

神戸市地域公共交通計画の改定

目次

1. 現計画の概要
2. 上位計画（都市計画マスタープラン）の改定
3. 地域公共交通計画改定の進め方
4. 現計画の振り返り
5. 市民意見の把握
6. 公共交通の現状と課題
7. 意見交換～新計画の基本方針・取り組みの方向性～

↑ 協議会で議論
いただく箇所

1. 現計画の概要

現計画の概要

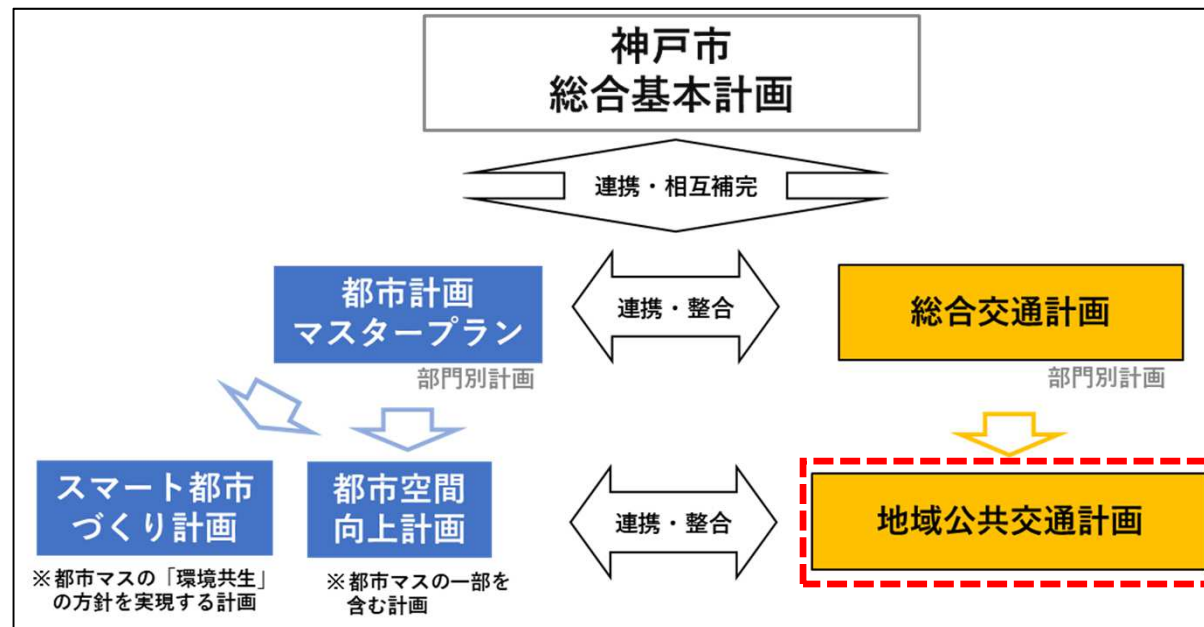
■策定年次：平成29年（2017年）3月

■目標年次：令和7年（2025年）

■位置付け：

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条にもとづき、公共交通の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

<地域公共交通計画の位置付け>



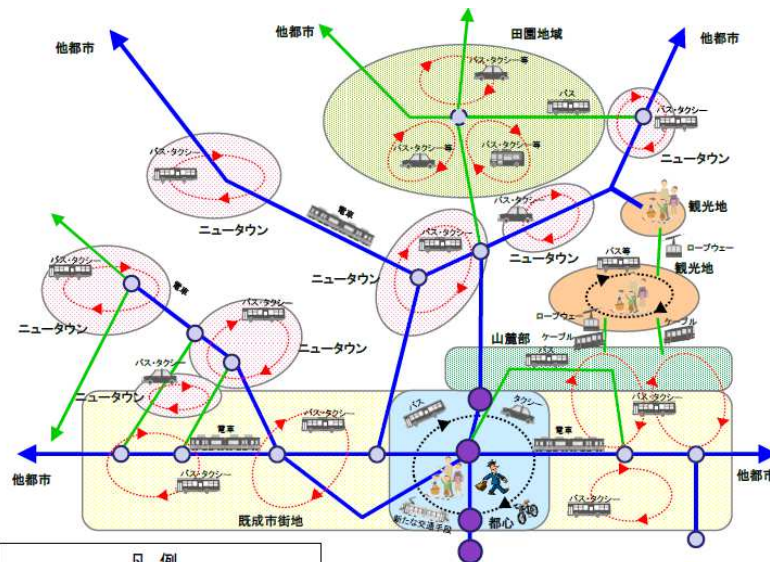
現計画の概要

< 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

< 公共交通ネットワークの将来像 >

鉄道が基幹、バスが補完する役割を基本に、さらにタクシーや地域コミュニティ交通等が地域の移動を支える公共交通ネットワークを目指す



凡 例

- 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
- 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

基本方針・目標（第3章）

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（第5章）

・公共交通分担率

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（第5章）

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）

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：指標（第5章）

・地域コミュニティ交通導入の支援地区数

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（第5章）

・ユニバーサルデザインの推進
・バス停留所のベンチ新設数
・市内公共交通機関の利用に関する市民満足度

公共交通施策の取り組み方針（第4章）

公共交通の課題解決に向けた具体的な取り組み

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

施策6

公共交通の利便性向上および利用促進

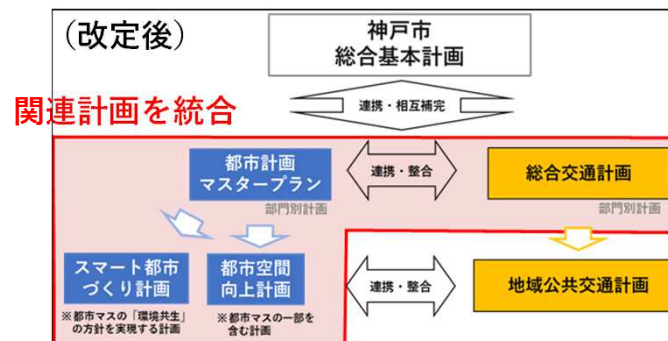
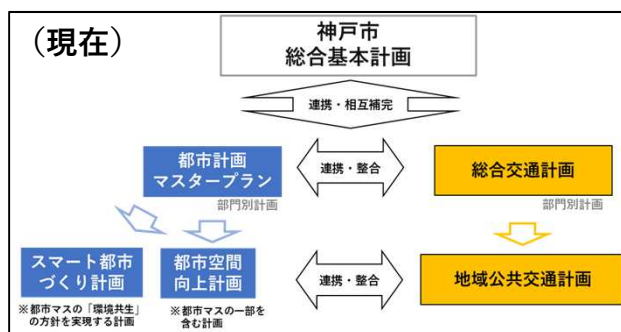
2. 上位計画（都市計画マスタープラン） の改定

都市計画マスタープラン改定

■計画改定のポイント

< 計画の統合 >

これまで個別に策定してきた関連する計画を統合し、都市づくりに関する総合的な計画として、
「神戸市都市づくりのマスタープラン（目標年次2035年（令和17年）」を策定



< 計画の構成 >

社会情勢の変化や多様化・複雑化する課題にしなやかに対応するため、「ビジョン編」「アクション編」「資料編」で構成

■計画改定時期

令和8年度の改定を予定



神戸市都市づくりのマスタープランの概要

<これからの神戸の都市づくり>

これからの神戸の都市づくりは、暮らす人・働く人・訪れる人・事業者・行政などの**様々な立場の人々が参画して**、より良いまちにしていきたいという“まちへの想い”がつながり、**多彩な空間をかたちづくることを大切にします。**

空間づくりにあたっては、その場所に関わる人々とともに、「居心地良く過ごせるかどうか」「新しい出会いや心躍る体験をできるかどうか」といった、**その場所で生まれる活動を思い描き、それを実現する場をつくるという視点を大切にします。**

そして、**誰もが安全・安心・快適に住み続けられること、人・物・技術・情報が集まり活力を生み出すこと、まち固有の魅力をまもり・そだて・磨き上げ、活かすこと、環境と共生することにより、持続可能な都市づくりを進めます。**

<都市づくりの指針>

交通に関して、「公共交通の維持・充実、さまざまな移動手段の確保」「玄関口の利便性向上や広域的な交通ネットワークの強化」を位置づけ

①様々なライフスタイルにあわせて、心豊かに暮らし続けられる環境をつくる

●神戸には、洗練された都会、人情味あふれる下町、公園や緑が充実したニュータウン、自然を感じられる里山・農村など、様々なまちの顔があります。まちの特性に応じて、ライフステージや価値観にあわせた多様な住まいや交流の場などを創出していくことで、一人ひとりにあった“暮らしやすさ”を実現します。

②どこにいても目的地へ気軽に移動できる環境をつくる

●神戸では、基幹となる鉄道網やそれを補完するバス路線などにより公共交通ネットワークを形成しています。公共交通の維持・充実とあわせて、自家用車、自転車、新たなモビリティなど、様々な移動手段を確保していくことで、誰もが目的や場所にあわせて移動しやすい環境を実現します。

③人・物・技術・情報が集まり、神戸経済を活性化させる環境をつくる

●神戸では、重厚長大型の産業や、地場産業、医療産業など、様々な産業が都市の発展を牽引しています。人・物・技術・情報が集積する環境をつくることで、既存の産業の更なる発展や新産業の育成、それによる働く場の創出など、都市の活力を高めます。

④開かれた玄関口から世界とつながり、交流を促進させる環境をつくる

●神戸は、港を中心に交通の要衝として発展してきており、空港の国際化により国際都市としての役割を更に強めています。この強みをより一層発揮し、玄関口の利便性の向上や広域的な交通ネットワークを強化することで、新たな国際ビジネスの展開や観光の振興、多文化共生の実現など、国内外の交流を円滑にします。

⑤つむいできた多彩なまちの魅力を磨き、活かす

●神戸は、緑豊かな山、美しい海、里山・農村などの恵まれた自然環境や、変化に富んだ特徴的なまちなみなど、特色ある魅力がたくさんあります。そこでの人々の活動も含めて、まもり・そだて・磨き上げ、活かすことで、“まちの固有の魅力”をより一層高めめます。

⑥日常・非日常で魅力や発見にあふれ、人が集まる環境をつくる

●神戸は、住んでいる人は日々の生活の中で新しい刺激を、訪れた人は初めて見る風景にどこか懐かしさを感じる、日常と非日常が交わり続けるまちです。まちなかの様々な場所で居心地の良い空間をつくることや思わず足を止めたくなるようなイベントを催すことなどで、“多彩な表情を見せるまち”を育んでいきます。

⑦自然と都市が循環・再生することで、暮らしにゆとりやうるおいを感じる環境をつくる

●神戸は、市街地のすぐ近くに山や海や里山・農村などの豊かな自然が広がっており、様々な恵みを楽しみながら共存しています。この豊かな自然をまもり・そだて、また、都市との循環を生み出すことで、日々の暮らしにゆとりやうるおいをもたらします。

⑧激甚化・頻発化する災害に強くしなやかに備える

●神戸には、これまで様々な災害に見舞われ、その度乗り越えてきた力強さがあります。その経験を活かして、市民や事業者、行政が力をあわせて、日頃からいざというときの備えを進めることで、あらゆる人々にとって安全・安心な暮らしを実現します。

神戸市都市づくりのマスタープランの概要

都市づくりの方針（都市交通）

①市内外や世界との交流を促進する交通環境の形成

- 市内外や世界の人々との交流を促進するため、三宮や新神戸、神戸港、神戸空港など**陸・海・空の玄関口の機能強化**や、海、まち、山をつなぐ**南北交通軸の機能強化**を進めます。

⇒神戸空港の機能強化／ポートアイランド・神戸空港へのアクセス強化／六甲山・摩耶山および有馬での公共交通の利用促進 など

②共創の取り組みによる持続可能な交通環境の形成

- 使う人や場所に応じた快適な移動を実現するため、**地域特性に応じた持続可能な公共交通ネットワークの形成**や、駅・バス停周辺の**交通結節機能の強化**、誰もが**利用しやすい交通環境の形成**を進めます。

⇒地域公共交通の維持・充実／自転車施策の推進／自動運転技術の活用 など

③都市・地域間の人・物・技術・情報の交流を促進する道路環境の形成

- 都市・地域間の移動や交流を促進するため、**主要幹線道路ネットワークの形成**を進めるとともに、渋滞対策や自転車走行空間の整備等による**快適な道路環境の形成**に取り組みます。

⇒広域圏幹線道路の整備／道路交通の円滑化／生活幹線道路の整備 など

④人と公共交通が中心の都心の交通環境の形成

- 都心の回遊性を高め、にぎわいや活力を生み出すため、駅とまちをつなぎ、神戸の象徴となる新しい駅前空間**「えきまち空間」を創出**するとともに、多様な交通手段の導入や魅力的な道路環境の利活用を推進することで、人と公共交通が中心の、**居心地が良く歩きたくなる交通環境の形成**を進めます。

⇒えきまち空間の実現(三宮クロススクエア)／都心-WFの回遊性向上／多様なモビリティの導入促進 など

3. 地域公共交通計画改定の進め方

地域公共交通計画改定の進め方

上位計画（都市計画マスタープラン）の改定状況をみながら、令和7年上半期に実施した「ネットモニターアンケート」「公共交通フォーラム」での市民意見や、公共交通を取り巻く現状・課題等を踏まえ、**令和8年度中の改定を予定**

<今後の改定の進め方のイメージ>

令和7年度	令和8年度
活性化協議会①（今回） <ul style="list-style-type: none">・ 現計画の振り返り・ 市民意見の把握 （アンケート・フォーラムの報告）・ 公共交通の現状・課題の整理・ 新計画の方向性 活性化協議会② <ul style="list-style-type: none">・ 骨子案のとりまとめ	活性化協議会③ <ul style="list-style-type: none">・ 素案のとりまとめ 活性化協議会④ <ul style="list-style-type: none">・ 改定

※ 新計画の改定が令和8年度中となることから、
現計画の目標年次を変更（延長）予定

目標年次：令和7年（2025年）→ 令和8年（2026年）（予定）

4. 現計画の振り返り

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

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

1. 三宮駅における交通結節点の強化

乗り換え動線を整備するとともに、より上下しやすい空間とすることで、6つの駅をあたかも一つの大きな「えき」ととらえた歩行者動線の検討

令和7年1月より、デッキ工事に着手



2. バス乗降場の再編・集約

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、待ち合いなどの必要機能を備えた西日本最大級の新バスターミナルを官民連携の元、段階的に整備

平成28年3月より、三宮周辺地区のバスのあり方研究会開催



※パースはイメージ。
今後の設計・関係機関との協議により変更となる場合がある

取り組み方針2：都心内の回遊性の向上

3. LRT・BRTの導入の検討

都市の魅力と回遊性の向上を図るため、LRT・BRTの導入検討の一環として、都心エリアにおいて、連節バスを運行

令和3年4月より、連節バスの本格運行を開始



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

取り組み方針3：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

4. ポートライナーの混雑緩和・輸送力増強策の検討

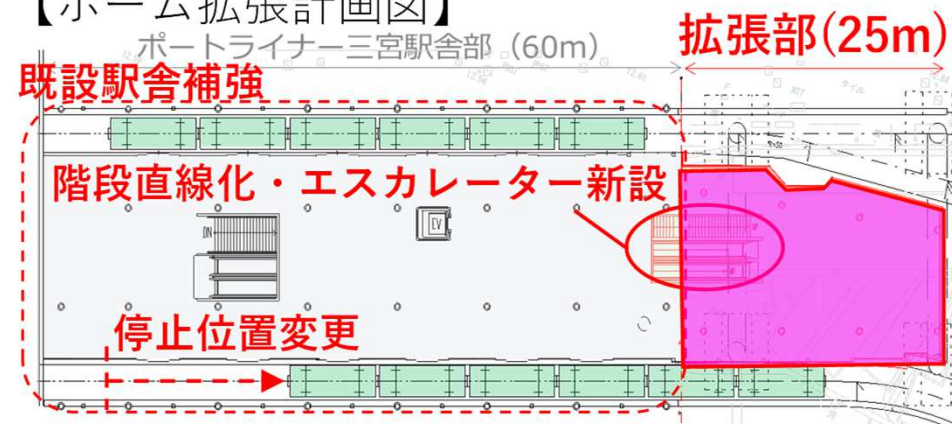
ポートライナー混雑緩和に向けた、バス活用に関する取り組みの実施
(共通乗車証、病院行き路線無料社会実験等)

ポートライナー三宮駅において、ホームの拡張 (2027年度末工事完了予定)

【三宮駅の混雑状況(R6.10)】



【ホーム拡張計画図】



施策2 西北神地域での基幹公共交通の維持

取り組み方針1：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の維持

1. 北神急行の市営化

令和2年6月に市営地下鉄と一体的に運行し、運賃を大幅に低減

▶北神急行の市営化を契機とした沿線のまちづくり

駅前広場の再編や駅前空間の魅力向上、にぎわいの創出

神鉄沿線の駅再整備完了：3駅



フリマ・ワークショップ
(花山駅)



体験型イベント
(大池駅)

2. 企画乗車券等による利用促進

高齢者を対象とした企画乗車券や、施設と連携した企画乗車券の販売

シーパスワンの購入者数：延べ118,157人



神鉄シーパスワン・神鉄シーパスワン plus・神鉄シーパスワン北神券面

[谷上→三宮 片道運賃]

日本一高い運賃が約半額に!

550円

280円



施策2 西北神地域での基幹公共交通の維持

取り組み方針1：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の維持

3. 公共交通への利用転換の意識啓発

公共交通の利用意識を向上させるため、小学生を対象とした出前授業や中学生による駅の美装化を実施

4. 沿線地域における観光資源の活用

外国人利用者が円滑に観光資源を利用できるよう、駅や車両等の案内サインの多言語化



駅の柵の塗装（押部谷駅）

取り組み方針2：基幹公共交通の安全で安定した輸送の確保・輸送サービスの向上

5. 施設の更新・改良による安全性の向上・耐震化の推進

老朽化した鉄道施設の改良や更新工事、駅等の耐震補強や線路の法面保護工事を実施し、列車の安全運行並びに利用者の安全を確保



法面保護工事（神戸電鉄）

施策3 地域コミュニティ交通の維持・充実

取り組み方針1：バス路線の再編や地域の実情に応じた多様な交通手段の導入推進

1. 地域内交通の効率的なネットワークの形成

市バスにおいて、ICカード2タッチデータを活用し、需要に応じた路線バスの見直しを実施

令和6年度：兵庫区・長田区周辺
令和7年度：東灘区・灘エリア



2. 新たな地域コミュニティ交通の導入

交通不便地において、地域・交通事業者・行政が連携し、地域の実情に応じた地域コミュニティ交通を導入

令和6年度：15地区（本格・試験運行）



しおかぜ
（垂水区：塩屋）



ふきあい南北バス
（中央区東部）



はまちどり
（須磨区：西須磨）

施策3 地域コミュニティ交通の維持・充実

取り組み方針2：地域コミュニティ交通の維持・充実を図るための利用促進

3. 地域コミュニティ交通の利用促進

交通ニュースの発行やサポーターズクラブの発足など、継続して乗って支える意識を醸成



交通ニュース



サポーターズクラブの発足

4. 地域コミュニティ交通の利活用

デマンド運行の実施や、予約アプリの導入などにより、地域コミュニティ交通の利活用を推進

予約アプリ導入地区：3地区



デマンドの予約システム

施策4 北神地域のバス路線再編

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の形成

1. バス路線再編による公共交通ネットワークの形成

地域の実情を踏まえ、隣接市に跨る幹線バス路線をコミュニティバス（八多淡河バス）に見直し

バスの運行が十分でない地域において、地域コミュニティ交通を導入

公共ライドシェア

淡河町ゾーンバス（平成30年5月運行）

大沢スマイルバス（令和8年運行予定）



八多淡河バス



淡河町ゾーンバス



大沢スマイルバス

2. 公共交通利用の意識啓発・利用促進

パンフレット等による公共交通の利用促進や、路線バスと施設が連携した企画乗車券を販売



八多淡河バス拡充



路線バス×施設の企画乗車券

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

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の形成

1. ロープウェイ・ケーブルの運行サービスの向上

まやビューライン・六甲有馬ロープウェイの
無料・ワンコイン運行の社会実験

利用者数：延べ 80,147人

2. 山上へのアクセス強化

パターンダイヤの導入（三宮駅～摩耶ケーブル駅）

3. 観光地内を回遊する公共交通の充実

交通と山上施設が連携し、グリーンスローモビリティ
による山上回遊性の社会実験

利用者数：延べ 3,499人



社会実験チラシ



グリーンスローモビリティ

取り組み方針2：情報案内の充実、わかりやすく使いやすい公共交通の推進

4. 公共交通に関連する情報案内の充実

鉄道駅やロープウェイ・ケーブル駅にデジタルサイネージを設置
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

デジタルサイネージの設置

JR三ノ宮駅、JR六甲道駅、阪急六甲駅、
摩耶ケーブル駅、六甲ケーブル下駅



デジタルサイネージ

施策6 公共交通の利便性向上および利用促進

取り組み方針1：誰もが利用しやすい交通環境の推進、安全で安定した運行の確保

1. 待ち合い環境の整備

バス停ベンチ等の設置によるバスの待合環境の向上

ベンチ設置数：376基（平成28～令和6年度）



バス停ベンチ

2. ユニバーサルデザインの推進

ユニバーサルデザインタクシーの導入など、誰もが利用しやすい環境を推進

UDタクシー導入数：386台（平成31～令和6年度）



UDタクシー

3. 駅前空間の魅力向上

駅周辺のリノベーションを推進し、駅前広場・駅ロータリーの再整備を実施



▲バスターミナル 完成イメージ

西神中央駅（令和8年完成予定）



▲バスターミナル南側 完成イメージ

名谷駅（令和8年完成予定）

取り組み方針2：ICTを積極的に活用するなど情報案内の充実

4. バスロケーションシステムの推進

利便性向上を図るため、バスの運行状況がわかるバスロケーションシステムの整備

施策 6 公共交通の利便性向上および利用促進

取り組み方針 3：わかりやすく利用しやすい公共交通の実現に向けた取り組みの推進

5. わかりやすく使いやすい料金体系

市内の観光誘客、回遊性向上を図るため、交通事業者等からなる「神戸観光Maas協議会」において、デジタル乗車券を開発・販売

路線バスのサービスのシームレス化を図るため、「神戸のバス」推進プラットフォームを組成し、市バスとの乗継割引を実施

令和 7 年度：デジタル企画乗車券の発売



デジタル企画乗車券

6. 新たなモビリティサービス（MaaS等）の活用

クレジットカードのタッチ決済やQRコードを活用したデジタル企画乗車券対応の改札機の導入

自動運転や新たなモビリティサービスの実証実験等を実施

令和 7 年度：自動運転の実証実験予定
(灘五郷エリア)



タッチ決済対応改札機

施策6 公共交通の利用促進に関する取り組み

7. 高校生の通学定期無料化（全国初）

神戸市在住の高校生等が市内高校等に通学する場合の通学定期代を全額補助（無料化）

令和6年9月よりスタート



8. エコファミリー制度

「環境のため」「子どものため」の制度として、大人1人につき小学生以下2人まで、地下鉄・市バスの乗車が無料

令和6年10月より、平日も無料の対象
(365日いつでも利用可能)



9. 神戸高速鉄道子供割引

子育て世帯にやさしい環境づくりの実験的施策として、小児運賃の50%相当の割引・ポイント還元

令和7年7月よりスタート

5. 市民意見の把握

ネットモニターアンケート

- ・ **調査目的**

公共交通の利用状況および満足度の調査

- ・ **調査期間**

令和7年6月25日～7月8日

- ・ **対象モニター数**

9,244名

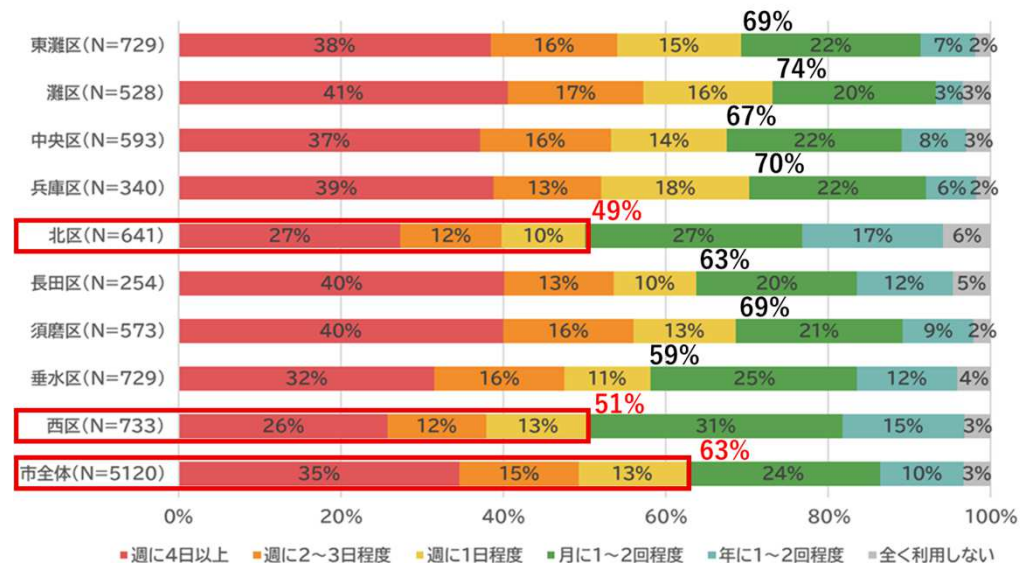
- ・ **回答モニター数**

5,120名

アンケート調査結果

■公共交通の利用頻度

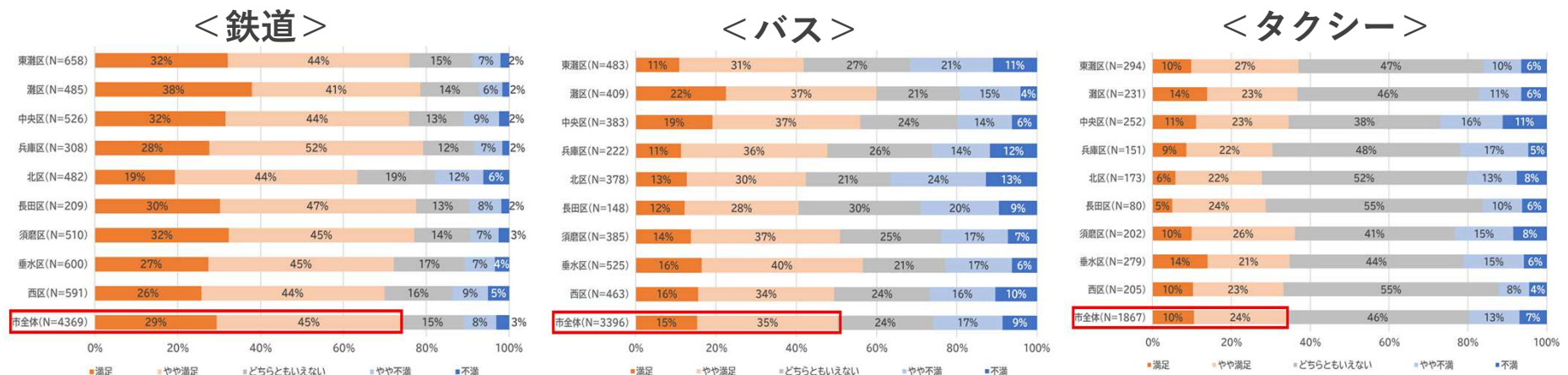
- ・市全体では、6割以上の人が週に1回以上利用
- ・北区と西区は、他地区に比べて、公共交通の利用割合が低い



神戸市内の公共交通の利用頻度（地区別）

■満足度

- ・市全体で「満足」「やや満足」の回答が、鉄道が74%、バスが50%、タクシーが34%



アンケート調査結果

■将来に向けて神戸市が取り組む交通施策の重要度

- ・市全体では「駅の再整備・美装化」の重要度が最も高い
- ・西北神地域（西区、北区）では、「地域コミュニティ交通の充実」の重要度が最も高い
- ・その他、「神戸空港へのアクセス強化」「新たな交通手段の導入」が上位にあがっている

	駅の再整備・美装化	地域コミュニティ交通の充実	神戸空港へのアクセス強化	新たなロープウェイ（布引ハーブ園山頂～掬星台）の導入	新たな交通手段（LRT・BRT）の導入	自動運転技術の活用	MaaS（キャッシュレス対応、デジタル企画乗車券等）の推進	その他
東灘区 (N=729)	1位 (41.4%)	2位 (39.5%)			3位 (25.0%)			
灘区 (N=528)	1位 (39.8%)	2位 (35.2%)	3位 (23.1%)		3位 (23.1%)			
中央区 (N=593)	1位 (47.7%)	2位 (35.9%)	3位 (30.9%)					
兵庫区 (N=340)	1位 (49.7%)	2位 (40.0%)	3位 (24.4%)					
北区 (N=641)	2位 (40.1%)	1位 (52.1%)					3位 (21.2%)	
長田区 (N=254)	1位 (42.9%)	2位 (38.6%)	3位 (24.0%)		3位 (24.0%)			
須磨区 (N=573)	1位 (44.3%)	2位 (41.0%)					3位 (22.3%)	
垂水区 (N=729)	1位 (49%)	2位 (43.6%)			3位 (21.0%)			
西区 (N=733)	2位 (34.7%)	1位 (45.4%)			3位 (21.4%)			
市全体 (N=5120)	1位 (42.9%)	2位 (41.8%)			3位 (22.8%)			

将来に向けて神戸市が取り組む交通施策の重要度（地区別・上位3つを表示）

出典：神戸市ネットモニターアンケート調査結果（R7年）

アンケート調査結果

■自由記述意見の分類（1568件）

困っている点や要望・提案・期待として、「バスの便数」「交通網の維持・拡大」「運賃」に関わる意見が多くみられた

大項目	小項目	回答件数		
		困っている点	要望・提案・期待	良い点
運行サービス	バスの便数	48	109	2
	バスルート	21	66	0
	バスダイヤ	8	23	1
	バスの定時性	5	8	0
	鉄道の便数	3	19	0
	鉄道ルート	4	11	0
	鉄道ダイヤ	1	7	0
	鉄道の定時性	3	7	0
	交通網の維持・拡大	30	89	2
	乗り換えしやすいダイヤ	17	45	1
	タクシーの利用しやすさ	6	12	0
案内・情報提供	案内表示やアナウンスの分かりやすさ	15	55	3
	利用方法やルートを調べやすさ	11	33	0
地域コミュニティ交通	地域コミュニティ交通の充実	0	11	0
神戸空港アクセス	神戸空港へのアクセス	8	51	2
運賃	運賃割引や企画券などの充実	7	90	8
	運賃の再検討	49	56	1
	支払い方法の選択肢（スマホ決済等）	0	9	2
新たな交通・新技術	自動運転技術の活用	0	37	1
	新たな交通手段（LRT・BRT）の導入	3	56	0
	MaaSの推進	1	8	0
ハード整備	駅の再整備・美装化	7	24	7
	乗り換えの移動をしやすさ	17	48	1
	車内や施設の清潔さ・快適さ	17	44	5

※意見なし、公共交通利用なし、その他の意見 は除いて表示

公共交通フォーラム

○開催の目的

公共交通が置かれている現状や課題のほか、地域の学生等が実施している地域交通の取組の紹介や、市民・交通の専門家等のパネルディスカッションを通じて、地域のみなさんと一緒に今後の地域交通について考える機会とする

<北区>

日 時：令和7年8月24日（日）15：00～16：30

場 所：北神区文化センター

参加者：108名



<長田区>

日 時：令和7年8月30日（土）15：00～16：30

場 所：新長田DANCE BOX

参加者：88名



<西区>

日 時：令和7年9月14日（日）18：30～20：00

場 所：なでしこ芸術文化センター

参加者：81名



公共交通フォーラムでの主な意見

○パネリストからの意見（交通の専門家、地域交通に取り組む市民、市長）

【北区】

- ・地域の移動を支えることは大切であり、移動によって交流が生まれれば経済も動く。
- ・郊外地域はマイカー利用が進んでおり、公共交通に関心が薄いのが、高齢化後のことを想像して、普段から公共交通について考えていくことは大切。
- ・公共交通で円滑に移動できることがウェルビーイングの向上につながる。
- ・市営化した北神急行と連結する神戸電鉄の活性化を図ることは重要。
- ・地コミを成功させるには、行政、事業者、住民が一体になって課題を解決する姿勢が重要
- ・地コミのDXが利便に結びついている事例もでてきている。
- ・デマンドタクシー等のドアツードア感覚で利用できる便利な公共交通を導入する流れがでてきている。
- ・北区ではラストワンマイルでも車を利用する人が多い。ラストワンマイルを簡易に移動できる交通手段があればよい。
- ・シニア世代でも利用できるシェアモビを郊外部に取り入れることを検討することも重要。
- ・いちご二郎駅プロジェクトを是非進めてほしい。

【長田区】

- ・バス路線の再編を考える際は、ぜひ地域の声を聞いてもらいたい。一緒に考えて自分たちで作ったものと思ってもらえば、もっと地域は豊かになる。
- ・データでは拾いきれないような個別の事情があるので、地域の声を聞いてほしい。
- ・貨客混載のような取り組みは継続して進めるべき。
- ・長田区北部における、高齢化、スポンジ化、バス利用者の減少、減便という悪循環を好循環に変えなければいけない。
- ・長田北部の空家空地进行を都市型農園やイベントスペースとして面的に活用するとともに、南の若者が気軽に北に移動できる交通手段があれば、もっと活性化する。

【西区】

- ・路線バスが走っているといつでも自由に行きたいところに行ける。積極的に公共交通を使うというマインドになれば路線を維持することにつながる。
- ・地域の足を確保するためには、地域が主体的に考えて、行政とともに進めていくことが大事
- ・DXを用いて地コミの相乗り率を上げることも考えられる。
- ・市営化した北神急行と連結する神戸電鉄の活性化として、花山駅や大池駅で再整備をすすめてきたが、粟生線にも広げていきたい。
- ・元気な時はバス停から家まで歩くのは何ともないが、高齢化に伴い苦しくなる
- ・郊外における自転車以外の新たなモビリティも必要となってくる
- ・地域の中で乗りたい人と乗せてもいいという人をマッチングする仕組みがあればいい。
- ・公共交通の問題にあわせて、人が集まる仕組みについても考える必要がある。

公共交通フォーラムでの主な意見

○参加者からの意見

【北区】

- ・ AIデマンドタクシーを導入してほしい
- ・ 地コミ存続のために必要な地域組織の人材確保、活動資金の確保について行政がもっと考えてほしい。
- ・ 地コミは路線バスが廃止（減便）されるところを中心に支援が必要

【長田区】

- ・ 地下鉄、JR、山陽バスが1枚のカード（ICOCAなど）で利用できるようにしてほしい。
- ・ 公共交通が地域コミュニティの重要な要素であることを再確認するとともに、それ単体で考えるべきではないとも感じた。

【西区】

- ・ 今後、路線バスの維持は難しくなってくると思う。自動運転やDXを駆使した新しい形の公共交通が産まれることを期待する。
- ・ 高齢者が福祉車両を安心して走行できる道路の整備がされていれば、地域からバス停または駅などに行くことができる

6. 公共交通の現状と課題

神戸市の公共交通を取り巻く現状

近年の動向

①少子化や生産年齢人口の減少による通勤通学需要の減少

②高齢化の進行

③郊外部の鉄道の利用者数減少

④路線バスの利用者数減少

⑤都心での回遊が少ない

⑥広域交通拠点間の輸送力不足

⑦山上での公共交通利用が少ない

⑧観光地までのアクセス性が弱い

⑨慢性的な運転手不足

⑩運行コストの増加

⑪公共交通事業の経営状況の悪化

⑫路線バスの休廃止の進行

⑬神戸空港の国際化

⑭外国人観光客の増加

⑮公共交通に対する市民ニーズ

※公共交通フォーラム、ネットモニターアンケート

⑯環境への配慮

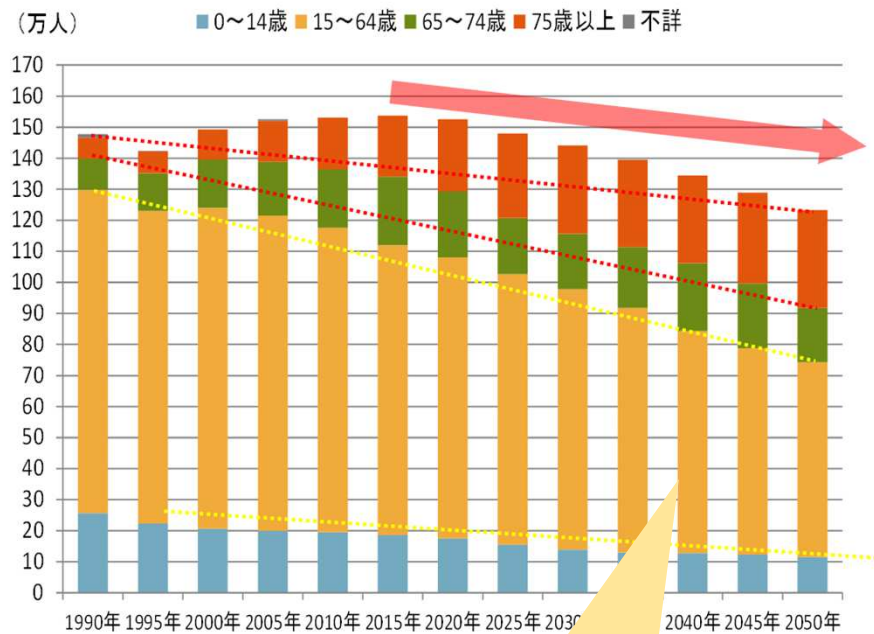
※地域公共交通のリ・デザイン

①少子化や生産年齢人口の減少による通勤通学需要の減少 ②高齢化の進行

人口

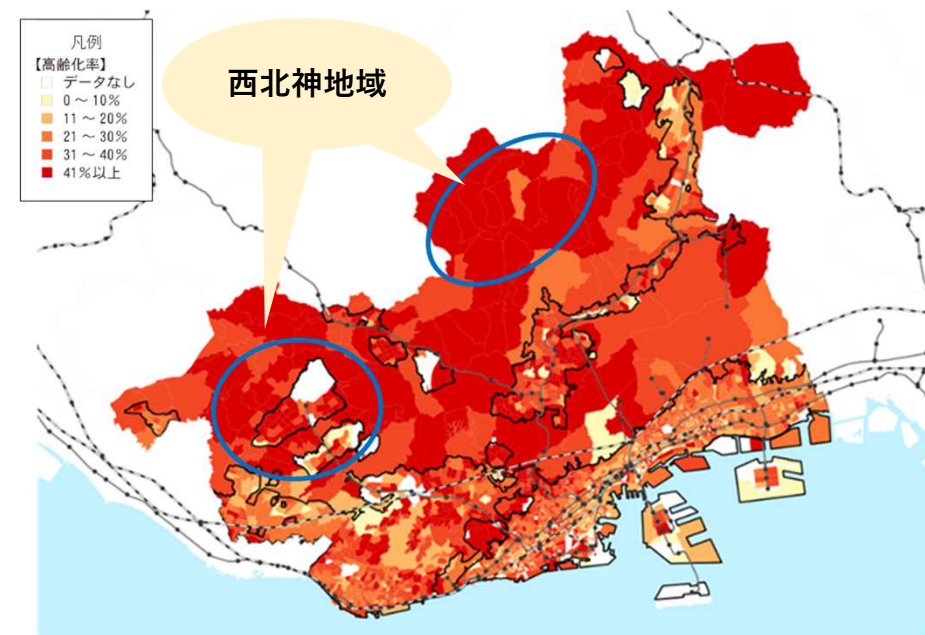
■神戸市の人口の推移

- ・人口減少、高齢化が進行
- ・生産年齢人口や年少人口が減少
(通勤・通学需要の減少)



■市内の高齢化率

- ・特に西北神地域の高齢化が進行



出典：住民基本台帳（令和6年10月）

出典：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』
※1990年～2020年の人口は国勢調査

③郊外部の鉄道の利用者数減少

④路線バスの利用者数減少

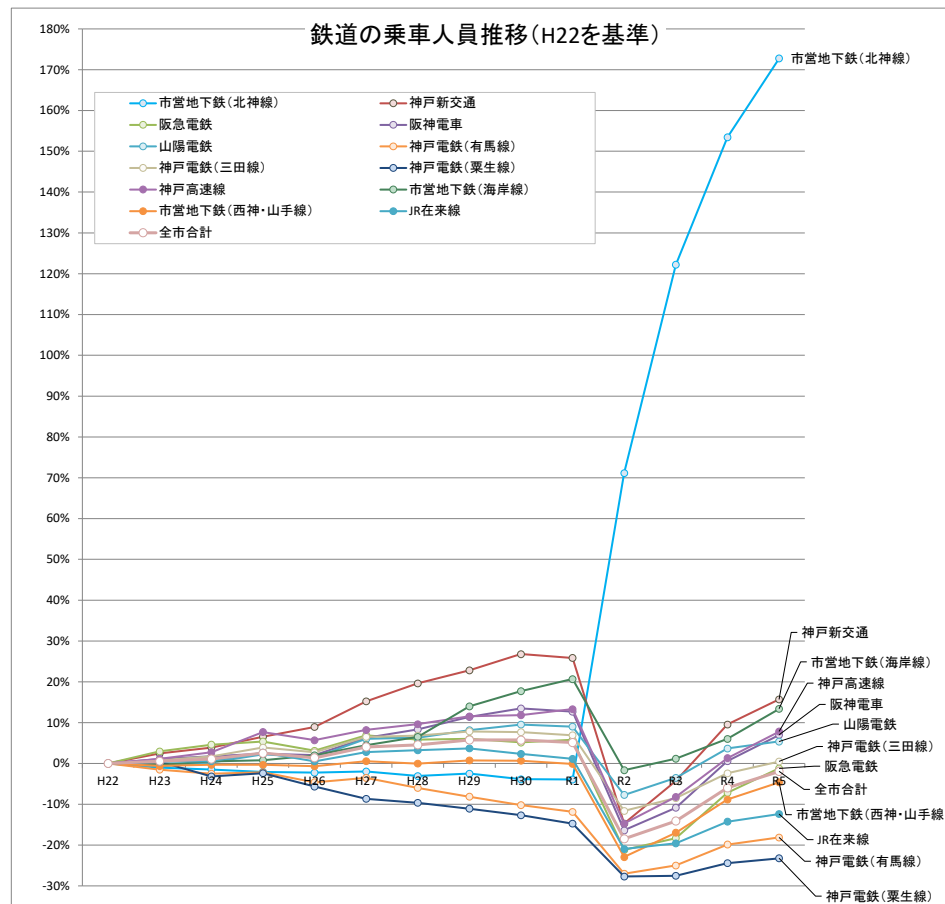
鉄道

バス

■鉄道利用者数の推移

- ・コロナ以降、利用者数は徐々に回復傾向にあるが、郊外部の鉄道利用者数は少ない

鉄道の乗車人員推移

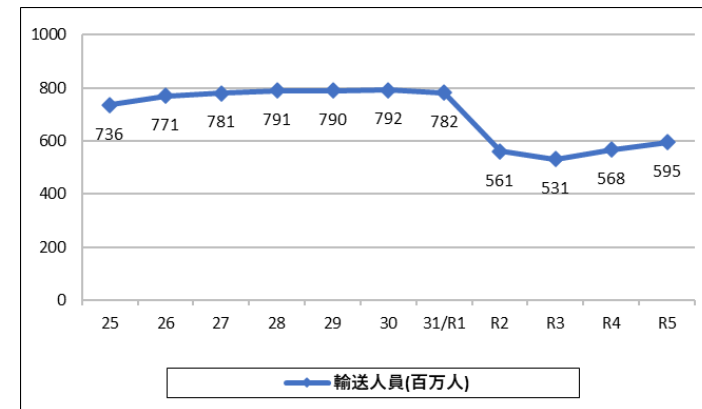


出典：神戸市統計書

■バス利用者数の推移

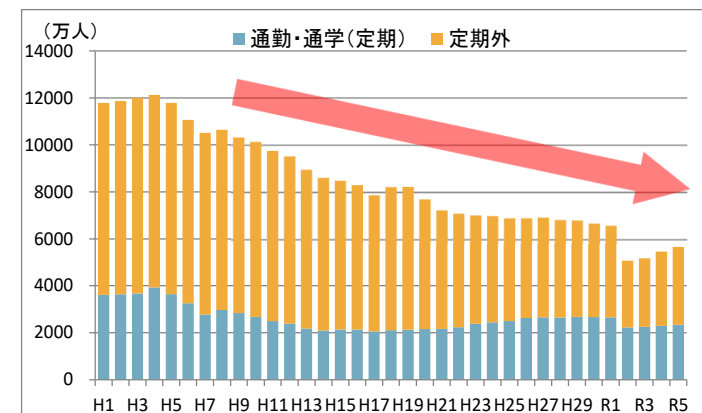
- ・コロナにより利用者数が減少、その後回復には至っていない

近畿圏の乗合バスの輸送人員の推移



出典：近畿運輸局業務要覧（令和5年度版）

市バス乗車人員の推移



出典：神戸市統計書

⑤都心での回遊が少ない

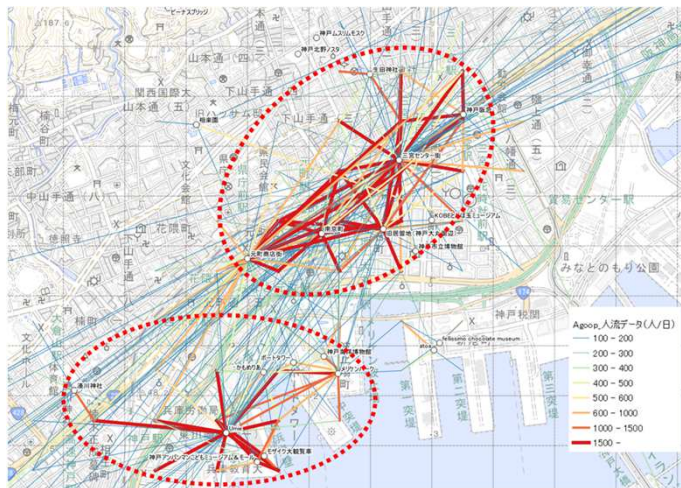
⑥広域交通拠点間の輸送力不足

拠点

■都心の流動

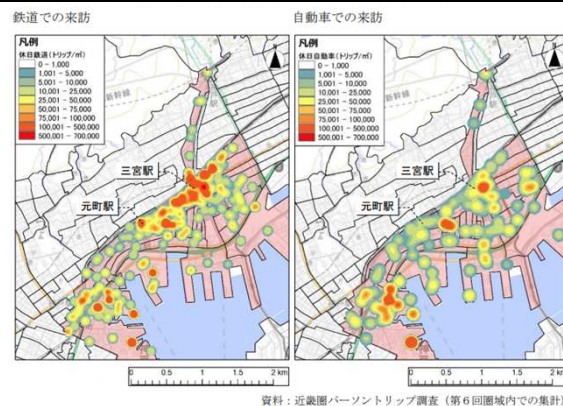
- 三宮駅周辺エリアとウォーターフロントエリア間の移動が少ない

2024年の三宮都心における休日の人流データ



出典：Agoop2点間データを使用（神戸市民以外・休日データを使用）

（参考）三宮周辺での来訪手段に応じた利用施設分布

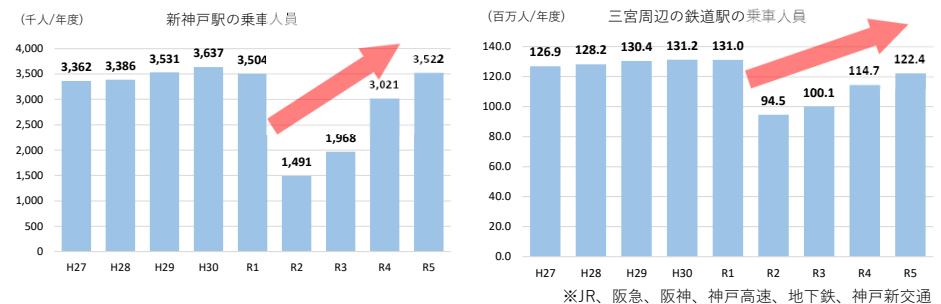


資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

■広域交通拠点間の輸送量

- 広域交通拠点の利用者数は、コロナ禍前の水準に回復
- ポートライナーの朝ラッシュ時の混雑率は、100%を超えている

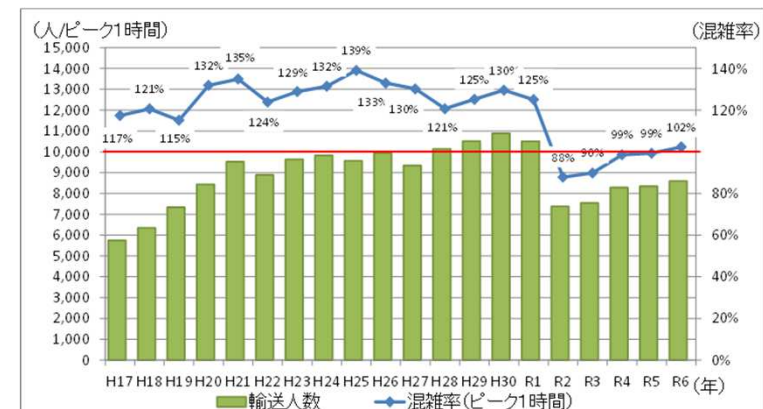
新神戸駅、三宮駅の乗車人員



※JR、阪急、阪神、神戸高速、地下鉄、神戸新交通

出典：神戸市統計書

ポートライナーの輸送人員・混雑率



出典：神戸新交通株式会社人員調査結果より作成

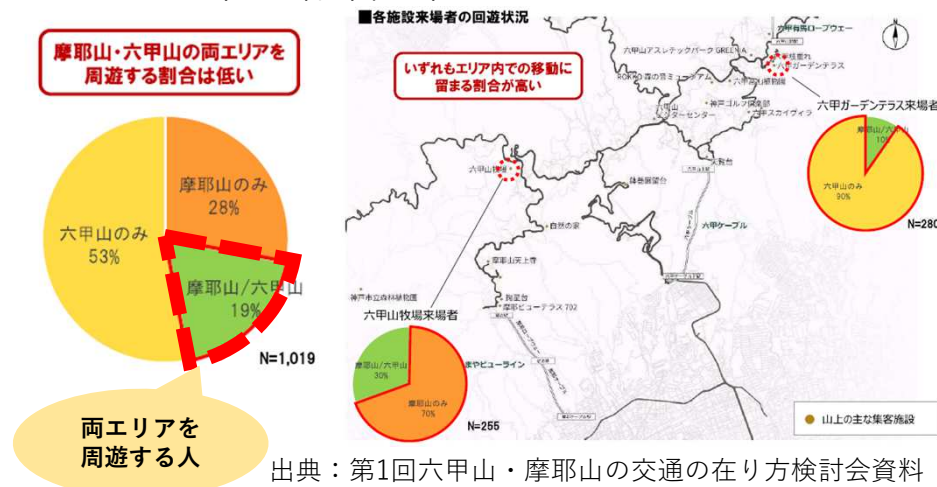
⑦山上での公共交通利用が少ない

⑧観光地（六甲・摩耶・有馬）までのアクセス性が弱い

観光

■観光地の移動状況

- 六甲山や摩耶山の観光客は、両エリアを周遊する人は少なく、エリア限定利用が多い
- 六甲・摩耶・有馬の観光客移動は、車・バイクの利用割合が高い

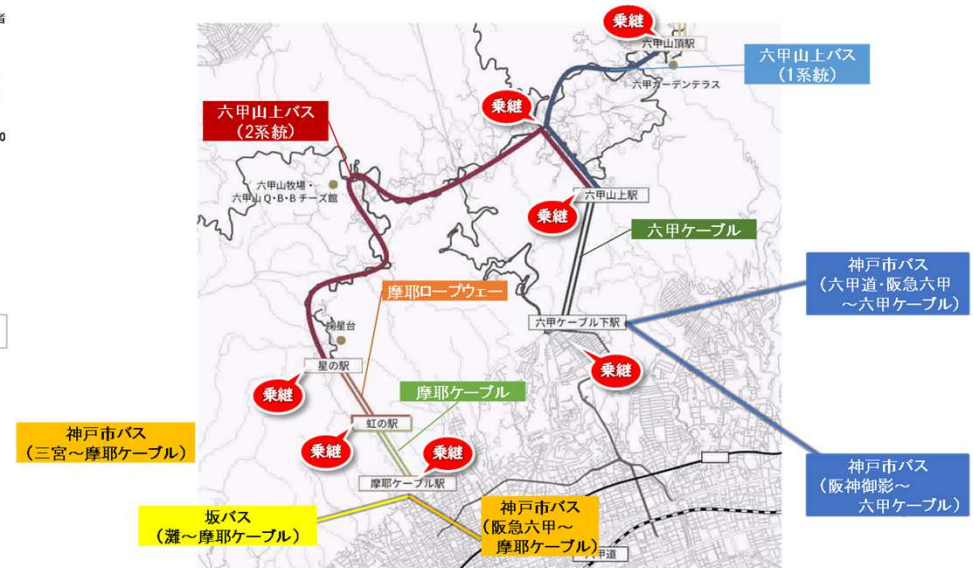


	全	市	六甲・摩耶	有馬
	0%	20%	40%	60%
鉄 道	JR	39.1%	26.0%	18.0%
	市営地下鉄、私鉄	31.7%	38.8%	35.3%
	ホトライナー、六甲ライナー	3.2%	2.9%	2.0%
	ロープウェイ、ケーブル	1.3%	28.9%	26.0%
路 線 バ ス	路線バス	11.7%	27.1%	16.9%
	貸切バス、シャトルバス	2.3%	2.4%	6.5%
	市内観光用のループバス	3.0%	1.2%	1.8%
車 ・ バ イ ク	タクシー	1.6%	1.2%	2.7%
	車、バイク	24.7%	42.8%	50.3%
	徒歩のみ	9.0%	6.1%	2.1%

出典：令和5年度神戸市観光動向調査結果より作成

■観光地（六甲・摩耶・有馬）への公共交通アクセス状況

- 乗継回数が多く、乗換時間が長い場合もある



出典：第1回六甲山・摩耶山の交通の在り方検討会資料を基に作成

⑨慢性的な運転手不足

バス

タクシー

■兵庫県の大型二種免許（バスの運転免許）保有者数の推移

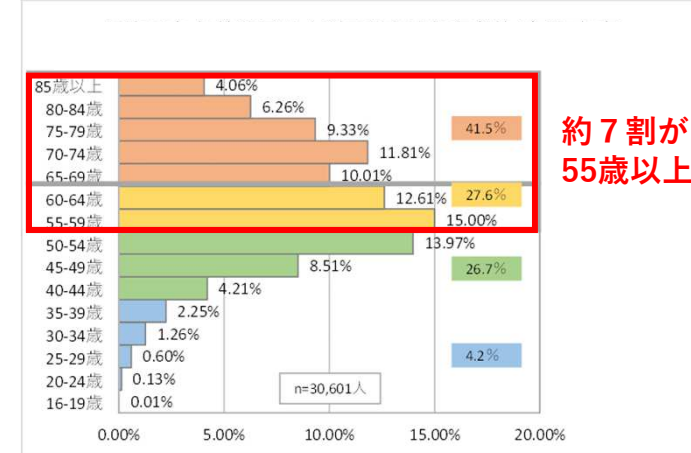
- ・大型二種免許保有者数が年々減少、そのうち約7割が55歳以上

兵庫県内の大型二種免許保有者数



(出典) 警察庁 運転免許統計

兵庫県内の年齢階層別大型二種免許保有者数

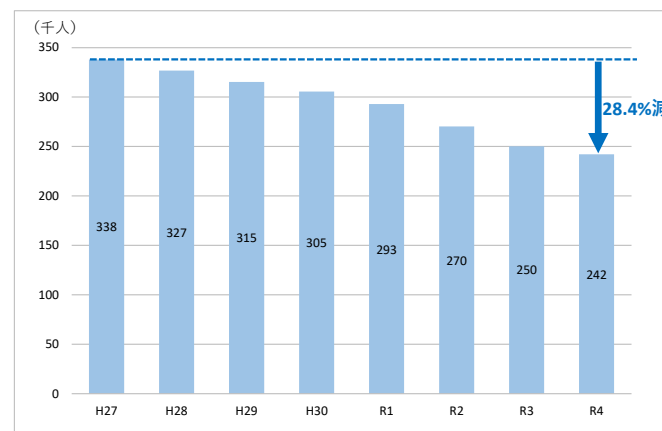


(出典) 警察庁 運転免許統計

■タクシー運転手の推移

- ・全国的に、タクシーの運転者数が年々減少

全国のハイヤー・タクシー運転者数



(出典) 国土交通省HP「数字でみる自動車2024」

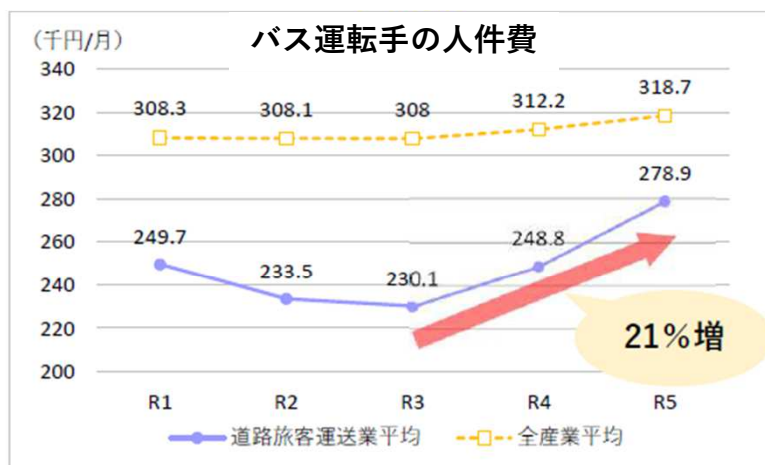
⑩運行コストの増加

バス

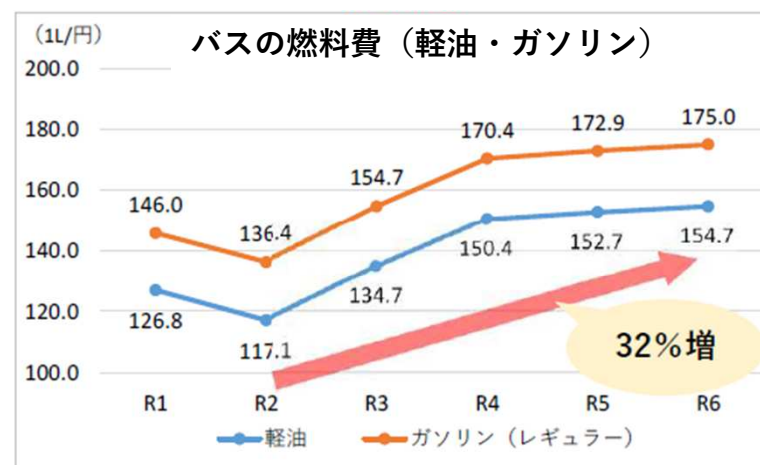
タクシー

■バス・タクシーの人件費、燃料費の推移

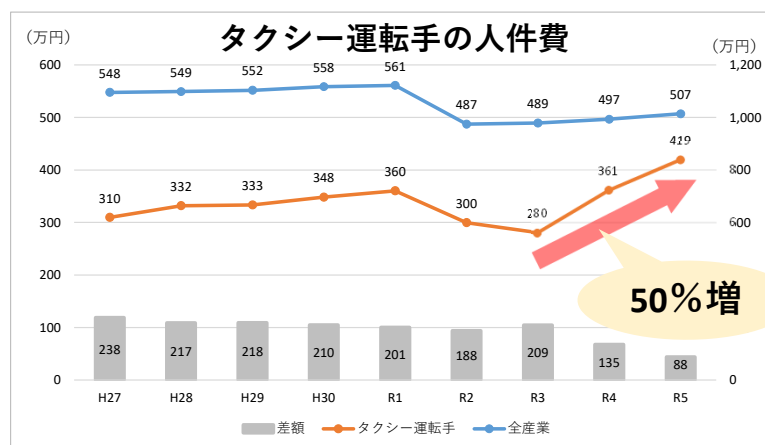
- ・経費の大半を占める人件費や、燃料費が高騰している（運行コストの増加）



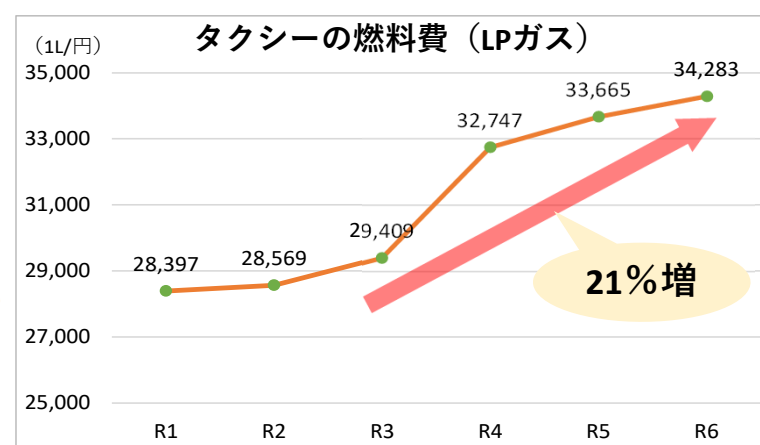
全国の道路旅客運送業の所定内給与額の推移
出典：賃金構造基本統計調査



全国のガソリン・軽油価格の推移
出典：経済産業省 資源エネルギー庁 石油製品価格調査



(出典) 一般社団法人ハイヤータクシー連合会
タクシー運転者の賃金・労働時間の現況



(出典) 一般社団法人日本エネルギー経済研究所
石油情報センター

⑪公共交通事業の経営状況の悪化

鉄道

バス

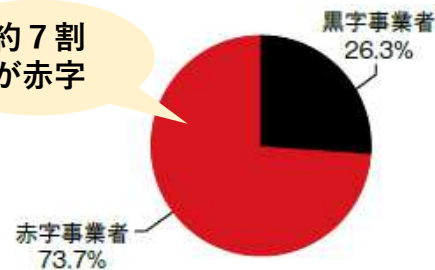
タクシー

■公共交通事業の経営状況

- ・路線バス事業者の約7割が赤字であり、厳しい経営状況にある
- ・路線バスの廃止が増加傾向にある
- ・鉄道、タクシー事業者の経営状況はコロナの影響により悪化し、回復に至っていない

乗合バス事業者の収支状況（2023年度）

約7割
が赤字



調査対象事業者：保有車両30両以上の217者

資料：国土交通省物流・自動車局作成

(参考)

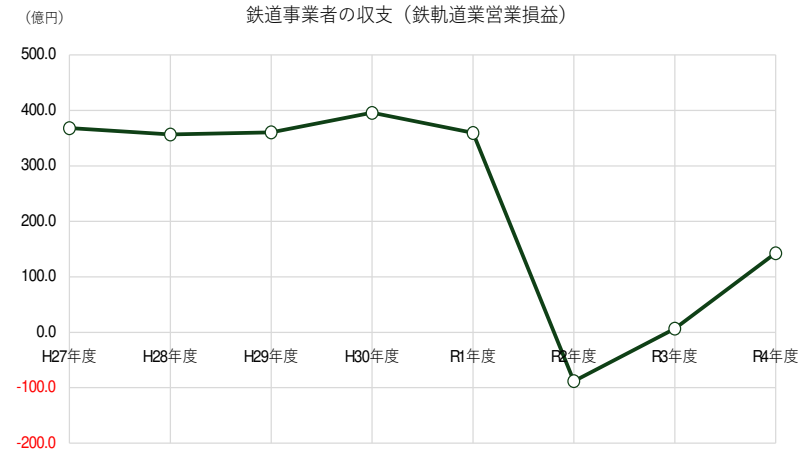
路線バスの廃止キロの推移

(単位：km)

	完全廃止
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
2023年度	2,496
計	15,962

出典：交通政策白書（R7年）

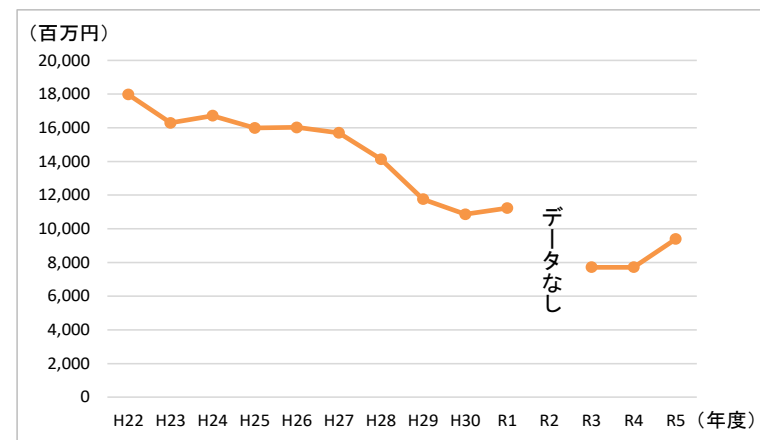
鉄道事業者の収支の推移



出典：鉄道統計年報

(阪急、阪神、神鉄、神戸高速、山陽、神戸新交通、神戸市営の合計)

タクシーの輸送収入の推移（神戸市域交通圏）



出典：神戸市統計書 40

⑫路線バスの休廃止の進行

バス

■神戸市内での路線バスの休廃止状況

- ・路線バスの休廃止が進んでおり、特に、西北神地域で路線バスの休廃止が多い



	区	時期	路線
①	西区	2025年4月	上津橋～平野小学校前～堅田南
②	西区	2025年4月	堅田～西神中央駅前～平野小学校前
③	西区	2024年4月	西神中央駅～友清～寺谷
④	西区	2024年4月	田井北口～神出中学校前～五百蔵
⑤	北区	2024年10月	三木営業所～淡河～三田駅
⑥	北区	2025年4月	神戸駅南口～三田駅
⑦	西区	2025年4月	西神中央駅～神戸ワイナリー
⑧	北区	2025年4月	岡場駅前～神戸三田プレミアムアウトレット
⑨	東灘区	2025年4月	摂津本山駅前～西岡本7丁目
⑩	東灘区	2024年4月	サンシャイン7～摂津本山駅

※路線バスのルートの見直し等もあわせて行われている

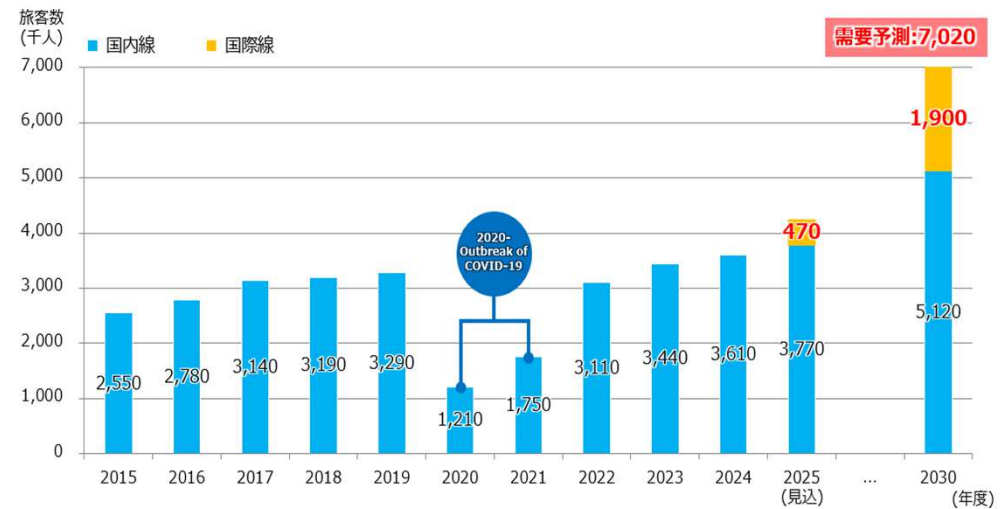
⑬神戸空港の国際化 ⑭外国人観光客の増加

観光

■神戸空港国際化により外国人観光客の増加が見込まれる

- ・国際定期便就航予定の2030年に、国際線の旅客数190万人を見込む
(国内・国際線あわせて700万人を見込む)

旅客数の推移と今後の需要予測

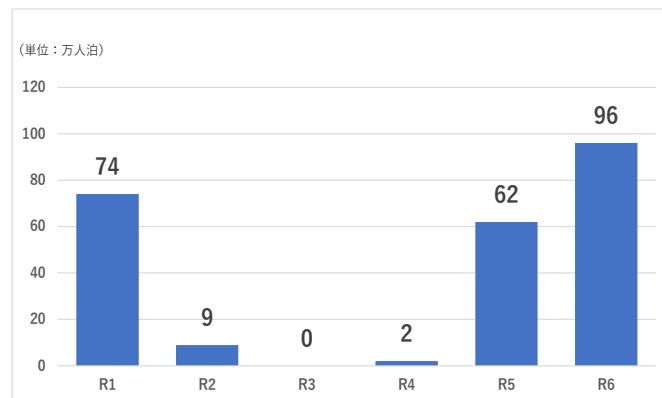


出典：(2015～2025年度) 関西エアポート㈱、(2030年度) 神戸市

■外国人観光客の観光動態

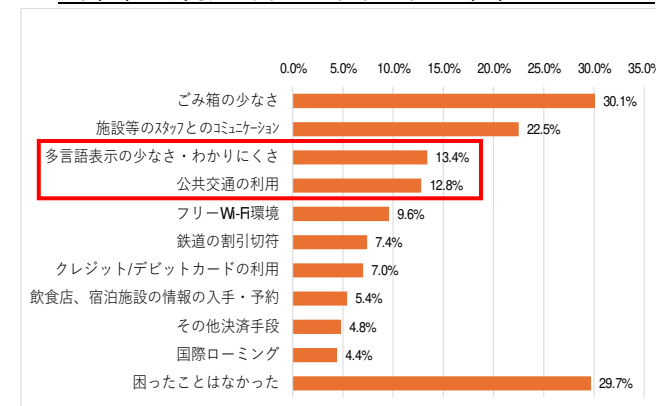
- ・神戸市を訪れる外国人観光客数は年々増加
- ・外国人観光客が交通で困ったこととして、「多言語表示の少なさ・わかりにくさ（観光案内板、地図等）」「公共交通の利用（乗り場、経路情報、乗換方法等）」が多い

外国人延べ宿泊者数



出典：季刊 ひょうご経済 2025年7月 (No.167)

外国人観光客が旅行中に困ったこと



出典：観光予報プラットフォーム、宿泊旅行統計より作成

公共交通の現状・課題のまとめ

< 現状 >

人口等	少子化や生産年齢人口の減少による通勤通学需要の減少 高齢化の進行
公共交通全体	慢性的な運転手不足 運行コストの増加 公共交通事業の経営状況の悪化 公共交通に対する多様な市民ニーズ 環境への配慮
バス	路線バスの利用者数減少 路線バスの休廃止の進行
鉄道	郊外部の鉄道の利用者数減少
都心や拠点	神戸空港の国際化 都心の回遊が少ない 広域交通拠点間の輸送力不足
観光	外国人観光客の増加 山上での公共交通利用が少ない 観光地までのアクセス性が弱い

< 課題 >

交通
全般

地域の生活の足の確保

運転士等の交通の担い手の確保

安心して移動できる環境の整備
(ユニバーサルデザイン・バリアフリー)

公共交通の利用促進、利便性向上

交通DX,GXの推進

地域・事業者・行政等の共創の取り組み

西北神
関連

郊外部の鉄道(基幹交通)の維持

西北神地域での地域拠点を中心とした
公共交通ネットワークの維持

拠点
関連

都心の交通機能や連携、回遊性の強化

広域交通拠点や拠点間移動の機能強化

観光
関連

観光地での移動手段の確保、回遊性の強化

7. 意見交換

～新計画の基本方針・取り組みの方向性～

計画の改定にあたり、
今回、ご議論いただきたい事項



公共交通の現状や課題、市民意見等を踏まえ
新計画の基本方針や取り組みの方向性

次期計画の目標年次は、概ね5年後を想定

地域公共交通の「リ・デザイン」のとりまとめ

- 交通DX・交通GX・3つの共創の推進

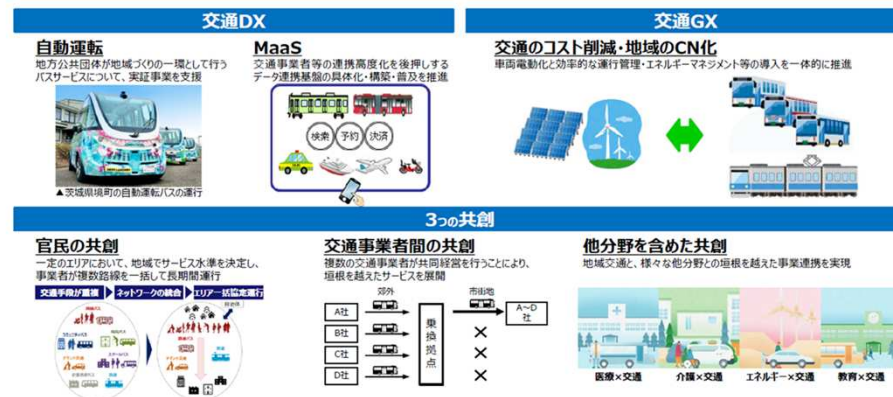
交通空白の解消等に向けた地域交通の「リ・デザイン」の全面展開

- 公共/日本版ライドシェア導入支援
- 地域の多様な主体による共創、MaaSの広域化等支援
- 交通DX・GXによる省力化・経営改善支援
(配車・運行管理システムの導入・共通化、キャッシュレス決済導入等支援)
- 自動運転の社会実装に向けた支援

地域公共交通の「リ・デザイン」



- 地域公共交通の需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創の「3つの共創」、すなわち、地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進める。



「交通空白」の解消等に向けた地域交通の「リ・デザイン」の全面展開

(地域交通課)

「交通空白」の解消、多様な関係者の連携・協働等による持続可能な地域交通への進化

■「交通空白」解消等「リ・デザイン」全面展開プロジェクト

- 喫緊の課題である「交通空白」の早期解消等に向け、
- 「交通空白」の課題がある自治体において、都道府県が先導する場合も含め、公共/日本版ライドシェア導入等を総合的に後押し
(調査・計画策定・合意形成・実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援)

- 地域の多様な主体の連携・協働による「共創」実証運行、MaaSの広域化等支援

- 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」パイロットプロジェクト推進
(官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを模索)

■交通DX・GXによる省力化・経営改善支援

- 配車・運行管理システムの導入・共通化、キャッシュレス決済の導入等支援

■自動運転の社会実装に向けた支援

- 自動運転大型バス等への支援を強化

■交通分野における人材確保支援

- 2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援

■財政投融资(鉄道、バス、タクシー等のDX・GX投資に対する出融資)

(令和7年度：13,490百万円)

■訪日外国人旅行者受入環境整備(観光庁予算)

- 訪日外国人旅行者の「観光の足」確保に向け、
- 公共/日本版ライドシェア等活用による観光地の二次交通の高度化
- 乗場・待合環境整備等の二次交通へのアクセスの円滑化
- 多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等の公共交通機関における受入環境整備

■地域公共交通計画・協議会のアップデート支援

- 「交通空白」解消に向けた実態把握やモビリティデータの活用等支援

■ローカル鉄道再構築

- 再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援

■地域公共交通再構築(社会資本整備総合交付金)

- 地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援

■EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援

地域公共交通の維持・確保等

■生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等

- 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
- バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援

- 地域鉄道における安全対策(鉄道施設総合安全対策事業費等)
- 安全に問題があるバス停の移設等