資料５－１

○【報告】

神戸市地域公共交通計画（案）について

１．位置づけと役割

「神戸市総合基本計画」を上位計画とし、「神戸市都市づくりのマスタープラン」に定められた都市づくりの方針の都市交通に関するアクションプランとしての役割を担う

２．神戸市地域公共交通計画（案）の概要

（１）計画区域

神戸市内全域

（２）計画期間

2027（令和９）年から2031（令和13）年

（３）記載内容

地域公共交通に関する将来像や基本方針を示すとともに、その実現に向けた施策・事業を体系的に整理する。

（４）計画案

資料５－２

３．今後の予定

令和８年12月６日	公共交通フォーラムを実施
令和８年12月７日～令和９年１月６日	パブリックコメントを実施
令和９年１月下旬	神戸市地域公共交通活性化協議会で協議
２月	「神戸市地域公共交通計画」を策定

資料５－２

神戸市地域公共交通計画（案）

目次

第 1 章　計画に関する基本事項 1
第 2 章　神戸市の公共交通を取り巻く状況と課題 2
第 3 章　地域公共交通の将来像 4
3.1　基本方針 4
「公共交通ネットワークの基本的な考え方」 4
3.2　基本目標 5
3.3　市民・企業・交通事業者・行政の役割 7
第 4 章　公共交通施策の取り組み方針と施策内容 8
4.1　目標１　都心エリアを中心とした利便性・回遊性の高い交通環境の形成 9
4.2　目標２　まちづくりと一体となった基幹公共交通ネットワーク・交通結節機能の強化 12
4.3　目標３　地域特性に応じた日常生活を支える交通環境の形成 14
4.4　目標４　六甲山・摩耶山エリアへのアクセス強化と回遊性向上 19
4.5　各目標にまたがる共通項目 21
第 5 章　計画の推進 24
5.1　数値目標（KPI）の設定 24
5.2　進行管理および推進体制 25

※ 本計画は、本編と資料編で構成しています。統計データや参考資料等は別冊の資料編に掲載

第1章　計画に関する基本事項

計画策定の背景と目的

神戸市では、「神戸市基本構想」や「第６次神戸市基本計画-2035 年の神戸-」に基づき、未来を見据えた都市の持続可能性を最重視し、新たな時代の国際都市としての機能強化や、日常と非日常が交わり続ける都市の実現などに向けて、まちづくりを進めています。

地域公共交通については、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、2017 年 3 月に「神戸市地域公共交通網形成計画（現：神戸市地域公共交通計画）」を策定し、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、多彩なまちなみをつなぐ公共交通の維持・充実に向けたさまざまな施策を進めてきました。

人口減少や少子・高齢化の進行による移動需要の変化に加え、燃料費・人件費の高騰や運転士不足が深刻化するなど、公共交通を取り巻く環境はより一層厳しさを増しているなか、公共交通には、市民の日常生活を支える役割とともに、神戸空港の国際化などを踏まえた神戸の都市の成長や魅力の向上を支える役割が求められています。



こうした状況を踏まえ、新たに策定された上位計画との整合を図りながら、市民、企業、交通事業者、行政などの関係者が連携し、既存の公共交通ネットワークの維持・活性化を基本として、地域の実情に応じた移動手段の確保と、国際都市・神戸の都市の成長を支える交通環境の形成に取り組むため、「神戸市地域公共交通計画」を改訂します。

計画区域

神戸市内全域とします。

計画期間

本計画の計画期間は 2027 年から 2031 年までとします。

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。

計画の位置づけ

2026 年度に始動した新たな神戸市総合基本計画や 2026 年度に策定した神戸市都市づくりのマスタープランを上位計画とし、連携・整合を図ります。

本計画は、神戸市都市づくりのマスタープランに定められた都市づくりの方針の都市交通に関するアクションプランとして位置づけます。

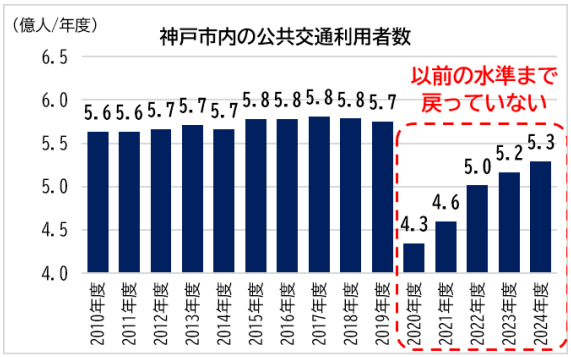
第2章　神戸市の公共交通を取り巻く状況と課題

【神戸市の公共交通を取り巻く主な状況】

1　人口減少・高齢化等による移動需要の減少見込み

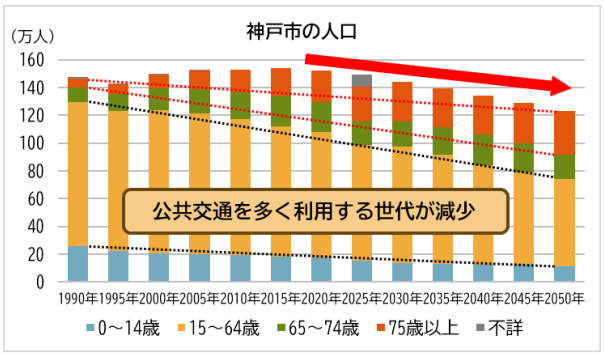
新型コロナウイルス感染症の拡大により利用者数は大きく落ち込み、その後回復しているものの、コロナ禍前の水準には至っていません。また、人口減少や高齢化の進行、働き方の変容などにより、通勤・通学をはじめとする、これまで公共交通の利用を支えてきた移動需要の減少が見込まれており、今後も公共交通利用者の減少が懸念されます。

■神戸市内の公共交通利用者の推移



（出典）神戸市統計書（鉄道、市営バス、ケーブルカー・ロープウェー、タクシー）

■神戸市の人口の推移

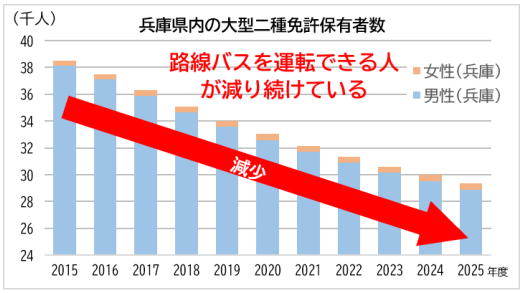


（出典）国勢調査（～2025年）、国立社会保障・人口問題研究所
「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」（2030年～）

2　運転士等の不足、運行経費の増加

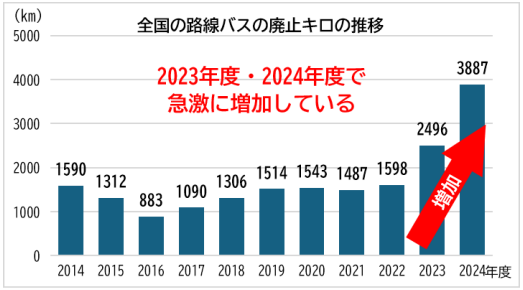
利用者の減少に加え、運転士をはじめとする公共交通の担い手の不足や燃料費・人件費の高騰による運行経費の増加などにより、公共交通事業においては、現行の運行サービスを維持することが難しい状況に直面しています。特にバス事業においては路線の休廃止が顕在化しています。

■バスの運転者数の減少



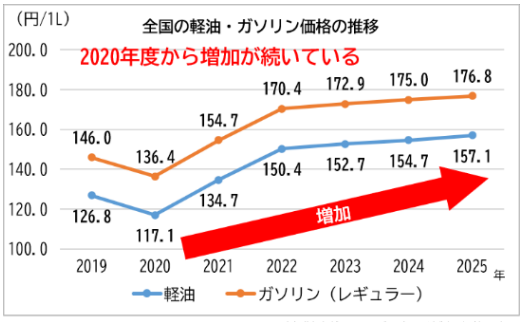
（出典）警察庁 運転免許統計

■路線バスの廃止が顕在化

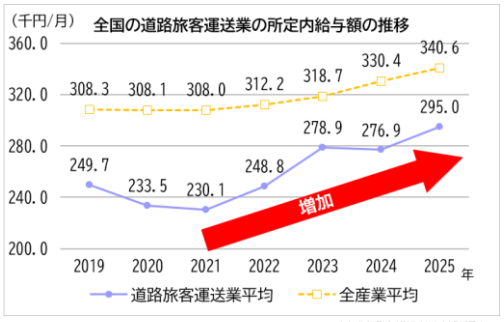


（出典）国土政策白書より作成

■燃料費や人件費の高騰



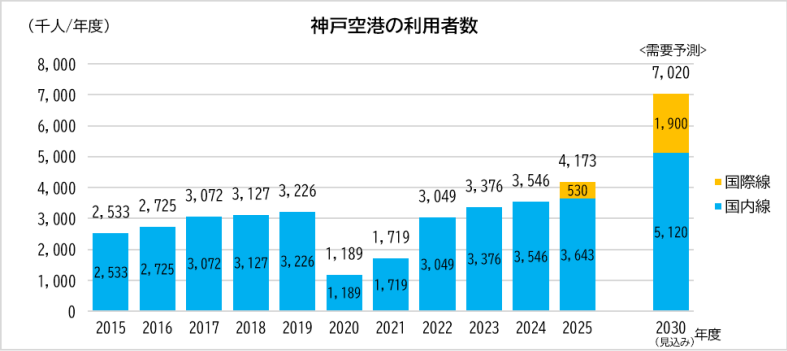
（出典）自然エネルギー庁 石油製品価格調査



（出典）賃金構造基本統計調査

３　神戸空港の国際化、観光需要の増加

神戸のさらなる飛躍に向け、現在、都心・ウォーターフロントの再整備を進めています。2030年４月には国際定期便の就航が予定されており、より多くの観光客の来訪が見込まれます。新たな時代の国際都市・神戸として、より一層公共交通の機能強化を図ることが重要となっています。



（出典）神戸市統計書、2030年度値は神戸市算定

【重点的に対応すべき課題】

１　神戸空港～都心をつなぐ交通軸の強化・回遊性向上

国内外からの来訪者の増加や市内回遊の広がりが見込まれる一方で、神戸空港、三宮、新神戸などの拠点間の移動については、輸送力や情報案内、交通手段間の乗継などに課題があります。

市民や国内外からの来訪者が快適に移動できるよう、神戸空港～都心をつなぐ交通軸の強化や都心・ウォーターフロントエリア等の回遊性向上を図る必要があります。

２　基幹公共交通（鉄道）ネットワークの維持・向上

利用者の減少が見込まれるなか、基幹公共交通ネットワークである鉄道を維持・向上していくことが重要です。コンパクトで多様な顔を有する神戸のまちにおいては、地域の玄関口である鉄道駅のリノベーションにより魅力を高めるとともに、鉄道事業者との連携のもと、まちづくりと一体となり、沿線地域の活性化と鉄道利用の促進を図る必要があります。

３　地域の生活の足の確保

利用者の減少や運転士不足などに伴い、路線バスの運行サービスの維持が難しくなっています。地域の生活の足を将来にわたって確保していくためには、交通事業者や行政、企業の取組だけでなく、市民が公共交通を利用して支えることが重要です。利用促進やモビリティ・マネジメントの推進による行動変容を図るとともに、地域コミュニティ交通[※1]をはじめ、様々な移動手段の活用により地域の日常生活の足を確保する必要があります。

４　六甲・摩耶山の魅力を高める公共交通ネットワークの強化

神戸の持つ「海・まち・山が近い」という特性を十分に活かすため、神戸空港からウォーターフロント、三宮、新神戸、六甲山・摩耶山、有馬温泉までをつなぐ南北交通軸を形成し、回遊を促進することが重要です。一方で、現状、市街地から六甲山・摩耶山へのアクセスや、交通機関相互の乗継、山上における移動などに課題があります。市民や来訪者が円滑に移動できるよう、市街地から山上へのアクセス向上と山上交通の充実を図る必要があります。

---

1 地域コミュニティ交通
公共交通の利用が不便な地域において、主に地域住民の日常生活の移動を支える交通です。運行計画は、地域、交通事業者及び神戸市が連携して検討します。交通需要や地域特性に応じて、乗合タクシー、コミュニティバスまたは公共ライドシェアにより運行しています。また、運行経費等について、行政がその一部を支援しています。

第3章　地域公共交通の将来像

3.1　基本方針

誰もが安心して利用できる　持続可能な公共交通の確立

本計画では、市民、企業、交通事業者、行政など関係者が連携し、それぞれの役割を担いながら、誰もが安心して利用できる公共交通サービスを将来にわたり維持･確保し、持続可能な公共交通の確立を目指します。

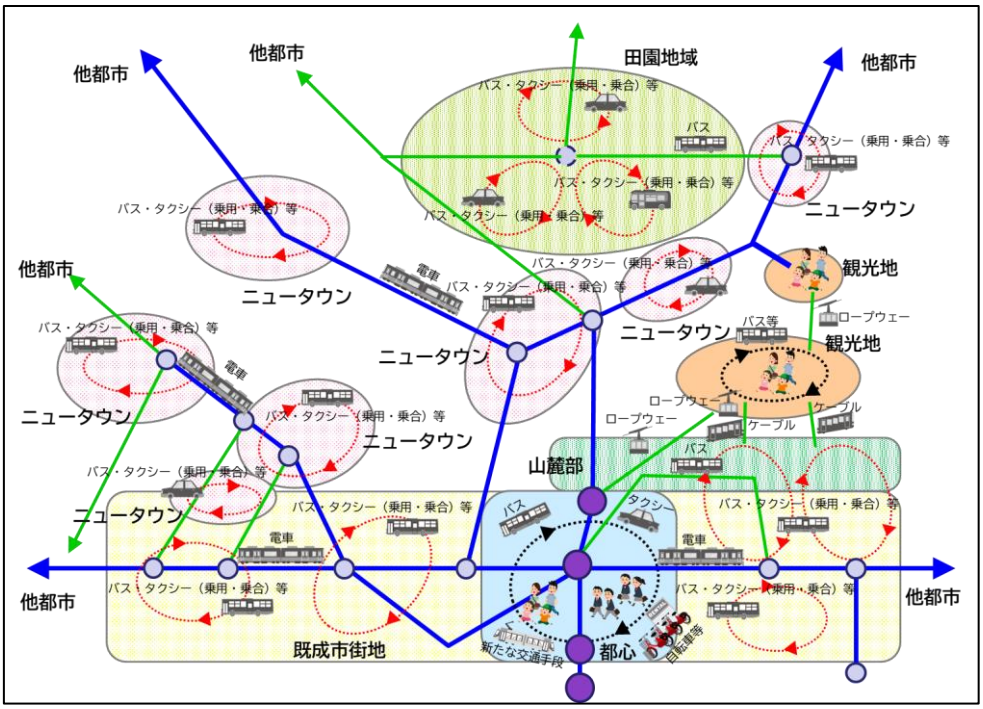


図 3-1　公共交通ネットワークの将来像

「公共交通ネットワークの基本的な考え方」

鉄道を基幹交通とし、路線バスが補完（フィーダー）する役割を担うことを基本とします。さらに、地域に密着した交通としてタクシーや地域コミュニティ交通（乗合タクシー等）などが地域の移動を支えます。

これらの交通手段をそれぞれの役割を踏まえて適切に組み合わせるとともに、鉄道駅等の交通結節点の機能を強化することで、誰もが安心して利用できる公共交通ネットワークを形成します。

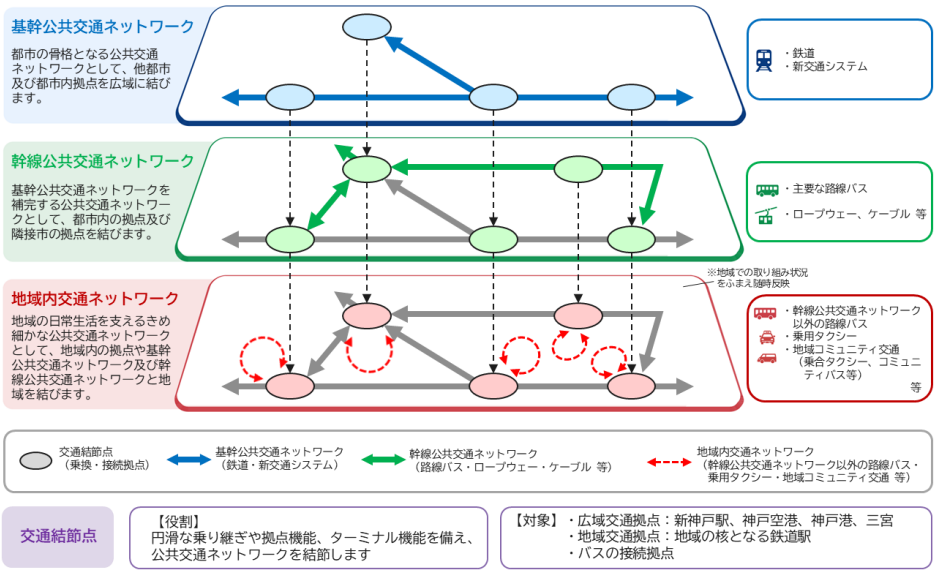


図 3-2　階層別の公共交通ネットワークのイメージ図

3.2　基本目標

基本方針の実現に向け、第２章で整理した重点的に対応すべき課題に対応するため、４つの基本目標を設定します。

基本目標１　都心エリアを中心とした利便性・回遊性の高い交通環境の形成
基本目標２　まちづくりと一体となった基幹公共交通ネットワーク・交通結節機能の強化
基本目標３　地域特性に応じた日常生活を支える交通環境の形成
基本目標４　六甲山・摩耶山エリアへのアクセス強化と回遊性向上

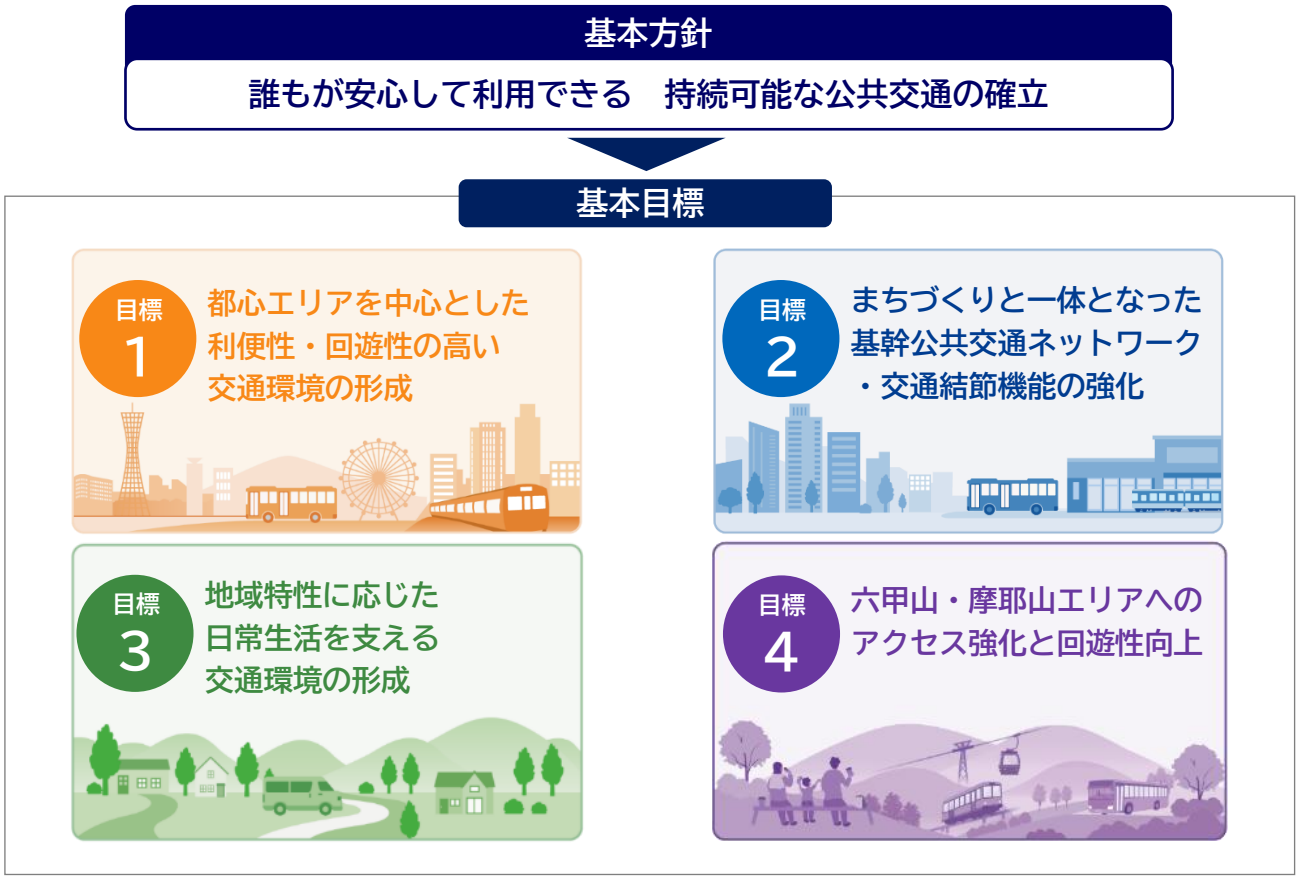


図 3-3　基本方針と基本目標

目標１　都心エリアを中心とした利便性・回遊性の高い交通環境の形成

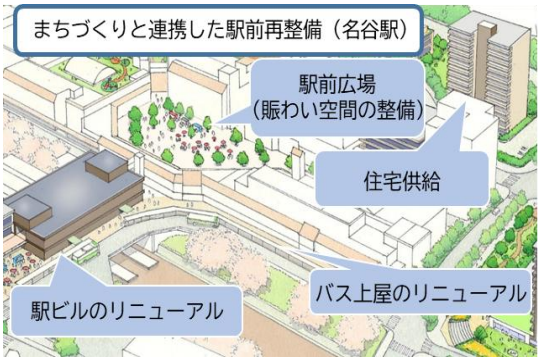
神戸空港の国際化、三宮再整備、ウォーターフロント再開発による来訪者の増加を見据え、神戸空港、ウォーターフロント、三宮、新神戸を結ぶ交通軸を形成するとともに、都心・ウォーターフロント等の回遊性向上を図ります。



（1）　都心・新神戸等へのアクセス強化・回遊性向上
（2）　広域的な交通拠点の機能強化

目標２　まちづくりと一体となった基幹公共交通ネットワーク・交通結節機能の強化

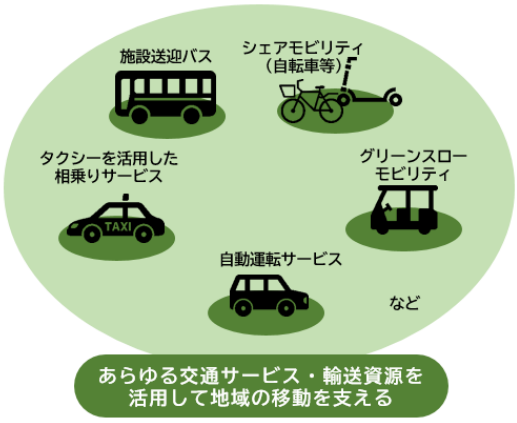
駅は、まちの佇まいや雰囲気を印象づける「まちの顔」です。基幹公共交通ネットワークである鉄道の維持・向上を図るため、鉄道事業者との連携を強化し、沿線のまちづくりと交通施策を一体的に推進することで、沿線地域の活性化や鉄道利用の促進を図ります。



（1）鉄道駅周辺の魅力向上および基幹公共交通ネットワークの維持・向上

目標３　地域特性に応じた日常生活を支える交通環境の形成

市民一人ひとりが公共交通を積極的に利用し、地域の交通を「乗って支える」意識の醸成を図るとともに、路線バスなど地域の実情に応じた交通サービスを安定的に提供し、運行の効率化や事業者間の連携により、市民の日常生活を支える交通環境を形成します。また、交通が不便な地域において、地域コミュニティ交通（乗合タクシー等）だけでなく、あらゆる輸送資源を活用し、地域特性や需要に応じた移動手段を確保します。特に、バス路線の休廃止地域やスポンジ化対策との連携が必要な地域の支援の重点化を図ります。



（1）安定した交通サービスの提供

（2）バス路線の撤退地域や交通が不便な地域への対応

目標４　六甲山・摩耶山エリアへのアクセス強化と回遊性向上

神戸の持つ「海・まち・山が近い」という特性を十分に活かすため、目標１で示した神戸空港、ウォーターフロント、三宮、新神戸を結ぶ交通軸と連携し、六甲山・摩耶山エリアへのアクセス強化と回遊性向上を図ります。また、市街地から六甲山・摩耶山上、有馬温泉までの移動環境を、多様な交通手段との連携により充実させ、市民や来訪者が快適かつシームレスに移動できる交通環境を形成します。



（1）市街地から山上へのアクセス強化と山上交通の充実

3.3　市民・企業・交通事業者・行政の役割

基本方針の実現にあたっては、市民、企業、交通事業者が相互に連携し、行政は全体を支え、施策等を取り組むことが重要です。以下に、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。

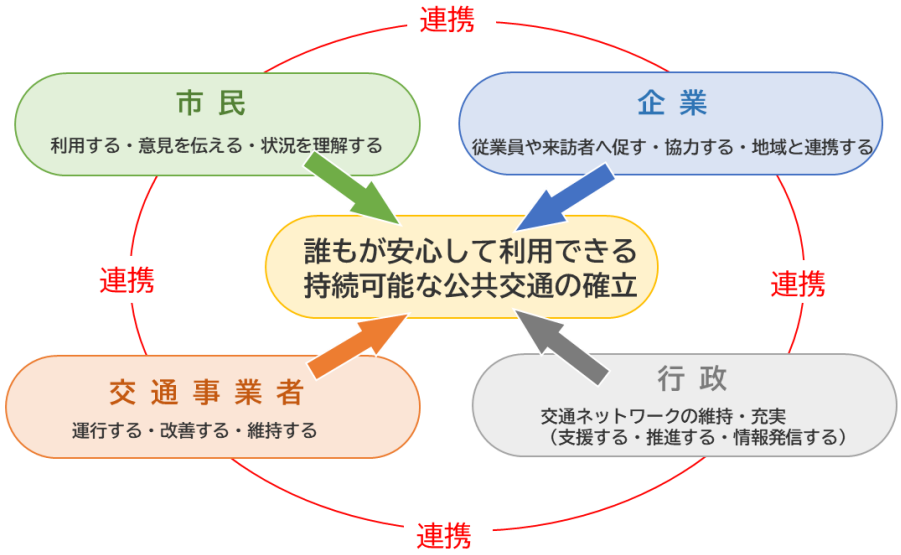


図 3-4　担うべき役割のイメージ

■ 市民の主な役割

・公共交通を「乗って支える」意識を持ち、公共交通の現状を理解したうえで、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・交通事業者等に改善点を意見・提案します。
・地域に応じた公共交通の導入や、その維持・充実に向けた取り組みに協力します。

■ 企業の主な役割

・出勤や業務移動、来訪者への案内のほか、時差出勤やオフピーク通勤への協力などを通じて、公共交通の利用促進や混雑緩和に協力します。
・行政や交通事業者、地域団体と連携し、イベント開催や協賛、企業送迎バス等の既存の移動資源の活用などを通じて、地域交通の維持・活性化に協力します。

■ 交通事業者の主な役割

・市民や企業からの意見・提案、利用者ニーズや需要の変化をふまえ、利便性向上や利用促進、運行サービスの向上に取り組みます。
・交通事業者間や行政、地域団体と連携し、安定的で利便性の高い交通サービスの提供に努めるとともに、交通政策の推進に必要なデータ等の情報提供に協力します。
・バリアフリーやユニバーサルデザインの視点を踏まえ、交通施設の維持・更新など移動環境の向上に取り組みます。

■ 行政の主な役割

・交通事業者の協力のもと、公共交通の利用状況の調査やニーズの把握を行い、関係者へ情報提供するとともに、公共交通施策を企画・立案し、交通ネットワークの維持・充実を図ります。
・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・企業と連携し、利便性向上や利用促進等に取り組みます。
・持続可能な移動の確保に向けて、新たな技術やサービスの活用を促進するとともに、関係者間の連携・調整を図ります。

第4章　公共交通施策の取り組み方針と施策内容

目標／施策／取り組み		
目標1　都心エリアを中心とした利便性・回遊性の高い交通環境の形成		
（1）施策1「都心・新神戸等へのアクセス強化・回遊性向上」		
	①	神戸空港と三宮駅・新神戸駅間のアクセス強化
	②	都心・ウォーターフロント等の回遊性向上
（2）施策2「広域的な交通拠点の機能強化」		
	①	広域的な交通拠点の機能強化
目標2　まちづくりと一体となった基幹公共交通ネットワーク・交通結節機能の強化		
（1）施策3「鉄道駅周辺の魅力向上および基幹公共交通ネットワークの維持・向上」		
	①	駅周辺のリノベーション
	②	鉄道事業者と連携した沿線の活性化
	③	企画乗車券等による利用促進
	④	六甲アイランドへのアクセス向上
目標3　地域特性に応じた日常生活を支える交通環境の形成		
（1）施策4「安定した交通サービスの提供」		
	①	需要に応じたバス路線の設定
	②	郊外地域のバス路線等の維持・再編
	③	各種制度による利用促進
	④	待合・乗継環境の充実
（2）施策5「バス路線の撤退地域や交通が不便な地域への対応」		
	①	地域コミュニティ交通への支援
	②	効率的な運行のためのAI活用の推進
	③	自動運転サービスの実証・導入
	④	多様な輸送資源の活用
目標4　六甲山・摩耶山エリアへのアクセス強化と回遊性向上		
（1）施策6「市街地から山上へのアクセス強化と山上交通の充実」		
	①	市街地から山上へのアクセス強化
	②	エリア特性や需要に応じた山上交通の充実
	③	繁忙期の渋滞抑制に向けた適正な自動車利用の促進
	④	交通と山上施設の連携による一体的なサービスの展開
共通　各目標にまたがる共通項目		
（1）施策7「公共交通の安定運行を支える環境の整備」		
	①	人材の確保に向けた支援
	②	社会情勢を踏まえた支援
（2）施策8「すべての人が安全・快適に移動できる交通環境の整備」		
	①	情報案内の充実（多言語化等）
	②	公共交通に関する情報発信の強化
	③	ユニバーサルデザイン、安全対策の推進
（3）施策9「交通DX／GXの推進」		
	①	新たなテクノロジーの導入
	②	脱炭素の推進

4.1　目標１　都心エリアを中心とした利便性・回遊性の高い交通環境の形成

（1）　施策１　都心・新神戸等へのアクセス強化・回遊性向上

内容	
	①神戸空港と三宮駅・新神戸駅間のアクセス強化 （主な取り組み主体：神戸市都市局、交通事業者、企業） ・　2030 年に予定する国際定期便の就航を見据え、神戸空港と三宮駅・新神戸駅間を結ぶ新たな交通手段について、速達性・定時性・輸送力等を踏まえ、特定の方式に限定せず導入を検討するとともに、ポートライナーの輸送力増強や、バスによる輸送力補完に取り組みます。また、自動運転技術などの新たな交通サービスの導入に向けた検討や実証を進め、交通ネットワークの強化を図ります。 （取組中・取組予定の施策） ・新たな交通手段の実証運行 ・ポートライナー車両の増備（1 編成） ・空港アクセスバス（マリンエアシャトル）の運行 ・ポートライナー定期券を利用したバスへの共通乗車の実施 ・自動運転技術などの新たな交通サービスの検討と実証、実装 **②都心・ウォーターフロント等の回遊性向上** （主な取り組み主体：神戸市都市局・建設局、交通事業者、企業） ・　都市の魅力と回遊性向上に向け、ポートループの利便性向上や利用促進を図るとともに、神戸空港とウォーターフロントエリア等とのアクセス強化、自転車の利活用の推進、将来的な LRT・BRT 等の導入可能性の検討など、多様な交通手段を活用した回遊性向上を図ります。 （取組中・取組予定の施策） ＜ポートループの利便性向上・利用促進＞ ・待合環境整備（上屋整備、デジタルサイネージ設置など） 三宮駅前、三宮センター街東口、ポートタワー前、新神戸駅前 ・定時性確保に向けた取組（信用乗車、優先信号導入など） ・施設と連携した取組（企画乗車券の販売、ジーライオンアリーナ神戸でのイベント開催時におけるポートループ車両の活用などによる効率的な輸送体制の確保） ＜神戸空港とウォーターフロントエリア等とのアクセス強化・回遊性向上＞ ・神戸空港とウォーターフロントエリア、HAT 神戸を結ぶダイレクトアクセスの導入 ・面的な交通ネットワーク形成に向けて、広域交通拠点である神戸空港、神戸港、三宮駅、新神戸駅とウォーターフロントや HAT 神戸等をつなぐ交通結節拠点（モビリティハブ）の整備検討 ・交通と施設利用が一体となったデジタル企画乗車券の販売 ＜自転車の利活用推進＞ ・HAT 神戸・ポートアイランド等における自転車の利活用推進 ＜将来的な新たな交通システムの検討＞

	・ウォーターフロントエリアにおける将来的な LRT・BRT 等の導入可能性の検討の深度化					
スケジュール	2027 年度	2028	2029	2030	2031	2032～
①アクセス強化	＜新たな交通手段の導入＞ 基礎調査、導入可能性調査、基本設計 → 実証運行 ＜ポートライナーの車両増備＞ 設計・製造 → 車両増備 ＜空港アクセスバス＞ 需要を踏まえた運行内容の見直し・拡充 ＜バスによる輸送力補完＞ 開始 ポートライナー定期券を利用したバス共通乗車の実施 ＜自動運転技術などの新たな交通サービスの導入＞ 検討 → 実証実験 → 実装運行					
②回遊性向上	＜ポートループの利便性向上・利用促進＞ 上屋整備、デジタルサイネージ設置　※周辺エリア整備に合わせて設置・拡充 信用乗車導入にむけた調整 → 導入 → 運用改善 優先信号の導入に向けた調整、導入、運用改善 企画乗車券の販売、ジーライオンアリーナ神戸でのイベント開催時における効率的な輸送体制の確保 ＜神戸空港とウォーターフロントエリア等とのアクセス強化・回遊性向上＞ ダイレクトアクセスの検討・実証実験 → 実装運行 交通結節拠点の導入可能性調査・拠点機能検討 → 実証運用 デジタル企画乗車券の販売 ＜HAT 神戸・ポートアイランド等での自転車の利活用推進＞ シェアサイクルポートの拡充、自転車走行空間の整備検討 ＜将来的な新たな交通システムの検討＞ LRT・BRT の導入可能性の検討の深度化					

（2）　施策２　広域的な交通拠点の機能強化

内容

①広域的な交通拠点の機能強化

（主な取り組み主体：神戸市都市局・港湾局、交通事業者、企業）

- 市内外や世界との円滑な交流を支える広域交通拠点である三宮、新神戸、神戸空港について、鉄道、バスなどの交通手段への乗り換え利便性の向上、神戸の玄関口にふさわしい空間づくりを進めることで、利用者の快適性・利便性の向上を図ります。
- 広域交通拠点の一つである三宮においては、再開発事業に併せて新たなバスターミナルを整備し、既存の三宮バスターミナルと一体的に運用することで、駅周辺に点在する中・長距離バスを集約し、交通結節機能の強化や利用者の利便性・安全性の向上を図ります。

（取組中・取組予定の施策）

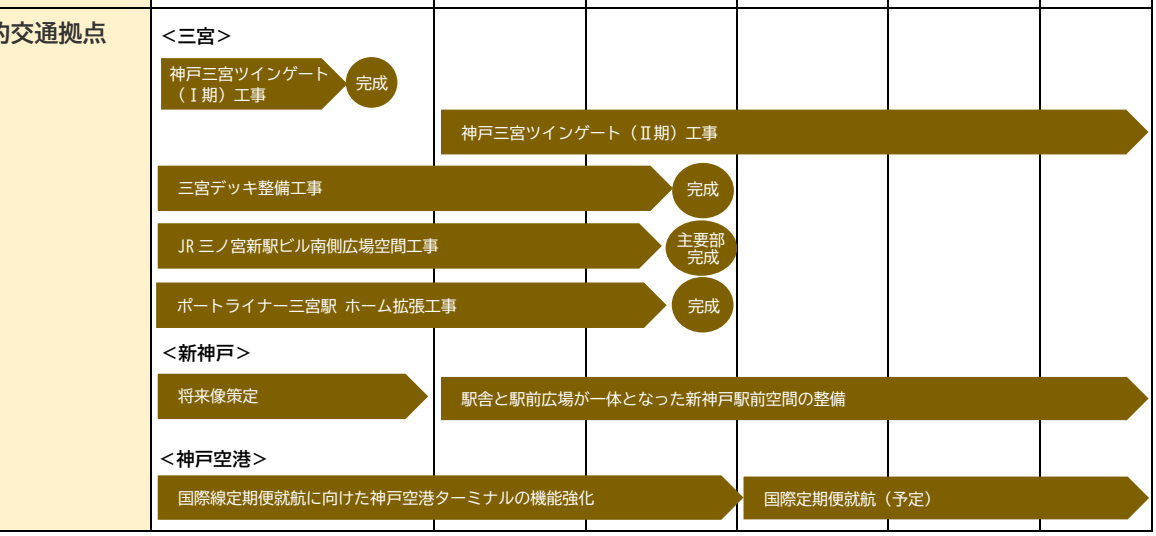
＜三宮＞
- 神戸三宮ツインゲート、バスタ神戸三宮の整備
- 三宮デッキの整備
- JR 三ノ宮新駅ビル南側広場空間の整備
- ポートライナー三宮駅のホーム整備

＜新神戸＞
- 駅舎と駅前広場が一体となった新神戸駅前空間の整備

＜神戸空港＞
- 国際線定期便就航に向けた神戸空港ターミナルの機能強化（ボーディングブリッジ整備、搭乗待合室・出入国審査場等の拡張、商業施設、ラウンジの充実等）

スケジュール

広域的交通拠点





三宮デッキ整備後の乗換動線イメージ

4.2　目標２　まちづくりと一体となった基幹公共交通ネットワーク・交通結節機能の強化

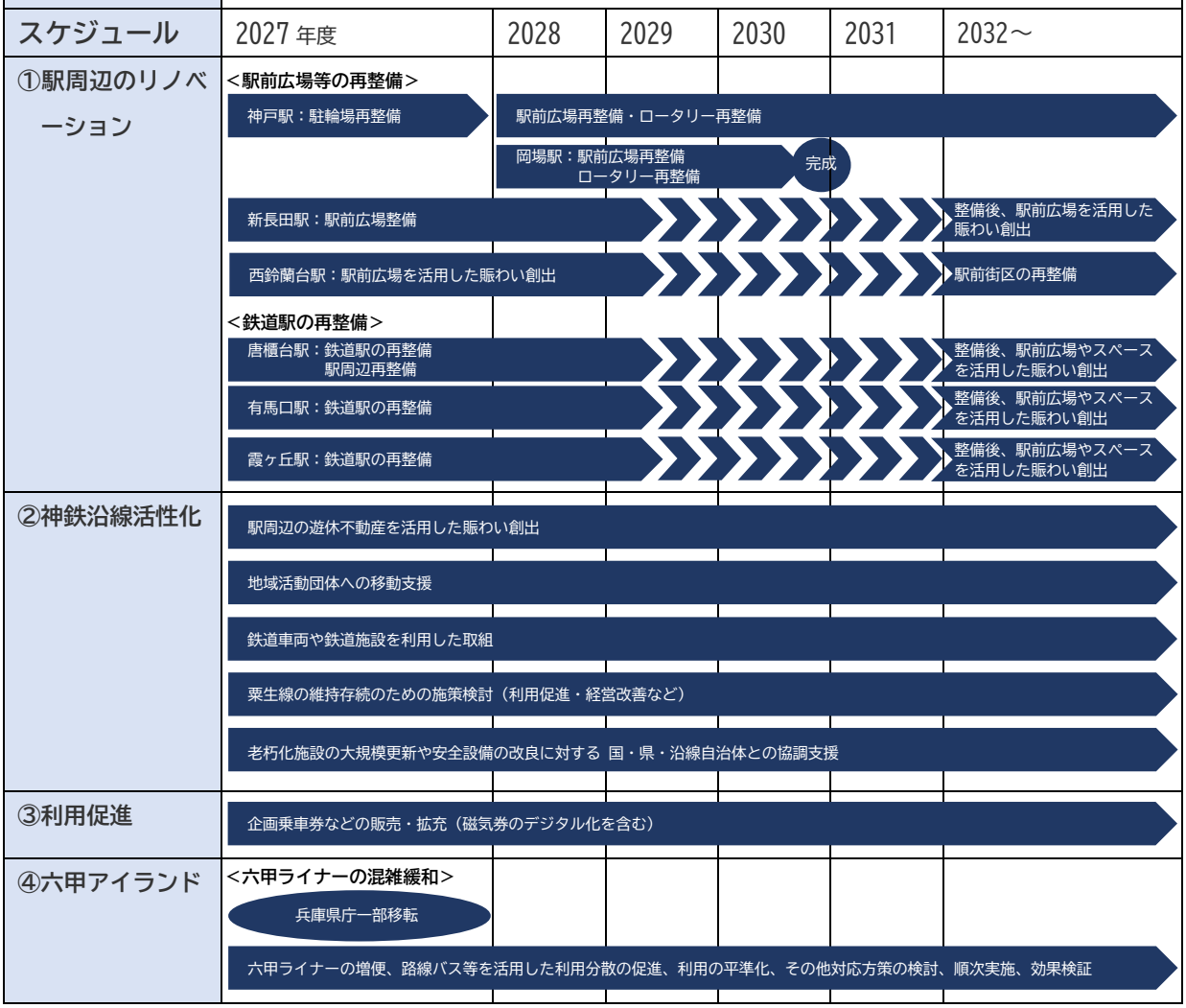
（1）　施策３　鉄道駅周辺の魅力向上および基幹公共交通ネットワークの維持向上

内容	**①駅周辺のリノベーション** （主な取り組み主体：神戸市都市局・建設局、交通事業者、企業） ・　「駅」は、地域の佇まいや雰囲気を印象付ける「顔」となる重要な空間であることから、都市ブランドの向上に向け、鉄道駅の再整備などの駅前空間の高質化や賑わい創出の仕組みづくりを進めます。 ・　拠点となる駅において、駅前広場やロータリーなどの駅前空間を再整備することで、バスやタクシー、自転車等との円滑な乗り継ぎ環境の向上を図ります。 （取組中・取組予定の駅）：リノベーション対象 28 駅 ・駅前広場再整備：神戸駅、岡場駅、新長田駅、西鈴蘭台駅など ・鉄道駅の再整備：唐櫃台駅、有馬口駅、霞ヶ丘駅など **②鉄道事業者と連携した沿線の活性化** （主な取り組み主体：神戸市都市局、交通事業者、企業、市民、国・県） ・　西北神地域の基幹交通である神戸電鉄を取り巻く厳しい経営環境を踏まえ、神戸市は株式取得などを通じて神戸電鉄との連携をさらに深め、鉄道ネットワークの維持を図ります。また、市が推進するスポンジ化対策とも連携しながら、鉄道と一体となったまちづくりを推進することで、沿線地域の活性化及び沿線価値の向上を図ります。 （取組中・取組予定の施策） ・駅周辺の遊休不動産の活用（賑わい創出、移動支援（シェアサイクルなど）） ・地域活動団体への移動支援（神鉄沿線活動サポート事業） ・鉄道施設や車両を利用した取組（トレインフェスティバル、野菜販売、サイクルトレイン、貨客混載など） ・粟生線の維持存続のための施策検討（利用促進・経営改善など） ・国・県・沿線自治体と協調した施設更新や安全設備の改良に対する支援 **③企画乗車券等による利用促進** （主な取り組み主体：神戸市都市局、交通事業者、企業） ・　沿線施設と連携した企画乗車券や、対象者を限定した企画乗車券の発行などにより、利用促進を図ります。また、利用者を限定した補助や支援などに取り組みます。 （例）神戸街めぐり 1day クーポン、おもてなしきっぷ、 神鉄シーパスワン、高校生等通学定期券補助、敬老優待乗車証、福祉乗車証、小児 IC カード利用時の小児運賃割引（神戸高速線）など **④六甲アイランドへのアクセス向上** （主な取り組み主体：神戸市都市局、交通事業者、企業） ・　六甲アイランドにおける居住、交流、就業機能のさらなる充実を支えるた

め、六甲ライナーの混雑緩和などの取り組みによりアクセス向上を図ります。

（取組中・取組予定の施策）

・六甲ライナーの混雑緩和に向けた取組（六甲ライナーの増便、路線バス等を活用した利用分散の促進、島内企業・兵庫県庁等関係団体と連携した利用の平準化（時差出勤など））





神戸駅（イメージパース）



神戸市と神戸電鉄との意見交換会

4.3　目標３　地域特性に応じた日常生活を支える交通環境の形成

（1）　施策４　安定した交通サービスの提供

内容	**①需要に応じたバス路線の設定**（主な取り組み主体：交通事業者、神戸市都市局） ・　鉄道駅へのアクセスを担うフィーダー路線としての役割を基本に、IC カードデータ等による利用実態や、人口動態、まちづくりの状況等を踏まえ、利用者ニーズに応じたルートやダイヤの設定を行います。 （路線見直し計画中のエリア） 【2027 年 4 月 1 日実施予定】 しあわせの村・ひよどり台エリア（市バス） 灘・中央エリア（市バス） **②郊外地域のバス路線等の維持・再編** （主な取り組み主体：交通事業者、神戸市都市局、国・県） ・　郊外地域を運行する幹線系統のバス路線について、国・県・沿線自治体等と連携しながら路線維持に取り組みます。また、運転士不足や利用者減少が進むなか、重複区間の多い路線や非効率な運行となっている路線については、利用実態を踏まえた再編を検討します。 （取組中の施策） ・国・県・近隣自治体と連携した広域幹線系統バス路線の維持（９路線）※p. 18 参照 ・市バスと民間バス事業者が運行する重複路線の効率化（市バス 111 系統・神姫バス社～三宮線等） **③各種制度による利用促進**（主な取り組み主体：交通事業者、神戸市） ・　バス事業者が連携し、定期券や各種割引制度の共通化などサービスのシームレス化を進めます。また、利用者を限定した補助や支援などに取り組みます。 （取組中・取組予定の施策） ・市バス普通区 IC 定期券の共通利用化・エコファミリー制度・乗継割引制度の適用事業者の拡大 ・「神戸のバス」共通乗車ポイントサービス、市バス「三宮・エリア 120」などの実施 ・高校生等通学定期券補助、敬老優待乗車証、福祉乗車証などによる補助や支援 ・環境配慮型割引や定期券利用者向け優待などの各種割引・優待制度 **④待合・乗継環境の充実**（主な取り組み主体：交通事業者、神戸市都市局） ・　バス利用者の利便性向上を図るため、上屋やベンチの整備による待合環境の充実を図ります。また、情報提供の充実に取り組みます。 （取組中の施策） ・バス停留所上屋・ベンチの整備 ・市バス バスロケーションシステムの活用（2026 年中にバス車内混雑度表示機能を追加予定） ・　鉄道とバスの円滑な乗り継ぎを図るため、交通事業者間で連携し、接続を

	考慮したダイヤ調整に取り組みます。					
スケジュール	2027 年度	2028	2029	2030	2031	2032～
①需要に応じたバス路線の設定	しあわせの村・ひよどり台エリア 灘・中央エリア					
②郊外地域のバス路線等維持・再編	広域幹線系統バス路線の維持					
	重複路線の効率化					
③利用促進	市バス普通区 IC 定期券共通利用化・エコファミリー制度の適用事業者の拡大など					
④待合環境等の充実	バス停上屋・ベンチの整備の推進					
	バスロケーションシステム等を活用した情報提供					
	ダイヤ調整の連携					





バス停上屋の整備例

（2）　施策５　バス路線の撤退地域や交通が不便な地域への対応

内容	**①地域コミュニティ交通への支援** （主な取り組み主体：神戸市都市局、交通事業者、市民） ・　地域の移動を確保するため、地域コミュニティ交通（乗合タクシー等）の導入や運行を支援します。特に、路線バスの休廃止地域や、人口減少・高齢化の進行に伴い、市が進めるスポンジ化対策との連携が必要な地域など、移動手段の確保が課題となっている地域について重点的に取り組みます。また、地域コミュニティ交通の持続的な運行を確保するため、社会情勢の変化を踏まえながら支援制度の見直しを行うとともに、キャッシュレス化やバス位置情報システム等の導入により利便性向上を図ります。 （取組中・取組予定の施策） ・地域コミュニティ交通の導入支援 導入検討地域：花山地域、道場町 他９地区程度 ・国と連携した地域内フィーダー系統の維持（２地区）※p.18 参照 ・地域コミュニティ交通支援制度の見直し（運行補助限度額の引き上げ等） ・IC 車載機導入によるキャッシュレス化の支援（2027 年～） ・バス位置情報システム・車内人数情報システムの導入支援（2027 年～） **②効率的な運行のための AI 活用の推進** （主な取り組み主体：神戸市都市局、交通事業者、企業） 地域コミュニティ交通を担う交通事業者が限られる中、運転士不足や運行経費の増加に対応しながら地域の移動手段を確保する必要があります。需要に応じた効率的な配車・運行を行うことで、利用者の利便性向上と持続可能な運行体制の構築を図るため、AI オンデマンドシステムの導入を検討します。 （取組予定の施策） ・AI オンデマンドシステムの導入検討・実証（道場町） ・AI オンデマンドシステムの他地域への展開可能性の検討 **③自動運転サービスの実証・導入** （主な取り組み主体：神戸市都市局、交通事業者、企業） ・　地域の移動手段の確保に向けて、自動運転技術を活用した自動運転サービスの実証を進め、地域交通の維持や運転士不足への対応を図るとともに、将来的な導入を目指します。 （取組予定の施策） ・灘五郷エリアにおける自動運転サービスの実証を踏まえ、ニュータウン等における自動運転サービスの導入に向けた検討・実証 **④多様な輸送資源の活用** （主な取り組み主体：神戸市都市局・建設局、交通事業者、企業、市民） ・　運転士不足などにより、今後地域の移動手段を確保していくためには、既存の輸送資源を有効活用することが重要となっています。このため、施設

送迎バスやサイクル＆バスライド、シェアサイクルなどとともに、タクシーを活用した相乗りサービスやボランティア輸送など、地域の実情に応じた多様な輸送資源を活用し、移動手段の確保を図ります。

（取組中・取組予定の施策）

・施設送迎バスの活用

山の街：病院の送迎バスへの一般利用客の混乗

他地域への展開検討

・サイクル＆バスライドの活用

2018 年～2020 年で北区 3 か所、西区 1 か所設置

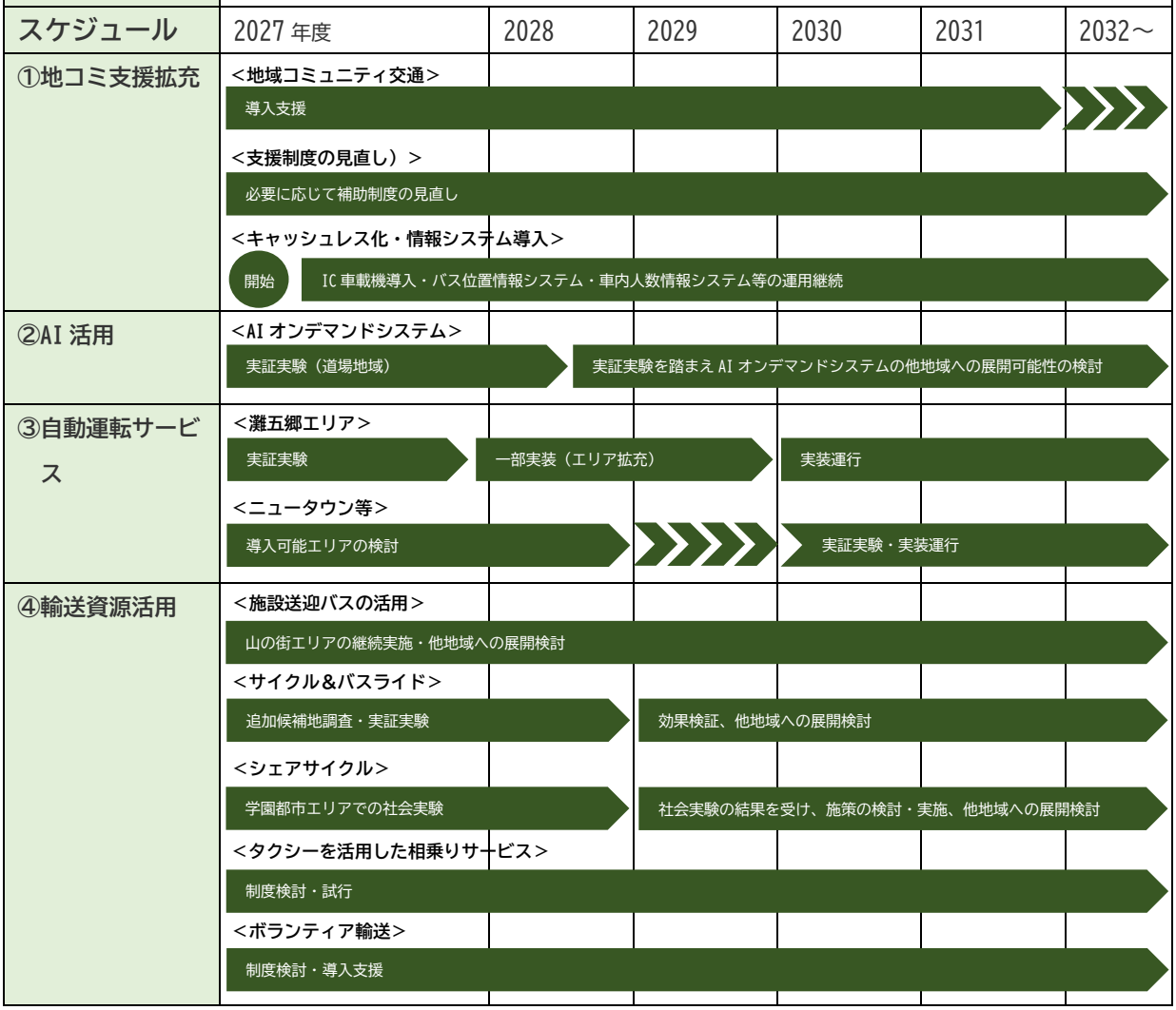
他地域への展開検討

・シェアサイクルの活用検討

学園都市エリアでのシェアイサイクル導入社会実験（2025 年～2028 年）

他地域への展開検討

・タクシーを活用した相乗りサービス・ボランティア輸送の導入検討



＜国・県の補助を活用している系統＞

■地域間幹線系統

No	運行事業者	運行系統名	起点	経由地	終点	補助
1	神姫バス㈱	社～明石駅前	社	三木営業所	明石駅前	国・県・市
2	神姫バス㈱	三木営業所～西神中央駅前	三木営業所	養田	西神中央駅前	国・県・市
3	神姫バス㈱	三木営業所～明石駅前	三木営業所	硯町	明石駅前	国・県・市
4	神姫バス㈱	大久保駅～西神中央駅前	大久保駅	岩岡出張所前	西神中央駅前	国・県・市
5	神姫バス㈱	社～三宮	社	御坂	三宮	国
6	阪急バス㈱	西宮北口～山口営業所前	西宮北口	有馬温泉	山口営業所前	国
7	神姫バス㈱	吉川図書館前～三宮	吉川図書館前	淡河本町北	三宮	県・市
8	神姫バス㈱	やしろショッピングパーク Bio前～三田駅	やしろショッピングパーク Bio 前	上厚利	三田駅	県・市
9	神姫バス㈱	社町駅～三田駅	社町駅	上厚利	三田駅	県・市

■地域内フィーダー系統

No	運行事業者	運行系統名	運行形態	地域組織	補助
10	神鉄タクシー㈱	青葉台･柏尾台地域	路線定期運行	青葉台･柏尾台に巡回バスを走らそう会	国・市
11	阪急タクシー㈱	名塩･生野高原地域	路線定期運行	生野高原まちづくり協議会	国・市



4.4　目標４　六甲山・摩耶山エリアへのアクセス強化と回遊性向上

（1）　施策６　　市街地から山上へのアクセス強化と山上交通の充実

内容	神戸市地域公共交通活性化協議会の下部組織として山上部会を組成し、山上へのアクセス強化や回遊性向上に向けて具体的な取り組み内容やスケジュールについての議論を行います。 **①市街地から山上へのアクセス強化** （主な取り組み主体：神戸市都市局・経済観光局、交通事業者、企業） ・　六甲山・摩耶山のさらなる活性化に向けて、既存の移動手段に加え、市街地から山上へのアクセス強化を図ります。神戸空港、ウォーターフロント、三宮、新神戸と六甲山・摩耶山を結ぶ南北交通軸の形成に向け、新たなロープウェーをはじめとするアクセス手段について検討を進めます。 （施策案） ・新神戸から摩耶掬星台までを繋ぐための新たなロープウェーの導入検討 **②エリア特性や需要に応じた山上交通の充実** （主な取り組み主体：神戸市都市局・経済観光局、交通事業者、企業） ・　六甲山・摩耶山を訪れる人が山上を快適に移動し、需要動向に応じた交通サービスの充実や新たなモビリティの導入を進めます。 （施策案） ・需要動向に応じた山上交通サービスの充実（例 路線バスの利便性向上） ・新たな交通サービスの導入に向けた検討・実証（例 グリーンスローモビリティなど） **③繁忙期の渋滞抑制に向けた適正な自動車利用の促進** （主な取り組み主体：神戸市都市局・経済観光局、交通事業者、企業、市民） ・　繁忙期に発生する交通渋滞の緩和や円滑な移動環境の確保に向けて、自動車利用の適正化と公共交通利用への転換を促進します。 （施策案） ・駐車場施策による自動車利用の適正化（例 繁閑に合わせた柔軟な駐車料金の設定、駐車場の満空情報の提供など） ・公共交通の利用促進施策の実施（例 パークアンドライド） **④交通と山上施設の連携による一体的なサービスの展開** （主な取り組み主体：神戸市都市局・経済観光局、交通事業者、企業） ・　六甲山・摩耶山全体の回遊性向上や滞在時間の増加に向けて、交通事業者や観光施設等が連携し、交通と観光を一体的に楽しめるサービスの提供を進めます。 （施策案） ・企画乗車券や MaaS 等を活用した利便性向上施策の推進

スケジュール	2027 年度	2028	2029	2030	2031	2032～
山上部会	取組内容の協議 → 計画位置づけ → 官民連携による実施・モニタリング					
①アクセス向上	市民周知・機運醸成 関係機関との協議 事業スキームの検討			アクセス手段の整備		
②山上交通の充実 ③適正な自動車利用の促進 ④施設との連携	検討・調整 → 具体化 → 調整・実施・拡充　※山上部会において具体化後、反映予定					



新たなロープウェーの概要



六甲山・摩耶山全体
◇ 山上全体を快適かつ自由に移動できる交通環境づくり

六甲山エリア
◇ 観光・ビジネスなどの各拠点間をシームレスに移動できる交通環境づくり

摩耶山エリア
◇ 摩耶山の自然を感じながら気軽に楽しく移動できる交通環境づくり

山上へのアクセス
◇ 市街地から山上へスムーズにアクセスできる交通環境づくり

六甲山・摩耶山の交通の将来像

4.5　各目標にまたがる共通項目

（1）　施策７　公共交通の安定運行を支える環境の整備

<table>
<tr><td>内容</td><td colspan="6">①人材の確保に向けた支援
（主な取り組み主体：交通事業者、神戸市都市局、国・県、企業）
・　運転士をはじめとする公共交通の担い手を確保するため、交通事業者や企業等の関係団体と連携しながら、公共交通分野の就業・定着支援や魅力発信に取り組みます。また、交通事業者における人材確保の実態やニーズを把握するとともに、多様な担い手の確保に向け、国・県と連携しながら制度的な支援の充実に向けて取り組みます。
（実施中の行政支援）
・神戸市：若年層向け住宅手当支援
・国・県：第二種免許取得費用などへの支援、人材確保セミナーの開催費用支援、交通事業者と連携した移住関連イベントの開催など
（取組予定の施策）
・定期的な交通事業者への人材確保に関するニーズ調査および意見交換
・就業・定着支援
・交通事業者による就職説明会等を通じた公共交通分野の魅力発信の継続
②社会情勢を踏まえた支援（主な取り組み主体：神戸市都市局、国・県）
・　燃油価格の高騰などの社会情勢を踏まえ公共交通事業者（市内路線バス運行事業者、地域鉄道事業者、市内タクシー事業者）へ支援を行います。
（実施中の行政支援）
・燃油価格高騰対策</td></tr>
<tr><td>スケジュール</td><td>2027 年度</td><td>2028</td><td>2029</td><td>2030</td><td>2031</td><td>2032～</td></tr>
<tr><td>①人材確保</td><td colspan="6">交通事業者等と連携した人材確保施策の検討・実施</td></tr>
<tr><td>②社会情勢を踏まえた支援</td><td colspan="6">状況に応じ支援の実施</td></tr>
</table>





兵庫県バス協会の合同就職説明会

（2）　施策８　すべての人が安全・快適に移動できる交通環境の整備

内容

①情報案内の充実（多言語化等）

（主な取り組み主体：交通事業者、神戸市都市局・建設局、企業）

・　わかりやすく使いやすい情報を提供するため、公共交通の乗り継ぎの情報案内の充実、訪日外国人向けに案内サインの多言語化を進めます。

（取組中・取組予定の施策）

・行政と交通事業者が連携した案内サインの充実（三宮エリア、神戸駅など）

②公共交通に関する情報発信の強化

（主な取り組み主体：交通事業者、神戸市都市局、市民、企業）

・　モビリティマネジメントの取り組みにより、公共交通の利用意識を向上させるとともに、利用者層（ターゲット）に応じた情報発信を行い、公共交通利用や活動参加を促進を図ります。

（モビリティマネジメント取組例）

・市民参加型の交流イベントへの出展（例 ふれあい中央カーニバル）

・小学校等への出前授業

③ユニバーサルデザイン、安全対策の推進

（主な取り組み主体：交通事業者、神戸市都市局・福祉局）

・　公共交通が利用しやすい環境づくりを進めるため、鉄道駅等におけるバリアフリー化やユニバーサルデザイン対応を推進するとともに、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）の導入を促進します。また、鉄道施設の更新や安全設備の改良、ホームドアやホーム柵、ホームカメラの整備など、安全対策の充実を図ります。

（実施中の行政支援）

・鉄道駅舎エレベーター等設置補助

・ノンステップバス導入促進補助

・ユニバーサルデザインタクシー導入促進事業費補助金など

スケジュール



（3）　施策９　交通ＤＸ／ＧＸの推進

内容

①新たなテクノロジーの導入（主な取り組み主体：交通事業者、神戸市都市局、企業）

・　担い手不足への対応や需要に応じた効率的な交通サービスの提供、シームレスで利便性の高い移動環境の実現に向けて、自動運転技術や AI を活用したオンデマンドシステム、MaaS など、新たな移動技術やサービスの導入を推進します。また、AI を活用して運転士の勤務条件や車両運用などの制約条件を加味した運行計画の作成・比較検討を行うことで、運行管理の効率化を図ります。

（取組中・取組予定の施策）

・自動運転サービスの導入に向けた検討・実証［再掲］：
灘五郷エリア
ニュータウン等への展開（検討）

・AI オンデマンドシステムの導入検討・実証［再掲］：
道場町、他地域への展開可能性の検討

・MaaS の取り組み：デジタル企画乗車券の造成

・AI 活用による運行計画の最適化（市バス）

②脱炭素の推進（主な取り組み主体：交通事業者、神戸市、企業、市民）

・　脱炭素社会の実現に向けて、消費電力の低い鉄道車両の導入や、バス・タクシーにおける環境配慮型車両（FCV 等）を導入します。

（実施中の行政支援）

・燃料電池タクシー導入に対する補助金

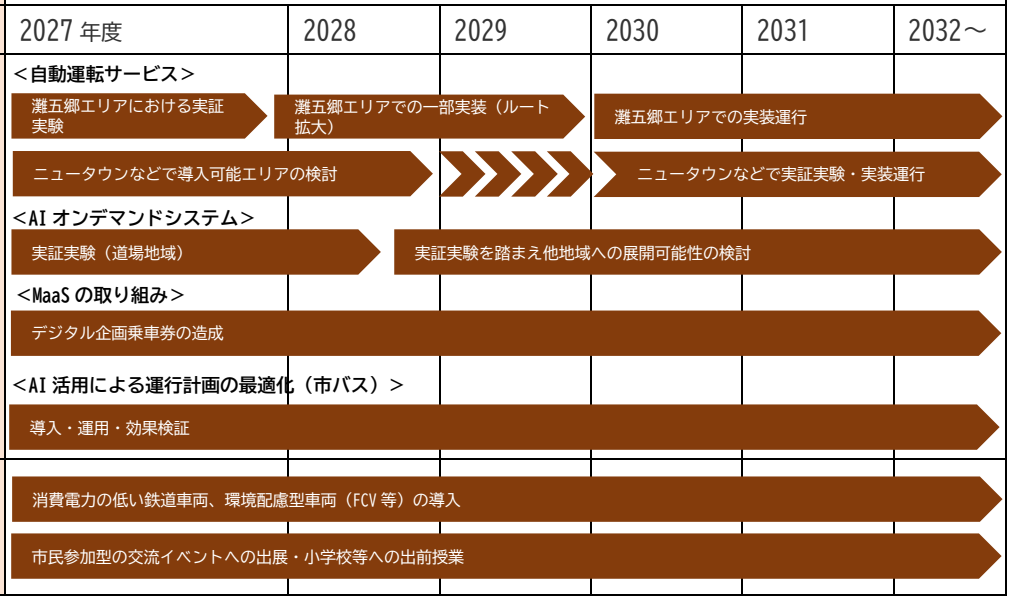
・　モビリティマネジメントの取り組みにより、自家用車から公共交通への転換を促進します。〔再掲〕

（モビリティマネジメント取組例）

・市民参加型の交流イベントへの出展（例 ふれあい中央カーニバル）

・小学校等への出前授業

スケジュール



第5章　計画の推進

5.1　数値目標（KPI）の設定

本計画の４つの目標及び各目標に共通する取組の進捗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	目標値
全市目標		
公共交通分担率	33% （2025年度）	**35%以上** （2031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）	46% （2025年度）	**55%以上** （2031年度）
目標1　都心エリアを中心とした利便性・回遊性の高い交通環境の形成		
都心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）	83% （2024年度）	**85%** （2031年度）
神戸空港からの鉄道・バスの乗車人員数	4,700人/日 （2025年度）	**7,800人/日** （2031年度）
目標2　まちづくりと一体となった基幹公共交通ネットワーク・交通結節機能の強化		
駅リノベーション実施駅の乗車人員数	44.5万人/日 （2025年度）	**45万人/日** （2031年度）
神戸電鉄沿線の活性化に関する指標	**※1　別表**	
目標3　地域特性に応じた日常生活を支える交通環境の形成		
地域コミュニティ交通等の導入地区数（本格運行）	計14地区 （2025年度）	**計25地区** （2027～2031年度）
バス停留所での待合環境の整備数（ベンチ・上屋の新設・改修）	市バス：268基※2 民間バス：14基 （2025年度）	市バス：**50基** 民間バス：**50基** （2027～2031年度）
目標4　六甲山・摩耶山エリアへのアクセス強化と回遊性向上		
六甲山・摩耶山エリア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）	52% （2024年度）	**55%** （2031年度）
目標共通		
ユニバーサルデザインタクシーの導入台数	計522台 （2025年度）	**計750台** （2031年度）

※2　神戸市交通局において、2023年度から2025年度に集中的な増設を行ったため設置数が多くなっている。

※1　神戸電鉄沿線の活性化に関する指標

指標	基準値	目標値
沿線人口1人あたりの神戸電鉄年間利用回数 （神戸電鉄の神戸市内の全駅の乗車人員数÷沿線定住人口）	83回/年 （2025年度）	**86回/年** （2031年度）
拠点駅（鈴蘭台・谷上・岡場）におけるバスへの平均乗換時間 （バス発車時刻基準で、直近の鉄道到着時刻との差（移動時間を含む）の平均）	8分 （2026年度）	**基準値を維持** （2031年度）
神戸電鉄沿線で整備を実施した駅前広場等でのイベント開催数	55回/年 （2025年度）	**基準値を維持** （2031年度）

＜地域間幹線系統および地域内フィーダー系統の維持に関する指標＞

指　標	基準値	目標値
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** （2031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割合	継続目標 市街地50%、田園75%	**基準値以下** （2031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** （2031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% （2025年度）	**基準値以上** （2031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）	58百万円 （2025年度）	**基準値以下** （2031年度）

※　物価上昇等の外的要因による変動を含むため、評価にあたってはその影響も考慮する。

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。そのため、「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。施策の推進にあたっては、市民、企業、交通事業者、行政の関係者が連携して取り組みます。

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、計画の実効性を向上させるため、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。