

プロジェクト紹介

都心三宮「えき〜まち空間」の パイロットプロジェクト

～サンキタ通り・広場の再整備による賑わいの創出～

西山 精徳

NISHIYAMA Kiyonori
パシフィックコンサルタンツ株式会社
大阪本社
社会イノベーション事業部
都市デザイン室



はじめに

1995(平成7)年に発生した阪神・淡路大震災からの復興を遂げた神戸市は、新たなステージに向けて、三宮周辺地区の再整備基本構想を2015(平成27)年9月に策定しました。三宮地区の課題は、①三宮駅周辺に分散している6つの駅の乗り換え動線が分かりにくい、②人が交流する広場空間が少ない、③駅から周辺のまちへのつながりが弱い、④三宮の玄関口にふさわしい景観になっていない、など多くの課題を有していました。さらなる都心三宮の発展に向け神戸市は、三宮地区を回遊性の高い歩

行者空間によって一つの大きな「えき」に再編し、歩行者空間と沿道建物が連携して三宮地区全体を歩行者主体の空間へ転換する「えき〜まち空間」基本計画を2018(平成30)年9月に策定しました。この計画では、三宮交差点を中心に東西幹線道路(中央幹線)、南北幹線道路(税関線フラワーロード)の2本の道路が交差する都市軸の交点を「三宮クロススクエア」と呼び、これらの交差する道路の車線数を大幅に削減して歩行空間を拡大する整備事業を推進しています。

一方、我が国は人口減少・少子高齢化・猛暑や豪雨などの異常気

象等、様々な課題を抱えながら成熟・縮小社会に突入し、都市づくりにおいても車中心の速くて便利な社会から、人にやさしく、人中心の空間への転換が進められています。さらに、2019(令和元)年に発生したコロナ禍は屋外空間の利活用や身近なオープンスペースの需要を飛躍的に高

めたことから、公共空間として今まで以上に人の居場所としての機能を高めることが求められている状況でした。

そのような状況の下で、サンキタ通り・サンキタ広場は、神戸三宮阪急ビルの建て替えと高架下店舗の再整備に合わせて、隣接する道路空間を官民一体によるプロジェクトとして神戸市が再整備するもので、道路空間の再配分と歩車道の段差解消及び道路空間の高質空間化によって歩行者の利活用をうながし、エリアマネジメントによる路上イベントや沿道店舗のオープンテラス化等の地域主体の賑わいを創出する、都心三宮再整備事業のパイロットプロジェクトと位置づけられ、この整備効果が「えき〜まち空間」整備の今後を占う重要な事業となりました。

整備の背景と検討体制

① 整備の背景

さんきたアモーレ広場は1985(昭和60)年に整備されて以来、神戸有数の待ち合わせ場所として市民に愛されていましたが、神戸阪急三宮ビル開業に合わせ、より多くの人に愛される空間となるように、デザインコンペが行われました。

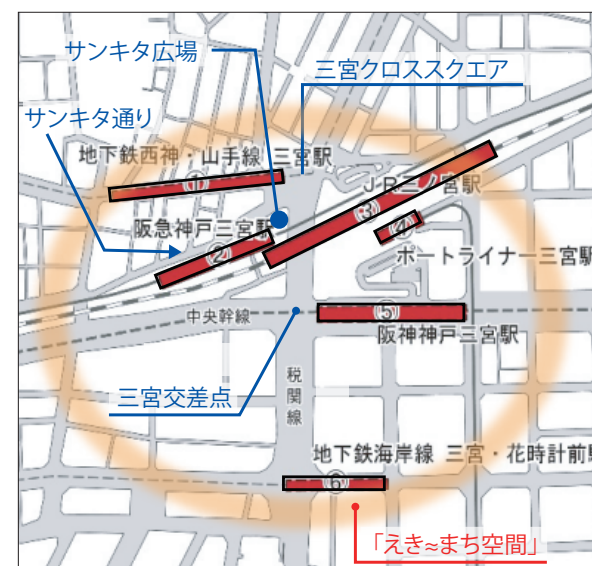


図1 「えき〜まち空間」のイメージ



写真1 整備前のサンキタ通り



図2 さんきたアモーレ広場デザインコンペ最優秀案「Lean on Nature」

整備前のサンキタ通りは、阪急電車ガード下の飲食街と、通り北側の猥雑としたアーケード歓楽街で構成され、狭い南側歩道や路上駐車が多さと通過車両、夜は酔客が多く、治安の悪さなどの課題を有していました。

神戸市は、さんきたアモーレ広場の再整備と合わせて、サンキタ通りを一体的に再整備することで、「サンキタ通り・広場」として三宮地区北西側にふさわしい駅前空間整備と賑わい創出を目指しました。

② 検討体制

神戸市は2019年9月に「サンキタ通り他詳細設計業務委託に係る公募型プロポーザル」を実施し、「パシフィックコンサルタンツ・小野寺康都市設計事務所・ナグモデザイン事務所・KAP共同企業体」(以下設計JV)を特定しました。このプロポーザルに先立ち、神戸市は同年1月に「さんきたアモーレ広場デザインコンペ」を開催し、津川恵理氏の「Lean on Nature」を最優秀賞としました。設計JVチームは、津川氏を外部協力者として、最新の計画平面図でのモニュメント配置の見直しや納まり検討を依頼しました。なお、設計JVの主要メンバーは、当時「えき〜まち空間」基

本計画デザイン検討に携わっており、長期的なビジョンを神戸市と共有しながら詳細設計を進めることができたほか、デザイン監理(工事監督支援)に携わる機会を得る

などの、いくつかの偶然が重なり、結果、2022年度グッドデザイン賞、令和5年度都市景観大賞特別賞、2023年度土木学会デザイン賞優秀賞を受賞することができました。

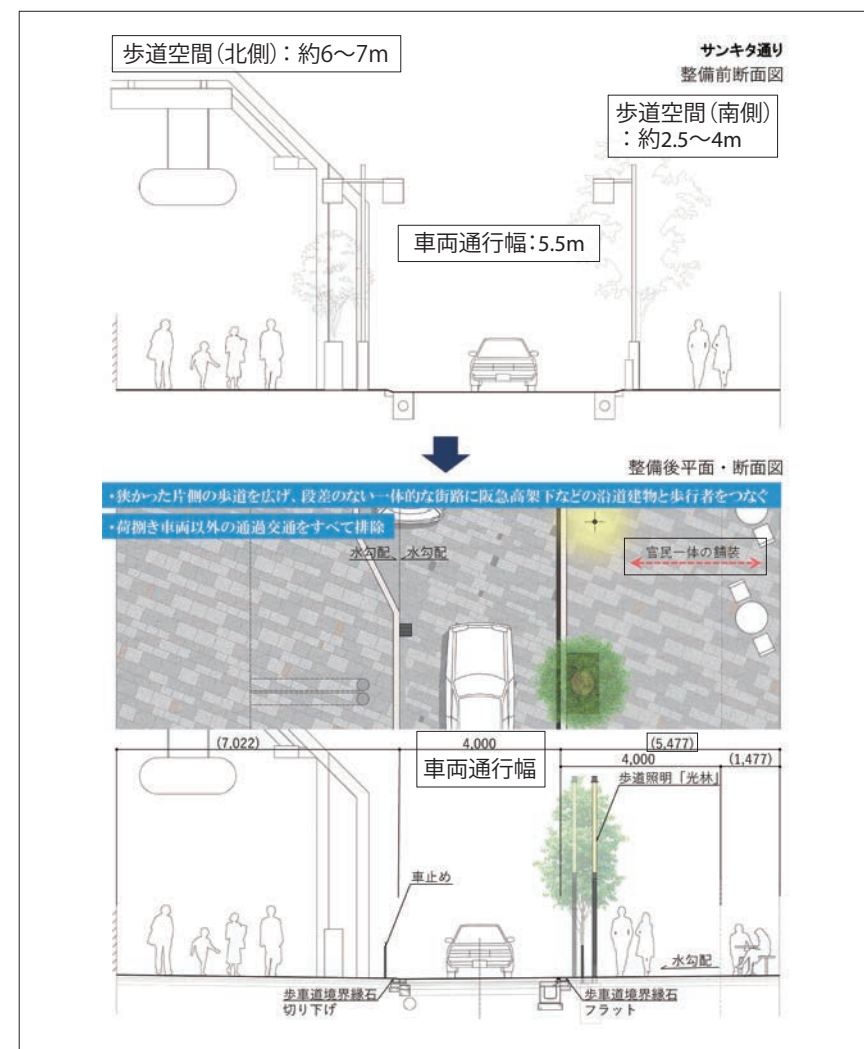


図3 サンキタ通り整備前／整備後断面図

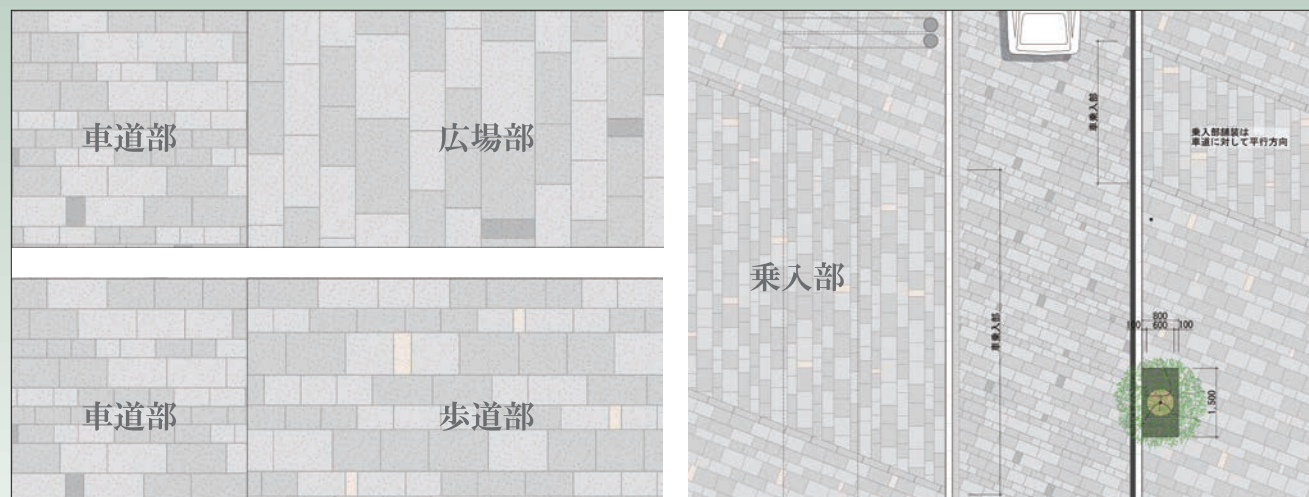


図4 舗装パターン

デザイン方針

① 道路空間再編

歩行者中心の空間とするために、5.5mの車両通行幅を4mに縮め、縮めた1.5mを南側（阪急電車側）の歩道拡幅に用いた歩車共存道路としました。また、昼間は路上駐車が多く、夜は客待ちのタクシーによる混雑が発生していたため、通行可能な車両は荷捌き車両（時限付）のみに限定し、通行規制によって一般車・タクシーの通行を排除したことで、歩行者の歩車共存道路の利活用促進と安全性の確保を両立することができました。また、阪急三宮駅はサンキタ通りと段差のある狭い間口でつながっていましたが、開口部を大きく広げて歩道舗装を駅コンコースまで延伸し、段差を奥の改札口前に移動させることにより、街路と駅コンコースが一体となった半屋外の小広場を創り出しました。

② 雨水排水検討

道路構造は、歩車道境界に立ち上がりがあるマウントアップやセミフラット構造だったため、バリアフリー確保に向けて、できるだけフラットとする案としました。その実

現のためにアーケードとの取り合いや南側歩道高さとの調整を全区間チェックし、排水構造物の施工性や経済性に留意して区間毎に断面構成を決定しました。

③ 石材舗装

歩道部と車道部はどちらも御影石を用い、濃淡2種類のグレー御影石による組み合わせを共通としたパターンとし、アクセントにサンキタ広場とサンキタ通り車道部は黒御影石、サンキタ通り歩道部は錆御影石を混ぜて視覚的に差別化を図りつつも、広場・街路空間での統一感を演出しました。なお、車道部は、車両が通行しても御影石が割れない強度を確保できる、衝撃吸収性と接着性に優れる特殊なアスファルト系材料を充填するインジェクト工法を採用しました。歩道は管理車両が通行するため、ブロックのクロス目地にプラスチック強化板を挿入し、安定した強度を有する乾式工法を用いました。また、アーケード内店舗の立て看

板は、沿道壁面から1mライン内に収める取り決めでしたが、歩道側にはみ出して通行の障害となっていたため、10cm角の黒御影石を約1.5m間隔で配置を行い、壁面から1mの境界ラインがわかるようにした結果、ルールが遵守され、歩きやすい歩道空間を形成しています。

④ 照明柱

サンキタ通りの線形はゆるやかな円弧を描いています。照明デザインは、その道路線形に合わせてφ100mmの細い照明柱が同一軸線上に配置されることなく、75cm程度の幅で左右に振れ、林のように立ち並ぶ「光林」をコンセプトに、電球色のやさしい照明が照度



図5 光林のイメージ

を確保しつつ、ゆらぎある夜間景観を演出しています。

⑤ オブジェクト

オブジェクトの配置は、コンペ最優秀案をベースに最新平面図での歩行者動線などを考慮して検討し、地面の立ち上がり箇所を動線から離したり、つまづかない配慮として植栽を配置しています。オブジェクトの形態と配置の検討を重ねた結果、利用者が自由な使い方を自ら見つけ出す、人が主役の新たな公共空間を形づくることができました。

⑥ 植栽

サンキタ通りは北側にアーケードがあるため高木は植栽せず、南側は市民意見を踏まえて葉張りが広がらない「ムサシノケヤキ」を選定しました。サンキタ広場はスケートボード利用がされないようにボード乗り上げ位置に「シマトネリコ」を5本要所に植栽しました。供用開始後は新たにスケートボード禁止のサインを設置したにもかかわらず、スケートボード利用が後を絶たないため、新たに植栽樹を設置しました。

⑦ 沿道活用の検討

街路を活用するテラス営業は、

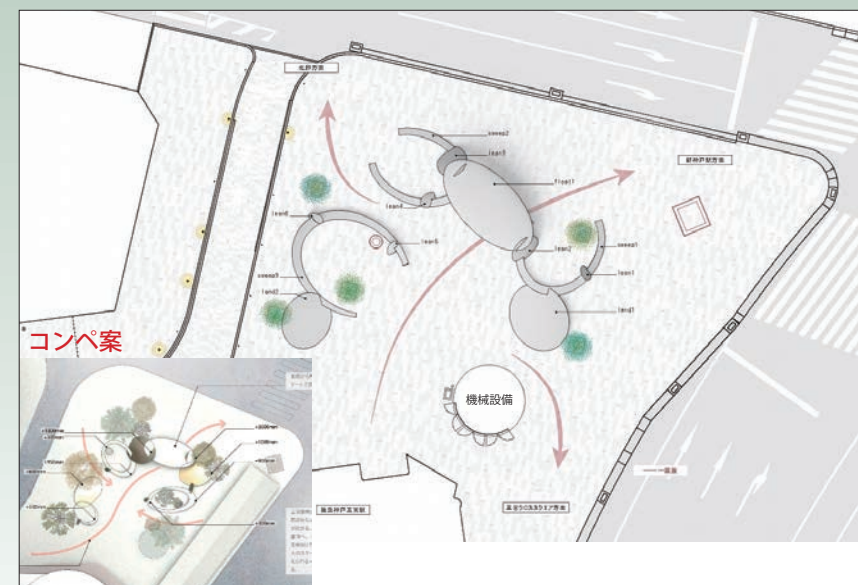


図6 広場の動線検討

しつらえや車両の通行規制により歩行者の歩車共存道路利活用を促進し、さらにエリアマネジメントによる路上イベントや店舗のオープンテラス営業などの地域主体の賑わいを創出しています。このテラス営業は、官民で構成した組織を占有主体としてコロナ占有特例で実現したもので、現在は「ほこみち制度（歩行者利便増進道路）」として継続され、地域主体の管理・利活用を具体化しています。

今後の展望

今回、神戸三宮「えきまち空間」のパイロットプロジェクトとしての

波及効果のある整備が行われたと認識していますが、継続的なエリアマネジメントによる魅力ある利活用に向けた運用規定の柔軟な対応と、南北に分断されている沿道商店街が今後相互に一体感を持つ空間となって更なる魅力のある通りとなるのか見守っているところです。さらに将来クロススクエアを含む「えきまち空間」が整備され、当初目指した市民と民間事業者、行政が協働で都心再生を実現し、世界に貢献できる都市「神戸」として発展していくことを願っています。



写真2 完成写真 サンキタ通り



写真3 完成写真 サンキタ広場