

一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル整備事業 ～事業進捗状況とコスト増加について～

令和7年12月
国土交通省

- 目 次 -

| | |
|------------------|----|
| 1. 事業化までの経緯と事業概要 | P1 |
| 2. 事業化後の進捗状況 | P3 |
| 3. コスト増加の要因 | P6 |

1. 事業化までの経緯と事業概要

1.1 一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル整備事業 事業化までの経緯

産学官連携の下で神戸三宮駅前空間に関する整備方針を策定し、整備事業計画検討会(第1回～第4回)の開催を経て、令和2年3月に「国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画」を策定、令和2年4月に「一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル整備事業」を事業化しました。

国道2号等 神戸三宮駅前空間の将来の姿 国道2号等 神戸三宮駅前空間整備事業計画(概要)

ひと・モノ・交通が行き交う新たな“港”=未来型駅前空間の創出

4つの基本コンセプト

- 人の交流の拠点となる象徴的な空間に
- 交通とモノが行き交う新しい交通結節点に
- 進取の気風あふれる環境に
- 神戸が培ってきた経験や知恵を活かした空間に

5つの整備方針

- ①魅力的な駅前空間の整備及びまちの回遊性向上
- ②中・長距離バスターミナル整備によるモーダルコネクトの強化
- ③まちの防災拠点
- ④未来志向の移動支援導入
- ⑤国道2号周辺の交通円滑化

~6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに~

防災都市・神戸の駅前防災拠点

三宮クロススクエアで災害情報や公共交通機関の運行情報等を提供

再開発ビルを一時滞在施設等として活用するとともに、新バスターミナルに鉄道の代替輸送機能等を整備

魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア

道路を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」により、「ひと」中心の空間を地上に整備

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません。

集約型公共交通ターミナル
中・長距離バスや新たなモビリティなど、多様なモードを利用しやすい新たな交通結節点を整備

人の賑わいと回遊性を創出するデッキ
三宮クロススクエアと再開発ビルが一体となった賑わい空間の創出や神戸三宮駅前空間の回遊性向上するためのデッキを整備

回遊性を向上させるモビリティネットワーク
道路や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上させる新たなモビリティネットワークを構築

| 時期 | 内容 |
|----------------|---|
| 平成30年8月 | 「国道2号等 神戸三宮駅前空間の整備方針」 ～ひと・モノ・交通が行き交う新たな“港”=未来型駅前空間の創出～ |
| 令和元年8月 | 「国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(中間とりまとめ)」 |
| 令和元年10月～令和2年3月 | 国道2号等 神戸三宮駅前空間整備事業計画検討会(第1回～第4回) |
| 令和2年3月 | 「国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(策定)」 ～6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに～ |

令和2年4月
「一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル整備事業(事業化)」

1. 事業化までの経緯と事業概要

1.2 一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル整備事業 事業概要

こうべさんのみやえきこうつう せいひじぎょう
一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル整備事業の整備効果について 国道2号等 神戸三宮駅前空間整備事業計画（概要）

・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、モーダルコネクト（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. 事業概要

- 事業箇所：神戸市中央区雲井通5丁目
- 面積等：
0.68ha（新バスターミナルⅠ期部分）
0.4km（雲井通2丁目交差点（中央区小野柄通2丁目）
～三宮東交差点（中央区小野柄通7丁目））
- 道路事業（国道）：約180億円
-新バスターミナル整備（Ⅰ期）
-国道2号道路空間再編整備
- ※市街地再開発事業と調整を図りながら整備推進
- 周辺公共・民間事業
（デッキ、三宮クロススクエア
ホテル、オフィス、店舗、ホール等）

図1 事業位置図
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）

2. 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

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・4）。
- 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2 分散した中・長距離バスの乗降場
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3 三宮駅周辺の交通状況
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 神戸三宮駅周辺の旅行速度
※プローブデータはR1.10の平日平均値

3. 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5）。

■ 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）

図5 整備後の交通状況イメージ
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）

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避難場所として機能（図6）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7）
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6 一時避難場所での情報提供
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7 賑わいと活力があふれる空間のイメージ
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）

※本資料における整備効果等の数値は、国土交通省において試算。※今後、計画の具体化にあたっては、開発計画との調整・協議が必要

2. 事業化後の進捗状況

2.1 神戸三宮駅交通ターミナルに関する民間事業者からの意見聴取

令和3年9月から、新たに整備する神戸三宮駅交通ターミナルの維持管理・運営について、WEBアンケートやマーケットサウンディング調査を実施し、調査結果については都度、公表を行ってきました。

| 時期 | 内容 |
|---------|---|
| 令和3年9月 | 新たに整備する神戸三宮駅交通ターミナルへの 民間活力の導入に向けてWEBアンケートを実施 |
| 令和3年11月 | 民間活力の導入に向けたWEBアンケート結果を公表 |
| 令和3年12月 | 新たに整備する神戸三宮駅交通ターミナルへの 民間活力の導入に向けてマーケットサウンディング調査を実施 |
| 令和4年3月 | 民間活力の導入に向けたマーケットサウンディング調査結果を公表 |
| 令和4年10月 | 新たに整備する神戸三宮駅交通ターミナルの 民間事業者公募に向けてマーケットサウンディング調査を実施 |
| 令和6年4月 | 民間事業者公募に向けたマーケットサウンディング調査結果を公表 |

2. 事業化後の進捗状況

2.2 「一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル特定運営事業等」事業者選定の状況

令和7年11月27日に優先交渉権者を選定しました。
令和8年2月に契約締結を予定しています。

令和7年4月16日 参加表明書提出期限



令和7年9月11日 提案書の提出期限

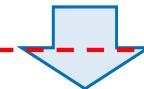


令和7年11月27日 優先交渉権者の選定



令和7年12月15日 基本協定締結

現在



令和8年2月 契約締結(予定)

国土交通省
近畿地方整備局  Press release

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism. Kinki Regional Development Bureau

令和7年11月27日14時00分
近畿地方整備局

一般国道2号神戸三宮駅交通ターミナル特定運営事業等の民間事業者選定
～内装施工および維持管理、運営等を行う民間事業者を選定しました～

近畿地方整備局は、一般国道2号神戸三宮駅交通ターミナル特定運営事業等について、民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(平成11年法律第117号)第8条第1項の規定に基づき、民間事業者(優先交渉権者)を選定しましたので、同法第11条第1項の規定により、結果を公表します。

◆民間事業者の選定結果の公表

優先交渉権者 応募者名 : STO
代表企業 : 神姫バス株式会社
構成企業 : 株式会社東急コミュニケーションズ
協力企業 : 株式会社大林組 大阪本店

※詳細は、近畿地方整備局のホームページよりご覧いただけます。
https://www.kkr.mlit.go.jp/road/project/koubesannomiyabasuta_pf1.html

◆特定事業の概要

- 事業名 : 一般国道2号神戸三宮駅交通ターミナル特定運営事業等
- 事業方式 : BT(Build-Transfer)及び公共施設等運営(コンセッション)方式
- 事業内容 : 一般国道2号神戸三宮駅交通ターミナル特定運営事業等の内装設計、内装施工、工事監理、維持管理、運営、利便増進事業
- 事業概要 : 別添資料のとおり

〈取扱い〉

〈配布場所〉 近畿建設記者クラブ、大手前記者クラブ、兵庫県政記者クラブ、神戸市政記者クラブ

〈問い合わせ先〉 国土交通省 近畿地方整備局 道路部
道路計画第二課 課長 森谷 信也 (内線4251)
道路計画第二課 課長補佐 西川 信史 (内線4252)
TEL:06-6945-7420 FAX:06-6910-8710

2. 事業化後の進捗状況

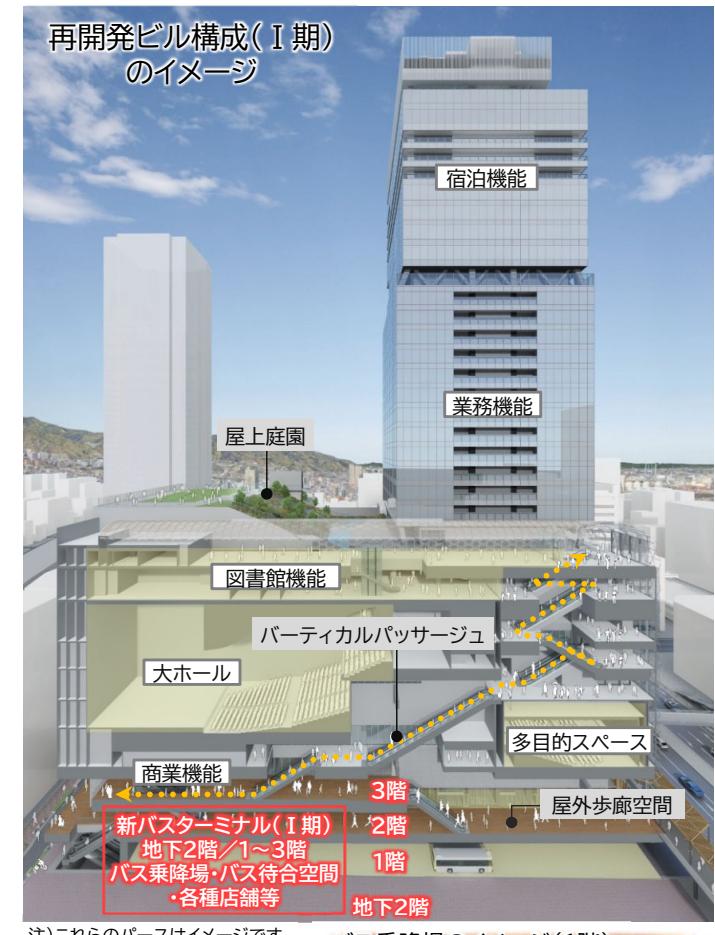
2.3 国道2号改良等の進捗状況

国道2号改良については、詳細設計及び関係機関協議を進めています。

神戸三宮駅交通ターミナルが入る再開発ビル(Ⅰ期)(雲井通5丁目再開発会社)や歩行者動線となるデッキ(神戸市)の工事も進捗しています。



■神戸三宮駅前空間の将来の姿(施設配置計画)



3.コスト増加の要因

3.1 一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル整備事業 コスト増加要因

事業化当時180億円であった総事業費は、(1)(2)の要因により210億円に増加しています。

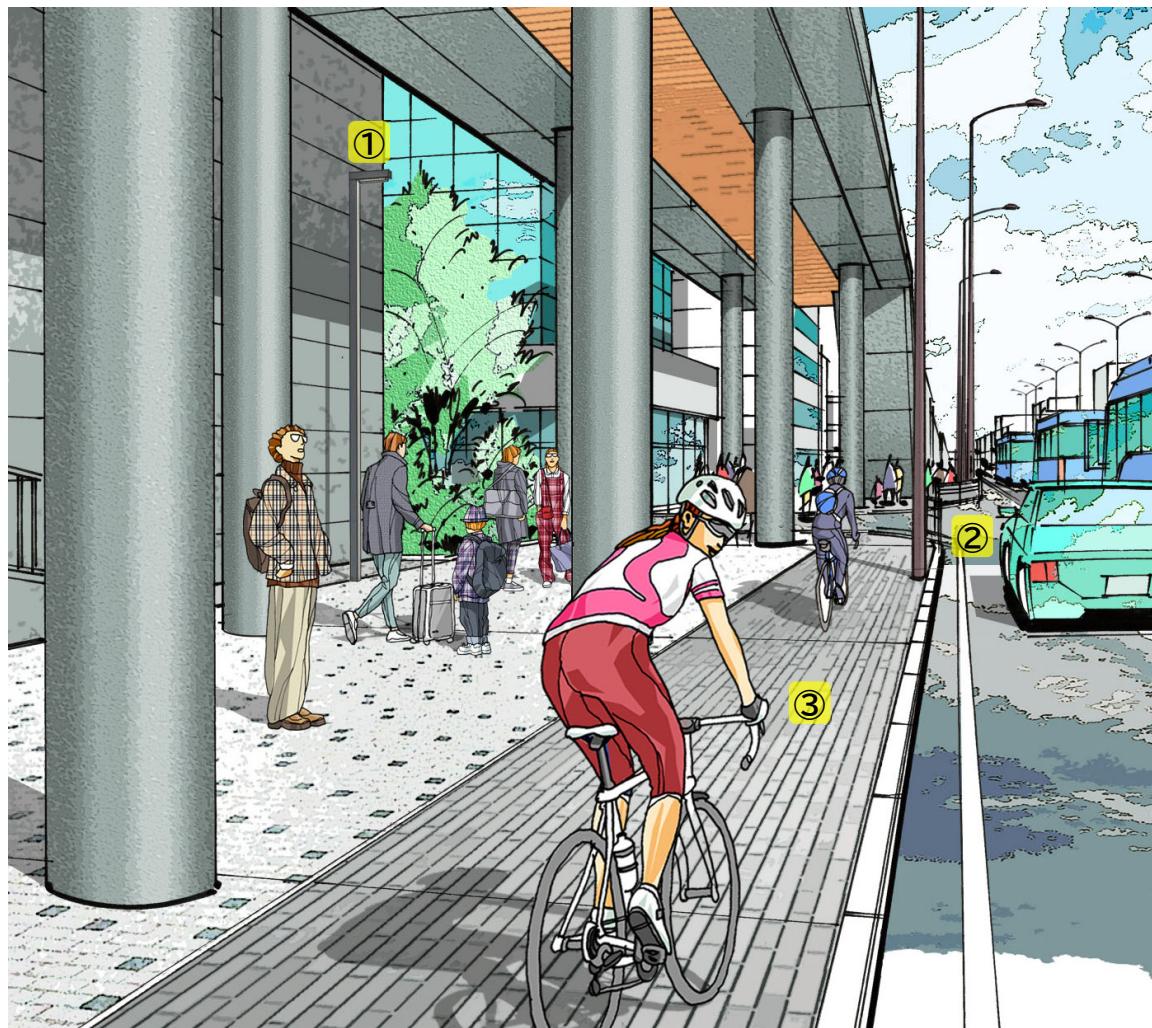
総事業費180億円(令和2年度)→210億円(令和7年度) <30億円(約17%増)>

| 項目 | 増額費用 | 備考 |
|----------------|--------|---|
| (1)国道2号改良に関する増 | 1.1億円 | 警察協議や神戸市が三宮駅前で整備する道路空間とのデザイン調整に伴う仕様変更等による |
| (2)資機材費及び労務費の増 | 28.9億円 | 事業化(令和2年度)後、現在(令和7年度)に至るまでの物価上昇による |
| 合計 | 30.0億円 | |

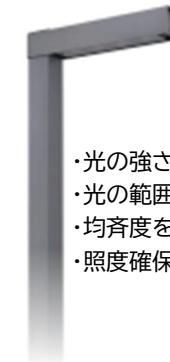
3.コスト増加の要因

3.2 (1)国道2号改良に関する増額……………1.1億円

- 新たに整備する神戸三宮駅交通ターミナルの前面道路である国道2号では、ターミナル整備に合わせて、道路改良(ターミナルへの右折レーン延伸、歩道拡幅等)を行う計画としています。
- 警察協議を受けた安全施設の追加や、神戸市が三宮駅前で整備する道路空間との連続性や景観に配慮した仕様変更等を行ったことにより、増額の必要が生じました。



①景観への配慮:歩道照明



- ・光の強さ:弱
- ・光の範囲:広
- ・均斎度を確保することに優れている
- ・照度確保に基準が必要となる

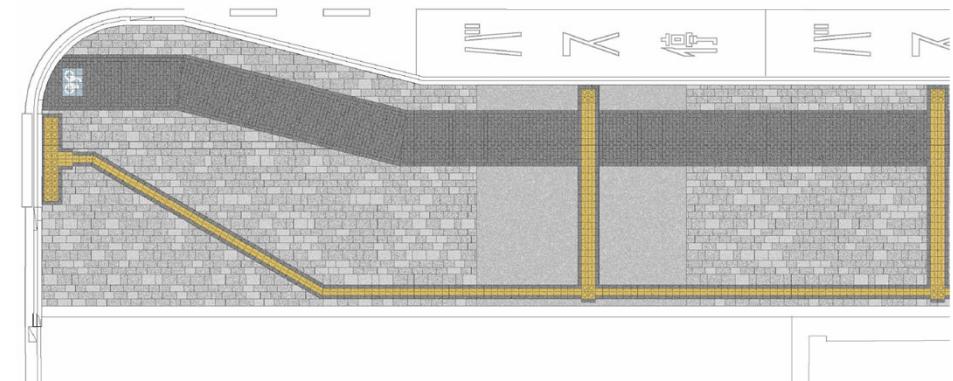
照明自体のデザインとともに、光による空間デザインが重要

②安全施設の追加:ガードパイプ



安全施設としてガードパイプが必要

③連続性の確保、景観への配慮:歩道舗装



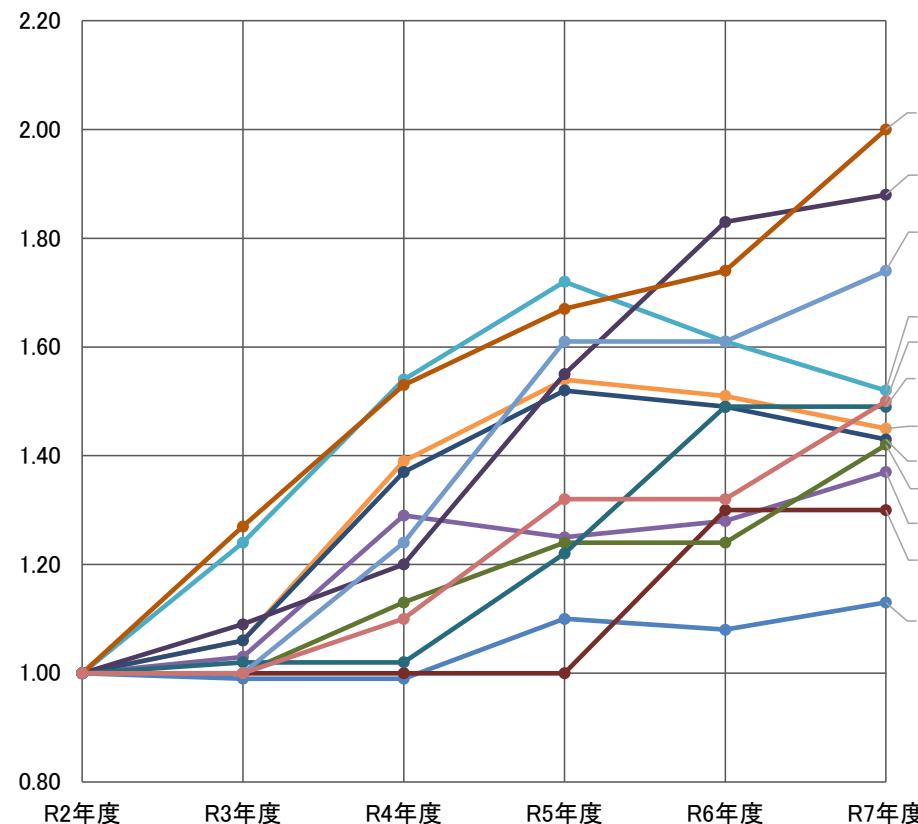
三宮駅前の道路空間との連続性を重視
デザイン性に配慮したブロック舗装

3.コスト増加の要因

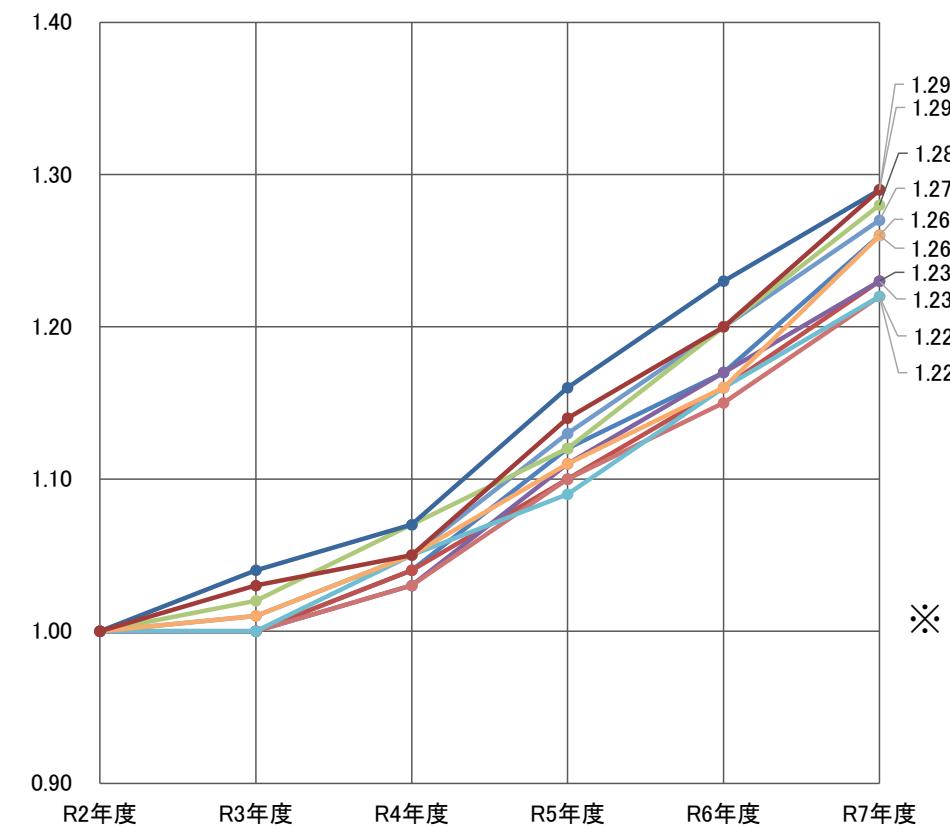
3.2 (2)資機材費及び労務費の増……………28.9億円

■事業化(令和2年度)後、現在(令和7年度)に至るまでの資機材単価および労務単価の上昇により、増額の必要が生じました。

■資材単価の伸び率【兵庫県単価】 (基準R2=1.00)



■労務単価の伸び率【兵庫県単価】 (基準R2=1.00)



※ ■は建築、
■は土木、
■は建築・土木
に関係するもの

