

**国道2号等 神戸三宮駅前空間の
事業計画
【中間とりまとめ】**

**2019年8月30日
国土交通省・神戸市**

- 目次 -

1. 神戸三宮の現状と課題	P1
2. 事業の概要・コンセプト	P6
3. 事業の具体イメージ	P8
4. 魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア	P11
5. 人の賑わいと回遊性を創出するデッキ	P12
6. 集約型公共交通ターミナル	P14
7. 防災都市・神戸の駅前防災拠点	P18
8. 回遊性を向上させるモビリティネットワーク	P20
9. 将来の姿	P22

1. 神戸三宮の現状と課題

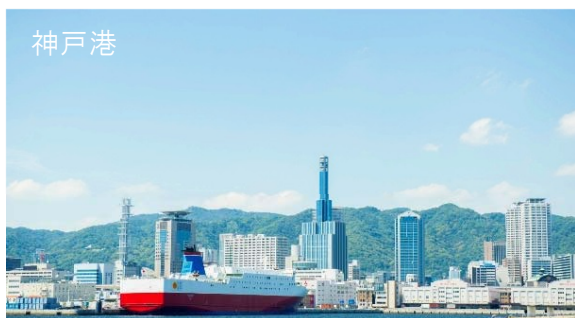
1. 1 関西の交通拠点

神戸三宮は、関西の交通のカナメとして機能しています。

- 神戸三宮の周辺には、新神戸駅や神戸空港、クルーズ船寄港が近畿で1位の神戸港など、広域交通拠点が集積しており、アクセス性に優れています。
- 加えて、大阪国際空港やアジアの玄関口である関西国際空港にも1時間程度でアクセス可能であり、関西の交通の要衝として機能しています。

■ クルーズ船の寄港回数（2017年）

順位	港湾名	寄港回数
1	博多	279
2	那覇港	243
3	長崎	220
4	横浜	168
5	平良港	143
6	神戸港	135
7	ペラピスタマリーナ(広島県)	122
8	佐世保	108
9	石垣	107
10	鹿児島	100



出典)一般財団法人神戸観光局

■ 神戸三宮から各交通拠点への所要時間



出典)一般財団法人神戸観光局



出典)一般財団法人神戸観光局

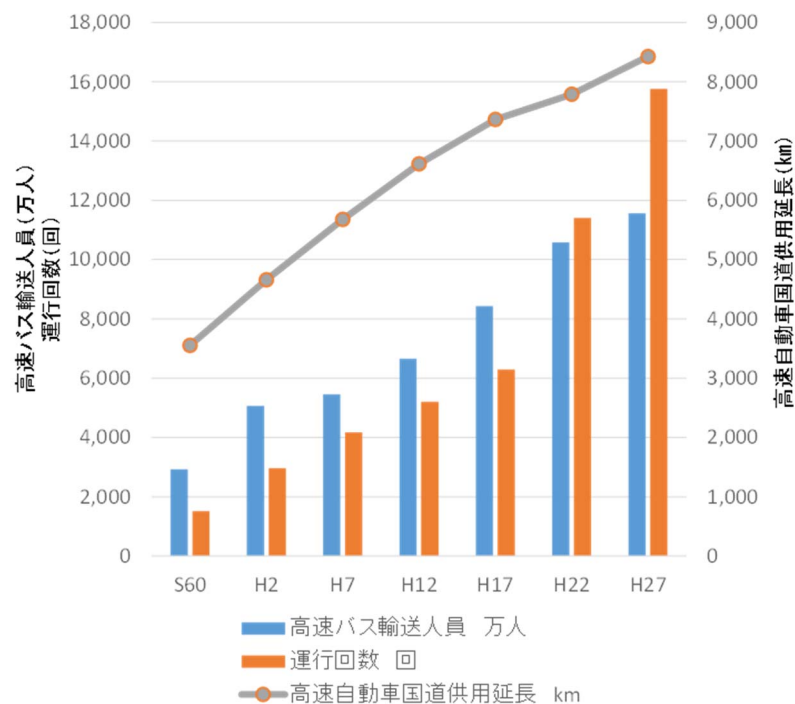
1. 神戸三宮の現状と課題

1. 2 高速バス交通の要衝

神戸三宮は、利用者が増えている高速バスにおいて、西日本のゲートウェイとして機能しています。

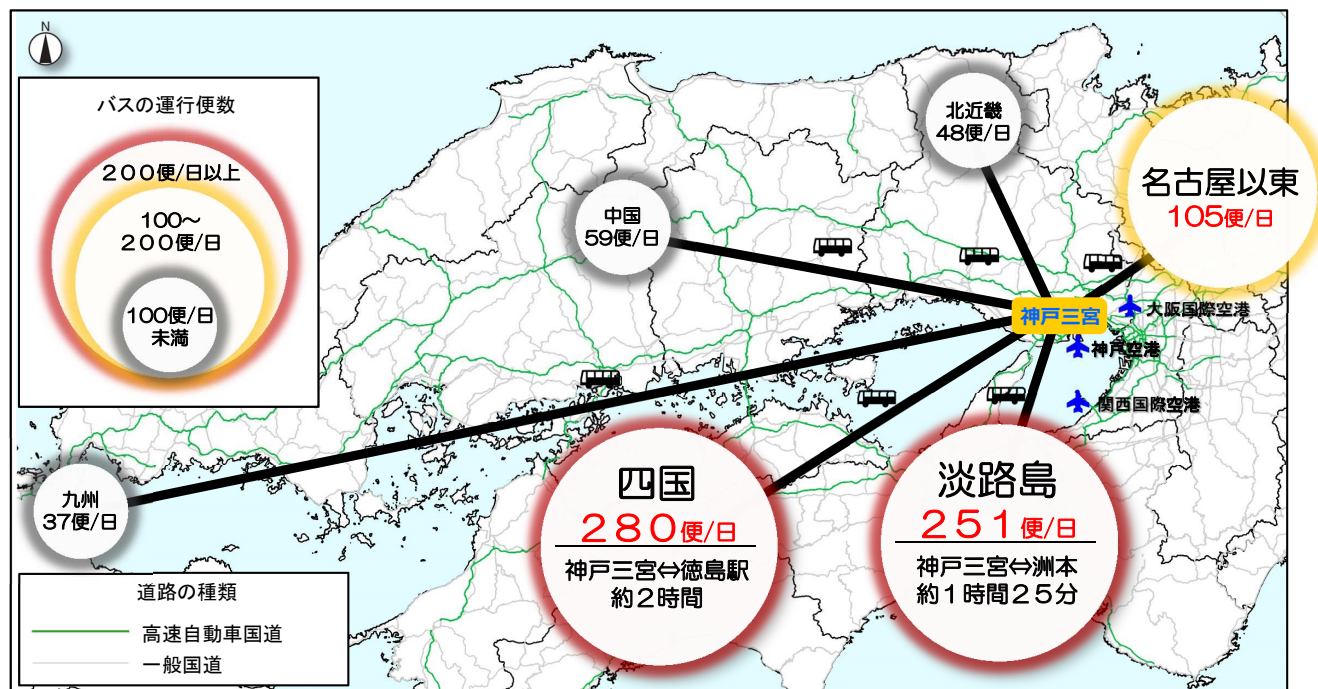
- 近年、高速道路網の整備に伴って高速バス利用者が増加しています。
- そのような状況の中、神戸三宮は四国や淡路島方面を中心とする西日本へ向かう高速バスのゲートウェイとして機能しています。

■ 高速道路整備と高速バス利用者の推移



出典)2017版(平成29年)日本のバス事業((公社)日本バス協会)

■ 神戸三宮を発着する高速バスの運行便数・主要な行先までの所要時間



※H31.4時点

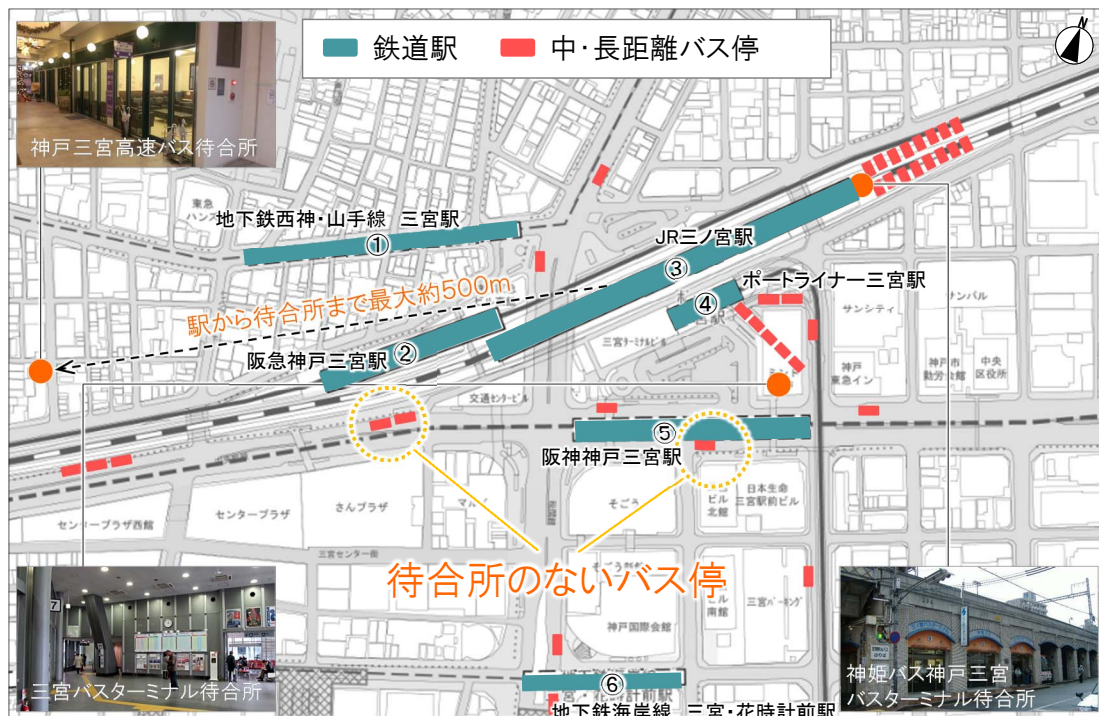
1. 神戸三宮の現状と課題

1. 3 交通結節点としての課題

神戸三宮駅前空間は、駅や中・長距離バス停が分散しているため相互利用の利便性が低く、円滑な歩行空間が確保できていない、待合空間が不十分であるなどの課題を抱えています。

- 神戸三宮駅前空間では、鉄道駅、中・長距離バス停、バス待合所が分散しているため、乗換え動線がわかりづらく、相互利用の利便性が低い状況となっています。
- また、乗換え動線や周辺のまちへの歩行者動線上には、道幅が狭く、デッキの一部に段差があるため、車いすの方や荷物を持つ方が円滑に利用できる環境とはなっていません。
- さらに、待合所が設置されていない中・長距離バス停が存在する、待合所が混雑しているなど、待合空間も不十分な状況です。

■ 6つの駅、中・長距離バス停と待合所の分散状況



■ 歩行者動線、待合空間の課題



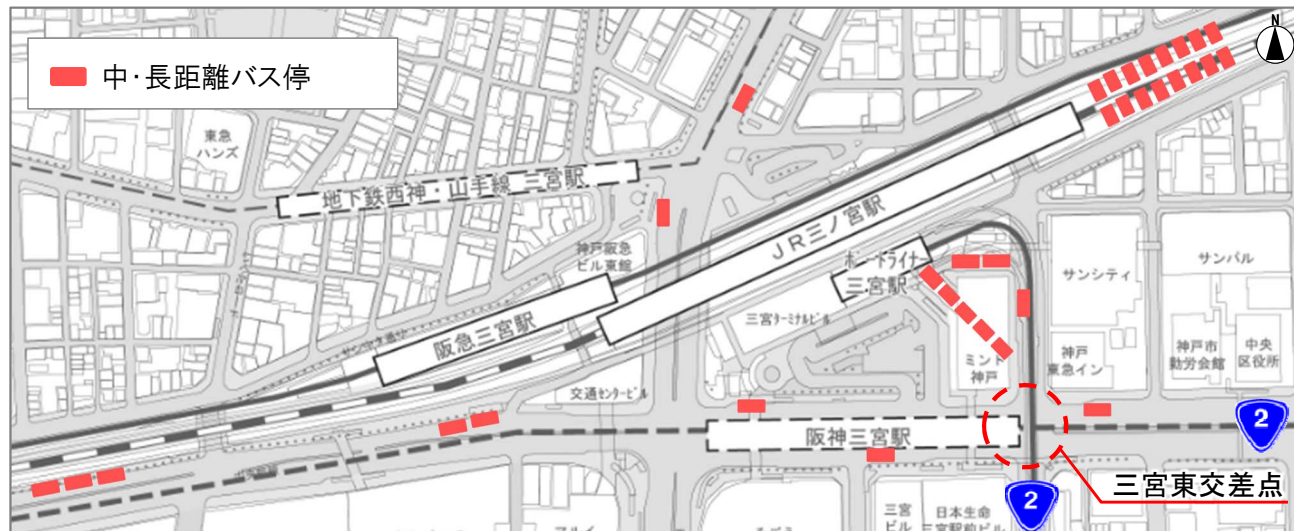
1. 神戸三宮の現状と課題

1. 4 まちや道路交通の課題

神戸三宮駅前空間は、まちの機能更新が進んでおらず、一部の交差点では歩行者や自動車の混雑が発生しています。

- 神戸三宮駅前空間では、阪神・淡路大震災からの復興を優先していたため機能更新が進んでおらず、周辺の民間施設の老朽化が進行しています。
- 中・長距離バスが集中する交差点では、交通の集中に起因する渋滞、歩行者や自動車の混雑が発生しています。

■ 中・長距離バス停の配置



1. 神戸三宮の現状と課題

1. 5 防災における課題

神戸三宮駅前空間では、災害時に帰宅困難者が留まることができる一時滞在施設が不足しています。

- 災害時において、神戸三宮駅周辺では、行き場のない帰宅困難者が平日で約1.4万人、休日で約3.2万人発生することが見込まれています。
- 一方で、行き場のない人に対する一時滞在施設の総収容可能人数は約1.1万人であり、平日では0.3万人分、休日では2.1万人分不足している状況です。

■ 一時滞在施設の不足



- 行き場のない人に対する一時滞在施設が平日は0.3万人分、休日は2.1万人分不足

■ 帰宅困難者数

表. 平日の帰宅困難者数

帰宅困難者数 14.5 万人(20.0 万人)(ピーク 14 時台)				
徒歩帰宅不可能者 5.8 万人(8.0 万人)				徒歩帰宅可能者
買い物等 自由目的	業務関連 〈屋外〉	業務関連 〈屋内〉	企業ビル等内 〈就業者・学生〉	8.7 万人 (12.0 万人)
1.0 万人 (1.3 万人)	0.4 万人 (0.5 万人)	0.4 万人 (0.5 万人)	4.0 万人 (5.7 万人)	
行き場のない人 〈買い物等・業務〉		屋内滞留者 〈就業・業務・学生〉		
1.4 万人(1.8 万人)		4.4 万人(6.2 万人)		
必要面積 約2.2 万㎡(約2.9 万㎡)		()内は中央区全体における数字 ※業務を目的とする帰宅困難者の屋外:屋内の割合を1:1として算出。		

行き場のない人
約1.4万人(平日)
約3.2万人(休日)

表. 休日の帰宅困難者数

帰宅困難者数 9.6 万人(13.3 万人)(ピーク 14 時台)				
徒歩帰宅不可能者 4.1 万人(5.7 万人)				徒歩帰宅可能者
買い物等 自由目的	業務関連 〈屋外〉	業務関連 〈屋内〉	企業ビル等内 〈就業者・学生〉	5.6 万人 (7.6 万人)
3.1 万人 (4.5 万人)	0.1 万人 (0.1 万人)	0.1 万人 (0.1 万人)	0.7 万人 (0.9 万人)	
行き場のない人 〈買い物等・業務〉		屋内滞留者 〈就業・業務・学生〉		
3.2 万人(4.6 万人)		0.8 万人(1.0 万人)		
必要面積 約5.2 万㎡(約7.4 万㎡)		()内は中央区全体における数字 ※業務を目的とする帰宅困難者の屋外:屋内の割合を1:1として算出。		

2. 事業の概要・コンセプト

2. 1 対象範囲

神戸三宮駅前空間の事業計画の対象範囲は、「三宮クロススクエア」と「国道2号」および「中・長距離バスの集約エリア」周辺とします。

■ 上位計画・関連計画をふまえた対象範囲



出典)神戸三宮「えき〜まち空間」基本計画(H30.9)をもとに作成

2. 事業の概要・コンセプト

2. 2 基本コンセプト

空間の4つの基本コンセプト、5つの整備方針に基づき、官民連携して計画の具体化を目指します。

■ 基本コンセプトおよび整備方針の関係



3. 事業の具体イメージ

3. 1 ゾーニング

新たな交通結節点、防災拠点として、神戸の顔となる象徴的な都市空間をカタチにします。

■ ゾーニング

(1)魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア

- 道路を人と公共交通優先の空間に転換する「三宮クロススクエア」により、“ひと”中心の空間を地上に整備

(2)人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

- 三宮クロススクエアと再開発ビルが一体となった賑わい空間の創出や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上するためのデッキを整備

(3)集約型公共交通ターミナル

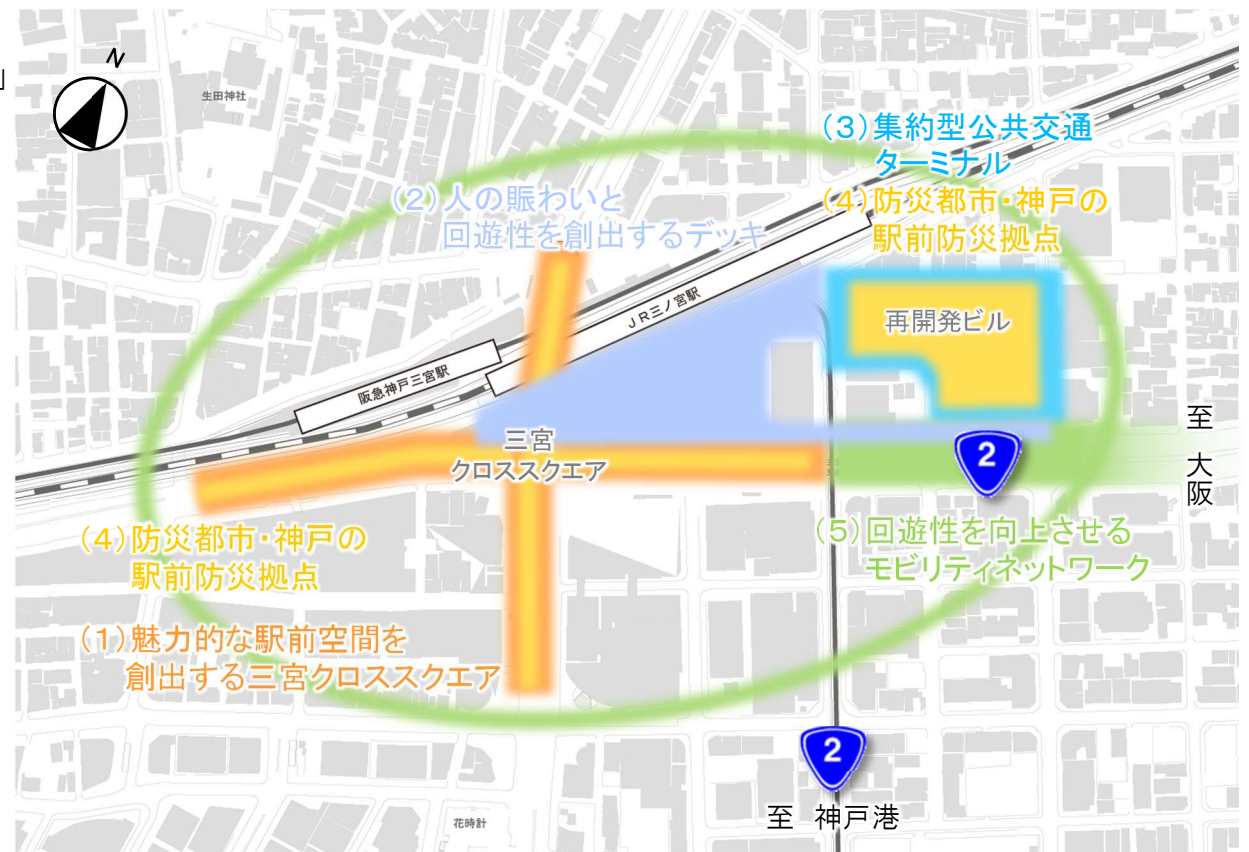
- 中・長距離バスや新たなモビリティなど、多様なモードを利用しやすい新たな交通結節点を整備

(4)防災都市・神戸の駅前防災拠点

- 三宮クロススクエアのオープンスペースに一時退避場所等を整備
- 再開発ビルを代替輸送拠点、物資集積拠点等に活用

(5)回遊性を向上させるモビリティネットワーク

- 道路や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上させる新たなモビリティネットワークを構築



3. 事業の具体イメージ

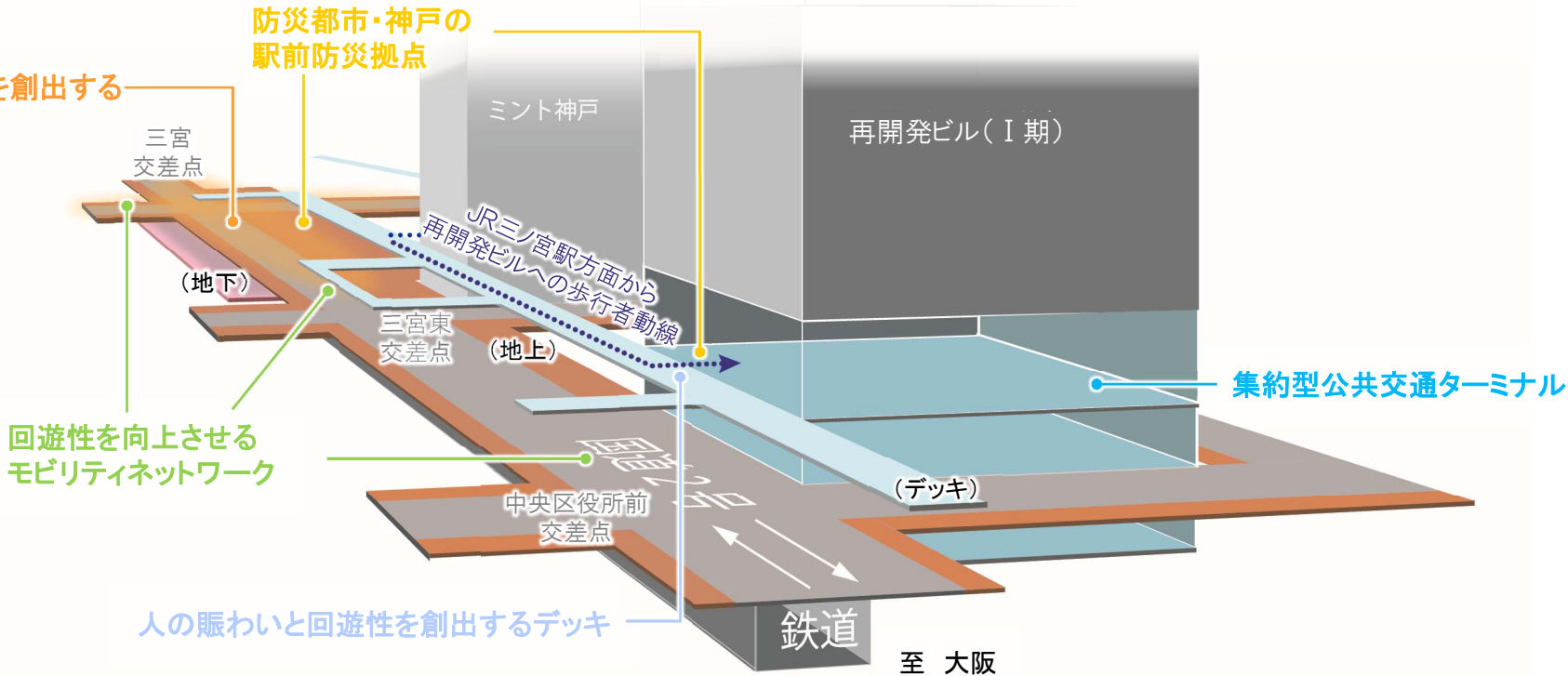
3. 2 空間の活用の考え方

都心の限られた空間を立体的に活用し、3層（デッキ・地上・地下）のネットワークで各交通機関をつなぎ、乗換え利便性やまちへの回遊性の向上を図ります。

- 都心である神戸三宮駅前空間は、利用できる空間が限られています。
- 都心の限られた空間を立体的に活用し、上下移動に配慮しながら、鉄道・バス等の各交通施設を3層（デッキ・地上・地下）のネットワークでつなぐことで、乗換え利便性やまちへの回遊性の向上を図ります。
- 3層ネットワークのそれぞれの役割は、地上が「交通施設」と「まち」をつなぐ動線、デッキが鉄道駅とバスターミナルなど「交通施設」同士をわかりやすくつなぐ乗換え動線や滞留空間、安全な歩行空間のための動線、地下が「商業店舗」へのアクセスを主としながら一部の鉄道・バス等のための乗換え動線とします。

■ 空間の活用の考え方

魅力的な駅前空間を創出する
三宮クロススクエア



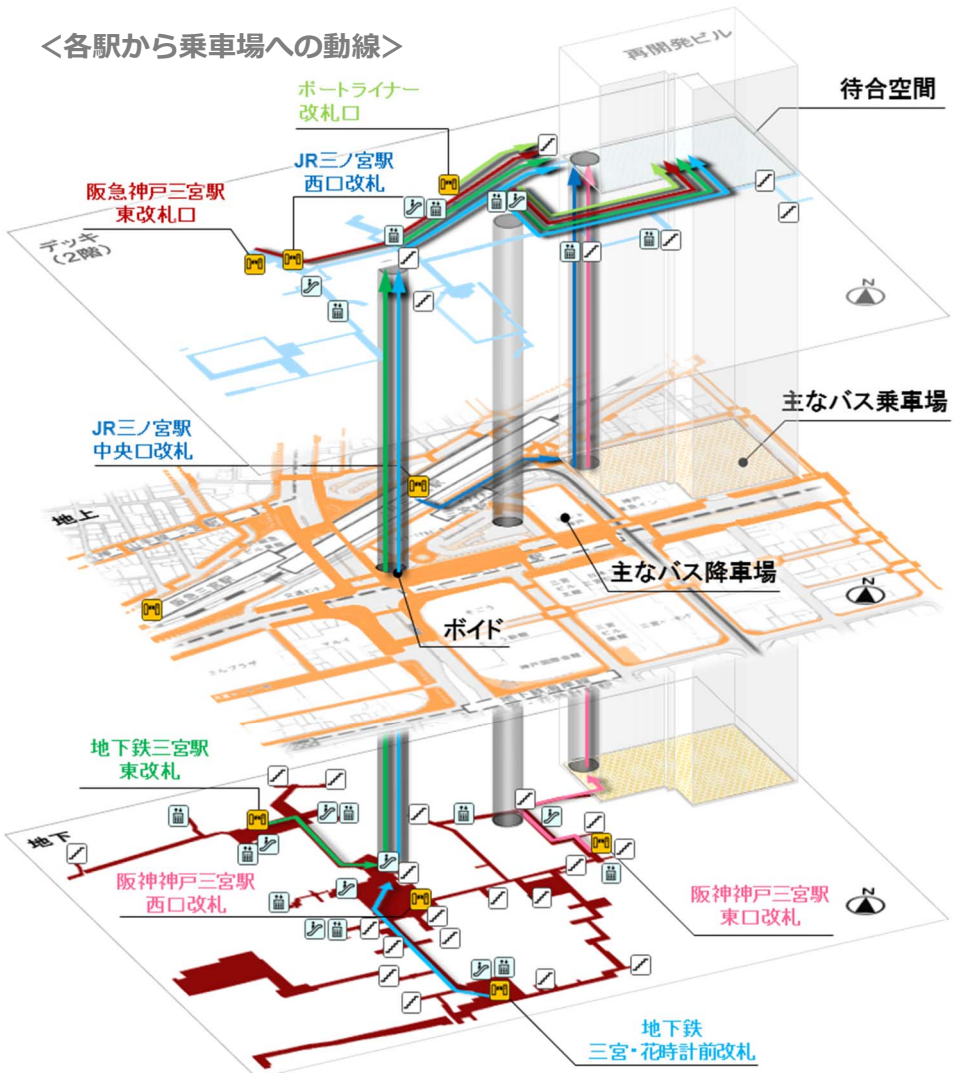
3. 事業の具体イメージ

3. 2 空間の活用の考え方

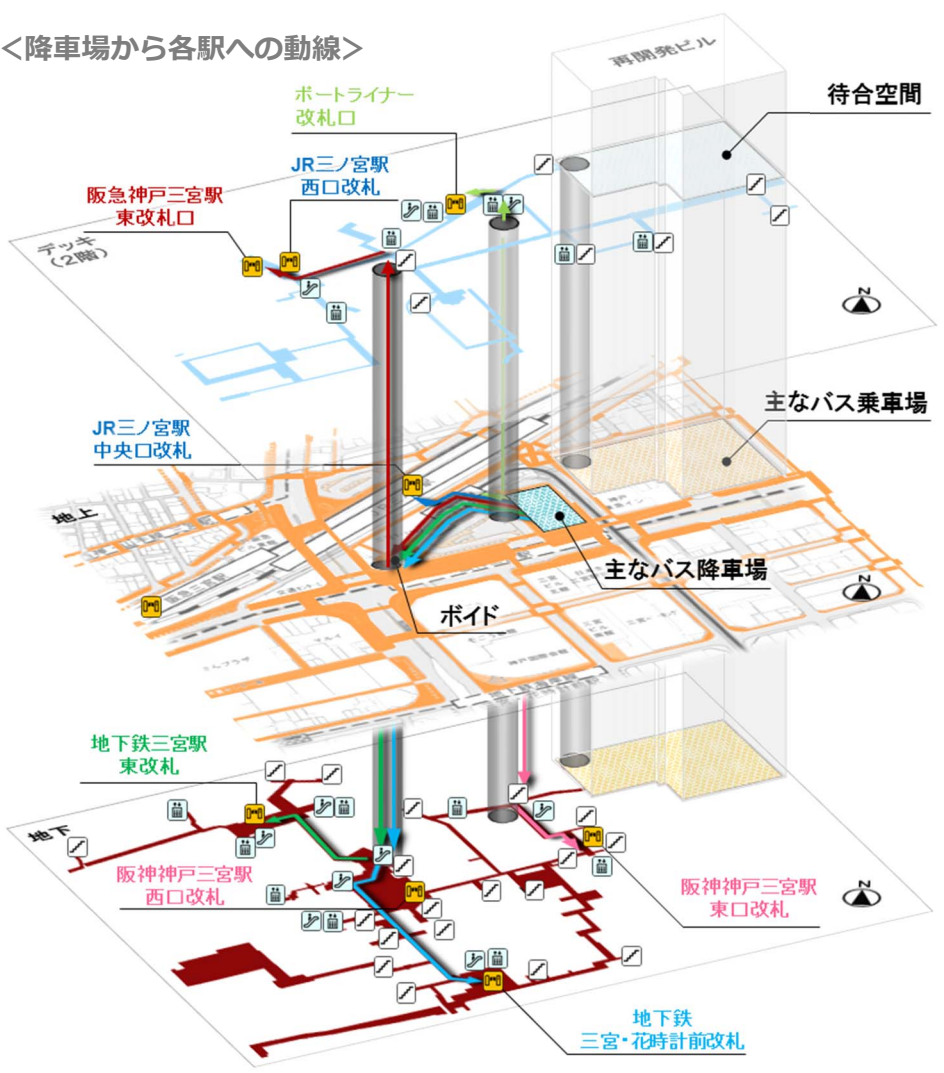
■ 乗換え動線のイメージ

- 高齢者や車いす利用者、スーツケースを持った利用者、外国人などを考慮し、三宮クロススクエアや周辺の交通施設と新バスターミナル間を誰もがスムーズに、わかりやすく移動できる動線を形成します。
- デッキ・地上・地下の3層を活用し、またボイド(コアとなる縦動線)の整備によって縦動線にも配慮することで、心地よい移動を実現します。

<各駅から乗車場への動線>



<降車場から各駅への動線>



空間	
	地上
	デッキ
	地下
垂直移動が可能な箇所	
	階段
	エスカレーター
	エレベーター
新バスターミナルと各駅間の動線	
	JR三ノ宮駅 中央口改札との行き来
	阪急神戸三宮駅 東改札口との行き来
	阪神神戸三宮駅 東口改札との行き来
	地下鉄三宮駅 東改札との行き来
	地下鉄三宮・花時計前改札との行き来
	ポータルライナー改札との行き来
	駅改札口

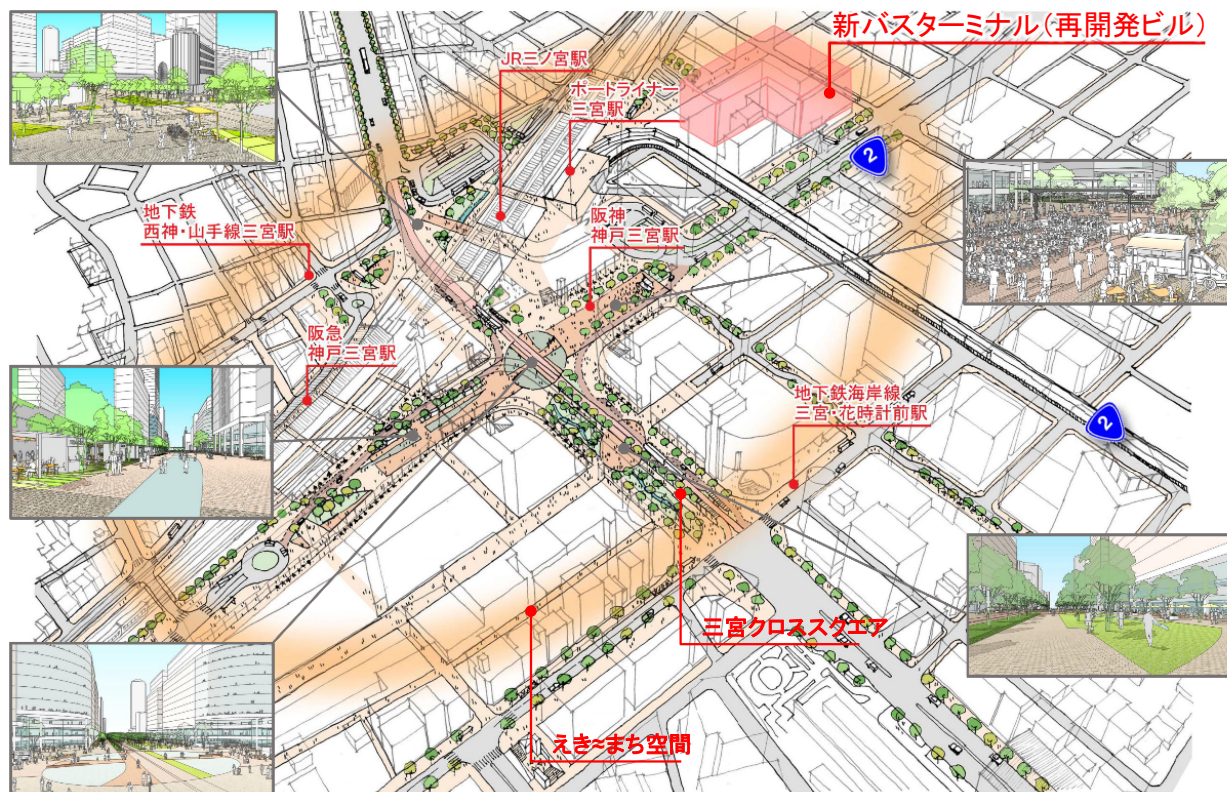
4. 魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア

三宮周辺の将来のイメージ

歩くことが楽しく巡りたくなるまちを目指し、“ひと”中心の空間を地上に整備します。

- 「えき~まち空間」内の「えき」と「まち」を地上レベルでつなぐものとして、道路を人と公共交通優先の空間に転換する「三宮クロススクエア」を「えき~まち空間」の中心に配置します。
- 「三宮クロススクエア」(2025年頃から段階的に整備を予定)の整備により、落ち着いて憩い滞留できる空間、周辺の民間施設と連携した賑わいと活力があふれる空間を創出します。
- JR、阪神、ポートライナーなどの鉄道駅が集まっており、また広域道路へのアクセスに優れている「三宮クロススクエア」の東側に、「えき~まち空間」の玄関口として新バスターミナルを配置します。

■ 「えき~まち空間」と「三宮クロススクエア」のイメージ



三宮クロススクエアの将来像
(三宮交差点より南を望む)



2030年頃の三宮クロススクエアの整備イメージ
(三宮交差点より東を望む)

出典 神戸三宮「えき~まち空間」基本計画(H30.9)をもとに作成

5. 人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

5. 1 安全かつ快適な歩行者動線

道路上空を活用したデッキ等の整備により、歩行者の安全確保・移動時間の短縮を図ります。

- 国道2号の上空に歩行者デッキを新設し、歩行者と自動車を分離することで、歩行者の安全性を確保します。
- 分散するバス停を集約し、歩行者デッキを整備することで、利用者の鉄道駅⇔バスの乗換時間を短縮します。

■ 新バスターミナル周辺における歩行者の交通処理について



■ デッキ(新設または架け替え) ■ デッキ・横断歩道橋(既設)

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません。

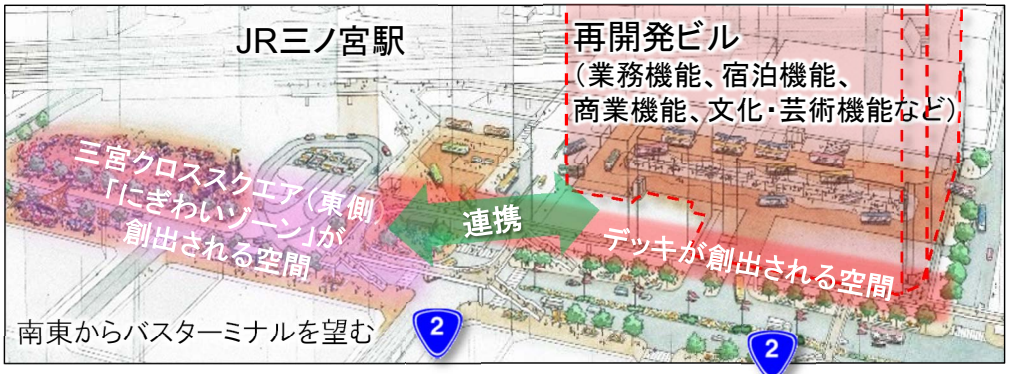
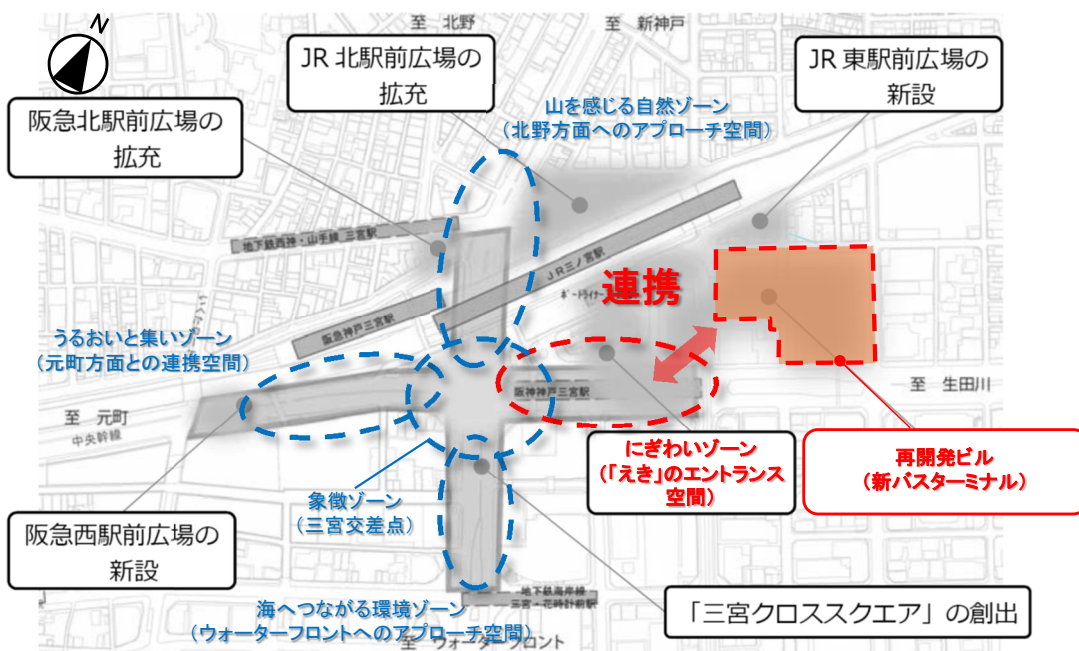
5. 人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

5. 2 周辺地域との連携

デッキにより、「三宮クロススクエア」と「再開発ビル」の賑わいをつなぐことで、一体となった賑わい空間を創出するとともに、神戸三宮駅前空間の回遊性を向上させます。

- 「三宮クロススクエア」の東側のゾーンは、日常的な賑わいや大規模なイベントにも対応できる「にぎわいゾーン」(「えき」のエントランス空間)として位置づけられています。
- 「再開発ビル」では、業務機能、宿泊機能、商業機能、大規模ホール、図書館をはじめとする文化・芸術機能などの多様な機能とバスターミナルなどが一体となって、賑わいを創出します。
- 「にぎわいゾーン」と多様な機能で賑わう「再開発ビル」をデッキで連携することで、一体となった賑わい空間の創出と神戸三宮駅前空間の回遊性の向上を図ります。

■ 「三宮クロススクエア」と「再開発ビル」の連携



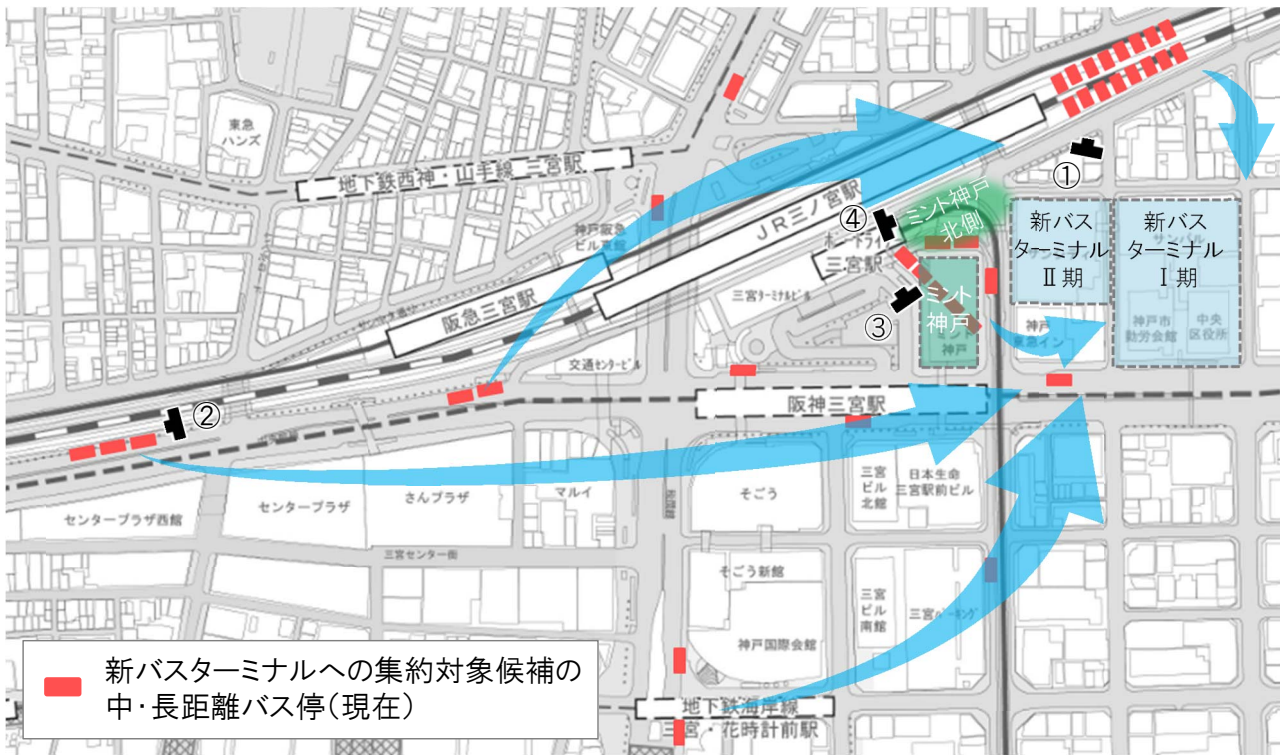
6. 集約型公共交通ターミナル

6. 1 中・長距離バス停の集約

新バスターミナルの段階的な整備とあわせて、ミント神戸などの周辺の空間も活用しながら、中・長距離バス停を段階的に集約します。

- 新バスターミナルはⅠ期・Ⅱ期と段階的に整備します。
- 中・長距離バス停の集約は、新バスターミナルだけでなく、ミント神戸やミント神戸の北側など、周辺の空間の活用と併せて行い、バス需要の変化に柔軟に対応できるバス乗降場を整備します。

■ 中・長距離バス停の新バスターミナルへの集約イメージ



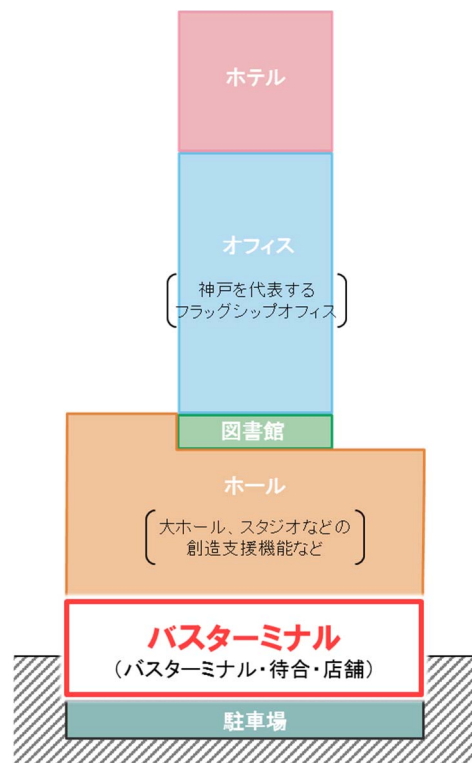
6. 集約型公共交通ターミナル

6. 2 新バスターミナルと待合空間

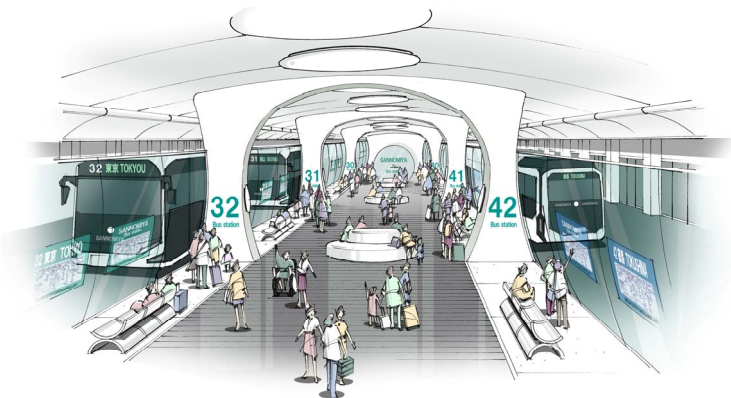
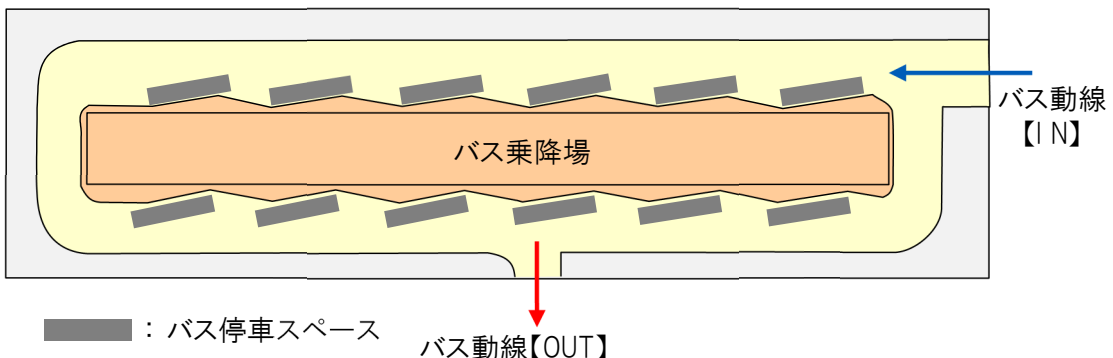
再開発ビルの中に、中・長距離バスを中心とする新バスターミナルや、神戸らしさが演出された充実した待合空間を整備します。

- 分散している中・長距離バス停を集約した新バスターミナルを再開発ビルの中に整備します。
- 中・長距離バスの待合空間を中心に、商業と観光関連の機能を集積した空間を整備します。
- ニーズや需要の変化をふまえた上で、ワークスタイル待合など、付帯施設の充実した空間を整備するとともに、兵庫らしさや神戸らしさを演出する店舗など、魅力的な施設を整備します。

■ 再開発ビル（I期）の構成イメージ



■ 新バスターミナルのイメージ



※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

6. 集約型公共交通ターミナル

6. 3 多様なモビリティとの連携

新バスターミナルの整備とあわせて、寄付きスペースなどを整備するとともに、将来的には2次交通※として、多様なモビリティなども利用できる新たな交通結節点を整備します。

※2次交通：駅やバスターミナルなどから乗り換える交通のこと

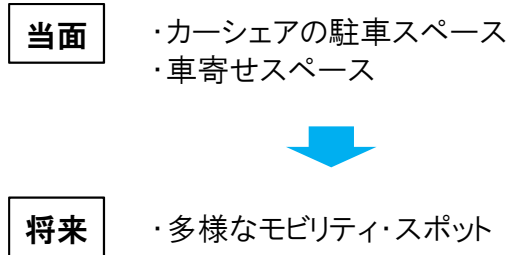
- 新バスターミナルの整備と併せて、カーシェアの駐車スペースや車寄せスペースなどを整備します。
- 将来的には、モビリティ・スポットを再開発ビル内や周辺道路に整備し、2次交通として多様なモビリティなども利用できる新たな公共交通ターミナルを目指します。

■ 再開発ビル内の寄付きスペースの配置イメージ

<多様なモビリティとの乗継イメージ(地上)>



<寄付きスペースの活用イメージ(地下)>



<東京都千代田区におけるカーシェアステーション>



※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

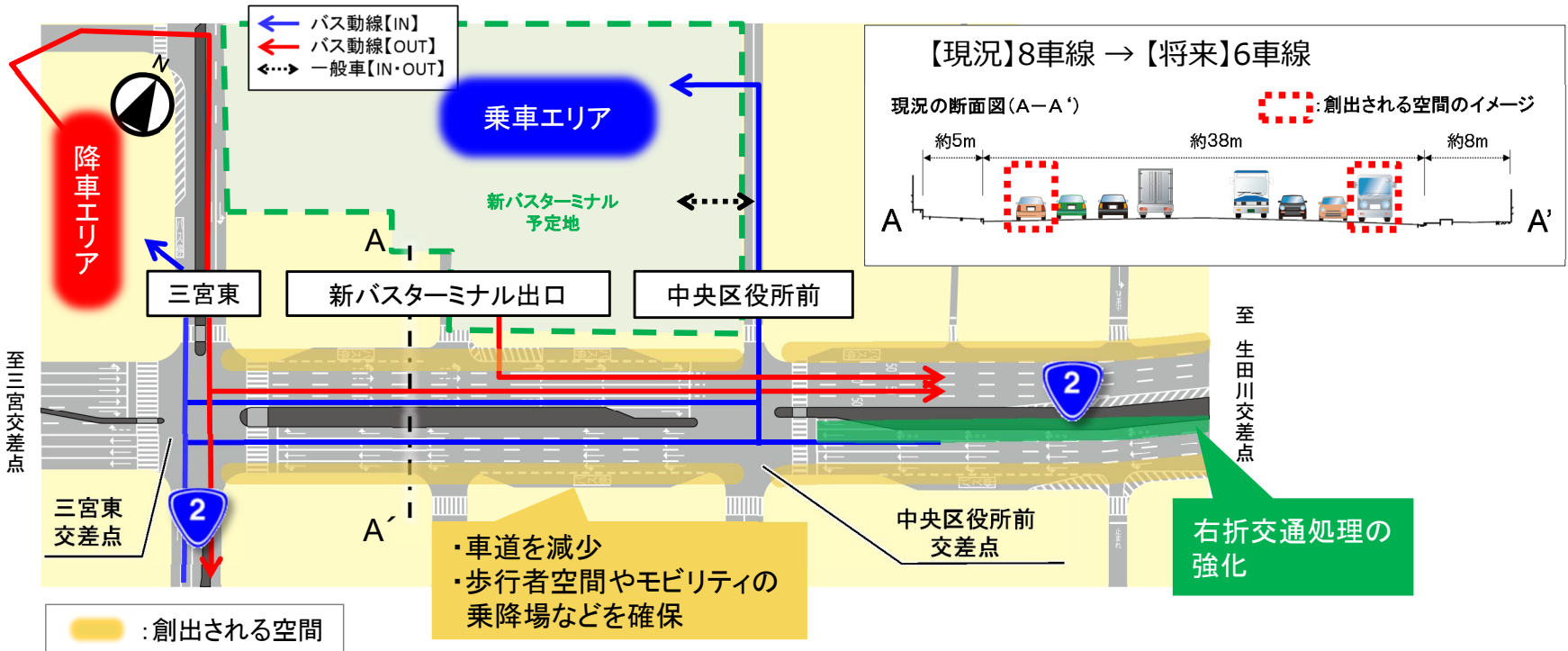
6. 集約型公共交通ターミナル

6. 4 自動車交通の円滑化

道路空間の再編や交差点の改良等により、自動車交通の円滑化を図ります。

- 国道2号の空間再編により、三宮交差点～三宮東交差点の通過交通の流入を抑制し、ゆとりのある歩行者空間や多様なモビリティの乗降場などを確保します。
- 新バスターミナルや再開発ビルの発生交通により、交通負荷のかかる中央区役所前交差点の右折レーンを2車線に改良することで、ターミナル入口への交通の円滑化を図ります。

■ 新バスターミナル周辺における自動車の交通処理について



※図面については関係者と協議中のため、イメージである

7. 防災都市・神戸の駅前防災拠点

7. 1 一時退避場所

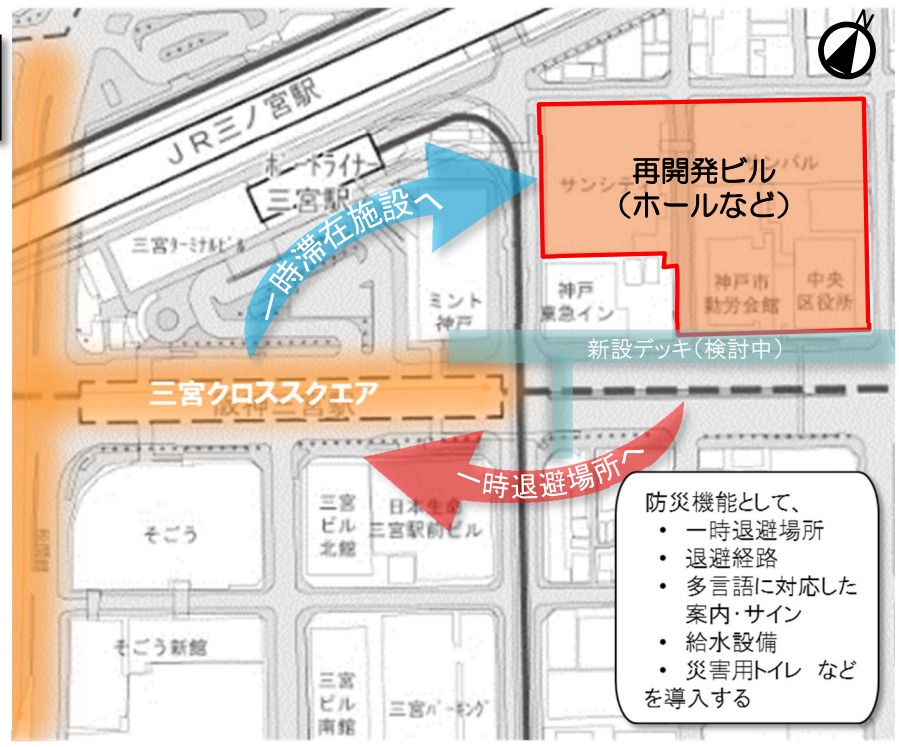
「三宮クロススクエア」の屋外空間を活用し、神戸三宮駅前空間の防災性能を高めます。

- 神戸三宮駅周辺地域において、帰宅困難者数は最大で約14.5万人と見込まれています。
- 現在、神戸三宮駅周辺の退避空間は不足しており、大規模な一時退避場所が駅から離れているなど、退避空間の整備が不十分な状況です。
- 神戸三宮駅前の屋外空間においては、一時退避場所や多言語に対応した案内・サインなどの各種防災機能を「三宮クロススクエア」のオープンスペースなどに導入し、防災性能を高めます。

■ 神戸三宮駅周辺の一時退避場所



■ 屋外空間に導入する防災機能のイメージ



7. 防災都市・神戸の駅前防災拠点

7. 2 一時滞在施設、代替輸送拠点、物資集積拠点

「再開発ビル」を一時滞在施設として活用するとともに、「新バスターミナル」を帰宅困難者の輸送拠点や災害時の物資集積拠点として活用し、安全・安心な空間を創出します。

- 徒歩で帰宅不可能な帰宅困難者を最大3日間程度収容する一時滞在施設として、バスの待合空間や再開発ビルのホール等の活用を検討します。
- 東日本大震災(H23. 3)や大阪府北部の地震(H30. 6)が発生した際には駅周辺では多くの帰宅困難者による混乱が生じ、鉄道が長期にわたって不通となった阪神淡路大震災(H7.1)では、バスによる代替輸送が行われました。
- そこで、災害時における帰宅困難者の代替輸送拠点として、また災害時の物資集積拠点として、新バスターミナルの活用を検討します。

■ 災害時の帰宅困難者



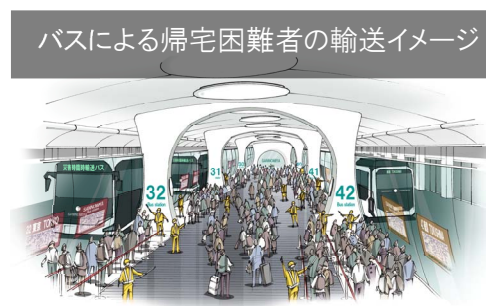
出典)高槻市提供

■ バスによる鉄道等の代替輸送



出典)神戸市

■ 活用イメージ



出典)東京都防災ホームページ



出典)災害写真データベース
(一財)消防防災科学センター



出典)災害写真データベース
(一財)消防防災科学センター



出典)防災情報新聞HP

8. 回遊性を向上させるモビリティネットワーク

8. 1 周辺開発計画に応じた道路空間の進化

将来的には、歩行者空間、自転車空間や新たなモビリティの走行空間など、多様なニーズに対応する道路空間へと、国道2号を再編していきます。

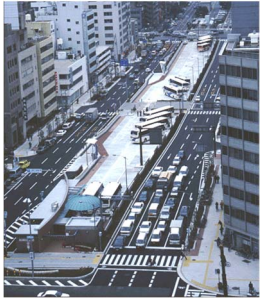
- 「えき〜まち空間」に含まれる国道2号は、「えき」へのエントランス空間と位置づけられている「三宮クロススクエア」の東側に接続しており、また新バスターミナルの前面道路となることから、高い交通結節機能が求められます。
- そこで、新バスターミナルⅠ期・Ⅱ期の整備のほか、「三宮クロススクエア」や大阪湾岸道路西伸部など、様々な事業の進捗と併せて、歩行者空間、自転車空間、バス駐車場、新たなモビリティの走行空間などとして、国道2号空間を段階的に再編し、多様なニーズに対応する道路空間を実現します。

■ 神戸三宮駅前空間の段階的整備イメージ

＜歩行者空間・自転車空間＞



＜バス駐車場＞



＜新たなモビリティの走行空間＞



新バスターミナルⅠ期・Ⅱ期完成時、「三宮クロススクエア」、大阪湾岸道路西伸部の整備に合わせ、段階的に空間を活用



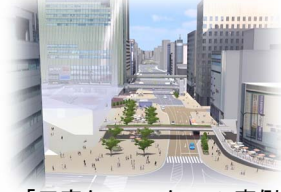
三宮交差点から
三宮東交差点方向を望む(現在)



「三宮クロススクエア」東側
(新バスターミナルⅠ期完成後・西から望む)



大阪湾岸道路西伸



「三宮クロススクエア」東側
(新バスターミナルⅠ・Ⅱ期完成後・西から望む)

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません。

8. 回遊性を向上させるモビリティネットワーク

8. 2 神戸三宮駅前空間の回遊の支援

新たなモビリティへの接続を可能とする「モビリティ・スポット」を設置し、神戸三宮駅前空間の回遊性を向上させます。

- 「えきまち空間」内の6つの駅とバス乗降場を新たなモビリティでつなぐことで、神戸三宮駅前空間の回遊を支援します。
- 「三宮クロススクエア」内の公共交通と乗継しやすい位置や歩行者ネットワーク上には、移動支援の拠点として「モビリティ・スポット」を設置します。
- 「モビリティ・スポット」は、パーソナルモビリティなどの新たなモビリティとの接続だけでなく、「情報発信」、「休憩施設」、他の交通への「結節機能」も兼ね備えます。

■ 神戸三宮駅前空間のモビリティネットワークのイメージ

超小型モビリティ



自動運転技術により、歩行者と共存しながら安全に走行。

多目的自動車



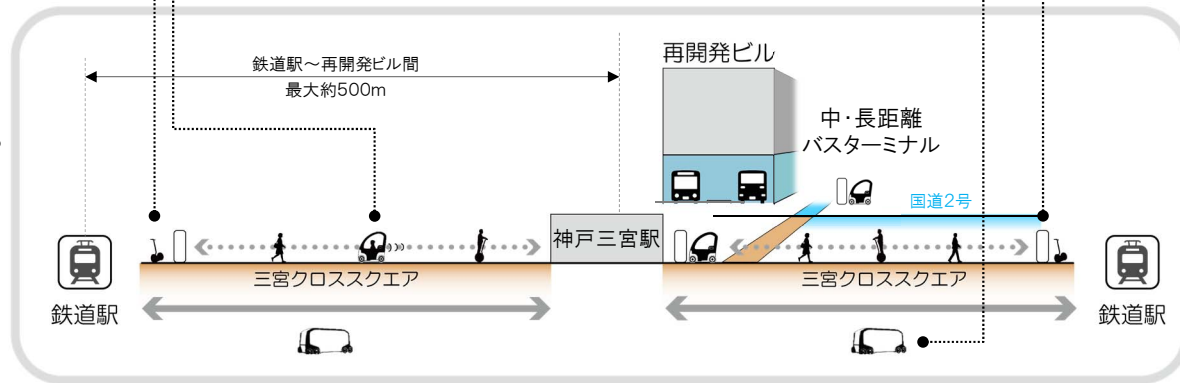
様々な活用が可能な移動する多目的空間。

パーソナルモビリティ



歩行者と同じように自由に走行。歩行支援として活用。

神戸三宮駅前空間



モビリティ・スポット



「情報発信」、「休憩施設」、「結節機能」を備えた移動支援の拠点。

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

9. 将来の姿

国道2号等 神戸三宮駅前空間の将来の姿

今後さらなる検討を進め、5つの施設の具現化を図ります。

～6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに～

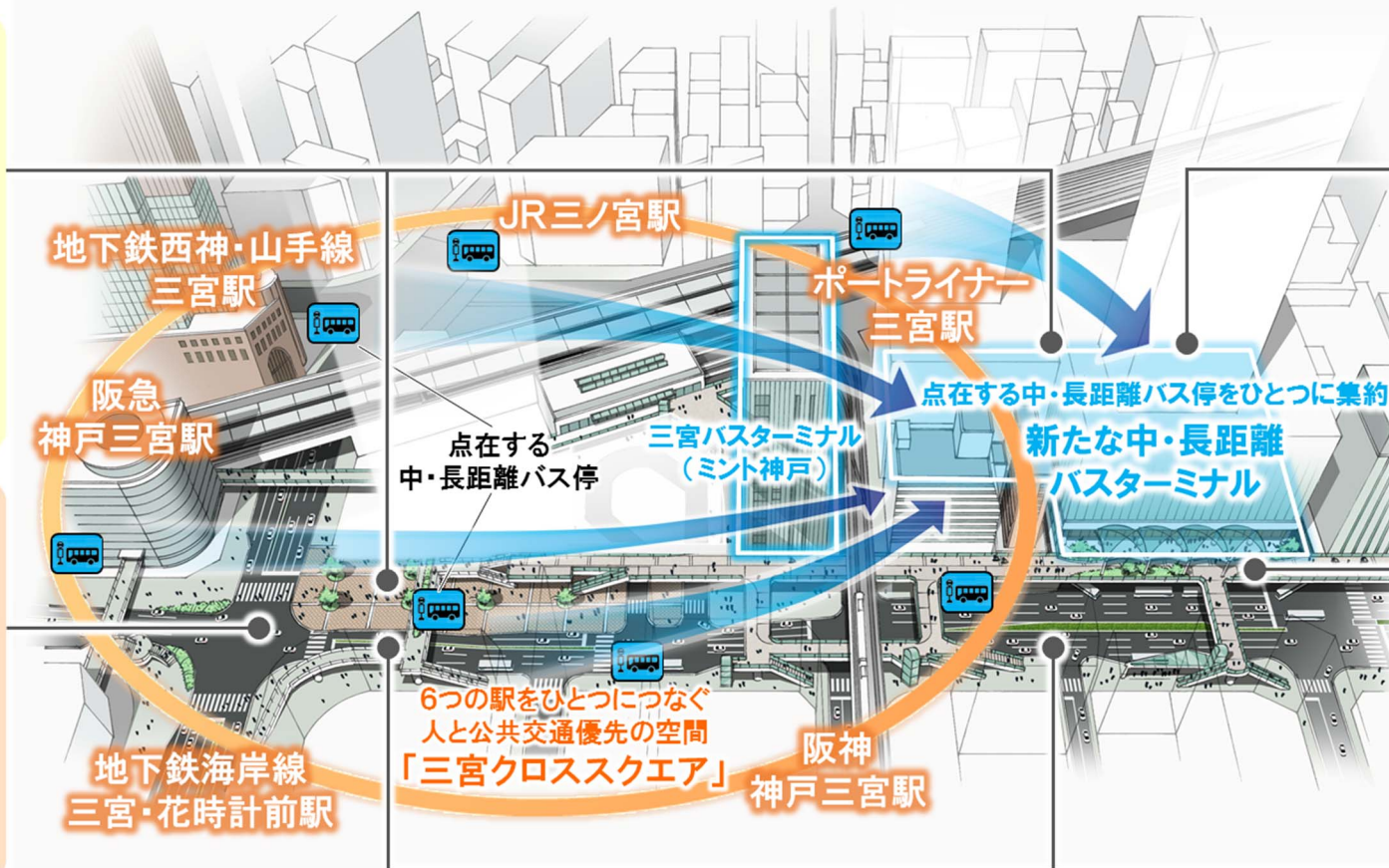
防災都市・神戸の駅前防災拠点

三宮クロススクエアのオープンスペースに一時退避場所等を整備

再開発ビルを代替輸送拠点、物資集積拠点等に活用

魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア

道路を人と公共交通優先の空間に転換する「三宮クロススクエア」により、“ひと”中心の空間を地上に整備



集約型公共交通ターミナル

中・長距離バスや新たなモビリティなど、多様なモードを利用しやすい新たな交通結節点を整備

人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

三宮クロススクエアと再開発ビルが一体となった賑わい空間の創出や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上するためのデッキを整備

回遊性を向上させるモビリティネットワーク

道路や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上させる新たなモビリティネットワークを構築

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません