

## 移動の区分毎の取り組みの方向性、施策

- 市域内および周辺都市にまたがる交通
- 地域内交通  
(既成市街地、山麓部、観光地)

道路運送法における旅客自動車運送事業の種類

一般旅客自動車運送事業(道路運送法4条許可)	
①一般乗合旅客自動車運送事業(乗合事業)	乗合旅客を運送する形態 (例)路線バス・プティバス(乗合タクシー)・デマンド型交通・高速バス・定期観光バス(はとバス)
②一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー事業)	一個の契約により乗車定員11人未満の自動車を貸し切って運送する形態 (例)ハイヤー・タクシー・デマンド型交通・患者等輸送事業
③一般貸切旅客自動車運送事業(貸切バス事業)	一個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って運送する形態 (例)都市間ツアーバス・観光バス
④特定旅客自動車運送事業(道路運送法43条許可)	
特定の者の需要に応じ、一定範囲の旅客を運送する形態 (例)工業団地等の従業員送迎輸送 特定市町村における特定の要介護者の医療施設への輸送	
⑤自家用車による有償運送(道路運送法79条登録)	
市町村有償運送 過疎地有償運送 福祉有償運送	
} 運営協議会必須 ※定員11名未満の車両を活用する場合には、原則として地域公共交通会議による協議が必要	

※生活支援の地域公共交通(編著:秋山哲男、吉田樹 著:猪井博登、竹内龍介)の表2・5をもとに作成

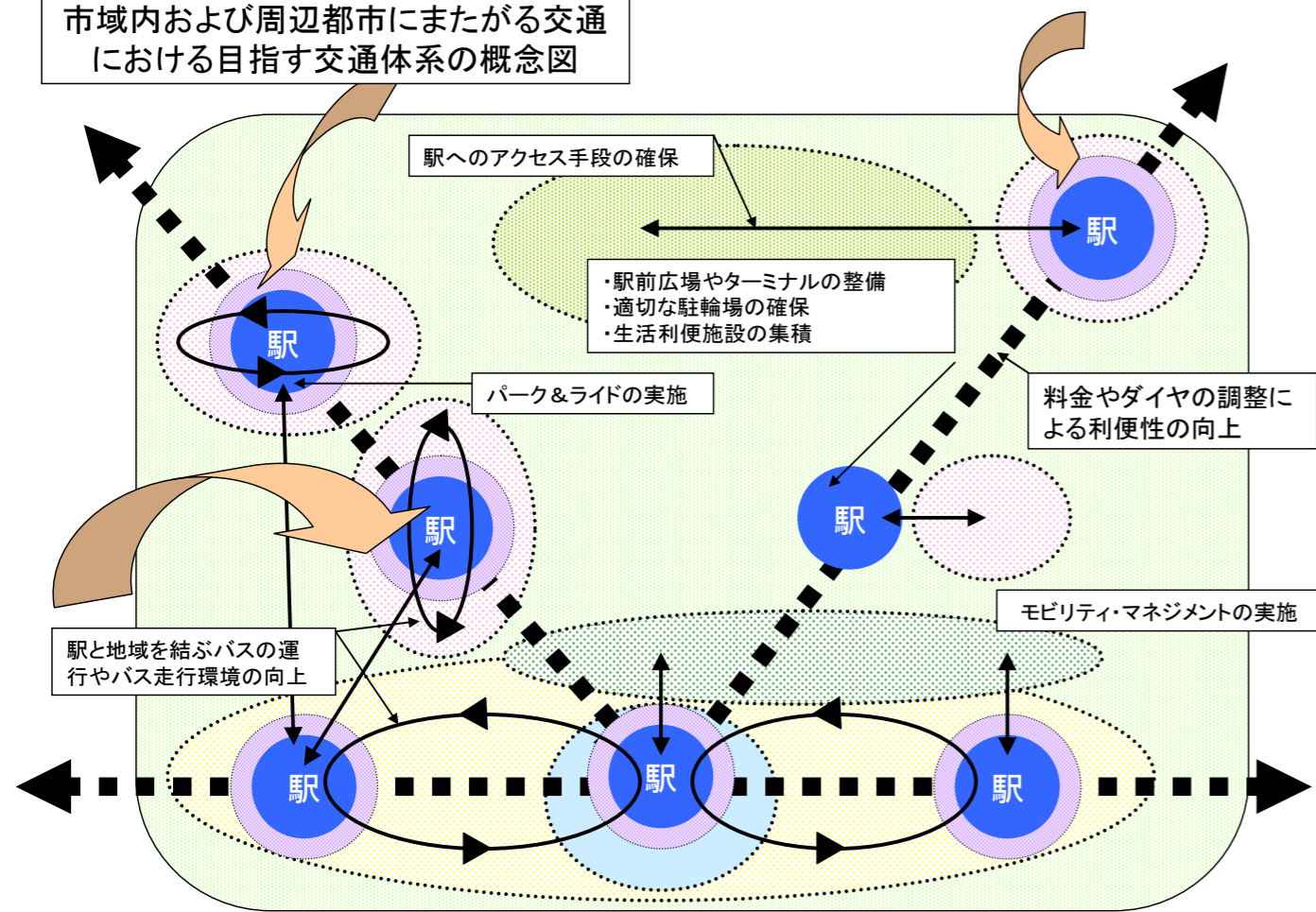
[本資料において示す言葉の定義]

言葉	定義	具体例
○路線バス	上記①のうち定時定路線運行を行うバス	
○地域密着型のバス	上記①、②、③、⑤に該当し、地域が運行に主体的に係わるバス	住吉台くるくるバス、地域密着型バス路線(神戸市バス)、淡河町・ゾーンバス(過疎地有償運送)
○高速バス	上記①および③の高速道路を走行するバス	
○公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道事業法に基づく鉄道</li> <li>・軌道法に基づく軌道</li> <li>・道路運送法に基づく一般乗合旅客自動車及び一般乗用旅客自動車</li> <li>・海上運送法に基づく一般旅客定期船</li> <li>・航空法に基づく航空機</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道(JR、私鉄、地下鉄)</li> <li>・軌道(ポートライナー、六甲ライナー、ケーブルカー)</li> <li>・一般乗合旅客自動車(市バスや民間バス事業者が定時・定路線で運行するバス)</li> <li>・一般乗用旅客自動車(タクシー)</li> <li>・一般旅客定期船(旅客フェリー)</li> <li>・航空機(旅客飛行機)</li> </ul>

市域内および周辺都市にまたがる交通

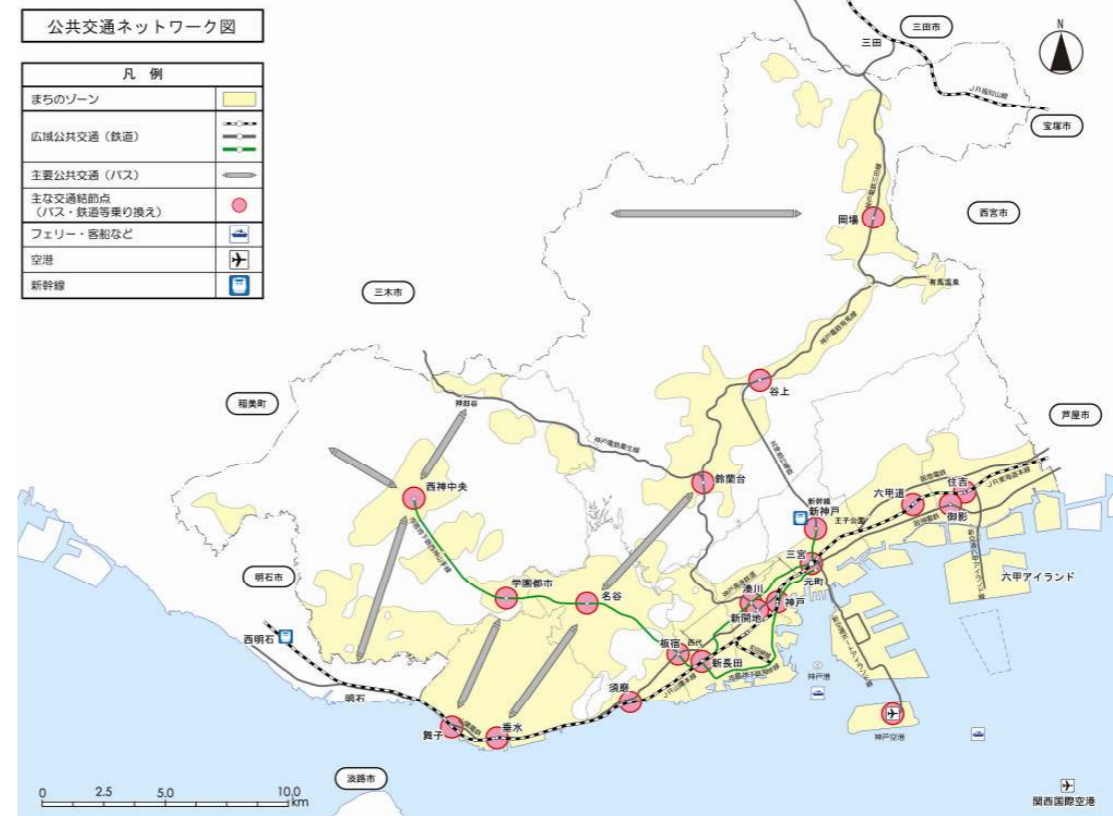
現状	現況課題や将来想定される課題	取り組みの方向性	施策
・臨海部東西の移動では比較的鉄道の分担率が高い ・鉄道沿線のニュータウンでは人の入れ替わりが少なく高齢化が進行しているところが多い ・鉄道は主に通勤での移動手段として利用されているが、郊外鉄道では沿線ニュータウンの高齢化などにより利用が減少している ・公共交通が運行しているにもかかわらず自動車の分担率が高い移動がある ・鉄道と併走するようなバスの運行がある	より高齢化が進行することで鉄道利用者はますます減少し将来的に鉄道の運行サービスの維持が課題となる ①郊外ニュータウンの高齢化により、鉄道運行のサービスレベルの低下が予測される ②これまで以上に鉄道利用率を高めるためには、利用者が鉄道へアクセスしやすいよう、駅の交通結節機能やアクセス交通の利便性の維持・向上が求められる ③道路が狭いなど路線バスで対応できない場所や、少ない移動需要にどう対応するかが課題である	地域を結ぶ大量輸送機関である鉄道を基幹としてバスで補完する交通体系を維持・形成するため、地域住民や交通事業者と連携しながら、鉄道の利便性の向上を図る	
		①鉄道の利便性の維持・向上	乗り継ぎ利便性の向上(バス・鉄道乗継割引、IC相互利用化等) ICカードや企画乗車券などを用いた料金施策の実施 運行ダイヤの見直し
		②居住地から駅へのアクセス性の向上 バス等による駅へのアクセス性の維持・向上	居住地と駅を結ぶバス路線の維持・形成 駅へ向かうバス路線におけるバス優先レーン等の導入 公共車両優先システム(PTPS)の導入 駅前における駐輪場の確保 パーク&ライドの実施(バス運行の困難な地域) タクシーの活用 駅前広場の整備・改良
		③地域に密着した移動手段の確保 基幹となる公共交通までのアクセス手段の確保	地域密着型のバス運行 乗合(ジャンボ)タクシーの運行 モビリティ・マネジメントの推進 環境にやさしい低公害車の普及
		③かしこいクルマの使い方の推進	
		[関連施策]	
		駅周辺の利便性の高い地域への住替え促進	郊外鉄道沿線ニュータウンへの若年世帯の居住推進
		駅周辺への生活利便施設の集積	生活利便施設が入居する駅ビルなどの整備
		移動機会の創出	ウォーキングイベントなどの開催

市域内および周辺都市にまたがる交通における目指す交通体系の概念図

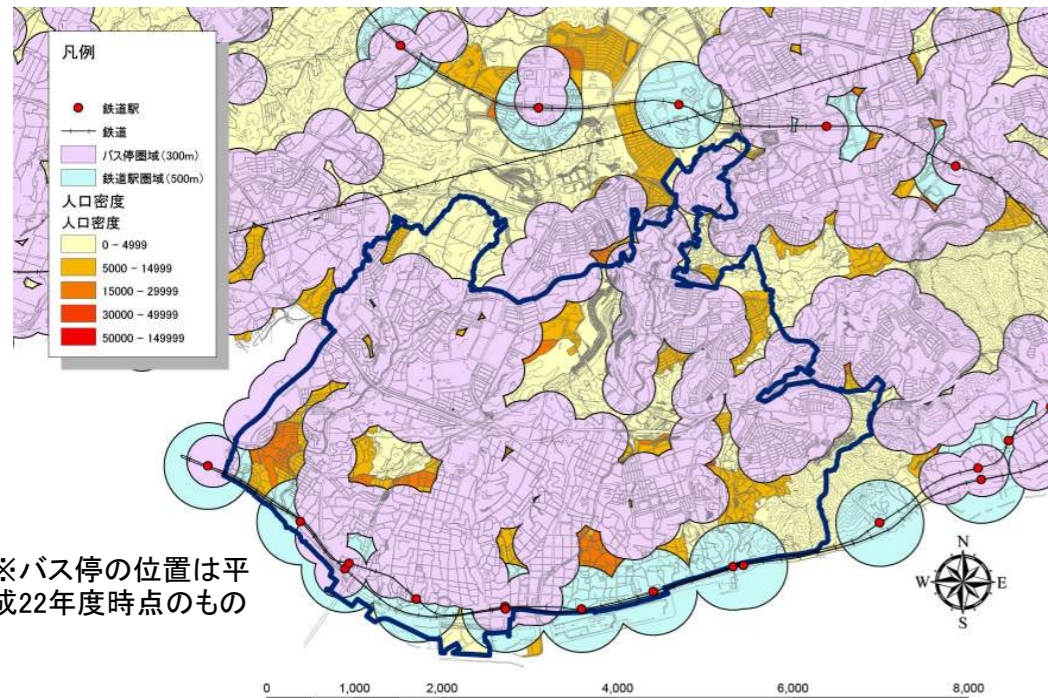
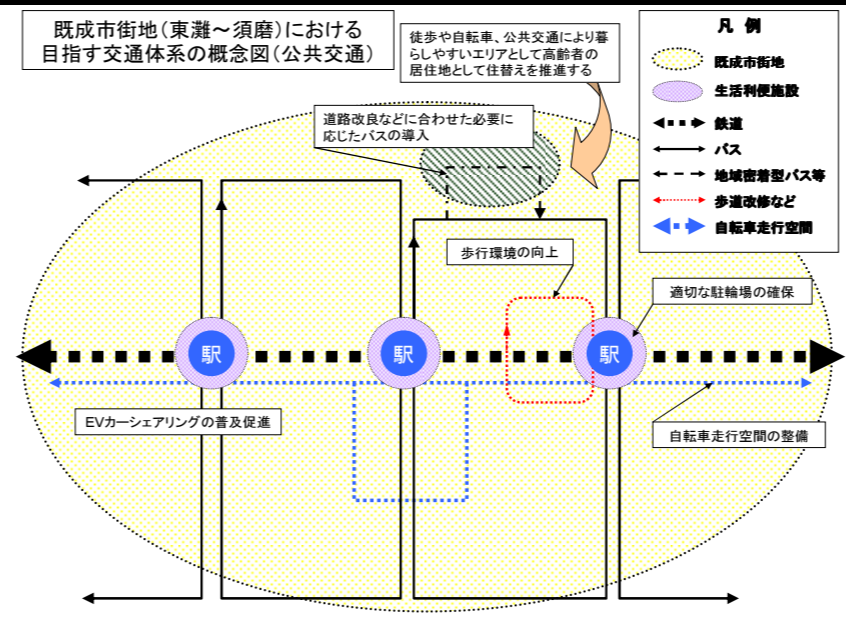
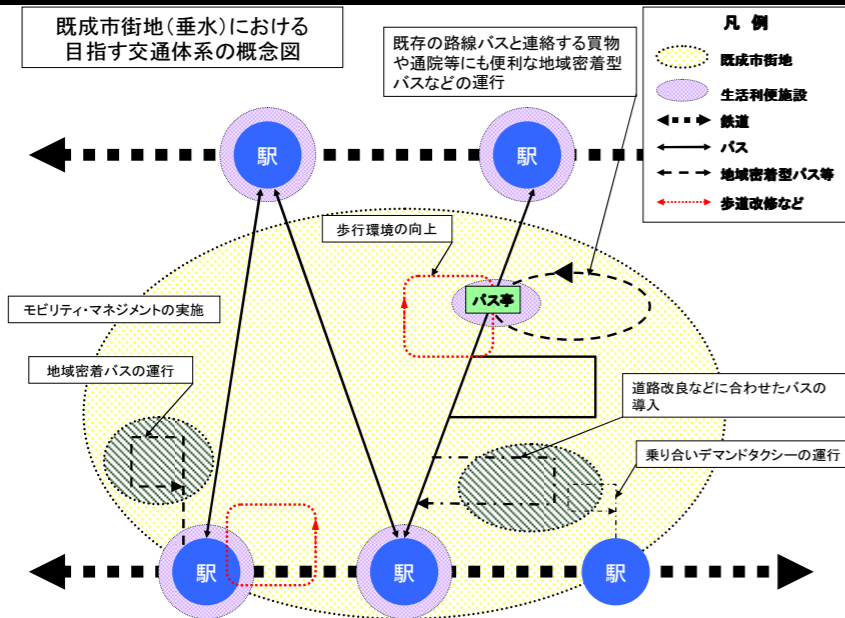


※モビリティ・マネジメント  
一人一人のモビリティ(移動)が、個人的にも社会的にも望ましい方向(すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向)へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通施策

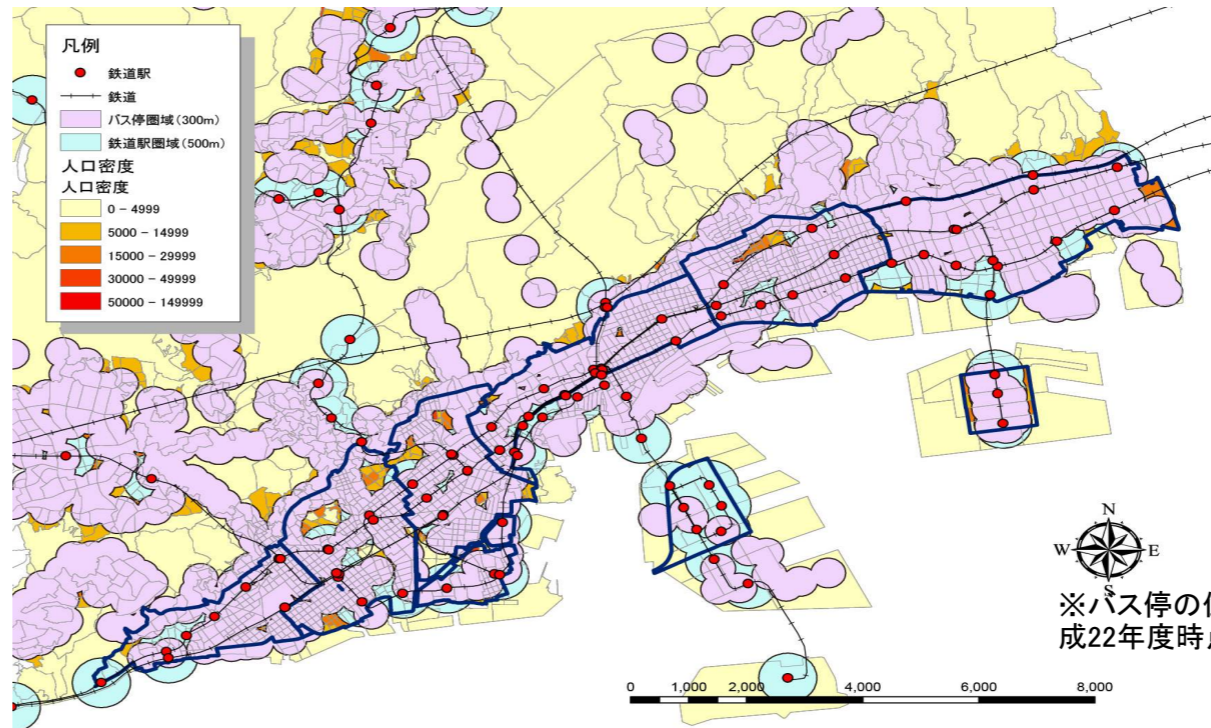
※公共交通車両優先システム(PTPS)  
交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した公共車両優先システム。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステム



現況	現況課題や将来想定される課題	取り組みの方向性	施策
<p>[東灘～須磨]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通が比較的充実し公共交通の分担率が高い</li> <li>徒歩の分担率も高く歩いて暮らせる環境が整っている</li> <li>比較的平坦な地形で自転車の分担率が高い</li> <li>密集市街地など道路が狭く路線バスが運行できないところがある</li> </ul> <p>[垂水]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>勾配が急な地形を含み鉄道駅から距離のある地域が多い</li> <li>バスの分担率が比較的高く、特に駅へのアクセス交通でその傾向が顕著である</li> <li>密集市街地など道路が狭く大型の路線バスが運行できないところがある</li> <li>地域内の移動で自動車の分担率が比較的高い</li> <li>勾配が急な地形を含む地域であるが徒歩の分担率も高い</li> </ul>	<p>東灘～須磨では徒歩と公共交通を中心に暮らしやすい地域として交通環境の維持、向上が必要となる</p> <p>垂水では勾配が急な地形があり自動車を利用できない高齢者の増加に伴ってバス等の公共交通利用に対するニーズが高まるものと予想される</p> <p>①地域と近隣駅や生活利便施設を結ぶ移動手段が不足することが見込まれる</p> <p>②道路幅員や勾配などの条件や、移動需要の状況などにより路線バスでの対応が難しいところでは、特に高齢者の移動に不便な状況が生じているものと類推さ</p> <p>③歩道の段差や波うちが生じていたり、駅周辺など通行量が多い道路では、歩行者と自転車の混在するような状況がある</p>	<p>東灘～須磨においては徒歩や自転車、充実した公共交通網をより使いやすくすることで、移動しやすい交通環境の維持・向上を図る</p> <p>垂水においては既存の路線バスと、よりきめ細やかに運行する交通手段を活用して移動しやすい交通環境を目指す</p> <p>①鉄道へアクセスするバス路線の維持・形成</p> <p>②地域の実情に見合った移動手段の確保</p> <p>③自転車・歩行者の移動環境の向上</p> <p>②かしこいクルマの使い方の推進</p>	<p>バス停間隔や路線の見直しなどバス運行の充実</p> <p>バス停の待合機能の向上</p> <p>乗合(ジャンボ)タクシーの運行</p> <p>小型車両などを用いた地域密着型のバス運行</p> <p>商業施設・企業などと連携した運賃割引などの導入</p> <p>タクシーの活用</p> <p>道路改良に合わせたバスの運行</p> <p>自転車走行空間の整備</p> <p>適切な駐輪場の確保</p> <p>歩道の段差や波うちの解消</p> <p>ベンチなどの休憩施設の設置</p> <p>緑陰空間の整備</p> <p>カーシェアリング、相乗り(タクシー、マイカー)などの推進</p> <p>モビリティ・マネジメントの推進</p>

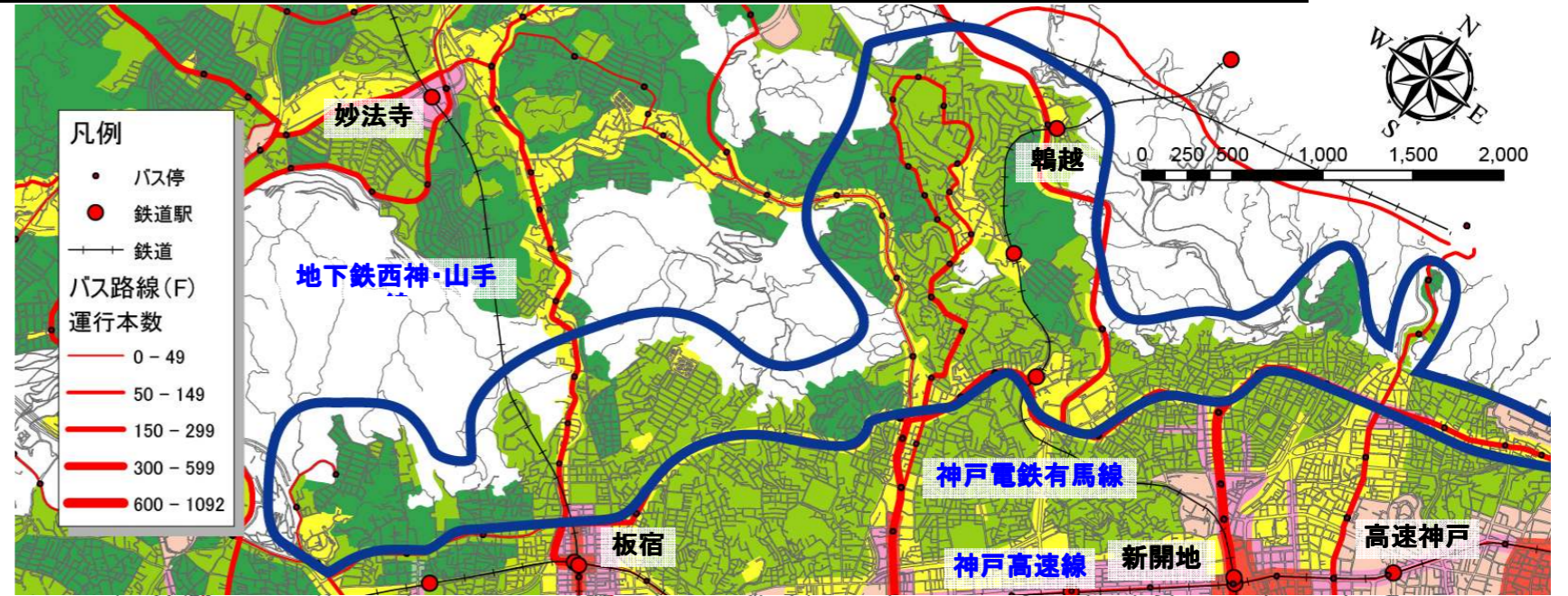
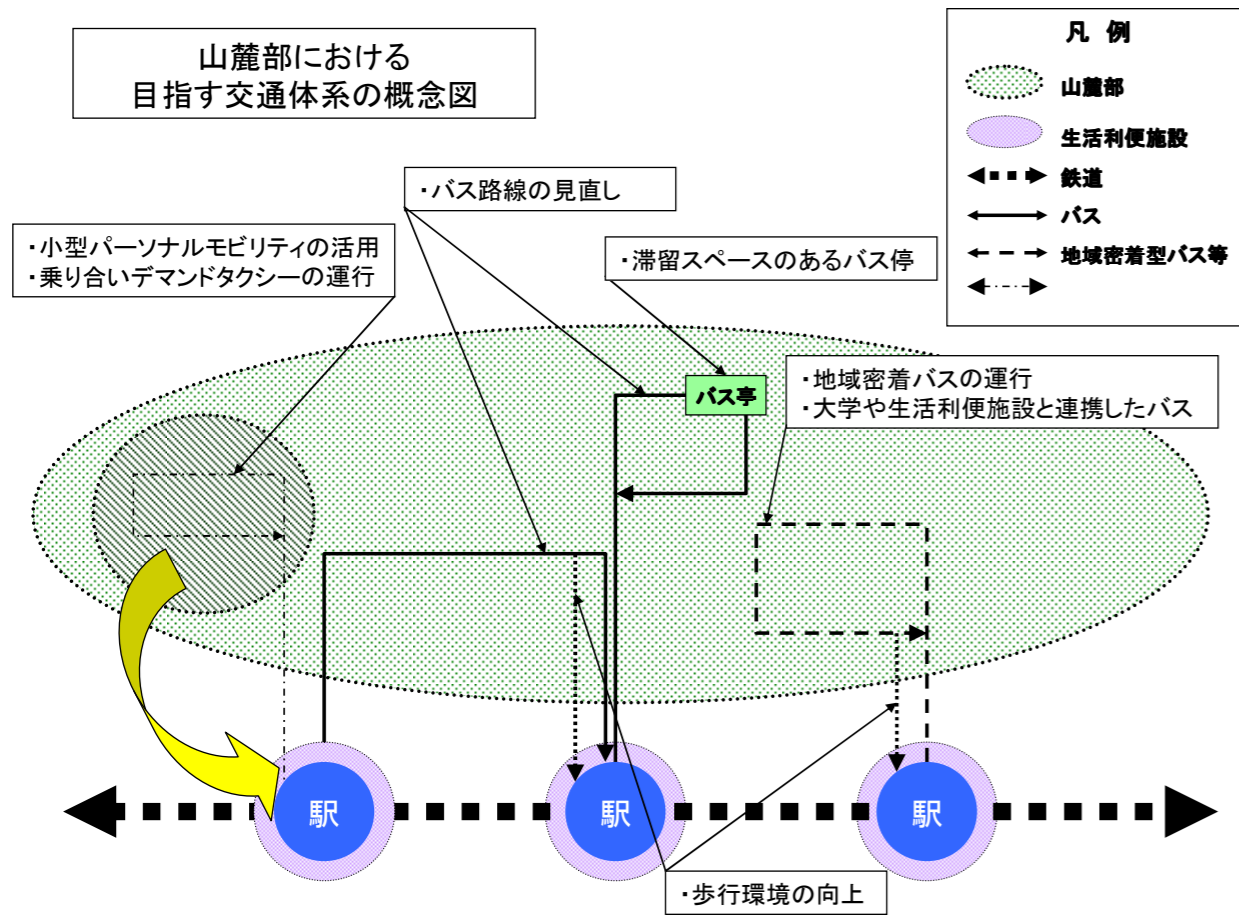


※バス停の位置は平成22年度時点のもの



※バス停の位置は平成22年度時点のもの

現状	現況課題や将来想定される課題	取り組みの方向性	施策
・他の地域と比較してバスの分担率が最も高く、特に高齢者でその傾向が顕著で ・道路が狭く路線バスが運行できないところや、自動車が走りにくいところがある ・勾配が急な地形が多いが、徒歩の分担率はそれほど低くない ・大型バスが運行できないところで地域住民が主体となって、小型の車両を使ったバスの運行が実現したところがある	徒歩での移動や自動車利用が困難な高齢者の増加に伴って、日常生活での移動手段の確保が課題となる  ①高齢者はバス停までの移動が困難となり、路線バスの利用率の低下により、運行の維持が困難になる ②道路幅員や勾配などの条件や、移動需要の状況などにより公共交通での対応が難しいところでは、特に高齢者の移動に不便な状況が生じているものと類推され ③高齢化が進行するなかでより歩きやすい歩行環境が求められる	路線バスの維持や道路が狭いところにも対応するきめ細やかな交通手段の活用を図るとともに、徒歩でも暮らしやすい環境を維持・形成する	
		①鉄道へアクセスするバス路線の維持・形成	バス停間隔や路線の見直しなどバス運行の充実 バス停の待合機能の向上
		②道路が狭い場所での移動手段の確保	小型車両などを用いた地域密着バスの運行 大学や商業施設・企業などと連携したバスの運行 乗合(ジャンボ)タクシーの運行 道路改良に合わせたバスの運行 タクシーの活用 小型パーソナルモビリティの活用
		③歩行環境の維持・向上	歩道の段差や波うちの解消 ベンチなどの休憩施設の設置
		②かきこいクルマの使い方の推進	カーシェアリング、相乗り(タクシー、マイカー)などの推進 モビリティ・マネジメントの推進
		[関連施策]	
		③移動環境の改善が難しい場所の住み替え	住み替えの誘導



上図:主に長田・兵庫区に隣接する山麓部  
 下図:主に灘・東灘区に隣接する山麓部

現況	現況課題や将来想定される課題	取り組みの方向性	施策	
・自動車で六甲・摩耶山を訪れる方が多い ・六甲・摩耶山上へはバスやケーブル、ローウェイなどの公共交通と自動車利用の料金を比較すると、公共交通には割高感がある ・六甲・摩耶山上の道路は歩道の無い区間も多くある ・六甲・摩耶山上の周遊ルートや交通手段の認知度が十分でない ・来訪者の8割以上が兵庫県下や大阪府下の近距離から訪れている	近隣からの来訪者が多いが遠方より神戸を訪れた方も含めて市街地から公共交通を使って訪れやすい交通環境が求められる ①公共交通によるアクセスでは、乗り継ぎが多く、自動車にくらべて利便性がよくない ②山上では歩道が途切れる区間があり、歩きやすい環境ではない。また、六甲山と摩耶山をつなぐバス運行の利便性が十分でない ③周遊ルートや交通手段の情報案内が不十分である ④既存の公共交通維持に向けて来訪者の増加に繋がる方策が求められる	公共交通を中心としてアクセス性や回遊性の向上を図るとともに、観光地にマッチした交通手段の導入を図る		
			①公共交通の利便性の維持・向上	公共交通ネットワークの再編 企画乗車券などを活用した料金施策の実施 ダイヤの見直しなどバスの乗り継ぎ利便性向上 既存バスなどと連携したパーク&ライドの実施 自動車の流入マネジメント
			②歩いて回遊しやすい歩行環境の確保 ②多様な回遊手段による観光交通の充実	連続した歩道の整備 楽しい交通手段の導入 特色あるハイキングコースの整備
			③情報案内の充実	「公共交通による観光」の案内の充実
	[関連施策]	④六甲・摩耶山の活性化	集客観光施策の推進 公共交通を使った回遊ルートのPR	

