

移動の区分毎の取り組みの方向性、施策

- 広域交通
- 地域内交通
 - ・ニュータウン
 - ・田園地域
 - ・都心・ウォーターフロント

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"> ・鉄道事業法に基づく鉄道 ・軌道法に基づく軌道 ・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 ・海上運送法に基づく一般旅客定期船 ・航空法に基づく航空機 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道(JR、私鉄、地下鉄) ・軌道(ポートルライナー、六甲ライナー、ケーブルカー) ・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) ・一般乗用旅客自動車(タクシー) ・一般旅客定期船(旅客フェリー) ・航空機(旅客飛行機)

今回の委員会で議論の対象とする移動の区分

① 広域交通

市域及びその周辺都市を越える広域交通
(新幹線・航空機・船舶・鉄道・長距離バス)

② 市域内および周辺都市にまたがる交通

都市の一体性を高めたり、周辺都市とを結ぶ交通

③ 地域内交通

交通特性等に応じて区分した地域内の交通

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

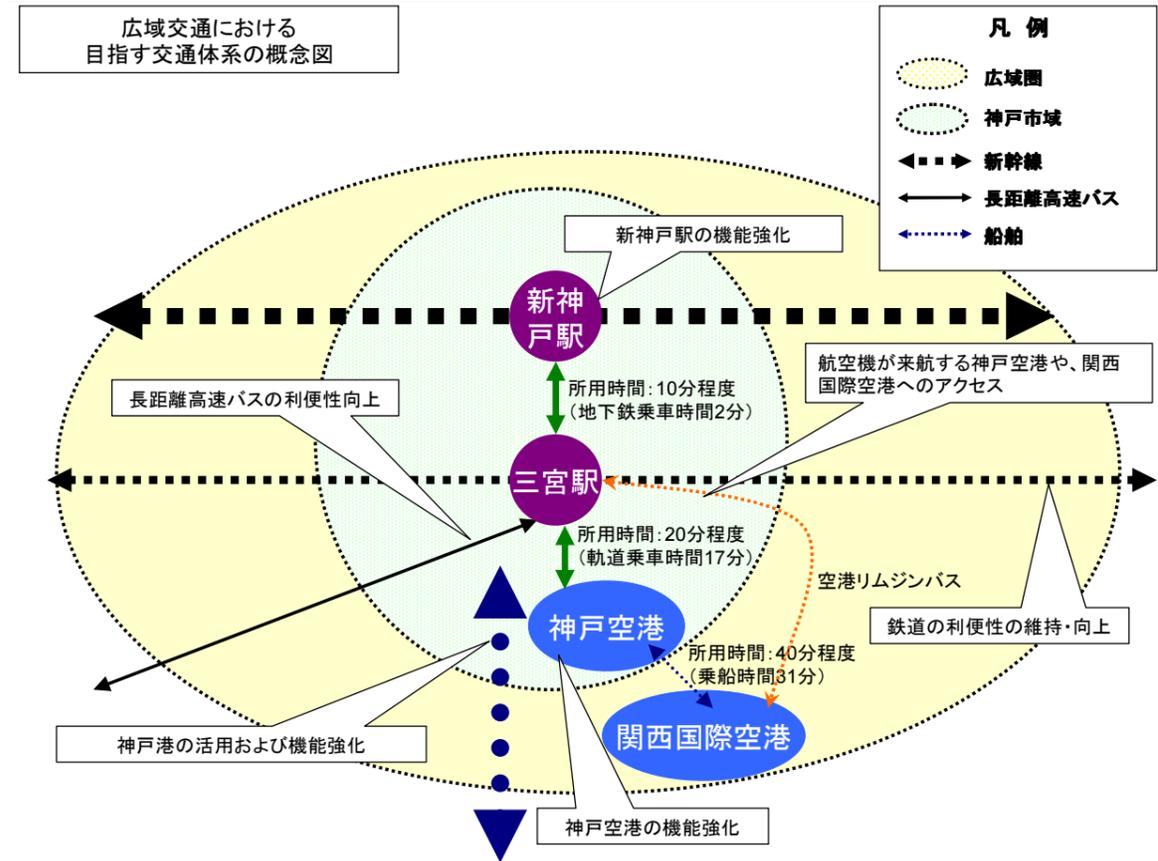
観光地

④ 交通結節点

ターミナル機能を有する鉄道駅など交通手段の接続部



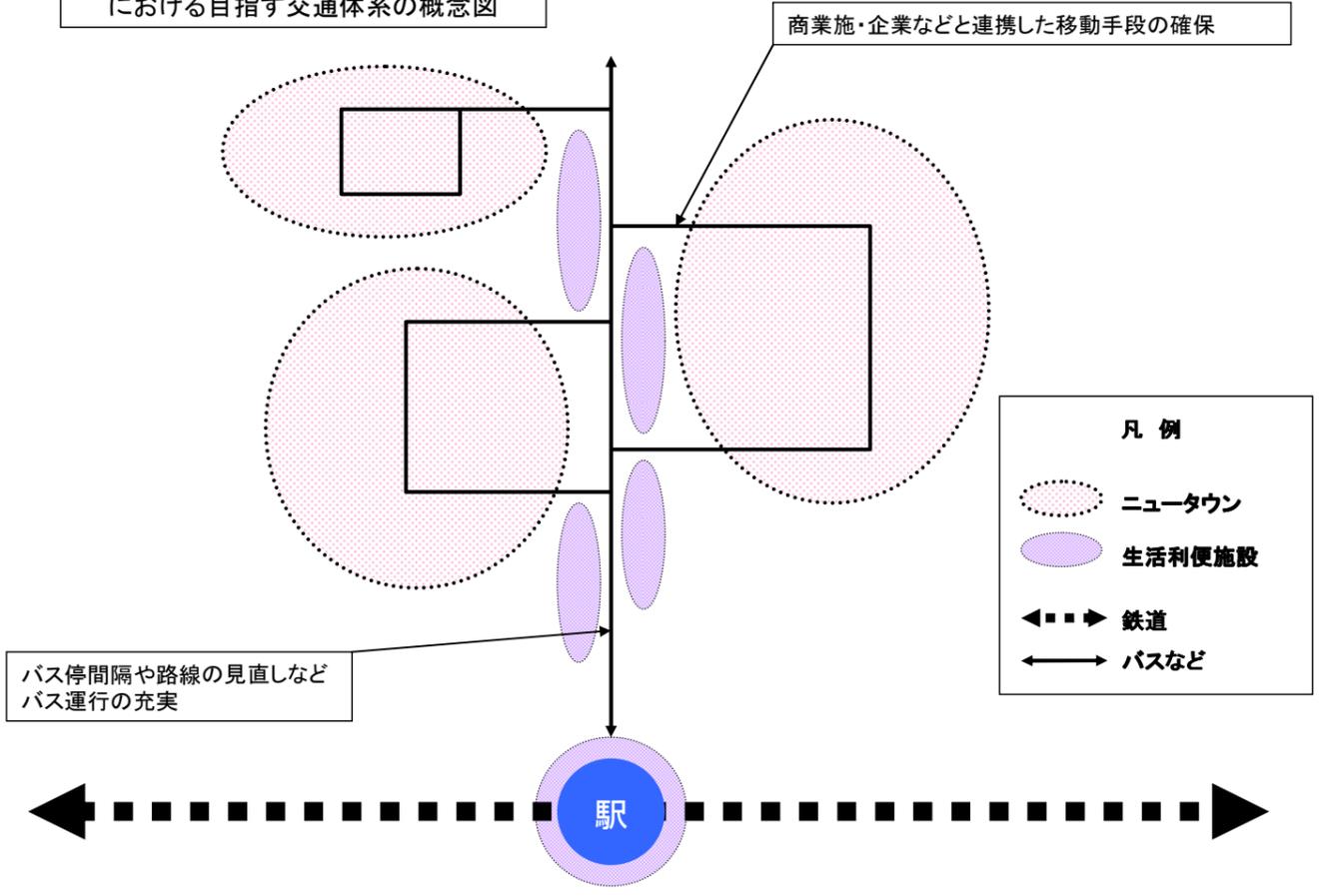
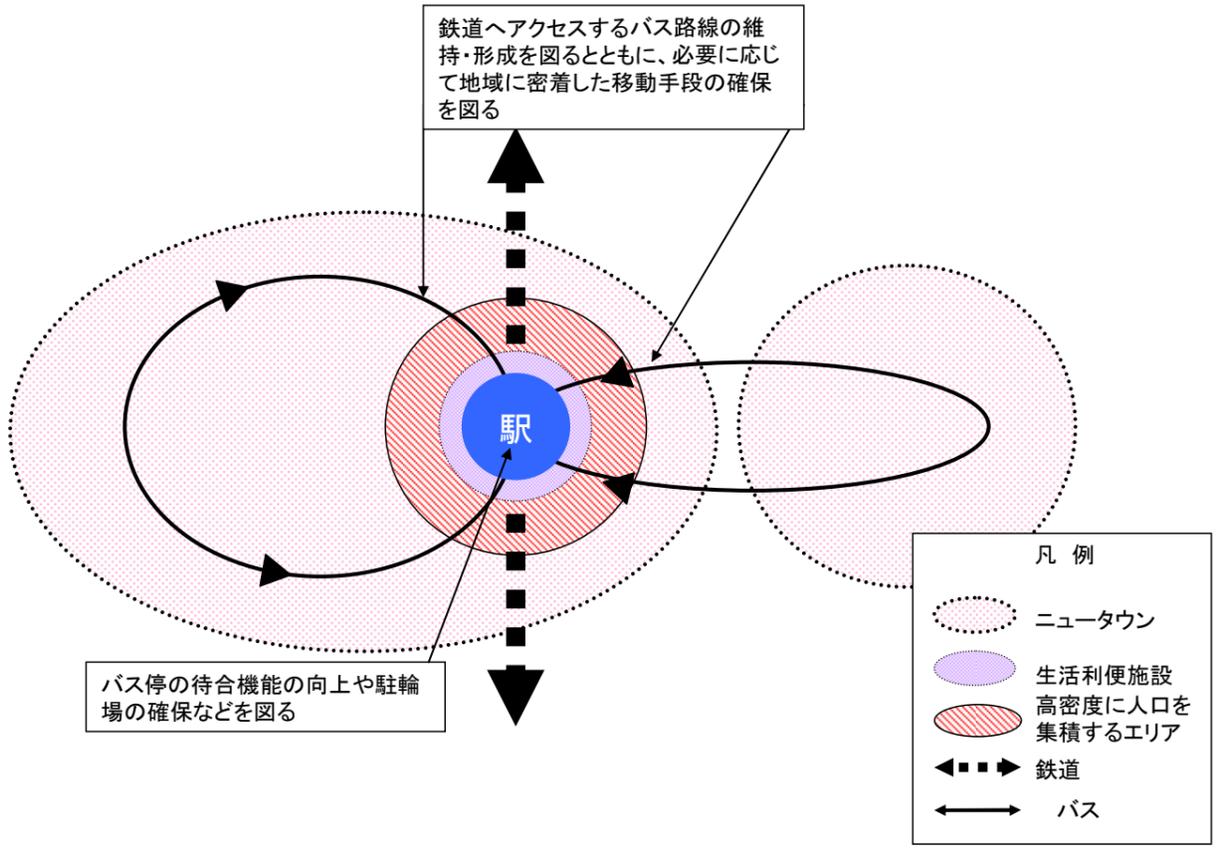
現状	現況課題や将来予想される課題	取り組みの方向性	施策
<p>・広域での移動に使える手段として、市域で新幹線、飛行機、船舶、高速バス、鉄道、自動車がある</p> <p>・新幹線の新神戸駅は、平成18年度よりのぞみが全ダイヤ停車するようになっており、利用者数は経年的に増加傾向で、平成22年度の平均乗車人員は約8千人/日（新大阪駅63千人/日）となっている</p> <p>・神戸周辺には大阪国際空港および関西国際空港があり、ここ数年利用者数は減少傾向である。神戸空港については、運用時間や発着枠、国際便の受け入れなどの制限がされているが、利用者数は概ね横ばいで、開港からの搭乗率は2012年8月末で67%となっている。3空港の規模を利用者数で比較すると、大阪70%、関西19%、神戸11%程度である</p> <p>・神戸港より国内航路として四国、九州、沖縄方面へのフェリー運航と、国際航路として中国へ向けたフェリーの運航がされており、平成19年度をピークとして乗降客数は減少傾向が続いている</p> <p>・神戸と広域を結ぶ鉄道としてJR、阪神電車-近畿日本鉄道、阪急電鉄があり、多くの人が利用している</p> <p>・高速乗合バスが様々な方面に運行されているが、三宮周辺のバスターミナルを発着する便では四国・淡路方面の運行が特に多く、それぞれ概ね140往復、110往復となっており、バスターミナルが開業した平成18年より、増便されてきている</p>	<p>経済のグローバル化が進展する中で、都市間競争に勝ち残っていけるよう、円滑で活発な人の流れを作り出すことが必要となる</p> <p>①新神戸駅において他の交通機関との乗り換えの利便性が十分でないと考えられる</p> <p>②神戸空港の運用に規制があり、十分な活用ができていないと考えられる</p> <p>③高速道路料金の値下げなど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る</p> <p>④少子高齢化による利用者の減少とともに、鉄道利用者が減少し、鉄道運行サービスの提供に影響することが懸念される</p> <p>⑤長距離高速バスの需要は比較的多いが、乗降場所の分かりやすさや安全性、バス待ちのしやすさなどが十分でないと考えられる</p> <p>⑥広域からより多くの人に神戸を訪れてもらえるよう情報発信やイベント開催などを強化する必要がある</p>	<p>神戸と広域圏との円滑な交流・融合を促進する都市基盤として、新神戸駅、神戸空港の機能強化、神戸を訪れる客船の利便性向上や、鉄道の利便性の向上、長距離高速バスの乗降環境の向上を図るとともに、広く神戸の魅力を情報発信していく</p>	
		<p>①新神戸駅の機能強化</p> <p>公共交通機関との乗り継ぎ円滑化</p>	<p>地下連絡通路の歩行環境向上</p> <p>構内案内情報の充実</p>
		<p>②神戸空港の機能強化</p> <p>神戸空港の運用方法の見直し</p>	<p>運用時間の拡大</p> <p>発着枠の拡大</p> <p>ビジネスジェット・チャーター便の受け入れ条件の緩和</p> <p>関西3空港の一体運用</p> <p>ペイシャトルの活用</p>
		<p>③神戸港の活用および機能強化</p> <p>関西国際空港との連携強化</p>	<p>定期運行フェリーの維持・確保</p> <p>アジア・瀬戸内クルーズの母港としての機能強化</p>
		<p>④鉄道の利便性の維持・向上</p> <p>乗り継ぎ利便性の向上</p>	<p>ICカードの相互利用サービスの提供</p>
		<p>⑤長距離高速バスの利便性の向上</p> <p>受け入れ体制強化</p>	<p>長距離高速バスの乗降環境の向上</p>
		<p>〔関連施策〕</p> <p>⑥人の交流・融合を促進する情報発信や催しの充実</p>	<p>広域圏での神戸の魅力に関する情報発信</p> <p>各交通機関の利用促進に繋がるイベントの開催</p>



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>・開発された時期に集中して同じ世代が転入した結果、年齢構成に偏りがある</p> <p>・開発から年数が経過し、成熟したニュータウンでは経年的に高齢化率が上昇している</p> <p>・駅周辺に生活利便施設が充実し、その周辺に居住地が形成されている住宅団地では、自動車の分担率が低く公共交通の分担率が高くなる傾向があり、生活利便施設が幹線道路沿道などに立地する地域は自動車の分担率が高くなる傾向がある</p> <p>・駅から離れた場所で面的に開発された団地では、ロードサイド店などが立地し、自動車の分担率が高くなる傾向がある</p> <p>・駅近隣の団地や比較的平坦な地形の団地では、駅へのアクセス手段や日常生活での移動で自転車の分担率が高い</p> <p>・団地内道路や駅へのアクセス道路の幅員が狭く、勾配がキツイといった移動に制約が出る団地もある</p> <p>・開発からかなりの年数が経過し、近隣センターの機能が低下している団地が多くある</p>	<p>年齢構成の偏在により、今後、急激に高齢化が進行する団地では、通勤・通学需要の減少とともに外出率が低下し、生活利便施設の減少や、地域の公共交通の規模縮小、移動困難者の増加など様々な課題が連鎖的に発生する可能性がある</p> <p>①公共交通の利用者の減少により日常生活に必要な公共交通の運行に影響が出ることが予想され、合わせて日常生活に必要な移動が困難となる方が出てくる懸念される</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団地では、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る</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>鉄道駅の近傍で開発された団地では、徒歩や自転車、公共交通を組み合わせずとも暮らしやすい交通環境づくりを目指す。</p> <p>また、駅から離れて面的に開発された団地は、ロードサイドに生活利便施設が立地し、自動車利用を中心とした暮らしになると考えられるが、既存の路線バスなどを上手く活用するなど、需要に応じた交通環境を目指す</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>①かしこいクルマの使い方の推進</p> <p>[関連施策]</p> <p>①若年層の居住の誘導</p> <p>①駅周辺などにおける都市基盤の改善</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>小型車両などを用いた地域密着型のバス運行</p> <p>乗合(ジャンボ)タクシーの運行</p> <p>商業施設・企業などと連携した移動手段の確保</p> <p>タクシーの活用</p> <p>自転車走行空間の整備</p> <p>駅周辺での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>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> <p>環境にやさしい低公害車の普及</p> <p>若年層と高齢者のニーズマッチングによる住替え支援</p> <p>駅周辺や近隣センターへの生活利便施設の誘導</p>

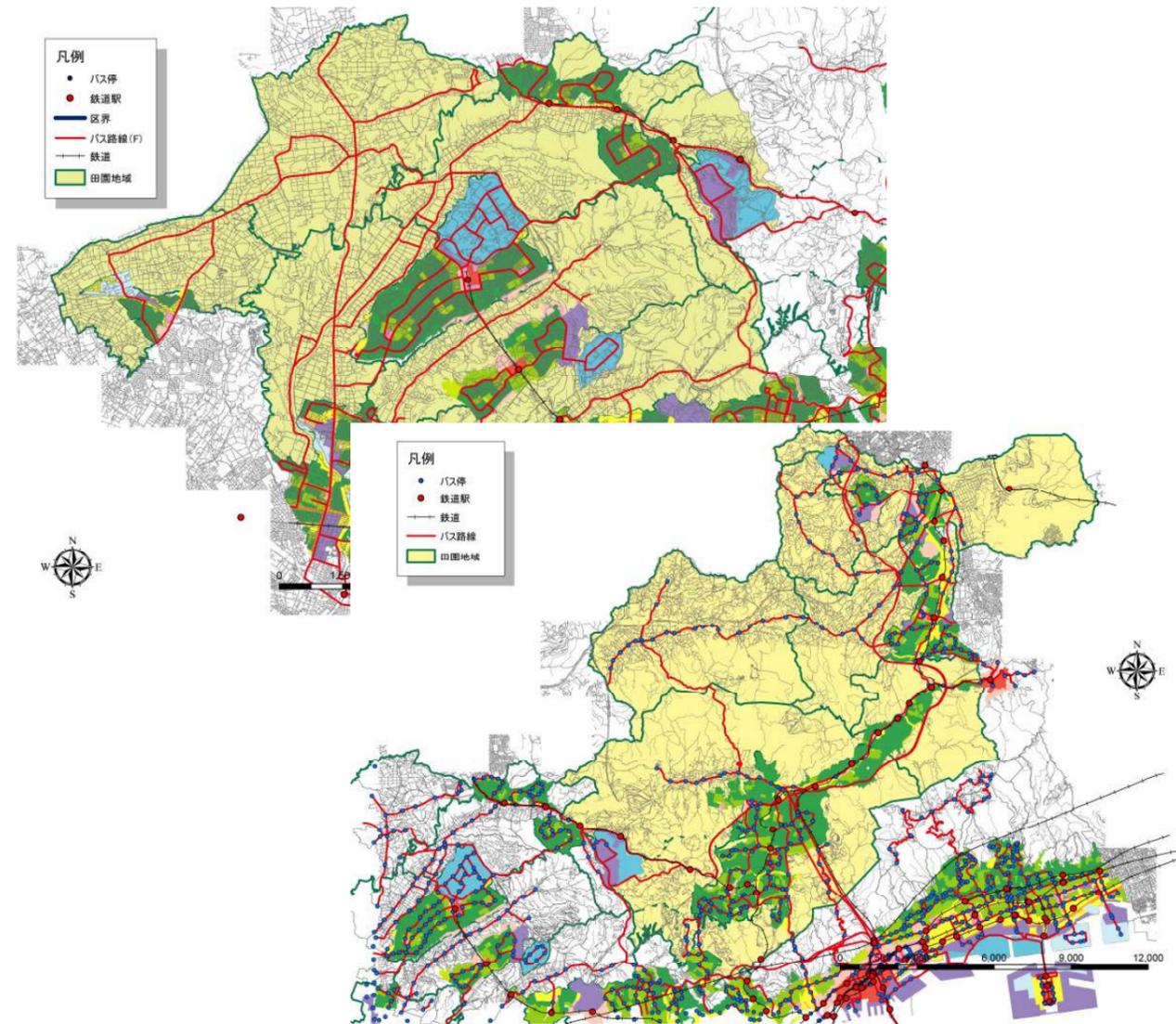
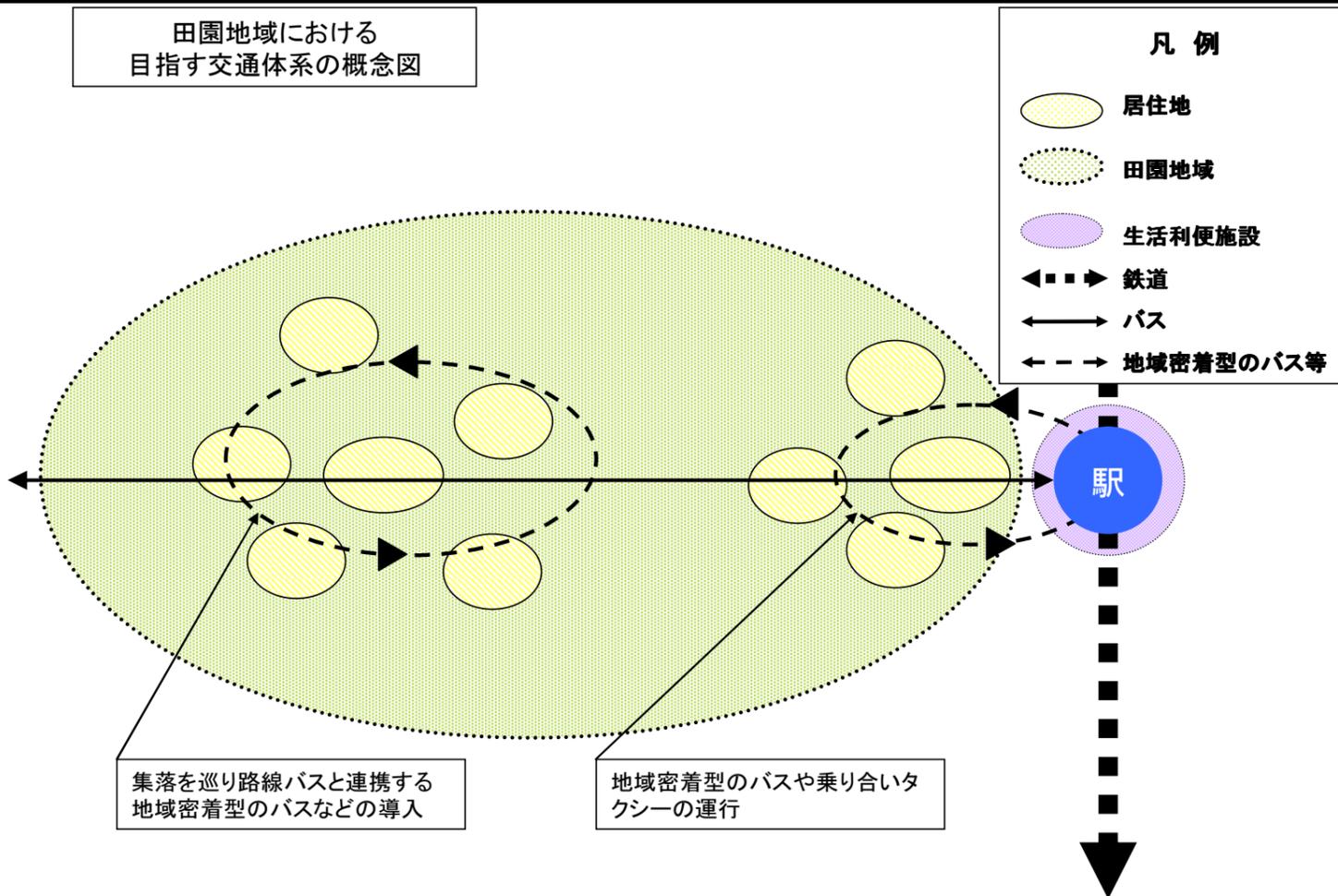
駅中心に開発されたニュータウンにおける目指す交通体系の概念図

駅から離れて開発されたニュータウンにおける目指す交通体系の概念図



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>・市街化調整区域のうち主に農業などが営まれている地域で、市域の7割を占め、8万人が暮らしている</p> <p>・住居は幹線道路沿い以外に、細い脇道を入った先で立地しているところも多く、地域内に広く分散している。</p> <p>・生活利便施設が地域内にほとんど無く徒歩や自転車で暮らすのは難しいところが多い</p> <p>・地域の公共交通として路線バスが幹線道路を運行しているが人口密度が低いため採算を取るのが難しく運行補助を行っている路線もある</p> <p>・バスの運行本数が少なく、移動の際に自動車の利用が概ね6割を占めている</p> <p>・移動にあたっての送迎の割合が11%と比較的高く、65歳以上では25%とさらに高くなる</p> <p>・65歳以上の外出率が全市的に比べて低い(全市平均約62%、田園地域約48%)</p> <p>・労働者の約2割が農業に専従する一方で、約8割は会社に勤めるなど農業以外の業態で働いている</p>	<p>少子超高齢化の進展により、公共交通に対するニーズはさらに増えることが予想されるが、人口密度が低いことから、地域の細かなニーズに対応しながら、公共交通の採算性を確保することは難しく、持続可能な地域の移動手段の確保が課題</p> <p>①路線バスの利用者が少なく運行サービスの維持が難しくなることが予想され、高齢者の買物通院や子どもの通学などでの移動手段の維持・確保が課題となることが予想される。また、他地域と比較して高齢者の外出率が低くなっている</p> <p>②人口流出が続いており、相乗りや送迎など移動にあたっての互助が難しくなることにより、移動困難者が増加することが懸念される</p>	<p>人口密度や集落の立地条件から高頻度な公共交通の運行は難しく、また、地域内での生活利便施設の立地も少ないことから、徒歩や自転車で生活するのが難しいため、自動車による移動が中心となる</p> <p>一方で、自動車を利用できない人の日常生活での移動手段として、地域の実情に見合った、持続可能な交通環境の実現に向けて取り組む</p>	
		①地域の実情に見合った移動手段の確保	地域の実情に見合ったバス路線の見直し 国や県と協調した広域バス路線への運行補助 小型車両などを用いた地域密着型のバス運行 乗合(ジャンボ)タクシーの運行 商業施設・企業などと連携した移動手段の確保 タクシーの活用
		①かしこしクルマの使い方の推進	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 環境負荷の少ない低公害車の普及
		[関連施策]	
		②日常生活に必要なサービスの確保	移動販売や往診などの活用
		②交流・定住人口の増加促進	就農者の居住を可能とする地区計画制度を活用した居住環境の整備 地域活性化のイベントの実施等

田園地域における
目指す交通体系の概念図



現況	現況課題や将来予想される課題	取り組みの方向性	施策
<p>・主に商業・業務での土地利用がされており、近年では、一部で住居利用も増加傾向である</p> <p>・鉄道網としてJR、阪急、阪神、神戸高速、地下鉄、新交通と多くの路線が運行されており、主要駅での利用者数は、平成22年度で三宮駅66万人、神戸駅約18万人となっている</p> <p>・路線バスは主に三宮駅および神戸駅の周辺を起点として路線網が作られており、高速バスは三宮を基点起点としている</p> <p>・観光客向けの循環バスが1路線あり、ホテルの送迎バスは複数運行されている</p> <p>・自転車の利用は年々増加傾向であり、道路によっては1千台/12hを越える通行量がある</p> <p>・都心・ウォーターフロントに目的を持たない通過交通が多い状況が見られる</p> <p>・歩行者の行動は駅から狭い範囲にとどまる傾向があり、面的な回遊が生まれていない</p>	<p>誰もが訪れ楽しむことができるよう、人を中心とした交通環境が求められるとともに、訪れたい魅力的な取り組みが必要となる</p> <p>①都心に流入する自動車交通の割合が高く、通過交通であるとともに、都心内に小規模な駐車場が散在し、うろつき自動車交通が多く発生している</p> <p>②歩行者の回遊は駅を中心とする狭い範囲に留まっているケースが多く、南北の動線が弱く、特に国道2号によって都心とウォーターフロントが分断されているとともに、東西方向についてもエリア毎の一体性、連続性が弱く、まち全体の面的な回遊が生じにくくなっている</p> <p>③ウォーターフロントの東西方向や、高低差の大きい南北方向の回遊に気軽に使える公共交通が無い</p> <p>④人が訪れ賑わいの創出に繋がるよう、ウォーターフロントの土地活用や、新たな催しの開催を進めることが必要</p>	<p>歩行者との競合をなるべく減らすため、自動車の通過交通を幹線道路に誘導する自動車交通流のマネジメントを行うとともに、誰もが楽しみながら歩きやすい魅力的な歩行環境を確保し、さらに多様な交通手段により来訪者の回遊性を高めていく</p> <p>①自動車交通のマネジメント</p> <p>②歩行環境の向上</p> <p>③公共交通などの多様な交通手段の確保</p> <p>〔関連施策〕</p> <p>④賑わい創出に向けたウォーターフロント開発</p> <p>④来訪者増加に向けた催しの開催</p>	<p>細かな道路への自動車の流入抑制</p> <p>既存駐車場の有効活用</p> <p>荷捌きスペースの適正配置および環境に配慮した業務交通等の実現</p> <p>周辺幹線道路への通過交通の誘導</p> <p>広域的な道路網の充実による通過交通の円滑化</p> <p>駅などから街の中へ人を誘う回遊拠点づくり・拠点機能の向上</p> <p>三宮駅周辺における地上、地下、デッキ(3層ネットワーク)での歩行環境の充実</p> <p>都心とウォーターフロントの連続性を高める歩行者動線の改良</p> <p>たまり空間の配置と、空間を活用した憩いと賑わいの創出</p> <p>道路沿道などでの景観の演出</p> <p>自転車駐輪対策の推進</p> <p>案内情報の充実</p> <p>既存の公共交通サービスの充実</p> <p>循環および南北交通を強化する交通手段の導入</p> <p>BRTなどの導入</p> <p>主要交通結節点の強化</p> <p>自転車走行空間の整備</p> <p>観光バスの運行円滑化</p> <p>ウォーターフロントを運行する海上交通の再構築</p> <p>ウォーターフロントの土地利用転換による都市機能の導入</p> <p>道路空間などを活用したイベントの開催</p>

【これまでの経緯】

都心・ウォーターフロントに関しては、平成24年度に、市民代表、学識経験者、交通事業者、関係団体、関係行政機関を交えた「都心・ウォーターフロント総合交通委員会」を設置し、年4回開催した委員会において意見を受けながら、「総合交通計画(都心・ウォーターフロント案)」をまとめている。

