

神戸市地域公共交通計画

令和6年度進捗状況報告

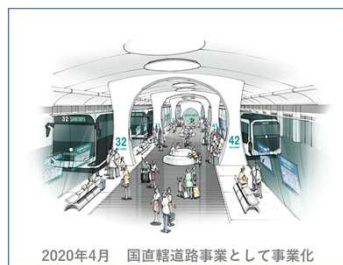
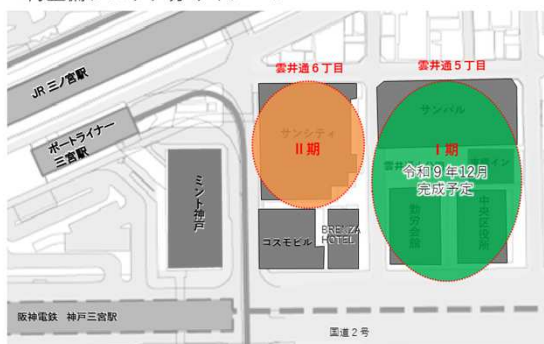
施策1 都心での「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」の推進と広域結節機能の向上

<令和6年度の取り組み実績>

■新たなバスターミナルが入る再開発ビルの整備

- ・Ⅰ期：新築工事着手
- ・Ⅱ期：整備検討

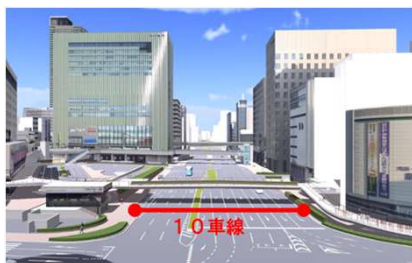
<再整備ブロック分けイメージ>



■中央幹線（JR三ノ宮新駅ビル南側 広場空間）

- ・交通状況調査
- ・市民意見の把握

整備前

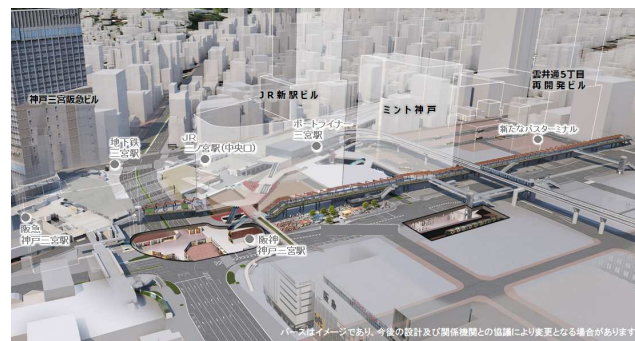


2029年度を目標にめざす姿
[JR三ノ宮新駅ビル開業と同時期]



■乗り換え動線の強化

- ・新バスターミナル周辺デッキ工事着手



歩行者デッキは2027年度以降
順次完成予定

■自動走行モビリティの導入へ向けた実証実験

- ・実施場所
神戸市中央区（三宮センター街）

- ・実施時期
令和6年5月22日(水)～28日(火)のうち、平日4日間

・実施内容

- ①一般歩行者の通行環境下における自動走行モビリティの走行実験
→ 自動走行モビリティ「iino(イイノ)」に370名以上の方にご乗車いただいた。
→ 周辺の歩行者を検知し安全に減速停止をし、事故等のトラブルはなかった。
- ②モビリティスポットの設置検討
→ 道路上にモビリティスポットを設置した際の法規制上の取扱いの整理を行った。³



▲使用した自動走行モビリティ
(iino type-S712)

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」の推進と広域結節機能の向上

■連節バスPort Loop

①神戸駅乗り入れ（令和6年11月）

- 神戸駅降車人数（2月実績（日平均））
：平日 33人、土日祝 64人、全体 44人（全体の約6%）
- 神戸駅の利用傾向（2月1日～28日ICデータより（全体の約80%））

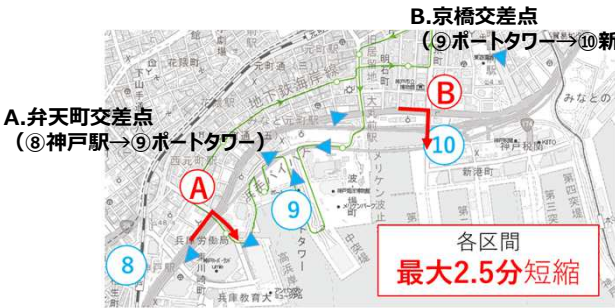
	降車バス停				乗車バス停		
		割合	人数 (日平均)			割合	人数 (日平均)
神戸駅 乗車	①ポートタワー前	29%	10	神戸駅 降車	①かもめりあ	23%	8
	②三宮センター街東口	20%	7		②新港町	16%	5
	③新神戸駅前	18%	6		③KITO前	14%	5

※上位 3 位までを記載

②GNSSを活用した信号制御システムの実証実験

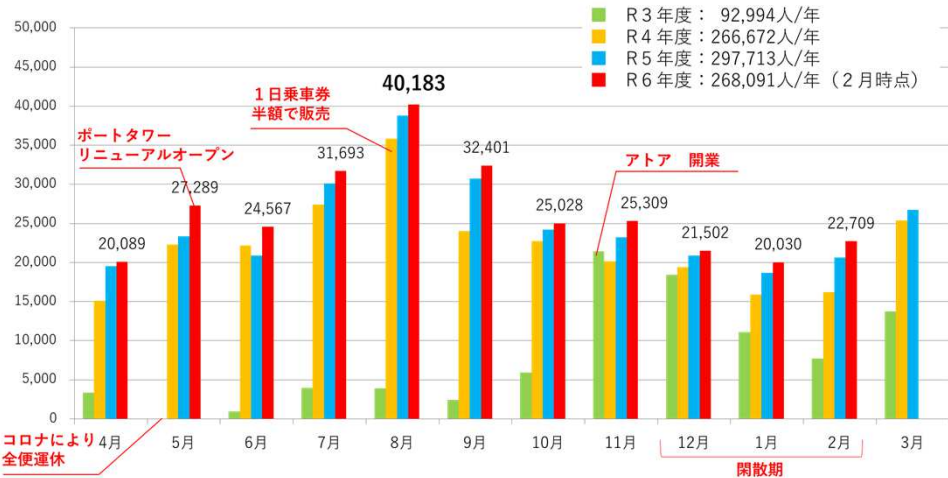
※GNSS：Global Navigation Satellite System / 全地球航法衛星システム

- 実証実験の概要
- (1) 日時：11月18日（月）～12月20日（金）終日
- (2) 場所：国道2号の京橋交差点、弁天町交差点
- (3) システムの概要：GNSSによりポートループの位置情報を把握し、当該交差点へ近づいたことを認識すると、青信号が最大10秒延び、ポートループが優先通行できる



（参考）利用状況

神戸駅への乗り入れと経路変更を行い、利用者数は増加傾向



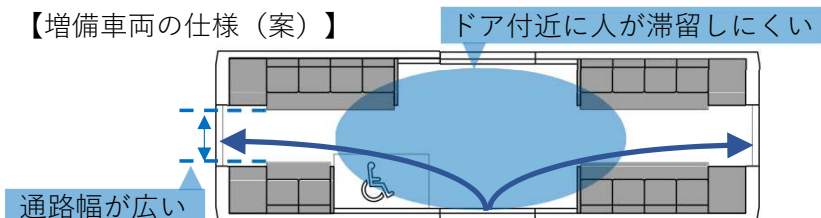
施策1 都心での「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」の推進と広域結節機能の向上

■神戸空港の国際化への対応（アクセス向上）

(1)ポータライナーの輸送力強化

- ・車両1編成増備に着手
(朝ラッシュ時間帯：28本/時→30本/時)
- ・増備車両の仕様変更

【増備車両の仕様（案）】



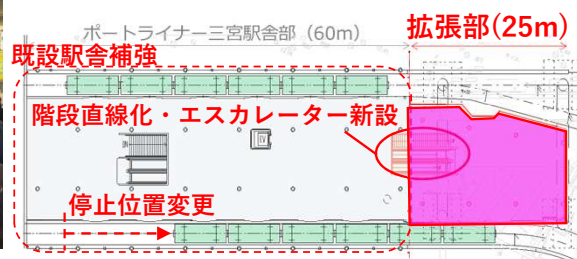
(2)ポータライナー三宮駅ホーム拡張工事

- ・詳細設計実施

【三宮駅の混雑状況(R6.10)】



【ホーム拡張計画図】



(3)ポーアイ方面バス・マリンエアシャトルに関する取組み

【ポーアイ方面バス】

- ・朝ラッシュ時のバス停移設（神戸阪急前→ミント神戸下）

【マリンエアシャトル】

- ・空港T2延伸・増便

【共通】

- ・共通乗車証社会実験追加募集の実施
- ・広報強化（ポータライナー広報ジャック、YouTube動画 等）

【移設後バス停（R7.4）】



【地下鉄三宮駅デジタルサイネージ】



【T2への延伸】



【ポータライナー広報ジャック（駅構内）】



施策2 西北神地域での基幹公共交通の維持

■ 駅の再整備（神鉄、山陽沿線）

まちの魅力向上や活性化を目的に、市と鉄道事業者で締結した連携協定に基づき、地域の玄関口である鉄道駅を中心としたにぎわいのあるまちづくりの一つとして、鉄道事業者が取組む駅施設の再整備に対し補助を行う

<令和6年度の取り組み実績>

- ・有馬温泉駅工事完了

■ 施設の更新・改良による安全性の向上・耐震化の推進

<令和6年度の取り組み実績>

- ・駅の耐震補強（山陽垂水駅、阪神住吉駅）

■ 神鉄シーパスワン

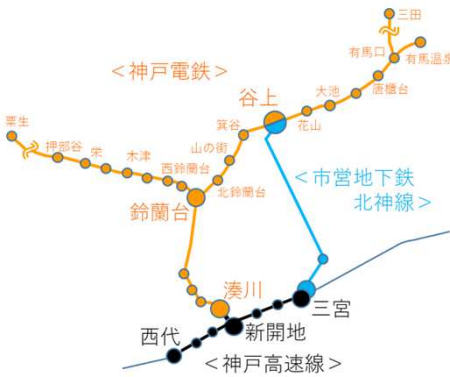
西北神地域の基幹鉄道である神戸電鉄の利用促進を目的に、平成27年度から、シニア層を対象とした、神戸電鉄全線を10日間分乗り降り自由の企画乗車券「神鉄シーパスワン」を販売

<令和7年度からの変更点>

- ・神戸電鉄の運賃改定に伴い販売価格を引き上げ（+300円/枚）



企画券名	神鉄シーパスワン	神鉄シーパスワン plus	神鉄シーパスワン 北神
有効区間	神戸電鉄線全線	神戸電鉄線全線 + 神戸高速線全線 (阪神神戸三宮駅含む)	神戸電鉄線全線 + 市営地下鉄 (「谷上駅～県庁前」・「谷上駅～みなと元町駅」)
販売価格	1枚4,000円	1枚5,300円	1枚6,800円
販売期間	令和7年5月30日から令和8年3月31日まで		
有効期間	令和7年6月1日から令和8年5月31日まで		
販売枚数	1人合計5枚まで (1年で最大50日分) ※1枚で10日分乗り降り自由		
対象者	神戸市在住の70歳以上の方		
券面			



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の維持

■ 地域コミュニティ交通の導入

<令和6年度の取り組み実績>

敬老・福祉パスの割引制度の導入

2024年
4月より

敬老・福祉パスをお持ちの方へ

敬老・福祉パスで 地域コミュニティ 交通が割引*されます

名産・生野高原ふれあいバス (北区・生野高原)
ヘルマンバス (東灘区・西岡本)
しおかぜ (東水区・塩屋)
淡河町ゾーンバス (北区・淡河町)
ふきあい南北バス (中央区・東部)

※本事業は2024年度神戸市予算の成立を前提として実施するものです
※高齢者等は神戸市内の地域コミュニティ交通の一部です

KOBE

4月
までの
前までに

事前に登録することができます！

2024年2月 3月 4月

事前登録受付 割引適用開始 臨時登録受付

●路線定期型は、車内の取次機で登録。2～3月中も事前に登録可能です。
●デマンド型は、3月より予約システムから登録いただけます。

登録方法 地域コミュニティ交通利用時に、乗務員に「登録」と伝え、読取機に敬老・福祉パスをタッチ
※2024年3月以降に敬老・福祉パスの新規申請または再発行手続きをされた場合は登録不要です

利用方法 地域コミュニティ交通利用時に、読取機に敬老・福祉パスをタッチし、現金で運賃(優待運賃分)をお支払い
※福祉パスもタッチが必要です

【予約システムの登録画面】

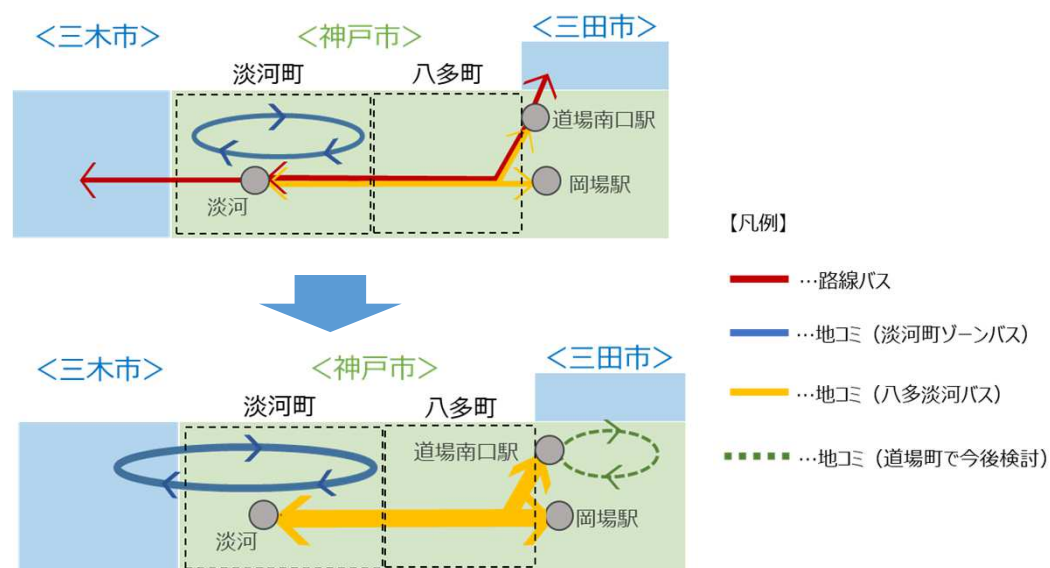
【敬老バス】

【福祉バス】

■ 需要に応じた公共交通ネットワークの形成

<令和6年度の取り組み実績>

三木三田線等の隣接市にまたがる長大バス路線が運行する地域において、地域コミュニティ交通を導入・拡充することによって、需要に対応した公共交通ネットワークが形成できるよう、本格運行に向けて地域住民と協議を行った。



淡河町ゾーンバス



八多淡河バス

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

■六甲山・摩耶山での回遊性向上

六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会からの報告（R6.2.8）



<令和6年度の取り組み実績>
・市街地から山上へのアクセス向上の検討

交通の将来像の実現に向けた取組方針

六甲山・摩耶山の交通の将来像の実現にあたっては、今後想定される、高齢者等の移動や、新たなモビリティの活用、観光客の増加に向けた取組の推進等を踏まえつつ、各交通手段がそれぞれ最適な役割分担のもと一連となった取り組みを進める必要がある。

検討会では、

- ・市街地から山上へのアクセス向上
- ・エリア特性や需要に応じた山上交通の充実
- ・観光客の移動手段に合わせた交通手段の提供
- ・交通と山上施設の連携による一連のサービスの展開

の4つの取組方針のもと、六甲山・摩耶山の交通の将来像の実現に向けた取組内容について議論を行った。

取組方針1

市街地から山上へのアクセス向上

<取組内容>

- 市街地からケーブル駅へのアクセス向上
- 駅から山上へのダイレクトなアクセス手段の整備



取組方針2

エリア特性や需要に応じた山上交通の充実

<取組内容>

- 山上における乗客の動向に合わせた公共交通の導入
- エリアの特性に応じた新たなモビリティ等の導入



取組方針3

繁忙期の渋滞抑制に向けた適正な自動車利用の促進

<取組内容>

- 駐車場の適正利用の促進と駐車需要への対応
- 山麓や山上でのパークアンドライドの促進



取組方針4

交通と山上施設の連携による一連のサービスの展開

<取組内容>

- 交通、観光などのサービスを一体的に提供するMobilityの展開
- 六甲山・摩耶山の活性化に向けた体制の強化



※1：郊外の自宅から観光客の送迎車・バスを駅まで自動車を運転して、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。

※2：送迎車やタクシー・一人一台の乗車一式に対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを連携して組み合わせ、乗車・予約・決済等を一貫で行うサービスであり、観光客の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資するもの。


5

取組方針1

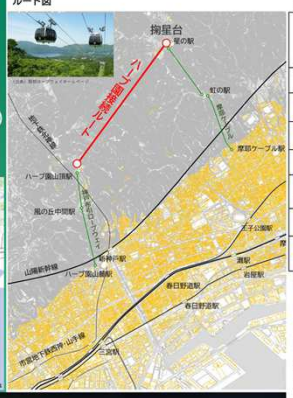
市街地から山上へのアクセス向上

中長期

新たなロープウェイ「ハーブ園接続ルート」の概要



ルート図



ルート仕様

項目	仕様
交通方式	複式車輪自動操縦式（下段併用） 複数の車輪が一定間隔で駆動する方式 ・山形、直線区間の対応が可能 ・制動距離は25m
全長	2,356m 2,446m
乗客定員	18人/車
最大運行速度	約400m/分
最大輸送力	約800人/時
三宮から六甲山までの乗車時間（乗車時間表より）	三宮～山麓駅（約5分） 山麓駅～山上駅（約10分） 合計約15分
概算建設費	約10億円
年間経費	約2,000万円 （約1,000万円/年） ＝乗客1人1回乗車あたり

※最大運行速度、乗客定員は神戸市ロープウェイの輸送力（約1,000人/時）を踏まえて設定

想定需要及び事業採算性

（想定需要）
最小 20.3万人/年 ～ 最大 30.4万人/年
※想定需要は新ロープウェイが整備された場合の需要のみを想定しており、摩耶山・六甲山の両側等により異なる需要も見込まれる

（事業採算性）
試算では運行経費が運営収入で抑えられる見込み
・建設費の事業負担が、公園利用で建設費の償還や償還後税金等は発生しない）と仮定

9

施策6 公共交通の利便性向上および利用促進

■ MaaSの構築

令和7年の神戸空港国際化や発着枠の拡大、大阪・関西万博の開催による、観光需要の高まりを見据え、市内への観光誘客と回遊性向上のため、移動の利便性を向上させるMaaS※を実現する。

※MaaS（マース：Mobility as a Service）

複数の交通サービスの検索・予約・決済などを一括で行うサービスであり、観光等の交通以外のサービスとの連携により、移動の利便性を向上させるもの

<令和6年度の取り組み実績>

■ 公共交通へのキャッシュレス決済の導入支援

令和6年4月11日より、全国初の取り組みとして鉄軌道、バス、ロープウェイ等の多様な交通手段で、系列の異なる複数の事業者がクレジットカード等のタッチ決済のサービスを提供開始

<令和7年4月1日時点での導入状況>



■ デジタル企画乗車券を造成し、令和7年4月より販売

神戸観光MaaS協議会において、交通と観光のサービスを一体的に提供するデジタル企画乗車券を造成

※令和7年度は、デジタル企画乗車券の利用分析を行い、新たなデジタル企画乗車券の造成やダイレクトアクセスの検討を行う



神戸観光MaaS協議会



施策 6 公共交通の利便性向上および利用促進

■ 路線バスの利用促進

■ 市内路線バスの運賃・サービスの統一化のためのシステム開発を支援

市内で路線バスを運行する交通事業者間で連携・協働により、バス運行システムを改修し、路線バス全体のサービスを向上させ、「神戸のバス」として更なる利用促進を図る。

<令和6年度の取り組み実績>

- ・令和6年10月～市バスと神姫バス間のサービス開始



<統一化を検討している市バスの制度>

乗継割引	定期券共通化	共通乗車ポイントサービス
・ICカードを活用して市バスと民間バスを乗り継ぐ場合に料金が割引される制度	・市バスの普通区間定期券を神姫バスの一部路線で利用できる制度	・乗車で貯めたポイントを市バスと山陽バスで共通して利用できる制度 ・R7～神姫バスがサービス開始に向けシステム改修をすすめる

■ 路線バスの利便性向上

■ 三宮周辺バスのりば案内の共通ルール化

市内を運行する交通事業者が主体となった「地域公共交通活性化ワーキンググループ」において、バスのりば案内をより分かりやすくすることを目的に、「三宮周辺バスのりば案内共通ルール」を策定して、のりば案内に関わる表記を統一し、利便性の向上を図る。



バス事業者によってのりば案内の表記が異なる状態

表記を方位等を示すアルファベットと数字で表し、方位別の共通カラーで統一