

神戸市地域公共交通網形成計画（たたき案）

目次

第1章	計画の目的と関連計画との連携	1
1.1.	計画策定の目的	1
1.2.	計画の位置づけ	2
1.3.	計画の区域	2
1.4.	計画の対象	2
1.5.	計画の期間	2
1.6.	上位計画、関連するまちづくりの方針	3
第2章	地域および公共交通の現状・課題	7
2.1.	都市の概況	7
2.2.	人口の推移	8
2.3.	交通の現状	9
2.4.	鉄道の現状・課題	12
2.5.	バスの現状・課題	13
2.6.	タクシーの現状・課題	14
第3章	公共交通ネットワークの将来像	15
3.1.	公共交通の基本方針と目標	15
3.2.	公共交通ネットワークの将来像	16
3.3.	将来像の実現に向けた基本的な考え方	18
第4章	公共交通施策の取り組み方針	24
4.1.	公共交通施策の考え方	24
4.2.	地域別の公共交通施策の取り組み方針	26
施策1	都心での「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」の推進	26
施策2	西北神地域での基幹公共交通の維持	34
施策3	地域コミュニティ交通の維持・充実	38
施策4	北神地域のバス路線再編	44
施策5	観光地での公共交通の利用促進（六甲・摩耶山および有馬）	47
4.3.	公共交通の利便性向上および利用促進	50
施策6	公共交通の利便性向上および利用促進	50
第5章	計画の推進	54
5.1.	数値目標の設定	54
5.2.	進行管理および推進体制	54

第1章 計画の目的と関連計画との連携

1.1. 計画策定の目的

神戸市では、市の上位計画である「新・神戸市基本構想」や「神戸市基本計画」に基づき、まちの安全性の確保・向上、神戸の魅力を創造する多様な都市機能が集積するエリアの配置、低炭素社会を実現する持続可能な都市空間の形成、陸・海・空の総合的な交通環境の形成等を図っています。

また、「神戸市都市計画マスタープラン」に基づき、都市機能がコンパクトにまとまった都市構造、陸・海・空の総合的な交通ネットワークが効率的に機能する都市構造等の実現を目指しています。

このような本市のまちづくりの実現に向けて、平成25年9月には「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の形成をめざし、公共交通中心の交通ネットワークの維持・充実、地域のくらしを支える交通環境の形成、都心・観光地における魅力的な交通環境の形成を交通施策の基本的な方針として定めました。

そこで本計画では、「神戸市総合交通計画」のうち、公共交通に関する基本方針や取り組みの方向性をふまえ、現在の公共交通の抱える課題を明らかにするとともに、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりの積極的な推進と、公共交通の維持・充実を目的として、「神戸市地域公共交通網形成計画」を策定します。

1.2. 計画の位置づけ

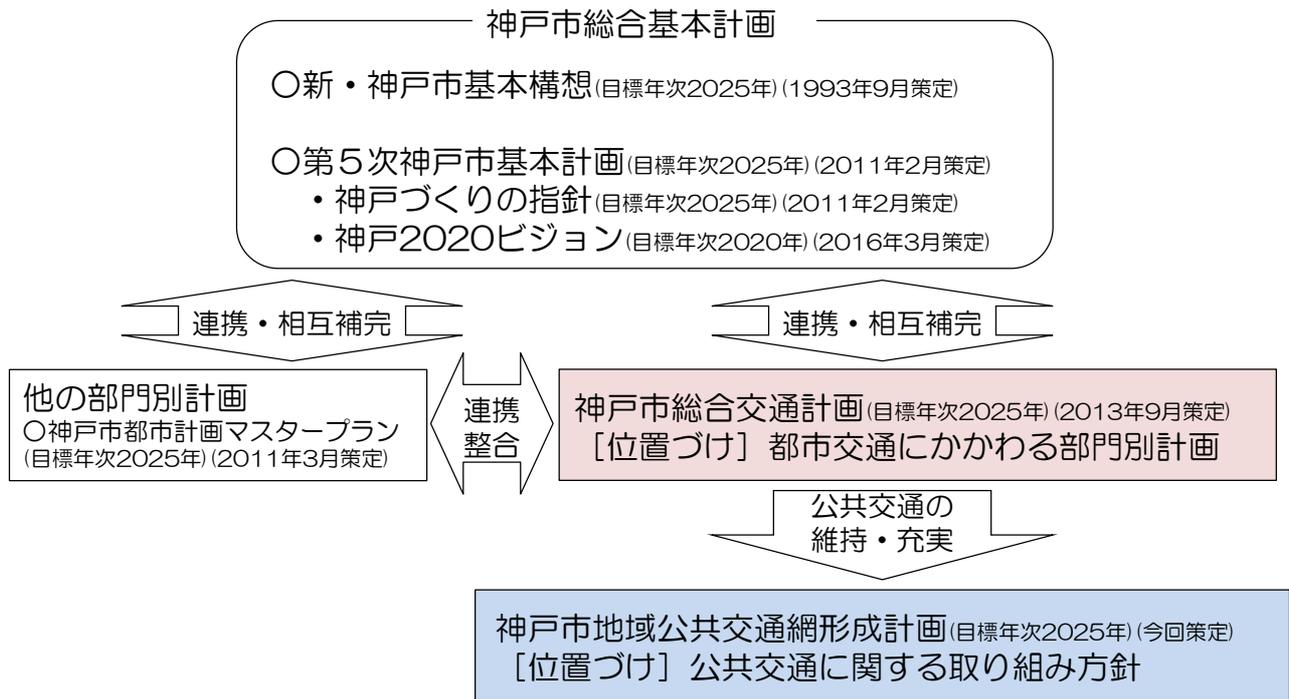


図 1-1 神戸市地域公共交通網形成計画の位置づけ

1.3. 計画の区域

本計画の区域は、神戸市内全域とします。

1.4. 計画の対象

本計画の対象とする交通手段は、神戸市内の鉄道・バス・タクシーとします。

1.5. 計画の期間

本計画の目標年次は、第5次神戸市基本計画や神戸市都市計画マスタープラン、神戸市総合交通計画と同じ2025年を目標年次とします。

なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化などをふまえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

1.6. 上位計画、関連するまちづくりの方針

(1) 神戸づくりの指針(2011年2月策定)

市の最高理念である「新・神戸市基本構想」の目標年次である平成37年に向けた、長期的な神戸づくりの方向性を示す指針であり、変化する社会経済情勢のもとにおいても行動基準となるものです。本指針では、めざすまちの姿の全体像として次のように掲げています。

神戸がメガ・リージョンの一翼を担う観点から、関西圏等の都市と連携し、人・物・情報が交流・融合する都市の創造をめざします。まちの姿の全体像としては、まちの安全性の確保・向上を前提として、豊かな自然環境などの都市環境インフラを保全・活用するとともに、神戸の魅力を生み出す多様な都市機能が集積するエリアや拠点を設置し、低炭素社会を実現する持続可能な都市空間の形成をめざします。さらに市民のくらしや神戸に活力をもたらす産業を支えるエリアの形成とあわせて、海・空・陸の総合的な交通環境の形成を図ります。

(2) 神戸2020ビジョン(2016年3月策定)

「若者に選ばれるまち+誰もが活躍するまち」というテーマを設定し、神戸は未来を担う若者に選ばれるとともに、高齢者や障がい者、外国人の皆さん、誰もが安心して暮らし、活躍できるまちを目指します。

ビジョンの施策の基本的方向の1つである「次世代の将来を約束できる環境づくり」において、公共交通網の充実は次のように掲げています。

これまでに整備されてきた公共交通網の一層の維持・充実を図り、高齢社会にふさわしい移動手段として地域のくらしを支える安全・快適な交通環境を形成するとともに、来街者にも使いやすい料金体系の導入を検討します。

都市空間を人にとって魅力的な「場所」へ転換していくため、魅力的な新たな公共交通手段の導入や自転車利用環境の整備などを進めます。

(3) 神戸市都市計画マスタープラン(まちづくりの方針)(2011年3月策定)

めざす都市空間や、その実現に向けた都市計画の取り組みの方向性を明らかにし、協働と参画により、神戸の都市づくりを総合的・戦略的に推進するための計画であり、神戸づくりの指針と同じく平成37年を目標年次としています。

神戸市都市計画マスタープランでは、都市空間づくりについて次のように示しています。

<都市空間づくりの考え方>

現在の都市構造を活かしながら、きめ細やかに「都市空間」の質を高め、マネジメントしていくことで、都市空間を再編することをめざします。

<めざす都市空間>

- 災害に強く安全で、誰もが暮らしやすい都市空間
- 活力を創造する都市空間
- 環境と共生する都市空間
- デザインの視点で磨かれた魅力ある都市空間

<めざす都市空間を支える都市構造の考え方>

- 都市機能がコンパクトにまとまった都市構造
- 神戸の重要な産業を支える都市構造
- 神戸の魅力を創造するエリアや拠点を戦略的に配置した都市構造
- 海や山などの豊かな自然環境と共生した都市構造
- 陸・海・空の総合的な交通ネットワークが効率よく機能する都市構造

(4) 神戸市総合交通計画（2013年9月策定）

「神戸づくりの指針」における「めざすまちの姿」を実現するために、人口減少・超高齢化の進行や、地球環境問題など社会的潮流をふまえ、すべての人にやさしくくらしやすいまち、持続可能な、さらに魅力・活力あるまちを実現するため、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された、安全で快適な交通環境を形成することをめざすこととしており、神戸づくりの指針と同じく平成37年を目標年次としています。

<交通施策の基本方針>

- 方針1：公共交通中心の交通ネットワークの維持・充実
- 方針2：地域のくらしを支える交通環境の形成
- 方針3：都心・観光地における魅力的な交通環境の形成

<取り組みにおける視点>

- 視点1：既存ストックの有効活用
- 視点2：環境負荷の低減
- 視点3：ユニバーサルデザインの移動環境づくり
- 視点4：ICTなど技術の積極的な活用
- 視点5：移動の手段や空間の共有

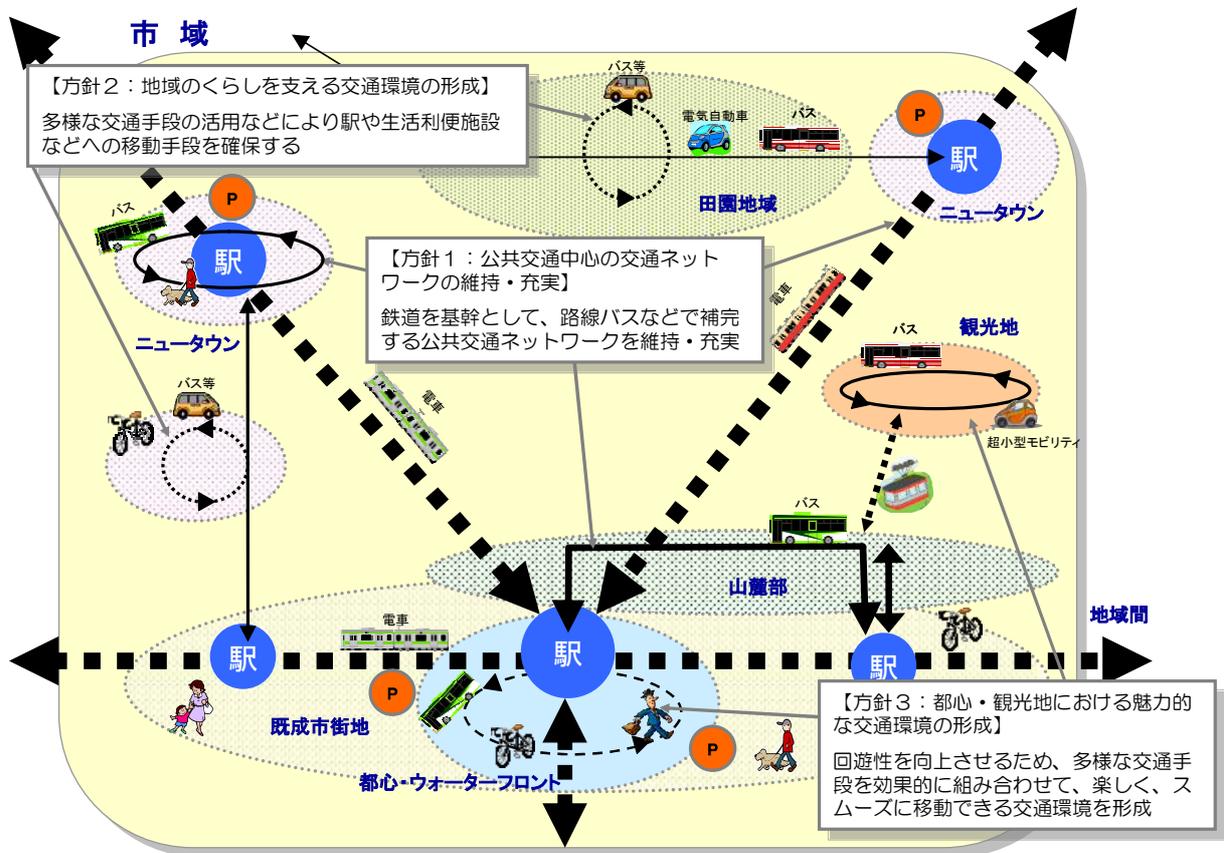


図 1-3 めざす交通体系

第2章 地域および公共交通の現状・課題

2.1. 都市の概況

起伏に富んだ地形

神戸市の地形は、六甲山系の山々と瀬戸内海に面した起伏のある変化に富んだ地形で、まさに坂が多いという特徴を有しています。

また、市域は東西約36km、南北約30km、面積約553km²であり、六甲山系により北と南に大きく二分されています。

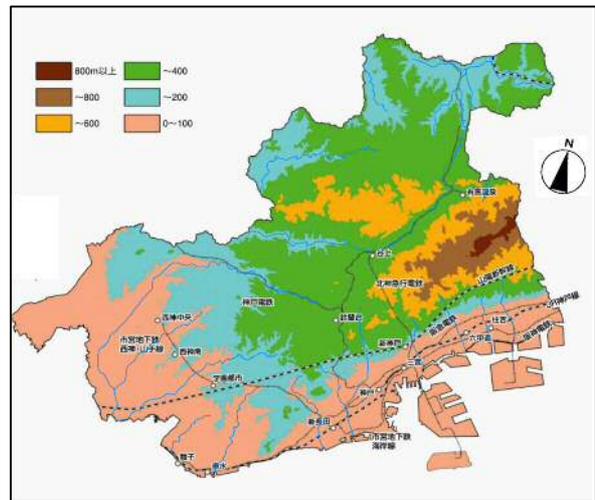


図 2-1 神戸の地形

鉄道に沿って市街地が展開

歴史的な経緯や地理的特徴から、神戸の市街地は六甲山系の南側から発展してきました。その後、六甲山系の北・西部において、住宅・産業団地とあわせて、公共交通ネットワークを整備し、多核ネットワーク都市を形成してきました。

市域の約4割が市街化区域で、その中に人口の約9割以上が居住しており、比較的まとまった市街地が形成されています。一方で、営農活動などが行われている市街化調整区域では、居住地が散在している状況もあります。

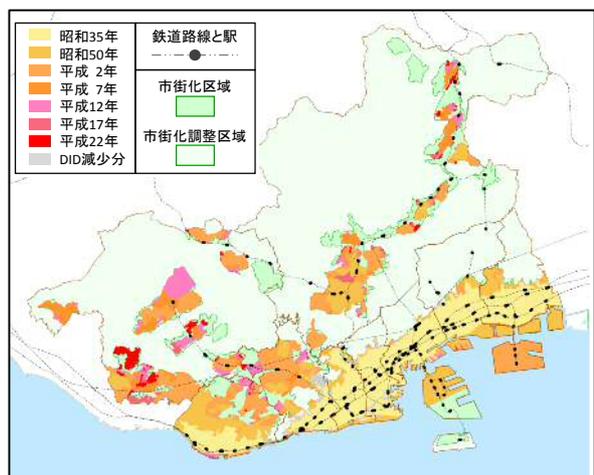


図 2-2 人口集中地区(DID)の変遷

資料：国土数値情報

2.2. 人口の推移

人口減少・超高齢化が懸念

神戸市の人口は2012年から減少傾向となっており、2010年時点で約154万人であり、人口に占める65歳以上の高齢者の割合は約23%となっています。

年齢別人口をみると、2025年には高齢者の割合は31%、2040年には38%と高齢化が進む一方、生産年齢人口は減少が続き2040年には53%となり、人口減少や超高齢化の進行による都市の活力の低下が懸念されます。

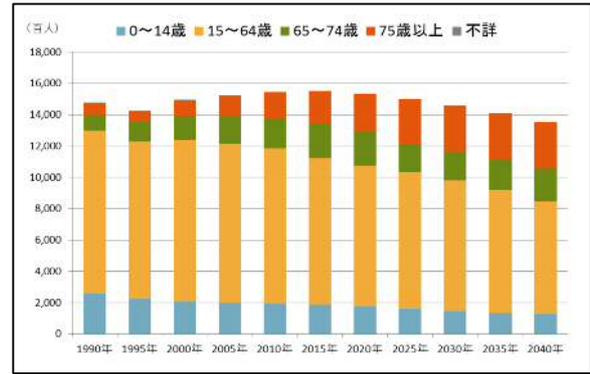


図 2-3 神戸市の人口の推移

資料：国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（平成25年3月推計）
※1990年～2010年の人口は国勢調査による

将来への展望

平成27年10月に示された「神戸創生戦略」においては、このような人口減少に歯止めをかけ、拠点社会を回避し、神戸市が将来にわたって多様で活力ある地域社会を維持し、魅力あふれる都市として発展していくための施策（自然増対策と社会増対策）が示されており、その対策を講じることにより、2040年では10.5万人、2060年では23.9万人の人口減少を抑制可能としています。

※神戸創生戦略における基準人口は、2015年1月1日現在の推計人口1,537,237人を基準として推計されています。

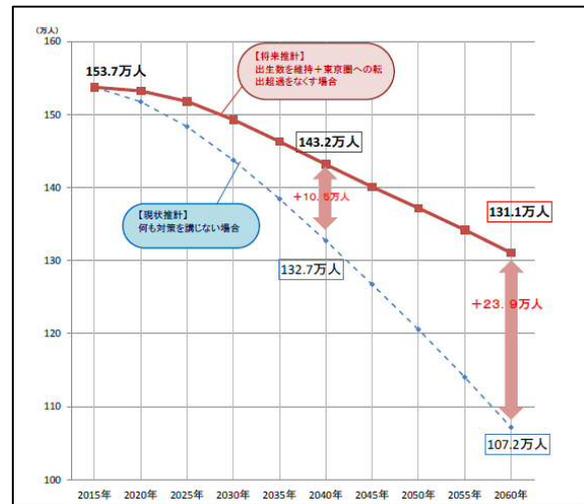


図 2-4 人口の将来展望

資料：平成27年10月神戸創生戦略
人口の将来展望（推計結果）

沿線住宅の高齢化

六甲山系南側の市街地では、東部の地域と比べ西部の地域で高齢化率が高くなっています。また、六甲山系の北・西部では、開発から年数が経過しているニュータウンなどで高齢化率が高くなっています。高齢化率が高い地域を運行する鉄道やバスなどでは、通勤・通学利用などの減少により、健全な経営・運行の維持が難しくなることが懸念されます。

区別の高齢化率では、いずれの区においても5年前よりも増加しており、神戸市全体の高齢化率23%を超過している区は、兵庫区、北区、長田区、須磨区、垂水区、西区と、神戸市の北・西部に集中しています。

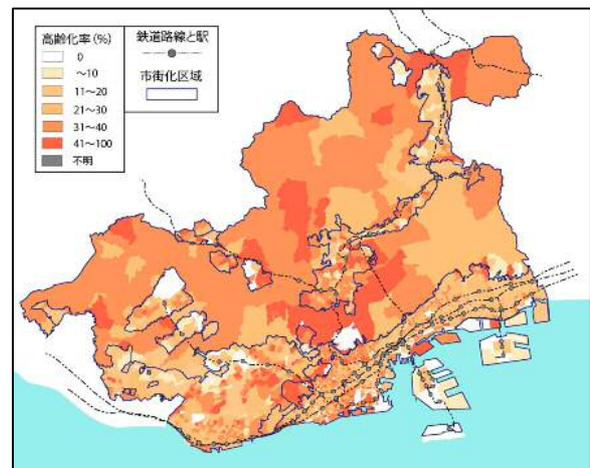


図 2-5 町字ごとの高齢化率の状況

資料：住民基本台帳（平成27年3月末時点）

2.3. 交通の現状

2.3.1. 人の移動

近畿圏における交通手段利用割合の比較

近畿圏の府県および政令市で、交通手段利用割合を比較すると、神戸市は鉄道・バスと徒歩の割合が比較的高く、自転車の割合が低いという特徴があります。

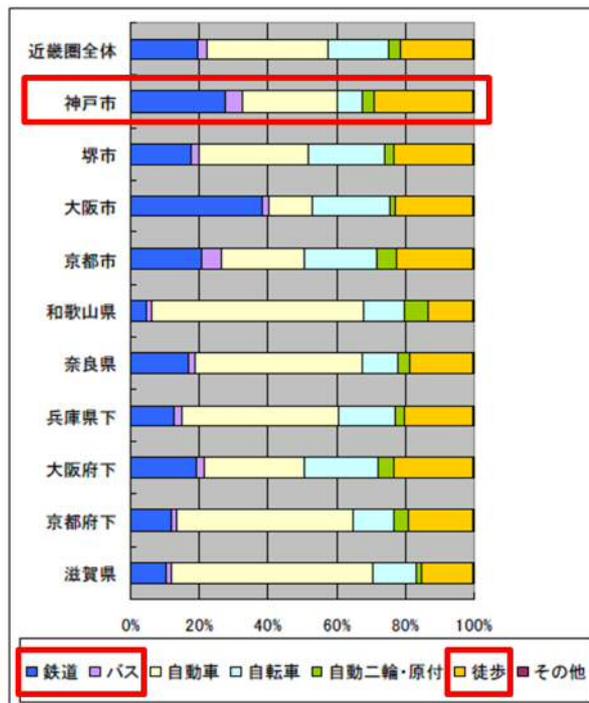


図 2-6 近畿圏の交通手段利用割合の比較

資料：平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より
(※交通手段不明は除く)

市民の移動が減少

神戸市の総トリップエンド数（移動の数）の 2010 年（平成 22 年）までの推移を見ると、2000 年をピークに 2010 年にかけて減少しており、また、2010 年以降の将来予測でも減少が続くことが見込まれています。公共交通（鉄道、バス）利用者の減少が見込まれていることから、公共交通の維持が課題になってくることが懸念されます。

また、神戸市においては、2000 年（平成 12 年）まで増加していた自動車の利用割合が、2010 年（平成 22 年）に減少に転じています。また、徒歩の割合については経年的に減少しています。

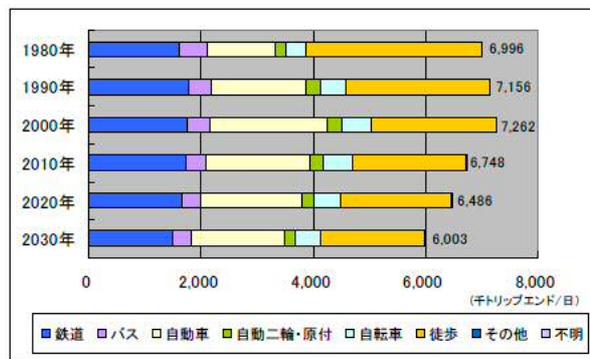


図 2-7 総トリップ数の経年変化

資料：平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書

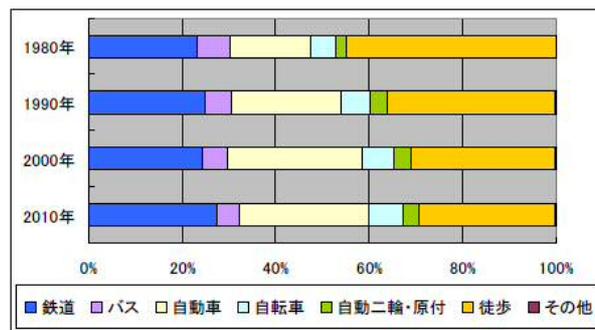


図 2-8 交通手段利用割合の経年変化

資料：平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書
(※交通手段不明は除く)

神戸市域内の移動実態

神戸市域の各ゾーン間のトリップ数と、その移動手段の割合をみると、都心部と西部や東部などの周辺ゾーンとのトリップ数が多く、その移動手段は鉄道の割合が高くなっています。その他のゾーン間の移動は自動車の利用割合が高くなっています。

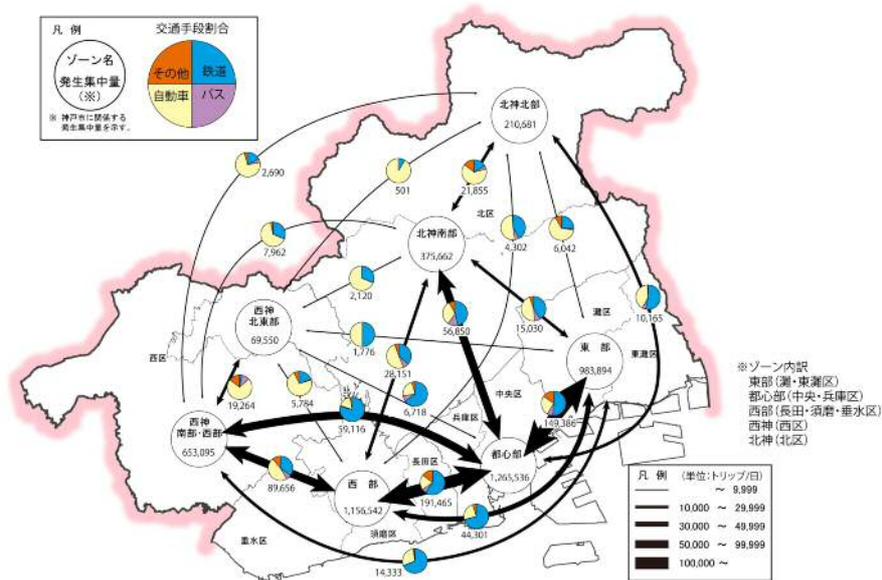


図 2-9 神戸市域内における人の動き

資料：近畿圏パーソントリップ調査

神戸市域と周辺都市間の移動実態

神戸市域と周辺都市間の移動実態は、東部、都心部、西部と隣接する阪神臨海・大阪市、東播臨海を結ぶ東西の移動でトリップ数が多く、鉄道の割合が高くなっています。また、西神南部・西部と東播臨海および北神北部と阪神内陸間のトリップ数も多くなっており、こちらは自動車の割合が高くなっています。

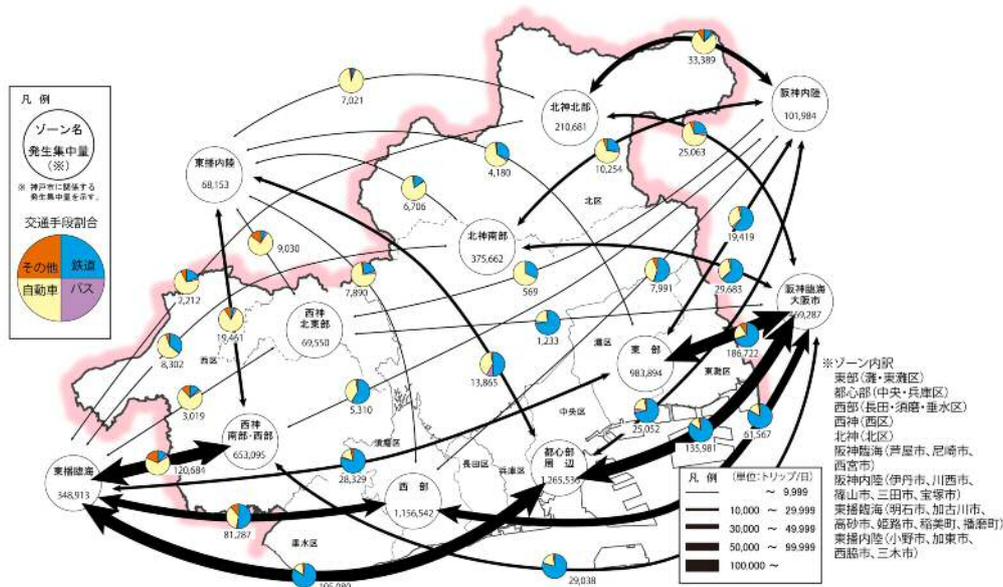


図 2-10 神戸市域と周辺都市間の人動き

資料：近畿圏パーソントリップ調査

2.3.2. 公共交通の状況

神戸市内の公共交通網

神戸市の公共交通網は、六甲山系南側の既成市街地を東西に結ぶ鉄道網と、既成市街地と郊外の市街地を結ぶ鉄道網を基幹として、これをバス路線網が補完するネットワークにより、公共交通網が形成されています。

郊外の市街地を結ぶ鉄道網の中でも、北部地域の鉄道網は神戸市以外の市町村まで運行しており、周辺市町村から神戸市への通勤・通学等の交通手段としても機能しています。

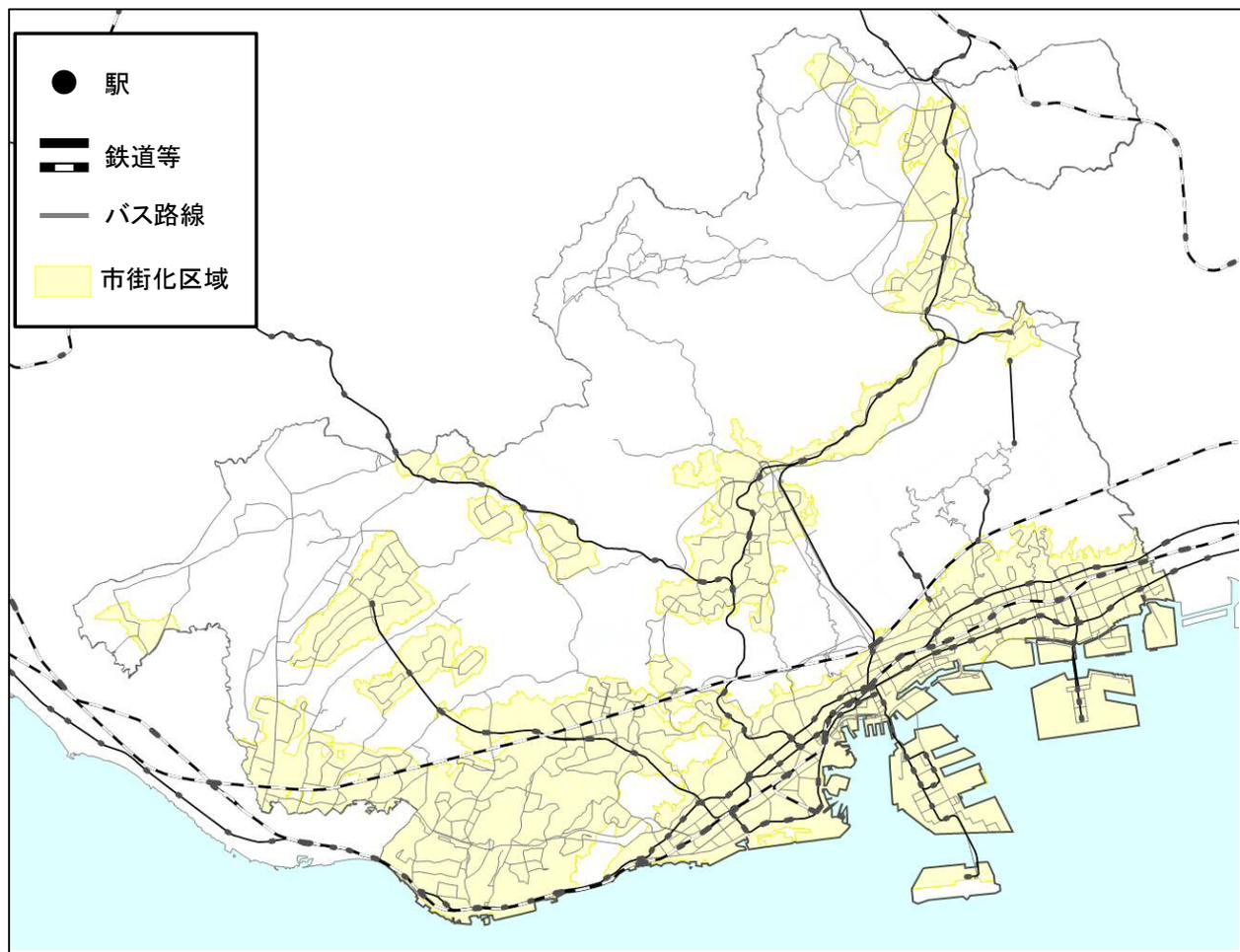


図 2-11 神戸市の公共交通網図

資料：鉄道は、国土数値情報 鉄道データを用いて作成。バス路線は、各バス事業者のHP の情報を基に作成。

2.4. 鉄道の現状・課題

鉄道網

六甲山系南側の既成市街地を東西に結ぶ鉄道網と、既成市街地と郊外の市街地を結ぶ鉄道網を基幹として、神戸市の鉄道ネットワークが形成されています。

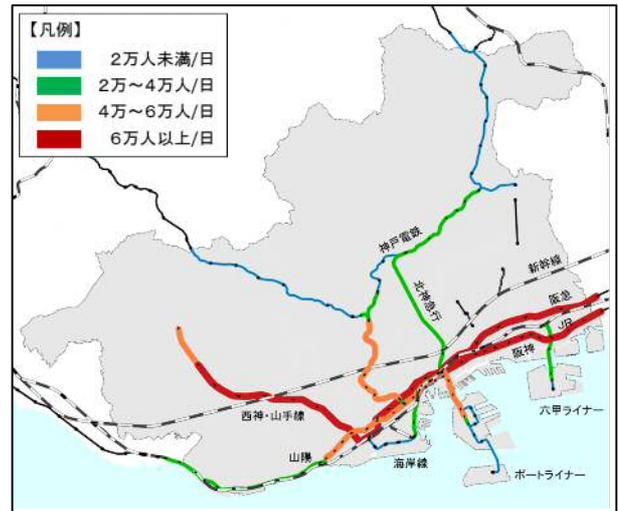


図 2-12 神戸市の鉄道網図

資料：利用者数は都市交通年報より算出
※JR 西日本は除く

高齢化が進む住宅地を結ぶ鉄道路線で乗車人員が減少

市域を運行する鉄道 12 路線について、平成 17 年を基準として乗車人員の増減率を路線別にみると、神戸新交通、阪神、市営地下鉄（海岸線）、阪急、JR 在来線で増加していますが、神戸電鉄、山陽、北神急行は乗車人員が減少しています。

特に、高齢化が進むニュータウンを結ぶ路線（神戸電鉄等）で徐々に減少傾向が見られます。一方で、神戸新交通や阪神など、沿線での開発が行われた路線や、新たな路線では、乗車人員が増加しています。

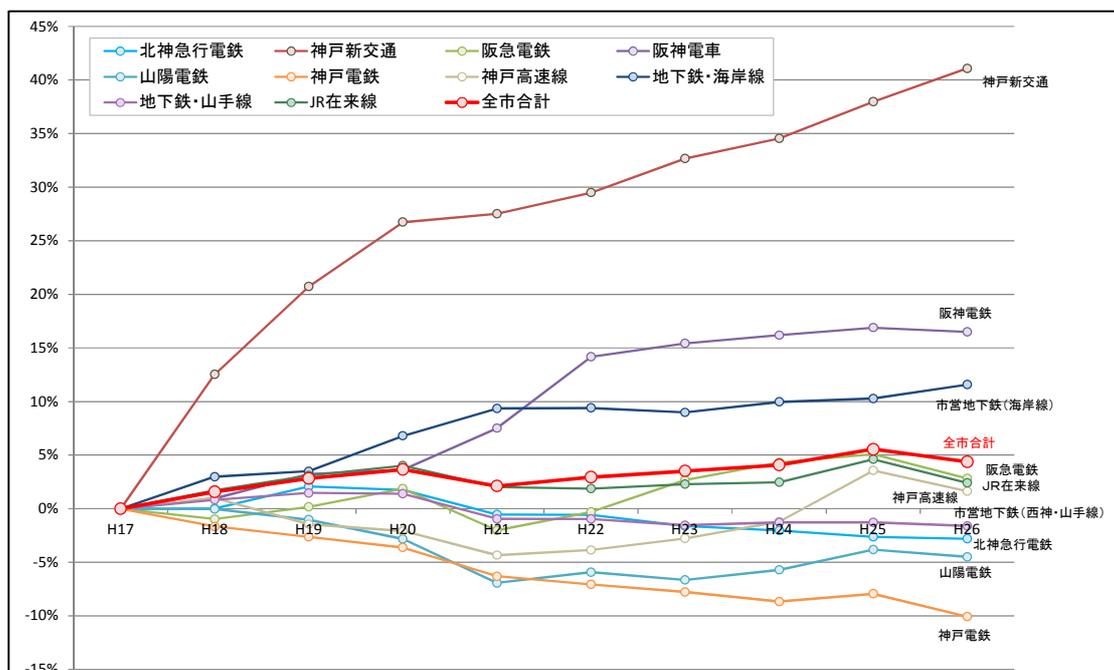


図 2-13 鉄道乗車人員の推移

資料：神戸市統計書

2.5. バスの現状・課題

バス路線網

六甲山系南側の既成市街地を東西に結ぶ鉄道網と、既成市街地と郊外の市街地を結ぶ鉄道網を基幹として、これをバス路線網が補完するネットワークにより、バス路線網が形成されています。



図 2-14 神戸市のバス路線網図

市バス乗車人員が経年的に減少

市バス乗車人員の経年変化をみると、平成4年度をピークに減少が続いています。人口減少や超高齢化、モータリゼーションの進展によって、乗車人員の減少が続くことで、将来的にバスの運行維持が難しくなるという状況が懸念されます。

平成26年度においても、黒字路線22路線に対し、赤字路線は58路線と全路線の3/4ほどが赤字路線となっています。

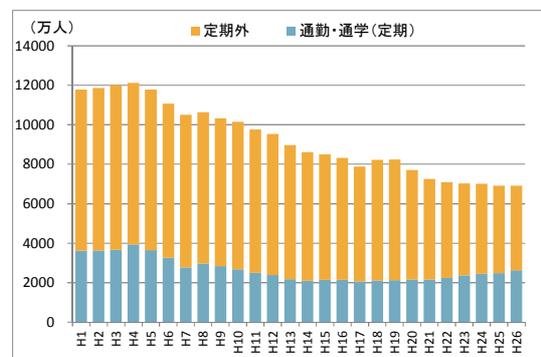


図 2-15 神戸市バス乗車人員数の推移

資料：神戸市統計書

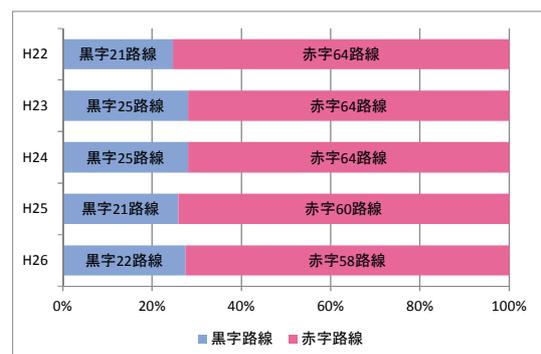


図 2-16 市バス路線別収支状況

資料：神戸市営交通事業経営計画 2020

2.6. タクシーの現状・課題

タクシー乗車人員が経年的に減少

タクシー乗車人員の経年変化をみると、平成元年の1/4まで減少しています。人口減少や超高齢化、モータリゼーションの進展によって、乗車人員の減少が続くことで、タクシーの健全な運行への影響が懸念されています。また、タクシー乗車人員に対し登録台数の減少幅が小さく、市内のタクシー台数は供給過剰となっています。

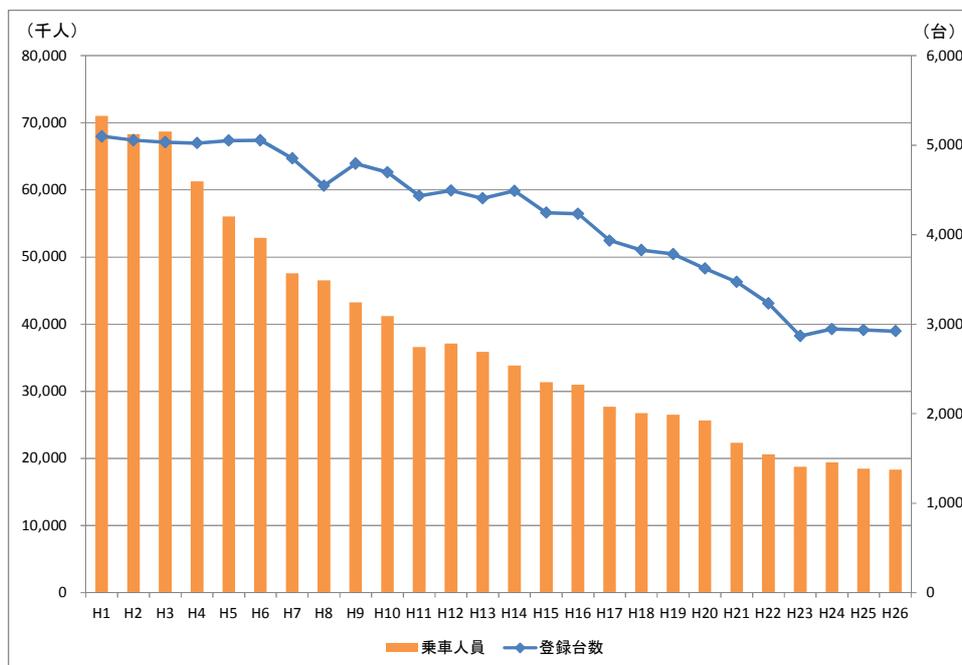


図 2-17 神戸市のタクシー乗車人員と登録台数の推移

資料：神戸市統計書

第3章 公共交通ネットワークの将来像

3.1. 公共交通の基本方針と目標

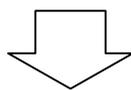
本市における公共交通の基本方針は、神戸市総合交通計画などの上位計画の理念と現状および将来的に見込まれる公共交通の課題をふまえて、「豊かな市民生活に資する利便性の高い公共交通の実現」とします。

<基本方針>

「豊かな市民生活に資する利便性の高い公共交通の実現」

まちづくりや観光施策と連携し、公共交通で快適に移動できる交通環境を整備するとともに、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築し、地域の魅力・活力を維持向上させる。

また、今後の人口減少社会において公共交通を維持するために、交通事業者、市民、企業、行政が相互に協力し、地域が一体となって公共交通ネットワークを支える。



基本方針を実現するため、以下の3つの目標のもと交通事業者、市民・企業、行政の連携による取り組みを推進します。

<目標>

目標1 まちづくりの方針をふまえた公共交通ネットワークの維持・充実

まちづくりの方針と一体性を確保しながら、それぞれの地域特性に応じた公共交通ネットワークを形成することにより、市域全体の公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。

目標2 利便性が高く魅力的な公共交通ネットワークの形成

多くの人々が訪れ交流する都心などにおいては、人と公共交通優先の魅力的な公共交通ネットワークの形成を図ります。あわせて、情報案内の充実、わかりやすく使いやすい料金体系、ICTの積極的な活用による情報提供などの取り組みを推進します。

目標3 誰もが安全・安心に利用できる公共交通ネットワークの形成

安全・確実な運行や災害等に対応した安定した公共交通ネットワークの形成を図ります。また、誰もが公共交通を使える環境の整備を推進します。

3.2. 公共交通ネットワークの将来像

鉄道駅を中心として、神戸の市街地は既に都市機能がコンパクトにまとまった都市構造が概ね形成されており、これを活かし、鉄道が基幹、路線バスがフィーダーの役割を担うことを基本とし、より効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成を図ります。

さらに、地域に密着した公共交通として、バスやタクシーを活用した地域コミュニティ交通の充実を図ります。

また、都心や観光地においては、多様な移動手段の活用により、回遊性の向上を図ります。

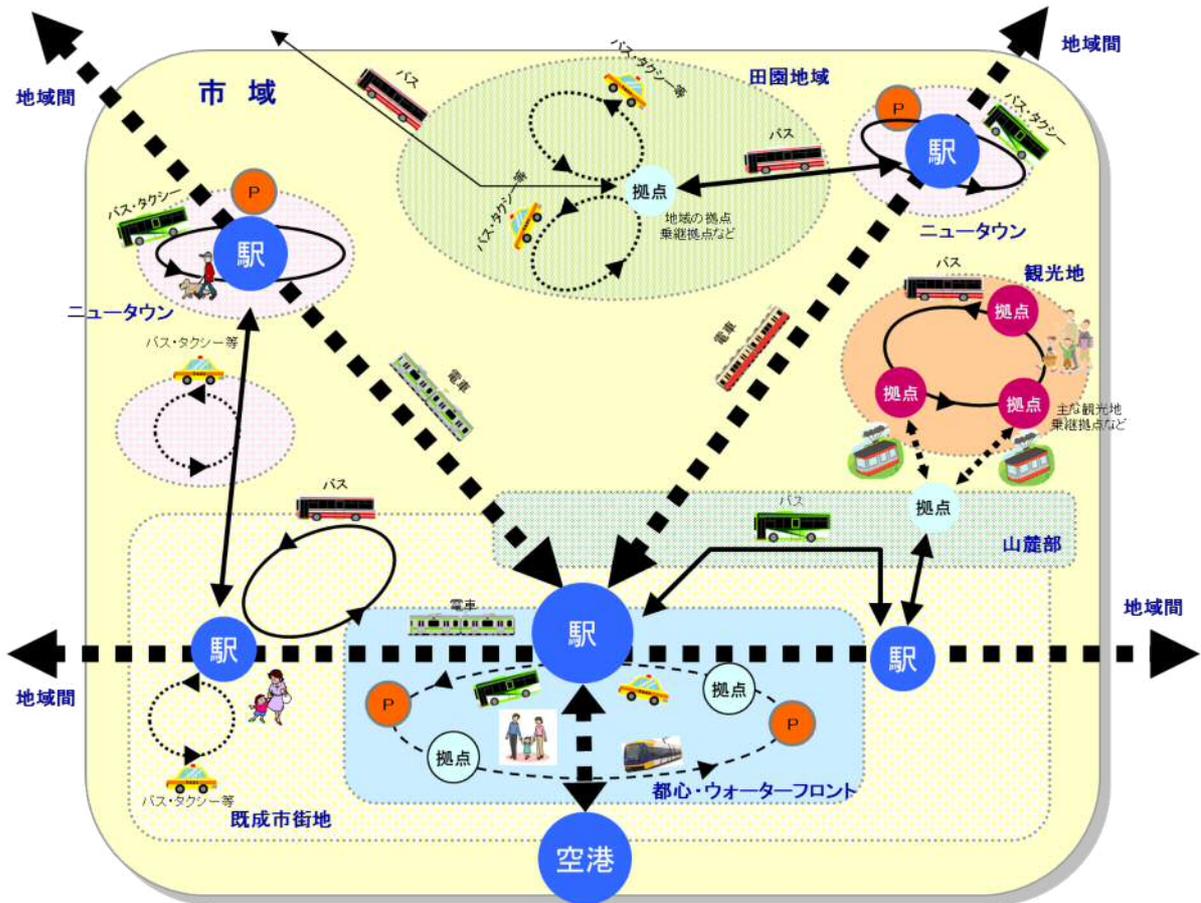


図 3-1 公共交通ネットワークの将来像

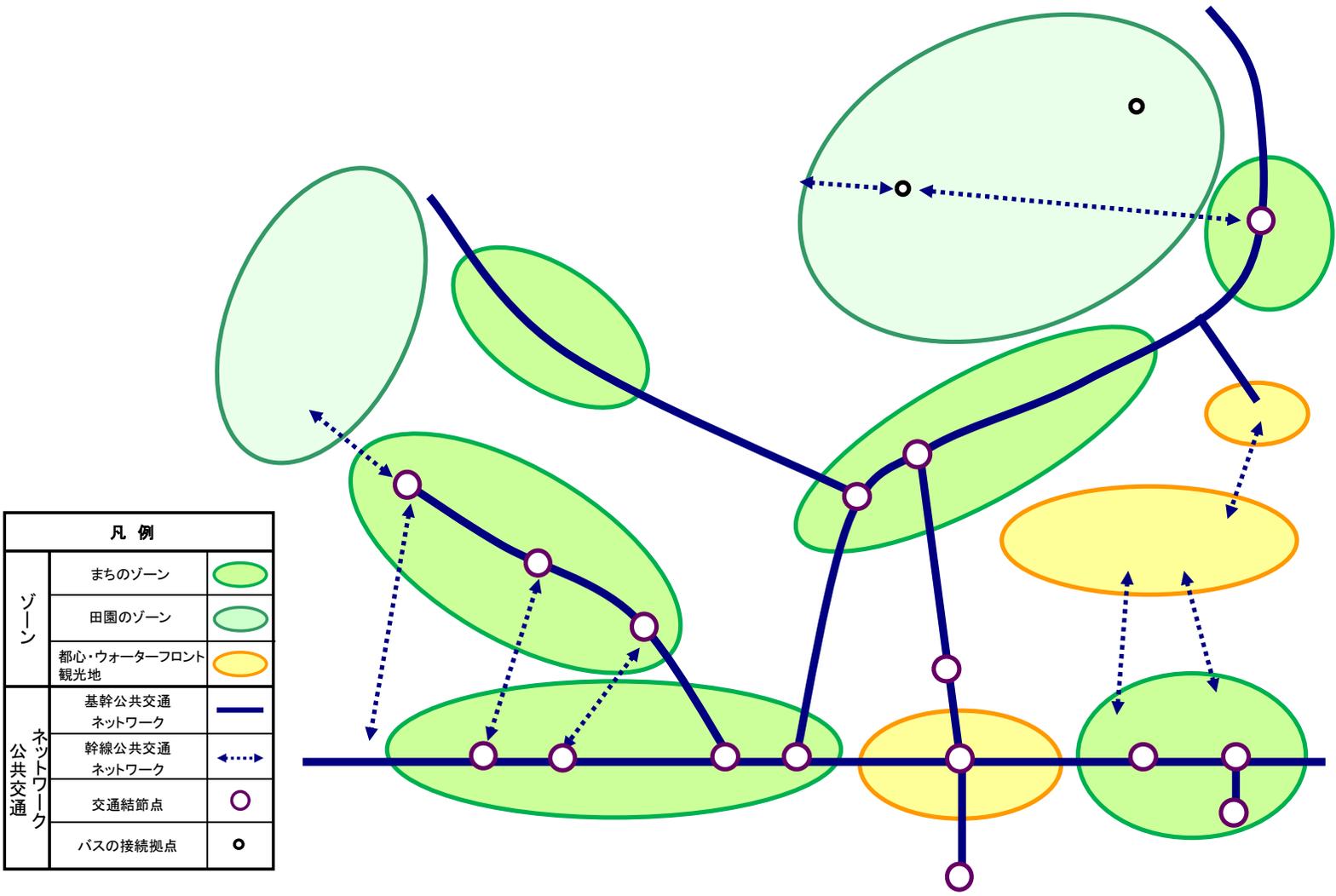


図 3-2 公共交通ネットワークの体系図

3.3. 将来像の実現に向けた基本的な考え方

3.3.1 階層別の公共交通ネットワーク

公共交通ネットワークの将来像の実現に向けて、公共交通ネットワークを役割に応じて階層別に分類し、それらを組み合わせて、効率的な公共交通ネットワークを形成します。

基幹公共交通ネットワーク

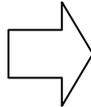
役 割
都市の骨格となる公共交通ネットワークとして、都市内拠点及び他都市を広域に結びます。



対 象
・ 鉄道

幹線公共交通ネットワーク

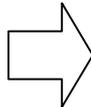
役 割
基幹公共交通ネットワークを補完する公共交通ネットワークとして、都市内の拠点及び他都市を結びます。



対 象
・ 路線バス (主要交通結節点間、または主要交通結節点と隣接市町を結ぶ路線、運行頻度の高い路線)
・ ロープウェー・ケーブル

地域コミュニティ交通ネットワーク

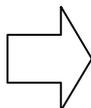
役 割
市民の日常生活を支えるきめ細かな公共交通ネットワークとして、地域内の拠点や基幹公共交通ネットワーク及び幹線公共交通ネットワークと地域を結びます。



対 象
・ 路線バス (幹線公共交通ネットワーク以外の路線)
・ タクシー
・ コミュニティバス (乗合タクシー、公共交通空白地有償運送なども含む)

交通結節点

役 割
円滑な乗継や拠点機能、ターミナル機能を備え、公共交通ネットワークを結節します。



対 象
・ 鉄道駅 (広域交通拠点、地域の核となる鉄道駅)
・ バスの乗り継ぎ拠点

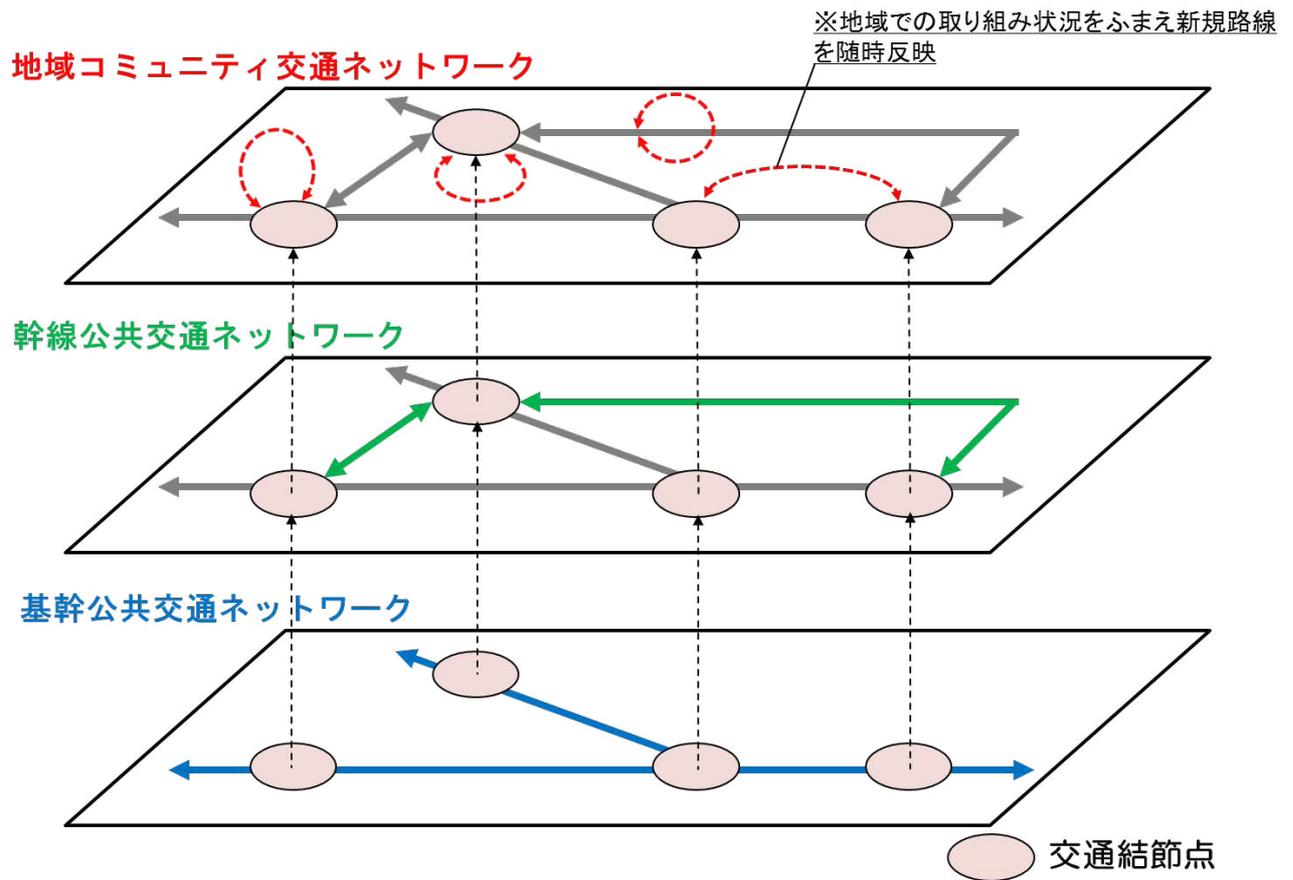


図 3-3 階層別のイメージ図

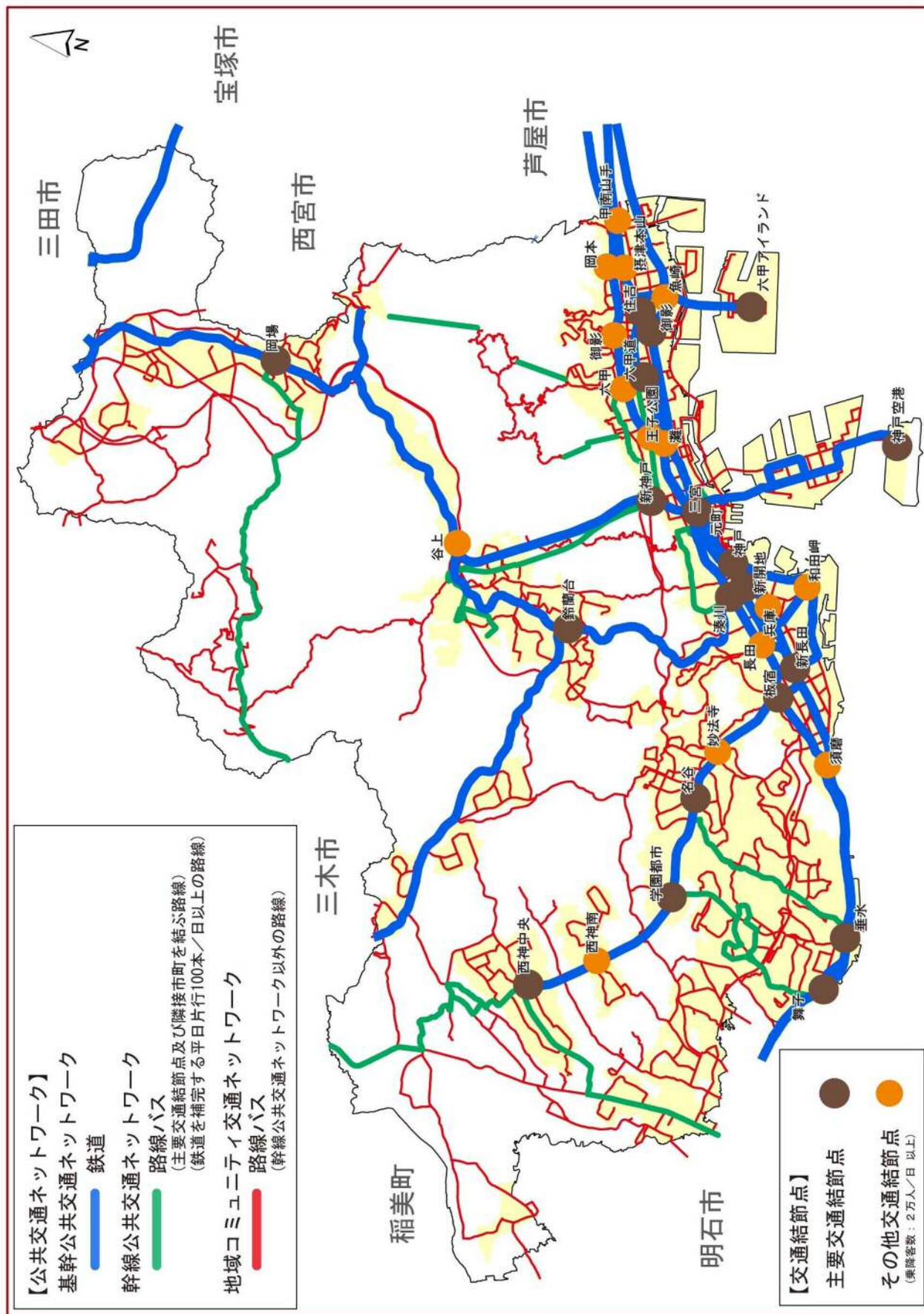


図 3-4 階層別の現況図

3.3.2 公共交通ネットワークの取り組み方針と関係者の役割分担

■全体

取り組み方針

- ・自動車から公共交通への利用転換を進め、公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。
- ・各公共交通ネットワークに求められる役割に応じた機能的な公共交通ネットワークを形成します。
- ・利用者目線に立ち、わかりやすく利用しやすい公共交通ネットワークを形成します。

市民・企業、交通事業者、行政の役割分担

交通事業者

- ・安全・正確な運行と、事業の効率性・収益性の向上に努めます。
- ・交通事業者間で協力・連携し、公共交通ネットワークの機能向上を進めます。

行政

- ・鉄道が基幹、バスがフィーダーという役割分担の下、持続可能な公共交通ネットワークの形成を推進します。
- ・交通事業者間の調整や交通事業者の実施する取り組みへの必要な支援を行います。
- ・利用者のニーズ把握を行い、交通事業者へ情報提供等を行います。

市民・企業

- ・地域の公共交通の現状や課題を共有し、改善点についての意見・提案するとともに、積極的に公共交通を利用します。

■基幹公共交通ネットワーク

取り組み方針

都市の骨格となる公共交通ネットワークとして維持・充実を図ります。

市民・企業、交通事業者、行政の役割分担

交通事業者

- ・交通事業者間で協力・連携し、運行の見直しや運行サービスの向上などを取り組みます。

行政

- ・公共交通ネットワークの利便性向上に資する施策を推進します。
- ・交通事業者間の調整及び交通事業者の実施する取り組みや路線存続のための必要な支援を行います。
- ・利用者のニーズ把握を行い、交通事業者へ情報提供等を行います。

市民・企業

- ・地域の公共交通の現状や課題を共有し、改善点についての意見・提案するとともに、積極的に公共交通を利用します。

■幹線公共交通ネットワーク

取り組み方針

基幹公共交通ネットワークを補完する公共交通ネットワークとして維持・充実を図ります。

市民・企業、交通事業者、行政の役割分担

交通事業者

- ・交通事業者間で協力・連携し、運行の見直しや運行サービスの向上などを行います。

行政

- ・交通事業者間の調整及び交通事業者の実施する取り組みへの必要な支援を行います。
- ・利用者のニーズ把握を行い、交通事業者へ情報提供等を行います。

市民・企業

- ・地域の公共交通の現状や課題を共有し、改善点についての意見・提案するとともに、積極的に公共交通を利用します。

■地域コミュニティ交通ネットワーク

取り組み方針

日常生活を支えるきめ細かなネットワークとして、地域に応じた公共交通ネットワークの維持・導入を図ります。

市民・企業、交通事業者、行政の役割分担

交通事業者

- ・地域のニーズに応じたきめ細やかな運行サービスの提供や、運行の見直しなどを行います。
- ・交通事業者間で協力・連携し、効率的な運行を行います。
- ・行政と連携し、地域の取り組みへの協力を行います。

行政

- ・交通事業者間の調整及び交通事業者の実施する取り組みへの必要な支援を行います。
- ・地域の取り組みへの支援や協力を行います。

市民・企業

- ・地域の公共交通の現状や課題を共有し、改善点についての意見・提案するとともに、積極的に公共交通を利用します。
- ・地域に応じた公共交通ネットワークの維持・導入に向けて主体的な取り組みを行います。

■交通結節点

取り組み方針

公共交通ネットワークの円滑な乗継や拠点機能、ターミナル機能の充実を図ります。

市民・企業、交通事業者、行政の役割分担

交通事業者

- ・交通事業者が互いに協力・連携し、利用者の利便性向上に取り組みます。
- ・バリアフリーやユニバーサルデザインの視点で移動の円滑化を図られるよう、行政などと連携しながら自社の交通施設の維持・更新に取り組みます。

行政

- ・交通事業者間の調整及び交通事業者の実施する取り組みへの必要な支援を行います。
- ・交通事業者以外の事業者による交通結節点向上の取り組みを支援します。
- ・利用者のニーズ把握を行い、交通事業者へ情報提供等を行います。
- ・鉄道駅を中心としたまちづくりを推進し、ターミナル機能の充実や駅周辺の賑わいの創出を図ります。

市民・企業

- ・地域の公共交通の現状や課題を共有し、改善点についての意見・提案するとともに、積極的に公共交通を利用します。

第4章 公共交通施策の取り組み方針

4.1. 公共交通施策の考え方

公共交通の基本方針および目標をふまえ、施策の対象エリアに着目し、施策1「都心での人と公共交通中心の賑わいのあるまちづくり」、施策2「西北神地域での基幹公共交通の維持」、施策3「地域コミュニティ交通の維持・充実」、施策4「北神地域のバス路線再編」、施策5「観光地（六甲・摩耶山および有馬）での公共交通の利用促進」を設定します。

また、施策1から施策5すべてに関係する施策として施策6「公共交通の利便性向上・利用促進」を設定します。

なお、施策1から施策6の取り組み内容については、今後、対応すべき取り組みを示します。

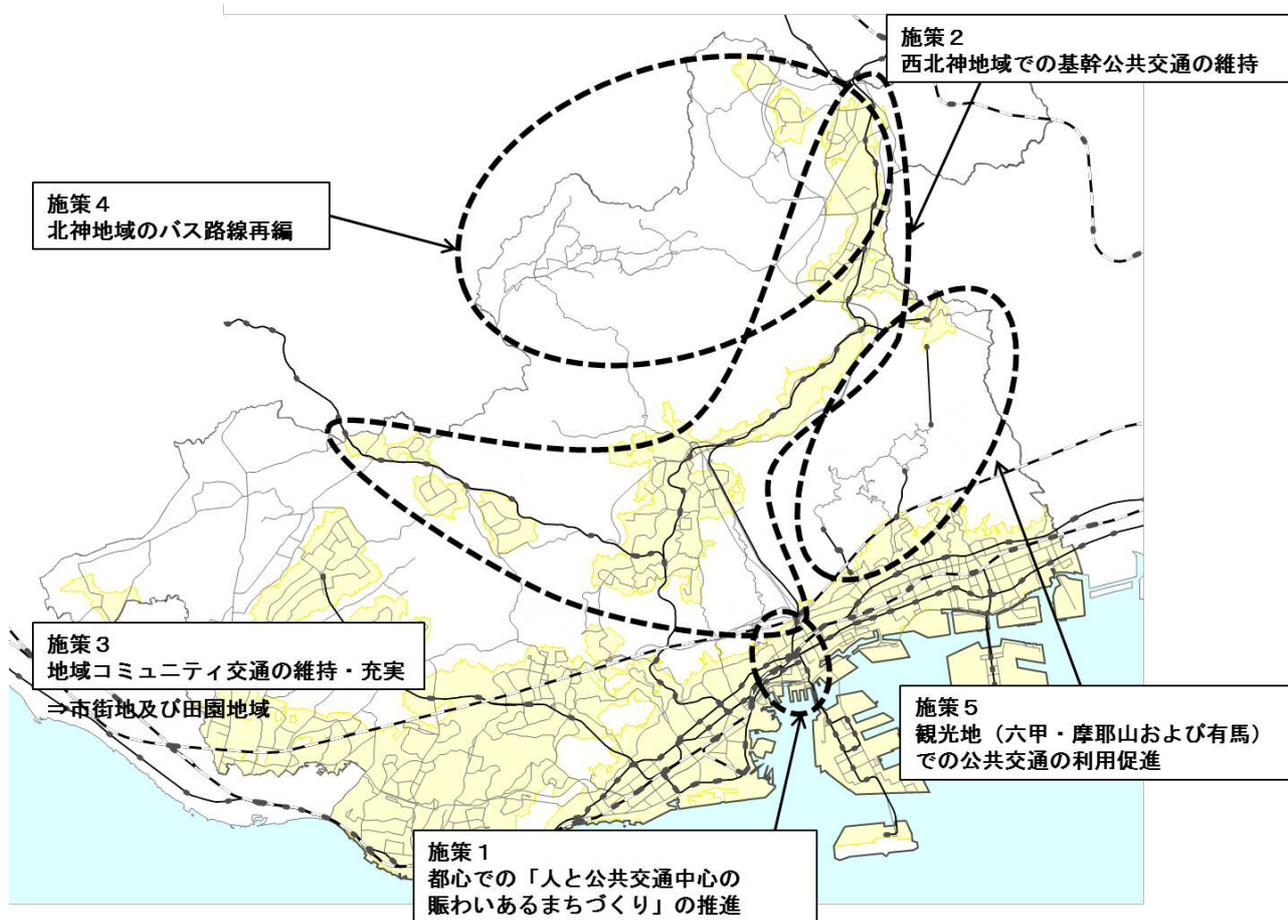
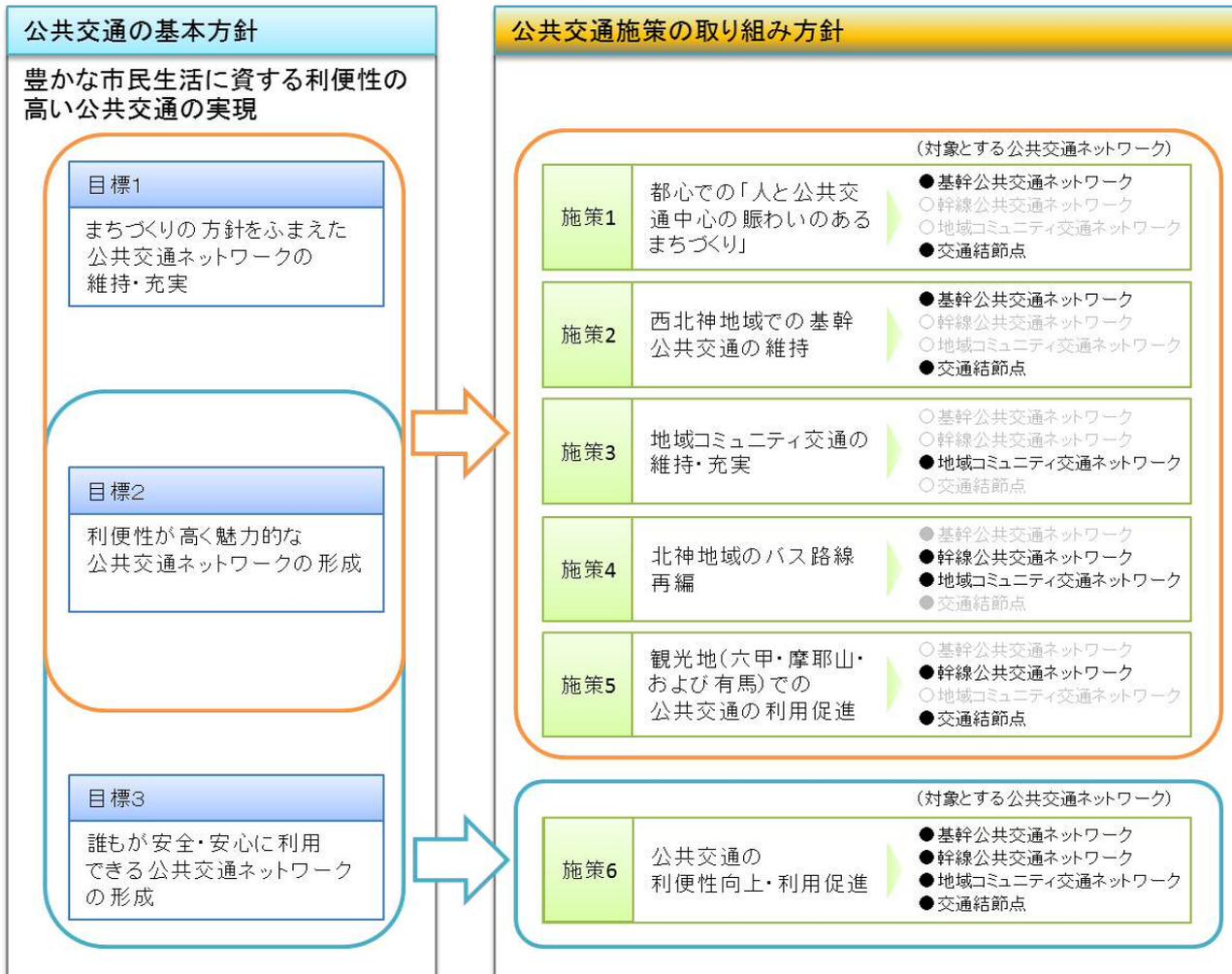


図 4-1 公共交通施策の対象エリア

＜公共交通の基本方針と公共交通施策の取り組み方針の関係＞



4.2. 地域別の公共交通施策の取り組み方針

施策1 都心での「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」の推進

都心地域は、神戸における商業・業務機能が最も集積した地域であり、鉄道やバスによる公共交通ネットワークが形成され、活発な都市活動を支えています。今後、様々な目的で訪れる全ての人が円滑、快適に、また楽しみながら移動できる環境をつくり、街の魅力・活動を向上させるため、「神戸市総合交通計画」（平成 25 年 9 月）、「神戸の都心の未来の姿 [将来ビジョン]」及び「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」（平成 27 年 9 月）をもとに、今後、都心地域における将来の交通体系を策定していきます。

交通体系の策定では、人と公共交通優先の空間に変えていくため、「自動車交通のマネジメント」「歩行環境の向上」「公共交通など多様な交通手段の確保」の3つの視点から、歩く人が中心のまちの実現に向けた交通体系への見直しを行います。特に、神戸の玄関口である三宮駅周辺については、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）を結ぶフラワーロード及び中央幹線の一部を、人と公共交通優先の道路空間「三宮クロススクエア」として段階的に整備します。三宮を訪れる人々の活動の拠点として、「えき～まち空間」の象徴となる空間作りを行います。

今後、都心地域におけるまちづくりと合わせた公共交通施策を進め、交通手段の充実や交通環境の整備を図ります。

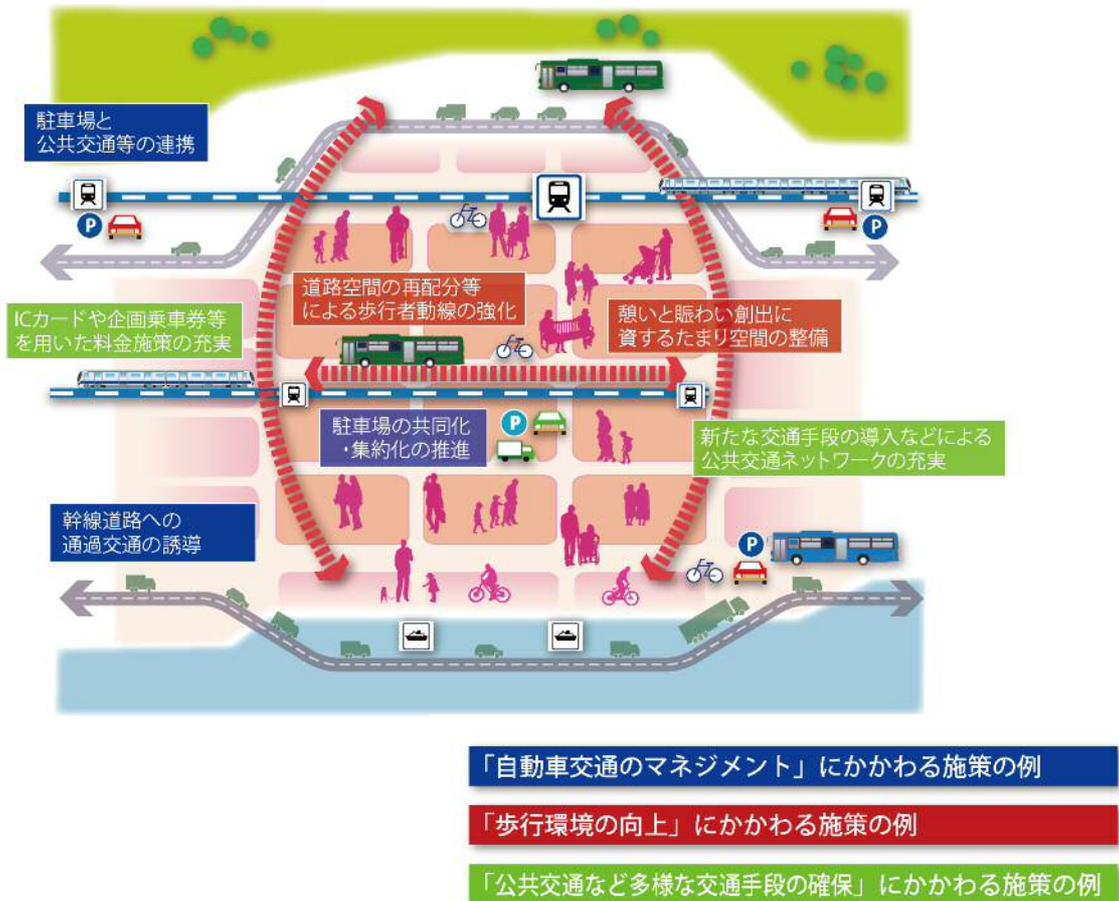


図 4-2 都心での交通体系イメージ図



図 4-3 三宮クロススクエアイメージ図



図 4-4 将来の三宮クロススクエア

1. 現状と課題

①路上駐車

- ・観光バスや荷捌き、タクシー、一般車などの路上駐車が、公共交通の運行や景観などを阻害しています。

②三宮駅付近では駅やバス乗降場が散在し、乗換動線が複雑

- ・6つの駅や路線バス及び中長距離バス乗降場が散在し、利用者にとって分かりづらい状況になっています。

③バス運行の要望や新たな需要への対応

- ・北野エリアなど住民からの要望やウォーターフロントエリアなど新たな需要への対応が必要となっています。

④事業者毎の料金体系

- ・わかりにくい事業者毎の料金体系や乗り換えによる初乗り料金が発生しています。

⑤広域拠点間の公共交通の充実

- ・広域交通拠点である新神戸～神戸空港は三宮での鉄道の乗り換えが必要です。
- ・三宮～神戸空港間のポートライナーの朝ピーク時混雑率は平成 26 年をピークにやや減少していますが、今後の医療産業都市の推進などにより増加が予想されています。

2. 取り組み方針およびその内容

取り組み方針 1

わかりやすく利用しやすい交通環境の整備を図ります。

【取り組み内容】

(1) 交通環境の整備

① 交通結節点の強化（実施主体：交通事業者・行政・企業）

周辺開発にあわせて、ボイド（わかりやすい縦動線+滞留空間）を民地内に整備することで、駅周辺の3層ネットワーク（地下・デッキレベルの歩行者ネットワークと地上との接続動線）を強化します。ボイドの整備においては、周囲からの視認性やわかりやすさなどに配慮します。

また、まちへのアクセスや乗り換え動線を分かりやすくするため、鉄道改札口やバス乗降場などの交通の主要拠点となる場所からまちが視認できる見通しを確保します。

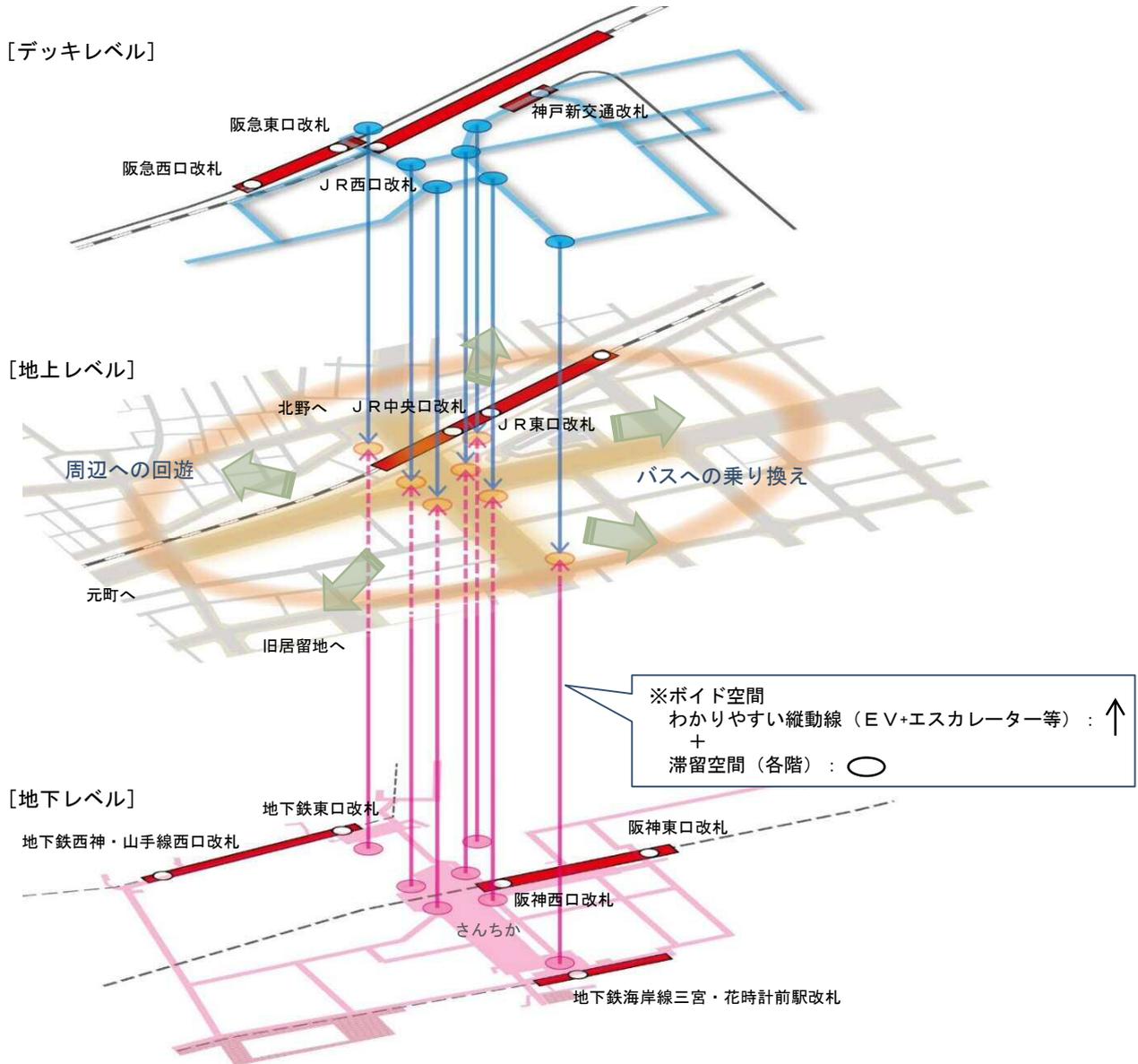


図 4-5 都心での交通結節点の強化イメージ

② 駐車場との連携（実施主体：交通事業者・行政・企業）

都心部周辺のフリンジ駐車場の検討を進め、実施するとともに、フリンジ駐車場と路線バスや循環バス等の公共交通との連携を行います。

③ バス乗降場の集約化（実施主体：交通事業者・行政）

現在、三宮周辺において分散している中長距離バス乗降場を集約し、分かりやすく、待ち合いなどの必要機能を備えた新バスターミナルの整備を検討し、段階的に整備します。

また、路線バスについても、分散している乗降場を、方面別に集約し、分かりやすさを向上させるため、バスの乗降場の他、バスの転回や待ちスペースの確保などの検討を進めます。

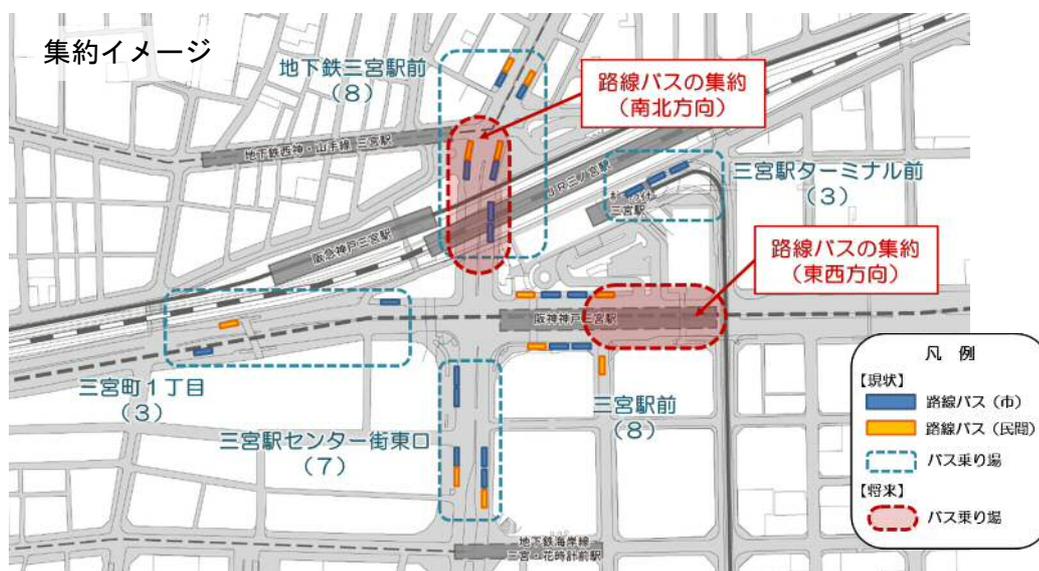


図 4-6 バス乗降場の集約化イメージ

④ タクシーベイの在り方検討（実施主体：交通事業者・行政）

三宮クロススクエアや循環バス等の都心内の交通状況を考慮した上で、タクシーベイの在り方を検討・調整します。

(2) わかりやすく使いやすい料金体系

⑤ ゾーン内均一料金制度等の料金施策の検討（実施主体：交通事業者・行政）

都心部の一定範囲において、ゾーン内均一料金制度等の弾力的な料金体系について検討します。検討にあたっては、社会実験を実施し、結果の検証を行いながら進めます。

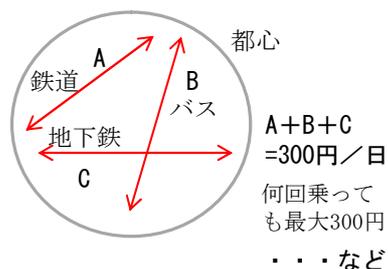


図 4-7 一定ゾーンでの上限運賃制イメージ



(3) 公共交通に関連する情報案内の充実(実施主体: 交通事業者・行政・企業)

わかりやすく使いやすい情報を提供するため、インフォメーションセンターや案内サインシステム、Wi-Fi 環境の整備などの取り組みを進めます。



取り組み方針 2

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、都心内の回遊性の向上を図ります。

【取り組み内容】

(4) 交通手段の充実

⑥ 循環バス等の導入(実施主体: 交通事業者・行政・企業)

公共交通が希薄な箇所や新たな需要への対応が必要な箇所を含め、より公共交通を充実させるために、既存バス路線の再編や循環バス等の導入を検討し、実施します。



⑦ LRT・BRT の導入可能性検討(実施主体: 交通事業者・行政・企業)

神戸・都心の新たなシンボルとして、また、都心内の回遊性を向上させるため、LRT・BRT の導入可能性検討を進めます。検討にあたっては、導入における課題を整理し、関係者と協議を行います。



<参考>コベリンの拡充

既存の公共交通でまかないきれない箇所や都心回遊性向上を図るために必要な箇所におけるきめ細かい移動手段を提供するため、コベリンの拡充を進めます。



取り組み方針3

神戸の玄関口となる広域交通拠点として、三宮駅・新神戸駅の交通結節機能を高めるとともに、都心の再整備やポートアイランドでの医療産業都市の進展をふまえた新神戸駅、三宮、ポートアイランド、及び神戸空港間の南北交通について、既存の公共交通を活用しつつ、快適かつ効率的な公共交通を整備します。



図 4-8 広域拠点間の交通体系イメージ図

【取り組み内容】

（5）基幹公共交通であるポータルライナーの混雑緩和・輸送力増強策

（実施主体：交通事業者・行政）

三宮～ポートアイランド～神戸空港の移動については、ポータルライナーを基幹とする。ラッシュ時はポータルライナーの混雑を緩和するため、引続きバスへの誘導を図るほか、沿線企業へ時差出勤の働きかけを行います。

また、今後の企業誘致の状況やポータルライナーのラッシュ時の混雑状況をふまえ必要に応じて、ポータルライナーの利便性・快適性を向上させるため、輸送力増強策の検討を行います。



(6) 広域拠点間の交通ネットワークのあり方検討（実施主体：交通事業者・行政）

利用者の更なる利便性の向上を図るため、神戸空港の機能強化も含めて、今後の利用状況をふまえ、新神戸駅～三宮～ポートアイランド～神戸空港の望ましい交通ネットワークのあり方を検討します。

3. 取り組みスケジュール

取り組み方針およびその内容	計画の期間			中・長期 H38年度以降
	前期 H29～H31年度	中期 H32～H34年度	後期 H35～H37年度	
取り組み方針1				
(1) 交通環境の整備				
① 交通結節点の強化	→			
② 駐車場との連携	→	→		
③ バス乗降場の集約化	→	→	→	
④ タクシーベイの在り方検討		→	→	
(2) わかりやすく使いやすい料金体系				
⑤ ゾーン内均一料金制度等の料金施策の検討	→			
(3) 公共交通に関連する情報案内の充実				
取り組み方針2				
(4) 交通手段の充実				
⑥ 循環バス等の導入	→			
⑦ LRT・BRTの導入可能性検討	→			
取り組み方針3				
(5) 基幹公共交通であるポートライナーの混雑緩和・輸送力増強策	→			
(6) 広域拠点間の交通ネットワークのあり方検討	→			

施策2 西北神地域での基幹公共交通の維持

西北神地域は、鉄道沿線にニュータウン開発が進められてきた地域であり、神戸電鉄や北神急行などの基幹公共交通により日常の暮らしや移動を支えてきました。

しかしながら、沿線地域の急速な高齢化や通勤・通学者の大幅な減少など、公共交通ネットワークを取り巻く状況が大きく変化しています。このような状況の中、西北神地域の基幹公共交通の維持に向けて、自動車から公共交通への利用転換を促すとともにまちづくりと連携した取り組みを進めます。



図 4-9 西北神地域の交通体系イメージ図

1. 現状と課題

利用者数の減少や資産保有コストの負担により収支が悪化しており、鉄道路線の維持が困難になっている路線があります。また、鉄道路線に並行し、都心部へ直通する路線バスが運行されている区間があります。

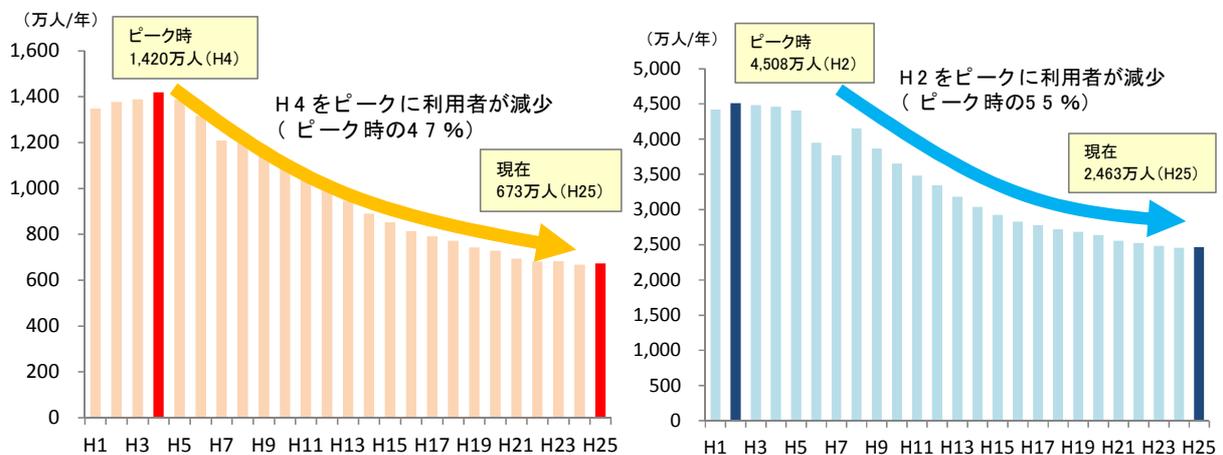


図 4-10 神戸電鉄利用者数 (左：栗生線、右：有馬線)

2. 取り組み方針およびその内容

取り組み方針1

自動車から公共交通への利用転換を進め、鉄道とバスの効果的な役割分担のもと、基幹公共交通である鉄道を中心とした公共交通ネットワークを維持します。

【取り組み内容】

(1) 鉄道とバスの効果的な役割分担

① 鉄道とバス路線との連携（実施主体：行政・交通事業者・市民）

鉄道を基幹、バスをフィーダーとした役割分担を基本とします。また、路線の新設・変更やダイヤ変更について、必要に応じて関係者による協議の場を設けるとともに、「神戸市地域公共交通活性化協議会」等の場を活用して、各交通事業者・行政等で情報の共有を図り、利用者の利便性を考慮したうえで、鉄道とバス路線とがお互いに補完し合えるような効率的な運行を目指します。

(2) 駅へのアクセス改善

② 駅にアクセスする路線バスとのダイヤ調整等による乗継円滑化（実施主体：交通事業者）

鉄道と駅へのアクセスバスとの連絡を強化するため、鉄道と連動したバスダイヤの調整を図ります。

③ パーク&ライド、キス&ライドの整備（実施主体：交通事業者・行政・市民）

パーク&ライド、キス&ライドを整備し、公共交通への利用転換を促します。

(3) まちづくりとの連携

④ 駅周辺のまちづくり（実施主体：行政）

駅前の再開発や住宅団地の建て替えなどの駅を中心としたまちづくりを進め、駅周辺の賑わい創出を図ります。

<実施中・予定の具体的な取り組み>

- ・ 鈴蘭台駅前再開発
- ・ 神戸テクノ・ロジスティックパーク（神戸複合産業団地）の企業誘致
- ・ 市営桜の宮住宅建替事業等



鈴蘭台駅前再開発（イメージ）



市営桜の宮住宅建替事業（1期）（イメージ）

(4) 利用促進・利便性向上施策の実施

⑤ 企画乗車券等による利用促進（実施主体：行政・交通事業者・市民）

昼間時間帯の利用促進に向けて、シニア層（70歳以上）を対象に神戸市神鉄シニア利用促進パス（神鉄シーパスワン）を販売する社会実験を実施しており、利用促進効果を検証した上で、効果的な施策として本格実施を目指します。



神戸市神鉄シニア利用促進パス券面

⑥ 公共交通優先利用行動の喚起（実施主体：交通事業者・行政・市民）

公共交通の利用意識を向上するため、自発的な公共交通の利用に向けてモビリティ・マネジメントなどを実施します。



公共交通に関する勉強会

⑦ 沿線地域における観光資源の活用（実施主体：交通事業者・行政）

沿線地域の施設や観光地等の情報について、効果的な広報を行うとともに、訪日外国人旅行者の移動を円滑にし、外国人旅行者の利用促進を図るため、鉄道駅や車両、施設等の案内サインの多言語化を図ります。



北区山田町重要文化財めぐり(市バス)

(5) 基幹公共交通の維持・充実策の検討

⑧ 基幹公共交通の維持・充実等を図るための施策の検討（実施主体：行政・交通事業者）

地域にとって必要な基幹公共交通の維持・存続を図るとともに、利用者の利便性向上を確保するための施策について、関係者と検討・協議を行います。

取り組み方針2

基幹公共交通の安全で安定した輸送を確保するとともに、輸送サービスの向上を図ります。

【取り組み内容】

(6) 施設の更新・改良による安全性の向上・耐震化の推進（実施主体：交通事業者・行政）

国庫補助制度を活用し、老朽化した鉄道施設の改良や更新工事、駅等の耐震補強工事に対して支援を行うことで、列車の安全運行並びに利用者の安全確保・利用促進を図るとともに、鉄道事業者による安定的な運行を推進します。

(7) 輸送サービスの改善・効率化の検討（実施主体：交通事業者・行政）

利用者動向に応じた速達性向上策について検討します。また、利用実態・ニーズに応じたダイヤの見直しについて検討し、輸送の効率化を図ります。

3. 取り組みスケジュール

取り組み方針およびその内容	計画の期間			中・長期 H38年度以降
	前期 H29～H31年度	中期 H32～H34年度	後期 H35～H37年度	
取り組み方針1				
(1) 鉄道とバスの効果的な役割分担				
① 鉄道とバス路線との調整	→			
(2) 駅へのアクセス改善				
② 駅にアクセスするバスとのダイヤ調整等による乗継円滑化	→			
③ パーク&ライド、キス&ライドの整備	→			
(3) まちづくりとの連携				
④ 駅周辺のまちづくり	→			
(4) 利用促進・利便性向上施策の実施				
⑤ 企画乗車券等による利用促進	→			
⑥ 公共交通優先利用行動の喚起	→			
⑦ 沿線地域における観光資源の活用	→			
(5) 基幹公共交通の維持・充実策の検討				
⑧ 基幹公共交通の維持・充実等を図るための施策の検討	→			
取り組み方針2				
(6) 施設の更新・改良による安全性の向上・耐震化の推進	→			
(7) 輸送サービスの改善・効率化の検討	→			

施策3 地域コミュニティ交通の維持・充実

鉄道を基幹、バスをフィーダーとした役割分担を基本として、基幹となる公共交通で需要をカバーできない地域においては、鉄道駅や生活利便施設などへの移動手段を確保していくために、多様な地域コミュニティ交通の導入や維持・充実に向けた取り組みを進めます。

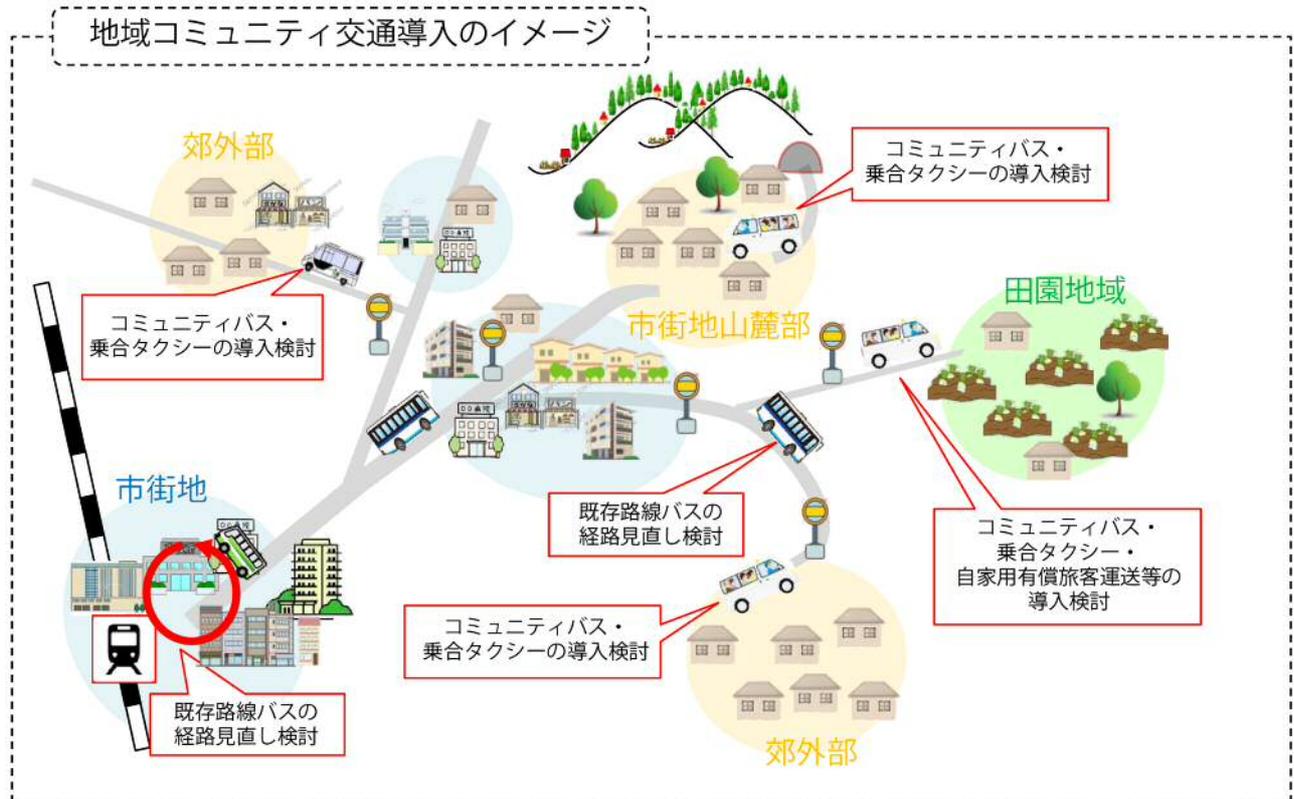


図 4-11 地域コミュニティ交通導入のイメージ図

1. 現状と課題

高齢化の進行や利用目的の多様化などの社会潮流の変化により、以下のような交通の課題が顕在化しており、交通課題に対する要望が増加しています。

<交通の課題（例）>

- ・ 高齢化に伴い免許返納者が増えてきている
- ・ 近隣の商店等が閉店したため、離れたスーパー等に行かなければならなくなった
- ・ 施設（病院など）の無料送迎バスがないので、外出が不便

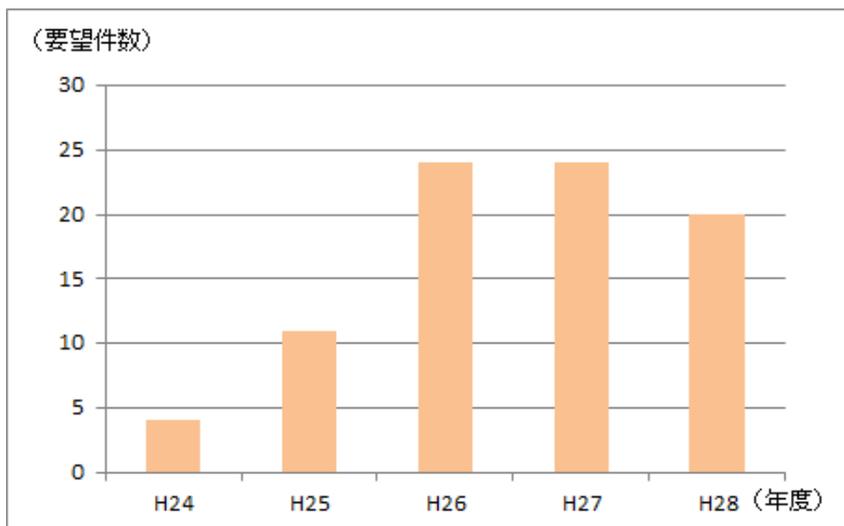


図 4-12 地域交通に関する地域団体からの要望件数 (H28.10時点)

2. 取り組み方針およびその内容

取り組み方針 1

高齢者などの生活の足を確保するため、コミュニティバスや乗合タクシーなど、地域の実情に応じた様々な交通手段の導入や維持・充実を目指します。

【取り組み内容】

(1) 新たな地域コミュニティ交通の導入検討

① 地域の優先度による計画的な支援展開（実施主体：行政）

地域住民のまとまりや主体性などとともに、鉄道駅やバス停留所からの距離、現地の地形条件、道路の整備状況、高齢化の状況などの客観的なデータ分析を行い、地域の優先度を総合的に判断し、計画的に支援を進めます。

② 地域主体による地域コミュニティ交通の導入（実施主体：市民・交通事業者・行政）

普段、地域で利用されている交通手段や既存の公共交通の利用状況等を整理して、地域の実情に合った交通手段を話し合い、交通事業者の協力のもと、その実現に向けた取り組みを進めます。

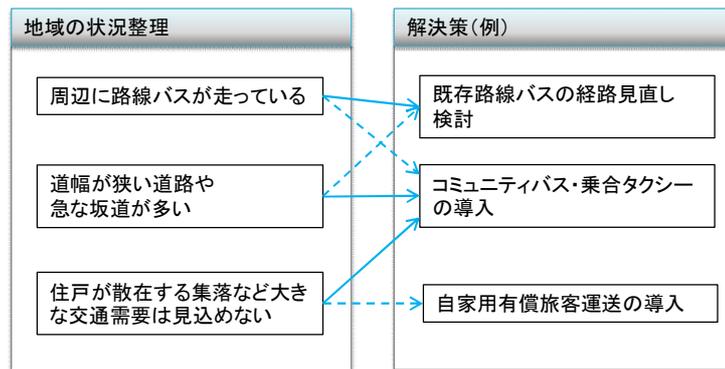


図 4-13 地域の状況とその解決策（例）

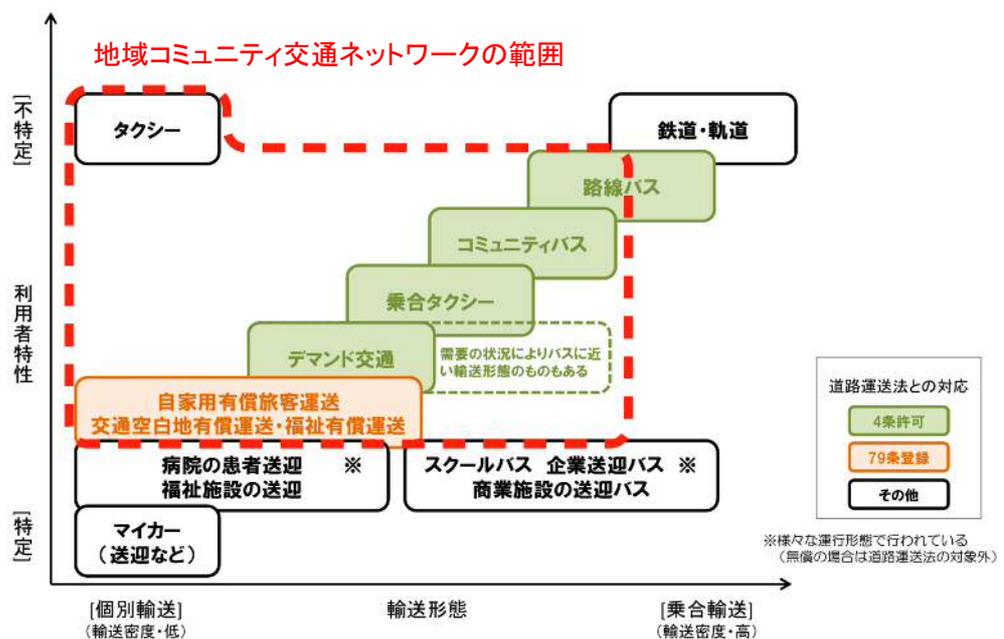


図 4-14 地域コミュニティ交通ネットワークの範囲

「国土交通省：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」に加筆修正

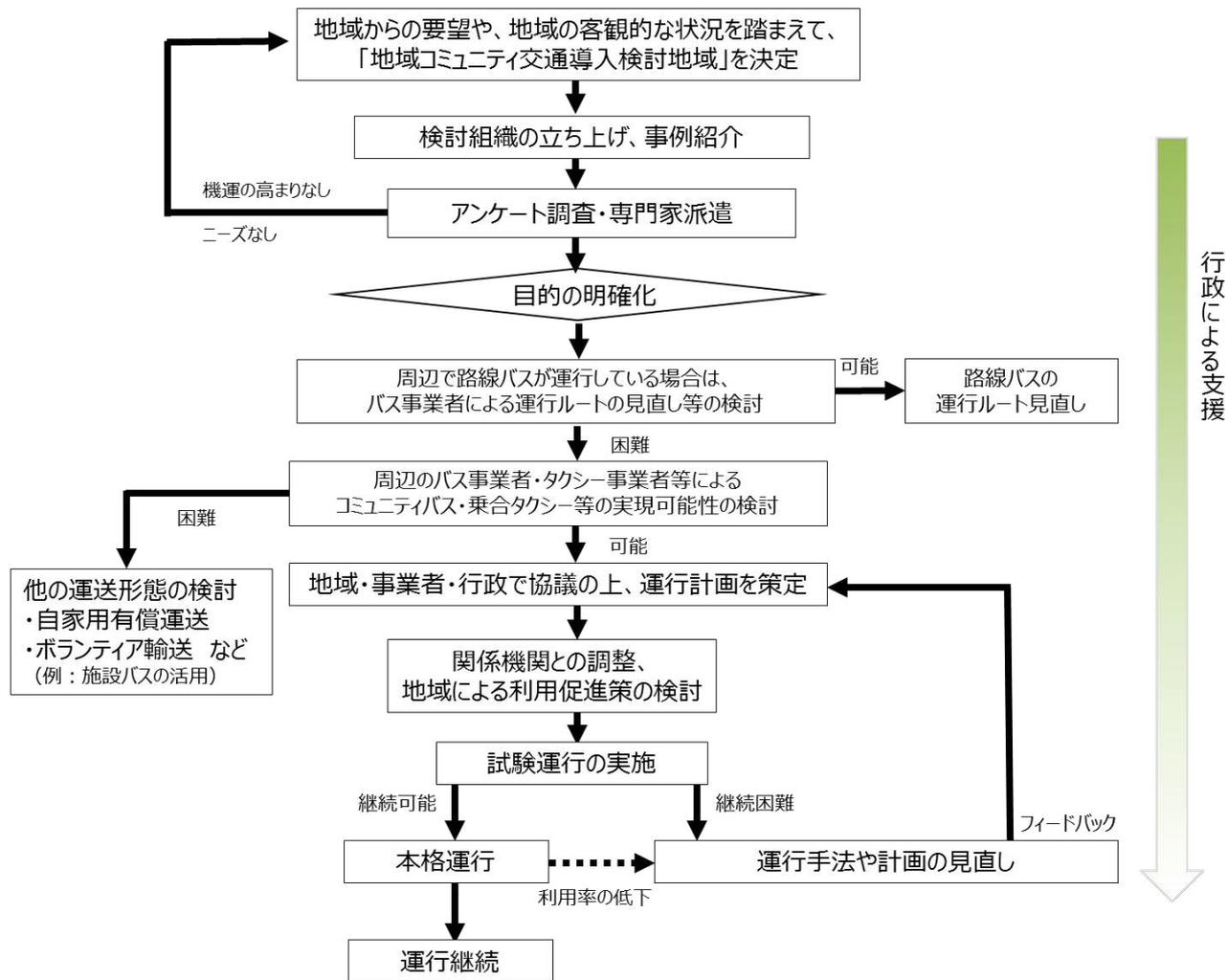


図 4-15 取り組みフロー図

<塩屋地域の取り組み事例>

塩屋地域の特徴

- 道路幅員が狭い丘陵地に位置する住宅地域
- バスが運行できず、駅や商業施設へ交通手段がない

試験運行までの経緯

- ① 地域主体で地域内をきめ細やかに運行する交通手段の確保に向けた検討を開始
- ② 塩屋コミュニティバスを走らせる会を結成
- ③ ニーズ把握のため住民アンケート調査を実施
- ④ 地域・運行事業者・行政で運行計画を検討
- ⑤ 試験運行の実施
 - タクシー車両を使ったコミュニティバス
 (運行事業者：山陽タクシー株式会社
 実施主体：塩屋コミュニティバスを走らせる会)
 - 1回目 (H28.2~4) :
 地域内の交通需要を把握するため、路線型(6系統)・予約型の2種類の運行形態で実験
 - 2回目 (H28.9~10) :
 1回目の結果をふまえて運行計画を見直し(6系統→4系統など)、本格運行への移行を見極めるための運行



<八多町の取り組み事例>

八多町の特徴

- 路線バスの減便とバス利用者の減少が繰り返される

試験運行までの経緯

- ① 地域の足の確保に向けた勉強会を地域で開始
 専門家・交通事業者・行政も交え協議
- ② ニーズ把握のため住民アンケート調査を実施
- ③ 地域・運行事業者・行政で運行計画を検討
- ④ 試験運行の実施
 - バス車両を使ったコミュニティバス
 (運行事業者：神姫バス株式会社
 実施主体：八多町自治協議会)
 - 1回目 (H25.10~9) :
 路線バスのルート変更等によるニーズ検証
 - 2回目 (H27.10~12) :
 地域をきめ細やかに運行できる小型バスによる運行
 - 3回目 (H28.9~11) :
 2回目の結果を踏まえた増便、ダイヤ・ルートを変更した小型バスによる運行



(2) 地域コミュニティ交通の維持（実施主体：市民・交通事業者・行政）

継続的に乗って支える意識を醸成するために、交通事業者からの乗降者数等の情報提供、行政からの側面的な支援のもと、住民主体で利用促進に関する取り組みを進めます。

3. 取り組みスケジュール

取り組み方針およびその内容	計画の期間			中・長期 H38年度以降
	前期 H29～H31年度	中期 H32～H34年度	後期 H35～H37年度	
取り組み方針 1				
(1) 新たな地域コミュニティ交通の導入検討				
(2) 地域コミュニティ交通の維持				

施策4 北神地域のバス路線再編

北神地域については、「(仮)北神地域公共交通再編実施計画」を策定し、広域路線バスの分割や新たな移動手段をフィーダー路線として整備することで、公共交通ネットワークを効率的・効果的なネットワークに再編します。

1. 現状と課題

北神地域では、バス路線の利用者数が減少するとともに、運行本数の減少が進んでいます。

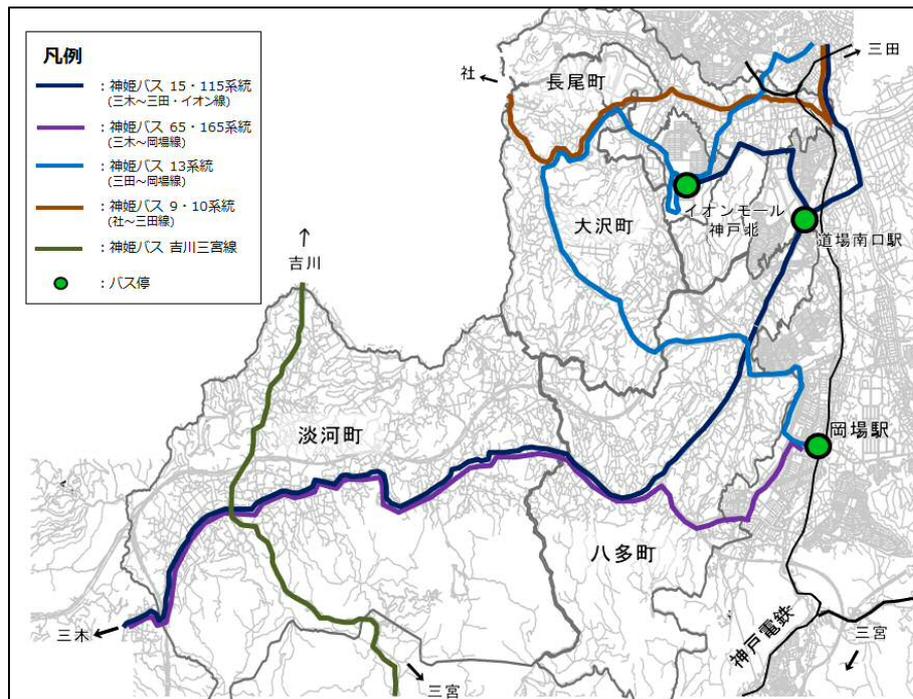


図 4-16 北神地域を運行する隣接市を結ぶバス路線図

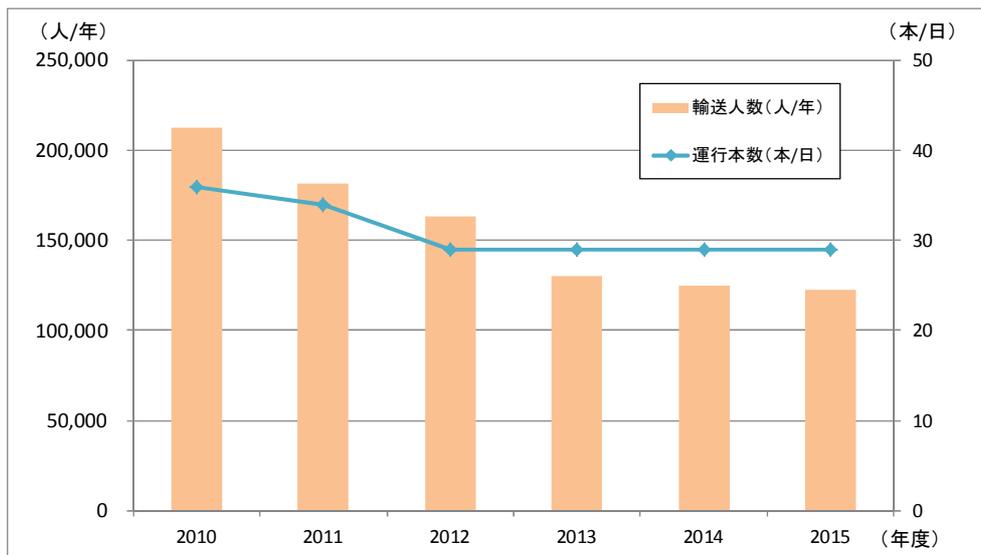


図 4-17 北神地域を運行する隣接市を結ぶバス路線の輸送人数と運行本数
※13系統、15系統（115系統）、65系統（165系統）の推移

2. 取り組み方針およびその内容

取り組み方針 1

バス路線再編による利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。

【取り組み内容】

(1) バス路線再編による公共交通ネットワークの形成（実施主体：行政・交通事業者）

既存バス路線を再編するとともに、新たな地域コミュニティ交通を導入することで、需要に応じた利便性の高い効率的な公共交通ネットワークを形成します。

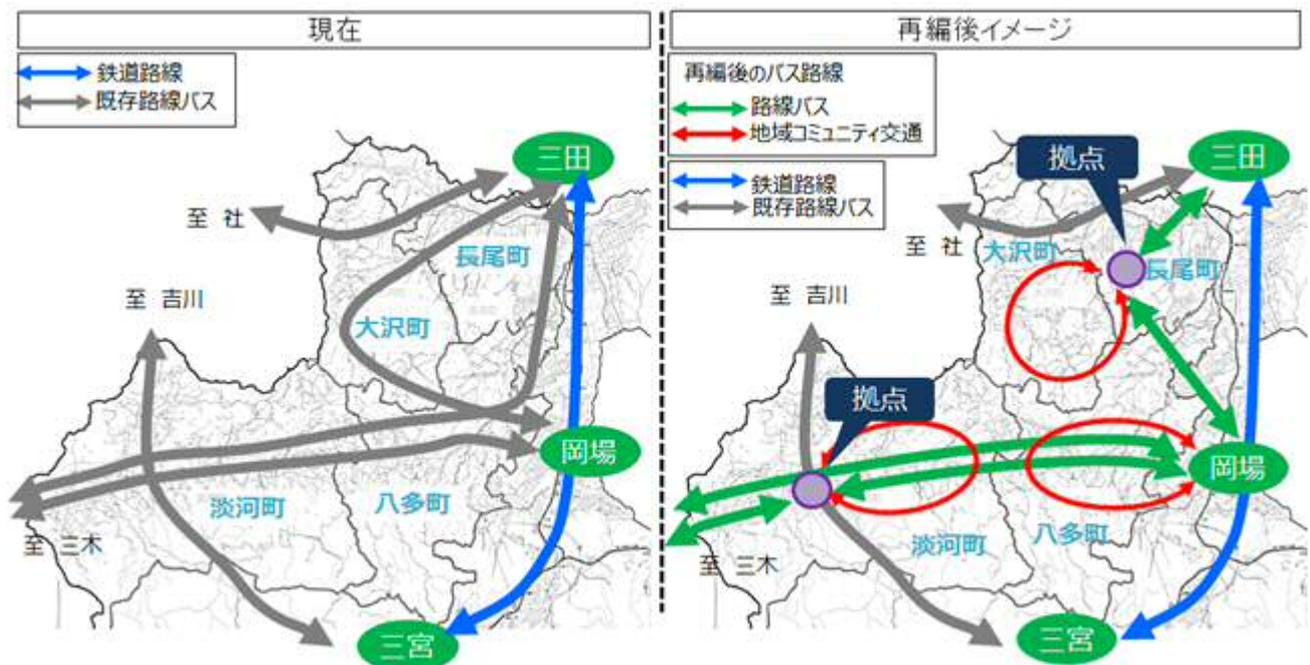


図 4-18 バス路線再編のイメージ

(2) バスの接続拠点の整備（実施主体：交通事業者・行政）

バス路線の再編にあわせて、バスの接続拠点の整備を進めます。また、他の公共交通の運行情報の提供やバス停留所でのベンチの設置などの環境整備を進めます。

(3) わかりやすいダイヤ設定の検討（実施主体：交通事業者・行政）

バス路線の再編にあわせて、わかりやすいダイヤ設定を検討します。

(4) 公共交通利用の意識啓発（実施主体：行政・交通事業者・市民）

バス路線の再編にあわせて、アンケートなどのコミュニケーションツールを活用した意識啓発や、ワークショップなどを通じた情報提供などにより、バスの利用促進を図ります。

3. 取り組みスケジュール

取り組み方針およびその内容	計画の期間			中・長期 H38年度以降
	前期 H29～H31年度	中期 H32～H34年度	後期 H35～H37年度	
取り組み方針 1				
(1) バス路線再編による公共交通ネットワークの形成				
(2) バスの接続拠点の整備				
(3) わかりやすいダイヤ設定の検討				
(4) 公共交通利用の意識啓発				

2. 取り組み方針およびその内容

取り組み方針1

観光地までアクセスしやすく、観光地内を回遊しやすい公共交通ネットワークを形成します。

【取り組み内容】

(1) ロープウェー・ケーブルの運行サービスの向上（実施主体：交通事業者）

運行時間を見直すなど運行サービスの向上に向けた取り組みを進めます。

(2) 鉄道駅とロープウェー・ケーブル駅を結ぶ公共交通の充実（実施主体：交通事業者）

山上の観光地でのイベントにあわせたバス輸送の強化などの実績をふまえて、バスによるロープウェー・ケーブル駅へのアクセス強化を検討します。

(3) 観光地内を回遊する公共交通の充実（実施主体：交通事業者）

山上の観光施設を周遊するバスについて、利用者の需要をふまえた利便性の高い運行を検討します。また、多様な交通手段による回遊性向上のために、楽しい交通手段の導入を検討します。

取り組み方針2

乗り継ぎ等の情報案内を充実させるとともに、訪日外国人をはじめとした観光客にとってわかりやすく使いやすい公共交通をめざします。

【取り組み内容】

(4) 公共交通に関連する情報案内の充実（実施主体：交通事業者・行政）

鉄道駅やロープウェー・ケーブル駅において、デジタルサイネージ等を利用し、公共交通の乗り継ぎ案内や観光情報などの情報案内の充実を進めます。また、外国人観光客のために案内サインの多言語化を進めます。

(5) わかりやすく使いやすい料金体系（実施主体：交通事業者）

観光客のニーズに対応した企画乗車券等を発行するなど、便利でお得にアクセス・回遊できるような取り組みを進めます。

3. 取り組みスケジュール

取り組み方針およびその内容	計画の期間			中・長期 H38年度以降
	前期 H29～H31年度	中期 H32～H34年度	後期 H35～H37年度	
取り組み方針1				
(1) ロープウェー・ケーブルの運行サービスの向上	→			
(2) 鉄道駅とロープウェー・ケーブルを結ぶ公共交通の充実	→			
(3) 観光地内を回遊する公共交通の充実	→			
取り組み方針2				
(4) 公共交通に関連する情報案内の充実	→			
(5) わかりやすく使いやすい料金体系	→			

4.3. 公共交通の利便性向上および利用促進

施策6 公共交通の利便性向上および利用促進

公共交通の利用環境を整備し、公共交通の利便性向上を図ります。また、自動車から公共交通への利用転換を促し、公共交通の利用促進を図ります。

1. 取り組み方針およびその内容

取り組み方針1

誰もが利用しやすい環境の整備を進めるとともに、安全で安定した運行を確保します。

【取り組み内容】

(1) 乗り継ぎ環境の整備（実施主体：交通事業者・行政）

鉄道駅等での他の公共交通の運行情報の提供など、乗り継ぎ環境の整備を進めます。

(2) 待ち合い環境の整備（実施主体：交通事業者・行政）

バス路線沿線で、バス停留所でのベンチや上屋の設置によるバス待ち合い環境の整備を進めます。



バス停留所のベンチ設置(湊川公園東口)

(3) ユニバーサルデザインの推進（実施主体：交通事業者・行政）

沿線内の施設や観光地等の情報について、関係部局と連携しながら効果的にPRを行うとともに、外国人旅行者の移動を円滑にし、外国人旅行者の利用促進を図るため、鉄道駅や車両、施設等の案内サインの多言語化を進めます。

高齢者や障がい者が自立して公共交通を利用できる環境の整備に向けて、鉄道駅等のバリアフリー化を進めます。

また、駅利用者のホームからの転落を防止するために、ホームドアの整備を進めます。



湊津本山駅

(4) 施設の更新・改良による安全性の向上・耐震化の推進（実施主体：交通事業者・行政）

国庫補助制度を活用し、老朽化した鉄道施設の改良や更新工事、駅等の耐震補強工事に対して支援を行うことで、列車の安全運行並びに利用者の安全確保・利用促進を図るとともに、鉄道事業者による安定的な運行を推進します。



レール・道床更新



車両更新

(5) 鉄道と連携したバス運行ダイヤの設定（実施主体：交通事業者）

乗り継ぎの待ち時間を短縮するために、鉄道と連動したバスダイヤの調整を図ります。

(6) わかりやすく使いやすい料金体系（実施主体：交通事業者）

乗り継ぎ割引や企画乗車券等の取り組みを実施します。長期的には、都心地域等におけるゾーン料金制等の導入に向けた検討を行い、利用者にとってわかりやすい料金体系の実現に向けて検討を進めます。

取り組み方針2

ICTを積極的に活用するなどの情報提供の充実を推進します。

【取り組み内容】

(7) デジタルサイネージの整備（実施主体：交通事業者・行政・企業）

公共交通の乗り継ぎ案内や観光情報などの提供のため、デジタルサイネージの整備を進めます。



新神戸駅（JR西日本）

(8) ICTの活用による情報提供（実施主体：交通事業者・行政・企業）

スマートフォンなどを利用した公共交通の乗り継ぎや運行などの情報提供の取り組みを進めます。



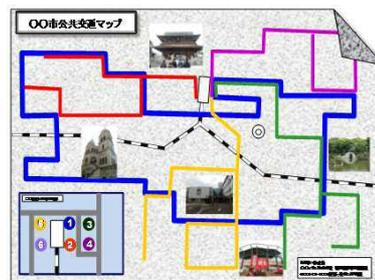
KOBE乗継検索（神戸市交通局）

(9) バスロケーションシステムの整備（実施主体：交通事業者・行政・企業）

バスの運行状況が分かるバスロケーションシステムの整備を進め、利用者にわかりやすく情報を提供します。

(10) 公共交通マップ等の作成・配布（実施主体：交通事業者・行政・企業）

路線バスなどの運行情報（運行経路や運行頻度等）がわかるマップを作成・配布します。



公共交通マップ（イメージ）

取り組み方針3

公共交通を優先的に利用するための意識啓発を推進します。

【取り組み内容】

(11) モビリティ・マネジメントの推進（実施主体：行政・交通事業者・市民・企業）

アンケートなどのコミュニケーションツールを活用した意識啓発や、ワークショップなどを通じた情報提供などにより、自動車から公共交通への利用転換に向けて、市民が自らの交通行動を見直す機会をつくります。

2. 取り組みスケジュール

取り組み方針およびその内容	計画の期間			中・長期 H38年度以降
	前期 H29～H31年度	中期 H32～H34年度	後期 H35～H37年度	
取り組み方針1				
(1) 乗り継ぎ環境の整備	→			
(2) 待ち合い環境の整備	→			
(3) ユニバーサルデザインの推進	→			
(4) 施設の更新・改良による安全性の向上・耐震化の推進	→			
(5) 鉄道と連携したバス運行ダイヤの設定	→			
(6) わかりやすく使いやすい料金体系	→			
取り組み方針2				
(7) デジタルサイネージの整備	→			
(8) ICTの活用による情報提供	→			
(9) パスロケーションシステムの整備	→			
(10) 公共交通マップ等の作成・配布	→			
取り組み方針3				
(11) モビリティ・マネジメントの推進	→			

第5章 計画の推進

5.1. 数値目標の設定

本計画を推進するため、以下のとおり数値目標を設定します。

〔例〕

指標	現況値	目標値(H37)
公共交通分担率	(H22) 30 %	35 %
公共交通施策の取り組み方針		
地域コミュニティ交通導入の支援地区数	(H26) 2 地区	21 地区
北神地域のバス路線の再編路線数	—	6 路線
バス停留所のベンチ設置箇所数	—	25 箇所/年
モビリティ・マネジメント実施数	—	2 箇所/年

5.2. 進行管理および推進体制

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、公共交通の基本方針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。

「神戸市地域公共交通活性化協議会」において、施策に係る取り組み状況や実施効果などを関係者（市民・企業、交通事業者、行政など）と共有します。

また、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（反映）のPDCAサイクルの進行管理に基づき、施策の実施状況や目標値の達成状況を目標年次の中間年に検証・評価し、社会情勢の変化などもふまえて、必要に応じて計画の見直しを行います。