

税関線のデザイン

税関線の概要

- 税関線の元は生田川であり、明治4年(1871)に付替え工事が実施されました。
- ポートピア 81を契機に、「花と彫刻の道 フラワーロード」として歩行者空間を整備し、あわせて「税関線沿道都市景観形成地域」を指定しました。
- 多くの花・植栽・彫刻などの景観資源の配置、光のミュージアムの整備など、シンボルロードにふさわしい風格ある都市景観を形成しました。
- 新神戸駅～三宮～税関～ウォーターフロントエリアを結ぶ都心の骨格を形成する都市軸であり、神戸のシンボルロードとして市民に親しまれています。



▶ 旧生田川

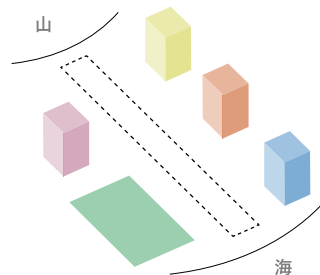


▶ 花と彫刻の道
フラワーロード

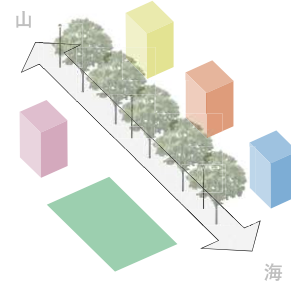
税関線のデザインコンセプト

「海」と「山」、「人」と「まち」を結ぶ、
人が映える舞台となる通り
～Urban Canvas Boulevard～

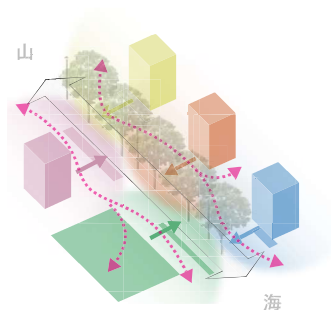
現況
広幅員道路の周辺に、
個性的な建物・施設・まちが存在



“Boulevard”
として明確化
並木と光、舗装の連
続性により都市軸と
して際立たせる。



まちの“Canvas”
を挿入
沿道の個性がしみだ
し、人々の活動の舞
台となるまちのキャン
パスを挿入し、都市
空間を彩る



「人」が映える舞台となる歩きたくなる通り

- 「えき」の「にぎわい」がウォーターフロントへつながり、さらに東西へ人の流れが促されることで楽しく歩ける人が中心となる空間

都心部を貫き、「海」と「山」を結ぶ

- 海と山を感じながら歩くことのできる公園のようなストリート
- 高質な花と緑で彩られた「フラワーロード」の愛称にふさわしい“おもてなし”の空間

沿道建築物と一体となり
「ひと」と「まち」を結ぶ

- 性格の異なる沿道からの「にぎわい」が染み出し、多様性を感じる空間

整備の考え方

歩行者動線の機能強化と 滞留空間の確保

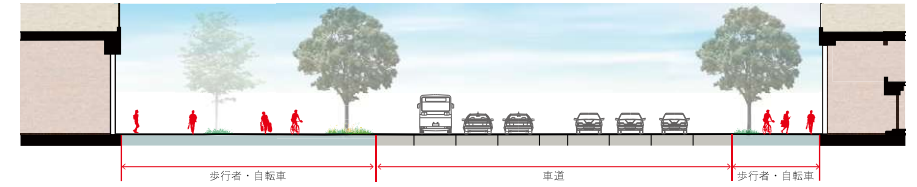
- 6車線から4車線へ車線数再編（国際会館以南）
（現状交通量 21,253台/日 < 4車線の設計基準交通量 28,800台/日）
- 歩行者・自転車空間の拡大
 - 交通安全の確保（税関線は自転車交通量が多い*
（約1,000台/日）。コロナ禍で増加した自転車需要に対応）
*自転車の「交通量が多い」場合は、対自動車、対歩行者ともに事故が多い傾向にある500台/日以上を目安とする（道路構造令の解説より抜粋）
 - ウォーカブルなまちづくり、都市の魅力向上と回遊性の向上（歩行者・自転車空間の拡大→安全性向上、にぎわい創出、将来のモビリティ空間としての活用）

都市軸としての軸性の 確保と魅力的な回遊の 拠点の創出

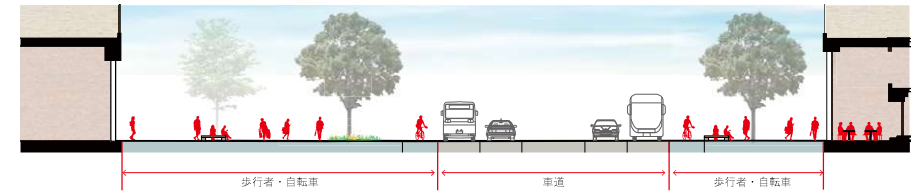
- | | |
|-------|---|
| 軸性 | <ul style="list-style-type: none"> 樹木の列植、舗装や歩道照明により、都市軸としての軸性、統一感を創出 |
| 回遊の拠点 | <ul style="list-style-type: none"> 回遊の拠点となる主要な交差点部は、滞留によるにぎわいや憩いの場を創出するとともに、三宮駅～ウォーターフロントへの南北の人の流れに加え、周辺のまちへの回遊も促す |
| 歩道部舗装 | <ul style="list-style-type: none"> 道路縦断方向に長尺の舗装材を用いて（縦目地を通すことで、）生田川の記憶を継承する「流れ」のイメージを表現するとともに人の流れを促します。 人の活動や花と緑が映えるよう、ベースとなる舗装は彩度を抑えたライトグレーとします。 休息などの滞留空間においてはデザインを変化させることで憩いの場を演出します。 |

公共空間と沿道建築物が 一体となったにぎわい創出

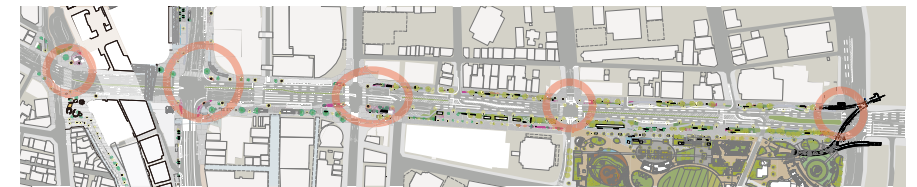
- 休息などの滞留空間においては沿道の個性がしみだすキャンバスとしてデザインを変化させることで憩いの場を演出します。



▲ 現状



▲ 計画



▲ 回遊の拠点



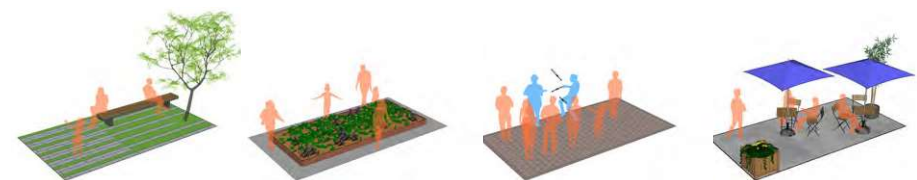
▲ クスノキ列植の継承



▲ 光のミュージアムの継続



▲ ベースとなる舗装



▲ 沿道の個性がしみだす様々なキャンパスのイメージ

税関線 市役所前



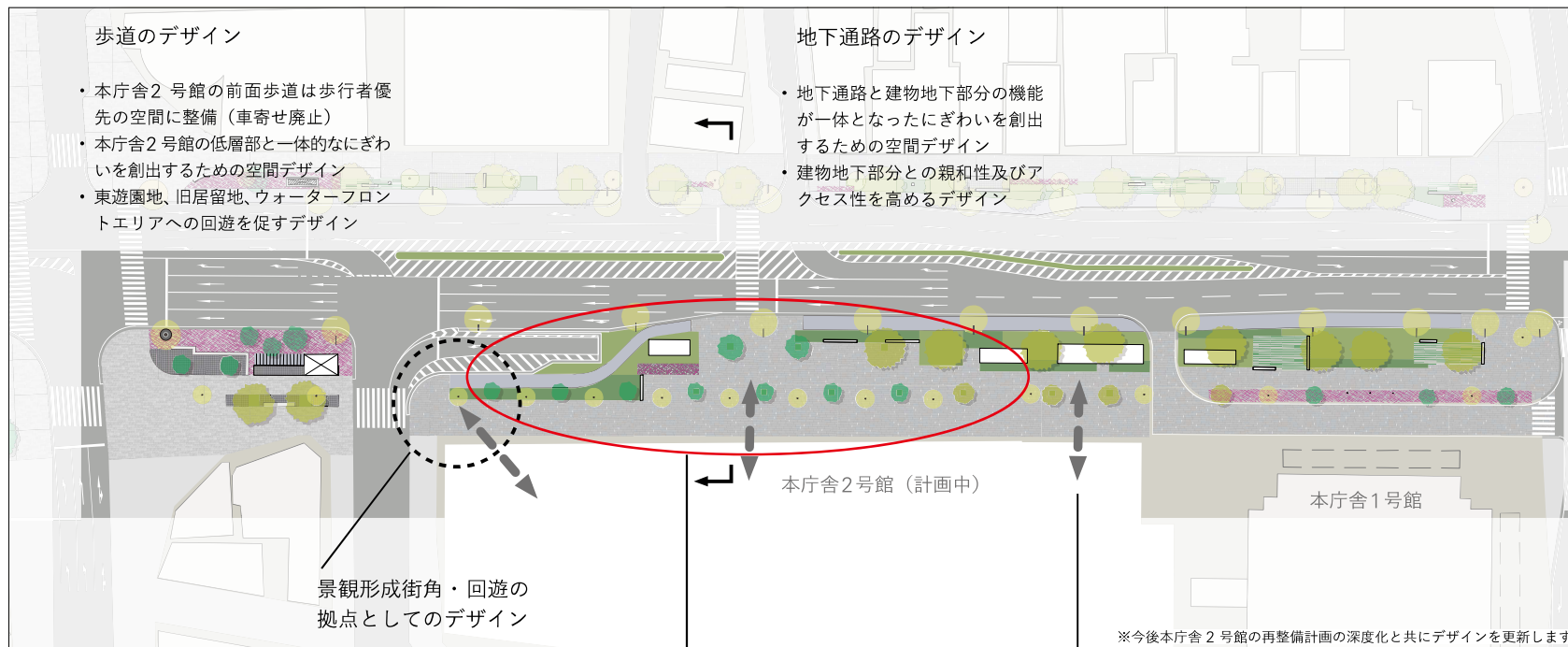
▼ KEYPLAN

神戸市民や来訪者が、日常・非日常を楽しめる空間を形成

- 1 並木や舗装・歩道照明により都市軸を演出します。
- 2 駅とウォーターフロントを繋ぐ拠点として、本庁舎2号館が担うにぎわい機能や市民交流・発信の機能を活かすことのできる空間を創出し、周辺のまちへの回遊性を高めます。



▶ 平面図



SCALE 1/1250

0m 20m 40m

街角の一部として東遊園地、旧居留地、ウォーターフロントエリアへのつながりが感じられ、本庁舎2号館の北東部分と一体となった空間

建物低層部は開放性を確保し、歩道空間との一体性を確保することで、施設内外で相互ににぎわいが滲み出す

税関線と東町線を結ぶ自由動線

▶ 断面図

神戸市役所2号館 建替 (計画中)



SCALE 1/300

0m 5m 10m

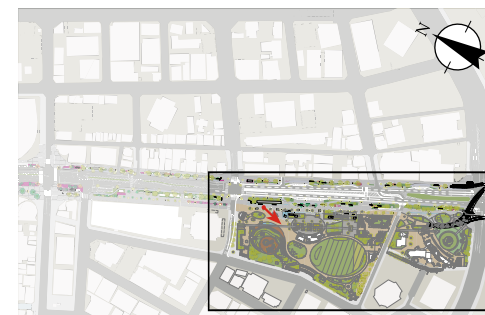
税関線 — 東遊園地前



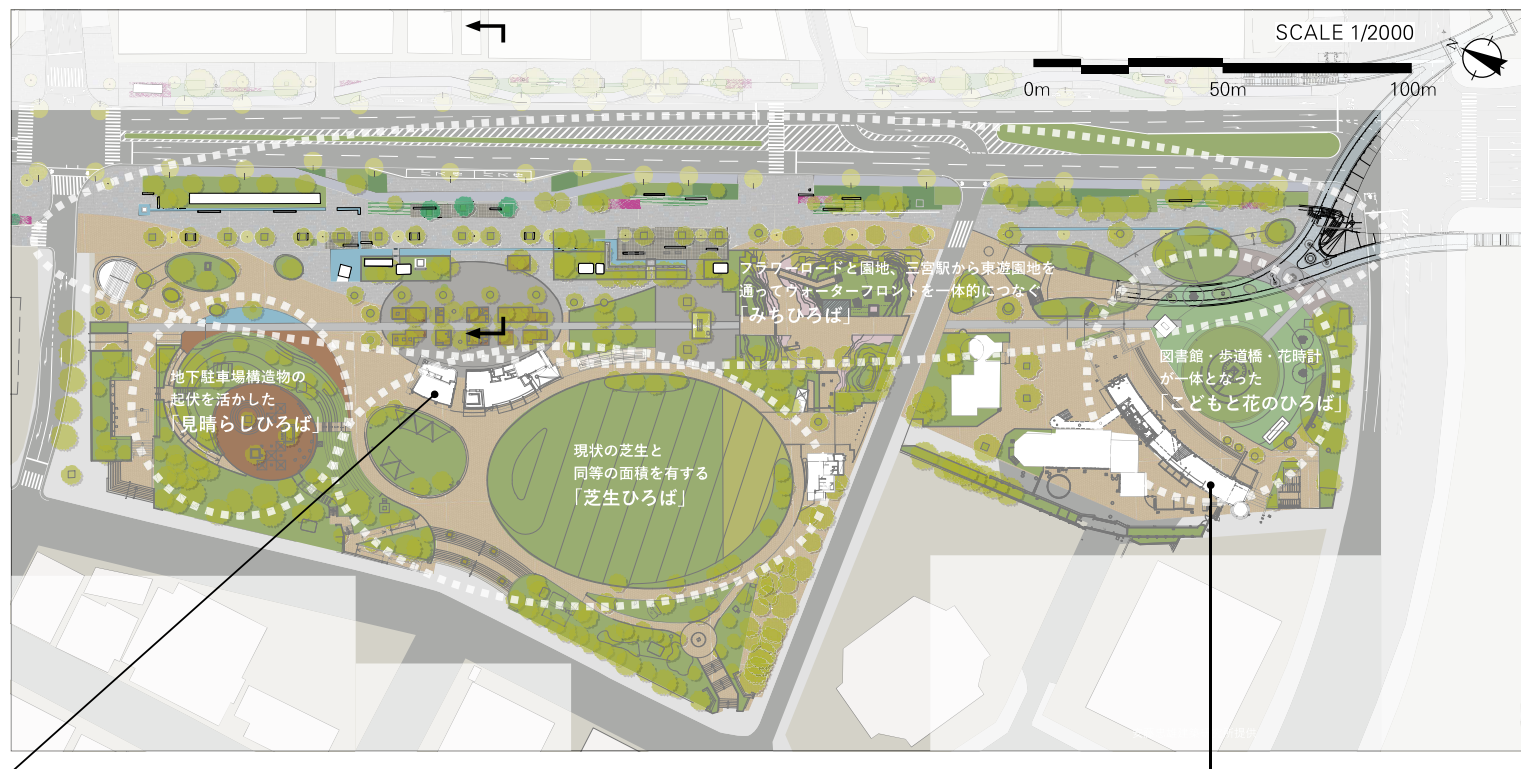
公園と道路が一体となった空間を形成し、
人々が憩い、交流し、歴史を感じる都心のオアシス

- 1 東遊園地と税関線の境界を感じさせない、公園と道路が一体となった空間とすることで、公園からのにぎわいのにじみだしや公園へ人々を促します。
- 2 粗密の変化をつけた緑の配置や滞留空間の配置により、歩行者が自由に過ごすことができる空間を形成します。

▼ KEYPLAN



▶ 平面図



東遊園地にぎわい
拠点施設（計画中）

日常的にぎわいや利活用の創
出を目的とし、Park-PFI制度を
活用したにぎわい拠点施設。

東遊園地が市民みんなのキャン
パスとして、繰り返し訪れて楽し
む公園へと発展するため、公園全
体において、イベント・プログラ
ムの開催や、市民の自由なアク
ティビティを促進するものです。



こども本の森 神戸

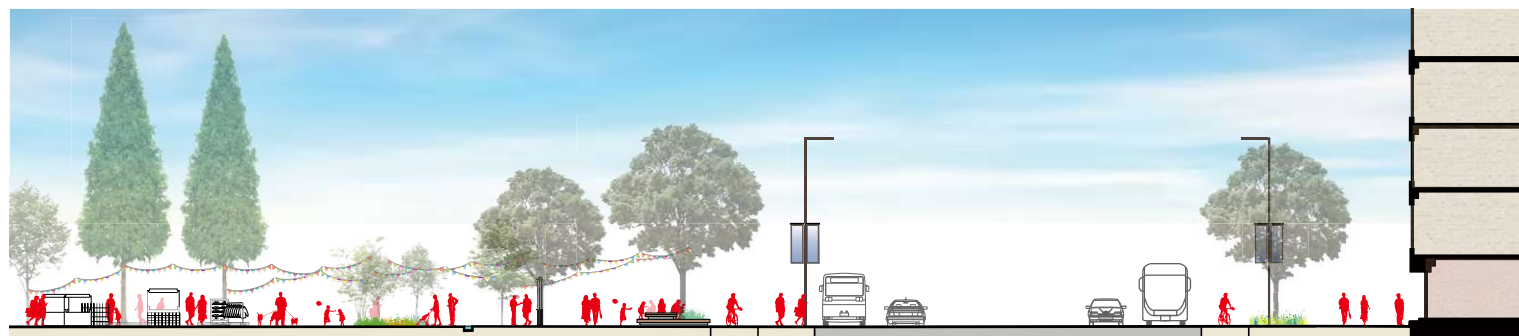
建築家の安藤忠雄氏から神
戸市に寄付される「こども
本の森 神戸」は、神戸のこ
どもたちが、都心の公園の

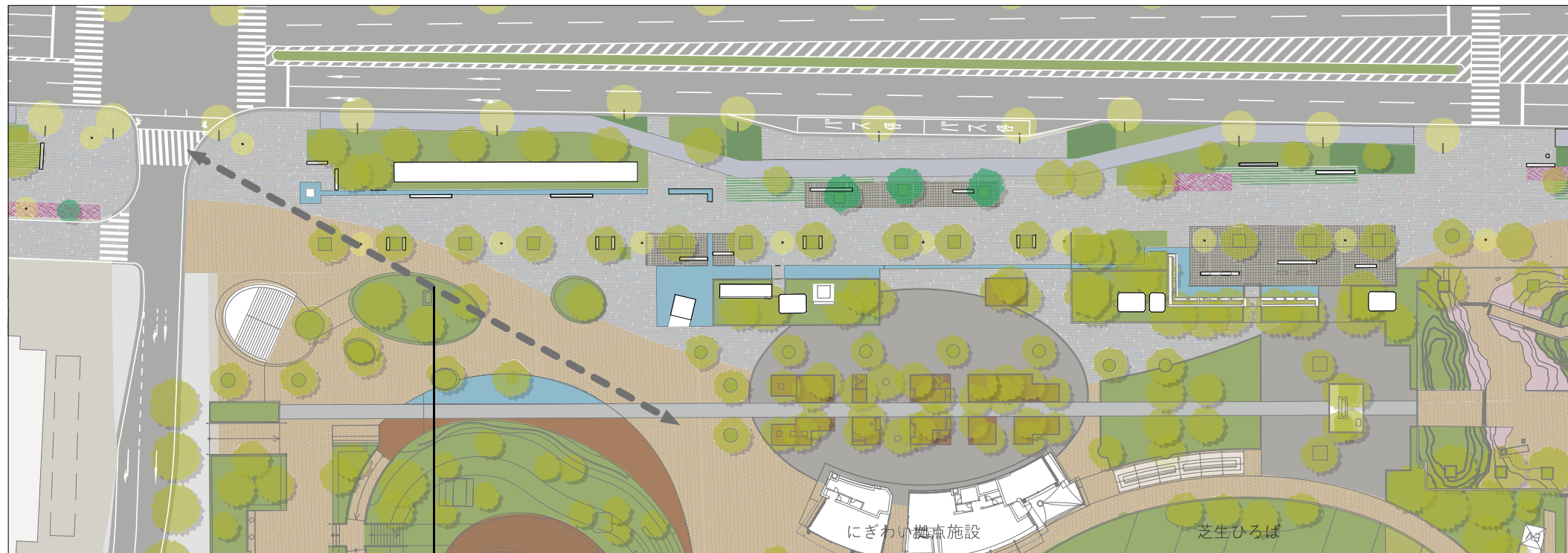
中で自由に本にふれあうこ
とで、神戸の歴史や文化に
出会い、震災の教訓から命
の大切さを学び、豊かな感
性と創造力を育めるような
文化施設として整備します。

▶ 断面図

SCALE 1/400

0m 5m 10m



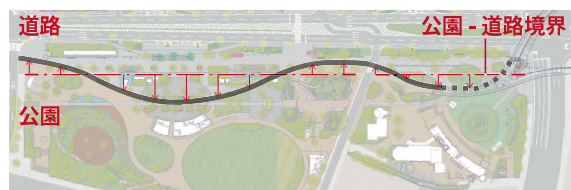


▲ 平面図（詳細イメージ）

フラワーロードに面したエントランスから園地への見通しを確保し、開放感あるエントランスを創出

道路と公園が一体となった空間の演出

- 税関線のベース舗装と東遊園地の舗装の境界をのびやかな波形で形成することで、公園の領域と道路の領域が入り混じるような空間構成とし、「公園の中を歩いて港へアプローチする」「公園にしながら周辺のまちにつながる」体験を演出します。



横断方向へのにぎわいの広がり

- 都心のオアシスである東遊園地の良好な環境や賑わいが、道路を挟んだ対岸や周辺のまちにも波及するように、様々な賑わいの場を視覚的・動線的につなげる空間構成とします。

旧居留地側 ← → 磯上側



芝生ひろば、
にぎわい拠点施設



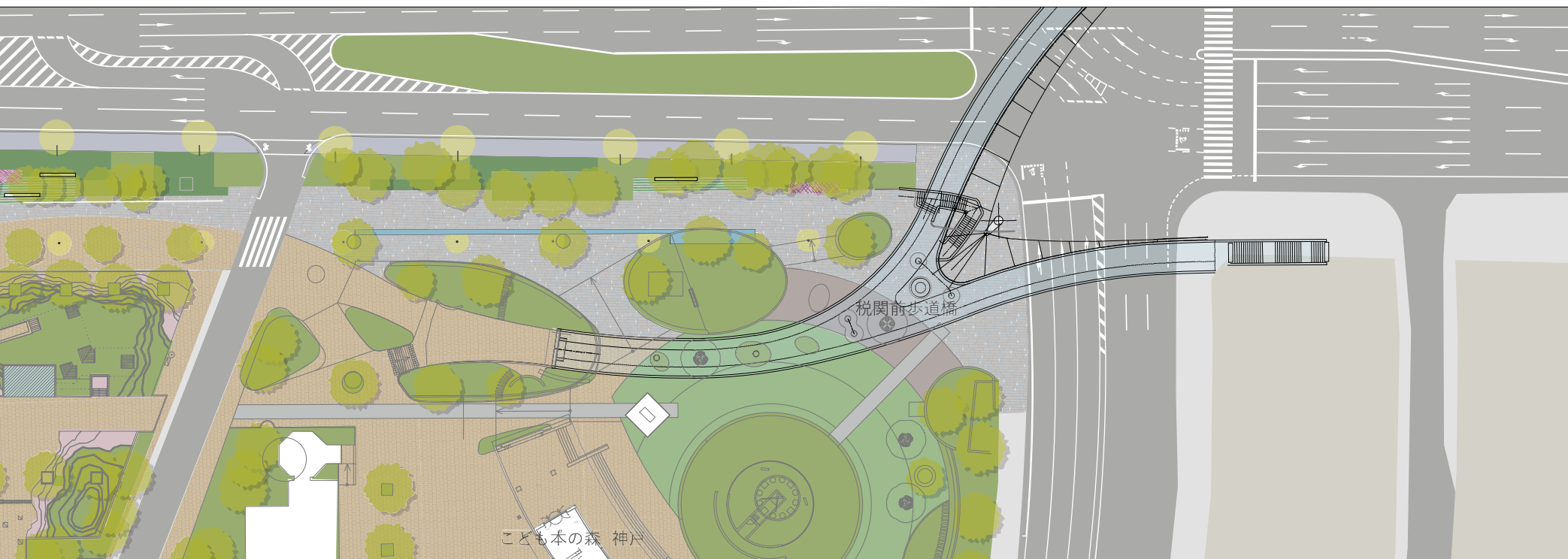
メタセコイア並木、
ファーマーズマーケット



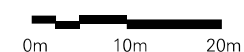
みちひろば、
せせらぎ



磯上側歩道、
沿道建物のにぎわい



SCALE 1/800



潤いやにぎわいを感じるせせらぎや 休息・休憩の場

- ・ こども達が楽しく遊び憩える芝生やせせらぎ等の水景を配置します。
- ・ 「都心のオアシス」を感じられ、ほっと一息つけるような滞留空間を配置します。



渡りたくなる歩道橋

- ・ 三宮周辺地区とウォーターフロントエリアをつなぐ「渡りたくなる歩道橋」をコンセプトとした税関前歩道橋を整備します。
- ・ 木立に溶け込むのびやかな歩道橋がウォーターフロントへの動線を演出します。



現況分析の手法と設計の評価

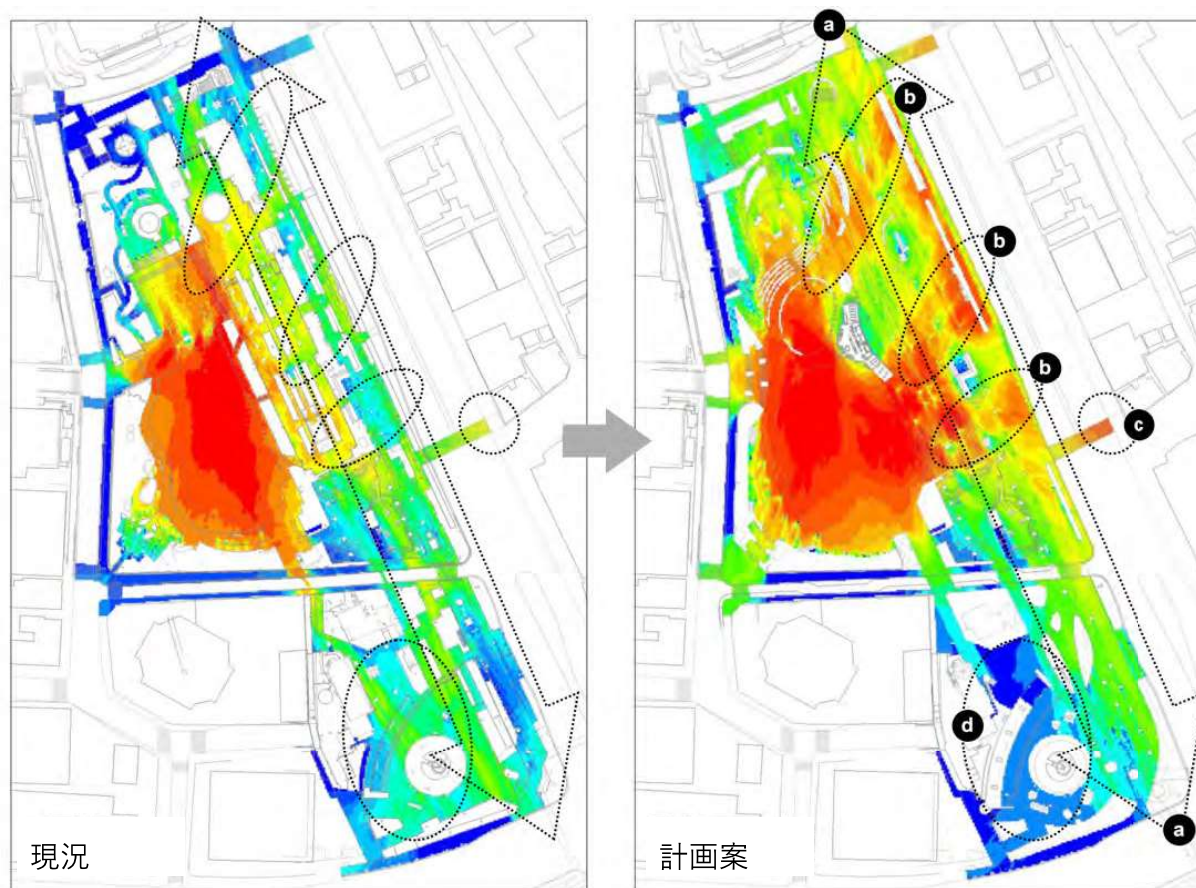
- ・ 現況と将来の空間指標を比較することにより、その場所の特性の変化を理解することができます。
- ・ また計画案の分析・比較を行うことで、デザインの検討に役立てます。

空間分析 | 視認性（歩行空間）

- ・ 現況の空間的な課題の多くが解消される。
- ・ 北側はオープンでわかりやすい配置となる。
- ・ 南側では落ち着いた雰囲気のある場所になる。

- a. 税関線沿いの歩道部の指標値が大きく向上している。空間的な広がりを感じられる歩行経路となっている。
- b. 税関線側から、園地内への視線が明快に通るポイントが複数できている。
- c. 園地中央部へとつながる横断歩道の東側からも、園地への視覚的なつながりが強くなっている。
- d. 建築物により屋外へのオープンスペースの面積が小さくなるため、指標値が低下している。北側とは異なる、落ち着いた場所となることが想定される。

※異なる色レンジで可視化している。
(実際の指標値は計画案のほうがかなり高い。)



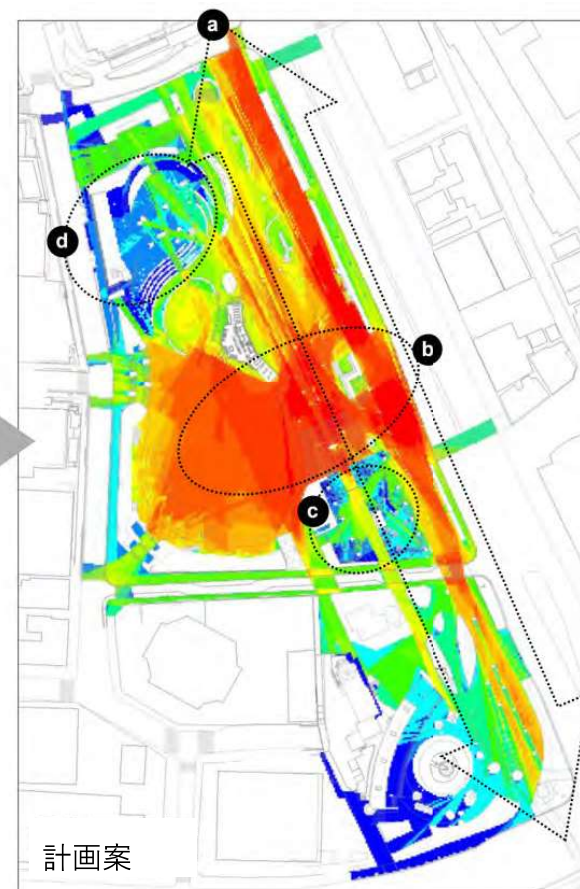
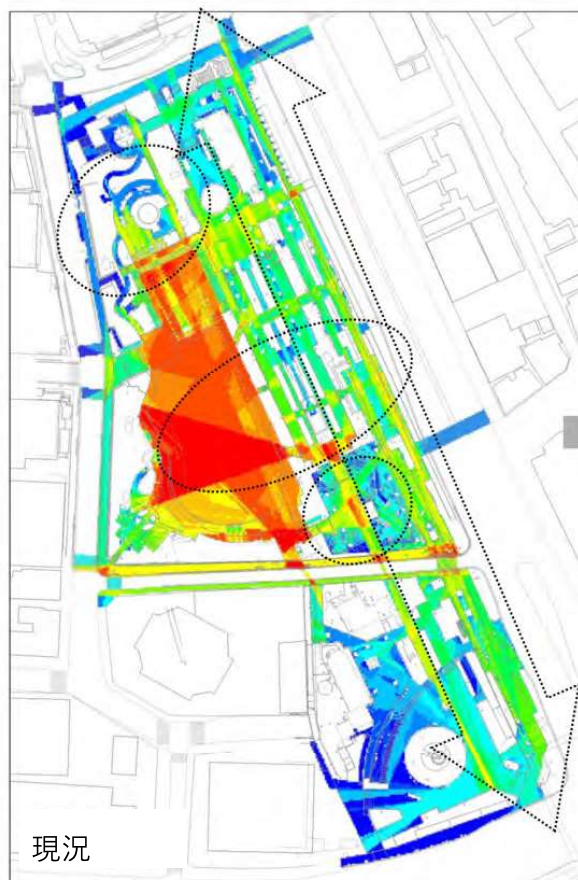
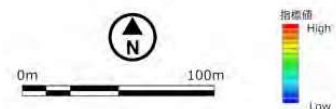
空間分析 | アクセス性

- 動線の軸となる部分の指標値が向上している。
- 各ゾーンの位置付けが明快になり、解りやすい配置になると考えられる。

- 税関線沿い、南北の主動線の指標値が大きく向上している。
- 広場空間への東側からの動線の指標値が高くなり、園地中央部の東西動線が顕在化する。
- 慰霊と復興のモニュメント周辺の特別な雰囲気は保ちつつも、その場所が見つけやすくなる。
- 北西部は現在と同様、少し落ち着いた場所となる。

※異なる色レンジで可視化している。

(実際の指標値は計画案のほうがかなり高い。)



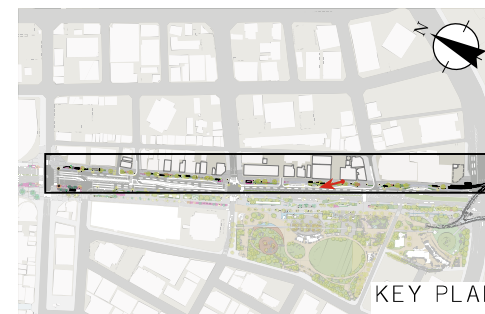
税関線 — 磯上側歩道



駅からウォーターフロントや磯上エリアへ
スムーズに人を誘う空間を形成

- 1 目的地にスムーズに人を誘いつつ、税関線西側のにぎわいや自然の変化を眺めて楽しむことができる落ち着いた歩行者空間を形成します。
- 2 磯上エリアへの回遊を促す空間を形成します。

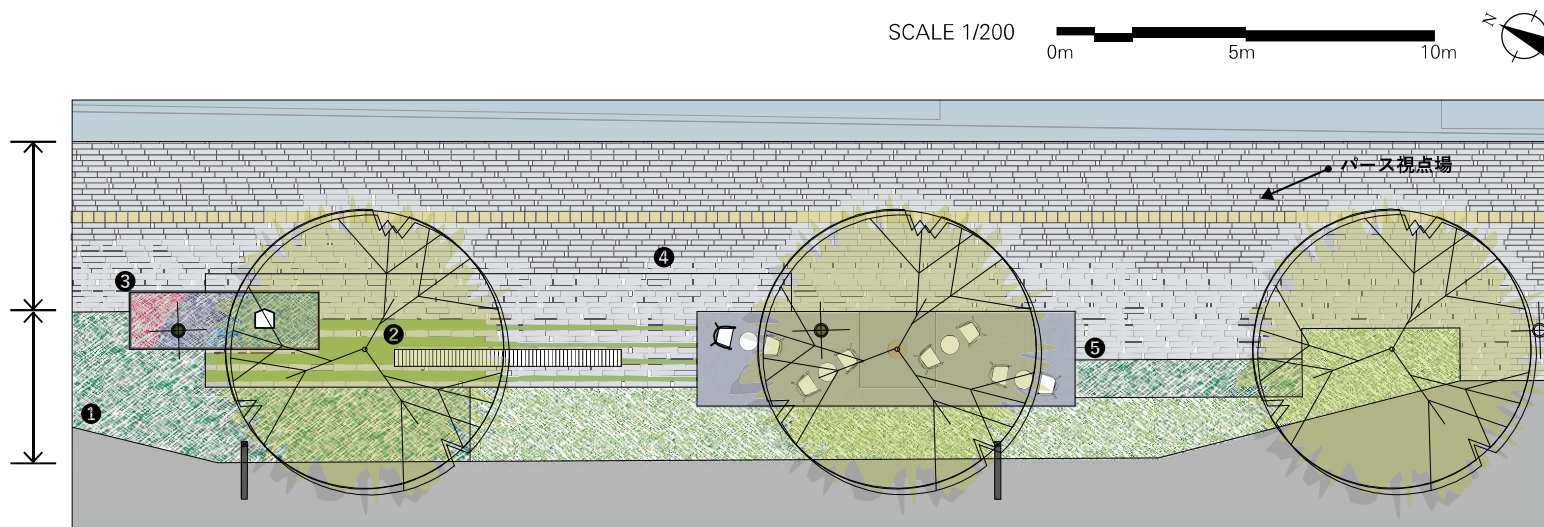
▼ KEYPLAN



整備イメージ

歩行空間：
スムーズな移動の
ため、動線空間を直
線的・連続的に確保

植栽帯・滞留空間：
様々な空間を重ね
合わせ、変化に富ん
だ街路景観を演出



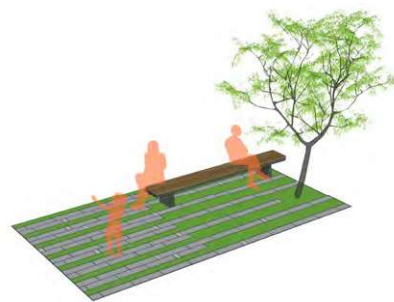
①植栽帯

連続したクスノキの並木を活かしながら、既存の彫刻と調和するよう、足もとには落ち着いた彩りを添える植栽を配置します。低木は多用せず、開放的な視界を確保することで向かいの東遊園地の賑わいや並木の緑を眺めて楽しめるようにします。



②ベンチ

周辺の要素と調和した繊細なデザインとし、街路全体のまとまりと、居心地の良さを演出します。



③キャンパス（花壇）

花壇は交差点や滞留空間等に効果的に配置し、季節ごとの変化が楽しめるよう宿根草や一年草を織り交ぜた植栽とします。

④キャンパス（休息）

ベース舗装の間に趣の異なる設えを施すことで、動線空間との緩やかな分節を行い、親しみやすい休息場所をつくります。



⑤キャンパス（テラス）

沿道建物やイベントによる利用等を見据え、プランターやテーブルが配置できるスペースとして設えます。