

「三宮周辺地区のまちづくりの方向性」意見募集結果

目次

1. 実施概要	1
2. 各設問への回答結果.....	4
Q1. 三宮周辺地区のまちづくりの方向性（考え方、イメージ）について.....	4
Q2. 三宮周辺地区のまちづくりの方向性の中で『えき～まち空間』について	5
Q3. 『えき～まち空間』以外の三宮周辺地区のまちづくりの方向性（考え方、イメージ）	1 5
3. 参考資料.....	2 6
3.1 意見募集用紙	2 6
3.2 三宮周辺地区のまちづくりの方向性（考え方、イメージ）	2 8

1. 実施概要

1.1 実施目的

三宮周辺地区のまちづくりの方向性を発表し、「再整備基本構想」の策定の向けて市民等の意見を集めることを目的とする。

1.2 募集期間

平成 27 年 5 月 25 日（月）～6 月 12 日（金）

1.3 回答数

114 件（指定様式以外の意見書等は含まない）

1.4 回答者の属性

1.4.1 性別

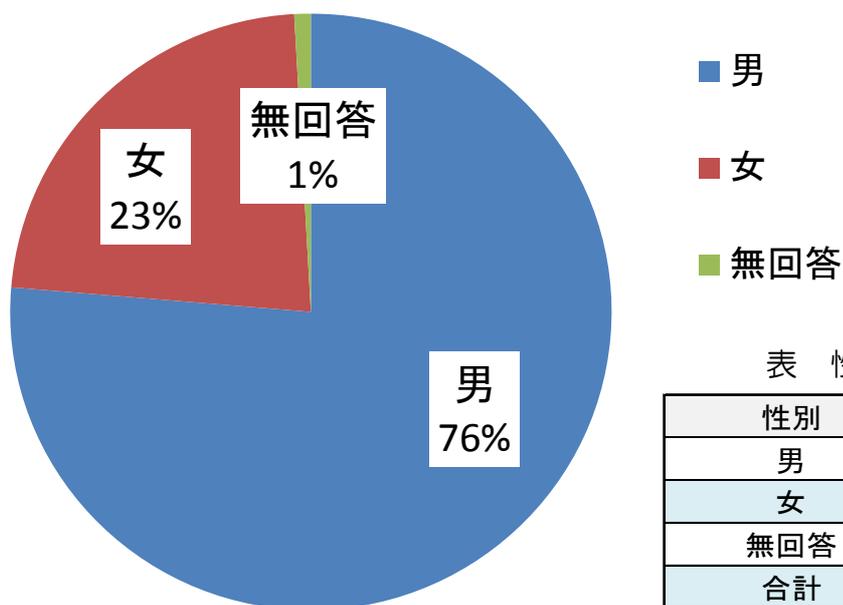


表 性別回答数

性別	回答数
男	87
女	26
無回答	1
合計	114

1.4.2 年齡

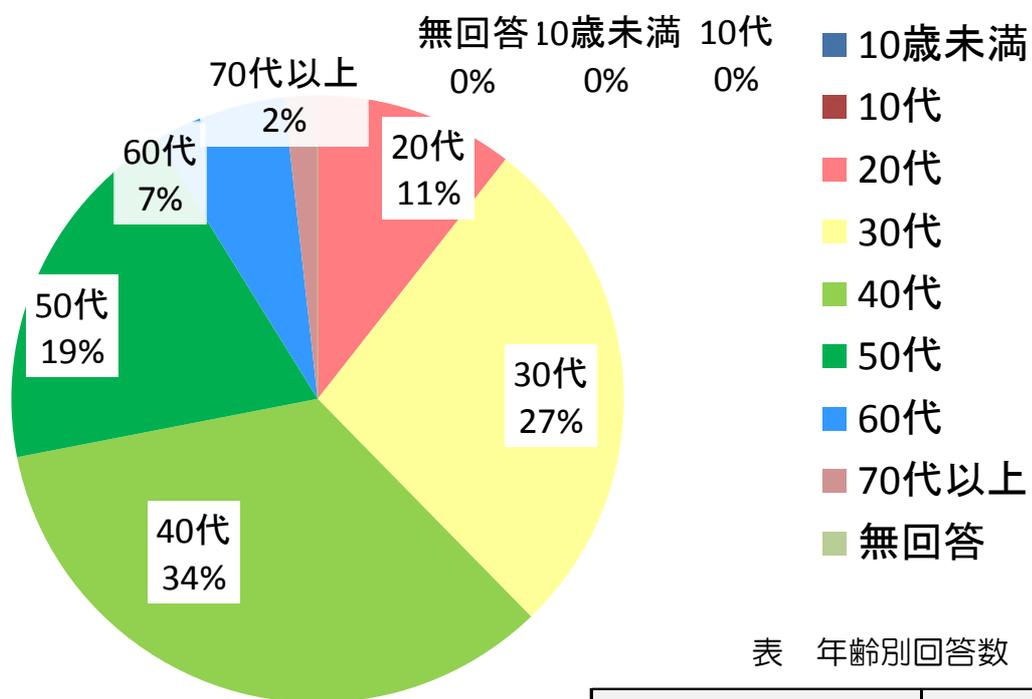


表 年齡別回答数

年齡	回答数
10歲未満	0
10代	0
20代	12
30代	31
40代	39
50代	22
60代	8
70代以上	2
無回答	0
合計	114

1.4.3 所在地

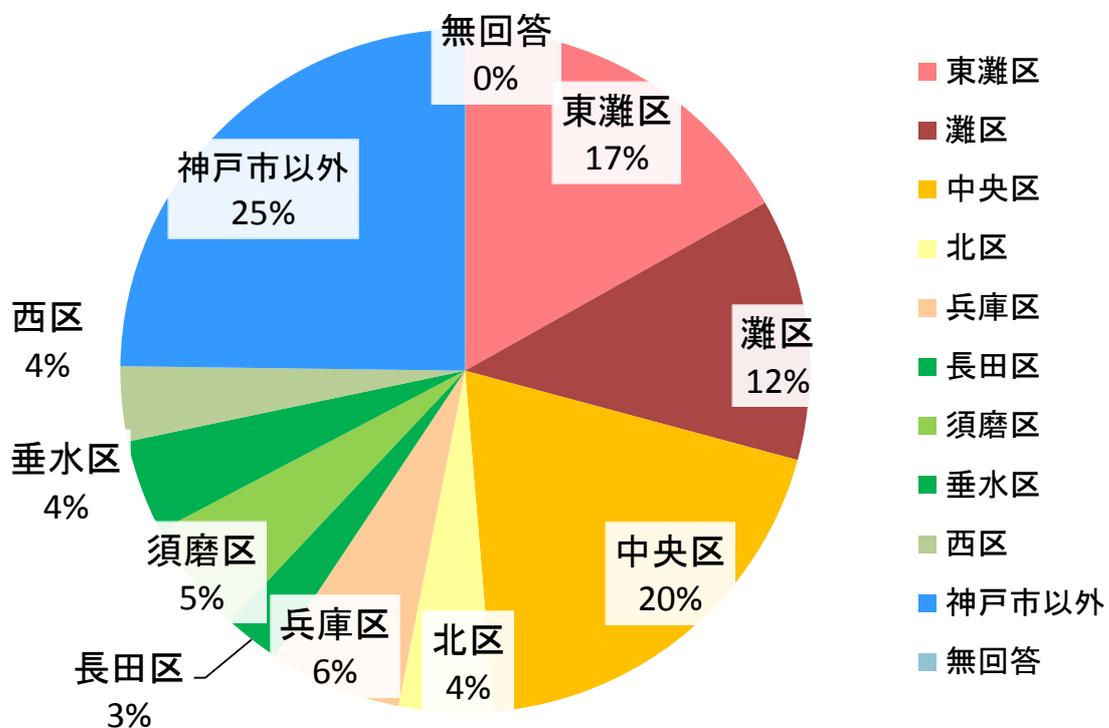


表 所在地別回答数

住所	回答数
東灘区	19
灘区	14
中央区	22
北区	5
兵庫区	7
長田区	3
須磨区	6
垂水区	5
西区	4
神戸市以外	28
無回答	0
合計	113

2. 各設問の回答結果

Q1 の回答結果

Q1.【必須】三宮周辺地区のまちづくりの方向性（考え方、イメージ）について、どのように感じられましたか。①～⑤の中から1つだけを選択して、丸印で囲んでください。

- ①非常に共感できた ②概ね共感できた
③あまり共感出来なかった ④全く共感出来なかった ⑤どれも該当しない

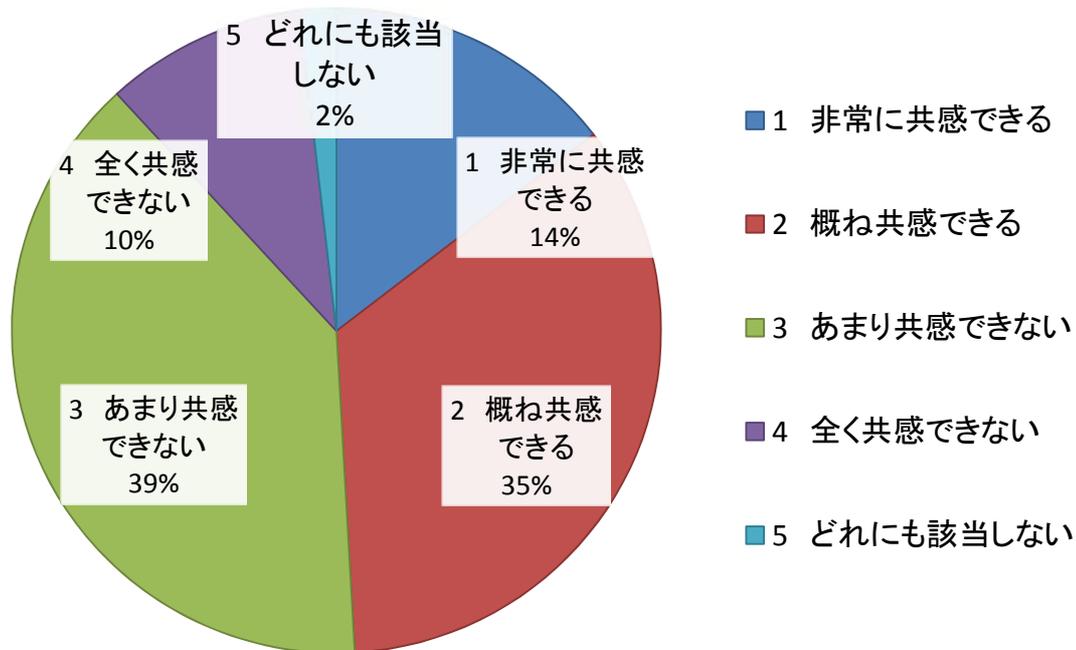


表 賛否数

感想	回答数
1 非常に共感できる	16
2 概ね共感できる	38
3 あまり共感できない	43
4 全く共感できない	11
5 どれも該当しない	2
合計	110

Q2の回答結果

Q2.【必須】三宮周辺地区のまちづくりの中で『えき～まち空間』についてご自身の考えを①～⑤の中から1つだけを選択して、丸印で囲んでください。

①非常に共感できた ②概ね共感できた

③ふつう ④あまり共感できない ⑤全く共感できない

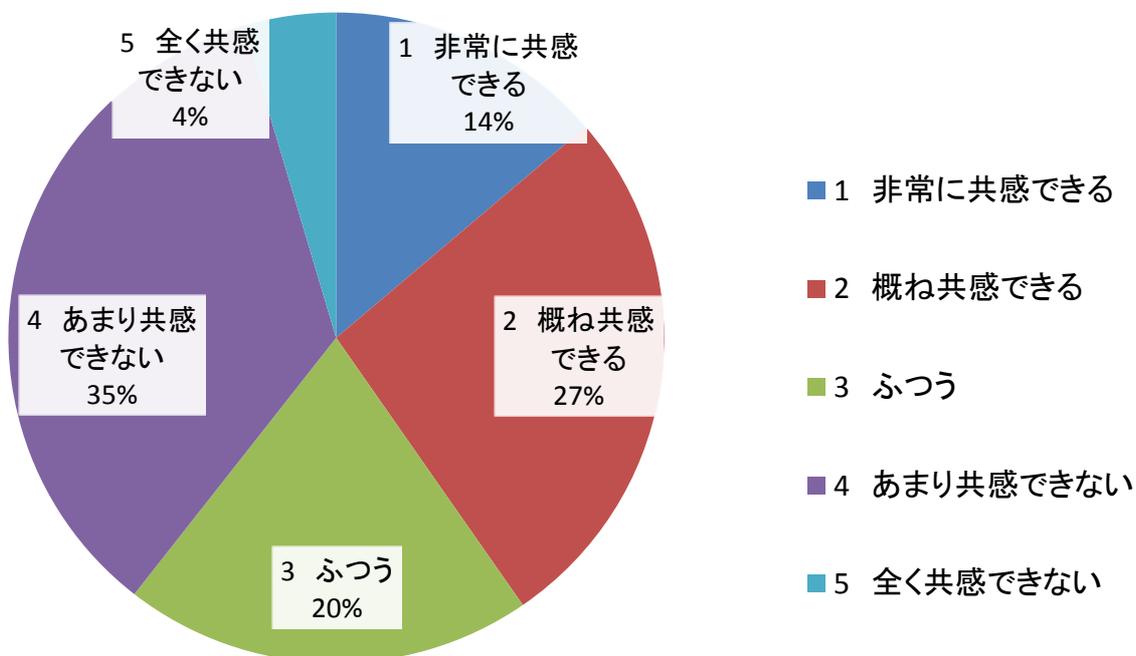


表 賛否数

感想	回答数
1 非常に共感できる	15
2 概ね共感できる	29
3 ふつう	22
4 あまり共感できない	38
5 全く共感できない	5
合計	109

Q2 三宮周辺地区のまちづくりの方向性の中で『えき～まち空間』に関する自由意見

No	自由記述内容
1	郊外の駅前でも同じプランが使えると思う。大都市の駅前、神戸の顔となる駅前がこれでいいのか疑問。
2	先日、2015年5月25日夜 テレビニュースで 三宮の再開発案のニュースを見ました。その中で、一つ大変気になる事があり、意見を述べさせていただきます。翌日の神戸新聞には載っていませんでしたが 中央区の区役所移転も計画に入っているとの事。私ども家族は約2年前に西区から 中央区雲井通に引っ越してまいりました。その引っ越し理由の大きな1つが 西区の区役所(玉津)が大変不便な所にあるという事です。私ももうすぐ還暦を迎えます。高齢になっても区役所が近くて便利な所 にある中央区を妻と二人で選んで引っ越してまいりました。もし、区役所がポートアイランド等に移転されてしまうと、ポートライナー若しくはタクシー等で行かなければなりません。至極不便になってしまい、先々の不安は募るばかりであります。私どもは障がい者もかかえており、先々の苦労は火を見るよりも明らかであります。雲井通も高齢化が進んでおり、住民の方々の快適さは失われてしまうでしょう。どうか、中央区区役所の移転だけは止めていただきたいと思ひます。
3	六駅もあるため、乗換などの動線は各鉄道会社にとって平等でなければならないと思う(ある鉄道は遠回りが必要とか)。
4	学生のプレゼンでもあるまいし、えき＝まち空間とざっとしたものを見ても、やはり納得はいかないと思ひます。また、山側(JRの線路を挟んで北側)についてのつながりはどうされますか？具体的にエリア分けて、神戸らしいセレクトショップを呼び込むとかそういった点も知りたいです。海側への広がりたいたいとしか分からなかったです。
5	現状の狭い駅前空間を道路をつぶすことで解決する手法はひとつの案としては有だと思ひます。
6	三宮の駅はそれぞれは小規模ですが、合計すると路線数ではかなり多いと思ひます。もしイメージ図のように、フラワーロードをトランジットモール化するのなら JRと阪急のターミナルを一体化できるのでは？と思ひます。ビル自体は別になるのは止むを得ないと思ひますが、地下鉄、ポートライナーも含め、改札を集約し、そこで入場すれば、どの鉄道にもスムーズに乗れるような、工夫が必要だと思ひます。
7	オフタイムのリラックスした情景が良い。特に東遊園地の利用形態は重要と思ひます。神戸市の環境、観光等について軽食をとりながら自由な雰囲気でも議論できる場があればおもしろい。
8	古くからの三宮駅周辺らしさを残しながら利用しやすくリニューアルしてもらいたいと感じたから。(他の神戸駅、大阪駅、東京駅などとは違う、文化を残して欲しい。)
9	三宮が今後、どういう役割を果たしていこうとするのかの方向性がわからない。抽象的で、具体的にどのような方策を考えているのかがわからない。(案内サイン・インフォメーションセンター、3層ネットワーク等、現状と基本的に変わらない?)
10	現在、乗り換えのための移動の動線はつぎはぎで、スムーズな計画に基づいたものとなっていないから。交通や移動の利便性は、都市として重要である。
11	三宮は、神戸のターミナルであり、その他のエリアとの連携を強化し、人の流動性を高める必要があります。また、遠方からの来街者を引き込む求心力としての役割が求められています。現在の案は一般的な駅前広場開発の考えレベルにとどまっており、三宮周辺エリアの存在意義を問い直し、大阪に来街者が取られている現状を打破するほどの明確なコンセプト、強固な戦略、未来に向けた刺激あるイメージが欠如していると思ひます。神戸を未来に向けて、再構築できる最後の機会だと思ひます。もっと、グローバルな観点で世界の都市がベンチマークしたくなるほどの、本質的な開発が必要です。
12	神戸は日本の代表となる都市なのに発想が貧困すぎると思ひます。・三宮の通過交通をどうやって排除するのかわかりません。中央区民としては三宮地区以外の渋滞が懸念されます。・国際都市神戸にふさわしい、海外からも注目されるような夢のあるプランがほしいです。
13	渋滞がおきそう
14	利便性を高めることは重要。人を集めるには広さ、空間が必要。今はごちゃごちゃして狭いと感じる。汚いところもある。いろんなものを整理して、若者、学生、サラリーマン、家族ずれ、観光客がそれぞれ魅力を感じるゾーンを作ればよいのでは。

Q2 三宮周辺地区のまちづくりの方向性の中で『えき~まち空間』に関する自由意見

15	<p>抽象的な概念であり、具体的な提案が必要だと思う。イメージ図を見て人が沢山集まっていたが、ただの広場があっても人は集まらない。何に寄りて人を集めるのかまで考えるべきかと思う。6駅一体化は賛成だが、それをバリアフリー化して繋ぐのはいいが実際に距離のある駅を繋げるのかと疑念を持った。バリアフリー化のためには、最低限JRと阪急の駅の一体化が必要だと思う。できればそこに地下鉄西神線、海岸線も相互乗り入れさせることができれば良いと思う。また新神戸駅と三ノ宮の行き来が非常に難しいので、そのあたりも考慮してほしいし、できれば新神戸駅から神戸空港までスムーズに移動できる手段を考えてほしい。神戸空港の活用について、外国人が日本に大勢来られている現状を見ると、神戸空港は関西国際空港のハブ空港・第3滑走路空港として位置づけ、関西国際空港と神戸空港を高速地下鉄道、できればリニアで5分程度で移動できるようにしてほしい。三ノ宮駅ビルや周辺建物のデザインは、神戸らしい異国情緒溢れた旧居留地と整合する景観にして頂きたい。有馬温泉がある神戸には三ノ宮駅前にわざわざ温泉は必要ないと強く思う。温泉を強化するのであれば、三ノ宮から有馬温泉までの電車を高速化、直結化すべきだと思う。街の中身は民間企業からのアイデアを益々募るべきかと思うし、街のランドデザインは神戸大使の安藤忠雄さんをお願いしてはいいか？</p>
16	<p>イメージ案のいずれにも、地下鉄・阪神を除く全駅を同じ高さのデッキで接続するような案がないのが残念。地上の道路交通はそのまま残し、歩行者は3~4Fのデッキ・人工地盤でJR・阪急・ポートライナー駅間を移動できるようにするのがよい。JR大阪駅の橋上コンコースを三宮周辺に展開するイメージがよい。</p>
17	<p>三宮地区周辺は駅の場所が離れているため、回遊性が悪い。神戸が発展していくためには最も都心である三宮の回遊性や利便性などが欠かせないと思う。</p>
18	<p>内容が抽象的で八方美人、よくよく読んだら何も決まっていなくて中身もない。三ノ宮の中心駅であるJRと阪急が今まさに建て替えを行おうとしている。まず、この2駅の駅ビル建て替え工事の内容を公表すべきで、そこから始めるしかない。駅ビルが建っちゃうと少なくともその部分は40~50年は固定化されてしまう。この駅の建替えに言及することなく三宮構想なんてナンセンス。そこを避けているからこんなぼやけた提案しかできないのである。市は、2駅の建替え計画の概要と進捗状況(タイムスケジュール)を速やかに発表すべきである。</p>
19	<p>6駅をあたかも1駅にという計画の具体的案が描かれていない。三宮(神戸もそうだが)は駅と繁華街が分断されているのでえきとまちを接続させていくという考えはわかるが道路を減幅させていくのはどうだろうか？道路を地下に持っていないと三宮周辺の渋滞が悪化すると思う。</p>
20	<p>今回公表された検討中のイメージ図を見たところ絵空事のように見え、現実味があまりない。方向性としても車道をなくすか減らす一方で歩行者にたいする配慮をしている形になっているが現実にもそのような道路の変更をしたときに三宮「だけ」を見たら歩行者にとっては快適かもしれないが、その周辺地域で車の渋滞が頻発するであろうと予測ができるのにそれに関する対策案もなく三宮がテーマとはいえず道路変更に関する波及効果を考えていないのは視野が狭いように考えられる。まちづくりの方向性として「えき=まち空間」のようなまちづくりをしたいということはわかるが内容が抽象的で具体的な内容がほとんど公表されていないので市民の不満も増すと思います。この計画を実施するにあたり、まず何年計画として考えているのか・どこをどういう風に変えていくのか・段階的な計画案などをもっと議論して公表してほしい。今回のようなイメージ図を作るのは比較的容易ですがそれは所詮イメージですし真剣に神戸を想っている市民からしたら望んでいたモノとはズレがあると思います。</p>
21	<p>駅前に広場を作ったところで人が集まるとは思えません。東遊園地が証明しています。バラバラの駅の一体化であれば、新神戸駅、JR三宮駅、ポートライナー三ノ宮駅、阪急三宮駅、阪神三宮駅、地下鉄三宮駅を一つの駅として作り変えたほうがよいと思います。また駅周辺のビルを高層化し、テナントを集約することでスペースも生まれると思います。あるいは三ノ宮駅を南の海沿いに新設してはいいかでしょうか？駅の集約とスペース確保の両面があると思います。また街のランドデザインは旧居留地に合わせることで神戸らしさや統一感が生まれるかと思っています。少なくとも今のボンヤリした広場を作るだけの街では神戸らしさは感じられないし、神戸市民も外部の人も魅力を感じません。人が集まらない空間ができるだけかと思っています。</p>
22	<p>現在、三宮にある6駅がそれぞれ道路等で分け隔てられていて、駅同士の一体感が感じられないので、再整備基本構想では、一つの「駅」としての統一感を感じることができるから。</p>
23	<p>駅前には旧居留地のような建物を造ってほしい。街中を石造りにしたら神戸らしさと街の統一感がでると思う。少なくとも今のイメージ図には、全く神戸らしさが加味されていない。広場を作って人が集まるとは思えない。閑散とした広大な広場ができるだけかと思う。</p>
24	<p>人を中心に考え、移動しやすい空間にするのはいいと思う。</p>
25	<p>ゆったりした作りで歩きやすく、良さそうに思います。</p>

Q2 三宮周辺地区のまちづくりの方向性の中で『えき~まち空間』に関する自由意見

26	イメージだけで具体性に欠けるので、評価のしようが無い車と人の分離の話が中心で、高齢者は現に狭い空間での交通機関の移動(たとえば地下鉄からポータライナーへの乗り換え等)に困っている 誰の視点で街づくりを進めるのか、コンセプトが無いのでは また、工事期間が長いと、生きてる間は何時でも工事現場だったという人も出てくるのでは
27	次代の移り変わるスピードに即している提案とは思えない。実行するのに何年かけるつもりであるのか？三宮の駅前の交差点(自動車の往来)が必要であるのかどうか？将来像(P5)を一気に進めるような(せめて10年以内)構想とするべきではないか？
28	イメージ図は示されているが、具体的な対策が伝わって来なかった。看板の撤去、歩道の拡幅と放置自転車対策、三ノ宮・元町駅至近に散見される遊戯施設の退去、歴史ある建造物の活用などを示して欲しかった。
29	(1)「駅=まち空間」とは何のことがわからない。(2)「神戸のまちや経済全体を活性化」という目的と「駅=まち空間の創出」とどう関係があるのかわからない。(「歩きやすい、回遊性が高まる」だけで神戸のまちや経済全体が抜本的に活性化するのか?) (3)重点的な取り組みとして、歩きやすく、わかりやすく、楽しく美しく としているが、これは自明のことで、わざわざ大勢の人が検討会議を重ねて決めるようなことなのか。(4)鉄道相互間の相互乗り入れや乗り継ぎの料金体系の変更をするならともかく、歩きやすく、わかりやすくして6つの駅を一体化するというのでは、現状と根本的に違いがない(現状でも、6つの駅は近接しているので、致命的に乗り換えが不便ということはない)。(5)新神戸駅も合わせて「7つの駅」の一体化を図るといふことであれば意味があると思う。例えば、市営地下鉄の三宮~新神戸間の料金無料化(新幹線の乗継客に限っても良い)を実施すれば、新神戸駅と三宮の一体化が図れる。すなわち、新神戸駅の入口が三宮ということになり、新神戸駅の利便性と三宮の拠点性が大きく向上する。ポータライナーを新神戸まで延伸することと比べればコストがかからない。周辺の自動車交通量の減少にもつながる。
30	神戸の中心街では、ひと中心の街づくりが不可欠と考えます。お年寄りや障害を持った方が安心して買い物や散策を楽しめる街になれば、人は集まってくると思います。それこそが神戸らしいおもてなしの心だと思うからです。
31	1 現状と大して変わらないのでインパクトがない。2 例えば、阪急電鉄を春日野道から地下路線化してJR三ノ宮駅の北側の地下に新三宮駅をつくり終点とする。現在の阪急三宮駅は取り壊し、その跡地に神戸電鉄が開地から神戸高速線に乗り入れ現阪急の三宮以西の線路を通して三宮に乗り入れて神戸電鉄三宮駅をつくる、その上部を阪急が再開発を行う。こうすれば神戸の中心部に膨大な土地が新たに生み出されて、さまざまな開発の可能性が生まれる。3 ポータライナー三宮駅はミント神戸南側あたりに移設する。そうすればJRの開発余地が拡大する。
32	概ね理解は出来ました。自信は30年以上三宮に暮らしており、やはり西側、東側で印象が異なると思っております。西は、元町に行くにつれてアロードなど開放的な道がありますが、三宮駅周辺はごちゃごちゃとしており、他の地方都市と変わらぬ感じで神戸らしさが発揮できていないと感じております。山、海が近くこれだけ発展している大都市圏は他にはないので、高層の駅ビルではなく案にあったような車を外周に誘導するなどであれば、駅の南側が山と一体化であるような公園のような風景を望みます。各線の乗り継ぎの中でも、地下鉄の海岸線と山手線の乗り換えが不便すぎるので、優先的に見直して欲しいです。
33	私自身仕事柄海外経験が長く阪神間に在住の欧米人の友人やお客さんも多いが、北野・旧居留地・ハーバーランド・六甲アイランドの評価が高いのに反して、三宮駅周辺の景観の統一感のなさや緑化の遅れはネガティブに捉えられており、残念に感じていた。それが今回改善するというのは非常に喜ばしいことである。
34	JR京都駅、JR大阪駅とも規模が大きすぎて、却って行きにくい。まったく安らぐこともありません。施設内にこれでもか！と詰め込みすぎるし、自然とのふれあいもありません。綺麗で広いけども、無味乾燥でよそよそしいです。生まれ育った神戸に住む僕としては、三宮圏には決して同じ轍を踏まないでほしいし、施工主になるであろうJR西日本、阪急にすり寄る、言いなりになる、そんな弱腰の神戸市はいらないです。へつばり腰を蹴っ飛ばしてやりたい気持です。もっと大胆に、もっと斬新的に、もっと天衣無縫な三宮を造りあげるには、各団体と思い切って喧嘩も共感もして、意見をぶつけあっていただきたいです。

Q2 三宮周辺地区のまちづくりの方向性の中で『えき~まち空間』に関する自由意見

35	<p>●正直、まだ三宮かよ、まだ今からかよ、という感じもする。●阪急が市営地下鉄線に乗り入れるがどうかで、状況が変わってくると思う。●阪急と阪神の神戸三宮駅を、統合するという案もあると思う。●この際、神戸高速線の案内をより明確にし、阪急神戸三宮駅と阪神元町駅は、それぞれ、阪急・神戸高速 神戸三宮駅、阪神・神戸高速 元町駅と神戸高速を入れた形で駅名を改称し、利用者に明確に知らしめるようにしたらと思う。●北神急行の利用促進を図る：谷上に、有馬温泉に、三田に行けるというだけでなく、その先、福知山、舞鶴、天橋立方面に行けるという事をもっとアピールするべきだと思う。●三宮発着の路線バスを、すべて神戸駅北のバスターミナル発着とし、三宮は途中停留所とすれば、三宮のバスターミナルの整備は不要になると思う。●二輪車メーカー・カワサキの地元でもある神戸は、拡張・整備した歩道上に駐輪場を建設し、バイクを利用しやすくすれば、バイクの売上の増加やイメージアップにもつながると思う。●そもそもインターネット、ドットコム時代に導線だとか回遊性など関係なく、街中の大小様々なドットにあらゆる所から、あらゆる手段でアクセスさえ出来ればよいのではないかと、とも思う。●マイルドヤンキー層は、三宮周辺(都心部)には、ほとんど関係がないように思う。●京都駅(山陰本線)→再開発→大成功、なので神戸も、神戸(山陽本線)→再開発→大成功 に出るのではないだろうか？</p>
36	<p>概ね共感できました。ただ市民としても、あまり利用することのない海岸線については、北側の各駅と、海岸線の駅をつなぐというよりも、北側と海へのアクセスを良くするという方向で、考えていただきたいと思います。実際海への向かうにはかなり大きい道路を横断する必要があり、せっかくの港町なのに、利便性はそこまで高くはないと感じることが多いです。</p>
37	<p>「えき=まち空間」の考え方自体には共感できますが、具体性に欠けると感じました。</p>
38	<p>三宮駅周辺での歩道橋の昇り降りの不便さ、横断歩道の信号待ちの長さ、エレベーターの分かりづらさを常日頃から感じておりましたので、問題解決になることを非常に期待しております。</p>
39	<p>現在の6つの駅はまとまっているといえどもまとまっているがどこかそれぞれが独立しているようにもあり一体感にかけているとは思っていたのでその点は共感できる。 JRと阪急の線路は実際現在の街のイメージを北と南で分けている。これは特に阪急エリアが顕著である。神戸を街全体で見た場合、北野や新神戸を考えるならばまた海と山をより密接につなげるならば阪急が謳っている線路を地下に配するという事をJRとともに行うべきだと考える。 外周道路という計画については疑問点が残る。確かにフラワーロードが東西を分断していたり阪急沿線とセンタープラザの間の道路も繋がりを阻害しているように思うので道路整備が必要である。現在様々な物資が朝昼夜問わずトラックにより運び込まれている。またビジネスにおいても車で都心まで赴く人は大勢いる。そんな中交通を外周にするということは経済面において成長を望むはずが一転排他的になる。 また将来イメージにおいて人々がテントを張って催しモノを行っていたりするがそれは日が限りなく限定的になる。もちろんイベントごとのスペースは街を活性化させるに当たって重要であると思うが、それを基準とするのではなくあくまで日常を念頭に置かなければ街が閑散とした状況では駅前という街の象徴が物寂しいイメージを人々に与えマイナスイメージにつながると考える。</p>
40	<p>三宮駅周辺は単なる駅の集まりではありません。交通をさばく2つの大動脈の交差点でもあります。これら幹線道路を封じた場合の周辺道路への影響を回避する策はあるんですか？他に幹線道路を新設するんですか？人と公共交通を大切にするのは結構ですが、大動脈とターミナルが接する街の中心部ではトランジットモールは向いていないと思います。もしもやるのなら歩道の拡張と公共交通専用レーンの設置だけで済むのではないのでしょうか？またはそれぞれの幹線をワンウェイ方通行にして、あまったスペースを歩行者や滞留空間にするのはどうでしょうか？もしくは南北幹線をアンダーパスで地下へもぐらせ、東西幹線を一方通行にしたならかなり空間的な余裕ができますし、車の流れが一方方向のみになるので雑然感がかなり軽減されると思われます(ワイキキのカラカワ通りも一方通行にして成功しましたね)。とにかく賑わいのためだけに動脈交差点を完全に封鎖するのは良いアイデアではないと思います。車両も賑わい風景の一部として考えられませんか？ 将来図では駅前広場で賑やかな風景が描かれていますが、イベントなどがある週末は良いですが平日はどんな雰囲気になるのでしょうか？天気の良い日は良いですが雨の日はどうでしょうか？夜の治安は？トランジットモール化で寂れてしまったという例がたくさんあるようなので要注意です。逆に閑散としそうで心配です。あと地下・地上・デッキの3層にすると思いますがデッキはもう要らないとおもいます。地上が人が移動しやすい空間になるのになぜデッキが必要なんですか？まったくチグハブですね。そもそもデッキは景観を乱しますので可能限り排除したほうがいいでしょう。</p>
41	<p>都市KOBEの顔であり。安心・安全・利便性を優先して、方向づけていただきたいと思います、</p>
42	<p>駅に降り立った瞬間の劇的な空間づくりが必要 6つの駅をあたかも【一つの大きなえき】とするコンセプトは素晴らしい。一方で、神戸はオシャレというイメージが全国に行き渡った結果、三宮の駅に降り立った時にがっかりしたという声も聞かれる。 えきまち空間には、人が水平・上下に円滑に移動できる空間づくりが必要であり、また、特に駅に降り立った瞬間のまちを劇的に演出することが必要である。 その方向性としては、駅のレベルが違うことから、まさにえきまち空間を劇的に 演出する人工デッキの検討が有力である。 地下・地上・デッキの3層を生かす上でも、人工デッキの可能性について、もっと提案に盛り込んでもらいたい。</p>

Q2 三宮周辺地区のまちづくりの方向性の中で『えき～まち空間』に関する自由意見

43	<p>1 6つの駅を一体化する「駅＝まち空間」の考え方に賛成です。この考え方を実現するには、地下、1階、2階、3階とそれぞれ高さが異なる鉄道駅間の乗継や回遊性の向上を図ることが不可欠です。市長から、3層ネットワークをさらに充実させる方針が示されましたが、3層部のデッキについては、デザイン性のみならず滞留空間や賑わい空間として整備し、歩行者が三宮の街を満喫し楽しみながら歩ける魅力的なデッキとしての整備を希望します。特に、三宮駅前については、駅前広場としてのスペースが少ないことや交通量の多い中央幹線(三宮交差点)があることから、三宮のシンボルとなるデザイン性に富んだ大規模なデッキを整備することが効果的だと思いますので、構想に明確に位置づけてもらいたい。 2 「駅＝まち」空間を人と公共交通優先のまちづくりを進めるというコンセプトは面白いと思いますが、現実問題として、国道2号、山手幹線等の既存道路で、「駅＝まち」空間を通る交通量を受け止めることができるか疑問があります。今後、段階的に進めるという説明がありましたが、交通量など周辺に与える影響をきちんと把握した上で、構想に位置づけてもらいたい。例えば、中央幹線を地下化(生田川～神戸駅付近)などにより、「駅＝まち」空間から一般の自動車を排除するようなことは考えられないでしょうか。</p>
44	<p>イメージ図を見ましたがどれも抽象的で具体性に欠けます。歩行者空間を作るのはわかりますが、空間を作って果たして憩いの場になるのか？そして自動車の通行問題をどうするのか？疑問点が多いです。実際に京都で車道を規制したところ渋滞が増え、歩行者も拡張された歩道は通りません。(拡張された歩道は屋根がなく、雨や暑さが防げないため)なので正直微妙だと思いました。後、この構想の中にマルイなどのビルのデザインが変わっていましたがあれは一体何年後の話でしょうか？それともすでにマルイやSOGOなどと話がついているのでしょうか？ 個人的意見ですが三宮周辺を考えるならまず三宮地区のビルの高さに関してすぐ撤廃させます。ドイツのフランクフルトみたくビル群を集中させることによりビジネス地区三宮としてインパクトを与えます。神戸が本社であるワールドやアシックなどをポーアイから三宮に移転を促すべきと考えます。そしてポーアイの空いたところは自由に民間が開発を加えれば良いと思います。再開発までに国道2号線(ハーバーランドから三宮あたり)にコンビニやカフェを誘致したほうが良いと思います。理由はあの近辺はないからです。実際ルミネリエの時に観光客が大変困っていたからです。それと看板を統一して、地図を見ても方角がわからない人がいるので方角をコンパスではなく山と海のマークにしたらどうでしょうか。実際大阪などとは違い神戸は山と海に挟まれています。なので方角を分かりやすくするには山と海のマークにして観光客や子供でもわかるようにすべきだと思います。</p>
45	<p>お金と労力をかけて再整備する必要がありません。市民の福祉と自然環境の保護に力を入れてください。</p>
46	<p>南北の車道を完全に遮断するのは難しいのではないかと思います。例えば、2、18、92・・・系統の市バスなど三ノ宮駅を南北に通過している。例えば、一般車両を通行できないように誘導できないか。(バス、タクシーのみとか)</p>
47	<p>「えき＝まち空間」の受動喫煙対策を重点的に取り組んでほしい。健康に悪影響を及ぼすたばこ、電子たばこのない無煙地区にしてほしい。三宮周辺地区を健康・環境にも安全で安心な場所になるように、今回の再整備でも重点的に取り組んで現状を改善してほしい。今の「歩きたばこ禁止条例」では三宮周辺で受動喫煙の被害をよく受け、対策が不十分だと日頃感じているため、これを機会に対策を強化してほしい。より快適な空間にしてほしい。特に以下のことに日頃困っている。1) マルイ近くにある受動喫煙禁止地区の喫煙場所は信号待ちの間によく受動喫煙してしまっていて困っている。風の強い日は周辺にさらに煙が広がるので、通るたび迷惑している。喫煙場所が近くにもうひとつあるのでどちらかは無くしてほしい。そもそも禁止地区内の喫煙場所はすべて無くしてほしいくらいだ。2) 条例の地区以外では、サンキタ通りにある喫煙所が店舗出入り口前に多く阪急三宮すぐ北周辺の店舗の利用に困っている。また雲井通小公園やその周辺で路上喫煙が多く、市役所・図書館付近に行き難くなっていて用事があるたび困る。3) タクシー運転手がタクシーを降りて路上喫煙しているところをよく見かける。車内は禁煙だから降りて喫煙しているようで、歩道を歩いているだけで受動喫煙してしまい迷惑している。4) バス停の周辺で路上喫煙する人がいてバスを待つ時に迷惑している。新バスターミナルではこうしたことがないようにしてほしい。以上。</p>
48	<p>三宮駅前、道路や線路の高架、建物、デッキなどがごちゃごちゃしていてわかりにくいイメージがあります。歩行者が楽しく歩ける空間でもなく、いつもストレスを感じます。一般車の制限や歩行者中心の視点で公共交通空間への乗換えが分かりやすくなればよりよい駅周辺の空間が出来上がると思います。日本でここだけのダイナミックな「えき＝まち空間」への転換を期待しています。</p>
49	<p>鉄軌道の6駅間の移動がスムーズでないとと思うので、3層ネットワーク・上下移動しやすい空間の創出についてはとても共感できます。特に、地下鉄海岸線三宮・花時計前駅だけが離隔しており、今後不採算路線から脱却することは困難なので、何か対策が必要です。将来的には、バスターミナルの再整備、環境にやさしい新たな交通手段(LRT,BRT)の導入、阪急とJRの駅ビル再開発構想、阪急と地下鉄の相互の乗り入れも検討の余地があることから、地区全体の有機的な再開発の推進を期待します。</p>

Q2 三宮周辺地区のまちづくりの方向性の中で『えき~まち空間』に関する自由意見

50	<p>最寄り駅が三宮です。自動車で駅のそばまでいけないのは困ります。高齢社会です。私も両親の送迎に車移動が欠かせません。通過自動車を外周道路に誘導する、とありますが、これには反対です。災害時にも困りませんか？ 歩行者空間は地下とデッキで十分です。デッキを幅広にして工夫できますよね。解決できます。また、通過交通を排除したまちづくりが成功するとは思えません。東京などをみても共存してこそその賑わいだと思えます。六本木や新宿、銀座ですら一部の車にとっては通り道です。排除、という思想は排他的に通じます。三層を上手く活用して共存、通過交通も賑わいのひとつとして考えるべきです。デッキ空間に工夫を。</p>
51	<p>神戸らしさが感じられない。姫路駅は姫路城の外堀があった部分にサンクンガーデンを造り、展望デッキから姫路城が望めるようになっており、地域の歴史を取り入れた整備がされている。神戸と言えば、海と六甲山であり、駅を降りたら、海が見通せたり、六甲の山並みが望めるような工夫が必要である。全国どこにでもある駅前では他の都市に負けると思う。</p>
52	<p>本意見募集は三宮駅周辺地区に限定した意見募集であるが、全体像との調和の中で考える必要があり、もう少し広域像をしりたい。</p>
53	<p>三宮周辺地区における『再整備基本構想』としているが、どこに「構想」があるのか。構想というからには、そもそも将来目指すべきところの都市の意義・主題が定義されないとならない。「歩きやすく、わかりやすく、楽しく美しく」というのは、単なる性能の問題であって、それは都市の意義・主題とは違う。それらの性能は、いったい何を目的としているのか。目的が定まれば、アイデアがふくらみ、やるべき課題が見つかる。どのような意義・主題の都市を目指すかということが議論されず、共通認識もないままなので、その周縁の性能だけが示されている空っぽの「構想」である。</p>
54	<p>1. スピード感をもって実現を。(少なくとも、久元市政2期目以内に) 2. 他の政令市や県庁所在地に負けない、しかも世界にも自慢でき、百年は耐えうる「美しい風格のある、便利な」えき・まち空間に 3. 具体的には、 ①大規模かつ柔軟な規制緩和により、資金力やノウハウを有する、民間大手デベロッパーを指導し最大限に活用。 ②JR駅ビル ・神戸のシンボルとなるような超高層ビルとし、「最上階」は一般開放し、神戸港と六甲山と神戸市街地が展望できる展望フロアに、「低層階」にはインフォメーションセンター、世界一美しい書店、公設民営図書館、常設のミニ音楽演奏ステージを設置し、ニューヨークのセントラル駅のような建物自体が見学施設となるような内装に。 ③区役所・勤労会館・サンバル・サンシティ等を三宮駅周辺の一般的な再開発のスタート台として、バスターミナルの再編を強力に推進。再開発ビルの上層部には、豊島区役所の例も参考にして、区役所や住宅分譲マンションなどを検討してはどうか。</p>
55	<p>三ノ宮駅東口より三宮センター街へ行く時、そごうへの歩道を渡ってしまうと、一旦地上に降り横断歩道を渡らなければなりません。そごうから回廊を設置しセンター街野村証券まで来ている回廊と繋げませんか。これができれば西側と回遊できます。 バスターミナルですが、空港バスの到着をミント神戸か、市バス(神戸北町方面)乗り場付近に到着できませんか。大きなスーツケースを引きずり阪急やJR、地下鉄乗り換えは大変です。客引きのタクシーも横行しています。一部は強引で神戸のイメージがとて損なわれています。 ポートライナー三宮駅をJR三宮駅を跨ぐように移設し、線路がまっすぐになりスピードアップになり時間短縮につながり、乗り換えもホームから上に上がればライナーに乗れ、空港等利用者にはとても便利で乗り替え時間の短縮にもなります。JR三宮駅ビル建て替えと同時にできないでしょうか。 阪急電車と地下鉄の乗り入れ新神戸経由で王子公園から動物園前、上筒井、熊内を通るコースは考えられませんか。新幹線に乗るのに乗り換えなしで便利になります。</p>
56	<p>駅前道路の車線や車線幅を縮小し、車を三宮から排除する方向性に関しては共感できますが、現状でさえ神戸市でボトルネックとなっている東西間の車の移動に関して、通過する車のために現状の国道2号線の浜手バイパスの他にも新規で地下バイパスの整備することや、浜手バイパスとハーバーウェイトの連結、山麓バイパスの新神戸以東の延長整備、阪神高速湾岸線の須磨沖までの延長など、具体的な施策を示して頂かないと絵に描いた餅になってしまいます。 三宮駅周辺の整備だけ優先させると、実際の市民の生活に多大な悪影響を及ぼすので、阪神高速道路と近畿道路整備局と連携の上、東西間の車の導線確保を何卒お願いしたいと思います。</p>

Q2 三宮周辺地区のまちづくりの方向性の中で『えき～まち空間』に関する自由意見

57	<p>自動車交通を完全に制限してしまうまでの歩行者空間づくりは周辺への影響が大きすぎ、また、その実現には時間がかかりすぎるので望ましくないとします。 歩行者空間の創出としては、1車線車道をつぶしてスペースを確保するのが適当かと思えます。</p>
58	<p>ふと見つけたブログに大変共感しました 参考に送付させていただきますので ぜひご一読下さい。 http://koberun.blog56.fc2.com/</p>
59	<p>駅周辺で車道を減らして歩道を増やすとしてるが、私や私の母の様な高齢者にとっては、歩くよりもタクシーで移動できるようにして欲しい。駅を降りれば目の前にタクシー乗り場があり、神戸三宮の街が車が楽しめるようにして欲しい。</p>
60	<p><input type="checkbox"/> JR三宮駅の南の巨大人工地盤を建設し、交通の便(バス・タクシー・マイカー等)の向上を図る賑わいと憩いの場を設ける。 ※現在、JR三宮駅とそごう神戸店の間に、陸橋があるが、これを大規模拡幅する。 ※かつて、竹中工務店と新日鉄が連携し、「巨大人工地盤」の研究をしていたことがある。 <input type="checkbox"/> 新神戸駅とJR三宮駅との間を、水平に走るロープウェイ(ゴンドラ)で直結する。 ※新神戸駅のすぐ西の「布引ロープウェイ」を見ての思い付き。 ※景観や観光のため、新生田川の上空を走らせての良し。 ※ロープウェイの三宮駅は、上記の人工地盤上に設置するのの一考。</p>
61	<p>「三層構造で移動しやすい空間づくり」には共感できる。ぜひ、JR三宮駅・そごう・マルイの間を、移動できるデッキを整備してほしい。神戸を訪れる方には、地下ではなく、デッキを通して、神戸の街並や自然を感じてほしい。</p>
62	<p>通過自動車交通を三宮周辺に進入させず、外周を通すという考え方は良いと思うが、外周道路の交通量が増えることにより、外周道路を境として三宮地区とその他の地域が分断されることになるのではないかと。 具体的には、「南」は阪神高速下(国道二号線等)、「北」は山手幹線を指していると思われるが、現状でも国道二号線や阪神高速により三宮とハーバーランド等港湾地区は分断されており、自動車の排ガスによる環境の悪さや道路自体の無機質な印象により、徒歩移動をする際には、実際の距離以上に負担を感じる。山手幹線を隔てた新神戸方面に関しても同様である。</p>
63	<p>行政主導で街並みをデザインして、「神戸らしさを感じられ、誰もが印象に残る」空間にしたいという趣旨は理解できるし共感もできるが、現実的に規制を強めていったときに、街区の再編や建物の建て替えが進むのか疑問を感じた。 例えば、ある企業が日本の中で、あるいは関西の中でどこかの都市に本社ビルを建てようと考えたときに、選ばれるだけの競争力があるのか。商業施設に関しても同様で、無秩序に建物が建てられていくのはよくないが独りよがりになるのではなく、バランスよく企業に促していく必要がある。</p>
64	<p>「6つの駅をあたかも『1つの大きなえき』であるかのように、という考え方はよいと思うが、海岸線の三宮駅は遠すぎるので東京駅の京葉選ホームのように、動く歩道を整備しないと実現しないと思う。</p>
65	<p>まちなかの回遊を快適にするために、滞留空間を設置するという事は良いことだと思いますが、浮浪者や不良少年の溜り場にならないように注意が必要でしょう。 常に人でにぎわうようなソフト面での仕掛けをうまく展開するか、しっかりと見回りをするなどの対策が必要。 溜り場になってしまいますと逆に街の魅力や価値が急落する。</p>
66	<p>「えき＝まち空間」の発想自体は良いと思うが、あまりに漠然としたイメージしか受けとれない。もっと具体的な例示が必要では。パースの街が実現しても、神戸に来たくなるようなワクワク感を感じられない。</p>
67	<p>三宮で鉄道を乗り換える時、移動中が寂しいところがある。 「まち空間」と言うなら、賑わいが必要だと思います。「えき＝まち空間」を実現するには乗り換え途中の道に賑わい空間(商業店舗など)を設置して、歩いて楽しい道を整備して欲しいです。</p>

Q2 三宮周辺地区のまちづくりの方向性の中で『えき≈まち空間』に関する自由意見

68	<p>将来的に歩道を拡幅するのなら、民間ビルにボイドまで作らせて、収益性が下がるようなことを強制すべきでないと思います。</p> <p>歩道が拡幅されただけで十分に心地良い空間になるのでは。</p> <p>新長田の駅前みたいに無駄に広い空間になり、にぎわいはむしろなくなっていくと思います。神戸市は、反省していないのですか？</p>
69	<p>ヨーロッパの中小都市にみられる歩行者優先の都心構造を目指している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホントに神戸に欧州型のこの構造が適するかよくわからない ・環状道路やフリンジ駐車場がうまく設定できるのか？ ・今の都心の商業業務のボリュームに対応する発生集中交通車両がどうなるのか？ ・LRTがホントに神戸に要するのか？まさか流行しているからLRT導入ではないだろう
70	<p>地上に人を誘導するならば、2階のデッキは不要と思う。当面要るのであれば暫定整備で。</p> <p>デッキまで上る必要もなくなるので、「ボイド」も大金をかけてつくる必要なし。</p>
71	<p>「わかりやすく」の例でJR三ノ宮駅北口を広くしたパースが出ているが、広くすることで逆に駅から街が遠くなってしまいうのではないでしょうか。</p> <p>また駅前広場が必要以上に広くなりますと、人があまりいない時に「寂しい」印象を与えてしまうと思います。</p>
72	<p>遠い将来の話も大切ですが、今、どういう街をめざして手を打っていくのか、示して欲しいと思います。</p> <p>歩行者が街をめくりやすくするため、楽しい施設を充実させ、それらをつなぐデッキも必要であると思います。</p>
73	<p>「えき≈まち」空間のコンセプトには共感できます。</p> <p>これが最重要コンセプトであるならば、この「えき≈まち空間」のどこにいても、楽しい空間になりようにしてほしいです。そのための規制緩和を神戸市には期待します。</p>
74	<p>人優先のまちなかを作っていくという考えに共感します。</p> <p>ヨーロッパの街のように、中心部には多くの車両が流入せず、歩行者とモダレートな速度の路面公共交通機関(LRTとかバス)が中心の街にすべきと考えるからです。</p> <p>新神戸駅から三宮経由、港までベルト状につながったエリアをそのような歩行者優先のまちなかに整備していくことを期待します。</p>
75	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的に車が入ってこないのなら、お金をかけてまで3層ネットワークを整備する必要はないと思う。 ・神戸らしさが感じられない。
76	<p>まちづくりの方向性といえながら、車線の縮小以外に目新しいものがない。これが実現しても、三宮地区の活性化になるとは思えない。もう少し具体的な施策例を出して欲しい。</p>
77	<p>車道無くし歩行者空間とするのは安全面では良いが、LRTが走るのであれば歩車分離が難しいのではないか。</p> <p>バスターミナルが整備されるのはよいことであるが駅空間とは、どのようにつながるのか不明である利用しやすいかわからない。</p>
78	<p>飲み屋街はなくて良いので、阪急三宮駅北側エリアの雰囲気改善を欲しい。大阪のグランフロントのような夜遅い時間まで過ごせるおしゃれなカフェ・バーが欲しい。三宮周辺は閉店時間が早いので。</p>
79	<p>人が集まる街が活性化し、発展していくと思うので三宮駅前を開発し、JR神戸辺りまで拡げていけば良いと思う車線を減少した場合、渋滞の慢性化についてどの様な対策になるのか？</p>
80	<p>阪急三宮駅からポートライナー三宮駅への乗り換えが不便に思っています。雨が降った日はぬれます。6つの駅を1つの駅とみなすのであれば乗り換え時の利便性の向上を願います。</p> <p>駅前景観イメージを見ても、もっと神戸らしさがほしいと感じました。</p>
81	<p>公共交通機関の乗り換えを見直していますが、タクシー利用者の利便性向上が見込めないように思います。</p>

Q2 三宮周辺地区のまちづくりの方向性の中で『えき~まち空間』に関する自由意見

82	大阪では、梅田、天王寺、難波など、主要な駅前がすぐに再開発され、新たな賑わいを生み出されている。更に梅田や難波は更に開発が進んでいる。 今回のまちづくりの方向性について、一番重要なのは、できるだけ早く駅前ビル群を再開発して、新しい神戸のイメージを作り出すことと考えている。
83	日本第6位の人口規模である都市の割には魅力が感じられない。目新しさに欠ける感ありです。単なる建て替えにとどまらないシンボリックなものが望まれる。
84	中心部の交通量を抑えるための広域的な交通計画が示されていないので、なんとなく不安です。
85	三宮へ行く時に車を利用する事が多く、現在よりも渋滞が多くなったり駐車場が減るのは困ります。また、タクシーに乗る人も多いのにかなり不便になるのではと感じた。 新バスターミナルを整備するのは賛成です。ポータルライナーの駅とうまくつなげてみてはどうでしょうか。(ポータルライナーは新神戸まで延伸できないか?) 高層ビルが少ないのも良いようで、魅力的ではない駅前と思います。
86	車線を減少させるが前提の計画に思え共感できない。(鉄道とバス・タクシーのネットワークも重要) 歩道橋のネットワークの補強することを考えてはどうか。 JR北側の将来像が分からない。
87	公共空間だけでなく、JRや阪急の駅ビルの建て替えについて、どのようにするのか。については早く考えてもらいたい。
88	駅前の建物が建て替わり、街の玄関が活性化していく姿には共感できるが、建物の外観イメージが空白で意志・意図が感じられず、残念である。 また、休業のできないそごうや丸井などの百貨店の建て替えができる仕組みが不明。建物が更新されなければ、ただ、車道を減少されただけになるのではないか。
89	歩行者空間を拡大していく方向性には、大変共感できます。 ただ、少し中途半端な取り組みになっているように感じられます。 私としては、駅前全体が空中通路になり、かつ、雨に濡れずに各交通機関の乗り換えができるようにして頂きたいと思っています。
90	道路以外のイメージがわからない。 駅間をしっかりとつなぐことの方が大事、ここが具体的でない 誰がやるのかが不明、公共の役割を示してほしい。
91	道路空間の魅力づくりに偏った内容になっている。 先ずは三宮に来てもらう求心力、吸引力となる機能なり施設が存在することが都市間競争で勝負する上で重要。 駅前開発は最後のチャンスであり、これを積極的に活かすべく、推進策を提起して欲しかった。
92	歩行者のためのスペースをひろげることは良いと思いますが、京都市のように渋滞をまねき、観光客の利便性を損なわないようになればいいと思います。
93	阪急やJRのビルの建て替えが進む新聞記事を見たが、その後、どちらの建替えも早く進むような動きが最近ないように感じている。特に、JRの南側の交通広場と駅ビルの再開発は、今後の三宮の新しい顔になると期待しているが、どうなっているのか? 今の時代、スピードが大事だとおもうが?
94	三宮中心部に人が集い、歩く空間が必要なのか疑問。それよりも、人が集まる魅力的な施設や商業施設、高層ビルが集中する都市空間が必要だと思います。 三宮が相手にするのは大都市であり、地方都市ではないと思います。
95	150万人都市としては、将来像がこれではワクワク感が感じられない。 将来イメージとしてイベント開催時の絵が掲載されているが、イベントが開催されない時は寂しい空間となってしまいます だけであり、巨大な広場空間は狭い三宮には不要と感じる。
96	今まで時間をかけて色々な人の意見を聞いたみたいだが中心部の車線縮小以外、特別目新しいものはなく、正直がっかり。 これまでの構想会議の資料ではそごう、丸井の間にもデッキが有るが、今回の絵で消えている。回遊性を高めるためにも四間をつなぐデッキが必要。
97	ここに表現されているものが全て出来たとしても、久元市長がいつも言っている都市間競争に勝てる街になるイメージが湧かない。心地よい空間になると思うが、中程度の都市となって、都市間競争の中では埋没しそう。 これまでの構想会議の資料ではそごう、丸井間にもデッキが整備されていたと思うが、今回の絵で消えている。回遊性を高める為にも四間をつなぐデッキはあったほうがよい。

Q3 『えき~まち空間』 以外に三宮周辺地区のまちづくりの方向性に関する自由意見

No	自由記述内容
1	三宮も大事だが、神戸高速鉄道が市の東西を分断し、不必要に高い交通費が人の行き来の邪魔をしている。さっさと廃止して下さい。
2	新しい三宮駅を早く見たいです。なるべく早く供用開始できるようにがんばってください。
3	従来の駅利用者にとって快適な空間は必要だが、三宮駅周辺に求められるものはそれだけではない。大阪駅前に奪われたものをとりかえすだけでなく、関西全体として集客につながるまちづくりが必要。利便性や快適性よりも独自性が優先されるべきでないか。神戸が他都市に対し優位なものを駅前でこそ主張するべき。商業は大阪駅前の集積状況や業種的な活力を考えるとJRや既存事業者に多大な期待をすることは長期的な視野に立っているとは言えない。
4	前提条件をもう少し具体的に整理してから議論した方がよいのでは。たとえば、JRや阪急などの計画を考慮というか軸としてプランを検討するとか。フラワーロードのクルドサックみたいな現実味のない議論は時間と税金の無駄のような気がします。とは言え計画の利害関係者でもない私が意見しても無意味ですよ。今後、リアルの利害関係者との整理、調整等たいへんかと思いがよい街ができるようお願いいたします。
5	「えき」がかなり広範で複雑だと思う。平日、休日または朝、昼、夕、夜の交通量に即した動線に工夫が必要だと思う。案内サインの工夫など
6	平面的な考え過ぎて、上下の空間を使えていないです。平らに芝生で人と車を分けますでは…。狭い三宮を活用できていません。長い通路で駅から南へ歩かせるという陸橋は、陸橋には目的地に向かう通路としてしか役割がないです。通路を通路ではだめです。人が驚く立ち止まる待ち合わせる遊びも必要です。あえて、裏路地的な近道を付帯させるとか遊びのアイデアがあります。
7	全体的なプランとして駅前をもっと回遊性の高い歩行者優先の空間に段階的に変えていきたいというのは分りましたが、そもそもの三宮再開発話の発端である肝心の駅ビルとの連携について全く今回の発表は触れられていません。阪急の小さな敷地に細い高層ビルを建てて貰うよりはパイ山公園の敷地を広場は確保しながらも上空空間は駅ビルに転用させる等、活性化のためにできるもっと具体的なことを3年以内、5年以内、10年以内ですることに分けて明確にして下さい。フラワーロードや県道の幅員減少は物理的にはいつでもできることです。駅ビルはともすれば3-5年以内に完成するのですよ？なぜ阪急もJRも駅ビル概要を未だに出さないのでしょうか？市との協議が進められているのが理由ですか？
8	市長はバスターミナルを中央区役所の場所に建設することを想定しているようですが、駅から少し離れすぎていると思います。最適地はダイエー三宮店及びコスモビルと思われれます。両ビルとも築年数がだいぶ経っていますので、この区画に再開発ビルを建て、ミント神戸のバスターミナルと一体化し、1、2Fをバスターミナル、高層階をホテル、商業施設、オフィスにするべきだと思います。それと、全ての計画で一番肝心なのは何年で完成させるかです。20年先の構想だとすれば、絵に描いた餅になってしまいます。最低10年後には完成させると意思決定し、そうすれば逆算していつまでに何をすべきかおのずと明確になると思います。
9	ヨーロッパの古くからの街のように、車を街の外に通るようにしたり、大木がいっぱいの広場を作るなど、計画以上に人が安心して和める三宮周辺(駅から海までの空間)になってほしい。
10	多くのアンケート、検討会等でアイデアを募集したにもかかわらず、それらのアイデアが何も反映していないことに驚き、失望する。

Q3 『えきまち空間』以外に三宮周辺地区のまちづくりの方向性に関する自由意見

11	<p>歩道空間の整備や、人々が滞留できる場所をつくるというアイデアは、生活の豊かさやゆとり、観光都市として重要な施策だと思う。しかし、一方で、神戸は、田舎の観光都市ではないのだから、拠点性の高い都市として、経済活動(オフィスや物流など)のことも考えておかないと、のんびりした美しいだけの都市になってしまいそうな気がする。それは、方向性として違うだろう。そういう意味では、三宮の周りが、キレイになるのは良いとしても、その一方で、忙しく動き回る人々の利便性のようなものも確保し必要がある。県都として、また大阪と連携した近畿地方や広くは西日本の中核(東海道線の東の端は東京、西の端は神戸)として、都市の拠点性が高まらず、衰退に向かうかもしれない。純然たる観光都市でやっていく、というのは神戸の場合、違うと思うので、経済活動も視野に入れた、ダイナミックなプランが観たい。観光都市というなら、スペインのビルバオみたいに、橋や地下鉄や美術館など、あらゆるものに著名建築家を起用して、世界中から注目を浴びるくらいの目標を掲げてほしい。グッゲンハイムビルバオで、ビルバオは世界的には無名の都市だったのに、今や、誰もが知る都市になった。デザイン都市という観点からも、本格的にデザイナーや建築家など、世界の英知を集めて再開発すべきだ。神戸はそれくらいのことをする力もあると思うし、そうしないと、都市としての格が下がってしまうと思う。</p>
12	<p>町としての課題、対策について議論されたのが不明瞭に感じる。駅を地理的な起点としたことは理解できるが、遊歩道の具体的な活用こそが重要であって、絵にある植栽と人だけでは、ただの大きな通路にしか見えない。整備した上で、いかなるコンテンツを導入するか、具体性に疑問を感じる。</p>
13	<p>公共空間だけで考えず、ビジネス、商業、環境などの観点を踏まえ、コンテンツも踏まえた上で、持続性ある成長、活気が生まれるモデルを検討する必要があります。</p>
14	<p>建築の設計をしているものです。神戸新聞には地下・地上・デッキの3層を今以上に整備して回遊性を高めるとありましたが、車を排除して地上レベルを歩行者のために充実させれば、本来は歩車分離を目的とする地下街とデッキの整備は無駄になってくると思います。神戸市の都市規模では、3層すべてに渡って人の流れを創り出すことは不可能です。そもそも、世界的に見て成功例がありません。地上を歩行者優先にするのは素晴らしいと思いますので、地上の整備を中心に話を進めてはいかがでしょうか？ 私が仕事で関わった姫路駅前の再開発でも、地上レベルを歩行者に開放したことで、既存地下街の人の流れが失われているという状況です。ぜひ、失敗を参考としてください。</p>
15	<p>世界最先端の環境・医療都市(市は医療産業都市といっていますが、市民に裨益していないと思います。)・世界最先端の防災都市(大震災を受けた都市なのに、老朽化した建物が多すぎると思います。)</p>
16	<p>パチンコやを整理してほしい。そのためには、新たに市の条例でパチンコ課税(法定外普通税)して、町づくりの資金にすればよい。さらに、ある地区で免税特区を設け、そこにパチンコやを誘導すればよい。三宮はきれいになるし、新開地などを特区にすればそこは賑やかになる。さらに、資金も確保され、一石三鳥です。この税は、総務大臣の認可が必要ですが、きちんと策定すれば、不認可の例はほとんどありません。東灘区では、課税してください。</p>
17	<p>神戸は、「ハイソ」と「下町」文化が自然と融合したイメージ。フラワーロードなどメイン通り沿い一体は大型路面店。そこから東西に1本入ると、雑貨屋、カフェ、パン屋、アンティーク家具店などの面白い小さなお店が立ち並ぶエリア。細い路地をぶらっと散策するようなイメージ。あらゆる文化を寛容に受け入れてきた街、神戸を表現してほしい。パッと見てキレイ、上品、整備された街では面白くないし、大阪や京都と変わらない。神戸は適度な田舎さが必要。大通りと路地裏。光と影。神戸はどちらかとゆうと住みたい街。でも出かけたいたいのは大阪とゆう現実。やはり思い切ったシンボルタワー的な高層ビルは必要。南北の回遊性。国際会館より南には現時点でほぼ行かないとゆう現実。東遊園地一体をセントラルパークにして人を呼ぶ。</p>

Q3 『えきまち空間』以外に三宮周辺地区のまちづくりの方向性に関する自由意見

18	<p>神戸経済の活性化をすれば、必然的に神戸に人が集まり活気づくと思う。そのためには企業の誘致と育成、地元大学(特に神戸大学や県立大、関学)の強化を通じて人材育成を行い、神戸に愛着のある人間を集めるべきかと思う。また神戸財界や関西財界との連携を強化して、神戸経済を活性化させるべく経済活動を行って頂きたい。また国際サミット等の会議を神戸で実施することも国際的に神戸をアピールする良い機会かと思う。海外からの観光客をより集めるために、海外での観光PRをもっと強化すべきかと思う。神戸ビーフや有馬温泉、日本酒、スイーツ等の神戸ブランドをもっとPRすべきかと思う。</p>
19	<p>京都市で『歩道拡幅により道幅が狭くなり大渋滞が発生している』というニュースが流れたばかりの状況で神戸市中心部の道路(車)交通を大幅改悪するような駅前景観イメージ案には賛同できない。駅間接続は、ポートライナー駅ホームの高さで2号線を含む巨大人工地盤(歩道橋)を設置し、下の道路と上の歩行者用地盤を分離し、下の道が全く見えないような工夫の方がいいと思う。JR三ノ宮駅は、人工地盤に合わせ、大阪駅同様の橋上コンコースも設置し、ホームからエスカレーターを上がれば、人工地盤上でポートライナー、阪急、そごう、まるいの接続ができるようにするのがよい。できれば、その3F~4Fの高さの人工地盤を市役所まで伸ばし、歩行者が人工地盤を1Fの地面と感じられるようなものがよい。</p>
20	<p>都心部には巨額の費用を投じた、みなとの森公園が出来て間もない。その周辺部はランニングコースもできる。PIのなぎさ公園も馬鹿でかい。水上署跡も公園となり第一突堤の周囲にも整備されるし、もちろん東公園もある。たださええ土地の少ない神戸市の中心部に広場と公園をいくつか作れば気が済むのか?市が愚策としか言いようのない高さ規制で希少な土地の高度利用を抑制している影響は非常に大きい。建築費の高騰もあり、著しく投資効率が悪い神戸市への投資が回避されているのは、大阪の超高層ビルラッシュを見れば一目だ。全く馬鹿げた舵取りではないか。お蔭で貴重な都心部に新たに生まれたのは、広場講演のほかは、広いコインパーキングばかりだ。神戸は、京都や奈良にはなり得ないのだ、高さを規制してどうなる。神戸はもっと開明的で在ればよい。土地が狭いんだからデザインの良い超高層ビルを建て足元の空間を広げる工夫をすればよい。林立する高層ビルが神戸の景観であっていいじゃないか。貿易センタービルや埋め立て事業で時代の先を走ってきた神戸には超高層都市が良く似合うと思う。”神戸らしさ”っていったい何を言うのか?明確な定義もない言葉で都市計画をミスリードしていることに早く気づけ。このままでは神戸は廃れてしまう。</p>
21	<p>三宮より深刻なのが神戸だと思う。神戸の観光の中心はumieとモザイクだと思うが、そこまでのアクセスが悪い。今の地下街をumieまで繋げるなど分かりやすく行きやすくしないと嫌煙される原因になる。ハーバーランドから第1突堤、三宮地区へ自然に誘導されるよう期待します。</p>
22	<p>神戸の魅力向上のための意見をもっと反映してほしい。こうした意見公募で得られた市民からの意見に対して市は従う義務がないのは知っていますが、だからと言ってそれを無視した形で創った町を市民は満足するでしょうか。むしろそれに対する不満でさらに神戸離れを促しかねないと思います。神戸のことを真剣に想う市民の声を少しでも反映してくれる柔軟さを望みます。</p>
23	<p>駅前に広場を作ったところで人が集まるとは思えません。東遊園地が証明しています。バラバラの駅の一体化であれば、新神戸駅、JR三宮駅、ポートライナー三ノ宮駅、阪急三宮駅、阪神三ノ宮駅、地下鉄三ノ宮駅を一つの駅として作り変えたほうがよいと思います。また駅周辺のビルを高層化し、テナントを集約することでスペースも生まれると思います。あるいは三ノ宮駅を南の海沿いに新設してはいかがですか?駅の集約とスペース確保の両面があると思います。また街のグランドデザインは旧居留地に合わせることで神戸らしさや統一感が生まれるかと思ます。少なくとも今のボンヤリした広場を作るだけの街では神戸らしさは感じられないし、神戸市民も外部の人も魅力を感じません。人が集まらない空間ができるだけかと思ます。</p>
24	<p>緑のカーテンの設置やバラ園の造営といった緑化事業や水路を通したり、噴水を設置するなど水域の拡大にさらに力を入れて頂きたいです。</p>

Q3 『えきまち空間』 以外に三宮周辺地区のまちづくりの方向性に関する自由意見

25	<p>次の点についても検討されてはどうか(提案)・生田川の水の活用(資源である清涼な水を無為に海に放流することはもったいない。このような水の存在は神戸の特徴です。) 新神戸駅付近で取水(自然流下)しフラワーロード→三宮→東遊園地を流下させる。区間によりオープン(せせらぎや池)にしたり管渠(圧で小噴水)にする。植栽への撒水や打ち水、災害時の利水として利用する。これらにより都心での自然とのふれあい、ヒートアイランド対策及び防災対策への神戸市の取り組みをアピールし魅力ある都市の創造の一助になるのではないのでしょうか。・高架下商店街(西元町以西)の復興 三宮の整備・にぎわい、神戸市の魅力アップには、新しいものの整備だけでなくノスタルジックな雰囲気醸成を醸成する地域の活性化が必要と考えます。テナント料の融資等による空店舗を解消等を検討されてはどうか。</p>
26	<p>駅前には旧居留地のような建物を造ってほしい。街中を石造りにしたら神戸らしさと街の統一感がでると思う。少なくとも今のイメージ図には、全く神戸らしさが加味されていない。広場を作って人が集まるとは思えない。閑散とした広大な広場ができるだけだと思う。</p>
27	<p>日常的に市民が集い、世代を超えたコミュニケーションの場となる大型のスポーツクラブがあればいいと思う。</p>
28	<p>阪急三宮駅の建て替えが計画されていますが、敷地面積が狭いため鉛筆ビルのような貧弱なビルになることを危惧しております。できれば市が協力して、北側の通称パイ山公園をピロティーにし、上空を阪急のビルに提供すれば敷地をかせげると思います。国際会館のような空間ができれば、乗り換えのポイドの形成にも役立つと思います。</p>
29	<p>今、政府では着物を着る日を作る案などもありますし、「和」の文化が見直されていると思います。神戸は「和風」の要素が少ないので、是非とも和風の建物や庭園や空間を三ノ宮に作って頂きたいです。着物でも歩きたくなるような街を目指して頂きたいです。また、路面電車などを採用する際には、和風デザインの路面電車(LRT)にすると斬新で素敵だと思います。余談ですが今年の神戸まつりのパレードは、初めに灘の神輿があり、間に各国のパレードがあり、終わりに生田神社の皆さんのパレードがありました。素晴らしかったです。観光に来られる外国人も、国際都市神戸における日本、和の要素も見たいと思います。今まで少なかった和の要素を神戸三ノ宮に増やして下さい。よろしくお願ひします。</p>
30	<p>交通の結節点であるだけに、三宮周辺の人だけで考えても駄目、ターミナルを利用する多くの市民からも意見を聞くべきだと思います。</p>
31	<p>さん地下を平坦化すること(防災の観点からも)を優先的に考えてからのポイド(P12)の建設に出来る方が良くと思われます。</p>

Q3 『えきまち空間』 以外に三宮周辺地区のまちづくりの方向性に関する自由意見

32	東京経由ではなく、直接海外と繋がっているイメージ。
33	<p>(1)これまでの都市の構造を変えうような内容はなく、単に三宮地区の「修繕」、「更新」のレベルにとどまっている。(2)この計画のどこに神戸らしさがあるのか。(この計画を見て、神戸の計画とわかる人がいるだろうか?)神戸らしさは、単に言葉の上だけでなく、神戸の自然、歴史、地理、経済、交通等の基礎条件を踏まえてこそ神戸らしいと言えるのだ。(3)三宮が果たすべき役割についての視点が全くないことに、いつも疑問に思う。三宮をどのエリア(神戸市内、兵庫県内、近畿圏、西日本...)の都心と考えるかによって、三宮の有すべき機能や規模、位置づけが異なってくるはず。神戸は県庁所在都市であり、我が国の国際貿易拠点港である神戸港を擁し、神戸税関、第五管区海上保安本部、本州四国連絡高速道路株式会社、神戸製鋼、川崎重工業、P&G、ネスレ日本等の国際的大企業の本社が置かれているように、兵庫県下だけでなく、西日本全域、アジアの拠点都市の性格を持っている。三宮は神戸市民だけのものではない。(4)神戸は、大容量の高速鉄道で国内主要都市と結ばれ、立地的に近畿圏と中国、四国、九州との交通の結節点にあってそれらと直結する高速道路網を有し、加えて国際貿易港神戸港と神戸空港を擁する国内有数の交通条件を持つ都市である。都市の需要は、これらの交通条件により交流が可能なエリア内の人口の中で考えなければならない。視野狭窄に陥らず、視界を広く持って、神戸の潜在力を活かした新施策(新しい集客施設、イベント、産業等)をもっと大胆に打ち出してほしい。(5)都心部への車両の乗り入れ禁止は都心の機能を損なうので反対。(6)バスターミナルは必要なか?バスターミナルは一見便利なようであるが、そこへの出入りに時間がかかり、かえって不便なのではないか。高速バスは、基本的に需要地と需要地を結ぶものであり、高速バス間の乗り換えが必要というものではない。高速バスと鉄道の乗り換えの利便性向上を中心に考えればよいのではないか。よって、バスターミナルを無理に1か所に統合しようとして、中央幹線沿いに設置する(風雨・寒暑をしのげる待合施設を併設する、方面別に各社が共同利用する、券売所を共同で駅近辺に設置する)のがよいのではないか。(7)固定施設を伴うようなLRTは不要、経費がかかりすぎる(バスで充分)。</p>
34	何か楽しいこと、新しいことが発信できる場所であってほしいとおもいます。発表された、車中心から人中心への転換は素晴らしいと思います。
35	1 三宮は既存の建物が密集して開発の余地がない。何かを新たにつくろうと思うと、スクラップアンドビルトをする他ない。何かを変えようと思うと何かを捨てる以外にない。神戸の将来を見据えて、単なる模様替えではない、大胆な発想の転換、政治的決断をしてほしい。
36	三宮だけではなく、北野、元町、ハーバーランドまでの回遊性を高めるのであれば、元町駅周辺も人より車優先で大変歩きにくく、あれだけ人が利用している駅にも関わらず、メインの玄関にはエレベーターすらないという悲惨な状況なので、改善して欲しいですね。また、市電の復活などという声も聞こえてきますが、神戸は山間部に暮らす人の多い街です。安易に街に市電を走らせるよりも、現行の地下鉄や市バスの終電を延長して、山間部の人も夜は三宮などで羽を伸ばせるような環境にして欲しいです。多くの人が夜お金を使う街にして、夜の街の活性化にもつなげて欲しい。
37	市街地の植栽をもう少し港町らしさを感じられるものにするのはどうか。現在メリケンパークからハーバーランドおよびポートアイランドのしおさい公園といった直接海に面したエリアはヤシの木が多数植えられており、ベイエリアの魅力向上に一役買っている。しかし中央区のそれ以外のエリアでは通常の植栽しかなく、梅田駅周辺などと比べて格別神戸らしさが演出されているとは言い難い。町の中心部でも港町らしさを感じられる雰囲気づくりの一環として、南仏マルセイユや米国サンタモニカなどをモデルとして、ヤシの木などによる植栽を市街地にも拡大しても良いのではないだろうか。ご一考頂ければ幸いです。

Q3 『えき~まち空間』以外に三宮周辺地区のまちづくりの方向性に関する自由意見

38	<p>「三宮らしさ」って一体なんなのでしょう。兵庫県、神戸市を代表する駅・地域としては余りにも個性がありません。神戸っ子の僕としてはそれが当たり前になっていて、ただ利用さえできればいいと思っていました。しかし、三宮の再開発をするにあたって、他方から初めて神戸、三宮を訪れる人のつもりになって想像してみると、阪神三宮駅は最近改築したから当たり前なのですが、小洒落ていて、緑も採り入れていて、小ぶりではあるものの、多少安らげます。しかし、JR三宮駅、阪急三宮駅は暗くて、狭くて、「あ、ここは神戸なんだ、三宮なんだ」とは全く思えません。ときめきも神戸を散策する楽しみもここで萎えるだけです。神戸市が先日発表された青写真については、京都市四条通の渋滞ぶりが目に余る現実を見せつけられているので、車線減少は果たしてどうなのだろうかと訝しい気持です。フラワーロードなどから車を外へ追い出すとのことですが、流通関係のトラックなども遠く離れて停めたところから汗水垂らさせて荷物を運ばせるのでしょうか。車椅子の方や大きなお腹を抱えた方も三宮へ案内するバスにわざわざ乗り換えさせるのですか。おまけに外側の道路は拡幅するわけではない模様ですから、三宮の周囲は詰まった血管みたいになって、逆効果になることは目に見えています。ある報道番組を見てみると、四条通の現状について、京都市と話し合いの場に就かれた京都市民の「(京都市に対して)自己満足で終わるな！」がとても他人事だとは思えません。ふと思ったのですが、神戸は花と緑が街のあちこちでよく見かけます。他の街、外国を訪れてきた僕としては、園芸に携わる方々の「結晶」がこうも素敵な彩りを醸し出しているのかと思うと、お金も時間も労力(植え替え、水やりなど)もかかるので、ワガママは言えないのですが、駅の中も駅のそばも花や緑、水に囲まれる、そんな駅は世界中探してもないのでは、と。花粉症、虫恐怖症、子どもたちがせせらぎにはまったりするトラブルはどうしても避けられないのですが、神戸に無駄な背伸びはしてほしくなくても、現状より少しは華やかだけども、初めて訪れる方々からは「神戸って素敵だね！」と駅に降り立ったときに真っ先に感じていただける。そのような三宮に生まれ変わってくれることを切実に願っています。</p>
39	<p>●基本的に、京都:観光地、大阪:働く場所、神戸:住宅地 であると思う。このような、各都市の性格の違いをよくわきまえて、神戸は無理をしないように、しなければならないと思う。●神戸の都心に住むにも、土地がないように思うので、できるだけ様々なニーズに対応した高層マンションを建設しなければ、人々はあまり住んでもらえないと思う。●関西で異国情緒は、神戸だけにあらず。大阪府の堺にも、異国情緒は存在するので、ことさら神戸だけ異国情緒を意識し、強調するのはどうかと思う。●今にして思えば、70年代後半から80年代前半の、異人館・風見鶏とポートピア博の成功がその後、あだになったように思うので、これらからは卒業し、全く新しいパラダイムを構築すべきだと思う。●こじんまり、小奇麗、上品、お洒落なだけの施設や、同類、同質な施設ばかりはいらないと思う。すべてバランスをよく考えて、施設の配置を考えるべきだと思う。●神戸にもドーム球場があればと思う。現時点で関西にドーム球場は、京セラドーム大阪1か所で十分という事を、追認してしまっていると思う。●遊園地も必要だと思う。せめて「ひらパー」クラスぐらいは欲しいと思う。●神戸の地元ブランド:クルマは阪神間ということで「ダイハツ」だと思う。バイクは神戸・明石という事で「カワサキ」だと思う。</p>
40	<p>「まち」に長い時間滞在してもらうためには快適でなければならないと思いますが、現在は、さん地下のクーラーが効いていないとか、トイレがいつも行列で入れないとか快適とはほど遠い状態です。</p>
41	<p>神戸市が欧州的な町並みを持つことは十分に理解しているが、一方でオリジナルである欧州の町並みを再現することは不可能である。そういった欧州のような町並みと共に、日本が持つ町並みのきれいさをどう両立させるのかを期待したいと思う。また、ハード面だけではなく、ソフト面で規制緩和、または行政と民間が協働するための下地づくりを、全市的に浸透させることもぜひ検討していただきたい。</p>
42	<p>神戸市街地において、建物が密集していることは、歩いて楽しめる町としての魅力を作っている反面、新しくスペースを作ったり、施設を建てたりすることが難しいという欠点でもあります。また財源的にもそれは難しいと考えると、既存のスペースを以下に活用するかがポイントではないでしょうか。都市開発というとハード面に注目される市民の方も多いと思いますが、例えば公園での露天の営業規制を緩め、人の集まる場所にするなど、制度やソフト面でのまちづくりの方向性というのも、ぜひご一考いただければ幸いです。</p>

Q3 『えきまち空間』以外に三宮周辺地区のまちづくりの方向性に関する自由意見

43	<p>・路面電車構想があったと思いますが、どこに走るのかによって今回の方向性が大きく変わると思いますので、具体性が欲しかったです。・センタープラザ駐車場の上の空間を有効活用してほしいです。また、センタープラザ自体の建替えも進めてほしいです。・ポートアイランドへの交通を考えてほしいです。せめて、現状のポートライナーの座席をロングシート方式に変えることで、朝のラッシュが少しでも改善されるのではないのでしょうか。</p>
44	<p>まず、阪急三ノ宮駅の高層化をやめるべきです。オフィスなんて入るわけない。すでに空き部屋だらけの三ノ宮なのに。グランフロントなどでの率を考えてみてそれでも高層化を許すのでしょうか。景観は損なわれ、空き室だらけ共倒れですね。低層階にし、駅部分の屋根を全て緑地化たまに上から電車が覗けるとか国際会館の屋上みたいに緑を増やし人が集う場所三ノ宮には休憩する場所がないのです。まず、三ノ宮のど真ん中の阪急の高層化をやめるべきです。緑溢れる街にするには、それをやめさせないとうにもならないのでは？神戸の名物のいかりスーパーも無くなってほしくないですね。駅の屋上を緑地化。人が集う場所これ以上の高層ビルは必要ありません。</p>
45	<p>国際都市神戸に相応しい、他の都市にはないオリジナリティーある魅力的な街なみの実現に期待します。</p>
46	<p>JR西日本、阪急電鉄それぞれの駅ビルの建て替えが、計画があることは発表されていますが、どういう工程で計画を進められるかがわからないなか、神戸市だけで先走ってしまうのはどうかとおもいます。とはいえ、2020年の東京オリンピックまで、わずか。誘導サイン看板など、できることを進めていければと思います。</p>
47	<p>全国各地で同じような色んな街づくりがあるけれども、勿論参考にはなるし、参考にしなくてはいけなくて、他の都市にはない三宮独特の風景や華やかさがあると思う。だから、いわゆる行政の感覚ではなく、もっともっと自由な拓けた感覚での方向性を積み上げて行って欲しいなと思います。駅前の狭い空間に、デザイン都市・神戸に相応しい品のある豊かな雰囲気が漂うような、未来型の空間が出来れば最高ですね。</p>
48	<p>神戸港(神港突堤地区)との回遊性を高める施策も進めていただければと思います。HAT～神港～メリケンパーク～ハーバーランドの回遊性向上と、観光資源の有効活用に期待します。</p>
49	<p>神戸という街を考えて神戸らしい佇まいとデザインという考えには同調できる。また神戸を山海で考え、そしてこれからの人口減少および街全体の活性を考えると駅周辺は象徴としての西洋建築を模したデザインを考え、何より低層での駅作りそれに伴うような、駅南北のロータリーや商店街を品位ある空間へ。具体的にはセンター街やセンタープラザをイタリアのガッレリアのような商店街をイメージさせる通りにすることでより自然に足がのびより小道におしゃれなカフェやショップを誘うように街を展開していくべきである。一方で東門通りのような居酒屋やbarのある空間を残していくことで街の違った温かさが重要にもなってくるとも考える。</p>
50	<p>少し前にビルの高さ規制が作られましたが、三宮周辺は外すべきではないですか？エリアごとにニーズが違うんですから、全エリアを一律に規制するのはおかしいですね。</p>
51	<p>山(六甲山)と海を感じるまち。自然の恩恵と生活環境の向上を両立できるまち。</p>

Q3 『えきまち空間』以外に三宮周辺地区のまちづくりの方向性に関する自由意見

52	<p>1. 短期的にもインパクトあるまちづくりが必要 今回の提案内容は、神戸のまちが今までと大きく変わるという強いメッセージが発信されており、大いに期待される場所であるが、中長期的なまちづくり像しか伝わってこない。神戸の都市間競争力の低下等が指摘されており、短期的に神戸市外の企業等から評価される打ち出しが欲しい。魅力あるビジネスの場としての評価が向上するような、短期的な提案を盛り込んでもらいたい。2. 交通体系転換には慎重な調査検討が必要 ヨーロッパの都市では、中心部に入る車を制限、LRTを導入し、歩行者優先のまちなか空間を実現しているところが多い。今回の提案も、そのような都市を彷彿とさせる魅力的なものである。しかしながら、中心の現況の交通量を周辺部に転換するには、交通量の計算に加えて、都市の活力低下の懸念、可能性などについても具体的な調査、検討が必要である。</p>
53	<p>正直、市長が就任して約2年で決まったことがこれだけとは大変失望せざるを得ません。具体性に欠ける中身の無い議論をやってるだけでは先には進めません。三宮だけではなく神戸全体としての波及も考えなければなりません。次の発表には期待はします。ぜひ神戸のためにご尽力ください。</p>
54	<p>市長が今回発表した三宮の将来案は、車よりも人を優先しており環境のことを考えたすばらしい案だと思います。また、現在洲本へ行くバスは乗り場が2箇所に分かれているため、どっちに行けばいいのかわかりにくいので、バスターミナルをわかりやすくしていただくと大変すかかります。ところで、今回の案は去年の3月に新聞にのっていたイメージ案に比べて、少し抽象的で個性や特徴がわかりにくくなったように思います。去年の案はアメーバ状の穴が開いた巨大な空中広場がとても衝撃的でした。日本中でどこにもない個性的な駅前広場になると楽しみにしていました。私は宝塚に住んでいますが、職場が神戸なので毎日阪急三宮駅を利用しています。三宮が生まれ変わるのをとても楽しみにしています。今の三宮駅は大都市の駅とは思えないくらい駅前が狭く雑然としていて、大阪のグランフロントに比べるとかなり見劣りします。大阪に負けないくらい立派な駅前というのは難しいかもしれませんが、初めて神戸に来た人が必ず驚くくらいの個性的で楽しい駅前広場にさせていただけたらと思います。よろしくお願いします。</p>
55	<p>昔の開発主義神戸の復活のようです。勤労会館と区役所の移転に反対します。</p>
56	<p>神戸の中心＝三宮であり、他県(遠方)から新神戸を経由して、三宮に移動される方も多いと思う。また、そのままJR三ノ宮を経由して、他の場所に向かわれることも多いと思う。三ノ宮はまちの役割だけでなく、他の場所への移動拠点としての役割も必要である。例えば、横浜などでは新幹線で移動すると、横浜市内は、同一切符(横浜市内)で移動できるが、神戸の場合、一度、地下鉄または市バスを挟むので、基本的には、切符が回収される？(伝えればJR三ノ宮などへ乗継できるような)やはり新神戸三宮間のアクセスが不便である。</p>
57	<p>・バリアフリー化してほしい・自転車専用の道も予定してほしい</p>
58	<p>例えば、ポートライナーを延伸してはどうでしょうか。神戸空港～ポートターミナル～三宮～新神戸駅(新幹線)まで、空・海・陸の玄関が繋がると利用者の利便性も高まり集客力にもつながるのではないかと思います。</p>
59	<p>車道部分を減らして歩道部分を上げたり、クリーンエネルギーを使った新しい交通手段を新設したりすることは、神戸市民とりわけ高齢者や女性の理解は得られやすいです。しかしながら、京都市四条通の例にもあるように、交通渋滞の発生による経済損失、物流や運送・観光関係の事業者の意向もふまえ、綿密な動向調査を行ない、時期を変えて試験的に実施した上で、本格実施としなければならないと思います。それに加えて、道路交通網の将来の整備状況、交通安全上の今後の課題、例えば自動車だけでなく自転車による事故防止の観点からも、多面的に検討し、神戸のまちの魅力をさらに高めるような施策を打ち出していただきたいです。</p>

Q3 『えき~まち空間』 以外に三宮周辺地区のまちづくりの方向性に関する自由意見

60	この案で北陸新幹線、リニアが延伸される大阪と対抗できるとは到底思えない。路面電車もいいかもしれないが、関西空港と神戸空港、三ノ宮、新神戸を結ぶ新たな鉄道構想等を含む発展性のあるものにしてもらいたい。これだけ時間をかけたのだから。
61	神戸らしさ、三宮らしさとよく言われますが、外からのイメージだけで議論されているみたい。いつも違和感を感じます。今の三宮・元町・神戸でも十分に他都市とは違う魅力があります。好きだから住んでいます。とても快適です。今の街を少しだけリニューアルすれば十分なのに。大変革してそれが神戸らしさと提示されても…。外部の人間の実験台じゃないんですよ。キャンパスじゃない、人が生きている街なんです。首長は何年神戸に住んでいますか？職員はみんな神戸市民ですか。住民の満足度は優先順位で何番目でしょう。もう少し身の丈にあった、住民の幸福度を向上させる計画をお願いします。
62	大阪駅や京都駅が再開発で生まれ変わり、三宮はすっかり色あせてしまった。今後の人口減少時代において、都市間競争に打ち勝つには、時間が勝負である。時間を掛けて段階的に整備することもわかるが、5年、長くても10年以内には変化が実感できる整備をすべきである。それがなければ、人も企業も離れていくと思う。
63	(1)デザイン都市・神戸のコンセプトは素晴らしい。しかし、神戸の歴史がどのように活かされてくるのか、気になる所である。私は祖父の代から3代目の神戸っ子であるが、神戸空襲で神戸を離れ、東京に数十年住んだ後、神戸に戻った父が「三宮駅で阪急電車が半円形ドームに入る風景をみると神戸だな、と思う」と語っていた事を思い出す。改築前のJR灘駅舎にも半円形のガラス窓があった。水害、空襲、震災を受けた街にも連続と語りつがれる歴史・景観、そして人々の想いがあるのではないか。(2)人間中心の公共空間は成熟社会の必須条件であると思う。しかし、全て自力で対応できるものでもない。例えば、「歩ける街」のコンセプトで網羅するのは理想であるが、全てがそのように実現できるものではないと考える。公共交通にアクセスしにくい小さい子どもや高齢者には車を含めた別の手段も欠かすことはできない。(3) 以上、(1)、(2)から 本意見書のキーワードを「円」としたい。(南側) 阪急・JR・そごう・丸井の大きな交差点には陸橋で結びつけるよりも、全体で一つのデッキ空間を創って欲しい。デッキ空間が全てを覆うと道路が暗くなるのでそこに、大きな円で空間をつくる。(北側) JR・阪急・阪神・地下鉄に自家用車も乗降に限定して近づける円の道路を造って欲しい。車との共生も考えて欲しい。
64	さんちか、サンプラザ通路の色が茶色系で暗い印象になります。特にサンプラザ・センタープラザは築50年余り照明も暗く、梅田地区に比べれば雲泥の差があります。LED照明など使用し低コストで明るい街にしてください。LRTの導入、新神戸から山本通り、トアロード、メリケンパーク、ハーバーランド、神戸駅のコースはいかががですか。ご検討をお願いいたします。
65	滞留空間にはきれいな公衆トイレや店舗内トイレなどの整備・募集をして欲しい。
66	□鯉川筋を『ブラジル・ストリート(サンバ・ストリート)』として、整備する。 ※現在、鯉川筋(海外移住と文化の交流センター、)JR元町駅、メリケンパーク等に、ブラジルの国花である「イペ」が植えられているが、もっと増やすと共に、「モニュメント」を設置する。 ※メリケンパーク内に、「サンバ広場」を建設する。 □三宮の南東部に『インド・タウン』を建設する。 ※候補地:磯上通、八幡通、浜辺通、磯辺通、小野浜町(市バス営業所の東) ※神戸貿易センタービル、神戸サンボーホールの活用を検討する。
67	東遊園地から高速道路が見えないようにしてほしい。

Q3 『えきまち空間』以外に三宮周辺地区のまちづくりの方向性に関する自由意見

68	イメージパースにLRTが描かれているが、新たにLRTを整備するためには少なくない費用が必要 なはず。新たに投資をするよりも、既存の道路を生かしたバスを増発するなど、あまり余計なお金 を使わないことを考えるべきである。
69	・老朽建物の建替 ・神戸の街づくり期待しています。頑張ってください。
70	大阪や姫路など近畿の拠点駅で大規模な商業施設ができていますので、三宮も客をとられないよ うに駅周辺がセンター街などの再開発を進めてほしい。
71	「低炭素まちづくり」があえて発表するような方向性には思えない。(どこでも考えている施策で は・・・)
72	広く寂しいだけの駅前には三宮にふさわしくないので、駅前空間を整備するのであれば 様々なイベントを積極的に誘致し、毎日新たな賑わいを感じる三宮(神戸市)を発信してほしいで す。
73	全然ワクワク感が出てこないです。神戸らしさも見えません。
74	・医療産業都市に一定の先進性がみられるのに、これが都心の活性化にイマイチつながってい ない。 ・デザイン都市、ファッション、明るい気風、進取の気象といったイメージが都市の具体的なカタチに なっていない。 ・海沿いの高架道路を全て地下化してはどうか街と海がつながる！(ボストンやソウル、ハイデン ベルグ)のように
75	他の大都市(大阪、京都など)では都心核が複数あり、機能が分担されているが、神戸では一つ であり土地の高度利用を図る必要あり。このことをまちづくりの方向性に書くべきと考える。
76	神戸の街の良さが広く発信できるよう、中心となる駅前でのにぎわいづくりに力を入れてほしいと 思います。
77	今回の「まちづくりの方向性」を中途半端なもので終わらせることなく、強い思いを持ってどンドン 進めてほしいと思います。 そうすれば、周辺の民間事業者も積極的になっていいまちづくりができるような気がします。
78	・ポートライナーを新神戸駅まで延伸させることを提案します。新幹線と神戸空港を一本でつなぐ ことは空港の利用者増にもつながると考えます。 ・三宮周辺に集結しているJR、私鉄、地下鉄、ポートライナーの全駅間の乗り継ぎをわかりやすく 便利なものにするために乗り継ぐべき駅の方向性を一目でわかる巨大アトリウムのような大空間 を作ってはいかががでしょう。
79	駅前の交差点は三宮の大動脈であり、車で通れないのは不便で考えられない。 エリマネが将来像というのは、少し違和感がある。
80	「神戸らしさ」が感じられない。 神戸らしさを全面に出すための施策が必要
81	駅前の交差点が車が通行できなくなるのは不便に思うがいかがであろうか。 駅周辺の建物、またセンタープラザは古くて怖いイメージがあるので建替えてほしい。
82	阪急三宮駅北側の建物を撤去して欲しい。
83	阪急三宮北側の雑居ビルと高架下のテナント等が街並みと合っていない。

Q3 『えきまち空間』 以外に三宮周辺地区のまちづくりの方向性に関する自由意見

84	エリアマネジメントイメージの東遊園地？がザックリした画で個人的にはイメージが湧かない。
85	三宮駅北側のまちづくりの方向性も出して欲しいです。また、JRや阪急の鉄道利用者が心地よく過ごせるように、風景の見え方を工夫してはいかがでしょうか。
86	関西が元気になるのは、大阪、京都、神戸それぞれの街が、いい意味で競いあいながら単独の魅力を強烈に打ち出していくことで、面的な魅力が高まり、来街者が増えると考えます。独自の魅力を目に見えぬようにしてもらえればと思います。
87	いかに若い人たちにきてもらえるかが重要。 ショッピング・飲食などの商業的な魅力向上に努めてほしい。
88	六甲山より海のイメージを大切にしたらどうか？六甲の山なみが見えてもそんな大切な風景とは思えない。もっと「港町」みなと神戸を大切にしたらどうか？
89	三宮駅周辺から、旧居留地エリア、北野エリアへのルート整備、街のデザインの統一化などを行い、三宮エリア全体の活性化を図ってほしい。
90	時間をかけて議論することも大切だと思うが、タイムスケジュールがないと、都市間競争に取り残され、神戸がジリ貧の都市になっていくのではと心配になる。 総論ではなく、もっと各論、とくに駅前ビル等に重点をあてて開発をいそぐ必要があると考える。
91	阪急三宮駅周辺のイメージが悪いと思う。 また、サンプラザなどの建て替えも検討してほしい。
92	交通の要所であり、関係者が多いため、統一したコンセプトを達成することは困難だと感じます。 市や行政当局のリーダーシップに期待する点が大きいです。
93	将来の方向性、イメージとのことだが、これを誰が、どうやって、実現していくかが全く描かれていない。 エリアマネジメントとはまさにこれらを推進していく枠組みと思うがイベントの話だけに委小化している。 市の役割も含めて、もっと踏み込んで欲しかった。
94	神戸の商業施設はUMIEがにぎわっていますが、駅前にも大規模な商業施設があれば電車で遊びにいきやすいと思います。トアロードなどの街歩きと駅前商業施設のショッピングの両方あればわざわざ神戸にいくとしても魅力的だと思います。
95	長期ビジョンも大事だが、スピードも大事。 できるところから早く開発や再開発を進めることが重要だと思う。
96	古いビルが多いが、歴史を感じられるような建物も少ないならば、新しい街となりうるよう、企業が投資しやすい条件づくりも必要ではないかを感じる。 また、大都市であれば、やみくもに車を追い出すこともヒアリングが必要ではないかと思う。
97	車から見る街並みが感動体験に繋がるのであり、公共機関と街歩きのみが中心部を通ってしまうと、感動体験が減少する。
98	駅前の交差点は三ノ宮の大動脈であり、車で通れないのは不便で考えられない。
99	駅前の交差点は三ノ宮の大動脈であり、車で通れないのは不便で考えられない。

3. 参考資料

3.1 意見募集用紙

三宮周辺地区における『再整備基本構想』 まちづくりの方向性にご意見ください

神戸の玄関口である三宮周辺地区の再整備は、その波及効果の高さから神戸のまちや経済全体を活性化するうえで不可欠であり、民間活力の導入を図りながら、魅力的で風格ある都市空間を実現するため、三宮周辺地区における『再整備基本構想』の策定を進めています。

『将来ビジョン』と同様に平成27年上半期内の策定にむけて、三宮周辺地区のまちづくりの方向性として整理しました。

今回お示したまちづくりの方向性に対して、皆様からのご意見をお待ちしています。

■ご意見いただきたい内容

今回発表した

三宮周辺地区のまちづくりの方向性（考え方やイメージ）

について

※まちづくりの方向性における考え方の内容やイメージについては、別紙をご覧ください。

※具体的な質問項目については、裏面の意見記入用紙をご覧ください。

(注意点)・公序良俗に反しない、第三者への誹謗・中傷になるおそれがないようにしてください。

・提案やアイデアに対する個別の回答、原稿等の返却はいたしません。

また今後の「三宮構想会議」の検討資料として、使用、公表することがあります。

■期間

平成27年5月25日(月)
～平成27年6月12日(金)

■ご意見できる人

どなたでもご意見いただけます。

■方法

①市ホームページの下記のサイトから、直接入力する。

<http://www.city.kobe.lg.jp/information/project/urban/kobetoshin/>

②裏面の様式を利用し、「住宅都市局計画課」まで、郵便・FAXで送る。又は持参する。

〒650-8570 神戸市中央区加納町6-5-1(市役所2号館4階)

Fax: 078-322-6095 受付時間 平日8時45分～17時30分

③様式を①のサイトからダウンロードし、下記のアドレスまで電子メールで送信する。

アドレス kobe-toshin@office.city.kobe.lg.jp

※その他、三宮再整備基本構想全般に関するご意見については、上記ホームページの問合せフォーム、または上記連絡先で受け付けております。

■問合せ

神戸市 住宅都市局 計画課 若林・北田

電話: 078-322-6935(直通)

平日8時45分～17時30分

電話でのご意見はお受けできません、
ご了承ください。



三宮周辺地区におけるまちづくりの方向性(考え方、イメージ) 意見記入用紙

神戸市 住宅都市局 計画課 行 【Fax】 078-322-6095

性別	男性 ・ 女性	年齢	() 歳代
おすまい	神戸市 () 区	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; color: red; text-align: center;"> FAXをご利用の場合は、 この用紙のみ送付してください。 </div>	
	兵庫県 () 市・町		
	兵庫県外 () 都・道・府・県		

Q1. 【必須】三宮周辺地区におけるまちづくりの方向性(考え方、イメージ)について、どのように感じられましたか。①～⑤の中から**1つだけ**を選択して、丸印で囲んでください。

- ① 非常に共感できた ② 概ね共感できた
 ③ あまり共感出来なかった ④ 全く共感出来なかった ⑤ どれにも該当しない

Q2. 【必須】三宮周辺地区のまちづくりの方向性の中で「えきまち空間」について、ご自身の考えを①～⑤の中から選択し、丸印で囲んでください。また、その理由やご意見、感想などをご記入下さい。

- ①非常に共感できる ②共感できる ③ふつう ④あまり共感できない ⑤全く共感できない

Q3. 【任意】「えきまち空間」以外に三宮周辺地区のまちづくりの方向性(考え方、イメージ)についてご意見、感想などがあればご記入下さい。

以上、ご協力ありがとうございました。

三宮周辺地区のまちづくりの方向性

～三宮周辺地区の『再整備基本構想』～

平成27年5月 神戸市

1. 三宮周辺地区の『再整備基本構想』策定の目的

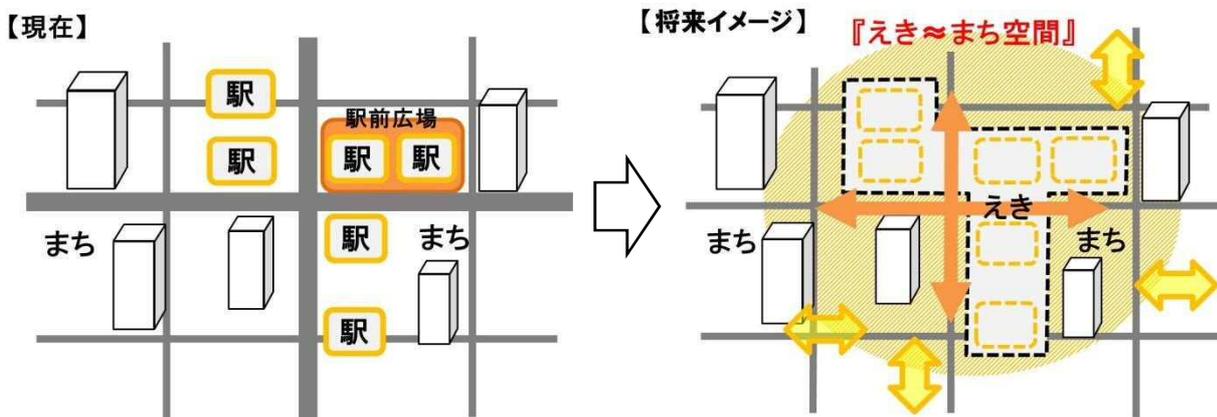
神戸の玄関口である三宮周辺地区の再整備は、神戸のまちや経済全体を活性化するうえで不可欠であり、民間活力の導入を図りながら、魅力的で風格ある都市空間を実現するため、事業化を見据えた具体的な検討が必要です。

再整備の検討にあたっては、まちづくり協議会や学識経験者などからなる三宮構想会議を開催し議論を重ねるとともに、「神戸の未来のまちづくり300人会議」、「市長との対話フォーラム」、「都心の未来を考えるシンポジウム」などにおける意見を踏まえ、三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定を進めていきます。

2. 三宮周辺地区のまちづくりの方向性

(1) 目指すべきこと

- ① 『えき～まち空間』の創出（神戸の象徴）
- ② 『えき～まち空間』を中心とした地区全体の魅力向上



駅前の利便性をさらに高め、賑わいや活力を生み出すため、

- ・ 駅前の道路を自動車から【人と公共交通優先の空間】に
- ・ 民間ビルも活用しながら地下・地上・デッキの3層をより【上下移動しやすい空間】に
- ・ 神戸らしさが感じられ誰もが印象に残る【美しいデザイン空間】に



「えき」と「まち」が平面的にも立体的にもつながり、移動しやすく心地よい『えき～まち空間』が創出

- ・ 三宮の6駅があたかも【一つの大きな「えき」】に
- ・ 「えき」での乗り換えはもちろん、「まち」とも行き来がしやすく、【より便利で機能的】に
- ・ もっと「まち」を体験したくなる【神戸の象徴】に

(2) 重点的な取り組み

①『えき～まち空間』の創出（神戸の象徴）

■歩きやすく

（3層ネットワーク、上下移動しやすい空間）

■わかりやすく

（案内サイン・インフォメーションセンター、駅前広場、新バスターミナル）

■楽しく美しく

（玄関口に相応しい駅前景観、活気ある駅前空間）

②『えき～まち空間』を中心とした地区全体の魅力向上

■回遊快適

（ゆったりとした歩行空間、滞留空間）

■魅力向上

（街区の再編や老朽建物の建替え更新）

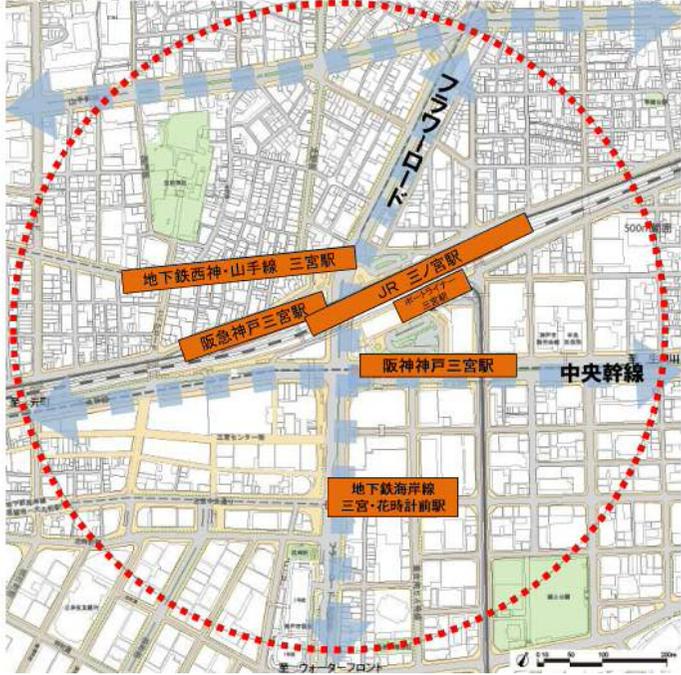
■感動体験

（街並みデザイン、夜間景観）

■協働参画

（低炭素まちづくり、エリアマネジメント）

三宮周辺地区のまちづくりの方向性

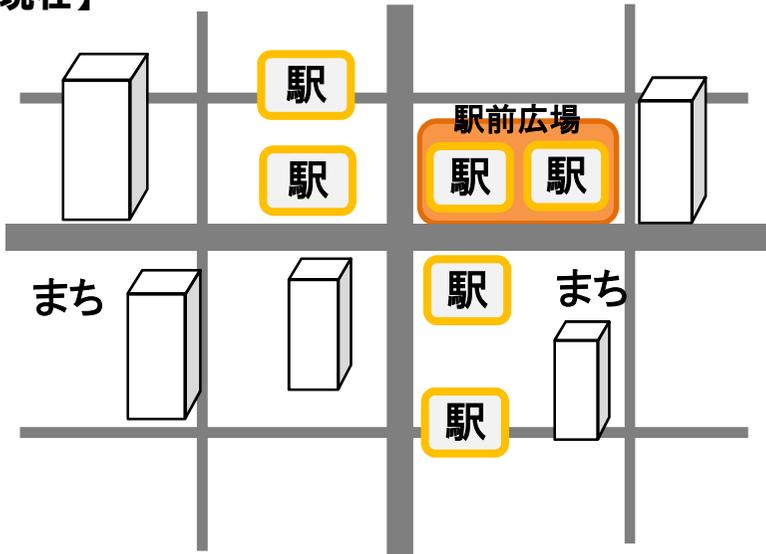


三宮周辺地区において目指すべきこと

- ①『えき～まち空間』の創出
(神戸の象徴)
- ②『えき～まち空間』を中心とした
地区全体の魅力向上

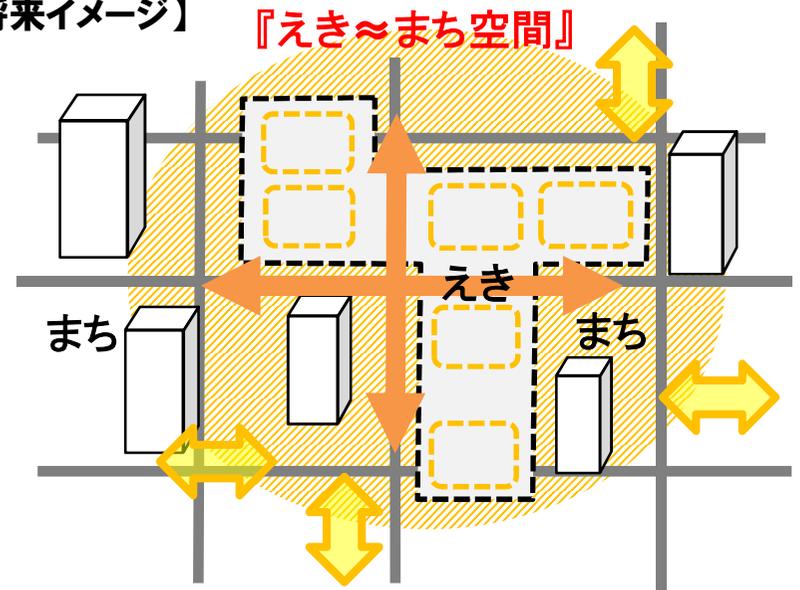
『えき～まち空間』について

【現在】



『えき～まち空間』について

【将来イメージ】



都心の交通体系の見直し

【将来イメージ】



通過自動車交通を外周道路に誘導し、
まちなかを人優先の空間へ転換

駅周辺の歩行者動線の強化（地下・地上・デッキ）

【将来イメージ】



31

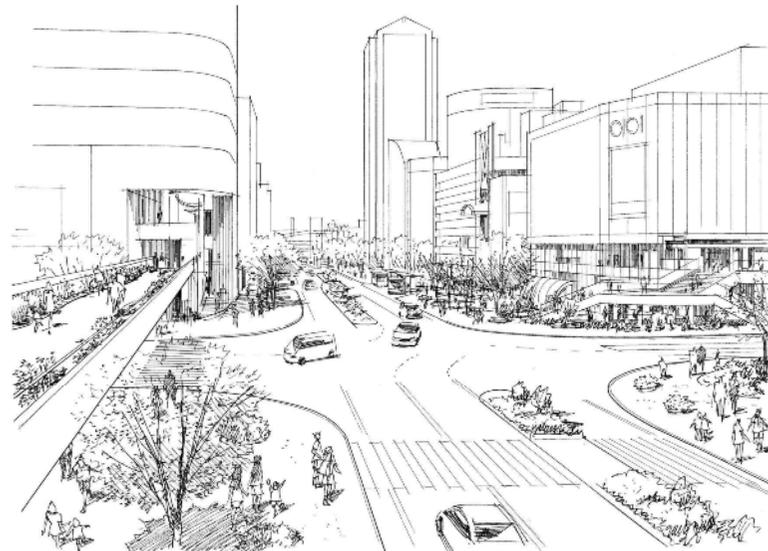
『えき～まち空間』

【現在】



『えき～まち空間』

【段階的な整備イメージ】



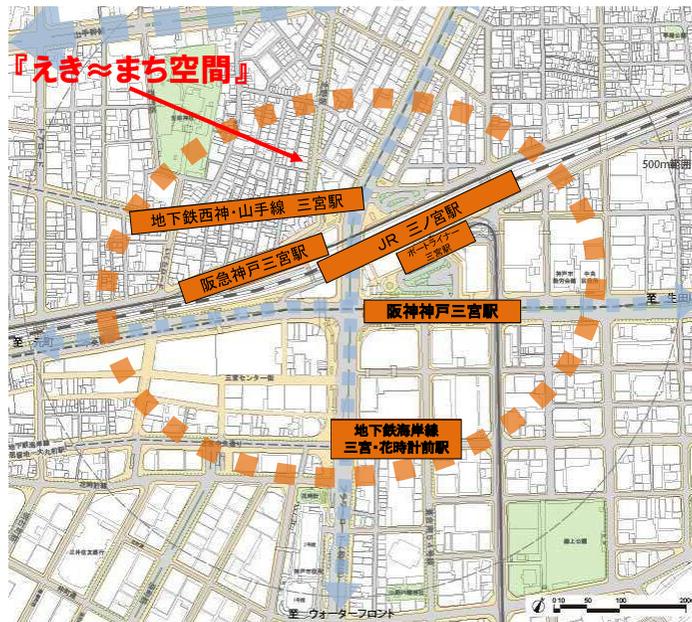
『えき～まち空間』
【将来イメージ】



『えき～まち空間』
【将来イメージ】



三宮周辺地区における重点的な取り組み
（『えき～まち空間』のなかで）



歩きやすく

【上下移動しやすい空間(ボイド*)事例:神戸国際会館】



※ボイド:
視認性が良く、ユニバーサル
デザインに配慮した縦動線
と滞留空間



わかりやすく

【案内サイン・インフォメーションセンターイメージ】



わかりやすく 【駅前広場イメージ】

【現在】



【将来イメージ】



わかりやすく 【新バスターミナルイメージ】



わかりやすく 【新バスターミナルイメージ】

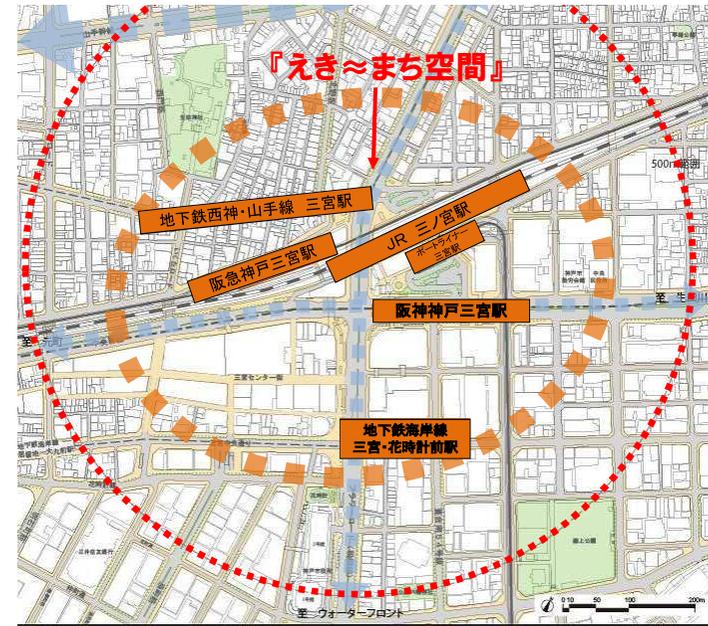


楽しく美しく 【玄関口に相応しい駅前景観イメージ】



三宮周辺地区における重点的な取り組み

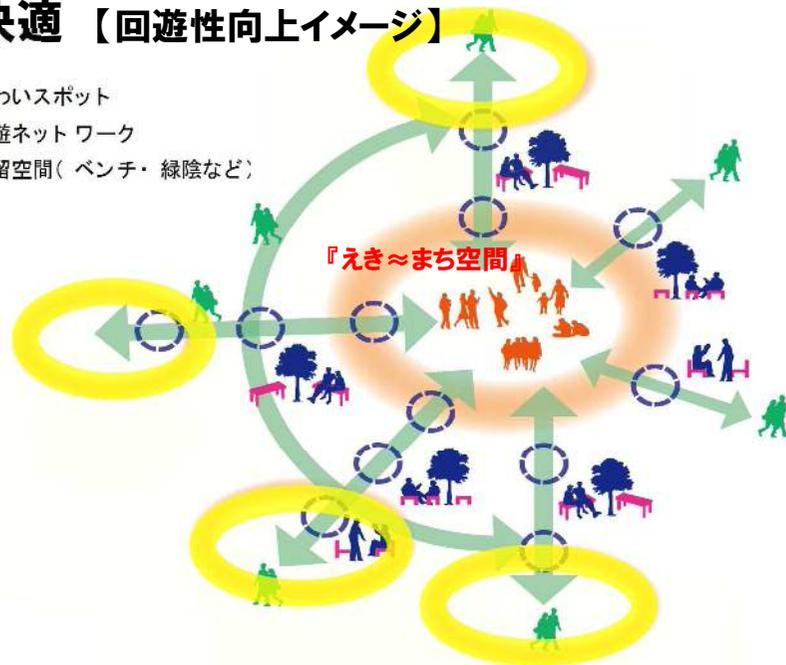
（『えき～まち空間』と「まち」で）



34

回遊快適 【回遊性向上イメージ】

-  : 賑わいスポット
-  : 回遊ネットワーク
-  : 滞留空間（ベンチ・緑陰など）



回遊快適 【滞留空間イメージ】



魅力向上 【街区の再編や老朽建物の建替え更新】



魅力向上 【街区の再編や老朽建物の建替え更新】



35

感動体験 【街並みデザイン事例：神戸国際会館】



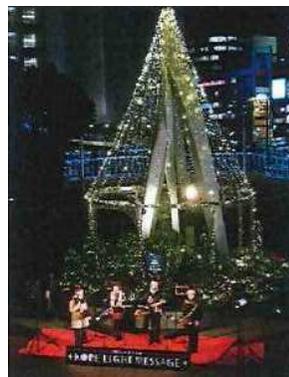
協働参画 【低炭素まちづくりイメージ】



協働参画 【エリアマネジメント事例:光のデッキ回廊】



クリスマスコンサート
2014年12月25日



LEDライトで彩るイルミネーション事業

協働参画 【エリアマネジメントイメージ:東遊園地】



三宮周辺地区のまちづくりの方向性について ご意見を募集します

※詳しくは、神戸市ホームページをご覧ください。



<募集期間>平成27年5月25日(月)~6月12日(金)