

移動の区分毎の取り組みの方向性、施策に関するまとめ

- 広域交通
- 市域内および周辺都市にまたがる交通
- 地域交通
 - ・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

道路運送法における旅客自動車運送事業の類型

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

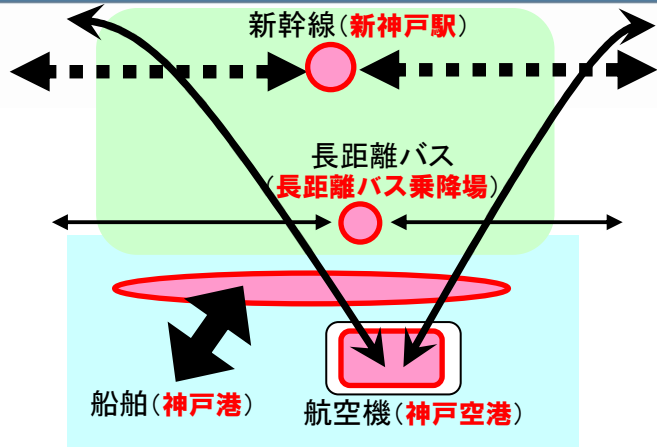
〔本計画における用語の定義〕

用語	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	
○地域で支えるバス	上記①、③に該当し、地域で運行を支えるバス	住吉台くるくるバス
○自主運行バス	上記の⑤に該当するバス	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)

移動の区分

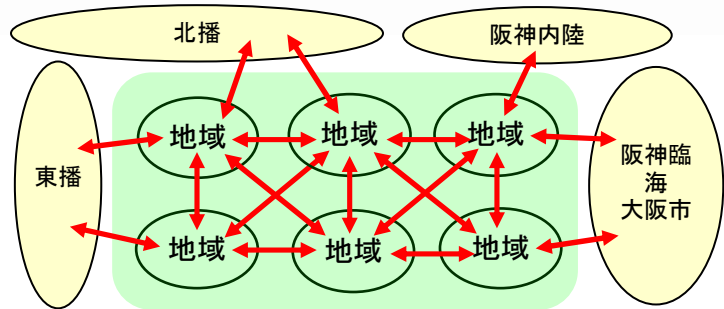
① 広域交通

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)
 ※施策は市内の結節点での取り組みを対象



② 市域内および周辺都市にまたがる交通

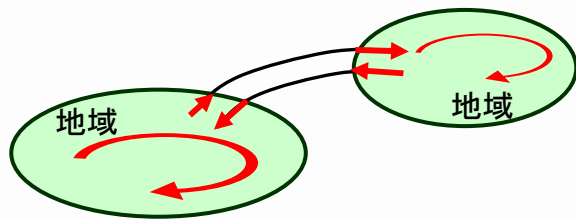
地域間や、周辺都市とを結ぶ交通



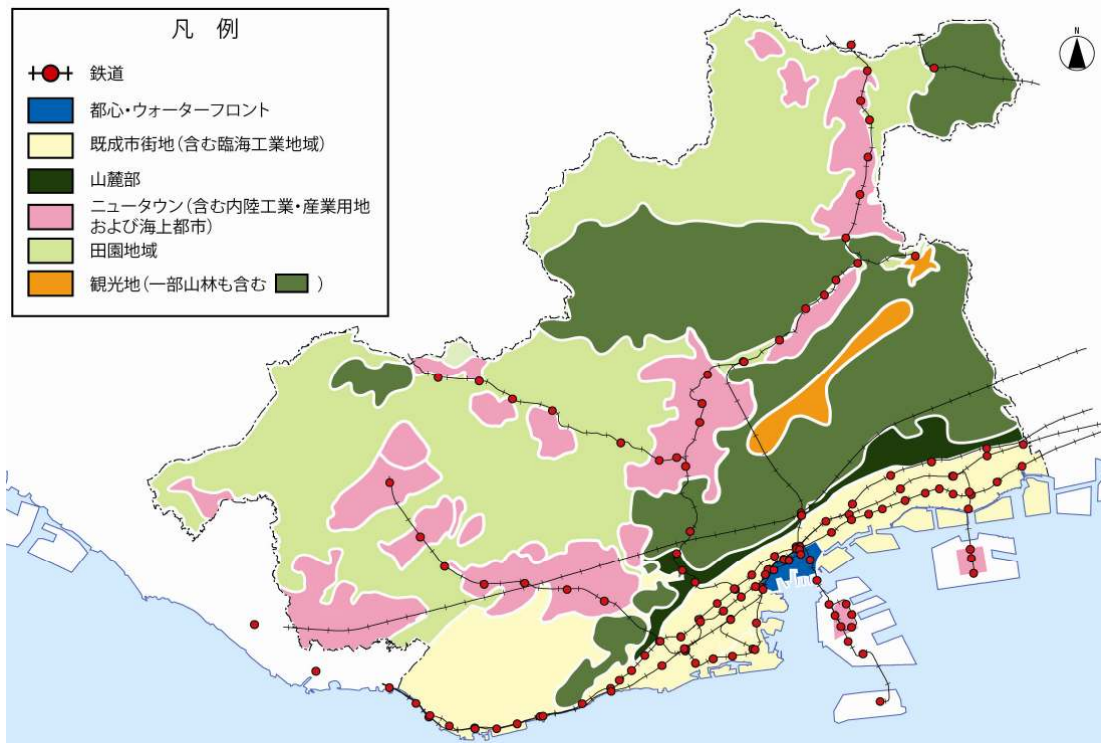
③ 地域交通

以下の地域区分内に発着を持つ交通

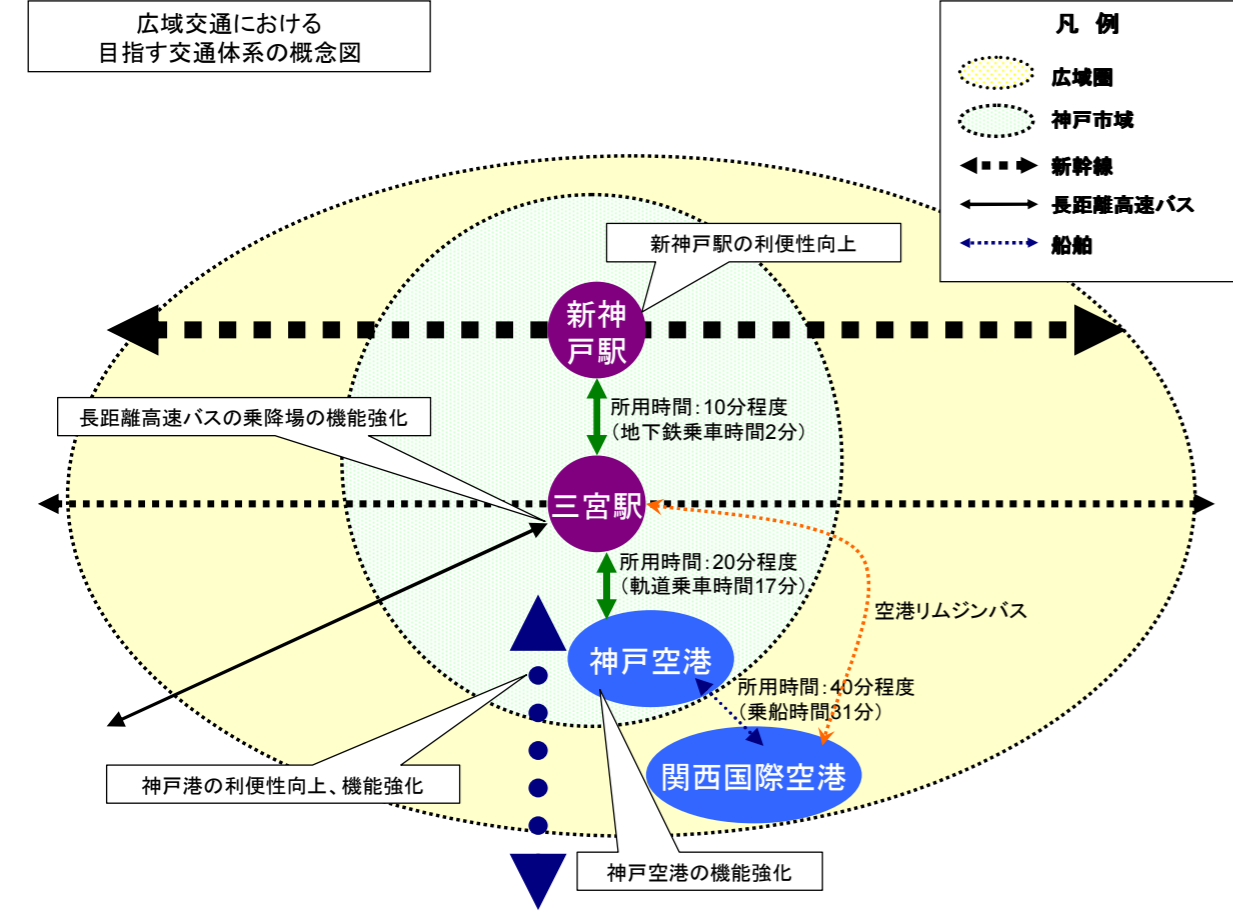
- 都心・ウォーターフロント
- 既成市街地
- 山麓部
- ニュータウン
- 田園地域
- 観光地



凡例	
●+●	鉄道
■	都心・ウォーターフロント
■	既成市街地(含む臨海工業地域)
■	山麓部
■	ニュータウン(含む内陸工業・産業用地および海上都市)
■	田園地域
■	観光地(一部山林も含む)



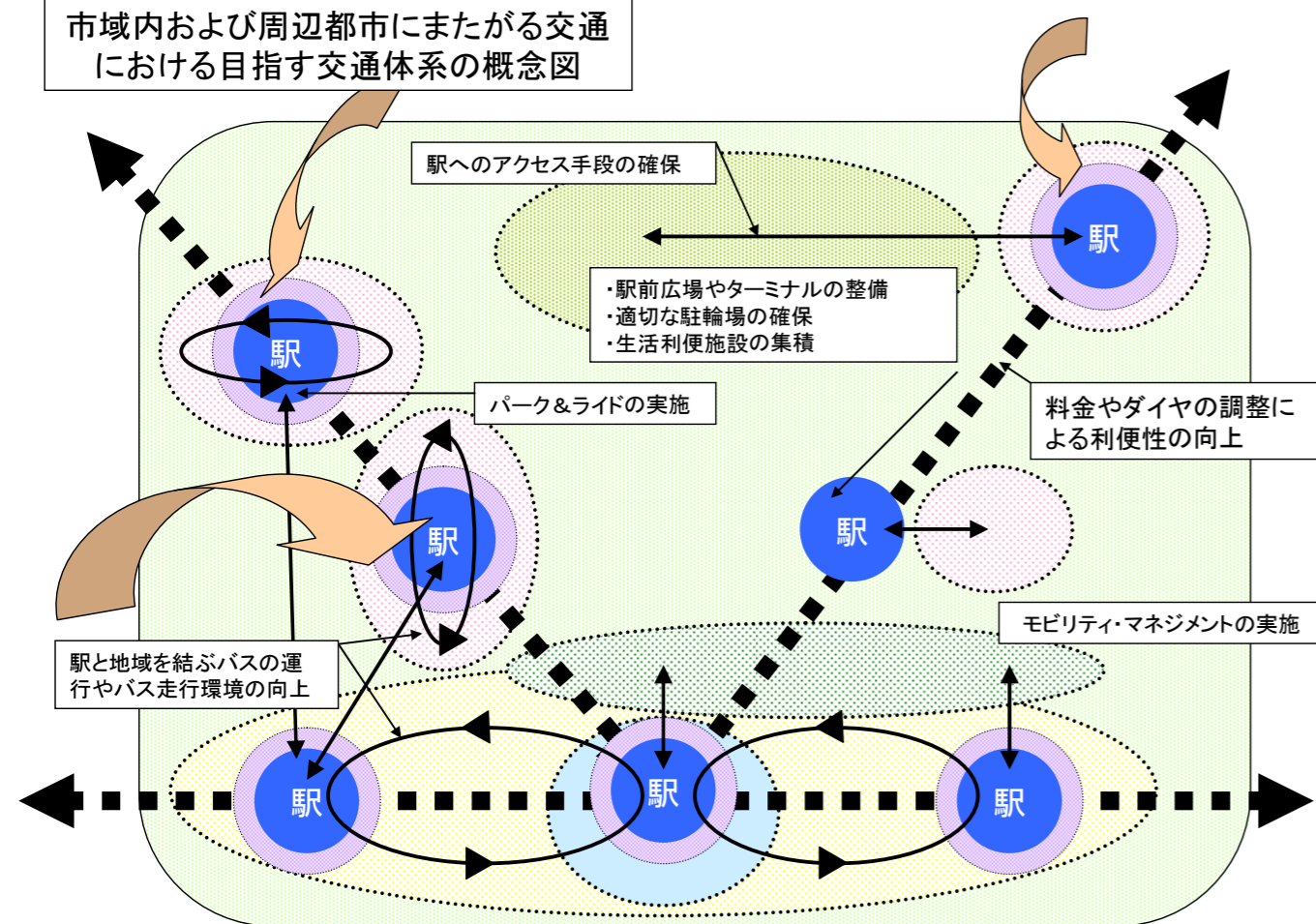
現状	現況課題や将来予想される課題	取り組みの方向性	施策
<p>・神戸と広域を結ぶ移動手段として、市域で新幹線、飛行機、船舶、高速バス、鉄道、自動車がある</p> <p>・新幹線の神戸駅は、2006年(平成18年)からのぞみ全ダイヤ停車しており、利用者数は経年的に増加傾向で、平成22年度の平均乗車人員は約8千人/日(新大阪駅63千人/日)となっている</p> <p>・神戸市周辺には大阪国際空港および関西国際空港があり、ここ数年利用者数は減少傾向である。神戸空港については、運用時間や発着枠、国際便の受け入れなどが制限されているが、利用者数は概ね横ばいで、開港からの搭乗率は2012年(平成24年)8月末で67%となっている。3空港の規模を利用者数の割合で見ると、大阪70%、関西19%、神戸11%程度である</p> <p>・神戸港から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運航されており、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>・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2006年(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、広域から移動しやすい交通環境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、十分に活用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の影響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る</p> <p>④長距離高速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、バス待ちのしやすさなどが十分でないと考えられる</p> <p>⑤神戸への来訪者を増やすため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、神戸港の利便性向上や神戸空港の機能強化、長距離高速バスの乗降環境の向上を図る</p>	
		①新神戸駅の利便性向上	乗り継ぎ利便性の向上 情報案内の充実
		公共交通機関との乗り継ぎ円滑化	
		②神戸空港の機能強化	運用時間の拡大 発着枠の拡大 ビジネスジェット・チャーター便の受け入れ条件の緩和 関西3空港の一体運用
		神戸空港の運用方法の見直し	
		関西国際空港との連携強化	ベイシャトルの活用
		③神戸港の利便性向上や機能強化	アジア・瀬戸内クルーズの母港としての機能強化
		④長距離高速バスの乗降場の機能強化	長距離高速バスの乗降場所での案内、待合環境の改善
		〔関連施策〕	
		⑤人の交流・融合を促進する情報発信や催しの充実	広域圏での神戸の魅力に関する情報発信 各交通機関の利用促進に繋がるイベントの開催



市域内および周辺都市にまたがる交通

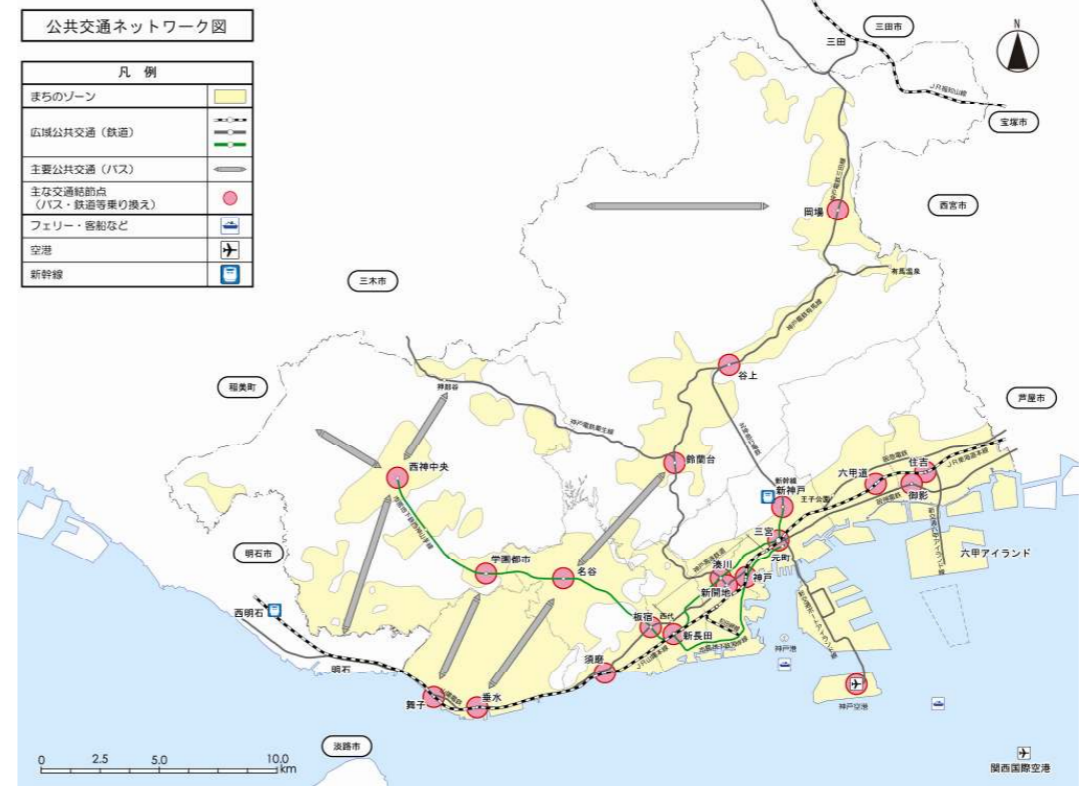
現状	現況課題や将来想定される課題	取り組みの方向性	施策
<p>・臨海部東西の移動では鉄道の分担率が高い</p> <p>・鉄道沿線のニュータウンでは人の入れ替わりが少なく高齢化が進行しているところが多い</p> <p>・鉄道は主に通勤手段として利用されているが、郊外鉄道では沿線ニュータウンの高齢化などにより利用が減少している</p> <p>・公共交通が運行している地域の中には自動車の分担率が高いところもある</p> <p>・鉄道と併走するようなバスの運行がみられる</p>	<p>少子高齢化の進行により鉄道利用者が減少し、ニュータウンをつなぐ郊外鉄道では、運行サービスの維持が課題となる</p> <p>①郊外ニュータウンの高齢化により、鉄道や鉄道駅までのアクセス交通のサービスレベルの低下が予測</p> <p>②公共交通で対応できない移動需要への対応として、かしこいクルマの使い方を考えておく必要がある</p>	<p>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、鉄道の利便性の向上や駅へのアクセス性の維持・向上を図る</p>	
		<p>①鉄道の利便性の維持・向上</p>	<p>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)</p> <p>ICカードや企画乗車券などを用いた料金施策の実施</p> <p>運行ダイヤの見直し</p> <p>駅のバリアフリー化</p> <p>新駅の整備</p> <p>鉄道施設の安全対策の推進</p>
		<p>①駅へのアクセス性の向上</p> <p>バス等による最寄駅へのアクセス性の維持・向上</p>	<p>バス停間隔や路線などバス運行の見直し</p> <p>地域で支える小型車両を用いたバスの運行</p> <p>乗合(ジャンボ)タクシーの運行</p> <p>バス優先レーン等の導入</p> <p>公共車両優先システム(PTPS)の導入</p> <p>自転車利用環境の整備、改善</p> <p>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> <p>駅前広場の整備・改良</p> <p>駐車場の有効活用(需要に応じたパーク&ライドの実施)</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>駅の交通結節機能の強化</p> <p>②かしこいクルマの使い方の推進</p>	
		<p>[関連施策]</p> <p>住替え促進</p> <p>駅周辺への施策</p> <p>移動機会の創出</p>	<p>郊外鉄道沿線ニュータウンへの若年世帯の居住推進</p> <p>駅周辺や近隣センターへの生活利便施設の誘導</p> <p>ウォーキングイベントなどの開催</p>

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

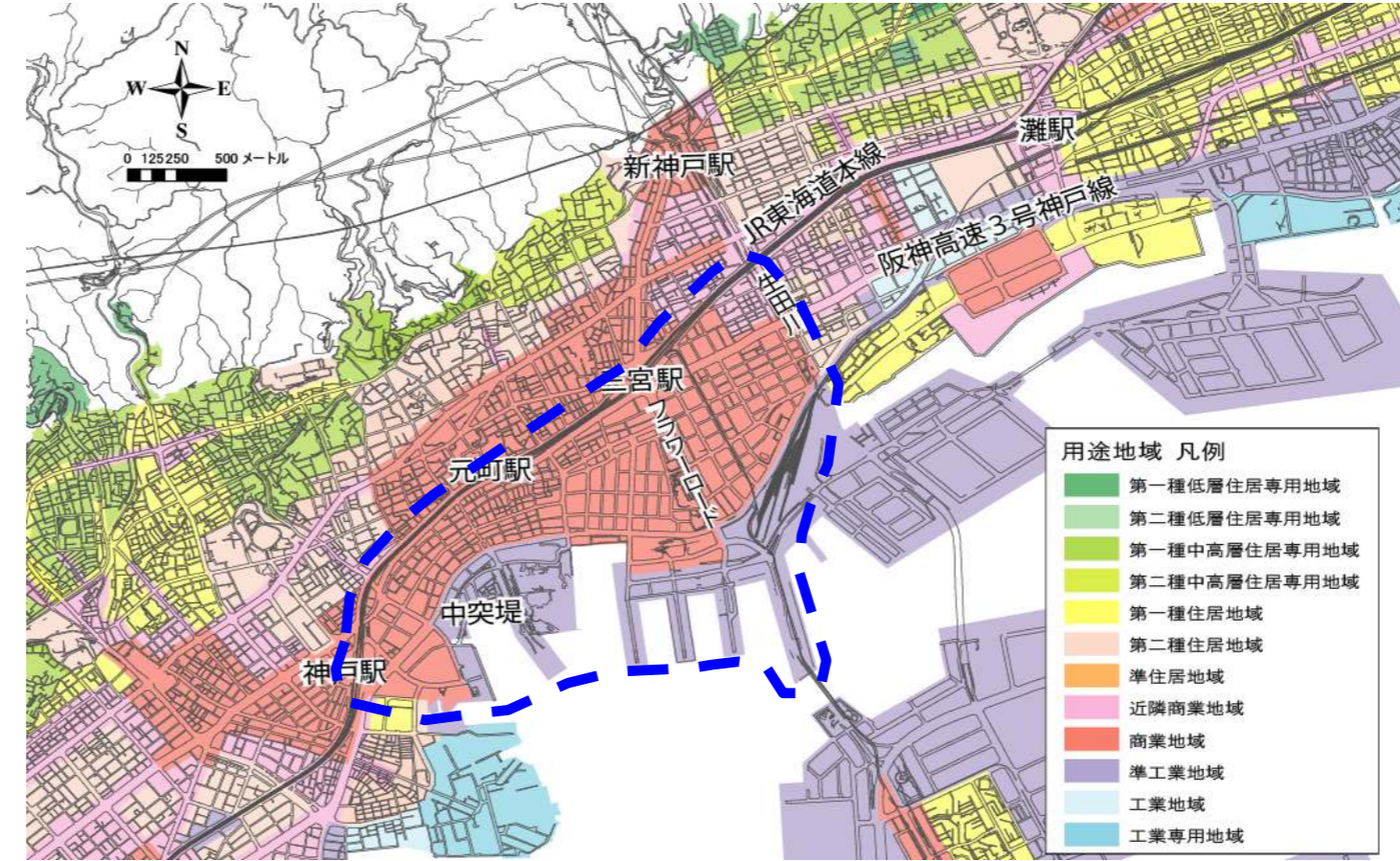
※公共交通車両優先システム(PTPS)
交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した公共車両優先システム。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステム



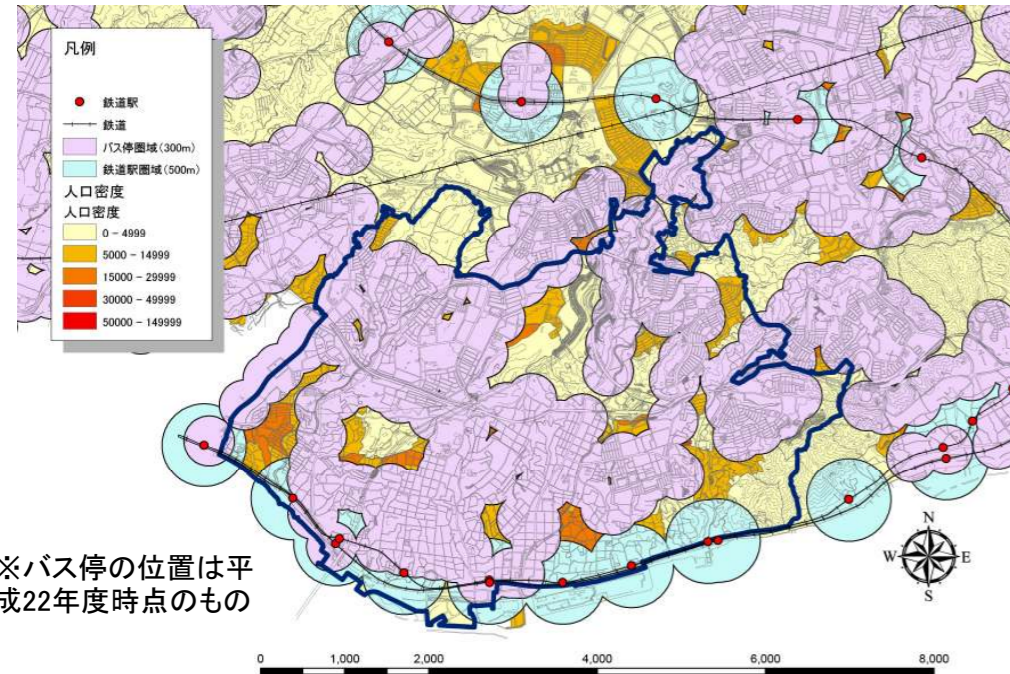
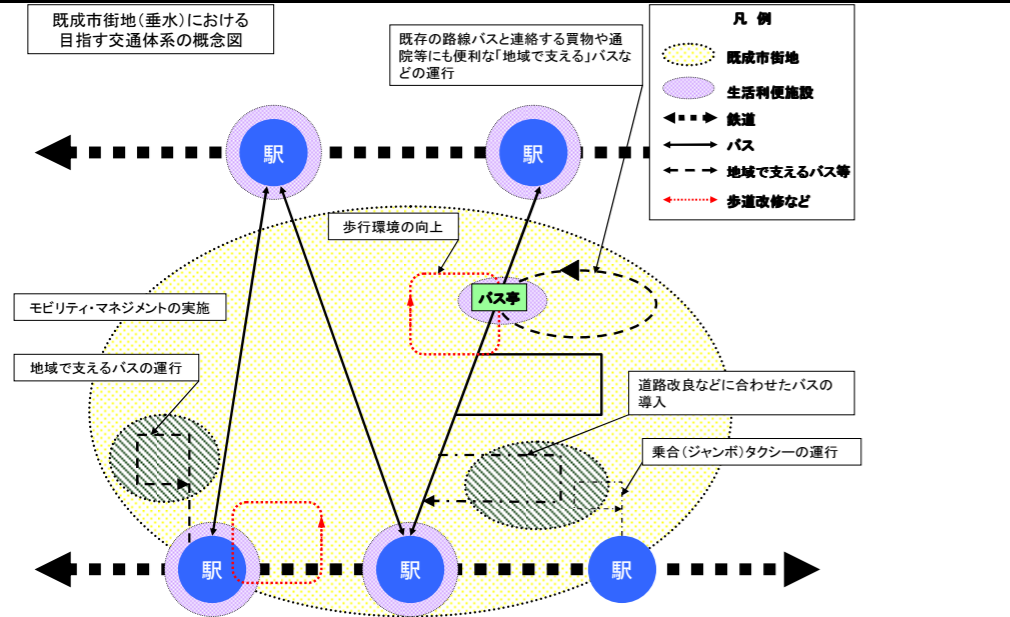
現況	現況課題や将来予想される課題	取り組みの方向性	施策
<p>・主な土地利用は商業・業務であり、近年ではマンションも増加傾向である</p> <p>・JR、阪急、阪神、神戸高速、地下鉄、新交通と多くの鉄道路線が運行されており、主要駅での利用者数は、2010年度(平成22年度)で三宮駅66万人、神戸駅約18万人となっている</p> <p>・路線バスは主に三宮駅および神戸駅の周辺を起点とし、高速バスは三宮を起点としている</p> <p>・観光地を結ぶ循環バスとしてシティーループバスが運行しており、ホテルなどの送迎バスは複数運行されている</p> <p>・自転車の利用は年々増加傾向であり、多いところでは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自動車の通過交通が多い状況が見られる</p> <p>・歩行者の行動は比較的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、訪れたい魅力ある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公共交通で対応できない移動需要への対応として、かしのクルマの使い方を考えておく必要がある</p> <p>⑤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>人を中心とした交通環境を形成するため、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、歩きやすい歩行環境を確保し、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>④かしのクルマの使い方の推進</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>細街路への通過交通の流入抑制</p> <p>駐車場の有効活用(駐車場の共同集約化、フリンジパーキングの実施)</p> <p>荷捌きスペースの適正配置</p> <p>都心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>三宮駅周辺の地上、地下、デッキによる歩行者ネットワークの充実</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>憩いと賑わい創出に資するたまり空間の整備</p> <p>案内情報の充実</p> <p>歩きたくなる街路景観の演出</p> <p>既存の公共交通サービスの充実(料金割引など)</p> <p>公共交通ネットワークの充実(乗り継ぎ利便性向上、BRTの導入など)</p> <p>自転車走利用環境の整備、改善</p> <p>コミュニティサイクルの導入</p> <p>自動二輪車利用環境の整備、改善</p> <p>観光交通(バス)運行の円滑化</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>超小型パーソナルモビリティの活用</p> <p>駐車場の有効活用(フリンジパーキングの実施)</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】

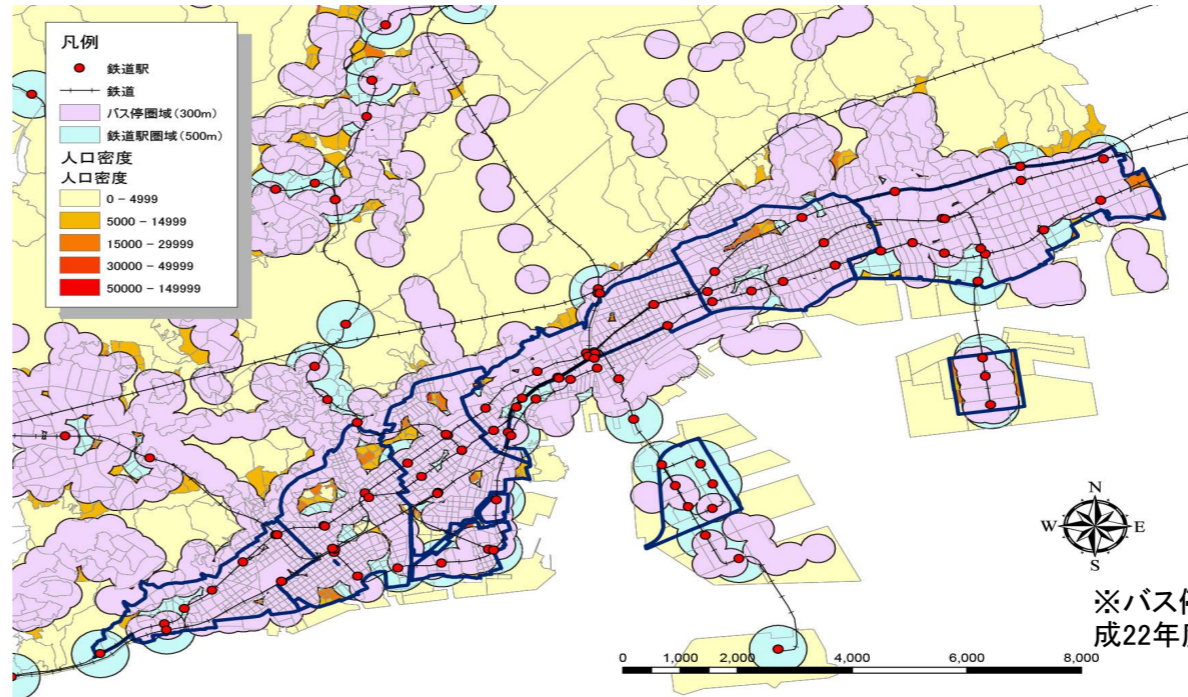
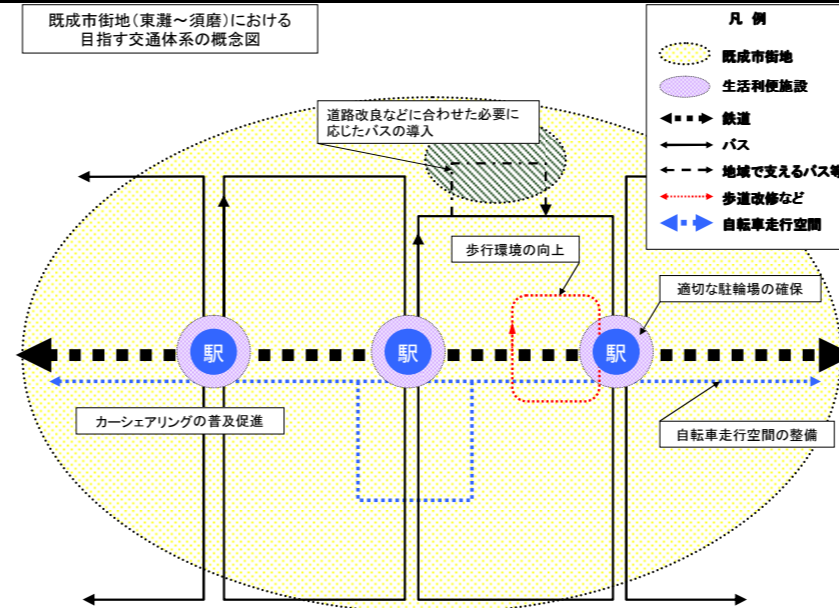
都心・ウォーターフロントに関しては、平成24年度に、市民代表、学識経験者、交通事業者、関係団体、関係行政機関を交えた「都心・ウォーターフロント総合交通委員会」を設置し、年4回開催した委員会において意見を受けながら、「総合交通計画(都心・ウォーターフロント案)」をまとめている。



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"> 公共交通が比較的充実しており公共交通の分担率が高い 徒歩の分担率も高く、概して歩いて暮らせる環境が整っている 比較的平坦な地形で自転車の分担率が高い 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 <p>[垂水]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 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 地域内の移動で自動車の分担率が比較的高い 部分的に勾配の急な地域もあり、歩きやすい環境とはいえないが、徒歩の分担率が高い 	<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もみられ、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、歩行者と自転車が混在するなど危険な状況もみられる</p> <p>②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>③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、高齢者などの移動が困難となる</p> <p>④公共交通で対応できない移動需要への対応として、かしこいクルマの使い方を考えておく必要がある</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歩行者・自転車の移動環境の向上</p> <p>②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> <p>③道路が狭い場所での移動手段の確保</p> <p>④かしこいクルマの使い方の推進</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>自転車利用環境の整備、改善</p> <p>バス停間隔や路線などバス運行の見直し</p> <p>バス停の待合機能の向上</p> <p>商業施設・企業・大学などと連携した取り組みの推進</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で支えるバスの運行</p> <p>道路改良に合わせたバスの運行</p> <p>カーシェアリング、相乗り(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>



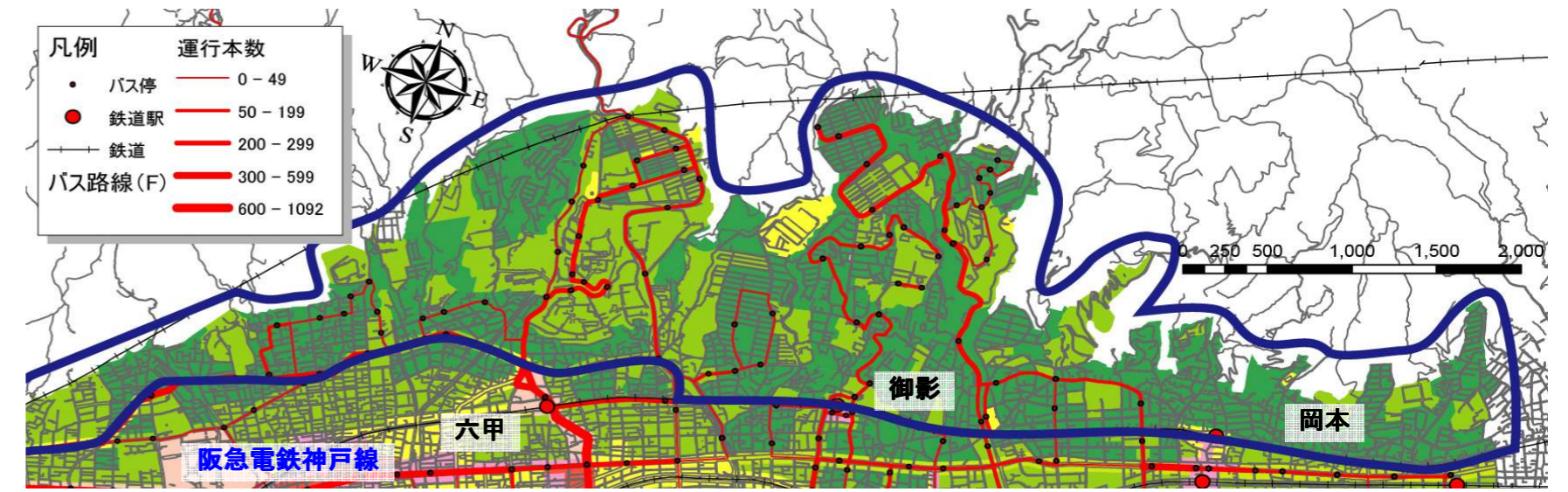
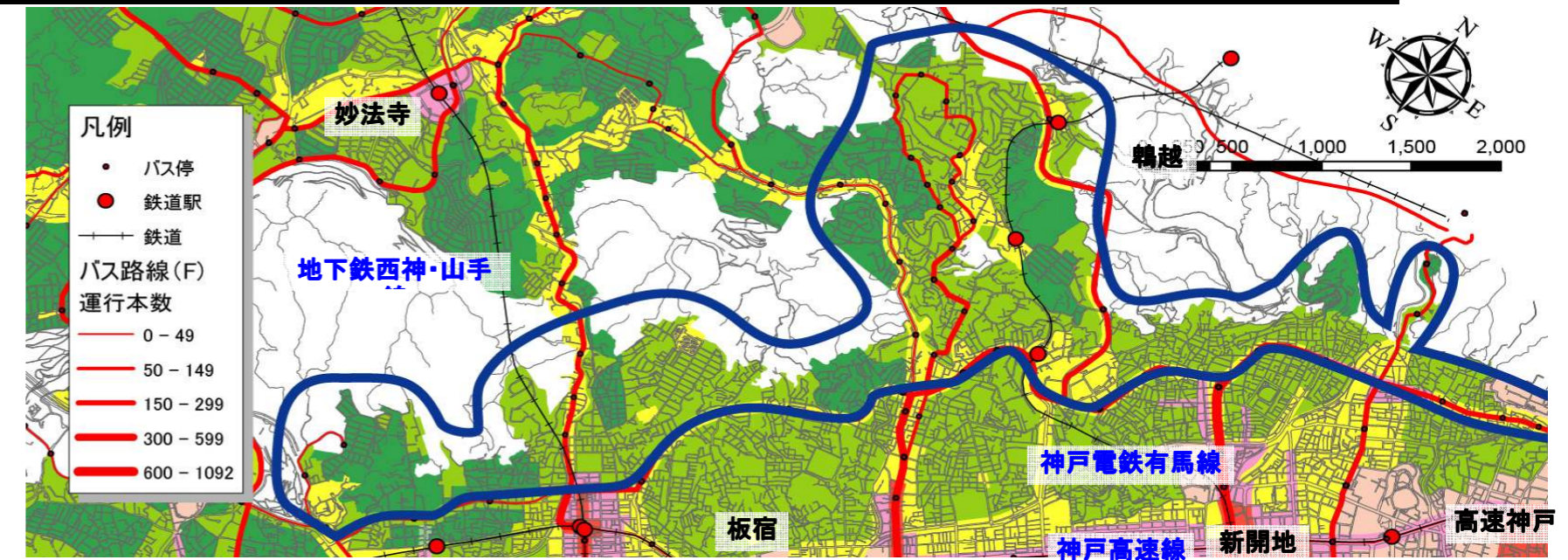
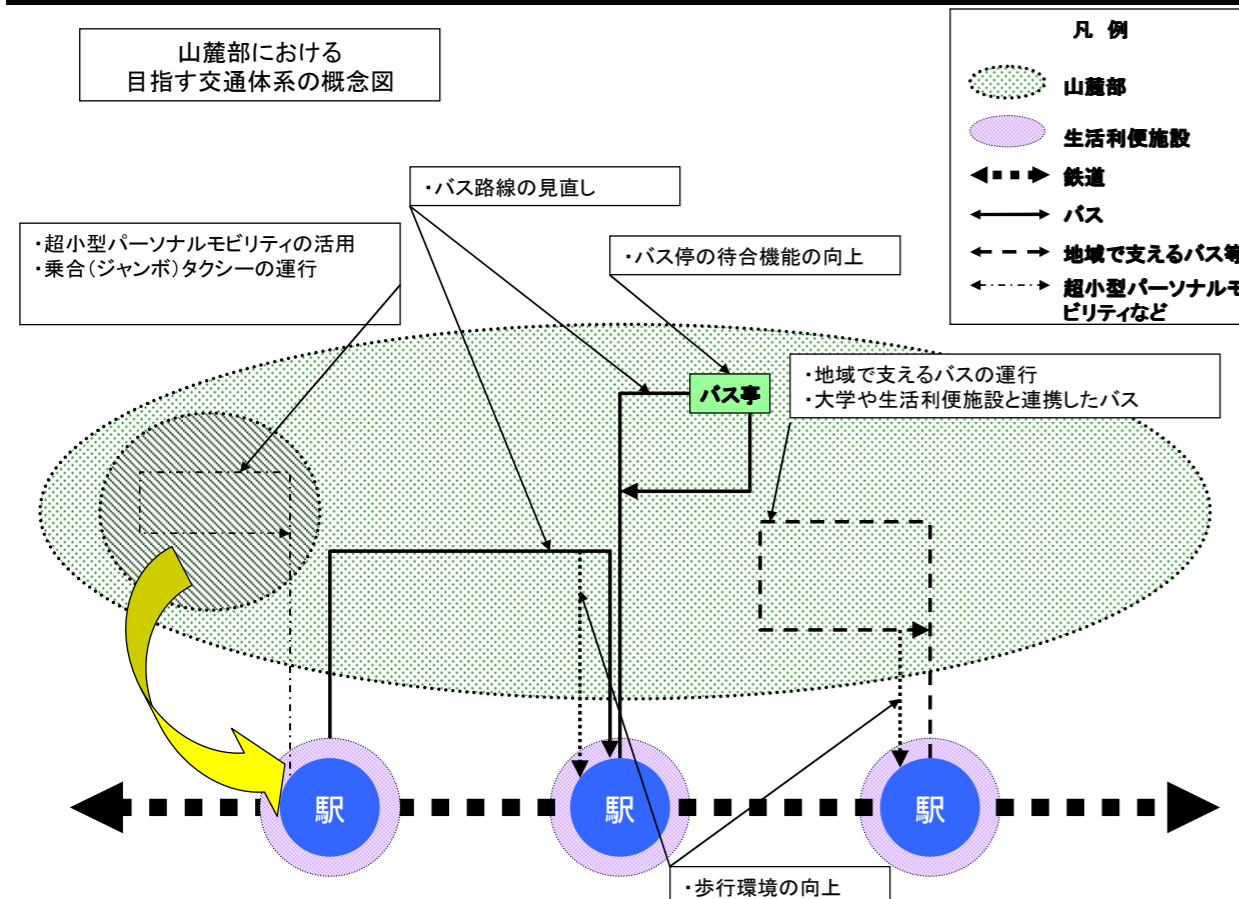
※バス停の位置は平成22年度時点のもの



※バス停の位置は平成22年度時点のもの

山麓部

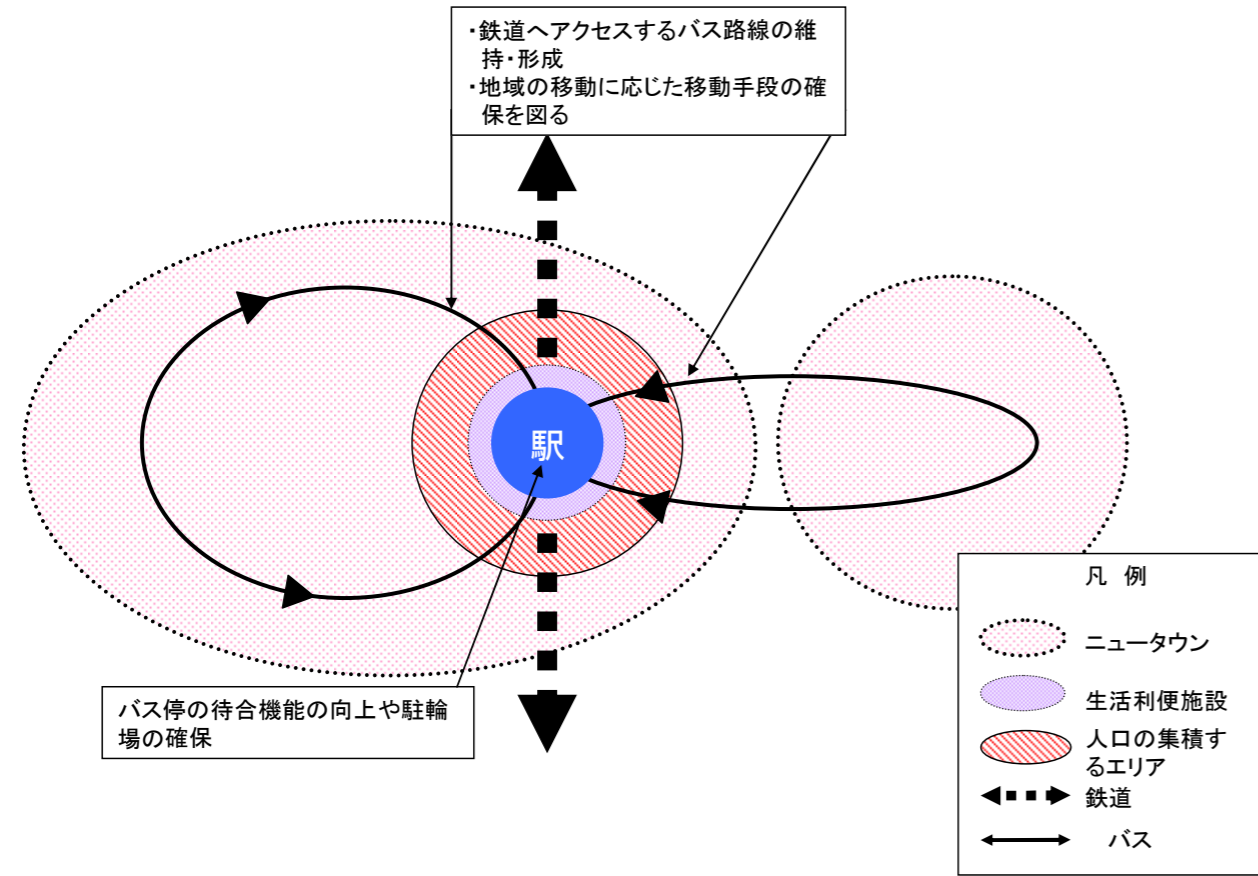
現状	現況課題や将来想定される課題	取り組みの方向性	施策
<p>・バスの分担率が高く、高齢者でその傾向が顕著である</p> <p>・道路が狭く路線バスが運行できないところや、自動車が走りにくいところがある</p> <p>・急な勾配の地形が多いが、徒歩の分担率もそれなりに高い傾向にある</p> <p>・地域住民が主体となって、小型の車両を使ったバス運行が続けられているところがある</p>	<p>徒歩での移動や自動車利用が困難な高齢者の増加に伴って、日常生活での移動手段の確保が課題となる</p> <p>①道路が狭い場所では路線バスの運行が難しく、高齢者などの移動が困難となる</p> <p>②高齢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</p> <p>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</p> <p>④公共交通で対応できない移動需要への対応として、かしこいクルマの使い方を考えておく必要がある</p>	<p>路線バスを維持しつつ、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。また、徒歩でも暮らしやすい交通環境を維持・形成する</p>	
		①道路が狭い場所での移動手段の確保	<p>小型車両などを用いた地域で支えるバスの運行</p> <p>乗合(ジャンボ)タクシーの運行</p> <p>道路改良に合わせたバスの運行</p> <p>超小型パーソナルモビリティの活用</p>
		②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>バス停間隔や路線などバス運行の見直し</p> <p>バス停の待合機能の向上</p> <p>商業施設・企業・大学などと連携した取り組みの推進</p>
		③歩行者の移動環境の向上	<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>
		④かしこいクルマの使い方の推進	<p>カーシェアリング、相乗り(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>
	[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



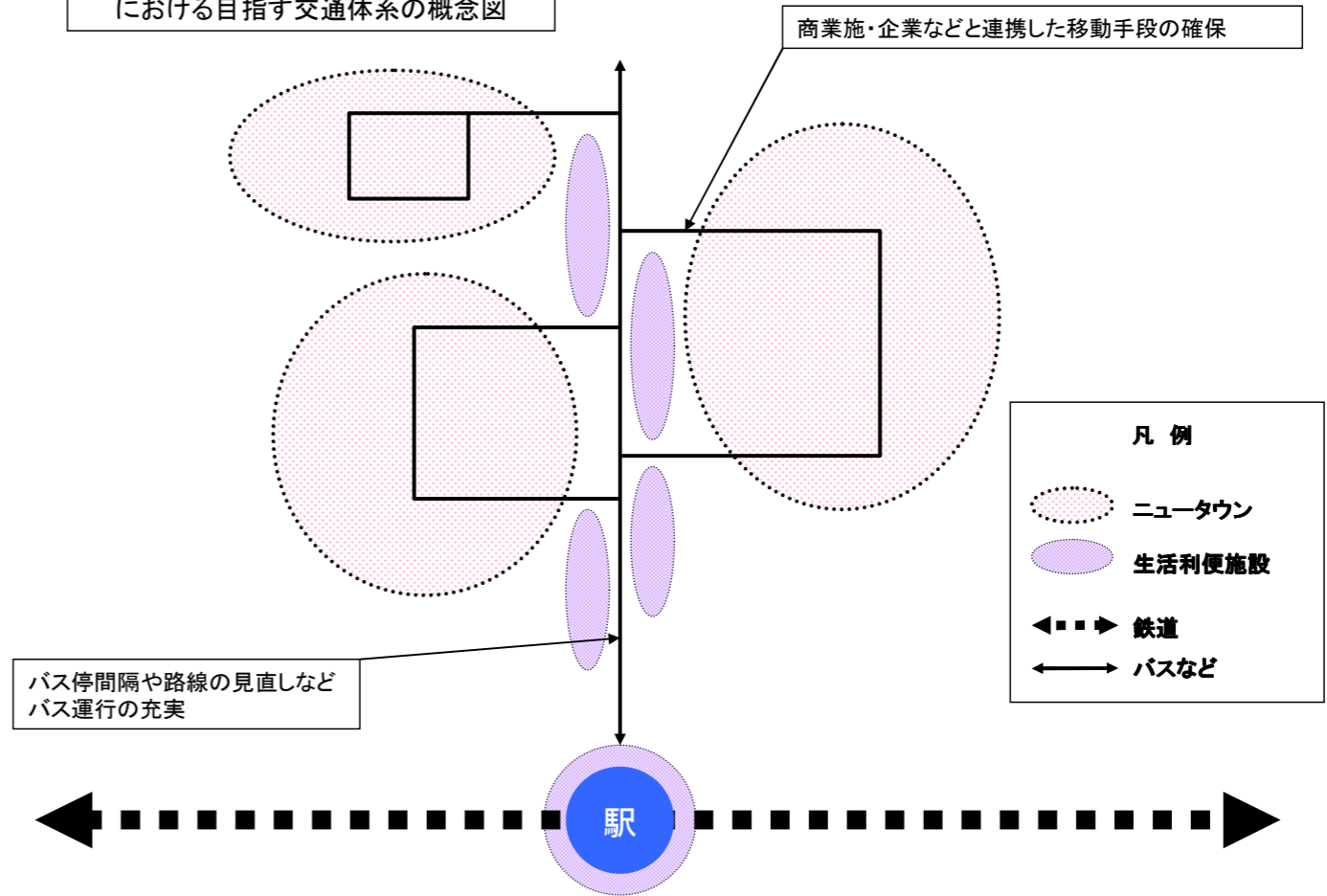
上図:主に長田・兵庫区に隣接する山麓部
 下図:主に灘・東灘区に隣接する山麓部

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
<p>・開発に合わせて同時期に同じ世代が転入した結果、年齢構成が偏っている</p> <p>・開発から年数が経過したニュータウンでは高い高齢化率となっている</p> <p>・駅周辺に生活利便施設が集積し、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る。</p> <p>・生活利便施設が幹線道路沿道などに立地する団地では、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、ロードサイドに生活利便施設が立地</p> <p>・自動車の分担率が高いところもある</p> <p>・駅近隣の団地や比較的平坦な地形の団地では、自転車の分担率が高い</p> <p>・道路の幅員が狭く、勾配がキツイといったような状況から、移動に制約が出る団地もある</p> <p>・開発から年数が経過し、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、生活利便施設の衰退や、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公共交通の利用者が減少し、公共交通の運行に影響や、移動困難者の発生が懸念される</p> <p>②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、高齢者などの移動が困難となる</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>④公共交通で対応できない移動需要への対応として、かしこいクルマの使い方を考える必要がある</p>	<p>鉄道駅周辺で開発された団地では、最寄り駅へのアクセス性を高めるとともに、徒歩や自転車、公共交通を組み合わせ、移動しやすい交通環境を目指す。</p> <p>また、駅から離れて面的に開発された団地では、ロードサイドに生活利便施設が立地し、自動車を上手く利用しつつ、一方で自動車に頼らずに既存の路線バスや多様な手段を上手く活用し、移動しやすい交通環境を目指す</p> <p>①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> <p>②道路が狭い場所での移動手段の確保</p> <p>③歩行者・自転車の移動環境の向上</p> <p>④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>バス停間隔や路線などバス運行の見直し</p> <p>バス停の待合機能の向上</p> <p>商業施設・企業・大学などと連携した取り組みの推進</p> <p>地域で支える小型車両を用いたバスの運行</p> <p>乗合(ジャンボ)タクシーの運行</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>自転車利用環境の整備、改善</p> <p>駐車場の有効活用(駐車場の集約化、需要に応じたパーク＆ライドの実施)</p> <p>カーシェアリング、相乗り(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

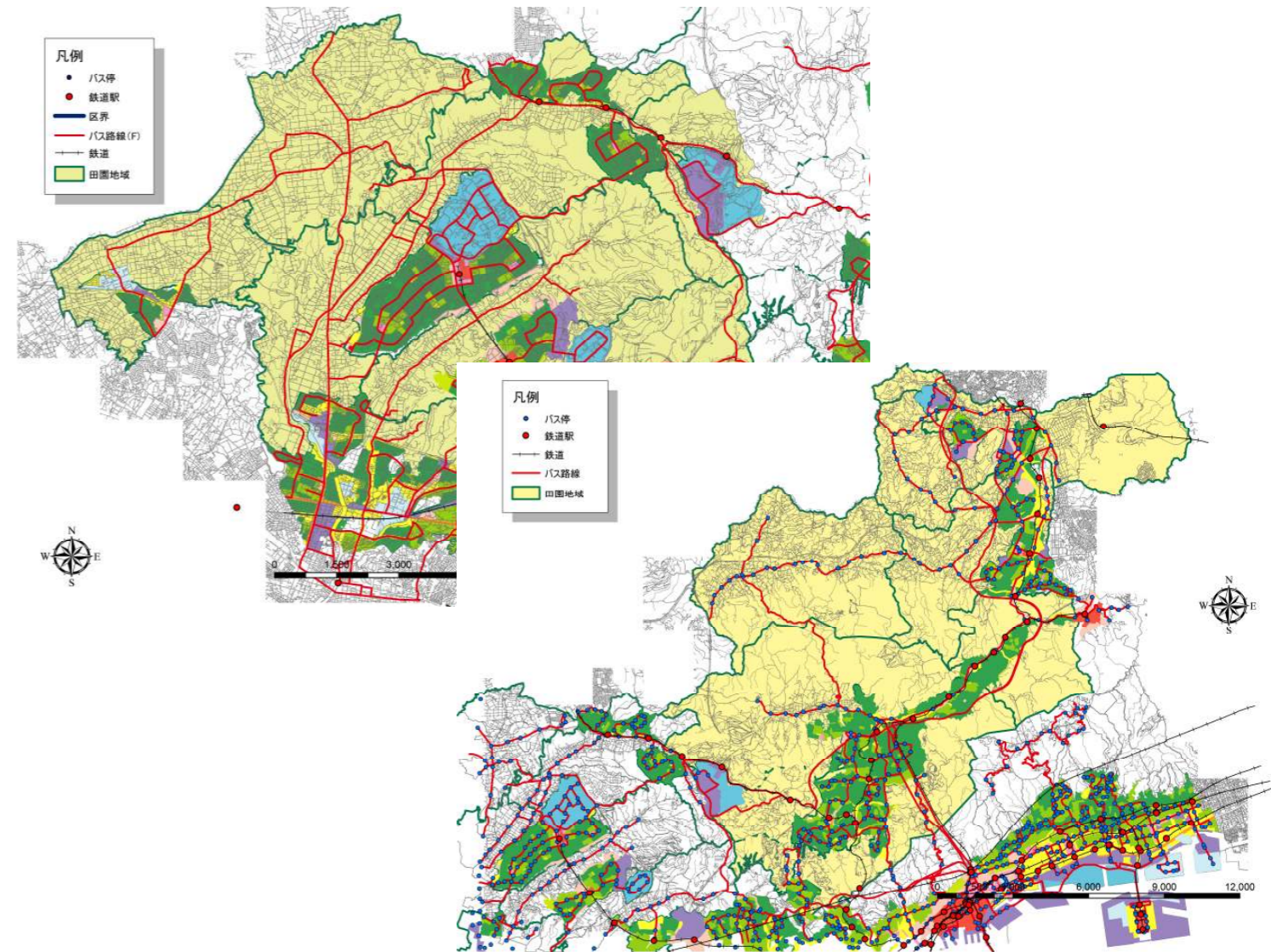
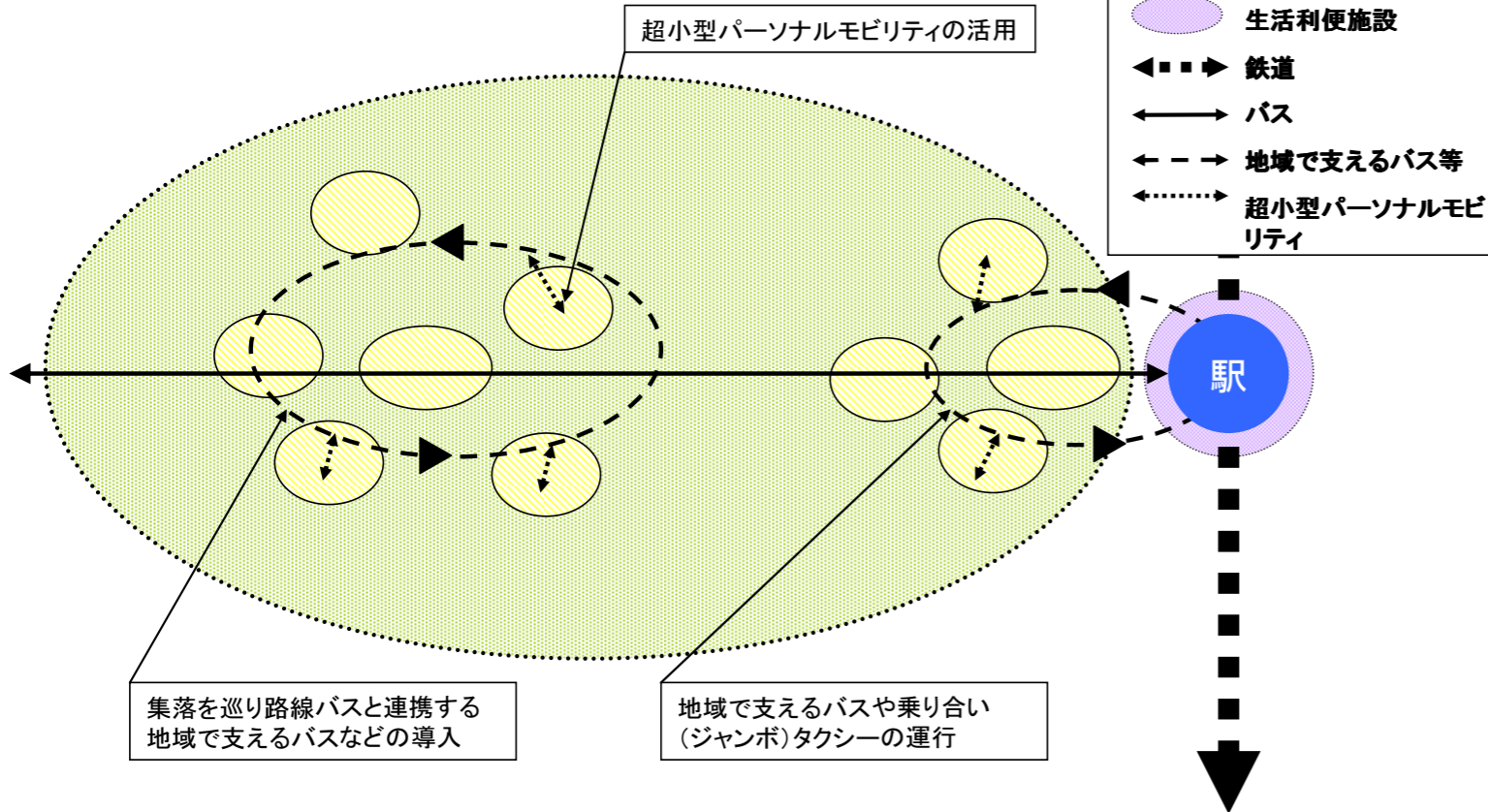


駅から離れて開発されたニュータウンにおける目指す交通体系の概念図



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>・産業としては営農活動が中心の地域で、市域の7割を占め、8万人が暮らしている</p> <p>・幹線道路から細い脇道に入ったところに集落が立地しており、集落が分散している状況にある</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</p> <p>・路線バスは幹線道路で運行されているが、人口密度が低いため採算を取るのが難しく、行政が運行補助を行っている路線</p> <p>・自動車の分担率が概ね6割を占めている</p> <p>・送迎の割合が比較的高く、特に65歳以上ではその傾向が顕著である</p> <p>・65歳以上の外出率が他の地域に比べて低い(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ある</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が増えることが予想されるが、人口密度が低く、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い。持続可能な地域の移動手段の確保が課題である</p> <p>①路線バスの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</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>人口密度の低さや分散型の集落の立地条件、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、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に対応するため、多様な移動手段を活用しながら、地域の実情に見合った、持続可能な交通環境の実現を図る</p>	
		①移動需要の少ない地域での移動手段の確保	<p>バス停間隔や路線などバス運行の見直し</p> <p>市域を跨るバス路線への運行補助</p> <p>地域で支える小型車両を用いたバスの運行</p> <p>自主運行バスの導入</p> <p>乗合(ジャンボ)タクシーの運行</p> <p>商業施設・企業・大学などと連携した取り組みの推進</p>
		①バス停までの移動手段の確保 ①かしこクルマの使い方の推進	<p>超小型パーソナルモビリティの活用</p> <p>駐車場の有効活用(駐車場の集約化、需要に応じたパーク&ライドの実施)</p> <p>相乗り(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>
		[関連施策]	
		②日常生活に必要なサービスの確保 ②交流・定住人口の増加促進	<p>移動販売や往診などの活用</p> <p>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</p> <p>地域活性化のイベントの実施等</p>

田園地域における
目指す交通体系の概念図



現況	現況課題や将来想定される課題	取り組みの方向性	施策	
<p>・自動車で六甲・摩耶山を訪れる人が多い</p> <p>・アクセス交通としてバスやケーブル、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、公共交通に割高感がある</p> <p>・六甲・摩耶山上の道路は歩道のない区間も多くある</p> <p>・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</p> <p>・来訪者の8割以上が兵庫県下や大阪府下のなど近郊都市から訪れている</p>	<p>自動車利用が中心となっているが、誰もが利用できる公共交通を使って訪れやすい交通環境が求められる</p> <p>①公共交通によるアクセスは、乗り継ぎが多く、自動車に比べて利便性が劣る</p> <p>②山上では歩道が途切れる区間があり、歩きやすい環境となっていない。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</p> <p>③周遊ルートや交通手段の情報案内が不十分である</p> <p>④来訪者の増加に繋がる方策が求められる</p>	<p>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、観光地に見合う交通手段の導入を図る</p>		
			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充実(乗り継ぎ利便性向上) ICカードや企画乗車券などを用いた料金施策の実施 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 観光地での楽しい交通手段の導入 ハイキング道の充実 超小型パーソナルモビリティの活用
			③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
	[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	

六甲・摩耶山における目指す交通体系の概念図

