

応募作品集

三宮駅周辺歩行者デッキ設計競技（コンペ）



三宮駅周辺歩行者デッキ設計競技（コンペ）事務局
神戸市都心再整備本部都心再整備部都心三宮再整備課



神戸市では、神戸の都心を大胆に活性化していくため、神戸の玄関口である三宮について、三宮周辺地区の『再整備基本構想』を平成27年9月に策定しました。『再整備基本構想』では、快適で利便性が高く、美しい景観が備わり、様々な市民活動や交流が展開される神戸の象徴となる新しい駅前空間「えき～まち空間」を創出することを示しました。さらに、平成30年9月には、「えき～まち空間」の実現に向けた、官民共通の具体的な目標像及びその実現に必要な取り組みを示す『神戸三宮「えき～まち空間」基本計画』を策定しました。

また、雲井通5・6丁目地区への新たなバスターミナル整備に向けて、令和2年3月に新たなバスターミナルやホール等を含む（仮称）神戸三宮雲井通5丁目地区都市再生事業に関する都市再生特別地区・第一種市街地再開発事業の都市計画決定がされる等、周辺建物の再開発が具体的に進んでいます。

「えき～まち空間」においては、改札口のレベルが地下・地上・2階・3階と異なる三宮周辺地区内の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）があたかも一つの大きな「えき」となるような空間、また「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を目指しています。

「えき～まち空間」の実現のために、地上レベルの広場空間「三宮クロススクエア」に加えて、乗換動線の改善・拡充、新たなバスターミナル周辺でのバスと歩行者の分離、「えき」と「まち」をつなぐ歩行者の回遊性の向上を目的とした歩行者デッキを整備します。歩行者デッキについては、通行機能のほか、神戸らしさを感じられる憩いの滞留空間や三宮クロススクエアを臨む視点場、周辺建物と一体となった賑わいを創出する空間などの機能が必要です。そして、新たな神戸の玄関口にふさわしい上質で洗練された空間をつなぐデッキの姿が求められます。

以上から、本設計競技では、三宮駅周辺の歩行者デッキの整備を進めるにあたり、道路交通の安全を確保したうえで「えき～まち空間」の目指すべき空間像を実現し、主役となる周辺施設をゆるやかに統合し、デザイン性が高くかつ構造面及び施工面においても実現性の高い、優れたデッキの設計提案を求めました。

このたび、設計競技の最優秀提案が決定したことを受け、最優秀提案がどのような過程を経て決定されたかを取りまとめました。

目 次

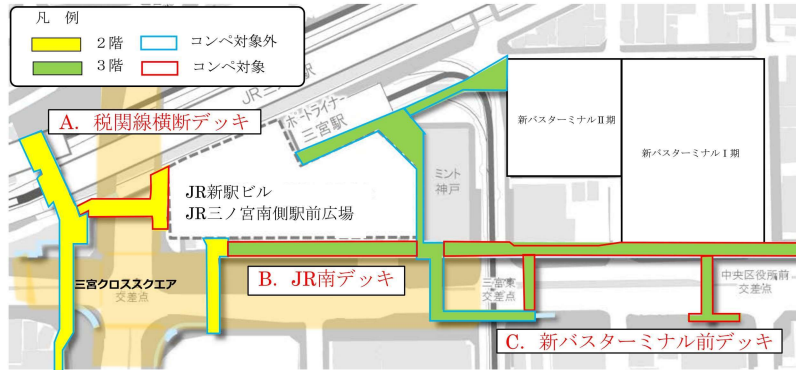
趣旨	2
設計競技（コンペ）の内容及び対象範囲	3
審査経過、審査結果及び講評	5
受付番号1	9
受付番号2	13
受付番号3	17
受付番号5	21

設計競技（コンペ）の内容及び対象範囲

テーマ及び内容

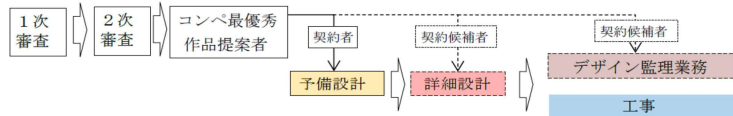
テーマ：「新たな神戸の玄関口にふさわしい上質で洗練された空間をつなぐ歩行者デッキ」
 内容：「えきまち空間」の目指すべき空間像を実現し、主役となる周辺施設をゆるやかに統合する歩行者専用デッキを提案すること。デッキの提案にあたっては、三宮クロススクエアからの見え方をはじめ、主要な視点からの見え方、またデッキレベルからの見え方を十分考慮すること。また、通行機能以外のにぎわいの創出や三宮クロススクエア・税関線（フラワーロード）を臨む視点場、滞留空間や植栽、照明等、居心地が良く歩きたくなる空間を創出するアイデアについても合わせて提案すること。

コンペ対象範囲



実施方法

- 設計競技は審査委員会において、2段階審査で実施する。
- 1次審査通過者のうち2次審査提案書を提出した者（5者程度を想定）に対し、2次審査検討費として一律150万円（税込み）を給付する。
- 最優秀作品を提案した者を、コンペに引き続いて実施する予備設計業務の契約交渉の相手方とします（契約額は37,000千円（税込み）を上限と想定）。また、予備設計業務の契約を締結した場合、さらに、予備設計に続いて実施する詳細設計業務の契約候補者とする。
- また、最優秀作品が完成するまで、当初のデザインコンセプトが継承できるよう、工事とは別に「デザイン監理業務」を発注することとし、最優秀作品を提案した者は、その契約候補者とする。



応募資格

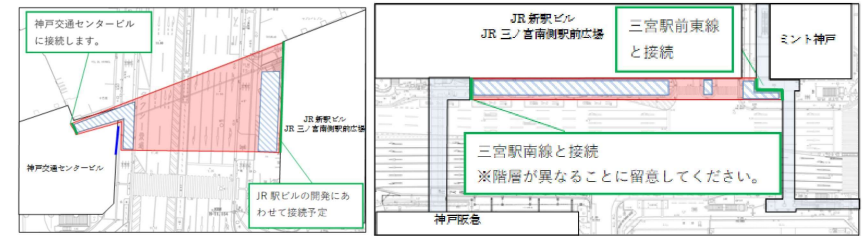
- 過去10年間に於いて、歩道橋あるいはそれに類する構造物の設計実績を有し、令和2・3年度神戸市競争入札参加資格を有する「建設コンサルタント」とする。
 ※上記と別の企業等（建設コンサルタント以外でも可。個人は不可（継続的に事業を営む個人事業主は可））とで共同企業体を編成することも可能とする。
- 「神戸市測量・地質調査・設計業務仕様書」に基づき、技術者を配置すること。ただし、管理技術者と照査技術者の技術士及びRCCMの該当部門は「鋼構造およびコンクリート」とする。
- コンペから予備・詳細設計業務、施工時におけるデザイン監理業務に至るまで、デザイン面に関する一貫した監理を行うため、「デザイン監理者」を配置すること。（照査技術者以外との兼任は可能。）

応募日程

- 募集要項の配布 …… 令和2年10月19日～11月4日
- 応募締切 …… 令和2年11月4日
- 一次提案審査会 …… 令和2年12月16日
- 二次提案審査会 …… 令和3年5月14日

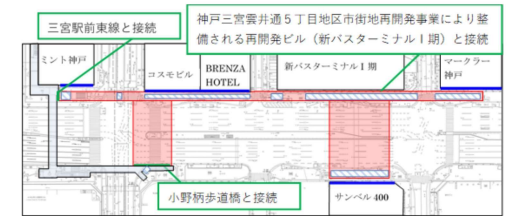
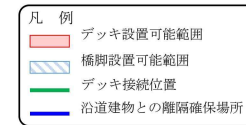
設計条件

- 概算事業費の上限は50億円（税込み）とする。
 ※概算工事費とはコンペ対象歩道橋の詳細設計費、既設歩道橋の撤去、歩行者デッキの整備費用とする。
- 有効幅員は6.0mとし、滞留空間を設ける場合は、それ以上の提案も可能とする。
- 提案可能区域は下図の通りとする。（スロープを設ける場合は範囲外も可能）



A. 税関線横断デッキ

B. JR南デッキ



C. 新バスターミナル前デッキ

審査項目

一次提案書

審査項目	配点	
■ 事業者に対する項目		
体制・実績	10	
■ 提案書に対する項目		
デザインコンセプト	事業目的や設計条件等の理解度	25
	設計方針	
デザインの具現化	動線計画	15
	景観デザイン	30
実現可能性	20	

二次提案書

審査項目	配点
■ 配置計画・景観・設計に関する項目	
デザインコンセプト・実施方針	10
動線計画	15
景観デザイン	25
橋梁設計（構造・材料）	20
■ 施工・コストに関する項目	
施工計画・工程	20
工事費	
維持管理	10

※掲載の内容は令和2年度の情報であり、西日本旅客鉄道株式会社、雲井通5丁目再開発会社にて公表しているものとは異なります。掲載の内容は設計競技開始時点の設計条件であり、現在の計画と異なる部分があります。

審査経過、審査結果及び講評

I 審査経過

1. 第1回審査委員会（募集要項検討会） 令和2年10月9日（非公開）

審査委員会設置要綱に基づき、委員長と副委員長を選出した。

「三宮駅周辺歩行者デッキ設計競技募集要項（案）」について事務局から説明を受け、設計競技の実施方法、審査方法、審査項目、審査基準などについて議論を行った。

特に、テーマの設定にあたっては、本デッキの「えきまち空間」内における位置づけについて議論を行った。また、提案者に求める提案書のパスについては、各作品を比較するために、統一した視点と方向を求めることにした。なお、委員会の構成は以下の通りである。

委員長	川崎 雅史	(京都大学大学院工学研究科教授)
副委員長	末包 伸吾	(神戸大学大学院工学研究科教授)
	久保田 善明	(富山大学都市デザイン学部教授)
	多賀 謙蔵	(神戸大学大学院工学研究科教授)
	高橋 良和	(京都大学大学院工学研究科教授)
	日野 雅仁	(国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所長)
	長濱 伸貴	(神戸芸術工科大学芸術工学部教授)
	岩崎 好寿	(神戸市建設局担当局長)
	森崎 輝行	(建築家)

2. 第2回審査委員会（1次提案審査） 令和2年12月16日（非公開）

事務局から募集経過の報告として、5者から応募予定登録があり、最終的には4者からの1次提案書を受理した旨の説明があった。

その後、事務局から申込者の応募資格の確認について説明があり、4者すべてが資格要件を満たしていたことが報告された。

審査は、各委員に事前配布した提案書について、各委員が審査項目・審査基準に基づいて、事前に評価（仮採点）を行い、それを踏まえて、それぞれの提案に関する委員相互の意見交換が行われた。その後、各委員による最終評価（本採点）が行われ、総合評価点（全委員の平均点）による順位付けを行った。

その結果の確認と議論を行い、4者とも1次審査通過者とし、募集要項に基づいて、2次提案書として、デザインコンセプト及び実施方針、橋梁一般図、安全性・信頼性の評価結果、施工計画、工程表、概算工事費、維持管理計画の提出を求めることとした。

3. 第3回審査委員会（2次提案審査） 令和3年5月14日（非公開）

※新型コロナウイルス感染症対策のため、WEBによるオンラインで開催

※人事異動、組織改正により委員変更があり、竹内勇喜（国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所長）、林泰三（神戸市建設局担当局長）が委員に着任

※長濱委員については令和3年4月1日、神戸芸術工科大学芸術工学部教授から神戸芸術工科大学大学院芸術工学研究科教授に役職が変更

1次審査を通過した4者による2次提案書の内容についてのプレゼンテーションが行われた。審査では、2次提案書とプレゼンテーション及び質疑の内容を踏まえて、審査項目・審査基準に基づく評価（仮採点）が行われた。続いて、仮採点結果をもとに、それぞれの提案内容を比較しつつ議論を重ねた後、各委員による最終評価（本採点）が行われた。

その結果、受付番号1と受付番号3の提案が同点で1位となった。このため、各委員が受付番号1と受付番号3のどちらを高く採点したかの委員数を比較したところ、受付番号1は委員9人中4人、受付番号3は委員9人中5人となっていたことから、受付番号3を「最優秀」、受付番号1を「次点」と決定した。そして、残りの受付番号2と受付番号5の2提案については順位を付けず、1次審査を通過する佳作作品であったことから「入選」とした。



第2回審査委員会状況



第3回審査委員会状況

II 審査結果

最優秀提案 採点結果 78.4点

代表企業：中央復建コンサルタンツ(株)

構成員：(株)安井建築設計事務所

ジェイアール西日本コンサルタンツ(株)

次点 採点結果 78.4点

代表企業：パシフィックコンサルタンツ(株)

構成員：(有)小野寺康都市設計事務所

(株)KAP

(株)WAO 渡邊篤志建築設計事務所

ナグモデザイン事務所

※最優秀提案と次点については、各委員の1位
順位評価数により確定

入選

代表企業：(株)エイト日本技術開発

構成員：二神建築事務所

入選

代表企業：(株)長大

構成員：(株)y&M design office

Uo.A 一級建築士事務所

III 講評

1. 総評

本設計競技では、「新たな神戸の玄関口にふさわしい上質で洗練された空間をつなぐ歩行者デッキ」をテーマとして、「えきまち空間」の目指すべき空間像を実現し、主役となる周辺施設をゆるやかに統合する歩行者専用デッキの提案を求めるものであり、4者からの提案があった。

いずれの提案も、通行機能のほか、神戸らしさを感じられる憩いの滞留空間と、三宮クロススクエアを臨む視点場、周辺施設と一体となって賑わいを創出する豊富なアイデアが盛り込まれており、新たな神戸の玄関口にふさわしい風景を創る秀逸な作品であったと感じている。

限られたスケジュールの中、設計競技の主旨をよくご理解いただき、熱意を持って、真摯に貴重なご提案をいただいたすべての提案者の皆さまに、審査委員会として厚く御礼申し上げます。

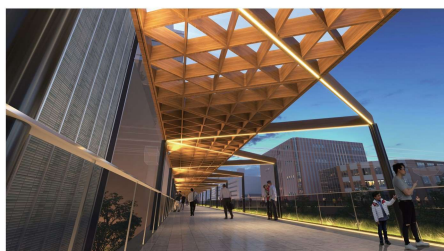
それぞれの提案の講評については、2. 選評のとおりである。

2. 選 評

最優秀提案となった受付番号3番の提案は、特に次のような点が高く評価された

- 木材を豊富に用いた三角格子の屋根は、自然の木漏れ日を連想させる温かみのあるデザインとなっており、構造物全体がトライアングルの形状で統一されている。
- 周辺の街路や三宮クロススクエアから見上げた場合、階段からデッキへと連続した植栽花壇の帯が見え、構造物を穏やかで優しい風景にしている。
- 税関線横断デッキは、部材や板厚が細く、圧迫感の無いスレンダーなデザインとなっている。

提案内容全体としては、以上の優れたデザインのほか、安定した無理の無い構造が提案されており、総合的な評価として最優秀にふさわしいと判断された。



次点となった受付番号1番の提案は、特に次のような点が高く評価された

- 「えきまち空間」における場所性や、人の動き、滞留性などをよく理解した、全体として洗練された空間デザインとなっている。
- 軽くて、柔らかい膜材を用いた屋根は、支持材への検討も含め、軽快で開放感のある印象を与え、夜間照明の計画も柔らかい印象になっている。
- 駅ビルに向かって末広がりとなったデッキの連続的な平面形状は、連続性のある効果的な溜まり広場を創り、ウッドデッキや修景緑地などによるデッキ内部の空間も人に優しいデザインである。

提案内容全体において、以上の優れたデザインのほか、構造に関する検討を残す点もあるが、総合的な評価として次点にふさわしいと判断された。



以上の2作品については、先に記載のとおり、最終評価（本採点）において総合点が同点となり、甲乙つけがたい優秀な作品であった。そのため、審査員の総合点で高く得点をつけた人数の多さ（受付番号3が5名、受付番号1が4名）により、最優秀と次点を決定した。

以下、入選となった作品について、受付番号順に記載する。

受付番号2番の提案は、以下の意見が出た。

通行部分を二つに分けたセパレートデッキや、税関線横断デッキをアーチとするなど、ユニークな形のデザインであった。

一方で、地上から見たデッキの圧迫感やデザインコンセプトの一貫性の課題が指摘された。



受付番号5番の提案は、以下の意見が出た。

構造物本体を白い膜材で覆うラッピング、曲線のデッキを大きく張り出したダイナミックで斬新なデザインであった。

一方で、概算事業費の上限を大きく超えた提案となっていることや、構造の実現可能性については、片持ち構造が大きく、設計を進める中でコンセプトが変更になる可能性があるなどの課題が指摘された。



3. 今後の設計にあたって

今後は、最優秀となった提案者を予備設計業務の契約交渉の相手方とする予定であるが、提案内容の精度や熟度を高めることはもちろんのこと、引き続き実施する詳細設計、また、デザイン監理を担う施工の段階においても、提案を実現していくために、一層の創意、工夫に努めていただきたい。

このため、審査委員会として最優秀に下記の条件を付したい。

- 意匠の洗練については、検討の余地があり、デザインのブラッシュアップを行うこと
- 三宮クロススクエアの一層の利活用と整合を図るために、デッキ2階部分による地上への圧迫感・存在感の軽減に向けた大きさや横桁の構造の検討、エスカレーターの向き、配置の検討を行うこと
- 木屋根の存在感がやや大きすぎるため、木材の厚さや幅をスレンダーに調整して、より光が入りやすく、空が見えるようなデザインを検討すること
- 景観形成道路である税関線を横断する部分については、風景が変化したと感じられるよう、さらなる工夫を検討すること
- 木屋根の維持管理を考慮し、材料選定を慎重に行うこと
- バリアフリー処理のために設置する税関線横断部のエレベーターは、スロープの設置など、他の方法と比較検討を行うこと

さらに、最優秀となった提案者が予備設計の契約締結に至らなかった場合を想定して、次点についても、下記の条件を付しておきたい。

- 景観形成道路である税関線を横断する部分については、風景が変化したと感じられるよう、さらなる工夫を検討すること
- 木材は、維持管理を考慮し、材料の選定について慎重に検討を行うこと
- デッキ上の滞留空間について、JR新駅ビルとの動線計画の調整を図ること
- 税関線横断部は、歩行振動に対して適切な余裕を持たせるよう、構造的に検討すること

令和3年6月1日 三宮駅周辺歩行者デッキ設計競技（コンペ）審査委員会
委員長 川崎 雅史

※掲載の内容は令和2年度の情報であり、西日本旅客鉄道株式会社、雲井通5丁目再開発会社にて公表しているものとは異なります。
掲載の内容は設計競技開始時点の設計条件であり、現在の計画と異なる部分があります。

受付番号 1
 《代表者》パシフィックコンサルタンツ株式会社
 構成員：有限会社小野寺康都市設計事務所、有限会社 KAP
 株式会社 WAO 渡邊篤志建築設計事務所、ナグモデザイン事務所

Urban HANAMICHI 新たなにぎわいの都市回廊

特徴	張出の滞留空間とあたたかな膜屋根	
主な橋梁形式	鋼床版鋳桁ラーメン橋 鋼床版箱桁ラーメン橋 (JR南デッキ・新バスターミナル前デッキ)	
最大支間長	34m (税関線横断デッキ) 33m (JR南デッキ・新バスターミナル前デッキ)	
主要断面	有効幅員	6m
	桁厚	350mm (税関線横断デッキ)
屋根	膜屋根	
基礎	場所打ち杭 (Φ = 記載なし, L = 記載なし)	

コンセプト
 Urban HANAMICHI 新たな賑わいの都市回廊

実施方針
 6つの原案の一つの「えき」とし、「えき」と「まち」を結び合わせる通行・回遊機能
 ・税関線横断デッキ、JR南デッキ、新バスターミナル前デッキは、一連の構造物として整備を揃えながら、それぞれが場所柄と機能に応じて個性化を図ります。
 ・「すっきりと洗練された造形で連続する動線」を明確に視覚化することで、連続性を印象性を向上させ、三宮クロススクエアや周辺建築物をゆるやかに統合します。
 ・神宮下を駆け抜ける新しい滞留空間と遊歩空間
 ・三宮クロススクエアを望む視点を確保しつつ、居心地のいい滞留空間を連続的に配置します。
 ・税関線横断デッキは、車道を下り下りすることで、デッキ本体を従来のような縦かな通行動線としながら、拡幅して税関線を見下ろす滞留空間・視点場とします。
 ・JR南デッキは、新バスターミナル前デッキと一連のデザインとし、まちに馴染むような連続したデザインとします。
 ・新バスターミナル前デッキは、一連の構造物として地上部沿道建築物と連携し、三宮クロススクエアの顔となる、まちのファサードを形成します。
 ・まちに即ってデッキ空間が開くようシルターは建築物に馴染み、空中に連続的な視点場を創りながら、外からもデッキ上のアクティビティが見えることで賑わいを立体化・重層化します。

周辺建物と一体となった賑わいを創出す空間
 ・新バスターミナルなどの周辺建築物の開口部やエントランス位置と整合を図り、建物と連携して賑わいを創出しながらゆるやかに統合し、三宮クロススクエアになります。
 ・新たなJR駅ビルや「人の広場」など周辺施設との連続性も確保しながら賑わいを創出します。
 ・新たな神戸の実開口にふさわしい上質で洗練されたデッキ構造
 ・直線的なシンプルな造形を基本としつつ、ディテールに木材や膜構造を用いて、あたたかみのあるあたたかな雰囲気を出します。
 ・一切の裝飾を削ぎ、施工性を考慮しながら構造的に造形を洗練させることで、ストリートロールを図ります。
 ・賑わい創出の原動力となる連続的な造形の演出
 ・十分な照度を確保しながらも、間接光を軸に空間を優しく柔らかく浮かび上がらせ、建物や人々の姿が印象的に映る照明演出とします。
 ・デッキ下は、地上部以上に天窓となるよう、効果的な照明計画とします。

単なる通行動線ではなく、周辺建築物をゆるやかに統合しながら三宮クロススクエアを望む視点場と、さらに滞留空間も兼ね備えた立体的な橋梁 外観的には三宮クロススクエアのファサードを揃えながら、ふさわしい機能性を持った賑わいのデザイン
 ・人々の歩みやすさによって「ひと」中心に生まれ変わる神戸・三宮にふさわしく、この歩行者デッキを、「えき＝まち空間」という大概念に上役である人々を招くための演者として送り出す
 ・「花道 HANAMICHI」と位置付け、赤さくなる、溜まりたくなる、そして中から(外から)眺めたいくなる、新たな賑わいの都市回廊として提案します。

全体平面図・空間構成図

三宮クロススクエアとのつながり
 ・三宮クロススクエアに立体的な賑わいを創出す
 ・JR南デッキは、高さの違う建物が高層階を二層に分けて、建物側は各階レベルに合わせて、まちに開いた雨降り歩きやすい賑わいや構成とし、高さの差を生かして花と緑に彩られた居心地のいい滞留空間を創出します。
 ・基本的に建物側(北側)より街側(南側)が低く、デッキがまちが見渡しやすい形で、三宮クロススクエアに立体的な視点場を与えて賑わいを層化します。建物側は連続的なシルターを設けます。階層設計とのレベル差に関わらず、一定勾配でシンプルに連続する形を重視をします。
 ・鋼床版箱桁構造のデッキ下部は、すっきりとした直線造形で、スリット状のブラケット構造物のポリウム感を軽減し、三宮クロススクエア地上部に明るく賑わい空間を創り出します。

デッキ周辺に広がる居心地のいい「三宮えき＝まち空間」
 ・税関線横断デッキとJR南デッキには、三宮クロススクエアを望む視点場となる居心地のいい滞留空間を創出します。
 ・税関線横断デッキには、ガラス製型を持つ連続的な滞留空間を創出します。
 ・JR南デッキは、三宮交差点に向けて平面形状を拡大し、建物側(北側)と街側(南側)に高低差を生かして、花と緑にあふれた居心地のいい滞留空間を創出します。
 ・JR南デッキと新バスターミナル前デッキには、明るく光を通す膜屋根シルターを建築物に連続的に設置して、連続的なデッキ空間を創出します。同時に、接続デッキとの視点で広がる形状として、眺望点を演出します。

デッキ上(地上部)のシーケンス
 ・デッキの下部は、三宮クロススクエアにおいて賑わいを包み込む天窓として機能します。
 ・税関線横断デッキは、車道を下り下りし、デッキ下をすっきりとした平面形状として歩行者への圧迫感を軽減します。
 ・JR南デッキ先端部は、三宮交差点にバルコニー的に張り出します。
 ・JR南デッキと新バスターミナル前デッキは、デッキ先端部からデッキ下のシンプルな直線造形で、スリット状のブラケットが構造物のポリウム感を軽減し、地上部に天窓を形成します。

まちから見るシーケンス
 ・税関線横断デッキ、JR南デッキ、新バスターミナル前デッキは、一連の構造物として地上部沿道建築物とも連携し、三宮クロススクエアの顔となる、まちのファサードを形成します。
 ・まちに即ってデッキ空間が開くようシルターは建築物に馴染み、空中に連続的な視点場を創りながら、外からもデッキ上のアクティビティが見えることで賑わいを立体化・重層化します。

JR南デッキ
 (平面図) S=1400
 (立面図) S=1400
 (断面図) S=1150
 (A) 縦断定着部納まり図) S=125

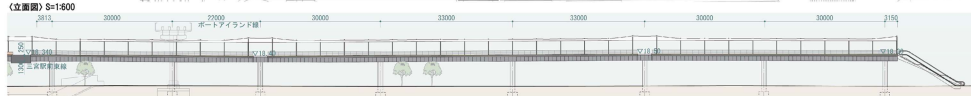
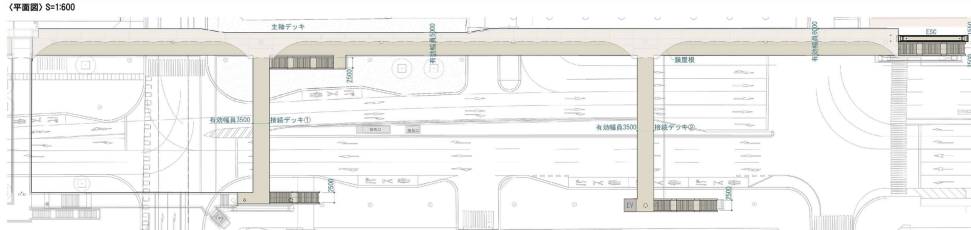
構造
 ・JR南デッキは、新バスターミナル前デッキと一連の造形でデザインします。シンプルなプレート型ブラケットを持つ鋼床版箱桁構造を基本とし、支柱を直線的に配置します。断面はソリッドに橋が切り上がった形で、前面スリット状のブラケットが構造物のポリウム感を軽減します。

シルター
 ・明るく軽快な膜構造のシルターを、デッキ幅半分が展望できる位置に配置します。
 ・シルター構造の下に間接照明を置くことで、デッキ空間には暖かさが伝わり、軽快で柔らかな雰囲気を出します。
 ・デッキ床板にアップライトを組み込み、夜間は膜屋根をライトアップします。柔らかい間接光がデッキ空間を照らし、三宮クロススクエアへ光の帯が降りてきます。

シルター
 ・明るく軽快な膜構造のシルターを、デッキ幅半分が展望できる位置に配置します。
 ・シルター構造の下に間接照明を置くことで、デッキ空間には暖かさが伝わり、軽快で柔らかな雰囲気を出します。
 ・デッキ床板にアップライトを組み込み、夜間は膜屋根をライトアップします。柔らかい間接光がデッキ空間を照らし、三宮クロススクエアへ光の帯が降りてきます。

※掲載の内容は令和2年度の情報であり、西日本旅客鉄道株式会社、雲井通5丁目再開発会社にて公表しているものとは異なります。掲載の内容は設計競技開始時点の設計条件であり、現在の計画と異なる部分があります。

新バスターミナル前デッキ

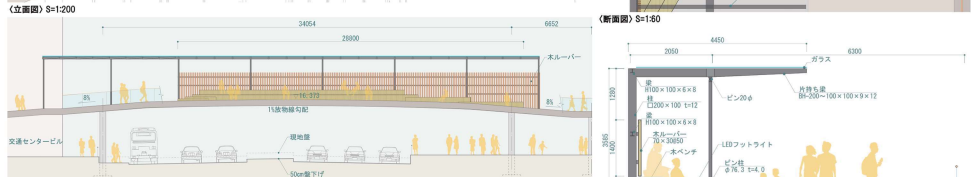
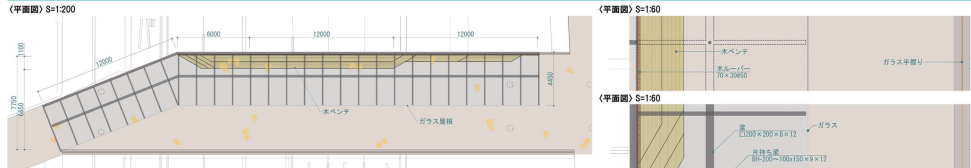


構造・施工
 税関検閲デッキ及び接続デッキ①②については、大型トラッククレーンにより現場交通への影響最小化を図ります。
 接続デッキ及び新バスターミナル前デッキの主軸デッキについては、トラッククレーンで建設により安全性・経済性に優れた架設を実現します。

新バスターミナル前の主軸デッキは、JR南デッキと一連のデザインで、ソリッド断面の鋼床版箱桁構造を基本とし、支柱の配置も揃えてすっきりとした印象を創ります。
 また、これに直交する2本の接続デッキは、既存の三宮駅前線デッキとも連携しながら、三宮クロスエアの賑わいを周辺建物につなぎます。接続デッキも基本的に主軸デッキと同じ形状で統一し、連続的な印象を創ります。
 JR南デッキから続く一連の観シエラターは、支柱位置をバスターミナル前デッキと揃えて、連続的な印象を確保します。
 横断デッキとの接続部では、シエラターを張り出して連続空間を演出します。

全景/主軸デッキとこれに直交する複数の接続デッキ

税関検閲デッキ



鋼床版桁構造で断面を薄くフラットに整えながら、税関検閲の基準を約0.5m 下げ下げ、デッキ本体を段差のない滑らかなスロープ形状とします。
 税関検閲を見送る待合点であることから、車なる通過線にせず、JRホームからの眺望を妨げない形で木製ルーバー付きのガラス・シエラターを設置し、その下に階層状の滞留空間を設けます。
 JRホームから税関検閲への視界を考慮して、木製ルーバーは目隠しにならない高さとなるよう留意し、さらにガラス面は木製ルーバーの裏面にガラスを入れず透視性を良くします。デッキ手すりもシンプルなガラス手すり構造で、外への視界を最大限に開きます。
 木製ルーバーは、JR軌道への投物防止にも効果的です。同時に、三宮交差点直した税関検閲の裏側から見るシークエンスでは、無機質なJR高架架線造物を修飾し、六甲山への眺望を引き立てます。

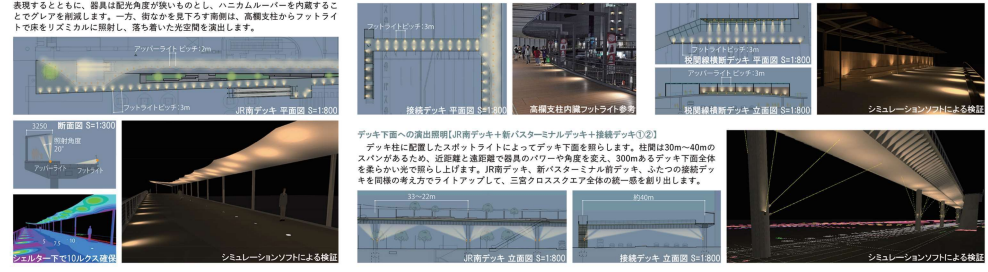
JRホームから税関検閲への眺望

民間商業の演出



新バスターミナル前の主軸デッキと接続デッキの交差点

三宮クロスエアにおける空中回廊として、デッキ自体を際立たせるのではなく、デッキ上から地上部の賑わいや都市景観を気持ちよく眺めながら、スムーズで円滑な移動動線をつくるために、優しくらかな間接照明による心地よい演出を提案します。光はLEDを用いますが、色温度は3000Kを基本とし、落ち着いた味わいのある空間演出を演出します。



シミュレーションソフトによる検証



シミュレーションソフトによる検証

※ 掲載の内容は令和2年度の情報であり、西日本旅客鉄道株式会社、雲井通5丁目再開発会社にて公表しているものとは異なります。掲載の内容は設計競技開始時点の設計条件であり、現在の計画と異なる部分があります。

《代表者》株式会社エイト日本技術開発
構成員：株式会社二神建築事務所

Fusion Street _ひとつひとつ、ひとつまち、そして未来へ_

特徴	アーチ橋やセパレートデッキといったユニークな形状	
主な橋梁形式	鋼床板アーチ橋 (税関線横断デッキ) 鋼床板箱桁ラーメン橋 (JR南デッキ・新バスターミナル前デッキ)	
最大支間長	32m (税関線横断デッキ) 32.5m (JR南デッキ・新バスターミナル前デッキ)	
主要断面	有効幅員	6m
	桁厚	650mm (税関線横断デッキ)
屋根	ガラス屋根	
基礎	深礎杭 (Φ = 2.5m, L = 11m)	

Fusion Street _ひとつひとつ、ひとつまち、そして未来へ_



三宮駅周辺歩行者デッキデザインの基本的考え方

デッキデザインは「三宮クロスエア」の税関線横断デッキに「三宮クロスエア」の東側「にざわいゾーン」に位置し、通途としての機能だけでなく、デッキ上下が一体となった空間を演出します。(1枚/13枚参考)

JR南デッキ及び新バスターミナル前デッキは、「三宮クロスエア」から、他のデッキでは見られない眺めを見上げるデザインとします。(2枚/13枚参考)

全体立面図 S = 1:1200

税関線横断デッキのデザイン方針

「山側」に隣接しやすいデザインとし、交差点から山への展望(山並み)をイメージしたアーチとします。

JRホームから遠方側の展望において、アーチの高さを確保することで視線を遮らず、存在感のあるシグナルとなります。

遠眺線に加え、南側に展望機能を併せ持つ通路を設け、併せて階段の設置空間を確保し、ゆとりかつつらがる場を提供します。

JR南デッキのデザイン方針

ひとまちをつなぐFusion

JR南デッキの床の高さに合わせた通路とスロープをセパレートデッキとし、歩道の高さを確保し、視線を遮らず、存在感のあるシグナルとなります。

デッキ上下が一体となった空間を演出し、「三宮クロスエア」を併せて見上げるデザインとします。

スロープ上部の展望機能を併せ持つ通路を設け、併せて階段の設置空間を確保し、ゆとりかつつらがる場を提供します。

新バスターミナル前デッキのデザイン方針

「あたり」三宮の緑地帯である新バスターミナル前デッキは、まを未来に受け継ぎたいと位置づけられます。

デッキ直面上に曲線を取り入れ、神戶の歴史を継ぎ未来へ「神戶」の歴史を伝える「三宮クロスエア」を併せて見上げるデザインとします。

北山を望める場所への滞留空間の確保と、イベント時に神戶らしさを演出します。

デザインコンセプト

税関線横断デッキのデザイン方針

- 「山側」に隣接しやすいデザインとし、交差点から山への展望(山並み)をイメージしたアーチとします。
- JRホームから遠方側の展望において、アーチの高さを確保することで視線を遮らず、存在感のあるシグナルとなります。
- 遠眺線に加え、南側に展望機能を併せ持つ通路を設け、併せて階段の設置空間を確保し、ゆとりかつつらがる場を提供します。

全体立面図 S = 1:1200

JR南デッキのデザイン方針

ひとまちをつなぐFusion

- JR南デッキの床の高さに合わせた通路とスロープをセパレートデッキとし、歩道の高さを確保し、視線を遮らず、存在感のあるシグナルとなります。
- デッキ上下が一体となった空間を演出し、「三宮クロスエア」を併せて見上げるデザインとします。
- スロープ上部の展望機能を併せ持つ通路を設け、併せて階段の設置空間を確保し、ゆとりかつつらがる場を提供します。

新バスターミナル前デッキのデザイン方針

「あたり」三宮の緑地帯である新バスターミナル前デッキは、まを未来に受け継ぎたいと位置づけられます。

- デッキ直面上に曲線を取り入れ、神戶の歴史を継ぎ未来へ「神戶」の歴史を伝える「三宮クロスエア」を併せて見上げるデザインとします。
- 北山を望める場所への滞留空間の確保と、イベント時に神戶らしさを演出します。

動線計画

主要動線はJRコンコース付近から新バスターミナル方向と想定します。(A, B, D)

地上歩行者の最も多い歩行交差点センタービルから南西街区への主要動線を補助する動線を、税関線横断デッキに設定します。(C)

三宮駅南線利用者JR北山方向への移動が多く想定されますが、新バスターミナルや「ボイド」等の新たな需要をまよば、JR南デッキの交通量と見出し「三宮駅南線」交通量相当と想定します。(A, C)

民間施設内の昇降機に依存せず、デッキ上に昇降施設を設置することで、VIPアリーの観点からも回遊性の向上や居心地のよい空間の提供が可能となります。(E)

イベント時はライトアップ照明の色を変えてにざわいゾーンを演出。(1枚/13枚参考)

歩行者も中心中央幹線との一体感を実現した直線デッキ(1枚/13枚参考)

直線デッキのラインを一直線に繋ぎ、街の景観を引き立てフレームを構成。(1枚/13枚参考)

JR南デッキ (視点)

新バスターミナル前デッキ (視点)

新バスターミナル前デッキ (視点)

橋梁本体のデザイン

共通デザイン

主要部分の幅員は全てのデッキで6m以上とします。(1枚/13枚参考)

構造上の必要となる材料を減らしデザイン向上、化粧設置面積を最小限とします。

これにより見上げた際に軽やかな印象や存在感を演出し、建築物や人の活動と、これらに影響を及ぼさないことを目的に、緩やかな印象の色彩素材を採用します。

橋面のデザイン

橋面からの見通しや「三宮クロスエア」からの見上げた際の一体感を創出するため、ガラスを併用した材料を選定し、明るく開放感を演出します。(1枚/13枚参考)

デッキ全体として、神戶の歴史や文化を語り、建築物や人の活動と、これらに影響を及ぼさないことを目的に、緩やかな印象の色彩素材を採用します。

夜間景観、色彩計画

新バスターミナル前デッキ上の東方向見出し (視点V)

歩行者目線の高さから設置高さ基準に示される基準照明(平均約20m)を確保するべく、高層のアーリーへの連続照明を層階ごとのダウンライト等を設置して安全で歩きやすい空間と想定計画とします。(1枚/13枚参考)

照明の緩やかな感じられる電色色を決定します。

「三宮クロスエア」をはじめ、一体感を感じる演出とします。(1枚/13枚参考)

これらのライトアップ照明はフルカラーLEDライトを用いることで、イベント時には人々の活動に彩りを演出します。

税関線横断デッキ

アーチ部の幅員を6m以上とすることで、東側スロープの接続高さを下げ、JR北山との連続感に配慮するスロープ傾斜を確保します。(1枚/13枚参考)

東側のJR北山接続部付近において、階段部及び手すり等近接し、構造部が煩雑となる部分においては、化粧板を設置することで印象的な見えかたの工夫を行います(左図)。

夜間景観、色彩計画

「歩」にすぎず、またバスターミナル利用者のキョーパップ等の使用性を高めるため、歩行者目線の高さから設置高さ基準に示される基準照明(平均約20m)を確保するべく、高層のアーリーへの連続照明を層階ごとのダウンライト等を設置して安全で歩きやすい空間と想定計画とします。(1枚/13枚参考)

照明の緩やかな感じられる電色色を決定します。

「三宮クロスエア」をはじめ、一体感を感じる演出とします。(1枚/13枚参考)

これらのライトアップ照明はフルカラーLEDライトを用いることで、イベント時には人々の活動に彩りを演出します。

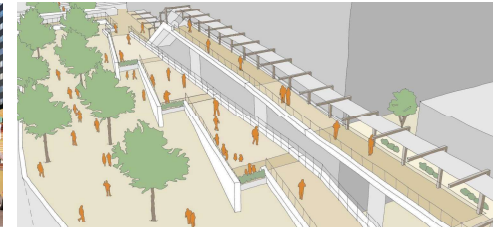
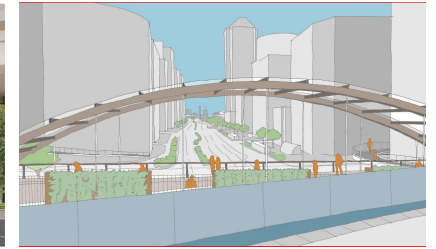
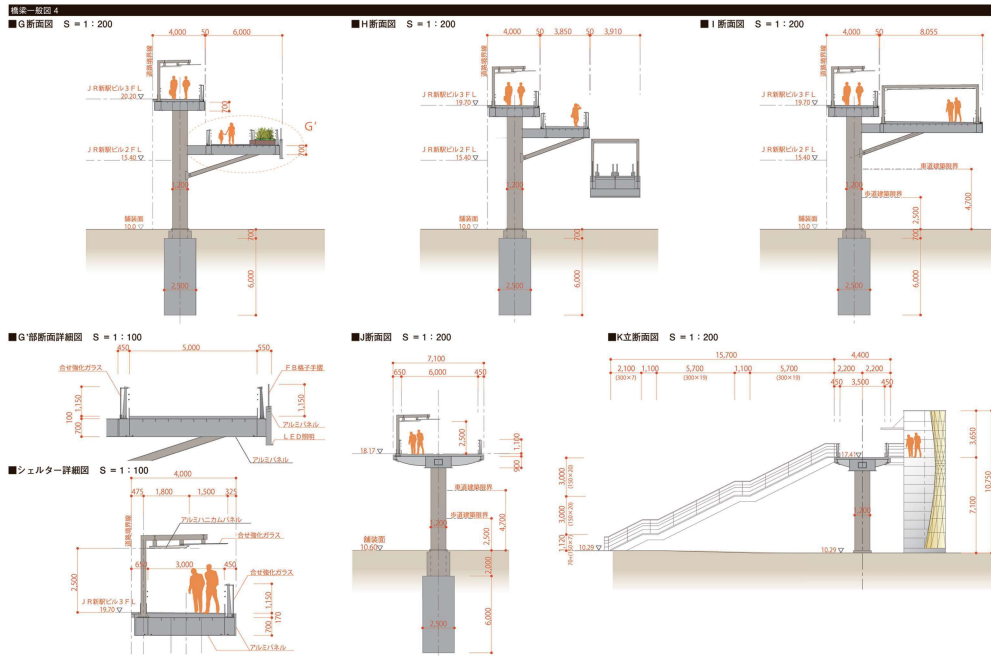
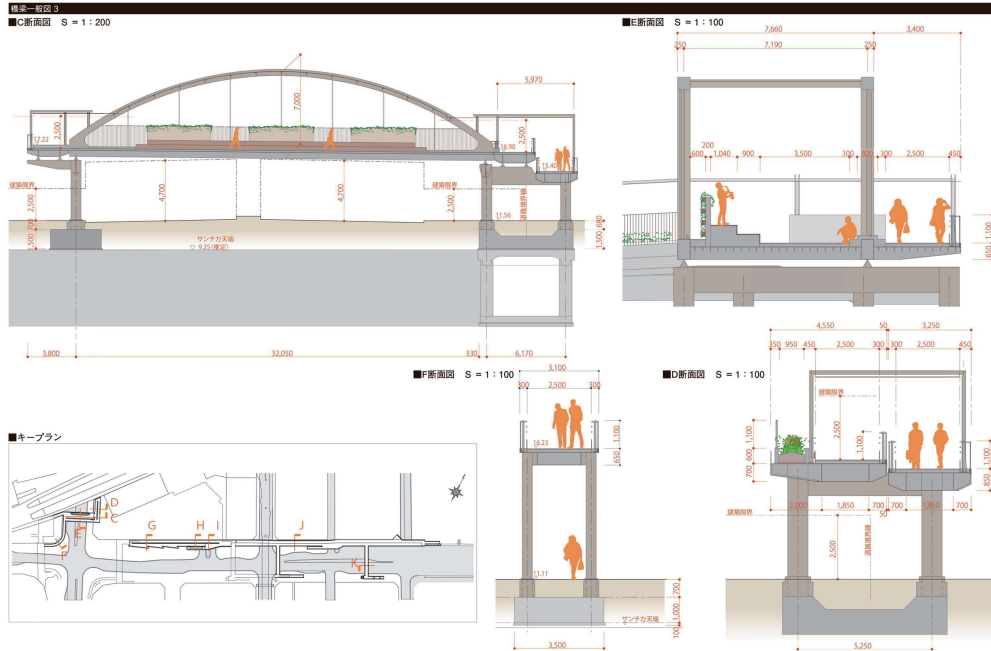
夜間景観、色彩計画

「歩」にすぎず、またバスターミナル利用者のキョーパップ等の使用性を高めるため、歩行者目線の高さから設置高さ基準に示される基準照明(平均約20m)を確保するべく、高層のアーリーへの連続照明を層階ごとのダウンライト等を設置して安全で歩きやすい空間と想定計画とします。(1枚/13枚参考)

照明の緩やかな感じられる電色色を決定します。

「三宮クロスエア」をはじめ、一体感を感じる演出とします。(1枚/13枚参考)

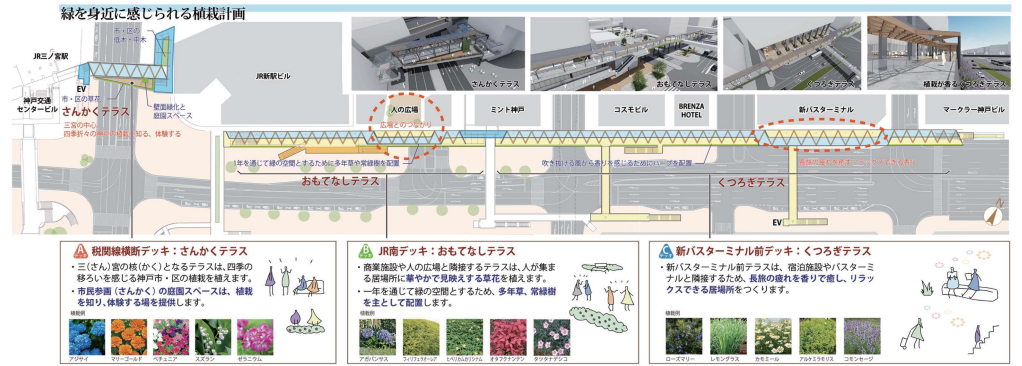
これらのライトアップ照明はフルカラーLEDライトを用いることで、イベント時には人々の活動に彩りを演出します。



※掲載の内容は令和2年度の情報であり、西日本旅客鉄道株式会社、雲井通5丁目再開発会社にて公表しているものとは異なります。
 掲載の内容は設計競技開始時点の設計条件であり、現在の計画と異なる部分があります。

えきとまちをつなぐ人にやさしいデッキ

特徴	木材を豊富に用いた自然の木漏れ日を連想させる 温かみのあるデザイン
主な橋梁形式	フィーレンディール桁剛結構造（税関線横断デッキ） 鋼製箱桁 2 柱式剛結構造（JR 南デッキ・新バスターミナル前デッキ）
最大支間長	32.4m（税関線横断デッキ） 27m（JR 南デッキ・新バスターミナル前デッキ）
主要断面	有効幅員 6m
	桁厚 700mm（税関線横断デッキ） 1200mm（JR 南デッキ・新バスターミナル前デッキ）
屋根	木格子+ガラス屋根
基礎	場所打ち杭（Φ = 2.0m, L = 15m）



税関線横断デッキ：さんかくテラス

- 三（さん）重の格（ぐ）けとなるテラスは、四季の移ろいを感じる神戸市・区の様相を継ぎます。
- 市民参画（さんかく）の庭園スペースは、植栽を知り、体験する場を提供します。

JR南デッキ：おもてなしテラス

- 商業施設や人の広場と隣接するテラスは、人が集まる場所にするため、景観の趣を継ぎます。
- 一年を通じて緑の空間とするため、多年草、常緑樹を主として配置します。

新バスターミナル前デッキ：くろぎテラス

- 新バスターミナル前デッキは、橋梁建設やバスターミナルに隣接するため、景観の趣を継ぎ、リラックスできる場所をつくります。

えきとまちをつなぐ人にやさしいデッキをつくるポイント

- 歩き、たずね、人を惹きつけるデッキ**
 - 人と人の出会い、発見や交わが生まれる場をつくり、まちの活性化を図ります。
 - 「見る=見られる」関係
 - 人と人が互いに感じあうことは、最も大切なアクティビティとなります。
 - バリアフリーで見通しの良い歩行空間と滞在空間により「見る=見られる」関係をつくり、バリアフリースペースに人々を惹きつけます。
 - 地上とデッキの間に設ける踊り場や、エスカレーターの長い上下動による遊歩空間を和らげるとともに、人と人の距離を縮め、出会いや交流の場をつくり出します。
 - 自由な居場所
 - フラワードックを見逃せる植栽テラス、三宮ガラスクエアを眺める広々とした踊り場、ビルと一体化した広場空間、遊歩空間の小さなスペースなど大小様々な滞在空間を設け、多様なアクティビティを生み出します。
- 人とまちに調和するデッキ**
 - 人とまちの関係を大切に計画で居心地よい、賑やかなまちをつくり出す。
 - 人のスケールを重視した構造
 - 圧迫感を軽減するため、スレンダーな構造を採用します。
 - 柱がリズムミラルに並びデッキ下の空間は、歩きやすいポリテコ空間となり、周辺建物との連続性を演出します。
 - 天井には太陽光パネルを設け、デッキパネルと統一感のあるデザインとします。
 - 回遊を生み出すデッキ
 - 回遊を導くため植栽デッキは、ビルエントランスと位置を合わせることで、回遊性を高めます。
 - 再開発地区の賑わいを南側の掘上地区へにみだし、回遊とポジティブな再開発を生み出します。
- 新しい三宮を特徴づける木格子と緑のデッキ**
 - 総延長410mに及ぶ歩行者橋となるデッキは、三宮のイメージを創出します。木材を使用した屋根することで、温かみある空間を演出します。
 - 温かみのある木の活用
 - 屋根はトライアングル形状の木構造を提案します。
 - 強度の高い三層構造を合わせた合理的な構造で、美しく特徴ある新しい三宮の顔をつくります。
 - 有効幅員の半端（3m）に屋根を掛け、木漏れ日の下を歩いているように空間感とられる豊かな空間をつくり出します。
 - 緑豊かな空間（植栽帯、壁面緑化）
 - デッキは機能的に緑化を行い、歩きやすくなる潤いある空間を演出します。
 - 案内サインを組み込み、隣接ビルのプライバシーに配慮した壁面緑化を各所に配置します。立体的な花と緑が長いデッキ上のアクセントとしても機能します。
 - 3つのデッキそれぞれにテーマのある多様な緑化空間とし、市民参画も可能な庭園スペースを設けます。

BE KOBE 神戸の魅力は人である

思いを込めたシックプライド・メッセージ

デザインコンセプト

神戸の顔である三宮に、自由で多様な人の活動を受け入れる空間をつくる

えきとまちをつなぐ人にやさしいデッキ

デザインモチーフ

トライアングル △

先遣性・創造性をイメージする人が生まれ変わる三宮の未来を育む

安全で、力強さをイメージする△が「えき+まち空間」の大切な要素「ひと+えき+まち」の関係を支える

天然の木

ぬくもり・安らぎを感じさせる木

人にいちばん身近な素材

• 地域材の活用による循環型社会の形成と地域経済への寄与

設計方針

人が心地よく感じる空間

- 写真を見る、ゆくり歩を会話を。みと立ち止まりまちのざい・賑わい、三宮に集う人たちが互いに「見る=見られる」関係となる、居心地のよい空間をつくり出す。
- 人にやさしい空間、クロススクエアや隣接建物と一体感のある空間とするため、人のスケール感を大切にします。

季節や時の移ろい演出

- 日差しを遮る、雨だまりをつくる、手入れされた草花が咲くなど、季節を感じる空間をつくり出します。
- 周辺と調和した上品なデザインで、安心で魅力的な夜間の賑わいを演出します。

周辺施設と快適で円滑な接続

- 遊歩の有効高さを確保し、バリアフリーな動線がデッキと周辺施設を接続します。
- 周辺ビルとの接続が円滑にできるように、デッキと屋根の柱（ス）を配置します。
- 既存ビルの居住性やプライバシーに配慮します。

市民参加のプロセスデザイン

- 朝えほ花や緑についてのワークショップなど、市民とのコミュニケーションの機会を持ち、計画に反映させます。
- 市民がボランティアで植栽や遊歩空間の維持がまちづくりへの参加を促します。

住み続けられるまちづくりへの貢献

- 「誰一人残さない」というSDGs（持続可能な開発目標）に基づき、多様性と包摂性のある社会を実現するため、バリアフリー、健康と福祉、安心と安全、維持管理の容易さとライフサイクルコストの削減などに配慮します。

人にいちばん近い自然素材「木」と植栽との親和性

人が心地よく感じるやさしい光で 新たな三宮の夜間景観を演出します

夜後のまち神戸の照明計画

神戸の夜間ブランド力を向上させる光の演出

- 「神戸市夜間景観形成基本計画」の考え方を踏まえ、質の高い夜間景観を演出します。
- フラワードックの光の演出は、夜の賑わいを演出し、夜間と連続して、広がりを感じる空間を演出します。
- 「見かけがけつり」を行います。デッキを照らすあかりは、木格子と植栽が浮かび上がる新たな夜間景観となります。
- 日常的な照明の他、各種イベントにあわせて照明による演出も可能とします。

人が心地よく感じるやさしい光

- 「暗さ」が必ずしも、歩行者の安全を確保しつつ光の量で変化のある、歩いて楽しい照明計画とします。暖色系の色温度（約 3000-3500K）で、落ち着いた暖かみのある空間を演出します。
- 木漏れや緑を照らし、反射する柔らかい光を効果的に活かした照明計画とします。
- デッキ、廊下、掘上りからの高天井など、近接、遠接ともに配慮した計画を行います。また、節電にも配慮したLED照明を採用します。
- 省エネルギーに配慮したLED照明を採用します。

木材こそデッキの屋根にふさわしい

木は人にいちばん近い自然素材

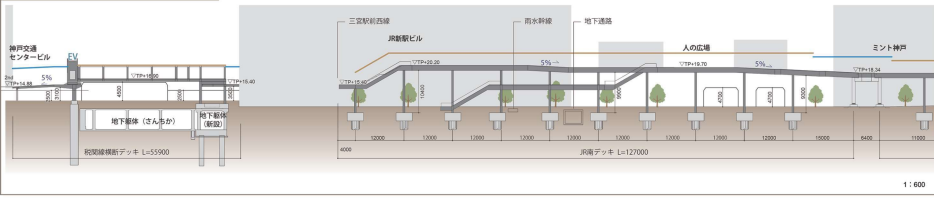
- 「BE KOBE神戸の魅力は人である」で「えき+まち空間」の主人公は「人」です。
- ぬくもりや安らぎを感じる木材を使い、人にやさしいデッキをつくり出します。
- デッキに設ける花や緑との親和性があり、温かみのあるデッキの屋根にふさわしい素材です。

環境の時代につくる象徴的な素材

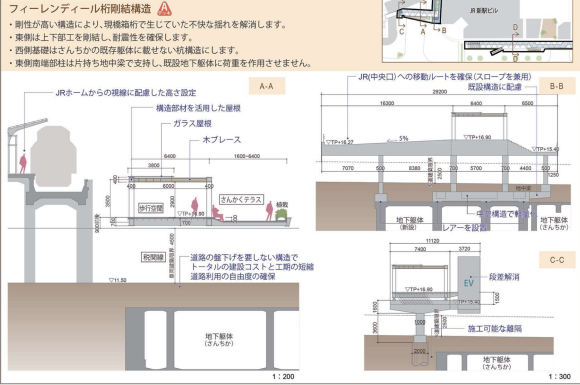
- 持続可能な社会の実現を進める時代に、建設の質に重む神戸市が先頭に立ち木材を利用すること、人々の置きや取りを喚起するとともに、将来の世代に豊かな空間を継承します。
- 海上に開かれ育った神戸の心づく公共空間だからこそ、持続可能な社会に向け小さくとも確かな歩みを進めます。

※ 掲載の内容は令和2年度の情報であり、西日本旅客鉄道株式会社、雲井通5丁目再開発会社にて公表しているものとは異なります。掲載の内容は設計競技開始時点の設計条件であり、現在の計画と異なる部分があります。

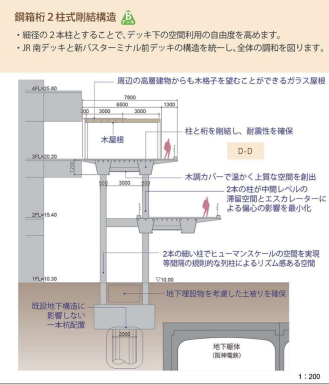
税関線横断デッキ・JR南デッキ側面図



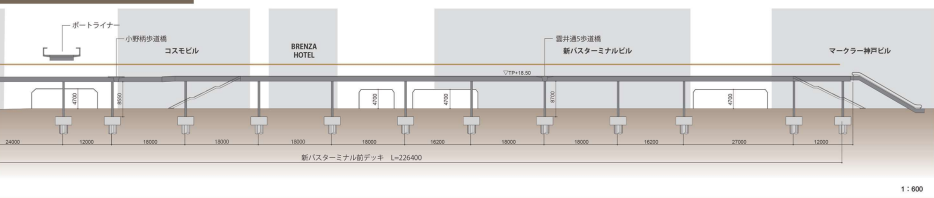
税関線横断デッキ断面図



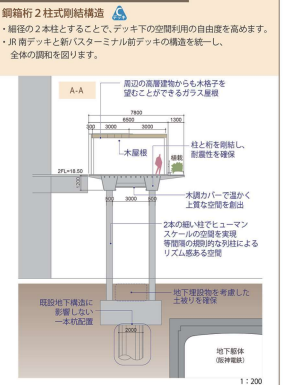
JR南デッキ断面図



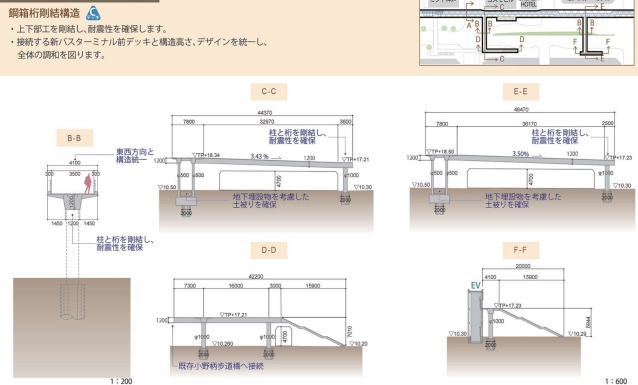
新バスターミナル前デッキ側面図



新バスターミナル前デッキ断面図



国道2号横断デッキ断面図



※掲載の内容は令和2年度の情報であり、西日本旅客鉄道株式会社、雲井通5丁目再開発会社にて公表しているものとは異なります。掲載の内容は設計競技開始時点の設計条件であり、現在の計画と異なる部分があります。

受付番号
5

《代表者》株式会社長大
構成員：株式会社 y&M design office, Uo.A 一級建築士事務所

神戸散策～始まりの場所～

特徴	橋梁本体を膜材ラッピングした、大きく張り出した滞留空間
主な橋梁形式	三本式鋼製箱桁ラーメン構造 (税関線横断デッキ) 鉸桁ラーメン構造 (JR南デッキ・新バスターミナル前デッキ)
最大支間長	32.3m (税関線横断デッキ) 37m (JR南デッキ・新バスターミナル前デッキ)
主要断面	有効幅員 6m
	桁厚 1200mm (税関線横断デッキ) 1000mm (JR南デッキ・新バスターミナル前デッキ)
屋根	ガラス屋根
基礎	場所打ち杭 (Φ = 2.5m, L = 6m~19m)

神戸散策～始まりの場所～

神戸三宮は、東洋大船の姿を模した大規模な複合施設「税関線・ジョング」が建設され、賑わいを取り戻すことになりました。このプロジェクトは、神戸の歴史と未来をつなぐ重要な役割を果たします。

このプロジェクトは、神戸の歴史と未来をつなぐ重要な役割を果たします。ここでは、神戸の歴史と未来をつなぐ重要な役割を果たします。

ここでは、神戸の歴史と未来をつなぐ重要な役割を果たします。ここでは、神戸の歴史と未来をつなぐ重要な役割を果たします。

ここでは、神戸の歴史と未来をつなぐ重要な役割を果たします。ここでは、神戸の歴史と未来をつなぐ重要な役割を果たします。

デザイン都市・神戸の「神戸らしさ」を包く新しい風景を提案します

「神戸らしさ」を包くデザインコンセプト
「神戸らしさ」を包くデザインコンセプト
「神戸らしさ」を包くデザインコンセプト

「神戸らしさ」を包くデザインコンセプト
「神戸らしさ」を包くデザインコンセプト
「神戸らしさ」を包くデザインコンセプト

新しい歩行者デッキは、三宮の東西 (JR阪急・バスターミナル) 南北 (フラワーロード) を美しくつなぎ、「えきまち空間」として回遊性を高めます

新しい歩行者デッキは、三宮の東西 (JR阪急・バスターミナル) 南北 (フラワーロード) を美しくつなぎ、「えきまち空間」として回遊性を高めます。

新しい歩行者デッキは、三宮の東西 (JR阪急・バスターミナル) 南北 (フラワーロード) を美しくつなぎ、「えきまち空間」として回遊性を高めます。

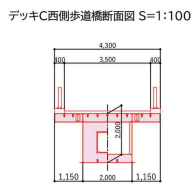
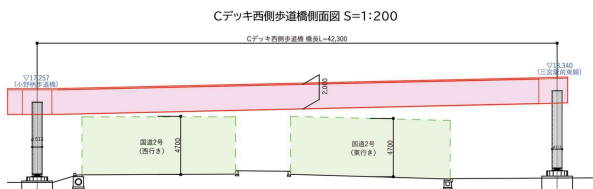
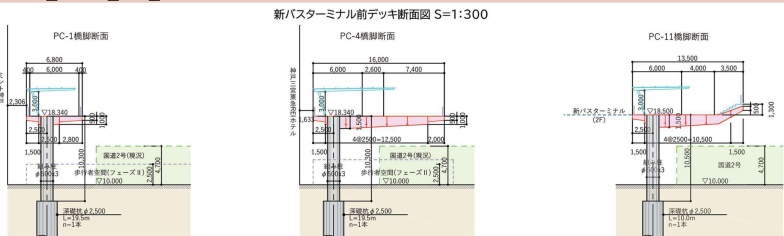
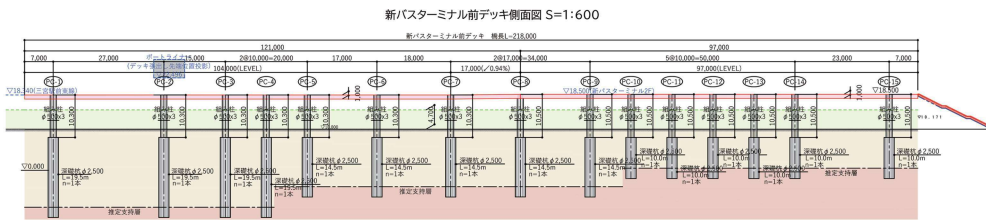
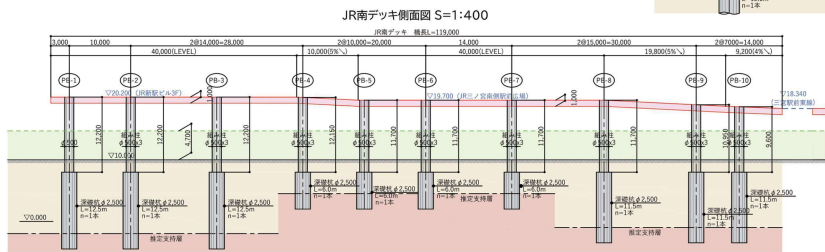
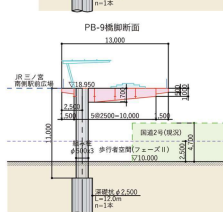
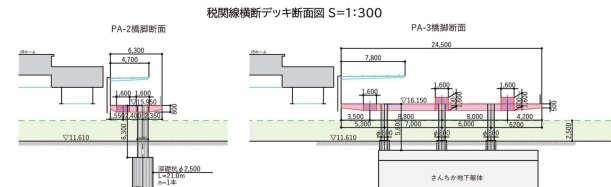
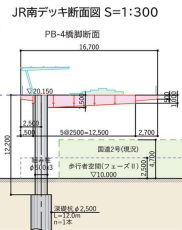
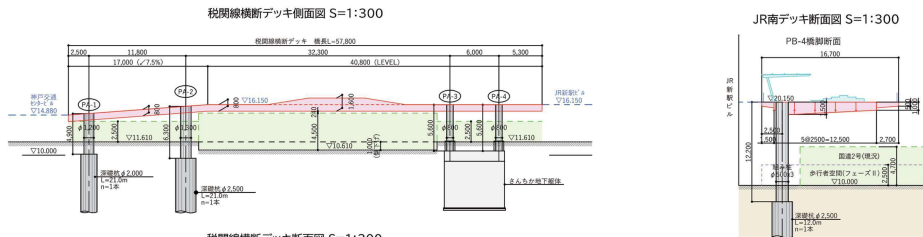
新しい歩行者デッキは、三宮の東西 (JR阪急・バスターミナル) 南北 (フラワーロード) を美しくつなぎ、「えきまち空間」として回遊性を高めます。

新しい歩行者デッキは、人々を迎え入れる三宮の「大きな庇」になり、多様な周辺施設をゆるやかに統合します

新しい歩行者デッキは、人々を迎え入れる三宮の「大きな庇」になり、多様な周辺施設をゆるやかに統合します。

新しい歩行者デッキは、人々を迎え入れる三宮の「大きな庇」になり、多様な周辺施設をゆるやかに統合します。

新しい歩行者デッキは、人々を迎え入れる三宮の「大きな庇」になり、多様な周辺施設をゆるやかに統合します。



※掲載の内容は令和2年度の情報であり、西日本旅客鉄道株式会社、雲井通5丁目再開発会社にて公表しているものとは異なります。
掲載の内容は設計競技開始時点の設計条件であり、現在の計画と異なる部分があります。