

「えき～まち空間」基本計画について

◆ 「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最重要課題となっています。そこで、まちであり、駅である空間、「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。

「えき～まち空間」の核として、三宮交差点を中心に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～まち空間のイメージ

◆ 「えき～まち空間」の目標像

- 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
- 「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
- 美しき港町・神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間

◆ 「えき～まち空間」基本計画の目的

「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について、相互に調整し、各施設の設計に反映させていくプロセスが必要不可欠です。

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「えき～まち空間基本計画」を作成します。

◆ 「えき～まち空間」基本計画素案

基本計画において核となる3つの視点として、「空間構成」「交通計画」「景観形成」の考え方をまとめた「えき～まち空間基本計画素案」を作成しました。今後、市民や事業者などから意見を伺い、必要な要素を盛り込んだ基本計画をまとめていきます。

「えき～まち空間」基本計画素案の構成

1. 空間構成の考え方
 - (1) 都市軸
 - (2) 「えき～まち空間」の構成
 - (3) 「三宮クロススクエア」のゾーニング
2. 交通計画の考え方
 - (1) 歩行者
 - (2) 公共交通・自動車交通
3. 景観形成の考え方
 - (1) 基本的な方針
 - (2) 誘導施策
4. 「えき～まち空間」イメージ
 - (1) 空間構成
 - (2) 「三宮クロススクエア」各ゾーン
 - (3) 事業ステップ

<参考資料>

- ・都心における交通体系の基本的な考え方

◇ これまでの取り組み ～三宮周辺地区の『再整備基本構想』～

「神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]」を実現するため、三宮周辺地区の目指すべき姿の実現に向けて事業化を見据えた具体的な計画や構想を示すものとして「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」を平成 27 年 9 月に策定しました。対象範囲は、神戸の玄関口である三宮駅を中心とした概ね半径 500m程度としています。

基本構想の中では、目指すべき将来像を「**美しき港町・神戸の玄関口“三宮”**」と掲げ、まちづくりの方針に沿って、神戸の象徴となる新しい駅前空間として「えき～まち空間」を創出し、「えき～まち空間」を中心とした地区全体の魅力向上を図ります。

◇ まちづくりの5つの方針

- 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



目指すべき将来像

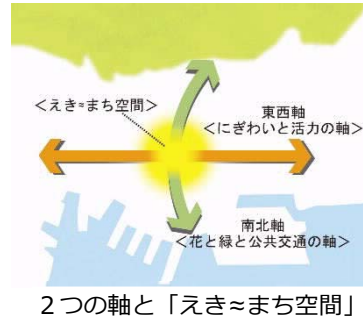
◆ 鳥瞰図 (イメージ)



1. 空間構成の考え方

(1) 都市軸

「えき~まち空間」は、東西軸を<にぎわいと活力の軸>、南北軸を<花と緑と公共交通の軸>とし、2軸構成で都心の骨格を形成します。



● 東西軸<にぎわいと活力の軸>

東西軸は、JR、阪急、阪神、バスターミナルなどの交通結節機能や、商業・業務機能が集積する三宮から元町方面をつなぐ重要な役割を担います。そのため、周辺施設とあわせて日常的に人のにぎわいや活力を創出する軸とします。

● 南北軸<花と緑と公共交通の軸>

南北軸は、山から海をつなぐ神戸らしい街と自然が身近に感じられ、広域交通拠点としての新神戸駅と神戸港、神戸空港を結ぶ重要な役割を担います。そのため、花と緑を備えた人と公共交通中心の軸とします。

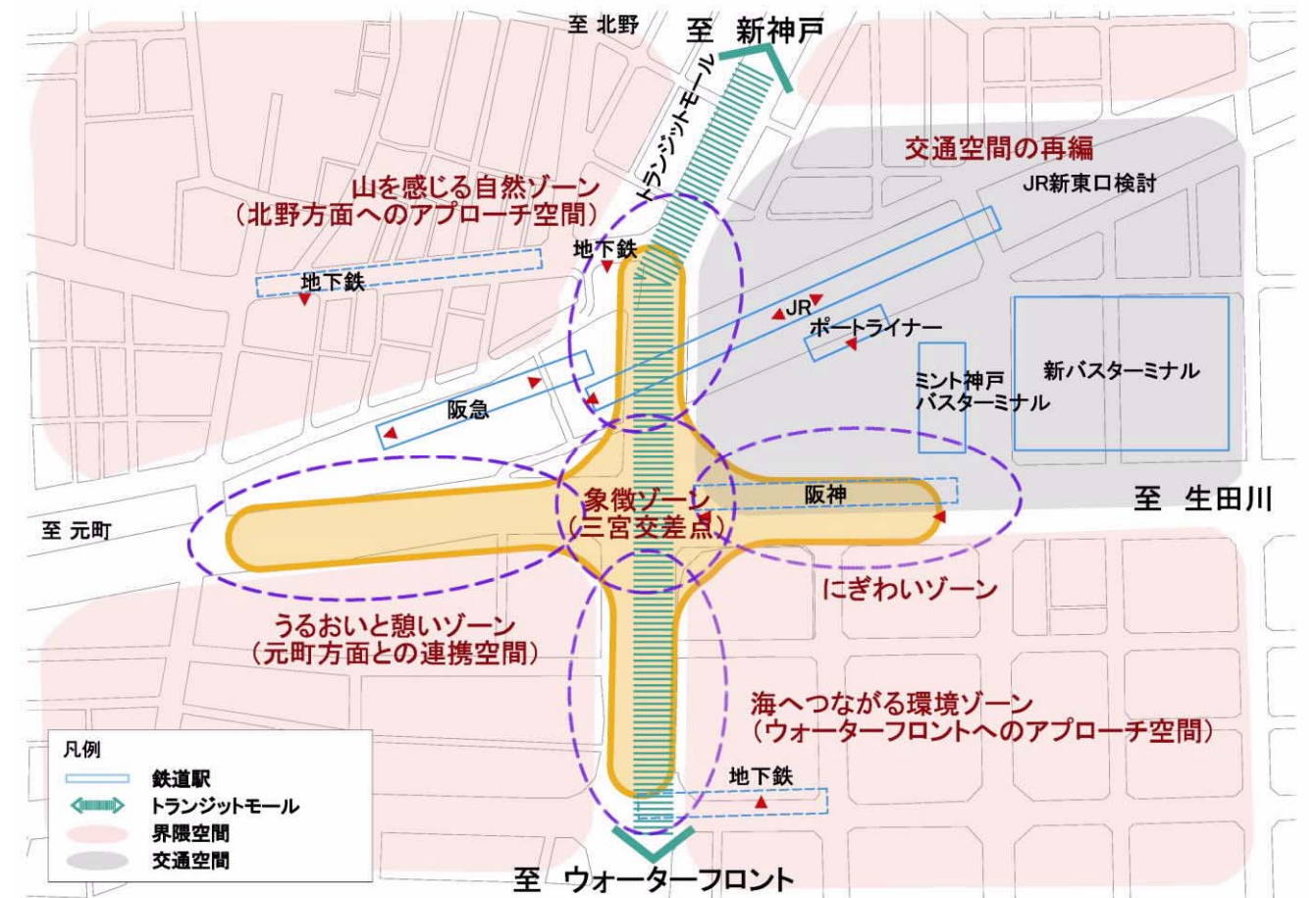
(2) 「えき~まち空間」の構成

「えき~まち空間」は都市軸である<にぎわいと活力の軸>及び<花と緑と公共交通の軸>を中心に、「三宮クロススクエア」の整備にあわせて再編を進めるべき交通空間と、歩行者空間の充実によって回遊性を強化すべき界隈空間で構成されます。「三宮クロススクエア」はこれらの空間を繋げる重要な役割を担います。

(3) 「三宮クロススクエア」のゾーニング

- 三宮交差点は、2つの軸を連結する場であると同時に、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**」として位置づけます。
- 東側周辺は JR、ポートライナー、阪神などの鉄道駅、バスターミナルなどがあり、乗換動線をわかりやすくするとともに、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**」として位置づけます。
- 西側周辺は、北に高架下商店街、南にセンタープラザなどがあり、元町方面へつながる空間として人が憩い集うための「**うるおいと憩いゾーン**」として位置づけます。

- 南側周辺は、三宮交差点から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**」として位置づけます。
- 北側周辺は、JRの北側と阪急の北側の広場が一体となった歩行者空間を確保し、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**」として位置づけます。



うるおいと憩いゾーンのイメージ



にぎわいゾーンのイメージ



海へつながる環境ゾーンのイメージ



象徴ゾーンのイメージ



山を感じる自然ゾーンのイメージ



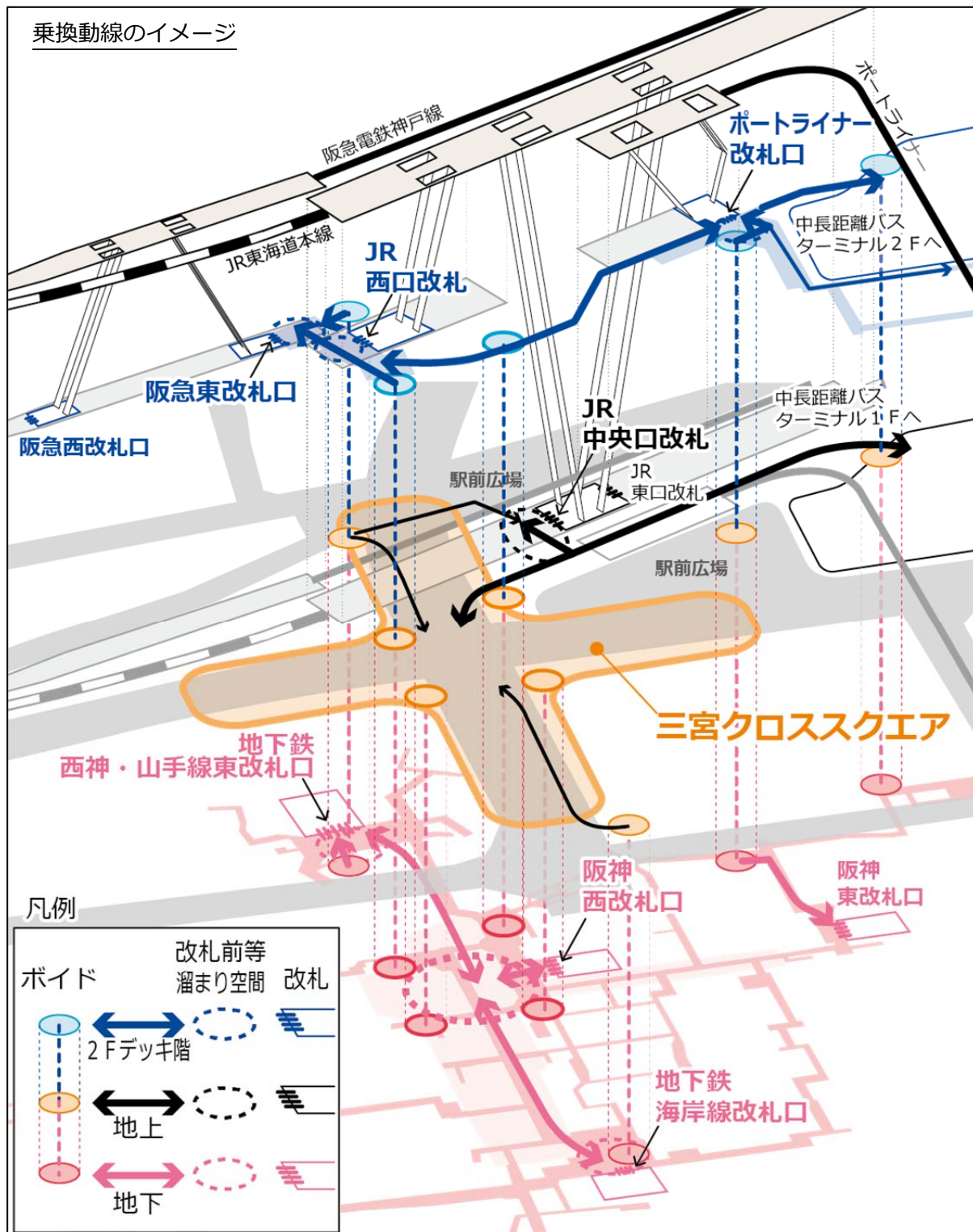
2. 交通計画の考え方

(1) 歩行者：乗換動線の改善と、「えき」から「まち」への回遊性を向上させます。

1) 乗換動線の改善<6つの駅をあたかも一つの大きな「えき」に捉えた歩行者動線>

- 動線をわかりやすくするために見通しをできる限り確保します。
- 周辺民間施設の開発に合わせてエレベーターやエスカレーターを設置します。
- 「三宮クロススクエア」と「えき」との動線をわかりやすく整備します。

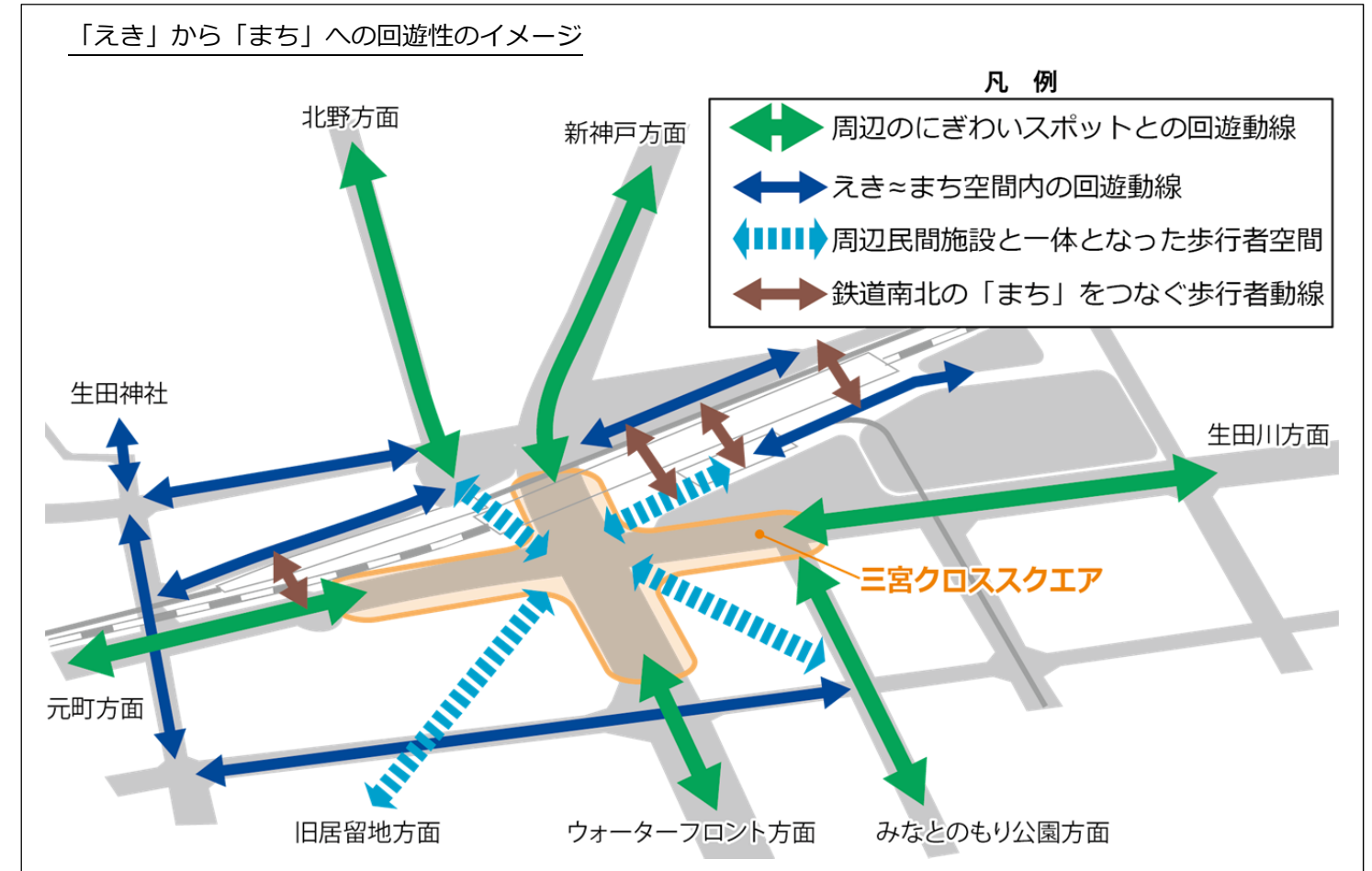
改善すべき動線：阪急・阪神・JR⇄ポートライナー、阪急⇄地下鉄（西神・山手線）など



※ポイド
わかりやすい縦動線（エレベーター、エスカレーター等） + 滞留空間（各階）

2) 「えき」から「まち」への回遊性の向上<「えき」と「まち」が行き来しやすく>

- 周辺のにぎわいスポットと「三宮クロススクエア」を自由に回遊できる歩行者ネットワークを形成します。
- 周辺民間施設の開発に合わせて「えき」から「まち」への見通しのよい歩行者空間とします。
- 鉄道南北の「まち」をつなぐ歩行者動線を改善します。



<地上レベルとの繋がりを補完するデッキ・ポイド>

デッキの考え方

- 歩行者の移動は地上を最優先とし、デッキの整備は最小限にします。
- 乗換動線となるデッキを整備します。(例：阪急東改札口⇄ポートライナー改札口)
- 自動車やバスが通る箇所の横断デッキを整備します。

ポイドの考え方

- 民間事業者と協力し、地下、地上、デッキの歩行者動線が交わる地点に、エレベーターやエスカレーターなどと合わせて移動しやすい空間を整備します。(三宮交差点の四隅など)
- ポイドの整備により、複雑な地下ネットワークと地上、デッキとの連絡と見通しをよくします。



ポイド（神戸国際会館）

2. 交通計画の考え方

(2) 公共交通・自動車交通：通過交通を都心外縁部に誘導し「三宮クロススクエア」は人と公共交通の優先空間とします。

1) 公共交通（バス・タクシーなど）の考え方

- 「三宮クロススクエア」の創出に合わせ、駅前広場を新設・拡充します。その駅前広場に、路上に分散しているバスやタクシーの乗降場を方面別に集約し、利便性とわかりやすさを向上させます。

2) 寄り付き交通・緊急車両の考え方

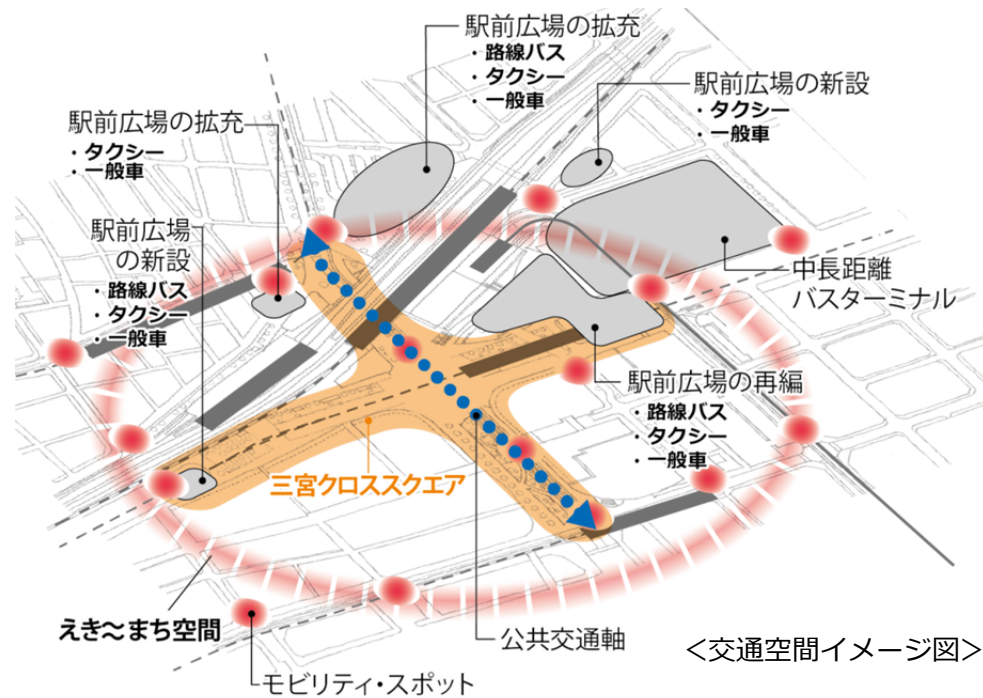
- 自動車での駅への寄り付きを必要とする交通弱者の方や、まちなかに用事がある自動車や自転車利用者にとって使いやすい、駅前広場や駐車場・駐輪場を整備します。
- 「三宮クロススクエア」には緊急車両の通行や災害時の活動に必要な空間を確保します。

3) 荷捌き交通の考え方

- 各施設への動線や、利用しやすい共同の荷捌き場を確保することで、荷捌きの円滑化や効率化を図ります。

4) シェアサイクル・パーソナルモビリティの考え方

- 「えきまち空間」内や周辺の「まち」への移動支援として、シェアサイクルや将来的にはパーソナルモビリティ等の利用にも対応できる環境を整備します。



※パーソナルモビリティ

電気自動車や自動運転などの先進的な技術を用いた、歩行者の移動を支援する目的で開発されたコンパクトな乗り物のこと。

※モビリティ・スポット

以下の3つの機能を兼ね備えた歩行者ネットワーク上の空間（スポット）

周辺MAP、案内サイン等
『情報発信』
駅周辺案内 観光案内 バス案内



木陰やベンチなどの
ちょっとした『休憩施設』



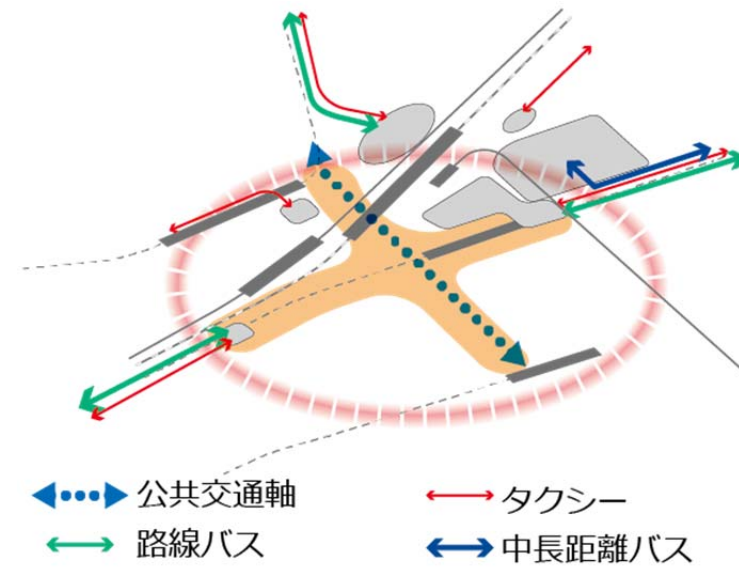
歩行者と他の交通手段（自転車
や公共交通）との『結節機能』



1) 公共交通（バス・タクシーなど）の考え方

路線バス・タクシー・中長距離バス

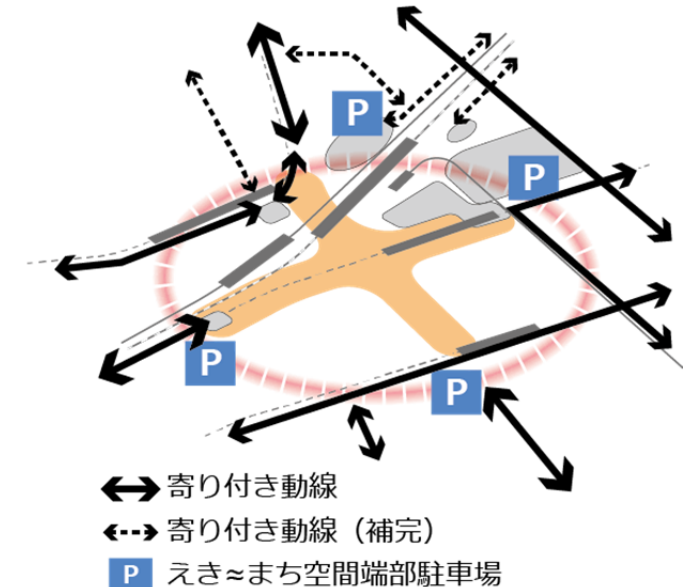
- ・路線バスは、これまでの路線型から起終点型に路線の再編を行い、駅前広場に集約します。
- ・タクシーは各駅前広場に配置します。
- ・中長距離バスは、中長距離バスターミナルに集約します。



2) 寄り付き交通・緊急車両の考え方

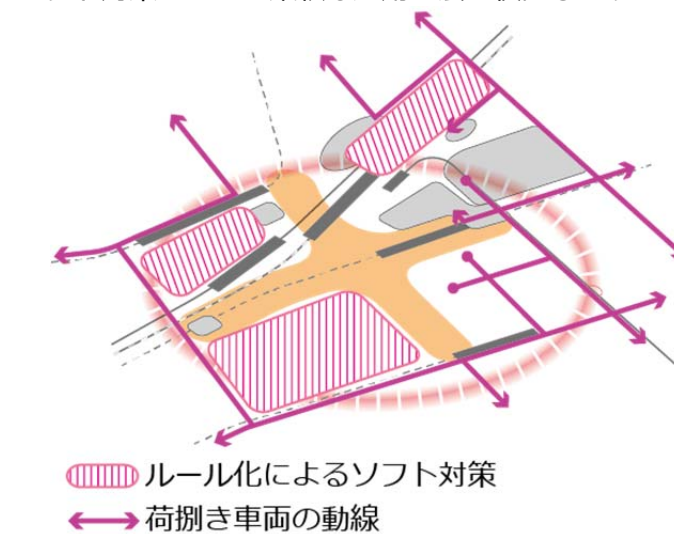
自家用車・バイク・自転車など

- ・駅（駅前広場）またはエリア内の施設の利用を目的とした自動車交通のための動線を確保します。
- ・「三宮クロススクエア」外縁部に駐車場を配置します。
- ・駅利用者のための駐輪場を各駅改札に可能な限り近い場所に確保します。
- ・緊急車両が乗入れ可能な構造や、消防活動、救急活動及び災害時の活動を想定した空間を確保します。



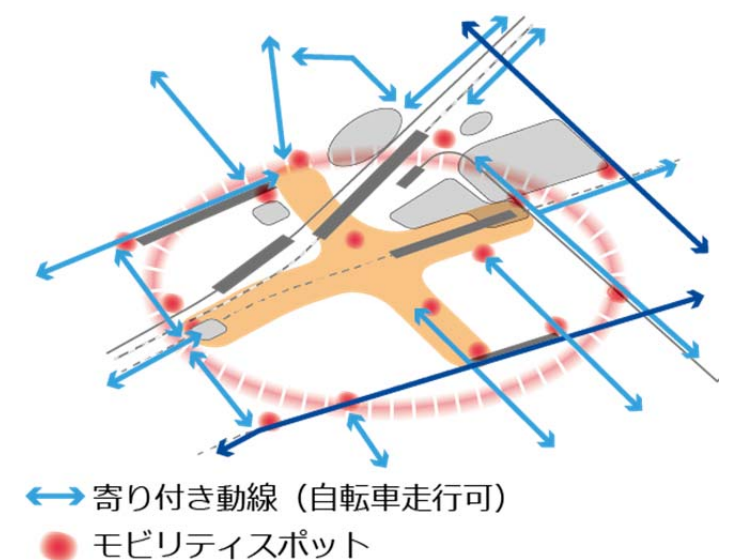
3) 荷捌き交通の考え方

- ・荷捌き車両の動線を確保します。
- ・施設ごとに、荷捌きに必要なスペースを確保することを基本とします。
- ・施設ごとに確保できない箇所については、共同荷捌き場の確保や、時間帯を限った空間の活用などルール化によるソフト対策といった柔軟な運用方法も検討します。



4) シェアサイクル・パーソナルモビリティの考え方

- ・「えきまち空間」内の歩行者ネットワーク上に、モビリティ・スポットを配置します。
- ・将来的には、パーソナルモビリティにも対応できるよう検討します。



3. 景観形成の考え方

(1) 基本的な方針

「えき～まち空間」は、三宮を訪れる人々の活動の拠点・基点であり、デザイン都市・神戸の玄関口です。神戸の歴史や自然環境を背景に、歴史や文化の薫りが漂う、魅力と風格のある街並みや訪れた人々の感性に響くシンボリックな玄関口として、市民が誇りに思える景観を創出していきます。人が主役の絵になる背景として、建築物と公共空間の一体的な景観のあり方を示し、街のにぎわいや活気を誘発する景観デザインの誘導を実施していきます。

1) 都市と自然が調和する景観

都市的な建築物と美しい港、緑豊かな六甲山系により構成される一体的な景観は、自然と都市の活力が共存する、神戸の代表的な魅力の一つです。

「えき～まち空間」においては、都市部では希少な「緑の豊かさ」、「水際への開放感」を体感できる眺望景観の確保や視点場の整備、街並みのコントロールを図ります。



自然環境に調和する都市景観の創出

2) 神戸らしさを感じる“まちなみ形成”

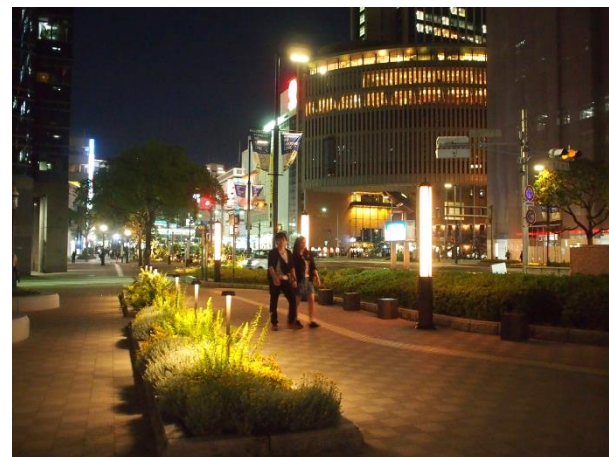
旧居留地や元町、北野地区など、「えき～まち空間」の周辺には特色の異なる個性豊かな「まち」が隣接しています。「まち」への導入部として、地域全体の回遊性や魅力の向上を図りつつ、全体として神戸らしさを感じられるような、一体感のあるまちなみ形成を図っていきます。



旧居留地地区の街並み

3) 暖かみのある“夜間景観”

「一千万ドルの夜景」として親しまれている神戸の夜間景観は日本を代表する夜景の一つです。山側および海側からのダイナミックなパノラマ夜景を望める多くの視点場を有しますが、「えき～まち空間」においても、人に身近な部分でのライトアップ等も含め、暖かみのある神戸らしさが夜間も感じられるよう取り組みます。



暖かみのある夜間景観

(2) 誘導施策

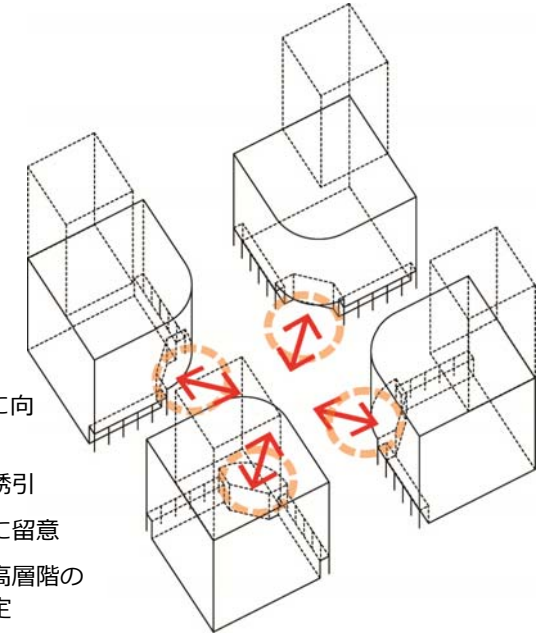
1) 三宮交差点の空間デザイン

三宮交差点は、神戸の玄関口“三宮”を印象づける新しい顔となります。交差点を形成する沿道建物はそれぞれの「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まちかど空間の確保、魅力的なコーナーデザインの創出を図ります。



銀座4丁目交差点 和光ビル

- ・「三宮クロススクエア」に向けてエントランスの確保
- ・交差点広場に向けて人を誘引
- ・周辺の街並みとの連続性に留意
- ・圧迫感を軽減するための高層階のセットバックや軒線の設定



交差点建物イメージ

2) 「まち」と建築のつながり

公共空間と沿道建物が相互に呼応した一体的なにぎわい空間を創出するため、建物低層部をピロティ空間にするなどの中間領域の設定を図ります。また、「えき～まち空間」の歩行者ネットワークとスムーズに連絡するような建物内部の動線や滞留空間、エントランス等の配置の調整を図ります。

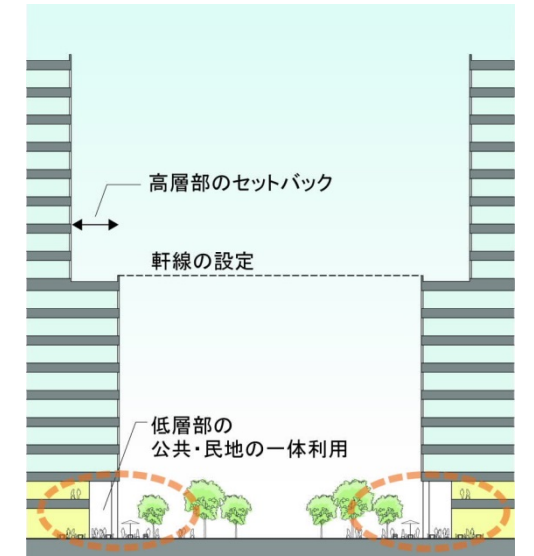
<低層部のにぎわい創出イメージ>



明石町筋（大丸神戸店東側）



大阪うめきた地区



沿道建物断面イメージ

3) デザインコードの設定とまちの活性化

景観デザインコードを設定することで、建築物や公共施設のデザイン誘導、六甲山系などへの見通しへの配慮、屋外広告物のコントロールを行い、神戸らしさを感じられる風格ある街並みを誘導します。

また、既に行われているまちづくりの活動などを活かして、「まち」の活力向上に寄与する取り組みの強化、拡充を行います。

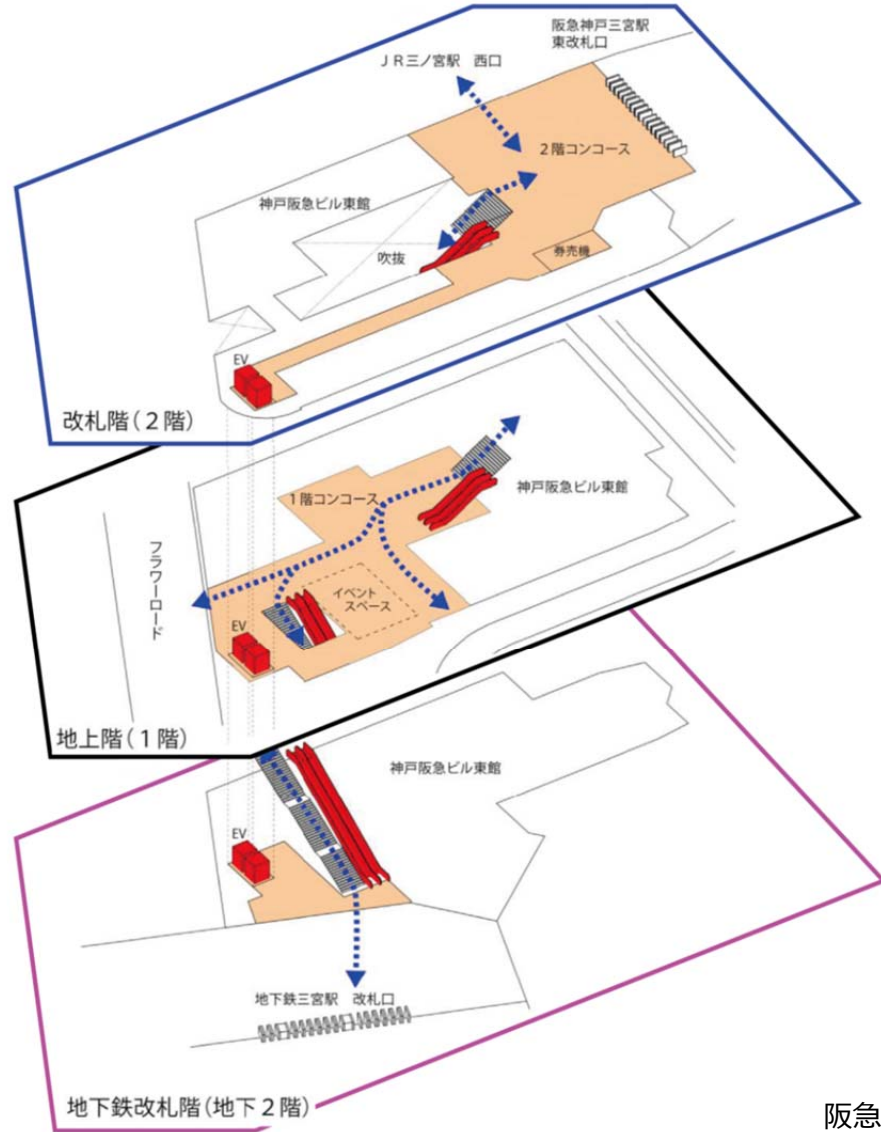


屋外広告物のコントロール

4. 「えき～まち空間」イメージ (1) 空間構成

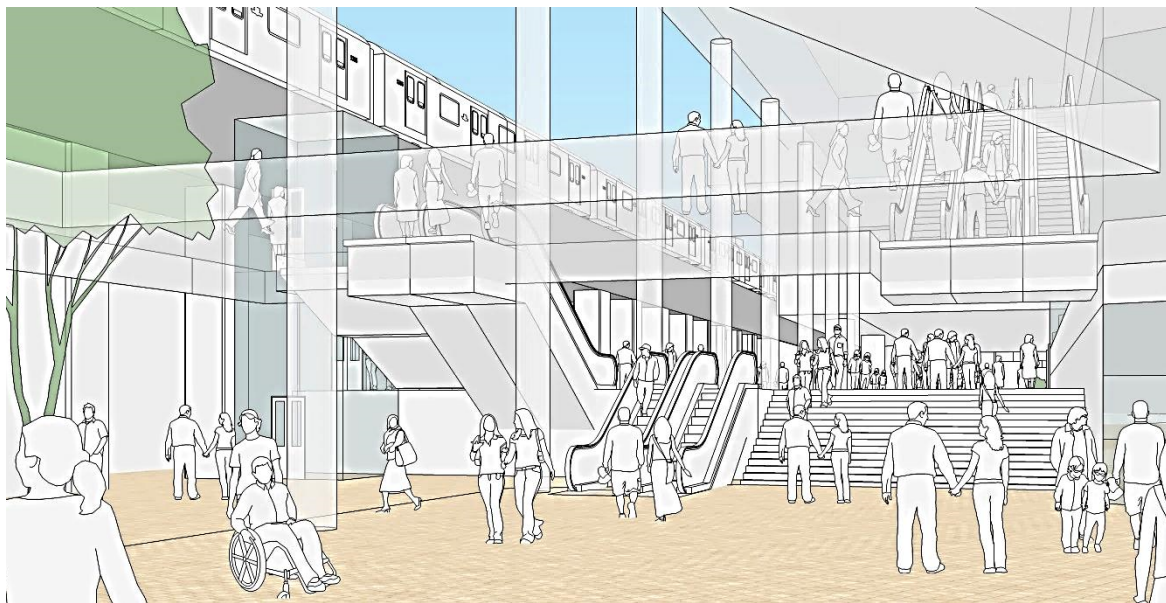
◆ 三宮の6つの駅があたかも一つの大きな「えき」となるような空間

(1) 乗換動線の改善 (阪急東改札口～地下鉄の乗換動線改善事例)

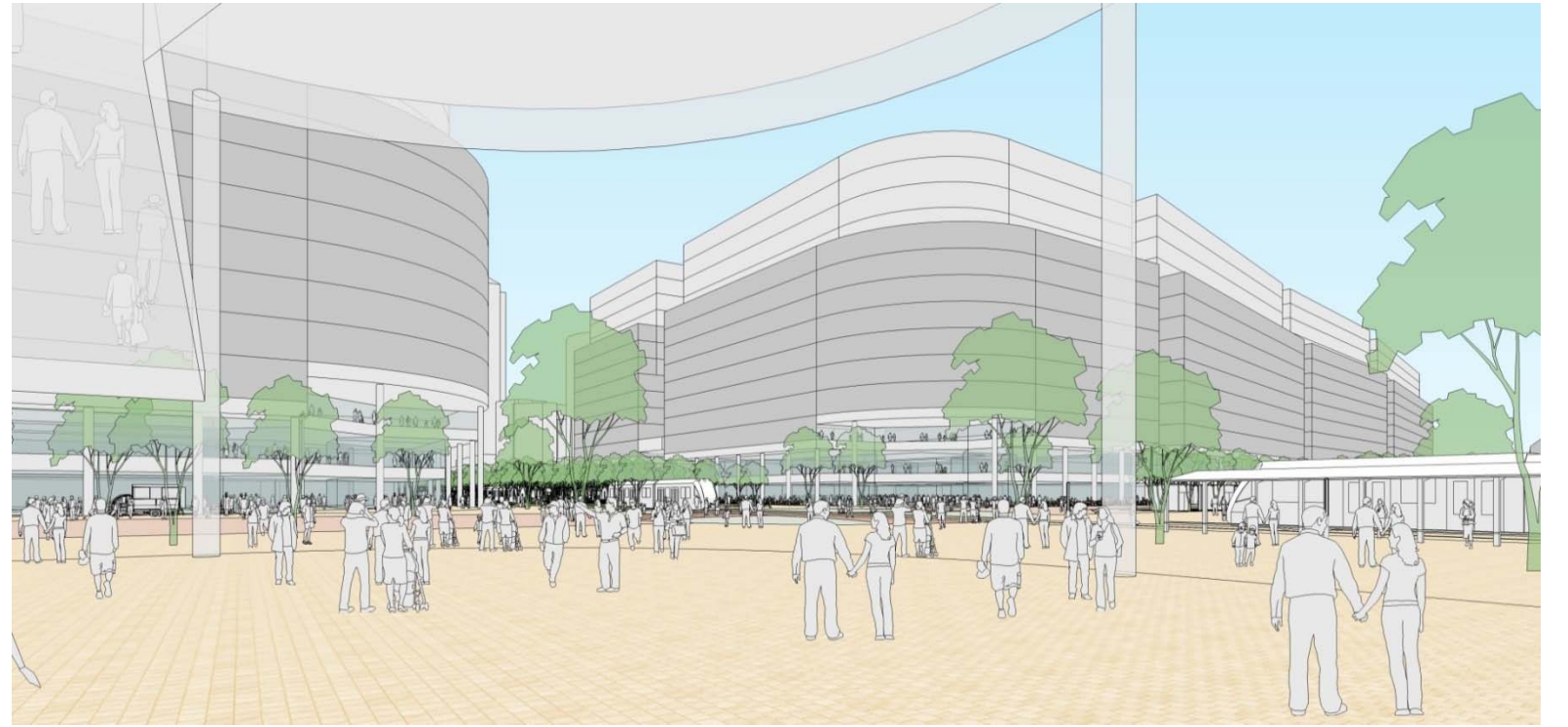


阪急電鉄(株)提供

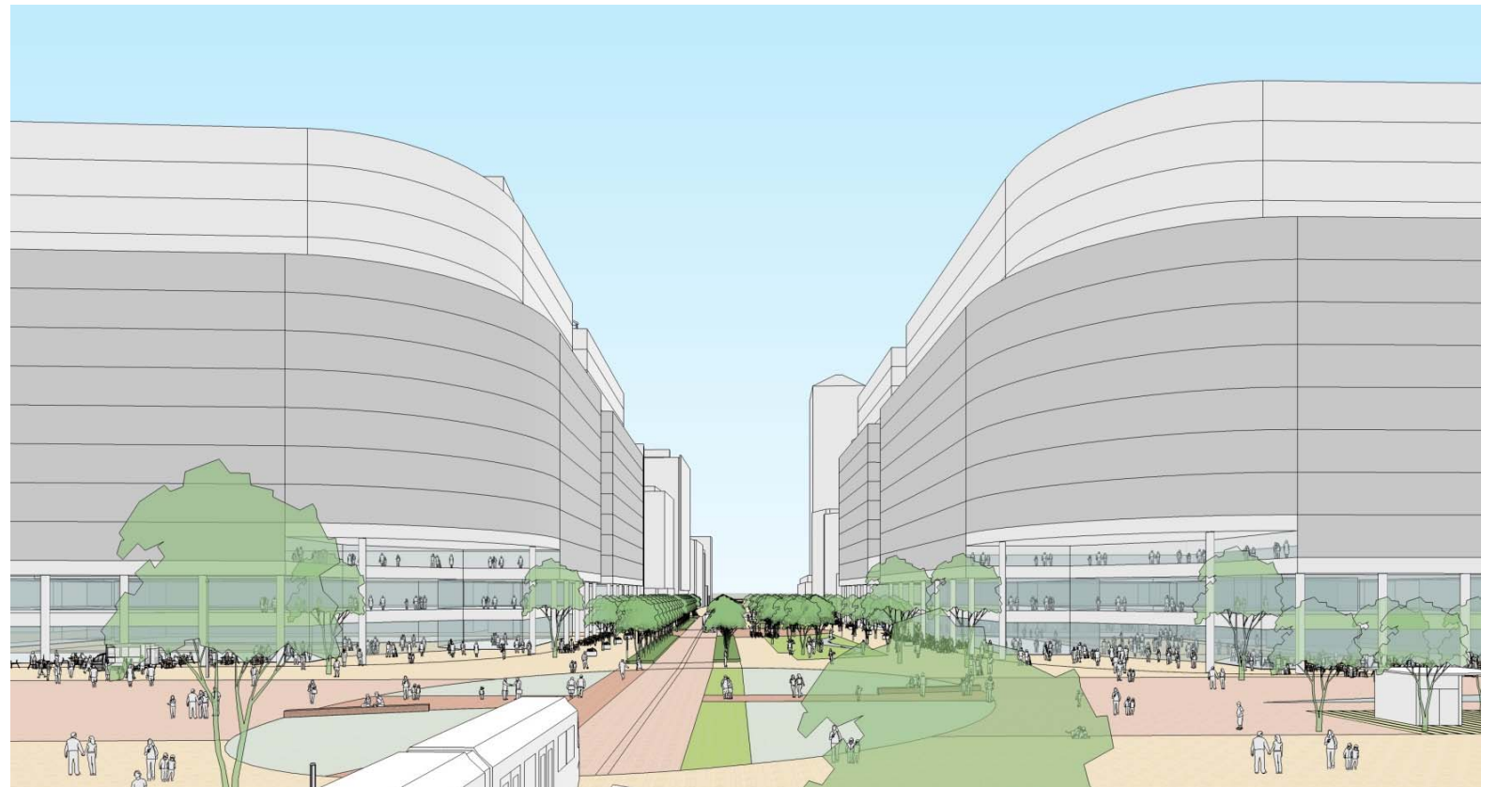
(2) 乗換動線の改善 (見通しの改善)



◆ 「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

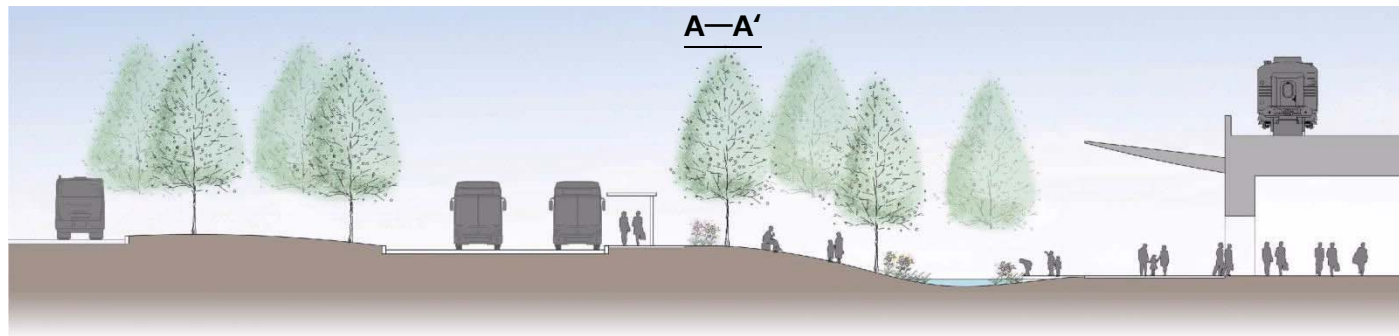
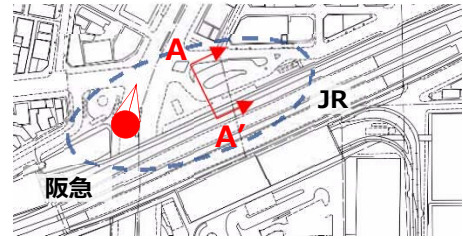


◆ 美しき港町・神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間

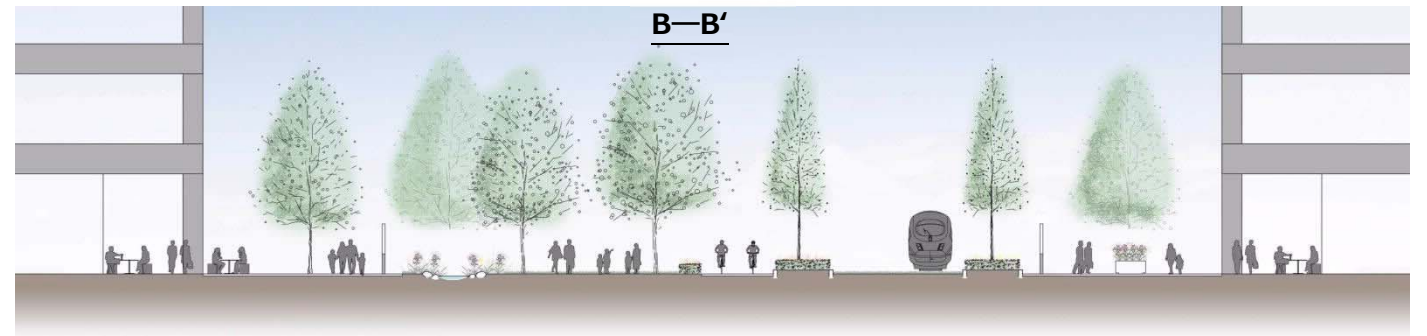
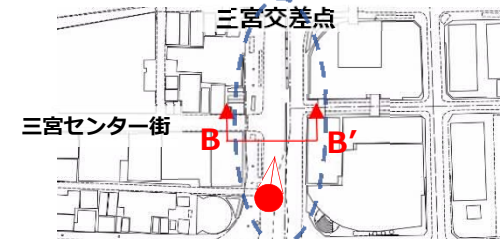


4. 「えきまち空間」イメージ (2) 「三宮クロススクエア」各ゾーン

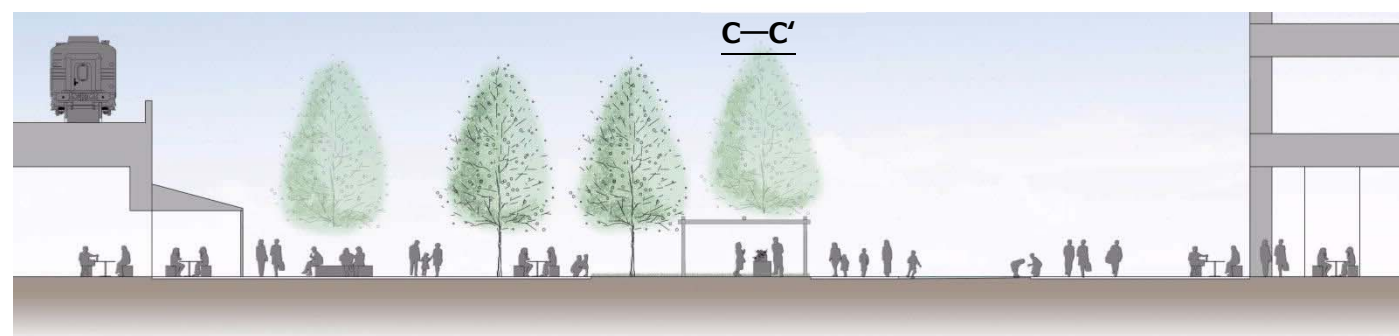
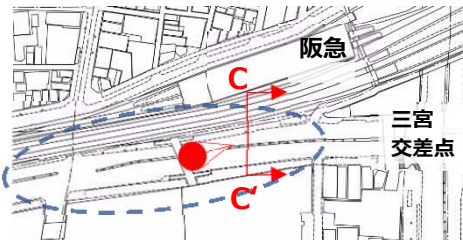
山を感じる自然ゾーン



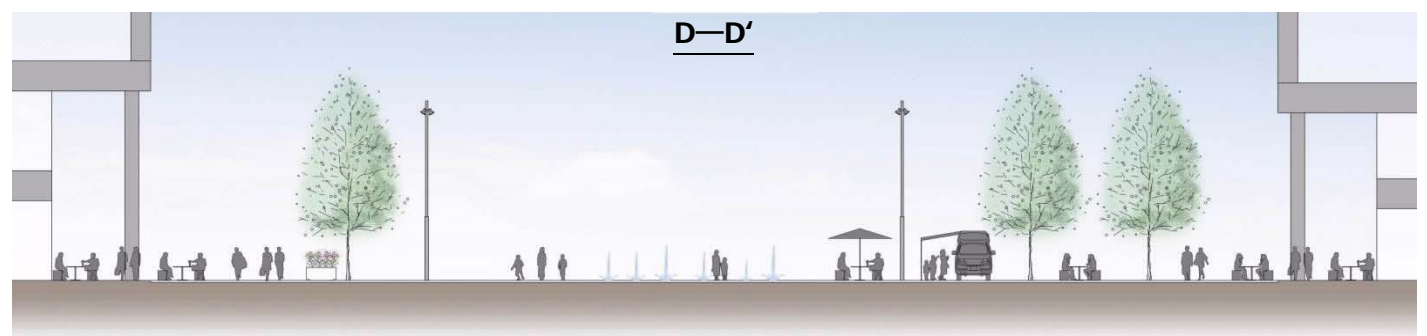
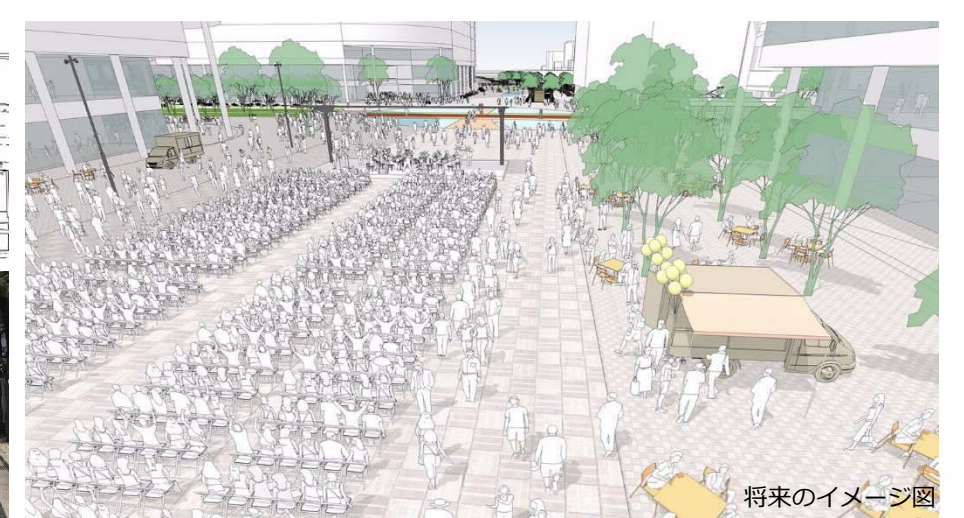
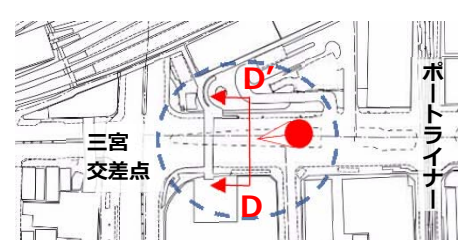
海へつながる環境ゾーン



うるおいと憩いゾーン



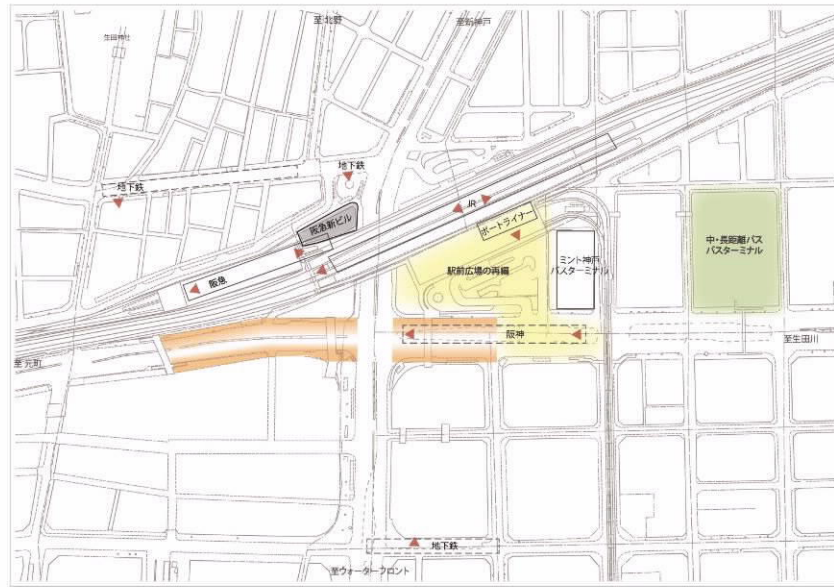
にぎわいゾーン



4. 「えきまち空間」イメージ (3) 事業ステップ

【事業ステップ図】

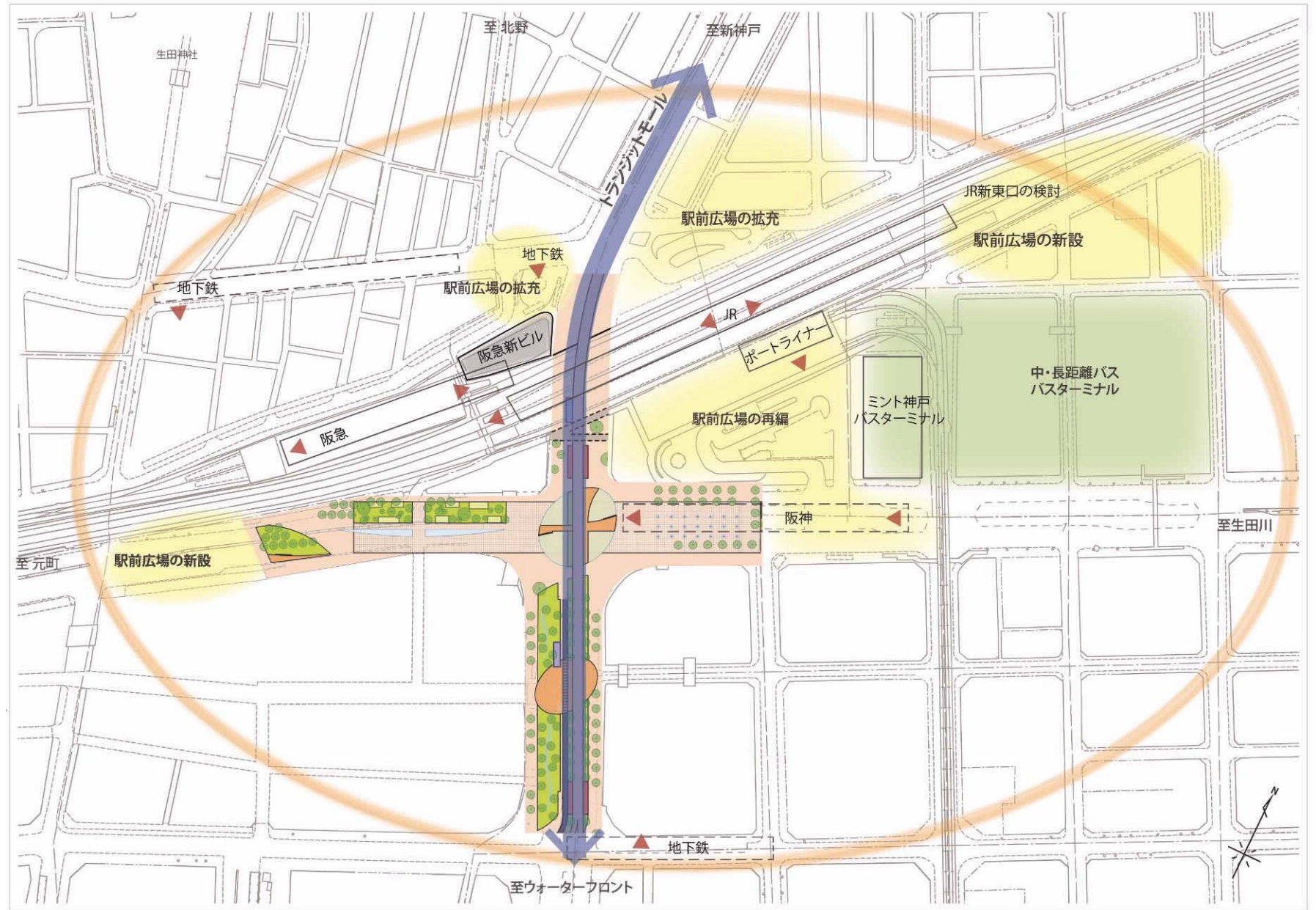
第1段階



第2段階



第3段階



「事業ステップ図」は、主に公共施設部分の整備のすすめ方を示したものであり、今後、関係者と協議・調整の上、変更になる場合があります。

【道路空間の段階整備イメージ】

(三宮周辺地区の『再整備基本構想』より)

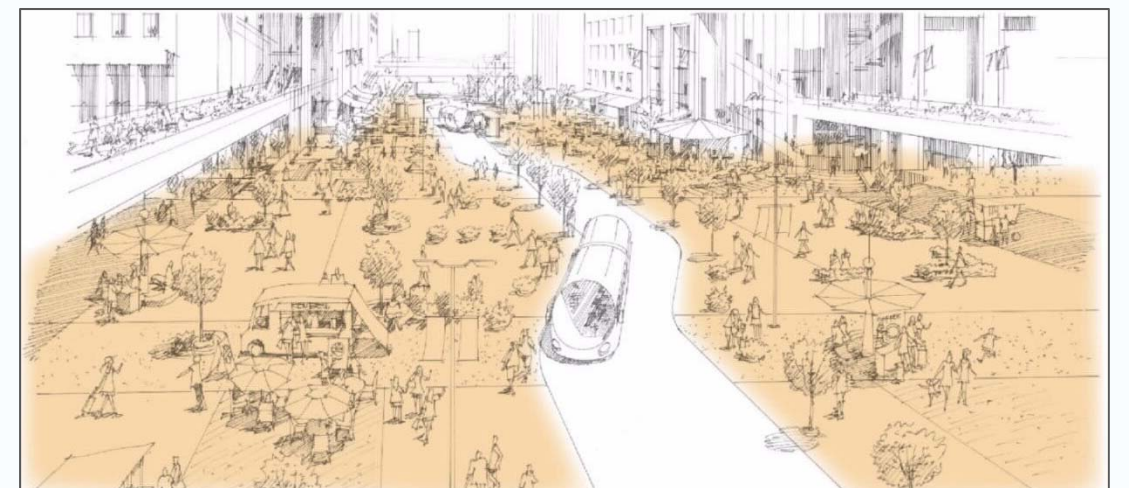


現状：車中心の道路空間



段階整備：車線減少、歩道拡幅

人のための空間を大幅に拡大



人と公共交通優先の空間

