

回遊性を向上させるモビリティネットワーク

1. 神戸三宮駅前空間の回遊の支援
2. 周辺開発計画に応じた道路空間の進化

1. 神戸三宮駅前空間の回遊の支援

1. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 「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ぎ、神戸三宮駅前空間の回遊を支援
- 「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、移動支援の拠点として「モビリティ・スポット」を設置
- 「モビリティ・スポット」には、「情報発信」、「休憩施設」、他の交通への「結節機能」を設置

⇒論点：モビリティ・スポットの配置場所

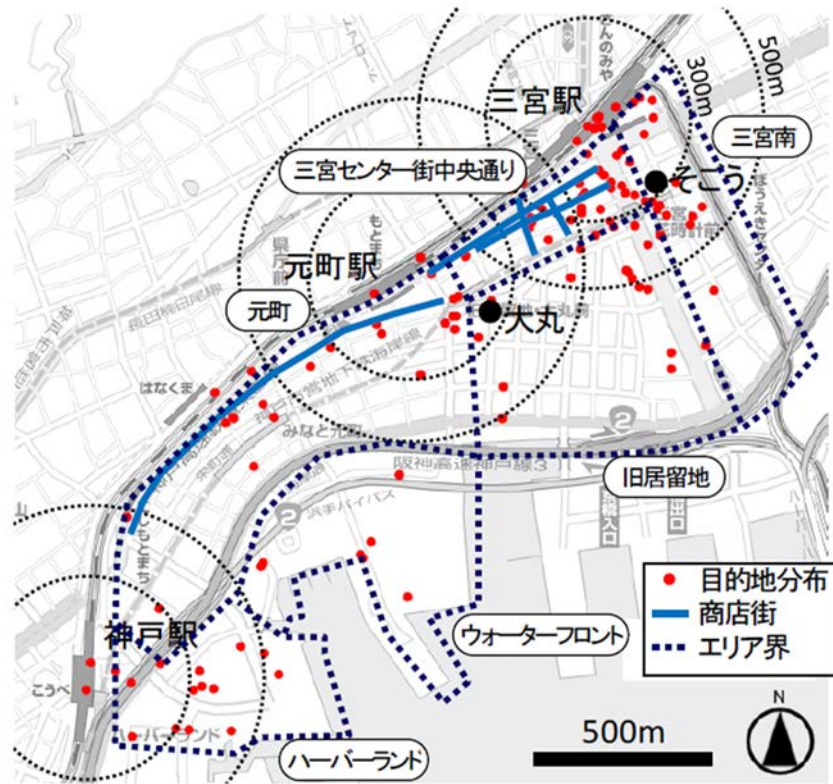
1. 神戸三宮駅前空間の回遊の支援

1. 2 検討にあたっての条件と課題

目的地の分布は神戸市都心部全体の中でも主要駅から約300m以内に多くの地点が集中しており、またおよそ半数は200m以内のトリップであり、500m以内のトリップで7割以上を占める。

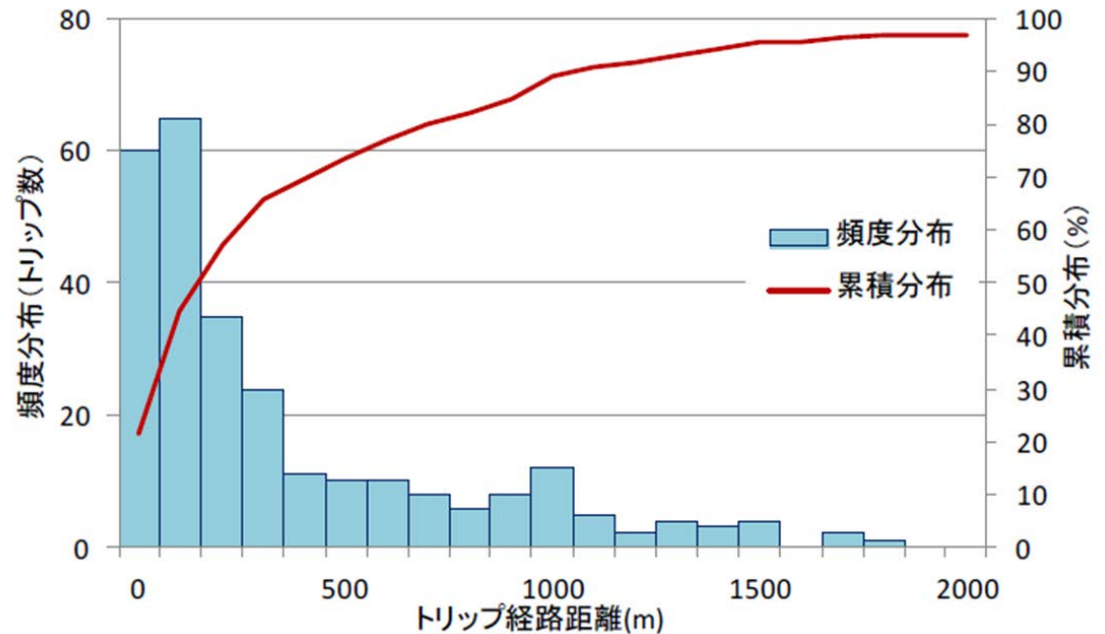
■ 非義務目的トリップ目的地分布

主要駅から約300m以内に集中している



■ トリップ距離の頻度分布

およそ半数は200m以内のトリップであり、500m以内のトリップで7割以上を占める



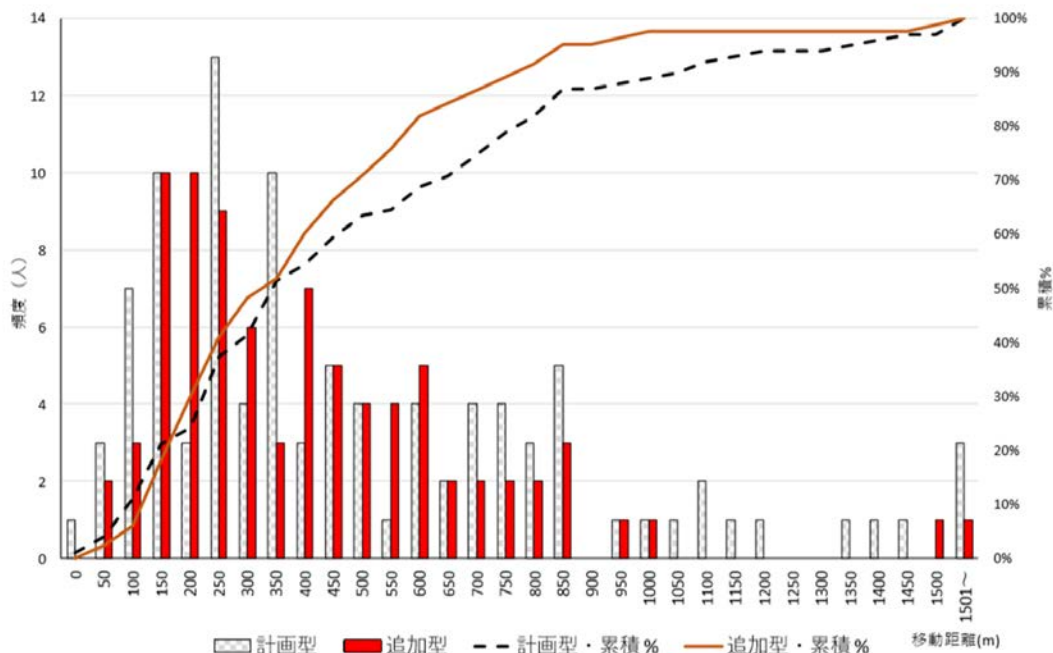
1. 神戸三宮駅前空間の回遊の支援

1. 2 検討にあたっての条件と課題

歩行者の回遊では、店舗の周り方によってその移動距離が異なっており、またコベリン（自転車）の回遊ではフラワーロード、中央幹線、メリケンロードなどで主に通行量が多くなっている。

■ 都心回遊行動での変更挙動による移動距離の変化

- 事前に計画していた店舗のみを訪問する人の場合（計画型）は、200～250mの距離帯の頻度が最も多く、1,000m以上のサンプルも比較的多い。
- 一方で事前に計画していた店舗に加え当日追加で訪問した人の場合（追加型）では100～150m、150～200mの距離帯の頻度が最も多く、1,000m以上のサンプルはほとんどみられず、事前の計画からの変更を伴う場合は、短距離のトリップが多くなっている。

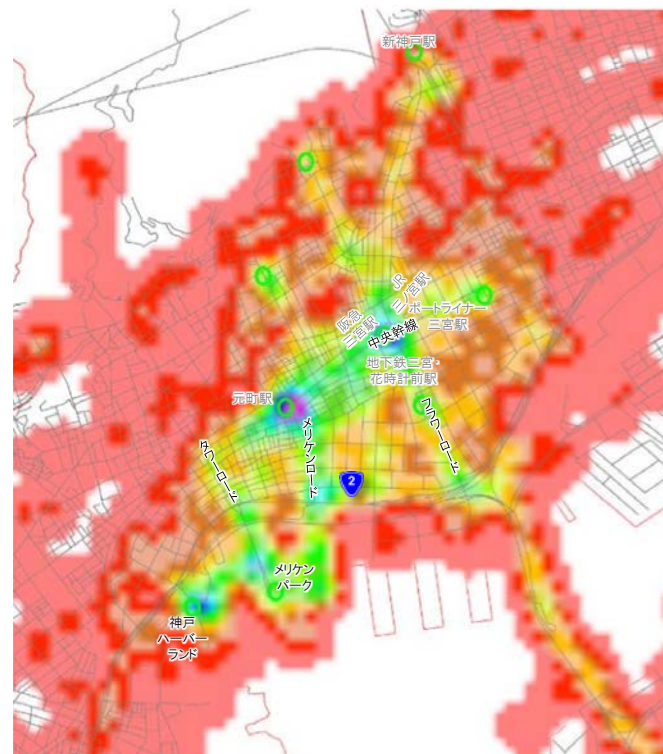


※変更挙動：事前の計画から変更する挙動

出典)寺山, 小谷, 土生 「事前活動計画からの変更挙動を考慮した都心回遊行動の分析」 第58回土木計画学研究発表会・講演集, P127

■ コベリン（自転車）の走行軌跡

- 通行量の多い区間として、フラワーロード、中央幹線、メリケンロード、タワーロード、メリケンパークからハーバーランドにかけての経路などがみられた。



※走行軌跡のカーネル密度推定（都心部・2日間合計）

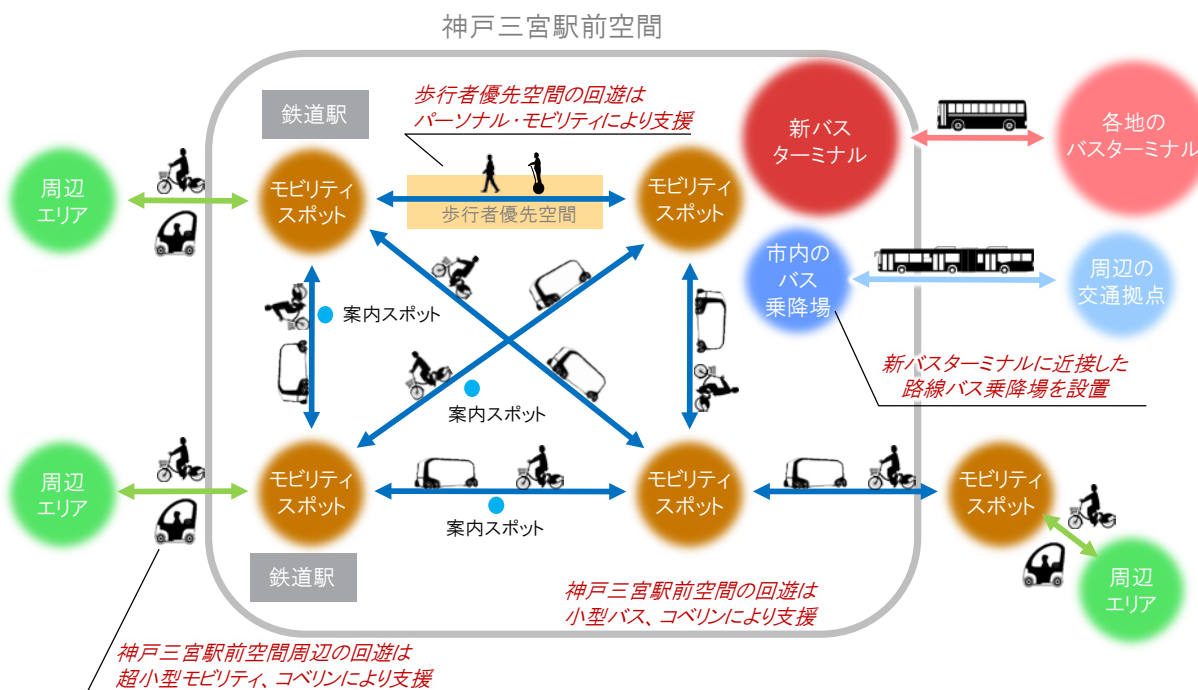
出典)谷口, 小谷 「都心部におけるコミュニティサイクル利用者による回遊行動の分析」を一部加工
— GPS による自転車の走行履歴データを用いて, 第58回土木計画学研究発表会・講演集, P35

1. 神戸三宮駅前空間の回遊の支援

1. 3 モビリティネットワークの考え方

新バスターミナルや鉄道駅といった交通拠点や三宮クロススクエア内にモビリティ・スポットを配置し、回遊を支援するとともに、超小型モビリティ等により周辺のエリアへの回遊を支援する。

■ モビリティネットワークの考え方



※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』

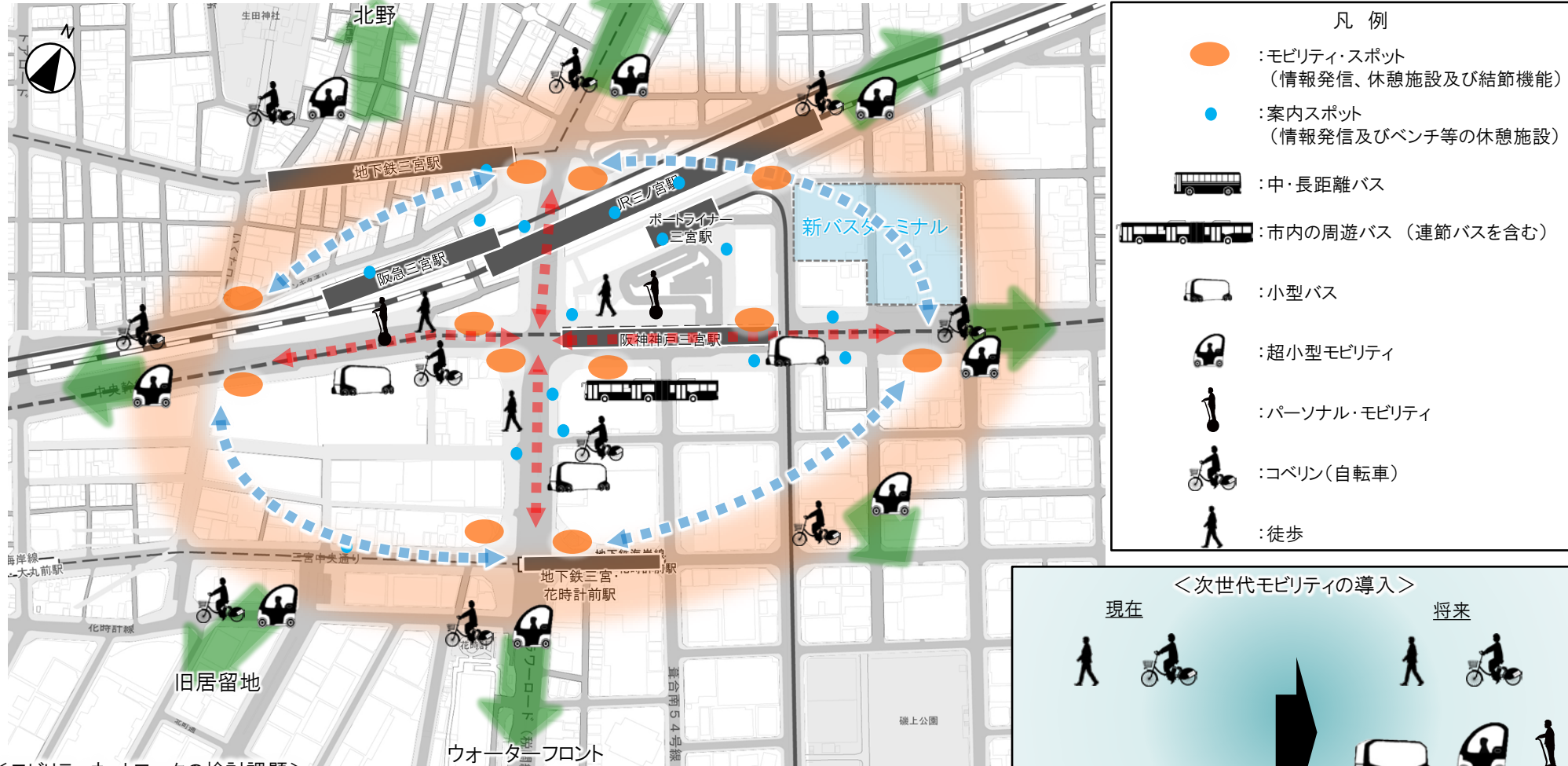
■ 『モビリティ・スポット、案内スポット』設置候補場所の考え方

- 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るすぐ、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

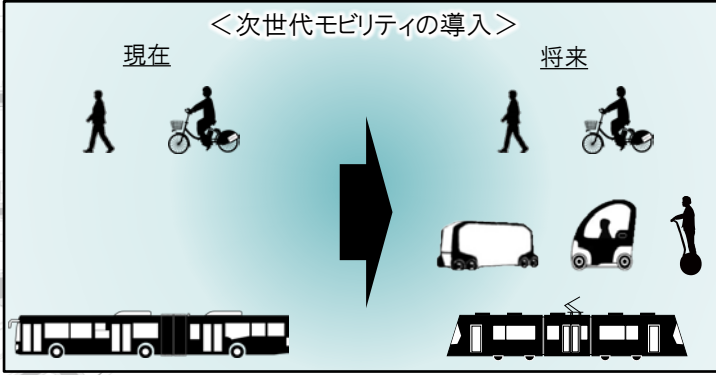
1. 神戸三宮駅前空間の回遊の支援

1.3 モビリティネットワークの考え方

■ モビリティネットワーク (案)



凡 例	
	: 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
	: コペリン(自転車)
	: 徒歩



<モビリティネットワークの検討課題>

- ① 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。
- ② 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、またどこを空間を活用するか。
- ③ 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。
- ④ 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。

2. 周辺開発計画に応じた道路空間の進化

2. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 「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必要
- 様々な事業の進捗と併せて、国道2号空間を段階的に再編し、多様なニーズに対応

⇒論点:空間の活用方法

2. 周辺開発計画に応じた道路空間の進化

2. 2 検討にあたっての条件と課題

現在、路線バス乗降場が三宮交差点を中心として点在し、利活用できる道路空間が限られている中で、新バスターミナルの前面道路となる国道2号では高い交通結節機能が求められる。

■ 路線バスの乗降場の位置



2. 周辺開発計画に応じた道路空間の進化

2. 2 検討にあたっての条件と課題

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する必要がある。

■ 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年頃(フェーズ1)	2031年頃(フェーズ2)	2031年頃以降
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 大阪湾岸道路西伸部完成 	<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)



2. 周辺開発計画に応じた道路空間の進化

2. 3 段階的な空間の使い方 (案)

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年頃以降を検討している。

■ 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年頃	2026年頃～2031年頃	2031年頃以降
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 大阪湾岸道路西伸部完成 	<ul style="list-style-type: none"> 三宮クロススクエア完成

2. 周辺開発計画に応じた道路空間の進化

2.3 段階的な空間の使い方 (案)

■ 道路空間の活用 (案)

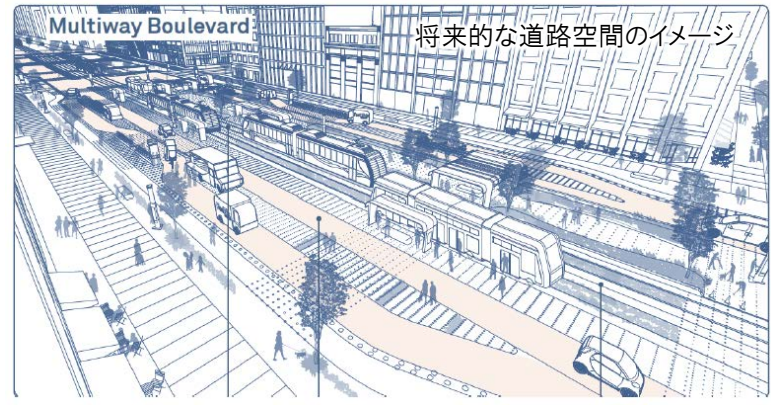


多様なモビリティとの乗継イメージ



出典) 事業計画【中間とりまとめ】(R1. 8)をもとに作成

道路上の待機バスのイメージ



将来的な道路空間のイメージ

出典) NACTO BLUEPRINT 2nd Edition

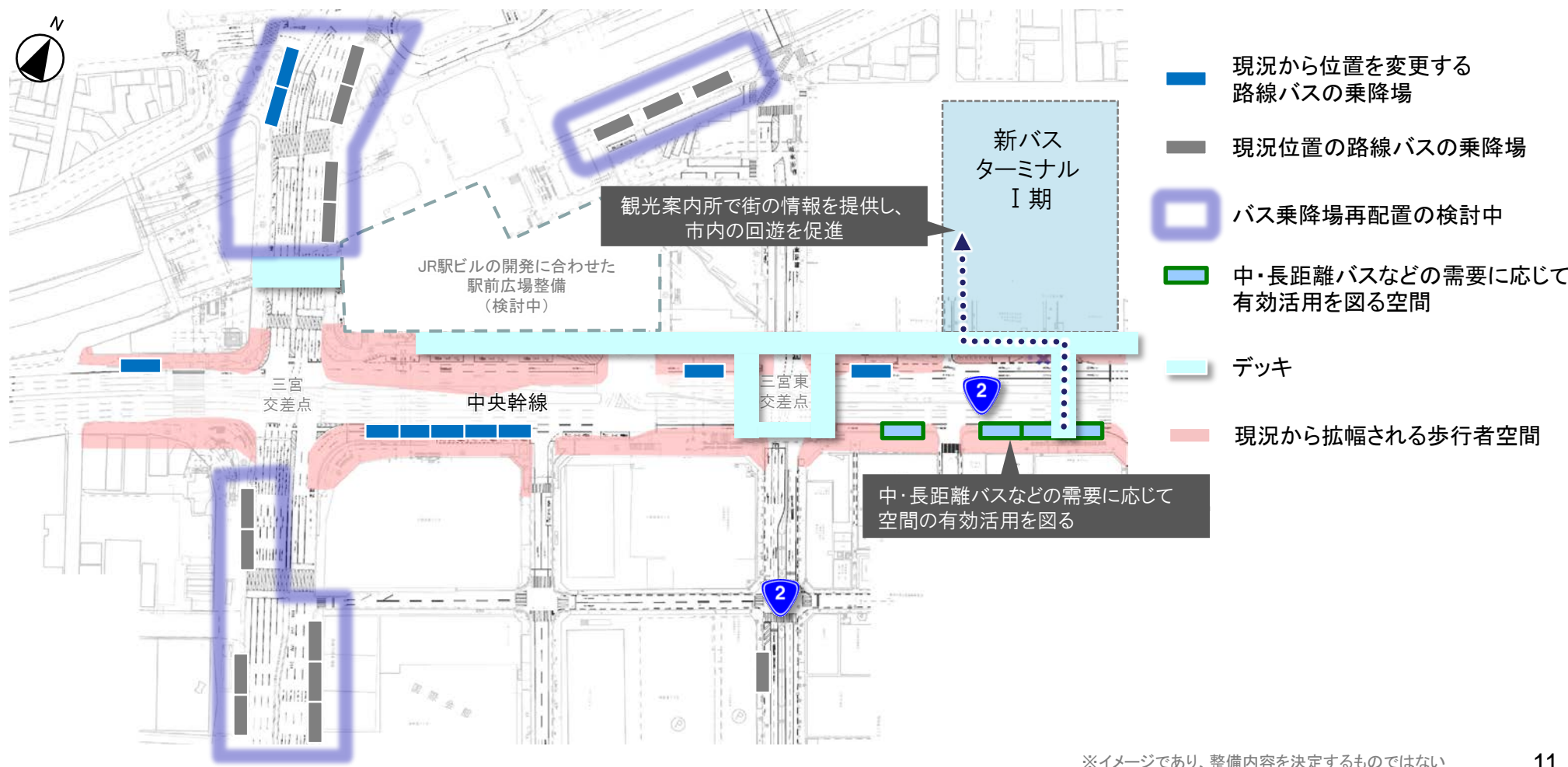
※イメージであり、整備内容を決定するものではない

2. 周辺開発計画に応じた道路空間の進化

2. 4 新バスターミナル I 期完成時の各種バス乗降場の配置

現況から一部の路線バス乗降場を再編するとともに、新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る。

■ 新バスターミナルの I 期完成時におけるバス乗降場の配置計画（案）



※イメージであり、整備内容を決定するものではない

2. 周辺開発計画に応じた道路空間の進化

2. 5 新バスターミナルⅡ期完成時以降の各種バス乗降場とモビリティ・スポットの配置

一部の路線バス乗降場の再編とともに、新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る。

■ 新バスターミナル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ない