

都市政策

季刊 '18.4

第171号

特集

神戸の都心の将来像

巻頭言

都心・三宮の再整備～人中心のまちづくり～ …… 久元 喜造

論文

神戸をもう一度つくる …… 羽藤 英二

動き始めた都心再編－知識創造とイノベーションの拠点へー
 …… 加藤 恵正

神戸市における都心再生のための交通戦略

一人と公共交通優先のまちづくりの実現に向けて… 小谷 通泰

地方創生の視点から見た都心再整備の意義と展望… 中村 良平

新バスターミナルへの期待と展望 …… 長尾 真

都心・三宮再整備の取り組み …… 岩橋 哲哉

行政資料

神戸三宮「えきまち空間」基本計画（案）（概要）

新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた

雲井通5・6丁目再整備基本計画（概要）… 神戸市住宅都市局

付 表

「都市政策」特集テーマ及び論文等（第1号～第171号）一覧表

特集 神戸の都心の将来像

巻頭言

都心・三宮の再整備～人中心のまちづくり～…………… 久元喜造

論文

神戸をもう一度つくる	羽藤英二	4
動き始めた都心再編ー知識創造とイノベーションの拠点へー	加藤恵正	16
神戸市における都心再生のための交通戦略 一人と公共交通優先のまちづくりの実現に向けてー	小谷通泰	26
地方創生の視点から見た都心再整備の意義と展望	中村良平	39
新バスターミナルへの期待と展望	長尾真	47
都心・三宮再整備の取り組み	岩橋哲哉	53

関連図書紹介

交通まちづくり 地方都市からの挑戦 62 / まちづくり構造改革～地域経済構造をデザインする 62 / 地元経済を創りなおすー分析・診断・対策 63 / 人間の街 公共空間のデザイン 63

歴史コラム

北神の恩人・山脇延吉…………… 高寄昇三 64

潮流

人づくり革命 66 / NHK受信料最高裁大法廷合憲判決 66 / 仮想通貨流出 67 / 米国、税制改革法案可決 67 / 羽生善治氏、井山裕太氏に国民栄誉賞を授与 68 / 草津白根山が噴火 68 / 世界最小級ロケット打ち上げ成功 69 / 平昌オリンピック 69 / 都市型創造産業の集積に向けた取り組み 70 / 新名神高速道路(川西IC～神戸JCT) 開通 70 / 空家特措法に基づく政令市初の代執行 71 / 神戸港のコンテナ取扱量、過去最高更新 71

行政資料

神戸三宮「えきまち空間」基本計画(案)(概要)
新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画(概要)
…………… 神戸市住宅都市局 72

研究所活動レポート

第2回「幸福度に関するセミナー」 88 / 神戸の魅力発信セミナー 88 / 第3回政策研究セミナー 89 / 第2回災害教訓セミナー 89 / 第6回都市政策セミナー 89

付 表

「都市政策」特集テーマ及び論文等(第1号～第171号)一覧表…………… 90

巻頭言

都心・三宮の再整備 ～人中心のまちづくり～

神戸市長 久元喜造



現在、日本は人口減少時代に突入しており、神戸市も人口減少という課題に直面しています。神戸市では、これからの未来を担う若者に選ばれるとともに、市民の皆さんがいつまでも安心して豊かに暮らせるまちとなるよう、「神戸2020ビジョン」のもと、「若者に選ばれるまち+誰もが活躍するまち」をテーマに掲げ、神戸のまちとしての総合力を高める施策を進めています。

そのなかで、神戸を「さらなる高み」へ押し上げていくため、これまで取り組むことができなかった都心・三宮の再整備も進めているところです。

平成27年9月に神戸の都心が目指す将来像として、新神戸から三宮、元町、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〕と、三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定いたしました。

都心においては、何よりも「人」がまちの主役であり、まちの魅力はそこに集う人が創るという考えのもと、「ダイバーシティ」や「ソーシャルインクルージョン」の風土形成、「ヒューマンスケール」のまちづくりなど、「居心地の良さ」を軸に、訪れ、働き、住みたくなるまち、そして発展し続けるまちとして、その実現に向けて各種施策・取り組みを進めています。

また、神戸の玄関口である三宮周辺地区は、リーディングエリアとして商業や業務、文化、交流機能の集積を図るとともに、神戸の新たな象徴となる「えき≈

まち空間」の実現を目指します。それにより、都心の魅力を高め、さらなる都市活動や事業を誘発し、神戸全体のまちの活性化へつなげてまいります。

例えば、三宮駅東側の雲井通5・6丁目において西日本最大級のバスターミナルを含む再開発事業を地権者の方々と進めていきます。その再整備ビルには、文化芸術を体感・発信する施設や都心にふさわしい魅力・活力を創造する多様な機能等を導入していきたいと考えています。

他にも、老朽化の進む市役所2・3号館や中央区役所、三宮図書館などの行政施設の移転方針を平成29年11月に公表いたしました。そのなかで市役所2号館の建替えについては、老朽化における建替えにとどまらず、行政機能の集約化・分散化も含め、人の流れ、回遊性を創出していけるような新たなにぎわい機能を盛り込んでいく予定としています。

また、民間の取り組みとして、現在、阪急電鉄株式会社が平成33年度の完成を目指し「神戸阪急ビル東館」の建替え工事を進めている他、ウォーターフロントエリアにおいては、住友不動産株式会社を代表企業とするグループが新港突堤西地区における新たな魅力と活力の創出に向け、文化・集客・業務・商業・住機能等の複合的な再開発を行う予定です。

今後も都心・三宮の再整備は、市民、事業者、行政が協力し、利便性が高く快適でデザイン的にも一体感のある美しい景観が備わった新たな神戸の象徴となる空間をつくり、民間の知恵や力を借りながら、わくわくするような非日常や、良い意味での刺激を生み出す取り組みを進めてまいります。

特集 「神戸の都心の将来像」にあたって

神戸市は、神戸の都心を大胆に活性化していくため、市民意見や神戸の都心の「未来の姿」検討委員会での意見などを参考に、市民の想いを盛り込んだ、神戸の都心の未来の姿〔将来ビジョン〕を平成27年9月に取りまとめた。

また、神戸の玄関口である三宮周辺地区については、民間活力の導入を図りながら、魅力的で風格ある都市空間を実現すべく、事業化を見据えたより具体的な検討を行い、三宮周辺地区の『再整備基本構想』を同じく平成27年9月に策定している。

本号では、神戸市等が取り組んでいる三宮再整備事業を中心に、神戸の都心の将来像について、専門的な見地及びまちづくりの観点から考える機会とする。

まず、論文「神戸をもう一度つくる」では、都市間競争が激化し、人口流出と高齢化が続く中、神戸はどのような都市へと舵を切るべきかを、「駅」という空間を描くことから論じていただいた。

次に、論文「動き始めた都心再編－知識創造とイノベーションの拠点へー」では、三宮都心再生を都市イノベーション・システムと連動させるための論点を論じていただいた。

論文「神戸市における都心再生のための交通戦略－人と公共交通優先のまちづくりの実現に向けて」では、都心三宮地区の再整備計画について、交通の視点から論じていただいた。

そして、論文「地方創生の視点から見た都心再整備の意義と展望」では、都市中心部の果たす役割、ものの生産からサービスの生産都市への移行について論じていただいた。

また、「新バスターミナルへの期待と展望」では、バスターミナルが果たすべき役割や他都市の事例、今後の展望についてご紹介いただいた。

最後に、「都心・三宮再整備の取り組み」では、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』、神戸三宮「えき〜まち空間」基本計画（案）や新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画についてご紹介いただいた。

神戸をもう一度つくる

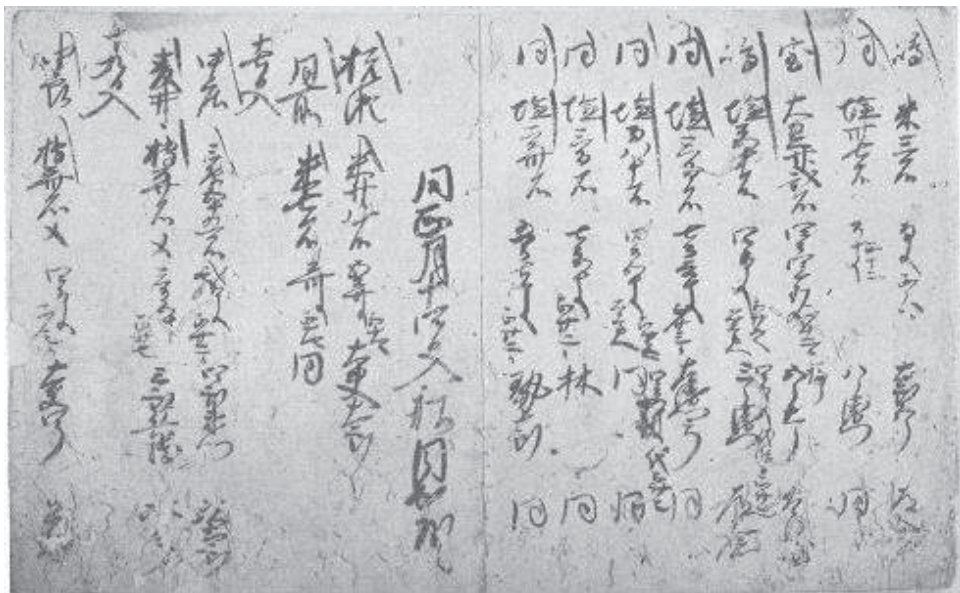
東京大学大学院工学系研究科教授

羽 藤 英 二

1. 神戸の始原

新神戸で降りて駅の前に立つと瀬戸内海が見える。三宮まで坂を下って、途中のパン屋でカレーパンを買う。ごちゃごちゃした駅の喧騒を抜けて元町商店街をぶらぶら歩き、三宮神社から旧居留地を左手に見ながら鯉川筋を渡って南京町に至る。そこから海まで歩いて、神戸の始原の姿を想像する。

兵庫関は、瀬戸内海を經由して京都方面に向かう船舶に対して関銭を徴収した土地である。東大寺が支配する北関と興福寺が支配する南関に分かれていた。このうち北関には膨大な流通の史料が残されている（図-1）。帆船技術の発展によって急速に整備が進んだ港町兵庫関における積出機能、中継機能、倉庫といったインフラ整備は、日明貿易などの商



※米や鯛，海鼠といった様々な産品が兵庫北関を媒介して，近畿地方に流れ込み，汐待ちの港と舟運が結びついた大瀬戸内経済圏が構成されていた。

図-1 兵庫北関入船納帳

品輸送と文化交流を可能なものとした。近世になると兵庫関を中心とした瀬戸内沿岸航路の整備はさらに重要性を増し、幕藩体制下で東北／北陸と江戸を接続する流通システムの確立を目的として、日本海から下関を経て瀬戸内を通り神戸から紀伊半島を迂回し江戸に至る西回り航路の寄港地整備が進められることとなった。兵庫関を基点として、牛窓、尾道までちょうど90km間隔で配された汐待ちの港は、高崎から、蒲刈、上関、富田とその間隔は不均一に散逸してしまう。芸予諸島の密度のせいだろう。いずれにせよ瀬戸内海の交通の基点は兵庫関にあり、中世から近世に至るまで、瀬戸内海の物資・情報流通の中心は兵庫関だったといつてよい。

一方、陸側の動線構成に目を向けると、現在の三宮・元町周辺には古くから生田神社の神封戸の集落があり、西国街道の宿場町であった。街道幅員は4.5mと定められ、江戸と長崎を結ぶ大動脈に神戸は位置していた、北前船の出発地の一つでもあった兵庫関に近いことから、廻船問屋が軒を並べて兵庫と神戸の町はいっそう発展した。明治以降、9大都市計画事業によって、陸側の神戸と海側の兵庫は互いの領域を拡大させ、次第にひとつの町を形成するようになる。その後の歴史は、多様な文化を蓄積してきた近畿圏と瀬戸内海を結びつけるゲートウェイ都市として発展していくために、背後の六甲山と、前面の深い神戸港に挟まれた狭隘な土地をどう活かすかに腐心したものであった。今も昔もその地理的条件はさして変わらない。瀬戸内海文化圏の地理的資源をどう活かしうるかが、求められていると考える。

2. 近代神戸都市計画の履歴

近代以降の神戸の空間計画を俯瞰してみよ

う。近代神戸は、兵庫および神戸を中心に、その両翼を東西に展開するように市街地が発展してきた歴史を有する。明治前期に行われた神戸9大事業とされる神戸の1) 居留地の造成、2) 西国街道の付替、3) 生田川の付替と跡地整備、4) 神戸山手地区の新道開鑿、5) 栄町通の開設と宇治川架橋(弁天浜の埋立て)、兵庫の1) 仲町部開設と新福原の移転と神戸駅周辺の道路工事、2) 兵庫西国街道付替道の開設と新市街の開設、3) 有馬道の改修、4) 新川運河開鑿と沿岸整備によって、その基盤が大きく形成された。

その後、都心周辺において、新道開鑿・地域更正事業が行われ、大正から昭和前期にかけて、耕地整理事業、区画整備事業が実施される。神戸全域における基盤整備が進み、人口増加とともに市街地の拡大整備に対応すべく、市内河川の暗渠化や背山開発のための道路建設が進められた。こうした中、昭和13年の阪神大水害は都市計画の考え方を大きく改めるものとなった。河川修復や砂防施設整備に留まらず、都市計画に水防が盛り込まれた計画の策定に至ったとされる。1937年の日華事変が起こる。防空法によって、湊川神社の西側に約20戸を指定し、防火改修が行われた。疎開計画や建物疎開によって疎開空地や重要工場附近広場が設けられるなど、戦時中の都市計画は、中心市街地における街区の基本構成に大きな影響を与えた。

戦時下の神戸では、合計15回の空襲により、旧市街982万坪の61%にあたる590万坪が被害を受けた(図-2)。罹災世帯は12万世帯、約47万人に及ぶ。戦災復興に対して、他都市が国による「復興都市計画基本方針」に忠実に従って復興計画を策定したのに対して、神戸市は「要綱」という形で、復興ビジョンをとりまとめ、独自に復興の道を探った。戦災復興道路の立案に際して、戦前の旧計画を廃し、



※1945年3月17日，5月11日，6月5日の3回の大空襲によって，神戸はほぼ壊滅した。

図-2 神戸の戦災概況図

1946年5月6日の戦災復興院告示29号により，幹線58路線を決定告示した。その後，主要幹線街路の交会点に及び国鉄等の駅前に広場を設置し，補助幹線街路69路線を追加。東西および南北道路を都市の主軸としながら，防災面にも配慮し，旧計画のルートを踏襲しながら，戦前の鉄道立体化や，水害復興の教訓を組み込んだものであった。しかしこうした広域道路は，社会情勢の変化や復興計画の進行とともに，徐々にその遂行が難しくなり，特に広域幅員道路は消滅していく。

こうした復興計画の推進と挫折が，その後の神戸の都市計画に大きな影響を与えている。

戦後，神戸市の市街地は急速に拡大する。「山，海へ行く」の言葉が示すように，山地を改良し，海辺を埋め立てることで，神戸の市街地開発は加速した。大規模な工業用地と宅地が造成され，公共ディベロッパーと称された神戸市は，市をあげて新規造成に取り組む。1956年の公共団体施行の土地区画整理事業への国庫補助制度である都市改造事業の創設に伴い，（街路交通の混乱への対処が目的とされ

ていたから）中心市街地の市街地整備事業として土地区画整理事業が一般化する。この制度によって各地の都市基盤が充実してくこととなった。神戸市でも，同年第二阪神国道整備がはじめての都市改造事業として採択され，全国に先駆けて三宮地区，浜手幹線地区などが幹線道路の整備とあわせて都市改造事業に採択されている。現在の神戸の線形都市構造は，この頃の幹線道路整備とあわせた都市改造事業の推進によるものといっていだろう。一方市街地では，密集市街地の更新が難しく，立体換地と共同建築方式を導入しないと，小さく効率の悪い建築が乱立してしまうことが問題視されていた。1961年の市街地改造法制定を嚆矢として，大橋地区，浜手地区，三宮地区，六甲地区で事業が行われたことで，中央幹線や生田筋線，八幡線，および六甲駅前線と駅前南広場の公共施設整備が実施されることになる。

こうした都市計画の努力にもかかわらず，神戸経済は重工業中心ということもあり，町場と工業地帯において経済の連動を欠いてい

たことから、インナーシティ問題という経済空洞化問題を引き起こす。神戸市では地区ごとに環境カルテを作成し、市街地診断、整備基本方針決定を行い、地元組織づくりが進んだ地域では、要整備地区の指定を受けて、生活環境・地域環境整備事業を推進した。さらに、ポートアイランドなどの造成事業が寄与したことで、神戸は再浮上していく。その後の市内重工業のハイテク化や、神戸ファッション産業のブランディング化、神戸ライフスタイルの商業化によって、文化産業都市神戸への転換が図られることとなった。

1995年1月17日の未明、地震が起きた。神戸の震災地区のうち、全棟倒壊の割合が50%を超える地区は、戦災による被災を免れた地区が多く、建物の老朽化および都市更新の遅れが、地震被害の集中をもたらしたといっていだらう。5つの土地区画整理事業、2つの市街地再開発事業が、2段階都市計画決定方式によって実行されてきた。

以上が、近代神戸の都市計画の履歴である。阪神大水害復興、戦災復興、震災復興を背景としながらも、他都市に先んじた積極的な都市計画の推進は、神戸の都市計画の特徴であり、制約のある地形に立地する港湾都市神戸の歴史資源を最大限に活かすために必要不可欠な、市民と行政が一体となった神戸なりの工夫であったといえるだらう。一方、震災以降の神戸が低迷してきたことは否定できない。それは住民に寄り添って震災復興を着実に進めてきた結果ともいえるし、一方で過大とならざるを得ない復興計画の性質によるといえなくもない。震災から23年が経過し、震災が起きた当時から社会情勢は一変した。アジア諸都市の発展は著しく、国内外で都市間競争は激化するとともに、人口流出と高齢化が続く中、神戸は今どのような都市へと舵を切るべきだらうか。

3. 駅から神戸を考える

中央リニア新幹線による超高速ネットワークが新たな国土軸として計画されている。名古屋―品川を40分（池袋―品川29分と比して僅か11分差）という中部圏と東京圏が一体化した拡都と呼べる新たな国土像・首都像が2027年に出現しようとしている（図-3）。災害リスクや事業リスクからその成否に注目が集まるが、都市の移動性が極大化に向かう中、国土の新たな大動脈との接続の有無は、今後の都市の衰微を大きく左右するようになるだらう。高速流動時代において都市発展の中核を担う駅と駅近傍の空間計画と交通計画の連動は、新たな高流動型国土において必須となる。

エキナカの歴史は旧国鉄の民衆駅に始まる。旧国鉄は戦災復興を地域と共同で行うことを考え、駅舎建設に際して地元資金を用いる代わりに商業施設を駅舎内に設けた民衆駅の建設を推し進めてきた。民衆駅はその後、駅ナカへと発展したことで、まちの人の流れは大きく変わろうとしている。一方近年のネット消費・交流の活性化は、実空間と対峙するようにエキナカよりもはるかに大きな力を持つにいたっている。Amazon Goに見られるようなネットから実空間に向けた新たな経済展開が生まれようとしており、インフルエンサーと呼ばれる媒介中心の高い個人と都市が直接契約した都市マーケティングも活況を呈している。人の流動と都市のありようそのものが大きく変貌しようとしている。

3.1 都市の顔をつくる

駅的设计・計画にかかわるようになって、それぞれの地域に個性はあるにせよ、機能的で動線処理に長けている反面、空間的な魅力に乏しいと思うことも少なくない、顔が見えにくいということである。次代の高流動型国土

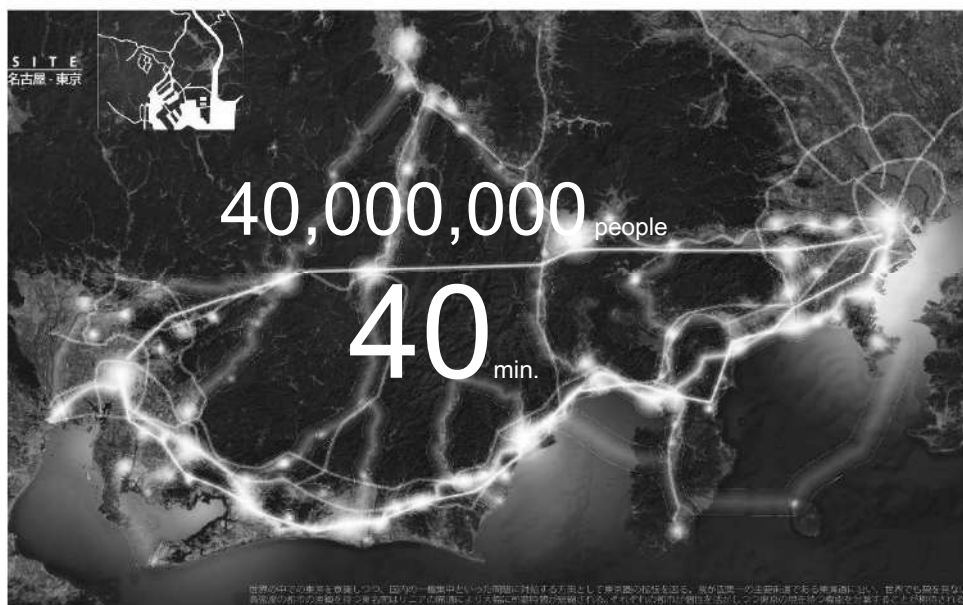


図-3 拡都する東京

において、その流動を町と結びつける駅および駅近傍の空間計画の重要度が高まっていることは間違いないが、わが国の駅には頭端駅が少ないこともあり、大屋根や待合広場や到着広場といった鉄道と都市を結びつけるための土木装置としての魅力に欠ける傾向がある。

こうした傾向は鉄道駅が都市に外挿された歴史と関係している。たとえば英国では貴族の存在から、馬車や車を駅舎に直接挿入し継ぎ目のない動線を確保した上で、自由な出入りが原則化されたことで、魅力的な駅間空間が出来上がっている。一方、仏では黎明期より各事業者が試行錯誤で駅舎の造形が設計された結果、側面入口を基本とする不整形な駅舎が多く出来上がることとなったものの、リヨンや北駅は二代目駅舎になると、正面造形にこだわった顔づくりを施すようになり、オルセー駅舎のL型駅では大屋根による駅空間の統合に結実することとなる。オルセーの駅舎はその後大空間を活かした美術館として活用され、駅という機能を失ってなお、新たな社会基盤としての価値の創出がなされている

ことは興味深い。

一方東京駅はムンバイのヴィクトリア・ターミナス駅を設計したフレデリック・ウィリアム・スティーヴンスの兄弟弟子にあたる辰野金吾によって設計されている。アジアにおける主要駅の設計は、ゴシック建築様式で、壮麗で豪華な建築物である点に特徴があり、顔のある駅を容積の空中権取引などによって、その復原を実現させている。大阪や名古屋のように都市の端部に外挿されがちな駅を、都市計画によって、日本橋側のヤードを十分に確保したことで、皇居側からみた東京駅の風景は世界に威容を誇っているといっていだろう。新幹線を引き込みながら、変わる事のない社会基盤としてヴィクトリア・ターミナス駅と同様に、東京駅は首都東京の不動点であり続けている。

3.2 今、駅をつくるということ

筆者らが基本計画・設計を実施している新長崎駅は、計画・設計プロポーザル競技を経て、2015年から基本構想・計画・設計プロジェ



図-4 新長崎駅構想図面（設計領域・筆者基本設計）



図-5 新長崎駅の構想図（設計領域・筆者基本設計）

クトがスタートしている（図-4, 5）。新長崎駅の設計・計画では、海と川に面した頭端駅であることを活かして、全体のフォルムのスタディを行い、駅構造の基本となるわかりやすい一体的な構造体で駅舎本体の構造をまず同定した。駅のわかりやすさは、駅からまちへの人の動線を生み出す上で必要不可欠な基本構成とっていい。駅の内部の結節空間をサイン計画によって誘導し、わかりやすさをつくる方法もあるが、私たちは、新幹線と在来線を一体的な大屋根で包む駅構造によって、わかりやすさを実現することを試みることにした。

次に、新長崎駅は、区画整理事業を行った敷地奥に軌道を導入せざるを得ないという駅舎建設の制約条件を抱えていた。私たちは、区画整理を行った敷地が周辺道路に面する場所に、性質の異なる4つ広場を配置することを考えた。1) 海の広場では出島などの世界遺産につながる港湾へのメイン広場とした。2) 川の広場は水上交通を浦上川に配置することを考えた。3) 駅の広場は、駅から降り立った人々を迎える役割を与え、4) まちの広場では、まちへの回遊動線を生み出す空間をつくるという基本コンセプトを考えた。

駅と町は、都市の形成過程上、分断された



図上 ロッテルダム中央駅（MVRDV 設計）
 図下 アナハイム地域交通結節センター（HOK 設計）

図-6 海外の駅まち空間

構造をもちやすい。駅が強い交通動線をもつほど、交通吸引力もまた強くなるから、アクセス・通過交通を捌くためには、この傾向は強くならざるを得ない。近傍の地域から課題と認識されているこのような地域の分断の解決に向けて、私たちは、1) 駅の内部構造をできる限りわりやすい構造とした上で、2) 駅とまちの軸線を設定した上で、まちとのインターフェイスとなる空間を軸線上に配置し、3) まちと駅をつなぐ広場空間を質の高いものに仕立てていくことを、駅まちづくりの基本文法として、紆余曲折を経てプロジェクトが進行している。

筆者自身が計画づくりや設計にかかわっている駅についてさらに概観してみよう。名古屋

屋駅は、中央リニア新幹線開業後の2時間圏域が6,000万人を突破し、品川のそれを凌駕する高流動地域における中心駅として、駅まち空間の整備計画を発表している。高速道路との接続性強化は中部一体に広がる、多様な開発生産拠点との接続を志向したものであり、複数事業者の駅空間内の接続空間についての議論が続いている。池袋駅では、駅近傍の再開発に加えて、周辺の空地整備に余念がない。劇場を周囲に配した公園を祝祭空間として、駅から少し離れた街区の回遊性を高めるアーバンハブと位置づけて整備し、水平方向のエレベータとして新たな公共交通機関を挿入することを考えている。こうした都市全体の地域資源を結びつける新たな駅まちづくりの方

法論は興味深い。品川駅は隣駅との間に旧停車場を路線再編により用途変換し、6棟の超高層ビルの建設が計画されている。まちと駅を分断する国道15号に都市型道の駅ともいえる立体道路整備のPPP事業が計画されており、こうした道路交通と鉄道交通を結節させる、今までにない駅まち空間の創造は、自動運転車両によって、周辺の品川宿や旧東海道沿いのさまざまな視点場や地域資源を結びつける新たな次世代駅まちづくりを構想している。

次に海外の駅に目を向けてみよう。ロッテルダム駅は、駐車場・駐輪場を地下に収納し、簡素なファサードを実現している。改札から一直線に、ロッテルダム市内につながる風景を視認できる構成が優れている。一方米国のアナハイム駅では、大屋根が象徴的な鉄道とバスの乗り換え拠点が成立している。1階にはインフォメーションや待合空間が設けられ、2階にはカフェ・レストラン、3階で駅の歩道橋に接続する構成がわかりやすくとられており、まちの接続に対する配慮がなされている点が大きな特徴といえる（図-6）。

4. 回遊性を高める空間設計

神戸の駅まち空間の計画を立てる上で、関西の三大都市の開発の動向を踏まえる必要が

あるだろう。阪神・淡路大震災直後の1997年の京都駅開業、2013年の大阪駅再開発（グランフロント大阪）、2014年のあべの橋駅（あべのハルカス）と再開発が相次いでいる。インバウンドの急増は、駅空間の改変を行った京都や大阪のミナミを中心とする地域を大きく活性化させており、関西圏の都市回遊の構造は、個性の異なる三大都市の並立から、大規模開発を背景とする駅まち空間と都市限界が連携した地域間競争の激化へと、大きくその位相を変えたといっている。

4.1 単純化する神戸の回遊パターン

神戸の回遊パターンを分析してみると、三宮駅界限-元町駅界限-神戸駅界限の3拠点回遊型を基本としていることがわかる（図-7）。さらに、実際のスマートフォンの位置データを用いて分析したところ、元町駅と、三宮駅の回遊行動の距離は短く、駅間回遊は単純化されており、回遊パターン数が少ないことが明らかとなった。このような回遊パターンの単純化現象を、あらたな三宮の駅まち空間づくりはどのように考えるべきだろうか。現在、三宮駅は、駅前の道路空間を歩行者専用空間に置き換えると共に、バスターミナルを併設させる今までにない駅空間づくりに向けた計画の議論が始まっている。震災から23年が経過する中、福岡に人口を抜かれ、外国

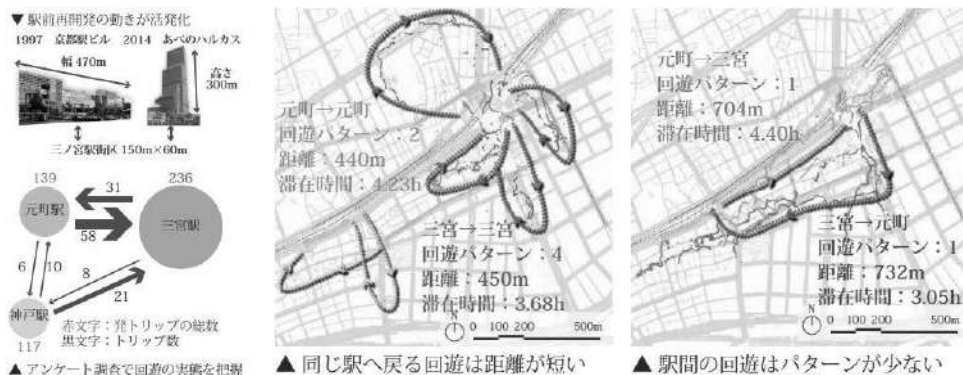


図-7 駅の回遊パターンの分析結果

人訪問客も大阪ミナミに大きく水をあけられる中、都市計画の起爆剤としての駅まち空間づくりに着手したところである。

先に述べたように、従前の駅まち空間の開発は、駅ビル建て替えの再開発を契機に行われることが多い。鉄道事業者の機能性向上と、(まち側から考えれば) 駅とまちとの分断解消や回遊性の向上との両立が目的となりえるだろう。しかし実際には大規模な駅前開発によってむしろまちなかへの人々の流動が滞ることも少なくない。公共空間として商業機能を併設しないという基本方針に揺るぎがない欧米の駅まちの空間計画との間に大きな違いが生じているといい。都市間競争の中では、駅前開発によってゲートウェイとなる神戸そのものの魅力を高めるために集積を図ることは必要不可欠であるといっている。しかし、それだけでは十分といえない。どのような空間計画を目指すべきだろうか。

4.2 神戸駅まち空間の基本コンセプト

モビリティ連動型空間計画へ (図-8)

駅まち空間計画において最も重要なのは、駅とまちの分断を無くすことである。駅とま

ちのバリアを排除することで、まちと駅の接続性を高め回遊距離を伸ばすことこそが重視されるべきで、そのためには、三宮であれば、まずスパゲッティコード化している複雑な地下鉄西神山手線、バス、阪急電車、阪神電車、ポートライナーといった動線の見直しを行い、公共交通の乗り換え抵抗を最小化するための内部構造のリデザインが求められる。高齢化する国内観光需要やインバウンド観光客の急増に対して、アジアからの神戸空港アクセスや、クルーズ船からの神戸港アクセス、新神戸からの新幹線アクセスを、三宮駅でストレスなく捌くための空間設計が重要になる。

次に、駅内部と外部の接続空間となる建築と歩道を一体的な空間構造として捉えなおし、質の高い連続空間へと転換する必要がある。駅からまちへ通貫する歩行者空間確保も必要だ。回遊性の向上の実現は、地域全体へと波及するから、さらに地区内公共交通網の整備によって、回遊距離の増進を図る必要があるだろう。

車によるまちへのアクセス確保は必須としても、駐車料金制約によって、車を使った都心訪問は、滞在時間や回遊距離が限定された

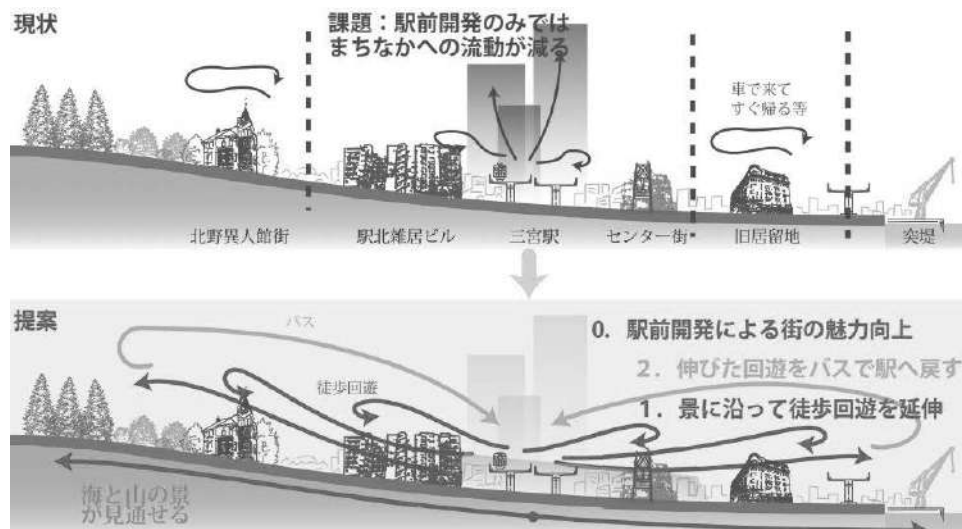


図-8 三宮駅まちの基本コンセプト

ものになりやすい。一方、歩行だけを優先したまちづくりの推進は、エントリーポイントまで一旦歩いて戻る必要があることから、駅から海側突堤まで2 km程度の距離を有する神戸の都市空間の基本構成を考えれば、こうした単一的なモードに依存した回遊戦略には限界があるだろう。水平方向のエレベータといえるBRT/LRTの整備は、神戸のまちづくりにおいて必要不可欠といえる。

筆者らが、横浜臨海部で導入社会実験を行った超小型電気自動車の社会実験「ちょいモビ」は、横浜臨海部の回遊パターンを大きく更新するものであった。自動運転やシェアリングの社会実験は、小さな公共交通ネットワークの導入を目指すもので、国内外の先進都市での実験が進められている。One-Way型で乗り捨て可能な新たな公共交通ネットワークの導入と公共交通網の見直しは、三宮駅の空間改変の波及効果を元町－神戸駅、北野方面への展開していく上で、必要不可欠といえる。

4.3 ストック効果最大化と道路空間再配分に向けた料金パッケージの導入

回遊性を高める空間計画の実現には公共空間である道路の使い方を見直す必要がある。道路空間改変では、歩行空間の大規模な拡大と新たな公共交通網の外挿が求められる。但し駅前道路空間は、都市の経済活動を支える車交通の幹線として供用されているため、道路空間再配分は容易ではない。歩行者空間や公共交通網を既存の道路空間の中で用意しようとするれば、道路交通は、大混雑を招く可能性が高い。

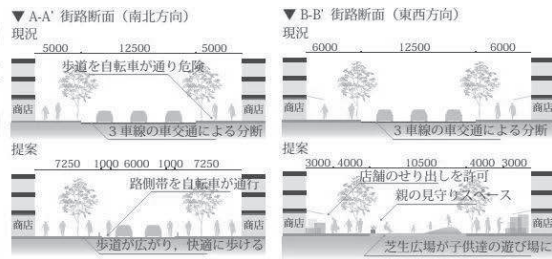
ではどのような解決策が考えられるだろうか。私たちは、2016年の社会資本整備審議会において、大阪湾岸道路西伸部（阪神高速湾岸線）事業化決定を行った。この計画では、大阪湾岸道路西伸部（阪神高速湾岸線）の六

甲アイランド北（神戸市東灘区）－駒栄（同市長田区）間の14.5キロについて、総事業費約5千億円・10年程度の時間をかけて建設し、既存道路の渋滞解消を狙ったものだ。新線となる大阪湾岸道路の延伸によって、三宮近傍の通過交通を減少させる効果が期待できよう。

道路交通は混雑という外部効果を含んでいるため、この効果を内部化しない限り、目標とする道路空間再配分に向けて、（外部不経済の）副作用として生じている道路混雑解決はできない。このような問題に対して、阪神高速の高速道路料金を当該区間において100円程度まで値下げすることも効果的であろう。すでに、東京の湾岸線の大黒JCT～川崎浮島JCT間または神奈川6号川崎線の川崎浮島JCT～大師間を経由する大型車について、神奈川線料金を20%引き（割引後料金は50円単位に切り捨てるため、950円になる）することで東京都心への流入交通量の削減を狙った課金制度が導入されている。従量制料金の導入によって、割引効果の高い短距離トリップが増加しており、料金効果の感度があることが裏付けられている。また料金値下げによる需要増も期待できよう。金沢のバストリガー戦略は、バス運賃を200円から100円へと安くする代わりに乗客が公共交通を利用することを約した住民と交通事業者による地域協定であり、前年比需要307.5%を実現している。地域連携による高速料金割引施策の導入は、大阪湾岸道路の延伸のストック効果を最大化する上で、重要な施策のひとつといえる。

4.4 空間再配分の社会実験に向けて

現実に道路空間の再配分はどのような効果をもたらすであろうか。2014年に実施した鯉川筋の交通社会実験は、実際に道路の歩行者空間を拡げて、オープンカフェなどを設置し、交通への影響を確認したものである（図－9）。



元町駅利用者の各シナリオ基本指標平均値の変化

	現況再現	シナリオ 1	シナリオ 2
立ち寄り回数 (回)	2.21	2.10 (-5.0%)	2.11 (-4.5%)
都心内滞在時間 (分)	267.8	279.4 (+4.3%)	271.6 (+1.4%)
都心内歩行距離 (m)	432.6	441.7 (+2.1%)	540.5 (+24.9%)
入り口ゲートからの最遠距離 (m)	200.5	189.5 (-5.5%)	225.0 (+12.2%)
1ヶ所あたり滞在時間 (分)	124.2	130.4 (+5.0%)	125.5 (+1.0%)

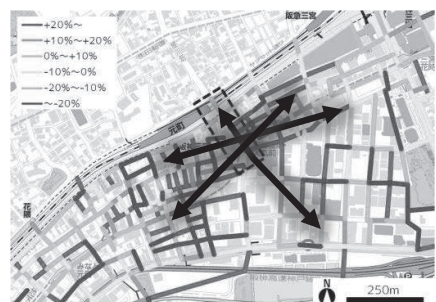
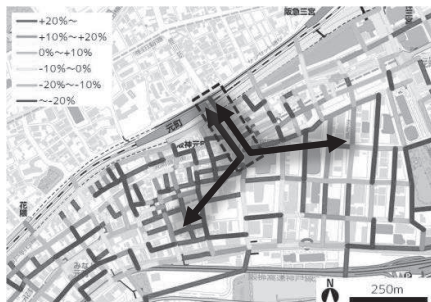


図-9 鯉川筋の道路空間再配分社会実験の例

神戸のまちなかの空間改変において、社会実験の推進は必要不可欠である。旧居留地には、ポルティコと呼ばれる、神戸の臨海建築に独特の柱で支えられた歩道上に屋根がある建築空間が既にネットワーク化している。このような質の高い回遊空間を、再配分した道路空間と一体的に接続するとともに、歩行者動線の中に、山や海とつながる視点場を明確に配置することで、神戸の回遊空間の魅力は最大限発揮されることになるだろう。社会実験時に行われたプローブパーソン調査を元にして行ったシナリオシミュレーションによる歩行者の回遊性効果は、都市内回遊距離は24.9%現状よりも伸びることが期待できることが明らかとなった。三宮駅の空間改変と歩調を揃えた道路の使い方の転換によって、時間消費型の都市構造への転換が期待される。

5. 今、神戸をつくる

23年前、神戸にいた。中学生と小学生の姉弟から、倒壊した家屋の下から写真を探してくださいと言われ、みなが手伝いをしていた。神戸の未来を考えると、寒空の下でみなで協力して探し出した写真と、気持ちがひとつに寄り添っていたあの風景をいつも思い出す。神戸という町で人々が温かく暮らしていくために今私たちに何ができるだろうか。質の高い道路空間は、創造性を求める人々や経済的発展を希求する人々だけではなく、居場所のない人々や差別に苦しむ人々を包摂する器となることができるのではないか。ニューヨークマンハッタンのプラサプロジェクトや、ポーニャの中心市街地におけるロードプライシング、ロンドンのエキシビションロードでは、街路空間の再生がこうした問題解決の切り札とされ、文化創造や経済発展の影に隠れがちな格差や難民といった問題と向き合う取

り組みとして注目されている。

中世以来の瀬戸内航路の発展から戦災や災害を乗り越え、神戸は大きく変貌を遂げてきた。今、その象徴が「駅」という空間であるとするなら、駅を描くことは未来の神戸を描くことに他ならない。人々の外出率は減少の一途をたどり、外出率は過去最低の値を示している。鉄道整備の進展に対して、人口特殊出生率も過去最低の数値を示す中、車中心のまちづくりから大きな転換に向けて、次世代の駅まち空間はどう応えうるのか。温かなまなざしとともに、みな気持ちの共通項を導き出し、新たな社会的合意の下で神戸の未来を描くことが今求められている。

参考文献

- 1) 柴田純花：市街地原形に着目した初期面的整備市街地の形成および変容に関する研究－神戸市宅地整備型耕地整理事業地区を事例として－、東京大学都市工学専攻修士論文、2016.
- 2) 小原啓司：神戸のまちづくりと明治の区画整理、丸善神戸出版サービスセンター

動き始めた都心再編

—知識創造とイノベーションの拠点へ—

兵庫県立大学大学院減災復興政策研究科教授

加藤 恵正

1. 神戸ウォーターフロント都心の現在

2017年11月、神戸市は都心再開発の核ともなる JR 三ノ宮駅南東のバスターミナルビル建設計画を発表した。高層ツインタワーとなるターミナルビルには、西日本最大級の中・長距離バスターミナル、文化・商業施設の他、宿泊居住機能も有している。2015年9月に策定された「三宮地区の『再整備基本構想』」、「神戸の都心の未来の姿 [将来ビジョン]」は、動き始めた。公民学連携による社会実験なども既に実施されており、人と公共交通を優先する三宮クロススクエアを核とする「えきまち空間基本計画（案）」も作成された。

三宮地区を南下した都心圏域に位置するウォーターフロントにも変化が見え始めた。2017年10月、新港突堤西地区再開発事業の優先交渉権者が決定した。神戸のウォーターフロントの核心部ともいべき同地区や中突堤地区は、かつて港湾貨物の荷卸し場であったが、神戸港将来計画においては「歴史・文化と新たな魅力が共存・融合する国際集客エリア」と位置づけられている。今回のコンペに

おいて採択された提案は、企業の本社ビルや集客施設が盛り込まれている。ラストベルトと化した大阪湾ベイエリアの一角は、大きく変貌を遂げようとしている。

2015年にスタートした三宮を中心とする神戸の都心整備は、3つの特徴を有しているようだ。第一は、都心を通常イメージする CBD (Central Business District: 中心業地区) といったオフィス群が局地的に集中する地区に加え、北は新神戸、北野地区、南はウォーターフロント、西は JR 神戸駅・ハーバーランドをカバーするいわば「広域都心」を想定したことにある。かつて、都市の経済を牽引した旧居留地を中心とする神戸の CBD は、今も都市経済の核心部を形成している。一方、経済活動のグローバル化、情報社会における企業行動の変化、さらには少子高齢化による都市空間の構造変化等を背景として、都心はその存立基盤を大きく変えようとしている。CBD 一極都心から広域都心への視点のシフトは不可避と言わなければならない。第二は、この広域都心の南に位置するウォーターフロントを都心として位置づけたことである。神戸市の計画においても、都心整備とウォーター

フロント整備は別々に作られているが、内容的に整合ある記述としても本来統合的に作成すべきものであろう。古くからの港湾産業都市は、海外諸都市においても産業用のインフラが都市空間と産業空間を分断し、都市としての統合的展開を妨げていることが多い。「負のロック・イン」をどのように開錠するのかは、変革に迫られる産業都市の共通の悩みでもあった。今回の都心整備は、分断されたウォーターフロントを都心と位置づけ、神戸の「顔」として一体的に整備を加速しようとしているところに大きな特徴がある。第三に、「三宮地区の『再整備基本構想』」、「神戸の都心の未来の姿 [将来ビジョン]」の進め方について指摘しておこう。2014年3月、「神戸の都心の未来の姿」検討委員会がスタートした。メンバーは、地元組織、市民代表、交通事業者、経済団体、学識者等から構成されており、各々から神戸の広域都心像についての自由な意見交換を行っていった。同年7月、都心会議と同時並行開催となる「三宮構想会議」が26名のメンバーでスタートする。ここでは、三宮周辺に焦点を絞り、「事業化を見据えたより具体的な検討が必要であり、市民の立場や専門的な見地から、幅広く意見を伺う」とした。こうした会議についての市民からの意見募集、さらには「神戸の未来を創る 300人のBE KOBE会議」「都心の未来を考えるシンポジウム」等の開催、Webでの意見募集など、きめ細かく市民・事業者との情報共有、意見交換を行うことに注力してきたことも本計画づくりの特徴といってよいだろう。構想段階からの市民・事業者等との参加・共振のプロセスをデザインしたことをあげておきたい。2017年11月、第二回「都心三宮再整備推進会議」が開催された。「官民が連携して取り組んでいく必要があり、都心の再整備を推進する様々な施策の進捗状況を報告し、広く情報共

有する」として設置された本会議は、計画策定に関わった2つの会議のメンバーを中心に構成されており、計画の進捗についての意見交換を行ってきている。

本稿では、こうして動き始めた三宮を中心とする都心整備について、まず、阪神・淡路大震災のダメージとその後の経緯について概略したうえで、次世代の神戸都心の機能についてイノベーション拠点という視点から整理し、これを加速する上での留意点を検討しようとするものである。

2. 阪神・淡路大震災からの復興、そして新たな都心像の提案へ

都心・三宮再整備は、神戸にとって阪神・淡路大震災からの復興に関わる最後の再生プロジェクトでもある。1995年、近代都市を襲った巨大地震は、長田区や兵庫区などのインナーシティを貫通・直撃し、さらに都心地区にも未曾有の被害をもたらした。三宮を中心に、JR 東海道線以南にある560棟のうち、166棟(29.6%)が解体を必要としていた。この他にも、民間機関等によって当時のオフィスビルの状況が調査されていたが、都心オフィスの概ね4分の1以上が機能停止していた。都市経済に欠かせない経済機能を担うオフィスは、三宮を中心とする都心に集中していた。震災当時、都市圏域の広域化や多核心化の潮流の中で、三宮はなお神戸経済の核心として機能していた。その背景には、「フェイス・トゥ・フェイス（対面接触）の利益」に象徴される情報共有やこれに基づく意思決定機能、三宮という交通結節点のアクセシビリティの高さ、都心にオフィスを有することによる対外的信用といった要因も作用していたのである。

こうした状況の中で、神戸都心再生研究会（呼びかけ人代表は安田丑作神戸大学教授）は、

都市機能の回復・復興の鍵となる都心地区再生について緊急提言を行った（1995年3月）。

ここでの主な提言は、都心集中交通軽減を中心とする都心道路体系の再編、自然環境資源を活用する緑と水のネットワーク形成、建築デザインや景観に配慮した個性と魅力あるまちなみ形成、新たな国際ビジネス・ゾーン形成によるウォーターフロント再編・活性化であった¹⁾。この緊急提言の3カ月後に公刊された神戸市復興計画では、これら6つの都心復興プロジェクトを核に駅前空間の再整備や周辺街区の一体的整備が提案された。こうしてみると、今、動き始めた「三宮地区の『再整備基本構想』」や「神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]」は、阪神・淡路大震災直後からその引き金は準備されていたのかもしれない。



写真1 壊滅的打撃を受けた都心・三宮
写真提供 神戸市

阪神・淡路大震災以前から、都市経済をめぐる環境は急激な変化を経験していた。高度経済成長期の神戸の都心は、西日本一円をカバーする中枢管理拠点として機能していた。1980年代に入ると、グローバル化・情報化の急進の中で、企業の空間組織再編が加速する。実際、1990年の調査では、三宮のオフィス群は、中枢管理機能という点でせいぜい兵庫県を管轄圏域とする役割に縮小し、一方で営業拠点としての役割が拡大していることが明らかとなっていた。こうした変化は、大震災以降いっそう加速する。この渦中で、神戸の都

心はその機能を停止することとなった²⁾。

震災後1年を経たとき、筆者は神戸都心再生に対し次のように展望した。「これまでの都心像の延長上でオフィス再建を企てることは実質的に困難である。（中略）第一に都市経済を牽引する役割は大きい。たとえば、外資系企業のわが国での拠点としても期待したい。しかし、その形態は多様化していくだろう。情報基盤の整備は、大企業のランチ・オフィスのスリム化の一方、神戸の文化的蓄積や生活基盤を活用したベンチャー・ビジネスなど多様な業態のビジネス展開を可能にするかもしれない。（中略）第二に、広義の集客化の拠点としての役割を考える必要がある。高度情報化社会の都心像を考えるうえで、やや逆説的であるが、都心の集客化は不可避である。都心にはこれを象徴する活動を配置していく必要がある³⁾。20年余を経て、いささか古びた表現もあるが、都市経済のいわばイノベーション拠点としての期待をこめた提案であった。

3. 都市イノベーション・システムの核心へ

2005年6月、『神戸2010ビジョン：豊かさ創造都市こうべ』が、「第4次神戸市基本計画（目標年次2010年）」の具体化に向けた最後の中期計画として、阪神・淡路大震災から10年を経て策定された（筆者は、副会長として参加⁴⁾。ここでは、「世界的な企業間競争の激化や人口減少下における生産性・価値創造力の向上」を目指して、都市イノベーション・システム構築に向けた先導的事業の推進を位置づけた。言うまでもなく、この都市イノベーション・システムは、都心圏域に限定した仕組みを指すのではなく、神戸を中心とする経済圏域でのイノベーション創出に向けた仕組

みを企図したものであった。本計画では、アクション・プランとして、こうした仕組みに連動する「神戸を先導する都心ゾーン形成プラン」を提示したのである。

ここでいう都市イノベーション・システムとは、知識・知恵が集積し、ここで交流・融合することで新たな価値を創造するインフラや仕組み、企業や関連組織間の連動・連携を意味している。従来、主として企業内部で個別に行われてきたイノベーションは、現在では外部の様々な主体との情報共有を行いながらイノベーションの突破口を切り開くいわば「相互的学習 (collective learning)」を通じたスタイルに変わりつつある。それは、プロダクト・サイクル・モデルに代表されるイノベーションの線形的拡散の視点から主体間の相互依存的プロセスにその核心がシフトしたことを示唆している。フィードバック・ループによって多重的に連関性を有し、活動自体がかかる相互性をより強化するというプロセスこそ、ここで言う都市イノベーション・システムの核心である。都市イノベーション・システムは、多様な企業・組織・個人のイノベーションを要素としつつ、神戸全体の“good business climate”を醸成することを狙いとして提案されたものである。こうした都市・イノベーション・システムの核心に、都心が位置づけられているとあってよいだろう⁵⁾。

その後、神戸2015ビジョン (2011年2月) を経て、後継計画として神戸2020ビジョン (2020年度を目標年次)・神戸創生計画 (2016年3月) がつくられた。これに先立って策定された2つの都心ビジョン・構想 (2015年) は、神戸市全体の計画において位置づけられることとなったのである。

ここでの課題は、こうして形成されてきた都市イノベーション・システムをいかに駆動するかにある。それは、現在動き始めた都心・

三宮地区を引き金とする構図をどのようにして動かすのかということでもある。都市政策の機動は、その「手法」と政策を牽引する「主体」にある。「これまでの延長上にはない都心再建」を目指すためには、従来とは異なる大胆な手法と主体の提案が必要だ。手法的には、「制度改革型アプローチ」を、そして主体は「多様な主体のパートナーシップ」である。筆者は、こうしたアプローチを、集積のダイナミズムを阻害する「負のロック・イン」解消に向けた「社会イノベーション型」施策とした⁶⁾。

日本の都市政策の弱点は2つある。ひとつは、都市政策に関わる多様な主体間連携の脆弱さである。物的改変をとまなう都市計画とこれに関わる多様な主体の連携は、都市進化の両輪である。市民、地域団体、経済団体などが情報を共有しつつ、計画づくりや実現に向けて意見交換を続けるプロセスを重視しなければならない。都心再生の試みは、現在、関わっている人々や組織だけでなく、将来、神戸を支える市民や企業が快適に、そして豊かにくらし仕事を続ける環境をつくるモデルとしなければならない。今回の、都心ビジョン策定や三宮整備構想では、様々なチャンネルを通じた参加・共振の過程を経てきていると考えている。一方、こうしたプロセス指向型アプローチ、あるいはボトムアップ方式の重視は、合意形成に時間を要する。社会経済環境変化への機動的即応を鈍らせ、必要とされる迅速な意思決定と齟齬をきたすかもしれない。こうした多様な主体の連携が見せる両面をいかに調整・融合するかが問われることになろう。

第二は、政策や既往制度・仕組みの硬直さである。都市計画や地域政策に関わる制度の多くは政府が所管する制度のため、神戸市が柔軟に都心再生に向けて適用することは困難

と言わざるを得ない。現在の地方創生に関わる政策進化は、都心再生との接点も多いが、地元自治体による具体的かつ巧みな施策がある一方で、政府が指向する地域政策と地方の現実との乖離が顕在化しつつある。さらに、地域政策としての地域創生が、国民経済の成長・発展にどのように連動しているのか明らかではない。政府は、地域政策の「門番」としての機能に自らその役割を限定してしまったようだ。

中央政府の硬直的政策適用が、地域の活力を棄損した経験を再点検する必要もありそうだ。三宮都心再生と直接関わる「地方における企業拠点の強化を促進する税制措置」の問題について別稿で指摘した⁷⁾。当初、3大都市圏の規制都市区域へのオフィス立地規制を施行したが、結果的には平成30年度 税制改正に関する内閣府主要望として、「東京一極集中是正の加速化を図るため、地方拠点強化税制において、東京一極集中是正に直接的に効果のある移転型事業について、要件の緩和や支援対象外地域の見直し（中部圏・近畿圏を支援対象地域に追加）を行う」ことが提示された。地域政策と国民経済の連携という観点からも、かつての工場立地制限三法を彷彿させる「制度」進化の失敗に陥ってはならない⁸⁾。

阪神・淡路大震災以降の局地的課題に対応する特区政策は、これまで数次にわたって設置されてきており、その成果も顕在化させつつある。ただ、指定特区から一般化された規制緩和は、実際には細かな施策に限定されており、本来行うべき大胆な規制緩和が見られないのは課題である⁹⁾。一方、ハード整備については、神戸の都心再生については、都市再生緊急整備地域（2002）、さらに特定都市再生緊急整備地域（2016）の指定を受け、都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべ

き地域として事業が進められている。いずれにしても、政府の適切な地域再生に向けた仕組みづくり、さらには既往制度の地域特性や競争力強化に向けた取り組みへの柔軟な適用などは、都心再生プロジェクトには必須の課題であろう。

4. イノベーション拠点としての都心形成に向けて

(1) トリプル・ヘリックスとイノベーション拠点

三宮都心再開発を先導する高層ツインタワービル（I期）には、神戸文化ホールが移転。また図書館も配置される予定という。これらの機能や役割はこれから検討されるのだろうが、神戸経済圏のイノベーション・システムの核心としての機能を埋め込んでいきたい。その際、神戸圏域に所在する大学・研究機関、さらには神戸医療産業都市推進機構などイノベーションに関わる組織群との緊密な連携が必要だろう。図書館も、多数の大学が共同運営し、専門的知見の蓄積へのゲートであると同時に、起業を志す若者に開放するなど、様々な機能を有する都心ならではの新しいスタイルを期待したい。産官学の連携は不可避だ。

2017年7月、神戸市では、産官学金連携フォーラム「人口減少への対応に取り組む産官学のあり方について」が、久元喜造神戸市長、家次恒神戸商工会議所会頭、武田廣神戸大学学長らの出席を得て開催された（筆者はコーディネータとして参加）。異なる主体間の緊密な連携は、近年、トリプル・ヘリックスとして都市イノベーション・システムの中核として着目されてきている。トリプル・ヘリックスとは、企業、大学、公共（政府や地方自治体）が相互に交流することによって、都市

イノベーションを創出する関係性を示している、その意味では、都市イノベーション・システムのソフト・インフラと呼んでよい。神戸においてもフォーラムを契機とした神戸を動かす3者の緊密かつ強力な機動力に期待したい。

こうしたトリプル・ヘリックスといった視点自体は特に目新しいものではないが、異なる文化の主体が相互に情報共有し、これがイノベーションに結びつく構図の形成がいかに困難かを示唆するものでもあろう。Etzkowitzは、トリプル・ヘリックスに至る過程を次のように示している。第一段階で、各々の本来の役割を基軸としつつ、地域の発展や技術協力に関して仕組みや制度の調整に踏み込む状況を顕在化させる。実際には、各主体が参加する協議会の形成などが示唆されている。第二段階は、各主体が他の領域の機能を新たに担うプロセスに入ると主張する。たとえば、大学はその知識保持・伝達という役割に加え、知識への投資を行うことになる。産業界や政府・自治体の支援を受けながら、ベンチャー・キャピタルやインキュベーション機能を担うことになる。また、産業界はその特化した領域において研究機能を加速し、自ら「大学」機能を有することにもなる。政府・自治体は経済に関わる制度づくりに加え、創業支援のためのベンチャー・キャピタルを設置する¹⁰⁾。こうした、Etzkowitzのトリプル・ヘリックス進化のプロセスも、わが国の主要な都市・地域、あるいは企業で既に実践段階に入っているといってよい。しかし、ここで着目しておきたいのは、「各主体内部の変化」の必要性を明示したことである。成熟段階に入ったハイテク・クラスターの発展においても、かかるトリプル・ヘリックスの重要性は指摘されているが、ここでも、知識創造に不可避となる連携のためには、直接R&Dに関わる企業

と大学の「文化」を変えなければならないと指摘されている(Uranga etc., 2007)¹¹⁾。ここに大きな課題はありそうだ。

トリプル・ヘリックスは、知識の事業化を促すインフラである。図1は、大学、産業、政府・自治体が連動・発展していくスパイラルな過程を人の移動として、垂直方向への進化と水平方向の循環から統合的に示したものである(Etzkowitz, 2008)。ここでの、マクロ・レベルでの循環は各主体間の移動で示されており、ここからは政策やプロジェクトなどのコラボレーションの成果が期待される。異なる主体間の移動は、新たな融合や発明の源泉であり、社会イノベーションを創出する可能性は大きい。こうした、マクロ・レベルでの循環は、各主体内部で発生するマイクロ・レベルでの循環と連動することによって、知識の創出、そしてその事業化へと進化することになる。

次世代都心の機能は、こうした神戸におけるトリプル・ヘリックスを形成する「場」であり、またこれが十全に機能・稼働する「仕組み」でなくてはならない。

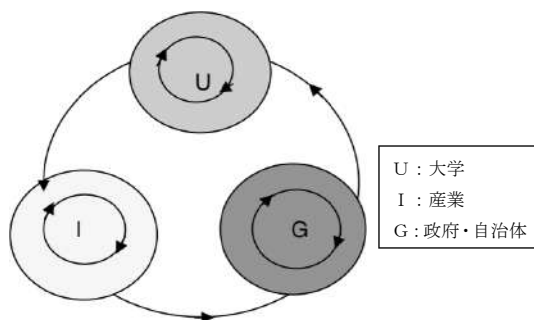


図1 トリプル・ヘリックス内・外循環 (H.Etzkowitz, pp.21,2008)

(2) 外資系企業の誘致促進に向けた都市政策を

2018年4月、神戸市に本社を置く日本イーライリリー(株)は、本社をこれまでの場所に近接した新設ビルに移転した。本社ビルが

手狭になったことから、新たなビルへの移動となったという。これまでも、P&Gは六甲アイランドから三宮に本社を移転してきている。神戸を代表するこうした外資系企業が神戸の都心に継続して事業を継続する過程では、神戸市や兵庫県機の機動的な立地政策が功を奏した側面もあるのだろう。国境を越えて事業展開するグローバル企業が立地選択する上では、様々な要素が勘案されると思われるが、最新のオフィス環境を備えた「場」の需要への即応というハード面に加え、制度・仕組みなどのソフトウェア、人材の育成を含む魅力的な「働く場」としてのヒューマンウェアといった点で、神戸の都心は優位性を持っているのだろうか。

神戸において都市イノベーション・システムの力を拡大する上で、外資系企業の力は大きい¹²⁾。企業活動基本調査(経済産業省)によれば、日本企業のTFP(total factor productivity: 資本と労働の増加によらない生産の増加を表しており、具体的には、技術進歩、効率化などを指す)は、日本企業の水準を100とすると、外資系企業は148.6と実に1.5倍におよぶ。当該産業の生産性拡大に加え、都市圏域全体の生産性が向上する刺激となることも期待できる¹³⁾。また、外資系企業動向調査(経済産業省)によれば、外資系企業の雇用見通しについては、ほとんどの企業が増員もしくは現状維持を予定しており、今後1年間の雇用見通しについて、「現状を維持する」が(61.4%)、「増員する」と回答した企業が34.8%にのぼる。また、過半数の企業が今後の事業拡大を予定しているという¹⁴⁾。現在、神戸市に本社を置く外資系企業はイーライリリー、ネスレ、P&G、など67社(ひょうご・神戸投資サポートセンター)、その他事業所を加えると200以上に及んでいる(神戸市調べ)。先の外資系企業動向調査では、日本の中で立地件数が最も

多いのは東京都で2,296(全国の67.3%)、次いで神奈川県336(同9.9%)、大阪府177(同5.2%)、そして兵庫県が96社(同2.8%)であった(総数5,859社のうち62.4%が回答)。こうした状況を過去10年の変化で見ると、全立地件数が1.5倍程度増加している。このように立地件数自体は増加しているが、空間的立地パターンにはほとんど変化がなく、東京圏域への集中が続いている。

もともと日本への対内直接投資は、主要先進諸国と比較して極めて低い。日本の対内直接投資残高の対GDP比は5.1%(2016年末)。2014年の国際収支関連統計の年次改訂時において4.5%であったので、対内直接投資対GDP比はかなりのスピードで改善しつつあるとみてよい。ただ、世界的にみると、アジアではシンガポールが300%に及びつつあり、欧米諸国も20-60%台にあることを鑑みると、なお「異常」に低いと言わざるを得ない。対内直接投資は、有形・無形の経営資源の流入を通じて、日本経済に、そして都市の経済にプラスの効果が期待できる。所得収支の黒字が日本経済を支えているという構図が明確になりつつある。国際収支発展段階説からみると、日本は「未成熟な債権国」に位置づけられる。人口高齢化等による国の競争力低下からの貿易収支の赤字化の一方、所得収支の大幅な黒字化によって経常収支は黒字化を保つ。これまでの蓄積を対外的に運用して、その収益で国民の生活水準を維持する「成熟債権大国」に向かいつつある。林は海外から日本への直接投資を促し、実物投資を賄うことで海外への投資を行う資本の流れを作ることが必要と指摘する¹⁵⁾。

対内直接投資の脆弱性という日本経済の「病弊」は、都市・地域経済に明瞭に顕在化する。かかるアキレス腱を克服するにはどうしたらよいか。日本への対内直接投資がなぜこれ

ほど少ないのかについては、たとえば「ビジネスコストの高さ」「日本市場の特殊性」「言葉の障壁」などが指摘されているが、GDP成長率などからみた「市場としての魅力の低さ」という指摘は厳しい。しかし、対内直接投資がこれほどまで停滞する決め手となる明確な説明はない。上記の要因が輻輳して、日本進出を企図する企業が算出する「隠れた費用」が大きいということだろう。あるいは、直接投資による企業立地に関わる経済システムや社会的慣行は、ビジネスに見合う対価を得ることを困難にしているのではないか。旧来の取引慣行など多くの制度や仕組みが、新たな主体の市場への参入を困難にしている側面は否めない。このかくれた費用の構造は、地域によって異なる。地域再生に向けた「隠れたコスト」のスリム化が必要である。外資系企業の立地促進のためには、税の優遇や大胆な規制緩和に加え、非制度的障壁を融解する取り組みが早急に必要である¹⁶⁾。

2017年5月、政府は、「グローバル・ハブを目指した対日直接投資促進のための政策パッケージ」を公表した¹⁷⁾。記述されている内容は、どちらかというところまで指摘されてきた事項について再整理した印象だが、遅ればせながらとはいえその具体展開に期待したい。一方、近年では地方自治体が独自に外資系企業誘致に焦点を絞った制度を整備したり、グレート・ナゴヤ・イニシアチブや大阪外国企業誘致センターのように複数自治体が連携して誘致に乗り出しているところもある。また、東京都などは、アジアヘッドクォーター特区、東京圏国家戦略特区などによる税制優遇や財政支援のメリットで成果をあげている。

「企業誘致の戦略性が必要」と指摘するのは、神戸に立地する外資系企業幹部である。税制を含めた立地コスト、規制緩和などに関わる優遇措置だけで外資系企業は立地選択を

しているのではない。グローバルな企業展開を支える人材の供給、こうした人材が魅力的と感じるまちづくり、取引先を含む関連産業の集積など、神戸の経済構造やその風土自体がそのあり方を問われているとって過言ではない。本社機能を東京に移転する動きはこれまでもあったが、その理由は国内営業拠点の形成にあった。日本企業の多くはなお国内取引重視から逃れられておらず、確かにその意味では、本社部門の東京移転により国内取引に関わる費用は圧縮される。一方、海外との取引で成果を上げている関西企業は、東京への本社等の移転に必ずしも積極的ではなかった。神戸が、今後ともグローバル都市として発展を企図するとすれば、海外とのネットワークを軸に経済活動を行う外資系企業の立地に焦点を当てることは合理的だ。やや短絡的だが、神戸都心ウォーターフロントを外資企業誘致に向けた国家戦略特区にすることで、神戸圏域のイノベーション力を加速的にアップしていくことも検討の余地はあるだろう。

5. 次世代神戸の都心：都市イノベーション・システムの進化に向けて

本稿では、三宮都心再生を都市イノベーション・システムと連動させるための論点を、トリプル・ヘリックス構築、さらには外資系企業など対内直接投資拡大への政策に焦点を当て整理してきた。近年、都市や地域に形成されるイノベーション・システムを稼働するにあたって、「関連した多様性 (related variety)」をベースとしたプラットフォームの構築が検討されている。関連した多様性とは、相互に補完的で一定の共通の関係性を有した関係性をもっていることを示しており、こうして形成される集積は新たな知識や情報が生み出さ

れ、また業種を越えたイノベーションが創発されるといえるものである。都市イノベーション・プラットフォーム（Urban Innovation Platform）は、都心を核心としながらこれまで神戸が醸成してきた医療産業都市クラスター、臨海部大規模事業所の連関構造、あるいはデザイン指向型ファッションビジネス集積などが、緩やかで柔軟なネットワークを形成し神戸圏域全体の創造力加速のためのインフラを指している¹⁸⁾。最後に、都心再生過程において「まちづくり」という側面から都市イノベーション・プラットフォームの一翼を担うことになるエリア・マネジメントについて言及しておきたい。

BIDs（Business Improvement Districts）は、世界の多くの都市・地域の再生・整備においてきわめて重要な役割を果たしてきている。これは、特定地区における不動産所有者や事業者から徴収された負担金によって地区の維持・管理や開発等を資金提供される当該BID団体自らが行う仕組みである。日本においても、仕組みや機能についての検討が行われており、大阪市では大阪市エリア・マネジメント活動促進制度（大阪版BID）を設置している¹⁹⁾。

2018年2月3日、「神戸市は三宮駅南東再開発地区のI期ビル建設の主体となる再開発会社を設立する方針を固めた」と報じられた（神戸新聞2018年2月3日朝刊）。神戸の都心は再生に向けて動き続けている。都心に関わる団体や組織は多い。これらを組織化し、機動力を高めることは、都心再生・創生にとっては不可避の過程であろう。これから、都心は長期にわたって再生の渦中にある。再開発が行われる現場は、う回路の設置や一時的な通行止めなども発生するのだろう。都市はもともと「変化」によって進化をとげてきた。こうした「変化」を、「見える化」している場とし

て都心を位置づけ、これも魅力のひとつとして演出していくといった発想も必要なのだろう。BIDsを含め、都心再生・創生にむけたエリア・マネジメントの仕組みづくりに期待したい。

注

- 1) 加藤恵正「阪神大震災復興の現実—高度情報社会の都心像と集客経済都市—」週間東洋経済臨時増刊1996/4/17, 東洋経済新報社, pp.34-38.
- 2) 阿部は大企業（上場企業）の本社立地件数の推移を分析している。主要都市（東京、大阪、名古屋、横浜、京都、神戸、他広域中心都市）の本社数は、1950年から2015年の65年間に全体で3.27倍に増加している。神戸市の場合、同期に27社から47社へと1.7倍の伸びとなったが、全国に占める割合は1950年の3.5%から2015年の1.8%へと半減している。阿部和俊「大企業の本社からみた日本の主要都市」経済地理学年報 Vol. 63, No.4, pp.61-68, 2017.
- 3) 加藤恵正（1996）p.38.
- 4) 神戸市『神戸2010ビジョン：豊かさ創造都市（第4次神戸市基本計画）』pp.87-88.
- 5) 都市イノベーション・システムとは、かつて、Lundvallらが提示した regional innovation system の概念を高密度に経済主体間関係が形成されている都市に適用したものである。Lundvallは、「地域で形成される生産、流通そして経済的に有用な知識を相互的に活用する主体や要素が形成するネットワーク組織」と定義した。多様な主体間の連携をベースに構築される自主的・自己増殖的仕組みを基盤として形成される知的な社会関係インフラといってよいだろう。加藤恵正・井上智之「Rust Beltの再生と地域イノベーション」『TOMORROW』あまがさき未来協会15-3/4, 57-69, 2001. 松原宏編著『日本のクラスター政策と地域イノベーション』東京大学出版会, 2013年. Bjorn T.Asheim etc. Regional Innovation Systems: Theory Empirics and Policy, *Regional Studies*, Vol.45-7, pp.875-891, 2011.
- 6) 加藤恵正「社会イノベーション政策による都市の再生」都市政策163号（(公財)神戸都市問題研究所）, pp.4-15, 2016年.
- 7) 加藤恵正「グローバル競争時代の戦略的都市人口政策」都市政策, 170号（(公財)神戸都市問題研究所）, pp.14-20, 2018年1月.
- 8) Yoshimasa Katoh, *Transformation of a Branch Plant Economy: can the Osaka Bay Area escape the rust belt trap?*, Working Paper, Institute for

Policy Analysis and Social Innovation, University of Hyogo No.224,2013.

- 9) 内閣府HP : <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc/menu.html#zenkoku>
- 10) Henry Etzkowitz, *The Triple Helix: University-Industry-Government Innovation in Action*, Routledge, 2008. (三藤利夫他訳『トリプル・ヘリックスー大学・産業界・政府のイノベーション・システムー』芙蓉書房出版, 2009).
- 11) Mickel G.Uranga etc., The Dynamics of Commercialization of Scientific Knowledge in Biotechnology and Nanotechnology, *European Planning Studies*, Vol.15, No.9, pp.1199-1214,2007.
- 12) Philip Cooke and Dane Schwartz, Foreign Direct Investment and Regional Innovation, in P.Cooke etc. (Eds.) *Handbook of Regional Innovation and Growth*, pp.406-418, (Edward Elgar), 2011.
- 13) 経済産業省『2015年度通商白書』pp.332-333.
- 14) 第50回外資系企業動向調査 (2015年度経済産業省) http://www.meti.go.jp/statistics/tyo/gaisikei/result/result_50/pdf/2016gaikyok.pdf
- 15) 林敏彦「成熟した債権国へ」『金融』(全国銀行協会) No.782, p.3-7, 2012.
- 16) 加藤恵正 (2016) pp.6-8.
- 17) 内閣府対日直接投資推進会議『グローバル・ハブを目指した対日直接投資促進のための政策パッケージ』2016年.
- 18) Ron Boschma etc., Constructing Regional Advantage:Platform PoliciesBased on Related Variety and Differentiated Knowledge Bases, *Regional Studies*, Vol.45-7, pp.893-904, 2011. Vesa Harmaakorpi etc., Regional Innovation Platforms, in P.Cooke etc. (Eds.) *Handbook of Regional Innovation and Growth*, pp.556-572, (Edward Elgar), 2011.
野村敦子「オープンイノベーションのプラットフォームとしての都市」JRI レビュー (日本総研), No.53, 2018, pp.65-98.
- 19) カナダ・バンクーバーでは、1989年にBIA (Business Improvement Area: BIDと同義) という名称でスタートした。当初、3つのBIAが設置されたが、現在では22に及んでいる。商業地のほとんどは、BIAによってカバーされている。もともとは、荒廃したインナーシティ再生を狙いとして設置されたが、現在では地域のマネジメント全般に関わる仕組みと進化しているようだ。興味深いのは、22のBIAがその地区の特色づくりやイメージ形成を競いあっていることだ。世界の主要都市は、多くの場合複数のBIDsを設置しており、こうした「競争」が都市全体の魅力向上に連動してい

る点は重要である。

謝辞：本稿を執筆するにあたり、日本イーライリリー (株) コーポレートアフェアーズ本部長 北野美英氏に多くの貴重なご示唆をいただいた。記して感謝を申し上げる。なお、文中の表現等の責任はすべて執筆者にある。

神戸市における都心再生のための交通戦略 —人と公共交通優先のまちづくりの実現に向けて—

神戸大学大学院海事科学研究科教授

小谷 通泰

1. はじめに

神戸市の都心地域では、中心部に位置する三宮地区で大規模な歩行者空間の導入を核とした再整備計画が提案されている^{1)~3)}。歩行者空間化されるのは鉄道駅に面した幹線道路の交差点部で、その形状から「三宮クロススクエア」と名付けられている。整備されるクロススクエアは、新たに隣接して設けられるバスターミナル⁴⁾と一体となって、交通結節点としての機能を向上させるだけでなく、神戸の玄関口としてのシンボリックな空間となり、都心における賑わいを創出する場となることが期待されている。また、このクロススクエアは、周辺地域との間で歩行者や公共交通等のネットワークを整備することによって、来街者による回遊拠点としての機能を果たすことも目指している。一方で、三宮地区での幹線道路の歩行者空間化はこれまで地区に流入していた自動車交通に対して大きな影響を及ぼすことから、この再整備計画の実現にとっては都心地域全体における自動車交通のマネジメントが重要な課題となっている。

本稿では、現在検討中である都心三宮地区

の再整備計画について、交通の視点からその意義や課題について論じたい。以下では、まず、まちづくりにおける交通戦略の必要性を指摘し、諸外国におけるその成功事例を紹介する。次いで、都心三宮地区における再整備計画の交通戦略としての意義を考えるとともに、その実現に向けた課題について言及することとする。

2. まちづくりのための交通戦略の必要性

(1) まちづくりのための交通戦略とパッケージ・アプローチ⁵⁾

わが国では、交通に関わる問題に対処するために、これまでは個々の交通施設ごとに計画が立てられることが多かった。しかしこれからは、それぞれの施策を別々に実施するのではなく複数の施策を組み合わせ、すなわちパッケージ化して実施することにより、大きな効果を生み出すことが重要である。このためには、従来の問題対応型のボトムアップのアプローチより、あるべき姿、ビジョンといった「目標」を明確にして、その実現に向

かっていくという戦略型のトップダウンのアプローチが有効となる。

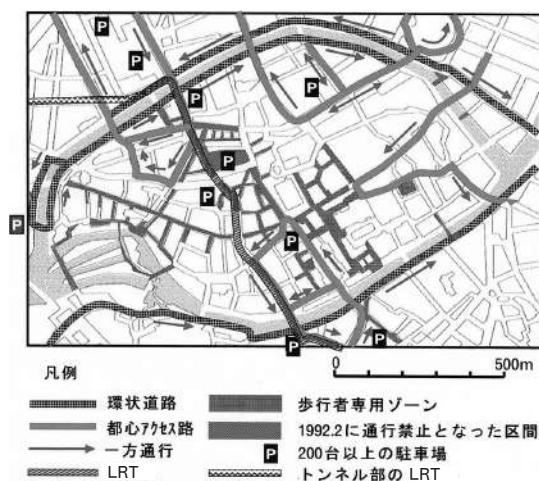
このような、目標を実現するために複数の施策をパッケージ化して実施するという考え方は「パッケージ・アプローチ」と言われ、「互いに効果を補強し、利害関係者の合意を得やすいように、連携した施策を時間的、空間的に組み合わせて実施すること」と定義されている。こうしたパッケージには以下のようなものがある。

まず代表例が、「①モダルパッケージ」である。これは、歩行者・自転車、公共交通の利用促進を図る一方で、自動車交通の抑制を行う、いわば「アメ」と「ムチ」の施策を組み合わせて実施し、交通手段の転換を図るものである。次に、「②補強パッケージ」は、交通手段の転換はもたらさないが、互いに効果を補強し合う関係を持たせるものである。たとえば、路上駐車禁止規制と有料の駐車場整備の組み合わせなどが考えられる。そして、「③財源パッケージ」は、一方の規制的施策によって得られる財源を、他方の施策を実現するための費用に充当するという関係を持たせるものであり、道路賦課金制度などがこれに該当する。さらに、「④合意形成パッケージ」は、多様な主体間で、施策によって生じる利益と不利益を上手くバランスさせるという、痛みわけの関係を持たせようというものである。たとえば、都心への自動車の乗り入れ規制に対して、不利益を被る都心居住者や商業者などへの駐車許可証の発行や乗り入れ賦課金の割引などを組み合わせることが考えられる。最後に、「⑤空間パッケージ」は、一方の施策を導入することによって生み出された都市空間が、他方の施策の導入にとって必要となるという関係を持たせ、組み合わせた施策が同時に実施される必然性が生まれるようにするものである。たとえば、都心の幹線道路

での路面電車の導入、歩行者空間の拡充と、都心への自動車の流入規制を組み合わせるというもので、これについては以下で詳しく述べる。

(2) ストラスブールにおける都心再生への取り組み

こうした交通戦略とパッケージ・アプローチの成功事例として有名なのが、フランスのストラスブールでの取り組みである⁶⁾。ストラスブールは、ライン川を挟んでドイツと国境を接しており、市を中心とする都市圏人口(ストラスブール都市共同体)は約43万人である。運河で囲まれた都心部(800m×1km)には、歴史的な建造物が数多く立地し、商業施設も集中している。しかし、かつては約5万台の自動車交通(このうちの約40%が通過交通)が都心部を通行しており、騒音・排ガスなどによる環境悪化からその衰退が問題となっていた。そうした中、1989年、都心の再生を掲げて市長となったトロットマン氏は、就任中のわずか5年間で大きな成果をあげた。具体的には、都心部から自動車交通を排除する(図-1)とともに、超近代的な路面電車



都心を貫く幹線道路が遮断され、歩行者専用区間や交通規制が見直された。この結果、都心に入る自動車は環状道路から入り、同じ方向に戻るようにループ路が形成された。

図-1 都心における交通規制



都心部では、歩行者とLRTが共存するトランジットモールが設けられている。斬新なデザインのLRTは、まちのシンボルになっている。

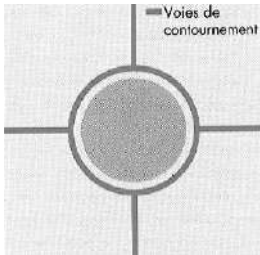
写真-1 LRTと人が共存する都心の道路空間



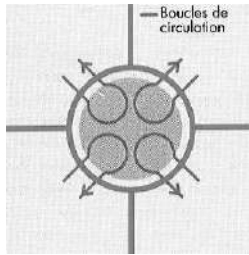
従前は駐車場であった広場は、自動車が締め出され、市民が憩える広場に改築された。

写真-2 都心の歩行者広場

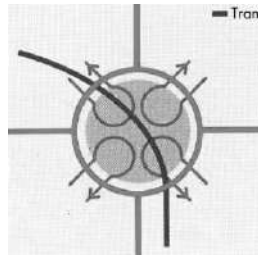
Step 1 環状道路の整備



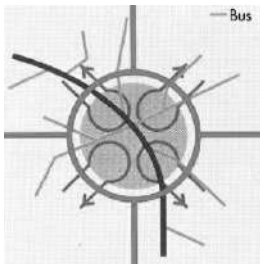
Step2 都心部を通過する自動車交通の排除



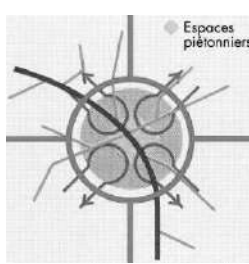
Step3 LRTの導入



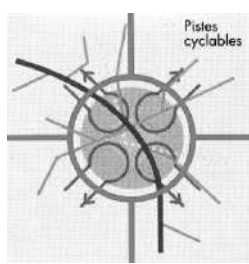
Step4 バスサービスの拡充



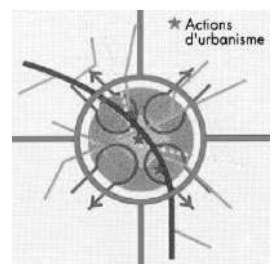
Step5 歩行者空間の整備



Step6 自転車道網の整備



Step7 都市活動の展開



出典：“Le plan de déplacement urbain de l’agglomération de Strasbourg”
Strasbourg Communauté Urbaine

図中の施策以外にも、自動車交通の都心への流入を抑制するため、郊外部の駐車場で自動車からLRTへ乗り換えるパークアンドライドの推進、都心部での駐車容量の削減や郊外部での駐車料金の引き下げなどが行われている。

図-2 都心再生のためのパッケージ・アプローチ（フランス・ストラスブール）

(LRT)の導入と歩行者空間の拡大(写真-1, 2), バスサービスの充実や自転車ネットワークの構築などの施策を、パッケージとして矢継ぎ早に実施した。図-2は、このようなストラスブールにおけるパッケージ・アプローチの考え方を示したものである。

こうした都心再生の取り組みでは、自動車

から公共交通や徒歩・自転車への交通手段の転換を促すモータルパッケージが基本となっているが、道路空間の再配分による空間パッケージが重要な役割を果たしている。すなわち、自動車交通が抑制されたことによって道路空間に余裕が生まれ、その結果はじめて歩行者空間の拡大、LRTの導入などが可能とな

り、都心の魅力が再生されている。このような空間パッケージは、施策間の結びつきの強さ、パッケージング性を高める要因として有効に機能しており、施策パッケージに対する合意形成やそれらの実施を容易にしている。

ストラスブールでの成功例は、その後、フランス国内の数多くの都市で都心再生の雛形となっている。

3. 神戸市の都心再生に向けた交通戦略の意義

(1) 都心の抱える交通問題と都心再生のための交通戦略

神戸の都心地域は、山と海に挟まれた比較的小規模な市街地に位置しており、域内には、三宮、北野、元町、旧居留地、神戸ハーバーランドなどそれぞれ特色を持った地区が存在している⁷⁾(図-3)。最近では、かつて港湾施設があったウォーターフロント地区での開発が急ピッチで進められている⁸⁾。こうした中で、現状では以下のような交通問題が指摘されている。

・三宮地区は、6つの鉄道駅が集中する交通



神戸市：三宮周辺地区の『再整備基本構想』，平成27年9月より転載

図-3 神戸市の都心地域と三宮周辺地区

拠点であるが、乗り換えの経路が複雑で上下移動を伴う。駅前の幹線道路の横断が、周辺地域への円滑な移動を妨げている。

・駅前のスペースが狭小なため、路線バス、タクシーなどによるアクセスが容易ではなく、周辺の路上で乗降が行われている。また、来訪者にとって、神戸の玄関口というイメージが感じられない。

・三宮地区は中長距離バスなどの起終点となっているが、乗降場が分散しておりわかりにくい。

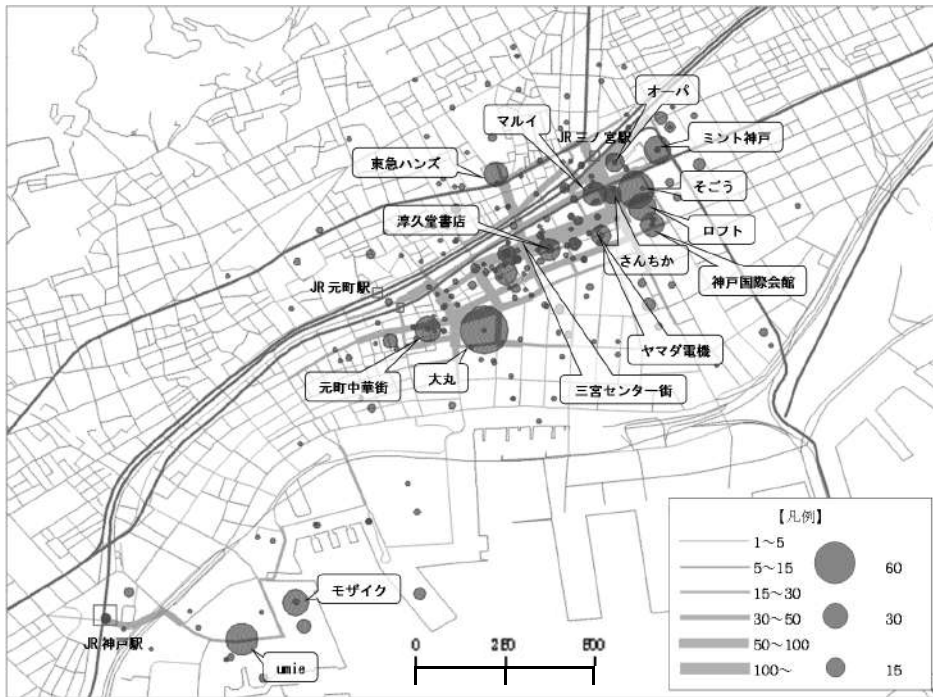
・歩行者による回遊範囲が、鉄道駅の周辺の限られたエリアに留まっている(図-4)。

・現行の公共交通サービスが不便であり、鉄道駅から離れた目的地への回遊が制限されている。ウォーターフロントの新たな開発エリアへの公共交通サービスが不十分である。

・歩道上に自転車が放置されており歩行の妨げになっている。

・物流車両などによる荷捌きが路上で行われており、道路環境を悪化させている。

こうした問題の解決を図っていくためには、個々の問題ごとに対処することには限界があり、2. で述べたように、都心地域全体としての交通戦略を打ち立てることが必要である。すなわち目指すべき目標を明確にして、その実現に向けてパッケージ・アプローチを取ることが不可欠であると言える。現在、神戸の都心三宮地区で展開されている再整備計画は、こうした交通戦略として機能することが期待されている。すなわち、ここでの戦略目標は「自動車中心の交通システムを見直し、人と公共交通優先のまちづくりを目指す」ことであり、これによって都心に賑わいを創出しようというものである。そして、こうした戦略目標を実現するために掲げられた再整備計画では、「えき~まち空間」の核としての「三宮クロススクエア」の整備と、それを契機とした



都心部への来街者を対象に徒歩による回遊行動を、筆者らが調査した結果である。図中の円の大きさは箇所ごとの訪問頻度（回答者数338人）、線の太さは道路区間ごとの通行頻度（回答者数336人）を示している。1人当たりの都心部での平均の滞在時間は3時間58分、訪問箇所数は3.0箇所、移動距離は1,664mであった。

図-4 都心地域における歩行者による回遊行動調査の結果

都心地域全体の交通システムの再構築が中心的課題となっている。

（2）「えき≈まち空間」と「三宮クロススクエア」

「えき≈まち空間」は、今回の再整備計画で新たに提案された考え方であり、三宮地区に位置する6つの鉄道駅（バス乗降場も含めて）をあたかも1つの「えき」と捉えて、この「えき」と周辺の「まち」をつなぐ空間を「えき≈まち空間」と定義している（図-5）。そして、この「えき≈まち空間」の中核となるのが、幹線道路の交差点部に整備される歩行者空間であり、その形状から「三宮クロススクエア」と称されている（図-6）。クロススクエアは、「新たに隣接して整備されるバスターミルと一体となって、交通結節点としての機能を発揮する」に留まらず、道路空間を歩行者空間化することによって、「神戸の玄関口と

してシンボルとなるような空間となり、そして人々が集い、交わり、憩う場となること」が目指されている。また同時に、このクロススクエアは、周辺地域との間を歩行者や公共交通等のネットワークにより結びつけることによって、「都心地域全体への回遊の拠点として機能」させようというものである。

都心部での道路空間の歩行者空間化は、諸外国では1970年代より開始されておりその歴史は長い。特に最近では、ニューヨークの中心部に位置するタイムズスクエアで歩行者空間が整備されたのをはじめ⁹⁾（写真-3）、ロンドンで一番の繁華街であるオックスフォードストリートでも歩行者空間化が現在、議論されている¹⁰⁾。このように、大都市の都心部でも、道路空間を積極的に歩行者空間化しようというのが世界的な潮流となっている。そもそも自動車と歩行者が同時に存在すれば、



神戸市：三宮周辺地区の「再整備基本構想」，平成27年9月より転載
 図-5 「えきまちな空間」と「三宮クロススクエア」



神戸市：神戸の都心の未来の姿 [将来ビジョン]，平成27年9月より転載
 図-6 三宮クロススクエアのイメージ図

その力学的関係から必ず歩行者は道路の片隅に追いやられてしまう。自動車を締め出しゆったりと安心して歩き回れるような空間があって初めて、賑わいが創出され、人と人との触れ合いが生まれる。これこそが本来の都心の姿であるはずである。

ところで、三宮の駅前では、従来から、3層の歩行者空間ネットワーク（地下、地上、デッキレベル）を整備し、鉄道駅間や鉄道駅

と沿道建物との間の結節が図られてきた。しかしながら、すでに述べているように、現状では経路が複雑で上下移動を強いられること、駅前広場が狭小であることが問題であった。その解決策として、過去には駅前の路上に大規模なデッキを設ける議論もあった¹¹⁾。しかし、これでは、いくら歩行者空間が拡大されたとしても、地上部は自動車交通に占有されたままであり、歩行者が地下とデッキに追い



タイムズスクエアは、格子状の街路網を構成する7th アベニューに対して、ブロードウェイが鋭角で斜めに交差する場所にある。ブロードウェイが歩行者空間化され、タイムズスクエアの歩行者空間は大幅に拡大された。社会実験を経て、2010年に恒久的な広場化（歩行者空間化）が宣言され、工事は2016年に竣工。

写真－3 タイムズスクエアの歩行者空間^{註1)}

やられることになる。これに対して、今回のクロススクエアの整備は、3層ネットワークを確保しつつ、歩行者の主たる移動経路を地上部に据え道路空間での歩行者の復権を目指すものである。これによって、新たに整備されるバスターミナルや沿道の駅舎、商業ビルの建て替え、改札口の新設等と一体となって、飛躍的に歩行環境の利便性、快適性が高まると期待できる。

（3）都心地域全体における交通システムの再構築

こうした三宮地区でのクロススクエアの整備は、都心地域全体の交通システムの再構築とともに一連のパッケージとして提案されている。図－7は、その基本的な考え方を示したものである。再構築される都心の交通システム全体は、クロススクエアを中心に自動車、歩行者、公共交通等（自転車などを含む）の交通手段別ネットワークから構成するものとしている。

これを上述のストラスブルールにおけるパッケージ・アプローチと対比すると、自動車から徒歩や公共交通への交通手段の転換を図る




モーダルパッケージが意図されている。そして同時に、一連の施策を空間パッケージとして機能させようとしている。すなわち、通過交通を締め出し都心地域の自動車交通を削減することによってクロススクエアの整備を可能にし、また周辺地域との連携を図るための歩行者や公共交通等のネットワークの導入空間も生み出そうというものである。

それぞれのネットワークについては、再整備計画の中で今後具体化されていくものと考えられるが、以下ではそれらが具備すべき要件を私見も交えて述べたい¹²⁾。

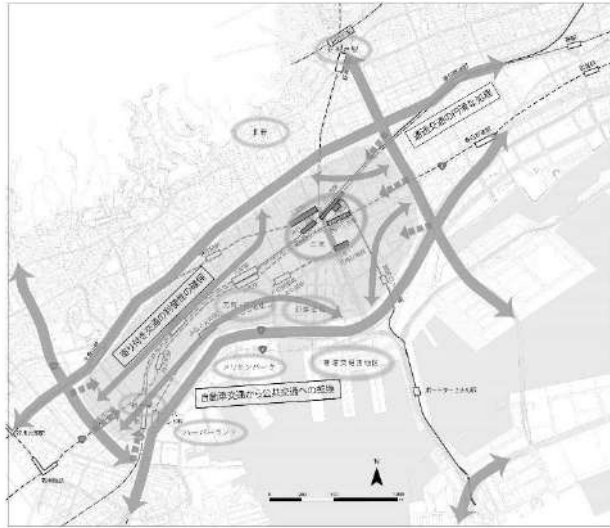
1) まず、三宮地区で歩行者空間を導入するために、地区に用事のない通過交通が進入してこないような道路ネットワークを構成することが必要である。すなわち、通過交通は外周道路に誘導し、地区に用事のある車に対してもFRINGE駐車場（都心の外縁部に設けられた駐車場）の利用を促し、地区内へ進入する自動車交通は貨物の集配車両やサービス車両、緊急車両など必要最小限としなければならない。




2) クロススクエアから都心地域全体へと歩行者による回遊を促すため、安全で快適な歩行空間を連続して設け、そのネットワーク化を図る必要がある。歩行空間を整備するにあたっては、歩行者が歩きたくなるような仕掛けが重要である。沿道での魅力ある施設配置、歩道の拡幅やオープンカフェの設置をはじめ、立ち話をしたり、休息したりできる滞留空間を設ける。また、広幅員の幹線道路の横断は円滑な移動の妨げとなるため、歩道橋などをスロープ化するといった緩和策も求められる。

3) クロススクエアと周辺地域を繋ぐ公共交通ネットワークの整備にあたっては、利便性が高く快適性に優れ、高品質なサービスを提供できるシステムの導入が不可欠である。車両は低床であり、路上から容易に乗降でき、

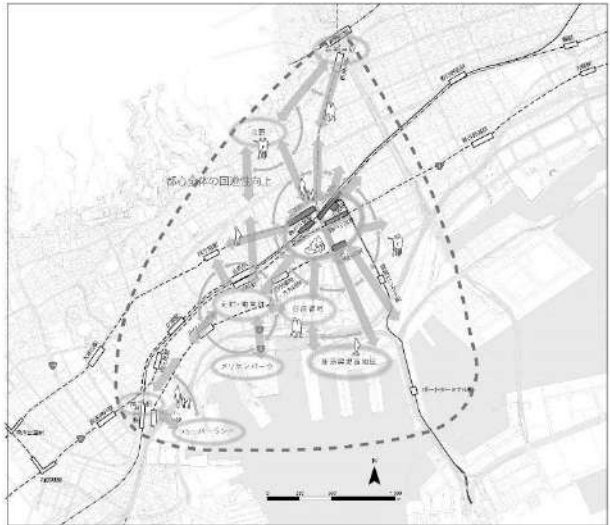
- 凡例
-  えき～まち空間
 -  通過交通を担う路線の確保
 -  寄り付き交通を担う路線の確保

a) 自動車のネットワーク



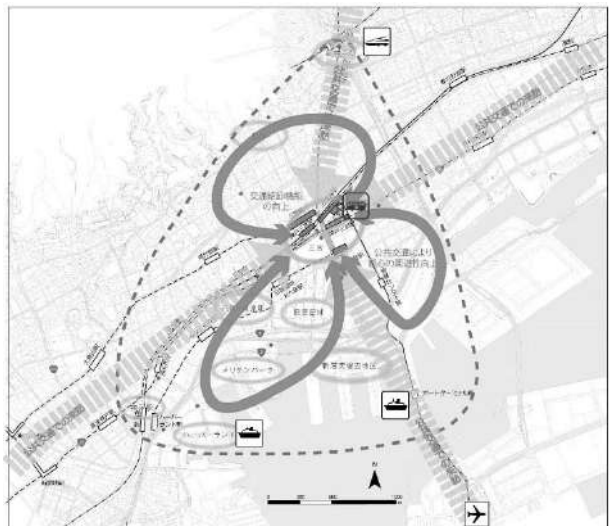
- 凡例
-  えき～まち空間
 -  歩行者のネットワーク
 -  都心の未来の姿「将来ビジョン」対象エリア

b) 歩行者のネットワーク



- 凡例
-  えき～まち空間
 -  公共交通により都心の回遊性向上
 -  公共交通での来訪
 -  新たなバスターミナルの整備
 -  コミュニティサイクルの拠点
 -  都心の未来の姿「将来ビジョン」対象エリア

c) 公共交通等のネットワーク

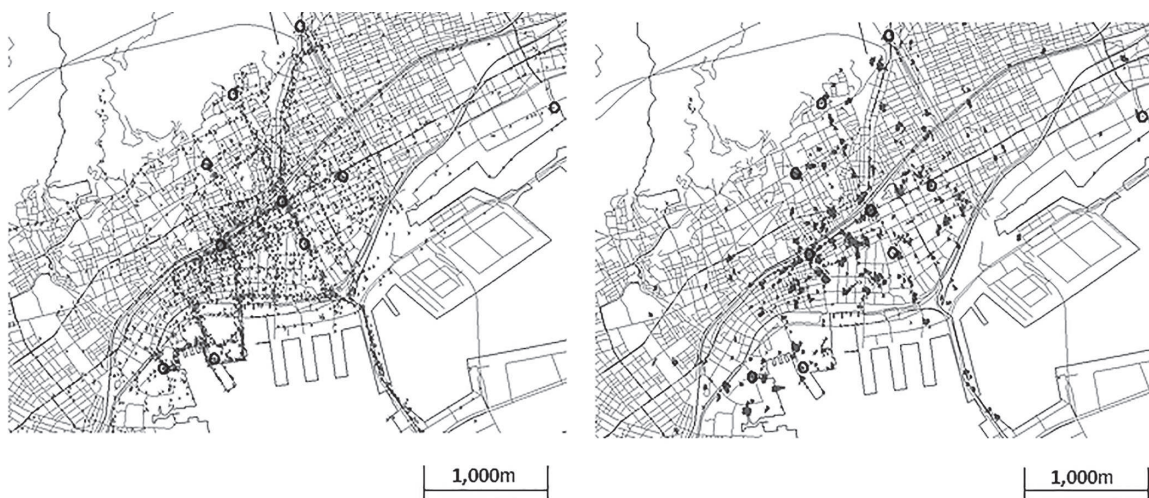


神戸市：神戸三宮「えき～まち空間」基本計画（案），平成29年12月より転載
 図-7 神戸市の都心地域における交通システムの再構築

そして停留所間隔も短く、高頻度で運行されることが必須である。都心地域内では、一定時間内は乗り放題にするといった料金負担の軽減も求められる。現在、都心地域ではシティープというユニークな循環バスが運行されており、観光客を中心に人気が高い。しかしながら、一方向の循環ルートであるため一般市民にとっては必ずしも便利な移動手段とは言えない。したがって、今後、こうしたサービスを活かすなら上述のように機能の強化を図ることが必要である。一方、都心地域内で基軸となる新たな交通手段の導入も検討すべきであろう。この際には、個人的には、LRTが適していると考えられる。LRTは、専用の通路空間を走行することにより道路の混雑の影響を受けず、交差点でも優先通行が確保されれば定時性を高めることができる。また、路上に軌道が敷かれているので、利用者は走行ルートを容易に理解でき、安心して乗車することができる。そして、何よりも建物のエレベーターが垂直方向の移動を可能とするように、まちなかでLRTを水平に動くエレベーター

として機能させることによって、人々の回遊性を高めることができる。さらに、通路空間を芝生化することによって、環境や景観への配慮も可能となるなどの利点もある。

4) こうした歩行環境の向上や公共交通サービスの拡充に加えて、シェア型の自転車やパーソナルモビリティなどの活用も回遊行動の拡大に寄与すると考えられる。特に、シェア型の自転車は、環境にやさしい移動手段として国の内外で導入事例が相次いでおり¹³⁾、また路上駐輪対策としても駐輪スペースの抑制につながることから注目されている。図-8は、神戸の都心地域で供用中のシェア型の自転車(コベリン)利用者の走行履歴を示したものであるが、これによると先の徒歩の場合(図-4)と比較して行動範囲が大幅に拡大されていることがわかる。今後は、自転車についても積極的に都市交通手段として位置付けるべきであり、このためには自動車交通のマネジメントと連携させて、車道上で自転車の走行空間(自転車は車道の左側通行が原則)を整備し、そのネットワーク化を図ることが急務



a) 走行中

b) 停止中

都心部で供用されているコベリンの利用者による走行履歴(2015年10月の土・日曜日の2日間に、GPSにより3分間隔で記録された位置、サンプル数は202人^{註2)})を、筆者らが走行中と停止中にわけてそれぞれ地図上に示したものである。図中の丸印は、10箇所のサイクルポート(自転車の貸し出し、返却地点)を示す。1人当たりの平均の利用時間(自転車の貸し出し時間)は3時間6分、走行距離は7.3kmであった。

図-8 コベリン利用者の走行履歴

である。

こうした交通手段別のネットワークはそれぞれを独立して設けるのではなく、相互に連携させることが重要である。基本的には、空間的制約があるため、道路区間ごとに優先すべき機能を明らかにして、道路の使い分けにより併存させるべきネットワークを選択して配置することが求められる。また、ネットワーク間には相互に連携すべきポイントを設置する必要がある。クロススクエアでは、域外からの鉄道やバスと、歩行者・自転車、域内公共交通のネットワークが繋がる。また、公共交通ネットワークは歩行者ネットワークと結節させることによって歩行を支援できる。フリンジ駐車場は、公共交通の乗降場、シェア型の自転車の貸し出し・返却地点と隣接させたり、歩行者ネットワークと結節させたりすることによって、自動車から公共交通、徒歩・自転車などへの転換を促すことができる。こうした連携すべきポイントを域内に適切に配置することによって、自動車からの交通手段の転換、回遊行動の拡大を図ることが求められる。

4. 神戸市における都心再生のための交通戦略の実現に向けた課題

最後に、今回のこうした都心三宮地区における再整備計画を実現する上での課題について述べてみたい。

1) 再整備計画では大規模な歩行者空間の導入が核となっていることから、その成否の鍵を握るのは自動車交通のマネジメントといっても過言ではない。このため、交通マネジメントを適切に実施していくことが重要であるが、その際考慮すべき点として将来の自動車交通量に対する想定があげられる。この将来の想定に対しては、以下のような要因につい

て検討することが必要であろう。

まず、人口減少、若者のクルマ離れなどを背景に、現状では都心部の観測交通量は減少傾向にあることから、その要因も含めて今後の自動車交通量の推移を継続的に見極める必要がある。

また、外周道路での交差点改良や臨海部での湾岸道路の整備といったハード対策、公共交通の利用促進、郊外部でのパークアンドライドの推進などのソフト対策による効果が、都心の交通流動に及ぼす変化を予測することも肝要である。

さらに、現状の自動車交通量を前提として交通容量の削減を検討するならば、迂回経路がなければ交通渋滞の発生は避けられないと一般的には考えられている。しかしながら、現実にはドライバーが交通行動を調整し、短期的には交通渋滞も発生するが時間の経過とともに安定的な状況に推移していくことが多くの都市の事例で報告されており¹⁴⁾、こうした現象についても考慮することが重要である。

2) 諸外国では、都心部の歩行者空間において、歩行者とLRT、バスなどの公共交通機関のみが通行できるトランジットモールを導入しており、同時に良質な商業空間を整備することによって、市街地の活性化を図っている¹⁵⁾(写真-4)。特にLRTは、その優れたデザインの車両が都市景観を向上させ、まちのイメージを一新させている。また、公共交通機関と歩行者を同じ道路空間上に存在させることによって、都心の真っただ中に人々を運ぶことができる。しかしながら、このように多くのメリットがあるにもかかわらず、わが国では交通の混在による安全性への危惧から反対意見が根強く、このような道路形態が法的にも担保されていないことから現時点では導入は困難である。諸外国では、交通の安全性について特段問題視されておらず、今後、わ



都心部の中央駅から湖畔にいたる1.2kmのトランジットモールは、沿道に商業施設やレストラン等が立ち並び、多くの歩行者で賑わっている。(人口：約39万人)

写真-4 トランジットモール (スイス・チューリッヒ)

が国でも導入の可能性を検討していくことが必要である。

3) 道路空間を歩行者空間化したり、LRTを導入したりする際に、反対意見として必ず出てくるのは荷捌き交通をどのように確保するかということである。歩行者専用空間では、多くの場合、時間帯を限って許可車両の進入を認めるといった方式がとられる。また、規模の大きい建物では荷捌き場の設置を義務化する一方で、小規模な建物では路外に共同の荷捌き場を設置したり、沿道で停車を認める場合は荷捌きスペースを設置し停車時間を限定したりするなどの措置が必要である。さらに、沿道の歩道に空間的に余裕がある場合には歩道上で場所を限定して、歩行者交通量の少ない時間帯に荷捌きスペースを設けるといった方法も諸外国では取られている。一方、荷捌き交通そのものを減らす工夫も必要であり、そのためには地域内に立地する事業者が個別に荷受けや発送を行うのではなく、域外に拠点を設けてそこから共同で貨物を集配送する仕組みを設けることが効果的である。こうした集配送の共同化については、地域の関係者によるエリアマネジメント^{註3)}としての取り

組みが求められる¹⁶⁾。

4) 再整備計画は、実現までに長期間を要するとともに、その対象地域はクロススクエアと周辺地域も含めれば広範囲となり、またきわめて多数の施策から組み立てられている。こうしたことから、2. で述べたパッケージ・アプローチの観点から考えると、計画の実施に当たっては、施策間の連携の強さ(パッケージ性)を見定め、時間的な前後関係、空間的な位置関係を把握しながら、段階的に整備していくことが必要であり、計画の進捗管理を適切に行うことが重要となる。

こうした進捗管理を行う上では、「人の交通」と「ものの輸送」の両面から、ビッグデータ等^{註4)}も活用しながら、交通流動の変化や個人単位での交通行動の変化を継続的にモニタリングする仕組みを整備することが有効である。そしてこれらのデータにもとづき、施策による実施効果を科学的に予測できるツールを開発し、常にその評価を行える方法を確立しておくことが必要である^{註5)}。

5) 計画の実施に向けては、関係者との合意形成をいかに進めるかが極めて重要である。ストラスブールの事例においてもこの点には

多大な労力が注がれており、絶えず施策をパッケージとして一体的に議論するとともに、市民全体を対象とした、あるいは特定の利害関係者グループごとの協議を並行して行うなどの様々な工夫を凝らしている。また計画内容を広報周知するために、関係者の理解を得やすいように整備前後のイメージの違いをフォトモンタージュなどにより具体的に提示している。近年では、しばしばCGを使った動画で整備前後のイメージを再現したりすることで効果を上げており、その活用を図ることが必要である。また、一定の期間（なるべく長期間）、多くの市民が参加できる形で社会実験¹⁷⁾（写真－5）を繰り返すことによって効果を検証していくことも有効な手段である。



両方向の車道を1車線ずつ削減し、歩道を拡幅する実験が2007年に行われた。その後、2014年、歩道の拡幅工事に着手、翌年10月に完成した。その間、関係者との間で協議が続けられた。

写真－5 京都市四条通りでの交通社会実験

5. おわりに

本稿では、神戸の都心三宮地区で現在進行中である再整備計画について、交通戦略としての意義や実現に向けた課題を私見も交えながら論じてきた。

この再整備計画は、交通結節点としての機能強化、神戸の玄関口としてのシンボル空間や賑わい空間の創出、都心地域全体への回遊行動の拡大など様々な効果を生み出すものと

考えられる。こうした直接的な効果に加えて、今後は、都市が直面する様々な課題、モビリティ格差（高齢者・年少者、障がい者など）の解消、環境負荷の低減、健康増進への寄与、自然災害・都市型災害への備え、グローバル化への対応などの観点からも、この再整備計画の効果を評価することが必要である。

また、新たに生まれ変わった都心で、いかに神戸らしさを生み出すかが重要であり、何よりも市民にとって誇りとなる、愛着が感じられる都心となることが求められる。今後も、都心再生に向けて、市民、企業・商業者、事業者、行政をはじめ、来訪者も含めた幅広い関係者の間での活発な議論を期待したい。

<参考文献>

- 1) 神戸市：三宮周辺地区の「再整備基本構想」、平成27年9月
- 2) 神戸市：神戸市地域公共交通網形成計画、平成29年3月
- 3) 神戸市：神戸三宮「えきまちなみ空間」基本計画（案）、平成29年12月
- 4) 神戸市：新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画、平成30年3月
- 5) 山中英生・小谷通泰・新田保次：<改訂版>まちづくりのための交通戦略、学芸出版社、平成22年
- 6) ヴァイソン・藤井由美：ストラスブールのまちづくり、学芸出版社、平成23年
- 7) 神戸市：神戸の都心の未来の姿 [将来ビジョン]、平成27年9月
- 8) 神戸市：「港都 神戸」グランドデザイン～都心・ウォーターフロントの将来構想～、平成23年3月
- 9) 中島直人・関谷進吾：ニューヨーク市タイムズ・スクエアの広場化プロセス/BID設立以降の取り組みに着目して、日本建築学会計画系論文集、第81巻、第725号、pp.1549-1559、平成28年7月
- 10) <https://consultations.tfl.gov.uk/roads/oxford-street> (2018.01)
- 11) 神戸海港都市づくり研究会：神戸都心エリアの進化を促すJR三ノ宮駅周辺整備・活性化に向けた提言、平成26年3月
- 12) 小谷通泰：環境配慮型の都市交通システムの構築、都市政策、第154号、pp.32-43、平成26年1月

- 13) 菊池雅彦：コミュニティサイクル導入の現状と課題，
交通工学，Vol.47，No.4，pp.20-23，平成24年
- 14) S. Cairn, C.Hass-Klau and P.Goodwin：Traffic
Impact of Highway Capacity Reductions - Assessment
of the Evidence, Landor Publishing, 1989
- 15) 青山吉隆・小谷通泰編著：LRT と持続可能なまち
づくり，学芸出版社，平成20年
- 16) 小池敦史・服部彰治・山本郁淳：札幌大通地区に
おける共同配送社会実験の取組－エリアマネジメント
による道路パフォーマンス向上に向けた取組－，第60
回（平成28年度）北海道開発技術研究発表会，平成29
年2月
- 17) 福田敏男・永田盛士：四条通歩道拡幅事業について，
道路，Vol.899，pp.36-39，平成28年2月

註1) 写真-3は，杉本保男氏より提供を受けた。

註2) サカイパーキング（株）・神戸市より提供を受け
たGPSデータにもとづき分析を行った。

註3) 地域における良好な環境や地域の価値を維持・向
上させるための，住民・事業主・地権者等による主体
的な取組。（国土交通省土地・水資源局「エリアマネ
ジメント推進マニュアル」2008年より）

註4) 自動車の交通流動についてはETC2.0，公共交通
機関の利用者については交通系のICカードの履歴デー
タなどがある。また，個人単位での行動データとして
は，スマートフォンやGPSロガーを用いて取得され
たGPSデータ，Wi-Fiによるログデータなどがある。

註5) 特に，個人単位の行動データをもとに，人の動き
をシミュレーションし，施策実施の効果を予測した上
で，施設配置や空間形成，交通施策を検討するための
計画手法は，スマート・プランニングと呼ばれている。（国
土交通省・都市局「スマート・プランニング実践の手引」
2017年より）

地方創生の視点から見た 都心再整備の意義と展望

岡山大学大学院社会文化科学研究科・経済学部 特任教授 中村 良平

都市がなぜあるか

なぜ人は集まって住むのであろうか。一言でいえば、それはバラバラでいるよりも集まった方が良いという「集積の効果」があるからである。具体的に言うと、規模の経済と無視できない移動費用の存在である。もし規模の経済がない世界だと、各世帯はそれぞれが自分の裏庭で生産活動をし、それぞれが離れて住んでいても自家生産・自家消費をしているのでデメリットはない。

他方、生産活動には規模の経済を伴うものが多い。大きな工場の存在はその典型である。また、地域資源を活用した地場産業や伝統産業も産業レベルで規模の経済が存在する。これは個々の中小の事業所には規模の経済がないのではあるが、特定地域に同業種が集積することで、互いの近接性を利点として地域全体としての生産活動の効率性が高まることが期待される。つまり、一つの産業集積として規模の経済を享受できるのである。光学レンズ（眼鏡）の事業所の集積する福井県鯖江市や金属洋食器製造事業所が多く立地する新潟県燕市などはその典型例である。いわゆる地

場産業のまちである。西脇市周辺に集積する播州織物や三木市の金物、かばんの豊岡市など移出産業としての地場産業を持っているまちが多くある。また、神戸市内にも長田区に集積するケミカルシューズ製造企業のように同業種が集積することで、個々の事業所が享受する外部経済を産業全体としての規模の経済として内部化することで生産性が高まり、さらなる集積を呼ぶことで人口集積が形成されるのである。

ただ、これだけでは商業やサービス業を雇用の中心としてまちが形成されている現代の都市の存在を説明することは困難である。他にも生活の糧を生み出す基幹となる産業の存在が必要である。それは交易が可能なサービス業の存在である。これが移出産業としての役割も担っていることに意味がある。商業も含んだ広義のサービス業、あるいは第三次産業の特徴は、ものの移動ではなく人の移動によって収入がもたらされることである。そういった消費機会を享受するには、基本的にその場所に赴かないとできないのであれば、そこで人口集積の効果が発揮されるのである。

都市のライフサイクル

都市の発展衰退というライフサイクル仮説に従うとまず中心部（都心部）への人口の絶対的な集中が起こり都市化の進展を促すのであるが、都心部の高密度化・高地価によって、その後に人口の郊外化現象が始まる。しかし、この郊外化現象の進展は、年月の経過とともにやがては都市中心部の高齢化と空洞化をもたらすのである。さらに時間が経過すると、郊外でも高齢化や世代交代の波によって人口増加の兆候が低下し、しだいに都市全体として人口停滞期に入ると考えられる。そして、これが一層進むと、都心部・郊外地域ともに人口が減少し都市が衰退期に入ってくると考えられる。現実問題として、我が国の地方都市では、このような状況に陥っているところが少なくない。

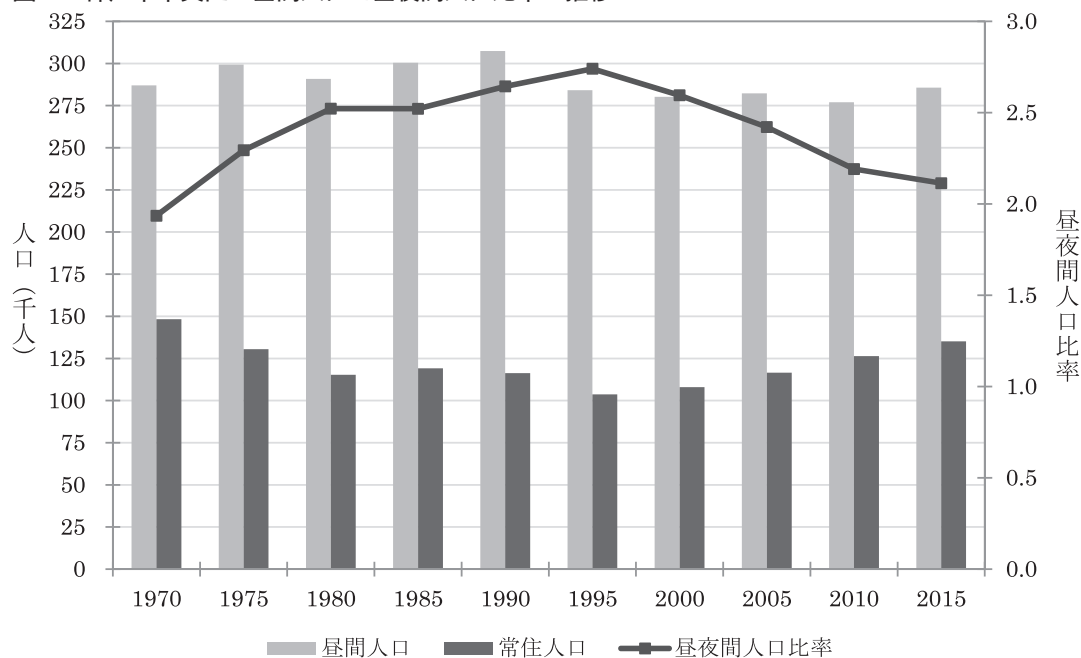
問題はここからである。このまま消滅可能な都市になっていくのか、それとも再生なってリバイバル・シティとなるのか。都市全体

としては人口が増えない中、都心部の地価の下落などで都心部での居住用マンションの建設が進み、若年世帯だけでなく郊外居住者であった高齢者の都心回帰を促している。

確かに高齢化時代のなか、現在のような分散した都市形態では人々の生活面で、また都市経営の観点でも多くの問題が生じるであろう。こういった観点から、都市政策面でも中心部の積極的な再開発は重要な意義を持つてくる。これによって、都市のリバイタリゼーションが出現すれば、都市のライフサイクルという真の循環が成立する。

図1は、神戸市の都心部である中央区の昼夜間人口の推移を1970年以降見たものである。夜間人口（常住人口）については、震災後は比較的順調に回復し、2015年では1975年の水準にまで回復している。これに対して昼間人口の方では、1995年では震災の影響で2.3万人以上の減少し、その後も2000年頃まで回復の兆しはなかった。しかし、2015年になって5年前に比べて8,670人の増加となり、昼夜間人

図1 神戸市中央区の昼間人口と昼夜間人口比率の推移



注) 各年の「国勢調査」(総務省)より作成

口で見る限り都心部再生が現れつつある。ただし、その間一貫して昼夜間人口比率も低下してきているが、いずれにしても都市のライフサイクルとしては、都心居住の増加で再都市化の方向に向かっていると考えることもできよう。

地方創生と都市

過去を振り返ると、高度経済成長を支えた地方の新産業都市の政策やポスト石油危機のテクノポリス計画、そして比較的最近だと地方再生など何度も地域活性化のスローガンは掲げられてきた。そして、それらの多くは地域の生産額を増やすとともに、まちの人口も増加につながる（はずの）施策であった。

しかしながら、これからの人口減少期を迎えつつある時代における地方創生を考えると、まち全体での生産額を伸ばす政策よりも「一人当たりの生産性、もしくは所得」をいかに維持し、さらに高めていくかの施策の方が意義を持ってくる。このためには新たな付加価値をまちが生み出すことが重要となる。それには、都市中心部で創造的なアイデアを打ち出す人材、新たな財・サービスを生み出すイノベティブな企業の存在、それらと新機軸の政策のシナジー効果が不可欠である。これによってまちの稼ぐ力と雇用力が向上する。

都市の高齢化

理屈の上では可能だが、現実はその簡単にはいかない。特に少子化現象による人口減少と相まって、まち全体が様々な意味で高齢化してきているからである。それは住んでいる人たちの年齢の高さだけでなく、都市にある諸々の施設の年代化も進んでいることを意味する。

高度経済成長期から道路や橋梁をはじめ上下水道やなど生産と生活基盤のインフラが整備され、また市民会館や図書館、体育館、さらにゴミ処理施設など次々と公共施設も建てられてきたのだが、それらが年月を経て高齢化してきているのである。もちろん、インフラについては更新投資も行っているわけだが、更新が追いついていかないのが現実である。また、公共施設等に対しては、ファシリティ・マネジメントという考えを用いて、地区の人口減少とともに公共施設を縮小や閉鎖すること、あるいはその再配置を考えてようとしている。小中学校の閉鎖や統合がその典型例である。

もちろん全ての市町村において人口が減少しているわけではない。人口が増えている市町村も存在する。ただ、そういった市町村もやがては自然減が社会増を上回る時代がやってくる。また、都市の内部構造を見ると、合併した自治体では、中心部の人口維持に反して縁辺部の人口減も進んできているところが多い。¹⁾ 郊外に向けてインフラ整備を行ってきた都市が、これからは維持管理費の増大と特に縁辺部の人口減少に伴い、人口のみならず施設などの集約方向に向かわざるをえなくなっている。縮小する（shrinking）都市の時代ともいえよう。

都市政策の課題

都市政策としての具体的手段として、施設を再配置する、あるいは事業所の立地を誘導することを考える。人の住む場所を変えると、再立地への誘導は容易ではないけれど、まだ事業所の誘導や施設の再配置はやりやすいであろう。その施策自体は、都市自体が再生産を繰り返してやっていけるようにこれからも長持ちしていく、延いては持続可能なま

ちづくりにつながっていくことになる。

長い年月をかけて縁辺部から中心部へと人が移動し、縁辺部の人口が減ってくるとなると、解決すべき課題として、そういう状況下で土地を切り捨てないようなコンパクト化が必要となってくる。それは人々がいなくなってきたところで、かつて投資したところを自然に戻すとか、何らかの土地利用の活用法を考えていくことである。

そして、都市は生業の場所でもあることから、どのような土地利用を計画すれば都市全体にとって経済の活性化につながるかを目指すべきであり、これは都市計画と都市経済という計画と経済を連動して考える必要性を意味している。冒頭に述べたことを具現化する必要条件でもある。

都市計画と都市経済のシンクロ

「都市政策」という語感からは、それは国や地方自治体がおこなうまちづくりの具体的な方針をいうものとイメージできるが、その意味するところは、「住みやすいまちづくり」、「働けるまちづくり」（稼げる都市）を実現していくためのものである。建築規制や線引き、用途規制などを実施する「都市計画」はその1つの具体的手段ともいえよう。

最近、数多くの自治体がその策定に取り組んできている「立地適正化計画」は都市の人口減少とコンパクト化を考えた「都市機能の再配置計画」という「都市計画」である。²⁾そして、「立地適正化計画」は、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、都市全域を見渡した計画として位置づけられる市町村マスタープランの高度化版と位置付けられている。

コンパクトシティも都市計画の1つの理念だが、むしろ「まちづくり」の考えともいえ

る。そして、「都市計画」は、我々が住んでいるところの道路状況とか景観、土地利用といった「まちの内部構造」を見るのが中心となっており、もう1つまちづくりにとって重要な「まちの活性化」とか「産業振興」ということを積極的に見るものではない。

たとえば、土地利用の線引きにしても比較的現状追随型が多く、線引きをすることでの不動産価格に与える影響がどの様なものかを見るものでは本来的に異なる。実際、土地利用規制をすることによって規制をしないときよりも土地の価値が上回ることはない。規制は、最高に土地評価をする潜在的利用主体を排除する可能性があるからだ。しかし、これは土地利用の主体間に外部不経済がないことが条件である。もし規制によって外部不経済が軽減される場合だと、環境改善によって土地の評価が場所によっては上昇する場合も出てくる。こういったことは都市の中での経済活動に大きな影響を与え、同時に都市の稼ぐ力にも関係してくる。このような経済効果の理解と計測なくしては、意味のある土地用計画とはいえない。

一般に、まちの産業振興というと、個々の企業の頑張りも当然必要なのだが、基本は「まちのマクロ経済」を見るものである。言い換えると、前者（都市計画）では「まちのなか」の空間的位置、つまり距離の概念が明示的に扱われることが多いのに対して、後者も「まち」と「まち」という地域間距離は扱うのだが、まちを単体としてとらえることが多い。

都市計画の考えのコンパクトシティが人口減少や高齢化といった今後の「まちづくりの必要条件」であることは、多くが認めることである。しかし、それで「まちの経済がどうなる」というイメージは出てこない。そうなるには、都市計画の手法に都市経済学的な分析を導入する必要がある。たとえば、「コン

パクト化で、新しい仕事を生み出すにはどう
いう空間立地（配置）が良いのか」という発
想をもつことが必要となってくるであろう。
都市が「どのような産業に重点をおき、稼ぐ
力を顕在化していくか」という「まちの産業
振興の都市政策」を考えるとときには、都市計
画と都市経済の考え方を連動させる必要性が
あると考えられる。

どのような土地利用を実施すれば、まち全
体にとって経済が活性化するのか。こう考え
ると、土地利用という都市計画と産業振興と
いう都市経済がどこかで連動して、リンクし
て考えていかないといけないことがわかる。

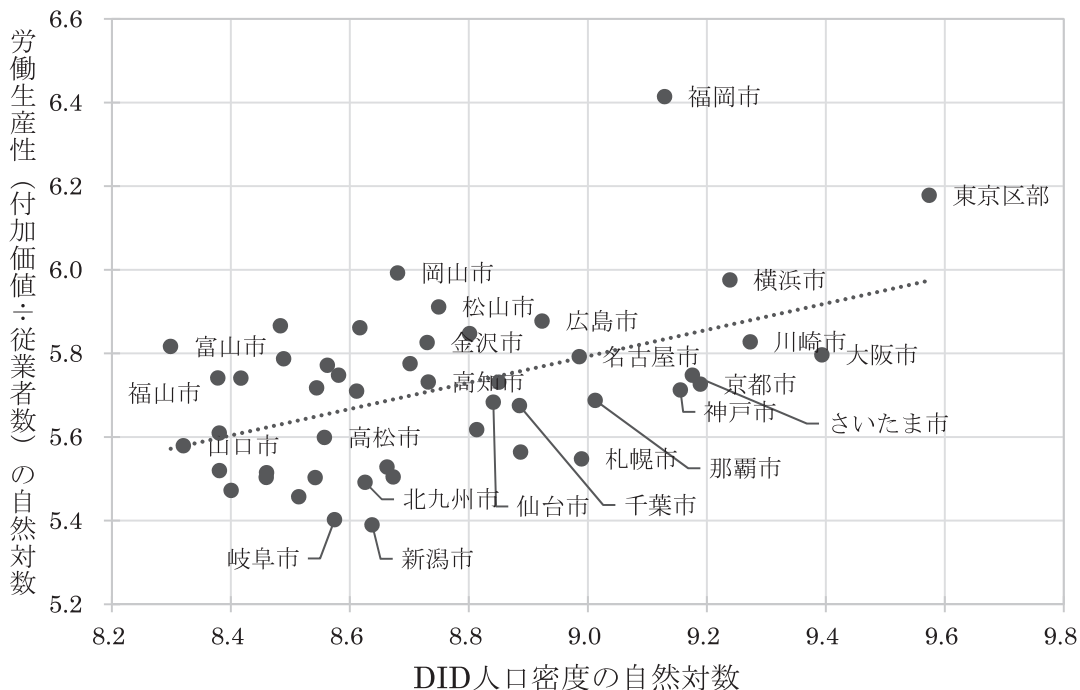
そうすると都市計画の土地利用で今後考え
ないといけない都市政策は、都市の価値を高
めるための土地利用のあり方であり、そこには
産業振興につながる都市経済学の分析が必要
となってくるのである。また、産業振興の方
でも地域の付加価値を高める（これは、ま
ちの価値を高めることと同義）には、「資本投

資」の企業誘致だけでなく、どれだけ良い
人材を持ってくるかという「人材投資」にも
政策がつながってくる。³⁾ これまでは、付加
価値の拡大は必ずしも雇用を創出すること
と同値ではなかった。また、都市計画から流
れてくる都市政策とは相容れないところもあ
った。しかしながら、都市の住む魅力と働く
魅力を同時に追求する政策では、都市計画と
都市経済のシンクロナイズが不可欠となるこ
とは必然な帰結である。

図2は、横軸にDID人口密度、縦軸に労働
生産性のそれぞれ自然対数をとったものをプ
ロットしたものである。ここでは、両者に高
い相関関係があることが発見できよう。この
ことは、人口集中地区の集積密度が高いとサ
ービス業の効率的な生産性が高まることを示
唆しているといえよう。

福岡市については、データ上の問題がある
と推察されるが、東京区部についての生産性
の高さが象徴的である。

図2 DID人口密度と労働生産性の関係



注)「経済センサス活動調査」(総務省, 2012年)から作成。
破線は、点の縦方向の中央を通る回帰線。

まちのストック価値を高める：ポートランドの都心政策

都市の価値を何で計ることができるだろうか？一つにはそのまちに住みたいという人が沢山いれば、そのまちの価値は高いと言ってもよいであろう。といってもなかなかそれは客観的に指標化できない。最も分かりやすい指標として、これは土地の評価（価値）が考えられる。その土地に住みたい、その土地を利用したいという人が沢山いれば、その土地の評価、価格は上がるはずだ。つまり土地価格を適切に高めることが必要な都市開発、都市計画のあり方が政策として大切になってくるのである。土地の価値が高いと収益還元のため土地が高度に利用されることにつながる。もちろん、土地は移動することができないことから外部経済と不経済がつきものなので、誘導と規制といった公共政策も必要となってくる。

そのまちの価値を高める手段に TIF (Tax Increment Financing) という「税金増加を前提とした公債発行による資金調達」というものがある。アメリカで取り入れられている都市開発の経済的手法であるが、なかでもオレゴン州ポートランド市開発公社は、これによっていくつか成功を収めている。まず、一定のエリアを定め、その環境改善を図るプロジェクトを実施するのであるが、それに対して自らが債権を発行して資金調達をすることで基盤整備を行いつつ、域外からの投資を呼び込み、地区の不動産価値を上げるのである。そこでの債券発行は、不動産価値上昇から来る固定資産税の増収分を先取りして実行される。もちろん、すべての対象地区でうまくいったわけではないが、少なくとも（ポートランドでは）対象地区住民との間での「地区の価値を高める」には金銭投資以外にも具

体的に何をすれば良いかということが話し合われていることに意義がある。まさに地域を経営するという感覚がある施策といえよう。

実際、ポートランドのまち中心部を歩くと、とても歩きやすい、車が少なくて気づく。⁴⁾これには、1ブロックが61メートルと短く、アメリカ一般の半分であることが一因である。また、多くは一方通行でありながら、ストリートカーと呼ばれる路面電車、バス、MAXと呼ばれるLRTが頻繁に走っていること、高層ビルが少ないことなども理由として考えられる（写真1はポートランド州立大学構内を走る路面電車である。右奥の建物には、都市開発や公共政策の大学院が入っている。）。

都心再開発の具体例として、1990年代末から再開発されたダウンタウンの北側に当たる地区（351エーカー）がある。この再開発スキームには上記に述べた開発による税金増を担保とした公的資金提供（TIF）と、それを呼び水とした民間出資の組み合わせが用いられた。

再開発の結果、工場跡地の面的開発、既存のビルのリノベーション等を組み合わせた複合用途開発、職・住の近接の「歩けるまちづくり」、近郊の住宅地と接続する路面電車（タウンカー）も併せて開発者負担を入れて整備がなされた。

写真1はポートランドのシンボル、路面電車であり、写真2はそれが大学構内を走る姿である。

また、写真3～6はダウンタウン北部の最初の再開発地区 Pearl District のリノベーションビルのいくつかである。平日の朝であったので人通りは多くはないが、休日の夕方ともなれば観光客も含めた多くの人で賑わっている。

そしてこの都市計画は、まちの新産業の進展と大きな関係をもたらしたのである。中心

市街地の活性化により、新しいレストラン、ファッション、スポーツ&アウトドア用品、クラフトなどが立地し、若者による個性的な店が多数開業。地域の中心企業インテル、ナイキ、コロンビア等を中心に、新たなスター

トアップ企業が2000年ごろを境に急増した。⁵⁾これにはポートランド開発公社も7年くらい前から産業開発に重点を置いて活動し始めたのである。2010年～15年のGDP成長率も全米都市の中で第10位の2.4%となっている。

こういった考え方は、今や多くの市町村にとって喫緊の課題である空き家問題に対しても、不動産証券化やクラウドファンディング



写真1 路面電車でいこう！



写真2 ポートランド州立大学の中を走る路面電車

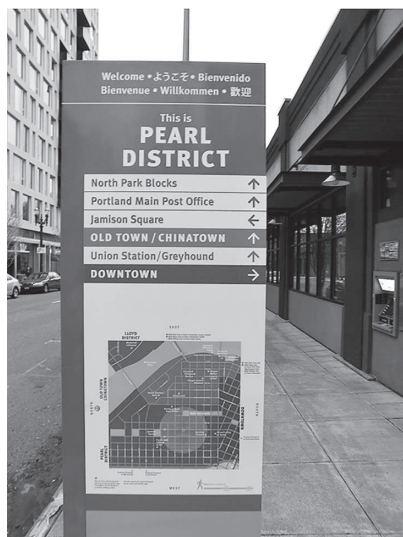


写真3 Pearl District の案内



写真4 Pearl District 再開発住宅



写真5 リノベーションによる商業施設 (Patagonia も入居)



写真6 リノベーションによる商業施設・住宅

といった手法を取り入れて応用できるのではないだろうか。

まちづくりの方向⁶⁾

従来から地域経済活性化（あるいは地域振興）の定番は、公共事業と工場の誘致の二本柱であった。公共事業は、言うまでもなくインフラ投資であり、需要を刺激してまちの所得を底上げしようとする施策である。これに対して工場誘致は雇用の創出、固定資産税、供給によってまちの所得を高める施策であるが、そこには雇用の創出や立地による固定資産税の増収などの効果も大いに期待されてきた。しかしながら、インフラの更新投資は必要であっても、公的資金に依存する新規投資は多くは望めないし、また同時にまちの経済の外部依存度を強めることになる。企業誘致も重要な施策ではあるが、それにまちの活性化を依存しすぎることは危険である。

それでは、これからはどういったまちを目指せばいいのであろうか。「まち」には三つの要素が必要である。「暮らしやすい」まちづくり、「働きがいのある」まちづくり、「訪れて楽しい」まちづくりの三つである。「暮らしやすいまち」とは、安全・安心、利便性の観点で客観化できる。「働きがいのあるまち」とは、雇用機会に多様性のみならず、仕事環境も重要な要素である。そして、「訪れて楽しいまち」は、観光資源だけではなく、消費機会の多様性も忘れてはならない要素である。

これまでのまちづくりは、基盤産業が一次産業や製造業に立脚することがほとんどであった。しかし、高齢者が社会の多数を占める時代になって、まちは消費サービスの差別化と多様性で外貨を稼ぎ、それを循環させていかねばならない。これは、ものの生産からサービスの生産都市への移行を意味する。サービ

スの消費はコトの消費であり、それは人間の五感と関係がある。食べる、見る、聞く、触れる、香る、これらに関わるサービスの提供である。また加えて、食べる、休む（寝る）、動く（通勤・通学、散歩、運動）についても新たなサービスを創造することは、上流の製造業や建設業、農林水産業への波及効果を生み出すのである。これが都市中心部の果たす大きな役割であるといえよう。

注釈

- 1) 2010年～2015年の常住人口（国勢調査）の変化では、神戸市における郊外地域（緑辺的地域）としての北区で7,031人、西区で3,516人のそれぞれ減少となっている。
- 2) 国土交通省のウェブサイトによれば、2017年3月31日時点で348都市が立地適正化計画について具体的な取組を行っていて、このうち112都市が同年7月1日までに計画を作成・公表ということである。
- 3) 生産額は、技術を所与とすれば資本と労働の投入量によって規定される。企業誘致は資本投入が増えることを意味するが、人材の誘致は労働の質を高め生産性を向上させる役割を持つ。
- 4) 中心部（ダウンタウン）は東西1.5km、南北3.5kmで、徒歩で20分のまちである。
- 5) 流入する若者がこのムーブメントの中心である。
- 6) 本節は拙書「地方創生の本質⑩」（ひょうご自治3月号）の一部を参照している。

新バスターミナルへの 期待と展望

公益社団法人兵庫県バス協会 会長 長尾 真

1. はじめに

第1期開業予定は7年後の2025年。その頃の神戸のまちはどんな姿になっているだろうか。バスがまちの活性化に役立ち、国内外問わず様々な人々が自由に行き来している。そんな様子を浮かべながら考えたい。

2. バス事業の現状

全国のバスの輸送人員は昭和43年の101億人をピークに、現在は全盛期の約4割まで落ち込んでいる。兵庫県内もほぼ同様であり、特に地方部における輸送人員は減少の一途をたどっている。これは少子高齢化や世代の移り変わりに伴う日常（通勤通学）利用の減少によるものが大きく、この傾向はまだまだ続くと考えている。一方で都市部は下げ止まりとなっており、都心回帰の傾向やバス事業者におけるサービス向上の取組みが一定の効果を出した結果ではないかと考えている。

また、昭和40年以降、高速道路網整備の進捗にあわせて、主要都市間を結ぶ輸送手段として高速バスが拡大してきたが、平成12年の

バス事業の規制緩和以降、貸切バスを活用した募集型企画旅行としての拠点間輸送いわゆる「高速ツアーバス」が台頭する。インターネットをフル活用し、安い・簡単・乗換不要の移動手段として学生層を中心に需要が急速に拡大してきた。しかし、既存の乗合型「高速バス」と、バス停の確保等を必要としない貸切型「高速ツアーバス」の実質的な一國二制度状態になってしまい、利用者への混乱を招くだけでなく、平成24年のゴールデンウィークに発生した関越道を走行していた高速ツアーバス乗務員の居眠り運転による事故もきっかけとなり、平成25年8月に乗合型を発展させた「新高速バス」に制度を一本化。安全性の確保とサービスの多様化の両方に対応する形となった。そしてこの時に必要条件であるバス停の確保に向けて調整が行われ、神戸三宮では旧高速ツアーバス事業者は三宮高架商店街の南側に乗降場所を集約し、現在に至っている。

今後のバス事業は、地方部での運営がますます厳しくなる中で、自治体と連携して交通ネットワーク維持に努めていくが、事業の軸は高速乗合バスを含めた幹線輸送にシフト

していくのではないかと考えている。

3. 神戸市の現状と課題

神戸市中心部の地形は六甲山系から海岸部までの距離が近く、南北約3kmの幅に市街地が東西に広がっている。そのため、新幹線・在来線・私鉄・道路が密集し、相互の連携がしやすい環境にある。あわせてポートアイランドや神戸空港を代表とする人工島の開発も積極的に行われた。空港と市街地の距離も近く、アクセスの面では非常に利便性が高い。

しかし神戸三宮には駅前に公共バスターミナルがない。市バスを中心として繁華街や駅などに近い位置にバス停が点在しているだけでなく、他のバス事業者もそれぞれの都合で乗降場所を確保しており、結果としてバス乗り場が分散した形になっている。そのため、同じ「三宮」と名前のつくバス停だけでも10箇所以上あるなど、わかりにくさが際立っている。そのような課題は以前から指摘されており、阪神・淡路大震災で被害のあった旧神戸新聞会館跡地に、平成18年10月にオープンしたミント神戸の1階にバスターミナルを整備し、JRバスを中心に周辺のバス乗り場のみ集約されている。

ところが、バスの利便性がさらに向上するなかで需要も比例して拡大したため、ミント神戸には入れず、神戸市や公安委員会を中心に調整はしているものの、乗り場が不足している状態となっており、根本的な解決策には至っていない。

さらに、平成30年4月からは、関西・伊丹に続いて神戸空港の民間運営も開始される予定である。空港発着枠が拡大し利用者が増えるという話もあるが、それにあわせてアクセスの課題もクローズアップされている。唯一のアクセスと言えるポートライナーも、ポー

トアイランド内の開発が進み大学や企業が増えているなかで、さらに混雑が進んでいる。増強が困難なポートライナーを補完する手段として、バスに対する期待も膨らんでいる。

4. バスターミナルが果たすべき役割

バスターミナルの本来の役割はバス乗降場所であるが、交通結節点としてバスどうしあるいは鉄道など他交通との接続も重要視されていることは間違いない。また、その乗継がシームレスかつバリアフリーであることを最近では求められている。あわせて「安全性」「わかりやすさ」も必要条件として求められる。

まずは「安全性」の面では、人と車が交錯しないような動線と仕組みが必要で、例えばターミナル内の歩行者の横断が発生しないようにホームドアを設置するなど、ハード面の対策は必要と考える。また各社様々な車両が交差することになるため、車両接触等の事故を防止するための走行軌跡のシミュレーションも様々なパターンを想定した設計にしないといけない。また最終的には実走による確認も望まれる。

次に「わかりやすさ」の面では、神戸三宮エリア全体での案内サインの統一化はもちろんだが、積極的な情報発信も求められている。例えば駅を降りた時点でバスの出発時刻や乗り場の案内を示すことで、動線をあらかじめ誘導でき、混雑を緩和させることも可能になる。最近はデジタルサイネージも充実しつつあり、案内の多様化に向けた環境整備は進んでいる。

さらに今後はインバウンド（外国人観光客）の個人利用が当たり前になる。多言語表記はもちろん、案内ができるスタッフの配置、乗り場や路線のナンバリングやピクトグラムに

よる「誰が見てもわかる」案内の整備を行っていかねばならない。また、バス到着後すぐに観光ができるよう、大きめのコインロッカーの整備や手荷物を預かり宿泊先へ直接託送するサービスなども必要と考える。

5. 他都市における事例

ここで、今回の計画に参考となると思われる主要都市および兵庫県内のバスターミナル取組みについて、その特徴をふまえて紹介したい。

①バスタ新宿（約14,700㎡、15バース）

高速バス専用のバスターミナルとして2016年4月に完成した。毎日約1,600便が発着しており、中長距離高速バスが主だが神戸三宮と同等規模である。

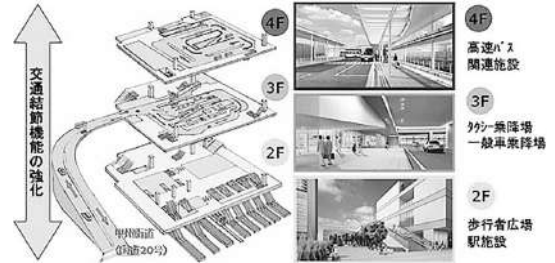
駅と直結していることが特徴で、雨天時もホームから濡れずに乗換えができる点は大きい。他には発売窓口や券売機の配置、待合スペースの座席配置、案内サインや発着案内の多言語対応など、最新の取組み事例として参考になる。

一方で設備面では、ベンチやトイレの不足、コンビニエンスストアのオープン遅れ、周辺の路上待機の増加や渋滞など、様々な問題がマスコミに取り上げられたことは広く知られている。それだけ一般市民の注目が高いわけであり、同様の問題が起こらないような対策が必要である。

また、先述の通り新高速バス制度への一本化に伴って当初設計を大きく超えるバス発着便数となったことから、特に夜行バスが発車する20時以降や繁忙期は、続行（同時発で複数台数運行）便を設定することが困難となっている。増便を行ったとしても2号車はバスタから数百m離れたバス停から発車せざるを

得なくなっており、特に不慣れなお客様とのトラブルは絶えないと聞いている。

お客様にはサービスダウンになるとともに、バス事業者にとってもニーズに対応できず機会損失となっている。



（国土交通省関東整備局東京国道事務所 HP より抜粋）

②博多バスターミナル（延床面積8,991㎡）

JR 博多駅に隣接するバスターミナルビルにあり、九州島内の高速バスと福岡市内の路線バスが発着する。平成27年12月にリニューアルが行われた。1階が路線バス乗り場、2階が高速バス降車場（一部乗車扱あり）、3階が高速バス乗り場となっている。①駅に隣接していること、②ビル内に商業施設がある、③路線バスと中長距離バスが混在すること、以上の3要素が揃っているため参考になる。なお路線バスの降車場所は博多駅周辺の道路沿いに設けられている。

駅との接続は地下街や2階デッキでの接続が可能だが、駅の改札は1階にあるため、主な動線は1階での接続が多く、ターミナルに入るための横断歩道と信号機が設けられているが、人とバスの動線が完全に分離されていないのが残念である。また、ビル内に入る店舗の業態や取扱商品は参考になる。比較的コンパクトにまとまっているが、販売窓口や待合所、パウダールーム、多目的トイレなど必要な機能は揃っており、多言語案内も4か国に対応しているなど充実している。

③姫路駅前（北口）バスターミナル

姫路駅の北側に平成27年4月に再整備が完了したバスターミナルで、市長の強いリーダーシップのもと、歩行者と公共交通を中心とした駅前広場が整備された。その特徴は広大な歩行空間と、ターミナル周辺が路線バス・タクシーのみ乗り入れ可能という点で、日本型のトランジットモールと言える。商業施設が増えたこともあるが、駅前空間が広がったことによって回遊性が高まり、賑わいを取り戻すことができたのではないかとと思われる。駅前にあるデッキからお城側を見通すと、人と公共交通を優先していることを、目の当たりにすることができる。



(神姫バスより提供)

6. 神戸三宮バスターミナル設計にあたり

三宮を中心とする神戸市は兵庫県の県庁所在地であり、兵庫県の中心地である。高速バスは関東・中部・中国・山陰・四国・九州など各方面を結んでいるが、主に関西の西方面を結ぶ高速バスが充実している。また鉄道も京都・梅田・難波・奈良・姫路などを一直線で結ぶ。近畿圏における玄関口の1つとしても役割を担っている。

その他の特徴として、三宮へは県外を結ぶ

高速バスだけでなく、淡路島など県内各地を結ぶ中距離路線も相当数運行しており、実質的に生活交通路線の一面も担っている。これらの路線は事前予約が不要で先着順の定員制が基本であり、事前予約が可能で座席が確保できる県外高速バスとは全く性質が異なる。

つまり、バスターミナルを訪れる乗客の客層が非常に幅広く、日常利用と非日常利用が常時混在する。先ほど事例に挙げたバスタ新宿は全国主要都市を結ぶ高速バスがメインのターミナルであり、ほとんどが事前予約制となっている（一部の中距離バスや空港リムジンバス等は予約が不要）。お客様案内や運用面では新宿を超える複雑さが想定されることは認識しておかねばならない。

また、まちづくりという点では、単なる乗継拠点としてではなく、地域の情報等を発信する場所として位置付けることも重要である。例えば、姫路駅前バスターミナル北側には「バスの八百屋」という店舗があり沿線の野菜などを発売している。昨今は客貨混載の取組みも本格化しつつある。バスはほぼ毎日各地から三宮に集まるため、これを活かして例えば沿線の特産品を集めた店舗と観光案内施設を併設することで、情報発信だけでなく県内で採れた特産物を日常のお買い物や旅行のお土産として販売することもできる。これはまさに地域活性化のモデルになり得る。

その他、平成7年1月に発生した阪神・淡路大震災では三宮周辺は壊滅的な被害を受け、復旧まで相当な期間を要した。特に鉄道の罹災状況が激しく長期間の運休を余儀なくされたが、その時の代替輸送手段としてバスが活躍している。これらの経験なども踏まえ、災害に強いバスターミナルであることも必須である。

7. 神戸市の整備計画案について

今回神戸市が公表している再整備基本計画について、見解を示したい。

(1) 評価すべき点

① まちづくりと一体となった計画

今回の整備計画が三宮まちづくりと一体となった計画となっていることは評価したい。バスターミナル内だけが統一感を持たせたとしても、周辺の外施設との連携がなければ利用者は不便であり、一定のコンセプトのもとで開発や改良が順次進められていくことは重要と考える。

② 人と公共交通優先

まちが賑わうためには人々の交流が重要であり、回遊性を優先した設計は評価したい。これまではモータリゼーションの進展にあわせて自家用車を中心とした街の整備が行われてきたが、高齢化が進む中で公共交通利用への転換を進めるためにも、誰もが利用しやすい環境整備は必要と考える。

(2) 指摘する点

① 発着バスの少なさ

最大の目的である中長距離バスの乗り場集約という点から言えば、確保するバス数が多いにも少ない。集中する時間＝利用者が必要とする時間帯であり、現状最大限の時間帯に確保すべき数をまずは算定しておく必要がある。また算定にあたっては定期便のダイヤのみで検討していることも気がかりである。繁忙期は続行便の設定が必須であり、バスの柔軟性の大きな要素と言える。再整備基本構想の内容では、定期便だけでも厳しい。

さらに将来を見据えた設計にしておかねば、今後見込む需要にも応えられない。集約により効率運用は図れるが、せめて現状と同程度の数は最低限確保しておかねばならない。限られた面積の中で安全面も考えると整備可能なバース数は決まっていくが、収容できない場合は施設周辺の活用も念頭に置くべきであり、例えば、南側の国道2号線の1ブロックを降車または待機専用バースとして設けるなどの対応は必要と思う。

バース数比較表

【現行バース数】

のりば	現行
三宮高架下商店街	3
交通センタービル前	2
三宮バスターミナル	7.5
そごう前	1.5
阪神三宮東口	1
神姫バス神戸三宮バスターミナル	16
(合計)	31

【神戸市計画案バース数】

	方面	計画
三宮発	山陰、岡山、広島、九州	2
	名古屋、東京、仙台、長野	3
	北近畿（城崎、湯村、舞鶴）	1
	四国（高松、高知、徳島）	3
	淡路島（洲本、五色）	2
	三田	2
	西脇、三木、宍粟	2
	空港バス（大阪、関西国際）	2
	ホテル	1
	観光バス（有馬温泉、USJ、ネスタ）	2
	合計	20
三宮着	降車バース	6

② 待機スペースの設置

一般的にはバスターミナルは乗降場所のみ確保すれば良いように見えるが、待機バースの確保が重要である。具体的に述べると、到着後すぐの折返し運用、先発便の遅延、乗務員の緊急連絡対応等、

道路事情の影響を受けやすい交通機関であるがゆえに、予定通りにいかないことが多い。計画上ではある程度の余裕を持たせているが、このような状況が日常茶飯事なので、現実的にはこれらの余裕を吸収させるために待機バスが必要である。もし乗降のみのターミナルがあれば、恐らく近くに待機場が確保されていると思われる。事業者により事情が異なるので、十分に確認してほしい。

(3) その他、考慮願いたい点

① 利用者の姿を思い描く

先述のとおり、三宮バスターミナルを利用する中長距離バスの客層は、日常利用と非日常利用が混在することになる。動線及び乗り場配置の計画策定にあたっては、例えば、地下鉄三宮駅から新バスターミナルまで、ビジネス利用の場合どう誘導すればストレスなく移動できるか、観光利用ならどうか、異常時はどうか等、より具体的にシミュレーションを行ってほしい。

もちろん全てを網羅することは難しい。一定の線引き（目的別・方面別の議論は必要）を行ったうえで、集中すべきところ、分散すべきところを明確にする必要はある。十分に想定したうえで設計しないと、運用後の混乱は避けられない。

② 経験や事例を活かす

バスタ新宿オープン後に問題となった様々な事象について、同様の事態が起こることのないように配慮しておかねばならない。新宿と三宮では異なる事情もあるが、今まで利用者向き合い多くの事例と経験を持っているバス事業者の意見にも耳を傾け、想定される問題について

は可能な限り対策を講じていただきたい。

8. さいごに（今後の展望）

バスタ新宿に続き、関西地区では大規模なバスターミナル整備ということで、今後も注目が高まると予想される。

バスは柔軟な対応ができることがメリットであり、需要に応じた路線便数設定等が可能である。これらに順応できる機能を持った設計にしないと神戸の発展に結びつかないと言っても過言ではない。

実際に施設が完成する時期は10年後と相当先であるが、その具体的な計画はこの1年程度で決定することになる。10年後いや20年後の神戸三宮をどんな絵に描くのか。さらなる先を見据えたうえでの計画策定が重要である。既存の枠組みにとらわれず、時代の流れに応え、後世に禍根を残すことのないよう、しっかりと議論していきたい。

都心・三宮再整備の取り組み



神戸市住宅都市局長

岩橋 哲哉

1. はじめに

阪神・淡路大震災から23年を経過し、新たなステージを歩み始めた神戸は、市民と民間事業者、行政が協働し、世界に貢献できる国際都市として発展していくことを目指し、現在、都心・三宮の再整備を推進している。

神戸の都心が目指すべき姿として、平成27年9月に新神戸から三宮、元町、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〕（以下、将来ビジョン）と、三宮周辺地区の『再整備基本構想』（以下、再整備基本構想）を策定した。



図1 対象範囲

2. 策定過程と「神戸らしさ」

策定にあたっては、多くの方の意見や想いをいかに盛り込めるのかを意識し、骨格やたたき台を作る前に、まずは神戸の都心の良いところ、良くないところ、未来への提案など市民意見を募集することからスタートした。

次に、神戸の未来を考える市民参加型イベントとして300人規模のワールドカフェを開催し、集まった7歳から89歳までの方々から「神戸らしさ、神戸の強み」について意見をいただいた。また、市民が市長と直接対話するフォーラム、市民が有識者等とテーマごとに意見交換を行うシンポジウムなどを開催し、戦略的に都心の再生を進めるために、「神戸らしさ」とは何かを模索してきた。

その過程を経て、神戸独自に「人が主役のまち」、人の目線に立った「居心地が良いまち」を創っていくというコンセプトを掲げた。

3. 神戸の都心の未来の姿

〔将来ビジョン〕

神戸の都心の将来像を表現するため①心地

良いデザイン，②出会い，イノベーション，そして文化，③しなやかで強いインフラの3つの柱を立てている。

(1) 心地良いデザイン

神戸独自の海と山が身近に感じられるコンパクトな都心とその中にモザイク状に広がる特色あるエリア，これらが特色を際立たせながら調和し，景観のつくりこみやわかりやすいまちの情報により誰もが心地良く過ごし，働き，活動できる都心を表現している。

例えば，図2のように，まちなかの通りの空間イメージを示し，それを実現させるための「景観デザインコード」を設定して，まちなみを美しく調和したものに誘導していくなど，人を主役にした神戸らしい景観と，それを感じながら歩いて楽しむまちを実現していく。また，都心にある公園や広場をうまく活用し，たくさんの人が楽しめるような場としてにぎわいづくりに取り組んでいく。



図2 景観デザインコード

(2) 出会い，イノベーション，そして文化

神戸の特色であり魅力である進取の気性を活かし，多様な文化と新しい気風を取り入れながら，個性豊かな人やまちが育ち，様々な人々が交流・融合することで技術革新や新産業の創出が起こることを表現している。

例えば，起業家の初期活動を支える拠点「神

戸スタートアップオフィス」の設立や，シリコンバレーにある世界トップレベルのスタートアップ育成支援団体である500Startupsを誘致し，事業を支援する仕組み「アクセラレーションプログラム」を実施している。

(3) しなやかで強いインフラ

阪神・淡路大震災を経験した神戸市として，復興の過程で培われてきた防災力や，環境負荷の小さいエネルギーシステム，そして誰もが動きやすく人にやさしい交通体系を備えることを表現している。

具体的な取り組みとしては，緊急時に自動販売機や電話ボックスを利用して多言語で情報発信できるインフラの整備や，ビル間で電気や熱を融通するシステムの導入，そして交通体系としてLRTやパーソナルモビリティなどの新たな交通手段やゾーン内均一料金制度などの導入を検討していく。

4. 三宮周辺地区の『再整備基本構想』

神戸の玄関口である三宮周辺地区の再整備は，その波及効果の高さから神戸のまちや経済全体を活性化するうえで不可欠である。

三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」「玄関口にふさわしい特色ある景観がない」等の課題がある。再整備基本構想は，三宮駅を中心とした半径500m程度の範囲を対象として，目指すべき将来像「美しき港町・神戸の玄関口“三宮”」をコンセプトに，概ね30年後を見据えた段階的な再整備を進めていく。まちづくりの方針として「1. 笑顔で歩く」「2. 気持ちよく動ける」「3. 誘う魅力が溢れる」「4. 海・山，神戸らしさを感じる」「5. 支え，まもり育て，発信する」の5つを立て，民間活力の導入を図りながら，「えき~まち空

間」を中心とした地区全体の魅力向上を図っていくこととしている。

(1) 神戸三宮「えきまち空間」基本計画(案)

特に三宮駅前については、神戸の象徴空間となる新しい駅前空間「えきまち空間」の創出と、それを中心とした地区全体の魅力向上を目指す。これは、6つの鉄道駅が散在し、乗り換え動線がわかりにくく、周辺のまちへのつながりが弱いと言われている三宮駅前において、あたかも1つの大きな駅のように利用できるようにするものである。その「えきまち空間」を実現するための骨格となるものが「三宮クロススクエア」であり、南北幹線のフラワーロードと東西幹線の中央幹線からなる三宮駅前交差点（1日当たりの交通量約

6万台）を、人と公共交通優先の空間として整備していく（図3）。このことにより、地上部分を歩行者が自由に往来し、6つの鉄道駅にも容易にアクセスできるようになり、にぎわいの中で気軽に滞在できる場所につくりこんでいく（図4）。

「三宮クロススクエア」をはじめとする公共施設の計画や、民間施設に期待される機能や設えなどについて、官民共通の具体的な目標像及び、その実現に必要な取り組みを示すことを目的に神戸三宮「えきまち空間」基本計画の作成を進めている。基本計画（案）では、「えきまち空間」の整備の考え方として、特に重要となる「空間」「交通」「景観」及びエリアマネジメントなど「えきまち空間」を



図3 三宮クロススクエア イメージ



写真1 現在の三宮交差点



図4 三宮クロススクエア整備イメージ

活かす協働のしくみについてまとめている。
(行政資料参照 P.72)

(2) 新たなバスターミナルの整備

再整備基本構想にも位置づけ、現在、市として先行的に取り組みを進めているのが、西日本最大級の新たなバスターミナルの整備である(図5)。三宮駅周辺に分散している1日当たり約1,400便(平成29年5月時点)が発着する中・長距離バスを集約する(図6)のものであり、既存のバスターミナルと一体運用し、誰にでもわかりやすい交通結節点となるよう整備する。平成30年3月に策定した基本計画は、「再整備の進め方」「バス乗降場集約の考え方」「再整備ビル全体のイメージ」等、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市がまとめたものである。今後、この計画に沿って、地元地権者が中心となり、行政や公共施設管理者等の協力を得ながら、民間事業者の技術やノウハウを活用しつつ事業化を進めていく。
(行政資料参照 P.82)



図5 新たなバスターミナル乗降場のイメージ



図6 新たなバスターミナル集約のイメージ

5. 都心の公共空間の活用

都心では、道路や公園を都市の貴重な公共空間ととらえ、将来ビジョンに基づいて、利用状況に見合った再整備を進めている。

道路においては、「道路のリデザイン」を掲げ、市民ニーズや地域課題に対応するために、道路の利用環境や周辺の土地利用状況を十分に分析し、「交通機能の最適化」と「空間機能の向上」を図ることで、道路から「暮らしの豊かさ」を感じられる公共空間の整備を目指し取り組んでいる。

また、まちなかの賑わいや憩いの創出を図るため、待合せやちょっとした休憩などができる「まちなか拠点」の整備を進めている。「交通の役割に重点を置かれたみち」に「空間の役割を付加する」ことで、単なる「通行するみち」から「回遊の拠点となるみち」「歩いて楽しいみち」「都市の魅力を発信するみち」へつくり変える整備に取り組んでいる。

(1) 葺合南54号線

2車線と停車帯で構成されていた葺合南54号線(写真2)を、1車線だけ残し、新たに生み出した道路空間を人優先に再配分することで、安全で快適な歩行者環境を創出する取り組みを行っている。さまざまな種類のベンチや景観に潤いを与える植栽を配置することにより、多くの人が利用する賑わいと憩いの



写真2 葺合南54号線(整備前)

空間に生まれ変わっている。(写真3)。



写真3 葺合南54号線(整備後)

(2) KOBE パークレット

三宮駅と元町駅を結び歩行者の回遊性にとって重要な路線である三宮中央通りにおいて、「KOBE パークレット」を3基設置している。

パークレットとは、サンフランシスコが発祥で世界各国に設置されており、道路空間を活用して憩いや賑わいの場を創出する施設として活用されている。車道の一部を利用したパークレットの設置は、日本では初めての取り組みであり、平成28年10月から社会実験として開始した。日常管理を担う地元まちづくり協議会との連携や、「デザイン都市・神戸」として沿道の景観にあった設えとなるように神戸芸術工科大学の協力を頂きながら民学官の連携により進めるとともに、ガードパイプ



写真4 KOBE パークレット

内蔵型の囲いや視認性に配慮した形状にするなど、安全性や交通の円滑化にも配慮している。

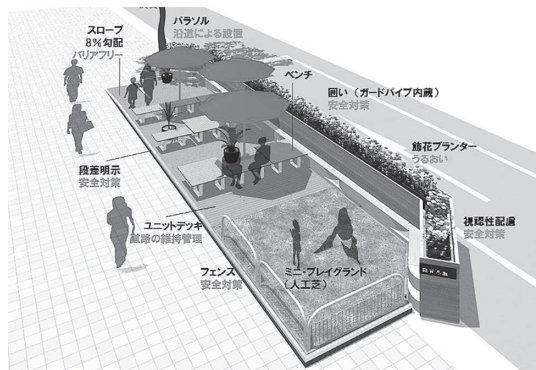


図7 KOBE パークレットの構造

設置後は、子育て世代の家族連れ・ご年配の夫婦・学生・サラリーマンなどの様々な方々の利用が見られ、アンケートでは「こうした道路上の休憩施設が神戸の街にもっとあればいい」という回答が多数得られるなど、利用者を中心に大変好評をいただいている。その他、設置した区間では、歩行者交通量が増加するなど、様々な効果が確認できた。

また、休憩施設としての「憩い」機能だけでなく、「賑わい」機能として、神戸マラソンにおける応援ジャズ演奏のステージや、「神戸ティーフェスティバル supported by Sir Thomas Lipton」における紅茶の無料配布スタンドとして、2ヶ年に渡り活用され、盛況を得ている(写真5)。

(3) JR 元町駅東口の整備

JR 元町駅東口は、旧居留地や南京町など



写真5 活用の様子

の観光地、メリケンパークなどのウォーターフロントエリアの玄関口であり、駅前にふさわしい公共空間となるよう整備イメージを公募した。大学生の応募作品(図8)を選定し、六甲の稜線と港の泊(とまり)を模した階段状のベンチの整備を進めている。



図8 整備イメージ

(4) 三宮プラッツ

また、三宮中央通り地下駐車場と地上部をつなぐ、半地下広場「三宮プラッツ」では、都心の新しいランドマークとなるよう、立地条件や形状をうまく利用し、音楽ライブなどのイベントを行っている。さらに「賑わい」「憩い」拠点に相応しい施設となるよう改修に向けて取り組んでいく(図9)。



図9 三宮プラッツ改修イメージ

(5) 東遊園地の再整備

公園においては、市役所の南に位置する東遊園地において、土のグラウンドを芝生化する実験(写真6)と、ライブラリーの設置や演奏会の開催など広場を活用した公園の魅力を高めるプログラムを展開している。

広く市民の方々へ情報を発信・共有し、さらに様々なアイデアや意見、想いなどを取り込みながら、進めて行く。

今後も、人のための憩いの場となり、都心活性化や回遊性向上の拠点としての役割を担うことが期待される。



写真6 芝生化された東遊園地

6. ウォーターフロントの再整備

平成29年に神戸港が開港150年を迎えるにあたり、様々な記念事業の一つとしてメリケンパークを再整備した。

メリケンパークは、昭和62年の神戸開港120年に合わせて完成した公園であり、近傍に神戸ポートタワーや神戸海洋博物館を有し、みなと神戸を代表するウォーターフロントの公園である。リニューアルにあたっては、芝生広場の拡張や夜間景観の演出に加えて、新たなフォトスポットとして水際に神戸市民のシビックプライドを表す「BE KOBE」のモニュメントを設置した(写真7)。また新たな飲食店として、西日本最大級かつ関西エリアで初となる公園内店舗のスターバックス出店など、快適でにぎわいのある公園へリニューアルした。再整備後、「神戸開港150年音楽祭」や「海フェスタ神戸」、「港都KOBE芸術祭」等のイベントが実施され、市民をはじめ多くの方々に利用されている。



写真7 「BE KOBE」モニュメント



写真8 海フェスタ神戸

他にも、新たな魅力と活力ある都心・ウォーターフロントの創出に向け、新港突堤西地区（第1突堤基部）において、文化・集客・業務・商業・住機能等の複合再開発を自ら実施する事業者の公募を行い、住友不動産株式会社を代表企業とするグループを、優先交渉権者として決定した。「海・港から生まれるニュー神戸ライフスタイルー日本・アジア・世界へ発信ー」をコンセプトとして進めている。



図10 整備イメージ

7. 新たな公共交通の導入について

まちの回遊性や魅力を高める交通手段として、新たな公共交通システム（LRT・BRT）の導入可能性や、神戸空港へのアクセス向上の検討も進めている。その一環として、平成29年7月に神戸港150年の事業である海フェスタ神戸に合わせ、連節バスの運行社会実験（5日間）を実施した（写真9）。延べ約3,000人の方にご乗車いただき、利用者アンケートでも多くの方からご好評をいただいた。

社会実験の結果をふまえ、今年度は運行期間を増加するなど、引き続き新たな公共交通システム（LRT・BRT）の導入可能性を検討していく。



写真9 連節バスの社会実験

8. 民間の取り組み

都心・三宮の再整備は、周辺の民間施設とも連携し神戸の玄関口として魅力的な駅前空間となるよう協議・検討を進めている。

具体的には、阪急電鉄株式会社が、阪神・淡路大震災以後の仮設であった駅ビルの建替えに着手しており、平成33年度の完成を目指している。駅の整備を一体的に行うことで、駅間の乗り換え利便性の向上や公共的空間の創出を行い、神戸の玄関口として新たなランドマークとなることが期待されている。

平成28年度に「特定都市再生緊急整備地域」の指定も受けており、今後も民間事業者の参画や事業の誘発を促す取り組みを進め、都心の再生に向けた動きを確実に神戸の発展へとつなげていく。



図11 阪急外観パース（阪急電鉄株提供）



写真10 ホワイトディナー



写真11 ファーマーズマーケットの様子

9. その他

（1）新たなまちの魅力づくり

「地域がまちを成長させる」ことを目指し、地元協議会と連携したエリアマネジメントによる特色あるまちづくりの実践を進めている。「ホワイトディナー」「EAT LOCAL KOBE（ファーマーズマーケット）」や「アーバンピクニック」など、公共空間を市民が活用する取り組みが既に行われている。

また、平成29年5月6日、7日には、創造都市としての知名度や魅力の向上、実験都市を体験できる場の提供と発信などを目的としたクロスメディアイベント「078」が開催され、国内外から36,500名が参加した。2回目となる今年は、4月27日～29日の開催を予定しており、都市で楽しむ「音楽」「映画」「アニメ」「ファッション」に、社会変化を加速させる「IT」、上質な「食」文化、次世代の「子

ども」をテーマとしたものを掛け合わせ、ライブ、カンファレンス、展示会（トレードショー）等を実施する。

（2）ナイトタイムエコノミー

昼間だけではなく、夜の時間帯における魅力創出にも取り組んでおり、ナイトタイムエコノミーの活性化に向けた社会実験として“旧居留地 大丸横 Night Market”が平成



写真12 クロスメディアイベント「078」(KIITO)



写真13 クロスメディアイベント「078」(東遊園地)
29年11月25日に開催された。神戸・旧居留地の玄関口である大丸の東側道路を歩行者天国に変えてナイトタイムでは初のマーケットイベントを実施し、ドリンクやグッズ等、様々なマルシェイベントが繰り広げられた。また、行政においても、神戸市立博物館が、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や、街角コンサートの開催などの取り組みを行った。



写真14 Night Market

(3) 1000SMiLE プロジェクト

将来ビジョン、再整備基本構想を、多くの方に知っていただくために、神戸にゆかりのある1,000組が、神戸の未来を思い自身が出演する動画や写真を通じて、「神戸の都心が変わる!」ということをプロモーションする1000SMiLEプロジェクトを実施してきた。約2年という長期間にわたり、継続的に1,000組



写真15 1000SMiLE プロジェクト

が出演する1,000本ものCM動画を作成してきたという点では、他に類をみないプロモーションである。今後も、様々な機会を捉え継続的に広報活動を実施していくとともに、1000SMiLEによって生まれた繋がり等を活かしたプロモーションを検討していく。

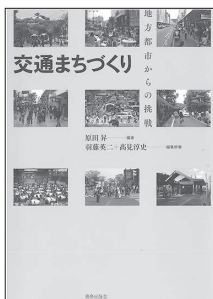
10. おわりに

官民共に既に動き始めた事業があり、今後さらに目に見える形で加速度的に「人が主役となる」魅力的な神戸のまちの実現に向けて、積極果敢に取り組みを進めていきます。



交通まちづくり 地方都市からの挑戦

原田 昇 編著



鹿島出版会
本体2,200円＋税

本書は、土木学会土木計画学研究会に設置された交通まちづくり小委員会において、交通関係の研究者20名による7年間に及ぶ活動成果である。

著者によると、わが国のまちづくりの弱点の1つは土地利用と交通の連携の弱さにあるとのこと。そのため、交通の専門家がまちづくりを解ることと、まちづくりの専門家が交通を解ることではどちらが早いのか、あるいはどちらが良いのだろうか、と自問する。

従来、交通計画では、経済成長を支えるために将来交通量を予測しそれを円滑かつ安全に処理するに足る交通網を計画し整備する「予測して供給する」であった。その後の大気汚染問題などを背景に、予測の前提としている土地利用を含めて精査し、問題を回避する方策を探る「予測して予防する」交通計画への転換が行われた。まちづくりに貢献する交通計画すなわち交通需要マネジメントや成長管理という考えが主流となった。

望ましい都市構造を描きその実現のために土地利用と交通の連携を強めた施策を展開することが必要とされている。交通まちづくりは、目先の交通問題の対応に追われることなく、暮らしやすいまちの実現に向けて何ができるのかを考えて交通問題を解決していく新しいアプローチ、「交通と一体になって進めるまちづくり」を意味する。

本書は4部から構成されている。第I部は「序論」として交通まちづくりとは何かをその時代背景とともに説明している。第II部は「交通まちづくりの理論」として4つの視座—①ビジョンの構築と合意形成、②調査方法、③制度、④担い手とその育成—を論じている。第III部は「交通まちづくりの実践」として金沢市ほか8都市の事例を取り上げて事例ごとの実践ポイントを解説している。第IV部は「交通まちづくりの未来」として、今後の展望の方向性を提示している。

海外や日本の多くの都市が公共交通機関や歩行者空間を重視した交通政策を展開している。これらの都市が取り組む「交通まちづくり」について、理論から実践そして今後の展開に至るまで網羅されている。専門用語やトピックスなどを解説するコラム欄を随所に織り込むなど工夫がなされており、まちづくりに関心のあるみなさんにぜひ手にとっていただきたい一冊である。



まちづくり構造改革～地域経済構造をデザインする

中村良平 著



日本加除出版
本体1,800円＋税

全国各地で地域経済の活性化に向けた取り組みが行われているが、これまでの政策の主流であった企業や工場を誘致しても地域経済が活性化したという実感を持ちにくいという声をよく聞く。著者は、こうしたミスマッチは、地域におけるモノやサービスの流れ、マネーフローに問題があると看做す。これらを変えずして、まちづくりは成功しないし、地域振興も長続きはしない。

本書は、2つの意味でまちづくり構造改革を実行する必要性を説いている。1つは、「まちづくり」の考え方を変えるという意味、もう1つは「まち」の構造を変えるというものである。まちの構造を変えるためには、経済主体間（企業、消費者など）のつながりを産業連関表等を活用して把握する必要がある。

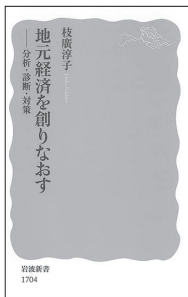
これまでの地域振興に関する指南書は、現場での成功体験の紹介や資料や統計データの解釈、地域振興の理念や概念を整理するものにとどまることが多く、客観的検証に基づく具体的提案に触れられたものが少ない。本書は、産業連関表等を活用した地域経済構造の分析を行った後に、どのように各自治体が具体的に政策として取り組んだのかが紹介されており、汎用性のある事例として参考となる。（豊岡市、佐賀市、真庭市等）

今後、地域活性化を目指すうえで、本書に示されている①地元成長志向企業の重視、②長期的視点での産業振興予算の継続・担当者の継続性、③企業間連携・産官学連携、④データベースの提供・情報分析・GIS活用・マーケティング等は重要な視点であり、多くの自治体関係者に一読いただきたい書である。



地元経済を創りなおすー分析・診断・対策

枝廣淳子 著



岩波新書
本体780円＋税

わが国では、人口減少が進むなか、大都市への人口集中が続いている。多くの自治体は移住支援策を打ち出しているが、貯金などの蓄えや年金で生活する以外の人は生活のために仕事が必要であり、そのためには、地域経済を活性化させ、仕事を増やすことが重要である。

著者は環境問題の専門家であり、次なる金融・エネルギー・気候変動などの危機に対する「しなやかに立ち直る力（レジリエンス）」は地域にあるとし、そのためには、地域経済をきちんと回し、お金や雇用を外部に依存する割合を低減することが重要だという。

そこで、著者はまず初めに、地域経済を考える前提として、「漏れバケツ理論」という概念を紹介している。ある地域で公共事業等のプロジェクトが実施されても、地域外部の事業者や資材を使えば、当該地域に一旦入ってきた資金は地域外部に流出する。このような状態を、地域に入る資金を「水」、地域経済を「バケツ」に例え、「バケツ」から「水」が漏れている状態に例えて説明している。地域経済活性化のためには、地域内に入ってくる資金の流れを把握し、いかに地域で資金を循環、滞留させるかが重要である。

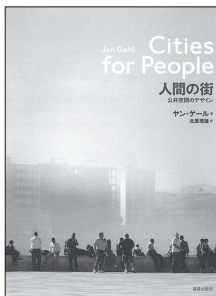
本書は、まず、地域経済の資金の循環を明らかにし、外部に漏れている資金の流れを把握するツールとして産業連関表や地域経済分析システム（RESAS）などの活用方法を紹介している。その上で、著者も関与した島根県隠岐郡中ノ島の海士町の取り組みなど、地域経済を強化し、持続可能で幸せな地域づくりへつなげていこうとしている国内外の優れた取り組みの実例を紹介している。

読み進めるにつれ、地域で経済が循環するとはどういったことなのか、そのために必要なことは何か具体的に理解できる。本書は、自治体関係者は勿論、これからの日本のあり方に関心がある多くの人に読んでいただきたい一冊である。



人間の街 公共空間のデザイン

ヤン・ゲール 著



鹿島出版会
本体3,200円＋税

著者のヤン・ゲール氏は、それまで主流であった近代的なトップダウンの都市計画の世界の中、全く逆の発想を用いて、公共空間を“人間的次元”から見直し、正しくデザインすることの重要性を唱えてまちづくりに取り組んでいるデンマーク出身の建築家である。

「街の主役は人。私たちが街をつくり、街が私たちをつくる。」この本の中で筆者は、人間的スケールの「生き生きした、安全で、持続可能で、健康的な街」を実現するために必要な、街路・広場・ファサード・街のエッジ・交通計画などのデザイン手法を具体的に紹介している。

また、これまで携わってきたメルボルンやコペンハーゲン、ニューヨーク等の事例を散りばめながら、街の最大の魅力は人であると説く。

本書はグローバルな視野に立ちつつ、地域の特性を踏まえた計画とデザインのあり方を説き、実践に裏づけされた総合的な理論に基づき、「人間の街」への道筋を示している。

そして、街にアクティビティを生み出すデザインについて、良い事例、悪い事例が写真で分かりやすく示され、長年の調査から得られたデータも分かりやすく掲載されており、都市デザインやまちづくりに関わる人向けのまさに教科書的な一冊である。

パブリックライフとパブリックスペースの相互作用、その調査方法について書かれた、著者の「パブリックライフ学入門」（鹿島出版会）と併せて読んでいただくと更に理解が深まると思われる。

北神の恩人・山脇延吉

甲南大学名誉教授 高 寄 昇 三

明治初期の有馬街道整備

神戸と北部農村さらに三田・有馬との連絡は、文字どおり生命線であった。神戸そのものは東西道路交通に関心があり、兵庫県も六甲山を越えた北神への道路は無視していた。

明治7年9月に神戸・兵庫地区の奥平野・坂本・荒田・山田などに加えて、三田までの沿線町村が、有馬街道の修築事業に着工する。

当時、旧街道の幅員は、市内で2.72m、山間部はわずか1.81mしかなかった。兵庫・三田間延長27kmを改修して、13.4kmを新道として、残余は旧街道修築で幅員7.24mに拡げ、工事費4,900円で同年11月に完成させている。しかし、工事費回収のため有料方式を適用という苦肉の策を採用している。

大正期になると電気鉄道が発達し、神戸・北神の連絡は急務となる。この山岳部に鉄道敷設は至難と考えられていたが、山脇延吉は孤軍奮闘でこの難事業に挑戦した。経済的打算を超越した郷土愛の一念であった。

地域貢献型の名望家

山脇延吉は典型的な地域貢献型の人物で、戦前多くみられた個人的犠牲を惜しまない明治の地方名望家であった。その企業家能力・経営センスにもかかわらず、産業資本家として成功できなかったのは、神戸では経済発展には不利な現在の北神地区が活動の場であったからであった。

明治8（1875）年に有馬郡道場に生まれ東京帝大工学部に学んだが、父の死去で大学を中退し故郷に帰り、県議会議員を務めながら、

土木開発・農業振興によって地域振興を図っていかうとした。

しかし、現在の神戸北神地区は当時鉄道がなく、神戸の僻地であり、自力更生といっても、から念仏であり、まず鉄道敷設が不可欠であった。三田―有馬間の鉄道を、京都府の片岡直温（後の大蔵大臣）らと資本金50万円で有馬鉄道を設立し、その社長に就任した。鉄道は大正4年4月に完成したが、鉄道院が完成と同時に借り受け営業を開始した。

大正8年3月、鉄道院（国鉄）は価格38万4,772円で買収し、昭和18年6月には篠山線新設のため移設される数奇な運命を辿る。

神戸・有馬鉄道の創設

三田・有馬鉄道（神有電車）は、北神開発にとってまわり道であった。次は当然、神戸・有馬を直接に結ぶ鉄道で、山脇延吉は大正15年3月、資本金500万円の神戸有馬電気鉄道



山脇 延吉

株式会社を立ち上げる。

しかし、関東大震災・経済不況などで出資金は難航するがなんとか調達し、平野―鈴蘭台は急勾配であるので諦め、湊川―鈴蘭台に変更した。しかし、山岳地域の鉄道にはかわりなく、難工事であり、建設コストも850万円と膨らんだ。そのため川西清兵衛などの支援者も出資を辞退するなど窮地に立たされるが、工事を請け負った日本工業合資会社の支援もあり、山脇延吉本人も自らオーナーである道場銀行を閉鎖し、私財を注いで神有電鉄建設に全て投入し、難関を切抜け、やっと昭和3年11月に開通させた。その強靱な精神力には驚嘆される。

神戸の軽井沢・鈴蘭台の開発

鉄道は開通したが、有馬の湯治客だけで収支が償えるものでなく、山脇延吉は、小部地区（鈴蘭台）を関西の軽井沢として開発を目論んだ。まず電燈会社を15万円で設立し、駅中心に約130万㎡を買収、宅地開発に乗り出した。電気鉄道の複合開発への展開で、電鉄敷設による土地付加価値の上昇を見込んだ卓抜した民間デベロッパーの典型的戦略であった。

「神戸又神日報」（昭和4年3月21日）に、「神戸の中心地から僅か10分の理想的住宅地、3年経てば地価3倍、電車賃たった9銭」といった刺激的な広告で、7割の分譲契約を結ぶ好成績をあげた。

それでも経営は苦しく、不況でその後の売却は進まず、宇治川電気の系列会社に宅地を売却するなどして窮地を脱しようとしたが、株価も8円（額面50円）にまで暴落し、遂に会長を退いた。

悲運の電鉄経営者

このような苦難の地域開発を振り返ると、もし表六甲の有利な地域であれば、阪急・阪

神電鉄をしのぐ、電鉄王国をつくりあげていたであろう。裏六甲という不利を省みず、地元繁栄に情熱を注いだ生涯は、人々に強い感銘を与えずにはおかなかった。

「この地区の開発に力を注いだ山脇を、住民は忘れていない。その後の裏六甲の発展をみれば、開拓者としての山脇の功績は明らかで、住民の発起で道場川原駅裏に、頌徳碑が建てられた」（神戸新聞社『海鳴りやまず』176頁）のである。

神田兵右衛門と同様に、地域というしがらみがあり、脱皮して地域外で雄飛することは容易であるが、低迷する地域・貧困に苦しむ住民を見捨てることができない、地域名望家の生き様に、人々は深い感銘を感じずにはいられなかったのであろう。

なお忘れてはならない功績は、山脇延吉は帝国農会副会長・兵庫県議会議長などの要職を務め、農民の生活・事業の救済に尽力したことで、県農会会長として「自力更生」運動を提唱・実践し、政府はこの発想を全国的「農村経済更正運動」へ発展させている。

山脇延吉は、農村救済・郊外開発・電鉄経営と、多彩な施策・事業に能力を発揮した、類まれな地域経営者であった。戦後、神戸は北神地区を合併するが、神戸電鉄がなければ、過疎対策費として巨額の基盤整備を余儀なくされたであろう。

また高度成長期の人口郊外化の受け皿として、北神地区の果たした役割は極めて大きい。有野団地・藤原団地などをみると、山脇延吉の描いた北神開発の理想図がやっと実現したが、それも神戸電鉄が敷設されていたからである。神戸市も山脇延吉の労苦に感謝すべきといえる。

参考文献

北内恵次郎『山脇延吉翁遺風』山脇延吉翁事績編纂会
昭和18（1943）年
神戸電鉄社史編纂委員会『神戸電鉄50年の歩み』神戸電鉄
昭和51（1976）年

■ 人づくり革命

第2次安倍政権が成立以来、アベノミクスと呼ばれる積極的な金融緩和、財政出動、規制緩和を行ってきた結果、マクロ経済は概ね順調に成長を続けている。一方、少子高齢化等により働き手が少なくなり、人手不足は経済成長を阻害する大きな要因となりつつある。我が国の構造的な問題である少子高齢化に真正面から挑み、「希望を生み出す強い経済」「夢をつむぐ子育て支援」「安心につながる社会保障」の「新・三本の矢」の実現を目指した「一億総活躍社会」の実現に向けて、幼児から小・中・高校、大学、更には社会人の学び直しに至るまで、生涯を通じて切れ目なく質の高い教育を受けられいつでも有用なスキルを身につけられる学び直しの場を提供しようとする「人づくり革命」が進められている。

昨年12月に、国は「新しい経済政策パッケージ」を閣議決定し、その中で人づくり革命の方針と5つの主な施策から構成される内容を示した。まず第1に「幼児教育の無償化」が挙げられている。3～5歳までの子どもたちの多くは幼稚園、保育園、認定こども園に通っているが、これらを原則として無償化するという政策である。2019年4月

から一部をスタートさせ、2020年を目途に全面实施が目指されている。

第2に「待機児童の解消」が挙げられている。2020年までに「子育て安心プラン」を実現し、女性就業率80%に対応した32万人分の保育の受け皿を整備しようとするものである。また未就学児だけでなく、小学生を対象とした「放課後子ども総合プラン」を同時に進めていくこととしている。第3に低所得者層に対する「高等教育の無償化」が挙げられている。授業料の減免や給付型奨学金の拡充を行うこととしている。第4に「私立高校の授業料の実質無償化」が挙げられている。第5に「介護人材の処遇改善」が挙げられている。介護離職ゼロに向けて、2020年代初頭までに50万人分の介護の受け皿を確保するため、介護職員の処遇改善を進めようとするものである。

これらの施策を実現するため、2019年10月に予定される消費税10%への引き上げで生まれる増収の一部を活用することとしている。

今後、さらに労働力の減少が見込まれる中で、働き方等を変える「生産性革命」とともに、迅速かつ確実な実施が求められている。

■ NHK 受信料最高裁大法廷合憲判決

家にテレビがある者はNHKと受信契約を結ばなければならないと定める放送法64条の規定が「契約の自由」などを保障する憲法に反するかが争われた上告審判決で最高裁大法廷は2017年12月6日「合憲」と判断した。NHKが受信契約に応じない相手に起こした裁判で、最高裁の出した判決は「受信契約を結び、受信料を支払うのは法的義務」というもので、裁判官14人の多数意見であった。

大法廷は判決理由で、受信料制度について「財政面で国などの影響を受けずに国民の知る権利を充足する公共放送の目的にかなうもの合理的なもの」などと指摘し、憲法の規定に反しないとした。

判断の根底にあるのは、公共放送の重要性に対する認識である。特定の個人や国の機関などの支配・影響が及ばないようにするため、受信料について放送を受信できる者全てに広く公平に負担を求める仕組みにしているのは合理的だと結論づけ

た。

一方、契約を拒む人との受信契約が成立する時期について「裁判でNHK勝訴の判決が確定すれば成立する」とし、「NHKが契約を申し込んだ時点で自動的に成立する」とのNHK側の主張は退けられた。契約を拒む人から徴収するには、今後も個別に裁判を起こさなければならない。受信料を徴収できる期間については「テレビ設置時期まで遡って支払い義務がある」とした。

NHKの公共放送としての役割を定めた放送法ができた1950年に比べて、放送や通信をめぐる環境は大きく変わっている。変化をふまえて、NHKのあり方について議論を深める必要がある。

受信料制度について最高裁が憲法判断を示すのは初めてのことである。NHKの経営を支える受信料の徴収業務だけでなく、公共放送のあり方をめぐる議論にも影響を与えそうだ。

■ 仮想通貨流出

2018年1月26日、登録申請中の仮想通貨交換業者コインチェックから、580億円相当の仮想通貨NEM（ネム）が外部からの不正アクセスにより流出した。利用者から預る多額のネムの保管を外部ネットワークと常時接続している「ホットウォレット」で行うなど管理体制の甘さが指摘される。

リーマンショック後の財政危機により国家の信用が落ち法定通貨の価値も損なわれた状況下で登場したのが、国家から独立した通貨として考慮され貨幣的価値の交換手段となるソフトウェアのビットコインである。仮想通貨ビットコイン登場の2009年以降、今回のネムを含め、新たな仮想通貨が次々に誕生し現在1400種類以上が存在する。

円やドルなどの法定通貨は国や中央銀行が発行し、紙切れやコインとしての実体に信頼のある国などがお墨付きを与えることで価値が生まれ、売買などの取引に活用される。

一方、仮想通貨は物としての実体もなければ国や中央銀行という信頼の裏付けもない。あくまでも「価値がある」と認めた人や事業者の間で、①モノ・サービスの対価として受け渡し、②譲渡、③仮想通貨交換業者により法定通貨と交換一によって取引が成立し流通する通貨である。

仮想通貨は国を超えた通信の世界での取引なので時間を問わず瞬時に行われ、かかる手数料も安価である。また、仮想通貨は取引する人の思惑次第なので価格が変動しやすく変動幅も大きい。改正資金決済法では仮想通貨を支払い手段とするが、価格の乱高下を背景にハイリスクで利益を狙う投機商品の色合いを濃くする。

■ 米国、税制改革法案可決

2017年12月20日、米国のトランプ政権が経済政策の柱と位置づける大型減税を含む税制改革法案が、米議会で可決された。これを受けて12月22日、トランプ米大統領は同法案に署名し、これにより同法案は成立した。

抜本的な税制改革は1986年レーガン政権下で行われて以来、約30年ぶりとなる。今回の税制改革法案の焦点は、連邦法人税率を2018年に35%から21%に、所得税の最高税率を39.6%から37%に引き下げるといった大幅な減税にある。全体の減税規模は10年間で約1.5兆ドル（約170兆円）になる。今回の減税で、連邦法人税と地方税を合わせた米国の法人実効税率は約41%から約28%に下がり、日本やドイツを下回る見通しである。

英国やフランスでも税率の引き下げを検討中で、各国の法人税引き下げ競争に拍車がかかる可能性がある。

米企業が海外にため込んだ利益も、減税により

金融庁は2017年4月に改正資金決済法を施行し、世界に先駆けて登録制を導入し一定の要件を満たした交換業者を登録業者とした。運営体制に不備のある業者に対しては業務改善命令など行政処分を出せる。現在、登録業者はビットフライヤーやテックビューローなど16社である。このほか法施行前から運営し登録申請中の業者も「みなし業者」として事業継続を認めており、コインチェックを含め16社ある。

流出事件を受け金融庁は、コインチェックに対して1月29日に業務改善命令を出し立ち入り検査をした。また、国内すべての交換業者に対しマネーロンダリング（資金洗浄）対策状況についての報告徴求命令を出し、順次立ち入り検査する。処分を受ける「みなし業者」は、要件を満たす登録を目指すか、申請を取り下げるか対応を迫られる。

また登録業者の業界も動き出した。登録業者16社は、統一の自主規制団体を4月に発足させ自主規制ルールづくりを行い業界の態勢整備を急ぐ。

仮想通貨の取引が急拡大する中、中国、韓国など世界では規制を強化する動きが出てきている。3月にアルゼンチンで開催されたG20では独仏などが主導し仮想通貨への規制がテーマのひとつになった。

金融庁は新たに仮想通貨の制度改正を検討する研究会を設置する。事業規模の急速な広がりによる安全投資が追いついていなかった反省に立ち、利用者の信頼回復と健全な取引環境の再整備に向けた官民での規制強化のルールづくりに注目が集まる。

米国に戻ってくる可能性が高い。米企業は減税を歓迎しており、航空機大手ボーイングは人材育成などに3億ドルを投資すると発表した。

トランプ政権は、減税を通じて、消費や設備投資を増やし、国内総生産（GDP）成長率を現在の年2%から3%超に引き上げたい考えである。同政権は、経済成長によって税収が増え、財政健全化も進むとのシナリオを描いている。

しかし、経済成長率が想定どおりに上がらなければ、税収分を穴埋めするために、国債の発行を増やさざるを得ず、連邦政府の借金が膨らむ可能性が高い。また、減税によって米経済が過熱すれば、中央銀行にあたる連邦準備制度理事会（FRB）は利上げを急ぐ必要が生じる。長期金利が上昇すれば、ドル高を招き、米輸出企業に打撃を与える可能性がある。

減税が米国経済にとって、どのような影響を与えるのか、今後の行方が注目される。

■ 羽生善治氏、井山裕太氏に国民栄誉賞を授与

政府は、2月13日、将棋で史上初の「永世七冠」を達成した羽生善治氏と、囲碁で初めて七冠を2度達成した井山裕太氏に国民栄誉賞を授与した。前人未踏の偉業で将棋界と囲碁界の発展に寄与したふたりの功績を評価した。将棋・囲碁の棋士の受賞は、1977年の賞創設以来初めてとなる。

羽生氏は、昨年12月、将棋の第30期竜王戦を制し、通算7期目となる同タイトルを獲得して、「永世竜王」の資格を得た。日本将棋連盟が主催するタイトルは竜王、名人、叡王、王位、王座、棋王、王将、棋聖の8つあり、最も歴史があるのは、1935年に創設された名人戦である。八大タイトルのうち、7つのタイトルで「永世称号」があり、羽生氏は、永世規定のある竜王、名人、王位、王座、棋王、王将、棋聖の全7タイトルで称号を獲得する「永世七冠」を史上初めて達成した。羽生氏に続く七冠達成者がいない中で、さらなる金字塔を打ち立て、棋界をリードしてきた貢献も授与の理由となった。

■ 草津白根山が噴火

2月23日、群馬県にある草津白根山の本白根山が噴火した。この噴火により、山頂付近から麓に広がる草津国際スキー場で、噴石などによって1人が死亡し、12人が重軽傷を負うという被害を受けた。草津白根山で噴火が確認されるのは1983年以来となる。

火山の噴火の予測は難しく、国内に活火山が111もあるわが国は、それぞれを監視するのはとても困難であると考えられる。噴火は噴火前に前兆現象を伴うとされ、その前兆現象を観測した火山を監視する事によって予測し注意を促している。主な前兆現象は、地形の変化、地中の電磁波の変化、火山付近の地下水の温度変化、噴煙の量の変化、排出されるガスの変化などである。これに加え、火山には噴火警戒レベルがしかれている。噴火警戒レベルは1から5まで5段階あり、レベル1「活火山であることを留意」、レベル2「火口周辺規制」、レベル3「入山規制」、レベル4「避難準備」、レベル5「避難」となっており、今回

井山氏は、2016年4月に棋聖、名人、本因坊、王座、天元、碁聖、十段の七大タイトルを史上初めて独占した。26歳の若さでの快挙は大きな話題を呼んだ。その後、名人の座を奪われたものの、昨年10月に第42期名人戦で勝利し、タイトルを奪還した。囲碁・将棋界を通じて初となる2度目の七冠達成が大きく評価された。

ふたりが受賞した国民栄誉賞は、「広く国民に敬愛され、社会に明るい希望を与えることに顕著な業績があった者」が対象で、1977年の創設以来、プロ野球の王貞治氏をはじめ衣笠祥雄氏、歌手の美空ひばり氏やサッカー女子ワールドカップドイツ大会の日本代表チームなど、スポーツや文化・芸能関係の23個人・1団体が受賞している。

過去のダブル受賞は、2013年5月にプロ野球読売巨人軍終身名誉監督の長嶋茂雄氏と、巨人と大リーグ・ヤンキースなどで活躍した松井秀喜氏の2人が野球界から選ばれた例がある。

噴火した草津白根山の噴火警戒レベルは1であった。今回の噴火により、レベルを1から3（入山規制）に引き上げた。

2014年に発生した御嶽山（長野県・岐阜県境）の噴火を教訓に、発生直後に噴火を携帯端末へのメールなどで速報し、登山者の避難に活かすべく気象庁が新設した「噴火速報」は、今回の噴火では出されなかった。

また、御嶽山の噴火を受けて、当時、活動火山対策特別措置法が改正された。周辺の自治体が専門家を交えて話し合う火山防災協議会を設置し、協議会が意見聴取して各自自治体が地域防災計画を策定するように義務付けている。同計画の中では、避難計画として①情報や警報の伝達②噴火警戒レベルに対応した避難指示・勧告③避難場所と経路④避難訓練⑤救助などについて定める必要がある。

今後、草津白根山については、草津、中之条、長野原の3町と嬭恋村に義務付けられた避難計画の策定が、待たれるところである。

■ 世界最小級ロケット打ち上げ成功

2018年2月3日、宇宙航空研究機構（JAXA）は、人口衛星を軌道に投入できるロケットとしては世界最小の「SS-520」5号機を鹿児島県の内之浦宇宙空間観測所から打ち上げた。同5号機は搭載していた東京大学の小型衛星「TRICOM-1R（トリコム・ワンアール）」を約7分半後に分離し、予定の軌道に投入することに成功した。

「SS-520」5号機は、全長約10m、直径約50センチの電柱サイズで重さは2.6トン。主力のH2Aロケットの約5分の1で、衛星を投入できるロケットとしては、世界最小クラスになる。

現在、世界の宇宙ビジネスでは超小型衛星の打ち上げ需要が高まっており、JAXAはこうした需要に対応することを目的に既存の小型固体燃料ロケット「SS-520」（1号機は1998年に打ち上げ）を大幅に改良した。キャノン電子など民間企業の協力を得ながら多くの民生部品を活用して低コスト改良型「SS-520」を開発した。改良型として初の4号機は2017年1月に打ち上げ失敗し、今回の5号機が2度目の挑戦であった。

今回打ち上げられた超小型衛星「TRICOM-1R」は縦横10センチ、高さ約30センチ、重さはわずか約3キロだが、地球を周回しながら、地上

とデータのやり取りや、広い範囲の地表の撮影を行うことができる。

今回の打ち上げは、民間の宇宙ビジネス拡大の契機になる。重さ数百キログラム以下の小型衛星は、短期間に低価格で開発でき、企業や大学にも手が届く。ミニロケットはこうした小型衛星の打ち上げに特化しており、低コストで頻りに打ち上げることができる。

キャノン電子はIHIエアロスペース、清水建設、日本政策投資銀行と設立した共同出資会社を通じ、ロケット打ち上げサービスの事業化を目指している。ロケットは超小型や小型の衛星を単独で運ぶことができる固体燃料式を想定している。また、共同出資会社は民営のロケット発射場を和歌山県串本町に建設する方針で、地質調査などを経て正式に場所を決め、2021年の完成を目指している。現在、日本のロケット発射場はJAXAが保有する内之浦宇宙空間観測所と種子島宇宙センターの2拠点のみで、民間のロケット発射場が完成することにより、政府の予定に左右されずに打ち上げが可能になり、コスト削減にもつながると期待されている。

■ 平昌オリンピック

本年2月に第23回冬季オリンピックが、大韓共和国の平昌郡を中心とする地域で開催された。史上最多の92か国が参加し、日本も史上最多の13のメダルを獲得するなど日本選手の活躍が目立った一方、ロシアによる国家ぐるみのドーピング問題を理由とした国家としての参加不認可や北朝鮮の参加及び南北合同チームの結成など、様々な話題を提供した。

平昌郡は韓国北東部の山岳地にあり、スキーリゾートなど多くの観光客が訪れる観光地である。一方、比較的小規模な都市であることからオリンピック全ての施設を整備することは難しく、海岸部の江陵市等との共催で開催にこぎつけた。15競技・100超の種目が行われ、約3,000名の選手がエントリーを行った。

日本代表チームは、スキー、スケート、カーリングなど、約270名の選手、役員が参加した。フィギュアスケートの男子シングルで羽生結弦選手がソチオリンピックに継いで金メダルを獲得したほか、女子スピードスケート500mで小平奈緒、マスタートで高木菜那、女子バシュートチームがそれぞれ金メダルを獲得するなど、金4、銀5、銅4と合計13のメダルを獲得し、史上最多の獲得数となった。

一方、メダル以外でも話題の多い大会となった。1つは、ロシアが国家として参加が認められなかった点である。昨年12月にIOCは理事会を開き、

組織的なドーピングを行ってきたロシアに対し、ロシア選手団の参加を認めないとする決定をした。ただ、ドーピング歴のない選手については、個人資格で参加を認めることとし、ロシア国旗や国歌は使わせないこととした。ドーピング問題で、国家が参加を認められないのは、史上初めてのケースとなった。ドーピングに対するIOCの厳しい姿勢が、ドーピングへの抑止効果となることが期待される。

2つ目の話題として、北朝鮮の参加及び南北合同チームの結成がある。昨今の北朝鮮による核ミサイル問題により国際社会の中で孤立が深まり、オリンピック不参加が確実視される中で、開催直前になって参加を表明し、選手のほか政権幹部や応援団を送り込んできた。また、アイスホッケーにおいて南北合同チームが結成され、試合では、北朝鮮の応援団による応援がなされるなど注目された。IOCをはじめオリンピック関係者には概ね平和の祭典にふさわしい行為として肯定的に受け止められたが、国際的な包囲網の打破など政治的な目的による参加ではなかったのではないかとする指摘もなされている。

厳しい気候条件の中で運営上の問題なども指摘されたが、各競技とも概ね順調に実施された。一方、開催予算が約90億ドル（約1兆円）に膨らむなど、オリンピック開催にあたっての経費が膨張するなど、今後課題を残した。

■ 都市型創造産業の集積に向けた取り組み

創造性を持った「人的資本（クリエイター）」の集積により、既存産業の高付加価値化やイノベーションを誘発することができる産業分野を都市型創造産業と定義し、集積に向けた取り組みを進めることとしている。

都市型創造産業は、都市部に集中する傾向があり、実際に東京やブロックの中核都市である大阪や福岡などには集積がみられるのに対し、神戸の産業構造や取引構造を分析すると、ものづくり産業や食に関連する産業には強みがある一方で、都市型創造産業のマーケットは市内の需要を市内の生産ではまかないきれておらず、3,000億円以上の資金が市外に流出している状況にある。この資金流出を食い止めて、市内で循環させ、神戸経済活性化につなげていく必要がある。

平成30年度は、事業推進の中核となる「統括プロデューサー」を公募により民間から登用し、その統括プロデューサーを核に市内外のクリエイターや企業が参画する事業推進のためのネットワークである「クリエイターズプラットフォーム」の構築をめざすとともに、「仕事の創出」「環境の創出」「人材の供給」を事業の3本柱に据えて展開していくこととしている。

例えば、市内企業への訪問などを通じてクリエ

イティブな観点で課題やニーズを抽出し、クリエイターが貢献できる業務とマッチングを行うほか、市内で活動するクリエイターの情報収集・整理によるクリエイター同士のネットワーキングやビジネスマッチングへの活用、イベント等を通じたクリエイターのコミュニティ形成などを行う。さらに、会員制の交流型事業創造サロン「神戸起業操練所」なども活用し、クリエイター向けの資金調達や販路開拓等の経営ノウハウに関する講座の展開や中小製造業のデザインを活用した商品の高付加価値化やデザイン人材の活用に向けたデザイナー・クリエイター向けの市内企業工場見学の実施を検討している。

都市型創造産業は「集積が集積をうむ」という性質を有しており、担い手であるクリエイターの集積が、市内外の才能ある若者をひきつけ、まちの賑わいにもつながっていくものと考えている。

神戸市は、統括プロデューサーの新しい発想も柔軟に取り入れながら、市内企業等のデザイン思考を醸成することやクリエイターに神戸への関心を高めてもらうことに取り組んでいくことにより神戸経済の活性化に加え、神戸の都市ブランドの向上や若者が集うまちの実現をめざしている。

■ 新名神高速道路（川西 IC～神戸 JCT）開通

新名神高速道路の川西インターチェンジ（IC）～神戸ジャンクション（JCT）（延長16.9km）が、平成30年3月18日に開通した。今回の開通で、新名神高速道路の並行区間である中国自動車道における宝塚トンネル付近の慢性的な渋滞の緩和や、人流・物流の円滑化に伴う企業集積などが期待される他、この区間が多重化されることで、所要時間の短縮、時間信頼性の向上、事故・災害時における代替路の確保といった効果が期待される。

高速道路の歴史をひも解けば、日本初の高速道路は名神高速道路であり、昭和40年に全線開通した。その後、昭和44年に東名高速道路が全線開通し、これらの道路は関西圏・中京圏・首都圏を結ぶ基幹的な役割を果たす高速道路として、わが国の産業・経済・文化の発展に多くの貢献をしてきた。しかし、経済の発展や人口の増加により、渋滞や交通混雑が頻繁に見られるようになった。こうした背景のもと、建設省（現・国土交通省）では、総延長14,000kmの高規格幹線道路網計画を策定した。そして、新名神高速道路もこの計画に定められた路線の一つとしてスタートを切り、平成10年に箕面～神戸間の、11年には高槻～箕面間の

施工命令が出され、計画は動き出した。

しかし、その流れも平成13年に発足した第1次小泉内閣による「聖域なき構造改革」の一環として始まった道路関係四公団民営化の議論により転機を迎える。京滋バイパスや第二京阪道路と重複し、交通需要が低く採算性が見込めない区間とされる滋賀県大津市～京都府城陽市間約25kmと京都府八幡市～大阪府高槻市間約10kmについては着工が凍結された。また、本線部分の暫定4車線での施工など、大幅な整備計画変更（コスト削減）が決定された。その後、一時は建設中止の声も上がったが、周辺自治体や経済団体の要望に加え、周辺交通の悪化などから必要性が叫ばれ、平成24年ようやく凍結解除となり、事業が再開された。今回の高槻 JCT～神戸 JCT の開通で、新名神高速道路総延長174kmの6割強が完成したこととなる。

今後、平成30年度中に三重県の亀山西 JCT～新四日市 JCT の供用が控えており、凍結により遅れていた大津 JCT～城陽 JCT と八幡京田辺 JCT～高槻 JCT についても平成35年度の完成が予定されている。

■ 空家特措法に基づく政令市初の代執行

平成27年5月に「空家等対策の推進に関する特別措置法」(以下「特措法」という)が施行されたことを受け、神戸市では、平成28年2月に市の基本方針等を定めた「空家等対策計画」を策定し、同年4月から適切な管理が行われていない空家所有者への指導が始まった。さらに、同年10月には特措法を補完する「神戸市空家空地対策の推進に関する条例」(以下「空家空地対策条例」という)を施行し、総合的な空家対策が推進されている。神戸市では市民の生活環境を守り、安心・安全なまちづくりを推進するため、本年2月に中央区熊内橋通と中央区神若通の危険な空家について代執行による除却を開始した。

神戸市ではこれまで建築基準法に基づく代執行を行ってきたが、特措法に基づく代執行は初めてで、政令市においても初めてのケースとなった。

老朽危険家屋の問題については、平成13年に建築基準法に基づく危険家屋対策が開始されたが、その後も危険家屋が増加し対策が必要となったことから、平成25年には「神戸市建築物の安全性の確保等に関する条例」を改正して、危険家屋への指導、勧告、氏名公表、応急的回避措置等に取り組んできた。一方で、危険家屋だけでなく立木が繁茂しているような周囲に悪影響を与える空家や

空地についての問題に対応する必要が生じていたが、特措法の施行により、固定資産税の情報を内部利用できるようになるなど所有者への勧告や勧告後に固定資産税の住宅用地特例を解除する仕組みが整備されたり、条例により特措法で対象とならない一部の空家や空地も対象に加えて氏名公表措置等ができるようにしたことで、総合的な空家空地対策を推進する体制が整ってきた。

実際の業務の流れとして、市民等から空家等に関する通報が寄せられ、所有者が判明している場合は、状況により所有者に改善指導、勧告、氏名公表、命令、代執行を行うこととなる。例えば、著しい危険を及ぼす場合は勧告、それが切迫した場合は命令、放置できない場合は代執行となる。また、所有者が判明しない時に行政が、危害防止のため緊急の必要がある場合は最低限の応急的回避措置(条例に基づく)を行い、著しい危険が切迫し放置できない場合は、公告を経て代執行を行うこととしている。

今後、対応が必要な危険な空家等が生じると考えられるが、まちの安心・安全を確保するために一刻の猶予も許されない場合は、代執行等の措置が適切に執行されることが望まれる。

■ 神戸港のコンテナ取扱量、過去最高更新

開港150年となる平成29年、神戸港のコンテナ取扱個数は、これまでの過去最高であった平成6年の291.6万TEU(20フィートコンテナ換算個数)を上回る291.7万TEU(速報値)となり、過去最高を更新した。

昭和40年代から急速なコンテナ化が進む中、神戸港は世界に先駆けてコンテナターミナルを整備し、昭和51年、52年には、コンテナ取扱量でニューヨークに次いで世界2位の、世界を代表する国際貿易港となった。

しかし、コンテナ貨物取扱量国内1位の国際貿易港として、日本経済、産業を支え発展を続けてきた神戸港は、平成7年の阪神・淡路大震災により壊滅的な被害を受ける。

さらに、アジア諸港の大規模な港湾整備の進展や、国内の製造業の海外シフトなどにより、神戸港のみならず、日本の港湾全体が、世界の港の中で、相対的な地位を著しく低下させていく。

そこで、釜山港等海外に流れた貨物を取り戻すために、国が国際コンテナ戦略港湾政策をスタートさせ、神戸港は大水深、耐震機能を備えた高規格コンテナターミナルの整備を進めるとともに、

平成26年から本格的に西日本からの内航船を活用した集貨等を進め、官民が一体となった取り組みを展開した。その結果、開港150年の節目の年に、震災前の取扱量を超え、過去最高を更新することとなった。

神戸市は、アジア諸港との協力関係を築くため、開港150年を機に、平成29年に「神戸国際港湾会議」を開催し、アジア諸港と連携協定を締結した。平成30年にも、海外の荷主や物流事業者を招き、「アジア物流・ビジネス・フォーラム(仮称)」の開催を予定しており、今後も、連携協定を締結した12港を中心に、アジア諸港との連携を深め、集貨につなげていく。

さらに、世界の中で神戸港の存在感を高めるためには、貨物量の増加とともに、貨物の質を高めていくことが重要である。そのため、神戸市では、平成29年に発表した「神戸港将来構想」に基づき、官民一体となって、世界的に評価されている神戸港の優れた荷役技術などを活用した、貨物の高付加価値化の仕組みづくりを実現させ、国際トランシップ貨物の誘致に取り組んでいく。

神戸三宮「えき~まち空間」基本計画(案)(概要)

新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画(概要)

平成30年4月

神戸市住宅都市局

[問い合わせ先：都心再整備本部 TEL 078-322-6934]

はじめに

震災から23年を経過し、新たなステージを歩み始めた神戸市は、市民と民間事業者、行政が協働で都心の再生を実現し、世界に貢献できる国際都市として発展していくことを目指して、平成27年9月に神戸の都心の未来の姿〔将来ビジョン〕及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』（以下、「基本構想」）を策定しました。

基本構想では、三宮周辺地区全体の魅力向上のために、三宮交差点を中心とした既存の道路空間を、人と公共交通優先の空間に再編する「三宮クロススクエア」を創出し、三宮に存在する6つの「えき」と周辺の「まち」をつなぐ空間を「えき~まち空間」と名付け、神戸の新たな象徴となる空間として整備することを位置付けています。

また、基本構想には「えき~まち空間」の整備と合わせて、三宮駅周辺に分散している中・長距離バス乗降場を集約した新たなバスターミナルを整備することも位置付け、国際都市神戸の玄関口にふさわしい交通結節機能の充実を図ることとしており、このたび「えき~まち空間」の実現に向けて基本計画(案)を作成し、新たなバスターミナルの整備に向けた基本計画を策定しました。

神戸三宮「えき~まち空間」基本計画(案)

1. 基本計画策定の背景と目的

(1) 基本計画策定の背景

三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」「玄関口にふさわしい特色ある景観がない」等の課題があります。

そのような中、基本構想では、目指すべき将来「美しき港町・神戸の玄関口“三宮”」を掲げ、まちづくりの5つの方針に沿って、快適で利便性が高く、美しい景観が備わり、様々な市民活動が展開される「えき~まち空間」を創出し、三宮周辺地区の魅力向上を図ります。このことにより、神戸に広くから人やモノが集まり、新たな需要が生まれ、都心のポテンシャルを向上させることで、三宮周辺地区だけでなく、神戸全体のまちの活性化を図ります。

1 笑顔で歩く
歩くことが楽しく巡りたくなるまちへ

2 気持ちよく動ける
誰にでもわかりやすい交通結節点へ

3 誘う魅力が溢れる
いつ来てもときめく出会いと発見を

4 海・山、神戸らしさを感じる
人を惹きつけ心に残るまちへ

5 支え、まもり育て、発信する
地域がまちを成長させる

●不測の災害に対しても対応可能な、確かな防災力
●環境に優しく持続可能なまち

<まちづくりの5つの方針>

(2) 「えき≈まち空間」とは

三宮周辺地区全体の魅力向上のためには、6つの駅を含む中心エリアの再整備が不可欠です。そのため、「えき」(6つの駅とバス乗降場)と「まち」をつなぐ空間を「えき≈まち空間」と名付け、誰にとっても使いやすい、神戸の玄関口にふさわしい空間として整備します。

また、「えき≈まち空間」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」を創出します。



「えき≈まち空間」の目標像

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

(3) 基本計画策定の目的と構成

「えき≈まち空間」の実現には、行政と民間事業者が今後整備する施設や公共空間について、相互に空間計画を調整し、設計に反映させていくとともに、その空間をどのように活用、管理運営していくかが重要です。そのため、「三宮クロススクエア」をはじめとする公共施設の計画や、民間施設に期待される機能や設えなどについて、官民共通の具体的な目標像及びその実現に必要な取り組みを示すことを目的に神戸三宮「えき≈まち空間」基本計画を作成します。

基本計画では、「えき≈まち空間」の整備の考え方として、特に重要な視点となる「空間」「交通」「景観」について考え方をまとめるとともに、エリアマネジメントなど「えき≈まち空間」を活かす協働の仕組みについてまとめています。

<神戸三宮「えき≈まち空間」基本計画の構成>

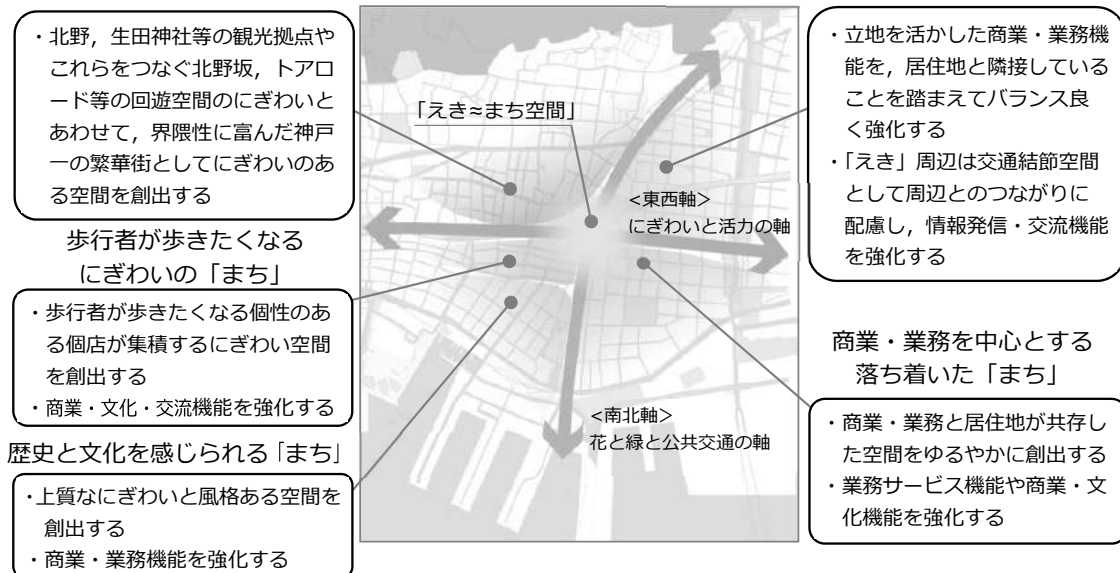
1. 基本計画策定の背景と目的
2. 「えき≈まち空間」の構成と特性
3. 「えき≈まち空間」の整備の考え方
 - 3-1 空間の考え方
 - 3-2 交通の考え方
 - 3-3 景観の考え方
4. 「えき≈まち空間」を活かす協働の仕組み
5. 今後の進め方
6. その他考慮すべき事項

2. 「えき≈まち空間」の構成と特性

「えき≈まち空間」は、東西方向の中央幹線、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」で構成されます。「三宮クロススクエア」はこれらの空間をつなげる重要な役割を担い、「えき」と「まち」とのつながりを強化し、各「まち」の特性を活かした魅力的な「まち」づくりを、地域との協働と参画により進めてまいります。

にぎわいを楽しむ商業・娯楽の「まち」

住宅・業務・商業などが混在する「まち」



< 2つの都市軸と5つの「まち」 >

3. 「えき〜まち空間」の整備の考え方

(1) 空間の考え方

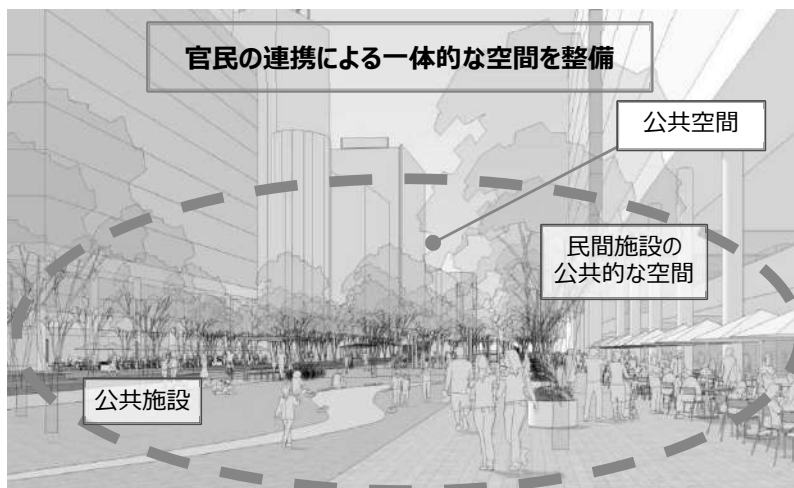
「えき〜まち空間」は、快適で利便性が高く、美しい景観が備わり、様々な市民活動が展開される場とします。

ここでは、行政が中心となって整備する道路や広場等の「公共施設」と周辺の「民間施設」の公共的な空間をあわせて「公共空間」とし、官民の連携によって一体的な空間を整備します。

この「えき〜まち空間」は、神戸の玄関口にふさわ

しいにぎわいのある空間とし、「三宮クロススクエア」と「えき」、「まち」との見通しを確保するとともに、わかりやすくユニバーサルデザインにも配慮した空間とします。

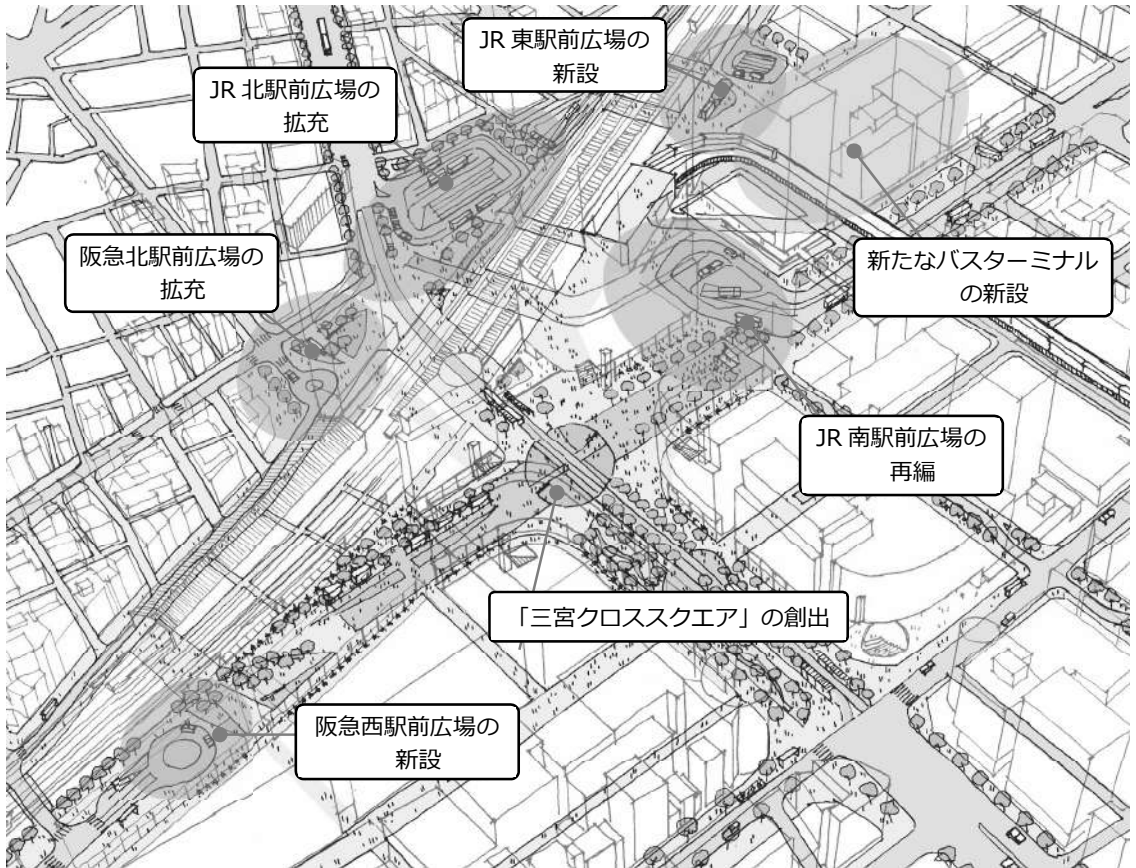
また、災害時に機能するオープンスペースや緊急車両の通行空間の確保、植栽や水景等により自然を取り入れた空間の創出等、防災や環境にも配慮した安全・安心な空間づくりを行います。



【公共施設の整備の考え方】

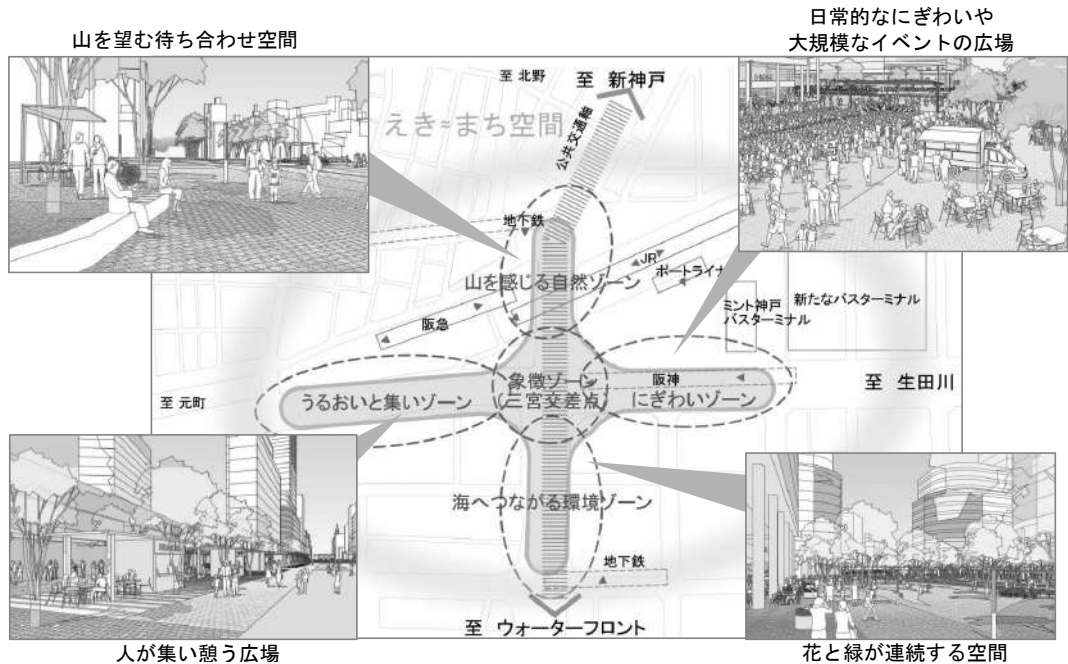
「公共空間」を構成する主要な「公共施設」として、「三宮クロススクエア」「駅前広場・歩行者空間」「新たなバスターミナル」について整備の考え方を示しました。

<公共施設の整備イメージ>



【「三宮クロススクエア」のゾーニングとイメージ】

公共空間と沿道建築物が一体となった、にぎわい空間の創出を図るため、都市軸や、周辺の「まち」の特性を踏まえ、「三宮クロススクエア」を5つにゾーニングします。



「三宮クロススクエア」の5つのゾーニング	
東側	日常的なにぎわいや大規模なイベントにも対応できる「にぎわいゾーン」
西側	元町方面へつながる通り空間として人が集い憩うための「うるおいと集いゾーン」
北側	六甲山を望む新たな視点場を設けるとともに、北野方面へのアプローチ空間として「山を感じる自然ゾーン」
中央	神戸の玄関口「三宮」を印象づける場として、神戸の「顔」にふさわしい空間を形成する「象徴ゾーン」
南側	東遊園地を経てウォーターフロントへ誘う空間を確保し、花と緑の連続や海へのつながりを意識した「海へつながる環境ゾーン」

(2) 交通の考え方

「えき≈まち空間」では、地上においては人と公共交通優先の空間である「三宮クロススクエア」を創出します。さらに、民間施設も活用しながら地下・地上・デッキの3層をボイド**でつなぐことにより、上下移動しやすい空間とします。その結果、「えき」と「まち」が平面的にも立体的にもつながることで、6つの駅があたかも1つの大きな「えき」となり、「えき」と「まち」が行き来しやすく、高齢者や子育て世代の方等、誰にとってもより便利で回遊性の高い空間となります。

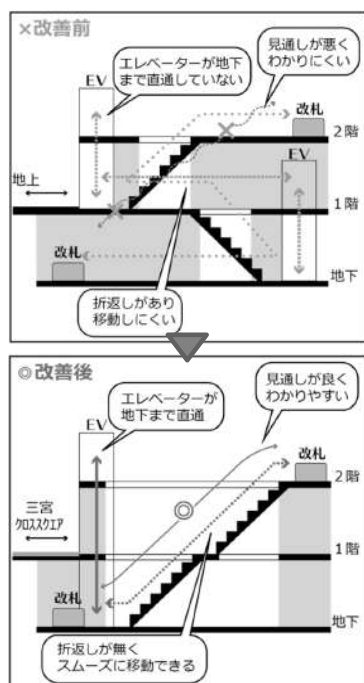
「えき≈まち空間」を含む都心を歩行者が中心のまちにするため、総合的な交通体系を、「自動車」、「歩行者」及び「公共交通」の3つの視点から考えます。

ここでは、「えき≈まち空間」の交通について、「歩行者交通」、「公共交通・自動車交通」に分類して考え方を示すとともに、「都心における交通体系」をまとめて示します。

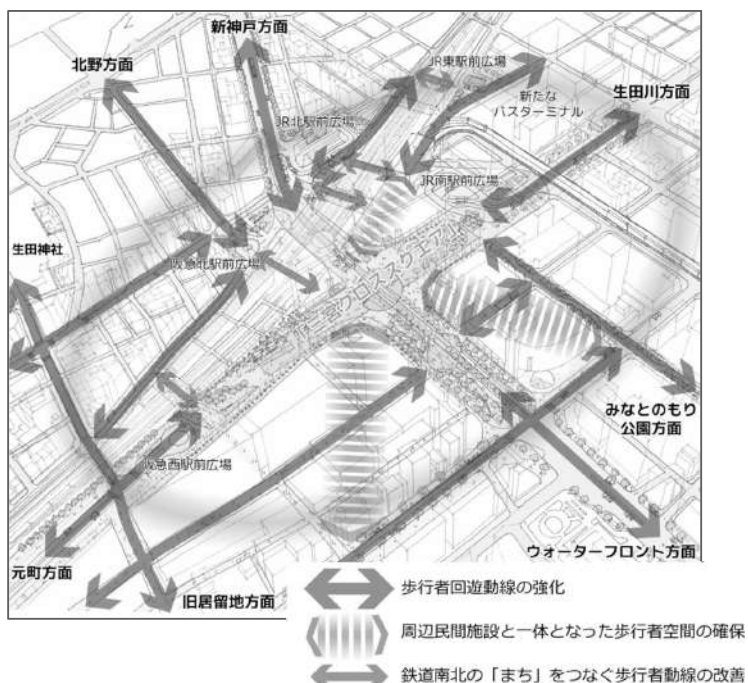
【※ボイド：わかりやすい縦動線（EV + エスカレーター）+ 滞留空間】

【歩行者交通】

- ・「えき」から「えき」への乗り換えをわかりやすくし、誰もが移動しやすい動線を確保します。
- ・歩行者空間を充実し、「えき」から「まち」への回遊性を向上させます。



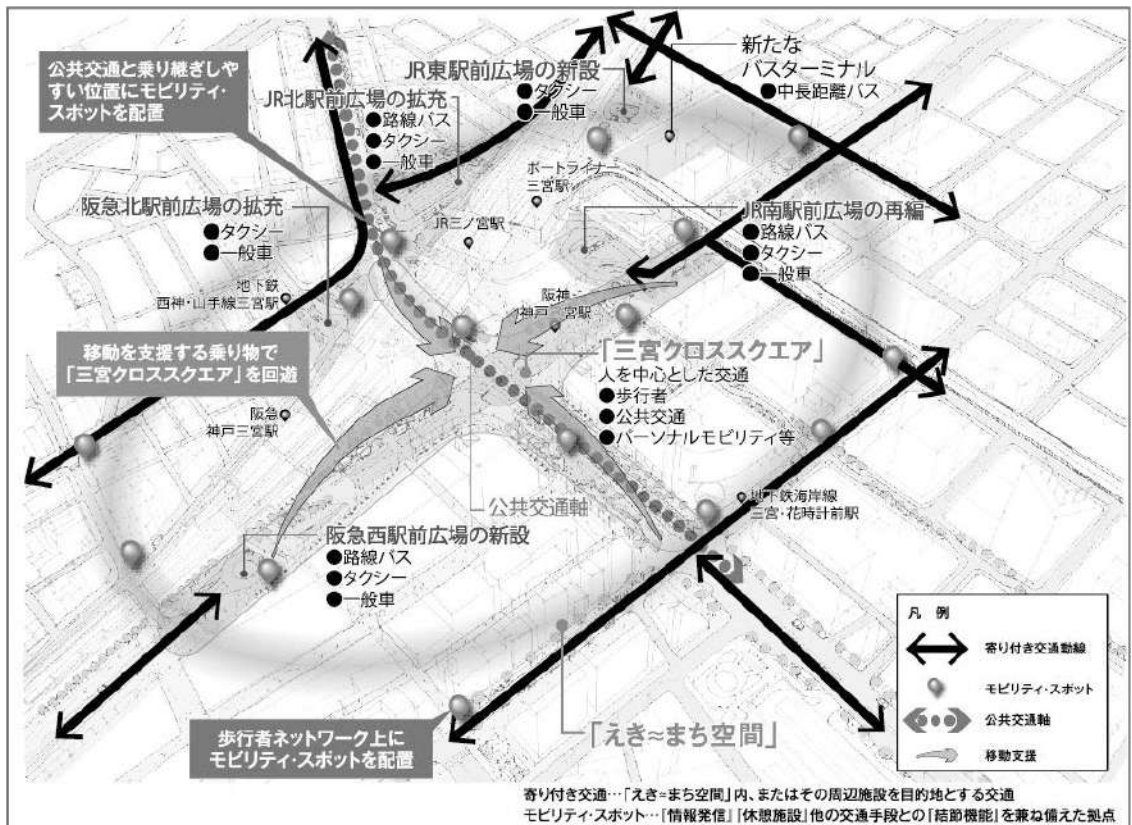
<乗換改善イメージ>



<「えき」から「まち」への回遊性のイメージ>

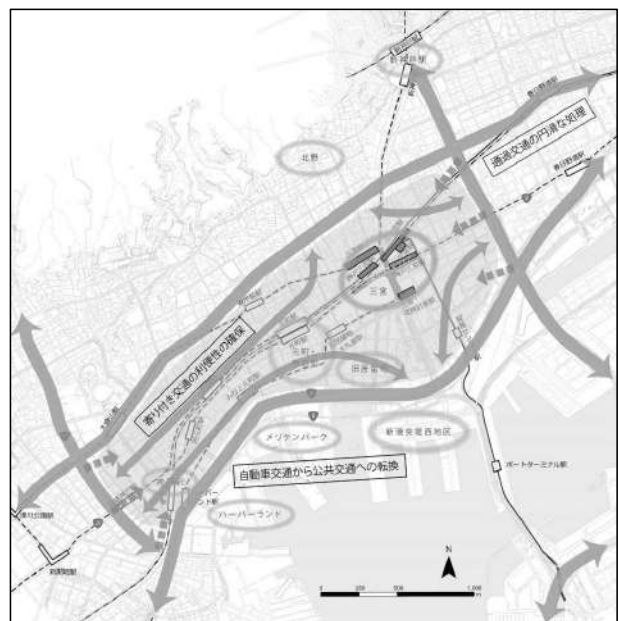
【公共交通・自動車交通】

- ・駅前広場を再編，拡充，新設し，「えきまち空間」や交通結節点である駅まで近寄りやすい環境を整備します。
- ・「えきまち空間」内に移動支援の拠点を設け，誰もが移動しやすい環境を整備します。



【都心における交通体系】

「えきまち空間」を含む都心を歩行者が中心のまちにするため，総合的な交通体系を3つの視点から考えます。「自動車交通のマネジメント」，「歩行環境の向上」及び「公共交通など多様な交通手段の確保」に取り組みます。



(3) 景観の考え方

基本的な考え方として、「都市と自然が調和する景観」「神戸らしさを感じる“まちなみ形成”」「温かみのある“夜間景観”」の3つのコンセプトを掲げて取り組みます。

<「景観デザインコード」の設定>

「えきまち空間」では、高質で洗練された一体的な都市空間を実現するため、景観デザインコードを設定します。この景観デザインコードは、「建築物」「公共空間」「夜間景観」「屋外広告物」の4つの視点のもと、「景観形成方針」「景観形成基準」「ガイドライン」により構成します。

<「三宮クロススクエア」での景観形成イメージ>

景観デザインコード	
<ul style="list-style-type: none"> ● 景観形成方針 基準やガイドライン等の前提となるコンセプト ● 景観形成基準 法令に基づく行為の制限事項等 (主に行政による運用を想定) ● ガイドライン 基準化になじまない誘導事項等 (地元協議会と行政の連携による運用を想定) 	
建築物	公共空間
夜間景観	屋外広告物

【公共空間の景観形成方針】

都市軸としての特性や、沿道の「まち」の多彩な特性や将来のあり方を踏まえた空間デザインを行います。

空間構成	<ul style="list-style-type: none"> ・訪れる人へのおもてなしが感じられる居心地の良い空間 ・沿道の建築計画，エリアマネジメント等を踏まえた空間 ・段階的な整備にも対応できる空間 等
デザイン	<ul style="list-style-type: none"> ・様々な構成要素（舗装，植栽，照明柱，ベンチ等）の配置やデザインの相互調整 ・利用する人，周囲のまちなみ，自然環境を引き立たせるシンプルなデザイン，素材 ・空間の使い方に応じたベンチの配置 等

【建築物の景観形成方針】

公共空間と沿道建築物が一体的な都市空間を構成することで相互ににぎわいを呼び込むことができるよう、また玄関口にふさわしい、ゆとりある神戸らしさを感じられるまちなみを形成するよう誘導します。

①壁面線の統一と軒線の設定による一体感のあるまちなみづくり

「三宮クロススクエア」では、公共空間と建築物相互のにぎわい形成をより密接にし、かつ壁面位置の統一を図るため、道路境界線から建築物低中層部の壁面までの距離が小さくなるように誘導します。また、一体感のあるまちなみの形成と大規模建築物による圧迫感の軽減、空間的な広がりを確保するために、建築物の高層部の壁面位置や軒線の高さを誘導します。

②低層部のにぎわいづくり

「三宮クロススクエア」と沿道建築物が接する中間領域では、建築物低層部に回廊状のピロティを確保するとともに、デザインの連続性を確保する等、道路境界線を意識させない一体的な空間を構成するよう誘導します。

<ピロティ空間の活用例>



③高層部・中層部・低層部のデザイン

建築物内部のにぎわいが外部からも感じ取れるよう開口部を大きく確保する、風格あるまちなみに調和する穏やかで親しみやすい配色や外壁デザインで構成する等、建築物の高層部、中層部、低層部それぞれの部位できめ細やかな景観形成に取り組みます。



④三宮交差点の顔づくり

交差点を形成する沿道建築物は、それぞれの「まち」への玄関口となるため、「三宮クロススクエア」に対しての顔づくりや魅力的なコーナーデザインの創出等、「えきまち空間」の象徴となるような景観形成に取り組みます。

【夜間景観の景観形成方針】

おもてなし感あふれる温かみのある景観が夜間も感じられるよう、夜間景観の形成に取り組みます。

方針	・ 建築デザインの個性を活かす照明で、メリハリのある夜間景観 ・ 温かみのある色温度照明（3000ケルビン程度） ・ 公共空間、建築物、外構の照明計画にかかる相互調整 等
----	---



【屋外広告物のコントロール方針】

景観の阻害要因とならないよう、地区や通りの景観特性を意識した設置形態、デザイン、内容とすることで、建築物とあわせて魅力的な駅前景観の形成に取り組みます。

<地域との協働と参画による景観づくり>

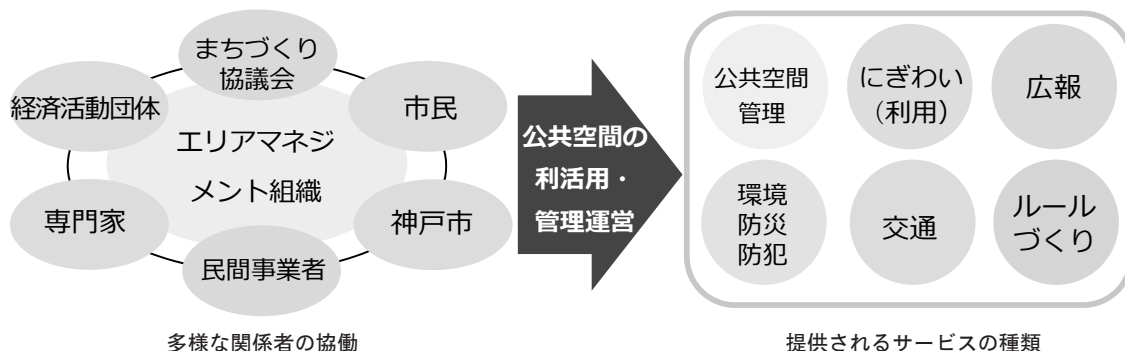
「えきまち空間」にかかる様々な空間構成について、計画段階から完成後の将来形まで、調整の仕組みづくりも含めて、地域の方々との協働と参画による、「えきまち空間」の形成に取り組んでいきます。



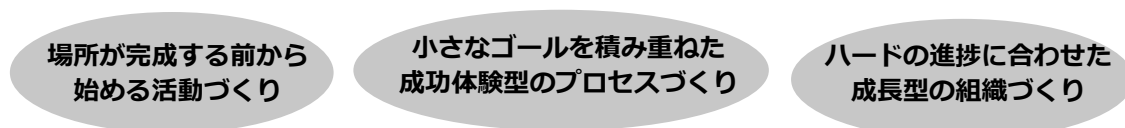
4. 「えきまち空間」を活かす協働の仕組み

(1) 「えきまち空間」の公共空間の利活用・管理運営の考え方

「えきまち空間」を神戸の玄関口にふさわしいにぎわいのある空間とするために、市民、民間事業者、行政等が連携して、公共空間の利活用、管理運営を行う「エリアマネジメント」に取り組みます。



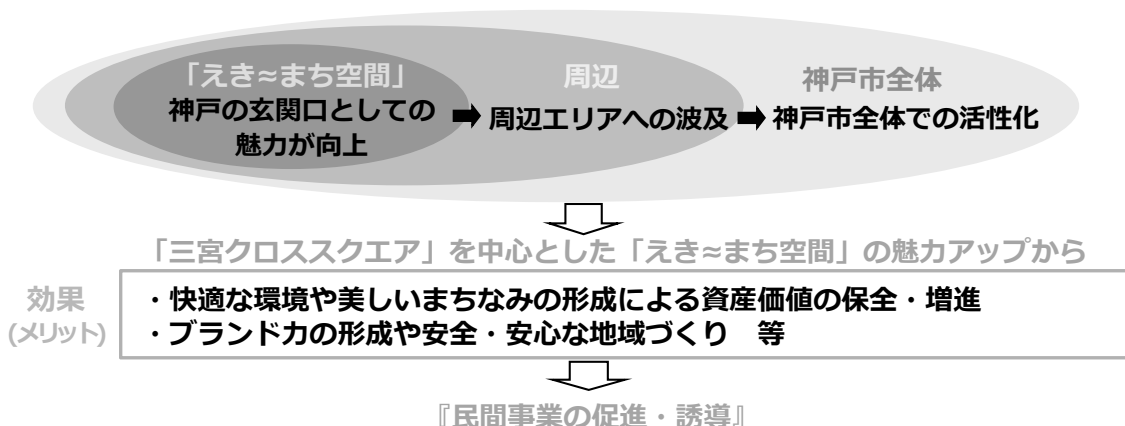
【「えきまち空間」でのエリアマネジメントのコンセプト】



(2) 民間事業者との協働の仕組み

官民の協働によりスピード感を持って都心の再整備を推進していく必要があるため、民間事業者との協働の仕組みを民間事業者等のご意見も伺いながら検討を進めます。

【エリアマネジメントによる民間事業の促進・誘導のイメージ】



【民間事業を促進・誘導する方策について】

民間事業をより促進・誘導するために、建物更新を促進することや民間事業者が公共空間を創り出しやすくするための方策を検討します。

5. 今後の進め方

「えきまちなみ空間」は、公共事業、民間事業ともに段階的に進んでいきます。なかでも、「三宮クロススクエア」については、社会実験や周辺の交通対策を行いながら、徐々に車線を減少し歩道を拡幅していく等、段階的に進めていきます。



「段階整備のイメージ」は、主に公共施設部分を示したものです。
今後、関係者と協議・調整の上、変更になる場合があります。

新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画

1. 基本計画策定の背景と目的

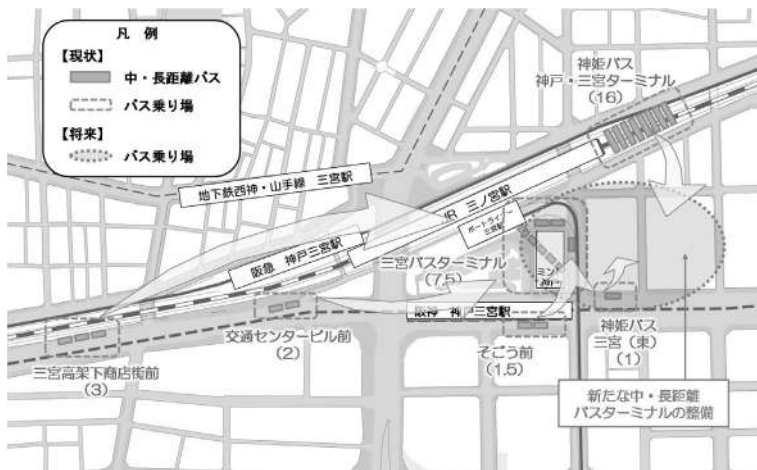
三宮駅周辺の中・長距離バスについては、駅の東西6箇所に乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題があります。

そこで、これらの課題を解消しつつ、交通結節点としての大幅な強化を図るため、基本構想において、現在、分散している中・長距離バス乗降場を、既存の三宮バスターミナルとの一体的利用や高速道路からの交通アクセス性の良さ等の理由から、中央区雲井通5・6丁目エリアに集約し、新たなバスターミナルを整備することを位置づけました。

また同エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもあります。

そこで、新たなバスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、世界に貢献する国際都市神戸としての発展に繋がっていきます。

今回、策定した『新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画（以下、基本計画）』（平成30年3月）は、神戸市が新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項についてまとめたものです。今後、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、行政や公共施設管理者等の協力を得ながら、民間事業者の技術やノウハウを活用しつつ事業化を進めていくものとしており、バスターミナルの規模や配置、導入する機能や事業費などについては、具体的な事業計画を策定していく中で、検討を進めていきます。



新たなバスターミナルの整備イメージ



2. 再整備のコンセプト

本再整備のコンセプトは以下の5点を考えております。

(1) 中・長距離バス移動を主体とした新たな玄関口の創出

神戸・三宮がバス移動の新たな拠点となって、人の移動のみならず情報や文化交流等を受発信する新たな玄関口を創出する。

(2) 神戸ならではの魅力と高いポテンシャルを活かした新たな都市機能の集積

オフィスやホテルといった都心にふさわしい機能の導入に加え、神戸ならではの魅力を活かした新たな都市機能の集積を図る再整備を行うことで、まちの魅力を高めていく。

(3) 地域の特徴を活かした賑わい空間の形成

地元の地権者が営む路面型の商業店舗などが生み出してきた賑わいなど、三宮東地域の特徴を活かした計画とする。

(4) 三宮駅周辺におけるモーダルコネクットの強化と未来志向の取り組み

モーダルコネクットの強化を図るとともに、先進的技術を用いた移動の円滑化支援など、未来の道路空間のあり方を志向する取り組みを推進していく。

(5) 官民一体となった事業推進体制の構築

市や国、県と地元地権者や関係事業者等に加え、民間事業者の技術やノウハウを積極的に活用できる環境を整え、官民一体となって事業の推進・運用を図る。

3. 再整備の進め方

雲井通5・6丁目の再整備においては、一体的な利用動線に配慮して整備することを前提としつつ、地域の実情等を考慮して、以下の3つのブロックに分けることとします。それぞれの地権者が中心となって協議を行いながら、段階的に施行するものとします。

対象範囲とブロック分けのイメージ



4. 目標スケジュール

目標スケジュールは下記のとおりとし、ブロックごとに事業化を進めていくものとします。

○Ⅰ期について

- ・平成29年度：事業手法の確定
- ・平成30～31年度：事業計画策定，都市計画・事業計画手続き
- ・平成32～37年度頃：権利調整手続き，従前建物の解体工事，現地施設整備工事，
Ⅰ期バスターミナル暫定使用開始

○Ⅱ期について

Ⅰ期完成頃の事業着手を目指して，Ⅰ期とはほぼ同様のスケジュールで順次進めていく。

○Ⅲ期以降については，Ⅰ期・Ⅱ期と並行して将来需要をみながら具体化を検討

5. バス乗降場の集約の考え方

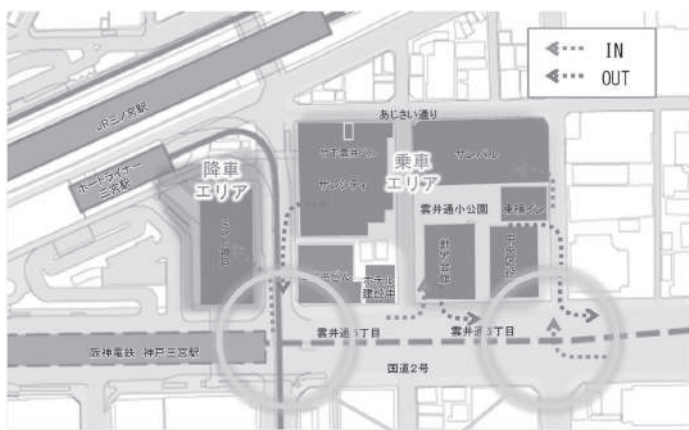
【配置】

バス乗降場集約の基本的な考え方としては，降車場は目的地へ移動するための鉄道・タクシー等への乗り継ぎニーズが高い一方で，乗車場は発券場や待合等の滞留空間を必要とするなど，降車と乗車で利用者ニーズが異なる傾向にあることから，乗車場と降車場を分けて配置するものとします。

降車エリアについては，より街の中心に近く，鉄道駅やタクシー乗り場にも隣接するミント神戸1階の三宮バスターミナルを再編して集約することで，神戸を訪れた利用者の回遊性と乗継利便性の向上を図るものとします。

乗車エリアについては，雲井通5・6丁目に新たに整備するバスターミナルに集約し，高質でゆとりある待合空間等の整備や，物販店などの商業施設，行き先の観光案内センター等の施設の配置を検討することで，利用者の利便性の向上を図るものとします。また，行き先方面別に乗車場を出来る限り固定するなど，利用者のわかりやすさに十分配慮するものとします。

降車と乗車を明確に分けるイメージ



バスターミナルの出入を複数設けることにより
交差点を通過するバスを分散

高質な待合空間のイメージ



多言語に対応した観光案内センターのイメージ



【規模】

バスターミナルの規模については、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所のバス乗降場31バースを集約することを前提に、乗車場を現状の行き先方面別（10方面）に分けて固定し、その便数・ピーク時間帯を考慮して算定した場合、乗車場は20バース、降車場は6バースが必要となります。これに加え、ピーク時間が異なる場合における同一バースの使用、行き先方面の固定方法、バス運用を円滑にするための待機スペース等を考慮すると、乗車・降車あわせて概ね25～30バースと見込まれます。

最終的なバース数は、他都市におけるバスターミナルの運用状況や、繁忙期における臨時続行便への対応、今後のバス便数や運行状況の変化等の将来需要を精査しつつ、都心部を起点とする観光バスへの対応なども考慮しながら、バス事業者などとも協議し、具体の事業計画の策定等にあわせて確定していきます。

【動線計画】

動線計画については、周辺道路網の混雑解消や、バスと他の自動車交通の錯綜を回避することを目的に、道路管理者や交通管理者と協議をしながら、バスターミナルの出入口分散化やバス運行計画の最適化、交差点改良などハード対策・ソフト対策を検討し、広域的な視点で適切な動線計画を立案するものとします。

また歩行者動線についてはユニバーサルデザインを基本とし、高齢者や車椅子利用者やスーツケースなどを持った利用者がスムーズに駅などからアクセスできる動線の確保や寄り付きスペースの整備、リフト付高速バスの導入を見据えたバス乗降場の整備、わかりやすい案内サインの設置など、バス利用者やバス事業者など誰もが安全に利用できる歩行者動線を確保するものとします。

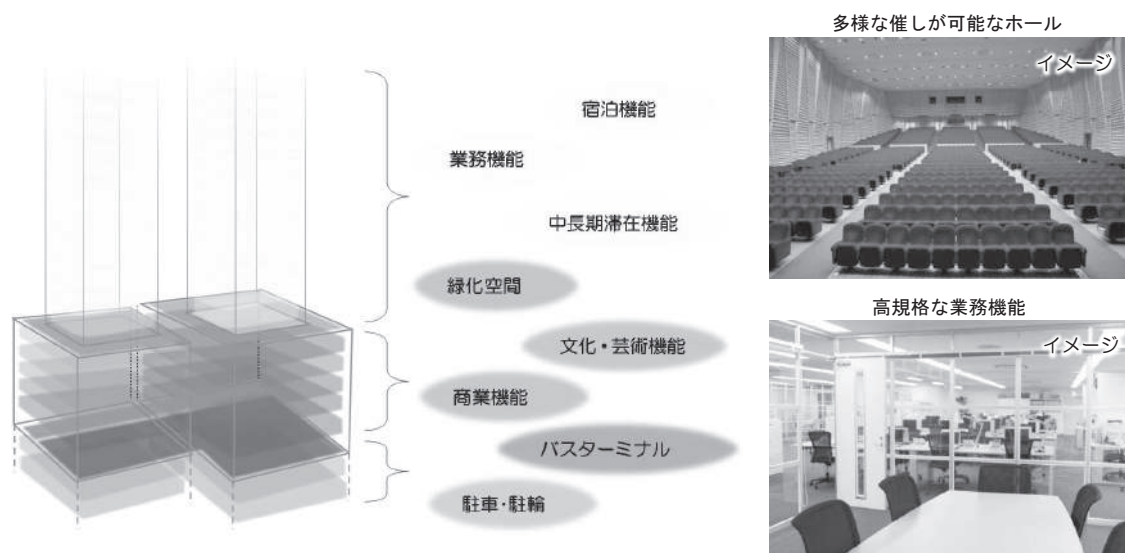
6. 再整備ビルの全体イメージ

【再整備ビルの構成と設え】

神戸の特色であり魅力である「進取の気性」といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、デザイン都市・神戸にふさわしいまちなみ景観や、にぎわい・文化などのコンテンツを提供する新たな拠点をつくり出すものとします。

ビルのデザインについては、「えきまち空間」における景観方針に対応しながら、再整備ビルの多様な機能が表出するシンボリックなデザインとするなど、新たな神戸の玄関口にふさわしい建築物及び公共空間の形成を図るものとします。加えて、子育て支援機能や充実や高齢者・障害者など、誰もが利用できるユニバーサルデザインを取り入れた施設計画を行うものとします。

再整備ビルの構成イメージ



【整備・誘導を図る施設及び機能】

○付帯施設の充実したバスターミナルと神戸らしさを演出する周辺施設（Ⅰ期・Ⅱ期）

ex. 高質な待合空間、快適なパウダールーム、シャワールーム、観光案内センターなど

○文化芸術を体感・発信する施設（Ⅰ期）

ex. 最大収容1,500席以上の大規模なホール、三宮図書館など

○都心にふさわしい魅力・活力を創造する多様な機能等（Ⅰ期・Ⅱ期）

ex. 高規格オフィス、上質なホテル、既存のにぎわい機能、緑豊かな緑化空間など

【その他、考慮すべき事項】

自動車駐車場や自転車駐輪場については、必要な附置義務台数等を確保しつつ、「三宮クロススクエア」の外縁部の駐車場など、今後策定する「えきまち空間」基本計画との整合を図るものとします。

また「三宮駅周辺地域都市再生安全確保計画」をふまえ、わかりやすい避難場所への案内誘導など災害時における帰宅困難者の安全の確保や、緊急避難場所・避難所として必要な機能の導入について検討を行うものとします。

7. 再整備の具体的手法

【事業手法】

Ⅰ期・Ⅱ期における再整備ビルの事業手法については、輻輳した権利関係を権利変換手法により整理し、公共施設の整備と都市機能の更新を同時に実現する「市街地再開発事業」を基本手法とし、整備内容によって様々な事業を組み合わせるものとします。また事業化に向けては、地元地権者や関係権利者の実情に配慮し、丁寧できめ細やかに対応しながら進めていくものとします。Ⅲ期以降については、Ⅰ期・Ⅱ期での事業実施状況や中・長距離バス、その他社会的な将来需要を見ながら、事業の具体化について検討していくこととします。

【施行方式】

Ⅰ期については、よりスピード感をもって事業進捗を図るため、「再開発会社施行」による実施を目指します。Ⅱ期については、Ⅰ期の事業実施状況を考慮しながら、地域の実情にあった施行方式を選択していきます。

【民間事業者の活用等】

できるだけ早期に民間事業者を活用しスピーディかつ安定的な事業進捗を図ります。また「特定都市再生緊急整備地域」の指定を活かし、「都市再生特別地区」の指定や、土地利用における規制の緩和等、都市再生制度の積極的な活用を図ります。



一步先行く自治体職員のための政策情報誌

月刊『地方自治職員研修』

毎月18日発売、B5判88頁、定価：本体741円＋税
直接送付・年間定期購読：8,880円（税・送料込み、前払い）

4月号 【特集】若い職員へ何を伝えるか

金井利之／山口道昭／嶋田暁文／荒木田岳／職員・議員から

【事例】カシニワ制度(柏市)／低CO₂川崎ブランド(川崎市)

3月号 【特集】災害を乗り越える職員の知恵

大杉寛／千葉実／派遣職員の視点／震災復興の現状 ほか

【事例】コーチングの活用(小田原市)／病児保育の広域化(山梨県)

2月号 【特集】AI/データ/エビデンス

宮脇淳／津田博／未来カルテ／自治体監査へのAI活用 ほか

【事例】総合オンブズマン制度(国立市)／防災用品購入助成(寝屋川市)

公職研 〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 2-20

<http://www.koshokuken.co.jp>

tel.03-3230-3701 / fax.03-3230-1170 / e-mail:hello@koshokuken.co.jp



必携自治体職員ハンドブック 第3次改訂版

定価◎本体2,300円＋税(A5判、465頁)

地方自治のすべてを1冊にまとめた「地方自治の教科書」。最新の地方行政の動向と課題をコンパクトに解説。また、地方自治の諸制度をわかりやすく解説し、昇任昇格試験の対策や自学自習のテキストとして最適な内容構成。付録として、「法令用語の豆知識」を収録。



第1編 地方行政の動向と課題

- | | |
|-----------------|------------------|
| 第1章 地方分権 | 第8章 地域づくりと地域活性化 |
| 第2章 地方行財政の現状と課題 | ・地域振興 |
| 第3章 少子高齢化社会 | 第9章 危機管理 |
| 第4章 電子自治体の推進 | 第10章 情報公開制度と個人情報 |
| 第5章 環境行政 | の保護 |
| 第6章 国際化社会 | 第11章 行政手続 |
| 第7章 教育行政 | 第12章 人権 |
| | 第13章 政策形成過程 |

第2編 地方自治の諸制度

- | |
|-------------|
| 第1章 地方自治制度 |
| 第2章 地方財政制度 |
| 第3章 地方公務員制度 |



付録：法令用語の豆知識

<http://www.koshokuken.co.jp>



〒101-0051 東京都千代田区神田神保町2丁目20番地
Phone：03-3230-3701 Fax：03-3230-1170

神戸都市問題研究所は、政策を検討するうえでの地域のプラットフォームとして、市民、企業、NPO、行政関係者に集まっていただき、随時、研究会やセミナー等を開催しています。

今号では、「第2回幸福度に関するセミナー」「神戸の魅力発信セミナー」「第3回政策研究セミナー」及び「第2回災害教訓セミナー」「第6回都市政策セミナー」をご紹介します。

第2回「幸福度に関するセミナー」

(公財) 荒川区自治総合研究所

所長 猪狩 廣美 氏

○平成29年12月18日，研究所会議室

○幸福度に関して先駆的に取り組んでおられる荒川区の公益財団法人荒川区自治総合研究所所長 猪狩廣美氏に、その取り組みについて講演いただいた。荒川区ではドメイン（事業領域）を「区政は区民を幸せにするシステムである」と定め、区のあらゆる仕事は、区民の幸福に寄与するために行われていることを認識し、区がめざすべき将来像を荒川区基本構想の中で「幸福実感都市」と掲げている。具体的な指標などを聞き、幸福度と健康との関連など、参加者との活発な意見交換を行った。

神戸の魅力発信セミナー

「雑居地が育んだ神戸の独自文化」

神戸大学経済経営研究所研究支援推進員

小代 薫 氏

○平成29年12月18日，神戸商工貿易センタービル会議室

○150年前の神戸港開港後、広範囲に設定された外国人と日本人との雑居地が市民レベルでのオリジナル文化を生み出した。講演ではその背景や他の地域にはない独特の異人館の建築様式や東遊園地、布引遊園の歴史、また小代氏が出演されたNHK総合テレビ「ブラタモリ #65神戸の街」で語られなかった話や神戸市周辺市町の話など、盛り沢山の内容でお話いただいた。



第3回政策研究セミナー

「自学・自育による気づきで“企画力” “協働力・調整力”を磨く！自主研究 活動のススメ」

(株)公職研 月刊「地方自治職員研修」

編集長 友岡 一郎 氏

○平成30年1月26日、神戸商工貿易センター
ビル会議室

○セミナーではまず、自治体職員にとっての「自学」の大切さや、日々の仕事の中で、企画力や調整力を向上させていくためにどのような姿勢が必要かということについて、友岡氏からお話いただいた。また、会の後半には、各自治体や大学生参加者の方々から、自らの所属する組織の実情を踏まえ、より活発的な自学を行うために意識すべき点について多くの質問を出していただいた。



第2回災害教訓セミナー

「福岡県朝倉市の防災担当職員を 迎えて」

福岡県朝倉市防災交通課長 草場 千里 氏

○平成30年1月26日、研究所会議室

○昨年7月に九州北部豪雨災害に見舞われ、大規模な河川の氾濫、土砂崩れが発生し、家屋や道路、橋など多くのインフラや農地が甚大な被害を受けた福岡県朝倉市から草場防災交通課長にお越しいただき、被害状況、緊急時の災害対策本部の状況、迫られる判断や苦渋の選択、訓練の必要性等について講演いただいた。後半は、神戸市の危機管理、治山砂

防、道路、消防等の関係部局の方から、避難勧告に関する事、災害本部機能に関する事、災害査定に関する事等、活発な質疑をいただくとともに、沖村孝神戸大学名誉教授に専門的見地からの意見もいただき、神戸でも発生が懸念される土砂災害への対応のあり方等について、共に考える意義のある場となった。



第6回都市政策セミナー

「かわる家族のかたち —少子化社会の現状と政策的対応—」

甲南大学文学部社会学科 星 敦士 教授

○平成30年2月27日、神戸商工貿易センター
ビル会議室

○「都市政策」170号の論文「希望する結婚・出産の実現による出生数維持のための方策と展望」で論じていただいた、人口減少要因の中でも結婚行動と出生行動に焦点を当て、どのような施策が有効か、また更に、家族・結婚・仕事に対する意識の動向や、個人化社会といった内容も交えて講演いただいた。



本年3月末日をもって弊研究所が解散することに伴い、季刊「都市政策」は本号（第171号）をもって休刊いたします。長年にわたるご愛顧に対し、厚く御礼申し上げます。

なお、これまで発刊いたしましたバックナンバーにつきまして、若干ではございますが、在庫のある号がございますので、ご入用の際は下記までお問い合わせいただきますよう、あわせてお願い申し上げます。

（連絡先）みるめ書房（田中印刷出版株式会社内） 078-871-0551

「都市政策」特集テーマ一覧表（第1号～第171号）

号 数	特集テーマ	発行年月日
第1号	神戸の将来像	1975年11月25日
第2号	大都市財政の課題	1976年1月25日
第3号	地方自治と市民参加	1976年4月25日
第4号	都市と環境保全	1976年7月25日
第5号	都市自治の将来像	1976年10月25日
第6号	現代都市計画の課題	1977年1月25日
第7号	市民福祉の展望	1977年4月25日
第8号	地方自治体と公共サービス	1977年7月25日
第9号	戦後自治30年	1977年10月25日
第10号	都市と経済	1978年1月25日
第11号	都市と文化	1978年4月25日
第12号	都市の経営	1978年7月25日
第13号	都市行政と市民協力	1978年10月25日
第14号	都市と交通	1979年1月25日
第15号	地域開発と産業構造	1979年4月25日
第16号	上・下水道とエネルギー	1979年7月15日
第17号	都市行政と家庭	1979年10月1日
第18号	都市と公共投資	1980年1月15日
第19号	都市と行政管理	1980年4月1日
第20号	自治体の住宅政策	1980年7月1日
第21号	都市とコミュニティ	1980年10月1日
第22号	文化産業と都市観光	1981年1月1日
第23号	都市と教育	1981年4月1日
第24号	インナーシティ問題	1981年7月1日
第25号	新しい福祉	1981年10月1日
第26号	都市と健康	1982年1月1日
第27号	コンベンション都市	1982年4月1日
第28号	地方公営企業と下水道	1982年7月1日
第29号	都市と廃棄物	1982年10月1日
第30号	都市と景観	1983年1月1日
第31号	都市と農業	1983年4月1日
第32号	都市と住宅	1983年7月1日
第33号	コンベンション都市政策	1983年10月1日

第 34 号	総合福祉施設の将来像	1984年 1 月 1 日
第 35 号	都市形成史	1984年 4 月 1 日
第 36 号	都市とスポーツ	1984年 7 月 1 日
第 37 号	自治体と国際交流	1984年10月 1 日
第 38 号	港湾経営の政策課題	1985年 1 月 1 日
第 39 号	自治体 OA システム	1985年 4 月 1 日
第 40 号	自治体とニューメディア	1985年 7 月 1 日
第 41 号	都市と産業振興	1985年10月 1 日
第 42 号	公共余暇施設の運営	1986年 1 月5日
第 43 号	マスタープランへの視点	1986年 4 月 1 日
第 44 号	ニューメディア・シティへの課題	1986年 7 月 1 日
第 45 号	都市開発と人口政策	1986年10月 1 日
第 46 号	民活と大型プロジェクトの展開	1987年 1 月 1 日
第 47 号	地域開発とその経営	1987年 4 月 1 日
第 48 号	福祉サービスの展開	1987年 7 月 1 日
第 49 号	自治体テレビ広報への視点	1987年10月 1 日
第 50 号	民活事業方式の検討とその展望	1988年 1 月 1 日
第 51 号	地方財政の政策的課題	1988年 4 月 1 日
第 52 号	都市生活の国際化	1988年 7 月 1 日
第 53 号	国際経済と港湾都市	1988年10月 1 日
第 54 号	都市と観光	1989年 1 月 1 日
第 55 号	神戸市政100周年	1989年 4 月 1 日
第 56 号	都市のアイデンティティ	1989年 7 月 1 日
第 57 号	鉄道建設とその経営	1989年10月 1 日
第 58 号	都市と医療	1990年 1 月 1 日
第 59 号	宮崎市政の総括	1990年 4 月 1 日
第 60 号	都市と文化産業	1990年 7 月 1 日
第 61 号	都市と公共デベロッパーの評価	1990年10月 1 日
第 62 号	インキュベータ政策の課題	1991年 1 月 1 日
第 63 号	インナーシティ再論	1991年 4 月 1 日
第 64 号	アーバンリゾート	1991年 7 月 1 日
第 65 号	高齢者福祉	1991年10月 1 日
第 66 号	住宅政策	1992年 1 月 1 日
第 67 号	地域情報化へのビジョン	1992年 4 月 1 日
第 68 号	国際化と経済振興	1992年 7 月 1 日
第 69 号	国際的機関と地域振興	1992年10月 1 日
第 70 号	リサイクル社会に向けて	1993年 1 月 1 日
第 71 号	神戸ハーバーランド	1993年 4 月 1 日
第 72 号	都市とイメージ	1993年 7 月 1 日
第 73 号	産業構造の再編成	1993年10月 1 日
第 74 号	地球環境と都市	1994年 1 月 1 日
第 75 号	高齢者と資産	1994年 4 月 1 日
第 76 号	都市鉄道と地域開発	1994年 7 月 1 日
第 77 号	エコポリス	1994年10月 1 日
第 78 号	マルチメディア	1995年 1 月 1 日
第 79 号	阪神大震災と神戸市復興への提言	1995年 4 月28日
第 80 号	阪神大震災と応急体制	1995年 7 月 1 日
第 81 号	阪神大震災と経済復興	1995年10月 1 日
第 82 号	阪神大震災と地域の活動	1996年 1 月 1 日

第83号	阪神大震災の被害状況と復旧活動	1996年4月1日
第84号	阪神大震災後の新地域防災計画	1996年7月1日
第85号	阪神大震災と神戸港の復旧・復興	1996年10月1日
第86号	阪神大震災後の生活再建	1997年1月1日
第87号	阪神大震災後の神戸の産業復興	1997年4月1日
第88号	阪神大震災後の民間住宅再建	1997年7月1日
第89号	阪神大震災と広域応援活動	1997年10月1日
第90号	阪神大震災後の神戸の安全・安心まちづくり	1998年1月1日
第91号	阪神大震災からの復興状況	1998年4月1日
第92号	阪神大震災からの復興と市民活動・ボランティア	1998年7月1日
第93号	阪神大震災と廃棄物・リサイクル	1998年10月1日
第94号	阪神大震災と神戸市行財政	1999年1月1日
第95号	阪神大震災と復興都市計画	1999年4月1日
第96号	阪神大震災とこころのケア	1999年7月1日
第97号	阪神大震災と住宅復興政策	1999年10月1日
第98号	阪神大震災と経済復興の課題	2000年1月1日
第99号	震災復興の都市政策的検証と提言	2000年4月1日
第100号	21世紀の神戸の都市像	2000年7月1日
第101号	地方自治と都市経営 故宮崎辰雄氏追悼集	2000年10月1日
第102号	阪神・淡路大震災復興・生活再建の総括	2001年1月1日
第103号	IT革命と地方自治体	2001年4月1日
第104号	阪神・淡路大震災と司法の課題	2001年7月1日
第105号	災害における住宅等の被害認定基準	2001年10月1日
第106号	少子・高齢化への対応	2002年1月1日
第107号	地域における新産業の創出に向けた課題	2002年4月1日
第108号	コミュニティ・ビジネスの振興と課題	2002年7月1日
第109号	公営住宅のあり方と今後の課題・方向性	2002年10月1日
第110号	大都市制度のこれから	2003年1月1日
第111号	都市の活性化と地域連携	2003年4月1日
第112号	行政コスト分析の課題	2003年7月1日
第113号	第三セクターの課題と展望	2003年10月1日
第114号	福祉と民間活力	2004年1月1日
第115号	震災復興の都市政策的検証Ⅰ	2004年4月1日
第116号	震災復興の都市政策的検証Ⅱ	2004年7月1日
第117号	ユニバーサルデザイン	2004年10月1日
第118号	阪神・淡路大震災10年	2005年1月1日
第119号	地域におけるセクター間の連携	2005年4月1日
第120号	地方自治体の人事・給与	2005年7月1日
第121号	集客観光都市の創造	2005年10月1日
第122号	空港が開く都市の未来	2006年1月1日
第123号	パブリックガバナンス—外部監査と外部評価—	2006年4月1日
第124号	地域の力を活かした防災・防犯力の強化	2006年7月1日
第125号	大学と地域・産業との連携によるまちづくり	2006年10月1日
第126号	デザインを生かしたまちづくり	2007年1月1日
第127号	ソーシャルキャピタルと地域づくり	2007年4月1日
第128号	神戸医療産業都市構想	2007年7月1日
第129号	神戸開港140年	2007年10月1日
第130号	少子高齢社会における受益と負担の関係	2008年1月1日
第131号	景観行政の変遷と意義	2008年4月1日

第132号	ソーシャル・インクルージョン手法による地域の再生	2008年7月1日
第133号	文化創生都市づくりとビエンナーレ	2008年10月1日
第134号	これからの神戸づくりの論点	2009年1月1日
第135号	大都市制度	2009年4月1日
第136号	都市の就業戦略	2009年7月1日
第137号	環境共生都市づくり	2009年10月1日
第138号	阪神・淡路大震災の教訓は危機管理にどのように生かされているか	2010年1月1日
第139号	分譲マンション再建・管理をめぐる諸問題	2010年4月1日
第140号	神戸市（新長田地区）中心市街地の活性化について	2010年7月1日
第141号	大都市に期待される役割について	2010年10月1日
第142号	都市資源としての六甲山	2011年1月1日
第143号	第5次神戸市基本計画 新たな神戸づくり	2011年4月1日
第144号	自治体における科学・技術の活用	2011年7月1日
第145号	東日本大震災への神戸市の緊急・復旧対応支援	2011年10月1日
第146号	東日本大震災からの復興の推進に向けて	2012年1月1日
第147号	神戸市まちづくり条例30年	2012年4月1日
第148号	産業振興におけるスーパーコンピュータの活用	2012年7月1日
第149号	協働と参画による六甲山を生かした神戸づくり	2012年10月1日
第150号	都市戦略としてのアジアにおける都市間交流の展開	2013年1月1日
第151号	東日本大震災を教訓とした受援力強化に向けた新たな取り組み	2013年4月1日
第152号	行財政改革に向けた神戸市の外郭団体の再編	2013年7月1日
第153号	東日本大震災の復旧・復興期における被災自治体のマンパワー確保	2013年10月1日
第154号	スマート都市づくりの課題と展望	2014年1月1日
第155号	コミュニティ施策の方向性を考える	2014年4月1日
第156号	東日本大震災からの復旧・復興の現状分析と今後の課題	2014年7月1日
第157号	高齢者福祉と地域社会	2014年10月1日
第158号	大学と地域社会の連携の取り組み	2015年1月1日
第159号	商店街・小売市場の今後のあり方を考える	2015年4月1日
第160号	神戸医療産業都市の新たな展開	2015年7月1日
第161号	再考－阪神大震災からの復興20年	2015年10月1日
第162号	六甲山の保全と『良質な緑』	2016年1月1日
第163号	神戸2020ビジョン～神戸創生に向けた神戸創生戦略と一体的に策定～	2016年4月1日
第164号	空き家問題の新展開	2016年7月1日
第165号	東日本大震災5年における神戸市の復興対応支援	2016年10月1日
第166号	神戸開港150年	2017年1月1日
第167号	経済的視点から見た地方広域圏の研究	2017年4月1日
第168号	神戸市営交通100周年を迎えて	2017年7月1日
第169号	熊本地震発災後の初動期・応急期における神戸市の支援活動	2017年10月1日
第170号	神戸市における人口問題と新たな展望	2018年1月1日
第171号	神戸の都心の将来像	2018年3月31日

「都市政策」論文等一覧表（第1号～第171号）

タイトル	著者	分類
第1号 神戸の将来像		
21世紀の神戸ー人間都市神戸の基本構想	宮崎辰雄	論文
神戸の都市設計ー生活空間の再構築のために	嶋田勝次	論文
神戸経済の現状と将来への展望	砂野 仁	論文
環境管理の途ー神戸市の環境管理	庄司 光	論文
市民福祉の将来像ー神戸の福祉ビジョン	服部 正	論文
神戸文化への期待	米山俊直	論文
市民主体都市への構図	梶 真澄	論文
基本構想と市民参加	神戸市企画局調査部	特別論文
ニューヨークのマスタープラン	安田丑作	海外レポート
新長田副都心整備構想	都市再開発研究会	研究会報告
第2号 大都市財政の課題		
大都市問題と市場メカニズム	伊賀 隆	論文
地方財政における国と自治体	宮本憲一	論文
大都市財政の構造分析	橋本 徹	論文
神戸市財政の課題と展望	宮崎辰雄	論文
都市装置と交通財政	安好 匠	論文
開発者負担制度について	鈴木啓吾	論文
家計と神戸市財政	松原喜美子	論文
自動車公害対策と道路環境管理権	山田幸男	特別論文
課税自主権をめぐって	高寄昇三	特別論文
イギリスの広域用水公団（RWA）の発足	能勢哲也	海外レポート
第3号 地方自治と市民参加		
地方自治制度と市民参加	山田幸男	論文
市民参加と政策決定	宮崎辰雄	論文
住民運動の実践的課題	遠藤 晃	論文
住民参加の制度的考察	高寄昇三	論文
都市における住民組織	長島 隆	論文
公共事業と市民参加	上羽慶市	論文
企業の社会的責任と地域参加	山田昇一	論文
市民参加と区行政の課題	佐野雄一郎	特別論文
全世帯調査と市民意識	板東 慧	特別論文
英国の都市計画と市民参加	地方自治研究会	海外レポート
板宿における住民参加の町づくり	宮本隆男	応募論文
第4号 都市と環境保全		
環境法の現況と課題Ⅰ	西原道雄	論文
環境影響事前評価制度について	村田哲夫	論文
権利としての入浜権構想	田中唯文	論文
環境行政の政策的課題	宮崎辰雄	論文
自動車公害防止条例の意義と役割	野中 明	論文
都市緑化の課題と展望	矢木 勉	論文
企業における公害防止対策	桜田利雄	論文
養浜事業と海岸防災	古米 浩	論文

都市行政の研究の回顧 六甲山環境保全構想 米国における環境管理行政の動向	竹中龍雄 六甲山環境保全研究会 地方自治研究会	特別論文 研究会報告 海外レポート
第5号 都市自治の将来像 地方自治の現代的課題 都市自治の実践的課題 現代国家と地方自治 憲法と地方自治 自治立法権の理論的考察 市民組織の課題と展望 婦人団体と市政参加 市民政治意識の変遷に関する分析 環境法の現況と課題Ⅱ 都市自治と市民参加 「ミラノ大都市市長会議」報告	室井 力 宮崎辰雄 中村五郎 浦部法穂 高寄昇三 小林博司 妹尾美智子 田中國夫 西原道雄 坂本充郎 井尻昌一	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文 特別論文 応募論文 海外レポート
第6号 現代都市計画の課題 現代都市計画を点検する 都市景観の設計 コミュニティ・プランニングの課題 都市計画行政の課題と展望 住宅政策の課題 地域開発の系譜 都市景観保全の方策 「環境カルテ」の意義と役割 都市財政と都市開発 宅地開発指導要綱の法制的考察 都市の生活空間の創造の為に 英国における歴史的建築・環境保全 ブルーウォーター作戦	三村浩史 嶋田勝次 多胡 進 宮崎辰雄 金野勝美 宮永清一 高田 昇 笹山幸俊 塩見 讓 高寄昇三 武田則明 安田丑作 神戸都市設計研究会	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文 特別論文 特別論文 応募論文 海外レポート 研究論文
第7号 市民福祉の展望 市民福祉の概念 福祉と費用負担 神戸市福祉条例の意義と役割 地域福祉とボランティア活動 社会福祉協議会の課題と展望 社会福祉施設と地域の関係 摂津訴訟判決をめぐって 人間都市へのフィジカルプラン 欧米自治への考察Ⅰ 「市民福祉」概念の基本原則 ニュージーランドの福祉 身障者をとりまく都市環境の整備	岡村重夫 上田千秋 柳瀬俊郎 今井鎮雄 和気島尚志 川村尚道 高寄昇三 末岡利雄 宮崎辰雄 増田金重 大矢富子 田中直人	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文 特別論文 応募論文 海外レポート 研究論文
第8号 地方自治体と公共サービス 公共サービスの本質と限界 公共サービスの決定過程	足立忠夫 坂本忠次	論文 論文

都市サービスと公共料金	山本栄一	論文
公共サービスの供給システム	安田八十五	論文
公共サービスと市民の協力	太田修治	論文
使用料・手数料概念と利用者負担	高島 博	論文
市民生活と公共サービス	宮崎奈美子	論文
広聴システムと市民相談	板東 慧	特別論文
欧米自治への考察Ⅱ	宮崎辰雄	特別論文
使用料の適正負担と実態分析	使用料問題研究会	研究会報告
諸外国の水道事情	神戸市水道局総務部調査課	海外レポート
第9号 戦後自治30年		
地方自治の本旨	山田幸男	論文
戦後30年—行政管理へ	村松岐夫	論文
カリフォルニアの地方公共団体制度	ショー・サトウ	論文
東京都の戦後30年	綿引政孝	論文
倉敷市の戦後30年	由比浜省吾	論文
神戸市の戦後30年	高寄昇三	論文
地方自治と市民生活	山本マサ	論文
地方自治と自治体職員	大野良孝	論文
欧米自治への考察Ⅲ	宮崎辰雄	特別論文
伊丹市における航空公害行政	益尾宏之	応募論文
イタリア地方自治の入口で	木下敏郎	海外レポート
第10号 都市と経済		
都市と産業構造	新野幸次郎	論文
都市と商業	田村正紀	論文
神戸経済の現状と市の経済施策	宮岡寿雄	論文
都市化と農業	大野敬一	論文
ファッション都市の課題	長田隆造	論文
ケミカルシューズ産業の課題と将来	安本太郎	論文
生活を売るあすの商店街	森本泰好	論文
都市先端企業と地域経済	松本幹郎	論文
市民のための企業分析のあり方	吉田 寛	特別論文
地方財務会計制度の改革	高寄昇三	特別論文
ニューヨークの経済再建	地方自治研究会	海外レポート
第11号 都市と文化		
都市経済と文化開発	米花 稔	論文
都市文化と市民生活	米山俊直	論文
都市と港湾文化	杉浦昭典	論文
あたらしい文化行政をさぐる	諸岡博熊	論文
伝統文化と都市行政	山添敏文	論文
神戸市の文化行政	的場邦彦／溝橋戦夫	論文
欧米自治への考察Ⅳ	宮崎辰雄	特別論文
都市経営システムの開発	都市経営システムの開発	特別論文
第12号 都市の経営		
自治体と企業経営	伊賀 隆	論文
都市経営と行政需要	板東 慧	論文

地方自治体会計の近代化と情報開示	吉田 寛	論文
都市経営の理論	宮崎辰雄	論文
地域社会経営	近見敏之	論文
外郭団体の経営実態	是常福治／高寄昇三	論文
高齢者事業団の現況	森川盛美	論文
欧米自治への考察V	宮崎辰雄	特別論文
第13号 都市行政と市民協力		
市民公共学の提唱	足立忠夫	論文
行政責任の課題をめぐって	水口憲人	論文
公共サービスと社会的選択	能勢哲也	論文
自治体行政サービスの実態	小西秀朋	論文
廃棄物行政と市民協力	坪田健児	論文
救急医療の実態分析	中村 温	論文
「すぐやる課」住民需要への対応	友野 守	論文
欧米自治への考察VI	宮崎辰雄	特別論文
市民スポーツ振興構想	市民スポーツ振興研究会	研究会報告
第14号 都市と交通		
都市交通の課題と展望	秋山一郎	論文
都市構造と交通体系	枝村俊郎	論文
これからの都市交通	三輪吉郎	論文
シンガポールの都市交通政策	阿部泰隆	論文
神戸市における公営交通の実態	伊藤治行	論文
新交通システムの導入	砂田隆助	論文
広島市の路面電車	編集部	都市政策ルポ
欧米自治への考察VII	宮崎辰雄	特別論文
港湾経営の課題	宮本 實	特別論文
地方財務会計制度の改革に関する研究	地方財務会計制度研究会	研究会報告
ニューヨーク市における公営交通事業の概要	神戸市交通局	海外レポート
第15号 地域開発と産業構造		
都市と地域開発	宮本憲一	論文
低成長下における大都市の産業構造	小森星児	論文
基幹産業と都市構造	森川 滋	論文
新産都市と地域社会	気賀沢忠夫	論文
工場アパート・工場団地の課題	村上 博	論文
特定不況地域－大牟田	編集部	都市政策ルポ
欧米自治への考察VIII	宮崎辰雄	特別論文
宅地開発指導要綱の政策的考察	高寄昇三	特別論文
都市先端産業と生活文化	神戸市職員研修所	特別論文
第16号 上・下水道とエネルギー		
都市と資源	伊賀 隆	論文
下水処理の問題点	飯田幸男	論文
都市における電力供給の実態と課題	木村隆次	論文
神戸市の水道事業	田中 博	論文
神戸市の下水道事業	横山 實	論文
神戸市水道における技術的課題	村尾正信	論文

福岡市の水供給の課題と展望 欧米自治への考察IX 水需要予測の実際	編集部 宮崎辰雄 水需要予測研究会	都市政策ルポ 特別論文 研究会報告
第17号 都市行政と家庭 青少年問題と家庭 都市社会と家庭 婦人と社会参加 神戸市における青少年行政の課題 自治体と家庭行政 神戸婦人大学の現状 兵庫県高齢者生きがい創造協会 欧米自治への考察X チュービンゲンの道路建設反対運動	高橋省己 長谷川善計 浅野晶子 竹畠恒志 高寄昇三 神崎令子 編集部 宮崎辰雄 阿部泰隆	論文 論文 論文 論文 論文 論文 都市政策ルポ 特別論文 海外レポート
第18号 都市と公共投資 公共投資論 公共投資に関する意識調査 欧米における公共投資 公共投資の有効性 公共投資の戦略的視点 地域産業連関分析 省資源型都市施設 公共投資の総合的評価	新野幸次郎 伊賀 隆 岸本哲也 是常福治 高寄昇三 公共投資研究会 編集部 公共投資研究会	論文 論文 論文 論文 論文 論文 都市政策ルポ 研究会報告
第19号 都市と行政管理 現代行政管理の課題 行政管理と自治体労働組合 人事管理の現状と課題 新しい行政監査の方向と課題 行政組織の現状と課題 (財)神戸市都市整備公社の現況と課題 東京都の財政再建 予算編成過程の政策化	加藤一明 山崎克明 石井 博 山本 力 室田民雄・坂本大祐 赤坂典昭 編集部 高寄昇三	論文 論文 論文 論文 論文 論文 都市政策ルポ 特別論文
第20号 自治体の住宅政策 公営住宅の性格と役割 住宅供給と住宅建設計画 公的住宅の設計 神戸市の住宅政策における課題 都市計画と再開発住宅 公団住宅の役割と今後の方向 住宅供給制度の課題と転換 神戸市住宅政策の基本方向 転換期の都市：ニューヨークの将来動向と政策	伊賀 隆 宮田芳彦 大海一雄 三輪素士 広戸敏夫 城戸健一郎 岡崎泰造 住宅政策研究会 地方自治研究会	論文 論文 論文 論文 論文 特別論文 特別論文 研究会報告 海外レポート
第21号 都市とコミュニティ 地域住民組織の現状と課題 現代コミュニティ行政の課題	倉田和四生 高寄昇三	論文 論文

団地自治会活動の課題 コミュニティをめぐって 住民自治組織と地域活動 神戸市のコミュニティ行政 神戸市真野地区における住民活動 ロンドンのバス財政について	山本博繁 土井義行 石田一一 川池勝志 編集部 樋本雄夫	論文 論文 論文 論文 都市政策ルポ 海外レポート
第22号 文化産業と都市観光 生活文化産業論 都市と博覧会 都市の観光問題 京都市観光行政の課題 神戸まっりの現状と課題 関西のリゾート「白浜」の将来像 ポートピア'81の入場者・経済効果予測 ポートアイランド建設の経済効果 地方自治体と情報公開Ⅰ 市民スポーツ振興構想Ⅱ	鈴木謙一 小林公平 原 重一 山本昭夫 本多啓二 編集部 尾原重男 片瀬春海 高寄昇三 市民スポーツ振興研究会	論文 論文 論文 論文 論文 都市政策ルポ 特別論文 特別論文 特別論文 研究会報告
第23号 都市と教育 成人の学習 都市と教育病理 婦人学習の今日的意義 コミュニティカレッジと日本の課題 学校と地域社会 老人の健康と社会教育 地方自治体と情報公開Ⅱ	津留 宏 安好 匠 河合慎吾 原田敬美 石田靖夫 永田八重雄 高寄昇三	論文 論文 論文 論文 論文 特別論文 特別論文
第24号 インナーシティ問題 欧米大都市圏の衰退問題 大都市の将来—ソーシャルミックスを中心に 大都市の成熟と産業立地政策 大都市の将来とインナーシティの現況 インナーシティ再生の政策ビジョン ロンドンの都市再開 既成市街地における工場移転跡地利用の分析	宮本憲一 成田孝三 小森星児 是常福治 高寄昇三 広川英三 神戸大学工学部建築計画室	論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第25号 新しい福祉 これからの福祉行政の課題 参加する福祉とボランティア 老人施設の経営 武蔵野市老後保障制度の諸問題 エリヤ会神戸有野台センターの「新しい老人ホーム」について 総合福祉ゾーン「しあわせの村」 地方自治体と情報公開Ⅲ 新しい老人福祉事業の創造	奈倉道隆 岡本栄一 加藤泰純 山本茂夫 編集部 山下彰啓 高寄昇三 高齢者福祉研究会	論文 論文 論文 論文 都市政策ルポ 特別論文 特別論文 研究会報告
第26号 都市と健康 市民と健康	須田 勇	論文

都市と精神衛生	黒丸正四郎	論文
家庭と健康	柳井 勉	論文
地域社会と医師会	森脇 潤	論文
公衆衛生行政の課題	中村 温	論文
神戸市の地域医療対策について	木村三朗	論文
神戸市立中央市民病院の機能と役割	岡本道雄	特別論文
市町村への権限委譲	高寄昇三	特別論文
第27号 コンベンション都市		
コンベンション都市の可能性	鈴木謙一	論文
コンベンション都市と都市空間	水谷颯介	論文
都市と文化開発—その経済効果	能勢伸一	論文
博覧会と経済効果	宮岡寿雄	論文
コンベンション施設の管理と運営	阿久津成一郎	論文
太陽博とまちづくり	編集部	都市政策ルポ
「神戸市地区計画及びまちづくり協定等に関する条例」について	浅井活太	特別論文
道州制批判論	高寄昇三	特別論文
第28号 地方公営企業と下水道		
下水道事業の経営	橋本 徹	論文
下水道サービスの性格と事業の位置	佐々木弘	論文
神戸市下水道事業からみた下水道財政のあり方	山本栄一	論文
神戸市下水道使用料体系の課題	中井英雄	論文
下水道事業経営の都市間比較	林 宜嗣	論文
西神ニュータウンにおける公社住宅供給の一方策	宮田芳彦	特別論文
第29号 都市と廃棄物		
都市と廃棄物	平岡正勝	論文
廃棄物処理と費用負担	郡 崑 孝	論文
廃棄物の再資源化について	伊藤定義	論文
廃棄物処理施設の立地問題	山本寿治	論文
清掃労働の現状と課題	西森保雄	論文
「ごみ」とまちづくり	編集部	都市政策ルポ
第2 臨調と地方自治	高寄昇三	特別論文
第30号 都市と景観		
都市景観と快適環境	嶋田勝次	論文
都市再開発と景観形成	白國高弘	論文
地域環境美化と景観	宮西悠司	論文
都市計画と景観行政	垂水英司	論文
緑化と景観	清水忠芳	論文
都市景観と建築デザイン	角野二郎	論文
地方自治体と情報公開IV	高寄昇三	特別論文
第31号 都市と農業		
都市と農業—神戸市の場合を事例として	山本 修	論文
神戸市における農村地域整備	高山敏弘	論文
都市農協の課題と展望	有働義人	論文

神戸ワイン・農業公園計画 六甲山牧場について 海づり公園について 第2 臨調と地方自治Ⅱ	嘉本禎夫 坂本克巳／福岡順三 大野敬一 高寄昇三	論文 論文 論文 特別論文
第32号 都市と住宅 住宅政策の現状と課題 民間マンションの分譲戦略 自治体住宅政策の諸課題 神戸の住環境の現状と課題 神戸市における木賃対策の現状について 人口定着とハウジング・チェーン 住公はいかにあるべきか	伊豆 宏 合田耕平 小西秀朋 鶴来紘一 下村繁弘 神戸・住宅住みかえシステム研究会 宮田芳彦	論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第33号 コンベンション都市政策 産業構造とコンベンション 日本における国際会議の諸課題 コンベンション・シティとコンGRES・オーガナイザー 北方圏構想とコンベンション 神戸・コンベンション都市の現況 コンベンションの経済効果 コンベンション・シティへの政策	新野幸次郎 佐久間健治 松井 澄 種村諄三 是常福治 高寄昇三 コンベンション・シティ研究会	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文
第34号 総合福祉施設の将来像 総合福祉施設の経営 市民福祉の展望と総合福祉ゾーン「しあわせの村」 地域福祉と医師会の将来像 要介護老人への医療及び地域での対応 こうべ市民福祉振興協会の活動と今後の展望 在宅福祉と中間施設 複合福祉施設体系への課題 地方自治思想の系譜Ⅰ	吉田 寛 高橋良雄 森脇 潤 磯 典理 神品尚平 芦田 勝 神戸福祉研究会 神戸市地方自治研究会	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第35号 都市形成史 都市形成史の視点 大正期・東京の都市形成について 横浜の都市形成史 京都市政の成立過程 近代大阪の形成と関一の都市政策 公共デベロッパーの系譜 阪神間の住宅地開発と都市形成	宮本憲一 持田信樹 若竹 馨 小路田泰直 芝村篤樹 高寄昇三 安田丑作	論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第36号 都市とスポーツ 都市とスポーツ 市民生活とスポーツ 企業とスポーツ スポーツと文化 市民スポーツ振興策	宮崎辰雄 田口守隆 鬼塚喜八郎 天野郡寿 西澤倫雄	論文 論文 論文 論文 論文

1985年ユニバーシアード神戸大会における入場需要と料金体系の検討	尾原重男	論文
総合運動公園の設計について	赤松 勉	論文
ワールド記念ホールの設計思想	三宗司郎	論文
地方自治思想の系譜Ⅱ	神戸市地方自治研究会	特別論文
第37号 自治体と国際交流		
自治体の国際交流	矢野 暢	論文
神戸商工会議所の国際交流	藤井繁太	論文
YMCA の国際交流	今井鎮雄	論文
国際化への政策ビジョン	高寄昇三	論文
(株) ITS の経営と活動	川原興明	論文
カネディアン・アカデミイの運営と国際交流	桑田芳英	論文
神戸市の国際交流	金光清行	論文
神戸国際交流協会の国際交流活動	大塚辰美	論文
地方自治思想の系譜Ⅲ	神戸市地方自治研究会	特別論文
第38号 港湾経営の政策課題		
経済環境の変貌と港湾近代化	伊賀 隆	論文
港湾近代化と港湾労働者	三木信一	論文
輸送革新への経済評価	神戸港近代化影響調査委員会	論文
神戸港の経営管理	宮本 實	論文
神戸港の建設計画	脇 茂行	論文
神戸港の国際交流	雑喉 徹	論文
港湾労働三代記	是常福治	特別論文
地方自治思想の系譜Ⅳ	神戸市地方自治研究会	特別論文
第39号 自治体 OA システム		
OA システム導入の理論的課題	吉田 寛	論文
自治体における OA 化構想とその展開	伊達信昭	論文
OA システムと費用効果分析	高寄昇三	論文
自治体の OA 化とその処理形態	宮崎 稔	論文
OA 化とセキュリティ対策	中前正憲	論文
OA 化とプライバシー保護	辻村 勇	論文
OA 化と雇用・健康管理	自治体 OA システム研究会	論文
地方自治思想の系譜Ⅴ	神戸市地方自治研究会	特別論文
第40号 自治体とニューメディア		
ニューメディア社会の将来像	滑川敏彦	論文
ニューメディアの現状と展望	水内 清	論文
自治体のニューメディア政策	高寄昇三	論文
港湾と情報化	菅野正秀	論文
CATV のあゆみと神戸市のとりくみ	富井昭博	論文
銀行のニューメディア対応	藤岡義明	論文
神戸製鋼のテレビ会議システムについて	見市 拓	論文
地方自治思想の系譜Ⅵ	神戸市地方自治研究会	特別論文
都市公共交通事業（バス）はなぜ赤字になるのか	高橋信雄	特別論文

第41号 都市と産業振興		
60年代大都市産業構造の展望	新庄浩二	論文
企業家活動の活性化	加護野忠男	論文
神戸のファッション産業	緒方 学	論文
神戸市の中小企業施策と今後の展望	柚木資弘	論文
神戸市の企業誘致	辻井 剛	論文
真珠業界と神戸	田崎俊作	論文
システムハウスの経営戦略	吉岡昭一郎	論文
民間委託への政策評価	高寄昇三	特別論文
第42号 公共余暇施設の運営		
自治体と公営余暇施設	高寄昇三	論文
神戸市における余暇施設・余暇空間の整備と配置構成	安田丑作	論文
公営ゴルフ場の運営	松田義正	論文
神戸ワインと農業公園	神戸市園芸振興基金協会/ (株)神戸ワイン	論文
ホテルの経営	田村篤雄	論文
グリーンピア三木一施設の全貌と運営の状況	藤田一之	論文
地域づくりの動向と将来	亀地 宏	特別論文
西川町における地域活性化の戦略	横山万蔵	特別論文
スキー場の経営と村づくり	森 敏雄	特別論文
地方自治思想の系譜Ⅶ	神戸市地方自治研究会	特別論文
第43号 マスタープランへの視点		
21世紀の神戸をめざして	宮崎辰雄	論文
次代への都市空間整備の課題	嶋田勝次	論文
市民主体都市とは何か	伊賀 隆	論文
地域環境計画のあり方	盛岡 通	論文
市民福祉の展望と課題	今井鎮雄	論文
21世紀の市民文化都市をめざして	端 信行	論文
都市活力の創造	小森星児	論文
裁判ぬき代執行制度と補助金整理法	高寄昇三	特別論文
第44号 ニューメディア・シティへの課題		
ニューメディア・シティへの課題	滑川敏彦	論文
地域ニューメディア経営への視点	高寄昇三	論文
ニューメディア・シティの基礎技術	中本正勝	論文
商店街とニューメディア	佐保田憲広	論文
キャプテンサービスの経営	宮川久仁雄	論文
高度情報化社会とCATV	山田武志	論文
逗子リコールと直接民主制	高寄昇三	特別論文
第45号 都市開発と人口政策		
都市自治体と人口問題	黒田俊夫	論文
アジアの計画的な人口再分布について	ゲイル・ネス	論文
国連人口活動基金の現状と課題	安藤博文	論文
シンガポールの都市再開発と人口再分布	パン・エン・フォン/ イェー・ポー・リン	論文
神戸市の人口政策	高寄昇三	論文

神戸市における昭和60年国勢調査の分析	武田義孝	論文
第46号 民活と大型プロジェクトの展開		
民活方式の政策課題	高寄昇三	論文
神戸の産業構造と大規模開発	加藤恵正	論文
事例研究 六甲アイランド	辻 雄史	論文
事例研究 西神インダストリアルパークとハイテクパーク	緒方 学	論文
事例研究 神戸ハーバーランド計画	川口信弘	論文
事例研究 ポートアイランド神戸ファッションタウン	鬼塚喜八郎	論文
事例研究 神戸研究学園都市	宮永清一	論文
第47号 地域開発とその経営		
地域経営にもとめられるもの	伊東光晴	論文
まちづくり・むらづくりの現況と課題	五十嵐富英	論文
地域開発と地場産業	星屋孝行	論文
尼崎市の現況と課題－南部地域活性化策を考える	高見昭裕	論文
姫路市の現況と課題－新しい都市拠点づくりをめざして	姫路市企画局総合企画室	論文
占冠村における村づくり戦略	観音信則	論文
地域における総合活動としての日本大正村運動	三宅重夫	論文
海上観光の展開	小林幹弘	特別論文
地域経営思想の系譜 I	都市経営研究会	特別論文
第48号 福祉サービスの展開		
地域福祉サービスの展望	高寄昇三	論文
老人福祉サービスのもう1つの課題と対応	浅野 仁	論文
阪神友愛食品株式会社の設立とその課題	増田大成	論文
有償ボランティア活動とその課題	土肥隆一	論文
シルバー福祉産業の現況と課題	黒川公雄	論文
高齢化社会と自治体財政	矢田立郎	論文
神戸市のしあわせのまちづくり	松田安修	論文
在宅福祉サービスの現状と課題	神戸在宅福祉研究会	論文
港湾の発展と自由放任主義－香港のケース－	神戸市地方自治研究会	特別論文
地域経営思想の系譜 II	都市経営研究会	特別論文
第49号 自治体テレビ広報への視点		
行政広報原論	高寄昇三	論文
アメリカのコミュニティ番組について	井上 宏	論文
放送文化と自治体テレビ広報	津金沢聡広	論文
自治体テレビ広報番組の問題点	田中國夫	論文
婦人とテレビ広報	安江富美子	論文
放送番組における制作的視点からの分析	森実久幸	論文
神戸市におけるテレビ広報の現状について	松尾政男	論文
地方自治体における公益信託制度の活用方策について	公益信託制度研究会	特別論文
第50号 民活事業方式の検討とその展望		
民活事業と日本経済	伊賀 隆	論文
民活事業への政策視点と評価	高寄昇三	論文
土地信託制度の現状と課題	西 正之	論文
横浜－みなとみらい21－	若竹 馨	論文

大和ハウスグループのリゾート開発 アメリカの民活事例研究 海外における民活事業事例について1 海外における民活事業事例について2	田中正二郎 三宗司郎 民活事業経営システム研究会 民活事業経営システム研究会	論文 論文 論文 論文
第51号 地方財政の政策的課題 地方財政の現状と展望 国庫補助金制度の現状と課題 地方交付税制度の現状と課題 地方債許可制度批判論 大都市財政の構造的分析 新しいリゾート開発「清里の森」 清里観光振興会青年部レポート 上野村における地域振興	佐藤 進 鶴田廣巳 林 宜嗣 高寄昇三 大谷幸正 鈴木輝隆 渡辺勇一 黒澤丈夫	論文 論文 論文 論文 論文 特別論文 特別論文 特別論文
第52号 都市生活の国際化 国際交流の課題 地方自治体の国際行政 国際学校の課題 外国人の市民生活 留学生受け入れの変遷と今後 外国人への情報提供 生活施設と国際化 地域経営思想の系譜Ⅲ	今井鎮雄 高寄昇三 桑田芳英 松永幸子 白杵百合子 八木沢直治 溝橋戦夫 都市経営研究会	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第53号 国際経済と港湾都市 NIES の経済発展と神戸港の課題 台湾・韓国の港湾サービス事情 シンガポール・香港の港湾サービス事情 神戸港の現状と港湾サービス 地域経営思想の系譜Ⅳ	伊賀 隆 宮下國生 高寄昇三 柏原英通 都市経営研究会	論文 論文 論文 論文 特別論文
第54号 都市と観光 自治体の観光政策 神戸港と観光 農業観光の戦略 ホテルと観光 六甲アイランド・ウオーターワンダーワールド（仮称）計画の概要 新しい温泉観光 観光ビジネスとしての神戸 地域経営思想の系譜Ⅴ	高寄昇三 大上 稔 大角喜一 橋口勝禧 西山捷一 弓削敏行 黒田昌利 都市経営研究会	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第55号 神戸市政100周年 「地方自治の本旨」について 神戸市の政治－自治体政治と政党制－ 神戸の財政 神戸の都市計画－明治・大正・昭和…－ 21世紀都市・神戸の創造と地方公営企業の役割	足立忠夫 依田 博 原田 健 嶋田勝次 佐々木弘	論文 論文 論文 論文 論文

神戸の福祉	今井鎮雄	論文
明治・大正期の市域拡張—都市の膨張と「大神戸」構想	洲脇一郎	論文
大滝村の福祉によるまちづくり	館林俊圀	特別論文
名田庄村における村おこし戦略	早川昭二	特別論文
地域経営思想の系譜Ⅵ	都市経営研究会	特別論文
第56号 都市のアイデンティティ		
神戸考概論	込田忠弘	論文
神戸文化考	福島敏雄	論文
神戸宗教論—まつりの諸相にみる神戸の特殊性	加藤隆久	論文
神戸市民気質論	田中國夫	論文
神戸企業論	松浦克彦	論文
神戸景観論—都市づくりの視点から	安田丑作	論文
神戸市政100周年記念懸賞論文	神戸市	特別論文
1989年フェスティック神戸大会	松尾政男	特別論文
地域経営思想の系譜Ⅶ	都市経営研究会	特別論文
第57号 鉄道建設とその経営		
都市交通網整備の課題	秋山一郎	論文
交通施設新設の課題	伊賀 隆	論文
既成市街地における鉄道の新設とその経営課題	佐々木弘	論文
交通新線建設と費用負担区分	高寄昇三	論文
地下鉄経営の現況	山本治郎	論文
新交通の現況と未来	佐野雄一郎	論文
地域経営思想の系譜Ⅷ	都市経営研究会	特別論文
第58号 都市と医療		
現代における都市と医療	多田羅浩三	論文
国際化時代の地域医療	馬場茂明	論文
在宅医療と医師会活動	富永 輝	論文
都市における保健・医療・福祉の連携	松原一郎	論文
医療経済からみた国保財政	大竹文雄	論文
神戸市における保健医療計画の展開	吉川 正	論文
神戸市における市民病院の経営	前野保夫	論文
アメリカ地方自治の実際	高寄昇三	特別論文
第59号 宮崎市政の総括		
都市経営の総括	宮本憲一	論文
都市計画の総括	高田 昇	論文
神戸市長選挙と公約	依田 博	論文
財政運営の総括	原田 健	論文
生活文化行政の総括	高寄昇三	論文
宮崎市政20年の検証	高士 薫	論文
宮崎市政20年の軌跡	神戸市	論文
夕張市における観光開発の取り組み	中田鉄治	特別論文
バーベナ・テネラの物語	井原まゆみ	特別論文
読谷村の文化村づくり戦略	山内徳信	特別論文

第60号 都市と文化産業		
開花期を迎えた生活文化産業	鈴木謙一	論文
食産業と食文化の発展	村上和子	論文
地域開発とSC産業	森本泰好	論文
ホテル建設と経営戦略	宮澤令幸	論文
テーマパークと都市活性化	浜本孝夫	論文
マリニピア神戸と(仮称)神戸フルーツパーク計画	嘉本禎夫	論文
地域おこしの実践	高寄昇三	特別論文
地域経営思想の系譜IX	都市経営研究会	特別論文
第61号 都市と公共デベロッパーの評価		
都市と公共デベロッパー	岸本哲也	論文
戦後都市開発事業の歴史	宮永清一	論文
戦後都市再開発事業の歴史	安好 匠	論文
都市再開発事業への市民評価	伊賀 隆	論文
公共デベロッパーからコングロマリットへ	高寄昇三	論文
都市開発事業の経済効果	都市開発事業研究会	論文
都市再開発の実施課題と戦略	白國高弘	論文
宮崎神戸市政の研究 I	都市経営研究会	特別論文
第62号 インキュベータ政策の課題		
インキュベーションと地域経済	吉田 寛	論文
インキュベータと研究開発環境	岩田一明	論文
中小企業とインキュベーション	吉岡昭一郎	論文
日本型インキュベータへの提言	岡 義彦	論文
重工業における新分野・新製品開発について	吉田一彦	論文
大企業とインキュベータ	杉村 直	論文
インキュベータ行政の課題	池田康明	論文
各都市のインキュベータ行政	富井昭博	特別論文
宮崎神戸市政の研究II	都市経営研究会	特別論文
第63号 インナーシティ再論		
インナーシティ論の今日	成田孝三	論文
神戸市における都市活性化対策の基本的方向について	石田高士	論文
公的住宅の供給と課題	伊藤雄三	論文
「盛り場」と都市文化の再生	高田 昇	論文
真野まちづくりとコミュニティ住環境整備事業	廣戸敏夫	論文
ウォーターフロント論	高寄昇三	論文
リングワークによる町おこし	木村章一	特別論文
都市政策と地域形成－神戸市を対象に－	蓮見音彦	特別論文
宮崎神戸市政の研究III	都市経営研究会	特別論文
第64号 アーバンリゾート		
21世紀都市の魅力	大久保昌一	論文
若者とアーバンリゾート都市・神戸	田中國夫	論文
アーバンリゾート・神戸論	高寄昇三	論文
神戸ウォーターフロントの魅力を探る	服部孝司	論文
アーバン・リゾートの都市景観	安田丑作	論文
神戸の魅力とアーバンリゾートへ向けての今後の期待	山下葉子	論文

アーバンリゾート都市をめざして 横浜の都市の魅力を探る 宮崎神戸市政の研究IV	下村繁弘 若竹 馨 都市経営研究会	論文 論文 特別論文
第65号 高齢者福祉 高齢者ケア政策と分権化 在宅福祉の課題とコミュニティ形成 神戸市における高齢者在宅福祉施策の現状と課題 在宅福祉サービスの現状と課題 神戸市における高齢者住宅施策 在宅福祉における看護人材の育成と課題 しあわせの村 宮崎神戸市政の研究V	松原一郎 牧里毎治 藤村邦夫 成田直志 伊藤雄三 尾形誠宏 福岡敬之 都市経営研究会	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第66号 住宅政策 住宅政策の新時代 神戸市における市営住宅の現状と課題 住宅供給公社における住宅供給 都市再開発と住宅供給 民間分譲マンション市場の現状と対応策 土地信託 宮崎神戸市政の研究VI	巽 和夫 三輪素士 原田 健 廣戸敏夫 朝田充洋 櫻井清泰 都市経営研究会	論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第67号 地域情報化へのビジョン 地域情報化の政策 地域情報化と産業振興 行政情報と地域情報化 地域情報化とローカルキャプテン 衛星時代のケーブルテレビ NTT の地域情報化対策 和泉村における観光開発戦略 おし花の里をめざした町づくり 宮崎神戸市政の研究VII	滑川敏彦 吉田 寛 伊達信昭 石井 治 野浪健作 鹿野 隆 池尾長久 富田従道 都市経営研究会	論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文 特別論文 特別論文
第68号 国際化と経済振興 情報化社会における都市のグローバル化 中小企業の国際化戦略 外資系企業と地域経済 国際コンベンション都市の展開 神戸港の現状と課題 ファッション都市神戸 宮崎神戸市政の研究VIII	加藤恵正 松永宣明 岡本史郎 大塚辰美 脇 茂行 小野雄示 都市経営研究会	論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第69号 国際的機関と地域振興 都市と研究機関 関西の都市アメニティと研究機能 高等学術機構づくりが今の都市づくりの王道 WHO 神戸健康開発センター誘致の背景とプロジェクト 工場跡地と再開発	大久保昌一 紙野桂人 熊田禎宣 馬場茂明 横山博克	論文 論文 論文 論文 論文

宮崎神戸市政の研究 IX	都市経営研究会	特別論文
第70号 リサイクル社会に向けて		
自治体とリサイクル	高寄昇三	論文
逆有償問題とリサイクルの経済性	植田和弘	論文
リサイクルの法制的視点	荒田 浩	論文
リサイクル運動の現状と課題	山本耕平	論文
コープこうべにおける環境保全とリサイクルの取り組み	加納謙一	論文
宮崎神戸市政の研究 X	都市経営研究会	特別論文
第71号 神戸ハーバーランド		
ハーバーランドの政策的意義	高寄昇三	論文
ハーバーランドのまちづくり	廣戸敏夫	論文
ハーバーランドと都市景観	安田丑作	論文
ハーバーランドの街区設計	小林郁夫	論文
ハーバーランドの現状と課題	大河原徳三	論文
産業・文化・教育の町・志度	檜村正員	特別論文
生涯学習への取り組みと環境保全運動	増田大成	特別論文
宮崎神戸市政の研究	都市経営研究会	特別論文
第72号 都市とイメージ		
地域イメージの理論と測定をめぐって	田中國夫	論文
地方自治体のイメージアップ戦略	高寄昇三	論文
イメージアップとまちづくり	亀地 宏	論文
地域イメージによるまちづくりと差別化戦略	田中美子	論文
CI戦略の現状と方向	井原昌三	論文
神戸—そのイメージと変遷—	桜井誠一	論文
北九州市のイメージアップ戦略	松永隆男	論文
アーバンリゾートフェア神戸論	高寄昇三	特別論文
第73号 産業構造の再編成		
都市の革新	加藤恵正	論文
21世紀の基幹産業としての観光産業	石森秀三	論文
テーマパーク論	高寄昇三	論文
神戸の重厚長大産業の復活	山田一夫	論文
神戸のアパレル産業発展の経緯と展望	川上 勉	論文
産業構造の変化と神戸経済の問題点	神澤 光	論文
神戸における外資系製造業の起源	洲脇一郎	論文
大都市中心周辺部における衰退現象に関する考察	齊藤太香雄	論文
第74号 地球環境と都市		
都市のメタボリズム	ゲイル・D・ネス	論文
生体の代謝と都市の代謝	小泉 明	論文
人口メタボリズムと都市ダイナミックス	黒田俊夫	論文
社会的共通資本の最適供給と都市間の均衡	小川喜弘	論文
成功した2都市：神戸とシンガポールの場合	パノン・フォン	論文
東京の都市温暖化とエネルギー消費	齋藤武雄	論文
中国における都市生態環境の基本特性および都市生態系の質に関する研究	ガオ・リン	論文

アーバン・メタボリズムに関する環境健全度評価のための指標 廃棄物の減量化・リサイクルと社会経済システム システム論による都市メタボリズムと今後の研究課題 都市のメタボリズムにおける水の役割	内藤正明／森口祐一 植田和弘 秋山紀子 リチャード・A・パーク	論文 論文 論文 論文
第75号 高齢者と資産 高齢者福祉の経済学 高齢者と住宅 高齢者の財産管理問題と地方自治体の役割 高齢者の財産管理問題 高齢者の在宅福祉における生活環境づくり さくらんぼを核としたまちづくり 新潟県大和町における地域医療・保健・福祉の連携 イギリスの都市行政 I	林 宜嗣 菊澤康子 新井 誠 鎌田哲夫 川田安子 佐藤誠六 斎藤芳雄 高寄昇三	論文 論文 論文 論文 論文 特別論文 特別論文 特別論文
第76号 都市鉄道と地域開発 公営交通事業の経営問題 都市交通の政策課題 公営交通事業の付帯関連事業（複合企業化） 私営交通の付帯関連事業 鉄道と地域開発 神戸新交通の経営 イギリスの都市行政 II	佐々木弘 岸本哲也 平井一三 小林郁雄 山田耕一郎 横山公一 高寄昇三	論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第77号 エコボリス 環境共生をめざす地球環境都市の試み 生命系経済システムと都市の環境会計 都市エネルギー問題と環境保全システム 都市エネルギーの有効活用 ハウステンボスの環境設備 人と環境の共生する都市・神戸をめざして イギリスの都市行政 III アジア都市研究釜山	盛岡 通 小幡範雄 福島朝彦 大津 勝 定永哲雄 村上元彦 高寄昇三 Jung Duk Lim	論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文 特別論文
第78号 マルチメディア あだかも押し寄せて来る世紀の洪水のように 地域社会とマルチメディア マルチメディアが開く新しい産業社会 情報通信の新たな展開を目指して マルチメディアビジネスって？ アメリカにおけるマルチメディアの動向と評価 神戸市における国際マルチメディア文化都市構想 イギリスの都市行政 IV	浜野保樹 北村新三／田中克己 佐藤富男 岩戸利夫 矢野孝一 鈴木蘭子 山下彰啓 高寄昇三	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第79号 阪神大震災と神戸市復興への提言 阪神大震災の被災状況から学ぶ 神戸都心再生への都市デザイン提言 大震災の教訓と災害に強いまちづくり 減災をめざす危機管理と兵庫モデルの提案	田中 茂 安田丑作 高井広行 河田恵昭	論文 論文 論文 論文

阪神・淡路大震災住宅復興への提言 交通復興の理念 防災都市と都市経営 イギリスの都市行政V	高田光雄 中川 大 高寄昇三 高寄昇三	論文 論文 論文 特別論文
第80号 阪神大震災と応急体制 震災時における自治体の在り方 震災時の消火活動と今後の課題 M7.2下の救急医療について 阪神・淡路大震災における広報活動について 大震災と区役所 震災時における災害対策本部衛生部の活動 アメリカにおける震災時の応急体制 イギリスの都市行政VI	林 宜嗣 別府美芳 菅原隆喜 桜井誠一 谷口時寛 坪井修平 青山公三／鈴木蘭子 高寄昇三	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第81号 阪神大震災と経済復興 神戸経済復興の基本戦略 神戸経済復興への提言 阪神大震災の神戸への影響 神戸経済復興の方策 観光立都の可能性 神戸の地場産業の復興 流通産業の復興 イギリスの都市行政VII	新野幸次郎 遠藤勝裕 三木徹也 辻 雄史 石森秀三 山田一夫 脇本祐一 高寄昇三	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第82号 阪神大震災と地域の活動 災害とコミュニティ 震災と区役所活動の実態 震災時の救援物資の配布 震災時のボランティア活動とその支援のあり方 震災時の自治会活動 避難所と学校 震災時における生協の地域活動 イギリスの都市行政VIII	田中國夫 大河原徳三 藤井良三 岡野郁生 堂内孝夫 永井逕一 河村修三 高寄昇三	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第83号 阪神大震災の被害状況と復旧活動 震災復旧と都市財政 水道の被害状況と復旧活動 下水道の被害と復興計画 市民病院群の被害・復旧と復興に向けて 新交通システムの被害状況と復旧活動 神戸市内の文化財等の被害状況と復旧 イギリスの都市行政IX	高寄昇三 小倉 晋 坂尻好朗 平野志郎 斉藤恒弘 杉田年章 高寄昇三	論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第84号 阪神大震災後の新地域防災計画 新しい地域防災計画とこれからの防災 ライフラインと地域防災計画 阪神・淡路大震災からの教訓と地域防災計画 災害弱者のための災害対応システム	室崎益輝 高田至郎 寺島 敦 林 春男	論文 論文 論文 論文

地域防災計画の問題点 震災復興への政策課題Ⅰ 東京都の防災市街地再開発	山本康正 震災復興政策研究会 震災復興政策研究会	論文 特別論文 特別論文
第85号 阪神大震災と神戸港の復旧・復興 阪神・淡路大震災後の港湾の在り方 海事関係事業の復興状況について 神戸港の復旧と復興に向けて 神戸港埠頭公社の復旧，復興について ユーザーからみた神戸港の復旧・復興 震災復興の教訓（その1） 新宿区の木造住宅震災対策事業	黒田勝彦 谷野龍一郎 江口政秋 脇 茂行 木村志津男 新野幸次郎 震災復興政策研究会	論文 論文 論文 論文 論文 特別論文 特別論文
第86号 阪神大震災後の生活再建 生活再建への展望 被災者の住宅確保に係る課題と対策 生活再建と災害援護貸付制度 仮設住宅からの報告 「ふれあいテント」ボランティア活動 民間住宅の再建と建築行政 震災復興の教訓（その2） 給付金行政の実態と課題	高寄昇三 高橋正幸 木原 勇 林 明文 黒田裕子 井上史朗 新野幸次郎 震災復興政策研究会	論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文 特別論文
第87号 阪神大震災後の神戸の産業復興 3年目に入った産業復興の課題 平和なる革命下の被災地産業復興 統計データによる産業復興の状況 ケミカルシューズ産業の復興について 上海・長江交易促進プロジェクトの展望 産業復興と KIMEC 構想 上山温泉郷（山形県上山市）における観光振興事業の展開 病院と地域活動 北海道南西沖地震と奥尻島の復興	林 敏彦 大角晴康 信 貴宏 藤本芳秀 辻 雄史 木村義秀 永田亀昭 坂本和夫 震災復興政策研究会	論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文 特別論文 特別論文
第88号 阪神大震災後の民間住宅再建 被災地の民間住宅再建 住宅再建からみた復旧・復興の特性と課題 マンション再建の成果と課題 被災地の民間住宅市場動向 新在家南地区の復興まち・すまいづくり 住宅再建支援と住宅融資	大海一雄 三輪康一 高田 昇 太田尊靖 後藤祐介 伊藤善弘	論文 論文 論文 論文 論文 論文
第89号 阪神大震災と広域応援活動 災害時応援協定の評価 阪神・淡路大震災と都市政策 横浜市が被災地で行った応援活動の状況と課題 応援協定と今後の課題 震災時における消防活動の応援受け入れについて 震災時における水道復旧の応援受け入れについて	高寄昇三 石川稔晃 漆原順一 田中 登 伊藤芳弘 新元為博	論文 論文 論文 論文 論文 論文

緊急時における生活物資確保に関する協定の効果 白地地区における住民主体の復興のまちづくりの足跡 「湊川町震災復興まちづくり」の経緯と考察	藤本孝司 中山久憲 小坂 清	論文 特別論文 特別論文
第90号 阪神大震災後の神戸の安全・安心まちづくり 安全・安心まちづくりの展開と課題 安全・安心まちづくりと市民 防災福祉コミュニティの安全・安心まちづくりへの取り組み 市民参加による防災と緑 消防と防災への取り組み 学校における防災の取り組み	室崎益輝 山下 淳 正賀 伸 松岡達郎 西岡保雄 正木 進	論文 論文 論文 論文 論文 論文
第91号 阪神大震災からの復興状況 建築活動、人口の推移から見た市街地の復興 雇用の復興状況と分析 被災地経済の復興の現状と課題 都心業務機能の復興の状況と分析 震災復興における観光の状況と分析 応急仮設住宅の現状と生活再建 震災復興における夢野地区の地図訂正	福島 徹 杉村芳美 畑岡啓二郎 矢倉 豊／玉城逸彦 大河原徳三 高橋正幸 樋口昌平	論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第92号 阪神大震災からの復興と市民活動・ボランティア 震災復興期の市民活動団体と地方自治体 災害救助システムとボランティア活動の将来展望 被災地ボランティアの活動実態と分析 市民活動支援基金の意義と効果 外国人生活支援と市民活動 市民活動とコミュニティビジネス 神戸市の市民活動支援施策の方向	高寄昇三 渥美公秀 長沼隆之 今田 忠 金 宣吉 村井雅清 大麻博範	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文
第93号 阪神大震災と廃棄物・リサイクル 阪神大震災後の廃棄物・リサイクル 災害時の廃棄物処理 震災による倒壊家屋の解体・撤去 災害廃棄物の処理・処分 阪神大震災と汚水処理 阪神大震災と環境保全 地域住民主体のリサイクル活動	森澤真輔 石谷隆史 伊藤雄祐 大下昌宏 前阪進二 山本 進 相川康子	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文
第94号 阪神大震災と神戸市行財政 震災と地方分権 行財政改善の視点 震災後の神戸市財政 震災復興と財政再建 震災と地方税 神戸市行財政改善の取り組みと今後 神戸市外郭団体の被災及び経営状況 災害復興財政の比較分析	舟場正富 伊賀 隆 高原 剛 高寄昇三 宮本 治 中村三郎 家根康行 高寄昇三	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文

第95号 阪神大震災と復興都市計画		
神戸の震災復興都市計画をめぐって	安田丑作	論文
住宅復興の実態と論点	平山洋介	論文
復興土地区画整理事業について	清水喜代志	論文
協議会活動と住民参加の復興まちづくり	森崎輝行	論文
松本のまちづくり	中島克元	論文
六甲道駅北地区－震災復興へのあゆみ	藪田一彦	論文
こうべまちづくりセンターの復興まちづくり支援事業	明石照久	論文
地域社会に多様性を発進し続けて	日比野純一	特別論文
行政維新の風（赤坂天然ライスの設立）	難波 勉	特別論文
第96号 阪神大震災とこころのケア		
災害とサイコロジカル・サポート	杉村省吾	論文
阪神大震災の心理社会的影響	安 克昌	論文
震災死と「孤独死」	上野易弘	論文
震災と学校運営	土屋基規	論文
阪神・淡路大震災と子どものこころのケア	井出 浩	論文
「神戸市こころのケアセンター」の活動	森井俊次	論文
震災復興と都市整備Ⅰ	高寄昇三	特別論文
第97号 阪神大震災と住宅復興政策		
震災復興に向けた住宅政策の総括	垂水英司	論文
住環境整備事業の取り組み	橋本 彰	論文
住宅復興に向けた住宅・都市整備公団の取り組み	小野博保	論文
神戸市住宅供給公社における震災復興の取り組み	岡田耕作	論文
分譲マンション再建の取り組みと支援システム	平田陽子	論文
ハウジングシステムの再編からみた復興住政策	高田光雄	特別論文
震災復興と都市整備Ⅱ	高寄昇三	特別論文
第98号 阪神大震災と経済復興の課題		
データに見る神戸経済の現状と課題	小沢康英	論文
都心オフィスの復興と課題	山崎 健	論文
商業の復興の現状と課題	小西一彦	論文
灘五郷復興の現状と課題	山本誠次郎	論文
北野・山本地区の観光復興	浅木隆子	論文
神戸港復興の現状と課題	山本信行	論文
21世紀に向けての新産業・新技術の創造と育成	松井繁朋	特別論文
震災復興と都市整備Ⅲ	高寄昇三	特別論文
第99号 震災復興の都市政策的検証と提言		
「震災復興の都市政策的検証と提言」序説	新野幸次郎	論文
震災復興における公共の役割の検証と課題	舟場正富	論文
復興財政措置の運営課題	高寄昇三	論文
すまい再建プロセスの検討	松原一郎	論文
「くらし」を取り戻す災害救助体系の確立を	中川和之	論文
木造密集市街地の再生のための「街区協同再生システム」の提案	安田丑作	論文
都市計画・まちづくり・住宅再建のための新たな法制度・支援政策	森崎輝行	論文

震災復興における私権の調整 震災復興と都市整備Ⅳ	戎 正晴 高寄昇三	論文 特別論文
第100号 21世紀の神戸の都市像 21世紀神戸の都市像をめぐる 神戸にかける夢 都市経済再生のための視点と戦略 地球環境に責任をもつ持続可能な都市は構築しうるか 介護福祉社会への軟着陸 21世紀の神戸の都市空間像構築に向けて 市街地復興と都市整備Ⅴ 市民所得を被説明変数とした各統計項目との相関関係に関する考察	新野幸次郎 米山俊直 加藤恵正 盛岡 通 浅野 仁 安田丑作 高寄昇三 大島博文	論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文 特別論文
第101号 地方自治と都市経営故宮崎辰雄氏追悼集 神戸と都市経営 地方経営と自治体 都市問題と都市政策 消費者問題と生活行政 都市経営と土地問題 企業的都市経営の経営管理 宮崎さんとの会話 震災復興と都市整備Ⅵ	新野幸次郎 伊東光晴 柴田徳衛 伊賀 隆 原田 健 高寄昇三 古川 潤 高寄昇三	論文 論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文
第102号 阪神・淡路大震災復興・生活再建の総括 (財) 阪神・淡路大震災復興基金 ボランティア元年から市民社会の構築へ 災害時における保健婦活動 生活再建・5年の取り組み 在神戸外国人住民の生活再建への歩み 国際緊急援助活動に参加して 台湾「921大地震」復興支援について 震災復興と都市整備Ⅶ	藤井康正 森田拓也 三木直美 後藤範三 金 宣吉 国際緊急援助 神戸市チーム 垂水英司／金芳外城雄 高寄昇三	論文 論文 論文 論文 論文 特別論文 特別論文 特別論文
第103号 IT革命と地方自治体 高度情報化社会と地方公共団体 IT革命と自治体行政 人が誇らしく生きるためのIT革命 神戸におけるIT産業の成長について 行政広報の意味とIT革命がもたらすもの 神戸市におけるIT施策の新展開 廃食油の回収による環境保全活動 高齢者・障害者に向き合って 震災復興と都市整備Ⅷ	林 敏彦 芝 勝徳 竹中ナミ 滝野秀一 桜井誠一 松崎太亮 中岡丈恵 黒田裕子 高寄昇三	論文 論文 論文 論文 論文 論文 特別論文 特別論文 特別論文
第104号 阪神・淡路大震災と司法の課題 災害と司法処理の諸問題 法という「壁」を越えて 罹災都市借地借家特別法をめぐる諸問題	潮海一雄 長沼隆之 亀井尚也	論文 論文 論文

団地型マンション再生の法的課題と展望	戎 正晴	論文
欠陥住宅問題	永井光弘	論文
地震保険に関する説明義務	鈴木尉久	論文
震災が関連する訴訟の事例	奥山俊宏	論文
阪神・淡路大震災と境界の混乱	松岡直武	論文
TQM 法による市民の生活再建の総括検証	立木茂雄／林 春男	特別論文
神戸市まちづくり条例と都市景観条例における取り組み	松下緯宏	特別論文
震災復興と都市整備Ⅹ	高寄昇三	特別論文
電子申請にかかる諸問題	竹内伸二	特別論文
第105号 災害における住宅等の被害認定基準		
大規模災害における住宅再建支援と危機管理	室崎益輝	論文
木造建築の被害認定基準とその背景	坂本 功	論文
災害に係る住家の被害認定基準の改定について	宇野雅憲	論文
非木造住宅の被害認定基準について	中埜良昭	論文
国の災害被害認定基準検討委員会に参加して	不老嘉彦	論文
被害認定基準とその課題	岡島 守	論文
震災復興と都市整備Ⅹ	高寄昇三	特別論文
神戸医療産業都市構想の取り組み状況について	大麻博範	特別論文
第106号 少子・高齢化への対応		
少子高齢化の人口動態と経済社会への影響	山口三十四	論文
子育て支援社会の構築	前田恵美	論文
企業OBの就業と生きがいづくり	井上大三	論文
豊かな少子高齢社会をめざして	神谷良子	論文
子育て支援から見た神戸市の少子化対策	竹田尚弘	論文
震災復興と市街地整備Ⅺ	高寄昇三	特別論文
神戸港の活性化について	宮崎 誠	特別論文
第107号 地域における新産業の創出に向けた課題		
地域における新産業の創出に向けた課題	関 満博	論文
観光産業の新しい流れ	貴多野乃武次	論文
神戸医療産業都市への地元企業の取り組み	鶴井孝文	論文
「神戸コミュニティ・クレジット」による中小企業の新たな資金調達	宮下敬正	論文
北九州エコタウン事業について	北九州市環境局環境産業政策室	論文
シンガポールにおけるバイオメディカル産業の動向	天羽章司	論文
震災復興と都市整備Ⅻ	高寄昇三	特別論文
鷹取東第一地区震災復興土地区画整理事業の歩みについて	芋田晴夫	特別論文
第108号 コミュニティ・ビジネスの振興と課題		
コミュニティ・ビジネスと地域社会政策	高寄昇三	論文
都市ガバナンスとコミュニティ・ビジネス	加藤恵正	論文
コミュニティ・ビジネスとボランティア	渥美公秀	論文
農業を通じたコミュニティ・ビジネスの展開	増田大成	論文
ほの暗い21世紀を照らすワーカーズ・コレクティブの働き方	藤木千草	論文
コミュニティビジネスと環境 NPO	萩原喜之	論文
雇用・就業機会創出機能を持つコミュニティ・ビジネスへの期待と課題	大島博文	論文

第109号 公営住宅のあり方と今後の課題・方向性		
公営住宅の課題と政策方向	高寄昇三	論文
公営住宅と民間住宅の役割分担に関する課題・方向性	太田尊靖	論文
公営住宅管理における課題と今後の方向性	垂水英司	論文
公営住宅制度の位置と性質について	平山洋介	論文
福祉施策・コミュニティ政策との連携という公営住宅の役割変化の可能性	山下 淳	論文
神戸市営住宅の現状と課題および今後の方向性について	長田 淳	論文
第110号 大都市制度のこれから		
これからの大都市制度	本田 弘	論文
大都市特例制度の歴史	高寄昇三	論文
地方分権と大都市経営	橋本行史	論文
政令指定都市制度と大都市税財政の課題	木村 收	論文
東京「都制」の現状と課題	佐々木信夫	論文
分権時代に向けた地方中枢都市仙台の現状と方向性	佐藤善建	論文
政令指定都市の共同活動の歩み	吉本朗生	論文
第111号 都市の活性化と地域連携		
都心の活性化	橋爪紳也	論文
港湾都市の活性化と港湾観光	山上 徹	論文
都市再生プロジェクト	大塚映二	論文
横浜のウォーターフロント開発	若竹 馨	論文
観光地として甦った門司港	中野隆司	論文
多様なコラボレーションが、‘化学変化’を引き起す	東 朋治	論文
神戸旧居留地のまちづくり	山本俊貞	論文
創造ネットワーク研究所の活動について	奥山賢一	特別論文
特定非営利活動法人『てみずの会』活動報告	桑原美千子	特別論文
震災復興と都市整備 XIII	高寄昇三	特別論文
第112号 行政コスト分析の課題		
ベンチマーキングと行政コスト計算	林 昌彦	論文
公会計と政策評価	山本 清	論文
アウトソーシングと政府の経営改革	田中秀明	論文
自治体の戦略的ベンチマーキング	高寄昇三	論文
自治体の行政コスト計算	谷澤実佐子	論文
京都市「公の施設評価」と行政評価システムの取組	林 建志	論文
第113号 第三セクターの課題と展望		
第3セクターの今日的課題	出井信夫	論文
今までに第3セクター研究会で提起された10の問題について	山本 潔	論文
第三セクターの経営責任	高寄昇三	論文
「第三セクターに関する研究会報告書」について	朝倉浩司	論文
神戸市外郭団体の現状と課題	大麻博範	論文
大阪市にみる第3セクターの問題	小西恒雄	論文
第三セクターと自治体の戦略的アウトソーシング	大島博文	論文
第114号 福祉と民間活力		
福祉施策における官営・民営方式の選択	吉田民雄	論文

社会福祉サービスの多様化と民間部門	高野和良	論文
震災被災高齢者の支援活動から「住民主体の福祉のまちづくり」へ	坂本津留代	論文
保育サービスと民間活力導入	高寄昇三	論文
障害者福祉における民間活力	藤本 肇	論文
グループハウスの生活	中村大蔵	論文
第115号 震災復興の都市政策的検証Ⅰ		
阪神・淡路大震災の教訓と災害有事体制確立の必要性	新野幸次郎	論文
生活復興にかかる諸制度の評価と課題	高寄昇三	論文
地域活力を活かす復興のあり方と公共の役割	舟場正富	論文
高齢者見守りシステムの発展と評価	松原一郎	論文
危機管理型社会の構築と地域防災力の育成	室崎益輝	論文
震災復興のための住宅・市街地整備施策の評価と課題	安田丑作	論文
第116号 震災復興の都市政策的検証Ⅱ		
震災復興における都市産業・経済政策	加藤恵正	論文
阪神・淡路大震災復興基金の役割と今後の災害への対応	橋本行史	論文
住民の合意形成へのプロセスとまちづくり協議会	森崎輝行	論文
神戸における「自律と連帯」の現在	立木茂雄	論文
神戸市経済の震災復興過程に関する計量経済分析	山根敬三	論文
第117号 ユニバーサルデザイン		
ユニバーサル社会実現へのパラダイム	田中直人	論文
自律的移動支援プロジェクトから「ユビキタス国土」へ	坂村 健	論文
ユニバーサルデザインによるものづくり	稲葉輝彦	論文
自治体における情報のユニバーサルデザイン	関根千佳	論文
ユニバーサルファッション	見寺貞子	論文
地域のユニバーサルデザインは難問を抱えているか？	森崎清登	論文
ユニバーサルデザイナー－神戸市の取り組み	三原隆司	論文
第118号 阪神・淡路大震災10年		
大震災が投げかけた課題	新野幸次郎	論文
阪神・淡路大震災から学んだこと	額賀 信	論文
被災後の暮らしをどうたて直すか	中川和之	論文
もっと、ずっと、きっと	矢崎和彦	論文
企業として住民として	西河紀男	論文
「できることから」C.A.P. の10年を振り返って	杉山知子	論文
震災を契機とするボランティア・市民活動の展開	黒田裕子	論文
神戸市における阪神・淡路大震災復興10年の総括と検証	大麻博範	論文
第119号 地域におけるセクター間の連携		
地域におけるセクター間連携の課題と展望	出井信夫	論文
NPO の活動事例からみる地域連携のすすめ	中村順子	論文
セクター間連携によって広がるコミュニティビジネスの可能性	矢ヶ崎紀子	論文
CSR（企業の社会的責任）を通じたセクター間の連携の現状と課題・方向性	岸田眞代	論文
「市民による地域活動の推進に関する条例」に影響を及ぼした野田北部地区の取り組み	山田敏之	論文

多様なセクターが参画・連携する新たな事業体による地域運営を展望して	大島博文	論文
第120号 地方自治体の人事・給与 地方公務員任用の多様化・弾力化 自治体人事給与行政の改革 自治体給与システムに関する一考察 人材育成型人事考課制度の設計思想 寝屋川市における360度人事評価制度の取組 組合の視点からみた地方自治体の人事・給与	稲継裕昭 高寄昇三 野見山宏 小堀喜康 寝屋川市総務部人事室 大森光則	論文 論文 論文 論文 論文 論文
第121号 集客観光都市の創造 集客・観光の都市的課題 成熟都市の集客産業の展望 「集客・観光・交流」型の都市観光行政 観光産業から見たお客様の観光交流ニーズについて 心で観る歴史 ―人ととのふれあい― 震災復興から「観光交流都市」へ	貴多野乃武次 宗田好史 中尾 清 高崎邦子 小池弘三 中瀬俊明	論文 論文 論文 論文 論文 論文
第122号 空港が開く都市の未来 神戸空港開港を控えて 神戸空港とまちづくり 日本のビジネス航空、その現状と将来 まち、人、飛び立つ 神戸空港マリニエア 女性たちの復興物語	黒田勝彦 川端直志 橋爪孝之 神戸市みなと総局空港整備室 松原一郎	論文 論文 論文 論文 特別論文
第123号 パブリックガバナンス―外部監査と外部評価― 外部監査の評価と課題 自治体経営と外部評価 外部評価の課題 包括外部監査の現状と課題 英国の自治体監査と検査体制 神戸市の事務事業外部評価	高寄昇三 伊多波良雄 山谷清志 橋 和良 武久顕也 谷口真澄	論文 論文 論文 論文 論文 論文
第124号 地域の力を活かした防災・防犯力の強化 阪神・淡路大震災から学ぶ地域主体の防災・減災力とその課題 リスクコミュニケーションと地域社会再生 地域住民主体の防災・防犯の取り組み 市民と行政の協働でつくる「安心・安全なまち」 市民、地域による安全・安心なまちづくりを支援する神戸市の取り組み リスクコミュニケーションを活用した地域防災・防犯の取り組みと課題・方向性	新野幸次郎 高寄昇三 絹川正明 藤井昭二 南川義信 大島博文	論文 論文 論文 論文 論文 論文
第125号 大学と地域・産業との連携によるまちづくり 大学と地域・産業との連携によるまちづくりへの貢献 大学の知的財産を活用した社会貢献 大阪大学の産官学連携と知的財産 京都における大学政策	長坂悦敬 飯田紘雄 正城敏博 江川 博	論文 論文 論文 論文

神戸市における大学との連携 データから見た関西における産学官連携の状況	横山公一 道本 裕	論文 調査報告
第126号 デザインを生かしたまちづくり 創造都市に向けた都市デザイン戦略 都市の価値を高める空間政策 生活文化とデザイン シンガポールのデザイン都市戦略 リバプール、ビルバオの都市戦略	安田丑作 北沢 猛 大田尚作 大麻博範 村戸靖男	論文 論文 論文 海外レポート 海外レポート
第127号 ソーシャルキャピタルと地域づくり ソーシャルキャピタルと地域づくり 神戸市内の地域ソーシャルキャピタルに関する実証分析 「友愛のまち」北須磨団地のソーシャルキャピタル 六甲アイランドのまちづくり 地域と企業が共生する秘訣 英国スコットランドにおけるソーシャル・エンタープライズとコミュニティ・プランニング	立木茂雄 柴内康文 松原永季 水野優子 森崎清登 本莊雄一	論文 論文 論文 論文 論文 海外レポート
第128号 神戸医療産業都市構想 アジアのメディカル・センター実現に向けて 神戸医療産業都市構想と再生医療 地元中小企業の医療分野への参入 神戸地域におけるバイオメディカルクラスター形成の取り組みー先端医療振興財団クラスター推進センターの活動ー 神戸医療産業都市構想による効果とクラスターの将来像 欧米のバイオクラスターの動向 再生医療を受けた患者からの取材報告	家次 恒 中島憲三 鶴井孝文 矢野良治 三木 孝 谷口俊治 神戸都市問題研究所	論文 論文 論文 論文 論文 海外レポート 取材報告
第129号 神戸開港140年 神戸開港140年の意義と神戸港 国際物流の動向と神戸港のネットワーク力 神戸港とともに歩む神戸税関 人が集うウォーターフロントへ 神戸港地域における新たな企業誘致について これからの神戸港の整備と活用 姉妹港 欧州ロッテルダム戦略	黒田勝彦 宮下國生 小西 昭 松下麻理 岡田健二 山本朋廣 土井幹郎	論文 論文 論文 論文 論文 論文 海外レポート
第130号 少子高齢社会における受益と負担の関係 国と地方における受益と負担 人口減少時代の受益と負担 新しいコミュニティ政策と福祉社会の展望 神戸市行財政改善懇談会「受益と負担に関するワーキンググループ」報告書をめぐって 自治体 PDCA の課題と展望 ー全国自治体調査の概要を中心にー 英国におけるパートナーシップを活用した地域政策	伊多波良雄 小塩隆士 藤岡秀英 加藤久雄 五十嵐智晴／出井信夫 岩尾幸一	論文 論文 論文 論文 特別論文 海外レポート
第131号 景観行政の変遷と意義 わが国における景観行政の系譜と課題	安田丑作	論文

景観法のもたらしたもの ー地方分権時代の新しいコントロール手法の可能性ー	山下 淳	論文
市街地環境と景観 ーイギリスの計画制度におけるデザイン政策からー	小浦久子	論文
景観形成と市民活動	山本俊貞	論文
京都市の新景観政策	高谷基彦	論文
神戸市における景観まちづくりの取り組み	伊藤文平	論文
欧米9都市のウォーターフロント開発	池口和雄／林 雅隆／ 広脇 淳／山本雄司	海外レポート
トルコ国マルマラ地震に対する復興と防災対策について	本莊雄一／定岡由典	海外レポート

第132号 ソーシャル・インクルージョン手法による地域の再生

CED (Community Economic Development) 型都市政策 の展開 ーソーシャル・インクルージョン・アプローチに よる都市再生ー	加藤恵正	論文
英国における社会的企業	アラン・ケイ	論文
野田北ふるさとネットの取り組み	河合節二	論文
「わがまちのトータルケアシステム」のチャレンジ	中村順子	論文
くるくるバスの取り組みとソーシャルエンタープライズ (社 会的企業) の役割	松本浩之	論文
アンケートから見る社会的企業の現状 ー社会的企業のヒトとカネー	森田博一	論文
中国・四川大地震が発生した地域での21年前の調査	沖村 孝	海外レポート
ブリスベン市役所の市民サービス向上のための仕組みづく り ーカスタマーサービスセンターの取り組みー	横山和人	海外レポート

第133号 文化創生都市づくりとビエンナーレ

文化創生都市とは何か ー自治体戦略としての文化政策の視点からー	中川幾郎	論文
1990年代以降の日本における芸術の拡張機能 ー神戸アートビレッジセンターの事例を中心にー	木ノ下智恵子	論文
港で出会う芸術祭「神戸ビエンナーレ」の実施とこれから	大森正夫	論文
これまでの神戸の文化施策と神戸ビエンナーレ2007	大森伸一	論文
文化創生都市づくりを市民の手で	神戸都市問題研究所	論文
2008年中国四川省で発生した汶川地震の踏査報告	沖村 孝	特別論文
在中国の自治体海外事務所について	中野 靖	海外レポート

第134号 これからの神戸づくりの論点

これからの都市づくりの視点	新野幸次郎	論文
転換期を迎えた都市の空間計画と政策	安田丑作	論文
都市の経済戦略 ー City-Region Innovation 政策へー	加藤恵正	論文
神戸の福祉都市像を求めて	松原一郎	論文
神戸とニューオリンズのジャズ交流 ー大災害からの復興における文化の役割ー	太田敏一	海外レポート

第135号 大都市制度

政令指定都市の政策的使命	高寄昇三	論文
大都市の税財政制度 ー現状と課題ー	林 宏明	論文
大阪市の新しい大都市制度構築に向けた取り組み	山中茂人	論文
政令指定都市誕生の経緯と直面する課題	遠藤正人	論文
指定都市市長会における要請活動について	松元幸四郎	論文

大都市行政を支える税財制度	山下太郎	論文
汶川地震の被害と復興の取り組み状況	顧 林生	特別論文
中国の社区（特に安全・平安社区）について —南京の社区を題材として—	中野 靖	海外レポート
第136号 都市の就業戦略—就業機会の向上にむけた基礎自治体の取り組み		
都市政策としての雇用就業戦略	加藤恵正	論文
就業状況の都市間格差とその要因	勇上和史	論文
もうひとつのワーク・ライフ・バランス論	相川康子	論文
神戸商工会議所の雇用・就業対策	大原哲誠	論文
新型インフルエンザの発生と市の対応状況報告	神戸市新型インフルエンザ対応 検証ワーキンググループ	緊急レポート
第137号 環境共生都市づくり		
低炭素社会はまちづくりの目標像になりえるか	盛岡 通	論文
生物多様性の保全とその取り組み	武田義明	論文
環境都市クリチバ	中村ひとし	論文
神戸市における地域での環境学習・環境保全活動の支援について ～エコタウンまちづくりの推進～	茶屋道利広	論文
神戸市における環境行政の現状と今後の方向について ～低炭素社会・循環型社会・自然共生社会の実現を目指して～	横田雅弘	論文
第138号 阪神・淡路大震災の教訓は危機管理にどのように生かされているか		
大震災の教訓と都市政策としての危機管理	新野幸次郎	論文
国の制度からみた教訓	三井康壽	論文
都市自治体と危機管理 —阪神大震災から減災・再建策を考える—	高寄昇三	論文
災害ボランティア活動の15年	渥美公秀	論文
震災報道から災害報道へ	桜間裕章	論文
阪神・淡路大震災の教訓の継承活動	金芳外城雄／永木郁郎／ 本莊雄一	論文
神戸に根ざす防災福祉コミュニティのいま・これから ～市民が主体となって取り組む地域防災活動	安田丑作	座談会
阪神・淡路大震災からの復興の15年を振り返って	中川久憲	特別論文
神戸市の防災危機管理体制 ～阪神・淡路大震災の教訓をふまえて～	神戸市危機管理室	特別論文
第139号 分譲マンション再建・管理をめぐる諸問題		
分譲マンションの新たなマネジメントシステム構築のために —マンション管理第3時代に向けて—	齊藤広子	論文
コンクリート長屋の思想を —被災マンション建替えと、認め合いの論理—	村上佳史	論文
高経年分譲マンションの管理の現状と課題 —神戸市の事例調査を通して—	栗山尚子	論文
神戸市マンション管理組合ネットワークの創設とその活動	仲井昌之	論文
神戸市における分譲マンション管理支援策	大塚映二	論文
阪神・淡路大震災被災住宅「東山コーポ」再建事業に関わって	谷崎幸彦	特別論文
第140号 神戸市（新長田地区）中心市街地の活性化について		
新長田地区の商業の活性化について ～物語り都市：新長田めざして～	田中道雄	論文

新長田地区の再開発事業について	白國高弘	論文
アニタス神戸～アニメを我等に～	橋本英治	論文
大人が3時間楽しめる街を目指して	東 朋治	論文
KOBE 鉄人プロジェクトについて まちに元気を！鉄人28号モニュメントから三国志館まで	岡田誠司／馳川潤哉	論文
旧二葉小学校の転活用と活性化について	今西敏男	論文
神戸市（新長田地区）中心市街地活性化基本計画について	岡本康憲	論文
第141号 大都市に期待される役割について		
大都市政策における地域主権の確立	林 宜嗣	論文
「妥協の政令指定都市」のための改革戦略	真淵 勝	論文
大阪都構想と指定都市	高奇昇三	論文
あるべき大都市制度の基本的考え方	大石 隆	論文
～指定都市市長会による「特別自治市（仮称）」の提案～		
神戸市における広域サービスの実証分析	平成20年度神戸市政策研究プロジェクトチーム	論文
第142号 都市資源としての六甲山		
都市山（としやま）六甲山の特色	服部 保	論文
六甲山の砂防事業	沖村 孝	論文
市民と企業、協働の森づくり「こうべ森の学校」歩みと展望	東郷賢治	論文
市民による六甲山の活性化活動	江藤暢英	論文
六甲山森林整備戦略の展開に向けて	田中 充	論文
六甲山の観光～観光資源という視点から六甲山を考える～	中西理香子	論文
第143号 第5次神戸市基本計画新たな神戸づくり		
リスクに挑戦する都市へ	加藤恵正	論文
都市空間計画の役割と計画課題	安田丑作	論文
神戸2015ビジョンの政策形成にあたって	松原一郎	論文
マスタープランから見た神戸づくりの変遷	本莊雄一	特別論文
第144号 自治体における科学・技術の活用		
神戸・ひょうごの存在感	杉本直己	論文
スパコンってなあに？－京速コンピュータ京（けい）の成功に向けて計算機科学と計算科学の協業－	米澤 明	論文
神戸市における再生可能エネルギー利用に向けた取り組み～下水道バイオガス100%有効利用の達成に向けて～	朽木 博	論文
産学官連携による地元企業支援	新産業創造研究機構(NIRO)	論文
神戸医療産業都市の現状	神戸市企画調整局 医療産業都市推進本部	論文
第145号 東日本大震災への神戸市の緊急・復旧対応支援		
東北地方太平洋沖地震及び被害	沖村 孝	論文
神戸市の支援の特徴	松山雅洋	論文
岩手県陸前高田市での保健衛生活動支援	阿辻 覚	論文
仙台市・南三陸町における医療活動支援	稲田浩司	論文
福島県の下水道災害復旧支援について	山地健二	論文
仙台市における道路復旧支援について	藤田善啓	論文
緊急消防援助活動について	別府美芳	論文
水道局の応急給水・復旧等支援について	熊木芳宏	論文

ボランティア活動支援の取り組みとこれからの支援のあり方	小池 裕	論文
第146号 東日本大震災からの復興の推進に向けて		
東日本大震災からの復興推進に関する基本的問題	新野幸次郎	論文
被災地経済の再生と新たな発展	加藤恵正	論文
生活再建へのアプローチ	松原一郎	論文
苦悩する復興まちづくり ―構想と実践の狭間で―	安田丑作	論文
東日本大震災における被害額と国の財政支援	本莊雄一	論文
第147号 神戸市まちづくり条例30年		
神戸の地域まちづくりとまちづくり条例 ―その都市政策的 位置づけ―	安田丑作	論文
『まち協カルテ』に見るまちづくり協議会の特色	松原永季	論文
震災復興事業と神戸市まちづくり条例	中山久憲	論文
神戸市まちづくり条例の果たした役割と今後	岩橋哲哉	論文
第148号 産業振興におけるスーパーコンピュータの活用		
ものづくり分野におけるスパコン「京」の活用	加藤千幸	論文
創業における分子シミュレーションとスパコンへの期待	小沢知永	論文
スパコン「京」の活用に向けた取り組み	塩原紀行／平山俊雄	論文
計算科学振興財団（FOCUS）のスーパーコンピュータ産業 利用の取り組み	安井 宏	論文
スパコンを活用した産業政策	松崎太亮	論文
第149号 協働と参画による六甲山を生かした神戸づくり		
都市資源としての六甲山とその保全の現代的意義	新野幸次郎	論文
六甲山におけるブランド化の意義	栗木 契	論文
「山上に居る者」の視点から見た六甲山	上田 均	論文
六甲山に関わる市民活動が築いたもの	堂馬英二	論文
こうべ森の学校は いま	東郷賢治	論文
「六甲山森林整備戦略」について	松岡達郎	論文
六甲山における森林整備とレクリエーション利用の取り組み	重藤洋一	論文
平成23年度「民・学・産との協働による 政策研究事業」 「協働と参画による六甲山を生かした神戸づくり」の概要	梶山耕司	論文
第150号 都市戦略としてのアジアにおける都市間交流の展開		
グローバル都市政策によるアジア連携の可能性 ―都市のソフトパワーを考える―	加藤恵正	論文
兵庫企業のアジア展開の課題と展望 ―今後の中小企業のアジア進出支援策を考える―	安積敏政	論文
神戸市のアジアにおける都市間交流 ―アジアへの様々なアプローチ―	三木由美子	論文
アジアにおける神戸港のポートセールス	山村 昭	論文
アジアにおける水ビジネスの現状と今後の展望	濱口哲男	論文
神戸アジア都市情報センター（AUICK）における国際貢献 の取組み	井上康代	論文
東日本大震災からの復興状況	本莊雄一	特別論文
第151号 東日本大震災を教訓とした受援力強化に向けた新たな取り組み 応援と受援のための体制整備に向けて	重川希志依	論文

大規模災害時のNPO・災害ボランティアの受け入れに関する一考察	渥美公秀	論文
広域災害を想定した自治体における受援体制の構築について	黒田洋司	論文
各自治体における災害受援計画の策定状況について	神谷秀之	論文
神戸市災害受援計画策定の取り組み	川中 徹	論文
被災自治体から見た職員派遣の受け入れ状況について	本莊雄一	論文
第152号 行財政改革に向けた神戸市の外郭団体の再編		
自治体における外郭団体の経営改革について	宮脇 淳	論文
外郭団体経営改革の方向性と具体的事例の考察	宮下國生	論文
神戸市の行財政改革と外郭団体の見直しの取り組み	辻 英之	論文
舞子ピラ事業の経営改革の取り組み	志水達也	論文
神戸市住宅供給公社の解散への取り組み	増田 匡	論文
海上アクセス株式会社の経営改革の取り組み	近都正之	論文
第153号 東日本大震災の復旧・復興期における被災自治体のマンパワー確保		
自治体間連携による職員の長期派遣のあり方について	鍵屋 一	論文
東日本大震災による被災地方公共団体に対する人的支援について	小野寺元	論文
長期派遣職員の受け入れに当たって	梅内 淳	論文
名取市への長期派遣について	森下武浩	論文
神戸市からの長期派遣者へのヒアリング調査の主な結果	神戸都市問題研究所	論文
第154号 スマート都市づくりの課題と展望		
低炭素社会の実現と都市計画 —「神戸スマート都市づくり計画」の目指すもの—	安田丑作	論文
都市熱環境の改善方策について	竹林英樹	論文
未利用エネルギーの活用について	中尾正喜	論文
環境配慮型の都市交通体系の構築	小谷通泰	論文
建築物の環境性能の向上について	岩前 篤	論文
都市における効率的なエネルギー利用のあり方について	佐藤信孝	論文
神戸市のスマート都市づくりとエネルギーの有効利用の取り組みについて	西 修	論文
第155号 コミュニティ施策の方向性を考える		
これからのコミュニティ政策のあり方	中川幾郎	論文
21世紀型コミュニティカルテとは?	立木茂雄／松川杏寧	論文
名張市ゆめづくり地域予算制度について	大西利和	論文
神戸市におけるコミュニティ施策の取り組み	森田拓也	論文
コミュニティ施策の方向性	野崎隆一／河合節二／ 川谷和子／絹川正明／ 長谷川和子	座談会
第156号 東日本大震災からの復旧・復興の現状分析と今後の課題		
3年経過した東日本大震災	新野幸次郎	論文
東日本大震災からの復興まちづくりの現状と課題	安田丑作	論文
東日本大震災からの復旧事業を通じた課題	沖村 孝	論文
生活復興プロセスにおける援助	松原一郎	論文
政府財政支援と被災自治体財政	高寄昇三	論文

第157号 高齢者福祉と地域社会

高齢者見守りシステムの展開と展望 －神戸市の見守り事業の検討－	松原一郎	論文
「健康なまちづくり」とマネジメント・ツール －国内外の動向と JAGES HEART －	花里真道／近藤克則	論文
認知症施策；ケアの流れを変える －認知症施策推進5か年計画（オレンジプラン）－	前田 潔	論文
地域包括ケアシステムによる安全安心な生活の継続	武藤 剛	論文
高齢者を社会活動につなげる	（公財）神戸いきいき勤労 財団 いきいき勤労部・シ ルバー人材センター	論文

第158号 大学と地域社会の連携の取り組み

大学における地域連携・地域活性化 －甲南大学の取り組みをめぐって－	佐藤泰弘	論文
神戸学院大学における地域連携の取り組み －社会全体で学生を育てる－	岡田豊基	論文
地域とともに生きる神戸芸術工科大学の連携と貢献	齊木崇人	論文
神戸親和女子大学の地域活性化の取り組み －ON キャンパス教育と OFF キャンパス教育の融合－	大島 剛	論文
神戸大学における地域連携活動	神戸大学地域連携推進室	論文
兵庫県立大学における地域活性化の取り組み	清原正義	論文
「実学3.0」を目指す流通科学大学の地域連携 －創設の理念を継承する－	福井 誠／清水信年	論文
神戸市における大学連携の取り組み、今後の方向性 ～大学集積を活かした都市戦略～	加藤久雄	論文
市内立地大学等が神戸市域に及ぼす経済波及効果分析	本莊雄一／石井孝明	論文

第159号 商店街・小売市場の今後のあり方を考える

商店街・小売市場に何を期待するのか	石原武政	論文
中小小売業のマーケティング的展開	田中道雄	論文
神戸市の商店街・小売市場と人口推移の関係性について	田中康仁	論文
神戸市の商店街・小売市場活性化施策	山本泰生	論文
「神戸市の商店街・小売市場の課題と今後について」	石原武政／桑山鉄男／ 村上実子／谷口洋子／ 神戸一生／山本泰生	座談会

第160号 神戸医療産業都市の新たな展開

「京」の成果とポスト「京」への期待	平尾公彦	論文
多細胞システム形成研究センターの今後の展開	濱田博司	論文
神戸インシリコ創薬拠点の形成について	奥野恭史	論文
世界の成長エンジンを目指して ～次世代バイオ医薬品製造技術研究組合の取組みについて～	大政健史	論文
神戸をステージにした再生医療実用化の成果と展望	川本篤彦	論文
神戸医療産業都市の成果と今後の展開	今西正男	論文

第161号 再考－阪神大震災からの復興20年

阪神大震災における市街地・住宅復興の施策形成と実践 －神戸市における被災自治体主導の取り組み－	安田丑作／内田 恒／ 倉橋正己／橋本 彰	論文
阪神・淡路大震災からの復興20年－企業の軌跡－	加藤恵正／三谷陽造	論文
阪神・淡路大震災の高齢者地域見守り活動とその後の展開	松原一郎／峯本佳世子／ 石井孝明	論文

阪神・淡路大震災からの NPO・NGO の活躍と現在	森田拓也	論文
阪神・淡路大震災と神戸市財政	高寄昇三	論文
東日本大震災の宅地災害に学ぶ宅地事前耐震対策の課題	沖村 孝	論文
生活再建のために大切なものとは何か？ －阪神・淡路大震災と東日本大震災の生活復興調査結果の比較をもとに考える－	立木茂雄	論文
東日本大震災における NPO/NGO のネットワーク組織の形成について	本莊雄一	論文
第162号 六甲山の保全と『良質な緑』		
六甲山地の緑のあり方	服部 保	論文
近年の降雨特性と土砂災害と「良質な緑」の関係	沖村 孝	論文
都市山六甲山の多様な価値を求めて（実践事例を通じて） －「良質な緑」を育てていくための新たな資金づくり	新澤秀則	論文
六甲山大学の役割とこれから	神戸新聞社地域総研	論文
六甲山系グリーンベルト整備事業について	国土交通省近畿地方整備局 六甲砂防事務所	論文
六甲山の保全に関する神戸市の取り組み	末永晴冬	論文
第163号 神戸2020ビジョン～神戸創生に向けた神戸創生戦略と一体的に策定～		
社会イノベーション政策による都市の創生 －神戸2020ビジョンを「動かす」－	加藤 恵正	論文
若者を惹きつける魅力的な都市空間（まち）の創造	嘉名 光市	論文
若者が「目指す」まちの条件～SXSW・明星和楽などに学ぶ	永吉一郎	論文
若い世代の希望がかなうライフスタイルの実現に向けて	辻 幸志	論文
神戸2020ビジョンの意義と概要	大谷幸正	論文
阪神・淡路大震災の教訓は生かされているか ～復興制度の改善プロセスについて～	齋藤元彦	特別論文
第164号 空き家問題の新展開		
空き家問題と「空き家特措法」	森本信明	論文
空き家条例と空家法 －「空き家問題」という定義と近隣外部性への焦点化をめぐる	角松生史	論文
所有者不明、不在の空家対策について	竹本昌弘	論文
京都市の「総合的な空き家対策」	矢田部衛	論文
神戸市における空き家施策	岩橋哲哉	論文
第165号 東日本大震災5年における神戸市の復興対応支援		
災害時における広域連携支援の基本問題	新野幸次郎	論文
岩手県大槌町への復興支援について	青木利博	論文
石巻市への災害派遣を経験して	伊山純造	論文
石巻市浸水対策事業への取組～「復興チーム」の一員として	安岡英之	論文
石巻市での公共建築物災害復旧	榮本和幸	論文
石巻市への派遣を終えて	井石昌宏	論文
名取市における被災者健康支援について	那須野愛子	論文
名取市への派遣を経験して	田上勝幸	論文
宮城県南三陸町における災害公営住宅の整備	橋佑一郎	論文
東日本大震災の復旧事業における埋蔵文化財調査に携わって ～宮城県、岩手県陸前高田市、そして宮城県石巻市で 過ごした3年間の記録～	西岡誠司	論文
熊本地震での自治体間の人的支援の枠組みについて	本莊雄一	特別論文

第166号 神戸開港150年

開港150周年を迎える「みなとまち」神戸の課題	黒田勝彦	論文
神戸港の『今』と『これから』	竹林幹雄	論文
神戸における西洋生活文化の受容 －『豪商神兵 湊の魁』・『六甲山別荘地図』を素材に－	神木哲男	論文
アジアクルーズ市場の現況とクルーズポート神戸の戦略	赤井伸郎	論文
神戸港とともに歩む神戸税関	高木 隆	論文
神戸開港150年を迎えるにあたって ～神戸港における港湾運送事業の歩み～	佐伯邦治	論文

第167号 経済的視点から見た地方広域圏の研究

広域連携のこれからの役割と具体化に向けた条件整備の必要性	林 宜嗣	論文
広域圏の競争力とコーディネーション・オプション	加藤恵正	論文
神戸企業活動圏の導出と決定要因分析 －経済力強化のための地域連携戦略に関する研究－	林 亮輔	論文
姫路市における広域連携の取組み －播磨圏域連携中枢都市圏構想の推進－	福田宏二郎	論文
神戸市の広域連携の取り組みと今後の方向性	奥田隆則	論文

第168号 神戸市営交通100周年を迎えて

写真で振り返る神戸市営交通の歩み	神戸市交通局	グラビア
神戸市営交通事業の経営課題 －「これから」の100年に向けて－	佐々木弘	論文
自動車事業におけるマネジメントについて －人口減少時代のバスマネジメント－	橋本行史	論文
神戸市営交通100年と都市経営	高寄昇三	論文
高速鉄道事業の歩みと展開	吉田雅好	論文
神戸市営交通の軌跡と展望	岸田泰幸	論文
神戸市の人口動態～これまでの推移と今後の傾向	大島博文	研究レポート

第169号 熊本地震発災後の初動期・応急期における神戸市の支援活動

大規模災害時における自治体間の職員派遣の意義	重川希志依	論文
神戸市による広援組織のライフ・スパンのプロセスについて	本莊雄一	論文
熊本地震からの復興と自治体間の人的支援を受けて	熊本市総務局行政管理部人事課／熊本市政策局危機管理防災総室	論文
熊本地震における保健衛生活動 ～益城町における支援活動を中心に～	古川真里	論文
熊本地震における神戸市水道局の支援活動について	藤田誉生／松田康孝	論文
熊本地震被災地への神戸市の支援活動について	鍵本 敦	論文
地域経済循環分析による神戸経済の現状と課題	大島博文	研究レポート

第170号 神戸市における人口問題と新たな展望

グローバル競争時代の戦略的都市人口政策	加藤恵正	論文
居住都市や日常生活圏の魅力向上に向けた方策と展望	織田澤利守／鬼頭剛史	論文
地域の安全性向上などによる若年者の転入、定住を促進させる方策 －地域の安全性・子育て環境・情報発信を中心に－	伊藤亜都子	論文
希望する結婚・出産の実現による出生数維持のための方策と展望	星 敦士	論文
地域経済の構造分析	神戸都市問題研究所 人口問題研究会	研究レポート

第171号 神戸の都心の将来像

神戸をもう一度つくる

羽藤英二

論文

動き始めた都心再編

加藤恵正

論文

—知識創造とイノベーションの拠点へ—

神戸市における都心再生のための交通戦略

小谷通泰

論文

一人と公共交通優先のまちづくりの実現に向けて—

地方創生の視点から見た都心再整備の意義と展望

中村良平

論文

新バスターミナルへの期待と展望

長尾 真

論文

都心・三宮再整備の取り組み

岩崎哲哉

論文

編 集 後 記

～休刊によせて～

- ◎入庁直後から書店に行くたび所定の棚で「都市政策」を手に取りました。本号巻末の「都市政策」論文一覧表を眺めていると、昭和50年以降の神戸市の歩みが眼に蘇ってきます。平成7年4月発行の第79号から平成12年1月発行の第98号までの5年間のテーマはすべて「阪神大震災と〇〇」、震災復興一色だった時代を思い出します。論文一覧表の著者欄に懐かしいお名前をいくつも見つけました。WEB上で過去の論文を検索しようと思います。みなさまいかがですか？43年もの長い間、「都市政策」をご愛顧いただきありがとうございます。最後にご支援いただきました会員や読者のみなさま、また執筆や編集でお世話になったみなさまに、この場をお借りして心からお礼申し上げます。(I)
- ◎都市政策の編集に携わったのは、まだ震災の影響が色濃く残る第95号「阪神大震災とこころのケア」(平成11年7月号)からでした。その後編集者として、震災復興、経済、コミュニティ、福祉、人口などのテーマを特集したり、自らも論文執筆の場をいただくなど、数々の思い出が残っています。長年にわたり多くの先生方や市職員など関係者の方々にお世話になりましたことを、この場をお借りして心からお礼申し上げます。(O)
- ◎昭和50年11月発行の創刊号から最新号までの『都市政策』の特集テーマを見ると、時代ごとの課題や神戸市の取り組みが時系列で分かり、『都市政策』が貴重なアーカイブであることに気がきます。過去の膨大な知見は活かし方次第で、新たな知見の源となり得ます。伝統ある『都市政策』の編集に携わることができたことは光栄なことでした。これまで支えていただいた執筆者や読者の皆様には、この場を借りて、心からお礼申し上げます。(N)
- ◎創刊号の特集テーマは「神戸の将来像」。100号記念は「21世紀の神戸の都市像」。そして本号は「神戸の都心の将来像」。『都市政策』の節目を振り返ると、常に神戸のまちのビジョンとともにあることに改めて驚いています。校正等の編集作業が好きで、1年に4冊、季節ごとの発行を、2年間、楽しませていただきました。読者・会員の皆さまをはじめ多くの方々に支えていただいたことに、心からお礼申し上げます。(A)

■購読・バックナンバー等のお問い合わせ

株式会社かんぽう 〒550-0002 大阪市西区江戸堀1-2-14

電話:06-6443-2179 FAX:06-6443-4646 オンラインブックストア <http://book.kanpo.net/>

季 刊 都 市 政 策

第171号

印刷 平成30年3月20日 発行 平成30年3月31日
発行所 公益財団法人神戸都市問題研究所 発行人 新野 幸次郎
☎651-0083 神戸市中央区浜辺通5丁目1番14号(神戸商工貿易センタービル18F)
電話 (078) 252-0984
発売元 みるめ書房(田中印刷出版株式会社内)
☎657-0845 神戸市灘区岩屋中町3-1-4
電話 (078) 871-0551
印刷 田中印刷出版株式会社

都市政策バックナンバー

- 第144号 特集 自治体における科学・技術の活用 2011年7月1日発行
- 第145号 特集 東日本大震災への神戸市の緊急・復旧対応支援 2011年10月1日発行
- 第146号 特集 東日本大震災からの復興の推進に向けて 2012年1月1日発行
- 第147号 特集 神戸市まちづくり条例30年 2012年4月1日発行
- 第148号 特集 産業振興におけるスーパーコンピュータの活用 2012年7月1日発行
- 第149号 特集 協働と参画による六甲山を生かした神戸づくり 2012年10月1日発行
- 第150号 特集 都市戦略としてのアジアにおける都市間交流の展開 2013年1月1日発行
- 第151号 特集 東日本大震災を教訓とした受援力強化に向けた新たな取り組み 2013年4月1日発行
- 第152号 特集 行財政改革に向けた神戸市の外郭団体の再編 2013年7月1日発行
- 第153号 特集 東日本大震災の復旧・復興期における被災自治体のマンパワー確保 2013年10月1日発行
- 第154号 特集 スマート都市づくりの課題と展望 2014年1月1日発行
- 第155号 特集 コミュニティ施策の方向性を考える 2014年4月1日発行
- 第156号 特集 東日本大震災からの復旧・復興の現状分析と今後の課題 2014年7月1日発行
- 第157号 特集 高齢者福祉と地域社会 2014年10月1日発行
- 第158号 特集 大学と地域社会の連携の取り組み 2015年1月1日発行
- 第159号 特集 商店街・小売市場の今後のあり方を考える 2015年4月1日発行
- 第160号 特集 神戸医療産業都市の新たな展開 2015年7月1日発行
- 第161号 特集 再考－阪神大震災からの復興20年 2015年10月1日発行
- 第162号 特集 六甲山の保全と「良質な緑」 2016年1月1日発行
- 第163号 特集 神戸2020ビジョン～神戸創生に向けた神戸創生戦略と一体的に策定～ 2016年4月1日発行
- 第164号 特集 空き家問題の新展開 2016年7月1日発行
- 第165号 特集 東日本大震災5年における神戸市の復興対応支援 2016年10月1日発行
- 第166号 特集 神戸開港150年 2017年1月1日発行
- 第167号 特集 経済的視点から見た地方広域圏の研究 2017年4月1日発行
- 第168号 特集 神戸市営交通100周年を迎えて 2017年7月1日発行
- 第169号 特集 熊本地震災後の初動期・応急期における神戸市の支援活動 2017年10月1日発行
- 第170号 特集 神戸市における人口問題と新たな展望 2018年1月1日発行

ISBN978-4-901324-51-9
C3331 ¥602E



定価650円(本体602円+税)

9784901324519

みるめ書房



1923331006024



発売元

みるめ書房

神戸市灘区岩屋中町3-1-4

☎078-871-0551