

# 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

### 都市近郊区・地方部

#### 鉄道

例：【北神急行電鉄(都市近郊区の鉄道)】

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

同じ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、高齢者等の移動手段の消滅**

#### 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、乗降場所等に制限 **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

“生活の足”の  
維持確保が必要

広域ネットワークの  
活性化・維持が必要

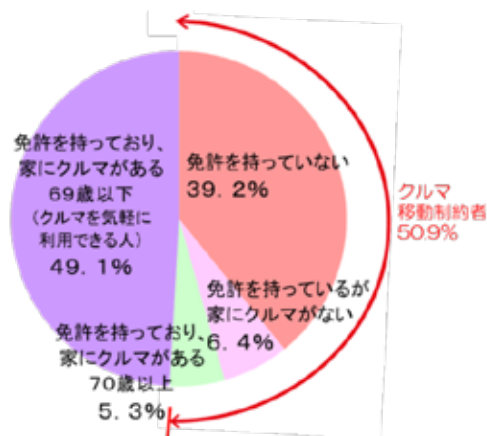
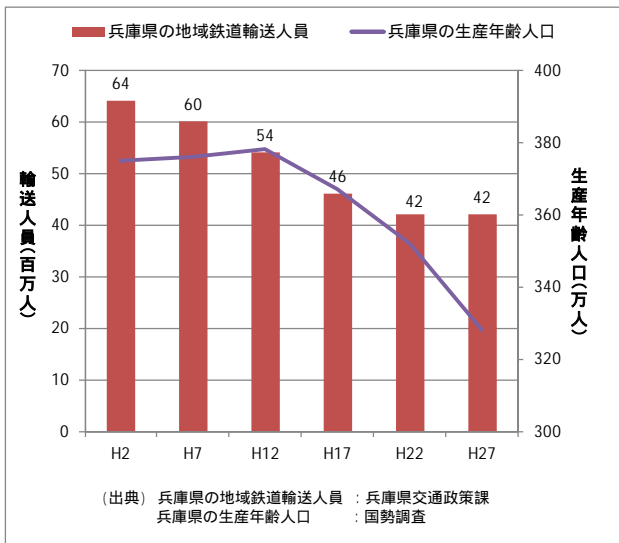
基幹道路ネットワークの早期整備が必要

# 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



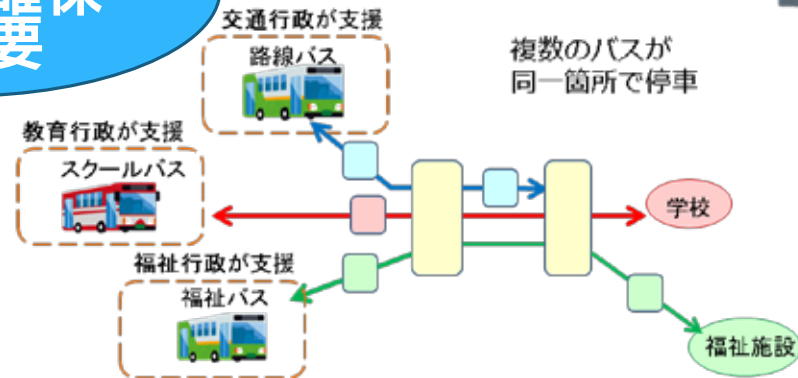
兵庫県全体のクルマ移動制約者の割合  
出典：第5回京阪神パーソナルトリップ調査

**“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

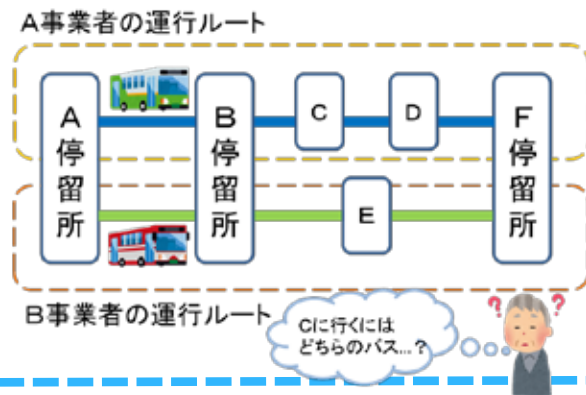
・路線バスとスクールバス、福祉バスの並行運行等



## 2 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



## 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)



## 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**



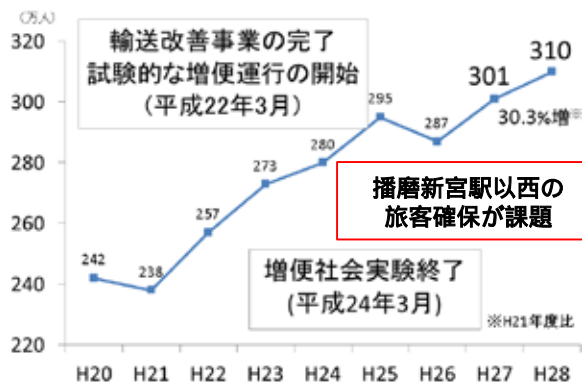
利用促進活動

##### 【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

### 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  
hRS SNW億円 hRX TNQ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

旧型車両



新型車両



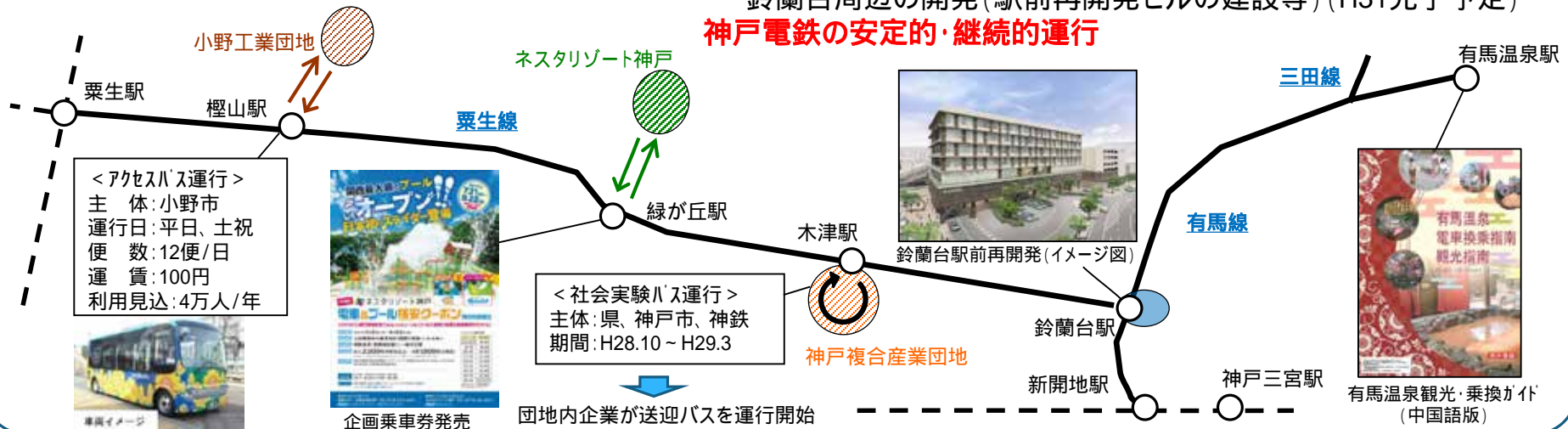
#### 【新型車両導入の推進による効果】

- 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)

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)  
インバウンド向けの観光・乗換ガイド等の作成(H28年度)  
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~)  
小野市による工業団地へのアクセスバス運行(H29.9~)  
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)  
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

渋滞の緩和、 交流の拡大、 緊急輸送の確保、 産業の活性化 など

首都圏	関西圏
2020年度末には 3環状道路が概成	環状ネットワーク整備の 目処が立っていない



### 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

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



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)



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)



## 1 地域交通制度の見直し

現状：自治体に許認可権限がなく、地域の実情に応じた運行に支障

具体には

- ・ **地域住民の生活基盤を維持するため、地域住民の交通手段に関する課題解決に向け、地域において自ら考え実行できる仕組みを導入**

路線バスやタクシーなどの旅客自動車運送事業に関する事務・権限の移譲など、地域の実情に応じた公共交通体系の形成に資する措置を実施

< 現行道路運送法等における地域交通(路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等)の支障事例 >

- ・ バス停留所は路線定期運行の許可を受けたものしか利用できず、区域運行や自家用有償旅客運送等は、既存のバス停留所に停車できない。
- ・ 標準処理期間が長いことや申請手続が煩雑であることにより、ダイヤ改正や運賃改定のタイミングが左右されたり、事業者が改定を見送ったりすることがあった。
- ・ 広域の地域公共交通再編実施計画を変更する際に、変更に関係のない市町や事業者の承認が必要であり、協議に時間を要す。
- ・ 県境をまたいで運行している路線バスにおいて、他県の路線バスとの競合区間における乗降制限により、住民や観光客等の利便性が大きく損なわれている。



## 2 地域のニーズに合わせたコミュニティバス運行に向けた制度・ガイドライン見直し

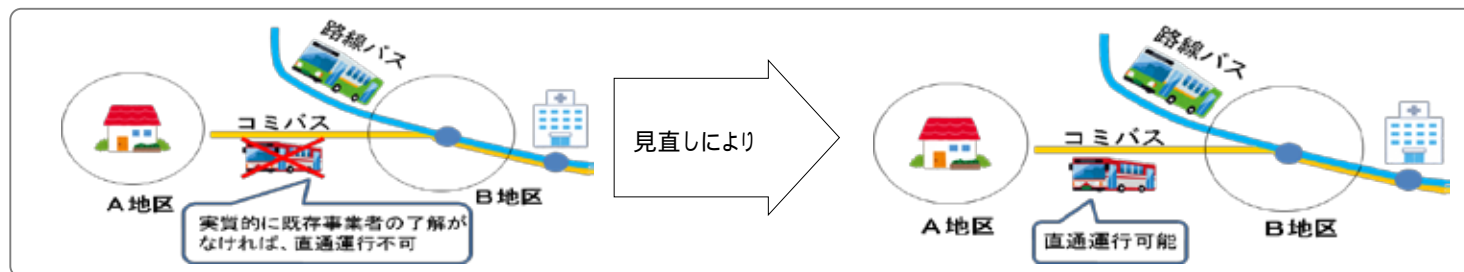
### (1) コミュニティバス導入における地域公共交通会議等の取扱いの見直し

現状：既存事業者の意向が強く反映されるため、利用しやすいコミュニティバスの導入が困難

具体には

**・市町が認める場合には、コミュニティバス導入を可能に！**

（コミバス導入に際し、事業者が調整を申し入れた場合は、地域公共交通会議等に諮り、地域福祉に責任持つ市町長がその必要性を認めれば、運行を可能とする。）



### (2) 市町村、NPO等が運行するコミュニティバス(自家用有償運送)の運行可能エリアの見直し

現状：市町村、NPO等が運行するコミュニティバス等は原則同一市町内の運行に限定

具体には

**・市町境ではなく生活圏を意識した運行エリア設定を可能に！**

（路線バスを補完する移動手段として、通院、買い物等の日常生活に至便な運行エリアの設定を可能とする）

### 3. 問題提起

## “生活の足”の維持確保

### 3 地域交通における運転員不足の解消

#### (1) 第二種免許取得にかかる受験資格要件の緩和

現状:

第一種免許

普通  
受験資格:18歳以上

第二種免許(旅客自動車運送事業用)

普通・大型  
受験資格:21歳以上、普通免許等保有3年以上

・自動車技術の進展などを踏まえ、要件を緩和!

具体には

〔経験年数要件の緩和:3年の期間を1年半程度に短縮〕  
〔年齢要件の緩和:20歳以上に引き下げ〕

緩和後:

第一種免許

普通  
受験資格:18歳以上

第二種免許(旅客自動車運送事業用)

普通・大型  
受験資格:20歳以上、普通免許等保有1年半以上

#### (2) 新たな技術、仕組みの導入促進

現状:運転員不足による路線バスの減便等サービス低下

・無人自動運送サービスの導入  
都市部、地方部を問わず、輸送サービスの低下が著しい人口減少  
エリアにおいて社会実験を実施し、実用化に向けたルール整備等  
を進め優先的に導入される枠組みを検討!

具体には



無人自動運送サービス

## 1 地方部のJR路線(山陰本線、播但線、福知山線等)への支援

現状: 国レベルの基幹交通であり、地方部の生活交通も担う路線であっても、JR西日本等は国が定める補助要綱において、原則的に補助対象事業者から除外されており、早期の在来線の高速化等が困難な状況

具体には

補助要綱を見直し、厳しい経営を強いられている地方部のJR路線への支援を強化

兵庫では

山陰本線、播但線、福知山線等の維持・利便性向上のため、地上設備改良等にかかるJRの費用負担を県及び地元で支援

新型車両導入や線形改良等による在来線の高速化、駅とばしの解消、特急列車の延伸(はまかぜ、おき等)

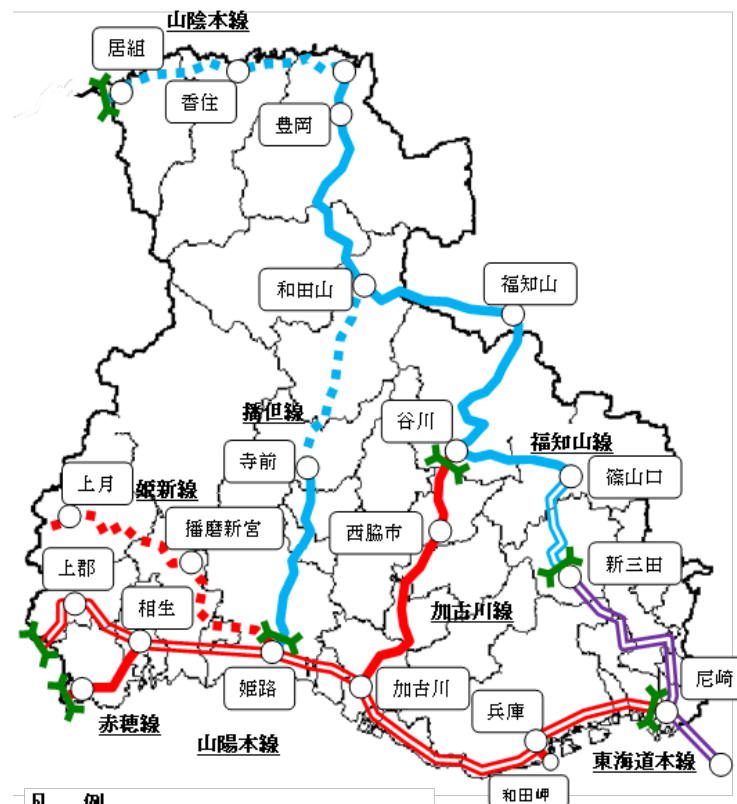


特急はまかぜ



特急スーパーおき

県内JR路線の整備状況



凡例

	近畿統括本部		福知山支社
	神戸支社	大阪支社	
複線・電化	==	==	==
単線・電化	—	—	—
単線・非電化	●●	●●	●●



## 2 都市近郊部の鉄道への支援強化

現状：高度経済成長期において急速に進展したニュータウン開発に呼応し、都市圏への通勤・通学者を輸送してきた都市近郊部の鉄道では、生産年齢人口の減少に伴い、運賃値上げ等による経営改善を迫られている状況

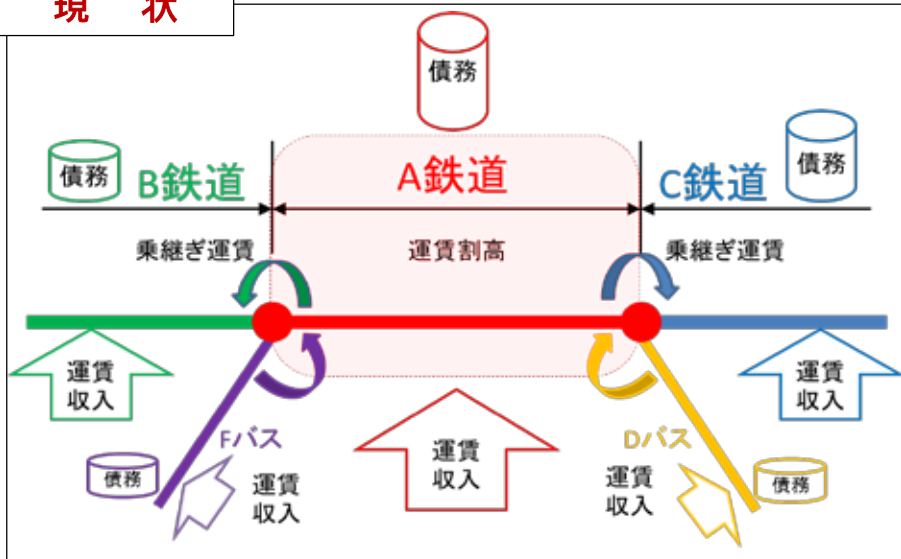
具体的には

・北神急行が優先的に国庫補助が受けれるよう地域鉄道に位置づけるなど、都市近郊部の鉄道への支援強化

将来的には

複数事業者の運行・運賃等を一元的に調整する枠組みが必要  
(A鉄道の事業をB鉄道あるいは、C鉄道の事業に組み込むなど)

現 状



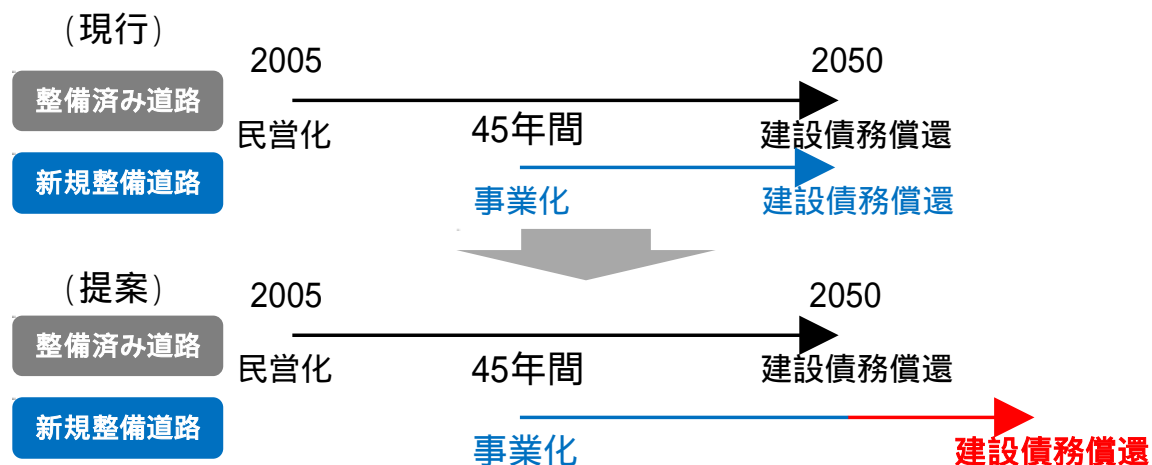
人が移動する上では、相互補完の関係にあるにも関わらず、個別の事業者が債務償還する仕組み

## 1 有料道路の料金徴収期間の延長

現状：高速道路会社の建設債務償還期限は、2050年9月30日までとされており、今後、新設又は改築を行う高速道路では、建設債務の償還期間が短く、必要な事業費が確保できない。

・**有料道路制度を有効に活用するため、料金徴収期間の延長を！**

具体には



## 2 道路整備事業の国の負担、補助割合の継続、拡充

現状：「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」に定める国の負担又は補助の割合の嵩上げが、平成29年度で終了（疏猴唬道窺翡緊 ROS工WOQP、灶舂疏猴唬翡緊楠 UOQP工UNUOQP@）

・**現行の国の負担又は補助の割合を平成30年度以降も継続するとともに、さらなる拡充を！**

具体には

〔 高規格幹線道路、地域高規格道路等の早期整備 〕