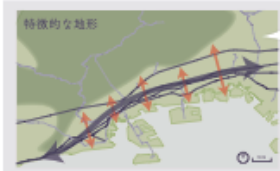




対象地:  
兵庫県神戸市 三宮駅周辺

駅周辺開発により求心力の増した大阪・京都に対して、神戸市中心市街地の位置づけが問われている。本提案では、昨年実施した回遊行動アンケート調査およびプロブパーソン調査に基づき、神戸市ウォーターフロント部のマスタープランと三宮駅周辺整備の提案を行う。



飛鳥時代より境内と開港となつた結節点となっている。海と山とが近しい、狭い範囲にネットワークが集中する。

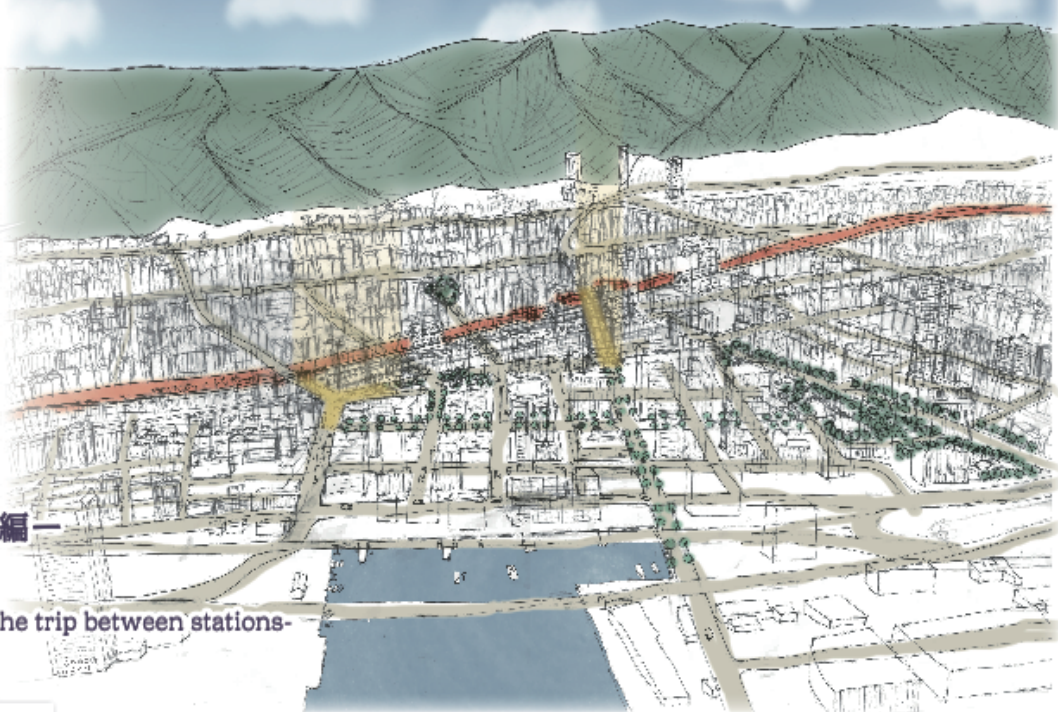
東京大学大学院 工学系研究科 都市工学専攻 芝原典史/新藤真冬/中島健太郎

# 動と景の結び目

## 一駅間回遊に着目した港町の再編

### Nexus of the flow and the scape

### -Re-editing of the harbor city based on the trip between stations-

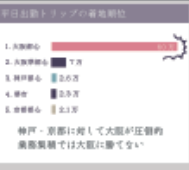
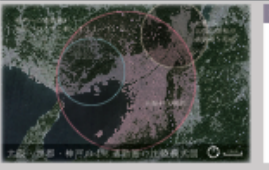


### 都市間での神戸の位置づけ

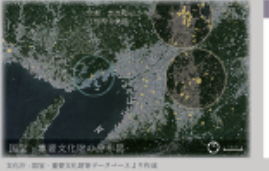
#### PT(パーソントリップ)調査による比較

拡大する大阪通勤圏と、独特の結びつきを持つ京都圏

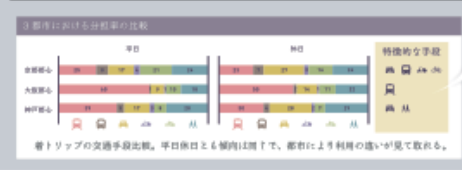
#### はたらく動き



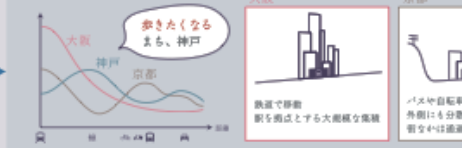
#### やすみの動き



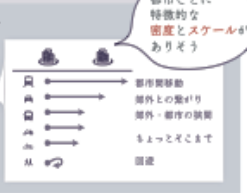
#### 交通手段別



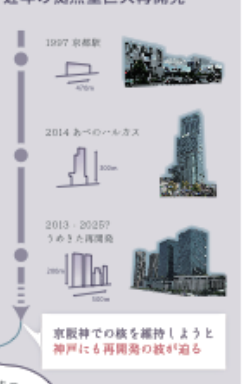
#### 街のポテンシャルイメージ



第5回(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査による



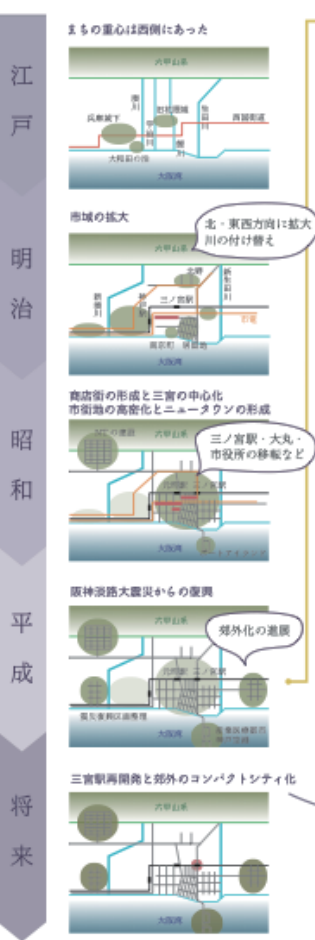
#### 近年の拠点型巨大再開発



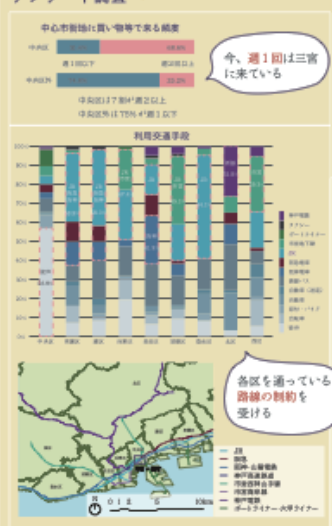
### 神戸内でのうごき

#### 2つの調査を実施

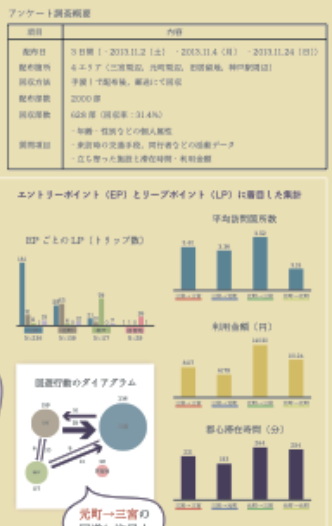
アンケート調査で地区内外の流動を定量的に分析し、PP調査で地区内の流動パターンを把握する



#### アンケート調査



#### PP(プロブパーソン)調査



#### Q 問題の整理



## Q 都市プランと空間像の提案

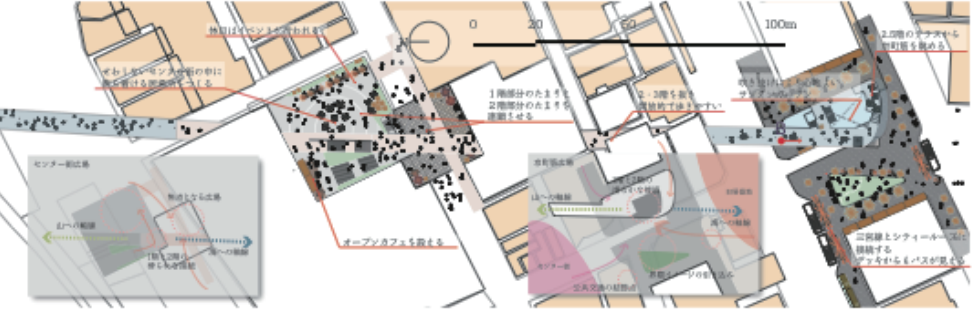
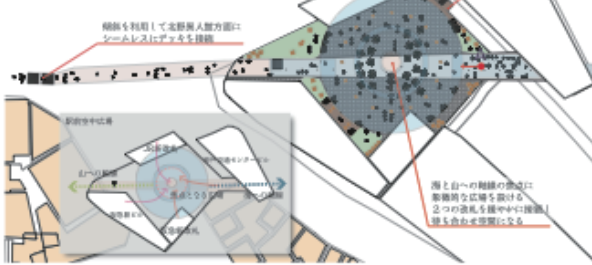
急峻な地形によって生まれた密な境界の配置と、そこに適う人々の愛着が大型の再開発で失われてしまう。これからは神戸というまちを築いてきた、自由な気遣いを出し仕組と、変わらない地形を留め、神戸に在ることが感じられる空間をまちの中に組み込むことが必要ではないか。私たちが、人々の暮らしと、変わらない神戸の風景（景）が結びつく場を考えると、これからは人々に愛されていくまちのカタチを提案する。

### プランニング・コンセプト

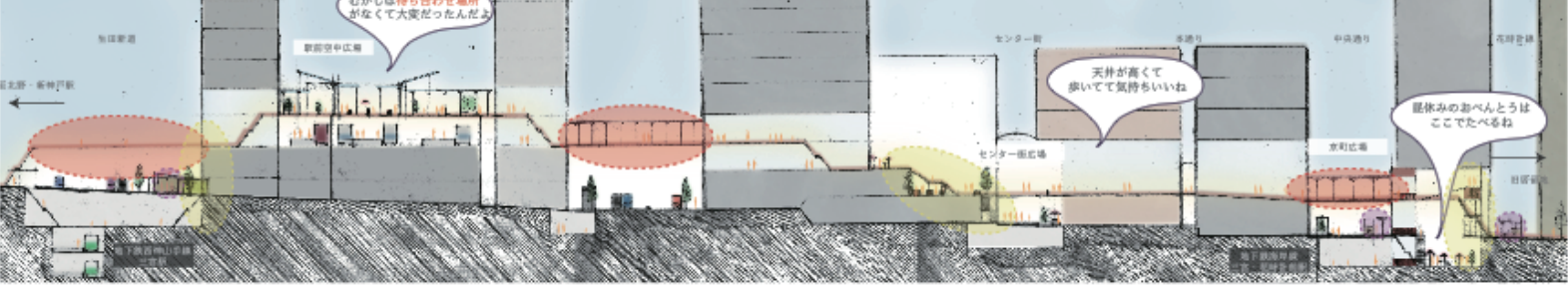
- ・2つの軸線**  
急峻な地形の上で成り立つ神戸の歩行者ネットワークを軸として再開発を進め、周辺地域の活性化を図る。そこで、再開発で歩行者ネットワークを軸とし、再開発は歩行者ネットワークを軸とする。これの両軸線が軸となる。この両軸線が軸となる。
- ・3つのモビリティ**  
既存のシティエアー・バス・徒歩ネットワーク、地元の人の暮らしに寄りか、歩行者ネットワークの軸として再開発を進め、周辺地域の活性化を図る。そこで、再開発で歩行者ネットワークを軸とし、再開発は歩行者ネットワークを軸とする。これの両軸線が軸となる。
- ・4つの広場**  
2つの軸線3つのモビリティを軸とし、歩行者ネットワークの軸として再開発を進め、周辺地域の活性化を図る。そこで、再開発で歩行者ネットワークを軸とし、再開発は歩行者ネットワークを軸とする。これの両軸線が軸となる。



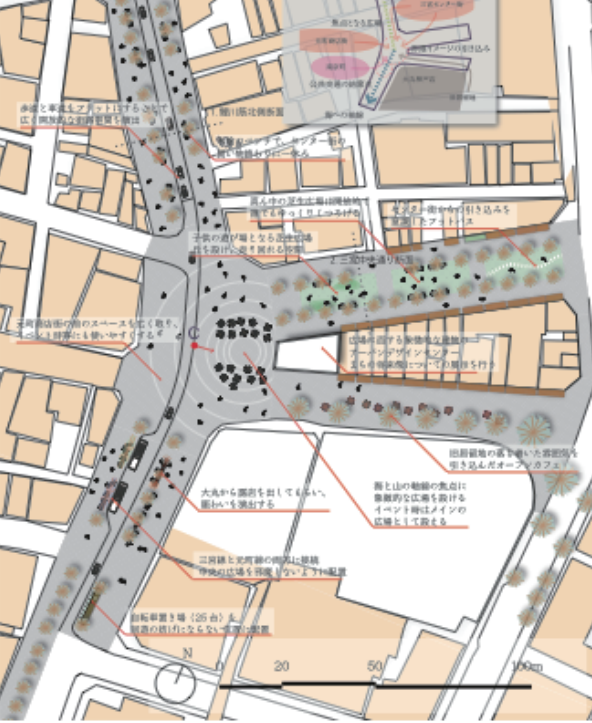
## 三宮デッキ平面図 (S=1/600)



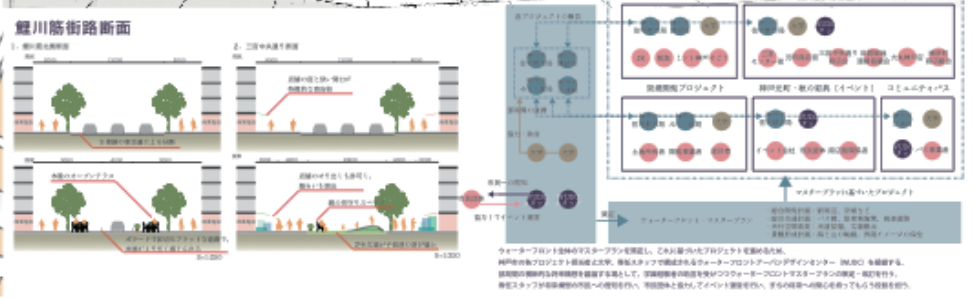
## 三宮デッキ断面図 (S=1/600)



## 鯉川筋歩行者空間平面図



## C. 鯉川筋広場



カーナビやスマートフォンなどのデジタルナビゲーション、これらを活用したナビゲーションシステムの構築。神戸市の歩行者ネットワークを軸とし、周辺地域の活性化を図る。そこで、再開発で歩行者ネットワークを軸とし、再開発は歩行者ネットワークを軸とする。これの両軸線が軸となる。