

国道2号等 神戸三宮駅前空間の 事業計画（案）【資料編】

2020年3月3日

国土交通省・神戸市

- 目 次 -

1. 集約型公共交通ターミナル	P1
2. 防災都市・神戸の駅前防災拠点	P6
3. 回遊性を向上させるモビリティネットワーク	P9
4. 上位・関連計画	P13

1. 集約型公共交通ターミナル

(1) 新たな中・長距離バスターミナルの車路および乗降場の設計条件（案）

「バスの車路幅は、直線部分で有効幅員約4.5m以上確保する」「道路からターミナルへの出入口は、可能な限りの隅切りを行う」等の設計条件を基に、車路および乗降場の設計を今後進めます。

項目	車路の幅員(m)内容
(1)バスの車路幅について	<ul style="list-style-type: none">直線で進行可能な部分は有効幅員約4.5m程度(待機バースとの計画と合わせて検討)を確保する。車路内に設備機器などの突起物を原則、設けない。
(2)バスの回転半径について	<ul style="list-style-type: none">道路からターミナルへの出入口は、可能な限りの隅切りを行う。
(3)バースの配慮事項	<ul style="list-style-type: none">バースへの正着精度を高めるため、以下に準ずる仕様とする。<ul style="list-style-type: none">✓ 歩車道ブロックは、R付きのバスが寄り付きやすい形状とする。✓ 荷物を積み込むことを考慮したバース計画とする。✓ バースの配置、形状に合わせた運転手が視認しやすいライン引きを計画する。
(4)乗降場の考え方	<ul style="list-style-type: none">乗降場は再開発ビルの1階への設置を前提に検討する。ユニバーサルデザインの考え方のもと、誰もが利用しやすい計画となるよう努める。乗降場からバスへ乗込む箇所は、段差や隙間の解消に努める。待合空間から乗降場へ移動するための、エスカレーターを設置する場合は、幅1,000mm程度を目標とする。出入口の設置に際しては、荷物の出し入れやト列空間の確保を考慮する。バス利用者の円滑な移動のために、エスカレーターや階段の乗降場所からの見通しに留意する。乗降場(待合空間も含む)からの避難経路は、車路を利用しない計画とする。計画上、車路を利用する必要がある場合は、ライン引きなどバスが避難経路を阻害しない工夫をする。
(5)その他	<ul style="list-style-type: none">バスの出入口は非常時を考慮して計画する。新たな中・長距離バスターミナルの設計に際しては、車両の今後の技術の進展に留意する。

1. 集約型公共交通ターミナル

(2) バス利用者のニーズ調査の結果

国内外の中・長距離バス利用者の待合空間に対するニーズを把握するため、三宮バスターミナルにおいてバス利用者のニーズ調査を行いました。

■ 調査の実施概要

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none">国内外の中・長距離バス利用者の利用実態や、バスターミナルおよび待合空間に対するニーズの把握
調査方法	<ul style="list-style-type: none">調査票を用いた聞き取り調査
対象言語	<ul style="list-style-type: none">日本語、英語、中国語、韓国語
場所	<ul style="list-style-type: none">三宮バスターミナル
調査日時	<ul style="list-style-type: none">12月1日(日) 13:00~19:00(6時間)
聞き取り内容	<ul style="list-style-type: none">属性(国籍、住まい、性別、年代)高速バスの利用頻度今回のバス利用の目的三宮までの主な移動手段バスターミナルに欲しいと思うサービス(出発・到着)
取得サンプル数	<ul style="list-style-type: none">108票(日本人:61票、外国人:47票)



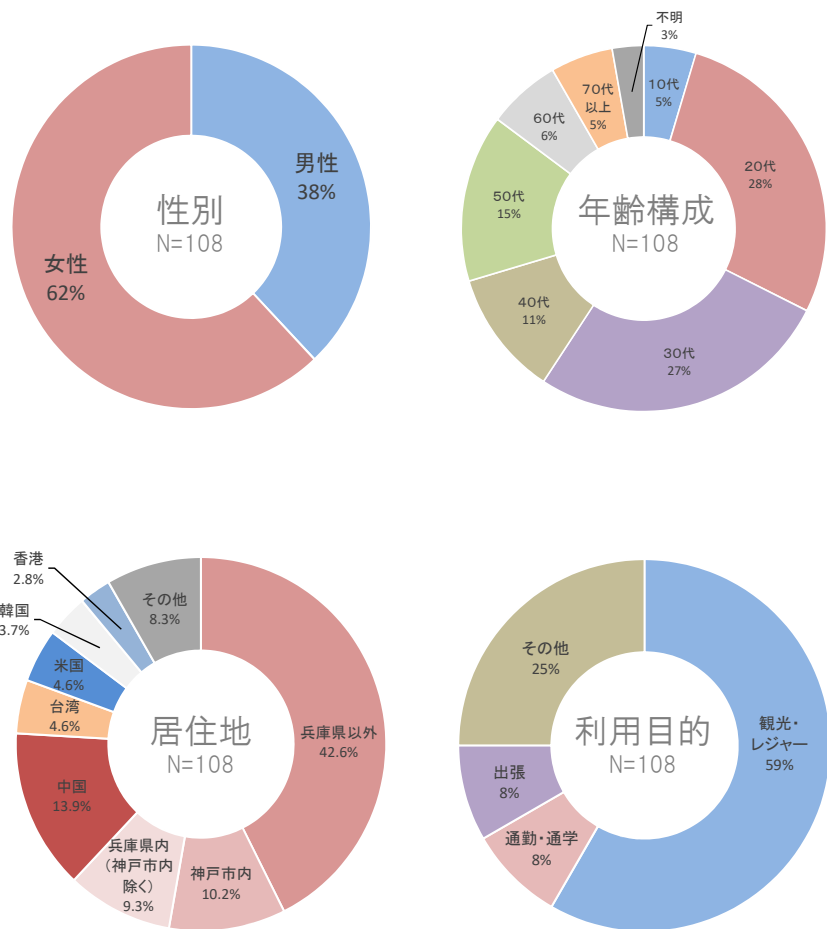
1. 集約型公共交通ターミナル

(2) バス利用者のニーズ調査の結果

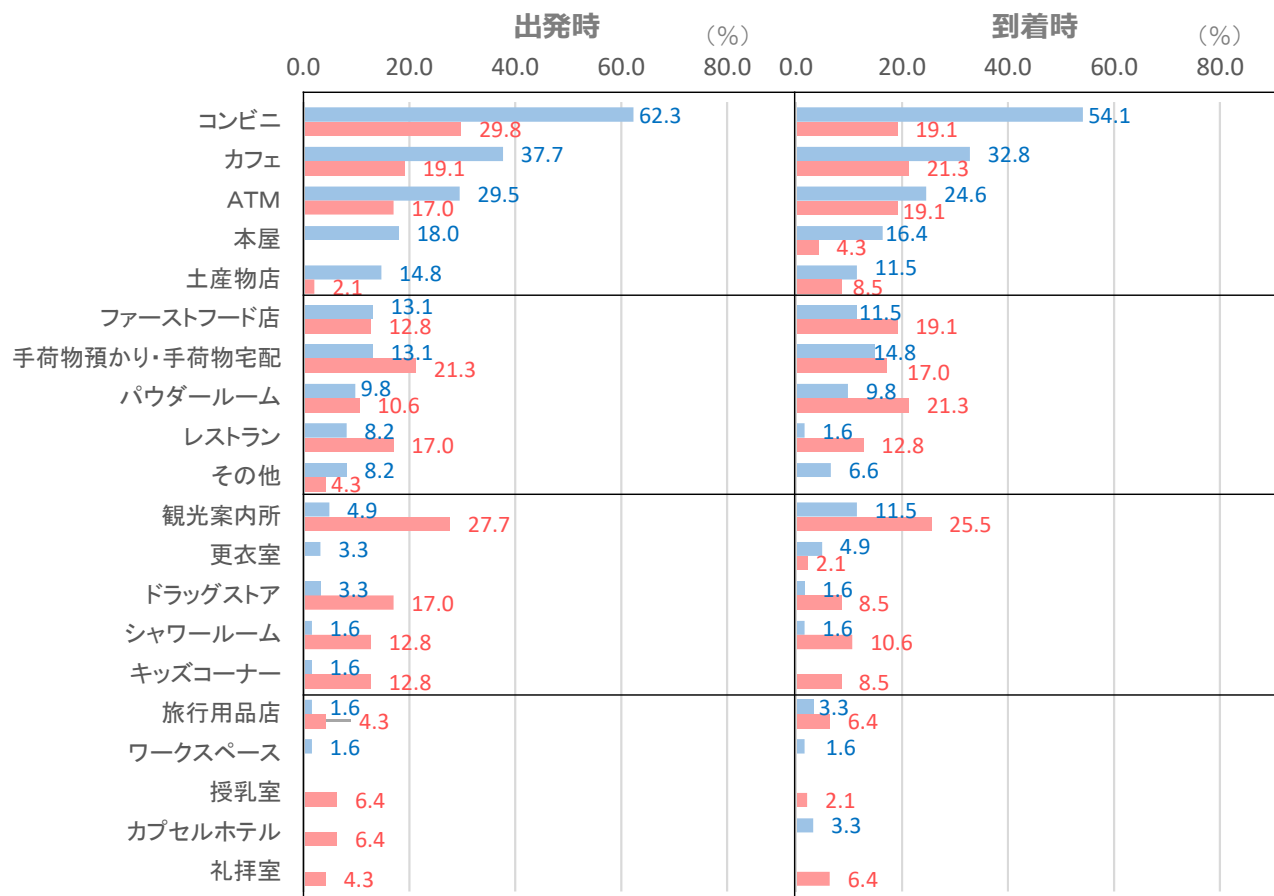
日本人からは「コンビニ」「カフェ」「ATM」に対するニーズが高く、外国人からは「コンビニ」「カフェ」「観光案内所」に対するニーズが高くなっています。

■ 調査結果

<回答者の属性>



<「欲しい」と思うサービス>



※複数回答 (出発時・到着時それぞれ3つまで)

■ 日本人(N=61)
■ 外国人(N=47)

1. 集約型公共交通ターミナル

(3) 待合空間の機能配置の考え方と導入機能イメージ

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、安心して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

導入機能	設置階		ニーズ（日本人）		ニーズ（外国人）					
	2階・3階案	2階・地下1階案	出発時	到着時	出発時	到着時				
バスケット売り場ブース	2階	2階	基本的な機能につき、 聞き取り対象外							
自動発券機	2階	2階								
トイレ（男・女）	2階・3階	2階・地下1階								
多目的トイレ	2階・3階	2階・地下1階								
コインロッカー	2階	地下1階								
ベンチ（待合室内）	2階・3階	2階・地下1階								
運行管理室・事務室	1階	1階								
バス案内所	2階	2階								
旅客案内システム	1階・2階・3階	1階・2階・地下1階								
公衆無線LAN	1階・2階・3階	1階・2階・地下1階								
情報発信機器	1階・2階・3階	1階・2階・地下1階								
パウダールーム	3階	地下1階								○
コンビニ	2階	2階					○	○	○	○
手荷物預かり・手荷物宅配	2階	2階		○	○					
ATM・外貨両替機	2階	2階	○	○	○	○				
飲食スペース（カフェ、ファーストフード） ・土産物店	3階	地下1階	○	○	○	○				
ワークスペース	3階	地下1階								
利用者用更衣室	3階	地下1階								
シャワールーム（男・女）	3階	地下1階								
授乳室	3階	地下1階								
本屋			○	○						
レストラン					○					
ドラッグストア					○					
観光案内所					○	○				

待合空間のコンセプト、周辺施設の設え等をふまえながら、必要性を検討

※“ニーズ”はニーズ調査の対象とした機能であり、ニーズの高かった上位5位までを上記の表に記載。

1. 集約型公共交通ターミナル

(4) 神戸三宮駅前空間内における観光関連機能

現在神戸三宮駅前空間には、外国人旅行者に対応可能な観光案内所が2箇所立地しています。

■ 神戸三宮駅周辺における観光案内所



項目	内容
神戸市総合インフォメーションセンター(1階)	<ul style="list-style-type: none">観光及び観光に係る市政等の相談・案内、刊行物・市内観光施設のイベント情報等のちらし・割引券等の配布、「シティ・ループバス」1日乗車券の販売、車いすの貸出等を実施カテゴリー3(英語、中国語、韓国語)に対応
阪神電車サービスセンター(地下)	<ul style="list-style-type: none">阪神電車の定期券・各種企画乗車券・観光券などの販売を行うほか、高速バス乗車券や沿線の案内、観光案内にも対応カテゴリー2(英語)に対応

カテゴリー3 : 常時英語による対応が可能。その上で、英語を除く2つ以上の言語での案内が常時可能な体制がある。全国レベルの観光案内を提供。原則年中無休。Wi-Fiあり。ゲートウェイや外国人来訪者の多い立地。

カテゴリー2 : 少なくとも英語で対応可能なスタッフが常駐。広域の案内を提供。

カテゴリー1 : 常駐でなくとも何らかの方法で英語対応可能。地域の案内を提供。

パートナー施設: 観光案内を専門としない施設であっても、外国人旅行者を積極的に受け入れる意欲があり、公平・中立な立場で地域の案内を提供。



2. 防災都市・神戸の駅前防災拠点

(1) 阪神淡路大震災時の代行バスの運行方法

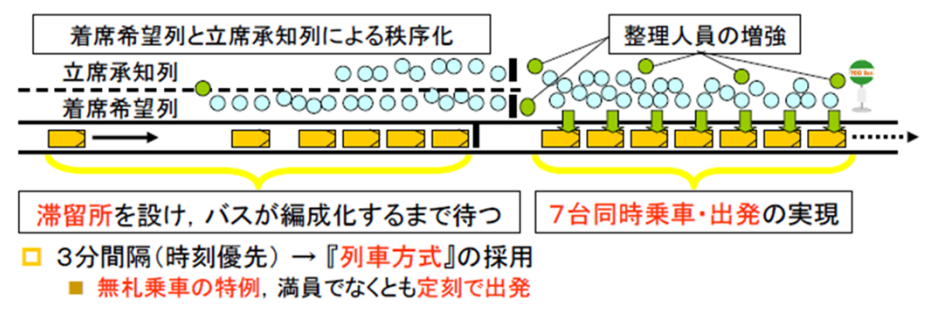
阪神淡路大震災時では、代行バス運行に際して、非常時のバス専用レーンの設置、降車場～乗車場の走行の円滑性の確保、バス待機場の設置による対応を行いました。

■ 阪神淡路大震災時の鉄道の代行バス運行方法

<代行バスの折返しルート>



<「列車方式」による輸送方法>



■ 阪神淡路大震災時の代行バス運行時の課題と対応事例

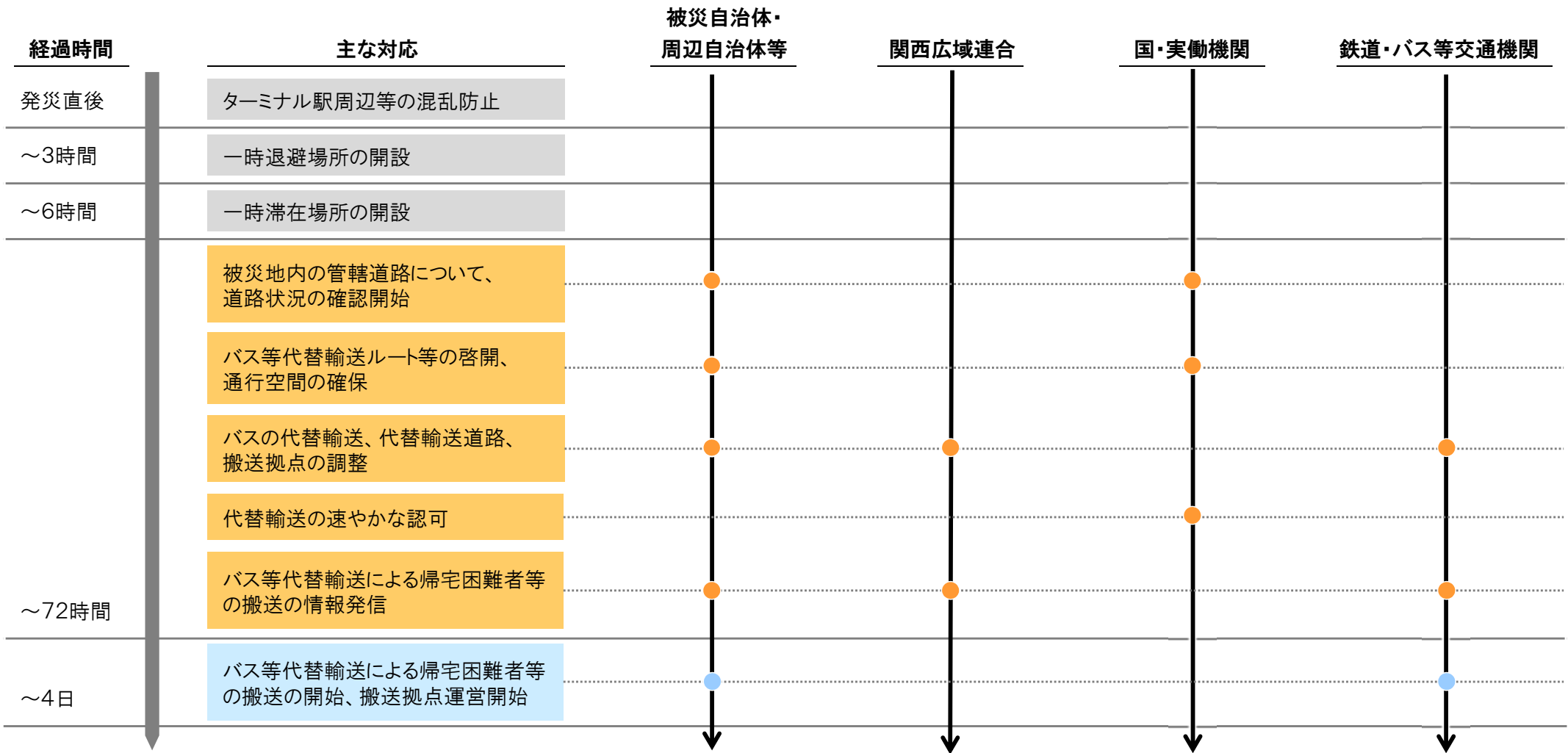
課題	対応事例
<ul style="list-style-type: none"> 緊急物資輸送車両、廃棄物処理車両等の多くの緊急車両の被災地への流入に伴い、一般車両の流入が規制された国道2号では渋滞が発生した 	<ul style="list-style-type: none"> バス専用レーンを設置するとともに、「各駅停車便」と「直行便」をそれぞれ国道2号上と国道43号上を運行させた
<ul style="list-style-type: none"> スペースの関係上、バス専用レーンを設置できず、回送区間(降車場～乗車場)の1kmを進むのに当初60分要した 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前ロータリーに進入して乗車場所まで回送した(左図緑色点線ルート)
<ul style="list-style-type: none"> 「列車方式」によるバス運行に際して、バス編成化に必要な“バス滞留所”の設置により、他の一般交通に影響を及ぼした 	<ul style="list-style-type: none"> 復旧予定地や建設予定地を一時的に利用し、バス台数を調整するための“バス待機場所”を設置した
<ul style="list-style-type: none"> 利用者の乗車待ち空間が確保できる駅前広場がなかった 	<ul style="list-style-type: none"> 駅から数百m程度離れた道路上に乗降場を設置した

2. 防災都市・神戸の駅前防災拠点

(2) バス等による代替輸送の考え方

帰宅困難者対策について、発災直後から時系列に各機関の役割・対応手順を整理した「帰宅困難者対策オペレーションマップ・タイムライン」を参考に、バス等による代替輸送を検討します。

■ 地震等発生からバスによる帰宅困難者の搬送開始までの流れ（帰宅困難者対策オペレーションマップ・タイムライン）



※救命・救急・救助活動が完了し、一斉帰宅抑制の必要がなくなった場合又は、道路被害状況が大きくなり、道路啓開が早く完了した場合は、このシナリオより前倒して帰宅支援を実施します。

2. 防災都市・神戸の駅前防災拠点

(2) バス等による代替輸送の考え方

大規模災害時における鉄道の代替輸送に際しては、周辺道路上に降車場とバス編成化を行うスペースを設置するとともに、バスターミナルを乗車場として活用することを検討します。

■ 鉄道不通時におけるバスの代替輸送に際しての新たな中・長距離バスターミナルの運用方法（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)

※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。

3. 回遊性を向上させるモビリティネットワーク

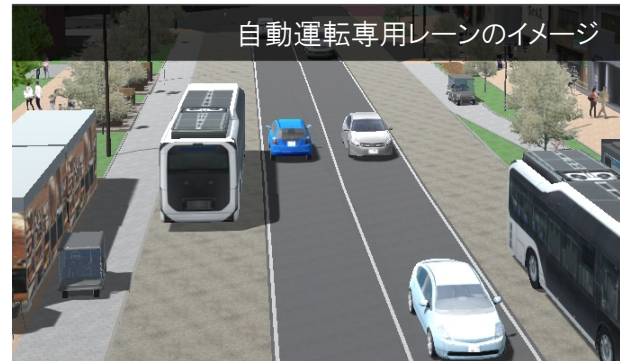
国道2号等の道路空間の活用の考え方

今後の周辺開発計画の進展にともなって想定されるバスターミナルおよび周辺道路の交通状況をふまえ、道路空間の使い方を検討します。

■ 今後の周辺開発の進展と想定される交通状況および検討課題

項目	2026年度頃	2031年度頃	2031年度頃以降
①周辺開発計画の進展状況	<ul style="list-style-type: none"> バスターミナルⅠ期完成 賑わいを創出するデッキ完成 三宮クロススクエア(東側)の車線減少 	<ul style="list-style-type: none"> バスターミナルⅡ期完成 三宮クロススクエア(東側)の完成 	<ul style="list-style-type: none"> 三宮クロススクエア完成
②想定される交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ピーク時にバスターミナルに早着したバスまたは発車が遅れたバスによるバスターミナル内外で待機するバスの発生(バスタ新宿の写真を参照) 中・長距離バスなどの需要が増加 バスターミナルⅡ期工事期間中においてバースが利用できない状況が発生 		<ul style="list-style-type: none"> 高規格幹線道路等で専用レーンでの自動走行都市間快速バス(L4)運行が実現* 新たなモビリティにより、神戸三宮駅前空間の移動を支援
③検討課題	<ul style="list-style-type: none"> 中・長距離バスの待機バースの配置および運用 中・長距離バスなどの需要に応じた空間の有効活用 		<ul style="list-style-type: none"> 自動運転専用レーンの設置 モビリティ・スポットの設置

※道路政策の質の向上に資する技術研究開発【研究状況報告書(2年目の研究対象)】(国土交通省)



3. 回遊性を向上させるモビリティネットワーク

国道2号等の道路空間の活用の考え方

中・長距離バスなどの需要への対応、中・長距離バスの待機バースの設置は2026年度頃に、自動運転専用レーンや新たなモビリティの乗降場の設置は2031年度頃以降として検討します。

■ 想定される段階的な空間の活用（案）

想定される課題	想定される課題に対する空間の使い方	～2026年度頃	2026年度頃～2031年度頃	2031年度頃以降
中・長距離バスの待機バースの配置および運用※	国道2号上への待機バースの設置	→		
中・長距離バスなどの需要への対応	国道2号下り車線への乗降場の設置	→		
自転車走行空間の確保	国道2号上への自転車走行空間の確保	→		
自動運転専用レーンの設置	生田川IC～新バスターミナル間への自動運転走行レーンの設置			→
新たなモビリティの乗降場の設置	国道2号下り車線へのモビリティ・スポットの設置			→
周辺開発計画の状況		<ul style="list-style-type: none"> バスターミナルⅠ期完成 賑わいを創出するデッキ完成 三宮クロススクエア（東側）の車線減少 	<ul style="list-style-type: none"> バスターミナルⅡ期完成 三宮クロススクエア（東側）の完成 	<ul style="list-style-type: none"> 三宮クロススクエア完成

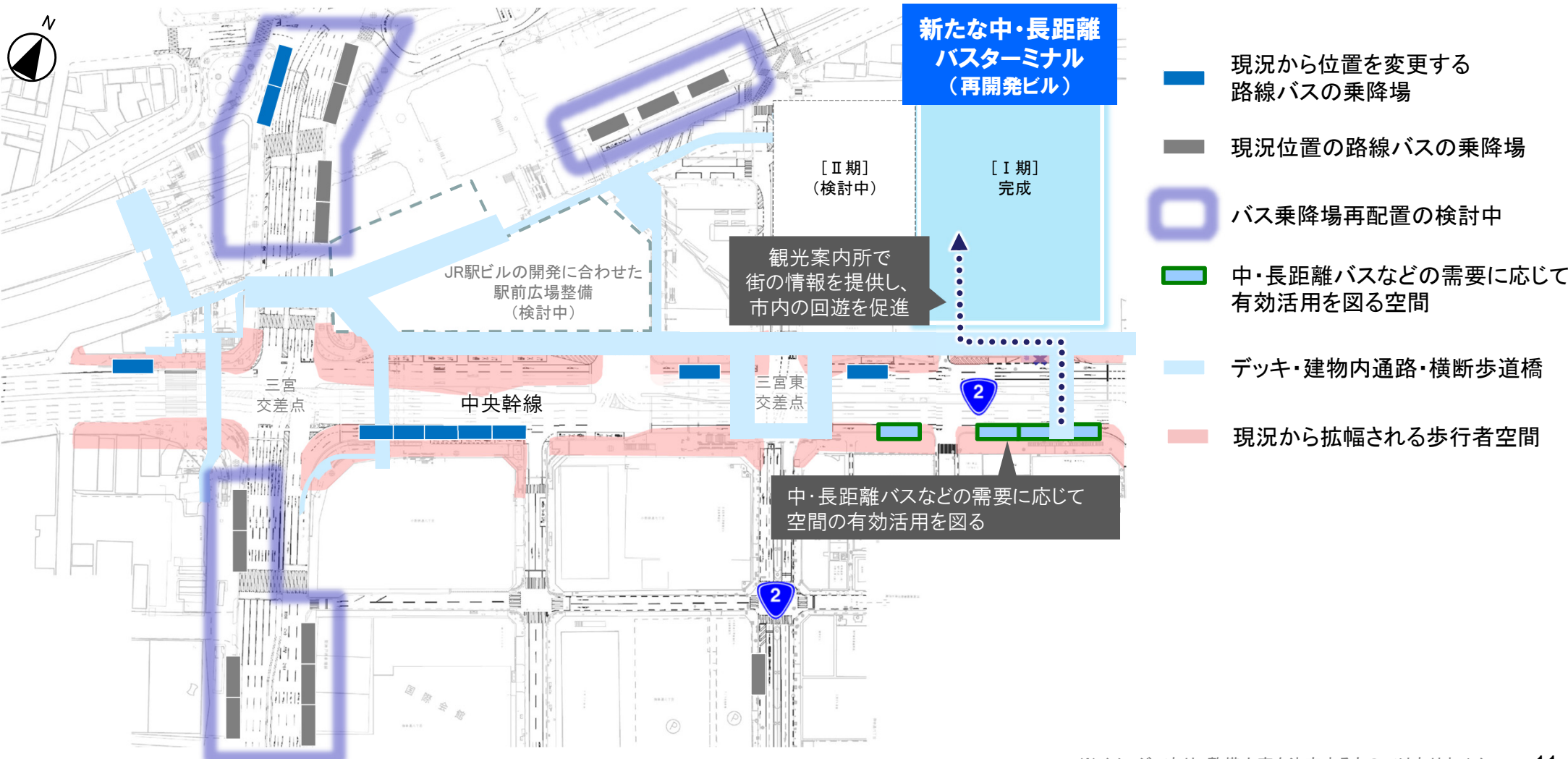
※ただし、必要バース数を検証した上で、バスターミナル内で待機バースが不足する場合に限り国道2号を含めた周辺道路等への設置を検討します。

3. 回遊性を向上させるモビリティネットワーク

国道2号等の道路空間の活用の考え方

現況から一部の路線バス乗降場を再編するとともに、新たな中・長距離バスターミナル前面の国道2号上においては、中・長距離バスなどの需要に応じて空間の有効活用を図ります。

■ 新たな中・長距離バスターミナルのI期完成時におけるバス乗降場の配置計画（案）



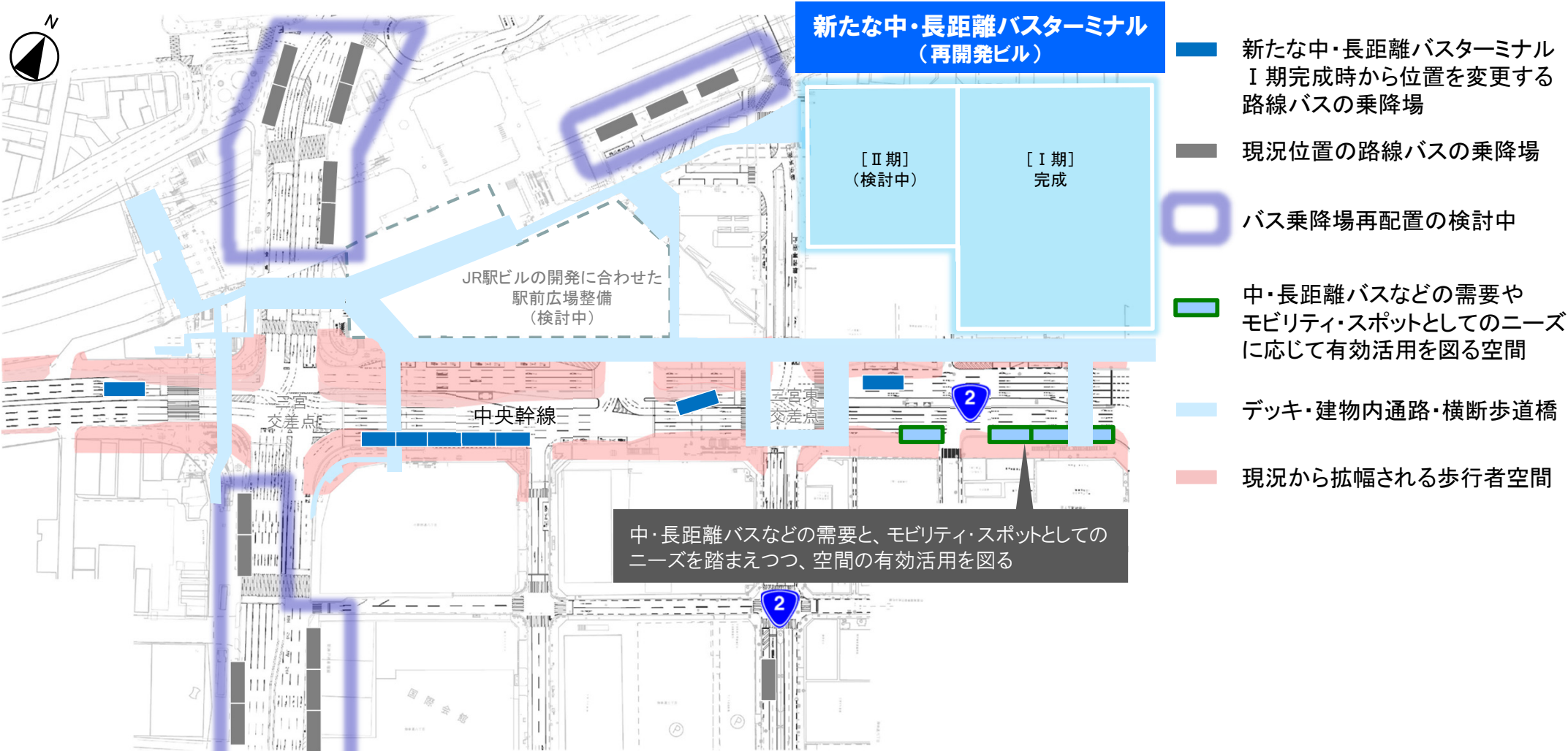
- 現況から位置を変更する路線バスの乗降場
- 現況位置の路線バスの乗降場
- バス乗降場再配置の検討中
- 中・長距離バスなどの需要に応じて有効活用を図る空間
- デッキ・建物内通路・横断歩道橋
- 現況から拡幅される歩行者空間

3. 回遊性を向上させるモビリティネットワーク

国道2号等の道路空間の活用の考え方

一部の路線バス乗降場の再編とともに、国道2号上においては、中・長距離バスなどの需要とモビリティ・スポットとしてのニーズを踏まえつつ、空間の有効活用を図ります。

■ 新たな中・長距離バスターミナルⅡ期完成時におけるバス乗降場およびモビリティ・スポットの配置計画（案）



※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。

4. 上位・関連計画

■ 都心・三宮の再整備

- H27.9 神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン](神戸市)
- H27.9 三宮周辺地区の『再整備基本構想』(神戸市)
- H30.3 新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画(神戸市)
- H30.9 神戸三宮「えき~まち空間」基本計画(神戸市)

■ マスタープラン

- H30.6 神戸市都市計画マスタープラン 地域別構想 “三宮~ウォーターフロント都心地区編”(神戸市)

■ 道路交通政策

- H29.3 神戸市地域公共交通網形成計画(神戸市)
- H29.8 建議「道路・交通イノベーション~「みち」の機能向上・利活用の追求による豊かな暮らしの実現へ~」
(社会資本整備審議会 道路分科会)

■ 防災計画

- H30.3 三宮周辺地域帰宅困難者対策計画 一斉帰宅抑制ガイドライン(神戸市)
- H31.3 三宮駅周辺地域 都市再生安全確保計画 第三版(神戸市)
- R1.7 「関西広域帰宅困難者対策ガイドライン」の策定について(案)(関西広域連合広域防災局)