

集約型公共交通ターミナル

1. 集約対象となる中・長距離バス
2. 新バスターミナルの乗降場の規模・バース配置
3. バス利用者の乗換え動線
4. 待合空間の配置と導入機能

1. 集約対象となる中・長距離バス

1. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 中・長距離バス部会にて、バス事業者の意見をふまえ検討を推進
- 新バスターミナルの段階的な整備(Ⅰ期・Ⅱ期)とあわせて、中・長距離バスを段階的に集約
- 利用者にとってわかりやすく利便性の高いバスターミナルを整備するためには、バースを方面別に分類することが必要
- 集約に際しては、新バスターミナルだけでなく、ミント神戸やミント神戸の北側など、周辺の空間も活用し、バス需要の変化に柔軟に対応

⇒論点:段階的な集約方法

1. 集約対象となる中・長距離バス

1. 2 検討にあたっての条件と課題

I期完成時については、バス事業者の意見を踏まえながら、路上のバスを集約することを前提に、集約対象を検討する。

■ I期完成時における集約対象（案）

「三宮周辺地区のバスのあり方研究会」の意見

- 利用者目線で乗車の集約を優先すべき
- バースに余裕がある集約は、整備効果が低いため、運行に支障がない程度に便数を集約する方が良い
- 集約する便を増やすと、事業者間のダイヤ調整が難航する
- 集約する方法は、分かりやすい方面別とするべきである

路上のバスを集約

①路上の乗車+既存バスターミナルの乗車

- 様々な方面のバスが新バスターミナルに集約される一方、四国淡路便等、同じ方面のバスが異なるバスターミナルから発着するため、利用者にとって分かりにくい
- 新バスターミナルおよび三宮バスターミナル(ミント神戸)の発着台数に余裕がある
- 三宮バスターミナル(ミント神戸)においてダイヤ調整を要するが、路上の乗車が全て新BTに集約される

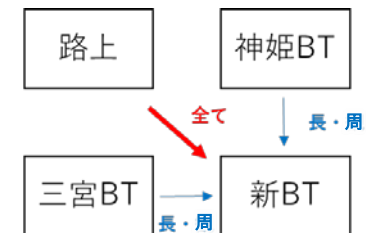
②方面別集約*

※「四国・淡路」方面のバス路線を新BTに集約した上で、残りの空き枠にバス路線を集約

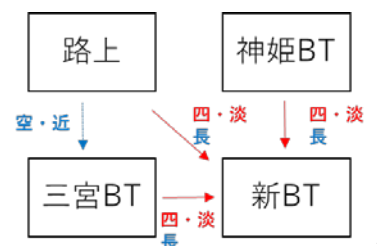
- 四国・淡路、長距離便が新BTに集約されるため、利用者にとって分かりやすい
- 新バスターミナル及び三宮バスターミナル(ミント神戸)に集約される便数が多い
- 三宮バスターミナル(ミント神戸)においてダイヤ調整を要するが、路上の乗車が全て新BTまたは三宮バスターミナル(ミント神戸)に集約される

長: 中・長距離便
周: 神戸市内を周遊するバス
四・淡: 四国方面、淡路方面のバス
空・近: 空港バス、近郊便
全て: 全ての中・長距離バス

(イメージ)



(イメージ)



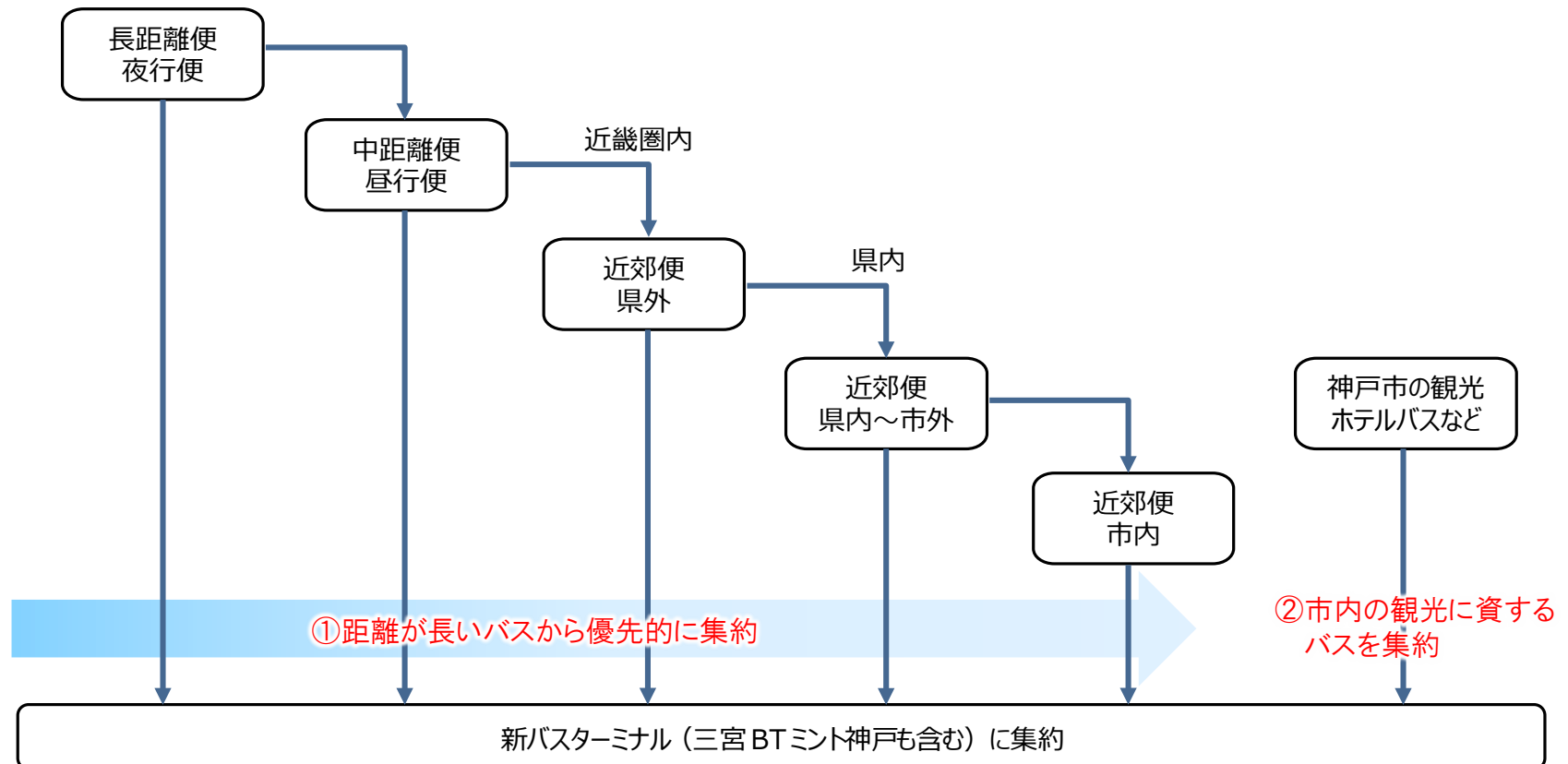
1. 集約対象となる中・長距離バス

1. 2 検討にあたっての条件と課題

Ⅱ期完成時については、分かりやすい方面別集約のため、走行距離が長いバス、神戸市の観光に資するバスといった観点で優先順位を考慮して集約対象を検討する。

- Ⅱ期完成時における中・長距離バスの優先順位として、「①長・中・近距離と距離別に分類し、距離が長いバスを優先的に集約する」、「②神戸市の観光に資するバス(ホテルバスや観光バス(有馬等)など)を集約」の順に、集約方面数を踏まえつつ集約対象となるバスを検討する。

■ Ⅱ期完成時に集約する中・長距離バスの優先順位 (案)



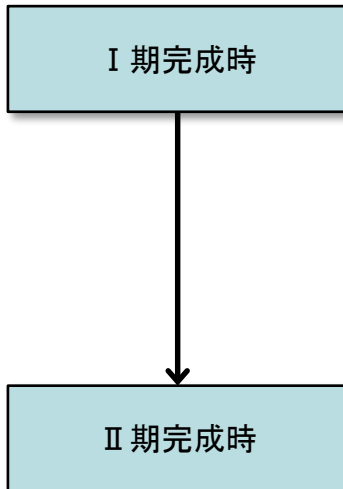
1. 集約対象となる中・長距離バス

1. 3 集約方法

I期ではバス利用者にとってのわかりやすさや利用のしやすさを考慮して一部の中・長距離バスを集約し、II期では周辺空間についても活用しながら効率的に全ての中・長距離バスを集約する。

- I期については、「乗車・降車」、「運行方面」、「II期整備時における集約との整合」を考慮しながら、既存バスターミナルも含めた再編の中で、「新バスターミナル」、「三宮バスターミナル」、「神姫バスターミナル」に中・長距離バスを部分的に集約する(一部は路上バス停に残存)。
- II期については、「乗車・降車」、「運行方面」を考慮しながら、既存バスターミナルも含めた再編の中で、「新バスターミナル」、「三宮バスターミナル」、「ミント神戸北側」に、全ての中・長距離バスを効率的に集約する。
- なお、集約方法の検討に際しては、現況の需要と将来需要を考慮しながら、ピーク時間における運行ダイヤのシミュレーションを行う。

■ 集約方法イメージ



【検討中の集約パターン(案)】

- ① 路上の全ての乗車を新バスターミナルに集約後、空きバースにその他のバス路線を集約
- ② 「四国・淡路便」を新バスターミナルに集約後、空きバースにその他のバス路線を集約

【検討中の集約エリア】

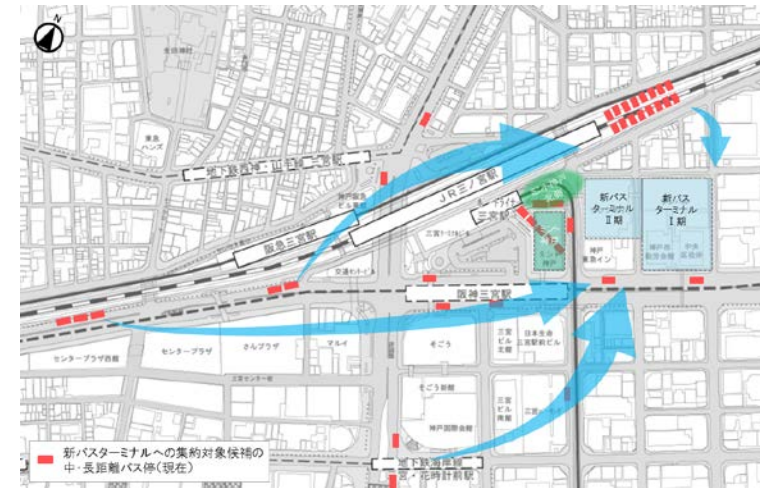
- 新バスターミナル(I期)、既存バスターミナル(三宮バスターミナル、神姫バスターミナル)

【検討中の集約パターン(案)】

- ① 残存する中・長距離バスの乗降のうち乗車について、現況の需要および将来需要を考慮しながら集約
- ② 上記のうち、分かりやすい方面別集約のため、優先順位を踏まえたバス路線を集約

【検討中の集約エリア】

- 新バスターミナル(I期)、既存バスターミナル(三宮バスターミナル)に加えて、周辺空間として「ミント神戸北側」など



出典)事業計画【中間とりまとめ】(R1.8)をもとに作成

※「三宮周辺地区のバスのあり方研究会」にて提示。
現在検討中であり、集約方法を決定するものではない。

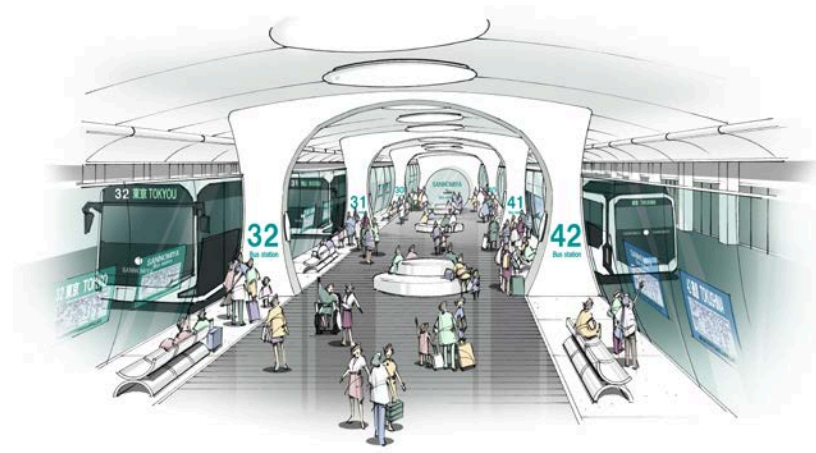
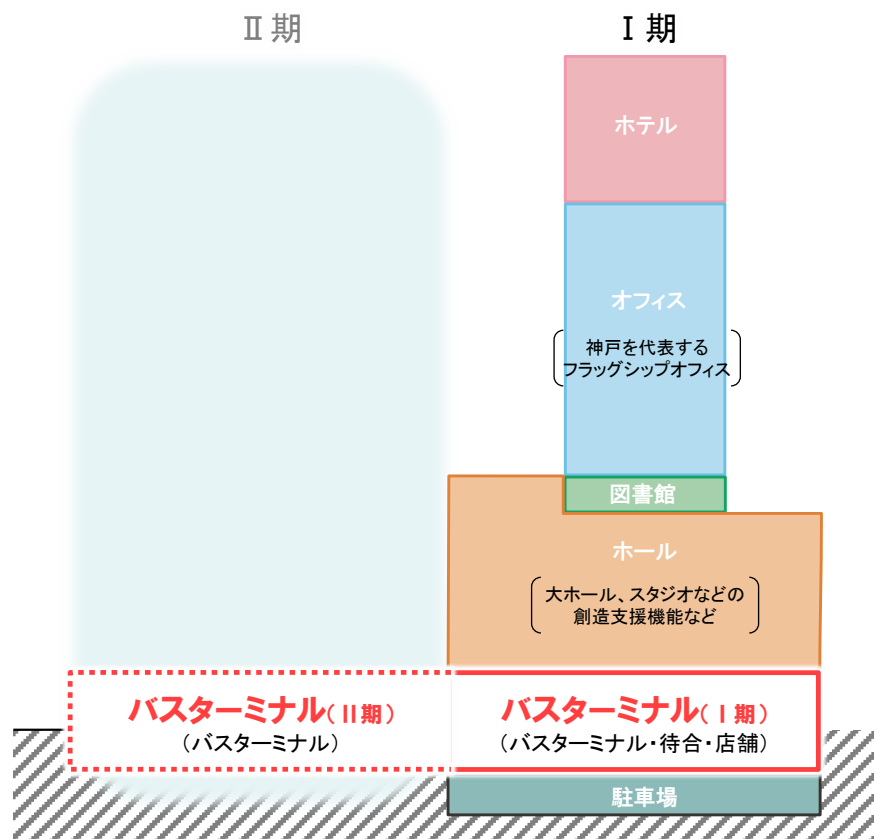
2. 新バスターミナルの乗降場の規模・バース配置

2. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 再開発ビルの低層階にバスターミナルを整備
⇒論点:バスターミナルのバース配置と規模

■ 再開発ビル（I期・II期）の構成イメージ



2. 新バスターミナルの乗降場の規模・バース配置

2. 2 乗降場の施設計画（現時点案）

現時点の新バスターミナルの乗降バース数について、Ⅰ期は5バース、Ⅱ期は12バースを確保する。

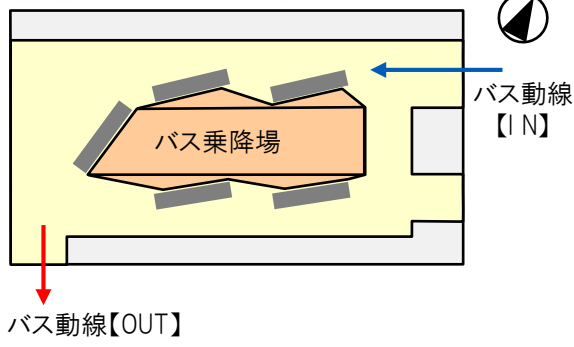
■ 乗降バース・待機バースの検討条件（案）

項目	内容
検討条件	<p><乗降バース></p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者にとってわかりやすいバスターミナルを整備するため、方面を考慮してバースを配置 乗車バースは1バースあたり10分に1便で運用 降車バースは1バースあたり5分に1便で運用
	<p><待機バース></p> <ul style="list-style-type: none"> ターミナル内の待機バースは経由便が利用 周辺の道路上に設置を検討している待機バースは始発便が利用 長時間の待機は周辺の駐車場を利用

■ 段階的なバース配置（案）

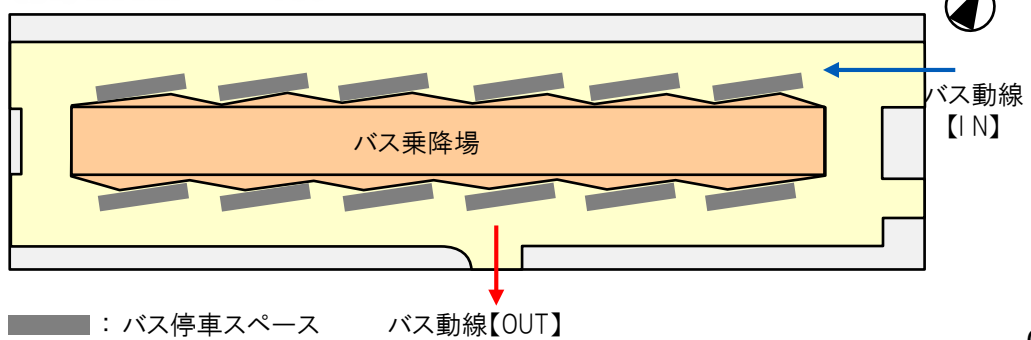
<Ⅰ期完成時>

約3, 100m² 乗降: 5バース



<Ⅱ期完成時>

約5, 200m² 乗降: 12バース



3. バスターミナル利用者の乗換え動線

3. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 都心の限られた空間を立体的に活用し、上下移動に配慮しながら、鉄道・バス等の各交通施設を3層(デッキ・地上・地下)のネットワークでつなぐことで、乗換え利便性等を向上

⇒論点:神戸三宮駅前空間の乗換え動線

3. バス利用者の乗換え動線

3. 2 検討にあたっての条件と課題

移動距離やユニバーサルデザイン、歩行者と自動車との交錯などを考慮し、利便性、快適性、安全性を備えた乗換え動線を検討する必要がある。

■ バスターミナル～各駅間の乗換え動線を設定する上での条件

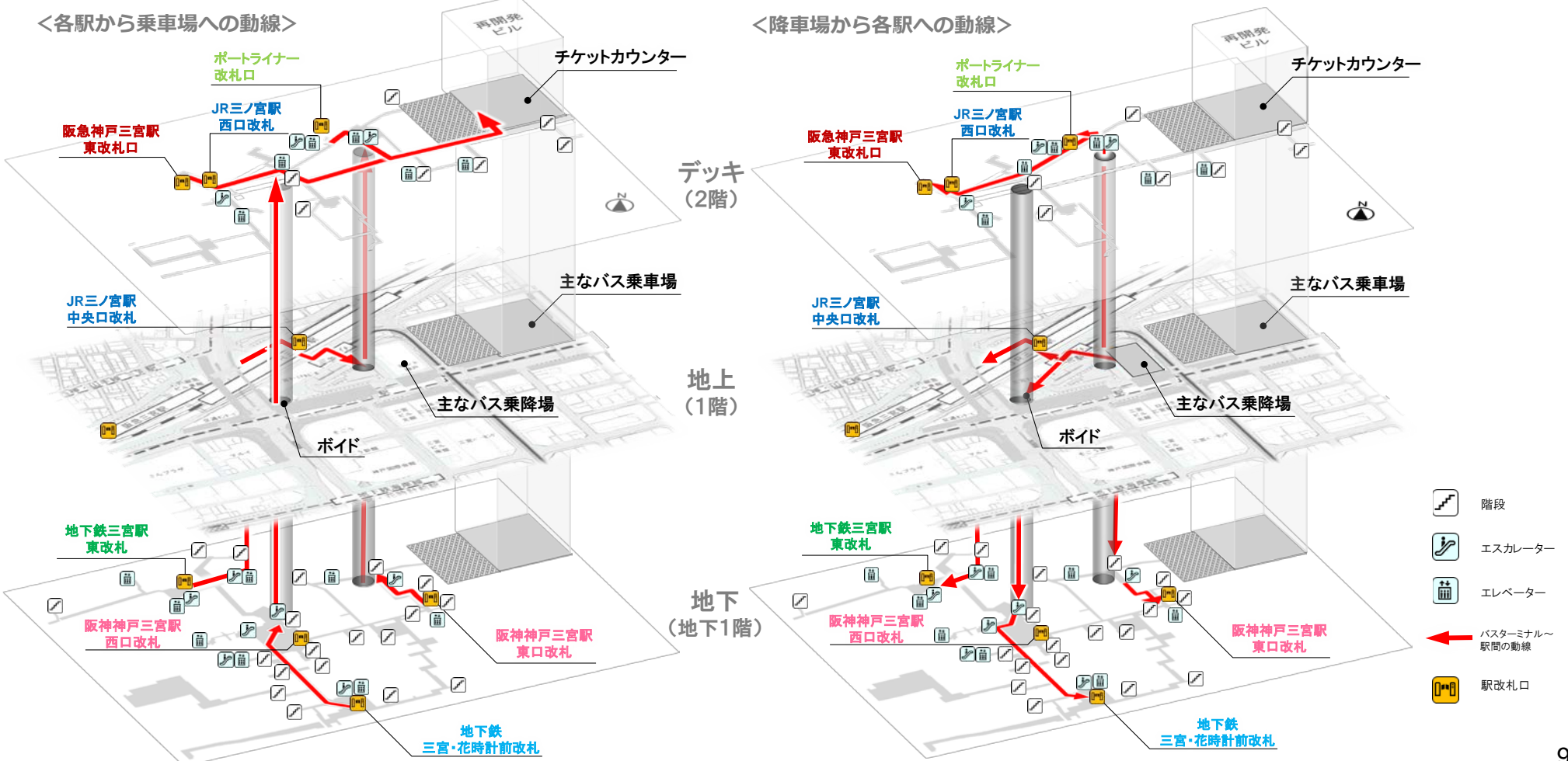
項目	内容
動線の設定条件	<p><利便性></p> <ul style="list-style-type: none">• 移動距離がなるべく短くなるよう考慮する• 連続性を確保する <p><快適性></p> <ul style="list-style-type: none">• 段差の無いルートの設定や案内サイン導入等、ユニバーサルデザインに配慮する• バスターミナル～まち間の回遊動線との錯綜を考慮する <p><安全性></p> <ul style="list-style-type: none">• 自動車との交錯を回避する

3. バス利用者の乗換え動線

3.3 乗換え動線 (案)

新バスターミナルの段階的な整備に合わせ、バスターミナルと各駅を3層ネットワークでつなぎ、連続性を確保することで、バス利用者にとって便利・快適・安全な乗換え動線を整備する。

■ 新バスターミナル I 期完成・II 期工事中時の乗換え動線 (案)

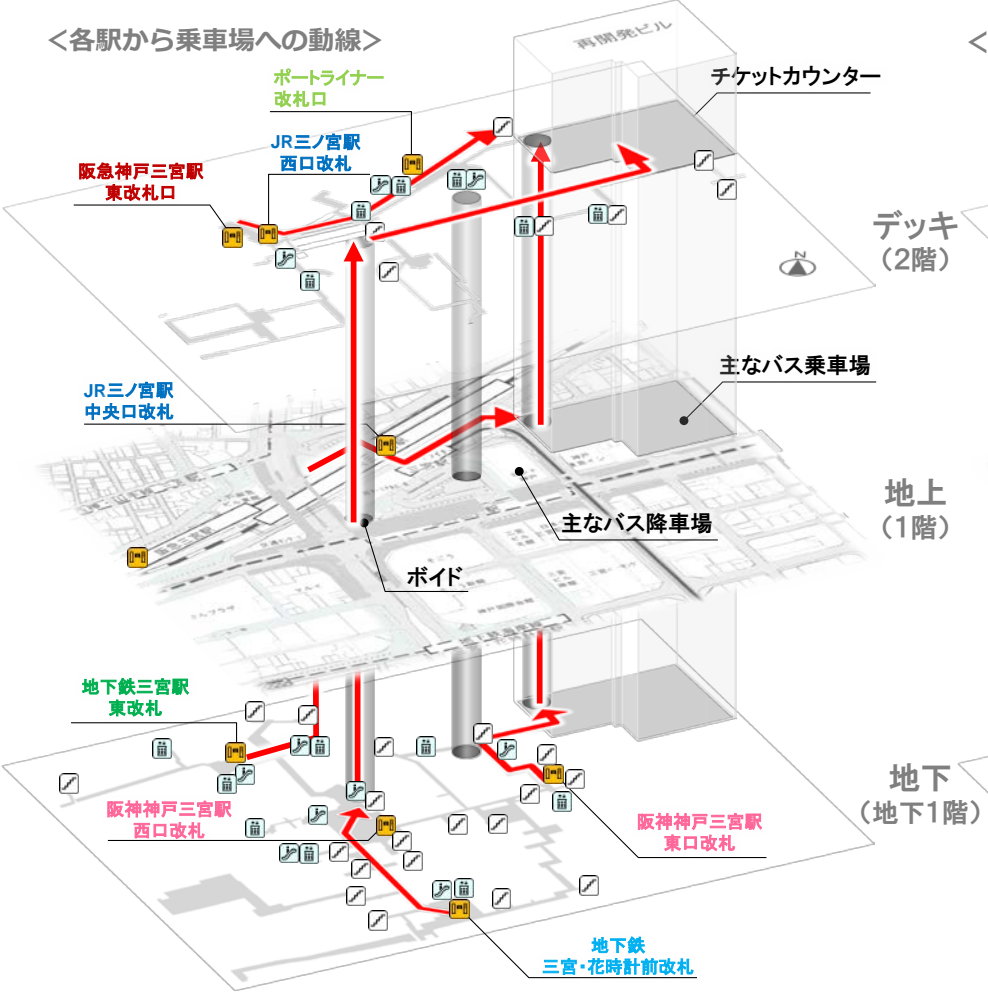


3. バス利用者の乗換え動線

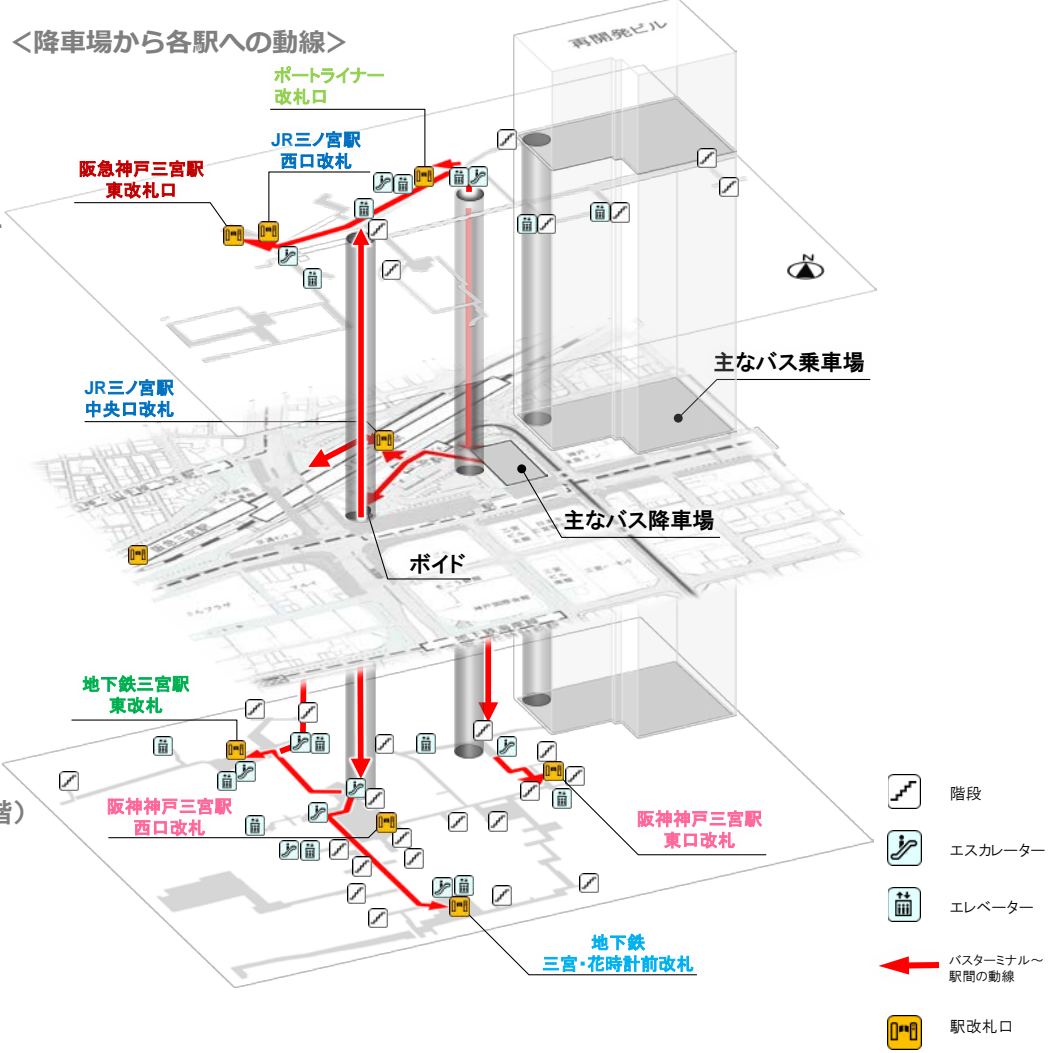
3.3 乗換え動線 (案)

■ 新バスターミナルⅡ期完成時の乗換え動線 (案)

<各駅から乗車場への動線>



<降車場から各駅への動線>



4. 待合空間の配置と導入機能

4. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 利用者ニーズや需要をふまえた上で、ワークスタイル待合など、付帯施設の充実した快適な空間を整備
- 周辺の施設も考慮しながら、中・長距離バスの待合空間に商業と観光関連の機能を集積した空間を整備
- 兵庫らしさや神戸らしさを演出する店舗など、魅力的な施設を整備

⇒論点①:待合空間のコンセプト

⇒論点②:待合空間の設置階

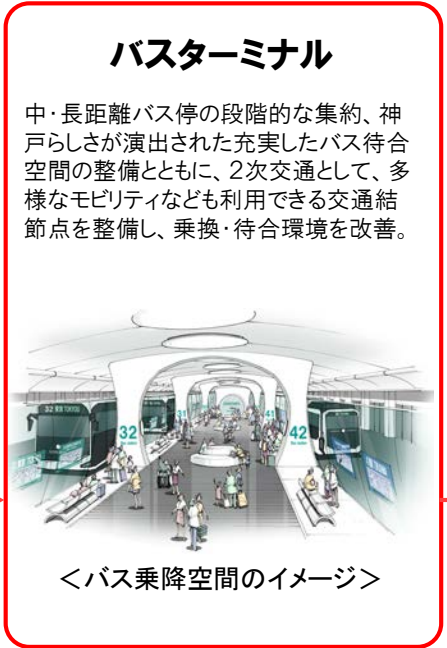
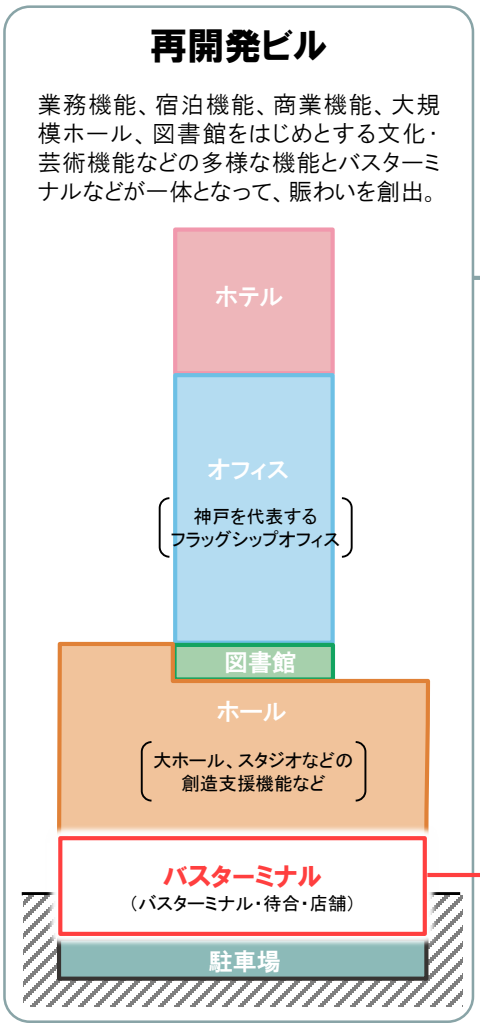
⇒論点③:待合空間の導入機能等

4. 待合空間の配置と導入機能

4. 2 検討にあたっての条件と課題

多様な都市機能が集積する再開発ビルの低層階に、神戸らしさが演出された充実したバス待合空間を設置する。

■ 待合空間のコンセプト



神戸らしさが演出された充実した待合空間

神戸そして兵庫を “見て・知って・体感する空間”

大規模ホールや図書館とも連携し、人の移動のみならず知的情報や文化交流等を受発信する空間

JAZZ等の演奏イベント等、ホールと連携した文化的な賑わいを創出

図書館との連携による神戸や兵庫の情報、バスでつなぐ各地の情報を発信

ゆとりある待合空間 “旅立ちラウンジ”

出発時や到着時に、誰もが思い思いの時間を持つことができる利便性・機能性・快適性を備える待合空間

ソファや化粧室等により、ゆとりある高質で快適な待合空間を提供

(HEARTSバスターミナル博多)

移動の前後に仕事をこなしワークスペースを設け、ワーカーによる日常的な賑わいを創出

さまざまな人々と「まち」をつなぐ “新たな発見のある空間”

多様な交通ニーズに対応しながら「バスターミナル」と「まち」、そして「まち」と「まち」をつなぎ、賑わいや新たな交流を生み出す空間

(出典：北海道くらし百貨店HP)

モビリティ・スポット等も含めた案内をデジタルサイネージで実施、まちへの回遊を促進

(那覇バスターミナル)

4. 待合空間の配置と導入機能

4. 2 検討にあたっての条件と課題

待合空間の設置階は、「2階・地下1階案」および「2階・3階案」の2案について、各案のメリット・デメリットもふまえた上で検討する。

■ 待合空間の設置パターン別の考え方・メリット・デメリット

設置パターン	考え方	メリット	デメリット
2階・地下1階	<ul style="list-style-type: none">乗降場によって2階以上の階層と分離することで、都会の中であって静かな空間を作り出すことができ、ゆったりとした空間で時間を過ごせる	<ul style="list-style-type: none">乗降場への移動負担が軽い非常時(大規模災害時)において防災空間として活用しやすい	<ul style="list-style-type: none">国道2号上のデッキから地下1階への移動距離が長くなるI期時点の阪神神戸三宮駅から地下1階への動線がわかりにくい
2階・3階	<ul style="list-style-type: none">2~3階の吹き抜けを介し、立体的で一体感のある待合空間となり、賑わいのある空間で時間を過ごすことができる	<ul style="list-style-type: none">待合空間から乗降場への見通しが良い再開発ビル利用者も待合空間を利用しやすく、賑わいを創出しやすい	<ul style="list-style-type: none">4階以上に設置予定のホールと、バスターミナルの設え等の連続性を考慮する必要がある

地下1階のイメージ(2階・地下1階案)



2階・3階の吹き抜けのイメージ(2階・3階案)



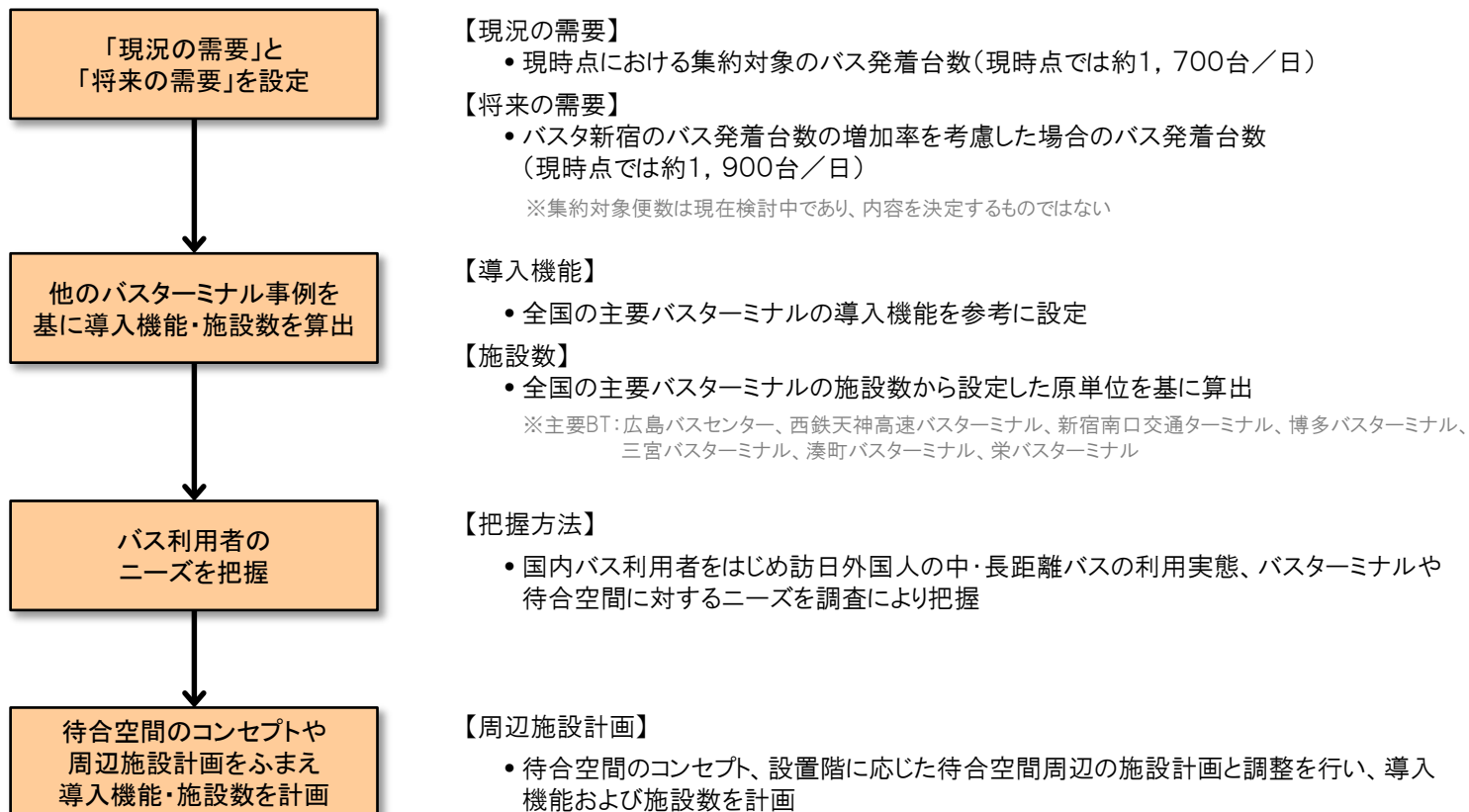
4. 待合空間の配置と導入機能

4. 2 検討にあたっての条件と課題

待合空間のコンセプト、需要の変化や他のバスターミナル事例、バス利用者の視点から導入機能や施設数の検討が必要である。

- 付帯施設として導入すべき機能・施設数は、需要の変化を考慮しつつ、他のバスターミナル事例を参考としながら設定する。
- また、バス利用者の満足度の高い待合空間の整備に向けて、国内外のバス利用者のニーズを把握する。

■ 待合空間の導入機能および施設数の算出過程（案）



4. 待合空間の配置と導入機能

4. 3 バス利用者のニーズ調査の結果

国内外の中・長距離バス利用者の待合空間に対するニーズを把握するため、三宮バスターミナルにおいてバス利用者のニーズ調査を行った。

■ 調査の実施概要

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none">国内外の中・長距離バス利用者の利用実態や、バスターミナルおよび待合空間に対するニーズの把握
調査方法	<ul style="list-style-type: none">調査票を用いた聞き取り調査
対象言語	<ul style="list-style-type: none">日本語、英語、中国語、韓国語
場所	<ul style="list-style-type: none">三宮バスターミナル
調査日時	<ul style="list-style-type: none">12月1日(日) 13:00~19:00(6時間)
聞き取り内容	<ul style="list-style-type: none">属性(国籍、住まい、性別、年代)高速バスの利用頻度今回のバス利用の目的三宮までの主な移動手段バスターミナルに欲しいと思うサービス(出発・到着)
取得サンプル数	<ul style="list-style-type: none">108票(日本人:61票、外国人47票)



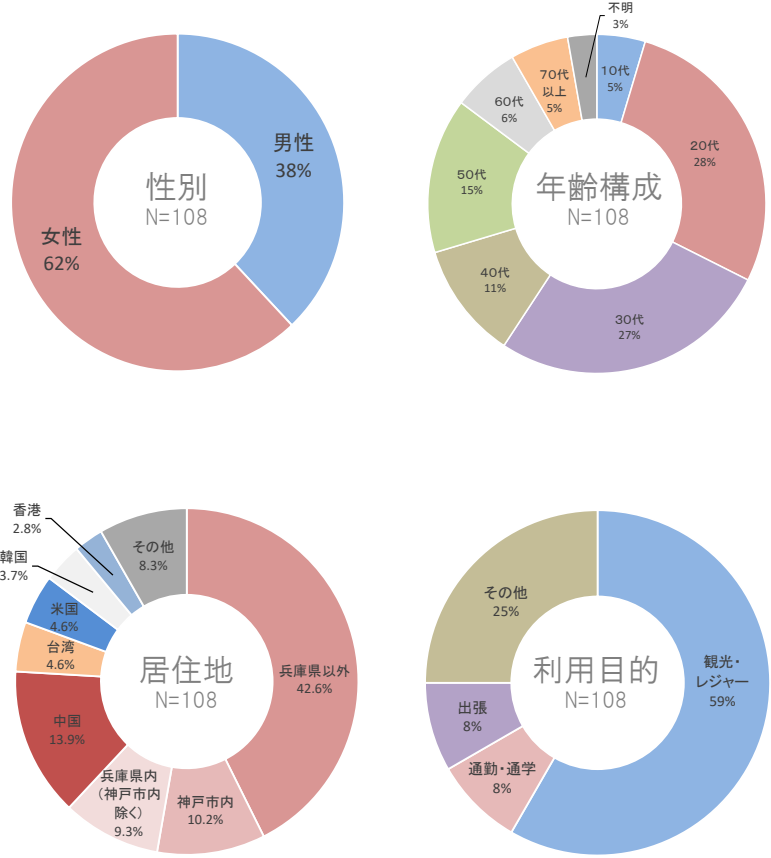
4. 待合空間の配置と導入機能

4. 3 バス利用者ニーズ調査の結果

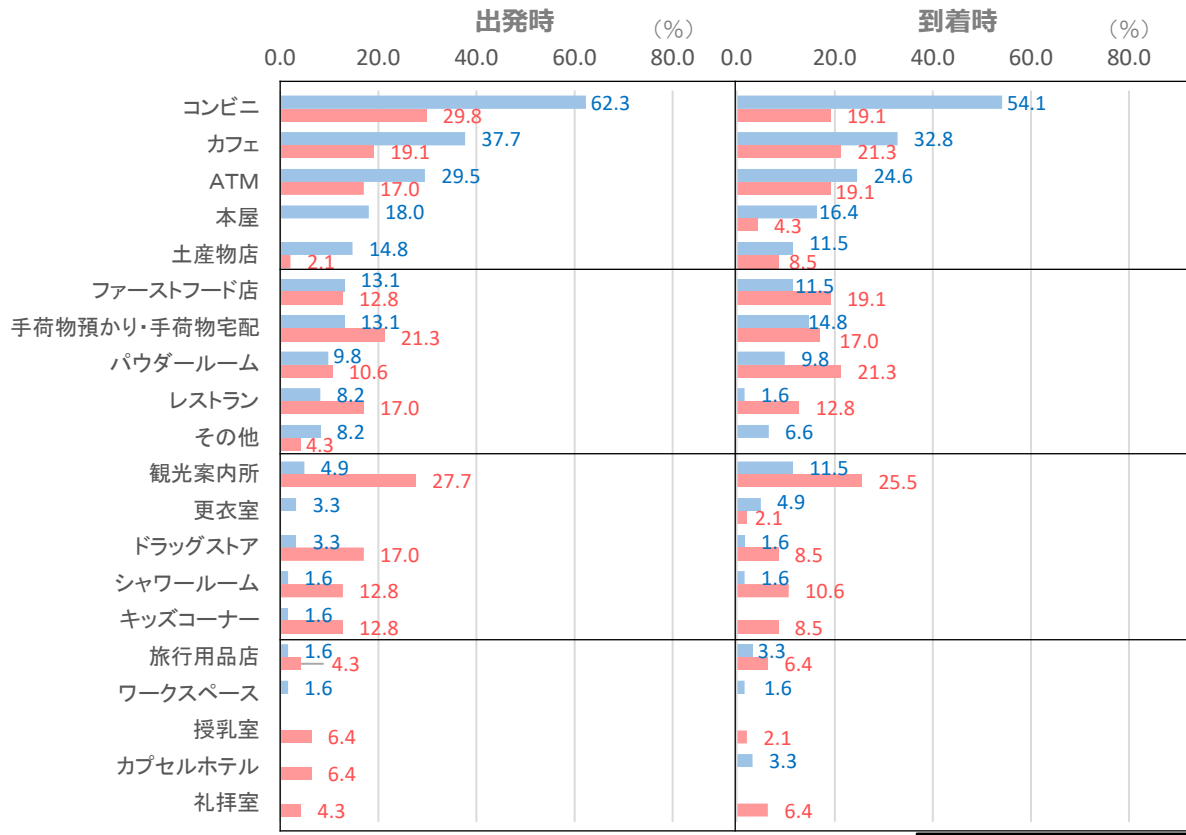
日本人からは「コンビニ」「カフェ」「ATM」に対するニーズが高く、外国人からは「コンビニ」「カフェ」「観光案内所」に対するニーズが高い。

■ 調査結果

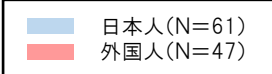
<回答者の属性>



<「欲しい」と思うサービス>



※複数回答（出発時・到着時それぞれ3つまで）



4. 待合空間の配置と導入機能

4. 4 待合空間の施設計画（現時点案）

再開発ビル周辺の店舗、再開発ビル内の施設等の設えをふまえて導入機能を検討し、誰もが旅の待ち時間や到着後の時間を思い思いに持つことができる、安心して快適な待合空間を整備する。

■ 機能配置の考え方と導入機能（案）

項目	機能の配置の考え方
基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> 周辺から再開発ビル、そしてバスへの乗車にかけて、スムーズな動線となるよう、施設を配置する
チケット販売に関連する施設	<ul style="list-style-type: none"> バスのチケット販売に関する機能は、集約して配置する
高質な待合空間に関連する施設	<ul style="list-style-type: none"> パウダールーム、シャワールーム等、付帯施設は、地下1階または3階にまとめて設置する 荷物を持った移動距離が小さくなるよう、コインロッカーや手荷物預かり・手荷物宅配等は1階の乗降場に移動する手前に設置する(到着時については、主なバス降車場であるミント神戸側にコインロッカー等を設置)
その他施設	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者が無料で出発までの時間や到着後の時間を持つことができる空間を創出する

待合空間のコンセプト、周辺施設の設え等をふまえながら、必要性を検討

導入機能	設置階		ニーズ（日本人）		ニーズ（外国人）	
	2階・3階案	2階・地下1階案	出発時	到着時	出発時	到着時
バスケット売り場ブース	2階	2階	基本的な機能につき、聞き取り対象外			
自動発券機	2階	2階				
トイレ（男・女）	2階・3階	2階・地下1階				
多目的トイレ	2階・3階	2階・地下1階				
コインロッカー	2階	地下1階				
ベンチ（待合室内）	2階・3階	2階・地下1階				
運行管理室・事務室	1階	1階				
バス案内所	2階	2階				
旅客案内システム	1階・2階・3階	1階・2階・地下1階				
公衆無線LAN	1階・2階・3階	1階・2階・地下1階				
情報発信機器	1階・2階・3階	1階・2階・地下1階				
パウダールーム	3階	地下1階				○
コンビニ	2階	2階	○	○	○	○
手荷物預かり・手荷物宅配	2階	2階		○	○	
ATM・外貨両替機	2階	2階	○	○	○	○
飲食スペース（カフェ、ファーストフード） ・土産物店	3階	地下1階	○	○	○	○
ワークスペース	3階	地下1階				
利用者用更衣室	3階	地下1階				
シャワールーム（男・女）	3階	地下1階				
授乳室	3階	地下1階				
本屋			○	○		
レストラン					○	
ドラッグストア					○	
観光案内所					○	○