



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

平成30年3月

神戸市

目 次

第 1 基本計画の概要	1
1. 三宮駅周辺の課題と再整備基本構想の策定	
2. 再整備の方針	
3. 対象エリア	
4. 基本計画の位置付け	
5. 雲井通 5・6 丁目再整備のコンセプト	
6. 上位・関連計画	
第 2 再整備の進め方	8
1. ブロック分けと段階施行	
2. 目標スケジュール	
第 3 バス乗降場集約の考え方	10
1. 配置	
2. 規模	
3. 周辺とのつながり	
4. 動線計画	
5. その他、考慮すべき事項	
第 4 再整備ビル全体のイメージ	17
1. 再整備ビルの構成と設え	
2. 整備・誘導を図る施設及び機能	
3. その他、考慮すべき事項	
第 5 再整備の具体的手法	22
1. 事業手法	
2. 施行方式	
3. 民間事業者の活用等	

第 1. 基本計画の概要

1. 三宮駅周辺の課題と再整備基本構想の策定

今日、各都市が国際的な都市間競争を意識し、まちづくりを進める中、震災から 20 年余りを経過し、新たなステージを歩み始めた神戸市は、市民と民間事業者、行政が協働で都心の再生を実現し、世界に貢献できる国際都市として発展していくことを目指して、平成 27 年 9 月に神戸の都心の未来の姿 [将来ビジョン] 及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』(以下、「再整備基本構想」という。)を策定した。

三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」「駅前広場の交通結節機能が弱い」などの指摘があるほか、特に中・長距離バスについては、駅の東西 6 箇所にも乗り場が分散し、利便性や交通弱者への配慮が十分でないことや、一部の交差点にバスが集中して慢性的に渋滞が発生しているなどの課題がある。

図表 1 三宮駅周辺の現状と課題

まちの課題

阪神・淡路大震災後も、三宮駅周辺では機能更新が進んでおらず、**周辺民間施設の老朽化**が進行。

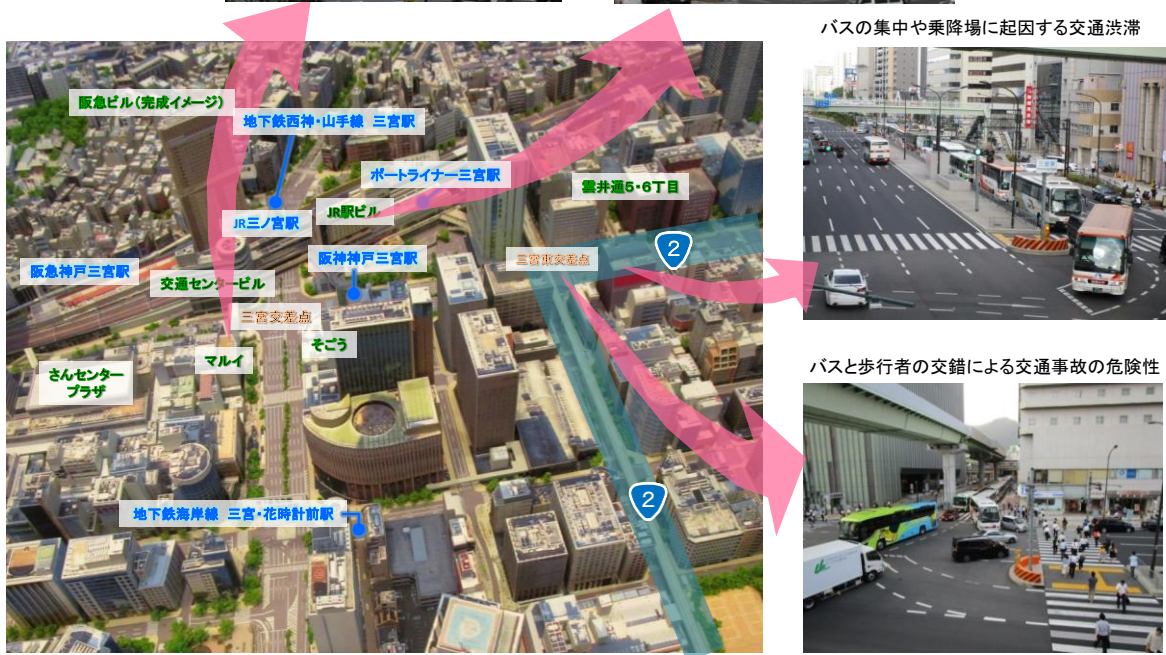
交通の課題

6つの鉄道駅、6つの中・長距離バス停が点在し、乗換え利便性が非常に低い。

玄関口として課題のある小規模ビル群



建替を検討しているJR駅ビル



そこで再整備基本構想において、既存道路空間を活用して三宮に存在する6つの駅をつなぎ、人と公共交通優先の空間に再編する「三宮クロススクエア」と、三宮駅周辺に分散している中・長距離バス乗降場を集約した新たなバスターミナルを整備することを位置づけ、これらの課題を解消しながら、交通結節点としての大幅な機能強化を図ることで、交通の要衝として発展してきた国際都市神戸を象徴する新たな玄関口の創出を目指すこととしている。

図表2 三宮周辺地区『再整備基本構想』における「三宮クロススクエア」と「新たな中・長距離バスターミナル」整備イメージ

歩くことが楽しく巡りたくなるまちへ

人と公共交通優先の道路空間「三宮クロススクエア」の創出

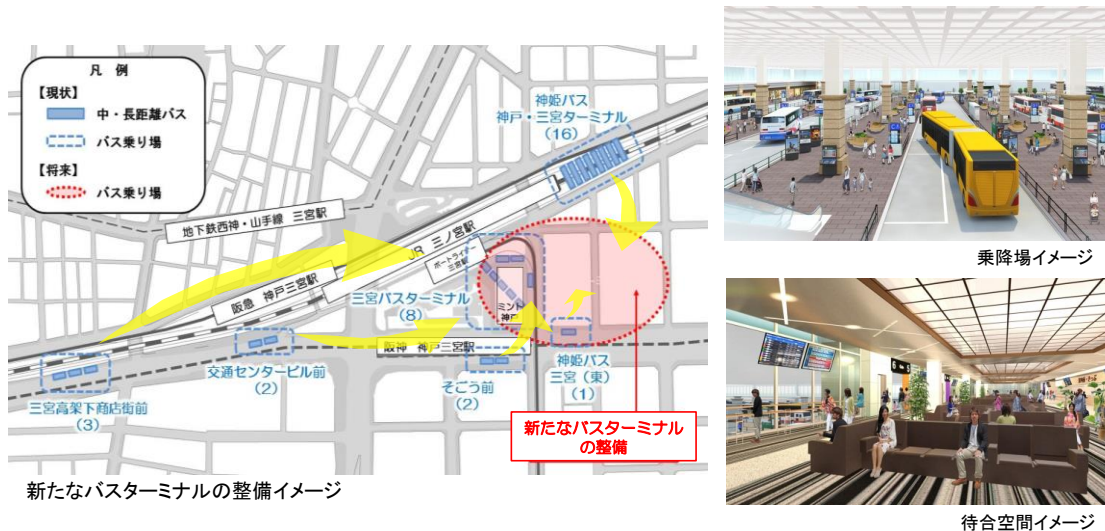
6つの駅をつなぎ関西一の「トランジットモール」を整備し、まちの回遊性を向上
エリアマネジメントやBIDで、道路空間と民間施設が一体でまちの魅力を向上



誰にでもわかりやすい交通結節点へ

新たな中・長距離バスターミナルの整備

6箇所に分散したバス停を集約し、
西日本最大級の中・長距離バスターミナルを再開発ビルと併せて整備



2. 再整備の方針

新たな中・長距離バスターミナルの整備を計画している雲井通5・6丁目エリアは、鉄道などその他の交通機関と近接していること、既存の三宮バスターミナルとの一体的な利用が可能であること、基幹道路である国道2号に面し、阪神高速生田川ランプや新神戸トンネル等との交通アクセスが良いこと等の理由から、新たなバスターミナルを整備するエリアとして最もふさわしいと考えられる。

また同エリアは、JR三ノ宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルが高く、神戸の活性化に寄与する有効的な利用を行うことが求められるエリアでもある。

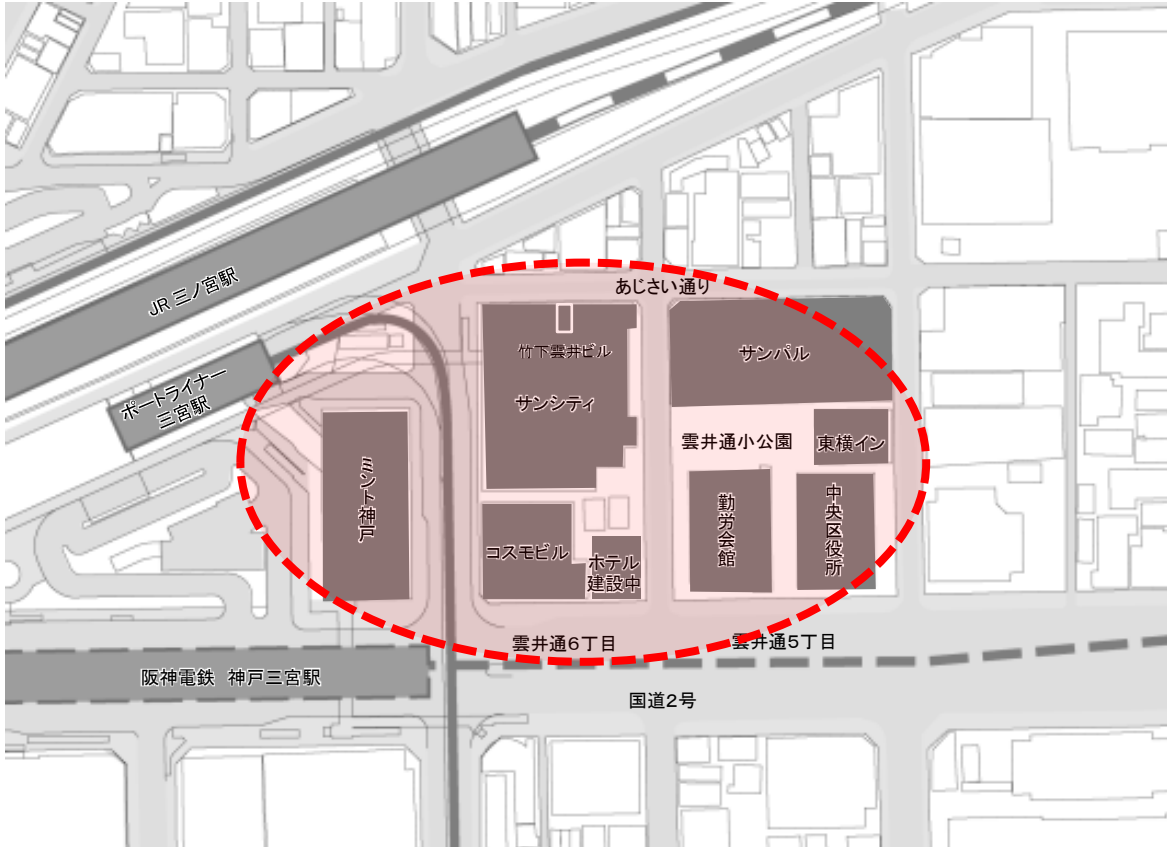
このため、雲井通5・6丁目の再整備においては、地権者や国等の協力を得た上で既存施設の更新を図りつつ、新たな交通結節拠点となる中・長距離バスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ることで、世界に貢献する国際都市神戸としての発展に繋げていく。



図表3 国道2号と高速道路ネットワークへのアクセス性

3. 対象エリア

再整備の方針を踏まえ、「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」（以下、「基本計画」という。）の対象エリアを下図のとおりとする。



図表4 基本計画（案）の対象範囲

新たな再整備ビルについては、雲井通5・6丁目を想定しつつ、地域の状況に応じて事業化を進めていく。（第2.の1「ブロック分けと段階施行」を参照）

4. 基本計画の位置付け

今回の「基本計画」は、「再整備の進め方」「バス乗降場集約の考え方」「再整備ビル全体のイメージ」「再整備の具体的手法」など、新たなバスターミナルと対象エリアの再整備の事業化に向けた基本的事項について市が策定したものである。

今後の事業化については、この基本計画に沿って、地元地権者が中心となり、行政や公共施設管理者等の協力を得ながら、民間事業者の技術やノウハウを活用しつつ進めていくものであり、バスターミナルの規模や配置、導入する機能や事業費などについては、具体的な事業計画を策定していく中で、検討を進めていくものとする。

5. 雲井通5・6丁目再整備のコンセプト

本再整備のコンセプトは以下の5点とする。

(1) 中・長距離バス移動を主体とした新たな玄関口の創出

現在、三宮駅周辺の6箇所に分散している中・長距離バス乗降場には、1日約1,400便ものバスが発着しており、兵庫県内、中国・四国方面といった西日本の主要都市を結んでいる。これらを1箇所に集約することで誕生する西日本最大級の中・長距離バスターミナルが、関西におけるバスネットワークのハブ機能を担い、神戸・三宮がバス移動の新たな拠点となることで、人の移動のみならず情報や文化交流等を受発信する新たな玄関口を創出する。

(2) 神戸ならではの魅力と高いポテンシャルを活かした新たな都市機能の集積

対象エリアは、国際都市神戸の窓口である三宮駅の東の直近に位置しており、ポテンシャルの高い場所である。また「特定都市再生緊急整備地域」に含まれ、都市の国際競争力強化を図る拠点としての役割が期待されている。

そこでバスターミナルをはじめ、オフィスやホテルといった昼夜問わず賑わいを創出する都心にふさわしい機能の導入に加え、神戸ならではの魅力を活かした新たな都市機能の集積を図る再整備を行うことで、都心三宮ひいては神戸全体のまちの魅力を高めていく。

(3) 地域の特色を活かした賑わい空間の形成

旧西国街道でもあるあじさい通りなど、地元の地権者が営む路面型の商業店舗や、同エリアに存在する公的施設が生み出してきた賑わいなど、三宮東地域の特色を活かした計画とする。

(4) 三宮駅周辺におけるモーダルコネクトの強化と未来志向の取り組み

三宮駅周辺の道路空間を活用して、便利で回遊性が高く象徴的な空間として再編する「えき≈まち空間」の形成とあいまって、ユニバーサルデザインを基本とした、誰もが利用しやすく安全で利便性や機能性の高いバスターミナルを整備することで、三宮駅周辺を一体化したモーダルコネクト^{※1}の強化を図る。あわせて、将来の社会環境や交通のあり様を見据え、先進的技術を用いたパーソナルモビリティ^{※2}にも対応可能なモビリティ・スポット^{※3}の配置による移動の円滑化支援や、地域の魅力を伴った情報発信機能、都心の利便性を最大限に活かした賑わい拠点としての機能等をバスターミナルと道路空間が一体となって担うなど、未来の道路空間のあり方^{※4}を志向する取り組みを推進していく。

(5) 官民一体となった事業推進体制の構築

市や国、県といった行政機関や、地元地権者や関係事業者等の協働による事業推進体制を構築しつつ、民間事業者の技術やノウハウを積極的に活用できる環境を整え、官民一体となって事業の推進・運用を図る。

※¹ モーダルコネクト：鉄道との乗り換えなど多様な交通モード間の接続

※² パーソナルモビリティ：電気自動車や自動運転などの先進的な技術を用いた、歩行者の移動を支援する目的で開発されたコンパクトな乗り物のこと

※³ モビリティ・スポット：周辺 MAP や案内サイン等の『情報発信』、木陰やベンチなどの『休憩施設』、歩行者と他の交通手段（自転車や公共交通）との『結節機能』という3つの機能を兼ね備えた歩行者ネットワーク上の空間（スポット）

※⁴ 未来の道路空間のあり方：『都市部では人を中心に据えながら、低速モビリティや自動運転等の交通拠点機能や防災機能等を併せ持つ空間や、歩く人のための小規模な施設など、新たな都市型の道の駅とも言うべき空間の創出についても、官民の役割分担を明確にしながら検討すべきである。』

(社会資本整備審議会道路分科会建議 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 p. 13 3. 道路の更なるオープン化～多様な連携・協働を追求する～平成 29 年 8 月 22 日より抜粋)

6. 上位・関連計画

主な上位・関連計画は、以下のとおりであり、これらの計画との整合を図りながら具体化を進めていくものとする。

- 神戸市都市計画マスタープラン
- 神戸の都心の未来の姿 [将来ビジョン]
- 三宮周辺地区の『再整備基本構想』

- 神戸三宮「えき～まち空間」基本計画（予定）
- 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”
(予定)

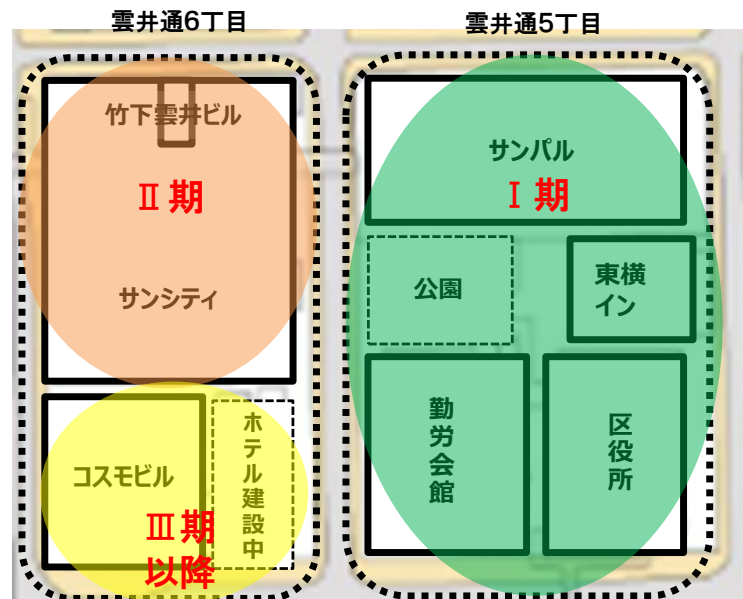


図表5 神戸三宮「えき～まち空間」基本計画 検討範囲
(三宮周辺地区の『再整備基本構想』より抜粋)

第2. 再整備の進め方

1. ブロック分けと段階施行

雲井通5・6丁目の再整備においては、一体的な利用動線に配慮して整備することを前提としつつ、地域の実情等を考慮して、以下の3つのブロックに分けることとし、それぞれの地権者が中心となって協議を行いながら、段階的に施行するものとする。



図表6 ブロック分けのイメージ

2. 目標スケジュール

目標スケジュールは下記のとおりとし、ブロックごとに事業化を進めていくものとする。

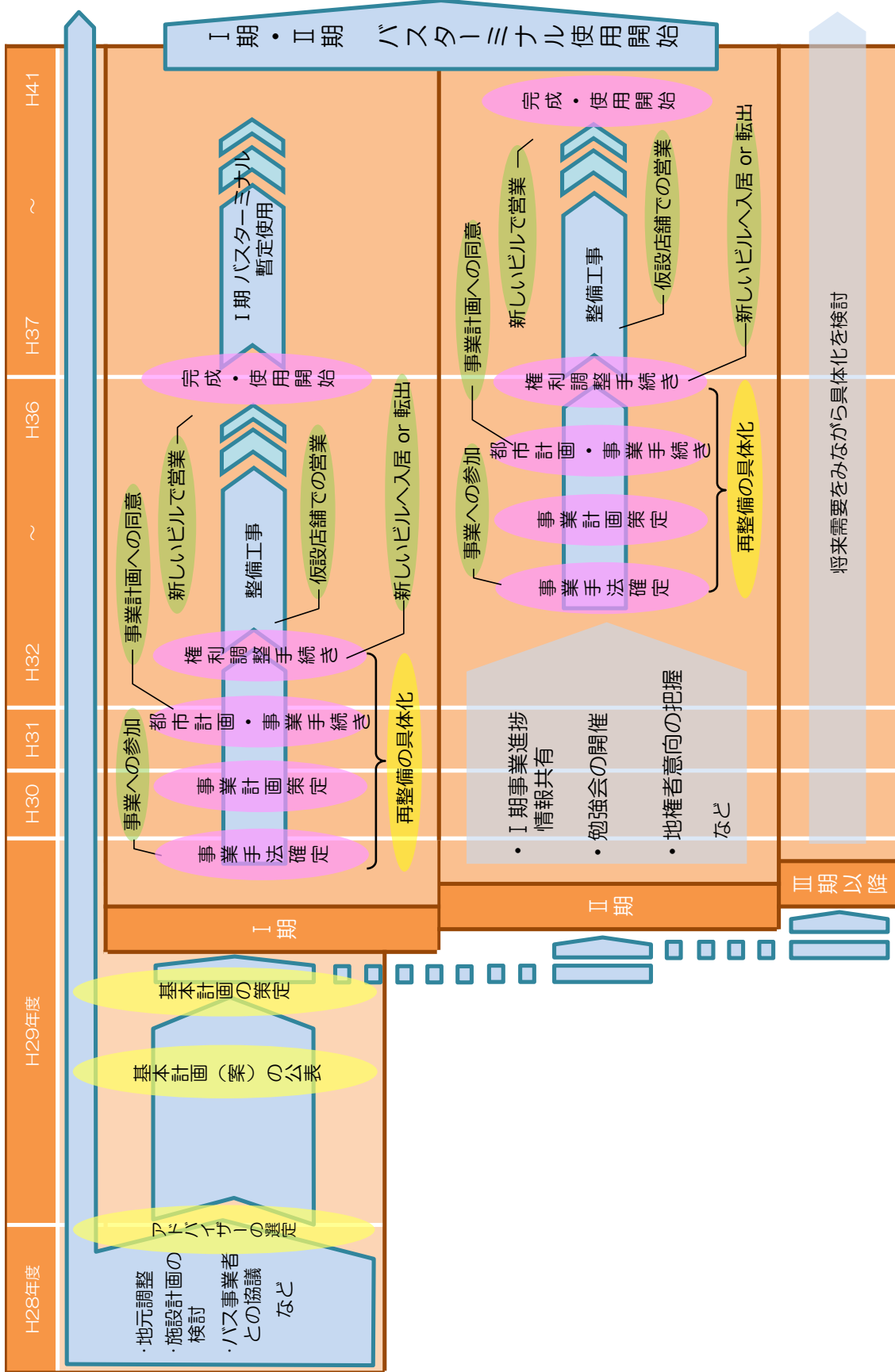
○I期について

- ・平成29年度：事業手法の確定
- ・平成30～31年度：事業計画策定、都市計画・事業計画手続き
- ・平成32～37年度頃：権利調整手続き、従前建物の解体工事、現地施設整備工事、
I期バスターミナル暫定使用開始

○II期について

I期完成頃の事業着手を目指して、I期とほぼ同様の流れで順次進めていく。

○III期以降については、I期・II期と並行して将来需要をみながら具体化を検討



図表7 ブロックごとの目標スケジュール

第3. バス乗降場集約の考え方

1. 配置

- バス乗降場集約の基本的な考え方としては、降車場は目的地へ移動するための鉄道・タクシー等への乗り継ぎニーズが高い一方で、乗車場は発券場や待合等の滞留空間を必要とするなど、降車と乗車で利用者ニーズが異なる傾向にあることから、乗車場と降車場を分けて配置するものとする。
- バスターミナル利用者の利便性、快適性に配慮し、ゆとりある化粧室やパウダールーム、シャワールーム、コインロッカー等、付帯施設の充実を図る。
- 降車エリアについては、より街の中心に近く、鉄道駅やタクシー乗り場にも隣接するミント神戸1階の三宮バスターミナルを再編して集約することで、神戸を訪れた利用者の回遊性と乗継利便性の向上を図る。
- 乗車エリアについては、雲井通5・6丁目に新たに整備するバスターミナルに集約し、高質でゆとりある待合空間等の整備や、物販店などの商業施設、行き先の観光案内センター等の施設の配置を検討することで、利用者の利便性の向上を図る。また、行き先方面別に乗車場を出来る限り固定するなど、利用者のわかりやすさに十分配慮するものとする。

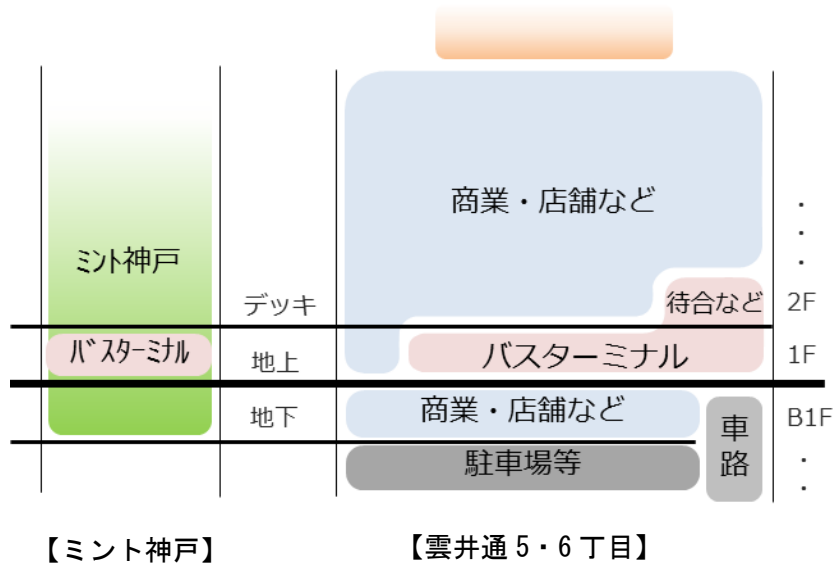


図表8 降車と乗車を明確に分けるイメージ

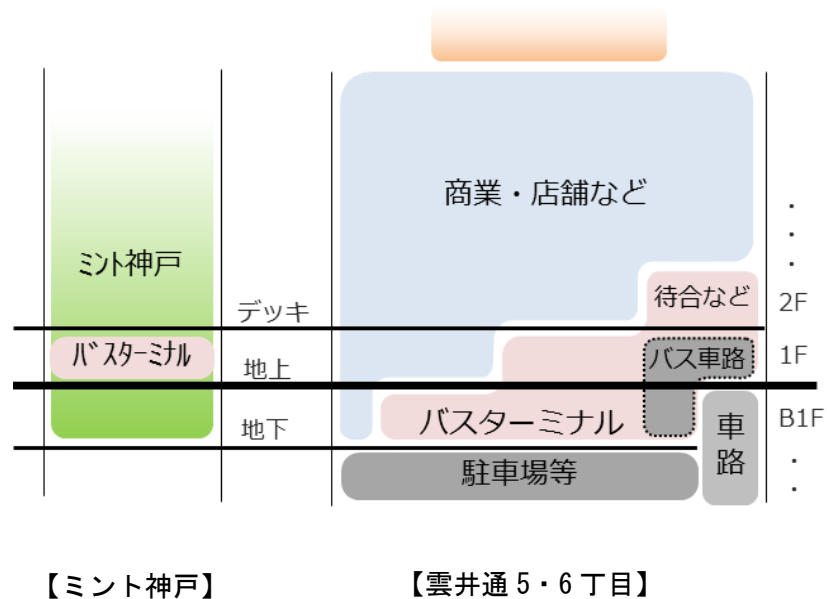
- 新たに整備するバスターミナルの立体的な配置については、バス利用者がこれまで三宮で形成されてきた地階・1階・2階デッキの3層ネットワークを利用する可能性が高いこと、既存の三宮バスターミナルとの一体利用を図ることが効率的であること、バススロープが大きくなると新たに再整備されるビルが全体として非効率なものとなること等を考慮し、ビル低層部（概ね2階以下）へ配置するものとする。

図表9 再整備ビルにおけるバスターミナルの立体的配置のイメージ

■バスターミナル1階（待合空間2階）の場合

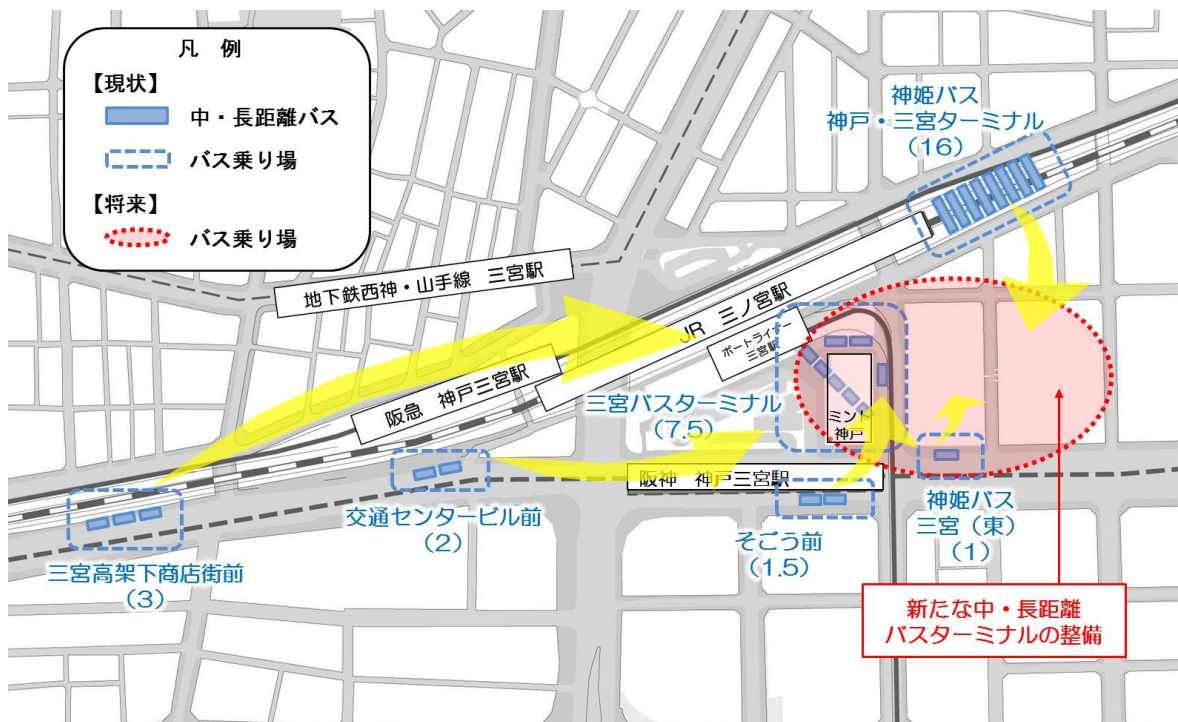


■バスターミナル地下1階、1階（待合空間2階）の場合



2. 規模

- 新たなバスターミナルの規模については、現在、三宮駅周辺に分散している6箇所のバス乗降場31バースに一日あたり約1,400便発着しているバスを集約することを前提とし、それらを一箇所にまとめて配置することで、効率化を図るものとする。
- まずバス利用者にとって分かりやすいバスターミナルとするため、乗車場と降車場を分け、さらに乗車場を現状の行き先方面別（10方面）に分けて固定し、その便数・ピーク時間帯を考慮して算定した場合、乗車場は20バース、降車場は6バースが必要である。（図表11参照）
- その上で、ピーク時間が異なる場合における同一バースの使用、行き先方面の固定方法、バスを円滑に運行させる為に必要な待機スペースの確保、バス事業者からの増便要望等を考慮すると、新たなバスターミナルの整備規模は乗車・降車あわせて概ね25～30バースと見込まれる。
- 最終的なバース数は、他都市におけるバスターミナルの運用状況や、繁忙期における臨時便への対応、今後のバス便数、運行状況の変化等の将来需要を精査しつつ、都心部を起点とする観光バスへの対応や、「えきまち空間」の整備にあわせて検討される都心の新たな公共交通システムの寄り付きスペースなども考慮し、具体の事業計画の策定等にあわせて確定するものとする。



図表10 分散している中・長距離バス乗降場集約のイメージ

図表 11 (参考) 新たなバスターミナルにかかる必要バース数の算出

現状、三宮駅周辺で発着している中・長距離バス（ホテルバスを含む）を方面別（10 方面）に集約し、ピーク時における発着便数より、必要バース数を算出（平成 29 年 5 月 平日ダイヤに基づく）

(1) 三宮発（新バスターミナル） 10分間隔（6便/時間）

	方面	必要バース数	ピーク時	
			便数	時間帯（時）
①	山陰、岡山、広島、九州	2	9	23時
②	名古屋、東京、仙台、長野	3	13	21時
③	北近畿（城崎、湯村、舞鶴）	1	3	8時、17時、18時
④	四国（高松、高知、徳島）	3	13	18時
⑤	淡路島（洲本、五色）	2	11	17時、18時
⑥	三田	2	9	7時
⑦	西脇、三木、宍粟	2	9	17時
⑧	空港（大阪、関西国際）	2	9	6時、7時
⑨	ホテル	1	6	8時、12時～20時
⑩	観光（有馬温泉、USJ、ネスタ）	2	7	9時
	合計	20	—	—

(2) 三宮着（ミント神戸三宮バスターミナル） 5分間隔（12便/時間）

	方面	必要バース数	ピーク時	
			便数	時間帯（時）
	合計	6	70	8時

図表 12 (参考) バスタ新宿のバース数

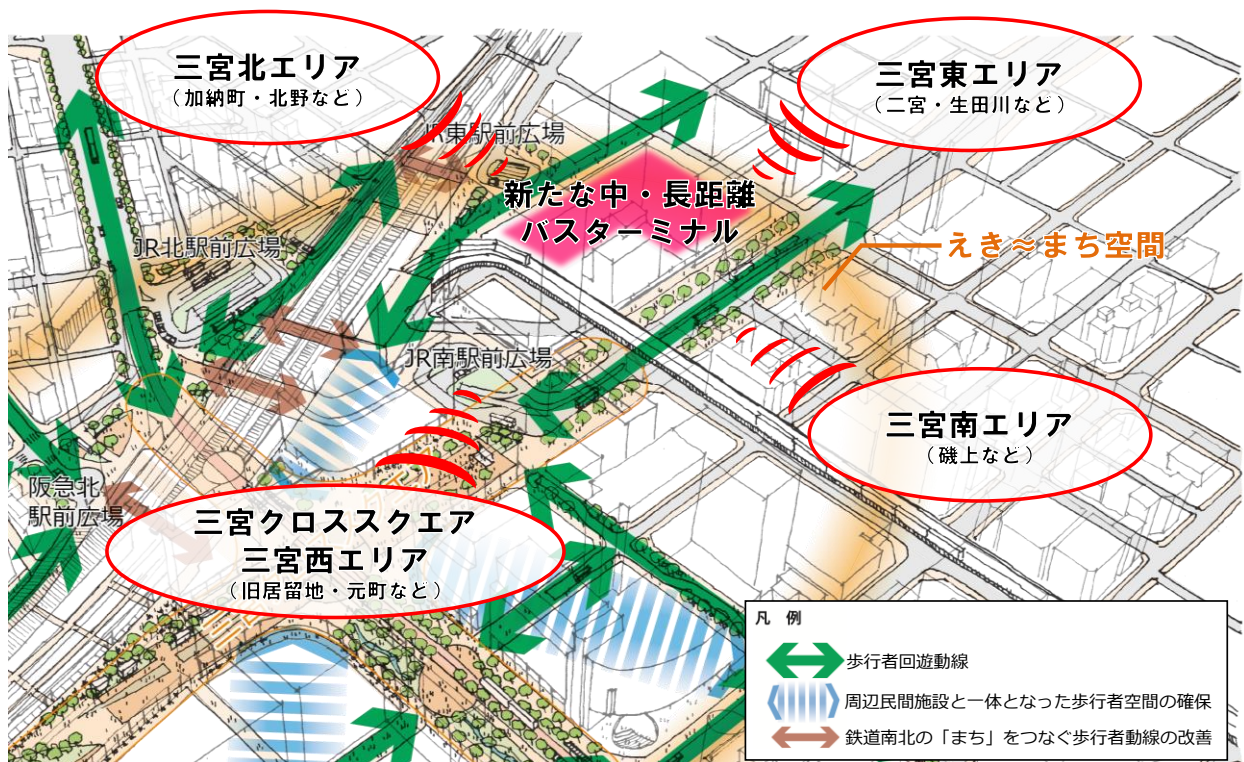
乗車場	降車場	待機スペース	合計
12	3	11	26

バスタ新宿の一日あたりの平均便数 約 1,470 便（最大 1,720 便/日 H29.5GW）
 ※平成 29 年 9 月 国土交通省記者提供資料より

3. 周辺とのつながり

- 新たなバスターミナルは駅や周辺のまちから様々な人が訪れ、そこにバスや自動車などの多様な交通手段が集まってくる。バスターミナルを中心につながっている各エリアの特性を踏まえながら「安全」を最優先に、動線や施設の計画を行うものとする。
- 「えき～まち空間」内に位置するバスターミナルとして、施設利用や交通機関の乗り換え、まちへの回遊などの人の流れと、三宮駅周辺の自動車交通の状況を踏まえながら、三宮クロススクエアや駅前広場等の公共空間とスムーズにつながる、わかりやすい歩行者動線を確保するものとする。

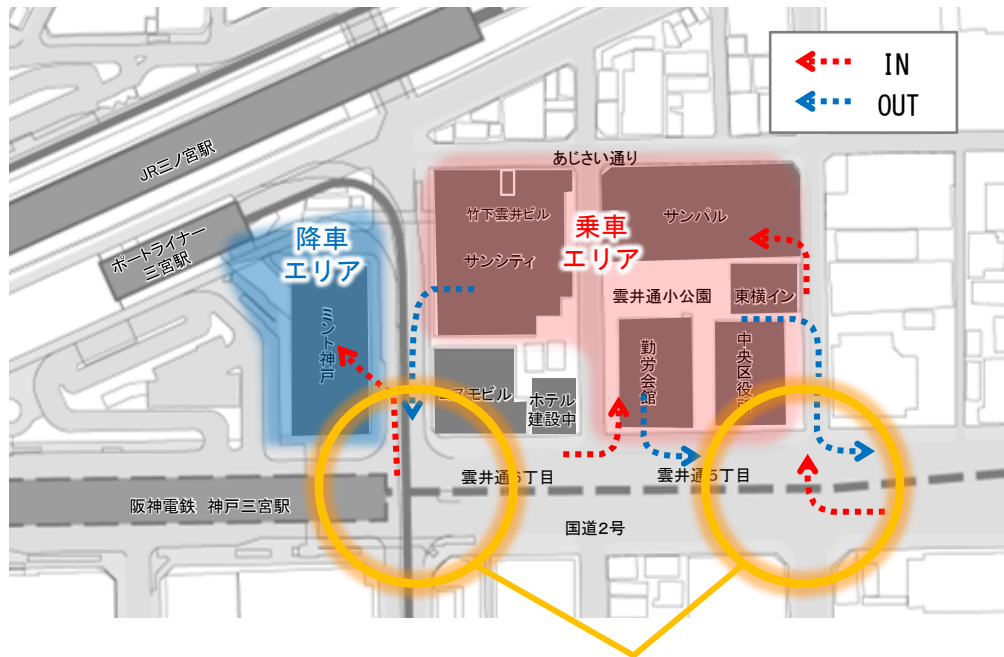
特にバス利用者・周辺施設利用者などの歩行者動線とバス動線とが交錯する箇所については、三宮の重層的な駅・ターミナル構造や複雑な歩行者移動経路を考慮して、歩行者のメイン動線を地下道や2階のデッキ、バスや自動車交通のメイン動線を1階（地上）と定義するなど明確な歩車分離を図るとともに、「えき～まち空間」や周辺の賑わいスポットへの回遊性の向上につなげるものとする。



図表 13 バスターミナルと周辺のまちとのつながり
 (神戸三宮「えき～まち空間」基本計画(案) P.11 を一部加工)

4. 動線計画

- 周辺道路網の混雑解消や、バスと他の自動車交通の錯綜を回避することを目的に、道路管理者や交通管理者と協議をしながら、バスターミナルの出入口分散化・バス運行計画の最適化・交差点改良などハード対策・ソフト対策を検討し、広域的な視点で適切な動線計画を立案するものとする。



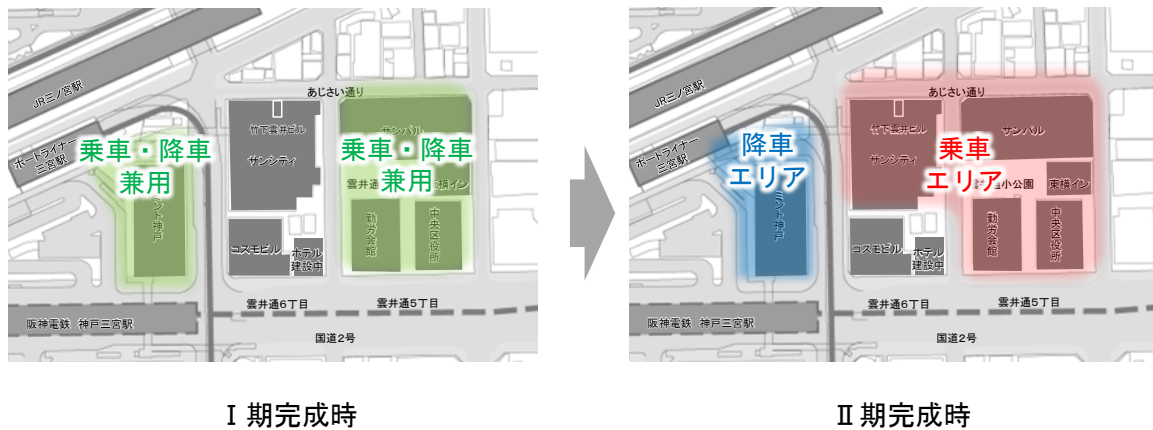
バスターミナルの出入を複数設けることにより
交差点を通過するバスを分散

図表 14 考えられ得るバスの IN/OUT のイメージ

- 歩行者動線についてはユニバーサルデザインを基本とし、高齢者や車椅子利用者やスーツケースなどを持った利用者がスムーズに駅などからアクセスできる動線の確保や寄り付きスペースの整備、リフト付高速バスの導入を見据えたバス乗降場の整備、わかりやすい案内サインの設置など、バス利用者やバス事業者など誰もが安全に利用できる歩行者動線を確保するものとする。

5. その他、考慮すべき事項

- 新たなバスターミナルは、段階施行に伴うⅠ期完成時から暫定利用ができるよう計画し、Ⅱ期整備期間中においてもバス利用者のスムーズな動線確保などに配慮するものとする。またその際は「えきまち空間」の段階的整備にあわせた適切な動線計画や、乗車エリアと降車エリアを明確に分けないことも含めたターミナルの運用方法を検討するものとする。



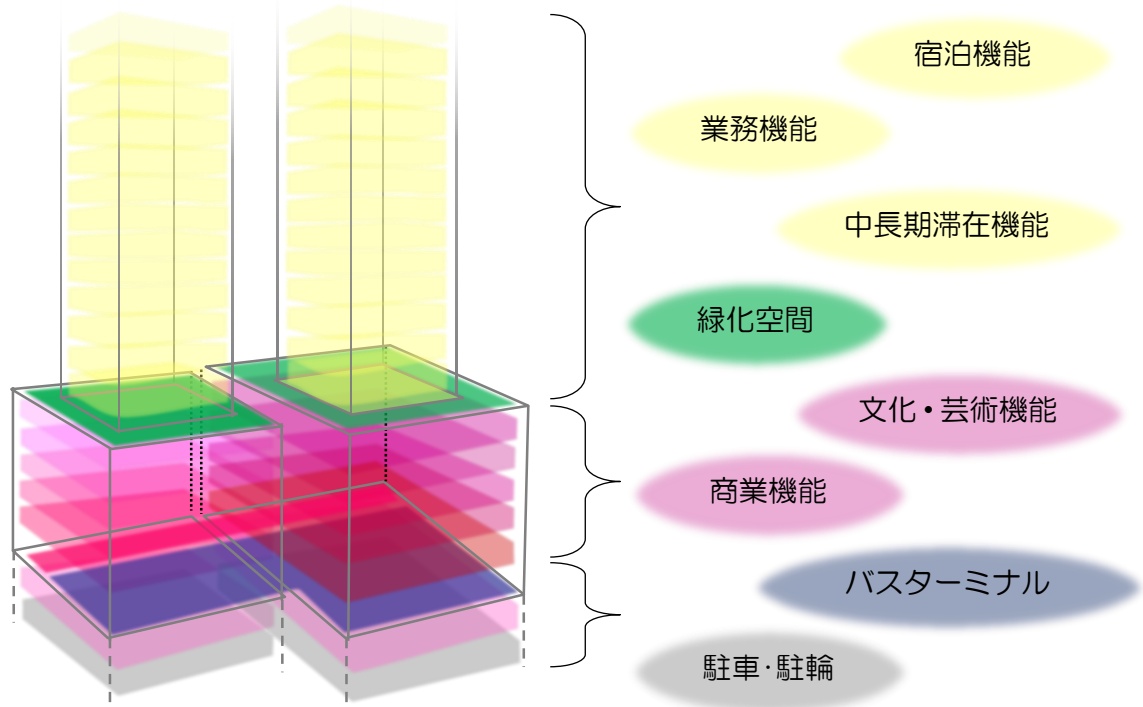
図表 15 段階施行に伴うバスターミナル供用イメージ

- 新たなバスターミナルの対象エリアに面する国道2号は、「三宮クロススクエア」の実現や交通結節機能の強化にあたり非常に重要な役割を担っていることから、新たなバスターミナルの整備について、国の参画と支援を求めていくとともに、スムーズなバスの運行や将来需要に対するフレキシブルな対応、将来の都心交通をも見据えた国道の利活用について、道路管理者である国との協議を進めていくものとする。
あわせて、インバウンド・広域観光を視野に入れた観光情報発信や地産地消の促進、質の高い休憩空間の提供を行うなど、交通結節機能の充実に加えて、賑わいの創出や地域の魅力を活かした情報発信など、都心の立地にふさわしい多様な機能が複合する新たなバスターミナルや道路空間の形成を推進するものとする。
- 段階的に整備されるバスターミナルを一体的、かつ有効に機能させるためには、適切なターミナル運用の仕組みをつくることが重要である。そこで、情報通信技術を活用したバス運行支援システムによる安全かつスムーズなバス運行の確保等、バス事業の運用について利用するバス事業者との協議を進めつつ、民間の力も活用しながら、バス利用者の利便性・快適性につながるような望ましい管理・運営のあり方を検討するものとする。

第4. 再整備ビル全体のイメージ

1. 再整備ビルの構成と設え

- 国際色豊かな港町として、また旧西国街道の沿道として発展してきた歴史や、神戸の特色であり魅力である“進取の気性”といった「神戸らしさ」を受け継ぎながら、デザイン都市・神戸にふさわしいまちなみ景観や、賑わい・文化などのコンテンツを提供する新たな拠点をつくり出すものとする。
- 「えき~まち空間」における景観方針に対応しながら、再整備ビルの多様な機能が表出するシンボリックなデザインとするなど、新たな神戸の玄関口にふさわしい建築物及び公共空間の形成を図るものとする。
- 「えき~まち空間」の歩行者ネットワークと連絡させながら、再整備ビルと「まち」を有機的につなげ、一体的で豊かな歩行者向けのオープンスペースと賑わい空間の創出を図る。
- 対象エリアの高いポテンシャルを活かし、集客力のある文化・芸術機能、高規格の業務機能や宿泊機能など、都心にふさわしい高質で多様な都市機能の集積を図る。
- 建物内での緑化空間の確保や壁面緑化などを積極的に取り入れ、うるおいある景観を形成するとともに、低層部のバスターミナルなどにおいては、自然光の取り込みや緑化コーナーの設置などにより、快適で居心地のよい施設を目指すものとする。
- 例えばビル内の施設利用者のための託児所など子育て支援機能の充実や、高齢者・障害者などのスムーズな移動の確保など、誰もが安心して利用できるユニバーサルデザインを取り入れた施設計画を行うものとする。



図表 16 再整備ビルの構成イメージ

※今後、民間事業者の参画・提案により、構成が変わる可能性があります。

2. 整備・誘導を図る施設及び機能

(1) 付帯施設の充実したバスターミナルと神戸らしさを演出する周辺施設（Ⅰ期・Ⅱ期）

- 高質な待合空間、快適な化粧室やパウダールーム、シャワールーム、コインロッカーなど付帯施設の充実した中・長距離バスターミナルを配置するものとする。
- 待合空間周辺には、物販店、飲食店・カフェ等の利便性の高い施設の配置、神戸限定の店舗やここにしかない商品展開等、神戸らしさを演出する魅力ある商業施設等の配置を検討するものとする。
- 観光客の増加や広域観光推進の観点から神戸の観光情報のみならず、運行する中・長距離バスの目的地などの観光情報を多言語対応で提供する無料 Wi-Fi 環境の整備、観光案内センター等の配置を検討するものとする。

図表 17 バスターミナルの待合空間と周辺施設のイメージ



【高質な待合空間】



【快適なパウダールーム】



【地元産の食材を扱うフードコート】



【多言語に対応した観光案内センター】

(2) 文化芸術を体感・発信する施設（Ⅰ期）

- 文化・芸術に気軽に触れたいという市民ニーズや、新たな魅力形成などの観点から、多様なニーズに対応できる設備を備えた最大収容 1,500 席以上の大規模なホールと、その機能を補完する諸施設を合わせて整備することで、上質かつ多様な文化芸術の体感・発信の場を設けるものとする。
- また、従前より当エリア内に立地する三宮図書館についても、都心の立地条件に加え、眺望や緑化空間を活かしながら、知の文化に触れられる新たな三宮図書館として再整備ビル内に設け、屋上庭園を活かした開放的で魅力的なフロアづくりや、併設されるバスターミナルやホールとの連携を図ることで、観光客など新たな利用者層を呼び込むこととする。

図表 18 文化芸術を体感・発信する施設のイメージ



【多様な催しが可能なホール】



【魅力的な都心の図書館】

(3) 都心にふさわしい魅力・活力を創造する多様な機能等（Ⅰ期・Ⅱ期）

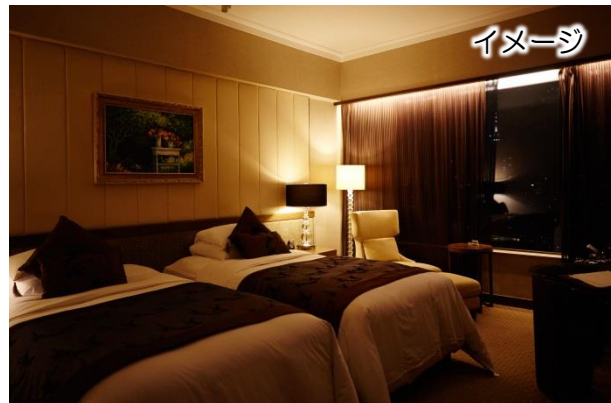
以下の機能等の導入を検討するものとする。

- 駅近の利便性を活かした高規格の業務機能。
 - バスターミナルや他の機能との相乗効果を生み出す上質な宿泊機能。
 - 既存の商業施設をはじめとした、まちの魅力となり、来街を誘発するような商業機能。
 - 北側の「あじさい通り」には、地権者の意向を踏まえた路面型の賑わい空間。
 - 企業誘致や多様な居住ニーズへの対応を視野に、中長期滞在などを可能にする高機能な居住機能。
- ※なお居住機能については、「都心の将来ビジョンの実現に向けた土地利用の誘導に関する基本的な考え方」（平成 28 年 7 月公表）に基づき、「都心の土地利用のあり方に関する有識者会議」においてまとめられた報告書（平成 30 年 3 月公表）をふまえるものとする。
- 都心に存在する数少ない憩いの場として、市民に親しまれ、街中で豊かな緑を感じる事が出来る特徴的な緑化空間。

図表 19 都心にふさわしい賑わいを創出する多様な機能のイメージ



【高規格な業務機能】



【上質な宿泊機能】



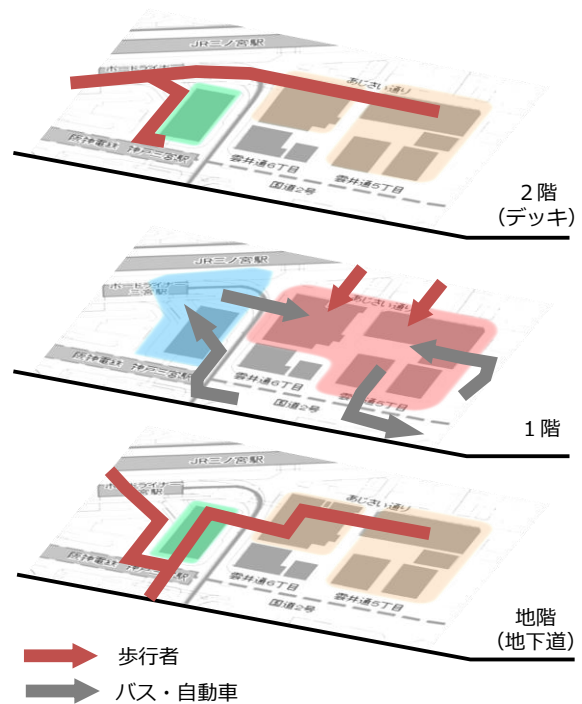
【現在のあじさい通りの賑わい】



【憩いの場となる緑化空間】

3. その他、考慮すべき事項

- 三宮駅から対象エリアへの動線として現在設置されている地下道やデッキを最大限に活用しながら、Ⅰ期・Ⅱ期それぞれの再整備ビルが独立しつつも、1階レベルだけではなく、地下および2階レベルにおいても、Ⅰ期・Ⅱ期、一体的な動線を確保するものとする。
- また、複数の機能がビル内に配置されるため、それぞれの利用者動線がスムーズに機能するよう計画を行うものとする。
- さらに歩行者、公共交通・自動車交通のネットワークについては、将来に向けて整備が検討される三宮クロススクエアや駅前広場、JR三ノ宮駅新東口など、神戸三宮「えきまち空間」基本計画に盛り込まれた内容との整合を図るものとする。



図表 20 現状の3層ネットワークにおける動線イメージ

- 自動車駐車場や自転車駐輪場については、必要な附置義務台数等を確保しつつ、「三宮クロススクエア」外縁部の駐車場やモビリティ・スポット（P.6※³参照）の配置など、神戸三宮「えきまち空間」基本計画との整合を図るとともに、自動車駐車場及び自転車駐輪場の出入口をできる限り集約化し、他の交通との交錯が生じないように、適切な配置計画を検討するものとする。
- 新たな再整備ビルでのイベント開催などの実施により、同エリアの賑わいや魅力の維持・向上を図るとともに、「えきまち空間」等で展開する地域の特色を活かしたエリアマネジメントの取り組みに積極的に参画するものとする。
- 建物や施設については防災や環境への配慮という視点から、省エネルギーやエネルギーの効率的利用を図るとともに、エネルギーセキュリティ向上への取り組みや、環境負荷の少ない未利用・再生可能エネルギーの活用等について検討を行うものとする。
- 「三宮駅周辺地域都市再生安全確保計画」を踏まえ、多言語対応やピクトグラム等、わかりやすい避難場所への案内誘導など災害時における帰宅困難者の安全の確保を図るために必要な対策、防災力強化を図るための非常用発電機等の整備など事業継続性の確保、緊急避難場所・避難所として必要な機能の導入について検討を行うものとする。

第5. 再整備の具体的手法

1. 事業手法

- I期・II期における再整備ビルの事業手法については、輻輳した権利関係を権利変換手法により整理し、公共施設の整備と都市機能の更新を同時に実現する「市街地再開発事業」を基本手法とし、整備内容によって様々な事業を組み合わせるものとする。また事業化に向けては、地元地権者や関係権利者の実情に配慮し、丁寧できめ細やかに対応しながら進めていくものとする。
- III期以降については、I期・II期での事業実施状況や中・長距離バス、その他社会的な将来需要を見ながら、事業の具体化について検討していくこととする。
- バスターミナルの整備については、より効果的で先進的な事業を展開するため、市と国が連携して事業化に向けた検討を進めていくものとする。
- その他、周辺道路や公園などの公共施設整備における具体の事業手法の検討にあたっては、各施設管理者との協議を行いながら、市街地再開発事業との親和性や事業完了後の施設管理などを踏まえ、最も効果的な事業手法を選択するものとする。

2. 施行方式

- I期については、よりスピード感をもって事業進捗を図るため、地権者の意見を反映しつつ迅速な意思決定ができ、民間事業者のノウハウ・資金等を最大限に活用することが可能な「再開発会社施行」による実施を目指すものとする。
- II期については、I期の事業実施状況を考慮しながら、再開発会社や再開発組合など、地域の実情にあった施行方式を選択するものとする。

3. 民間事業者の活用等

- 事業計画の策定等、今後事業化を進めて行く段階で、出来るだけ早期に民間事業者を活用して技術面・資金面での協力を得ることとし、スピーディかつ安定的な事業進捗を図るものとする。
- 対象エリアは、平成28年11月に都市再生特別措置法に基づき「特定都市再生緊急整備地域」に指定されている。再整備ビルにおいて都心にふさわしい機能の集積を図っていくため、この指定を活かし、民間事業者からの提案を受けた上で、「都市再生特別地区」の指定や土地利用における規制の緩和、事業認可等における手続き期間の短縮等、都市再生制度の積極的な活用を図るものとする。

