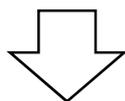


国道2号等 神戸三宮駅前空間整備計画検討会 第3回検討会以降の経緯

R2.3.3

第3回 国道2号等 神戸三宮駅前空間整備計画検討会



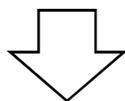
R2.3.13

社会資本整備審議会 道路分科会 近畿地方小委員会



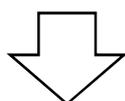
R2.3.16

社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会



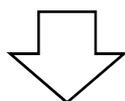
R2.3.19

道路事業の新規事業化に係る神戸市長への意見照会



R2.3.23

道路事業の新規事業化に係る意見照会(回答)



R2.3.24

第4回 国道2号等 神戸三宮駅前空間整備計画検討会

一般国道2号 神戸三宮駅前空間整備の事業評価に関する有識者からのご意見

【第3回 国道2号等 神戸三宮駅前空間整備事業計画検討会（R2.3.3 書面会議）】

□各委員からの主な意見

- ✓ 道路交通の円滑化、移動の利便性・移動の快適性の向上については、バスターミナルの整備（デッキ整備を含む）に直接起因する整備効果であり、理解しやすく、また一定の効果が得られている。
- ✓ 定量化が可能な限られた効果について測定されたものであり、事業計画全体としての効果と混同されないようにする必要がある。
- ✓ 事業計画全体を対象とした場合には、たとえば、賑わいの創出、まちの魅力向上など、この事業で特徴的であるが定量化が困難な整備効果をどのように評価するかは今後検討の余地がある。

【道路分科会 近畿地方小委員会（R2.3.13 書面会議）】

□各委員からの主な意見

- ✓ 今後は、歩行者空間の整備等に伴う賑わい向上の効果についても、評価できるように検討していくことが必要と考える。
- ✓ 今後は、賑わい向上の効果も算定できるように検討していくことが必要と考える。

【社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会（R2.3.16 書面会議）】

□各委員からの主な意見

- ✓ バスタ事業を全国展開するのであれば、標準的な評価手法の確立が必要である。一方で、地域特性に配慮した評価項目の検討も重要である。
- ✓ 防災拠点がない場合の物資や人の移動コストを想定すれば、ある程度整備効果の数値化が可能ではないか。
- ✓ 神戸三宮駅前空間について、交通結節点になるだけでなく分散した鉄道駅機能のハブ機能、歩行者動線をつなぐ機能にも期待したい。
- ✓ 開業までの時間軸が早いため、運営の仕組みやデータプラットフォームなどをしっかり作る必要がある。

【道路事業の新規事業化に係る意見照会（R2.3.23 書面）】

□神戸市長からの意見

- ✓ 国道2号等神戸駅前空間整備事業計画を踏まえ国と一層連携し、三宮駅周辺において、魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア及び、点在する中・長距離バスを集約する新たなバスターミナルの段階的な整備並びに、それらが一体となったにぎわい空間の創出、神戸三宮駅前空間の回遊性向上のためのデッキやエスカレータの整備に取り組んでまいりたい。
- ✓ これらの事業にあたっては、大阪湾岸道路西伸部の完成と合わせた三宮駅周辺の交通について対応の検討が必要となる。