

# 三宮クロススクエア（第1段階）実現に向けた交通状況調査結果

## 1. 三宮クロススクエア（第1段階）について

神戸三宮「えき～まち空間」基本計画では、「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、その核として、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、人と公共交通優先の空間「三宮クロススクエア」を創出することとしている。整備にあたっては、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進めている。第1段階として、三宮交差点の東側の車道を最大10車線から6車線まで減らし、駅前に広場空間を創出することとしており、（仮称）JR三ノ宮新駅ビルの開業とあわせて、令和11年度頃の完成を目指している。

令和元年7月には、三宮クロススクエア（第1段階）の車線数を再現し、交通流への影響調査を行い、整備に向けた設計に反映させることを目的として、交通社会実験を実施した。この結果から得られた課題について、関係機関との協議を行い、その対策として、春日野交差点の改良等を行うことにより、中央幹線の通過交通を浜手幹線などの外周道路に誘導している。

また、三宮駅前の中央幹線については、（仮称）JR三ノ宮新駅ビルや歩行者デッキの工事に必要となる規制により第1段階の車線数となっている。

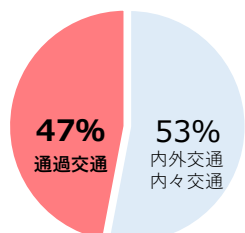
この度、概ね三宮クロススクエア（第1段階）の車線となったことから、改めて令和6年7月に都心内の主要交差点において調査を実施し、現在の交通状況の把握・検証を行った。



## 2. これまでの対策など

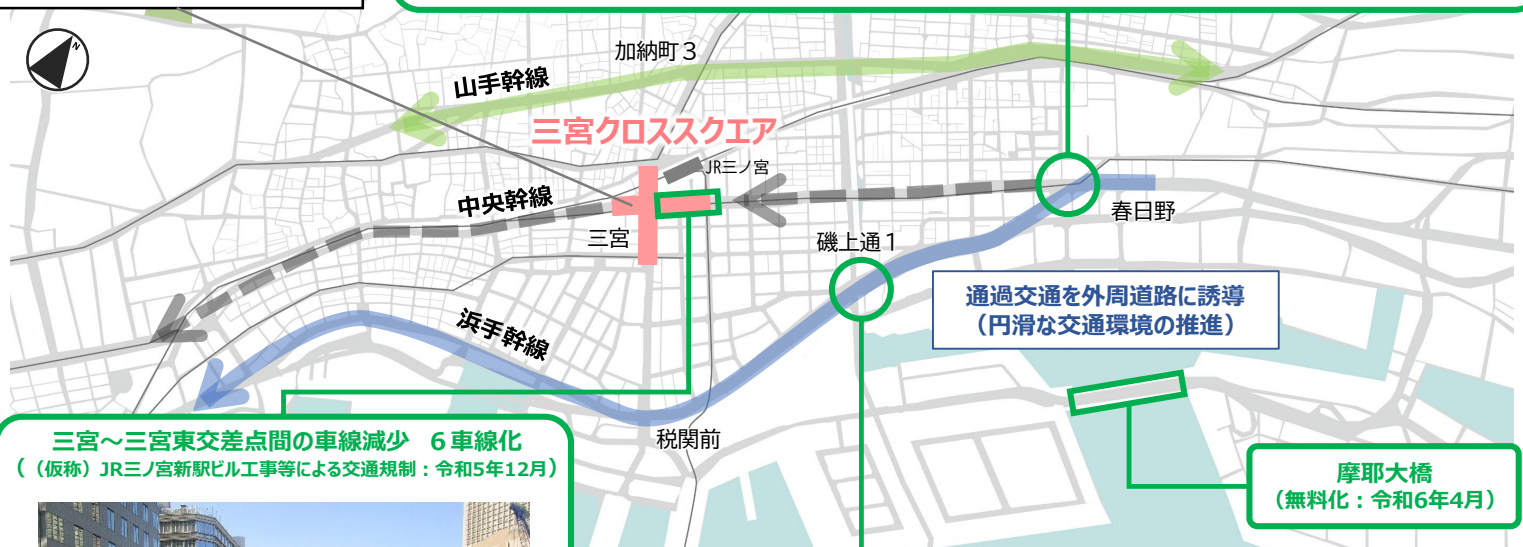
都心部では、これまでに中央幹線に流入する通過交通を外周道路（浜手幹線、山手幹線）に誘導し、人優先のまちづくりを推進。

### 中央幹線の交通特性



※中央幹線の三宮交差点（西側断面）における自動車交通の内、約半数が都心部に用事のない通過交通

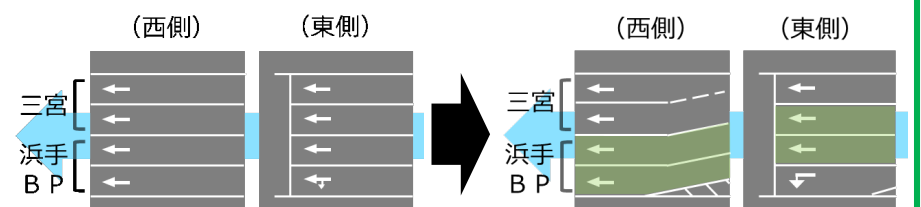
### 春日野交差点改良（車線切り替え：令和5年11月）



### 三宮～三宮東交差点間の車線減少 6車線化（（仮称）JR三ノ宮新駅ビル工事等による交通規制：令和5年12月）



### 磯上通1丁目交差点（車線切り替え：令和6年2月）



摩耶大橋（無料化：令和6年4月）

# 3. 交通状況調査について

## 3-1. 調査の概要

### 実施内容

#### 交通量調査

都心内の主要交差点23箇所において各流入部の自動車交通量を計測

#### 渋滞長調査

主要交差点11箇所において各流入部の渋滞長を計測

#### 走行時間調査

主要な4路線において所要時間を計測

### 調査実施日

調査日：令和6年7月17日(水)

時間：7:00~19:00(12時間)

### 調査内容

#### ◆交通量調査

● 調査箇所 (23箇所)

#### ◆渋滞長調査

■ 調査箇所 (11箇所)

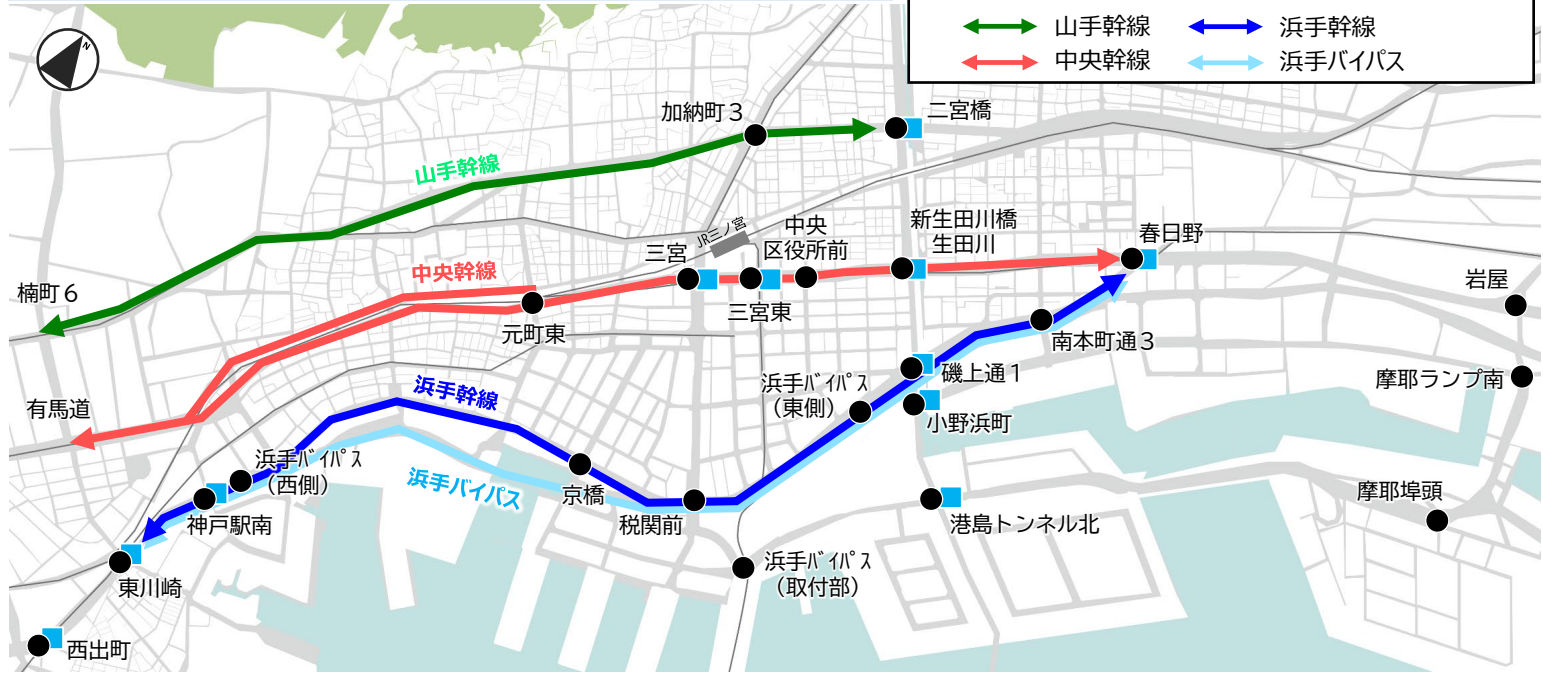
#### ◆走行時間調査

←→ 山手幹線

←→ 浜手幹線

←→ 中央幹線

←→ 浜手バイパス

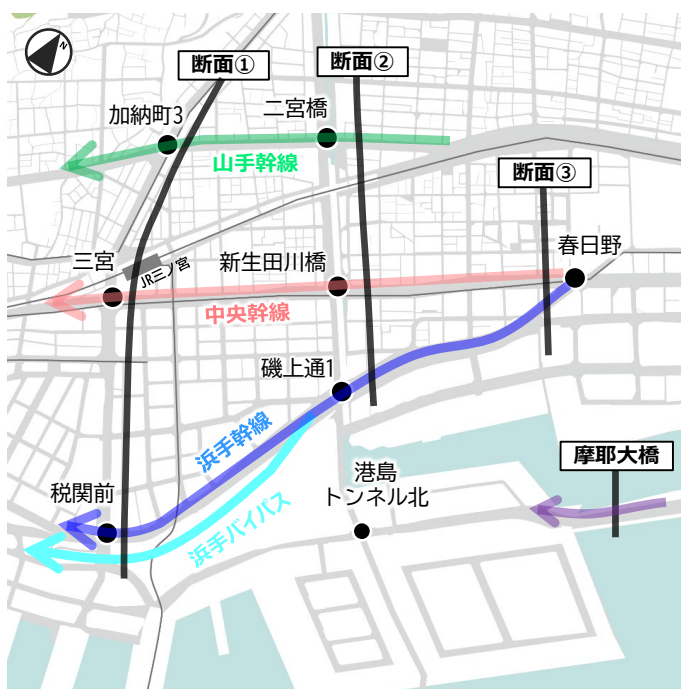


## 3-2. 調査結果 (断面交通量の変化)

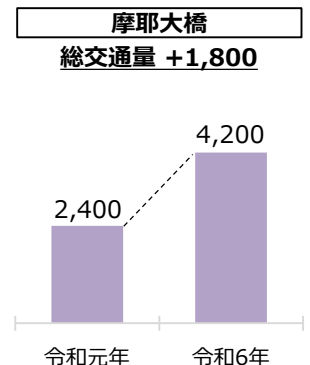
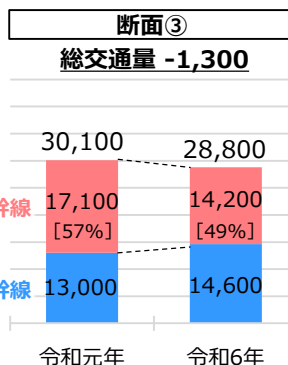
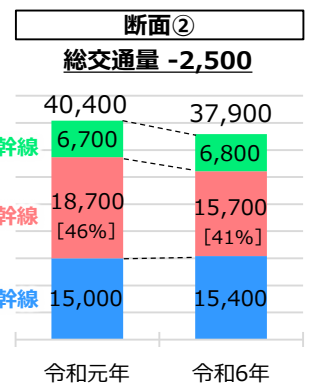
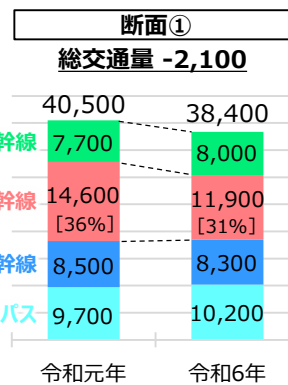
○都心部の主要断面では、摩耶大橋無料化の影響等により山手、中央、浜手幹線の総交通量が減少。

○春日野交差点改良により、中央幹線の西行き交通が千台単位で浜手幹線方面に転換。

### 西行き 交通量



※令和元年：令和元年6月調査結果  
(浜手バイパスは令和4年11月調査結果)  
(摩耶大橋は令和元年11月調査結果)  
※令和6年：令和6年7月調査結果



※上段数値：12時間交通量 (台/12時間) [ ]内：路線分担率

### 3-3. 調査結果 (交通量の変化)

- 春日野交差点改良により、西行き交通について中央幹線方面が減少、浜手幹線方面が増加。
- 摩耶大橋の交通が無料化に伴い増加。

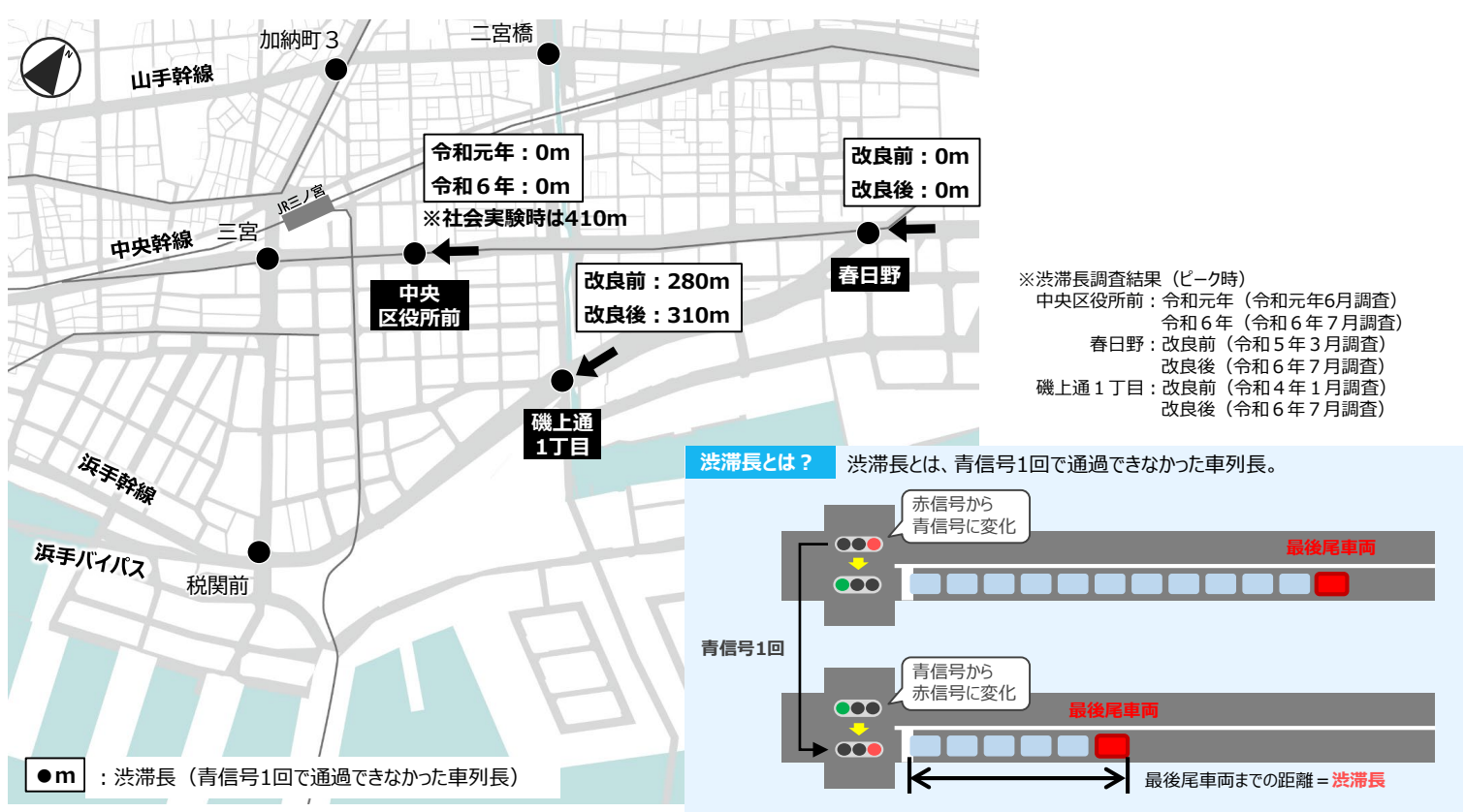
#### 西行き 交通流動



### 3-4. 調査結果 (渋滞等の状況)

- 春日野交差点の改良等により、中央区役所前交差点での渋滞が解消。(令和元年社会実験時に最大410mの渋滞が発生)
- 春日野交差点は改良前と同様に渋滞が発生しておらず、磯上通1丁目交差点では改良前と同程度の渋滞。

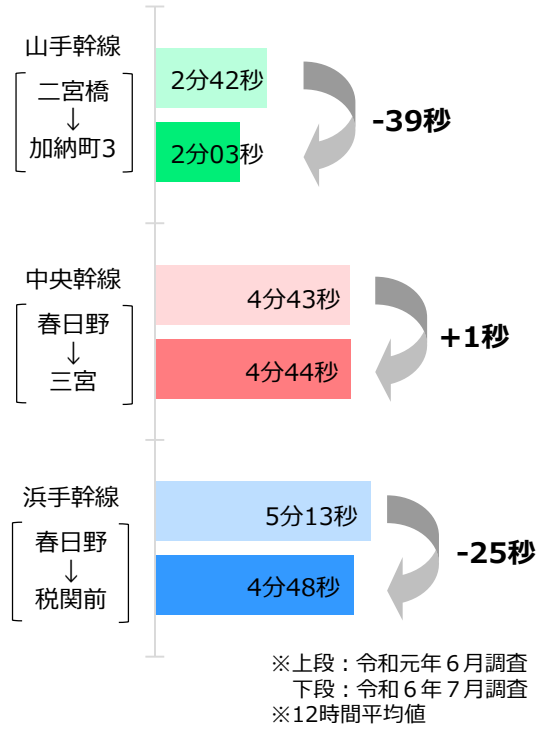
#### 西行き 渋滞状況



### 3-5. 調査結果（走行時間の状況）

○走行時間は、山手、中央、浜手幹線で令和元年と同程度となっている。

#### 西行き 走行時間



### 4. まとめ

山手、中央、浜手幹線の総交通量が減少しており、中央幹線の西行き交通が浜手幹線方面に転換するなど、これまでの対策等による交通への効果が見られ、概ね適切な交通になっていると考えられる。渋滞状況についても令和元年度の交通社会実験の際に課題となった箇所において改善している。引き続き、交通状況を注視しながら、三宮クロススクエア（第1段階）に向けた整備を進めていきたい。

**三宮～三宮東交差点間の車線減少 6車線化**  
（（仮称）JR三ノ宮新駅ビル工事等による交通規制：令和5年12月）

至三宮  
中央幹線  
6車線化  
至三宮東

**磯上通1丁目交差点  
（車線切り替え：令和6年2月）**

至税関前  
至春日野

**春日野交差点改良  
（車線切り替え：令和5年11月）**

3車線  
2車線  
至三宮  
至磯上通1

