



## 神戸駅前広場再整備の背景と目的

神戸駅は、1874年（明治7年）に、国内2番目の鉄道である大阪駅～神戸駅間の路線の終着駅として開業しました。現在の駅舎は、1930年（昭和5年）、三代目駅舎として開業し、その後も、周辺ではデュオ神戸や神戸ハーバーランドが開業するなど、観光・商業・居住等の複合的な機能を支える、神戸を代表する駅の1つとなっています。

このように、歴史と文化が息づくエリアにもかかわらず、現在の神戸駅周辺は神戸の中心地としての活気やにぎわいがなく、といった課題があります。

このような状況に対し神戸市では、令和元年度からまちの質・暮らしの質を一層高めることで、都市ブランドの向上と人口誘引につなげるプロジェクト「リノベーション・神戸」をスタートし、神戸駅を対象駅の一つとして位置づけました。

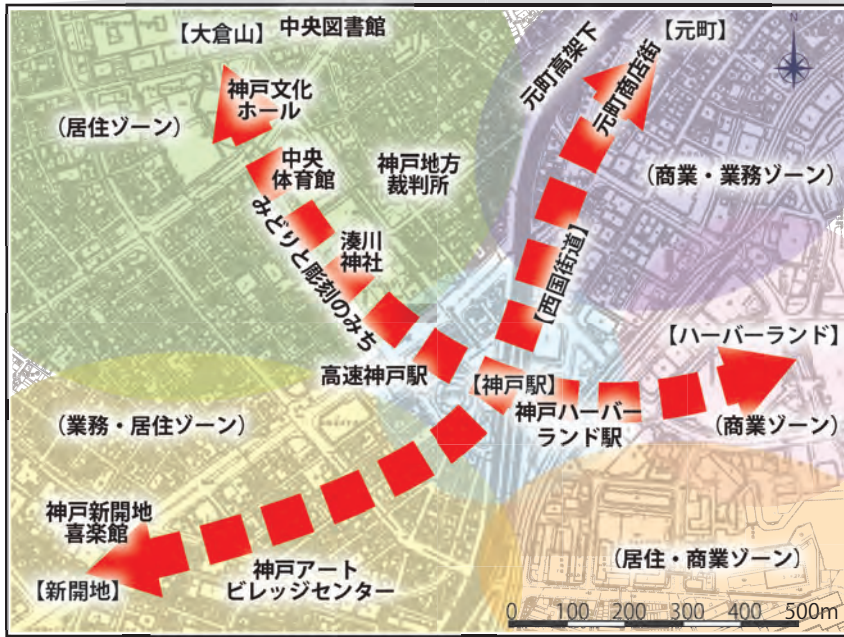
再整備の検討にあたっては、令和2年10月から11月にかけて市民アンケートを実施し、交通量調査などの結果を踏まえて、神戸駅前広場に必要役割や機能について整理しました。その上で、神戸駅前が快適な場となり、市民、来訪者から親しまれる場となるにはどのような空間とすることが必要なのかを検討してきました。

神戸の名を冠するにふさわしい風格ある駅前空間の実現に向けて、再整備の方向性について取りまとめたものが、この「神戸駅前広場再整備基本計画」です。

「神戸駅前広場再整備基本計画」は、駅前広場における基本的な機能配置や、駅前空間の再整備の方向性を示すものであり、具体的な設えやデザインについては、この基本計画をもとに、今後設計を行っていきます。

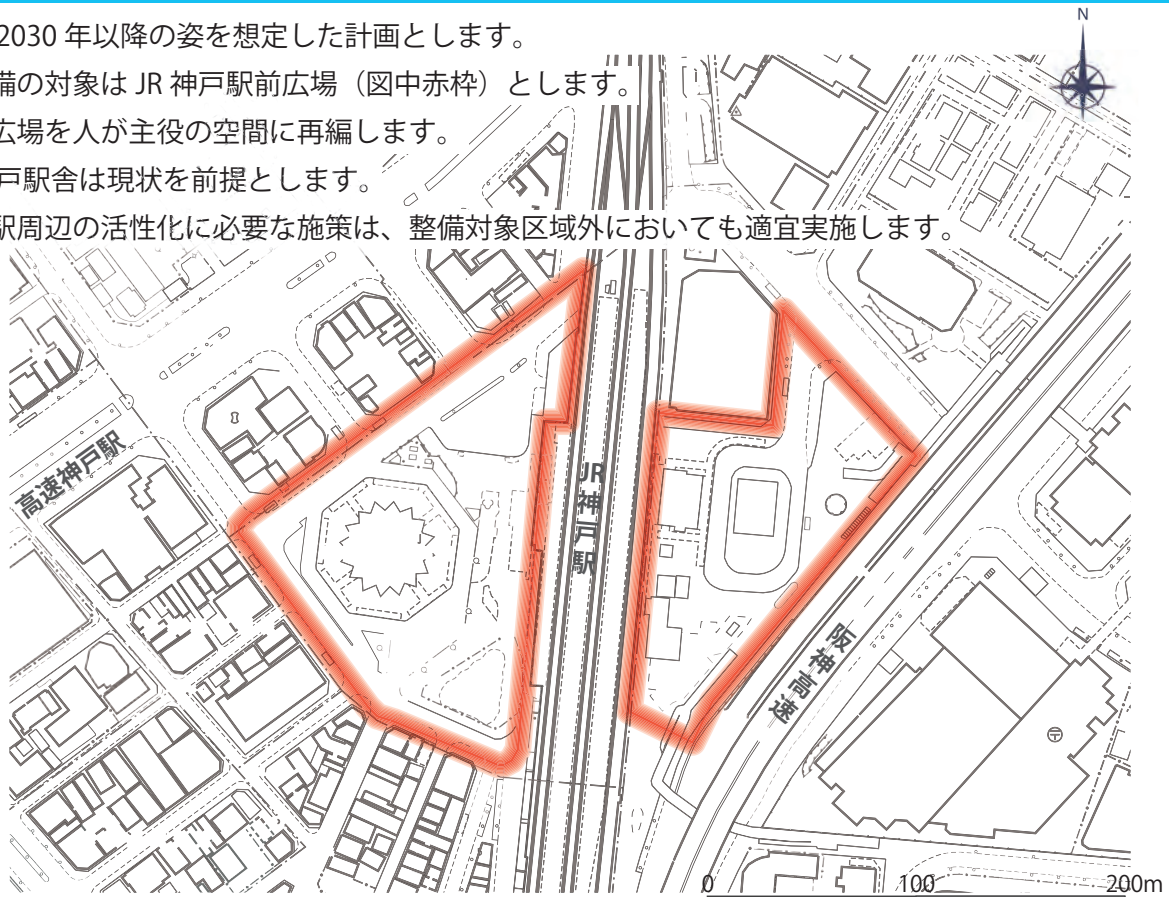
## 神戸駅前広場整備の意義

- 神戸駅周辺は、神戸の都心の一角をなすエリアであり、湊川神社や中央図書館等、様々な文化観光施設が立地しています。
- 神戸駅は、鉄道やバスとの交通結節点である他、ハーバーランドと大倉山方面を結ぶ南北軸（神戸文化軸）、元町と新開地方面を結ぶ東西軸が交差する回遊の拠点となる場所です。
- 神戸駅前広場を再整備することで、周辺エリアへの波及効果を生み出し、地域全体の価値、魅力をさらに高め、活性化につなげていきます。

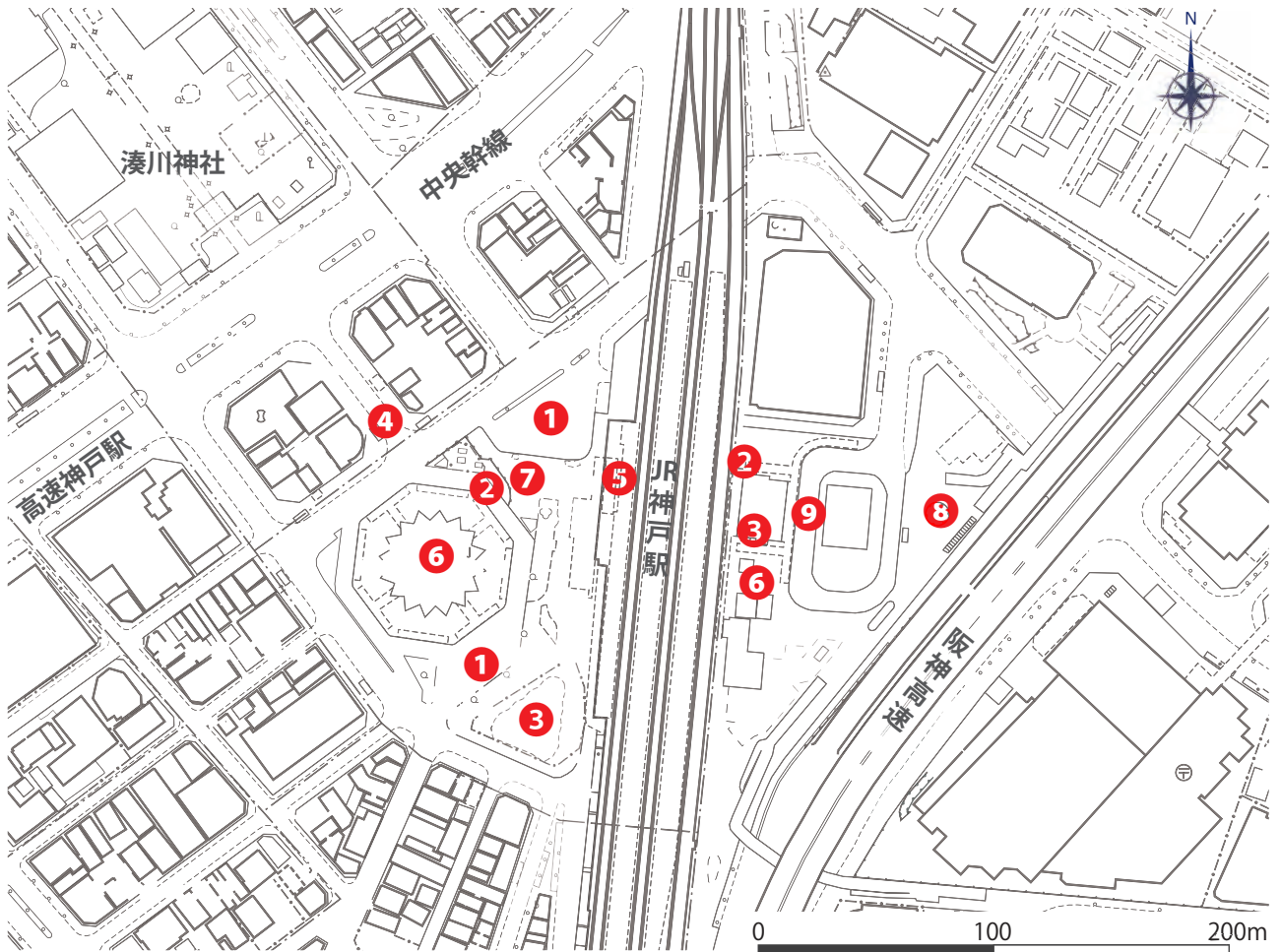


## 神戸駅前広場再整備の前提条件

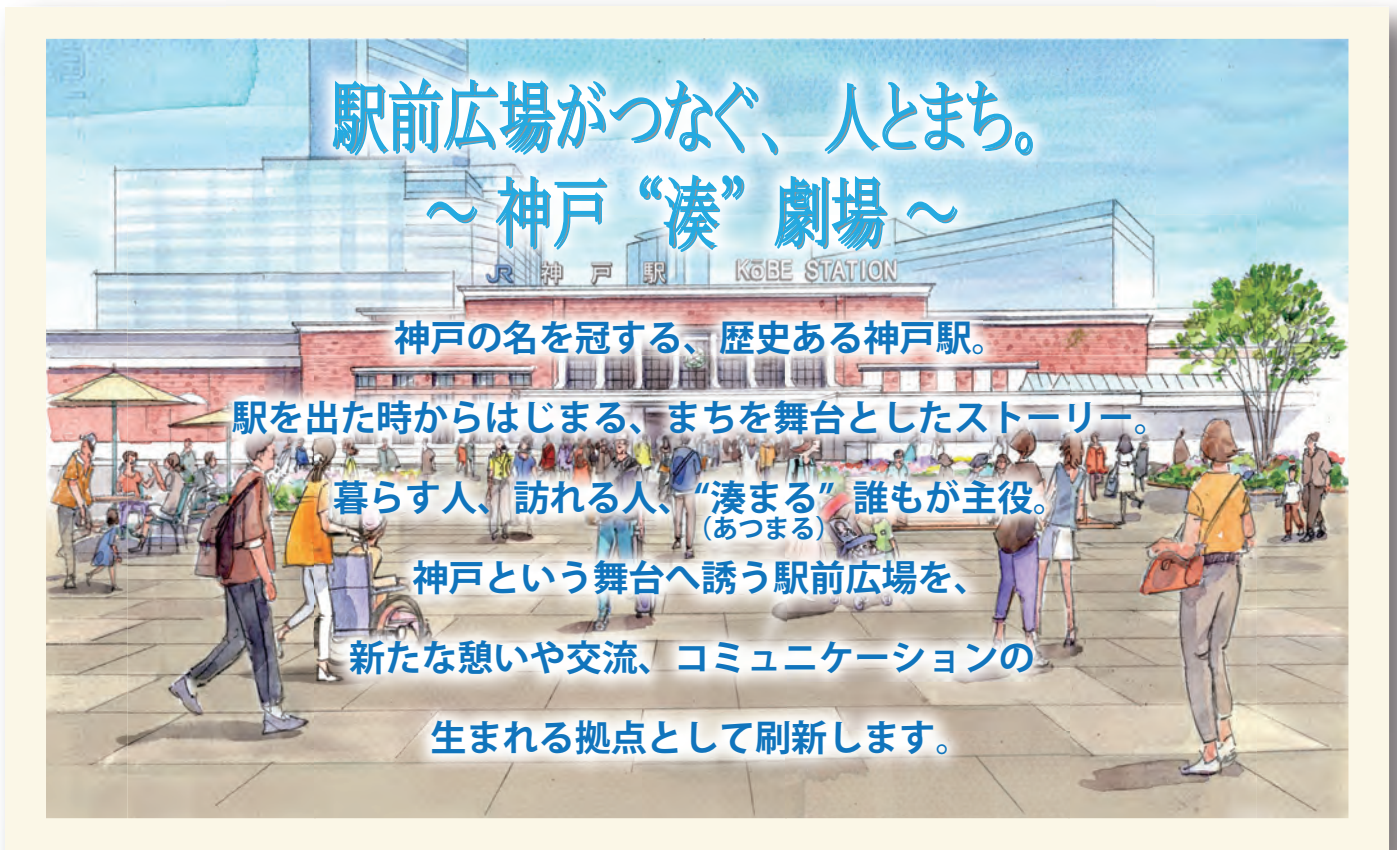
- ①概ね 2030 年以降の姿を想定した計画とします。
- ②再整備の対象は JR 神戸駅前広場（図中赤枠）とします。
- ③駅前広場を人が主役の空間に再編します。
- ④JR 神戸駅舎は現状を前提とします。
- ⑤神戸駅周辺の活性化に必要な施策は、整備対象区域外においても適宜実施します。











～神戸“湊”劇場：コンセプトストーリー～

神戸駅は劇場へのエントランス。多くの人がこの劇場に出入りするための玄関。  
神戸駅前広場は劇場のホワイエ（ロビー）。演目への期待が醸成され、また、余韻に浸る場。  
まちは舞台。それぞれのまちに、歴史と文化が今も息づいている。  
まちの魅力を高めるため、まちにつながる拠点として、神戸駅前広場を再整備する。

神戸“湊”劇場



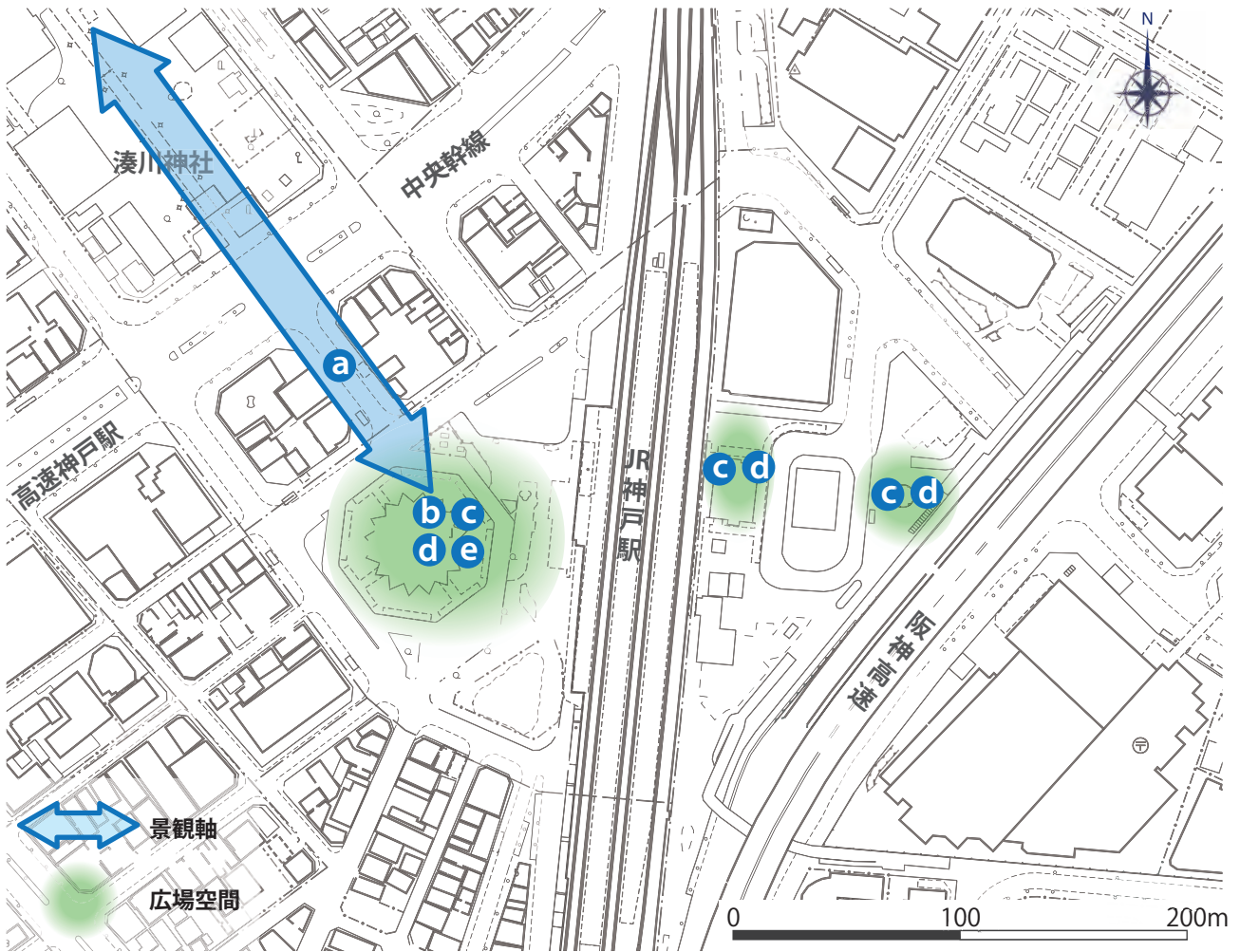
(神戸駅前広場の目指すべき方向性)

高質で風格のある景観整備

スムーズかつ安全・安心な交通機能整備

周辺地区への回遊拠点としての整備

“人” 中心の広場の管理運営



神戸駅舎や湊川神社等、地域の資源を活かしながら地上と地下が一体となった華やかさのある駅前広场景観を整備する。

- a 広場から地域のシンボルとなる湊川神社、さらにその先へと広がるような関係性を感じられる景観軸を形成する。
- b JR 神戸駅舎を活かした、風格ある広场景観を体感できるランドスケープの構築。
- c 神戸の名を冠するにふさわしい華やかさと美しさを演出する。
- d 人が交流し、憩う場として、緑も活用しながら居心地の良い設えを整える。
- e 地上と地下の賑わいが連続するような一体的な空間整備による景観形成を行う。

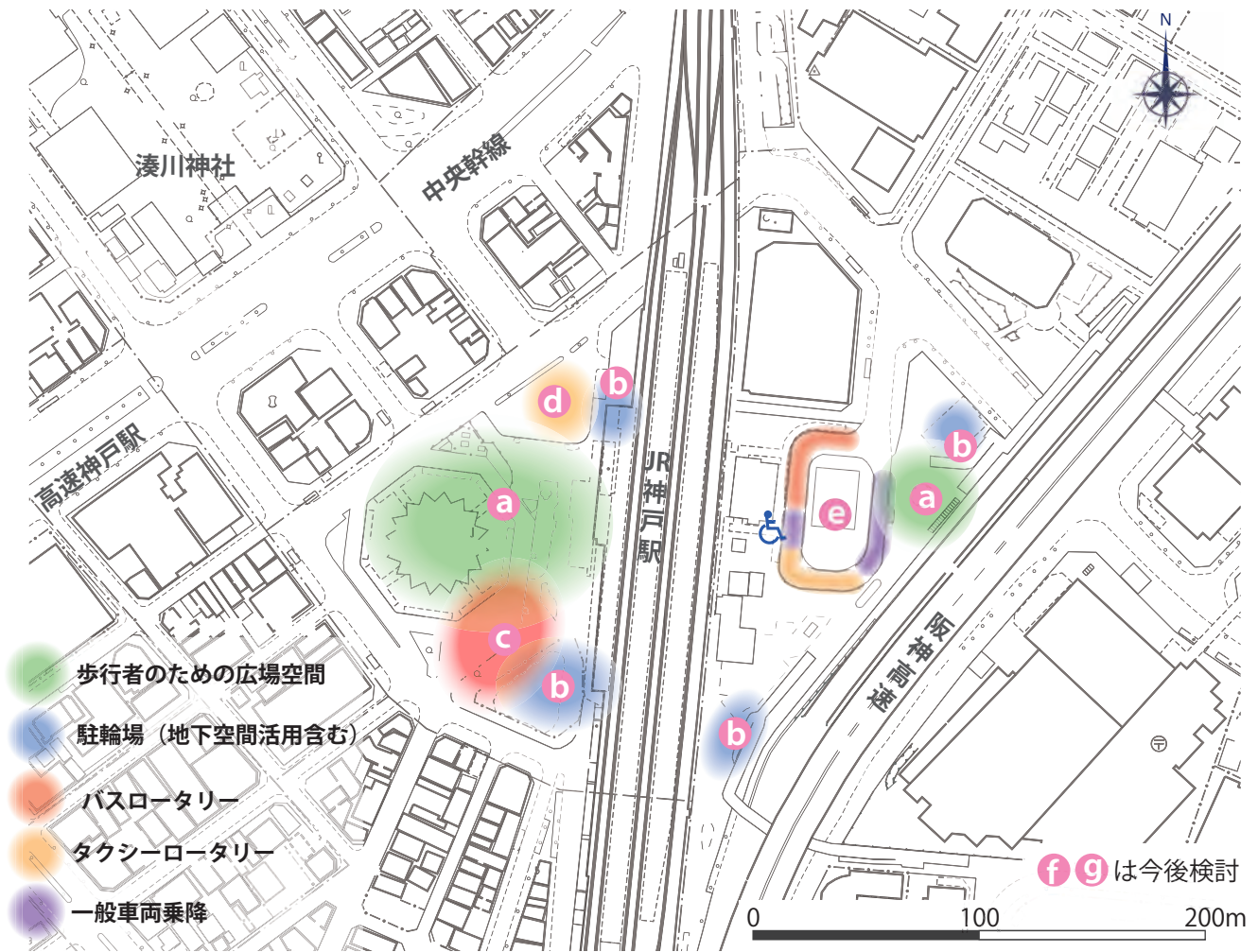


○広場と湊川神社のつながりが広がる景観軸の形成。  
(北側広場より湊川神社を見る)



○憩う場として居心地の良い設えを整える。  
(南側広場国道 2 号線沿い 夜景イメージ)





**歩行者のための広場を中心に、各種交通機能を再編する。**

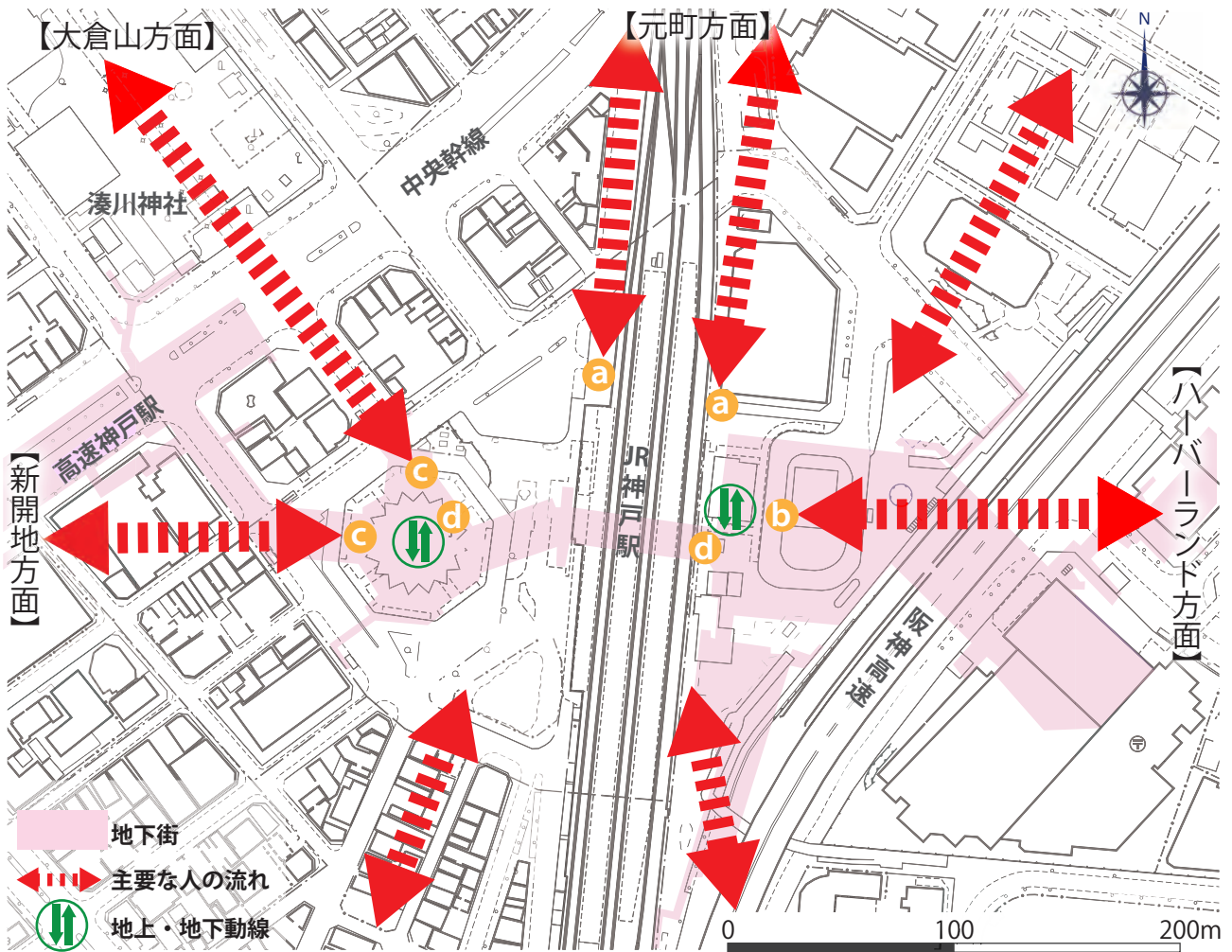
- Ⓐ 広場内の自転車走行を防ぐ方策の検討等、歩行者のための広場の実現を図る。
- Ⓑ 需要や利用実態に応じた規模と景観への配慮を兼ねた駐輪場（地下空間の活用を含む）の整備。
- Ⓒ バスロータリーの機能維持とコンパクト化の両立を図る。
- Ⓓ 利用実態に即したタクシーロータリーの規模の見直しを図る。
- Ⓔ 送迎（キス&ライド）のための一般車乗降スペース・身障者用スペースの整備。
- Ⓕ シェアサイクルや将来的な次世代パーソナルモビリティを意識した機能配置の検討。
- Ⓖ 駅構内や地下街の店舗への荷捌き機能を整理する。
- Ⓗ 各種交通機関相互の円滑な乗り換えを図る。



○バスロータリーの機能維持とコンパクト化。  
（福岡駅西口広場：バスロータリー）



○需要に応じた規模と景観への配慮を兼ねた駐輪場の整備。（東京都港区：地下機械式駐輪場）



ユニバーサルデザインの視点も取り入れ、元町、ハーバーランド、新開地、大倉山などへの回遊拠点としての機能を整備する。

- a 元町方面とスムーズに往来できるよう、広場⇄まちの回遊へといざなう設えを整備する。
- b 誰にでも伝わる案内サインの充実等により、ハーバーランドへの動線の分かりやすさを向上させる。
- c 新開地や大倉山方面等、神戸駅以西の魅力あるエリアへとつながる、広場内動線を確保する。
- d 広場内における上下移動経路の分かりやすさや機能を高め、地下街を通る回遊ルートの利便性を向上させる。



○周辺エリアへの回遊拠点としての整備。  
(中央口より北側広場を見る)



○案内サインの充実等による動線の分かりやすさ向上。  
(南側広場 ハーバーランド方面を見る)



整備された広場をマネジメントすることで、広場の利用効果を波及させ、地域の価値をさらに高めていく。

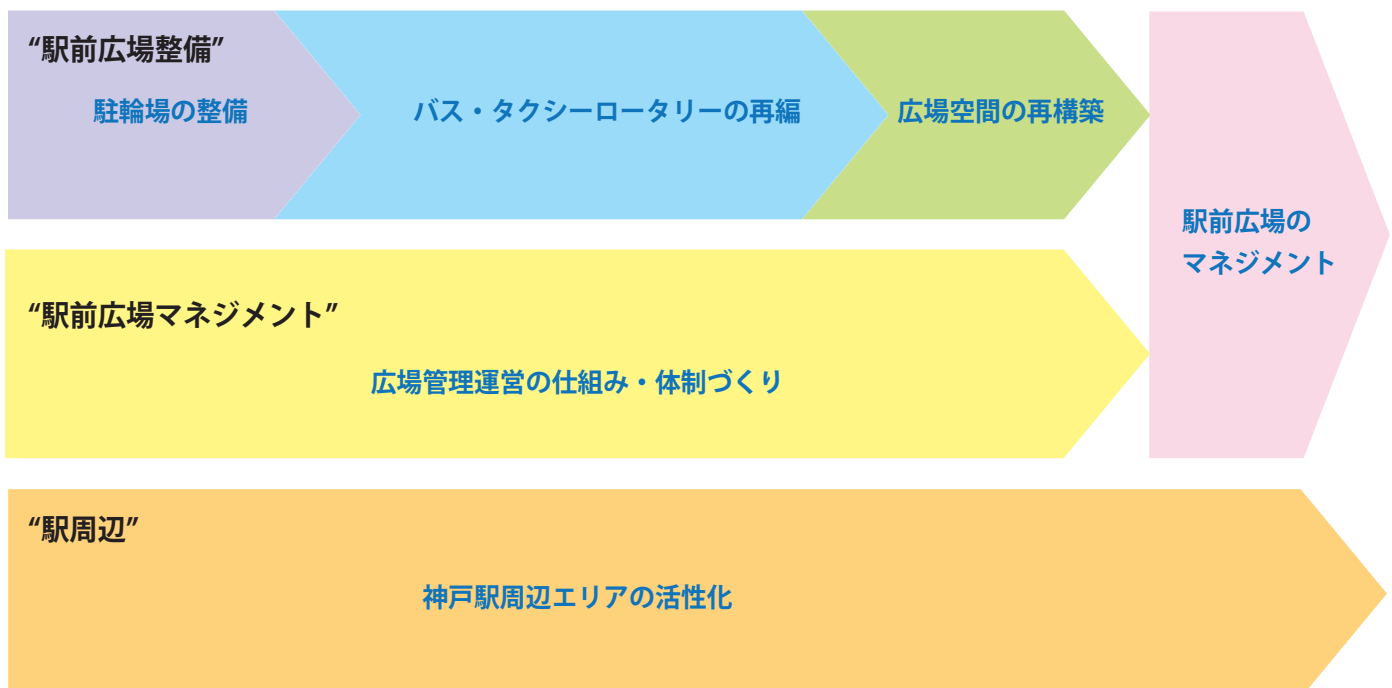
- 新たな交流やコミュニケーションを促進するような広場の利活用など、快適で美しい、潤いのある広場が地域の価値を高める場となることを目指す。
- 行政だけでなく、地域居住者や商業者、交通事業者等、神戸駅周辺関係者の積極的な参画、連携による持続可能な管理運営の仕組みや体制づくりを進める。
- 再整備をきっかけに、地域の活性化や新たな開発・更新等、周辺街区への波及効果を生み出すことを目指す。



○新たな交流を促すような潤いのある広場の利活用  
(左：三宮プラッツ／右：東遊園地)

## 整備手順

段階的な機能整備による駅前広場の再整備に並行して、周辺エリアの活性化に必要な施策や、整備後の管理運営の仕組み・体制づくりをすすめ、マネジメントにつなげる。





○高質で風格ある駅前広場

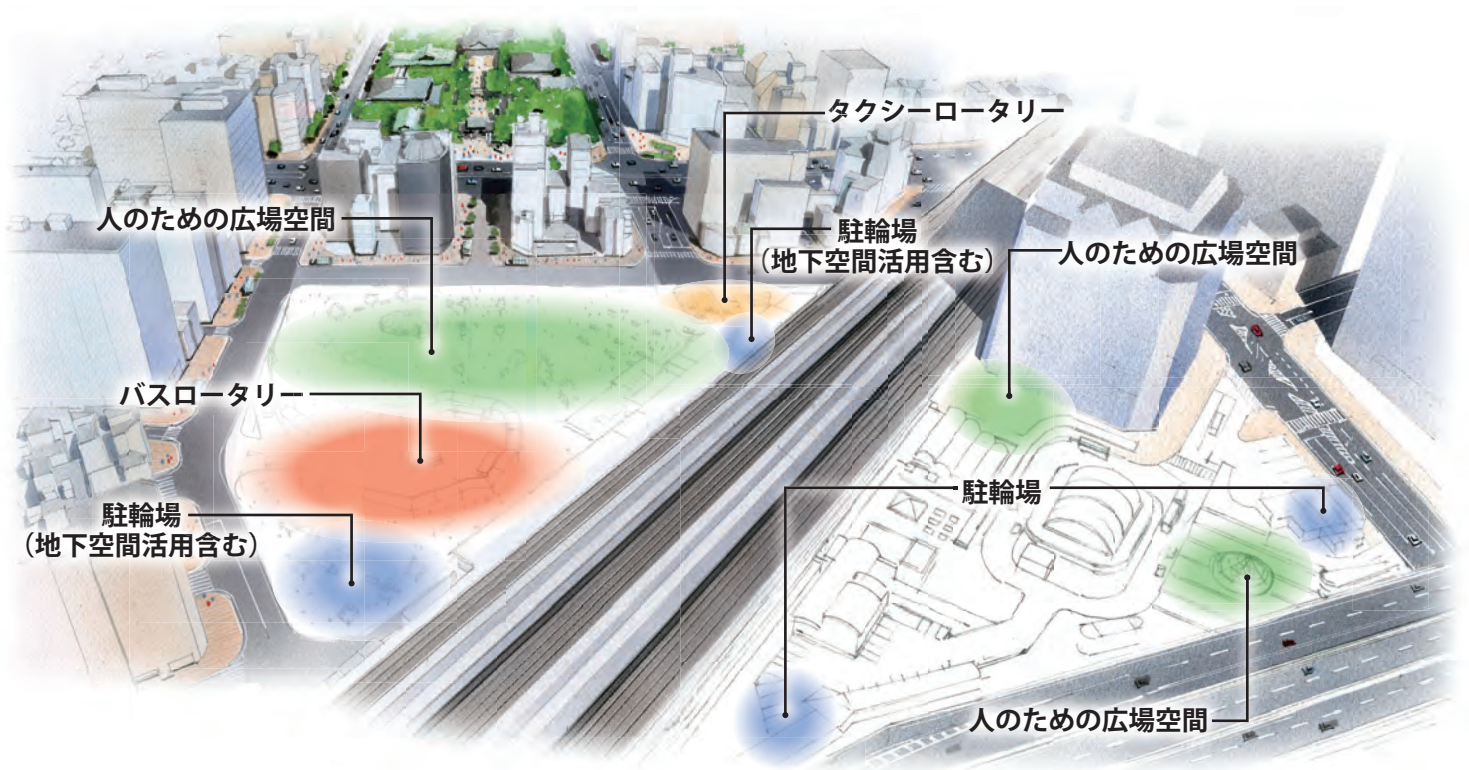


東京駅

○人中心の駅前広場への刷新



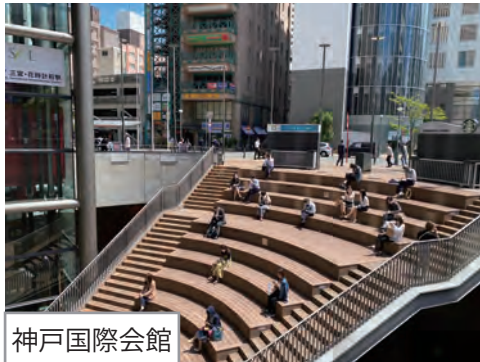
姫路駅



○地上と地下が連続する一体的な空間



静岡駅



神戸国際会館

○居心地のよい設え



東遊園地

※掲載されている各パース、写真はイメージの一例であり、詳細は今後の設計の中で検討していきます。