

神戸市総合交通計画

－ 都心・ウォーターフロント －

暫定とりまとめ（案）

（第4回 都心・ウォーターフロント総合交通委員会）

平成24年3月

神戸市

目 次

I	神戸市総合交通計画の策定について	1
1.	計画策定の主旨	1
2.	計画の位置づけ	2
3.	計画の枠組み	2
4.	計画策定の流れ	3
II	対象範囲	4
III	都心・ウォーターフロントの現状	5
1.	土地利用	5
2.	都市活動の状況	6
3.	交通基盤の整備状況と交通実態	8
4.	人の動き	14
5.	都心・ウォーターフロントに対する意識調査結果	22
IV	上位・関連計画等の概要	26
1.	都心・ウォーターフロントのめざす姿	26
2.	都心・ウォーターフロントにおける長期的な将来構想	27
V	めざすべき交通環境	29
1.	都心・ウォーターフロントにおける交通計画の課題	29
2.	計画の体系	33
3.	基本理念	34
4.	施策の方向性	36
5.	実施に向けた取り組み戦略	40
VI	展開すべき施策	48
1.	施策群の構成	48
2.	施策の内容	51
VII	めざす交通環境の実現に向けて	55
1.	アクションプラン	55
2.	施策の検証	57
3.	計画の推進体制	59

I 神戸市総合交通計画の策定について

1. 計画策定の主旨

(1) 策定のねらい

都市の交通は、少子高齢化や地球環境問題などの時代の潮流に対応していくためには、都市構造に応じて、公共交通を中心に歩行者、自転車、自動車がバランスよく組み合わせられた体系をめざす必要があります。

都市の成長期において、都市基盤の整備は拡大する需要に対応するよう行政が中心となって進めてきました。成熟期へと移行する中、今後は、①市民・大学等・事業者・行政がめざすべき交通環境について共通の認識をもち、②担うべき役割分担を明確にした上で、③施策の具体化を図っていくというプロセスを経て、着実に取り組みを進めていく必要があります、このためには、共通の指針が必要となります。

本計画は、人の移動に関して、基本理念、施策の方向性、役割分担、具体的な施策などを示すことにより、めざす交通環境の実現に向けての取り組みを進めていく指針として策定します。

(図 1-1,1-2とも第5次神戸市基本計画「神戸づくりの指針」より作図)

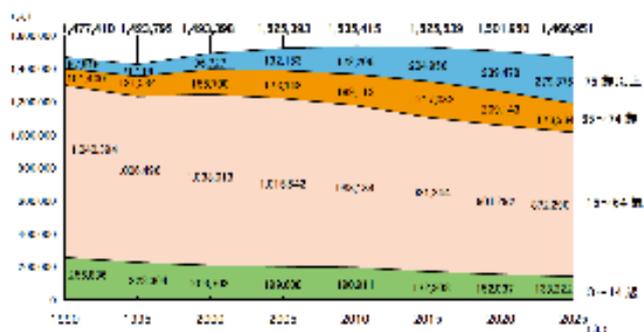


図 1-1 神戸市の人口推計

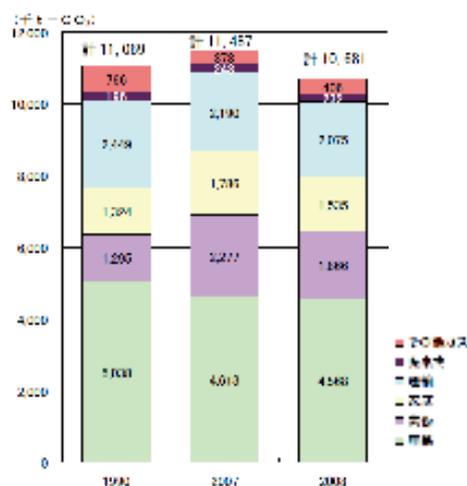


図 1-2 神戸市における温室効果ガスの部門別排出量

(2) 目標年次

神戸市総合交通計画の目標年次は、第5次神戸市基本計画、神戸市都市計画マスタープランの目標年次と同じ2025年（平成37年）とします。

2. 計画の位置づけ

神戸市総合交通計画は、交通政策にかかわる部門別計画として神戸市基本計画と連携・相互補完する関係にあります。また、神戸市都市計画マスタープランに定める「都市交通」分野の「施策の方針」を具現化する役割も担っています。

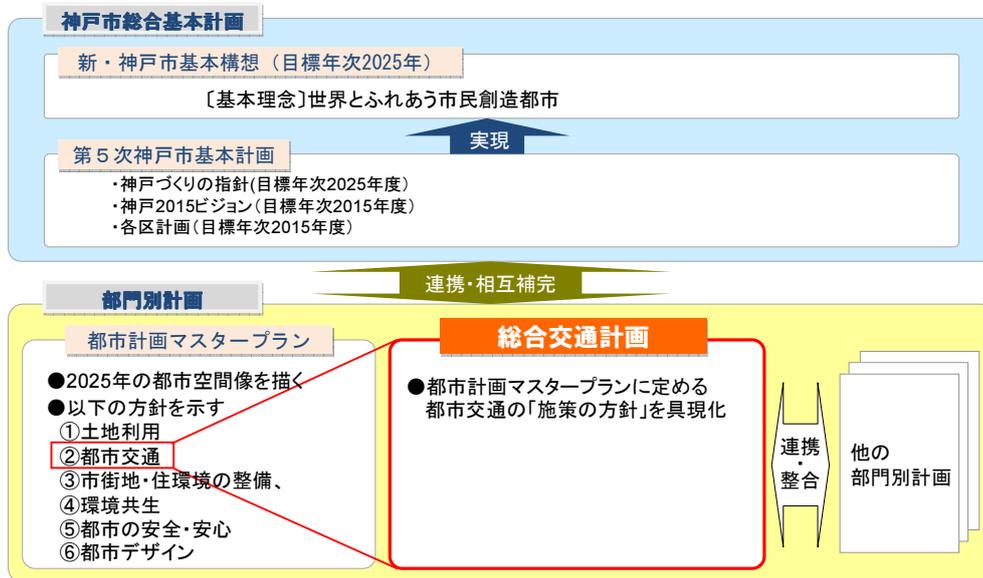


図 1-3 総合交通計画の位置づけ

3. 計画の枠組み

本計画は、①市域を越える広域交通や、都市の一体性を高めたり地域間を結ぶ交通、②交通特性に応じて区分した地域内の交通、③交通結節点を対象として策定します。



図 1-4 総合交通計画の枠組み

4. 計画策定の流れ

市民・大学等・事業者・行政の協創により、着実に取り組みを進めていくためには、神戸市全体および各地域におけるめざすべき交通環境や、その実現に向けた施策の方向性等を明らかにし、相互の共通認識を深めていくとともに、地域ごとの交通特性に応じた具体的な取り組みを目に見える形で進めることが効果的です。

神戸市総合交通計画（都心・ウォーターフロント）は、世界に誇れる「港都 神戸」を創生する先導エリアである「都心・ウォーターフロント」における交通を対象に、めざすべき交通環境や、その実現に向けた具体的かつ先導的な取り組み等を定める計画であり、全市計画に先行してとりまとめることとします。

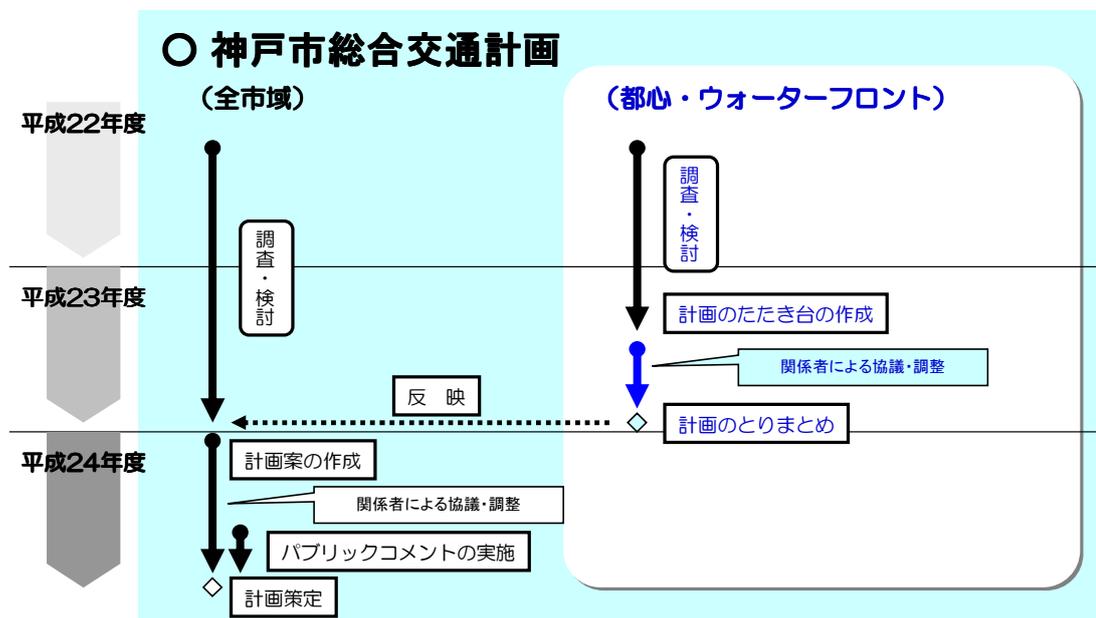


図 1-5 総合交通計画策定の流れ

II 対象範囲

先行的に計画づくりを進める都心・ウォーターフロントの範囲は、神戸市都市計画マスタープランにおいて、「市街地整備の先導エリア」の1つとして位置づけている都心・ウォーターフロントの範囲を基本とします。

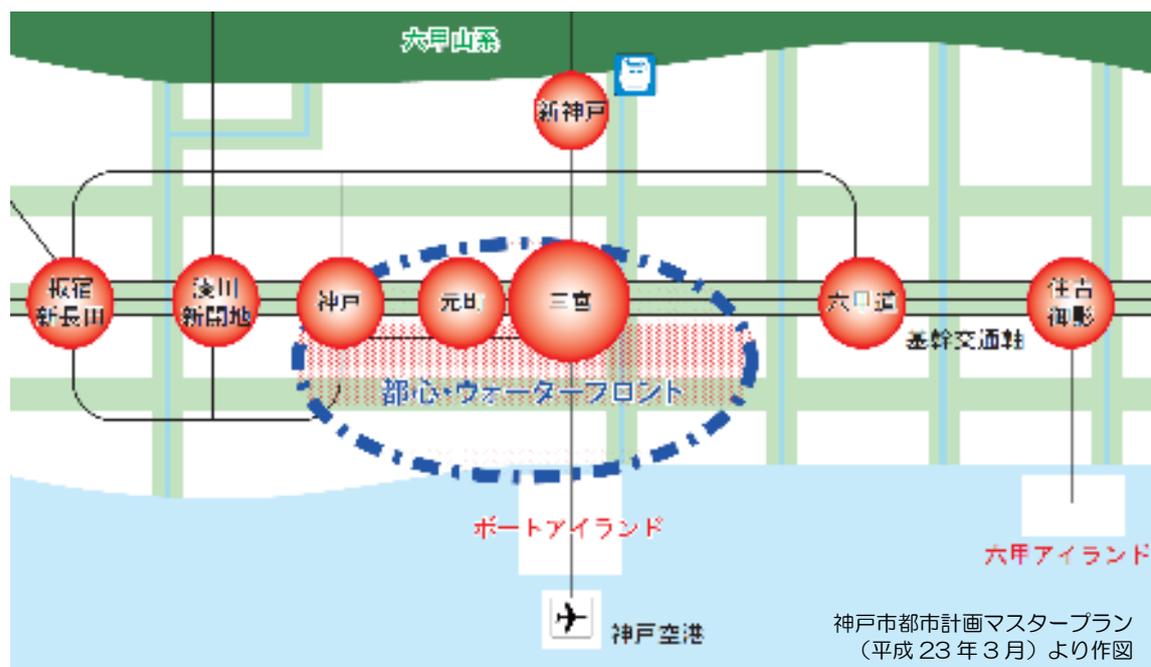


図 2-1 神戸市総合交通計画（都心・ウォーターフロント）の対象範囲

Ⅲ 都心・ウォーターフロントの現状

1. 土地利用

都心・ウォーターフロント地域における用途地域として、三宮～神戸を中心に商業系の用途を定めており、その南側の臨海部は主に工業系、北側は主に住居系の用途としています。

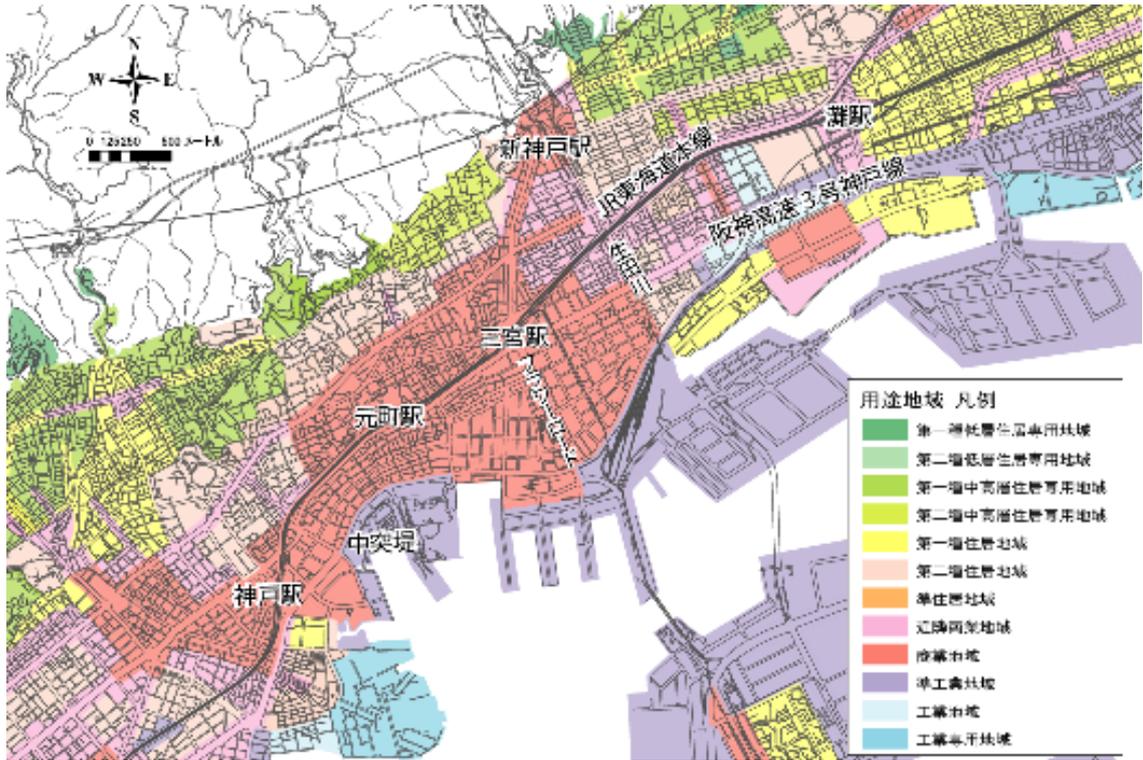


図 3-1 都心・ウォーターフロント周辺の用途地域

※ 用途地域は平成 23 年 10 月時点

2. 都市活動の状況

(1) 経済活動の状況

下のグラフは、平成 11 年度から平成 18 年度までの都心（三宮、元町、ハーバーランド）における民営全産業の事業所数および従業者数の推移を表しています。事業所数、従業者数ともに各調査年ではばらつきが見られるものの、全期間を通して見るとほぼ横ばいとなっており、商業や業務活動の規模にさほど大きな変化が見られない状況であることがわかります。

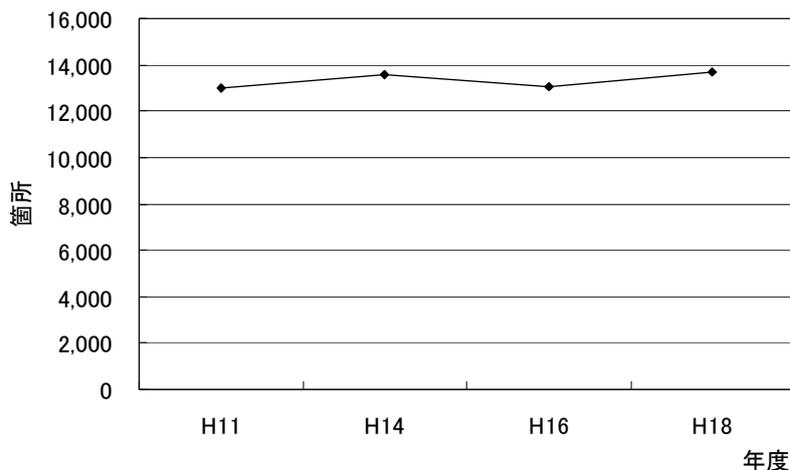


図 3-2 三宮・元町・ハーバーランド周辺における事業所数の推移

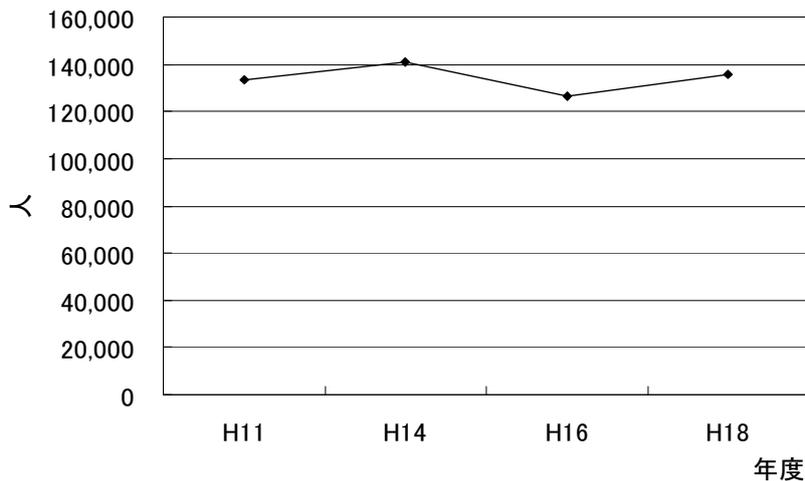


図 3-3 三宮・元町・ハーバーランド周辺における従業者数の推移

(図 3-2、図 3-3 ともに総務省「事業所・企業統計調査」より作成)

(2) 都心居住の動向

下図は、平成 11 年から平成 20 年の間に建築確認申請の届出のあった集合住宅の位置を、規模別に表したものです。JR 東海道本線より南側に着目すると、商業・業務機能が高度に集積する三宮～元町においては届出がほとんど見られないものの、その東側および西側の、商業・業務ビルや住宅が混在している地区においては、比較的規模の大きな集合住宅の立地が進んでいる状況がうかがえます。

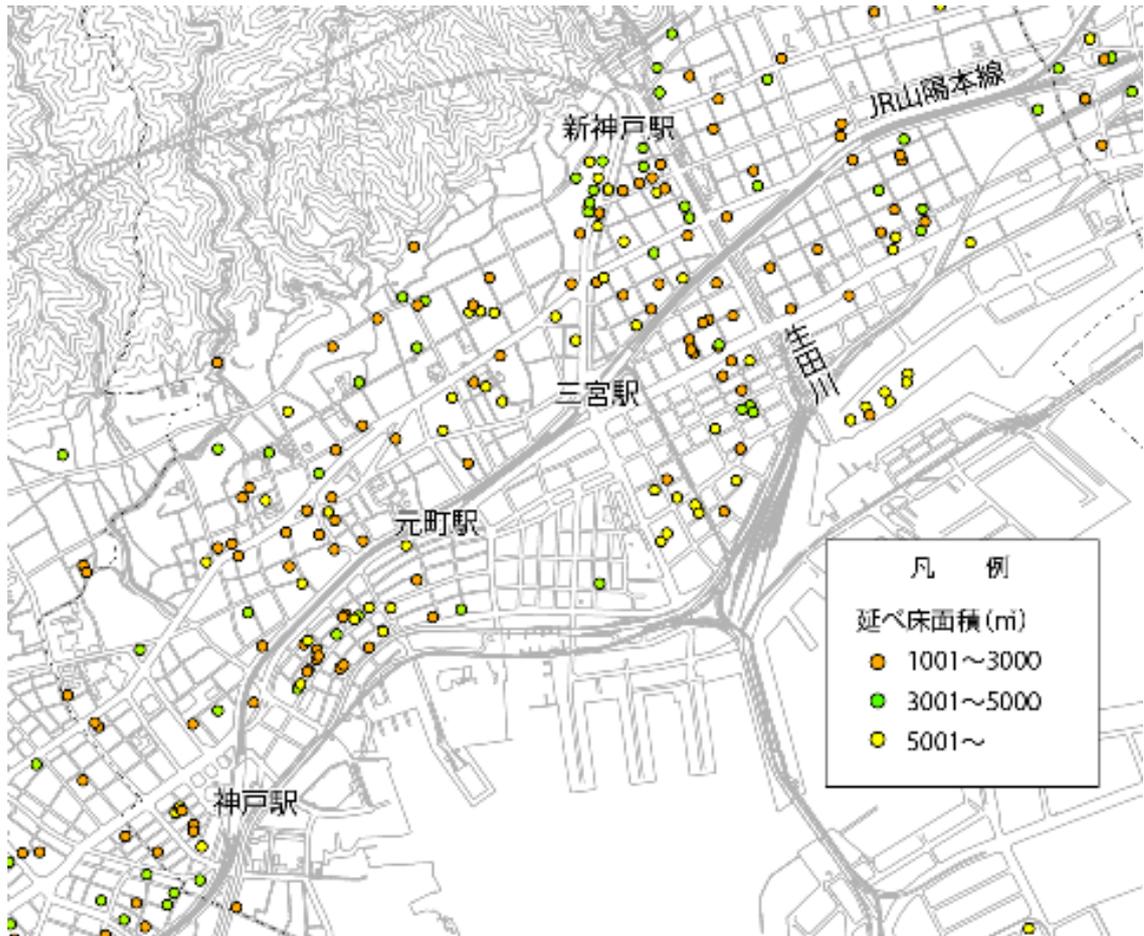


図 3-4 都心・ウォーターフロント周辺における集合住宅の建築確認申請の状況（平成 11～20 年）

3. 交通基盤の整備状況と交通実態

(1) 広域的な幹線道路網

神戸市内の道路は、関西内外との交流を支える高速自動車国道及び有料道路が格子状に整備されており、さらに三大幹線をはじめとする既成市街地の東西交通を強化する幹線道路と、六甲山を隔てた新市街地と既成市街地を結ぶ放射状の幹線道路が整備されています。

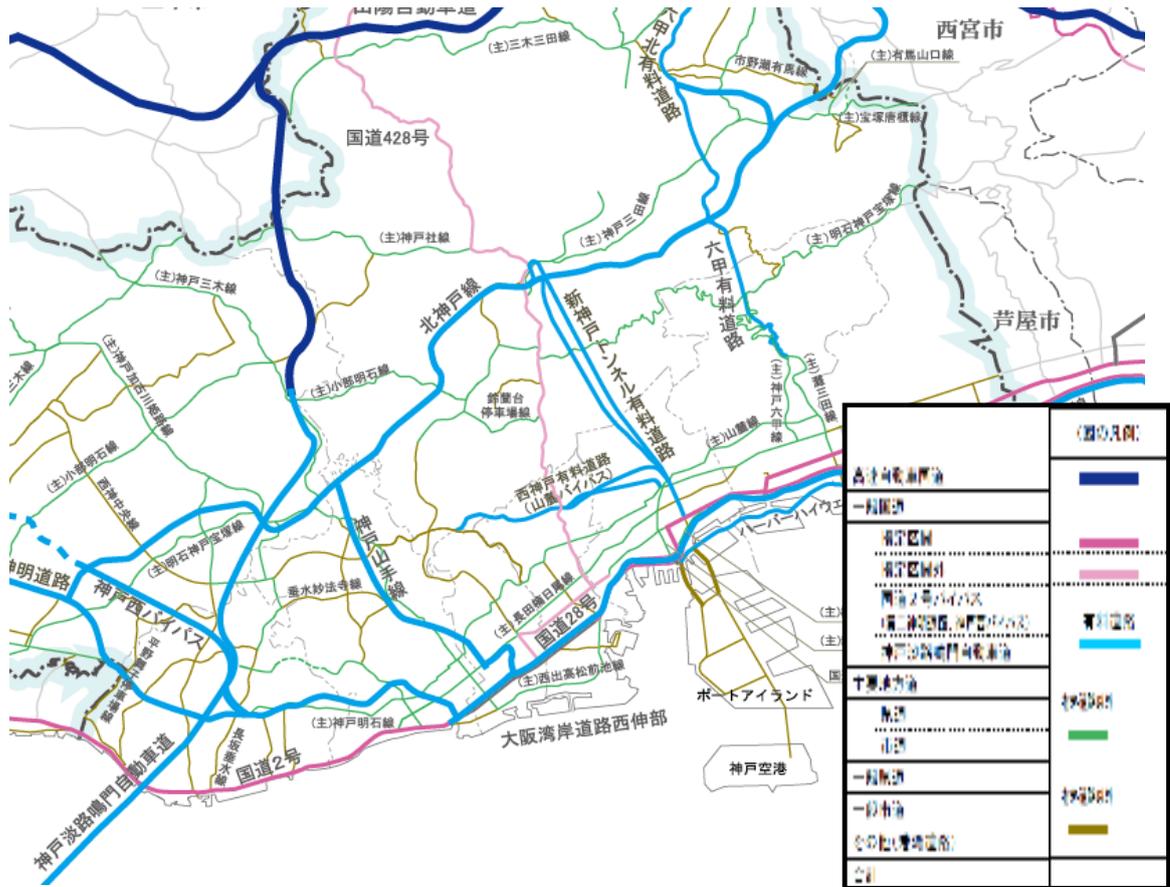


図 3-5 神戸市における広域的な幹線道路網

(神戸市「みちづくり計画」より作成)

(2) 都心周辺の主要な道路状況

都心周辺の主要な道路として、南北方向にはフラワーロード、京町筋、トアロード、鯉川筋等が整備されており、東西方向には山手幹線、中央幹線、浜手幹線等が整備されています。交通量の状況は、図3-6に示すように、平成17年と平成22年を比較すると、各地点において減少していることがわかります。

また、東西の主要な道路から都心・ウォーターフロントに流入する自動車交通は、昼間12時間（7時～19時）では概ね5万台であり、このうち約半数が都心・ウォーターフロントに目的地を持たない通過交通と推測されます。

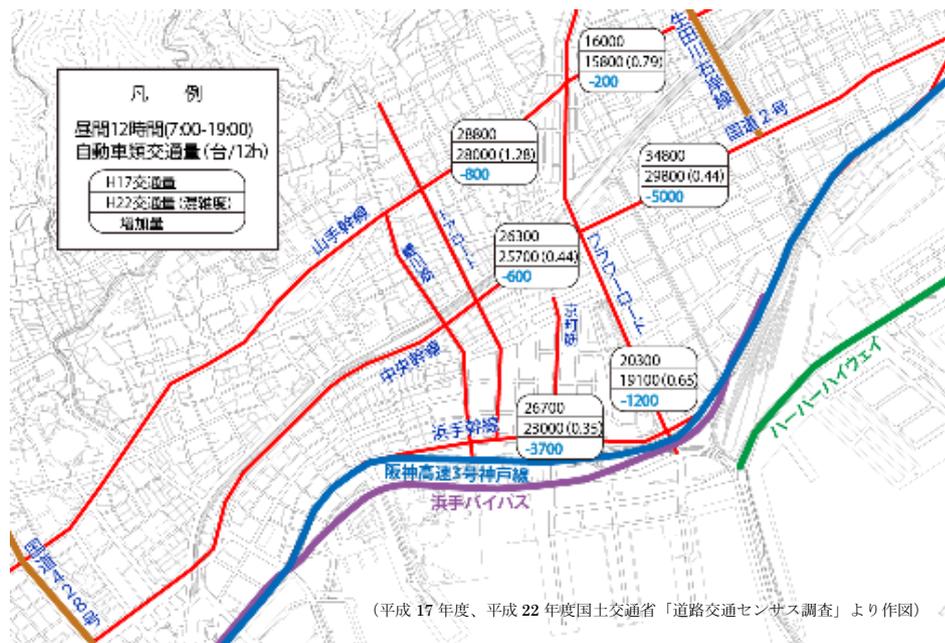


図3-6 都心周辺の主要な道路網と自動車交通量の変化



図3-7 交差点断面における自動車交通量

(3) 駐車場利用実態

図 3-8、図 3-9 では、路外駐車場（一時貸し、月極、専用）における収容台数と、路外駐車場および路上に駐車されている台数との差し引きにより算出した駐車需給バランスについて、平成 14 年度と平成 21 年度の状況を比較しています。

図 3-8 では、平成 21 年度には、駐車場不足台数の多い区域が減り、「不足しない」区域が増えていることから、概ね各区域で駐車需要が満たされていることが分かります。

また、図 3-9 からは、駐車需要の増加に伴って十分な駐車場所が供給されてきたことにより、駐車場が充足した状態になっていることが分かります。

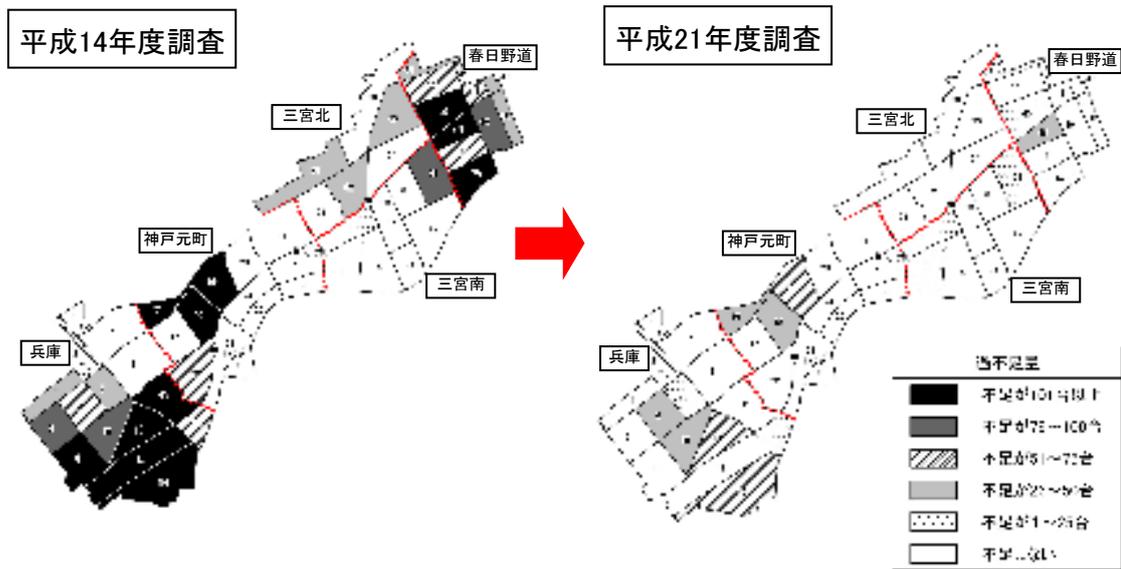


図 3-8 駐車需給バランスの変化

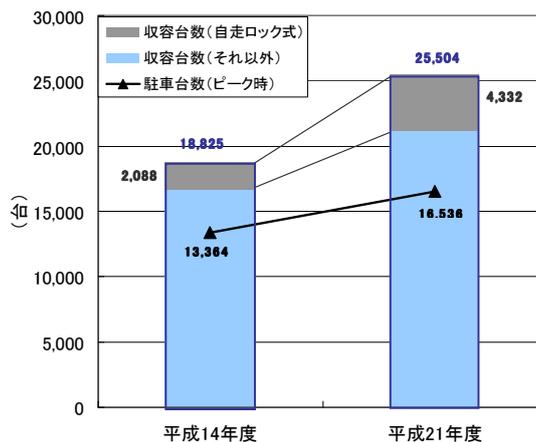


図 3-9 駐車需要と駐車場収容台数の変化

(図 3-8、図 3-9 とともに平成 21 年度 市内駐車場現況調査より抜粋、作図)

(4) 公共交通の整備・サービス実態

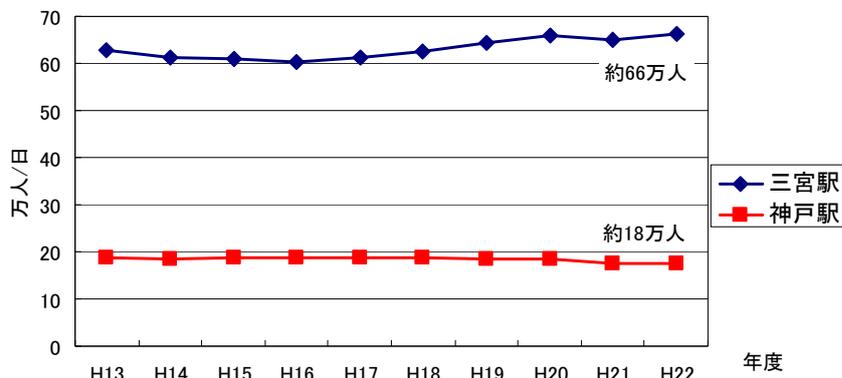
ア. 鉄道網および利用者数

都心のターミナル機能を有する三宮駅、神戸駅を中心として、JR 東海道本線、阪急神戸本線、阪神本線、神戸高速線、地下鉄西神・山手線、地下鉄海岸線およびポートライナーが整備されています。



図 3-10 都心・ウォーターフロントにおける鉄道網（平成 23 年現在）

平成 13 年度から平成 22 年度までの駅の利用者数の推移を見ると、三宮駅（各線三宮駅、三宮花時計前駅の計）、および神戸駅（神戸駅、高速神戸駅、ハーバーランド駅の計）の日平均乗降者数は、おおむね横ばいの状況です。



※三宮駅: 各線三宮駅、三宮・花時計前駅の計
 神戸駅: 神戸駅、高速神戸駅、ハーバーランド駅の計

図 3-11 三宮駅、神戸駅における日平均乗降者数

(「神戸市統計書」より作成)

イ. バス路線網および利用者数

都心におけるバス路線網は、東側市街地は三宮駅を起点に、西側市街地は神戸駅を起点に整備されています。



図 3-12 都心における路線バスの運行本数（平成 22 年現在）

図の運行本数の集計対象としたバス路線：
市バス、神姫バス、阪急バス、阪神バス、神戸交通新港、みなと観光バス

このうち、市バスに関する利用状況として、三宮駅周辺および神戸駅周辺における市バスの乗降客数は、平成 17 年度から平成 19 年度にかけて、鉄道の乗客数と同様に、三宮駅周辺では増加傾向が、神戸駅周辺では若干の減少傾向が見られます。

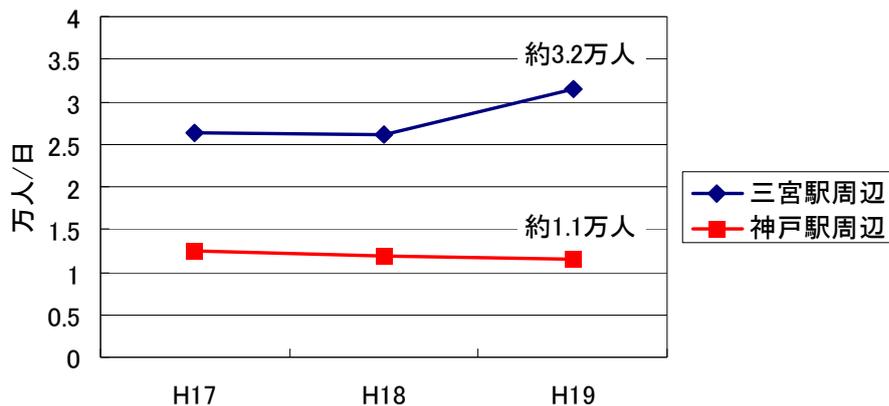


図 3-13 三宮駅、神戸駅周辺における市バス乗降者数

（「神戸市バス交通調査」より作図）

(5) 自転車利用実態

図 3-14 は、都心・ウォーターフロントにおける自転車の交通量を示しています。三宮駅や元町駅、神戸駅などの周辺では、昼間 12 時間（7 時～19 時）の自転車交通量が 1000 台以上となる、交通量の多い路線もある状況です。また、神戸市では、図 3-15 に示すように平成 2 年以降、自転車による移動は一貫して増加傾向となっています。

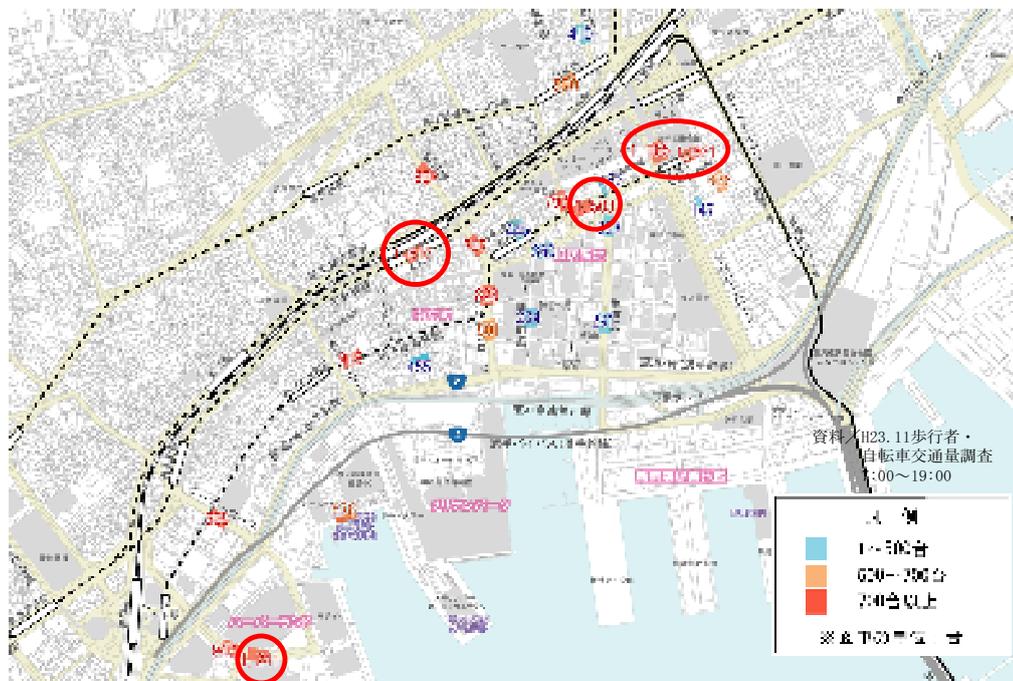


図 3-14 都心・ウォーターフロントにおける自転車の交通量

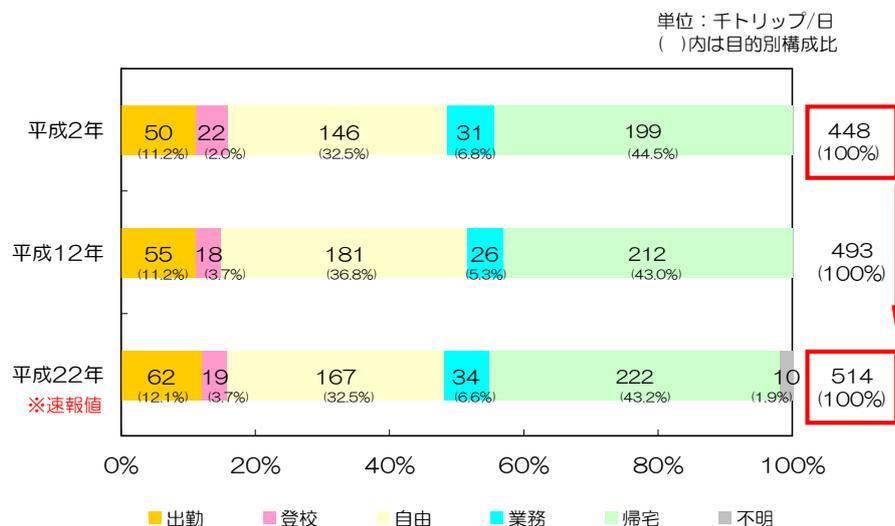


図 3-15 神戸市における自転車利用による移動の推移

(平成 2 年度、12 年度「京阪神都市圏パーソントリップ調査」、および平成 22 年度「近畿圏パーソントリップ調査」の速報値より、神戸市が独自に集計)

4. 人の動き

(1) 都心における移動交通手段

図 3-16 は、平成 22 年の平日に都心・ウォーターフロントを発着地とする移動の代表交通手段の分担率を、全市における分担率と比較したものです。

- ・ 鉄道による移動について、全市では約 27 パーセントであり、都心・ウォーターフロントでは約 49 パーセントを占めていることから、全市に比べ、鉄道を利用する割合が大きいことがわかります。
- ・ 自動車による移動については、全市では約 28 パーセントであり、都心・ウォーターフロントでは約 14 パーセントと、全市の約半分の割合となっています。

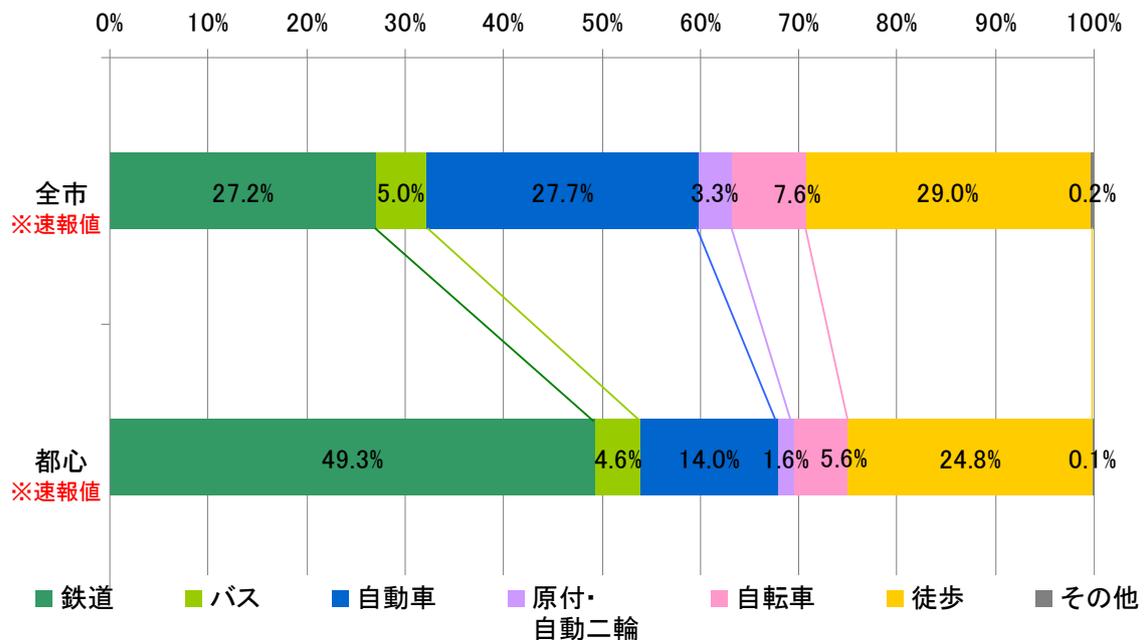


図 3-16 全市における移動と都心・ウォーターフロントを発着地とする移動の代表交通手段分担率の比較

(平成 22 年度「近畿圏パーソントリップ調査」の速報値より、神戸市が独自に集計)

(2) 神戸市内での移動の傾向

図 3-17 は、神戸市内で発生・集中する移動トリップ数について、平成 2 年からの平成 22 年までの推移を表したものです。平成 2 年から 12 年にかけては若干増加しているものの、平成 12 年から 22 年には 0.96 倍と、神戸市における人の移動が減少していることがわかります。

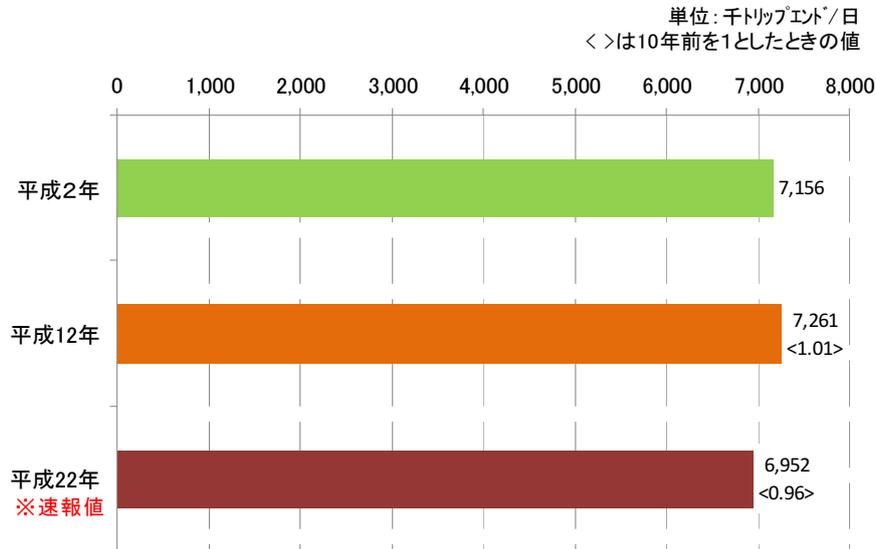


図 3-17 神戸市における発生集中トリップ数の推移

年齢階層別の内訳を見ると、全体の発生集中量に占める若年層の割合が減少している一方、特に 65 歳以上の割合が大きく増加している傾向となっています。

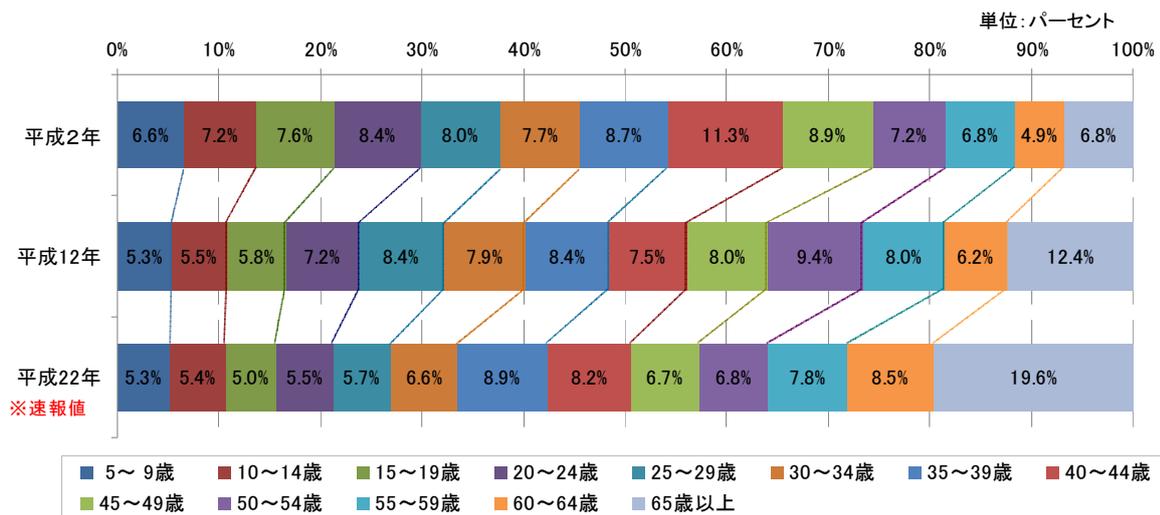


図 3-18 神戸市における発生集中トリップの年齢階層別内訳の推移

(図 3-17、3-18 とも 平成 2 年度、12 年度「京阪神都市圏パーソントリップ調査」、および平成 22 年度「近畿圏パーソントリップ調査」の速報値より、神戸市が独自に集計)

(3) 観光客の動き

ア. 都心への訪問交通

神戸市への観光入込客数約 3,200 万人のうち、市街地へは 65 パーセントの観光客が訪問していることから、市街地が神戸観光の中心的な役割を担っていることがわかります。

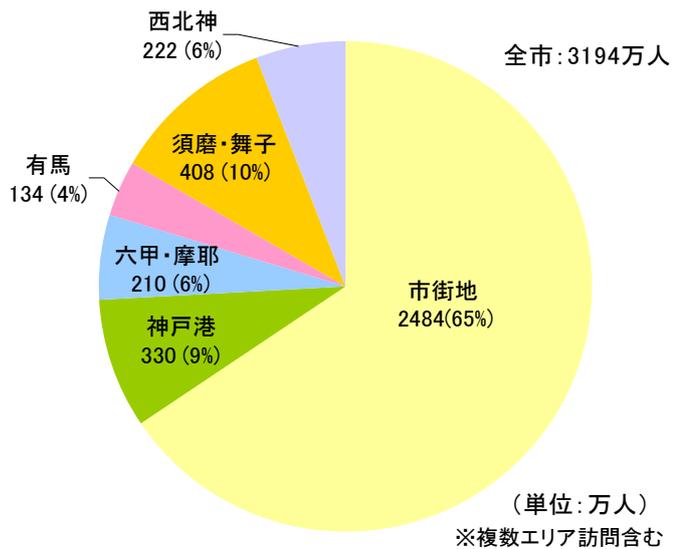


図 3-19 神戸市におけるエリア別観光入込客数

(神戸市「観光入込客数」(平成 22 年) より作成)

イ. 都心における回遊交通

都心における行動に関する調査から、神戸市都心への来訪者は1日に平均して2,400m程度の距離を歩いていることがわかります。また、徒歩移動中の訪問箇所は平均3.7箇所であり、施設間の平均歩行距離は約510mとなっています。一般的に、人が歩くのに抵抗を感じない距離は約300mと言われていることから、都心では日常行動と比較して長い距離を歩いていると考えられ、目的地まで快適に移動できるような歩行環境を整えることが重要であるといえます。

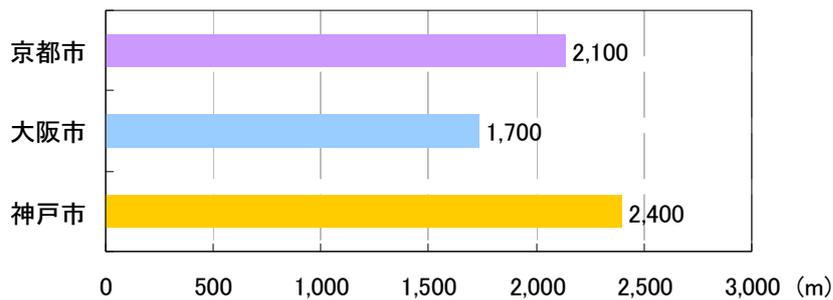


図 3-20 徒歩による1日の回遊距離

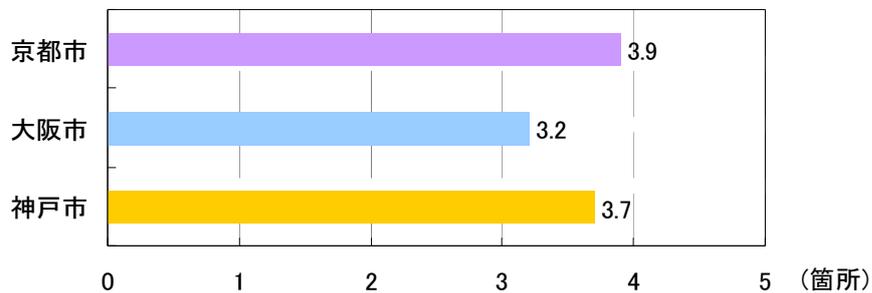


図 3-21 徒歩による回遊中の平均立ち寄り箇所数

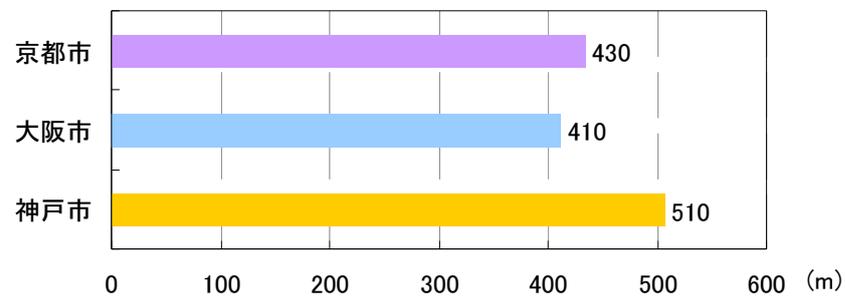


図 3-22 施設（駅・駐車場、立ち寄り施設）間の平均歩行距離

(平成17年度京阪神都市圏交通計画協議会「回遊調査」より作成)

(4) 都心・ウォーターフロントでの人の移動実態

ア. 歩行者の交通量

図 3-23 は、都心・ウォーターフロントの調査地点における休日の昼間 12 時間（7 時～19 時）の歩行者交通量を示しています。歩行者は、三宮駅や元町駅の周辺に多く、特に、三宮センター街、旧居留地、元町商店街、南京町等の接点となるメリケンロード周辺に集中していることがわかります。

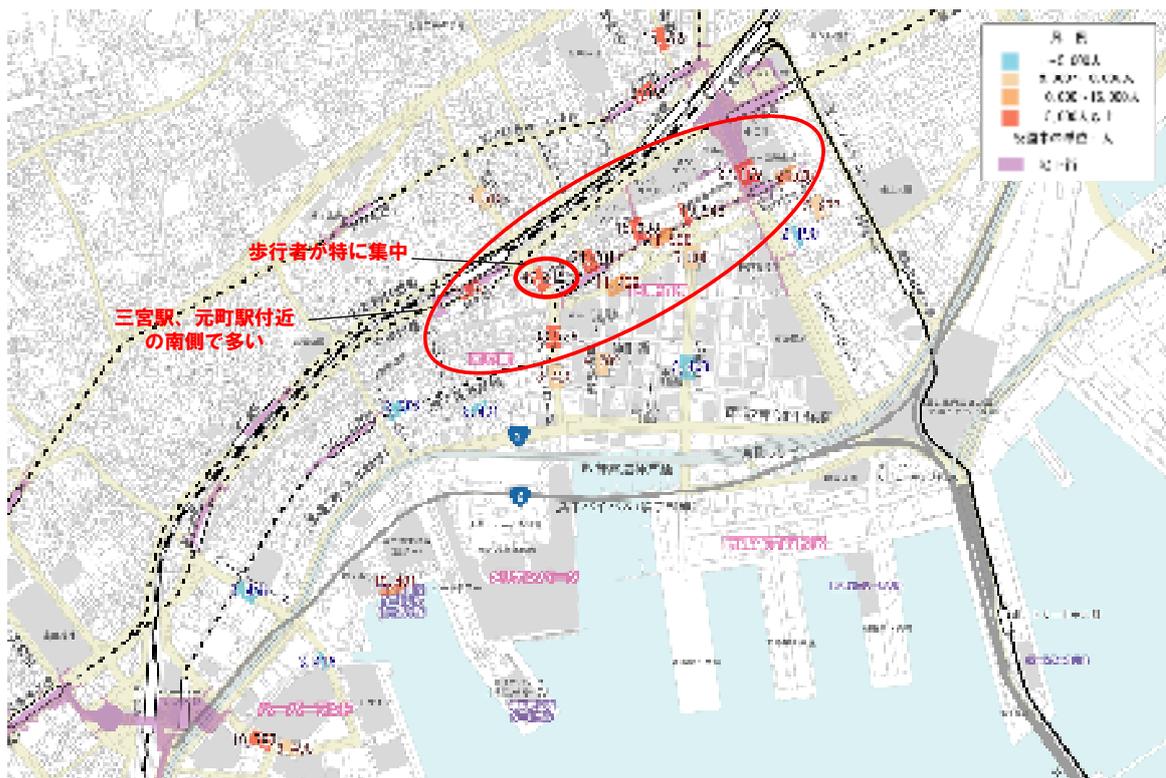


図 3-23 休日ににおける歩行者の交通量

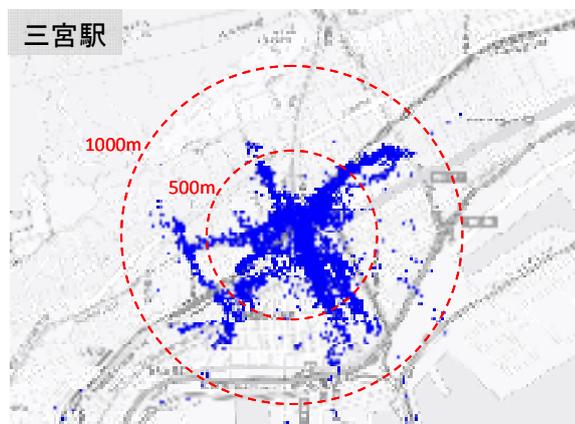
(交通量調査 (平成 23 年 11 月 13 日、11 月 27 日) より作図)

イ. 鉄道駅からの歩行の実態

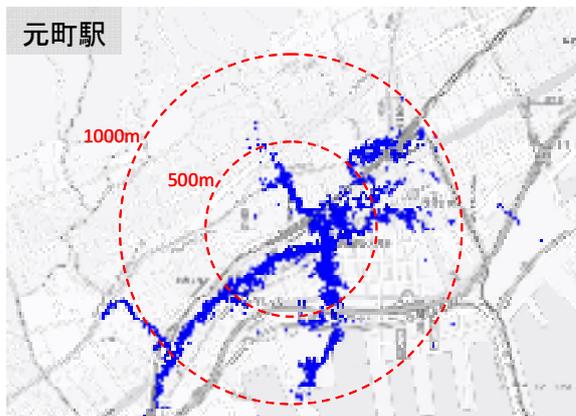
図 3-24 では、GPS 端末を持って都心・ウォーターフロントを訪れた調査モニター（人の移動実態に関する詳細調査、39 名）の鉄道駅からの移動の軌跡を示しています。

三宮駅を起点とする移動では、多くが駅から 500m 程度の範囲の移動にとどまっていることがわかります。元町駅を起点とする移動は、三宮センター街と元町商店街方面への指向性が強く、神戸駅では元町商店街とハーバーランドの方向への集中がみられます。

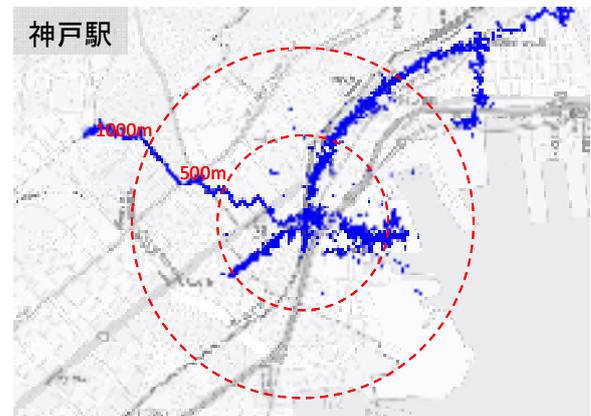
また、直線的な移動が多く面的な回遊が少ないことや、メリケンロード付近で、三宮駅・神戸駅からの移動が分断されている傾向がみられます。



(a) 三宮駅を起点とした移動



(b) 元町駅を起点とした移動



(c) 神戸駅を起点とした移動

図 3-24 鉄道駅からの移動経路・移動範囲

(平成 23 年度「人の移動実態に関する詳細調査」の結果を集計、作図)

ウ. 来訪者の移動経路選択理由

都心・ウォーターフロントへの来訪者（通勤、業務目的を除く）が目的地までの経路を選択する理由としては、「目的地まで早く行ける」が、62 パーセントと大半を占めています。次いで、「沿道に商業施設が沢山あり「賑わっている」ことが、経路を選ぶ大きな理由となっています。

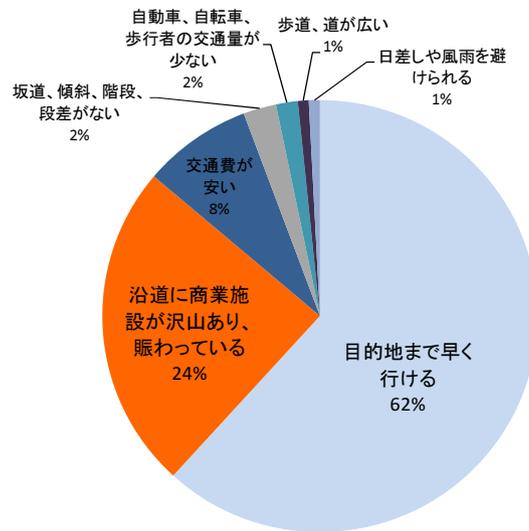
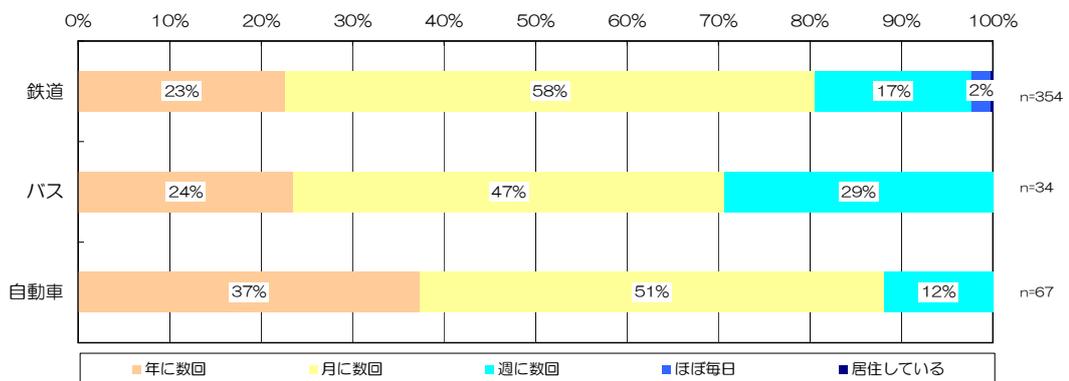


図 3-25 移動経路の選択理由

（平成 23 年度「人の移動実態に関する詳細調査」の結果を集計、作図）

エ. 来訪手段別の来訪頻度

買い物や飲食、レジャー等を目的とした都心・ウォーターフロントへの来訪頻度は、自動車利用による来訪者よりも鉄道利用による来訪者の方が、高頻度である傾向がみられます。



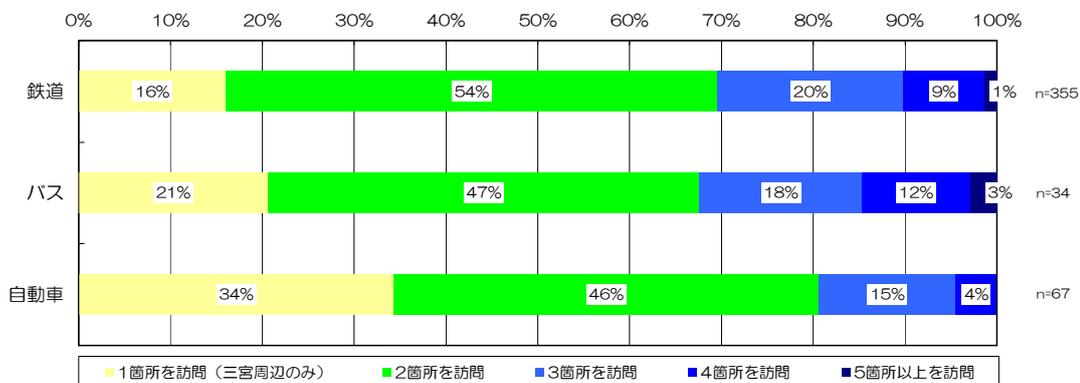
※三宮周辺への来訪者の来訪頻度を集計
n は回答者数を示す。

図 3-26 都心・ウォーターフロントへの来訪手段別来訪頻度

（平成 23 年度「市政アドバイザー意識調査」より集計、作図）

オ. 来訪手段別の訪問箇所数

買い物や飲食、レジャー等を目的とした都心・ウォーターフロントへの1回の来訪時における訪問箇所数は、鉄道利用による来訪者の方が、自動車利用による来訪者よりも多い傾向がみられます。



※三宮周辺への来訪者の来訪頻度を集計、nは回答者数を示す。
 設問での訪問箇所：三宮（駅の南側）、三宮（駅の北側）、旧居留地、元町・南京町周辺、ハーバーランド、メリケンパーク、北野異人館街周辺、その他

図 3-27 都心・ウォーターフロントへの来訪手段別訪問箇所数

(平成 23 年度「市政アドバイザー意識調査」より集計、作図)

(5) 滞在時間と消費行動の関係

図 3-28 は、都心を訪れる買い物客の滞在時間と、買い物に使う予算の関係を示しています。滞在時間が長いほど、予算額も大きくなる傾向がみられます。

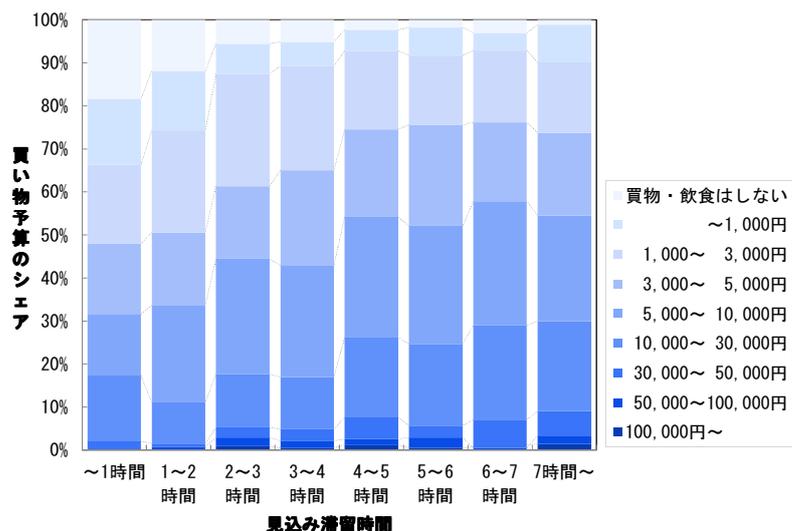


図 3-28 都心を訪れる買い物客の滞在時間と予算の関係

(平成 23 年度「商業地等実態調査」より集計、作図)

5. 都心・ウォーターフロントに対する意識調査結果

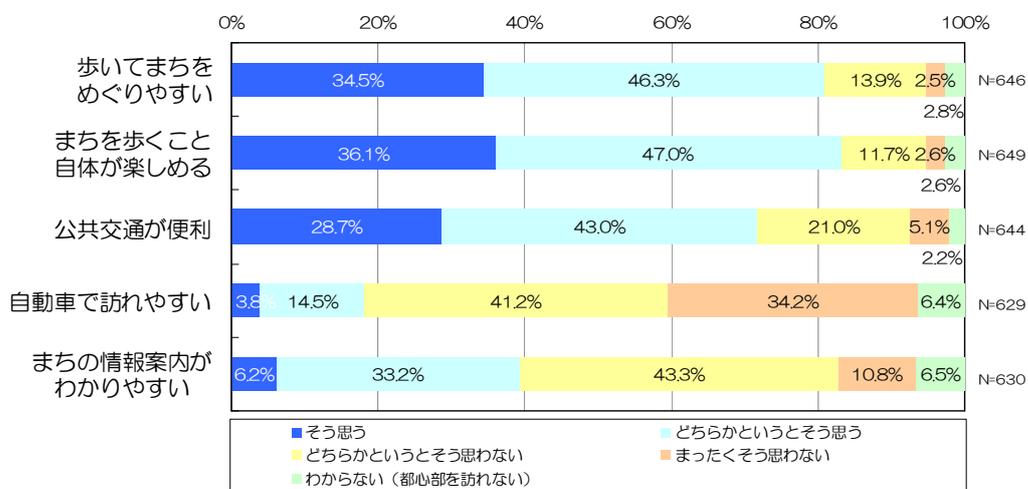
(1) 都心・ウォーターフロントの交通に対する印象

図 3-29 は、(a) 三宮周辺～旧居留地～元町周辺と、(b) メリケンパーク～ハーバーランド周辺における現在の交通に対する市民の印象を調査した結果です。

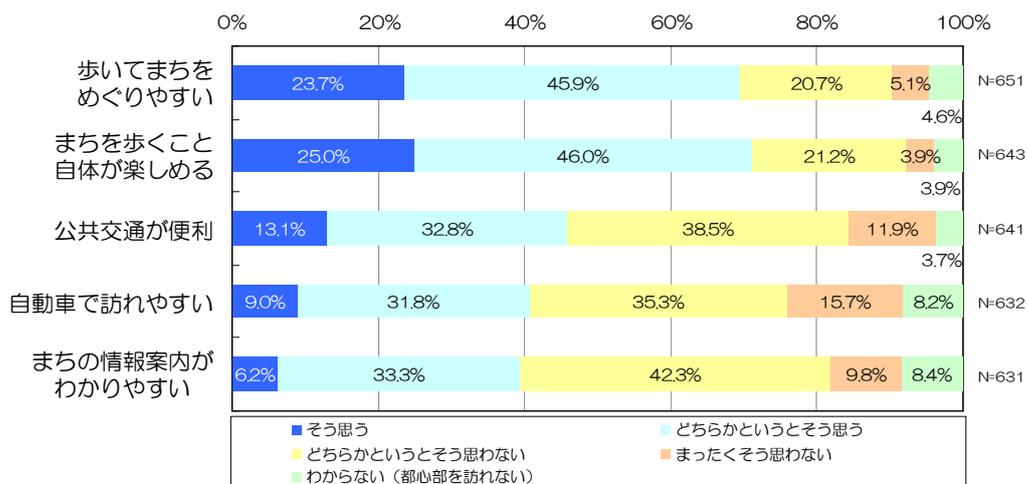
いずれの地域でも、「歩いてまちをめぐりやすい」「まちを歩くこと自体を楽しめる」と感じている人が7～8割程度を占めています。

(a)の地域と比べて、(b)の地域では「公共交通が便利」と感じている人が少ない一方で、「自動車で訪れやすい」と感じている人が多いという特徴があります。

いずれの地域とも、「まちの情報案内が分かりやすい」と感じている人は相対的に少ないという結果になっています。



(a) 三宮～旧居留地～元町周辺に対する印象



(b) メリケンパーク～ハーバーランドに対する印象

図 3-29 都心・ウォーターフロントの交通に対する印象

(平成 23 年度「市政アドバイザー意識調査」より集計、作図)

(2) 誰もが楽しく快適にまちをめぐることができる環境をつくるため必要な事項

図 3-30 は、徒歩と公共交通を中心として、誰もが楽しく快適にまちをめぐることができる環境をつくっていくためには、特に何が必要と考えられるかという市民の意識を調査した結果です。

「休憩したり、たたずむためのベンチや木陰などを増やす」ことが必要と、約 6 割が回答しており、他の回答と比べて突出して多い結果となっています。

一方、「徒歩や公共交通を中心とした交通環境にする必要は無い」との回答は、全体の約 1 パーセントであり、多くの市民にとって、都心・ウォーターフロントを、徒歩と公共交通を中心とした、誰もが楽しく快適にめぐるすることができるまちにしていくことは望まれる方向性であることがわかりました。

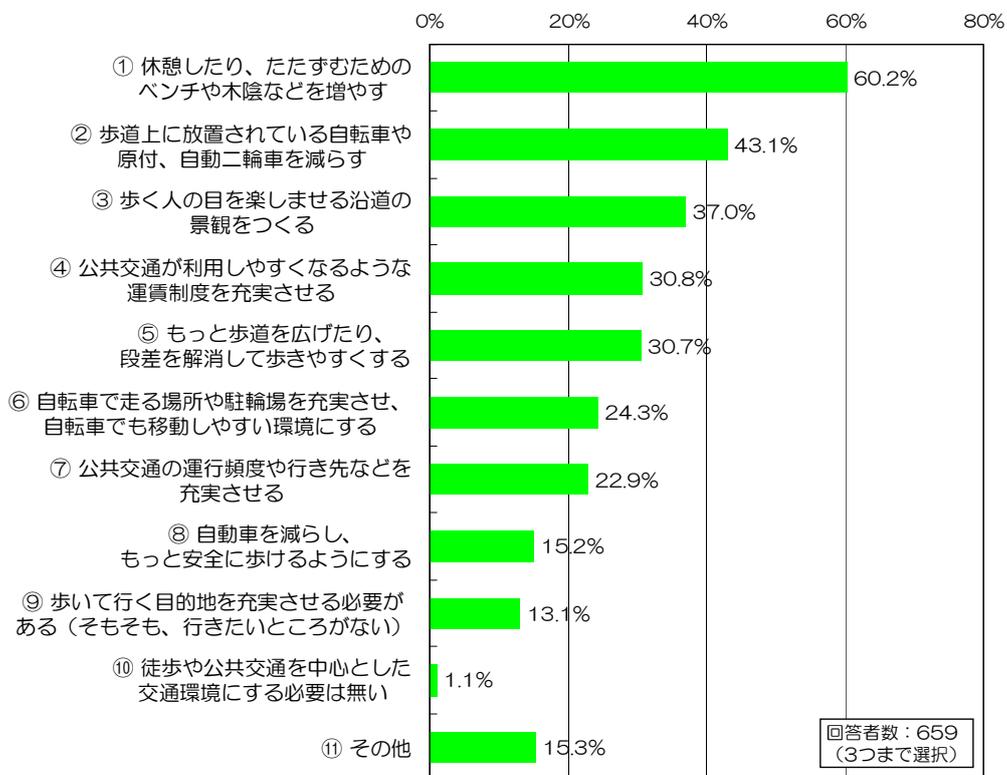


図 3-30 誰もが楽しく快適にまちをめぐることができる環境をつくるために必要な事項

(平成 23 年度「市政アドバイザー意識調査」より集計、作図)

(3) 都心・ウォーターフロントの交通の利便性を向上するために必要な事項

図 3-31 は、都心・ウォーターフロントの交通の利便性を向上するためには、特に何が重要と考えられるかという市民の意識を調査した結果です。

全体の約 65 パーセントが、公共交通の料金施策や情報案内の充実が必要と回答しており、次いで南北・東西に移動しやすくするための乗り物や、自動車・バイク等で訪れた後の移動手段に対する需要が大きい結果となっています。

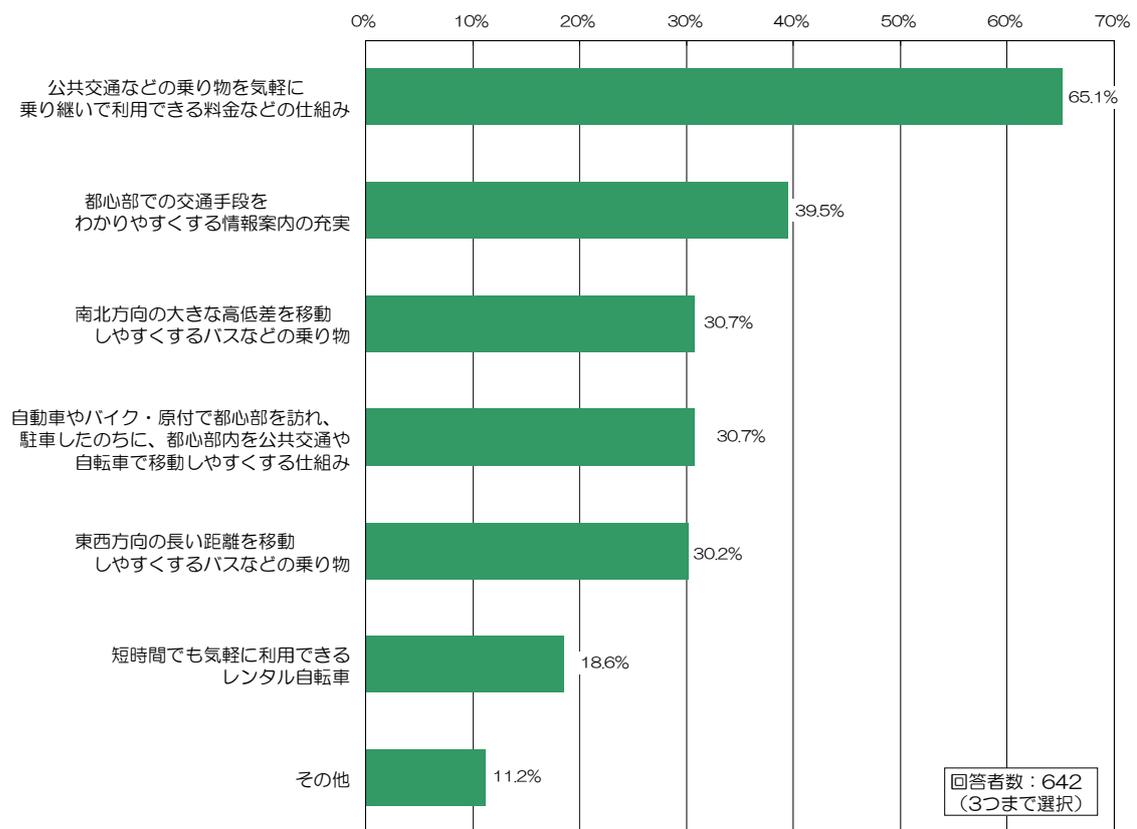


図 3-31 都心・ウォーターフロントの交通の利便性を向上するために必要な事項

(平成 23 年度「市政アドバイザー意識調査」より集計、作図)

(4) 都心・ウォーターフロントを自動車や自動二輪車で訪れる場合の理由

図 3-32 は、都心・ウォーターフロントを自動車や自動二輪車で訪れるのは、どのような理由によるものかを調査した結果です。

荷物が多いことや天候に関係なく利用できることが最も多い理由であり、公共交通と比べて移動が便利であると認識されている人も多いという結果となっています。

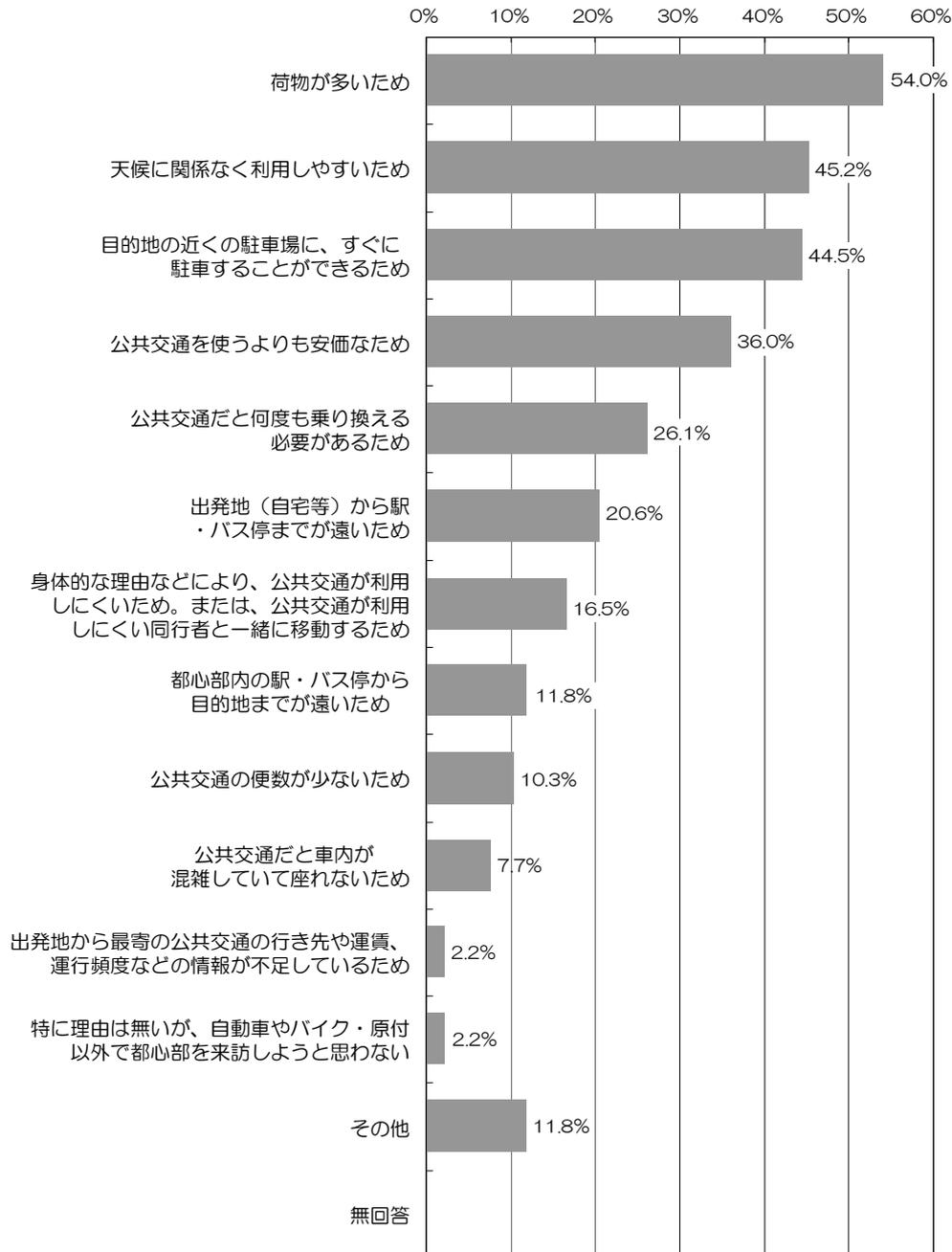


図 3-32 自動車や自動二輪車で都心・ウォーターフロントを訪れる場合の理由

(平成 23 年度「市政アドバイザー意識調査」より集計、作図)

IV 上位・関連計画等の概要

1. 都心・ウォーターフロントのめざす姿

第5次神戸市基本計画では、都心・ウォーターフロントを、市民が世界に誇れる「港都神戸」を創生する先導エリアと位置づけており、港の歴史を継承しつつ、ウォーターフロントに様々な都心機能を導入し、都心の商業・業務機能との相乗効果による活性化をめざすとともに、都心・ウォーターフロントの回遊性の向上や、低炭素社会の構築に資する快適で高質な空間づくりをめざすこととしています。

交通分野も含めた、都市の空間づくりにかかわる部門別計画である神戸市都市計画マスタープランでは、これからの神戸の都市計画に求められる視点として、人・物・情報の交流・融合の促進や、環境にやさしく自然と共生した持続可能な都市づくりなど、きめ細やかに都市空間の質を高めることが示されています。

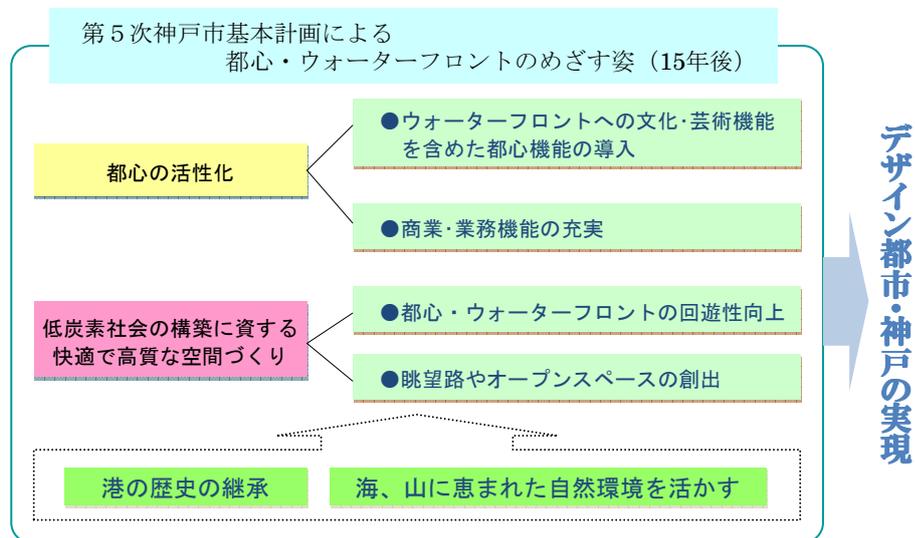


図 4-1 都心・ウォーターフロントのめざす姿

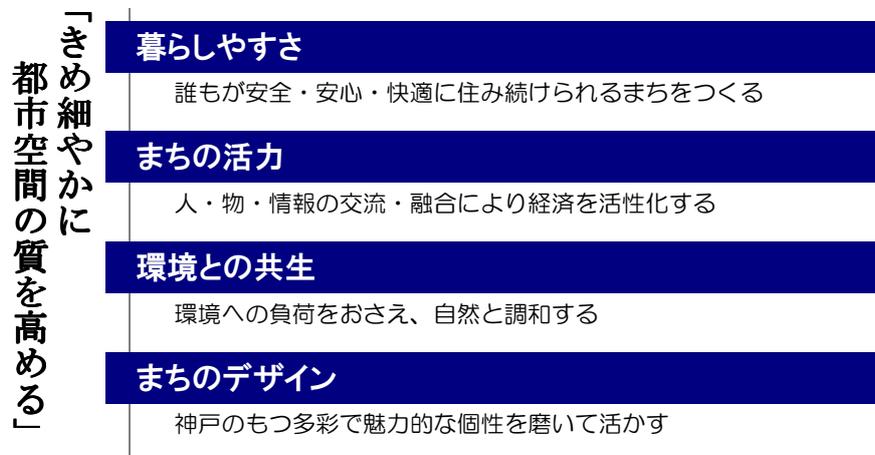


図 4-2 これからの神戸の都市計画に求められる視点（神戸市都市計画マスタープラン）

2. 都心・ウォーターフロントにおける長期的な将来構想

神戸市総合交通計画（都心・ウォーターフロント）と関連する構想として、「港都 神戸」グランドデザインがあります。これは、『デザイン都市・神戸』を具現化するリーディングエリアである都心・ウォーターフロントの概ね20～30年後の長期的な将来構想です。一方で、この構想は、実施計画や事業を決定・拘束するものではなく、取り組みの方向性を示すものと位置づけられています。

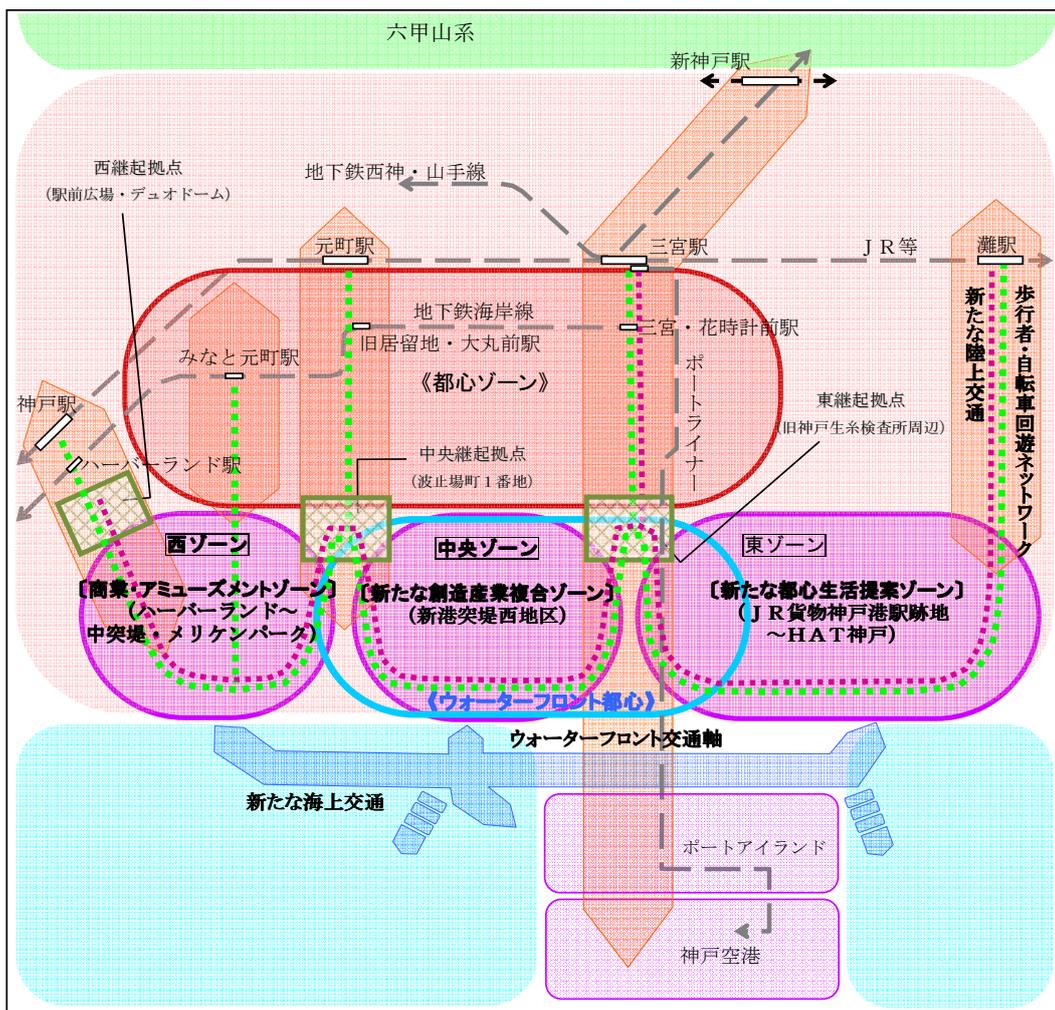


図 4-3 都心・ウォーターフロントにおけるゾーニング（「港都 神戸」グランドデザインより）



図 4-4 新港突堤西地区の将来イメージ（「港都 神戸」グランドデザインより）

V めざすべき交通環境

1. 都心・ウォーターフロントにおける交通計画の課題

都心・ウォーターフロントにおける交通等の現状をふまえた上で、今後想定される社会情勢の変化や、神戸市における上位計画、関連する部門別計画での都心・ウォーターフロントのめざす姿を考慮し、まちの問題を解決する視点と、まちの強みを活かし伸ばす視点から、計画課題を導きます。

都心・ウォーターフロントにおける交通等の現状

- i) 自動車交通の現状
- ii) 歩行者の現状
- iii) 公共交通等の現状

想定される社会情勢の変化

- i) 人口減少と超高齢化の進行
- ii) ライフスタイルの変化
- iii) 業務活動の変化

都心・ウォーターフロントのめざすまちの姿

- i) 第5次神戸市基本計画、神戸市都市計画マスタープランにおけるめざすまちの姿、視点
- ii) 「港都 神戸」グランドデザイン ～都心・ウォーターフロントの将来構想～

「問題を解決する」視点 + 「強みを活かす」視点

都心・ウォーターフロントにおける交通計画の課題

「都心・ウォーターフロントを訪れる交通」に関する計画課題

- ・自動車の過度な流入の抑制と、流入した自動車交通の円滑化

「都心・ウォーターフロントの中を移動する交通」に関する計画課題

- ・自動車に依存しなくてもスムーズに移動できる交通環境づくり
- ・まちの活力を生む、商業や業務活動を支える交通環境の確保
- ・環境負荷の低減にも資する交通手段の充実

「訪れ、めぐりたくなるまちの空間」に関する計画課題

- ・「歩くこと」を楽しむことができる都心づくり
- ・自然環境とも調和した、神戸らしく美しい空間づくり

図 5-1 都心・ウォーターフロントにおける交通計画の課題抽出の流れ

(都心・ウォーターフロントにおける交通等の現状)

i) 自動車交通の現状 <ul style="list-style-type: none"> ○充実した幹線道路網 自動車交通は減少傾向 ○駐車場の需給は概ね充足 都心・ウォーターフロントに流入する交通の約半数は通過交通
ii) 歩行者の現状 <ul style="list-style-type: none"> ○他都市に比べ長い距離を歩いている ●駅を中心に狭い範囲を移動し、約500mを超えると大幅に移動が減少 ●面的な「回遊」が少ない（往路と復路が同じルート） 目的地までの1回の移動距離は400～500m程度 ●メリケンロード付近で、三宮駅方面、神戸駅方面からの回遊が分断 公共交通での来訪者は、自動車に比べ来訪頻度、訪問箇所数も多い傾向 滞在時間が長いほど、消費活動が活発である傾向 ○歩いてめぐりやすく、歩くことを楽しめると感じている人が多い ●まちの情報案内（サイン等）が不足していると感じている人が多い ●休憩したり、たたずむ場所が少ないと感じている人が多い
iii) 公共交通等の現状 <ul style="list-style-type: none"> ○充実した公共交通網 ○高い公共交通の分担率 公共交通利用者数は概ね横ばい ●放置自転車が增加 ●自転車－歩行者間の事故が増加 ●公共交通の案内情報が不足していると感じている人が多い 公共交通の乗継利便性の向上が必要と感じている人が多い ●東西に比べ、南北の移動が不便と感じている人が多い
iv) その他の現状 <ul style="list-style-type: none"> 温室効果ガスの排出量のうち、運輸部門が約20%を占める ●神戸市全体での人の移動（トリップ数）が減少 商業、業務機能が高度に集積している地域 近年は、商業や業務活動の規模に大きな変化は見られない 都心周辺では、規模の大きな集合住宅の立地が進行 ○都市景観づくり等、地域が主体となったまちづくりの取り組みが活発

(○：特に活かしたいまち強みや魅力 ●：特に解決したいまちの問題)

(想定される社会情勢の変化)

i) 人口減少と超高齢化の進行 <ul style="list-style-type: none"> ●来訪者数の減少 居住者、来訪者ともに高齢者の増加 ゆっくり歩く人（遅い交通）の増加
ii) ライフスタイルの変化 <ul style="list-style-type: none"> 若年層の自動車離れ 健康志向に伴う徒歩、自転車の増加 ○環境意識の高まり ●買物や働くために、まちに出てくるのが減少（移動する必要の減少）
iii) 業務活動の変化 <ul style="list-style-type: none"> ○カーシェアリング等による業務交通の効率化 営業活動等による自動車利用の減少

(○：今後、まちの強みになり得る事柄 ●：今後、まちの問題になり得る事柄、現状趨勢を前提として想定)

(都心・ウォーターフロントのめざすまちの姿)

i) 第5次神戸市基本計画、神戸市都市計画マスタープランにおけるめざすまちの姿、視点 都心の活性化 低炭素社会の構築に資する快適で高質な空間づくり 誰もが安全・安心・快適に住み続けられるまちをつくる 人・物・情報の交流・融合により経済を活性化する 環境への負荷をおさえ、自然と調和する 神戸のもつ多彩で魅力的な個性を磨いて活かす
ii) 「港都 神戸」グランドデザイン ～都心・ウォーターフロントの将来構想～ 多くの人が集う 神戸の特質、地域資源を最大限にいかす 新たな都市機能を導入する 環境創造の場づくりを推進する

(1) 都心・ウォーターフロントを訪れる交通に関する計画課題

■ **自動車の過度な流入の抑制と、流入した自動車交通の円滑化**

今後、高齢化が進行していく中で、高齢者をはじめ、誰もが訪れやすく、思い思いに歩き、過ごすことができるまちにしていくことが重要であり、交通面からの有効な手段のひとつとして、道路空間をより「人」を中心とした使い方に転換していくことが考えられます。

そのためには、限られた道路の空間に、転換できる余地を生み出すことも必要であり、現在、都心・ウォーターフロントに流入する自動車交通の約半数を占める通過交通を、充実した幹線道路網の活用により、できるだけ流入しないように誘導していくことが有効です。また、都心・ウォーターフロントを訪れる自動車は、なるべく公共交通等への転換を図りながら、当該地域内でのうろつき交通を減少させることも重要です。

(2) 都心・ウォーターフロントの中を移動する交通に関する計画課題

■ **自動車に依存しなくてもスムーズに移動できる交通環境づくり**

都心・ウォーターフロントの中では、誰もがスムーズに移動できる交通環境を整えることが必要です。

そのためには、道路空間をより歩きやすい空間にしていくことに加え、充実した公共交通網をうまく活用しながら、路線や交通機関同士のつながりなど、効果的に改良を行い、より気軽に利用しやすい公共交通にしていくことが必要です。また、近年の健康志向等に伴い増加傾向にある自転車についても、確保すべき多様な交通手段のひとつと考え、利用マナーの向上に努めながら走行空間や駐輪場所等の利用環境を整えていくことが必要です。

これらのことは、若年層の自動車離れなど、今後、自動車を保有する人が減少していく中でも、来訪者に選ばれるまちであり続けるという観点からも重要です。

■ まちの活力を生む、商業や業務活動を支える交通環境の確保

都心・ウォーターフロントは、商業・業務活動が特に高度に集積する地域であり、まちの活力を生み出すこれらの活動をしっかりと支えることは極めて重要です。

このため、「人」を中心とした空間づくりや、環境負荷の小さい交通への転換を図りつつ、商業・業務や観光など、活発なまちの活動を支える交通については、「自動車」も選択できる交通環境を確保することが必要です。

■ 環境負荷の低減にも資する交通手段の充実

二酸化炭素（CO₂）などの温室効果ガス排出量の増加により、地球温暖化が緊急に対応すべき課題となっています。都市における CO₂ 排出量のうち、約 2 割が運輸部門からの排出であり、低炭素社会の実現に向けて、これを削減する意義は大きいものと考えられます。

そのためには、公共交通の利便性を向上することや、近年の環境意識の高まりも捉えたモビリティ・マネジメントなどを通じて、都心・ウォーターフロントにおける移動手段を、徒歩と公共交通を中心としたものに転換していくことが重要です。

(3) 訪れ、めぐりたくなるまちの空間に関する計画課題

■ 「歩くこと」を楽しむことができる都心づくり

都心・ウォーターフロントは、多くの来訪者に「歩いてめぐりやすい」「歩くことを楽しめる」と評価されています。このことは神戸の大きな魅力のひとつであり、今後も、訪れ、めぐりたくなるまちであり続けるためには、この長所をさらに伸ばしていくことが大切です。来訪者が楽しみながら、より広く回遊できるまちをめざすことは、まちの活性化や賑わいの創出にもつながり、また、高齢者の増加、健康づくりの観点からも重要です。また、神戸市において、平成 17 年度から平成 19 年度の 3 年間、国土交通省の地域指定を受けて実施した EST（Environmentally Sustainable Transport：環境的に持続可能な交通）モデル事業では、「歩いても楽しい魅力的な都心づくり」に取り組むことが、EST の実現につながると結論づけられています。

より「歩くこと」を楽しめる都心・ウォーターフロントとしていくためには、道路空間などをより歩きやすい環境に整えていくだけでなく、地域として、来訪者にまちを楽しんでいただくような仕掛けをつくっていくことも必要で、これらを両面から取り組んでいくことが重要です。

■ 自然環境とも調和した、神戸らしく美しい空間づくり

都市の顔であり、来訪者の印象を左右する景観は、都心・ウォーターフロントを訪れ、めぐりたくなるまちとしていくための極めて重要な要素です。都心・ウォーターフロントには、海・まち・山が近接し変化に富んだ眺望や、個性的なまちなみ景観があります。

道路空間の使い方の転換など、今後、各種の交通施策を展開していく場合にも、これらの恵まれた自然環境、都市景観と調和した、神戸らしく美しい空間づくりを進め、交通の面からも魅力的な景観の形成を図っていくことが重要です。

2. 計画の体系

神戸市総合交通計画（都心・ウォーターフロント）における計画の体系は、「基本理念」、「施策の方向性」、「実施に向けた取り組み戦略」、「展開すべき施策」の4つの階層により構成されています。

なお、本計画は、主に都心・ウォーターフロント内での交通環境に焦点を当てた計画とし、対象範囲の内外にかかる移動交通は、全市を対象とした神戸市総合交通計画の策定段階で追記することとします。

「基本理念」

都心・ウォーターフロントにおいて、めざす交通環境を実現するための基本となる理念を定めます。

「施策の方向性」

交通環境について、「交通手段」と「移動空間」の2つの視点から考えます。「交通手段」では各交通手段の基本的役割やネットワークの考え方について、また「移動空間」では道路や交通結節点の空間づくりの考え方を示します。

「実施に向けた取り組み戦略」

「施策の方向性」により示された各交通手段や移動空間のめざすべき方向性の具体化に向けて、必要な施策を明確な位置づけのもと構成し、総合的かつ戦略的に展開していくため、3つの切り口からなる取り組み方針を示します。

「展開すべき施策」

「実施に向けた取り組み戦略」に従って、今後、具体的に実施すべき施策を明らかにします。また、施策をパッケージ化し、効果的に組み合わせることで、相乗効果が得られるよう展開します。

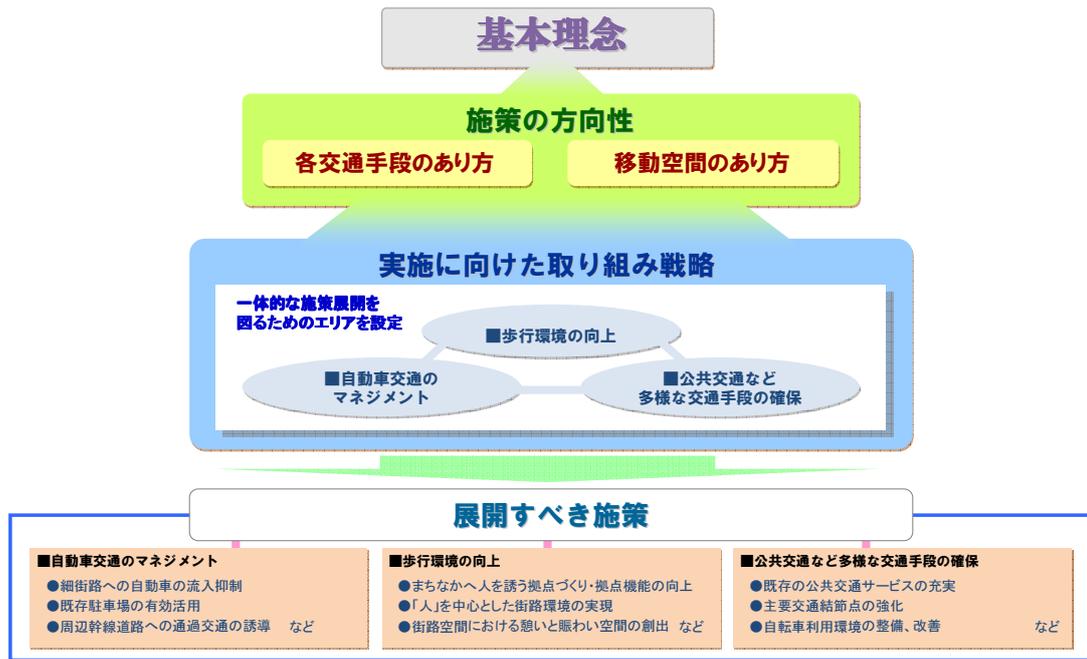


図 5-2 総合交通計画（都心・ウォーターフロント）の体系

3. 基本理念

都心・ウォーターフロントにおける交通計画の課題を踏まえつつ、第5次神戸市基本計画での「都心・ウォーターフロントのめざす姿」を実現するために、交通施策を実施する上での3つの基本理念を定めました。

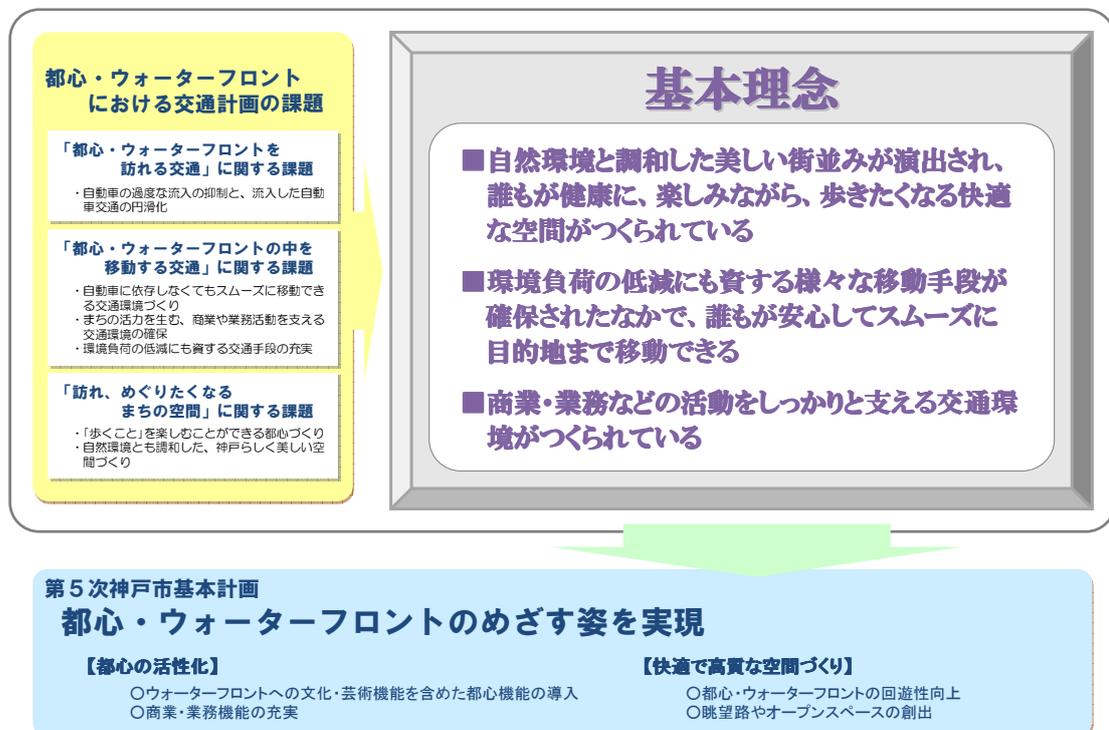
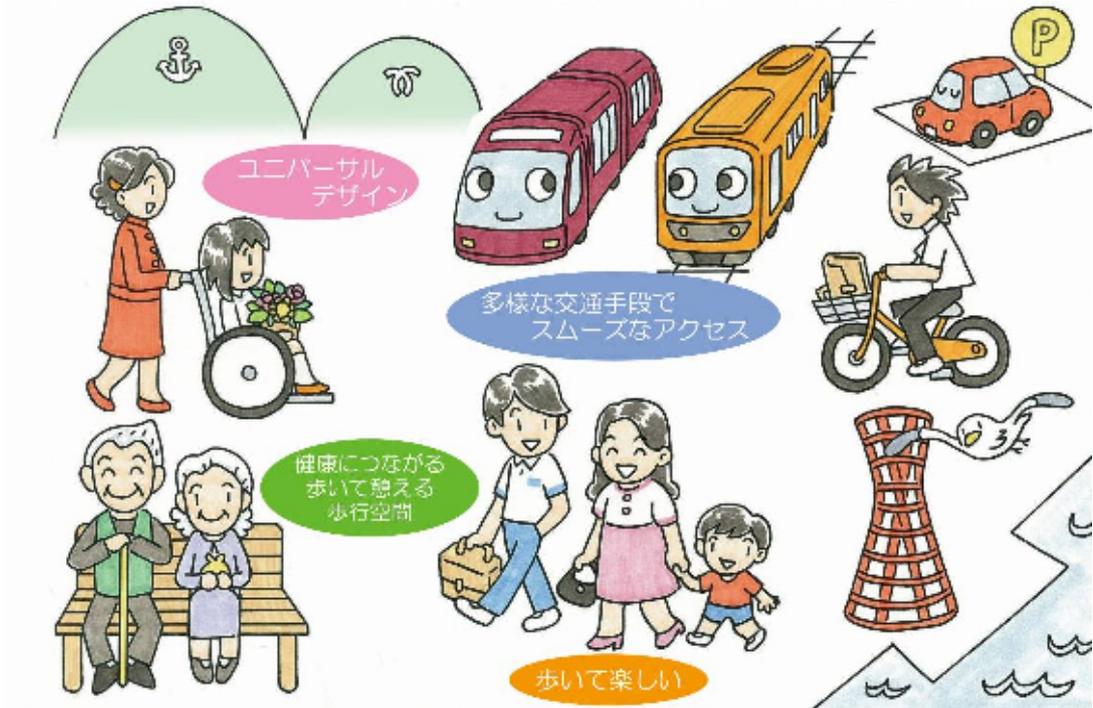


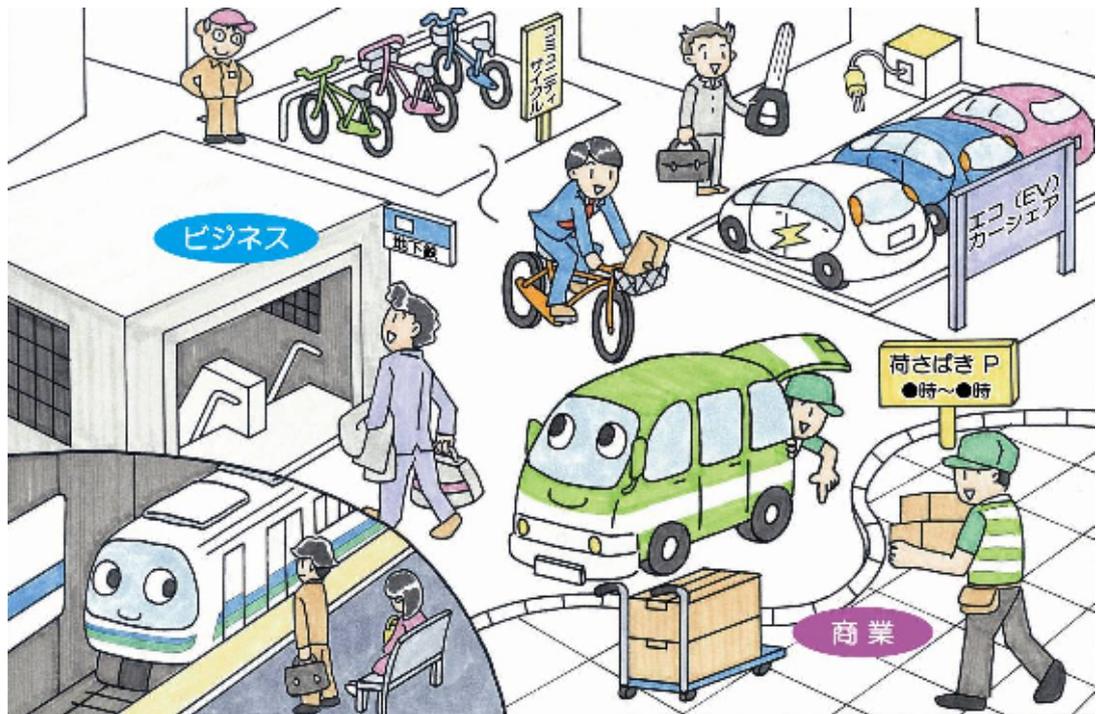
図 5-3 交通施策を実施する上での3つの基本理念

<くめざすべき交通環境>

- 自然環境と調和した美しい街並みが演出され、誰もが健康に、楽しみながら、歩きたくなる快適な空間がつられている
- 環境負荷の低減にも資する様々な移動手段が確保されたなかで、誰もが安心してスムーズに目的地まで移動できる



- 商業・業務などの活動をしっかりと支える交通環境がつられている



3. 施策の方向性

交通環境について、「交通手段」と「移動空間」の2つの視点から考え、めざす姿を実現するための施策の方向性を示します。「交通手段」では、徒歩、公共交通、自転車、自動車、自動二輪車、観光バス、海上交通のそれぞれの交通手段についての基本的役割やネットワークの考え方について、また「移動空間」では道路や交通結節点の空間づくりの方向性を示します。

(1) 各交通手段のあり方

都心・ウォーターフロントにおいては、徒歩による移動を中心と考え、歩行者が安全・快適にまちを歩き、滞留できる環境を整えるとともに、公共交通や自転車等、様々な交通手段を組み合わせることで活用することにより、更なるまちの回遊性向上を図ります。また、回遊性を向上するとともに、都市の活力を生み出す商業・業務活動等をしっかりと支える交通環境が確保されることが必要です。これらの交通環境を実現するため、以下の方向性で取り組みを進めます。

(徒歩)

都心にはビジネスや買い物、観光など様々な目的で人が集まり、足早に移動する人からゆっくりと休みながら歩く人まで、歩く速度や歩き方が異なる多様な歩行者が存在します。これらの多様な歩行者が歩きやすい環境を整えていくことが重要であり、このことは、移動ルートを確認するという目的のみならず、健康づくりなど、歩くこと自体を目的とした市民の日常生活を支える舞台をつくることでもあります。

都心部では、主要な鉄道駅を起点として、まちなかやウォーターフロント、観光施設などを相互につなぐ歩行者ネットワークの形成を進め、誰もが安全・快適に歩き、滞留できる環境を整えます。

(公共交通)

都心・ウォーターフロントを訪れる誰もが目的地まで容易に移動でき、また、回遊できる交通環境を形成するためには、都心での多様な都市活動を支え、環境負荷の低減にも資する公共交通ネットワークの充実を図ることが重要です。

地下鉄海岸線などの鉄道をはじめとする、都心・ウォーターフロントの交通に関わる既存ストックを最大限活用しながら、これらとネットワークする形で、南北軸・東西ウォーターフロント軸の移動をしやすいとする、需要に適した公共交通など、まちのさらなる回遊性向上に資する交通手段の導入を検討します。

また、タクシーについては、交通結節点などにおける円滑な利用環境に留意するとともに、タクシー待ちによる周辺交通への影響が生じないような誘導施策やルールの周知徹底などを進めます。

(自転車)

自転車は、交通手段の多様性を確保する観点から有効なツールであり、この利用環境を向上することが重要です。

このため、歩行者・自転車の安全面にも配慮しながら、自転車利用者が安全で快適に走行できるよう、自転車走行空間のネットワーク化を推進するとともに、鉄道やバス、駐車場などとの乗り継ぎを円滑化するため、駐輪場が不足している駅周辺等において必要に応じて駐輪場所を確保します。

また、都心周辺から、自転車で都心部の目的地へ直接向かう移動も多く、これらの需要への対応も必要です。目的地へ直接向かう移動に対しては、その移動の原因となる施設等が適切に駐輪スペースを確保することが基本としながら、都市における円滑な交通環境を確保する観点から、これを補完するため、駐輪需要の大きい場所への駐輪場の確保を図ります。

公共交通等と組み合わせて気軽に利用できる移動手段を確保するなど、細かな移動ニーズにも対応するため、鉄道駅や都心周辺部の駐車場等を中心としたコミュニティサイクルの導入を含め、新たな自転車利用の可能性を検討します。

(自動車)

都心・ウォーターフロントの道路空間を、自動車中心から「人」を中心とした空間へと転換を図ります。都心・ウォーターフロントを通過する交通は周辺の幹線道路へ誘導するとともに、都心・ウォーターフロント内では、自動車交通を主に担う路線を定めた上で、ハード・ソフト両面の施策により、流入する自動車交通の減少を図りながら、低速で円滑に走行できる環境をつくり出します。また、モビリティ・マネジメントを推進し、自動車交通から徒歩や公共交通利用への転換を進めます。

一方、商業・業務活動に必要な荷捌き車両等に対しては、適正で効率的な荷捌きを行える環境を確保することが必要です。なお、道路空間を歩行者や自転車等に再配分する等の施策を実施する際には、荷捌きに必要環境の確保に留意します。

また、都心・ウォーターフロントにおける駐車場は、概ね充足している状況であり、今後は、建築物への附置が義務付けられている駐車施設の隔地・共同化の推進や、周辺部の駐車場でのパーク・アンド・ライドによる公共交通との連携など、需給バランスの見通しを踏まえながら、都心・ウォーターフロントにおける自動車交通を望ましい姿にマネジメントするツールのひとつとして、駐車場を活用します。

(自動二輪車)

自動二輪車の歩道などでの違法駐車を防止し、快適な歩行空間や都市景観を確保するため、必要な駐車場所を確保することが重要です。

そのためには、駐車需要の原因となる施設等において駐車スペースを確保することを基本として、建物用途に応じた自動二輪駐車場の附置義務化を検討するとともに、既存

の時間貸し駐車場や自転車駐車場において、一部のスペースを自動二輪車のためのスペースとして機能転換を進めるなど、多様な形態による駐車場所の確保を促進します。

(観光バス)

都心・ウォーターフロントを訪れる観光客の安全で快適な移動を確保するとともに、観光のニーズに適合した場所での乗降ができる環境をつくることが重要です。

そのためには、都心・ウォーターフロントの観光地周辺での観光バスの駐車や乗降の実態を把握した上で、乗降客の滞留空間を含めた秩序ある乗降場所の確保や、乗降客を誘導する仕組み、また、バスの駐機場所の確保など、観光施策と連携しながら必要な取り組みを進めます。

(海上交通)

ウォーターフロントの施設等を結び、誰もが気軽に利用できる海上交通の導入を促進します。

(2) 移動空間のあり方

山や海など美しい自然環境や都心・ウォーターフロントにある歴史的な資源などを活かしたまちの景観づくりと歩調を合わせ、移動空間に関して歩行者の視点で、以下の方向性で取り組みを進めます。

(道路空間の再配分)

歩行者や公共交通を優先しながら、商業・業務等の都市活動にも配慮した道路空間を目指します。自動車通過交通の流入抑制や公共交通への利用転換を図る施策と併せて車線を削減し、その道路の性格や求められる機能をふまえて、歩道の拡幅、自転車走行空間や停車帯を設置するなど、再配分を進めます。

(歩行空間の再構築)

高齢者や障がい者、外国の方など、誰もが安心して快適に移動、滞留でき、歩くこと自体も目的とできるような楽しく魅力的な空間づくりを進めます。そのために、歩道の段差や波打ちの解消、緑豊かなまちなみや緑陰空間、せせらぎ空間の創出、オープンカフェや休憩ベンチ等の設置、案内・誘導サインの整備など、人々の活動に応じた空間配置や構造を考え、再構築を進めます。

(沿道環境の形成)

沿道建築物などによる魅力あるまちなみ景観の形成や、通りから山、海、シンボル等を見通すことができる眺望路などを創出するとともに、まちなかを走行する乗り物についても、神戸らしいデザイン性に優れた車両の導入を推進します。

(交通結節点の再構築)

鉄道駅などの交通結節点においては、乗換えの円滑化、バリアフリー化、情報案内などにより交通結節機能の強化を図るとともに、直観的にも分かりやすい歩行者動線を形成することなどにより、駅とまちなかのつながりを高めます。

特に三宮駅においては、地上、地下、デッキの各レベルにおいて、円滑な動線を確保しながら、デザイン都市・神戸の玄関口にふさわしく、便利で快適に利用できるシンボリックな駅前空間を再構築します。



図 5-4 将来の道路空間のイメージ

4. 実施に向けた取り組み戦略

(1) 基本的な考え方

「施策の方向性」に示す各交通手段や移動空間のめざすべき方向性の具体化に向けて、施策を効果的に実施していくためには、個々の施策の効果が相乗的に発揮されるよう、柱となる取り組み方針を定めて施策の位置づけを明確にし、総合的かつ戦略的に施策展開を図ることが重要です。

そのために本計画では、まず、めざす交通環境の実現に向け、具体的施策をパッケージ化し、主に戦略的な施策展開を図るエリアを設定した上で、①自動車交通をマネジメントする、②歩行環境を向上させる、③公共交通など多様な交通手段を確保する、の3つの取り組み方針に施策を位置づけ、相互に連携を図りながら多面的に推進するとともに、関連の深い施策はパッケージ化して展開していくこととします。

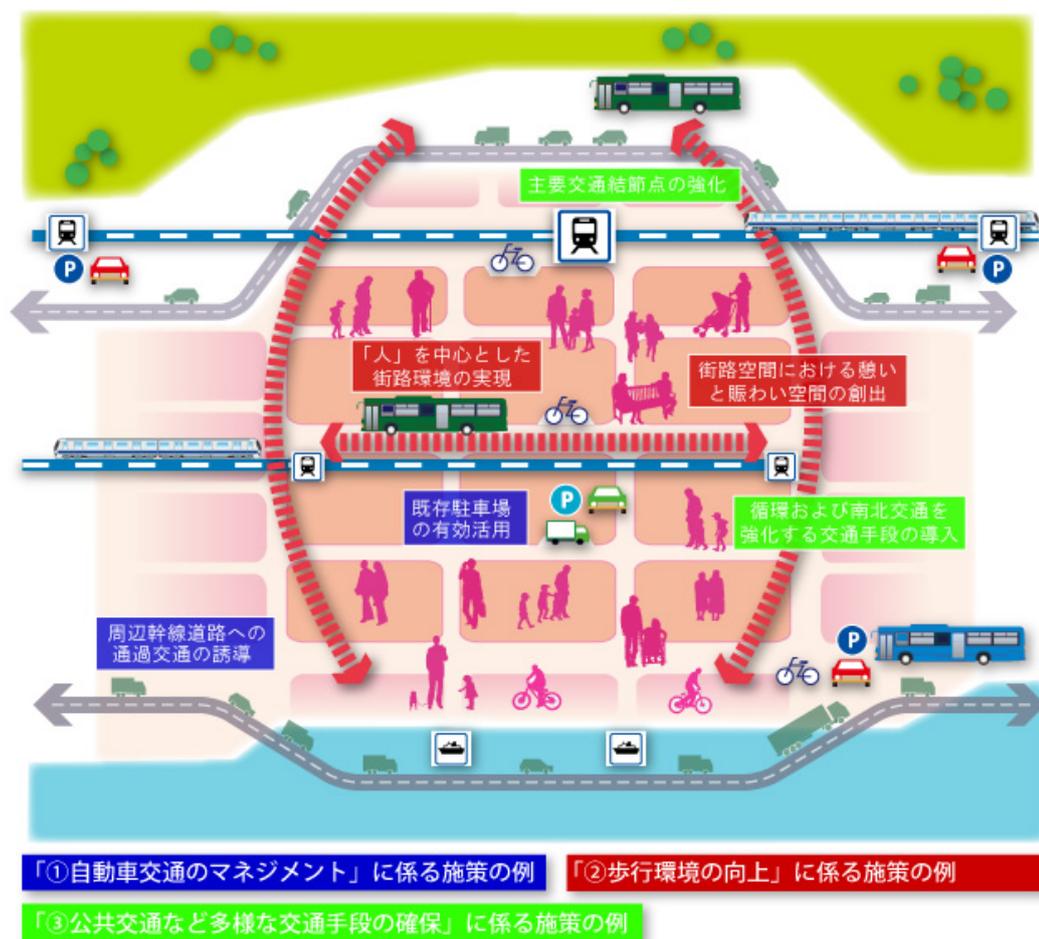


図 5-5 3つの取り組み方針と施策イメージ

(2) 各取り組み方針の構成

柱となる取り組み方針を構成する階層イメージを図 5-6 に示します。各取り組み方針

に基づく施策は、空間的なつながりや施策相互の影響性を考慮して、適切な組み合わせ、手順により実施します。

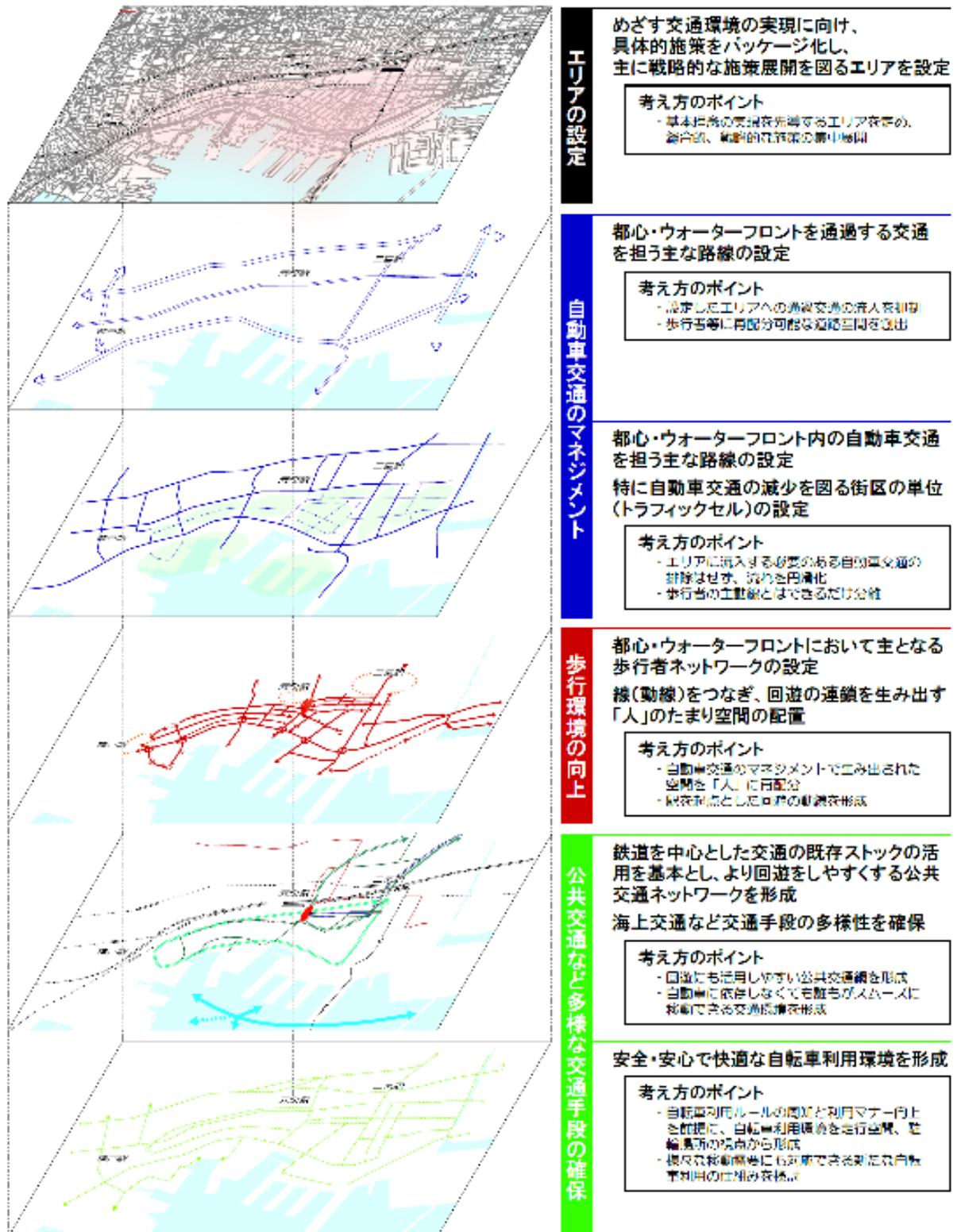


図 5-6 取り組み方針の構成

■ めざす交通環境の実現に向け、具体的施策をパッケージ化し、主に戦略的な施策展開を図るエリアの設定

都心・ウォーターフロントにおけるめざす交通環境の実現を先導するエリアを定めます（以下、本計画では「エリア」という。）。柱となる3つの取り組み方針に基づく各種施策は、特にこのエリアを中心としてめざす交通環境を実現するため、パッケージ化して総合的かつ戦略的に展開することとします。

設定する「エリア」の範囲は、東西方向は概ね生田川から神戸駅まで、また南北方向は、概ね JR からウォーターフロントまでとします。

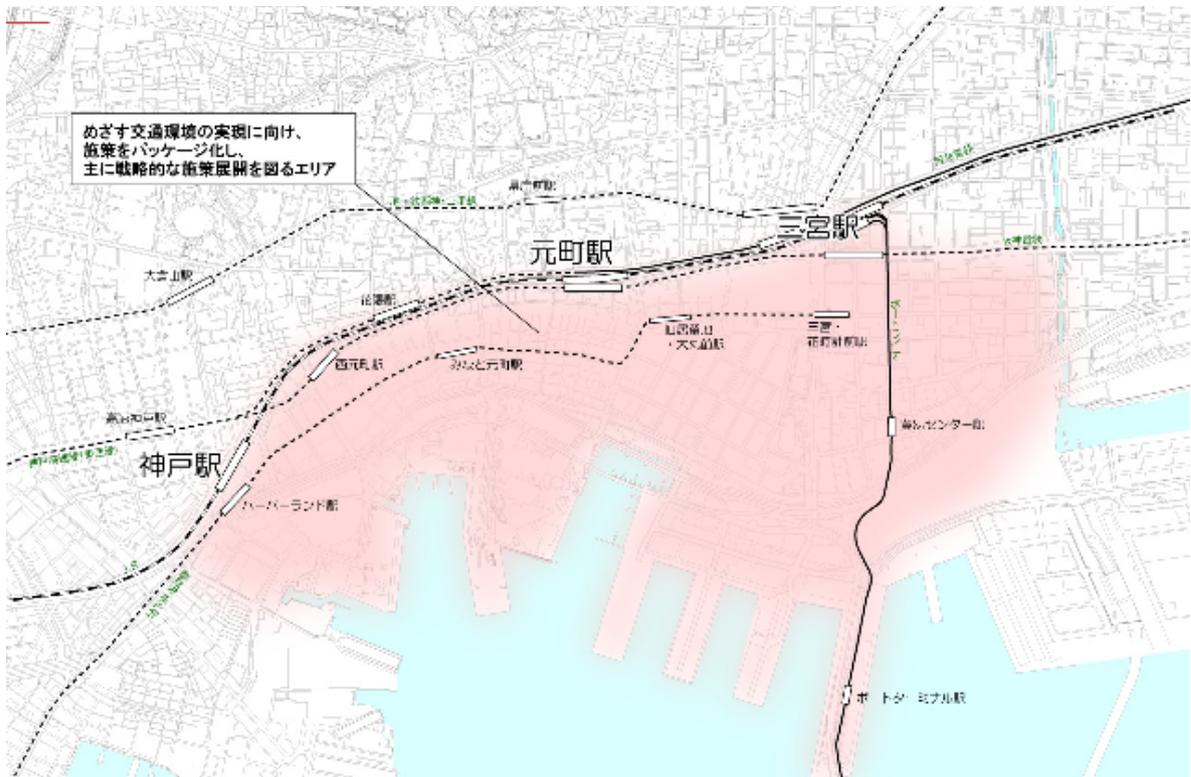


図 5-7 戦略的な施策展開を図るエリアの設定

■ 都心・ウォーターフロントを通過する交通を担う主な路線の設定

設定したエリアに目的地を持たない自動車交通（通過交通）を担う主な路線を設定し、通過交通をこれらの路線に誘導することで、エリア内への自動車交通の流入を抑えます。通過交通の流入を抑制することで余裕の生まれた道路空間は、歩行者や自転車等に再配分します。

通過交通を担う主な路線としては、東西方向は山手幹線・浜手バイパス、南北方向は、国道 428 号・生田川右岸線を位置づけます。また、これらを補完する路線として、中央幹線、フラワーロード（税関線）を位置づけます。

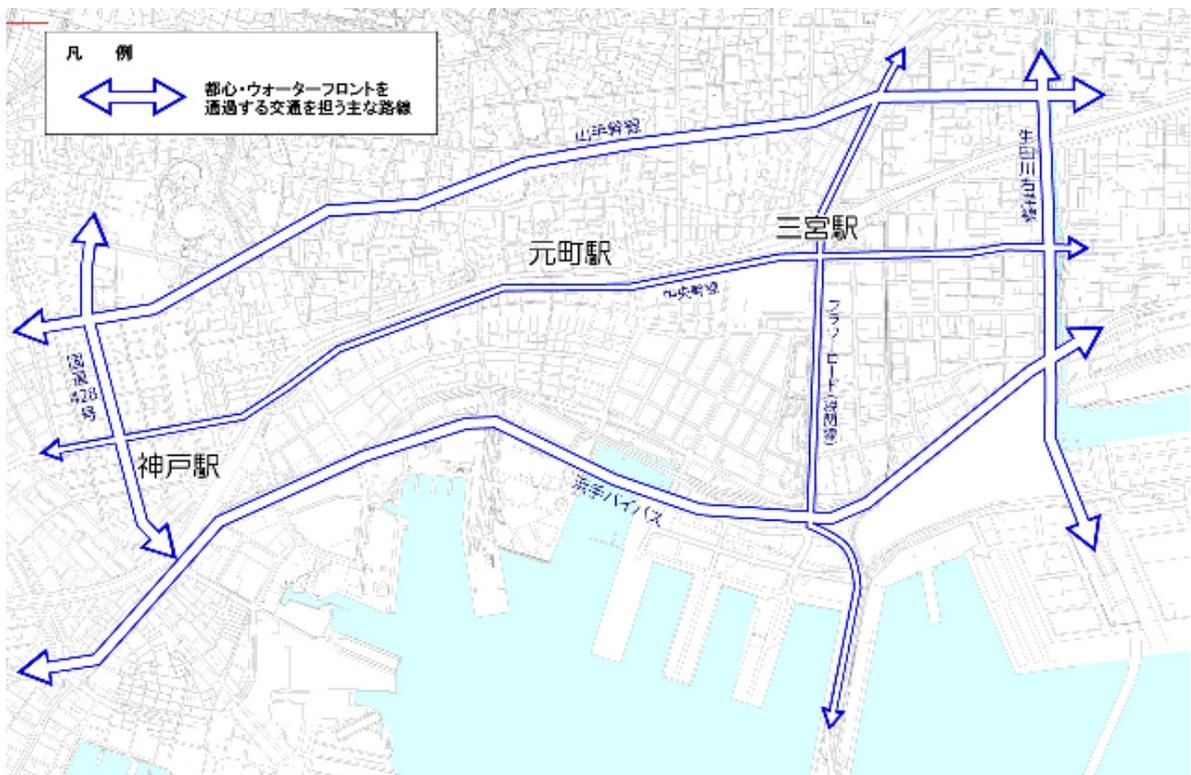


図 5-8 都心・ウォーターフロントを通過する交通を担う主な路線

■ 都心・ウォーターフロント内の自動車交通を担う主な路線の設定

設定したエリアに目的地を持つ自動車交通を担う主な路線を位置づけ、これらの路線を中心とした、駐車場等へのアクセスルートを確認することなどにより、エリア内のうろつき交通を抑制するとともに、円滑な自動車交通の確保を図ります。

■ 特に自動車交通の減少を図る街区の単位(トラフィックセル)の設定

また、設定したエリアにおいて、都心・ウォーターフロント内の自動車交通を担う主な路線に囲まれた範囲を、特に自動車交通の減少を図る街区の単位(トラフィックセル)と位置づけます。トラフィックセルでは、概ねセルの外周部近傍に配置された駐車場への円滑なアクセスルートを確認した上で、道路構造の改良等により、セル内の自動車交通の減少を図り、「人」を中心とした道路空間の実現をめざします。

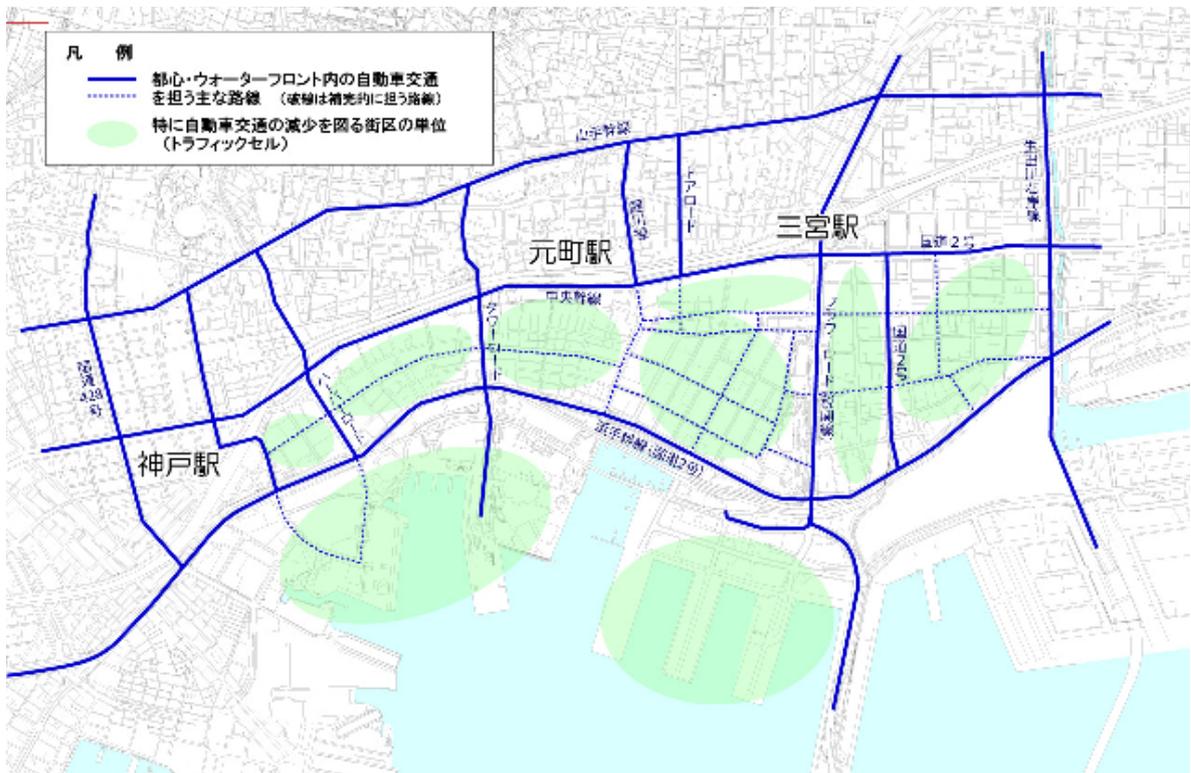


図 5-9 都心・ウォーターフロント内の自動車交通を担う路線とトラフィックセルの設定

■ 都心・ウォーターフロントにおいて主となる歩行者ネットワークの設定

都心・ウォーターフロントへの来訪者の更なる回遊を促し、まちの活性化・賑わいの創出を図るため、主となる歩行者ネットワークを設定し、これらの路線を中心として歩行環境を向上するための施策を進めます。

歩行者ネットワークは、①都心・ウォーターフロントを訪れる人々の主要なアクセスポイントとなる駅とまちなかのつながりを高めること、②面的な回遊を促す連続的で快適な動線を確認すること、③ウォーターフロントへ人を誘う動線を確認することに主眼を置いて構成します。

■ 線(動線)をつなぎ、回遊の連鎖を生み出す「人」のたまり空間の形成

まちでの滞在時間や回遊の範囲を拡大するためには、線(動線)としての歩く空間をより快適にしていくとともに、線をつなぎ目となるたまり空間を適切に配置していくことが重要です。このたまり空間は、歩行者を目的地へ誘う中継地点や目印であるとともに、人が憩いたたずむ空間であり、また、地域の新たな賑わいが生み出される場として、来訪者の回遊を促します。

また、人が憩いたたずむことに加え、自由な行き来のしやすさや、回遊を支える公共交通の結節機能なども備えた、シンボリックな回遊拠点的形成することで、更なるまちの賑わいづくりにも寄与する歩行環境をつくります。



図 5-10 歩行者ネットワークの設定

■ 鉄道を中心とした交通の既存ストックの活用を基本とし、より回遊しやすくする公共交通ネットワークを形成

歩行環境を向上するとともに、回遊にも気軽に利用しやすい公共交通ネットワークを形成することで、更なる広範囲の回遊を促します。また、公共交通の利便性を向上することは、自動車で来訪する必要性を低下させることでもあり、設定したエリアへの自動車利用を減らすことにもつながります。

公共交通ネットワークは、鉄道をはじめとする交通の既存ストックを最大限活用することを基本としながら、既存の公共交通等では補えない移動需要には、新たな交通手段の導入により対応します。これらの交通手段は、回遊の拠点となる場所に乗り継ぎ場所（結節点）を確保することや、乗り継ぎしても利用しやすい料金の仕組みづくりなど、ハード、ソフトの両面からの利便性向上を図ります。

■ 海上交通など交通手段の多様性を確保

ウォーターフロント東西の移動を楽しむことができる海上交通など、都心・ウォーターフロントならではの交通をはじめ、様々な需要に応じた多様な交通手段の確保を図ります。新たな交通手段の導入は、ウォーターフロントの土地利用転換の進捗などに伴い生じる移動需要を見極めながら、継続的な事業性の確保が可能な事業手法を基本として検討を行います。

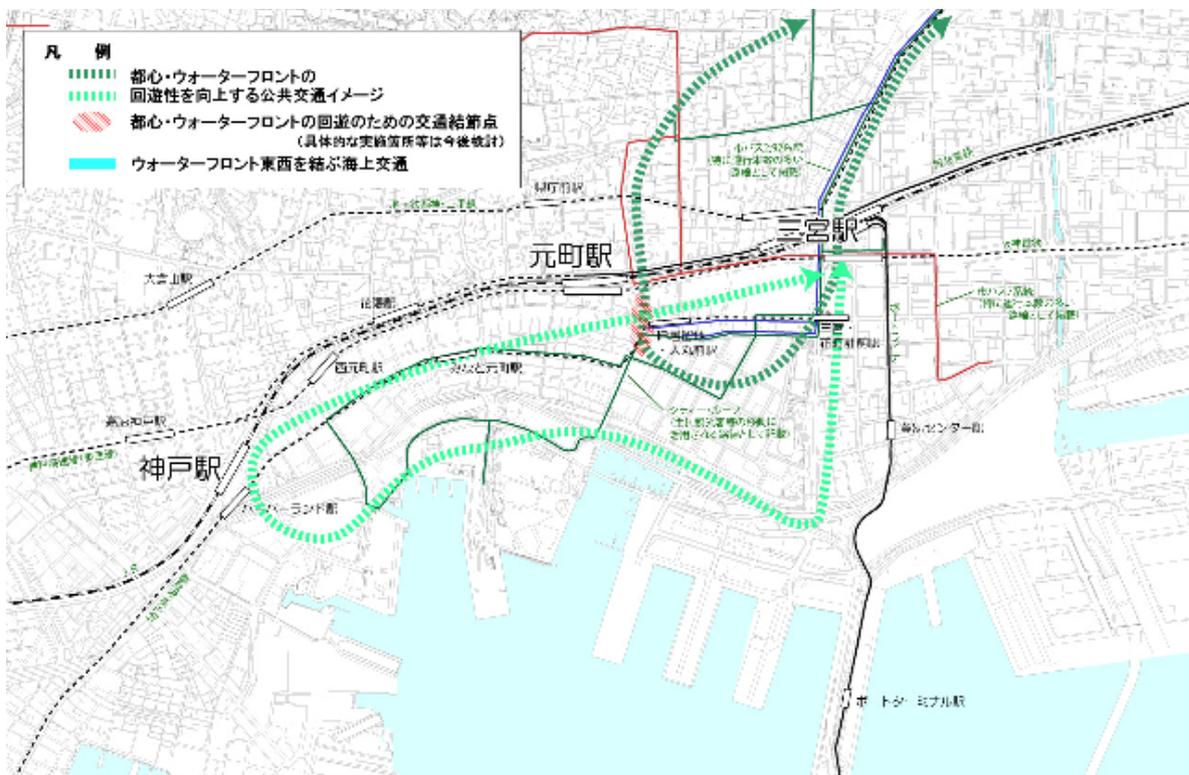


図 5-11 回遊しやすくする公共交通ネットワークの形成

■ 安全・安心で快適な自転車利用環境を形成

自転車は、駅と施設や施設間などの細かな移動需要に対応でき、都心・ウォーターフロントにおける快適な移動を支える有用な交通手段である一方、近年の健康志向や環境意識の高まりなどに伴う自転車利用者の増加により、自転車と歩行者の事故の増加や、放置自転車などの課題も顕在化しています。

このため、自転車利用のルール周知徹底と、利用マナーの向上を図るとともに、都心・ウォーターフロントにおける自転車交通量の現状を踏まえて自転車の主な動線となる路線を設定し、歩行者とできるだけ分離した自転車の走行空間を整えます。

駐輪場所については、駅周辺と、自転車による移動需要の原因となる施設等において必要量を確保することを基本としますが、特に駐輪需要のある三宮・元町駅周辺を駐輪対策重点エリアに定め、自転車の主動線となる路線の周辺に、道路占用等による駐輪場を確保するなど、地域ごとに適した駐輪対策を推進します。

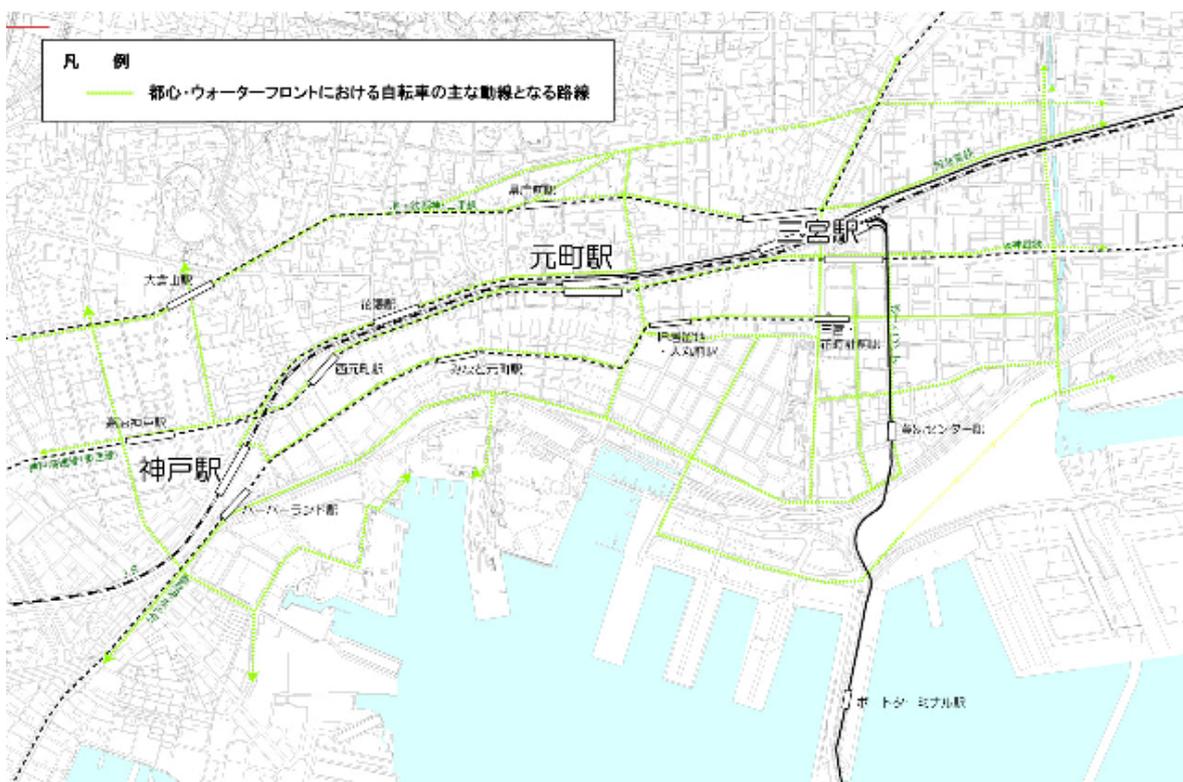


図 5-12 自転車の主な動線の設定

VI 展開すべき施策

1. 施策群の構成

「実施に向けた取り組み戦略」で掲げた3つの取り組み方針に基づく、具体的な施策群の構成を示します。また、これらの施策を推進する主体と明らかにするとともに、施策の展開を図っていくタイムスケジュールを示します。

■ 「自動車交通のマネジメント」に関する施策群

項 目	取組みにあたっての連携主体	実施時期	
		短期 H23~27	中長期 H28~
細街路への自動車の流入抑制	道路構造の改良等による自動車の流入抑制	行政	
既存駐車場の有効活用	都心周辺部駐車場と公共交通等の連携	企業・交通事業者 地域・行政	
	駐車場間の連携、駐車場と商業施設等の連携	企業・行政	
	附置義務駐車場のルールの見直し	行政	
荷捌きスペースの適正配置および環境に配慮した業務交通の実現	荷捌きスペースの適正配置	企業・行政	
	カーシェアリングの普及	企業・行政	
自動車から公共交通利用等への転換を促す意識の醸成	モビリティ・マネジメント等による意識づくり	地域・市民 交通事業者 企業・行政	
周辺幹線道路への通過交通の誘導	山手幹線・浜手バイパス・中央幹線への通過交通の誘導	行政	
広域的な道路網の充実による通過交通の円滑化	大阪湾岸道路西伸部の事業化	行政	

■ 「歩行環境の向上」に関する施策群

項 目	取組みにあたっての連携主体	実施時期	
		短期 H23~27	中長期 H28~
まちなかへ人を誘う拠点づくり・拠点機能の向上	拠点となる駅からまちなかへ人を送り出す歩行者動線の改良・形成	行政・交通事業者 企業・地域	
	まちのシンボルにもなる新たな回遊拠点の創出	行政・交通事業者 企業・地域	
「人」を中心とした街路環境の実現	交通施設のバリアフリー化	行政・交通事業者	
	道路空間の再配分等による歩行空間の拡大	行政	
	歩行者と自動車共存できる空間づくり	行政・交通事業者 企業・地域	
	都心とウォーターフロントの連続性を高める歩行者動線の改良	行政・企業	
	案内サイン等、まちなかの案内情報の充実化	行政・地域・企業	
街路空間における憩いと賑わい空間の創出	人が憩いたたずむことができ、さらなる回遊を促すたまり空間の配置	行政・企業	
	街路空間を活用した賑わい創出の取り組みの継続的な展開	市民・地域 企業・行政	
歩きたくなる街路景観の演出	ビューポイントの整備・育成	行政・企業・地域	
	建築物や屋外広告物のデザイン誘導	行政・企業	
	ホスピタリティを表現した神戸にふさわしい公共空間デザインの誘導	行政・交通事業者	

■ 「公共交通など多様な交通手段の確保」に関する施策群

項 目	取組みにあたっての連携主体	実施時期	
		短期 H23~27	中長期 H28~
既存の公共交通サービスの充実	多様な企画乗車券等の確保	交通事業者・企業	■
	更なる回遊を促す新たな公共交通料金の仕組みづくり	交通事業者 企業・地域・行政	■
循環および南北交通を強化する交通手段の導入	回遊性を向上する既存交通手段の効率化、充実化	交通事業者 企業・行政	■
	回遊性を向上する新たな公共交通の導入	交通事業者 企業・行政	■
主要交通結節点の強化	駅前の広場、歩行空間、乗継利便性等の再構築	交通事業者 行政・企業	■
	公共交通に関する情報案内の充実	交通事業者 行政・企業	■
自転車利用環境の整備、改善	道路空間の再配分等による自転車走行空間の整備	行政	■
	自転車駐輪対策の推進	企業・地域・行政	■
	回遊性を向上する新たな自転車利用の仕組みづくり	企業・交通事業者 行政	■
自動二輪車利用環境の整備、改善	自動二輪車駐車場の附置義務化を含めた駐車スペースの確保	企業・行政	■
観光交通の円滑化	観光バス乗降場所、駐機場所の確保	行政・交通事業者	■
海上交通の充実	ウォーターフロントエリアを東西に結ぶ海上交通手段の導入	交通事業者	■

これらの施策群は、市民・大学等・事業者・行政の協創により、具体的に取り組みを進めていく中で、実施効果や、変化し続ける社会情勢との整合等を評価・検証しながら、今後必要に応じて追加・修正を行います。

2. 施策の内容

次頁より、展開すべき具体的施策それぞれの目的、期待される効果、内容、進め方等を示します。

道路空間の再配分等による 歩行空間の拡大

取り組み戦略の種別：

歩行環境の向上

取り組み主体：

行政

実施時期：

短期～中期施策として実施

○ 取り組みの目的

歩道の拡幅等により、歩行者を優先した道路空間の形成を目指します。

○ 期待される効果

- ・安全で快適な歩行空間の形成
- ・買物、観光の回遊性が向上し、商業施設の売上増加等による地域経済の活性化や都心部の魅力が向上

○ 内容

道路空間の再配分により、歩行空間の拡大を図ります。

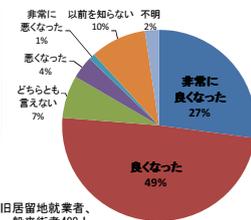
歩道拡幅（事例：神戸市）

●神戸市 明石町筋 ※神戸市人口：154万人、面積552㎢

・歩道拡幅



・アンケート調査結果
明石町筋整備について



※対象：旧居留地就業者、
一般来街者498人

歩道拡幅（事例：松山市）

●松山市 ロープウェイ通り ※松山市人口：51万人、面積429㎢

・1車線減少し歩道を拡幅

整備前



整備後



・アンケート調査結果
整備後の滞在時間



※対象：ロープウェイ通り
通行者394人

○ 進め方、取り組みの方向性

歩行空間の拡大を実施する際には路線単独だけでなく、周辺の自動車交通の流れを過度に妨げないよう、エリア全体としての流入抑制策と組み合わせることが重要です。また、沿道アクセスのための荷捌きやタクシーベイなどの機能を他の路線と機能分担させる等、全体のバランスに配慮しながら段階的に進めます。段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置等の歩道空間のバリアフリー施策との整合性にも配慮します。

備考

公共交通に関する情報案内の充実

取り組み戦略の種別：

公共交通など多様な移動手段の確保

取り組み主体：

交通事業者、行政、地域

実施時期：

短期～中期施策として実施

○ 取り組みの目的

移動に関する情報を自ら積極的に入手できる人から、自らは適切に選択し入手するのは難しい人まで、様々な来訪者に対して、公共交通の利用に関する情報が適切に提供される環境の実現を目指します。

○ 期待される効果

- ・公共交通の利便性向上と利用促進
- ・公共交通を活用した都心回遊性の向上と賑わいの創出

○ 内容

情報を一元化したわかりやすく多様な手段による案内の継続実施の早期実現を図ります。

WEB を活用した乗継案内システムの推進 バス乗継案内システム(事例:西神中央駅前)



バス乗り場マップ、バスルートマップの作成



駅の案内板デザインの統一(事例:横浜駅)



○ 進め方、取り組みの方向性

情報提供の手法ごとに実施主体を定めて施策を推進します。そのためにも、各公共交通機関の運行情報を適切に管理・更新する仕組みづくりが必要です。

備 考

Ⅶ めざす交通環境の実現に向けて

1. アクションプラン

(1) 施策のパッケージ化と段階的な実施

都市の成長期に、拡大する移動需要に対応するため実施されてきた都市基盤整備等の施策は、単独で実施される場合にも十分な効果が得られやすいものでしたが、今後、都市の成熟時において、めざす交通環境を定め、目標の実現に向けて戦略的に取り組みを進めていくためには、高い効果が得られるよう、施策を適切に組み合わせる展開していくことが重要です。特に、動線の連続性から回遊性を高める効果の大きいものや、空間の利用形態から密接に関係し、一体的に整備する効果が大きいものなどについては、積極的にパッケージ化して取り組みを進めます。

また、歩行空間を拡大するには、その前提として、交通渋滞を引き起こさないよう自動車交通をマネジメントする必要がある場合があるなど、施策によっては、実施に向けた前提条件を有するものもあります。このため、できるだけ施策をパッケージ化しながらも、適切な実施手順により展開していくことが重要です。また、特にまちへの影響が大きい施策や、市民や来訪者のニーズとの適合を確認する必要があると考えられる施策の組み合わせについては、社会実験等により試行し、効果を評価・検証しながら慎重に取り組みを進めていくことが必要です。

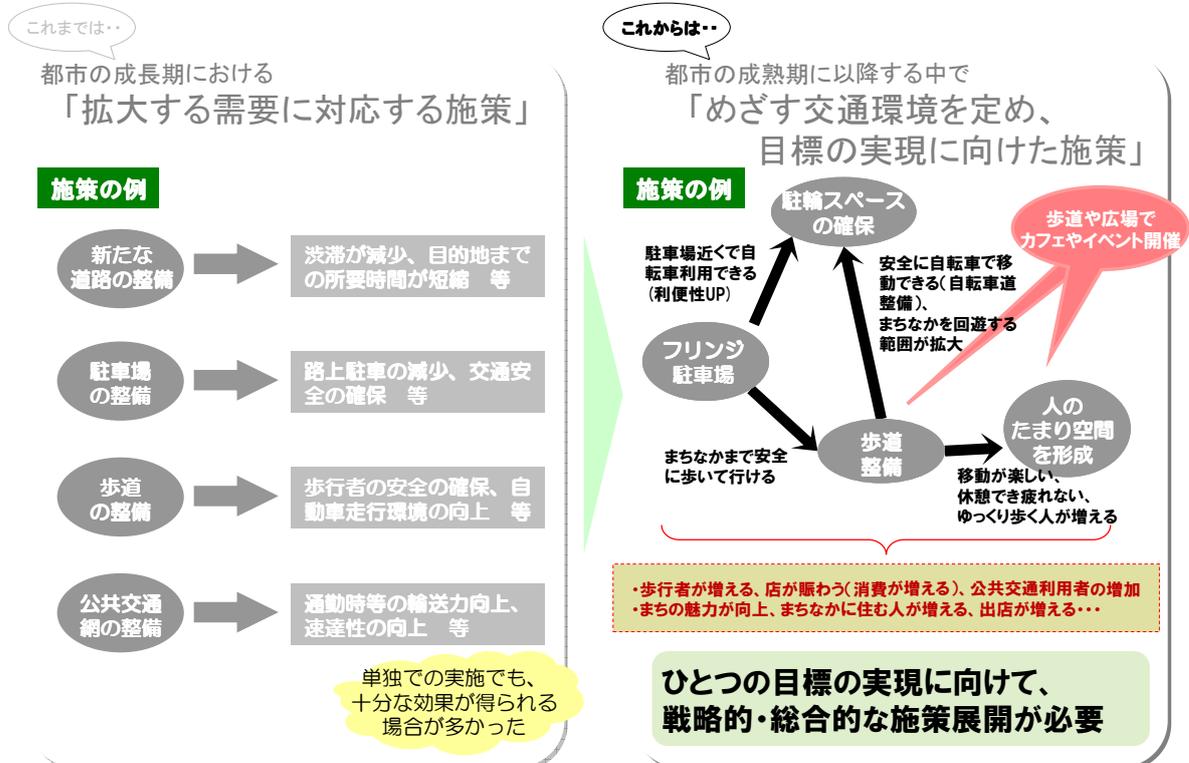


図 7-1 施策のパッケージ化イメージ

自動車から公共交通等への転換を促す意識の醸成

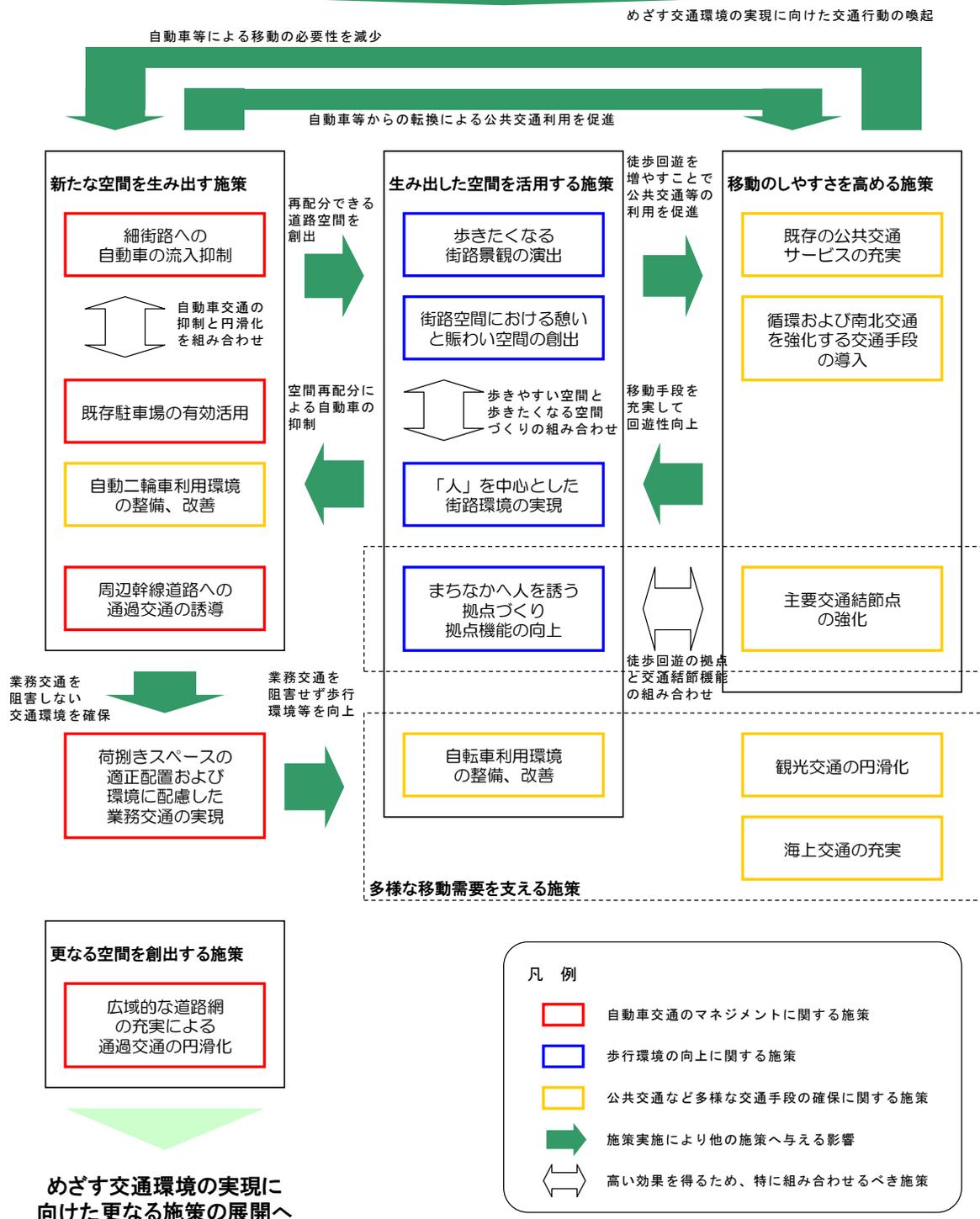


図 7-2 各施策の関係性イメージ

(2) 施策のパッケージ戦略

都心は、来訪者による観光や買物、商業・業務活動、居住者による日常生活の場となるなど、様々な都市活動の場となっています。これらの活動が円滑に行われるために必要となる交通基盤のうち、基本となるのは歩行環境です。

国の健康づくり運動（健康日本 21）では、健康寿命を延ばすための運動として、ウォーキングが推奨されており、歩きやすい環境を整えていくことは移動ルートを確保するという目的のみならず、歩くこと自体を目的とした市民の日常生活を支える舞台をつくることであり、また市民が過ごしやすい「人」を中心としたまちの空間をつくることでもあります。

このような空間を整えるためには、これまで自動車交通が中心であった道路空間を、歩行者優先の空間として再配分していくとともに、この空間を活用した地域による賑わいづくりの取り組みが大切です。

また、ビジネスや買い物、観光など様々な目的で都心・ウォーターフロントを訪れた人が、スムーズに目的地へ移動でき、また、安心してまちを楽しみながらゆっくりと回遊するためには、まちなかでの移動にも、公共交通等をこれまで以上に活用できる環境をつくるのが重要です。

これらの歩行環境づくりを総合的に進めるパッケージ戦略として、まずは以下の施策をパッケージ化して一体的に取り組みます。

■都心・ウォーターフロント周辺部駐車場と公共交通の連携

■都心・ウォーターフロントの駐車場(附置義務駐車場)の共同化等、ルールの見直しによるうろつき交通の減少

■道路空間の再配分による「人」を中心とした空間づくり

■都心とウォーターフロントの回遊性をさらに高める公共交通ネットワークづくり、新たな自転車利用の仕組みづくり

2. 施策の検証

(1) PDCAサイクルによる計画の進行管理

具体的施策を継続的に展開していくにあたっては、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証し、めざす交通環境の実現に向けて真に高い効果が得られるよう、必要に応じて施策を修正・追加するなど、適切な計画のローリングを行うことが重要です。そこで、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（反映）のPDCAサイクルによる進行管理を行い、計画を着実に推進します。

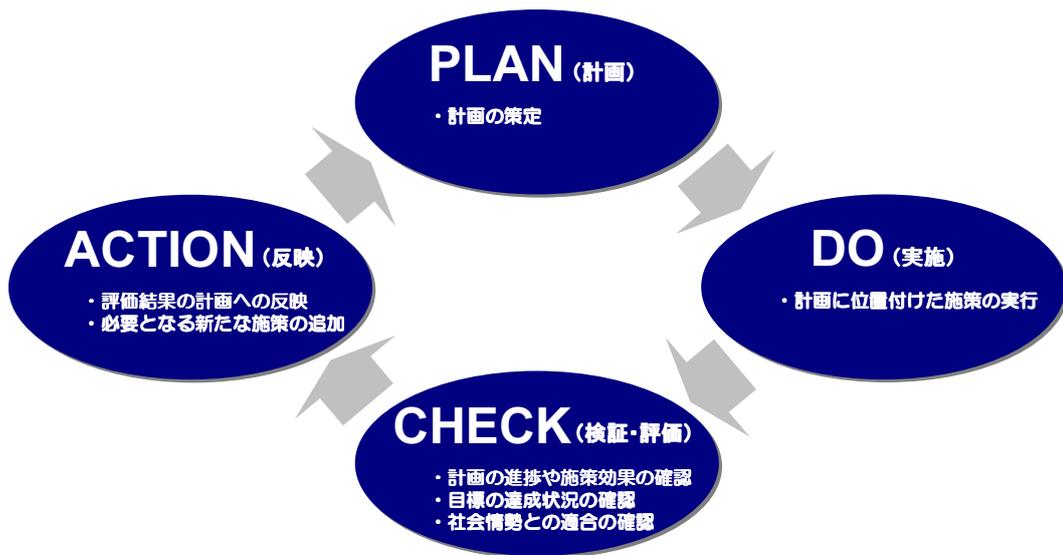


図 7-3 計画の進行管理

(2) 施策の検証方法

都心・ウォーターフロントにおいてめざす交通環境の実現に向けた政策アウトカムを設定し、総合交通計画の策定後、定期的（概ね5年ごと）に検証・評価を行います。

表 7-1 には、①回遊性の向上、②来訪者の評価、③自動車への依存度の減少を指標とした参考目標値を示しており、今後、具体的な施策のパッケージ戦略を検討していく中で、関係者が一体となってめざすことができる目標を改めて定めることとします。

表 7-1 総合交通計画（都心・ウォーターフロント）における参考目標値

目 標	評価する指標	現 況	参考目標値 (H37年度)	備 考
回遊性の向上	来訪者の1日の平均滞在時間	4時間33分	5時間10分	現況は、平成23年度商業地等実態調査より、買物客からアンケート結果
	来訪者の1日の平均歩行距離	2,400m	2,800m	現況は、平成17年度京阪神都市圏交通計画協議会「回遊調査」による
来訪者の評価	歩いてまちをめぐりやすいと評価する人の割合	① 81% ② 70%	① 90% ② 80%	現況は、市政アドバイザー意識調査（平成23年度）による回答 ①：三宮・旧居留地・元町周辺 ②：ハーバーランド・メリケンパーク周辺
	まちを歩くこと自体が楽しめると評価する人の割合	① 83% ② 71%	① 90% ② 80%	
	公共交通が便利であると評価する人の割合	① 72% ② 46%	① 80% ② 60%	
自動車への依存度の低下	都心に関わる移動における自動車交通の分担率	14%	10%	現況は、平成22年度近畿圏パーソナルリップ調査速報値より神戸市が独自に集計した値

<参考目標値の設定方法について>

「回遊性の向上」については、来訪時の訪問箇所数を1箇所程度増加させることを想定した、滞在時間・歩行距離の目標値を定めています。また、「来訪者の評価」については、各項目で概ね10ポイント程度改善することを目指して設定しています。「自動車

への依存度の低下」については、都心・ウォーターフロントが出発地または目的地となる移動のうち、自動車交通が占める割合を、公共交通への転換等により減少させることを目指して定めており、目標値は、平成12年から22年までの10年間で生じた4ポイントの減少傾向（P.6，図3-2参照）を更に継続させていくことを示しています。

3. 計画の推進体制

総合交通計画（都心・ウォーターフロント）に位置づけ、めざす交通環境の実現に向けて実施していく施策は、市民・大学等・事業者・行政の協創により、総合的、戦略的に推進していく必要があります。そのためには、各々が個別に施策に取り組むのではなく、互いの情報を共有しながら、各施策の関係性を高め、相乗効果が得られるよう総合的に計画を推進できる体制づくりが必要です。

また、パッケージ化した施策を進めるにあたっては、関係者によるワークショップ等により、具体的な内容を検討し、まちにとって望ましい施策の姿、組み合わせを創りあげていくことが重要です。

今後、総合的に計画を推進するため、具体的な施策実施の検討や、効果の検証・評価、新たな施策についての意見交換などを行う地域・事業者・行政の連絡調整体制づくりを進めます。また、将来的、地域の交通を自らマネジメントできる組織への転換についても可能性を検討します。

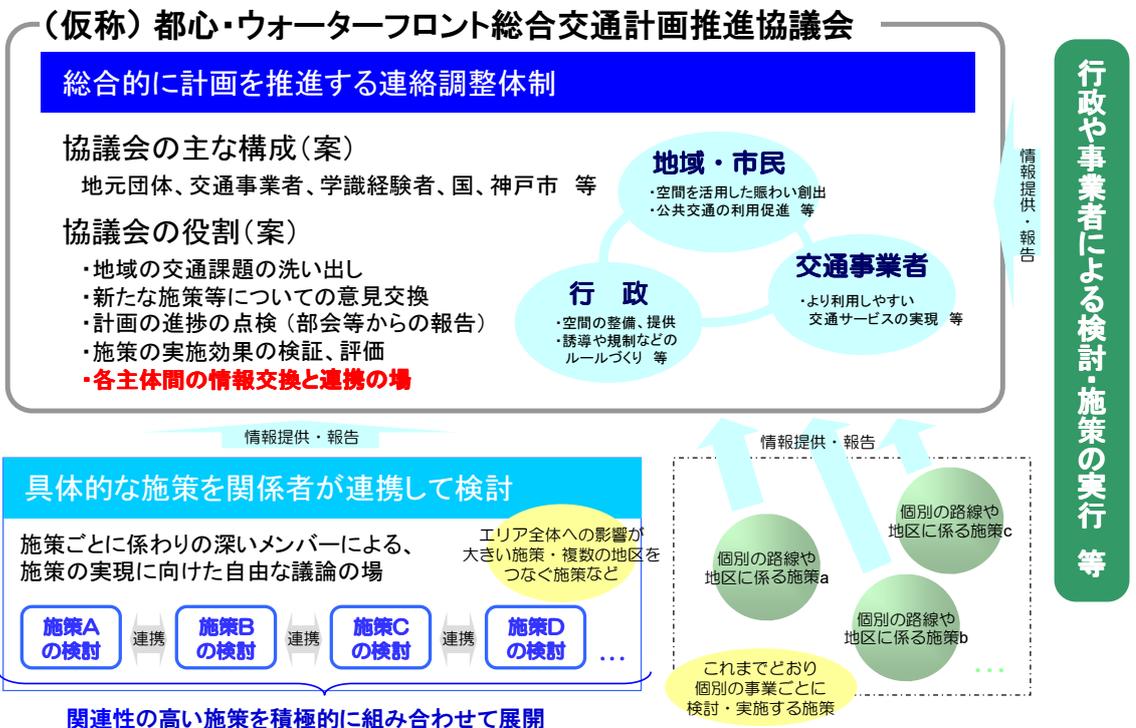


図 7-4 計画を推進する体制イメージ