

神戸ハーバーランドにおける地下空間の役割と そのデザイン *

— 大都市の地下空間 —

Urban Underground Design in KobeHarbor Land

油井 洋明 **

By Hiroaki YUI

ABSTRACT

KobeHarbor Land was constructed as a part of the waterfront redevelopment project. To connect this KobeHarbor Land to JR Kobe Station, underground space was the only choice because all other ground space was occupied by the existing Hanshin Expressway and National Road No.2, which is a trunk road. For this reason, Underground shopping Area of KobeHarbor Land was constructed.

To make this underground space attractive and most becoming the doorway of this new along-the-water environment, one big square was established underground. The use of a movable shell system allows this square to be filled with natural sunlight all the time. The square is the site where citizens and visitors can get together, communicate and relax. As a result the space is bright and lively. And it makes you forget that you are in the underground.

1. はじめに

神戸は、海と山とに囲まれ豊かな自然に恵まれた街であるとともに、国際都市として開放的で創造性に富んだ街である。現在、面積 545km²、人口 150万人の都市であり、京都・大阪とともに京阪神大都市圏の一翼を担っている。

神戸港では、ポートアイランドに続き六甲アイランドの建設も進んでおり、ポートアイランドⅡ期計画あるいは将来の神戸空港計画とともに海上都市の形成を目指している。一方、内陸部では、西神住宅団地、研究学園都市、西神インダストリアルパーク、流通センター、六甲北ニュータウンをはじめとする新市街地整備、あるいは農業公園、フルーツ・フラワーパーク、しあわせの村など多様な地域整備が進められている。

神戸ハーバーランドは、こうしたまちづくりのなかで、「海につながる文化都心の創造」をテーマにインナーシティの活性化、ウォーターフロントの再生等を図る既成市街地での大規模再開発事業であり、この神戸ハーバーランドの表玄関として整備されたのが神戸ハーバーランド地下街（DUO KOBE）である。

2. 神戸ハーバーランド整備事業

昭和57年11月に国鉄湊川貨物駅が機能停止しその跡地利用について「国鉄湊川貨物駅跡地利用計画策定委員会」で、神戸駅周辺の活性化のための検討がなされ、1984年5月同委員会より再開発の必要性が報告された。さらに「施設立地検討委員会」や「新都市拠点設備事業検討委員会」を経

* キーワード：神戸ハーバーランド地下街、景観形成

** (財)都市みらい推進機構 企画調整部 調整第二課長
(〒107 東京都港区南青山3-18-14)

て、具体的な施設計画が検討された。

表－1 神戸ハーバーランドの計画フレーム

項 目		計画フレーム
計画人口	*就業人口	約 15,000人
	*利用人口	約100,000－150,000人/日
	*居住人口	約 3,000人
土地	*地区面積	約23ha
	*公共施設用地	約 9 ha
	*建築敷地	約14ha



写真－1 神戸ハーバーランド地区（1992年 4月現在）

神戸駅周辺は、マスタープランにおいて商業軸（三宮～元町～神戸駅）と神戸文化軸（大倉山～神戸駅）との接点にあたり、都心地域にふさわしい高度利用と神戸文化軸の魅力づくりが期待されている。したがって、ハーバーランドはこれまでの三宮のターミナル都心に対し、文化都心としての整備が求められており、「海につながる文化都心の創造」を基本テーマとし、①新しい都市拠点の創造 ②複合・多機能都市としての整備 ③環境を活かしたまちづくりを計画方針として表－1に示す計画フレームで街づくりが進められた。

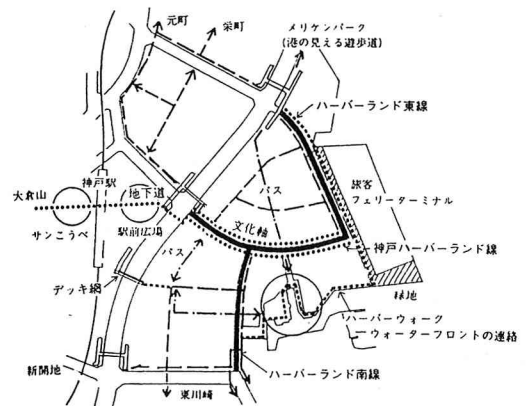
1985年10月には、ハーバーランド全体の着工式が行われ、本格的な事業着手となった。基盤整備については、住宅・都市整備公団による区画整理事業（特定再開発事業）が行われる一方、施設立地については、建設省の協力のもと、新都市拠点整備事業、特定住宅市街地総合整備促進事業等で事業化が図られ、国の民間活力導入のプロジェクトとして出発し、1989年 9月に街びらきが行われた。

高度情報サービスを中心に未来を先取りした高度情報センター、地下街と接続し5階まで吹き抜ける多目的広場（スペースシアター）等、多様な機能を有する商業業務施設である神戸ハーバーランドセンタービル、中央部に高さ30m、長さ 200mの吹抜空間を有する歩行者空間（ガレリア）が設けられた複合的な商業業務施設であるハーバーランドダイヤモンドビルをはじめ殆どの施設が完成しており、現在、ハウジング・デザイン・センター神戸、（仮称）神戸ハーバーランド情報・文化ビルが建設中である（写真－1）。

3. 神戸ハーバーランドの歩行者動線計画

神戸ハーバーランドの整備にあたり、重要な課題の一つが歩行者動線計画である。当地区は、国道2号に接しており、また阪神高速道路京橋ランプ、柳原ランプから約 1.5kmと自動車交通にとっては非常にアクセス性は優れている。しかしながら、主要な歩行者の動線と考えられるJR神戸駅とのアクセスを考えると、国道2号と阪神高速道路により分断されており、この分断をいかに解消させるかが課題となったのである。

したがって、神戸駅との結節機能の強化を図るとともに、大倉山からハーバーランドにつながる神戸文化軸の連続性の確保、国道2号と阪神高速道路による地区分断の解消、安全で快適な歩行者動線の確保を図るため「地下」及び「空中」の歩行者動線が計画された（図－1参照）。



図－1 歩行者動線計画

「地下」の連絡動線としては、ハーバーランド地区の玄関口としての風格を確保するとともに、ハーバーランド地区と既成市街地の連続性を高め、にぎわいというおいある空間を創出するため、地下広場及びその周辺に地下商業施設、ギャラリーが配置された。

「空中」の連絡動線としては、三宮、元町、新開地等のそれぞれの方面からのアクセスを円滑かつ安全にするため4本の屋根付きのシェルター型の歩行者デッキが計画された。

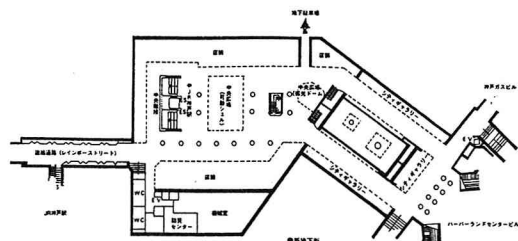


図-2 神戸ハーバーランド地下街平面図

4. 神戸ハーバーランド地下街

(1) 計画概要

神戸ハーバーランド地下街は、サンこうべ地下街及びJR神戸駅からハーバーランド地区への最も重要な歩行者動線として計画された。「神戸ハーバーランド地区施設立地検討委員会報告書」では、ハーバーランド地区整備に伴う新規利用者数は約14万トリップ/日となり、デッキとの分担を勘案し公共地下歩道の日歩行者数、ピーク時歩行者数が推計された。

このうち国道2号及び阪神高速道路と交差する部分には、おおよそ20年後の予測でピーク時歩行者数として16,000人/時の通行が見込まれるため、阪神高速道路のピアによる空間的な制約等から8mの公共地下道2本でハーバーランドと連絡されることとなった。また、JR下部においては8mの公共地下道で連絡された。

レイアウトは、利用者の利便及び緊急時の避難の容易さを考慮した簡明な形状にするとともに公共地下歩道の端部にあたるサンこうべ地下街との接続部、神戸駅東側駅前広場部及びハーバーランド地区接続部には地下広場が設けられた(図-2、写真-2参照)。特に、中央広場はハーバーランドの正面玄関として位置づけられ、十分なスペースを確保するとともに、上部には可動シェル方式の広い吹き抜けが設けられ、自然光を取り入れることにより明るく、開放的な地下空間の演出が行われた。



写真-2 神戸ハーバーランド地下街中央広場

(2) 事業手法

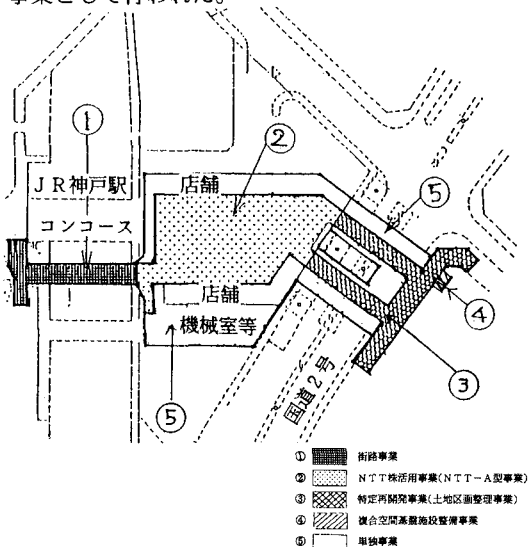
神戸ハーバーランド地下街は、JR、国道2号及び阪神高速道路の地下空間を利用するため、その建設には多大な事業費を要し、その財源の確保は事業化に向けて重要な課題であった。

そのため、同一の事業手法により行うのではなく、公共通路部分(歩道、広場、階段)を

- ・駅前広場下部分……………NTT-A型事業
- ・国道2号下及びハーバーランド連絡部分……………
- 特定再開発事業
- ・JR神戸駅下連絡通路部分……………街路事業
- ・ハーバーランド連絡部エレベーター……………

複合空間基盤施設整備事業

で事業化された（図－3 参照）。なお、店舗等の部分（店舗、機械室、ギャラリー等）については単独事業として行われた。



図－3 神戸ハーバーランド地下街の事業手法

(3) 景観形成

ハーバーランドは、新しい都市拠点としてまた水際環境を活かした魅力ある街並みを形成するため、「きらめくイメージと海・港を感じさせる街並みの演出」を景観形成方針とし、

- ・水際環境を活かしたイメージ
- ・神戸文化軸にふさわしいイメージ
- ・ニューメディアのデザイン化

をテーマとして各部のデザインが検討された。

フィギュアヘッド、羅針盤、世界地図等、海、港船の様々なシーンをデザイン化し、空間構成も明るく、あたたかい感じの色調でまとめ、自然の素材で表現されている。

可動シェル、採光ドームが設置されている 3,800 ㎡におよぶ中央広場は、ハーバーランドの玄関口であり、また地下街のイメージを決めるメインとなる空間であるため、大きなガラス屋根を通しての明るさや開放的イメージを演出している。

また、神戸駅から地下街へのアプローチ部分には階段状に流れる滝が配置され、ハーバーランドへの

来街者を和ませている。

(4) 接続計画

歩行者動線の地下ネットワーク化を図るため、地下街と以下の施設が地下で接続された。

- ・地下駐車場
- ・神戸ハーバーランドセンタービル
- ・神戸ガスビル
- ・J R 神戸駅

これらの施設は、いずれも公共性、集客性の大きな施設であり、これらとの接続により、①歩行者の安全確保と地上交通の円滑化 ②ハンディキャップ対策の向上が図られた。

5. おわりに

現在、神戸市は「アーバンリゾート都市」というまちづくりの構想を打ち出している。21世紀という新しい時代を間近にひかえ、これまでの都市づくりを継承、発展させながら、快適な都市生活・環境を創造し、「いつまでも住み続けたいまち」、また「多くの人々が何度も訪れ、滞在したくなるまち」の実現に向け、調和のとれた魅力あふれる、より質の高いまちづくりを目指している。

神戸ハーバーランド地下街は、このようなまちづくりの中で誕生した。来るべき21世紀をにらみ高度情報化に対応できる新しい街ハーバーランドの玄関口として、いま活気に満ち溢れており、市民の憩いの場、ふれあいの場になっている。

今後、都市において街づくりを進めるに当たっては、地上空間の整備のみならず地下街をはじめとする地下空間利用の推進が不可欠であると思われる。神戸ハーバーランド地区においては、今後神戸市の西部地域のインナーシティと都心部を結ぶ地下鉄海岸線の整備が検討されており、今後とも計画的、総合的な地下空間利用が期待される。

(参考文献)

- 1) (財)神戸市都市整備公社：神戸ハーバーランド地下街建設誌，1992.3
- 2) 伊賀俊昭：神戸ハーバーランド地下街（DUO K O B E）について、都市地下空間活用研究 No.21，1993.7