

神戸三宮「えき～まち空間」基本計画の策定スケジュールと基本計画（案）からの主な変更箇所

1. 策定スケジュール

平成 28 年 12 月～	業務着手	
平成 29 年 7 月 27 日	第 1 回 都心三宮再整備推進会議	基本計画素案公表
平成 29 年 11 月 27 日	第 2 回 都心三宮再整備推進会議	基本計画（案）公表
平成 29 年 12 月 27 日～平成 30 年 2 月 9 日	市民意見募集（335 通）	
平成 30 年 3 月 30 日	第 3 回 都心三宮再整備推進会議	市民意見募集結果報告
平成 30 年 9 月 18 日	第 4 回 都心三宮再整備推進会議	基本計画公表

2. 基本計画(案)からの主な変更箇所

- 市民意見や市会での議論、学識経験者のご意見等をふまえて、基本計画をより分かりやすいものとなるよう修正。
- 主な変更箇所は下記のとおり
 - ・「空間」「交通」「景観」の3つの視点について、「考え方」と「今後の取り組み」に分けて構成を変更。（全般）
 - ・「えき～まち空間」や「三宮クロススクエア」の役割や必要性を分かりやすく説明するために、駅と駅をつなぐ、「えき」と「まち」をつなぐ、神戸の玄関口をつくるといった3つの役割を示す資料に変更。
（P3～5）
 - ・ユニバーサルデザインに関する記述を追記。
（P10、P14）
 - ・自転車の考え方（駐輪場、自転車走行空間）を追記。
（P17）
 - ・「三宮クロススクエア」内にも、駅へのアクセスや業務用車両の通行に必要な空間を確保することを追記。
（P17～18）
 - ・景観の基本的な考え方に基づいて、具体的に「えき～まち空間」の景観形成に求める要素を示し、景観デザインコードの必要性を説明する資料を追記。
（P20）
 - ・現在の都心の交通特性、段階的に整備を進めること、及び各段階における必要な対策等をより分かりやすく説明する資料に変更。
（P25～32）
 - ・軒線の高さ等の具体的な数値については、今後、景観デザインコードを設定していく中で検討することから、図から数値を削除。
（P37）

■基本計画策定の背景と目的

【背景】

平成27年9月に世界に貢献できる都市として発展していくことを目指し、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』を策定しました。

『再整備基本構想』において、目指すべき将来像として「美しき港町・神戸の玄関口“三宮”」を掲げ、「えき」（6つの駅とバス乗降場）と「まち」をつなぐ神戸の象徴となる新しい駅前空間として「えき≈まち空間」を創出することを示しました。

【目的】

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作成しました。

「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

＜基本計画対象エリア＞



■「えき≈まち空間」の構成と特性

① 駅と駅をつなぐ

各駅の改札口からの乗換動線をわかりやすく、移動しやすくするとともに、新たなバスターミナルや駅前広場を整備することで、バス乗降場を集約しわかりやすさを向上させます。

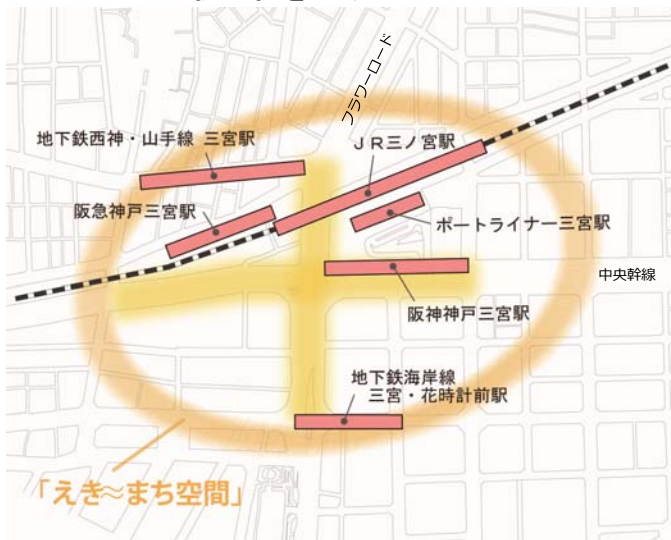
② 「えき」と「まち」をつなぐ

「えき≈まち空間」の核である「三宮クロススクエア」を創出することで、現在、道路によって分断されている「えき」と「まち」をつなぎます。

③ 神戸の玄関口をつくる

「三宮クロススクエア」と三宮交差点を囲む4つの街区の民間開発が、互いに向き合うデザインとすることで、神戸の玄関口にふさわしい空間を創出します。

＜駅と駅をつなぐイメージ＞



＜「えき」と「まち」をつなぐイメージ＞



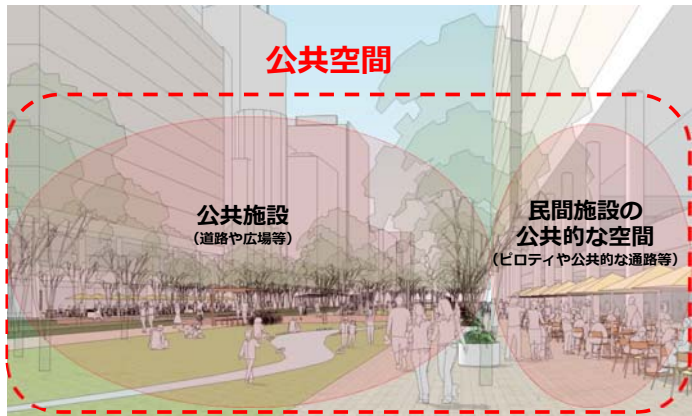
■「えき～まち空間」の基本的な考え方

【空間】

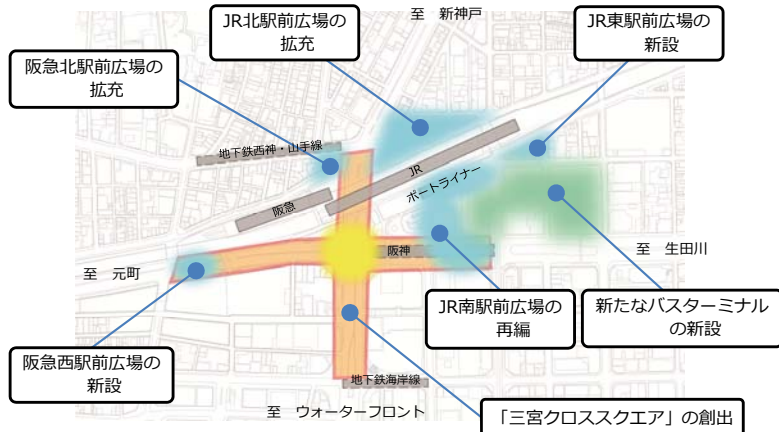
基本的な考え方

「えき～まち空間」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。

<官民連携による一体的な空間整備イメージ>



<公共施設の配置イメージ>

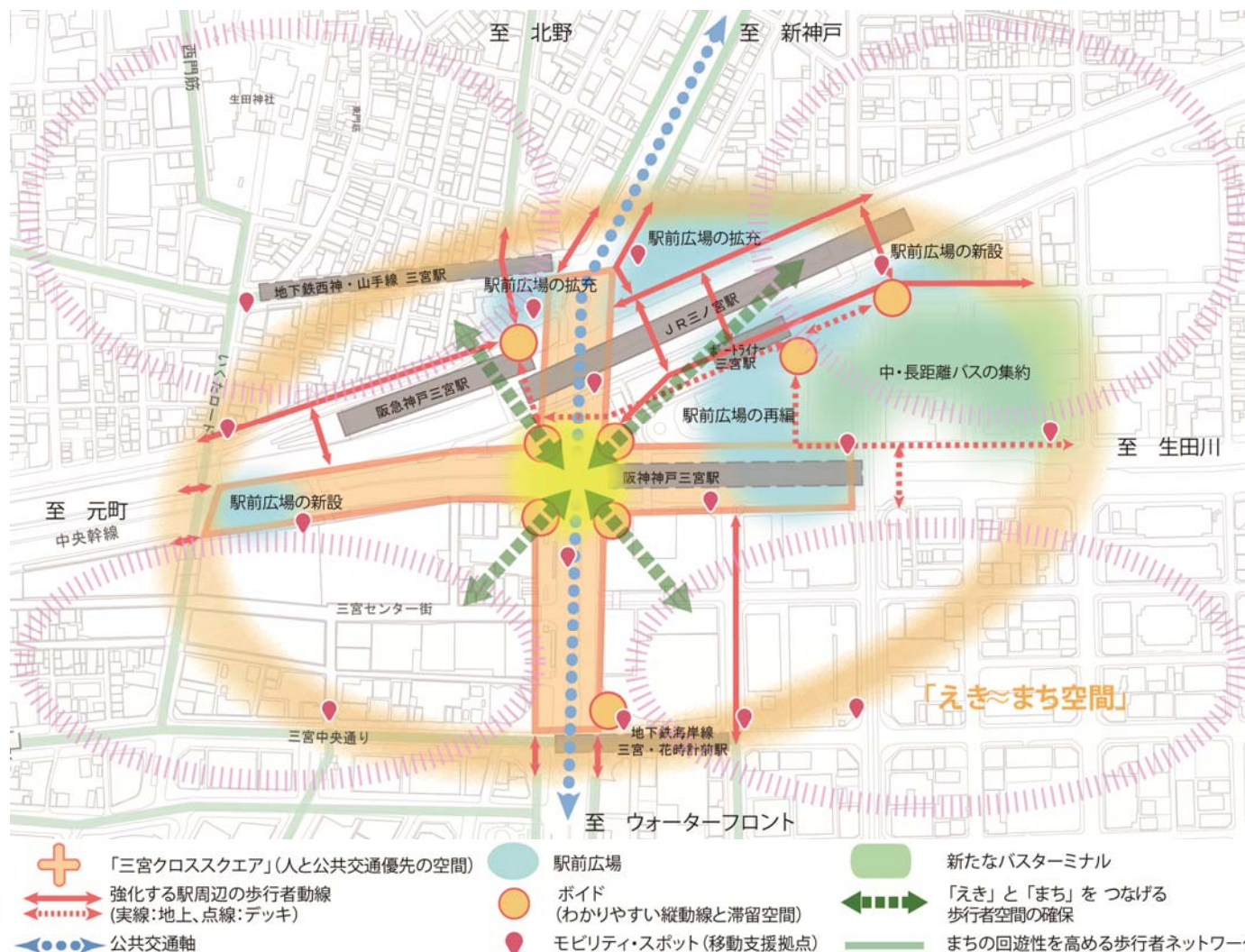


【交通】

基本的な考え方

- 移動しやすい動線の確保による、駅から駅への乗換動線の改善
- 歩行者空間の充実による、「えき」から「まち」への回遊性の向上
- バスやタクシーの乗降場の集約等による、公共交通の利便性の向上
- 駅前広場の再編、拡充、新設等による、自動車等の駅やまちなかへのアクセスの向上

<交通の考え方 計画図>



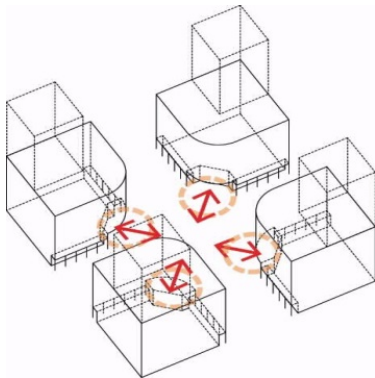
- 都市と自然が調和する景観
- 神戸らしさを感じる“まちなみ形成”
- 温かみのある“夜間景観”

景観形成の基本的な考え方に基づき、官民が連携して、建築物と公共空間が一体となった魅力的な景観を創出していくために景観形成に求める要素を明らかにし、景観デザインコードの設定に取り組みます。

景観形成に求める要素

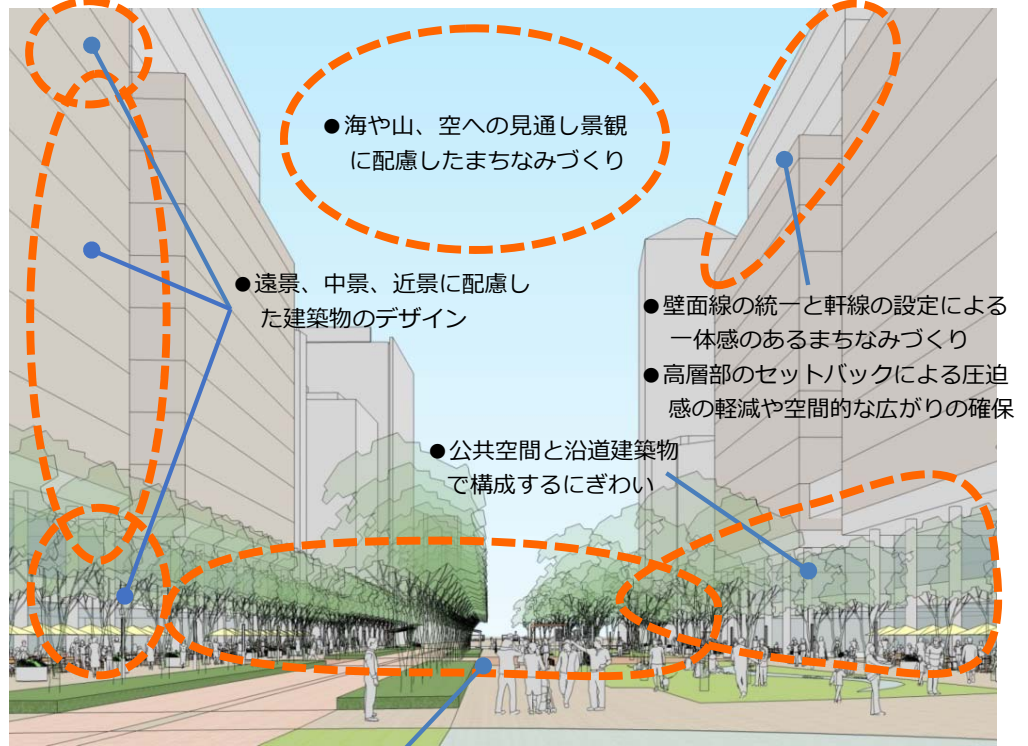
- 1) 公共空間と「まち」のつながり
- 2) 開放感とゆとりを感じる空間
- 3) 高質で穏やかなデザイン
- 4) 新しい神戸の玄関口

＜玄関口としての顔づくり＞



※「三宮クロススクエア」の中心である三宮交差点のイメージ

＜「三宮クロススクエア」での景観形成イメージ（案）＞



●沿道の「まち」の個性を踏まえた、ゾーンごとの公共空間デザイン

＜景観デザインコードの設定＞

景観デザインコードは、「公共空間」、「建築物」、「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。

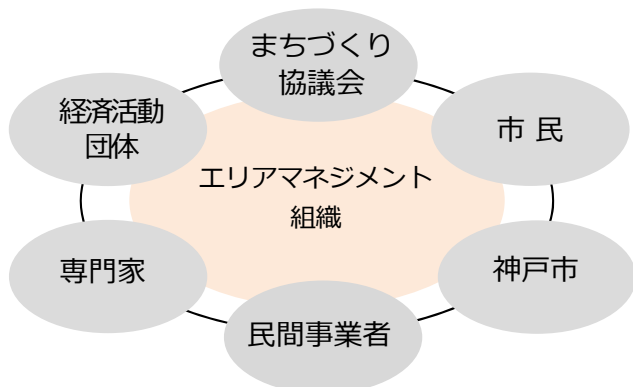
- ・景観形成方針：基準やガイドライン等の前提となるコンセプト
- ・景観形成基準：法令に基づく行為の制限事項等（主に行政による運用を想定）
- ・ガイドライン：基準化になじまない誘導事項等（地元協議会と行政の連携による運用を想定）

■「えき～まち空間」の実現に向けた今後の取り組み

【「えき～まち空間」を活かす協働の仕組み】

「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、多様な関係者の協働によって、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。

＜エリアマネジメントのイメージ＞



多様な関係者の協働



提供される活動の種類

【都心における交通体系の考え方】

新神戸・北野・元町・ウォーターフロント等を含む都心において、歩行者が中心のまちの実現に向けた交通体系の見直しを行うため、以下の3つの視点を踏まえた総合的な交通体系とします。

自動車交通マネジメント

- 都心を通過する交通の円滑な処理
- 都心へのアクセスの向上
- 自動車交通から公共交通への転換

歩行環境の向上

- 道路空間の再配分等による歩行者動線の強化
- 憩いとにぎわい創出に資するたまり空間の整備

公共交通など多様な交通手段の確保

- 多様な交通手段の確保
- 公共交通の乗り換え利便性の向上
- 自動車交通から公共交通への転換

<都心の自動車交通ネットワーク>



<「三宮クロススクエア」の段階整備のイメージ>

[第1段階] (2025年頃)
「三宮クロススクエア」東側の車線減少



[第2段階] (2030年頃)
「三宮クロススクエア」東側の完成

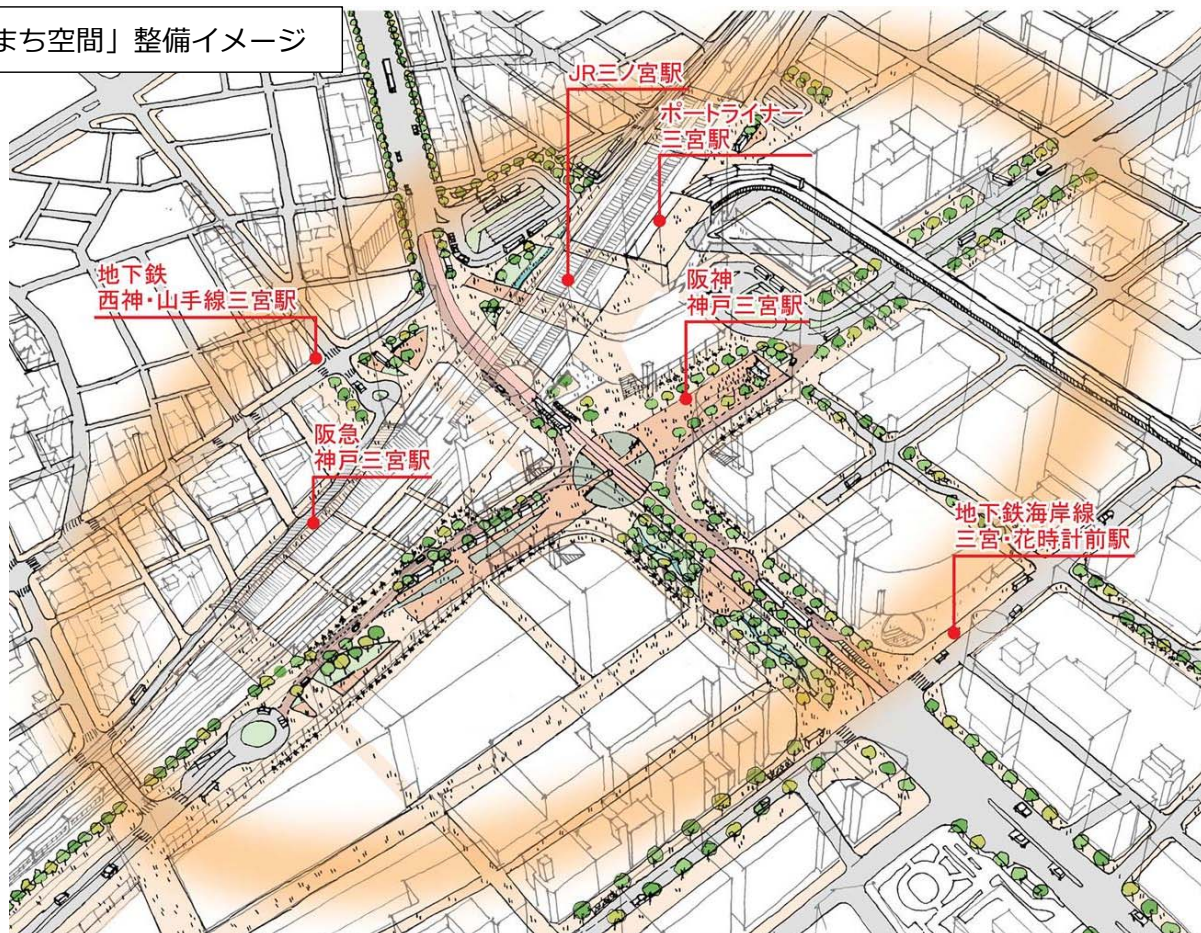


[将来像]
「三宮クロススクエア」完成




※必要な対策を実施し、交通状況を見据えながら、段階的に進めます。

「えきまち空間」整備イメージ



神戸三宮「えき～まち空間」基本計画



神戸がかわる
都心再整備 

平成 30 年 9 月

神戸市

< 目 次 >

1. 基本計画策定の背景と目的

- (1) 基本計画策定の背景..... 1
- (2) 「えき～まち空間」とは..... 1
- (3) 基本計画策定の目的と構成..... 2

2. 「えき～まち空間」の構成と特性

- (1) 構成と特性..... 3
- (2) 「えき～まち空間」の整備の3つの視点..... 6

3. 「えき～まち空間」の基本的な考え方

3-1 空間

- (1) 基本的な考え方 7
- (2) 公共施設の整備 8
- (3) 民間施設の公共的な空間の整備 9

3-2 交通

- (1) 基本的な考え方 10
- (2) 歩行者交通..... 11
- (3) 公共交通・自動車交通 15

3-3 景観

- (1) 基本的な考え方 19
- (2) 景観形成に求める要素 20
- (3) 地域との協働と参画による景観づくり 21

4. 「えき～まち空間」の実現に向けた今後の取り組み

4-1 空間

- (1) 「三宮クロススクエア」のゾーニングとイメージ 22
- (2) 新たなバスターミナルの整備イメージ 24

4-2 交通

- (1) 都心における交通体系の考え方 25
- (2) 自動車交通マネジメント 26
- (3) 歩行環境の向上 33
- (4) 公共交通など多様な交通手段の確保 34

4-3 景観

- (1) 景観デザインコードの設定 35

4-4 「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 39
- (2) 民間事業者との協働の仕組み 39

5. 今後の進め方 41

6. その他考慮すべき事項 42

参考 44

1. 基本計画策定の背景と目的

(1) 基本計画策定の背景

震災から20年余りを経過し、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』を策定しました。

三宮駅周辺は「乗換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、『再整備基本構想』では、目指すべき将来像「**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、様々な市民活動や交流が展開される神戸の象徴となる新しい駅前空間「**えき～まち空間**」を創出することを示しました。

三宮周辺地区の魅力向上を図ることで、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が向上し、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。

＜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

(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

- 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

1. 基本計画策定の背景と目的

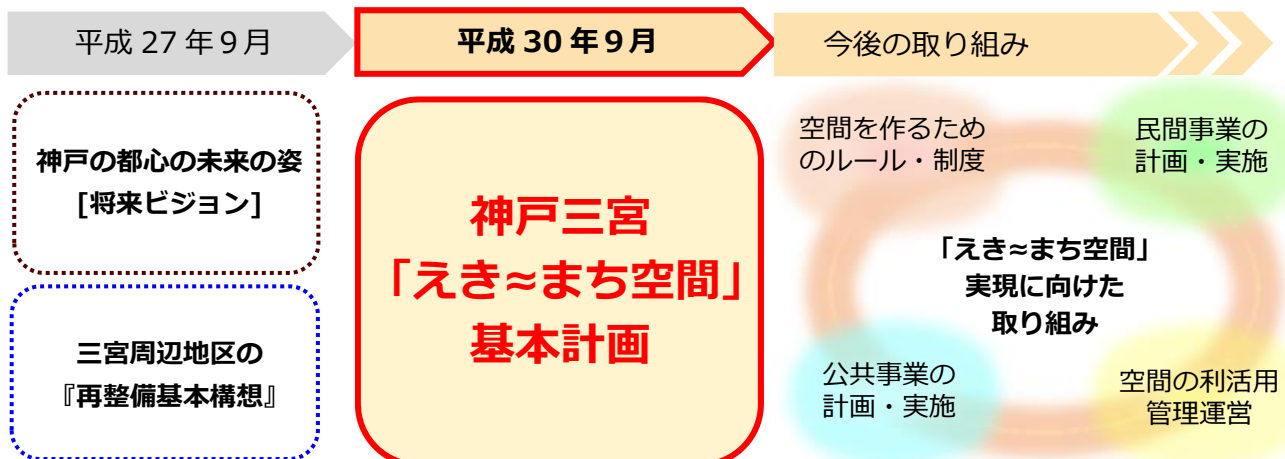
(3) 基本計画策定の目的と構成

「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利活用、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**を策定しました。

基本計画では、「えき～まち空間」の実現に向けて、特に重要な視点となる「空間」「交通」「景観」についての基本的な考え方や今後の取り組みを示すとともに、エリアマネジメント等「えき～まち空間」を活かす協働の仕組みについてもまとめています。

＜神戸三宮「えき～まち空間」基本計画対象エリア＞



2. 「えき～まち空間」の構成と特性

(1) 構成と特性

1) 駅と駅をつなぐ

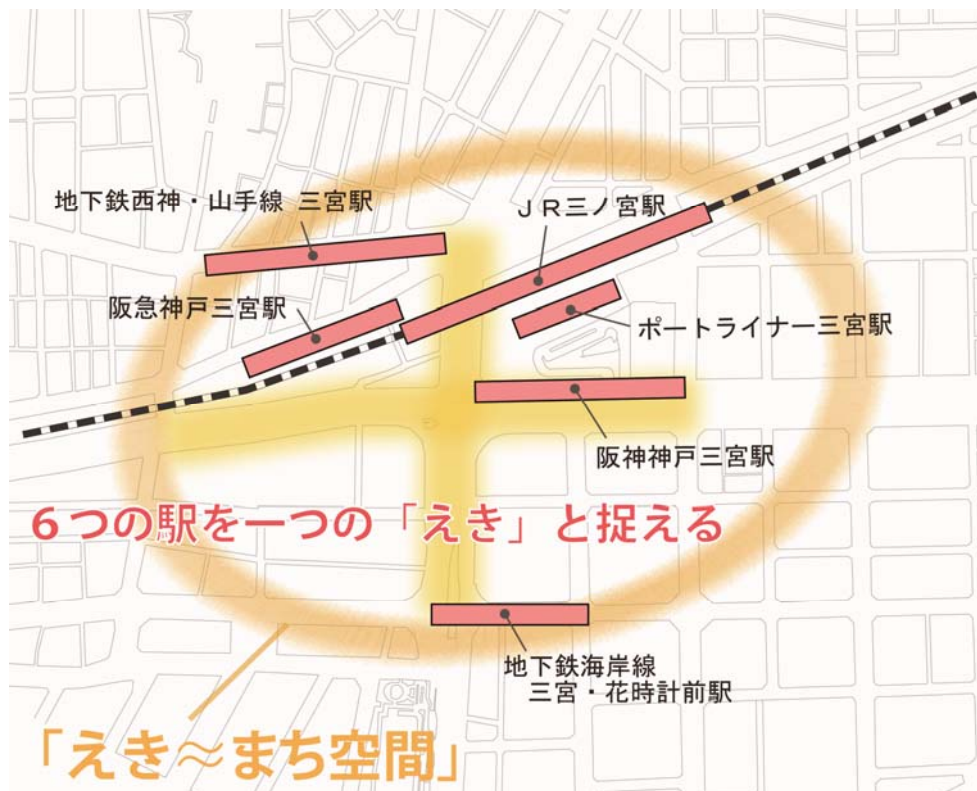
三宮周辺地区内には、6つの駅（JR、阪急、阪神、地下鉄西神・山手線、地下鉄海岸線、ポートライナー）とバス乗降場があり、これらの乗り換えが、わかりにくいのが現状です。

具体的には、6つの駅の改札階が、地下・地上・デッキの3層レベルにあることや、路線バス、中・長距離バスの乗降場も路上に分散しており、乗換動線が一目で判断できないといった課題を抱えています。

三宮を、誰にとっても利用しやすい「えき」（6つの駅とバス乗降場）とするために、各駅の改札口からの乗換動線をわかりやすく、移動しやすくするとともに、新たなバスターミナルや駅前広場を整備することで、バス乗降場を集約しわかりやすさを向上させます。

「えき～まち空間」の実現によって、駅と駅をつなぐ役割を果たし、6つの駅があたかも一つの大きな「えき」となり、移動経路沿いの店舗やサービス施設等にもにぎわいが生まれ、神戸の玄関口にふさわしい活動や交流が生まれることが期待できます。

< 「えき～まち空間」のイメージ >



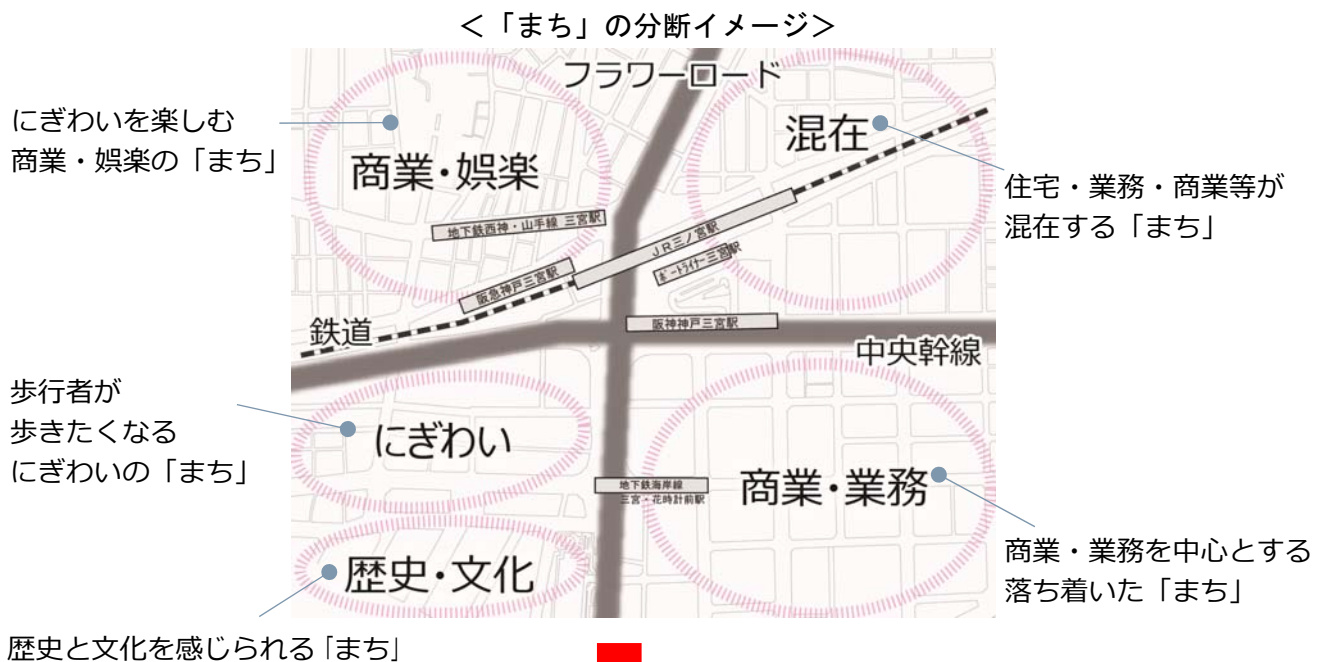
2. 「えき～まち空間」の構成と特性

2) 「えき」と「まち」をつなぐ

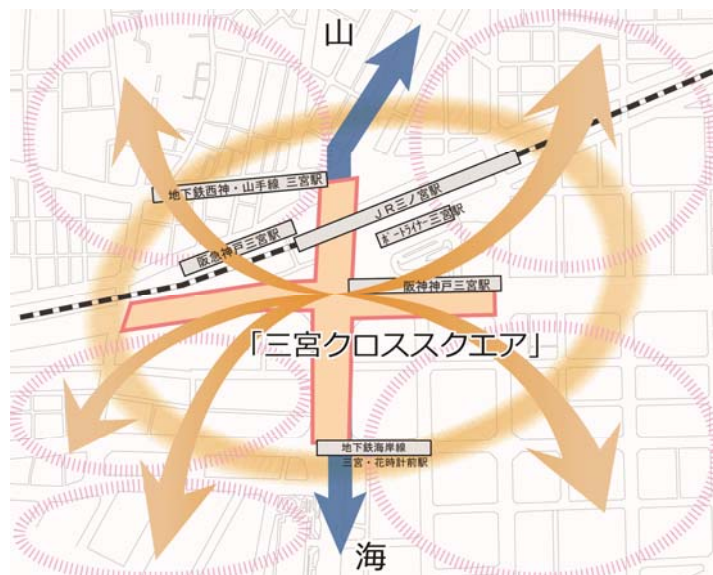
現在、三宮周辺地区は鉄道の高架や東西の中央幹線及び南北の税関線（フラワーロード）によって、歴史と用途の違いからくる個性の異なる5つの「まち」が分断されています。また、駅前は車のための空間となっており、「えき」から「まち」への人の動きが分断された状態です。

神戸の玄関口として、「えき」と「まち」とをつなぐ役割は、「えき～まち空間」の核である「三宮クロススクエア」が担います。

「三宮クロススクエア」は、山と海をつなぐ南北軸（フラワーロード）と、三宮と元町をつなぐ中央幹線や鉄道との結節点であり、この結節空間の整備によって、6つの駅のわかりやすさを高めるだけでなく、「えき」から「まち」への、「まち」から「えき」への地上レベルのアクセスを強化します。



＜「三宮クロススクエア」の役割イメージ＞



2. 「えき～まち空間」の構成と特性

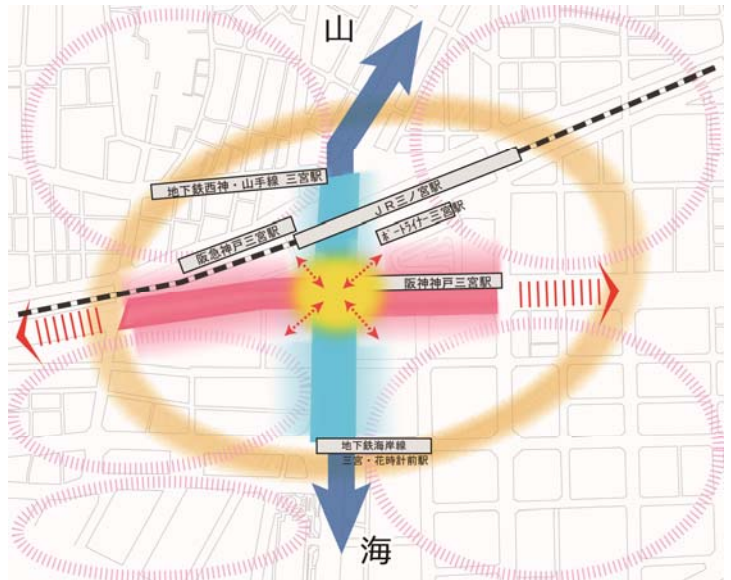
3) 神戸の玄関口をつくる

「三宮クロススクエア」の南北は、山と海をつなぐフラワーロードにより、神戸らしい街と自然が身近に感じられ、新神戸駅、神戸港、神戸空港から訪れる人のアプローチ空間として重要な役割を担うため、「花と緑と公共交通の空間」とします。東西は、新たな人の流れを生み出し、周辺の民間施設とあわせて日常的ににぎわいや活力が創出される「にぎわいと活力の空間」とします。

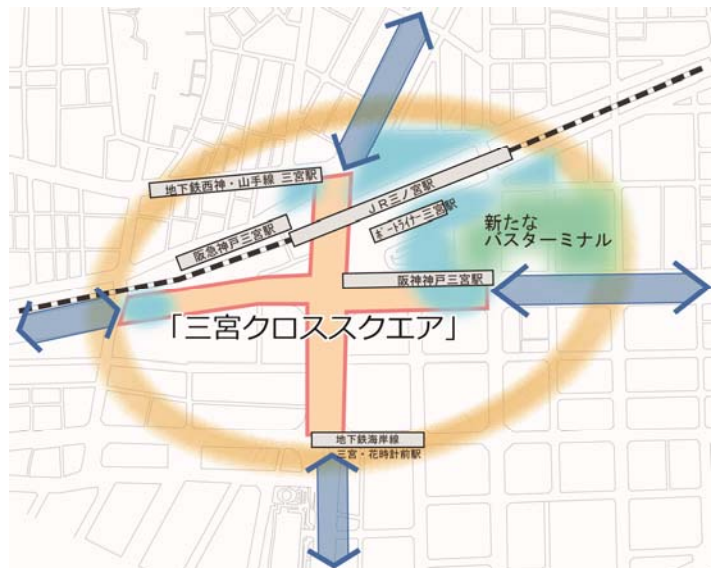
この2つの特徴を持つ「三宮クロススクエア」と三宮交差点を囲む4つの街区の民間開発が、互いに向き合うデザインとすることで、神戸の玄関口にふさわしい空間を創出します。

また、南北の「花と緑と公共交通の空間」に面する「まち」は、民間開発の中で、山や海への見通しに配慮し、公共空間と調和したデザインとすることで南北軸を強化します。また、東西の「にぎわいと活力の空間」は、民間による新たな開発の中で生まれるにぎわいを「三宮クロススクエア」に向けて、周辺のにぎわいを拡げます。

神戸の玄関口として、駅前広場やバス乗降場が「えき～まち空間」の外にある「まち」との交通結節機能の役割を果たす施設となります。「えき～まち空間」においては、駅の改札に近い場所に、路線バス・タクシー・一般車の乗り降りが可能な駅前広場を整備します。あわせて、新たなバスターミナルを整備することで、神戸内外の「まち」との連携を強化し、「えき～まち空間」へのアクセスを向上させます。



＜周辺「まち」とのアクセス向上のイメージ＞



2. 「えき～まち空間」の構成と特性

(2) 「えき～まち空間」の整備の3つの視点

駅と駅をつなぐ、「えき」と「まち」をつなぐ、さらには、神戸の玄関口をつくることで、神戸の都心構造を強化し、神戸の象徴となる新しい駅前空間である「えき～まち空間」を創出します。

「えき～まち空間」の実現のためには、公共事業と民間事業との相互連携・調整を図り、神戸の玄関口としてふさわしい公共空間を創出することが最も重要です。

本計画では、実現に向けた視点として、「空間」「交通」「景観」の3つを設定し、基本的な考え方及び今後の取り組みを示しています。

「空間」：「えき～まち空間」の目標像を実現するために必要となる、官民が連携して創出する一体的な「公共空間」の基本的な考え方と、三宮周辺地区の課題を解決するために必要となる「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といった「公共施設」の整備イメージを示す。

「交通」：駅と駅、「えき」と「まち」を移動しやすい空間とするために必要な歩行者交通の基本的な考え方と、駅やまちなかへのアクセス向上のために必要な公共交通・自動車交通等の基本的な考え方を示し、「えき～まち空間」実現のために必要な段階的な交通対策の取り組みを示す。

「景観」：神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間に必要な、建築物と公共空間の一体的な景観の基本的な考え方を示し、公共空間・建築物・夜間景観・屋外広告物の4つの視点で景観形成の取り組みを示す。

3. 「えき～まち空間」の基本的な考え方

3-1 空間

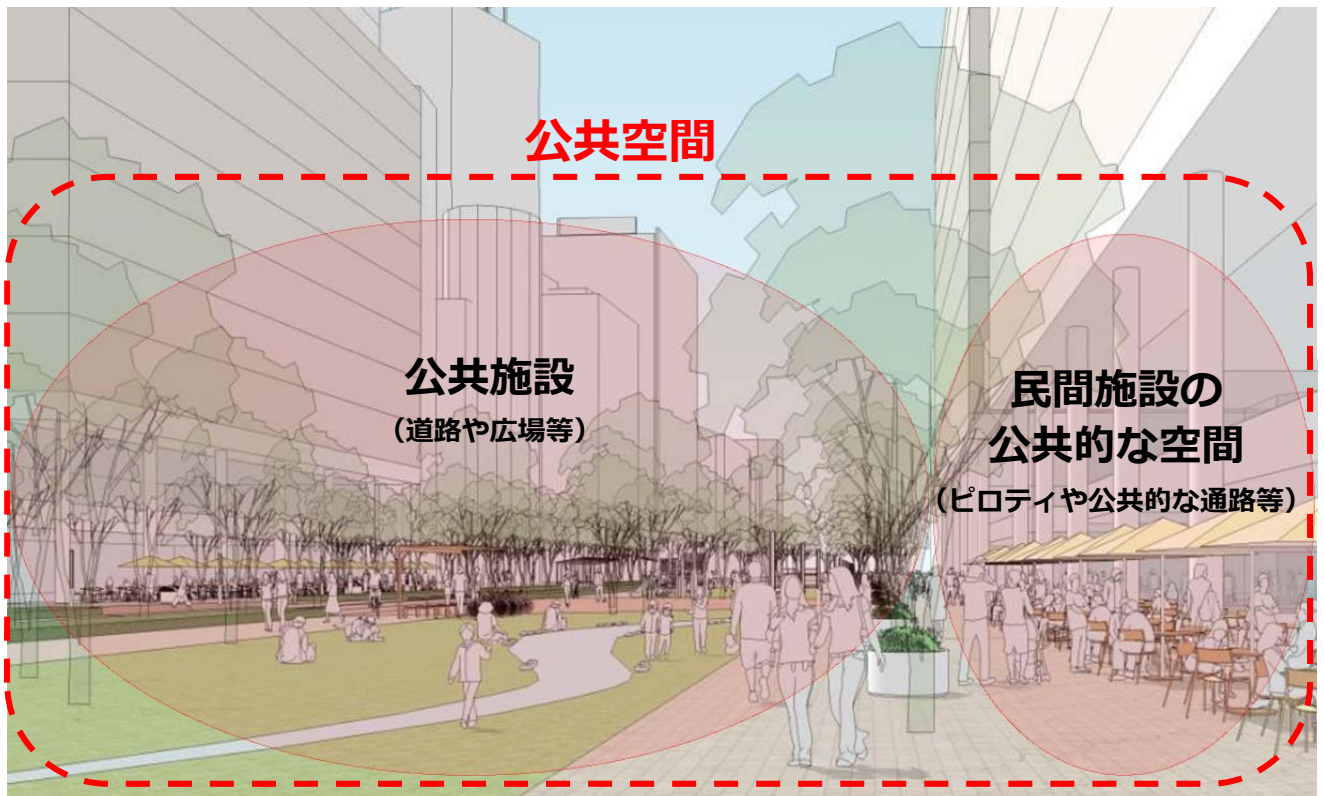
(1) 基本的な考え方

「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、様々な市民活動や交流が行われ新たなにぎわいが創出される場とします。

また、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するほか、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。

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。

＜官民連携による一体的な空間の整備イメージ＞



(2) 公共施設の整備

「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」について整備を進めます。

1) 「三宮クロススクエア」

多くの車両が行き交う道路を人と公共交通優先の空間に転換し、神戸の玄関口である三宮に降り立った人が、豊かな自然と都市の活力が共存する神戸独自の魅力・神戸らしさを身近に感じられる空間を創出します。中心となる三宮交差点は、「まち」との重要な結節点として、沿道建築物と一体となった象徴的な空間としての顔づくりを行います。

また、南北方向は、誰にとっても使いやすい公共交通軸としての空間を確保し、花と緑を備えた、落ち着いて憩い滞留できる空間とします。東西方向は様々な市民活動が展開され、周辺の民間施設と連携してにぎわいと活力があふれる空間とします。

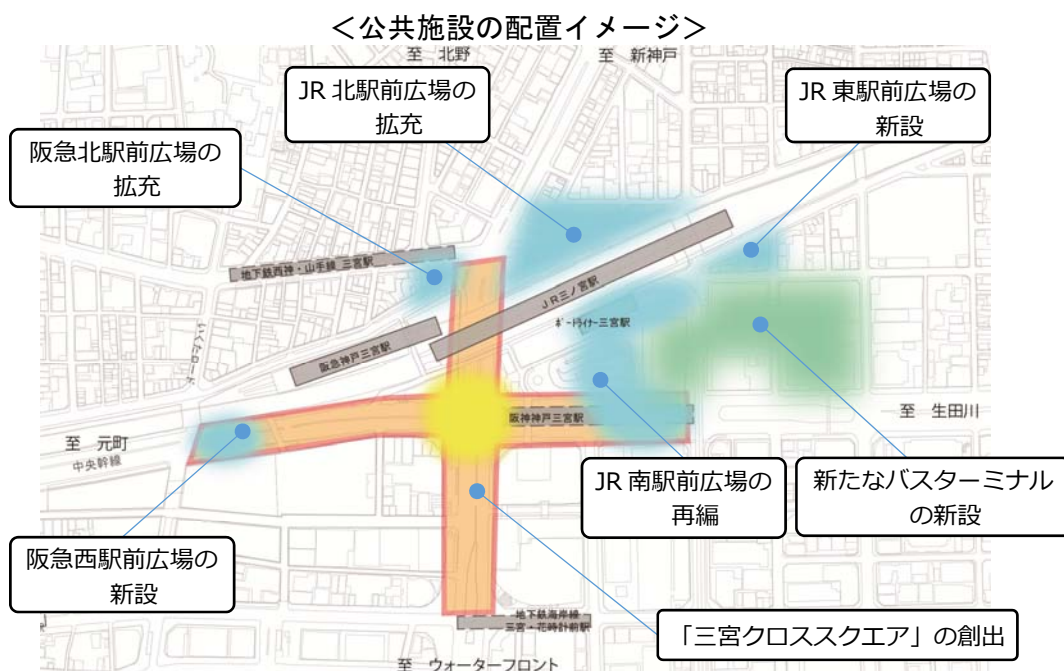
2) 駅前広場・歩行者空間

自動車・バス・タクシー等と鉄道の乗り換えがより円滑に行えるよう、駅の改札に近い場所に駅前広場を方面別に配置します。駅前広場は、「三宮クロススクエア」とのつながりを意識し、「まち」への見通しを確保するとともに、周辺の「まち」から訪れた人が駅であることを認識しやすい、わかりやすく利便性の高い空間とします。

また、歩行者の駅から駅への乗り換えや、「まち」へのつながりを意識し、地上はもとよりデッキや地下も含めた、わかりやすく快適な歩行者空間を周辺民間事業と連携・調整を図りながら確保します。

3) 新たなバスターミナル

神戸の都心にふさわしい新たな都市機能や、地域の特色を活かしたにぎわい機能等が盛り込まれた再開発ビルの低層部に、現在、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ます。また、乗降場と待合空間を立体的な配置とすることで、快適かつ安心して利用できる空間とします。あわせて、「三宮クロススクエア」や駅前広場等の公共施設とスムーズにつながる歩行者空間を確保することで、周辺の「まち」とつながり、誰にとってもわかりやすい拠点となる新たなバスターミナルを整備します。

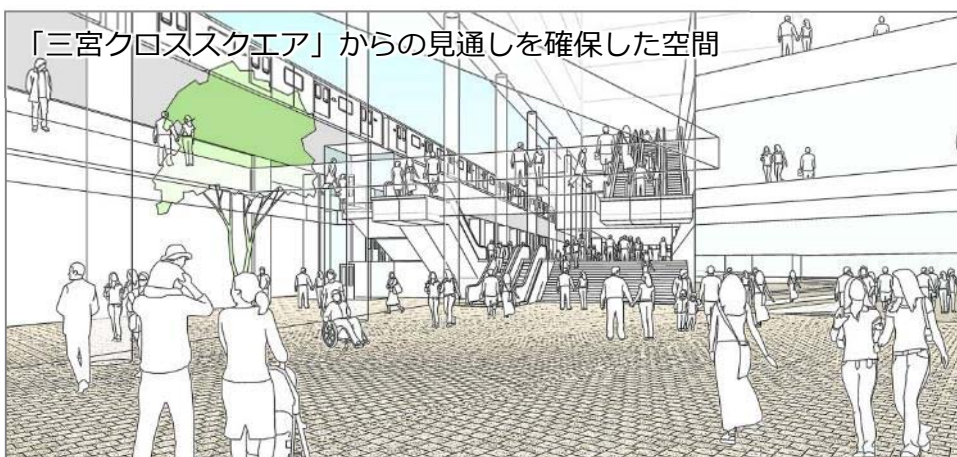


(3) 民間施設の公共的な空間の整備

沿道の民間施設については、ピロティや公共的な通路等の「民間施設の公共的な空間」が、「公共施設」と一体的な「公共空間」となるよう連携・調整を図り、神戸の玄関口にふさわしいにぎわいのある空間を整備します。（民間施設の建築物の整備の考え方は、3-3、4-3の「景観」の項で具体的に示します。）

また、「えき≈まち空間」では、「三宮クロススクエア」と「えき」や「まち」との見通しを確保するとともに、民間施設と調整し、地下・地上・デッキの歩行者動線が交わる地点に、わかりやすい縦動線と滞留空間を備えたボイド（P14 参照）の確保に努めます。

＜公共空間のイメージ＞



3-2 交通

(1) 基本的な考え方

「えき～まち空間」は、ユニバーサルデザインに配慮した空間とし、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。また、乗り換え等に必要となる歩行者空間を、民間施設も活用しながら地下・地上・デッキの3層ネットワーク※¹として整備するとともに、それらをボイド※²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つの駅があたかも一つの大きな「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。

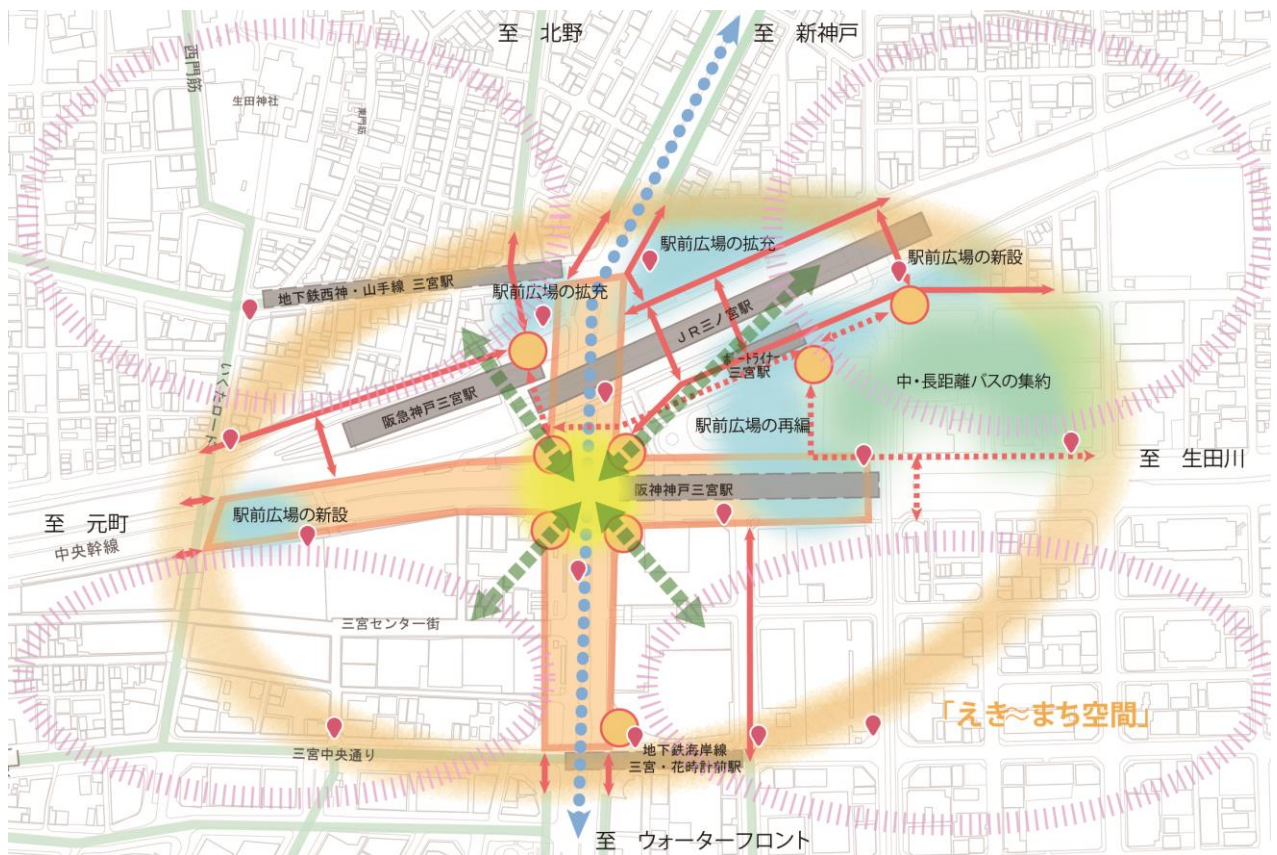
また、「三宮クロススクエア」の創出にあわせ、駅前広場や駐車場等を確保し、駅やまちなかへのアクセスを向上させます。

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します。











<基本的な考え方>

- ・ 移動しやすい動線の確保による、駅から駅への乗換動線の改善
- ・ 歩行者空間の充実による、「えき」から「まち」への回遊性の向上
- ・ バスやタクシーの乗降場の集約等による、公共交通の利便性の向上
- ・ 駅前広場の再編、拡充、新設等による、自動車等の駅やまちなかへのアクセスの向上

<交通の考え方 計画図>



凡例

- | | | | | | |
|---|---------------------------------|---|-------------------------|---|----------------------------|
|  | 「三宮クロススクエア」(人と公共交通優先の空間) |  | 駅前広場 |  | 新たなバスターミナル |
|  | 強化する駅周辺の歩行者動線
(実線:地上、点線:デッキ) |  | ボイド
(わかりやすい縦動線と滞留空間) |  | 「えき」と「まち」をつなげる
歩行者空間の確保 |
|  | 公共交通軸 |  | モビリティ・スポット (移動支援拠点) |  | まちの回遊性を高める歩行者ネットワーク |
|  | 周辺の「まち」 | | | | |

(2) 歩行者交通

- 駅から駅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認します。
- 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。

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」ととらえた歩行者動線>

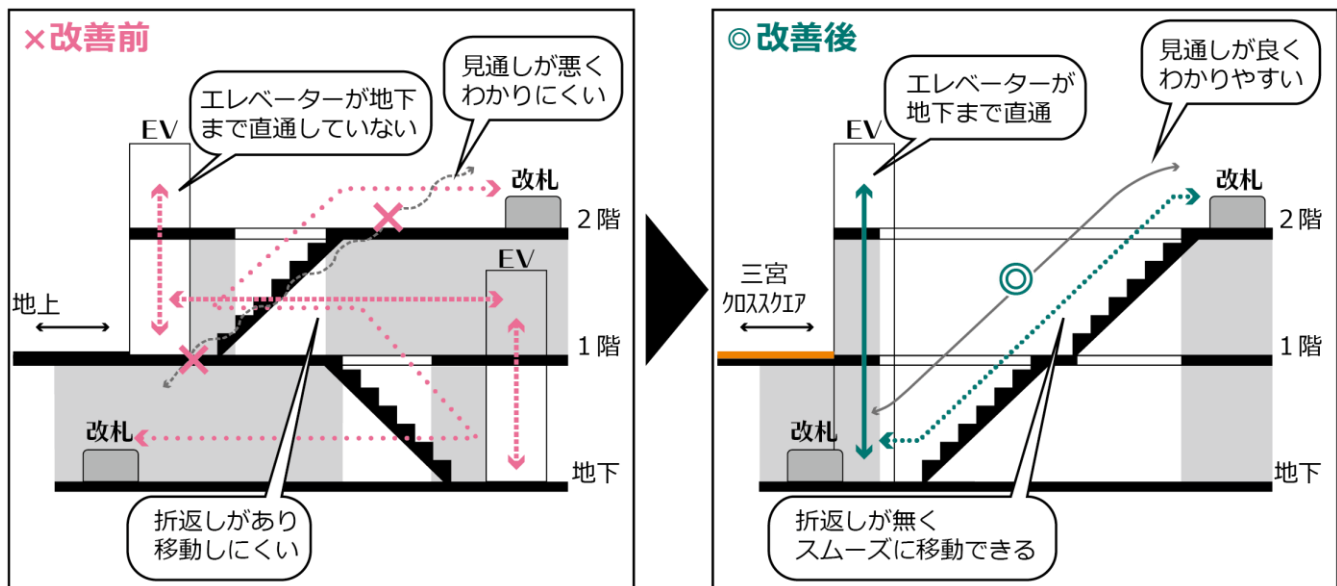
周辺民間施設の開発等にあわせて、空間としてのわかりやすさ、移動しやすさを確保するため、

- ・ 経路の見通しをできる限り確保します。
- ・ 高低差がある場所はわかりやすい位置にエレベーター、エスカレーターを設置します。
- ・ 通路は十分な幅員と高さを確保します。

その他、誰もがわかりやすい案内サインを充実します。

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）、
新たなバスターミナルへの動線 等

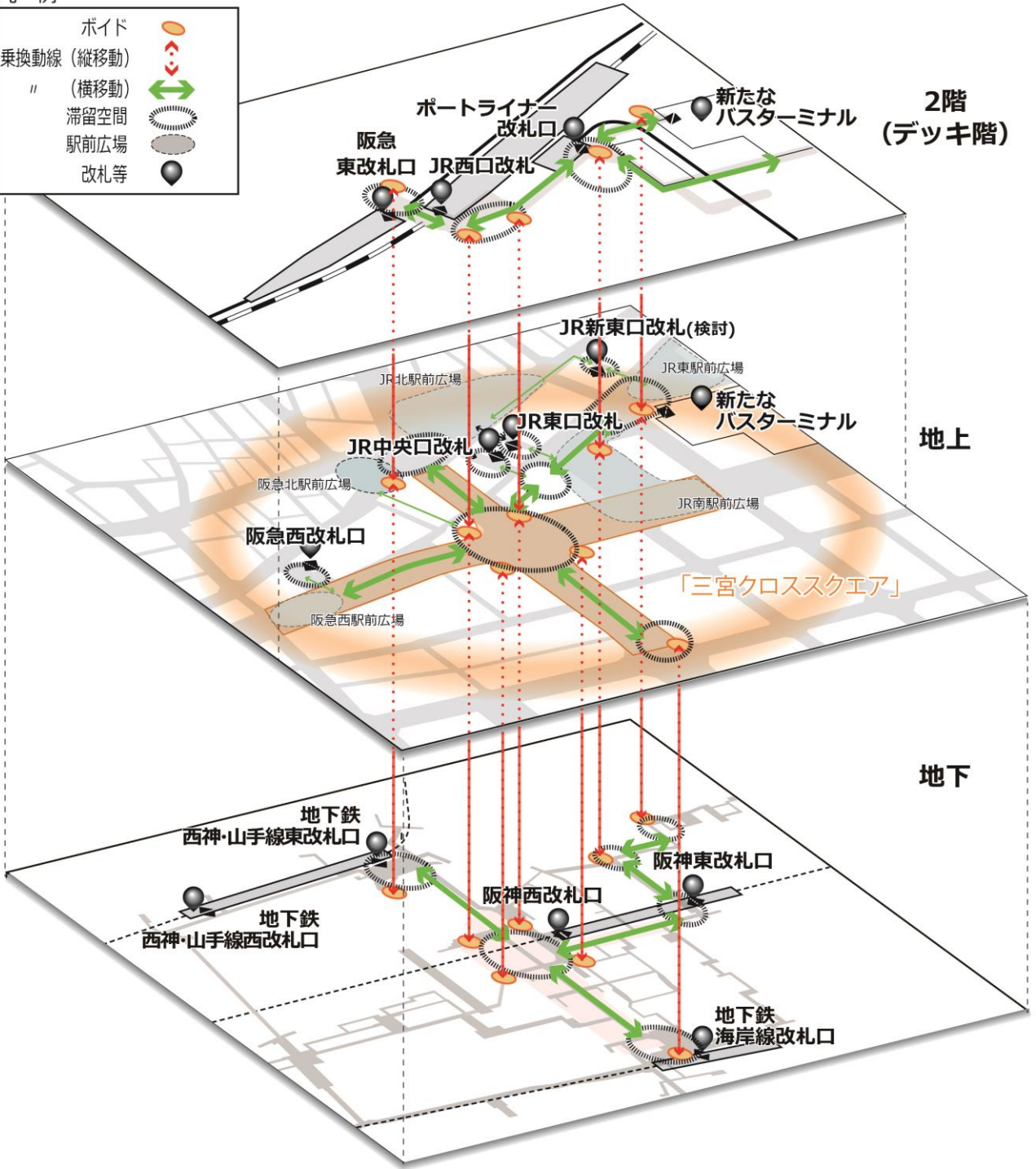
<乗換動線の改善イメージ>



＜乗換動線のイメージ＞

凡例

ポイド	
乗換動線 (縦移動)	
" (横移動)	
滞留空間	
駅前広場	
改札等	

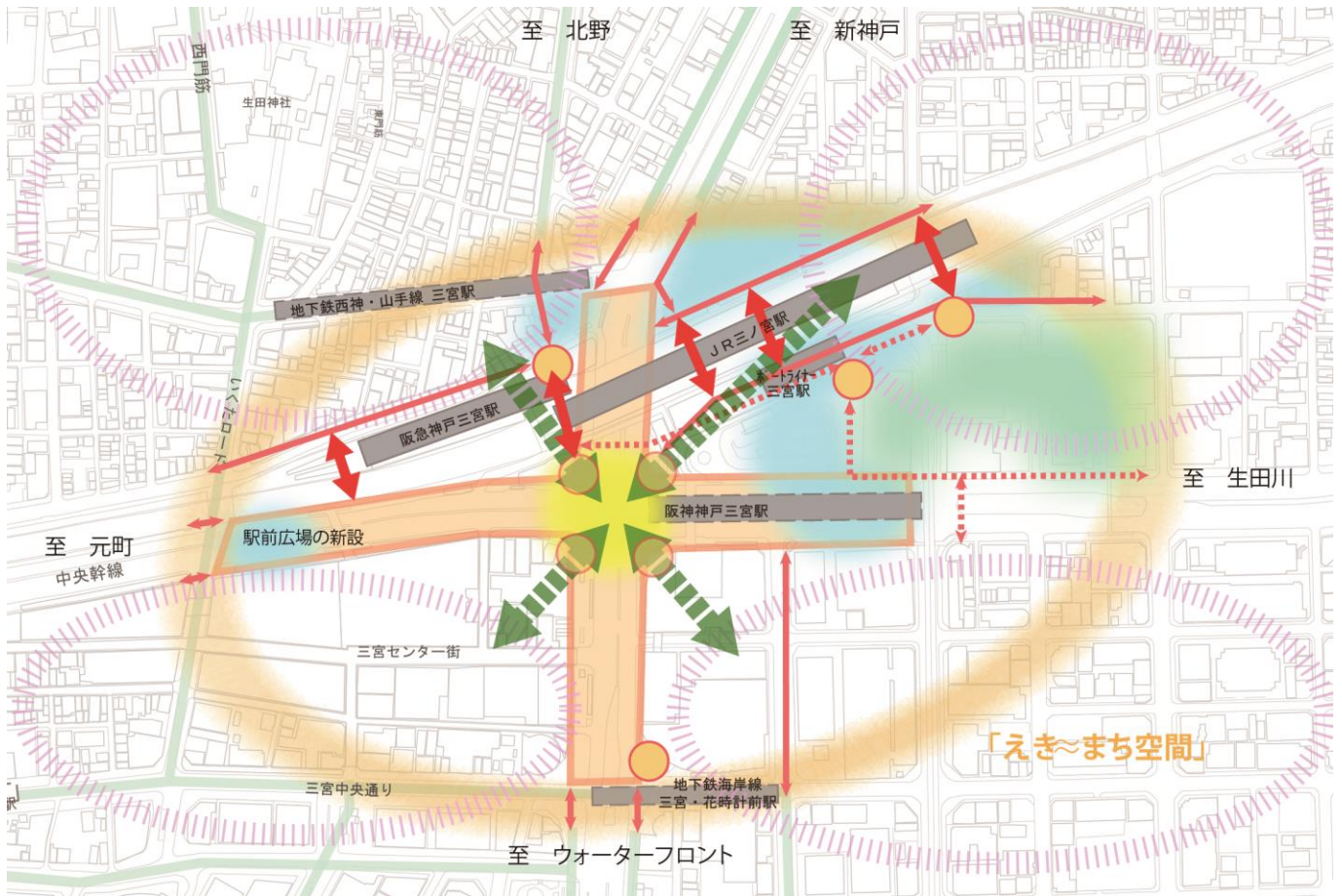


3-2 交通

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>

- ・「えき～まち空間」内や「えき～まち空間」と周辺の「まち」をつなぐ動線について、より歩きやすい空間に強化します。
- ・周辺民間施設の開発にあわせて、民間施設と一体となった「えき」から「まち」への見通しのよい歩行者空間を確保します。
- ・鉄道によって分断感のある南北の「まち」のつながりを改善します。

<「えき」から「まち」への歩行者の回遊イメージ>



凡例

- ←---→ 「えき」と「まち」をつなげる歩行者空間の確保
- +
- 「三宮クロススクエア」(人と公共交通優先の空間)
-
- 「まち」の回遊性を高める歩行者ネットワーク
-
- 駅前広場
-
- 周辺の「まち」

- ↔
- 鉄道南北の「まち」をつなぐ歩行者動線の改善
-
- 強化する駅周辺の歩行者動線(実線:地上、点線:デッキ)
-
- ポイド(わかりやすい縦動線と滞留空間)
-
- 新たなバスターミナル

※1 3層ネットワーク

これまで、歩行者が快適に街を回遊し、また、複数の交通機関の乗り換えがしやすいよう、地下・地上・デッキの「3層ネットワーク」による歩行者動線の整備を推進してきました。近年では、ユニバーサルデザインの視点から、エレベーター等の整備により3層ネットワークを上下方向に連絡する取り組みも進めています。

今後は、「えき≈まち空間」を実現するために、「まち」へつながる地上の動線を重視しながら、「えき」や「まち」をつなぐ地下・地上・デッキの動線をあわせて強化します。動線の強化にあたっては、誰もが直感的にわかりやすく利用しやすいユニバーサルデザイン（文字だけでなくピクトサインや色・音・感触等、五感に訴える空間デザイン、できるだけ段差を生じさせない工夫、スロープ勾配の緩和等）の視点を取り入れ、官民が連携して歩行者空間ネットワークを再構築します。

【デッキの考え方】

- ・乗換動線となるデッキを整備し利便性を向上させます。
(例：阪急東改札口⇔ポートライナー改札口)
- ・新たなバスターミナル周辺や駅前広場等、自動車やバスが通る箇所の横断デッキを整備します。

【地下の考え方】

- ・地下の歩行者空間を安全で快適な空間とします。
- ・地下空間のにぎわいを創出し、歩きたくなるような空間とします。
- ・周辺民間施設の開発にあわせて、地下通路のネットワークの拡充や見通しの改善を図ります。

※2 ボイド

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、

- ・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)

を配置し、より移動しやすい空間を整備します。

(三宮交差点の四隅等)

<ボイドイメージ (神戸国際会館) >



(3) 公共交通・自動車交通

- バスやタクシーの乗降場を集約し、公共交通の利便性を向上させます。また、「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。
- 駅前広場の再編、拡充、新設や駐車場・駐輪場を確保し、自動車等の駅やまちなかへのアクセスを向上させます。

1) 公共交通の利便性の向上

① 公共交通の考え方

路線バス・タクシー・中長距離バス等

- ・「三宮クロススクエア」の創出にあわせ、駅前広場を再編、拡充、新設するとともに、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。
- ・「三宮クロススクエア」の南北方向に公共交通軸を設け、回遊交通（連節バス、BRT、LRT 等）の主軸とし、都心内外の公共交通の利便性を向上させます。
- ・中長距離バスは、新たなバスターミナルに集約し利便性とわかりやすさを向上させます。

② 公共交通を補完する移動支援の考え方

モビリティ・スポット、パーソナルモビリティ等

- ・公共交通と乗り継ぎしやすい位置や歩行者ネットワーク上に、移動支援の拠点として、『情報発信』、『休憩施設』、他の交通への『結節機能』を兼ね備えた「モビリティ・スポット※¹」を配置します。
- ・「モビリティ・スポット」には、「えき～まち空間」内や周辺の「まち」への移動支援として、電動車いすやベビーカー等の貸し出し、パーソナルモビリティ※²等の利用にも対応できる環境を整備します。

<移動支援の例>



ベビーカーや車いすの貸し出し



自転車タクシー

※1 モビリティ・スポット

『情報発信』『休憩施設』他の交通手段との『結節機能』のイメージ

駅周辺案内 観光案内 バス案内



周辺 MAP、案内サイン等
地域の魅力を伴った
『情報発信』



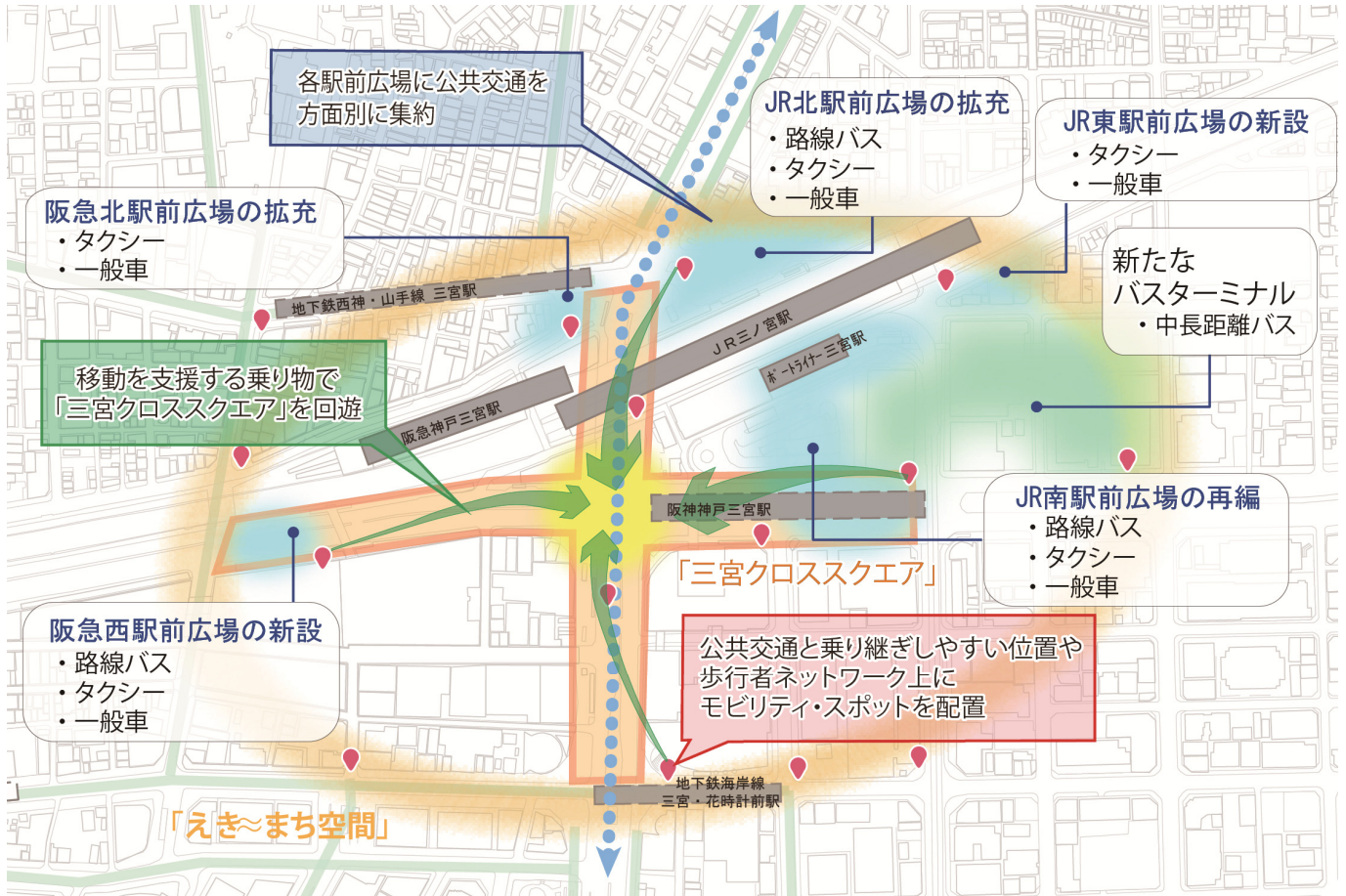
木陰やベンチ等の
ちょっとした
『休憩施設』







シェアサイクルポート バス停



歩行者と他の交通手段
(自転車や公共交通) との
『結節機能』

＜公共交通の利便性の向上のイメージ＞



- 【凡例】
-  「三宮クロススクエア」(人と公共交通優先の空間)
 -  移動支援
 -  公共交通軸
 -  モビリティ・スポット(移動支援拠点)
 -  駅前広場
 -  新たなバスターミナル

※2 パーソナルモビリティ

電気自動車や自動運転等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であり、今後、法規制等を考慮しながら導入の検討を進めます。



パーソナル移動支援ロボット
「Winglet (ウィングレット)」
出典：公表資料



次世代型電動車椅子
パーソナルモビリティ
「WHILL (ウィル)」



ルノー製タンデムEV
「トゥイージー」

3-2 交通

2) 自動車等の駅やまちなかへのアクセス向上

① 自動車（自家用車）の考え方

- ・「えきまちなか空間」へアクセスする動線を確保するとともに、訪れた人が使いやすい駐車場を民間事業者とも連携しながら確保します。
- ・「三宮クロススクエア」にも、駅前広場にアクセスするために必要な空間を確保します。
- ・駅前広場の再編・拡充・新設にあたっては、車いす利用者や高齢者の方等が、安全に乗り降りできるスペースを確保します。

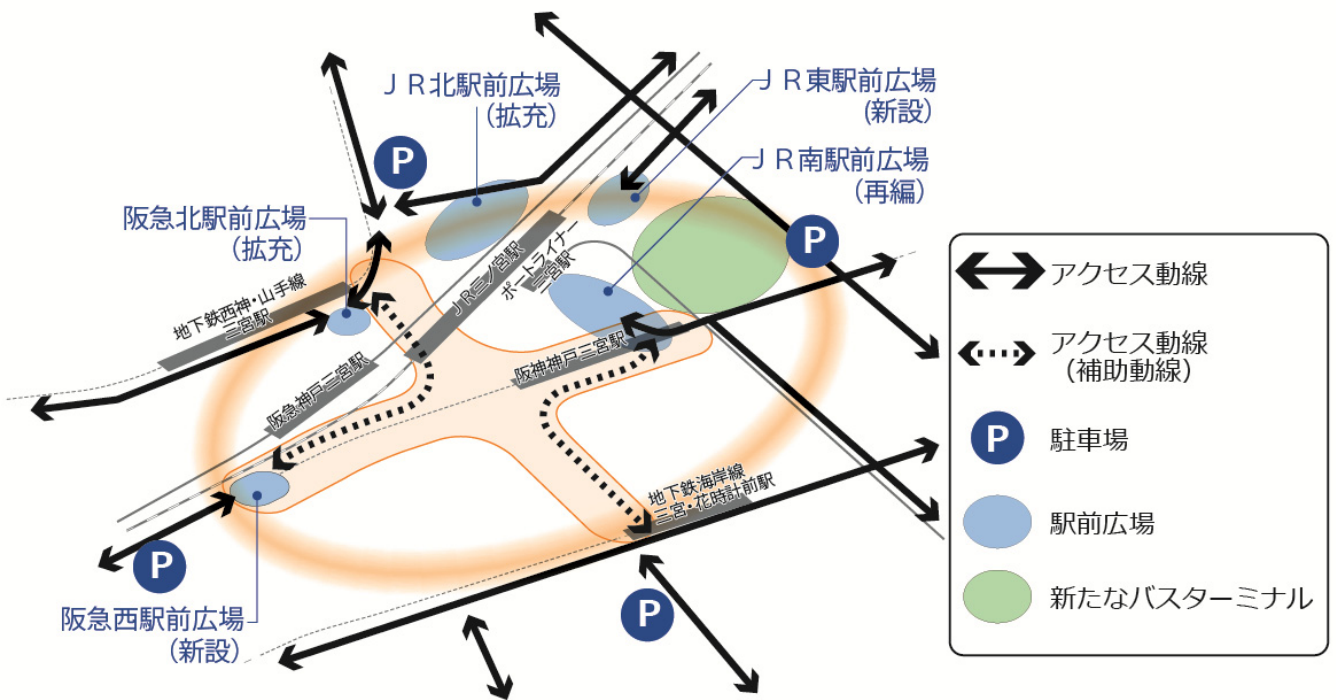
② 自転車の考え方

- ・利便性や安全性に配慮した自転車走行空間を確保します。
- ・駅やまちなかに用事がある人にとって使いやすい駐輪場を確保します。
- ・駐輪場の確保にあたっては、民間事業者とも連携し、既存の駐輪場の活用も含め、検討を進めます。

③ 緊急車両（消防車・救急車等）の考え方

- ・「三宮クロススクエア」には緊急車両の通行や、消防、救急及び災害時の活動に必要な空間を確保します。

<アクセス交通車両の動線イメージ>



■ 駅前広場の一般車乗降スペース（車いす利用者用乗降施設）の整備

駅前広場	現況	将来
JR北駅前広場	×	○
JR南駅前広場	○	○
JR東駅前広場		○
阪急北駅前広場	×	○
阪急西駅前広場		○

<車いす利用者用乗降施設>



3-2 交通

④ 業務用車両の考え方

荷捌き車両・工事用車両・ごみ収集車等

<通行空間>

- ・「三宮クロススクエア」には業務用車両の通行に必要な空間を確保します。

<荷捌き>

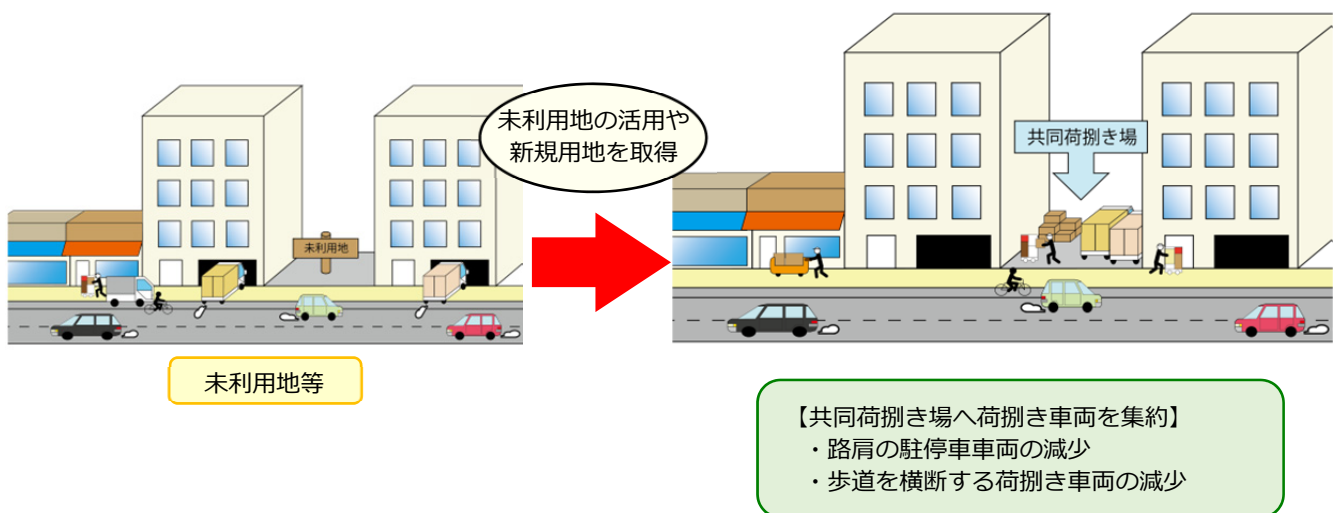
- ・施設ごとに荷捌きに必要スペースを確保することを基本とします。
- ・施設ごとに確保できない箇所については、共同荷捌き場の確保や、時間帯を限った公共空間の活用のルール化等、柔軟な運用方法を検討します。

<運用方法>

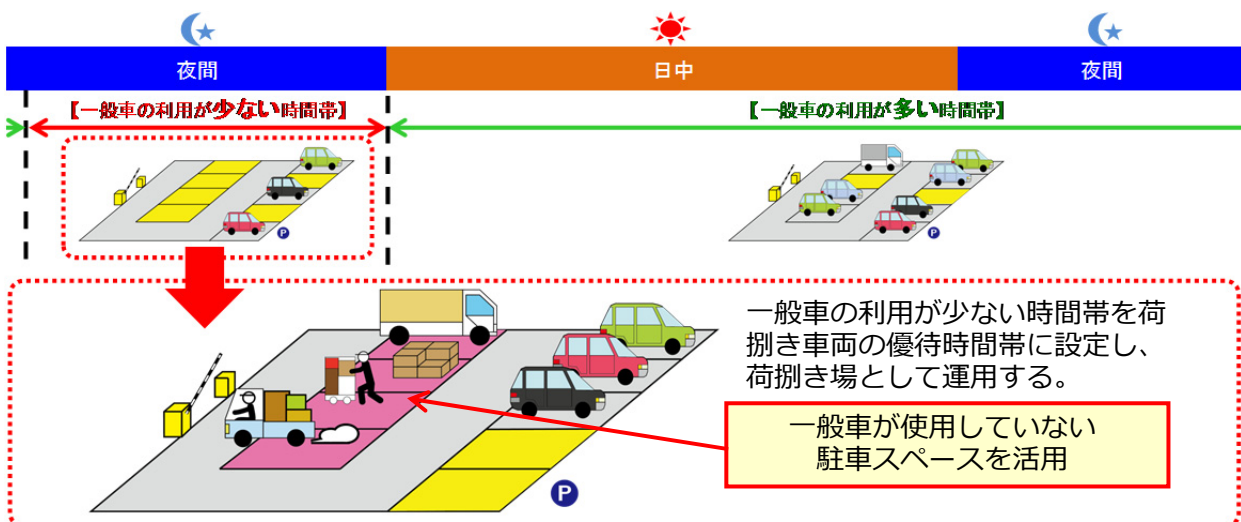
- ・業務用車両（荷捌き車両・工事用車両・ごみ収集車等）の運用方法の検討にあたっては、地域の方と話し合いながら、安全で利便性の高いものとなるよう進めます。

<参考> 他都市における「共同荷捌き場の確保」事例紹介

パターン1：新たに整備（荷捌き専用空間）



パターン2：既存駐車場の有効活用（一般車の駐車場利用と併用利用）



(1) 基本的な考え方

「えき～まち空間」は、デザイン都市・神戸の玄関口であり、訪れる人々の活動の拠点です。魅力的で風格あるまちなみは、駅前に降り立つ人、公共空間に集い憩う人、建物内から周囲のまちを眺める人等、「えき～まち空間」に関わる人々の心に残り、最終的に都市の評価にも直結する重要な要素の一つです。

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、まちのにぎわいや活気を誘発する景観形成に取り組むことで、神戸の歴史や自然環境を背景とした文化の薫りが漂う、訪れた人々の感性に響き、市民が誇りに思える景観を創出します。

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、まちなみのコントロールに取り組めます。



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”

「えき～まち空間」の周辺には、旧居留地や元町、北野地区等、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に取り組めます。



旧居留地地区のまちなみ

3) 温かみのある“夜間景観”

神戸の夜間景観は日本を代表する夜景の一つで、山側や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。「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、温かみのある神戸らしさが夜間も感じられるよう取り組めます。



温かみのある夜間景観

(2) 景観形成に求める要素

「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」といった景観形成の基本的な考え方にに基づき、今後、官民が連携して、建築物と公共空間が一体となった魅力的な景観を創出していくために、以下の視点で「えき～まち空間」における景観形成に求める要素を明らかにし、景観デザインコードの設定に取り組みます。

また、「えき～まち空間」を実現していくためには、地域の方々・事業者・行政の相互理解と協力が不可欠であり、多様な価値観を活かしつつ、調和の取れた景観形成を進めていきます。

1) 公共空間と「まち」のつながり

「三宮クロススクエア」をはじめとする公共空間は、「えき」からの人の流れを受け止めて、周辺の「まち」につなげる重要な役割を担います。そのため、公共空間と沿道建築物が相互ににぎわいを呼び込むとともに、背後の特色ある「まち」へ向けて、にぎわいが拡がるように取り組みます。

2) 開放感とゆとりを感じる空間

神戸の玄関口に降り立った人が心地良さを感じるためには、海や山、空への広がりなどの開放感や、空間的なゆとりを体感できることが重要な要素です。公共空間に面する沿道建築物の壁面位置や高さを誘導し、開放感の確保や圧迫感の軽減を進めることで、豊かな自然と都市の活力が共存する、神戸らしさを感じることのできる空間構成に取り組みます。

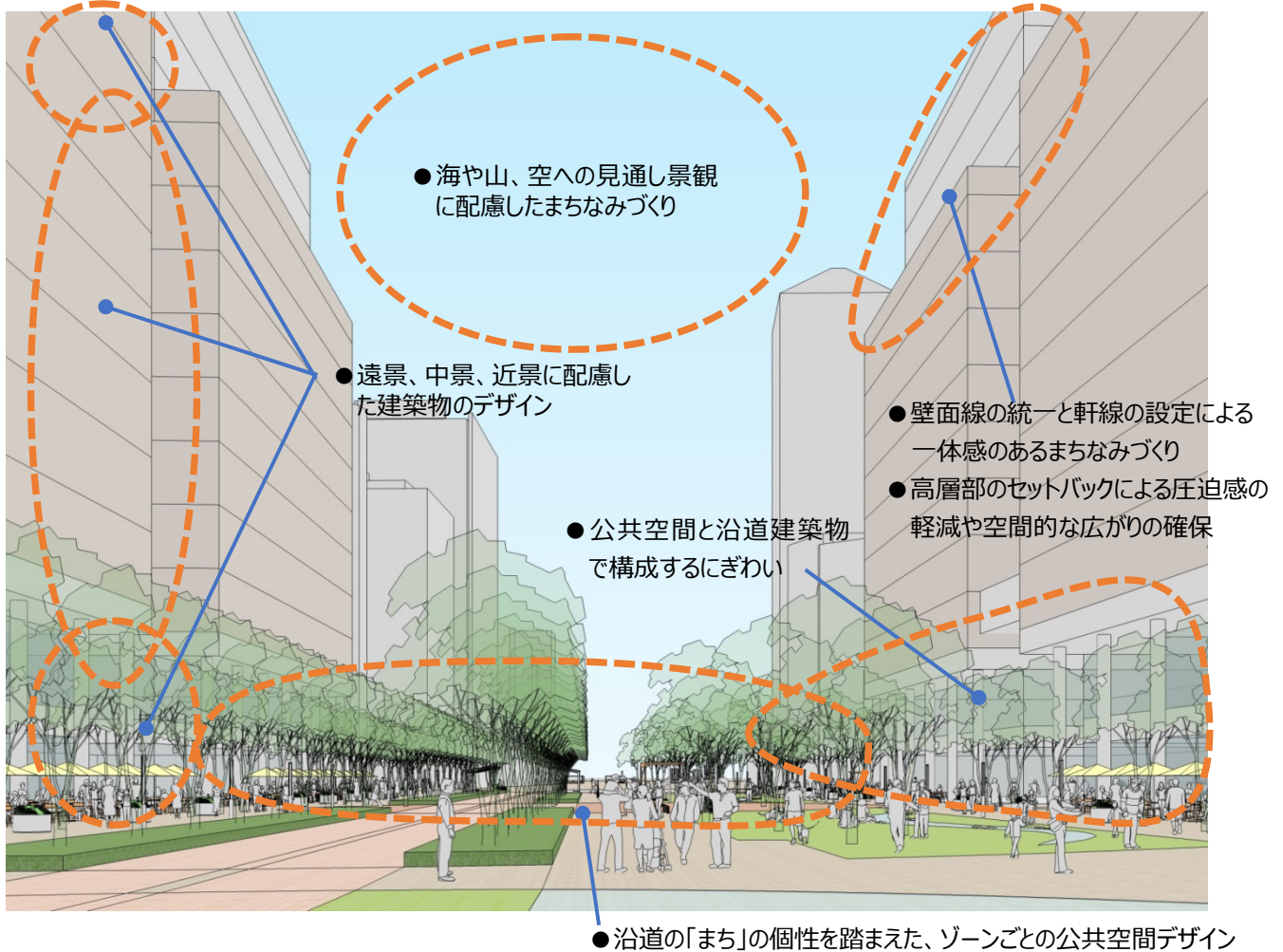
3) 高質で穏やかなデザイン

「えき～まち空間」が昼夜を通して訪れる人々の心に残る魅力的な空間とするために、公共施設や建築物、屋外広告物は、それぞれが立地する「まち」の特徴をふまえつつ、夜間景観も含めて神戸らしさが感じられる高質で穏やかなデザインとするとともに、今後の段階的な整備にも対応できるよう取り組みます。

4) 新しい神戸の玄関口

「三宮クロススクエア」の中心である三宮交差点は、それぞれの「まち」への重要な結節点であり、神戸の玄関口“三宮”を印象づける新しい顔となります。そのため、交差点を形成する沿道建築物と「三宮クロススクエア」が、互いに向き合い一体感を持った空間とし、神戸を象徴するような景観形成に取り組みます。

＜「三宮クロススクエア」での景観形成イメージ（案）＞



(3) 地域との協働と参画による景観づくり

神戸市では、長年にわたりまちづくり活動に取り組んできた市民の方々が、個性と活力ある地域特性を形作ってきました。

将来に渡って、神戸らしい様々な地域の魅力をより高めるためには、今後、計画される建築物や屋外広告物に関して、民間事業者と行政の間での調整だけでなく、引き続き地域の方々との協働と参画による協議調整が必要です。さらに公共空間についても、その空間を単に利用するだけでなく、管理、活用を含めて地域の方々とともに調整・整備を進めていくことが、長年にわたり使いやすく魅力的な公共空間を維持していくことにもつながります。

このため、「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」の形成に取り組めます。



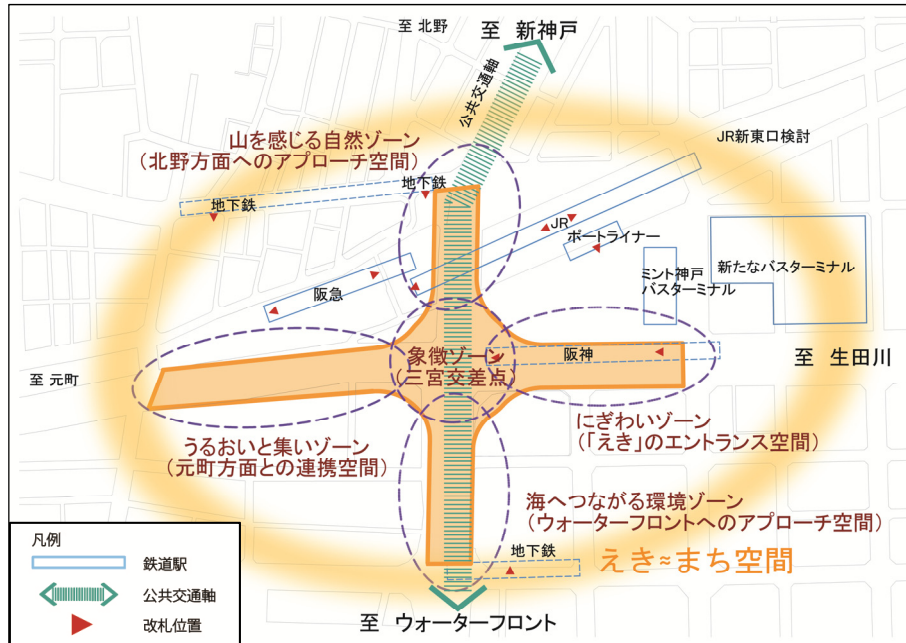
4. 「えき～まち空間」の実現に向けた今後の取り組み

4-1 空間

(1) 「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の創出を図るため、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、地域の方々等と話し合いながら具体化を図ります。

＜「三宮クロススクエア」のゾーニング＞

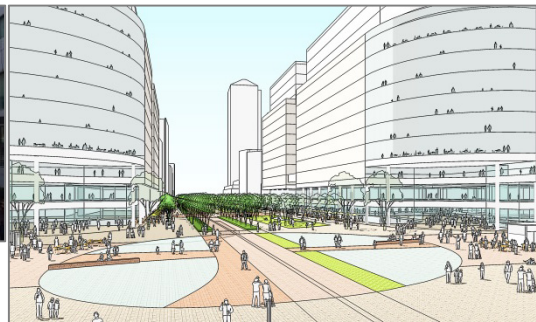


1) 4つの顔が向き合う場（三宮交差点）

三宮交差点は、2つの空間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。



現況



将来イメージ



イメージ写真

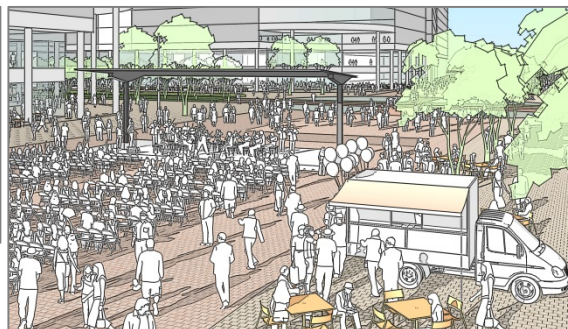
2) にぎわいと活力の空間

● 「三宮クロススクエア」東側

JR、ポートライナー、阪神等の鉄道駅、バスターミナル等があり、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。



現況



将来イメージ



イメージ写真

●「三宮クロススクエア」西側

北に高架下商店街、南にセンタープラザ等があり、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」として位置づけます。



現況



将来イメージ



イメージ写真

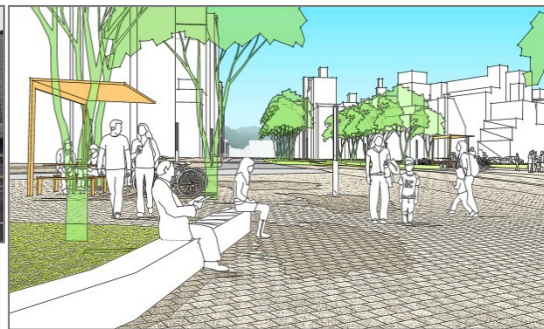
3) 花と緑と公共交通の空間

●「三宮クロススクエア」北側

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を設けるとともに、北野方面へのアプローチ空間となる「山を感じる自然ゾーン」として位置づけます。



現況



将来イメージ



イメージ写真

●「三宮クロススクエア」南側

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。



現況



将来イメージ



イメージ写真

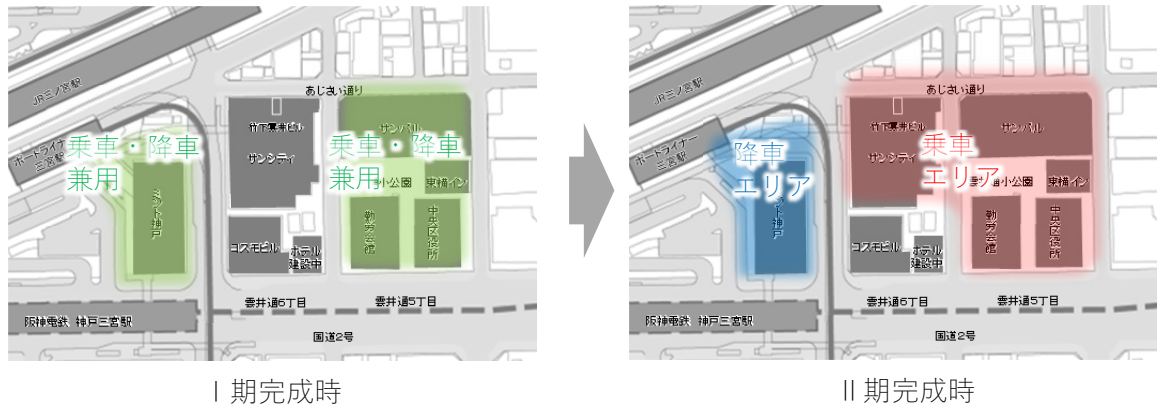
(2) 新たなバスターミナルの整備イメージ

1) 整備の進め方

中・長距離バスの乗降場を集約する新たなバスターミナルは地域の実情等を考慮し、段階的に整備します。

段階整備にあたっては、東側のⅠ期完成時から暫定利用ができるよう計画し、西側のⅡ期整備期間中においても、バス利用者のスムーズな動線確保等に配慮します。また、その際は「えきまち空間」の段階的な整備にあわせた適切な動線計画や、乗車エリアと降車エリアを明確に分けないことも含めたターミナルの運用方法を検討します。

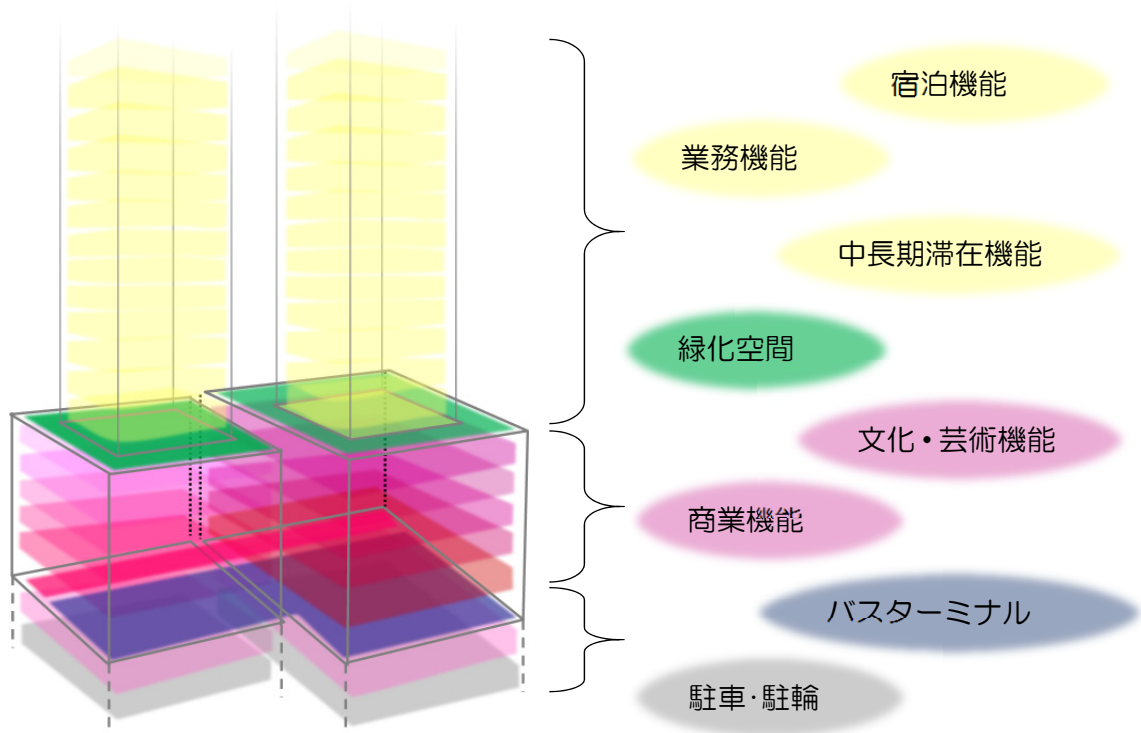
＜段階施行に伴うバスターミナル供用イメージ＞



2) 再整備ビル全体のイメージ

新たなバスターミナルの整備を含む、雲井通5・6丁目の再整備においては、地権者や国等の協力を得た上で既存施設の更新を図りつつ、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。

＜再整備ビルの構成イメージ＞



※今後、民間事業者の参画・提案により、構成が変わる可能性があります。

4-2 交通

(1) 都心における交通体系の考え方

新神戸・北野・元町・ウォーターフロント等を含む都心において、歩行者が中心のまちの実現に向けた交通体系の見直しを行うため、「自動車交通マネジメント」、「歩行環境の向上」、「公共交通など多様な交通手段の確保」の3つの視点を踏まえた総合的な交通体系とします。

自動車交通マネジメント

- 都心を通過する交通の円滑な処理
- 都心へのアクセスの向上
- 自動車交通から公共交通への転換

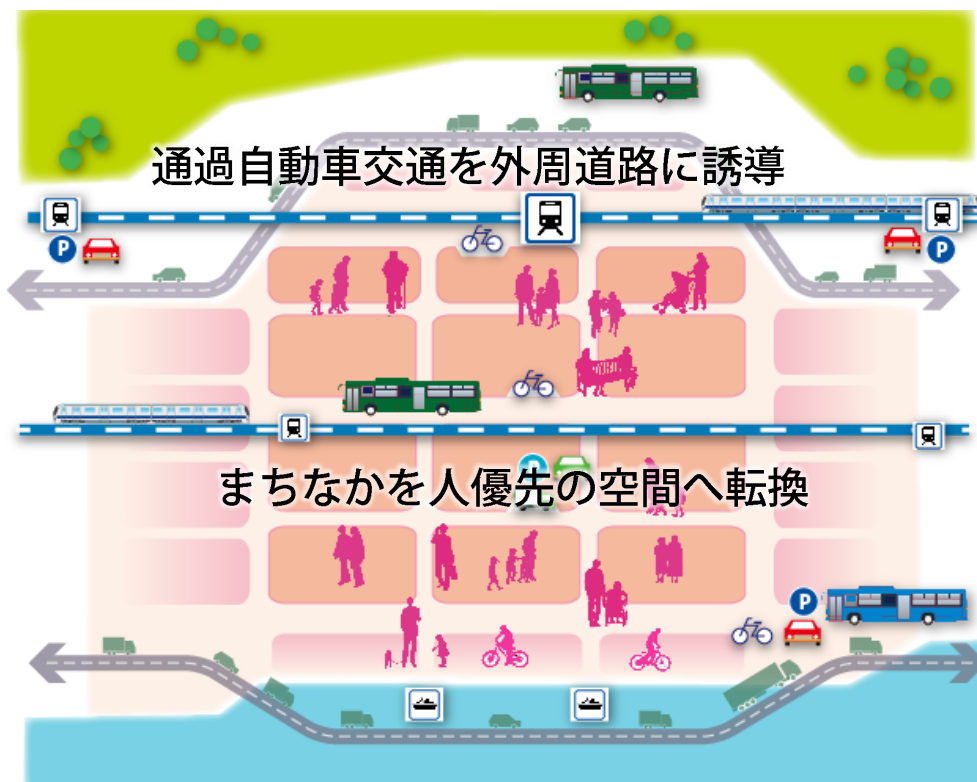
歩行環境の向上

- 道路空間の再配分等による歩行者動線の強化
- 憩いとにぎわい創出に資するたまり空間の整備

公共交通など多様な交通手段の確保

- 多様な交通手段の確保
- 公共交通の乗り換え利便性の向上
- 自動車交通から公共交通への転換

<都心交通体系のイメージ>



(2) 自動車交通マネジメント

1) 都心の交通特性

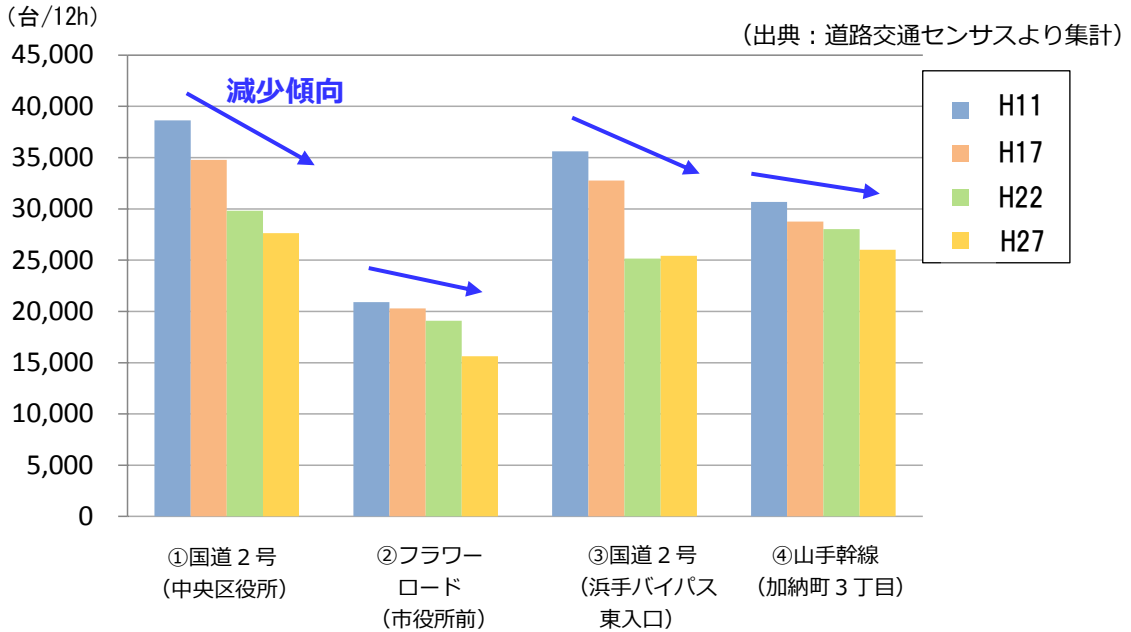
(交通量)

- ・都心における交通量は減少傾向にあります。

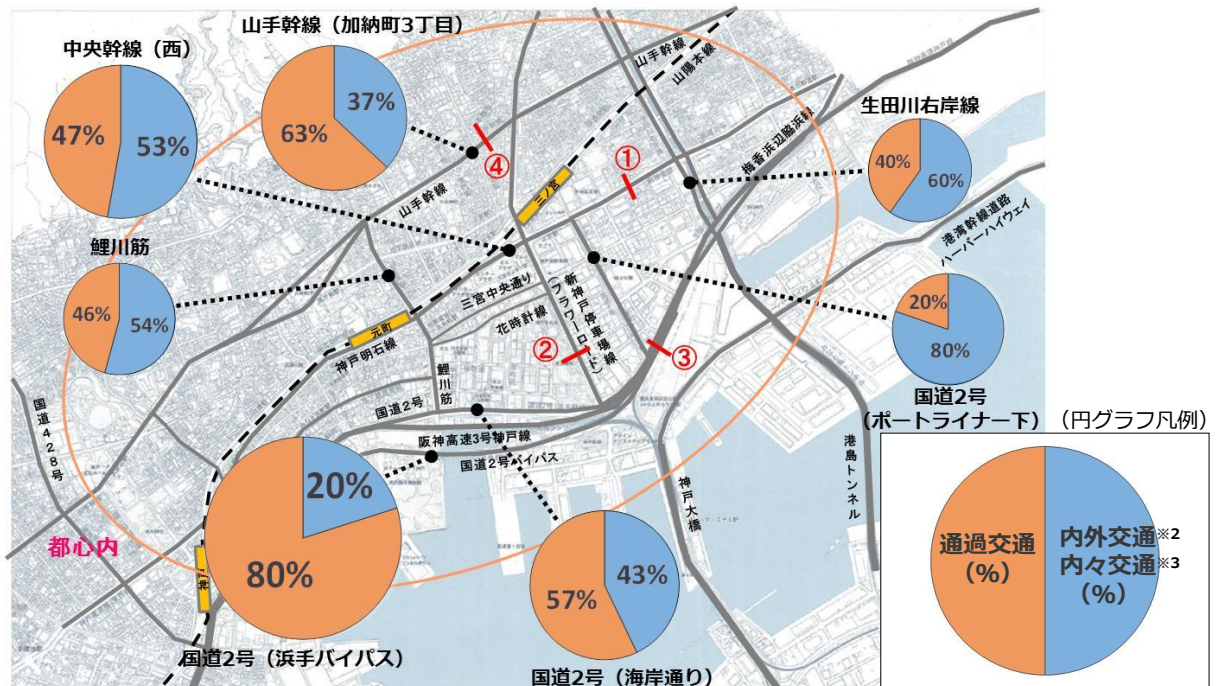
(通過交通)

- ・都心部に目的地を持たない「通過交通^{※1}」も多く都心内に流入しています。

<都心の主要道路における交通量の推移>



<都心の主要道路における通過交通の割合>



(出典：平成 22 年道路交通センサスより推計)

※1 通過交通：都心内を目的地とせず、都心を通過する交通
 ※2 内外交通：都心内から都心外、あるいは都心外から都心内に移動がまたがる交通
 ※3 内々交通：都心内で移動が完結する交通

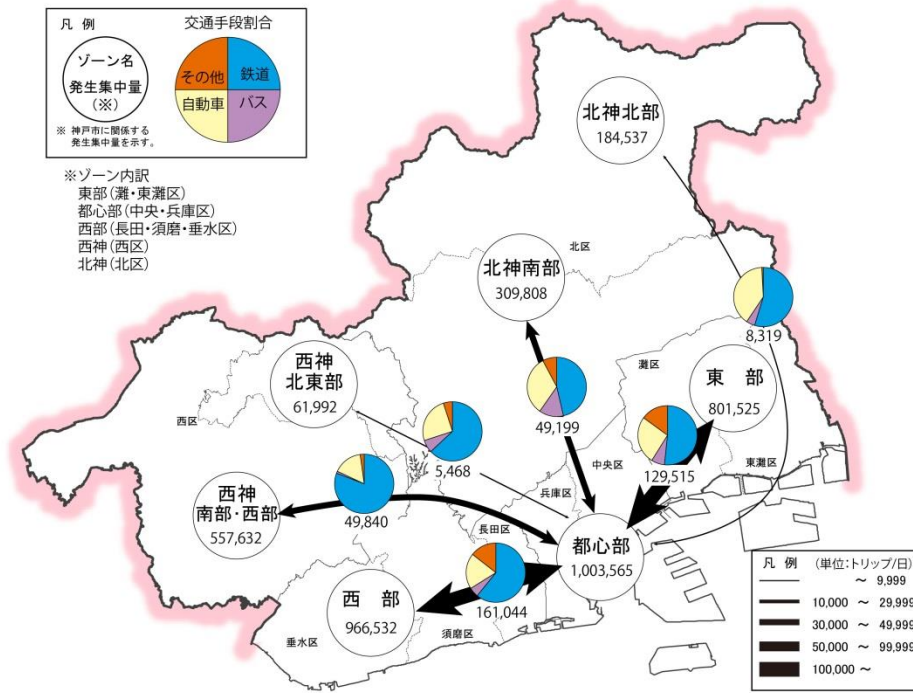
<参考> 神戸市域内における人の動きと地域別の交通手段の利用割合

(神戸市地域公共交通網形成計画より一部抜粋)

<神戸市域内の移動実態>

神戸市域の各ゾーンから都心部へのトリップ数と、その交通手段の割合をみると、鉄道の割合が最も高くなっていますが、自動車の割合も20~40%程度を占めます。

<神戸市域内における人の動き>

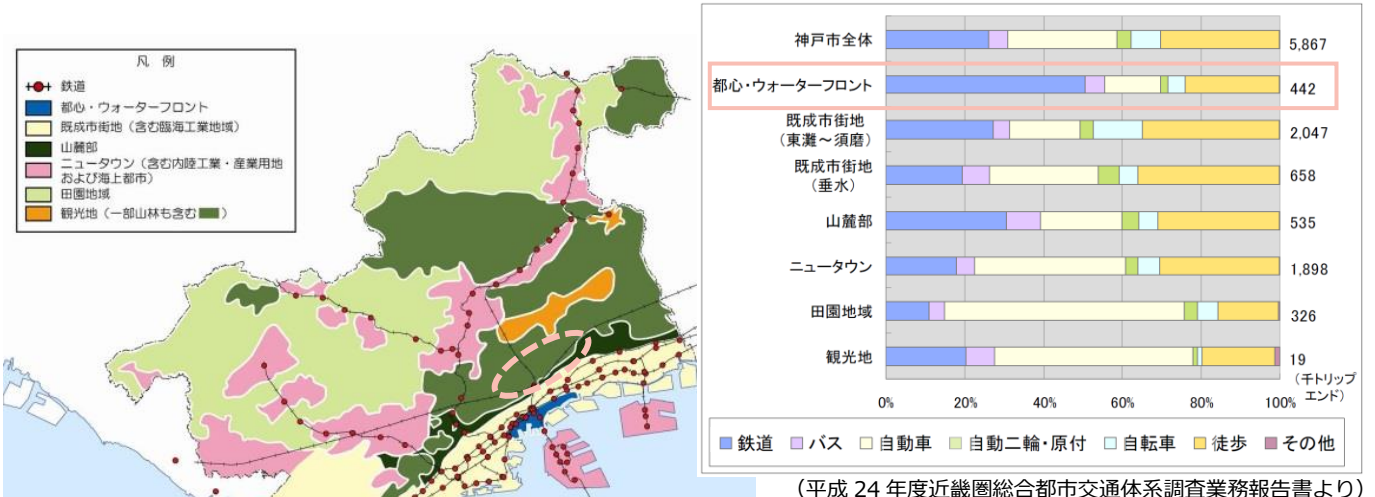


(平成 22 年第 5 回近畿圏パーソントリップ調査より)

<地域ごとの交通手段の利用状況>

都心・ウォーターフロントの交通手段の利用割合を見ると、鉄道利用が高くなっていますが、自動車も15%程度を占めます。他の地域の交通手段の利用割合と比較すると、都心・ウォーターフロントの自動車の利用割合は低くなっています。

<エリア区分図と地域ごとの交通手段利用割合>



(平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より)

3) 「三宮クロススクエア」の段階整備のイメージ

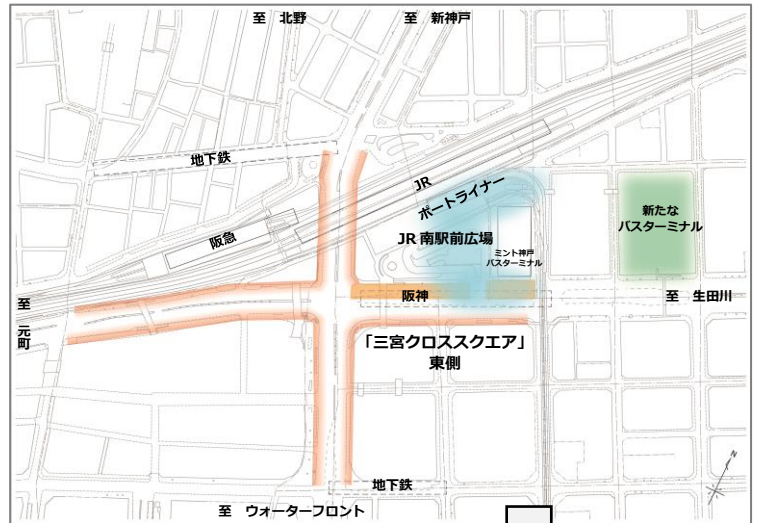
<整備の進め方>

必要な対策を実施し、交通状況を見据えながら、段階的に進めます。

※「三宮クロススクエア」には、駅前広場にアクセスするために必要な空間を確保します。

<第1段階>

「三宮クロススクエア」東側の車線減少
〔2025年頃〕



<第2段階>

「三宮クロススクエア」東側の完成
〔2030年頃〕



<将来像>

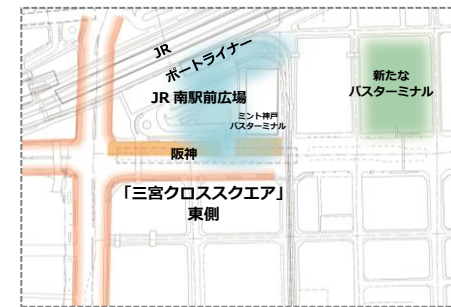
「三宮クロススクエア」完成



4-2 交通

<第1段階> 「三宮クロススクエア」東側の車線減少

(新たなバスターミナルI期完成後)〔2025年頃〕

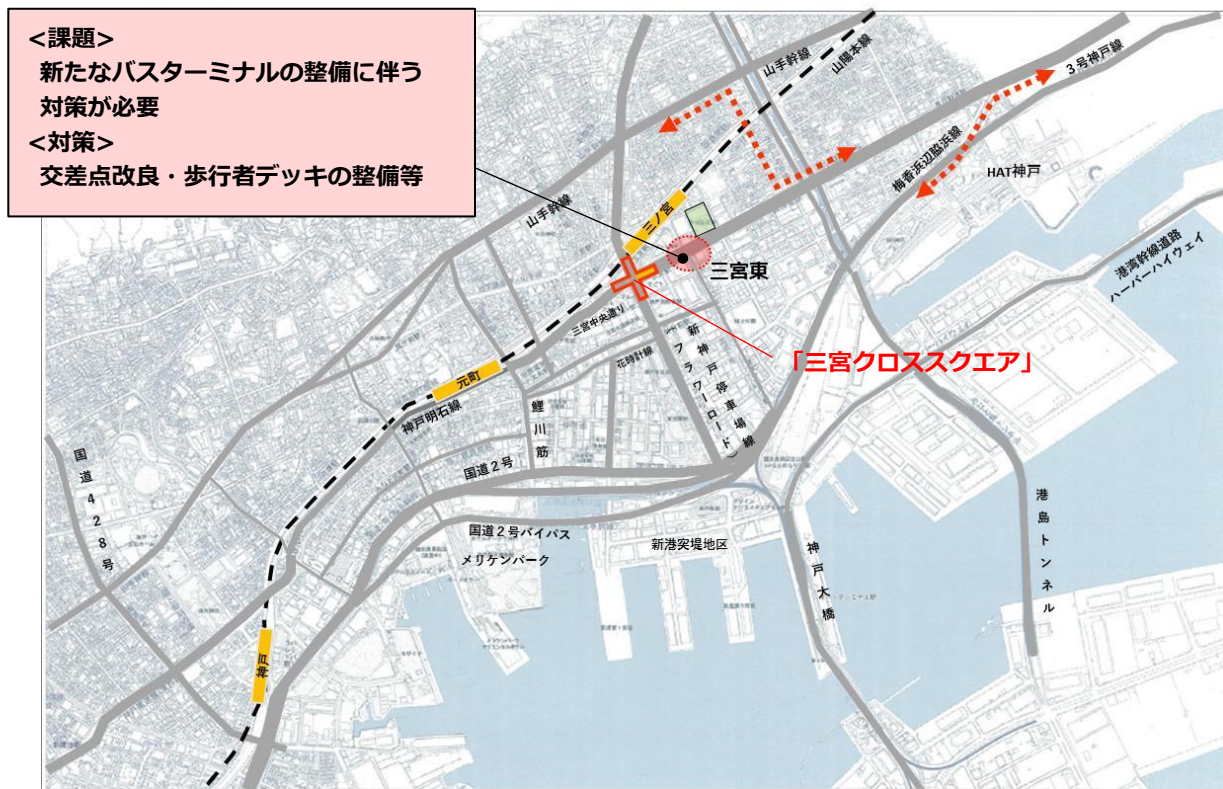


<イメージパース>



「三宮クロススクエア」東側を西から望む

<「三宮クロススクエア」周辺の交通状況と必要な対策(第1段階)>



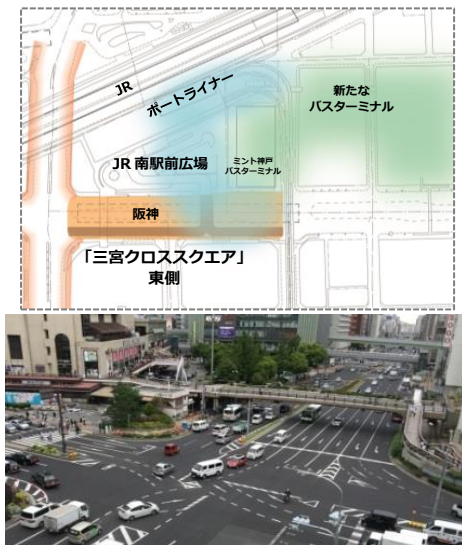
「三宮クロススクエア」東側の車線が減少することで、周辺の道路（赤色点線）の交通量が増えますが、大きな影響は生じないと考えています。

しかしながら、新たなバスターミナルの整備に伴う、三宮東交差点の改良や歩行者デッキの整備等の対策が必要となります。

また、駐車場を活用した公共交通への転換促進施策（パーク&ライドの推進等）の実施や、公共交通の利便性・回遊性向上及び利用促進をはかることにより、自動車の総量抑制に向けた施策を継続的に取り組みます。

4-2 交通

＜第2段階＞ 「三宮クロススクエア」東側の完成
 (新たなバスターミナルⅡ期完成後、大阪湾岸道路西伸部供用後)〔2030年頃〕

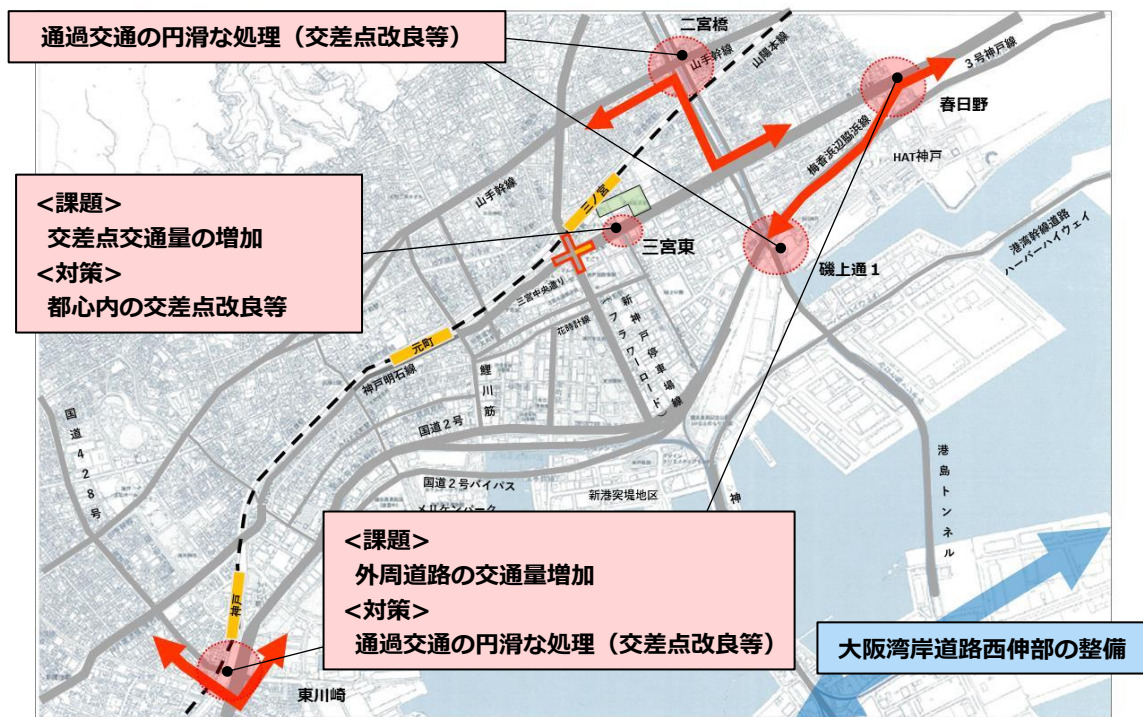


＜イメージパース＞



「三宮クロススクエア」東側を西から望む

＜「三宮クロススクエア」周辺の交通状況と必要な対策（第2段階）＞



「三宮クロススクエア」東側が人優先の空間となることで、都心を通っていた交通は外周道路を通行し、外周道路の交通量が増加します（赤色実線）。そのため、外周道路の一部の交差点（赤丸部分）において、渋滞解消に向けた交差点改良等の対策が必要となります。

一方で、同時期には、神戸港の物流機能強化・関西三空港の連携強化等を目的とする大阪湾岸道路西伸部が整備され、阪神高速3号神戸線の渋滞が抜本的に解消し、都心内の通過交通による外周道路の交通負荷が軽減するものと期待されます。

そのほか、「三宮クロススクエア」の東側の交差点においても、交差点改良等の対策が必要となります。

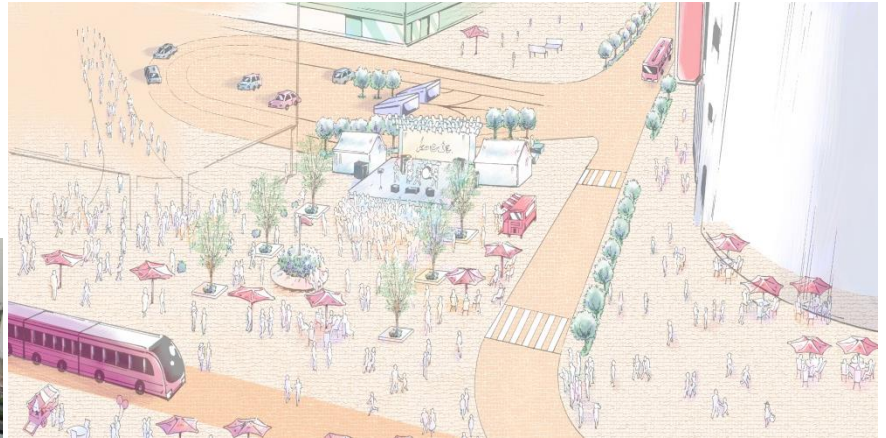
また、公共交通の利便性・回遊性向上及び利用促進等をさらに推進することで自動車の総量抑制に取り組みます。

4-2 交通

〈将来像〉「三宮クロススクエア」完成

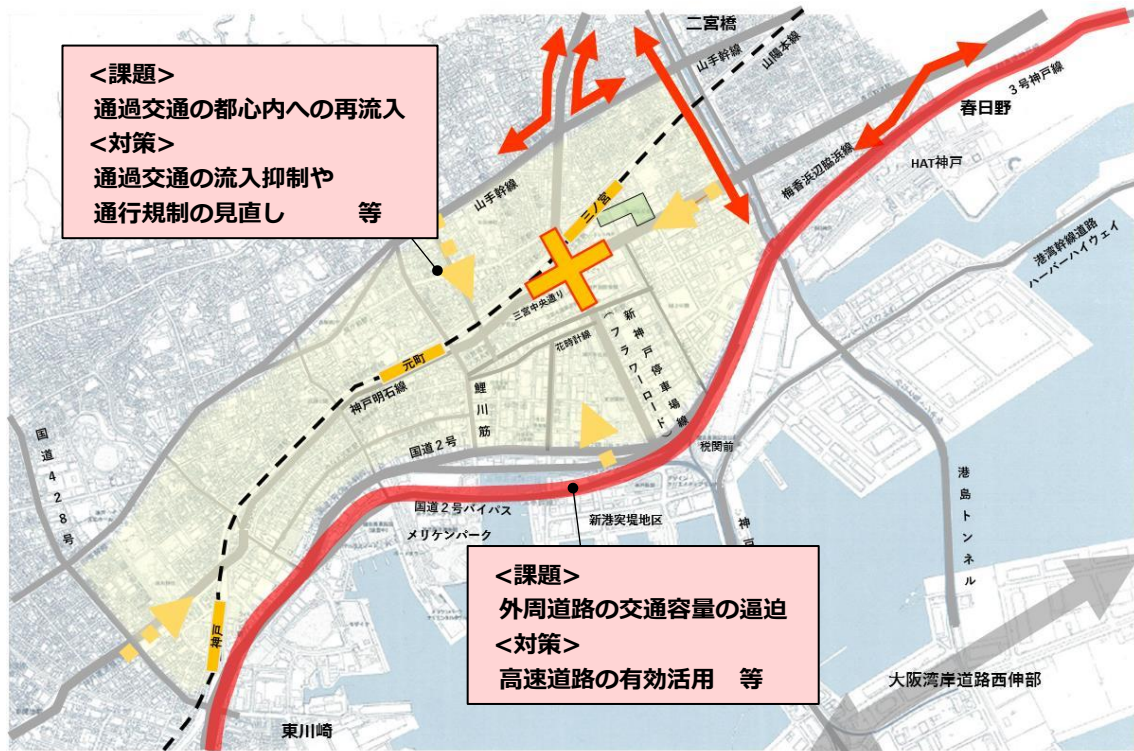


〈イメージパース〉



「三宮クロススクエア」東側を西から望む

〈「三宮クロススクエア」周辺の交通状況と必要な対策（将来像）〉



「三宮クロススクエア」全体が人と公共交通優先の空間となることで、外周道路の交通量が増加し、一部の通過交通が都心内に再流入します。これにより、都心内の複数の交差点で渋滞が発生すると考えています。

渋滞の解消策としては、①高速道路の有効活用による外周道路の通過交通量の減少、②道路空間再編による通過交通の流入抑制や都心内の道路の通行規制の見直し、対面通行化等による都心へのアクセス交通の利便性向上等が考えられます。

実現に向けては、将来の社会情勢の変化（技術革新（自動運転・AI等）、公共交通への転換、人口増減等）を見極めながら、対策を検討していきます。

(3) 歩行環境の向上

歩行者のための憩い空間の創出
(KOBE パークレット、まちなか拠点)



歩行者中心の道路空間へ再配分
(暮合南 54 号線)



施策の方向性

- 道路空間の再配分等による歩行者動線の強化
- 憩いとにぎわい創出に資するたまり空間の整備

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



案内サインを体系的に整備
(デザインの統一、多言語対応)



都心の新たなにぎわい拠点の整備
(三宮プラッツ イメージ)



(4) 公共交通など多様な交通手段の確保

公共交通による回遊性向上
(連節バス、BRT、LRT等の段階的な導入検討)



様々な移動手段による回遊性向上
(コミュニティサイクルの充実)

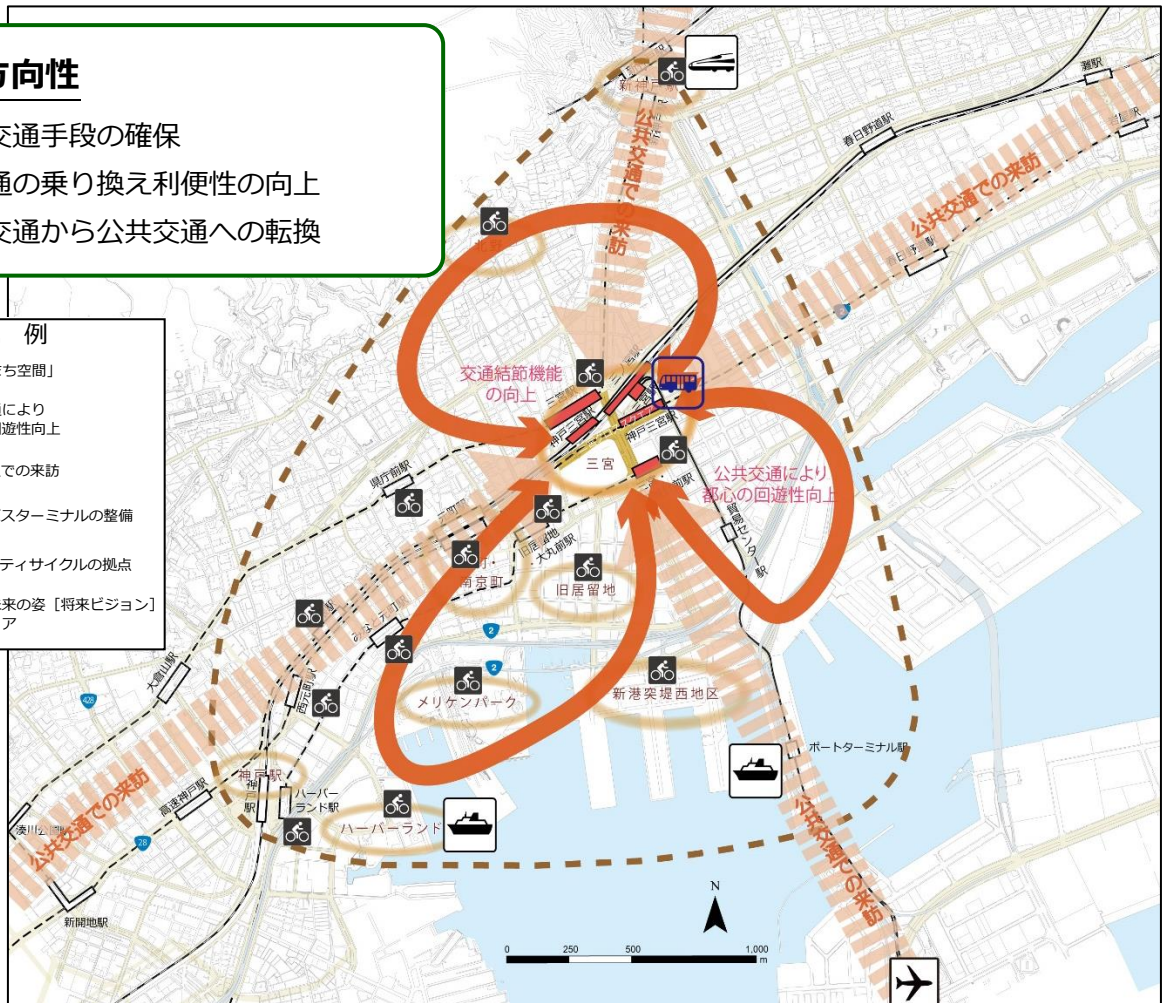


施策の方向性

- 多様な交通手段の確保
- 公共交通の乗り換え利便性の向上
- 自動車交通から公共交通への転換

凡例

- 「えきまちなか空間」
- 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



中・長距離バス乗降場の集約
(新たなバスターミナルの整備イメージ)



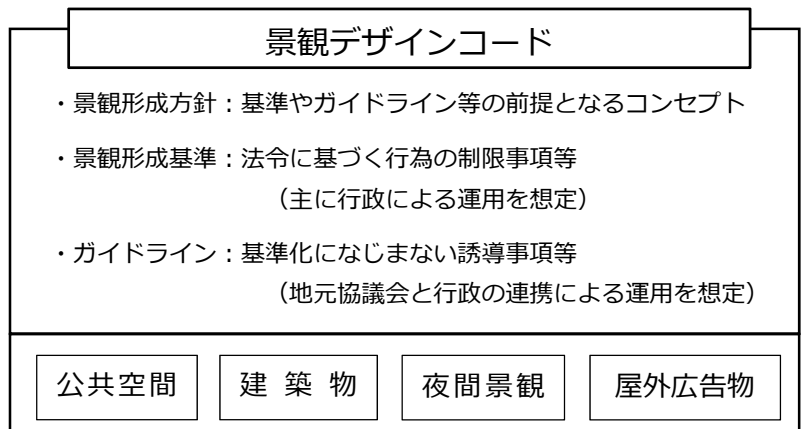
わかりやすく利用しやすい交通環境の整備



(1) 景観デザインコードの設定

「えき～まち空間」では、公共空間や沿道建築物と、そこを訪れる人々が相互に呼応し、調和することで、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の設定に取り組みます。

この景観デザインコードは以下の考え方に基づき、「公共空間」、「建築物」、「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。



1) 公共空間のデザイン

「えき～まち空間」では、以下の方針に基づき公共空間の魅力創出に取り組みます。なかでも、骨格となる「三宮クロススクエア」においては、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。

＜方針案＞

- ・様々な構成要素（舗装、植栽、照明柱、ベンチ等）を配置し、デザインの相互調整を行う
- ・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、素材を用いる
- ・「三宮クロススクエア」と沿道建築物が接する中間領域におけるデザインの連続性を確保する
- ・公共空間に向けた建築物からのにぎわいと、公共空間のにぎわいが連続して呼応することで活力のある通りを形成する
- ・空間の使われ方に応じたベンチを配置する 等



2) 建築物のデザイン

人々の視界に入りやすい大規模な建築物等のデザインは、まちを初めて訪れる人にとって、地域の特性やまちの魅力を知るための重要な手掛かりです。「えき～まち空間」に立地する建築物は、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が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、空間的な広がり確保のために、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、例えば建築物低層部に回廊状のピロティを確保する、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。あわせて、にぎわいの原動力となる用途の施設配置や、エリアマネジメントと連携した人々のアクティビティを誘導します。

③ 高層部・中層部・低層部のデザイン

壁面の位置や軒線等の共通基準の設定に加え、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。

<方針案>

高層部	<ul style="list-style-type: none"> ・セットバックによる圧迫感の軽減 ・存在を主張しない軽やかで控えめなデザイン ・遠景眺望を意識した建築物頂部デザイン ・海と山を望む視点場の設定 等
中層部	<ul style="list-style-type: none"> ・垂直方向を基調とした意匠、彫りの深さ ・長大な壁面を避ける分節化、デザインの切り替え ・軒線を積極的に表現するデザイン ・まちのにぎわいを俯瞰できる場の確保 等
低層部	<ul style="list-style-type: none"> ・公共空間との中間領域を意識したピロティ等の形成 ・彫りの深い細部まで丁寧なデザイン ・外部から建築物内部のにぎわいを視認しやすい大きな開口部や透過性の素材 ・六甲山をイメージさせる御影石調や木調等、神戸らしい素材感 ・適度な明度で低彩度の色彩、柔らかな形状や素材感を活かした深みのある仕上げ 等



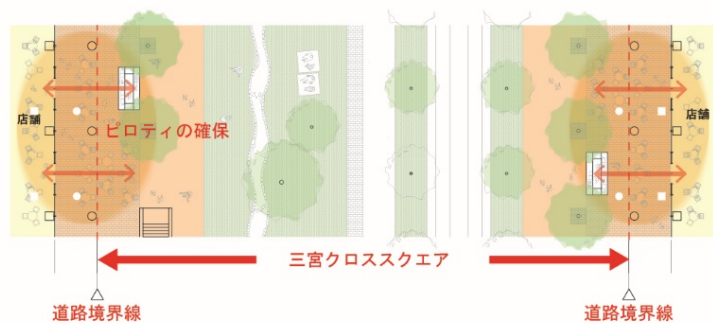
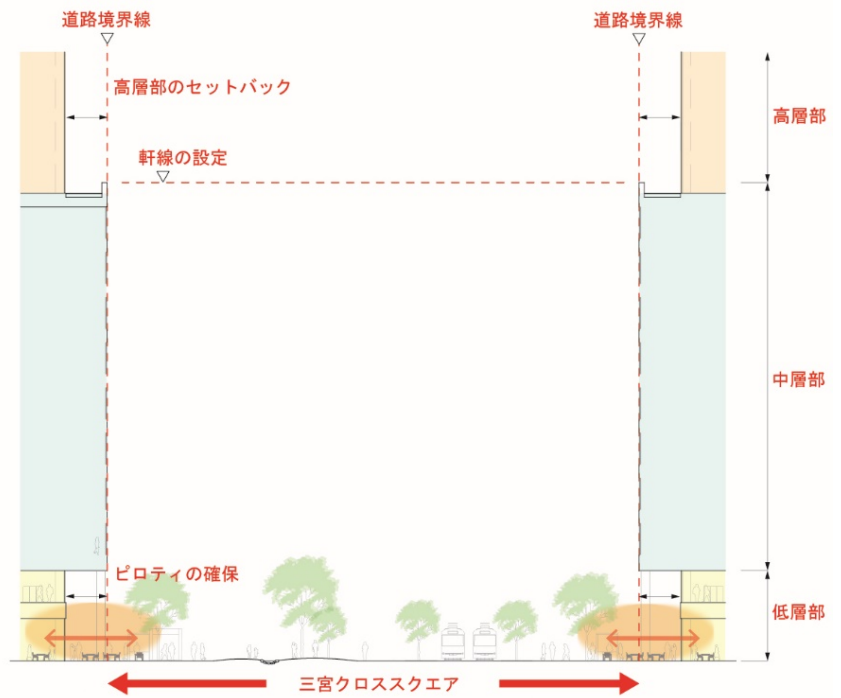
＜「低層部のにぎわいづくり」イメージ（案）＞



＜ピロティ空間の活用例＞



＜壁面線の統一と軒線の設定のイメージ（案）＞



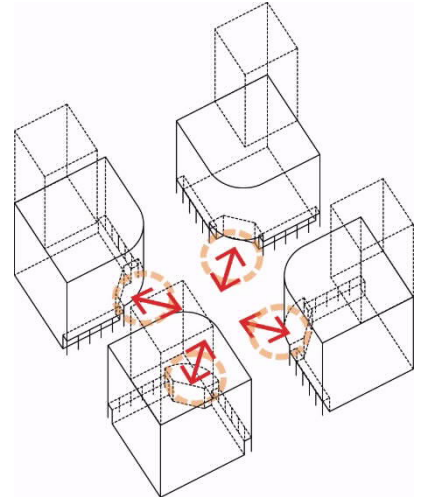
④三宮交差点の顔づくり

三宮交差点を形成する沿道建築物は「三宮クロススクエア」に対しての顔づくりを行い、神戸の象徴となるような空間づくりに取り組みます。

<取り組み例>

- ・魅力的なコーナーデザインの創出
- ・「三宮クロススクエア」に向けたエントランスの確保
- ・「三宮クロススクエア」との一体的なデザインによる人の誘引
- ・周辺のまちなみとの連続性に留意 等

<玄関口としての顔づくり>



3) 夜間景観形成

「えき～まち空間」では、駅前に降り立つ人、集い憩う人を夜間も迎え入れる、にぎやかで上品な光の演出が必要です。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。

<方針案>

- ・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
- ・ビルトップや軒線のライトアップによる印象的なスカイラインの形成
- ・外部に漏れる明かりを意識した建物デザイン
- ・温かみのある色温度照明
- ・高輝度の直接照明や点滅照明を避けた、穏やかな夜間景観
- ・公共空間や外構における植栽等のライトアップ
- ・公共空間、建築物、外構の照明計画にかかる相互調整 等

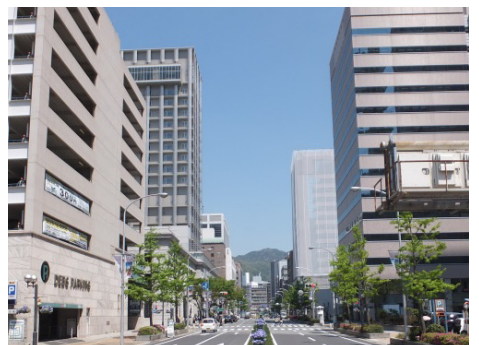


4) 屋外広告物のコントロール

屋外広告物は、まちのにぎわい形成に寄与する重要な景観要素ですが、一方で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。

<方針案>

- ・建築物と調和する大きさ、デザイン
(屋上広告物、突出広告物等、眺望や視線を遮る形態を避ける)
- ・控えめな色彩や表示内容
(商品名の強調、直接的な表現を避ける)
- ・広告物の集約とデザインの共通化 等



4-4 「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は、その公共空間をどのように利活用、管理運営していくかが重要となります。

そのため、市民、民間事業者、行政等が連携して良好な環境や価値を維持、向上させるために、多様な関係者の協働によって、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。

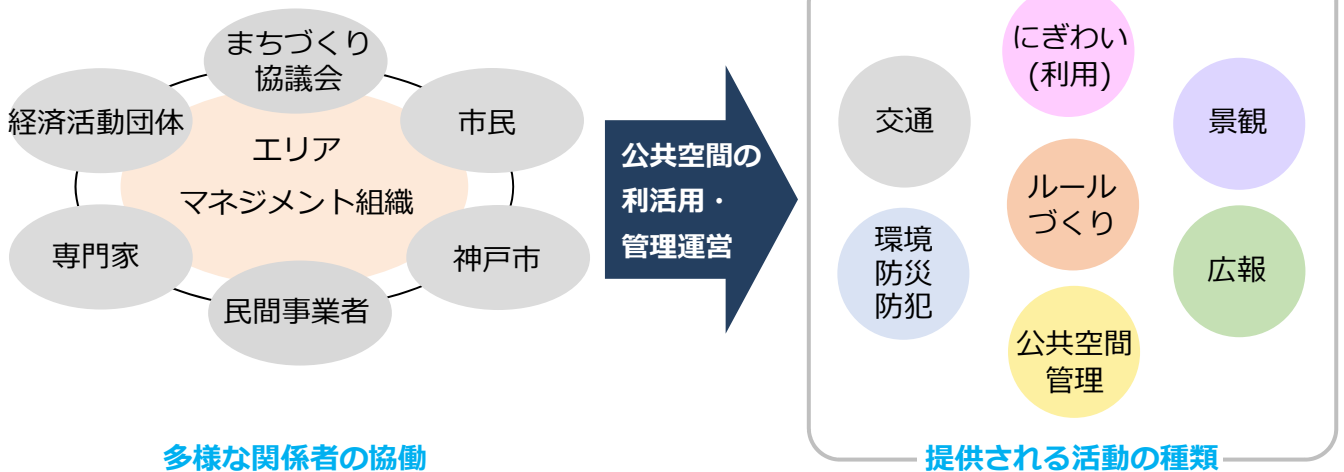
■「えき～まち空間」でのエリアマネジメントのコンセプト

場所が完成する
前から始める活動づくり

小さなゴールを
積み重ねた成功体験型の
プロセスづくり

ハードの進捗にあわせた
成長型の組織づくり

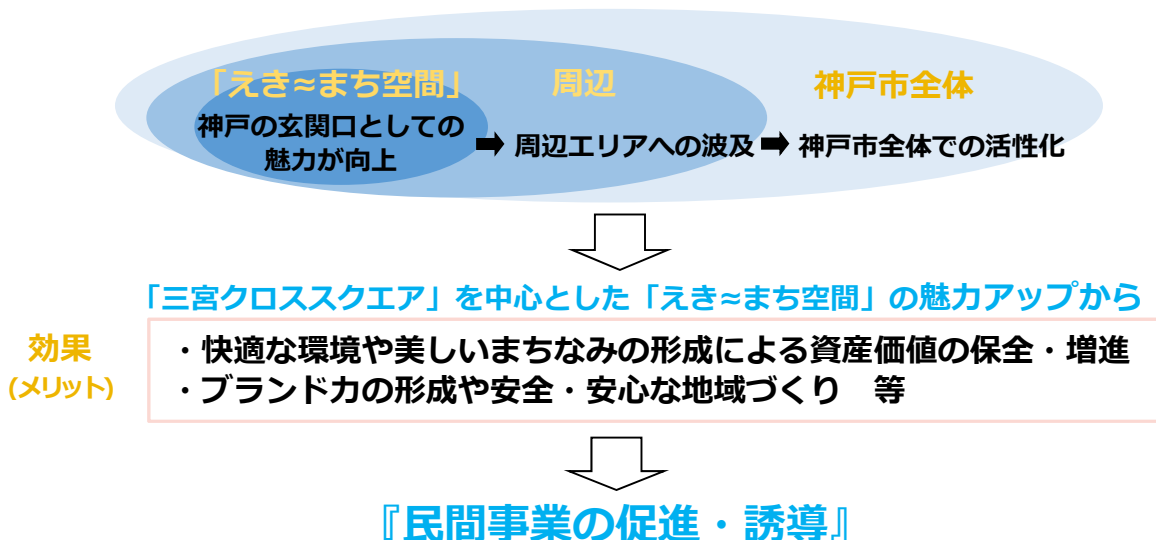
■エリアマネジメントのイメージ



(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三宮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意見も伺いながら検討を進めます。

1) 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



4-4 「えき～まち空間」を活かす協働の仕組み

2) 「えき～まち空間」の実現に資する民間事業を促進・誘導する方策について

官民が連携してより高質な空間を創出するために、民間事業者が公共空間を創出しやすくするための方策や、「えき～まち空間」にふさわしい建物更新を促進する方策を検討します。

＜促進・誘導方策の例＞

- ・公共空間の創出を促すため特定都市再生緊急整備地域に関する支援措置の活用
- ・都心地域へのオフィス進出を促すための企業誘致施策の拡充検討
- ・民間事業者による公共空間（ボイド、地下通路、デッキ等）の整備に対する補助の検討
- ・都心の中心である「えき～まち空間」の土地利用にふさわしく、都市機能の向上に資する用途の建築物に対する容積率緩和の検討
- ・「えき～まち空間」での自動車の利用や公共交通の利便性を踏まえた附置義務駐車場のあり方の検討 等

■ エリアマネジメントの活動例

にぎわい
(利用)

日常的なにぎわい



季節ごとのアクティビティ



特別なイベントとの連携



交通

巡回バス



写真提供：(一社)グランフロント大阪TMO

次世代モビリティ



コミュニティサイクル



景観

景観協議



環境
防災
防犯

防災訓練



防犯パトロール



打ち水



写真提供：(一社)グランフロント大阪TMO

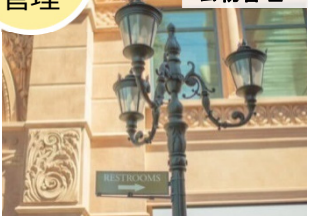
ルール
づくり

広場利用ルール



公共空間
管理

公物管理



清掃・警備・植栽管理



広報

機関誌の発行



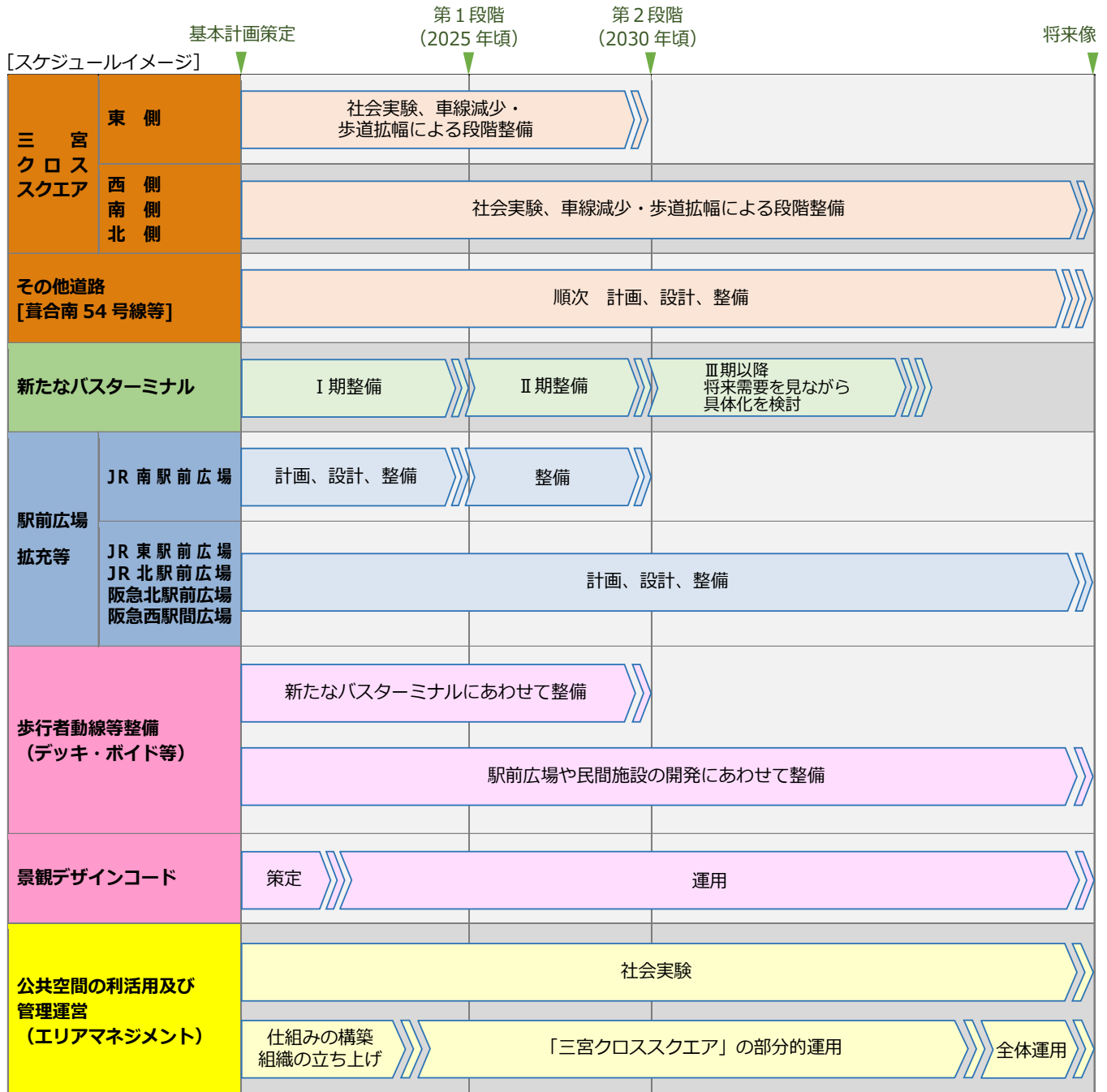
デジタルサイネージ



5. 今後の進め方

「えき～まち空間」は、公共事業、民間事業ともに段階的に進めていきます。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。

また、「三宮クロススクエア」や駅前広場等の公共施設については、今後、都市計画決定等の手続きを順次進めます。



「スケジュールイメージ」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。

6. その他考慮すべき事項

1) 基本計画を運用するための仕組みづくり

「えき～まち空間」の実現に向けて、公共事業や民間事業について協議・調整する場を設ける等、官民が連携して推進していく仕組みを構築します。あわせて、地域の方々も含めた情報共有を図るために、例えば「都心三宮再整備推進会議」の開催や地域団体との意見交換等に引き続き取り組みます。

2) 情報発信機能の強化

国内外からの来街者に対するインフォメーションサービスの強化を図り、あわせて、これまでの神戸のまちの歴史や震災復興の記憶とともに、これからの神戸・三宮のまちの変化を広く伝えていく機能の導入を検討します。

3) 「まち」づくりにむけたルールの検討

「都心の将来ビジョンの実現に向けた土地利用の誘導に関する基本的な考え方」（平成 28 年 7 月公表）や「都心の土地利用のあり方に関する有識者会議 報告書」（平成 30 年 3 月公表）を踏まえて、「えき～まち空間」にふさわしい都市機能、建物の用途や規模等を誘導するためのルールづくりを、地域団体や民間事業者等と意見交換しながら進めます。

4) 防災への配慮

「三宮駅周辺地域都市再生安全確保計画」を踏まえ、不測の災害時に「えき～まち空間」の来街者等が混乱なく安全・安心に過せるように官民が連携したハード・ソフト両面での取り組みを進めます。ハード面では、「三宮クロススクエア」をはじめとする屋外の公共空間や建築物の内部空間において、来街者等の安全を確保するための施設整備を進めるとともに、ソフト面においては、共助による帰宅困難者対策のためのガイドライン策定や合同訓練の実施等を進めます。

5) 防犯への配慮

安全・安心に配慮した視認性が高い空間づくり等、防犯環境設計の視点を踏まえたハード面での配慮に加えて、防犯カメラの設置や地域の防犯パトロールの実施、広報啓発活動等のソフト面の支援に取り組むことで、犯罪の起きにくい環境を作り出し、官民が連携してまち全体の防犯性能を強化します。

6) 環境への配慮

「神戸スマート都市づくり計画」及び「都市におけるエネルギーの有効利用の方針」を踏まえ、多様な建築物の集積を生かした『効率的なエネルギー利用』の促進に向けて、建物単体での環境性能の向上やエネルギーの面的な利用の推進、未利用エネルギーの活用を官民が連携して進めます。

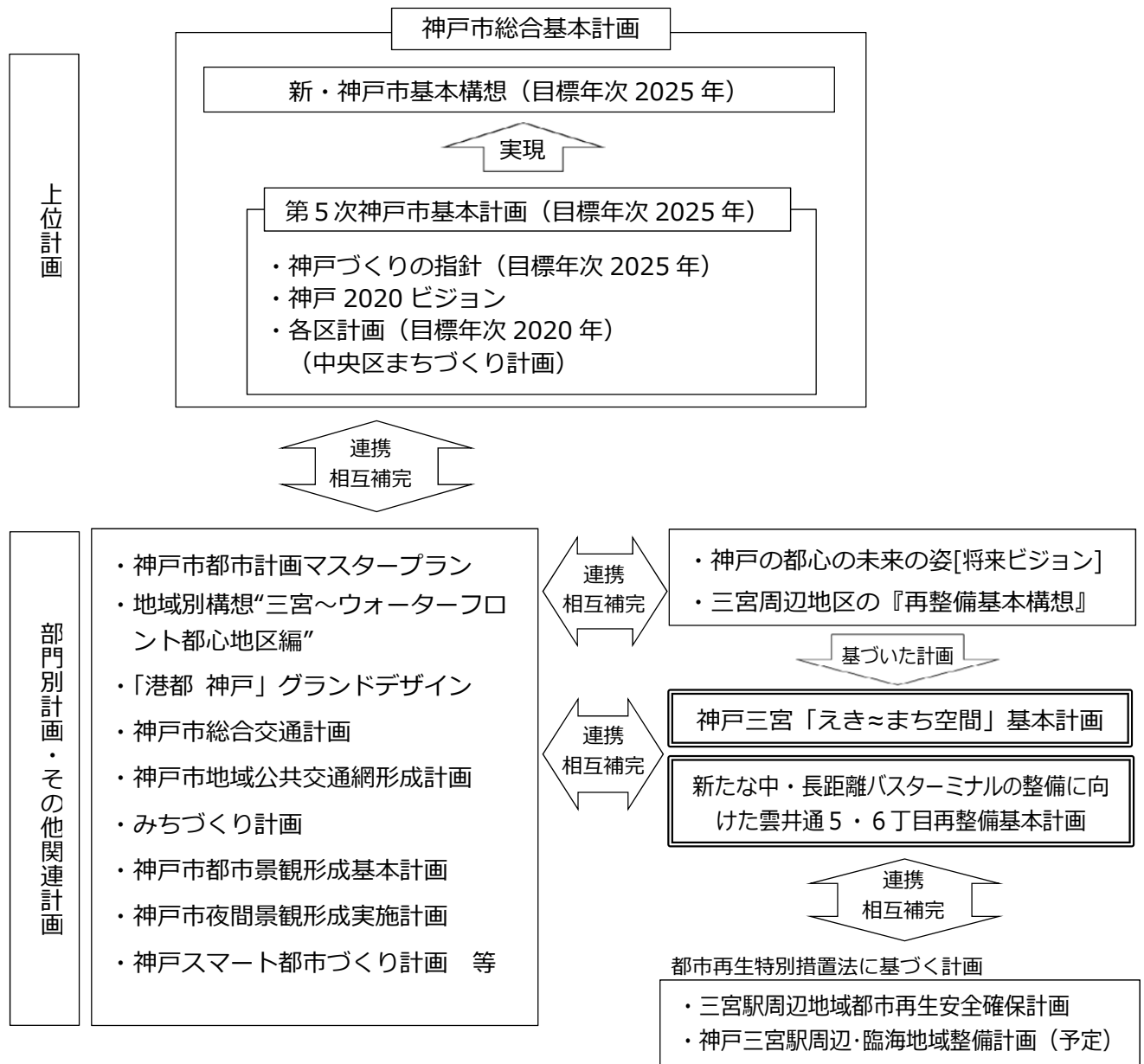
本計画は、「えき～まち空間」の実現に向けた基本的な考え方を示したものです。

今後、本計画の考え方を基に、社会経済情勢の変化に柔軟に対応して、具体的な事業の内容を検討し、整備の進捗に応じて検証を行いながら、「えき～まち空間」の実現に向けて取り組みを進めていきます。

6. その他考慮すべき事項

<計画の位置づけと関連計画との連携・相互補完>

神戸三宮「えき～まち空間」基本計画は、関連計画との連携・相互補完を図ります。



<参考：神戸三宮「えき～まち空間」基本計画 策定過程>

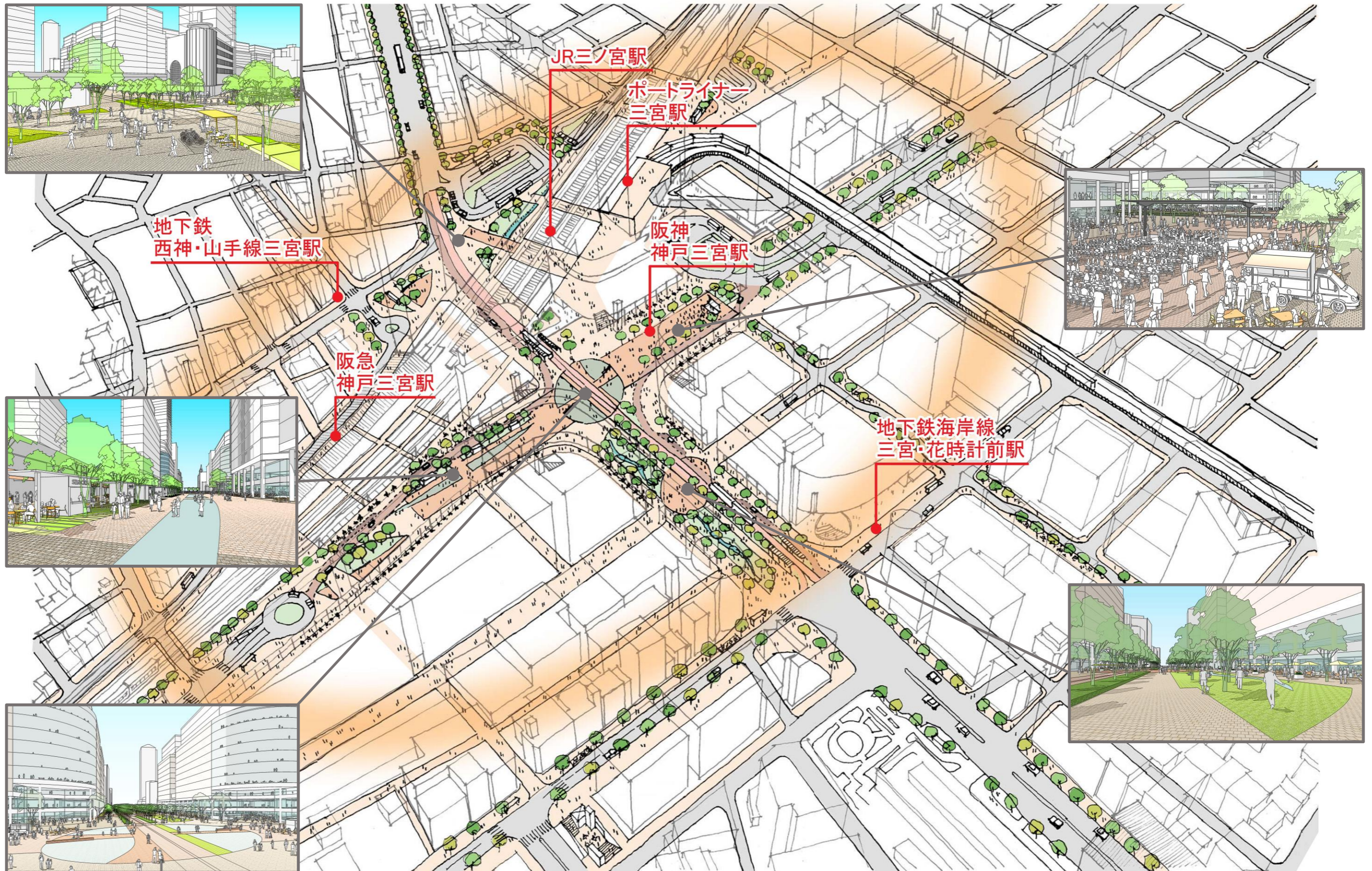
年月日	概要
平成 29 年 7 月 27 日	第 1 回 都心三宮再整備推進会議 基本計画素案公表
平成 29 年 11 月 27 日	第 2 回 都心三宮再整備推進会議 基本計画(案)公表
平成 29 年 12 月 27 日 ～平成 30 年 2 月 9 日	市民意見募集 実施
平成 30 年 3 月 30 日	第 3 回 都心三宮再整備推進会議 市民意見募集結果報告
平成 30 年 9 月 18 日	第 4 回 都心三宮再整備推進会議 基本計画公表

参 考

- ・「えき≈まち空間」整備イメージ図
- ・他都市における人のための空間づくり

『えき～まち空間』

- 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



他都市における人のための空間づくり

NY タイムズスクエア (アメリカ合衆国 ニューヨーク) の整備事例

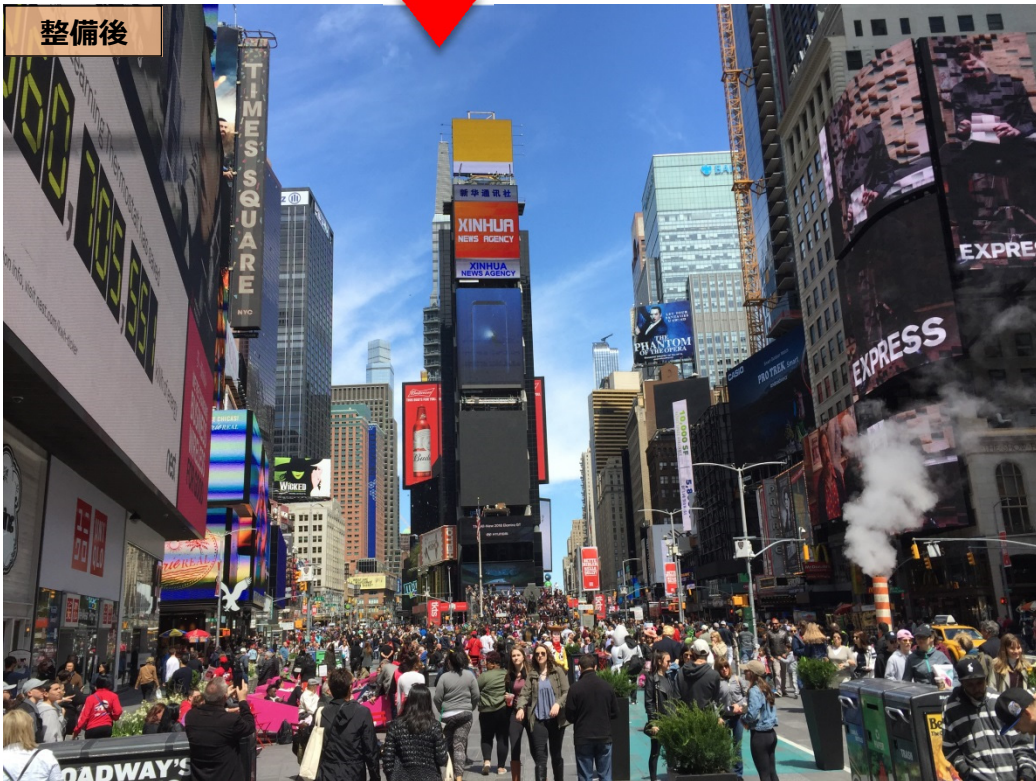


整備前

ニューヨークのマンハッタン中心部にあるタイムズスクエアでは、2016年にブロードウェイの一部の車道が廃止され、歩行者広場が整備されました。

整備前後を比較すると、歩行者数や地下鉄の利用者数が大幅に増加し、にぎわいが創出されるとともに、交通事故が減少し、安全性が向上しました。

出典：ウィキメディア・コモンズ
(Wikimedia Commons)



整備後



その他空間活用事例

待ち合わせや、お昼休みの休憩など、日々の憩いの場として広場や通りが利用されています。



↑ランラス通り (スペイン バルセロナ)



↑ストロイエ通り (デンマーク コペンハーゲン)



↑グララン広場 (フランス ナント)



↑日向市駅西口駅前広場 (宮崎県)



↑丸の内、有楽町エリア (東京都)
写真提供: NPO 法人 大丸有エリアマネジメント協会



↑丸の内ブリックスクエア (東京都)