

**BE KOBE**

変わる神戸三宮

# 第1回 都市交通施策の再整理に関する有識者検討会 ～都心・三宮再整備について～

神戸市 都市局 都心再整備本部 津島 秀郎

# 「将来ビジョン」と『再整備基本構想』



北野：異人館



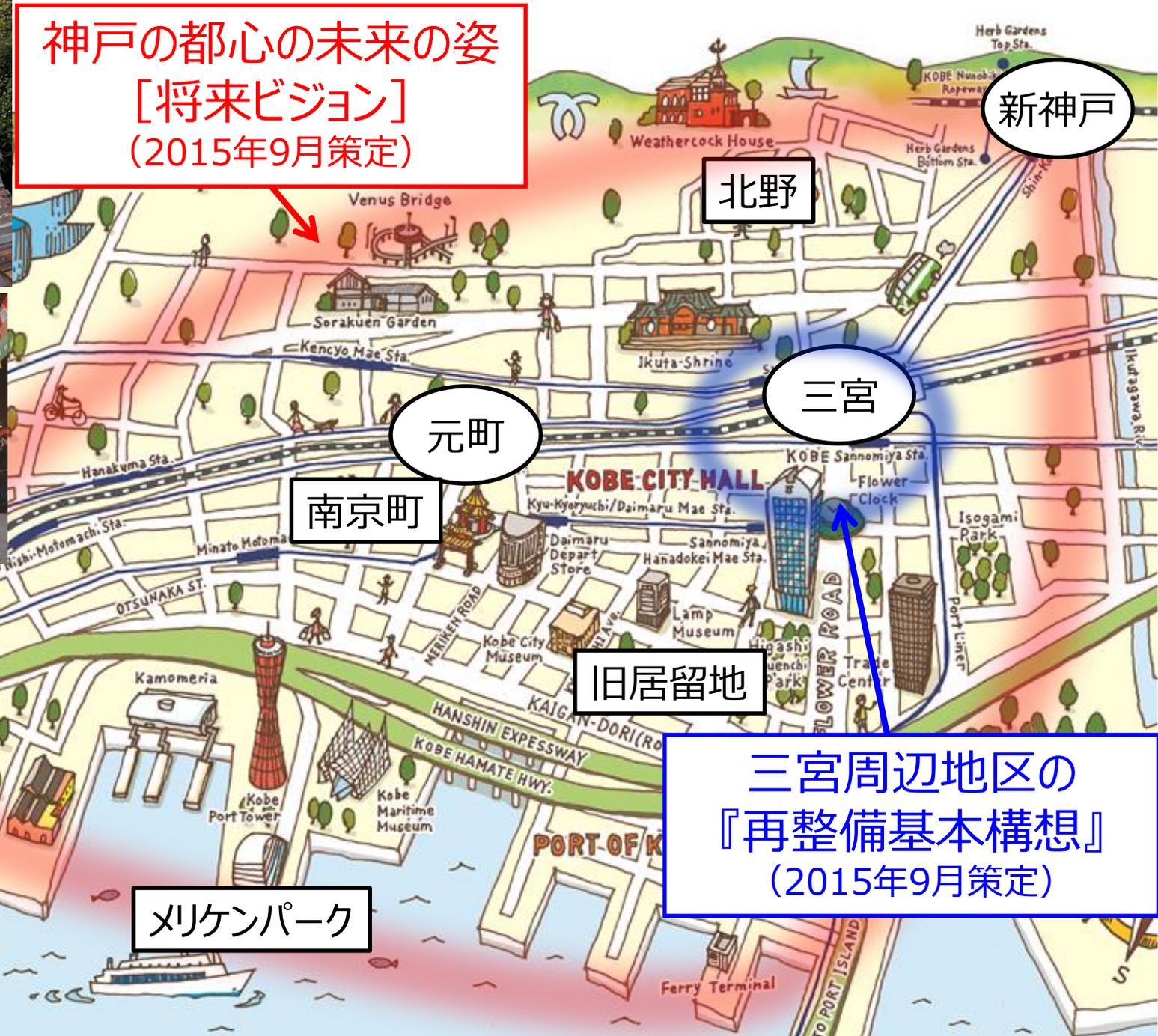
元町：南京町



メリケンパーク



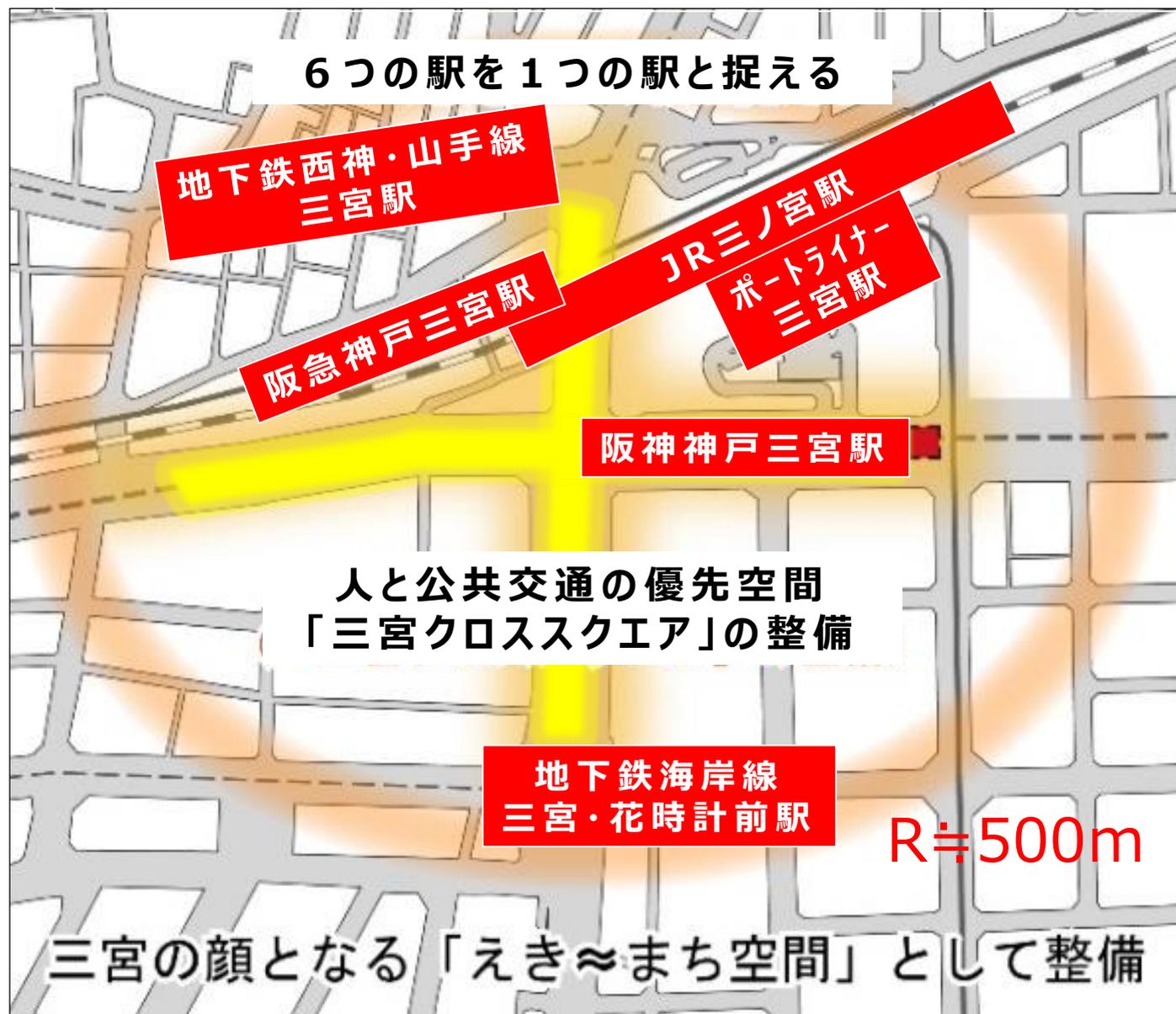
神戸の都心の未来の姿  
[将来ビジョン]  
(2015年9月策定)



三宮周辺地区の  
『再整備基本構想』  
(2015年9月策定)

「人の活動」が生まれる場所⇒人中心の空間整備

## 三宮駅周辺の将来像：「えき～まち空間」



### 三宮駅の乗降客数(2023年)

路線名	乗降客数 (人/日)
J R	231,000
阪急電鉄/ 阪神電車	196,000
地下鉄 西神・山手線 ポートライナー	186,000
地下鉄 海岸線	16,000
合計	<b>629,000</b>

# 阪急神戸三宮駅北側（サンキタエリア）の再整備



**2021年4月26日 開業**

**神戸三宮阪急ビル**

**サンキタ通り**

(歩行者中心の空間へ再整備)

**2022年9月15日 供用開始**

**大型ビジョン**

(新たな情報発信拠点)

**2022年10月 供用開始**

**デジタルサイネージ**

(新たな情報発信拠点)

**2021年10月2日 供用開始**

**サンキタ広場**

(コンペ案をもとに再整備)

**交差点改良**

(広場拡幅)

(横断歩道のコンパクト化)

■従前の課題

無秩序な一般車の駐停車  
南側は歩道が狭く歩きにくい



夕方から夜間にかけての歩行者交通量が非常に多い  
20時以降進入禁止である一般車の通行や駐停車  
歩行者の乱横断





## □ 交通規制

- ・一般車は、終日通行禁止
- ・貨物車は、日中(6時～17時まで)に限り通行・駐停車可

## □ 沿道飲食店の道路空間の活用

- ・コロナ占用特例  
⇒ ほこみち制度の活用 (R4.4～)

・2022年度グッドデザイン賞  
(主催：公益財団法人日本デザイン振興会)



GOOD  
DESIGN

・2023年度都市景観大賞「都市空間部門」特別賞  
(主催：「都市景観の日」実行委員会)

・2023年土木学会デザイン賞 優秀賞  
(主催：公益社団法人土木学会景観・デザイン委員会)



Before



After

サンキタ広場は、道路区域  
⇒広場空間を「ほこみち」に指定して利活用

### □ サンキタ広場



Kobe african party



Red Bull Street Jam



YOGA DAY KOBE



神戸コレクション2022

実行委員会にて広場利用のルールを策定  
→ 2023年7月24日よりサンキタ広場の一般利用を開始

### □ サンキタ通り

休日の歩行者天国化時間拡張を目指した交通社会実験 & サンキタエリアを盛り上げる食・音楽イベント「サンキタ酒場」の開催

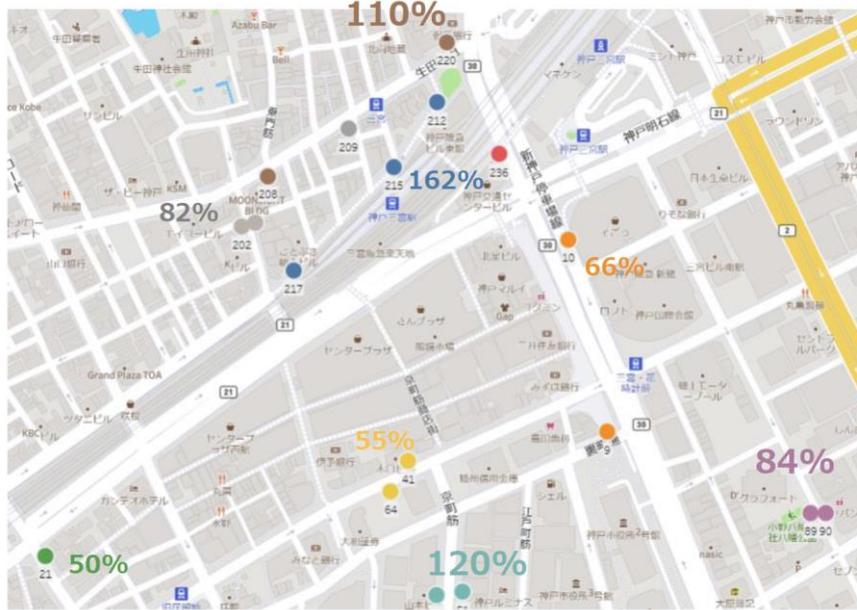
主 催：サンキタ実行委員会  
協 賛：三宮阪急前商店街振興組合、EKIZO神戸三宮、神戸市  
開催実績：年2回程度実施



■歩行者通行量の変化

・前年の同月に比べ歩行者通行量が増加

赤外線センサーを用いた歩行者通行量調査



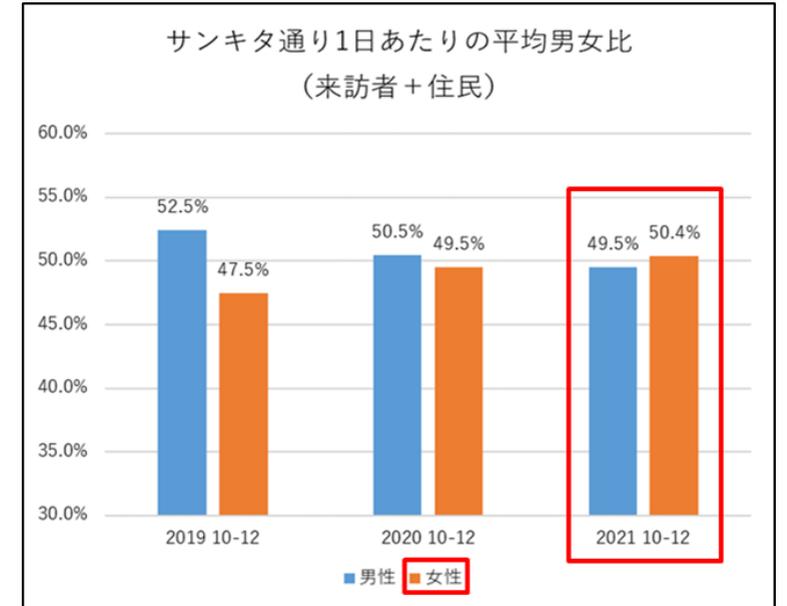
【歩行者交通量の比較

(2020年11月と2021年11月)】

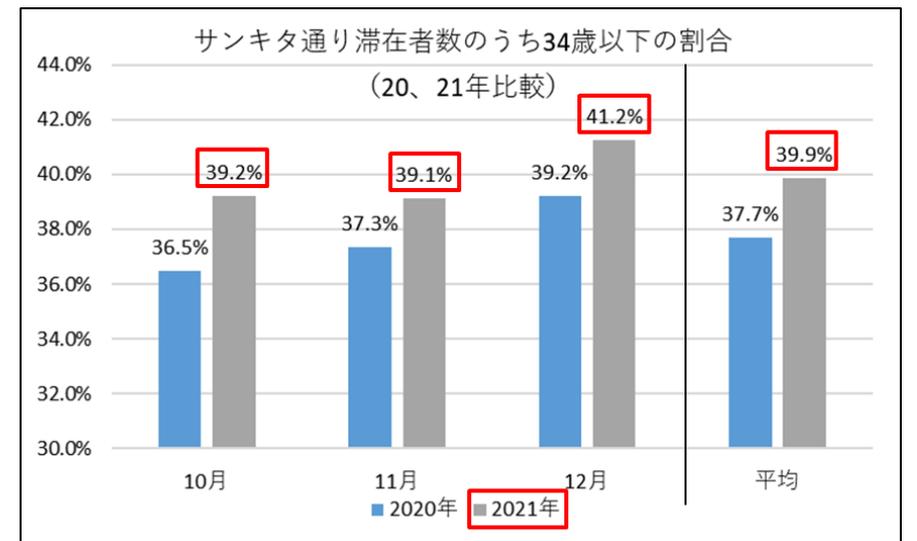
エリア	2020年11月比 (1か月合計)
● エリア全体	102%
● センター街1丁目	-
● フラワーロード	66%
● フラワーロード 駅南	103%
● 京町筋	120%
● 鯉川筋メリケンロード	50%
● 三宮中央通	55%
● 葺合南54号	84%
● 北長狭 サンキタ商店街	162%
● 北長狭 生田新道	110%
● 北長狭, IKUTA Road	82%

■歩行者属性の変化

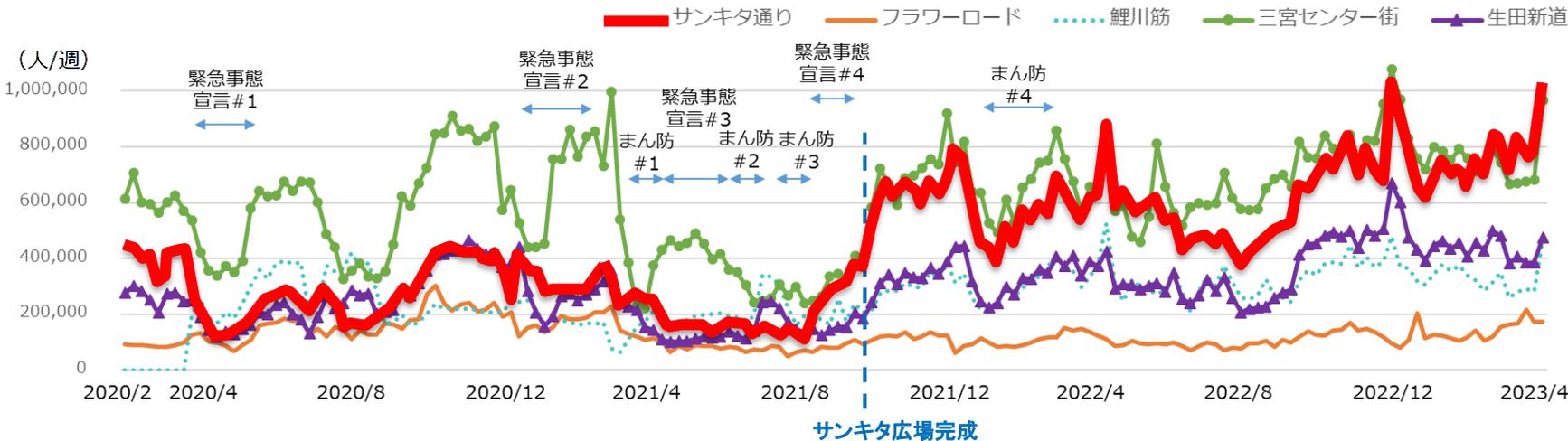
・特に若者や女性の方の割合が増加



ヤフーデータソリューションサイト「DS.INSIGHT」から作成



ヤフー提供データ  
「神戸市まちのダッシュボード」から作成



# 三宮駅前(中央幹線)を人中心の空間へ再編 (三宮クロススクエア第1段階)

## 【課題】

- ・人のための滞留空間が不足
- ・幹線道路(中央幹線)による駅とまちの分断
- ・幹線道路で約半数を占める都心に用事のない通過交通

## 【対応策】

- ・車中心から人中心の空間に転換し、えきとまちのつながりを強化
- ・周辺の建築物と一体となって、神戸の玄関口にふさわしい象徴となる広場空間を創出

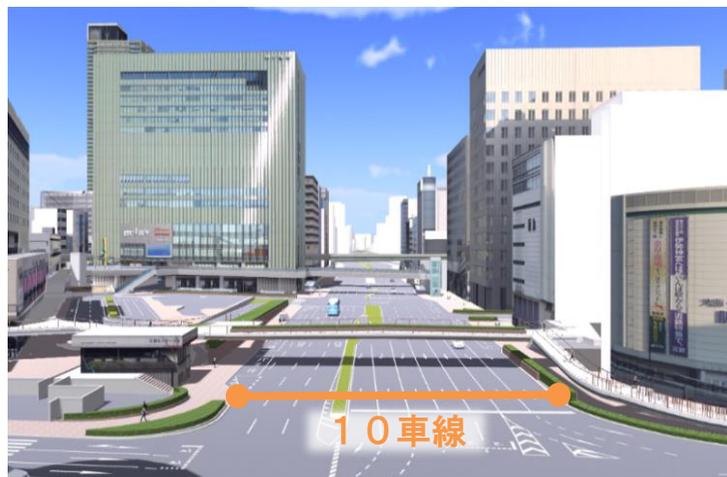


整備前



〈都心交通体系のイメージ〉

2029年度目標を目指す姿  
(JR三ノ宮新駅ビル開業と同時期)



10車線



6車線

## 都心部の東西交通を余裕のある外周道路に誘導し、人優先のまちづくりを推進



中央幹線車線切り替え  
(令和5年12月完了)



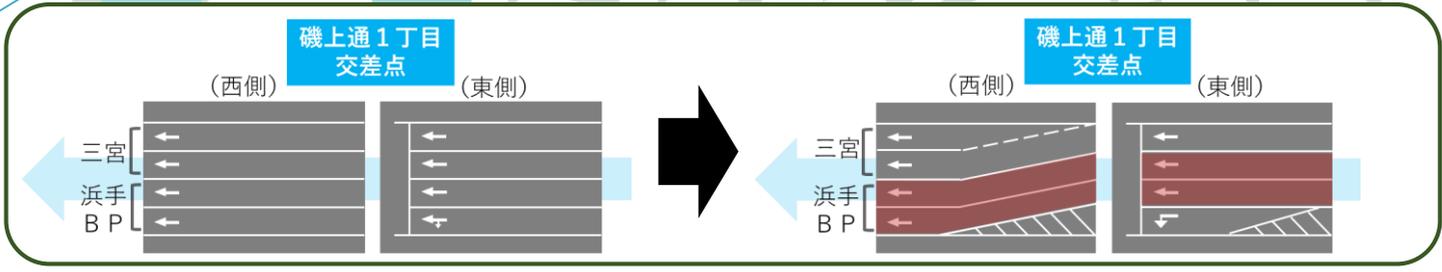
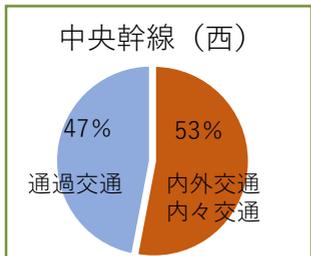
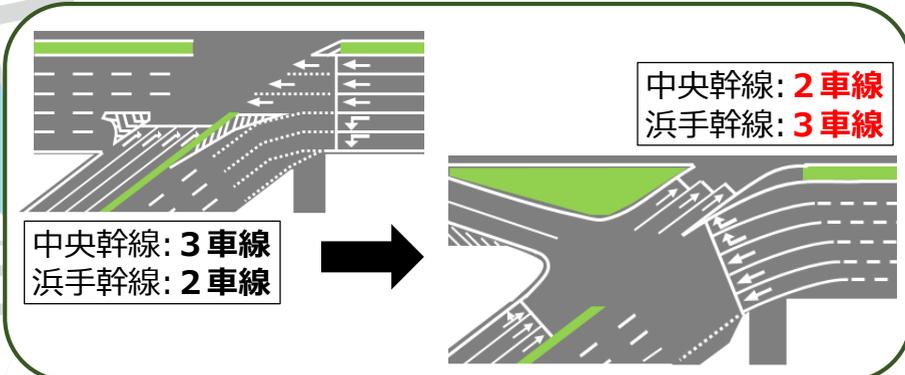
交通社会実験  
(令和元年7月)



春日野交差点切り替え  
(令和5年11月完了)



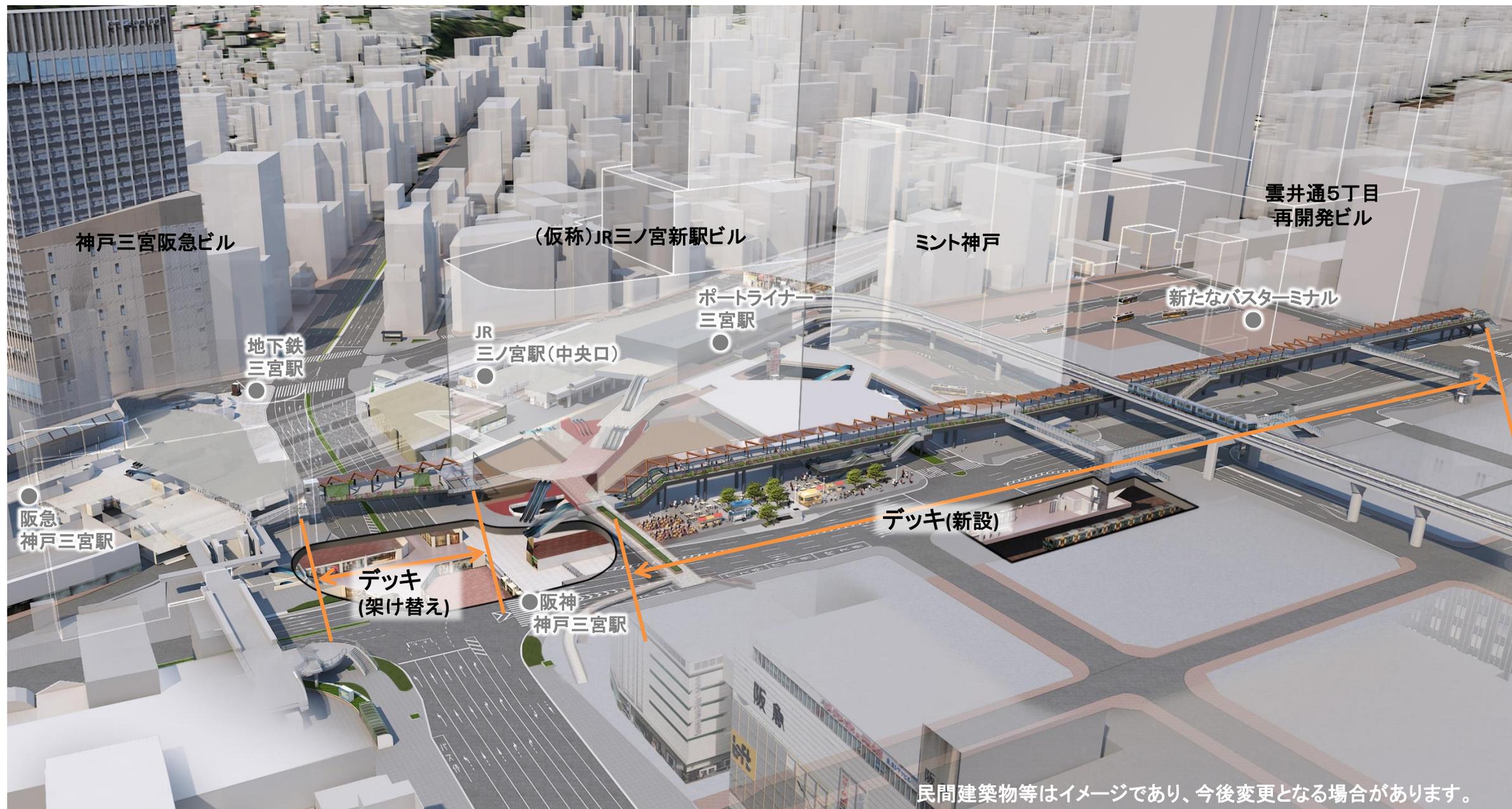
春日野交差点改良 (国道2号)



カーナビゲーションによる誘導



三宮デッキは2027年度以降 順次完成予定



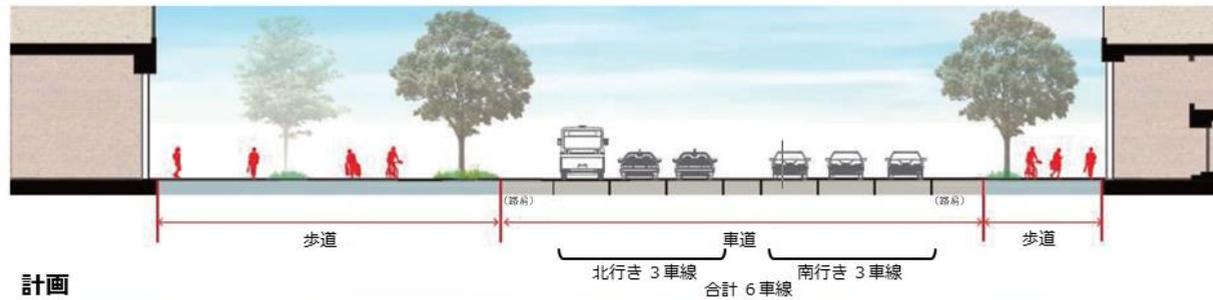
# 税関線（フラワーロード）の再整備

## 【整備内容】

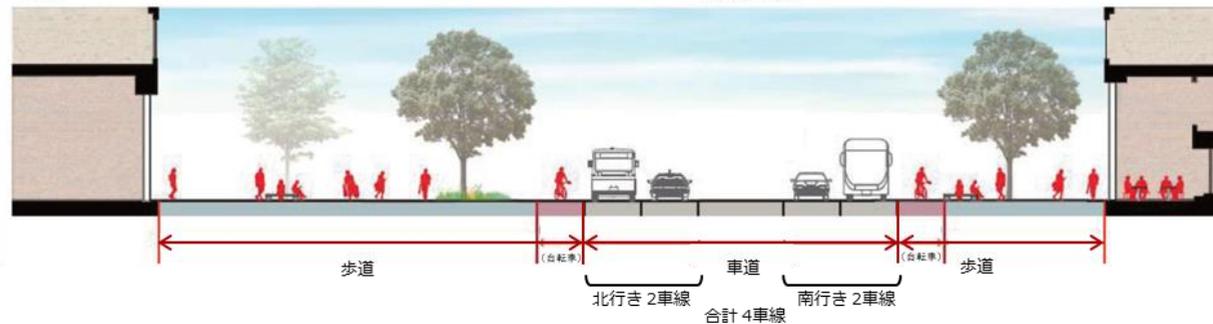
- ・ 6車線から4車線に車線数を再編
- ・ 歩行者空間の拡大
- ・ 自転車走行空間の確保
- ・ 滞留空間の整備（ベンチの設置・ライトアップ）
- ・ 歩道空間の積極的な緑化と木陰の創出
- ・ 保水性舗装、雨庭の導入

## 【標準断面（国際会館前交差点～税関本庁前交差点）】

現状



計画

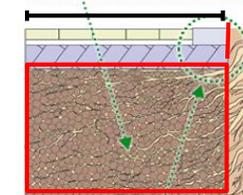


## ■グリーンインフラ技術の活用

根系誘導耐圧基盤（パワーミックス工法）や防根シート（ルーツストップ）を活用することで、根上がり対策や根の成長を促す。葉張りを大きくすることで木陰を生み出し、暑熱対策にも寄与する。

パワーミックス工法

根は、路床に設置された良好な根系伸長域に伸入し、多方向に多数の根が伸長して、樹木は健全に生育します。



ルーツストップ

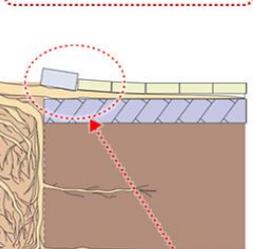
表層部分の根系侵入を抑える防根忌避シート「ルーツストップ」。

東邦レオHPより引用

従来工法



砂層に入り込む根



緑石を押し上げる根

路床が硬く転圧されているため、根は行き場を失い舗装材下の砂層に入り、舗装を持ち上げたり、緑石を押し出したりしてしまいます。

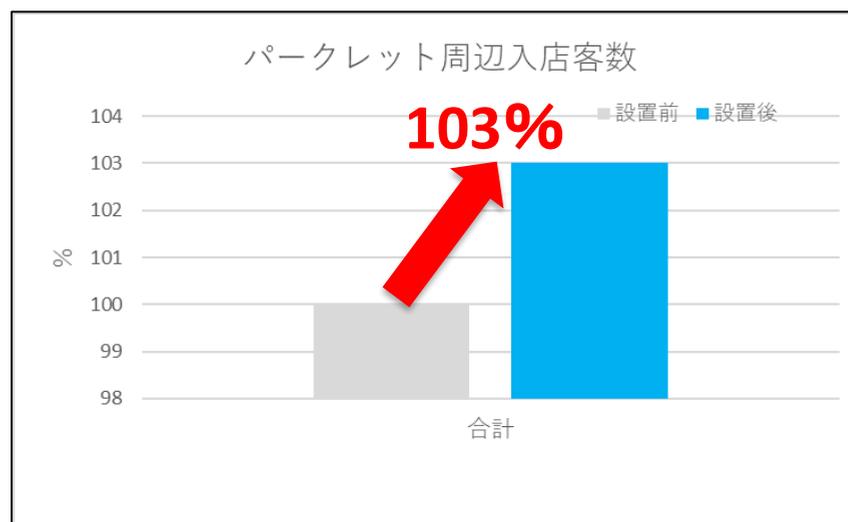


## ○神戸阪急パークレット効果検証

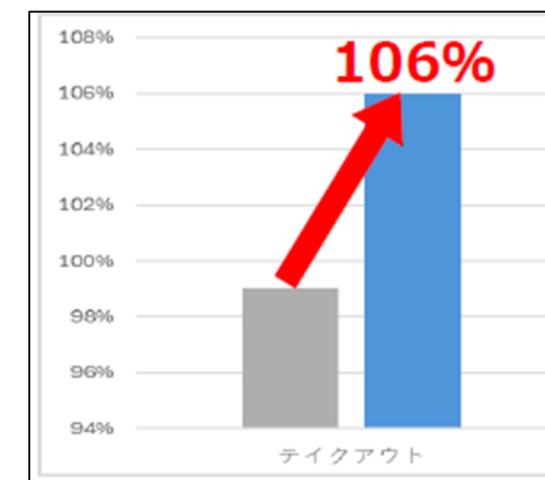
### □ 歩行者交通量



### □ 神戸阪急入店客数



### □ 周辺店舗テイクアウト件数



➡ 歩行者量が約1.3倍増加



▲マルイ前デッキ下  
(微細ミスト)

### 三宮・元町周辺のクールスポット



▲神戸国際会館前  
(木陰プロジェクト)



▲センター街東口バス停前  
(微細ミスト)



▲1号館南  
(スマートシェード)  
R7.9月より実験的に整備

# 回遊性向上に向けた多様な交通手段の確保

## □連節バス「Port Loop(ポートループ)」

### ■運行概要 (令和7年6月1日現在)

- 開始日: 2021年4月1日
- 運行事業者: 神姫バス株式会社
- 車両: 連節バス4台
- 運賃: 230円

### 【シティーループとの共通乗車券】

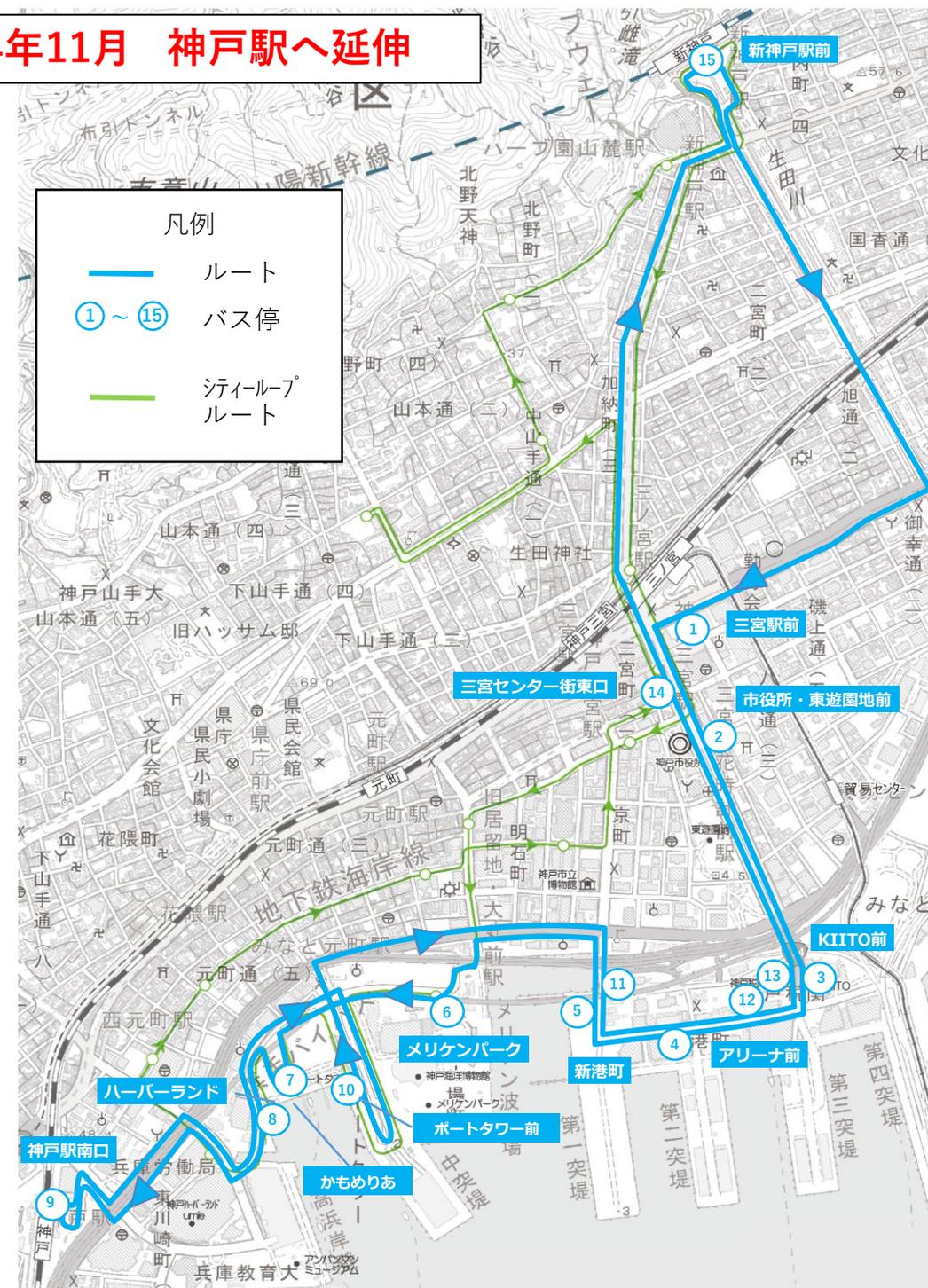
Kobe 1-day loop bus ticket 800円

Kobe 2-day loop bus ticket 1,200円

- 運行間隔: 概ね20分 (30便/日)
- 所要時間: 約70分/周



## 2024年11月 神戸駅へ延伸



## 回遊性向上に向けた多様な交通手段の確保

### □新たなモビリティの活用

#### ■自動走行モビリティ「iino（イイノ）」実証実験

実験実績：令和4年2月（実施場所：民地内の公開空地 ※SMB Cビル前）  
令和5年1月（実験場所：公道・模擬した歩行者環境下 ※サンポチカ）  
令和6年5月（実験場所：公道・一般歩行者環境下 ※三宮センター街）



#### ■シェアサイクル「Kobe Linkle」※通称 Kobelin（コベリン）

事業者名：サイカパーキング株式会社（共同事業者：株式会社ドコモ・バイクシェア）  
事業期間：H27年3月26日～R12年2月1日（H27年2月に協定締結）  
ポート数：当初6ポート → 38ポート  
自転車数：当初60台 → 250台  
会員者数：100,493名（R6年3月末時点）  
平均回転率：1.94回／1日1台あたり（R6年度平均）



※ポート数、台数は令和7年6月1日時点

#### ■電動キックボード「Luup」

事業者名：株式会社Luup  
事業開始：神戸市では令和5年3月29日からシェアリングサービスを開始  
ポート数：136ポート / 台数：153台

※ポート数、台数は令和6年5月時点

※電動アシスト自転車88台も利用可能だが台数には含んでいない



## まとめ 拠点エリアにおける魅力や快適性の向上に向けて

### ○ 多くの人滞在・回遊すべき「まちなか」におけるウォーカブルな空間づくりで留意している視点

- ・ 市民や関係者の意見を丁寧に取り入れたエリアのまちづくり構想の策定
  - ・ 広域的な交通マネジメントや効果的な交通規制を併せたウォーカブルな空間づくり
  - ・ 沿道事業者やエリアマネジメント団体など、多様な関係者とともに賑わいを創出
  - ・ 沿道建物と公共空間が一体となった居心地のよい空間を創出し、異常高温対策をあわせて実施
- 】 ▷ 整備前にハード・ソフト両面から社会実験を実施

#### □ 課題

ハード整備だけではウォーカブルな賑わいのある空間はできない

- ・ エリアマネジメントによる取組みが先行した方が望ましいが、既存組織がない場合も多く組織化に向けた機運醸成が必要

関係者の合意形成

- ・ ウォーカブルな空間づくり(歩行者・自転車) ⇒ 車利用者からの反発
- ・ 整備効果を定量的・客観的に見える化し、市民理解や企業参画などの合意形成につなげる手法
- ・ 停車需要のための余剰スペースの確保

### ○ 「まちなか」のコンテンツやアクティビティと、ウォーカブルな空間や移動を支えるモビリティについて留意している視点

- ・ 「えき～まち空間」の実現を目指した、駅間の乗り換え動線の改善、交通結節機能の強化、回遊性の向上
- ・ エリア内の回遊を促すエリアマネジメント活動(目的地となりえる賑わいの創出)
- ・ 利用者の目的やエリア内/間移動のニーズに応じた多様なモビリティの選択肢

#### □ 課題

拠点が先か、モビリティが先かその支援の在り方は？

- ・ 拠点が整備され、交通需要が定着しないとモビリティの自律的な運営が困難
- ・ 新たなモビリティ導入にあたって、事業者の自立運営に至るまでの行政支援の在り方