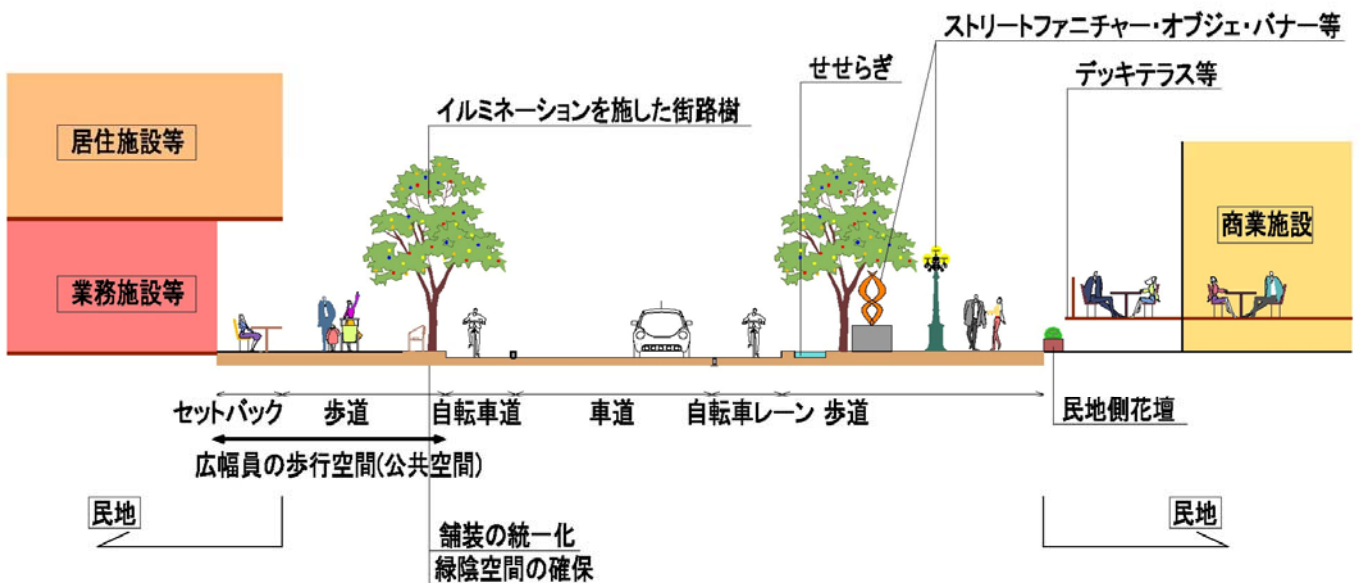


図5-3 歩行者・自転車動線での空間づくりのメニュー

- ・沿道建物低層部での店舗、沿道デッキなど集客施設による賑わいの創出
- ・沿道建物などによる魅力あるまちなみ景観の形成
- ・民地のセットバックによる歩行者空間の拡大
- ・オープンカフェやストリートパフォーマンス等による公共空間の活用
- ・トランジットモール化を含めた歩行者専用道路化、道路の断面構成の見直しによる歩行者空間の拡大（歩道拡幅、ボンエルフ）
- ・歩道における段差・波打ちの解消、透水性・デザイン性のある舗装の導入、その他、車止め・街灯・ベンチ・案内サイン等のストリートファニチャーの設置、彫刻などのオブジェ、バナーなどの配置
- ・せせらぎや街路樹による潤いや緑陰空間の創出
- ・街灯や街路樹のイルミネーション、沿道の歴史的建築物のライトアップ等による夜間景観の創出
- ・階段状のデッキや曲線を導入した水際のプロムナードの修景上の工夫



図5-4 歩いて楽しい歩行者動線の将来イメージパース

特に、ウォーターフロントへのメインの動線であるフラワーロードや京町筋、鯉川筋などにおいては、都心とウォーターフロントがつながっているイメージを形成するため、積極的に魅力的な空間づくりを推進していく。

- ※ 自転車レーン、自転車道：自転車道は車道や歩道とは別に自転車専用の独立した走行空間を確保するもので、歩道と車道の間を整備するもの。自転車レーンは、車道の左端に自転車通行帯を確保するもので、一般的には道路交通法上の規制を伴う自転車専用通行帯をいう。
- ※ トランジットモール：中心市街地のメインストリートなどで一般車両を制限し、道路を歩行者・自転車とバスや路面電車などの公共交通機関に開放することでまちの賑わいを創出すること。
- ※ ポンエルフ：自動車の速度を抑制するような構造（狭さく、ハンプ、蛇行など）を有する道路。

(3) 歩行者・自転車回遊ネットワークの形成の促進

① 国道2号による分断感の緩和対策

国道2号は、経済活動や市民生活に必要な都市基盤として重要な役割を果たしているが、一方で高架道路とともに南北方向の分断感が指摘されている。

分断感を緩和する対策としては、以下に示すような対策を自動車交通の状況やウォーターフロントでの土地利用転換などをふまえながら検討していく。

- i. 大阪湾岸道路などの整備状況や国道2号の自動車交通の状況等を勘察しながら、車線数削減やスクランブル交差点化を行う。
- ii. さらに長期的な自動車交通の需要の動向等をふまえて、必要に応じて国道2号の地下化など、さらなる車線数削減方策を検討する。

iii.箇所によっては、景観への影響など十分検討を行った上で、国道2号を横断するデッキ整備等を行う。

この他、間接的な対策として国道2号を横断する道路の沿道で、魅力や個性あるまちなみの形成や、オブジェや案内サインなどのさまざまな仕掛けなどにより、横断抵抗感を和らげる工夫を凝らす。

②歩行者・自転車動線の東西方向の連続性

ウォーターフロントでの東西方向の動線の連続性を確保するため、ポートアイランドからの幹線道路との交差部において、安全で快適な横断方策を講じる。

- ・旧神戸生糸検査所周辺及び東遊園地と神戸震災復興記念公園（みなとのもり公園）との間
- ・JR貨物神戸港駅跡地とHAT神戸との間

5-4 新たな公共交通のネットワーク

(1) 徒歩回遊を支援する新たな公共交通の導入

神戸の玄関口でもある三宮駅から新港突堤まで南北に約1km、また、ハーバーランドからHAT神戸まで東西に約4～5kmの距離があり、あらゆる人の移動性を確保するため、既存の公共交通（鉄道や新交通、フェリー等）と連携した陸海の新たな公共交通の導入を図る。

①新たな陸上の公共交通

主としてウォーターフロントでの市民・事業者・観光客を対象として、ウォーターフロントでの土地利用の転換に応じた対応（ルート、便数、時期等）が可能であるとともに、低炭素社会に資する環境創造の観点から、新たな陸上の公共交通の導入を図る。

導入にあたっては、電気バスなど輸送能力は少ないが多頻度で導入が容易な交通機関から、BRTやLRTなどの中量輸送型の交通機関まで、交通需要や運営主体等さまざまな観点から検討を行う。

※ BRT：Bus Rapid Transit の略。バス専用車線や連節バスなどを用いた都市輸送システムのこと。

※ LRT：Light Rail Transit の略。軽量軌道交通のことであり、都市内やその近郊で運行される中小規模の鉄軌道全般をさす。



連節バス

ルートについては、陸の玄関口である三宮駅とウォーターフロントを結ぶことやウォーターフロント間を東西に結ぶこと、さらに、海上交通を含め、他の交通との結節点や拠点となる駐車場を結ぶことが重要となる。また、北野や新神戸駅への延伸を含め、南北方向の移動についても検討が必要である。

ルート設定の例として、図5-5に模式的な考え方を、図5-6にモデルルートを例示する。三宮駅を起点とする2つの循環系統を設定し、ウォーターフロント全体の東西方向の移動については、系統の乗り換えにより対応する。

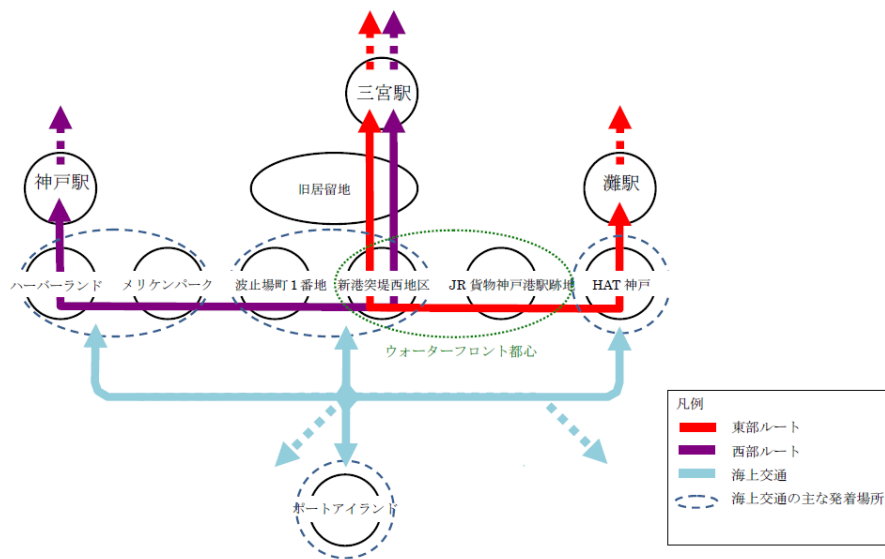
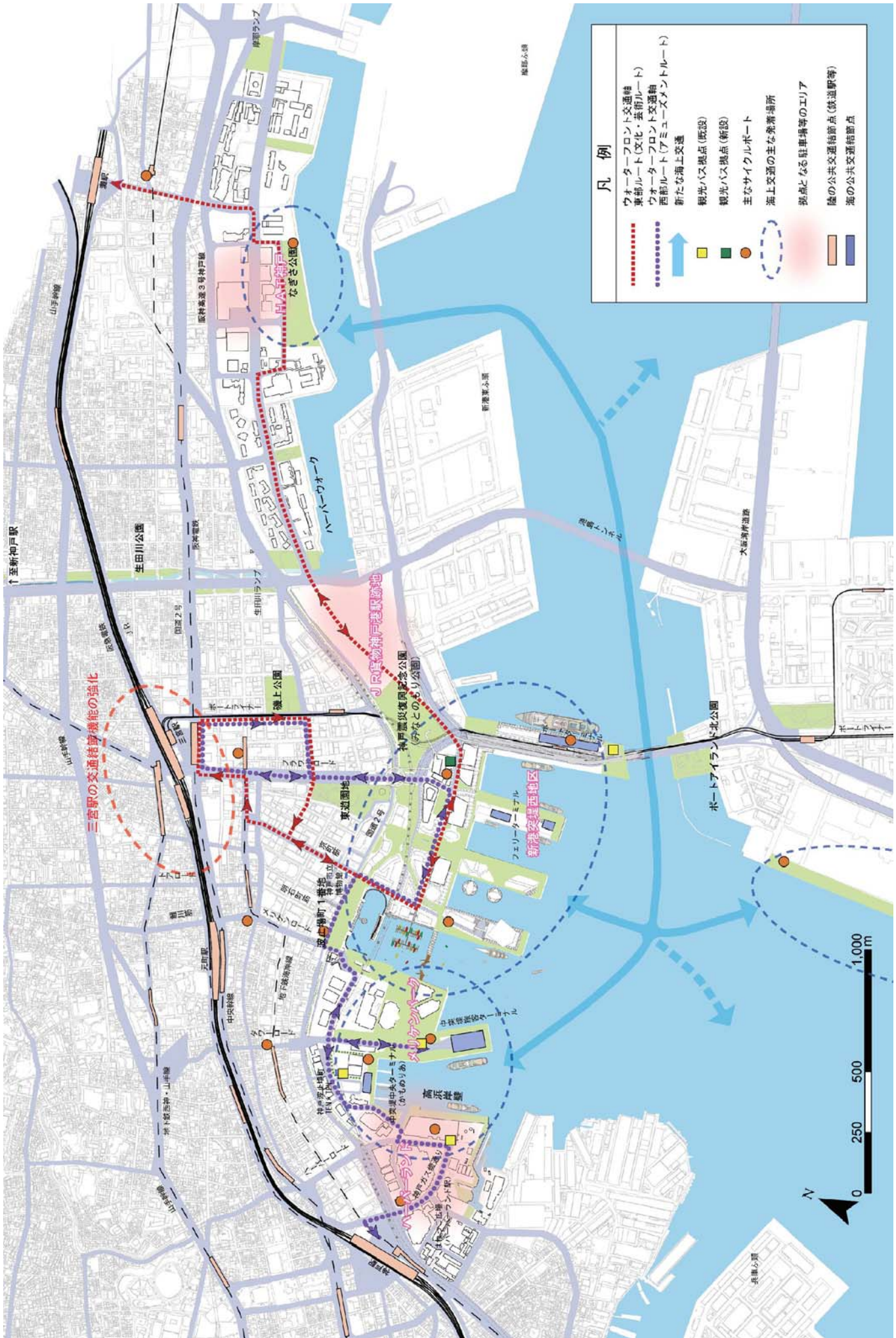


図5-5 新たな陸上の公共交通のルートの考え方

②新たな海上の公共交通

海上交通はウォーターフロントならではのものであり、主として観光的利用が想定される。環境にやさしいソーラーボートなどの船舶を用いて、海上タクシーのように少人数に対応し随時運行するシステムを導入する。

ルートは個別の観光的利用に対応するため、ウォーターフロント各ゾーンにおいて、集客施設やオープンスペース、文化施設などを主な発着場として複数の乗降場所を確保する。さらに、兵庫運河、六甲アイランド、神戸空港等への拡張も検討していく。



凡例

- ウォータフロント交通軸
- 東部ルート(文化・芸術ルート)
- ウォータフロント交通軸
- 西部ルート(アミューズメントルート)
- 新たな海上交通
- 観光バス拠点(既設)
- 観光バス拠点(新設)
- 主なサイクルポート
- 海上交通の主な発着場所
- 拠点となる駐車場等のエリア
- 陸の公共交通結節点(鉄道駅等)
- 海の公共交通結節点

図5-6 新しい公共交通ネットワーク等の将来構想

(2) 公共交通の利用促進

自動車の利用・流入を抑制し、新たな公共交通の導入効果を高めるために、空港など広域交通のインフラや既存の公共交通（鉄道や新交通、フェリー等）を含めた、さまざまな利用促進策を講じていく。

①公共交通のサービス向上

さまざまな公共交通の乗降場所や運行ダイヤなどを相互に連携させることにより、乗り継ぎの利便性を向上させる。さらに、公共交通機関の利用に伴う買い物の割引制度や料金体系の簡素化（ゾーン料金制、共通チケット、相互割引等）など、ソフト的な運営システムの展開を図る。

②三宮駅の交通結節機能の強化

デザイン都市・神戸の玄関口にふさわしく、誰もが、わかりやすく、便利で、快適に利用できるシンボリックな駅前空間を構築していく。

- i. 神戸らしさ（山・海・光・風・異国情緒漂う雰囲気）が感じられる、風格ある三宮駅とする。
 - ・シンボリックで魅力的な新駅ビルの建設を誘導
 - ・新駅ビルや歩行者デッキに山や海を望む視点場を創設
 - ・色やイメージなどコンセプトを定めて統一感のあるデザインに誘導
- ii. 多様な交通機関がコンパクトに集積する利便性の高い駅前空間を創造する。
 - ・駅利用者の混雑解消、利便性向上に資する開放的な空間を創出
 - ・新たな駅前機能の導入（人の広場、総合インフォメーションセンター、レンタサイクル）
 - ・駅前広場の再編、拡充（バス・タクシー・乗用車・駐輪場）
 - ・安全で回遊性の高い歩行者空間の整備
 - ・駅と駅前周辺ビル間を連絡する歩行者デッキの拡充

③交通需要マネジメント、モビリティ・マネジメントの推進

パークアンドライド、自動車流入抑制などの交通需要マネジメント施策の推進による公共交通利用転換を促進していく。さらに、市民・企業・交通事業者の連携・協力による公共交通利用への交通行動の転換誘導策（モビリティ・マネジメントなど）を推進し、E S Tの実現をめざす。

④観光バスステーション（観光バス拠点）の設置

観光バスでの来街者に対応するため、駐車施設や休憩施設、売店などを有する観光バスステーションを適宜設置する。

中央ゾーンにおいて新港突堤西地区の土地利用をふまえ、旧神戸生糸検査所周辺に新たなバスステーションを設置する。(図5-6)

- ※ モビリティ・マネジメント：ひとりひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。
- ※ パークアンドライド：自宅から最寄駅付近の駐車場に駐車（パーク）し、駅から電車など公共交通機関に乗って（ライド）通勤する方法。
- ※ E S T：Environmentally Sustainable Transport の略。「環境的に持続可能な交通」という意味で、環境面における持続可能性を重視した新しい交通政策。モビリティ・マネジメントやパークアンドライド、道路改良や鉄道高架化など、いろいろな取り組みが含まれる。

6 賑わいを生むさまざまな仕掛けづくり

6-1 今後の方向性

都心・ウォーターフロントでの賑わいの創出のためには、空間づくりに加えて、魅力あるイベントなどを継続的に開催することが重要である。市民・大学等・事業者・行政が協創によるさまざまな取り組みを展開するとともに、国内はもちろんのこと東アジアをはじめとする世界各国にむけて、広くまちの情報を発信していくことなどが求められる。これらの仕掛けづくりを通じて、まちに対する市民の愛着を育て、来街者の再訪性を高めていく。

仕掛けづくりの取り組みとして、

- ①さまざま主体によるイベントの展開
- ②まちに彩りを添えるさまざまな小道具による演出
- ③クルーズ船誘致や海上観光交通の拡充
- ④わかりやすい情報発信（PR）の充実

を重点において進めていく。

6-2 仕掛けづくりの進め方

（1）さまざまな主体によるイベントの展開

都心・ウォーターフロントでの賑わいづくりのために、各種イベントを拡充し継続的に実施していくことは不可欠である。現在も市民・大学等・事業者・行政などによる多種多様なイベントが行われているが、今後とも神戸のブランド力を高める神戸固有のイベントを数多く展開していく。

特に、ウォーターフロントでのオープンスペースや（仮称）デザイン・クリエイティブセンターKOBÉ、神戸税関などの諸施設を活用した誰もが参加できるイベントを通じて、ウォーターフロントに対する愛着や期待感を高める。長期的に継続する恒例のイベントによって、まちの認知度や再訪性の向上を図る。

都心・ウォーターフロントでのイベントを、そのつながりのイメージを向上させるべく、相互に連携し、より魅力あるものとなるよう以下のような取り組み方針で拡充していく。

【今後の取り組み方針】

- ・ イベントの開催時期の拡充（特にウォーターフロントにおける冬季のイベント）
- ・ イベントの開催場所の拡充（中央ゾーンや東ゾーン、フラワーロード以東の都心）
- ・ イベント情報の共有、相乗効果が期待できる実施主体間の連携
- ・ 神戸オリジナルのイベントの長期間にわたる育成（ブランドづくり）



みなとこうべ海上花火大会



巡視船艇一般公開



神戸港カッターレース



神戸帆船フェスタ



こうべ海の盆踊り



南京町・ランタンフェア



神戸ビエンナーレ



神戸まつり

(2) まちに彩りを添えるさまざまな小道具による演出

ストリートファニチャーやフラッグ、建築物のライトアップなど、まちに散りばめられたさまざまな演出は、相応しいものを有効に配置することにより、まちの雰囲気醸し出し、まちに彩りを添えるものとなる。これら小道具による演出は、まちの個性やセンスを高める上で重要な要素であり、アイデアをいかしながら取り組みを進めていく。

【今後の取り組み方針】

光や音、匂いなど人間の五感に訴える演出など、さまざまなアイデアについて試行的な取り組みも含めて実施していく。

- ・ まちなみ景観や眺望を楽しむ視点場や撮影ポイントなどの整備
- ・ 通りに歴史性や物語性などのテーマを設定し、テーマに応じたオブジェやロゴマークなどの設置
- ・ オープンカフェやマルシェなど公共空間の一層の活用
- ・ 風を視覚化するフラッグ、モニュメントなどの設置
- ・ 市民、来街者が作製した記念品や思い出となるものを用いたモニュメントなどの設置



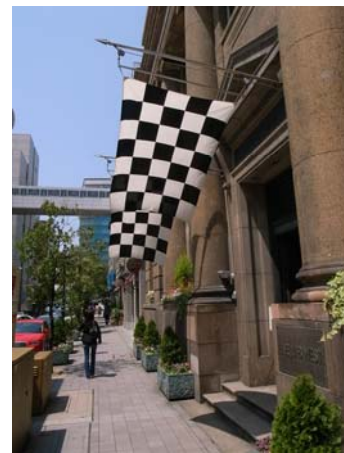
オープンカフェ



せせらぎ



建築物のライトアップ



フラッグ

(3) クルーズ船誘致や海上観光交通等の拡充

①クルーズ船誘致

海のリゾートホテルであるクルーズ船が多数行き来する港の風景は、港をいかし、港まちを印象づける上でも重要な要素である。現在、神戸港の入港客船数は年間で約 100 隻程度であり、今後はスローライフを求めてクルーズ観光需要の伸びが期待されている。

神戸港をアジア・瀬戸内クルーズの母港として機能強化を図り、国内外に神戸の魅力をアピールする。

【今後の取り組み方針】

- ・ 国内外のクルーズ船の誘致活動、特にアジアの主要なクルーズポートとの連携交流などアジアクルーズの誘致促進（神戸空港も活用したフライ&クルーズによる観光事業の推進など）
- ・ 入出港客船に対する歓送迎セレモニーの開催などホスピタリティ（おもてなし）の向上
- ・ 停泊時間の延長化
- ・ クルーズ船の入出港予定などについて、ICT等によるわかりやすく、入手しやすい情報の発信
- ・ 客船の大型化などに対応するため、ポートターミナルなどターミナル機能の強化
- ・ 外国クルーズ船入港時の手続きの迅速化・円滑化にむけた国との連携



クルーズ客船（ポートターミナル）



クルーズ客船（中突堤）

②海上観光交通等の拡充

神戸港周遊船等の海上での観光交通は、クルーズ船同様、港町神戸を印象づける重要な要素であり、都心・ウォーターフロントの魅力を高めることに貢献している。その運行自体が観光資源となるような交通機関（神戸港遊覧船や水陸両用車等）のさらなる拡充を図る。あわせてヨットなどのビジターバースの整備や帆船の誘致を推進する。



遊覧船



水陸両用車

(4) わかりやすい情報発信（PR）の充実

都心・ウォーターフロントへ訪れるために知りたい情報（観光・宿泊・飲食・ショッピング・生涯学習・文化的行事・イベント・アクセス等）や神戸港の役割・歴史等港に関する情報など、さまざまな情報を、年齢・国籍等を問わず多くの人に、容易な手段でわかりやすく伝えることが、ホスピタリティの意味でも、賑わいを創出する意味でも重要である。市民・大学等・事業者・行政が協力しながら、常に情報の鮮度の維持に留意して、継続して取り組むことが必要である。

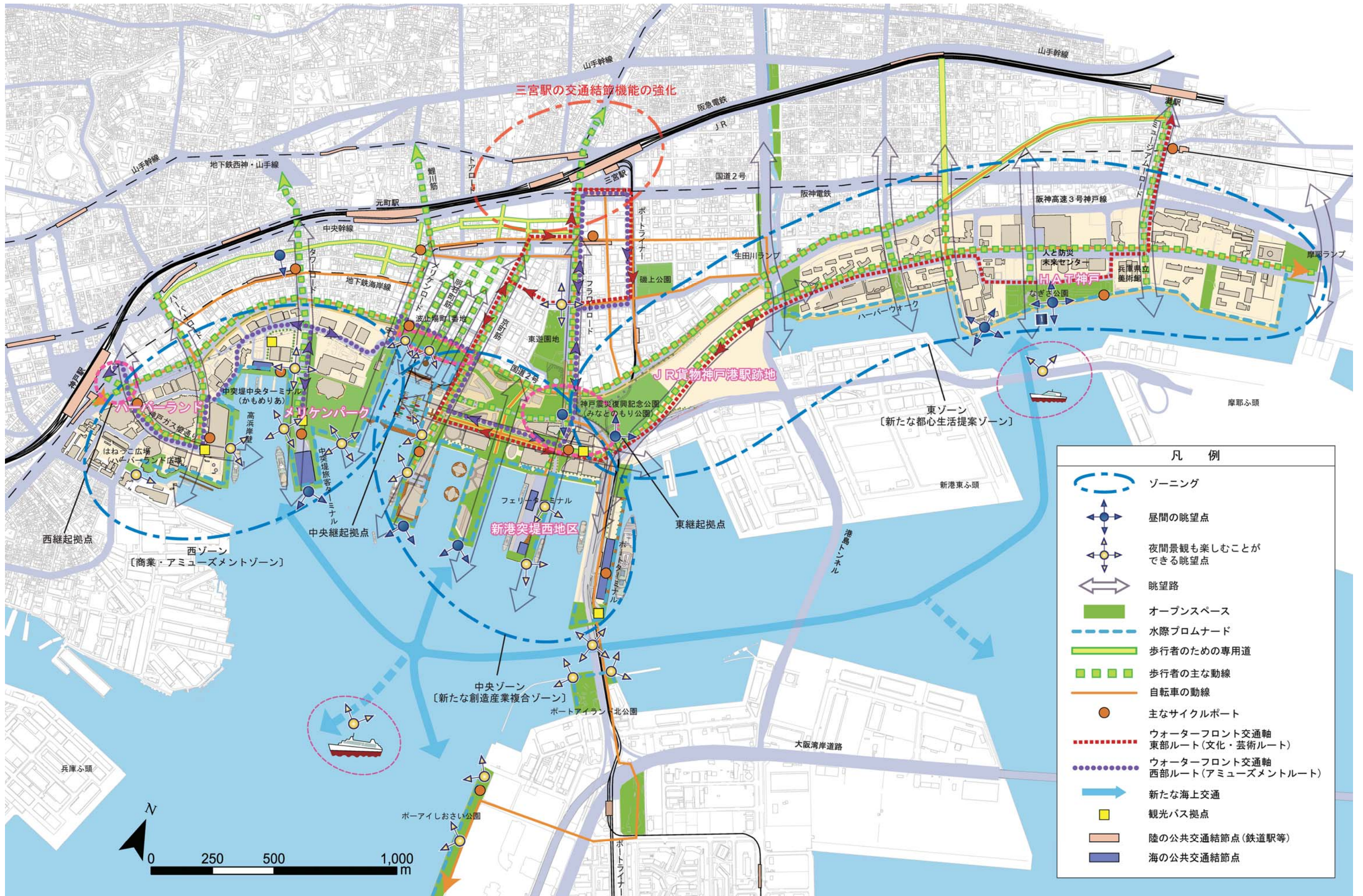
現在の情報発信の手段としては、①インターネットなどICTの活用、②鉄道駅など交通結節点での総合案内所、③広報誌・旅行ガイドなど雑誌類、④ICTを活用した案内サインやマップ、⑤口コミ、⑥展示など、種々のものがあり、それぞれ有効に活用することが求められる。

特に、携帯電話や端末機器のモバイル化の発展にあわせ、多国籍言語・GPS機能や検索ツールなどを取り入れながら、市民・事業者・大学等・行政が連携して各種情報のコンテンツの充実を図っていく。さらに、来街者へのアンケートなど双方向のやり取りを行い、情報発信の質的向上に努める。

【今後の取り組み方針】

市内だけでなく、市外、国外にむけて、誰もが簡単でわかりやすいユニバーサルデザインの視点から情報発信を行う。

- ・ イベントの事業主体間など情報提供側の情報共有、相乗効果が期待できる連携
- ・ 情報発信手段の充実（インターネット等ICTの最大限の活用、陸海での交通結節点での情報提供、デザインなど統一感のある案内サインの整備、等）
- ・ 発信する情報の内容の充実（多言語化の拡充、各種イベントやクルーズ船情報等ウォーターフロントならではの情報の充実等）



都心・ウォーターフロントの全体将来構想図（総括図）

7. グランドデザインの実現をめざした今後の取り組み

7-1 今後の方向性

神戸の都心とウォーターフロントは六甲山系を背にして近接しており、個性あるまちなみや地域資源に恵まれている。今後、人口減少や超高齢社会、経済のグローバル化といった社会経済情勢に対応して、これらの強みをいかしながら、市民や国内外からの来街者の多様なニーズに応えるまちの創生をめざしていかなければならない。

グランドデザインに描かれた将来のまちを実現するためには、すぐに着手できる取り組みから広域的な幹線道路ネットワークの形成など外的環境が整うことを条件とする取り組みまでさまざまであるが、試行的な取り組みも積極的に取り入れながら、あらゆる機会をとらまえて、できることから着実に進めていくことが重要である。既に（仮称）デザイン・クリエイティブセンター-KOBEの整備、眺望景観やまちなみ景観形成のためのルールづくり、歩いて楽しい歩行空間づくりなど種々の取り組みが始まっており、今後もその推進に努めていく。

その際には市民・大学等・事業者・行政の協創による長期間にわたる継続的な取り組みが重要となり、そのための推進体制の構築なども進める。

なお、グランドデザインは概ね20～30年後を想定した長期間にわたる将来構想であり、実際の取り組みにおける課題の他に、今後の社会経済情勢等の影響を受けることも当然考えられ、グランドデザイン策定の基本的な視点をふまえ、常に柔軟な対応に努めていく。

7-2 各主体の役割と協創の実践

グランドデザインの実現のためには、市民・大学等・事業者・行政が適切な役割を果たす一協創による継続的な取り組みを進めていくことが重要である。

例えば、歩行者動線における魅力的な空間づくりのためのメニューを考えてみれば、市民や事業者は整備計画策定に参画するとともに、沿道建物のセットバックや外観などまちなみ景観に配慮したものとし、集客性のある施設を沿道の建築物低層階に設け、ライトアップ・オープンカフェなど公共空間も含めてさまざまな活動を行う。行政は沿道のまちづくり活動を支援・助成しつつ、デザイン性のある快適な歩行者空間等を整備し、まちなみ景観などの規制・誘導を行い、賑わいに資する公共空間の民間活用を促す。

このようにさまざまな取り組みにおいて、各々の主体が、お互いを補い合いながら適切に役割を果たすパートナーシップのもとに協創の取り組みを息長く進めることで、市民自らまちに誇りと愛着を感じることになり、結果として来街者で賑わうまちとなる。

以下に、さまざまな取り組みについて、市民、大学等、事業者、行政の主な役割を示す。

(1) 市民

- ・地区計画、景観形成計画など各種計画段階からの市民一人ひとりの参画及び合意形成の

ための仕組みづくり

- ・道路やオープンスペースなどの緑花・美化など
- ・公共交通利用促進など環境創造にむけた自主的な取り組み
- ・賑わいの創出に寄与するイベントの実施・参加
- ・来街者を温かく迎えるおもてなしの実践
- ・ロコミなどによる神戸の魅力の発信
- ・港の仕事や歴史などの理解

等

(2) 大学等

- ・土地利用や景観形成、空間整備等の方針づくり、地域資源を活用したまちづくり、観光施策に関する調査研究及び助言
- ・都心・ウォーターフロントの活性化に関する市民への情報発信及び学生等の協力
- ・都心・ウォーターフロントへの教育研究施設の開設、企業との共同研究などによる連携

等

(3) 事業者

- ・地区計画、景観形成計画などにおける計画段階からの参画
- ・都心・ウォーターフロントでの商業、業務、観光等の民間事業の展開。特に、ウォーターフロント都心における創造産業や研究開発等の実施
- ・倉庫など歴史的資源の転活用
- ・建築物等による魅力あるまちなみ景観やランドマークの創出、ライトアップによる夜間景観の形成
- ・沿道建築物のセットバックなどによるオープンスペースの創出及び低層階への集客施設等の配置
- ・公共交通及び観光交通の拡充（料金、乗り継ぎ、利用促進策での連携等）、コミュニティサイクルの運営
- ・オープンスペース等を活用したイベントの実施と参加
- ・屋上緑化・壁面緑化、再生エネルギーの導入など低炭素社会にむけた取り組み
- ・エリアマネジメントによる地域でのさまざまな取り組みへの参画
- ・情報発信における連携及び手段・内容の充実

等

(4) 行政

- ・空間整備計画、地区計画、景観形成計画などの策定
- ・低未利用地やウォーターフロント都心での開発事業者等の誘致
- ・土地利用制度の運用、歴史的資源活用のための支援・助成
- ・まちなみ景観や夜間景観などさまざまな景観形成のための誘導、規制、助成、修景整備等

- ・歩道・自転車道・オープンスペース・各種公共施設の整備、リニューアルを含めた維持管理
 - ・都心・ウォーターフロントへの自動車交通の流入抑制及び国道 2 号分断感緩和対策の実施
 - ・陸海における主要な交通結節点の機能強化など公共交通利用促進策の実施
 - ・オープンスペース等を活用したイベントの実施、支援
 - ・情報発信における各主体の連携促進、手段・内容の充実
 - ・国内外のデザイン都市及び関西諸都市との事業連携や情報発信の強化
 - ・各種制度・規制緩和等の行政間調整
- 等

7-3 今後の取り組みの進め方

(1) 今後の取り組みの展開

グランドデザインの実現をめざした取り組みについては、継続的に取り組むべき内容もあれば、短期・中期・長期と段階的に取り組むべき内容もある。個々の取り組みを進める上ではさまざまな課題が想定されるが、社会実験など試行的な取り組みも積極的に取り入れながら、あらゆる機会をとらまえて、できることから着実に進めていく。

以下に、今後の取り組みの進め方の概略を示す。

①継続的な主な取り組み

- ・都心・ウォーターフロントにおける防災事業（防潮堤・ポンプ場の整備など）
- ・既存の商業業務施設などの機能強化・魅力向上
- ・地区計画・景観形成市民協定等を通じた建物の意匠検討・セットバック・ライトアップや緑花（屋上緑化、壁面緑化、飾花）など、眺望景観やまちなみ景観などの保全育成
- ・歩行者・自転車空間の拡大などによる自動車流入抑制、公共交通利用促進
- ・歩道・自転車道・オープンスペース・各種公共施設の良い維持管理、賑わいのための仕掛けづくり
- ・道路やオープンスペース等を活用したイベントの拡充
- ・国内外への情報発信、クルーズ船の誘致
- ・環境創造の場づくりに資するさまざまな取り組みの実施

②段階的な主な取り組み

短期的な取り組みとして、全体の起爆剤となるような事業をハード、ソフト両面で進めていき、中長期的な取り組みにつなげていく。

特に、旧神戸生糸検査所については、“創造と交流”の拠点である神戸デザインハブとして（仮称）デザイン・クリエイティブセンターKOBELを平成 24 年度に開設するとともに

に、新港第1突堤についても、引き続き、民間事業者の誘致に鋭意取り組んでいく。



旧神戸生糸検査所（旧館）



旧神戸生糸検査所（新館）

（仮称）デザイン・クリエイティブセンターKOB E

短期的な取り組み

【全体】

- ・新たな公共交通（陸上）の段階的な導入、コミュニティサイクルの運用
- ・三宮駅の交通結節機能の強化

【西ゾーン】

- ・ハーバーランドでの商業業務・観光機能の強化・リニューアル
- ・ハーバーランド及びメリケンパークの駐車場等における開発

【中央ゾーン】

- ・新港第1突堤を中心とした民間開発、新たなランドマークの創出、オープンスペースや水際プロムナード整備など
- ・ポートターミナルなど海上交通ターミナル機能の強化
- ・倉庫の転活用にむけた各種調査、検討
- ・（仮称）デザイン・クリエイティブセンターKOB Eの開設（旧神戸生糸検査所のリニューアル）

「デザイン都市・神戸」を担う人材の育成・集積、生活デザインを軸とした地域社会貢献、情報発信・交流のための各種事業の実施

【東ゾーン】

- ・JR貨物神戸港駅跡地における開発計画の策定及び事業着手

【中央継起拠点】

- ・波止場町1番地でのオープンスペースの整備（西側半分）

中期的な取り組み

【全体】

- ・新たな公共交通（海上）の段階的な導入

【西ゾーン】

- ・ハーバーランドでのビジターバスの整備
- ・メリケンパークや中突堤中央ビルなど既存施設のリニューアル、海上交通のターミナル機能強化

【中央ゾーン】

- ・新港突堤基部での段階的な再開発事業の着手
- ・倉庫群など歴史的資源の転活用（一部）
- ・再開発事業に伴うオープンスペース、水際プロムナード、視点場の整備（一部）
- ・新港第1突堤基部でのビジターバースの整備
- ・観光バス拠点整備

【東ゾーン】

- ・JR貨物神戸港駅跡地での事業展開
- ・旧神戸生糸検査所～神戸震災復興記念公園（みなとのもり公園）～HAT神戸に至る東西の歩行者・自転車動線の整備

長期的な取り組み

【全体】

- ・広域的な幹線道路ネットワークの形成に応じた自動車交通の流入抑制、国道2号分断感緩和対策

【中央ゾーン】

- ・新港突堤基部での再開発事業の展開
- ・倉庫群など歴史的資源の転活用
- ・再開発事業に伴うオープンスペース、水際プロムナード、視点場の整備

【東ゾーン】

- ・JR貨物神戸港駅跡地及びその周辺での開発事業の展開

【中央継起拠点】

- ・波止場町1番地でのオープンスペースの整備（全域）

（2）今後の推進体制について

グランドデザインの実現のためには、さまざまな取り組みについて、市民・大学等・事業者・行政の協創による継続的な取り組みが求められる。その取り組みを各主体間のパートナーシップのもとに、有機的・効果的に進めていくため、常に相互に情報を共有し、皆でアイデアを出して工夫をすることが有益である。特に、各種の計画、具体の開発プログラム・事業、イベント、情報発信など各取り組みにおける連携や相乗効果を狙った施策などが期待される。

このため、将来的には自律的・持続的なエリアマネジメントも視野に入れながら、まちづくり団体・事業者・有識者・関係行政機関などを構成員とする柔軟で実効性のあるグランドランドデザインの推進体制（プラットフォーム）をつくり、その英知と熱意を結集して取り組みを進めていく。

付属資料

1. 検討委員会経緯

(1) 「港都 神戸」グランドデザイン検討委員会

①委員等一覧

	氏 名	所属・役職
まちづくり団体	片山 泰造 富岡 良典 森本 啓久	みなと元町タウン協議会 副会長 旧居留地連絡協議会 常任委員会委員長 三ノ宮南まちづくり協議会 会長
港湾関連団体・企業家協会・NPO等	青井 清一 (花崎 輝久) 加藤 琢二 金指 光司 叶屋 宏一 国則 晋一郎 佐藤 武 杉山 知子 星加 ルリコ 渡辺 真二	兵庫県港運協会 会長代行 (後任) 兵庫県港運協会 会長 (前任) 神戸旅客船協会 会長 株ポトマック 代表取締役 株クリムソフットボールクラブ 代表取締役社長 ハーバーランド運営協議会 兵庫県倉庫協会 理事 NPO 法人 芸術と計画会議(CAP) 代表 株ルリコプランニング 代表取締役 メリケンパーク協議会 会長
学識経験者・有識者等	石黒 一彦 栗木 契 佐々木 宏幸 高橋 一夫 安田 丑作 (会) 安田 義秀	神戸大学大学院海事科学研究科 准教授 神戸大学大学院 経営学研究科 准教授 神戸芸術工科大学 環境・建築デザイン学科 准教授 流通科学大学 サービス産業学部 教授 神戸大学名誉教授 神戸商工会議所 理事・地域振興部長
関係官庁	天羽 孝司 梶谷 勝弘 加藤 栄 杉中 洋一	財務省 神戸税関総務課企画調整室 室長 国土交通省 第五管区海上保安本部 総務部長 国土交通省 神戸運輸監理部 総務企画部 海事交通計画調整官 国土交通省 近畿地方整備局 港湾空港部 地域港湾空港調整官
オブザーバー	前西 勇人	財務省 近畿財務局 神戸財務事務所 統括国有財産管理官

②開催経緯

平成22年7月～平成23年3月において、計5回検討委員会を開催

(2) パブリックコメント

平成23年2月～3月

2. 参考文献

- (1) みなと神戸ーいきいきプラン (平成17年2月 神戸市)
- (2) 提言 波止場町1番地の将来像 ― “みなとまち神戸” の記憶を未来へー (平成20年11月 都心とウォーターフロントを考える会)
- (3) 提言 「港都 神戸」の創生 都心・ウォーターフロントのグランドデザインに向けて (平成21年11月 都心・ウォーターフロント研究会)
- (4) 第5次神戸市基本計画 (神戸づくりの指針、神戸2015ビジョン) (平成23年2月 神戸市)

「港都 神戸」グランドデザイン

2011年3月

神戸市企画調整局企画調整部総合計画課

〒650-8570

神戸市中央区加納町6丁目5番1号

TEL (078) 322-5031

神戸市広報印刷物登録 平成22年度第446号

(広報印刷物規格A-1類)