

三宮クロススクエアのデザイン

現況の課題

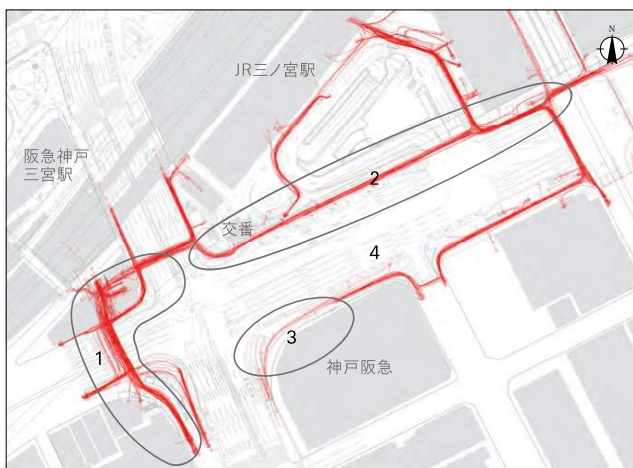
駅前空間においては、その立地性から多くの歩行者が行き交い、人が集まりやすい場所であるにも関わらず、下記のような課題があります。

- ・ 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
- ・ 駅前広場の交通結節機能が弱い
- ・ 広場などの人のための空間が少ない
- ・ 玄関口にふさわしい特色ある景観がない等



▲ 三宮交差点（北東からのぞむ）

歩行者追跡調査結果*（抜粋）



▲ 歩行者の移動経路

- 1 多くの歩行者が、このL字の横断動線に極端に集中
- 2 狭い東西動線
- 3 動線的なつながりが弱く、やや孤立した場所
- 4 道路による北側と南側の分断感



▲ 歩行途中の立ち止まり行動（調査データから抜粋）

- ・ 駅周辺の動線がわかりにくいため、見渡す、案内板を見る、道を探すなどの迷い行動が見られる。
- ・ 歩行者空間が狭いため、他の歩行者、自転車との交錯が見られる。
- ・ 人のための広場空間が少ないため、小休憩や荷物等の整理を歩道上で行っている。

* 三宮クロススクエアのデザイン検討にあたり、歩行者の移動行動や歩行途中の立ち止まり行動等の観察調査を実施しました。（附録参照）

「えき～まち空間」の目標像 【神戸三宮「えき～まち空間」基本計画 抜粋】

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

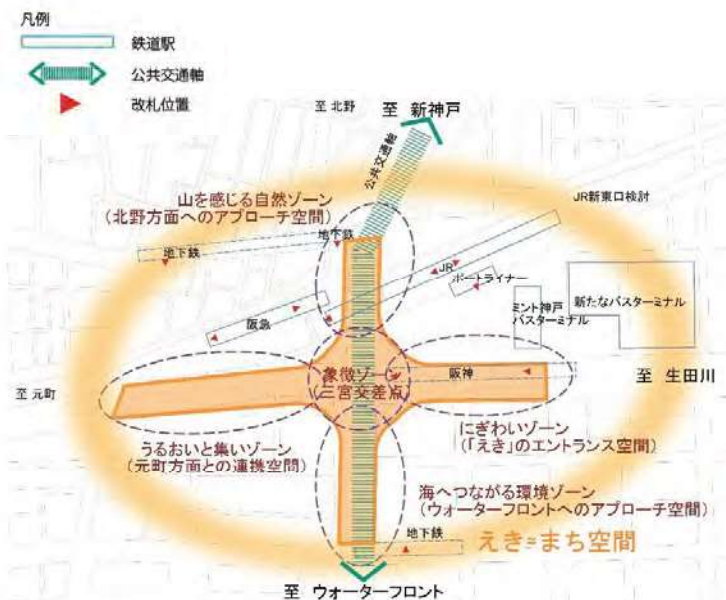
- 6つの駅（JR、阪急、阪神、地下鉄西神・山手線、地下鉄海岸線、ポートライナー）の各駅の改札口からの乗換動線を分かりやすく、移動しやすくするとともに、新たなバスターミナルや駅前広場を整備することで、バス乗降場を集約し分かりやすさを向上させます。
- 6つの駅があたかも一つの大きな「えき」となることで、移動経路沿いの店舗やサービス施設等にもぎわいが生まれ、神戸の玄関口にふさわしい活動や交流が生み出されることが期待できます。

「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

- 「えき」と「まち」とをつなぐ役割として、「えき～まち空間」の核となる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。
- 「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つの駅の分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。

美しき港町・神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間

- 新たに整備される駅前広場や新たなバスターミナルは、神戸の玄関口として「まち」との交通結節機能の役割を果たします。
- 「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。



▶三宮クロススクエアの段階整備

フェーズⅠ



フェーズⅡ



将来形



三宮クロススクエアの段階整備

「三宮クロススクエア」の実現は段階的に進めていくこととしており、まずは、三宮交差点の東側から整備を行います。

第1段階

2029年度目標
(JR新駅ビル開業
と同時期)

- 第1段階では、車道を10車線から6車線に減少し、人のための豊かな屋外空間を創出します。広がった広場空間では、公共空間と沿道建築物が一体となったにぎわいのある空間となります。また、自転車走行空間を設け、自転車と歩行者が安全に共存できるようにします。
- JR 三ノ宮新駅ビルにあわせて、乗り換え動線や駅とまちとのつながりを強化するなど、神戸の玄関口として大きく変わるフェーズとなります。



第2段階

大阪湾岸道路
西伸部供用後

- 第2段階では、車道を3車線に減少し、さらに広い広場空間を創出します。より多様な使い方に対応できる、居心地がよくにぎわいのある空間となります。
- 第2段階以降は、将来の社会情勢の変化（自動運転・AI等の技術革新、公共交通への転換、人口増減等）を見極めながら検討していきます。



自転車走行空間の整備の必要性

1 交通安全の確保

- 中央幹線は自転車交通量が多い（中央幹線：約1,500台／24h）
※自転車の「交通量が多い」場合とは、対自動車、対歩行者ともに事故が多い傾向にある500台／日以上を目安とする。（道路構造令の解説より抜粋）
- コロナ禍で増加した自転車需要への対応が必要

2 ウォーカブルなまちづくり、都市の魅力向上と回遊性の向上

- 歩行者と自転車を空間的に分離することで、歩行者の安全性向上、にぎわいの創出を目指す

3 将来のモビリティ空間としての活用

- キックボード等の次世代モビリティの空間として活用



中央幹線で実施される道路空間の再編に併せて、歩行者と自転車の通行空間を分離し、自転車走行空間の確保を目指す。

三宮クロススクエアのデザインコンセプト

美しき港町・神戸の玄関口として、
常に新しいヒト・モノ・コトとの出会いがある、
人が主役の居心地の良い広場空間

- ・都市と自然が調和した上質なまちなみを背景に、神戸らしさを五感で感じる
ことのできる居心地の良い空間
- ・多種多様な人々が集い、様々な活動や交流が行われ、進取の気性を受け継ぎ
ながら、新たな神戸らしさを醸成し発信する空間
- ・神戸に来たというワクワク感を感じるとともに、周辺の「まち」へ移動した
くなるような空間



整備の考え方

- ・公共空間と沿道建築物の一体的な空間形成によるにぎわいと回遊性の創出
- ・神戸の玄関口にふさわしい高質な素材と洗練されたデザインの採用
- ・エリアマネジメントによるにぎわい利用を想定した、多様なアクティビティに対応可能な空間構成
- ・歩行者空間と自転車走行空間の分離による安全・快適でウォークアブルな空間創出
- ・異常高温対策の導入による快適で持続可能性の高い空間の実現
- ・帰宅困難者の滞留機能など高い防災性能を有した空間の実現
- ・感染症に強く、新たな生活様式に対応したフレキシビリティのある空間構成とファニチャー配置

三宮クロススクエア——三宮交差点

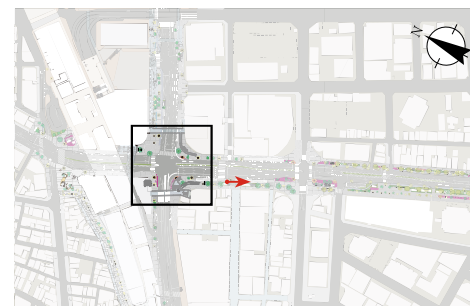


民間建築物等はイメージであり、今後変更となる場合があります。

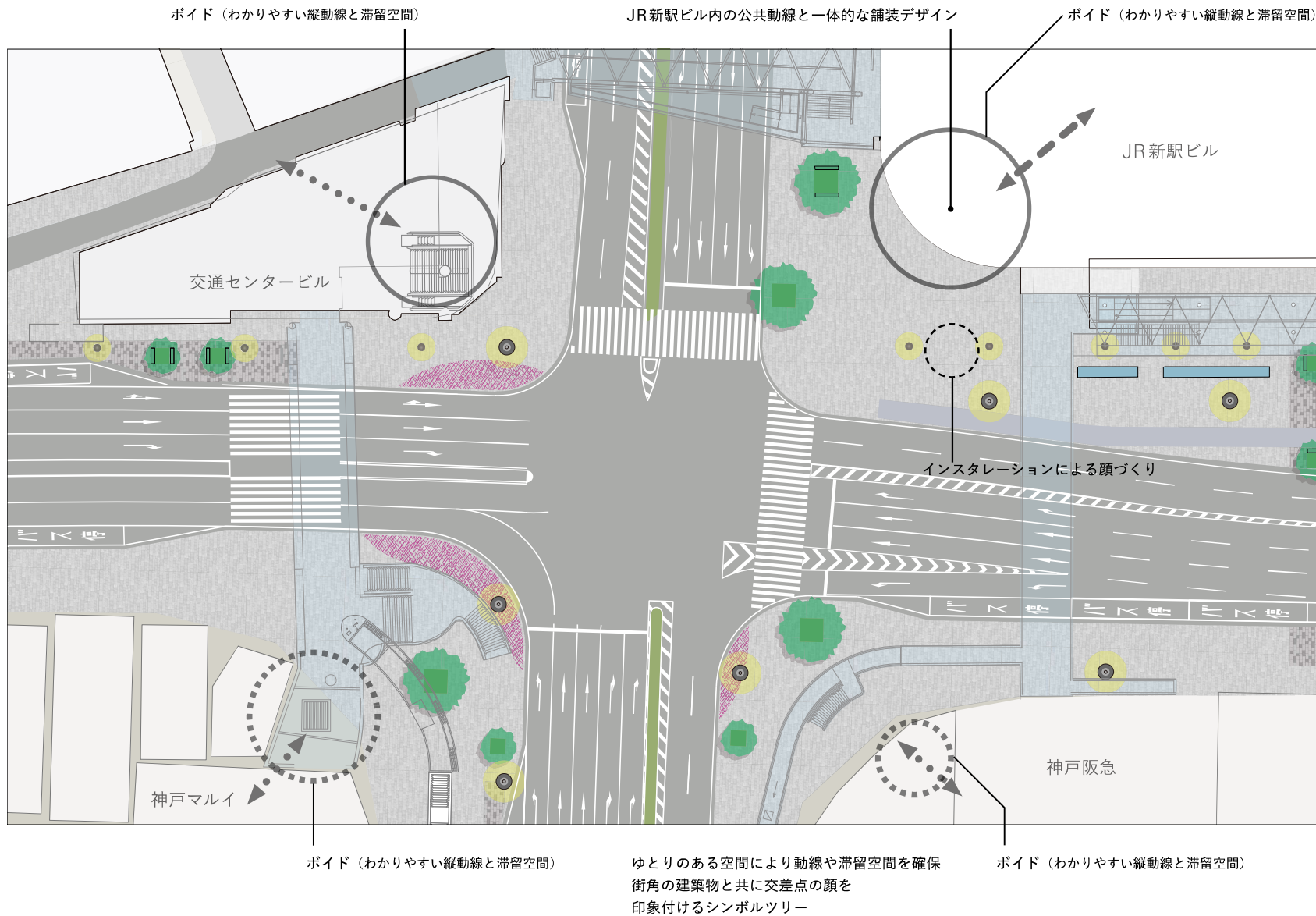
▼ KEYPLAN

神戸の玄関口“三宮”を印象付ける
神戸の「顔」にふさわしい象徴となる空間

- 1 公共空間と沿道建築物が一体となり上質で洗練された空間を創出します。
- 2 「えき」から「まち」への見通しを高め、
自然とまちへ誘われる分かりやすい公共動線を確保します。



▶ 平面図
(第1段階)



SCALE 1/750

0m 10m 20m



三宮クロススクエア — 東エリア



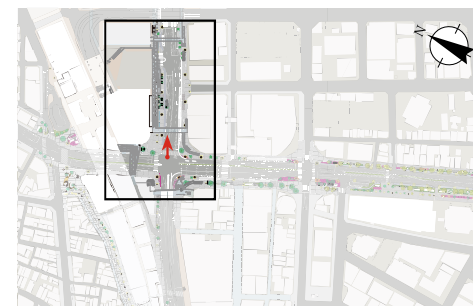
第1段階

民間建築物等はイメージであり、今後変更となる場合があります。

交通結節機能とにぎわい空間が融合した 神戸三宮の「まち」へのエントランス空間

- 1 公共空間と沿道建物を一体的にデザインし、まちのにぎわいを相互に生み出す空間を創出します。
- 2 花・緑や水景のある居心地の良い空間を設え、
様々なアクティビティが展開できるにぎわいと憩いの場とします。
- 3 新たなバスターミナルやJR新駅ビルに合わせて歩行者デッキや広く豊かな広場空間を整備することで、都市のにぎわいと魅力が備わる新しい駅前の風景を創出します。

▼ KEYPLAN



▶ 平面図 (第1段階)

JR新駅ビル内の公共動線と
一体的な舗装デザイン

ポイド
(わかりやすい縦動線と滞留空間)

沿道建築物との一体的なぎわい

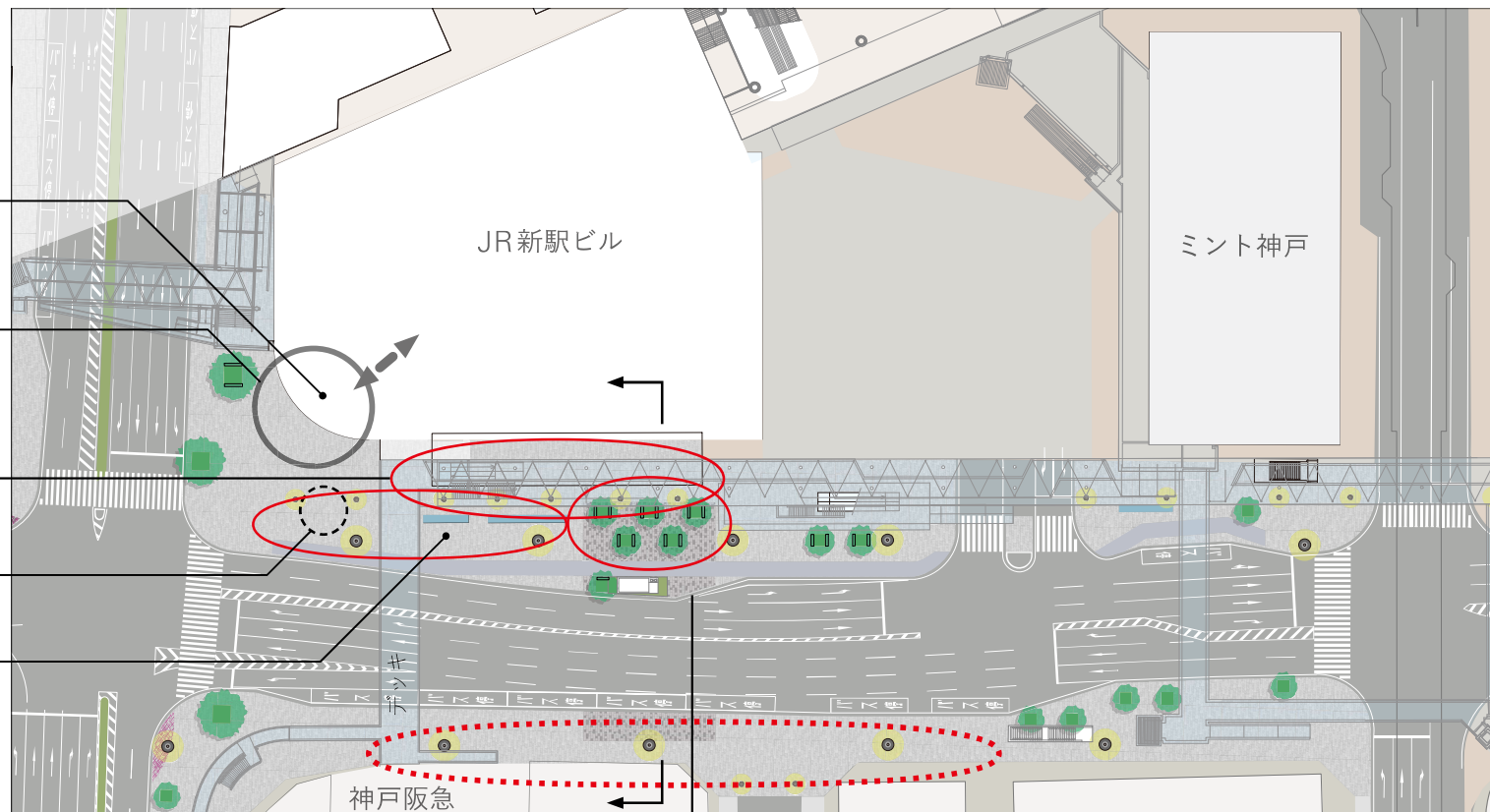
インスタレーション
による顔づくり

フレキシブルに使える空間を確保
(水盤の水をおとして使用)

SCALE 1/1250



0m 5m 10m

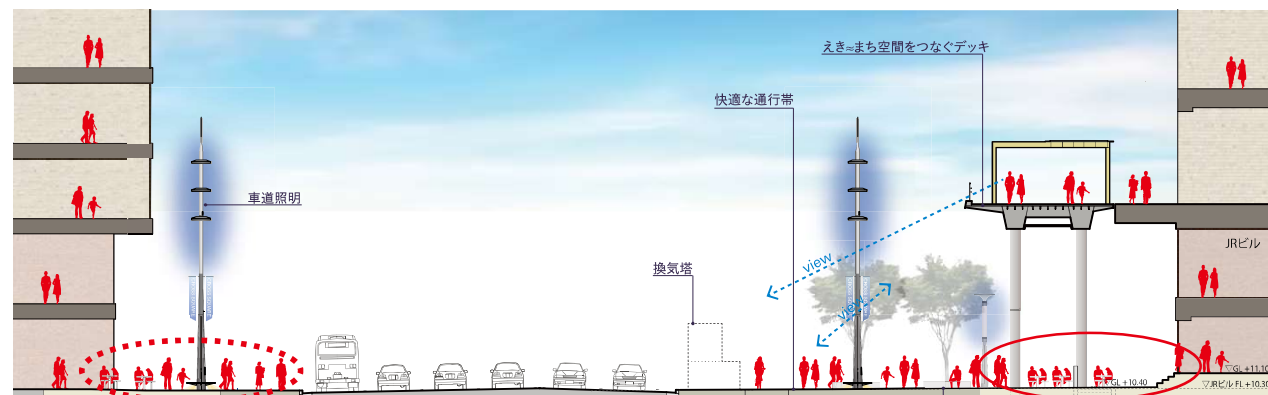


緑陰の確保と保水性舗装により、居心地の良い滞留空間の創出

▶ 断面図

SCALE 1/400

0m 5m 10m



沿道建築物との一体的なぎわい

沿道建築物との一体的なぎわい

イメージパース（第2段階）



民間建築物等はイメージであり、今後変更となる場合があります。

▶ 平面図（第2段階）

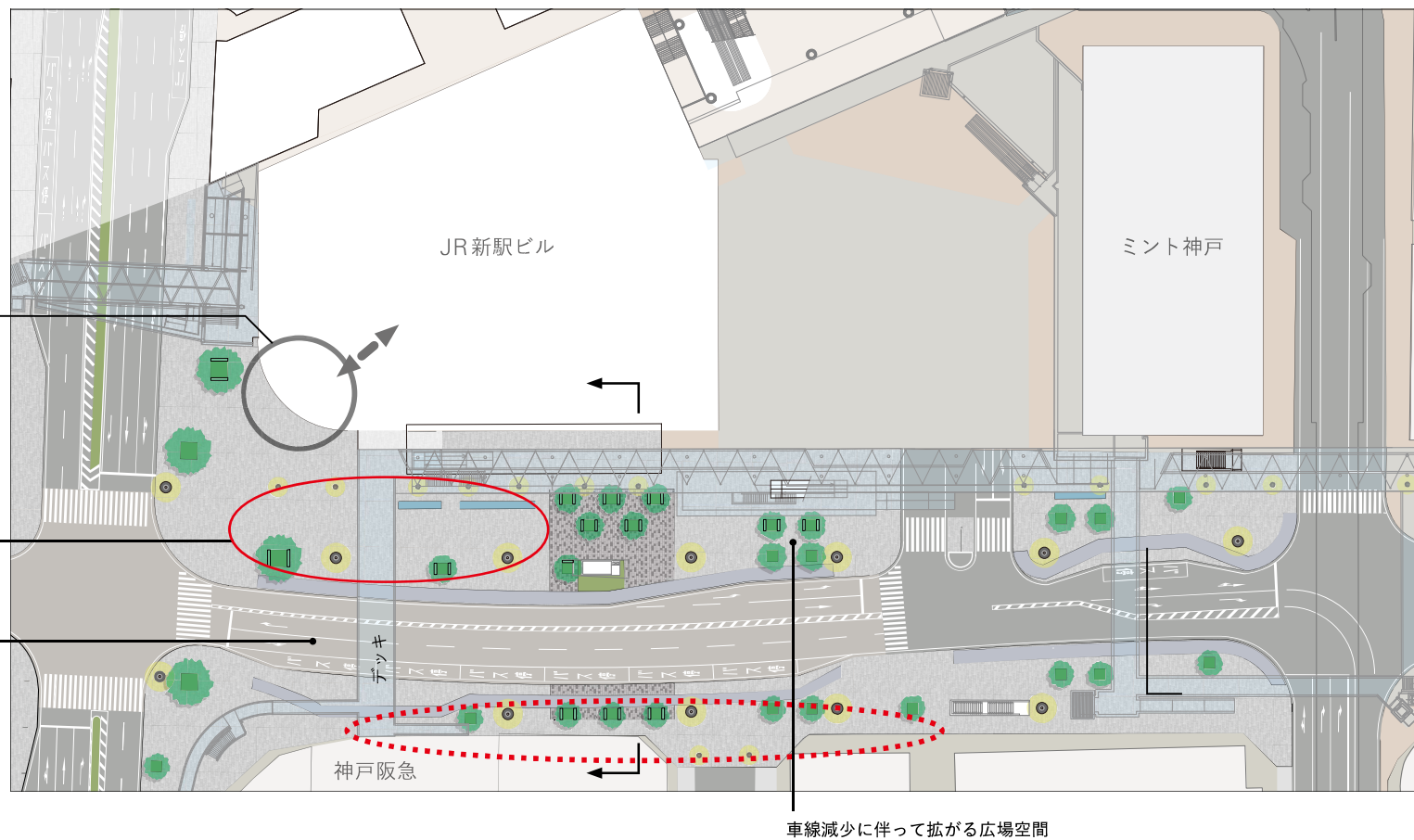
ポイド
(わかりやすい縦動線と滞留空間)

より多様な使い方ができる広場へ

南北の分断感を軽減し
より一体的な広場空間へ

SCALE 1/1250

0m 20m 40m

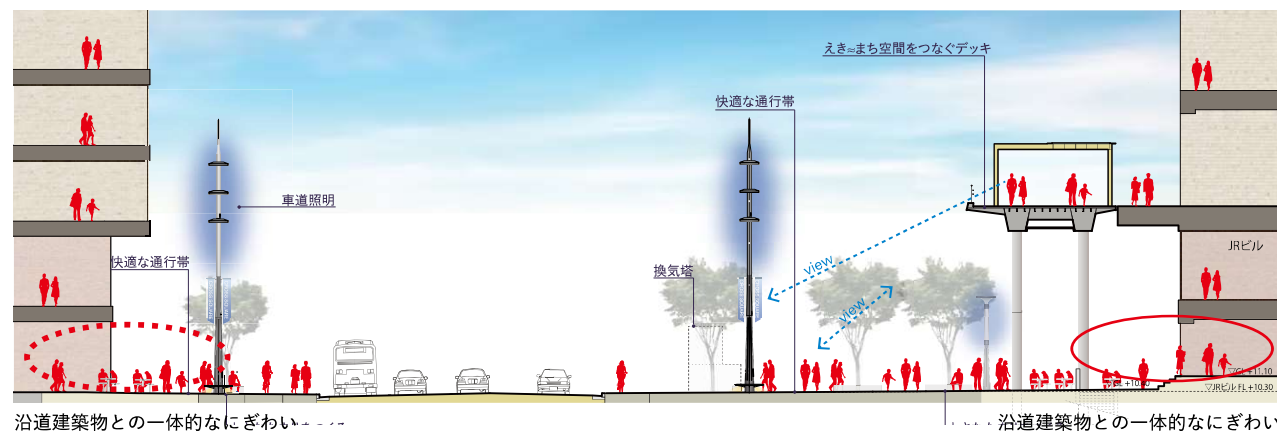


車線減少に伴って広がる広場空間

▶ 断面図

S1/400

0m 5m 10m

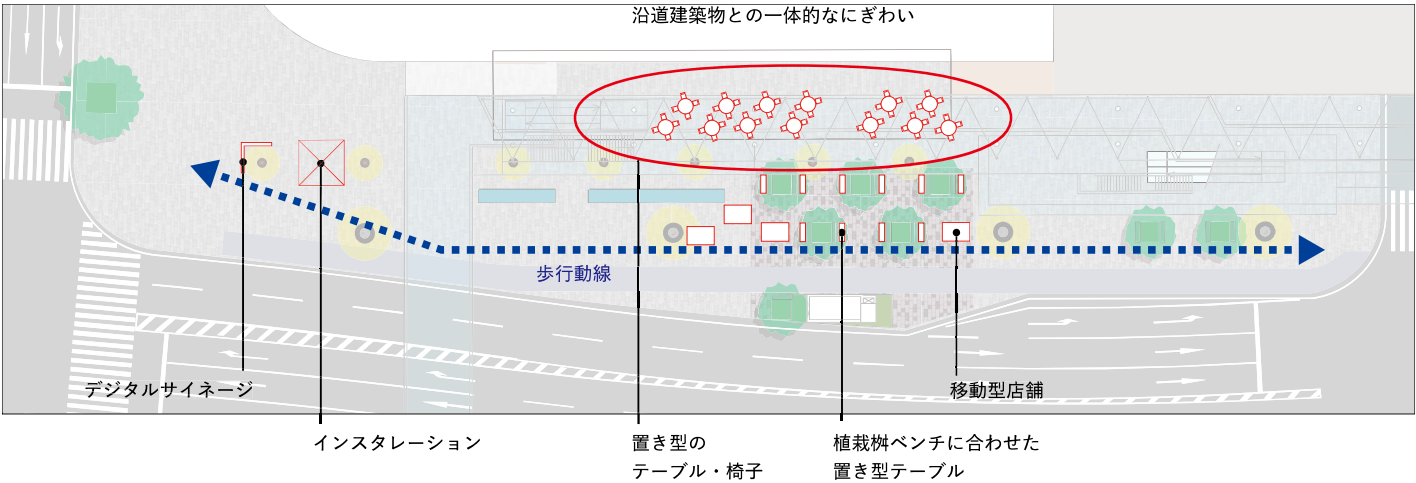


沿道建築物との一体的なデザイン

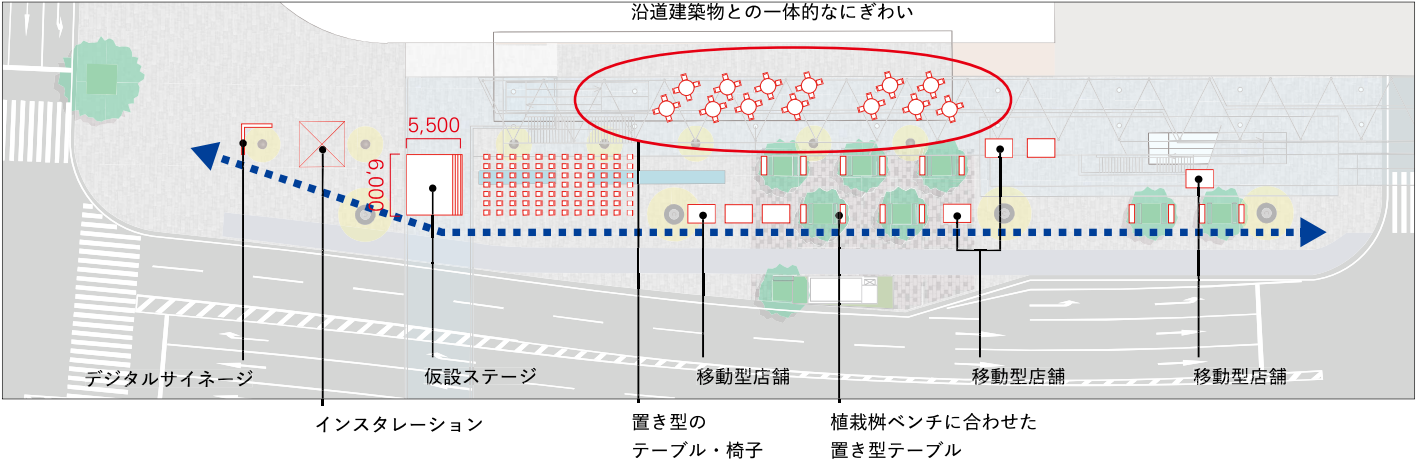
沿道建築物との一体的なデザイン

広場の活用例
第1段階

▶ 日常



▶ 中～大規模
イベント時



SCALE 1/750
0m 5m 10m



© 神戸コレクション制作委員会

利活用イメージ——第1段階（大規模イベント時）



民間建築物等はイメージであり、今後変更となる場合があります。

三宮クロススクエア — 北エリア

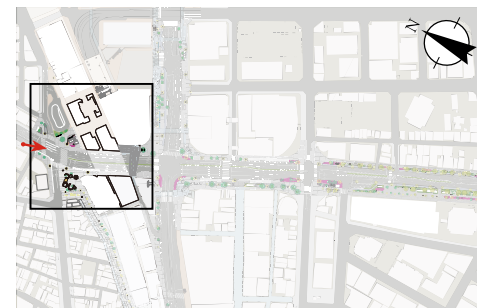


民間建築物等はイメージであり、今後変更となる場合があります。

六甲山を身近に感じるとともに、
北の玄関口として人の流れを呼び込むにぎわいある空間を形成

- 1 さんきたアモーレ広場を核として、待ち合わせ・休憩の場、新たな交流の場、文化の創造や発信など実験的に様々なチャレンジができる場を創出します。
- 2 高質なデザインによる歩行者中心の公共空間と沿道の店舗が一体となったにぎわいを創出し、周辺エリアへの広がり拡がりを促します。
- 3 神戸有数の繁華街であるエリアの特性を生かし、ナイトタイムエコノミーやナイトカルチャーの起点となる場とします。

▼ KEYPLAN



▶ 平面図

交差点を囲むように配置することで
ゲート性、シンボル性を創出する車道灯

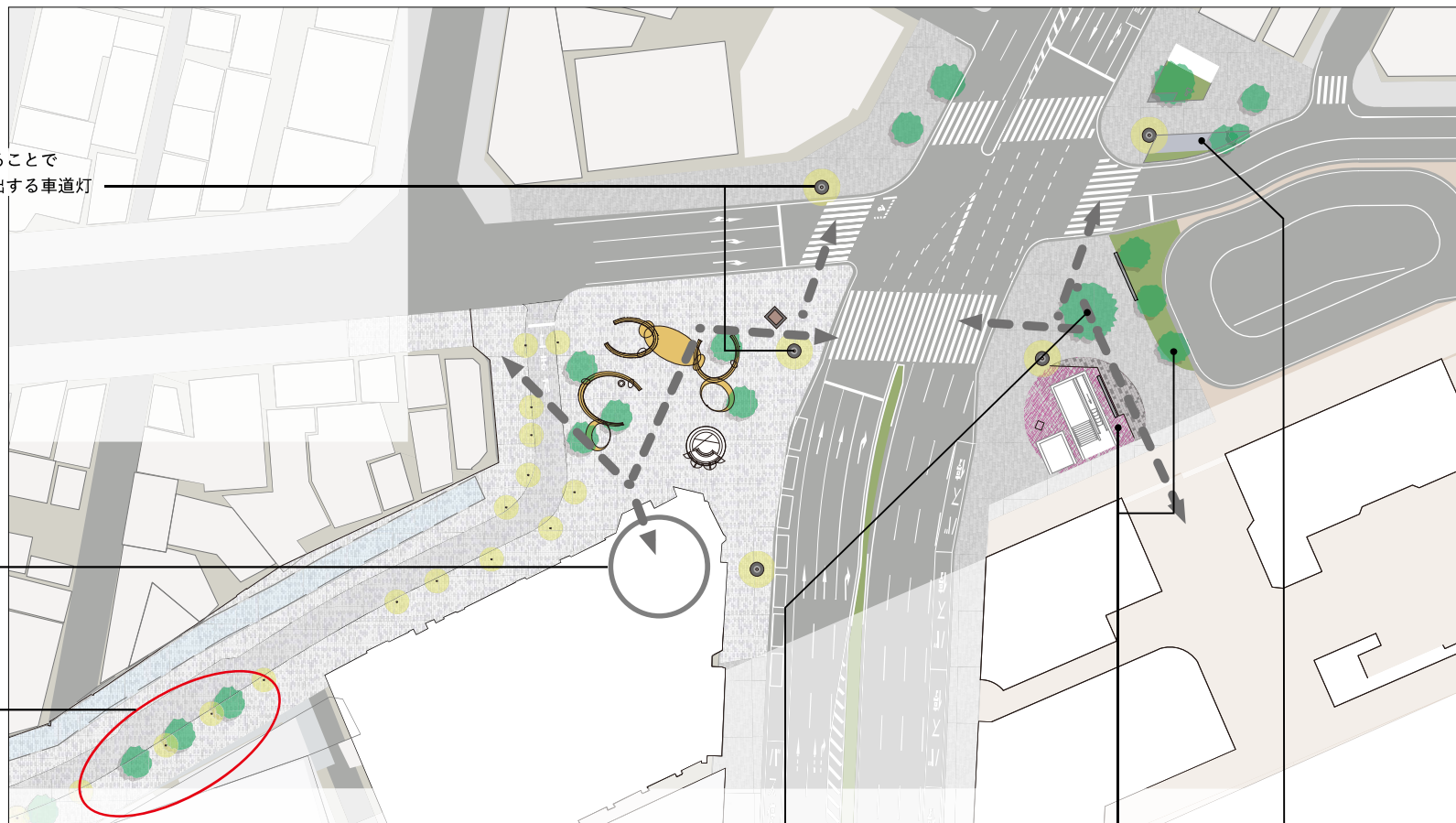
ポイド
(わかりやすい縦動線
と滞留空間)

公共空間と沿道建築物が
一体となった空間の創出



SCALE 1/1000

0m 20m 40m



駅構内を出たときの
アイキャッチとなり、北の玄関口の
顔となるシンボルツリー

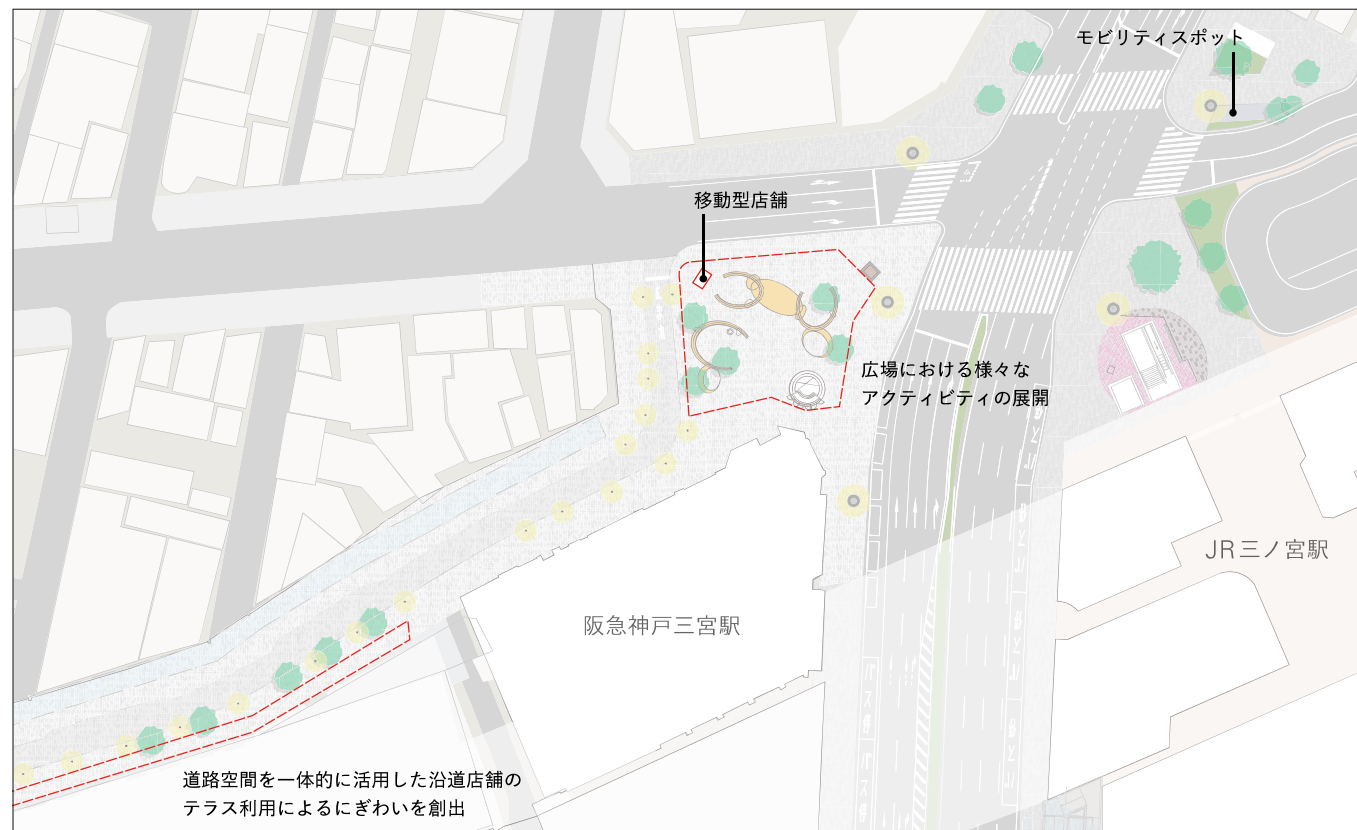
駅やまちからの
人を迎え入れる花壇

回遊拠点となる
モビリティスポットの整備

- ▶ 左：公共空間と沿道建築物が
一体となった空間の創出
- ▶ 中央：北の玄関口となるエリア
- ▶ 右：六甲山を望む、
北野方面へのアプローチ空間



空間の利活用イメージ



SCALE 1/600

0m 10m 20m



▲ ボリウッドダンス



▲ 音楽ライブ



▲ ヨガ



▲ 移動型店舗



▲ 新聞アート・ダンス



▲ ライブペインティング

さんきたアモーレ広場・サンキタ通りの再整備

神戸三宮阪急ビルの開業に合わせ、さんきたアモーレ広場とサンキタ通りを一体的に再整備することで、にぎわいのある魅力的な空間が生まれました。さんきたアモーレ広場については、デザインコンペを実施し、選ばれたデザインを基に広場のリニューアルを行いました。また、サンキタ通りについては、民地と歩道、車道を段差の無い一体的な舗装とし、貨物車のみ日中に限り進入可とすることで、歩行者中心の道路へと再整備を行いました。



▲ モニュメントのライトアップ



▲ 新たな広場でくつろぎ、待ち合わせする人々



▲ 沿道店舗のにぎわいが滲み出す道路空間へ



▲ 実物大モックによる照明配置実験

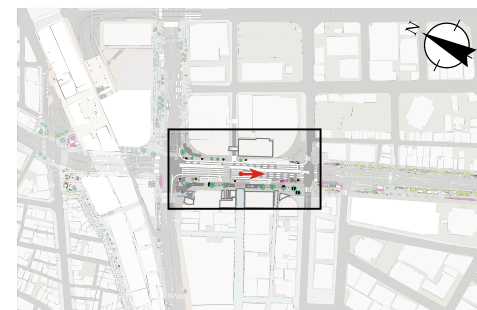
三宮クロススクエア——南エリア



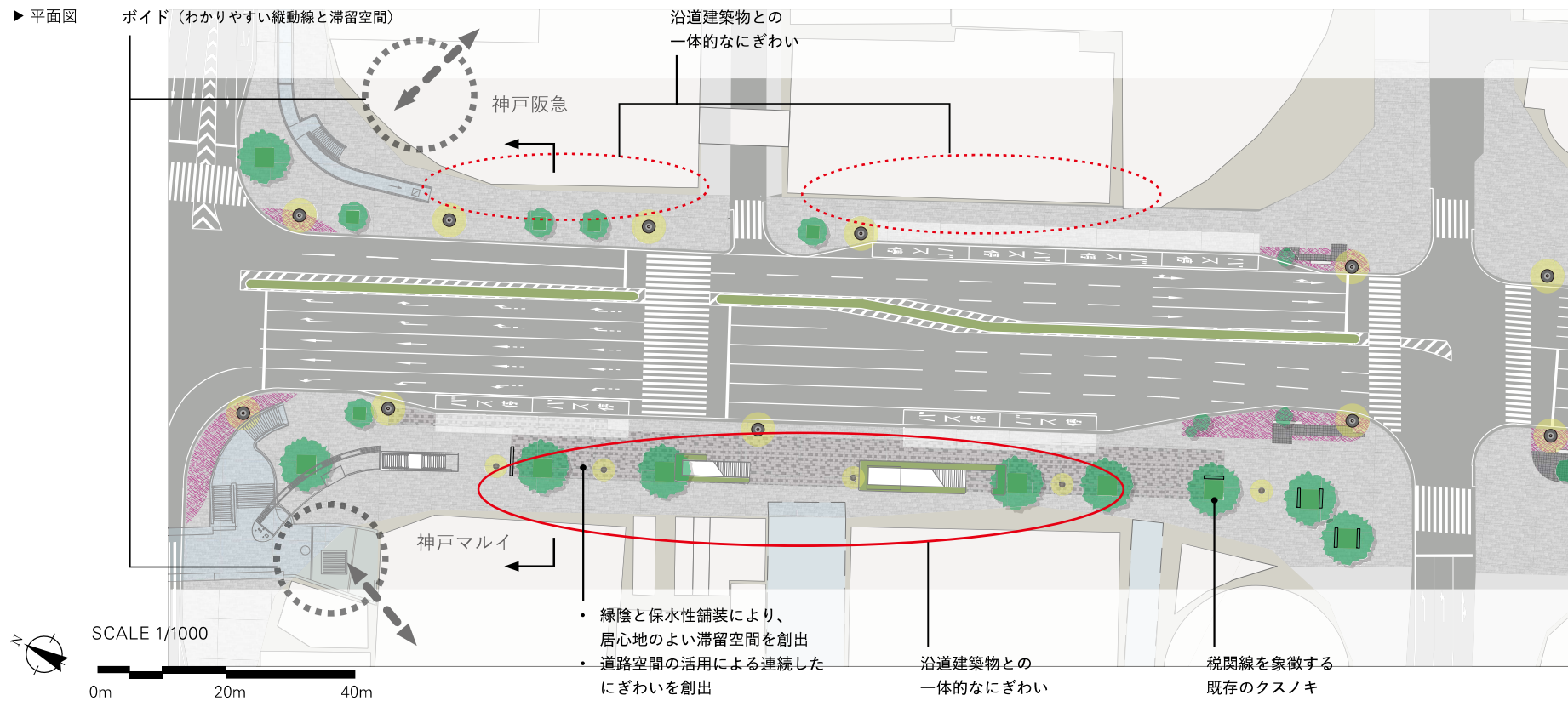
周辺のまちや、海へつながる回遊の起点となる「みち広場」

- 1 クスノキの列植をはじめとする豊かな緑に彩られた、うるおいのあるプロムナードを形成します。
- 2 大型商業施設や三宮センター街等による人の流れが絶えない商業施設の集積地であり、日常的なにぎわいと憩いの空間を創出し、周辺のまちへの回遊の起点となります。

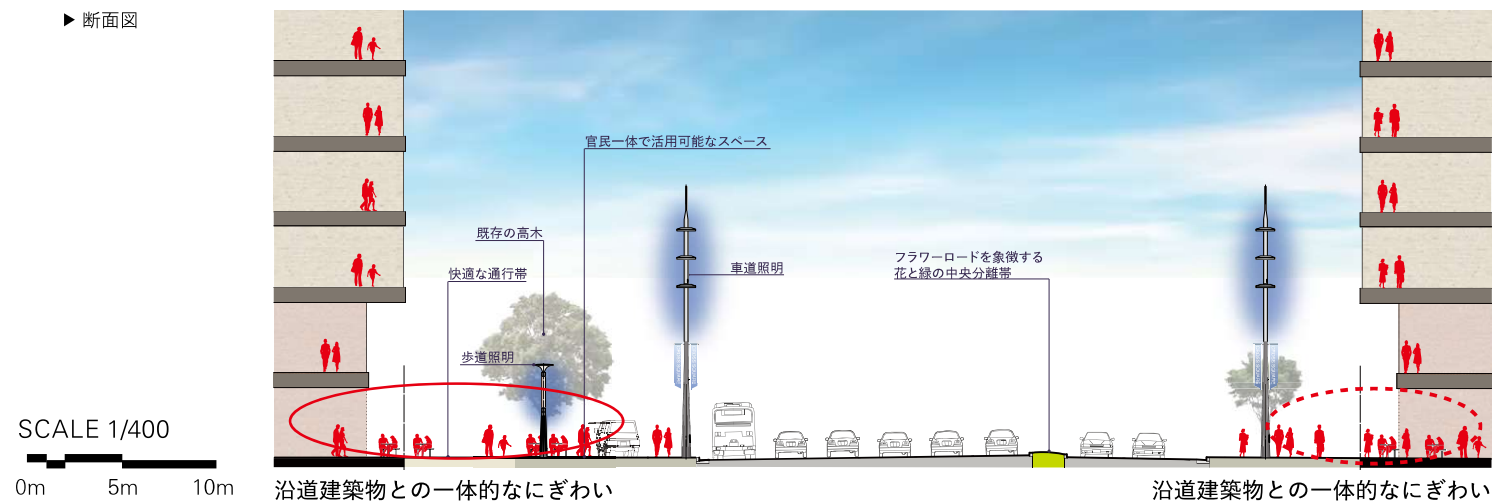
▼ KEYPLAN



▶ 平面図



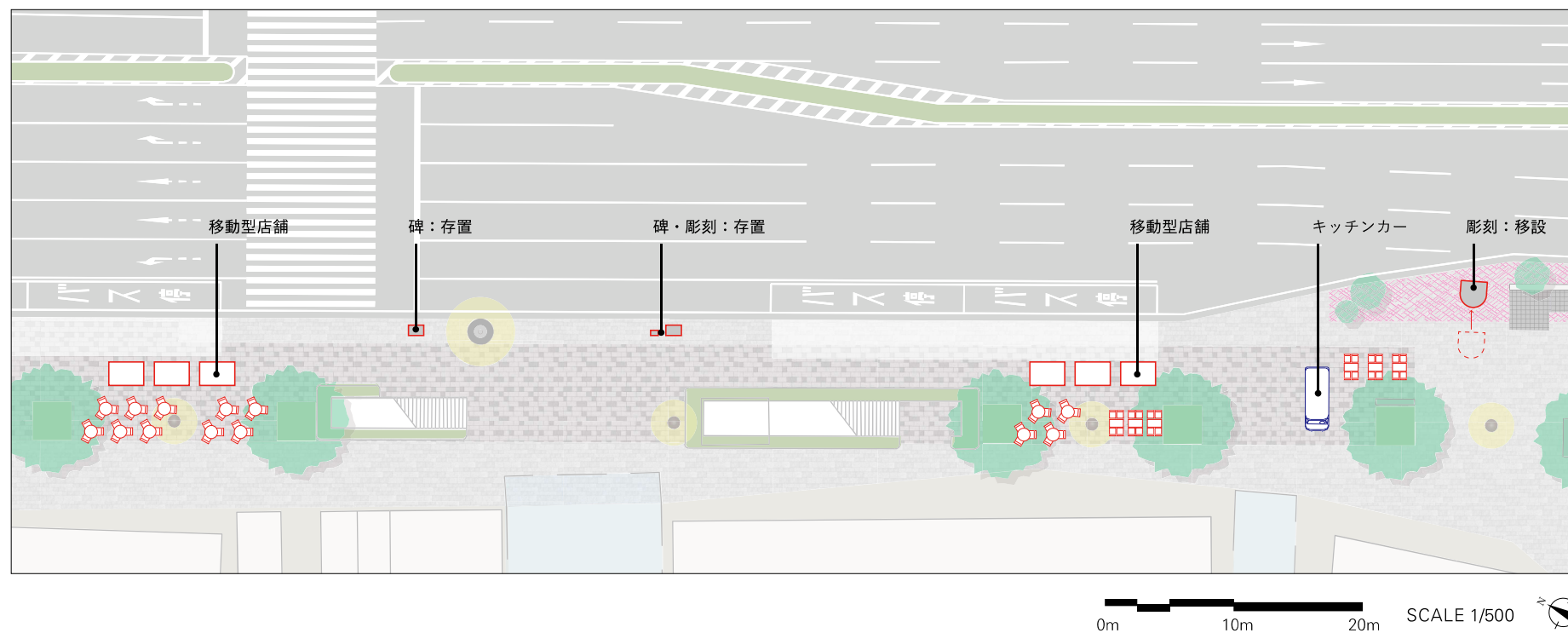
▶ 断面図



空間の利活用イメージ

- 三宮クロススクエアと税関線が重なる当エリアでは、既存樹木を活かした並木や川の流れを表現する舗装により、海と山をつなぐシンボルロードとしてのデザインを施します。
- 特に広幅員の歩行空間が確保できる西側の歩道では、断面を動線空間と滞留空間に区切り、様々なアクティビティや交流の創出を図ります。

▶ キッチンカーイベントなどによる道路空間の利活用 (R1～R3 社会実験として実施)





▲ 既存樹木を活かした心地よい木陰とベンチ



▲ 活用スペースと通行帯が快適に分けられた歩道



▲ 官民一体で活用可能なスペース

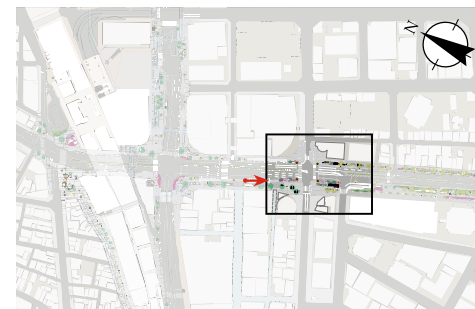
三宮クロススクエア 国際会館前交差点



花と緑でうるおい、「まち」と「まち」がであり結節点

- 1 駅からの人の流れを受け止め、人々が滞留できる空間を創出するとともに、ウォーターフロントや周辺のまちへの回遊を促す空間とします。
- 2 周辺のまちへの結節点となる街角は、国際会館・本庁舎2号館等の沿道建築物と一体となったにぎわいを創出し、四季を感じる花や緑で彩ります。

▼ KEYPLAN



▶ 平面図

花・緑と一体となった
滞留スペースの設置



SCALE 1/1000

0m 20m 40m



花と車道照明、舗装材の
統一による一体感の演出

三宮中央通りへのつながりを
予感させる入口づくり

周辺のまちへの回遊を促す
モビリティスポットの設置

▼ ベンチ+花壇デザイン



▼ ベンチ+花壇デザイン



▼ 給気塔デザイン



三宮クロススクエアのデザインディテール

三宮クロススクエアでは神戸の玄関口にふさわしい上質で洗練されたデザインを採用します。公共空間を構成する主要な用途である舗装やストリートファニチャーを例に、デザインのディテールを示します。

舗装

- 主要部舗装
- ・神戸の玄関口にふさわしい特別感を演出する自然石舗装。
 - ・大判の石材を使用することでゆったりとした落ち着いた趣を演出。

- 滞留空間舗装
- ・保水性舗装（貯留砕石路盤とあわせて整備）を用いることで、気温の低減効果による居心地よい空間形成を図る。張りパターンにも変化をつけることで、滞留を表現。

ベンチ

- ・車道照明のベンチと素材を揃えたアルミ鋳物を用います。鋳物ならではの波型テクスチャーを施すことで、断熱効果、また汚れの軽減効果を持たせます。
- ・ベースはホワイトセメントの塊とし、そこから翼をイメージするような軽快なフォルムの座面を立ち上げ、座りたくなる印象をつくります。座った時の安心感、足の置きやすさ、ベースの汚れにくさに配慮したデザインとします。
- ・通過動線となる通路を明るくするため、両側面にフットライトを設けて地面を優しく照らします。

▶ 主要部舗装

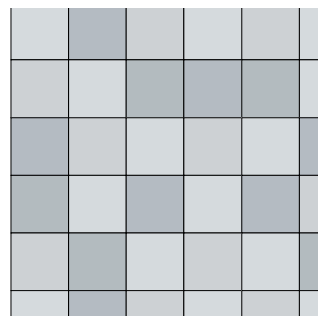


◀ 御影石

▼（例）出雲市神門通り



▶ 滞留空間舗装

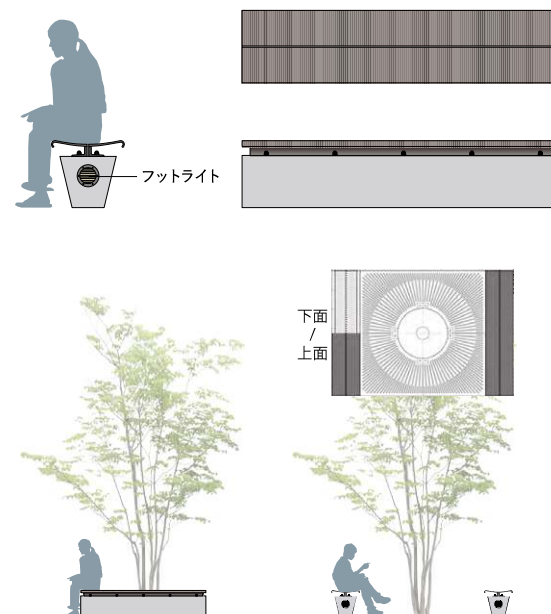


◀ ILB 保水性舗装

▼（例）国立競技場



▶ ベンチの デザインイメージ



照明灯・ポラード

- これまで税関線で取り組んできた「光のミュージアム」を踏襲しながらも、特別感のあるオリジナル照明を導入します。
- 洗練された照明や沿道建築物から漏れ出る明かりにより、通りへのにぎわいの連続性を演出することで、神戸の玄関口にふさわしい上品な夜間景観を演出します。

車道照明 三宮クロススクエアの空間を印象付ける、シンボリックなデザイン

- スラッと伸びたプロポーションと質感をもった素材（鋳鉄）を使用。バナーや信号と一体で成立するデザイン。
- 表面に施されたナミナミテクスチャーの支柱を間接的に光らせるシンボリックなデザインであり、光の柱をつくる、という意味でトータルの光のミュージアムを踏襲。その一体感とスペシャル感を遠景でも感じとることができる。

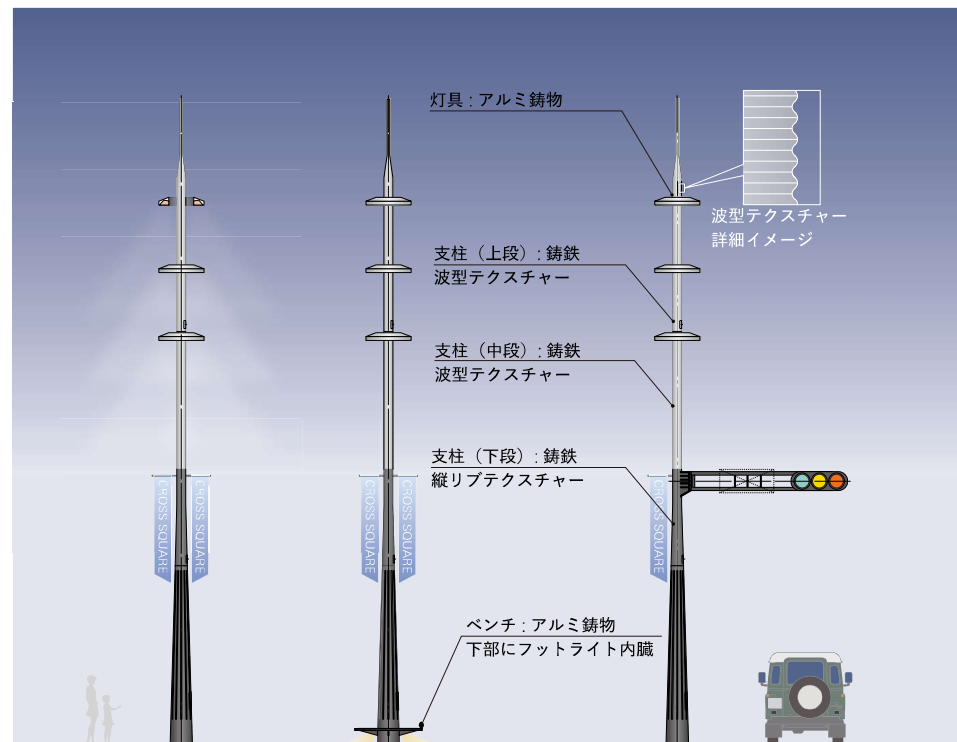
歩道照明 フラワーロード「光のミュージアム」を踏襲したデザイン

- グローブ照明のボリュームのある明かりと質感を持った支柱素材（鋳鉄）。
- 光のミュージアムを踏襲したデザインであり、頂部に間接照明をつけることで、その一体感とスペシャル感を、近景で感じることができる。また、照明のカラーを変えることができるよう設計。

ポラード 照明の素材やプロポーションと共通性を持ったデザイン

- 小さいながらも愛着のわくデザイン。デリネーターを装着し、安全性にも配慮。

▶ 車道照明



▶ 左：ポラード 右：歩道照明

