

神戸市地域公共交通計画

～みんなでつくり守り育てる公共交通～



令和8年3月改訂
神戸市

はじめに



このたび、2017年（平成29年）から2025年（令和7年）までを目標年次とする「神戸市地域公共交通計画（旧：神戸市地域公共交通網形成計画）」の見直しを行いました。

この計画は、神戸の魅力・活力の向上に資する利便性の高い公共交通の実現を目指し、都心や観光地の魅力を高めるとともに、地域のくらしを支え、安全・安心で誰もが利用しやすい交通環境の形成を図るため、公共交通ネットワークの将来像とそれを実現するための施策や取り組み方針などを示したものです。

近年、人口減少・超高齢化の進行などによる生産年齢人口の減少により、一部の鉄道やバス・タクシーの利用者が減少するなど、公共交通を取り巻く環境は、より厳しいものになっています。

一方、買い物やレジャーなどの多様な移動需要への対応、コミュニティ交通導入など、地域の足となる移動手段の確保などが求められ、公共交通の維持・充実の重要性がますます高まっています。

また、新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化への対応や、新たなモビリティサービス（MaaS）の活用などの取り組みも、新たに求められています。

今後、神戸が新たなステージに踏み出し、市民の皆さんがいつまでも安心して豊かなくらしを享受できるまちとなるよう、この計画を通じて、市民、企業、交通事業者、行政が公共交通ネットワークの将来像を共有しながら、相互に協力し、一体となって着実に施策を推進してまいります。

令和3年5月

久元 喜造

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
第2章	地域および公共交通の現状・課題	8
2.1.	都市の概況	8
2.2.	人口の推移	9
2.3.	交通の現状・課題	11
2.4.	鉄道の現状・課題	15
2.5.	バス・タクシーの現状・課題	17
2.6.	都心・観光地（六甲・摩耶山および有馬）での公共交通の現状・課題	21
2.7.	公共交通に関する市民の声	24
2.8.	新型コロナウイルス感染症の影響	27
2.9.	課題のまとめ	29
第3章	公共交通ネットワークの将来像	31
3.1.	公共交通の基本方針と目標	31
3.2.	公共交通ネットワークの将来像	32
3.3.	将来像の実現に向けた基本的な考え方	33
第4章	公共交通施策の取り組み方針	38
4.1.	公共交通施策の考え方	38
4.2.	公共交通施策の取り組み方針	40
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	40
施策2	西北神地域での基幹公共交通の維持	47
施策3	地域コミュニティ交通の維持・充実	52
施策4	北神地域のバス路線再編	58
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	61
施策6	公共交通の利便性向上および利用促進	65
第5章	計画の推進	70
5.1.	数値目標の設定	70
5.2.	進行管理および推進体制	71
参考資料		79
1.	神戸市地域公共交通活性化協議会の開催概要	79
2.	用語解説	81

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、「新・神戸市基本構想」や「第5次神戸市基本計画」にもとづき、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」にもとづき、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て、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方針として定めました。

一方、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が平成26年5月に改正され、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークの再構築を図るため、地域公共交通網形成計画を策定することができることとなりました。

これらを背景として、「神戸市地域公共交通網形成計画」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等をふまえ、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・充実を目的として平成29年3月に策定しました。

また、計画期間の中間年度に、策定後の施策の実施状況や数値目標の達成状況等を検証・評価した結果や、社会情勢の変化などを反映するため、計画を見直しました。なお、新型コロナウイルス感染症の感染拡大については、計画見直し時点では公共交通に与える影響の見通しが不透明であるため、今後も動向を注視して取り組みを検討していきます。

1.2. 計画の位置づけ

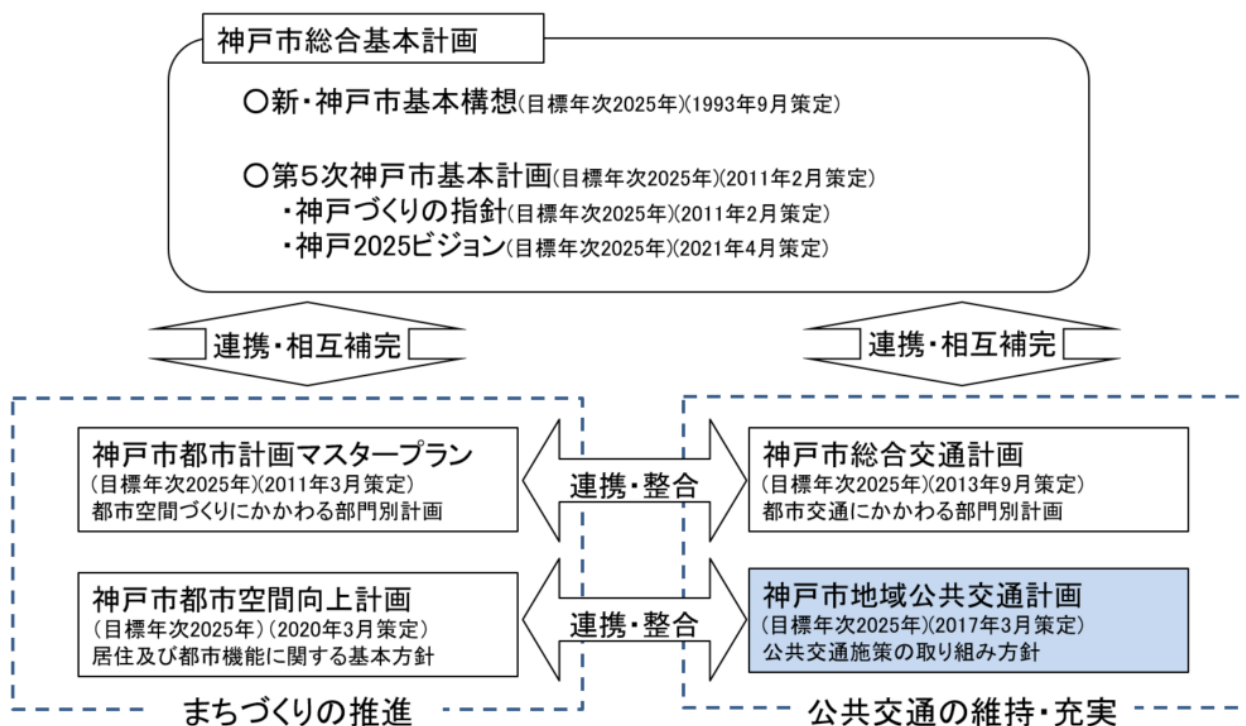


図 1-1 神戸市地域公共交通計画の位置づけ

※令和2年6月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、地域公共交通計画の作成が努力義務化され、既存の地域公共交通網形成計画は地域公共交通計画とみなされることとなったため、計画の名称を変更しました[同法附則(令和二年六月三日法律第三六号)第二条]。

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。

なお、交通結節点については、航空機、船舶を含みます。

1.5. 計画の期間

本計画の目標年次は、2025年(令和7年)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2025年（令和7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。

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、神戸の魅力創造する多様な都市機能が集積するエリアや拠点配置し、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。

(2) 神戸2025ビジョン（2021年4月策定）

「海と山が育むグローバル貢献都市」というテーマを設定し、海と山の豊かな自然環境、開港以来育まれてきた国際性や多様性といった神戸の強みを磨き、活かしながら、環境に貢献するまちづくりを進め、他社のために貢献する利他の市民性を発揮して、市民が心豊かに幸せを実感できるまちを目指します。

本ビジョンの施策の基本目標の1つである「将来にわたって持続可能な都市空間・インフラ」において、きめ細かで持続可能な交通環境の形成として次のように掲げています。

公共交通の基本方針として、まちづくりや観光施策と連携し、快適に移動できる交通環境を整備するとともに、市民、企業、交通事業者、行政の相互の協力のもと、将来にわたって持続可能で体系的な公共交通ネットワークを構築し、都市の魅力・活力を維持向上させます。

(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2025年(令和7年)を目標年次としています。

本計画では、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

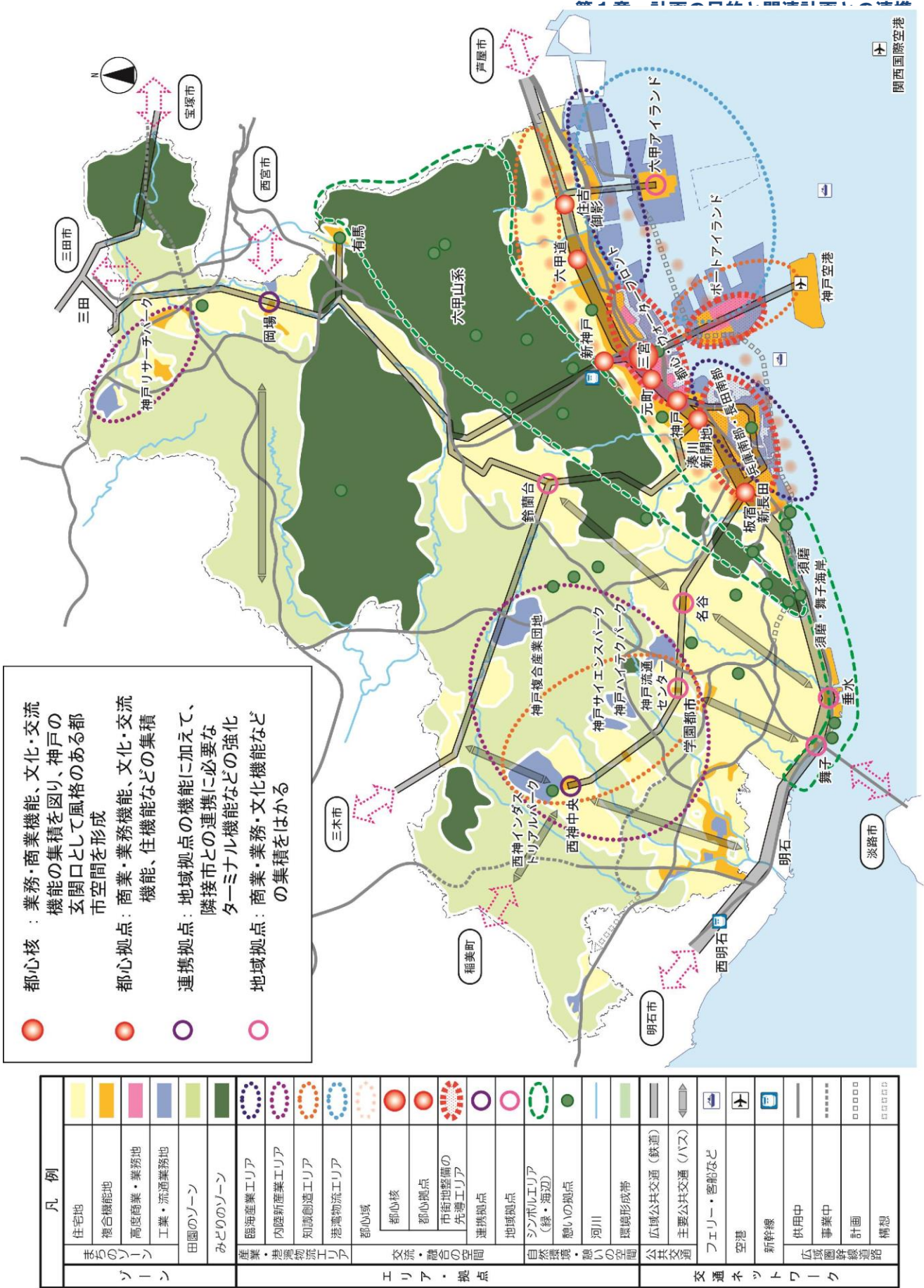


図 1-2 神戸市都市計画マスタープラン「都市構造図」

第1章 計画の目的と関連計画との連携

(4) 神戸市都市空間向上計画（立地適正化計画）（2020年3月策定）

人口減少や高齢化といった課題が進行しつつある中、市民・事業者・行政の3者で人口減少がまちに与えるリスクを共有するとともに、都市計画だけでなく、公共交通、住宅、公共施設、医療・福祉、子育て、教育などまちづくりに関する様々な分野と連携し、地域の課題に応じた取り組みを行い、引き続き安心して住み続けられるまちを実現していくための計画であり、コンパクトなまちづくりを促進するための「立地適正化計画」の内容を含んでいます。また、短期的な成果を重視するものではなく、概ね50年先を見据えながら取り組むものですが、上位計画である都市計画マスタープランの目標年次にあわせて、2025年（令和7年）に中間目標値を設定しています。

<めざす都市空間>

- 50年先も心地よく健やかに住み続けられるまち
- 人口減少に対応した持続可能な都市空間
- 神戸のもつ「多様性」を活かした都市空間

<めざす都市空間に向けた取り組み>

- コンパクト・プラス・ネットワーク
都市計画の視点「コンパクト」
 - ・人口減少や多様なライフスタイルに対応した都市計画制度等の適切な運用
 - ・広域型都市機能の維持・充実・強化交通計画の視点「ネットワーク」
 - ・便利で快適・効率的な人と物の移動環境の確保
- 様々な分野との連携
都市計画、住宅、公共施設、医療・福祉、子育て、教育などまちづくりに関する様々な分野と連携

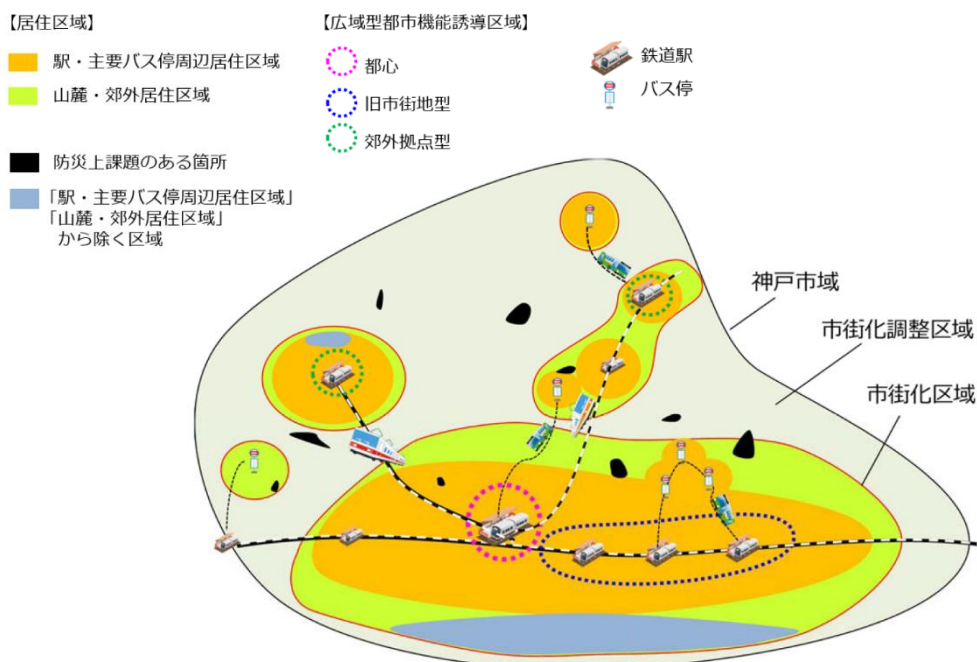


図 1-3 神戸市都市空間向上計画「めざす都市空間」

(5) 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、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・活力あるまちを目指し、公共交通を中心に歩行者、自転車、自動車などがバランスよく組み合わせられた、安全で快適な交通環境を形成することとしています。神戸づくりの指針と同じく2025年（令和7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：地域のくらしをささ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

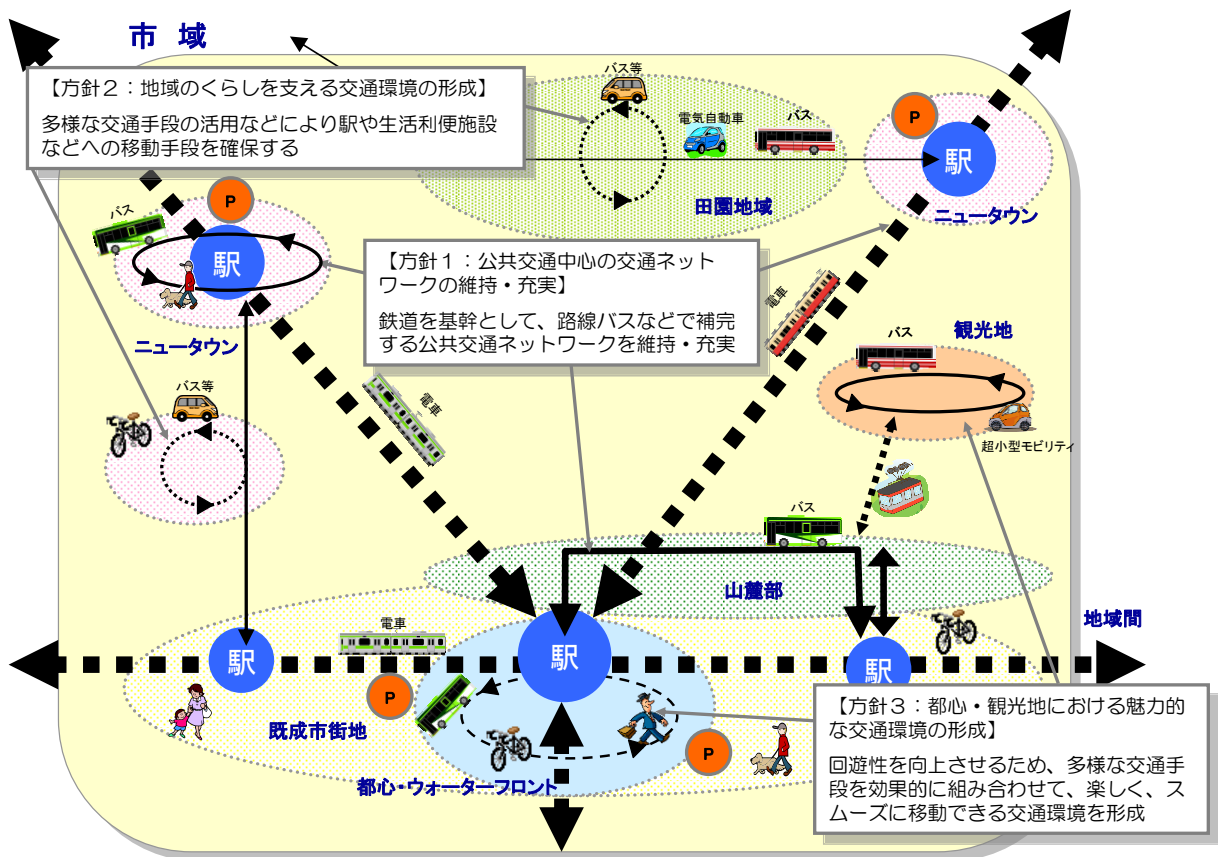


図 1-4 神戸市総合交通計画「めざす交通体系」

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。

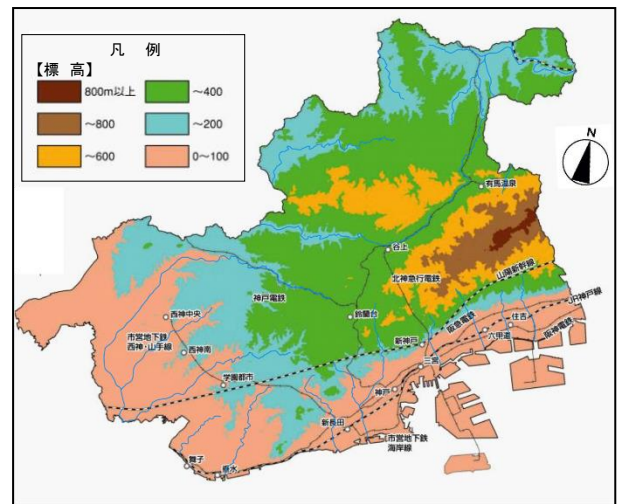
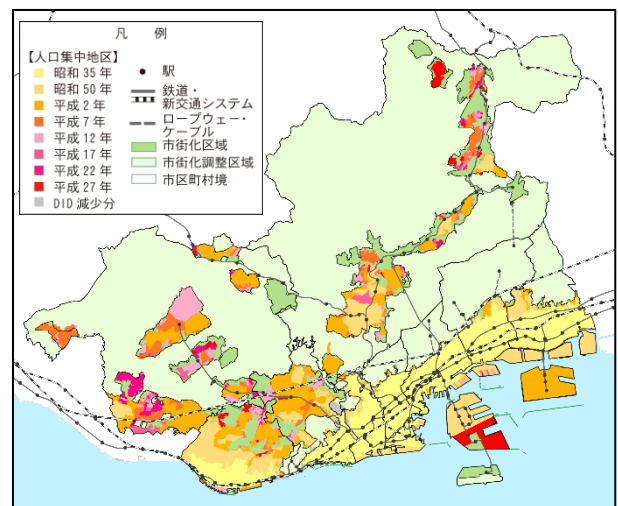


図 2-1 神戸の地形

鉄道に沿って発展してきた市街地

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。

現在でも、市街化区域は市域の約 4 割で、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。



国土交通省国土数値情報より作成

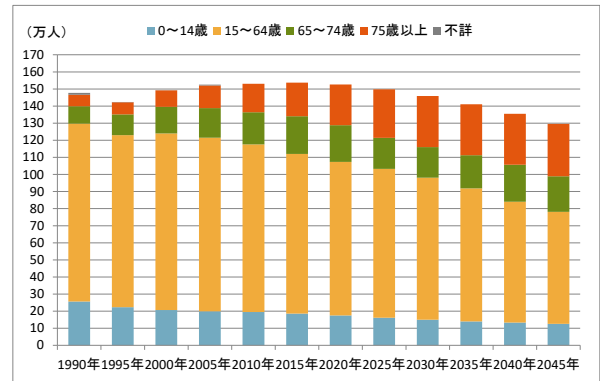
図 2-2 人口集中地区 (DID) の変遷

2.2. 人口の推移

人口減少・超高齢社会の懸念

神戸市の人口は2012年から減少傾向となっています。2015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27%となっています。

年齢別人口をみると、2030年には高齢者の割合は33%、2045年には40%と高齢化が進む一方、生産年齢人口は減少が続き2045年には51%となり、人口減少や高齢化の進行による都市の活力の低下が懸念されます。



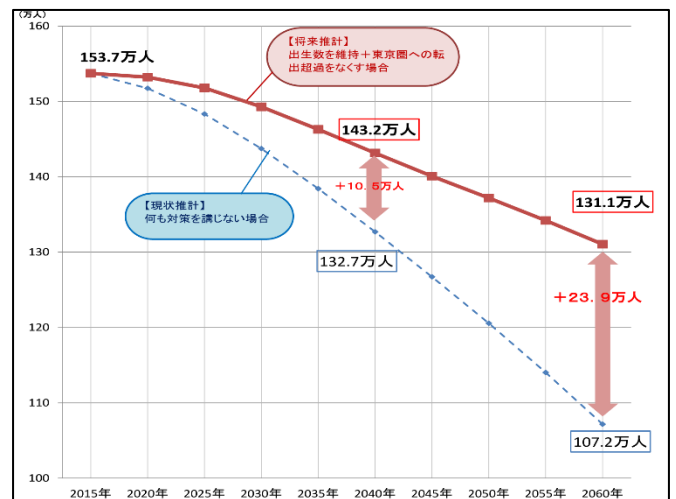
国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（平成30年3月推計）より作成
 ※1990年～2015年の人口は国勢調査より作成

図 2-3 神戸市の人口の推移

人口減少抑制の目標

2015年10月に策定した「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、極点社会を回避し、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）が示されています。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することとしています。

※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。



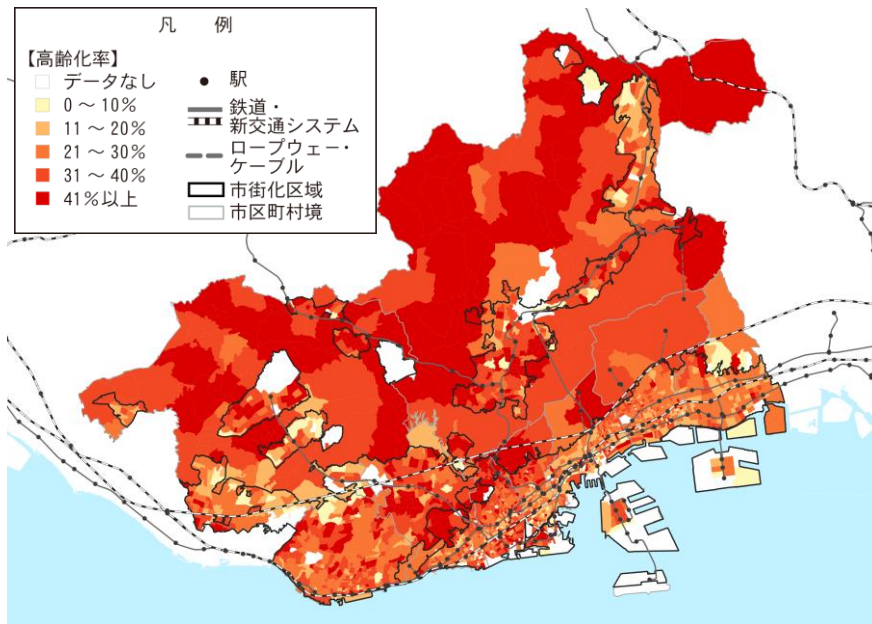
2015年10月神戸創生戦略より

図 2-4 人口の将来展望

地域ごとの高齢化の状況

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ります。

区別では、中央区、兵庫区を除いて増加傾向にあり、神戸市全体の高齢化率 28%を超過している区は、兵庫区、北区、長田区、須磨区、垂水区と、神戸市の北・西部に集中しています。

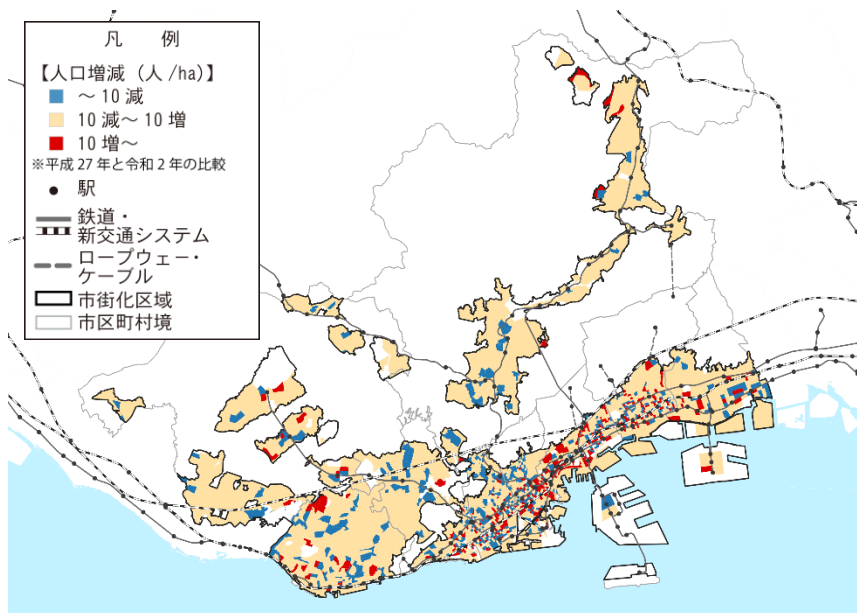


住民基本台帳（令和2年10月）より作成

図 2-5 町字ごとの高齢化率の状況

地域ごとの人口増減の状況

最近5年間は、灘区、中央区では人口が増加しています。一方で、郊外では人口が増加している地域が限られています。



住民基本台帳（平成27年10月・令和2年10月）より作成

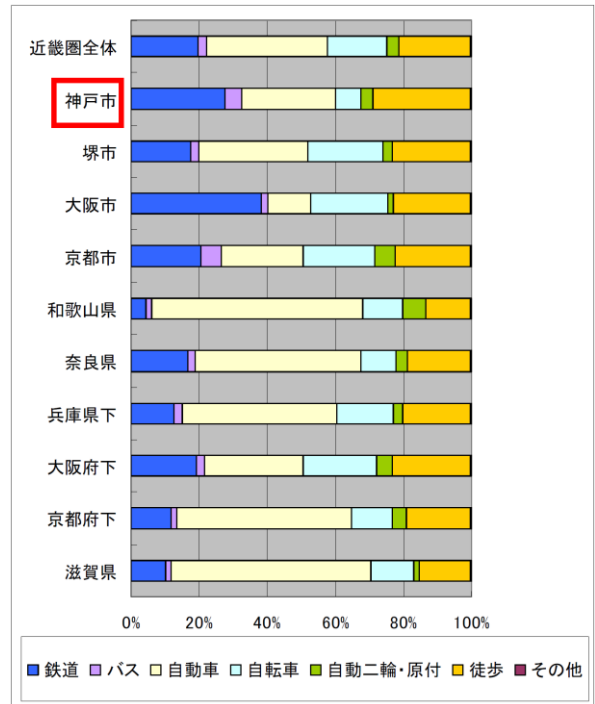
図 2-6 町字ごとの人口増減（最近5年間）の状況

2.3. 交通の現状・課題

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。

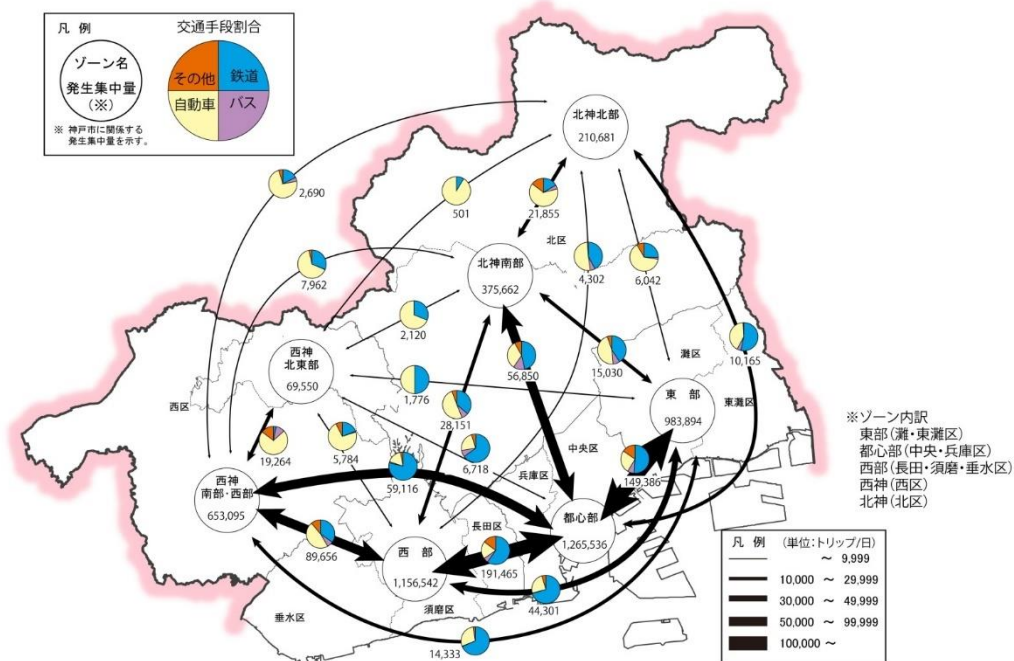


平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より
(※交通手段不明は除く)

図 2-7 近畿圏の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みると、都心部と西部や東部などの周辺ゾーン間の移動（トリップ）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。

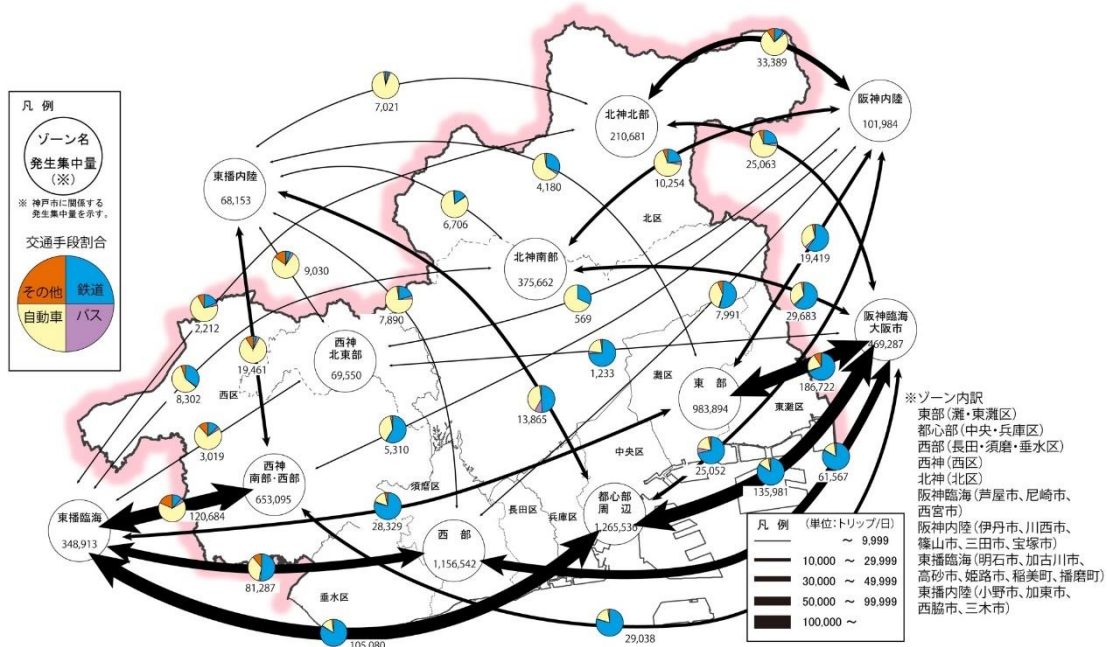


平成 22 年 第 5 回近畿圏パーソントリップ調査より作成

図 2-8 神戸市域内における人の動き

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、都心部周辺、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（トリップ）が多く、その移動手段は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移動（トリップ）も多くなっており、その移動手段は自動車の割合が高くなっています。



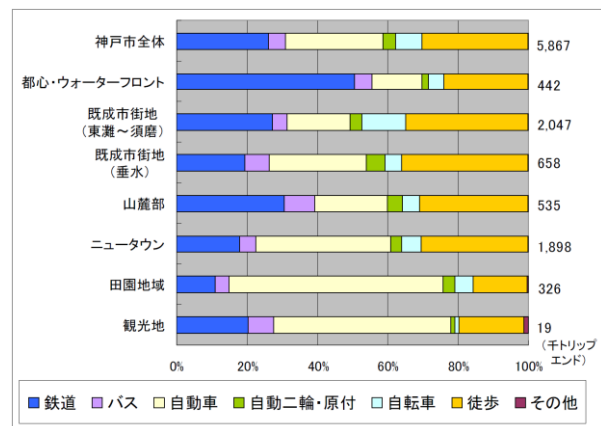
平成 22 年 第 5 回近畿圏パーソントリップ調査より作成

図 2-9 神戸市域と周辺都市間の人の動き

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）、山麓部で鉄道利用が高くなっています。

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。

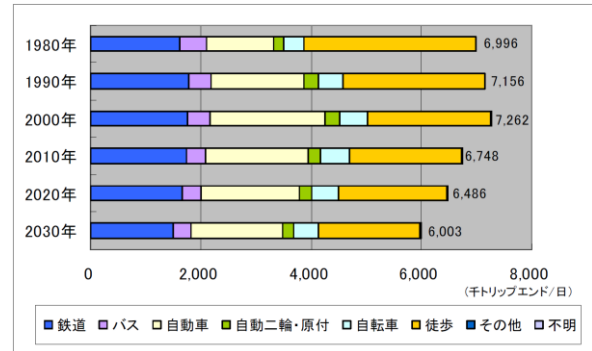


平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より

図 2-10 地域ごとの交通手段利用割合

市民の移動が減少

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。これに対応して、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。

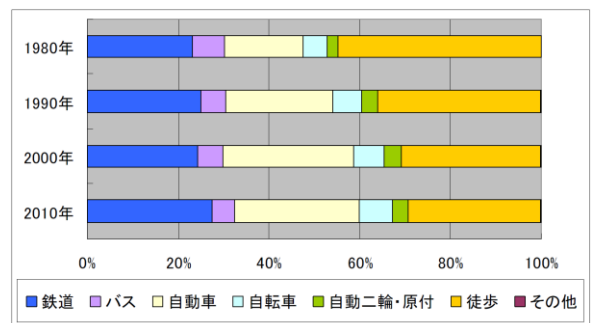


平成24年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より

図 2-11 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。



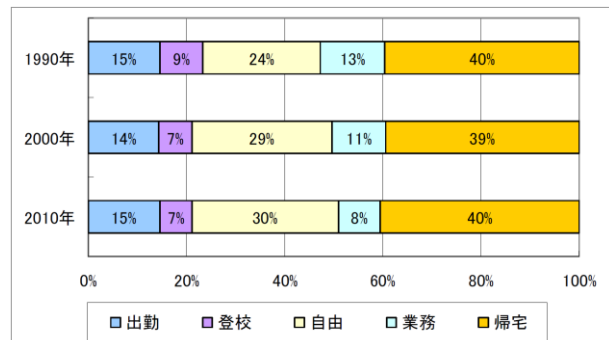
平成24年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より

(※交通手段不明は除く)

図 2-12 交通手段利用割合の経年変化

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

(※交通手段不明は除く)

図 2-13 移動目的の構成比の経年変化

2.3.2. 公共交通の状況

神戸市の公共交通網

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形成されています。

また、神戸市の玄関口となる広域交通拠点として、三宮を中心に新神戸駅、神戸空港、神戸港が整備されています。



鉄道は国土交通省国土数値情報、バス路線は各バス事業者のホームページ情報（令和2年12月）より作成

図 2-14 神戸市の公共交通網図

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。

既成市街地を東西に結ぶ路線や西神中央方面への路線については、利用者数が多くなっています。



利用者数は第12回大都市交通センサス調査（平成28年度）より作成

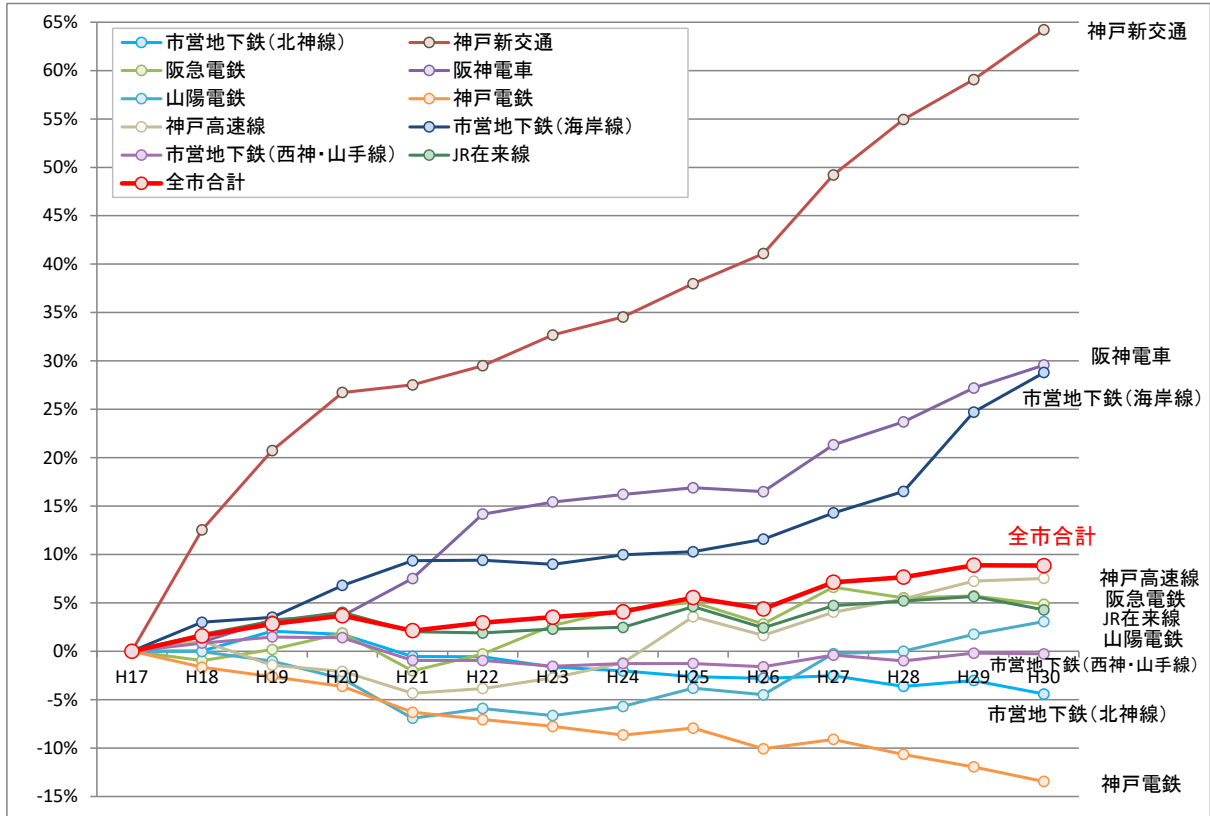
図 2-15 神戸市の鉄道網図

第2章 地域および公共交通の現状・課題

高齢化が進む住宅地を結ぶ鉄道路線で乗車人員が減少

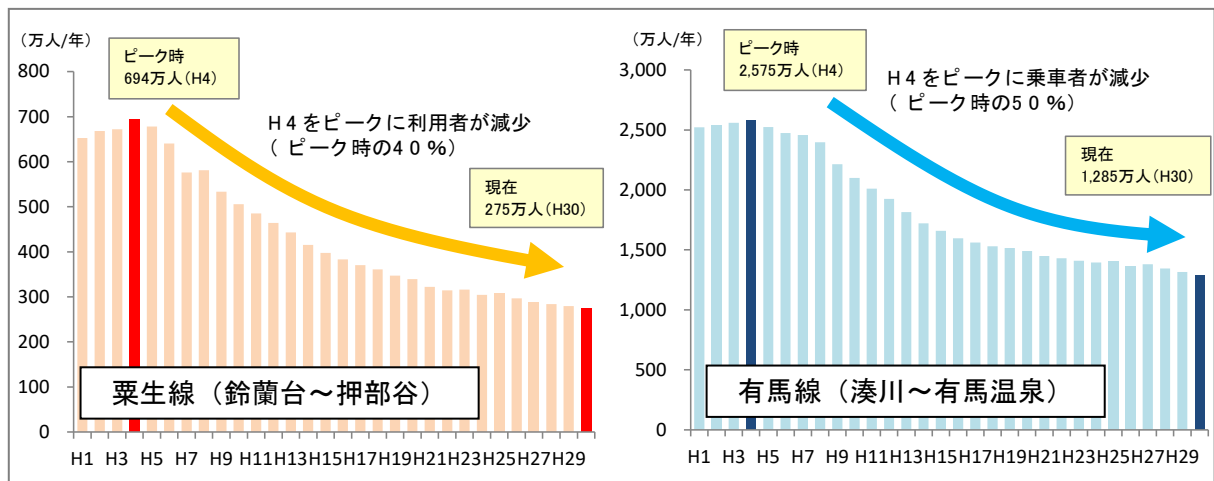
市域を運行する鉄道 10 路線について、平成 17 年を基準として乗車人員の増減率を路線別にみると、神戸新交通、阪神電車、市営地下鉄（海岸線）、神戸高速線、阪急電鉄、JR 在来線、山陽電鉄で増加していますが、市営地下鉄（北神線）、神戸電鉄は減少しています。

特に、高齢化が進む北神地域を結ぶ路線では顕著な減少傾向が見られます。一方で、神戸新交通では沿線の企業立地等により乗車人員が増加しています。また、阪神電車では阪神なんば線の開業により大阪方面へのアクセス性が向上したため乗車人員が増加しています。



神戸市統計書より作成

図 2-16 鉄道乗車人員の推移



神戸市統計書より作成

図 2-17 神戸市内の神戸電鉄の乗車人員

2.5. バス・タクシーの現状・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、これを補完するネットワークとして、バス路線網が形成されています。

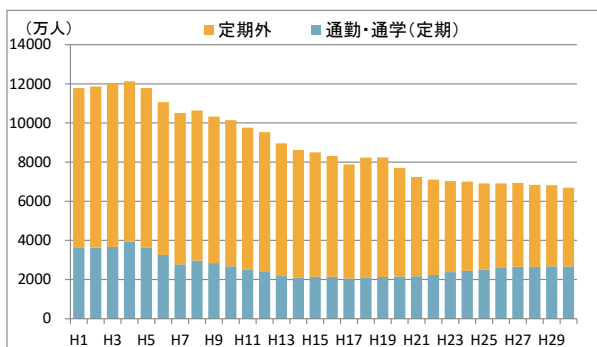


各バス事業者のホームページ情報（令和2年12月）より作成

図 2-18 神戸市のバス路線網図

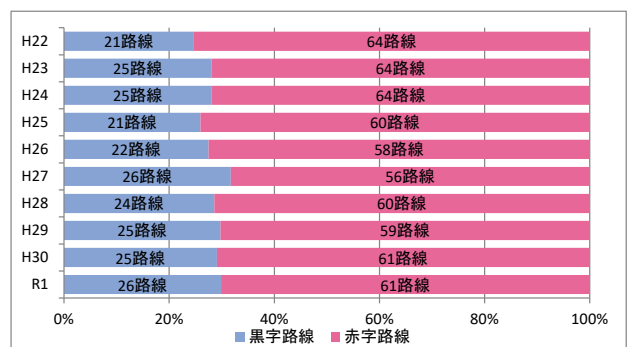
市バス乗車人員が経年的に減少

市バス乗車人員の経年変化をみると、平成4年をピークに減少が続いています。人口減少や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。令和元年度は黒字路線 26 路線に対し、赤字路線は 61 路線と全路線の約 7 割となっています。



神戸市統計書より作成

図 2-19 市バス乗車人員の推移



神戸市営交通事業経営計画 2020 より作成

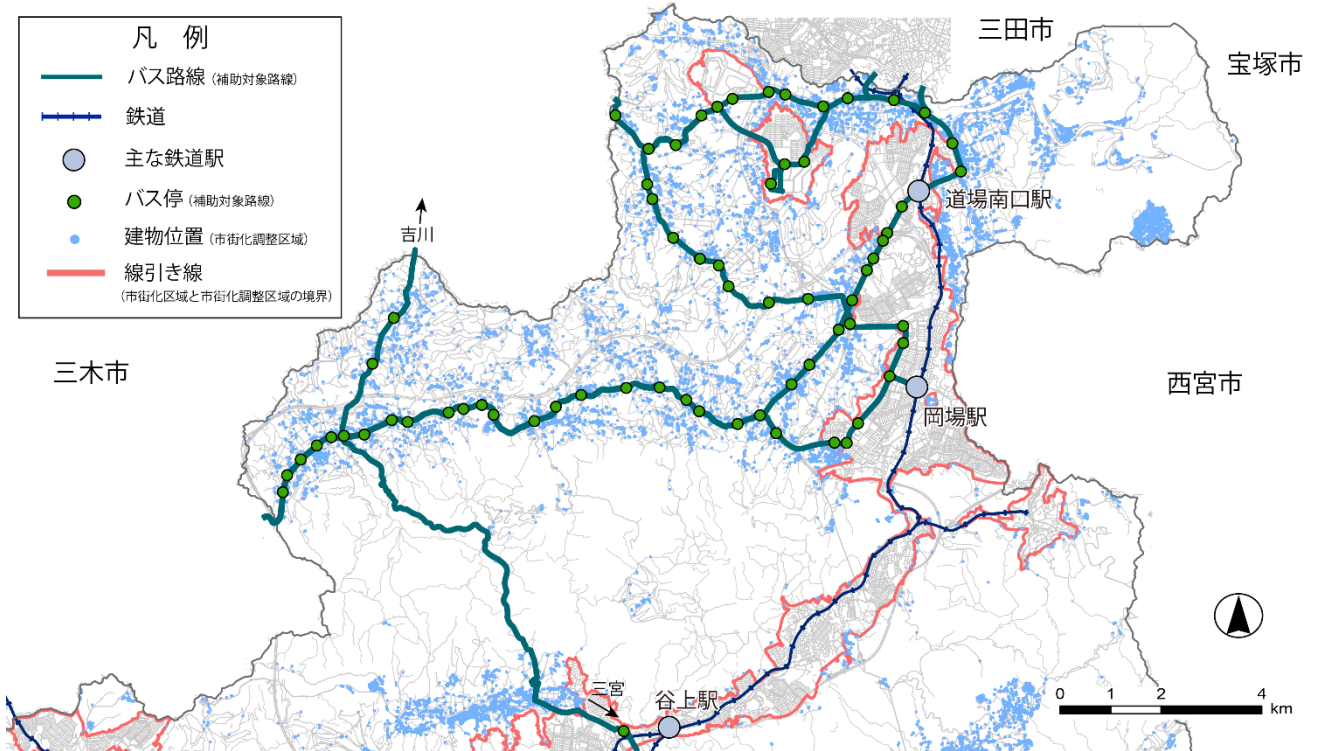
図 2-20 市バス路線別収支状況

第2章 地域および公共交通の現状・課題

北神地域の路線バスの利用者・運行本数の減少

北神地域では隣接市を跨る長大バス路線（主に淡河町、大沢町、長尾町、八多町の4町を通過するバス路線）において、地域住民の日常生活に必要な移動手段を維持確保するために、国、県、市による運行補助を行っています。地域の補助対象路線バス利用者は、一部の路線で通学利用による増加が見られるなど、20万人前後を維持しているものの、路線を維持するための費用は年々増加していることから、補助金も増加傾向にあります。

また、田園地域は住居が散在しているため、最寄りのバス停留所までのアクセスが不便な地域があります。



「この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の地図基盤情報を使用した。（承認番号 平28情使、第644号）」

図 2-21 北神地域を運行する路線バス（補助対象路線）

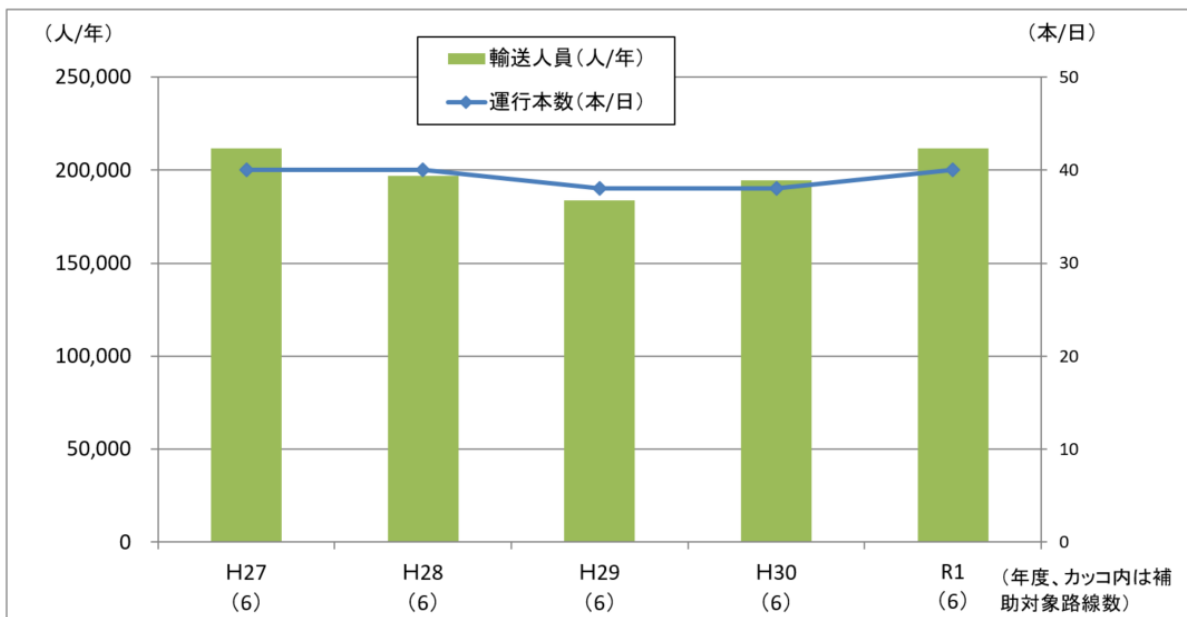


図 2-22 北神地域を運行する路線バス（補助対象路線）の輸送人員と運行本数（平日）の推移

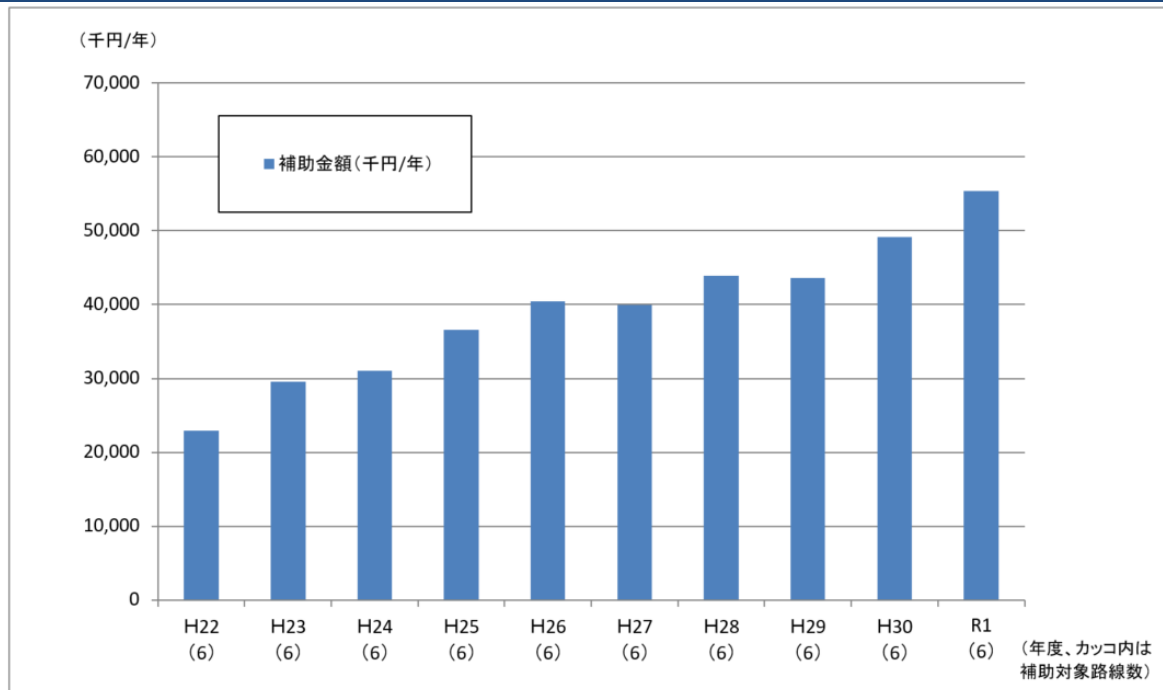
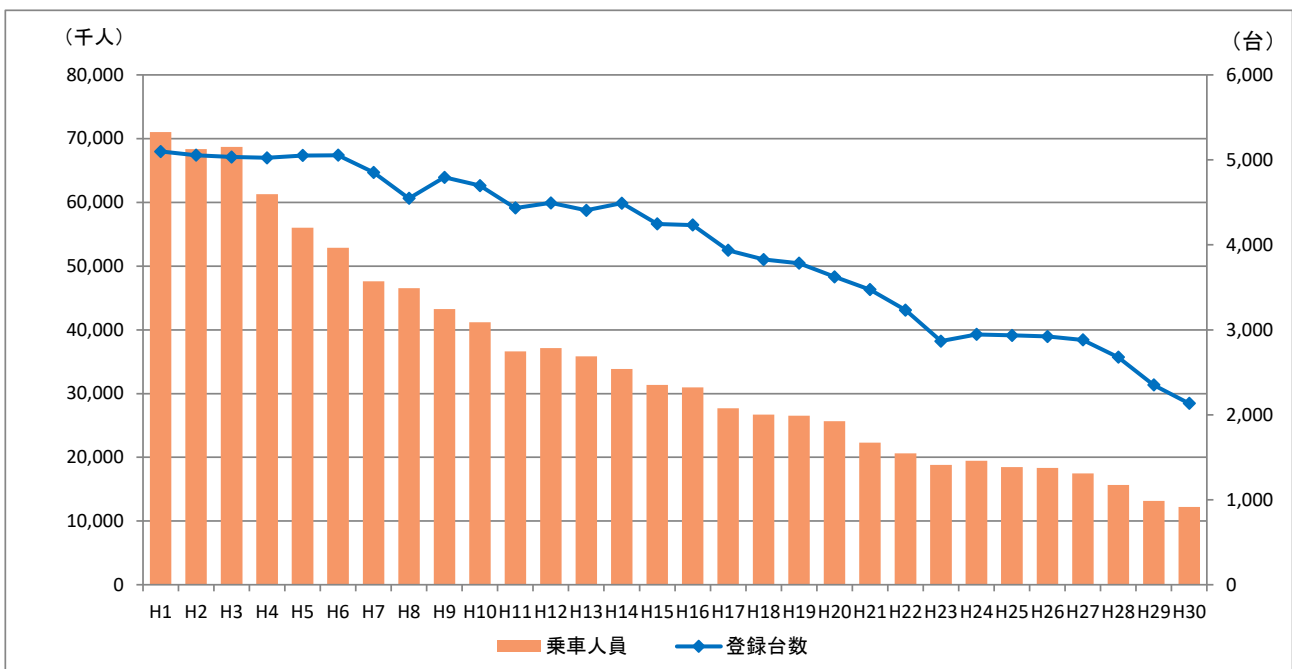


図 2-23 北神地域を運行する路線バス（補助対象路線）に対する補助金額の推移

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、平成元年と比べて平成 30 年では 1 / 6 まで減少しています。人口減少や高齢化の進行によって、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が多く、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」にもとづき特定地域に指定（平成 27 年 9 月）されておりましたが、車両数の適正化に取り組んだ結果、準特定地域に指定（令和 2 年 4 月）されています。



神戸市統計書より作成

図 2-24 神戸市のタクシー乗車人員と登録台数の推移

地域コミュニティ交通の新設に関する要望の増加

近年、地域団体から地域コミュニティ交通の導入に関する要望が増加しています。

要望数の増加に伴い、地域の生活交通に関する取り組みが活発化し、市の支援地域も増加しています。

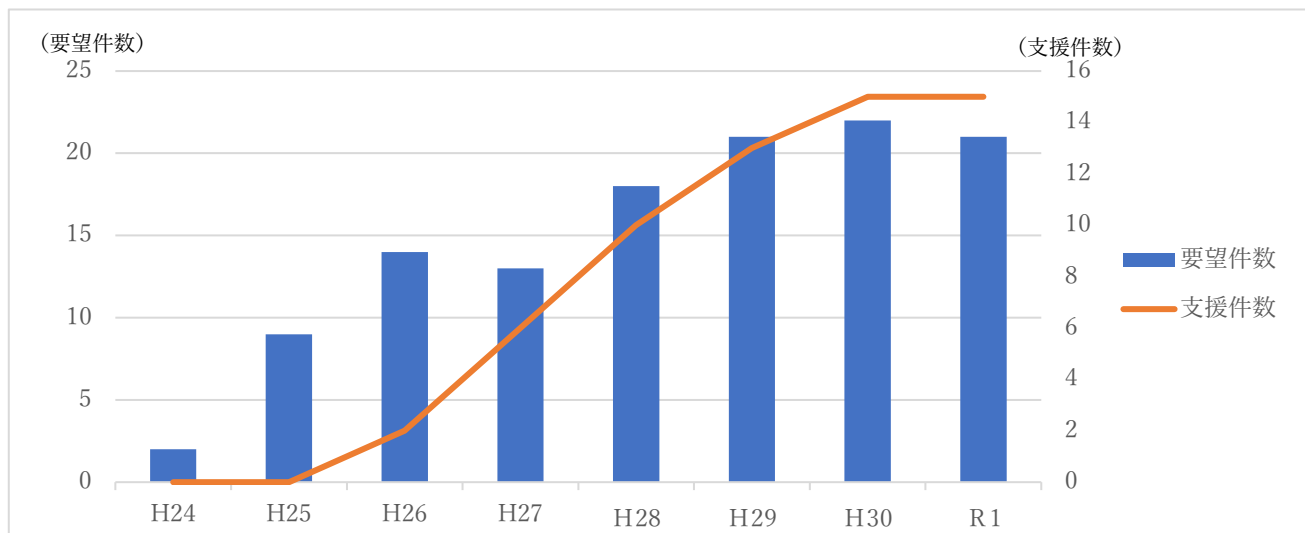


図 2-25 地域コミュニティ交通の新設に関する地域団体からの要望件数と市の支援件数（年度別）

2.6. 都心・観光地（六甲・摩耶山および有馬）での公共交通の現状・課題

都心は、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。（都心のエリアについては図 4-3 参照）

また、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。

三宮周辺では駅やバス停が散在し、乗換動線が複雑

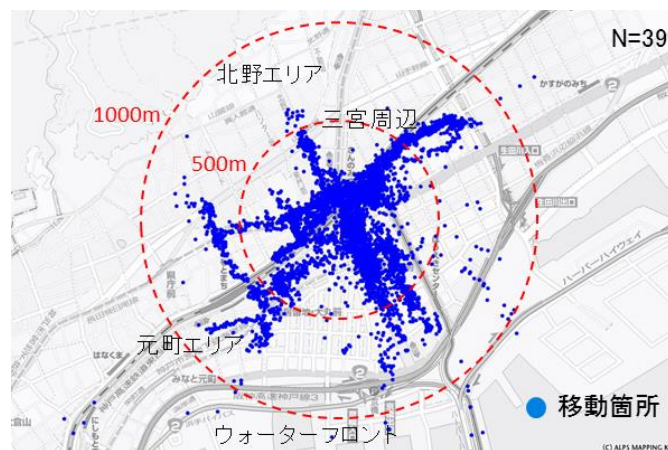
三宮には、JR、阪急、阪神、地下鉄西神・山手線、地下鉄海岸線、ポートライナーの6駅があり、利用者にとって乗換動線が複雑になっています。また、中・長距離バスや路線バスの停留所が分散し、利用者にとって分かりにくい状況です。



図 2-26 三宮周辺の駅・バス停の状況（令和3年3月時点）

都心では来街者は駅を中心とした狭い範囲のみ回遊

都心には、北野エリアや元町エリア、ウォーターフロントなど、多くの観光スポットがありますが、来街者の回遊は三宮周辺の狭い範囲に留まっています。



平成 23 年度プローブパーソン調査（来街者の交通行動調査）結果より

図 2-27 三宮を起点とした来街者の回遊範囲

第2章 地域および公共交通の現状・課題

ポートライナーの朝ラッシュ時の混雑率が高い

三宮とポートアイランド・神戸空港を結ぶポートライナーは、朝ラッシュ時に利用者が集中しています。ポートライナーの運行本数の増加やバスへの誘導等を行った結果、混雑率は横ばいの傾向にありますが、今後もポートアイランドへの企業進出や神戸空港の規制緩和等により、混雑率は増加する可能性があります。

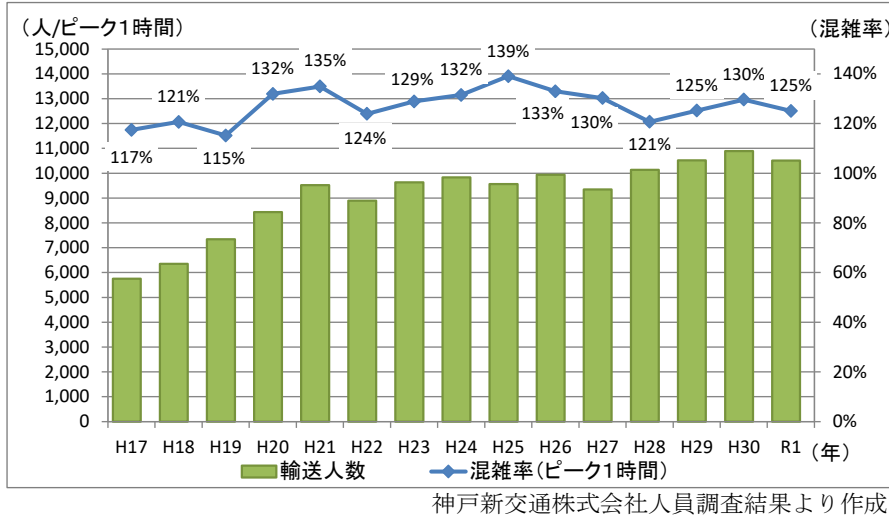


図 2-28 ポートライナーの朝ラッシュ時（ピーク1時間）の輸送人数と混雑率の推移

観光地（六甲・摩耶山および有馬）の観光入込客数・外国人観光客数の増加

六甲・摩耶山および有馬では観光入込客数が増加傾向にあります。特に、外国人観光客数は急増しています。また、神戸市全体においても外国人観光客数は年々増加しています。

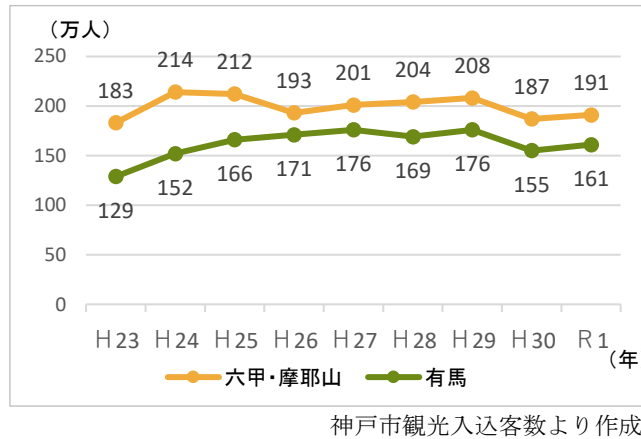


図 2-29 六甲・摩耶山および有馬の観光入込客数の推移

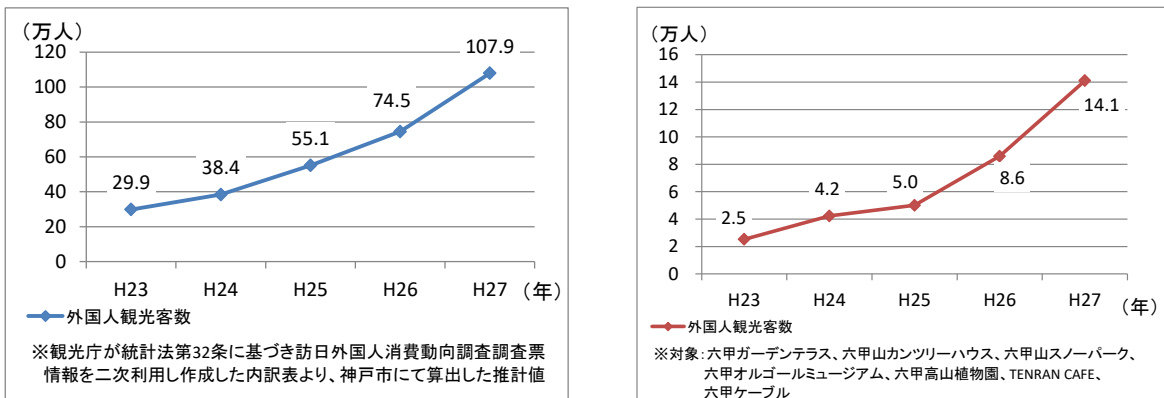
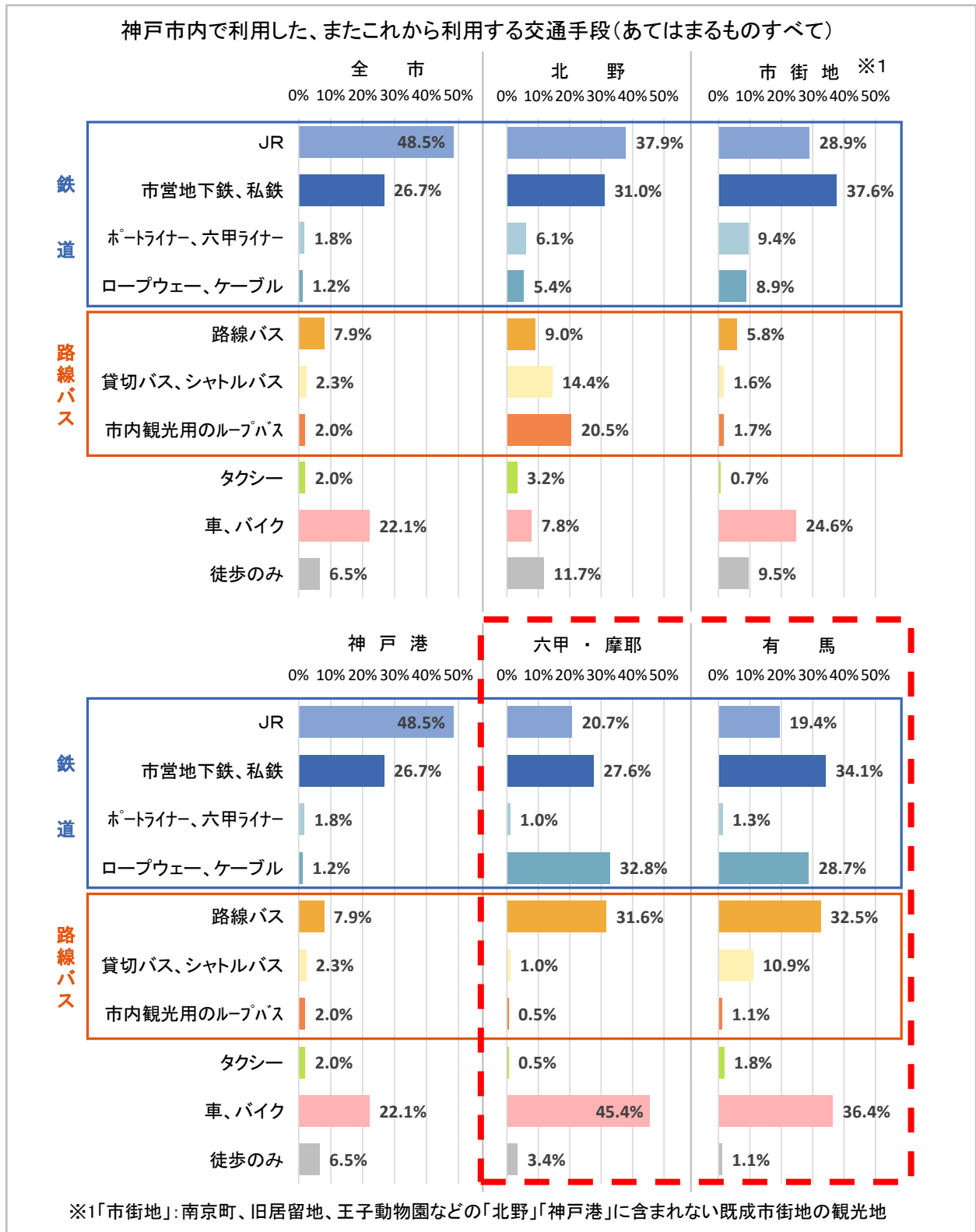


図 2-30 外国人観光客数の推移（左：神戸市、右：六甲山）

観光地（六甲・摩耶山、有馬）では自動車等の利用割合が高い

六甲・摩耶山および有馬では、市街地の他の観光地に比べ自動車等の利用割合が高くなっています。



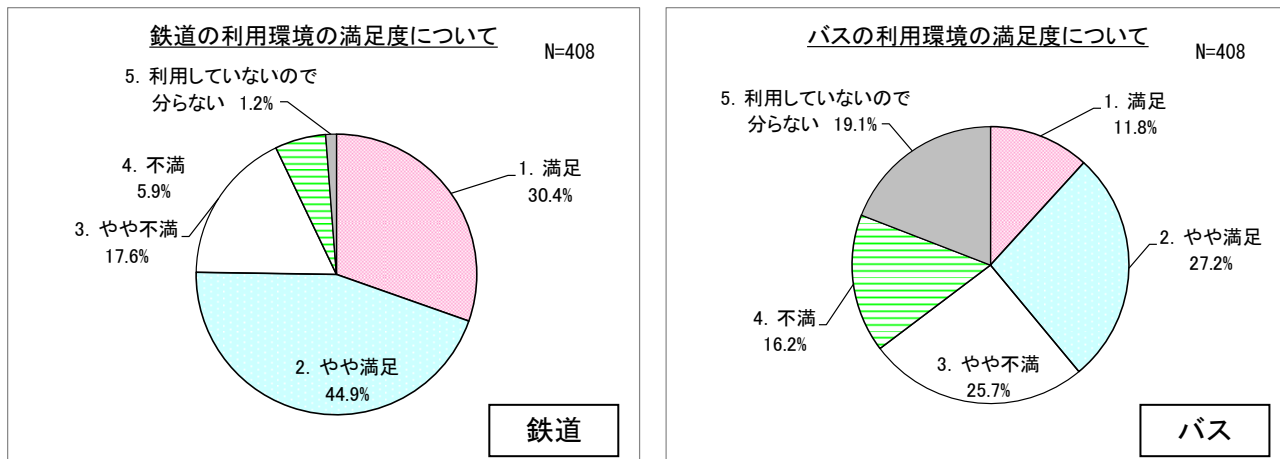
令和元年度神戸市観光動向調査結果より作成

図 2-31 観光地までの主な交通手段利用割合

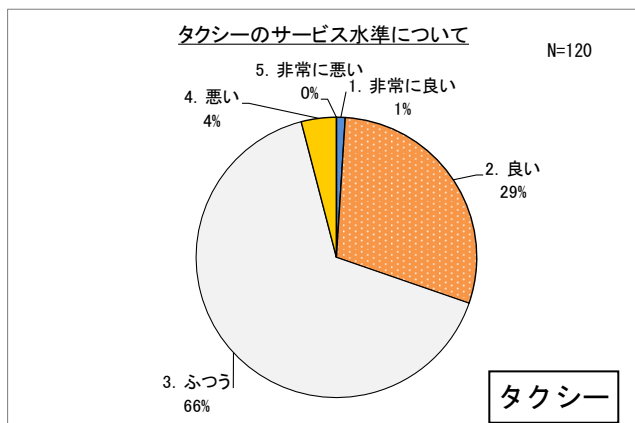
2.7. 公共交通に関する市民の声

公共交通に関する満足度

交通手段別の満足度について、「満足」「やや満足」と回答した方が鉄道では 75.3%、バスでは 39%となっています。また、タクシーでは「非常に良い」「良い」と回答した方が 30%となっています。



平成 27 年 8 月神戸市ネットモニターアンケート調査結果より作成

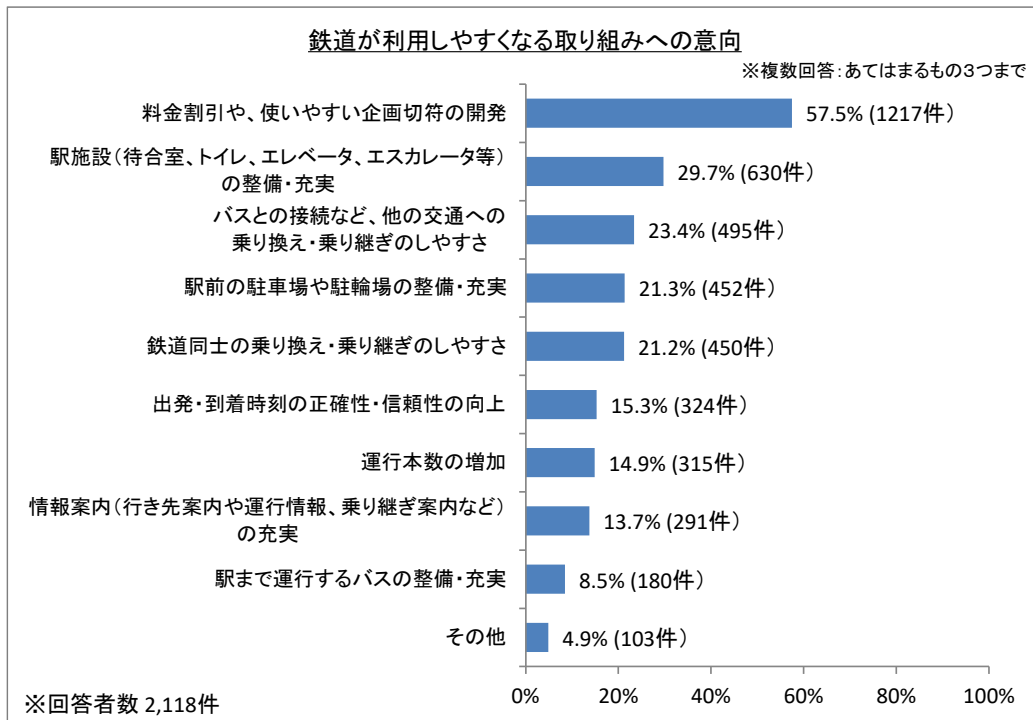


平成 27 年 4 月第 2 回神戸市域交通圏タクシー準特定地域協議会資料
「タクシーに関する利用者アンケート結果」より作成

図 2-32 鉄道・バス・タクシーの利用についての満足度

鉄道が利用しやすくなる取り組み

鉄道が利用しやすくなる取り組みへの意向は、「料金割引や、使いやすい企画切符の開発」が最も高く、ついで「駅施設の整備・充実」「バスとの接続など、他の交通への乗り換え・乗り継ぎのしやすさ」が高くなっています。

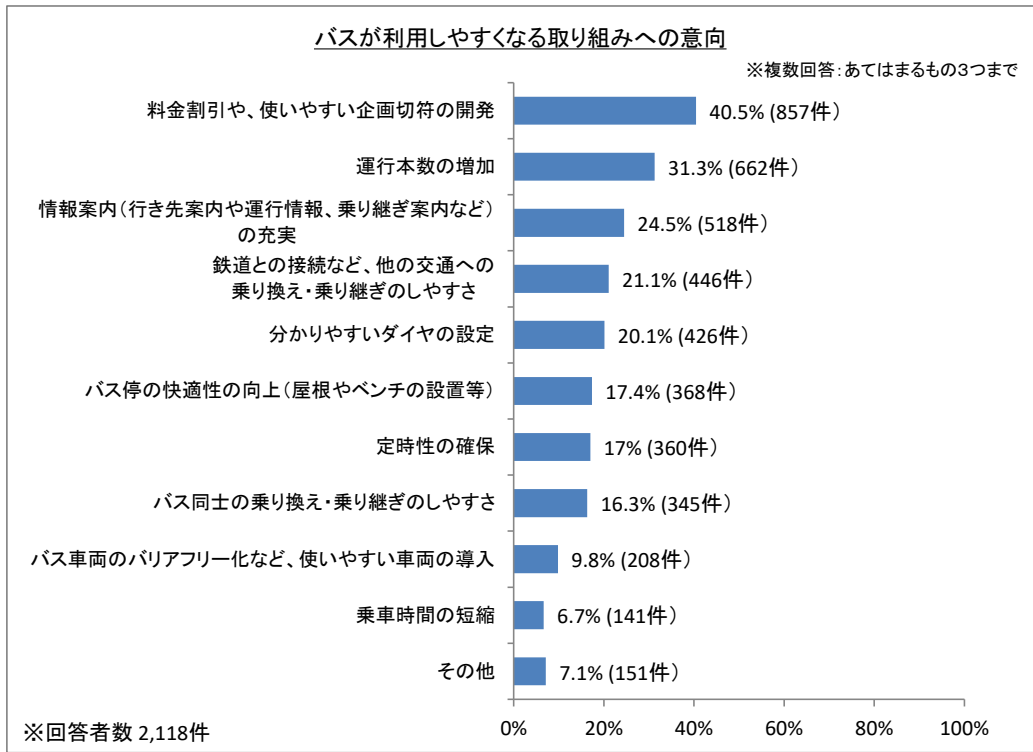


平成 28 年 8 月神戸市ネットモニターアンケート調査結果より作成

図 2-33 鉄道が利用しやすくなる取り組みへの意向

バスが利用しやすくなる取り組み

バスが利用しやすくなる取り組みへの意向は、「料金割引や、使いやすい企画切符の開発」が最も高く、ついで「運行本数の増加」「情報案内の充実」が高くなっています。

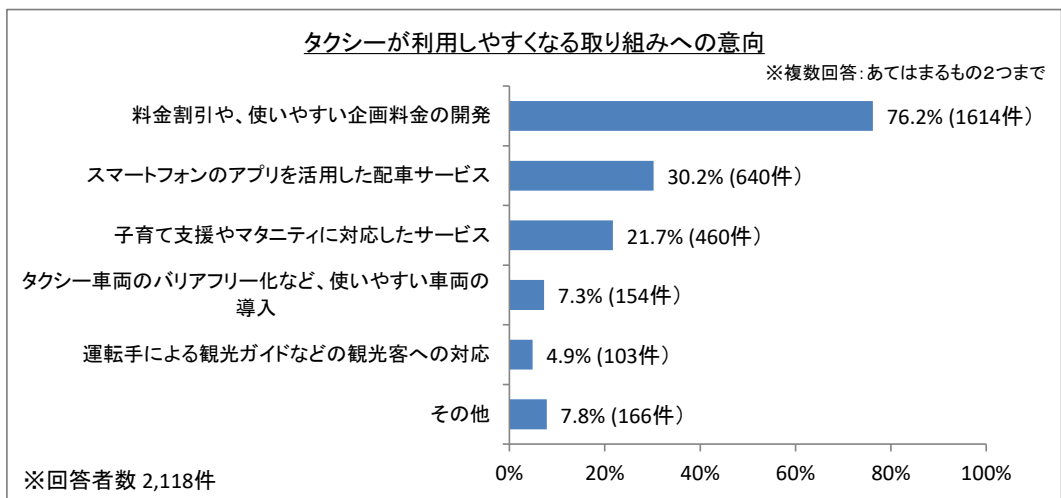


平成 28 年 8 月神戸市ネットモニターアンケート調査結果より作成

図 2-34 バスが利用しやすくなる取り組みへの意向

タクシーが利用しやすくなる取り組み

タクシーが利用しやすくなる取り組みへの意向は、「料金割引や、使いやすい企画料金の開発」が最も高く、ついで「スマートフォンのアプリを活用した配車サービス」「子育て支援やマタニティに対応したサービス」が高くなっています。



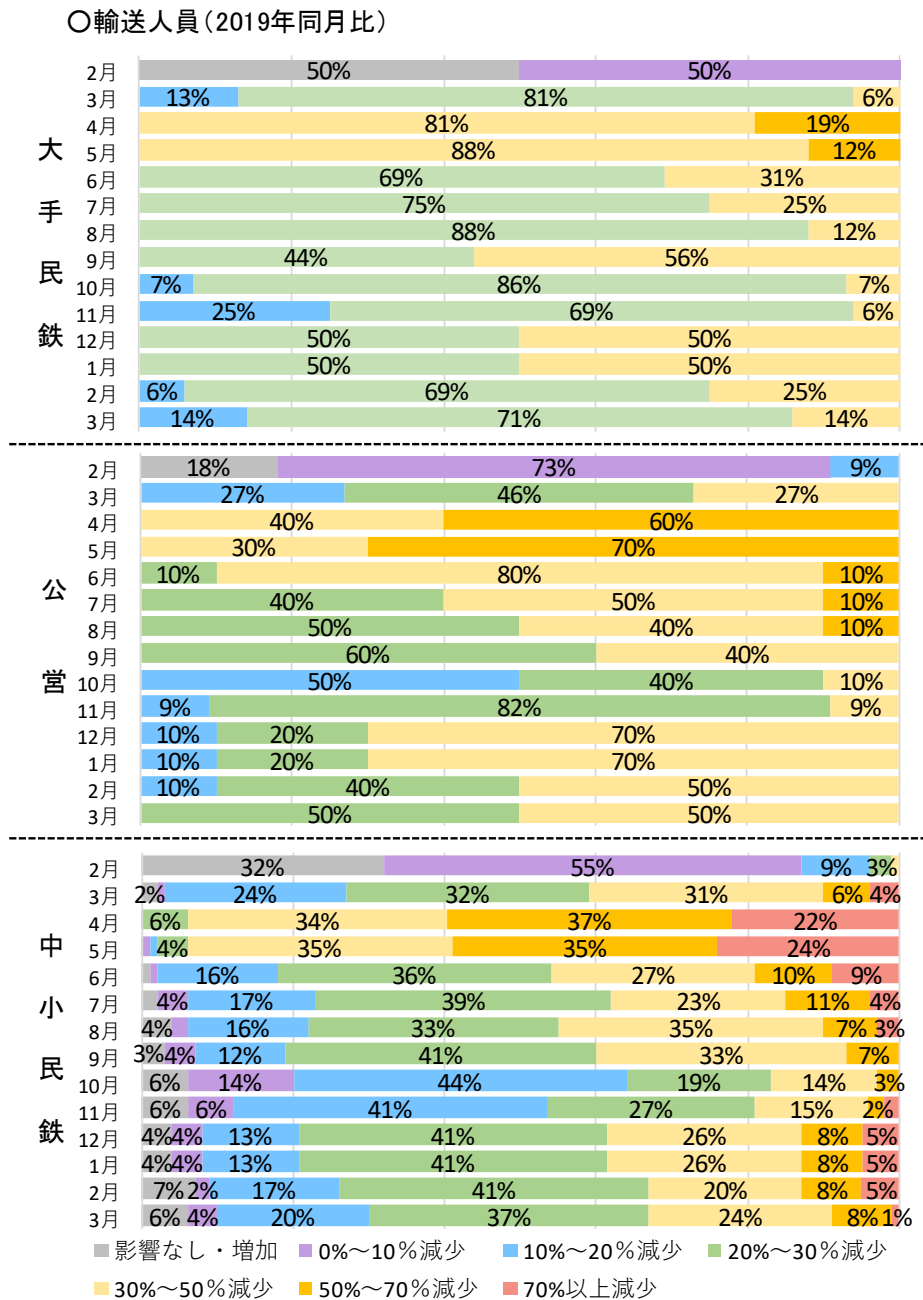
平成 28 年 8 月神戸市ネットモニターアンケート調査結果より作成

図 2-35 タクシーが利用しやすくなる取り組みへの意向

2.8. 新型コロナウイルス感染症の影響 ※本項目は全国の状態を元に記載

新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の輸送人員・運送収入は、令和2年4月7日～5月25日の緊急事態宣言中に大きく落ち込み、解除後緩やかな回復基調であったものの、感染者の増加とともに再び減少傾向となりました。その後、令和3年1月8日～3月21日に再び緊急事態宣言が発出され、大きく落ち込みました。

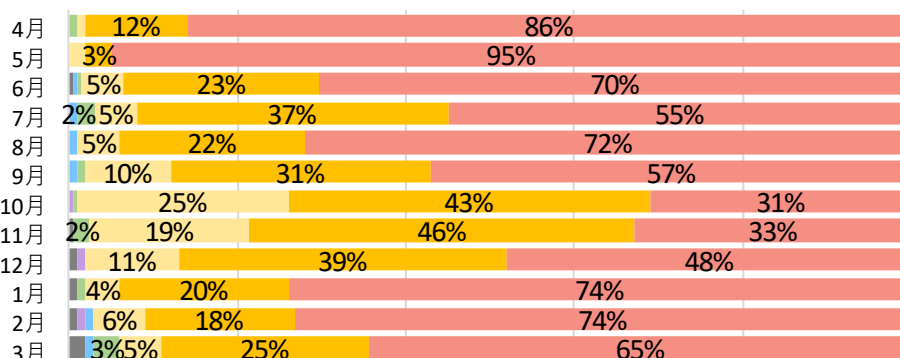
2019年同月比でみると、令和3年3月時点での鉄道の輸送人員は、大手民鉄・公営より、中小民鉄の減少が大きく、約3割の事業者が3割以上の減少、バスの運送収入は、高速バスの落ち込みが特に大きく、一般路線バスは約4割の事業者が3割以上の減少、タクシーの運送収入は、約7割の事業者が3割以上の減少となっています。



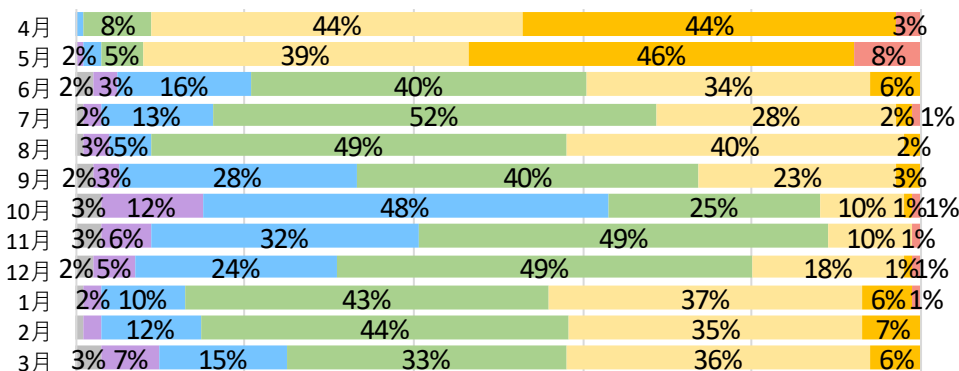
国土交通省調べ (令和3年3月末時点)

図 2-36 鉄道の輸送人員 (2019年同月比)

＜高速バス等＞ (回答:117者)



＜一般路線バス＞ (回答:164者)

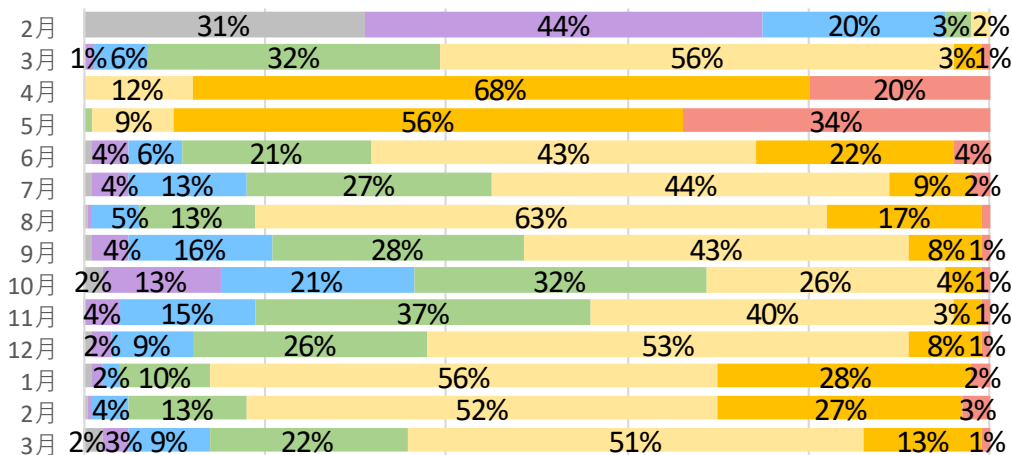


■ 影響なし・増加
 ■ 0%~10%減少
 ■ 10%~20%減少
 ■ 20%~30%減少
■ 30%~50%減少
 ■ 50%~70%減少
 ■ 70%以上減少

国土交通省調べ (令和3年3月末時点)

図 2-37 バスの運送収入 (2019年同月比)

○運送収入 (2019年同月比) (回答:235者)



■ 影響なし・増加
 ■ 0%~10%減少
 ■ 10%~20%減少
 ■ 20%~30%減少
■ 30%~50%減少
■ 50%~70%減少
■ 70%以上減少

国土交通省調べ (令和3年3月末時点)

図 2-38 タクシーの運送収入 (2019年同月比)

2.9. 課題のまとめ

【公共交通を取り巻く課題】

人口減少や高齢化の進行などによる生産年齢人口の減少により、通勤・通学などの移動が減少しており、一部の鉄道やバス・タクシーの利用者数が減少しています。今後も、人口減少や高齢化が進むことから、さらなる利用者数の減少が予想されます。

一方で、買い物やレジャーなど自由目的での移動割合の増加、コミュニティバスの新設の要望の増加、高齢化の進行に伴い自動車の運転が困難となる高齢者の増加など、地域の移動手段の確保が求められています。また、若者の自動車離れ、まちの賑わいづくりや健康増進など、公共交通に対する社会的要請が増大しています。

(1) 郊外部の鉄道の維持

北区、西区の西北神地域では、成熟したニュータウンの高齢化による通勤・通学等の移動の減少などによって、鉄道利用者数の減少が続いており、一部の鉄道事業者で健全な運行が難しくなっています。

(図 2-2、図 2-5、図 2-6、図 2-8、図 2-9、図 2-16、図 2-17 参照)

(2) 地域の生活の足の確保

人口減少や高齢化の進行などにより市民の移動が減少し、乗車人員の減少が続くことでバスやタクシーの運行維持が難しくなる状況が懸念されています。

一方で、買い物やレジャーなど自由目的での移動割合の増加、コミュニティバスの新設の要望の増加、自動車の運転が困難となる高齢者の増加など、買い物や通院など地域の生活の足の確保が課題となっています。

(図 2-3、図 2-4、図 2-5、図 2-11、図 2-13、図 2-19、図 2-20、図 2-24、図 2-25 参照)

(3) 田園地域での公共交通ネットワークの維持

田園地域では、自動車分担率が約 6 割に達しており、自動車の利用が高い状況となっています。

特に、北神の田園地域では住居が散在している状況のため、バス停留所までのアクセスが不便な地域もあり、バス利用者数の減少とともに、バスの運行本数の減少が進んでいます。

(図 2-10、図 2-21、図 2-22、図 2-23 参照)

(4) 三宮周辺での鉄道やバスの乗り換えの改善

三宮には、JR、阪急、阪神、地下鉄西神・山手線、地下鉄海岸線、ポートライナーの 6 駅があり、利用者にとって乗換動線が複雑になっています。また、中・長距離バスや路線バスの停留所が分散し、利用者にとって分かりにくい状況となっています。

(図 2-26 参照)

(5) 都心での来街者の回遊性向上

都心には、北野エリアや元町エリア、ウォーターフロントなど、多くの観光スポットがありますが、来街者の回遊は三宮周辺の狭い範囲に留まっており、まち全体に波及していない状況となっています。

(図 2-27 参照)

(6) 広域交通拠点間の公共交通ネットワークの強化

神戸市の玄関口となる広域交通拠点として、新神戸駅、神戸空港、神戸港が整備されており、いずれも三宮駅とのネットワークは整備されていますが、機能向上・接続強化や、ポートアイランドへの企業進出等に伴う混雑緩和への対応が課題となっています。

(図 2-28 参照)

(7) 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・摩耶山および有馬では、市街地の他の観光地に比べ自動車等の利用割合が高くなっています。市街地の観光地とは異なり、山上に立地しているため、公共交通での観光地までのアクセスや観光地内での回遊が課題となっています。

(図 2-31 参照)

(8) 外国人観光客のニーズに対応した公共交通の実現

六甲・摩耶山および有馬をはじめとして、神戸市を訪れる外国人観光客数は年々増加しています。外国人観光客にとってわかりやすく使いやすい公共交通が求められています。

(図 2-30 参照)

(9) 市民のニーズに対応した公共交通の実現

公共交通の利用促進にあたっては、鉄道では、「料金割引や、使いやすい企画切符の開発」や「駅施設の整備・充実」、「バスとの接続など、他の交通への乗り換え・乗り継ぎのしやすさ」などの取り組みが求められています。

バスでは、「料金割引や、使いやすい企画切符の開発」や「運行本数の増加」、「情報案内の充実」などの取り組みが求められています。

タクシーでは、「料金割引や、使いやすい企画料金の開発」や「スマートフォンのアプリを活用した配車サービス」、「子育て支援やマタニティに対応したサービス」などの取り組みが求められています。

(図 2-33、図 2-34、図 2-35 参照)

(10) 新型コロナウイルス感染症の影響に対応した公共交通の維持

公共交通事業は、新型コロナウイルス感染症に伴う緊急事態宣言下においても感染拡大防止策を講じつつ業務継続が要請され、利用客が大幅に減少する中であっても、輸送力を維持しながら運行を継続してきました。緊急事態宣言解除後も、with コロナの新たな生活様式の浸透等により、利用者数は完全に回復することはない状況であり、公共交通事業者の経営環境に大きな影響を与えています。

(図 2-36、図 2-37、図 2-38 参照)

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、さらには国が掲げる2050年カーボンニュートラルに向けた取り組みや新型コロナがもたらす『ニュー・ノーマル』に対応したまちづくりの方向性などをふまえて、「都市の魅力・活力の向上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

「都市の魅力・活力の向上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、都市の魅力・活力を維持向上させます。

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、市民、企業、交通事業者、行政が相互に協力し、一体となって公共交通ネットワークを支えます。

■ 目標

基本方針の実現にむけて様々な取り組みを進めていくために、本計画では次の4つの目標を掲げます。

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、自動車から公共交通への利用転換を進め、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 都市の魅力をもつ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においては、人と公共交通優先の公共交通ネットワークの形成を図り、魅力・活力を向上させます。また、観光地においては、自動車を使わずにアクセスして巡りやすい公共交通ネットワークの形成を図ります。

目標3 地域の暮らしを支える公共交通ネットワークの形成

市民の身近な日常生活での移動を支えるため、地域の実情に応じた多様な交通手段の導入を進めます。

目標4 安全・安心で誰もが利用しやすく快適な交通環境の形成

利用者目線に立ち、わかりやすく利用しやすい公共交通の実現に向けて、情報案内の充実やわかりやすく使いやすい料金体系等の取り組みを推進します。

また、災害等に対応し、安全・安心で誰もが利用しやすい交通環境を形成します。

3.2. 公共交通ネットワークの将来像

神戸の市街地は、既に鉄道駅を中心として、都市機能がまとまって立地しているコンパクトな都市構造が概ね形成されています。これを活かし、鉄道が基幹、バスが補完（フィーダー）する役割を担うことを基本とし、さらに、地域に密着した公共交通として、バスやタクシーによる地域コミュニティ交通の充実を図ります。これらの公共交通ネットワークにより、安全・安心で誰もが利用しやすく快適な交通環境を実現します。また、都心や観光地では、多様な交通手段による回遊性の向上を図り、まちの賑わいづくりを推進します。

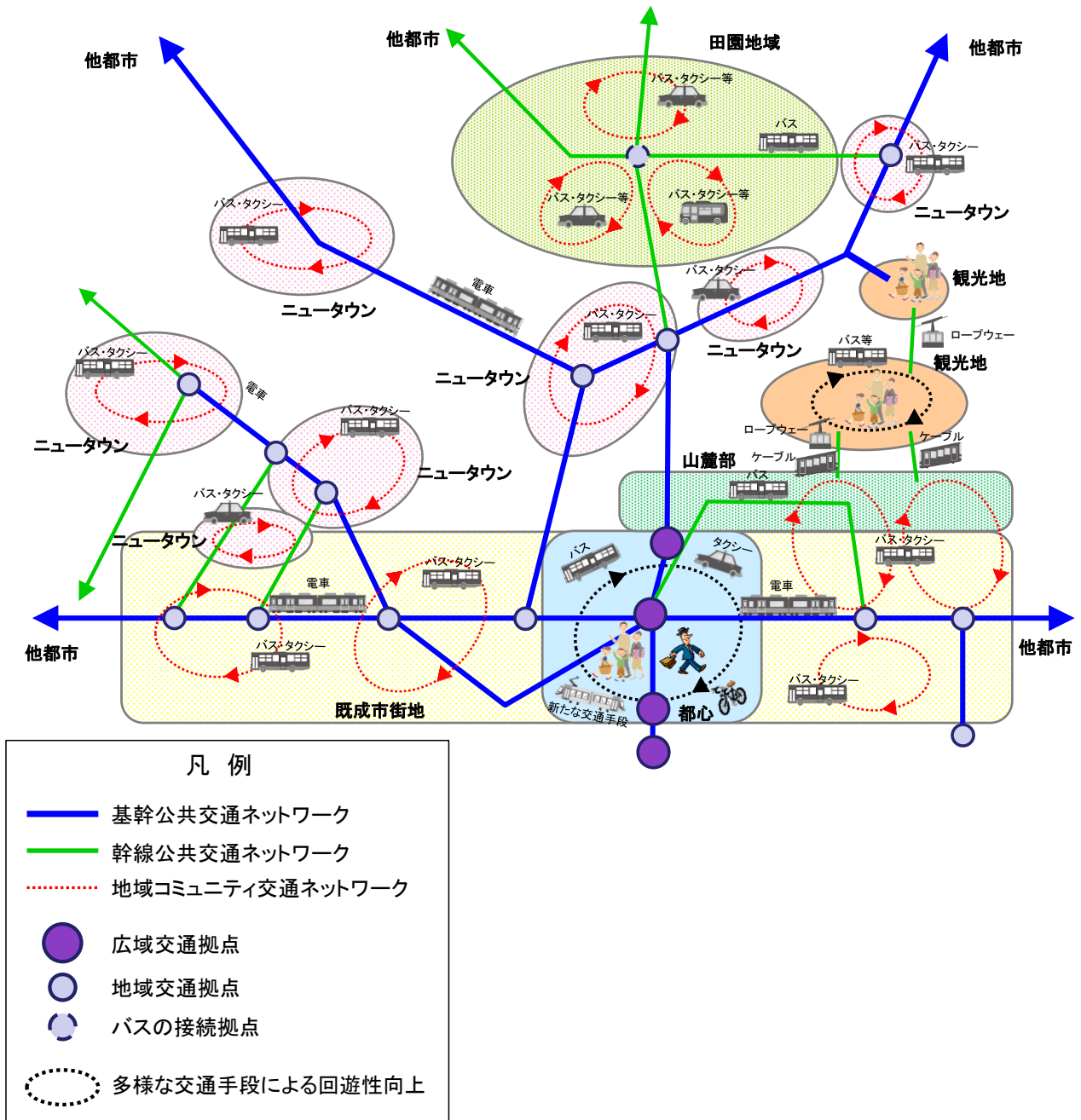


図 3-1 公共交通ネットワークの将来像

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「基幹公共交通ネットワーク」「幹線公共交通ネットワーク」「地域コミュニティ交通ネットワーク」に分類し、階層別の公共交通ネットワークの維持・充実を図るとともに、これらを「交通結節点」で結ぶ公共交通ネットワークの形成を推進します。

■ 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、他都市及び都市内拠点を広域に結びます。

対象
<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 ・新交通システム

■ 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、都市内の拠点及び隣接市の拠点を結びます。

対象
<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス 主要交通結節点間 主要交通結節点と隣接市の拠点を結ぶ路線 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
地域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
<ul style="list-style-type: none"> ・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
円滑な乗り継ぎや拠点機能、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
<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通拠点 新神戸駅、神戸空港、神戸港、三宮 ・地域交通拠点 地域の核となる鉄道駅 ・バスの接続拠点

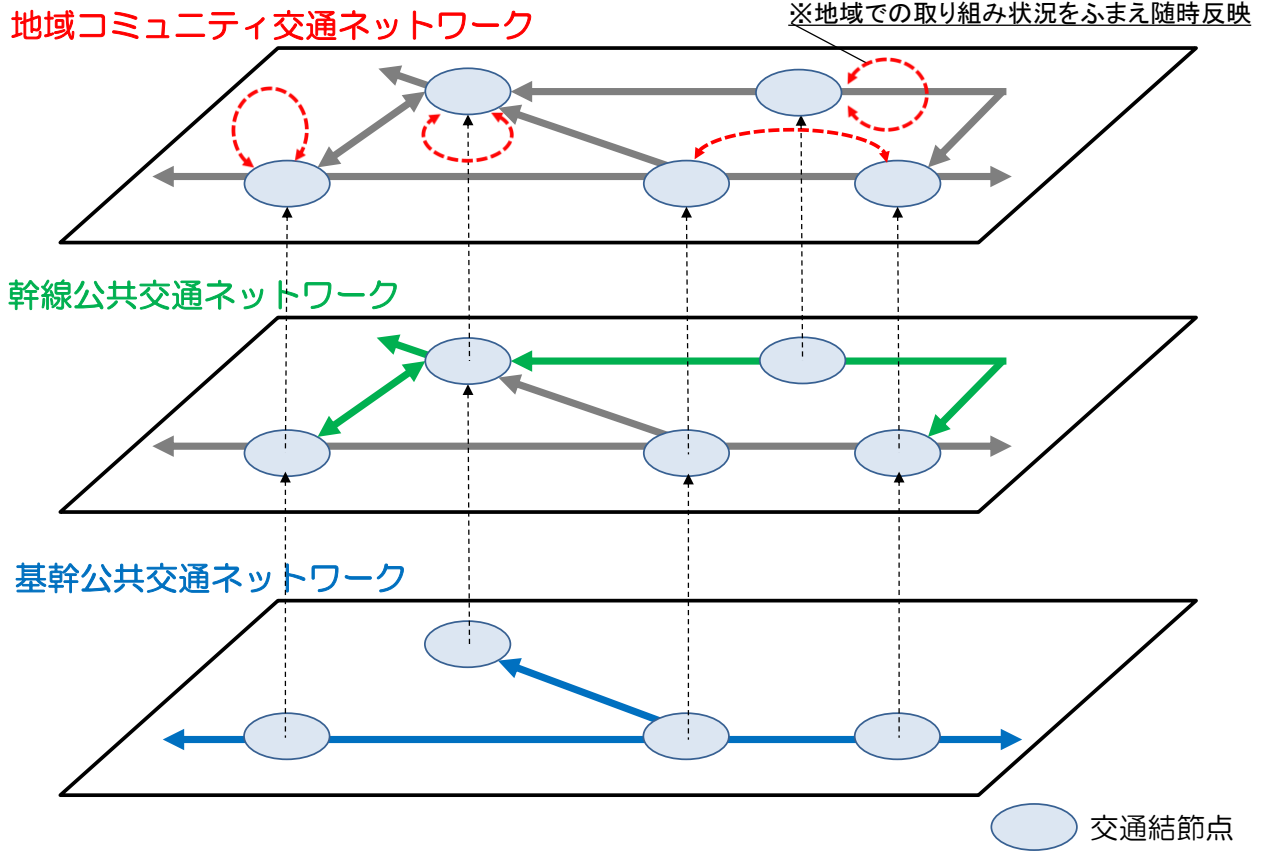


図 3-2 階層別の公共交通ネットワークのイメージ図

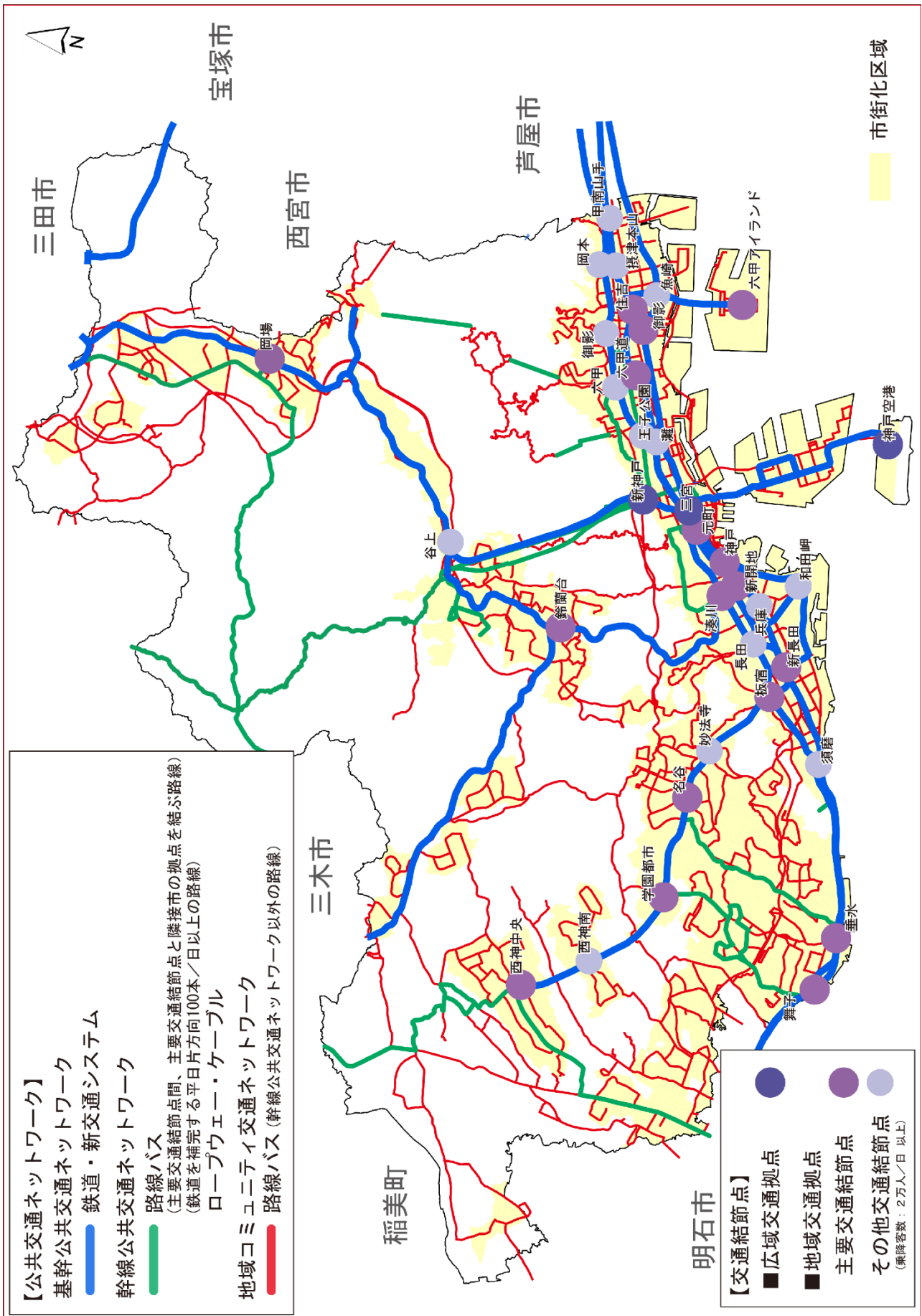


図 3-3 階層別の公共交通ネットワークの現況図

第3章 公共交通ネットワークの将来像

3.3.2. 市民・企業・交通事業者・行政の役割分担

公共交通ネットワークの形成の推進にあたっては、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す。以下に、階層別の公共交通ネットワークの市民・企業・交通事業者・行政が担うべき基本的な役割分担を示します。

■ 市民

基幹公共交通ネットワーク	幹線公共交通ネットワーク	地域コミュニティ交通ネットワーク	交通結節点
<ul style="list-style-type: none"> ・通勤や通学など日常生活での移動に公共交通を積極的に利用します。 ・地域の公共交通の現状や課題を共有し、行政・交通事業者に改善点を意見・提案します。 			
		地域コミュニティ交通ネットワーク	
<ul style="list-style-type: none"> ・地域に応じた公共交通ネットワークの導入やその維持・充実に向けて主体的な取り組みを行います。 			

■ 企業

基幹公共交通ネットワーク	幹線公共交通ネットワーク	地域コミュニティ交通ネットワーク	交通結節点
<ul style="list-style-type: none"> ・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、公共交通の利用を推進します。 ・公共交通の利用促進や利便性向上に向けた取り組みに協力します。 			
		地域コミュニティ交通ネットワーク	
<ul style="list-style-type: none"> ・地域の商店街や商業施設、病院等の生活利便施設においては、交通の取り組みを行っている地域団体と連携したイベント開催や協賛などを通じて、地域コミュニティ交通の利用促進の取り組みに対して積極的に協力します。 			

■ 交通事業者

基幹公共交通ネットワーク	幹線公共交通ネットワーク	地域コミュニティ交通ネットワーク	交通結節点
<ul style="list-style-type: none"> ・市民からの改善点についての意見・提案をふまえ、利便性向上や利用促進等の取り組みを行います。 			
基幹公共交通ネットワーク	幹線公共交通ネットワーク	地域コミュニティ交通ネットワーク	
<ul style="list-style-type: none"> ・需要に応じた運行の見直しや運行サービスの向上に取り組みます。 ・交通事業者間で協力・連携し、安定的かつ利便性の高い運行を行います。 			
		地域コミュニティ交通ネットワーク	
<ul style="list-style-type: none"> ・行政と連携し、地域の取り組みに協力します。 			
			交通結節点
<ul style="list-style-type: none"> ・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に、行政等と連携し、交通施設の維持・更新に取り組みます。 			

■ 行政

基幹公共交通ネットワーク	幹線公共交通ネットワーク	地域コミュニティ交通ネットワーク	交通結節点
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用状況の調査やニーズの把握を行い、交通事業者へ情報提供等を行います。 市民からの改善点についての意見・提案をふまえ、交通事業者と連携し、利便性向上や利用促進等の取り組みを行います。 			
基幹公共交通ネットワーク	幹線公共交通ネットワーク		
<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者間の調整や路線存続のための必要な支援を行います。 			
		地域コミュニティ交通ネットワーク	
<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者間の調整や地域の主体的な取り組みへの支援・協力を行います。 			
			交通結節点
<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者や企業等による交通結節点の機能向上に係る取り組みを支援します。 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。 			

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

公共交通の課題解決に向けて、「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」、「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1～5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および利用促進」を設定し、具体的な取り組みを推進します。

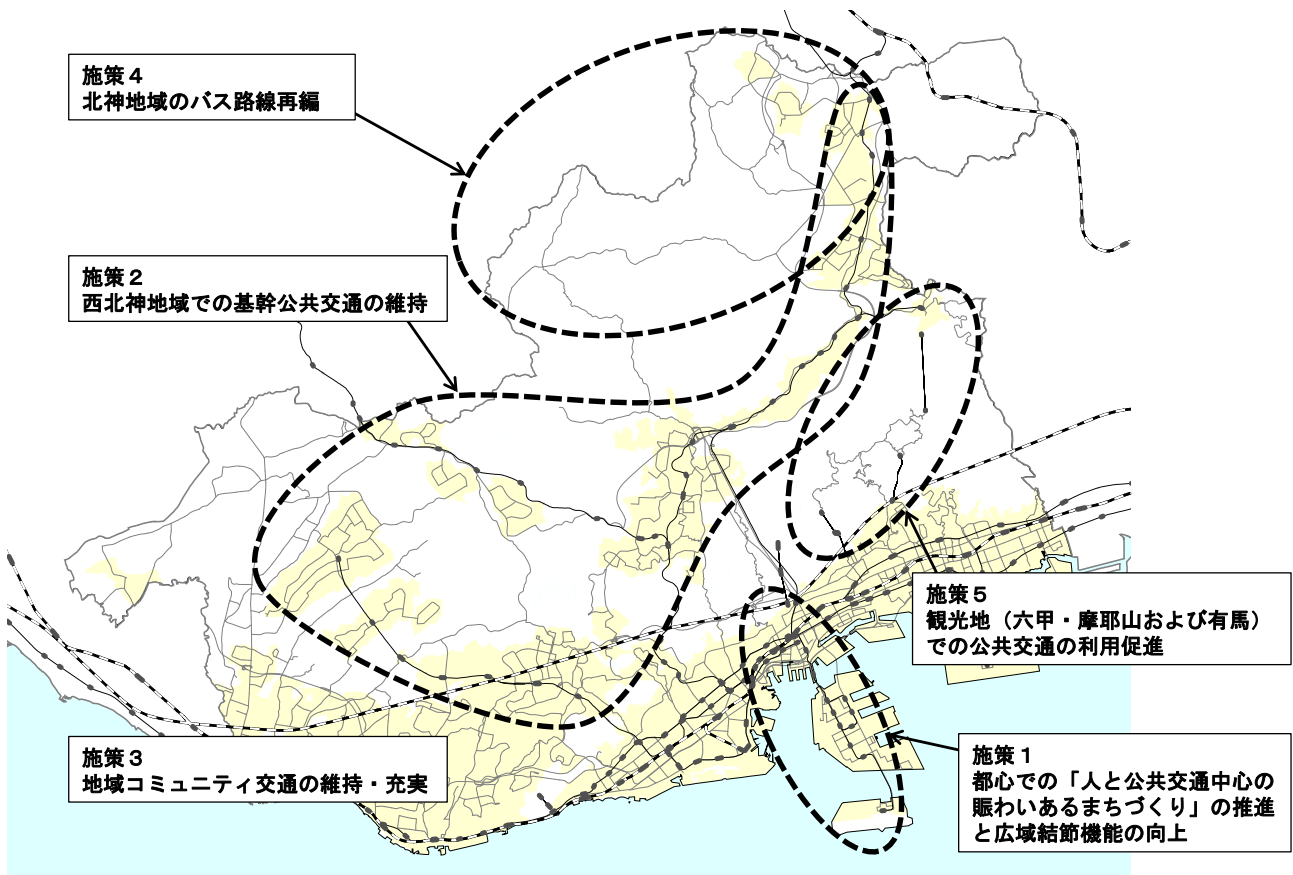
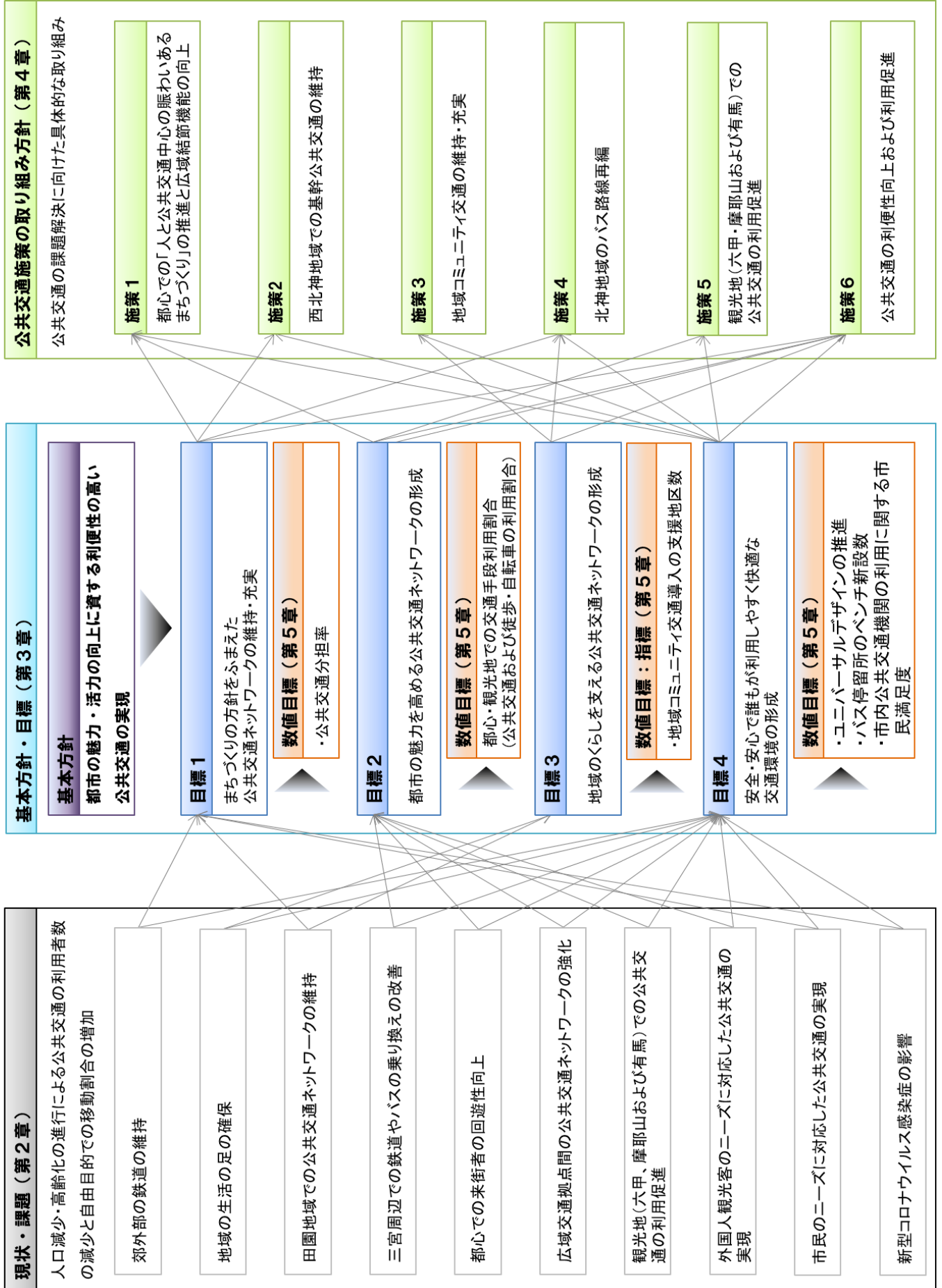


図 4-1 公共交通施策の対象エリア

＜現状・課題及び基本方針・目標とその解決に向けた公共交通施策の取組方針の関連＞



4.2. 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」の推進と
広域結節機能の向上**

都心は、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。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・活力を向上させるため、「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]」、「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」（平成27年9月）及び「「港都 神戸」グランドデザイン」（平成23年3月）、「神戸三宮「えき～まち空間」基本計画」（平成30年9月）をもとに、今後、都心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とともに、回遊性の向上を図るため、「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周辺については、6つの駅（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）があたかも一つの大きな「えき」となり、「えき」と「まち」が行き来しやすく、美しい港町・神戸の玄関口にふさわしい象徴となる広場空間を創出します。その中で、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」の象徴となる空間づくりを行います。また、三宮周辺の北野エリアや元町エリア、ウォーターフロントなどでは、歩行者のための賑わいや憩いを創出する取り組みや、民間事業者の企画力・ノウハウ等を活かした官民連携の再開発などが進んでおり、このようなエリアを含めた都心内での回遊性の向上を図ります。

今後、都心におけるまちづくりと合わせた公共交通施策を進め、交通環境の整備や交通手段の充実を図ります。また、神戸の玄関口となる三宮・新神戸駅等の広域交通結節点の機能向上、接続強化を図ります。



図 4-2 都心での交通体系イメージ図



図 4-3 都心のエリア



図 4-4 えき～まち空間（イメージ図）



図 4-5 三宮クロススクエア東側（イメージパース）

■ 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 三宮駅における交通結節点の強化（取り組み主体：交通事業者・行政・企業）

空間としてのわかりやすさ、移動しやすさを確保するため、周辺民間施設の開発等にあわせて、経路の見通しの確保や、高低差がある場所におけるわかりやすい位置へのエレベーター・エスカレーター設置、通路における十分な幅員と高さの確保、誰もがわかりやすい案内サインの充実などに取り組みます。さらに、乗り換え動線を整備するとともに、それらをボイド（わかりやすい縦動線+滞留空間）でつなぐことにより上下しやすい空間とすることで、6つの駅をあたかも一つの大きな「えき」ととらえた歩行者動線とします。

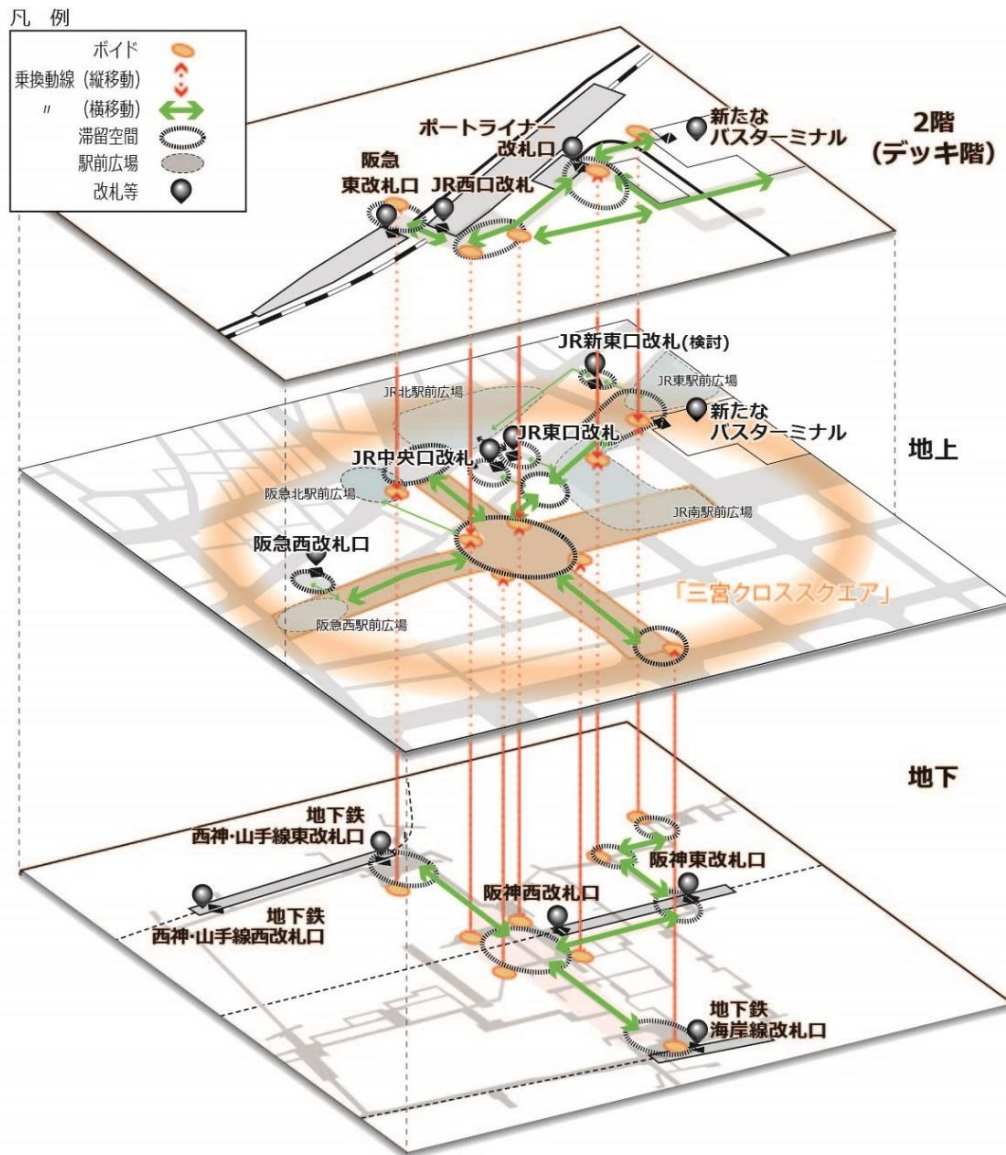


図 4-6 三宮駅の交通結節点の強化イメージ

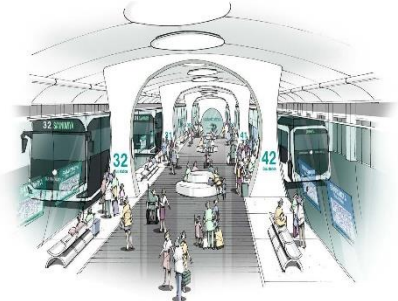
② 駐車場と公共交通の連携（取り組み主体：交通事業者・行政・企業）

都心の周辺（フリンジ）に整備されている既存の駐車場の利活用に向けた検討を進め、都心のフリンジの駐車場で自動車を駐車し、公共交通にスムーズに乗り換えができるように連携を行います。

③ バス乗降場の再編・集約（取り組み主体：交通事業者・行政）

現在、三宮駅周辺に分散している中・長距離バス乗降場を集約し、待ち合いなどの必要機能を備えた西日本最大級の新バスターミナルを官民連携の元、国が主体となって段階的に整備します。

また、路線バスについても、三宮クロススクエアの段階整備にあわせ、路上におけるわかりやすい方面別集約を行います。



バスターミナルの整備イメージ

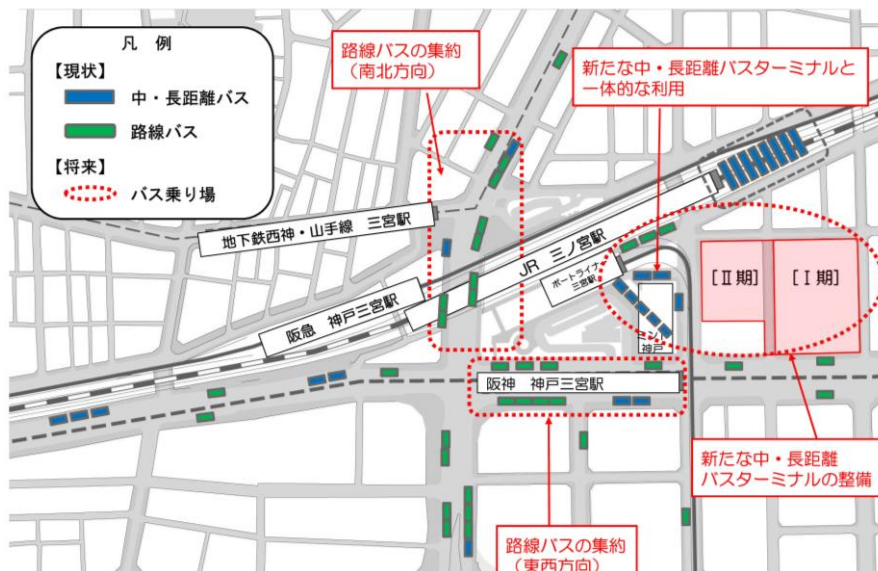


図 4-7 バス乗降場の再編イメージ

④ タクシー乗り場のあり方検討（取り組み主体：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、タクシー乗り場の在り方を検討・調整します。

(2) わかりやすく使いやすい料金体系

⑤ 都心における料金体系の検討（取り組み主体：交通事業者・行政）

都心の一定範囲では、各交通事業者が連携したわかりやすく使いやすい料金体系を検討します。

(3) 公共交通に関連する情報案内の充実（取り組み主体：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、Wi-Fi環境の整備などの取り組みを進めます。



インフォメーションセンターイメージ

取り組み方針2

都心の交通体系の見直しとともに、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

(取り組み主体：交通事業者・行政・企業)

既存バス路線の再編や循環バス等の導入により、都心内の公共交通の充実や新たな需要に対応します。



循環バス（丸の内シャトル）

⑦ LRT・BRTの導入の検討

(取り組み主体：交通事業者・行政・企業)

都市の魅力と回遊性の向上を図るため、LRT・BRTの導入検討の一環として、都心エリアにおいて連節バスの本格運行を開始します。



連節バス

<参考>コベリンの拡充・パーソナルモビリティの検討

既存の公共交通でまかないきれない箇所や都心内の回遊性の向上を図り、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（コミュニティサイクル）の拡充やパーソナルモビリティについて検討します。



神戸のコミュニティサイクル（コベリン）

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、三宮を中心に新神戸駅、神戸空港、神戸港の交通結節機能を高めるとともに接続強化を図ることで、新神戸駅～神戸空港間の南北交通について、快適かつ効率的な公共交通ネットワークを形成します。

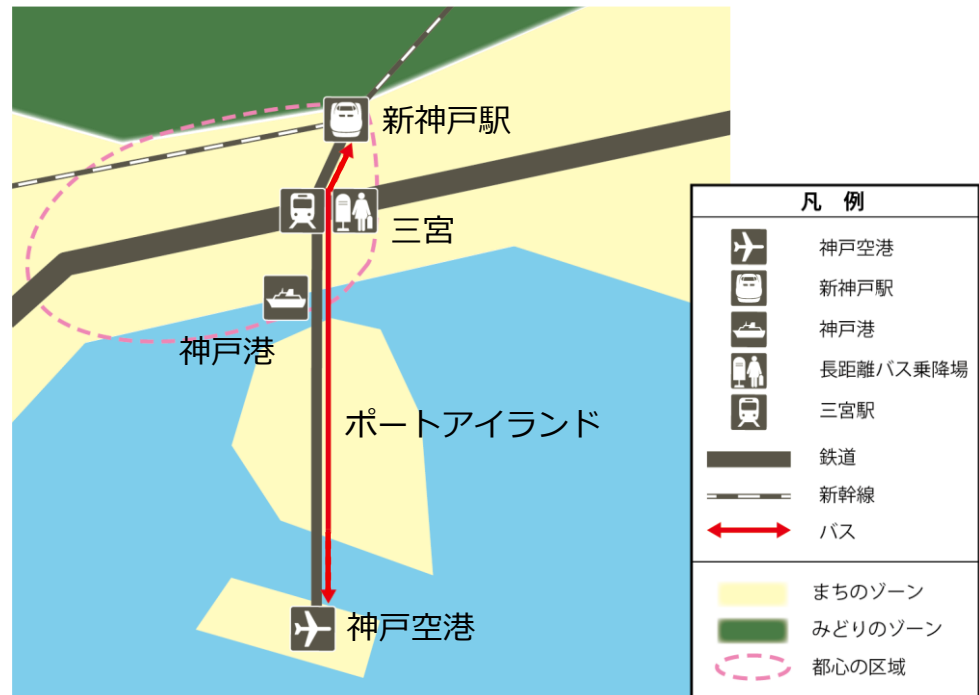


図 4-8 広域交通拠点間の交通体系イメージ図

【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

(取り組み主体：交通事業者・行政・企業)

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し、ラッシュ時はポータルライナーの混雑を緩和するため、引き続きバスを活用します。

また、ポータルライナーについては神戸空港の規制緩和やポートアイランドにおける土地利用の進捗等の状況をふまえ、需要動向を分析し、必要な輸送力増強策の検討を行います。



混雑緩和のためのバスの活用（三宮駅前）

第4章 公共交通施策の取り組み方針

(6) 広域交通拠点間の公共交通ネットワークの強化（取り組み主体：交通事業者・行政）

神戸空港の規制緩和やポートアイランドにおける土地利用の進捗等の状況をふまえ、新神戸駅～三宮～ポートアイランド～神戸空港の望ましい公共交通ネットワークのあり方を検討し、輸送需要に対応した適切な交通手段の導入等を行います。

■ 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 R8年度以降
	前半 H28～R2年度	後半 R3～R7年度	
取り組み方針1			
(1) 交通環境の整備			
① 三宮駅における交通結節点の強化	調査・計画、実施		
② 駐車場と公共交通の連携	調査・計画	実施	
③ バス乗降場の再編・集約	調査・計画	実施	
④ タクシー乗り場のあり方検討	調査・計画	実施	
(2) わかりやすく使いやすい料金体系			
⑤ 都心における料金体系の検討	調査・計画	実施	
(3) 公共交通に関連する情報案内の充実			
調査・計画、実施			
取り組み方針2			
(4) 交通手段の充実			
⑥ 循環バス等の導入	調査・計画	実施	
⑦ LRT・BRTの導入可能性の検討	調査・計画	状況に応じて判断	
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			
○ 基幹公共交通であるポートライナーの混雑緩和	継続して実施		
○ 基幹公共交通であるポートライナーの輸送力増強策の検討	調査・計画	状況に応じて判断	
(6) 広域交通拠点間の公共交通ネットワークの強化			
調査・計画、実施			

→ 調査・計画、実施 ▨ 状況に応じて判断

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、基幹公共交通である神戸電鉄や北神急行（現在の市営地下鉄（北神線））、市営地下鉄西神・山手線が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、並行するバス路線への利用転換など、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。

また、大幅な運賃低減によって交通利便性を高め、北神地域のさらなる魅力向上を図ることを目的に、既存インフラである北神急行を市営化しました（令和2年6月）。これを契機に、公共交通のさらなる利用促進に取り組んでいきます。

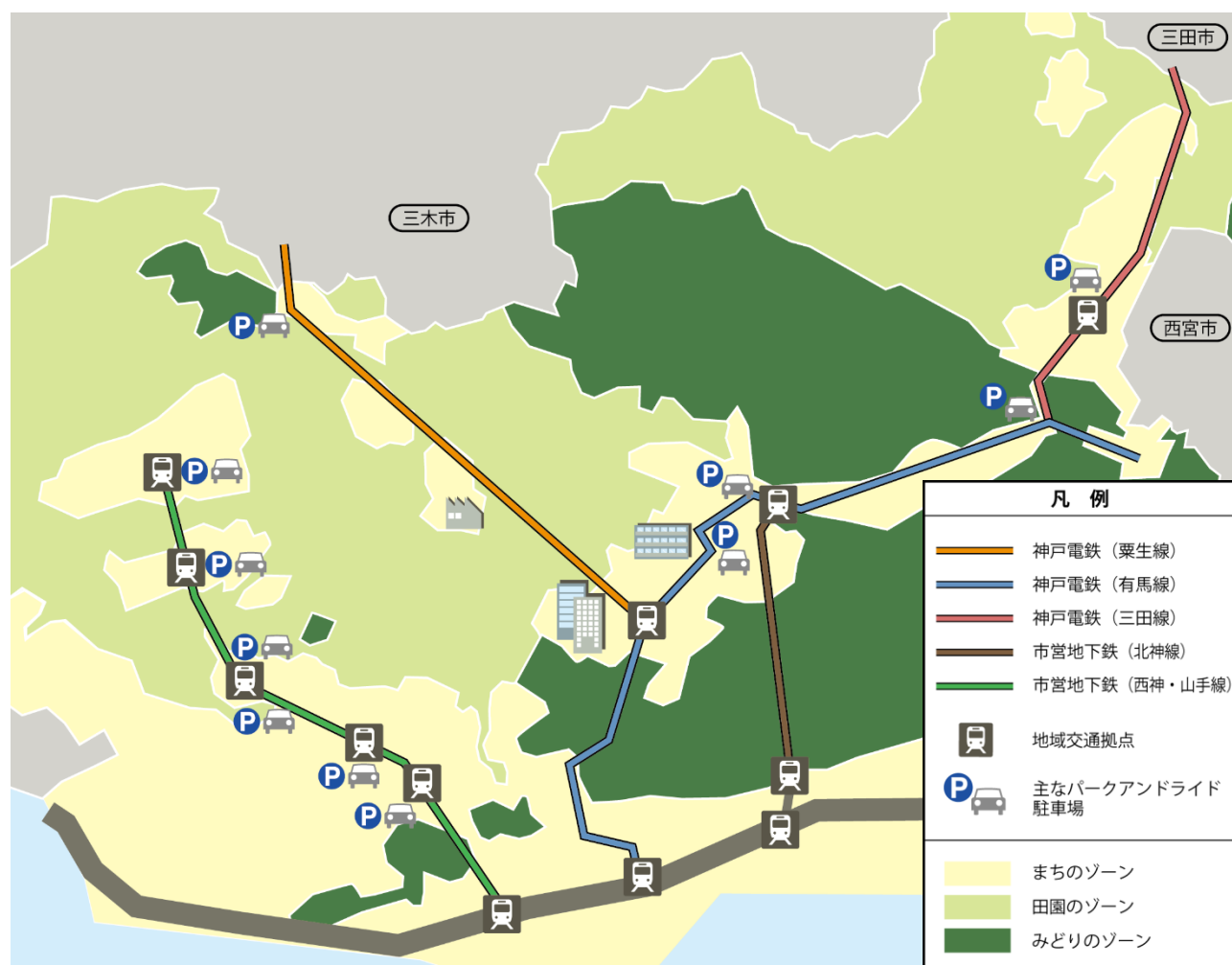


図 4-9 西北神地域の交通体系図

■ 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（取り組み主体：行政・交通事業者）

鉄道を基幹として、バスが補完（フィーダー）する役割分担を基本とします。また、路線の新設・変更やダイヤの変更等について、「神戸市地域公共交通活性化協議会」等の場を活用し、各交通事業者・行政等で情報の共有を図ります。さらに、より効果的な鉄道とバスの連携に向けて、必要に応じて関係者による協議の場を設け、利用者の利便性に配慮した持続可能な公共交通ネットワークの形成を推進します。

(2) 駅へのアクセス改善

② 鉄道と連動したバス運行ダイヤの設定（取り組み主体：交通事業者・行政）

駅にアクセスする路線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 パークアンドライド等の推進

（取り組み主体：交通事業者・行政・市民）

パークアンドライドの導入を進めるとともに、駅前広場の整備などにより駐車スペースを設けることで、最寄り駅等への自家用車による送迎を推進し、公共交通への利用転換を図ります。



押部谷駅前駐車場・時間貸駐車

(3) まちづくりとの連携

④ 駅周辺のまちづくり（取り組み主体：行政・交通事業者）

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。

(例)・鈴蘭台駅周辺の整備

- ・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
- ・駅周辺のリノベーション（西神中央駅、名谷駅など）
- ・神戸三田線の渋滞対策など市街地からのアクセス改善 等



鈴蘭台駅前



市営桜の宮住宅建替事業(1期)(イメージ)

⑤ 北神急行の市営化等を契機とした沿線でのまちづくり

北神急行の市営化による運賃の大幅な値下げや鉄道事業者との協定締結による連携強化を契機に、まちの質や暮らしの質を一層高めることで都市ブランドの向上と人口誘因につなげるリノベーション・神戸の取り組みとして、谷上駅や神鉄沿線の駅において、駅前広場の再編や駅前空間の魅力向上、駅施設の美装化などを推進します。また、駅周辺エリアにおいて、地域と交通事業者と連携し、まちづくりに取り組みます。

(4) 利便性向上・利用促進施策の実施

⑥ 企画乗車券等による利用促進（取り組み主体：行政・交通事業者）

施設やイベントと連携した企画乗車券の発行や、対象者を限定した企画乗車券の発行について検討・実施し、公共交通の利用促進を図ります。

- (例)・高齢者を対象とした企画乗車券の販売
- ・沿線の施設とタイアップした企画乗車券の販売 等



企画乗車券（例）

第4章 公共交通施策の取り組み方針

⑦ 公共交通への利用転換の意識啓発等（モビリティ・マネジメント）

（取り組み主体：交通事業者・行政・市民・企業）

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



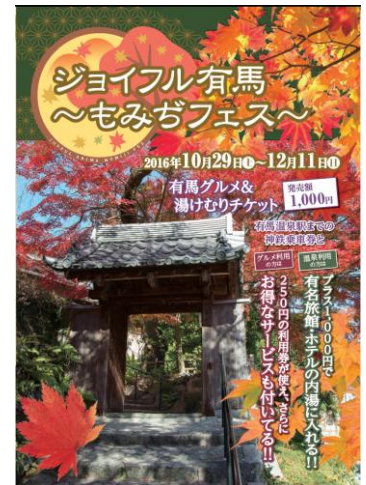
公共交通に関する勉強会

⑧ 沿線地域における観光資源の活用

（取り組み主体：交通事業者・行政）

観光資源を活かした取り組みを進めるとともに、沿線地域の施設や観光地等の情報について、効果的な広報を行います。

また、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。



ジョイフル有馬（もみぢフェス）

（5）基幹公共交通の維持・充実策の検討

⑨ 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（取り組み主体：交通事業者・行政）

国の補助制度を活用し、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行政が支援を行うことで、列車の安全運行並びに利用者の安全確保を図るとともに、鉄道事業者による安定した運行を推進します。

（7）輸送サービスの改善（取り組み主体：交通事業者・行政）

利用者の快適性・利便性向上を図るため、案内施設の充実や快適な利用環境の整備、利用者の動向に応じた速達性向上策等について検討・実施します。

(8) 効率的な運行（取り組み主体：交通事業者）

利用実態・ニーズに即したダイヤの見直しについて検討し、必要に応じて輸送の効率化を図ることで、安全で安定した運行を確保・維持します。

■ 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 R8年度以降
	前半 H28～R2年度	後半 R3～R7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連携	→ 継続して実施		→
(2) 駅へのアクセス改善			
② 鉄道と連動したバス運行ダイヤの設定	→ 継続して実施		→
③ パークアンドライド等の推進	→ 調査・計画、実施		→
(3) まちづくりとの連携			
④ 駅周辺のまちづくり	→ 継続して実施		→
⑤ 北神急行の市営化等を契機とした沿線でのまちづくり	→ 調査・計画、実施		→
(4) 利便性向上・利用促進施策の実施			
⑥ 企画乗車券等による利用促進	→ 継続して実施		→
⑦ 公共交通への利用転換の意識啓発等(モビリティ・マネジメント)	→ 継続して実施		→
⑧ 沿線地域における観光資源の活用	→ 継続して実施		→
(5) 基幹公共交通の維持・充実策の検討			
⑨ 基幹公共交通の維持・充実等を図るための施策の検討	→ 調査・計画	→ 継続して実施	→
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	→ 継続して実施		→
(7) 輸送サービスの改善	→ 継続して調査・計画、実施		→
(8) 効率的な運行	→ 継続して調査・計画、実施		→

→ 調査・計画、実施 ||||| → 状況に応じて判断

施策3 地域コミュニティ交通の維持・充実

鉄道を基幹として、バスが補完（フィーダー）する役割分担を基本として、バス路線を再編し、需要に応じた効率的な公共交通ネットワークを形成することで、持続可能な交通体系を維持します。

また、鉄道駅や生活利便施設などへの移動手段を確保するために、鉄道や路線バスといった既存の公共交通サービスが十分に行き届かない地域において、多様な地域コミュニティ交通の導入を進めます。あわせて、地域コミュニティ交通の維持・充実に向けて、利用促進の取り組みを進めます。

■ 取り組み方針およびその内容

取り組み方針1

効率的な公共交通ネットワークの形成を目指すバス路線の再編や、地域の生活の足を確保するための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多様な交通手段の導入を進めます。

【取り組み内容】

(1) 地域コミュニティ交通の効率的なネットワークの形成（取り組み主体：交通事業者・行政）

鉄道を基幹として、バスが補完（フィーダー）する役割分担を基本とした公共交通ネットワークの形成を目指し、長大路線の短絡化や重複路線の解消など、需要に応じた効率的な路線となるようバス路線の再編を行います。

また、市域全体の交通ネットワークの持続可能性を高めるため、客観的なデータの有効活用による需要に応じたバス路線・便数の設定、路線バスと小規模な交通手段との適切な役割分担に関する検討を、まずは市バスのエリアにおいて進めます。

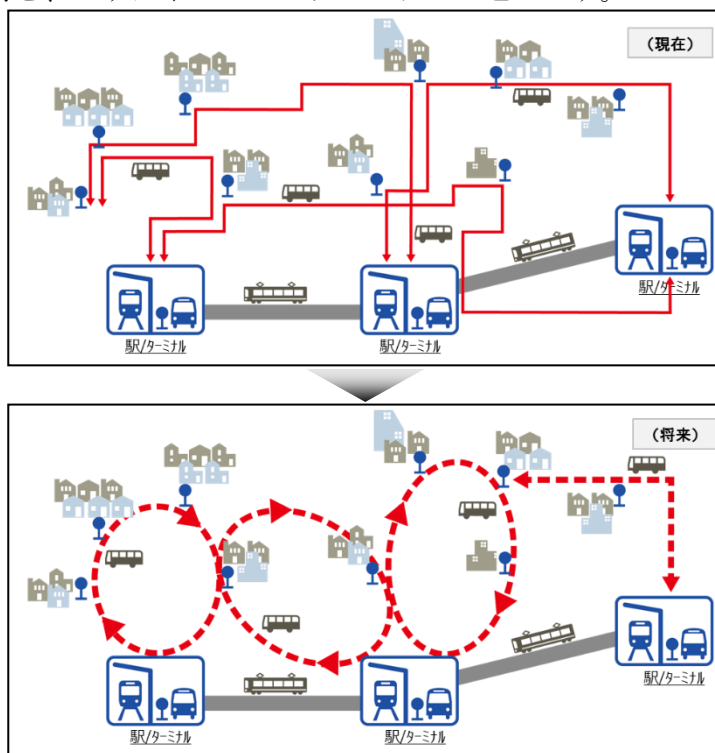
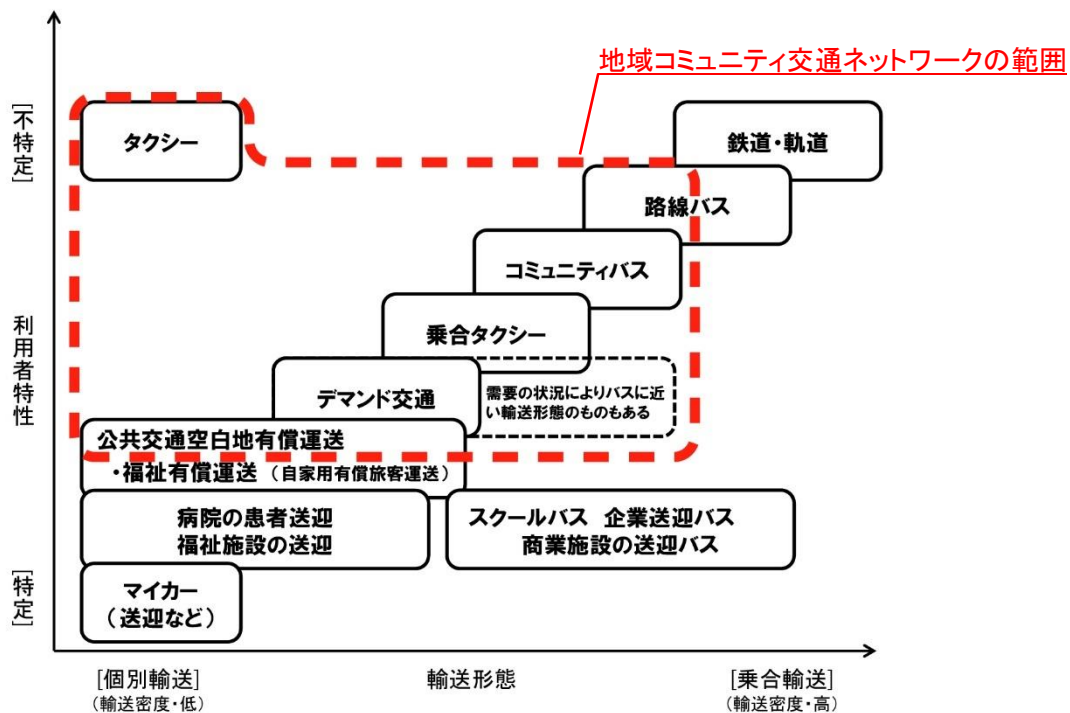


図 4-10 地域コミュニティ交通の効率的なネットワークのイメージ図



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 4-11 地域コミュニティ交通ネットワークの範囲

(2) 新たな地域コミュニティ交通の導入

① 地域の取り組みに対する計画的な支援展開（取り組み主体：行政）

鉄道や路線バス等、既存の公共交通サービスが十分に行き届かず、地域の生活交通に課題を抱える地域において、交通事業者による輸送サービスの提供に対し、地域による主体的な乗って支える取り組み、行政による支援（専門家派遣、需要調査、運行支援など）といった適正な役割分担により、地域コミュニティ交通の導入に向けた取り組みを進めます。

取り組みにあたっては、地域特性や需要調査の結果を踏まえて「乗って支える目標」（1日あたりの目標利用者数）を設定し、それに見合った適正な運行形態で運行することで、地域の実情に応じた運行を実現します。

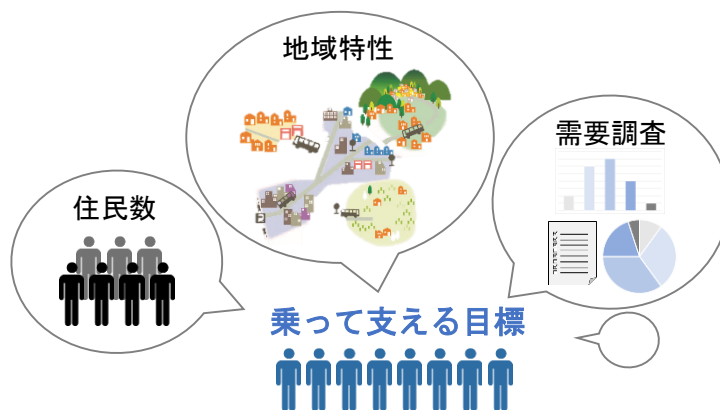


図 4-12 「乗って支える目標」の設定イメージ

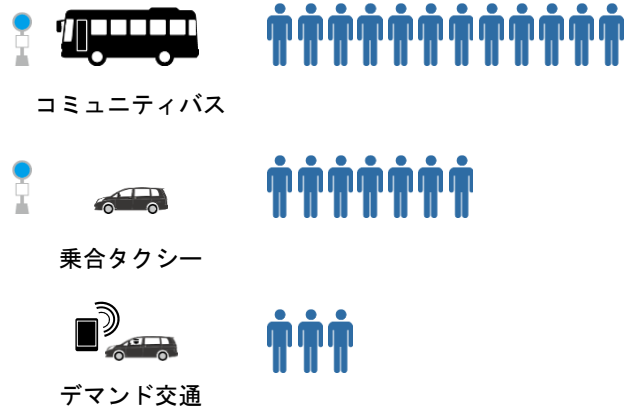


図 4-13 「乗って支える目標」に応じた適正な運行形態のイメージ

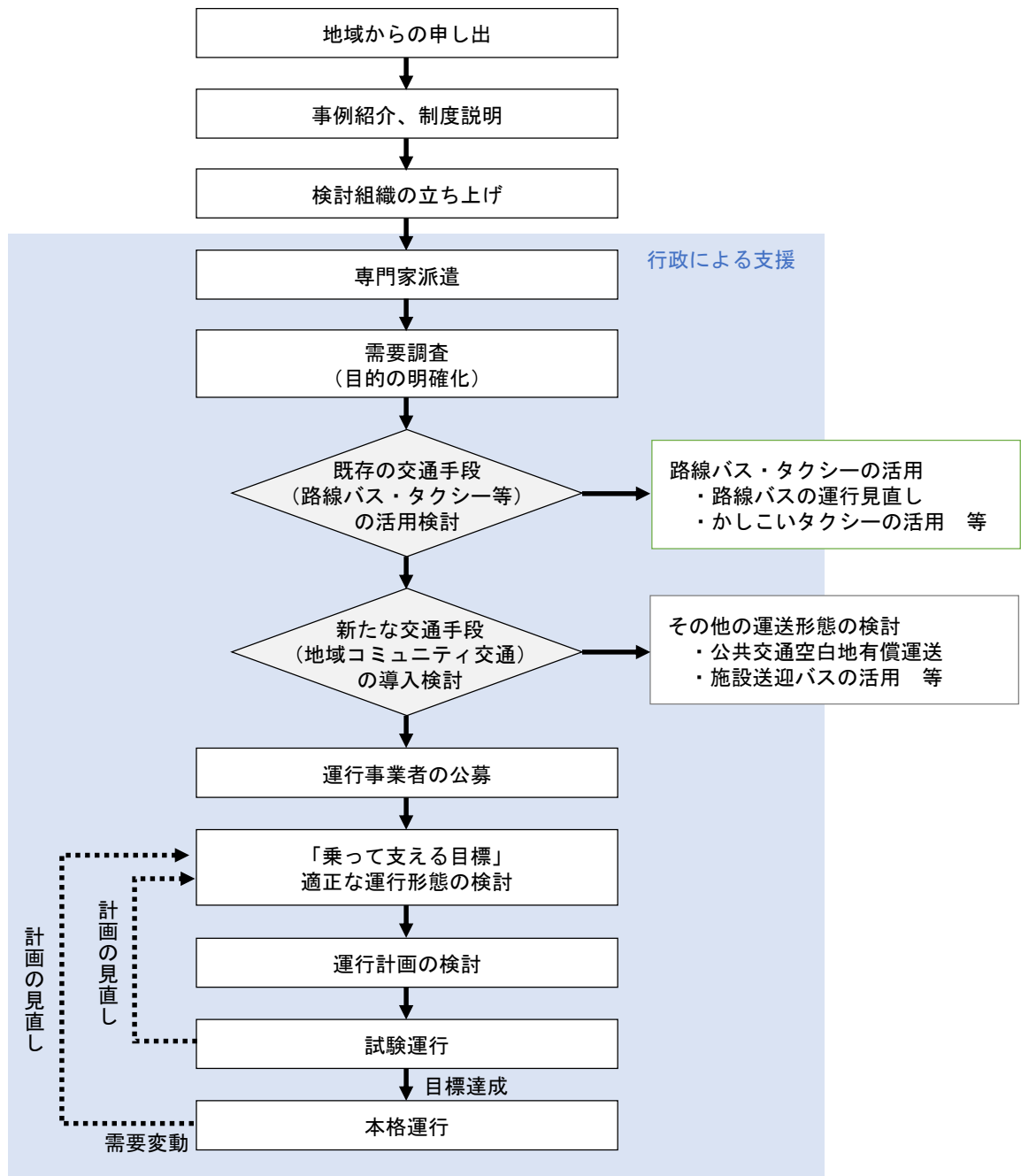


図 4-14 地域コミュニティ交通導入の取り組みフロー図

<市街地での取り組み事例>

○塩屋地域

**塩屋コミュニティバス
「しおかぜ」**

対象地域：垂水区塩屋町・塩屋北町周辺
 住民数：約1万人（令和3年1月時点）
 地域組織：塩屋コミュニティバスを走らせる会
 運行形態：乗合タクシー
 運行事業者：山陽タクシー(株)
 乗って支える目標：100人/日
 本格運行開始時期：平成29年4月

運賃
大人300円
小人200円

○名塩・生野高原地域

**名塩・生野高原コミュニティバス
「名塩・生野高原ふれあいバス」**

対象地域：北区生野高原
 住民数：約900人(令和5年1月時点)
 地域組織：生野高原まちづくり協議会
 運行形態：乗合タクシー
 運行事業者：阪急タクシー(株)
 乗って支える目標：16人/日
 役割等：生野高原と主要鉄道駅・バス停を結び、地域生活の移手段を担う。一方で地域住民や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、国や市の支援により運行を維持・確保する必要がある。

運賃
・大人300円もしくは400円
(乗車区間による)
・小人200円(小学生未満無料)

運賃
・大人300円
・小人150円
(小学生未満無料)

○柏尾台・青葉台地域

**青葉台・柏尾台コミュニティバス
「さとやま」**

対象地域：青葉台・柏尾台
 住民数：約1,450人(令和7年4月時点)
 地域組織：青葉台・柏尾台に巡回バスを走らそう会
 運行形態：乗合タクシー
 運行事業者：神鉄タクシー(株)
 乗って支える目標：67人/日
 役割等：青葉台・柏尾台の住宅地と神鉄箕谷駅及び神戸北町の商業施設を結び、地域生活の移手段を担う。一方で自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

運賃
・大人300円
・小人150円
(小学生未満無料)

第4章 公共交通施策の取り組み方針

<田園地域での取り組み事例>

○八多町・淡河町

八多町・淡河町コミュニティバス
「八多淡河バス」

対象地域：北区八多町・淡河町
住民数：約5,500人（令和3年1月時点）
地域組織：八多町自治協議会
淡河町地域振興推進協議会
運行形態：乗合バス
運行事業者：神姫バス㈱
乗って支える目標：53人／日
試験運行開始時期：令和2年10月

八多淡河バスルート

運賃 170円～710円

淡河町コミュニティバス
「淡河町ゾーンバス」

対象地域：北区淡河町
住民数：約2,500人（令和3年1月時点）
地域組織：淡河町地域振興推進協議会
運行形態：デマンド交通（区域運行）
運行事業者：淡河町地域振興推進協議会
乗って支える目標：15人／日
本格運行開始時期：平成30年5月

淡河町ゾーンバスの運行ルート

運賃 300円

取り組み方針2

地域コミュニティ交通の維持・充実を図るため、市民、企業、交通事業者、行政が相互に協力し、利用促進の取り組みを進めます。

（3）地域コミュニティ交通の利用促進（取り組み主体：市民・交通事業者・行政・企業）

行政からの側面的な支援のもと、継続的に乗って支える意識を醸成するために、地域主体で利用促進に関する取り組みを進めます。

また、地域の商店街や商業施設、病院等の生活利便施設においては、交通の取り組みを行っている地域団体と連携したイベント開催や協賛などを通じて、地域コミュニティ交通の利用促進の取り組みに対して積極的に協力します。

（4）地域コミュニティ交通の利活用（取り組み主体：市民・行政）

バスの乗り継ぎ割引や企画乗車券、デマンド交通のより効率的な運用やかしいタクシーの活用など地域コミュニティ交通の利用方法の工夫や地域で助け合い、公共交通の利活用を進めます。

■ 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 R8年度以降
	前半 H28～R2年度	後半 R3～R7年度	
取り組み方針1			
(1) 地域コミュニティ交通の効率的なネットワークの形成	調査・計画、実施		→
(2) 新たな地域コミュニティ交通の導入	調査・計画、実施		→
取り組み方針2			
(3) 地域コミュニティ交通の利用促進	継続して実施		→
(4) 地域コミュニティ交通の利活用	継続して実施		→

→ 調査・計画、実施 |||||→ 状況に応じて判断

施策4 北神地域のバス路線再編

北神地域では鉄道と連携し、バス路線の再編による将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを形成します。

今後、「北神地域のバス路線維持に関する提案」(平成31年3月)に基づき、隣接市の方の移動にも配慮したうえで、隣接市にまたがる長大バス路線(主に淡河町、大沢町、長尾町、八多町の4町を通過するバス路線)を需要に応じて複数の路線に分割することや、交通課題を抱える地域において新たな地域コミュニティ交通の導入等を図ります。

また、「神戸 里山・農村地域活性化ビジョン」(令和2年5月)においても、生活利便性の向上への取り組みが求められており、北神地域の公共交通の維持・充実に向けた取り組みを進めます。

■ 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(取り組み主体: 行政・交通事業者・市民)

隣接市にまたがる長大バス路線を再編するとともに、地域をきめ細かに運行するコミュニティバスや乗合タクシーなど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。

(2) バスの接続拠点の整備(取り組み主体: 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。さらに、他の公共交通の運行情報の提供やバス停留所におけるベンチ設置などの環境整備を進めます。

また、将来的には交通結節機能の強化を図るため、中・長距離バスとの連携を検討します。

(3) 乗り継ぎ円滑化の検討(取り組み主体: 交通事業者・行政)

バス路線の再編にあわせて、鉄道駅やバスの接続拠点の乗り継ぎを円滑にするためのダイヤ調整や料金体系を検討します。

(4) 公共交通利用の意識啓発(取り組み主体: 行政・交通事業者・市民)

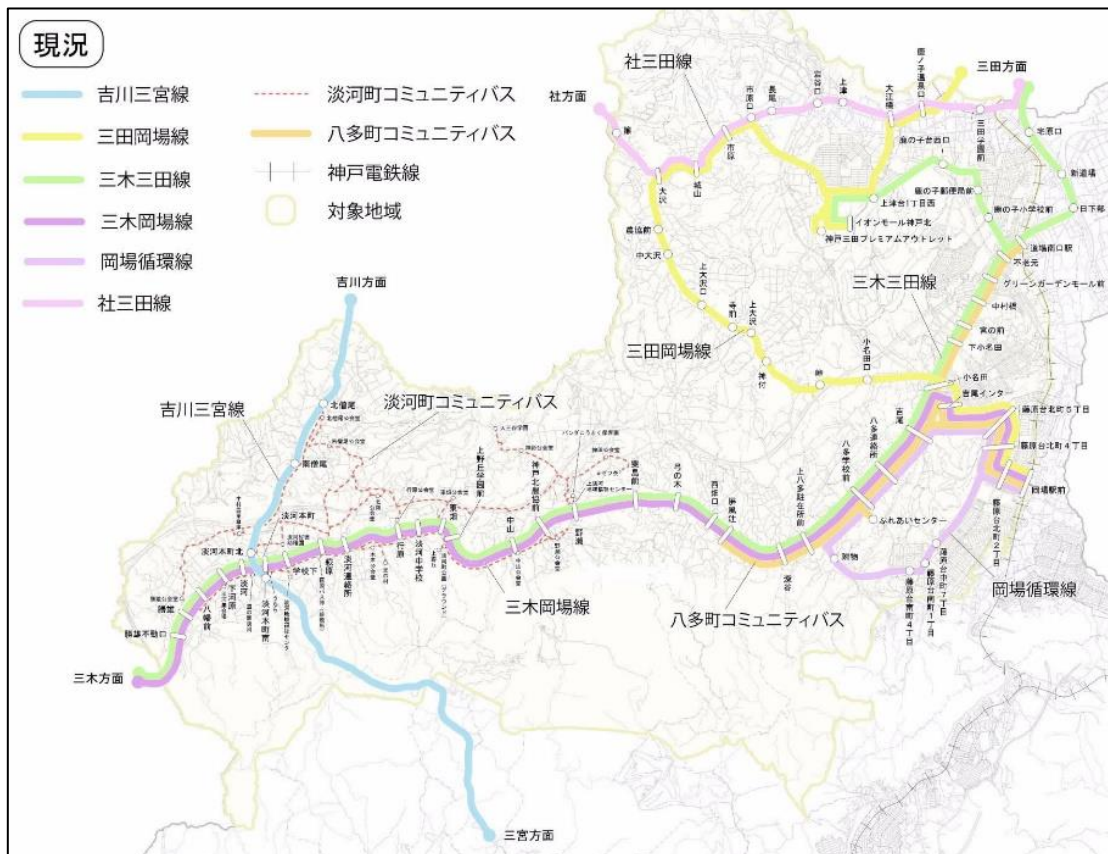
バス路線の再編にあわせて、アンケートなどのコミュニケーションツールを活用した意識啓発や、ワークショップなどを通じた情報提供などにより、バスの利用促進を図ります。

(5) まちづくりとの連携(取り組み主体: 行政・交通事業者・市民)

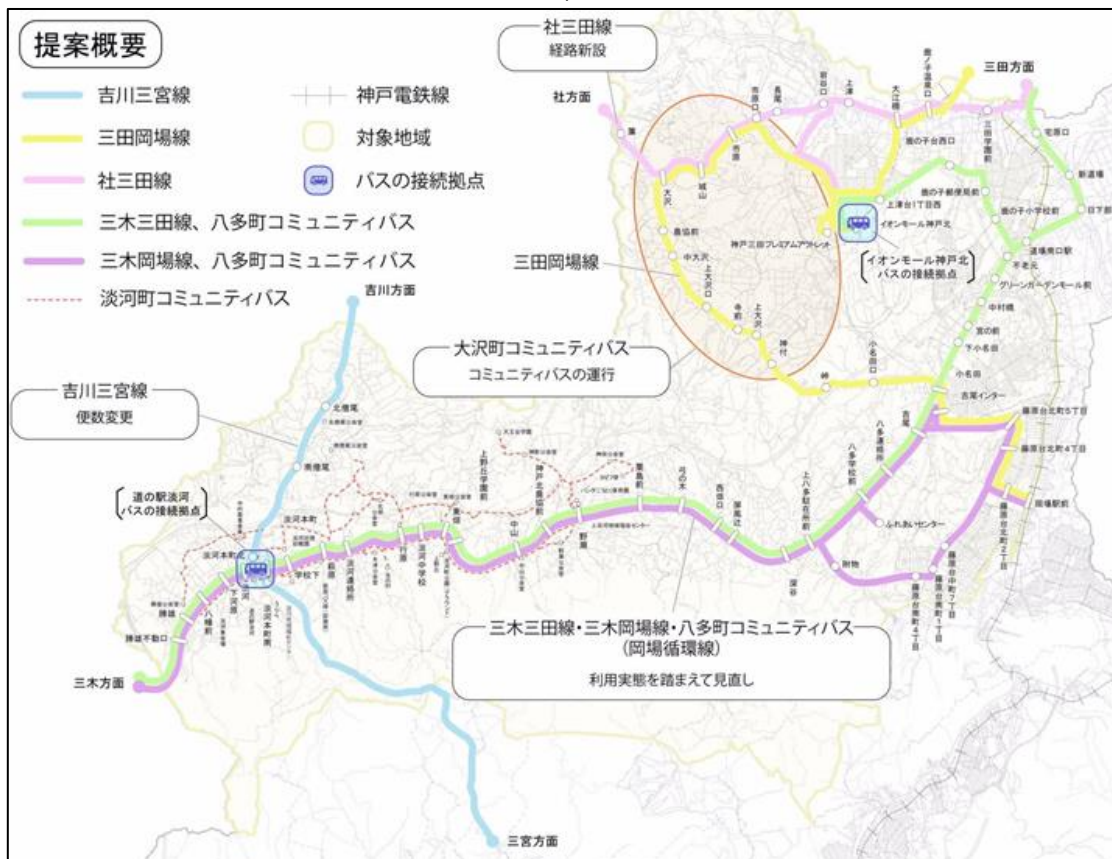
北区・西区に広がる神戸の豊かな里山では、都会の便利さと農村の心地よさを兼ね備える「神戸ならではの里山暮らし」を推進することで、地域での活性化を図っており、これらの施策とも連携を図ります。

<参考：バス路線再編のイメージ>

【現在】



【再編後】



北神地域のバス路線維持に関する提案（平成31年3月）より

<参考：神戸 里山・農村地域活性化ビジョン（令和2年5月）>

○概要

・農業にも生活にも恵まれた環境を最大限に活かし、持続可能な農業と快適な里山暮らしを実現するための神戸市の取り組みを取りまとめた。

○取り組みの3つの柱

・「持続可能な農業の振興」は、農業で生計を立てられる環境を整え、持続可能な農業を展開すること。例えば、農地を集落ぐるみ、将来的には町全体で広域に管理する「しくみ」を構築する。

・「農村定住環境の整備」は、住みやすい、住み続けたい農村の環境を整えること。例えば、市街化調整区域に住居を用意しようとしても開発等の規制があるため、規制を少しずつ緩和するとともに、空き家活用の支援等、移住しやすい環境を整えている。

・「自然文化環境の保全」は、神戸の恵まれた自然環境や農村特有の文化を保全するための取り組み。ファンドやボランティア等、市民の皆さんの参加、協力のもと、神戸市全体で取り組む。

■ 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 R8年度以降
	前半 H28～R2年度	後半 R3～R7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	調査・計画	実施	
(2) バスの接続拠点の整備	実施		
(3) 乗り継ぎ円滑化の検討		継続して調査・計画、実施	
(4) 公共交通利用の意識啓発		継続して実施	
(5) まちづくりとの連携		継続して実施	

→ 調査・計画、実施 ▨ 状況に応じて判断

■ 取り組み方針およびその内容

取り組み方針1

アクセスしやすく、巡り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) 観光施策と連携した公共交通による回遊性の向上

観光施策と連携し、観光地での回遊性の向上を図るため、鉄道駅とロープウェー・ケーブル駅を結ぶバス、市街地から山上に至るロープウェー・ケーブル、観光施設を周遊するバスなどについて、利用者のニーズに対応した利便性の高い運行を進めます。また、観光地に見合う楽しい交通手段の導入を検討します。

① ロープウェー・ケーブルの運行サービスの向上（取り組み主体：交通事業者）

運行時間の見直しや設備更新、輸送力強化などの運行サービス向上の取り組みを進めます。

② 鉄道駅とロープウェー・ケーブル駅のアクセス強化（取り組み主体：交通事業者・行政）

鉄道駅とロープウェー・ケーブル駅のバスによるアクセス強化に向けた検討を進めます。

③ 観光地内を回遊する公共交通の充実（取り組み主体：交通事業者・行政）

山上の観光施設を周遊するバスについて、利用者のニーズに対応した利便性の高い運行を進めます。また、観光地に見合う楽しい交通手段の導入を検討します。

<参考：六甲山グランドデザイン（平成31年4月）>

○概要

六甲山・摩耶山の魅力ある自然を活用し、自然保護との最適なバランスを保ちながら活性化を図ることを目的として、目指すべき六甲山の姿を共有し、取り組みを強力に進めていくために、六甲山の将来像（ビジョン）とそれを実現するための各種方策を取りまとめたもの。

○六甲山全体ビジョン

<街とつながり人が集う賑わいの山「都市山・六甲」>

六甲山の最大の特徴は、大都市に隣接しつつ港町の文化と一体となって育まれてきた「都市山」であることである。その最大の特徴を活かし、市民に愛され、親しまれるとともに、国内外の観光客に選ばれる、街と自然の魅力あふれる六甲山を目指していく。

○4つのゾーン

六甲山を以下の4つのゾーンに分け、ゾーンごとの特徴と役割を踏まえながら、それぞれの将来像（ビジョン）を掲げている。

・六甲山 ・摩耶山 ・布引 ・再度山

<参考：六甲山上スマートシティ構想（令和2年5月）>

○概要

都市部に近接しながら、自然豊かな非日常空間を形成している六甲山上を、都市型創造産業に携わるクリエイティブな人材が活動する知的創造、知的交流の場、クリエイティブ・スマートな空間とするための公民共創による新たな価値創造の取り組みの提案。

○取り組みの柱

- ・保養所等の資源を活かしたスマートオフィスの設置推進（没入空間）
- ・最先端テクノロジーの導入（導入空間）
- ・企業やクリエイター、住民のコラボレーションの促進（共創空間）

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、観光客にとってわかりやすく使いやすい公共交通を推進します。

【取り組み内容】

(2) 公共交通に関連する情報案内の充実

(取り組み主体：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活用し、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。さらに、統一的な六甲山のブランドシンボルを用いるなど、わかりやすい情報案内を行います。



デジタルサイネージ
(摩耶ケーブル駅)



(3) わかりやすく使いやすい料金体系(取り組み主体：交通事業者・企業)

山上施設と連携して、観光客のニーズに対応した企画乗車券の発行や料金体系の検討など、便利でお得にアクセス・回遊できる取り組みを進めます。

第4章 公共交通施策の取り組み方針

■ 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 R8年度以降
	前半 H28～R2年度	後半 R3～R7年度	
取り組み方針1			
(1) 観光施策と連携した公共交通による回遊性の向上			
① ロープウェー・ケーブルの運行サービスの向上	継続して調査・計画、実施		→
② 鉄道駅とロープウェー・ケーブル駅のアクセス強化	継続して調査・計画、実施		→
③ 観光地内を回遊する公共交通の充実	継続して調査・計画、実施		→
取り組み方針2			
(2) 公共交通に関連する情報案内の充実	調査・計画	実施	→
(3) わかりやすく使いやすい料金体系	継続して調査・計画、実施		→

 調査・計画、実施
  状況に応じて判断

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、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。

■ 取り組み方針およびその内容

取り組み方針1

安全・安心で誰もが利用しやすい交通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) 待ち合い環境の整備（取り組み主体：交通事業者・行政）

バス停留所でのベンチや上屋の設置によるバスの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）

(2) ユニバーサルデザインの推進（取り組み主体：交通事業者・行政）

沿線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、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、ホームドア等の整備について検討・実施します。

また、安全・安心で誰もが利用しやすい公共交通であるユニバーサルデザインタクシーの導入を促進します。



ユニバーサルデザインタクシー



ホームドア（昇降式ホーム柵・六甲道駅）

第4章 公共交通施策の取り組み方針

(3) 施設の更新・改良による安全性の向上・耐震化の推進（取り組み主体：交通事業者・行政）

国の補助制度を活用し、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行政が支援を行うことで、列車の安全運行並びに利用者の安全確保を図るとともに、鉄道事業者による安定した運行を推進します。



レール・道床更新



車両更新

(4) リノベーション・神戸による駅前空間の魅力向上・駅施設の美装化

（取り組み主体：行政・交通事業者・企業）

「まち」の顔である駅前空間を、輝きにつつまれ、憩いとにぎわいが生まれる空間へとリノベーションし、駅前空間のクオリティを一層高めます。

その一環として、駅前広場・駅ロータリーの再整備や駅舎の美装化に取り組んでいきます。



新長田駅前広場の整備（イメージ）



山陽電車板宿駅 ホームベンチのグレードアップ

取り組み方針2

I C Tを積極的に活用するなど情報案内の充実を推進します。

【取り組み内容】

(5) I C Tの活用による情報提供

(取り組み主体：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を進めます。

また、デジタルサイネージ等を活用するなど、鉄道駅等の交通結節点での情報提供も進めます。



デジタルサイネージ（谷上駅）

(6) バスロケーションシステムの推進（取り組み主体：交通事業者・行政）

利用者のバス待ちのストレスを解消するため、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ます。

(7) 公共交通マップ等の作成（取り組み主体：交通事業者・行政）

路線バスなどの運行情報（運行経路や運行頻度等）がわかる公共交通マップ等を作成します。



KOBE バスマップ（イメージ）

取り組み方針3

わかりやすく使いやすい公共交通の実現に向けた取り組みを推進します。

【取り組み内容】

(8) わかりやすく使いやすい料金体系（取り組み主体：交通事業者・企業・行政）

乗り継ぎ割引、企画乗車券、訪日外国人旅行者向けの共通乗車券等の取り組みを進め、また、都心の一定範囲では、各交通事業者が連携したわかりやすく使いやすい料金体系を検討します。

(9) 鉄道と連動したバス運行ダイヤの設定（取り組み主体：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。

(10) 新たなモビリティサービス（MaaS）の活用

（取り組み主体：企業・交通事業者・行政・市民）

近年、IoT・AIの活用によって提供が可能となる自動運転やデマンド運行バスといった新たな移動手段や、移動ニーズに対応して複数の公共交通やそれ以外のサービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスなど、全国的に様々な取り組みが進められている新たなモビリティサービス（MaaS）について、最新の動向を注視しつつ、実証実験の実施など、その活用可能性に関する研究を進めていきます。

取り組み方針4

公共交通を優先的に利用するための取り組みを推進します。

【取り組み内容】

(11) 公共交通への利用転換の意識啓発等（モビリティ・マネジメント）

（取り組み主体：行政・交通事業者・市民・企業）

情報案内の充実やわかりやすく使いやすい公共交通の推進に向けた取り組みとあわせて、市民、企業、交通事業者、行政が連携し、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のモビリティ・マネジメントを実施し、自動車から公共交通への利用転換を進めます。



小学校でのワークショップの様子

第5章 計画の推進

5.1. 数値目標の設定

本計画の4つの目標の達成状況を把握するための指標として、以下の数値目標を設定します。

また、数値目標以外にも、市民のみなさまからの意見をふまえて施策を推進することで目標の達成状況を検証・評価します。

指標	基準値	中間見直し時 (小数点第一位まで表示)	目標値
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			
公共交通分担率	31% (平成22年度)	34.6% (平成31年度)	35% (令和7年度)
目標2 都市の魅力を高める公共交通ネットワークの形成			
都心・観光地での交通手段利用割合 (公共交通および徒歩・自転車の利用割合)	68% (平成27年度)	71.1% (平成31年度)	75% (令和7年度)
目標3 地域の暮らしを支える公共交通ネットワークの形成			
地域コミュニティ交通導入の支援地区数	4地区 (平成27年度)	計11地区 (平成28～令和2年度)	30地区 (平成28～令和7年度)
地域コミュニティ交通の1日あたりの利用者数	各地区の 乗って支える 目標	—	基準値以上 (令和7年度)
地域コミュニティ交通の運行経費に対する市の補助率	市補助要綱で 定める 目標補助率 【市街地50%、 田園75%】	—	基準値以下 (令和7年度)
補助対象路線の1日当たりの実績輸送量 (事業者報告書、決算報告書等の資料から算定)	15人/日・路線	—	基準値以上 (令和7年度)
補助対象路線の収支率 (事業者報告書、決算報告書等の資料から算定)	50% (令和5年度)	—	基準値以上 (令和7年度)
補助対象路線の経費に対する自治体負担額 (事業者報告書、決算報告書等の資料から算定)	85百万円 (令和5年度)	—	基準値以下 (令和7年度)
目標4 安全・安心で誰もが利用しやすい交通環境の形成			
ユニバーサルデザインの推進 (鉄道車両の車内・車外案内表示の多言語化(市内で完結する路線))	35編成 (平成27年度)	56編成 (令和2年度)	70編成 (令和7年度)
バス停留所のベンチ新設数	60基 (平成27年度)	計150基 (平成28～令和2年度)	500基 (平成28～令和7年度)
市内公共交通機関の利用に関する市民満足度 ※5段階評価 (アンケートにおいて「満足」「やや満足」と回答した人の割合)	57% (令和2年度)	57.3% (令和2年度)	65% (令和7年度)

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・評価し、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、適切な計画の見直し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）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、施策の実施状況や数値目標の達成状況等を検証・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。

5.3. 地域公共交通確保・維持事業について

(1) 地域間幹線系統について

他市町に跨る地域間幹線系統は、複数地域の交流を活性化するために重要な路線です。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保・維持事業を活用して運行を確保・維持する必要があります。対象となる系統は、以下の通りとしますが、必要に応じて活性化協議会において見直しを行います。

No	運行事業者	運行系統名	起点	経由地	終点	補助事業の活用
1	神姫バス(株)	社～明石駅前	社	三木営業所	明石駅前	幹線補助
2	神姫バス(株)	明石駅前～ 名谷駅前	明石駅前	伊川谷駅	名谷駅前	幹線補助
3	神姫バス(株)	三木営業所～ 西神中央駅前	三木営業所	養田	西神中央駅前	幹線補助
4	神姫バス(株)	三木営業所～ 明石駅前	三木営業所	硯町	明石駅前	幹線補助
5	神姫バス(株)	大久保～ 西神中央駅前	大久保駅	岩岡出張所前	西神中央駅前	幹線補助
6	神姫バス(株)	社～三宮	社	御坂	三宮	幹線補助 ※国費のみ
7	阪急バス(株)	西宮北口～ 山口営業所前	西宮北口	有馬温泉	山口営業所前	幹線補助 ※国費のみ



※本計画への位置付けが必要である国の補助系統のみ記載しています。

(補助対象路線としては、他にも県・沿線市のみで補助している系統があります。)

(2) 地域間幹線系統図(個別)

No	運行事業者	運行系統名	起点	経由地	終点	補助事業の活用
1	神姫バス(株)	社～明石駅前	社	三木営業所	明石駅前	神戸市西区と明石市及び三木市、小野市、加東市間を結ぶ路線であり、通勤・通学等の移動手段を確保するため。
4	神姫バス(株)	三木営業所前～明石駅前	三木営業所	硯町	明石駅前	神戸市西区と明石市及び三木市間の移動手段を確保するため。需要に応じて社～明石駅前を短絡化し、運行している。



第5章 計画の推進

No	運行事業者	運行系統名	起点	経由地	終点	補助事業の活用
2	神姫バス(株)	明石駅前～ 名谷駅前	明石駅前	伊川谷駅	名谷駅前	小・中学校への通学利用をはじめ、主に神戸市内から各鉄道駅への生活交通を確保するため。



No	運行事業者	運行系統名	起点	経由地	終点	補助事業の活用
3	神姫バス(株)	三木営業所～西神中央駅前	三木営業所	養田	西神中央駅前	三木営業所と西神中央駅を結ぶ路線であり、沿線の学校や病院、買い物施設への移動手段を確保するため。



第5章 計画の推進

No	運行事業者	運行系統名	起点	経由地	終点	補助事業の活用
5	神姫バス(株)	大久保～西神中央駅前	大久保駅	岩岡出張所前	西神中央駅前	神戸市西区岩岡町・神出町と大久保駅や西神中央駅間を結ぶ路線であり、通勤・通学・買い物等の足を確保するため。



No	運行事業者	運行系統名	起点	経由地	終点	補助事業の活用
6	神姫バス(株)	社～三宮	社	御坂	三宮	三宮と三木市、小野市、加東市を結ぶ路線であり、通勤、通学等の足を確保するため。



第5章 計画の推進

No	運行事業者	運行系統名	起点	経由地	終点	補助事業の活用
7	阪急バス(株)	西宮北口～山 口営業所前	西宮北口	有馬温泉	山口営業 所前	有馬温泉・西宮市山口町と西宮市 南部地域間の移動手段を確保する ため。



参考資料

1. 神戸市地域公共交通活性化協議会の開催概要

(1) 開催経緯

開催日	概要
平成28年3月7日	神戸市地域公共交通活性化協議会(準備会)
平成28年6月3日	第1回神戸市地域公共交通活性化協議会
平成28年10月18日	第2回神戸市地域公共交通活性化協議会
平成28年12月13日	第3回神戸市地域公共交通活性化協議会
平成29年3月10日	第4回神戸市地域公共交通活性化協議会
平成30年3月26日	第5回神戸市地域公共交通活性化協議会
平成31年3月27日	第6回神戸市地域公共交通活性化協議会
令和2年10月9日	第7回神戸市地域公共交通活性化協議会
令和3年3月26日	第8回神戸市地域公共交通活性化協議会
令和4年3月29日	第9回神戸市地域公共交通活性化協議会
令和5年3月23日	第10回神戸市地域公共交通活性化協議会
令和6年3月27日	第11回神戸市地域公共交通活性化協議会
令和6年6月18日	第12回神戸市地域公共交通活性化協議会
令和7年1月20日	第13回神戸市地域公共交通活性化協議会
令和7年6月19日	第14回神戸市地域公共交通活性化協議会
令和7年12月4日	第15回神戸市地域公共交通活性化協議会
令和8年1月21日	第16回神戸市地域公共交通活性化協議会

(2) 委員名簿

※令和8年3月時点

所属・役職	氏名
学識経験者	
神戸大学 名誉教授	小谷 通泰
神戸大学 名誉教授	正司 健一
神戸大学大学院 工学研究科 教授	織田澤 利守
近畿大学 経営学部 商学科 准教授	毛海 千佳子
市民団体	
神戸市自治会連絡協議会 副会長	新渡戸 素
一般社団法人神戸市婦人団体協議会 会長	小野 愛子
交通事業者	
神戸電鉄株式会社 鉄道事業本部 運輸部長	宮井 勇人
山陽電気鉄道株式会社執行役員鉄道事業本部安全推進・企画部長	水谷 大輔
西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 兵庫支社 副支社長	秋元 勇人
阪急電鉄株式会社 沿線まちづくり推進部 部長	阿瀬 弘治
阪神電気鉄道株式会社 都市交通計画部 部長	奥野 裕
神戸市交通局 副局長	児玉 健
神戸新交通株式会社 総務部 地域連携推進担当部長	長井 透
神戸高速鉄道株式会社 取締役	八島 敦
山陽バス株式会社 企画部 取締役企画部長	芝池 裕幸
神姫バス株式会社 神戸営業所長	生田 佳寛
阪急バス株式会社 自動車事業本部 営業企画部長	野津 俊明
株式会社国際興業神戸 取締役	河村 山
神戸タクシー株式会社 代表取締役	松本 恒平
キクヤ交通株式会社 代表取締役	大久保 泰介
各種団体	
公益社団法人 兵庫県バス協会 専務理事	新屋敷 昭一
一般社団法人 兵庫県タクシー協会 専務理事	下谷 富雄
一般社団法人 兵庫県個人タクシー協会 会長	池田 恵
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	大利 泰文
国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課長	大塚 保洋
国土交通省 神戸運輸監理部 総務企画部 企画調整官	中村 洋一
兵庫県 土木部 交通政策課 課長	小崎 隆志
兵庫県 神戸県民センター 神戸土木事務所長	鎗水 正和
兵庫県 警察本部 交通部 交通規制課 課長	梶原 涼介
神戸市 福祉局 高齢福祉課長	中郷 康一
神戸市 経済観光局 観光企画課長	中川 琢磨
神戸市 建設局 道路計画課長	北田 敬広
神戸市 港湾局 港湾計画課長	谷 幸治
神戸市 都市局 都市計画課長	飯塚 教雄
神戸市 都市局 未来都市推進課長(鉄道担当)	小泉 陽司
神戸市 都市局 都心再整備本部 都心交通担当課長	鈴木 雄也
神戸市 教育委員会事務局 学校環境整備課長	萱嶋 逸巳

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。

LRT (Light Rail Transit)

低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

か行

企画乗車券

複数の交通事業者が運行する公共交通機関での共通利用や、特定の公共交通機関での乗り放題など、利用者に対する利便性向上や割引サービスの提供などを目的とした乗車券。

既成市街地

ここでは、六甲山系南側のうち、東灘区～須磨区の山麓部を除いた東西に細長い市街地と、垂水区の地下鉄西神・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とする。

交通結節点

異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設で、具体的には、鉄道駅やバスターミナルなど。

さ行

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)

自家用有償旅客運送

地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために、市町村やNPO法人等があらかじめ国へ登録して、有償で自ら保有する「白ナンバー」の車両を使用して旅客の運送を行うこと。
自家用車有償旅客運送には、要介護者・要支援者等の輸送をNPO等が行う「福祉有償運送」や、交通空白地において地域住民の輸送をNPO等が行う「公共交通空白地有償運送」等がある。

人口集中地区（DID（Densely Inhabited District））

市区町村の境域内において、人口密度の高い基本単位区（原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上）が隣接し、かつ、その隣接した基本単位区内の人口が5,000人以上となる地域。

スマートシティ

都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区。

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。

た行

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。

デマンド交通

予約型の運行形態の輸送サービスであり、時間や乗降場所など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行うことができる公共交通の形態。

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、自然環境のこと。

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(緑ナンバー)を使用した乗合自動車で、過疎地など路線バスの機能が十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

郊外の自宅から最寄りの鉄道駅・バスターミナル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。

パーソナルモビリティ

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人~2人乗り程度の車両。

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1日の全ての動きをとらえる調査。

バスロケーションシステム

GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バスの運行状況や接近情報を、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。

BRT (Bus Rapid Transit)

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。

フィーダー交通

公共交通網において、鉄道などの幹線網と接続して支線の役割を担う公共交通網(例えば、路線バス等)。

ま行

MaaS

地域住民や旅行者等の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスや、IoT・AIの活用で提供が可能となる自動運転やデマンド運行バスなどの新たなモビリティサービスを指す。

モビリティ・マネジメント

1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。

や行

ユニバーサルデザイン

文化・言語・国籍の違い、老若男女といった差異、障害・能力の如何を問わず、できるだけ多くの人が利用することができるように施設・製品・空間などをデザインすること。

わ行

Wi-Fi

無線 LAN の規格のひとつで、ここでは、公衆無線 LAN サービスのことを指す。

神戸市地域公共交通計画

発行：平成 29 年 3 月

改訂：令和 3 年 5 月（中間見直し）

令和 5 年 5 月（一部改訂）

令和 6 年 4 月（一部改訂）

令和 8 年 3 月（一部改訂）

神戸市都市局交通政策課