

神戸市地域公共交通網形成計画の 中間見直し素案について (説明資料)

神戸市都市局公共交通課

■ 現行の施策



都心での「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」の推進と広域結節機能の向上

都心では、人と公共交通優先の空間に変えていくとともに回遊性の向上を図り、歩く人が中心のまちの実現に向けた交通体系への見直しを行います。今後、都心におけるまちづくりと合わせて交通環境の整備や交通手段の充実を図ります。また、神戸の玄関口となる三宮・新神戸駅等の広域交通結節点の機能向上、接続強化を図ります。



えき〜まち空間（イメージ図）



三宮クロススクエア（イメージパース）

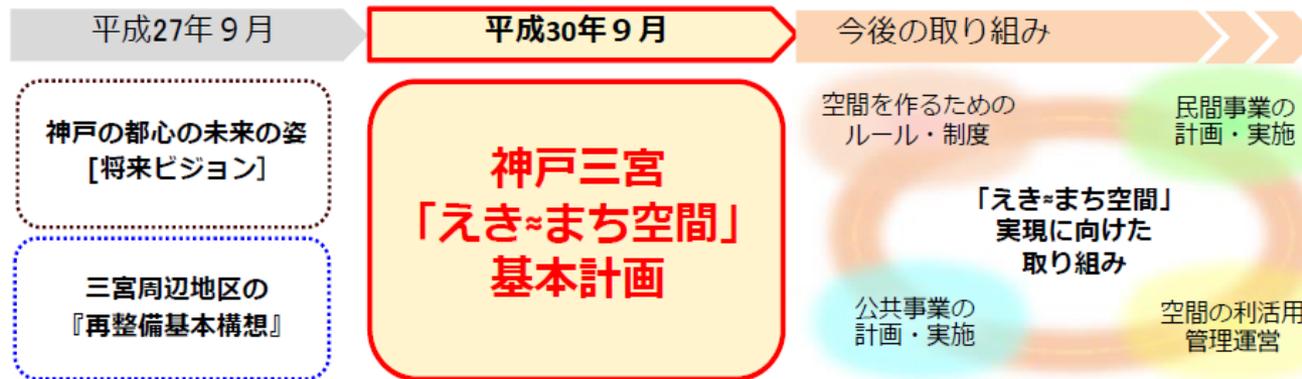
■ 5年間での交通を取り巻く環境変化

「えきまち空間」基本計画の策定（H30.9）

1. 基本計画作成の目的

「三宮クロススクエア」をはじめとする公共施設の計画や、民間施設に期待される機能や設えなどについて、**官民共通の具体的な目標像及びその実現に必要な取り組み**を示すことを目的に作成しました。

2. これまでの経緯



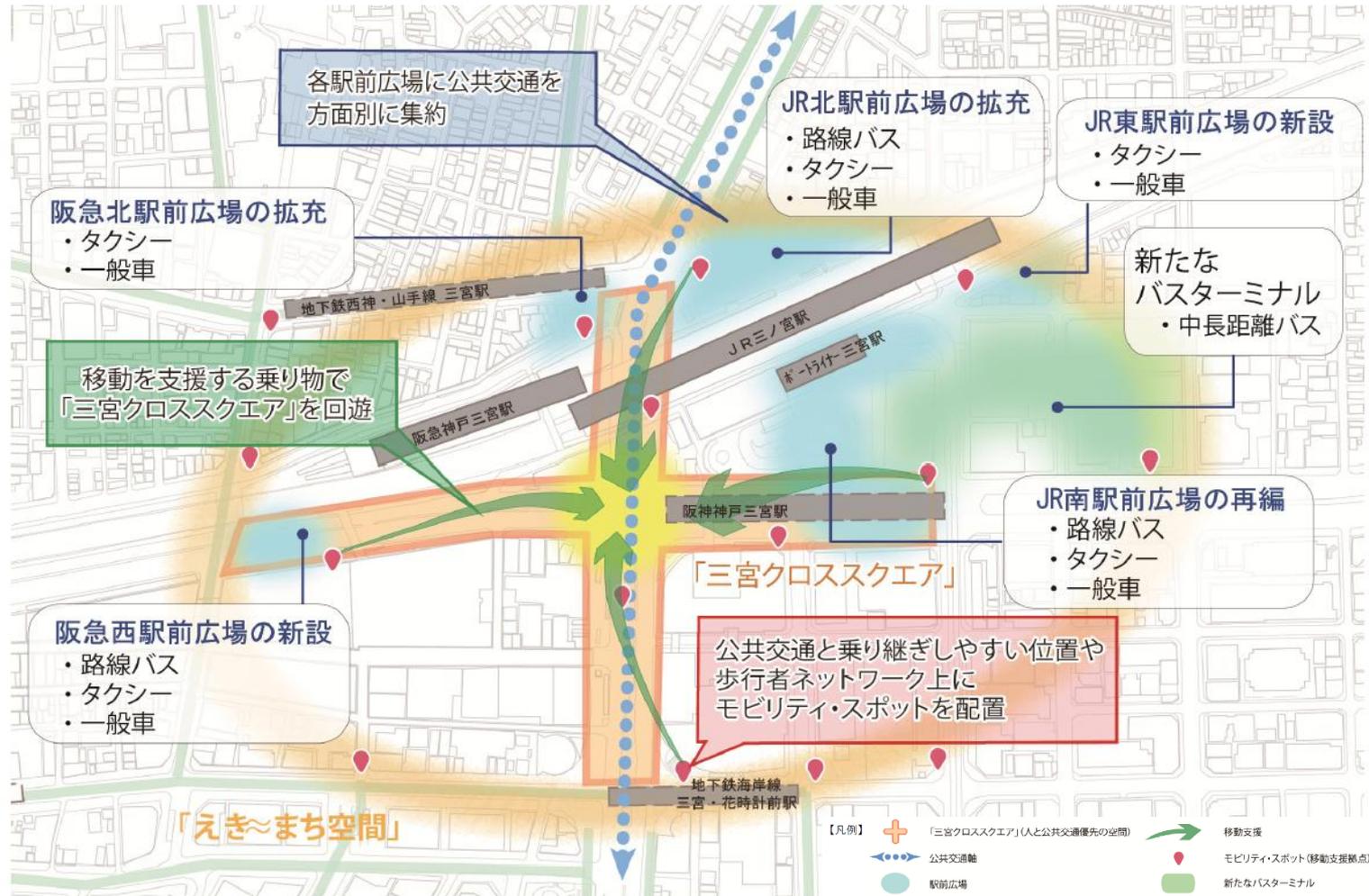
3. 「えきまち空間」の目標像

- ① 三宮の6つの駅があたかも一つの大きな「えき」となるような空間
- ② 「えき」と「まち」が行き来しやすく、より便利で回遊性を高める空間
- ③ 美しき港町・神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間

■ 5年間の交通を取り巻く環境変化

「えきまち空間」基本計画の策定 (H30.9)

<公共交通の利便性の向上のイメージ>



■ 5年間の交通を取り巻く環境変化

「えきまち空間」基本計画の策定（H30.9）



■ 5年間での交通を取り巻く環境変化

バスターミナル整備に向けた基本計画の策定 (H30.3)

誰にでもわかりやすい交通結節点へ

新たな中・長距離バスターミナルの整備

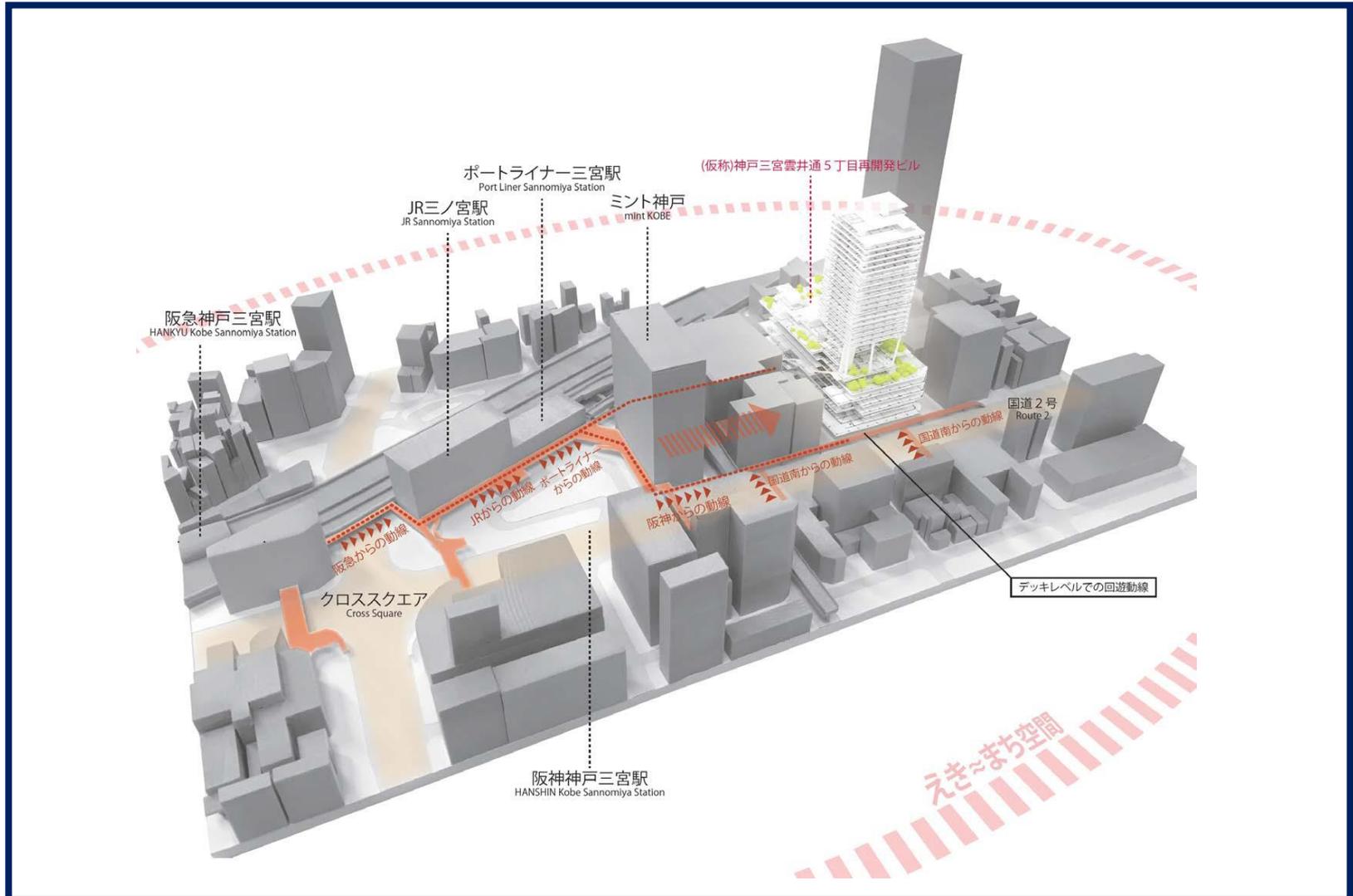
6箇所に分散したバス停を集約し、
西日本最大級の中・長距離バスターミナルを再開発ビルと併せて整備



新たなバスターミナルの整備イメージ

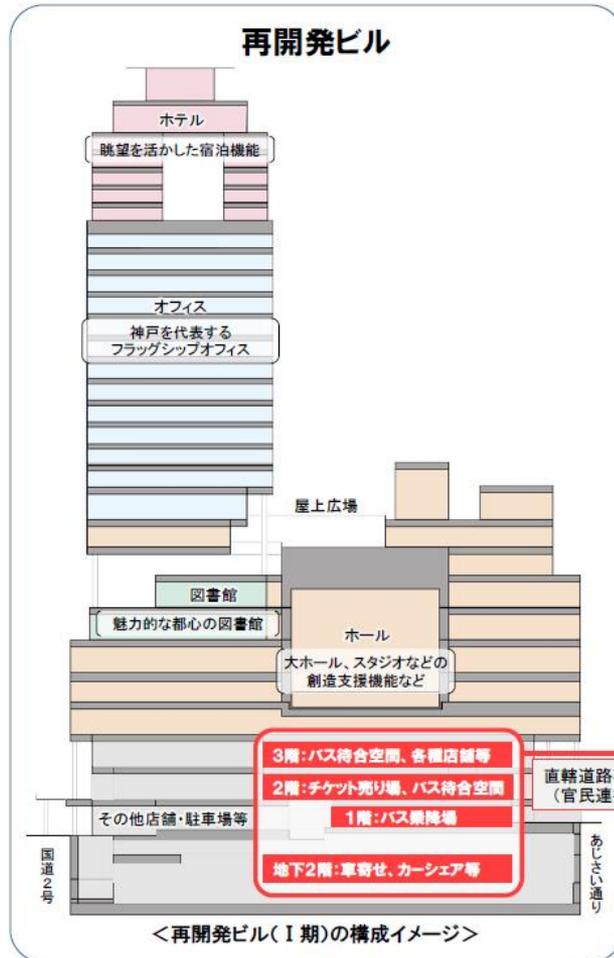
■ 5年間の交通を取り巻く環境変化

神戸三宮雲井通5丁目地区都市再生事業の都市計画決定 (R2.3)



■ 5年間の交通を取り巻く環境変化

国道2号等神戸三宮駅前空間整備事業計画の策定 (R2.3)

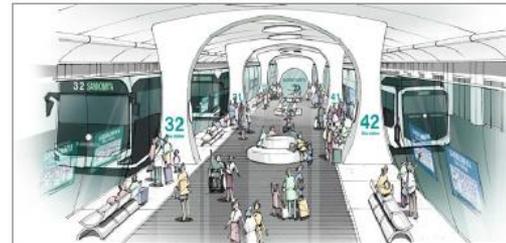


新たな中・長距離バスターミナル

中・長距離バス停の段階的な集約、神戸らしさが演出された充実したバス待合空間の整備とともに、2次交通として、多様なモビリティなども利用できる交通結節点を整備し、乗換・待合環境を改善。



<待合空間のイメージ(2階・3階の吹抜け)>



<バス乗降空間のイメージ(1階)>



防災拠点

災害時に再開発ビルを一時滞在施設等として活用するとともに、新バスターミナルに鉄道の代替輸送機能及び多言語に対応した情報発信機器等を整備し、安全・安心な空間を創出。

※三宮クロススクエアとも連携

※今後、民間事業者等との協議で変更になる場合があります。

■ 5年間での交通を取り巻く環境変化

まちなか拠点の整備（元町エリア）

整備前



整備後



■ 5年間で交通を取り巻く環境変化

ウォーターフロントエリア再開発の状況



■ 5年間での交通を取り巻く環境変化

税関前歩道橋のリニューアル（デザインコンペ）

（代表者）株式会社エイト日本技術開発 （構成員）株式会社イー・エー・ユー



■ 5年間での交通を取り巻く環境変化

連節バス本格運行開始（R3.4予定）

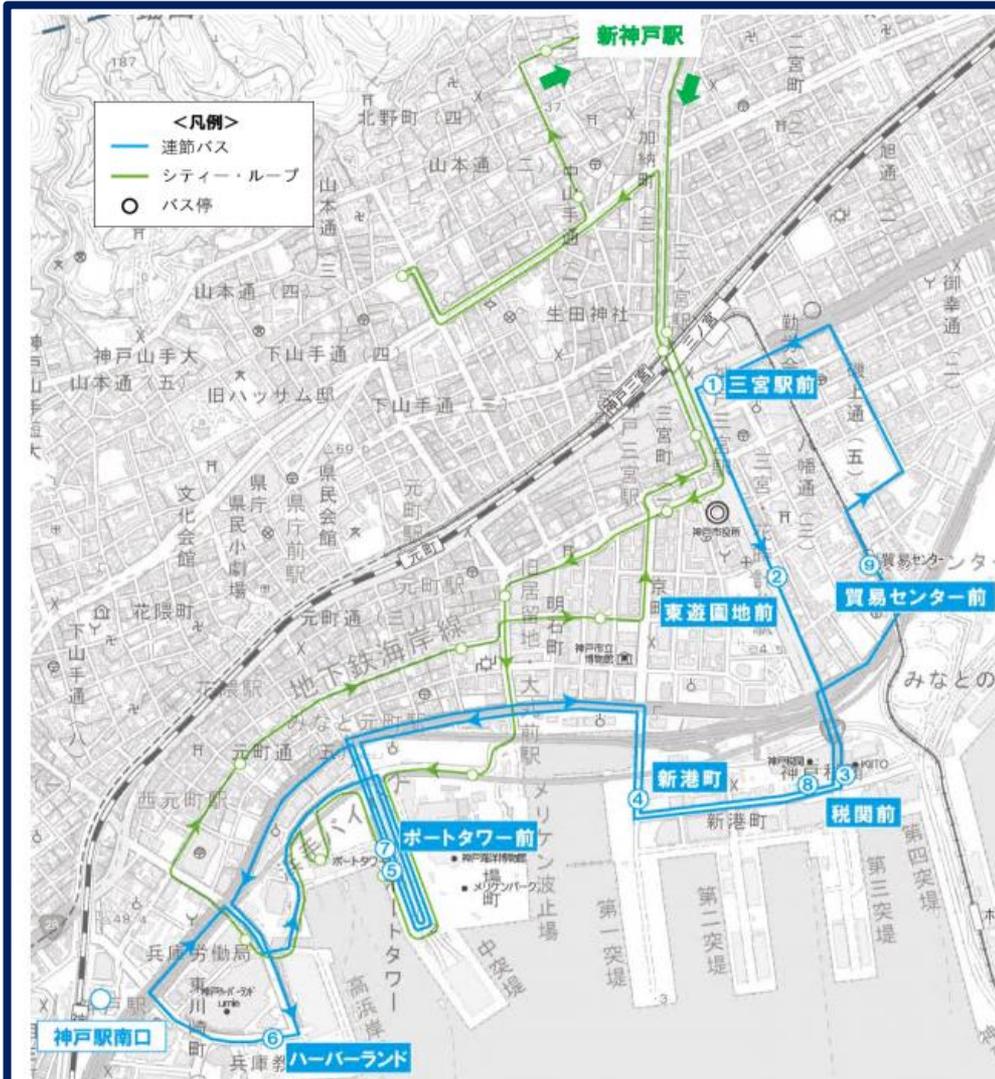
○車両デザインコンセプト

- ▶ 「神戸らしい進取の気風」を感じる新しい乗り物感
- ▶ 持続性の高い、シンプルで美しいスタイリング
- ▶ 駅前からウォーターフロントへ向かう、期待感
- ▶ 新しい風景、夜景の創出
- ▶ 安心感と安全性の向上



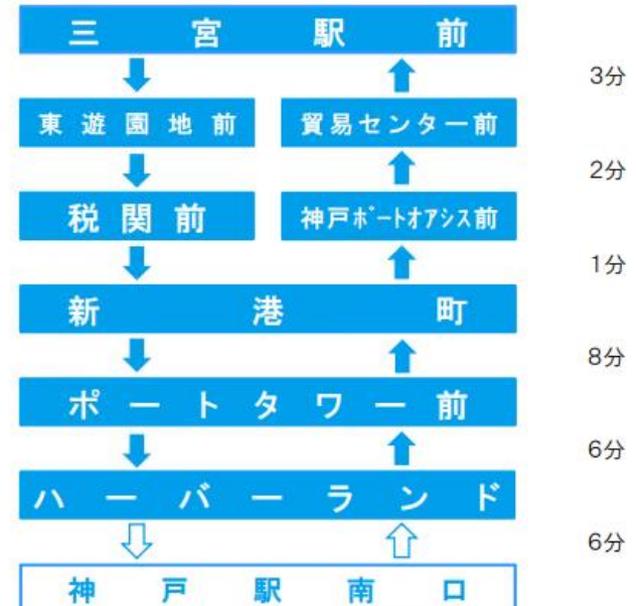
■ 5年間の交通を取り巻く環境変化

連節バス本格運行開始 (R3.4予定)



■ 運行計画 (案)

- ・ 車 両： 連節バス4台 (R3.4時点は2台)
 - ・ 運 賃： 210円 (1日乗車券500円)
 - ・ 運行時間： 9:00 ~ 20:30
 - ・ 運行間隔： 20 ~ 30分
 - ・ 所要時間： 約45分 / 1周
- ※開始時期： 令和3年4月頃



※神戸駅への進入路とルートについて検討・協議中
了解が得られ次第、神戸駅バス停の運用開始

5年間で交通を取り巻く環境変化

三宮再整備全体スケジュール

令和2年9月時点

【スケジュール】

	H29年度 2017年度	H30年度 2018年度	R元年度 2019年度	R2年度 2020年度	R3年度 2021年度	R4年度 2022年度	R5年度 2023年度	R6年度 2024年度	R7年度 2025年度	R8年度 2026年度	R9年度 2027年度	
神戸三宮「えきまち空間」 (三宮クロススクエア)	基本計画 (案) 策定	基本計画策定	社会実験	設計・工事						第1段階	2030年頃 第2段階	
新たなバスターミナルの整備	基本計画 策定	事業計画策定	都市計画・事業手続き	権利調整	工事						I期供用開始	
新港突堤西地区再開発	ポットア ンス 開業	第1突堤基部再開発 事業者決定	設計・工事	順次操業開始								
新中央区総合庁舎	基本計画 (案) 策定	基本計画策定	設計	工事着工	工事	供用開始						
本庁舎2号館再整備	基本構想 策定	基本計画策定		事業者の選定 設計・工事								
さんきたアモール広場・サンキタ通			設計・工事	供用開始								
東遊園地再整備		北側 南側	設計	工事	供用開始							
			設計	工事	供用開始							
「神戸阪急ビル東館」建替え工事	開業											
JR三ノ宮駅ビル建替え工事	閉館	2023年度以降開業					※JR西日本グループ中期経営計画2022 より					

■ 5年間で交通を取り巻く環境変化

関西エアポート(株)による関西3空港の一体運営 (H30.10~)

神戸空港の運用規制緩和 (R2.3~)

発着枠の拡大

60回/日 → **80回/日**

運用時間の延長

7:00~22:00 → **7:00~23:00**

関西3空港懇談会 (令和元年5月)

■追加項目案

【背景】

- 「えきまち空間」基本計画の策定
- 元町エリア、ウォーターフロントエリア 等の進捗
- 神戸空港の規制緩和、ポートアイランドの土地利用の進捗

【取り組み内容】

- 新たな中・長距離バスターミナルの整備にかかる進捗

■ 現行の施策



西北神地域での基幹公共交通の維持

西北神地域では、急速な高齢化や通勤・通学者の大幅な減少、並行するバス路線への利用転換など、公共交通ネットワークを取り巻く状況が大きく変化しており、基幹公共交通の維持に向けて、自動車から公共交通への利用転換を促すとともにまちづくりと連携した取り組みを進めます。



凡 例	
	神戸電鉄（粟生線）
	神戸電鉄（有馬線）
	神戸電鉄（三田線）
	北神急行
	市営地下鉄（西神・山手線）
	地域交通拠点
	主なパークアンドライド 駐車場
	まちのゾーン
	田園のゾーン
	みどりのゾーン

西北神地域の交通体系図

■ 5年間の交通を取り巻く環境変化

北神急行線の市営化 (R2.6)

優れたアクセス性

10分

- ・通勤・通学の足
- ・災害時にも安定運行

高い運賃水準

550円

- ・膨大な建設費用
- ・二重の初乗り料金など

乗継割引 30円

北神急行線

- 谷上 - 新神戸 7.5km
- 神戸の都心と北摂・丹波地域を結ぶ広域交通網の一部を形成
- 市営地下鉄西神・山手線と相互直通運転を実施
- 阪急阪神ホールディングス(株)の連結子会社である北神急行電鉄(株)が運行

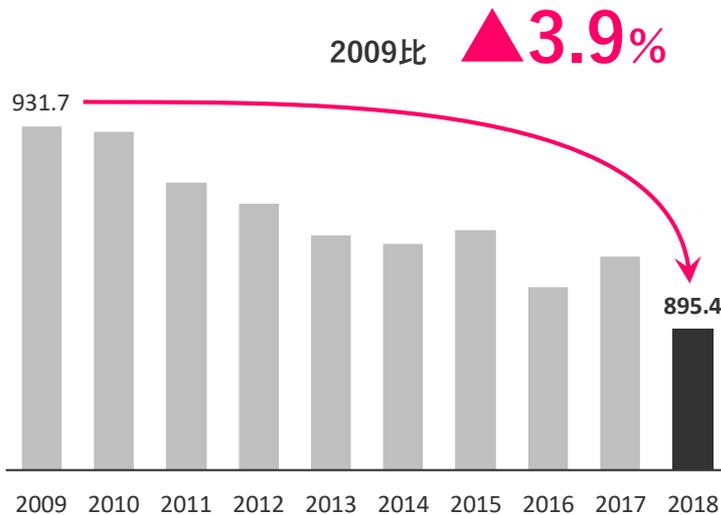


(出典：一般社団法人日本地下鉄協会HPを一部加工)

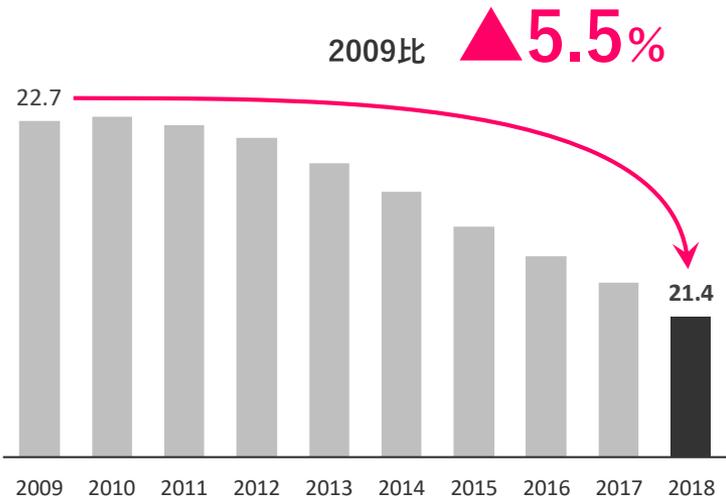
■ 5年間で交通を取り巻く環境変化

北神急行線の市営化 (R2.6)

年間乗降客数 (万人)



神戸市北区人口 (万人)



鉄道網の持続性に大きな課題

■ 5年間での交通を取り巻く環境変化

北神急行線の市営化 (R2.6)

人口減少・超高齢社会を迎える中、
地域基幹公共交通の維持・確保は極めて大きな課題



既存インフラである北神急行線を有効活用し、市営化することで

▶ 大幅な運賃低減による交通利便性の向上

▶ 北神・北摂地域のさらなる魅力向上 を図り、

人口減少の歯止めと持続可能な鉄道ネットワークの構築をめざす

<市営化前後の比較>	従 前	市営化後
運行事業者	北神急行電鉄(株)	神戸市交通局
運賃(谷上－三宮)	550円	280円(▲270円)
乗降客数(1日あたり)	約24,500人(H30年度)	約 31,600人(R2年度)※

※市営化後の乗降客数は当初見込み

5年間の交通を取り巻く環境変化

鈴蘭台駅周辺の整備（R2.7完了）

鈴蘭台駅周辺が変わりました！

TOWN DEVELOPMENT AROUND
SUZURANDAI STATION



再開発ビル(平成30年度完成)

Redevelopment building



5 駅舎を橋上化&バリアフリー化しました！

新たな駅舎を再開発ビルの3階と繋げ、ビルの中にエレベーターやエスカレーターを設置することでバリアフリー化されました。
また、再開発ビル1階入り口に電車の発車時刻が分かる電子看板、駅収札コンコースにバス発車時刻案内を設置しました。

4 再開発ビルにバス・タクシーが！

再開発ビル1階は、ピロニー形状になっており、立体利用による交通広場として、バス・タクシーの乗降場を整備しました。電車・バス・タクシー相互の乗り換えが安全でスムーズになりました。

再開発ビル周辺(令和2年度完成)

Around Redevelopment building

1 駅前広場を整備しました！

再開発ビルの東側には、タクシー乗り場もあるロータリーを整備。車と駅への送迎も便利になりました。さらに、周囲の花壇やプランターが並並みに美しいを与えています。



2 高架下通路がきれいになりました！

神戸電鉄の高架下(旧駅舎内通路部分)を、歩行者が東西方向に行き来できるよう神戸電鉄のご協力により、美装しました。



3 鈴蘭台交番が駅前広場に移動しました！

旧鈴蘭台交番は、駅から離れた場所にあったため、地域から駅前への移動が要望されていました。今回の再開発に合わせて駅前広場へ移動され、駅前の安全性が向上しました。



7 楽しく賑わう空間を！

再開発ビルの3階に「すずらん広場」というイベントスペースができました。季節のイベントや、展示会、物販などを行うほか、誰でも自由に演奏できるストリートピアノを設置し、賑わいと地域の交流を創出する場となっています。



6 北区役所が移転しました！

旧北区役所は、急な坂のうえにあったことや、庁舎の老朽化が進み、耐震性の不足や、バリアフリーの未対応などの課題がありました。駅直前の再開発ビルに移転することにより利便性が向上し、公共サービスを高めることができました。

■追加項目案

【背景】

- 北神急行線の市営化

■ 現行の施策



地域コミュニティ交通の維持・充実

需要に応じた効率的な公共交通ネットワークを形成するため、バス路線を再編し、持続可能な交通体系を維持します。また、鉄道駅や生活利便施設などへの移動手段を確保するため、多様な地域コミュニティ交通の導入を進めます。あわせて、地域コミュニティ交通の利用促進の取り組みを進めます。

■ 5年間での交通を取り巻く環境変化

地域コミュニティ交通支援制度の拡充 (R2.4)

地域コミュニティ交通の維持・充実

取り組みの考え方

地域の生活の足を確保するためのコミュニティバスや乗合タクシーなど
地域の実情に応じた多様な交通手段の導入を推進

地域コミュニティ交通の支援制度

【支援内容】

- 専門家派遣
- アンケート調査
- 試験運行にかかる経費に対する支援
- 田園地域における本格運行の支援

- 【新規】 ● 市街地における本格運行の支援



新たな地域コミュニティ交通支援制度への見直し(令和2年度～)

5年間で交通を取り巻く環境変化

地域コミュニティ交通支援制度の拡充 (R2.4)

神戸市における新たな地域コミュニティ交通支援制度 (令和2年度～)

(1) 新たなコミュニティバス導入支援制度

Point1 「地域の実施主体」から「地域・交通事業者・神戸市の3者による取組み」へ

乗って支えることを基本として、地域・事業者・神戸市の適正な役割分担により地域コミュニティ交通の実現を図る。
(地域・事業者・神戸市で運行に関する覚書締結)

役割分担	地域	乗って支える活動、利用促進活動
	事業者	安全管理、運行管理
	神戸市	導入支援、運行支援



Point2 地域の需要に応じた運行経費の一部補助

住民数、地形や道路の状況など、地域の実情に応じた移動手段を確保するため、市街地においても需要に応じて運行経費の一部を補助する支援制度を新設。
(既存の地域コミュニティ交通支援制度の拡充)

◆ 田園地域 ◆

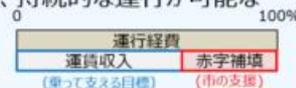
【運行経費】
補助額：対象経費から運賃収入を差し引いた額 (運行経費の上限75%)
【車両費】
補助額：補助額 対象経費の全額

◆ 市街地 ◆

【運行経費】(新規)
補助額：対象経費から運賃収入を差し引いた額 (上限50%)
【車両費】(拡充)
補助額：対象経費の3/5

Point3 「乗って支える目標」設定と「適切な運行形態」により、持続可能な運行の仕組みづくり

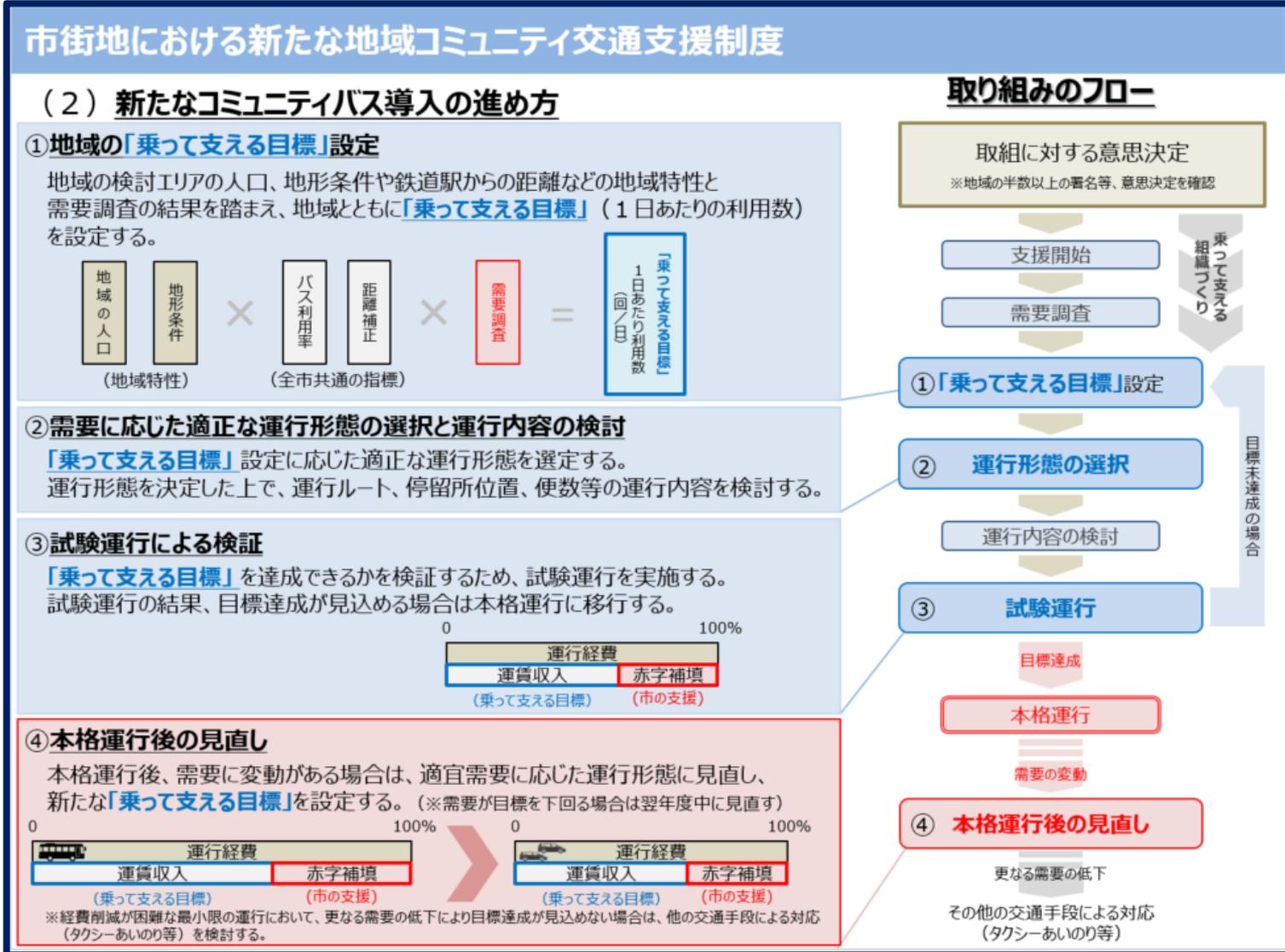
地域の需要に応じて「乗って支える目標」を設定し、それに基づく適切な運行形態により、運賃収入にあわせて市が運行経費の一部を支援することで、持続的な運行が可能な仕組みを構築する。



運行形態	輸送力	運行経費
タクシー車両	低	低
ミニバス車両	高	高

5年間の交通を取り巻く環境変化

地域コミュニティ交通支援制度の拡充 (R2.4)



■追加項目案

【取り組み内容】

- 支援制度の変更

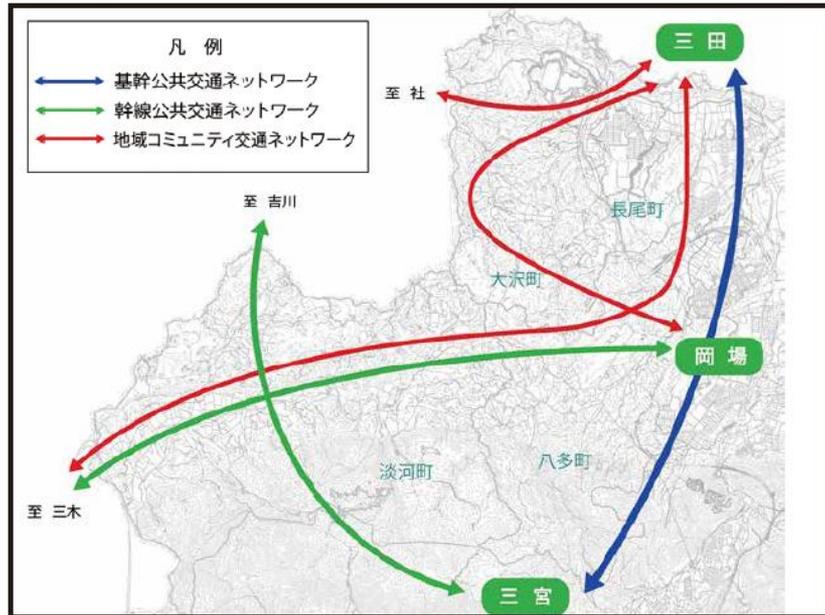
■ 現行の施策

施策 4

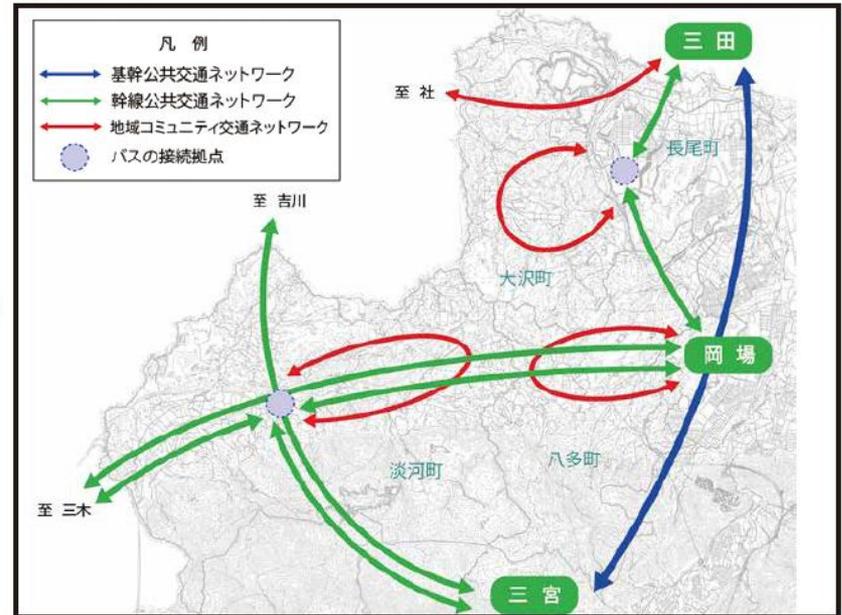
北神地域のバス路線再編

北神地域では、鉄道と連携し、バス路線の再編による持続可能な公共交通ネットワークを形成します。今後、「(仮) 北神地域公共交通再編実施計画」を策定し、隣接市にまたがる長大バス路線(主に淡河町、大沢町、長尾町、八多町の4町を通過するバス路線)を需要に応じて複数の路線に分割することや、交通課題を抱える地域において新たな地域コミュニティ交通の導入等を図ります。

【現在】



【再編後】



バス路線再編のイメージ

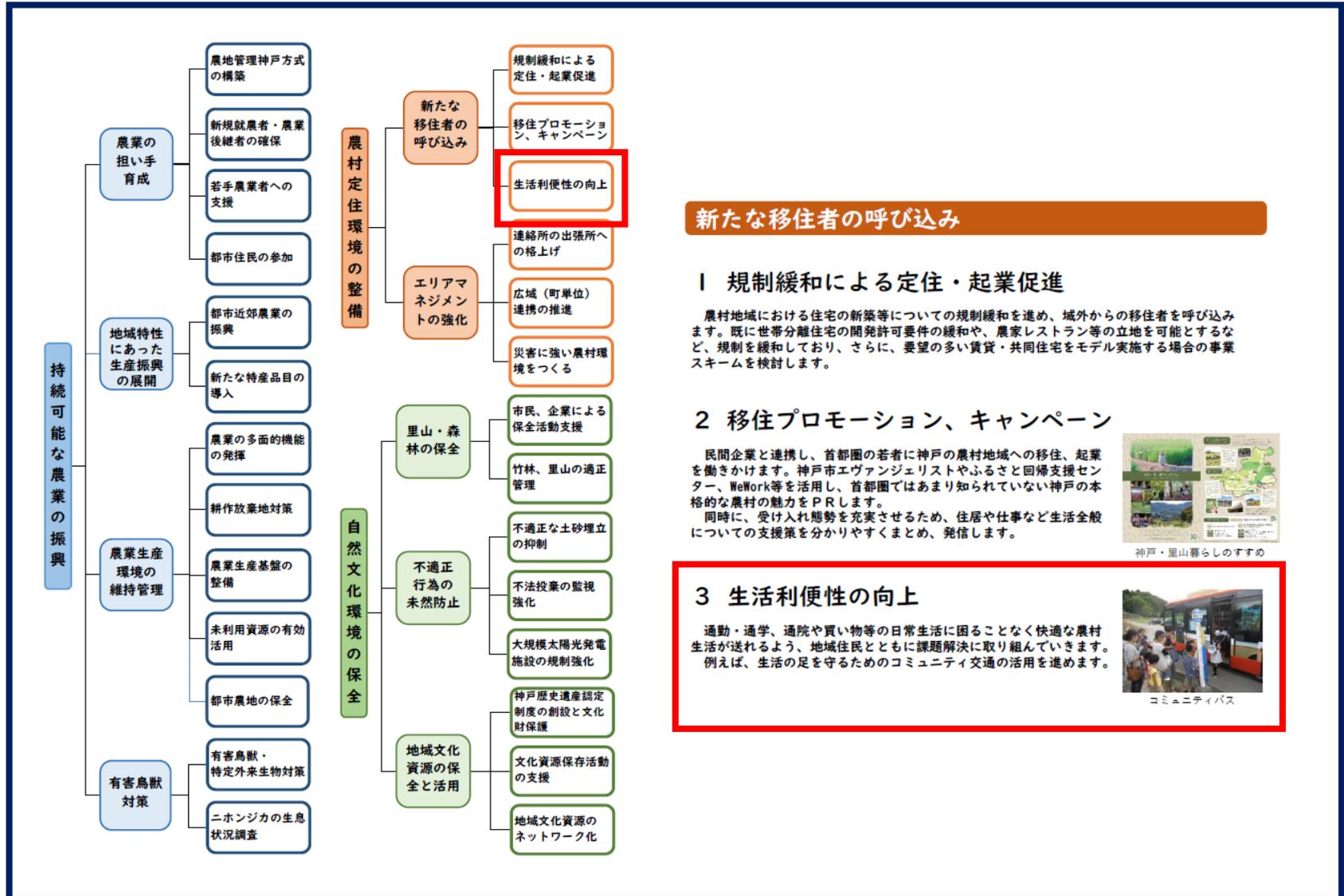
5年間の交通を取り巻く環境変化

北神地域のバス路線維持に関する提案 (H31.3)



5年間の交通を取り巻く環境変化

神戸 里山・農村地域活性化ビジョン (R2.5)



新たな移住者の呼び込み

1 規制緩和による定住・起業促進

農村地域における住宅の新築等についての規制緩和を進め、域外からの移住者を呼び込みます。既に世帯分離住宅の開発許可要件の緩和や、農家レストラン等の立地を可能とするなど、規制を緩和しており、さらに、要望の多い賃貸・共同住宅をモデル実施する場合の事業スキームを検討します。

2 移住プロモーション、キャンペーン

民間企業と連携し、首都圏の若者に神戸の農村地域への移住、起業を働きかけます。神戸市エヴァンジェリストやふるさと回帰支援センター、WeWork等を活用し、首都圏ではあまり知られていない神戸の本格的な農村の魅力をもPRします。同時に、受け入れ態勢を充実させるため、住居や仕事など生活全般についての支援策を分かりやすくまとめ、発信します。



神戸・里山暮らしのすすめ

3 生活利便性の向上

通勤・通学、通院や買い物等の日常生活に困ることなく快適な農村生活が送れるよう、地域住民とともに課題解決に取り組んでいきます。例えば、生活の足を守るためのコミュニティ交通の活用を進めます。



コミュニティバス

■追加項目案

【背景】

- 北神地域のバス路線再編についての取り組み
- 里山関連の取り組み

■ 現行の施策



観光地(六甲・摩耶山および有馬)での公共交通の利用促進

六甲・摩耶山および有馬において、既存の公共交通を活用し、自動車を使わずにアクセスしやすく、巡りやすい公共交通ネットワークの形成を図ることで、魅力的な観光地づくりに貢献します。また、既存の利用者だけでなく、増加する外国人観光客などの新たな利用者の創出を図ります。



摩耶山からの夜景



観光地での交通体系イメージ図

5年間での交通を取り巻く環境変化

六甲山グランドデザインの策定 (H31.4)

各ゾーンに共通する方策

- 主要アクションプラン
- 取り組むアクションプラン



方策1 六甲山の資源を継承する

瀬戸内海国立公園の一部である六甲山の自然や景観など、貴重な資源を次世代へ継承できるよう保護・保全、整備を図る。

- 適切な森林整備
- 景観を阻害する樹木の適切な伐採
- 治山・治水防災事業の推進
- 災害に強い道路整備



方策2 六甲山の魅力の向上を図り、情報を発信する

より魅力的に変わり続ける六甲山の情報を発信するとともに、多様な来訪者と双方方向コミュニケーションを図りながら、六甲山への愛着を醸成する。

- 六甲山のブランディング
- 多様なターゲットへのプロモーション (マスメディアとの連携等)
- 六甲山における情報の一元化 (ホームページ等)
- 六甲山各ゾーンごとの魅力の向上



方策3 時代にあった規制の見直しを行い、基準を明確にする

時代に即していない、見直しが必要な規制を見直すと同時に、不明瞭な基準を明確にして手続きの見える化を実現させる。

- 時代にあった規制の見直し
- 六甲山活性化に向けた相談窓口の設置



方策4 アクセスを改善し、回遊性を高める

バスやレンタサイクル、徒歩など多様な移動手段による快適な山上移動の実現について取り組む等、都市部から山上の広域的な回遊性を高める。

- 登山道、道標の整備 (多言語サイン整備)
- 山上での交通手段の充実 (バスを確定する楽しい交通手段の検討、レンタサイクルの活用)
- 深く安全に歩ける空間整備 (歩道整備)

※方策については、時代の変化やニーズの多様化等に対応し、柔軟に見直しを行う。



■ 5年間での交通を取り巻く環境変化

六甲山上スマートシティ構想の策定 (R2.5)

Creative Smart 六甲山上スマートシティ構想が目指す世界 Rokko Mountains Project's Vision

古来より、地域のシンボルとして親しまれてきた「六甲山」。

訪れる人の心をおおらかに包み込む、豊かで美しい自然。

多様な個性を迎え入れることで生み出されてきた新しい文化。

他にはない「六甲山」の魅力が、神戸に住む人々の心豊かな暮らしを育んできました。

10年後、20年後、そしてその先も、私たちが持つ魅力を大切に受け継ぎながら

今、神戸・六甲山をその先のステージへと進化させていきます。

美しい自然と先進的な技術が融合した環境や、

あらゆる枠を超えて有機的につながるコミュニティが、

あなたの発想に刺激をもたらし、イノベーションを加速させる。

ここから、日々世界をワクワクさせるモノやコトが発信されていく。

心豊かな未来の創造を目指す、すべての人とともに。

2020年、六甲山上スマートシティ構想、始動します。

■追加項目案

【背景】

- 六甲山グランドデザインの策定
- 六甲山上スマートシティ構想の策定

【取り組み内容】

- 六甲・摩耶山上の回遊性向上及び山上へのアクセス検討

■ 現行の施策



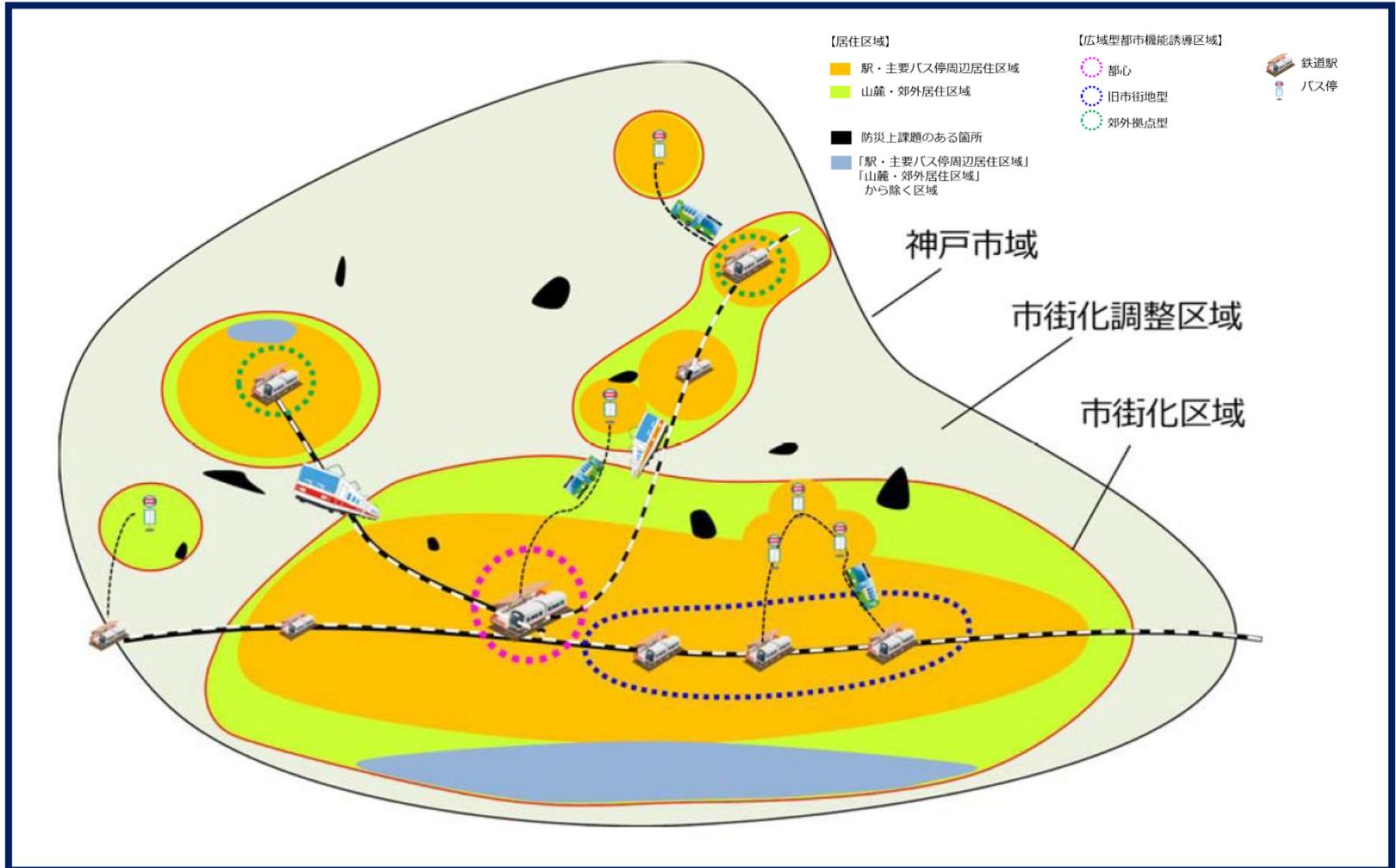
公共交通の利便性向上および利用促進

公共交通の利用環境を整備し、利便性向上を図ります。

また、自動車から公共交通への利用転換を促し、公共交通の利用促進を図ります。

5年間の交通を取り巻く環境変化

都市空間向上計画の策定 (R2.3)



■ 5年間での交通を取り巻く環境変化

ユニバーサルデザインタクシー導入補助 (R元.12～)



引用：国土交通省関東運輸局ホームページ
https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/tabi2/ud-taxi/ud-teach.html

5年間での交通を取り巻く環境変化

リノベーション・神戸

R3 予算プレスより

00

神戸を見違えるような街へ

住みたい街へ

駅周辺等リノベーション

リノベ第1弾

リノベ第2弾

リノベ第3弾



伊川谷駅



新長田駅



兵庫駅



神戸駅



三宮再整備



新神戸駅



西神中央駅



名谷駅



垂水駅



谷上駅



HAT神戸



新港突堤西地区



■ 5年間での交通を取り巻く環境変化

リノベーション・神戸 第1弾 (R元.9)

駅前空間の刷新

- ▶ 「まち」の顔である駅前空間を、輝きにつつまれ、憩いとにぎわいが生まれる空間へとリノベーションし、駅前空間のクオリティを一層高めます。

令和元年度の実績例

< 鉄道事業者との連携による駅施設の美装化 >

神戸電鉄 有馬温泉駅、山陽電車 板宿駅

有馬温泉駅における
照明柱の設置



■ 5年間での交通を取り巻く環境変化

データに基づく持続可能な路線バス網の構築に関する考え方の策定に向けた検討（R2.8～）

II - 4 取り組みの全体像

II 将来像と取り組み

有識者会議では、「考え方」の策定に向け、
必要なデータやその活用方法等についてご意見をいただきたい

活用できるさまざまなデータ

市バス交通調査
(2018年)

ICカード2タッチ化
(2021年度～予定)

携帯端末から取得できる
位置情報データ

住民基本台帳データ

地図データ

など

様々なデータを有効に活用

データに基づく
持続可能な路線バス網の
構築に関する考え方

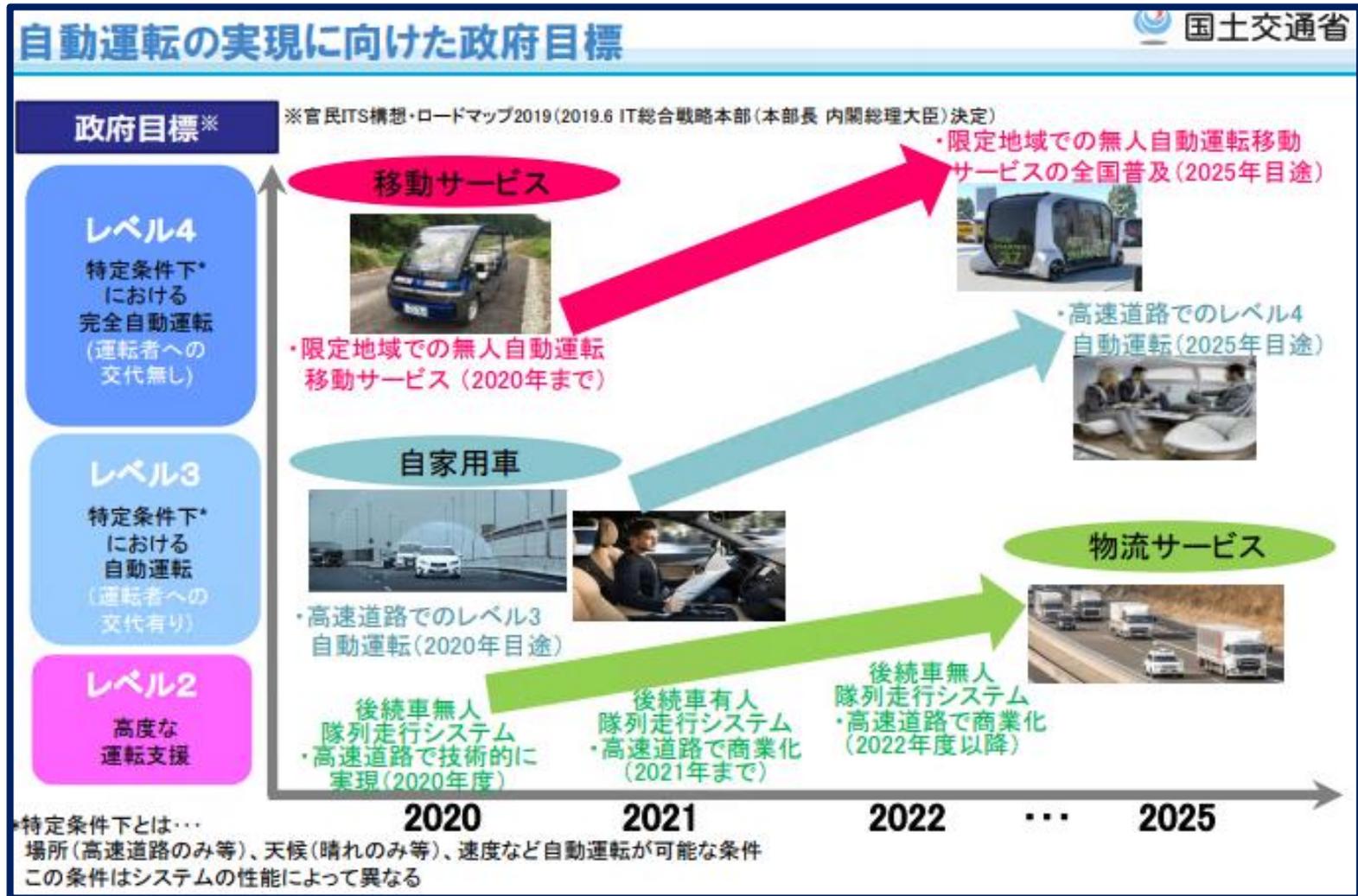
適切な路線・便数設定

もっと乗ってもらえる
バス路線をめざすとともに、
バスと小規模な交通手段との
ベストミックスを図る

きめ細かで
持続可能な交通環境

5年間で交通を取り巻く環境変化

自動運転を巡る動き



引用：国土交通省「令和2年度 第1回車両安全対策検討会（2020.7.7） 資料6」

<https://www.mlit.go.jp/common/001352348.pdf>

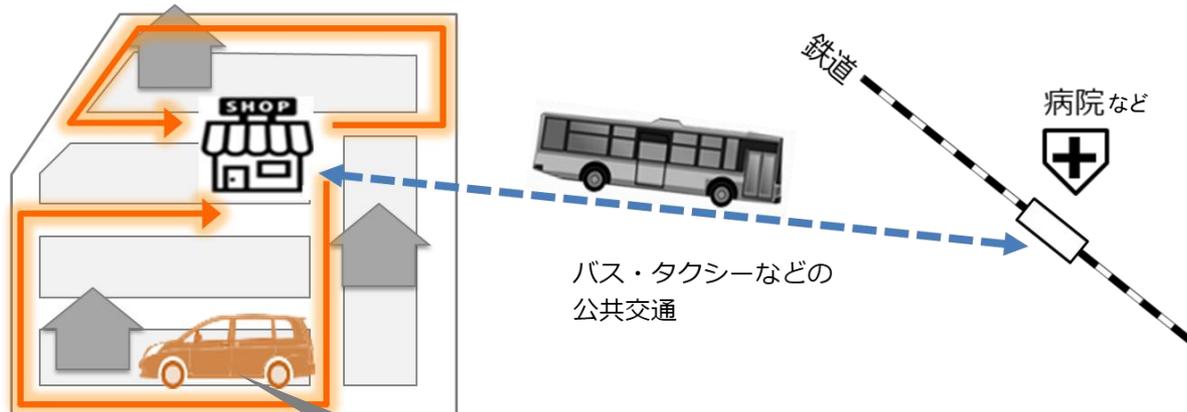
■ 5年間の交通を取り巻く環境変化

自動運転による交通サービス

(神戸市内の取り組み事例)

郊外のニュータウン（北区筑紫が丘）において、民間事業者と住民主導によりラストマイルの移動サービスの実現を目指して進められる実証実験のなかで運行コストの削減や安全性の向上を目的に、自動運転技術の活用が模索されている

イメージ



小規模かつ近距離の移動に対応したラストマイルの移動サービス



平成30年度の実証実験で使用した自動運転車両

■ 5年間の交通を取り巻く環境変化

MaaSの普及促進

【MaaS（マース：Mobility as a Service）とは】
 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの

引用：
 国土交通省ホームページ「日本版MaaSの推進」
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/>



5年間での交通を取り巻く環境変化

新型コロナウイルス感染症による影響

新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（鉄道）

○輸送人員については、50%以上減少と回答した事業者が、大手民鉄では7月に引き続き8月もゼロ、公営では7月の10%から8月は13%、中小民鉄では7月の15%から8月は18%となっている。

○9月以降については、大手民鉄・公営でやや改善を見込んでいるが、中小民鉄では、50%以上減少を見込む事業者が9月・10月とも16%となっているなど、引き続き厳しい状況が続くと思われる。

○支援制度については、資金繰り支援、雇用調整助成金を活用している事業者はそれぞれ54%、47%となっている（先月の調査時点では、それぞれ51%、37%の事業者が活用）。

○輸送人員（前年同月比）（9・10月は見込み）

○JR（新幹線等）の輸送人員（8月実績）

北海道新幹線	東北・上越・北陸新幹線	東海道新幹線	山陽新幹線	瀬戸大橋線	九州新幹線
77%減 (8/3~8/14)	74%減 (8/1~31)	75%減 (8/1~26)	75%減 (8/1~28)	63%減 (8/1~31)	66%減 (8/1~31)

○支援の活用状況

【資金繰り支援】
（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）

（回答：172者）

【雇用調整助成金】

（回答：167者）

※調査方法：全175者（JR旅客会社6者、大手民鉄16者、公営11者、中小民鉄142者）に対して、地方運輸局経由で影響をヒアリング

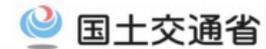
引用：国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（8末時点）」

<https://www.mlit.go.jp/common/001363025.pdf>

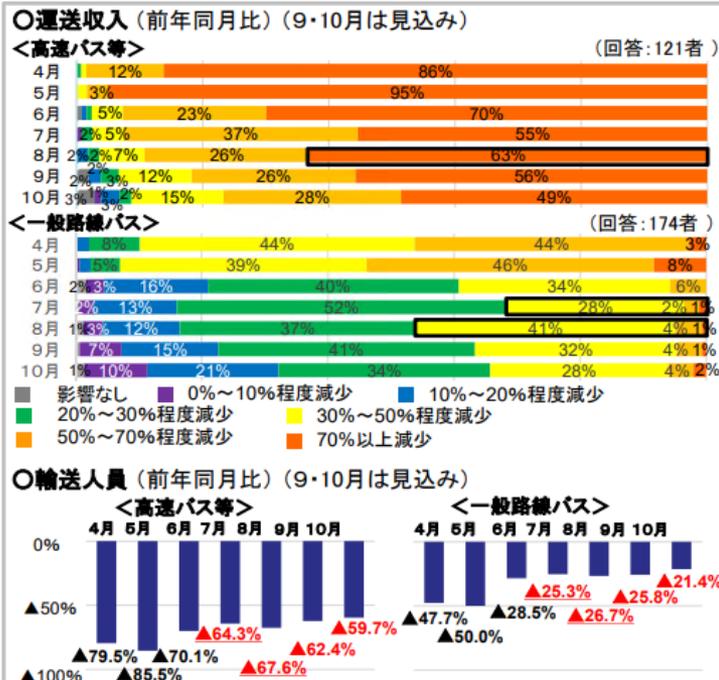
5年間で交通を取り巻く環境変化

新型コロナウイルス感染症による影響

新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（乗合バス）



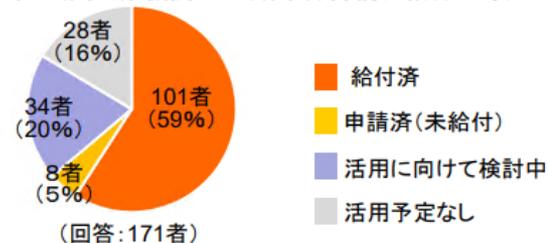
- 高速バス等については、輸送人員(前年同月比)が7月の64.3%減から8月の67.6%減となり、8月の運送収入については70%以上減の事業者が全体の約6割に及ぶなど、依然として非常に厳しい状況が続いている。
- 一般路線バスについても、輸送人員(前年同月比)が7月の25.3%減から8月の26.7%減となり、運送収入が30%以上減の事業者が7月の32%から8月の46%に増加するなど、厳しい状況が続いている。
- 支援制度については、資金繰り支援を64%の事業者が活用しており、59%の事業者が給付済み(先月の調査時点では、63%が活用、56%が給付済み)。雇用調整助成金を約7割の事業者が活用しており、約5割の事業者が給付済み(先月の調査時点では、約7割が活用、約4割が給付済み)。



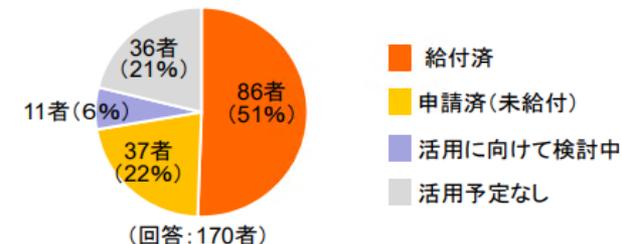
○支援の活用状況

【資金繰り支援】

(政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等)



【雇用調整助成金】

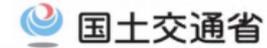


※調査方法:乗合バス事業者240者に対して業界団体を通して影響を調査

5年間で交通を取り巻く環境変化

新型コロナウイルス感染症による影響

新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（タクシー）

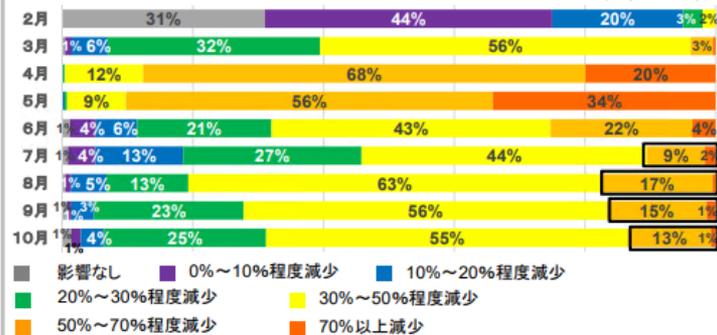


○8月においては、運送収入が50%以上減の事業者が前月の11%から17%に、輸送人員（前年同月比）が前月の34%減から42%減となるなど、悪化傾向にある。

○9月以降も運送収入が50%以上減の事業者が16%となる見通しであり、新型コロナウイルスの感染拡大により引き続き厳しい状況が継続する見込み。

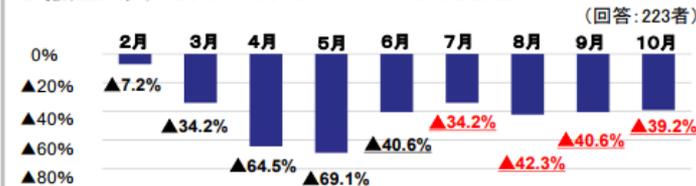
○支援制度については、資金繰り支援を96%の事業者が活用しており、94%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を約8割の事業者が活用しており、約7割の事業者が給付済み（先月の調査時点では、約8割が活用、約5割が給付済み）。

○運送収入（前年同月比）（9・10月は見込み）（回答：223者）



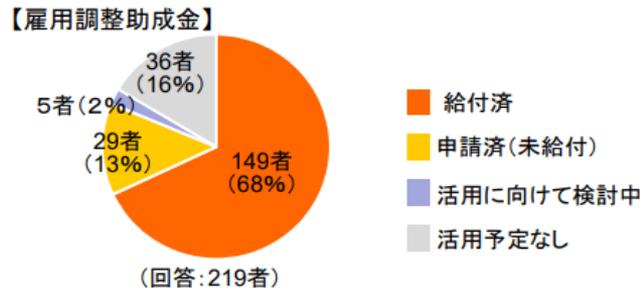
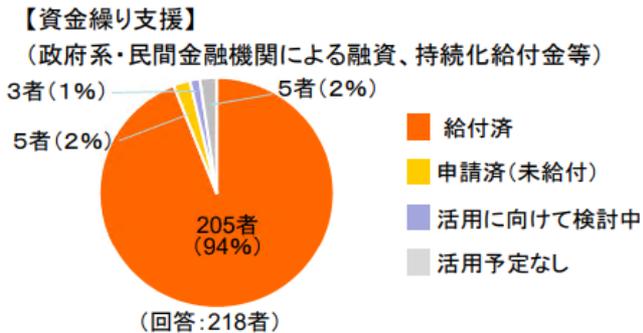
タクシー業界全体の1ヶ月あたり運送収入減少額（想定）
 ⇒前年の収入約1,218億円のうち、約4割の約490億円が減少
 （業界全体の売上金額と、8月の減少率から推計）

○輸送人員（前年同月比）（9・10月は見込み）（回答：223者）



※調査方法：タクシー事業者255者に対して業界団体を通して影響を調査。調査時期：8月末時点での状況を調査

○支援の活用状況



■追加項目案

【取り組み内容】

- リノベーション神戸による駅前空間の魅力向上・駅施設の美装化
- 客観的なデータを活用した持続可能な路線バス網の構築
- 技術革新に対応した交通施策（自動運転やMaaSなど）
- 新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化を踏まえた取り組み