

都市の「顔」として、人とモノを呼び込んできた全国の中心市街地。しかし郊外型の大型店舗の増加などで、衰退に歯止めがかからない状況が続く。人口減少、高齢化がますます本格化する中、国際競争や都市間競争を勝ち抜くには中心市街地の機能強化が不可欠。兵庫の玄関口である神戸・三宮でも、都心再整備が本格的に動き出した。神戸の魅力や独自色をどう打ち出していくのか、模索が始まっている。（岡西篤志）

神戸の「顔」再生手探り

神戸・三宮の主なできごと

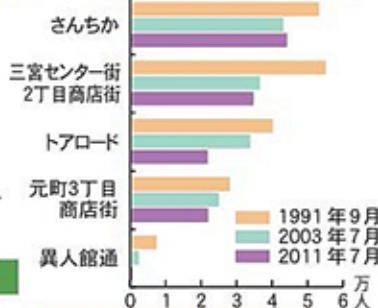
- 1868年 神戸港開港
- 1871年 フラワーロードの場所を流れていた生田川が現在の場所に付け替えられる
- 1874年 神戸・大阪間に官製鉄道（現JR）が通る
- 1889年 神戸市が誕生
- 1905年 阪神電鉄の大阪・三宮間が開通
- 1920年 阪急電鉄の梅田・神戸間が開通
- 1927年 大丸神戸店が現在の場所で開業
- 1933年 そごう神戸店が三宮で開業
- 1938年 阪神大水害が起きる
- 1939年 神戸市の人口が100万人を超える。第2次世界大戦が始まる
- 1945年 神戸大空襲で大きな被害を受ける。終戦
- 1946年 三宮センター街が誕生
- 1956年 神戸市が政令指定都市になる
- 1963年 ポートタワーが完成
- 1965年 さんちかタウン（現さんちか）が開業
- 1970年 さんプラザが完成
- 1971年 神戸まつりが始まる
- 1972年 新神戸駅が開業
- 1975年 センタープラザが完成
- 1978年 センタープラザ西館が完成
- 1981年 ポートライナー運転開始。ポートピア'81が開かれる
- 1987年 市営地下鉄西神・山手線（新神戸～西神中央）が開通
- 1992年 ハーバーランドがまちびらき。人口が150万人を超える
- 1995年 阪神・淡路大震災
- 2001年 市営地下鉄海岸線が開通
- 2006年 神戸空港開港
- 2011年 神戸市の人口がピーク（11月、154万4849人）に
- 2016年 15年国勢調査で市の人口が震災直後を除き、戦後初めて減少



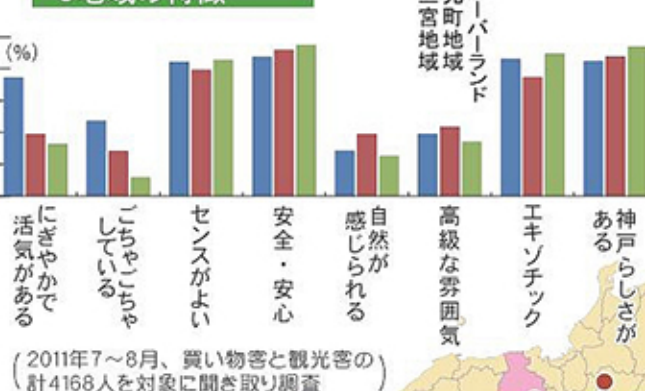
再整備の対象エリア
神戸市営地下鉄
西神・山手線
JR三宮駅
三宮
三宮センター街
さんちか
ハーバーランド
元町3丁目
商店街
異人館通

（グラフはいずれも神戸市商業地等
実態調査報告書に基づく）

通行量の比較



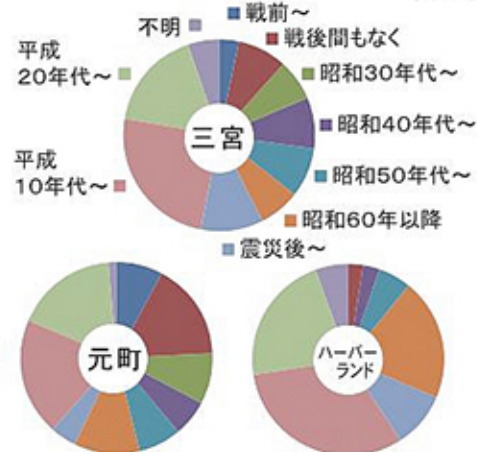
3地域の特徴



（2011年7～8月、買い物客と観光客の計4168人を対象に聞き取り調査）

3地域の店舗の営業開始時期

（2011年調査）



福岡市

- 「天神」「博多駅周辺」「ウォーターフロント」の3つの核機能を強化。アジアへの玄関口づくりを進め、集客力も高める。
- 歩道の拡張や憩いの場の形成などで歩行者の回遊性向上を図る。博多駅周辺から始め、都心部全体に広げる。
- エリアマネジメント団体など民間の活力を生かし、官民連携の強化を図る。

広島市

- 「にぎわい・交流を生みだす」「往来しやすく回遊できる」「安全安心で快適」を主な柱に、都心部分の将来像を模索中。2016年度中に都心活性化プラン（仮称）を策定する予定。
- 東側の広島駅と、西側に広がる紙屋町・八丁堀地区を東西の核とし、橋（だえん）形の都心を形成。それぞれに都市機能を集積し、東西で刺激し合うまちづくりを進める。

名古屋市

- 名古屋駅前と商業の中心である栄地区、それらを結ぶ広小路通の「2核1軸」を中心に再整備。
- 商業地や文化施設を歩いて楽しめる空間づくりを進め、交流人口の増加を図る。
- 中心を流れる堀川を快適な水辺空間に改善し、住宅や商業施設を整備。定住人口を増やす。
- 広小路通を中心に、イルミネーション整備や魅力的なイベント開催などでにぎわいを創出。

横浜市

- これまでの中心市街地に臨海部を加えた計5地区を「都心臨海部」と定義し、新たなビジネス・産業の拠点として再整備する。
- 横浜駅周辺でビジネスと居住を一体化した空間を再整備し、グローバル企業の誘致を促進。
- 臨海部にハーバーリゾートを整備するなど、国内外からの集客力を高める。

基本構想策定らしき模索

全国では、老朽化した駅ビルの更新などに合わせ、官民連携による都心部の再整備が進められている。2013年4月、JR大阪駅北側に開業した「グランフロント大阪」などは象徴的だ。

三宮地区は、21年前の阪神・淡路大震災で深刻な被害を受け、行政も民間も市民も「街を元に戻すこと」に奔走してきた。そのため、神戸市の担当者は「元には戻ったが、その間、他都市はどんどん新しくなっており、神戸の位置づけは相対的に下がった」とする。

同市は県や市民、企業、有識者らと議論を開始。昨年9月、「神戸の都心の未来の姿（将来ビジョン）」と三宮周辺地区の「再整備基本構想」を策定した。いずれもおおむね30年程度を見越したものだが、特に基本構想にあまり変わらない傾向にある（紙面中央のグラフ）。

再整備の対象範囲は三宮周辺の主要6駅を含む半径約500mの左半部。現在、地上部分はフラワーロードと中央幹線で分断されているが、将来的には車道をほぼなくし、歩行者が自由に歩き回ることができるような空間を目指すという。

また、訪れた人たちが気軽に交流できる広場づくりや中長距離パスの乗降場を集約したターミナル整備、起業家の初期の活動を支える拠点づくりも進める予定だ。

◆この特集は、兵庫県内各地を記者が訪ねるルポ連載シリーズ「兵庫で、生きる」と連動しています（社会面参照）。神戸新聞NEXTにもデータ詳細を掲載しています。特集は今回で終わります。