

## 駅前空間のあり方 ～空間構成～

構想会議やシンポジウム等で出た主な意見		<ul style="list-style-type: none"> <li>海外では地上部での歩行者、公共交通中心の空間利用は常識。わが国では自動車中心の交通政策から脱却できていない</li> <li>道路空間を自動車から歩行者や公共交通に優先に配分していく必要がある</li> <li>都心道路体系の再編による、回遊性の高い歩行者空間のネットワーク化の推進が望まれる</li> <li>地区に来訪するお客さんの主な交通手段である自動車利用の利便性を重視すべき</li> </ul>			
歩行者空間	デッキ中心	地上中心		<p>駅周辺の自動車交通の抑制を図り、地上中心に歩行者空間を充実させることで、誰もが安全安心に歩くことができる、人に優しい駅前空間づくりを目指す（併せて、フリンジ駐車場整備や中心部への寄付き交通対応など自動車利用者にも配慮ある計画検討が必要）</p>	
代表駅	<p><b>仙台駅</b>：3線3駅、乗降客数：約24万人 駅前広場面積：（西口）26,100㎡ （東口）15,000㎡</p> 			<p><b>三宮駅</b>：6線6駅、乗降客数：約65万人 駅前広場面積：（南口）12,300㎡ （北口）3,300㎡</p> 	<p><b>博多駅</b>：3線2駅、乗降客数：約38万人 駅前広場面積：（博多口）17,600㎡ （筑紫口）6,400㎡</p> 
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模デッキを歩行者主要動線・滞留空間とし、駅と交通施設および周辺街区を接続</li> <li>メインとなる改札がデッキレベルのため、歩行者は周辺交通施設・街区へ安全にアクセス可能</li> <li>地上が自動車中心で、デッキにより覆われているため人が寄り付きにくい空間となっている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3層ネットワーク構想に基づき、地上、地下、デッキレベルでのネットワークが構築</li> <li>多層的な動線があるものの、駅間の乗換えは特定経路に限定され、まちに不慣れな人にはわかりにくい</li> <li>地上部は自動車を中心とした空間になっており、人のための広場空間が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅ビル建て替えと合わせて駅前広場を整備</li> <li>駅（および駅前広場）から周辺街区には地上に加えデッキ、地下動線でも接続</li> <li>タクシー・自家用車は地下となり利便性が低下</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車中心の駅前広場からわが国初のトランジットモール化を実現</li> <li>駅前を歩行者と公共交通中心の空間とし自家用車は排除</li> <li>歩行者には優しい空間の反面、自動車の駅への寄付きに制限がある</li> </ul>	
構成イメージ	<p>■デッキ中心型</p> <p>周辺へ街区への主要動線はデッキレベル</p>  <p>地上はスムーズな自動車動線を確保</p>	<p>■多層型</p> <p>駅前に人のための広場空間がない</p> <p>多層的に周辺街区と接続</p>  <p>横断歩道</p>	<p>■地上中心型</p> <p>周辺へのスムーズなアクセス動線としてのデッキ・地下動線</p>  <p>駅前広場機能は地上で完結</p> <p>横断歩道</p>	<p>■地上中心+歩車分離型</p> <p>乗換および周辺への補助アクセスとしてのデッキ・地下動線</p>  <p>トランジットモール化により地上での周辺へのスムーズなアクセスが可能</p>	
交通施設	<p>[デッキ] JR（新幹線含む）</p> <p>[地上] バス・タクシー・自家用車（駅広）</p> <p>[地下] 地下鉄、JR</p>	<p>[デッキ] 新交通、JR、阪急</p> <p>[地上] JR、バス（路上他）、タクシー・自家用車（駅広）</p> <p>[地下] 阪神、地下鉄2駅</p> <p>[その他] バスターミナルが隣接</p>	<p>[地上] JR（新幹線含む）、バス（路上）、タクシー（駅広）</p> <p>[地下] 地下鉄、自家用車</p> <p>[その他] 隣接街区にバスターミナル</p>	<p>[デッキ] 隣接街区に山陽電鉄</p> <p>[地上] JR（新幹線含む）、バス・タクシー・自家用車（駅広）</p> <p>駅広から連続的にバス・タクシートランジットモールを形成</p>	
周辺街区接続	<p>[デッキ] 大部分の周辺街区へはデッキのみ可</p> <p>[地上] 一部街区のみアクセス可</p> <p>[地下] 地下鉄駅を介してアクセス可</p>	<p>[デッキ] 周辺街区へのアクセス動線を確保</p> <p>[地上] 横断歩道での接続（一部横断不可）</p> <p>[地下] 地下鉄からのアクセス動線を確保</p>	<p>[デッキ] 隣接ビルへのアクセス動線を確保</p> <p>[地上] 横断歩道での接続</p> <p>[地下] 横断通路</p>	<p>[デッキ] 山陽姫路駅まで接続</p> <p>[地上] 自動車と交錯せずに（横断歩道なしで）周辺街区にアクセス可</p> <p>[地下] 一部街区へのアクセス可</p>	
歩行者空間・広場	<p>[デッキ]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場上空に巨大なデッキを構築し、歩行者のメイン動線および広場を形成</li> </ul>	<p>[地上]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>花壇・ベンチ等の休憩スペースはあるが、イベント等ができるまとまった広場空間はない</li> </ul>	<p>[地上]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新駅前広場では約2/3が歩行者空間、賑わい・交流広場（イベント可）や緑陰広場空間（憩い空間）などの人のための空間</li> </ul>	<p>[デッキ] 眺望デッキ</p> <p>[地上] 新駅前広場では約1/2が歩行者空間や芝生広場など人のための空間</p> <p>[地下] サンクンガーデン</p>	
類似駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>小倉、尼崎、高槻、上野</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪、渋谷、名古屋</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>京都、東京</li> </ul>		



# 駅前空間のあり方 ~目指すべき方向性~

段階整備の考え方	<p style="text-align: center;">← 現状（これまで）</p>	<p style="text-align: center;">車線減少（歩道拡幅） [老朽建物の建替え、機能更新]</p>	<p style="text-align: center;">歩行者＋公共交通優先の空間</p>
<b>背景となる社会状況</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>増加を続けた自動車交通の効率的な処理が大命題 →三宮に関係ない通過自動車交通までを誘引</li> <li>三宮に集中する歩行者と自動車の歩車分離を目的に3層ネットワーク化</li> <li>地上では来街者に見合う歩行者空間を十分に確保できていない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>超高齢化、人口減少等を背景に自動車は減少に転じる</li> <li>神戸市では三宮外縁部道路の強化等によって、通過自動車交通の流入を抑制する施策を推進</li> <li>公共交通への転換を図る（自動車交通量減少への取組み）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>三宮周縁部でのFRINGE駐車場、バスターミナル整備などによる駅前への自動車乗入需要のコントロール</li> <li>都心部におけるBRT・LRTなどを含む公共交通中心の交通体系の確立</li> </ul>
<b>歩行者NWの課題、充実・改善</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>縦動線の位置がわかりにくい</li> <li>動線上の段差などバリアフリーではない箇所が多い</li> <li>幹線道路横断に時間を要し、安全面でも課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デッキ、地下レベルのバリアフリー化</li> <li>建替えや街区再編などに合わせた三宮交差点の4コーナー部への分かりやすい縦動線整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車交通の誘導・規制を図った上で、地上は人がストレスフリーに通行できる歩行空間として整備</li> <li>地上、地下、デッキが分かりやすい縦動線でつながり乗り換え利便性等が向上</li> </ul>
<b>道路配分の考え方（地上）</b>	<p style="text-align: center;"><b>車中心</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地上は自動車のための空間として使われている</li> <li>駅周辺の歩道幅員が狭く、歩行者滞留空間も少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通過交通の抑制等により、車線を減少させ歩道拡幅（加えて、周辺街区の建替えによる壁面後退空間との一体的な歩行者空間を整備）</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>人中心</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心部は歩行者と公共交通優先の空間にシフト</li> <li>地上ににぎわい創出や防災面で有効な歩行者滞留空間を確保</li> </ul>
<b>（イメージ）</b>  デッキ  地上  地下	<p style="text-align: right;">★：歩行者にとってのバリア</p>	<p style="text-align: center;">↑↓：縦動線    ●：滞留空間</p>	
<b>目指すべきこと</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車線減少に向けた交通面での対応シナリオ検討（地区周縁部等都心部での自動車交通処理の検証、公共交通利用促進など）</li> <li>沿道地権者との建替え、交通処理などの調整</li> <li>官民間での将来イメージの共有</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一時的な車両制限など社会実験等の実施</li> <li>駅周辺FRINGE部での十分な駐車場整備、通過交通を受け止める外周道路の強化</li> <li>道路空間の再配分に伴い自転車走行・駐輪空間の確保を検討</li> <li>多層ネットワークを活用したわかりやすい動線整備</li> <li>周辺建物、街区の機能更新の誘導</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺の自動車交通の抑制</li> <li>地上部にてできる歩行者中心となる公共空間の有効活用</li> <li>地上＋多層ネットワークを活用したわかりやすい動線整備</li> <li>神戸の玄関口としてふさわしい駅前空間としての景観形成</li> <li>中心部への交通弱者の寄り付き交通や荷捌き交通などへの適切な対応を検討</li> </ul>