

新たなバスターミナルの整備に向けた 基本計画(案)について (検討状況のご報告)

～本日の説明内容～

1. 新バスターミナル整備の具体化に向けて
2. バス乗降場集約の考え方(案)について
3. 再整備ビル全体のイメージ(案)について
4. 事業手法(案)について
5. 目標スケジュール(案)について

1. 新バスターミナル整備の具体化に向けて (新バスターミナル整備までの流れイメージ)

○新バスターミナル整備までの流れイメージ

三宮周辺地区の
『再整備基本構想』策定

●..... 基本計画アドバイザー公募・選定

基本計画（案）の策定 ●.....

市が新バスターミナル整備想定エリア(雲井通5・6丁目)全体の基本計画(案)を策定し、それに基づいて各地域の状況に応じた事業化を検討する。

事業手法確定

※基本計画(案)の内容は、以下の3点を予定。

- ①バス乗降場集約の考え方
- ②再整備ビルの全体イメージ
- ③事業手法と目標スケジュール

都市計画手続き

事業計画策定

権利調整手続き

整備工事

完成・使用開始

民間事業者による
参画を検討



1. 新バスターミナル整備の具体化に向けて (基本計画アドバイザーの公募)

○三宮駅周辺の中・長距離バス乗降場の集約にかかる

『基本計画アドバイザー』の募集

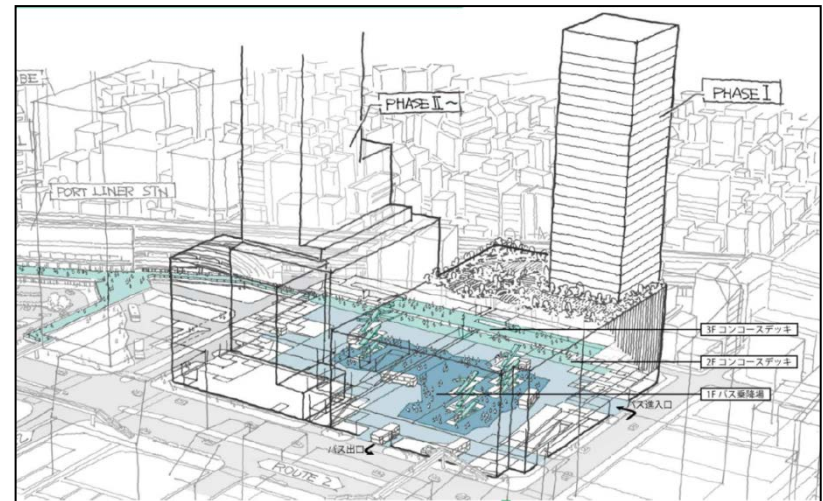
新たなバスターミナル整備に向け、魅力的な施設計画や、より実現性の高い事業手法について、スピード感を持って総合的に検討していくために、民間事業者からアドバイザーを公募。

- ・平成28年12月～ 公募開始
- ・平成29年 3月 選定・結果公表 ※選定委員会により以下2グループを選定。

三菱地所(株)グループ



森ビル都市企画(株)グループ



●選定事業者からの提案 (平成29年3月28日 公表資料より)

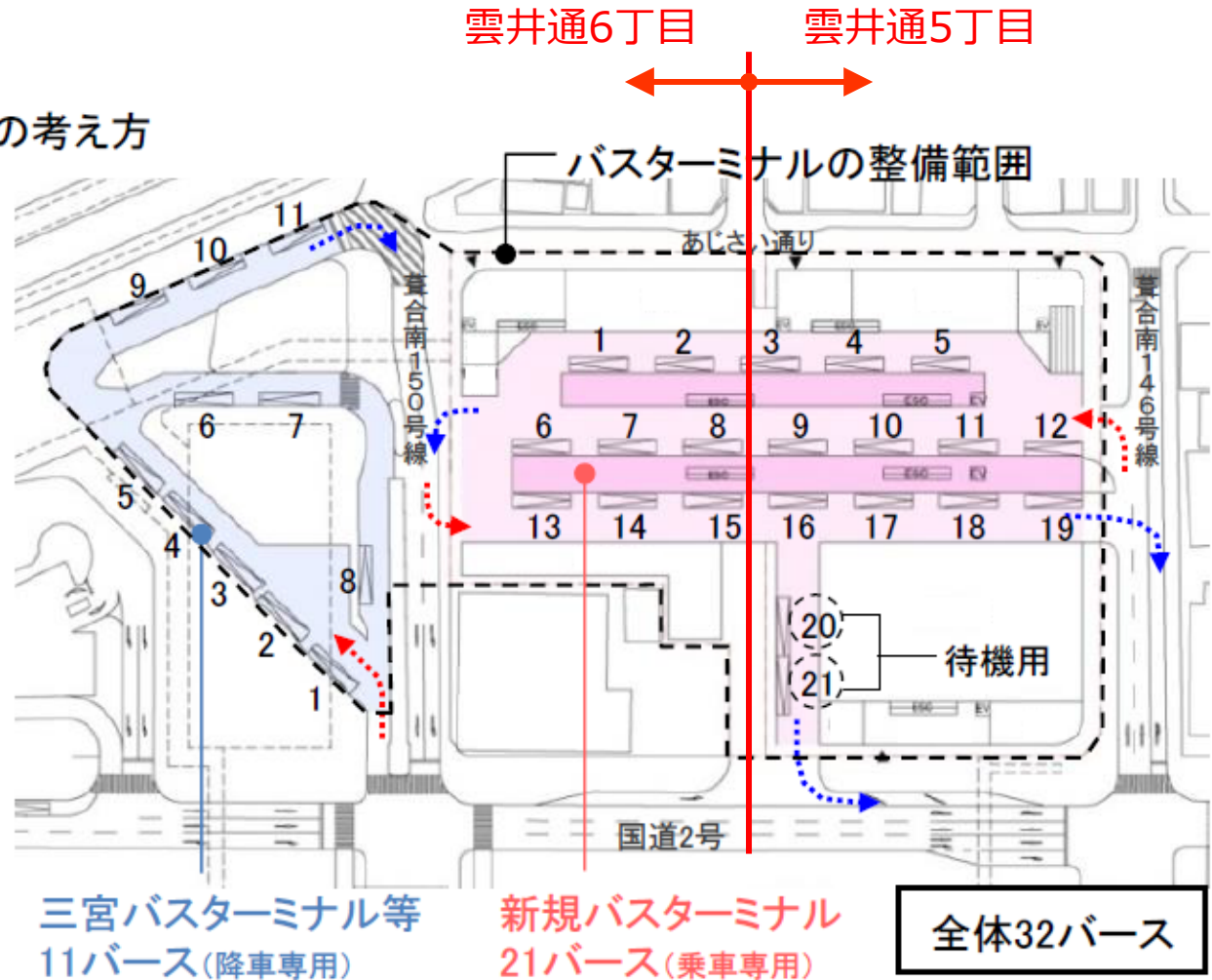
- ・平成29年4月～ アドバイザーのノウハウを取り入れながら新たなバスターミナル整備に向けた基本計画(案)を平成29年内を目標にとりまとめる予定。

2. バス乗降場集約の考え方（案）について

■三菱地所(株)グループ提案内容

□新規バスターミナルの計画の考え方

1. 現状と同等以上の32バスを確保
2. 乗降場別の集約
3. 計画建物の1階に乗車場を集約配置
4. 複数のバス出入口を分散配置
5. わかりやすい歩行者アクセスの確保
6. 段階整備への対応



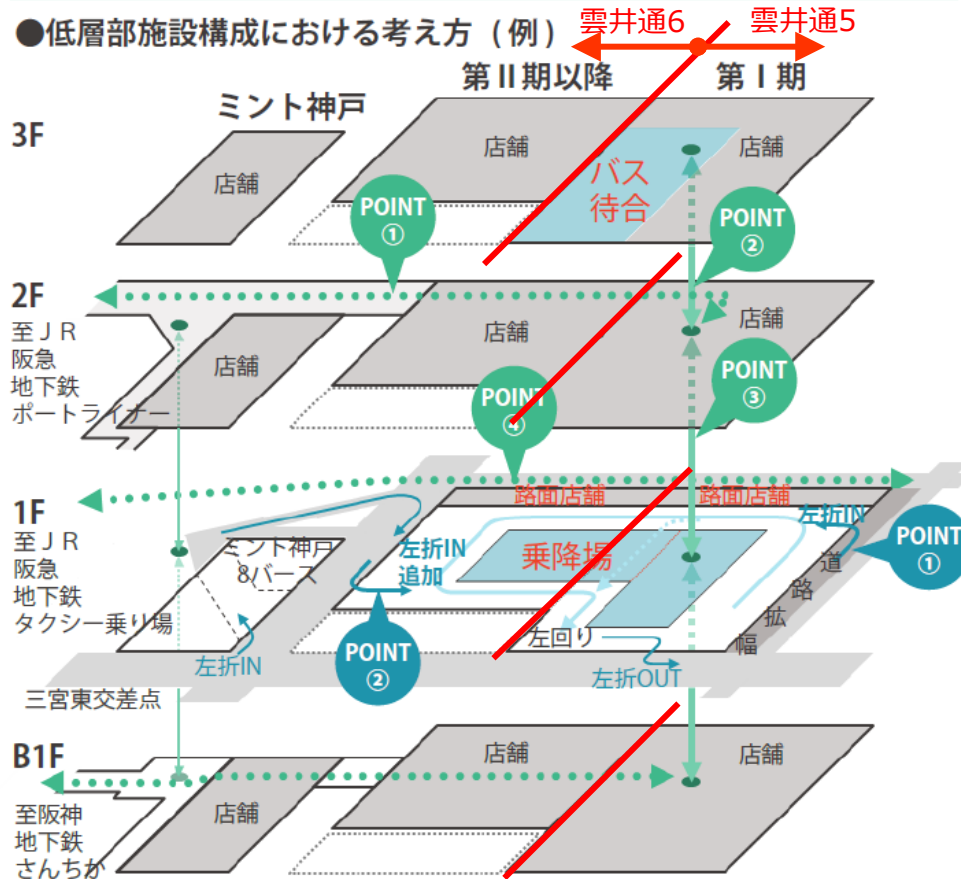
2. バス乗降場集約の考え方（案）について

■森ビル都市企画(株)グループ提案内容

●基本方針

- ・敷地を活かした合理的かつ利便性、安全性の高い設計
- ・新バスターミナルには「15～20バース（待機用含む）」が望ましい
- ・完成後、ミント神戸を降車専用、新バスターミナルを乗車専用と想定
- ・各交通機関とスムーズに接続する歩行者動線
- ・デザイン都市神戸の玄関口にふさわしい、快適で質の高い待合空間

●低層部施設構成における考え方（例）



【ミント神戸との一体利用】

- ・方面別乗車バースの固定
- ・将来の便数増
- ・観光バスへの対応

ミント神戸 8バース

+

新バスターミナル
15～20バース必要

【低層部計画ポイント】

歩行者動線POINT

- ①2Fデッキと1Fバスターミナルで立体的に歩車分離。
- ②縦動線で利用者の利便性確保。
- ③上記動線は3層ネットワークを持つ三宮の回遊性をさらに向上。
- ④計画地北側は路面店舗をつくり、商店街の賑わいを維持。

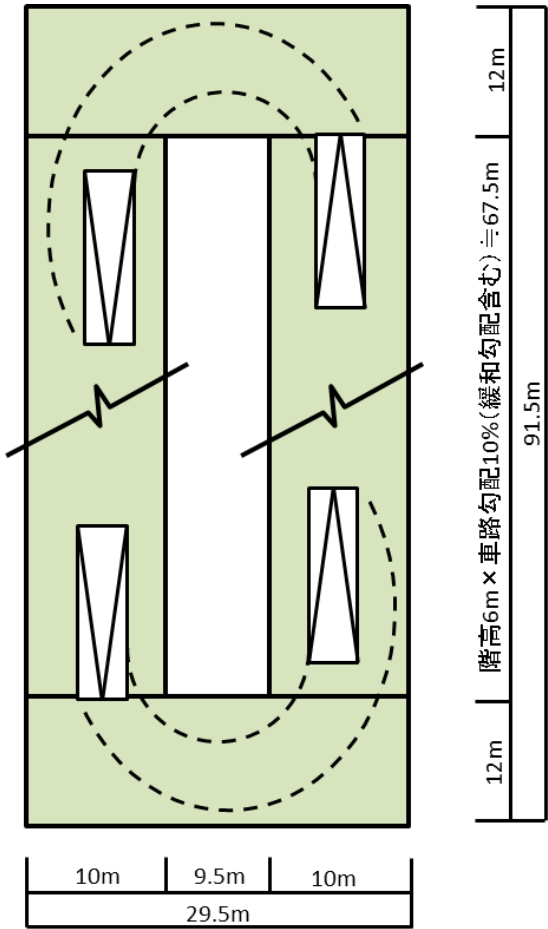
車両動線POINT

- ①第I期開発時に東側道路を拡幅し、左折INを実現することで国道2号の交通負荷を低減。
- ②第II期以降はミント神戸から新バスターミナルを經由して国道2号への迂回路をつくり、三宮東交差点の渋滞を回避。

■バス車路（スロープ）の検討

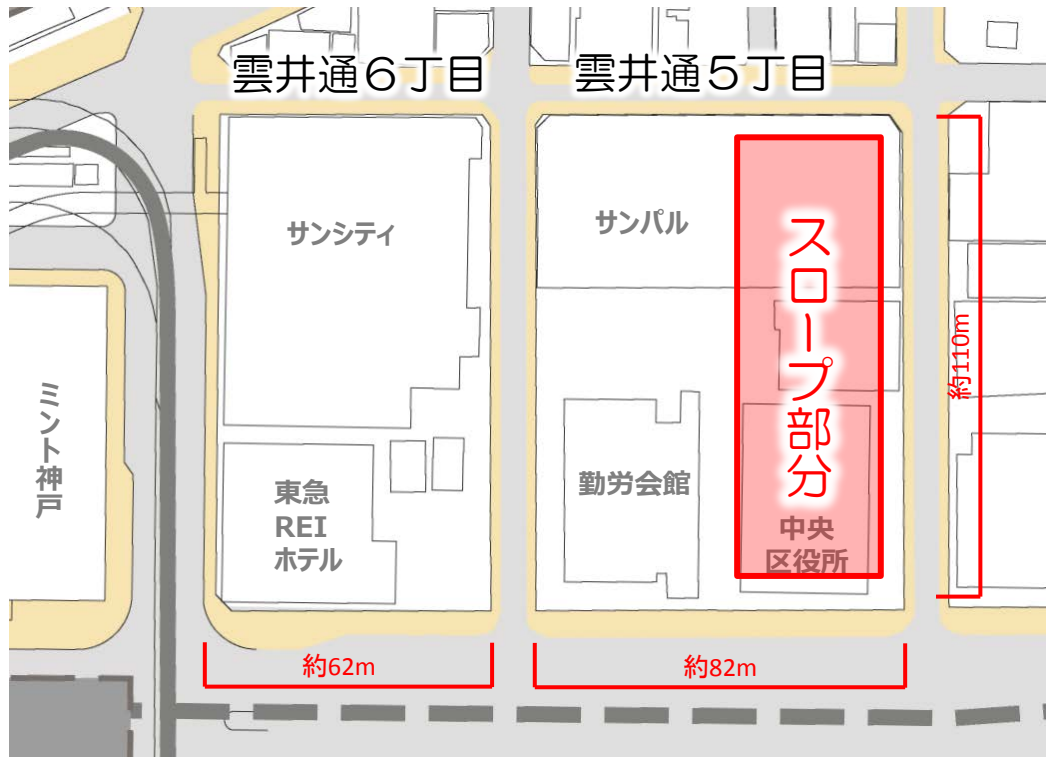
- 前提条件：
 - ・スロープは階高6m。
 - ・勾配は緩和勾配含め10%とする（自動車ターミナル法）。
 - ・占有面積が効率的となるダブルループとする。（下図参照）

- 結果：
 - ・バスターミナルを上階に配置する際のスロープの合計面積 $29.5m \times 91.5m = 2,699.25 \approx 2,700m^2 / 1 \text{フロアあたり}$



<参考>

- ・雲井通5丁目全体敷地面積：約82m×約110m \approx 約9.020m²
- ・雲井通6丁目全体敷地面積：約62m×約110m \approx 約6.820m²



<参考> バスターミナルがビル上階にある他都市事例：どれも外部に専用スロープ



2. バス乗降場集約の考え方（案）について

■バスターミナルの立体的位置の検討

※下図は、バスターミナル乗車場の立体的位置関係を一般的に示したものであり、今回計画しているバスターミナルや施設の規模等を具体的に表すものではありません。

<h3>Aパターン</h3> <p>バス乗車場 1階</p>	<h3>Bパターン</h3> <p>バス乗車場 地下階</p>	<h3>Cパターン</h3> <p>バス乗車場 上層階</p>
<p>商業・店舗など</p> <p>デッキ</p> <p>地上</p> <p>地下</p> <p>バスターミナル</p> <p>商業・店舗など</p> <p>商業・店舗など</p> <p>駐車場等</p> <p>車路</p> <p>2F</p> <p>1F</p> <p>B1F</p>	<p>商業・店舗など</p> <p>デッキ</p> <p>地上</p> <p>地下</p> <p>バスターミナル</p> <p>商業・店舗など</p> <p>商業・店舗など</p> <p>駐車場等</p> <p>車路</p> <p>2F</p> <p>1F</p> <p>B1F</p>	<p>商業・店舗など</p> <p>バスターミナル</p> <p>商業・店舗など</p> <p>商業・店舗など</p> <p>商業・店舗など</p> <p>駐車場等</p> <p>バス車路</p> <p>デッキ</p> <p>地上</p> <p>地下</p> <p>2F</p> <p>1F</p> <p>B1F</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○ バス車路がないため、効率的なバスターミナルのレイアウトが可能。 ○ ビル全体としても無駄なスペースがなく最も効率的。 ○ デッキ、地下からもアプローチが容易であり、バス利用者にとって最もわかりやすい。 △ 1Fの商業・店舗等は制約されるが、北側あじさい通り沿いへの店舗配置は可能。 	<ul style="list-style-type: none"> △ バスターミナルは比較的コンパクトに収まるが、地下階への車路が必要なため、レイアウトに工夫を要する。 △ ビル全体としては、バス車路や地下の換気設備等の負担が増えるなど、やや非効率。 ○ バス利用者にとっては、1F案には劣るものの、一定の利便性は確保できる。 △ 商業・店舗等は1F以上はまとめて確保しやすいが、地下への配置には工夫を要する。 	<ul style="list-style-type: none"> × バス車路が非常に大きくなるため、非効率なバスターミナルとなる。 × ビル全体としても、バス車路は共用部分となる可能性があり、また上層階の荷重が増えるなど非効率的。 × バス利用者にとっては、バスターミナルまでの移動距離が長くなり、視認性にも乏しい。 △ 1F、B1Fの商業・店舗等は確保しやすいが、バスターミナルによって上層階の配置が分断される。
○	△	×

3. 再整備ビルの全体イメージ（案）について

(1) 「あじさい通り」側について

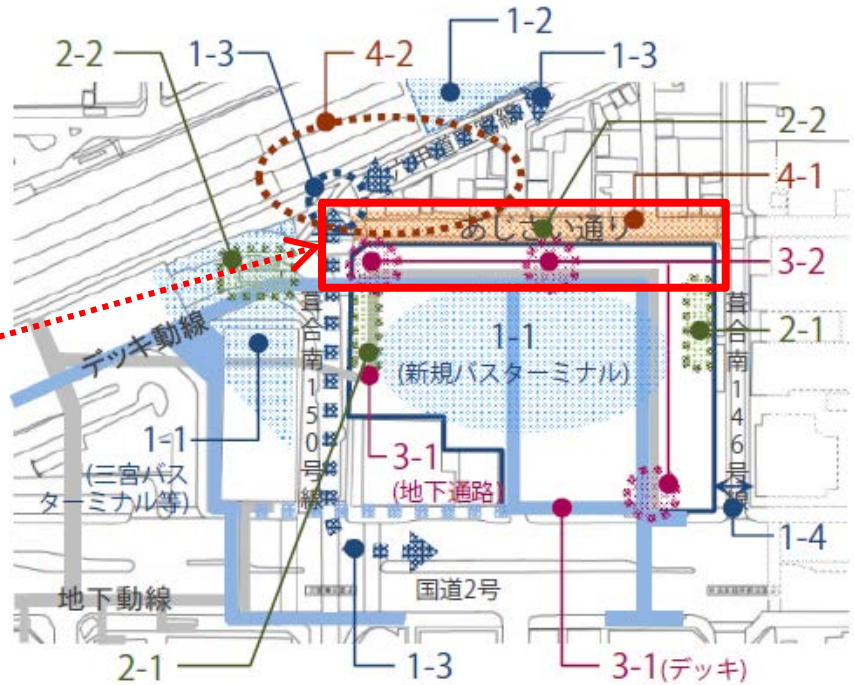
■三菱地所(株)グループの提案

3. 3層ネットワークで駅とまちをつなぐ

- 3-1. デッキおよび地下通路による接続
- 3-2. ボイド空間の整備

4. みちや広場を「ひと優先」の空間化

- 4-1. 路面型のにぎわい空間形成
- 4-2. JR新東口・駅前空間の拡充 (構想)

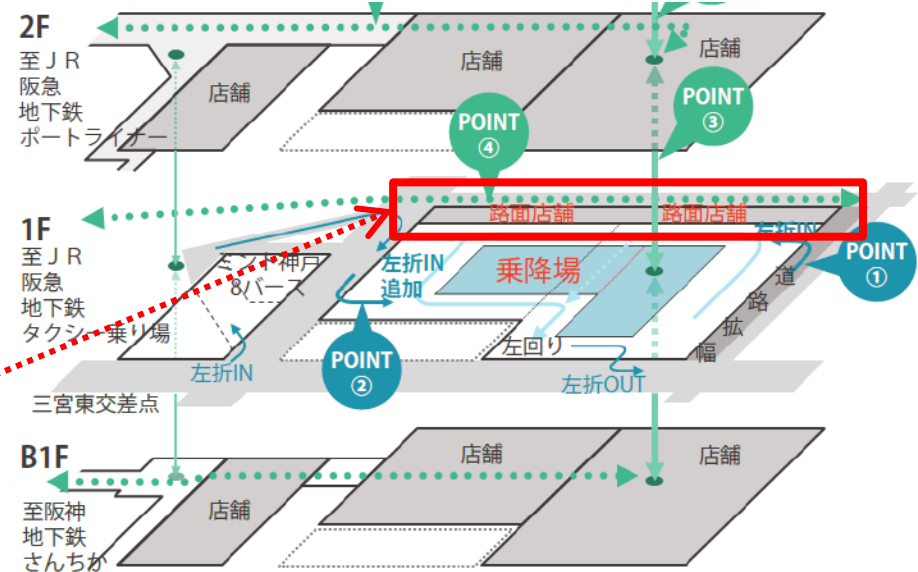


■森ビル都市企画(株)グループの提案

【低層部計画ポイント】

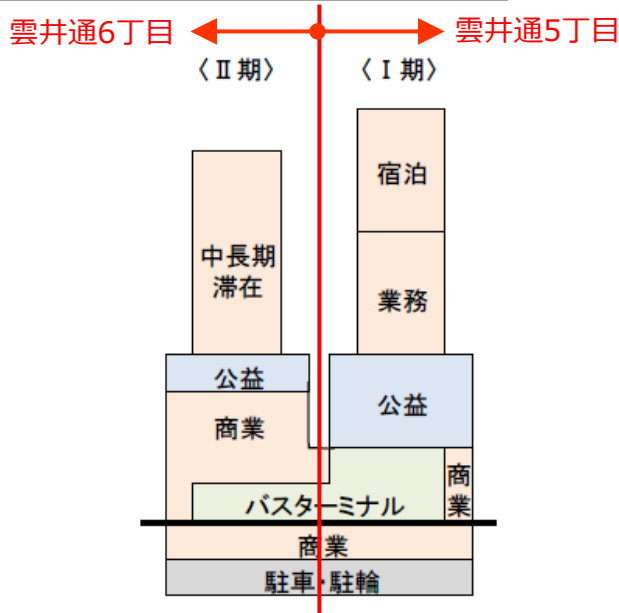
歩行者動線POINT

- ① 2Fデッキと1Fバスターミナルで立体的に歩車分離。
- ② 縦動線で利用者の利便性確保。
- ③ 上記動線は3層ネットワークを持つ三宮の回遊性をさらに向上。
- ④ 計画地北側は路面店舗をつくり、商店街の賑わいを維持。



(2) 導入する機能について

■三菱地所(株)グループ提案内容



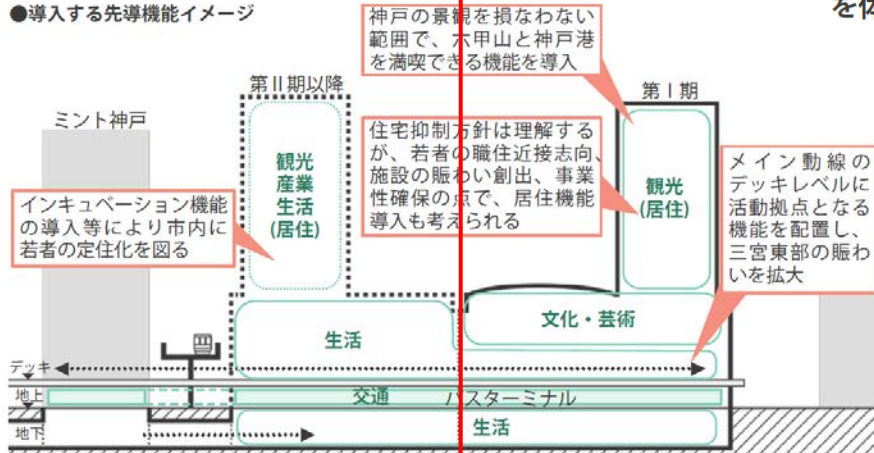
・交通ハブのポテンシャルを活かして、ビジネス・産業・文化・観光・都心生活に関する都市機能を集積します。

民間	業務	グローバルビジネスの拠点にふさわしい高規格オフィス
	商業	賑わいの拠点となり、歩行者ネットワークの回遊性を高める商業機能
	宿泊	ビジネス・観光集客・MICEなどの受け皿となる上質なホテル
	中長期滞在	多様化する滞在ニーズに対応する中長期の居住系・宿泊系機能
公益(公民連携)		文化・交流、産業創出、人材育成、健康・医療などの公益機能
公共	バスターミナル	待合空間やアメニティ、観光情報などが充実した利用者サービスを提供

■森ビル都市企画(株)グループ提案内容

雲井通6丁目 ← → 雲井通5丁目

●導入する先導機能イメージ



低層部には広さを活かしまちの回遊性を高める機能を、高層部には六甲山と神戸港を体感・発信する機能を導入します。

■神戸の観光を先導する機能

【想定コンテンツ】ハイグレードホテル、観光客向けラウンジ etc...

■神戸の産業を先導する機能

【想定コンテンツ】オフィスフロア、起業支援オフィス、イノベーションサロン etc...

■神戸の文化・芸術を先導する機能

【想定コンテンツ】イベントアリーナ、ホール、ギャラリー、ブックカフェ etc...

■神戸の生活を先導する機能

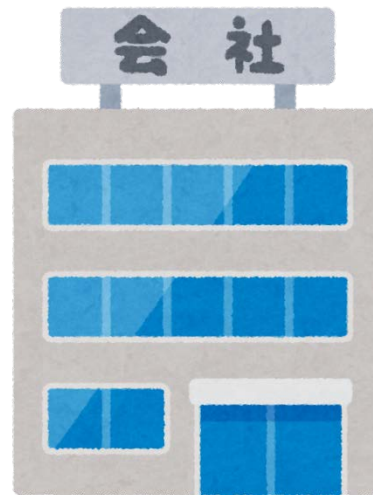
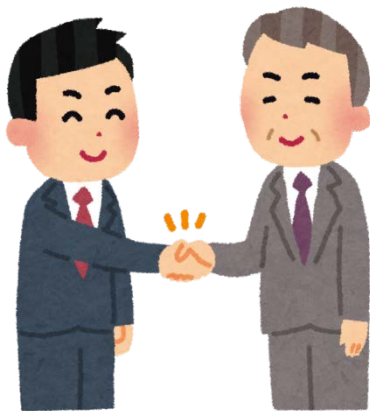
【想定コンテンツ】スーパー、医療、健康施設、教育、子育て支援、居住 etc...

■三菱地所(株)グループの提案

進
める

事業の実現性向上やスピード感のある事業推進に向けた
アイデアやノウハウを提供します

- 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」を基本手法として考えます。
- 事業の施行方式は、共有地権者への配慮とスピード感のある事業推進が可能な「会社施行方式」が適していると考えます。
- 事業性向上に資する再開発関連事業などの併用手法の検討や、事業の円滑化・安定化を図るための民間活用が必要と考えます。



4. 再整備の事業手法（案）について

■ 森ビル都市企画(株)グループの提案

※ I 期：雲井通5丁目

平成32年度事業着手実現のため、**確実な遂行と迅速な意思決定が可能な再開発会社による市街地再開発事業を提案します。**

●[都市計画] 都市再生特別地区の活用

都市再生特別地区の活用により容積率や斜線制限が緩和され、土地の高度利用が可能。さらに民間提案型都市計画により、スケジュール短縮化を図る。

●[事業手法] 市街地再開発事業による整備

輻輳した権利関係を権利変換手法により整理することができる市街地再開発事業を活用。本グループは全国的に事例が少ない再々開発事業の実績を有しており、的確なアドバイスが可能。

●[施行者] 再開発会社による施行

再開発会社施行により、土地所有者の個別の意見を反映しつつ、取締役会や株主総会の議決による迅速な意思決定を行う。

●[推進体制] 特定事業参加者・特定業務代行の活用

事業計画策定段階で保留床処分と事業施行を担保する特定事業参加者、特定業務代行者を募集・参画させることで、事業を確実かつ円滑に推進。

●スケジュール

※ I 期：雲井通5丁目

実績豊富なメンバーが再開発ノウハウを結集し、平成32年度事業着手が可能となる最短スケジュールを提案することが可能。

4. 再整備の事業手法（案）について

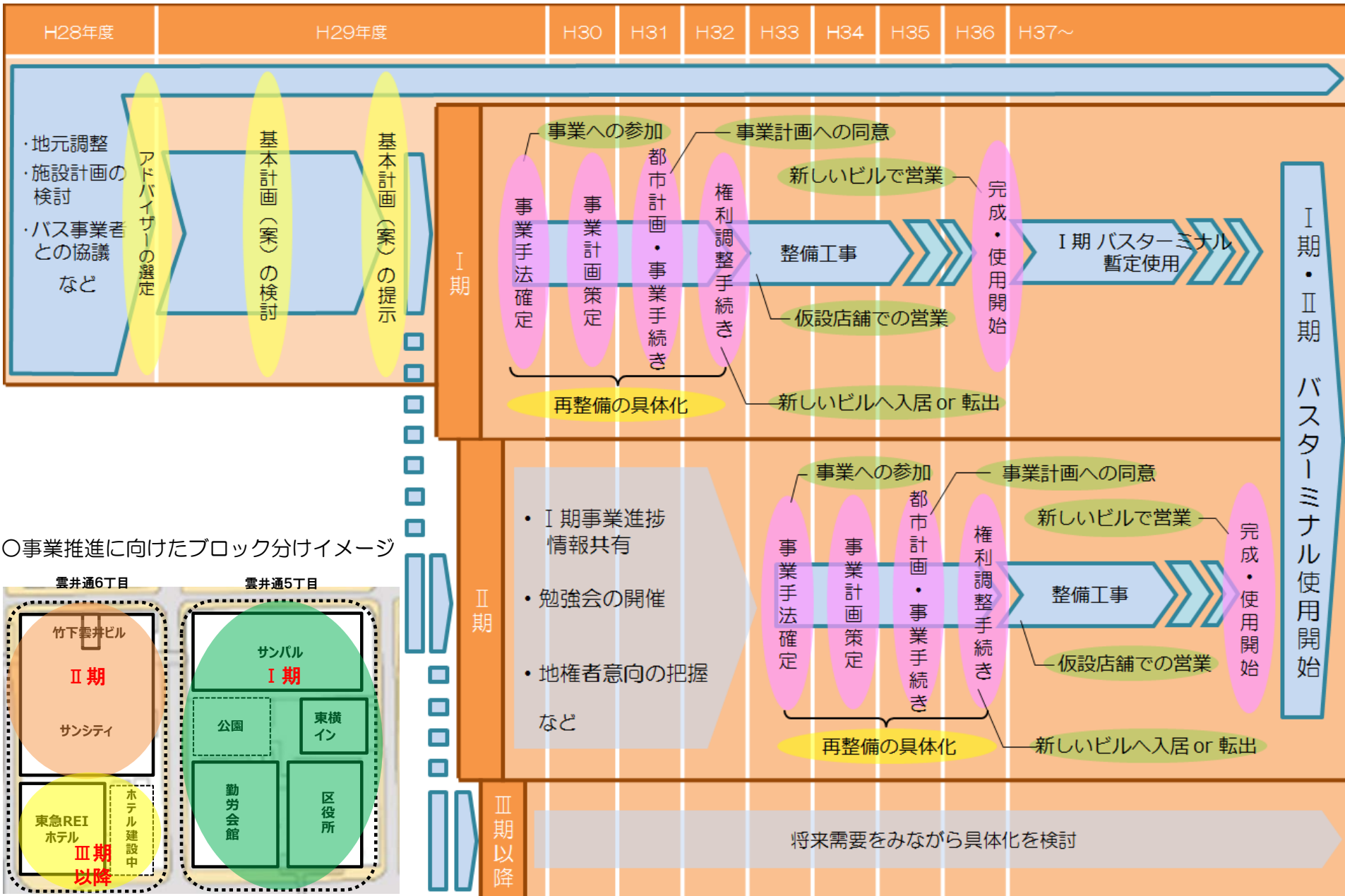
■市街地再開発事業の各施行者の主な特徴は以下

※この他、個人、機構・公社もある。

	再開発組合	再開発会社	地方公共団体
構成員	土地所有者、借地権者	株主	都道府県、市町村
特徴	土地単位での組合員となるため、一筆の区分所有ビルの場合、1管理組合で1議決権となる	出資者の株式に応じた議決権を有する 地権者だけでなく外部の者も株式を取得して参加できる	地方公共団体が主体的に進める
組織	再開発組合	株式会社	都道府県、市町村
成立要件	設立には5人以上の地権者が必要	従前地権者の出資が50%を超えること ただし出資した地権者の土地の所有権、借地権の面積合計が全体の2/3以上必要	特に法の定めなし
事業認可の条件	土地所有者、借地権者の数及び面積それぞれ2/3以上の同意		施行規定(条例)と事業計画を定める
権利変換計画の決定	総会の議決	土地所有者、借地権者の数及び面積それぞれ2/3以上の同意	再開発審査会の議を得て、地方公共団体が決定
施行例	・明石駅前南 ・旭通4丁目(神戸) ・中山手(神戸) など	・モノレール旭橋駅周辺(沖縄) ・堺東駅南(大阪) 他、全国13事例 ※神戸では事例なし	・新長田駅南 ・六甲道駅南 ・鈴蘭台駅前 など

施行例については、平成28年3月31日現在※市街地再開発2016（データ編）より

5. 目標スケジュール（案）について



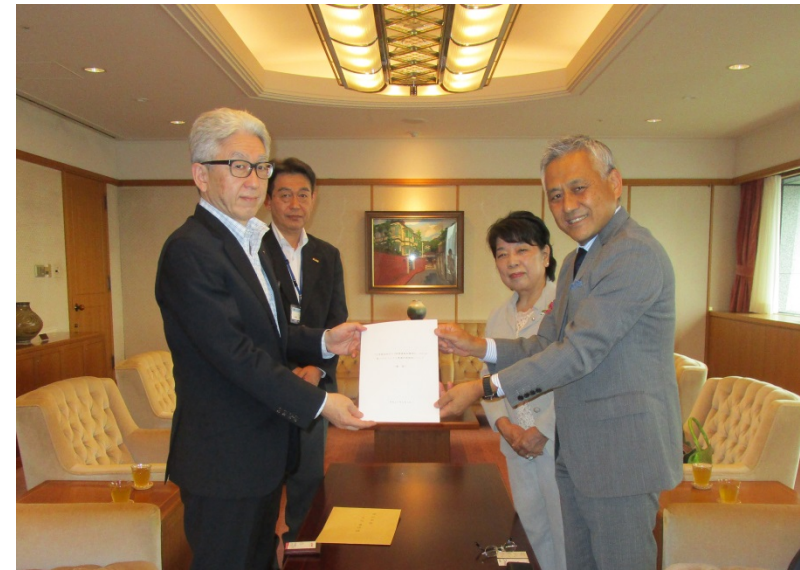
(参考) サンパル区分所有者からの要望書の提出

○平成29年6月1日 サンパルビル区分所有者一同より
「新バスターミナル整備計画推進に関する要望書」が提出されました。

○要望書の概要について

(平成29年6月2日 公表資料より)

- 新バスターミナル整備計画についてスピード感をもって推進するとともに、地権者との対話や意見交換を深め、不安解消を図るなどきめ細かな対応をお願いしたい。
- 新バスターミナル整備計画立案については、民間の知恵やノウハウを最大限活用する仕組みとし、地権者の負担が最少となるよう検討するとともに、継続的に集客が見込める経済効果の高い公共施設や文化・芸術系施設、「神戸らしい」魅力的なショッピングゾーン等を検討してほしい。
- 区分所有者、テナント双方の事後の生活再建や生活補償等について、個々の事情を最大限に考慮し、代替店舗の確保やその間の差額補償等により、店舗経営への影響を最小限に考えてほしい。



平成29年6月1日

サンパル区分所有者代表役員（写真右）から要望書が提出され、鳥居副市長（写真左）が受取りました。