

新神戸駅前広場再整備の進め方

1. 新神戸駅前広場再整備の背景と目的

JR 新神戸駅は、市内で唯一の新幹線駅であり、1972 年（昭和 47 年）に山陽新幹線の新大阪駅－岡山駅間の開通と同時に開業しました。当駅は、広域的な交通における神戸の玄関口であるとともに、地下鉄（西神山手線・北神線）やバス・タクシー等の公共交通の重要な結節点となっています。また、六甲山の山裾に位置し、布引の滝や布引ハーブ園等の豊かな自然環境へのアクセスの起点であるとともに、市内有数の観光地である北野エリアと隣接するという特徴も有しています。

現在の駅前広場に関しては、これまでに「バスの乗り場が点在しており、乗換えが分かりづらい」「北野や布引の滝等の周辺エリアへのアクセスが分かりづらい」「神戸を感じられる雰囲気づくりができていない」等の意見をいただいています。

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、新神戸駅を対象駅の一つとして位置づけました。新神戸駅の駅前広場については、利便性・魅力向上を図り、人と公共交通優先の空間とするため、再整備を行います。

再整備にあたり、駅前広場に関する再整備の基本方針や計画の具体化の方策等について、「新神戸駅前広場再整備の進め方」として取りまとめました。具体的な設えやデザインについては、この「新神戸駅前広場再整備の進め方」とこれに対する皆さまのご意見を踏まえ、計画の具体化を図っていきます。

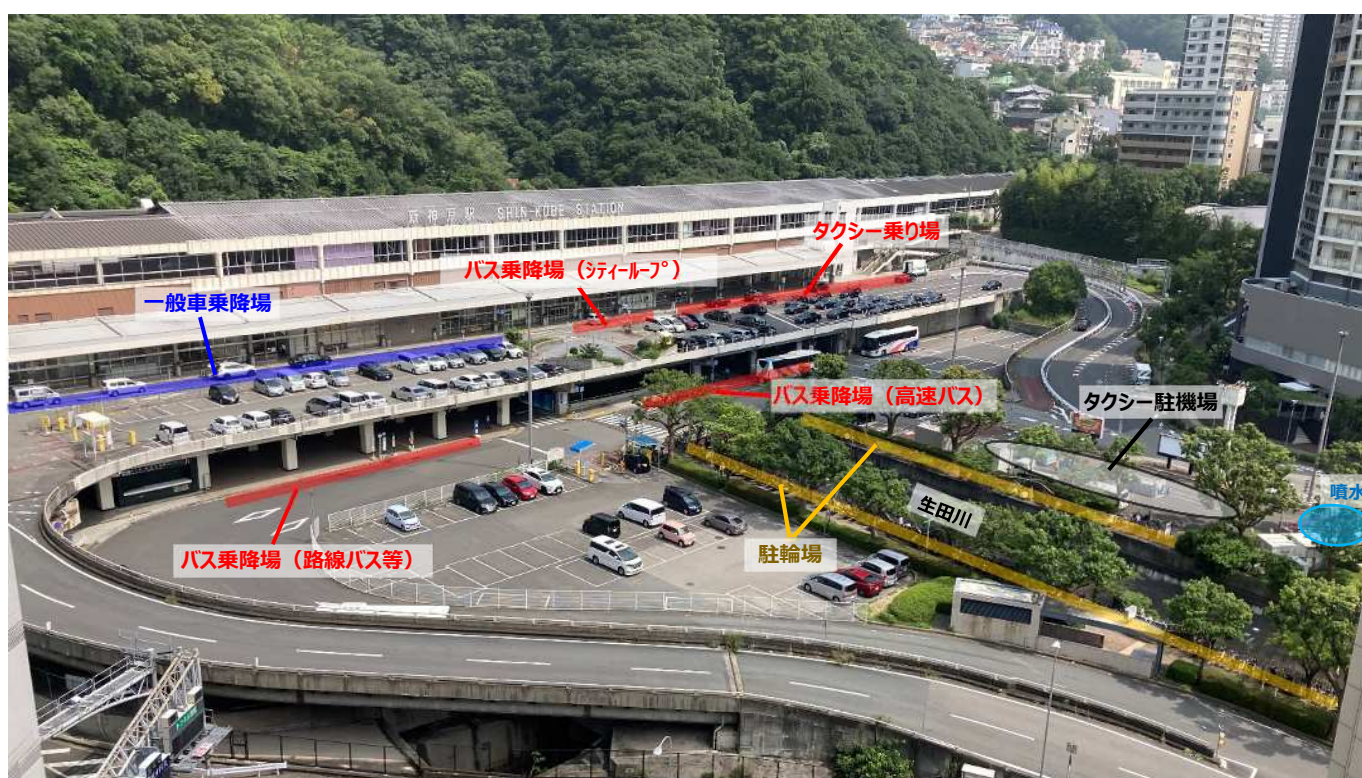


写真-1 現在の新神戸駅前

2. 再整備の対象範囲

- ①再整備の対象は駅前広場（概ね図中赤枠）とします。ただし、駅前広場から周辺エリアへのアクセスについては適宜検討の対象とします。
- ②JR新神戸駅舎は、今回の再整備では現状を前提としますが、将来的な改修等を見据え、連携・調整を図ります。
- ③今回の再整備とあわせて、新神戸駅周辺の活性化に必要な施策も適宜検討していきます。

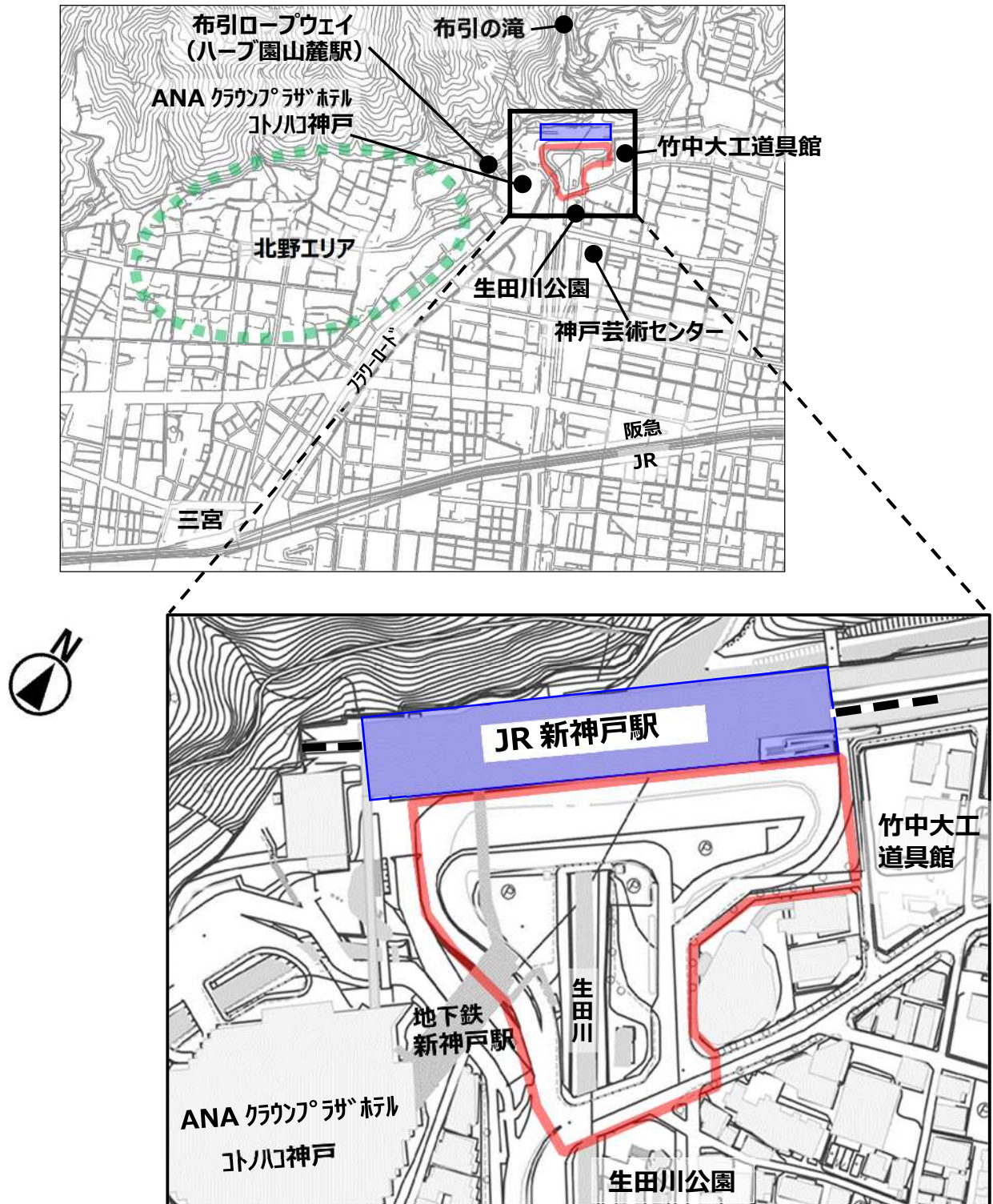


図-1 整備の対象範囲（概ね赤枠内）

3. 現状と課題

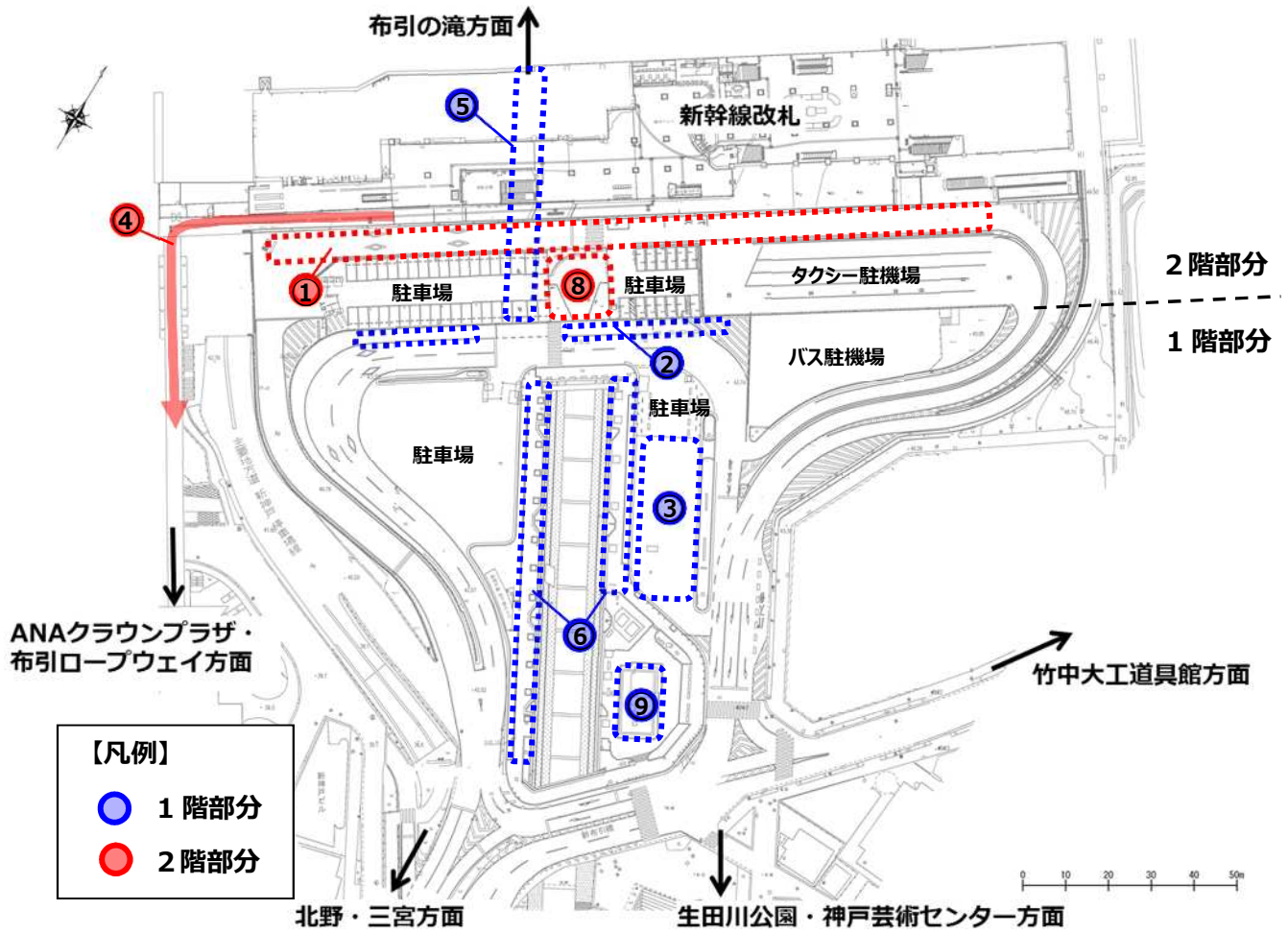


図-2 現状と課題



写真-2 現状と課題

4. 新神戸駅前広場再整備の基本方針

方向性 1 公共交通の利便性向上（交通機能の再編）

- ・来街者にとって分かりやすく利用しやすい駅前となるように、新幹線改札口と同じ2階に公共交通（バス・タクシー）の乗降場所を集約するとともに、待合環境等の向上を図るなど、乗換え利便性を向上させます。
- ・1階と2階で一般車と公共交通を分離することで、交通の円滑化を図ります。

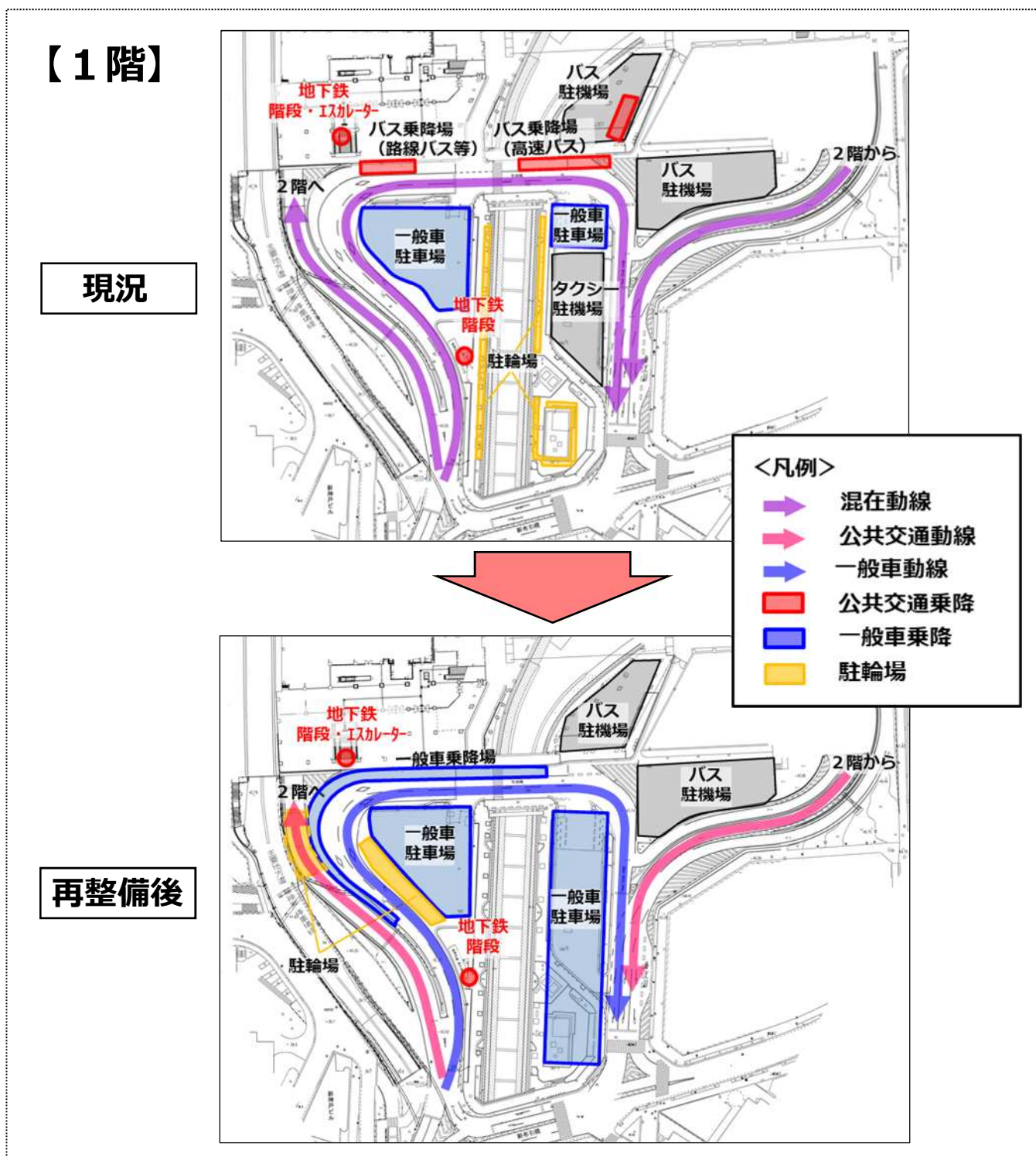
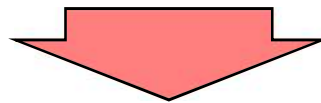
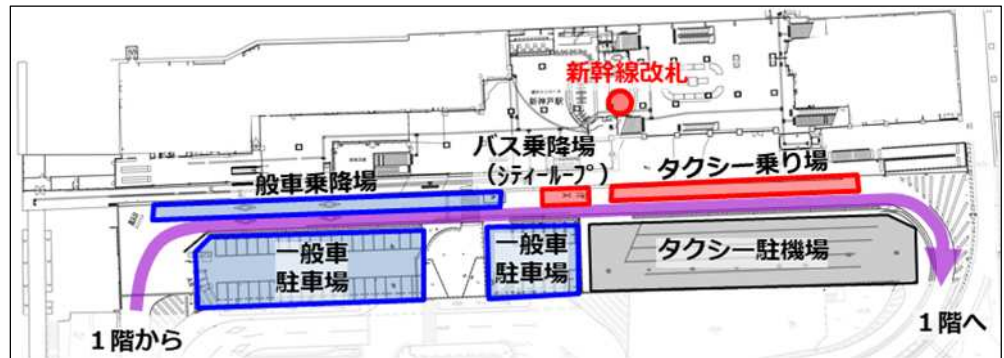


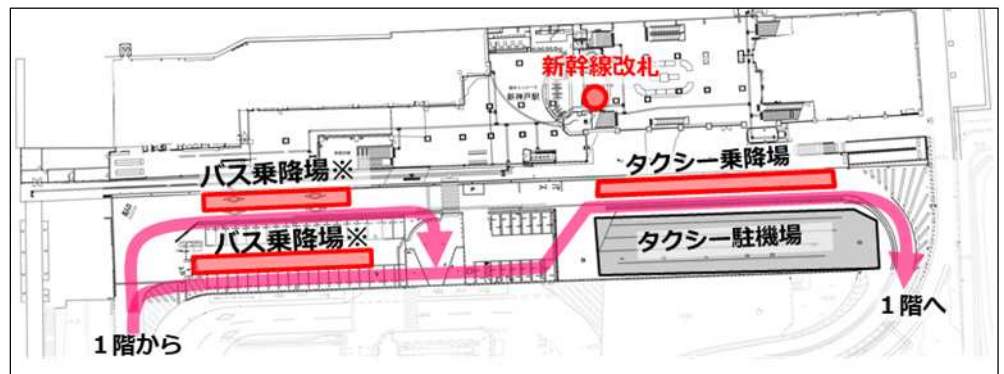
図-3 交通機能の再編（1階）

【2階】






現況



再整備後



<凡例>

-  混在動線
-  公共交通動線
-  一般車動線
-  公共交通乗降
-  一般車乗降

※連節バス（将来的なBRT（神戸空港方面等）導入にも対応）、シティーloop、高速バス、路線バス等

図-4 交通機能の再編（2階）

方向性2 周辺エリアへの歩行者動線の改善

- ・初めて訪れる方が目的地へスムーズに移動できるように、新幹線改札前の出入口部において、あらゆる方面への歩行者動線の起点となる結節点を整備します（視認性の高い空間づくりや分かりやすい案内表示等）。
- ・北野や布引の滝等の周辺エリアへのアクセス改善を図るため、案内サインの整備や、高架下空間のリニューアルを含む歩行者動線の改良、2階レベルと地上を接続する階段等の設置等を行います。
- ・生田川沿いの駐輪場を集約し、歩きやすい歩道空間を整備します。

方向性3 玄関口としてふさわしい空間の創出

- ・神戸を訪れる方に対し、玄関口としてふさわしい空間を創出するため、駐車場の上部にデッキを整備し、新幹線改札から駅前広場南側の生田川公園（再整備予定）にかけて一体となった、神戸らしさを感じられるシンボル空間を整備します。あわせて、民間活力を導入し、にぎわいを生み出すような利活用方法も検討します。
- ・方向性1「公共交通の利便性向上（交通機能の再編）」を基本としつつ、駅前広場のデザインのうち、デッキ上のシンボル空間、快適で利便性の高いバス待ち環境、案内サインの整備や高架下空間を含む歩行者動線、夜間景観等について、民間事業者等のノウハウを広く取り入れることを目的に、公募型プロポーザル方式による業務発注（デザインプロボ）を行い、ライフサイクルコストにも配慮したデザインの検討を行います。

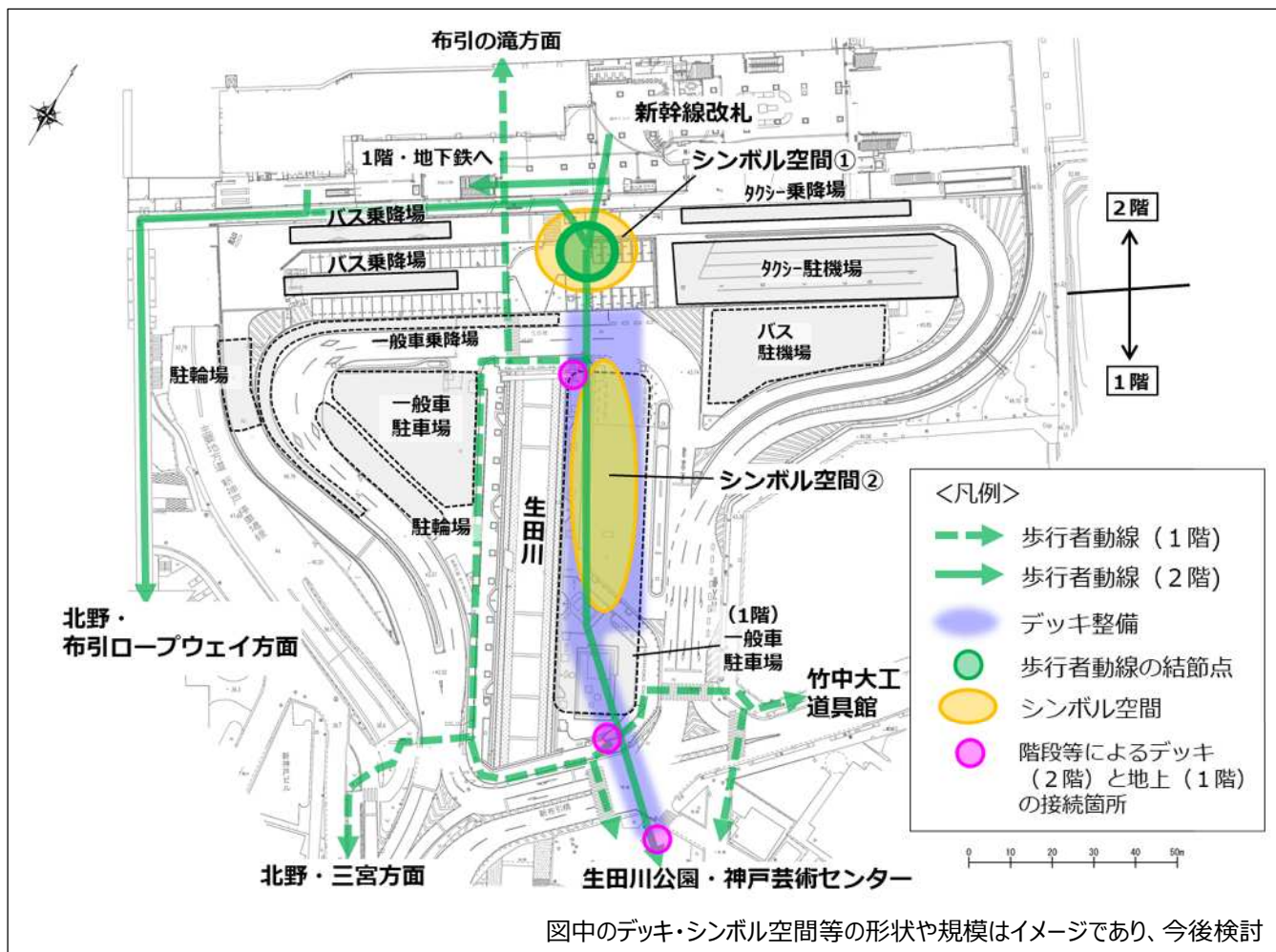
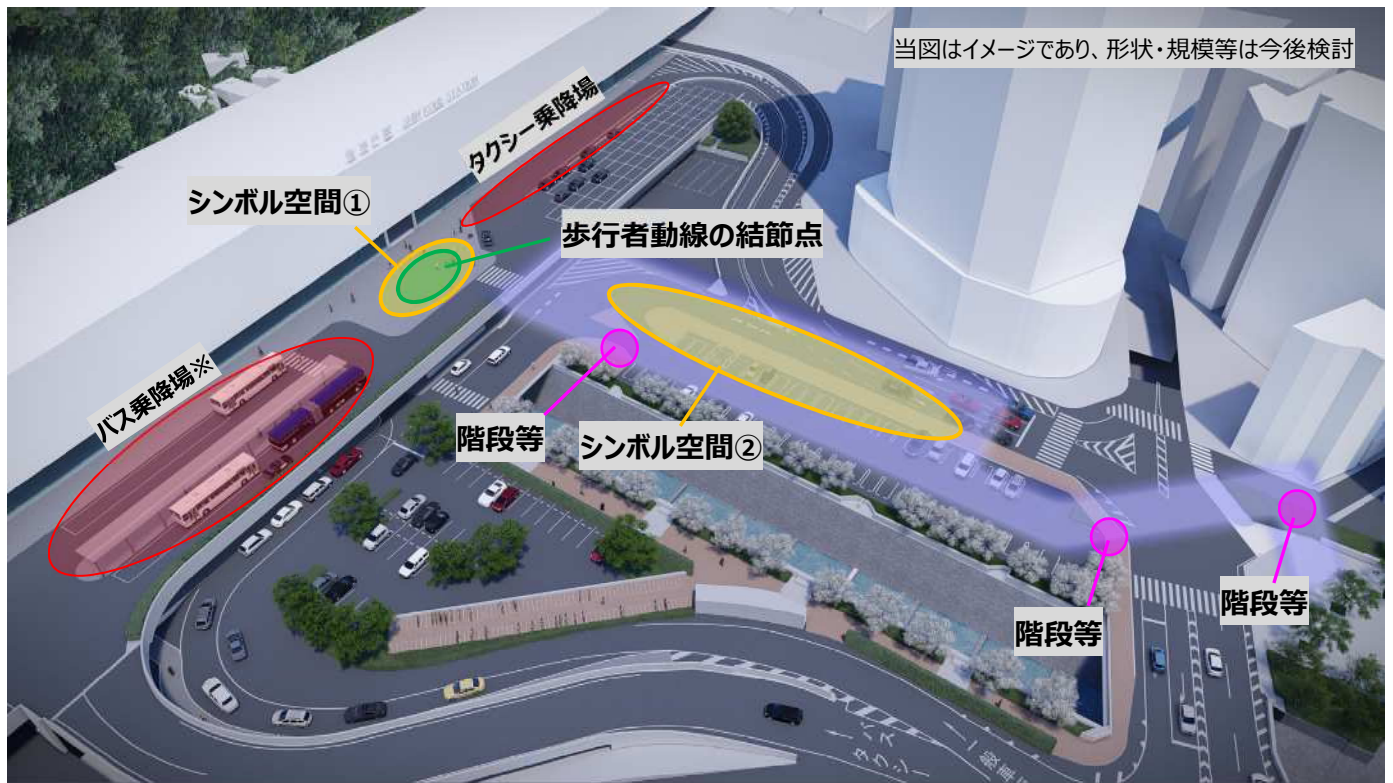


図-5 シンボル空間の配置と考慮すべき歩行者動線イメージ



※連節バス（将来的なBRT（神戸空港方面等）導入にも対応）、シティーloop、高速バス、路線バス等
 図-6 交通機能再編とのシンボル空間の配置イメージ