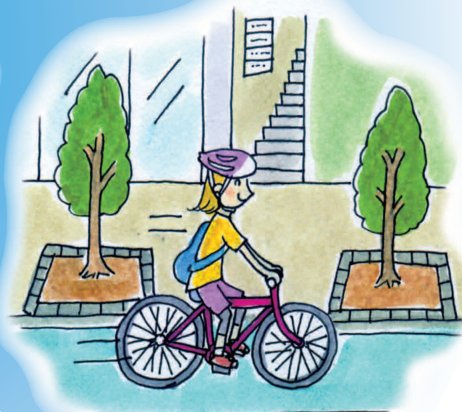
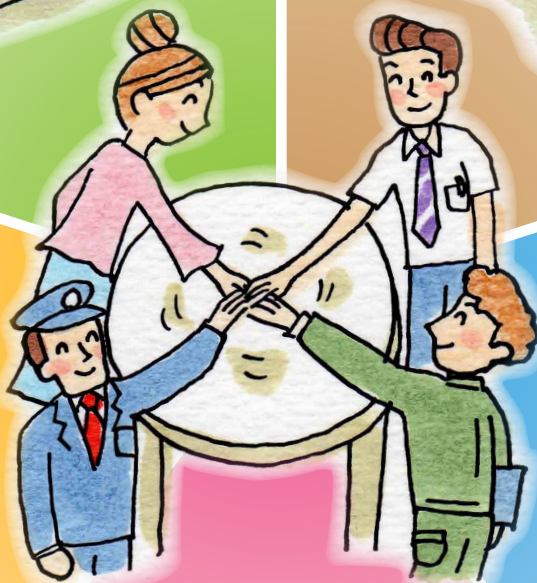
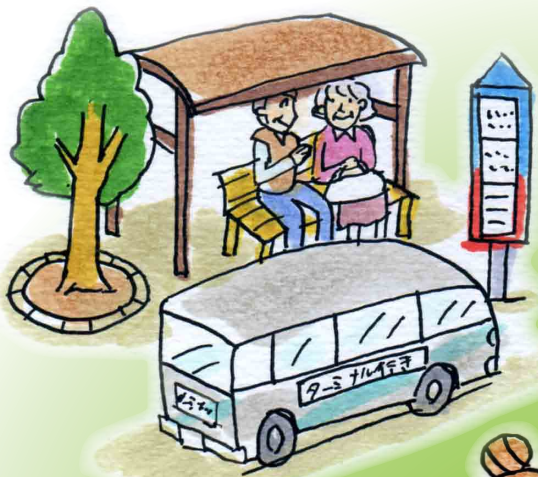


神戸市総合交通計画

～人にやさしく暮らしやすいまちをみんなで作ろう!～

概要版



平成25年9月
神戸市

神戸市総合交通計画の策定について

<計画策定のねらいと目標年次>

■ 計画策定のねらい

都市の成長期において、都市基盤の整備は拡大する需要に対応するよう行政が中心となって進めてきました。成熟期へと移行する中、今後は、市民・企業・交通事業者・行政が、協働と参画のもと、めざすべき交通環境について共通の認識をもち、担うべき役割を明確にした上で、施策の具体化を図っていくというプロセスを経て、着実に取り組みを進めていく必要があります。

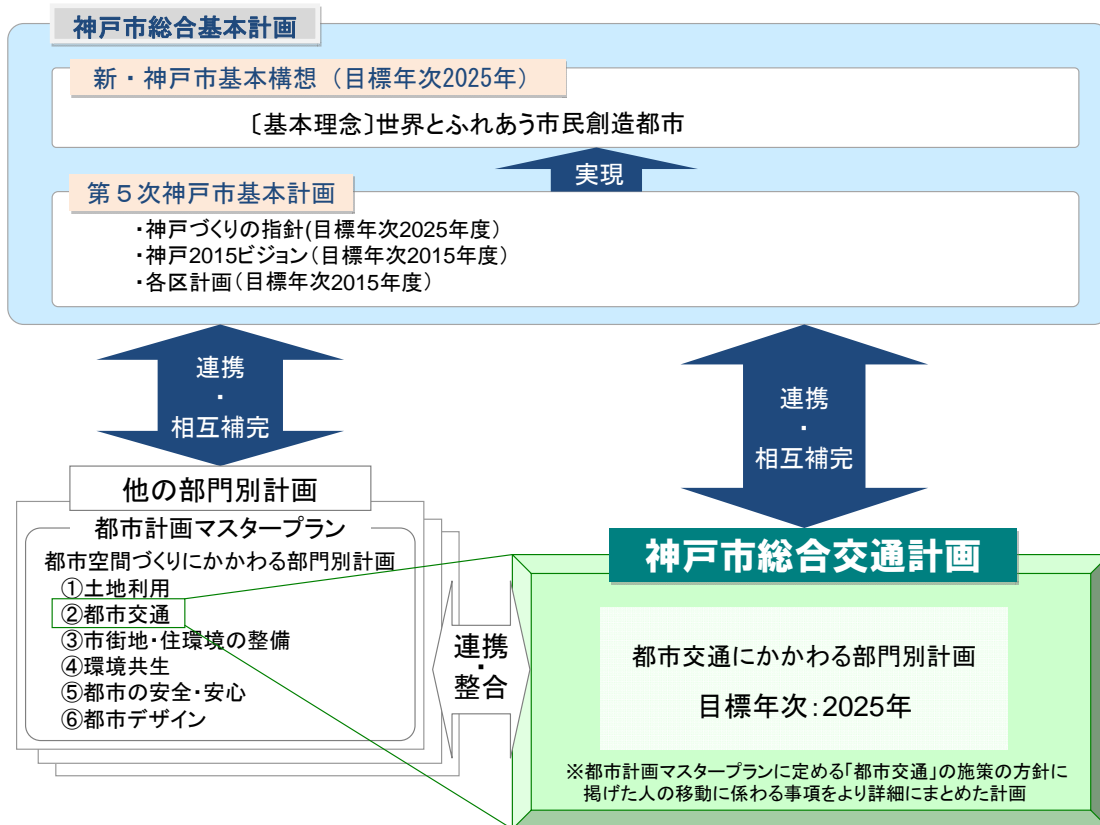
本計画は、めざす交通環境を示し、人の移動に関して（物流は除く）、①地域特性などに応じて移動を区分し、その区分ごとに取り組みの方向性を示すとともに、②計画に基づき地域ごとに随時実施プログラムを作成することで、着実な取り組みの具体化を図るための共通の指針として策定します。

■ 目標年次

神戸市総合交通計画の目標年次は、第5次神戸市基本計画の目標年次と同じ2025年（平成37年）とします。

■ 計画の位置づけ

神戸市総合交通計画は、市の上位計画である「新・神戸市基本構想」や「神戸市基本計画」と連携・相互補完し、都市交通にかかわる部門別計画として定めるものです。また、都市空間づくりの指針である「神戸市都市計画マスタープラン」など、都市交通に関連する部門別計画とも連携・整合をはかる計画です。



■ 計画の構成

神戸市総合交通計画は、交通施策に係わる基本方針や、移動の区分ごとの取り組みの方向性、役割分担、主な取り組みなどを示した「本編」と、地域ごとの「実施プログラム」により構成します。地域ごとの「実施プログラム」は、取り組みの具体化を図っていく地域を定め、実施する施策やそのスケジュールなどを示すもので、随時策定を進めこの実施プログラムに基づき取り組みを進めていきます。

「計画の構成」

- ①交通施策の基本方針
- ②「移動の区分*」ごとの取り組みの方向性
- ③市民・企業・交通事業者・行政の役割分担
- ④主な取り組み
- ⑤計画の実現に向けた進行管理や推進体制 など



「地域ごとの実施プログラム」

- ・具体的に取り組む施策や実施スケジュール
- ・実施主体 など

■ 移動の区分

※本計画における「移動の区分」は「①広域交通（交通結節点）」、「②地域間交通」、「③地域交通」の3区分とします。尚、「③地域交通」については、さらに地域ごとの特徴を考慮した地域の区分を設けています。

①広域交通(交通結節点)

市域内および周辺都市を越える交通
(新幹線・航空機・船舶・長距離バス)
の市内への玄関口施設(交通結節点)

②地域間交通

地域間の移動や周辺都市との移動

③地域交通

地域内に発・着いずれかもしくは両方を持つ地域内の移動

都心・ウォーターフロント

既成市街地

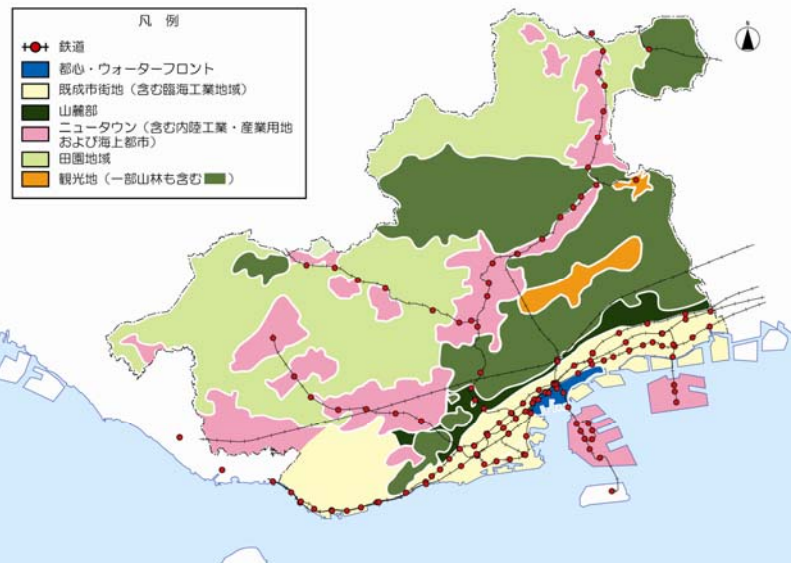
山麓部

ニュータウン

田園地域

観光地

移動の区分



地域の区分図

めざす交通環境の実現に向けた交通施策の基本方針、移動の区分ごとの取り組みの方向性、主な取り組みなど

現状および将来見込まれる主な取り組むべき課題を踏まえて、「めざす交通環境」とその実現に向けた「交通施策の基本方針」や「めざす交通体系」、「取り組みの柱」、「主な取り組み」などを決めました。

現状

- ・六甲山系が市域の東西に連なり、急峻な傾斜地もみられる。
- ・既成市街地では公共交通網が充実し、郊外ニュータウンでは鉄道網が放射状に延びている。
- ・近畿圏の他の地域に比べて、鉄道やバスなどの交通手段分担率が高い。
- ・ニュータウンなどでは高齢化率が上昇傾向にある。

現状および将来の課題

〈都市レベル〉

- 【1】公共交通を中心とする良好な交通環境の維持・充実
- 【2】交通分野における環境負荷の低減
- 【3】技術革新による様々な移動支援の仕組みの構築

〈地域レベル〉

- 【4】郊外ニュータウンなどでの公共交通の維持・充実
- 【5】都心・ウォーターフロントや観光地での移動需要を支える交通環境の維持・充実
- 【6】移動しやすい交通環境の整備、ニーズに見合った移動手段の確保

〈個人レベル〉

- 【7】健康づくりにも資する歩きやすい環境の整備
- 【8】公共交通や徒歩を中心とした生活行動の確立

〈交通事業者〉

- 【9】交通事業の継続

将来 (2025年)

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、公共交通を中心に自動車、自転車、歩行者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
- 方針2：地域のくらしを支える交通環境の形成
- 方針3：都心・ウォーターフロント、観光地における魅力的な交通環境の形成

取り組みの柱

- ①広域交通拠点の結節機能の向上
- ②鉄道・バス路線の維持・充実
- ③駅やバス停、生活利便施設までの移動手段の確保
- ④駅やバス停の結節機能の強化
- ⑤歩行環境の向上
- ⑥自動車交通のマネジメント
- ⑦公共交通など多様な交通手段による回遊性の向上
- ⑧かっこいいクルマの使い方の推進
- ⑨交通情報案内の充実

取り組みにおける視点

- ①: 既存ストックの有効活用 (【1】)
- ②: 環境負荷の低減 (【2】)
- ③: ユニバーサルデザインの移動環境づくり (【8】)
- ④: ICT など技術の積極的な活用 (【3】)
- ⑤: 移動の手段や空間の共有 (【7】)

移動の区分ごとの取り組みの方向性

広域交通 (交通結節点)

- ・新神戸駅、神戸空港、神戸港等の交通結節機能の強化や利便性向上

地域間交通

- ・鉄道を基幹としてバスで補完する交通ネットワークの維持・充実

〈都心・ウォーターフロント〉

- ・「人」中心の魅力的な交通環境をめざした「自動車交通のマネジメント」、「歩行環境の向上」、「多様な交通手段による回遊性の向上」

〈既成市街地〉

- ・徒歩環境の向上や、鉄道、バス、きめの細かい交通手段の利便性向上、導入など多様な交通環境の充実

〈山麓部〉

- ・勾配が急な狭い道路に対応した移動手段の充実

〈ニュータウン〉

- ・公共交通などによる駅や生活利便施設へのアクセス性の向上

〈田園地域〉

- ・移動需要の少ない中での移動手段の維持・確保

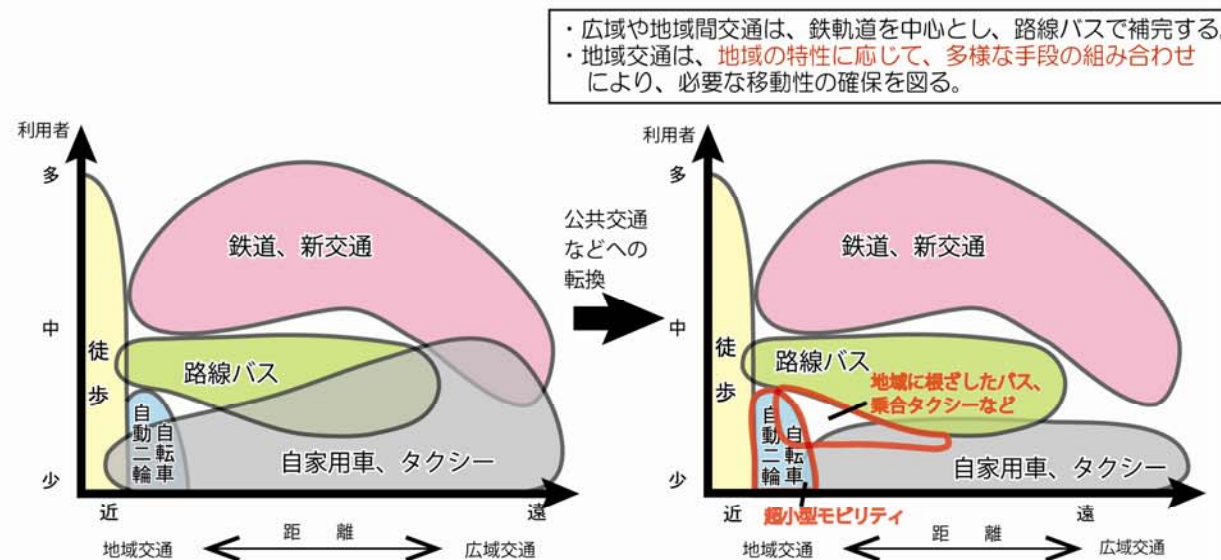
〈観光地〉

- ・アクセス性・回遊性の向上や楽しい交通手段の導入

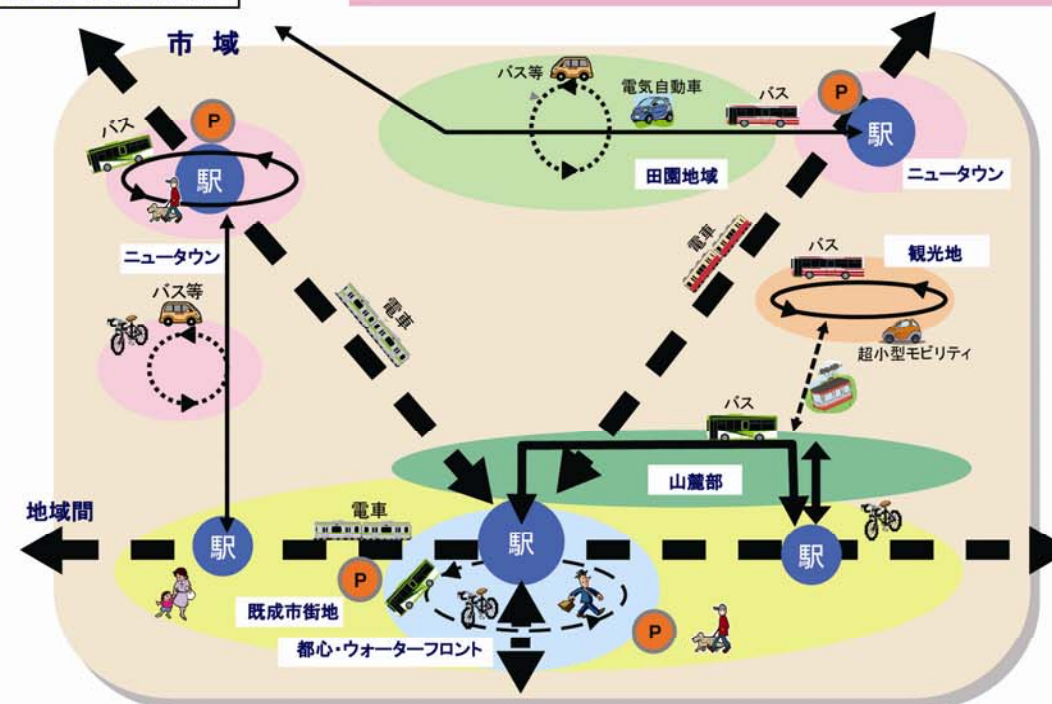
全市域における取り組みの方向性

- ・かっこいいクルマの使い方の推進
- ・交通情報案内の充実

交通手段の適用範囲の概念図



めざす交通体系

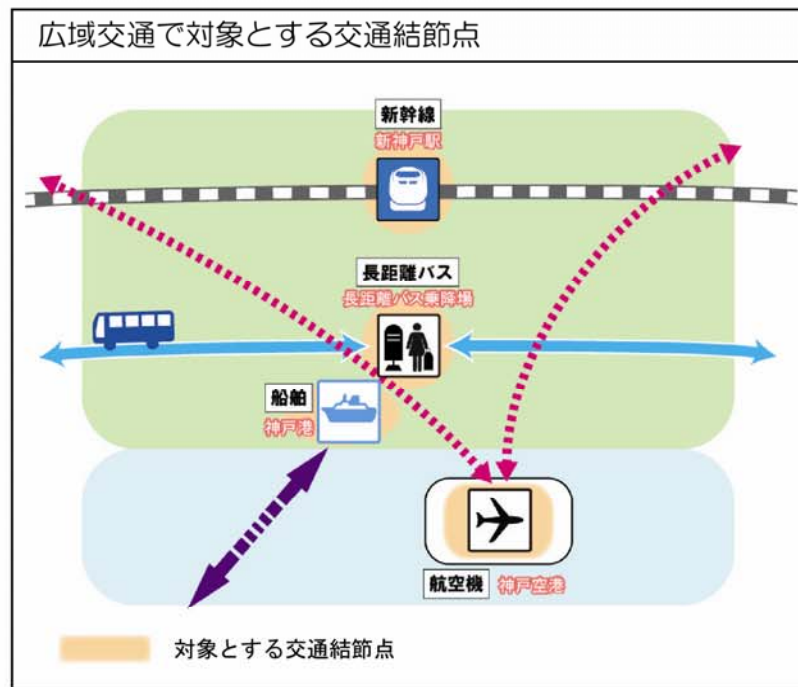


(1) 広域交通 (交通結節点)

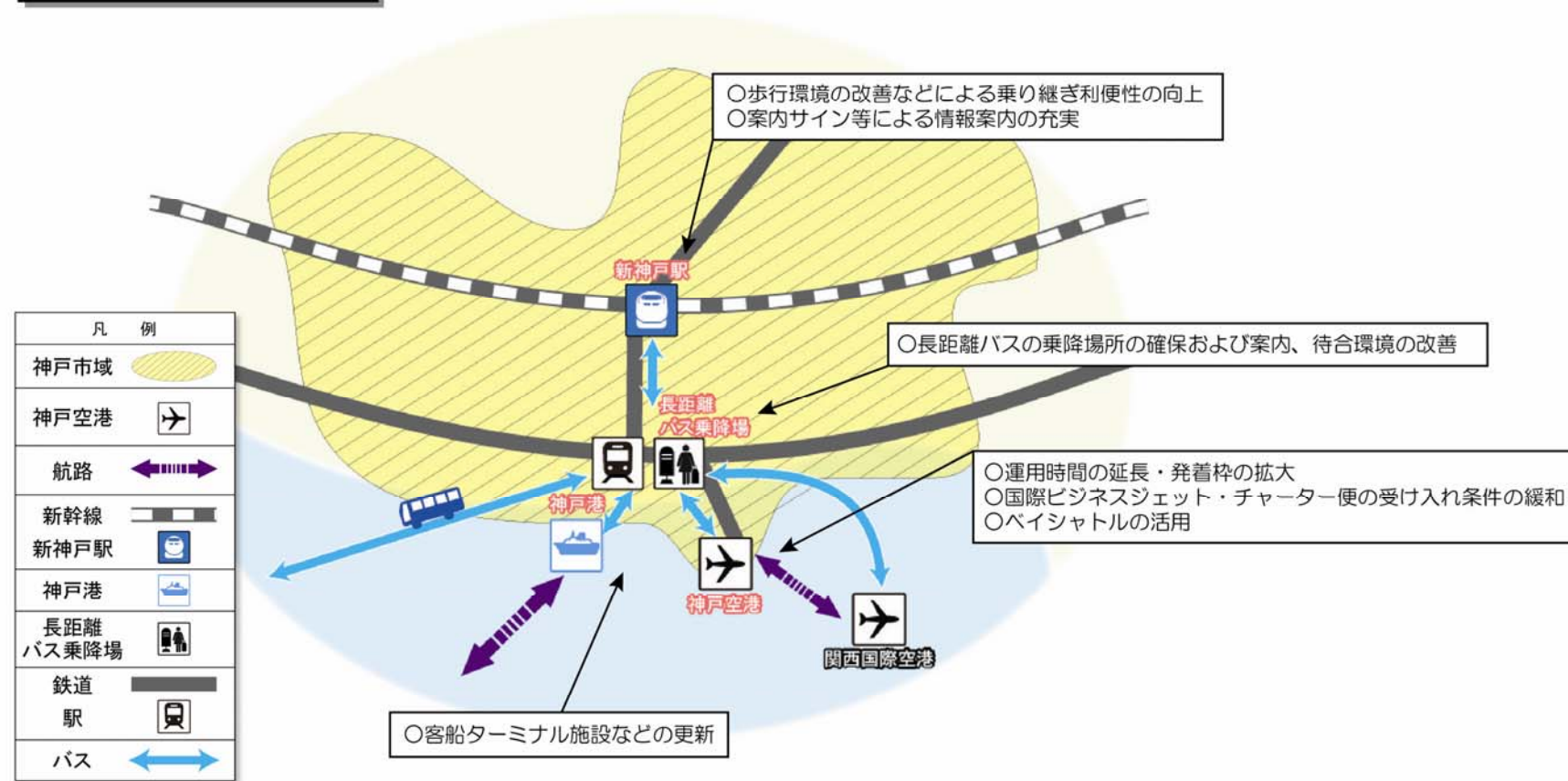
【概況】

主に広域圏との移動に利用される交通手段である、新幹線、航空機、船舶、長距離バスについて、それぞれの交通結節点として新神戸駅、神戸空港、神戸港、長距離バス乗降場があります。

【現 状】	【課 題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】
<ul style="list-style-type: none"> 新神戸駅の利用者数は経年的に増加傾向にあります。 神戸空港は運用時間や発着枠、国際便の受入などに制限が設けられています。 神戸港を発着するフェリーの乗降客数は平成19年以降経年的に減少しています。 三宮駅周辺から四国・淡路・中国方面などへ長距離バスが運行されています。 	<p>新神戸駅の案内の分かりにくいという利用者の声もあり、乗り換えの利便性が十分ではないと考えられます。</p>	<p>神戸と広域圏との円滑な交流・融合を促進するため、玄関口となる都市交通基盤（交通結節点）の機能強化を図ります。</p>	<p><新神戸駅から地域へのアクセス性を高めるための乗り継ぎ円滑化></p> <ul style="list-style-type: none"> ○歩行環境の改善などによる乗り継ぎ利便性の向上 ○案内サイン等による情報案内の充実
	<p>神戸空港は運用時間や、航空機の発着枠などに制限が設けられており、その機能を十分に発揮できていません。</p>	<p>①陸の玄関口である新神戸駅において、公共交通機関の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。</p>	<p><神戸空港の機能充実></p> <ul style="list-style-type: none"> ○運用時間の延長・発着枠の拡大 ○国際ビジネスジェット・チャーター便の受け入れ条件の緩和 ○ベイシャトルの活用
	<p>高速道路料金の値下げなどによりフェリー業界は厳しい状況にあり、航路のさらなる廃止や休止が懸念されます。</p>	<p>②空の玄関口である神戸空港の機能を最大限に活用することによる機能充実を図ります。</p>	<p><神戸港の利便性向上や機能強化></p> <ul style="list-style-type: none"> ○客船ターミナル施設などの更新
	<p>長距離バスの利用者は比較的多いが、乗降場所の分かりやすさや、乗降の安全性、バスの待ちやすさなどが十分でないと考えられます。</p>	<p>③海の玄関口である神戸港において、船の乗降場所の利便性向上を図ります。</p>	<p><長距離バス乗降場の機能強化></p> <ul style="list-style-type: none"> ○長距離バスの乗降場所の確保および案内、待合環境の改善
		<p>④長距離バス乗降場の利便性向上を図ります。</p>	



めざす交通体系の概念図



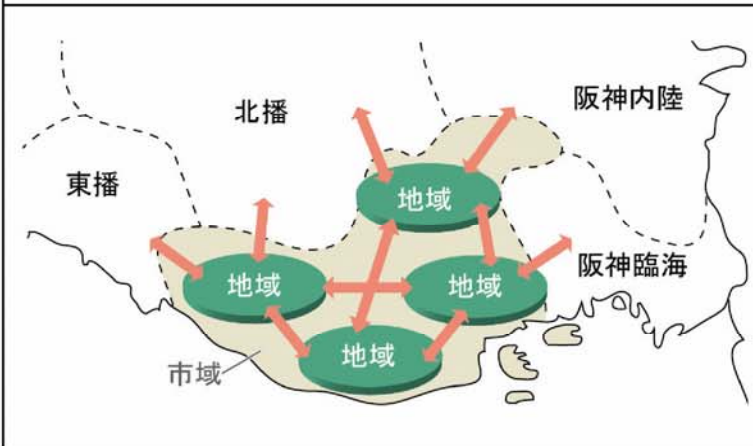
(2) 地域間交通

【概況】

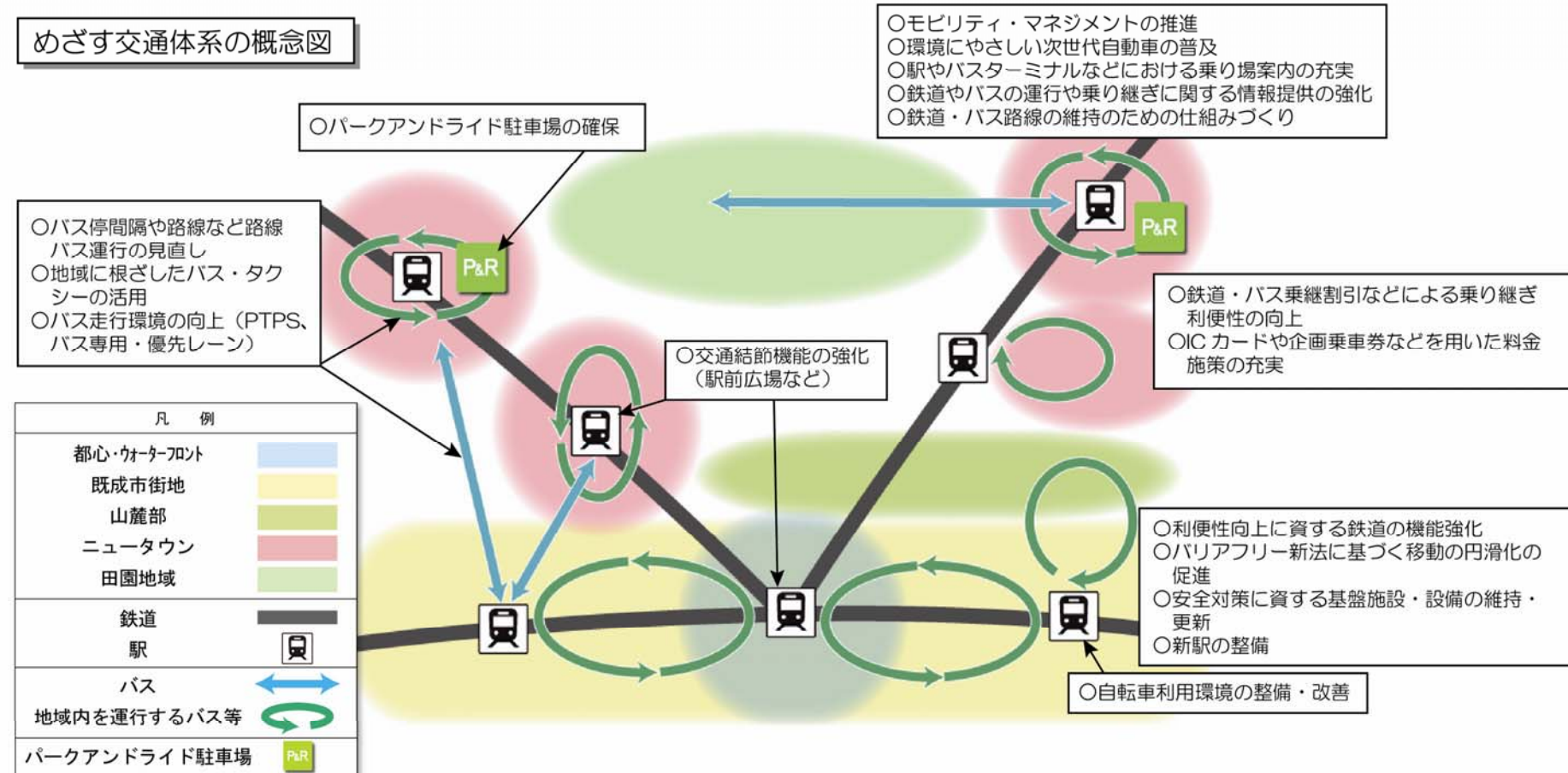
地域間の移動手段として、既成市街地を東西に結ぶ鉄道網や、既成市街地と郊外の市街地を結ぶ鉄道網があり、そしてこれをバス路線網が補完しています。これらにより概ね市街地を網羅する公共交通ネットワークが形成されています。

【現 状】	【課 題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】
<ul style="list-style-type: none"> 郊外の市街地を結んで運行している鉄道は、ニュータウンの高齢化などの影響により利用者が減少しています。 郊外の地域間での移動では自動車の分担率が高くなっています。 	<p>少子超高齢化の進行に伴い、人の移動の減少とともに、公共交通の利用者も減少し、運行サービスの維持が難しくなることや、移動が困難になる人が増えることが懸念されます。</p> <p>公共交通などを中心とした移動が難しい地域においては、自動車利用に偏りがちになりますが、公共交通利用との組み合わせを考えていく必要があります。</p>	<p>都市間、都市内移動の重要な役割を担う大量輸送機関である既存の鉄道網を基幹として、バスや多様な交通手段により形成されている交通ネットワークの維持・充実を図ります。</p> <p>①鉄道の利便性の維持・向上や、駅へアクセスする交通手段の充実や利便性の向上を図ります。</p> <p>②公共交通などで対応することが難しい移動需要については、かしこいクルマの使い方を推進します。</p>	<p><鉄道の利便性の維持・向上></p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道・バス乗継割引などによる乗り継ぎ利便性の向上 ○ICカードや企画乗車券などを用いた料金施策の充実 ○利便性向上に資する鉄道の機能強化 ○バリアフリー新法に基づく移動の円滑化の促進 ○安全対策に資する基盤施設・設備の維持・更新 ○鉄道・バス路線の維持のための仕組みづくり ○新駅の整備 <p><バス等による駅へのアクセス性の維持・向上></p> <ul style="list-style-type: none"> ○バス停間隔や路線など路線バス運行の見直し ○地域に根ざしたバス・タクシーの活用 ○バス走行環境の向上（PTPS、バス専用・優先レーン） ○自転車利用環境の整備・改善 ○駅やバスターミナルなどにおける乗り場案内の充実 ○鉄道やバスの運行や乗り継ぎに関する情報提供の強化 <p><駅の交通結節機能の強化></p> <ul style="list-style-type: none"> ○交通結節機能の強化（駅前広場など） <p><かしこいクルマの使い方の推進></p> <ul style="list-style-type: none"> ○パークアンドライド駐車場の確保 ○モビリティ・マネジメントの推進 ○環境にやさしい次世代自動車の普及

地域間交通で対象とする移動



めざす交通体系の概念図



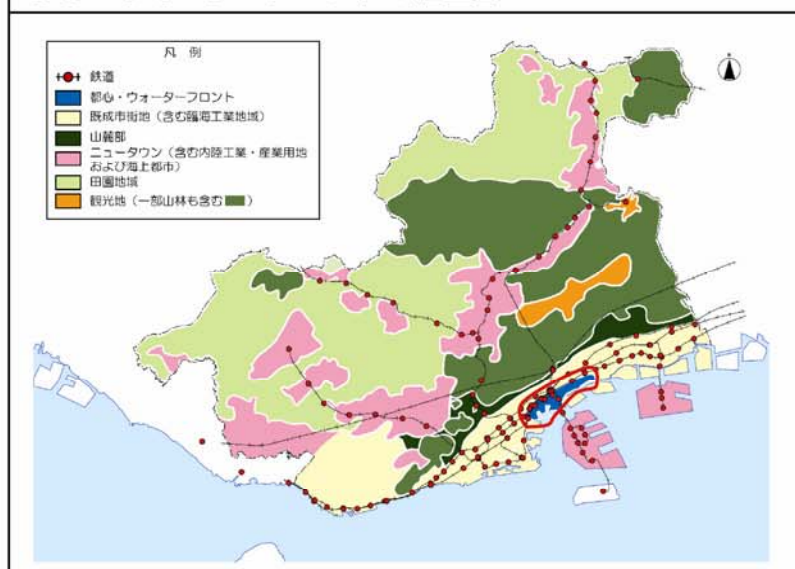
(3) 地域交通（都心・ウォーターフロント）

【概況】

ハーバーランドからHAT神戸にいたる都心およびそのウォーターフロントは、にぎわいや活力の創造を先導し、神戸の魅力を世界に発信するリーディングエリアを形成する地域のひとつです。この地域は、神戸における商業・業務機能が最も集積した地域であり、鉄道やバスによる充実した公共交通網や道路網が形成され、活発な都市活動を支えています。
都心・ウォーターフロントにおける交通は、地域の暮らしを支える役割とともに、様々な目的で訪れる全ての人が円滑に、快適に、また楽しみながら移動できる環境をつくり、まちの魅力・活力を向上させる役割も担っています。

【現 状】	【課 題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】
<ul style="list-style-type: none"> 自動車の交通量は減少傾向にあり、また駐車需要に対する駐車場も概ね充足した状態になっています。 来訪者は、近隣の大都市と比較して長い距離を歩く傾向にある一方、駅を中心とした狭い範囲に留まっており、まち全体の回遊にはつながっていない状況です。 来訪者には、歩くことを楽しめると評価される一方、気軽に休憩したり、たずめる場所が少ないと感じられています。 まちの情報案内（サイン等）が不足していると感じている人が多い状況です。 公共交通は比較的充実していますが、特に高低差のある南北の移動が不便と感じられています。 自転車利用が増加しており、路上での放置自転車も多い状況です。 都市景観づくり等、地域が主体となったまちづくりの取り組みが活発です。 	<p>歩くことを楽しめることは、都心・ウォーターフロントの大きな魅力の一つです。眺望や街並み景観を活かしながら、まちの回遊性を高めることが必要です。</p>	<p>「人」中心の交通環境をめざして、交通面からもまちの魅力・活力を高めていくため、以下の3つを定めます。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 自然環境と調和した美しい街並みが形成され、誰もが健康に、楽しみながら、歩きたくなる快適な空間がつけられている ② 環境負荷の低減にも資する様々な移動手段が確保されたなかで、誰もが安心してスムーズに目的地まで移動できる ③ 商業・業務などの活動をしっかりと支える交通環境がつけられている <p>これらを具現化するため、通過する自動車交通の幹線道路への誘導などにより、都心・ウォーターフロントへ流入する自動車交通をマネジメントするとともに歩くことを楽しむことができる歩行環境づくりを進めます。また、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、来訪者の回遊性向上をはかります。</p>	<p><歩行環境の向上></p> <ul style="list-style-type: none"> ○回遊拠点づくり・拠点機能の向上 ○三宮駅周辺の地下、地上、デッキによる歩行者ネットワークの充実 ○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 ○歩きたくなる街路景観の演出
	<p>既存の公共交通機関のつながりの改良や、新たな移動需要に対応する交通手段の導入などにより、まちの回遊にも気軽に利用できる公共交通ネットワークを形成していくことが必要です。 自転車についても、利用マナーの向上に努めながら歩行者と分離した走行空間の形成や、駐輪場所の確保など、利用環境を整えていくことが必要です。</p>		<p><自動車交通のマネジメント></p> <ul style="list-style-type: none"> ○まちなかへの通過交通の流入抑制 ○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 ○荷捌きスペースの適正配置 ○幹線道路への通過交通の誘導 ○広域的な道路網の充実による通過交通の円滑化
	<p>限られた道路空間にゆとりを生み出し、より「人」中心の使い方に転換することが必要です。一方、通過交通の流入や、駐車場を求め細街路に入り込むうるつき交通が発生しています。 また、まちの活力を生み出す商業・業務などの活動を支える交通環境をしっかりと確保することも重要です。</p>		<p><公共交通など多様な交通手段の確保></p> <ul style="list-style-type: none"> ○新たな交通手段導入などによる公共交通ネットワークの充実 ○ICカードや企画乗車券などを用いた料金施策の充実 ○自転車利用環境の整備・改善 ○自動二輪車利用環境の整備・改善 ○観光交通（バス）運行の円滑化 ○ゾーン料金制など公共交通のシームレス化の推進 ○楽しい交通手段の導入 ○ウォーターフロントを運行する海上交通の再構築

都心・ウォーターフロントの位置図



主な取り組みのイメージ図



「自動車交通のマネジメント」にかかわる施策の例

「歩行環境の向上」にかかわる施策の例

「公共交通など多様な交通手段の確保」にかかわる施策の例

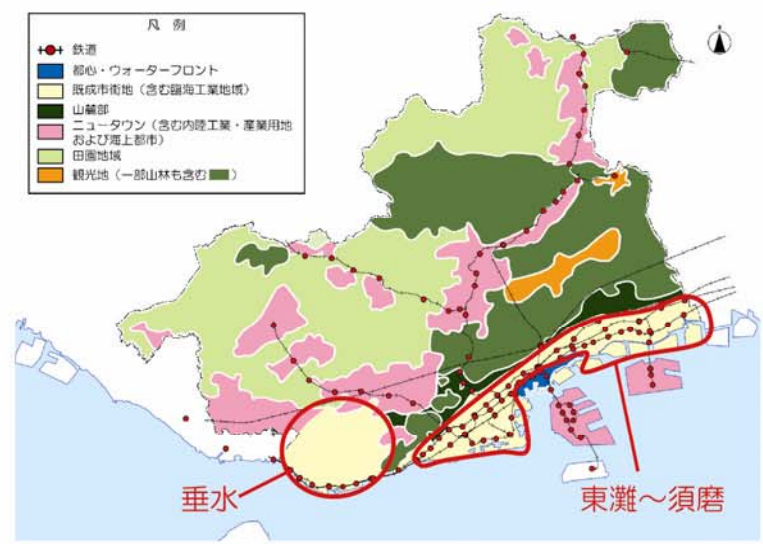
(3) 地域交通（既成市街地）

【概況】

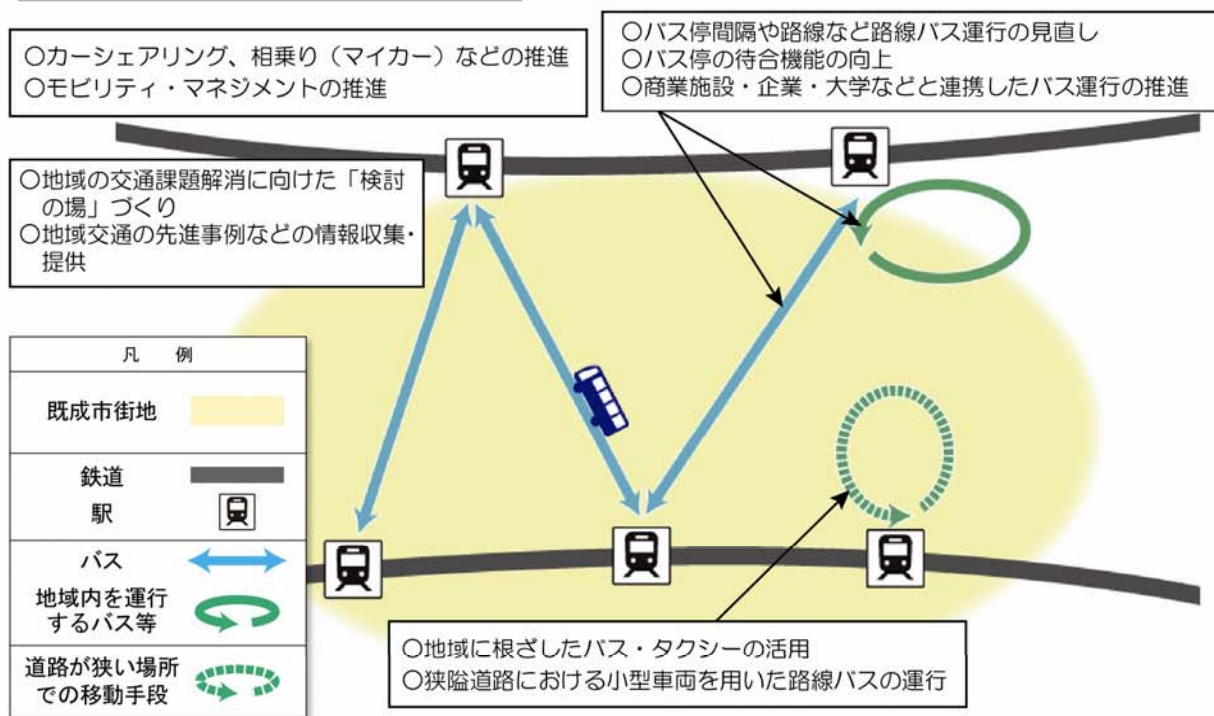
既成市街地は、六甲山系南側のうち、東灘～須磨の山麓部を除いた東西に細長い市街地と、垂水の地下鉄西神・山手線周辺のニュータウン以南に形成された市街地からなる地域です。
 東灘～須磨は、市域の中では比較的平坦な地形で、住宅、商業、業務などの複合地であり、公共交通網が充実するとともに、生活利便施設が多く立地している地域です。
 垂水の市街地は、河川が流れる谷筋とその間に広がる丘陵地で形成され、坂が多く、ほとんどが住宅地となっています。主にJR神戸線及び山陽電気鉄道の駅と地下鉄西神・山手線の駅間を結ぶ形で路線バスが運行されています。

【現状】	【課題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】
<ul style="list-style-type: none"> 徒歩の分担率が高く、東灘～須磨では自転車の分担率も高くなっています。 垂水の駅から離れたところではバスや自動二輪車の分担率が高くなっています。 密集市街地など道路が狭いところで路線バスが運行できないところがあります。 東灘～須磨と比べると垂水では自動車の分担率が高くなっています。 	歩道の段差や波打ちがあり、駅周辺など通行量が多い道路で歩行者と自転車が混在するなど危険な状況があります。	東灘～須磨では徒歩や自転車、既存の公共交通網をさらに使いやすくするとともに、きめ細やかに運行する交通手段を導入することで交通環境の維持・充実をめざします。 垂水では地域の南北にある鉄道駅間を結ぶ既存の路線バスと、きめ細やかに地域内を運行する交通手段を組み合わせ、駅や生活利便施設へアクセスしやすい交通環境をめざします。	<歩行者・自転車の移動環境の向上> ○歩道の段差や波打ちの解消（バリアフリー化） ○ベンチなどの休憩施設の設置 ○緑陰空間の整備 ○自転車利用環境の整備・改善
	高齢化の進展により自動車を使えない高齢者など、駅や生活利便施設への移動に不便する人が増加することが懸念されます。	①誰もが歩いて公共交通や生活利便施設へアクセスしやすいよう歩行環境の向上を図ります。	<駅や生活利便施設までの公共交通の利便性の維持・向上> ○バス停間隔や路線など路線バス運行の見直し ○バス停の待合機能の向上 ○商業施設・企業・大学などと連携したバス運行の推進
	移動需要があるところでも、道路が狭い場所では路線バスの運行が難しく、高齢者などが移動に不便する状況が見込まれます。	②既存の公共交通網の維持や利便性向上を図ります。 ③狭い道路に対応して地域内をきめ細やかに運行する交通手段の確保を図るとともに、地域全体で運行を支える取り組みを進めます。 ④公共交通と自動車のバランスよい利用を推進します。	<狭隘道路に対応した交通手段の確保> ○地域に根ざしたバス・タクシーの活用 ○狭隘道路における小型車両を用いた路線バスの運行 ○地域の交通課題解消に向けた「検討の場」づくり ○地域交通の先進事例などの情報収集・提供
公共交通などで対応できない移動需要への対応として、かしいクルマの使い方を考える必要があります。			<かしいクルマの使い方の推進> ○カーシェアリング、相乗り（マイカー）などの推進 ○モビリティ・マネジメントの推進

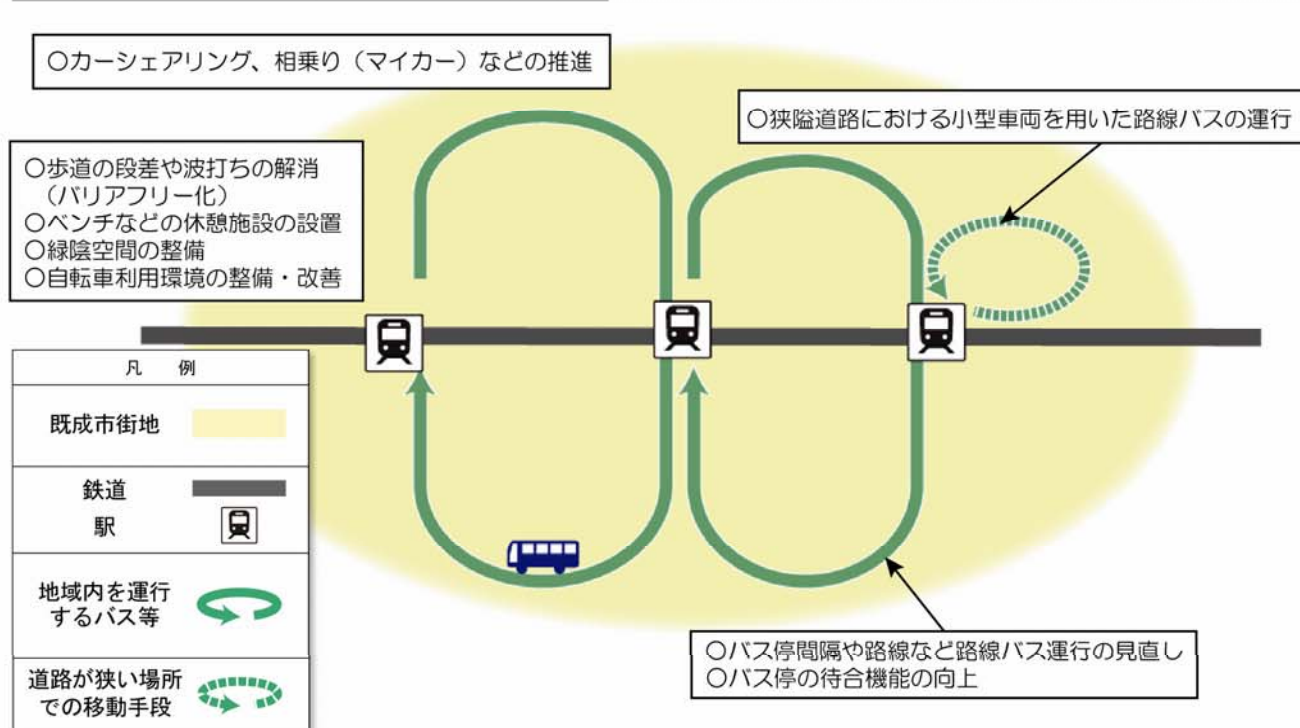
既成市街地の位置図



めざす交通体系の概念図（垂水）



めざす交通体系の概念図（東灘～須磨）



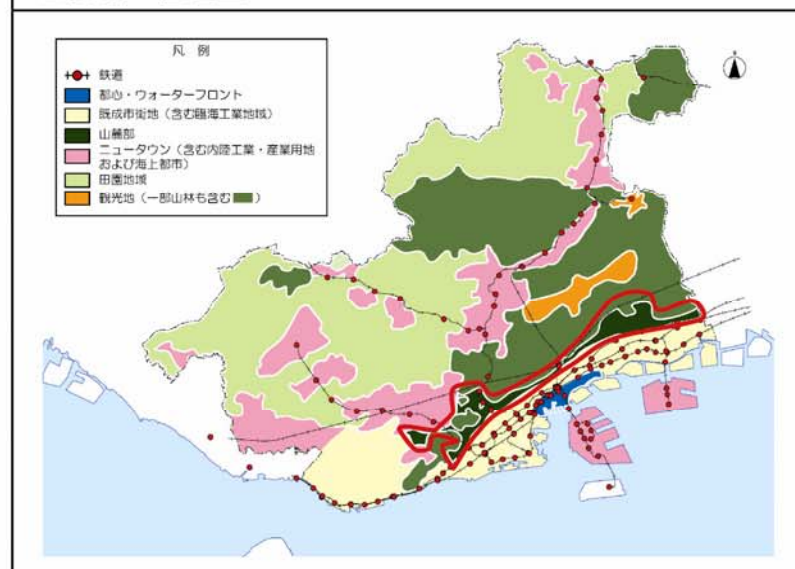
(3) 地域交通（山麓部）

【概況】

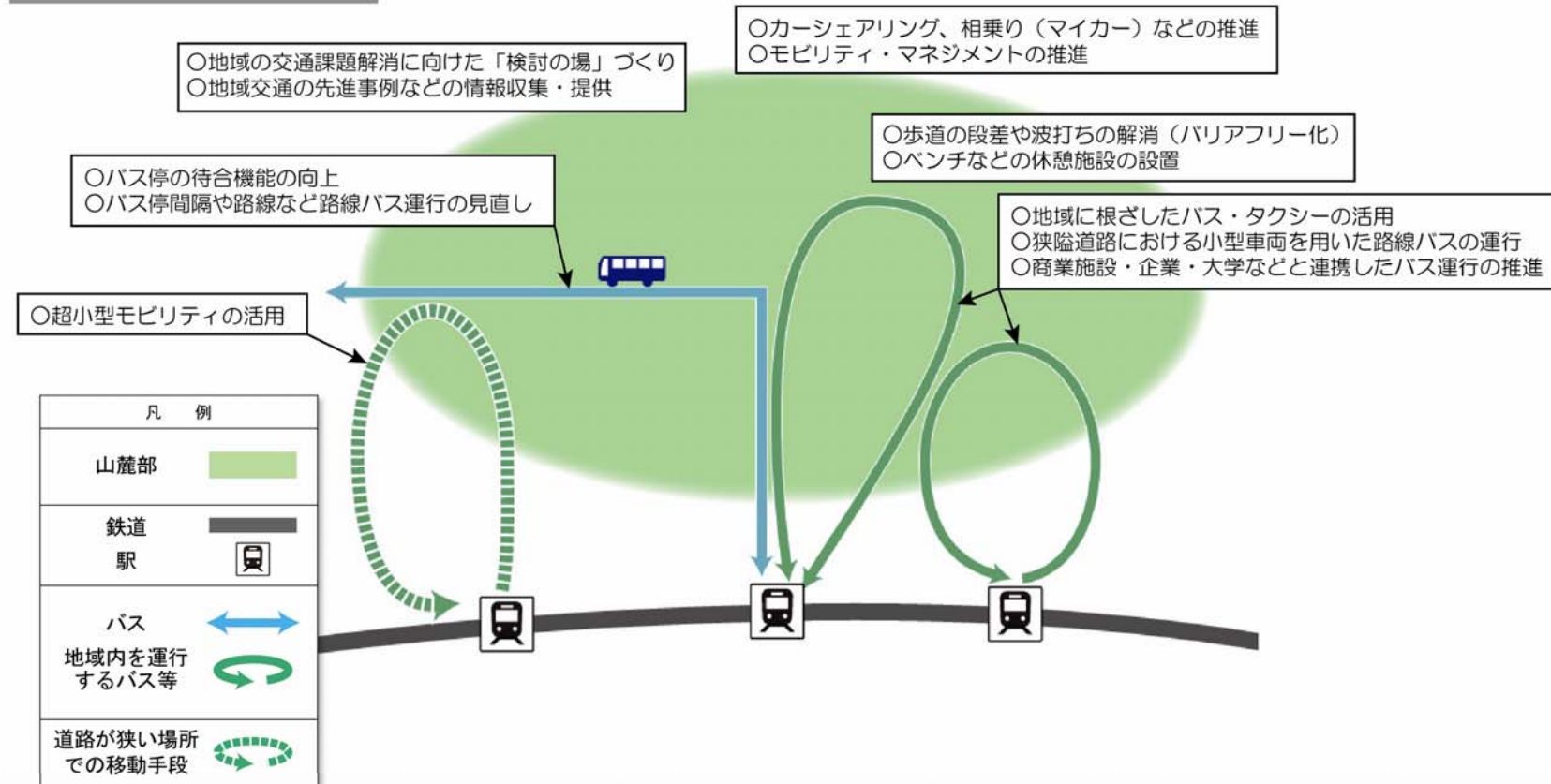
六甲山系南側の山麓に住宅地が形成され、勾配が急な地形で狭い道路が多くなっています。生活利便施設などの立地が集中する既成市街地の鉄道駅と地域を結ぶ路線バスなどが運行されています。

【現 状】	【課 題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】
<ul style="list-style-type: none"> 勾配が急で歩くのに負担が大きい地形ですが、細街路が多く路線バスが運行できないところが多くなっています。 バスの分担率が高く、高齢者でその傾向が顕著です。 地域住民が主体となって、小型の車両を使ったバス運行が続けられているところがあります 	<p>道路が狭く路線バスの運行が難しいところで、高齢者などが移動に不便することが懸念されます。</p>	<p>勾配が急で狭い道路が多い地域の移動手段として、きめ細やかに地域を運行する交通手段の確保と、既存の路線バスの利便性向上により、隣接する既成市街地の駅や生活利便施設にアクセスしやすい交通環境をめざします。</p>	<p><狭隘道路に対応した交通手段の確保></p> <ul style="list-style-type: none"> ○地域に根ざしたバス・タクシーの活用 ○狭隘道路における小型車両を用いた路線バスの運行 ○超小型モビリティの活用 ○地域の交通課題解消に向けた「検討の場」づくり ○地域交通の先進事例などの情報収集・提供
	<p>高齢化の進行によりバス停まで移動することが難しい高齢者が増え、路線バスの利用が減少し、バス運行の維持が難しくなることで、さらに移動が困難になる人が増えるという状況が懸念されます。</p>	<p>①狭い道路に対応して地域内をきめ細やかに運行する交通手段の確保や、既存の路線バスの利便性向上を図るとともに、地域全体で運行を支える取り組みを進めます。</p>	<p><駅や生活利便施設までの公共交通の利便性の維持・向上></p> <ul style="list-style-type: none"> ○バス停間隔や路線など路線バス運行の見直し ○バス停の待合機能の向上 ○商業施設・企業・大学などと連携したバス運行の推進
	<p>勾配が急な地形であり、高齢者などがより歩きやすい歩行環境が求められます。</p>	<p>②手すりやベンチの設置など勾配が急な地形に対応した歩行環境の確保を図ります。</p>	<p><歩行者の移動環境の向上></p> <ul style="list-style-type: none"> ○歩道の段差や波打ちの解消（バリアフリー化） ○ベンチなどの休憩施設の設置
<p>公共交通などで対応できない移動需要への対応として、かしいクルマの使い方を考える必要があります。</p>	<p>③公共交通と自動車のバランスよい利用を推進します。</p>	<p><かしいクルマの使い方の推進></p> <ul style="list-style-type: none"> ○カーシェアリング、相乗り（マイカー）などの推進 ○モビリティ・マネジメントの推進 	

山麓部の位置図



めざす交通体系の概念図



(3) 地域交通 (ニュータウン)

【概況】

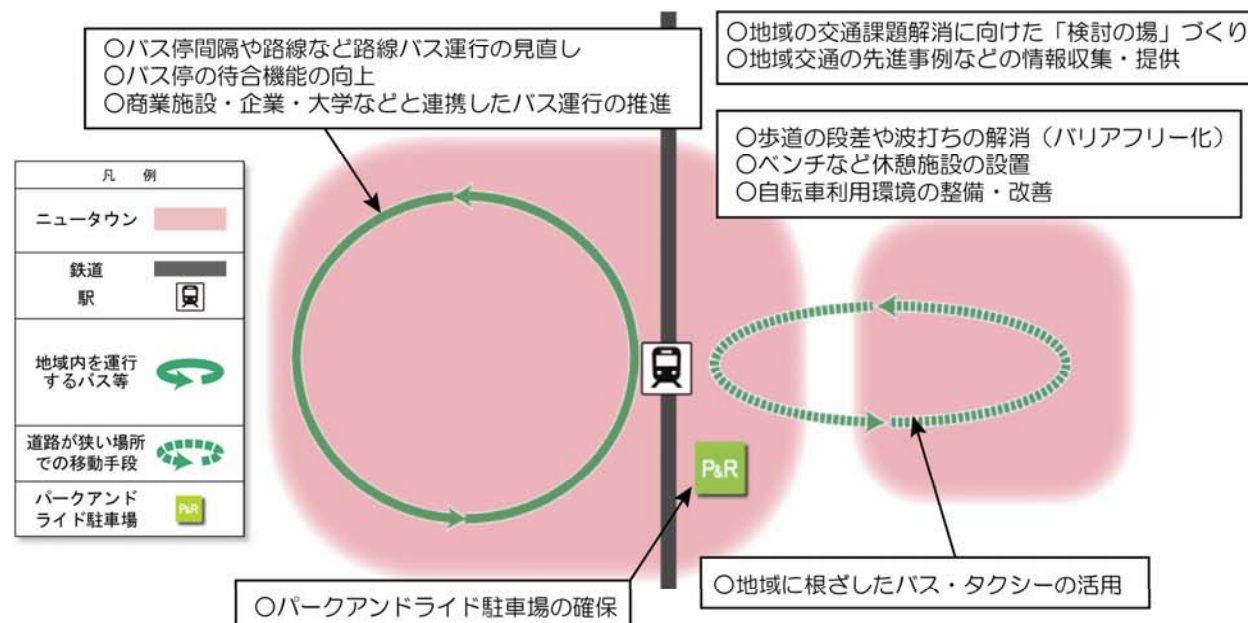
昭和40年代から大量に住宅を供給するため、郊外でのニュータウン開発が進められてきました。郊外の丘陵地などを切り開いて開発された住宅団地では、生活利便施設が入る近隣センターが設けられています。また、郊外の幹線道路沿いなどで、農地を区画整理等で開発したところでは、幹線道路沿いに生活利便施設が多く立地しています。ニュータウンにおける住民の移動手段として、鉄道駅と住宅地を結ぶ路線バスがありますが、道路が狭い団地などでは運行がないところもあります。近年、開発から年数が経過したニュータウンでは、高齢化の急激な進行や都市基盤の老朽化、近隣センターの衰退など、一般にオールドタウン化と呼ばれる問題が顕在化しています。

ニュータウンの位置図

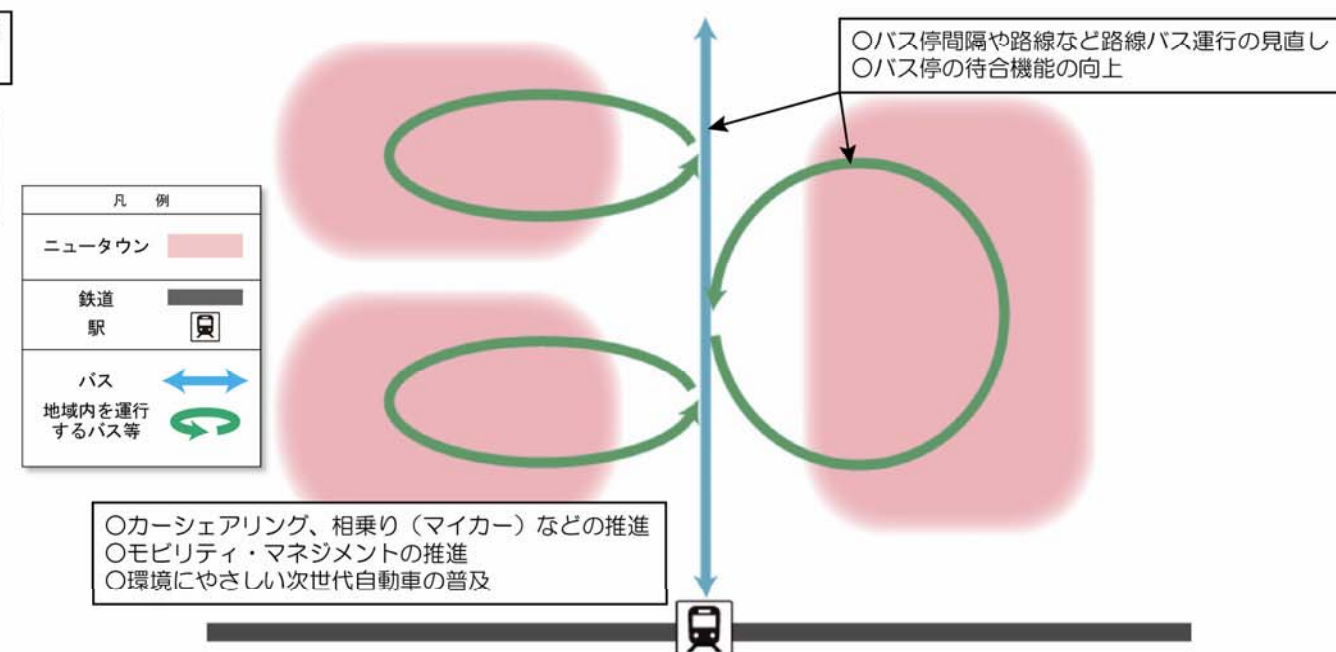


【現状】	【課題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】
<ul style="list-style-type: none"> 開発に合わせて同時期に同じ世代が転入した結果、世代が偏在しており、今後、急激な高齢化が見込まれます。 道路が狭く勾配が急な地形の団地があります。 開発年次が古い団地では道路などの都市基盤が老朽化しているところがあります。 ロードサイドで開発された団地では自動車の分担率が高くなっています。 	<p>開発に合わせて同世代が転居したことにより世代が偏在しており、今後、急激な高齢化により公共交通の維持が難しくなり、移動が困難になる人が増えることが懸念されます。</p>	<p>都心から放射状に整備された鉄道の駅周辺で開発されたニュータウンでは、徒歩や自転車、バスなどを組み合わせて駅や生活利便施設へアクセスしやすい交通環境をめざします。</p> <p>駅から離れて開発されたニュータウンでは、自動車を利用しつつ、併せて既存の路線バスや、多様な交通手段を活用して、最寄りの駅や幹線道路沿いの生活利便施設へアクセスしやすい交通環境をめざします。</p>	<p><駅や生活利便施設までの公共交通の利便性の維持・向上></p> <ul style="list-style-type: none"> ○バス停間隔や路線など路線バス運行の見直し ○バス停の待合機能の向上 ○商業施設・企業・大学などと連携したバス運行の推進
	<p>移動需要があるところでも、道路が狭い場所では路線バスの運行が難しく、高齢者などが移動に不便する状況が見込まれます。</p>	<p>①住宅地から駅や生活利便施設などへ向かうバスなどの維持や利便性向上を図ります。</p> <p>②狭い道路に対応して地域内をきめ細やかに運行する交通手段の確保を図るとともに、地域全体で運行を支える取り組みを進めます。</p>	<p><狭隘道路に対応した交通手段の確保></p> <ul style="list-style-type: none"> ○地域に根ざしたバス・タクシーの活用 ○地域の交通課題解消に向けた「検討の場」づくり ○地域交通の先進事例などの情報収集・提供
	<p>歩道の段差や波打ちが生じていたり、駅周辺など通行量が多い道路での歩行者と自転車の混在などがあります。</p>	<p>③誰もが歩いて外出しやすい歩行環境の向上を図ります。</p> <p>④公共交通と自動車のバランスよい利用を推進します。</p>	<p><歩行者・自転車の移動環境の向上></p> <ul style="list-style-type: none"> ○歩道の段差や波打ちの解消(バリアフリー化) ○ベンチなどの休憩施設の設置 ○自転車利用環境の整備・改善
	<p>公共交通などで対応できない移動需要への対応として、かきこいクルマの使い方を考えておく必要があります。</p>		<p><かきこいクルマの使い方の推進></p> <ul style="list-style-type: none"> ○パークアンドライド駐車場の確保 ○カーシェアリング、相乗り(マイカー)などの推進 ○モビリティ・マネジメントの推進 ○環境にやさしい次世代自動車の普及

めざす交通体系の概念図 (駅周辺で開発されたニュータウン)



めざす交通体系の概念図 (駅から離れて開発されたニュータウン)



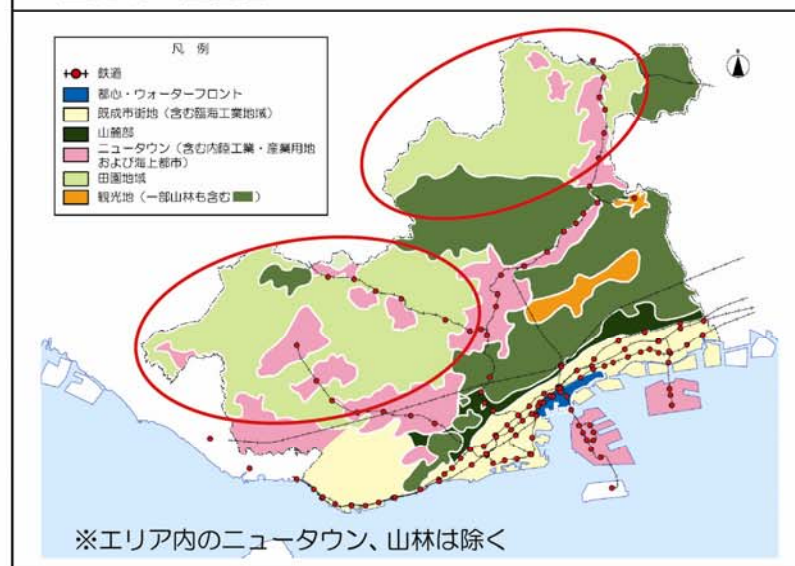
(3) 地域交通（田園地域）

【概況】

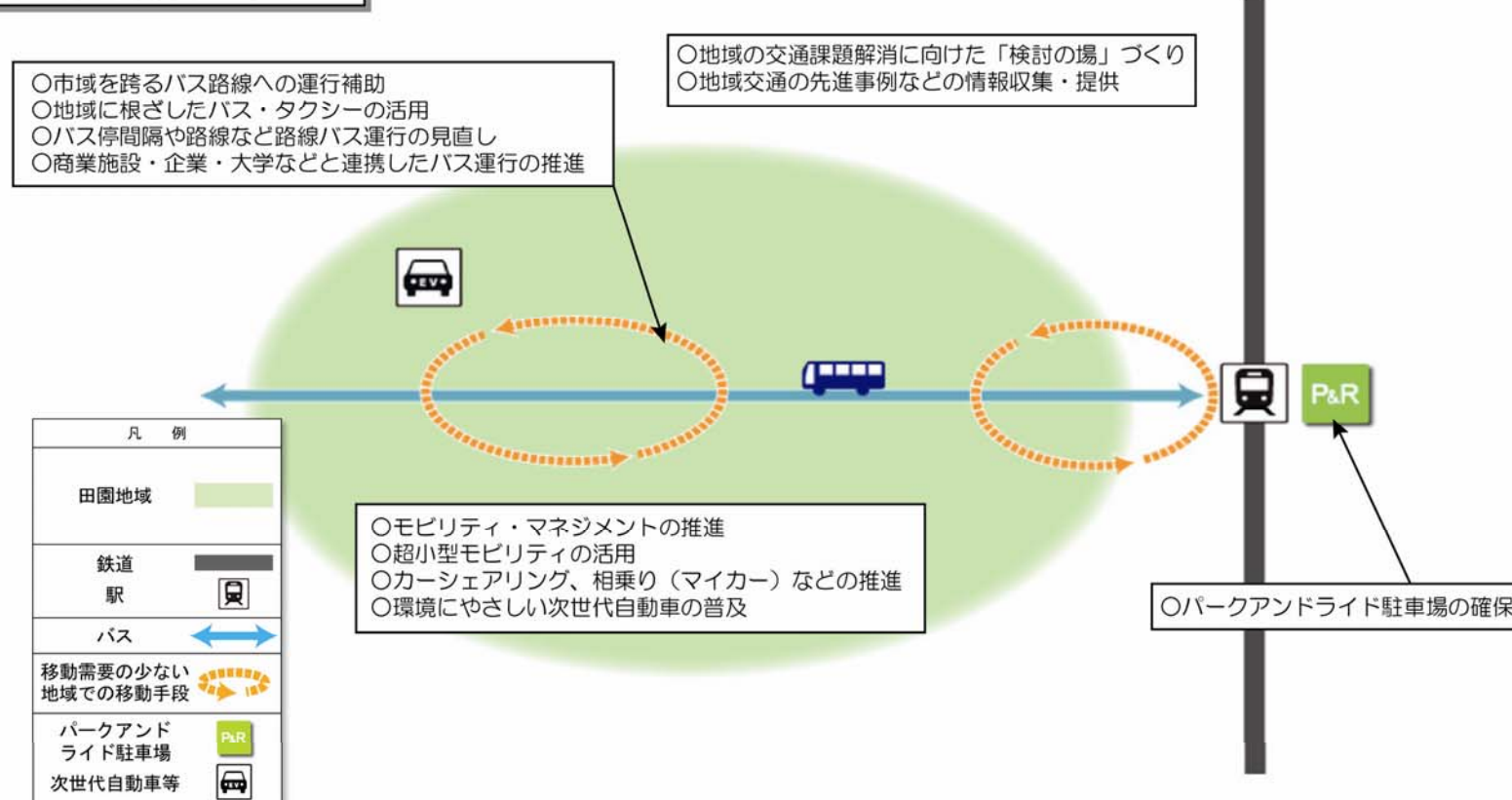
主に北区および西区に広がる市街化調整区域などで、農地・集落・里山が広がる農村地域です。市域面積の約4割を占めており、市民約8万人がくらしています。地域の公共交通として生活幹線道路を路線バスが運行していますが、住居は地域内に広く点在しており、バス停まで距離があるところが多くなっています。生活利便施設などの立地が少なく、住民は買物や通院のために周辺のニュータウンなどに出てくる状況が見られます。

【現 状】	【課 題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】
<ul style="list-style-type: none"> 人口が少なく路線バスなど公共交通の採算性を取るのが難しく、一部周辺都市へ市域を跨って運行しているバスに、国・県・市で協調しながら運行補助を行っている状況もあります。 生活利便施設の立地は少なく、徒歩や自転車だけで、買物や通院などの日常生活行動をこなすのは難しい状況です。 自動車の分担率が概ね6割を占めています。 65歳以上では送迎の割合が高くなっています。 	<p>人口が少ないこともあり、高齢者の買物、通院や子どもの通学に使われている、路線バスの維持が難しくなっています。</p> <p>核家族化の進行や人口の流出により、送迎など共助・互助による移動が難しくなることが予想されます。</p>	<p>人口密度が低く集落が分散していること、さらには地域内での生活利便施設の立地も少ないことから、地域外の生活利便施設や駅へアクセスする必要があり、多様な交通手段を活用しながら、地域の実情に見合った交通環境の実現を図ります。</p> <p>① 駅と地域を結ぶ路線バスの維持や、きめ細やかに地域内を運行する交通手段の導入を図るとともに、地域全体で運行を支える取り組みを進めます。</p> <p>② 公共交通などで対応することが難しい移動需要については、自動車の相乗りなど、かしのくクルマの使い方についての意識啓発などを進めます。</p>	<p><駅や生活利便施設までの公共交通の利便性の維持・向上></p> <ul style="list-style-type: none"> ○バス停間隔や路線など路線バス運行の見直し ○市域を跨るバス路線への運行補助 ○地域に根ざしたバス・タクシーの活用 ○商業施設・企業・大学などと連携したバス運行の推進 ○超小型モビリティの活用 ○地域の交通課題解消に向けた「検討の場」づくり ○地域交通の先進事例などの情報収集・提供
	<p>公共交通などで対応できない移動需要への対応として、かしのくクルマの使い方を考える必要があります。</p>		<p><かしのくクルマの使い方の推進></p> <ul style="list-style-type: none"> ○パークアンドライド駐車場の確保 ○カーシェアリング、相乗り（マイカー）などの推進 ○モビリティ・マネジメントの推進 ○環境にやさしい次世代自動車の普及

田園地域の位置図



めざす交通体系の概念図

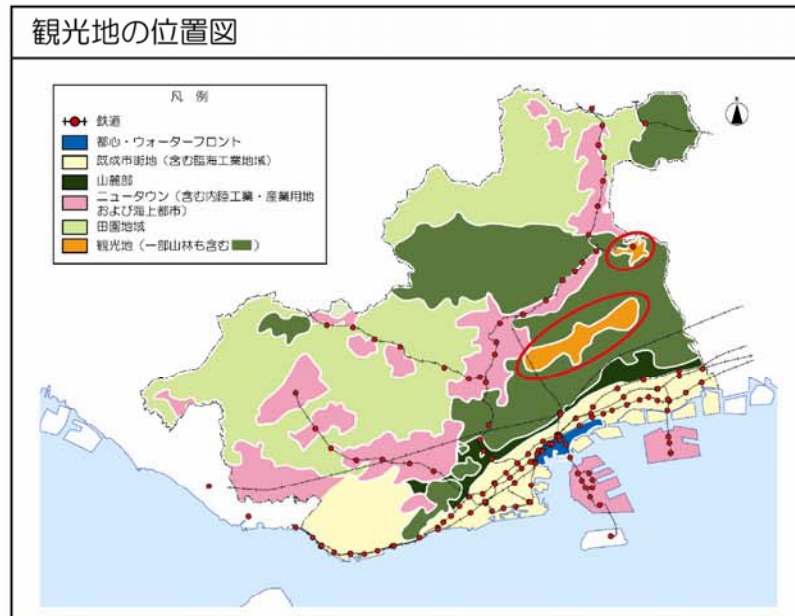


(3) 地域交通（観光地（六甲・摩耶山および有馬））

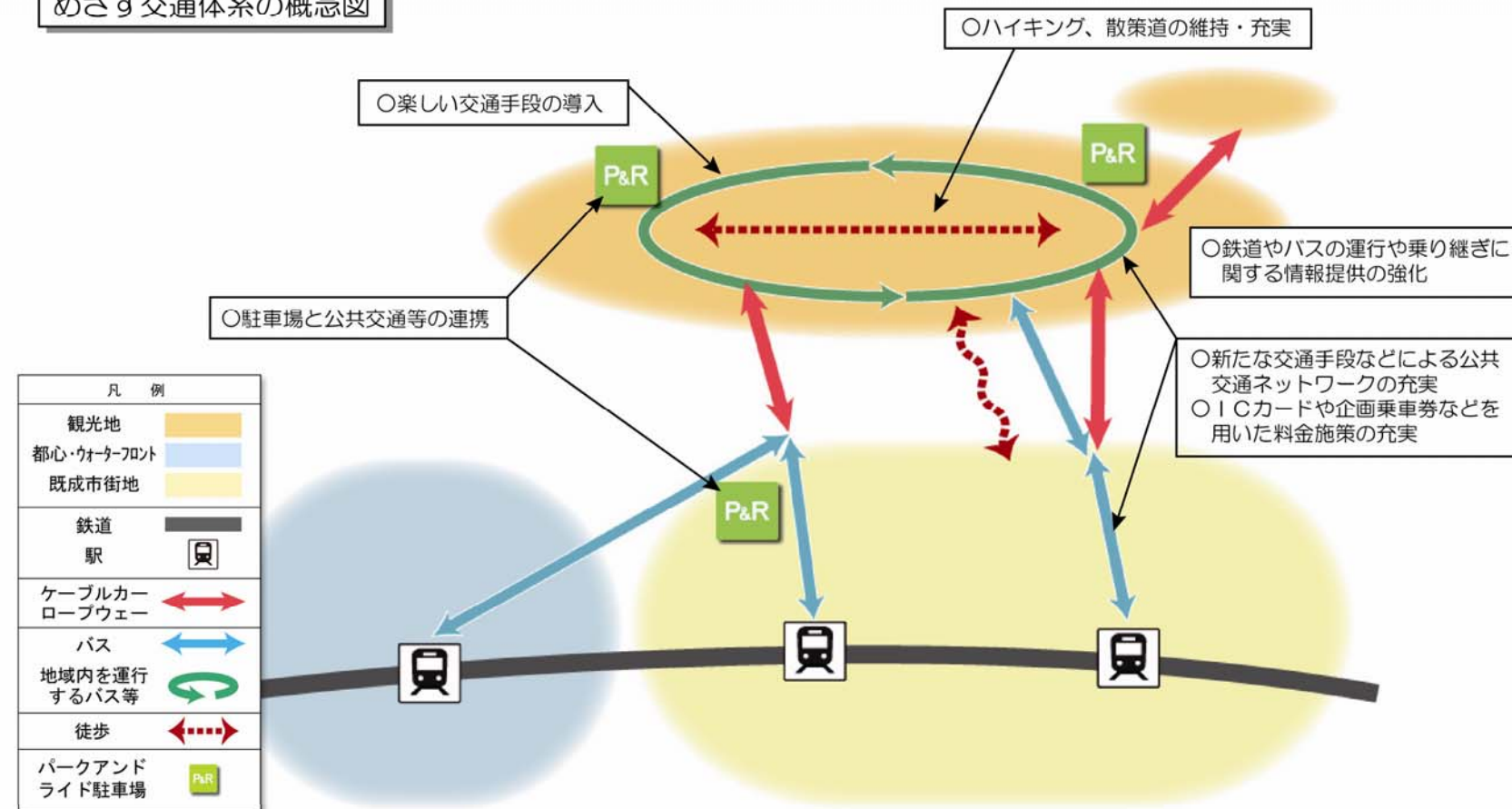
【概況】

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・摩耶山は野鳥・昆虫・植物など自然の宝庫として知られ、アウトドアレジャーゾーンとして親しまれています。有馬は、日本三古湯の一つであり、四季折々の自然を楽しむことができ、年間を通じた魅力がある地域です。六甲・摩耶山は六甲山系南側の既成市街地とロープウェイやケーブルカー、路線バスで連絡されるとともに、有馬とはロープウェイで連絡されています。

【現 状】	【課 題】	【取り組みの方向性】	【主な取り組み】	
<ul style="list-style-type: none"> 市街地から六甲・摩耶山上へアクセスするには公共交通を複数回乗り換える必要があり、山上を東西に移動するにも、バスを乗り継ぐ必要があります。 各方向からアクセス・回遊できるようにハイキング道や散策道が整備されています。 来訪者の約半分が自動車で訪れており、観光シーズンには施設への入庫待ちで渋滞が発生しているところも見られます。 周遊ルートや交通手段の認知度が十分ではありません 近年の健康志向の高まりなどから、ハイカーが増加しているものと考えられます。 	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にあります。	市街地からほど近い六甲・摩耶山上に形成された観光地へ、公共交通の利便性向上や充実を図ることで、自動車を使わずにアクセスして巡りやすい交通環境の確保を図ります。また、交通情報案内を充実させるとともに、観光地に合う楽しい交通手段の導入を図ります。	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性の維持・向上 ○新たな交通手段導入などによる公共交通ネットワークの充実 ○ICカードや企画乗車券などを用いた料金施策の充実 多様な回遊手段による観光交通の充実 ○楽しい交通手段の導入 自動車交通のマネジメント ○駐車場と公共交通等の連携 	
	ハイキング道や散策道を維持していくためには、人による手入れが必要です。また、近年の登山ブームに対応した歩きやすい環境づくりが必要とされています。	①市街地と六甲・摩耶山上を結ぶ公共交通および六甲・摩耶山上を東西に結ぶ公共交通の利便性向上や充実を図ります。	②六甲・摩耶山上をさらに楽しく回遊するための交通手段の導入を図ります。	<ul style="list-style-type: none"> 歩行環境の向上 ○ハイキング、散策道の維持・充実
	公共交通利用に関して、どのようなルート、時間あるいは、交通手段で乗り継いでいくことができるかといった分かりやすい交通案内が十分ではありません。	③ハイカーなどが六甲・摩耶山上を訪れ回遊しやすいように歩行環境の向上を図ります		<ul style="list-style-type: none"> 交通情報案内の充実 ○鉄道やバスの運行や乗り継ぎに関する情報提供の強化



めざす交通体系の概念図 (Conceptual diagram of the target transportation system)



市民・企業・交通事業者・行政の役割分担

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。

■ 公共交通中心の交通ネットワークの維持・充実

【市民】

- ・日常生活で公共交通を積極的に利用するよう努めます。

【企業】

- ・通勤や業務などで公共交通の利用が図られるよう努めます。

【交通事業者】

- ・交通事業者間で連携して運行サービスの向上などに取り組みます。
- ・移動の円滑化ため自社の交通施設の維持・更新に取り組みます。

【行政】

- ・公共交通維持のための仕組みづくりや公共交通への利用転換に向けた意識啓発に取り組みます。
- ・駅へのアクセス道路や駅前広場などの整備や維持・更新に取り組みます。

■ 地域のくらしを支える交通環境の形成

【市民】

- ・地域の交通課題の解消に交通事業者や行政と連携して取り組むよう努めます。

【企業】

- ・市民・交通事業者・行政と連携しながら日常生活で必要となるサービスなどの提供に努めます。

【交通事業者】

- ・地域のニーズに応じた運行サービスの維持・提供に取り組みます。

【行政】

- ・市民、交通事業者、行政などがコミュニケーションを図りながら、意見交換や検討を行うための場づくりに取り組みます。
- ・地域や交通事業者などの積極的な取り組みに対して、合理的な支援を行います。
- ・歩道の改修などの都市基盤の維持・更新に取り組みます。

■ 都心・観光地における魅力的な交通環境の形成

【市民】

- ・公共交通を使ってアクセスするよう努めます。
- ・定められた駐車・駐輪場を利用するなどマナーの遵守に努めます。
- ・魅力的な交通環境づくりに地域で取り組むように努めます。

【企業】

- ・市民・交通事業者・行政連携し、賑わいづくりや回遊性向上などに取り組みます。

【交通事業者】

- ・交通事業者同士の協力や企業などと連携しながら公共交通の利便性向上に取り組みます。
- ・わかりやすい交通案内情報の充実に取り組みます。

【行政】

- ・人中心の魅力的な交通環境の実現に向けて自動車交通のマネジメントに取り組みます。
- ・賑わいに資する回遊拠点の整備など、魅力的な空間づくりに取り組みます。
- ・回遊性に使いやすい公共交通サービスの提供に向けて交通事業者や企業と取り組みます。

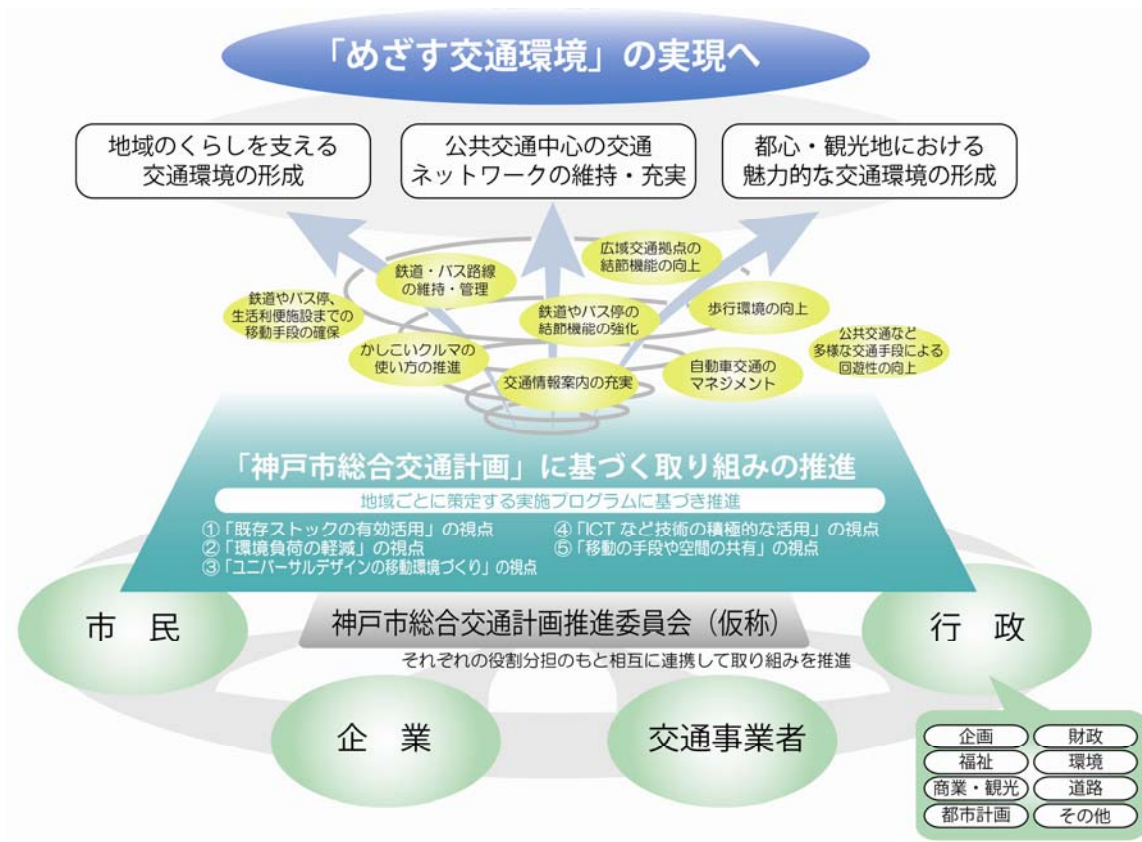
神戸市総合交通計画の推進

<計画の実現に向けて>

■ 実施プログラムの策定および進行管理

計画の推進にあたり、具体的な取り組みを進めるための「実施プログラム」を、随時、地域ごとに策定していきます。「実施プログラム」は、生活圏など人の行動範囲を基本として策定することとし、施策を戦略的に組み合わせることで段階的に取り組みを進めるための実施スケジュールなどを明らかにします。

計画に基づく取り組みの効果を評価するための評価指標を設定し、計画については概ね5年毎、実施プログラムについては、毎年、市民・企業・交通事業者、行政などで構成する「神戸市総合交通計画推進委員会（仮称）」の意見を受けながら、PDCA サイクルにより進行管理を行います。



神戸市総合交通計画（概要版）

発効：平成 25 年 9 月

神戸市都市計画総局計画部計画課

〒650-8570

神戸市中央区加納町 6 丁目 5-1

TEL 078-331-8181（代表）



United Nations
Educational, Scientific and
Cultural Organization

City of Design
KOBE

Member of the UNESCO
Creative Cities Network
since 2008



古紙パルプ配合率100%再生紙を使用



この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。

神戸市広報印刷物登録 平成 25 年度第 207 号（広報印刷物規格 A-1 類）