

ひと・モノ・交通が行き交う新たな“港”＝未来型駅前空間の創出

4つの 基本コンセプト

人の交流の拠点となる
象徴的な空間に

交通とモノが行き交う
新しい交通結節点に

進取の気風
あふれる環境に

神戸が培ってきた経験や
知恵を活かした空間に

5つの 整備方針

①魅力的な駅前空間の整備
及びまちの回遊性向上

②中・長距離バスターミナル整備
によるモーダルコネクの強化

③まちの
防災拠点

④未来志向の
移動支援導入

⑤ 国道2号周辺の
交通円滑化

～6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに～

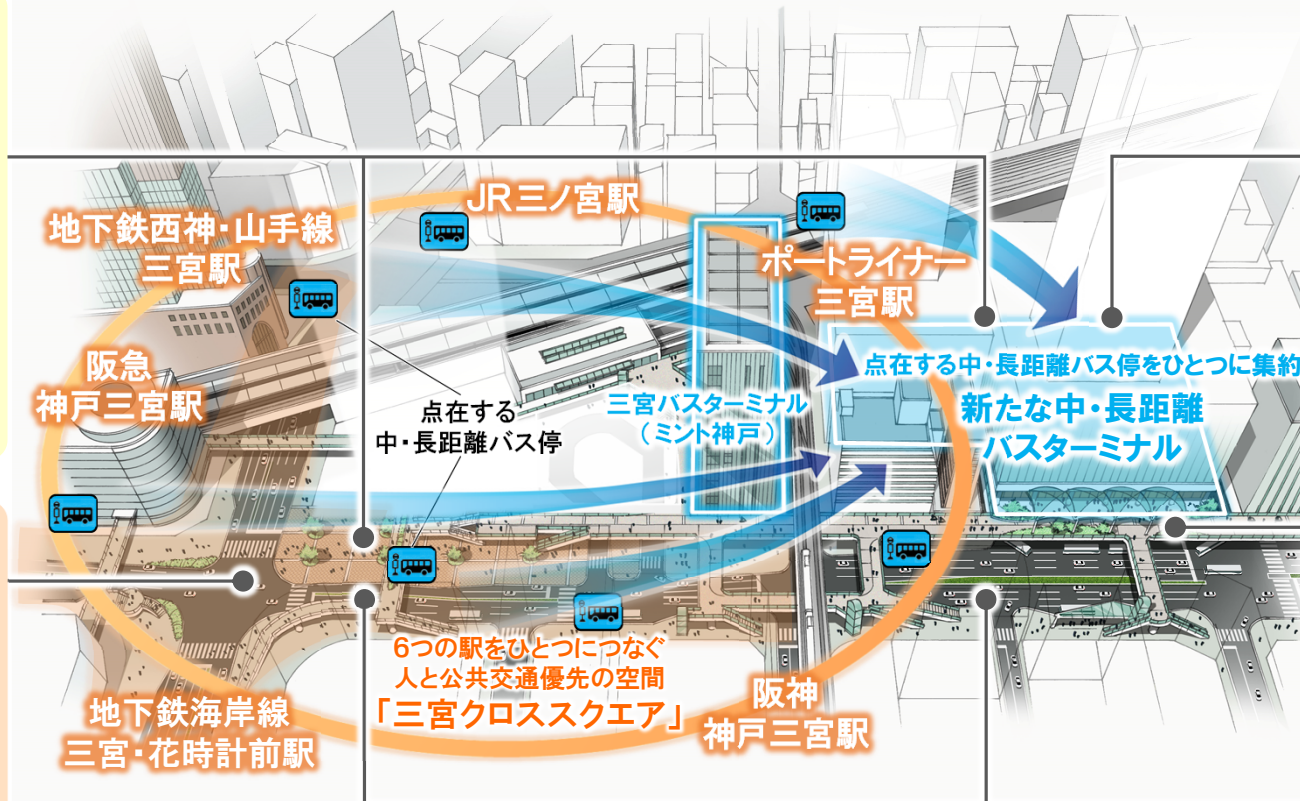
防災都市・神戸の 駅前防災拠点

三宮クロススクエアで
災害情報や公共交通
機関の運行情報等を提供

再開発ビルを一時滞在
施設等として活用すると
ともに、新バスターミナル
に鉄道の代替輸送機能
等を整備

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



※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。

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

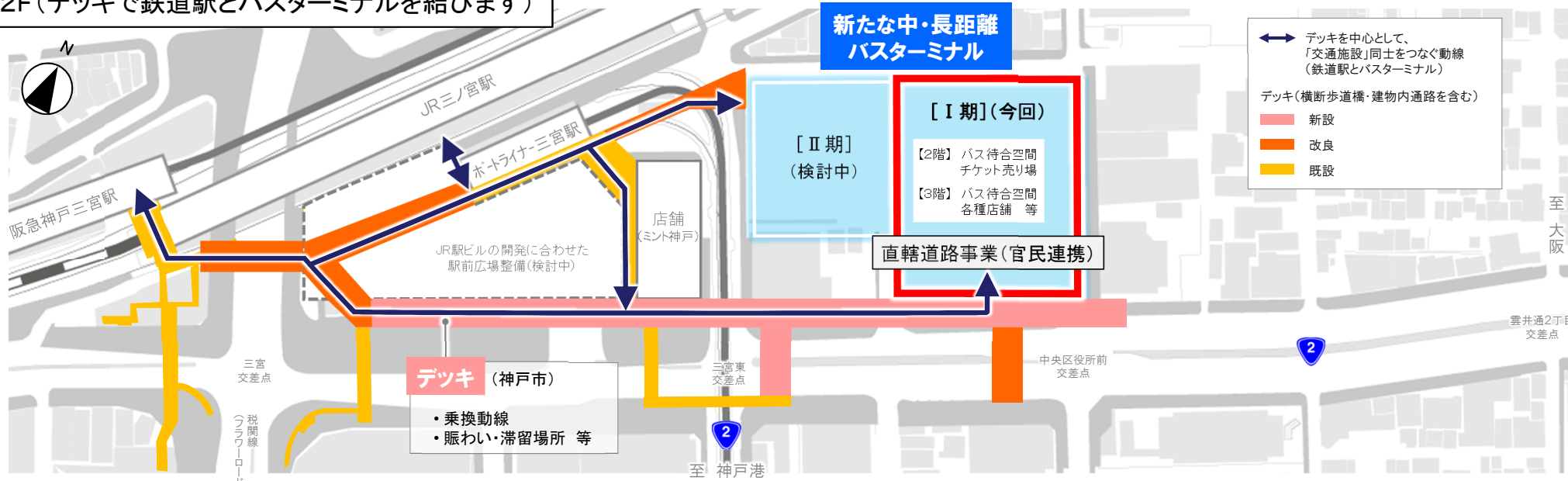
回遊性を向上させる モビリティネットワーク

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

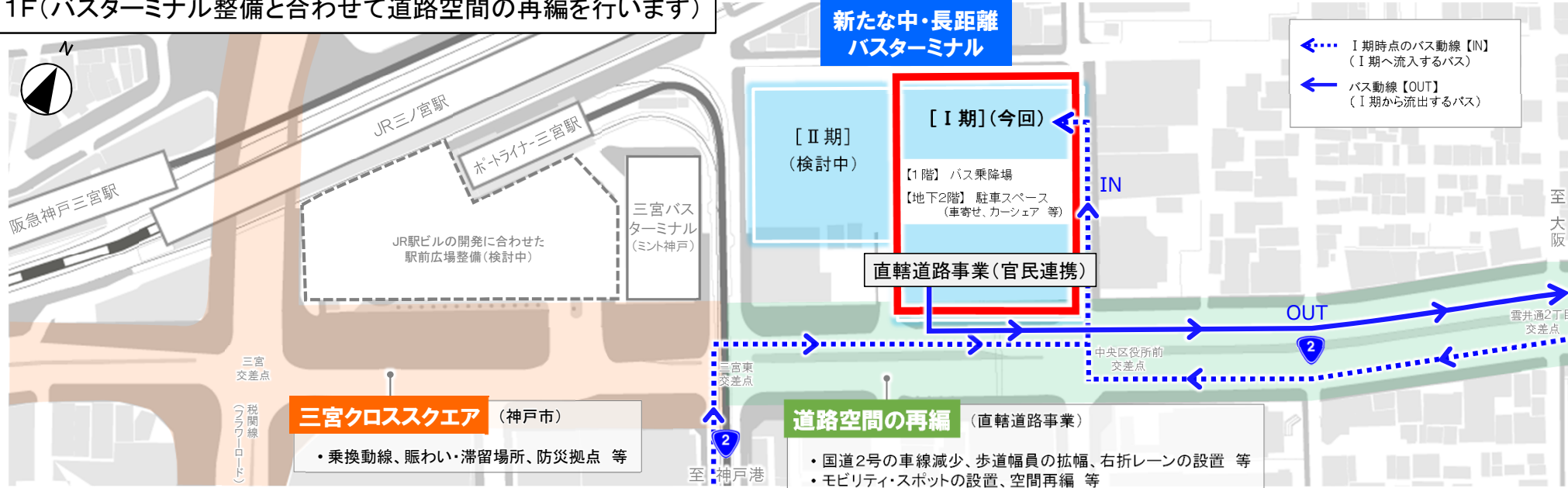
施設配置計画と事業区分【平面図】

国道2号等 神戸三宮駅前空間整備
事業計画(案) (概要)

2F(デッキで鉄道駅とバスターミナルを結びます)



1F(バスターミナル整備と合わせて道路空間の再編を行います)



※今後、民間事業者等との協議で変更になる場合があります。

再開発ビル



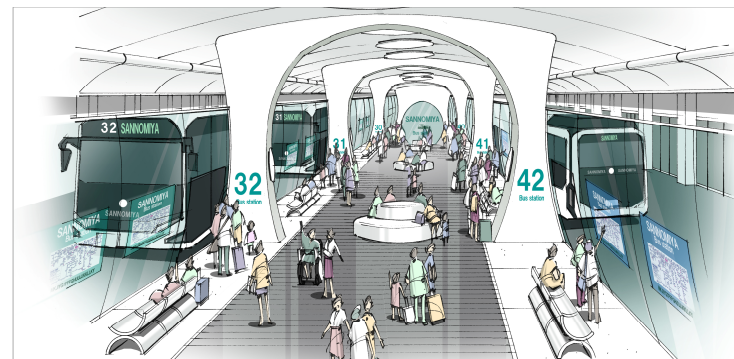
<再開発ビル(Ⅰ期)の構成イメージ>

新たな中・長距離バスターミナル

中・長距離バス停の段階的な集約、神戸らしさが演出された充実したバス待合空間の整備とともに、2次交通として、多様なモビリティなども利用できる交通結節点を整備し、乗換・待合環境を改善。



<待合空間のイメージ(2階・3階の吹抜け)>



<バス乗降空間のイメージ(1階)>



防災拠点

災害時に再開発ビルを一時滞在施設等として活用するとともに、新バスターミナルに鉄道の代替輸送機能及び多言語に対応した情報発信機器等を整備し、安全・安心な空間を創出。

※三宮クロススクエアとも連携

事業スケジュール

国道2号等 神戸三宮駅前空間整備
事業計画(案) (概要)

第1段階 (2026年度頃まで)

バスターミナル	デッキ	道路改良
I期完成 ・乗車バス停の一部集約※	デッキの概成 (神戸三宮駅から新バスターミナルまでを接続)	国道2号の交差点改良等の整備

(周辺開発等:三宮クロススクエア東側車線減少)



第2段階 (~2030年度頃まで)

バスターミナル	デッキ	道路改良
II期完成 ・乗車バス停を集約※ ・降車バス停を三宮バスターミナル(ミント神戸)に集約※	II期事業に伴う接続部の改良	国道2号の交差点改良等の整備

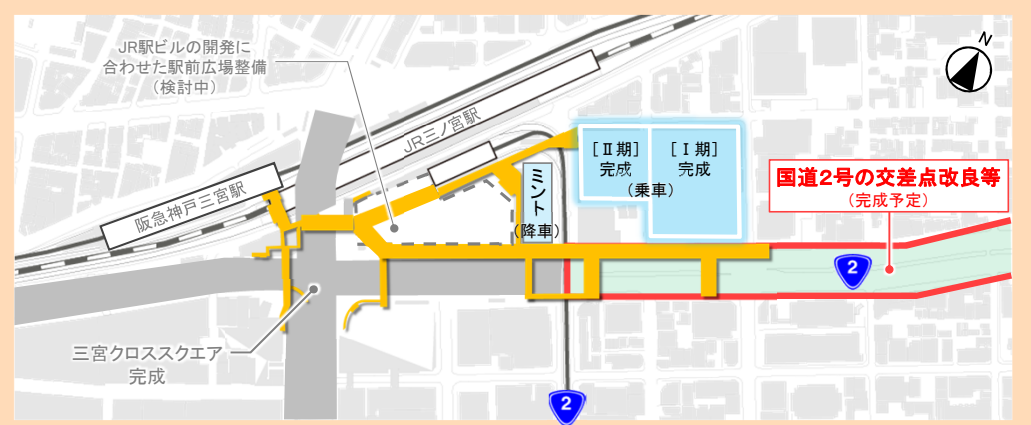
(周辺開発等:三宮クロススクエア東側完成)



第3段階 (将来)

バスターミナル	デッキ	道路改良
(整備済み)	(整備済み)	国道2号の交差点改良等の完成

(周辺開発等:三宮クロススクエア完成)

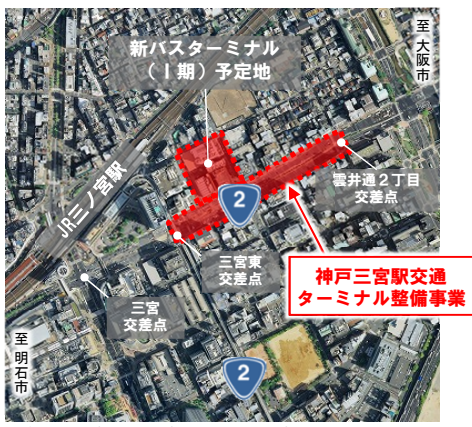


※今後バス事業者との協議で変更になる場合があります。

- ・国道2号としての中・長距離バスターミナル整備により、分散するバス停を集約し、モーダルコネク(交通結節機能)を強化。
- ・三宮クロススクエアと連携して新たな交通結節空間を創出し、乗換・待合環境の改善、交通の円滑化、防災機能の向上を実現。

1. 事業概要

- ・事業箇所：神戸市中央区雲井通5丁目
- ・面積等：
 - 0.68ha(新バスターミナルI期部分)
 - 0.4km 雲井通2丁目交差点(中央区小野柄通2丁目)～三宮東交差点(中央区小野柄通7丁目)
- ・道路事業(国道)：約180億円
 - 新バスターミナル整備(I期)
 - 国道2号道路空間再編整備
- ※市街地再開発事業と調整を図りながら整備推進
- 周辺公共・民間事業
 - デッキ、三宮クロススクエア
 - ホテル、オフィス、店舗、ホール等



出典：国土地理院ホームページ 電子国土web地理院地図(2007年)

図1 事業位置図

2. 課題

① 駅や中・長距離バス停の分散による相互利用の利便性の低下

- ・JR三ノ宮駅の半径500m以内で6つの鉄道駅、中・長距離バス乗降場、バス待合所が分散しているため、乗換えの利便性が低い(図2)。

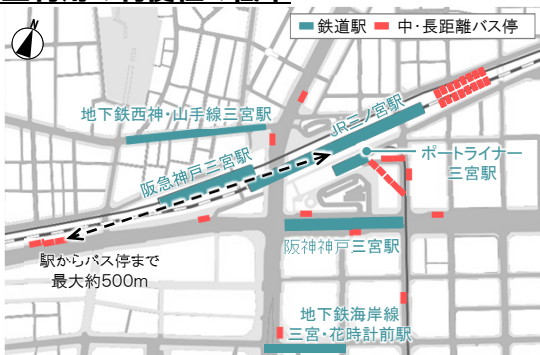


図2 分散した中・長距離バスの乗降場

JR三ノ宮駅中央口改札～三宮高架下商店街前バス停までの所要時間：約11分(約900m※)
 ※神戸三宮高速バス待合所経由

② 三宮駅周辺での交通の輻輳

- ・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る(図3・4)。
- ・三宮クロススクエアによる車線減少により国道2号では交通量の若干の減少が見込まれているが、三宮再開発に伴って、開発交通量の増加が想定されている。



図3 三宮駅周辺の交通状況

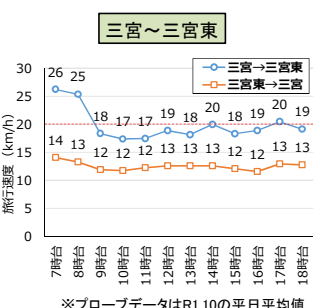


図4 神戸三宮駅周辺の旅行速度

交通量(三宮東交差点)：約3.6万台/日(現況)
 →約3.3万台/日(三宮クロススクエア社会実験時)
 →約3.5万台/日(新バスターミナルI期完成時)
 出典：「三宮クロススクエア」交通社会実験「国交省・神戸市(R1.6～7)等

3. 整備効果

効果1 新バスターミナルの整備による交通流円滑化

- ・路上に停車するバスによる後続車の阻害の解消と、国道2号交差点改良による交通流の円滑化(図5)。

- 旅行速度 整備なし 13.0km/h→整備あり 15.5km/h (参考：貨幣換算)
- ・走行時間短縮効果：66億円/50年
- ・走行経費削減効果：4億円/50年
- ・交通事故減少効果：313.5件/億台キロ→289.0件/億台キロ (参考)三宮交差点～中央区役所前交差点における死傷事故件数：64件(人対車両7件、車両相互54件、車両単独3件)



路上バス停の阻害がなくなり、交通流が円滑化 デッキ整備による歩車分離で、交通流が円滑化

出典：国土地理院ホームページ 電子国土web地理院地図(2007年)

図5 整備後の交通状況イメージ

効果2 新バスターミナル及びデッキ整備による利便性・移動快適性の向上

- ・新バスターミナルによるバス停の集約と東西デッキの整備による歩行者の移動時間短縮効果及び移動快適性向上効果。

- 歩行者の移動時間
- ・約11分→約4分(JR三ノ宮駅中央口改札～三宮高架下商店街前バス停間) (参考：貨幣換算)
- ・乗換利便性向上効果：約26億円/50年
- ・移動快適性向上効果：約5億円/50年

効果3 新バスターミナルの待合空間整備による快適性の向上

- ・待合空間の整備によるバス利用者の快適性向上効果。

- (参考：貨幣換算)
- ・バス待合空間の快適性向上効果：約96億円/50年
- ※環境整備の便益を、個人や世帯が対価として支払ってもよいと考える金額をもって評価する手法により算出

効果4 その他の効果

- ・災害時において、三宮クロススクエアが一時退避場所として機能(図6)することによる三宮駅周辺の防災機能向上効果。

- ①地域経済の活性化：賑わい創出・まちの魅力向上による来訪者増加(図7)
- ②新たな技術・サービスの発展：新モビリティ等の技術開発・普及促進、多様な交通モードの連携(MaaS)の促進



図6 一時退避場所での情報提供

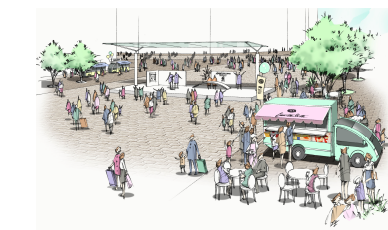


図7 賑わいと活力があふれる空間のイメージ

※本資料における整備効果等の数値は、国土交通省において試算 ※今後、計画の具体化にあたっては、開発計画との調整・協議が必要