

国道2号等 神戸三宮駅前空間の 事業計画(案)

2020年3月24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	P7
3. 事業の具体イメージ	P9
4. 魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア	P14
5. 人の賑わいと回遊性を創出するデッキ	P16
6. 集約型公共交通ターミナル	P18
7. 防災都市・神戸の駅前防災拠点	P26
8. 回遊性を向上させるモビリティネットワーク	P29
9. 整備・管理・運営手法	P34
10. 今後の進め方	P37
11. 国道2号等 神戸三宮駅前空間の将来の姿	P39

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（2019年）

順位	港湾名	寄港回数
1	那覇	260
2	博多	229
3	横浜	188
4	長崎	183
5	石垣	148
6	平良	147
7	神戸	131
8	鹿児島	106
9	ペラビスタマリーナ(広島県)	100
10	佐世保	79



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

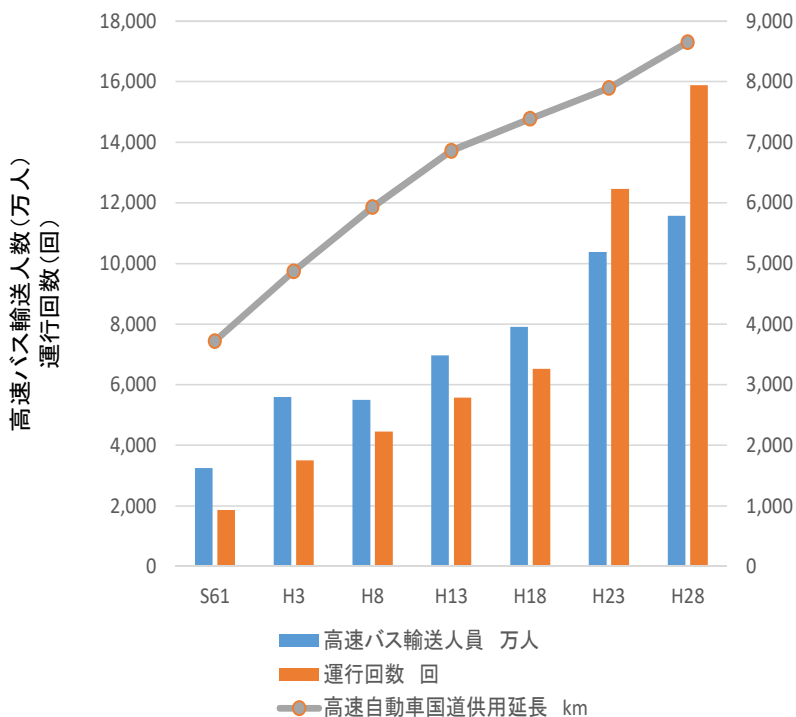
1. 神戸三宮の現状と課題

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。

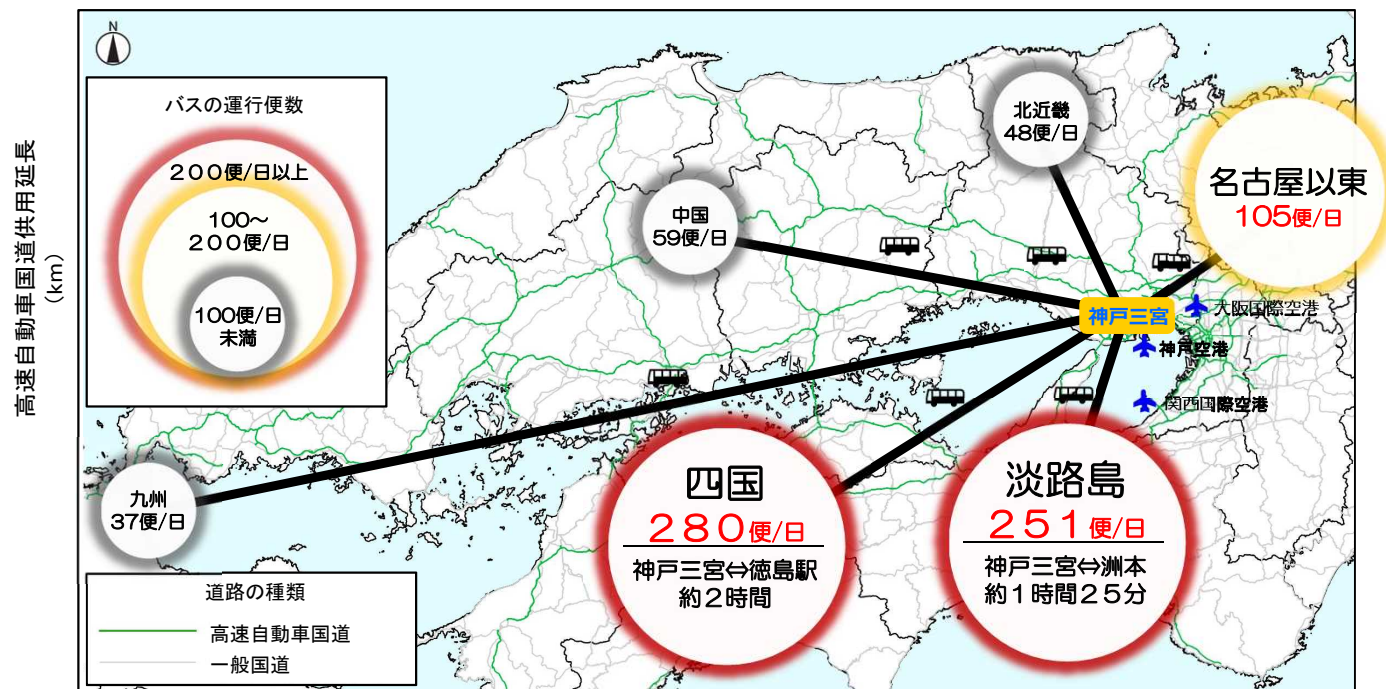
- 近年、高速道路網の整備に伴って高速バス利用者が増加しています。
- そのような状況の中、神戸三宮は四国や淡路島方面を中心とする西日本へ向かう高速バスのゲートウェイとして機能しています。

■ 高速道路整備と高速バス利用者の推移



出典)2018版(平成30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

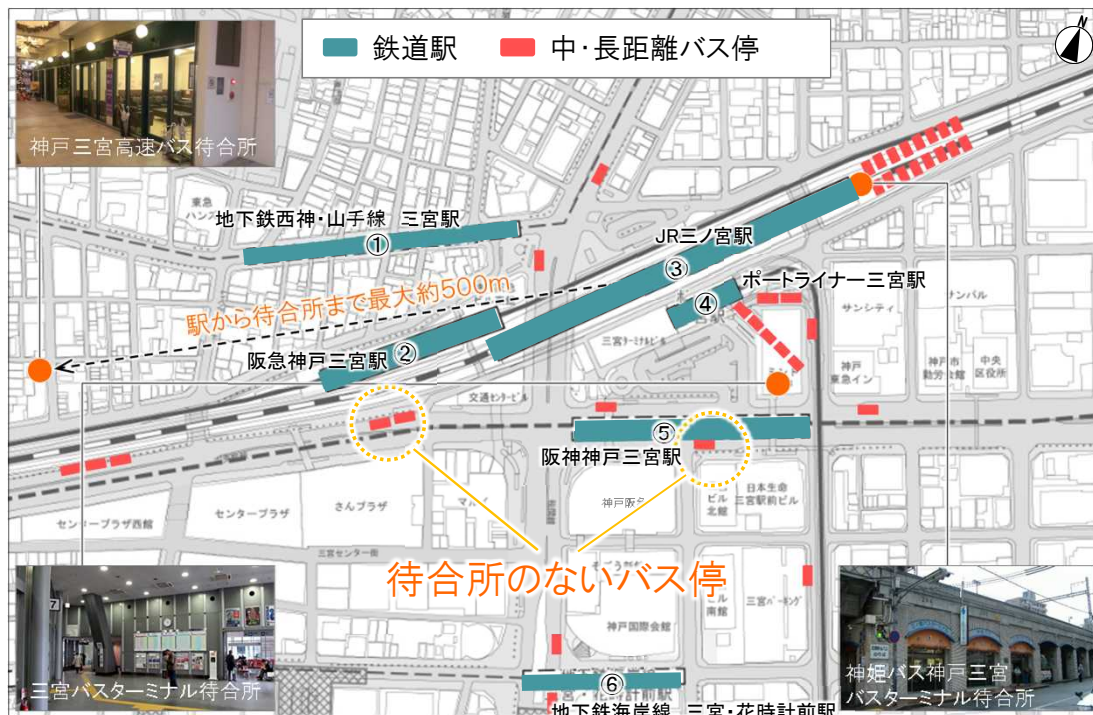
1. 神戸三宮の現状と課題

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、乗換動線や周辺のまちへの歩行者動線では、東西の国道2号や中央幹線、南北の税関線といった自動車中心の空間構成による人の動きの分断や、道幅が狭い、デッキの一部に段差がある等、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. 3 交通結節点としての課題

■ 神戸三宮駅前空間における回遊動線の現状と課題



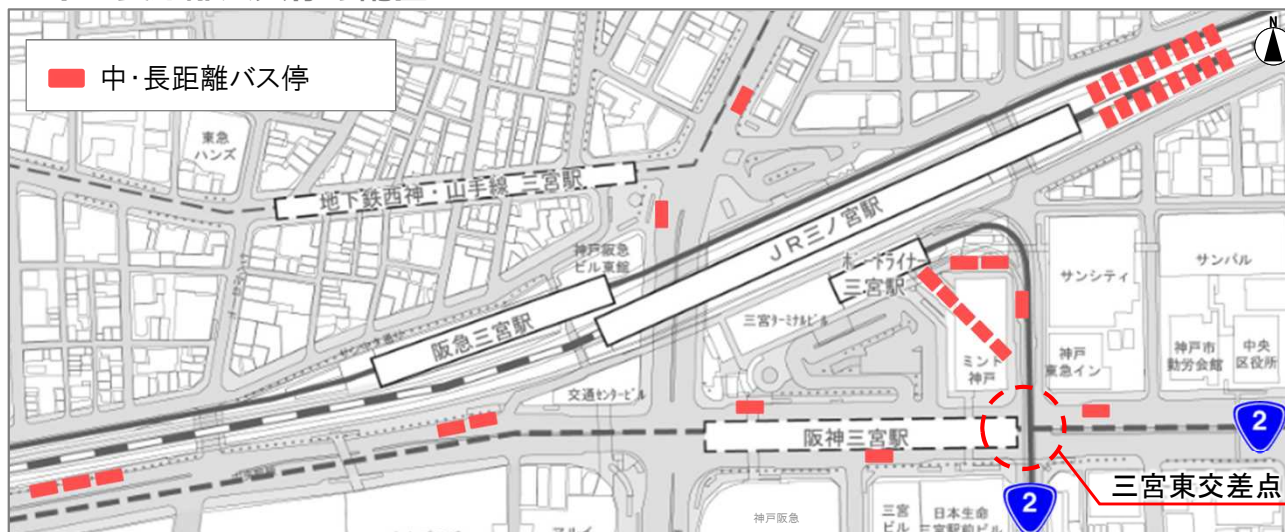
1. 神戸三宮の現状と課題

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



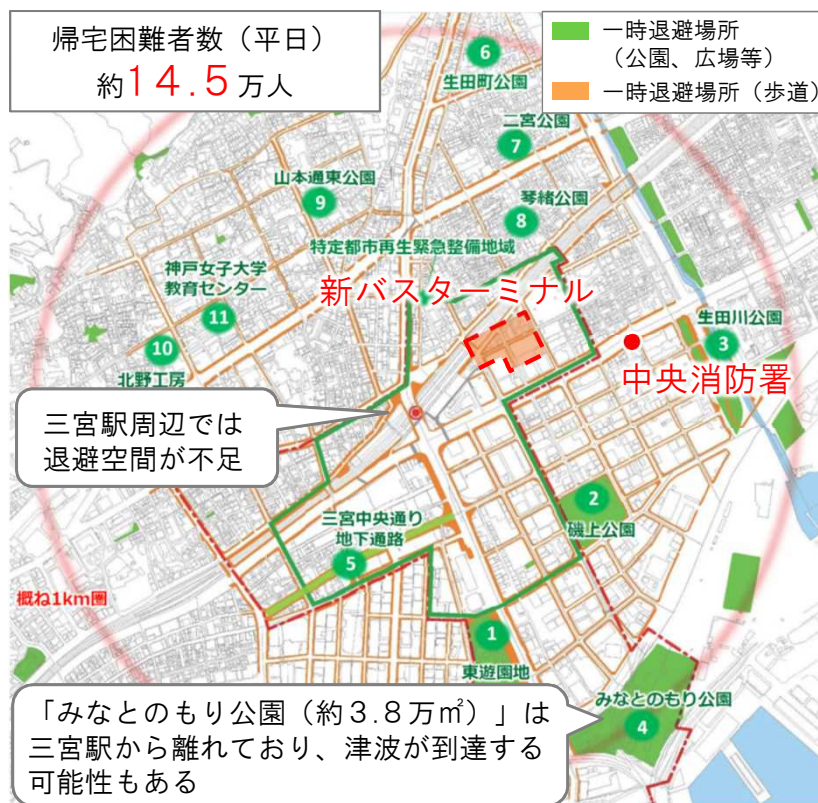
1. 神戸三宮の現状と課題

1. 5 防災における課題

神戸三宮駅前空間では、退避空間の整備が不十分であるとともに、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、帰宅困難者数が最大で約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。
- また、行き場のない帰宅困難者が平日で約1.4万人、休日で約3.2万人発生が見込まれていますが、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。

■ 神戸三宮駅周辺の一時退避場所



■ 神戸三宮駅周辺の一時滞在施設



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

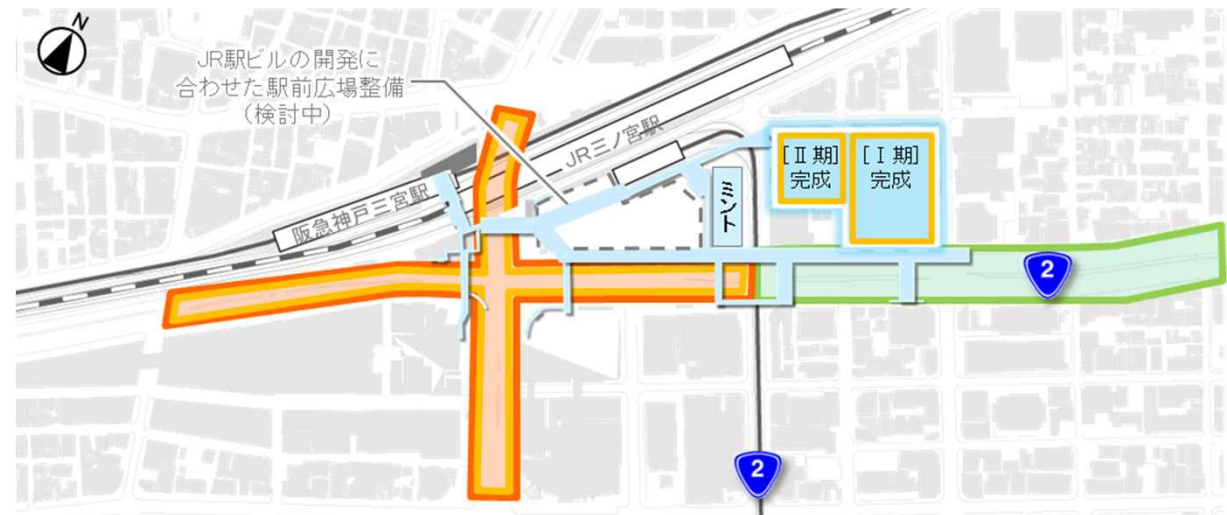
- 中・長距離バスや新たなモビリティなど、多様なモードを利用しやすい新たな交通結節点を整備

(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

(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



魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア

人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

集約型公共交通ターミナル

防災都市・神戸の駅前防災拠点

回遊性を向上させるモビリティネットワーク

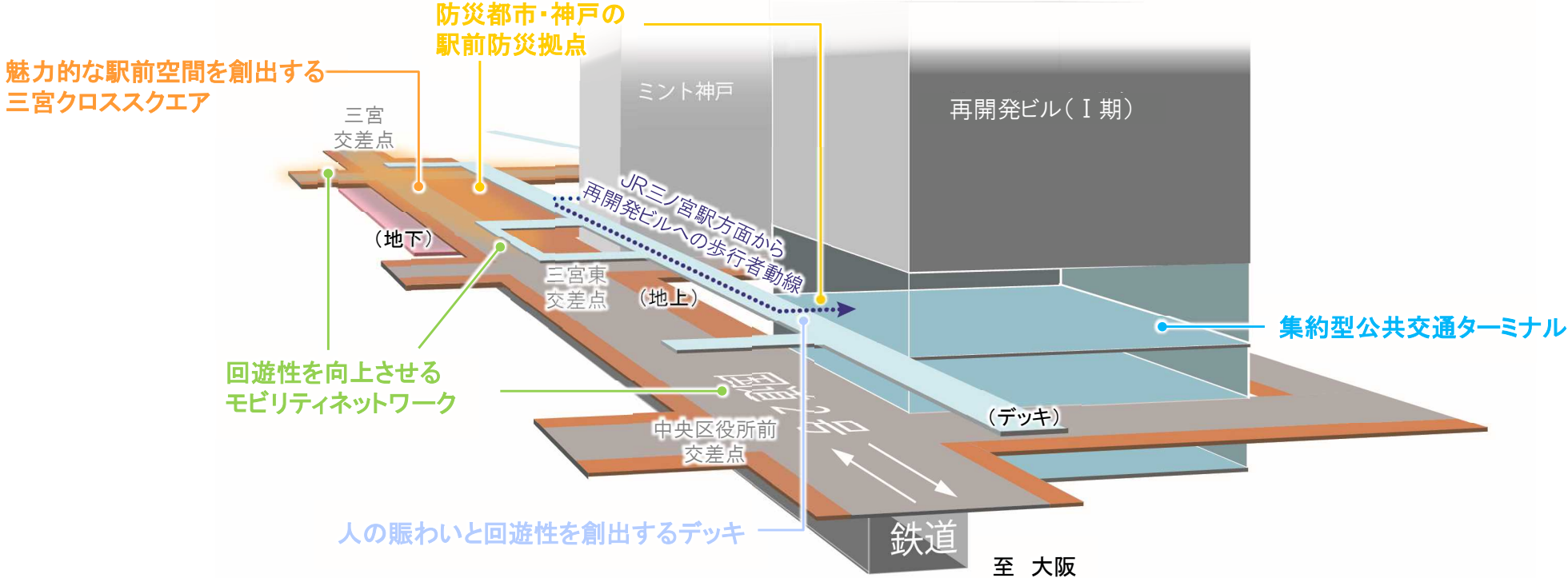
3. 事業の具体イメージ

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、地上が三宮クロススクエアを中心に「まち」を楽しみながら回遊できる動線、デッキが高さの異なる鉄道駅やバスターミナルなどの「交通施設」同士をわかりやすくつなぐ乗換動線や滞留空間、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動線とします。

■ 空間の活用の考え方



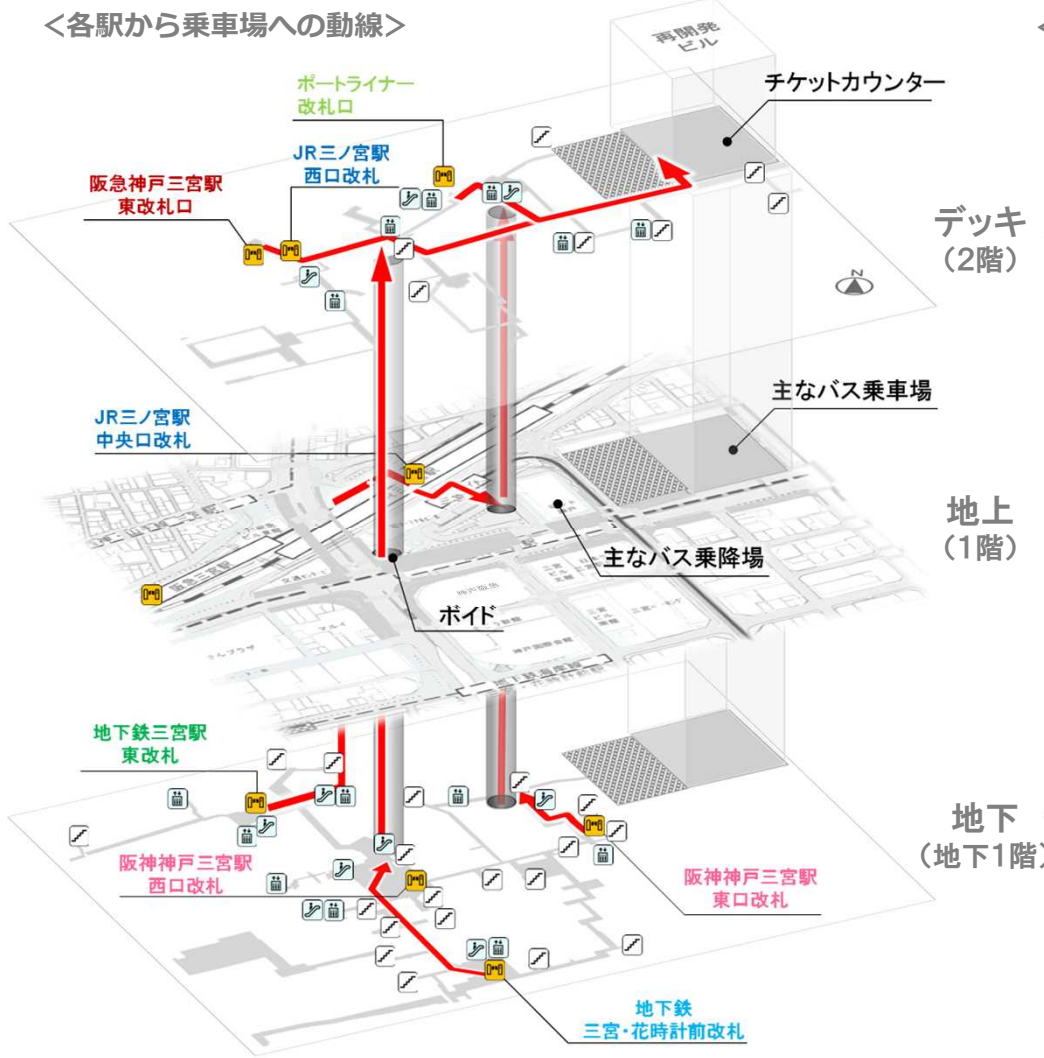
3. 事業の具体イメージ

3. 2 空間の活用の考え方

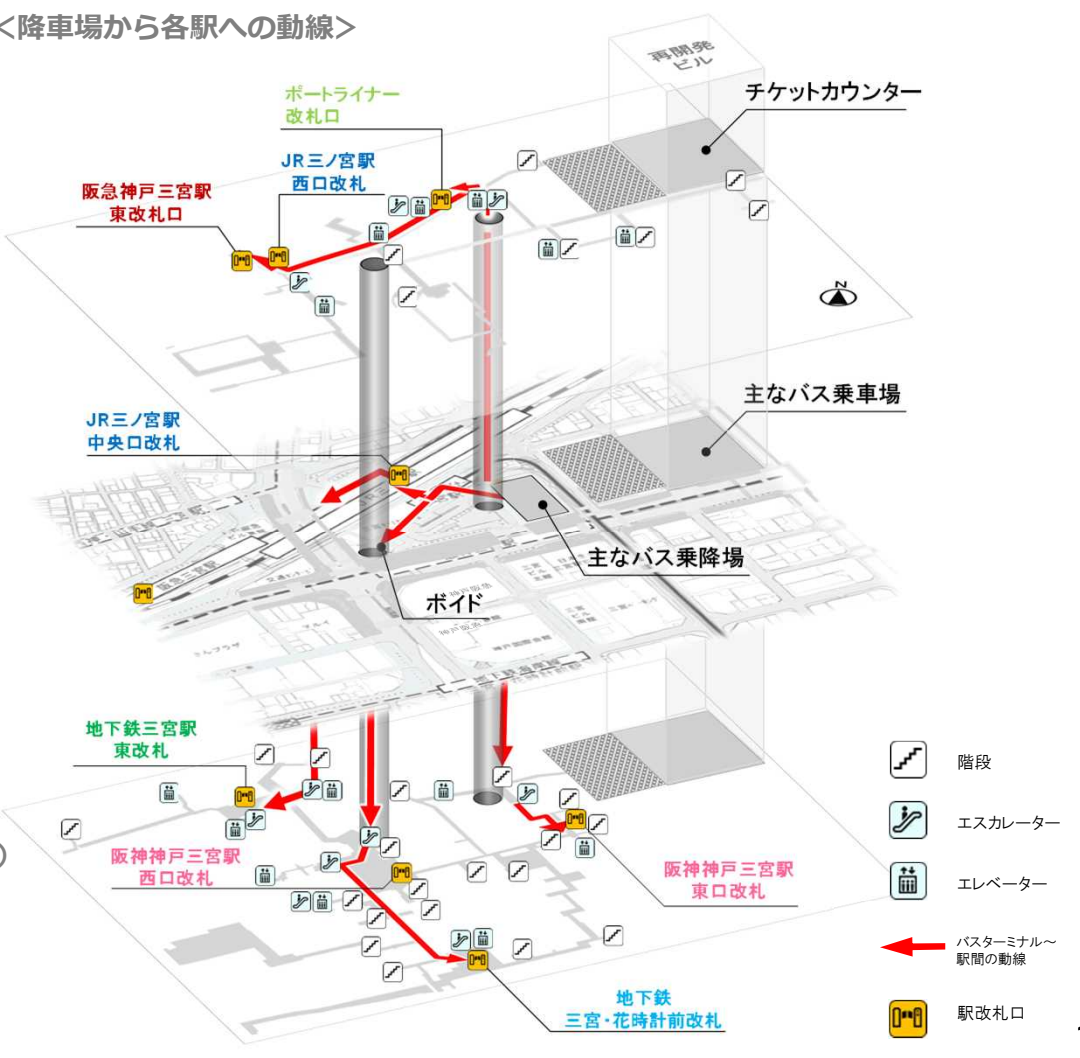
- 高齢者や車いす利用者、スーツケースを持った利用者、外国人などを考慮し、三宮クロススクエアや周辺の交通施設と新たな中・長距離バスターミナル間を誰もがスムーズに、わかりやすく移動できる動線を形成します。
- 新たな中・長距離バスターミナルの段階的な整備に合わせ、バスターミナルと各駅を3層ネットワークでつなぎ、連続性を確保することで、バス利用者にとって便利・快適・安全な乗換動線を整備します。

■ 新たな中・長距離バスターミナル I 期完成時・II 期工事中の乗換動線

＜各駅から乗車場への動線＞



＜降車場から各駅への動線＞

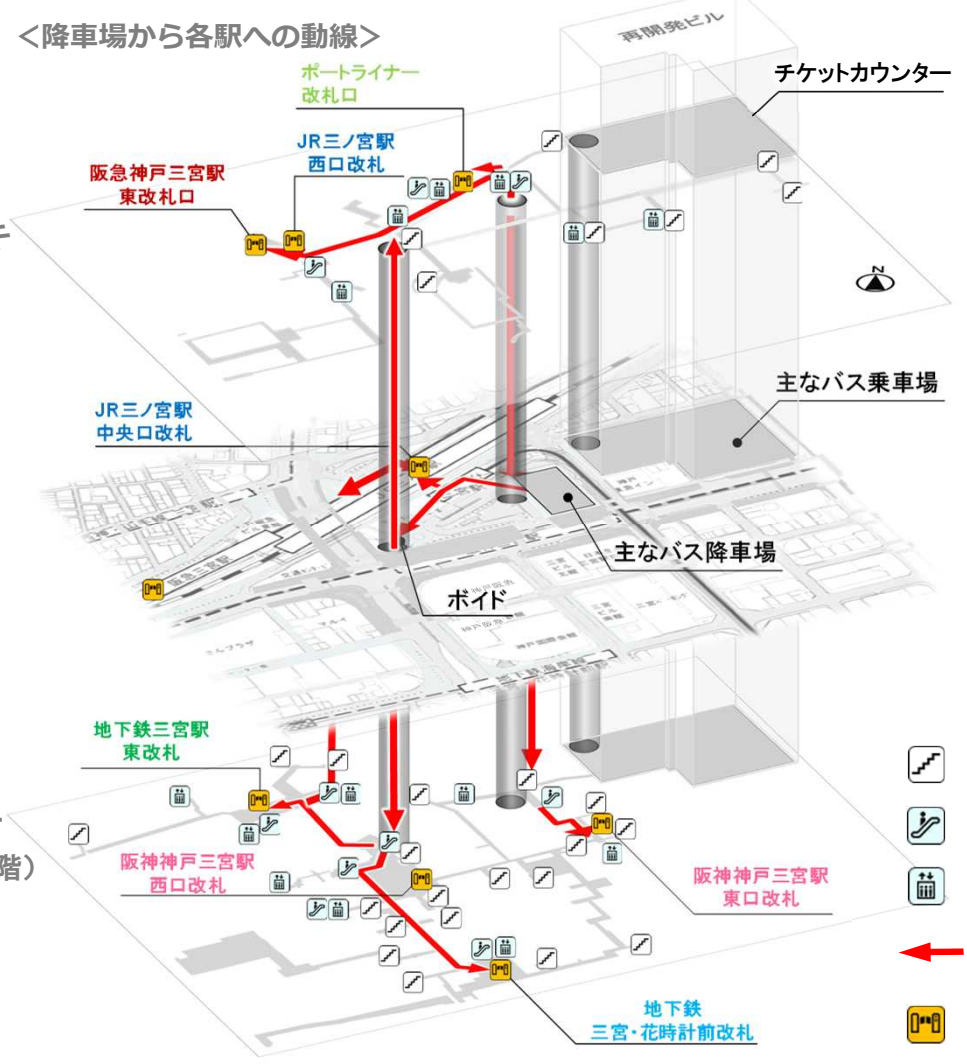
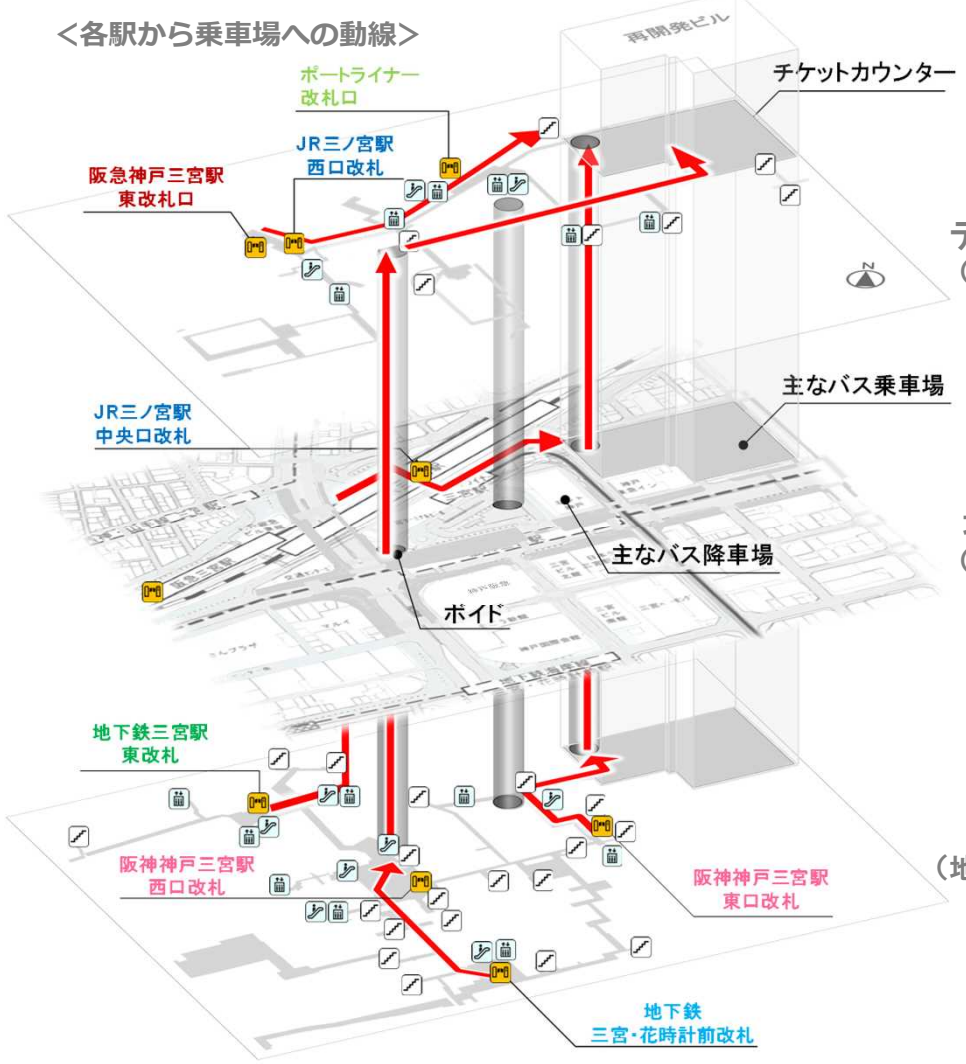


- 階段
- エスカレーター
- エレベーター
- バスターミナル～駅間の動線
- 駅改札口

3. 事業の具体イメージ

3. 2 空間の活用の考え方

■ 新たな中・長距離バスターミナルⅡ期完成時の乗換動線



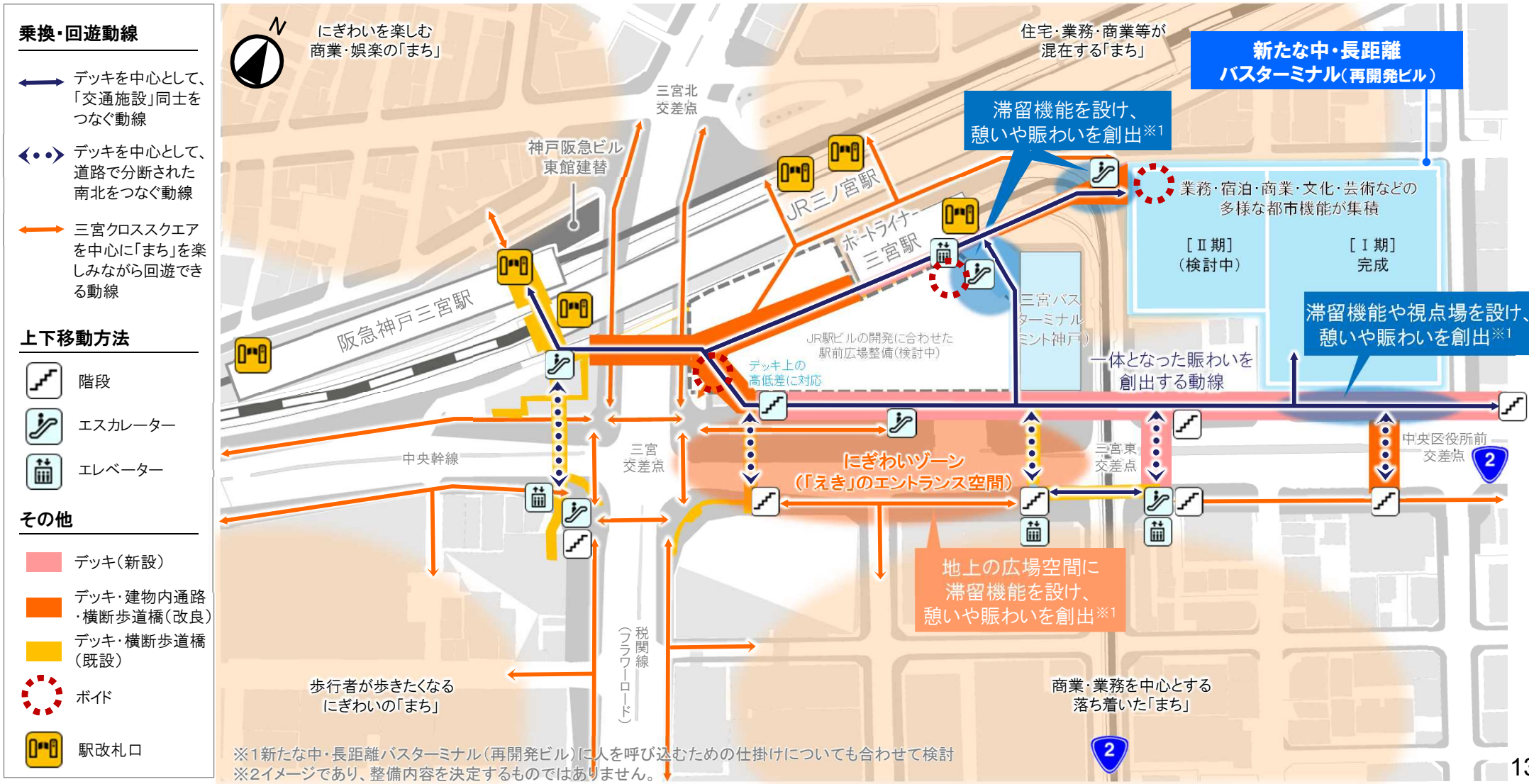
- 階段
- エスカレーター
- エレベーター
- バスターミナル～駅間の動線
- 駅改札口

3. 事業の具体イメージ

3. 2 空間の活用の考え方

歩行者が円滑に回遊できる通行機能に加え、神戸らしさを感じられる憩いや賑わいを創出する空間や、まちを望む視点場としての機能など、場所ごとに求められる機能について検討します。

■ 回遊動線（新たな中・長距離バスターミナルⅡ期完成時）



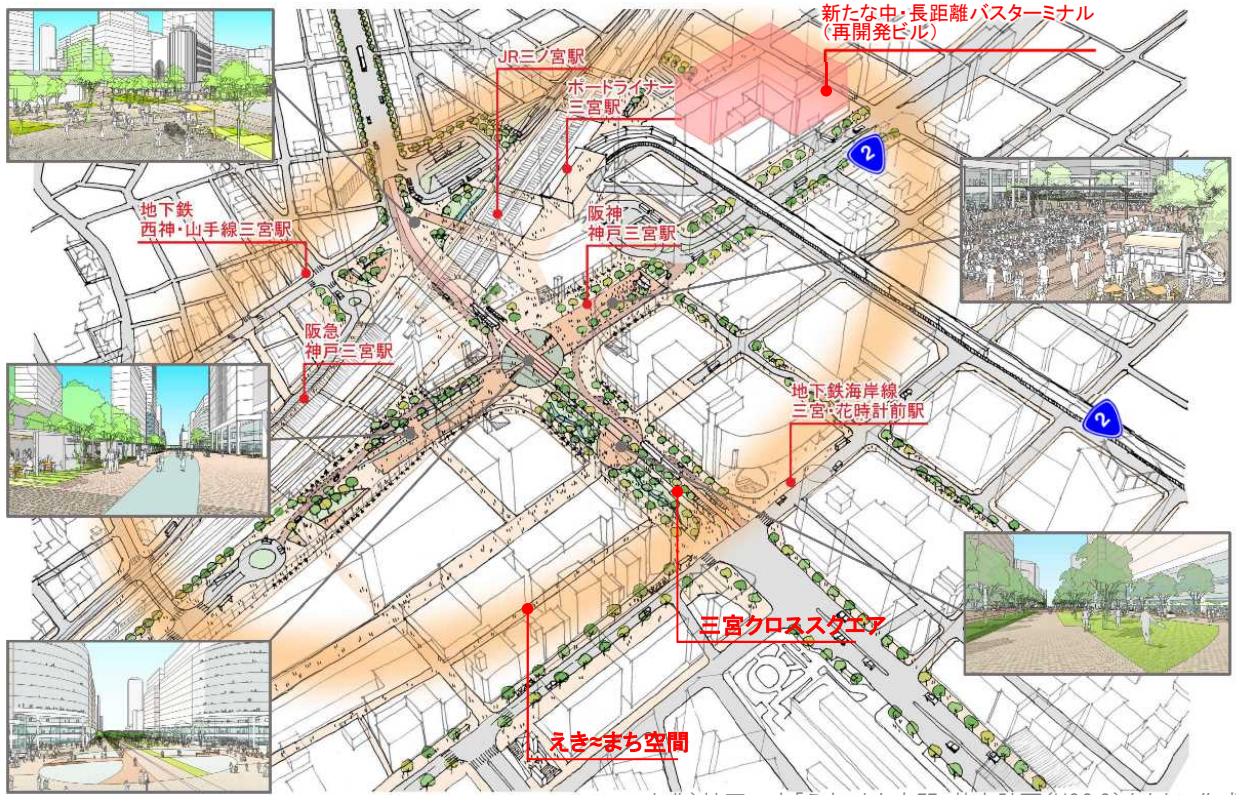
4. 魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア

4. 1 三宮クロススクエア

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。

- 神戸の玄関口である三宮の駅前に、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」を整備します(2025年頃から段階的に整備を予定)。
- 「三宮クロススクエア」により、「えき」と周辺の「まち」をつなぐとともに、落ち着いて憩い滞留できる居心地の良い空間、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、神戸の玄関口にふさわしい空間を整備します。
- 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」の玄関口として新たな中・長距離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

4. 魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア

4. 2 三宮クロススクエア（東側）の空間の活用

三宮クロススクエア東側では、エリアマネジメント組織の活用等によるオープンカフェ、イベントの実施等により、賑わいを創出します。

■ 新たな中・長距離バスターミナルⅡ期完成時の空間の利活用のイメージ



デッキ・建物内通路・横断歩道橋(新たな中・長距離バスターミナルⅡ期完成時)

※1: 将来的には「にぎわいゾーン」として位置付け
 ※2: 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。

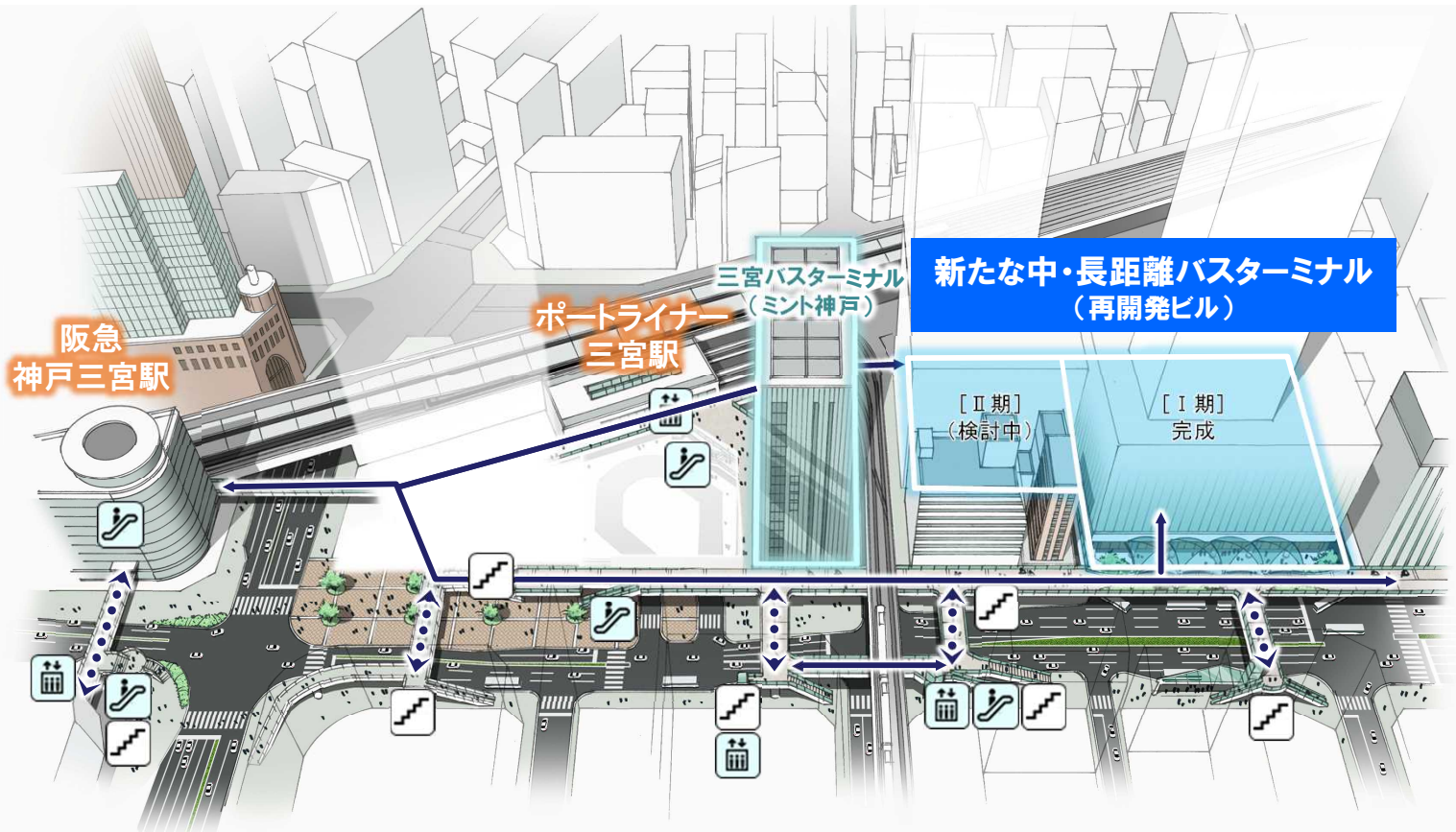
5. 人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

5. 1 安全かつ快適な歩行者動線

道路上空を活用して、新たな中・長距離バスターミナルと鉄道駅をつなぐデッキ等を整備することで、バリアフリーに対応した安全で快適な歩行者空間を創出します。

- 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、新たな中・長距離バスターミナルと鉄道駅をつなぐ歩行者デッキを整備することで、利用者のバス停⇄鉄道駅の乗換時間を短縮します。

■ 新たな中・長距離バスターミナル周辺における歩行者デッキと動線



乗換・回遊動線

- ←→ デッキを中心として、「交通施設」同士をつなぐ動線
- ←····→ デッキを中心として、道路で分断された南北をつなぐ動線

上下移動方法

- 階段 (Stairs)
- エスカレータ (Escalator)
- エレベータ (Elevator)

※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。

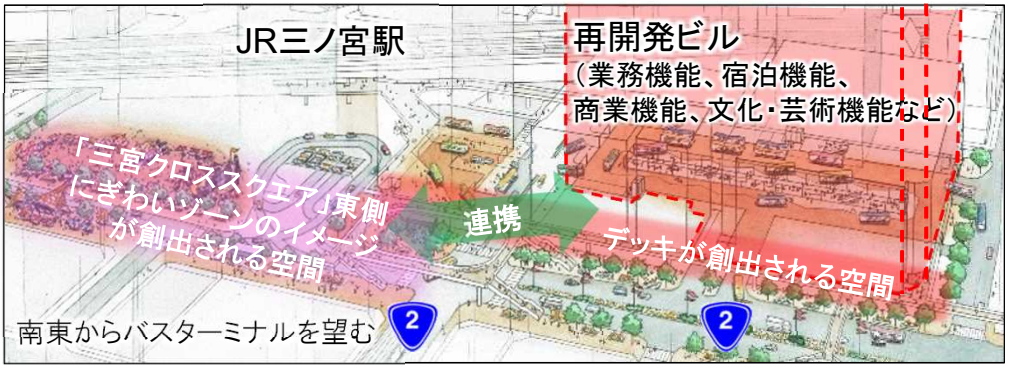
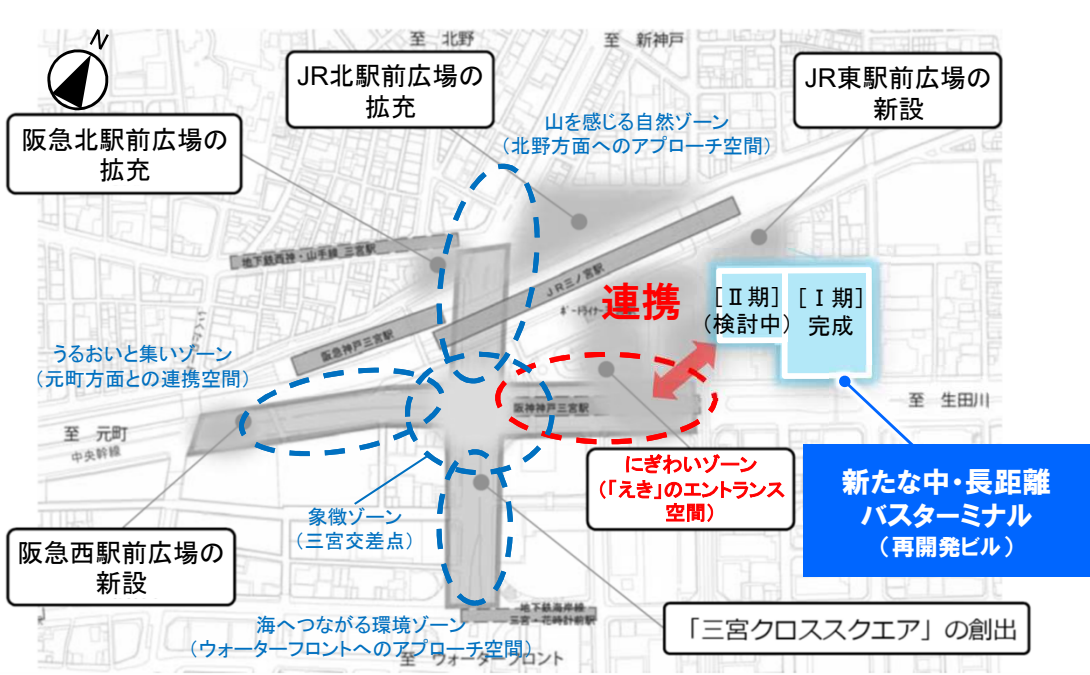
5. 人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

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



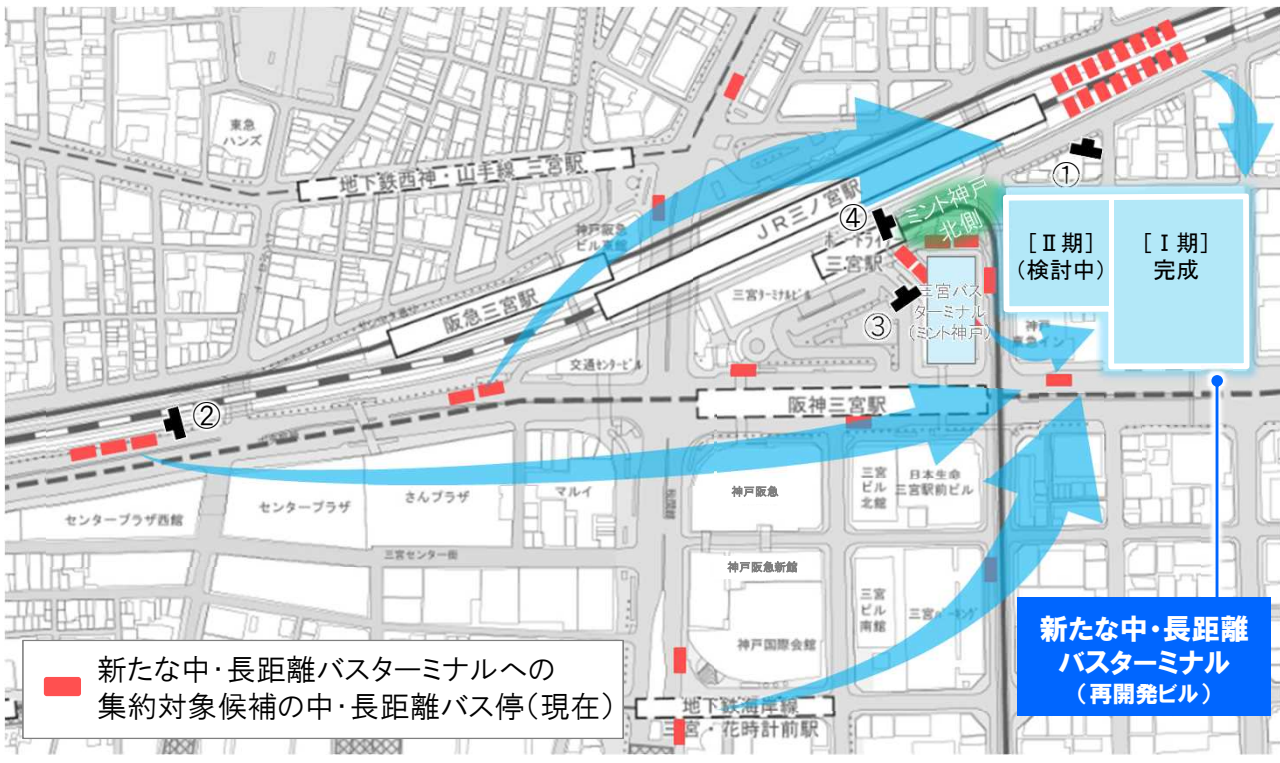
6. 集約型公共交通ターミナル

6. 1 中・長距離バス停の集約

新たな中・長距離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。

- 新たな中・長距離バスターミナルは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、新たな中・長距離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・長距離バス停の新たな中・長距離バスターミナルへの集約イメージ



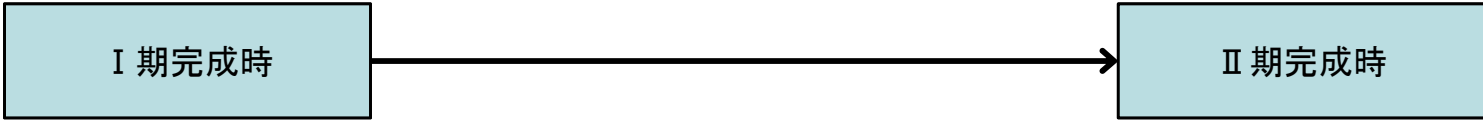
6. 集約型公共交通ターミナル

6. 1 中・長距離バス停の集約

I 期ではバス利用者にとってのわかりやすさや利用のしやすさを考慮して一部の中・長距離バスを集約し、II 期では周辺空間についても活用しながら効率的に全ての中・長距離バスを集約します。

- I 期については、「乗車・降車」、「運行方面」、「II 期整備時における集約との整合」を考慮しながら、既存バスターミナルも含めた再編の中で、「新たな中・長距離バスターミナル」、「三宮バスターミナル」、「神姫バスターミナル」に中・長距離バスを部分的に集約します(一部は路上バス停に残存)。
- II 期については、「乗車・降車」、「運行方面」を考慮しながら、既存バスターミナルも含めた再編の中で、「新たな中・長距離バスターミナル」、「三宮バスターミナル」、「ミント神戸北側」に、全ての中・長距離バスを効率的に集約します。
- なお、集約方法の検討に際しては、現況の需要と将来需要を考慮しながら、ピーク時間における運行ダイヤのシミュレーションを行います。

■ 集約方法イメージ



【検討中の集約パターン(案)】

- パターン1: 路上の全ての乗車を新たな中・長距離バスターミナルに集約後、空きバースにその他のバス路線を集約(集約便数: 約350便)
- パターン2: 「四国・淡路便」を新たな中・長距離バスターミナルに集約後、空きバースにその他のバス路線を集約(集約便数: 約370便)

【検討中の集約エリア】

- 新たな中・長距離バスターミナル(I 期)
- 既存バスターミナル(三宮バスターミナル、神姫バスターミナル)

【検討中の集約パターン(案)】

- 手順1: 残存する中・長距離バスの乗降について、現況の需要および将来需要を考慮しながら集約
- 手順2: 上記のうち、分かりやすい方面別集約のため、優先順位を踏まえたバス路線を集約

【検討中の集約エリア】

- 新たな中・長距離バスターミナル(I 期)、
- 既存バスターミナル(三宮バスターミナル)
- 「ミント神戸北側」 等

※「三宮周辺地区のバスのあり方研究会」にて提示
現在検討中であり、集約方法を決定するものではありません。

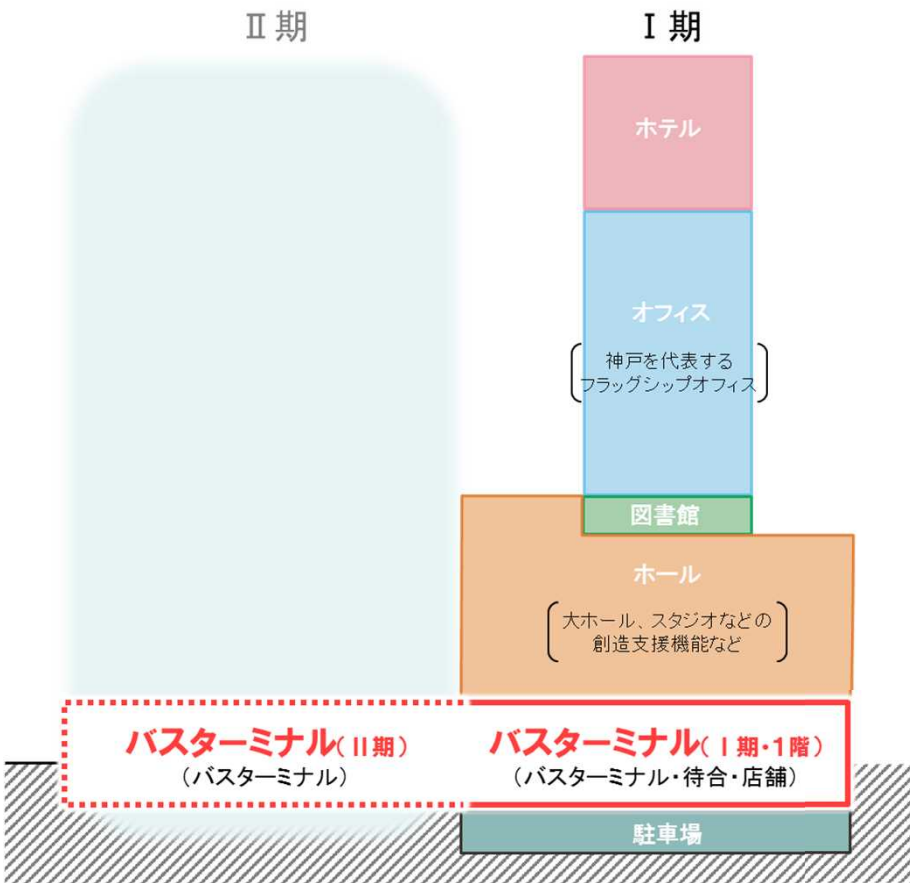
6. 集約型公共交通ターミナル

6. 2 新たな中・長距離バスターミナル

多様な都市機能が集積する再開発ビルの1階を前提として、中・長距離バスを中心とする新たな中・長距離バスターミナルを整備します。

- 分散している中・長距離バス停を集約した新たな中・長距離バスターミナルを再開発ビルの1階を前提として整備します。

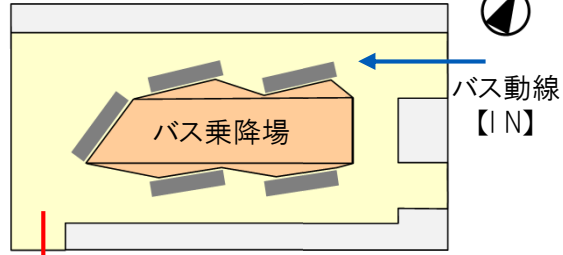
■ 再開発ビル（I期）の構成イメージ



■ 新たな中・長距離バスターミナルのイメージ

< I期完成時 >

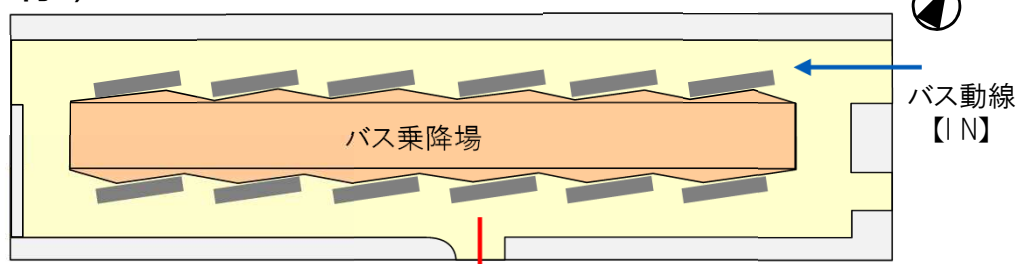
約3,000m² 乗降: 5バス



※ II期工事中に使用できるバース数は4バース
※ 今後の検討により変更となる可能性があります

< II期完成時 >

約5,000m² 乗降: 12バス



■ : バス停車スペース
※ 今後の検討により変更となる可能性があります。

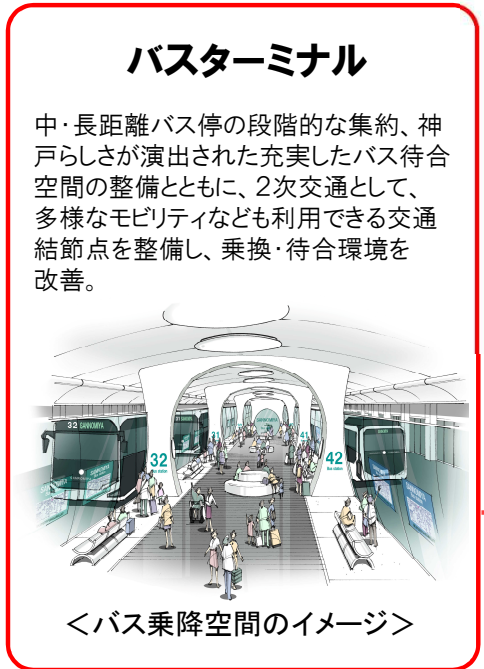
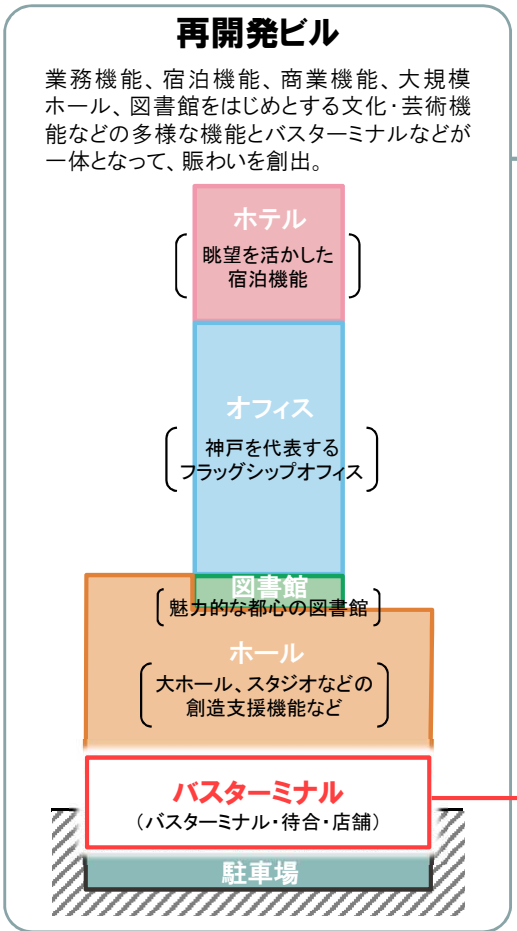
6. 集約型公共交通ターミナル

6. 3 待合空間

多様な都市機能が集積する再開発ビルの低層階に、神戸らしさが演出された充実したバス待合空間を整備します。

- 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。

■ 待合空間のコンセプト



神戸らしさが演出された充実した待合空間

神戸そして兵庫を “見て・知って・体感する空間”

大規模ホールや図書館とも連携し、人の移動のみならず知的情報や文化交流等を受発信する空間

JAZZ等の演奏イベント等、ホールと連携した文化的な賑わいを創出

図書館との連携による神戸や兵庫の情報、バスでつなぐ各地の情報を発信

ゆとりある待合空間 “旅立ちラウンジ”

出発時や到着時に、誰もが思い思いの時間を持つことができる利便性・機能性・快適性を備える待合空間

ソファや化粧室等により、ゆとりある高質で快適な待合空間を提供

(HEARTSバスステーション博多)

移動の前後に仕事をこなすワークスペースを設け、ワーカーによる日常的な賑わいを創出

さまざまな人々と「まち」をつなぐ “新たな発見のある空間”

多様な交通ニーズに対応しながら「バスターミナル」と「まち」、そして「まち」と「まち」をつなぎ、賑わいや新たな交流を生み出す空間

(出典：北海道くらし百貨店HP)

モビリティ・スポット等も含めた案内をデジタルサイネージで実施、まちへの回遊を促進

(那覇バスターミナル)

6. 集約型公共交通ターミナル

6. 3 待合空間

待合空間の設置階は、「2階・3階案」および「2階・地下1階案」の2案について、考え方、メリット・デメリット等をふまえて検討した結果、2階・3階案とします。

■ 待合空間の設置パターンの考え方

設置パターン	考え方	メリット	デメリット
2階・3階 (約3,000㎡※)	<ul style="list-style-type: none"> 2～3階の吹き抜けを介し、立体的で一体感のある待合空間となり、賑わいのある空間で時間を過ごすことができる 	<ul style="list-style-type: none"> 2階と3階の空間を一体的に利用できる 待合空間から乗降場への見通しが良い 再開発ビル利用者も待合空間を利用しやすく、賑わいを創出しやすい 見通しが良く、災害時に避難誘導をしやすい 	<ul style="list-style-type: none"> 4階以上に設置予定のホールと、バスターミナルの設え等の連続性を考慮する必要がある 地下空間から待合空間への移動距離が長くなる
2階・地下1階 (約3,000㎡※)	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場によって2階以上の階層と分離することで、都会の中にあって静かな空間を作り出すことができ、ゆったりとした空間で時間を過ごせる 	<ul style="list-style-type: none"> 2階以上の階層と分離されることで地下1階にゆったりとした空間を創出できる Ⅱ期完成後は、阪神神戸三宮駅等の地下空間から待合空間へのアクセスを確保できる 	<ul style="list-style-type: none"> 主動線となるデッキから地下1階への移動距離が長くなる Ⅰ期完成時点では、阪神神戸三宮駅から待合空間への地下の動線はつながらない

※今後の検討により変更となる可能性があります。

2階・3階の吹き抜けのイメージ(2階・3階案)



地下1階のイメージ(2階・地下1階案)



6. 集約型公共交通ターミナル

6. 3 待合空間

再開発ビル周辺の店舗、再開発ビル内の施設等の設えをふまえて導入機能を検討し、誰もが旅の待ち時間や到着後の時間を思い思いに持つことができる、快適な待合空間を整備します。

■ 機能配置の考え方と導入機能イメージ

項目	機能の配置の考え方
基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> 周辺から再開発ビル、そしてバスへの乗車にかけて、スムーズな動線となるよう、施設を配置する
チケット販売に関連する施設	<ul style="list-style-type: none"> バスのチケット販売に関する機能は、集約して配置する
高質な待合空間に関連する施設	<ul style="list-style-type: none"> パウダールーム、シャワールーム等、付帯施設は3階に設置する 荷物を持った移動距離が小さくなるよう、コインロッカーや手荷物預かり・手荷物宅配等は利用者に配慮した配置とする
その他施設	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者が出発までの時間や到着後の時間を無料で過ごすことができる空間を創出する 利用者のニーズや周辺の観光案内所の配置をふまえた上で、導入すべき観光関連機能を検討する



6. 集約型公共交通ターミナル

6. 4 多様なモビリティとの連携

新たな中・長距離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。

- 新たな中・長距離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)>

当面 ・カーシェアの駐車スペース
・車寄せスペース



将来 ・多様なモビリティ・スポット

<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。

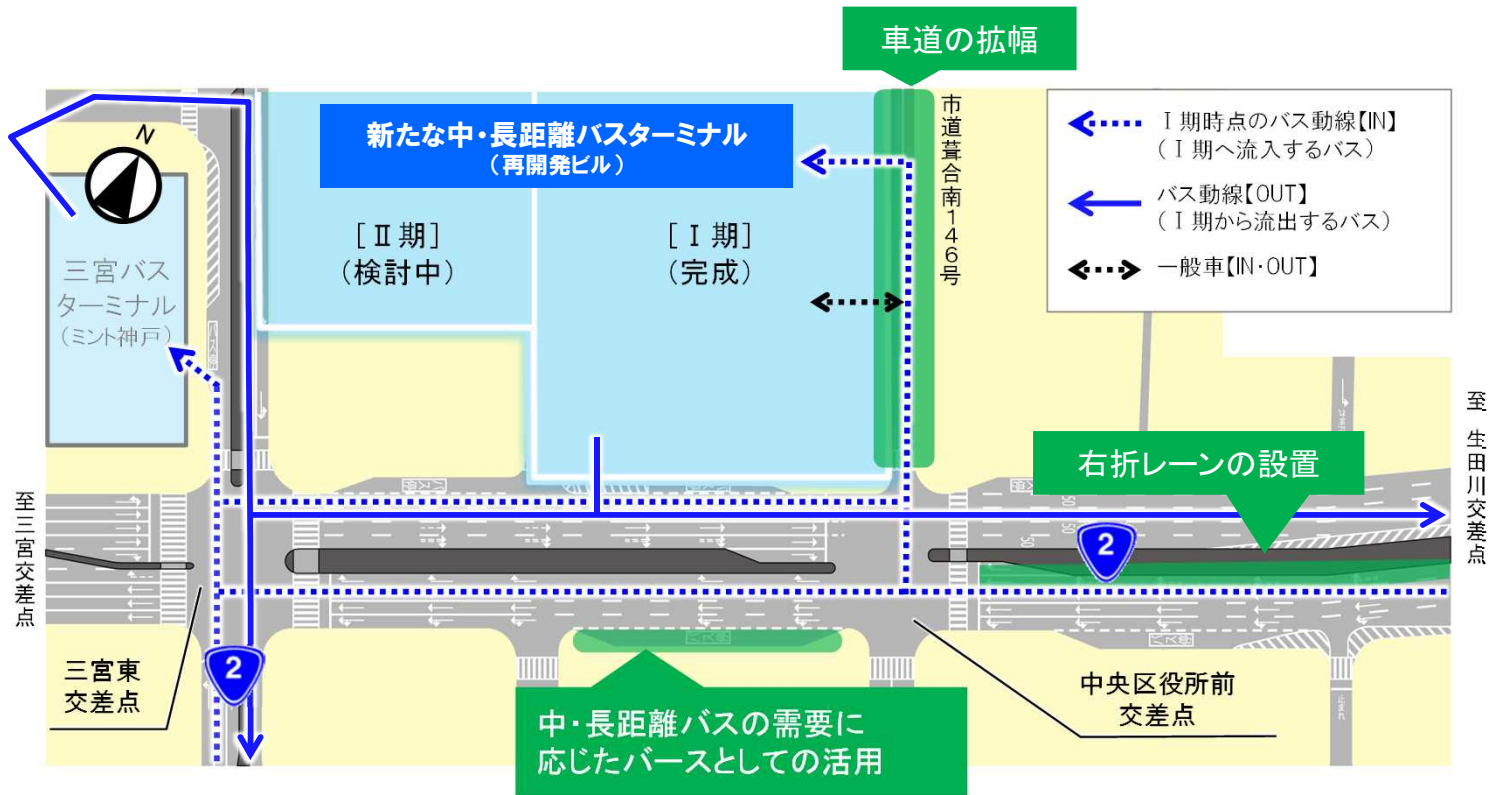
6. 集約型公共交通ターミナル

6. 5 自動車交通の円滑化

新たな中・長距離バスターミナル周辺の交差点の改良等により、自動車交通の円滑化を図ります。

- 新たな中・長距離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車線に改良するとともに、市道葺合南146号の車道を拡幅することで、ターミナル入口への交通の円滑化を図ります。
- また、中・長距離バスの需要に応じて、国道2号空間のバースとしての活用などを検討します。

■ 新たな中・長距離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、イメージです。

7. 防災都市・神戸の駅前防災拠点

7. 1 屋外空間の防災機能

行き場のない帰宅困難者の駅周辺への集中による混乱を防ぐため、災害情報や公共交通機関の運行情報、一時退避場所・一時滞在施設の情報を提供します。

- 神戸三宮駅前の屋外空間においては、ミント神戸の大型ビジョンや今後の再整備で導入を検討するデジタルサイネージ等を活用して、災害情報、各種交通機関の運行情報や代替輸送に関する情報、また一時退避場所・一時滞在施設の提供等を行います。

■ 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 一時退避場所・一時滞在施設

「再開発ビル」を発災時の一時退避場所、備蓄倉庫の導入と併せた帰宅困難者の一時滞在施設として活用し、安全・安心な空間を創出します。

- 発災時における身の安全の確保を目的とした一時退避場所として、再開発ビルの自由通路、2階イベント広場等の活用を検討します。
- また、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、再開発ビルのホール等の活用も検討します。
- 併せて、帰宅困難者向けの物資の備蓄のために、備蓄倉庫を整備します。

■ 再開発ビルへの導入を検討する防災機能

導入を検討する機能	導入の目的
一時退避場所	・ 発災時における身の安全の確保 (自由通路、2階イベント広場、デッキを活用)
一時滞在施設	・ 徒歩で帰宅不可能な帰宅困難者を最大3日程度収容 (ホール等を活用)
備蓄倉庫	・ 帰宅困難者向けの物資の備蓄
退避経路	・ 「行き場のない人」の一時退避場所や一時滞在施設への移動(デッキを活用した安全でフラットな避難ルートの整備)
情報通信施設等	・ 災害情報の提供(公共による提供を想定) ・ 災害情報提供の多言語対応 (上記についてはユニバーサルデザインに配慮)
非常用発電機・エネルギー供給施設	・ 災害時の事業継続性の向上(非常用発電機の導入)
その他	・ 耐震安全性の向上

■ 導入する防災機能のイメージ



画像提供: 三菱地所㈱



出典) 東京都防災ホームページ



画像提供: 三菱地所㈱



画像提供: 三菱地所㈱

7. 防災都市・神戸の駅前防災拠点

7. 3 帰宅困難者の代替輸送

新たな中・長距離バスターミナルを帰宅困難者の代替輸送に活用し、安全・安心な空間を創出します。

- 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等の災害への対応空間として、新たな中・長距離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およびバスによる鉄道の代替輸送の様子

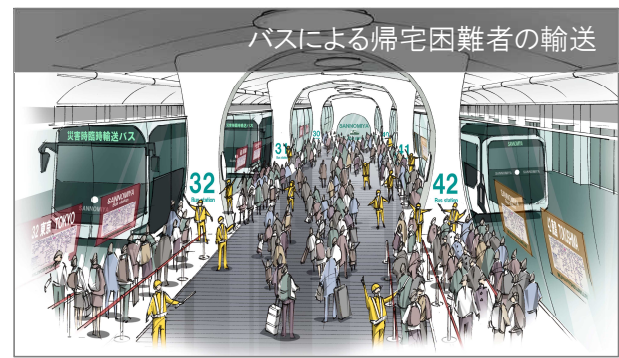


出典)高槻市提供



出典)神戸市

■ 導入する防災機能のイメージ



■ 新たな中・長距離バスターミナルへの導入を検討する防災機能

導入を検討する機能	機能の内容
バスターミナルを活用した帰宅困難者等の輸送	<ul style="list-style-type: none"> ● 帰宅困難者の鉄道等の代替輸送
多言語に対応した情報発信機器	<ul style="list-style-type: none"> ● 避難場所への案内誘導や避難所情報の提供



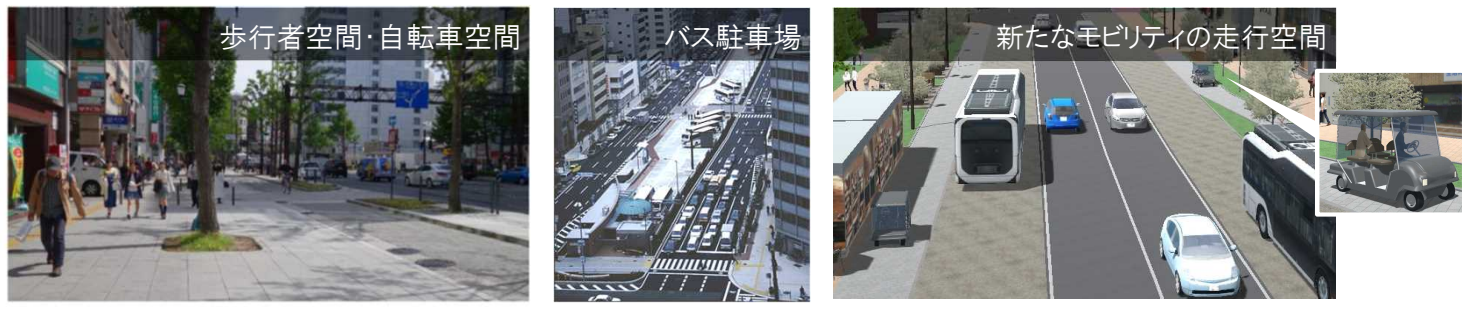
8. 回遊性を向上させるモビリティネットワーク

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、また新たな中・長距離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、新たな中・長距離バスターミナル I 期・II 期の整備のほか、「三宮クロススクエア」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。

■ 国道2号空間の段階的再編イメージ



新たな中・長距離バスターミナル I 期・II 期完成時、「三宮クロススクエア」等の整備に合わせ、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)

※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。



「三宮クロススクエア」東側
(新たな中・長距離バスターミナル
I 期完成後・西から望む)

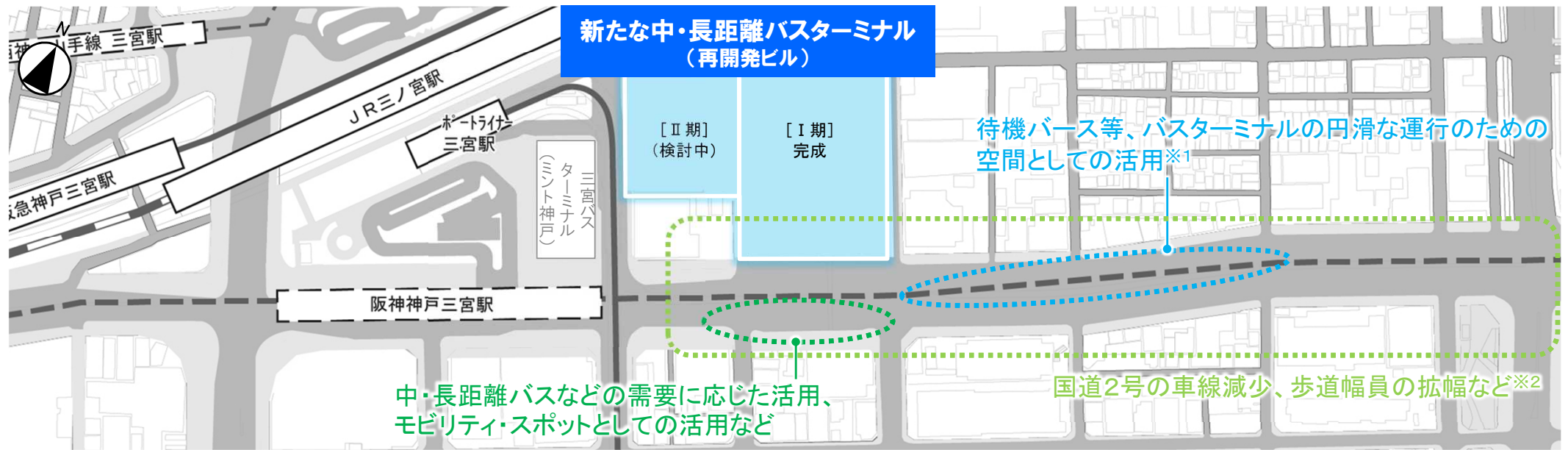


「三宮クロススクエア」東側
(新たな中・長距離バスターミナル
I・II 期完成後・西から望む)

8. 回遊性を向上させるモビリティネットワーク

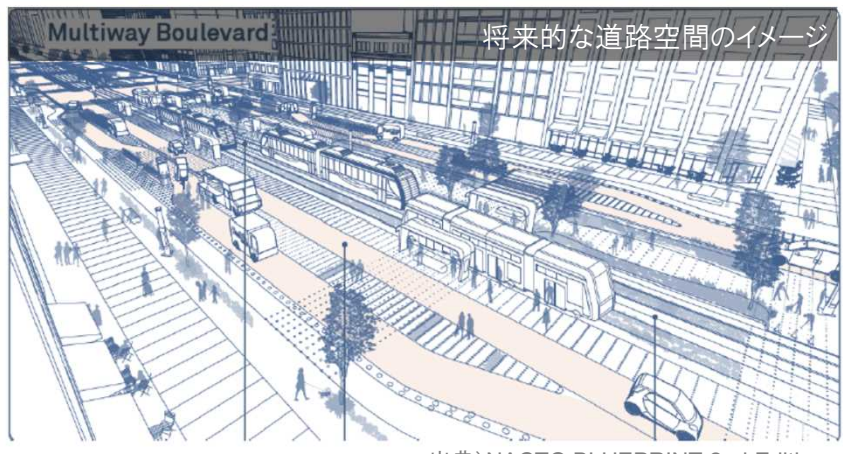
8. 1 周辺開発計画に応じた道路空間の進化

■ 国道2号空間の再編のイメージ



※1: ただし、必要バス数を検証した上で、バスターミナル内で待機バスが不足する場合に限り国道2号を含めた周辺道路等への設置を検討します。

※2: 必要となる機能を検討した上で活用を検討します。



出典) NACTO BLUEPRINT 2nd Edition

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

新たな中・長距離バスターミナルならびに鉄道駅といった交通拠点、三宮クロススクエア内にモビリティ・スポットを配置するとともに、超小型モビリティ等を導入することで回遊を支援します。

- 「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、乗換利便性を向上させるとともに、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。

■ 神戸三宮駅前空間への導入を検討する新たなモビリティおよびモビリティ・スポットのイメージ

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



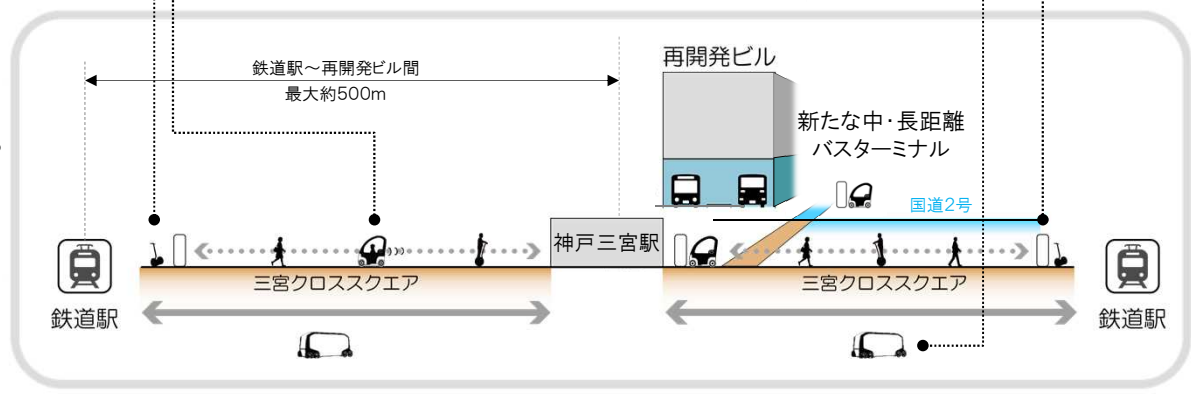
様々な活用が可能な移動する多目的空間。

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



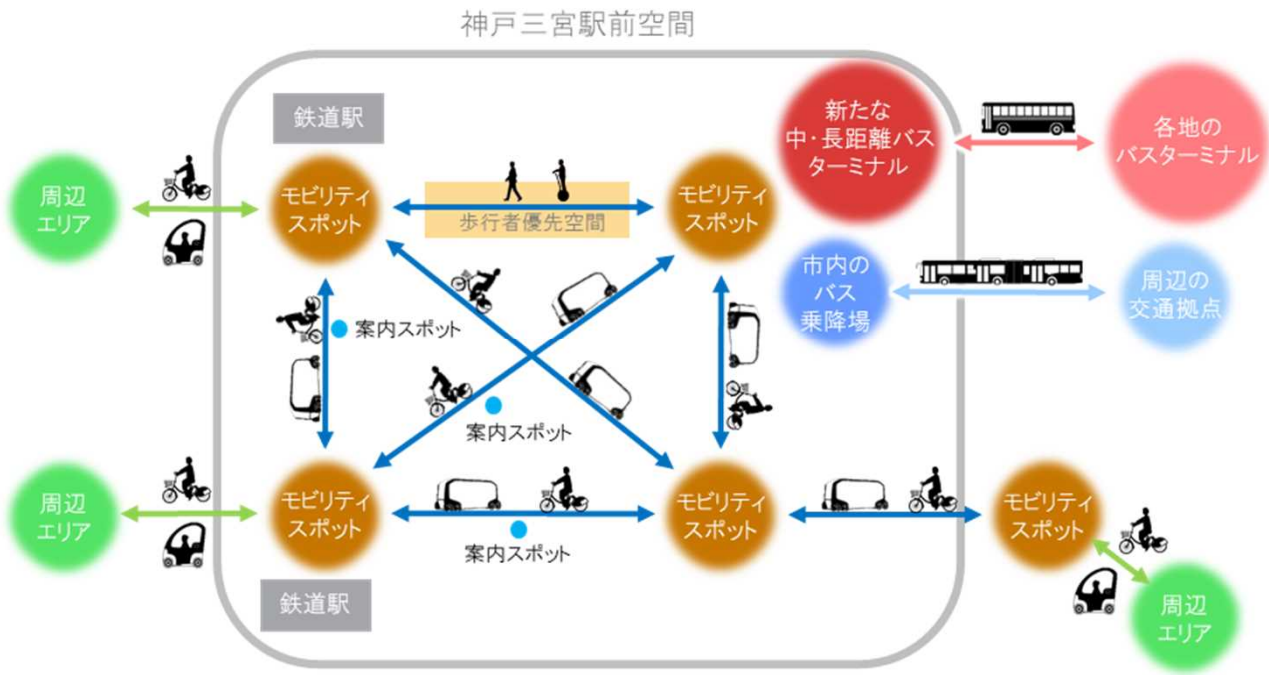
「情報発信」、「休憩施設」、「結節機能」を備えた移動支援の拠点。

※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。

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

■ モビリティネットワークの考え方



-  中・長距離バス
-  パーソナル・モビリティ
-  徒歩
-  市内の周遊バス
(連節バスを含む)
-  コベリン(自転車)
-  モビリティ・スポット
-  小型バス
-  超小型モビリティ
-  案内スポット

※モビリティ・スポットの配置・規模などに関しては、周辺の開発計画との調整が必要。

■ 『モビリティ・スポット、案内スポット』の機能

拠点	機能
モビリティ・スポット	情報発信、休憩施設及び結節機能
案内スポット	情報発信及びベンチ等の休憩施設



デジタルサイネージ

周辺MAP、案内サイン等地域の魅力を伴った『情報発信』



木陰やベンチ等のちょっとした『休憩施設』



シェアサイクルポート 歩行者と他の交通手段(自転車や公共交通)との『結節機能』

■ 『モビリティ・スポット、案内スポット』設置候補場所の考え方

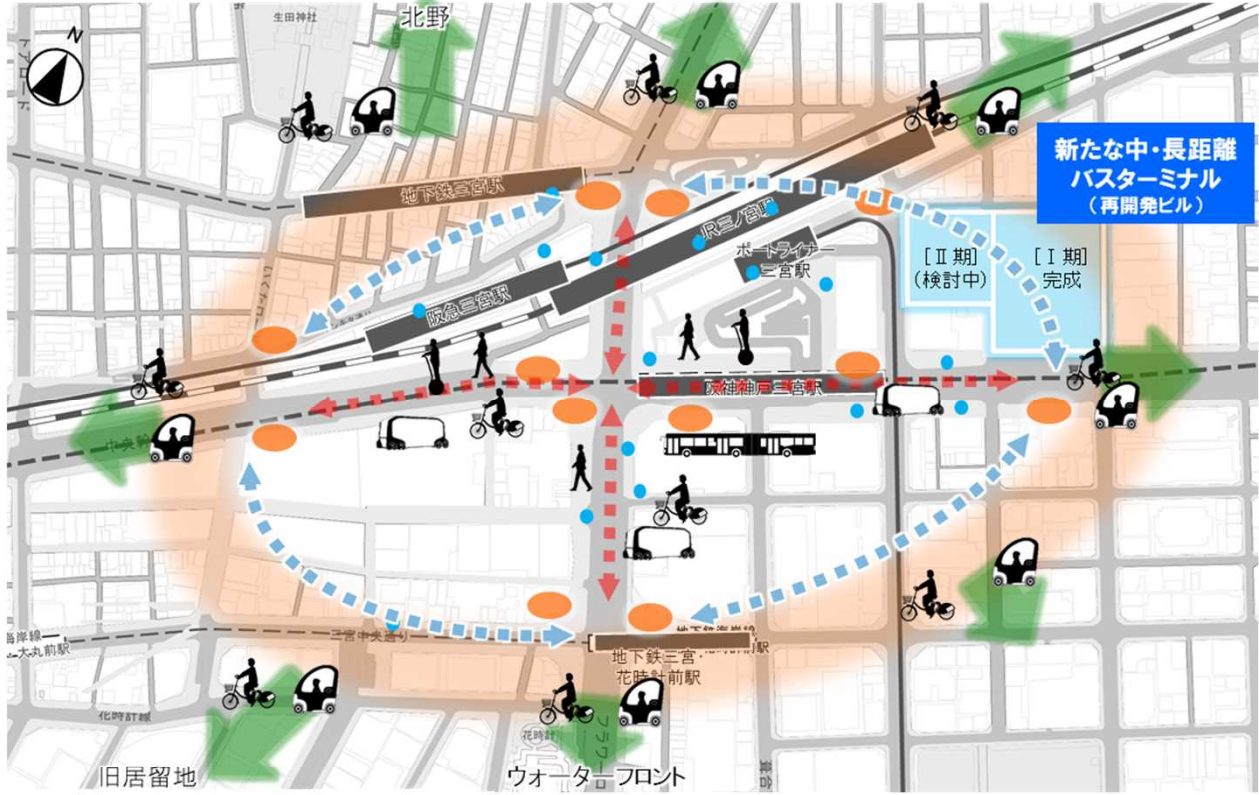
- ① 地下から地上に出るすぐ、目に留まる位置
- ② 地上から2階へ上がる前(階段・エレベータを上る前)周辺
- ③ 6つの鉄道駅の改札から出てすぐ、目に留まる位置
- ④ 人の流れが変わるまたは滞留すると想定される交差点

8. 回遊性を向上させるモビリティネットワーク

8.3 モビリティネットワーク

新たなモビリティを導入するための空間の確保や、コベリン等の既存のモビリティとの関係といった課題をふまえ、モビリティネットワークの具体化を図ります。

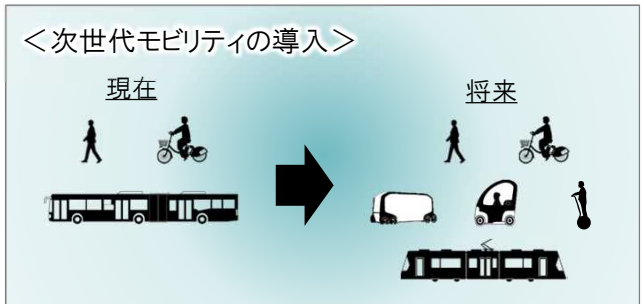
■ モビリティネットワークのイメージ



- : モビリティ・スポット
(情報発信、休憩施設及び結節機能)
- : 案内スポット
(情報発信及びベンチ等の休憩施設)
- : 中・長距離バス
- : 市内の周遊バス (連節バスを含む)
- : 小型バス
- : 超小型モビリティ
- : パーソナル・モビリティ
- : コベリン(自転車)
- : 徒歩

＜モビリティネットワークの検討課題＞

- ① 歩行者の自然な流れを妨げないことを前提に、どのようにモビリティネットワークを設定するか。
- ② バスの確保といった現実的な課題と、モビリティ導入を見据えた空間の確保といった課題の調整をどのように図るか。
- ③ 利用可能空間が限られている中で、何に対して優先的に空間を活用し、またどの空間を活用するか。
- ④ 歩行者とモビリティが道路をシェアすべき空間、シェア可能な空間はどこか。
- ⑤ 自転車の役割をどのように捉え、また導入空間やネットワークをどこに設定するか。



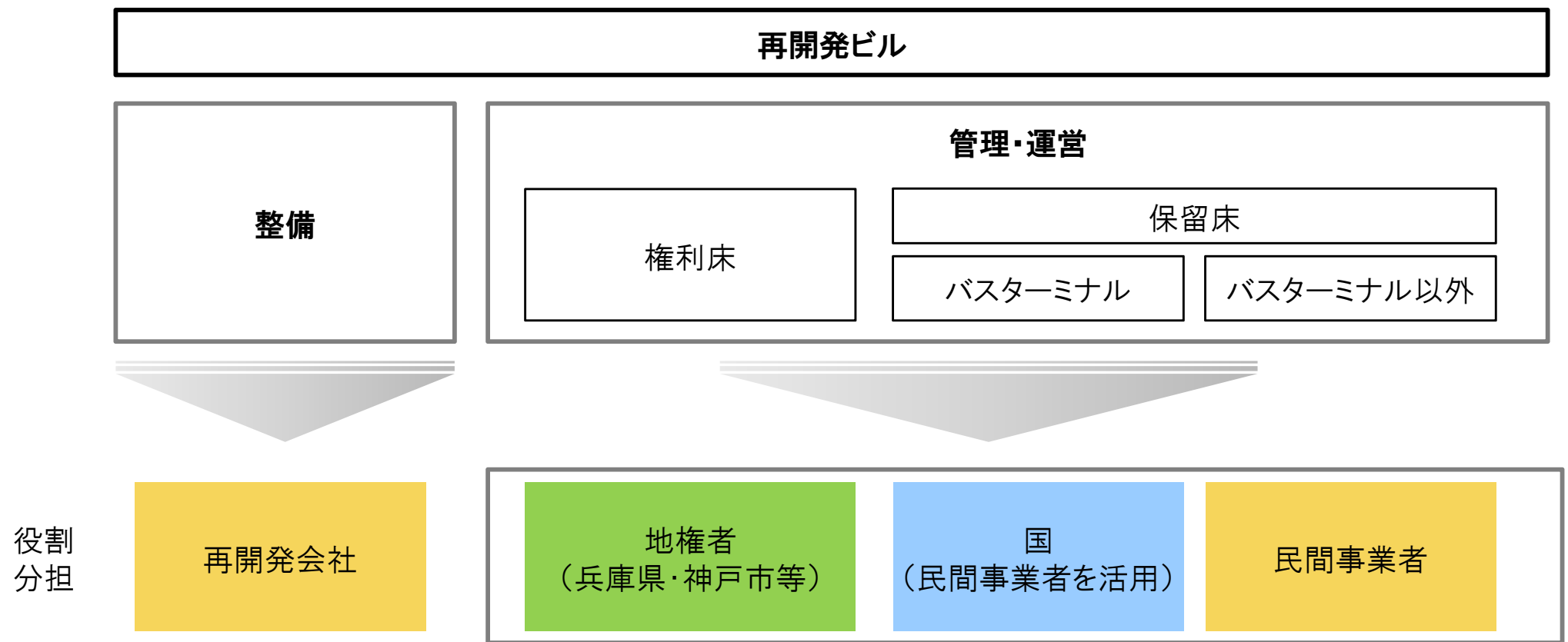
9. 整備・管理・運営手法

9. 1 再開発ビルの整備・管理・運営

新たな中・長距離バスターミナルを含む再開発ビルでは、複数の事業者が役割を分担し、民間事業者を活用しながら整備・管理・運営を行います。

- 再開発ビルの整備・管理・運営にあたっては、再開発会社・地権者(兵庫県、神戸市等)・国・民間事業者の役割分担について検討します。
- 新たな中・長距離バスターミナルの運営では、民間のノウハウを活用して、民間主導で管理・運営を行う手法について検討します。

■ 再開発ビル整備・管理・運営の主体 (案)



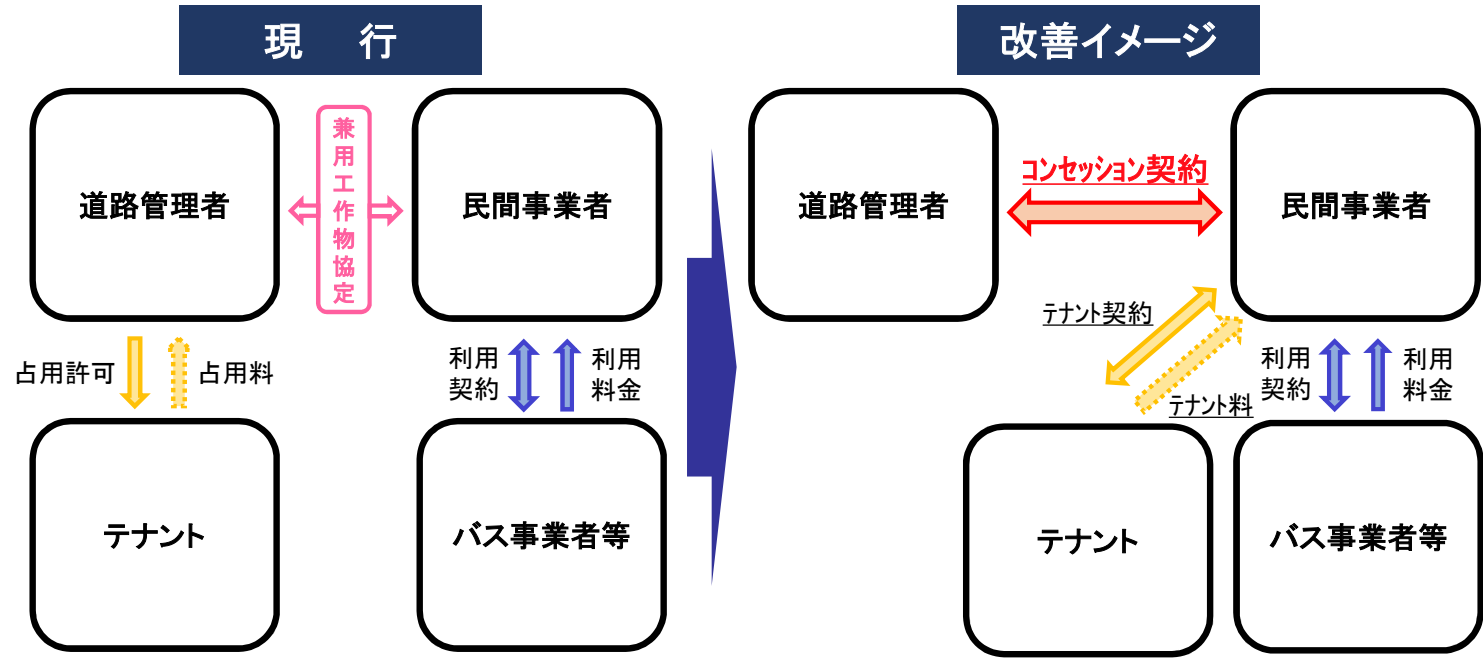
9. 整備・管理・運営手法

9. 2 新たな中・長距離バスターミナルにおける官民の役割分担

道路法の改正と併せて、民間事業者を活用しながら、効率的・効果的なバスターミナルの管理・運営を行います。

- 新たな中・長距離バスターミナルの管理・運営にあたっては、道路法の改正と併せて、コンセッション(公共施設等運営権)制度の活用による官民連携での整備・運営管理を可能とする事業スキームを構築し、民間の技術やノウハウを活用します。

■ 道路法の改正による事業スキームのイメージ



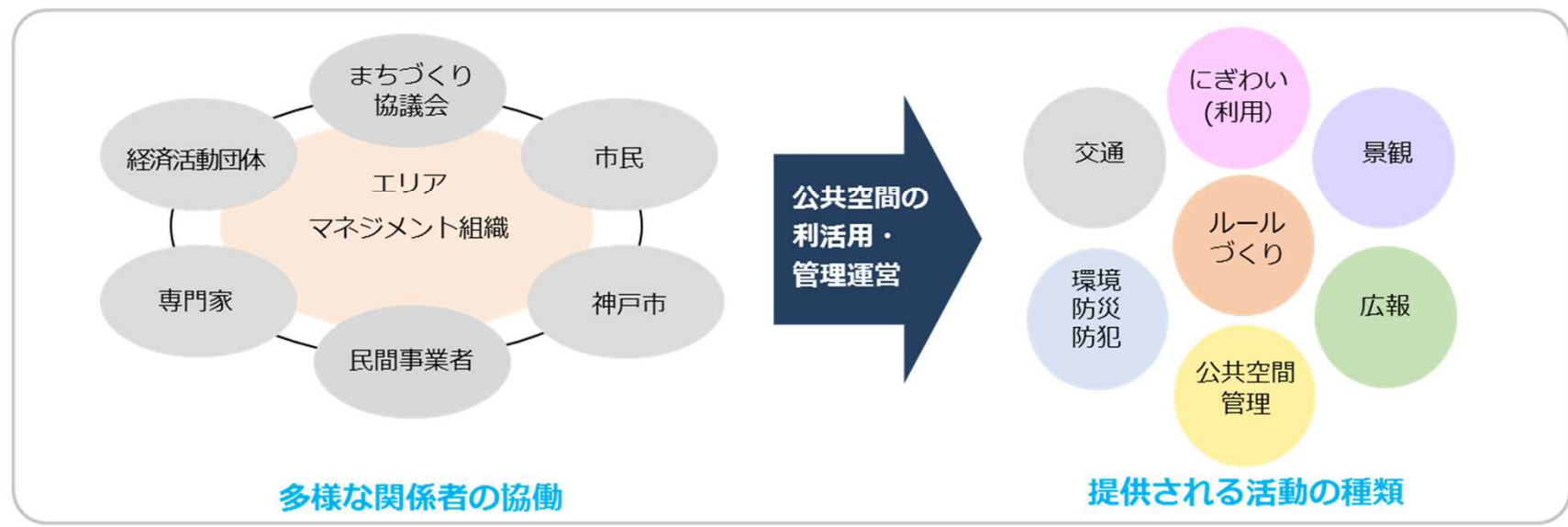
9. 整備・管理・運営手法

9. 3 「えき～まち空間」の公共空間の利活用・管理運営の考え方

エリアマネジメントによる検討体制の構築を図り、「三宮クロススクエア」を神戸の玄関口にふさわしい、賑わいのある空間とします。

■ 「えき～まち空間」の公共空間の利活用・管理運営の考え方

- 場所が完成する前から始める活動づくり
- 小さなゴールを積み重ねた成功体験型のプロセスづくり
- ハードの進捗に合わせた成長型の組織づくり



10. 今後の進め方

10.1 事業における配慮事項

周辺開発事業者や行政関係者などが一体となり、協同で事業を推進していきます。

■ 事業における配慮事項

(1)魅力的な駅前空間を創出する 三宮クロススクエア

■ 神戸三宮駅前空間における回遊動線

- ・バスターミナルと「三宮クロススクエア」が連携した空間整備

■ 空間の利活用

- ・「三宮クロススクエア」東側の活用

(2)人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

■ 神戸三宮駅前空間における回遊動線

- ・バスターミナルと「三宮クロススクエア」が連携した空間整備

(3)集約型公共交通ターミナル

■ 集約対象となる中・長距離バス

- ・路線バスの再配置をふまえた集約対象の整理
- ・ピーク時間帯を考慮した効率的なバスの運用

■ 新バスターミナルの乗降場の規模・バス配置

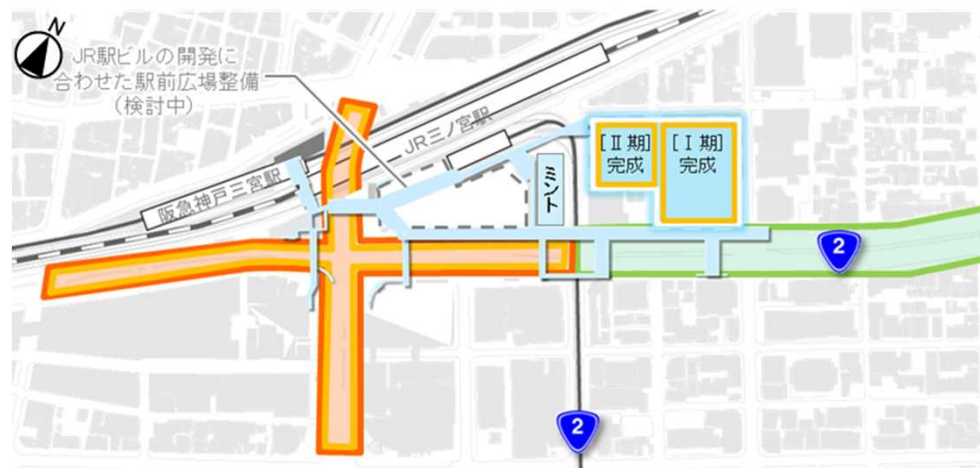
- ・三宮駅前空間全体のバス配置をふまえたバスターミナルのバス配置と乗降場の規模

■ 待合空間の導入機能・規模・運用

- ・利用者のニーズや周辺の商店街、観光案内所等、周辺の機能をふまえた待合空間の導入機能
- ・利用者数を考慮した導入機能の規模
- ・効率的なバスの運用を実現するソフト対策（共通乗車券や予約システムの統一等）

■ バス利用者の動線

- ・バス配置に応じたバス利用者の動線



魅力的な駅前空間を創出する
三宮クロススクエア

集約型公共交通ターミナル

回遊性を向上させる
モビリティネットワーク

人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

防災都市・神戸の駅前防災拠点

(4)防災都市・神戸の駅前防災拠点

■ 屋外の防災機能

- ・上位計画をふまえた屋外空間の役割と導入機能
- ・通常時および非常時の情報提供(情報の共通化・連携)

■ 再開発ビルの防災機能

- ・上位計画および段階的整備をふまえた鉄道等の代替輸送機能
- ・その他再開発ビルへの防災機能

(5)回遊性を向上させるモビリティネットワーク

■ 神戸三宮駅前空間の回遊の支援

- ・既存モビリティ、需要等をふまえた上での導入するモビリティ
- ・歩行者の自然な流れを妨げない等、歩行者動線をふまえたモビリティ・スポットの配置計画(配置位置・スポットの形態等)
- ・歩行者とモビリティの共存

■ 周辺開発計画に応じた道路空間の進化

- ・空間の活用にあたっての課題、路線バス乗降場の再配置、周辺事業の進捗による交通状況をふまえた空間の活用

<その他>

■ 整備・管理・運営手法

- ・バスターミナルの管理・運営手法の検討にあたっての関係者間の連携
- ・三宮駅前空間全体を一体的に捉えた運営・維持管理スキーム

10. 今後の進め方

10.2 スケジュール

2026年度頃、2030年度頃を目標に、段階的に事業を推進していきます。

■ 段階的な施設整備のスケジュール

CS: 三宮クロススクエア

年度	2019	第1段階: 2020~2026頃	第2段階: 2027~2030頃	第3段階: 将来
マイルストーン		再開発ビル I 期供用 CS東側の車線減少	再開発ビル II 期供用 CS東側の完成	CS完成
神戸三宮駅前空間整備	基本計画 事業計画【中間とりまとめ】 公表 ○ 事業計画 ○ 公表 ○			
(1) 魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア		検討・設計・工事	○ 暫定供用	暫定供用 ○ ○ 供用
(2) 人の賑わいと回遊性を創出するデッキ	検討・設計・工事		○ 供用	
(3) 集約型公共交通ターミナル	中・長距離バスターミナル I 期	検討・設計	工事	○ 供用
	中・長距離バスターミナル II 期	検討・設計・工事		○ 供用
	新たなモビリティの拠点	検討・設計	工事	○ 暫定供用 ○ 供用
(4) 防災都市・神戸の駅前防災拠点	集約型公共交通ターミナル内	検討・設計	工事	○ 暫定供用 ○ 供用
	三宮クロススクエア(CS)		検討・設計・工事	○ 暫定供用 暫定供用 ○ ○ 供用
(5) 回遊性を向上させるモビリティネットワーク	検討・設計	工事	○ 暫定供用	○ 供用

11. 国道2号等 神戸三宮駅前空間の将来の姿

～6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに～

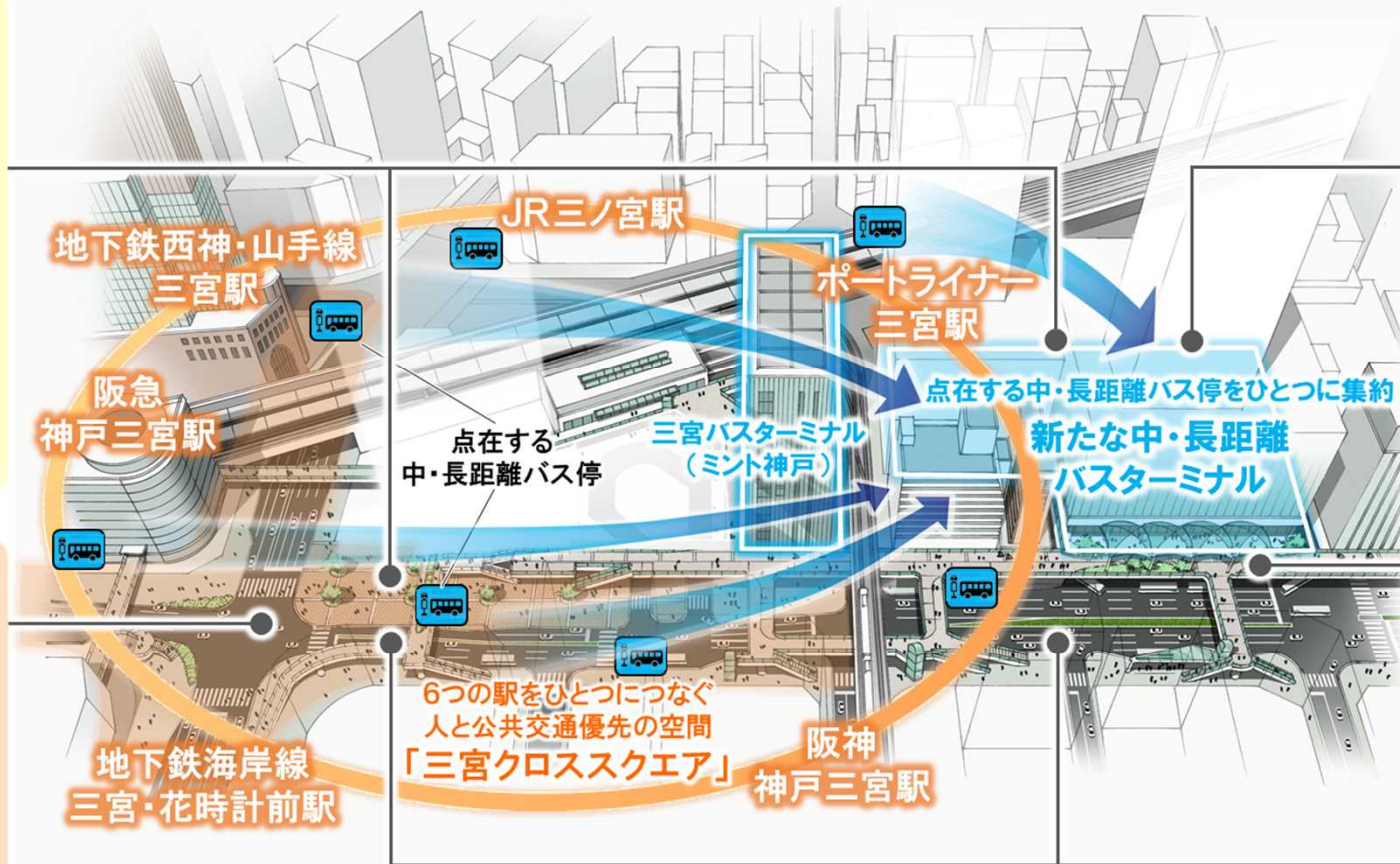
防災都市・神戸の 駅前防災拠点

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