

5. 人にやさしく快適な回遊ネットワーク

5-1 今後の方向性

市民や来街者などあらゆる人が歩いて楽しいと感じる都心・ウォーターフロントを形成するため、都心とウォーターフロントの空間的な一体感や連続性の向上を図り、眺望路として、あるいは眺望点やオープンスペースなどをつなぐアクセス路として、“人”中心の回遊ネットワークを構築する。

歩行者・自転車の回遊ネットワークの拡充とあわせて、都心・ウォーターフロントへの自動車交通の流入抑制、環境にやさしい新たな陸海の公共交通の導入、三宮駅等の交通結節機能の強化など公共交通利用促進を進める。

(1) 自動車交通の流入抑制

広域的な幹線道路ネットワークの形成や歩行者・自転車空間の拡大による道路断面構成の見直し、拠点となる駐車場等の活用、自動車から公共交通等への利用転換を図ることなどにより、都心・ウォーターフロントへの自動車交通の流入抑制を図り、歩行者・自転車や公共交通を中心とした交通環境を形成していく。

(2) 回遊ネットワークづくり

① “人”中心の歩いて楽しいまち

今後の都心・ウォーターフロントの移動手段は、人を中心とした歩行を基本とし、歩いて楽しいまちをめざす。そのため沿道環境も含めて歩行空間の魅力や快適さの向上などを図る。都心からウォーターフロントへのアクセスや水際を含めてウォーターフロント間を回遊できるようなネットワークの拡充を図り、都心・ウォーターフロントの一体感の向上をめざす。

②自転車の活用

自転車は低炭素社会の実現に寄与する交通手段であり、また観光・レジャーでの人気などから利用者ニーズが高まっている。歩行者動線と同様の観点から自転車の回遊ネットワークを形成し、ウォーターフロントを楽しめる快適な走行空間を創出する。

③歩行者の回遊を支援する新たな陸海の公共交通の導入

都心・ウォーターフロントでの徒歩回遊を支援するため、陸海の新たな公共交通によるウォーターフロント交通軸の形成をめざす。主要な鉄道駅とウォーターフロント間を連絡する、あるいは、ウォーターフロント間を海上で連絡する環境にやさしい公共交通を、ウォーターフロントでの土地利用の動向をふまえて導入する。

④公共交通の利用促進

既存の公共交通（鉄道や新交通、フェリー等）と新たな公共交通を効果的に連携させるとともに、空港など広域交通のインフラの活用や交通結節機能の強化などさまざまな施策を展開し、公共交通利用促進を図る。

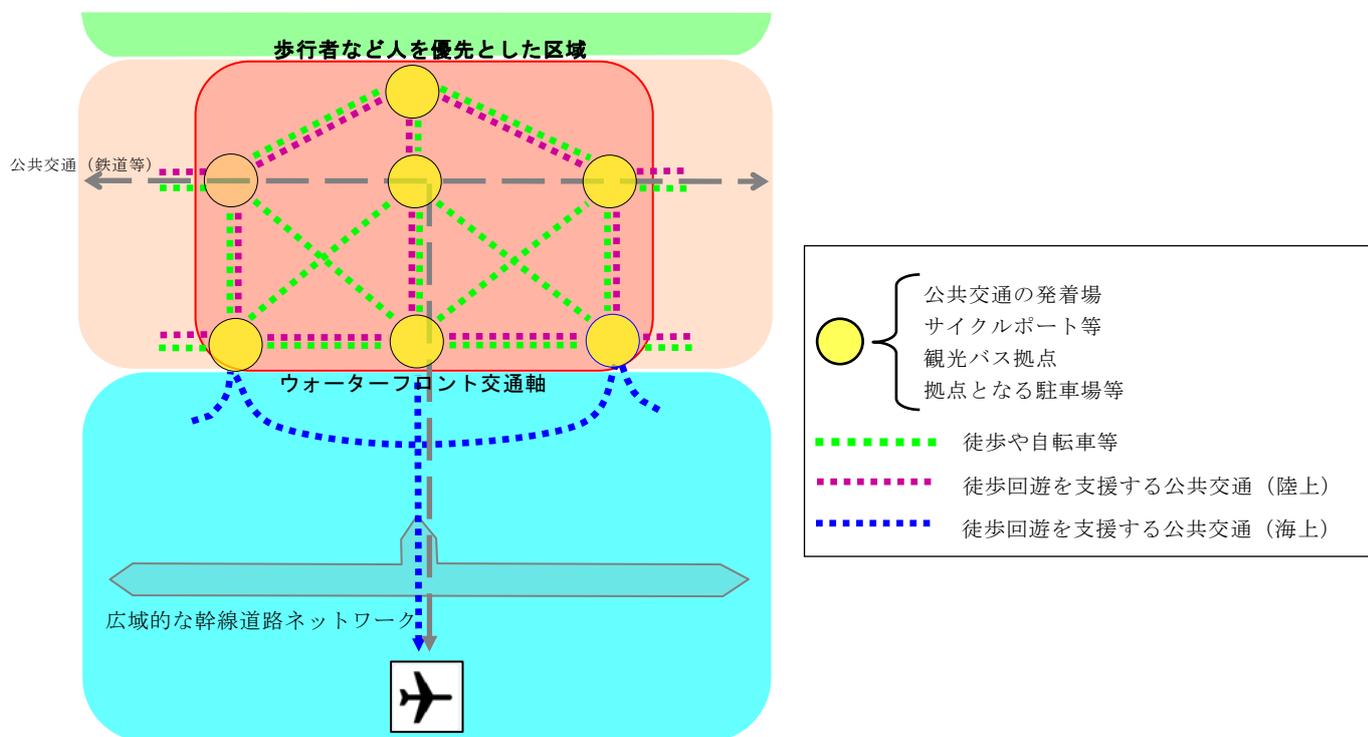


図5-1 人にやさしく快適な回遊ネットワークの考え方

5-2 都心・ウォーターフロントへの自動車交通の流入抑制

都心とウォーターフロントの一体化を図り、快適な“人”中心の回遊ネットワークを構築していくため、以下のような都心・ウォーターフロントへの自動車交通流入抑制策を進める。

(1) 広域的な幹線道路ネットワークの形成に応じた流入抑制

臨海部の阪神高速道路などの幹線道路は、周辺都市との連携や都市活動に必要な都市基盤であり、現在も大きな役割を果たしている。一方、都心・ウォーターフロントでの自動車交通の集中や歩行者動線の分断感、景観への影響などから、今後の広域的な幹線道路ネットワークの段階的な形成に応じたより望ましい交通環境づくりに努めていく。

中長期的には大阪湾岸道路の整備や生田川ランプの機能強化により、京橋ランプの交通負荷が軽減し、都心・ウォーターフロントでの交通集中が緩和される中で、中長期的な自動車交通の需要の動向をふまえた京橋ランプのあり方の検討を行う。

さらに長期的な自動車交通の需要の動向や広域的な幹線道路ネットワークの一層の拡充をふまえて、自動車交通の対処や南北方向の歩行者動線、都市景観等を総合的に考慮し、阪神高速3号神戸線（生田川～柳原）のあり方を検討する。

(2) 歩行者・自転車空間の拡大などによる流入抑制

旧居留地や元町地区、新港突堤西地区など都心・ウォーターフロントで歩道拡幅や自転車走行空間の整備などにあわせた自動車の速度抑制方策等を実施するとともに、さまざまな公共交通利用促進策を講じることにより、歩行者・自転車・公共交通を中心とした交通環境の形成を推進し、自動車の利用抑制、流入抑制を図る。

(3) 拠点となる駐車場等の活用

ハーバーランドやHAT神戸の既存駐車施設や今後駐車場整備が考えられるJR貨物神戸港駅跡地など、ウォーターフロント交通軸上での拠点となる駐車場等と新たな公共交通との結節を強化することで、都心・ウォーターフロントで自動車からの利用転換を図る。

5-3 歩行者・自転車の回遊ネットワーク

歩いて楽しいまち、自転車が安全・爽快に利用しやすい都心・ウォーターフロントをめざし、歩行者・自転車の回遊ネットワークの構築をめざす。

(1) 歩行者・自転車の回遊ネットワークの将来構想

歩行者・自転車の回遊ネットワークの将来構想を図5-2に示す。それぞれの回遊ネットワークの考え方を次に示す。

①歩行者回遊ネットワークの主な動線

- i.南北方向については、主要な鉄道駅からウォーターフロントへのアクセス道路や眺望路等となる主要な道路。
- ii.東西方向については、商店街などの歩行者専用道路、HAT神戸の灘浜脇浜線、新港突堤西地区の眺望路など各ゾーンのメインストリート。
- iii.公園・広場などオープンスペースも回遊ネットワークの一部とし、特に水際ではプロムナードの連続性に配慮する。新港第1突堤とメリケンパーク間については、海上交通との兼ね合いを勘案して、渡りを検討（跳ね橋など）する。

②自転車回遊ネットワークの動線

歩行者動線と同様の観点で、骨格となる道路や水際プロムナードとする。また、ポートアイランドのしおさい公園への連絡を図る。

なお、コミュニティサイクルの導入を図るべく、鉄道駅など陸海の主要な交通結節点や臨海部の観光拠点などにサイクルポートの設置場所を確保する。

※ コミュニティサイクル：複数の貸し借りができる場所（サイクルポート）を持ち、借りた場所とは違う場所に返してもよいレンタル自転車システムのこと。（鉄道等の端末移動の補完や人の移動を支援する新たな交通手段として、公共交通機関の利便性向上によるCO₂排出削減や都心部の回遊性向上などが期待される。）

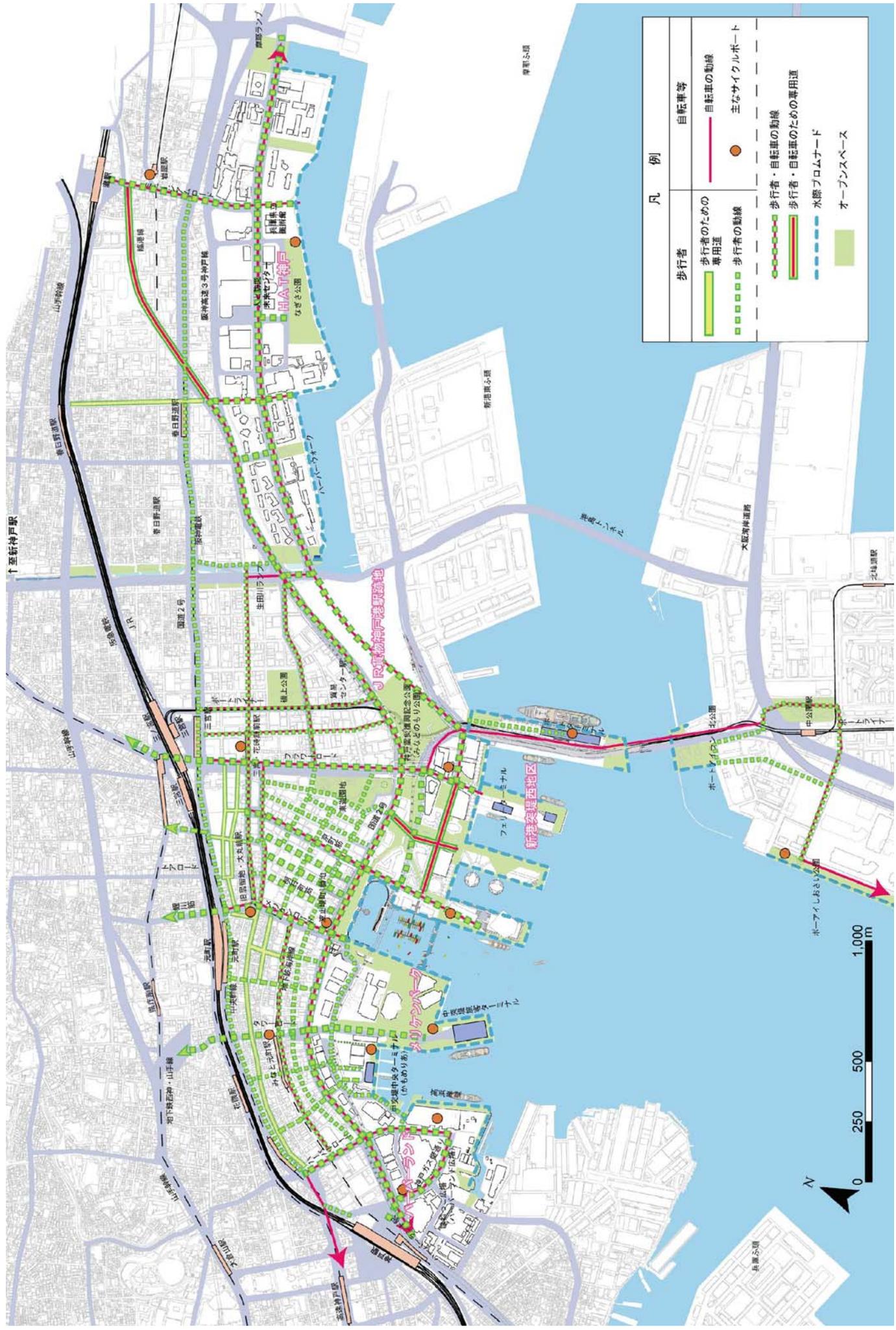


図5-2 歩行者・自転車の回遊ネットワークの将来構想

(2) 歩行者・自転車動線における魅力的な空間づくり

回遊ネットワークの動線においては、今後も歩道の段差や波打ちの解消などユニバーサルデザインに配慮し、透水性舗装など環境にやさしい構造の導入を進めるとともに、以下に示す空間づくりのメニューなどを適宜組み合わせることにより、歩いて楽しい賑わいのある空間を創出する。

実際の動線づくりでは、人が歩く 500~1,000mのディストリクト単位で沿道周辺の土地利用も考慮しながら、個々に検討していく。

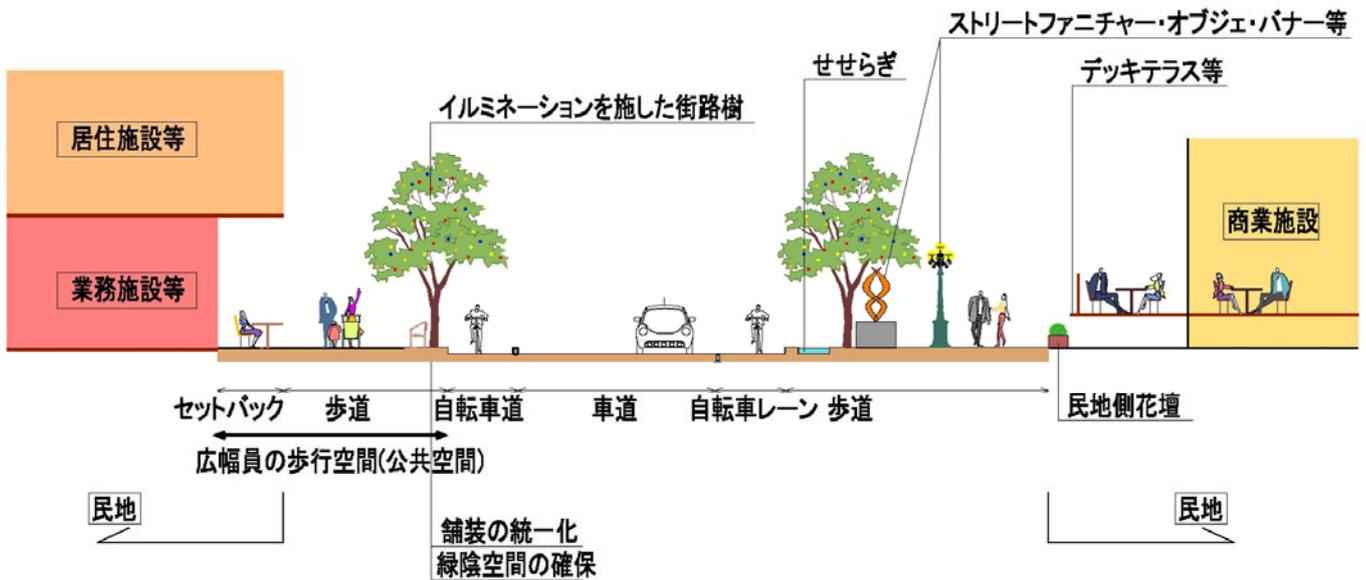


図5-3 歩行者・自転車動線での空間づくりのメニュー

- ・ 沿道建物低層部での店舗、沿道デッキなど集客施設による賑わいの創出
- ・ 沿道建物などによる魅力あるまちなみ景観の形成
- ・ 民地のセットバックによる歩行者空間の拡大
- ・ オープンカフェやストリートパフォーマンス等による公共空間の活用
- ・ トランジットモール化を含めた歩行者専用道路化、道路の断面構成の見直しによる歩行者空間の拡大（歩道拡幅、ボンエルフ）
- ・ 歩道における段差・波打ちの解消、透水性・デザイン性のある舗装の導入、その他、車止め・街灯・ベンチ・案内サイン等のストリートファニチャーの設置、彫刻などのオブジェ、バナーなどの配置
- ・ せせらぎや街路樹による潤いや緑陰空間の創出
- ・ 街灯や街路樹のイルミネーション、沿道の歴史的建築物のライトアップ等による夜間景観の創出
- ・ 階段状のデッキや曲線を導入した水際のプロムナードの修景上の工夫



図5-4 歩いて楽しい歩行者動線の将来イメージパース

特に、ウォーターフロントへのメインの動線であるフラワーロードや京町筋、鯉川筋などにおいては、都心とウォーターフロントがつながっているイメージを形成するため、積極的に魅力的な空間づくりを推進していく。

- ※ 自転車レーン、自転車道：自転車道は車道や歩道とは別に自転車専用の独立した走行空間を確保するもので、歩道と車道の間を整備するもの。自転車レーンは、車道の左端に自転車通行帯を確保するもので、一般的には道路交通法上の規制を伴う自転車専用通行帯をいう。
- ※ トランジットモール：中心市街地のメインストリートなどで一般車両を制限し、道路を歩行者・自転車とバスや路面電車などの公共交通機関に開放することでまちの賑わいを創出すること。
- ※ ポンエルフ：自動車の速度を抑制するような構造（狭さく、ハンプ、蛇行など）を有する道路。

(3) 歩行者・自転車回遊ネットワークの形成の促進

① 国道2号による分断感の緩和対策

国道2号は、経済活動や市民生活に必要な都市基盤として重要な役割を果たしているが、一方で高架道路とともに南北方向の分断感が指摘されている。

分断感を緩和する対策としては、以下に示すような対策を自動車交通の状況やウォーターフロントでの土地利用転換などをふまえながら検討していく。

- i. 大阪湾岸道路などの整備状況や国道2号の自動車交通の状況等を勘察しながら、車線数削減やスクランブル交差点化を行う。
- ii. さらに長期的な自動車交通の需要の動向等をふまえて、必要に応じて国道2号の地下化など、さらなる車線数削減方策を検討する。

iii.箇所によっては、景観への影響など十分検討を行った上で、国道2号を横断するデッキ整備等を行う。

この他、間接的な対策として国道2号を横断する道路の沿道で、魅力や個性あるまちなみの形成や、オブジェや案内サインなどのさまざまな仕掛けなどにより、横断抵抗感を和らげる工夫を凝らす。

②歩行者・自転車動線の東西方向の連続性

ウォーターフロントでの東西方向の動線の連続性を確保するため、ポートアイランドからの幹線道路との交差部において、安全で快適な横断方策を講じる。

- ・旧神戸生糸検査所周辺及び東遊園地と神戸震災復興記念公園（みなとのもり公園）との間
- ・JR貨物神戸港駅跡地とHAT神戸との間

5-4 新たな公共交通のネットワーク

(1) 徒歩回遊を支援する新たな公共交通の導入

神戸の玄関口でもある三宮駅から新港突堤まで南北に約1km、また、ハーバーランドからHAT神戸まで東西に約4～5kmの距離があり、あらゆる人の移動性を確保するため、既存の公共交通（鉄道や新交通、フェリー等）と連携した陸海の新たな公共交通の導入を図る。

①新たな陸上の公共交通

主としてウォーターフロントでの市民・事業者・観光客を対象として、ウォーターフロントでの土地利用の転換に応じた対応（ルート、便数、時期等）が可能であるとともに、低炭素社会に資する環境創造の観点から、新たな陸上の公共交通の導入を図る。

導入にあたっては、電気バスなど輸送能力は少ないが多頻度で導入が容易な交通機関から、BRTやLRTなどの中量輸送型の交通機関まで、交通需要や運営主体等さまざまな観点から検討を行う。

※ BRT：Bus Rapid Transit の略。バス専用車線や連節バスなどを用いた都市輸送システムのこと。

※ LRT：Light Rail Transit の略。軽量軌道交通のことであり、都市内やその近郊で運行される中小規模の鉄軌道全般をさす。



連節バス

ルートについては、陸の玄関口である三宮駅とウォーターフロントを結ぶことやウォーターフロント間を東西に結ぶこと、さらに、海上交通を含め、他の交通との結節点や拠点となる駐車場を結ぶことが重要となる。また、北野や新神戸駅への延伸を含め、南北方向の移動についても検討が必要である。

ルート設定の例として、図5-5に模式的な考え方を、図5-6にモデルルートを例示する。三宮駅を起点とする2つの循環系統を設定し、ウォーターフロント全体の東西方向の移動については、系統の乗り換えにより対応する。

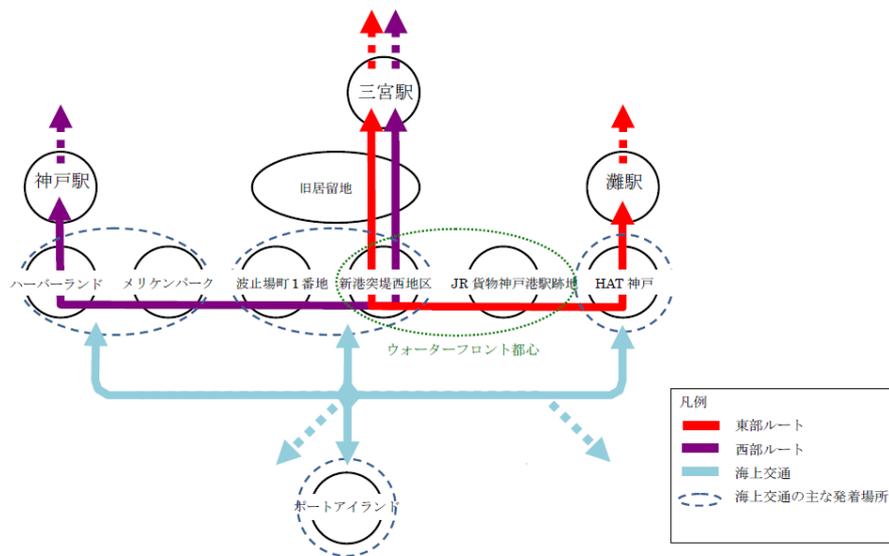


図5-5 新たな陸上の公共交通のルートの考え方

②新たな海上の公共交通

海上交通はウォーターフロントならではのものであり、主として観光的利用が想定される。環境にやさしいソーラーボートなどの船舶を用いて、海上タクシーのように少人数に対応し随時運行するシステムを導入する。

ルートは個別の観光的利用に対応するため、ウォーターフロント各ゾーンにおいて、集客施設やオープンスペース、文化施設などを主な発着場として複数の乗降場所を確保する。さらに、兵庫運河、六甲アイランド、神戸空港等への拡張も検討していく。



図5-6 新しい公共交通ネットワーク等の将来構想

(2) 公共交通の利用促進

自動車の利用・流入を抑制し、新たな公共交通の導入効果を高めるために、空港など広域交通のインフラや既存の公共交通（鉄道や新交通、フェリー等）を含めた、さまざまな利用促進策を講じていく。

①公共交通のサービス向上

さまざまな公共交通の乗降場所や運行ダイヤなどを相互に連携させることにより、乗り継ぎの利便性を向上させる。さらに、公共交通機関の利用に伴う買い物の割引制度や料金体系の簡素化（ゾーン料金制、共通チケット、相互割引等）など、ソフト的な運営システムの展開を図る。

②三宮駅の交通結節機能の強化

デザイン都市・神戸の玄関口にふさわしく、誰もが、わかりやすく、便利で、快適に利用できるシンボリックな駅前空間を構築していく。

- i. 神戸らしさ（山・海・光・風・異国情緒漂う雰囲気）が感じられる、風格ある三宮駅とする。
 - ・シンボリックで魅力的な新駅ビルの建設を誘導
 - ・新駅ビルや歩行者デッキに山や海を望む視点場を創設
 - ・色やイメージなどコンセプトを定めて統一感のあるデザインに誘導
- ii. 多様な交通機関がコンパクトに集積する利便性の高い駅前空間を創造する。
 - ・駅利用者の混雑解消、利便性向上に資する開放的な空間を創出
 - ・新たな駅前機能の導入（人の広場、総合インフォメーションセンター、レンタサイクル）
 - ・駅前広場の再編、拡充（バス・タクシー・乗用車・駐輪場）
 - ・安全で回遊性の高い歩行者空間の整備
 - ・駅と駅前周辺ビル間を連絡する歩行者デッキの拡充

③交通需要マネジメント、モビリティ・マネジメントの推進

パークアンドライド、自動車流入抑制などの交通需要マネジメント施策の推進による公共交通利用転換を促進していく。さらに、市民・企業・交通事業者の連携・協力による公共交通利用への交通行動の転換誘導策（モビリティ・マネジメントなど）を推進し、E S Tの実現をめざす。

④観光バスステーション（観光バス拠点）の設置

観光バスでの来街者に対応するため、駐車施設や休憩施設、売店などを有する観光バスステーションを適宜設置する。

中央ゾーンにおいて新港突堤西地区の土地利用をふまえ、旧神戸生糸検査所周辺に新たなバスステーションを設置する。(図5-6)

- ※ モビリティ・マネジメント：ひとりひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。
- ※ パークアンドライド：自宅から最寄駅付近の駐車場に駐車（パーク）し、駅から電車など公共交通機関に乗って（ライド）通勤する方法。
- ※ E S T：Environmentally Sustainable Transport の略。「環境的に持続可能な交通」という意味で、環境面における持続可能性を重視した新しい交通政策。モビリティ・マネジメントやパークアンドライド、道路改良や鉄道高架化など、いろいろな取り組みが含まれる。