

# ウォーターフロント開発による地区の変遷 ～神戸ハーバーランド地区を対象として～

神戸市立工業高等専門学校都市工学専攻 神吉 晃大  
神戸市立工業高等専門学校都市工学科 小塚 みすず

## 1. はじめに

### 1-1. 研究の背景および目的

我が国は島国ということもあり、昔から我々の生活と海は密接な関係にあった。ウォーターフロント地区は第二次産業の発展により物流体系の構築をメインとした港湾機能に特化していたが、1981年の「ポートアイランド」を皮切りに「神戸ハーバーランド」、「みなとみらい 21」、現在もプロジェクトが進行中である「東京臨海副都心」など数々のウォーターフロント開発が行われている。現在のウォーターフロント地区は、災害や国土の保全などの国民の安全・安心確保への貢献、自然環境に配慮した良好な港湾環境の形成、商業や居住、レクリエーションなどの複合的都市機能を有している。ウォーターフロント地区が持つ恵まれた環境、独特の開発ポテンシャルを活かしたウォーターフロント開発は将来にわたって都市計画の上でも非常に重要といえる。

本研究では、神戸ハーバーランド地区を対象に、地区の開発から現在までの変化を明らかにする。そこで、まず、調査対象地区の形成過程を施設の開設・撤退の状況や神戸市の基本計画等を整理する。次に、地区の形成に寄与する指標を用いて、神戸ハーバーランドの開発が始まった時期からこれまでの統計データを整理することにより、ウォーターフロント地区の集積性の変化についてまとめ、今後のウォーターフロント地区について考察する。

### 1-2. 日本のウォーターフロント開発の動向

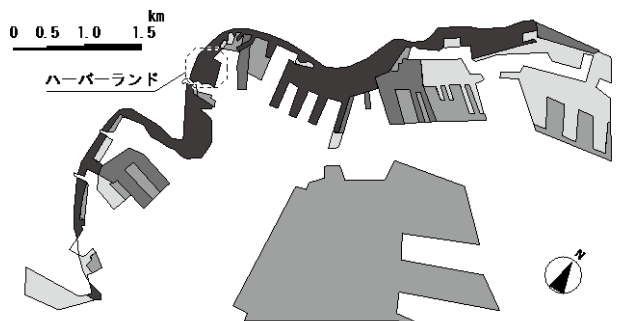
ウォーターフロントとは、広義には「海、川、湖沼などに面した水辺空間」を意味する。苦瀬ら<sup>1)</sup>は自然的な特性だけではなく、そこにある歴史や文化や居住する人々の活動も重要であると考え、『ウォーターフロントとは、人々が活動を行うときに利用できる水際線近傍の陸域と水域を合わせた空間』と定義している。

かつて我が国のウォーターフロント地区は石油化学、製鉄などの製造業や輸出入の物流拠点など工業地帯として限られた用途でのみ使われてきた。しかし、1970年代頃からウォーターフロント地区は過密化していた都市の新たな開発地区として注目され始め、日本各地で開発により複合的な用途で利用される地区に変化していった。とりわけ、神戸港は我が国のウォーターフロント開発の先駆けと言われ、1960年代からポートアイランド、六甲アイランドやメリケンパークなどの開発が行われ、その後も神戸ハーバーランド、HAT神戸などの複合機能を導入したウォーターフロント開発が積極的に行われて、近年でも整備が続いている。

## 2. 研究対象地区の概要

本研究では、神戸港のハーバーランド地区（以下、神戸ハーバーランド地区）を対象とし、2013年に開設した大型商業施設「神戸ハーバーランド unie」を中心に400m圏内域で、範囲の形状が円形に近い形になるような範囲の町丁目<sup>2)</sup>を調査対象地区に設定する。

図-1は1868年（明治元年）以降の神戸港の埋立による発展過程である。神戸港は1868年（慶応3年）の開港以来、我が国を代表とする国際貿易港として拡大・発展するとともに、市民の生活基盤としても重要な役割を担ってきた。神戸ハーバーランド地区は、1992年にウォーターフロント開発により街開きされた地区であり、メリケンパークやHAT神戸など海岸の一部の港湾地区とともに、親水機能、商業機能、居住機能等を導入した再整備が進められてきた。これらの地区はいずれも神戸の「みなとまち」というイメージに大きく関わっている。また、ウォーターフロントと都心が隣接しており、他地域にはない都市計画上恵まれた環境を有している（図-2）。



【埋立時期】

■ ～1922年まで ■ ～1939年頃 ■ ～1971年頃 □ ～2009年まで

図-1 神戸港の発展過程<sup>注2)</sup>

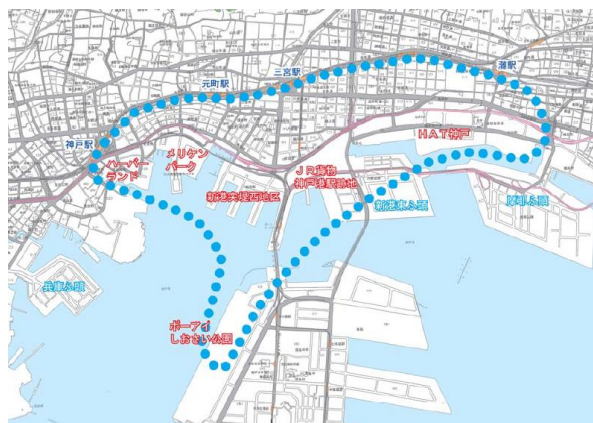


図-2 研究対象地域<sup>2)</sup>

### 3. 神戸ハーバーランド地区の形成過程

#### 3-1. 対象地区の歴史の変遷

研究対象地区の歴史の変遷を整理するにあたり、調査期間は統計資料の調査年の関係等も踏まえ、神戸ハーバーランド地区の再開発事業が着手された1985年から2015年までとする。

まず、調査期間において、神戸市の総合基本計画や主要施設の開店・撤退の変遷をまとめ、表-1に整理した。次に、整理した内容から、1985年から2015年までの期間を、神戸ハーバーランド地区の開発・運営の側面から「開発期」、「初期」、「低迷期」、「転換期」の4つに区分できる。以降では、これら各期間について考察していく。

##### i) ハーバーランド開発期(～1992年)

神戸臨港線旧国鉄の湊川貨物駅は、鉄道貨物輸送事業縮小により1982年に貨物駅としての機能を停止した。その後、1984年に神戸市がその跡地とその周辺の土地を買収し、再開発計画が始まった。その翌年から事業が始まり、8年という短い期間ながらも事業は成功し、「神戸ハーバーランド」という名称で街開きした。同時に、複数の商業施設が開店し、大規模な商業地域として街開きした。また、街開きに向け、集合住宅、小学校、公園などのさまざまな都市機能も整備された。

以上より、ウォーターフロント開発地区整備が進められた1992年までは、「開発期」と考えられる。

##### ii) ハーバーランド初期(1993～2000年)

街開き当初は、神戸の新しい観光スポットとして賑わいを見せていた<sup>3)</sup>。しかし、1990年代はバブル経済後の不況であったことから街の賑わいは続かず、街開きから2年後の1994年に神戸西武百貨店が業績不振を理由に撤退した。そして、1995年の1月には阪神淡路大震災に被災した。しかし、都心の三宮に比べ被害が少なかったため、他地域に比べ早い復興を見せた。これが震災後の集客力を伸ばすことに繋がった。しかし、元々都心であった三宮が震災から復興していくに連れて集客力も低迷していった。

以上より、1993～2000年は1995年に震災や世界の経済情勢の変化があったものの、「初期」と考えられる。

##### iii) ハーバーランド低迷期(2001～2011年)

徐々に賑わいが薄れていっていた中、2001年に神戸市営地下鉄海岸線ハーバーランド駅が開通した。しかし、対象地区内の店舗の業績は低迷していき、この10年間で主要施設のうち開店した施設が8施設、撤退した施設が7施設と入れ替わりが激しくなった。地区が衰退するなか、2005年にハーバーランド地区を含む地域を「都心ウォーターフロント」と定め、みなとの賑わいを生み出す空間とするた

表-1 対象地区の形成過程と計画の変遷

対象地域の主要施設の開店・撤退の変遷	年代	月	総合基本計画		期間
			基本構想	基本計画 関連計画	
旧国鉄湊川貨物駅が機能停止	1982	11	人間都市神戸 の基本構想 (1974～1993)	人間都市神戸 の基本計画 (1976年策定)	① 開発期
旧国鉄湊川貨物駅跡地の愛称募集→「ハーバーランド」に決定	1984	10			
再開発に着手	1985	10			
煉瓦倉庫レストラン開店	1986	9			
神戸ハーバーランド街開き	1986	9	人間都市神戸 の基本計画 (改定) (1986年策定)		② 初期
神戸西武百貨店、ダイエーハーバーランドシティ、 デュオ神戸、オーガスプラザ、阪急百貨店、モザイク開店	1990	9			
神戸クリスタルタワー竣工	1992	10			
ハウジングデザインセンター(HDC)神戸開店	1993	9			
神戸西武百貨店が業績不振により撤退	1994	7	新・神戸市基 本構想 (1993～)	「みなと神戸-いきいきプラン」策定 「神戸2010ビジョン」策定 「中央区・中期計画」策定 「神戸港湾湾計画」策定	③ 低迷期
阪神・淡路大震災被災により各商業施設が一時営業休止	1995	1			
モザイクガーデン開店	1995	10			
神戸ハーバーサーカス開店	1996	4			
神戸新聞松方ホール、エコー・マリン開店	1996	9	第4次神戸市 基本計画 (1996年策定)	「神戸2010ビジョン」策定 「神戸づくりの指針」策定 「中央区計画(2011-2015)」策定 「『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～」策定	④ 転換期
神戸市営地下鉄海岸線「ハーバーランド駅」開通	2001	7			
テナントの相次ぐ流出により、神戸ハーバーランドサーカスが撤退	2004	3			
プロメナ神戸開店	2004	11			
ビーズキス開店	2005	12	第5次神戸市 基本計画 (2011年策定)	「神戸都心西部地区都市再生整備計画」策定 「神戸ハーバーランド地区都市再生整備計画」策定	
Ha・Re開店	2005	2			
ファミリーオ(familio)開店	2006	6			
ファミリーオ事実上の閉鎖	2007	2			
神戸阪急撤退	2007	3	神戸都心・ ウォーターフロント地区都市再生整備計画」策定 「神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]」策定		
神戸ハーバーランドumie開店	2008	4			
神戸アンパンマンこどもミュージアム&モール開店	2008	8			
	2011	1			
	2011	2			
	2012	3			
	2013	3			
	2014	8			
	2015	9			

めの指針として策定された「みなと神戸—いきいきプラン」や2011年に都心ウォーターフロントの概ね20～30年後の将来構想を描いたものである『「港都 神戸」グランドデザイン』<sup>2</sup>が策定されるなど、都市計画の上では重要なエリアとして位置づけられていた。

以上より、多くの店舗の撤退が相次ぎ、将来構想計画が進められた2001～2011年は「低迷期」と考えられる。

iv) ハーバーランド転換期 (2012年～2015年)

ハーバーランドの街開きした1992年から20年間業績が振るわないにも関わらず営業を続けていた神戸阪急が賃貸借契約の切れる2012年に撤退した。そして、翌年の2013年4月に元神戸阪急、Ha・Re、モザイクの3つの商業施設の名称を統合し、一部店舗を入れ替え、神戸ハーバーランドumie (以下、umie) がリニューアルオープンした。その翌年の2014年4月までの年間来場者数は予想の1.2倍に達した<sup>4</sup>。さらに、2015年にハーバーランド周辺に相次いでタワーマンションが竣工され、住居機能も向上した。

2012年には「神戸都心西部地区都市再生整備計画」、2013年に「神戸ハーバーランド地区都市再生整備計画」、2014年に「神戸都心・ウォーターフロント地区都市再生整備計画」が策定され、ハーバーランド地区を含む区域の今後の整備方針が設定された。

以上より、2012～2015年は「転換期」と考えられる。

3-2. 対象地区の主要施設の入替わり

上述した各期間の主要施設の入替わりを図-3に整理する。図から、i) 開発期は地区全体に開店、ii) 初期は撤退した施設も見られるものの開発期と同様、地区全体に開店している。iii) 低迷期になると、撤退する施設が目立ち、特に現在ハーバーセンターとなっているビルは開店と撤退の入れ替わりが頻繁に繰り返された。そして、iv) 転換期以降は、umieの開店に伴う撤退は見られるものの、その他の施設はまだ撤退していない状況にある。

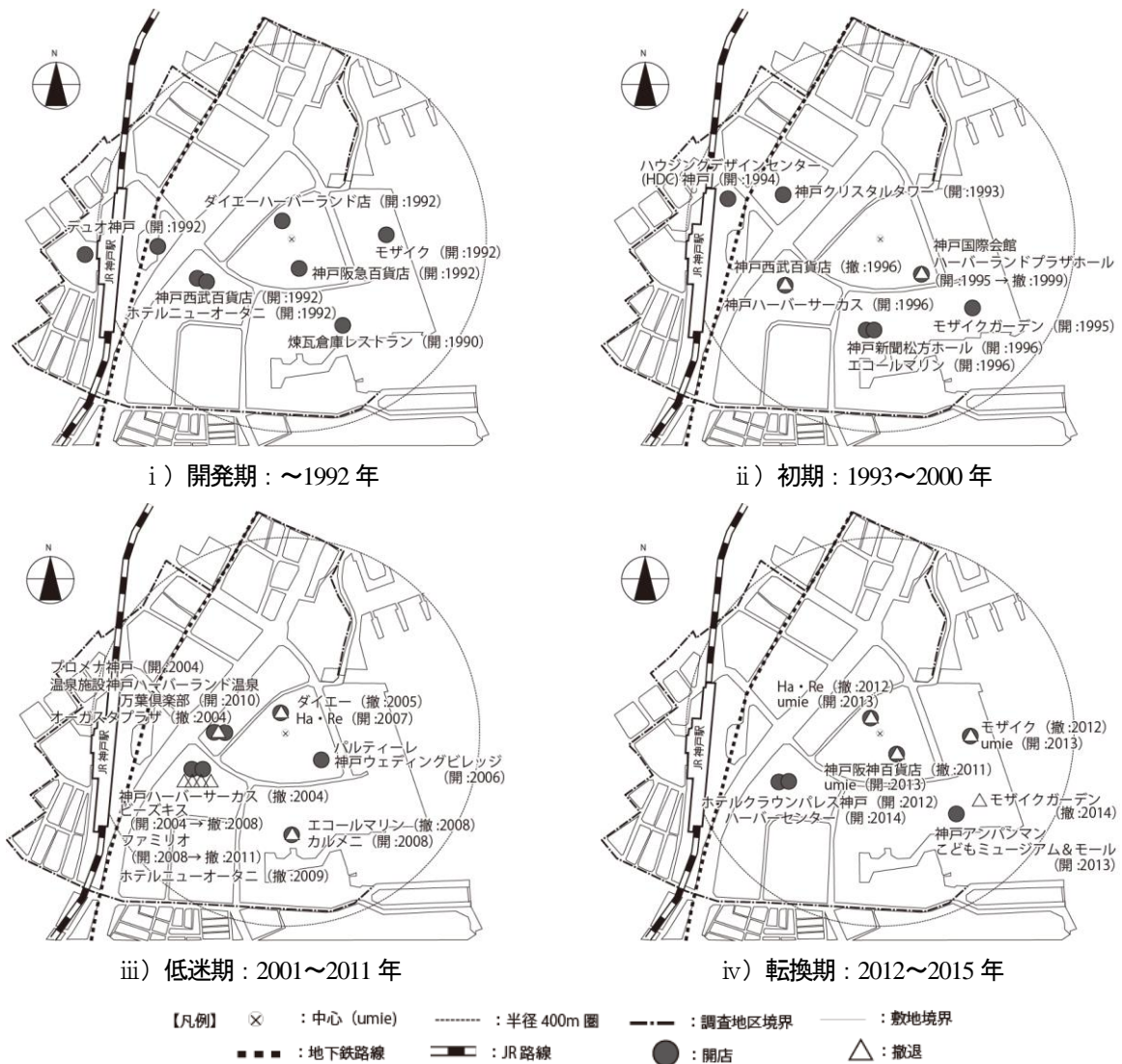


図-3 ハーバーランドの主要施設の入替わり

#### 4. 人口・産業・交通の変化

対象地区に寄与する影響要因として、人口、産業、交通に関わる指標を抽出し、対象期間である30年間のデータを整理する<sup>注3)</sup>。なお、データの制約上、まずは町丁目で収集可能なデータを整理することとしている。

##### i) 人口

図-4より、1985年から1990年に人口が急激に増加し、その後はやや減少傾向であったが2010年から2015年にかけて再び人口が急激に増加している。前章で述べたが、これは再開発やマンション建設による人口増加と推察できる。

##### ii) 産業

全産業の事業所数を産業のデータとし、収集・整理した。図-5より、神戸市の事業所数の推移は、1986年当時は2014年比の1.6倍であり、2009年以降に急激に減少した。これに対し、対象地区では1991年から1996年に急増しており、それ以降は増減を繰り返す、2014年には開発当初に比べ2.6倍となっている。

##### iii) 交通

交通のデータは、対象地区内のJR西日本神戸駅、神戸市営地下鉄海岸線ハーバーランド駅の乗降客数を調査した。

図-6より、神戸駅は、1987年以降1995年まで減少することなく増加してきた。その後は、微増減を繰り返す、近年の乗降客数は安定している。ハーバーランド駅は、開通以降は2015年まで目立った減少はなく、増加傾向にある。

#### 5. 地区の集積性の変遷

前章までの結果から、対象地区の地区集積性について考察する。図-7より、対象地区は、開発以前は人口も事業所数も少なかったが、開発に伴い都市機能の整備が進み、地区全体が活性化していった。開発直後は、阪神淡路大震災に被災したが、その影響がほとんど見られないほど、開発の影響を受けていた。その後は、主要施設の入替わりも激しくなり低迷していることが推察できる。対象地区は開発から現在まで紆余曲折を繰り返す、変化してきた。

近年は、umieのオープンやタワーマンション建設などを契機に、人口や事業所数も増加しており、地区内の人や施設などの集積が見られるほか、隣接のメリケンパークの整備が進むなど、神戸港全体で地域を活性化させるための取り組みが実施されている。

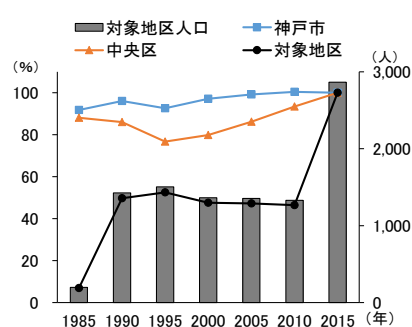


図-4 人口

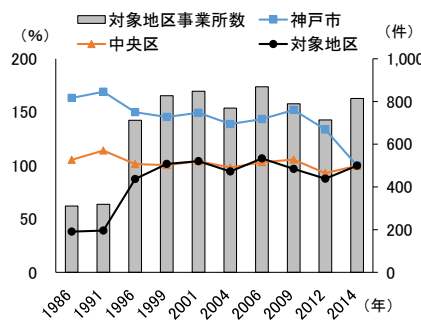


図-5 産業

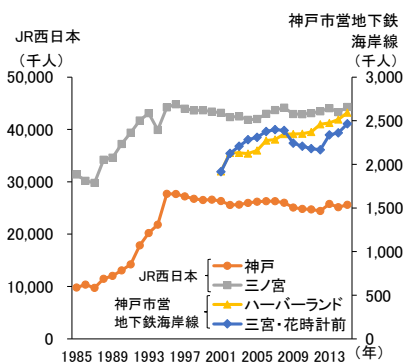


図-6 交通

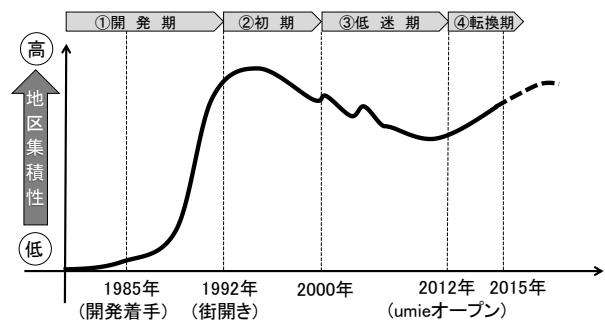


図-7 地区集積性の変化のイメージ図

#### 6. まとめ

本研究は、神戸ハーバーランド地区を対象に、地区の開発から現在までの施設の開店・撤退の変遷と人口、産業、交通の変化を明らかにし、地区集積性の変化のイメージを描くことができた。今後、ハーバーランド地区をはじめ、ウォーターフロントの整備や活用については、新たな変化を繰り返しながら持続させることが必要であり、他の地区事例も踏まえて整理する必要がある。

また、本研究においては、長期間一定の水準で、かつ、町丁目で収集できる情報を得ることに限界があり、今後の研究において情報収集の課題が残された。

##### 注釈

- 注1) 研究対象地区は神戸市中央区の相生町1丁目・2丁目・3丁目、海岸通6丁目、栄町6丁目、東川崎町1丁目、弁天町である。
- 注2) 都心・ウォーターフロント研究会(2009)『「港都 神戸」の誕生 都心・ウォーターフロントのグランドデザインに向けて』, p.3 の図を参照に作成。
- 注3) 図-4は基準年を2015年、図-5は基準年を2014年としたときの変化率の推移である。なお、基準年の数値は100 (%)としている。

##### 参考文献

- 1) 苦瀬専仁、高橋洋二(1992)「ウォーターフロント開発における計画手順と計画課題」、日本沿岸学会論文集, 4, pp.33-44.
- 2) 神戸市企画調整局企画調整部総合計画課(2011)「「港都 神戸」グランドデザイン」
- 3) 大河原徳三(1993)「ハーバーランドの現状と課題」、都市政策, 第71号, pp.59-67.
- 4) 西村佐知子(2014)「神戸市・取り戻した神戸ハーバーランド～商業施設の回遊性が課題～」, 住宅新報, 2014年10月21日号, 18面