

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

（参考資料）

上位計画における都市交通の考え方

【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
- ・本指針では、めざすまちの姿の全体像の中の都市交通については次のように掲げています。

神戸がメガ・リージョンの一翼を担う観点から、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。
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。

【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、若者をターゲットの中心として掲げるとともに、高齢者や障がい者、外国人の皆さんなど、誰もが安心して暮らし、活躍できるまちを目指す。
- ・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、公共交通網の充実は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。

神戸づくりの指針(都市構造図)



神戸市総合交通計画(2013年9月策定)

〈めざす交通環境〉

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踏まえ、すべての人にやさしく暮らしやすいまち、持続可能な、さらに魅力・活力あるまちを実現するため、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をめざします。

〈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

都市の玄関口である広域交通の結節点の移動円滑化を図るとともに、市域全体で誰もが使える環境にやさしい公共交通を中心とした交通体系をつくることが重要です。併せて、公共交通の維持のための仕組みづくりや、市民や行政などが協働して公共交通を支えることも重要です。このため、公共交通ネットワークの利便性向上や、自動車から公共交通への利用転換など、公共交通の維持・充実を図ります。

方針2 地域の暮らしを支える交通環境の形成

市民の身近な日常生活での移動では、健康にもつながる歩いて暮らしやすい交通環境や、多様な交通手段の組み合わせによる地域特性やニーズに応じた交通環境をつくることが重要です。このため、歩行環境の向上や、駅や生活利便施設までの移動手段の確保など、日常生活に関わる交通環境の向上を図ります。

方針3 都心・観光地における魅力的な交通環境の形成

多くの人を訪れ交流する都心や観光地において、人の交流や多様な都市活動を支える魅力的な交通環境をつくることが重要です。このため、歩きたくなる歩行空間を創出するとともに、多様な交通手段を活用することで、回遊性の向上を図ります。

神戸市総合交通計画と神戸市地域公共交通網形成計画の関係

神戸市総合交通計画

<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

神戸市地域公共交通網形成計画

公共交通ネットワークの形成方針

公共交通政策の主な取り組み方針

方針2
地域の暮らしを支える交通環境の形成

[主な地域ごとの公共交通政策]

- (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
- (2) 西北神地域での基幹公共交通の維持
- (3) 地域コミュニティ交通の支援
- (4) 広域拠点を結ぶ公共交通の充実
- (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

方針3
都心・観光地における
魅力的な交通環境の形成

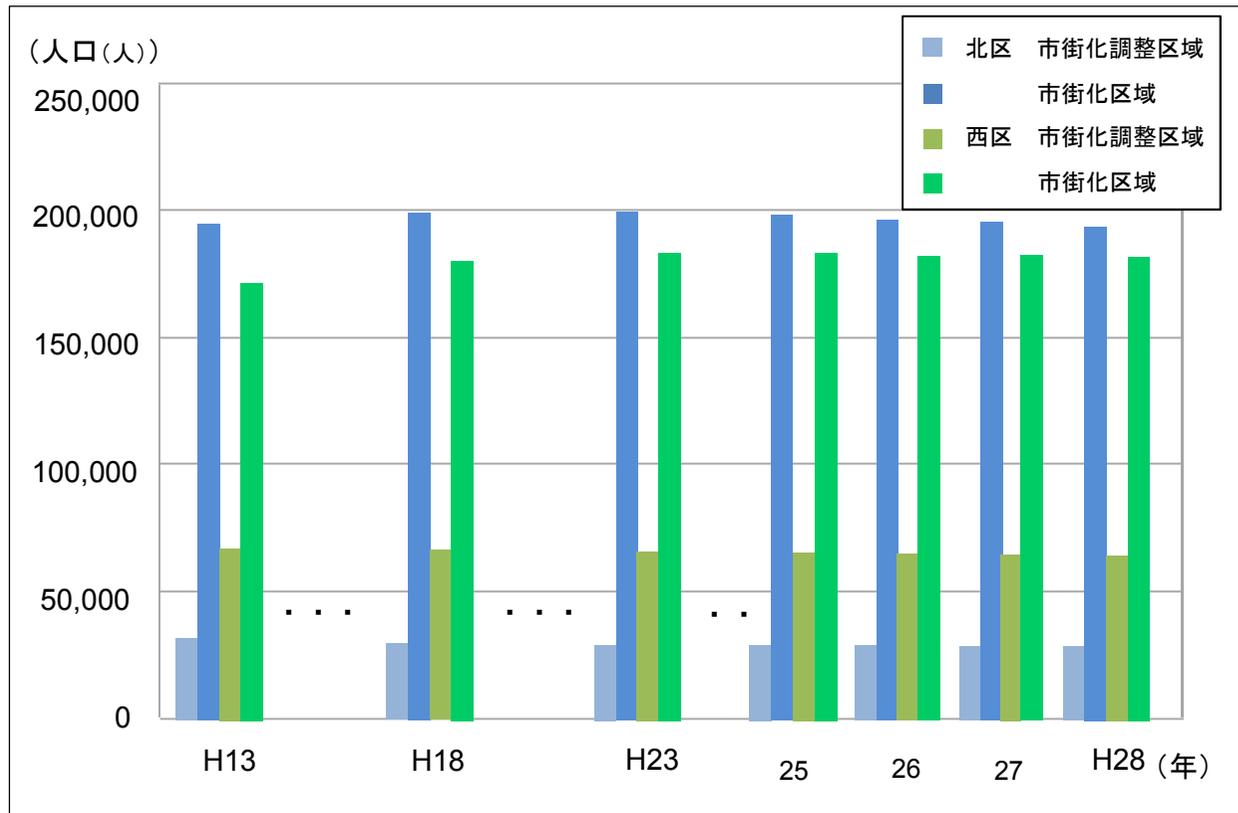
[公共交通の利便性向上・利用促進施策]

利用環境の整備、交通情報案内、モビリティマネジメント、
料金施策など

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

【1】 田園地域の現状

北区・西区の市街化調整区域・市街化区域の人口の推移

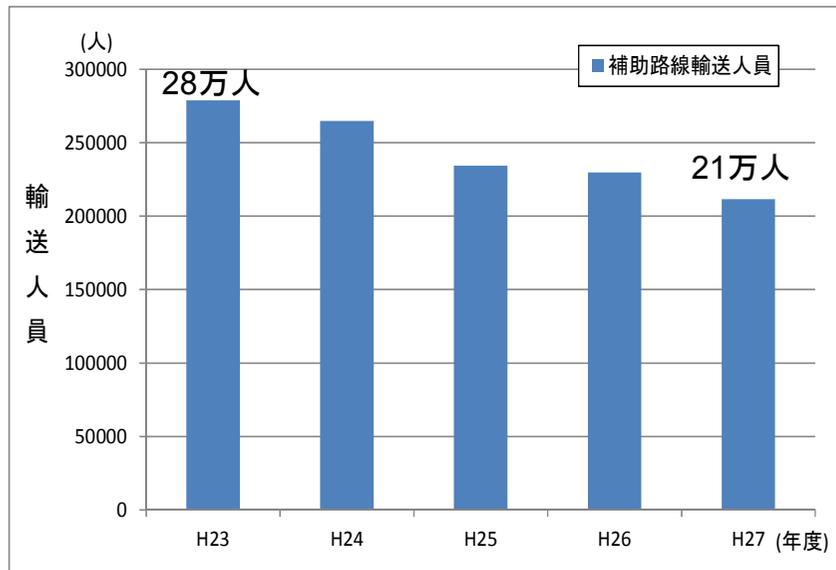


・北区、西区の市街化調整区域内の人口は、区全体の人口の10～30%を占めている

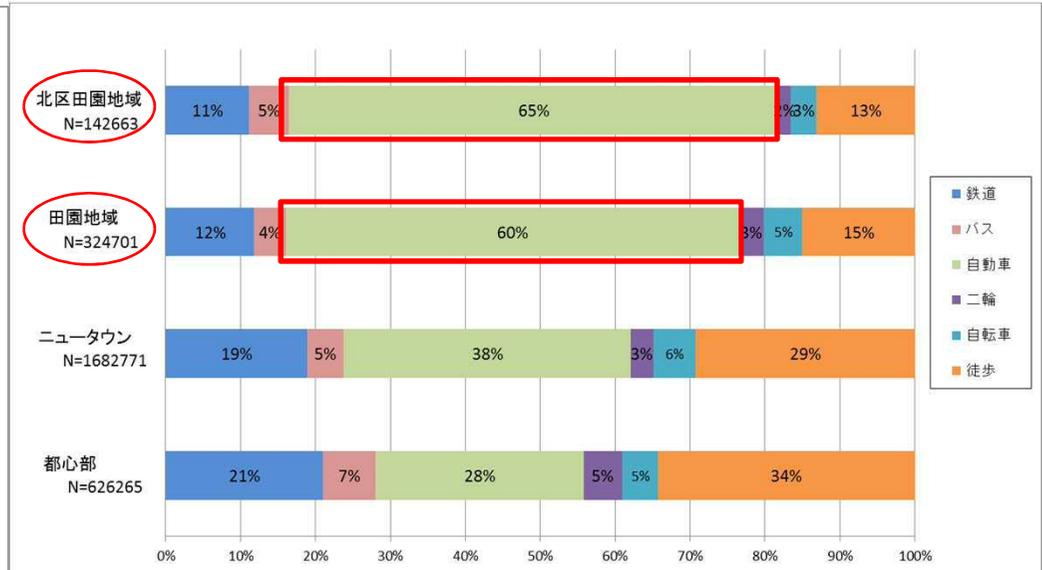
3-2. 田園地域の地域コミュニティ交通支援及びバス路線再編

【2】田園地域(北区)における交通利用状況

田園地域(北区)の主要バス路線における輸送人員の推移



田園地域(北区)における交通分担率



(H22近畿圏パーソントリップ調査より)

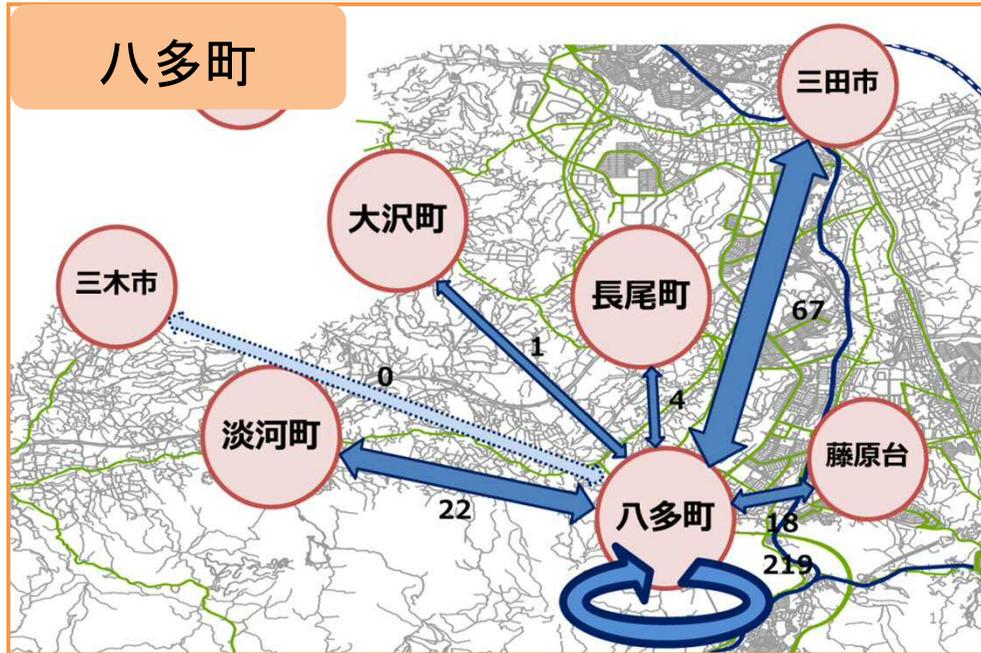
- ・ 田園地域(北区)の主要バス路線は輸送人員が4年で25%減少 (H23年 28万人→H27年 21万人)
- ・ 田園地域(北区)の自動車の分担率は約65%と他地域に比べ大きい

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

【2】 田園地域(北神)における交通利用状況

田園地域(北神)における路線バスOD数

(平成27年2日間OD調査結果より)



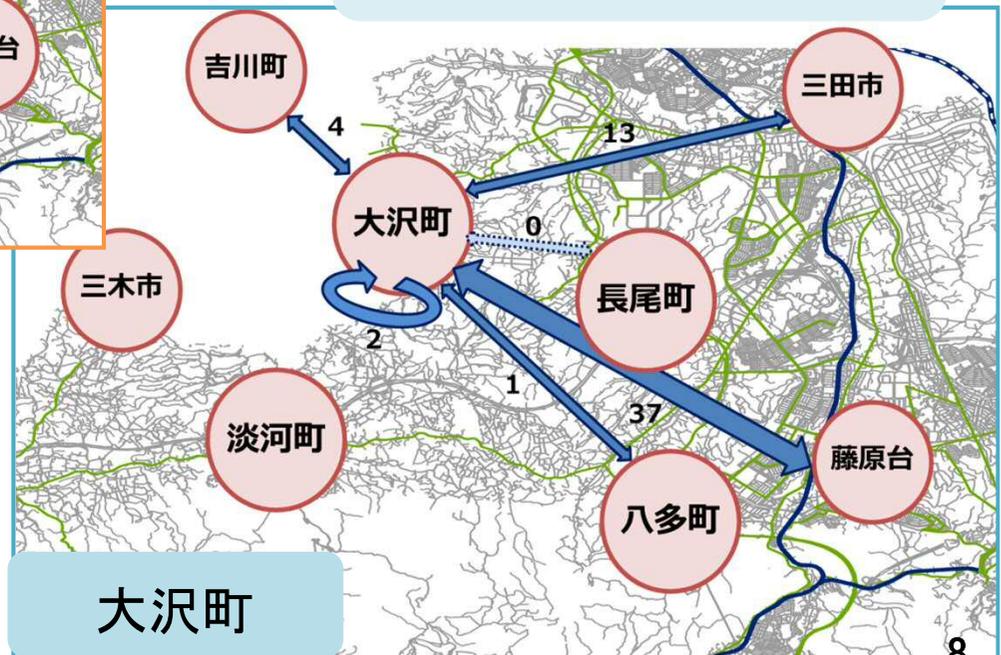
八多町

N=398

- ・ 八多町内の移動が約6割を占める
(多くは通学での利用)

N=57

- ・ 全体的にバス利用者は少ない



大沢町

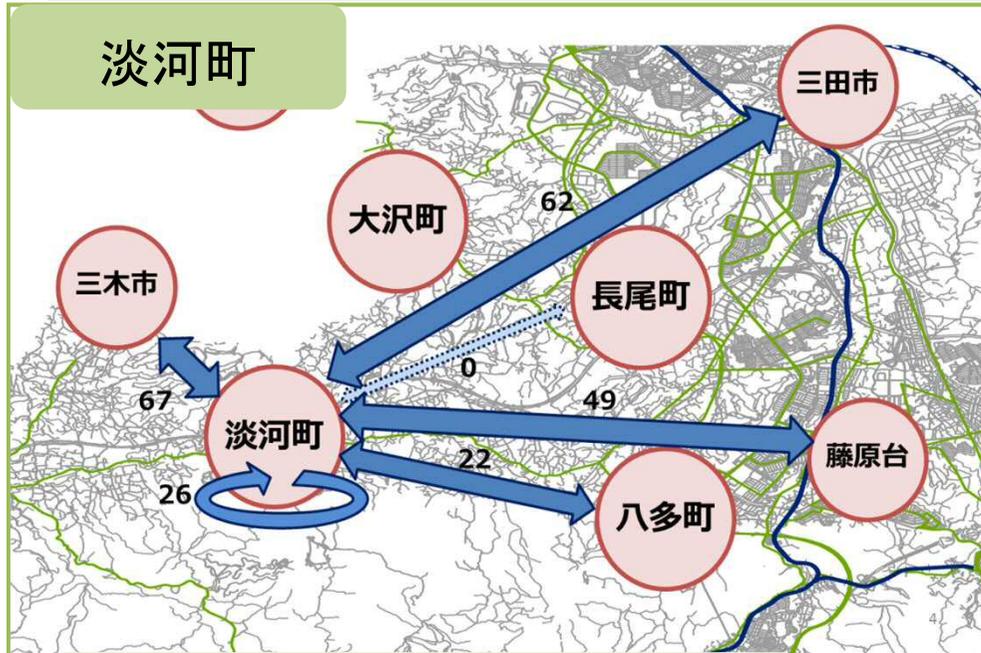
※図面上の数字は2日間の両方向の移動を合計した値

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

【2】田園地域(北神)における交通利用状況

田園地域(北神)における路線バスOD数

(平成27年2日間OD調査結果より)



N=226

- ・三木市、三田市、藤原台への移動が多くを占める

N=83

- ・吉川町、三田市への移動が多くを占める



長尾町

※図面上の数字は2日間の両方向の移動を合計した値

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

神戸市観光入込客数

(単位:万人)	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
市街地	1,372	1,265	1,245	1301	1303
市街地(北野のみ)	81	77	79	93	113
神戸港	267	235	280	439	410
六甲・摩耶	208	183	214	212	193
有馬	133	129	152	166	171
須磨・舞子	382	358	410	453	436
西北神	199	272	333	292	279

※観光庁が定める基準に基づき選定した観光施設・ツーリズムの拠点及び行事・イベントへの入込客数をエリアごとに集計し算出している

ロープウェー・ケーブルの利用者数

