

平成28年6月3日（金）
神戸市住宅都市局公共交通課
第1回神戸市地域公共交通活性化協議会

神戸市地域公共交通網形成計画 の策定に向けて

神戸市地域公共交通網形成計画の概要

目標年次：2025年（平成37年）

※___赤文字は今回の議題

区 域：神戸市全域

対 象：市内の公共交通（鉄道・バス・タクシー）

構 成：（1）計画の目的と関連計画との連携（P3～6）

（2）公共交通の現状・課題

（3）公共交通の基本方針及び計画の目標（P7・8）

（4）公共交通ネットワークの将来像（P9～14）

公共交通ネットワークを分類し、各公共交通ネットワーク及び交通結節点での
取り組み方針及び交通事業者、市民・企業、行政の役割分担を示します

（5）公共交通施策の主な取り組み方針（P15～40）

○主な課題ごとの公共交通施策

施策実施に向けた取り組み方針及び取り組み内容を示します

○公共交通の利便性向上・利用促進施策

利便性向上・利用促進に向けた取り組み内容を示します

（6）取り組み方針の推進

数値目標の設定、PDCAサイクルにより施策を推進します

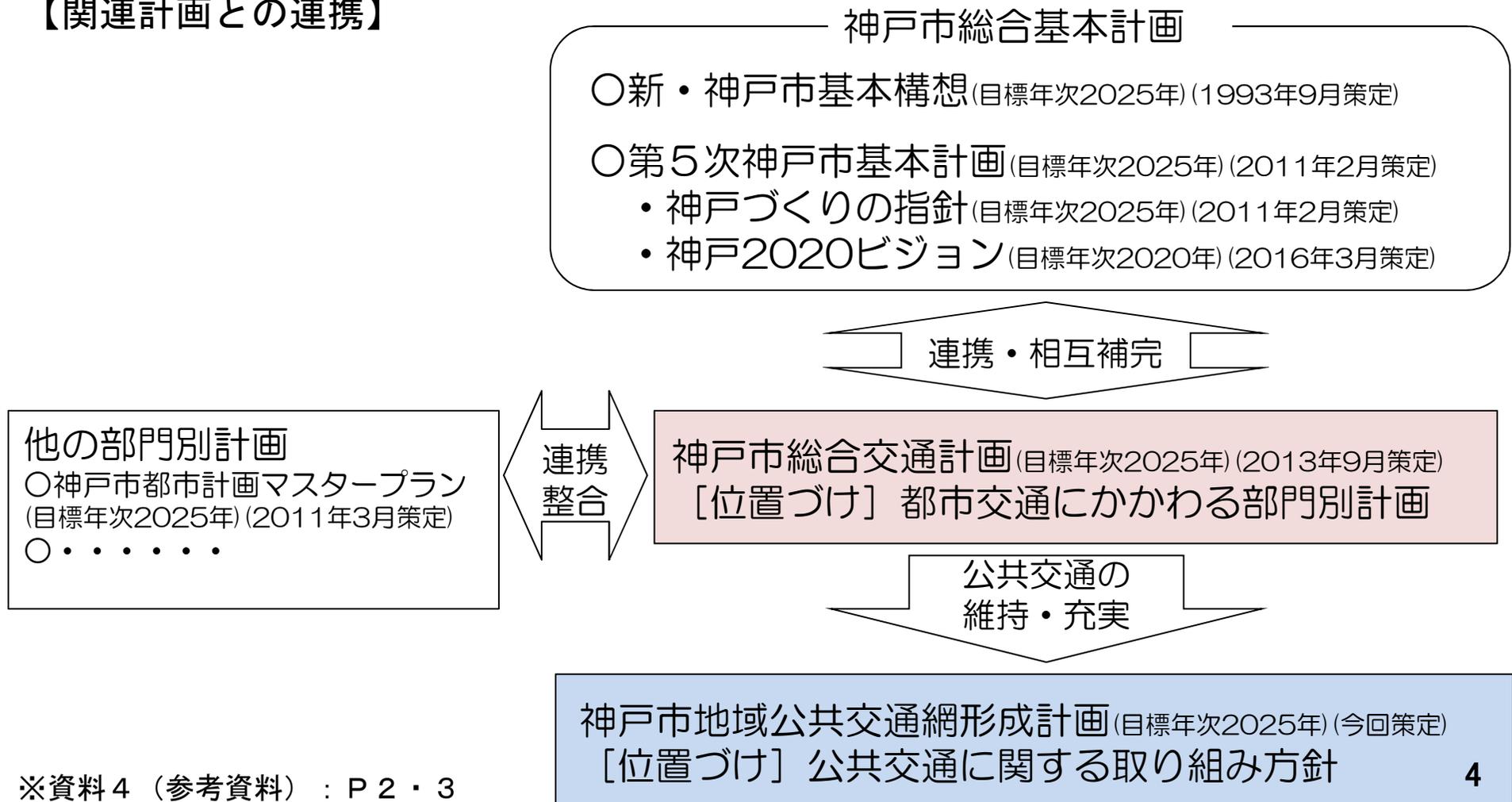
根拠法令：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（H26.11施行）

(1) 計画の目的と関連計画との連携

計画の目的と関連計画との連携

- 【目的】
- 市内の公共交通ネットワークの将来像の提示
 - 公共交通の課題ごとの取り組み方針の提示
 - 交通事業者、市民・企業、行政の担うべき役割の明確化
 - 取り組み方針の着実な実施

【関連計画との連携】



神戸市都市計画マスタープラン(まちづくりの考え方)

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 [目標年次：2025年(平成37年)]

<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。

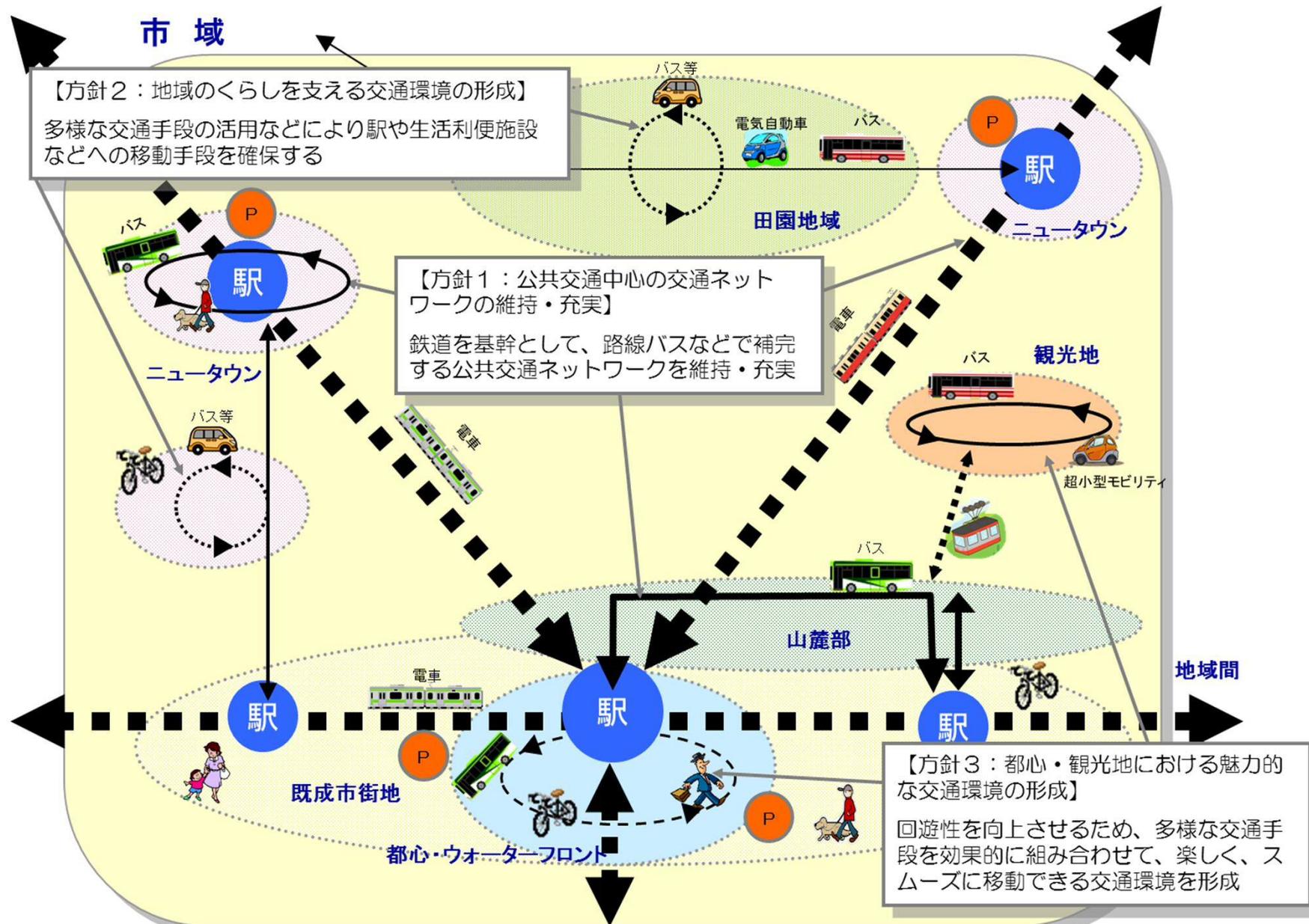
<めざす都市空間>

- 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

<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

神戸市総合交通計画(めざす交通体系)



(3) 公共交通の基本方針及び計画の目標

公共交通の基本方針及び計画の目標

(公共交通の基本方針)

豊かな市民生活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、地域の魅力・活力を維持向上させる。

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、交通事業者、市民、企業、行政が相互に協力し、地域が一体となって公共交通ネットワークを支える。

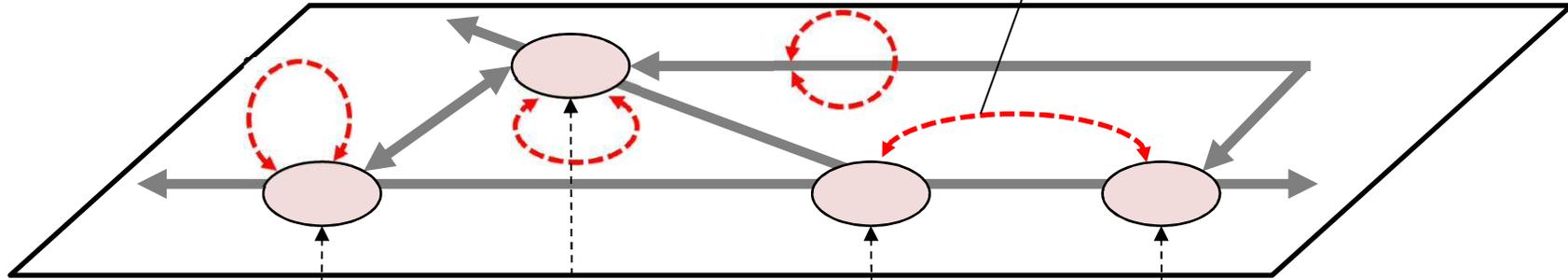
(目 標)

- 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
- ②利便性が高く魅力的な公共交通網の実現
- ③誰もが公共交通を利用できる環境の実現

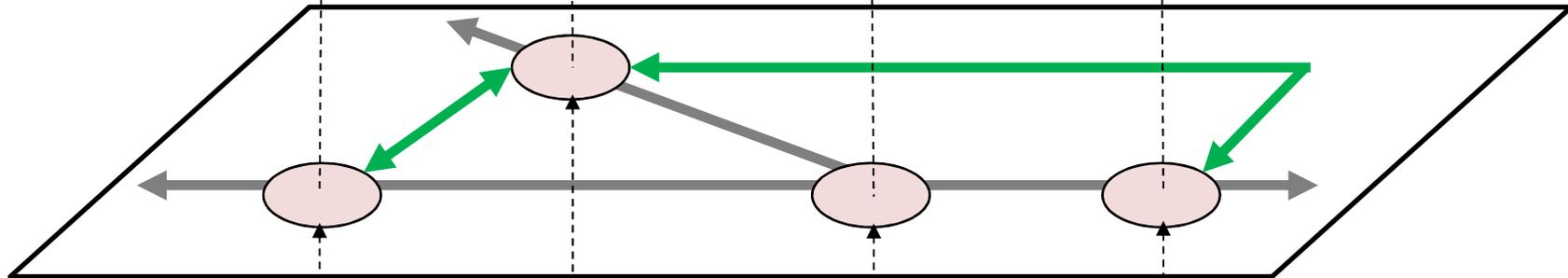
(4) 公共交通ネットワークの将来像(案)

公共交通ネットワークの将来像

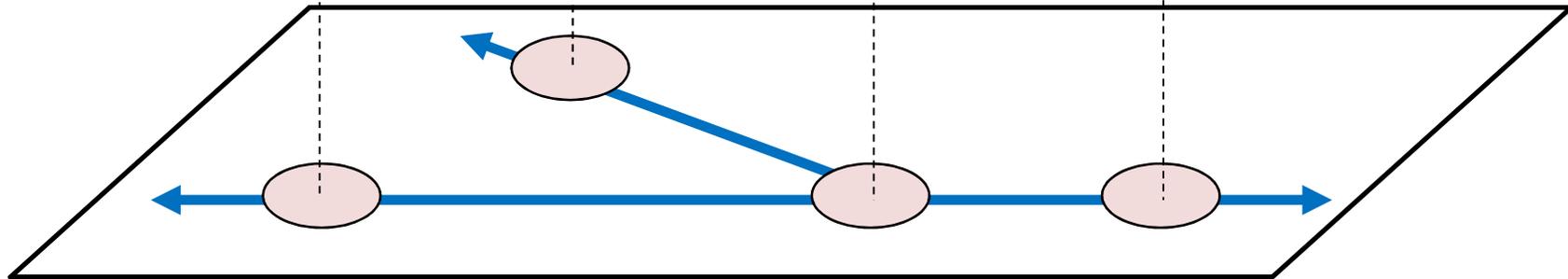
地域コミュニティ交通ネットワーク



幹線公共交通ネットワーク



基幹公共交通ネットワーク



各公共交通ネットワークの取り組み方針及び役割分担

■基幹公共交通ネットワーク

【取り組み方針】

都市の骨格となる公共交通ネットワークとして維持・充実を図ります

【対象】

鉄道

【役割分担】

交通事業者：・交通事業者間の協力・連携

・運行の見直しや運行サービスの向上などの取り組み

行政：・交通事業者間の調整及び利便性向上、ネットワークの維持・充実や
路線存続のための必要な支援

市民・企業：・積極的な公共交通の利用

■幹線公共交通ネットワーク

【取り組み方針】

基幹公共交通ネットワークを補完するネットワークとして、維持・充実を図ります

【対象】

路線バス等（運行頻度の高い路線バス、主要交通結節点間または主要交通結節点と他都市を連絡する路線バス等）

【役割分担】

交通事業者：・交通事業者間の協力・連携

・運行の見直しや運行サービスの向上などの取り組み

行政：・交通事業者間の調整及び利便性向上、ネットワークの維持・充実のための
必要な支援

市民・企業：・積極的な公共交通の利用

各公共交通ネットワークの取り組み方針及び役割分担

■地域コミュニティ交通ネットワーク

【取り組み方針】

日常生活を支えるきめ細かなネットワークとして地域に応じた公共交通の維持・導入を図ります

【対象】

- ・路線バス（幹線公共交通ネットワーク以外の路線バス）
- ・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）
- ・タクシー

【役割分担】

- 交通事業者： ・地域のニーズに応じたきめ細やかな運行サービスの提供
・交通事業者間の連携による効率的な運行
・行政と連携し、地域の取り組みへの協力
- 行 政： ・交通事業者間の調整及び利便性向上等の必要な支援
・地域の取り組みへの支援・協力
- 市民・企業： ・地域での課題の共有
・公共交通の維持・導入に向けた主体的な取り組み

交通結節点の取り組み方針及び役割分担

■交通結節点

【取り組み方針】

公共交通ネットワークの円滑な乗継や拠点機能、ターミナル機能の充実を図ります

【対象駅】

・主要交通結節点

新神戸、神戸空港、三宮、住吉、御影、六甲道、元町、神戸、湊川、新開地、板宿、新長田、六甲アイランド、鈴蘭台、名谷、学園都市、垂水、舞子、西神中央、岡場

・その他交通結節点：主要交通結節点に次ぐ鉄道駅（乗降客数：2万人／日以上）

【役割分担】

交通事業者：・利便性向上・利用促進に向けた取り組み

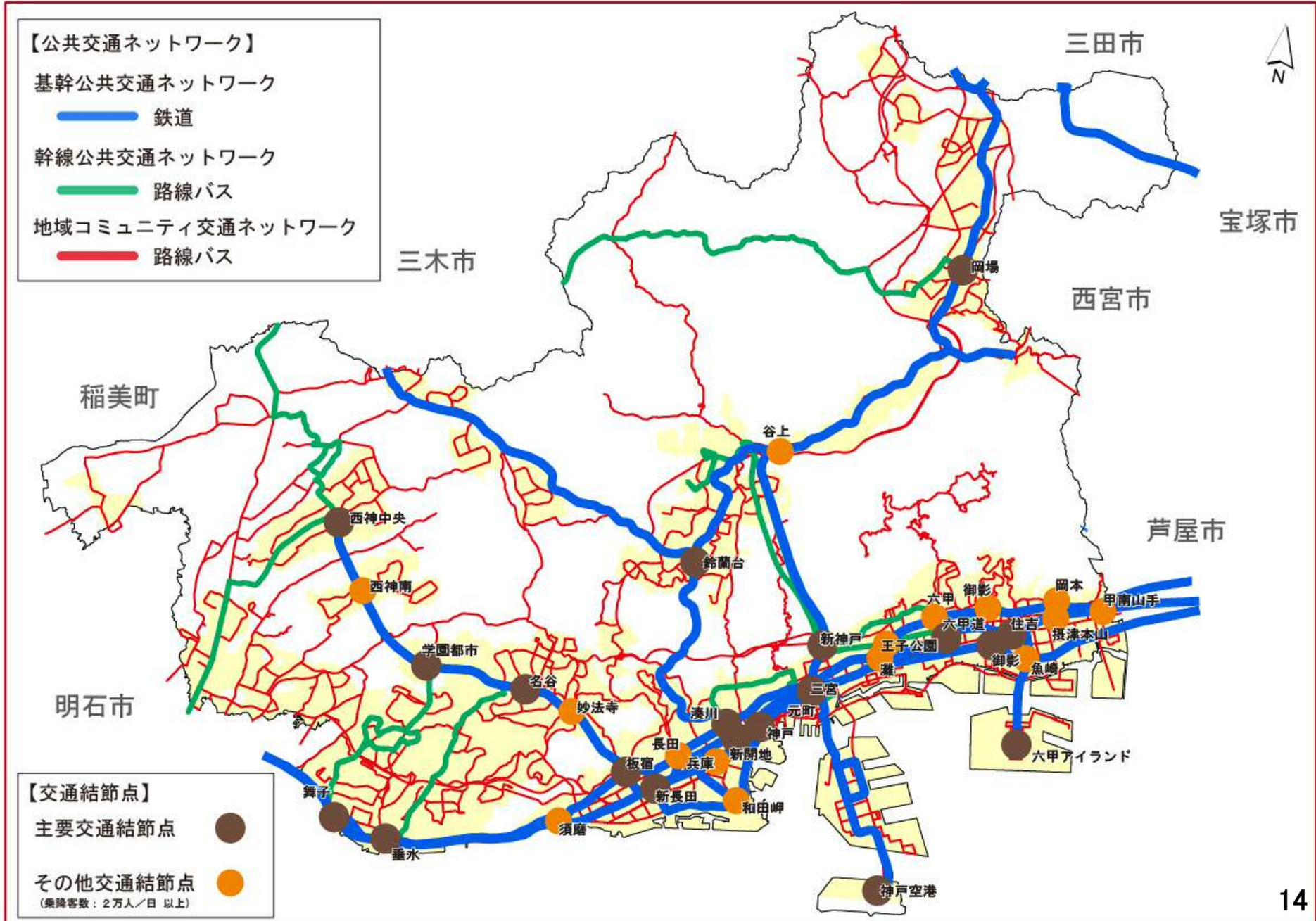
行 政：・交通事業者間の調整

・交通事業者の取り組みへの支援

・民間事業者による交通結節機能向上の取り組み支援

市民・企業：・現状に対する改善点についての意見・提案

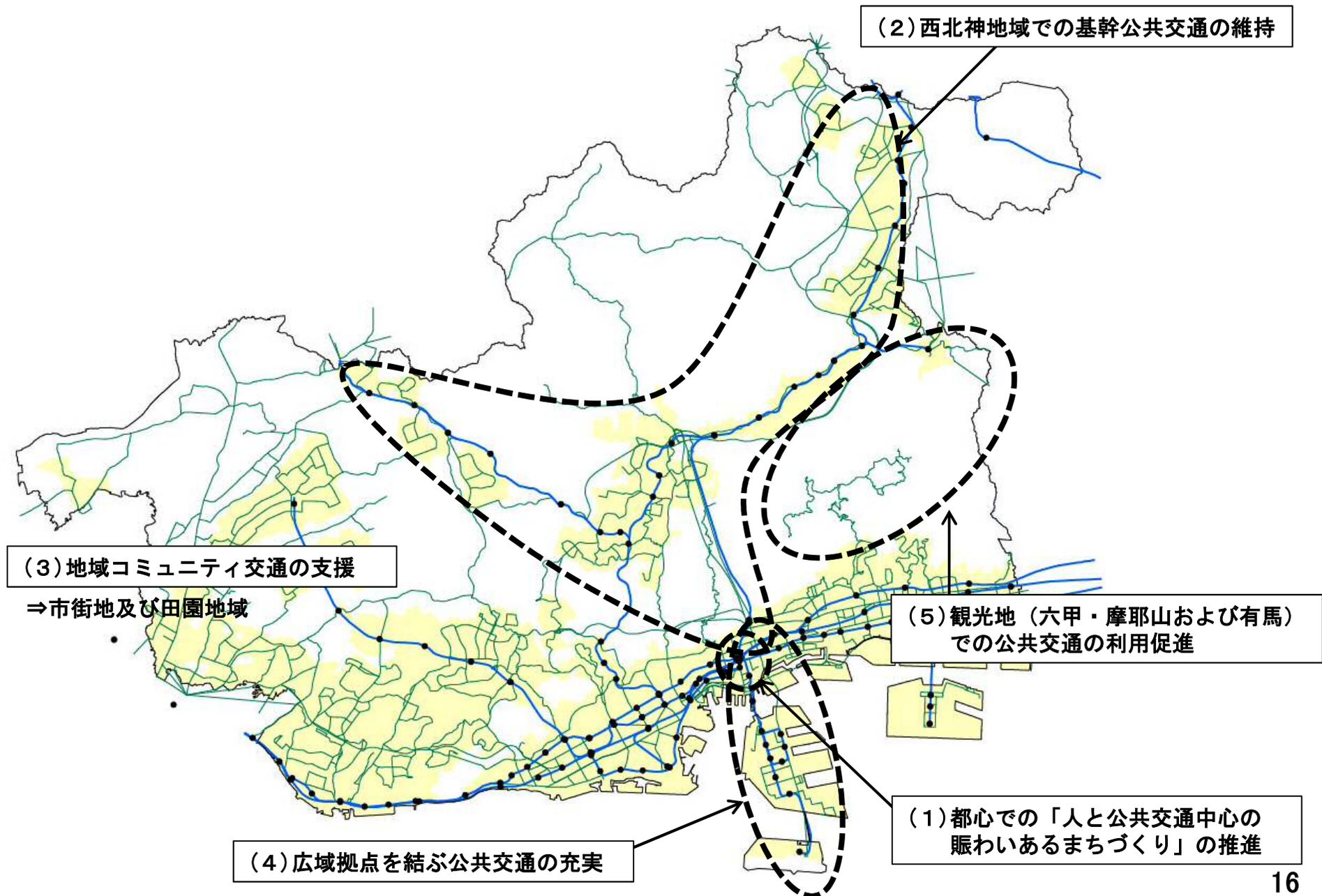
公共交通ネットワーク・交通結節点(分類図)



(5) 公共交通施策の主な取り組み方針(案)

[主な課題ごとの公共交通施策]

主な課題ごとの公共交通施策(位置図)



1. 都心での「人と公共交通中心の賑わいのあるまちづくり」の推進

【都心部における前提】

平成27年9月策定



神戸の都心の未来の姿 [将来ビジョン]

都心部の将来像を
ビジュアル的にまとめたもの



三宮周辺地区の『再整備基本構想』

三宮周辺地区が進むべき方向を
大きなアウトラインとして定めたもの

「将来ビジョン」「再整備基本構想」をもとに段階的な再整備

1. 都心での「人と公共交通中心の賑わいのあるまちづくり」の推進

【都心部における前提】

将来像



1. 都心での「人と公共交通中心の賑わいのあるまちづくり」の推進

【現状における課題】

①通過交通、うろつき交通

目的がなく都心内を車で通過したり、また移動している

②路上駐車

観光バスや荷捌き、タクシー、一般車などの路上駐車が、公共交通の運行や景観などを阻害

③散在した駐車場

ビル毎の駐車場が散在し、景観や歩行者移動を阻害

④歩行者の回遊分断

国道2号などの幹線道路により、歩行者の回遊性向上が分断

⑤三宮駅付近では駅や路線バス停が散在し、乗換動線が複雑

6つの駅や路線バス乗降場が散在し、利用者にとって分かりづらい

⑥バス運行の要望や新たな需要への対応

北野エリアなど住民からの要望やウォーターフロントエリアなど新たな需要への対応

⑦中長距離バス乗降場の散在

事業者毎にバス乗降場が散在し、利用者にとって分かりづらい

⑧事業者毎の料金体系

わかりにくい事業者毎の料金体系や乗換による初乗り料金の発生



1. 都心での「人と公共交通中心の賑わいのあるまちづくり」の推進

【取り組み方針】

都心での「人と公共交通中心の賑わいのあるまちづくり」の推進

▶ まちづくり施策と連携した交通施策の実施

自動車交通のマネジメント

- ・ 幹線道路への通過交通の誘導
- ・ 駐車場と公共交通等の連携
- ・ 駐車場の共同化・集約化の推進

歩行環境の向上

- ・ 道路空間の再配分等による歩行者動線の強化
- ・ 憩いと賑わい創出に資するたまり空間の整備

公共交通など多様な交通手段の確保



- 方針 1 : 交通手段の充実
- 方針 2 : 交通環境の整備（乗継環境等）
- 方針 3 : 利用しやすいシステム



1. 都心での「人と公共交通中心の賑わいのあるまちづくり」の推進

【取り組み内容（アイデア）】

方針1：交通手段の充実

①循環バス等の導入

（実施主体：交通事業者・行政・企業）

公共交通が希薄な箇所や新たな需要への対応が必要な箇所を含め、より公共交通を充実させるために、既存交通の再編や循環バス等の導入の検討・実施を行っていく。

②コベリン・sea:moの拡充（実施主体：行政・企業）

既存の公共交通でまかないきれない箇所や都心回遊性向上を図るために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、コベリンやsea:moの拡充を行う。

③LRT・BRTの導入可能性検討

（実施主体：交通事業者・行政・企業）

神戸・都心の新たなシンボルとして、また、都心内の回遊性を向上させるため、LRT・BRTの導入可能性検討を進める。検討にあたっては、導入における課題を整理し、関係者と協議を行っていく。



1. 都心での「人と公共交通中心の賑わいのあるまちづくり」の推進

【取り組み内容（アイデア）】

方針2：交通環境の整備

① 駐車場との連携

（実施主体：交通事業者・行政・企業）

既存駐車場の集約型駐車場化への検討を進めるとともに、フリンジ駐車場と既存の公共交通や再編・導入した公共交通（循環バス等も含む）との連携を行う。

※フリンジ駐車場とは

都心エリア内に必要のない自動車交通を削減するために、公共交通機関等で都心部までアクセスするための都心部周辺の駐車場

② バスターミナル整備の検討

（実施主体：交通事業者・行政）

現在分散している中長距離バス乗降場を集約し、分かりやすく、待ち合いなどの必要機能を備えた中長距離バスターミナルの整備検討を進める。

③ タクシーベイの在り方検討

（実施主体：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、タクシーベイの在り方を検討し、それに向けて調整する。



1. 都心での「人と公共交通中心の賑わいのあるまちづくり」の推進

【取り組み内容（アイデア）】

方針3：利用しやすいシステム

- ①案内サインの充実（デジタルサイネージ）
（実施主体：交通事業者・行政）
バスの乗り場案内等を行うデジタルサイネージを設置する。
- ②ゾーン内均一料金制度等の料金施策の検討
（実施主体：交通事業者・行政）
都心部の一定範囲において、ゾーン内均一料金制度等の弾力的な料金体系についての社会実験実施に向けた検討を行う。
- ③モビリティ・マネジメントの実施
（実施主体：交通事業者・行政・市民・企業）
ハード整備にあわせて、通勤や通学、市民の方を対象にモビリティ・マネジメントを実施し、公共交通の利用促進を図る。
※モビリティ・マネジメントとは
一人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促すもので、アンケートなどのコミュニケーションツールを用いて、意識啓発を行う取り組みなどがある
- ④路線バスの三宮バス停等の集約化の検討
（実施主体：交通事業者・行政）
三宮クロススクエアの段階整備等に伴い、路線バスの転回・待ちスペースの整備を踏まえ、分散している三宮駅周辺のバス停の集約の検討を進める。

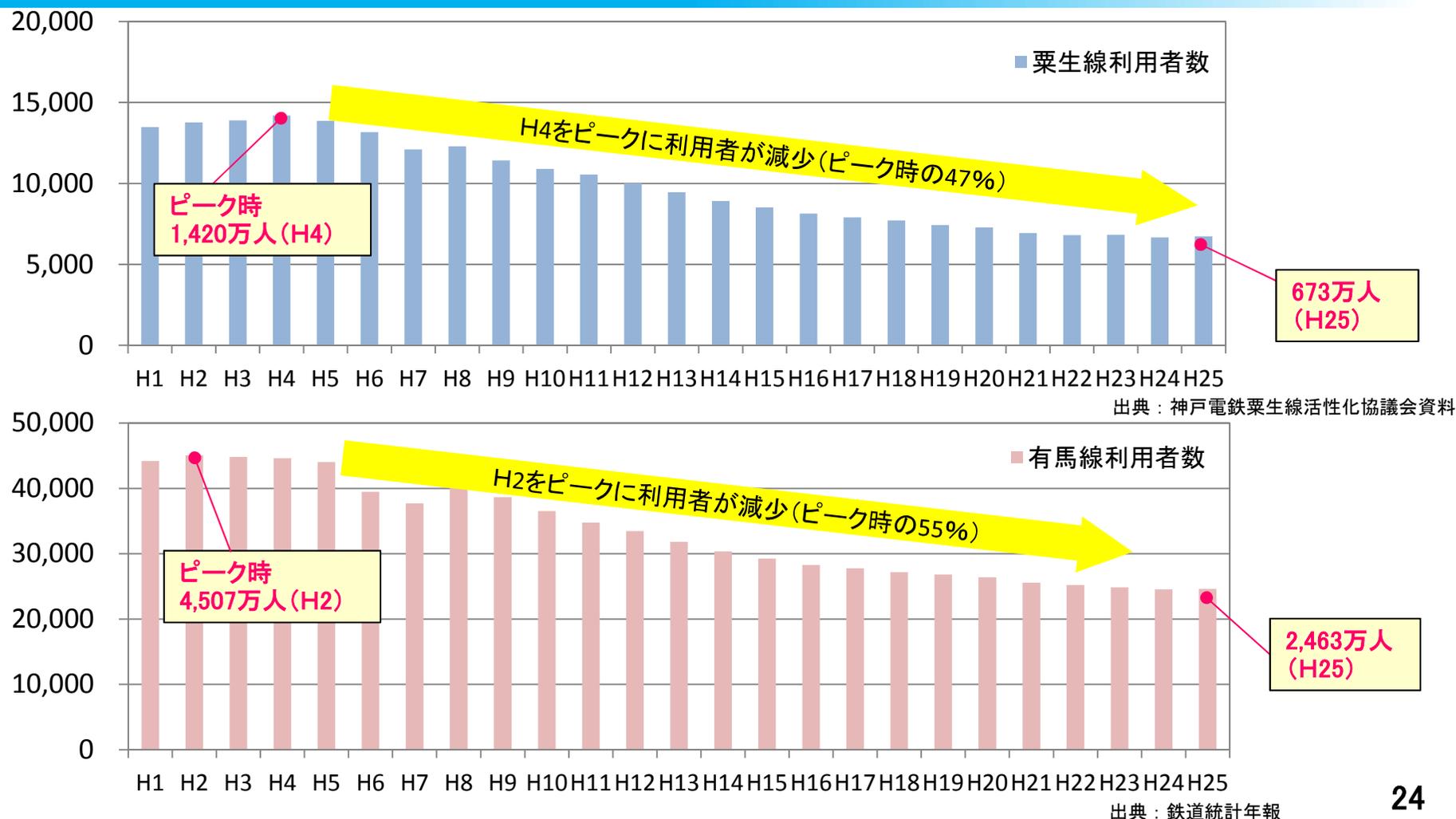


2. 西北神地域での基幹公共交通の維持

【現状・課題】

- ・ 利用者数の減少や資産保有コストの負担により収支が悪化しており、鉄道路線の維持が困難
- ・ 鉄道路線に並行し、都心部へ直通する路線バスが運行

神戸電鉄（粟生線、有馬線）鉄道利用者数の推移



2. 西北神地域での基幹公共交通の維持

【取り組み方針】

方針1：鉄道とバスの効果的な役割分担の下、自動車から公共交通への利用転換を進め、
鉄道を基幹とした公共交通ネットワークを維持します

方針2：安全で安定した鉄道輸送サービスを確保します

【取り組み内容（アイデア）】

方針1：鉄道とバスの効果的な役割分担の下、自動車から公共交通への利用
転換を進め、鉄道を基幹とした公共交通ネットワークを維持します

① 利用促進策の実施

- ・公共交通優先利用行動の喚起（実施主体：交通事業者・行政）

公共交通の利用意識を向上するため、モビリティ・マネジメントを実施し、
自発的な公共交通の優先利用行動を喚起します。

- ・神戸市神鉄シニア利用促進策（神鉄シーパスワン）の継続実施
（実施主体：行政）

昼間時間帯の利用促進策として、シニア層（70歳以上）を対象に企画乗車券
（神鉄シーパスワン）を販売する社会実験を実施しており、利用促進効果を検
証した上で、効果的な施策として本格実施を目指します。



神戸市神鉄シニア利用促進バス券面

- ・沿線地域における観光資源の活用（実施主体：交通事業者・行政）

沿線内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、訪日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。



案内サイン(例)

2. 西北神地域での基幹公共交通の維持

② 駅へのアクセス改善

- ・ 駅アクセスバスとのダイヤ調整等による乗継円滑化（実施主体：交通事業者）

鉄道を基幹、バスをフィーダーとし、効率的な役割分担のもと、効果的なアクセスバスのあり方について検討します。また、鉄道と駅へのアクセス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。

- ・ パーク＆ライド、キス＆ライドの整備・活用（実施主体：交通事業者）



押部谷駅P&R駐車場

③ 駅周辺のまちづくり（実施主体：行政）

駅前再開発や駅周辺へのサービス施設の誘導、空地の有効活用、若年世帯の誘致等を検討し、駅周辺の賑わい創出を図ります。

<実施中・予定の具体的な取り組み>

- ・ 鈴蘭台駅前の再開発
- ・ 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等



鈴蘭台駅前再開発（イメージ図）

④ 鉄道と並行するバス路線との調整（実施主体：交通事業者・行政）

路線の新設・変更やダイヤ変更について、協議会等の場を活用して情報の共有をはかり、鉄道とバス路線とが競合することなく、お互いに補完し合えるような効率的な運行を目指します。

2. 西北神地域での基幹公共交通の維持

方針2：安全で安定した鉄道輸送サービスを確保します

① 施設の更新・改良による安全性の向上・耐震化の推進（実施主体：交通事業者・行政）

国庫補助制度を活用し、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的な運行を図ります。

※ 当該取り組みについては、西北神地域に限らず全市で実施

② 輸送サービスの改善・効率化（実施主体：交通事業者）

利用者動向に応じた速達性向上策について検討し、輸送サービスの改善を図ります。

また、利用実態・ニーズに応じたダイヤの見直しについて検討し、輸送の効率化を図り、基幹交通を維持します。

その他

神戸電鉄粟生線地域については、三木市、小野市、兵庫県等が参画する「神戸電鉄粟生線活性化協議会」において、沿線3市が「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」を策定し、粟生線沿線での取り組みを整理します。

3. 地域コミュニティ交通の支援

【現状・課題】

基幹となる公共交通で需要をカバーできない地域においては、多様な交通手段の活用などにより、鉄道駅や生活利便施設などへの移動手段を確保していくため、地域のコミュニティ交通への取組みを支援する必要がある。

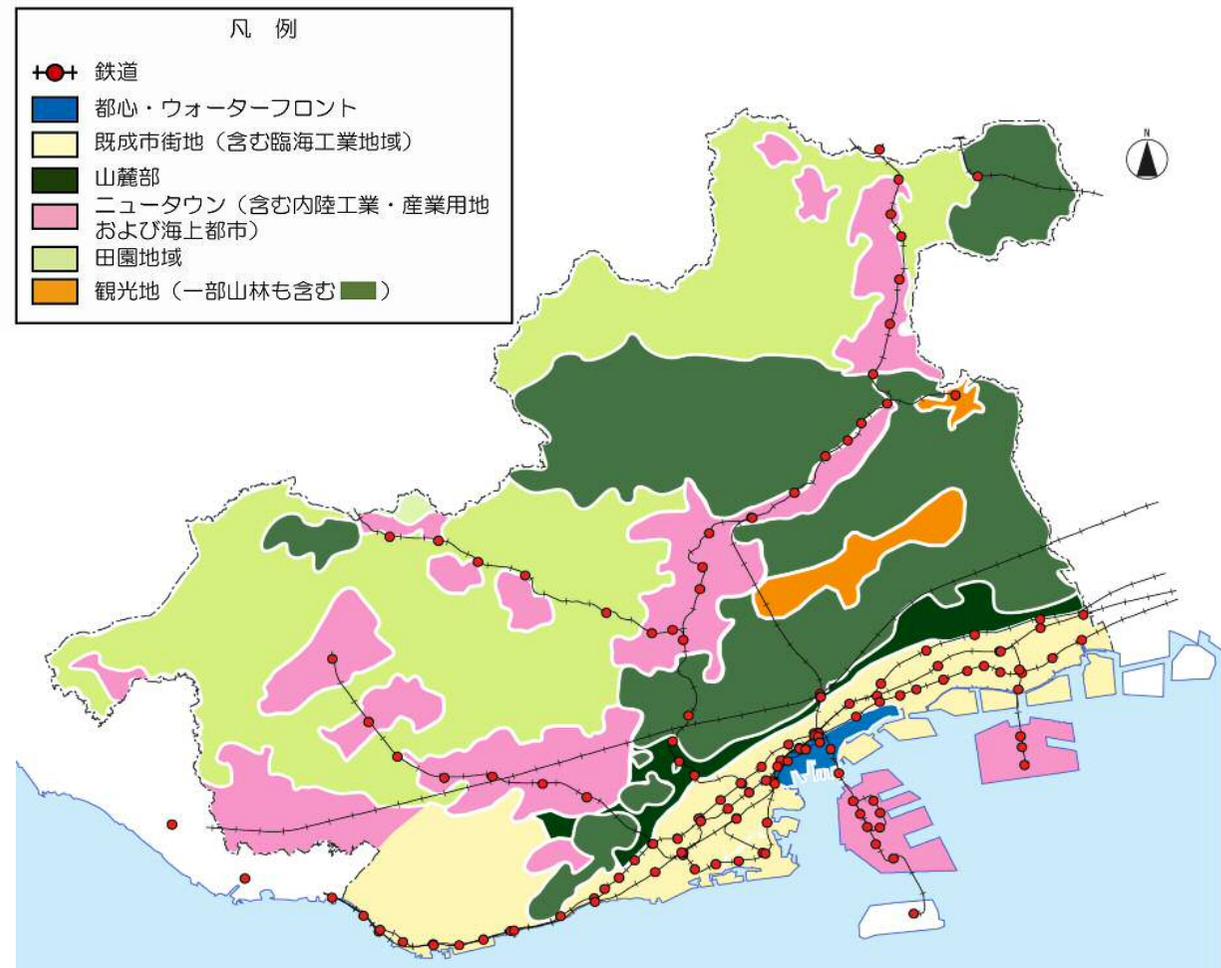
地域コミュニティ交通支援の 対象地域

■市街地

- ・高齢化の進展や利用目的の多様化より、丘陵地をはじめとして既存路線で需要をカバーできない地域や、既存路線へのアクセスが不便な地域がある
- ・既存路線の減便により、利便性が低下している地域がある

■田園地域

- ・既存の路線数や便数が少ないため、鉄道駅や生活利便施設へのアクセスが不便な地域がある
- ・人口密度の低下や利用者の減少により、既存路線の維持が困難な地域がある



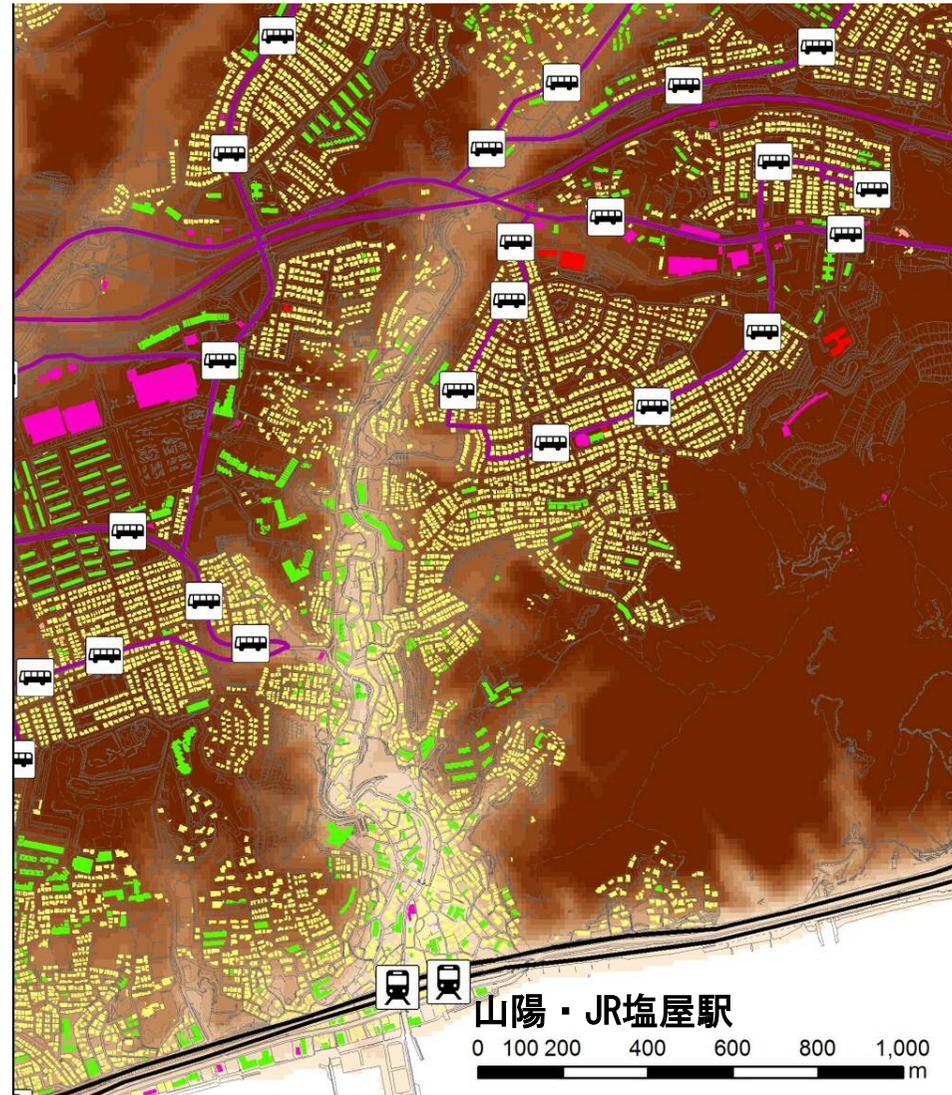
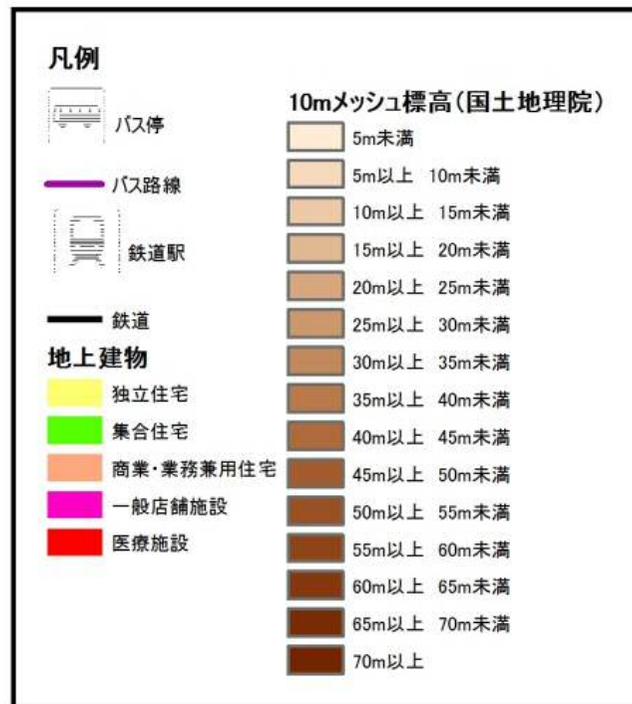
3-1. 市街地の地域コミュニティ交通支援

【現状・課題】

- ①道路が狭い、坂がきついなど、地形上の課題から路線バスの運行が難しい地域がある
- ②高齢化の進展により、駅や生活利便施設へ移動しづらいと感じる人が増えている

■公共交通の課題地域のイメージ（案） （垂水区塩屋地区）

- ・ 鉄道駅やバス停留所から離れている
- ・ 高低差があり、鉄道駅や商業施設までのアクセスが不便
- ・ 狭隘道路が多い



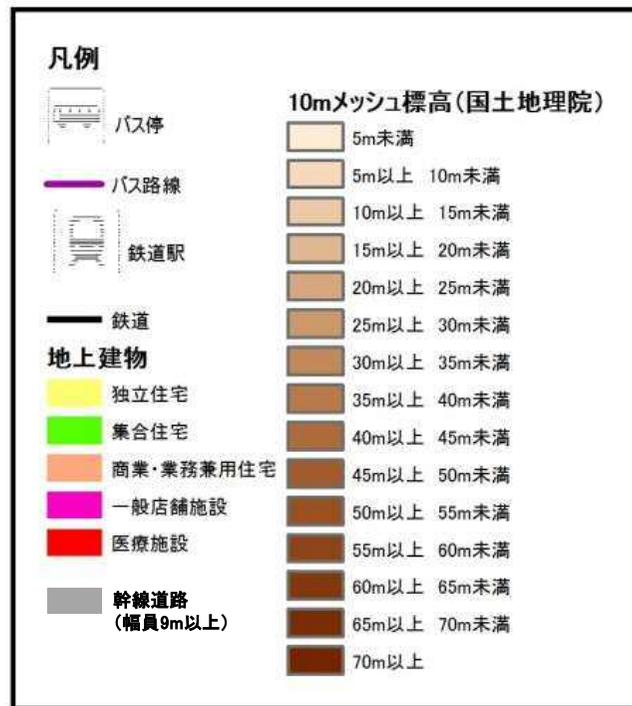
3-1. 市街地の地域コミュニティ交通支援

【現状・課題】

- ①道路が狭い、坂がきついなど、地形上の課題から路線バスの運行が難しい地域がある
- ②高齢化の進展により、駅や生活利便施設へ移動しづらいと感じる人が増えている

■公共交通の課題地域のイメージ（案） （須磨区潮見台地区）

- ・ 高低差があり、鉄道駅や商業施設までのアクセスが不便
- ・ 狭隘道路が多い



3-1. 市街地の地域コミュニティ交通の支援

【取り組み方針】

市街地において、生活を支える公共交通が十分でない地域の、地域コミュニティ交通の導入を支援します

【取り組み内容（アイデア）】

【1】地域の優先度の検討

■交通課題地域の抽出指標

（公共交通の整備状況）

- ・ 鉄道駅・バス停留所からの距離
- ・ 鉄道駅・バス停留所との高低差
- ・ 公共交通の充実性（例：主要施設へのアクセス性、バスの運行本数）など

（地形条件）

- ・ 道路勾配

■優先度検討時に加味する要素

（人口動態）

- ・ 高齢化率、若年層の推移
- ・ 世帯数

（地域の熱意）

- ・ 地域要望の有無
- ・ 住民の主体性やまとまり

（公共交通導入の可能性）

- ・ 道路幅員

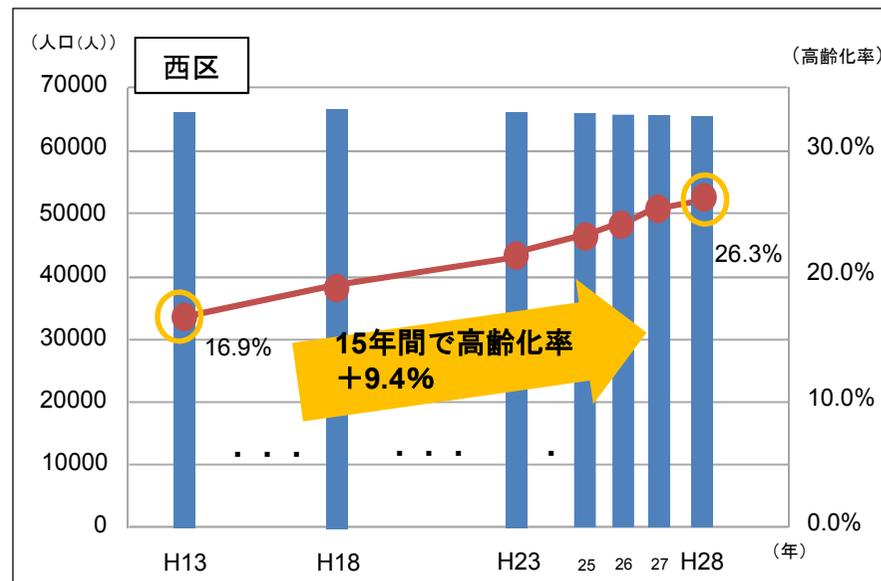
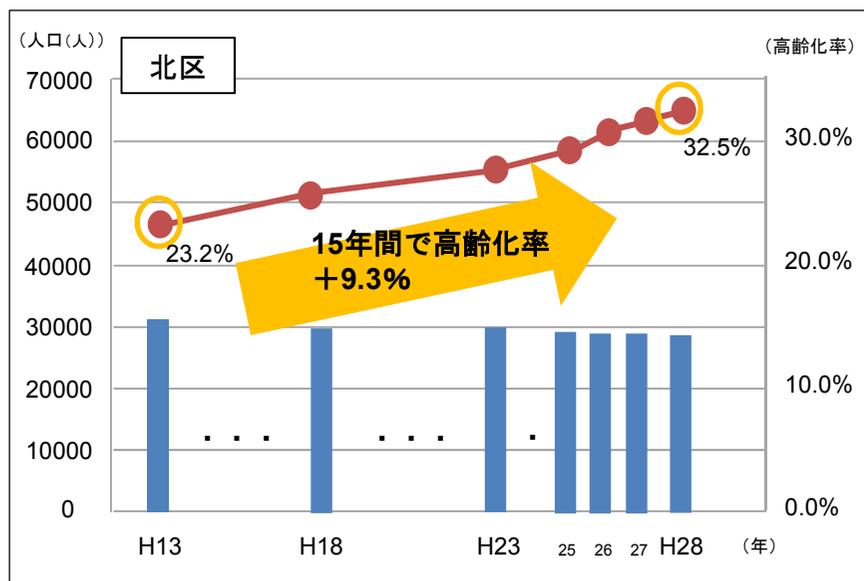
3-2. 田園地域の地域コミュニティ交通の支援及びバス路線の再編

【現状・課題】

- ①人口が少なく、集落が点在しているため、採算性が見込みにくく、路線バスの維持が困難
- ②生活利便施設へアクセスしにくい公共交通環境により、自動車への依存が高い

【1】田園地域の現状

北区・西区の市街化調整区域の人口と高齢化率の推移



(神戸市住民基本台帳より)

- ・北区、西区の市街化調整区域の人口は僅かながら減少している一方で、高齢化率は15年間で9.0%以上増加

※田園地域…主に北区・西区に広がる市街化調整区域などで、農地・集落・里山が広がる農村地域

3-2. 田園地域の地域コミュニティ交通の支援及びバス路線の再編

【取り組み方針】

- 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
 方針2：地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークを整備します

【取り組み内容（アイデア）】

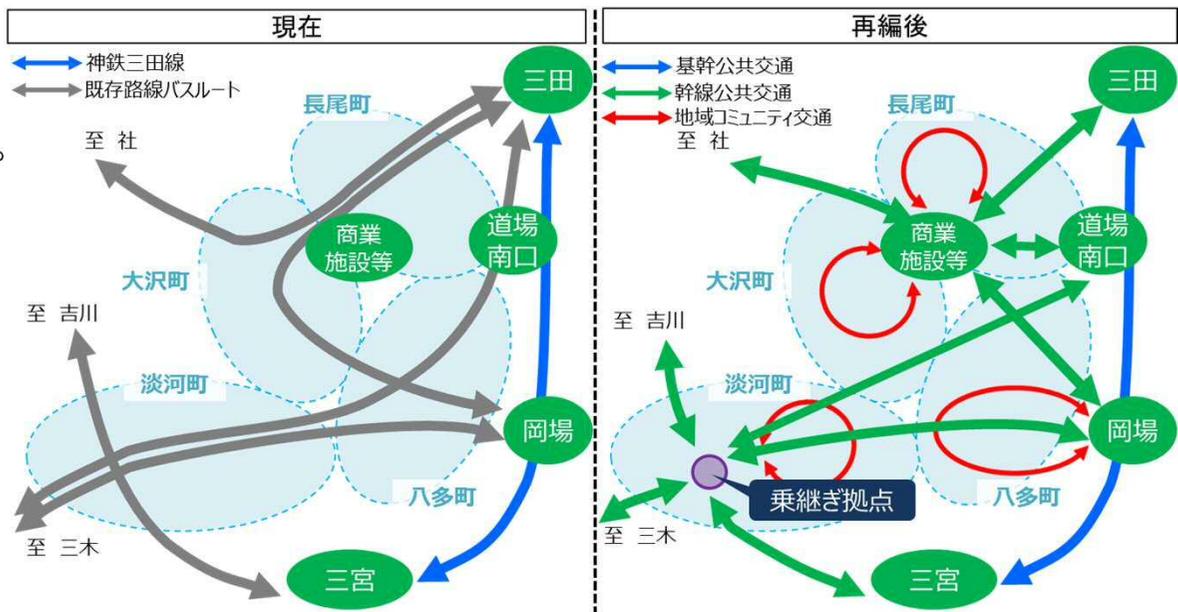
方針1：バス路線再編による利便性の高い公共交通ネットワークを形成します

① バス路線の再編（実施主体：交通事業者・行政）

既存のバス路線の利用状況や各地域の交通環境、生活環境などをもとに、利用者の利便性や交通事業者の採算性を考慮したバス路線の再編を検討する。特に田園地域では、高齢者の移動手段の確保や、自動車利用者のバスへの転換が図られるよう検討を行う。

② バス利用環境の向上（実施主体：交通事業者・行政）

乗継拠点の待合空間の整備などによるバスの乗継利便性の向上により、快適なバスの利用環境の形成を進める。（運行案内など）



田園地域再編イメージ図

3-2. 田園地域の地域コミュニティ交通の支援及びバス路線の再編

【取り組み内容（アイデア）】

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

③ 効率的な乗継施策の導入（実施主体：交通事業者・行政）

乗継拠点の整備により運賃が増加する地域において、乗継時の料金割引の導入を検討し、運賃増加による利用抵抗の軽減・バスの利用促進を図る。（ICカード乗継割引、経路検索機能の強化など）

④ 地域コミュニティ交通との連携（実施主体：交通事業者・行政・地域）

地域の交通環境や生活環境に応じた地域コミュニティ交通との連携を図り、利用者が利用しやすい交通体系を検討する。

方針2：地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークを整備します

① 地域コミュニティ交通の導入支援（実施主体：行政）

地域コミュニティ交通を導入するにあたり、移動ニーズ把握のためのアンケート調査および専門家の派遣などによる支援を行う。

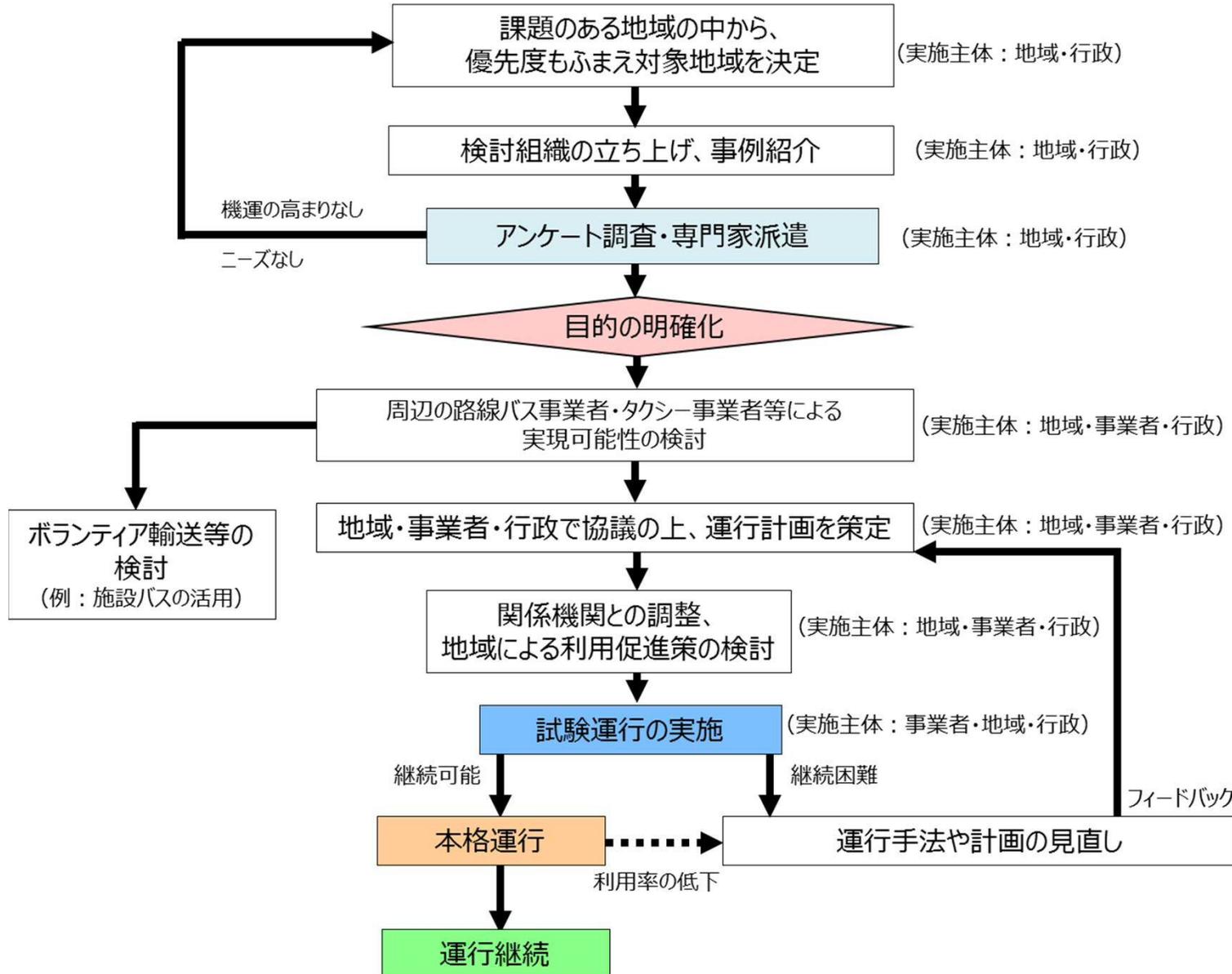


② 地域コミュニティ交通への支援（実施主体：交通事業者・行政）

幹線公共交通を補完する交通手段として、地域が主体となって実施するコミュニティバスや乗合タクシーなどの小型車両を用いた地域コミュニティ交通の継続した運行を支援し、生活利便施設等へのアクセス向上を促進する。（コミュニティバス、乗合タクシー、自家用有償運送など）

3.地域コミュニティ交通の支援

公共交通導入の流れ



行政による支援

4. 広域拠点を結ぶ公共交通の充実

【現状・課題】

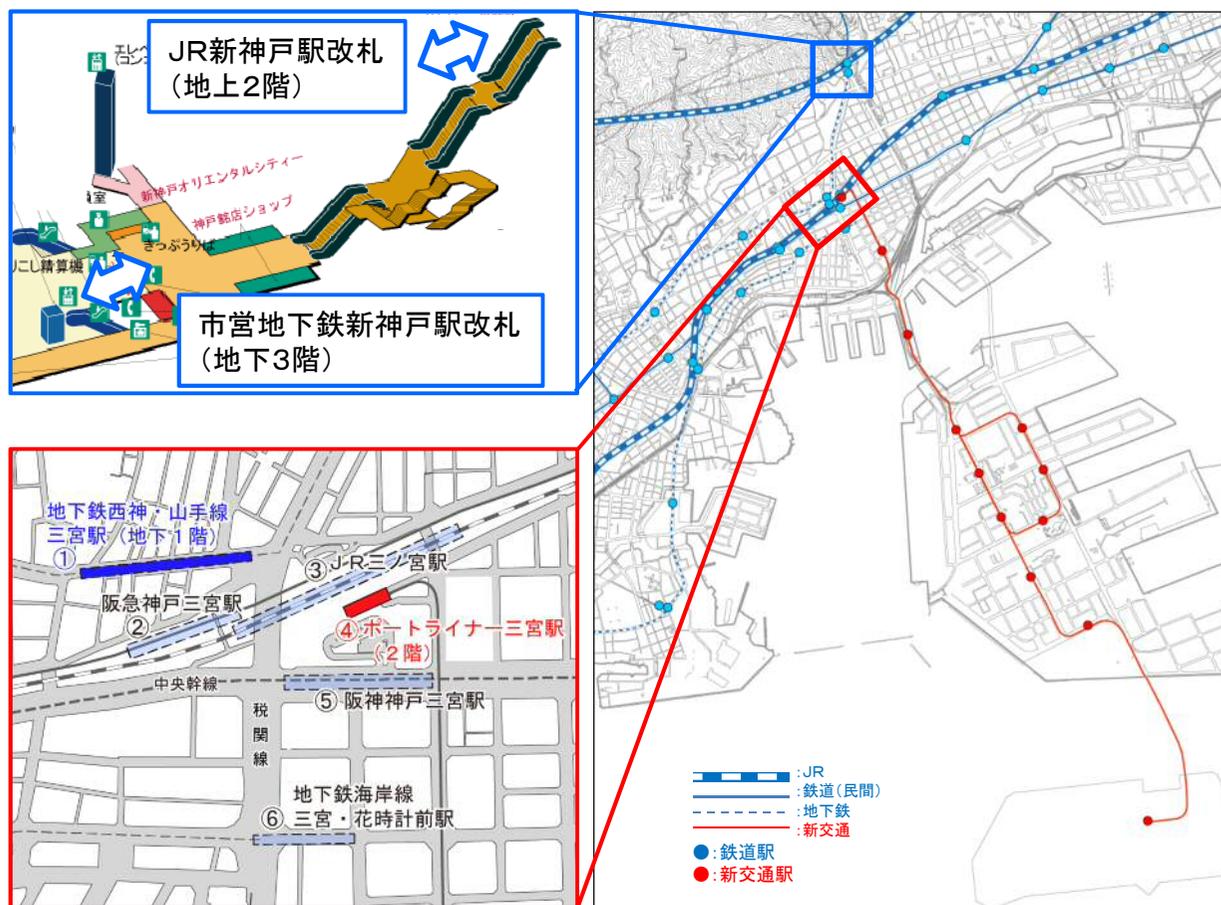
- 新神戸、三宮、神戸空港を一本で繋ぐ公共交通が無い
⇒ 三宮での乗り換えが必要であり、
地下鉄とポートライナーを乗り継ぐため上下移動が大きい

【鉄道駅改札位置】

新神戸駅（新幹線）から神戸空港までの移動に乗り継ぎが必要であり、上下移動が大きい。

(各駅改札階)

- ・ 新神戸駅
JR新神戸駅：地上2階
市営地下鉄新神戸駅：地下3階
- ・ 三宮駅
市営地下鉄三宮駅：地下1階
ポートライナー三宮駅：地上2階



都心～空港の鉄道網

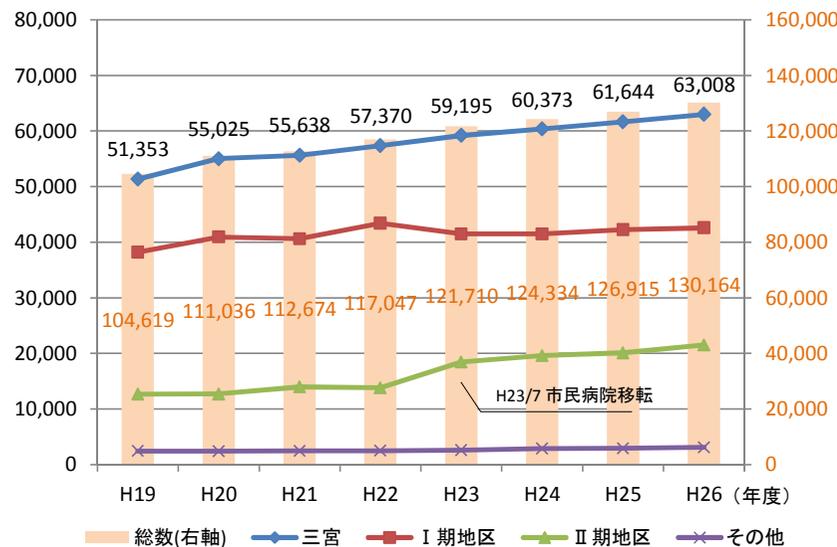
4. 広域拠点を結ぶ公共交通の充実

【現状・課題】

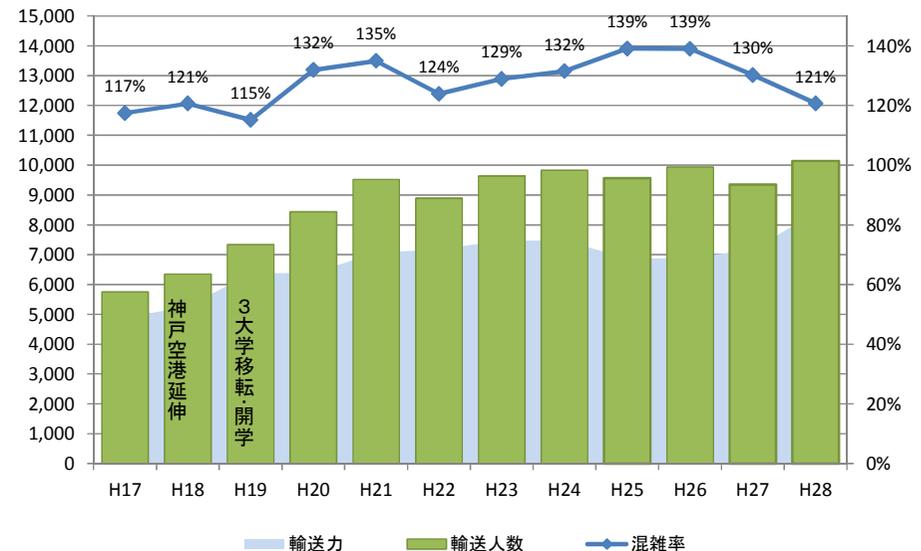
■ 三宮⇔神戸空港間のポートライナーの混雑度が高い

【現在のポートライナーの状況】

- ・ポートライナーの混雑状況
混雑率(朝ピーク1時間)は、H25の139%をピークに、H28は121%まで低下。
- ・現在の混雑緩和対策
車両2編成増備による朝ラッシュ時の増便(8時台:23本⇒28本)やポートアイランドⅡ期の一部大学の始業時刻の変更
- ・今後の見込み
ポートアイランドⅡ期地区の乗降数が増加。
医療産業都市への企業立地が進むと更に利用者が増加すると見込まれる。



ポートライナーの乗降客数の推移



ポートライナーの朝ピーク時混雑率の推移

4. 広域拠点を結ぶ公共交通の充実

【取り組み方針】

需要の変化に対応した交通手段を検討します

【取り組み内容（アイデア）】

① 基幹公共交通であるポートライナーの混雑緩和・輸送力増強策検討 (実施主体：交通事業者・行政)

三宮～ポートアイランド～神戸空港の移動については、ポートライナーを基幹とする。ラッシュ時はポートライナーの混雑を緩和するため、引続きバスへの誘導を図るほか、沿線企業へ時差出勤の働きかけを行う。

また、今後の企業誘致の状況やポートライナーのラッシュ時の混雑状況をふまえ必要に応じて、ポートライナーの利便性・快適性を向上させるため、抜本的な輸送力増強策の検討を行う。



ポートアイランドを走行するバス

② 広域拠点を結ぶ交通手段の導入検討（実施主体：交通事業者・行政）

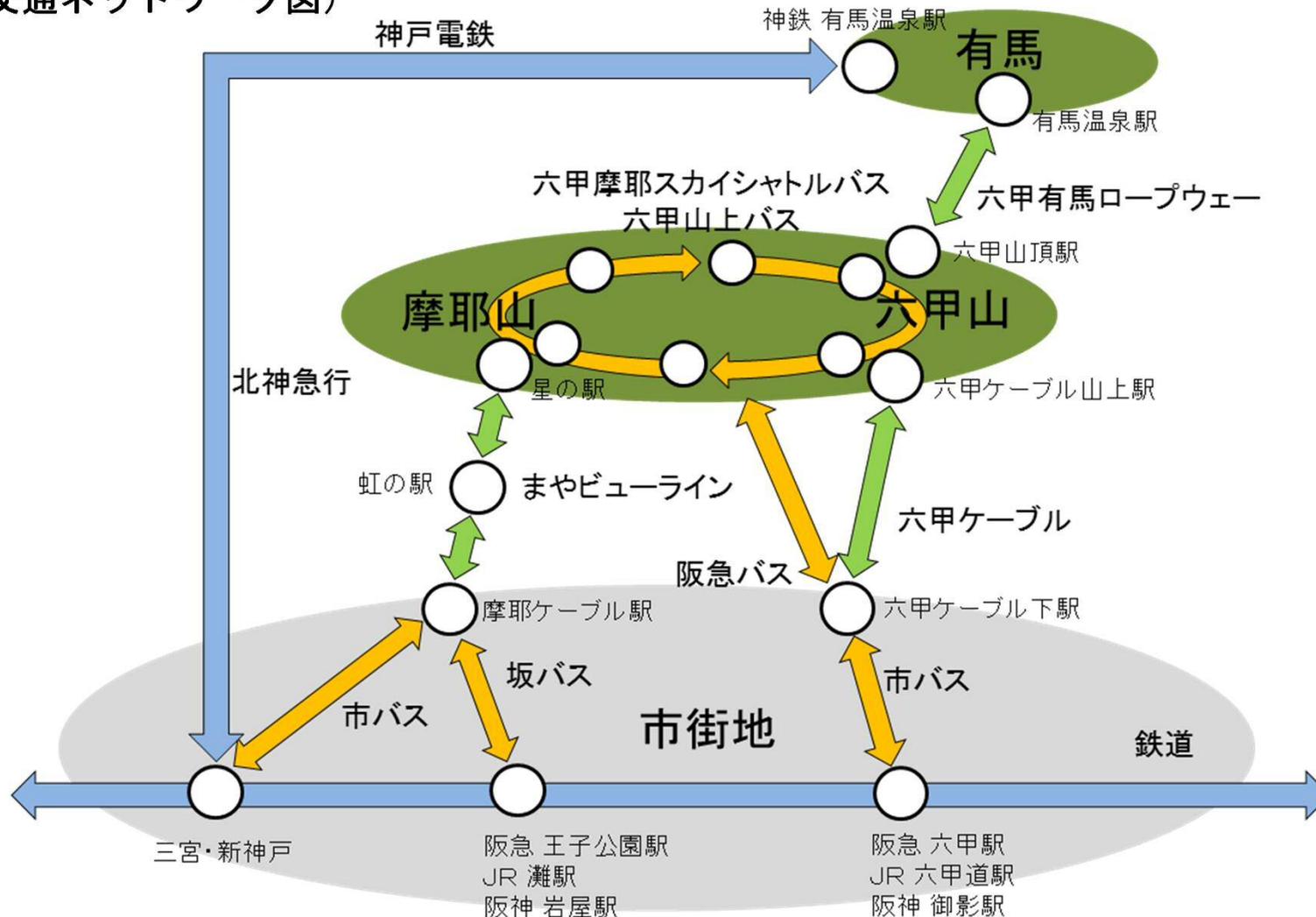
利用者の更なる利便性の向上を図り、神戸空港の機能強化を図る観点から、今後の利用状況を踏まえて、新神戸駅と神戸空港駅を結ぶ、必要な交通手段の導入検討を行う。

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

【現状・課題】

- ・公共交通によるアクセスや回遊が自動車と比べて不便な状況である
- ・増加する外国人観光客への対応が必要である

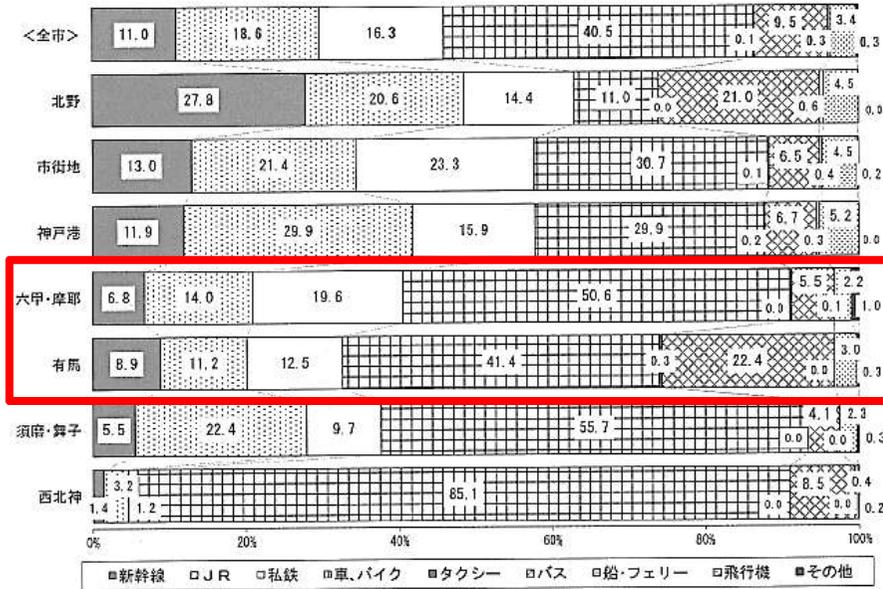
(公共交通ネットワーク図)



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

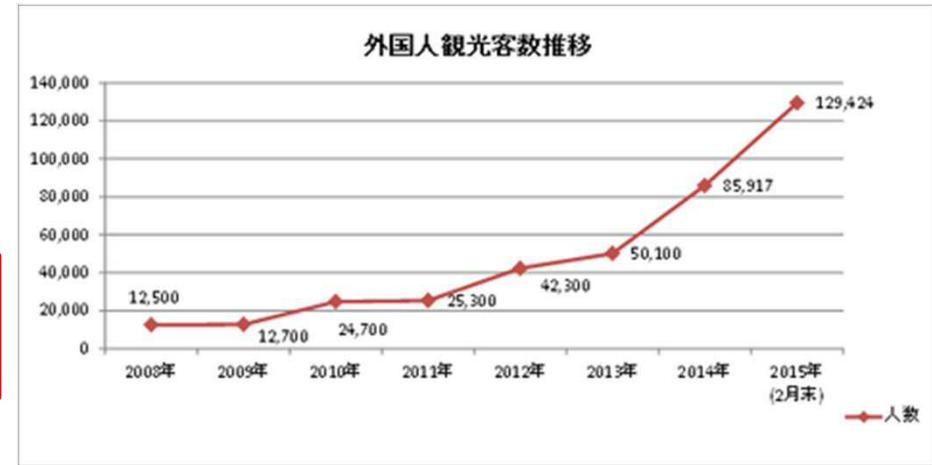
交通手段別利用者数

H26年度観光動向調査
(神戸までの主な交通手段)



※) 飛行機:「神戸空港」「伊丹空港」「関西空港」の計

六甲山上の外国人観光客数推移



※対象：六甲山観光株式会社（六甲摩耶観光推進協会会員、事務局）が運営する六甲ガーデンテラス、六甲山カンツリーハウス、六甲山スノーパーク、六甲オルゴールミュージアム、六甲高山植物園、TENRAN CAFE、六甲ケーブル

今後の予定

今後の予定

■神戸市地域公共交通網形成計画の策定及びその後のスケジュール

	平成27年度		平成28年度				平成29年度以降
	3月	4月	7月	10月	1月	3月	
神戸市地域公共交通網形成計画					(パブコメ案)策定 ○ ←→ 策定→ パブコメの実施	国土交通大臣等への送付 ○	
地域毎の再編実施計画 (田園地域など)						再編実施計画策定に向けた調査・検討 → ○	
神戸市地域公共交通活性化協議会	準備会 ○		第1回 ○	第2回 ○	第3回 ○	第4回 ○	→

■神戸市地域公共交通活性化協議会の日程及び主な協議事項

協議会(準備会) : 3月1日(火)

- ・公共交通の現状・課題の共有
- ・神戸市地域公共交通網形成計画の意見交換
- ・網形成計画策定までのスケジュール確認

第1回協議会 : 6月3日(金)

- ・神戸市地域公共交通網形成計画の意見交換
(公共交通ネットワークの将来像)
(公共交通施策の主な取り組み方針)

第2回協議会 : 9月ごろ

- ・神戸市地域公共交通網形成計画(たたき案)の意見交換

第3回協議会 : 11~12月ごろ

- ・神戸市地域公共交通網形成計画(パブコメ案)の意見交換

第4回協議会 : 平成29年2~3月

- ・パブリックコメント結果の報告
- ・神戸市地域公共交通網形成計画の報告
- ・今後の進め方(再編実施計画の策定等)