

# 旧も早く 阪神三宮駅東口の実現と 周辺整備を

〈記録〉阪神三宮駅に東口の設置をすすめる会の活動

## 〔もくじ〕

1. 東口開設の必要性
2. 運動の経過
3. 『阪神三宮駅に東口の設置をすすめる会』会則
4. 『すすめる会』の役員
5. 1996年11月現在の『すすめる会』会員
6. 神戸市への要求と回答
7. 神戸市・阪神電鉄への申し入れ
8. 資料 通達
9. 資料 Web
10. 神戸新聞記事『すすめる会』結成
11. 東口開設、歩道橋スロープ化を求める（ターミナル）ビラ
12. 『すすめる会』リーフレット

11

**神戸地区労働組合協議会**

## 1. 東口開設の必要性 (阪神三宮駅に東口の設置をすすめる会加入のご案内から)

1日9万2千人が乗り降りする阪神三宮駅、神戸の玄関の一つとして大きな役割を果たしています。

けれどこの阪神三宮駅は地下駅ですが、改札口は西側にしかありません。

そのため、ラッシュ時には階段付近やホームで大混雑となりますし、防災上からも大きな問題を抱えています

ロンドン地下鉄の火災事故や、梅田阪急3番街の火災で煙が地下街に充満した事故もいまだ記憶に新しいところですが、改札口が1つでは万一のとき大惨事になりかねません。

阪神三宮駅でも1975年に空調機設備にタバコの吸い殻を投げ込まれ、改札口から地下街にかけて煙につつまれるという事故がありました。

絶対にあってはならないことですが、生命が奪われてからでは遅すぎます。事故が起こる前に、1日も早く阪神三宮駅に東口を設けることが必要です。

いま、三宮東地域は商業ビルや住宅ビルが次々に建設され、まちの再開発がすすめられています。

こうしたなかで神戸市も88年から予算に調査費を計上するなど、実現に向けた検討が始まりました。

そこで、今こそ阪神三宮駅に東口設置を求める声を大きくすることが大切だと、89年6月23日、地元自治会・商店街・労働団体・企業などが集まり、「阪神三宮駅に東口の設置をすすめる会」を結成しました。

## 2. 運動の経過

神戸地区労は、1987年の第19回定期大会で“地区労サバイバルの方針”として、「1971年の結成から15年余を経て、市内労働運動での中心となる役割を果たせるようになってきたが、市内の運動のセンターとなるためには、組合員・市民にもっと身近な地区労にしていかなければならない」と確認し合い、発想を転換して、「開かれた労働組合」への一歩として、「組織化」「住民」「国際都市・人権」の3つをキーワードに3つの重点課題を掲げました。

その1つが、「パート110番の開設とユニオンの組織化」で、2つめが、「阪神三宮駅東口設置運動」であり、3つめが、「公立中学校の丸刈り強制などに反対する運動」でした。

地区労が中央区の要求として、阪神三宮駅東口設置の要求を出したのが1985年、翌86年に対市要求として掲げるようになりました。地元自治会や商店街からの要望もあり、神戸市は1988年に調査費を計上するようになりました。

地区労内に「すすめる会」推進委員会を設置し、88年12月19日から7回の委員会を開いて準備にあたり、地域に呼びかけて「すすめる会」(仮称)準備会を89年2月14日から3回開いて準備しました。

その上に、1989年6月23日、『阪神三宮駅に東口の設置をすすめる会』結成総会を開き、会則や役員、活動のすすめ方などを決めました。

役員は、田中博文会長(地区労議長)、平井彰副会長(中央地区会議議長)、黒崎事務局長(地区労事務局次長)、委員は各参加団体代表者、会計監査は今田紀則さん(阿波銀行神戸支店長)で、財政は、1口1,000円の賛助金でまかなうことにしました。

『すすめる会』のその後の活動は、ニュースの発行(2号)や神戸市都市計画局による説明会の開催、会員拡大などでしたが、事務局を担っていた神戸地区労の組織再編や各団体からの委員の選出が少なく、運営委員会を十分開くことができない状態がつづきました。

1994年に『すすめる会』のリーフレットを作成し、活動を再強化の取り組みをはじめましたが、1995年1月17日の阪神大震災によってその活動は中断をよぎなくされました。

しかし、阪神大震災によって、東口設置の必要性はますます高まったことも明らかです。再び地震が発生したら… 火災がおこったら… 防災が神戸復興の基本であることが市民合意と

なり、防災の観点を重視した街づくりがすすめられ、1996年11月27日に『すすめる会第2回総会』を開きました。

総会後の12月19日に、震災の教訓として、早期整備を進めるよう「すすめる会」として神戸市・阪神電鉄に申し入れを行いました。

また、2003年4月28日には、2月に韓国・大邱市で起きた地下鉄放火事件、4月の国土交通省の地下鉄道の火災対策調査結果の発表を受けて、神戸市・阪神電鉄に申し入れを行いました。

### 3. 『阪神三宮駅に東口の設置をすすめる会』会則

第1条 (名称および事務局)

この会は、阪神三宮駅東口設置をすすめる会(略称・すすめる会)といい、事務局を神戸地区労働組合協議会(神戸地区労)内におく。

第2条 (目的)

この会は、阪神三宮駅に東口の設置をすすめることを目標とし、この目的達成のため、地域活動を行うことを目的とする。

第3条 (構成)

この会は、すすめる会の目的に賛同する団体および個人をもって構成する。

第4条 (会議)

この会は、円滑な運営をはかるため、運営委員会を開く。

第5条 (役員)

この会は、つぎの役員をおく。

- |         |    |        |     |
|---------|----|--------|-----|
| 1. 会長   | 1名 | 2. 副会長 | 若干名 |
| 3. 事務局長 | 1名 | 4. 委員  | 若干名 |
| 5. 会計監査 | 2名 |        |     |

第6条 (財政)

この会の経費は、構成団体および個人等による賛助金(1口1000円)および寄附金、その他でまかなう。

第7条 (活動)

この会は、地域活動として幅広い賛同を得るための署名、ピラ、催し等により呼びかけ活動その他をおこなう。

第8条 (会則の施行)

この会則は、1989年6月23日より施行する。

### 4. 「すすめる会」の役員(1996年11月27日 第2回総会)

役 職	氏 名	所属団体
代表委員	喜 多 英 征	神戸地区労働組合協議会議長
同	取 坂 保	神戸地区労中央地区会議議長
同	内 田 崇	三宮東まちづくりの会監事
同	新 渡 戸 素	三宮南連合自治会会長
事務局長	黒 崎 隆 雄	神戸地区労働組合協議会事務局長
委 員	池 内 則 行	神戸地区労中央地区会議事務局長
同	尾 崎 弘 明	サンパル名店会幹事
同	瀬 川 敬 之 輔	あじさい通商店街振興会
同	古 川 勝	サンシティ名店会理事
同	丸 尾 進	神戸地区労働組合協議会生活対策部長
会計監査		阿波銀行
同		日新信用金庫

## 5. 1996年11月現在の「すすめる会」会員

団 体・個 人		団 体・個 人	
01	神戸地区労働組合協議会	29	エトレス・マリアージュ株式会社
02	神戸地区労中央地区会議	30	(有) エステートムラカミ
03	市会議員 あわはら富夫	31	(株) ホンマ神戸三宮営業所
04	サンドピックジャパン労働組合	32	カフェファルコ
05	関西電気(株)	33	(有) ツインM
06	神戸いすゞ自動車(株)	34	(株) パナソニック三宮店
07	兵庫いすゞモーター(株)	35	神戸市土地開発公社労働組合
08	神戸市職員労働組合市民支部	36	加美乃素労働組合
09	三宮駅東問屋街振興会	37	神戸フーカーズユニオン
10	三宮南連合自治会	38	全港湾労働組合神戸支部
11	宮元一雄	39	玉木恵美子
12	(株) 本村上	40	三宮まちづくりの会
13	(株) コスモM	41	サンシティ名店会
14	県会議員 神田康之助	42	サンシティビル株式会社
15	神戸市職労民生支部中央分会	43	三宮あじさい通り商店街振興会
16	神戸市職労衛生支部中央分会	44	サンパル管理事務所
17	三福寿司	45	サンパル名店会
18	兵庫県職員組合社会保険支部	46	神戸新聞会館秀味会
19	神戸市職員労働組合中央支部	47	雲井通5丁目地区再開発組合
20	日新信用金庫神戸支店	48	全林野労働組合神戸営林署分会
21	阿波銀行神戸支店	49	全日通労働組合神戸分会
22	全農林労働組合神戸地区協議会	50	全電通労働組合三宮分会
23	全農林労働組合神戸分会	51	兵庫労働金庫労働組合
24	全通労働組合神戸中央支部	52	神戸市教職員労働組合
25	日本油料検定労働組合	53	全農林労働組合神港分会
26	住友ゴム労働組合神戸支部	54	全電通労働組合神戸支部
27	二宮商店街琴三四会	55	神戸市職員労働組合連合会
28	全農林神戸中央分会	56	全国一般労働組合中央地区協議会

## 6. 神戸市への要求と回答

### ●1985年(中央区要求)

要 求	回 答
阪神三宮駅に東口を新設すること	阪神電鉄では、現在、具体的な計画はありません。神戸市としては、将来計画として検討しておりますが、具体的には決まっております。

### ●1986年

要 求	回 答
阪神三宮駅に東口を設置されたい	現在、阪神三宮駅は出入口が西側にしかないため、ラッシュ時には、特に階段付近で混雑しており、駅施設について防災上からみても望ましくないと考えられます。したがって、東口の開設について阪神電鉄に要望していきたいと考えています。

●1987年

要 求	回 答
阪神三宮駅に東口を設置されたい	<p>阪神三宮駅は出入口が西側にしかないため、ラッシュ時には階段付近で混雑しており、また、駅施設として防災上からみても望ましくないと考えられます。</p> <p>さらに、東口の設置により三宮東地区等周辺地域の利便性が向上するなど効果も大きいと思われるため、阪神電鉄に東口設置の検討をお願いしているところです。</p>

●1988年

要 求	回 答
阪神三宮駅に東口を設置されたい	<p>現在、阪神三宮駅には出入口が西側のみにしかないため、ラッシュ時には特に階段付近で混雑しており、また、駅施設として防災上からみても望ましくないと考えており、東口が設置されれば、三宮東地区など周辺地域の利便性が向上するなど効果も大きいと考えられます。</p> <p>阪神電鉄とともに、配置計画の検討や問題点の整理など実現の可能性をも含めて調査を行っているところであり、今後とも引き続き調査を進めてまいりたいと考えております。</p>

●1989年（中央区回答）

要 求	回 答
阪神三宮駅の東口設置について神戸市平成元年度予算で昨年に引き続き調査費が計上されたが、今日までの調査内容と今後の事業計画等について明らかにすること	<p>これまで阪神電鉄側と一緒に概略の配置計画などについて検討するとともに、問題点の整理を行ってまいりました。今後は、地下空間の現状把握並びに歩行者ネットワークの検討を行うなど実現の可能性を含めて引き続き調査検討をすすめてまいります。</p>

●1990年

要 求	回 答
<p>阪神三宮駅の東口の新設をすすめること</p> <p>神戸市平成2年度予算に調査費が計上されているが、今日までの調査内容と今後の事業計画等について明らかにすること</p>	<p>阪神三宮駅は、出入口が西口にしかないため、ラッシュ時には特に階段付近で混雑しており、駅施設としても防災上からみても望ましくないと考えられます。また、東口が開設されれば、三宮東地区等周辺地域の利便性が向上し地区の活性化につながるなど効果も大きいと思われれます。現在、阪神電鉄とともに駅施設の配置計画歩行者動線計画や問題点の整理など、実現の可能性も含めて調査を行っているところであり、今後も引き続き調査をすすめていく予定です。</p>

●1991年

要 求	回 答
<p>阪神三宮駅の東口の新設をすすめること</p> <p>今日までの調査内容と今後の具体的な事業計画等について明らかにすること</p>	<p>阪神三宮駅は、出入口が西口にしかないため、ラッシュ時には特に階段付近で混雑しており、駅施設としても防災上からみても望ましくないと考えられます。また、東口が開設されれば、三宮東地区等周辺地域の利便性が向上し地区の活性化につながるなど効果も</p>

	<p>大きいと思われます。現在、阪神電鉄とともに駅施設の配置計画歩行者動線計画や問題点の整理など、実現の可能性も含めて調査を行っているところであり、今後も、・ターミナル機能の充実、・安全で快適な歩行者ネットワークの形成が図れるよう、調査、検討をすすめていく予定です。(都市計画局計画部計画課)</p> <p>三宮駅の東部地区は、近年都市改造工事が行われ、発展しつつあることは、よく承知してます。当社では、東改札口の新設には前向きに検討してますが、道路の下のことでもあり、今後とも、兵庫県、神戸市など公共団体との話し合いをもち、公共の地下通路と併せて検討を続けたいと思いますのでご理解くださるようお願いします。(阪神電気鉄道株式会社)</p>
--	--

●1992年

要 求	回 答
<p>阪神三宮駅の東口の新設をすすめること。 今後の具体的な事業計画等について明らかにされたい</p>	<p>三宮周辺は神戸都心の表玄関であり、さらに魅力ある都心づくりをめざし、時代の要請に対応したターミナル整備が必要です。</p> <p>阪神三宮駅は、出入口が西口にしかないため、ラッシュ時には特に階段付近で混雑しており、駅施設としても防災上からみても望ましくないと考えられます。また、東口が開設されれば、三宮東地区等周辺地域の利便性が向上し地区の活性化につながるなど効果も大きいと思われます。現在、阪神電鉄とともに駅施設の配置計画歩行者動線計画や問題点の整理など、実現の可能性も含めて調査を行っているところであり、今後も、・ターミナル機能の充実、・安全で快適な歩行者ネットワークの形成が図れるよう、調査、検討をすすめていく予定です。(都市計画局計画部計画課)</p> <p>三宮東地区発展に資する交通拠点の整備が急がれるなか、地下空間利用の重要性がますます高まっています。また、従前よりご指摘の当社三宮駅の東口設置については、利便性はもとより防災面においても抜本的な対策であることは論を待たないものです。このような状況下において、東口の設置計画のなかで検討されるべきとの認識から、神戸市と協議を図ってきたものです。今後とも、関係先の計画との整合性をはかりつつ、計画熟度を深めるために諸作業をすすめていきます。(阪神電気鉄道株式会社)</p>

●1993年

要 求	回 答
<p>阪神三宮駅の東口の設置について今後の具体的な事業計画等について明らかにされたい</p>	<p>三宮周辺は神戸都心の表玄関であり、さらに魅力ある都心づくりをめざし、時代の要請に対応したターミナル整備が必要です。</p>

	<p>阪神三宮駅は、出入口が西口にしかないため、ラッシュ時には特に階段付近で混雑しており、駅施設としても防災上からみても望ましくないと考えています。東口が開設されれば、三宮東地区など周辺地域の利便性が向上し地区の活性化につながるなど効果も大きいと思われまます。現在、阪神電鉄と将来構想を踏まえた駅施設の配置計画や歩行者の動線計画について協議・検討していますが、阪神電鉄三宮駅全体の大規模な改造が必要です。完全な整備には、多大な費用と時間を要するものと思われまますが、早期実現に向けて段階的な整備も含めた整備のあり方について、阪神電鉄に働きかけていきたいと考えています。(都市計画局計画部計画課)</p> <p>三宮東地区発展に資する交通拠点の整備が急がれるなか、地下空間利用の重要性がますます高まっています。また、従前よりご指摘の当社三宮駅の東口設置については、利便性の向上はもとより、防災面においても抜本的な対策であることは論を待たないものです。このような状況下において、東口の設置計画は公共地下通路などの地下空間利用の全体計画のなかで検討されるべきとの認識から、神戸市と協議を図っており、今後とも、関係機関の計画との整合性を図りつつ、計画熟度を深めるために諸作業をすすめていきます。(阪神電気鉄道株式会社)</p>
--	---

●1995年

要 求	回 答
<p>阪神三宮駅の東口の設置について今後の具体的な事業計画等について明らかにされたい</p>	<p>三宮駅周辺は神戸都心の表玄関であり、さらに魅力ある都心づくりをめざして時代の要請に対しターミナル整備が必要です。</p> <p>阪神電鉄三宮駅は、出入口が西側にしかないためラッシュ時には特に階段付近で混雑しており駅施設として防災上から見て好ましくないと考えています。東口が開設されれば、三宮東地区等周辺地域の利便性が向上し、地区の活性化につながるなど効果も大きいと考えられます。現在、阪神電鉄と将来構想を踏まえた駅施設の配置計画や歩行者の動線計画について協議・検討を行っていますが、阪神電鉄三宮駅全体の大規模な改造が必要です。完全な整備には多大な費用と時間を要するつえ、阪神電鉄も震災により大きな被害を受けていますが、三宮周辺の防災性の向上、都市の活性化のために市として引き続き段階的な整備も含めた整備のあり方について阪神電鉄に働きかけていきたいと考えています。(都市計画局計画部計画課)</p> <p>三宮東地区発展に関する交通拠点の整備が急がれるなか、地下空間利用の重要性がますます高まっています。また、当社三宮駅東口の設置については、利便性はもとより、防災面においても抜本的な対策であることは論を待たないものです。しかし、当社地下線は国道2号線直下にあり、東口の設置計画は当社単独ではすすめられません。公共地下通路等の地下空間利用</p>

	<p>の全体計画の中で検討されるべきとの認識から、市と協議を図ってきました。今後も関係先の計画との整合をはかりつつ計画熟度を深めるため、諸作業を積極的にすすめていきます。なお、現時点では、具体的な事業計画については関係機関との多大な協議調整を要するため、明示することが極めて困難です。ご理解をお願いします。(阪神電気鉄道株式会社)</p>
--	---

●1997年

要 求	回 答
<p>阪神三宮駅の東口設置を早期に実現するため、関係機関との協議を積極的にすすめられたい。また、「阪神三宮駅に東口の設置をすすめる会」に対し、関連情報を迅速に提供するとともに、適宜、説明会などをされたい。</p>	<p>阪神電鉄三宮駅は出入り口が西側にしかないため、ラッシュ時には特に階段付近で混雑しており、駅施設として防災上からみても好ましくないと考えています。</p> <p>阪神三宮東口の整備には多大な費用と長時間を要するうえ、阪神電鉄も震災により大きな被災を受けていることもあり、具体的な事業着手年度の見通しは立っていませんが、三宮周辺の防災性の向上、都市の活性化のために神戸市としても引き続き整備のあり方について、関係機関と協議調整を行っていきたくと考えています。</p>

●1998年

要 求	回 答
<p>阪神三宮駅の東口設置を早急に実現するための取り組みを明らかにされたい</p>	<p>阪神電鉄三宮駅は出入り口が西側にしかないため、ラッシュ時には特に階段付近で混雑しており、駅施設として防災上からみても好ましくないと考えています。</p> <p>今まで、阪神電鉄と協議、検討を行ってきていますが、阪神三宮駅東口整備には多大な費用と時間を要するうえ、震災により阪神電鉄も神戸市も財政状況が厳しいこともあり、具体的な事業着手年度の見通しは立っていない状況です。</p>

●1999年

要 求	回 答
<p>阪神三宮駅の東口設置について、今後の具体的な事業計画を明らかにするとともに、早期実現に努められたい。</p>	<p>阪神電鉄三宮駅は出入り口が西側にしか無いため、ラッシュ時には特に階段付近で混雑しており、駅施設として防災上からみても好ましくないと考えています。</p> <p>今まで、阪神電鉄と協議、検討を行ってきていますが、阪神三宮駅東口整備には多大な費用と時間を要するうえ、震災により阪神電鉄も神戸市も財政状況が厳しいこともあり、具体的な事業着手年度の見通しは立っていない状況です。</p> <p>早期実現に向けて努力したいと考えています。</p>

●2000年

要 求	回 答
<p>阪神三宮駅の東口設置について、今</p>	<p>阪神電鉄三宮駅は出入り口が西側にしかないため、</p>



<p>後の具体的な事業計画を明らかにするとともに、早期実現に努められたい。</p>	<p>ラッシュ時には特に階段付近で混雑しており、駅施設として防災上からみても好ましくないと考えています。</p> <p>阪神電鉄に対しては、早期事業化について協議を行っていますが、阪神三宮駅東口整備には多大な費用と時間を要するうえ、阪神電鉄も震災により大きな被災を受けたこともあり、具体的な事業化の見通しは立っていない状況です。</p> <p>神戸市としては、三宮周辺の防災性の向上や三層ネットワークの地下の拠点として都市の活性化に寄与すると考えられることから、今後とも早期事業化について、努力をしていきたいと考えています。</p>
---	--

●2001年

要 求	回 答
<p>阪神三宮駅の東口設置について、今後の具体的な事業計画を明らかにするとともに、早期実現に努められたい。</p>	<p>阪神電鉄三宮駅は出入り口が西側にしかないため、ラッシュ時には特に階段付近で混雑しており、駅施設として防災上からみても好ましくないと考えています。</p> <p>そのため、阪神電鉄に対して、東側出入り口の早期事業化について協議を行ってきていますが、技術的な面での課題があるとともに、多額の費用を要することから事業化の見通しは立っていない状況であります。</p> <p>今後とも早期事業化に向け、努力してきたいと考えています。</p>

●2002年

要 求	回 答
<p>阪神三宮駅の東口設置について、今後の具体的な事業計画を明らかにするとともに、早期実現に努められたい。</p>	<p>阪神電鉄三宮駅は出入り口が西側にしかないため、ラッシュ時には特に階段付近で混雑しており、駅施設として防災上からみても好ましくないと考えています。</p> <p>そのため、阪神電鉄に対して、東側出入り口の早期事業化について協議を行ってきていますが、技術的な面での課題があるとともに、多額の費用を要することから事業化の見通しは立っていない状況であります。</p> <p>今後とも早期事業化に向け、努力してきたいと考えています。</p>

●2003年

要 求	回 答
<p>阪神三宮駅の東口設置について、今後の具体的な事業計画を明らかにするとともに、早期実現に努められたい。</p>	<p>阪神電鉄三宮駅は出入り口が西側にしかないため、駅施設として防災上からみても好ましくないと考えています。</p> <p>そのため阪神電鉄に対して、東側出入り口の早期事業化について要請を行ってきていますが、技術的な面での課題があるとともに、多額の費用を要することから事業化の見通しは立っていない状況です。</p> <p>神戸市としては、今後とも事業化について、阪神電鉄に働きかけていきたいと考えています。</p>

●2004 年

要 求	回 答
<p>阪神三宮駅の東口について、今後の具体的な事業計画を明らかにするとともに、早期実現に努められたい。</p>	<p>阪神電鉄三宮駅は改札口が西側にしかないため、駅施設として防災上からも改善策を講じていく必要があります。そのため、市では、阪神電鉄に対して、東改札口の早期事業化について協議を行ってきており、今後とも事業化について、阪神電鉄に働きかけていきたいと考えています。なお、市では神戸新聞会館跡地の新しいビルとさんちかを結ぶ地下通路の整備計画を推進することとしています。</p>

●2007 年

要 求	回 答
<p>阪神三宮東口の早期開設に努めるとともに、地下街、周辺整備をすすめられたい。</p>	<p>阪神三宮駅は、神戸の玄関口の一つとして大きな役割を担う地下駅ですが、改札口が西側に 1カ所しかないため、ラッシュ時には混雑するほか、防災上の課題等も抱えています。一方、平成 21 年春には、阪神西大阪線の近鉄難波駅への延伸による阪神・近鉄の相互直通運転により、神戸～奈良間の広域流動に対応する計画も進められています。</p> <p>これらの課題や計画に対応するため、阪神電鉄が、阪神電鉄本線三宮駅改良工事として、平成 17 年度から平成 24 年度まで、東改札口の新設だけでなく、既存の西改札口の改築、構内配線の変更、エレベーターの新設などを行い、駅施設の利用円滑化と交通結節機能の高度化を図っています。</p> <p>駅改良工事にあわせ、神戸市では、駅東改札口に接続し、「ミント神戸」から神戸地下街「さんちか」に連絡する幅員 6m、延長 50m の地下通路（都市計画道路三宮駅前東地下線）を一体的に整備します。</p> <p>また、ミント神戸の南側から中央幹線を横断する幅員 4m、延長 50m の歩道橋（都市計画道路 三宮駅前東線）を地下通路の上部に整備し、南側の日生ビル前の歩道に地下通路と歩道橋をつなぐエレベーターを設置します。</p> <p>平成 19 年 10 月に工事着手し、平成 20 年 3 月より中央幹線および国道 2 号の車道内において占用工事を開始しました。阪神電鉄の駅改良工事の工程計画に基づき、平成 22 年度末の東改札口及び地下通路の供用、平成 24 年度末の西改札口の改良工事の完成を目指して工事を進めています。</p>

## 7. 神戸市・阪神電鉄への申し入れ (阪神電鉄への申し入れも同趣旨)

1996年12月18日

神戸市長  
笹山 幸俊 様

阪神三宮駅に東口の設置をすすめる会  
代表委員 内田 嵩  
喜多 英征  
取坂 保  
新渡戸 薫  
村上 恵一

### 阪神三宮駅に東口の設置の要請

貴職におかれましては、未曾有の大震災から復興のための日夜の呉奮闘に心から敬意を表します。

さて、阪神三宮駅は1日10万人の乗降客があり、神戸の玄関口として大きな役割を果たしています。しかし、ご承知のとおり、この阪神三宮駅は地下駅であり、改札口（出入口）は西側にしかありません。そのため、ラッシュ時には階段付近で大混雑となりますし防災上からも大きな問題を抱えています。

ロンドン地下鉄の火災事故や梅田阪急3番街の火災で煙が地下街に充満した事故はいまだ記憶に新しいところですが、阪神三宮駅でも1975年に空調機設備にタバコの吸い殻が投げ込まれ、改札口から地下街にかけて煙に包まれるという事故がありました。地下駅の場合、改札口（出入口）が一つでは万一のときに大惨事となりかねません。

こうしたことを危惧し、地元自治会や商店会、まちづくり協議会、通勤で利用客の多い労働団体などで『阪神三宮駅に東口の設置をすすめる会』（略称：すすめる会）を結成し、貴職や阪神電鉄にも要請を重ねてきたところです。

昨年のあの忌まわしい阪神大震災は甚大な被害をもたらしましたが、その後の貴職を中心とする復旧、復興はめざましく、震災の教訓を生かした「神戸市復興計画」などのプロジェクトや各地域での住民を含めたまちづくりがすすめられていることには、私たちも多くの期待と関心を持っているところです。

具体的には、JR三宮駅南側のバスターミナル計画、JR・阪神・阪急・地下鉄西神線および地下鉄湾岸線の各三宮駅間の動線計画、東部新都心へのアクセス、三宮東地域や南地域のまちづくりとの関連等々であります。

私たちは、こうしたまちづくり、再開発が阪神三宮駅東口の設置とは切り離せないものであると思います。また、防災上からも早急な東口の設置が望まれるものと考えます。

私たちは、去る11月27日に『すすめる会』第2回総会を開き、このような論議の上に、総会の総意として「阪神三宮駅に東口の一日も早い開設を願い、関係機関への要請活動をすすめていく」ことを確認しました。

貴職におかれましては、三宮東・南地域の再開発と活性化、利便性、防災上の観点からも、阪神電鉄にこれまで以上に積極的に働きかけていただくことを含めて、阪神三宮駅東口の一日も早い開設に最大限の努力をしていただきたく、要請申し上げます。

以 上

2003年4月28日

神戸市長  
矢田立郎様

神戸地区労働組合協議会  
議長 前田和彦

## 阪神三宮駅の東口の早期設置を求める申入書

貴職におかれましてはますますご清栄のこととお慶び申し上げます。また、日頃は市民の生活の安心と安全のためにご奮闘いただいていることに心からお礼申し上げます。

さて、阪神三宮駅は1日10万人の乗降客があり、神戸の玄関口の1つとして大きな役割を果たしています。しかし、阪神三宮駅は昭和8年に開通した地下駅であり、改札口（出入口）は西側にしかありません。そのため、ラッシュ時には階段付近で大混雑となりますし、防災上からは大きな問題を抱えています。2月18日に韓国・大邱市で発生した地下鉄放火事件では149人の命が奪われ、地下駅の「安全」があらためて問題となり、防火対策などの点検が取り込まれてきました。

神戸地区労では、1985年頃から阪神三宮駅に東口の設置を求める要望をしてきましたが、その後、1987年に死者31人を出したロンドン地下鉄火災事故、88年の梅田阪急3番街の火災で煙が地下街に充満した事故が発生し、三宮東・南地域の再開発と活性化、利便性とあわせ、防災上の観点から、地元自治会や商店会、まちづくり協議会、労働団体などで『阪神三宮駅に東口の設置をすすめる会』（略称：すすめる会）を結成し、貴職や阪神電鉄に早期実現の要請を重ねてきたところです。

4月11日に国土交通省が発表した調査結果では、火災対策基準＝「地下鉄道の火災対策の基準について（昭和50年1月30日 鉄総第49号の2）」及び「地下鉄道の火災対策基準の取扱いについて（昭和50年2月14日 鉄土第9号）」並びに「地下鉄道の火災対策の基準の取扱いの改正について（昭和57年4月15日 鉄土第70号）」に適合していない駅として阪神の三宮駅・春日野道駅などがあがっています。春日野道駅は、現在ホームの改修工事が行われていますが、三宮駅はこの間、三宮駅発特急の開設にともない、出入口が拡張されただけで抜本的な構造改善のめどは未だ立てられておりません。

地区労・「すすめる会」の要望に対して、貴職は「駅施設として防災上から見ても好ましくない」とされ、調査費を計上するなどの取り組みをされてきましたが、すでに要望から15年以上が過ぎることになりました。かつて阪神三宮駅でも1975年に空調機設備にタバコの吸い殻が投げ込まれ、改札口から地下街にかけて煙に包まれるという事故がありましたが、地下駅の場合、いったん事故が起こると、改札口（出入口）が一つでは万一のときに大惨事となりかねず、事故が発生してからでは取り返しがつかないこととなります。厳しい財政状況にあるとはいえ、阪神電鉄と協力して1日も早く「安全」を確立することが求められています。

つきましては、この間貴職が阪神三宮駅東口設置のために取り組まれてきた施策を明らかにされるとともに、1日も早い実現のために動き出されるよう要望するものです。

以上

## 8. 資料 通達

### 地下鉄道の火災対策の基準について（抜粋）

昭和 50 年 1 月 30 日 鉄総第 49 号の 2  
運輸省鉄道監督局長から陸運局長あて通達

地下鉄道の火災対策の基準について、別紙のとおり定めたので、下記の事項に留意の上管下地方鉄道事業者を指導されたい。

#### 記

1. この基準は、地下駅及び当該地下駅に接続するトンネルに対し適用する。
2. 地下鉄道を新設する場合には、この基準に従って整備することとし、既設の地下鉄道についても、早期にこの基準に適合するよう改善することとする。

#### 別 紙

##### 地下鉄道の火災対策の基準

- 1 建造物の不燃化 . . . . .
- 2 防災管理室の整備 . . . . .
- 3 警報設備、通報設備、避難誘導設備等の整備
  - (1) 警報設備 . . . . .
  - (2) 通報設備 . . . . .
  - (3) 避難誘導設備
    - (ア) 駅には、次の設備を設けること。
      - (a) 乗降場から地上までの異なる 2 以上の避難通路 . . . . .
  - (4) 排煙設備 . . . . .
- 4 消火設備の整備 . . . . .
- 5 防災管理体制の整備 . . . . .

### 地下鉄道の火災対策の基準の取扱いについて（抜粋）

昭和 50 年 2 月 14 日 鉄土第 9 号  
鉄道監督局民営鉄道部土木電気課長から  
陸運局鉄道部長あて通知

地下鉄道の火災対策の基準については、昭和 50 年 1 月 30 日付け鉄総第 49 号の 2 により通達されたが、その取扱い及び介錯については下記の事項に留意のうえ、別紙によることとされたい。

#### 記

1. 「地下鉄道の新設」には、既に地上で営業している鉄道を今後地下に移す場合も含むものとする。
2. 別紙 6(3)において猶予されている 2 以上の避難通路は、乗降場を延伸又は拡幅する場合や他地下鉄道の新設により他地下鉄道の駅と当該地下において連絡する場合などトンネルの大規模な改良を行う際には設けるものとする。

(別 紙)

##### 地下鉄道の火災対策の基準の取扱い

1. 適用等について
  - (1) 「地下駅」とは、乗降場が地下にある停留場及び停車場（山岳地帯に設けられるものを除く。）をいう。
  - (2) 「既設」とは、昭和 50 年 2 月 14 日までに工事施工認可申請書を受理されたものをいう。

但し、排煙設備についての「地下鉄道の排煙対策の基準」の適用については、昭和 57 年 4 月 15 日までに工事施工認可申請書を受理されたものは既設とみなす。

.....

6 第3項(3) について

- (1) 異なる避難通路とは、1の避難通路の歩行経路のすべてにおいて他の避難通路と重複しないものをいう。
- (2) 避難通路（階段は、回り階段ではない構造のものに限る。）は、旅客が地上に安全に避難できるものとし、かつ、地上までの延長をできる限り短くするものとし、かつ原則として乗降場から上がることのみにより地上に到達できるものとする。
- (3) 既設の地下鉄道において異なる2以上の避難通路を早期に設けることが困難な場合は、できるかぎりすみやかに設けるものとする。

.....

---