

### Ⅲ 報告 神戸駅前広場再整備基本計画（素案）に関する市民意見募集の結果 及び神戸駅前広場再整備基本計画の策定について

#### 1. 意見募集の結果概要

募集期間：令和3年7月1日（木）～8月1日（日）

意見件数：24通58件

#### 2. 主な意見

- ・市民の憩いの場となるよう、駅前広場に緑による潤いある空間の創出が出来ないか。
- ・SL（D51）、市電、銅像などのモニュメントを設置してほしい。
- ・西国街道などの地域資源を活用すべきである。
- ・鉄道相互乗り換え経路の改善や、バスなど交通機能の配置や規模について、利便性には配慮して欲しい。
- ・障がい者等誰もが快適に神戸駅前広場やその周辺を回遊することが出来るようなユニバーサルデザインの視点も取り入れるべきである。
- ・鳩の糞が多く不衛生、路上飲酒や路上喫煙、ゴミが多くて汚い。
- ・北側広場について、周辺に雑居ビルが多いので区画整理し再開発するべきである。

#### 3. 基本計画への反映

ページ	修正前表現	修正後表現
P. 1, 4, 5, 7	—	パースについては、ユニバーサルデザインの視点も取り入れ、ベビーカーや車いす利用者を追加
P. 2	—	図中に追記 (西国街道)
P. 5	人が交流し、憩う場として、居心地の良い設えを整える。	人が交流し、憩う場として、 <u>緑も活用しながら</u> 居心地の良い設えを整える。
P. 6	—	<u>①各種交通機関相互の円滑な乗り換えを図る。</u>
P. 7	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	<u>ユニバーサルデザインの視点も取り入れ、</u> 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。
P. 7	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。	<u>誰にでも伝わる案内サインの充実等により、</u> ハーバーランドへの動線の分かりやすさを向上させる。
P. 8	—	図の表現変更 (整備の手順とその後のマネジメントとの関連性が明確になるよう修正)

#### 4. 今後の予定

意見募集の結果と合わせ、神戸駅前広場再整備基本計画を公表

令和3年10月5日 設計事業者の公募開始

令和4年1月上旬 設計事業者の選定

令和4年1月上旬～ 設計

#### 5. 関連資料

別紙1 神戸駅前広場再整備基本計画（案）

別紙2 意見の概要及び神戸市の考え方



## 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。

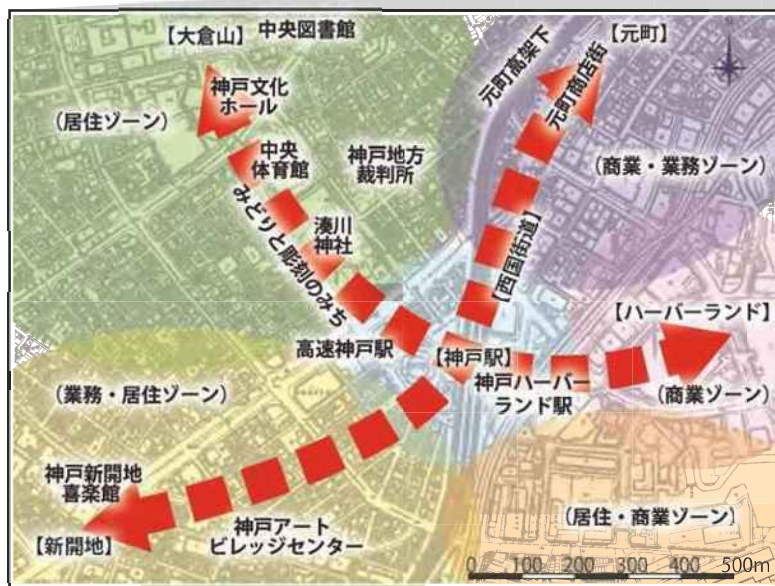
再整備の検討にあたっては、令和2年10月から11月にかけて市民アンケートを実施し、交通量調査などの結果を踏まえて、神戸駅前広場に必要役割や機能について整理しました。その上で、神戸駅前が快適な場となり、市民、来訪者から親しまれる場となるにはどのような空間とすることが必要なのかを検討してきました。

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（案）」です。

「神戸駅前広場再整備基本計画（案）」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。

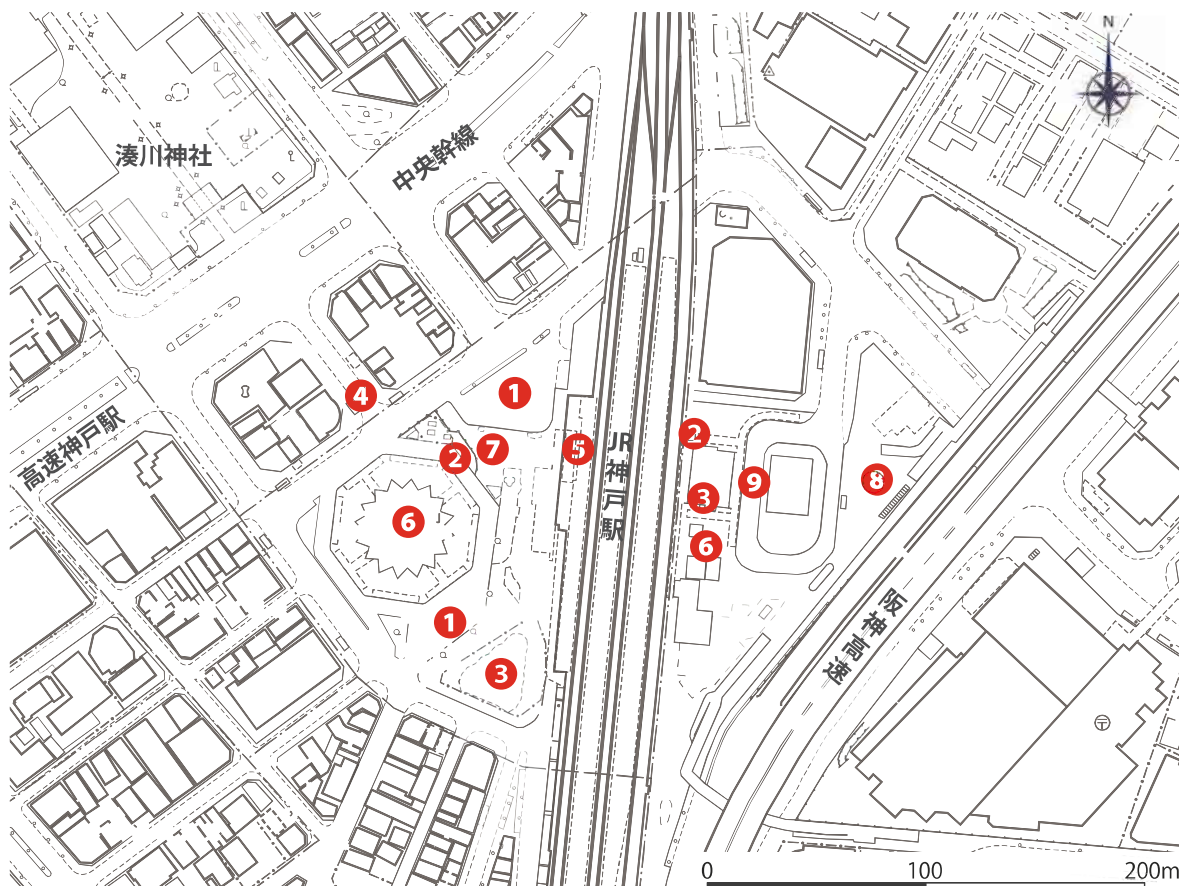


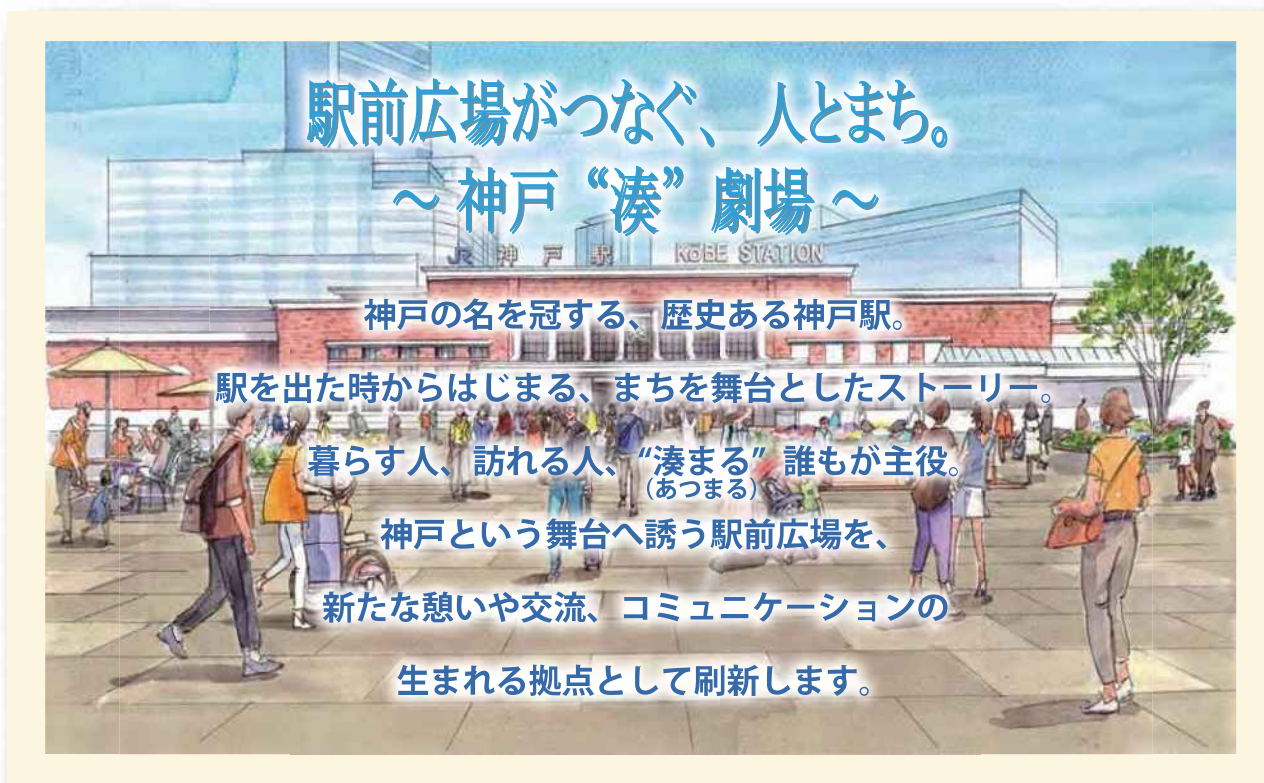
## 神戸駅前広場再整備の前提条件

- 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。



# 神戸駅前広場の課題





～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

## 神戸駅前広場の目指すべき方向性：高質で風格のある景観整備



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が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。

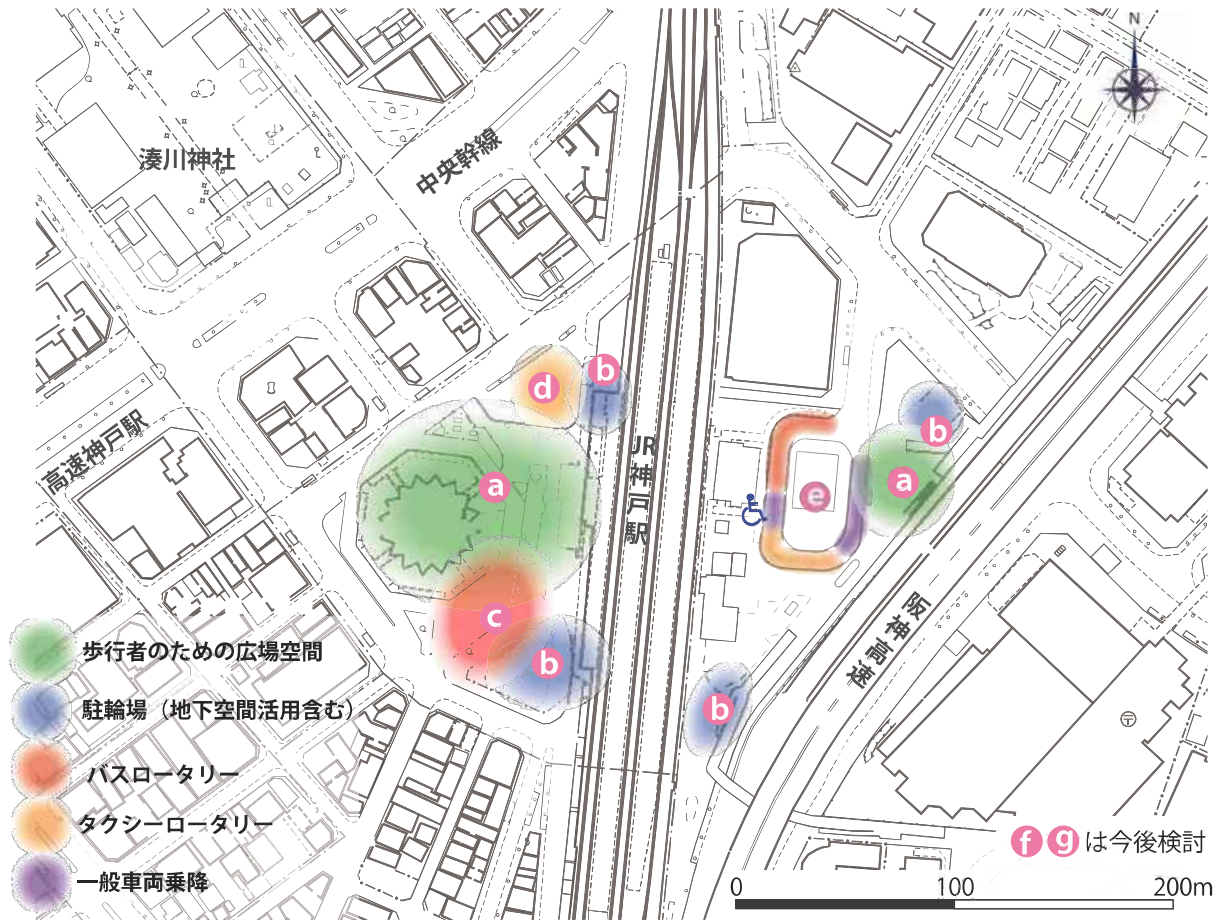


○ 広場と湊川神社のつながりが広がる景観軸の形成。  
(北側広場より湊川神社を見る)



○ 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)

## 神戸駅前広場の目指すべき方向性：スムーズかつ安全・安心な交通機能整備



### 歩行者のための広場を中心に、各種交通機能を再編する。

- a 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。
- b 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。
- c 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。
- d 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。
- e 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。
- f 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。
- g 駅構内や地下街の店舗への荷捌き機能を整理する。
- h 各種交通機関相互の円滑な乗り換えを図る。



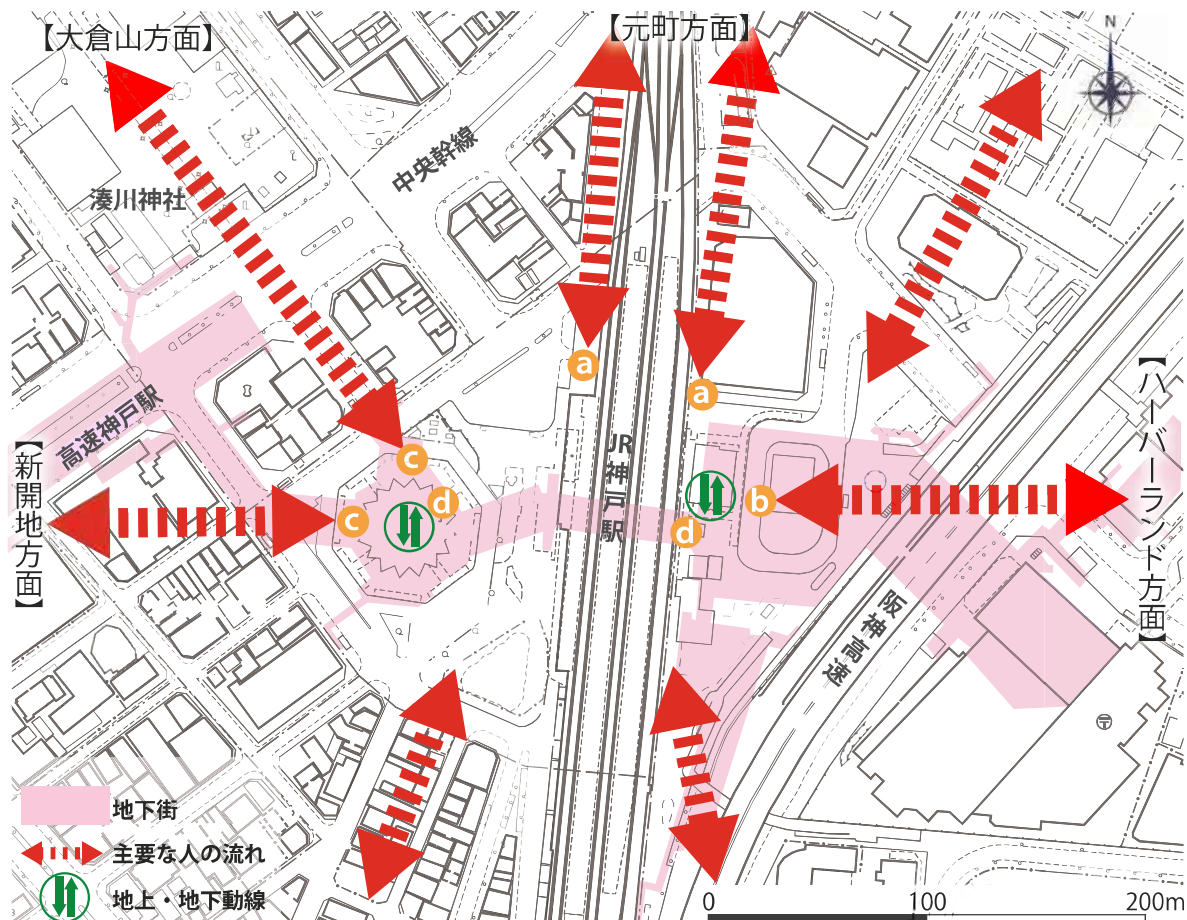
○バスロータリーの機能維持とコンパクト化。  
（福井駅西口広場：バスロータリー）



○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）



## 神戸駅前広場の目指すべき方向性：周辺地区への回遊拠点としての整備



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に、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)

## 神戸駅前広場の目指すべき方向性：“人”中心の広場の管理運営

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。

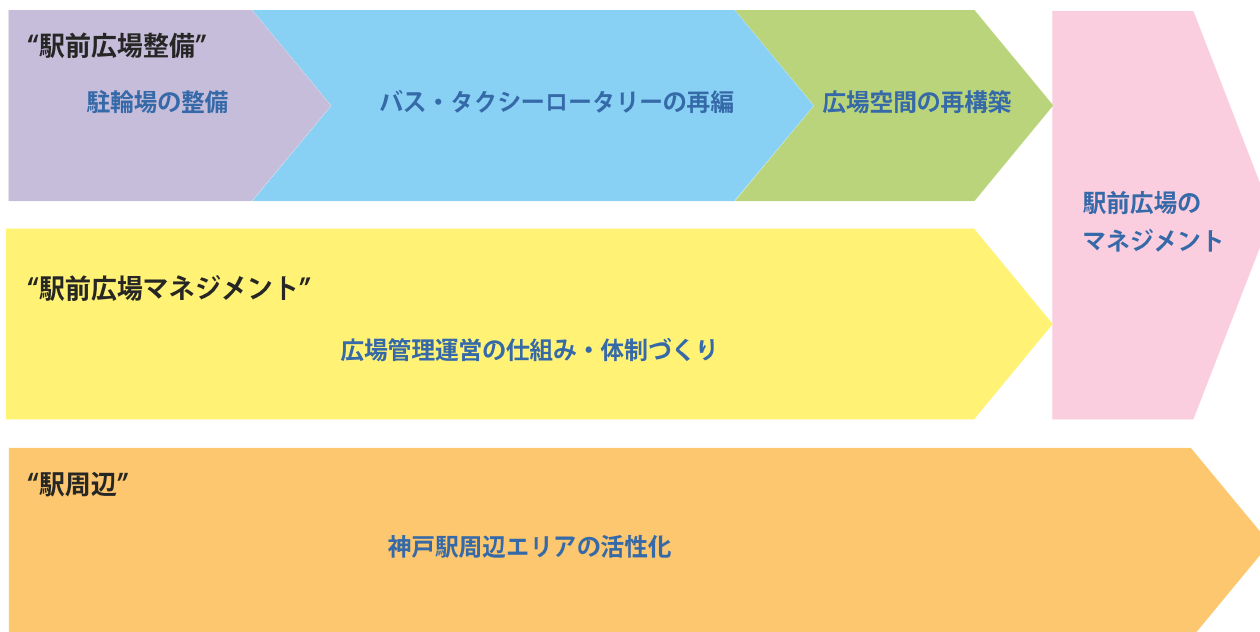
- 新たな交流やコミュニケーションを促進するような広場の利活用など、快適で美しい、潤いのある広場が地域の価値を高める場となることを目指す。
- 行政だけでなく、地域居住者や商業者、交通事業者等、神戸駅周辺関係者の積極的な参画、連携による持続可能な管理運営の仕組みや体制づくりを進める。
- 再整備をきっかけに、地域の活性化や新たな開発・更新等、周辺街区への波及効果を生み出すことを目指す。



○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。

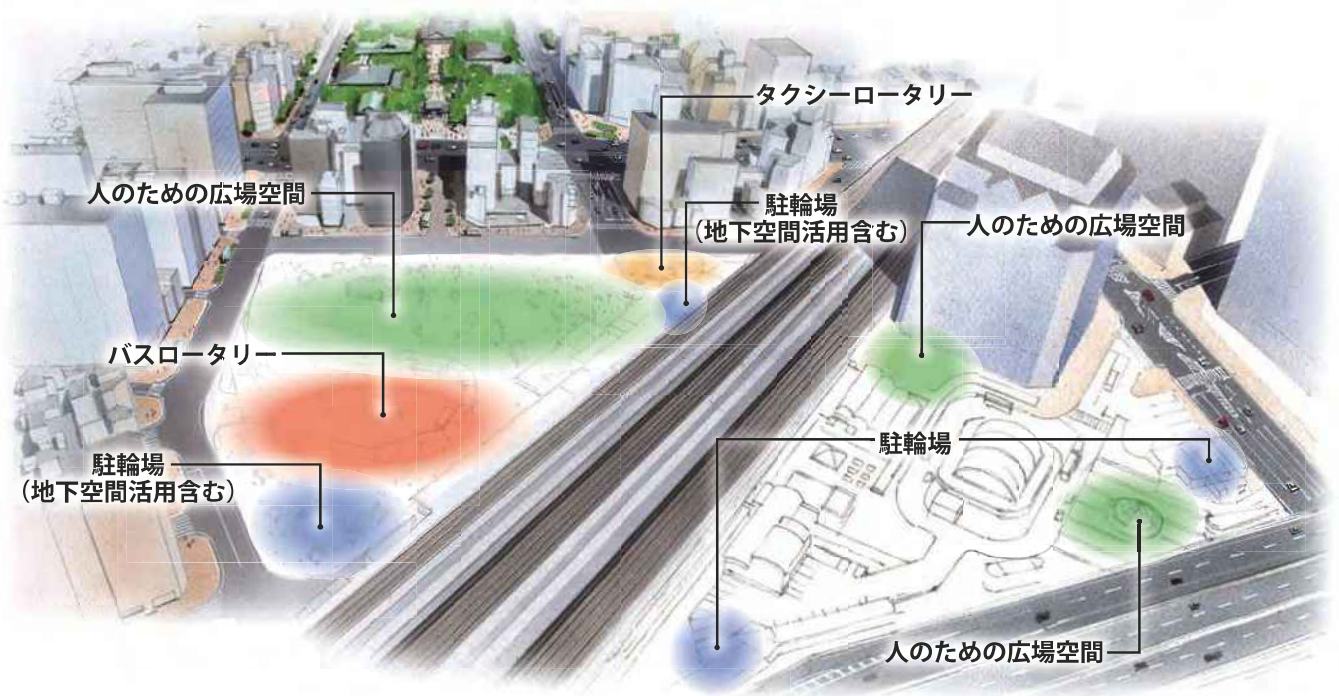


# 神戸駅前広場の再整備イメージ

○高質で風格ある駅前広場



○人中心の駅前広場への刷新



○地上と地下が連続する一体的な空間



○居心地のよい設え



※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。

## 意見の概要及び神戸市の考え方

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	既に発表された基本デザインコンセプトはとても良いと思います。	いただいたご意見を踏まえ、スピード感をもって着実に事業を進めてまいります。
2	神戸駅の現状を見ると、再整備計画には賛成です。	いただいたご意見を踏まえ、スピード感をもって着実に事業を進めてまいります。
3	<p>令和3年6月10日記者資料提供には、</p> <p>①「歴史と文化が息づくエリア」ではあるが「神戸駅周辺は神戸の都心の一角をなすエリア」となりえていない</p> <p>②神戸の中心地としての活気や賑わいが無いことが課題であると記されている。</p> <p>さらに、「神戸の名を冠するにふさわしい」「高質で」「風格のある」駅前空間を実現するために広く意見募集をと記されている。</p> <p>①について1871年廃藩置県－1874年神戸駅・三宮駅（現元町駅）－1889年神戸市発足※三宮地域を中心地とする計画から、1931年「三ノ宮駅」を設置し神戸市の中心とした。</p> <p>こうした歴史の変遷に知見や興味がある人がどれほどいるのか甚だ疑問で、大阪から訪れる人たちは「三ノ宮駅まで」、姫路から訪れる人たちは三宮へ行くのに「新快速が一つ余分な駅に停まる」ぐらいのことを言われたことがある。</p> <p>文化面においても、楠木正成公を祀る湊川神社や大倉喜八郎が寄付した大倉山公園には日本国初代内閣総理大臣・初代兵庫県知事伊藤博文公の銅像がかつてあり、現在はその台座（大東亜戦争時の金属抛出により）が残っていることを知らない人が多いと思われる。</p> <p>東京三大銅像「皇居 外苑 楠木正成 騎馬像」「上野恩賜公園 西郷隆盛 像」「靖国神社 大村益次郎像」の一つである「楠木正成公」ホテルオークラ神戸の方向に立つ「伊藤博文公銅像跡の台座」の存在がわかる Monumentがあれば、その中心にある「神戸駅」への認識が深まり、三宮地域や西神地域とは違い、日本の歴史上も深く関わった偉人の存在と、それを見つめてきた「神戸駅」の歴史に触れることができる。</p>	<p>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などの文化観光施設、元町や新開地などの商業施設が立地し、歴史や文化が息づくエリアにもかかわらず、神戸の中心地としての活気や賑わいが無いといった課題があります。</p> <p>一方、神戸駅は交通の結節点であり、ハーバーランド～大倉山の南北軸と元町～新開地の東西軸が交差する重要な回遊拠点でもあります。そのため、神戸駅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くことを目的に、神戸駅前広場の再整備を行うこととしております。</p> <p>なお、駅前広場の再整備にあたっては、駅舎を活かした風格ある広場景観を体感できるようにしていきます。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
3 の 続 き	<p>高質で風格を備えるには、そこを訪れる人や生活する人たちの意識に備わることが肝要と思う。</p> <p>また、「神戸駅」には天皇皇后両陛下がお座りになられたであろう「玉座」を配する「貴賓室」が存在していた。こうした「貴賓室」を備えていた駅が「神戸駅」以外に神戸市内に無い。「神戸の名を冠するにふさわしい」「高質で」「風格のある」駅前空間の中に、駅自身が持っていた威厳を周知して欲しかった。</p> <p>②についてすでに、「神戸駅」周辺は中心地では無いのであるから、活気や賑わいといったものは三宮地域以東（中央区役所や新生田川や春日野道）に求めればよいと思う。</p> <p>現に、神戸文化ホールも三宮地域へ移転（旧生田川東側）が計画されるなど、1957年に湊川から神戸市役所を今の地域に移転した時から、着々と進められてきたのであり、今更に中心地などと無理をする必要などなく、財政的に苦しい神戸市（福岡や川崎に抜かれ、第7位に転落）なのだから分相応な計画でよいと思う。</p> <p>また、神戸市の他局担当課では新神戸駅や垂水駅・西神中央駅・名谷駅の整備計画を進めているところである。新神戸駅にあっては2024年整備計画と予算の概算が見えているところで、神戸市の活気や賑わいはこれら地域が担えていれば良く、現実には神戸市人口比率においても垂水区は重要な地域で、新神戸駅-三ノ宮駅は神戸の玄関口として、1957年から着々と歴史を紡いできたのである。</p> <p>よって、「神戸駅前広場再整備基本計画（素案）」に上記①や②で申し上げた点を盛り込んで頂ければと思う。</p>	
4	<p>神戸駅を再開発するにあたって、古くなったから、治安が悪いから、などの理由でふわっと綺麗な駅にする、ではなく「利益を生み出す駅にする」ことが肝心だと感じます。</p> <p>京都駅や大阪駅のように、駅に行く事が目的の一つになる、駅で一日過ごせるそれ位の規模の駅に生まれ変わる事を期待しています。</p>	<p>駅前広場を整備するだけでなく、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や、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しています。</p> <p>いただいたご意見を踏まえ、スピード感をもって着実に事業を進めてまいります。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
5	<p>利益を生み、地域を活性化させるターゲットをしっかりと決めることを提案します。</p> <p>ターゲット「海外観光客」</p> <p>大阪や京都に比べると神戸は驚くほど海外観光客が少ないので、これを増やすことは重大な課題の一つと考えます。</p> <p>残念ながら海外観光客の神戸のイメージは「神戸牛」くらいで、それ以外は京都や大阪でまかなっている現状。</p> <p>しかし、京都や大阪に比べると神戸はホテルが安い、アクセスも良いなどの利点があるので、最初は食事や宿泊の面からアプローチをかけるのは如何でしょうか。</p> <p>観光客向けサービス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新神戸駅や神戸空港から神戸駅のリムジンバス (↑神戸にホテルをとっている場合、無料や割引などにする)</li> <li>・神戸駅周辺のカフェマップやドリンククーポンなどの配布</li> <li>・フリーwi-fiの増加(もしくは観光客への安い貸し出し)</li> <li>・外国語の案内を増やす。</li> <li>・体験型観光を増やす。(バームクーヘン作り体験等)</li> <li>・リピーターの増加、地元民はもちろん定期的に行きたくなる仕組みを作る。</li> </ul> <p>またリピーターになりやすい、また複数人での利用が見込めるのは「女性」なので、「女性」が来やすい場所にする事で、「男性」や「お子様」の使用度も増えると予想できます。</p> <p>例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・期間限定「テーマ」を決めたフードコート</li> </ul> <p>ナムコ ナンジャ餃子スタジアムのようなイメージ</p> <p>「台湾料理」や「からあげ」「チーズケーキ」など決まったテーマの店舗だけを集めたフードコート</p>	<p>神戸市では観光客誘致の取組に関して、さらなる観光客誘致を推進するため、滞在型観光を始めとする観光コンテンツのブラッシュアップ、効果的な情報発信による更なる観光客誘致を進めていきます。</p> <p>また、観光案内看板の多言語化やKOBE Free Wi-Fiの整備等についても、インバウンド対応強化の一環として進めているところです。</p> <p>いただいたご意見も参考にしながら、地域と一体となった観光地域づくりを進めることにより、域内経済の活性化と地域の魅力づくりに取り組んでいきます。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
6	<p>・現在の神戸駅の問題点（無料の宴会場）が更にパワーアップしそう。</p> <p>・そもそも神戸の人はオープンカフェは好んでも屋外は嫌い。</p> <p>・お金を使わない人のたまり場になりそう。</p> <p>・敷地がもったいない。</p> <p>・スケボーとかやり放題になりそう。</p> <p>・バスターミナルを更地にしただけのように感じる。</p> <p>もし本当に素案のような再開発を行うのであれば、再開発をする必要はないと思います。</p> <p>しっかりと還元できる駅（雇用が増える、経済が動く）にできないのであれば、再開発後に税金の無駄遣い、と反発がでるのではないかと思います。</p> <p>神戸の人は大阪とも違って、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・行列はあんまり好きではない</li> <li>・日傘使用率が高く、屋外の移動を嫌う</li> <li>・見た目のお洒落、ブランドや流行をかなり気にする</li> <li>・ティータイム（カフェでの休憩）が多い</li> </ul> <p>などなどの気質があるので、まずは神戸の気質をしっかりと把握してそれから再開発の計画をたてて見ては如何でしょうか。</p>	<p>本計画素案の作成にあたっては、市民アンケートから得られた求められるコンセプトや機能などの結果も踏まえ、神戸駅前広場の目指すべき方向性として、「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」を定めており、再整備により駅前広場にスムーズに往来でき、広場を人が交流し憩う場として居心地を良くすることで、人が集まり新たな憩いや交流、コミュニケーションの生まれる拠点を刷新することを目指します。</p> <p>なお、いただいたご意見につきましては今後の設計、運営管理において参考にさせていただきます。</p>
7	<p>素案への賛同</p> <p>素案は、歴史と文化のある神戸駅を、都市ブランドの向上と人口誘因につなげるために、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 「リノベーション・神戸~人にやさしく明るい神戸~」</li> <li>2 「神戸”湊”劇場」</li> <li>3 「風格ある駅前空間の実現」</li> </ol> <p>などをコンセプトに、2030年以降を想定し、まちの質・暮らしの質を一層高めることとしています。この素案のコンセプト、方向性は市民アンケート、交通量調査をもとに作られており、再整備計画の基幹をなすものとして、貴重で素晴らしい考えであります。私たちはこれに賛同し、具体的なデザイン化に期待をしています。</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、スピード感をもって着実に事業を進めてまいります。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
8	<p>本計画は新聞各社で記事になるなどしています。ぜひ、某ニュースサイトやブログ・SNSなどの意見・コメントに目を通し、参考にしてください。多くの市民が期待している案件だからこそ、貴重なアイデアも多くあり、ここへの投稿よりももっと素直な市民の声が反映されていると思います。</p>	<p>いただいたご意見も参考に、引き続き広報・広聴に努めてまいります。</p>
9	<p>地面を綺麗に整備することで、水たまりがなくなるのはとてもありがたいです。あと、濡れていても滑り難い仕様にしていただけるとさらに有難いです。</p>	<p>舗装の更新にあたっては、神戸市バリアフリー道路整備マニュアルに則って舗装材の検討を行い、平たん滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとします。</p>
10	<p>青空を写す『水たまりの広場』。 広場のそこ此処に大きな水溜まりが点在する風景。 広場はみどり色。 薄緑の敷石の二つにひとつを黒っぽい敷石にする。(表面はざらざらに程よくスリップ防止) この黒い敷石はひとつひとつが僅かに凹んでいて、雨が降ると雨水が薄く溜まる。 梅雨には天水、暑い夏には打ち水が溜まり、広場いっぱい青い空を写しだす。(陽炎) 寒い冬の朝には薄く氷が張り、きらと輝く。(薄霜) 広場には、肩を並べ四季を写しだす水たまり。他には何も無い。</p>	<p>舗装の更新にあたっては、神戸市バリアフリー道路整備マニュアルに則って舗装材の検討を行い、平たん滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとします。</p> <p>そのため、ご意見のような「水たまりの広場」の実現については困難だと考えておりますが、修景上のアイデアとして参考にさせていただきます。</p>
11	<p>私は神戸市内に住む障害を持つ市民です。 神戸駅前広場再整備基本計画(素案)を拝見しましたが、残念ながらバリアフリーという視点が全く見受けられず、ショックを受けています。 1 障害者権利条約にあるように、このような計画を進める場合には当該当事者の意見を、積極的に取り入れる必要があります。具体的には、基本計画の段階から障害当事者(車いす、歩行は可能だが杖や歩行器などを使用する障害者、聴覚、視覚、知的、内部障害、精神障害、発達障害などさまざまな視点が必要です) P(企画立案)、Do(実施)、評価(Check)、Act(改善)と言う4つの段階全てに関わる障害者団体、個人が求められます。</p>	<p>バリアフリーやユニバーサルデザインの視点は、神戸駅前広場に限りならず公共空間整備における前提であり、具体的な設計にあたっては神戸市バリアフリー道路整備マニュアルに沿って整備を行い、当事者の意見を取り入れる機会を設けたいと考えています。</p> <p>なお、その他のご意見につきましては参考にさせていただきます。</p>



No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
11 の 続 き	<p>神戸市内に在籍する個人、障害者団体へ公募などをし、計画の最初の段階から完成、その後の改善まで通して関わる障害者団体等を入れるようにしてください。</p> <p>2 東口から直接地下に降りられるエレベーターを新規設置してください。</p> <p>3 路面は見た目より車いす、杖等の使用者、視覚障害者等が歩きやすく凸凹のない路面にしてください。</p> <p>4 点字ブロックは、途切れることなく駅からバス乗り場、信号、タクシー乗り場、などにつけてください。ブロックの色が他の路面と色が同じだと、弱視などの方色で判断している場合もあるので黄色を使ってください。</p> <p>5 看板などは知的障害者、精神障害者でもわかりやすいよう、ひらがな表記を入れる、大きなピクトグラムを使用するなど文字と絵の組み合わせで遠くからでも判るようにしてください。</p> <p>6 視覚障害者でもわかりやすいように、音声による案内をつけてください。</p> <p>7 店舗は車椅子でも入れるよう段差をなくし、店内の通路が通れるように幅を十分にとってください。</p> <p>8 ランチタイム、ディナータイムに障害者が店舗に入店した際に、拒否することは障害者差別解消法にも障害者権利条約にも違反になります。どの店舗も拒否する事のないよう、徹底して店舗には法令を遵守するよう呼びかけてください。</p> <p>9 神戸駅から地下通路をとおってウミエ側に出るエレベーターが小さく車いす1台しか入れません。ベビーカーの利用も多く、かなりの時間待たされることがあります。最低バリアフリー法を満たした大きなカゴに改善することと、エレベーターの数を増やしてください。</p> <p>10 聴覚障害者も視覚からの情報を得られるよう、放送などで流す内容は、全て電光掲示板などで表すようにしてください。</p> <p>11 駅にはコンシェルジュのような困ったときに尋ねられる担当員を駐在させてください。</p> <p>12 車椅子トイレの数をもっと増やしてください。オストメイトの対応、乳児のための引き出し式のベッドをつけてください。</p>	

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
11 の 続 き	<p>1 3 JR、神戸高速鉄道とも協力し、駅の券売機にひらがな表記のものを作ること、券売機を視覚障害者が単独でも使えるものにして下さい。また遅延などの情報は電光掲示板に表し、精神障害者、知的障害者、発達障害者などの緊急事態に対応できない障害者のためにわかりやすい表記と、復旧までのおおよその時間を表記するなどして下さい。</p> <p>1 4 神戸市バスの乗り場案内には、音声に対応した時刻表、ひらがな表記、ベンチの設置（そのことも音声で案内する）目的地までの所要時間を表記したものを設置して下さい。また案内係の常駐をお願いします。</p> <p>1 5 自転車が歩行の妨げになることがあるので、定期の駐輪場に加え一時利用の自転車置き場も作って下さい。</p> <p>以上です。特に1については必須であります。</p> <p>神戸市交通局が三宮駅のエレベーターを改修する際、障害当事者の意見を取り入れなかったため、バリアフリー法にも満たない小さく使い勝手の悪いエレベーターを設置し、障害者団体や市民から苦情や話し合いの場が持たれ、結果的にエレベーターを作り直すことになりました。そのようなことのないよう、障害者団体を最初から基本構想の組織委員に入れるよう必ずお願いします。</p>	
12	<p>計画の中にバリアフリーについての視点が全くありません。このままでは景観重視の、障害者にとって使いづらいものが出来上がる可能性が大きいです。</p> <p>「行政だけではなく、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」という表現がありますが、ここに障害当事者を入れ、実際にさまざまな障害種別の当事者を入れた意見交換の場を設けて下さい。</p> <p>これからの時代のまちづくりには、バリアフリー（ユニバーサルデザイン）の発想は必須です。</p> <p>神戸が観光都市、グローバルな街として認められるために、意識を変えてほしいと思います。</p>	<p>バリアフリーやユニバーサルデザインの視点は、神戸駅前広場に限らず公共空間整備における前提であり、具体的な設計にあたっては神戸市バリアフリー道路整備マニュアルに沿って整備を行い、当事者の意見を取り入れる機会を設けたいと考えています。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
13	<p>神戸駅前広場基本計画（素案）を拝見しましたが、障害者や、高齢者、ベビーカーを使う人の事を考慮したバリアフリーの意見が一切提示されていないことに懸念します。</p> <p>権利活動をしている障害当事者を計画段階で参画することを強く希望します。</p>	<p>バリアフリーやユニバーサルデザインの視点は、神戸駅前広場に限らず公共空間整備における前提であり、具体的な設計にあたっては神戸市バリアフリー道路整備マニュアルに沿って整備を行い、当事者の意見を取り入れる機会を設けたいと考えています。</p>
14	<p>私は神戸市在住の車イユーザーです。今回の神戸駅付近の開発についてとても期待しています。</p> <p>車イユーザーはもちろん、知的障害者、精神障害者、歩行困難者、聴覚障害者、視覚障害者など、様々な人たちにとって神戸駅付近がアクセスしやすい状況に変わることが望んでいます。</p> <p>そこで開発の計画段階で、是非障害者の意見を取り入れていただくことをお願いしたいと思います。</p> <p>国連の権利条約にも障害当事者を入れて計画するように明記されています。</p> <p>障害当事者を入れずに開発を進めたばかりに、残念なことに新しくできた施設なのに障害当事者が使えないケースがいくつもあります。</p> <p>そのような事態にならないために、障害当事者の意見を聞ける場を作っていただきたいのです。障害当事者がアクセスしやすい街になれば、誰にとっても住みやすいまたは観光しやすい街になります。障害当事者がアクセスしやすい場所は、ベビーカーの親子、高齢者、スーツケースを持った観光客等が必ず行き来していて、賑わいます。</p> <p>たくさんの人々が集いやすい、生活しやすい街を目指すために、是非とも障害当事者の意見を聞ける場を早急に設定して下さい。</p>	<p>バリアフリーやユニバーサルデザインの視点は、神戸駅前広場に限らず公共空間整備における前提であり、具体的な設計にあたっては神戸市バリアフリー道路整備マニュアルに沿って整備を行い、当事者の意見を取り入れる機会を設けたいと考えています。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
15	<p>“人”中心の広場の管理運営</p> <p>(1) 駅前広場周辺をポイ捨て禁止・喫煙禁止区域に指定</p> <p>(2) 二輪車・スケートボード等の進入禁止措置</p> <p>(3) 駅前広場の一部を緑地（芝生広場）化（ヒートアイランド対策のため）</p> <p>(4) 案内誘導サインの充実</p>	<p>神戸市では、平成20年度より「神戸市ぽい捨て及び路上喫煙の防止に関する条例」を施行しており、たばこの吸い殻や空き缶、紙くず等のごみのぽい捨てを禁止し、市内全域で路上喫煙をしないよう努力義務を定めています。また、特に環境の美化を推進する必要がある市内34か所の地域を「ぽい捨て防止重点区域」に指定し、さらに路上喫煙による市民等の身体及び財産への被害が特に発生するおそれがある地区を「路上喫煙禁止地区」に指定しています。</p> <p>しかしながら、美しいまちを実現していくためには、条例で厳しく規制するだけでなく、市民一人ひとりが「自分たちのまちは自分たちで美しくする」という意識を持つことが大切だと考えており、地域と一体となって「美しいまち神戸」の実現に努力してまいりたいと考えています。</p> <p>なお、その他のご意見につきましては今後の設計において参考にさせていただきます。</p>
16	<p>鳩・カラスへの餌やりを禁止条例としてください。よくハーバーランドや湊町公園などで鳩に餌をやられている方がいます。自分の家から前の道に向けて餌をやる方もおり、交通の邪魔になります。</p> <p>また、5月などは子育ての最中なので気も荒くなり、子供が標的になったときなどはとても危険です。育った鳩は、帰巢本能によりその場から離れるのが難しくなります。景観をよくしてもカラスや鳩の糞が蔓延している公園などを想像すると税金の無駄としか思われません。根絶は無理でも餌を与えないことにより繁殖の低下が望まれます。</p>	<p>現在、条例等の制定までは検討しておりませんが、給餌行為が原因で、動物の毛の飛散、昆虫の発生等により周辺的生活環境が損なわれている場合には、動物の愛護及び管理に関する法律に基づき、衛生監視事務所が給餌者に対する指導等を行っております。</p> <p>ご意見につきましては、今後の運営管理の検討にあたって参考にさせていただきます。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
17	<p>鳩が多く糞が散乱しており不衛生だと思ったので追い払ったほうがいいと思います。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の運営管理の検討にあたって参考にさせていただきます。</p>
18	<p>美化、清掃 現状: 先ず、新しい高額の工事をするまでも無く、今の神戸駅周辺に必要なのは、清掃、メンテナンス等の美意識向上が一番大事だと思います。駅前とその周辺の現状は不潔、古い、放置されているイメージが強いです。これらを美しくメンテナンスしない限りいくら駅前広場だけ新しくしてもイメージは変えられないと思います。</p> <p>提案： &lt;駅舎&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅舎の石材装飾部分を高压洗浄で本来の明るい色に。</li> <li>・駅舎屋根のペンキ剥がれ、錆びも洗浄と再塗装を。</li> <li>・駅舎外壁(特に地面に近い部分)も高压洗浄で綺麗に。</li> <li>・正面玄関ドア、窓ガラス、色褪せたイメージは新調。黒枠ならモダンになるかも。</li> <li>・交換しない部分の地面(インターロッキング)あれば、高压洗浄。</li> </ul> <p>&lt;駅周辺&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・店舗店先の私物化の規制。ゴミ箱、植木鉢等放置無くす。</li> <li>・錆びたガードレール、塗装又は見た目の良いものに交換。</li> <li>・黒ずんだ歩道の高压洗浄、もしくは質の良い(グレー系)ペイピングに交換</li> <li>・地下道出入口のリニューアル。シンプルで何年経っても古さを感じないデザイン。変な凝ったデザインは避ける。地下へ続く階段不潔。洗浄又は明るい都会的なタイルに交換。</li> <li>・周辺の老朽化雑居ビルはせめて再塗装を促す。市の補助金</li> <li>・アスファルト、白線、新調</li> <li>・店先のゴミの汁跡は個人的な美意識の欠如から来ていると思いますが、高压洗浄や洗浄カーなど、市の定期的な清掃メンテナンスが必要では。</li> </ul>	<p>居心地の良い空間の創出にあたっては、美化活動も重要であると考えられています。現在も適宜美化活動を行っておりますが、引き続き、取り組んでまいります。</p> <p>なお、その他のご意見につきましては参考にさせていただきます。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
19	<p>現在の神戸駅前広場の北側の状況をご存じでしょうか。</p> <p>迷惑行為である、路上喫煙、路上飲酒の温床です。平日の夕方は特に多いです。</p> <p>賑わいがないと言いますが、路上喫煙者、路上飲酒者で賑わっています。通行の邪魔になるほどに。</p> <p>神戸駅前広場をさらに広く、綺麗にするということは、路上喫煙者、路上飲酒者へ場所を提供するのと同じことだと思います。</p> <p>日常的に神戸駅前広場を使用する市民としては、迷惑極まりないです。</p> <p>再整備する前に、現在の路上喫煙者、路上飲酒者への対応をまず第一に行っていただきたい。路上喫煙者、路上飲酒者への罰則等を設けるか、再整備に回す予算で人を雇い、17時以降も見回り、注意していただきたいです。</p>	<p>本市では、「神戸市ばい捨て及び路上喫煙の防止に関する条例」を施行しており、市内全域で路上喫煙をしないよう努力義務を定めています。</p> <p>美しいまちを実現していくためには、条例で厳しく規制するだけでなく、市民一人ひとりが「自分たちのまちは自分たちで美しくする」という意識を持つことが大切だと考えています。</p> <p>ご指摘の神戸駅周辺においては、今年度から学生ボランティアとの連携や、市民参加型の啓発活動において、路上喫煙をしないよう直接呼びかけるなどの対策を講じます。</p> <p>なお、放置されたごみの回収や清掃を定期的に行っており、今後も適正に清掃等を行ってまいります。</p> <p>また、再整備後の広場においては、8ページに示す通り「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」としており、日常的に利用する市民の皆様が快適に過ごせるよう、広場のマネジメントのあり方についても再整備と併せて検討してまいります。</p>
20	<p>NTT 前の SL(機関車)を南口の正面広場などもっと人の目に触れやすい場所へ移設してはいかがでしょうか。東京新橋駅の SL 広場のようなイメージ。待ち合わせスポットに。神戸の鉄道の歴史紹介に。</p>	<p>S L (D51) を駅前広場へ移設することについては、新しい駅前広場のアクセントとなることが期待される一方で、多額の移設費用や地下街の耐荷重、限られた駅前空間の中で設置スペースが確保できるかといった課題があります。</p> <p>他都市の事例も参考にしながら、今後、駅前広場の設えを設計する中で検討していきます。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
21	<p>神戸駅は、日本の鉄道の歴史において重要な駅です。大阪－神戸間は、日本で2番目に開通した路線で、その後新橋－神戸間が東海道線の原型となっています。今も東海道線の終着駅で、キロポストの写真を撮りに来る鉄道ファンは多くいます。</p> <p>新橋駅には、駅前広場にSLが展示され、ファンのみならず多くの人に愛されています。神戸駅東側にもSLが保存されていますが、道の真ん中であって、その存在価値に気づく人は多くないように思います。</p> <p>そこで、歴史ある駅舎とSLの写真が一緒に撮れるように、SLを駅前広場に移動してもらえないでしょうか。SLがあれば、子どもも大人も集まります。なぜそこにSLがあるのかに気づけば、神戸駅の意味を知ってもらえます。神戸の歴史を知ってもらえます。</p> <p>神戸駅は、日本近代化の遺産であり、神戸市の原点を今に残す貴重な空間だと思っています。今回の再開発で駅舎を生かした景観形成を検討されていることを知り、少し陰に隠れているD51にも再び活躍の場を与えてあげてほしい、と思いました。</p> <p>ご検討、よろしくお願いいたします。</p>	<p>S L (D51) を駅前広場へ移設することについては、新しい駅前広場のアクセントとなることが期待される一方で、多額の移設費用や地下街の耐荷重、限られた駅前空間の中で設置スペースが確保できるかといった課題があります。</p> <p>他都市の事例も参考にしながら、今後、駅前広場の設えを設計する中で検討していきます。</p>
22	<p>かつて、きらら広場の再整備で移設されたD51が老朽化しているとともに、景観・教育・集客等の資源として有効活用されていない。</p> <p>神戸駅は湊川駅（現ハーバーランド用地）ができるまで神戸港の物流を担っていたと聞いており、当時、貨物輸送の花形であったこのD51を再整備し、景観形成の小道具として、有効活用していただきたい。地下構造物上にも現状のように軽量盛土などで工夫すれば設置できる可能性があり、ストーリー性からは南側（東側）駅前広場への設置が望ましいが、北側（西側）駅前広場でも駅舎と対比できるので構わない。駅前再整備するなら、新橋駅前より上を目指していただきたい。</p>	<p>S L (D51) を駅前広場へ移設することについては、新しい駅前広場のアクセントとなることが期待される一方で、多額の移設費用や地下街の耐荷重、限られた駅前空間の中で設置スペースが確保できるかといった課題があります。</p> <p>他都市の事例も参考にしながら、今後、駅前広場の設えを設計する中で検討していきます。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
23	<p>バスロータリーをコンパクト化とありますが、機能性が向上するのであればいいですが、今でも運行本数が減り、車内の通路も塞がれるほどの満員バスを利用している身としては、これ以上運行本数が減らされては困ります。</p> <p>車で神戸駅に行けない、バスはない、の状況を作られると、市民は困ります。</p> <p>歩行者も大事ですが、電車を使うために、電車以外の交通手段で神戸駅を訪れる市民のことを大切に考えた市政をお願いします。</p> <p>歩行者優先で車の乗り入れもできず、駐車スペースを作るわけでもないのに、市民の足を無くすのは、市民ではなく、観光客目当ての再整備ということになります。</p> <p>観光客だけを見ているから、神戸市から外へ移住する人が増えているのではありませんか。</p> <p>市の政策が市民が求めている、観光客誘致のためなことばかりだからではありませんか。市民を第一と考えて市政を執り行っていただきたいです。</p>	<p>現在の神戸駅前広場（北側）では、バスロータリーが大部分の面積を占めており人のための空間が少ないことや、駐輪場が不足しており駅周辺や駅前広場内での無秩序な駐輪が多いなどの課題があります。</p> <p>このような課題を改善し、神戸駅前広場を魅力ある空間とするためには、バスロータリーなど主要な機能の再配置も含めた再整備が必要だと考えています。</p> <p>機能の再配置にあたっては、効率的なバス乗降場の配置や走行軌跡を考慮して機能維持とコンパクト化の両立を図ることで、人のための空間の創出や駅前広場としての総合的な機能向上につなげようとするものです。</p> <p>今後の設計において、より使いやすいバスロータリーの実現に向けて取り組んでいきます。</p>
24	<p>通勤等で神戸駅のバスターミナルを利用しております。南側へ移転されますと地下鉄大倉山駅や高速神戸駅から遠くなり不便です。現在は JR との中心にあり便利です。</p> <p>バスの所要時間も以前に比べて長くなっており、さらに長くなります。</p> <p>北側に設置くださいます様をお願い致します。</p> <p>駅北側の自転車置場を東側に移転、跡地をバスロータリーに本数の少ない路線は南側に利用の多い路線は北側に残して設置してくださるよう希望いたします。</p>	<p>本計画は駅南側広場にバスロータリーを移転するものではなく、6ページの図に記載している通り、北側広場の中で現バスロータリーの南側付近にバスロータリーを再配置する計画となっています。</p>



No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
25	<p>バスターミナル</p> <p>問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通路と並ぶ列の動線がきちんとできていないので、通行も並ぶのもしにくい。</li> <li>・ベンチがベッドにされている、宴会場の一部にされている。</li> <li>・台風の時、吊り下げ看板が落ちそうなくらい揺れていて危険。</li> <li>・一部しか屋根がないため、雨天時に並んでいると濡れる。</li> <li>・純粹にわかりにくい。(乗り間違えている人に良く遭遇します)</li> <li>・夏場は特に臭い。</li> </ul> <p>↓対策案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一度しっかりとバスの停留所・動線の見直しを行う</li> <li>・以前 JR 神戸駅前にあったような電光掲示板を復活させる</li> </ul> <p>(↑その際、横にターミナル地図を用意、発車間近のバス停位置を点滅させるなどする)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ターミナル付近ベンチの撤去</li> </ul> <p>提案</p> <p>一階部分にバスターミナル。二階から上は商業施設にする</p> <p>例：SAKURA MACHI Kumamoto</p> <p>↑※規模が違い過ぎるので飽くまで雰囲気例です。</p> <p>バスターミナルを広くすると共に、USJ や神戸空港などに行くリムジンバスがあると観光へも行きやすくなると思います。</p>	<p>バスロータリーの具体的な設計にあたっては、安全性と利便性が両立できるよう、バス事業者とも協議しながら進めてまいります。</p> <p>その他のご意見につきましては参考にさせていただきます。</p>
26	<p>デュオこうべについてです。まず山の手によくある地下街と地上の出入り口はすべて絶対にリニューアルすべきです。汚いし暗いしで最悪な場所です。壁が黒のレンガ造りなのをやめてほしいですね。ただただ怖いです。また、山の手全体に言えることですが、まず床のタイルがひび割れている、蛍光灯がださい、光の色と</p>	<p>デュオこうべ山の手では平成 29 年度に地下街防災推進計画を策定し、耐震補強や天井パネル・照明の更新を順次行っているところです。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
26 の 続 き	<p>天井、壁、床の色が合っていないから気持ち悪い(浜の手とデザインを統一するべき)、などの問題点があり、美装化は必須です。そしてこれはデュオこうべ、リニューアルが決まっているメトロ神戸にも言える事ですが店舗数が少ないです。そのうえ店と店の距離がすごく遠いところがあって見て回ろうとしたらすごく疲れます。ジャンルごとに分けたり、区画の整理は最低として店舗も充実をしたほうが良いと思います。</p> <p>また、賑わい創出のため、元町、三宮にはないジャンルの施設を充実させるなどするのがいいのではないのでしょうか。個人的にはさんちかの麺ロードは店舗が少ないので麺類の店を充実させてほしいですね。それから浜の手にある大きな地下の空間ですがエスカレーターとエスカレーターの間を水が流れていますが、その水を広場の中心辺りまで引いてきて、池を作り、その周りを植物で囲いベンチを置き休憩スペースとするのはどうでしょうか。この広場の中央はあまり人が通らず、すごく空間がもったいないと思ったので有効活用したほうがよいと思います。</p>	<p>また、デュオこうべ浜の手の広場については、いただいたご意見を踏まえ、ソフト・ハード面含めて活用を検討してまいります。</p> <p>なお、その他のご意見につきましては参考させていただきます。</p>
27	<p>北口のビル屋上看板(消費者金融などの巨大な広告)は美観を壊すので、この機会に規制していただきたい。</p>	<p>現在、神戸駅前広場を含むエリアは屋外広告物条例に基づく基準に加え、景観法に基づく景観計画区域(神戸駅・大倉山都市景観形成地域)に指定し、規模、個数、形状などの基準を設け、許可申請の手続きの中で、事業者と協議しながら、地域特性に応じた景観誘導を行っているところです。</p> <p>神戸駅周辺は、まちの情報の案内や賑わい創出の観点にも考慮することから、基準強化については、地域とともに議論を重ねる必要があると考えています。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
28	<p>高質で風格のある景観整備</p> <p>イメージパースのようなビルの中から湊川神社の正門や菊水山を望んでも「高質で風格のある景観整備」としてはあまりにも貧相である。</p> <p>現在の北側（西側）駅前広場と中央幹線（国道28号）の間にある4街区は、コインパーキングが点在し有効な土地利用がなされていないだけでなく、一部建築物の老朽化・陳腐化や屋外広告物が景観を阻害していることから、将来的には再開発手法等により再整備すべきである。一案として、多聞通3丁目2・3番地エリアはデュオこうべ（山の手）を拡張した地下街とし、地上は建築物を撤去し駅前広場と一体化すれば、神戸駅前から湊川神社から会下山地区の背後に菊水山を中心とする六甲山系が望めるようになり、まちの背後に緑の山並みという神戸らしい風景が展開できる。</p> <p>一方、これにより、湊川神社や中央幹線（国道28号）側から市道神戸駅停車場線上に神戸駅舎が、さらにはその背後にハーバーランドのビル群が映えるような景観づくりも可能となる。</p> <p>また、相生町2丁目2・3番地エリアに再開発ビルを建設してテナント群を集約し、神戸駅北側に直結させ、元町方面への導線とする。外観のデザインは、神戸駅舎を引き立てる、かつ、HDCか神戸クリスタルタワーと対となるものが望ましい。高層ビルとすれば、高層階からの360度展望が楽しめるスポットとなるだろう。</p> <p>さらに、諸外国や国内でも整然として美しい駅前景観にならば、駅前広場周辺の屋外広告物を規制し、景観を阻害する広告物を排除すべきである。</p> <p>なお、市道神戸駅前1号線とJR高架間にある建物について、空家もあるように思うが、残すなら昭和レトロを感じさせる店構えへ誘導するなど、国道428号までの区画で一体的な景観を形成するような仕組みを検討すべきである。</p>	<p>駅周辺エリアの開発については、8ページにおいて「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。」としており、今回の広場整備がきっかけとなって地域全体が活性化することを目指して取り組んでまいります。</p> <p>また、屋外広告物に関しては現在、神戸駅前広場を含むエリアは屋外広告物条例に基づく基準に加え、景観法に基づく景観計画区域（神戸駅・大倉山都市景観形成地域）に指定し、規模、個数、形状などの基準を設け、許可申請の手続きの中で、事業者と協議しながら、地域特性に応じた景観誘導を行っているところです。</p> <p>神戸駅周辺は、まちの情報の案内や賑わい創出の観点にも考慮することから、基準強化については、地域とともに議論を重ねる必要があると考えています。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
29	<p>目指すべき方向性のうち①高質で風格のある景観整備 ③周辺地区への回遊拠点としての整備について意見の記載をいたします。</p> <p>現状の神戸駅前については、南側のハーバーランドへは地下もしくは陸橋でのアクセスですが、陸橋を利用する人はあまりおらず、その間にも見るべきものは何もない。地下については、駅からエスカレーターを降りてデュオこうべのデュオドームの広場を抜けてハーバーランドへ至るが、このデュオドーム部分はイベントがない日は、広いだけで周辺の店舗との距離感が増している。駅前に待ち合わせ場所となるようなスポットが無い。これらの状況が、駅を降りてからハーバーランドまでの距離感、歩かされる感覚、寂れた雰囲気を出しているように感じます。この距離感を感じさせないための方法として、このデュオドーム部分に神戸らしいランドマークの設置を提案いたします。</p> <p>神戸駅は鉄道の駅として歴史ある場所であり、デュオドームは地下鉄海岸線の駅とも交わる場所であることから、このランドマークは鉄道の駅として相応しいもの、観光地、ショッピングの拠点として観光客、市民がワクワクするようなものである必要がある。</p> <p>以上の点から、現在神戸駅の北東側に設置されている蒸気機関車 D51、御崎公園ノエピアスタジアムの北側に置かれている市電を整備移設することを提案いたします。この2つの車両の共通点として、デザインとして非常に優れている点、大きく目立つ点、今現在、寂れた場所に設置されており、風雨に曝された状態である点、共に歴史のある車両であり鉄道駅に相応しい点、新たに創る必要がない点、年齢層に関係なく見るだけでワクワクする点など神戸駅のランドマークとしては、申し分ないものである。</p> <p>次にこの車両を設置することで期待できる効果として、</p> <p>①デュオドームが待ち合わせ場所になることで、ハーバーランドまでの距離感を縮めることができ、歩かされる感覚を軽減できる。</p> <p>②神戸駅からエスカレーターで降りてくると、巨大な車両が徐々に見えることで、ワクワク感が大きい。</p>	<p>デュオドームではこれまでも年間を通じて数多くのイベントを開催しており、イベント開催にあたっての多様なニーズに対応するため、モニュメントなどを常設的に設置することは考えていませんが、今後の活用する際の参考とさせていただきます。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
29 続 き	<p>③待ち合わせ場所として華あるものになり、駅周辺の活性化に繋がる。</p> <p>④現在行われている物産展等のイベントも車両周辺で行われることで、華やかになる。</p> <p>⑤現在、屋外に設置されていることで風雨に曝されている車両を屋内展示することで劣化が抑えられ文化的遺産の保存ができる。</p> <p>⑥近未来的な場所に歴史的な車両があることで、新しいものを取り入れてきたことが神戸のイメージと合致する。</p> <p>⑦駅地下にこのような展示をしている場所は他になく、テレビ、ネット、写真で見ても、ひと目で神戸とわかるものになる。</p> <p>⑧ライトアップやプロジェクションマッピング、月一乗車できるなどのイベントをすることで、こどもには間違いなく人気場所となり、観光資源として活用できる。</p> <p>⑨観光資源として無駄にしている車両の有効活用ができる。</p> <p>以上のような効果が期待できます。</p> <p>次に問題点ですが、車両の所有権やデュオドームへの搬入方法、デュオドームの床部分の強度、地下であることの水害による水没の可能性などが考えられる。</p> <p>今回の提案は、市内の観光資源を有効活用することで、神戸駅周辺の活性化、魅力の向上に繋がるものと考えます。地下への車両設置は難しくとも地上に設置することでも大きな効果は得られるものと考えます。この度の駅周辺の再開発により魅力的な神戸になることを期待いたします。</p>	
30	<p>神戸駅と各観光地などとのアクセス、動線についてですが、これについてはバスの路線の拡大、便の増加くらいしかないのではないかと、思っています。ただ、umie(ウミエ)については屋内施設なので雨の日とかは行きたいという人が多いと思います。なのに、地下通路など雨風をしのげる道がないのがとても残念に思いました。また、umie(ウミエ)はショッピングモールなので頻繁に行く人が多いと思います。しかし神戸駅との距離はよく行く人からしてみれば、そこそこの距離があるように思いました。</p>	<p>神戸市では都心～ウォーターフロント間における回遊性や魅力向上を目的に、本年4月より、神姫バス株式会社が連節バス「Port Loop (ポートループ)」の運行を行っております。現在、三宮駅前～新港町～ハーバーランド間を循環運行しており、将来的には神戸駅や新神戸駅への延伸も検討しております。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
30 の 続 き	<p>そこで、LRT を導入してみるのはどうでしょうか。神戸では LRT の導入が検討されていますよね。そこで試験導入という形で運行してみてもはどうでしょうか。日本ではまだ導入されていない(名古屋で試験導入が近々行われます)SRT や、ロープウェイというのもありだと思います。あと、アンパンマンミュージアムに行く道は狭く分かりづらかったです。</p> <p>また、大倉山に向かうバスはすごく便が少ないなと思いました。それから北野に向かう路線を新たに導入したほうがいいと思います。神戸の有名な観光地なのに神戸で2番目のターミナル駅から行けないのは改善したほうがいいと思います。路面電車が走る街はカッコいいと個人的に思うのと北野の街並みを颯爽と走るさまはすごくいいと思うので、路面電車を導入してほしいです(神戸駅と北野を結ぶ路線で)。ゴムタイヤトラムという急な坂にも対応していて走行音も小さいという優れものがあり、これはフランスなどでいくつかの方式が開発されているもので、北野を走る方式としては最高だと思います。元町方面ですが元町6丁目商店街まで地下通路で結ぶのがいいと思います。アーケード街で雨にあたらないのにここに着く途中で濡れてしまいます。また、地上では信号が無く歩行者が好きところで渡っていたのが危ないなと思いました。</p>	<p>LRT につきましては、需要の見極めや自動車交通への影響など多くの課題があり、現時点での導入判断は難しいため、連節バスの利用状況や回遊性向上の効果等を確認しながら、LRT 導入について検討を行っていきます。</p> <p>令和3年8月には、LRT がまちの回遊性や魅力向上にどうつながるか幅広く意見をいただくための「第1回 LRT が走る未来のKOBE を考える座談会」を開催し、今年度内に計4回程度の座談会を行う予定としています。</p>
31	<p>元町、新開地方面へのアプローチ 現状: ルートが分かりにくい上、景観が悪く、人流ができていない為、街が活性化されていない。</p> <p>提案: ・誘導すべきルートを決め、統一した歩道ペイブメント(歩道)、潤いある緑豊かな街路樹と木陰、洗練されたガーデニングの整備、分かれ道のサインの設置、統一した街灯(できればダークグレーの塗装)等を整備する。 ・周囲の老朽化した建築物等も街路樹で隠せる。 ・ガードレールやフェンス等の配色に統一感を持たせるだけでイメージがグレードアップするのでは。</p>	<p>7ページにおいて「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」と位置付けており、それぞれのルートを意識した広場内動線の確保や案内サイン整備などによるアクセス向上を図っていきます。</p> <p>なお、いただいたご意見につきましては今後の設計において参考にさせていただきます。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
31 の 続 き	<p>(黄緑のフェンス→黒、白の安っぽいガードレール→ダークカラーに塗装)</p> <p>例えば、元町商店街入り口前のきらら広場も常に雑草を除去してガーデニングメンテナンスするだけでオシャレポイントになるのに、勿体ない。</p>	
32	<p>JR北口の北側、JRと飲食店の間の南北の車道は、ピナスブリッジや再度山の市章が正面に見える貴重なロケーション。歩道化もしくは時間制歩行者天国にしてはいかがでしょう。程よく日陰もできるので、ファーマーズマーケットやフリーマーケットといったイベントにも適している。西元町方面への動線も確保できる。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、元町方面への動線を考える上で参考にさせていただきます。</p>
33	<p>神戸駅前人が集まるようにしたいらしいが、元町、新開地など周辺マンションの住民は幹線道路を渡ってくるしかなく、駐車場もなく交通手段に乏しい。ここを歩くのは子連れに危険である。なので、駅南にJRによるタワーマンション計画を許可したらどうか。たしか、JRの中期計画では神戸駅にマンション建設が上がっていたはず。同時に下部に北側から南側に移転してバスターミナルも整備したら両者 WinWin だと思う。現状、平日はほぼ神戸駅前は子連れファミリーは皆無なので人出が必ず出来ると思う。</p>	<p>いただいたご意見につきましては参考にさせていただきます。</p>
34	<p>湊川神社は市民にとって、多少なじみがあっても明治5年に創建された若い神社である。あまり歴史がない神社である。これを周囲の雑居ビル群の合間から見通す景観軸の設定は、見栄えが悪く貴重と思えず無意味である。まずは邪魔をする雑居ビルの排除が先決だろう。</p>	<p>湊川神社は地域の人々に親しまれている地域のシンボルであり、神戸駅周辺の個性を生かした駅前広場の再整備には必要な要素だと考えています。そのため本計画では5ページに記載の通り、「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が感じられる景観軸を形成する」と位置付けています。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
35	<p>山側（湊川神社方面）について広場を整理するのみでは、一時的に見栄えがよくなるだけで、人の賑わいには繋がらないと思います。市政が中心となり区画整理を行い、現在の雑多な街の雰囲気を半ば強引にでも刷新しないことには何も変わらないと思います。近くに裁判所もあることですし、神戸駅山側に政治機能を集約するなど、戦略的な変化を推し進めていただきたいです。</p> <p>さらに、湊川神社をシンボルにするのであれば、駅～神社正面の位置で中央幹線を横断できるようにすべきではないでしょうか。見通しが良いだけでは、結局分断感拭えません。</p>	<p>8ページにおいて「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。」としており、今回の広場整備が周辺の街の雰囲気を刷新するきっかけとなり、地域全体が活性化することを目指して取り組んでまいります。</p> <p>神社正面での中央幹線の歩行者横断については、駅周辺だけでなく広域の道路交通への影響も踏まえながら警察との協議が必要となりますが、湊川神社と駅前広場との関係性を高める方策の一つとして、参考にさせていただきます。</p>
36	<p>元市民なので神戸駅には思い入れがあります。</p> <p>1) 神社正面の道路は完全歩道化すべきではないでしょうか。</p> <p>2) 神社正面の道路の両側2ブロックは再開発・高層化すべきではないでしょうか。</p> <p>東京駅の正面は新丸ビル・丸ビルのツインタワーに挟まれた行幸通りが高質な空間を作っています。神戸駅でも似たような構造が作れるとは思いますが、広場だけ直しても既存の雑居ビル群がそのままだと空間全体がデザインできませんので効果は限定的です。</p> <p>3) 上記が無理の場合、駅前広場は広いので、一部をつぶして上記の意義を踏まえたツインビルを建ててしまえばよいと思います。</p>	<p>駅と神社正面をつなぐ神戸停車場線については、沿道の地権者等の意見も踏まえながら、歩行者にとってより歩きやすい道路となるよう進めていきたいと考えています。</p> <p>駅周辺エリアの開発については、8ページにおいて「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。」としており、今回の広場整備がきっかけとなって地域全体が活性化することを目指して取り組んでまいります。</p>
37	<p>駅周辺の街並み 現状:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・え。ここ都心部。とびっきりする様な場末感。</li> <li>一般的に古いという事は必ずしもイコール寂れているとは限りませんが、神戸の場合、汚い、老朽化などという様な近寄りたくない様な街並みが多いと思います。</li> <li>・街路樹を刈り込み過ぎでは。潤いを感じません。貧弱なクスノキとイチョウが目立つ。</li> </ul>	<p>ご指摘のとおり、神戸駅～大倉山周辺においては、図書館や文化ホール等があり、歴史と文化が息づくエリアであるものの、施設等の老朽化が進んでおります。</p>



No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
37 の 続 き	<p>・文教地域と言っても、建造物(文化ホール、中央図書館、その周囲の緑地)が古く、デザイン性が時代に合っていない。</p> <p>・歩道橋、街灯、ガードレールなどの錆び、汚れ。清掃されていない不潔なイメージ。</p> <p>提案：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市の補助金で外壁やシャッターの再塗装を勧める。</li> <li>・緑地整備</li> </ul> <p>もっと、葉が豊富で風で揺れる様な、歩行者に木陰を作る潤いある街路樹を。老朽化した建物の目隠しにもなる。</p> <p>また、文化ホールや図書館自体の建て替えはすぐにはできないものではないですが、図書館入口周辺のアップグレードや文化ホール前の公園、大倉山公園の大リニューアルなら可能でしょうか。</p> <p>例えば、大倉山公園は都心にある見晴らしの良い、ポテンシャルの高い大きな緑地であるにも関わらず、現状は昭和感満載のさえない公園です。これを大胆リニューアルする。</p> <p>時代に合わない都道府県別テーマのモニュメント等の撤去。頂上の休憩所のアップグレード。四季を感じ、潤いあるデザイン性の高い植物の植林とランドスケープ。児童公園のアップグレード。デザイン性の高いベンチを増やす。黒ずんだ石垣の高圧洗浄。図書館と隣接したガラス張りの洗練された大型カフェを作り、屋外にもペット連れOKのテーブル席を設ける。などなど、幾らでも改善策は考えられます。若い世代からもステキだなと感じられ、休日に家族連れで行きたくなる様な公園に出来ないでしょうか。文教地区と言うのなら、ただ神社、ホール、図書館を置いておくだけでなく、知的で健康的なライフスタイルを提供できる地域であってほしいと思います。</p> <p>文化ホール前の公園の西洋的な噴水なども今となってはダサい。暗い。そこに居たくない。</p> <p>折角の緑地スペース。工夫次第で幾らでも垢抜けた憩いの場になるのでは。</p>	<p>この中で、神戸文化ホールについては、都心三宮エリアへの移転を計画しておりますが、文化ホールのすべてが移転するのは2030年度以降の予定となっております。今後、このような動きに併せ、大倉山エリアの魅力向上に取り組んでいく必要があります。周辺の公共施設等の老朽化の状況を見極めながら検討を進めていきたいと考えています。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
37 の 続 き	<p>・湊川神社脇の緑と彫刻の道は潤いがあり、植物のチョイスも現代的で手入れがされていて歩道との色合いも良く、歩いていても気分が良くなります。あのコンセプト(彫刻は要らない)を駅広場から大倉山公園まで続けると自然に足が向くのではないのでしょうか。(既にある保守的なイメージの裸体像が多過ぎ)</p> <p>但し、図書館前の複雑な区画(お寺、店舗、マンション)等が入り組んでいるので、整備が難しそうですが。</p>	
38	<p>とっても素敵プランなのですが、従来からある、下町のおじさん達(新開地や湊川方面)へ続く憩いのスペースも、立派な文化だと思っていますので、完全に排除はしないで欲しいです。</p> <p>お酒とかタバコとか。</p> <p>うまく分けつつ、調和できたら良いな。</p> <p>と思っています。</p>	<p>新開地、湊川方面の下町文化も神戸駅周辺の個性の1つであり、地域全体を活性化にはそういった特色を活かしてしていく必要があるため、7ページにおいても「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。」としています。</p>
39	<p>所期の目的を実現するためには、神戸市およびJR所有地の一体的な空間利用および再開発または区画整理手法等による民有地の高度利用の推進が必須であると考えます。</p>	<p>本事業の推進にあたってJR西日本とは適宜連携しながら進めており、風格ある広場景観の実現のため、駅前広場という機能の範囲においてJR所有地も含めた一体的な空間の検討を行っていきます。</p> <p>また、駅周辺エリアの開発については、8ページにおいて「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。」としており、今回の広場整備がきっかけとなって地域全体が活性化することを目指して取り組んでいきます。</p>
40	<p>神戸駅舎の壁面はレンガだから甲子園球場に似ている。神戸駅舎に「緑のツタによる壁面緑化育成プロジェクト」を提案する。ツタが神戸駅舎を全面覆うのは多分10年後、ツタが年々成長する過程は、市民にとっても出来れば敷地全面を芝生化、歩道はブロック、イベント広場を作り、広場はアンツーカーの土にする。</p> <p>さらに周囲に屋根を持つ観客席のようにベンチを配置して、ボールパークのようにしてみたいか。</p>	<p>神戸駅前広場再整備基本計画ではJR神戸駅舎の改修は含まれない前提としていますが、いただいたご意見はJR西日本にも参考情報として提供させていただきます。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
41	<p>今のクラシカルな雰囲気駅の駅舎イメージのまま、例えば電車が建物内をトンネルで通過する。壁の一部が透明になっていて電車の写真が撮れる。走行中の電車を眺めながらお茶ができる。電車の写真撮影が趣味の方に。</p>	<p>神戸駅前広場再整備基本計画ではJR神戸駅舎の改修は含まれない前提としていますが、いただいたご意見はJR西日本にも参考情報として提供させていただきます。</p>
42	<p>神戸駅舎についてですが、現在の神戸駅舎に固執するのはどうかと思います。神戸駅のロータリーについての意見では既存の神戸駅舎、という前提で書きましたが現在の神戸駅舎をそのまま使うのは反対です。アンケートでも華やかさや風格が足りないと感じている人が多いようです。</p> <p>しかし、駅舎にそれらが無いと直接書いてあるわけではないので断定はできませんが。確かに現在の神戸駅舎は歴史はあるでしょう。しかし、レンガ造りなのは一部分で、深谷駅のような華やかさも東京駅のような壮大さありません。歴史があるだけで高質、華やかさはあまりありません。その原因としてレンガ造りなのが一部分、レンガが色あせているように見える、駅舎の壁にある屋根が邪魔、などが挙げられます。これらが現神戸駅舎、駅前広場の残念な感じを倍増させています。それに広場だけをリニューアルした場合、駅舎と広場の綺麗さに差がでてしまいちぐはぐな空間になるのではないかと考えています。イラストではそうではなくても実際に出来上がったとき、そういう状態になる可能性も否めませんよね。これらを改善しない限り真に高質で風格のある、かつ歴史のある神戸駅、広場はできないと思っています。それに、アンケートの神戸駅に求めるコンセプトに歴史、新しさが特に多かったです。なので、レンガ造りというのは残して歴史を感じられるようにし、かつ新しさも感じられるそんなデザインの駅舎がいいのではないのでしょうか。</p> <p>同じような事を2回書きますが、現駅舎を歴史ある、と感じるのはレンガ造りなのと色褪せていたりして年月を感じられるからです。京都などのお寺に歴史がある、と感じるのはまた別です。そんな駅舎をリニューアルせず使用すれば品位は下がりますし、広場との調和はとれない、と思います。</p>	<p>現在のJR神戸駅舎は1930年（昭和5年）に改築された三代目の駅舎であり、かつては貴賓室が設置されていたほか、平成20年には経済産業省が指定する近代化産業遺産「鉄道施設の歩みを物語る近代化産業遺産群」の一つを構成するものとして指定されるなど、風格と歴史的価値を有する駅舎であると考えています。</p> <p>現在の神戸駅前広場は駅舎が駅前景観に活かされていないなどの課題があり、具体的な設計に当たっては、いただいたご意見も踏まえながら駅舎と調和した広場となるよう検討を進めてまいります。</p> <p>なお、JR西日本からは現在の神戸駅舎については当面建て替えの予定は無いと伺っていることから、神戸駅前広場再整備基本計画ではJR神戸駅舎は現状を前提としております。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
43	<p>通勤で毎日 J R 神戸駅を利用していますが、山側は車窓から外の景色が全く見えません。</p> <p>ホームには県外の観光地の写真が大きく飾られていますが、それよりも湊川神社を見えるようにしていただきたいです。</p>	<p>神戸駅前広場再整備基本計画では J R 神戸駅舎の改修は含まれない前提としていますが、いただいたご意見は J R 西日本にも参考情報として提供させていただきます。</p>
44	<p>概ね賛成だが、J R 西日本側に了承は取れているのか。神戸市は独断的に事業を進めるので民間企業にはいいイメージを持たれていない。入念に意思疎通を図って計画を進めてほしい。</p> <p>この計画で J R 側としても旅客、集客に結び付くなら大歓迎だろうが、通常は駅前整備は駅舎がメインだろうから、今後の J R 側の整備計画に支障をきたすようなら、白紙になっている三ノ宮駅ビル建て替えにも影響を及ぼしかねない。このことに留意していただきたい。</p>	<p>本事業の推進にあたって J R 西日本とは適宜連携しながら進めております。</p> <p>なお、J R 西日本からは現在の神戸駅舎については当面建て替えの予定は無いと伺っていることから、神戸駅前広場再整備基本計画では J R 神戸駅舎は現状を前提としております。</p>
45	<p>8 頁の広場の利用効果の波及について</p> <p>神戸有数の音楽イベントである新開地音楽祭と連携し、そのサテライト会場として広場を活用することにより、より多くの市民に音楽祭にふれていただき、エリアの回遊性アップにつなげていただきたい。また、芸能や映画のまち新開地と連携し、たとえば喜楽館野外寄席や駅広街頭映画といった地域の特色を活かした広場の活用を図っていただきたい。</p>	<p>8 ページにおいて「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」と位置付けております。</p> <p>なお、ご意見につきましては今後の運営管理の検討にあたって参考にさせていただきます。</p>
46	<p>神戸駅前を芝生公園にしてください。ポートアイランドにある芝生公園をイメージしています。植木などがあれば雨宿りの場となるので芝生でどんと広々とした空間にして欲しいです。また一角には、有料かカンパかのドックランコーナーなどを設けても良いと思います。</p> <p>都心の駅前に贅沢な芝生の空間など想像しただけで楽しくなってきます。100 年の齢を重ねる駅舎が芝生の緑に映えることまちがいなしです。子供の教育にもよい環境を未来に残されてはいかがでしょうか。</p>	<p>夏場の緑陰や緑豊かな空間は神戸駅前広場が心地よく魅力的な空間となるために必要な要素と考えており、全体計画との調和や維持管理のしやすさなど総合的に勘案し、適度な植栽計画となるよう進めてまいります。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
47	<p>JR 神戸駅を最寄り駅として利用している住民です。市の再整備プランには基本的に賛成ですが、是非緑地部分を増やして頂ければと思います。</p> <p>普段、子供を連れてメリケンパークなどを利用することは多いですが、やっぱり、緑は少なく、夏場に利用することは難しいかなと思っています。駅前広場の一部分を緑豊かな都市公園に再整備頂ければ、市民の憩いの場にもなるし、神戸市のシンボルにもなり得るのではないかと思います。</p>	<p>夏場の緑陰や緑豊かな空間は神戸駅前広場が心地よく魅力的な空間となるために必要な要素と考えており、全体計画との調和や維持管理のしやすさなど総合的に勘案し、適度な植栽計画となるよう進めてまいります。</p>
48	<p>神戸駅西側について 神戸駅前広場再整備基本計画(素案)を見る限り、バスターミナルが南にずれ狭くなっていますが、バスターミナルの位置及び大きさはそのままがいいと思います。その理由は一旦置いといますが、そうすると「人のための空間」は以前と変わらないままです。なので、姫路駅と豊橋駅のバスターミナルの構造を合わせるのはどうでしょうか。豊橋駅の広場はバスターミナルの屋根の上にあります。実際に行ったことがありますがすごくオシャレでした。</p> <p>また、バスロータリーの屋根の上に広場があるのはよく鉄道で旅をしてきましたが豊橋駅くらいで、他の駅と差別化できます(することによりメリットがあるのかは僕には分かりませんが)。ただ、豊橋駅は橋上駅ですが神戸駅は高架駅です。そこで姫路駅の構造を取り入れます。姫路駅は高架駅ながら豊橋駅のようにバスターミナルの上を超えロータリーに降りるという構造をしています。神戸駅では駅舎とエレベーター・エスカレーターなどの距離をバスターミナル及び上の広場から眺められるまで(景観をくずさないところまで)離す必要があるかもしれません。また、バスターミナルよりも広場の方を広くすれば、現在の駐輪場があるところくらいに屋根付きの野外ステージもつくれ、人を呼ぶことができるのではないのでしょうか。</p> <p>ここで、この2つの構造を取り入れることによるメリットについて書いていこうと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の神戸駅から湊川神社を見てもその間に幹線道路があり、車で頻繁に遮られあまり景観が良いとはいえません。</li> </ul>	<p>現在の神戸駅前広場（北側）では、バスロータリーが大部分の面積を占めており人のための空間が少ないことや、駐輪場が不足しており駅周辺や駅前広場内での無秩序な駐輪が多いなどの課題があります。</p> <p>このような課題を改善し、神戸駅前広場を魅力ある空間とするためには、バスロータリーなど主要な機能の再配置も含めた再整備が必要だと考えています。</p> <p>駅前広場の設えを考える上で、機能上の都合から部分的に屋根を設けることは想定されますが、駅舎景観への影響や構造・法的な実現可能性などを考慮し、地上の屋外空間での再整備を考えています。</p> <p>なお、その他のご意見につきましては参考させていただきます。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
48 の 続 き	<p>しかし高いところからならトラックは無理でも一般車なら遮られることは無くなるでしょうし広場の高さをさらに高くしていけばトラックなどでも遮られることは無くなります。つまり湊川神社方向の景観の向上です。</p> <p>・バスロータリーとデュオこうべとの出入り口についても屋根取り払い、広場、ロータリー、地下街を結べば縦のスムーズな動線が確保できると思いますし、出入り口を有効活用できます(神戸駅前広場再整備基本計画のイメージ図を見る限りこの建物とロータリーの位置がかぶっていたので取り壊すのかなと思ったため、有効活用という言葉を使いました)。</p> <p>次に、駐輪場はやはり地下にするべきだと思います。どれだけ綺麗に並べても風格という部分に影響を与えてしまうと思います。また、駐輪場はできるだけ1つにまとめておいたほうがよいと思います。例えば、ある駐輪場に停めようと思っていたけど、そこが満車だった場合他のところに行かないといけないので時間がかかります。そういったロスをなくすためにまとめておいた方がいいのではないのでしょうか。</p>	
49	<p>駅前広場 現状/山側: 動線の悪さ、見通しの悪さ、変な形のバスターミナル、美しくない複雑な形の花壇、錆びついたポールや柵、自転車置場の不足</p> <p>提案: デュオこうべへアクセスできるエレベーターを設置して欲しいです。 地面も含め総リニューアル。</p> <p>現状/海側: 駅前からプロメナ迄の歩道橋が汚れている。暗い。 歩道橋からプロメナを通り抜け、ウミエに行く動線は迷いはしないが、継続感が無く、ウキウキ感がない。 駅前、ハーバーランド、プロメナにある全てのエレベーターが高齢者、ベビーカーには狭く使いにくい。</p>	<p>神戸駅前広場の目指すべき方向性として、「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」を位置付けており、再整備により駅前広場にスムーズに往来でき、広場を人が交流し憩う場として居心地を良くすることで、人が集まり新たな憩いや交流、コミュニケーションの生まれる拠点を刷新することを目指します。</p> <p>なお、いただいたご意見につきましては、今後の設計において参考にさせていただきます。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
49 の 続 き	<p>提案:</p> <p>歩道橋からウミエ迄ズドンと真っ直ぐなアクセスに。真っ直ぐでなくても地面のタイルなどで動線を明確にカッコよく。</p> <p>&lt;ランドスケープ&gt;</p> <p>ベンチ設置場所は、夏でも待ち合わせに使える木陰、良い季節には太陽の光を受け、雨天では屋根付きのエリア、携帯電話をチャージできるスマートベンチ等どんな時でも使える工夫を。地面は上質グレー系。潤いある木々とガーデニングと一体化したベンチ(石材、コンクリート、木材、スチール等、ミックスした材質を希望します。)</p> <p>曲線、直線が交差した様なランドスケープもカッコイイですね。</p>	
50	<p>神戸駅海側（ハーバーランド方面）にもっと注力して再整備を進めていただきたいです。umie(ウミエ)やハーバーランド方面への玄関口にも関わらず、全く開放感がありません。市外、県外から訪れてくれた観光客が、もっとワクワクしてわざわざ訪れたくなる空間にすべきと思います。</p>	<p>駅南側広場においては、5ページに示す通り駅舎出入口前や阪神高速道路脇の広場などを「華やかさや美しさを演出」、「人が交流し、憩う場として居心地の良い設えを整える」といった方向性で再整備することとしており、市外、県外から訪れた観光客だけでなく、普段利用される地域の皆様にも潤いをもたらすような設えとなるよう、今後の設計において検討してまいります。</p>
51	<p>外観</p> <p>屋外ではなく、屋根を付けて屋内にする。</p> <p>良い点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・天候に左右されない。</li> <li>・店舗数増加。</li> <li>・スケボーやダンス、飲酒や喫煙ポイ捨ての減少。</li> </ul> <p>悪い点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・屋根をつける費用がかかる。</li> </ul> <p>現在の神戸駅の問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(お酒やたばこの) ポイ捨てが多い。</li> </ul>	<p>駅前広場の設えを考える上で、機能上の都合から部分的に屋根を設けることは想定されますが、駅舎景観への影響や構造・法的な実現可能性などを考慮し、地上の屋外空間での再整備を考えています。</p> <p>なお、その他のご意見につきましては、参考にさせていただきます。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
51 の 続 き	<p>・治安が悪い（喫煙者、飲酒、ホームレスのたまり場になっている）。</p> <p>・暗い、汚れている。</p> <p>↓対策案</p> <p>・喫煙禁止区域に指定する。</p> <p>・クッキングカー形式の店舗を各所に設置。</p> <p>・神戸駅からハーバーランドまで微妙に遠い。 せめて地下で繋がっていて欲しい。</p> <p>・地下鉄大倉山駅からも微妙に遠いので、新幹線とのアクセスが悪い。 こちらも地下で繋がっていたら最高だったはず。</p> <p>・エレベーターが分かりにくい。</p> <p>・ベビーカーや車椅子利用時のルートやお手洗いなどが分かりにくい。</p> <p>あまり向いていないと感じる施設例 ストリートテーブル三ノ宮</p> <p>↑最近こういうタイプが増えていますが、雨天休止、暑い日は人が集まらないなどが多く、売り上げが予測できないような施設の長期運営は難しいと感じます。</p>	
52	<p>神戸の洋文化発祥の地神戸駅と、神戸の歴史伝統の神戸の和文化兵庫津を、西国街道を生かして再現し、多様な神戸の洋文化和文化を体現するきっかけとする。</p> <p>「日本遺産」に認定された「神戸・兵庫津のシンボル」として、神戸駅前広場に、</p> <p>1、「兵庫津の4偉人」の銅像を建立すること。（銅像ができないときはそれにかわる素材の立像）</p> <p>2、「北前船」を、「神戸の名を冠するにふさわしい形」に造形化すること。</p> <p>3、さらに、「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する」と記されていることを踏まえて、神戸駅から「県立兵庫津ミュージアム」まで、当時の道を生かして復活し、各コースの要所に「日本遺産」にふさわしい「統一的なデザインの標識」を建て、「ベンチ」、「休憩所」、「公衆トイレ」を設置すること。</p>	<p>神戸駅前広場の目指すべき方向性として、「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」を定めており、再整備により駅前広場にスムーズに往来でき、広場を人が交流し憩う場として居心地を良くすることで、人が集まり新たな憩いや交流、コミュニケーションの生まれる拠点に刷新することを目指します。</p> <p>なお、その他のご意見につきましては今後の設計において参考にさせていただきます。</p>



No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
52 の 続 き	<p>私たちが提案した意見要望の基盤の概要は、以下のとおりです。</p> <p>1、「日本遺産」の活用</p> <p>まちの活性化の最高のブランドは、「世界遺産」、「日本遺産」です。どこの地域でも、行政と地域が一体となって最高ブランドの活用に真剣に取り組んでいます。神戸には「日本遺産」が2つあります。「北前船寄港地・兵庫津」と「日本酒の灘五郷」です。</p> <p>私たちは、神戸市が神戸駅前広場を再整備するためには、「日本遺産」＝「兵庫津」、「北前船」を活用することが責務であり、不可欠なことと考えています。</p> <p>2、「洋の文化」と「和の文化」</p> <p>神戸には明治以降の「洋の文化」と、それ以前の「和の文化」があります。「洋の文化」は150年、「和の文化」は1300年の歴史があります。1300年の時間をかけて、「神戸の歴史の宝庫」が完成しました。</p> <p>太平洋を囲む横浜、香港、シンガポール、シドニー、サンフランシスコのどの国際港も、ハード・ソフト面のスケールの大きさ、エンターテインメントの多様さでは神戸港を圧倒しています。しかし、神戸にはどこにも負けない歴史と文化があります。</p> <p>平清盛は「大輪田泊」を日宋貿易の拠点として整備し、室町時代には足利義満の日明貿易港として栄えました。江戸時代の神戸湊である「兵庫津」は、人口2万人の大都会として、日本経済を牽引した国際交易港であり、「西国街道」は陸の経済幹線路としての要衝でした。多くの豪商の商家があり、旅籠、本陣がありました。また、「兵庫津」には、現在でも4km程の狭い地域に「50もの神社仏閣」があります。各社寺が時代の要請により創建されて、今日に至るまでそれぞれの歴史を重ねています。</p> <p>:「能福寺」は、824年(延暦4年)に日本最古の密教霊場として最澄が建立。平清盛が平家一門の祈願寺としたことから、その時代に大いに栄えました。1891年(明治24年)に日本3大大仏のひとつである「兵庫大仏」が建立されました。</p>	

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
52 の 続 き	<p>:「真光寺」は、1276年(建治2年)一遍上人が再興の祖となり、葬られています。</p> <p>:「七宮神社」は、平清盛が経が島築造で難航したときに社殿を造営し、高田屋嘉兵衛は国後島・択捉島に向かう前に北前船の模型船3隻を寄贈し、海上の安全を祈願しました。兵庫県は、県内の歴史と文化を広く情報発信するために、今秋「県立兵庫津ミュージアム」を開館します。</p> <p>基本計画の策定には、素案にある時間軸とエリア(面)軸を拡張して、神戸の歴史と文化をさらに重層化し、都市ブランドの向上につなげることが極めて重要であると考えます。</p> <p>3、「兵庫津の4偉人」</p> <p>この「兵庫津」は、沢山の偉人が活躍された舞台でした。特に日本経済を牽引した「兵庫津の4偉人」は、工楽松右衛門、高田屋嘉兵衛、北風正造、神田兵右衛門です。</p> <p>:工楽松右衛門は、佐比江で廻船業を営み、風雨に強い「松右衛門帆」を開発して、幕府から「工事・工夫を楽しむ」ことで「工楽」の姓を授かり、経済の発展に大貢献しました。兵庫区羽坂通の八王寺にある墓が、「日本遺産」認定の神戸市の構成文化財になっています。</p> <p>:高田屋嘉兵衛は、北前船交易で財を成し、幕府の命で択捉島の航路を開拓。日露間の「ゴローニン事件」で捕虜となるも、見事に解決して函館の発展に尽力しました。西出町鎮守稲荷神社に寄贈した2基の灯籠と西出町の石碑が「日本遺産」認定の神戸市の構成文化財となっています。</p> <p>:北風正造は、江戸時代には「兵庫十二浜」を支配。第66代北風荘右衛門の北風正造は、1872年(明治5年)に創建された湊川神社の用地7,232坪(約23,860m<sup>2</sup>)を寄進し、また1874年(明治7年)に開通した神戸駅の用地72,727坪(24万m<sup>2</sup>)も無償提供しました。更に、それより前にも姫路藩が朝敵として官軍の総攻撃を受ける時、官軍に軍資金15万両を差し出し姫路藩と姫路城を救いました。初代県知事の伊藤博文と共に、神戸の発展に大貢献しました。神戸駅前広場の整備には欠かせない、第一の恩人・偉人です。</p>	

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
52 の 続 き	<p>神田兵右衛門は、出在家町の海産物・米問屋を営む豪商。慶応3年には、神戸開港商社取締役就任。明治には、治安維持のため「兵庫隊」を設立し、隊員教育の場として「明神館」を開校。多大の資材を投じて兵庫運河を完成させました。兵庫商法会議所(現、神戸商工会議所)の初代会頭、神戸市議会の初代議長を務め、「神戸を創った人」、「神戸発展の父」と称されます。</p>	
53	<p>umie(ウミエ)、ハーバーランド方面へのアクセス、動線が絶望的です。わざわざ地下に降りて、また地上に戻って、横断歩道を渡ってなど、ルートが煩雑すぎるだけでなく、地下も歩道橋も陰気な雰囲気があり、毎回通るたびに残念な気分になります。動線が分かりにくいからサインを増やすという小手先の対策ではなく、動線そのものを見直す抜本的な変更を目指してください。</p> <p>上述した通り、ハーバーランドの雰囲気、イメージと合致した動線にすべきで、そのためにはやはり地上に開放的な通路やデッキを設けるべきだと思います。</p> <p>市の方針でも言及しているように、海こそ神戸らしさの象徴だと思うので、みなと方面の開発に合わせ、この神戸駅海側全体の改革をぜひ真剣にご検討いただきたいです。海まであんな至近距離なのですから、ポテンシャルはかなり高く、それを活かさないのは勿体無さ過ぎます。</p>	<p>ハーバーランド方面への動線につきましては、神戸駅とハーバーランドの間には交通量の多い国道2号のほか、阪神高速道路があり、地上・デッキレベルともに大きな制約があることから、抜本的な動線の変更は困難だと考えています。</p> <p>そのため、案内サインの充実や地下街を通る回遊ルートの利便性を向上させることにより、ハーバーランド方面を含む駅周辺への回遊性向上を目指していきます。</p>
54	<p>回遊拠点として望まれる機能・装置</p> <p>(1) レンタカー・レンタサイクルの再整備・再配置</p> <p>(2) 案内標識・地図の充実</p> <p>(3) 南側(東側)駅前広場で分断されている2つのハーバーランド歩道橋への導線の改善</p> <p>① JR神戸駅南口(中央口およびビエラ口)付近に直結</p> <p>② デザインおよび雨除け機能の一新</p> <p>(4) 新開地方面への導線としてメトロ神戸の再整備</p> <p>(5) 旧西国街道の活用(自転車・歩行者空間としての整備)</p> <p>① 東側：きらら広場から元町商店街方面</p> <p>② 西側：新開地本通～湊八幡神社～札場の辻(兵庫津)</p>	<p>7ページにおいて「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。」と位置付けております。</p> <p>また、メトロ神戸の再整備については、令和3年7月21日付で「新開地駅・高速神戸駅間連絡地下通路のリニューアル」が神戸高速鉄道株式会社及び阪神電気鉄道株式会社より発表されております。</p> <p>その他のご意見につきましては参考にさせていただきます。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
55	<p>7 頁の周辺への回遊拠点としての整備について</p> <p>JR 神戸駅前広場から新開地方面には 3 つのルートが考えられます。それぞれのルートを意識した広場内動線やサイン整備によりアクセス利便性の向上を図っていただきたい。</p> <p>①古湊線を通じてアートビレッジセンターに至るルート  ②現バス道(旧西国街道)を通じて新開地に至るルート  ③地下街を通じて新開地駅や神戸・新開地喜楽館に至るルート</p>	<p>7 ページに掲載されている図中の矢印（主要な人の流れ）は主要な人の流れの方向性を示すものですが、実際の動線としてはご意見のようなルートなど目的地に応じた多様なルートが想定されます。</p> <p>新開地方面への回遊拠点としての整備につきましては、7 ページにおいて「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げる、広場内動線を確保する」と位置付けており、それぞれのルートを意識した広場内動線の確保や案内サイン整備などによるアクセス向上を図っていきます。</p>
56	<p>スムーズかつ安全・安心な交通機能整備</p> <p>(1) 鉄道相互乗り換え経路の改善</p> <p>①神戸駅から湊川神社方面へ直進するデュオこうべへの階段（エレベーター）設置  ②JR 神戸駅とデュオこうべを直結するエレベーターの設置（バリアフリー化促進）  ③乗り換え経路案内誘導サインの充実（JR 神戸駅構内含む）</p> <p>(2) バスターミナルの改善</p> <p>①バス待機所を含めた集約化（北側（西側）への集約、かつコンパクト化）  ②神戸駅からは雨にぬれず乗り換えができる構造に  ③国道 428 号および中央幹線（国道 28 号）からの円滑なアクセスは確保</p> <p>(3) タクシー乗り場およびキス&amp;ライド空間の改善</p> <p>①タクシー乗り場の縮小および利用コードの設定  ②キス&amp;ライド空間の利用ルールを SNS 上で利用車両に周知する仕組みを検討</p> <p>(4) 自転車駐車場の再整備</p> <p>①駅に近い場所で（利便性確保）  ②地上式で（地下機械式は初期投資・維持管理費共に高価→受益者負担額を抑制）</p>	<p>6 ページにおいて「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」、及び 7 ページにおいて「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。」と位置付けており、鉄道相互乗り換え経路の改善やバスロータリーの改善を図っていきます。</p> <p>また、駐輪場の整備については必要な台数分の駐輪場をすべて地上で整備しようとする大きな面積が必要となり、景観や広場内の動線に影響を及ぼすため、地下空間を活用していく考えです。</p> <p>その他のご意見につきましては、参考にさせていただきます。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
56 の 続 き	<p>③JR 耐震補強後の高架下の有効利用（交通事業者への協力要請）</p> <p>（５）駅前広場の利用規制</p> <p>①二輪車およびスケートボード等の乗り入れ禁止措置</p>	
57	<p>5 頁の高質で風格のある景観整備について</p> <p>地域資源として「西国街道」の位置づけが求められます。 JR 神戸駅から旧湊川(新開地)を経て兵庫発祥の兵庫津に至る歴史エリアに誘う拠点としての景観軸も盛り込んでいただきたい。</p>	<p>いただいたご意見につきましては参考にさせていただきます。</p>
58	<p>色</p> <p>現状:</p> <p>駅前広場も含め街全体がまとまりの無い、ごちゃごちゃしたイメージ。色使いに配慮が欠ける。</p> <p>駅には立て看板、自動販売機、広告、貼り紙等のいろいろな色が目立つ。駅前広場の花壇の赤レンガも古くさいし、安っぽい。</p> <p>また、街中の歩道に使用される新しいインターロッキングで、目をむくような目立つ色をよく見かけます。折角の街路樹にも現代的な建築物にもマッチしない。しかもエリアごとにバラバラの色が使われていて街全体がパッチワークの様で、街全体が安っぽく見える原因になっていると思います。神戸に初めて来た時、歩道が汚い街だなという印象を強く受けました。</p> <p>提案：</p> <p>美化景観とも重複しますが、どうせ高額なりリニューアルするなら、色のコンセプトを決めて統一感を持って色を選択する事で上質に見える。</p> <p>色の専門家の意見を取り入れる。</p> <p>東京の開発された洗練された美しい街並は、大抵大人しいグレー系が使用されており、街路樹の緑を引き立てて都会的で美しいです。京都の古い街並みが綺麗なのも、建物が茶系で統一され、自然の緑色と石置みの色とをお互いに引き立てあっているからでしょう。ヨーロッパの美しく感じる街並もやはり同系色で統一されています。</p>	<p>神戸駅前広場の目指すべき方向性の一つとして「高質で風格のある景観整備」を位置付けております。いただいたご意見につきましては、今後の設計において参考にさせていただきます。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
58 の 続 き	<p>神戸の外国情緒のイメージをレンガで表現するなら、上質の色のレンガをアクセントで使用するなら良いと思いますが、赤煉瓦やレンガ調の安っぽい配色のインターロッキングは避けてほしいです。</p> <p>日本中で見かける奇抜な黄緑のフェンスも景観を大いに損ねていると思います。</p> <p>(駅リニューアルとは無関係ですが、高速道路のピンク色で神戸の風景が台無しだとも思います。)</p>	