

サンキタ通り及び広場の設計 -歩行者中心の公共空間設計の事例として-

小粥慶子¹・小野寺康²

¹非会員 マサチューセッツ工科大学都市計画学専攻

(77 Massachusetts Avenue, Cambridge, Massachusetts 02139, USA, E-mail:kyabe@mit.edu)

²正会員 有限会社小野寺康都市設計事務所

(〒102-0072 東京都千代田区飯田橋1-8-10 キャッスルウェルビル9F, E-mail:yas@onodera.co.jp)

本稿は、日本が成熟・縮小社会へ突入し、さらにコロナ禍により公共空間への需要が高まる中で行われたサンキタ通りとサンキタ広場の再整備について設計者の立場から報告するものである。本整備は神戸三宮「えきまち空間」のパイロットプロジェクトに位置付けられ、歩行者中心の空間を創出することを目的とした。デザイン過程においては通りと広場を調和的につなぐことや歩道部と車道部の統一感、阪急高架下との連携などに留意した。竣工後には利用者層の変化やイベント活用の増加が見られ、官民で長期的なビジョンを持ってハードとソフトの両面から取り組む公共空間の設計事例となった。一方で長期的な維持管理手法という課題も残っている。本整備の神戸三宮「えきまち空間」への波及効果と、より積極的な公共空間利活用に向けた取り組みの継続が望まれる。

キーワード:成熟・縮小社会, オープンスペース, 官民連携, 公共空間設計, 公共空間利活用

1. はじめに

(1) 成熟・縮小社会, アフターコロナの公共空間設計

高度経済成長期以来の成長社会が終わり、日本は人口減少・少子高齢化・気象変動等さまざまな課題を抱えながら成熟・縮小社会へと突入している。車中心の早く便利な社会ではなく、人と環境にやさしく歩きたくなる社会が求められるようになり、国土交通省の「ウォークアブルなまちづくり」¹⁾に後押しされるように日本各地で車中心から人中心の空間への転換が行われている。さらに、2019年末からのコロナ禍は、人々の暮らし方、働き方に多様な選択肢をもたらし、屋外空間の利活用や身近なオープンスペースの需要を各段に高めた²⁾。これにより、公共空間には今まで以上に人の居場所としての価値を高めることが求められている。サンキタ通り及びサンキタ広場のデザインは、プロポーザルで特定された2019年の後半から竣工の2021年までの間、コロナ禍の中で設計と施工を行い、刻一刻と移り変わる社会の変化の中で公共空間利活用のあり方も含めて検討・推進する形となった。

(2) 神戸三宮「えきまち空間」プロジェクト

サンキタ通りの設計に先立ち、神戸三宮「えきまち空間」基本計画業務³⁾及び空間デザイン検討支援業務にパシフィックコンサルタンツ・小野寺康都市設計事務所・WAO渡邊篤志建築設計事務所・E-DESIGNに外部協力者

としてナグモデザイン事務所・モビリティデザイン工房を加えた設計JVで取り組んだ。神戸市は、三宮周辺地区の『再整備基本構想』⁴⁾(2015年9月策定)に基づき、6つの駅が集中する中核拠点・三宮地区を回遊性の高い歩行者空間によって一つの大きな「えき」に再編し、歩行者空間と沿道建物が連携して三宮地区全体を歩行者主体の空間へ転換する「えきまち空間」整備を策定した。これに連動して、三宮交差点を中心に東西(中央幹線)・南北(税関線フラワーロード)2本が交差する都市軸を「三宮クロススクエア」と呼び、これらの車線を大幅に削減して歩行者空間を拡大する整備事業を推進している。

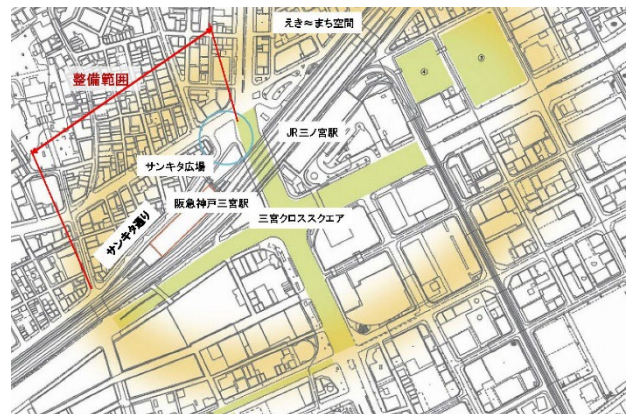


図-1 神戸三宮「えきまち空間」エリア

(3) 本広場・街路整備の位置づけ

サンキタ通りの整備は、神戸三宮「えきまち空間」計画のパイロットプロジェクトに位置付けられる。阪急電鉄は、神戸三宮阪急ビルの建替と高架下店舗の再整備に着手し、三宮北交差点に向けて震災前の旧駅ビル外観を基壇部に再生して高層部を加えた街のランドマークを創出した。これに合わせて神戸市も、隣接する公共空間「サンキタ通り・サンキタ広場」の再整備を決め、官民一体によるプロジェクトとした。サンキタ通り・広場は、道路再配分と歩車道段差の解消及び高質空間化によって歩行者の利活用を促進し、さらにエリアマネジメントによって路上イベントや店舗のオープンテラス営業など地域主体の賑わいを創出した。このプロジェクトは「えきまち空間」の今後を左右するものと言っているものだった。

2. 街路・広場整備の概要

本整備は、2019年9月に「サンキタ通り他詳細設計業務委託に係る公募型プロポーザル」にて「パシフィックコンサルタンツ・小野寺康都市設計事務所・ナグデザイン事務所・KAP共同企業体」（以下設計JV）が一位に特定され、業務に携わった。設計JVには外部協力者として、本業務に先立ち2019年3月に開催された「さんきたアモール広場デザインコンペ」にて最優秀賞を受賞した津川恵理氏を迎え、街路と広場を一体として設計を行った。設計のスケジュールを以下に整理する。設計JVのうち、パシフィックコンサルタンツ、小野寺康都市設計事務所、ナグデザイン事務所の3社は当時神戸三宮「えきまち空間」デザイン検討業務にも携わっており、長期的なビジョンを神戸市と共有しながら詳細設計に携わることがしやすい体制であった。

表-1 設計スケジュール

時期	スケジュール
2019.9~2020.4	「えきまち空間」における空間デザイン検討（その1）
2020.7~2021.3	「えきまち空間」における空間デザイン検討（その2）
2019.9~2020.4	サンキタ通り他詳細設計
2020.8~2021.3	サンキタ通り工事監督支援（デザイン監理）
2021.3~2021.9	さんきたアモール広場（サンキタ広場）デザイン監理等業務

3. デザインの考え方

整備前のサンキタ通りは、駅前の繁华な賑わいを持つ一方で、狭い歩道に加え通過車両と路上駐車が多さ、夜間の治安の悪さなどの課題を有していた。



図-2 整備前のサンキタ通り

これらの課題に応えながら、神戸三宮えきまち空間のパイロットプロジェクトとしてふさわしい空間を生み出すため、デザインの考え方として以下を考慮した。

- サンキタ広場とサンキタ通りを、連続する一連の空間としてとらえて調和的につなぐこと
 - 歩道部と車道部は視覚的に差異化を図りつつも、広場・街路空間として統一感あるデザインとすること
 - 段差のない一体的な街路空間で統一感・一体感を演出し、阪急高架下の沿道建物と歩行者を繋ぐこと
 - サンキタ広場は神戸阪急ビル東館の前庭であると同時に神戸三宮「えきまち空間」の駅北エリアの拠点として「えき」と「まち」を象徴的につなぐこと
- 上記考え方に基づき、個別のデザインを以下のように展開した。

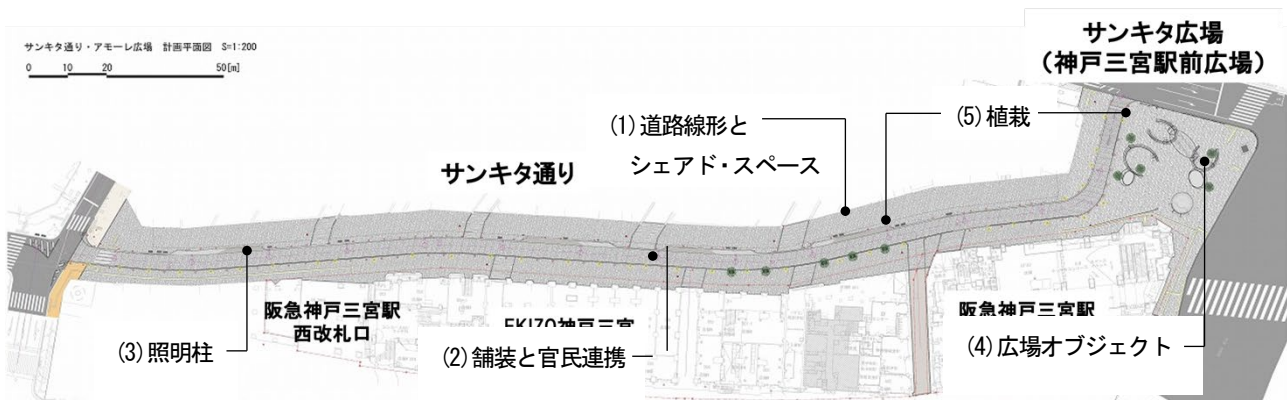


図-3 サンキタ通り・サンキタ広場 全体平面図

(1) 道路線形とシェアド・スペース

車道幅員は8mから4mまで狭め、サンキタ通りの道路線形は、敷地形状と通り北側アーケードの柱位置や車寄せスペースなどを考慮しつつ大きな円弧で緩やか且つ揺らぎのある形とした。これにより車両に徐行を促すとともに歩行者には先へ進む楽しさを演出している。歩車道境界は、片側はフラットで反対側は排水も考慮して20mmの擦り付け縁石とし、スリット側溝ですっきりとした道路景観を実現した。街路全体としては、歩車道を一体的に整備し、歩行者中心の空間を創出するシェアド・スペース（歩車共存型道路）となっている。また、昼夜の区別なく通過交通と路上駐車が絶えなかったサンキタ通りから、通行規制により一般車、タクシーを排除し、荷捌き車両も時限付きとして歩行者の利活用を促進した。

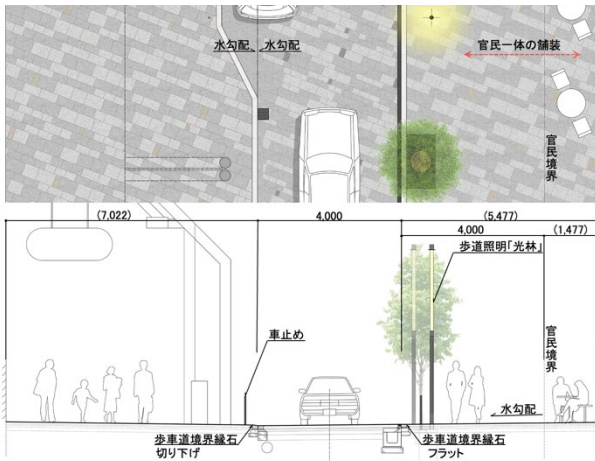


図-4 サンキタ通り整備標準図

(2) 舗装と官民連携

歩車道は統一感あるデザインとしつつも、安全性の観点から視覚的に歩車道の区別を付ける必要があったため、歩道と車道では舗装パターンとアクセントの御影石の色に変化を付けた。歩車道ともにグレー二色の御影石をベースとしたが、車道には車両交通による損傷を抑えるために石材を歩道よりも小さくし、黒御影石をアクセントに用いた。また、歩道には品格と華やかさを演出するために車道よりも大きな石材を用い、錆御影石をアクセントに用いた。広場舗装はさらに大きい石材を用いて滞留空間としての落ち着きと駅前広場としての品格を演出した。舗装構成は、強度に考慮し車道にはインジェクト工法を、歩道にはブロックサンド・強化板を用いた乾式工法を用いた。舗装の向きを延長約300mの街路の全域に渡って切り替えることなく統一して通しているため、多くの箇所で道路線形に対して斜めに舗装を敷いている。舗装の向きを細かく切り替えないことで、街路全体としての一体感と、参道などとは異なる商店街の賑わい、広々とした雰囲気演出している。

(3) 照明柱

ナグデザイン事務所にてデザインした歩道照明は、商店街のにぎわいとうねるようにカーブする道路線形に合わせ、細い照明柱が林のように並ぶ「光林」がコンセプトであった。照明柱の径はできるだけ細く約100mmとし、照度を確保しつつ揺らぎのある「光の林」を演出するため、歩車道境界から照明柱までの離隔には250mmから1000mmまでの間でばらつきを持たせた。これにより、歩行者が歩くと光の林が揺れるように感じられる。また、照明の灯らない昼間にも高質な空間を彩るべく、照明柱は100mmという細さながら鋳鉄を用いている。

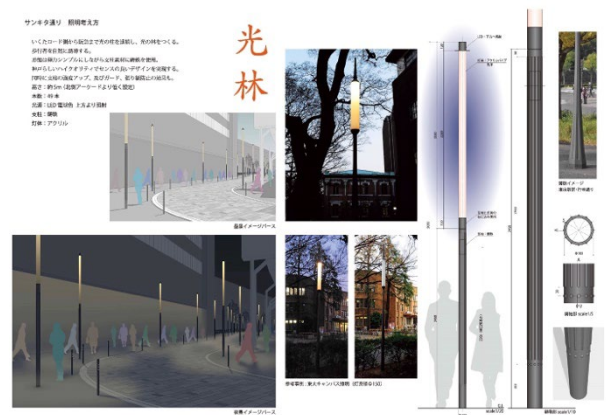


図-5 「光林」コンセプト資料 (ナグデザイン事務所作成)

(4) 広場オブジェクト

津川恵理氏のコンペ最優秀案をベースとしたオブジェクトは、座ったり寝転んだり、机として使ったりと利用者のニーズによって多様な使い方を受容する形をコンセプトとしている。コンペによって決定したこの3次元造形をイメージ通りに実現するため、アルミ合金やRC、GRCを組み合わせたハイブリッド構造で、造形が相互に貫入・支持して均衡を保つ形で設計をまとめた。照明は間接照明を基本とし、夜間にオブジェの形状が浮かび上がるようにした。

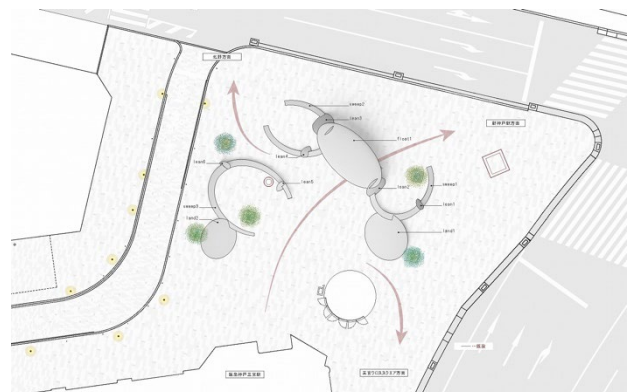


図-6 サンキタ広場 平面図 (Altemy 作成)

(5) 植栽

サンキタ通りの植栽は、通り北側にはアーケードがあるため高木は配置せず、南側は整備前の植栽に対する市民意見も踏まえて、葉張りが広がらないよう品種改良された「細姿高木」のムサシノケヤキを選定した。阪急高架下店舗によるオープンテラス的な街路空間活用を前提に、比較的広幅員の歩道部のみに限定して植栽配置した。

サンキタ広場は、動線上躓きやすい箇所やオブジェにぶつかりそうな個所などに5本のシマトネリコを配置した。なお後述するが、整備後にスケートボード利用を阻止するため、追加で置き型のプランターを設置している。

4. 検討の経緯

(1) 道路線形の検討

道路線形は、概ねプロポーザル時の線形を用いつつ、阪急神戸三宮駅西改札口へ街路舗装を延伸することや、高架沿い店舗の配置等を考慮して線形を調整した。点字誘導ブロックの配置については歩行者の流れと滞留を検討した上で神戸市とともに議論し決定した。

現場監理の段階で、路上禁煙を表示する平板ブロックに加えて、沿道店舗による看板などの設置可能範囲を示す黒御影石の追加の要望があった。

(2) 舗装構造と舗装パターンの検討

舗装構造は、現地地盤強度および車両乗入れ頻度や広場の利活用等を鑑みて、石材メーカー及び強化板・ブロックサンドのメーカーの意見も踏まえつつ協議の上決定した。また、強化板工法を用いるに当たっては会社実績である津和野の本町・祇園丁通り（2009年土木学会デザイン賞最優秀賞）を踏まえている。広場舗装について当初は全面歩行者対応とする方針であったが、キッチンカーやイベント車両の乗入れの可能性を考慮して、より強度のある強化板工法を用いることとした。石材は、事前にサンプルを取り寄せ、色やテクスチャを確認した上で決定した。石材はビシャン仕上げで端部は割エッジとし、ガタつきのないなめらかな舗装を実現しながらも石材らしい風合いが感じられる仕上げとした。

舗装パターンは、基本の石材サイズを決定後、アクセント石の配置を含めたパターンを作成し、全ての平面図上に配置した。強度的な観点からもデザイン的な観点からも、石材は基本的に芋目地でなく馬目地となるように設計し、現場での調整をおこなった。現場はコロナ禍の整備となったため、現地に行くことのできない期間には神戸市や現場施工者にメールにて現場の写真を送付いただき、遠隔にて調整をお願いしたこともあった。

施工プロセスにおいては、事前に確認していた石材の横断歩道における輝度比が十分でないことが施工後に発

覚し、西端部の横断歩道では白御影石の上にペイントを追加する必要が生じた。この反省を踏まえて、サンキタ広場側（東側）は視認性を上げるために周囲の石材の色を暗くするなど、施工中にもさまざまな調整を行った。



図7 割エッジ仕上げ



図8 舗装施工の様子



図9 ペンキを塗ることになった横断歩道

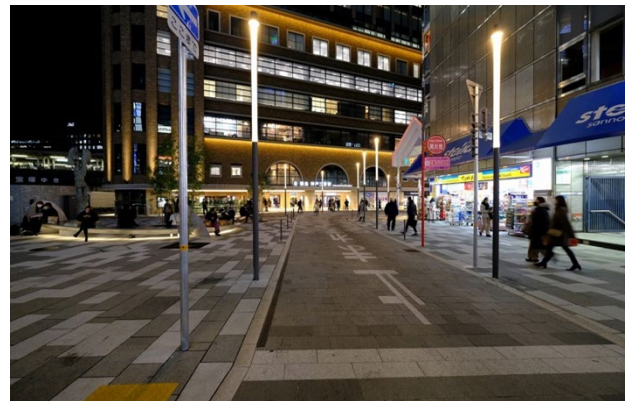


図10 路面表示の視認性のために周辺石材を調整

(3) 照明の検討

照明柱の設計では、発注者承認の上で本格的な製作前にナグデザイン事務所とメーカー（ヨシモトポール及び山田照明）によりモックアップを作成し、現地で照明実験をおこない、照明柱の間隔や周辺の灯りとの関係等を確認した。照明実験は地元市民の見学が自由な形とし、行政職員や設計JVの他、阪急ビルの担当者にも参加し、関係者全員で現地で灯りを確認した。その後、工場ではさらに細部にわたって灯りの強さ、色温度、光りムラの雰囲気などを検討したほか、径100mmの細さでの鋳物の精度を確認した。

照明柱の配置に際しては、コンセプトである「光林」を生み出すためのゆらぎが非常に重要であり、平面図及び3Dモデルを用いた検討を重ねた。これに併せて地下埋設物の配置も重要な制約となったが、施工の段階になって現場監理として調整した部分もあった。



図-11 現地における照明実験の様子（2020年2月）



図-12 工場での鋳物の精度の確認（2020年10月）

(4) 広場オブジェ

サンキタ広場は、利用者が自分の居場所を自由に探せるというコンセプトであるが、一方でその連続的な造形ゆえに設計時からスケートボードを警戒していた。事前に発注者とともに地域のスケートボーダーのリーダーと協議を行い利用禁止の啓発に努め、整備後もスケートボ

ード禁止のサインを設置し、開放から1か月間は24時間ガードマンを配置したが、それでも一部のスケーターによってエッジが傷つけられた。対応策としてスケーターの利用動線上に置き型のプランターを設置し、緑で物理的設えを整えて現在は安定している。

デザイン的には、補助的に支柱を追加することなく、ステンレス・鉄筋コンクリートの合成構造のみで成立させることが構造デザインの肝となった。これを実現するため、デザイナーの津川氏及び構造事務所のKAPにより各種メーカーと構造や素材の検討を重ねられた。

アルミニウム合金構造については、設計JVが気仙沼の金属メーカーである高橋工業を訪れ、工場で実際の製品を見ながら仕上げの検討を行った。特に屋根部材についてはその大きさから搬入についての事前検討が不可欠であり、気仙沼から神戸までの船及び道路での搬入方法を検討した。

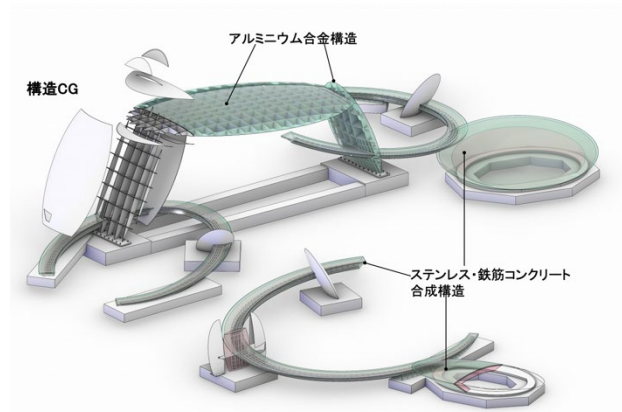


図-13 広場オブジェクト構造CG（KAP作成）



図-14 模型と平面図を用いた打合せの様子

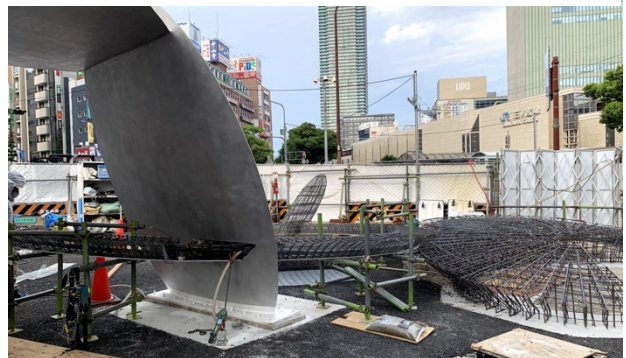


図-15 オブジェクト施工の様子

(5) 沿道活用の検討

本整備は、歩行者による利活用とともにエリアマネジメントによる路上イベントやオープンテラスの営業などによる賑わいを想定したものであった。そのため仕組みとしては、街路・広場ともに官民によって構成される組織を占有主体としてコロナ占有特例⁵⁾を用いた。その後、「ほこみち制度（歩行者利便増進道路）」に移行して現在に至るまで継続している。

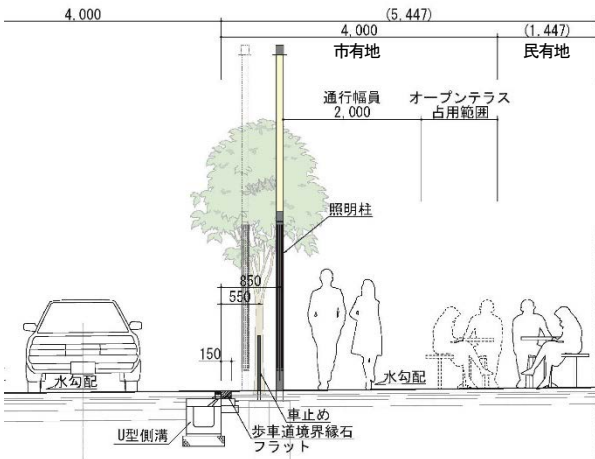


図-16 官民境界と占有特例のエリア

サンキタ通り北側のアーケード商店街については、整備前にラインで示されていた看板等の配置可能範囲の位置を整備後にも可視化するための検討を行った。境界を分かりやすく示しながらも歩道との一体感を失わないようなものとするために、100mm角の黒御影石を約2m間隔に配置することを提案した。配置の考え方は図面に示し現場に提供した。

5. 竣工後の状況と課題

(1) 利用者層の変化

整備後のサンキタ通りには、整備以前と比較して女性や子供が増加して利用者の年齢や性別などが多様となった。

(2) 利活用状況

サンキタ通りとサンキタ広場の両方において祭りや夜市、ダンスやヨガなど多様なイベント活用が実現している。地権者企業や地元商店街、市民有志、市によって構成されるエリアマネジメント組織（サンキタ実行委員会）が中心となって利用希望者を募っている。

(3) 維持管理状況

石畳におけるゴミの油染み等の汚れは、初期から課題となった。神戸市によって路面清掃は頻繁に行われてい

るものの、いわばイタチごっこの状況であり、長期的な継続には課題が残っている。また、前述したように広場オブジェクトのスケートボードによる傷や汚れも課題となり、置き型のプランターと注意喚起のサインが追加されている。



図-17 サンキタ通り竣工後の様子



図-18 サンキタ広場竣工後の様子（撮影：Nacasa & Partners）



図-19 サンキタ通り夜景（撮影：生田将人）



図-20 サンキタ広場 イベント時の様子



図-21 サンキタ通り イベント時の様子



図-22 サンキタ通り南北のコントラスト

6. 結論と今後の展望

本プロジェクトにおいて、神戸三宮「えきまち空間」にも携わる設計JVのメンバーが長期的なビジョンも踏まえて携わったことは重要な要素であった。検討の過程で石材や鋳鉄などの素材の選定が議論になった際にも、単体の設計としてではなく今後の「えきまち空間」への影響を考慮して風合いと質感のある素材と施工方法を選定した。これには、神戸市の職員とビジョンを共有できていたことも重要であった。ハードの整備と同時並行で検討した沿道利活用や車両の進入制限といったソフトによる取組みが、現在の広場や街路の利活用及び賑わいに寄与していることは疑いようもない。日本全国で人のための公共空間、ウォークアブルなまちづくりが浸透していく中で、このように官民が20年、30年後を見据えた長期的なビジョンを共有しながら個々の設計及びソフトの取組みに携わるようなプロジェクトの枠組みと体制はこれからの公共事業においても導入が期待されるものである。

また、このようなプロジェクトの特性から本整備は、アーバンプランニング及びアーバンデザイン、インダストリアルデザイン、建築意匠、構造デザイン、基盤設計等を非常に高い水準でコラボレーションする必要があり、さらに舗装や照明その他素材メーカーも含めて、これら全てを束ねるマネジメントが必要であった。それぞれの専門家が密に議論を重ね、コロナ禍という難しい状況下で可能な限り工場や現場に頻りに足を運びながら検討することが、高質かつ居心地の良い公共空間設計において不可欠であった。

一方で、本プロジェクトには課題も残っている。コロナ禍における現場監理には難しい局面もあった。神戸市の協力により現場の様子は非常に丁寧に伝えていただいていたものの全てを把握することは難しく、時期を空けて現場に行ってから気づく不整合などもあり、現場に赴くことの重要性を痛感する機会でもあった。しかしコロナ禍はこれらの難しさと同時にオープンスペース、公共空間の重要性を人々に再認識させ、コロナ占用特例という制度はサンキタ通りとサンキタ広場が人のための空間として多くの人に使われることを後押しもした。また、これがコロナ占用特例にとどまらず「ほこみち制度」へ移行できる仕組みを導入できたことが恒久的な公共空間の民間利活用を可能とした。

最後に、神戸三宮「えきまち空間」のパイロットプロジェクトとしての波及効果が求められる本整備において、サンキタ通り南側の阪急ビル前から北側のアーケード商店街前まで統一的に舗装することで街路空間全体に一体感をもたらすことができたが、一方で商店街としては未だに南北でコントラストが強い状況であることを言い添えたい。だがその混在もまた神戸らしさと捉えており、時間をかけて経緯を見守っていきたいと考えるものである。多様な利用者の通行と滞在、新しい利活用方法が浸透する中で、サンキタ通り及びサンキタ広場によって両側の沿道商店街は今後、相互に調和して一体感を持つにいたるのか、あるいはさらに多様性に向かうのかは興味深いところである。いずれにしても、現在も進行している広域的かつ長期的な「えきまち空間」の質の向上に向けた最初の一步として継続的な維持管理や利活用が非常に重要となることは疑いなく、設計者としても神戸市とのコミュニケーションを継続しながら見守り続けていく意向である。

謝辞：本稿の執筆においては神戸市の中部建設事務所と都心再整備本部都心再整備部都心三宮再整備課及び設計JVに多大なご協力を頂いた。厚く謝意を表す。

参考文献

- 1) 国土交通省：「まちなかウォークアブル推進プログラム」, <https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001487293.pdf>
- 2) 国土交通省：「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性の検討について」, <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001360981.pdf>, pp. 5, 2020
- 3) 神戸市：神戸三宮「えきまち空間」基本計画, https://www.city.kobe.lg.jp/documents/58954/ekimachi-keikaku_2.pdf, 2018
- 4) 神戸市：三宮周辺地区の『再整備基本構想』, https://www.city.kobe.lg.jp/documents/8090/goudouhokuokukai_sannomiyakousou_1.pdf, 2015
- 5) 国土交通省：「道路占用に関するコロナ特例について」, <https://www.mlit.go.jp/road/senyo/covid/11.pdf>