

兵庫県における地域交通の 現状と課題

平成29年8月2日
兵庫県知事 井戸敏三

兵庫県における地域交通の現状と課題

1.現状と課題

- 兵庫県の地域交通の課題
- 旅客運送事業を取り巻く状況の変化

2.取組事例

- 交通事業者間の連携強化
- 交通事業者、地域、行政の一体的取組
- 交通サービスの向上と地域の活性化
- 市街地の渋滞緩和に向けた取組

3.問題提起

- “生活の足”の維持確保
- 広域ネットワークの活性化・維持
- 基幹道路ネットワークの早期整備



1. 現状と課題

兵庫県の地域交通の課題

都市近郊部・地方部

○鉄道

例：【北神急行電鉄(都市近郊部の鉄道)】

他事業者と相互直通運転をしているにもかかわらず、建設費を個別事業者のみが償還 → 生活路線では日本一高額の初乗運賃

鉄道料金の格差(事業者によって、また地域によって大きな料金格差) → 利用者に残る不公平感

ex. 同様の距離でも事業者が違くと…【北神急行】新神戸～谷上：7.5km 440円(県助成後360円)【JR】大阪～尼崎：7.7km 180円
同事業者でも地域が違くと…【JR】三ノ宮～大阪：30.6km 410円 姫路～西明石：32.0km 580円

例：【JR山陰本線、播但線(地方部の鉄道)】

普通・特急列車の便数減少、車両施設の老朽化 → 利用者数の減少 → 「快速列車」と称する駅とばし

○路線バス

運転手不足等により廃止、減便等(淡路地域:10年で20%減便) → 幹線としての機能不全 → 学生、高齢者等の移手段の消滅

○コミュニティバス

導入は路線バスとの競合回避が原則 → 運行ルート、運行時間、運賃、乗降場所等制限 → 路線バスに影響を与える運行が困難

(運行に関する許認可等には地域公共交通会議の合意が必須)

○公共交通空白地有償運送(コミュニティバスの課題に加え、)

有償の場合は原則登録(運転手の講習受講、運行管理体制の整備等が必要)

→ 地域にとって導入のハードルが高く、担い手の確保が困難

都市部

○通勤・通学時に混雑する都市鉄道

例：【ポートライナー】

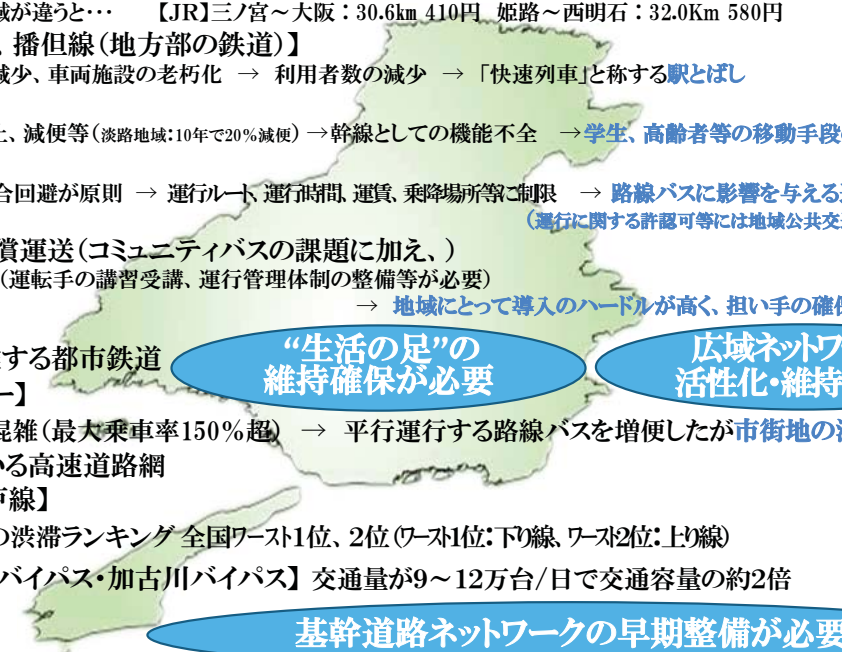
朝の通勤通学時に混雑(最大乗車率150%超) → 平行運行する路線バスを増便したが市街地の渋滞で遅延

○慢性的に渋滞している高速道路網

例：【阪神高速神戸線】

都市高速道路の渋滞ランキング全国ワースト1位、2位(ワースト1位:下り線、ワースト2位:上り線)

【国道2号姫路バイパス・加古川バイパス】交通量が9~12万台/日で交通容量の約2倍



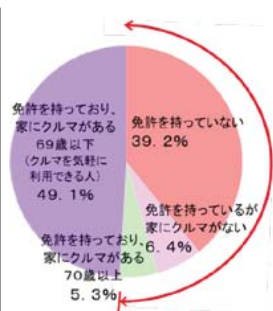
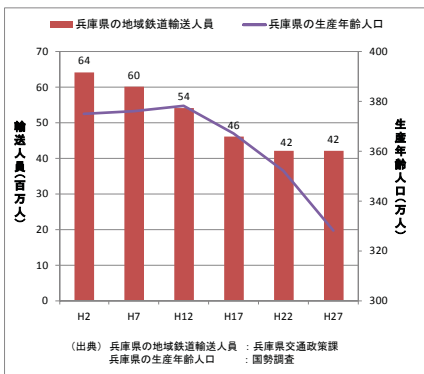
1. 現状と課題

旅客運送事業を取り巻く状況の変化

1 加速する高齢化・生産年齢人口減少

○地域交通利用者数の減少による事業者の経営悪化

○しかし、2人に1人がクルマ移動制約者で公共交通は重要



2 交通事業者の課題

○不採算路線への対応

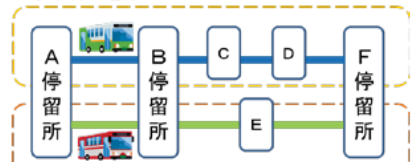
・路線撤退、減便等で住民の足が消失 (H19年但馬地域では99系統で撤退申出)

○利用者利便を無視した事業者間の競合

・同一方面の鉄道・バスのダイヤ重複、案内情報の不備等

・同一目的地でも、停留地点が異なるバス運行

A事業者の運行ルート

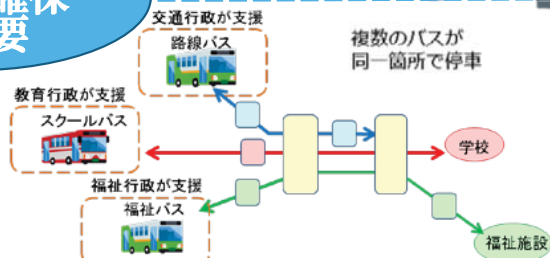


“生活の足”の維持確保が必要

3 他の分野との協調不足の表面化

○観光施策、福祉施策、教育施策、まちづくり等との協調が不十分

・路線バスとスクールバス、福祉バスの並行運行等



2. 取組事例

交通事業者間の連携強化

生活交通バスの事例

1 交通事業者間の連携

- 電車とバスの乗継改善
 - ・複数事業者間のダイヤ改善(姫新線沿線)
 - ・乗継施設の整備・改良(JR明石駅前広場等)
- 料金のシームレス化に向けた取組
 - ・生活交通バス、私鉄といった異なる事業者の参画により一枚の定額切符で乗り降り自由に周遊できるバス活性化キャンペーン(バス旅ひょうご)



JR明石駅前広場の整備



あかしビジョン
(JR明石駅案内情報盤)

2 利用者の利便性向上

- 乗換抵抗の軽減
 - ・高速バスへのICカードシステム導入補助(淡路3市等)
- 案内情報の充実
 - ・乗換路面誘導表示の設置(JR土山駅等)
 - ・わかりやすい情報提供(JR明石駅等)



観光利用企画券
バス旅ひょうご



スクールバスのコミュニティバス化(養父市)

3 他の分野との協調

- 観光・教育分野との協調
 - ・鉄道駅を起点に観光地を周遊するワンコインバス(たじまわる)
 - ・スクールバスのコミュニティバス化(養父市、新温泉町等)
- 運輸事業との連携
 - ・貨客混載(全但バス・ヤマト運輸)



「塩屋しおかぜ」
タクシー車両を活用(神戸市)



「住吉台くるくるバス」
小型バス車両を活用(神戸市)

4 地域力を活用した高齢者等移動制約者の移動手段の確保

- 地縁団体等による自主運行バスの導入
 - ・住民企画の事業者委託による乗合タクシー等(神戸市、西宮市等)
 - ・マイカーを用いた公共交通空白地運送(淡路市)



マイカーの利用(淡路市)

4

2. 取組事例

交通事業者、地域、行政の一体的取組

JR姫新線の事例

JR西日本

【サービス向上】

- ・新型車両の導入(自治体による無利子貸付)
- ・施設改良(自治体による補助)
- ・ダイヤ改正
- ・増便等
- ・駅毎の利用状況調査



新型車両の導入

サービス向上

利用促進

県・市町

姫新線利用促進・活性化同盟会

【利用促進活動】

- ・チャレンジ300万人乗車作戦
- ・啓発ポスターの設置・配布
- ・車両基地見学会
- ・イベント列車の運行
- ・沿線イベントによる啓発活動
- ・広域時刻表の制作

チャレンジ
300万人
乗車作戦



利用促進活動

【利用者データによる検証】

- ・増減要因を分析(利用検証会議等)

【検証結果に基づいた取組】

- ・ダイヤ改正・増結の提案
- ・通勤助成
- ・P&Rパーキング、駅舎改築等



2年連続利用者
300万人突破

今後は

山陰本線、
播但線にも
取組を広げて
実施

2. 取組事例

交通サービスの向上と地域の活性化

神戸電鉄の事例

【現状と課題】車両の老朽化の進行

- 1 H28年度までの県及び沿線市町による40億円の無利子貸付及び神戸電鉄の自助努力により鉄道事業全体の経営利益は黒字化
iii hRS①(NAK)SNW億 円⇒hRX①TNQ億 円)
- 2 一方、経営の効率化のため投資抑制してきたことから、車両の老朽化が進行(43編成中11編成が製造後40年以上)

【対応】新型車両導入の推進

- 1 経営体力を踏まえた新型車両導入の推進
⇒3年間で5編成更新予定(H29:2編成、H30:2編成、H31:1編成)
- 2 沿線自治体が一体となって安全運行確保の取組を支援



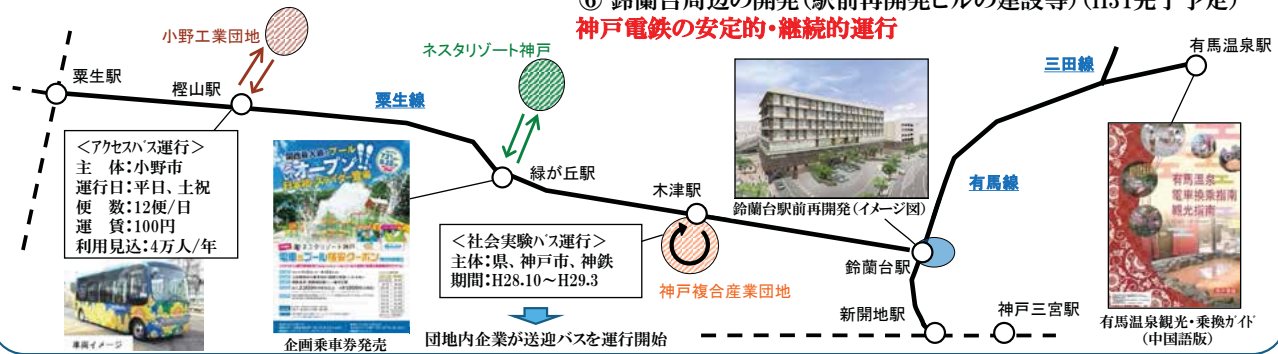
【新型車両導入の推進による効果】

- 1 安全運行の確保
- 2 快適性向上による輸送サービス改善
- 3 多言語表記によるインバウンド対応の充実
- 4 省電力化による経費節減(6割カット)
- 5 長期的な運行継続に資する経営基盤の構築

地域活性化(新型車両導入と合わせて様々な取組を展開)

- ① 神戸複合産業団地と最寄駅を結ぶ社会実験バスの運行(H28年度)(H29年度からは団地内各企業が最寄駅からの送迎バスを運行)
- ② インバウンド向けの観光・乗換ガイド等の作成(H28年度)
- ③ リゾート施設(ネスタリゾート神戸)と連携した企画乗車券の発売(H29.7~)
- ④ 小野市による工業団地へのアクセスバス運行(H29.9~)
- ⑤ 神鉄・自治体による駅施設(トイレ等)美装化計画の策定(H29年度)
- ⑥ 鈴蘭台周辺の開発(駅前再開発ビルの建設等)(H31完了予定)

神戸電鉄の安定的・継続的運行



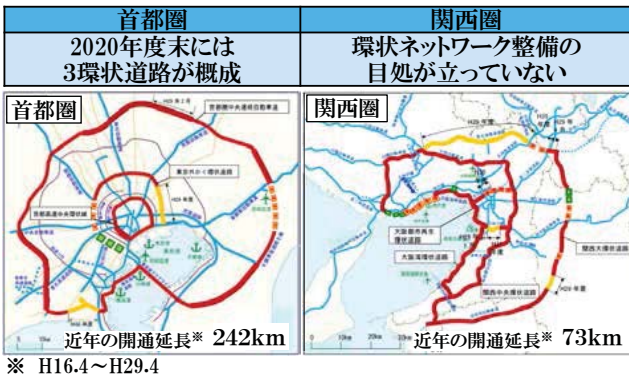
2. 取組事例

市街地の渋滞緩和に向けた取組

1 関西都市圏の基幹道路ネットワーク整備

基幹道路の役割

- ①渋滞の緩和、②交流の拡大、③緊急輸送の確保、④産業の活性化 など



2 渋滞交差点、問題踏切への対応

- 新渋滞交差点解消プログラム(平成26~30年度)
5か年で70か所の渋滞交差点の半減を目指す



街路事業による渋滞交差点の解消
 (H28年9月完成)
 都市計画道路尼崎宝塚線 武庫川交差点(尼崎市)

- 踏切すっきり安心プラン(平成26~30年度)
5か年で80か所の問題踏切の半減を目指す



連続立体交差事業による開かずの踏切の解消
 (H29年3月高架切替完了)
 阪神電鉄鳴尾駅付近(西宮市)