

交通結節点事業の整備効果について

一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル整備事業の効果の算定手法について（案）

- ・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. 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1・2)。

〔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〕

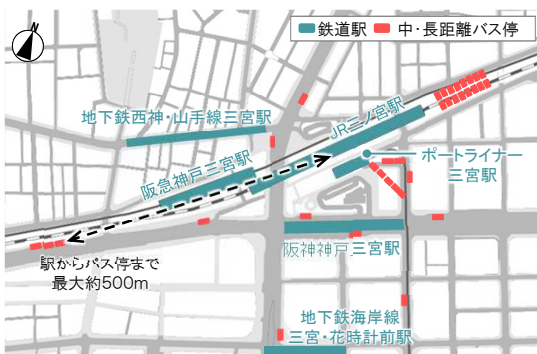


図1 分散した中・長距離バスの乗降場



図2 中・長距離バスの乗換動線の状況

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)。
- ・ 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。

〔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



図3 三宮駅周辺の交通状況

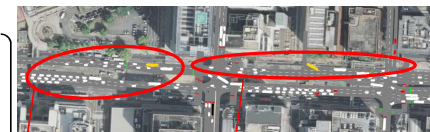


2. 整備効果

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4)。

■ 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4 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5)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6)
- 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5 一時退避場所での情報提供

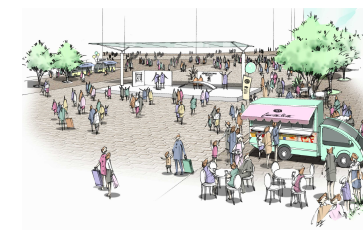


図6 賑わいと活力があふれる空間のイメージ