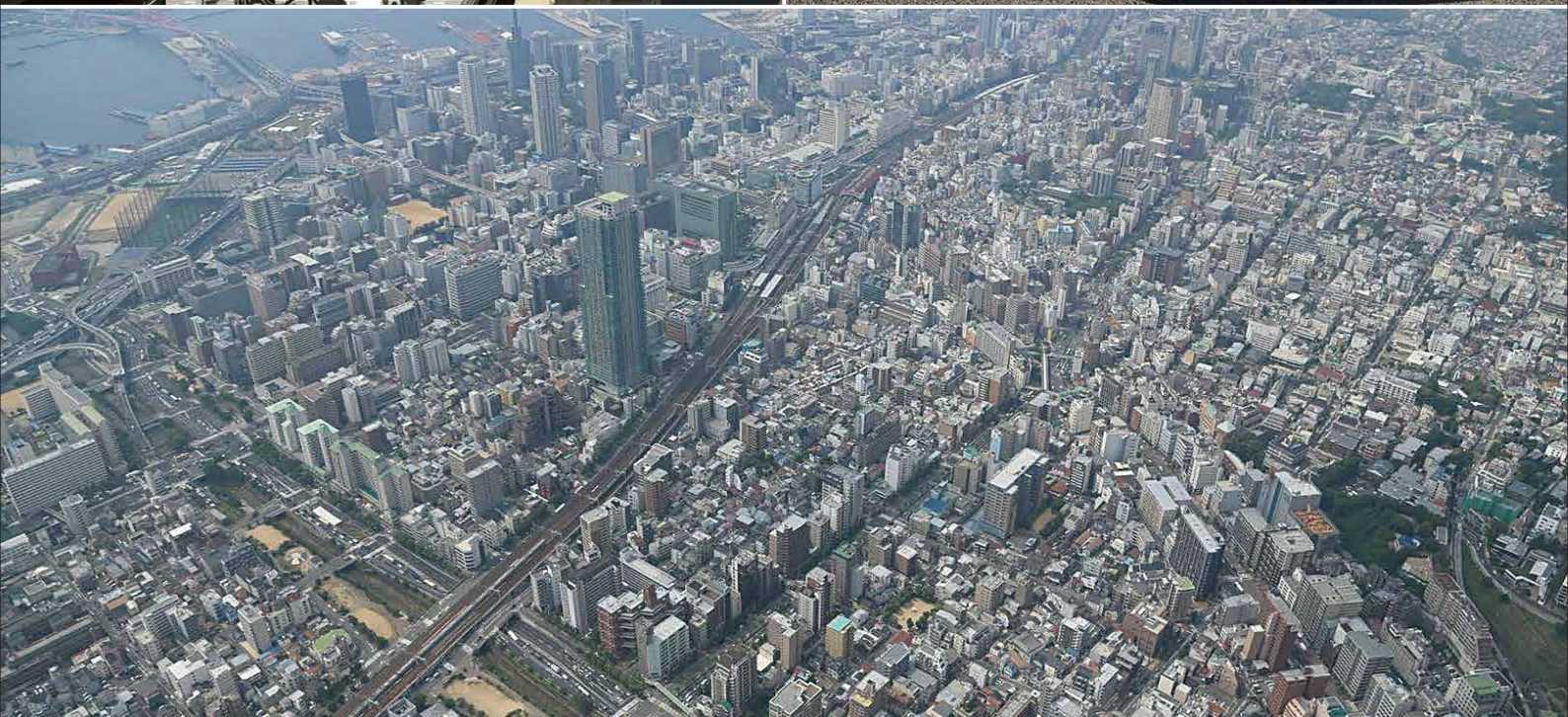


神戸市地域公共交通網形成計画 (概要版)

～みんなでつくり守り育てる公共交通～



平成29年3月
神戸市

はじめに



このたび、2017年(平成29年)から2025年(平成37年)までを目標年次とする「神戸市地域公共交通網形成計画」を策定いたしました。

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、地域の暮らしを支え、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。

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。

平成29年3月

神戸市長 久元喜造



1. 計画の概要

計画策定の目的

上位計画である「神戸市総合交通計画」をふまえ、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・充実を図るため、市民・企業・交通事業者・行政がそれぞれの役割を果たし、連携して取り組むための計画として策定します。

計画の区域

神戸市内全域とします。

計画の対象

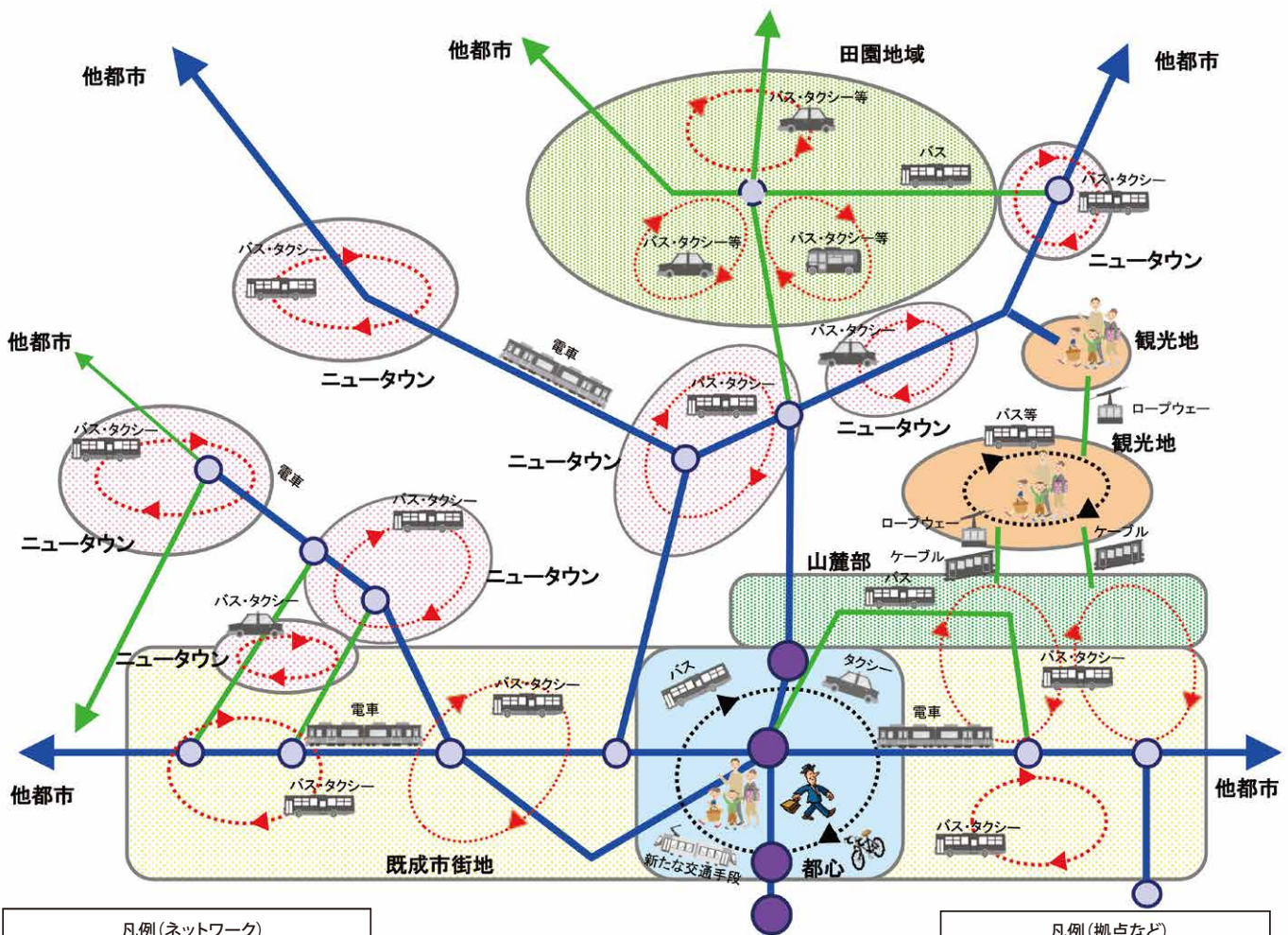
神戸市内の鉄道・バス・タクシーとします。

計画の期間

2025年(平成37年)を目標年次とします。

公共交通ネットワークの将来像

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い快適な交通環境を実現します。



凡例(ネットワーク)	
—	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

凡例(拠点など)	
●	広域交通拠点
●	地域交通拠点
●	バスの接続拠点
 	多様な交通手段による回遊性向上

公共交通ネットワークの将来像



2. 現状・課題および基本方針・目標とその解決に向けた公共交通施策

現状・課題

人口減少や高齢化の進行などにより、通勤・通学などの移動が減少し、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。一方で、コミュニティバス新設の要望の増加や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、まちの賑わいづくりや健康増進、若者の自動車離れなど、公共交通に対する社会的要請が増大しています。

- ✓ 郊外部の鉄道の維持
- ✓ 地域の生活の足の確保
- ✓ 田園地域での公共交通ネットワークの維持
- ✓ 三宮周辺での鉄道やバスの乗り換えの改善
- ✓ 都心での来街者の回遊性向上
- ✓ 広域交通拠点間の公共交通ネットワークの強化
- ✓ 観光地（六甲・摩耶山および有馬）での公共交通の利用促進
- ✓ 外国人観光客のニーズに対応した公共交通の実現
- ✓ 市民のニーズに対応した公共交通の実現

基本方針・目標

神戸市総合交通計画などの上位計画の理念と現状および将来的に見込まれる公共交通の課題をふまえて、以下のとおり基本方針と目標を設定します。

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』

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

数値目標

◎公共交通分担率

現況値 31%
(平成22年)

目標値 35%
(平成37年)

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

数値目標

◎都心・観光地での公共交通および徒歩・自転車の利用割合

現況値 68%
(平成27年)

目標値 75%
(平成37年)

目標 3 地域のくらしを支える公共交通ネットワークの形成

数値目標

◎地域コミュニティ交通導入の支援地区数

現況値 4地区
(平成27年)

目標値 30地区
(平成28～37年)

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

数値目標

◎ユニバーサルデザインの推進

鉄道車両の案内表示の多言語化
(市内で完結する路線)

現況値 35編成
(平成27年)

目標値 70編成
(平成37年)

◎バス停留所のベンチ新設数

新設数 60基/年
(平成27年)

目標値 500基/10年
(平成28～37年)

公共交通施策

公共交通の課題解決に向けて施策1～6を設定し、市民、企業、交通事業者、行政が連携し、具体的な取り組みを推進します。

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

西北北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

北北地域のバス路線再編

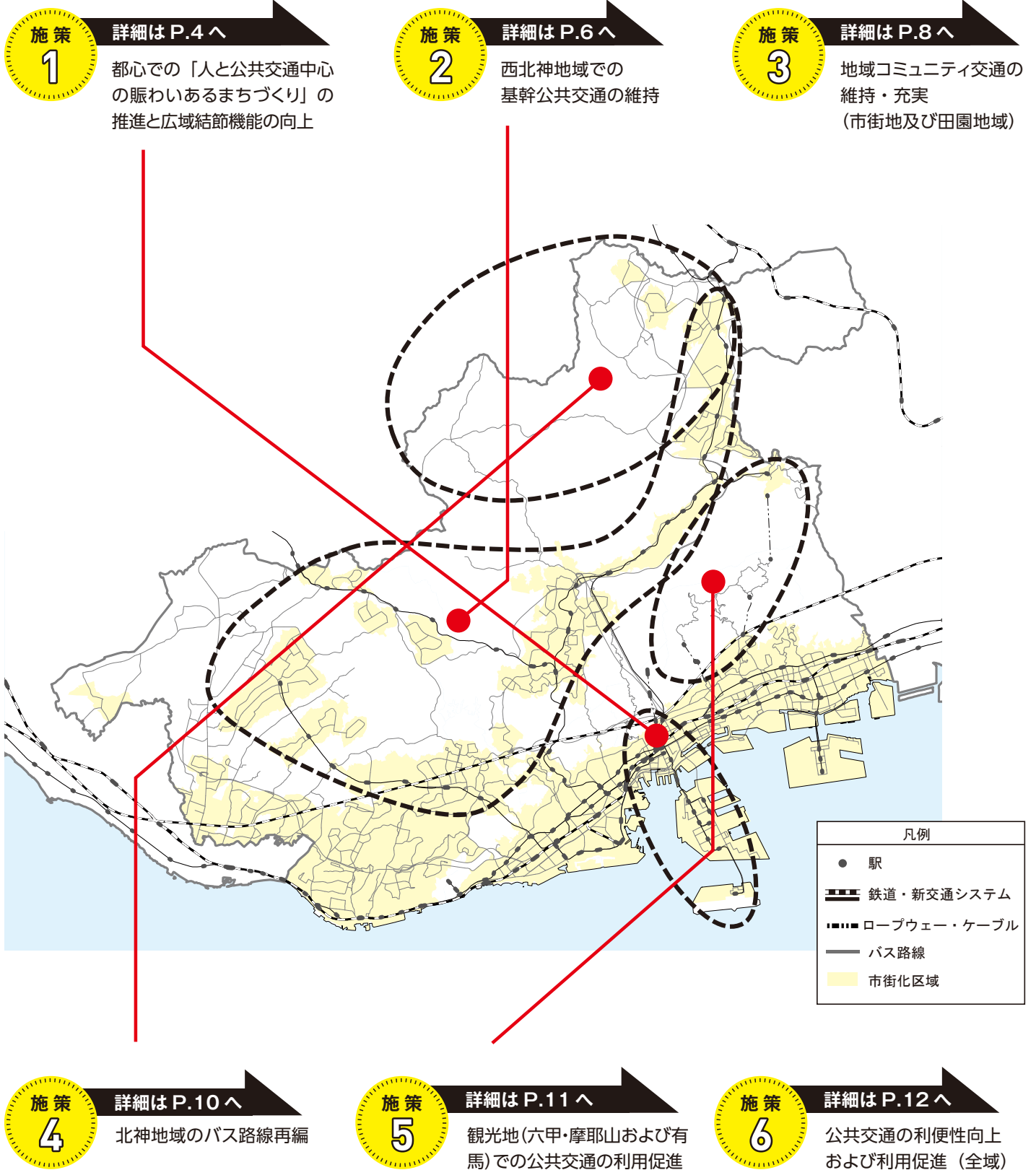
施策 5

観光地（六甲・摩耶山および有馬）での公共交通の利用促進

施策 6

公共交通の利便性向上および利用促進

3. 公共交通施策の対象エリア



4. 公共交通施策の取り組み方針



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り、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。今後、都心におけるまちづくりと合わせて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。



えき～まち空間（イメージ図）



三宮クロススクエア（イメージパース）

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＞

◎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）

ポイド空間（わかりやすい縦動線+滞留空間）の整備により、駅周辺の3層ネットワーク（地下・デッキレベルの歩行者ネットワークと地上との接続動線）を強化します。

◎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）

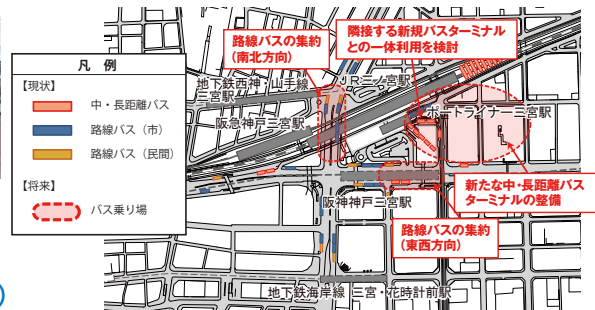
都心の周辺（フリンジ）の駐車場で自動車を駐車し、公共交通にスムーズに乗り換えができるように連携します。

◎バス乗降場の集約（取り組み主体：交通事業者・行政）

中・長距離バス乗降場を集約し、わかりやすく、待ち合いなどの必要機能を備えた新バスターミナルを段階的に整備します。
路線バスについても、停留所の方面別の集約に向けて、検討を進めます。



バスターミナルの整備イメージ



バス乗降場の集約化イメージ

◎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）

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。

◎ゾーン内均一料金制度等の料金体系の検討（取り組み主体：交通事業者・行政）

都心の一定範囲では、ゾーン内均一料金制度等の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。

◎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）

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。



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》

◎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 (例：丸の内シャトル)

◎LRT・BRTの導入可能性の検討

(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の導入可能性の検討を進めます。



LRTイメージ

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。

《取り組み内容》

◎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

(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、ポートライナーを基幹とし、ラッシュ時はポート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、ポートライナーについて、今度の需要動向を分析し、必要な輸送力増強策の検討を行います。

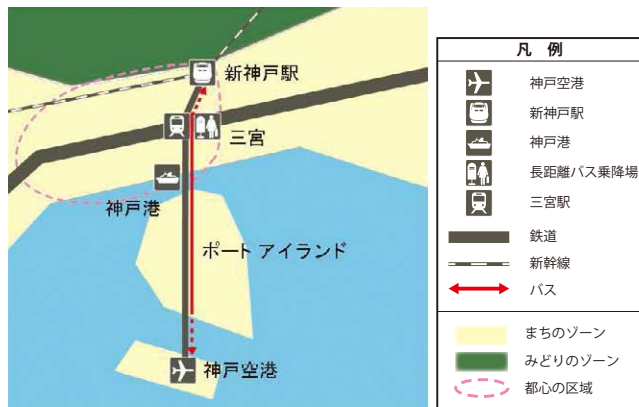
◎広域交通拠点間の公共交通ネットワークの強化

(取り組み主体：交通事業者・行政)

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。



混雑緩和のためのバスの活用 (三宮 (そごう前))



広域交通拠点間の交通体系イメージ図



施策
2

西北神地域での基幹公共交通の維持

西北神地域では、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おり、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。



凡 例	
	神戸電鉄（粟生線）
	神戸電鉄（有馬線）
	神戸電鉄（三田線）
	北神急行
	市営地下鉄（西神・山手線）
	地域交通拠点
	主なパークアンドライド駐車場
	まちのゾーン
	田園のゾーン
	みどりのゾーン

西北神地域の交通体系図

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 》

◎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に、路線の新設・変更やダイヤの変更等について、各交通事業者・行政等で情報を共有します。

◎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について、鉄道と連動したバスダイヤの調整を図ります。

◎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等の導入や、最寄り駅等への自家用車による送迎を推進します。

◎駅周辺のまちづくり

（取り組み主体：行政・交通事業者）

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。



鈴蘭台駅前再開発事業(イメージ)



◎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)

施設やイベントとの連携、対象者を限定した企画乗車券の発行を検討・実施します。



企画乗車券(例)

◎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、自発的な公共交通へ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。

◎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、効果的な広報を行います。また、外国人旅行者の利用促進を図るために、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。



ジョイフル有馬(もみぢフェス)

◎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)

基幹公共交通の維持・存続、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》

◎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)

鉄道施設の改良や更新工事、駅等の耐震補強工事について行政の支援のもとに、列車の安全運行や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。

◎輸送サービスの改善 (取り組み主体：交通事業者・行政)

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を検討・実施します。

◎効率的な運行 (取り組み主体：交通事業者)

必要に応じて輸送の効率化を図り、安全で安定した運行を確保・維持します。



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ため、バス路線を再編し、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手段を確保するため、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利用促進の取り組みを進めます。

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＞

◎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）

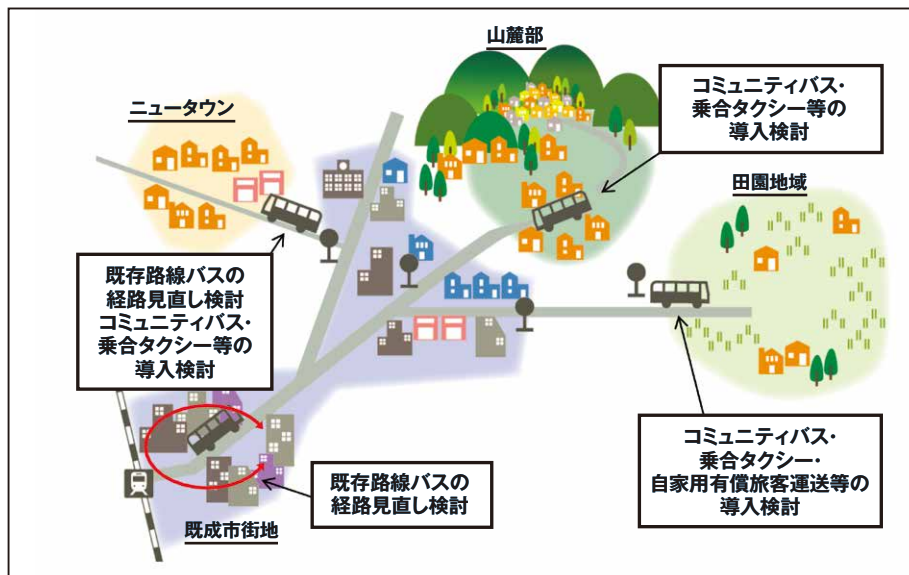
長大路線の短絡化や重複路線の解消など、需要に応じた効率的な路線となるようバス路線の再編を行います。

◎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）

地域住民のまとまりや主体性などとともに、鉄道駅やバス停からの距離、道路勾配等の現地の地形条件、高齢化の状況などをふまえ、地域の優先度を総合的に判断し、計画的に支援を進めます。

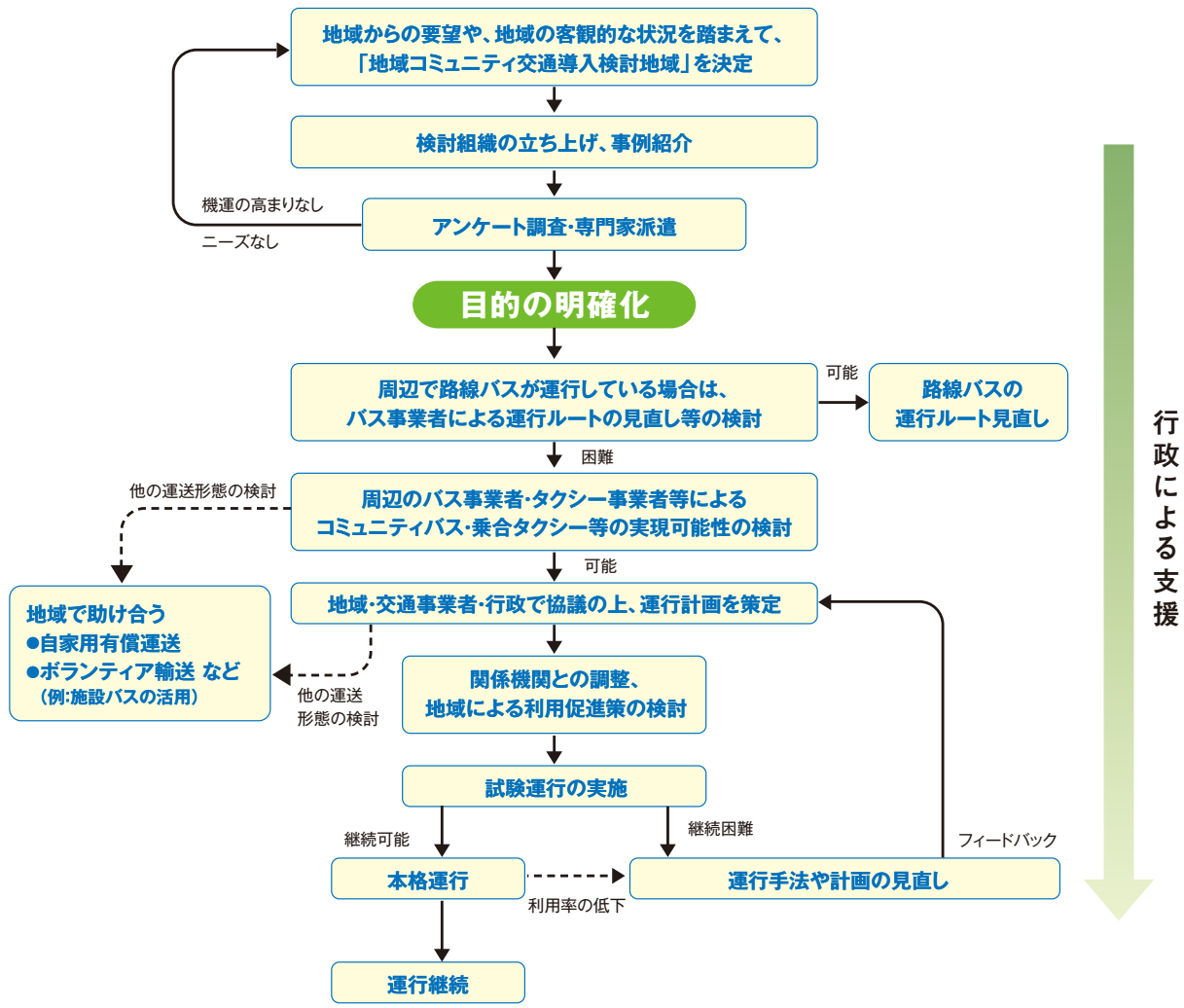
◎地域主体による地域コミュニティ交通の導入（取り組み主体：市民・交通事業者・行政）

地域で利用されている交通手段などを整理して、地域の実情に合った交通手段を話し合い、交通事業者の協力と行政からの支援（事例紹介、アンケート調査、専門家派遣、試験運行など）のもと、その実現に向けて取り組みます。



地域コミュニティ交通の導入イメージ図





地域コミュニティ交通導入の取り組みフロー図

取り組み方針

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。

《取り組み内容》

◎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。

◎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、かしいタクシーの活用など利用方法を工夫し、公共交通の利活用を進めます。



八多町コミュニティバス



塩屋コミュニティバス「しおかぜ」

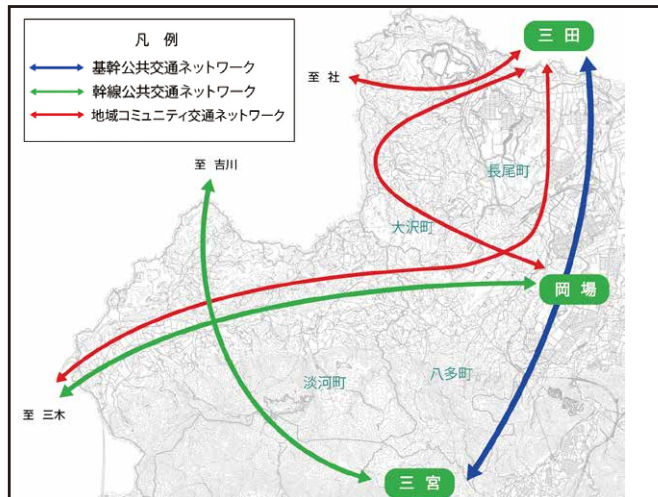


施策 4

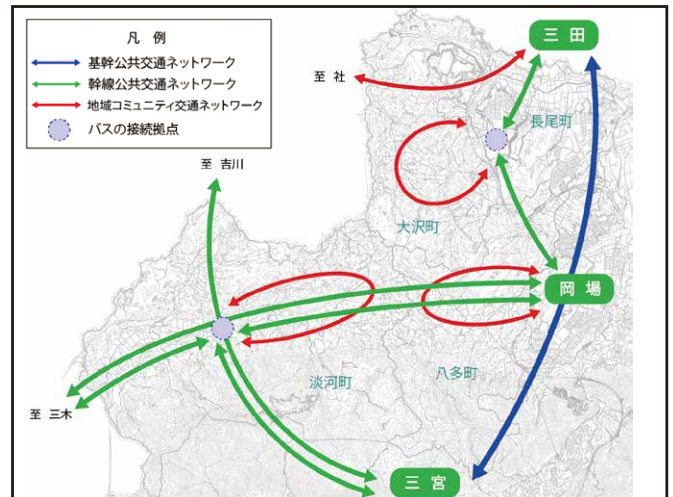
北神地域のバス路線再編

北神地域では、鉄道と連携し、バス路線の再編による持続可能な公共交通ネットワークを形成します。今後、「(仮)北神地域公共交通再編実施計画」を策定し、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。

【現在】



【再編後】



バス路線再編のイメージ

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＞

◎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。

◎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も検討します。

◎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。

◎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。

◎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・西区に広がる里山では、「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。



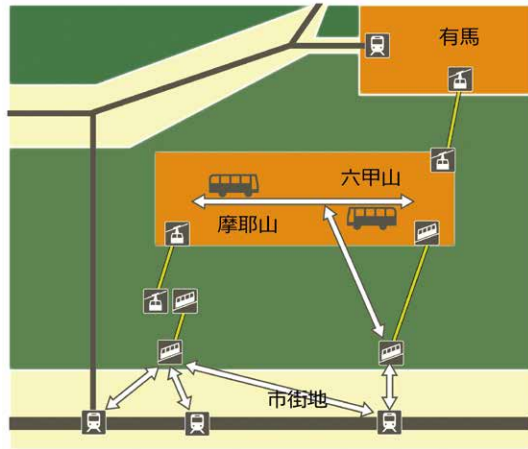
施策
5

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・摩耶山および有馬において、既存の公共交通を活用し、自動車を使わずにアクセスしやすく、巡りやすい公共交通ネットワークの形成を図ることで、魅力的な観光地づくりに貢献します。また、既存の利用者だけでなく、増加する外国人観光客などの新たな利用者の創出を図ります。



摩耶山からの夜景



観光地での交通体系イメージ図

凡例	
	鉄道駅
	ロープウェー駅
	ケーブル駅
	鉄道
	ロープウェー・ケーブル
	バス
	まちのゾーン
	田園のゾーン
	観光地

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＞

- ◎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などの運行サービス向上の取り組みを進めます。
- ◎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。
- ◎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。



摩耶ロープウェー



六甲摩耶
スカイシャトルバス

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＞

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



企画乗車券(例)



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》

◎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を進めます。



バス停留所のベンチ設置 (湊川公園東口)

◎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)

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。また、鉄道駅等のバリアフリー化や、ホームドア等の整備について検討・実施します。



車内案内表示 (多言語化)



ホームドア
(昇降式ホーム柵・六甲道駅)

◎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)

鉄道施設の改良や更新工事について行政の支援のもとに、列車の安全運行や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

～公共交通のちょっといい話～

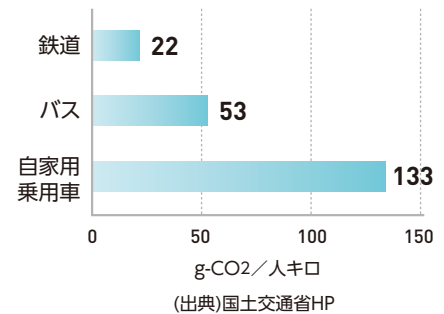


環境にやさしい

Q 公共交通の利用で環境に優しい暮らしを進めませんか?

A 鉄道やバスは自動車に比べて輸送効率が良いため、二酸化炭素排出量が少なく、1人当たりのCO₂排出量は、バスは自動車の約5分の2、鉄道は自動車の約6分の1です。

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(2014年度)

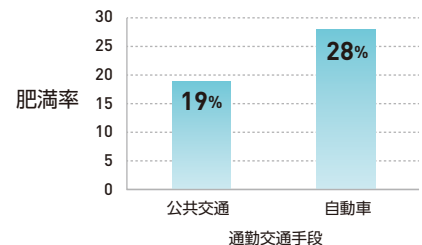


健康増進

Q 公共交通を利用することで手軽な健康づくりを進めませんか?

A ◎自動車の移動はずっと座っていて快適ですが、運動不足になりがちです。一方、公共交通を利用すると、歩いたり立ったりと自然と運動量が増えます。
例えば、自動車ですら1時間移動する代わりに公共交通を使うと、それだけで消費カロリーが2倍以上になると言われています。
◎また、公共交通で通勤する人は自動車通勤の人より、約1割肥満の人の割合が低いという調査結果があります。

通勤交通手段別の肥満率(BMI25以上)



(出典) 個人の通勤交通行動が健康状態に与える影響に関する研究(2006)
村田香織・室町泰徳, 土木計画学研究・論文集23, pp.497-504

家計にやさしい

Q 今の生活に自動車が本当に必要か、使い方を見直してみませんか?

A 自動車には、保険、税金、駐車場などが必要です。
例えば、1,000ccの小型乗用車の場合、維持費だけでも1年間で約42万円、1日で約1,150円かかると言われています。さらに、車両代、ガソリン代、高速道路代、修理代などを考えると、実際にはもっと多くの費用がかかります。
一方、公共交通にはそのような維持費はかかりません。

(出典)日本モビリティ・マネジメント会議HP

CHECK!

Q あなたの生活の中で、公共交通を使ってお出かけできそうな場面はありますか?

- 毎日の通勤や通学に(週__日なら)
- 休日1人でぶらぶらと
- たまには遠くへ旅行や観光に
- 日常のお買い物や通院に
- ご家族や友達とのお出かけに

＼ 公共交通を活用すればメリットがたくさん。 /
まずはちょっとそこまで、公共交通でお出かけしてみませんか?

神戸市地域公共交通網形成計画の詳細については下記ホームページをご覧ください。
<http://www.city.kobe.lg.jp/information/project/urban/sogokotsu/moukeisei-plan.html>



City of Design
KOBE
Member of the UNESCO
Creative Cities Network
since 2008



この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。

発行:平成29年3月
神戸市住宅都市局交通政策部公共交通課
〒650-8570 神戸市中央区加納町6丁目5-1
TEL 078-331-8181(代表)