

1 調査名称：神戸市総合都市交通体系調査

2 調査主体：神戸市

3 調査圏域：神戸市

4 調査期間：平成 30 年度

5 調査概要：

神戸市では、平成 25 年に「神戸市総合交通計画」を策定し、公共交通を中心に歩行者、自転車、自動車などがバランスよく組み合わせられた、安全で快適な交通環境を形成することを目指している。平成 27 年 9 月には、「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」及び「神戸の都心の未来の姿〔将来ビジョン〕」を策定し、都心部においては、訪れる人が円滑に、快適に、また楽しみながら移動できる環境を創出し、「人」中心の総合的な交通体系の構築に取り組むこととしている。

この具体化に向けては、平成 30 年 9 月策定の「神戸三宮『えき～まち空間』基本計画」において、自動車交通のマネジメントや歩行環境の向上、公共交通などの多様な交通手段の確保の 3 つの視点を位置づけ、総合的な交通体系の構築の推進に取り組んでいる。

当該地の現状として、都心部に用事の無い通過交通の流入、観光バス・荷捌き・路上駐車車両等による自動車交通の阻害、歩行者の回遊行動の分断等の課題があり、現況把握や施策導入による自動車や公共交通、歩行者への影響把握を目的とする社会実験等を通して、都心部の望ましい交通体系の構築に向けた、さらなる検討の深度化を図っていく。

## I 調査概要

### 1 調査名称

三宮クロススクエア交通社会実験計画検討業務

### 2 報告書目次

#### 1. 業務の概要

- 1－1. 概要
- 1－2. 業務の概要
- 1－3. 業務の対象地域
- 1－4. 実施フロー
- 1－5. 実施内容
  - (1) 計画準備
  - (2) 社会実験内容の検討
  - (3) 規制図面の作成
  - (4) 打合せ協議
  - (5) 報告書作成

#### 2. 社会実験内容の検討

- 2－1. 基本的な考え方
  - (1) 社会実験の目的と実施概要の整理
  - (2) 検討事項の整理
  - (3) 社会実験実施時の各種対策
- 2－2. 規制方法の検討
  - (1) 前提条件
  - (2) 道路構造令等の整理
- 2－3. 業務の対象地域
  - (1) 前提条件
  - (2) 道路構造令等の整理
  - (3) 調査方法の検討
- 2－4. 実験時の体制の検討
  - (1) 基本的な考え方
  - (2) 管理・連絡体制

- 2－5. 交通処理等の周知方法の検討
  - (1) 周知・広報の実施内容
  - (2) 周知用看板及び横断幕の設置について
- 2－6. 社会実験実施に必要な準備の検討
  - (1) 基本的な考え方
  - (2) 課題の抽出
  - (3) 準備の検討
- 2－7. 調査計画書のとりまとめ

### 3. 規制図面の作成

- 3－1. 基本的な考え方
  - (1) 初期条件
  - (2) 追加条件
  - (3) その後の条件追加
  - (4) 規制図の作成

#### 参考資料

##### バス停部における対策検討

- (1) 基本的な考え方
- (2) 対象となるバス停
- (3) 対策方針案
- (4) 対象バス停ごとの対策案
- (5) バス事業者の意向を踏まえた規制内容の検討

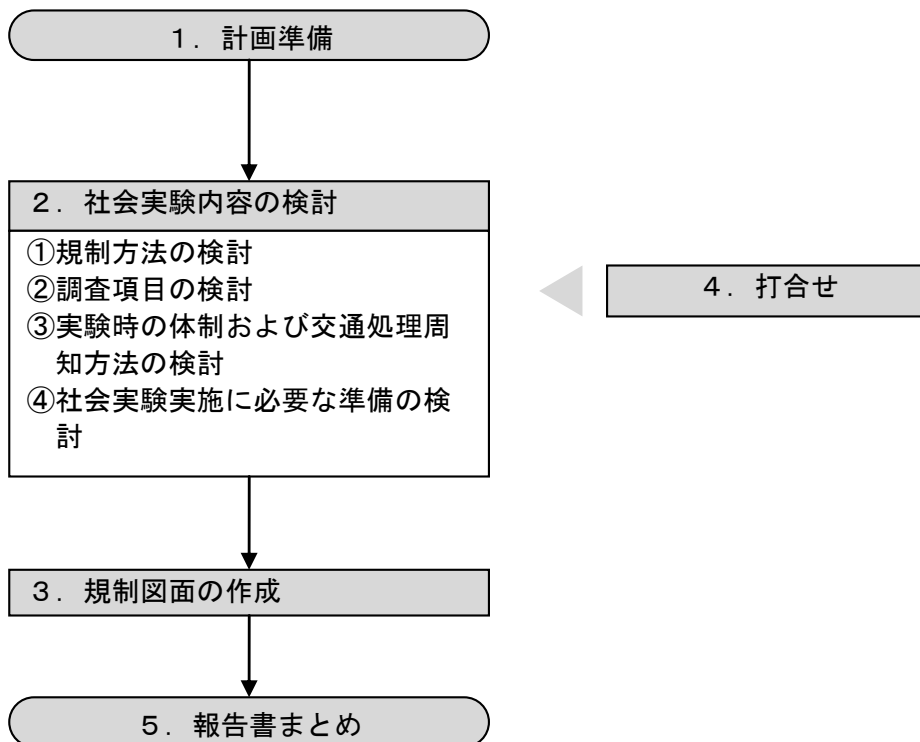
## II 調査成果

### 1 調査目的

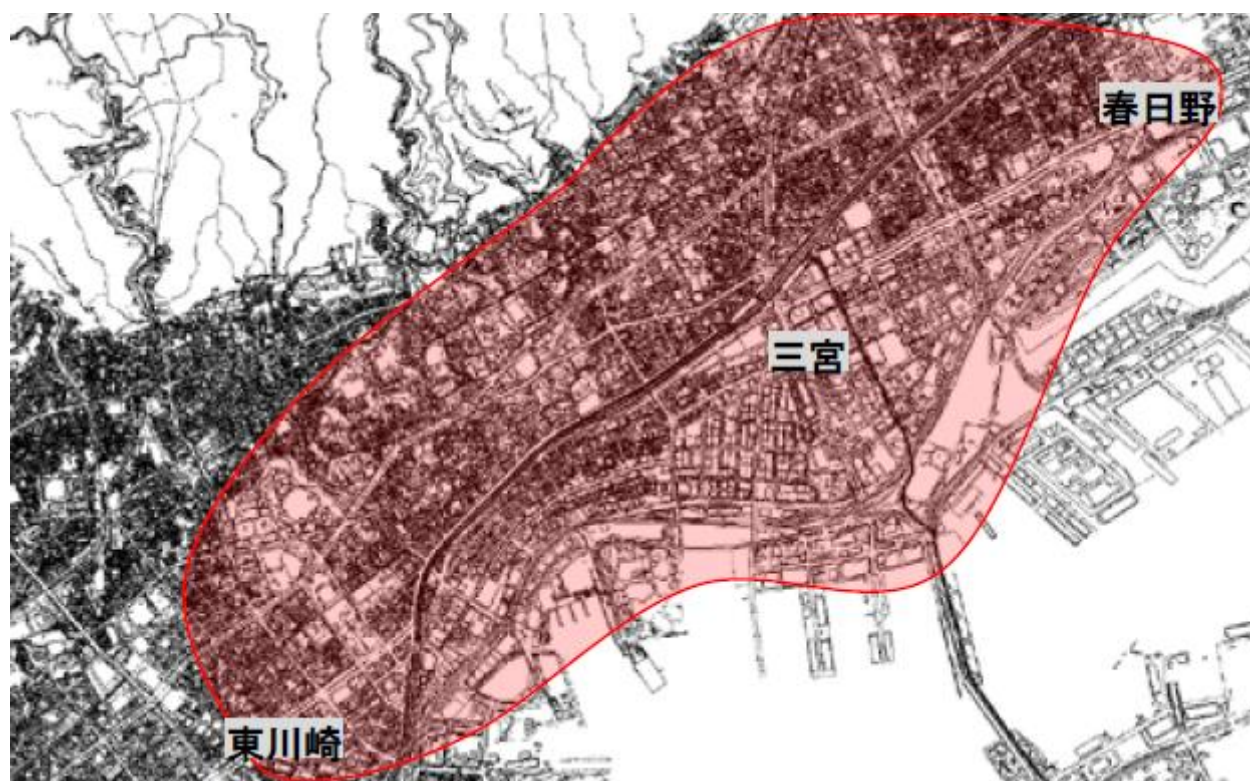
神戸市では、平成 27 年 9 月に三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定し、神戸の象徴となる新しい駅前空間「えき～まち空間」の創出を掲げている。また、その核として、三宮交差点を中心にフラワーロードと中央幹線の一部において、地上レベルで人と公共交通優先の空間「三宮クロススクエア」を創出することとしている。

本業務では、三宮クロススクエアの段階的な整備の実現に向けて、フェーズ I（車線数を削減した場合）での都心内における自動車交通への影響を詳細に把握するために行う交通社会実験の実施に向けた計画を検討する。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



## ○社会実験実施時の各種対策

| 項目          | 方針                           | 対策  |
|-------------|------------------------------|---|
| 市民等からの問い合わせ | 社会実験運営事務局を設置                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・実験区域付近に現場事務所を設置</li> <li>・当日の連絡体制を明確化</li> </ul>                                    |
| 通過自動車       | ①事前の周知・広報<br>②広域的な周知・注意喚起    | ①主要な交差点や横断歩道橋等に告知看板・横断幕等を設置するとともに、HP等において事前に周知<br>②主要な交差点や横断歩道橋等に告知看板・横断幕等を設置   |
| 荷捌き車両       | 事前の周知・広報                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前に沿道の地権者や店舗等に説明し協力を求める</li> </ul>  |
| 来訪歩行者・自転車   | 歩行者・自転車の安全確保                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ガードマンや資機材を配備し、安全な通行を確保</li> </ul>   |
| 路上駐輪        | 可能な限り当日の駐輪台数を減らす             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前に実験区域周辺に告知看板を設置する</li> <li>・周辺の駐輪場の案内板を設置</li> <li>・ガードマンを配備し駐輪しないよう促す</li> </ul> |
| 路上駐車        | 実験中は実験区域には駐停車させない            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前に告知看板を設置</li> <li>・周辺の駐車場の案内板を設置</li> <li>・ガードマンを配備し駐車しないよう促す</li> </ul>          |
| 路線バス及びバス停   | 実験中は車線構成等が変わることを事前に周知        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前にバス協会を通じ、実験中の停車位置を周知</li> </ul>   |
| タクシー        | 実験中は実験区域には駐停車させない            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前にタクシー協会を通じ、周辺のタクシーベイ利用などの協力を求める</li> <li>・事前に告知看板を設置</li> </ul>                   |
| 観光バス        | 実験中は実験区域には駐停車させない            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺の観光バス駐車場の案内板を設置</li> <li>・事前に告知看板を設置</li> </ul>                                   |
| 信号現示        | 出来る限りフェーズ I 実施時の状況を再現し、検証を行う | <ul style="list-style-type: none"> <li>・フェーズ I 実施時に設置を想定する三宮交差点東側の南北横断歩道を設置した場合を想定した現示設定</li> </ul>                         |

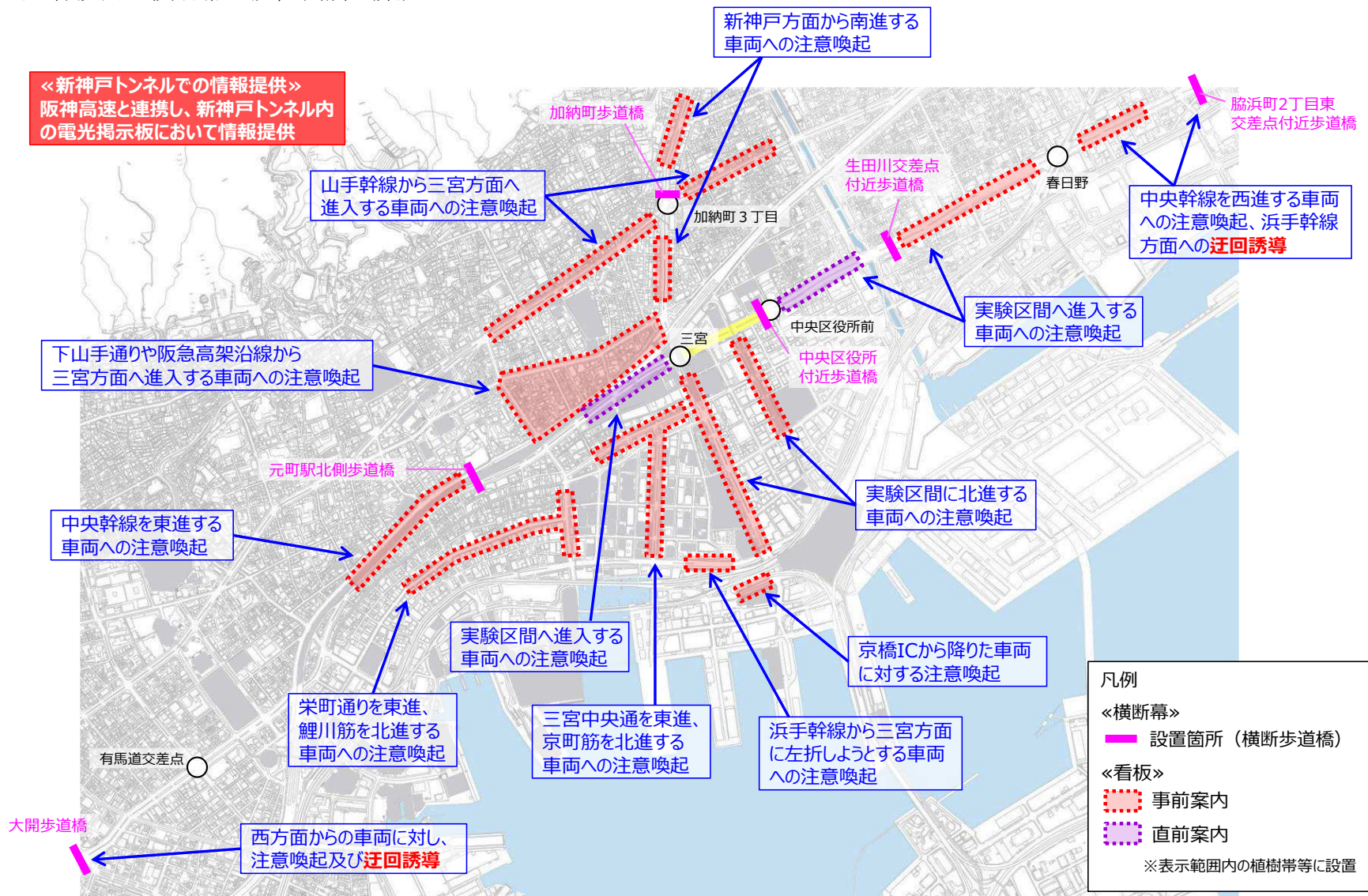
○社会実験により確認する事項

車線数の減少や歩行者等空間の拡大により影響があると考えられる下記の項目について、それぞれ確認事項を整理

- 自動車交通への影響
- 周辺施設利用者等への影響

| 区分            | 調査項目          | 調査内容                       | 確認事項                                       |
|---------------|---------------|----------------------------|--|
| (1) 道路交通に係る影響 | ①交通量          | ・実験区間の交通量                  | ・交通量の増減を確認                                 |
|               |               | ・周辺道路の交通量                  | ・交通量の増減＋一定期間後の収束状況を確認                      |
|               | ②渋滞発生状況       | ・実験区間の渋滞発生状況               | ・区間内の各交差点＋前後交差点での渋滞の発生状況を確認                |
|               |               | ・周辺道路の渋滞発生状況               | ・周辺道路の主要交差点での渋滞発生状況＋一定期間後の収束状況を確認          |
|               | ③交通処理状況       | ・車線構成                      | ・直進、右、左折レーンごとの使用状況の確認、適当性検証（低利用車線などの有無の確認） |
|               |               | ・危険事象・迷い事象の発生状況            | ・当該区間・前後区間におけるドライバーの危険事象や迷いの有無             |
|               |               | ・駐停車車両の状況                  | ・特にバスベイの駐停車車両状況の確認                         |
|               | ④ドライバー意見      | ・実験の認知状況                   | ・事前広報の効果確認                                 |
|               |               | ・走りやすさ、問題意識                | ・ドライバーの意見                                  |
|               |               | ・OD＋う回意思                   | ・ODによるう回の可能性確認                             |
| (2) 沿道施設等の意見  | ・歩行空間拡大に対する意見 | ・沿線企業・店舗として感じるメリット・デメリット等  |  |
|               | ・にぎわい創出に対する意見 | ・三宮CSの展開に併せた連携可能性・協力意向等の確認 |  |

## 周知用看板及び横断幕の設置箇所（案）



凡例

- 「横断幕」
- 設置箇所（横断歩道橋）
- 「看板」
- ⋯ 事前案内
- ⋯ 直前案内
- ※表示範囲内の植樹帯等に設置



## I 調査概要

### 1 調査名称

三宮クロススクエア交通社会実験における警備計画検討業務

### 2 報告書目次

#### 1. 自主警備計画書

- 1－1 警備実施時間、警備実施区域
- 1－2 配置ポスト
- 1－3 警備実施計画
- 1－4 有資格者配置
- 1－5 趣旨
- 1－6 警備目的
- 1－7 迂回対策
- 1－8 主たる警備内容
- 1－9 具体的な安全対策
- 1－10 長時間に渡り混雑が解消されなかった場合の対応要領
- 1－11 各種事案発生時の基本的対応要領
- 1－12 資器材数量一覧

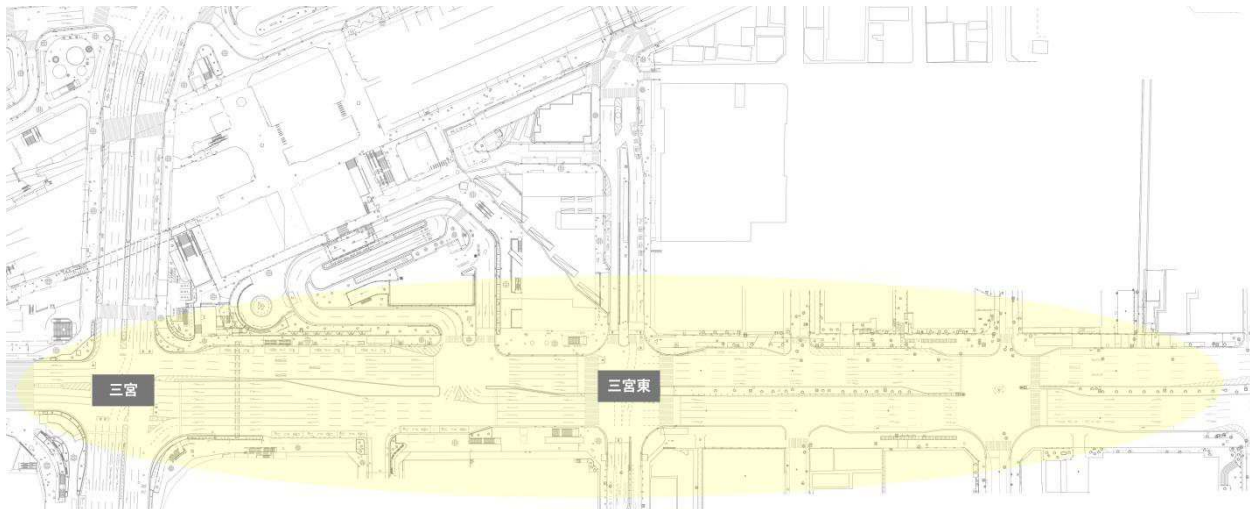
## II 調査成果

### 1 調査目的

三宮再整備における中核事業である「三宮クロススクエア」は、震災経験を活かした強い防災力と環境負荷低減による次世代に継承するまちづくりのため、地区内の6駅（JR、阪急、阪神、地下鉄西神・山手線、地下鉄海岸線、ポートライナー）を結ぶ三宮交差点を中心として、フラワーロードおよび中央幹線の一部を、人と公共交通が優先の道路空間として段階的に整備することを目指すものである。

その事業の軸となる、三宮駅周辺の歩行者空間を拡げる整備、駅前広場機能の拡充、バス乗降場の集約などの有効性を検証し、課題把握に向けた社会実験実施に向けた整備計画の検討を行う。

### 2 調査圏域図

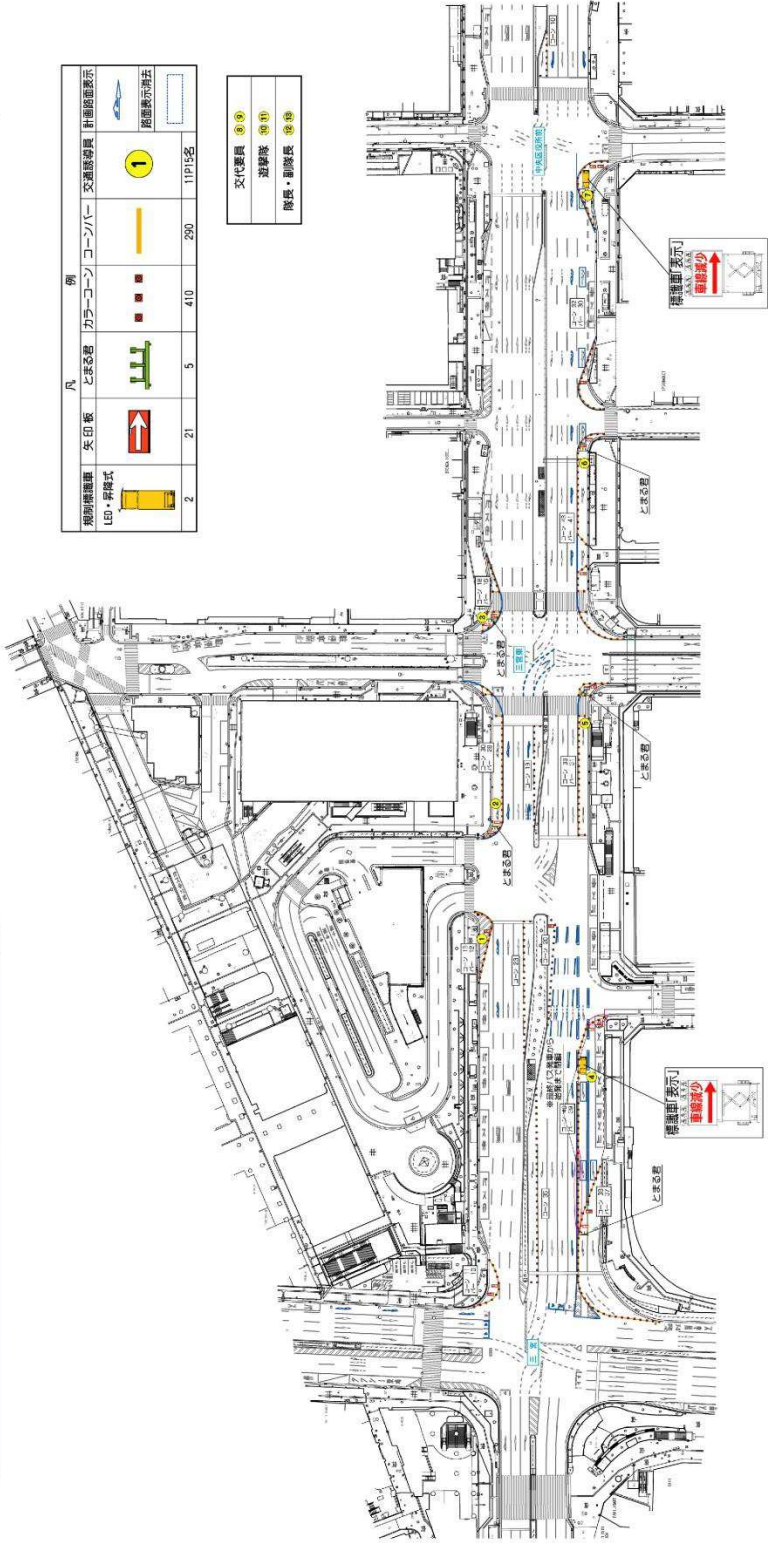


### 3 調査成果 ○規制案

#### 三宮クロススクエア交通社会実験 計画案 パターン1 ①08:00~20:00



三宮クロススクエア交通社会実験  
 計画案 パターン1 ②20:00～08:00



| 凡                |     | 例    |        |
|------------------|-----|------|--------|
| 規制標識車<br>LED・昇降式 | 矢印板 | 七折る器 | カラーコーン |
| 2                | 21  | 5    | 290    |
|                  |     | 4.0  | 11P1名  |
|                  |     |      | 交通誘導員  |
|                  |     |      | 1      |
|                  |     |      | 交通路閉表示 |
|                  |     |      | 閉鎖表示方法 |

|        |    |
|--------|----|
| 交代要員   | ①② |
| 遊撃隊    | ③④ |
| 隊長・副隊長 | ⑤⑥ |

1:500  
 0 10 20 30 40 50

## I 調査概要

### 1 調査名称

都心内における自動車交通流調査検討業務

### 2 報告書目次

#### 1. 業務概要

#### 2. 位置図

#### 3. 交通量調査

- 1) 楠町6交差点
- 2) 有馬道交差点
- 3) 東川崎交差点

#### 4. 信号現示調査

- 1) 楠町6交差点
- 2) 有馬道交差点
- 3) 東川崎交差点

#### 5. 写真撮影

- 1) 楠町6交差点
- 2) 有馬道交差点
- 3) 東川崎交差点

#### 6. 道路使用許可申請書

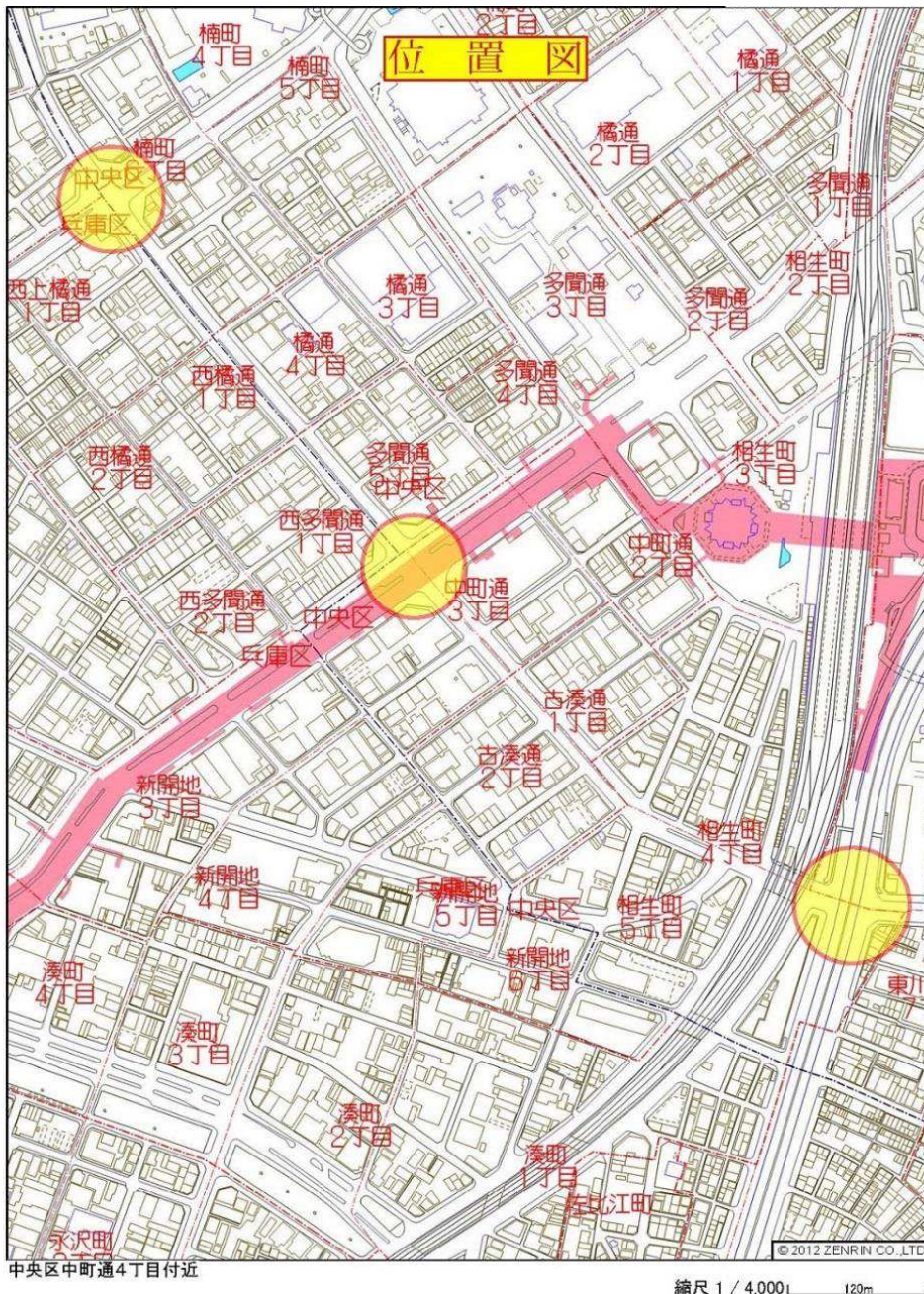
## II 調査成果

### 1 調査目的

神戸市では、平成 27 年 9 月に三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定し、神戸の象徴となる新しい駅前空間「えき~まち空間」の創出を掲げている。また、その核として、三宮交差点を中心にフラワーロードと中央幹線の一部において、地上レベルで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。

本業務では、三宮クロススクエアの段階的な整備に向けた検討を深度下していく中で、周辺の交通量への影響を詳細に把握することを目的としている。

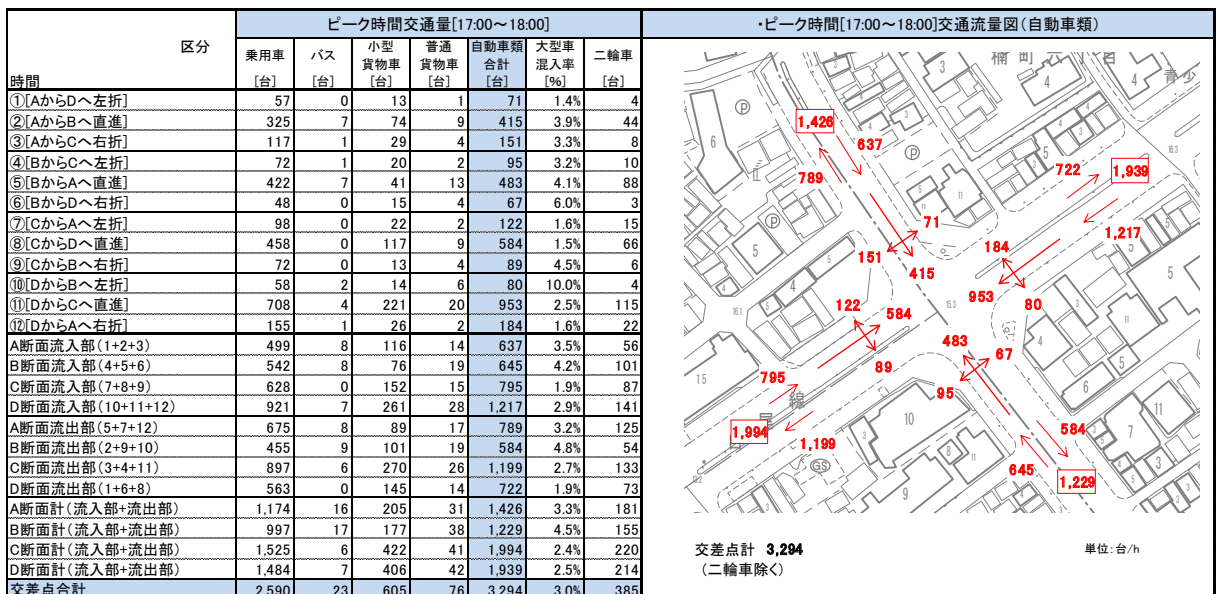
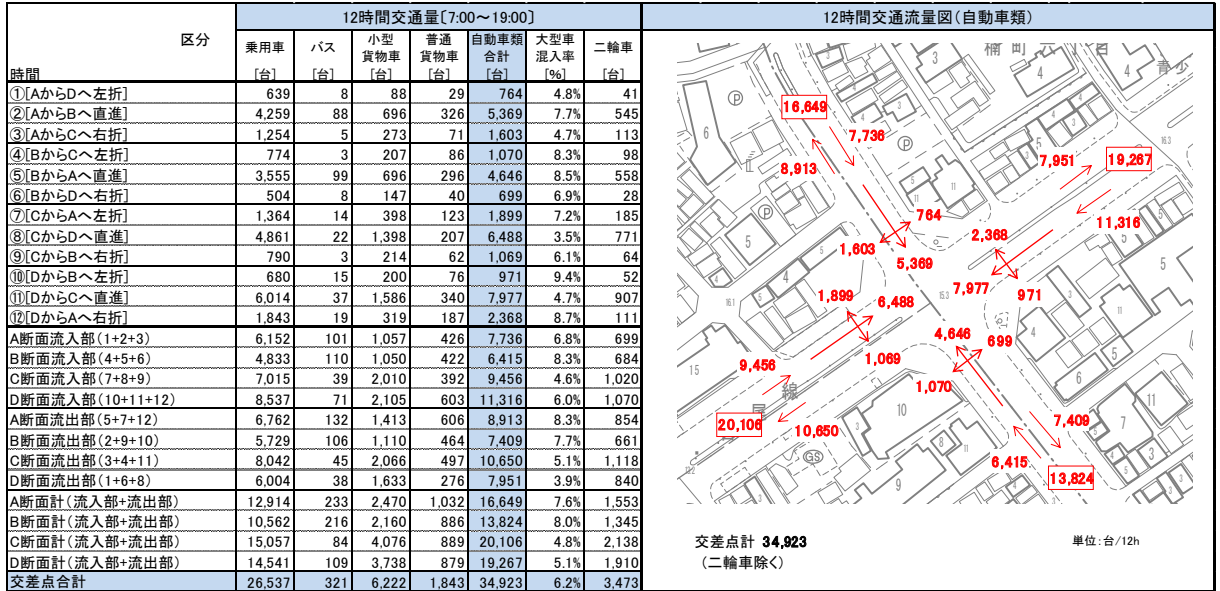
### 2 調査圏域図



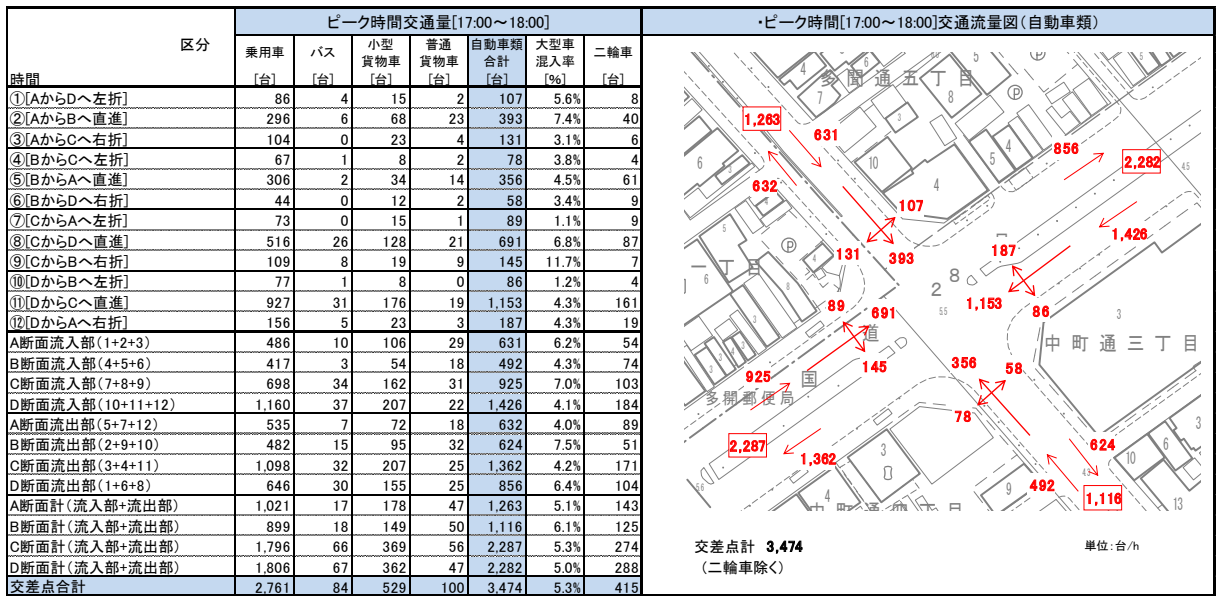
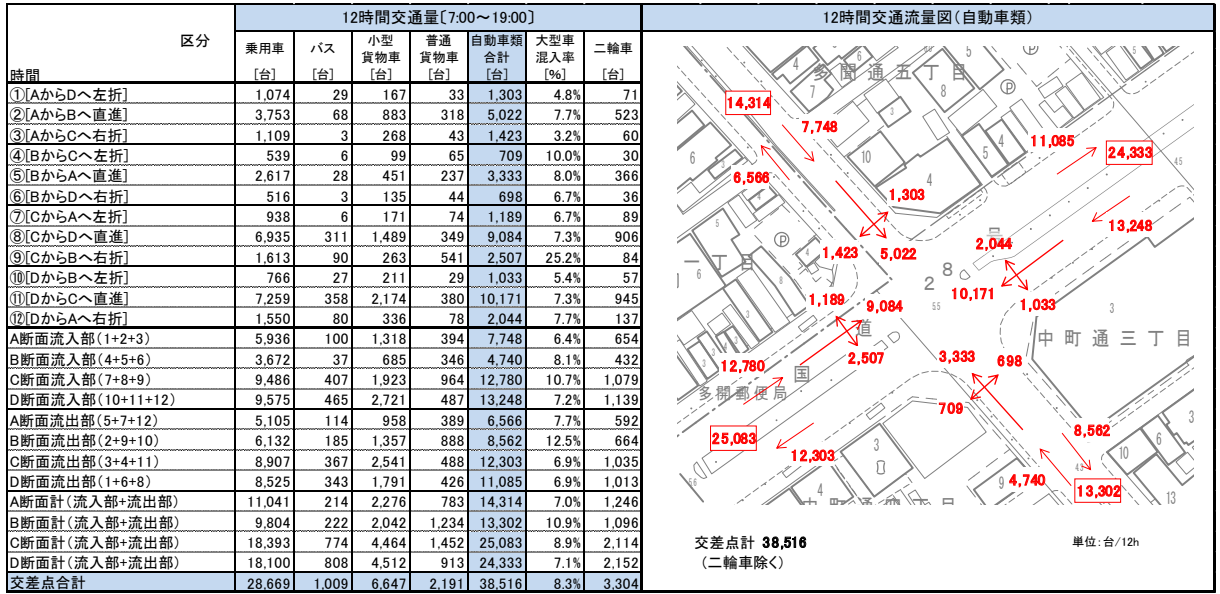
3 調査成果

①交通量調査

○楠町6交差点

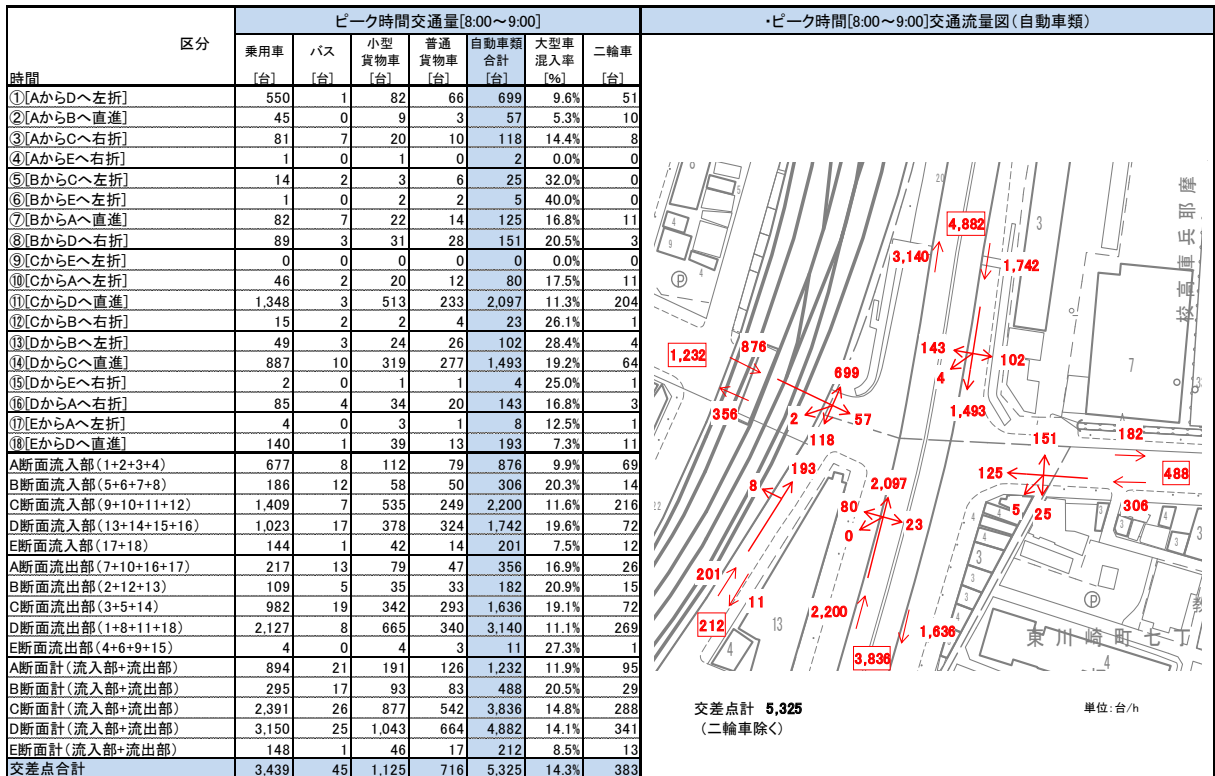
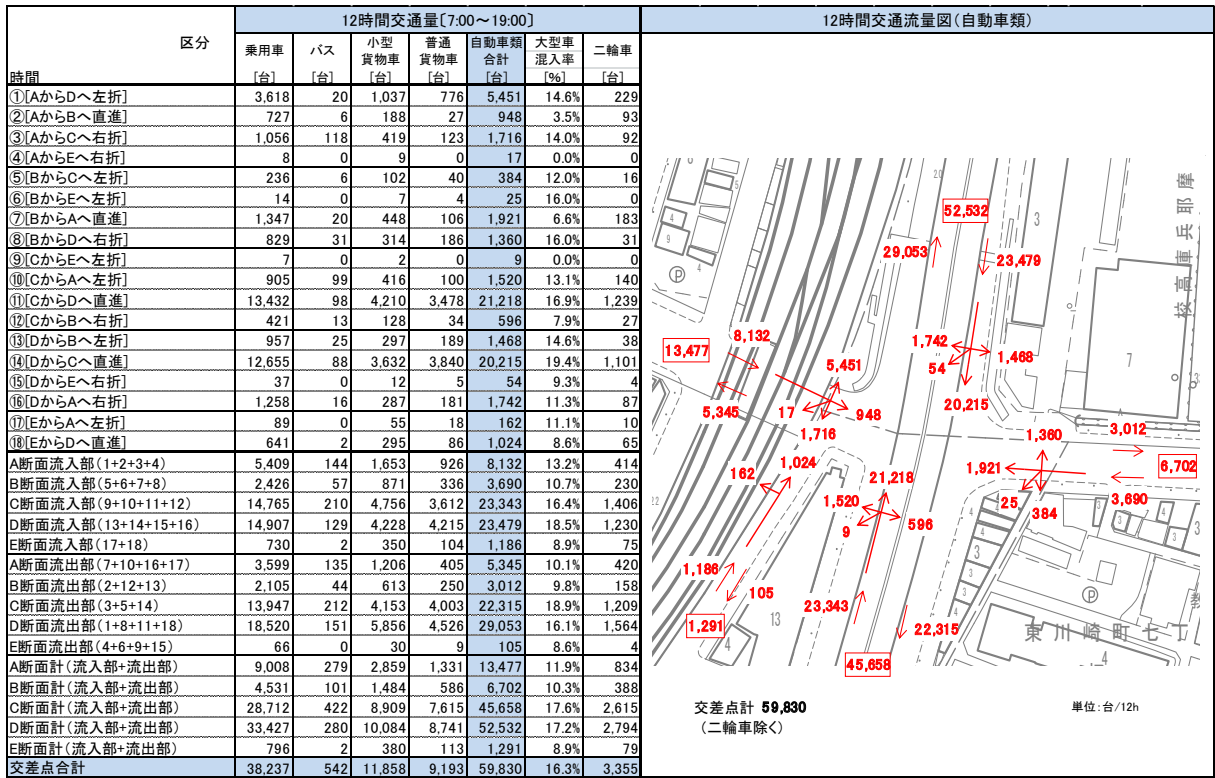


○有馬道交差点





○東川崎交差点



②信号現示調査

○楠町6交差点

|               | 第1現示(秒) | 第2現示(秒) | 第3現示(秒) | 第4現示(秒) | 第5現示(秒) | 第6現示(秒) | 第7現示(秒) | 第8現示(秒) | 第9現示(秒) | 第10現示(秒) | 信号現示長合計(秒) |
|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|------------|
|               |         |         |         |         |         |         |         |         |         |          |            |
| 7:00 ~ 8:00   | 41      | 4       | 9       | 3       | 3       | 56      | 4       | 6       | 3       | 3        | 132        |
| 8:00 ~ 9:00   | 42      | 4       | 9       | 3       | 3       | 60      | 4       | 8       | 3       | 3        | 139        |
| 9:00 ~ 10:00  | 43      | 4       | 9       | 3       | 3       | 57      | 4       | 14      | 3       | 3        | 143        |
| 10:00 ~ 11:00 | 41      | 4       | 9       | 3       | 3       | 56      | 4       | 12      | 3       | 3        | 138        |
| 11:00 ~ 12:00 | 38      | 4       | 9       | 3       | 3       | 60      | 4       | 13      | 3       | 3        | 140        |
| 12:00 ~ 13:00 | 41      | 4       | 9       | 3       | 3       | 54      | 4       | 6       | 3       | 3        | 130        |
| 13:00 ~ 14:00 | 44      | 4       | 9       | 3       | 3       | 55      | 4       | 19      | 3       | 3        | 147        |
| 14:00 ~ 15:00 | 40      | 4       | 9       | 3       | 3       | 57      | 4       | 9       | 3       | 3        | 135        |
| 15:00 ~ 16:00 | 40      | 4       | 9       | 3       | 3       | 55      | 4       | 7       | 3       | 3        | 131        |
| 16:00 ~ 17:00 | 38      | 4       | 9       | 3       | 3       | 57      | 4       | 16      | 3       | 3        | 140        |
| 17:00 ~ 18:00 | 40      | 4       | 9       | 3       | 3       | 56      | 4       | 14      | 3       | 3        | 139        |
| 18:00 ~ 19:00 | 42      | 4       | 9       | 3       | 3       | 60      | 4       | 14      | 3       | 3        | 145        |

○有馬道交差点

|               | 第1現示(秒) | 第2現示(秒) | 第3現示(秒) | 第4現示(秒) | 第5現示(秒) | 第6現示(秒) | 第7現示(秒) | 第8現示(秒) | 第9現示(秒) | 第10現示(秒) | 信号現示長合計(秒) |
|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|------------|
|               |         |         |         |         |         |         |         |         |         |          |            |
| 7:00 ~ 8:00   | 53      | 4       | 5       | 4       | 3       | 57      | 4       | 6       | 4       | 3        | 143        |
| 8:00 ~ 9:00   | 55      | 4       | 5       | 4       | 3       | 60      | 4       | 15      | 4       | 3        | 157        |
| 9:00 ~ 10:00  | 54      | 4       | 5       | 4       | 3       | 60      | 4       | 15      | 4       | 3        | 156        |
| 10:00 ~ 11:00 | 54      | 4       | 5       | 4       | 3       | 58      | 4       | 15      | 4       | 3        | 154        |
| 11:00 ~ 12:00 | 54      | 4       | 5       | 4       | 3       | 56      | 4       | 15      | 4       | 3        | 152        |
| 12:00 ~ 13:00 | 53      | 4       | 5       | 4       | 3       | 48      | 4       | 14      | 4       | 3        | 142        |
| 13:00 ~ 14:00 | 53      | 4       | 5       | 4       | 3       | 57      | 4       | 15      | 4       | 3        | 152        |
| 14:00 ~ 15:00 | 53      | 4       | 5       | 4       | 3       | 56      | 4       | 15      | 4       | 3        | 151        |
| 15:00 ~ 16:00 | 53      | 4       | 5       | 4       | 3       | 61      | 4       | 14      | 4       | 3        | 155        |
| 16:00 ~ 17:00 | 53      | 4       | 5       | 4       | 3       | 56      | 4       | 5       | 4       | 3        | 141        |
| 17:00 ~ 18:00 | 53      | 4       | 5       | 4       | 3       | 56      | 4       | 14      | 4       | 3        | 150        |
| 18:00 ~ 19:00 | 53      | 4       | 5       | 4       | 3       | 56      | 4       | 6       | 4       | 3        | 142        |

○東川崎交差点

|               | 第1現示(秒) | 第2現示(秒) | 第3現示(秒) | 第4現示(秒) | 第5現示(秒) | 第6現示(秒) | 第7現示(秒) | 第8現示(秒) | 第9現示(秒) | 第10現示(秒) | 第11現示(秒) | 第12現示(秒) | 第13現示(秒) | 信号現示長<br>合計(秒) |
|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------------|
|               |         |         |         |         |         |         |         |         |         |          |          |          |          |                |
| 7:00 ~ 8:00   | 51      | 4       | 5       | 4       | 3       | 15      | 4       | 3       | 59      | 4        | 11       | 4        | 3        | 170            |
| 8:00 ~ 9:00   | 51      | 4       | 5       | 4       | 3       | 15      | 4       | 3       | 59      | 4        | 11       | 4        | 3        | 170            |
| 9:00 ~ 10:00  | 51      | 4       | 5       | 4       | 3       | 15      | 4       | 3       | 58      | 4        | 12       | 4        | 3        | 170            |
| 10:00 ~ 11:00 | 51      | 4       | 5       | 4       | 3       | 15      | 4       | 3       | 59      | 4        | 11       | 4        | 3        | 170            |
| 11:00 ~ 12:00 | 51      | 4       | 5       | 4       | 3       | 15      | 4       | 3       | 58      | 4        | 12       | 4        | 3        | 170            |
| 12:00 ~ 13:00 | 51      | 4       | 5       | 4       | 3       | 15      | 4       | 3       | 56      | 4        | 14       | 4        | 3        | 170            |
| 13:00 ~ 14:00 | 51      | 4       | 5       | 4       | 3       | 15      | 4       | 3       | 58      | 4        | 11       | 4        | 3        | 169            |
| 14:00 ~ 15:00 | 51      | 4       | 5       | 4       | 3       | 15      | 4       | 3       | 58      | 4        | 12       | 4        | 3        | 170            |
| 15:00 ~ 16:00 | 51      | 4       | 5       | 4       | 3       | 15      | 4       | 3       | 59      | 4        | 11       | 4        | 3        | 170            |
| 16:00 ~ 17:00 | 51      | 4       | 5       | 4       | 3       | 15      | 4       | 3       | 56      | 4        | 14       | 4        | 3        | 170            |
| 17:00 ~ 18:00 | 51      | 4       | 5       | 4       | 3       | 15      | 4       | 3       | 57      | 4        | 13       | 4        | 3        | 170            |
| 18:00 ~ 19:00 | 51      | 4       | 5       | 4       | 3       | 15      | 4       | 3       | 56      | 4        | 14       | 4        | 3        | 170            |

## I 調査概要

### 1 調査名称

都心内における観光バス路上混雑緩和に向けた調査検討業務

### 2 報告書目次

#### 1. 業務の概要

- 1－1. 概要
- 1－2. 業務の概要
- 1－3. 業務の対象地域
- 1－4. 実施フロー
- 1－5. 実施内容
  - (1) 計画準備
  - (2) 現状調査及び情報収集
  - (3) 対策案の検討
  - (4) 打合せ協議
  - (5) 会議支援
  - (6) 報告書作成

#### 2. 現状調査及び情報収集

- 2－1. 基本的な考え方
- 2－2. 観光バス実態調査について
  - (1) 調査対象箇所及び実施時期について
  - (2) 調査内容について
- 2－3. 実態調査の結果
  - (1) 市役所エリア
  - (2) 北野エリア

#### 3. 対策案の検討

- 3－1. 基本的な考え方
  - (1) 検討の進め方
  - (2) 先行して取り組むエリアの選定

3－2. 各エリアにおける対策案の検討

- (1) 南京町エリア
- (2) 市役所エリア
- (3) 北野エリア

3－3. 今後の展開に向けた検討について討

- (1) 運営体制について
- (2) 他のエリアへの展開を見据えた運営方法等の検討について

4. 観光バス対策会議の実施

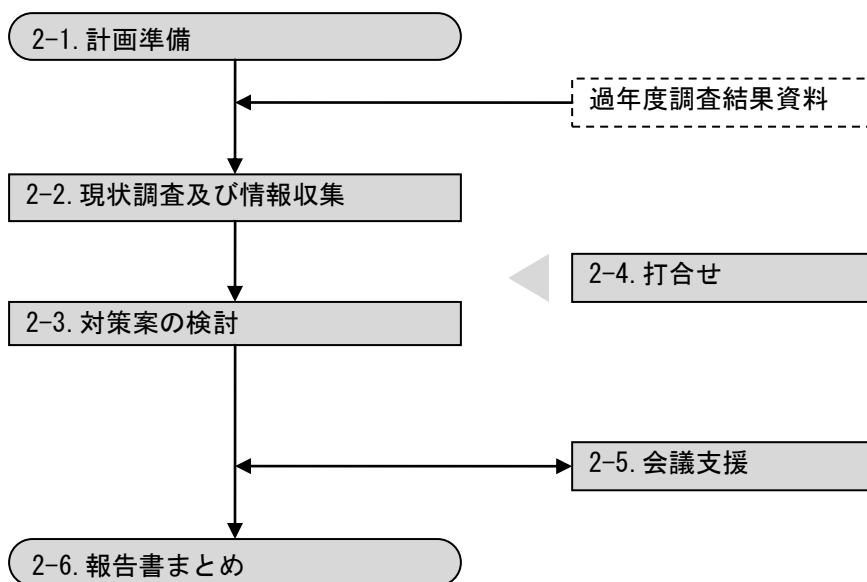
- 4－1. 趣旨
- 4－2. 実施概要
- 4－3. 会議資料の作成

## II 調査成果

### 1 調査目的

近年の旅行形態の変化や訪日外国人旅行者数の増加に伴い、都心部の主要観光施設付近において、観光バス（貸切バス）の路上駐停車が問題となっている、これらは、交通渋滞だけではなく、都市景観を阻害する要因となっているため、関係者間で課題を共有し、需要の把握や問題点の洗い出しを行うとともに、課題ごとに解決方策を検討し、本格運用に向けた取り組みに反映していくことを目的とする。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



#### 4 調査成果

##### (1) 市役所エリア

| 項目   | 内容                            | 備考                           |
|------|-------------------------------|------------------------------|
| 調査日  | 平成30年10月26日(金)、27日(土)         |                              |
| 調査箇所 | フラワーロード(市役所前～東遊園地前の北進車線2ブロック) | ※南進車線は発生状況に応じて適宜確認・写真撮影などを対応 |



図 業務の対象地域



○駐停車車両の発生状況

①日別の発生状況

○駐停車車両は土曜より金曜の方が多く観測された。

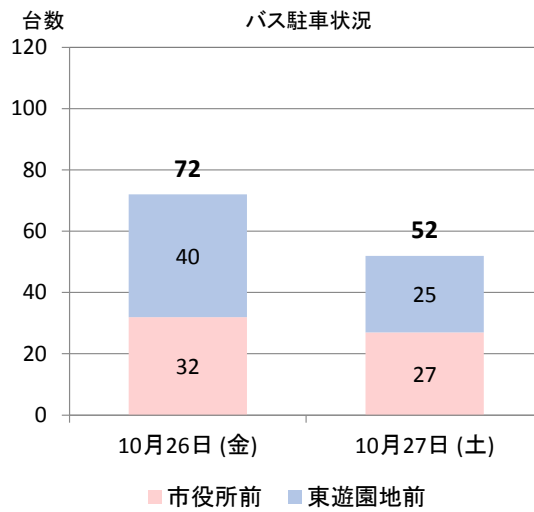


図 日別の駐停車車両の発生状況

②時間毎の発生状況

○日中を通じて駐停車車両は発生しているが、特に10時以前などの午前中が多く発生していることがわかる。

○区間としては、市役所前、東遊園地前とも、いずれの時間帯においても同数程度の駐停車車両が発生している。

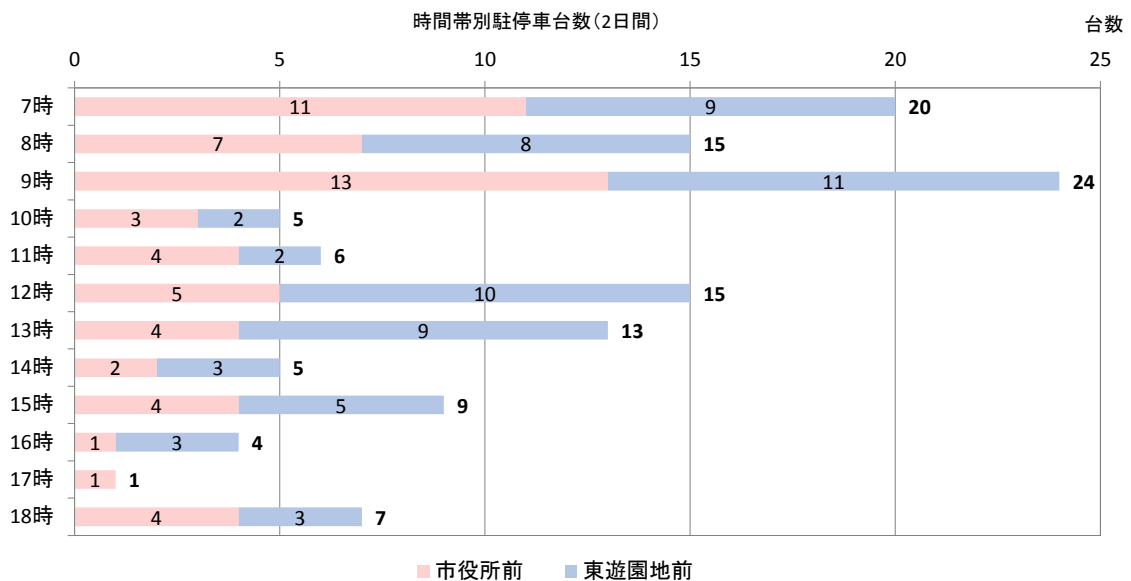


図 時間帯別の駐停車車両の発生状況

③時間帯ごとの駐停車目的の状況

- 市役所前では乗車のみ行う駐停車が大半を占めている。  
 ○東遊園地前ではほとんどの駐停車が待機・停車のみとなっており、乗車を伴う停車はほとんど観測されなかった。

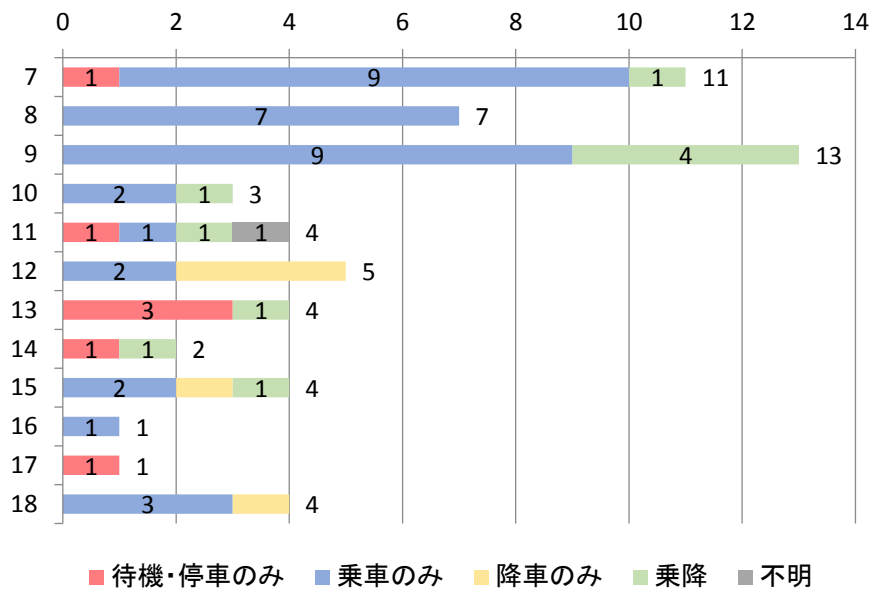


図 時間帯ごとの駐停車目的（市役所前区間）

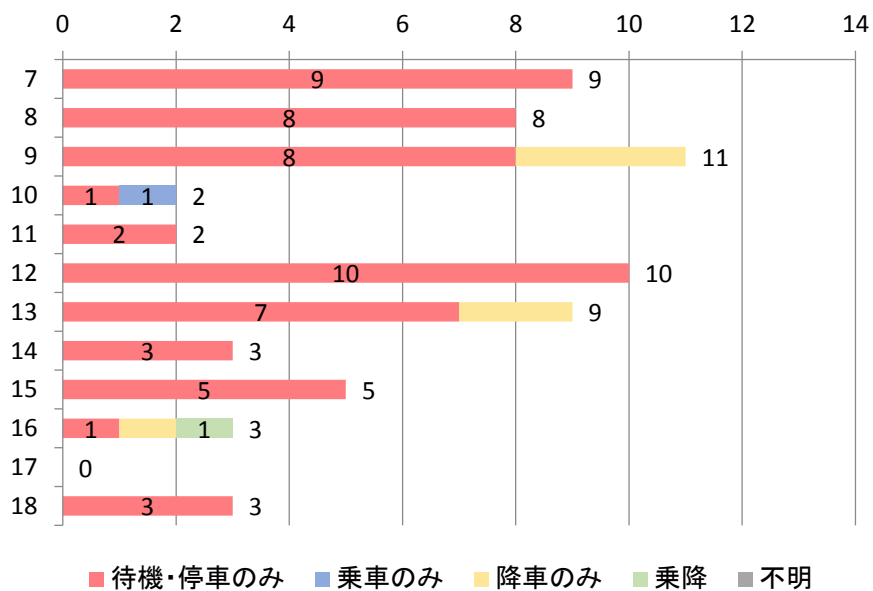


図 時間帯ごとの駐停車目的（東遊園地前区間）

○乗客の目的地等の状況

○バス降車後の行先としては市役所が最多となっており、展望台やトイレ休憩などの利用がなされていると推察される。  
 ○そのほかにも、東遊園地のほか、具体的な目的地は不明だがその他の場所へと向かう行動なども散見された。

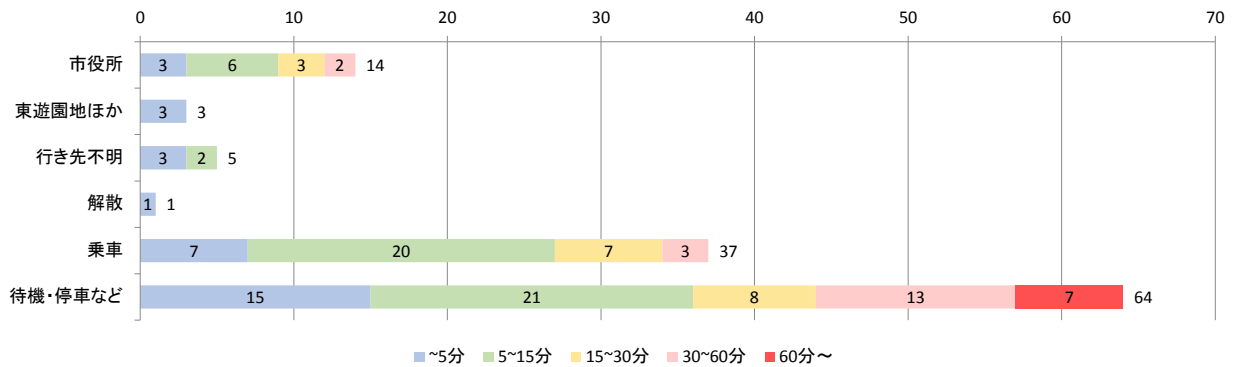


図 乗客の目的地等の状況

○複数回停車する車両の状況

○観測された全 120 台のバスのうち 13 台は、調査対象とした市役所前ないし東遊園地前の区間で複数回観測された。これは、一度乗客を降車させた後、別の場所に待機し、再度乗車を行うなど、乗車と降車を別々に行っているなどの行動があると推察される。  
 ○東遊園地前で停車後、市役所前に移動する場合の停車時間はほとんどが 5 分以下となっており、時間調整をした上で市役所前に停車していることがわかる。

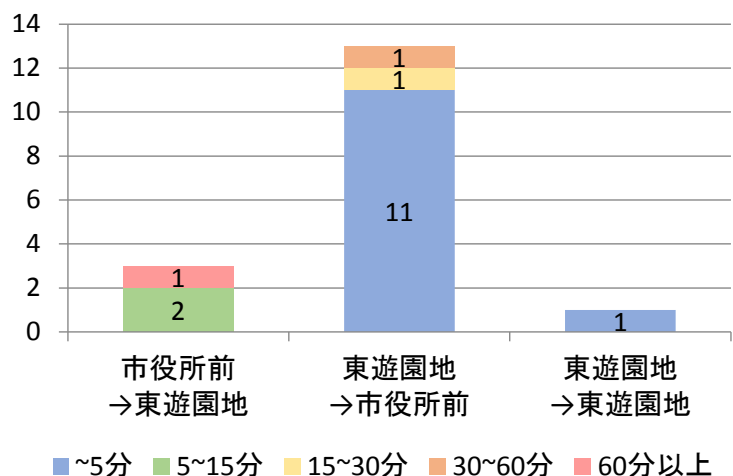
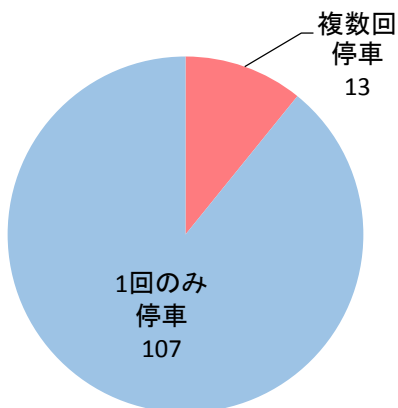


図 調査対象区間内での観測回数

図 複数回停車する車両の  
1 回目の停車から次の停車までの間隔

○複数回停車する車両の具体的な動向

- 市役所前区間の予約時間に合わせ、東遊園地前で待機した後に移動している車両が最も多く観測された。
- トイレや展望台など、市役所における用件を待っていると考えられる車両が複数台確認できた。
- 市役所前で乗客を降ろした後、長時間にわたって別の場所で待機し、再度同じ場所で乗車させた車両も確認できた。

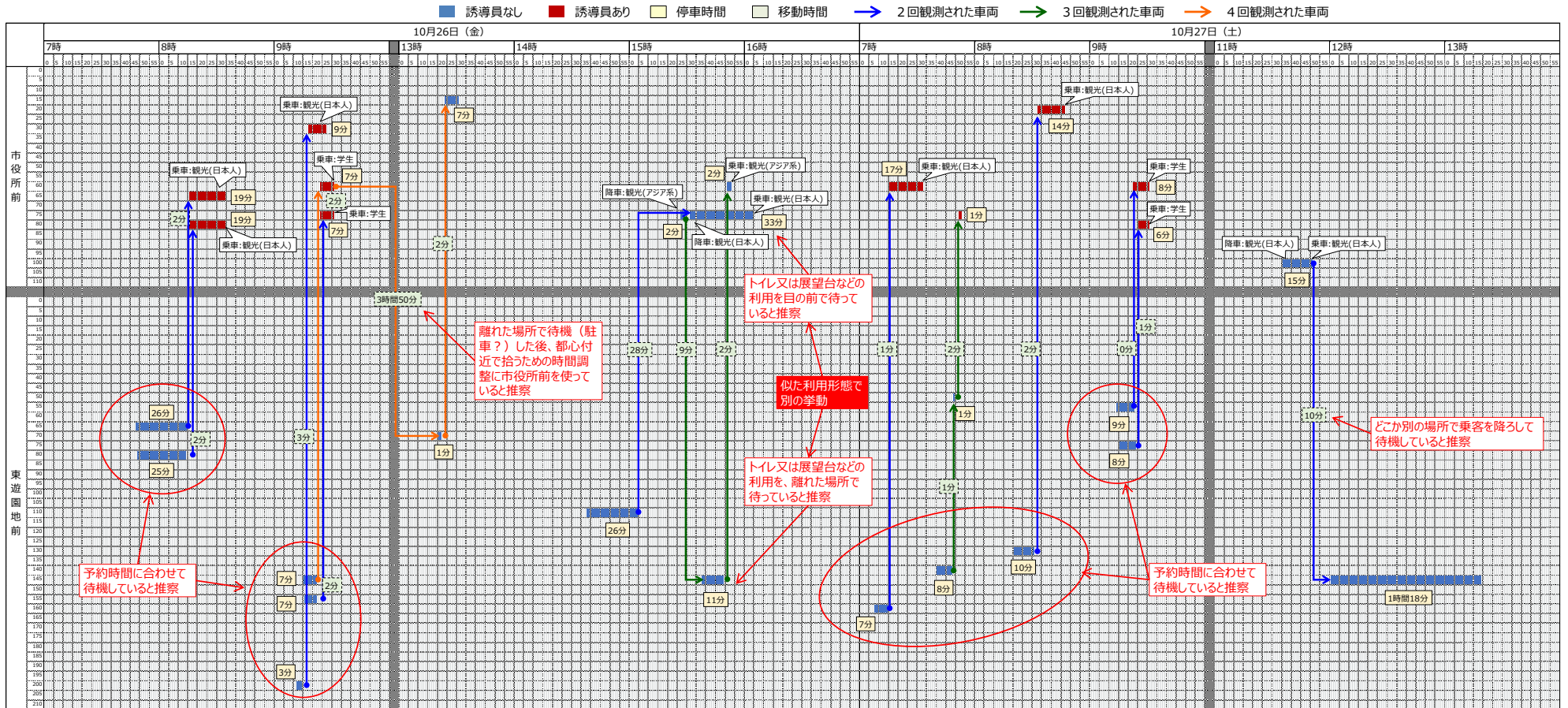


図 複数回停車した車両の具体的な動向

○駐停車車両の車籍地

○神戸ナンバーの車両が最多となっているほか、大阪方面を中心に関西の車両が多くを占めた。  
○そのほかにも、中四国地方などの車両も散見された。

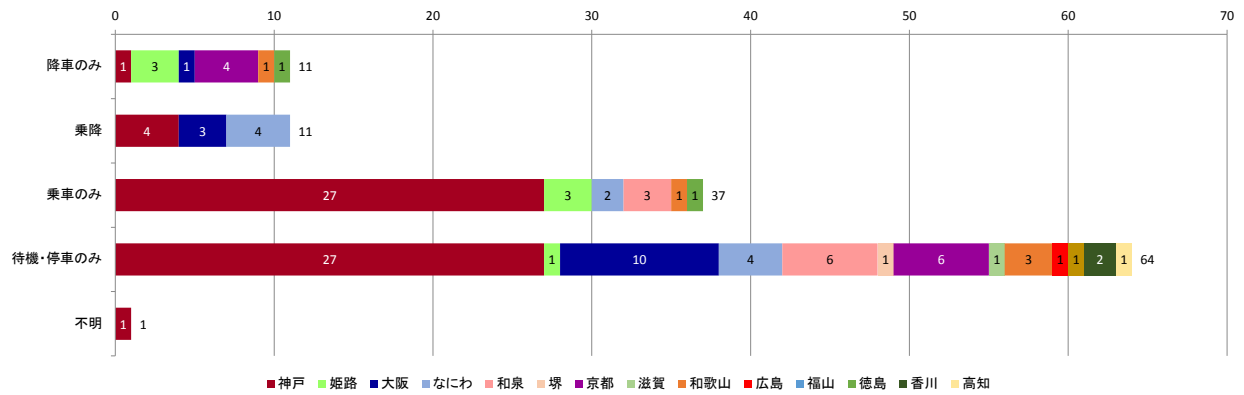
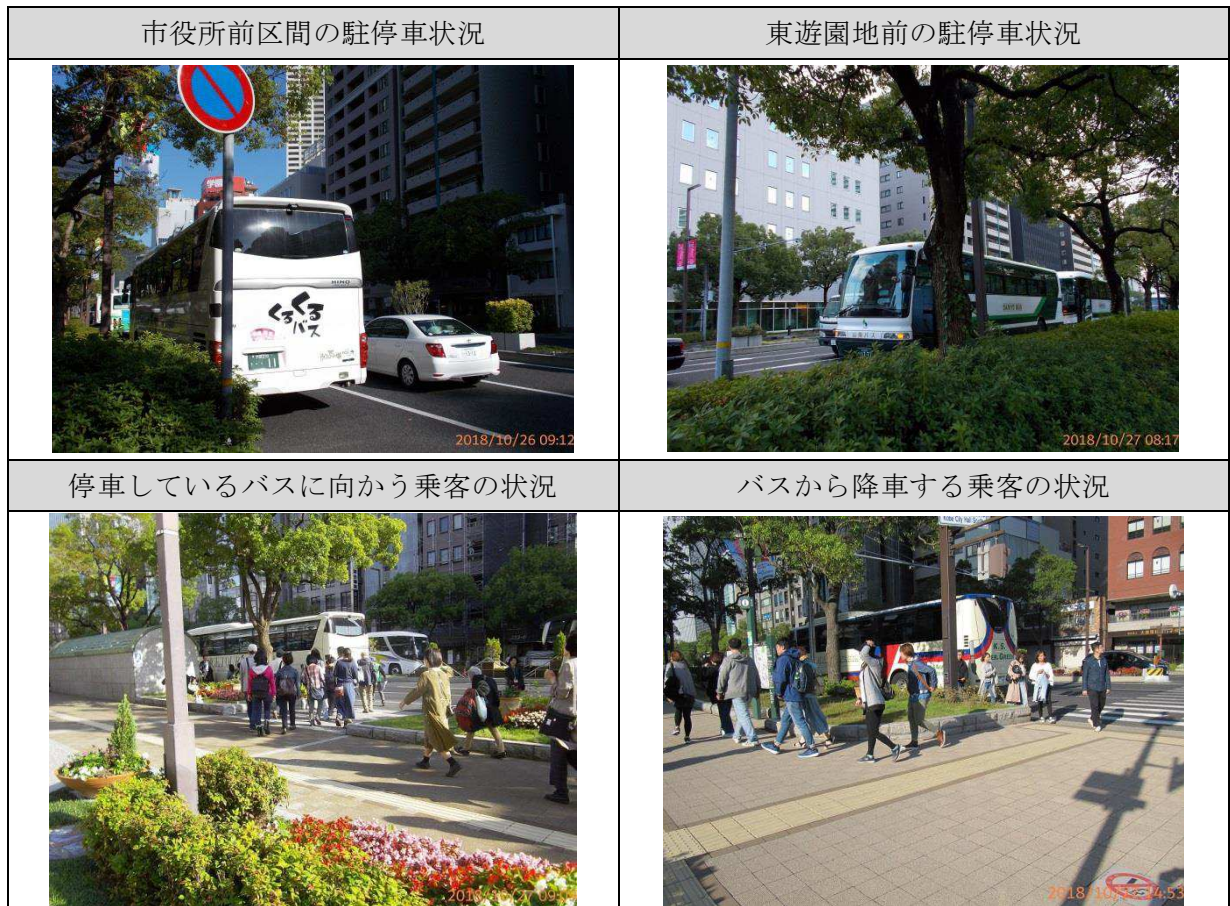


図 駐停車車両の車籍地

○駐停車の発生及び乗降客の状況について

○東遊園地前区間では、比較的広い路側帯に停車しているが、市役所前区間では第1車線を塞いで停車している。  
○時間調整を行っているバスが一定数存在している。  
○歩道が広く、乗客が歩行者の通行を阻害する様子はあまり観測されなかった



(2) 北野エリア

| 項目   | 内容                                     | 備考                           |
|------|--|------------------------------|
| 調査日  | 平成 30 年 11 月 22 日 (木)、23 日 (金祝)        |                              |
| 調査箇所 | 山手幹線 (神戸税務署付近交差点～にしむらから珈琲店中山手本店付近東進車線) | ※西進車線は発生状況に応じて適宜確認・写真撮影などを対応 |



図 業務の対象地域

①日別の発生状況

- 平・休日とも同程度の駐停車車両が発生していた。
- 山手幹線の西進方面がほとんどであり、反対側となる東進方面の車線ではほとんど停車車両が発生していなかった。

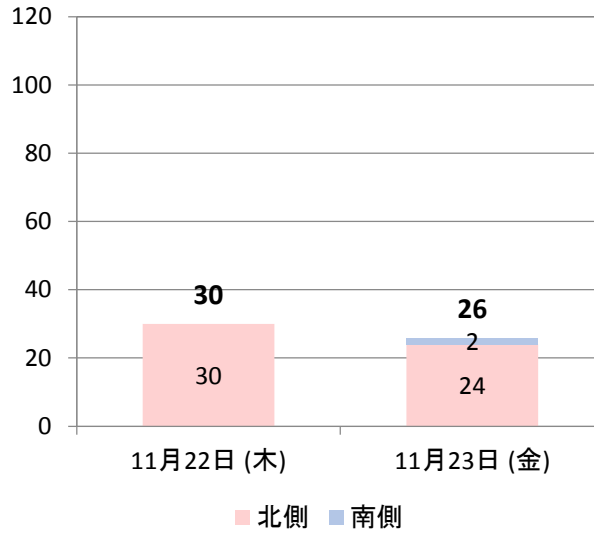


図 日別の駐停車車両の発生状況

②時間毎の発生状況

- 日中の車両が最も多く、10時前や16時以降にはあまり発生していなかった。

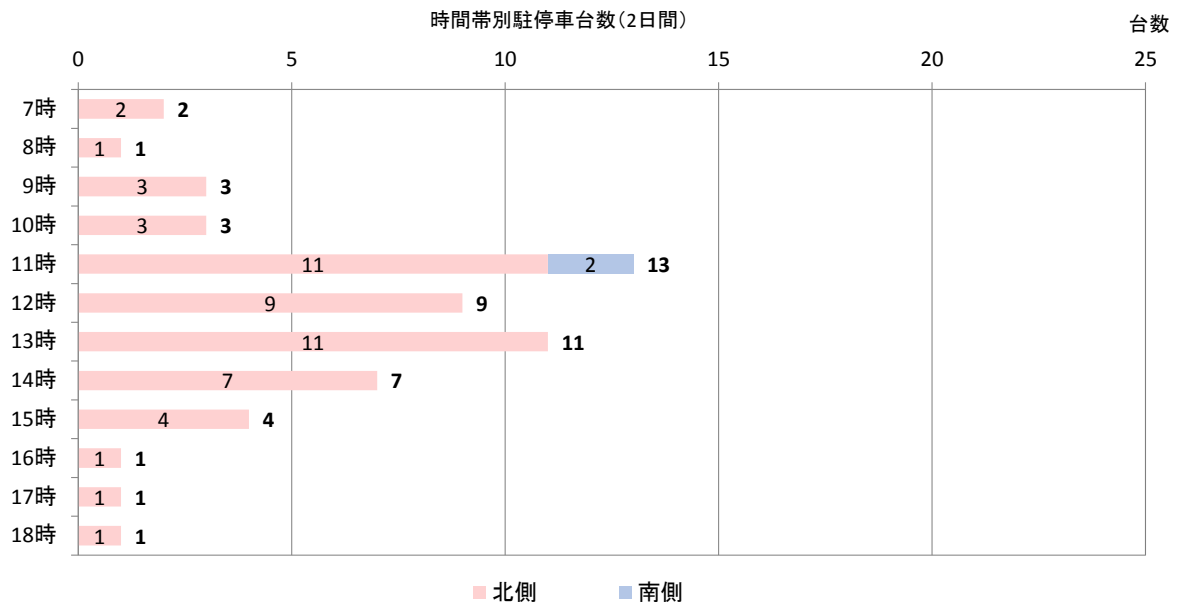


図 時間帯別の駐停車車両の発生状況

②時間ごとの駐停車時間・駐停車目的の状況

○15 分以下の駐停車が中心となっているが、1 時間以上の長時間駐車なども一定程度発生している。  
 ○駐停車のみの利用は少なく、市役所エリアに比べて「降車のみ」、「乗降」の利用が多く見られる。

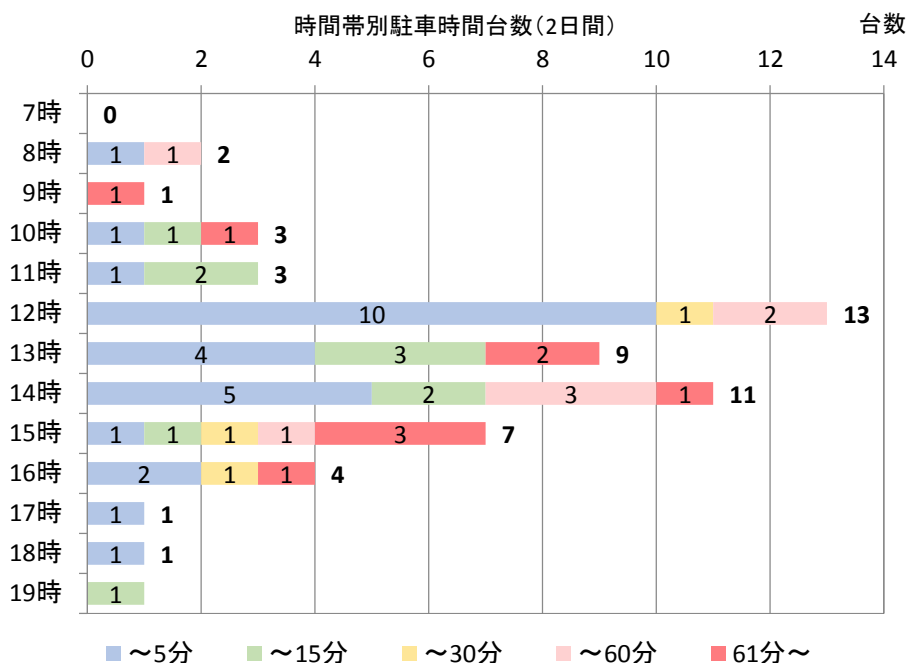


図 時間帯ごとの駐停車時間の状況

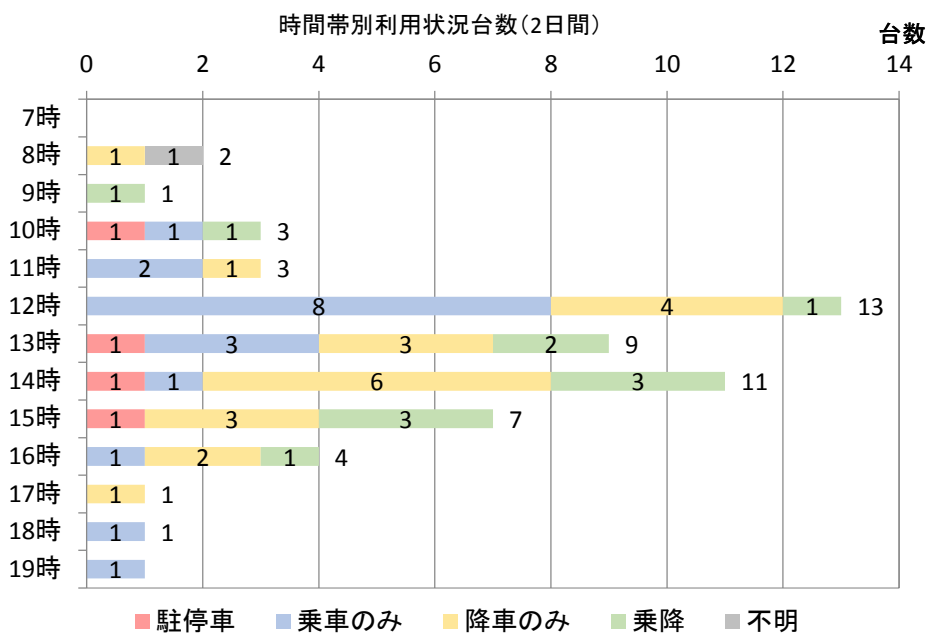


図 時間帯ごとの駐停車目的



○乗客の目的地等の状況

○バス降車後の行先として、バス乗降場の地先にある中華料理店が最も多い。  
 ○北野方面や、その以東方面を目的とした利用も多く、生田神社など南方面への移動はほとんど見られなかった。

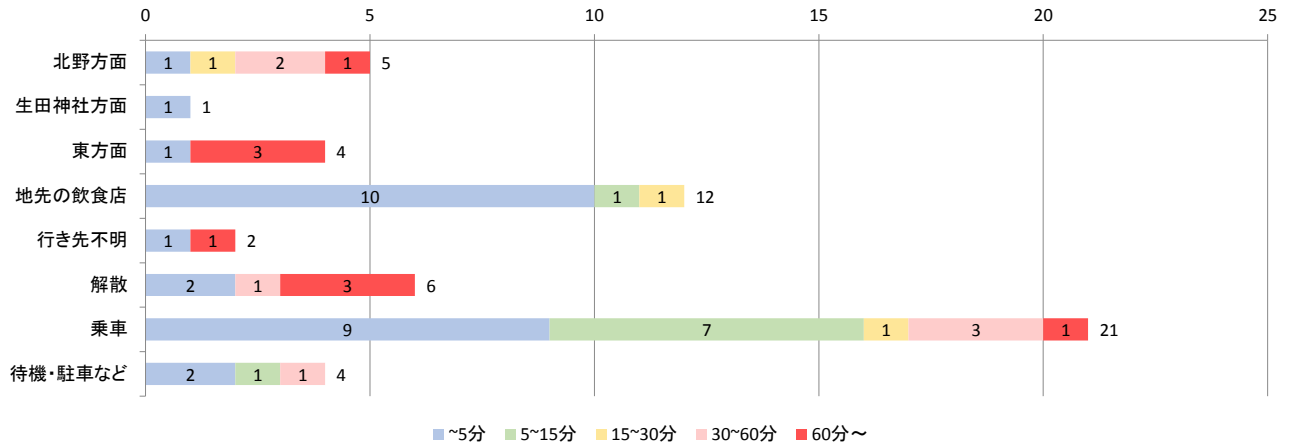


図 乗客の目的地等の状況

○複数回停車する車両の状況

○観測された全 41 台のバスのうち 15 台が同日に複数回観測されており、一度乗客を降車させた後、別の場所に待機し、再度乗車を行っていると推察される。  
 ○複数回停車した車両の割合は、市役所前に比べて 3 倍程度高くなっており、比較的幅員に余裕のあるフラワーロードに比べ、山手幹線は幅員が狭く、長時間停車が難しいことから、別の場所で一定時間駐車し、乗車時間に合わせて同じ場所に戻ってきていると推察される。

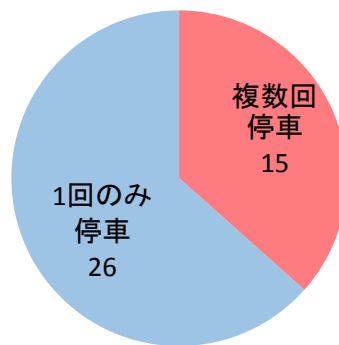


図 調査対象区間内での観測回数（同じ車両の停車回数）

○駐停車車両の車籍地

○神戸ナンバーの車両は少なく、大阪方面の車両が高い割合を占めた。  
 ○また、市役所エリアと同様、中四国地方の車両が散見されたほか、東海地方の車両も観測された。

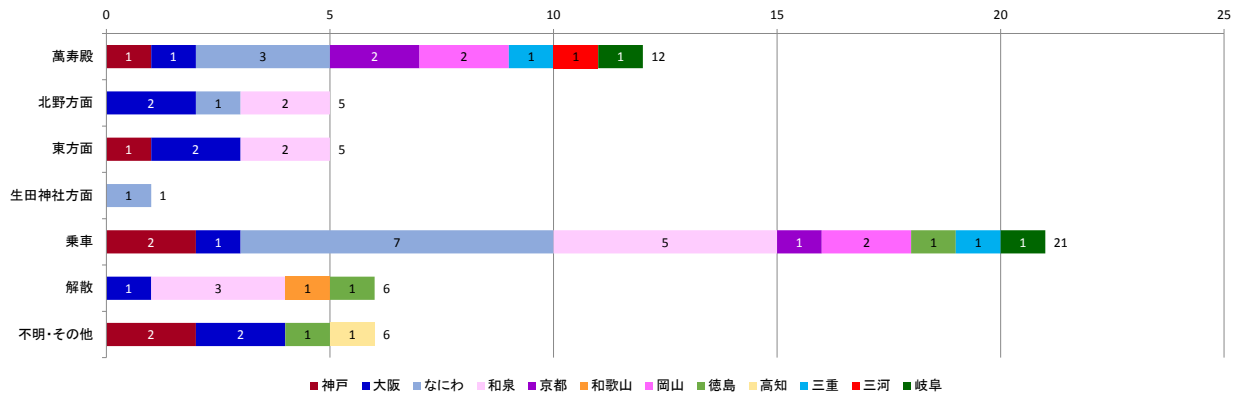


図 駐停車車両の車籍地

○駐停車の発生及び乗降客の状況について

○ほとんどの車両が既設の観光バス乗降場の箇所に停車しているが、一般車両の違法駐車を避けて停車するなどの場合に、一般交通を阻害している様子が散見される。  
 ○乗客を降ろした後いったんその場を離れ、再び戻ってくる車両が一定数存在している。  
 ○北野坂方面へ向かう乗客も、調査対象区間で降車後、歩いて向かっていることがわかる。



## I 調査概要

### 1 調査名称

都心内における観光バス乗降場整備検討業務

### 2 報告書目次

#### 1. 業務内容

- 1－1 業務概要
- 1－2 位置図
- 1－3 使用した主な図書及び基準

#### 2. 設計業務成果概要

- 2－1 道路設計条件
- 2－2 実施方針
- 2－3 車道舗装厚の設計
- 2－4 施工時における留意点

#### 3. 数量計算書（数量総括表、数量集計表、取壊・単位数量計算書）

#### 4. 概算工事費表

#### 5. 現地踏査写真（写真位置図、写真帳）

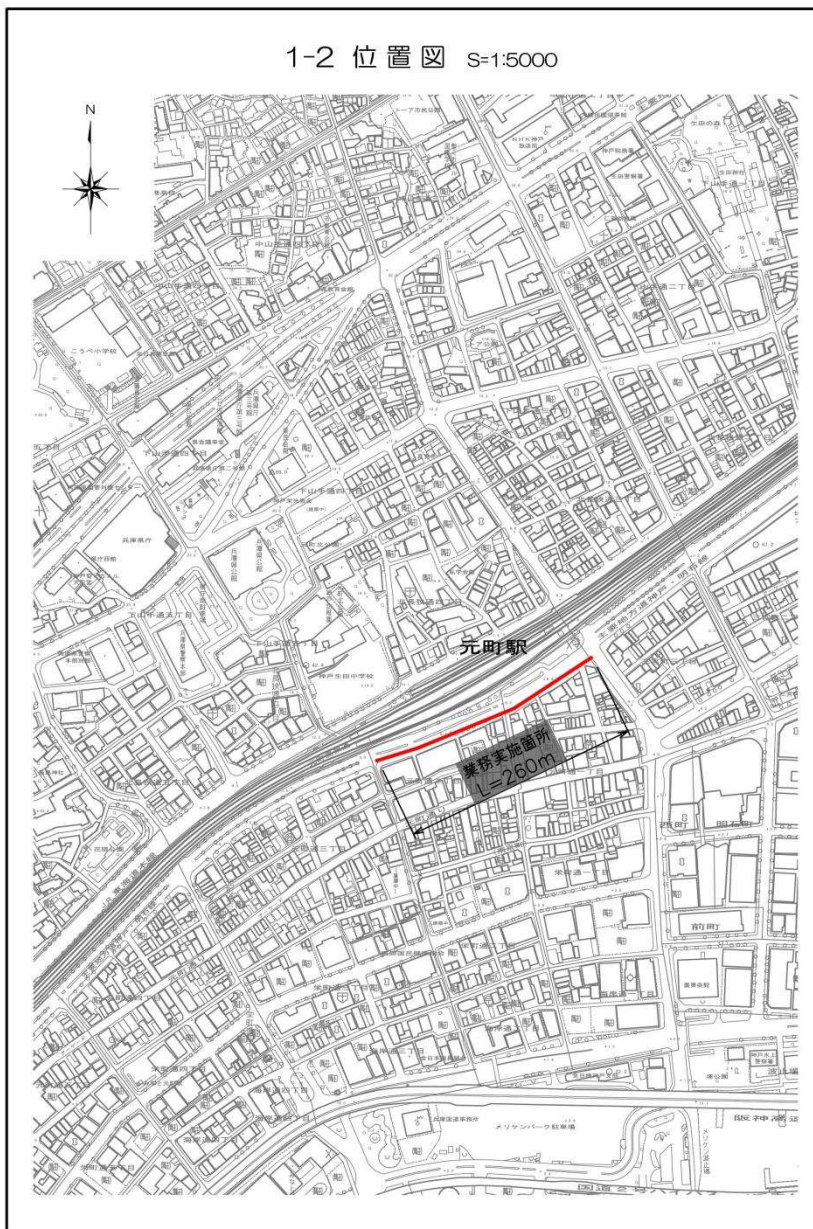
#### 6. 関係機関協議用資料（意見照会書式、協議図面一式、写真帳）

## II 調査成果

### 1 調査目的

都心部の主要観光地である南京町周辺において、観光バス（貸切バス）の路上駐停車が多発しており、自動車交通流や歩行環境に支障をきたしている。これらのバスを集約・整除するため、神戸明石線において観光バス用の乗降場を整備し、観光バスの受入環境を整備するとともに、都心内の交通環境の改善を目指すことを目的に路線測量及び設計図の作成を行う。

### 2 調査圏域図



### 3 調査成果

本調査成果は、本市内部における検討に関する情報であって、公にすることにより市民の間に著しい混乱を生じさせ、又は特定の者に不当に利益を与え若しくは不利益を及ぼすと認められるため、非公開とする。

## I 調査概要

### 1 調査名称

平成 30 年度新たな公共交通システム（BRT・LRT）の導入可能性検討業務

### 2 報告書目次

#### 第 1 章 業務概要

- 1.1 業務概要
- 1.2 業務の内容
- 1.3 業務組織計画

#### 第 2 章 都心における LRT 導入についての実現可能性検討の精査

- 2.1 新たな公共交通システム導入に向けた検討経緯の整理資料作成
- 2.1 費用便益分析の精査

#### 第 3 章 「新たな公共交通システム段階整備」の策定に向けた検討

- 3.1 都心・ウォーターフロントの整備ステージ
- 3.2 ウォーターフロントの現状
- 3.3 ウォーターフロントの開発動向
- 3.4 ウォーターフロントの公共交通の課題と対応方針
- 3.5 ウォーターフロントにおける新たな公共交通

#### 第 4 章 連節バス運行の社会実験時のアンケート調査

- 4.1 アンケート調査の概要
- 4.2 調査結果の整理
- 4.3 まとめ・考察

#### 第 5 章 ハーバーランド周辺における交通量調査及び連節バス停留所の整備検討

- 5.1 交通量調査
- 5.2 連節バス停留所の整備検討
- 5.3 BRT ルートの実現可能性検討

付属資料 新たな公共交通システム（BRT・LRT）の導入に向けた検討

## II 調査成果

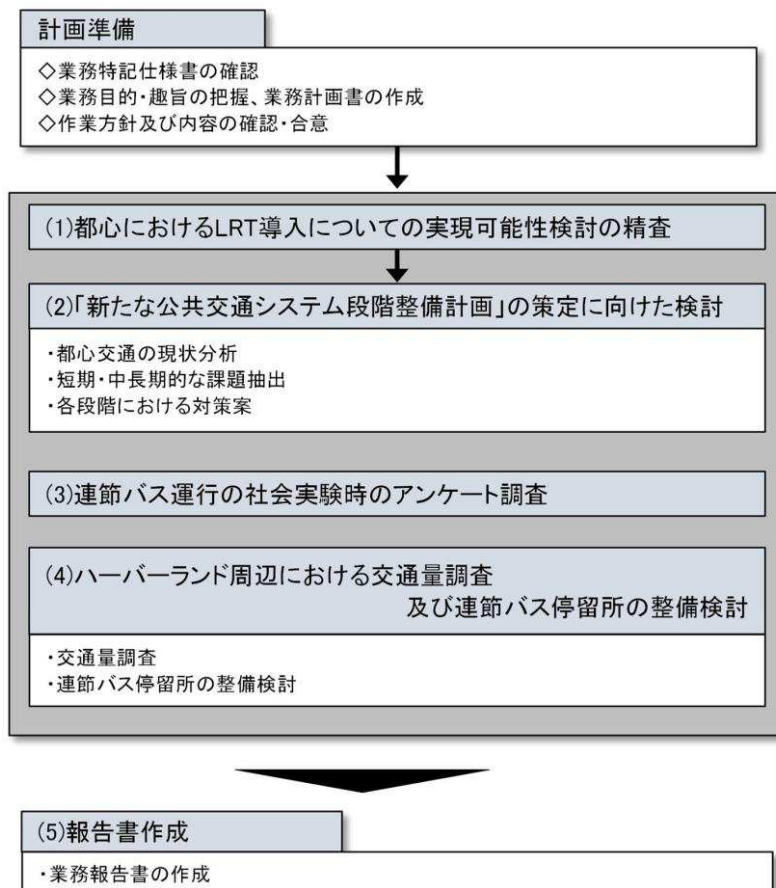
### 1 調査目的

神戸市では、平成 25 年 9 月に神戸市総合交通計画を策定し、基本方針の一つとして公共交通中心の交通ネットワークの維持・充実を掲げている。その方針に基づき、交通結節機能の向上や公共交通ネットワークの利便性向上などを図るため、既存の公共交通の活用に加えて、BRT・LRT といった新たな公共交通システムの導入可能性について検討している。

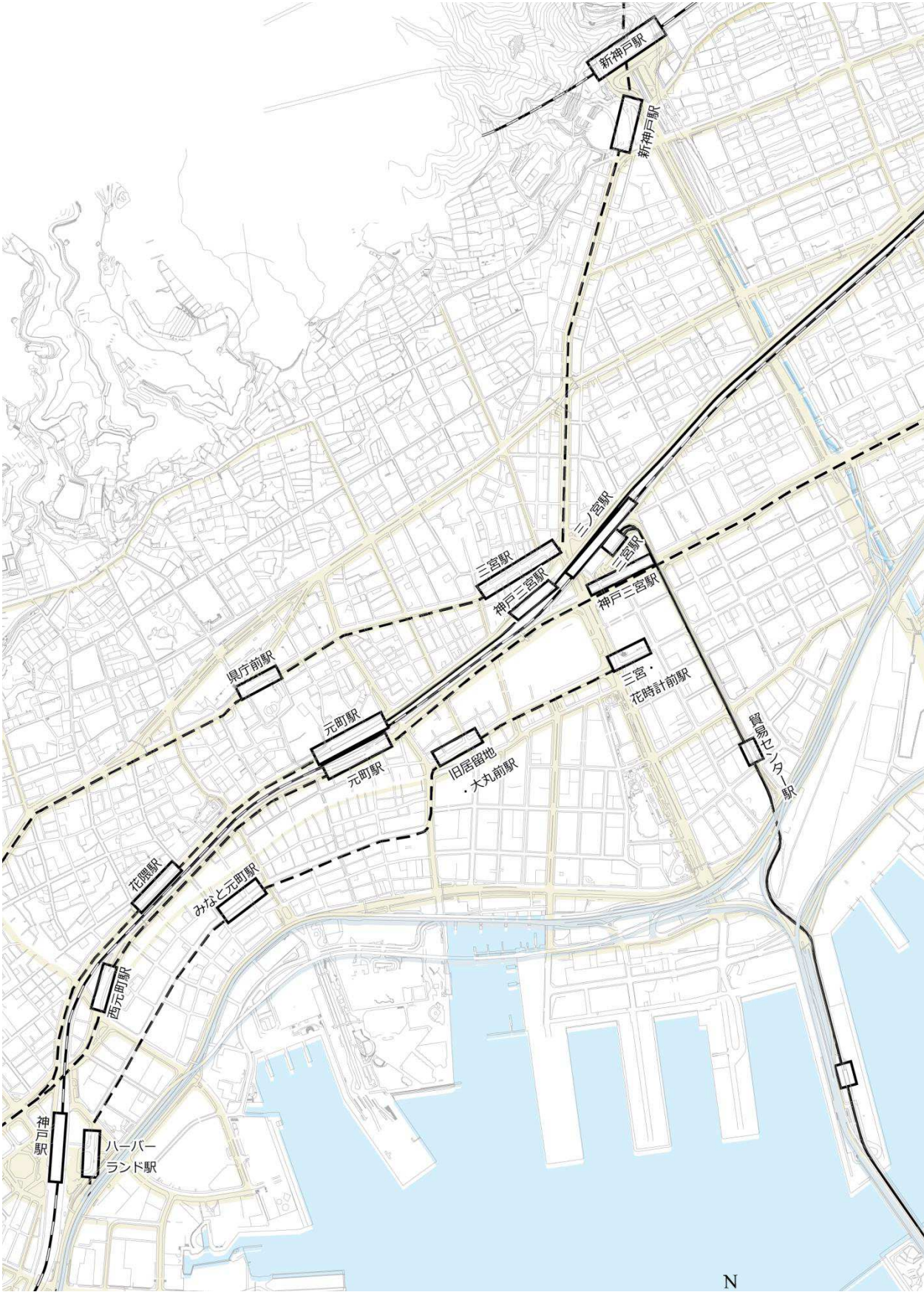
以上の背景のもと、本業務は、過年度までの検討状況を踏まえ、新たな公共交通システム導入に関する実現可能性検討の精査を行う。また、都心部における再整備の施策を踏まえ、新たな公共交通システム導入に向けた段階整備計画の検討を行う。

併せて、検討の一環として平成 30 年 10 月に連節バス運行の社会実験を実施する。社会実験期間中にアンケート調査を実施し、利用者の意向調査等を行う。また、連節バス運行による自動車交通および歩行者交通への影響調査を行い、ハーバーランド周辺での連節バス停留所の整備に向けた検討を行う。

### 2 調査フロー



3 調査圏域図





#### 4 調査成果

##### ○第 1, 2, 3, 5 章、付属資料

本調査成果は、本市内部における検討に関する情報であって、公にすることにより市民の間に著しい混乱を生じさせ、又は特定の者に不当に利益を与え若しくは不利益を及ぼすと認められるため、非公開とする。

##### ○第 4 章 連節バス運行の社会実験時のアンケート調査

###### (1) 調査日時・場所

- ・日程：平成 30 年 10 月 8 日（月・祝）、27 日（土）
- ・時間：10：00～18：00
- ・場所：三宮、ハーバーランド

###### (2) 調査対象

- ・社会実験として運行したバス（連節バス・スカイバス・路線バス）の利用者

###### (3) 回収数

- ・235 票

###### (4) 調査項目

- ・調査票を参照

###### (5) 調査結果（一部抜粋）

- ・乗車車両は連節バス 62%、スカイバス 28%、路線バス 10%であった。
- ・連節バスにこれまで乗ったことのない方は全体の 8 割程度であった。
- ・今回の社会実験を知った媒体としては、「神戸市 HP」（24%）が最も多かった。
- ・連節バスを利用した理由としては、「珍しいバスだから（デザイン含め）」（80%）が最も多く、次いで「料金が安いから」（50%）であった。
- ・1 回乗車の料金がいくら以下であれば利用するかに対して、「200 円」（55%）が最も多く、次いで「100 円」（38%）、「300 円」（5%）、「その他」（2%）であった。
- ・今回の社会実験バスのような三宮とウォーターフロントを結ぶ交通手段があった場合、従来と比べ、立ち寄り箇所数が「増えそう」もしくは「増えた」と回答した方が全体の 80%以上おり、今回のような交通手段の導入が回遊性向上には一定の効果があると考えられる。

○H30 連節バス運行の社会実験

**連節バスに乗って神戸のウォーターフロントを楽しもう！**  
 ～平成 30 年度 連節バス運行の社会実験～

- (1) 目的：三宮～ウォーターフロント間のアクセス性向上  
 本格運行の可能性検討
- (2) 日程：平成 30 年 10 月 6 日（土）～8 日（月・祝）、13 日（土）、14 日（日）、  
 20 日（土）、21 日（日）、27 日（土）、28 日（日）の 9 日間
- (3) 区 間：三宮～ハーバーランド umie 前～中突堤～新港町～神戸ポートオアシス前
- (4) 車 両：連節バス 1 台（定員 123 名）※期間限定でラッピング実施  
 その他バス 1 台（毎週土曜日はスカイバス神戸の車両）  
 ※事前のご予約等は受け付けておりません。  
 ※定員に達した場合は、お乗りいただけない場合がございます。



連節バス



スカイバス神戸



路線バス

- (5) 運 賃：1 回 大人 100 円、小人 50 円（乗車時支払い）  
 ※乗車時に沿線企業・施設の特典付きチケットをお配りします  
 ※IC カードもご利用いただけます（スカイバス神戸は現金のみ）。  
 ※シティー・ループの 1 日乗車券をお持ちの方は、乗務員にご提示いただくと  
 無料でご利用いただけます。

(6) 運行ダイヤ：

| 便  | 三宮    | ⇒ | ハーバーランド<br>umie 前 | ⇒ | 中突堤               | ⇒ | 新港町   | ⇒ | 神戸<br>ポートオアシス前 | ⇒ | 三宮    |
|----|-------|---|-------------------|---|-------------------|---|-------|---|----------------|---|-------|
| 1  | 10:20 | ⇒ | 10:30             | ⇒ | 10:39/10:45       | ⇒ | 10:52 | ⇒ | 10:53          | ⇒ | 11:06 |
| 2  | 11:10 | ⇒ | 11:20             | ⇒ | 11:30             | ⇒ | 11:37 | ⇒ | 11:38          | ⇒ | 11:51 |
| ③  | 11:40 | ⇒ | 11:50             | ⇒ | 12:00             | ⇒ | 12:07 | ⇒ | 12:08          | ⇒ | 12:21 |
| 4  | 11:55 | ⇒ | 12:05/12:21       | ⇒ | 12:30             | ⇒ | 12:37 | ⇒ | 12:38          | ⇒ | 12:51 |
| ⑤  | 12:25 | ⇒ | 12:35/12:51       | ⇒ | 13:00             | ⇒ | 13:07 | ⇒ | 13:08          | ⇒ | 13:21 |
| 6  | 12:55 | ⇒ | 13:05             | ⇒ | ハーバーランド umie 前止まり |   |       |   |                |   |       |
| ⑦  | 13:25 | ⇒ | 13:35             | ⇒ | 13:45             | ⇒ | 13:52 | ⇒ | 13:53          | ⇒ | 14:06 |
| ⑧  | 14:10 | ⇒ | 14:20             | ⇒ | ハーバーランド umie 前止まり |   |       |   |                |   |       |
| 9  | 14:45 | ⇒ | 14:55             | ⇒ | 15:05             | ⇒ | 15:12 | ⇒ | 15:13          | ⇒ | 15:26 |
| 10 | 15:30 | ⇒ | 15:40             | ⇒ | 15:50             | ⇒ | 15:57 | ⇒ | 15:58          | ⇒ | 16:11 |
| ⑪  | 16:00 | ⇒ | 16:10/16:21       | ⇒ | 16:30             | ⇒ | 16:37 | ⇒ | 16:38          | ⇒ | 16:51 |
| 12 | 16:20 | ⇒ | 16:30/16:51       | ⇒ | 17:00             | ⇒ | 17:07 | ⇒ | 17:08          | ⇒ | 17:21 |
| ⑬  | 16:55 | ⇒ | 17:05/17:11       | ⇒ | 17:20             | ⇒ | 17:27 | ⇒ | 17:28          | ⇒ | 17:41 |
| 14 | 17:25 | ⇒ | 17:35             | ⇒ | 17:45             | ⇒ | 17:52 | ⇒ | 17:53          | ⇒ | 18:06 |
| ⑮  | 17:45 | ⇒ | 17:55/18:06       | ⇒ | 18:15             | ⇒ | 18:22 | ⇒ | 18:23          | ⇒ | 18:36 |

○…連節バス

(到着/発車)

(7) 運行ルート



(8) 結果

- 9日間で合計 4,803 人の方にご乗車いただきました。
- 連節バスについては 100 人を超える乗車も 4 便ほどあった。
- 13日、20日、27日にスカイバスの定員を超えたため乗車を断る便が合わせて 11 便あった。
- 乗車実績

|                 | 6日<br>(土)  | 7日<br>(日) | 8日<br>(月祝) | 13日<br>(土) | 14日<br>(日) | 20日<br>(土) | 21日<br>(日) | 27日<br>(土) | 28日<br>(日) | 計            | 便平均  |
|-----------------|------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|------|
| 連節バス<br>(7便/日)  | 178        | 347       | 458        | 319        | 405        | 368        | 278        | 440        | 315        | 3,108        | 49.3 |
| スカイバス<br>(8便/日) | 151        | -         | -          | 405        | -          | 418        | -          | 402        | -          | 1,376        | 43.0 |
| 路線バス<br>(8便/日)  | -          | 65        | 76         | -          | 51         | -          | 53         | -          | 74         | 319          | 8.0  |
| 計<br>(15便/日)    | 329        | 412       | 534        | 724        | 456        | 786        | 331        | 842        | 389        | <u>4,803</u> |      |
| 便平均             | 21.9       | 27.5      | 35.6       | 48.2       | 30.4       | 52.4       | 22.1       | 56.1       | 25.9       | 35.6         |      |
| 天候              | 曇り<br>(強風) | 晴れ        | 晴れ         | 晴れ         | 晴れ         | 晴れ         | 晴れ         | 晴れ         | 晴れ         |              |      |

(参考) 聞き取りアンケート調査票

実施主体：神戸市住宅都市局公共交通課

連節バス運行の社会実験に関するアンケート調査

|                 |                   |
|-----------------|-------------------|
| 調査員記入欄          | 調査日時：10月( )日( )時台 |
|                 | 調査場所：三宮、ハーバーランド   |
|                 | 乗車車両：連節バス、その他バス   |
|                 | 回答者属性：男性 女性 その他   |
| 同行者数：大人 人 子ども 人 |                   |

回答は、特に指定がない限り1つ選んで、あてはまる選択肢に○をつけてください。

また、( ) 内には、具体的に文字でご記入ください。

(1) あなたの年齢・ご職業を教えてください。

・年齢：①20歳未満 ②20歳代 ③30歳代 ④40歳代 ⑤50歳代 ⑥60歳代 ⑦70歳以上

・職業：①会社員/公務員/自営業等 ②主婦/主夫/無職 ③学生 ④その他( )

(2) あなたのお住いのご住所を教えてください。

①神戸市東灘区 ②神戸市灘区 ③神戸市兵庫区 ④神戸市長田区 ⑤神戸市須磨区 ⑥神戸市垂水区

⑦神戸市北区 ⑧神戸市中央区 ⑨神戸市西区 ⑩その他(市町村名)

(3) 自由目的(買い物や食事、娯楽、レクリエーションなどの私用目的の移動)で、神戸市都心部(三宮やメリケンパーク、ハーバーランド等)にはどれぐらいの頻度で訪れますか。

①週5日以上 ②週に1~4日程度 ③月に1~3回程度 ④2~3ヶ月に1回程度

⑤半年に1回程度 ⑥年に1回程度 ⑦数年ぶりに訪れた ⑧今回がはじめて

(4) 問(3)で①~⑥と答えた方にお尋ねします。神戸市都心部までの交通手段と、神戸市都心部内での交通手段について、主なもの一つのみお答えください。

・神戸市都心部までの交通手段・・・

<選択肢>

①鉄道 ②バス ③自動車 ④タクシー

⑤二輪・原付 ⑥自転車 ⑦徒歩

⑧その他(船舶等)

・神戸市都心部内での交通手段・・・

(5) 連節バスは、兵庫県三田市などでも運行していますが、「連節バス」という乗り物について以前からご存知でしたか。

①今までに乗ったことがある(□昨年度乗ったことがある)

②以前から知っていたが、乗ったことはなかった

③今回の運行ではじめて知った



(6) 今回の社会実験を何で知りましたか。(複数回答可)

①現地で知った ②神戸市HP ③広報紙KOBE ④SNS(具体的に)

⑤その他メディア ⑦知人から聞いた ⑧その他( )

(7) 社会実験バスを利用しようと思った理由は何ですか。(複数回答可)

- ①料金が安いから ②珍しいバスだから(デザイン含め) ③沿線企業や施設の割引が受けられるから  
④早く着くから ⑤特に理由はない ⑥その他( )

(8) 社会実験バスを利用して、どのように感じましたか。(複数回答可)

- ①車内が広い ②楽しい ③乗り降りしやすい  
④乗り心地が良い ⑤神戸らしい(神戸にあう) ⑥神戸の魅力向上につながる  
⑦普通のバスと変わらない ⑧神戸には必要ない  
⑨その他( )

(9) 連節バスはどれくらいの運行頻度が望ましいですか。

- ①10分に1本程度 ②15分に1本程度 ③30分に1本程度 ④その他(\_\_\_\_分に1本程度)

(10) 連節バスの運行内容(ルートやダイヤ、サービス等)の場合、1回乗車の料金がいくら以下であれば利用しようと思いますか。

- ①100円 ②200円 ③300円 ④その他(\_\_\_\_円)

(11) 連節バスの1日乗車券があった場合、料金がいくら以下であれば利用しようと思いますか。

- ①200円 ②300円 ③400円 ④500円 ⑤600円 ⑥その他(\_\_\_\_円)

(12) 連節バスとシティー・ループ(1日乗車券660円)を含む1日乗車券があった場合、料金がいくら以下であれば利用しようと思いますか。

- ①500円 ②700円 ③1000円 ④1300円 ⑤その他(\_\_\_\_円)

(13) (12)に含まれる交通手段の他に、1日乗車券に含まれていると便利だと思う交通手段は何ですか。ただし、利用できる交通手段の数に応じて料金は高くなることを前提とします。(複数回答可)

- ①市バス ②地下鉄 ③JR ④阪急 ⑤阪神 ⑥ポートライナー ⑦コペリン(シェアサイクル)  
⑧カーシェアリング ⑨その他( )

(14) 連節バスのような三宮からメリケンパークやハーバーランドなどのウォーターフロント間を周遊する交通手段があった場合、従来と比べ、立ち寄り箇所数は増えそうですか(増えましたか)。

- ①増えそう(増えた) ②変わらない

(15) どのようなデザインであれば乗ってみたいと思いますか。

(16) その他、ご意見等ありましたら、ご自由にご記入ください。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

## I 調査概要

### 1 調査名称

都心道路における憩い・賑わい空間整備の効果検証業務

### 2 報告書目次

## 2 報告書目次

### 第1章 実施計画書及び調査計画書の作成

#### 1-1

実施計画書

調査計画書

### 第2章 概要版（調査結果の概要と考察）

#### 2-1

2-1. 調査の概要

2-2. 利用者アンケート調査

2-3. ビデオ調査（元町のみ実施）

2-4. 自動車・歩行者・自転車交通量調査（葺合のみ実施）

### 第3章 効果検証：利用者アンケート調査

#### 3-1

3-1. 調査概要

3-2. アンケート調査票

3-3. 調査結果

単純集計（地点別：JR 元町駅前まちなか拠点/葺合南 54 号線）

クロス集計①来訪目的別（観光客-観光客以外）

クロス集計②設問別

クロス集計③属性別

### 第4章 効果検証：ビデオ調査

#### 4-1

4-1. 調査概要

4-2. 調査結果

単純集計

クロス集計（プロット図）

クロス集計

第5章 効果検証：自動車・歩行者・自転車交通量調査

5－1

5－1. 調査概要

5－2. 調査結果

平成30年度調査

過年度等比較結果

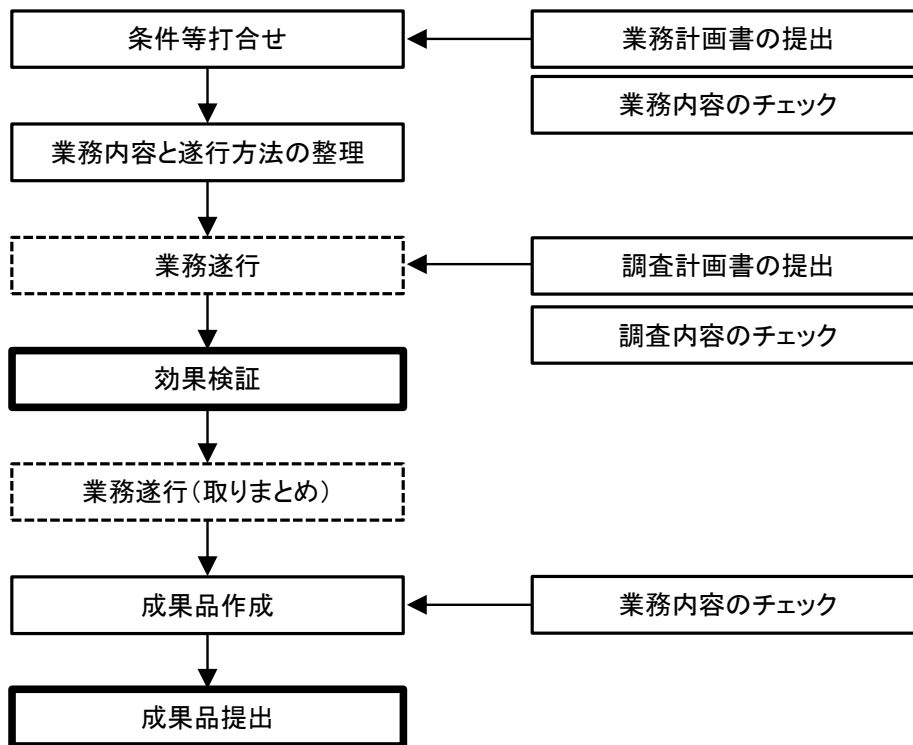
(参考) 平成26年度調査結果

## II 調査成果

### 1 調査目的

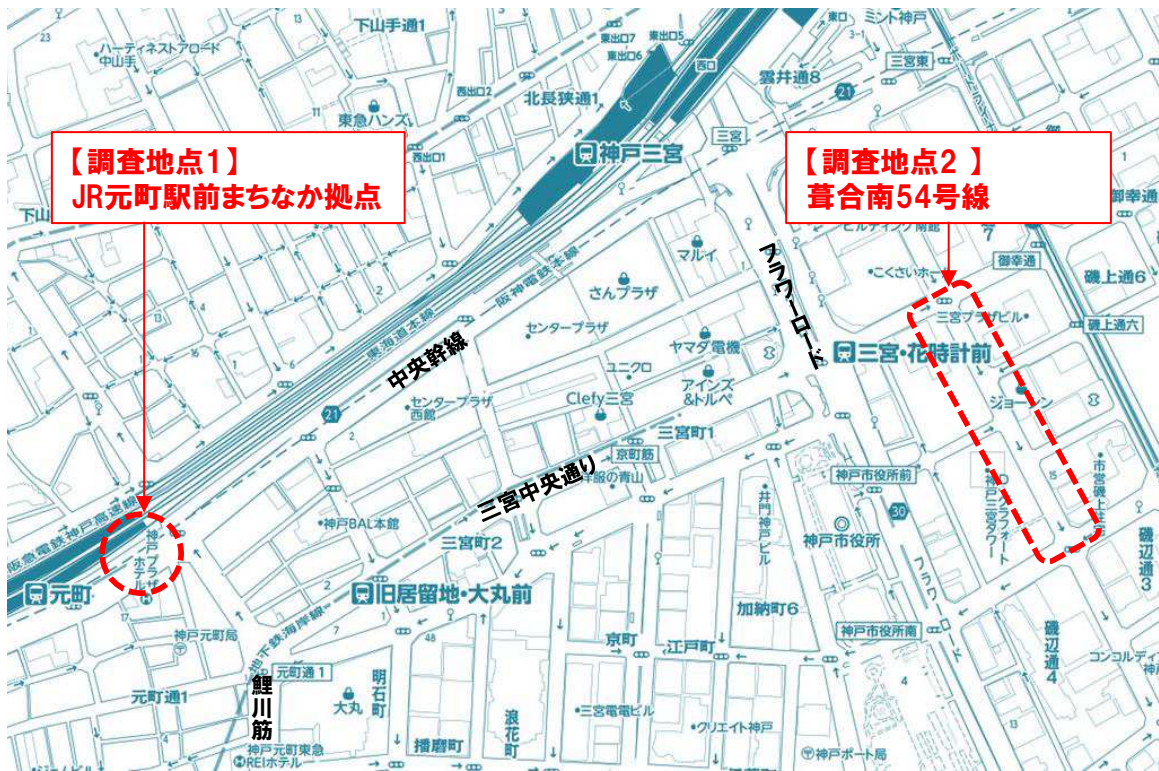
神戸市都心部の道路を活用した憩い・賑わい機能をもつ空間の展開の検討を行う前段階として、都心部の道路空間におけるにぎわい創出業務（まちなか拠点）について効果検証を行う。

### 2 調査フロー





### 3 調査圏域図



#### 4 調査成果

本調査成果は、本市内部における検討に関する情報であって、公にすることにより市民の間に著しい混乱を生じさせ、又は特定の者に不当に利益を与え若しくは不利益を及ぼすと認められるため、非公開とする。