神戸市総合交通計画

～人にやさしく暮らしやすいまちをみんなでつくろう！～

平成25年9月
神戸市

はじめに

近年、都市を取り巻く社会情勢は、人口減少・超高齢化の進行や地球温暖化防止への意識の高まり、社会経済活動のグローバル化など大きく変化しています。

これまでの都市の拡大成長期においては、道路や公共交通などの都市基盤の整備は拡大する需要に対応するよう行政が中心となって進めてきました。

しかし、都市が成熟期へと移行する中、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、「協働と参画」により、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必要があると考え、この度、「神戸市総合交通計画」を策定いたしました。

この計画は、2025 年を目標とした「めざす交通環境」や、その実現に向けた「交通施策の基本方針」、地域ごとの特性などを踏まえた「取り組みの方向性」、「主な取り組み」、市民・企業・交通事業者・行政が果たすべき基本的な「役割分担」などをまとめたものです。

今後、神戸が新たなステージに進んでいくために、本計画を共通の指針として、市民や企業、交通事業者と行政の、より一層の協働と参画により、着実に取り組みを推進して参りたいと考えます。

平成２５年９月

神戸市長　矢田立郎

INDEX

第1章　神戸市総合交通計画の策定について　1

1――計画策定のねらいと目標年次……1
2――計画の位置づけ……2
3――上位、関連計画の概要……3
4――関連する分野の主な取り組み……9
5――計画の構成……10

第2章　都市概況と交通実態　12

1――都市の概況……12
2――社会潮流……13
3――交通基盤……16
4――移動の状況……18
5――交通に関する市民の声……25

第3章　交通施策の基本方針と主な取り組み　26

1――現状および将来的に見込まれる課題……26
2――めざす交通環境の実現に向けて……27
3――めざす交通体系と取り組みの方向性……30
4――市民・企業・交通事業者・行政の役割分担……40
5――移動の区分ごとに列挙した主な取り組みの一覧……43
6――めざす交通環境のイメージ像……53

第4章　計画の実現に向けて　55

1――計画の実現に向けた「実施プログラム」の策定……55
2――進行管理および推進体制……55
3――評価指標の設定……56
4――連携して取り組むべき関連する分野の主な取り組み……56

参考資料

第１章　神戸市総合交通計画の策定について

1――計画策定のねらいと目標年次

1.1　計画策定のねらい

都市の成長期において、都市基盤の整備は拡大する需要に対応するよう行政が中心となって進めてきました。成熟期へと移行する中、今後は、市民・企業・交通事業者・行政が、協働と参画のもと、めざすべき交通環境について共通の認識をもち、担うべき役割を明確にした上で、施策の具体化を図っていくというプロセスを経て、着実に取り組みを進めていく必要があります。

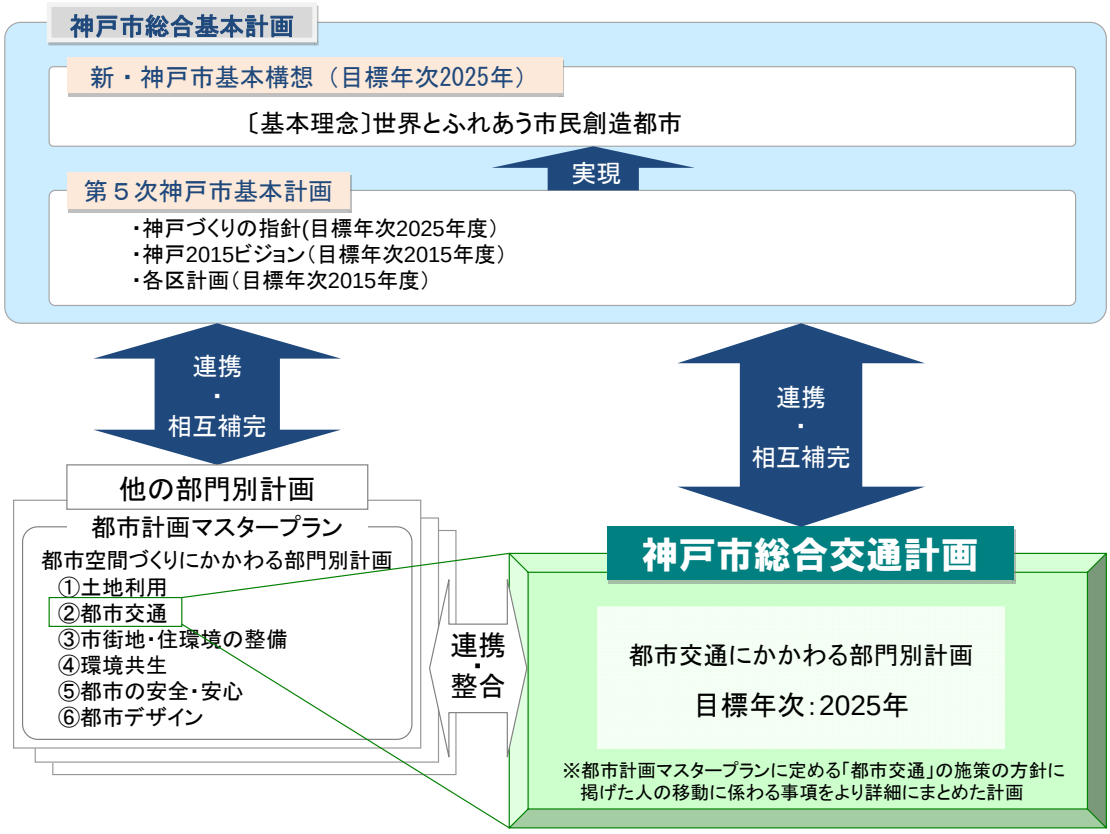
本計画は、めざす交通環境を示し、人の移動に関して（物流は除く）、①地域特性などに応じて移動を区分し、その区分ごとに取り組みの方向性を示すとともに、②計画に基づき地域ごとに随時実施プログラムを作成することで、着実な取り組みの具体化を図るための共通の指針として策定します。

1.2　目標年次

神戸市総合交通計画の目標年次は、第５次神戸市基本計画の目標年次と同じ 2025 年（平成 37 年）とします。

2――計画の位置づけ

神戸市総合交通計画は、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」と連携・相互補完し、都市交通にかかわる部門別計画として定めるものです。また、都市空間づくりの指針である「神戸市都市計画マスタープラン」など、都市交通に関連する部門別計画とも連携・整合をはかる計画です。



神戸市総合交通計画の位置づけ

3――上位、関連計画の概要

3.1　神戸づくりの指針

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 2025 年（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、神戸の魅力を創造する多様な都市機能が集積するエリアや拠点を配置し、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。

また、本計画に関連する分野の取り組みについて、次のような方向性を示しています。

関連する分野の主な取り組み(「神戸づくりの指針」より抜粋)

くらしを守り経済を発展させる

くらしに身近な産業を振興する

地域と一体となった商店街・小売市場づくりを進めます

- 地域に密着した商業者、サービス事業者の顔の見える関係を活かし、地域住民のニーズに対応できるサービスの仕組みづくりを進めます。
- 市街地での商業の集積を維持・活用するため、大規模商業施設の適切な立地を誘導するとともに、徒歩圏内で医療・福祉などの利便施設等の維持や立地の誘導を図るなど歩いてくらせるまちづくりを進めます。

くらしに身近なサービスにおける新たなビジネスづくりを支援します

- 市民の利便性の向上につながり、将来性と先駆性がある中小企業が活躍できるよう、くらしに身近な分野におけるサービス業(※)において、新事業に挑戦する取り組みを総合的に支援します。
- 地域資源を活かし地域の魅力を高めるサービス業を総合的に支援します。

※くらしに身近な分野におけるサービス業：ここでは生活支援型の公共サービス（医療業、介護事業など）や対個人サービス（一般飲食業、学習塾、教養・技能教授業など）といった、くらしに身近な分野のサービス業を指します。

ものづくりを核に産業の高付加価値化を図る

新たな成長分野で活躍する産業を振興します

- 低炭素社会に貢献するインフラ整備やエネルギー関連分野（神戸の得意分野である鉄道車両、原子力発電関連機器、高効率発電設備、造船や、再生可能エネルギーなどの新技術など）の産業集積の維持・拡大を図ります。

観光交流と企業誘致を進める

MICE、国際観光、広域連携などにより滞在型観光を推進します

- 広域観光ルートの強化、教育（修学） 旅行の誘致、夜景観光や朝型観光の促進、アジア・瀬戸内クルーズの母港化や空港を活用した遠距離からの観光客誘致などにより、周遊と滞在につながる観光を促進します。

多彩な観光資源を活用・創出し、神戸ならではの観光を推進します

- 賑わいや心地よさなどが感じられるよう、六甲山・摩耶山、有馬温泉、須磨・舞子など都心近郊にある自然や、古代以来の国際港都の歴史に基づくみなとやまちの観光資源の魅力向上に取り組みます。あわせて、山・まち・海の観光資源を「夜景・灯(あか)り」で捉えた観光を進めます。
- 地域の自然や歴史･文化資源を活用したエコツーリズム、農村を活用したグリーンツーリズム、有馬温泉との連携によるヘルスツーリズム等のニューツーリズム（新しい形態の観光）を推進します。

高い利便性と知的プロジェクトを活用し企業を誘致します

- 都心と産業用地を直結した海・空・陸の交通網による利便性や、外国人も含め誰もがくらしやすい優れた住環境を活用した企業誘致を進めます。

関連する分野の主な取り組み(「神戸づくりの指針」より抜粋)

ひとを育み新たな豊かさを創造する		
	一人ひとりを大切にする	
		誰もが参画できる仕組みづくりを推進します ● 医療体制の充実や就労・移動の支援、雇用の改善、ICT の活用など様々な方法を通じて、高齢者や障がい者をはじめすべての人にとってくらしやすいまちづくりを進めます。
		安全・安心で快適なまちづくりを推進します ● まち全体を視野にいれて誰もが安全で快適にくらせるためのUD（ユニバーサルデザイン）政策を推進します。 ● 観光における UD の推進などを通じて、誰もが訪れやすいまちづくりを進めます。
	まちの安全を確保する	
		都市基盤施設の適正な維持管理・機能強化を進めます ● これまでに整備してきた都市基盤施設を最大限活用し、適正な維持管理や機能強化を進めるとともに、今後の施設の老朽化に対応した予防保全的な管理など戦略的な管理を推進し、都市基盤施設の長寿命化などを進めます。
		災害に対する都市の防災機能の一層の向上を図ります ● 災害発生時にも機能する海・空・陸の連携した交通ネットワーク（港湾、緊急輸送道路、鉄道、空港等）やライフライン（上下水道等）を確保し、すみやかに社会経済活動を安定させるため、橋梁、港湾施設等の耐震化や、施設の適切な維持管理・更新を行います。
		危機管理のための体制の維持・向上を進めます ● 新たな感染症やテロなど、新たな危機への対策を強化します。
	まちの美しさと魅力を守り高める	
		神戸固有の多様で特色あるまちなみを形成します ● 北野、旧居留地、南京町など特徴的なまちなみを有する地区において、地域との協働による景観形成の取り組みを進めます。
		美しさや魅力を向上させる取り組みを進めます ● 地域による景観形成活動への支援や、地域への景観に関する情報提供・共有を推進するとともに、美しく魅力あるまちの市内外への情報発信を進めます。 ● 道路、公園等の公共空間の美化・飾花等を、市民などとの協働により進めます。

関連する分野の主な取り組み(「神戸づくりの指針」より抜粋)

ひとを育み新たな豊かさを創造する

低炭素社会を実現する

低炭素社会の実現に向けた都市構造を形成します

○都市機能がコンパクトにまとまり、歩いてくらせるまちづくりを進めます。

- 原則として、住宅開発等に対しては市街化区域の拡大を抑制します。
- 駅周辺など利便性の高い地域では、大規模商業施設などの適切な立地を誘導し、商業・業務機能を強化するとともに、共同住宅などの立地を誘導します。
- 徒歩圏内において、市民の日常生活を支える商業・医療・福祉などの利便施設等の維持や立地の誘導を図ります。

○低炭素社会を実現するための交通環境を形成します。

- 駅前広場の整備など交通結節機能の強化、公共交通機関の乗り継ぎ円滑化の推進など、広域・主要な公共交通ネットワーク（鉄道・バス等）の維持・形成を進めます。
- 六甲山系南側の既成市街地において、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を進めるとともに、ウォーターフロントの東西を結ぶ新たな公共交通機関など、回遊を支援する環境にやさしい公共交通機関を導入します。
- 環境的に持続可能な交通をめざし、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を促進するとともに、都心への自動車の流入や通過の抑制を進めます。
- バイパス整備などの交通環境対策により、通過交通の分散や交通流の円滑化を図ります。
- 自主運行バスなど、交通が不便な地域における住民の移動手段を確保するための地域と事業者等による取り組みを推進します。
- 電動アシスト自転車や電気自動車などが利用しやすい都市基盤（道路空間、急速充電設備など）の形成を進めます。

3.2　関連する計画

神戸市都市計画マスタープラン

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 2025 年（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、めざす都市空間を支える都市構造として、次のように示しています。

○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

また、都市機能がコンパクトにまとまった都市構造をめざして、神戸全体の都市空間を「まち」「田園」「みどり」の３つの基本ゾーンに大別し、次のような方向性を示しています。

①　まちのゾーン

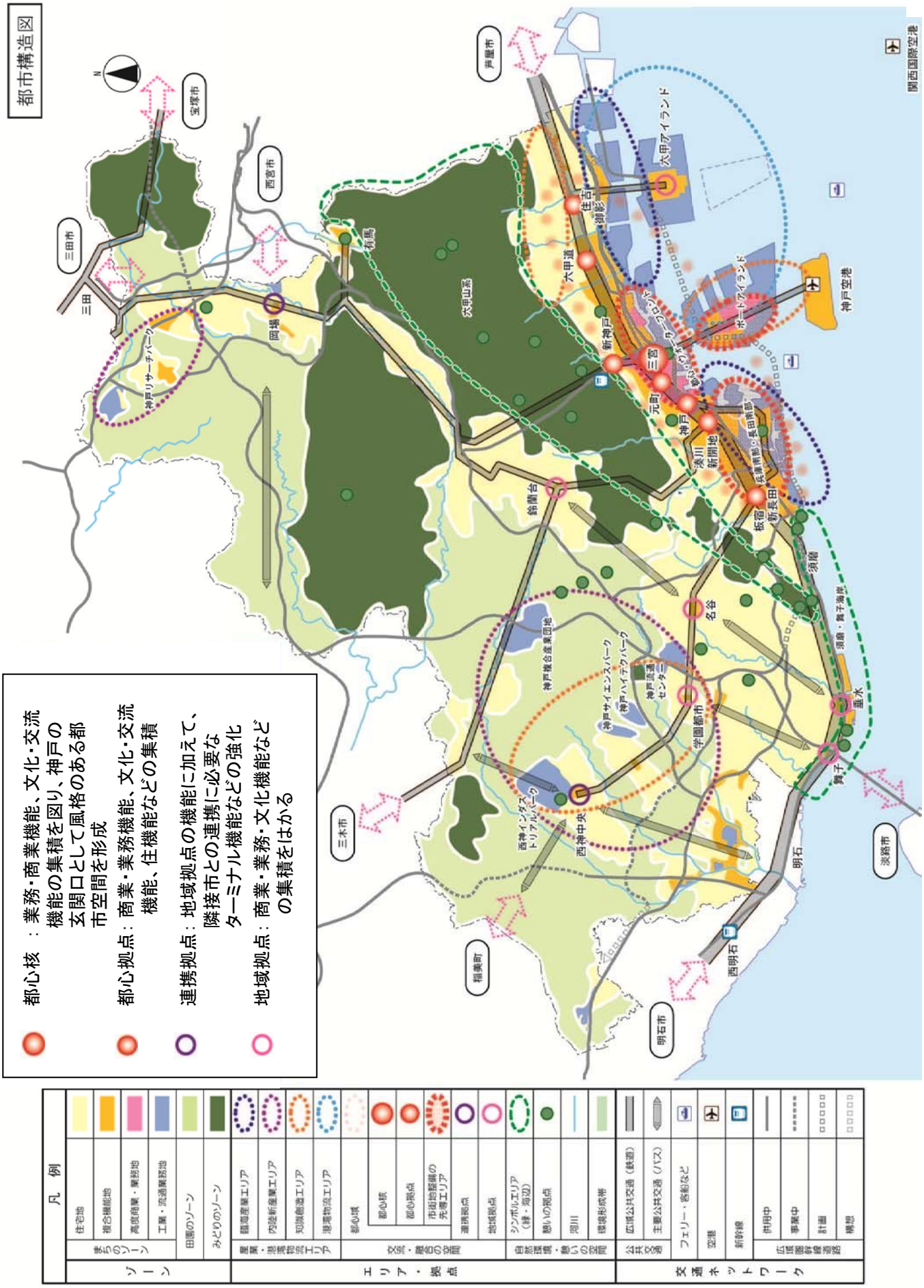
既存の市街地を形成する「まちのゾーン」においては、鉄道駅周辺などの利便性の高い市街地に多様な都市機能の集積を促進するとともに、生活基盤の整ったニュータウンなどは住み替えの円滑化などによる活力の維持をはかります。一方、山麓部などでは緑豊かなゆとりのある低層住宅を中心とした市街地を形成します。このようにメリハリをつけて、都市機能が高度に集積する市街地やゆとりのある市街地などを、戦略的に形成します。また、地域特性に応じて住宅地、複合機能地、高度商業・業務地、工業・流通業務地に区分し、きめ細やかに土地利用を誘導することにより、都市機能の維持・強化をめざします。

②　田園のゾーン

農地・集落・里山などが広がる農村地域を「田園のゾーン」とし、良好な営農環境・生活環境・自然環境を維持・活用するとともに、人口減少・超高齢化に伴う農業の担い手不足にも対応しながら、人と自然とが共生した秩序ある土地利用をめざします。

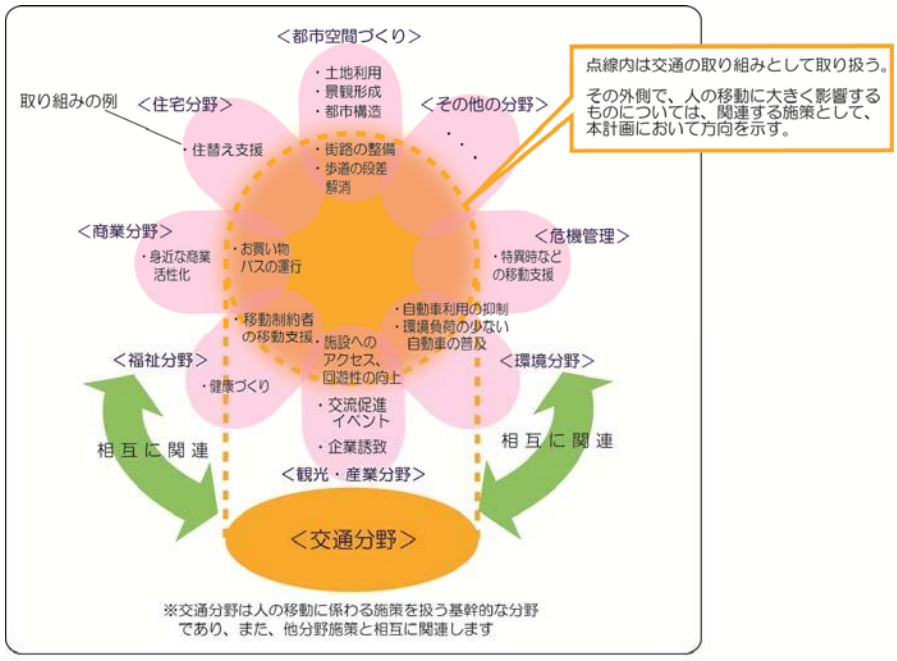
③　みどりのゾーン

神戸の骨格を形成する六甲山系や帝釈・丹生山系、雄岡山・雌岡山周辺などの緑地を「みどりのゾーン」とし、環境、防災、景観などに配慮し、豊かな自然環境を保全・育成します。


都市構造図
都心核　：業務・商業機能、文化・交流機能の集積を図り、神戸の玄関口として風格のある都市空間を形成
都心拠点：商業・業務機能、文化・交流機能、住機能などの集積
連携拠点：地域拠点の機能に加えて、隣接市との連携に必要なターミナル機能などの強化
地域拠点：商業・業務・文化機能などの集積をはかる
凡　例
ゾーン
まちのゾーン
住宅地
複合機能地
高度商業・業務地
工業・流通業務地
田園のゾーン
みどりのゾーン
エリア・拠点
産業・港湾整備エリア
臨海産業エリア
内陸新産業エリア
知識創造エリア
港湾物流エリア
交流・賑わの空間
都心域
都心核
都心拠点
市街地整備の先導エリア
連携拠点
地域拠点
自然環境・憩いの空間
シンボルエリア（緑・海辺）
憩いの拠点
河川
環境形成帯
交通ネットワーク
公共交通
広域公共交通（鉄道）
主要公共交通（バス）
フェリー・客船など
空港
新幹線
広域幹線道路網
併用中
事業中
計画
構想
三田市
宝塚市
西宮市
芦屋市
三木市
稲美町
明石市
淡路市
三田
神戸リサーチパーク
岡場
有馬
六甲山系
六甲道
住吉
御影
新神戸
三宮
元町
神戸
六甲アイランド
ポートアイランド
神戸空港
関西国際空港
鈴蘭台
西神中央
西神インダストリアルパーク
神戸機械産業団地
神戸サイエンスパーク
神戸ハイテクパーク
神戸流通センター
学園都市
名谷
湊川新開地
長田南部・長田南部
板宿
新長田
須磨
須磨・舞子海岸
垂水
舞子
明石
西明石

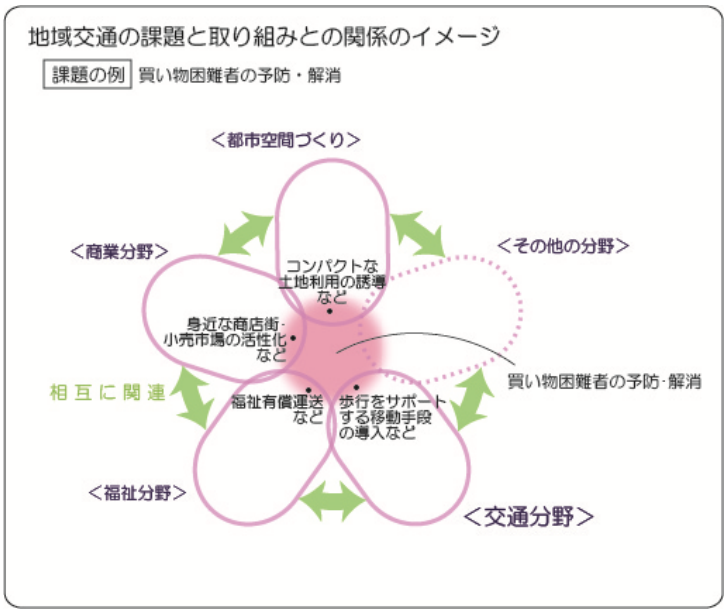
4――関連する分野の主な取り組み

本計画は、神戸市都市計画マスタープランの「都市交通」の施策の方針に掲げた事項を踏まえたものです。図中に対象とする取り組みを例示し、「第３章　交通施策の基本方針と主な取り組み」において、本計画で実施する主な取り組みを示します。



交通分野における取り組みと関連する分野の取り組みとの関係を示す概念図

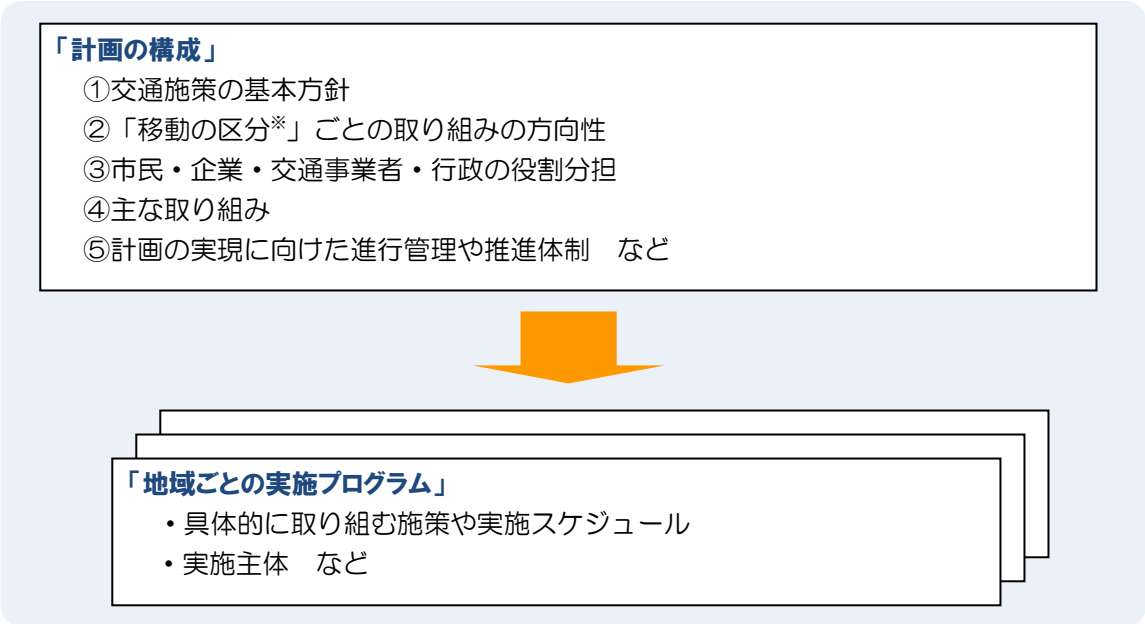
また、地域交通の課題を解消するという観点でみれば、内容に応じて各分野の取り組みを効果的に組み合わせて総合的に解消を図っていくということが必要になってきます。そのため、行政の各担当部署が密に連携を図ることが重要になります。



地域交通の課題と取り組みとの関係のイメージ

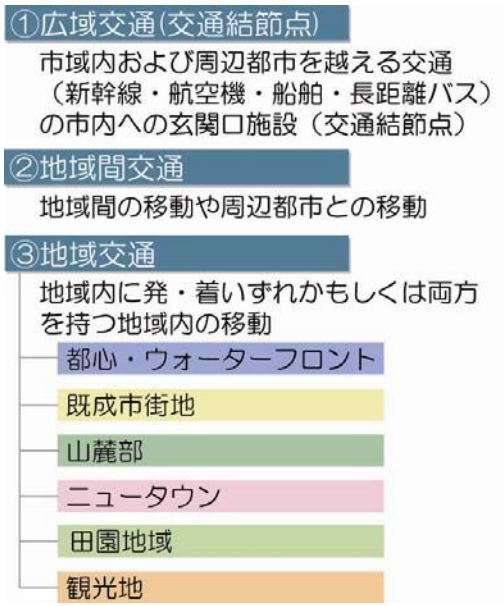
5――計画の構成

本計画は、交通施策に係わる基本方針や、移動の区分ごとの取り組みの方向性、役割分担、主な取り組みなどで構成しています。また、具体的な地域において実施する施策やそのスケジュールなどを示した、地域ごとの「実施プログラム」を随時作成していきます。そして、この実施プログラムに基づき、取り組みを進めていきます。



計画の構成

※本計画における「移動の区分」は「①広域交通（交通結節点）」、「②地域間交通」、「③地域交通」の３区分とします。尚、「③地域交通」については、さらに地域ごとの特徴を考慮した地域の区分を設けています。



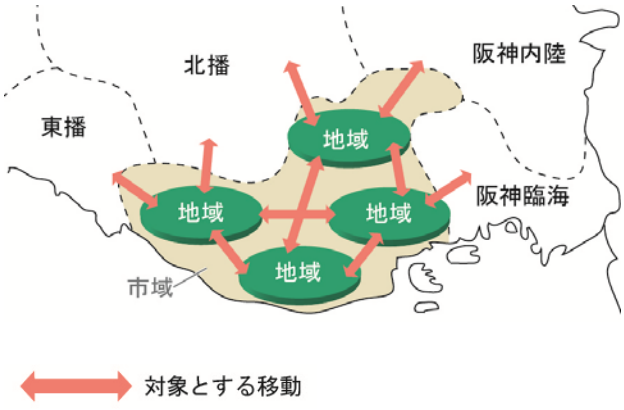
■広域交通（交通結節点）

市域内および周辺都市を越える交通（新幹線、航空機、船舶、長距離バス）の市内への玄関口施設（交通結節点）を対象とします。

広域交通（交通結節点）の概念図

■地域間交通

地域間の移動や、周辺都市との移動を対象とします。

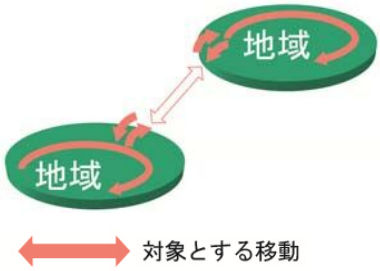


地域間交通の概念図

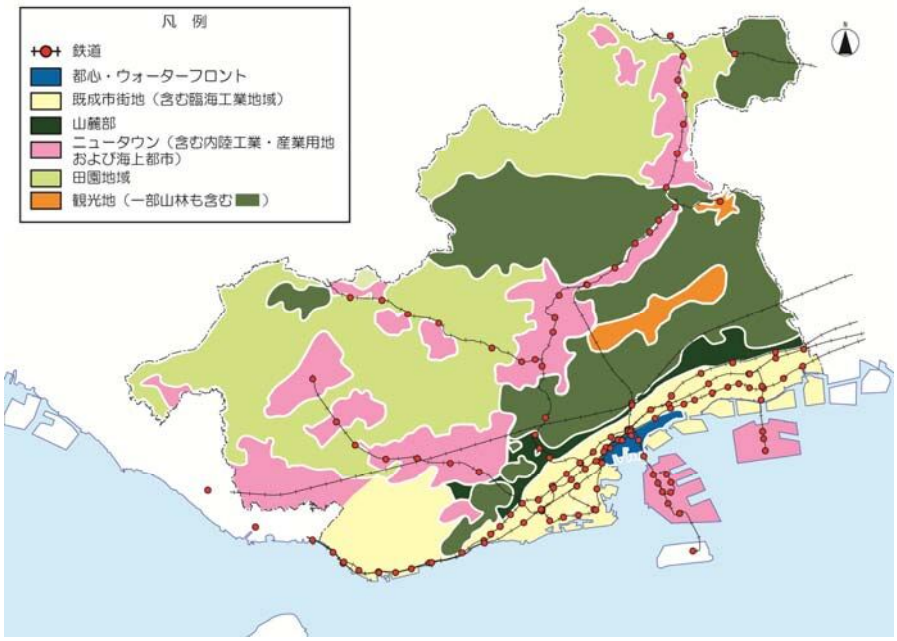
■地域交通

地域内に発・着いずれかもしくは両方を持つ地域内の移動を対象とします。

※詳細は用語解説の「地域交通」を参照



地域交通の概念図



地域の区分図

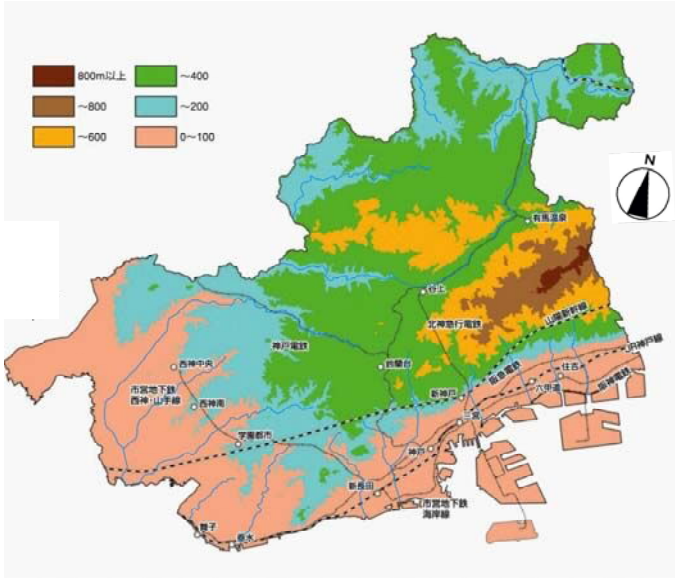
第2章　都市概況と交通実態

1――都市の概況

起伏に富んだ地形

神戸の地形は、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、まちに坂が多いという特徴を与えています。

また、市域は東西約 36km、南北約 30km、面積約 553km^2 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。

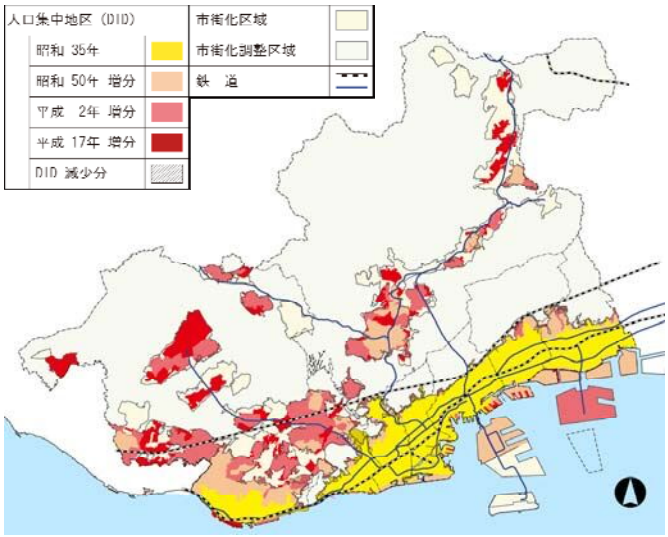


神戸の地形

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・産業団地および、そこへのアクセス公共交通網が整備され、現在は市街地が島上に展開した都市構造となっています。

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という状況もあります。



国土交通省国土計画局国土数値情報より作成

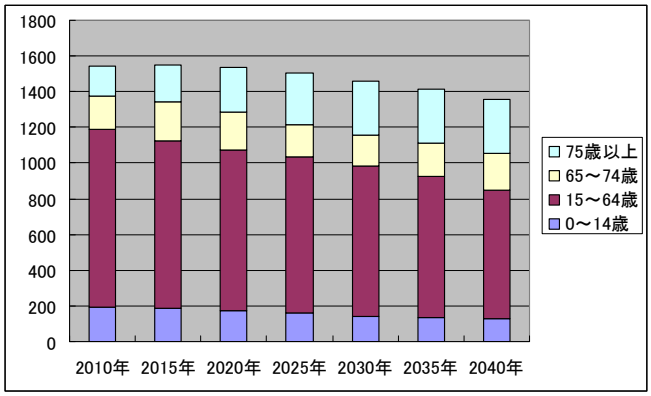
人口集中地区（DID）の変遷

2――社会潮流

人口減少・超高齢化が懸念

神戸市の人口は 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。

国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計によると、2025 年には人口約 150 万人、高齢者の割合は 31%、さらに長期的に見ると、2040 年では人口約 136 万人、高齢者の割合 38%となっており、人口減少や超高齢化の進行により都市の活力の低下が懸念されます。

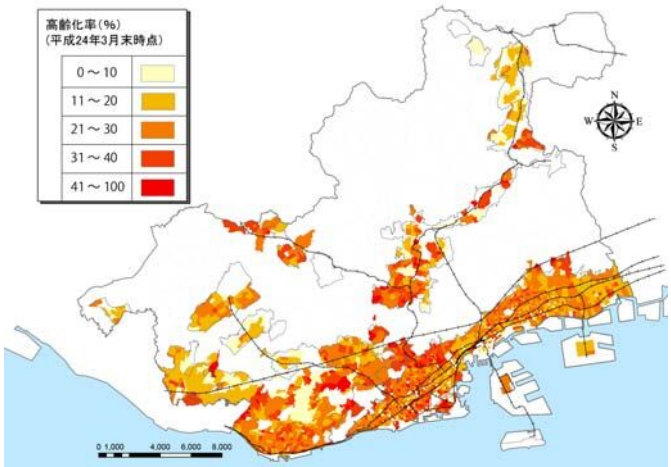


国立社会保障・人口問題研究所
「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年３月）より作図

神戸の将来人口推計

開発から年数の経過した住宅地で高齢化が進行

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結ぶ鉄道などでは、通勤利用などの減少により、運行の維持が難しくなることが懸念されます。

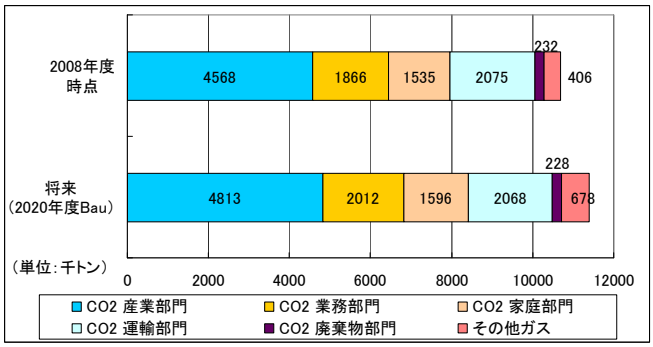


住民基本台帳の推計値（平成 24 年３月）より作成

町丁ごとの高齢化の状況

温室効果ガス排出量の将来予測

2008 年度（平成 20 年度）の市域の温室効果ガス排出量は、10,681 千トンであり、将来予測によると、2020 年度（平成 32 年度）には約 6.7%増加して 11,396 千トンになると見込まれています。運輸部門で見ると、約７千トンの減少が見込まれていますが、世界的課題である地球温暖化問題の解消に向けて、さらなる取り組みが必要です。



神戸市地球温暖化防止実行計画（平成 23 年２月策定）の市域における温室効果ガスの将来予測より作図

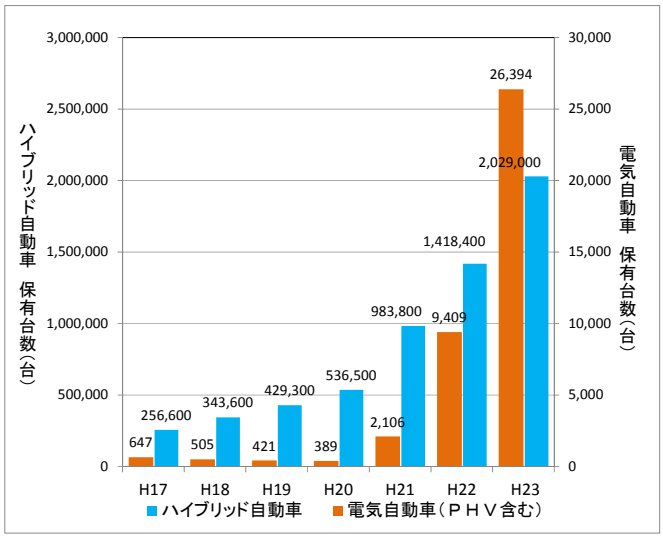
Bau※　追加的な対策を見込まず、エネルギー消費原単位を現状で固定し、現状実施している対策を基に推計した数値

温室効果ガスの排出量の将来予測

次世代自動車の急激な普及

次世代自動車であるハイブリッド自動車・電気自動車の保有台数の変化を見ると、自動車産業における技術革新により、環境負荷の小さい電気自動車やハイブリッド自動車が普及し、その保有台数が、平成 21 年度以降急激に増加しています。

特に電気自動車は、平成 23 年度の保有台数が平成 21 年度の約 13 倍となっており、普及が加速しています。今後、新たな技術を上手く活用していく必要があります。

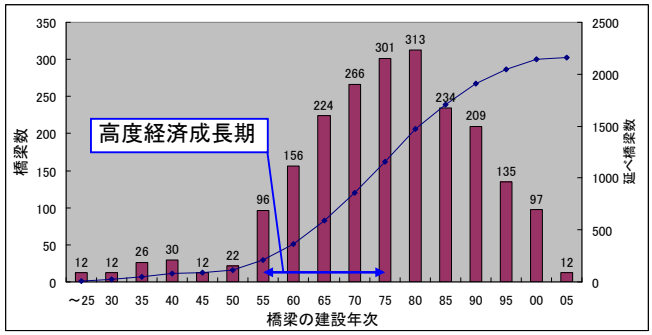


※一般社団法人　次世代自動車振興センター
電気自動車等保有・生産・販売台数統計より作図

ハイブリッド自動車・電気自動車の保有台数

都市基盤の老朽化が懸念

様々な都市基盤が整備されていますが、橋梁に着目すると、市が管理している約 2,150 橋のうち、約半数を高度経済成長期に建設しています。今後、適切な維持管理を行わなければ、修繕や架替えが一時期に集中し、莫大な費用が必要となることが懸念されます。

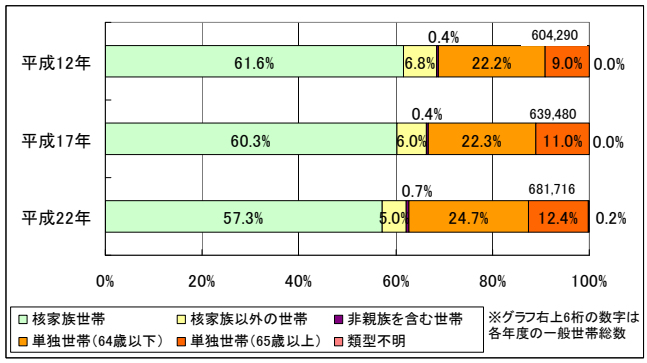


神戸市橋梁長寿命化計画より

橋梁数の推移

単独世帯数の増加

神戸市内の世帯構成の変化を見ると、2000 年（平成 12 年）から 2010 年（平成 22 年）にかけて、世帯数は 1 割以上増加しています。また、高齢者の単独世帯が増加していることから、家族による送迎などに頼れない、移動に不自由をしいられる高齢者の増加が懸念されます。

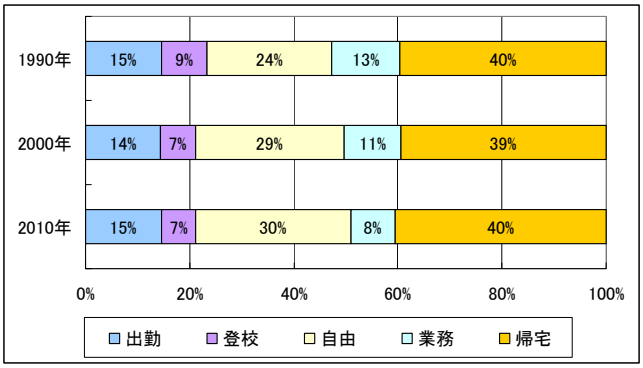


平成 22 年国勢調査結果より作図

一般世帯の構成比の推移

自由目的での移動の増加

神戸市域での人の移動目的の変化を見ると、登校や業務などの義務的な移動割合が減少し、買物やレジャーなど自由目的での移動割合が増加しています。

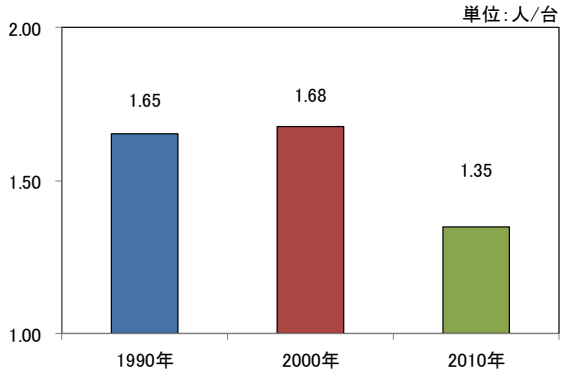


平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より
（※目的不明は除く）

移動目的の構成比の推移

自動車で個別に移動する人の増加

神戸市域において、自動車を使う際に乗り合わせる平均人数の変化を見ると、2000 年（平成 12 年）の 1.68 人/台から 2010 年（平成 22 年）には 1.35 人/台に減少しており、個別に移動する人の割合が増えているという傾向が伺えます。



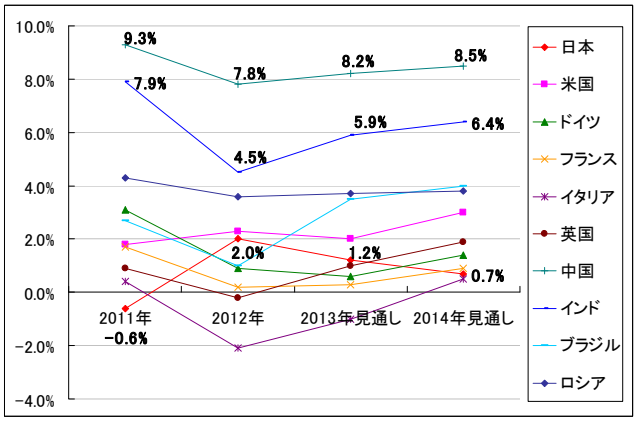
平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より作図

自動車利用時の平均乗車人員の推移

経済のグローバル化の進行

各国の GDP 成長率の変化を見ると、米国、日本をはじめとした先進国の低成長に比べて、中国・インドをはじめとした新興国は高い経済成長が見込まれています。

新興国の経済発展や技術力の向上に伴い、日本でも製造業の海外移転など産業構造の変化が進んでおり、経済がグローバル化していることが伺えます。



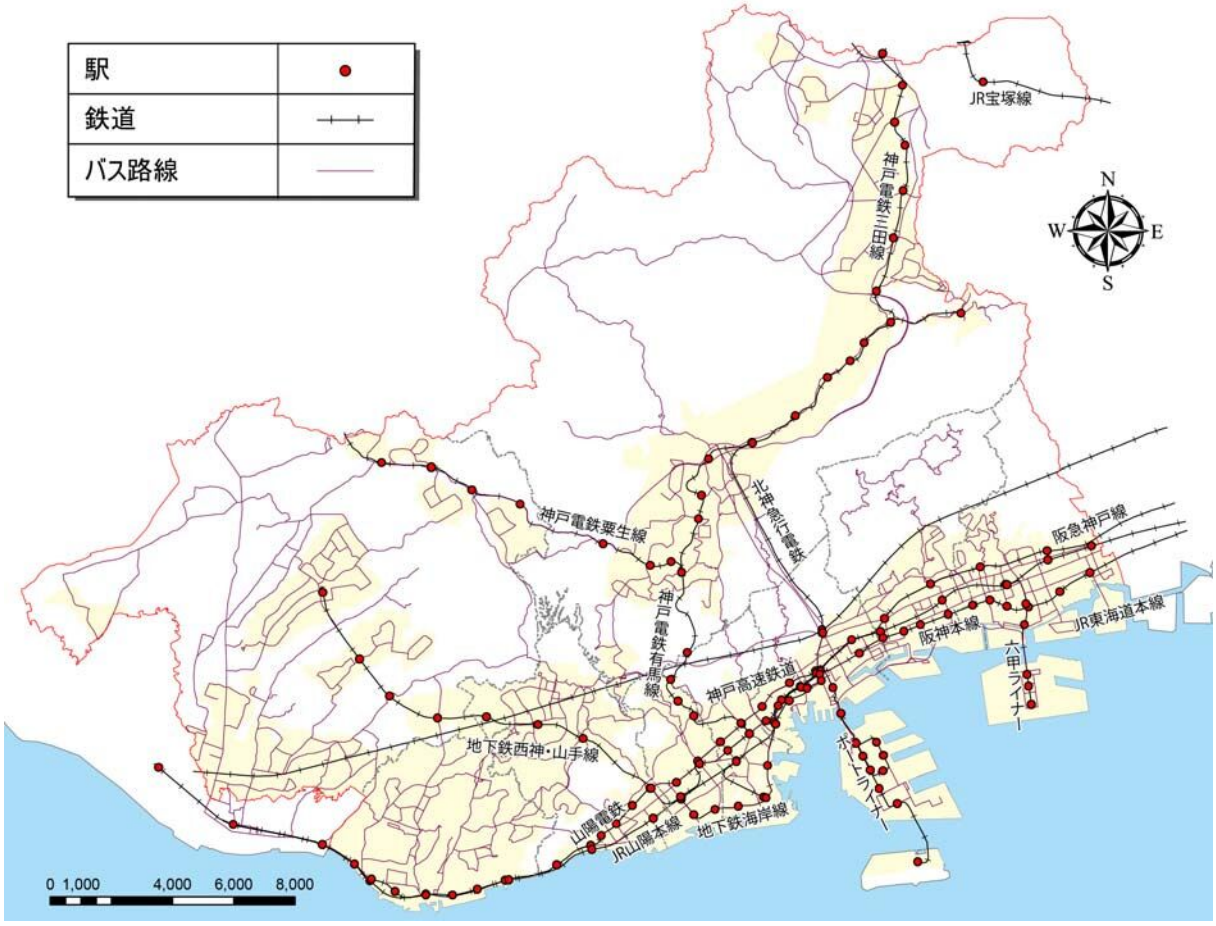
外務省経済局「主要経済指標」（2013 年 2 月）より作成

各国の経済見通し（実質 GDP 成長率（％））

3――交通基盤

鉄道を基幹としバスで補完された公共交通網

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、公共交通網が形成されています。



バス路線はバス路線図（平成 20 年、21 年、22 年）より作図

鉄道およびバス路線網図

格子状および放射状に整備を進めてきている幹線道路網

神戸市内の道路は、市域外との交流を支える自動車専用道路が格子状に整備されており、さらに三大幹線をはじめとする既成市街地の東西交通を強化する幹線道路と、六甲山を隔てた郊外部の市街地と既成市街地を結ぶ放射状の幹線道路が整備されています。

みちづくり計画（平成 23 年３月）より作成

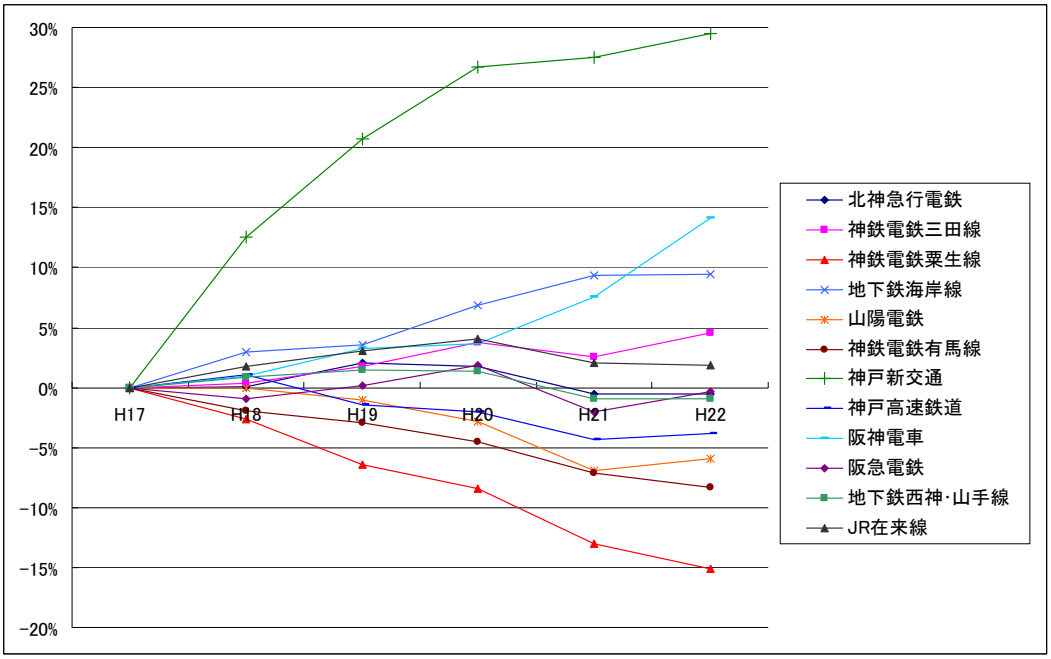
主要幹線道路ネットワーク

4――移動の状況

4.1　公共交通の利用状況

高齢化が進むニュータウン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 年度を基準として乗車人員の増減率を路線別に見ると、主に高齢化が進むニュータウンを結ぶ路線で減少が見られます。一方で、新たな路線の開業や、沿線での開発が行われた路線では、増加しています。



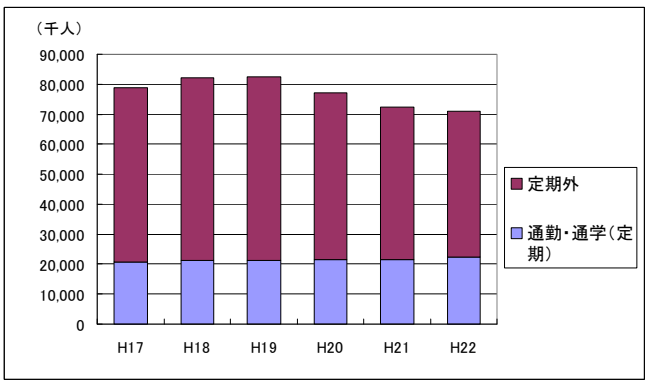
平成 23 年度神戸市統計書より作成

平成 17 年度を基準とした鉄道乗車人員数の変動割合

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見ると、平成 19 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の進行によって、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 20 年度以降の乗車人員数の減少は、敬老パスが有料化されたことが影響していることも考えられます。



平成 23 年度神戸市統計書より作成

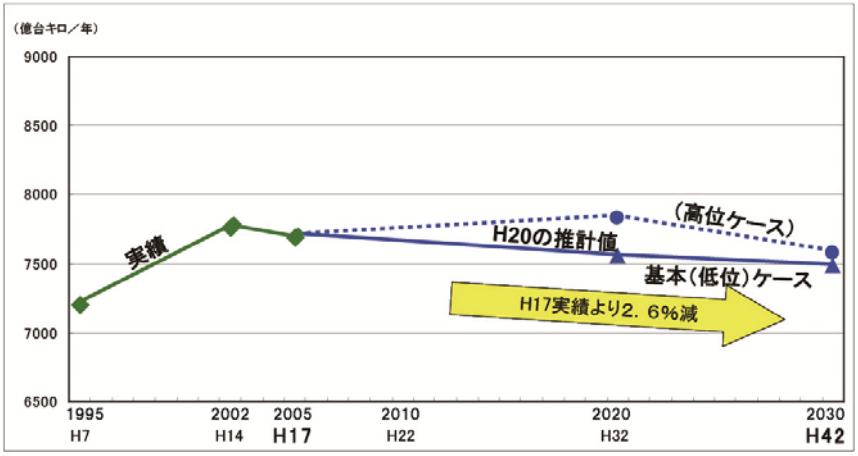
神戸市バス乗車人員数の経年変化

4.2　自動車交通の状況

将来推計で自動車交通量が減少

自動車交通量の変化を、平成 17 年度と平成 22 年度に実施した全市的な交通量調査の結果で比較してみると、調査箇所 323 箇所のうち概ね 9 割の調査箇所で自動車交通量が１～２割減少していました。

また、将来の全国の自動車交通量について、2008 年（平成 20 年）11 月に、将来人口や将来 GDP をもとに推計がなされ、2030 年（平成 42 年）には、2005 年（平成 17 年）の実績値に比べ、2.6 ポイント減少するという見通しが示されました。



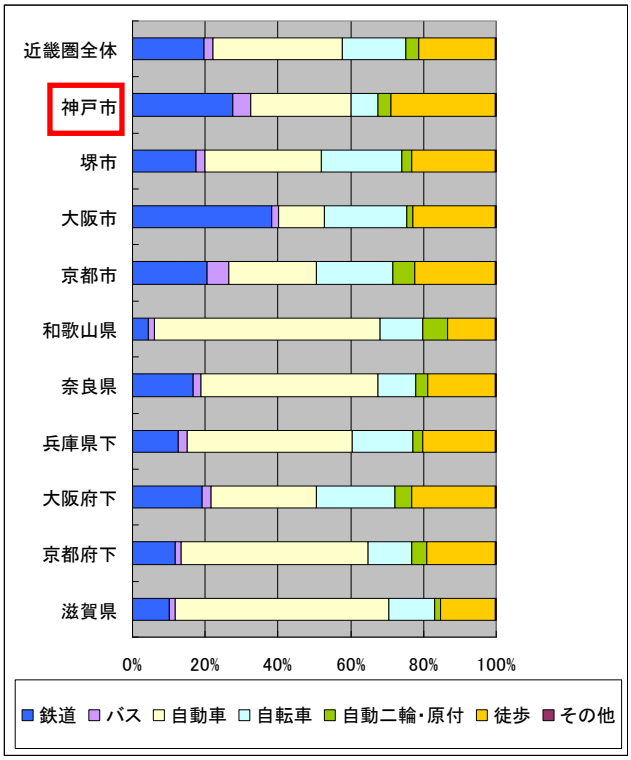
※H17センサス（実績）を基に、H20に将来を推計
※平成20年11月国土交通省「道路の将来交通需要推計に関する検討会」資料より作成

走行台キロの実績値と推計値の推移

4.3　人の移動実態

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。

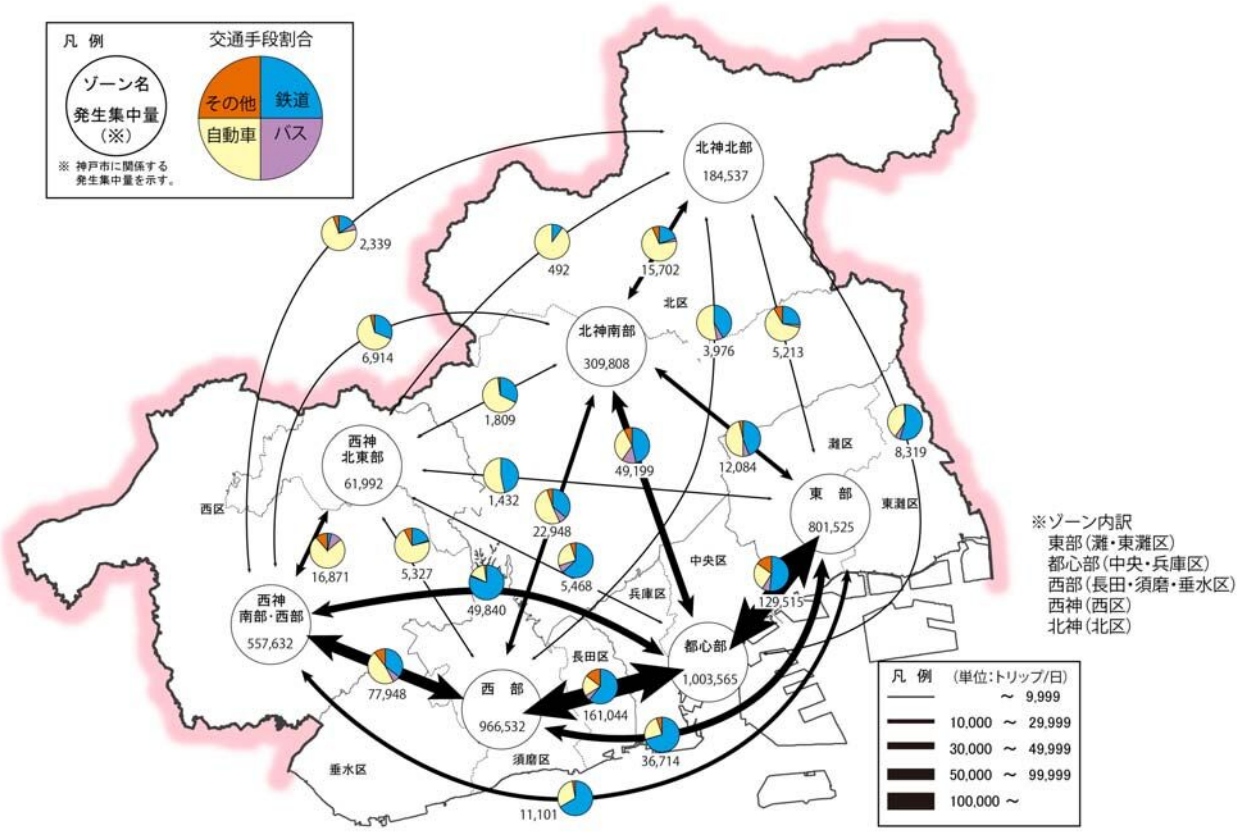


平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より
（※交通手段不明は除く）

近畿圏における交通手段利用割合の比較

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見ると、都心部と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。

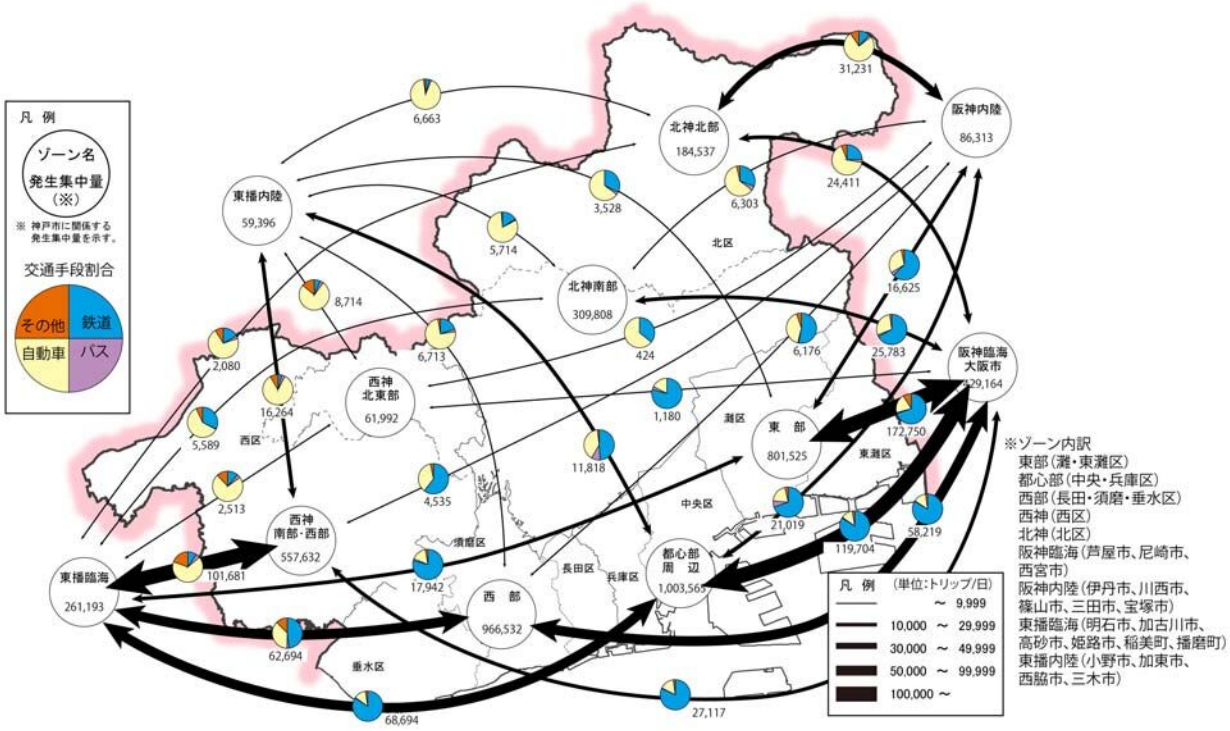


平成 22 年度近畿圏パーソントリップ調査（速報値）より神戸市が独自集計

神戸市域内の移動実態

神戸市域と周辺都市間の移動実態

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。

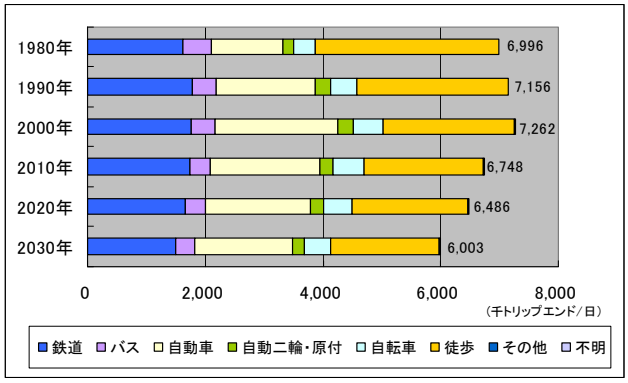


平成 22 年度近畿圏パーソントリップ調査（速報値）より神戸市が独自集計

神戸市域と周辺都市間の移動実態

公共交通の利用が減少

総トリップエンド数の 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）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。

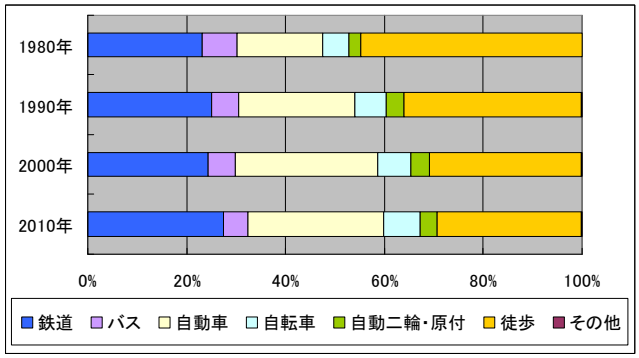


平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より

総トリップ数の経年変化

交通手段利用割合の経年変化

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。



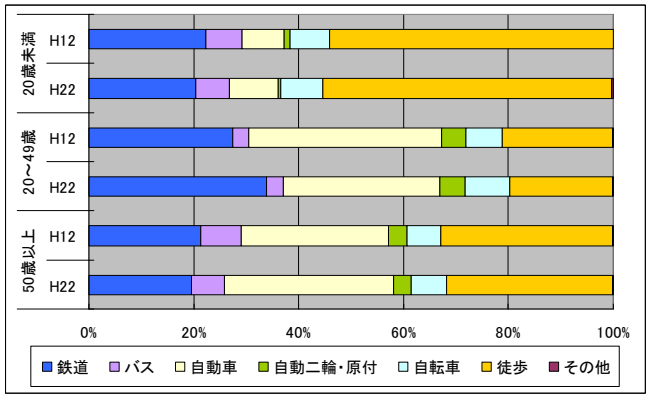
平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より

（※交通手段不明は除く）

移動手段利用割合の経年変化

50 歳以上の世代で自動車利用割合が増加

2000 年（平成 12 年）と 2010 年（平成 22 年）で年齢ごとに交通手段の利用割合を比較すると、20 歳～49 歳までの比較的若い世代では、自動車の利用割合が減少し鉄道の利用割合が増加していますが、50 歳以上の世代では自動車とバスの利用割合が増加し、鉄道の利用割合が減少しています。



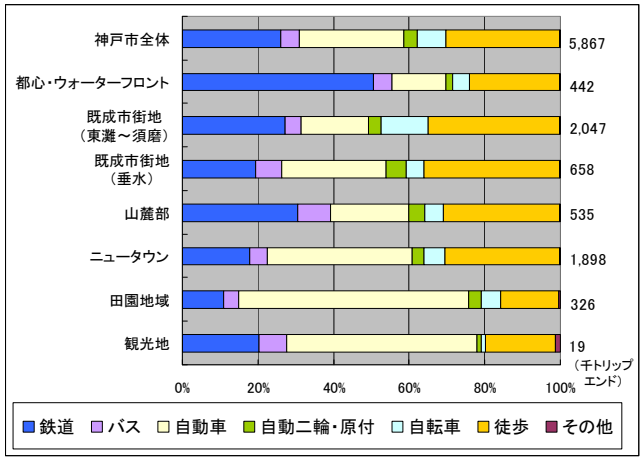
平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より

（※交通手段不明は除く）

神戸市における年齢ごとの交通手段利用割合の経年変化

地域ごとの交通手段の利用状況

地域ごとの交通手段の利用割合を見ると、鉄道網が充実している都心・ウォーターフロント、既成市街地（東灘～須磨）、山麓部で高くなっています。また、ニュータウンや田園地域など、郊外では自動車の利用割合が高くなっています。



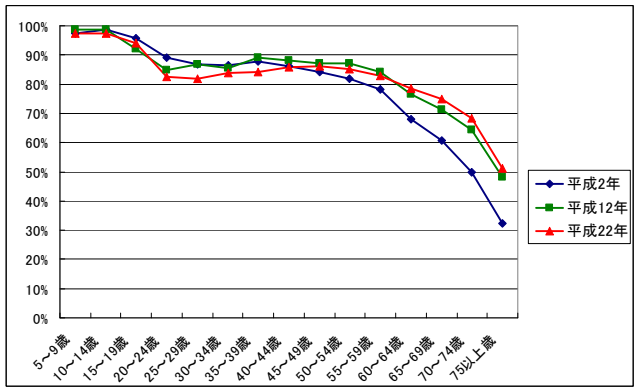
平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より

（※交通手段不明は除く）

地域ごとの交通手段利用割合

年齢階層別の外出率の経年変化

神戸市在住の人の外出率について年齢階層別に外出率の経年変化を見ると、若年世代で減少する一方で 60 歳以上の高齢世代で増加する傾向にあります。



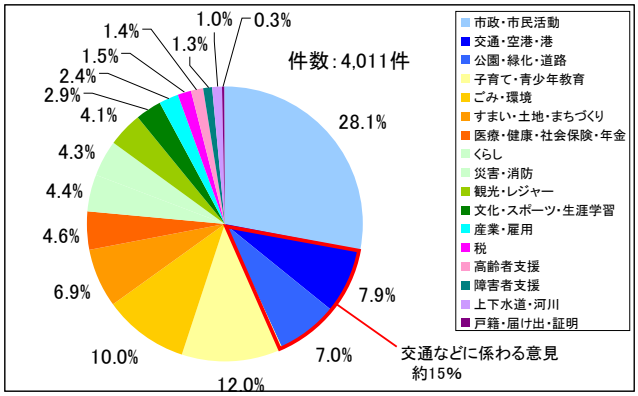
平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より

年齢階層別の外出率の経年変化

5――交通に関する市民の声

「市長への手紙」

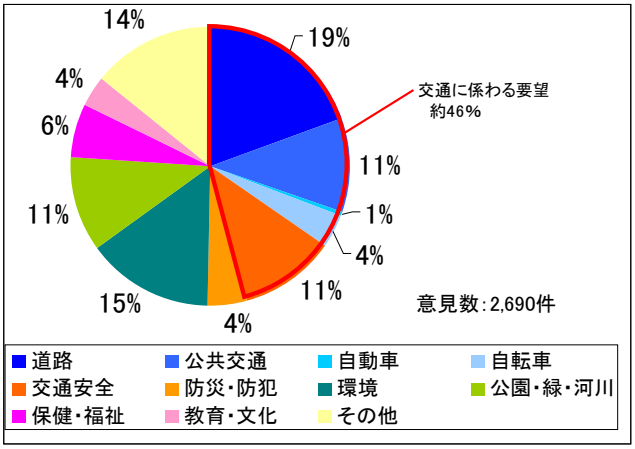
市民のみなさまの意見や提案を市政運営に活かしていくための制度として、「市長への手紙」があります。「市長への手紙」で寄せられた意見について、平成 23 年度の傾向を見ると、「交通・空港・みなと」、「公園・緑化・道路」といった交通に係わる意見が約 15%と、比較的多くなっています。



市長への手紙の件数および分野別傾向（平成 23 年度）

「婦人市政懇談会」

神戸市の重要な公聴の場として、婦人会などから市民の生の声を聞く「婦人市政懇談会」があります。「婦人市政懇談会」を通じ寄せられた要望のうち、交通に係わる要望が 4 割を超えており、最も多いのが道路に関することで、次いで公共交通および交通安全に関する内容が多くなっています。



平成 23 年度婦人市政懇談会での要望の概要

第3章　交通施策の基本方針と主な取り組み

1――現状及び将来的に見込まれる課題

都市交通に影響を及ぼすと考えられる、神戸を取り巻く主な環境の変化として、都市～個人レベルあるいは交通事業者の視点から、次のような事象があげられます。

都市レベル	・少子超高齢化、核家族化の進行 ・社会経済活動のグローバル化や都市間競争の激化 ・交通インフラの老朽化 ・CO2 排出などによる環境負荷の増加 ・様々な技術革新（ICT など）
地域レベル	・郊外ニュータウンなどでのオールドタウン化 ・都心・ウォーターフロントにおける土地利用転換
個人レベル	・高齢化による移動の制約、移動機会の減少 ・ライフスタイルの変化（多様化、個別化）
交通事業者	・公共交通利用者の減少による収益の減少 ・都市交通インフラの老朽化に伴う維持費の増大

また、以上のような変化を受け、現状および将来的に見込まれる主な課題として、以下のものがあげられます。

都市レベル	・公共交通を中心とする良好な交通環境の維持・充実 ・交通分野における環境負荷の低減 ・技術革新による様々な移動支援の仕組みの構築
地域レベル	・郊外ニュータウンなどでの公共交通の維持・充実 ・都心・ウォーターフロントや観光地での移動需要を支える交通環境の維持・充実 ・移動しやすい交通環境の整備、ニーズに見合った移動手段の確保
個人レベル	・健康づくりにも資する歩きやすい歩行環境の整備 ・公共交通や徒歩を中心とした生活行動の確立
交通事業者	・交通事業の継続

2――めざす交通環境の実現に向けて

2.1　めざす交通環境

現状および将来的に見込まれる主な取り組むべき課題を踏まえて、「第１章　３．上位、関連計画の概要」に示す「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、以下の交通環境をめざします。

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踏まえ、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します。

2.2　交通施策の基本方針

めざす交通環境の実現にむけて様々な取り組みを進めていくため、本計画では、交通施策の基本方針として次の３つを掲げました。

■方針１　公共交通中心の交通ネットワークの維持・充実

都市の玄関口である広域交通の結節点の移動円滑化を図るとともに、市域全体で誰もが使える環境にやさしい公共交通を中心とした交通体系をつくることが重要です。併せて、公共交通の維持のための仕組みづくりや、市民や行政などが協働して公共交通を支えることも重要です。このため、公共交通ネットワークの利便性向上や、自動車から公共交通への利用転換など、公共交通の維持・充実を図ります。

■方針２　地域のくらしを支える交通環境の形成

市民の身近な日常生活での移動では、健康にもつながる歩いてくらしやすい交通環境や、多様な交通手段の組み合わせによる地域特性やニーズに応じた交通環境をつくることが重要です。このため、歩行環境の向上や、駅や生活利便施設までの移動手段の確保など、日常生活に関わる交通環境の向上を図ります。

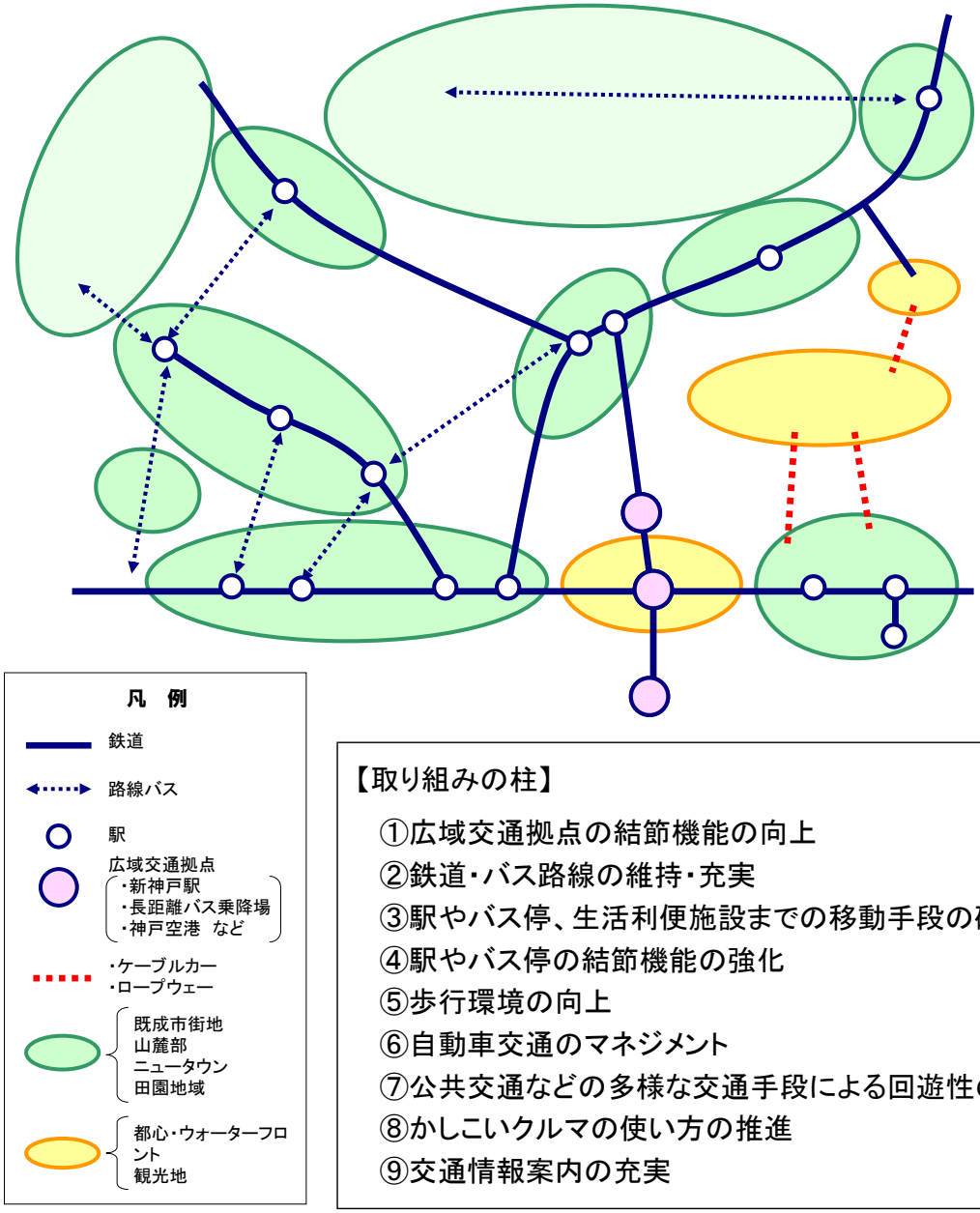
■方針３　都心・観光地における魅力的な交通環境の形成

多くの人が訪れ交流する都心や観光地において、人の交流や多様な都市活動を支える魅力的な交通環境をつくることが重要です。このため、歩きたくなる歩行空間を創出するとともに、多様な交通手段を活用することで、回遊性の向上を図ります。

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



【取り組みの柱】

①広域交通拠点の結節機能の向上
②鉄道・バス路線の維持・充実
③駅やバス停、生活利便施設までの移動手段の確保
④駅やバス停の結節機能の強化
⑤歩行環境の向上
⑥自動車交通のマネジメント
⑦公共交通などの多様な交通手段による回遊性の向上
⑧かしこいクルマの使い方の推進
⑨交通情報案内の充実

交通施策の基本方針

2.3　取り組みにおける視点

都市が成熟期を迎え、少子超高齢化の進行や環境意識の高まり、ライフスタイルの多様化など、様々な状況の変化にきめ細やかに対応していくため、基本方針に従った取り組みを実施する上で、特に以下の５つの視点に留意しながら取り組みを進めます。

■視点１　既存ストックの有効活用

これまで都市の拡大成長期に整備を進めてきた道路や鉄道網など都市交通基盤を適切に維持・管理し、それらの既存ストックを最大限に活用した取り組みを推進する。

■視点２　環境負荷の低減

世界的な課題である地球温暖化問題の解決のため、環境負荷の低減に資する取り組みを推進する。

■視点３　ユニバーサルデザインの移動環境づくり

ユニバーサルデザインに基づき、すべての人が利用しやすい移動環境づくりを推進する。

■視点４　ICT など技術の積極的な活用

企業が生み出す技術の導入が、さらなる技術の高度化を推し進め、より良い交通環境づくりにつながるという循環をつくり出すために、ICT などの技術を積極的に活用する取り組みを推進する。

■視点５　移動の手段や空間の共有

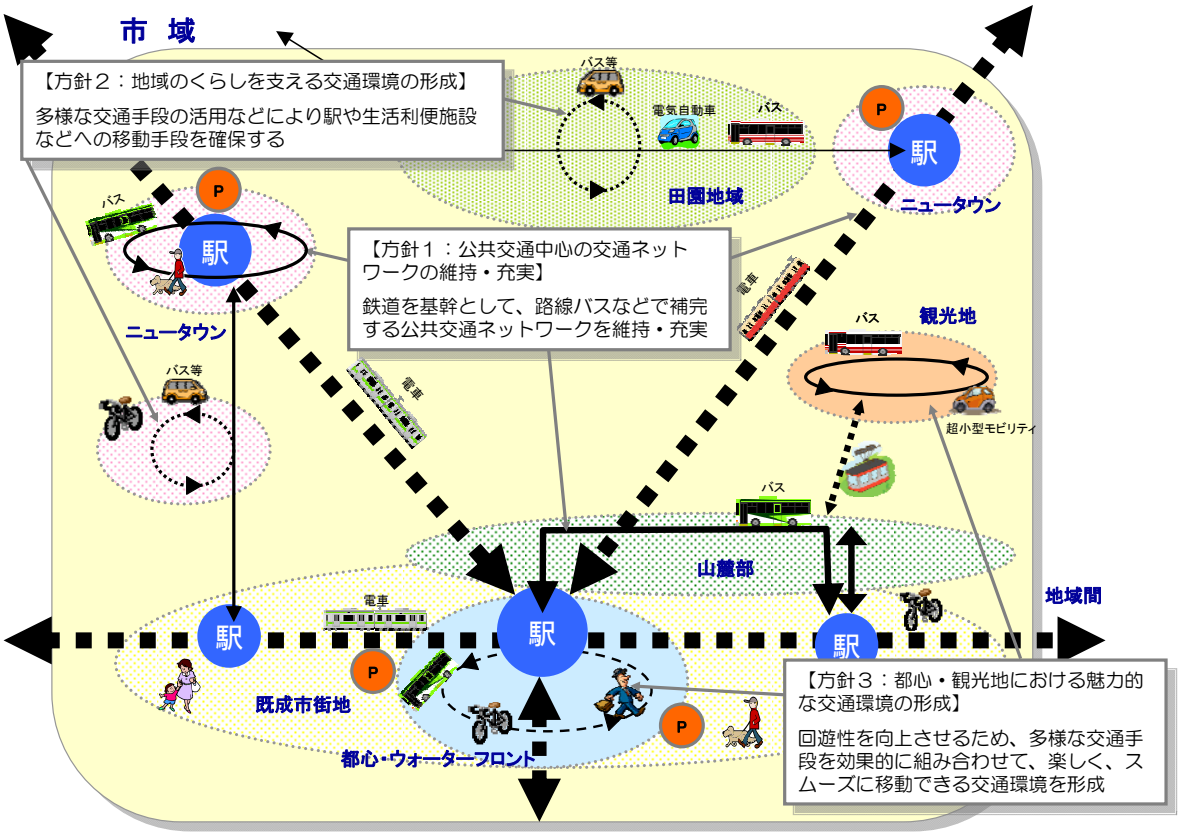
公共交通を中心とした交通体系を構築していくために、公共交通を利用することによる移動の手段や空間を共有する取り組みを推進する。また、公共交通を利用できない場合でも移動手段を共有するなどの取り組みを推進する。

3――めざす交通体系と取り組みの方向性

3.1　めざす交通体系

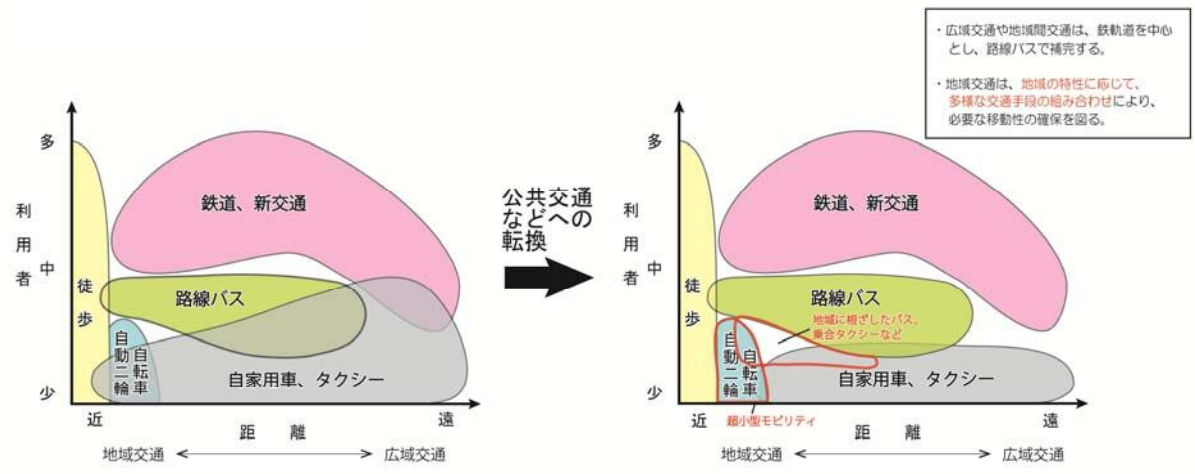
公共交通網の基幹となる鉄道は、既成市街地を東西に結ぶ路線および既成市街地と郊外の市街地を結ぶ路線で公共交通体系の骨格を形成しています。この路線と地域をつなぐ役割を担う主な公共交通は、路線バスになります。

これらの主たる公共交通で需要をカバーできない地域では、地域に根ざしたバスやタクシーなど、地域の特性に応じて多様な手段の活用を図っていく必要があります。



めざす交通体系

また、次の図は交通手段の適用範囲を概念的に示したものです。地域によって人の移動需要は様々であり、ニュータウンなどの居住地と比べ、都心部など人が集まる地域では非常に多くの需要が発生します。地域により異なる移動需要に対応して、鉄道や路線バス、あるいは少ない需要にも対応する多様な交通手段をバランスよく組み合わせることで、日常生活で必要な移動性を確保していくことが重要な取り組みとなります。



※旧建設省都市局資料をもとに作成

交通手段の適用範囲の概念図

3.2　移動の区分ごとの取り組みの方向性および主な取り組み

（１）広域交通（交通結節点）、（２）地域間交通、（３）地域交通（都心・ウォーターフロント、既成市街地、山麓部、ニュータウン、田園地域、観光地（六甲・摩耶山および有馬））の８つの移動の区分ごとに、それぞれの現状と課題を整理し、今後、短期および中期的に必要な、交通に係わる取り組みの方向性、実施を検討すべき主な取り組みおよび、めざす交通体系などを示します。

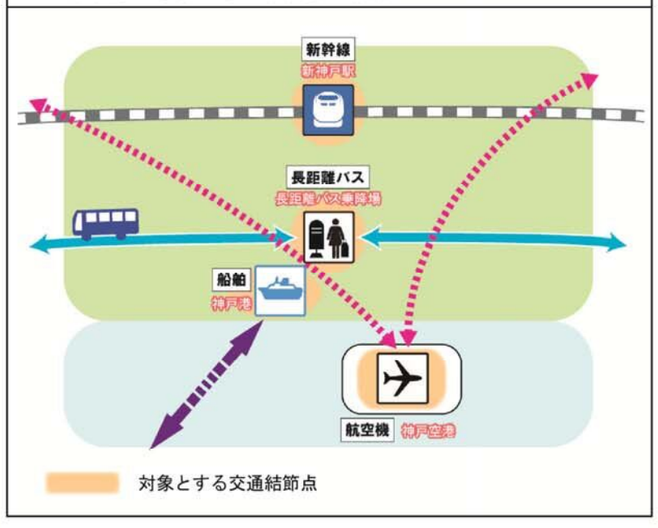
（1）広域交通（交通結節点）

【概況】

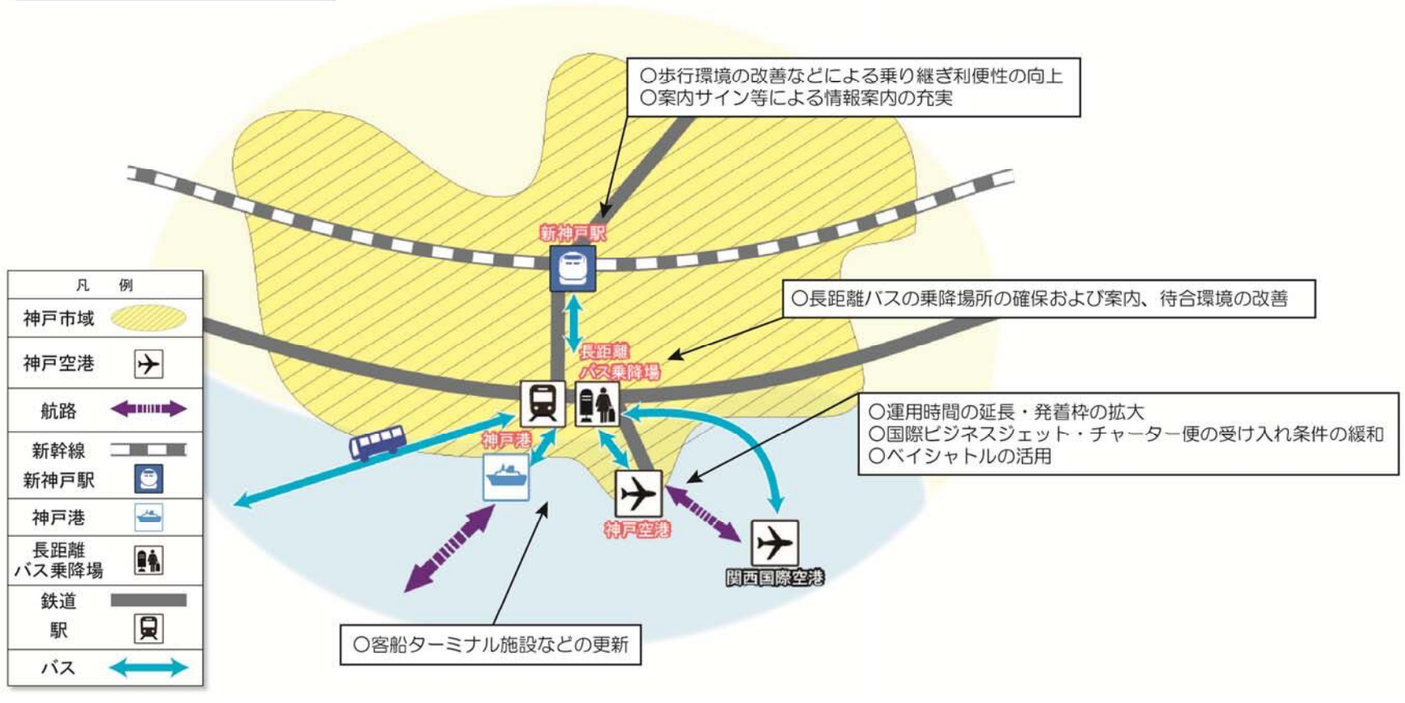
主に広域圏との移動に利用される交通手段である、新幹線、航空機、船舶、長距離バスについて、それぞれの交通結節点として新神戸駅、神戸空港、神戸港、長距離バス乗降場があります。

【現　状】	【課　題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】
・新神戸駅の利用者数は経年的に増加傾向にあります。 ・神戸空港は運用時間や発着枠、国際便の受入などに制限が設けられています。 ・神戸港を発着するフェリーの乗降客数は平成 19 年以降経年的に減少しています。 ・三宮駅周辺から四国・淡路・中国方面などへ長距離バスが運行されています。	新神戸駅の案内の分かりにくいという利用者の声もあり、乗り換えの利便性が十分ではないと考えられます。	神戸と広域圏との円滑な交流・融合を促進するため、玄関口となる都市交通基盤（交通結節点）の機能強化を図ります。 ①陸の玄関口である新神戸駅において、公共交通機関の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。 ②空の玄関口である神戸空港の機能を最大限に活用することによる機能充実を図ります。 ③海の玄関口である神戸港において、船の乗降場所の利便性向上を図ります。 ④長距離バス乗降場の利便性向上を図ります。	＜新神戸駅から地域へのアクセス性を高めるための乗り継ぎ円滑化＞ ○歩行環境の改善などによる乗り継ぎ利便性の向上 ○案内サイン等による情報案内の充実
	神戸空港は運用時間や、航空機の発着枠などに制限が設けられており、その機能を十分に発揮できていません。		＜神戸空港の機能充実＞ ○運用時間の延長・発着枠の拡大 ○国際ビジネスジェット・チャーター便の受け入れ条件の緩和 ○ベイシャトルの活用
	高速道路料金の値下げなどによりフェリー業界は厳しい状況にあり、航路のさらなる廃止や休止が懸念されます。		＜神戸港の利便性向上や機能強化＞ ○客船ターミナル施設などの更新
	長距離バスの利用者は比較的多いが、乗降場所の分かりやすさや、乗降の安全性、バスの待ちやすさなどが十分でないと考えられます。		＜長距離バス乗降場の機能強化＞ ○長距離バスの乗降場所の確保および案内、待合環境の改善

広域交通で対象とする交通結節点



めざす交通体系の概念図



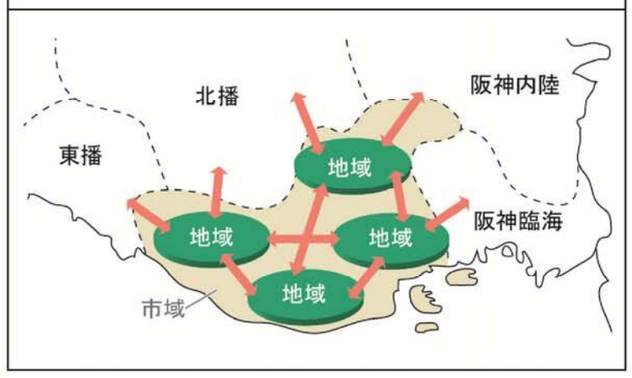
（2）地域間交通

【概況】

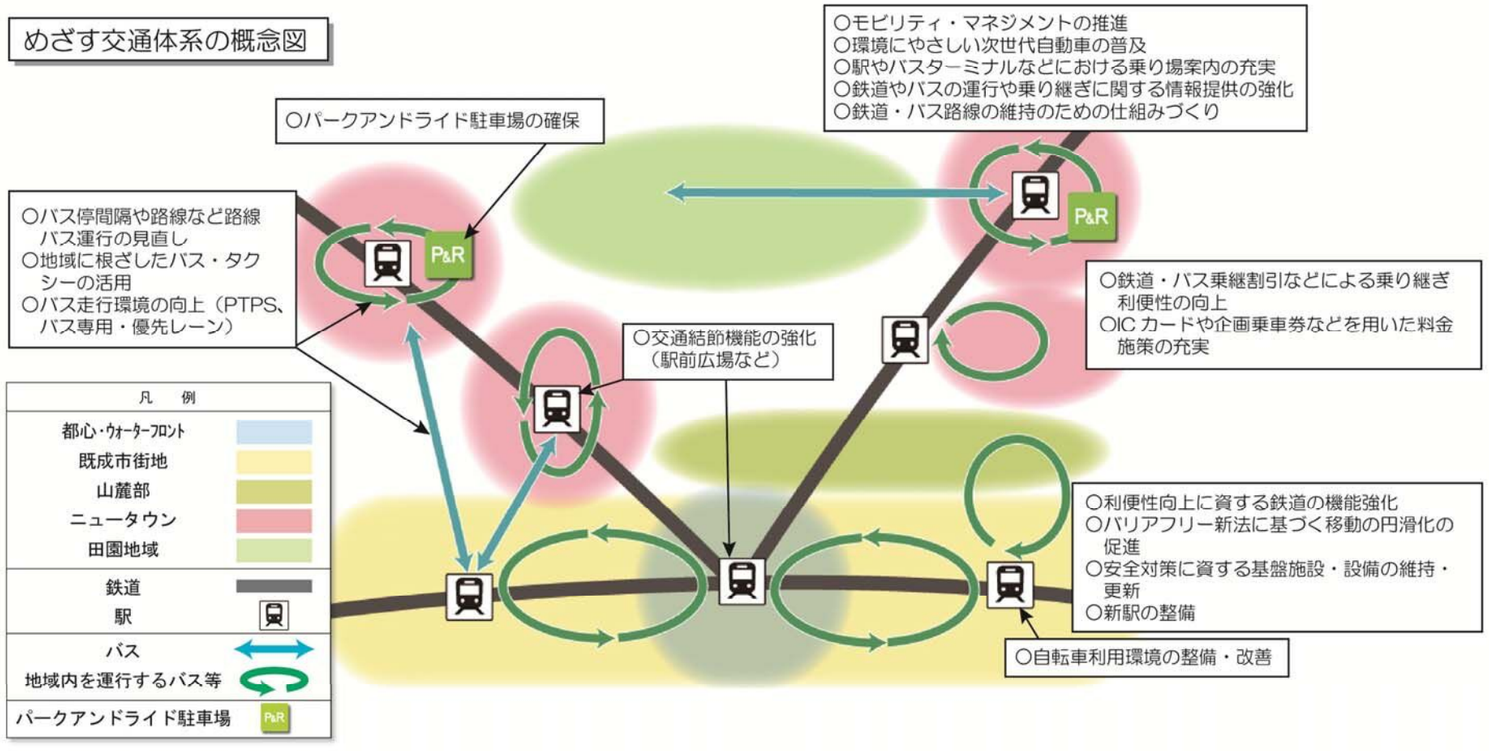
地域間の移動手段として、既成市街地を東西に結ぶ鉄道網や、既成市街地と郊外の市街地を結ぶ鉄道網があり、そしてこれをバス路線網が補完しています。これらにより概ね市街地を網羅する公共交通ネットワークが形成されています。

【現　状】	【課　題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】
・郊外の市街地を結んで運行している鉄道は、ニュータウンの高齢化などの影響により利用者が減少しています。 ・郊外の地域間での移動では自動車の分担率が高くなっています。	少子超高齢化の進行に伴い、人の移動の減少とともに、公共交通の利用者も減少し、運行サービスの維持が難しくなることや、移動が困難になる人が増えることが懸念されます。	都市間、都市内移動の重要な役割を担う大量輸送機関である既存の鉄道網を基幹として、バスや多様な交通手段により形成されている交通ネットワークの維持・充実を図ります。 ①鉄道の利便性の維持・向上や、駅へアクセスする交通手段の充実や利便性の向上を図ります。 ②公共交通などで対応することが難しい移動需要については、かしこいクルマの使い方を推進します。	＜鉄道の利便性の維持・向上＞ ○鉄道・バス乗継割引などによる乗り継ぎ利便性の向上 ○IC カードや企画乗車券などを用いた料金施策の充実 ○利便性向上に資する鉄道の機能強化 ○バリアフリー新法に基づく移動の円滑化の促進 ○安全対策に資する基盤施設・設備の維持・更新 ○鉄道・バス路線の維持のための仕組みづくり ○新駅の整備 ＜バス等による駅へのアクセス性の維持・向上＞ ○バス停間隔や路線など路線バス運行の見直し ○地域に根ざしたバス・タクシーの活用 ○バス走行環境の向上（PTPS、バス専用・優先レーン） ○自転車利用環境の整備・改善 ○駅やバスターミナルなどにおける乗り場案内の充実 ○鉄道やバスの運行や乗り継ぎに関する情報提供の強化 ＜駅の交通結節機能の強化＞ ○交通結節機能の強化（駅前広場など）
	公共交通などを中心とした移動が難しい地域においては、自動車利用に偏りがちになりますが、公共交通利用との組み合わせを考えていく必要があります。		＜かしこいクルマの使い方の推進＞ ○パークアンドライド駐車場の確保 ○モビリティ・マネジメントの推進 ○環境にやさしい次世代自動車の普及

地域間交通で対象とする移動



めざす交通体系の概念図



（３）地域交通（都心・ウォーターフロント）

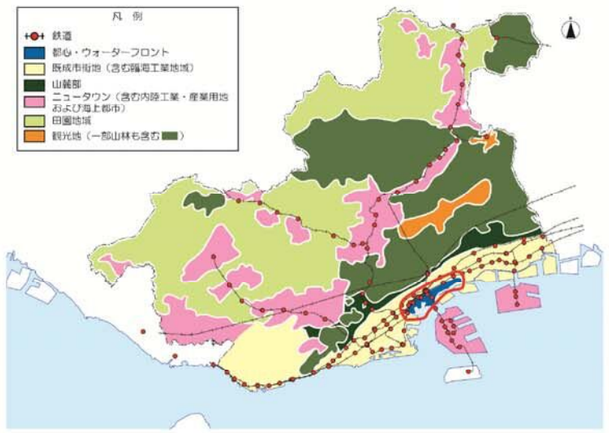
【概況】

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、地域のくらしを支える役割とともに、様々な目的で訪れる全ての人が円滑に、快適に、また楽しみながら移動できる環境をつくり、まちの魅力・活力を向上させる役割も担っています。

【現　状】	【課　題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】
・自動車の交通量は減少傾向にあり、また駐車需要に対する駐車場も概ね充足した状態になっています。 ・来訪者は、近隣の大都市と比較して長い距離を歩く傾向にある一方、駅を中心とした狭い範囲に留まっており、まち全体の回遊にはつながっていない状況です。 ・来訪者には、歩くことを楽しめると評価される一方、気軽に休憩したり、たたずめる場所が少ないと感じられています。 ・まちの情報案内（サイン等）が不足していると感じている人が多い状況です。 ・公共交通は比較的充実していますが、特に高低差のある南北の移動が不便と感じられています。 ・自転車利用が増加しており、路上での放置自転車も多い状況です。 ・都市景観づくり等、地域が主体となったまちづくりの取り組みが活発です。	歩くことを楽しめることは、都心・ウォーターフロントの大きな魅力の一つです。眺望や街並み景観を活かしながら、まちの回遊性を高めることが必要です。 既存の公共交通機関のつながりの改良や、新たな移動需要に対応する交通手段の導入などにより、まちの回遊にも気軽に利用できる公共交通ネットワークを形成していくことが必要です。 自転車についても、利用マナーの向上に努めながら歩行者と分離した走行空間の形成や、駐輪場所の確保など、利用環境を整えていくことが必要です。 限られた道路空間にゆとりを生み出し、より「人」中心の使い方に転換することが必要です。一方、通過交通の流入や、駐車場を求め細街路に入り込むうろつき交通が発生しています。 また、まちの活力を生み出す商業・業務などの活動を支える交通環境をしっかりと確保することも重要です。	「人」中心の交通環境をめざして、交通面からもまちの魅力・活力を高めていくため、以下の３つを定めます。 ① 自然環境と調和した美しい街並みが形成され、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 これらを具現化するため、通過する自動車交通の幹線道路への誘導などにより、都心・ウォーターフロントへ流入する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。	＜歩行環境の向上＞ ○回遊拠点づくり・拠点機能の向上 ○三宮駅周辺の地下、地上、デッキによる歩行者ネットワークの充実 ○道路空間の再配分等による歩行者動線の強化 ○憩いと賑わい創出に資するたまり空間の整備 ○歩きたくなる街路景観の演出 ＜自動車交通のマネジメント＞ ○まちなかへの通過交通の流入抑制 ○駐車場と公共交通等の連携 ○駐車場の共同化・集約化の推進 ○荷捌きスペースの適正配置 ○幹線道路への通過交通の誘導 ○広域的な道路網の充実による通過交通の円滑化 ＜公共交通など多様な交通手段の確保＞ ○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 ○IC カードや企画乗車券などを用いた料金施策の充実 ○自転車利用環境の整備・改善 ○自動二輪車利用環境の整備・改善 ○観光交通（バス）運行の円滑化 ○ゾーン料金制など公共交通のシームレス化の推進 ○楽しい交通手段の導入 ○ウォーターフロントを運行する海上交通の再構築

都心・ウォーターフロントの位置図



主な取り組みのイメージ図

（３）地域交通（既成市街地）

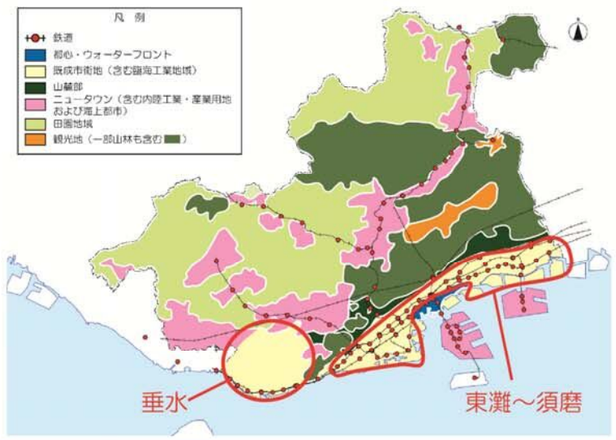
【概況】

既成市街地は、六甲山系南側のうち、東灘～須磨の山麓部を除いた東西に細長い市街地と、垂水の地下鉄西神・山手線周辺のニュータウン以南に形成された市街地からなる地域です。

東灘～須磨は、市域の中では比較的平坦な地形で、住宅、商業、業務などの複合地であり、公共交通網が充実するとともに、生活利便施設が多く立地している地域です。

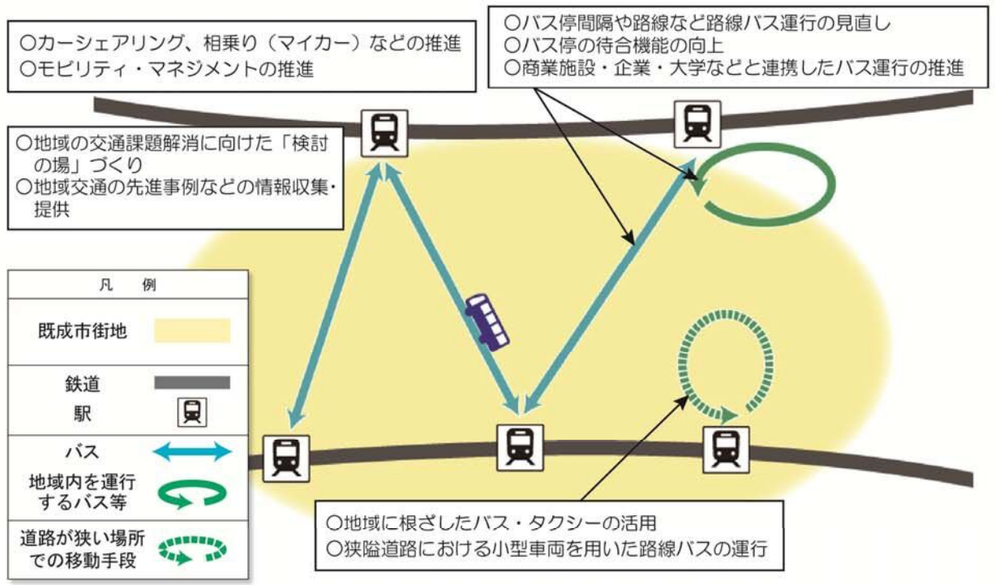
垂水の市街地は、河川が流れる谷筋とその間に広がる丘陵地で形成され、坂が多く、ほとんどが住宅地となっています。主にＪＲ神戸線及び山陽電気鉄道の駅と地下鉄西神・山手線の駅間を結ぶ形で路線バスが運行されています。

既成市街地の位置図

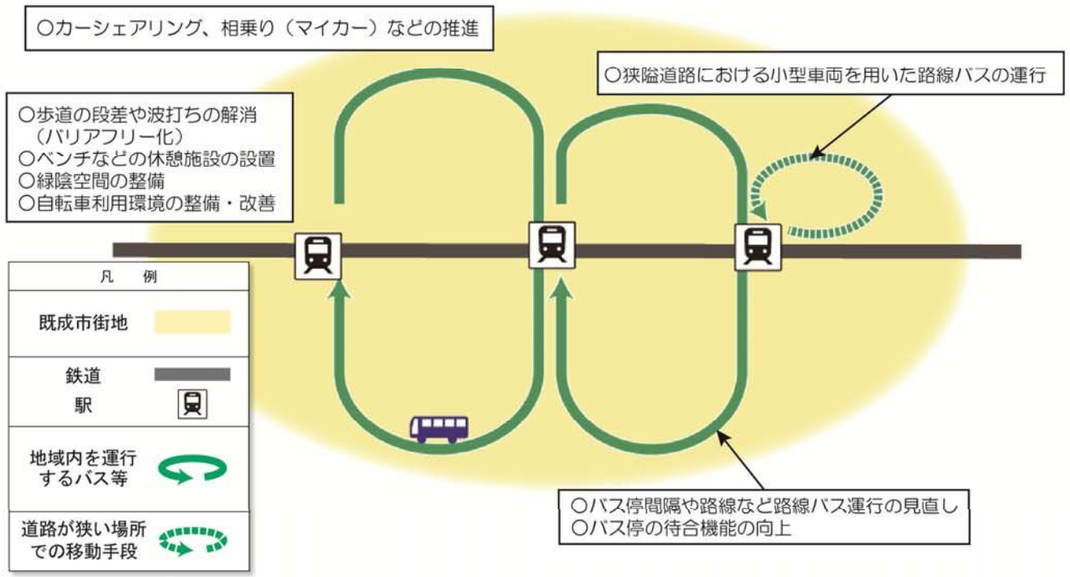


【現　状】	【課　題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】
・徒歩の分担率が高く、東灘～須磨では自転車の分担率も高くなっています。 ・垂水の駅から離れたところではバスや自動二輪車の分担率が高くなっています。 ・密集市街地など道路が狭いところで路線バスが運行できないところがあります。 ・東灘～須磨と比べると垂水では自動車の分担率が高くなっています。	歩道の段差や波打ちがあり、駅周辺など通行量が多い道路で歩行者と自転車が混在するなど危険な状況があります。	東灘～須磨では徒歩や自転車、既存の公共交通網をさらに使いやすくするとともに、きめ細やかに運行する交通手段を導入することで交通環境の維持・充実をめざします。 垂水では地域の南北にある鉄道駅間を結ぶ既存の路線バスと、きめ細やかに地域内を運行する交通手段を組み合わせて駅や生活利便施設へアクセスしやすい交通環境をめざします。 ①誰もが歩いて公共交通や生活利便施設へアクセスしやすいよう歩行環境の向上を図ります。 ②既存の公共交通網の維持や利便性向上を図ります。 ③狭い道路に対応して地域内をきめ細やかに運行する交通手段の確保を図るとともに、地域全体で運行を支える取り組みを進めます。 ④公共交通と自動車のバランスよい利用を推進します。	＜歩行者・自転車の移動環境の向上＞ ○歩道の段差や波打ちの解消（バリアフリー化） ○ベンチなどの休憩施設の設置 ○緑陰空間の整備 ○自転車利用環境の整備・改善
	高齢化の進展により自動車を使えない高齢者など、駅や生活利便施設への移動に不便する人が増加することが懸念されます。		＜駅や生活利便施設までの公共交通の利便性の維持・向上＞ ○バス停間隔や路線など路線バス運行の見直し ○バス停の待合機能の向上 ○商業施設・企業・大学などと連携したバス運行の推進
	移動需要があるところでも、道路が狭い場所では路線バスの運行が難しく、高齢者などが移動に不便する状況が見込まれます。		＜狭隘道路に対応した交通手段の確保＞ ○地域に根ざしたバス・タクシーの活用 ○狭隘道路における小型車両を用いた路線バスの運行 ○地域の交通課題解消に向けた「検討の場」づくり ○地域交通の先進事例などの情報収集・提供
	公共交通などで対応できない移動需要への対応として、かしこいクルマの使い方を考える必要があります。		＜かしこいクルマの使い方の推進＞ ○カーシェアリング、相乗り（マイカー）などの推進 ○モビリティ・マネジメントの推進

めざす交通体系の概念図（垂水）



めざす交通体系の概念図（東灘～須磨）



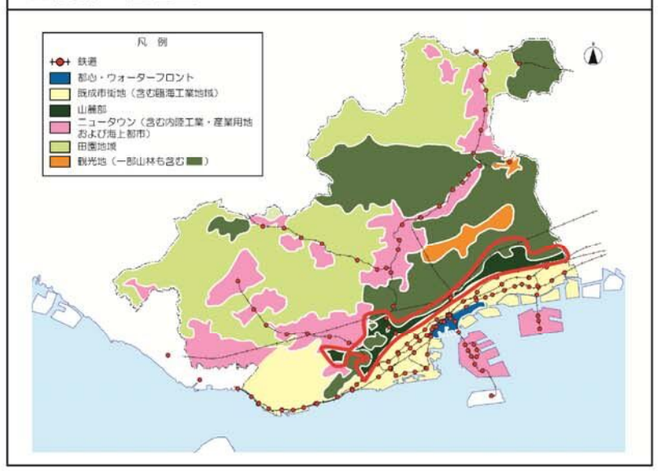
（3）地域交通（山麓部）

【概況】

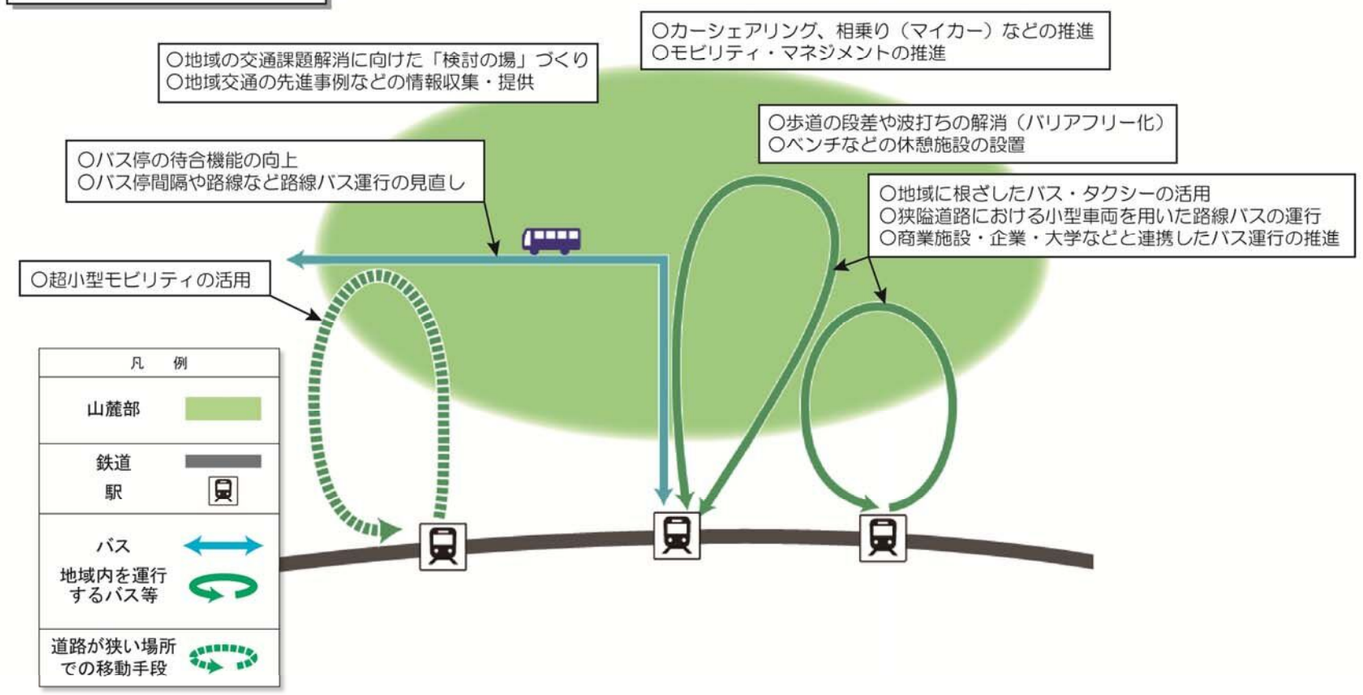
六甲山系南側の山麓に住宅地が形成され、勾配が急な地形で狭い道路が多くなっています。生活利便施設などの立地が集中する既成市街地の鉄道駅と地域を結ぶ路線バスなどが運行されています。

【現　状】	【課　題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】
・勾配が急で歩くのに負担が大きい地形ですが、細街路が多く路線バスが運行できないところが多くなっています。 ・バスの分担率が高く、高齢者でその傾向が顕著です。 ・地域住民が主体となって、小型の車両を使ったバス運行が続けられているところがあります	道路が狭く路線バスの運行が難しいところで、高齢者などが移動に不便することが懸念されます。	勾配が急で狭い道路が多い地域の移動手段として、きめ細やかに地域を運行する交通手段の確保と、既存の路線バスの利便性向上により、隣接する既成市街地の駅や生活利便施設にアクセスしやすい交通環境をめざします。 ①狭い道路に対応して地域内をきめ細やかに運行する交通手段の確保や、既存の路線バスの利便性向上を図るとともに、地域全体で運行を支える取り組みを進めます。 ②手すりやベンチの設置など勾配が急な地形に対応した歩行環境の確保を図ります。 ③公共交通と自動車のバランスよい利用を推進します。	＜狭隘道路に対応した交通手段の確保＞ ○地域に根ざしたバス・タクシーの活用 ○狭隘道路における小型車両を用いた路線バスの運行 ○超小型モビリティの活用 ○地域の交通課題解消に向けた「検討の場」づくり ○地域交通の先進事例などの情報収集・提供
	高齢化の進行によりバス停まで移動することが難しい高齢者が増え、路線バスの利用が減少し、バス運行の維持が難しくなることで、さらに移動が困難になる人が増えるという状況が懸念されます。		＜駅や生活利便施設までの公共交通の利便性の維持・向上＞ ○バス停間隔や路線など路線バス運行の見直し ○バス停の待合機能の向上 ○商業施設・企業・大学などと連携したバス運行の推進
	勾配が急な地形であり、高齢者などがより歩きやすい歩行環境が求められます。		＜歩行者の移動環境の向上＞ ○歩道の段差や波打ちの解消（バリアフリー化） ○ベンチなどの休憩施設の設置
	公共交通などで対応できない移動需要への対応として、かしこいクルマの使い方を考える必要があります。		＜かしこいクルマの使い方の推進＞ ○カーシェアリング、相乗り（マイカー）などの推進 ○モビリティ・マネジメントの推進

山麓部の位置図



めざす交通体系の概念図



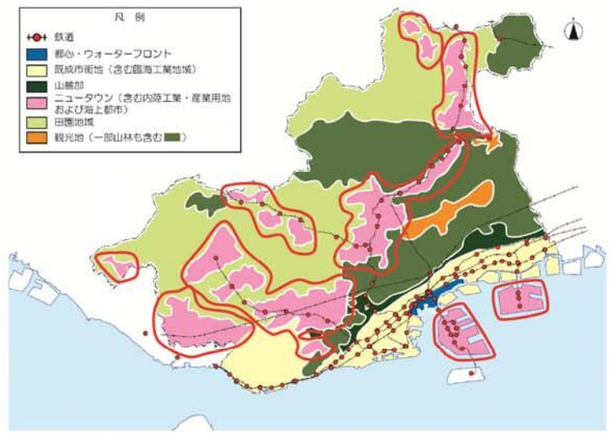
（3）地域交通（ニュータウン）

【概況】

昭和 40 年代から大量に住宅を供給するため、郊外でのニュータウン開発が進められてきました。郊外の丘陵地などを切り開いて開発された住宅団地では、生活利便施設が入る近隣センターが設けられています。また、郊外の幹線道路沿いなどで、農地を区画整理等で開発したところでは、幹線道路沿いに生活利便施設が多く立地しています。ニュータウンにおける住民の移動手段として、鉄道駅と住宅地を結ぶ路線バスがありますが、道路が狭い団地などでは運行がないところもあります。

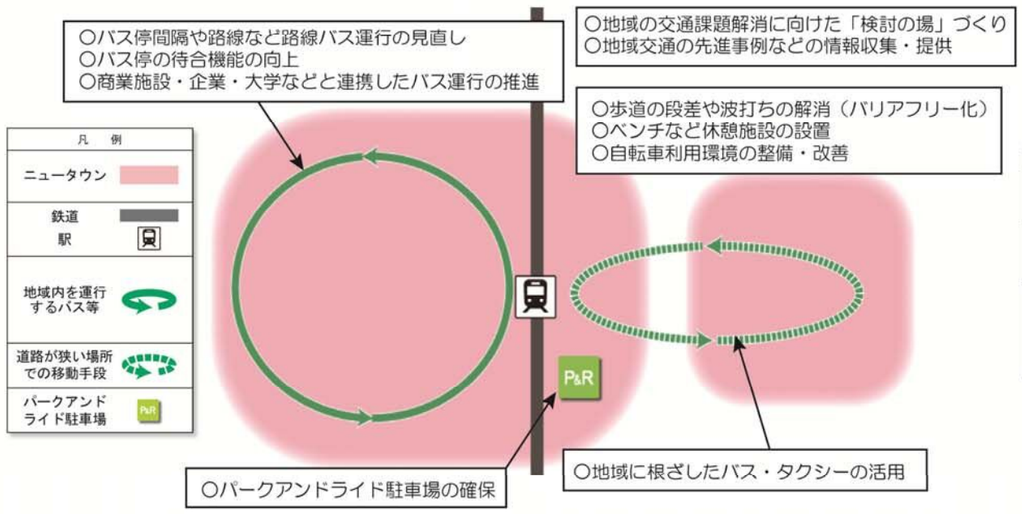
近年、開発から年数が経過したニュータウンでは、高齢化の急激な進行や都市基盤の老朽化、近隣センターの衰退など、一般にオールドタウン化と呼ばれる問題が顕在化しています。

ニュータウンの位置図

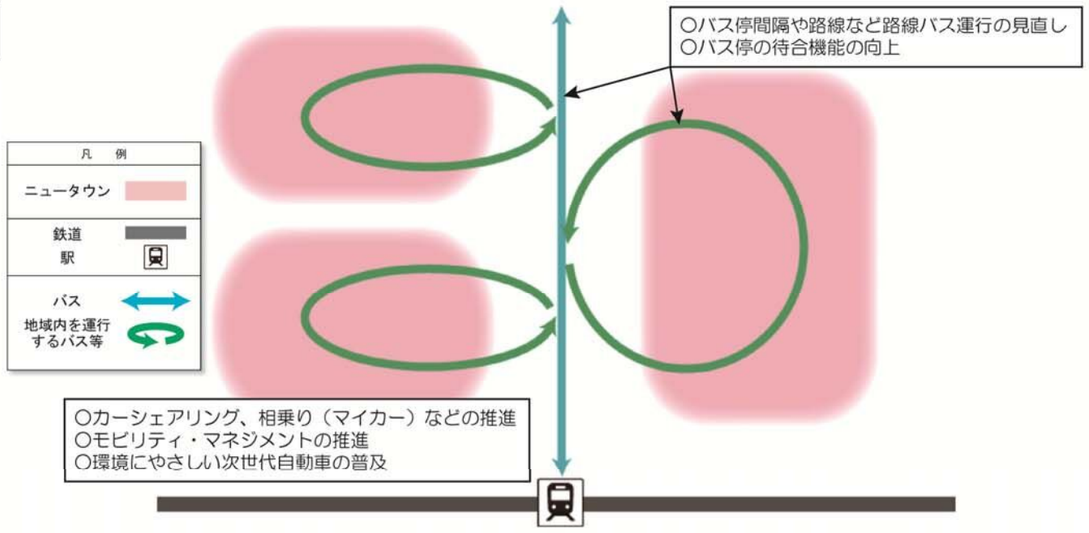


【現　状】	【課　題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】
・開発に合わせて同時期に同じ世代が転入した結果、世代が偏在しており、今後、急激な高齢化が見込まれます。 ・道路が狭く勾配が急な地形の団地があります。 ・開発年次が古い団地では道路などの都市基盤が老朽化しているところがあります。 ・ロードサイドで開発された団地では自動車の分担率が高くなっています。	開発に合わせて同世代が転居したことにより世代が偏在しており、今後、急激な高齢化により公共交通の維持が難しくなり、移動が困難になる人が増えることが懸念されます。 移動需要があるところでも、道路が狭い場所では路線バスの運行が難しく、高齢者などが移動に不便する状況が見込まれます。 歩道の段差や波打ちが生じていたり、駅周辺など通行量が多い道路での歩行者と自転車の混在などがあります。 公共交通などで対応できない移動需要への対応として、かしこいクルマの使い方を考えておく必要があります。	都心から放射状に整備された鉄道の駅周辺で開発されたニュータウンでは、徒歩や自転車、バスなどを組み合わせて駅や生活利便施設へアクセスしやすい交通環境をめざします。 駅から離れて開発されたニュータウンでは、自動車を利用しつつ、併せて既存の路線バスや、多様な交通手段を活用して、最寄りの駅や幹線道路沿いの生活利便施設へアクセスしやすい交通環境をめざします。 ①住宅地から駅や生活利便施設などへ向かうバスなどの維持や利便性向上を図ります。 ②狭い道路に対応して地域内をきめ細やかに運行する交通手段の確保を図るとともに、地域全体で運行を支える取り組みを進めます。 ③誰もが歩いて外出しやすい歩行環境の向上を図ります。 ④公共交通と自動車のバランスよい利用を推進します。	＜駅や生活利便施設までの公共交通の利便性の維持・向上＞ ○バス停間隔や路線など路線バス運行の見直し ○バス停の待合機能の向上 ○商業施設・企業・大学などと連携したバス運行の推進 ＜狭隘道路に対応した交通手段の確保＞ ○地域に根ざしたバス・タクシーの活用 ○地域の交通課題解消に向けた「検討の場」づくり ○地域交通の先進事例などの情報収集・提供 ＜歩行者・自転車の移動環境の向上＞ ○歩道の段差や波打ちの解消（バリアフリー化） ○ベンチなどの休憩施設の設置 ○自転車利用環境の整備・改善 ＜かしこいクルマの使い方の推進＞ ○パークアンドライド駐車場の確保 ○カーシェアリング、相乗り（マイカー）などの推進 ○モビリティ・マネジメントの推進 ○環境にやさしい次世代自動車の普及

めざす交通体系の概念図（駅周辺で開発されたニュータウン）



めざす交通体系の概念図（駅から離れて開発されたニュータウン）



（３）地域交通（田園地域）

【概況】

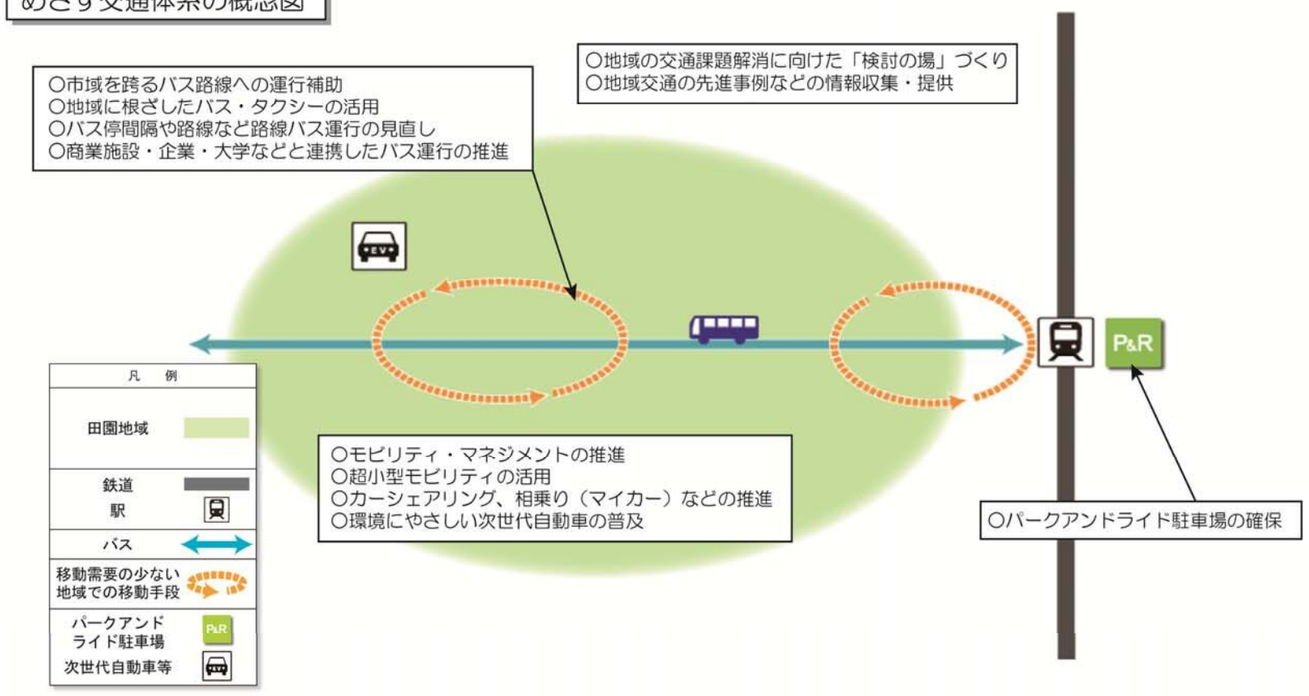
主に北区および西区に広がる市街化調整区域などで、農地・集落・里山が広がる農村地域です。市域面積の約４割を占めており、市民約８万人がくらしています。

地域の公共交通として生活幹線道路を路線バスが運行していますが、住居は地域内に広く点在しており、バス停まで距離があるところが多くなっています。生活利便施設などの立地が少なく、住民は買物や通院のために周辺のニュータウンなどに出てくる状況が見られます。

【現　状】	【課　題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】
・人口が少なく路線バスなど公共交通の採算性を取るのが難しく、一部周辺都市へ市域を跨って運行しているバスに、国・県・市で協調しながら運行補助を行っている状況もあります。 ・生活利便施設の立地は少なく、徒歩や自転車だけで、買物や通院などの日常生活行動をこなすのは難しい状況です。 ・自動車の分担率が概ね６割を占めています。 ・65 歳以上では送迎の割合が高くなっていいます。	人口が少ないこともあり、高齢者の買物、通院や子どもの通学に使われている、路線バスの維持が難しくなっています。 核家族化の進行や人口の流出により、送迎など共助・互助による移動が難しくなることが予想されます。 公共交通などで対応できない移動需要への対応として、かしこいクルマの使い方を考える必要があります。	人口密度が低く集落が分散していること、さらには地域内での生活利便施設の立地も少ないことから、地域外の生活利便施設や駅へアクセスする必要があり、多様な交通手段を活用しながら、地域の実情に見合った交通環境の実現を図ります。 ①駅と地域を結ぶ路線バスの維持や、きめ細やかに地域内を運行する交通手段の導入を図るとともに、地域全体で運行を支える取り組みを進めます。 ②公共交通などで対応することが難しい移動需要については、自動車の相乗りなど、かしこいクルマの使い方についての意識啓発などを進めます。	＜駅や生活利便施設までの公共交通の利便性の維持・向上＞ ○バス停間隔や路線など路線バス運行の見直し ○市域を跨るバス路線への運行補助 ○地域に根ざしたバス・タクシーの活用 ○商業施設・企業・大学などと連携したバス運行の推進 ○超小型モビリティの活用 ○地域の交通課題解消に向けた「検討の場」づくり ○地域交通の先進事例などの情報収集・提供 ＜かしこいクルマの使い方の推進＞ ○パークアンドライド駐車場の確保 ○カーシェアリング、相乗り（マイカー）などの推進 ○モビリティ・マネジメントの推進 ○環境にやさしい次世代自動車の普及

田園地域の位置図

めざす交通体系の概念図



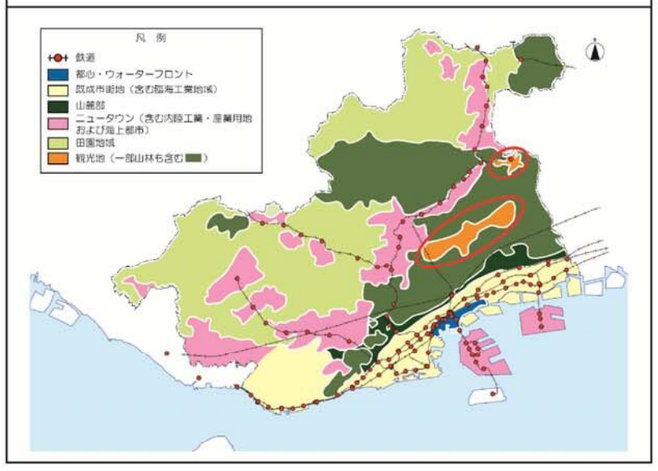
（３）地域交通（観光地（六甲・摩耶山および有馬））

【概況】

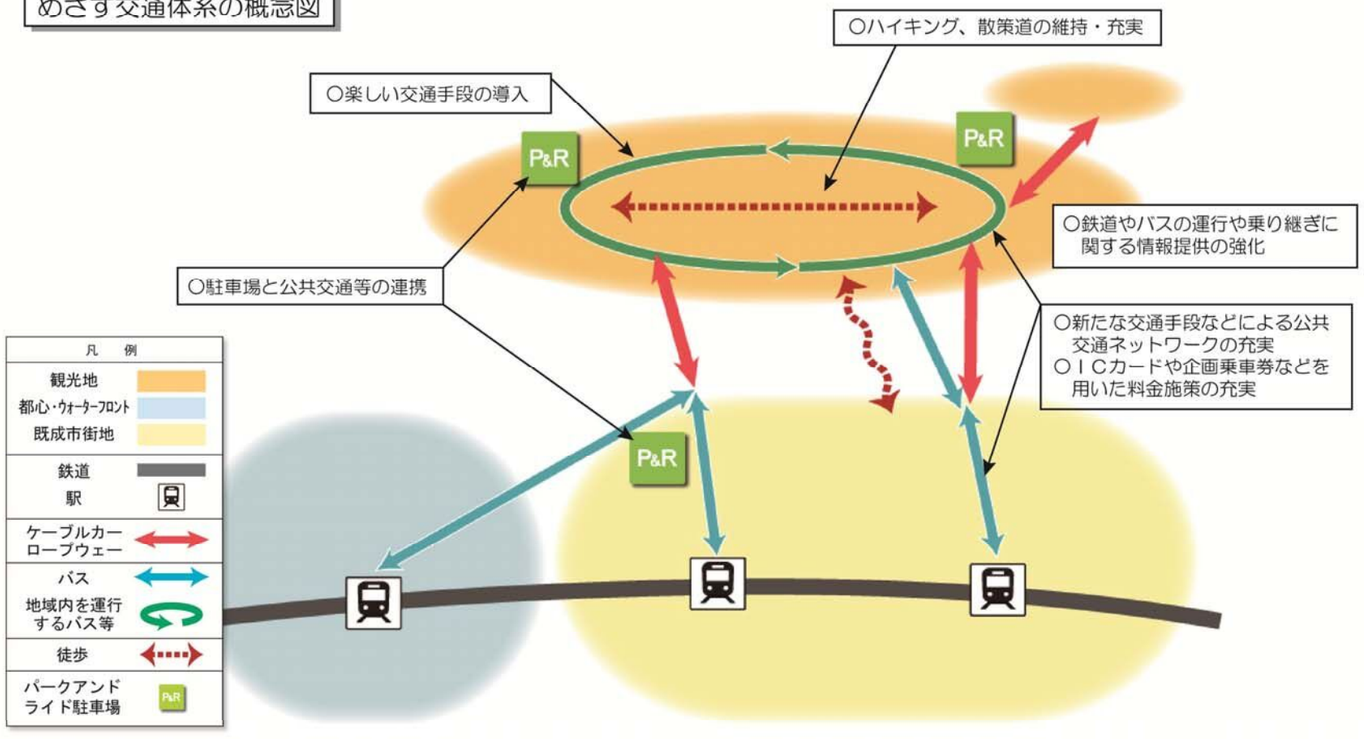
六甲･摩耶山および有馬は、都市近郊にある神戸の魅力的な観光地となっています。六甲･摩耶山は野鳥･昆虫･植物など自然の宝庫として知られ、アウトドアレジャーゾーンとして親しまれています。有馬は、日本三古湯の一つであり、四季折々の自然を楽しむことができ、年間を通じた魅力がある地域です。六甲・摩耶山は六甲山系南側の既成市街地とロープウェーやケーブルカー、路線バスで連絡されるとともに、有馬とはロープウェーで連絡されています。

【現　状】	【課　題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】
・市街地から六甲・摩耶山上へアクセスするには公共交通を複数回乗り換える必要があり、山上を東西に移動するにも、バスを乗り継ぐ必要があります。 ・各方向からアクセス・回遊できるようにハイキング道や散策道が整備されています。 ・来訪者の約半分が自動車で訪れており、観光シーズンには施設への入庫待ちで渋滞が発生しているところも見られます。 ・周遊ルートや交通手段の認知度が十分ではありません ・近年の健康志向の高まりなどから、ハイカーが増加しているものと考えられます。	公共交通によるアクセスや回遊が、自動車と比べて不便な状況にあります。	市街地からほど近い六甲・摩耶山上に形成された観光地へ、公共交通の利便性向上や充実を図ることで、自動車を使わずにアクセスして巡りやすい交通環境の確保を図ります。また、交通情報案内を充実させるとともに、観光地に見合う楽しい交通手段の導入を図ります。 ①市街地と六甲・摩耶山上を結ぶ公共交通および六甲・摩耶山上を東西に結ぶ公共交通の利便性向上や充実を図ります。 ②六甲・摩耶山上をさらに楽しく回遊するための交通手段の導入を図ります。 ③ハイカーなどが六甲・摩耶山上を訪れ回遊しやすいように歩行環境の向上を図りま	＜公共交通の利便性の維持・向上＞ ○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 ○ＩＣカードや企画乗車券などを用いた料金施策の充実 ＜多様な回遊手段による観光交通の充実＞ ○楽しい交通手段の導入 ＜自動車交通のマネジメント＞ ○駐車場と公共交通等の連携
	ハイキング道や散策道を維持していくためには、人力による手入れが必要です。また、近年の登山ブームに対応した歩きやすい環境づくりが必要とされています。		＜歩行環境の向上＞ ○ハイキング、散策道の維持・充実
	公共交通利用に関して、どのようなルート、時間あるいは、交通手段で乗り継いでいくことができるかといった分かりやすい交通案内が十分ではありません。		＜交通情報案内の充実＞ ○鉄道やバスの運行や乗り継ぎに関する情報提供の強化

観光地の位置図



めざす交通体系の概念図



4――市民・企業・交通事業者・行政の役割分担

めざす交通環境の実現を図るためには、交通施策の基本方針に基づき、市民・企業・交通事業者・行政が連携して取り組むことが重要で、特に市民の協働と参画は必要不可欠です。以下に、解決すべき交通課題を共有して取り組みを進める上で、市民・企業・交通事業者・行政が担うべき基本的な役割を示します。

4.1　公共交通中心の交通ネットワークの維持・充実

■市民

- 一人ひとりが公共交通の維持や環境負荷の低減を図ることを心がけ、通勤や買物など日常生活での移動に公共交通を積極的に利用するよう努めます。

■企業

- 出勤や業務移動での公共交通利用の推奨や、公共交通を使った自社へのアクセスルートを来訪者に案内するなど、公共交通利用が図られるよう努めます。

■交通事業者

- 鉄道を基幹としてバスで補完する公共交通ネットワークの維持・充実のために、交通事業者間で連携しながら、運行の見直しや運行サービスの向上などに取り組みます。
- 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が図られるよう、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

- 公共交通を中心とする交通ネットワークの実現に向けて、利便性や安全性向上のための公共交通の施設更新などに関わる必要な支援や、公共交通の維持のための仕組みづくり、自動車から公共交通への利用転換に向けた意識啓発などに取り組みます。
- 駅などの交通結節点へアクセスするための道路や駅前広場など、都市交通基盤の整備や維持・更新などに取り組みます。

4.2　地域のくらしを支える交通環境の形成

■市民

- それぞれの地域における交通課題を地域全体で共有するとともに、交通事業者や行政などと連携しながら、その課題解消に向けて必要な取り組みを進めるよう努めます。

■企業

- 地域住民の声などに耳を傾け、交通事業者や行政と連携しながら、日常生活で必要となるサービスや移動手段の提供などに努めます。

■交通事業者

- 行政とも連携しながら地域ニーズの把握に努めるとともに、そのニーズに応じたきめ細やかな運行サービスの維持・提供に取り組みます。

■行政

- 交通課題や改善の方向性、事例などを地域に対して情報提供し、十分なコミュニケーションを図りながら協働と参画による取り組みを進めます。
- 地域や交通事業者の積極的な取り組みに対して、合理的な支援を行います。
- 移動の円滑化のため、歩道の改修などの都市基盤の維持・更新に取り組みます。

4.3　都心･観光地における魅力的な交通環境の形成

■市民

- 徒歩や公共交通で散策を楽しめる魅力的な歩行環境を確保するため、公共交通などを使ってアクセスするよう努めます。
- 定められた自動車・自転車駐車場を利用するなどマナーの遵守に努めます。
- 地域のまちづくり活動の中で、より魅力的な交通環境づくりに向けて取り組むよう努めます。

■企業

- 地域のまちづくり活動などに参画し、市民・交通事業者・行政とともに、賑わいづくりや回遊性の向上に取り組むよう努めます。

■交通事業者

- 誰もが円滑・快適に観光施設を巡れるよう、交通事業者同士の協力や、企業などとの連携をしながら公共交通の利便性向上に取り組みます。
- 初めて訪れた来訪者にもわかりやすい交通案内情報の提供に取り組みます。

■行政

- 人を中心とした魅力的な交通環境の実現に向けた自動車交通のマネジメントに取り組みます。
- 道路空間の再配分による歩行環境の向上や、賑わいに資する回遊拠点の整備など、まちの賑わいや活力に資する魅力的な空間づくりに取り組みます。
- 回遊性向上に資する使いやすい公共交通サービスの提供に向けて、交通事業者や企業などを交えて検討を行うとともに、必要な取り組みを推進します。

5　移動の区分ごとに列挙した主な取り組みの一覧

第３章で示した「交通施策の基本方針」、「取り組みの柱」に基づき、移動の区分ごとに列挙した「主な取り組み」をまとめました。また、「主な取り組み」ごとに市民・企業・交通事業者・行政の役割分担に基づく「取り組み主体」と、「実施スケジュール」を示すとともに、中長期に着手する取り組みを合わせて記載しています。（※中・長期に着手する取り組みについては、「第４章３　中長期的な視点に立って熟度を高めるべき取り組み」を参照）

No.	取り組みの柱	主な取り組み	移動の区分：広域交通（交通結節点）	地域間交通	地域交通：都心・ウォーターフロント	地域交通：既成市街地	地域交通：山麓部	地域交通：ニュータウン	地域交通：田園地域	地域交通：観光地（六甲・摩耶山・有馬）	取り組み主体：市民	企業	交通事業者	行政	実施スケジュール：短期（～2018年）	中期（短期～2025年）	中・長期（2025年以降）
1	①広域交通拠点の結節機能の向上：新神戸駅の利便性向上	歩行環境の改善などによる乗り継ぎ利便性の向上	○										◎	○	■	■	
2	①新神戸駅の利便性向上	案内サイン等による情報案内の充実	○										◎	○	■	■	
3	①神戸空港の機能強化	運用時間の延長・発着枠の拡大	○											◎	■	■	
4	①神戸空港の機能強化	国際ビジネスジェット・チャーター便の受け入れ条件の緩和	○											◎	■	■	
5	①神戸空港の機能強化	ベイシャトルの活用	○										◎	○	■		
6	①神戸港の利便性向上や機能強化	客船ターミナル施設などの更新	○										◎	◎	■		
7	①長距離バス乗降場の機能強化	長距離バスの乗降場所の確保および案内、待合環境の改善	○										◎	○	■	■	
8	②鉄道・バス路線の維持・充実	利便性向上に資する鉄道の機能強化		○									◎		■	■	
9	②	バリアフリー新法に基づく移動の円滑化の促進		○							○	◎	◎	◎	■	■	
10	②	安全対策に資する基盤施設・設備の維持・更新		○									◎	○	■	■	
11	②	鉄道・バス乗継割引などによる乗り継ぎ利便性の向上		○									◎	○	■	■	
12	②	ＩＣカードや企画乗車券などを用いた料金施策の充実		○	○					○		○	◎		■	■	
13	②	バス停間隔や路線など路線バスの運行の見直し		○		○	○	○	○		○		◎	○	■		
14	②	市域を跨るバス路線への運行補助							○		○		○	◎	■		
15	②	バス走行環境の向上（ＰＴＰＳ、バス専用・優先レーン）		○									◎	◎	■	■	
16	②	鉄道・バス路線の維持のための仕組みづくり		○									○	◎	■	■	
17	②	ゾーン料金制など公共交通のシームレス化の推進															■
18	③駅やバス停、生活利便施設までの移動手段の確保	狭隘道路における小型車両を用いた路線バスの運行				○	○						◎	○	■	■	
19	③	地域に根ざしたバス・タクシーの活用		○		○	○	○	○		◎		○	○		■	
20	③	商業施設・企業・大学などと連携したバス運行の推進				○	○	○	○			◎	○	○	■	■	
21	③	地域の交通課題解消に向けた「検討の場」づくり				○	○	○	○		◎	○	○	◎	■		
22	③	地域交通の先進事例などの情報収集・提供				○	○	○	○		○	○	○	◎	■		
23	③	超小型モビリティの活用					○		○		○	◎		○	■		
24	③	自転車利用環境の整備・改善		○	○	○		○			○	◎	◎	◎	■		
25	③	自動二輪車利用環境の整備・改善			○						○	◎		○	■		
26	③	物資輸送車両への混乗など多様な移動手段の活用															■
27	④駅やバス停の結節機能の強化	交通結節機能の強化（駅前広場など）		○									○	◎	■	■	
28	④	バス停の待合機能の向上				○	○	○					◎	○	■	■	
29	④	新駅の整備		○									◎	○	■	■	
30	④	パークアンドライド駐車場の確保		○				○	○			◎	◎	◎	■	■	
31	⑤歩行環境の向上	歩道の段差や波打ちの解消（バリアフリー化）				○	○	○						◎	■		
32	⑤	ベンチなどの休憩施設の設置				○	○	○						◎	■		
33	⑤	緑陰空間の整備				○								◎	■		
34	⑤	憩いと賑わい創出に資するたまり空間の整備			○							◎		◎	■	■	
35	⑤	歩きたくなる街路景観の演出			○						○	◎	◎	◎	■	■	
36	⑤	回遊拠点づくり・拠点機能の向上			○						○	○		◎	■	■	
37	⑤	三宮駅周辺の地下、地上、デッキによる歩行者ネットワークの充実			○							◎		◎	■	■	
38	⑤	道路空間の再配分等による歩行者動線の強化			○							○		◎	■	■	
24	⑤	自転車利用環境の整備・改善		○	○	○		○			○	◎	◎	◎	■		
39	⑤	ハイキング、散策道の維持・充実								○	○			◎	■	■	
40	⑥自動車交通のマネジメント	広域的な道路網の充実による通過交通の円滑化			○									◎	■	■	
41	⑥	幹線道路への通過交通の誘導			○						○			◎	■	■	
42	⑥	まちなかへの通過交通の流入抑制			○						○	○		◎	■	■	
43	⑥	荷捌きスペースの適正配置			○							◎		◎	■	■	
44	⑥	駐車場の共同化・集約化の推進			○							◎		◎	■		
45	⑥	駐車場と公共交通等の連携			○					○		◎	◎	○	■	■	
46	⑦公共交通などの多様な交通手段による回遊性の向上	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			○					○		◎	◎	○	■	■	
47	⑦	観光交通（バス）運行の円滑化			○								◎	○	■	■	
48	⑦	ウォーターフロントを運行する海上交通の再構築			○								◎	○		■	
49	⑦	楽しい交通手段の導入			○					○	○	◎	◎	○	■	■	
50	⑧かしこいクルマの使い方の推進	カーシェアリング、相乗り（マイカー）などの推進				○	○	○	○		◎	◎		○	■		
51	⑧	環境にやさしい次世代自動車の普及		○					○		○	◎		◎	■		
52	⑧	モビリティ・マネジメントの推進		○			○	○	○		○	○	○	◎	■	■	
53	⑨交通情報案内の充実	駅やバスターミナルなどにおける乗り場案内の充実		○									◎	○	■		
54	⑨	鉄道やバスの運行や乗り継ぎに関する情報提供の強化		○						○		○	◎	○	■		

「移動の区分」の表記について、「第3章　3−2　移動の区分毎の取り組みの方向性および主な取り組み」で、各区分毎の主な取り組みとして掲載しているものには○印を付けています。また、1～54の「主な取り組み」について、掲載した「移動の区分」以外でも、実施を検討すべき区分があるため色付けをしています。

◎実施主体
○実施主体との協働または支援

※□ 短期に着手
■ 中期に着手
■ 中・長期に着手
※短期、中期両方に色が付いているものはそれぞれの時期に着手する事業を含むもの
※中・長期（2025年）以降に着手する施策は「5−2　中長期的な視点に立って熟度を高めるべき取り組み」を参照

5.1　主な取り組みの説明

①広域交通拠点の結節機能の向上

1　歩行環境の改善などによる乗り継ぎ利便性の向上（新神戸駅周辺）

新幹線と地下鉄との連絡通路における歩行環境を改善するため、連絡通路の改修などを進めます。

2　案内サイン等による情報案内の充実（新神戸駅およびその周辺）

交通情報の案内を充実し、公共交通機関の乗り換えを円滑にするため、案内サインの多言語化やデザイン性の向上、デジタルサイネージの活用などについて検討します。

3　運用時間の延長・発着枠の拡大（神戸空港）

神戸空港の能力を最大限に活かすため、運用時間の延長や、発着枠規制の撤廃をめざした取り組みを進めます。

4　国際ビジネスジェット・チャーター便の受け入れ条件の緩和（神戸空港）

包括旅行チャーターなどが可能になるよう、国際チャーター便運行規制の緩和と国際便受入促進のための CIQ 体制の充実などをめざした取り組みを進めていきます。

5　ベイシャトルの活用

関西国際空港と神戸空港との連携を強化することで、神戸空港の利便性向上を図るため、ベイシャトルのさらなる活用に取り組みます。。

6　客船ターミナル施設などの更新

フェリーや客船のターミナル利用者の利便性向上を図るため、ターミナル施設の更新や、バリアフリー化を進めます。

7　長距離バスの乗降場所の確保および案内、待合環境の改善

長距離バスの乗降時の安全性・快適性の確保や、待合環境の向上、乗り換えの利便性向上などを図るための取り組みを進めます。

②鉄道・バス路線の維持・充実

8　利便性向上に資する鉄道の機能強化

利便性の向上を図るため、ニーズに応じた運行ダイヤの見直しを行うとともに、車両や施設の改良・更新についても、交通需要や効果、事業費などの観点から検討を行います。

9　バリアフリー新法に基づく移動の円滑化の促進

誰でも移動しやすい交通環境づくりを進めるため、駅の案内・誘導施設の充実（視覚障害者誘導用ブロック、触知案内板、音声案内など）や、ノンステップバス・ワンステップバスの導入、福祉タクシー、ユニバーサルデザインタクシーの普及などに取り組みます。

10　安全対策に資する基盤施設・設備の維持・更新

鉄道施設の耐震化やホーム柵の設置、自動列車停止装置（ATS）の整備や既存施設・設備の維持・更新などの安全対策に取り組みます。

11　鉄道・バス乗継割引などによる乗り継ぎ利便性の向上

異なる交通手段や路線間での乗り継ぎでの料金割引を行うなど、公共交通の一体性を高めることで公共交通の利便性向上を図る取り組みを進めます。

12　IC カードや企画乗車券などを用いた料金施策の充実

公共交通を利用して施設で割引などの特典が受けられるエコショッピングや、観光で使いやすい１日乗車券など、IC カードや企画乗車券を活用して公共交通の利便性を高める料金施策の充実を図ります。

13　バス停間隔や路線など路線バスの運行の見直し

高齢者をはじめ誰もがバスを利用しやすい環境を整えていくため、バス停の間隔や運行路線の見直しを行い、きめの細かい運行をめざします。

14　市域を跨るバス路線への運行補助

神戸市域と周辺都市に跨るバス路線で、幹線的な役割を担う維持すべき路線について、国・県と協調しながら運行補助を行います。

15　バス走行環境の向上（PTPS、バス専用・優先レーン）

道路の混雑などが著しいバス路線において、バス専用・優先レーンの設定や PTPS の設置により、バスの走行環境の改善と定時運行を確保することで、安全性・利便性の向上を図ります。

16　鉄道・バス路線の維持のための仕組みづくり

基幹的な移動手段となる鉄道や、駅や生活利便施設までの移動手段となるバスなど、公共交通を維持していくための支援のあり方の検討を行います。

17　ゾーン料金制など公共交通のシームレス化の推進

「５－２　中長期的な視点に立って熟度を高めるべき取り組み」を参照

③駅やバス停、生活利便施設までの移動手段の確保

18　狭隘道路における小型車両を用いた路線バスの運行

道路が狭い、交通が不便な地域などにおいて、小型車両を用いた路線バスの運行や、道路改良にあわせた路線バスの運行などに取り組みます。

19　地域に根ざしたバス・タクシーの活用

交通が不便な地域などにおいて、市民・交通事業者・行政が連携しながら、タクシーの活用や、きめ細やかな運行が可能な、地域に根ざしたバスや乗合タクシーの運行を推進します。

20　商業施設・企業・大学などと連携したバス運行の推進

交通が不便な地域などにおいて、商業施設や企業、大学などと連携したバスの運行など、地域の移動手段の確保を推進します。

21　地域の交通課題解消に向けた「検討の場」づくり

地域の交通課題の解消に向けて、情報交換や具体的な取り組みの検討を行うための場づくりに取り組みます。

22　地域交通の先進事例などの情報収集・提供

他都市の先進的な取り組み事例などについて、情報を収集して整理し、市民が交通問題の解消に取り組む上で参考となる情報を提供します。

23　超小型モビリティの活用

観光地などでの回遊性を高める新たな交通手段や、道路が細くバスが運行できない場所での移動手段など、様々な状況に応じた超小型モビリティの活用を検討します。

24　自転車利用環境の整備・改善

歩行者と自転車の安全性、快適性の向上の観点から、歩行者・自転車の交通量や、道路構造、沿線住民のニーズなどを考慮しながら、道路空間の再配分により走行空間の確保などを図ります。また、公共交通との結節機能の強化や、三宮・元町などの都心部を中心に、公共駐輪場の整備や、道路占用による民間駐輪場の整備促進などの駐輪対策を行います。

25　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により、目的施設における自動車二輪車の適切な受け入れを図るとともに、既存の駐車場における自動二輪車のさらなる受け入れを図ります。

26　物資輸送車両への混乗など多様な移動手段の活用

「５－２　中長期的な視点に立って熟度を高めるべき施策」を参照

④駅やバス停の結節機能の強化

27　交通結節機能の強化（駅前広場など）

駅の利用状況や、駅前広場の整備状況、駅周辺のバス路線網の状況などを考慮しながら、交通結節機能を高める必要があると考えられる箇所において、駅前広場の整備や改良を進めます。

〔交通結節機能の強化を検討する箇所〕

- JR 東海道本線（三ノ宮駅、元町駅）
- JR 山陽本線（須磨駅）
- 神戸電鉄有馬線（北鈴蘭台駅）　など

28 バス停の待合機能の向上

ベンチや時刻表掲示スペースなどを備えた待合しやすいバス停の設置などを進めます。

29　新駅の整備

鉄道沿線の地域の利便性向上を図るため、新駅整備について検討を進めます。

30　パークアンドライド駐車場の確保

路線バスが運行していない地域から、鉄道駅へのアクセス性の向上を図るため、駅前やバス停周辺にパークアンドライド駐車場の確保を図ります。

⑤歩行環境の向上

31　歩道の段差や波うちの解消（バリアフリー化）

誰もが歩きやすい歩行空間を確保していくため、既存の歩道の段差、波打ち、根上がりの解消、手すりや視角障害者誘導ブロックの設置などによるバリアフリー化、安全性向上のための新たな歩道の設置などの取り組みを進めます。

32　ベンチなどの休憩施設の設置

誰もが歩いて外出しやすい歩行環境をつくるため、幹線道路などでの街路樹による緑陰空間の確保や、駅や公共施設周辺などで休憩施設として、ベンチの設置に取り組みます。

33　緑陰空間の整備

幹線道路や観光地などにおいて、歩きやすい歩行環境をつくるため、街路樹などによる緑陰空間の確保に取り組みます。

34　憩いと賑わい創出に資するたまり空間の整備

道路空間の再配分や公開空地の活用などにより、人が憩いたたずむことができるたまり空間の形成を図ります。

35　歩きたくなる街路景観の演出

交通施設などの整備にあたりデザインの質の向上を図るとともに、建築物や屋外広告物のデザイン誘導により、眺望景観や個性的なまちなみ景観を形成することで、歩くこと自体を楽しむことができる街路景観づくりを進めます。

36　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・形成や、道路空間などにシンボリックな拠点空間の創出を図りつつ、道路空間をオープンカフェやイベントなどに活用するための枠組みを構築することで、まちの魅力や賑わいの創出、回遊性の向上などを図ります。

37　三宮駅周辺の地下、地上、デッキによる歩行者ネットワークの充実

神戸の玄関口でもある三宮駅の周辺において、歩行環境の向上や複数ある交通機関の結節機能を強化するため、公共によるデッキや地下通路の整備や、民間ビルの開発や改築などに合わせた歩行空間の確保により、地下・地上・デッキレベルでの、歩行空間の３層ネットワーク化を推進します。

38　道路空間の再配分等による歩行者動線の強化

都心・ウォーターフロントにおいて、道路空間の再配分により車道を縮小し歩行空間を拡大することで、歩きやすい歩行環境づくりを進めます。

39　ハイキング･散策道の維持･充実

観光地・山麓部などにおけるハイキングや散策のために整備されたみちの維持・充実を図ります。

⑥自動車交通のマネジメント

40　広域的な道路網の充実による通過交通の円滑化

都心・ウォーターフロントなどにおける交通渋滞を緩和するとともに、大阪湾ベイエリアの諸都市を相互に連絡することで、都市の活力向上を支援するため、大阪湾岸道路西伸部の整備を推進します。

41　幹線道路への通過交通の誘導

地域に流入する通過交通を、標識、交差点改良、信号制御、交通規制などにより幹線道路へと誘導し、まちなかへの流入を抑制することで歩行者の安全性や快適性を高めます。

42　まちなかへの通過交通の流入抑制

走行路の蛇行や狭小化や、エリアを定めて速度を一律 30km/時に規制するゾーン 30 などの手法による速度抑制を行うことで、自動車の運転手に抵抗感を与え、まちなかへの通過交通の流入抑制を図ります。

43　荷捌きスペースの適正配置

路外における適切な荷捌きスペースの確保を基本としながら、道路空間の再配分などを行う中で、共同荷捌きスペースの確保などを図ります。

44　駐車場の共同化・集約化の推進

人の往来が多い道路に面して設けられた駐車場の出入口を減少させることによる歩行者の安全性・快適性の確保や、ビルなど建築物のスペースの有効活用を可能とすることによるまちの魅力・活力の向上を図っていくため、商業・業務施設が集積するエリアなどで、現行の附置義務駐車場のルールを見直し、附置義務駐車場の隔地・共同化を推進します。

45　駐車場と公共交通等の連携

都心・ウォーターフロントや観光地など歩行者を中心とした魅力的な交通環境づくりを進める地域において、地域の外縁部で自動車を駐車し公共交通にスムーズに乗り換えができるように、地域周辺部の既存駐車場などと公共交通の連携を図ります。

⑦公共交通などの多様な交通手段による回遊性の向上

46　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

来街者の回遊性の向上などを図るため、集客施設が連携して運行する循環バスなど、回遊にも使いやすい新たな交通手段の導入を進める中で、既存の公共交通も含めて、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を図ります。また、新たな交通手段として、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、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など様々な観点で検討を行います。

47　観光交通（バス）運行の円滑化

乗降客の滞留空間を含め、道路上などでの秩序ある乗降場所の確保や乗降客を誘導する仕組み、また、それに対応した適切な場所でのバスの待機スペースの確保を図ります。

48　ウォーターフロントを運行する海上交通の再構築

需要の動向を見極めながら、ウォーターフロントならではの優れた眺望景観を楽しむことができ、誰もが気軽に利用できる海上交通の導入を推進します。

49　楽しい交通手段の導入

超小型モビリティやコミュニティサイクル、遊覧車など、移動すること自体を楽しめる交通手段の導入を図ります。

⑧かしこいクルマの使い方の推進

50　カーシェアリング、相乗り（マイカー）などの推進

公共交通で移動することを基本としながら、必要に応じてカーシェアリングや相乗りすることを推進し、環境にやさしい交通環境の実現をめざします。

51　環境にやさしい次世代自動車の普及

プラグインハイブリッド自動車や電気自動車などの次世代自動車を普及し、環境負荷の低減を図るため、次世代自動車導入に対する促進策の充実を図ります。

52　モビリティ・マネジメントの推進

自動車の利用が多い地域などにおいて、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、自動車から環境負荷の少ない公共交通などへの転換に向けて、市民が自らの交通行動を見直す機会をつくるとともに、地域全体で公共交通を支えるという活動につなげていきます。

⑨交通情報案内の充実

53　駅やバスターミナルなどにおける乗り場案内の充実

駅やバスターミナルなどにおいて、公共交通機関の乗り換えや、行き先を分かりやすく案内するために、バス情報案内板の設置や案内サインの多言語化、デジタルサイネージの活用などについて検討します。

54　鉄道やバスの運行や乗り継ぎに関する情報提供の強化

バスの運行路線図の作成・配布や、ホームページで公共交通の乗り換えや運行情報を広く発信することで、公共交通を利用しやすい環境づくりを進めます。

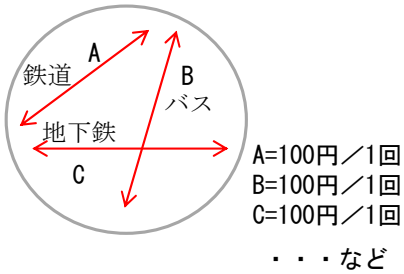
5.2　中長期的な視点に立って熟度を高めるべき取り組み

今後、取り組みを進めるべきであるが、現行の法制度上の制限など問題などから、長期的な検討を要すると考えられる取り組みを示します。

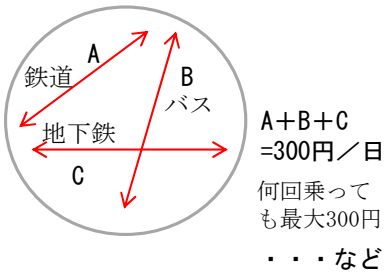
（1）ゾーン料金制など公共交通のシームレス化の推進

公共交通の料金を一律化することにより、利用者にとってわかりやすい料金体系とするとともに、乗り継ぎによる料金の抵抗を減らすことで、公共交通の利便性や回遊性の向上を図ります。

公共交通の利用料金一律化イメージ



一定ゾーンでの上限運賃制イメージ

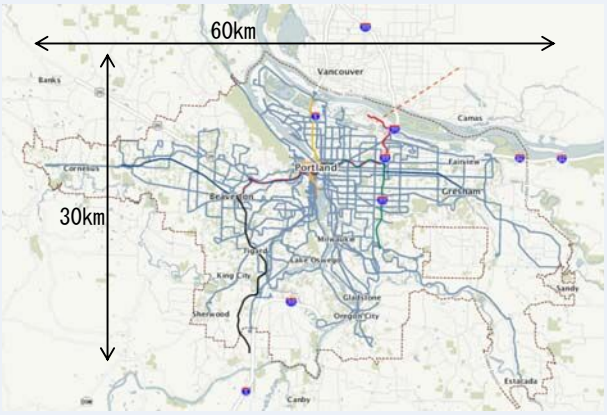


海外事例「複数公共交通機関の料金一律化などのチケットの導入（米国、ポートランド）」

- 全ての公共交通機関の利用料金を機関別で一律に設定
- 望ましい交通環境を実現するため、事業所からの税収などを運営費に充当

期間	料金
2時間以内	2.5＄
1日	5＄
7日	26＄
14日	51＄
30日	100＄

ポートランドの公共交通網（バス･LRT 等）



出展：TRIMET ホームページより

日本で実施する上での課題

- 交通事業者間の競合が発生することに対する鉄道事業法や道路運送法など法制度上の問題
- 独立採算性で事業を行っている交通事業者の採算性の確保
- 事業者間での収益の分配ルールの確立
- 公共交通料金一律化に向けたシステム開発や開発コスト　など

※都心や観光地などエリアを限った中での企画乗車券を使った社会実験の実施など、ゾーン料金制などの本格導入に向けた取り組みを行っていきます。

（２）物資輸送車両への混乗など多様な移動手段の活用

公共交通の導入や維持が難しい地域で、生活に必要な移動手段を確保するため、関係機関などと調整しながら、必要に応じて、物流への人の混乗など、現行制度では実現が難しい移動手段の導入について検討します。

海外事例「ポストバス（イギリス）」

イギリスのポストバスは、郵便集配車が、高齢者や障害者を乗せて、集落と地方都市との間を輸送するバスで、郵便集配と住民輸送という２つのサービスを１台のバスで一度に提供する交通サービス。

ポストバスの利用風景

出展：国土交通省、地域交通ガイダンス（ＰＰＧ）より

日本で実施する上での課題

- 貨物自動車による有償旅客輸送が可能となる道路運送法の改正、郵便自動車による有償旅客輸送が可能となる郵便物運送委託法の改正
- 安全運行の確保、貨物及び旅客運送の需要調整や運送への支障等について検証　など

貨客混載の禁止に係わる法令の定め

道路運送法　第 83 条

（有償旅客運送の禁止）

・貨物自動車運送事業を経営する者は、有償で旅客の運送をしてはならない。ただし、災害のため緊急を要するときその他やむを得ない事由がある場合であって国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。

郵便運送委託法　第 14 条

（郵便船車室等の使用制限）

・何人も、専ら郵便物の運送等に現に使用している車両、船舶若しくは馬匹又は車室若しくは船室に、郵便物、現に郵便物運送の用に供する物、郵便取扱員及び会社の発行する職務を行うための証明書を所持する者以外の者又は物を乗せてはならない。ただし、当該運送業者がその職員をして職務を行わせるため乗せる場合は、この限りでない。

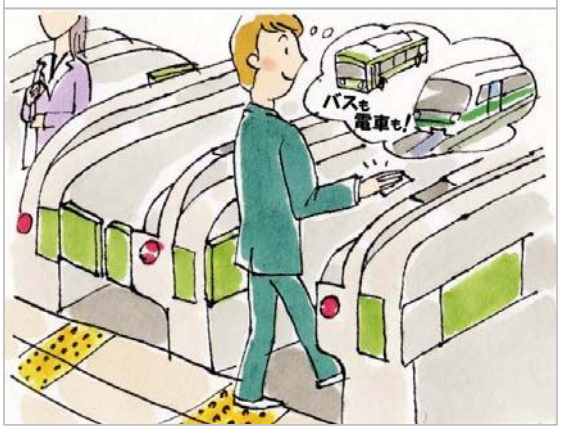
6――めざす交通環境のイメージ像

6.1　市民の日常生活（通勤・通学、買物など）

通勤

①バス停で携帯端末などを使って運行情報がリアルタイムに受け取れ、スムーズにバスに乗車できる

②バスから鉄道へICカードを活用したスムーズな乗り換え環境がある



③都心では自動車交通と分離されたデッキを歩いて快適に会社まで移動できる

お出かけ

①外出に使いやすいきめ細やかな交通手段が家の近くまで運行している

②家族割引など使いやすい料金体系が設定されている

③生活利便施設が集まる拠点に着くと誰もが快適に歩き憩える歩行空間が整備されている

6.2　来訪者の活動（観光、ビジネスなど）

ビジネス

①充実した運行ダイヤの飛行機を使って
神戸空港に来訪できる

②神戸空港から都心へ向かうアクセス交通手段への乗り換えで誰にでも分かりやすい交通情報が提供されている

③都心を訪れると魅力的で憩える街路空間
が形成されている

観光

①神戸を訪れてから市内を巡る交通手段へ
スムーズに乗り換えできる

②昼間は利用しやすい運賃体系の乗り物で、
市内を巡り楽しく観光できる

③夜は楽しく使える超小型モビリティを
使って山麓から夜景を楽しむことができる

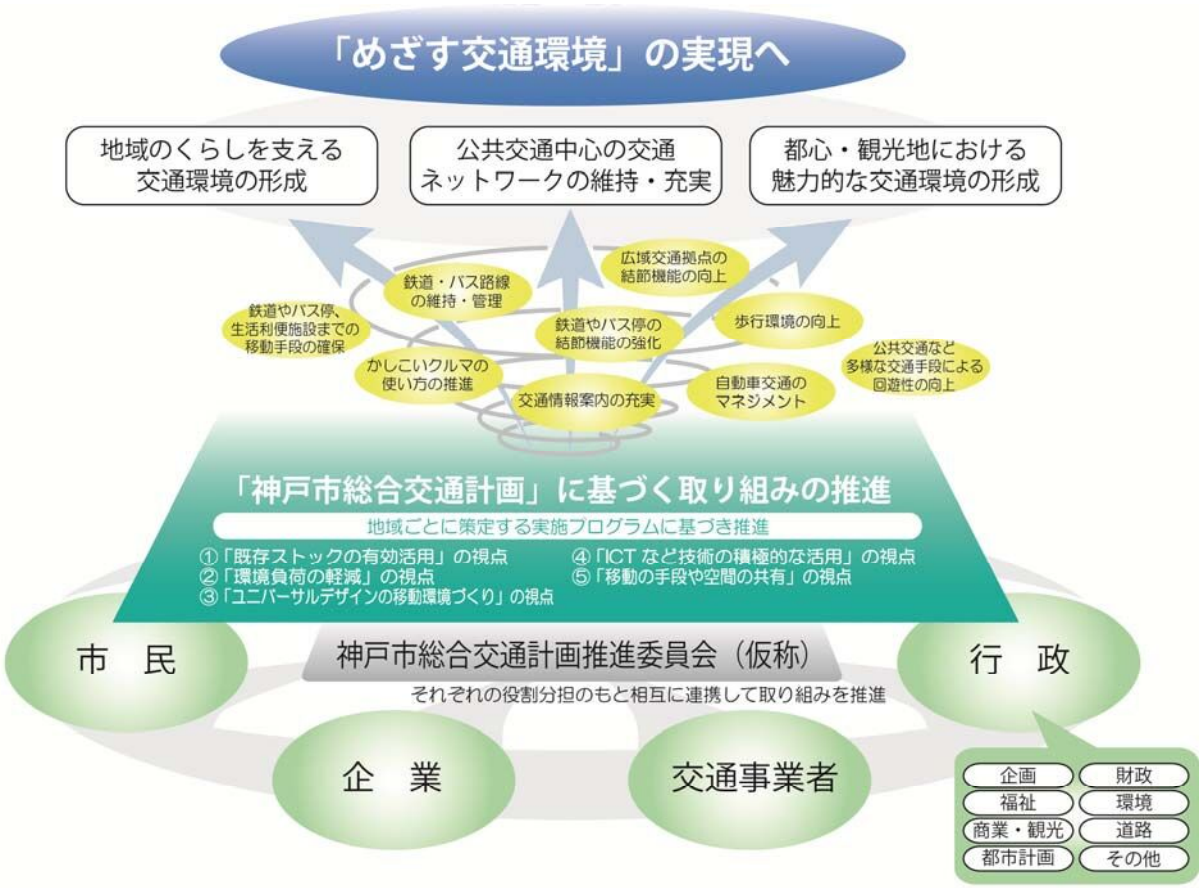
第4章　計画の実現に向けて

1――計画の実現に向けた「実施プログラム」の策定

計画の実現に向けて、具体的な取り組みを進めるための「実施プログラム」の策定を行います。今後、生活圏など人の行動範囲を基に、関係する市民代表や企業、交通事業者などを交えて検討を行い、地域ごとに随時「実施プログラム」を定めていきます。また、「実施プログラム」では、地域の細かな交通課題に対応するため、本計画に示す「主な取り組み」を戦略的に組み合わせて、段階的に推進するためのスケジュールを明らかにします。

2――進行管理および推進体制

本計画は、社会経済情勢の変化に柔軟に対応するため、概ね５年ごとに検証・評価を行った上で見直しを行い、ＰＤＣＡサイクルによる進行管理を行います。また、地域ごとに策定した「実施プログラム」については、毎年、施策の進捗状況を確認し、PDCA サイクルによる進行管理を行い、見直し結果を、随時、取り組みに反映していきます。尚、本計画および「実施プログラム」の進行管理は、市民・企業・交通事業者、行政などで構成する「神戸市総合交通計画推進委員会（仮称）」などの意見を受けながら行います。



3――評価指標の設定

計画に基づく取り組みの効果を評価するための指標を、「交通施策の基本方針」ごとに例示し、今後、取り組みの効果をより的確に評価できる指標を設定していくため、神戸市総合交通計画推進委員会（仮称）の意見も受けながら、引き続き評価指標の検討を行います。

交通施策の基本方針	指　標（例）
【方針1】 公共交通中心の交通ネットワークの維持・充実	①代表交通手段に占める公共交通（鉄道・バス）分担率の変化（通勤やレジャーなど移動距離が長いことが想定される目的に係わるトリップを抽出）
【方針2】 地域のくらしを支える交通環境の形成	②鉄道駅圏域、バス停圏域内にくらす人口の神戸市全人口に占める割合の変化
【方針3】 都心・観光地における魅力的な交通環境の形成	③都心・ウォーターフロント来訪者の平均施設立ち寄り箇所数の変化
	④観光地（六甲・摩耶山）来訪者の平均施設立ち寄り箇所数の変化

4――連携して取り組むべき関連する分野の主な取り組み

第１章で「神戸づくりの指針」に示されている関連分野の主な取り組みを示しましたが、めざす交通環境の実現を図っていくためには、今後の社会情勢の変化を踏まえながら、交通への対策だけではなく、関連する分野の取り組みとも連携を図って行くことが必要であり、特に以下の取り組みと連携していくことが重要となります。

■都市空間づくり

- 都心域や連携・地域拠点への多様な都市機能の集積（生活利便施設、共同住宅など）

■住宅分野

- 世帯ニーズに応じた住替え支援
- 鉄道沿線のオールドニュータウンへの居住促進

■商業分野

- 市街地における徒歩圏内の生活利便施設の維持・確保

■福祉分野

- 高齢者や障害者の移動支援
- 健康づくりを推進するウォーキングイベントの開催

■観光・産業分野

- MICE、国際観光、広域連携などによる滞在型観光の推進
- 多彩な観光資源の活用・創出による神戸ならではの観光の推進
- 陸・海・空の交通網の利便性などを活用した企業誘致

■危機管理

- 災害時など特異的な状況下における交通対策

参考資料

1――神戸市総合交通計画検討委員会の開催概要

開催経緯

開　催　日	概　　要
平成24年8月7日	第1回神戸市総合交通計画検討委員会開催
平成24年9月24日	第2回神戸市総合交通計画検討委員会開催
平成24年11月19日	第3回神戸市総合交通計画検討委員会開催
平成25年1月8日	第4回神戸市総合交通計画検討委員会開催
平成25年3月28日	第5回神戸市総合交通計画検討委員会開催

委員会名簿

所属・役職		氏　名
学識経験者		
	東京工業大学大学院理工学研究科　教授	朝倉　　康夫
	京都大学大学院　工学研究科・医学研究科　安寧の都市ユニット　特定教授	土井　　勉
	神戸大学大学院経営学研究科　教授	水谷　　文俊
	関西学院大学総合政策学部　教授	角野　　幸博
交通事業者		
	神戸電鉄株式会社　鉄道事業本部　副本部長　兼　運輸部長	畑　　栄一
	西日本旅客鉄道株式会社　近畿統括本部企画課　担当課長	奥田　　英雄
	阪急電鉄株式会社　都市交通事業本部　都市交通計画部　部長	庄　　健介
	阪神電気鉄道株式会社　都市交通事業本部　運輸部　部長	上田　　晋也
	神戸市交通局　経営企画調整課　課長	土井　　佳典
各種団体		
	公益社団法人　兵庫県バス協会 専務理事	中澤　　秀明
	社団法人　兵庫県タクシー協会　専務理事	清水　　信生
市民団体		
	神戸市自治会連絡協議会　会長	岩佐　光一朗
	神戸市婦人団体協議会　会長	玉田　はる代
関係行政機関		
	国土交通省　近畿地方整備局　建政部　都市整備課長	吉澤　勇一郎
	国土交通省　近畿運輸局　企画観光部　交通企画課長	加納　陽之助

※所属・役職は平成 24 年 8 月時点のもの

2――用語解説

あ行

ICT（Information and Communication Technology）

情報・通信に関連する技術一般の総称。従来から用いられてきた「IT」とほぼ同様の意味で用いられるが、IT（Information Technology）の「情報」に加えて「コミュニケーション」（共同）性が具体的に表現されている点に特徴がある

エコショッピング

マイカーから公共交通への利用転換を図ることを目的に、市バス・地下鉄などを利用して提携する施設や店舗を利用すると、割引などの特典が受けられる制度

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

温室効果ガス

大気を構成する期待で、赤外線を吸収し再放出する気体。気候変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書では、人為的に排出される二酸化炭素（CO2）、メタン（CH4）、一酸化二窒素（N2O）、ハイドロフルオロカーボン（HFC）、パーフルオロカーボン（PFC）、六ふっ化硫黄（SF6）の６物質が排出削減対象となっている

か行

カーシェアリング

事前登録を行った会員間や会社で自動車を共同使用するサービスないしはシステムで、利用者は自ら自動車を所有せず、管理する団体の会員となり、必要な時にその団体の自動車を借りる

コミュニティサイクル

コミュニティサイクルとは、自転車の貸出を受けた場所に返却する従来のレンタサイクルと異なり、複数の自転車貸出・返却拠点を設置し、どの拠点でも貸出・返却が可能となっている新たな交通システム

さ行

CIQ

Customs（税関）、Immigration（出入国管理）、Quarantine（検疫）を包括した略称

市街化区域

すでに市街地を形成している区域や、概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を促進する区域（都市計画法第７条）

市街化調整区域

豊かな自然環境や農地などを守るとともに、無秩序な土地利用を防ぐため、市街化を抑制する区域（都市計画法第７条）

次世代自動車

ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル車、電気自動車や天然ガス車など、二酸化炭素の排出量が、より削減された環境負荷の少ない自動車の総称

主要幹線道路

市内の道路のうち、都市の広域的な拠点機能を高める道路（広域圏幹線道路）や、既成市街地内及び市街地間を連絡し市域の一体性を高める機能を担う道路（都市内幹線道路）、及びこれらの道路を補完する機能を担う道路（補完的幹線道路）を全て含めた総称

生活利便施設

日常生活を営む上で必要となる施設、商店街やスーパーマーケットなどの日常的な商品を扱う店舗や、銀行・郵便局などの金融機関、病院などの福祉関係の施設などがある

た行

地域交通

地域交通は以下のトリップを対象とします。

- 地域内に発着両方を有するトリップ
- 地域内に発のみを有するトリップの内、主な交通手段（例えば鉄道駅）に至るまでのアクセス交通
- 地域内に着のみを有するトリップの内、主な交通手段利用後に（例えば鉄道駅から）目的地に至るイグレス交通

※地域内に発のみもしくは着のみを有するトリップで、主な交通手段が公共交通ではないものについては、地域交通の対象としない

※複数交通手段を利用する場合、主な交通手段（例えば鉄道駅）に至るまでの交通を「アクセス交通」といい、アクセス交通とは逆に主要な交通手段利用後に（例えば鉄道駅から）目的地に至るまでの交通を「イグレス交通」という

超小型モビリティ

超小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる１～２人乗り程度の車両である

超小型モビリティ導入に向けたガイドライン（平成 24 年６月）〔国土交通省都市局・自動車局〕より

超小型モビリティの分類図（走行形態別の例）

デジタルサイネージ

映像表示装置とデジタル技術を用いたデジタル案内板で、通信ネットワークを利用することで、案内情報などをリアルタイムで更新・配信することが可能となっている

都市機能

都市における市民の生活や産業を支えるために必要となる機能で、居住機能、行政機能、商業機能、交通機能、医療・福祉機能などがある

都市空間

市民がくらし、働き、学び、楽しむなど、様々な活動の場となる都市の空間の集合

都市構造

神戸市全体の都市空間の骨組みとなる土地利用や交通ネットワーク、自然環境

トリップ

人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することの総称で、複数の交通手段を乗り換えても１つの目的による移動の場合は１つのトリップと数える

トリップエンド

発生量（ある地域を出発するトリップ）と集中量（ある地域に到着するトリップ）を加えたもの

な行

乗合タクシー

10 人以下の人数を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車で、過疎地など路線バスの機能が充分に発揮できない地域などで運行され、所定のダイヤと停車地に従って運行することから路線バスに近い感覚で利用することができる

は行

パークアンドライド

パークアンドライドとは、郊外の自宅から郊外の鉄道駅・バスターミナルまで自動車で移動し、駐車場に駐車（パーク）し、そこから電車・バスなど公共交通機関を利用（ライド）する移動方式

パーソントリップ調査

「いつ」、「どこから」、「どこまで」、「どんな人が」、「どのような目的で」、「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の一日のすべての動きを捉える調査

PTPS

路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステム

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

包括旅行チャーター

旅行会社が主催する一般募集の旅行（例：パックツアー）用のチャーター

ま行

MICE

企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字のこと。多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称

モビリティ・マネジメント

一人ひとりの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もので、アンケートなどのコミュニケーションツールを用いて、意識啓発を行う取り組みなどがある

神戸市総合交通計画

発効：平成 25 年９月
神戸市都市計画総局計画部計画課
〒650-8570
神戸市中央区加納町６丁目 5-1
TEL　078-331-8181（代表）

United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

City of Design KOBE

Member of the UNESCO Creative Cities Network since 2008

古紙パルプ配合率100％再生紙を使用

リサイクル適性Ⓐ

この印刷物は、印刷用の紙へリサイクルできます。

神戸市広報印刷物登録　平成 25 年度第 206 号（広報印刷物規格 A-1 類）