

神戸市における公共空間デザイン施策について ～都心・三宮再整備における実践状況～

清水 陽

正会員 神戸市建設局道路計画課（〒650-8570 神戸市中央区加納町6丁目5番1号、
E-mail:noboru_shimizu@office.city.kobe.lg.jp）

神戸市では、公共空間のデザインの質が地域の魅力やにぎわいに重要な要素であることに着目し、平成20年代以降、有識者によるデザイン協議制度の創設など公共空間デザイン施策を推進している。現在、都心三宮再整備など各種プロジェクトが進む中、これら施策を運用し、公共空間整備を実践している。施策全般の紹介と、都心・三宮再整備における実践状況、課題について報告し、公共空間デザイン向上のための議論の材料としたい。

キーワード：公共空間デザイン施策、研修制度、設計者選定方法、デザイン協議、デザインコード、公共空間利活用

1. はじめに

神戸は、六甲の山と神戸港の海にはさまれた都心を含む既存市街地、北区・西区の農村・里山、ニュータウンなど多様な資源に恵まれている。開港都市としての歴史の中で形成された街並みなど特色のある景観が形成されていたことから、神戸市都市景観条例を昭和53（1978）年に制定し、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行ってきた。

景観形成基準に基づく建築物の景観誘導や、市民主体による景観まちづくり活動支援などに取り組んできたが、道路や公園、ウォーターフロントなどの公共空間についても、景観上重要な地区を中心にまちの特性に合わせた整備を実施してきた。

平成20年代以降、公共空間のデザインが地域の魅力やまちのにぎわいに重要な役割を果たすことに着目し、職員を対象とした景観に関する研修や、有識者によるデザイン協議制度など、公共空間デザインの質を上げるための施策を立ち上げ、取り組んできた。

さらに、阪神・淡路大震災から四半世紀が経過し、新たなステージに向けて都心・三宮再整備や、ウォーターフロント再開発、駅前リノベーションなど都市空間の再整備が本格的に動きだし、空間デザインの取り組みを各所で実施している中で、これらの制度を実践している。

神戸市における公共空間デザイン施策の概要と、その

中で都心・三宮再整備における実践状況について報告し、今後の公共空間デザイン施策の取り組みの充実に向けた議論の材料としたい。

2. 神戸市における公共空間デザイン施策の概要

神戸市が実施している公共空間デザイン施策は、道路や広場などハードとしての公共施設や公共空間のデザインの質を高めるための取り組みとして、デザインの担い手に着目した取り組み、デザイン・設計案について有識者に意見を求め協議を行う仕組み、共通の目標像としてのデザインコード策定、その他デザインを行うにあたっての工夫等がある。

一方、公共空間は、そこが人々に利用され、様々な活動が行われることで魅力的な景観や地域らしいにぎわいが形成されることから、公共空間を舞台に利活用を促すソフト面の取り組みがある。

これら2つの柱に沿って施策を整理すると以下のようになる。

- ・ハード面：整備する施設、空間の質を上げるための取り組み
 - ①デザインの担い手を対象とした取り組み（職員）

- ・市職員の研修制度
(設計者・デザイナー)
- ・プロポーザル、コンペによる委託設計者選定
(組織)
- ・庁内各部局による役割分担

②設計案に対するデザイン協議制度

- (内部)
 - ・道路デザイン検討会
 - ・街路緑化審査会
- (有識者)
 - ・公共空間デザインアドバイザー専門部会 (全体)
 - ・都心三宮デザイン調整会議 (都心・三宮再整備)

③目標像の共有・基準の策定

- ・景観デザインコード

④デザイン手法の工夫

- ・客観的手法によるデザインの実施
- ・利活用との連携
- ・詳細設計、施工時のデザイン監理

- ・ソフト面：公共空間における利活用を促進するための取り組み

①地域の担い手育成

- ・景観まちづくり活動支援
- ・三宮駅周辺におけるエリアマネジメント推進
- ・委託によるにぎわい創出事業

②利活用のための制度

- ・道路管理活用協定
- ・都市再生特別措置法に基づく特例占用
- ・歩行者利便増進道路制度 (ほこみち)

3. 都心・三宮再整備について

神戸市では、平成27(2015)年に「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』」、平成30(2018)年に「えき~まち空間基本計画」を策定し、「人が主役のまち」「居心地の良いまち」を目指して都心・三宮再整備を推進している。最大のターミナルとなっている三宮駅前を中心に、旧居留地、北野、元町、南京町、ウォーターフロントなど、特色ある周辺のまちを繋ぎ、回遊性を高めていくことで、神戸の都心の特徴を活かしたまちづくりを進めている。

公共空間整備の主なプロジェクトを紹介する。

①えき~まち空間

三宮駅周辺において、6つの駅をあたかも1つの大き

な「えき」となるように、また「えき」と「まち」をつなぐようにするため、「えき~まち空間」と名付け、官民連携して空間整備を進めている。

民間事業としてJR三ノ宮新駅ビル整備、神戸三宮阪急ビル、官民連携事業として新たな中・長距離バスターミナル整備を含む雲井通5丁目再開発、神戸市役所本庁舎2号館再整備などのプロジェクトが進行しており、これら建築物と公共空間が一体となった都市機能の高度化と新たな空間整備を進めている。



図-1 えき~まち空間

②三宮クロススクエア

三宮駅前の幹線道路(中央幹線、税関線)の一部を人と公共交通優先の空間に転換し、道路によって分断されていた駅から周辺のまちへの人の流れを創り出すことで、神戸の玄関口にふさわしい空間の創出をめざしている。令和11(2029)年度に第一段階完成予定。



図-2 三宮クロススクエア イメージ

③サンキタ通り・サンキタ広場

神戸三宮阪急ビルの建替えに合わせて広場を再整備するとともに、阪急神戸三宮駅北側のサンキタ通りを歩行者中心の空間に再整備した。令和3(2021)年完成。

④三宮駅周辺歩行者デッキ

三宮駅前の交通センタービル、JR新駅ビル、新たなバスターミナルの入る雲井通5丁目再開発ビルを東西に結ぶ新たな歩行者デッキ。周辺ビルに合わせて整備。

⑤税関線再整備

三宮クロススクエア、市役所本庁舎2号館再整備、東遊園地再整備等に合わせ、三宮駅から国道2号までの区間について歩行者空間充実などの再整備。

⑥税関前歩道橋リニューアル

三宮周辺地区と新港突堤西地区などウォーターフロントエリアをつなぐ歩道橋。「渡りたくなる歩道橋」をコンセプトとした架替を行い、回遊性向上を図る。

⑦東遊園地再整備

都心の活性化や回遊性向上の拠点として再整備を行い、さらなるにぎわいを創出。Park-PFI制度の導入やこどものための図書館の設置。令和5(2023)年一部供用。

⑧KOBEPARKレット

歩道から車道側に張り出したウッドデッキ状の滞留空間。パークレット発祥の地、サンフランシスコを参考に平成28(2016)年に設置。

⑨三宮プラッツ

京町筋の玄関口としてゲート性を担う広場空間。シンボリックな外形のミラールーフ、憩いの空間としての階段ベンチ、夜間景観を彩る照明が特徴的。令和2(2020)年完成。

⑩サンポチカ(三宮中央通り地下通路)

三宮中央通り下の地下通路を、「変化に富んだ歩いて楽しい空間」としてリニューアル。令和4(2022)年完成。

⑪磯上ロード(葺合南54号線)

三宮駅前と海側の国道2号を結ぶ南北の道路。車道の車線を削減、歩道を拡幅の上、ベンチ等を設置し、歩きたくなる道として再整備。平成28年(2016)年より順次供用。

4. 整備する施設、空間の質を上げるための取り組み

(1)デザインの担い手を対象とした取り組み

a) 市職員の研修制度

インフラ整備、都市空間整備を担う神戸市職員の景観デザインに関する技術力向上を目的に、平成21(2009)年度より有識者を招き研修を開催している。

年3回程度開催しており、当初は座学のみであったが、現在は演習も実施している。

b) デザインのプロが参画するしくみ

設計委託事業者の選定において、デザイン的要素の大きい案件については、競争入札ではなく、プロポーザルやコンペを実施している。

案件の性格ごとにプロポーザルかコンペのいずれかを



図-3 都心・三宮再整備プロジェクト

採用している。コンペの場合は、提案会を公開したり、応募作品を公表したりするなど、市民の関心を高める取り組みを行っている。

表-1 都心・三宮再整備におけるプロポーザル、コンペの事例

プロポーザル	<ul style="list-style-type: none"> ・えき～まち空間（基本計画） ・税関線（整備方針） ・えき～まち空間及び税関線（デザインコード） ・サンキタ通り（詳細設計） ・三宮プラッツ（改修設計） ・サンボチカ（基本設計）
コンペ	<ul style="list-style-type: none"> ・税関前歩道橋 ・サンキタ広場 ・三宮駅周辺デッキ

c)市の組織における役割分担

景観行政の総括は都市局景観政策課、道路デザインに関しては建設局道路工務課が道路デザイン検討会、建設局公園部整備課が街路緑化審査会の運用を行っている。

都心・三宮再整備事業については、プロジェクト型の推進体制をとっており、都心再整備本部都心三宮再整備課が総括的な役割を果たしている。景観デザインコードの策定、都心三宮デザイン調整会議の運用を行っている。

建設局道路計画課は、都心再整備事業の道路関連事業の総括（都心三宮再整備課兼務）、道路管理者としての計画事業の推進、ほこみち制度の運用等、中部建設事務所は詳細設計・工事・維持管理を実施している。

表-2 都心・三宮再整備事業における市の組織の役割

都市局	景観政策課	景観法・都市景観条例運用 都市景観審議会 公共空間アドバイザー専門部会運用 景観デザインコード策定（建築物） 景観形成市民団体支援
	都心再整備本部 都心三宮再整備課	都心再整備事業全体の総合調整 都心三宮デザイン調整会議運用 景観デザインコード策定 （総括・公共空間） 都心再整備事業の計画・基本設計 都心におけるエリアマネジメント推進
建設局	道路計画課 （都心三宮再整備課 兼務）	都心再整備事業（道路関連）総括 都心再整備事業（建設局） の計画・基本設計 ほこみち等利活用推進
	道路工務課	道路デザイン検討会
	公園部整備課	街路緑化審査会運用
	中部建設事務所	都心再整備事業の詳細設計・工事 ・維持管理

(2)景観デザイン協議

事業担当部局の職員が、委託先の設計者とともに設計した内容について有識者等と意見交換し協議する仕組み

をつくっている。

a)道路デザイン検討会

市内部の建設局の道路担当部局、都市局景観政策課の幹部職員で検討会を組織。事業担当部局が設計した内容について審議している。特に舗装材について議論になることが多い。舗装材については、予算や維持管理の考え方から、通常のアスファルト舗装よりグレードの高いインターロッキング舗装等を整備する路線の考え方を決めている。またインターロッキング舗装についても隣接する路線で不整合がないよう、戦略をもって整備することを心がけている。また令和4年度からの新たな取り組みとして、有識者の公共空間デザイン専門官に事前にアドバイスをいただいている。

b)街路緑化審査会

建設局の造園、土木を専門とする職員で構成。道路の新規整備や再整備を行う場合の街路樹の樹種、配置等について審議している。地域特性を踏まえた景観や管理の観点から議論を行う。都心や旧市街地の再整備では、景観形成や緑陰の形成などの観点から戦略的に街路樹や草花などの植栽を配置している。

近年は街路樹の大木化や老木化等の課題が生じていることから、街路樹がより健全に生育できる環境や、安全で居心地の良い歩行空間の整備などを目的とした「街路樹再整備方針」を策定しており、本方針に基づく街路樹の適正配置についても諮っている。

c)公共空間デザインアドバイザー専門部会

神戸市では景観法や神戸市都市景観条例に基づき、一定規模以上の建築行為に届出を義務付けるとともに、届出に先立って景観デザイン協議を行い、景観的な影響が大きい案件については都市景観審議会に設置した景観アドバイザー専門部会において有識者による審査を行ってきた。この手続きは条例に位置付けており、計画段階、設計段階で協議を行っている。

公共空間整備について従前は協議の仕組みはなく、事業担当部局の判断で空間整備を行う例が多かったが、公共空間デザインの質的向上を図るため、英国建築都市環境委員会（CABE）のデザインレビュー制度を参考に、公共空間のデザイン協議制度を創設し、平成23年度から運用を開始した。都市景観審議会に公共空間アドバイザー専門部会を創設し、協議を行っている。

制度創設に当たってはまちのデザイン室（現景観政策課）で、事業担当部局を集め、公共空間デザイン向上の必要性について認識を共有するとともに、制度設計を行った。ただ、運用開始直後は、事業進捗後の制約となることに対する抵抗感や、また当時は震災復興途上で財政的にも新規整備案件が少なかったことなどから、アドバイザー専門部会に諮る案件が少なく、事業部局に個別に働きかけを行って審査を実施をしていた。現在は市内各

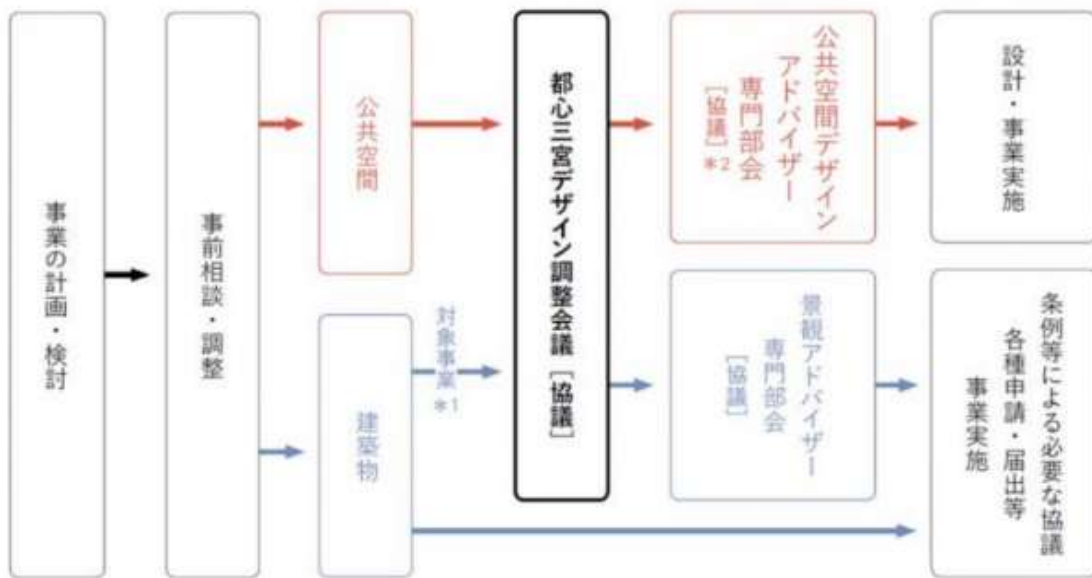


図-4 都心三宮デザイン調整会議 フロー

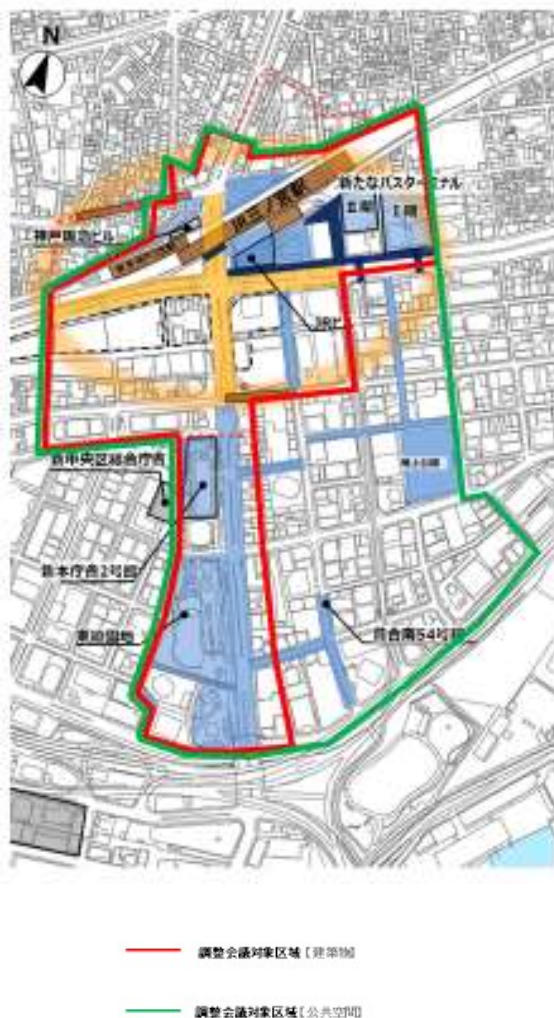


図-5 都心三宮デザイン調整会議
対象範囲

所で駅前リノベーション等空間整備事業を活発に実施しており、庁内で制度的にも定着したことから、公共空間デザインアドバイザー専門部会の審議案件も多くなっている。

専門部会の場合は非公開であるが、整備完了後に、公開で開催する都市景観審議会の場で、専門部会での意見とそれを踏まえた対応について報告している。

d) 都心三宮デザイン調整会議

都心・三宮再整備では、将来像の実現に向けて、建築物と公共空間を一体的に整備していく。

そこで公共空間、建築物について相互に調整しながら一体的で魅力的な空間を目指すため、有識者の専門的な見地から意見を求めるとともに、総合的なデザイン調整を行う場として、都心三宮デザイン調整会議を立ち上げることとなった。

委員は公共空間アドバイザー専門部会と同じ専門家に参加いただいている。

対象エリア内の建築物、公共空間について、通常の見地から意見を求めるとともに、総合的なデザイン調整を行う場として、都心三宮デザイン調整会議を立ち上げることとなった。さらに協議の根拠となる景観デザインコードの策定にあたってはデザイン調整会議の場で議論した。

景観デザインコード策定の立ち上げ時は、都市の骨格、空間のあるべき姿から議論する重要な時期なため、拡大版として各分野の有識者にも臨時委員として参加いただき議論を行った。

デザイン協議の場では、担当職員と設計者が一緒にな

って参加し、委員の有識者の助言をいただき、議論を通じて、目指すべき姿やデザインの方向性について共通認識を図り、デザインを具体化していく。

また対象区域内では、三宮クロススクエア、税関線、東遊園地など、別の設計者によって同時期にデザイン作業が行われており、全体の整合を図りながら、それぞれの担当部分のデザインを行うため、各設計者と拡大版の有識者が一同に会して、議論を行う機会も所要所で設けた。

デザイン調整会議の場では毎回白熱した議論が行われており、そのような議論を通じて、あるべき方向性、解決策を見出し、デザインを進めており、参加する市職員も刺激を受けている。

(3) 目標像の共有・基準の策定

a) 景観デザインコード

えきまち空間基本計画に基づき、官民連携して建築物と公共空間が一体となって新たな都市空間を整備していくにあたり、基本計画に掲げた将来像を長期間にわたり複数主体が整備を行っていくことから、目指すべき空間像とそれを実現するためのルールを規定しておく必要性から景観デザインコードを策定することとなった。

えきまち空間基本計画策定以降、先行する民間プロジェクトの設計が進捗していたことから、デザイン調整会

議の場でそれらの案件の景観デザイン協議を行いながら並行して景観デザインコードの検討を進め、令和4(2022)年6月に策定した。

「えきまち空間」及び「税関線」を対象に、公共空間の整備に向けた計画や、周辺の建築空間のあり方(配置、ボリューム、意匠、色彩、外構等)を視覚的に分かりやすくまとめた。

市民や市内外事業者等に三宮が変わる姿を提示するとともに、民間事業者等と目指す都市空間のデザインを共有し、社会情勢や地区の特性に応じて協議を重ねながら創造することで、官民連携による神戸の玄関口にふさわしい空間を創出することを目的としている。

公共空間については基本計画図のような位置づけで、道路の幅員構成や、エリアマネジメントによる利活用を想定した施設の配置、植栽や舗装材や照明灯のような施設類、について規定している。

またあわせて建築物の高さや壁面線、意匠等について考え方をまとめ、これらは景観計画に位置付けた。

建築物と公共空間の中間領域についても考え方を規定しており、建築物に対して低層部に開口部やピロティ等のオープンスペースを設け、通りに向けてにぎわい空間の広がりを出すとともに、舗装や外構は、道路境界線を意識させない連続性のあるデザインとする等、一体感のある空間創出を目指している。

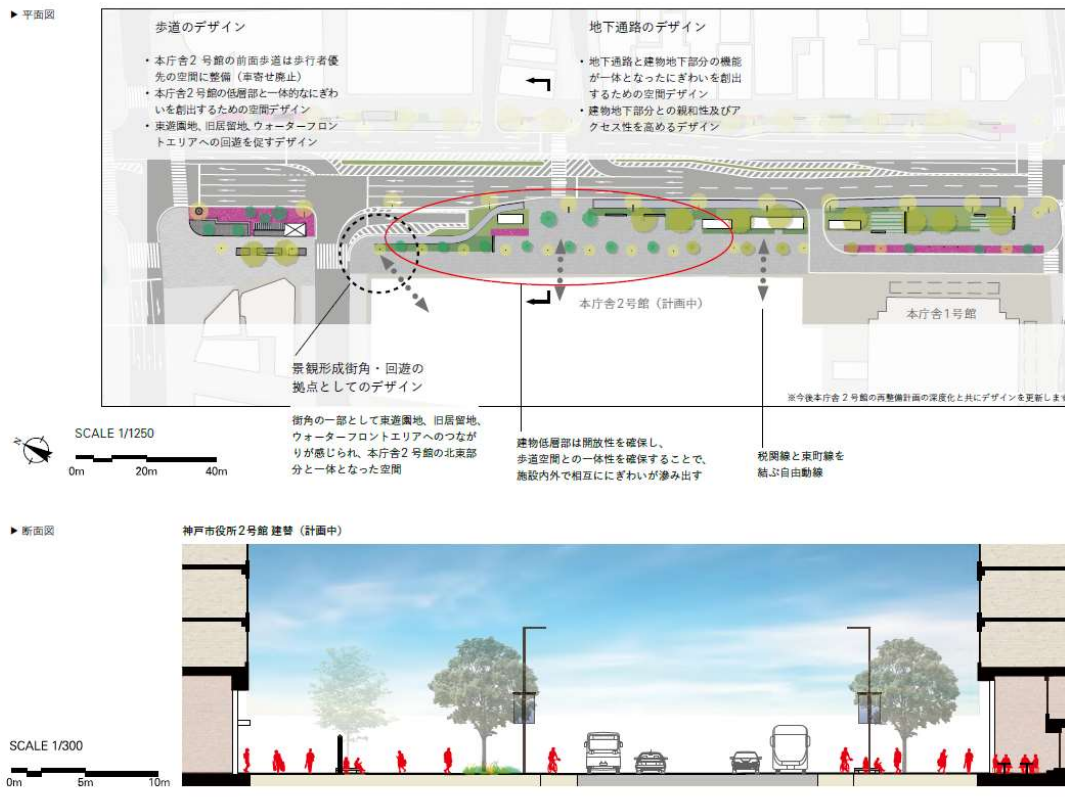


図-6 景観デザインコード

今後は景観デザインコードに基づき、建築物については景観デザイン協議を実施する。また、公共空間は整備時期にあわせて、予備設計、詳細設計を行っていく。

(4) デザイン手法の工夫

a) 客観的手法にもとづくデザインの実施：歩行者行動調査と空間特性分析

都心三宮再整備における公共空間整備にあたっては、「人が主役の居心地のいいまち」を目指し、道路を人中心の空間構成にするとともに、人の歩行だけでなく、人の滞留を促し、人が快適に過ごせる真に居心地のいい街と、その結果としての回遊性やにぎわいを産み出していく必要があった。

そのために、客観的手法として、歩行者行動調査や空間特性分析を実施した。

それをもとに景観デザインコードにおいて、公共空間における人の動線や滞留などの機能の配置、道路付属物等の各種要素の配置などを決定していった。

建築物側にも公共通路的空間の配置、まちに開かれた構造を要求しており、そこから公共空間側への人の流れについても考慮した。

b) 利活用との連携

都心・三宮再整備では、道路をクルマ中心から人中心に転換するとともに、物理的に広がった歩行者空間において、滞留や休憩・待ち合わせなど、思い思いに過ごしていただくとともに、店舗の設置やイベントの実施など、様々な形で利活用を行うことを想定している。

そのため、景観デザインコードの策定において、後述するエリアマネジメンとしての利活用の主体となりえる関係者の方々と意見交換するワークショップやヒアリングを行い、各種機能や要素の配置に反映した。

c) 詳細設計、施工時のデザイン監理

コンペで決定した作品や、プロポーザルで選定した設計者による基本設計内容を、その後の詳細設計、施工の段階でも、設計思想やコンセプトがぶれることなく、実現できるよう、当初の設計者によるデザイン監理を行っている。

5. 空間をつかうための取り組み

神戸市では、整備した公共空間を皆様に使っていただき、その場における人の活動を通じてにぎわいや魅力的な情景を生み出す取り組みをあわせて行っている。

(1) 地域の担い手育成

a) 景観まちづくり活動支援

神戸市では、地域における景観のルールづくりやその

運用など、景観まちづくり活動の支援を長年実施してきた。

まちづくり協議会に専門家を派遣し、地域のあるべき姿を議論、共有するとともに、地域における景観に関するルールとして都市景観条例にもとづく景観形成市民協定の策定を行い、それを運用することで地域の特性に応じた景観形成を図ってきた。

景観法や都市景観条例の届出に基づく市による景観誘導に加え、地域の思いを、建築行為者に伝えることで、地域の良い景観形成に大きな役割を果たしてきた。

まちづくり活動の中で、公共空間の利活用を実施している例もある。平成13(2001)年に地下鉄整備に伴う道路整備にあわせて結成された三宮中央通りまちづくり協議会では、景観形成市民協定による景観誘導とともに、清掃や植栽など道路の維持管理の他、平成16(2004)年度よりオープンカフェの実施など、公共空間利活用を行ってきた。KOBEPARKレットを最初に設置したのもこの道路であり、地域が維持管理と活用を行っている。道路法改正による歩行者利便増進道路(ほこみち)制度の活用にもいち早く手を上げ、大阪市、姫路市とともに全国で最初のほこみち指定となった。



図-7 三宮中央通り ほこみち指定後の利活用状況

b) 三宮駅周辺におけるエリアマネジメント推進

神戸の都心においては、三宮中央通り以外にも旧居住地や北野、元町、南京町など特色ある地域ごとにまちづくり協議会が結成されているが、えきまち空間として整備していく三宮駅周辺は、ちょうどその狭間にあり、駅前全体を対象として総括的に活動しているまちづくり協議会は存在しなかった。

そこで、クロススクエアやさんきたエリアなど、公共空間の今後の利活用に向け、周辺地権者に呼び掛け、エリアマネジメントの体制づくりを進めている。

勉強会において将来の空間の利活用のあるべき姿や利活用方法について議論するとともに、整備前の現在の空間において期間限定で車両通行止めにより広場空間を生

み出し、エリアマネジメントの社会実験を実施するなどの取り組みを行っている。

令和3（2021）年にえきまち空間の中で最初に完成したサンキタ広場、サンキタ通りでは、一足先にエリアマネジメントの取り組みを始めている。設計段階で周辺地権者によりサンキタ実行委員会を立ち上げるとともに、プレイヤー側として活動する市民の会を立ち上げ、広場の専門家のサポートのもと、利活用の検討を開始した。空間の完成後、イベント開催など様々な形での実験的取り組みを行い、その結果を踏まえ、令和5（2023）年に広場の活用ルールや申請方法など運用の枠組みをルールブックとして策定し、本格的な運用の第一歩を踏み出した。



図-8 サンキタ広場利活用状況

C) 委託によるにぎわい創出事業

現在三宮プラッツとなっている空間は、震災からの復興にあわせて地下鉄海岸線とともに平成13（2001）年に整備した三宮中央通り地下駐車場へのアプローチとなるサンクンガーデンだが、完成から約20年が経過し、歩行者が少なくもったいない空間となっていた。そこで利活用を想定し、社会実験を実施した上で、貴重な空間の有効活用と回遊性向上を目指して、三宮プラッツとして令和2（2020）年に再整備した。

完成後は民間事業者へ委託し、ストリートミュージシャン、飲食店などプレイヤーとなる主体に働きかけ、ライブや店舗設置、イベントなど、利活用を実施している。

(2) 利活用のための制度的裏付け

道路上に店舗を設置したり、イベントを実施したりするなど利活用を行う場合、道路法や道路交通法の規定をクリアする必要がある。国土交通省による歩行者利便増進道路制度（ほこみち）など制度が充実してきており、利活用の場所の特性に応じて適当な制度を活用している。

- ・道路管理活用協定

地域による道路の維持管理実施とともに道路の利活用を促進する神戸市独自の制度。三宮中央通りまちづくり協議会では、当協定に基づきオープンカフェを実施。



図-9 三宮プラッツ利活用状況

- ・都市再生特別措置法の特例占用
三宮プラッツで活用している。
- ・歩行者利便増進道路制度
三宮中央通り、サンキタ通り・サンキタ広場で活用している。

6. 実践を通じて生じた課題

- ・空間づくりをマネジメントできる職員の育成
公共空間づくりでは、まちの将来像、空間像の明確化、デザイン・設計の実務、自動車交通のシミュレーション・対策検討、庁内外関係部署との調整、警察との協議、地元合意など、各段階において様々な業務が発生する。公共空間に求められる色々な要素を、トレード・オフの関係にある様々な条件を考慮して、形にしていくことが求められる。土木だけでなく、都市、建築、造園など分野横断的な視点・技術をもち、俯瞰的に全体をマネジメントできる人材の育成が必要である。
- ・公共空間デザインの担い手の裾野拡大

神戸市内では、公共空間整備が各所で実施されており、実力のある設計者・デザイナーに参画いただいているが、全国的にも新型コロナウイルスの感染拡大の経験や、国土交通省のウォークブル施策や歩行者利便増進道路等道路空間利活用の制度的整備により、公共空間整備のプロジェクトが活発化している。神戸市において整備事業で設計者選定のプロポーザルを実施する場合など、人手不

足などで応募が少ないケースもある。今後我が国において、歩行者中心のみちづくりや、公共空間整備におけるデザインの重要性の認識が定着することが期待されることから、その担い手である土木分野の設計者、デザイナーの育成、裾野の拡大が望まれる。

・デザイン体制の継続性

基本計画から参画いただく委託先設計者・デザイナーについて、プロポーザル等で選定し業務に従事いただいた後、年度を跨いだ基本設計や詳細設計等その後の段階において、行政の制度的に随意契約がしにくい状況となっている。また、市側の担当者も人事異動により一定年数経過後変わることが一般的である。当初のコンセプト、趣旨をいかに引き継いでいくかが課題である。

・人中心のみちづくりの供用開始後の課題対応

都心・三宮再整備では道路空間の再配分により人中心のみちづくりを実施している。整備に当たって、沿道の荷捌き需要など自動車交通の状況を調査した上で、道路の設計を行っているが、供用開始後、想定していなかった自動車の動きにより、支障が生じ市民から意見をいただくことがある。臨機応変に対応するとともに、検証を行い、今後の再整備に反映していくことが求められる。

・エリアマネジメント実施体制の構築

都心・三宮再整備では、完成した歩行者空間の利活用を想定しており、エリアマネジメント実施体制の構築をセットで進めている。実際に利活用する場合、例えば店舗を設置した場合にその収入の一部をエリアマネジメント団体に還元していく等の方法が考えられるが、団体そのものの組織の運営・人件費や警察から求められる警備の費用を、道路上で得られる収入だけでまかない、経済的に成立させていくことは困難である。道路空間の活用を通じて地域の価値を上げ、地域に還元していくことを目指しているが、にぎわい活用の効果を事前に客観的に指標で説明することが難しい。神戸市としても地域とともに知恵を出して、持続可能で自立したエリアマネジメント体制の構築を引き続き進めていく必要がある。

7. まとめ

神戸市における公共空間デザイン施策について全体の枠組みと、都心・三宮再整備における実践の状況を中心に報告した。現在、都心・三宮においては官民のプロジェクトの整備がまっさかりである。先行して完成した部分があれば、基本設計、詳細設計で工事着手前の段階のもの、工事中のものなど様々である。また、全市的に見ても、主要駅や郊外の駅の駅前リノベーションや、ウォーターフロントにおける再整備など、公共空間整備が各所で動いている。

市職員一同、日々試行錯誤しながら整備に取り組んでおり、引き続き皆様のご指導をいただきたい。また今後これらが数年かけてこれらが順次完成して、皆様に使っていただく段階になってくる。その評価やご助言をいただきたい。

謝辞：ハード、ソフトにわたる公共空間デザイン施策の立案・運用や再整備の実践に当たりご助言をいただいている有識者の皆様、パートナーとして活躍いただいている設計・デザインのプロの皆様、空間の利活用に取り組んでいただいている地域団体はじめ関係者の皆様に感謝を申し上げる。