

神戸市地域公共交通網形成計画（パブコメ案）

平成 年 月

神戸市

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
1.6. 上位計画、関連するまちづくりの方針.....	3
第2章 地域および公共交通の現状・課題	7
2.1. 都市の概況	7
2.2. 人口の推移	8
2.3. 交通の現状・課題	9
2.4. 鉄道の現状・課題	13
2.5. バス・タクシーの現状・課題	15
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.....	18
2.7. 公共交通に関する市民の声	21
2.8. 課題のまとめ	24
第3章 公共交通ネットワークの将来像	26
3.1. 公共交通の基本方針と目標	26
3.2. 公共交通ネットワークの将来像	27
3.3. 将来像の実現に向けた基本的な考え方	28
第4章 公共交通施策の取り組み方針	33
4.1. 公共交通施策の考え方	33
4.2. 公共交通施策の取り組み方針	35
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....	35
施策2 西北神地域での基幹公共交通の維持.....	42
施策3 地域コミュニティ交通の維持・充実.....	46
施策4 北神地域のバス路線再編.....	51
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.....	54
施策6 公共交通の利便性向上および利用促進.....	57
第5章 計画の推進	60
5.1. 数値目標の設定	60
5.2. 進行管理および推進体制	60
参考 用語解説	61

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「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、現在の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・充実を目的として策定します。

1.2. 計画の位置づけ

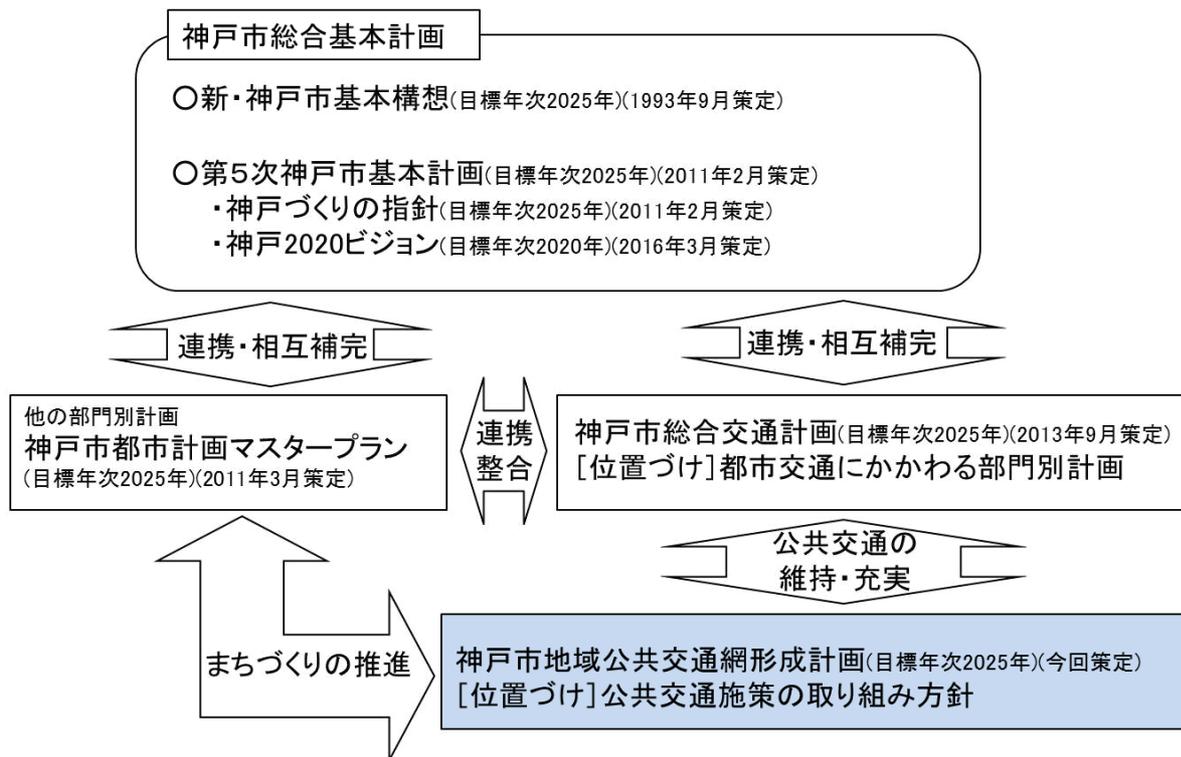


図 1-1 神戸市地域公共交通網形成計画の位置づけ

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、第5次神戸市基本計画や神戸市都市計画マスタープラン、神戸市総合交通計画と同じ2025年(平成37年)を目標年次とします。

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（平成37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、神戸の魅力を創造する多様な都市機能が集積するエリアや拠点を配置し、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2020ビジョン（2016年3月策定）

「若者に選ばれるまち+誰もが活躍するまち」というテーマを設定し、神戸は未来を担う若者に選ばれるとともに、高齢者や障がい者、外国人の皆さん、誰もが安心して暮らし、活躍できるまちを目指します。

本ビジョンの施策の基本的方向の1つである「次世代の将来を約束できる環境づくり」において、公共交通網の充実として次のように掲げています。

これまでに整備されてきた公共交通網の一層の維持・充実を図り、高齢社会にふさわしい移動手段として地域のくらしを支える安全・快適な交通環境を形成するとともに、来街者にも使いやすい料金体系の導入を検討します。

都市空間を人にとって魅力的な「場所」へ転換していくため、魅力的な新たな公共交通手段の導入や自転車利用環境の整備などを進めます。

(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(平成37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>

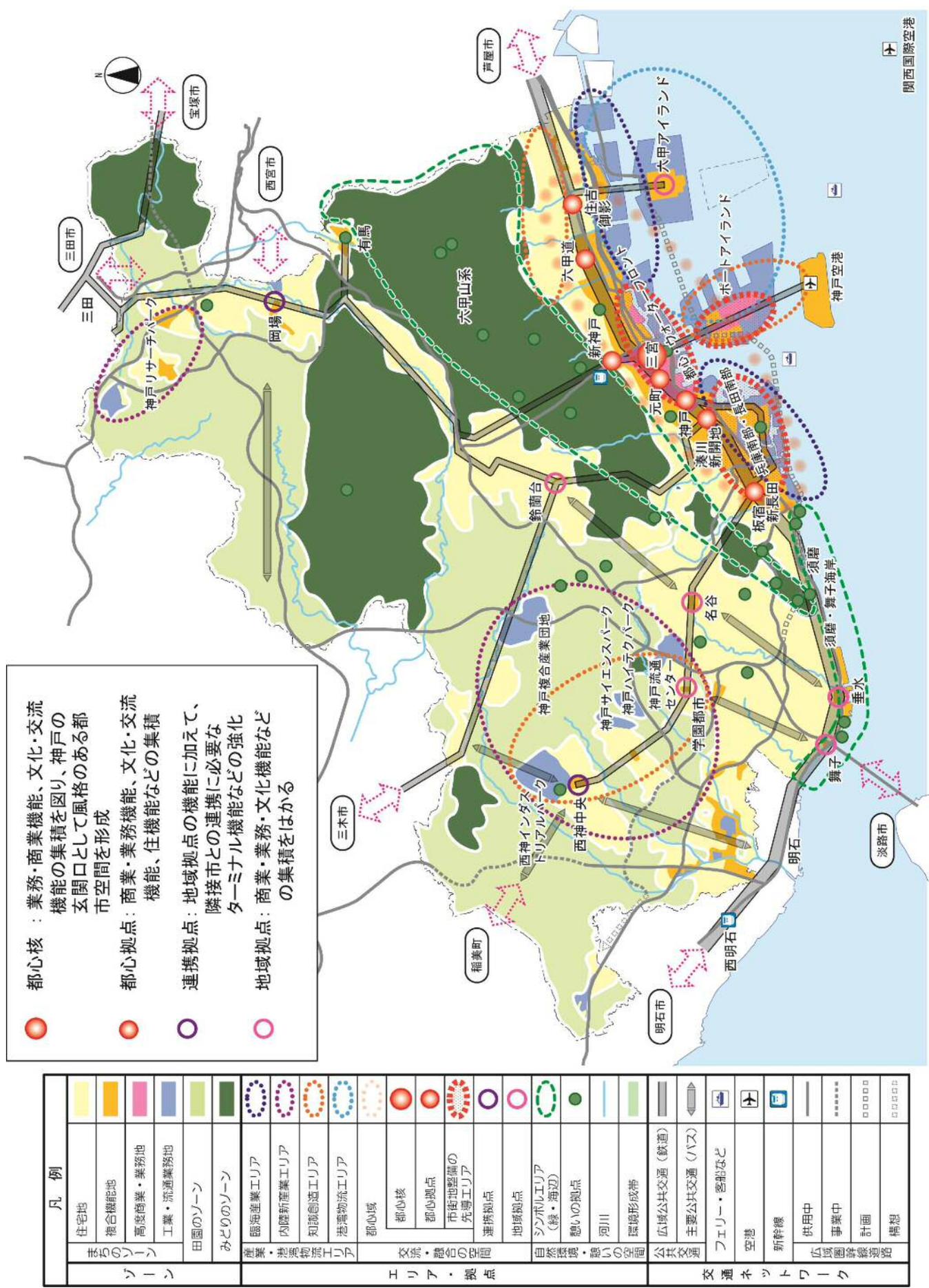
現在の都市構造を活かしながら、きめ細やかに「都市空間」の質を高め、マネジメントしていくことで、都市空間を再編することをめざします。

<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



● 都心核 : 業務・商業機能、文化・交流機能の集積を図り、神戸の玄関口として風格のある都市空間を形成
● 都心拠点 : 商業・業務機能、文化・交流機能、住機能などの集積
○ 連携拠点 : 地域拠点の機能に加えて、隣接市との連携に必要なターミナル機能などの強化
○ 地域拠点 : 商業・業務・文化機能などの集積をはかる

凡例	
住宅地	黄色
複合機能地	オレンジ
高度商業・業務地	ピンク
工業・流通業務地	青
田園のゾーン	緑
みどりのゾーン	濃緑
臨海産業エリア	波線
内陸新産業エリア	点線
知識創造エリア	点線
港湾物流エリア	点線
都市域	点線
都心核	赤丸
都心拠点	赤丸
市街地整備の先導エリア	赤点線
連携拠点	紫丸
地域拠点	紫丸
シンボルエリア (緑・海辺)	緑丸
憩いの拠点	緑丸
河川	青線
環状形成帯	緑線
広域公共交通 (鉄道)	黒線
主要公共交通 (バス)	黒線
フェリー・密船など	船
空港	飛行機
新幹線	新幹線
供用中	—
事業中
計画	□□□□
構想	□□□□□

図 1-2 神戸市都市計画マスタープラン「都市構造図」

(4) 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（平成37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：地域の暮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

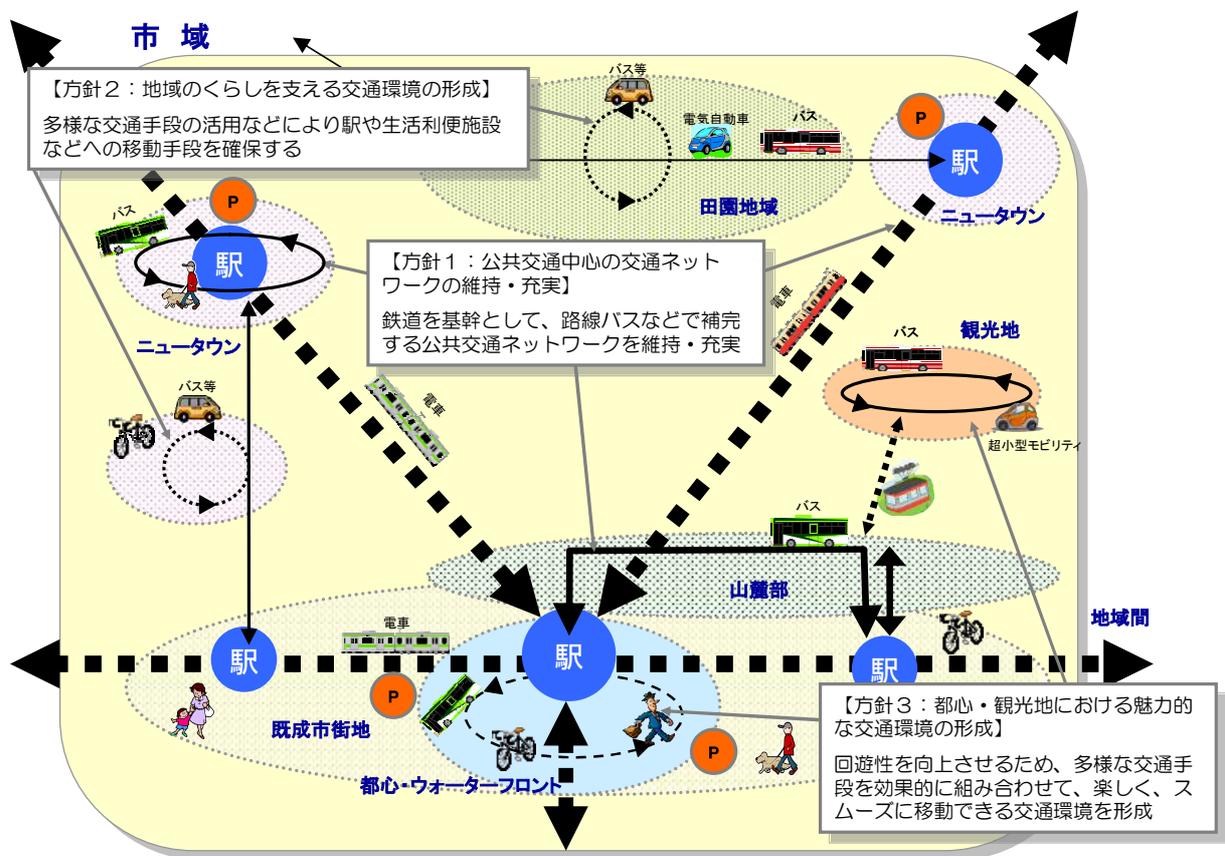


図 1-3 神戸市総合交通計画「めざす交通体系」

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。

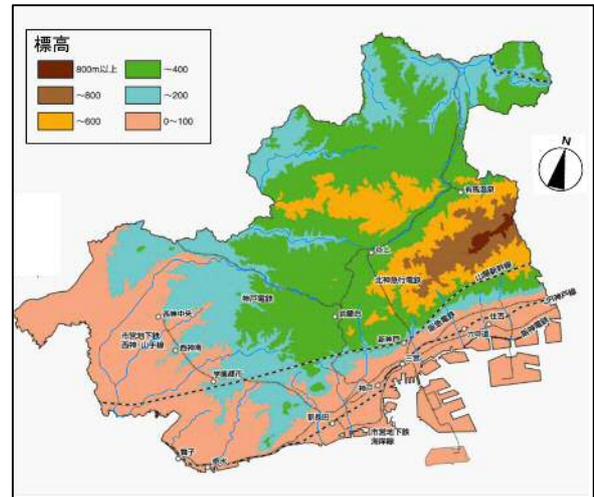
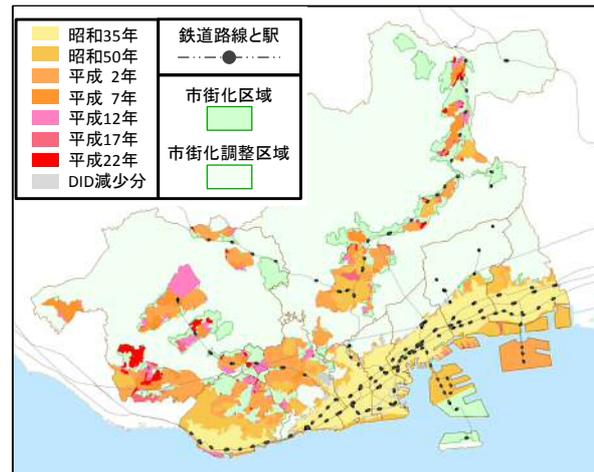


図 2-1 神戸の地形

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

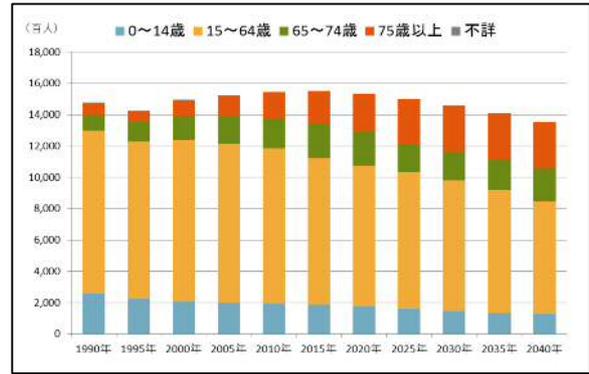
図 2-2 人口集中地区 (DID) の変遷

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。2010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23%となっています。

年齢別人口をみると、2025年には高齢者の割合は31%、2040年には38%と高齢化が進む一方、生産年齢人口は減少が続き2040年には53%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。



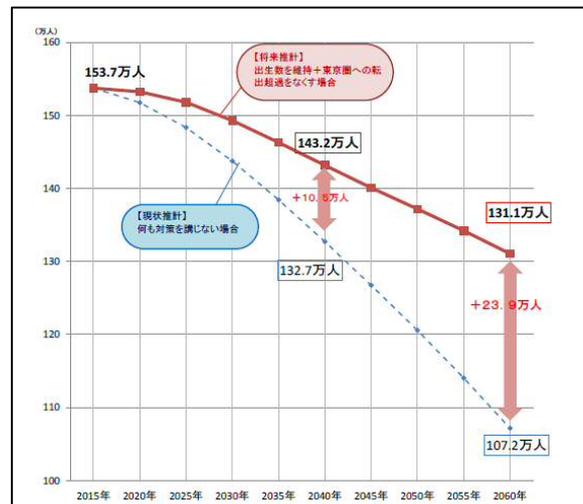
国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』
(平成25年3月推計)より作成
※1990年～2010年の人口は国勢調査より作成

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年には10.5万人、2060年には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。



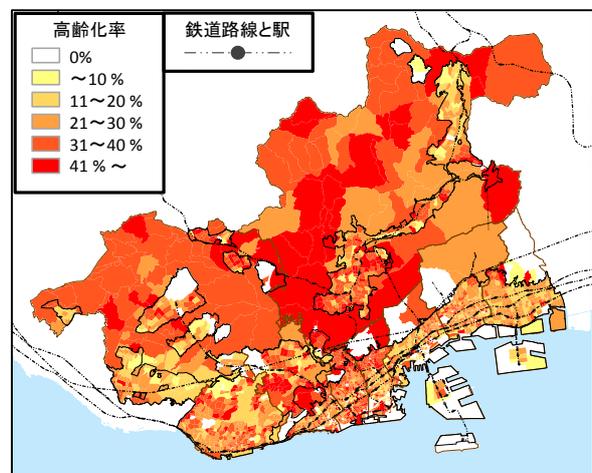
平成27年10月神戸創生戦略より

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、中央区を除いて増加傾向にあり、神戸市全体の高齢化率27%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(平成28年9月)より作成

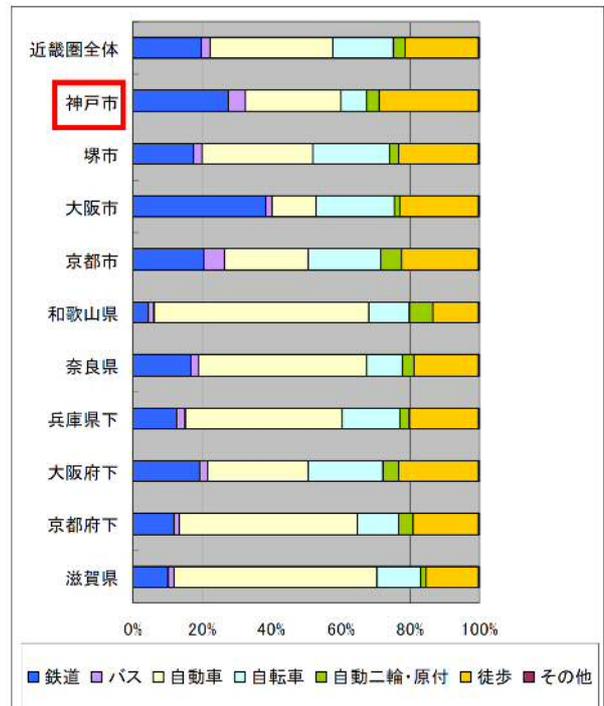
図 2-5 町字ごとの高齢化率の状況

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。

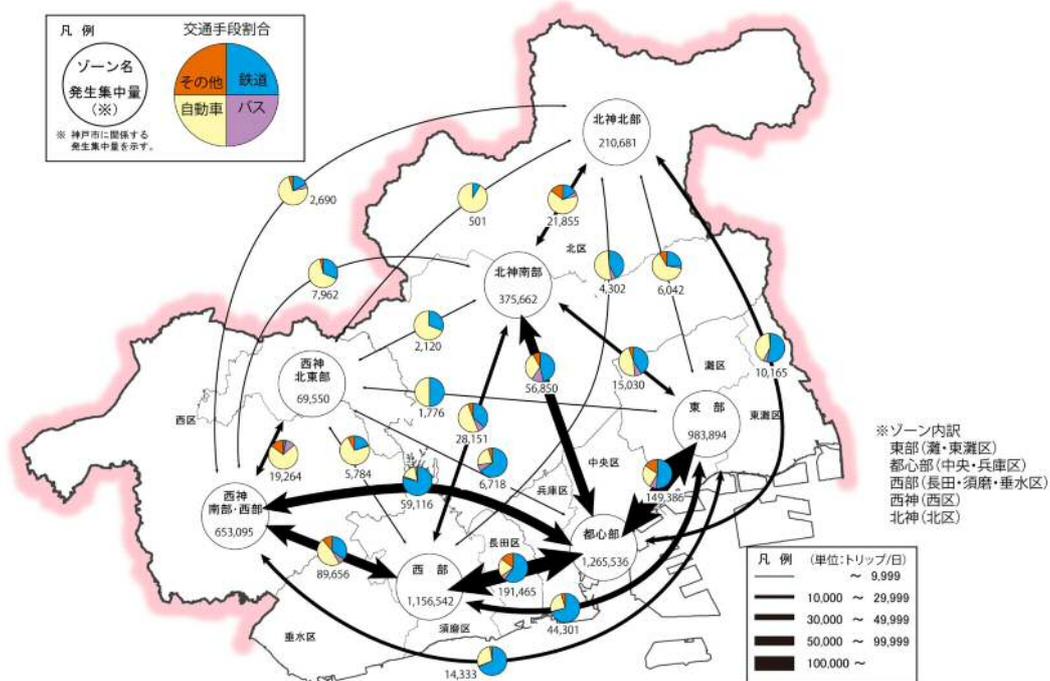


平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より
 (※交通手段不明は除く)

図 2-6 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。

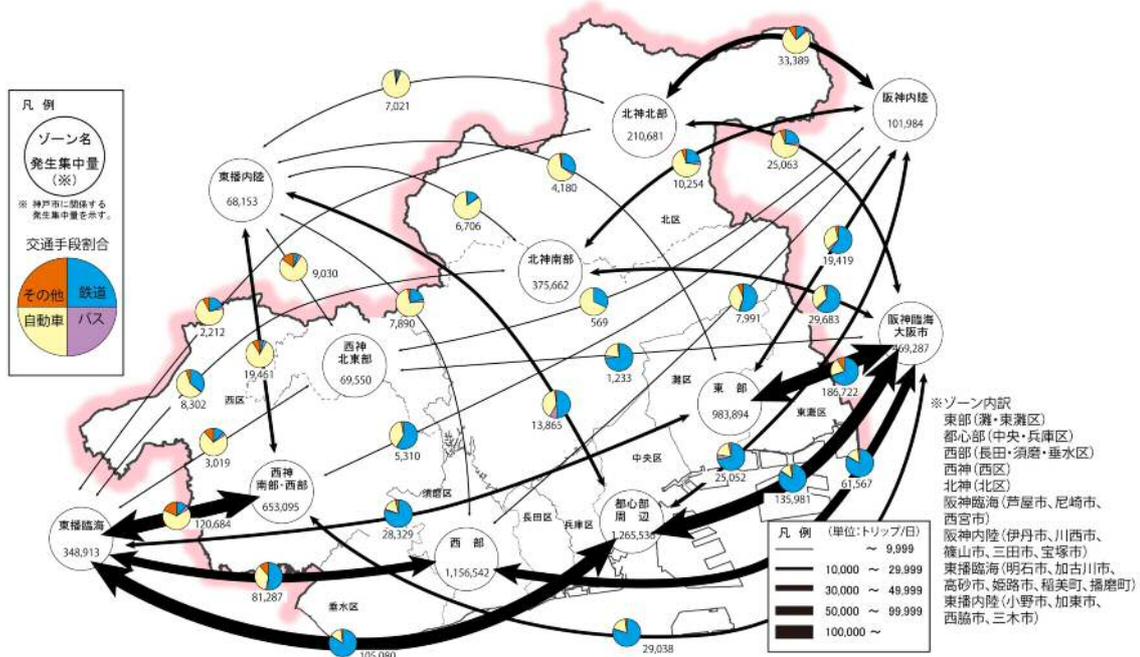


平成 22 年 第 5 回近畿圏パーソントリップ調査より作成

図 2-7 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。



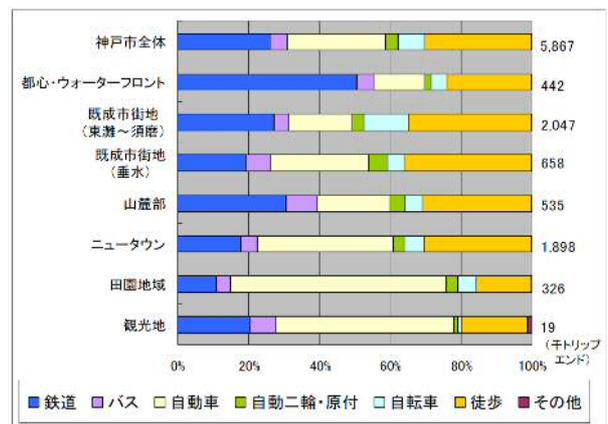
平成 22 年 第 5 回近畿圏パーソントリップ調査より作成

図 2-8 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。

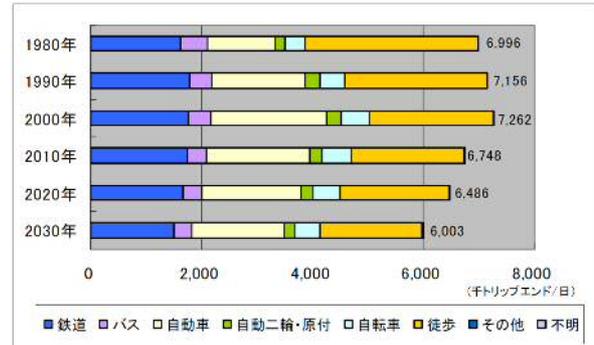


平成 24 年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より

図 2-9 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。

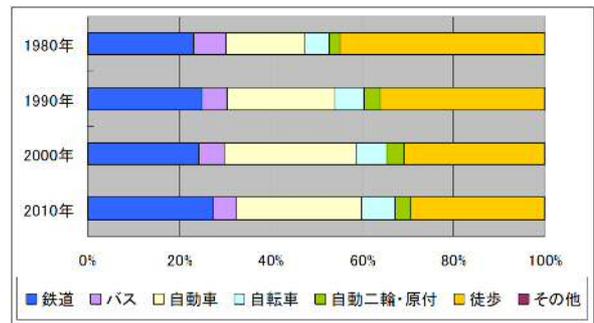


平成24年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書より

図 2-10 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 2-11 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 2-12 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より作成

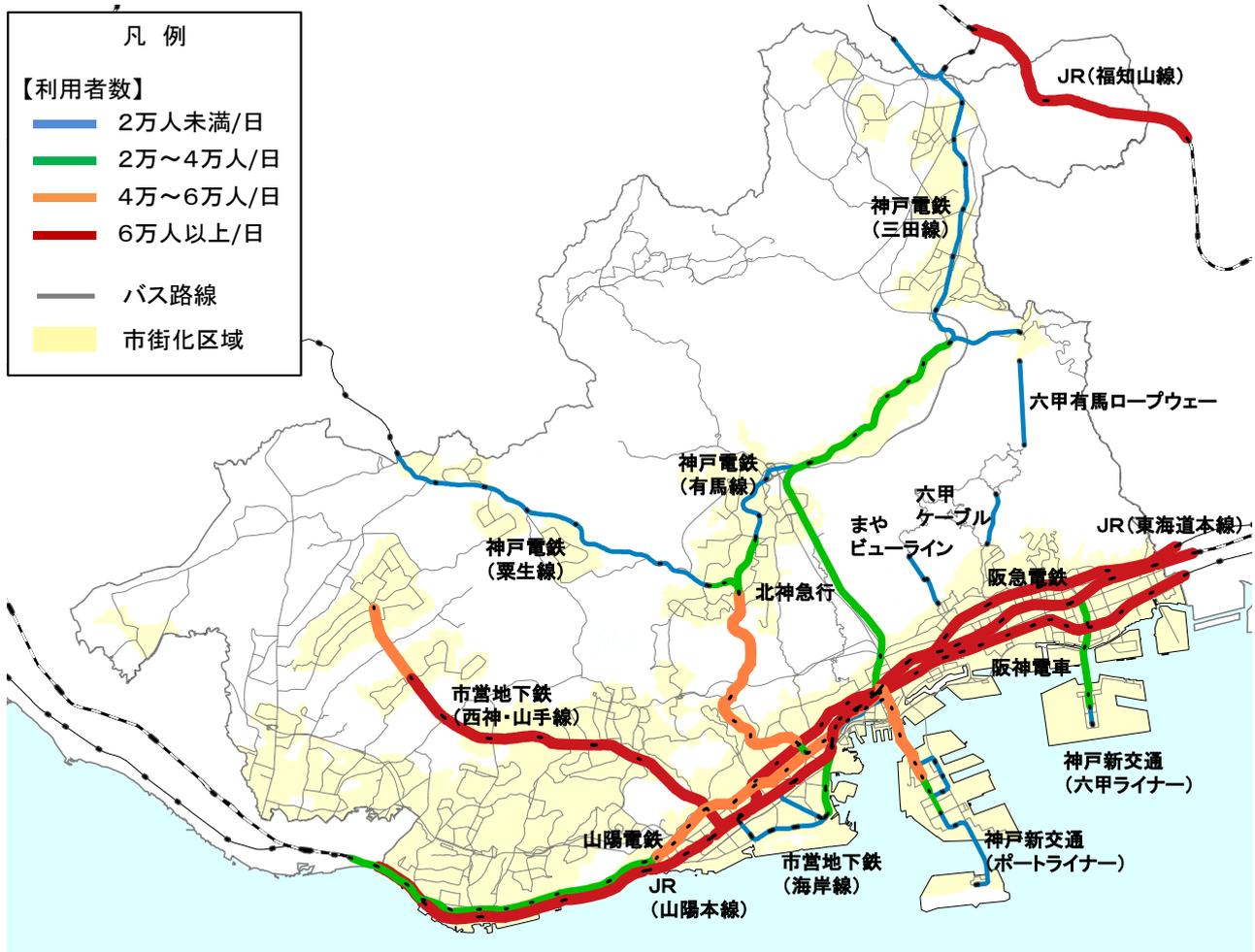
図 2-13 神戸市の公共交通網図

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、乗降客数も多くなっています。



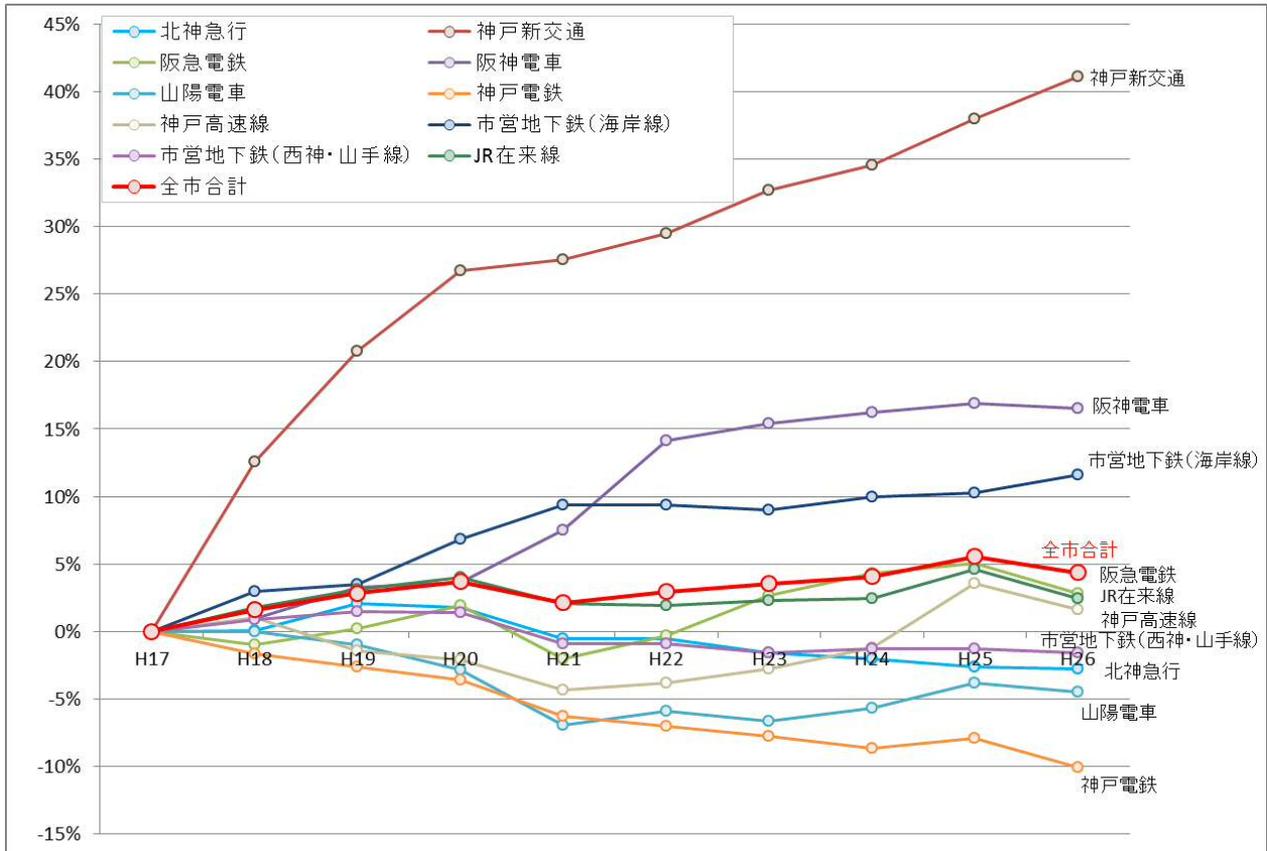
利用者数は平成25年度都市交通年報より作成
 (ただし、JR在来線(JR和田岬線は除く)は「データで見るJR西日本」(平成27年度)の区間別平均通過人員)

図 2-14 神戸市の鉄道網図

高齢化が進む住宅地を結ぶ鉄道路線で乗車人員が減少

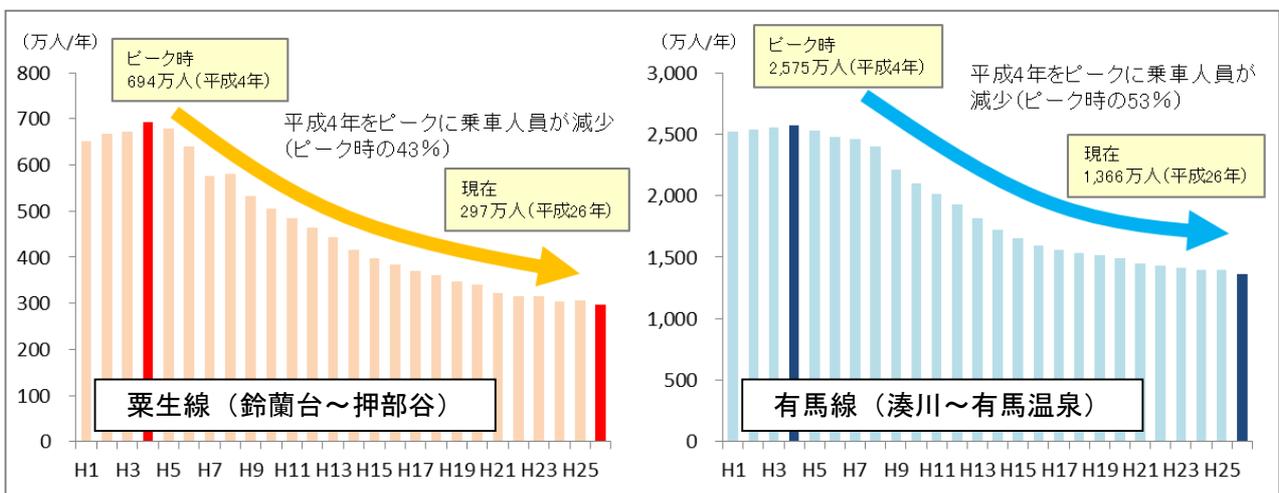
市域を運行する鉄道 10 路線について、平成 17 年を基準として乗車人員の増減率を路線別にみると、神戸新交通、阪神電車、市営地下鉄（海岸線）、阪急電鉄、JR 在来線、神戸高速線で増加していますが、神戸電鉄、山陽電車、北神急行、市営地下鉄（西神・山手線）は減少しています。

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 2-15 鉄道乗車人員の推移



神戸市統計書より作成

図 2-16 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。

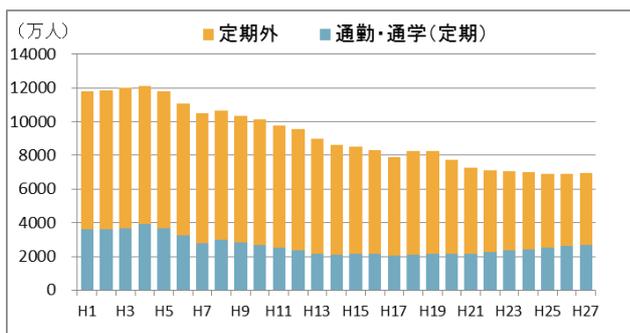


各バス事業者のホームページ情報より作成

図 2-17 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。平成27年度は黒字路線26路線に対し、赤字路線は56路線と全路線の約2/3ほどが赤字路線となっています。



神戸市統計書より作成

図 2-18 市バス乗車人員の推移



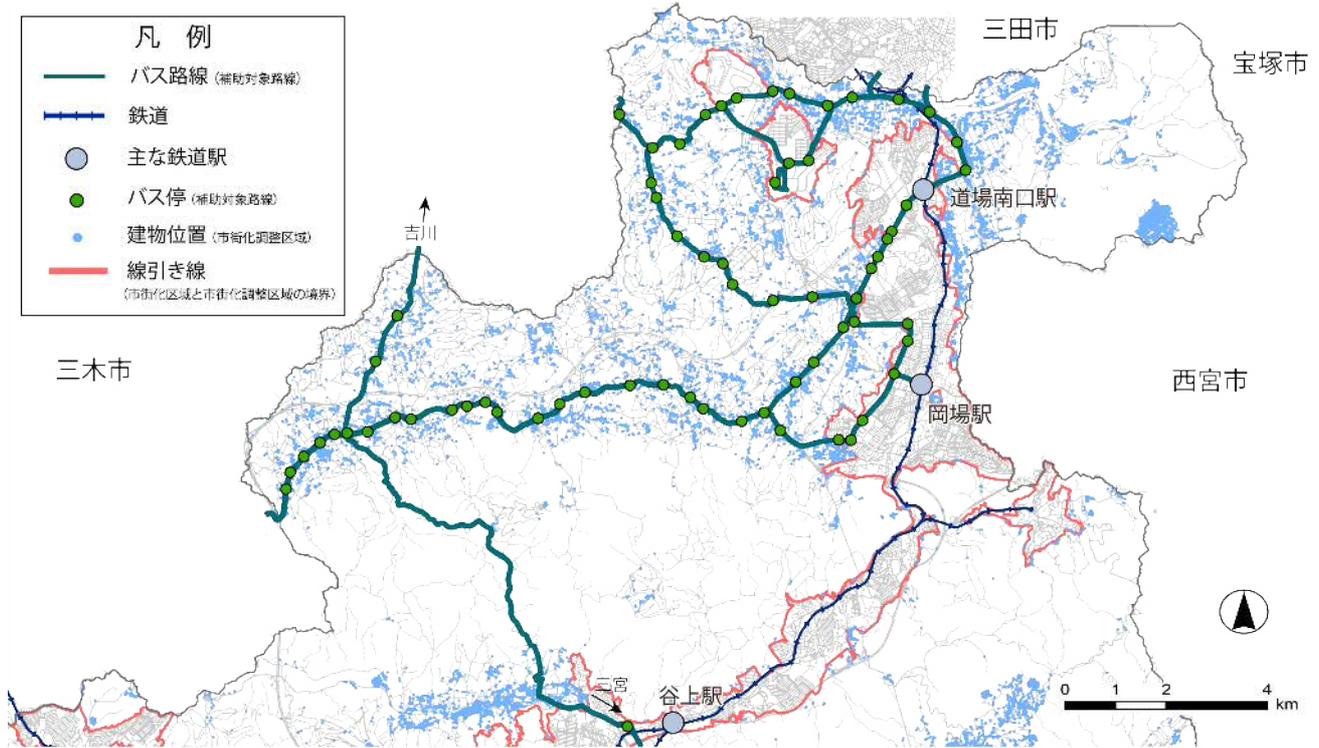
神戸市営交通事業経営計画2020より作成

図 2-19 市バス路線別収支状況

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ぐ長大バス路線（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。これらの路線バスは利用者数が年々減少し、運行本数はここ数年現状維持となっていますが、過去からの推移をみると減少傾向となっています。

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 2-20 北神地域を運行する路線バス（補助対象路線）

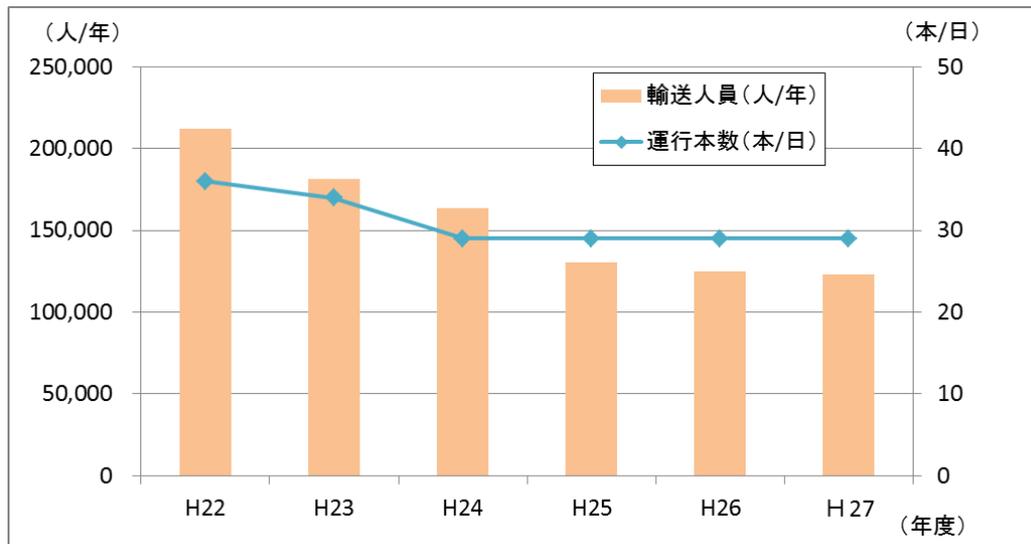
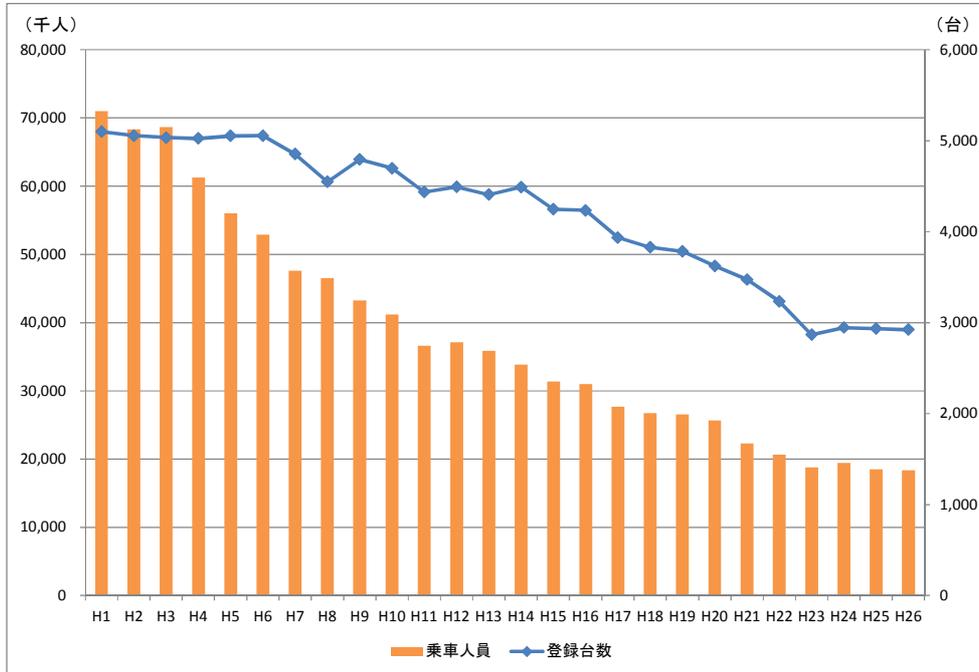


図 2-21 北神地域を運行する路線バス（補助対象路線）の輸送人員と運行本数(平日)の推移

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 26 年では 1 / 4 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、タクシー特定地域特措法にもとづく特定地域に指定（平成 27 年 9 月）されています。



神戸市統計書より作成

図 2-22 神戸市のタクシー乗車人員と登録台数の推移

コミュニティバスの新設に関する要望の増加

近年、地域団体からコミュニティバスの新設に関する要望が増加しています。地域別では、成熟したニュータウンや既成市街地からの要望件数が多くなっています。特に、既成市街地や山麓部では坂が急であり、南北方向の公共交通の充実が多く要望されています。

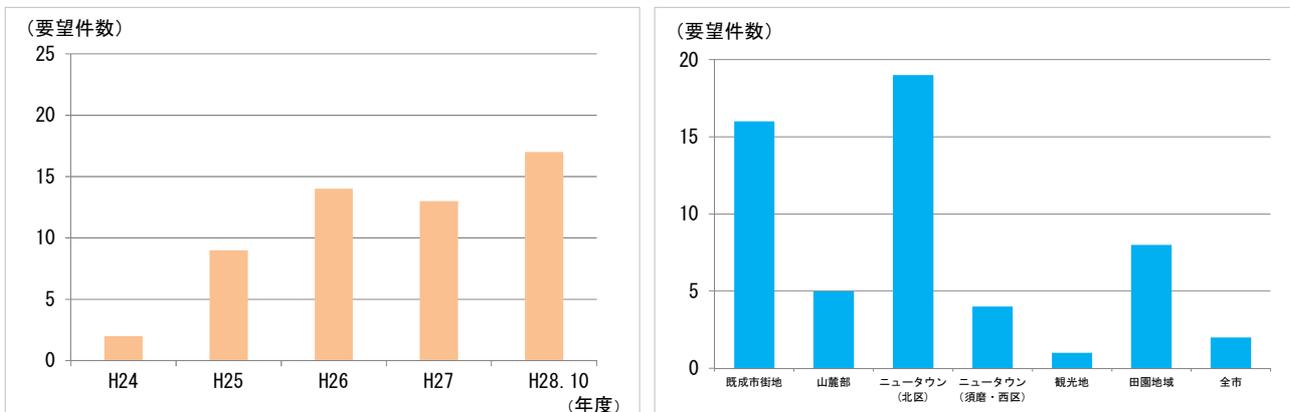


図 2-23 コミュニティバスの新設に関する地域団体からの要望件数 (左：年度別、右：地域別)

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。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。

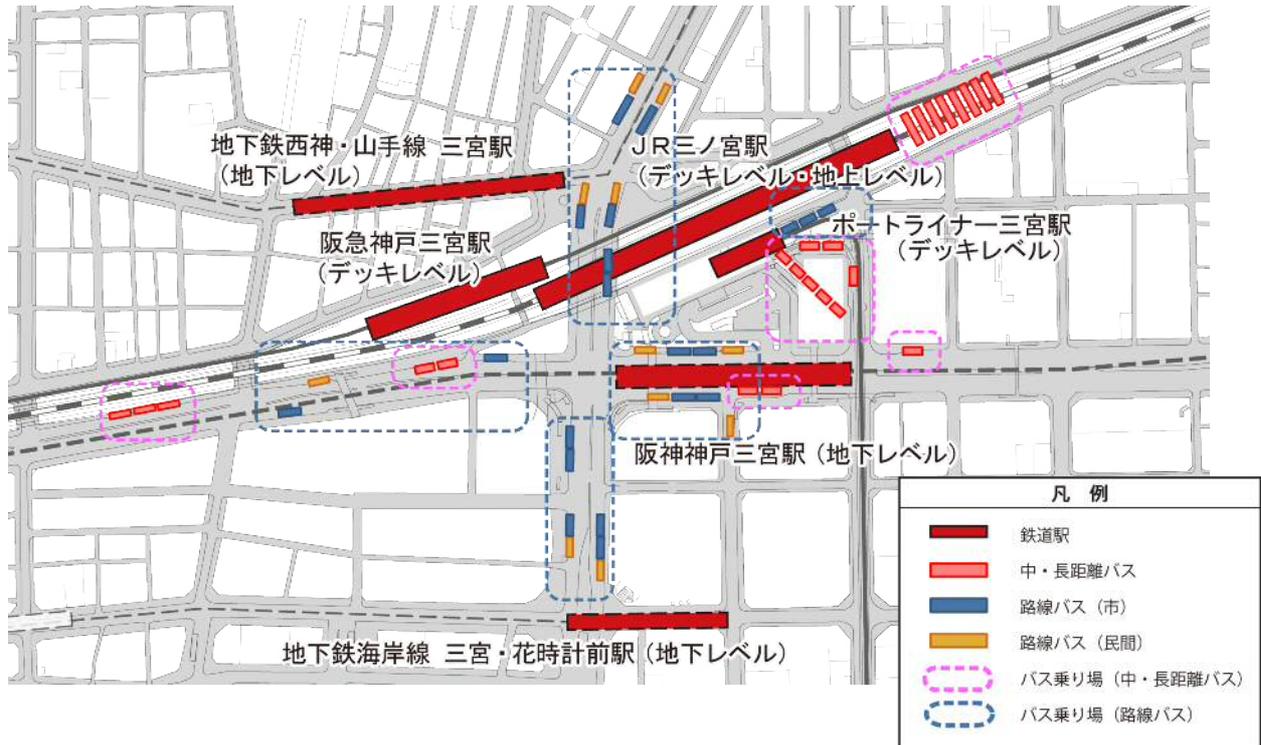
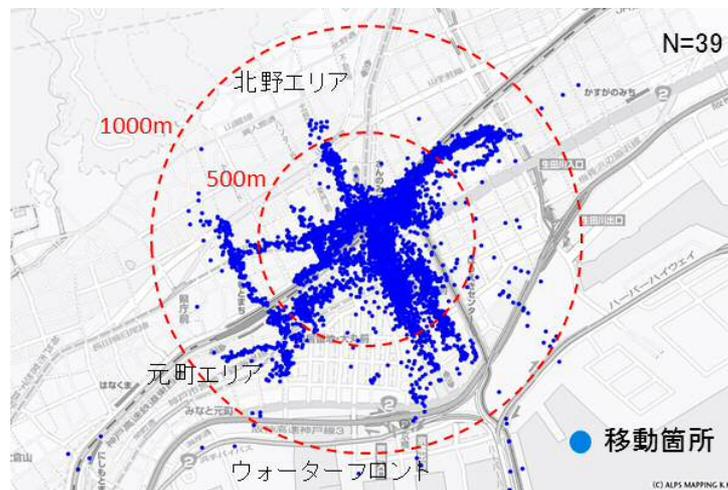


図 2-24 三宮周辺の駅・バス停の状況

三宮周辺では来街者は駅を中心とした狭い範囲のみ回遊

三宮周辺には、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。

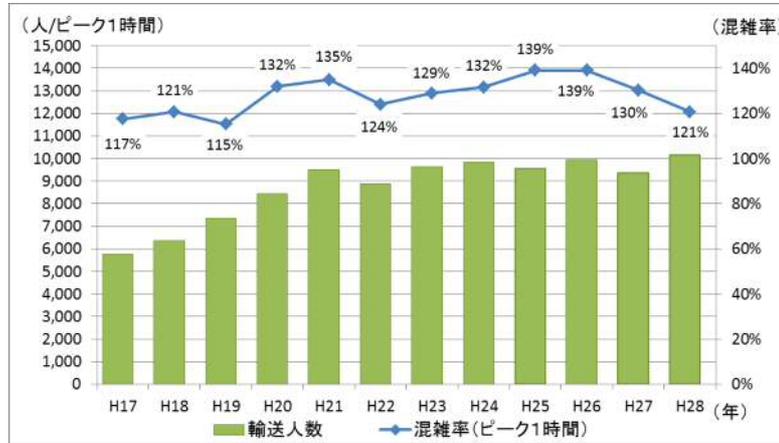


平成 23 年度プローブパーソン調査（来街者の交通行動調査）結果より

図 2-25 三宮を起点とした来街者の回遊範囲

ポーター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ターライナーは、朝ラッシュ時に利用者が集中しています。ポーター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、平成 27 年度以降混雑率が減少傾向にあります。今後もポートアイランドへの企業進出等により、混雑率の増加が予想されます。

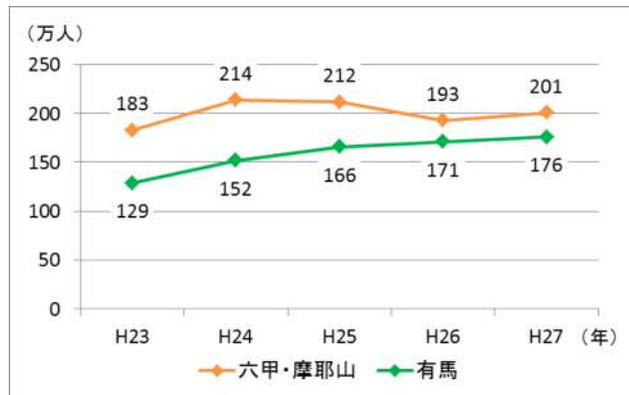


神戸新交通株式会社人員調査結果より作成

図 2-26 ポーターライナーの朝ラッシュ時の混雑率（ピーク 1 時間）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しています。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。



神戸市観光入込客数より作成

図 2-27 六甲・摩耶山および有馬の観光入込客数の推移

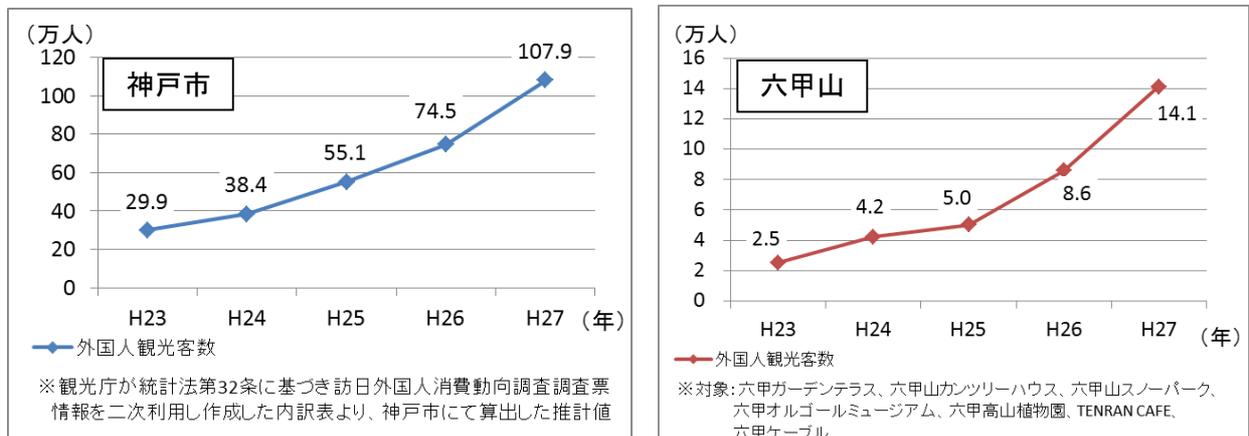
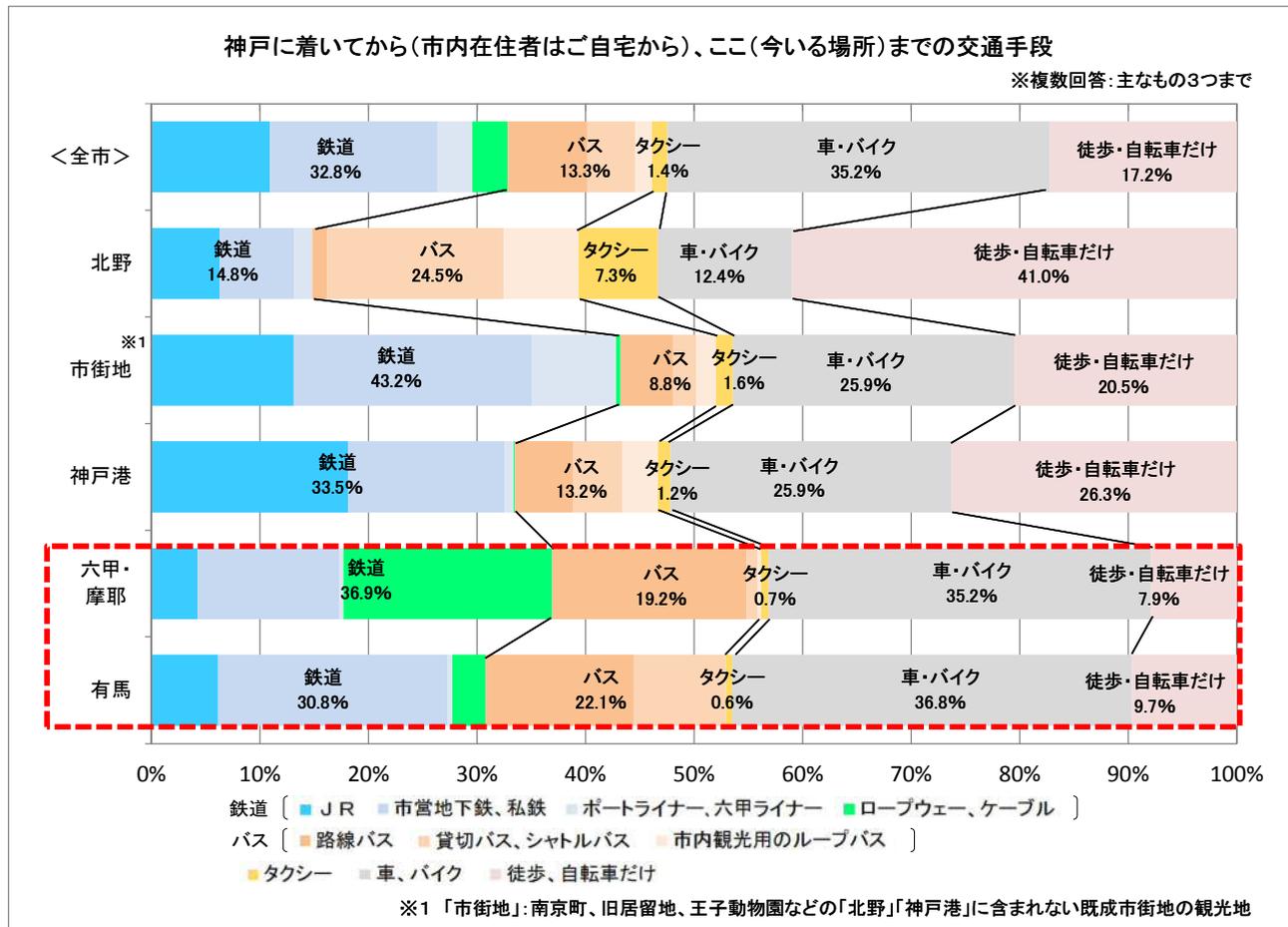


図 2-28 外国人観光客数の推移（左：神戸市、右：六甲山）

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、自動車に比べ公共交通の利用が少ない状況になっています。



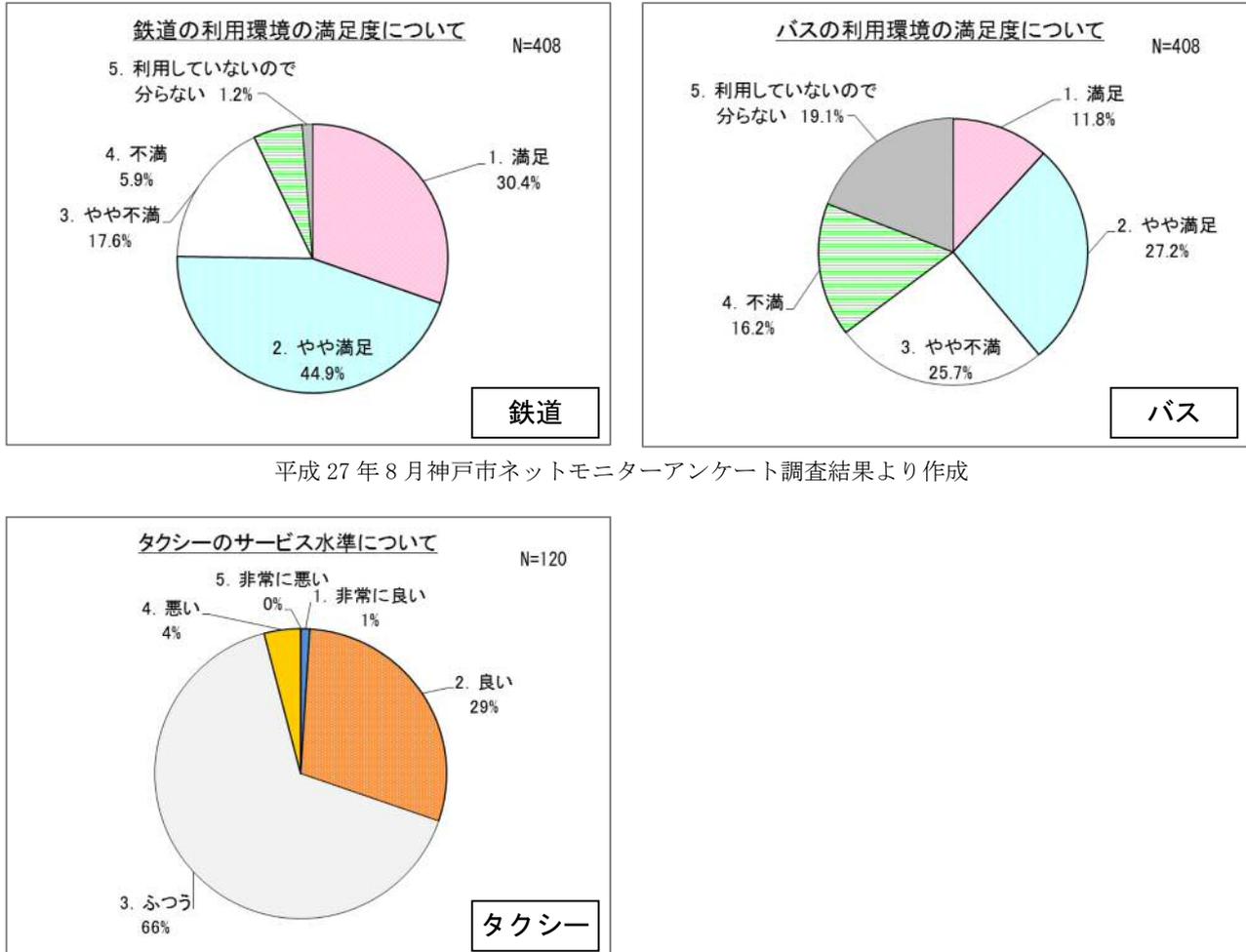
平成 27 年度神戸市観光動向調査結果より作成

図 2-29 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。



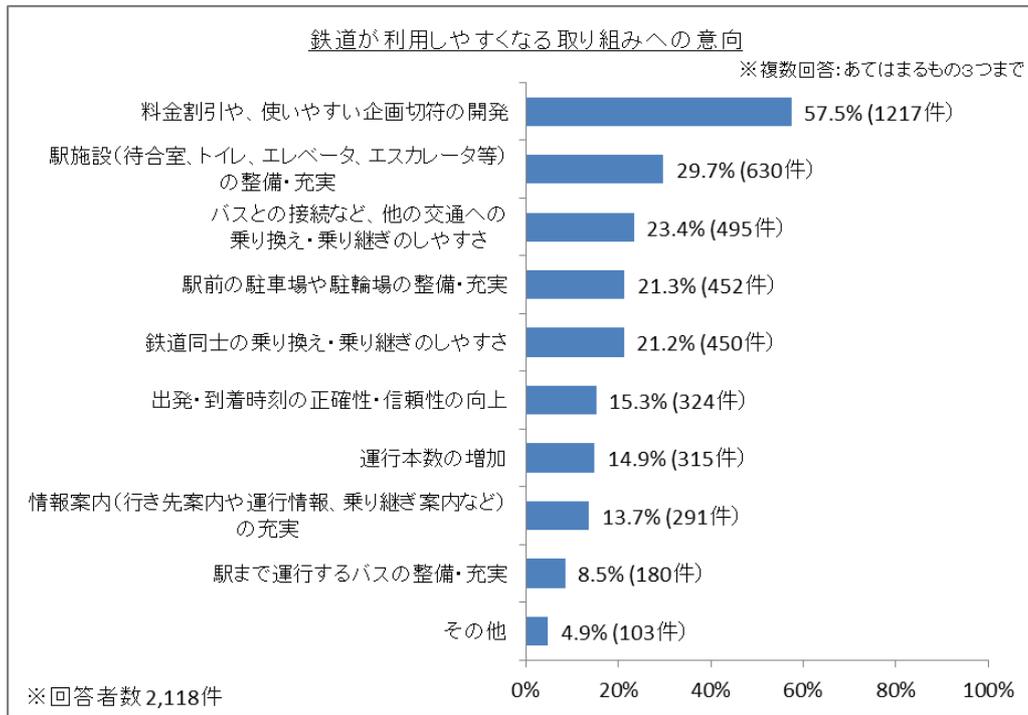
平成 27 年 8 月神戸市ネットモニターアンケート調査結果より作成

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 2-30 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。

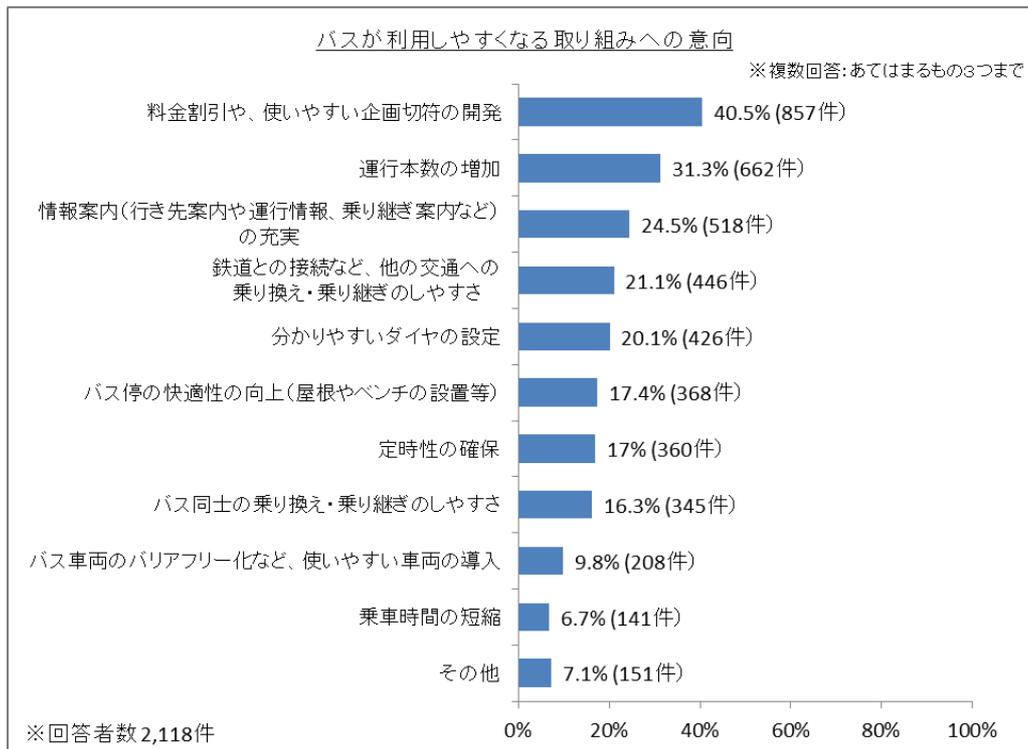


平成 28 年 8 月神戸市ネットモニターアンケート調査結果より作成

図 2-31 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。

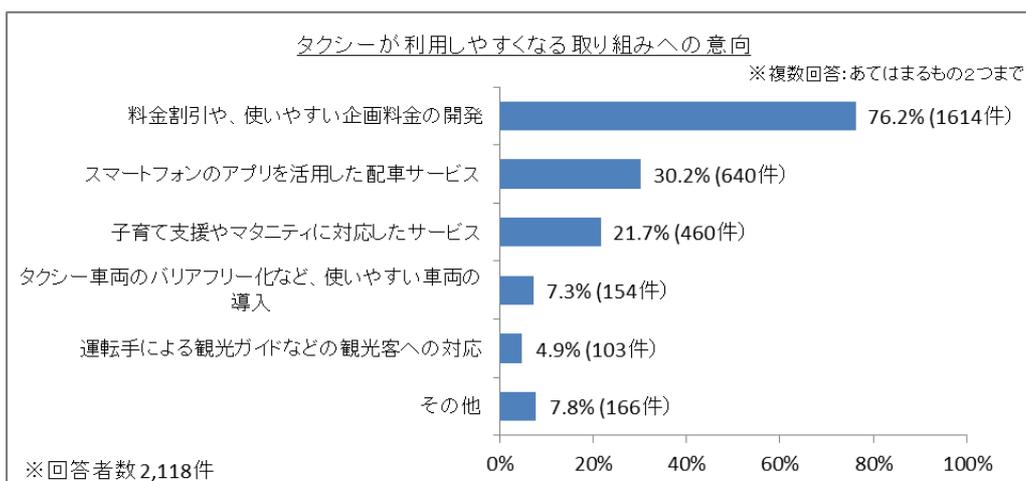


平成 28 年 8 月神戸市ネットモニターアンケート調査結果より作成

図 2-32 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 2-33 タクシーが利用しやすくなる取り組みへの意向

2.8. 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や、コミュニティバスの新設についての要望も増加しています。

(図 2-6、図 2-7、図 2-8 参照)

(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 2-7、図 2-8、図 2-15、図 2-16 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が増加しています。また、コミュニティバスの新設についての要望が増加しており、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 2-10、図 2-12、図 2-18、図 2-19、図 2-22、図 2-23 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 2-9、図 2-20、図 2-21 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 2-24 参照)

(5) 三宮周辺での来街者の回遊性向上

三宮周辺には、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駅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 2-25 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への対応が課題となっています。

(図 2-26 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 2-29 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 2-27、図 2-28 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 2-31、図 2-32、図 2-33 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 都市の魅力を高める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 地域のく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い交通環境の形成

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、より効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成を図ります。

さらに、地域に密着した公共交通として、バスやタクシーを活用した地域コミュニティ交通の充実を図ります。

また、都心や観光地においては、多様な移動手段の活用により、回遊性の向上を図ります。

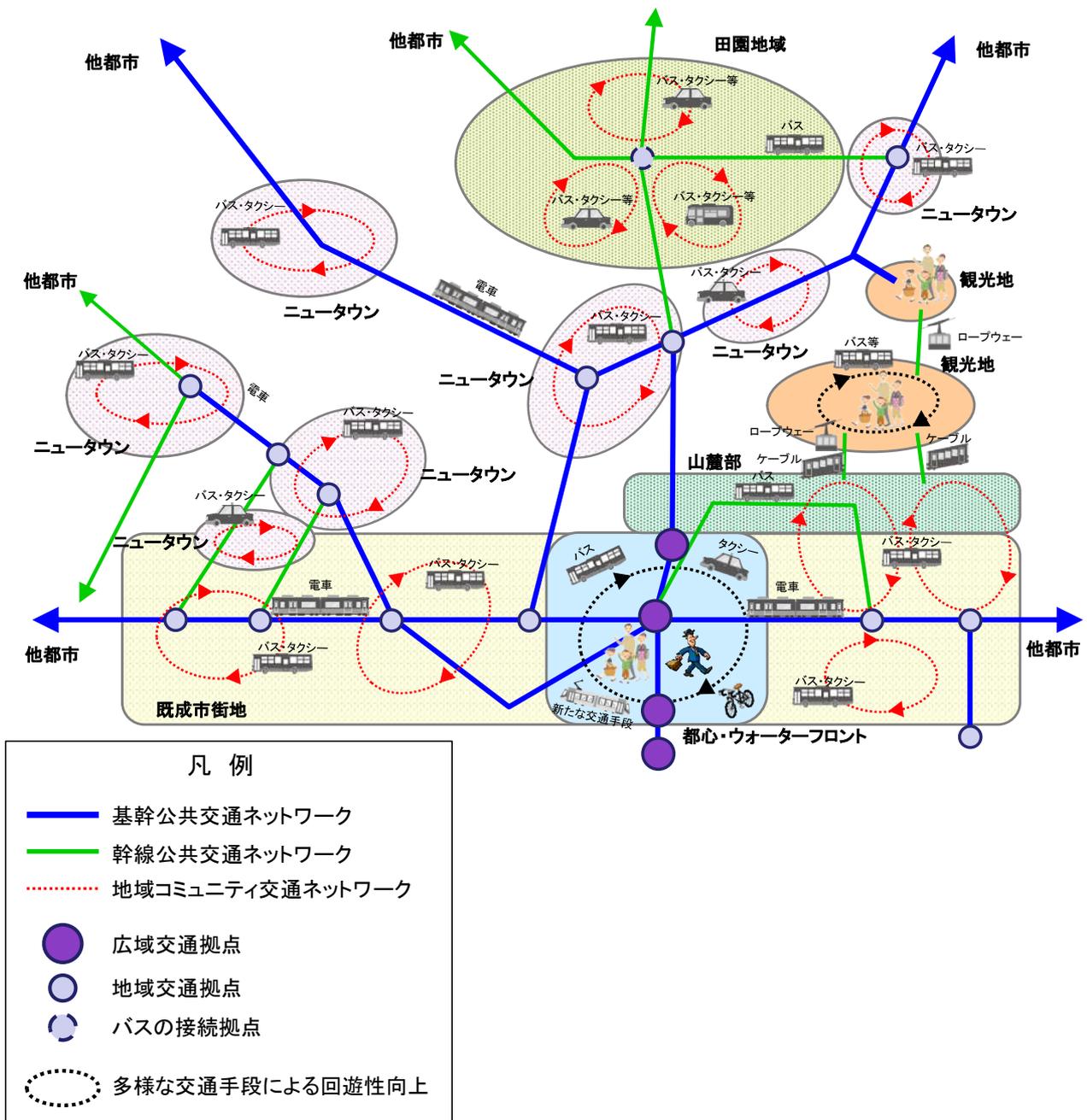


図 3-1 公共交通ネットワークの将来像

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
・鉄道

■ 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
・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
・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
・広域交通拠点 新神戸、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

地域コミュニティ交通ネットワーク

※地域での取り組み状況をふまえて随時反映

幹線公共交通ネットワーク

基幹公共交通ネットワーク

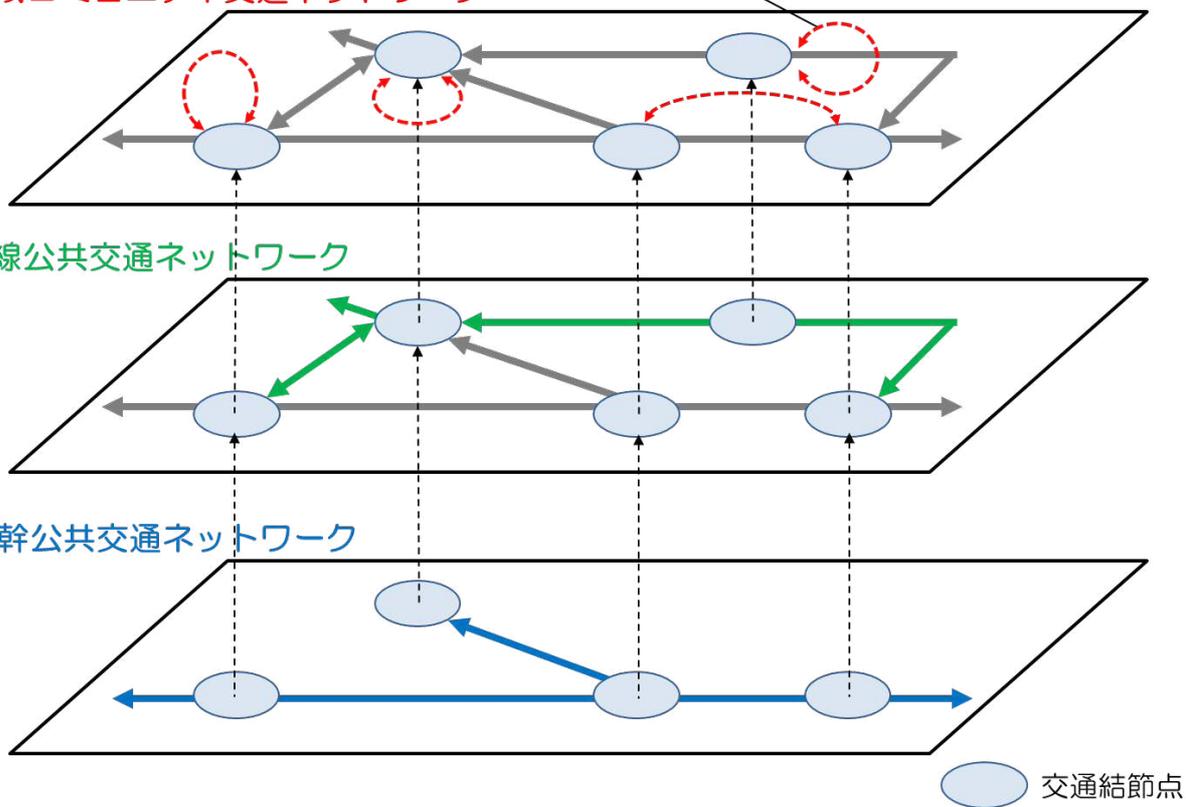


図 3-2 階層別の公共交通ネットワークのイメージ図

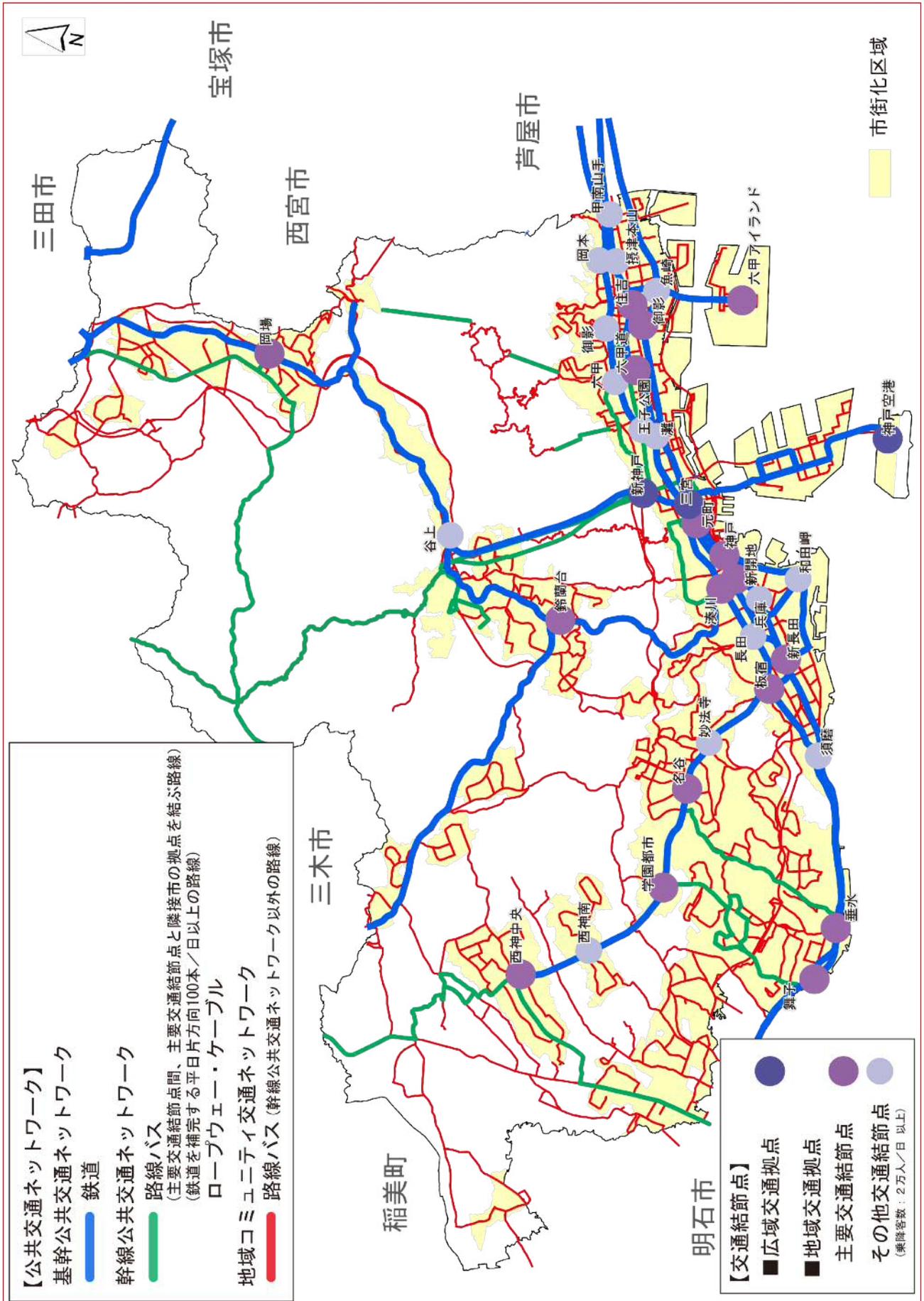


図 3-3 階層別の公共交通ネットワークの現況図

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めます。 ・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、地域の取り組みへの協力を行います。 			
			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・更新に取り組めます。 			

■ 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。

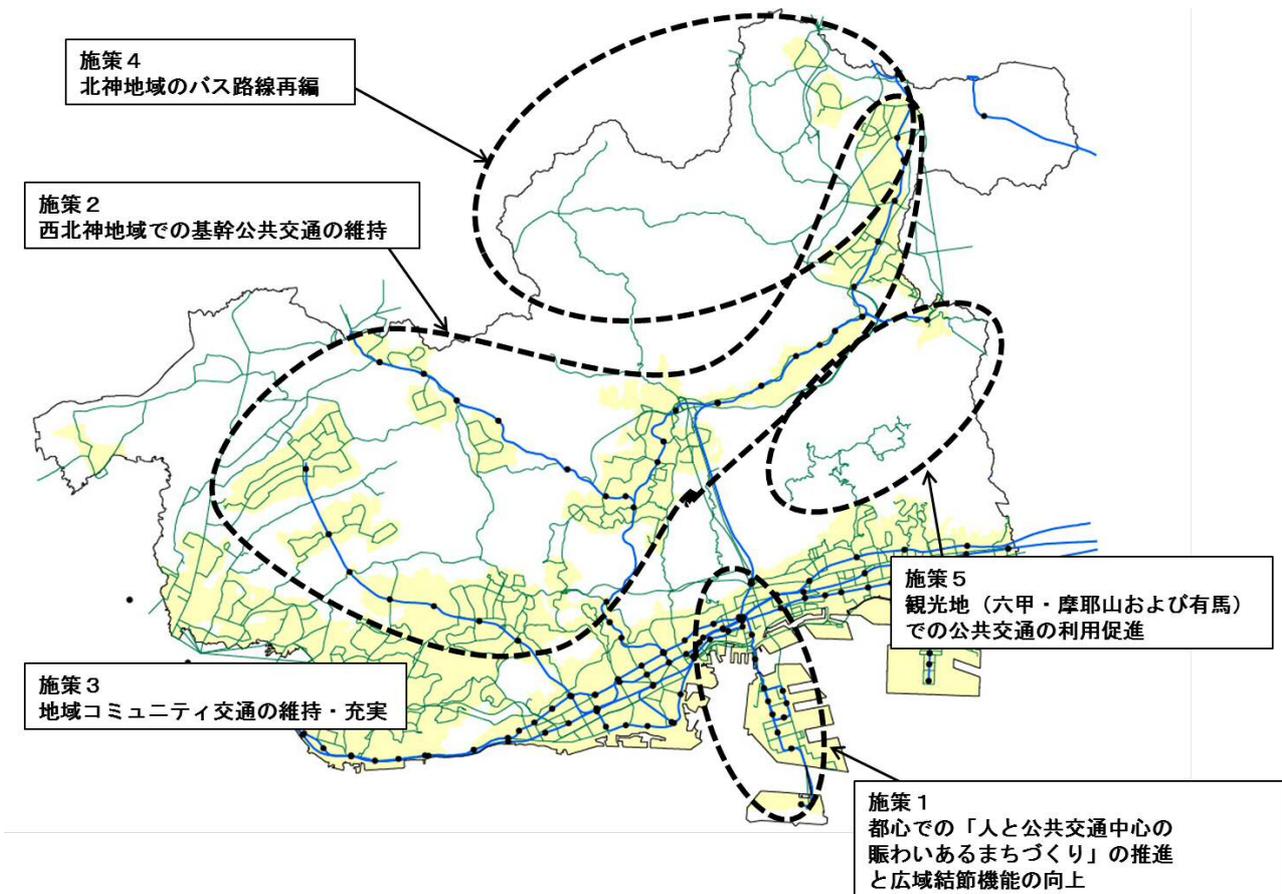
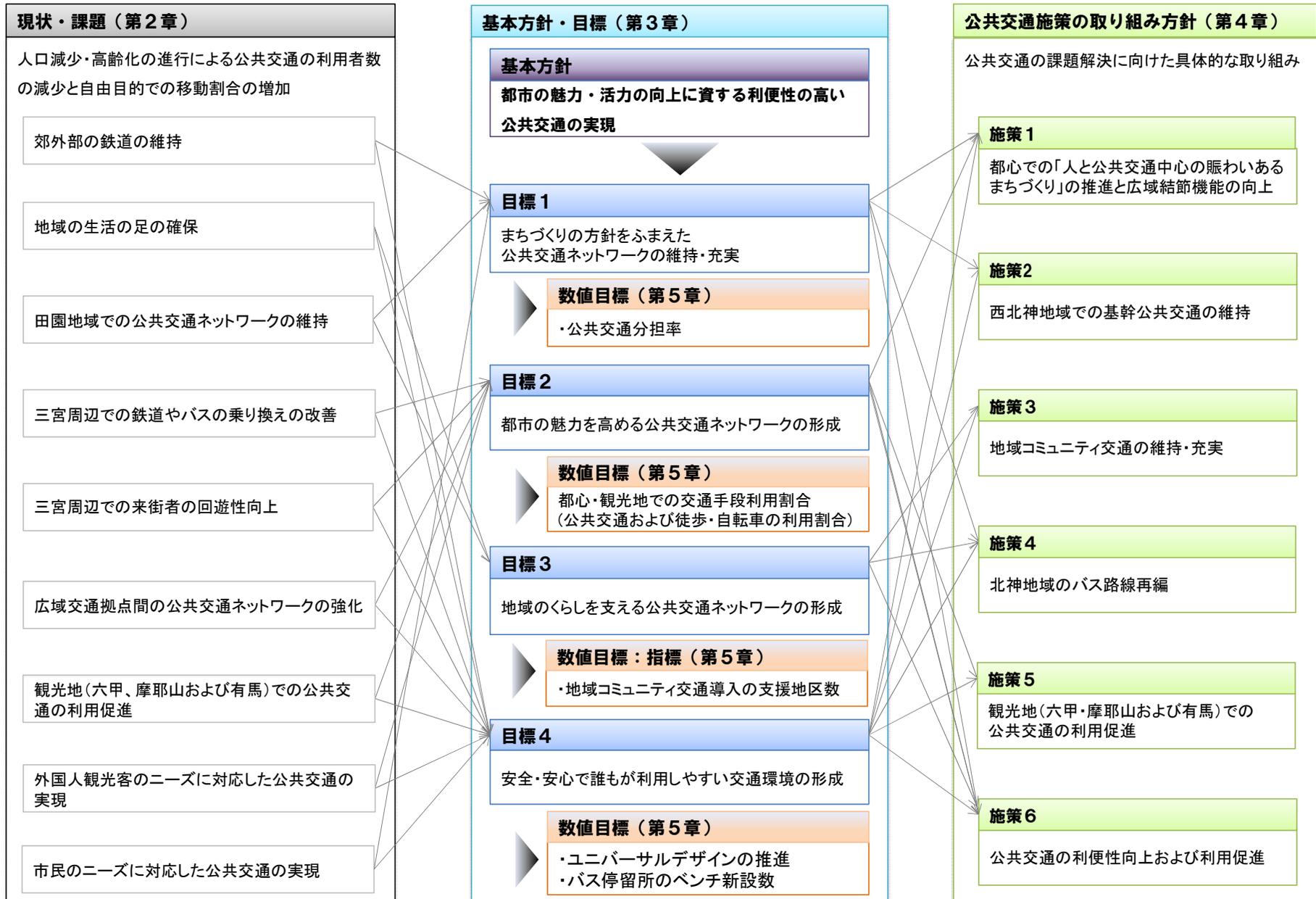


図 4-1 公共交通施策の対象エリア

＜現状・課題および基本方針・目標とその解決に向けた公共交通施策の取り組み方針の関連図＞



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。今後、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]」及び「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」（平成 27 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駅周辺については、6 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）を結ぶ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」の象徴となる空間作りを行います。

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。

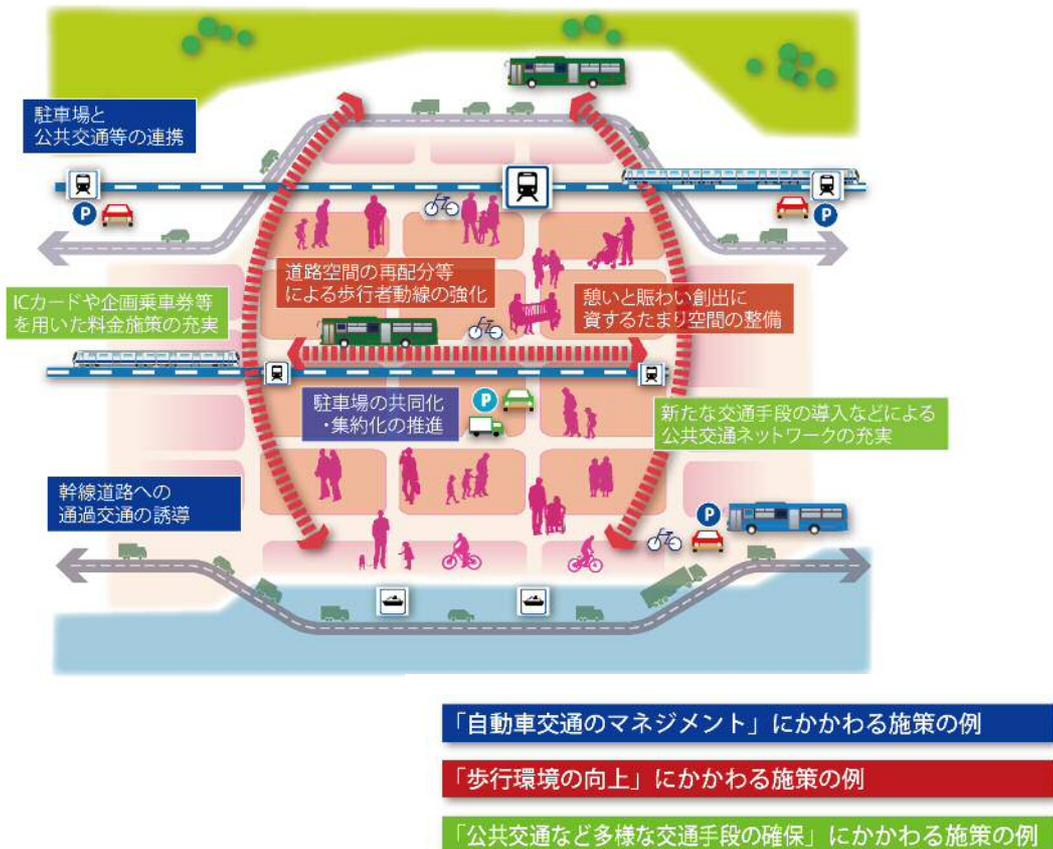


図 4-2 都心での交通体系イメージ図



図 4-3 三宮クロススクエアイメージ図



図 4-4 三宮クロススクエア（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（実施主体：交通事業者・行政・企業）

周辺開発にあわせて、ポイド空間（わかりやすい縦動線＋滞留空間）を民地内に整備することで、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。ポイド空間の整備においては、周囲からの視認性やわかりやすさなどに配慮します。

また、まちへのアクセスや乗り換え動線を分かりやすくするため、鉄道改札口やバス停留所などの交通の主要拠点となる場所からまちが視認できる見通しを確保します。

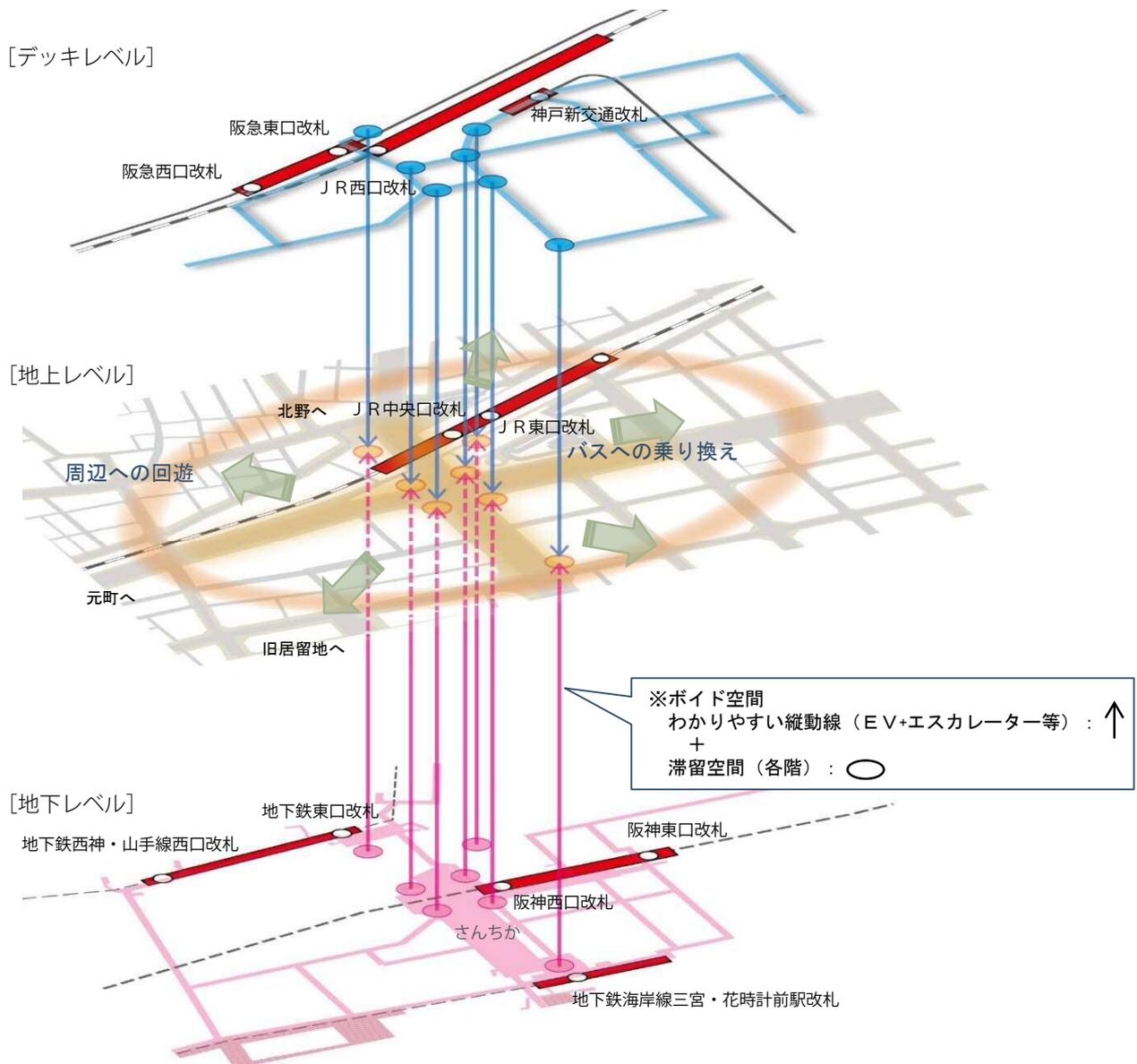


図 4-5 三宮駅の交通結節点の強化イメージ

② 駐車場と公共交通の連携（実施主体：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 バス乗降場の集約（実施主体：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、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。

また、路線バスについても、分散している停留所の方面別の集約に向けて、バスの転回や待ちスペースの確保などの検討を進めます。



バスターミナルの整備イメージ



図 4-6 バス乗降場の集約化イメージ

④ タクシーベいのあり方検討（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、タクシーベいの在り方を検討・調整します。

(2) わかりやすく使いやすい料金体系

⑤ ゾーン内均一料金制度等の料金体系の検討（実施主体：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。検討にあたっては、社会実験を実施し、結果の検証を行いながら進めます。

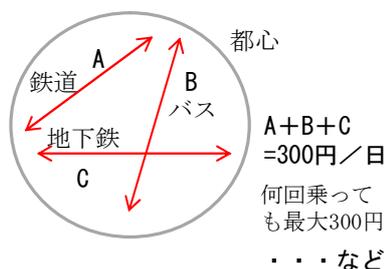


図 4-7 一定ゾーンでの上限運賃制イメージ



ゾーン内均一料金制度イメージ

(3) 公共交通に関連する情報案内の充実（実施主体：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

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（実施主体：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の導入可能性の検討（実施主体：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。

検討にあたっては、導入における課題を整理し、関係者と協議を行います。



LRTイメージ

<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。

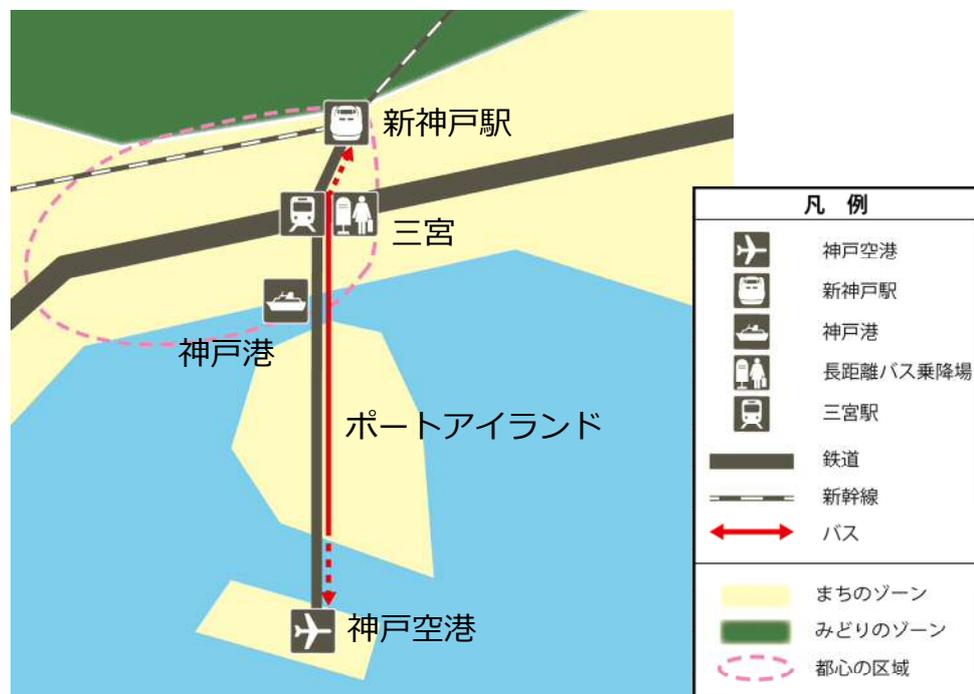


図 4-8 広域交通拠点間の交通体系イメージ図

【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

(実施主体：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、バスを活用します。

また、ポータルライナーについては今後の神戸空港の利用状況やポートアイランドへの企業進出等の状況をふまえ、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（そごう前））

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

今後の神戸空港の利用状況やポートアイランドへの企業進出等の状況をふまえ、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 H38年度以降
	前半 H28～H32年度	後半 H33～H37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 バス乗降場の集約	調査・計画	実施	
④ タクシーベいのあり方検討	調査・計画	実施	
(2) わかりやすく使いやすい料金体系			
⑤ ゾーン内均一料金制度等の料金体系の検討	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、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。

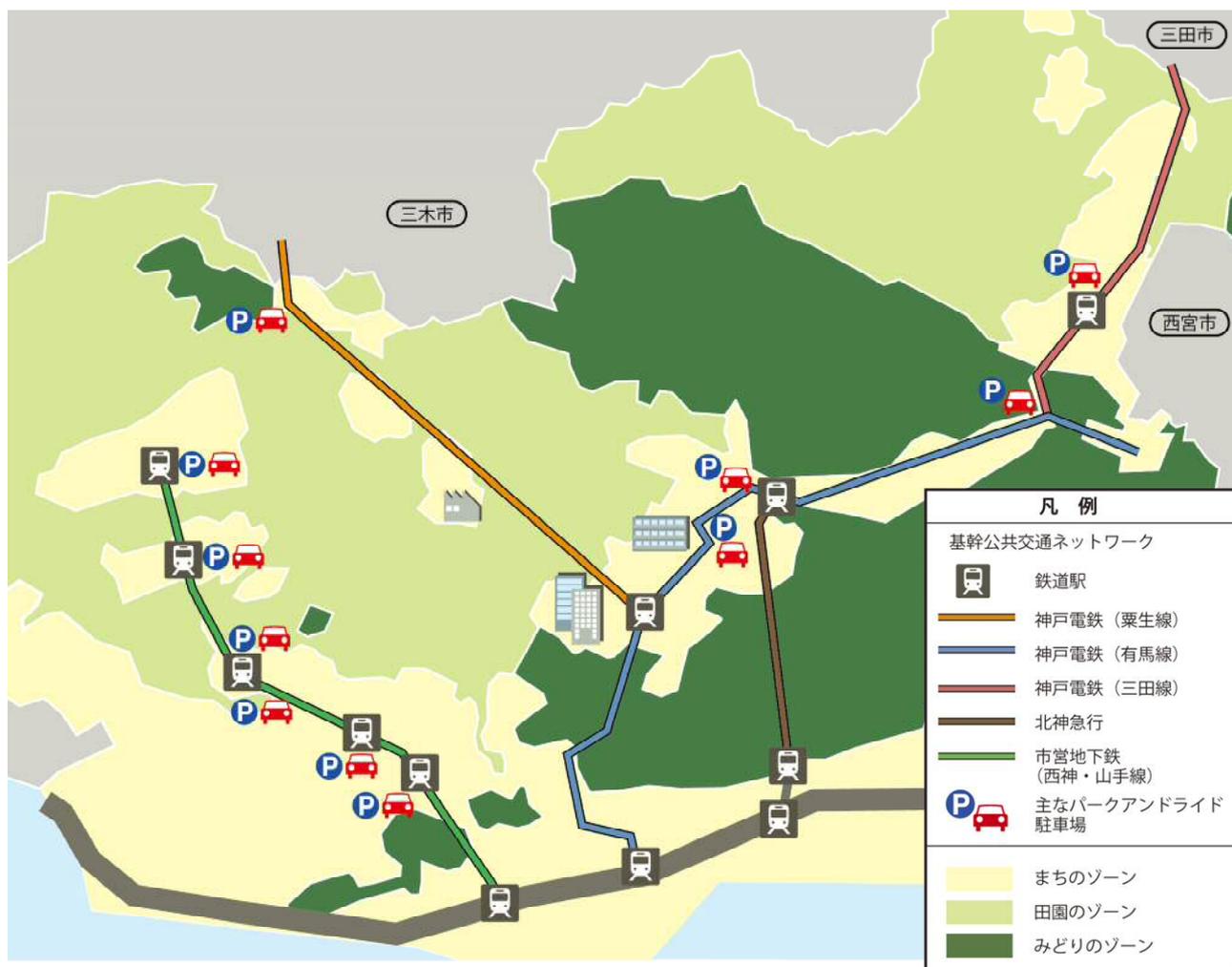


図 4-9 西北神地域の交通体系図

■ 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（実施主体：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 駅にアクセスする路線バスとのダイヤ調整等による乗り継ぎ円滑化

（実施主体：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、キスアンドライドの推進

（実施主体：交通事業者・行政・市民）

パークアンドライド、キスアンドライドを推進し、公共交通への利用転換を図ります。



西神中央駅駐車場

(3) まちづくりとの連携

④ 駅周辺のまちづくり（実施主体：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）・鈴蘭台駅前再開発

- ・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）



市営桜の宮住宅建替事業（1期）（イメージ）

(4) 利便性向上・利用促進施策の実施

⑤ 企画乗車券等による利用促進（実施主体：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）

⑥ 公共交通優先利用行動の喚起

(実施主体：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

⑦ 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）

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

⑧ 基幹公共交通の維持・充実等を図るための施策の検討（実施主体：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（実施主体：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（実施主体：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（実施主体：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 H38年度以降
	前半 H28～H32年度	後半 H33～H37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 駅にアクセスする路線バスとのダイヤ調整等による乗り継ぎ円滑化	継続して実施		
③ パークアンドライド、キスアンドライドの推進	調査・計画、実施	状況に応じて判断	
(3) まちづくりとの連携			
④ 駅周辺のまちづくり	実施	状況に応じて判断	
(4) 利便性向上・利用促進施策の実施			
⑤ 企画乗車券等による利用促進	継続して実施		
⑥ 公共交通優先利用行動の喚起	継続して実施		
⑦ 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			
⑧ 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	状況に応じて判断	
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、既成市街地や山麓部などの坂が急な地域や一部の成熟したニュータウンなどにおいて、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しバス路線を再編するとともに、地域の生活の足を確保するため、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（実施主体：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。

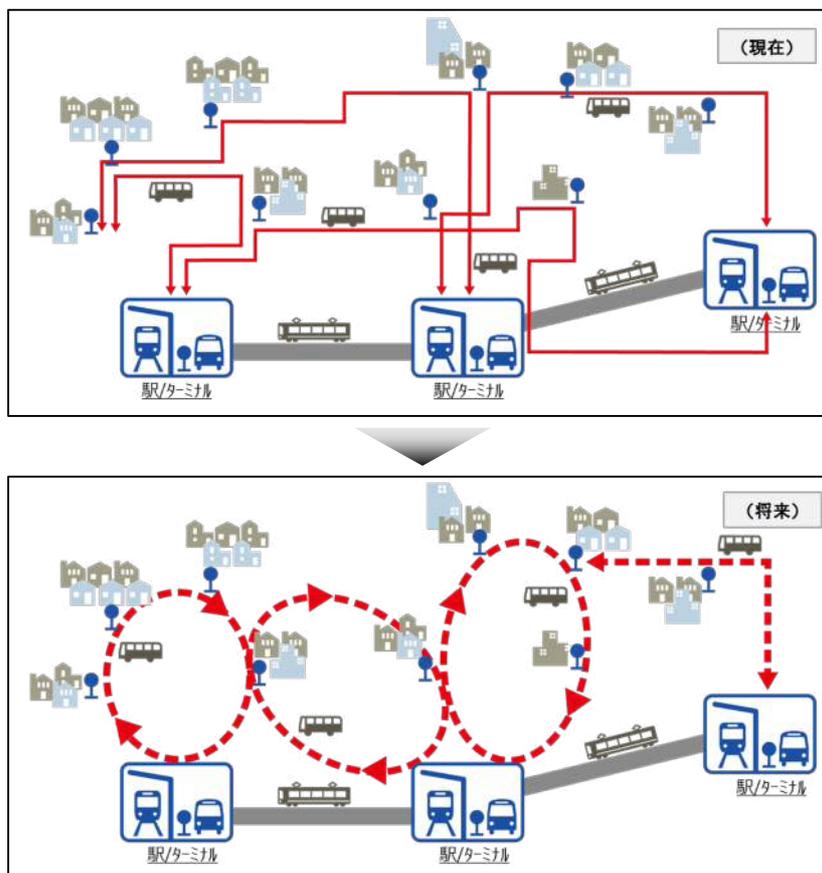


図 4-10 地域コミュニティ交通の効率的なネットワークのイメージ図

(2) 新たな地域コミュニティ交通の導入

① 地域の優先度による計画的な支援展開（実施主体：行政）

地域住民のまとまりや主体性などとともに、鉄道駅やバス停留所からの距離、道路勾配などの現地の地形条件、道路の整備状況、高齢化の状況などの客観的なデータ分析を行い、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。

② 地域主体による地域コミュニティ交通の導入（実施主体：市民・交通事業者・行政）

普段、地域で利用されている交通手段や既存の公共交通の利用状況等を整理して、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、その実現に向けた取り組みを進めます。

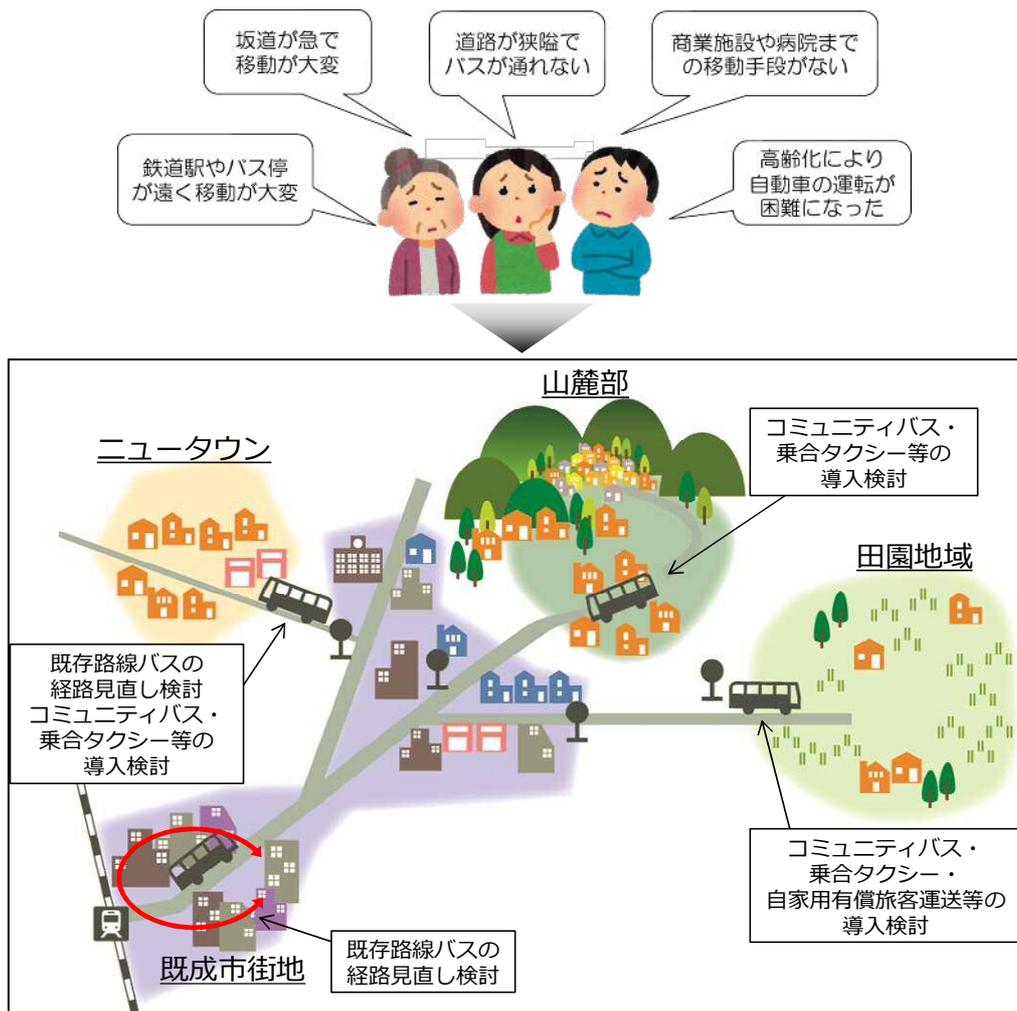


図 4-11 地域コミュニティ交通の導入イメージ図

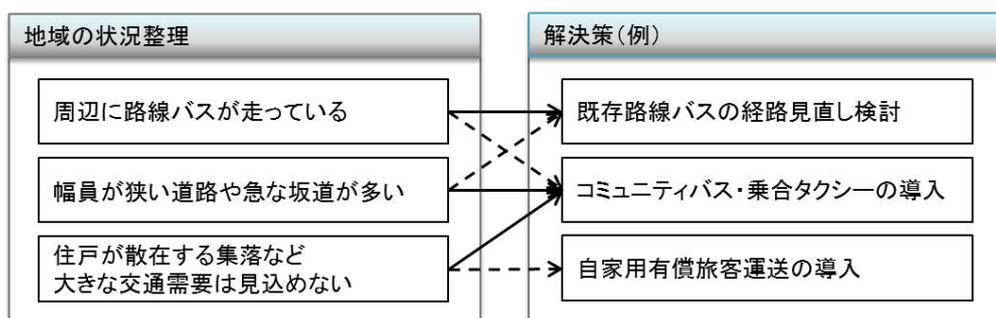
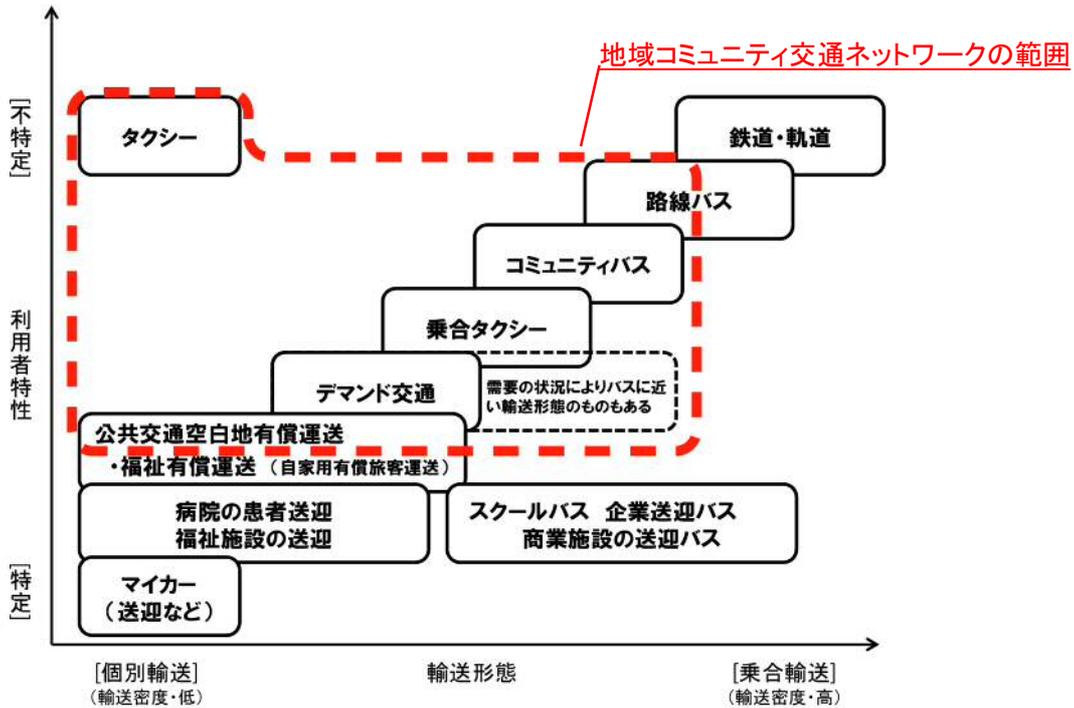


図 4-12 地域の状況とその解決策（例）



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 4-13 地域コミュニティ交通ネットワークの範囲

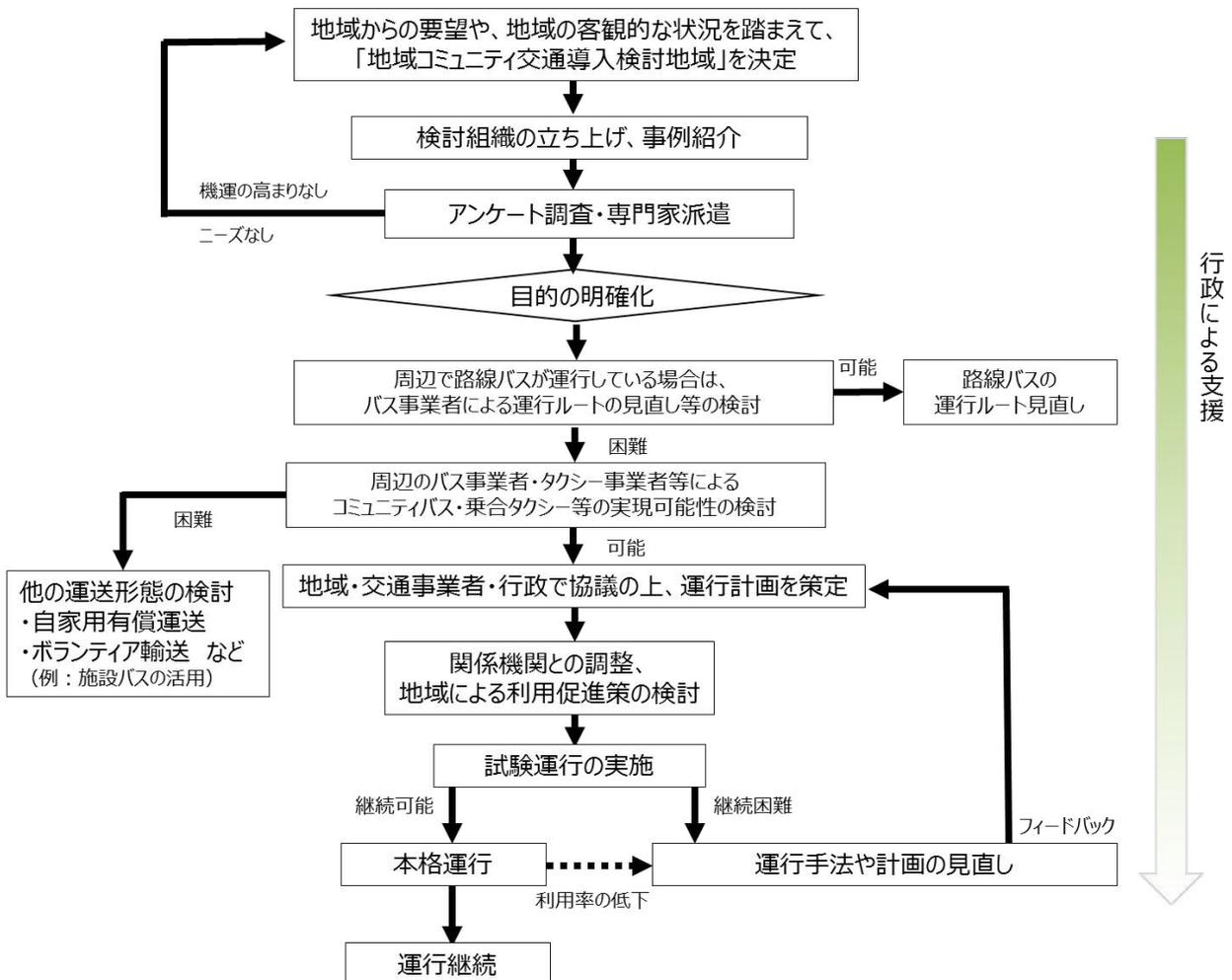


図 4-14 地域コミュニティ交通導入の取り組みフロー図

<塩屋地域の取り組み事例>

塩屋地域の特徴

- 道路幅員が狭い丘陵地に位置する住宅地域
- バスが運行できず、駅や商業施設へ交通手段がない地域がある

試験運行までの経緯

- ① 地域主体で地域内をきめ細やかに運行する交通手段の確保に向けた検討を開始
 - ② 塩屋コミュニティバスを走らせる会を結成
 - ③ ニーズ把握のため住民アンケート調査を実施
 - ④ 地域・運行事業者・行政で運行計画を検討
- ⑤ タクシー車両を使った試験運行の実施
 運行事業者：山陽タクシー株式会社
 実施主体：塩屋コミュニティバスを走らせる会
 - 1回目 (H28.2~4) :
 地域内の交通需要を把握するため、路線型(6系統)・予約型の2種類の運行形態で実験
 - 2回目 (H28.9~10) :
 1回目の結果をふまえて運行計画を見直し(6系統→4系統など)、本格運行への移行を見極めるための運行
 ⇒利用実態に応じた運行計画にさらに見直し、試験運行を継続しながら本格運行への移行手続きを開始



第2回試験運行：
 運行ルート図
 (3, 4系統+予約型)



<八多町の取り組み事例>

八多町の特徴

- 路線バスの減便とバス利用者の減少が繰り返される

試験運行までの経緯

- ① 地域の足の確保に向けた勉強会を地域で開始
 専門家・交通事業者・行政も交え協議
 - ② ニーズ把握のため住民アンケート調査を実施
 - ③ 地域・運行事業者・行政で運行計画を検討
- ④ バス車両を使った試験運行の実施
 運行事業者：神姫バス株式会社
 実施主体：八多町自治協議会
 - 1回目 (H25.10~H26.9) :
 路線バスのルート変更等によるニーズ検証
 - 2回目 (H27.10~12) :
 地域をきめ細やかに運行できる小型バスによる運行
 - 3回目 (H28.9~11) :
 2回目の結果を踏まえた増便、ダイヤ・ルートを変更した小型バスによる運行



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（実施主体：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（実施主体：市民・行政）

バスの乗り継ぎ割引や企画乗車券、かしこ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を工夫し、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 H38年度以降
	前半 H28～H32年度	後半 H33～H37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		状況に応じて判断
(2) 新たな地域コミュニティ交通の導入	調査・計画、実施		状況に応じて判断
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		状況に応じて判断
(4) 地域コミュニティ交通の利活用	継続して実施		状況に応じて判断

 調査・計画、実施
  状況に応じて判断

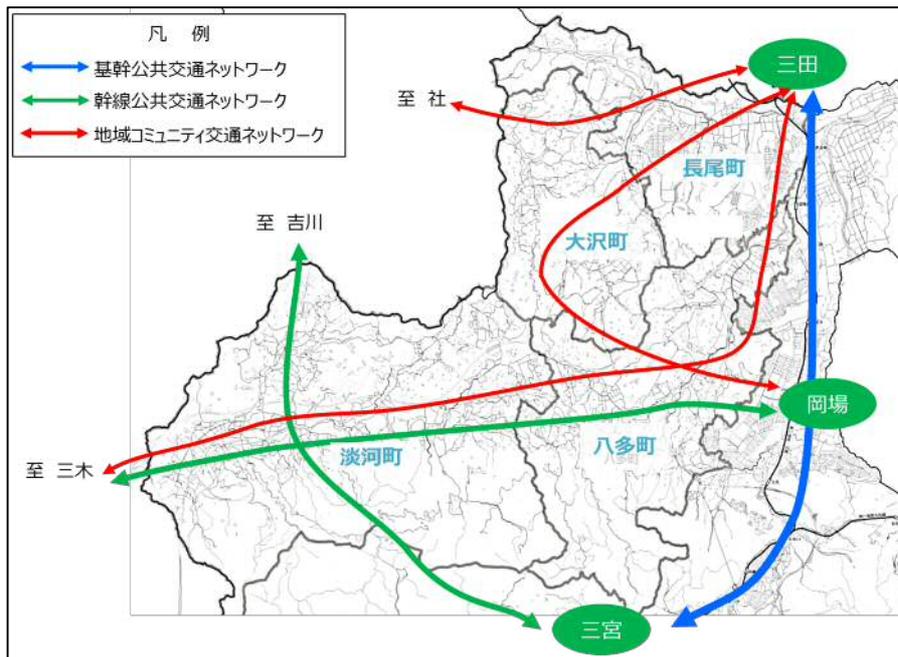
施策4 北神地域のバス路線再編

北神地域では今後「(例) 北神地域公共交通再編実施計画」を策定し、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を導入することで、既存の公共交通ネットワークを効率的・効果的な公共交通ネットワークに再編します。

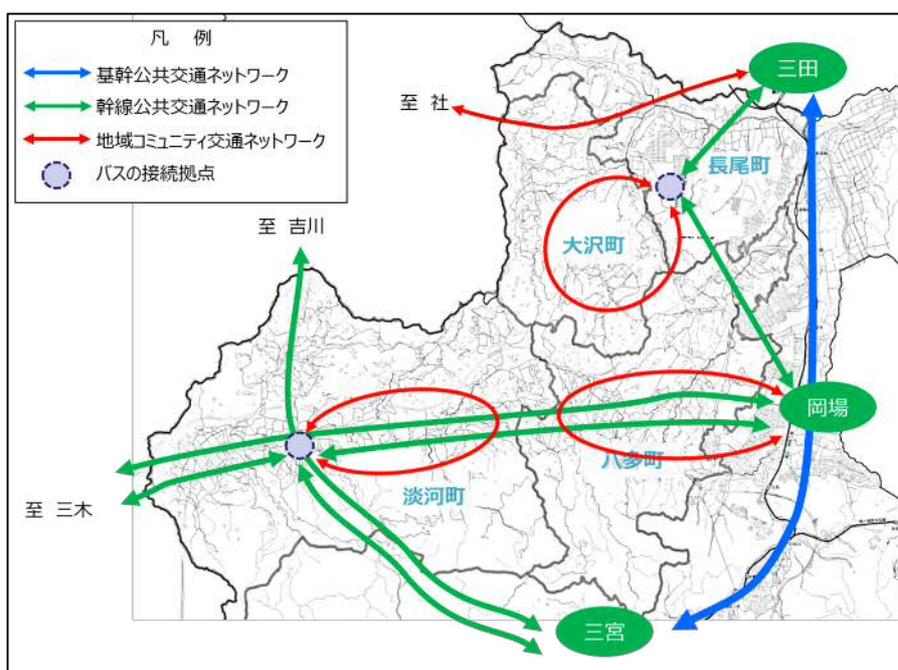
また、当地域において「神戸・里山暮らし」等の里づくりの取り組みを進めており、これらの施策と連携します。

<バス路線再編のイメージ>

【現在】



【再編後】



■ 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（実施主体：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、地域をきめ細や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（実施主体：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。また、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。

(3) 乗り継ぎ円滑化の検討（実施主体：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（実施主体：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（実施主体：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：「神戸・里山暮らし」の推進（神戸 2020 ビジョンより抜粋）>

豊かな自然を満喫できる農村部に暮らしながら、都心部の利便性を享受できる「神戸ならではの里山暮らし」を推進します。

具体的には、都市住民と農業・農村のマッチングや特区の活用など規制緩和により、

- ・空き家の活用
- ・茅葺き民家などの地域資源を活用した農家レストラン・カフェ、宿泊施設などの交流施設の立ち上げ
- ・就農支援、耕作放棄地対策
- ・コミュニティバスの運行

などを行い、一時的な訪問・交流から「神戸ならではの里山暮らし」へとつなげ、農村の活性化を図ります。

■ 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 H38年度以降
	前半 H28～H32年度	後半 H33～H37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

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。六甲・摩耶山は六甲山系南側の既成市街地とロープウェーやケーブル、路線バスで連絡されるとともに、有馬とはロープウェーで連絡されています。

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。

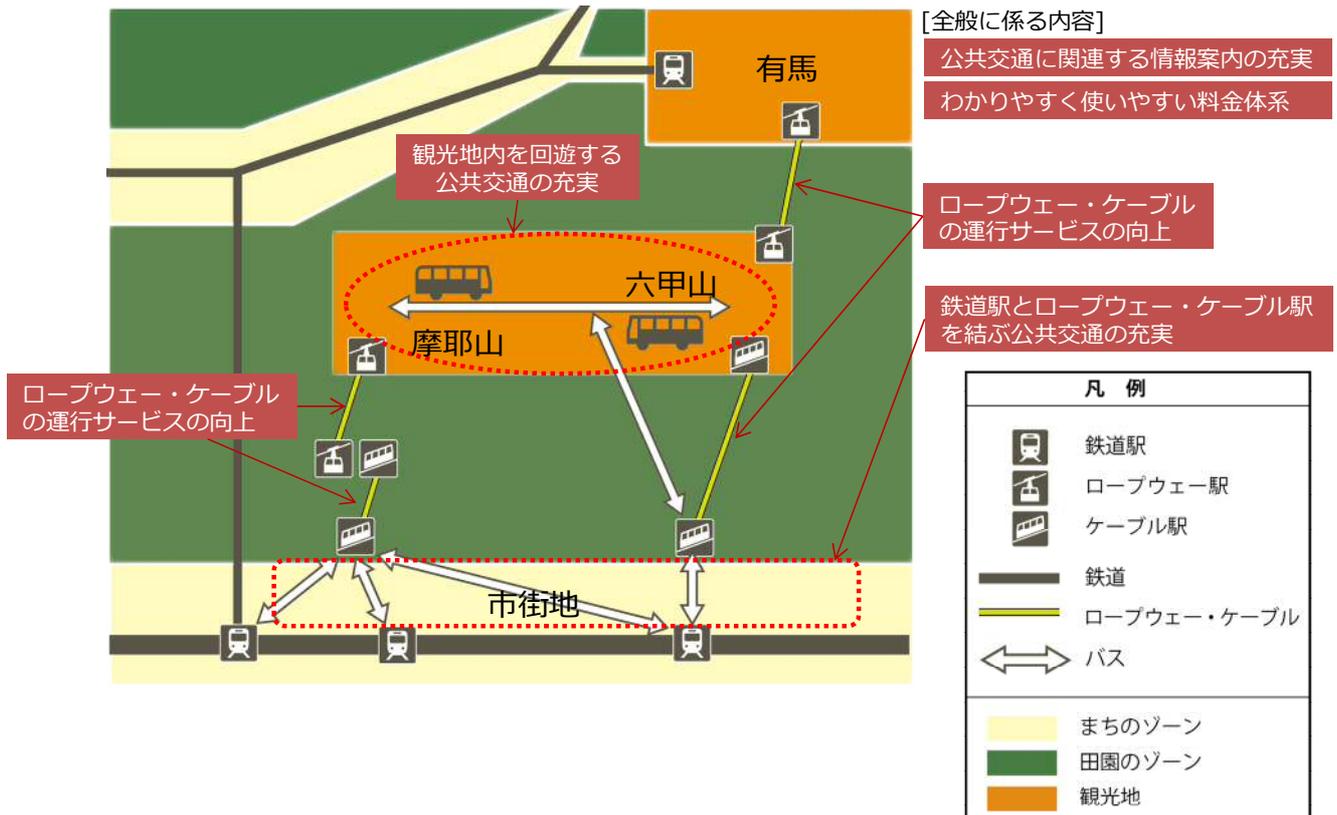


図 4-15 観光地での交通体系イメージ図

■ 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（実施主体：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。

② 鉄道駅とロープウェー・ケーブル駅のアクセス強化（実施主体：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（実施主体：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：「六甲山の魅力化促進」（神戸 2020 ビジョンより抜粋）>

神戸の貴重な財産である六甲山について、癒しの空間づくりなど新たな価値を創造するとともに、1,000万ドルの夜景の魅力を効果的に発信し、六甲・摩耶の活性化を図ります。

○緑豊かな六甲・摩耶の活性化

都市資源として六甲山の活用を図るため、摩耶山上エリアの魅力を向上させる再整備や癒しの空間づくりなど身近に自然を楽しめる新たな価値を創造します。

六甲山上の保養所等の遊休施設について、六甲山上の保養所等の遊休施設について、企業の宿泊・研修施設や集客施設など有効活用を図り、六甲山の優れた立地や環境を活かした新たな魅力を創出します。

○六甲・摩耶観光の振興

都心近くにありながら豊かな自然を手軽に満喫できることを活かし、1,000万ドルの夜景の魅力を効果的に発信するとともに、六甲山・摩耶山ならではの時間を過ごすことができる着地型観光を推進します。

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（実施主体：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。

(3) わかりやすく使いやすい料金体系（実施主体：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）

■ 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 H38年度以降
	前半 H28～H32年度	後半 H33～H37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（実施主体：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（実施主体：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（六甲道駅）

(3) 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

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】

(4) I C T の活用による情報提供

(実施主体：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。



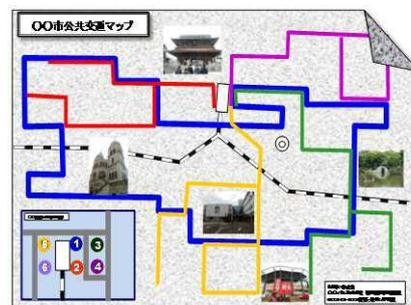
K O B E 乗継検索 (神戸市交通局)

(5) バスロケーションシステムの推進 (実施主体：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。

(6) 公共交通マップ等の作成 (実施主体：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。



公共交通マップ (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】

(7) わかりやすく使いやすい料金体系 (実施主体：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す。

また、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。

(8) 鉄道と連動したバス運行ダイヤの設定 (実施主体：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。

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】

(9) モビリティ・マネジメントの実施（実施主体：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。

■ 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 H38年度以降
	前半 H28～H32年度	後半 H33～H37年度	
取り組み方針1			
(1) 待ち合い環境の整備	継続して実施		状況に応じて判断
(2) ユニバーサルデザインの推進	継続して実施		状況に応じて判断
(3) 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		
取り組み方針2			
(4) ICTの活用による情報提供	継続して実施		
(5) バスロケーションシステムの推進	調査・計画、実施		状況に応じて判断
(6) 公共交通マップ等の作成	継続して実施		
取り組み方針3			
(7) 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		
(8) 鉄道と連動したバス運行ダイヤの設定	継続して実施		
取り組み方針4			
(9) モビリティ・マネジメントの実施	継続して実施		

→ 調査・計画、実施 ▨ 状況に応じて判断

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	現況値	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	30% (平成22年)	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		
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)	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		
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)	延べ 28地区 (平成28～37年)
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)	70編成 (平成37年)
バス停留所のベンチ新設数	60基 (平成27年度)	延べ 500基 (平成28～37年)

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・検証し、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目標年次の中間年に検証・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。

参考 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)

軽量軌道交通のことであり、都市内やその近郊で運行される中小規模の鉄軌道全般をさす。

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、主に観光やレジャー等のニーズに対応した乗車券。

キスアンドライド

自宅から鉄道駅・バスターミナルまで自動車で送迎してもらい、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。

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。

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を利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

郊外の自宅から郊外の鉄道駅・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

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うながすもので、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 サービスのことをさす。