

「三宮クロススクエア」の実現に向けた交通社会実験

神戸市 都心再整備本部 都心三宮再整備課

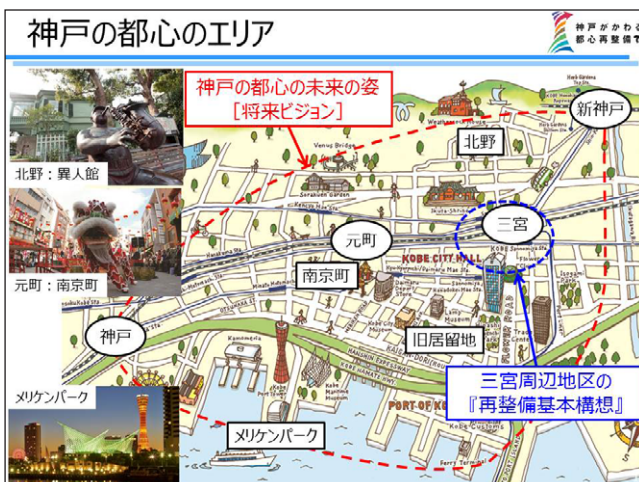
1. はじめに

震災から20年余りが経過し、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』を策定しました。また、平成30年9月には、神戸三宮「えき～まち空間」基本計画を策定し、快適で利便性が高く、美しい景観が備わり、様々な市民活動や交流が展開されるような街を目指して、官民が連携し三宮再整備の取り組みを進めています。その核となるのが、三宮交差点を中心に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」です。その実現に向けた第一歩として、この7月に交通社会実験を実施しました。

2. 「三宮クロススクエア」の実現に向けて

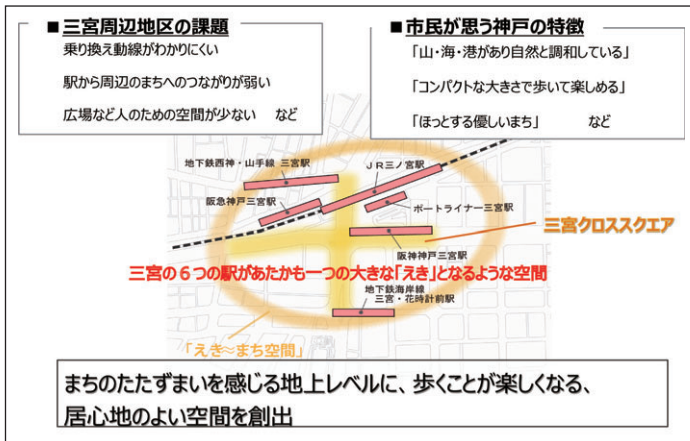
(1) 三宮クロススクエアについて

神戸三宮「えき～まち空間」基本計画は、官民共通の具体的な目標像及びその実現に必要な取り組みを示すことを目的に作成しました。三宮駅周辺は、6つの鉄道駅が立地する市内最大のターミナルですが、「乗換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」「玄関口にふさわしい特色ある景観がない」等の課題があります。そのため、「えき」(6つの駅とバス乗降場)と「まち」をつなぐ空間を「えき～まち空間」と名付け、誰にとっても使いやすい、神戸の玄関口にふさわしい空間として整備していきます。また、「えき～まち空間」の核となる事業として、三宮交差点を中心に税関線(フラワーロード)と中央幹線の一部において、車道を人と公共交通優先の空間に転換することで、歩行者の回遊性を高め、にぎわいを生み出し、神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間を創出します。



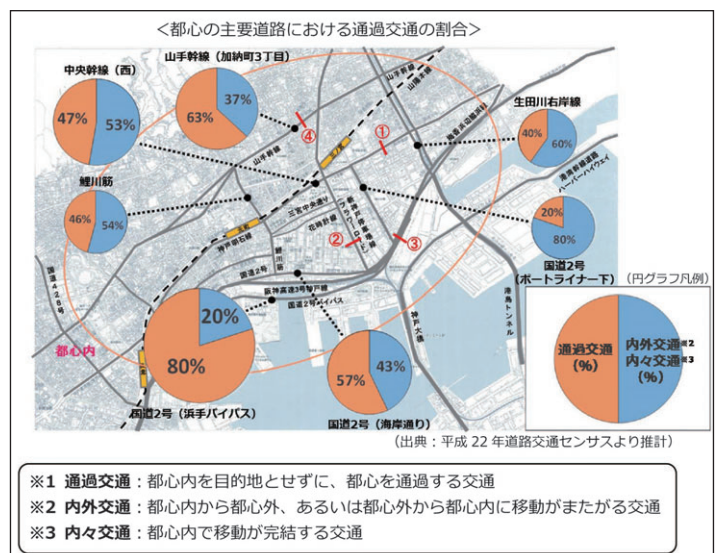
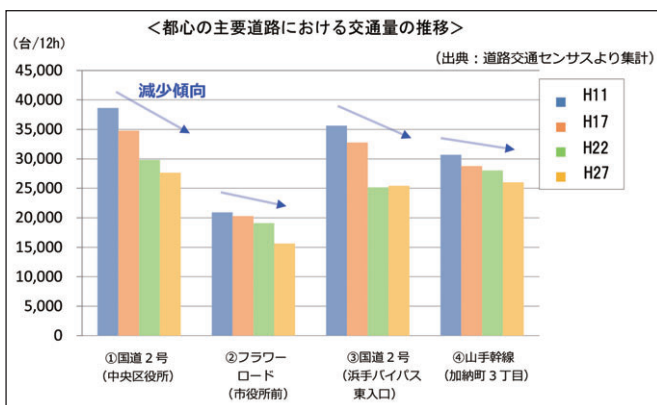
神戸三宮「えき～まち空間」基本計画

- 基本計画作成の目的
「三宮クロススクエア」をはじめとする公共施設の計画や、民間施設に期待される機能や設えなどについて、官民共通の具体的な目標像及びその実現に必要な取り組みを示すことを目的に作成しました。
- これまでの経緯
平成27年9月 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』
平成30年9月 神戸三宮「えき～まち空間」基本計画
今後の取り組み
空間を作るためのルール・制度 民間事業者の計画・実施
「えき～まち空間」実現に向けた取り組み
公営事業の計画・実施 空間の利活用管理運営
- 「えき～まち空間」の目標像
 - 三宮の6つの駅があたかも一つの大きな「えき」となるような空間
 - 「えき」と「まち」が行き来しやすく、より便利で回遊性を高める空間
 - 美しき港町・神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間



(2) 三宮クロススクエアの進め方

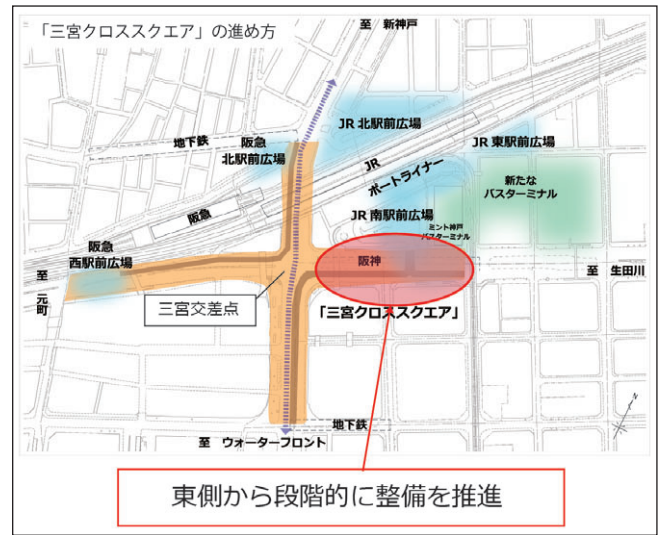
「三宮クロススクエア」をはじめ、歩行者が中心のまちを実現するためには、都心全体の交通体系を考えていく必要があります。近年、都心における交通量は減少傾向にあり、さらに、都心部に目的地を持たない通過交通も多く都心内に流入しています。このような状況を踏まえ、都心を通過する交通の円滑な処理などの「自動車交通マネジメント」、「歩行環境の向上」、「公共交通など多様な交通手段の確保」の3つの視点を踏まえた総合的な交通体系をめざします。



- 自動車交通マネジメント**
- 都心を通過する交通の円滑な処理
 - 都心へのアクセスの向上
 - 自動車交通から公共交通への転換
- 歩行環境の向上**
- 道路空間の再配分等による歩行者動線の強化
 - 憩いとにぎわい創出に資するたまり空間の整備
- 公共交通など多様な交通手段の確保**
- 多様な交通手段の確保
 - 公共交通の乗り換え利便性の向上
 - 自動車交通から公共交通への転換



「三宮クロススクエア」を創出していくためには、必要な交通対策を実施し、交通状況を見据えながら段階的に整備を進めていくこととし、まずは、三宮交差点の東側から整備を行います。「第1段階」として、2025年頃を目標に車道を最大10車線から6車線まで削減し、さらに「第2段階」として、2030年頃を目標に、駅前広場へのアクセス路として3車線を残す形で東側全体を完成させます。将来像として、「三宮クロススクエア」全体を人と公共交通優先の空間に転換していくためには、通過交通の流入抑制や高速道路の有効活用など、都心を通過する交通のさらなる対策を行う必要があります、自動運転等の技術革新、公共交通への転換など将来の社会情勢の変化を見極めながら検討していきます。



「三宮クロススクエア」段階整備のイメージ（三宮交差点より東側を望む）



現況



第1段階 2025年頃
10車線→6車線

※今回の交通社会実験で検証



第2段階 2030年頃
6車線→3車線

3. 「三宮クロススクエア」交通社会実験について

(1) 交通社会実験の概要

「三宮クロススクエア」の整備に向けた第一歩として、令和元年7月にJR三ノ宮駅前の中央幹線において、第1段階の車線数を再現するため、10車線（最大）から6車線への交通規制を行いました。この交通社会実験は、規制区間及び周辺の主要交差点において交通量調査等を実施し、車線数の減少等による交通流の影響について検証を行ったうえで、整備に向けた設計に反映させていくことを目的としています。



【図－1 位置図】

実施期間：令和元年7月2日（火）～7月31日（水）30日間

実施場所：三宮交差点～中央区役所前交差点間 約400m（図－1）

実施内容：第1段階の車線数を再現（図－2）

- ・現況10車線→6車線に減少（東行き3→2車線、西行き7→4車線）

横断歩道設置検討のための信号現示変更・信号機増灯（図－2）

- ・そごう前横断歩道の設置を想定し、信号現示サイクルを変更

- ・信号灯器の増灯（直進矢印・左折矢印）

調査内容（図－3）

- ・交通量、渋滞発生状況（13交差点）

実験の事前、直後、終盤の平日休日計6回

- ・旅行速度（東西南北の4路線）

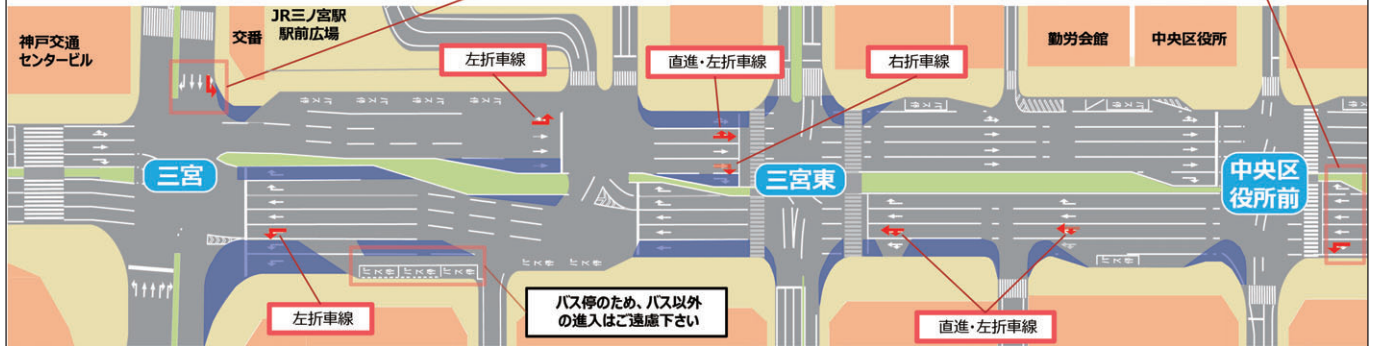
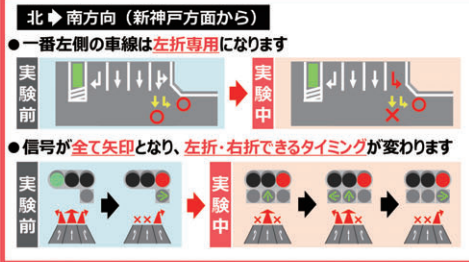
- ・アンケート、ヒアリング（バス、タクシー、市民等）

実施主体：国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所

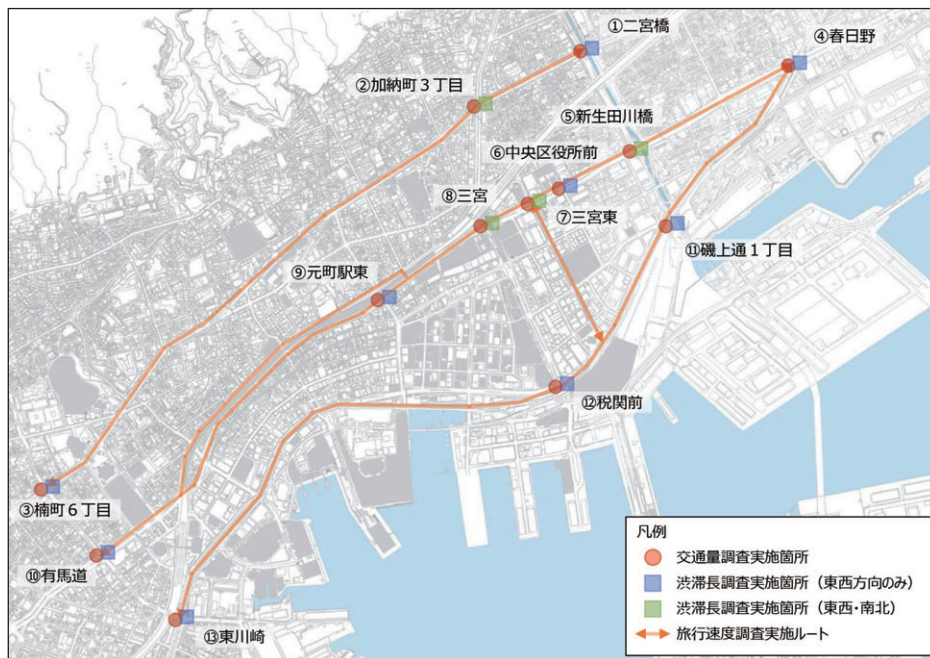
神戸市 都心再整備本部 都心再整備部 都心三宮再整備課

社会実験の実施内容

社会実験期間中は
 図中の の箇所では規制を
 行いますので、図中の の
 箇所では通行方法が変更となります。



【図-2 平面図】



【図-3 調査箇所図】



三宮交差点付近（西から東方面を望む）



三宮交差点付近（東から西方面を望む）

【交通社会実験中の車線規制状況】

(2) 交通社会実験の結果

交通社会実験開始直後は、車線規制や信号現示の変更が交通に影響を与えたことで混雑が発生しましたが、信号サイクルの調整を行うことで交通の落ち着きが確認され、恒常的な渋滞の発生はありませんでした。しかしながら、朝、夕の時間帯では、交通集中が原因と思われる混雑の発生が見られるなど課題が確認された箇所もありました。

1) 主な課題箇所



三宮交差点に向かう状況（西行き）

平日夕方のピーク時間帯に混雑が発生



三宮交差点付近の状況（南行き）

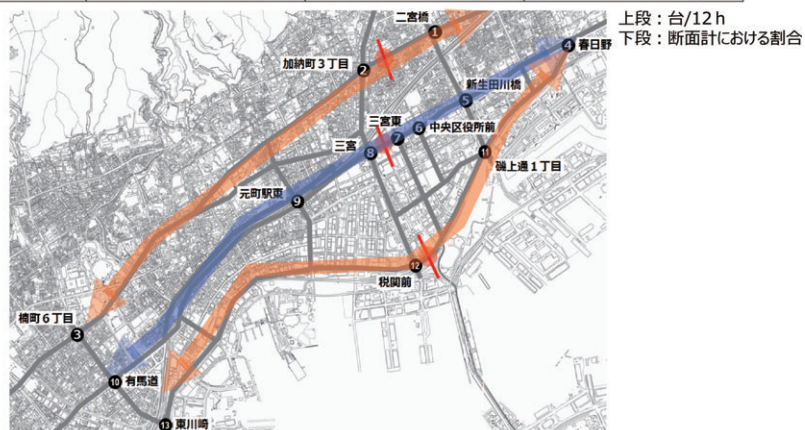
バス停から直進車線へ車線変更するバスと左折車線へ車線変更する一般車との交錯による混雑が発生

2) 交通量の変化

山手幹線、中央幹線、浜手幹線（国道2号）の断面交通量を比較した結果、実験前に比べ、実験中は中央幹線の受け持つ交通量の割合が減少し、山手幹線及び浜手幹線の受け持つ交通量の割合が増加したことから、ある程度外周道路へ迂回する傾向が確認されました。

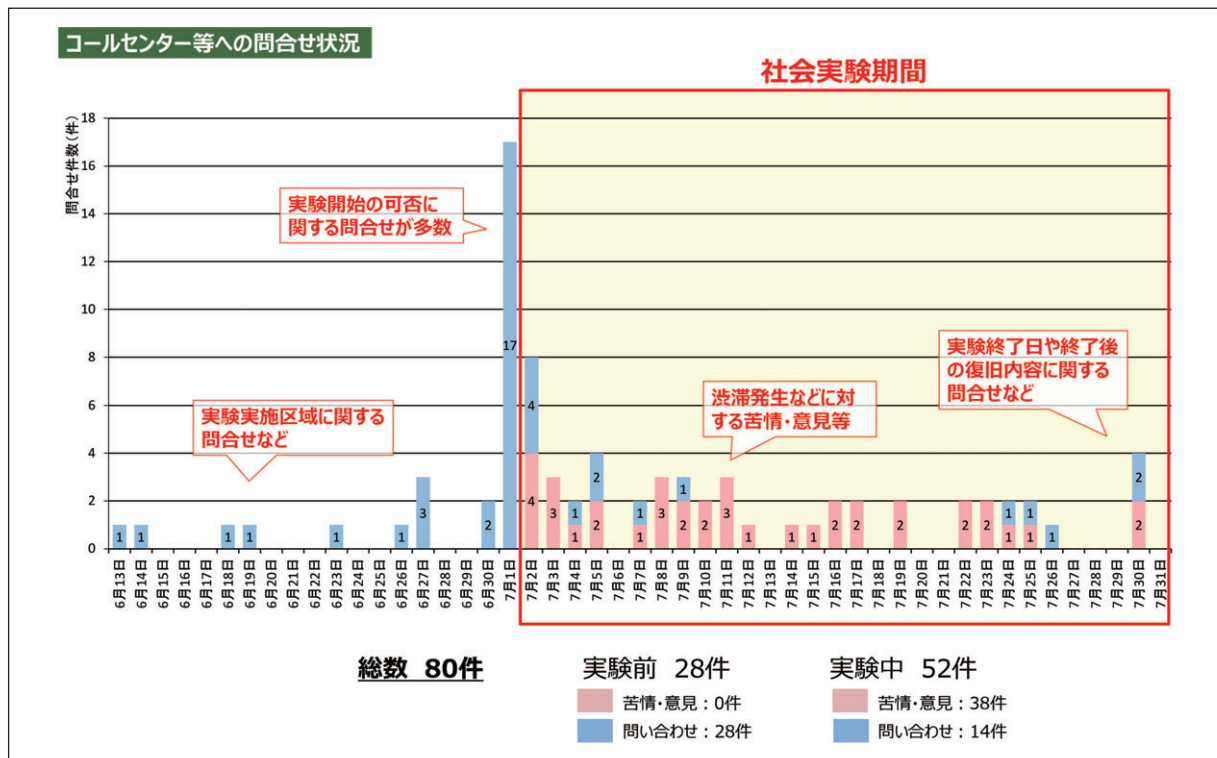
(平日)

断面交通量	事前 (6/18)	直後 (7/4)	終盤 (7/25)
山手幹線 (②-①間)	16,452 (27.2%)	17,347 (28.4%)	18,060 (28.6%)
中央幹線 (⑧-⑦間)	26,389 (43.7%)	25,019 (41.0%)	25,153 (39.9%)
浜手幹線（国道2号） (⑫-⑪間)	17,535 (29.1%)	18,629 (30.6%)	19,841 (31.5%)
断面計	60,376	60,995	63,054



3) 問い合わせ状況

交通社会実験前に 28 件、実験期間中に 52 件の合計 80 件の問い合わせ等がありました。



(3) 今後の取り組み

現在、実験で抽出できた課題の整理及び交通量調査等から得られた交通状況の分析を行っており、バス、タクシー等の事業者及び市民等へのアンケートやヒアリング調査結果なども含め、今年度中に実験結果をとりまとめる予定です。また、実験結果をもとに、関係機関と協議を行いながら、まずは、「三宮クロススクエア」第1段階の整備に向けた必要な交通処理対策の検討を行います。

「三宮クロススクエア」は誰もが移動しやすく、誰もが憩い集える空間として多くの人々が訪れたい魅力的な空間としたいと考えています。そのためには、周辺の民間施設、まちづくり協議会、行政等が連携して良好な環境や価値を維持、向上させるために、多様な関係者の協働によってエリアマネジメントに取り組み、賑わいと活力あふれる空間を創出していくことが必要であると考えており、その実現に向けた検討を進めています。

4. おわりに

今回の交通社会実験を通して、事前に検討した交通シミュレーションで把握できなかった課題等が明確になり、「三宮クロススクエア」の整備に向けた交通処理対策の検討が大きく前進するものと考えています。最後になりましたが、交通社会実験の円滑な遂行にご尽力頂いた兵庫県警察本部及び各警察署の皆様をはじめ、交通社会実験の推進にご支援、ご協力いただいた多くの関係者の皆様に深く感謝申し上げます。