

第2節

都市交通

1. 現状と課題

都市の成熟期を迎え、都市の機能がコンパクトに集積された都市空間をめざすためには、便利で快適な人の移動環境と効率的な物の移動環境を確保していく必要があります。

また、経済のグローバル化に対応して、港や空港などにおける広域的な人や物の流れを円滑化し、低炭素都市を実現するためには、多様な都市活動を支える陸・海・空の総合的な交通環境を形成していくことが重要です。

人の移動では、人口減少・超高齢化の進行や地球温暖化防止などの環境問題に対応するために、自動車交通に過度に依存せず、公共交通を中心とした交通体系へと転換することが求められています。

特に、神戸の玄関口である三宮駅周辺では、乗り換えがしやすく快適に移動できるよう交通結節点の機能を強化する必要があります。さらに、HAT 神戸からハーバーランドに至るウォーターフロントは、三宮・元町・神戸の各駅から歩いて

いける距離にあり、南北・東西方向の歩行者動線の強化などによる回遊性の向上、水際空間のにぎわいづくりなどが求められています。神戸空港では、神戸の空の玄関口として、さらなる利便性の向上をはかる必要があります。

物の移動では、国際コンテナ戦略港湾としての神戸港の機能強化や、港を支える広域圏幹線道路の未開通区間の解消や料金体系の一元化などに取り組んでいく必要があります。

都市の骨格を形成し、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動を支える主要幹線道路ネットワークは、概ね完成しているものの、一部に未開通区間が存在しています。交通渋滞の解消や災害時の輸送機能を確保するためにも、より一層効率的、効果的に整備していく必要があります。

2. 基本方針

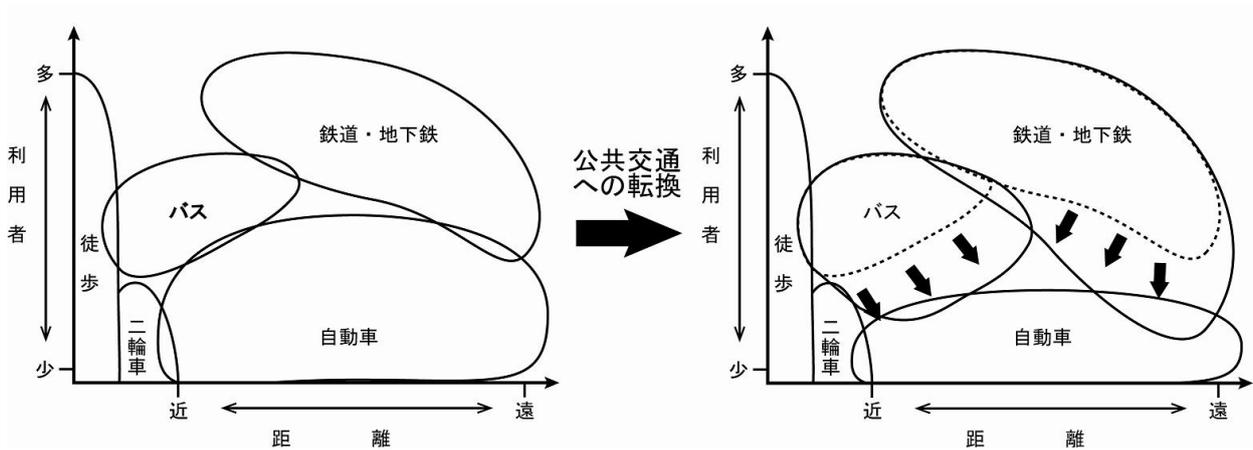
人と物の円滑な流れや知の交流などの多様な都市活動を促進し、これからの神戸の活力・魅力あるまちづくりを支えるためには、メガ・リージョンを形成する関西圏の都市基盤として、神戸港、神戸空港などの機能の強化をはかるとともに、環境にも配慮した陸・海・空の総合的な交通環境の形成をめざします。

国際物流や都市活動の持続的な発展を支えるため、国際コンテナ戦略港湾として神戸港を中心とした物流機能の強化や、それを支える広域圏幹線道路ネットワークの形成をめざします。

また超高齢化の進行をふまえた、すべての人にやさしく、暮らしやすいまちづくりや、低炭素都市を実現するために、市民の自発的な行動転換を促し、鉄道やバスなどの公共交通を中心とした交通ネットワークの維持・形成を推進します。特に、都心域においては、利便性の高い公共交通ネットワークの形成をめざします。

これらの方針に基づいて着実に取り組むために、必要となる交通に関する基本理念、施策の方向性、具体的な施策などを示した総合交通計画を策定していきます。

<交通手段の適用範囲の概念>



3. 施策の方針

(1) 総合交通ネットワークの形成

①交通ネットワークの形成

ア. 広域的な交通拠点の機能強化

関西圏が広域連携都市圏（メガ・リージョン）として機能するため、神戸が広域圏との円滑な交流促進する都市基盤として、新神戸駅、神戸港、神戸空港の機能強化をはかります。

イ. 公共交通ネットワークの維持・形成

鉄道を基幹とし、バスで補完するほか、コミュニティバスなど、需要に応じた多様な交通システムが導入された公共交通体系の維持・形成を進めます。

（鉄道網）

大量輸送機関として都市間、都市内移動の重要な役割を担う鉄道輸送の安定性を確保し、輸送の円滑化を促進します。

（バス路線網）

鉄道網と有機的に連携した、利用しやすいバス路線網の維持・形成をはかります。また、バスの走行環境の向上をはかります。

ウ. 主要幹線道路ネットワークの形成

（広域圏幹線道路）

国内外との交流や物流を促進するために、神戸港や神戸空港の機能強化にあわせて、広域圏幹線道路ネットワークとして、新名神高速道路、神戸西バイパス、大阪湾岸道路西伸部などの整備を促進します。

（都市内幹線道路・補完的幹線道路）

都市内幹線道路として、神戸三田線、垂水妙法寺線、須磨多聞線、明石木見線などの整備を進めるとともに、これらを補完し、地域などを連絡する補完的幹線道路の整備を進めます。

②快適な移動環境の確保

駅前広場の整備など交通結節点の強化、公共交通機関の乗り継ぎ円滑化の推進、交通施設のバリアフリー化、適切なメンテナンスなどの取り組みを推進します。

特に、神戸電鉄鈴蘭台駅などの交通結節点においては、鉄道とバスなどの乗り換えの円滑化をはかるとともに、まちの玄関口にふさわしい駅前広場空間の形成をはかります。

また、道路と鉄道との交差による市街地の分断、交通渋滞の解消、安全性の確保、交通の円滑化をはかるため、阪神電気鉄道（魚崎～芦屋）など、道路と鉄道連続立体化や単独立体交差事業を推進します。

有料道路の円滑な乗り継ぎや料金体系の一元化などを推進します。

情報案内板等によって公共交通の乗降場や施設等の情報を市民にわかりやすく提供します。

物流については、国際コンテナ戦略港湾として西日本の集荷拠点をめざすため、貨物輸送におけるトラックフィーダーの強化や、内航フェリーなどの利用促進をはかります。

③三宮駅周辺の整備

神戸の玄関口にふさわしい風格ある駅前とするため、鉄道事業者と連携し駅前広場など駅前空間全体の整備を推進します。

また、三宮駅周辺において、歩行者の安全で快適な移動を確保するため、3層ネットワークの整備を推進します。

(2) 地域の暮らしを支える交通環境の形成

①人や環境にやさしい移動環境の形成

環境的に持続可能な交通環境をめざし、交通需要マネジメント施策などの推進により公共交通機関の利用促進をはかります。

市民の身近な道路については、歩道の段差や波打ちの解消などにより移動環境を整え、公共交通へのアクセス性の向上にも役立つ、誰もが快適に通行できる、人にやさしい歩道の形成をはかります。

また、自動車交通量に応じた車線数の検討を行い、市民ニーズをふまえた上で、歩道拡幅やバス停、停車帯、自転車レーンの設置など、道路空間の再配分を進めます。緑豊かなまちなみや緑陰空間、せせらぎ空間を創出するとともに、ベンチのある休憩スペースを設けるなど、人にやさしい移動環境の形成を進めます。

自転車の利用環境の整備や、超小型電気自動車などの多様な交通手段への対応に取り組みます。

電動自転車や電気自動車などが利用しやすい道路空間の形成や、急速充電設備の設置などを促進します。

< コミュニティサイクルの社会実験 >



②生活幹線道路の整備の推進

道路が狭いために緊急車両がアクセスできないなどの課題を抱えている地域において、協働と参画により、地域の課題改善の方策を検討し、整備が必要であると合意形成がはかられた幹線道路については、生活幹線道路に位置づけて整備を実施します。

③交通の不便な地域での取り組み

交通が不便な地域においては、地域が主体的に運行するバスなど移動手段の確保をはかり、地域の暮らしを支える交通環境の形成に取り組みます。

(3) 都心域における魅力的な交通環境の形成

①公共交通ネットワークの形成

都心域において、基幹交通軸、ウォーターフロント交通軸、山麓交通軸、南北交通軸からなる利便性の高い公共交通ネットワークの形成を推進します。

②魅力的な交通環境の形成

都心・ウォーターフロントにおいて、回遊性の向上をはかるため、商業・業務地への過度な自動車の流入や通過交通の抑制を進めます。また、歩行者動線の整備や環境にやさしい公共交通の導入を推進し、都心・ウォーターフロントの東西、南北方向の回遊性の向上をはかります。

<旧居留地における歩道の拡幅>



三宮駅周辺では、公共空間や民間ビルの整備に合わせて、地下、地上、デッキの各レベルにおいて、ユニバーサルデザインの視点も取り入れた歩行者動線の3層ネットワークの整備を推進します。

歩行者の安全性に配慮した自転車走行空間の整備を進めます。特に、ウォーターフロントでは回遊性の向上をはかるため、東西方向の自転

車走行環境の整備を推進するとともに、複数の自転車貸出・返却拠点を設置し、どの拠点でも利用可能なコミュニティサイクルの導入など、他の交通機関との連携をはかります。

オープンカフェや休憩ベンチ等の設置など、まちのにぎわいや魅力向上のための道路空間の利活用を推進します。

<コミュニティ交流空間としての道路活用>



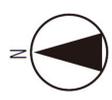
また、兵庫運河周辺では土地利用転換にあわせて、地域資源と連携した交通環境の形成をはかります。

③海上交通の導入推進

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

④駐車対策の推進

駐車実態を考慮しながら、既存駐車場の有効活用をはかる施策を進めるとともに、駅周辺における放置自転車対策のため、道路空間の活用も含めた駐輪スペースの確保を進めるなど、総合的な駐車対策を推進します。



主要幹線道路ネットワーク図

凡例	
まちのゾーン	
主要幹線道路	
広域圏幹線道路	
構想路線	
都市内幹線道路	
補完的幹線道路	
フェリー・客船など	
空港	
新幹線	

