

神戸市総合交通計画  
都心・ウォーターフロント地域の  
実施プログラム

(案)

平成25年 月  
神 戸 市

## 目次

I	実施プログラムの策定について	1
II	地域の概況	1
III	めざす交通環境	2
	（1）都心ウォーターフロントにおける交通計画の課題	2
	（2）めざす交通環境と取り組みの方向性	3
	（3）取り組みの方向性の構成	6
IV	展開する施策	7
	（1）「自動車交通のマネジメント」にかかわる施策群	7
	（2）「歩行環境の向上」にかかわる施策群	7
	（3）「公共交通など多様な交通手段の確保」にかかわる施策群	8
	（4）めざす交通環境の実現に向けたリーディングプロジェクト（未掲載）	9
	（5）実施プログラム 全施策展開図	10
V	推進体制	11

## I 実施プログラムの策定について

「実施プログラム」とは、神戸市総合交通計画の本編（以下、「本編」という。）に示す交通施策に関わる基本方針や、移動の区分毎の取り組みの方向性などに基づき、地域それぞれの特性に応じた「めざす交通環境」を具現化するための考え方や具体的な施策、実施主体、スケジュールなどを明らかにし、市民・事業者・行政等が一体となって取り組みを進めていくための実行計画です。

**都心・ウォーターフロント地域の実施プログラム**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の交通を対象とした実行計画であり、当該地域に係わる地元団体や、各種団体、学識経験者、交通事業者、関係行政機関を交えた「都心・ウォーターフロント総合交通委員会」（平成 23 年度）における議論を踏まえて策定しています。

## II 地域の概況

ハーバーランドから HAT 神戸にいたる都心およびそのウォーターフロントは、にぎわいや活力の創造を先導し、神戸の魅力を世界に発信するリーディングエリアを形成する地域のひとつです。この地域は、神戸における商業・業務機能が最も集積した地域であり、鉄道やバスによる充実した公共交通網や道路網が形成され、活発な都市活動を支えています。

都心・ウォーターフロントにおける交通は、地域の暮らしを支えるものであるとともに、様々な目的でまちを訪れる誰もが円滑、快適、また楽しみながら移動できる環境をつくり、まちの魅力・活力を向上する手段のひとつとしての役割も担っています。

都心・ウォーターフロント	
面積	約 4km <sup>2</sup>
人口	約 31 千人
高齢化率	約 21%



都心・ウォーターフロント周辺の  
鉄道網（平成 24 年時点）

### Ⅲ めざす交通環境

#### (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踏まえた上で、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示される地域のめざす姿を考慮し、まちの問題を解決する視点だけでなく、まちが持つ強みを活かし伸ばす視点も加えて、都心・ウォーターフロントの交通計画の課題を導きます。

#### 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、自転車等の現状
- iv) 関連するその他のまちの現状

(詳細は本編に記載)

#### 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

- ① 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

- ② 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
- ③ 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
- ④ 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

- ⑤ 「歩くこと」を楽しむことができる都心づくり
- ⑥ 自然環境とも調和した、神戸らしく美しい空間づくり

## (2) めざす交通環境と取り組みの方向性

交通計画の課題を踏まえながら、都心・ウォーターフロントが持つ魅力や活力を交通面からも高めていくため、「めざす交通環境」を定め、「人」中心の交通環境づくりを進めます。

### <めざす交通環境>

- ①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くられている
- ②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
- ③商業・業務などの活動をしっかりと支える交通環境がつくられている



めざす交通環境①、②のイメージ



めざす交通環境③のイメージ



めざす交通環境は、「交通手段」と「移動空間」の2つの視点からそのあり方を考えます。

### ○ 交通手段の考え方

徒歩による移動を中心とし、歩行者が安全・快適にまちを歩き、滞留することも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、さらなるまちの回遊性向上をはかります。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・業務活動を支える交通環境が確保されることが必要です。

<対象とする交通手段>

徒歩、公共交通、自転車、自動車、自動二輪車、観光バス、会場交通

### ○ 移動空間の考え方

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かか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、歩行者の視点で、道路空間の再配分やそれに伴う歩行空間の再構築、沿道環境の形成等に取り組みます。



将来の道路空間イメージ

交通手段や移動空間の考え方にに基づき、めざす交通環境を具現化していくためには、個々の施策の効果が相乗的に発揮されるよう柱となる「取り組みの方向性」を定めて各施策の位置付けを明確にし、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、主に戦略的な施策展開を図るエリアを設定した上で、下記の3つの「取り組みの方向性」に施策を位置付け、相互に連携をはかりながら多面的に推進するとともに、特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。

- <取り組みの方向性>**
- ア 自動車交通のマネジメント
  - イ 歩行環境の向上
  - ウ 公共交通などの多様な交通手段の確保

都心・ウォーターフロントでは、通過する自動車交通の幹線道路への誘導などにより、自動車交通をマネジメントするとともに、歩くことを楽しむことができる歩行環境づくりを進めます。また、多様な移動需要に対応した、様々な交通手段を確保することで、来訪者の回遊性向上をはかります。

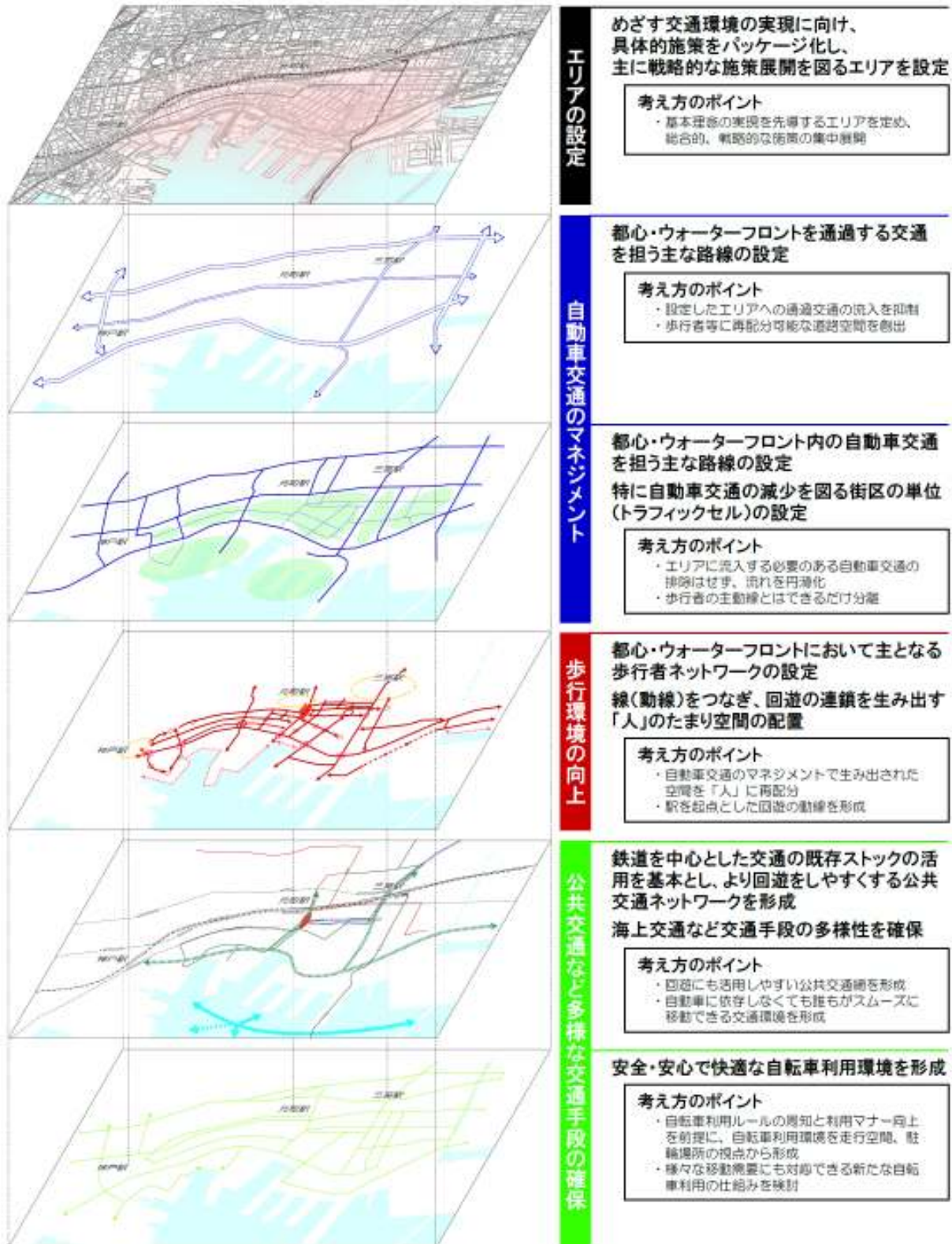


取り組みの方向性の概念図



### (3) 取り組みの方向性の構成

取り組みの方向性を構成する階層イメージを示します。めざす交通環境の実現を先導するエリアを定めるとともに、空間的なつながりや施策相互の影響性を考慮して、適切な組み合わせと手順により施策を実施します。



取り組みの方向性の構成



#### IV 展開する施策

めざす交通環境の実現に向けて、取り組みの方向性に基づく、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を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。

##### (1) 「自動車交通のマネジメント」にかかわる施策群

項 目		取組みにあたっての連携主体	実施時期	
			短期 H25~29	中長期 H30~
細街路への通過交通の流入抑制	道路構造の改良等による自動車の流入抑制	行政・企業・市民		
駐車場と公共交通等の連携	都心周辺部駐車場と公共交通等の連携	企業・交通事業者 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		
駐車場の共同化・集約化の推進	附置義務駐車場のルールの見直し	企業・行政		
荷捌きスペースの適正配置	荷捌きスペースの適正配置	企業・行政		
カーシェアリング、相乗り（マイカー）などの推進	カーシェアリングの普及	企業・市民・行政		
環境にやさしい次世代自動車の普及	次世代自動車への乗り換え促進	企業・行政・市民		
モビリティ・マネジメントの推進	モビリティ・マネジメント等による意識づくり	行政・交通事業者 企業・市民		
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・市民		
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		

##### (2) 「歩行環境の向上」にかかわる施策群

項 目		取組みにあたっての連携主体	実施時期	
			短期 H25~29	中長期 H30~
歩道の段差や波打ちの解消	道路改修による歩道の段差や波打ちの解消	行政		
ベンチなどの休憩施設の設置	駅周辺などでのベンチの設置	行政		
緑陰空間の整備	歩道街路樹の維持・管理による緑陰空間の確保	行政		
駅などからまちの中へ人を誘う回遊拠点づくり・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・企業		
	まちのシンボルにもなる新たな回遊拠点の創出	行政・企業・市民		
	回遊拠点の空間などを活用した賑わい創出の取り組みの継続的な展開	市民・企業・行政		
	歩行者と自動車が共存できる空間づくり	行政・企業・市民		
三宮駅周辺の地上、地下、デッキによる歩行者ネットワークの充実	3層ネットワーク構想の推進	企業・行政		
道路空間の再配分等による歩行者動線の強化	道路空間の再配分等による歩行空間の拡大	行政		
	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、まちなかの情報案内の充実	行政・企業		
憩いと賑わい創出に資するたまり空間の整備	人が憩いたたずむことができ、さらなる回遊の起点となるたまり空間の配置	行政・企業		
歩きたくなる街路景観の演出	ビューポイント及び眺望路の整備・育成	行政・企業		
	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		

(3) 「公共交通など多様な交通手段の確保」にかかわる施策群

項 目		取組みにあたっての連携主体	実施時期	
			短期 H25~29	中長期 H30~
地域の交通課題解消に向けた「検討の場」づくりの推進 地域交通の先進事例などの情報収集・提供	地域の交通を考えるワークショップなどの開催	市民・行政・企業 交通事業者		
ICカードや企画乗車券などを用いた料金施策の充実	多様な企画乗車券等の確保	交通事業者・企業		
ゾーン料金制など公共交通のシームレス化の推進	更なる回遊を促す新たな公共交通料金の仕組みづくり			
バリアフリー新法に基づく移動の円滑化の促進	交通施設のバリアフリー化	行政・交通事業者 企業・市民		
新たな交通手段導入などによる公共交通ネットワークの充実	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		
駅前広場の整備・改良	駅前の広場、歩行空間、乗継利便性等の再構築	行政・交通事業者		
バス停の待合機能の向上	ベンチや時刻表掲出スペースなどを備えた待合しやすいバス停の設置	交通事業者		
自転車利用環境の整備、改善	自転車走行空間の整備	行政		
	自転車駐輪対策の推進	企業・行政・市民		
	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・市民		
観光交通（バス）運行の円滑化	観光バス乗降場所、駐機場所の確保	交通事業者・行政		
楽しい交通手段の導入	超小型モビリティの活用	企業・交通事業者 行政・市民		
駅やバスターミナルなどにおける乗り場案内の充実	公共交通に関する情報案内の充実	交通事業者・行政		
鉄道やバスの運行や乗り継ぎに関する情報提供の強化	ホームページなどでの分かりやすい交通案内情報の提供	交通事業者・企業 行政		
ウォーターフロントを運行する海上交通の再構築	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・行政		

これらの施策を具体的に進めていく中で、実施効果や変化し続ける社会情勢との整合性を評価・検証しながら、必要に応じて追加・修正を行います。

※今後5年程度で重点的に取り組む施策を図面1枚で提示。(未作成)

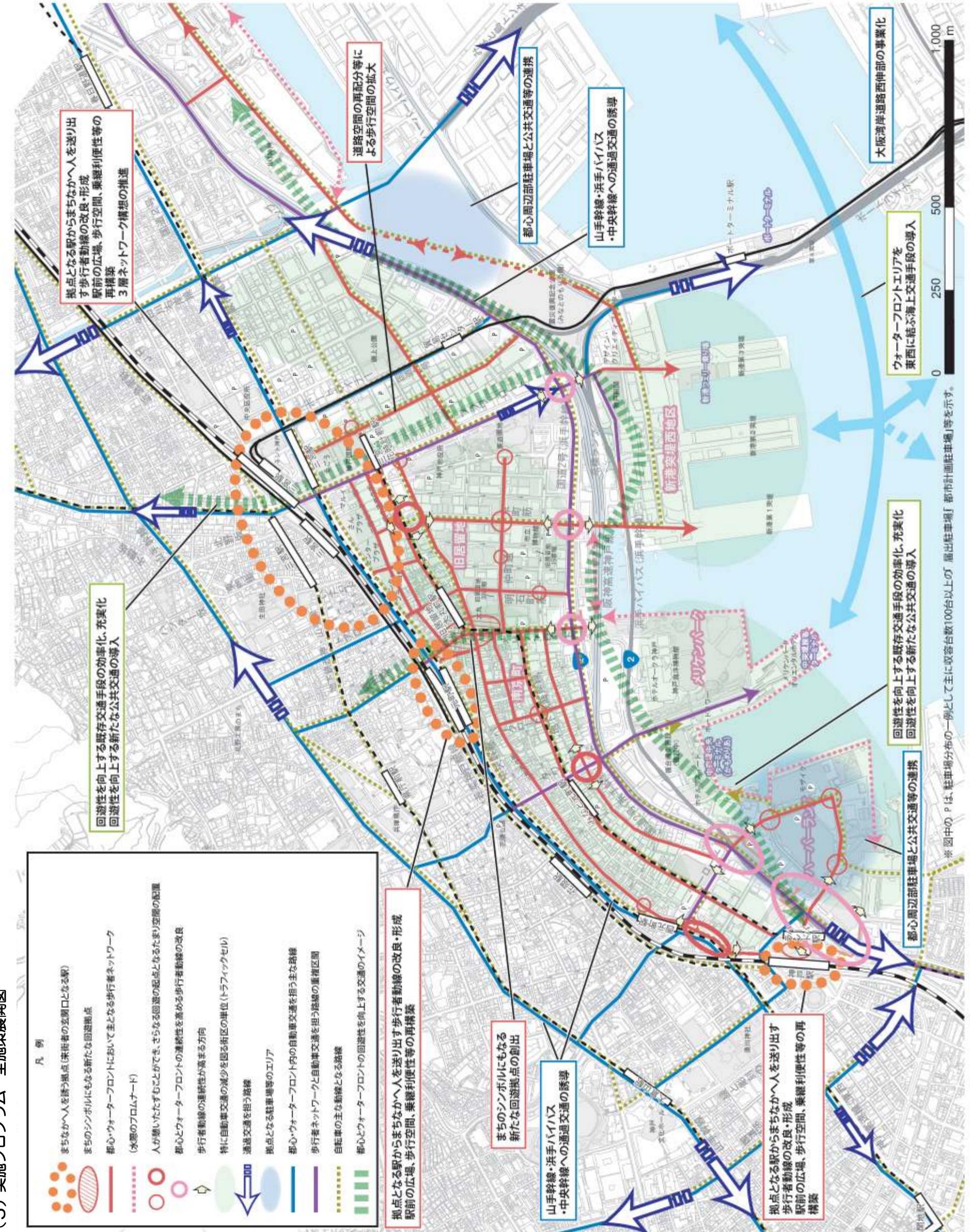
#### (4) めざす交通環境の実現に向けたリーディングプロジェクト

※先導的な取り組みについて、各施策1枚程度の紹介資料を入れる。

- ① 三宮駅周辺における3層ネットワーク構想の推進
- ② 元町通1丁目交差点周辺における新たな回遊拠点づくり
- ③ ウォーターフロントの回遊性を高める循環バス等の運行



(5) 実施プログラム 全施策展開図



**凡 例**

- まちなかへ人を誘う拠点(来街者の玄関口となる駅)
- まちのシンボルにもなる新たな回遊拠点
- 都心・ウォーターフロントにおいてまとまるとなる歩行者ネットワーク
- (水源のプロムナード)
- 人が憩いたたずむことができ、さらなる回遊の拠点となるたどり空間の配置
- 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
- 歩行者動線の連続性が高まる方向
- 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)
- 通過交通を担う路線
- 拠点となる駐車場等のエリア
- 都心・ウォーターフロント内の自動車交通を担う主要路線
- 歩行者ネットワークと自動車交通を担う路線の重複区間
- 自転車の主な動線となる路線
- 都心とウォーターフロントの回遊性を向上させる交通のイメージ

- エリア全体にかかる施策
- 自動車交通のマネジメント**
- 道路構造の改良等による自動車の流入抑制
  - 駐車場の連携、駐車場と商業施設等の連携
  - 附置義務駐車場のルールの見直し
  - 荷置きスペースの適正配置
  - カーシェアリングの普及
  - 次世代自動車への乗り換え促進
  - モビリティ・マネジメント等による意識づくり
- 歩行環境の向上**
- 道路改修による歩道の段差や波打ちの解消
  - 駅周辺などでのベンチの設置
  - 歩道街路樹の維持・管理による緑陰空間の確保
  - 歩行者と自動車共存できる空間づくり
  - 回遊拠点の空間などを活用した賑わい創出の取組みの継続的な展開
  - 道路空間の再配分等による歩行空間の拡大
  - 案内サイン等、まちなかの情報案内の充実
  - ビューポイント及び眺望路の整備・育成
  - 建築物や屋外広告物のデザイン誘導
  - 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
- 公共交通など多様な交通手段の確保**
- 地域の交通を考えるワークショップなどの開催
  - 多様な企画乗車券等の確保
  - 更なる回遊を促す新たな公共交通料金の仕組みづくり
  - 交通施設のバリアフリー化
  - ベンチや時刻表掲出スペースなどを備えた待合しやすいバス停の設置
  - 自転車走行空間の整備
  - 自転車駐輪対策の推進
  - 回遊性を向上する新たな自転車利用の仕組みづくり
  - 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
  - 観光バス乗降場所、駐機場所の確保
  - 超小型モビリティの活用
  - 公共交通に関する情報案内の充実
  - ホームページなどでの分かりやすい交通案内情報の提供



## V 推進体制

本実施プログラムは、学識経験者、都心・ウォーターフロントに係わるまちづくり団体、交通事業者、各種団体、関係行政機関からなる「都心・ウォーターフロント総合交通委員会」を設置し、それぞれの見地からの意見を受けながら、めざす交通環境や、その実現に向けて実施すべき施策などについての検討を行い、市がとりまとめを行ったものです。

めざす交通環境の実現に向けて実施していく施策は、実施主体のそれぞれが個別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・戦略的に取り組みを進めていくことが重要です。都心・ウォーターフロントでは、そのために、地域が主体となった「都心・ウォーターフロント総合交通推進協議会」を設置し、関係者が連携して積極的に取り組みを推進していくこととしています。

### 都心・ウォーターフロント総合交通委員会

#### 学識経験者

- ・ 神戸大学大学院海事科学研究科  
教授 小谷 通泰
- ・ 東京大学大学院工学系研究科  
准教授 羽藤 英二

#### まちづくり団体

- ・ 旧居留地連絡協議会
- ・ KOBE三宮・ひと街創り協議会
- ・ 三宮中央通りまちづくり協議会
- ・ 三ノ宮南まちづくり協議会
- ・ ハーバーランド運営協議会
- ・ みなと元町タウン協議会

#### 各種団体

(平成23年度時点)

- ・ 神戸商工会議所

#### 交通事業者

- ・ 西日本旅客鉄道株式会社
- ・ 阪神電気鉄道株式会社
- ・ 神戸市交通局

#### 関係行政機関

- ・ 国土交通省近畿地方整備局
- ・ 国土交通省近畿運輸局

### 都心・ウォーターフロント総合交通推進協議会

#### 学識経験者

- ・ 神戸大学大学院海事科学研究科  
教授 小谷 通泰
- ・ 東京大学大学院工学系研究科  
教授 羽藤 英二

#### まちづくり団体

- ・ 旧居留地連絡協議会
- ・ KOBE三宮・ひと街創り協議会
- ・ 三宮中央通りまちづくり協議会
- ・ 三ノ宮南まちづくり協議会
- ・ ハーバーランド運営協議会
- ・ みなと元町タウン協議会

#### 各種団体

(平成24年度～)

- ・ 神戸商工会議所

#### 交通事業者

- ・ 西日本旅客鉄道株式会社
- ・ 阪神電気鉄道株式会社
- ・ 神戸市交通局

#### 行政機関

- ・ 神戸市（事務局）