

1 調査名称：総合交通計画の策定

2 調査主体：神戸市

3 調査圏域：神戸市

4 調査期間：平成 23 年度～平成 24 年度

5 調査費：18,000 千円（街路事業調査 都市・地域総合交通戦略策定調査）

※平成 23～24 年度執行額の合計

6 調査概要：

人口減少・超高齢化の進行や、地球環境問題など社会的潮流を踏まえ、すべての人にやさしく暮らしやすいまち、持続可能な、さらに魅力・活力あるまちを実現するため、公共交通を中心に歩行者、自転車、自動車などがバランスよく組み合わされた、安全で快適な交通環境を形成することをめざした、神戸市総合交通計画の策定に向けた検討を行った。

平成 23 年度は、三宮駅周辺の都心・ウォーターフロントをモデル地域として、人を中心とした交通体系の実現に向けた、取り組みの方向性や具体的施策について検討を行うとともに、全市的な交通体系を検討する上での基本的な考え方をまとめた。平成 24 年度は、都心・ウォーターフロントにおける具体的取り組みに関する検討を行うとともに、既成市街地、山麓部、ニュータウン、田園地域、観光地といった地域毎に課題を整理し、その課題に対する取り組みの方向性や主な取り組み、市民・企業・交通事業者・行政の役割分担などについて検討を行い、全市的な交通体系をまとめた神戸市総合交通計画（案）をとりまとめた。

また、地域毎の検討を行う中で、山麓部のモデル地域として灘山麓部において、地域の移動手段の確保などを図るために、地域や交通事業者と連携しながら「坂バス」の運行社会実験を行うとともに、観光地のモデルエリアとして六甲・摩耶山上においては、山上施設事業者や交通事業者と連携しながら、地域の回遊性向上を図る「森バス」の運行社会実験を行い、得られた結果も踏まえながら方向性などをまとめた。

I 調査概要

1 調査名：都心・ウォーターフロント地域における交通施策検討業務

2 報告書目次

1. 自動車交通の規制と誘導によるエリアマネジメント検討業務

1. 1 自動車交通の影響予測モデルの作成と現況分析

1. 2 交通施策の効果検証

2. 歩行実態調査関連業務

2. 1 プローブパーソン調査

2. 2 モニターアンケート調査

3. 歩行空間デザイン検討業務

3. 1 基本方針の検討

3. 2 歩行空間デザインの基礎的検討

4. 委員会・研究会等関連業務

4. 1 都心・ウォーターフロント総合交通委員会

(1) 第1回委員会

(2) 第2回委員会

(3) 第3回委員会

(4) 第4回委員会

4. 2 総合交通計画研究会

(1) 第1回研究会

(2) 第2回研究会

(3) 第3回研究会

(4) 第4回研究会

5. 今後の課題

5. 1 今後の課題

3 調査体制

都心・ウォーターフロント総合交通委員会 (会長：神戸大学大学院海事科学研究科 教授 小谷 通泰)

4 委員会名簿

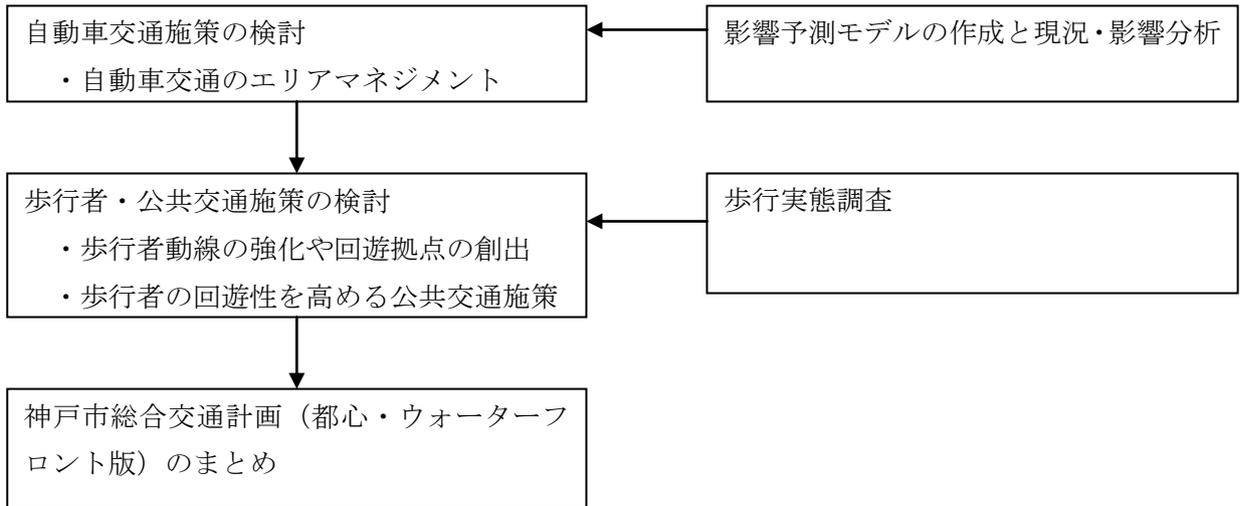
所属・役職	氏名	備考
学識経験者		
神戸大学大学院海事科学研究科 教授	小谷 通泰	
東京大学大学院工学系研究科 准教授	羽藤 英二	
地元団体		
旧居留地連絡協議会 常任委員長	富岡 良典	
KOBE三宮・ひと街創り協議会 幹事	石本 一生	
三宮中央通りまちづくり協議会 会長	永田 耕一	
三ノ宮南まちづくり協議会 総括総務委員	坂本 罔昭	
ハーバーランド運営協議会 幹事	山本 隆	
みなと元町タウン協議会 栄町通まちづくり委員会 委員長	河西 重雄	
各種団体		
神戸商工会議所 理事・プロジェクト推進部長	安田 義秀	
交通事業者		
西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 企画課長	竹並 秩男	
阪神電気鉄道株式会社 関連事業部長	久保田 晃司	
神戸市交通局 営業推進課 主幹	菅野 孝	
関係行政機関		
国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課長	山本 慎一郎	
国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長	浪越 祐介	

II 調査成果

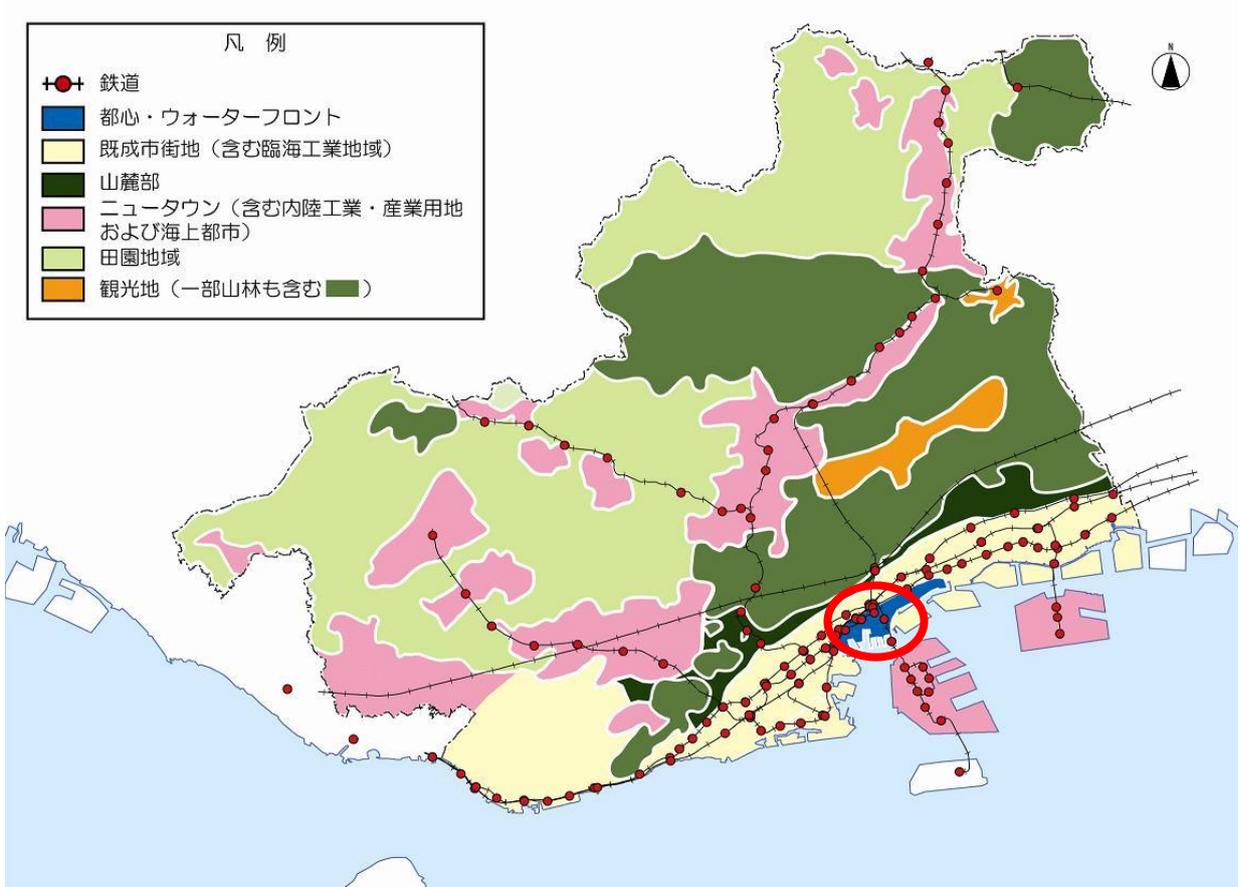
1 調査目的

神戸市総合交通計画の策定に向け、都心・ウォーターフロントにおける交通の現状について調査、分析を行うとともに、大学等と連携しながら、展開すべき交通施策の検討、並びに、関係者との協議等に必要な資料等の作成を行う。

2 調査フロー



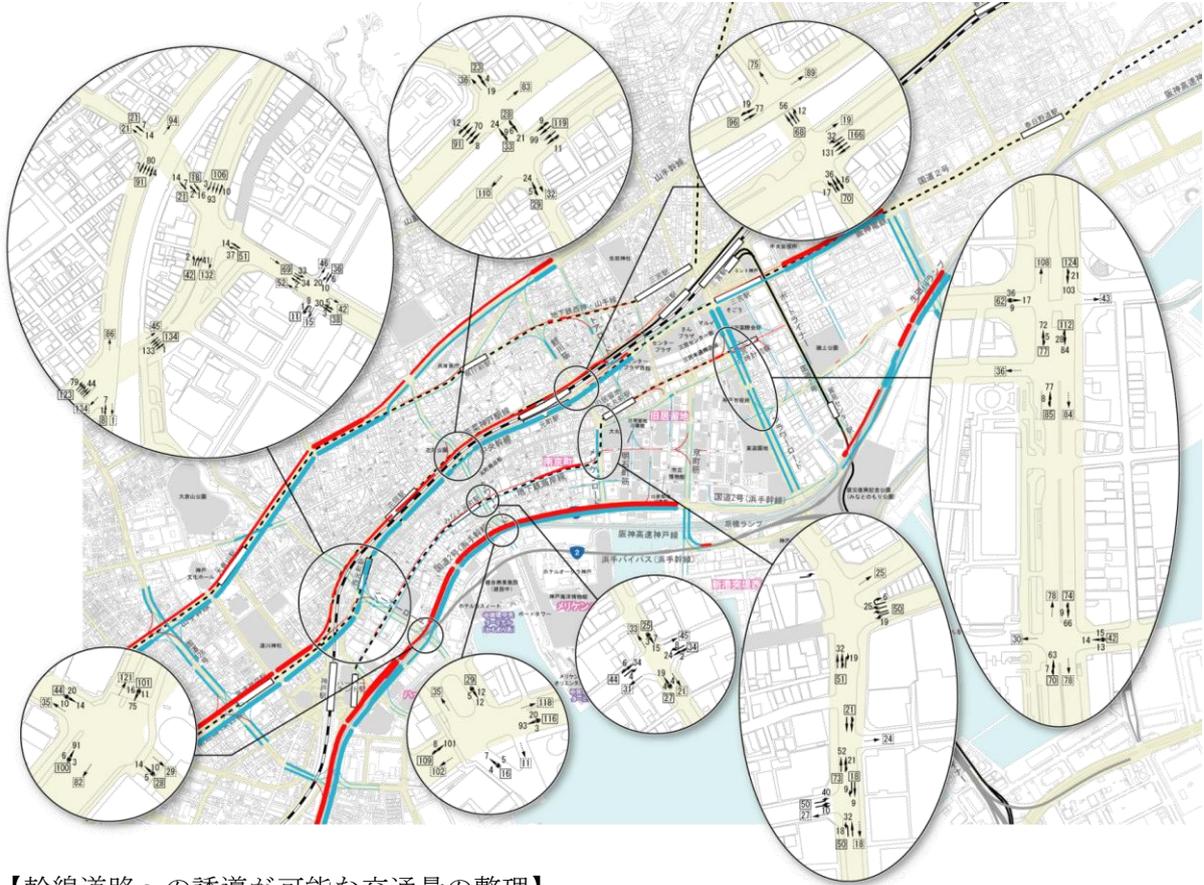
3 調査圏域図



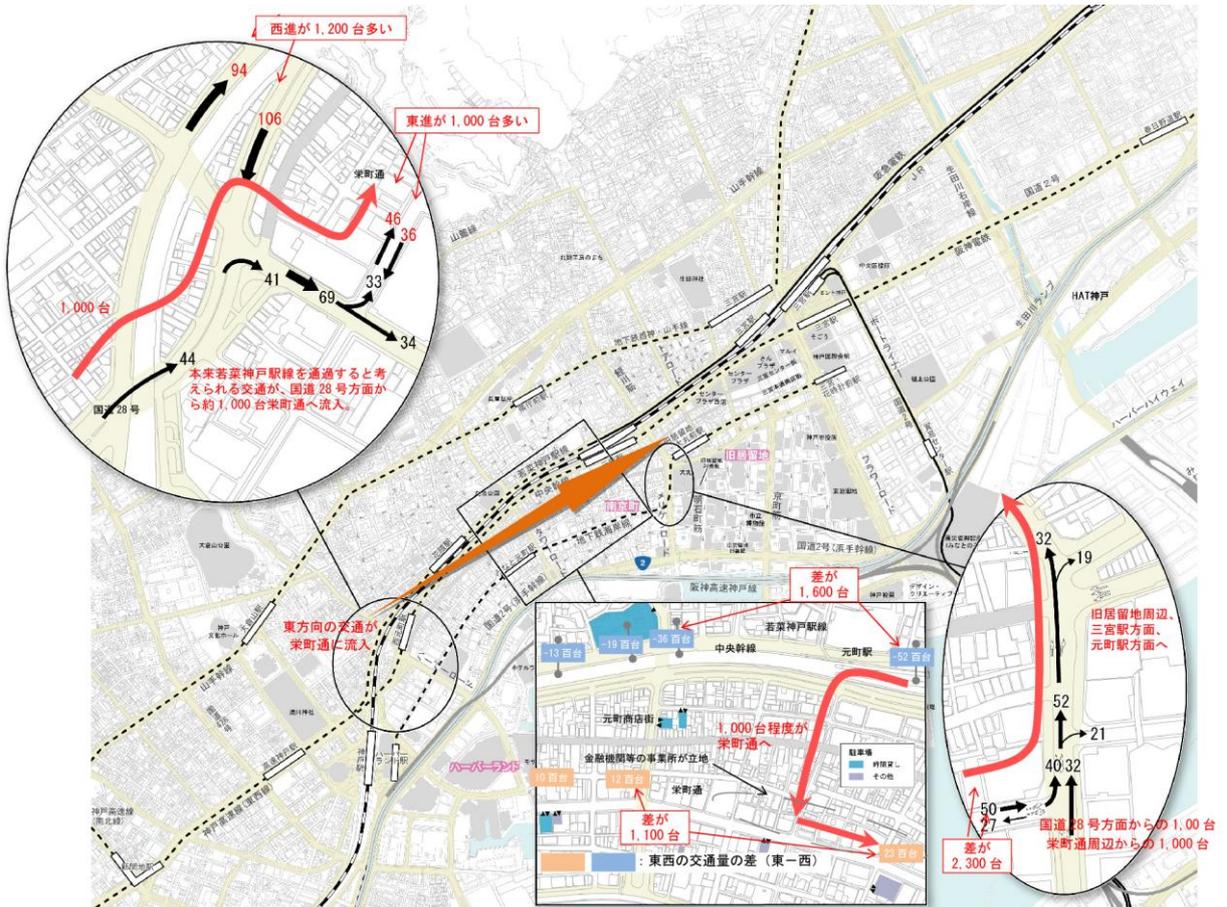
4 調査成果

①自動車交通の既成と誘導によるエリアのマネジメント検討業務

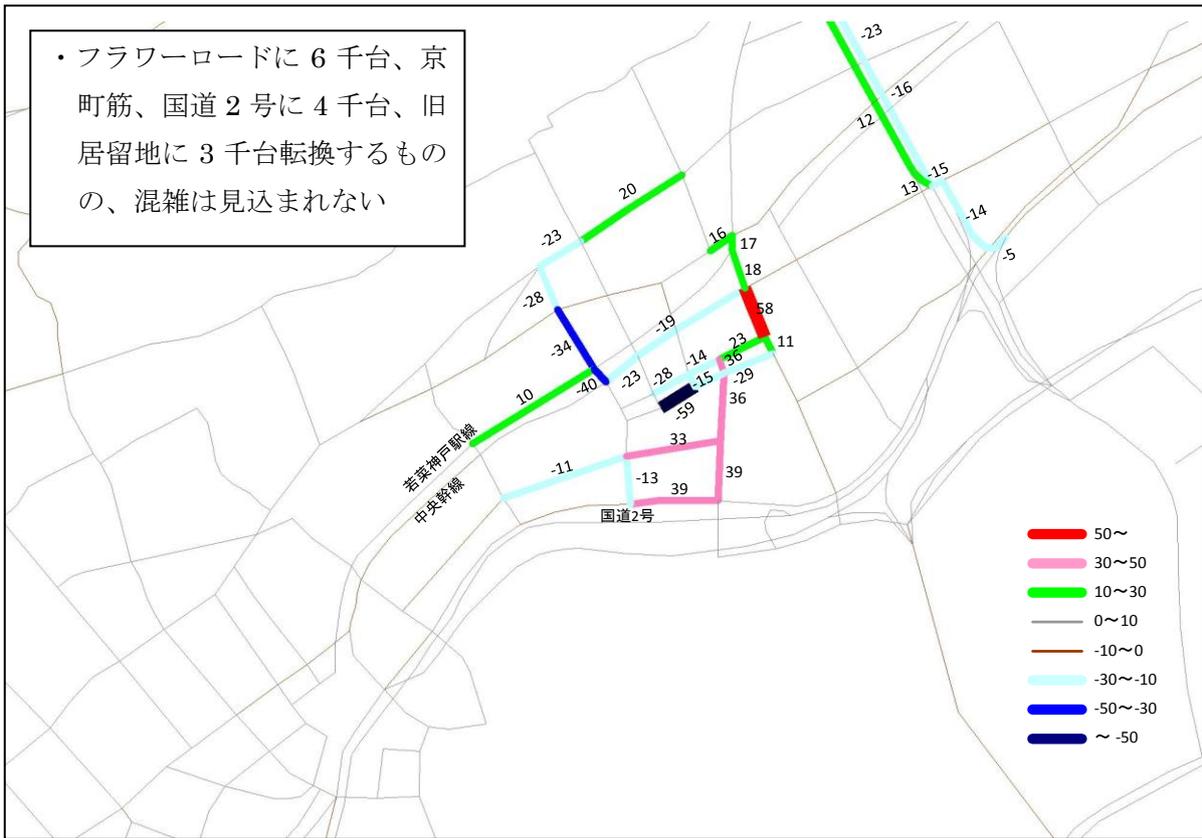
【現況交通状況の整理・把握】



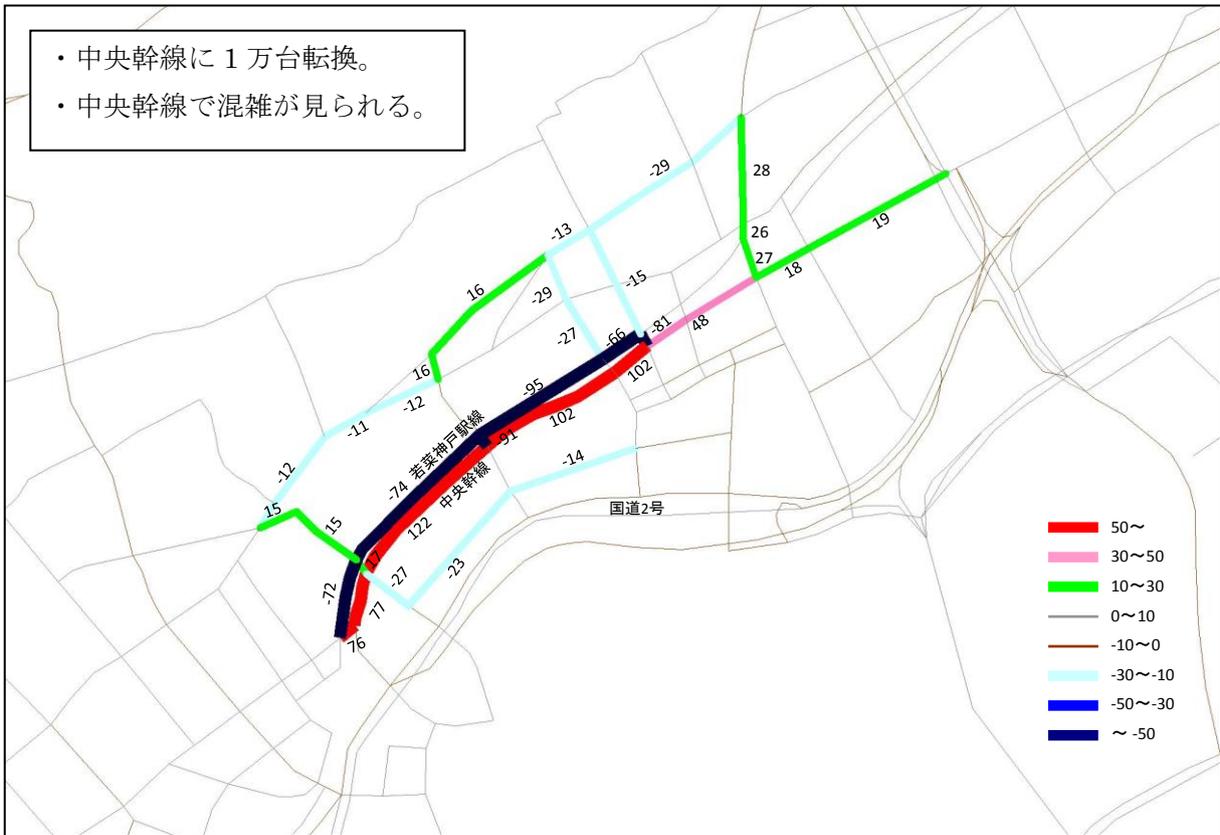
【幹線道路への誘導が可能な交通量の整理】



【交通量推計結果 大丸前交差点のトランジットモール化による交通量の変化】



【交通量推計結果 中央幹線対面化による交通量の変化】



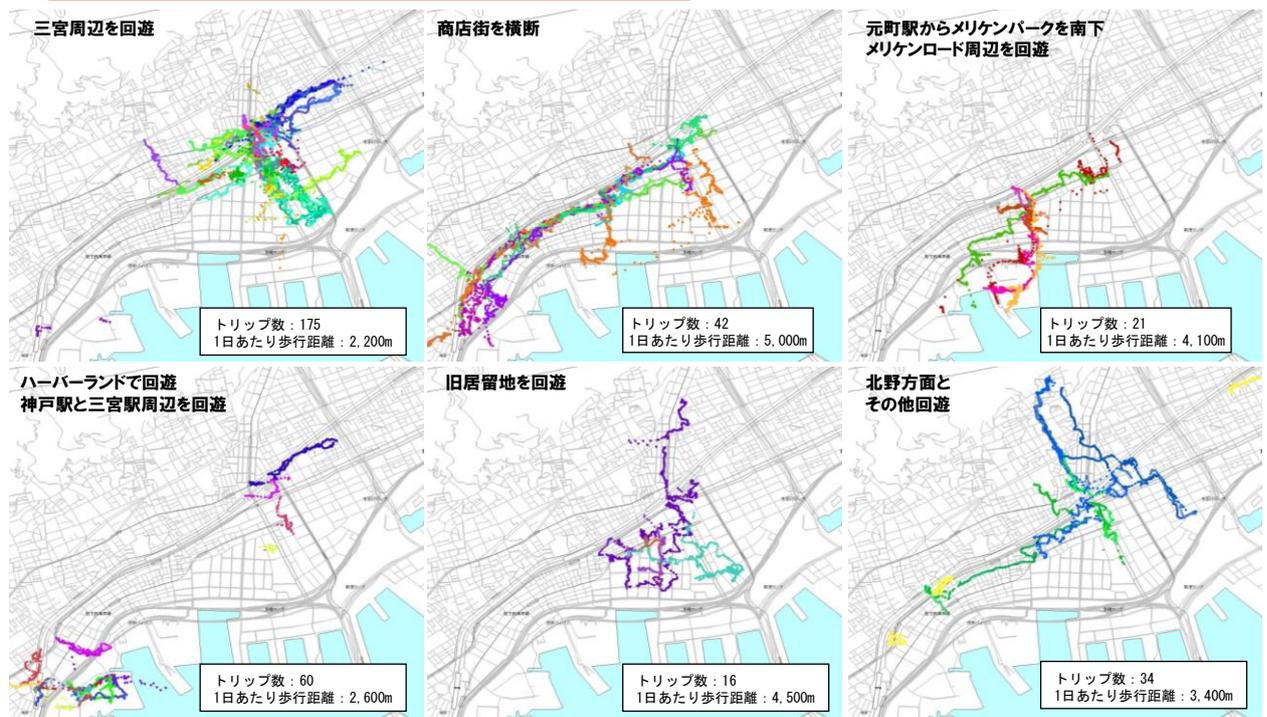
【交通量推計結果 トランジットモール+中央幹線対面化による交通量の変化】



②歩行者実態調査関連業務

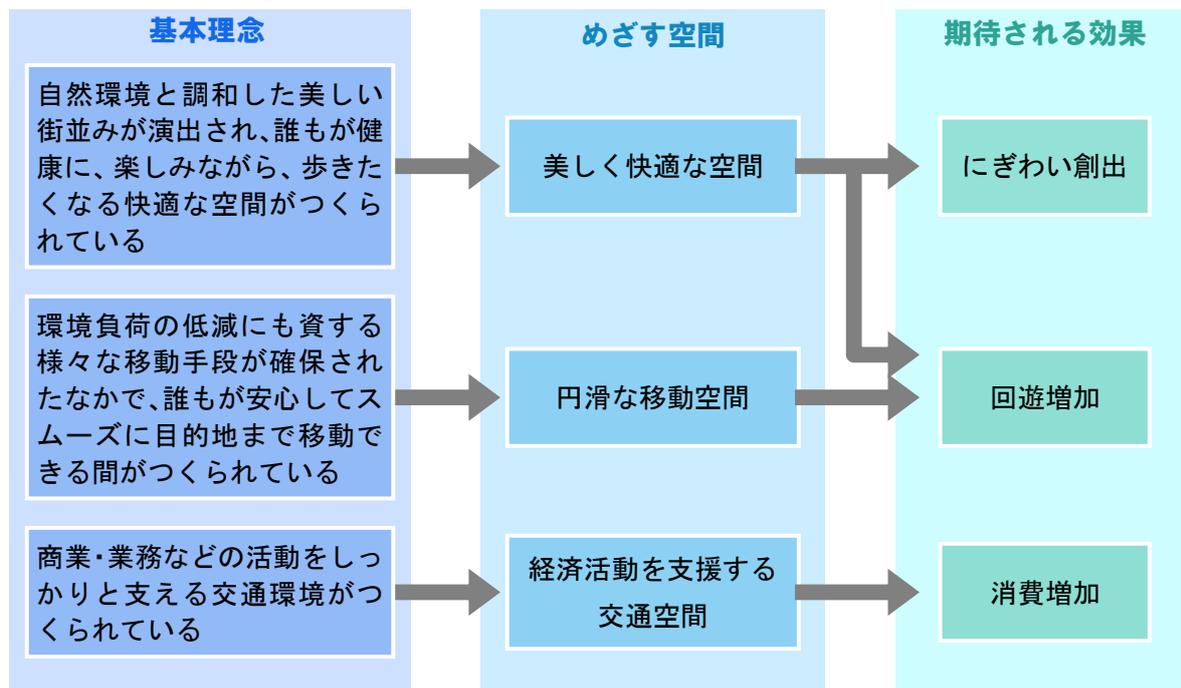
【1日の行動別歩行軌跡（通勤・通学・業務関連を除く）】

複数ブロックをまたがって移動する人は少ない
面的な回遊の広がり狭く、直線的な移動が多い



③歩行空間デザイン検討業務

【コンセプトの設定】

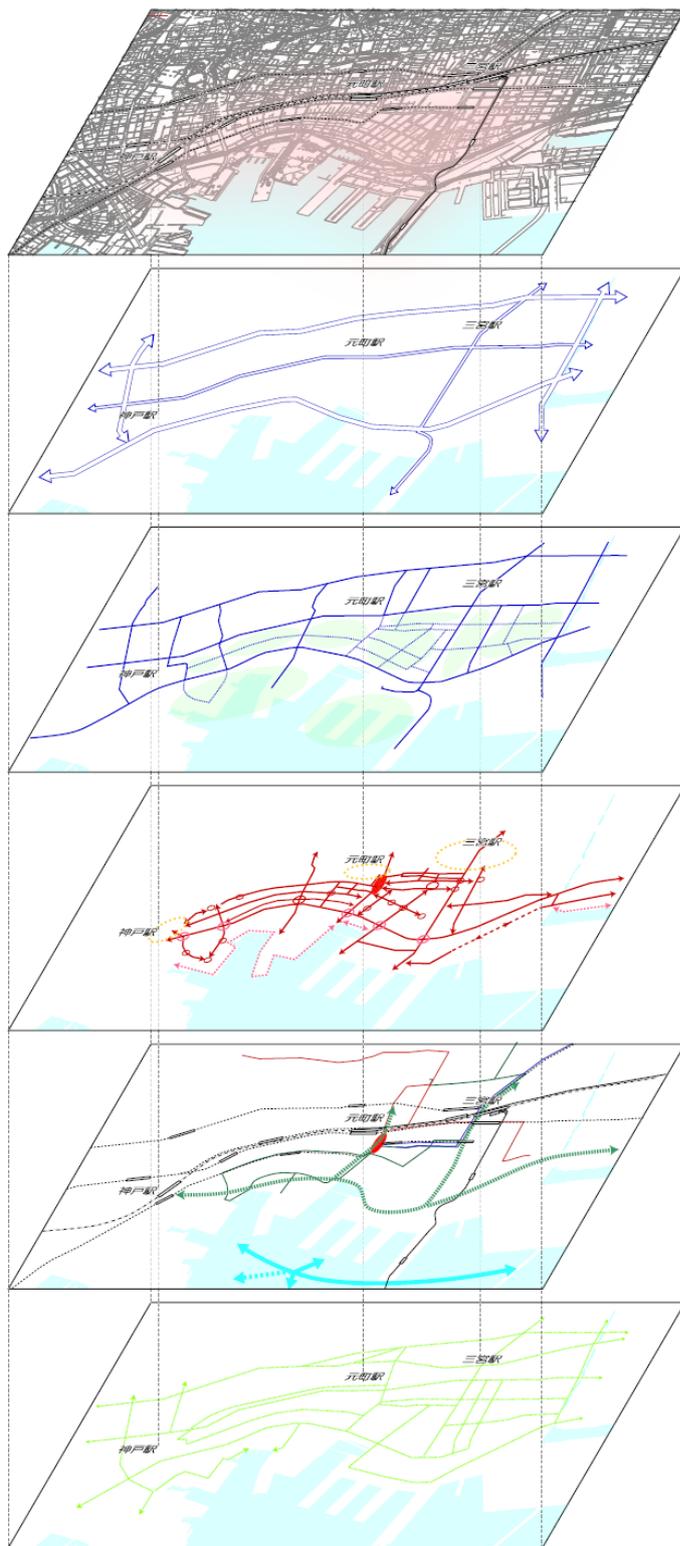


【鯉川線周辺の模型 (1 : 200)】



④委員会・研究会等関連業務

【都心・ウォーターフロントにおける取り組み方針の構成】



エリアの設定

めざす交通環境の実現に向け、
 具体的施策をパッケージ化し、
 主に戦略的な施策展開を図るエリアを設定

考え方のポイント

- ・基本理念の実現を先導するエリアを定め、総合的、戦略的な施策の集中展開

自動車交通のマネジメント

都心・ウォーターフロントを通過する交通
 を担う主な路線の設定

考え方のポイント

- ・設定したエリアへの通過交通の流入を抑制
- ・歩行者等に再配分可能な道路空間を創出

都心・ウォーターフロント内の自動車交通
 を担う主な路線の設定

特に自動車交通の減少を図る街区の単位
 (トラフィックセル)の設定

考え方のポイント

- ・エリアに流入する必要のある自動車交通の排除はせず、流れを円滑化
- ・歩行者の主動線とはできるだけ分離

歩行環境の向上

都心・ウォーターフロントにおいて主となる
 歩行者ネットワークの設定

線(動線)をつなぎ、回遊の連鎖を生み出す
 「人」のたまり空間の配置

考え方のポイント

- ・自動車交通のマネジメントで生み出された空間を「人」に再配分
- ・駅を起点とした回遊の動線を形成

公共交通など多様な交通手段の確保

鉄道を中心とした交通の既存ストックの活用を基本とし、より回遊をしやすくする公共交通ネットワークを形成

海上交通など交通手段の多様性を確保

考え方のポイント

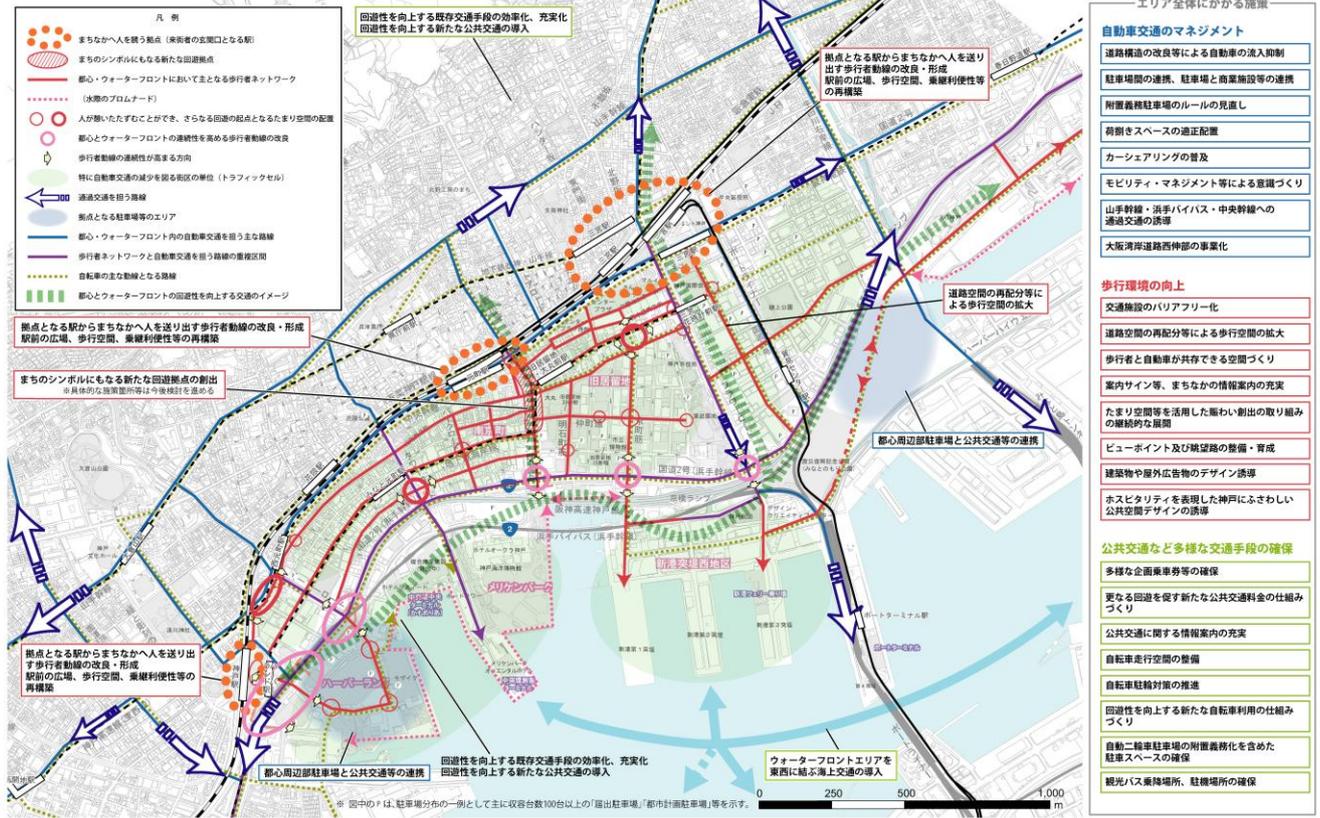
- ・回遊にも活用しやすい公共交通網を形成
- ・自動車に依存しなくても誰もがスムーズに移動できる交通環境を形成

安全・安心で快適な自転車利用環境を形成

考え方のポイント

- ・自転車利用ルールの周知と利用マナー向上を前提に、自転車利用環境を走行空間、駐輪場所の視点から形成
- ・様々な移動需要にも対応できる新たな自転車利用の仕組みを検討

【都心・ウォーターフロントにおける施策展開図】



I 調査概要

1 調査名：持続可能な交通体系の実現に向けた駐車場施策の検討業務

2 報告書目次

I. 業務概要

1. 業務目的
2. 業務内容

II. 持続可能な交通体系の実現に向けた駐車場施策のあり方検討業務

1. 駐車場施策の方向性
2. 総合的な交通施策の一環としての駐車場施策のあり方・方向性検討
 - (1) トラフィックセル内の駐車場施策のあり方
 - (2) トラフィックセル内の駐車場施策の方向性
 - (3) 新たな駐車施策の他都市の事例
 - (4) 環境にやさしい自動車交通を推進する駐車場整備施策

III. 附置義務駐車場等に関する調査検討業務

1. 自動車から公共交通への利用転換を推進する都心駐車場施策のあり方検討業務
 - (1) 自動車から公共交通への利用転換を促進する施策の必要性
 - (2) 駐車場施策と公共交通への利用転換施策を連携する手法の整理、検討
 - (3) 他都市の事例調査等による方向性の検討
2. 附置義務駐車場の共同化に関する検討業務
 - (1) 附置義務駐車施設を取り巻く現状と課題
 - (2) 神戸市における駐車状況
 - (3) 附置義務駐車場を共同化する手法の整理、検討
 - (4) 他都市における共同化された附置義務駐車場の利用状況調査
 - (5) 神戸市における有効性の高い手法の検討

II 調査成果

1 調査目的

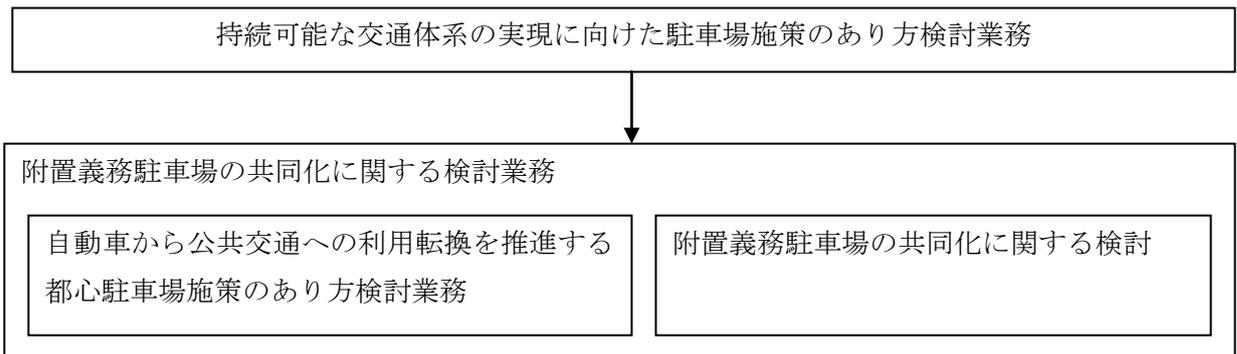
神戸市では、駐車施設は駐車需要の発生原因者が確保することを原則とし、駐車場法の規定に基づき、「建築物に附置すべき駐車施設に関する条例」を定め、個々の建築物に駐車場の附置を義務づけ、市内の駐車場不足に対応してきた。

一方、現在、策定を進めている「神戸市総合交通計画」では、少子高齢化や地球環境問題の顕在化などの時代のニーズに対応するために、都市構造に応じて、公共交通を中心に歩行者、自転車、自動車バランスよく組み合わせられた体系の形成をはかることとしている。

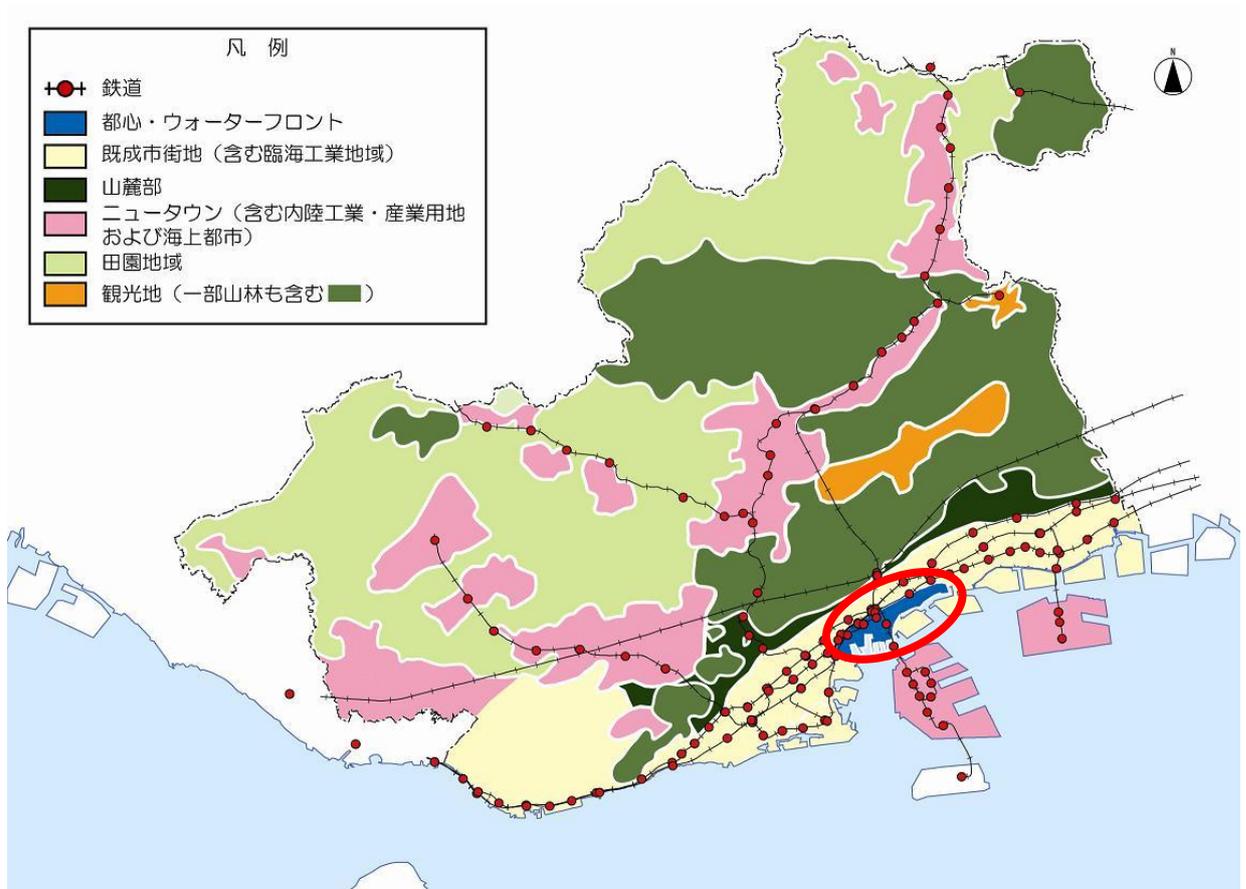
駐車場施策においても、駐車需要に対応するよう駐車場を整備、確保するだけでなく、都市における自動車交通をマネジメントするツールのひとつと捉え、今後、施策を展開していくことが重要となる。

本業務は、公共交通を中心に、歩行者、自転車、自動車バランス良く組み合わせられた「持続可能な交通体系」の実現を目指した各種取り組みの一環として、今後、具体的に展開する駐車場施策についての検討を行うものである。

2 調査フロー

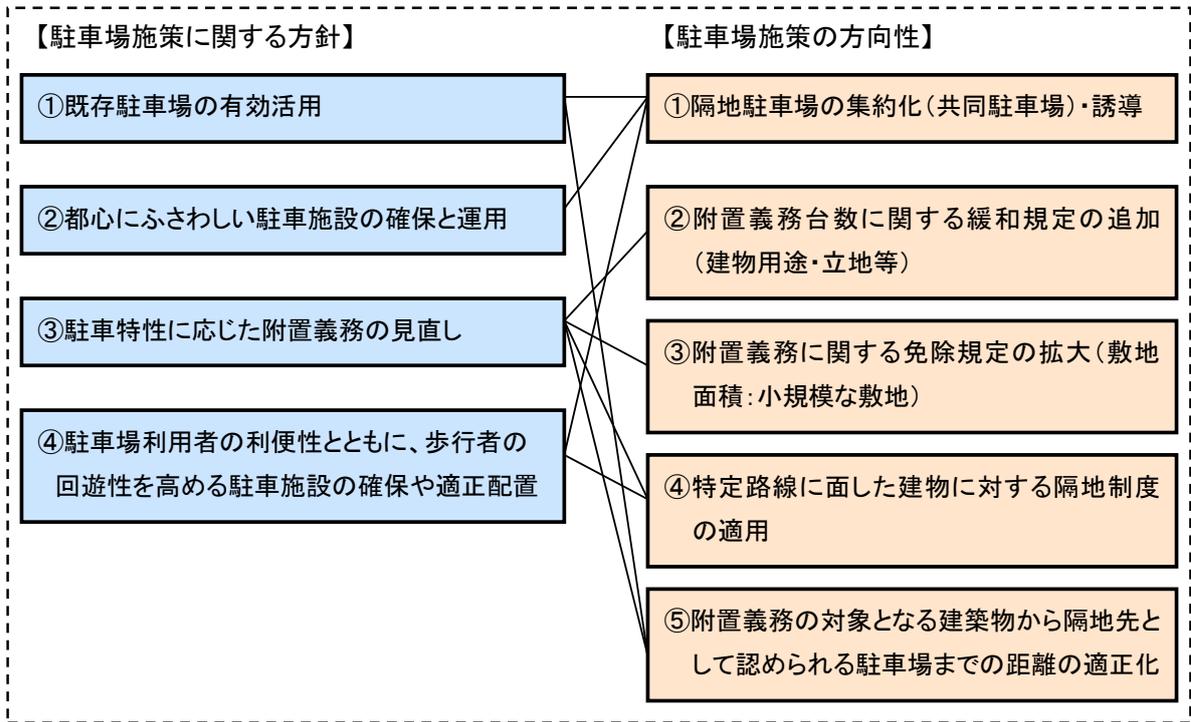


3 調査圏域図



4 調査成果

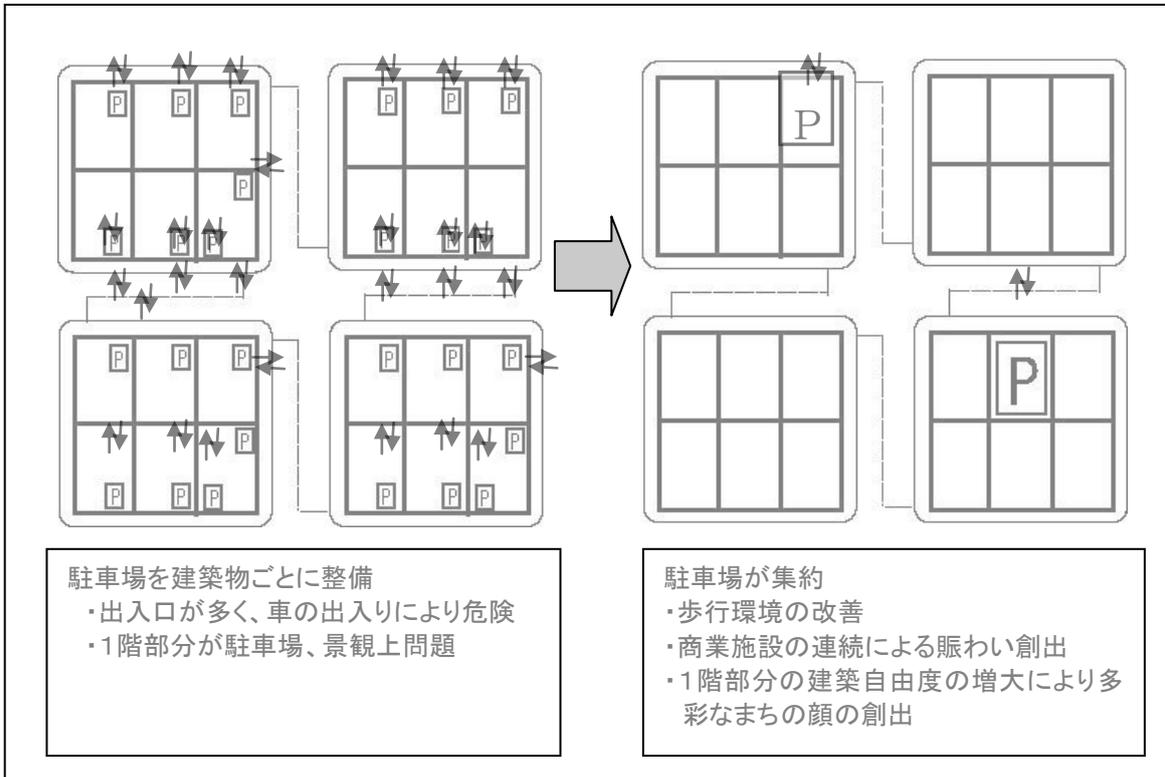
(1) 都心・ウォーターフロントにおける駐車場施策の方針と方向性



(2) 都心・ウォーターフロントにおける駐車場施策の方向性

①隔地駐車場の集約化(共同駐車場)・誘導

〈共同駐車場制度のイメージ〉



②附置義務台数に関する緩和規定の追加(建物用途・立地等)

【検討課題】

- 緩和規定の対象となる用途、立地
- 緩和率 等

③附置義務に関する免除規定の拡大(敷地面積:小規模な敷地)

【検討課題】

- 駐車場の附置が義務付けられる敷地面積の下限 等

④特定路線に面した建物に対する隔地制度の適用

【検討課題】

- 駐車場の出入口を設けない路線の設定 等

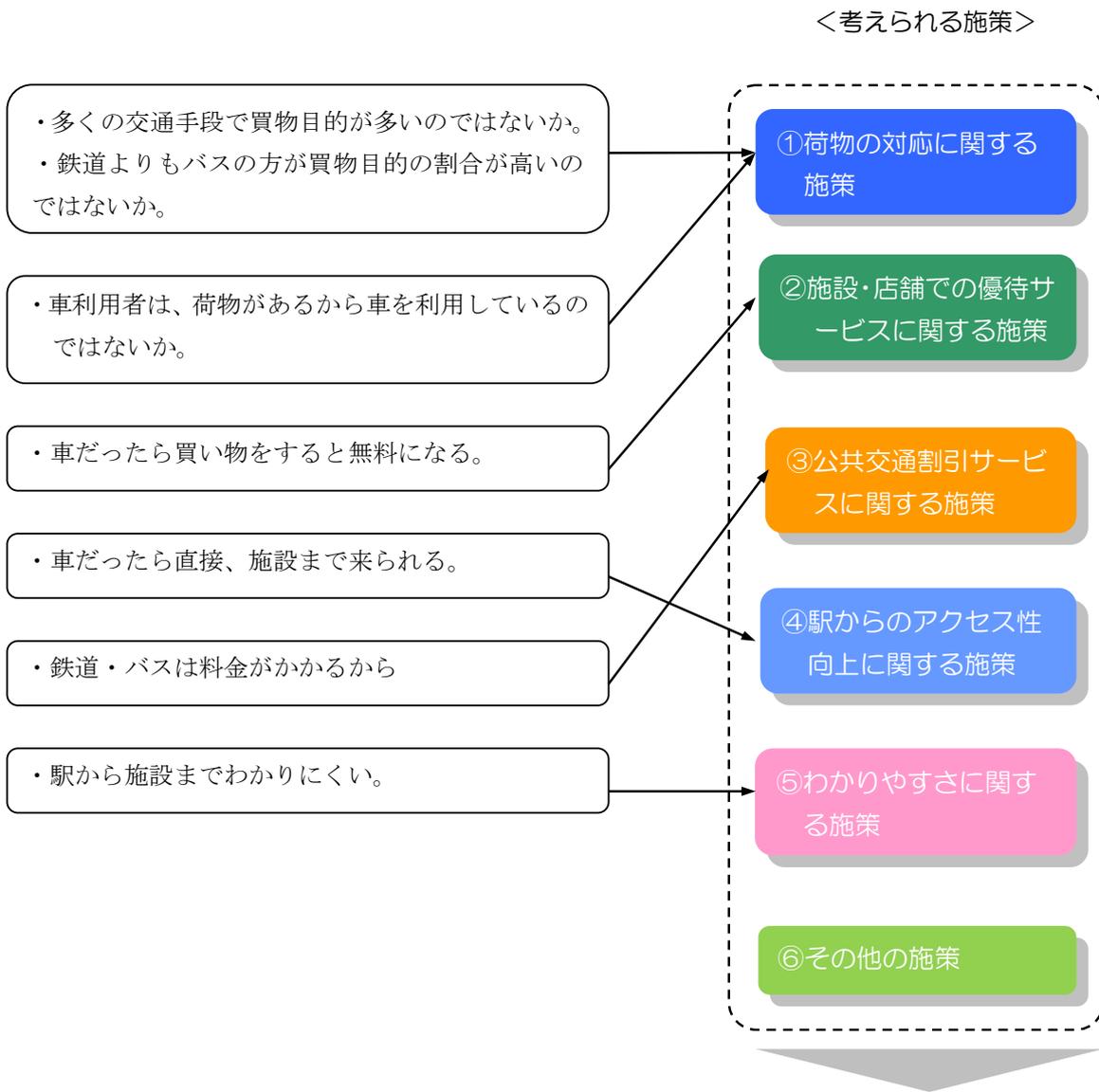
⑤附置義務の対象となる建築物から隔地先として認められる駐車場までの距離の適正化

【検討課題】

- 隔地の距離 等

(3) 駐車場施策と公共交通への利用転換施策を連携する手法の整理、検討

①公共交通利用促進策の施策の視点



＜公共交通での来訪を促すことに対する施設側のメリット＞

- 公共交通の利用者増により（人を中心とした交通環境の実現）、利用価値の高い低層階を駐車スペースから商業空間へと転換できる。
- また、連続した歩行者空間が確保できることにより賑わいが生まれ、店舗の雰囲気向上する。
- 地球環境に寄与する企業PRにつながる。
- 自動車の来訪は駐車場容量によって来訪者数も決まってくるが、公共交通の利用であれば来訪者数の上限はない（来訪者増加につながる → 売り上げの増加）等。

②公共交通利用促進策の施策の検討

荷物の対応に関する施策

具体的な施策（案）

■ 買物等の利用金額に応じた宅配料金の低廉化

公共交通を利用して買物をされた方を対象に、一定額以上お買い上げの方は宅配無料、又は利用金額に応じた買物商品の宅配サービスを実施する。

■ 商品預かり制度

公共交通を利用して買物をされた方を対象に、他店舗での買物や、市内の観光などを手ぶらでできるように、ロッカーの無料貸し出しサービスを実施する。

施設・店舗での優待サービスに関する施策

具体的な施策（案）

■ 買い物ポイント

公共交通やパークアンドライドを利用して買物をした人を対象に、買い物時にポイントが貯まり、商品や地下鉄のプリペイドカード、都心部の飲食店等の割引クーポン券として還元するサービスを実施する。

公共交通割引サービスに関する施策

具体的な施策（案）

■ 買物金額に応じた公共交通割引チケット

商店等の利用客に対して、買物金額に応じて公共交通割引チケットを提供する。また、子供連れの来訪者に対しては、子供用の公共交通割引チケットを提供する。

■ パーク&ライドの利用者への駐車場利用料金の割引・無料化

パーク&ライドの利用者に対して（施設が近隣の駐車場と契約）、買物金額に応じた駐車場利用料金の割引、無料化のサービスや、公共交通割引チケットを提供する。

駅からのアクセス性向上に関する施策

具体的な施策（案）

■ 駅と施設を結ぶ送迎バスの運行

店舗と最寄り駅を結ぶ無料のシャトルバスを運行し、不要な自動車利用を抑制する。

わかりやすさに関する施策

具体的な施策（案）

■ MAPづくり、外国人向けのMAPづくり

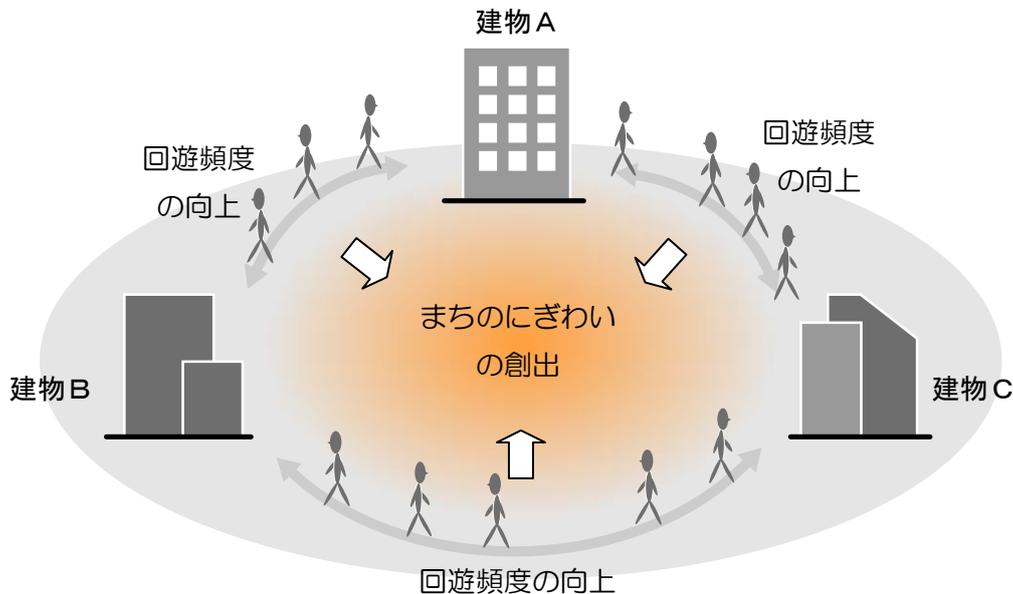
最寄り駅、バス停までのルートを表示したMAPを各建物が作成し設置する。また、京都市内は外国人の観光客が多いため、外国人に向けたMAPを作成する。

その他の施策

その他考えられる施策の内容（案）

■ 複数の店舗で買物をすることで受けられるサービス

公共交通を利用して複数の店舗で買物をした人を対象に、割引サービスや抽選会を実施するなど、複数の店舗等が共同して取組を行う。それによって、来訪者の回遊頻度が高まり、まちのにぎわいに寄与する。



■ 駐車場無料サービスの取りやめ+公共交通MAPの作成

多くの商業施設では、車での利用者に対して一定金額以上の買物をするると駐車料金が一定時間無料というサービスを行っているが、このサービスを廃止する。廃止する目的を利用者にきちんと説明し、今まで車で来ていた人が公共交通でも迷わずに来ることができるように、公共交通マップを製作する等のフォローを行い、公共交通への転換を図る。

■ 公共交通による通勤の義務化（事務所等）

公共交通による通勤を、自動車よりも優遇する通勤手当を導入したり、自動車通勤を許可制にする等の方法により自動車利用の削減を図る

■ 地域の公共交通の利便性向上のための賦課金制度

建築物の主体が附置義務駐車場を整備する代わりに賦課金を支払い、それを公共交通サービス整備に充当することで利便性の向上を図る。

I 調査概要

1 調査名：第11期 市政アドバイザー 第2回意識調査

2 報告書目次

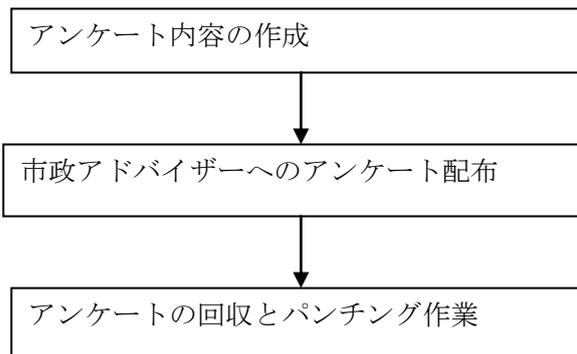
○集計結果

II 調査成果

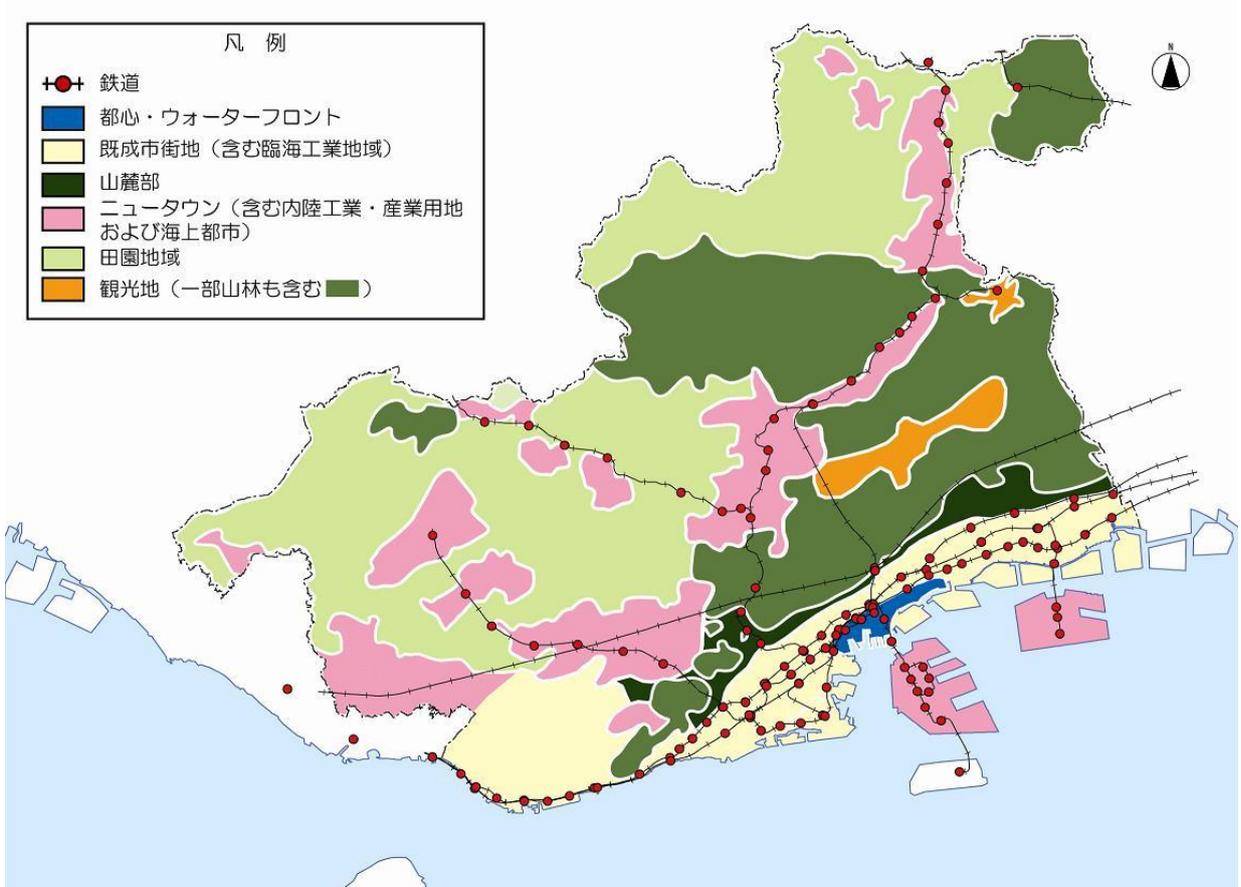
1 調査目的

神戸市総合交通計画の策定に向けて、都心・ウォーターフロントを対象に、魅力や回遊性の向上を図るための施策を検討する中で、20歳以上の市民から無作為に抽出された1,000名の「第11期 市政アドバイザー」に対して、都心の交通に関する意識や意見を把握するための、アンケートを行った。

2 調査フロー



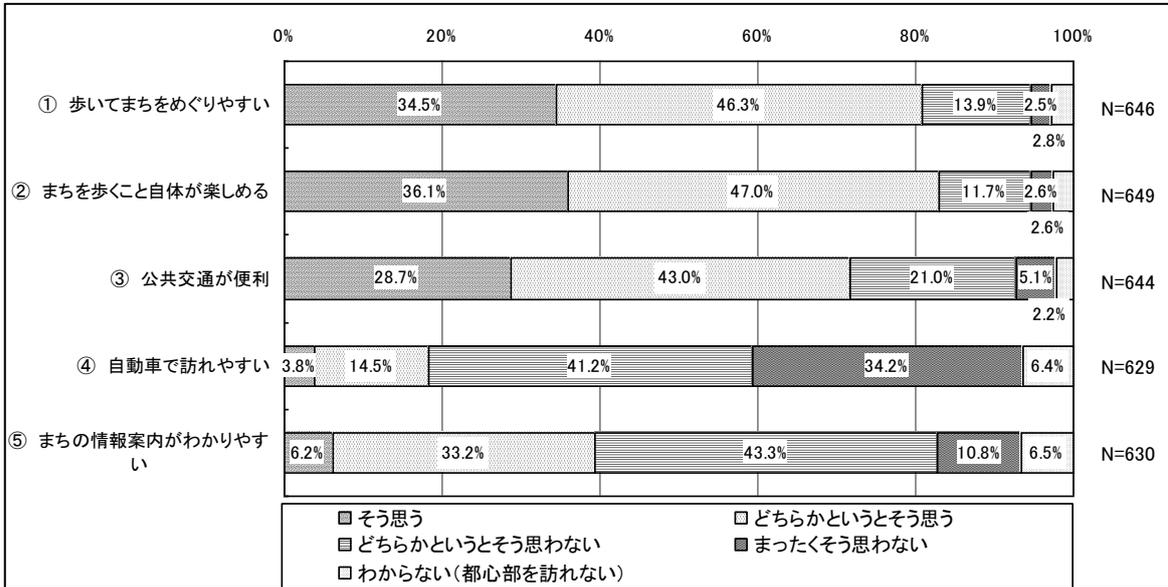
3 調査圏域図



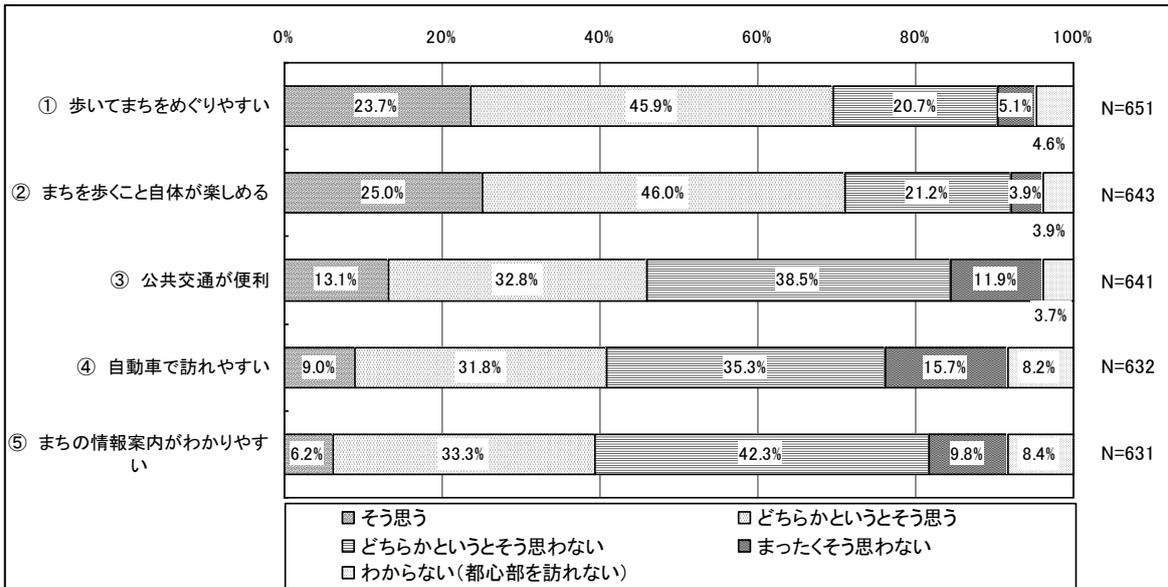
4 調査成果

(1) 都心・ウォーターフロントの交通に対する印象

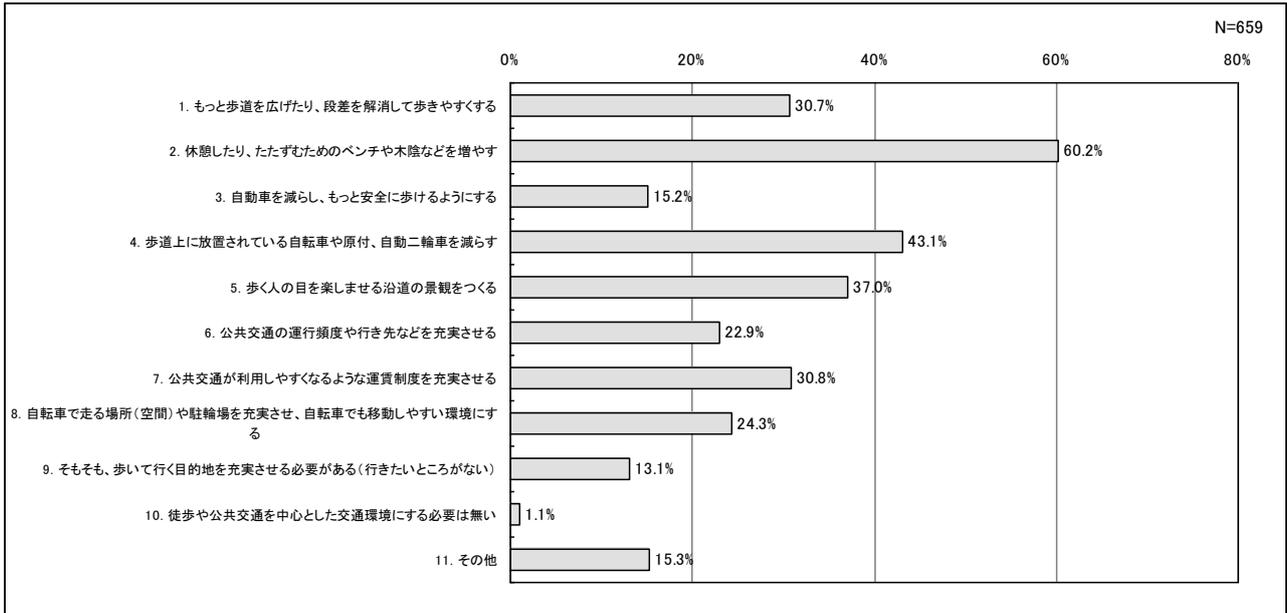
①三宮～旧居留地～元町周辺



①三宮～旧居留地～元町周辺



(2) 誰もが楽しく快適にまちをめぐることができる環境をつくるために必要な事項



I 調査概要

1 調査名：第11期 市政アドバイザー 第3回意識調査

2 報告書目次

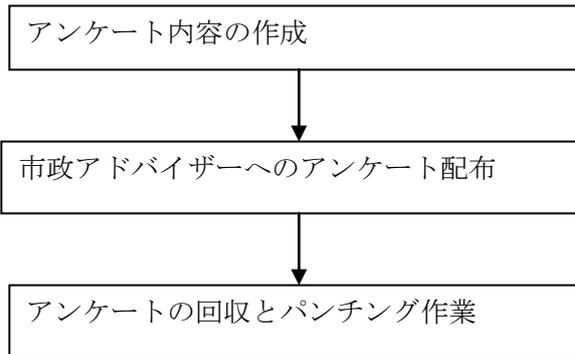
○集計結果

II 調査成果

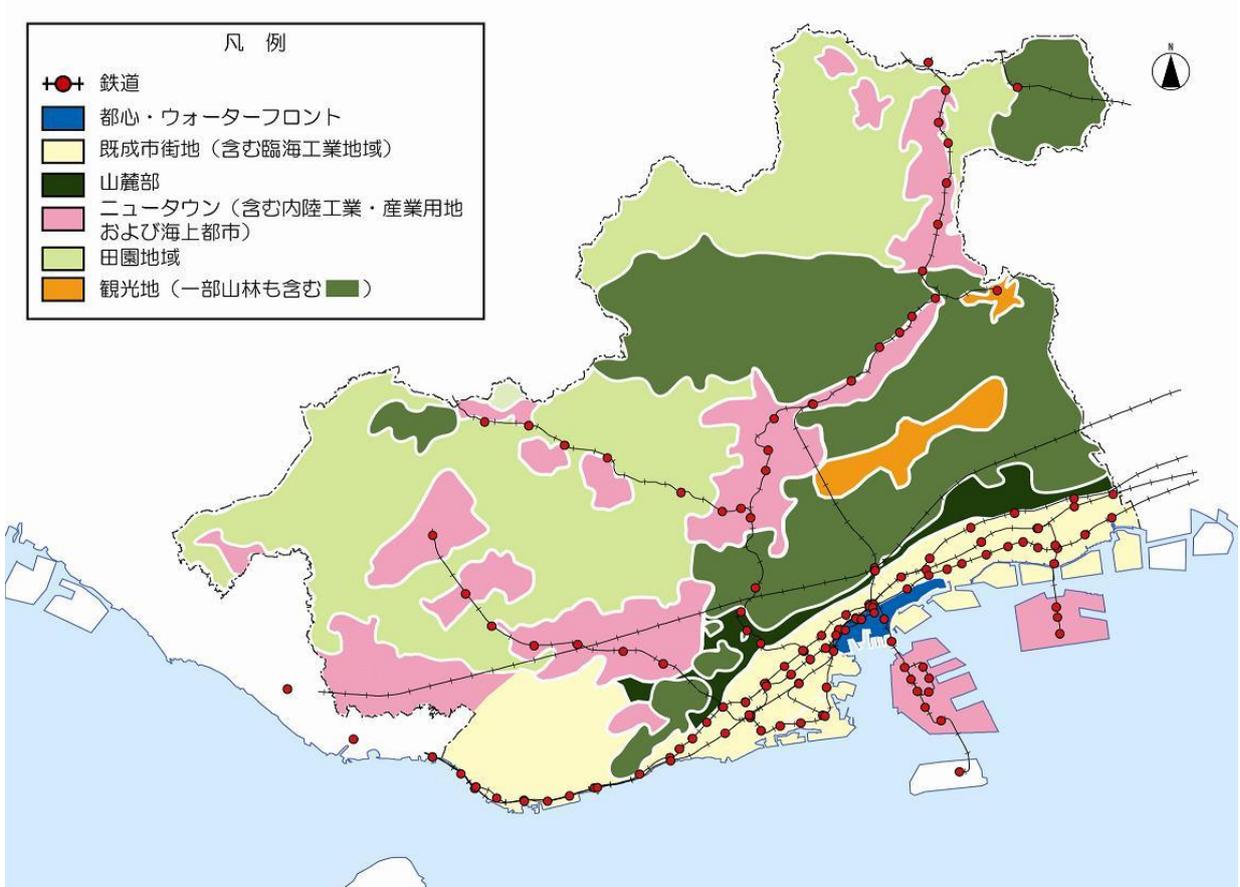
1 調査目的

神戸市総合交通計画の策定に向けて、都心・ウォーターフロントを対象に、魅力や回遊性の向上を図るための施策を検討する中で、20歳以上の市民から無作為に抽出された1,000名の「第11期 市政アドバイザー」に対して、移動実態などについてアンケートを行った。

2 調査フロー

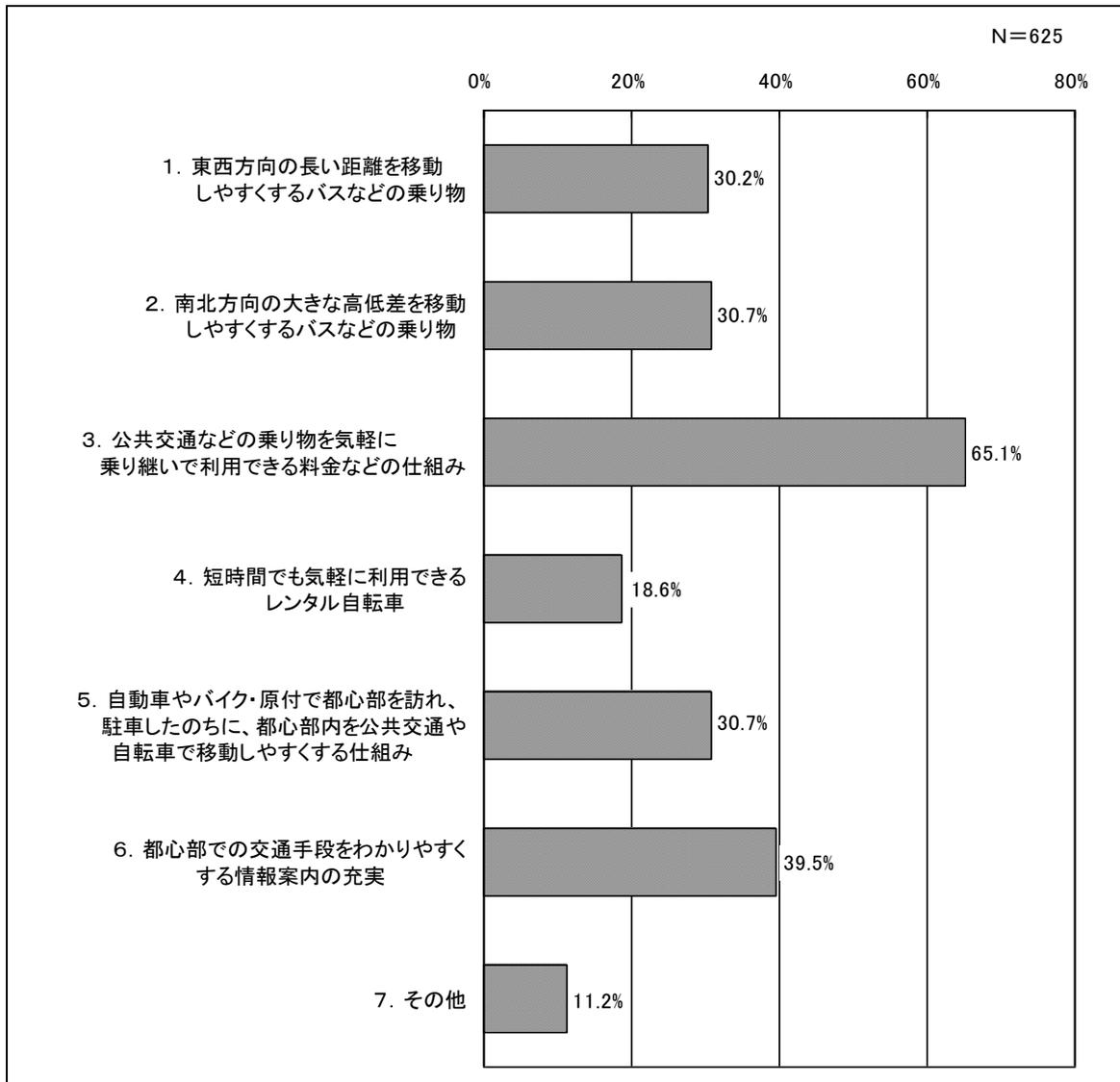


3 調査圏域図

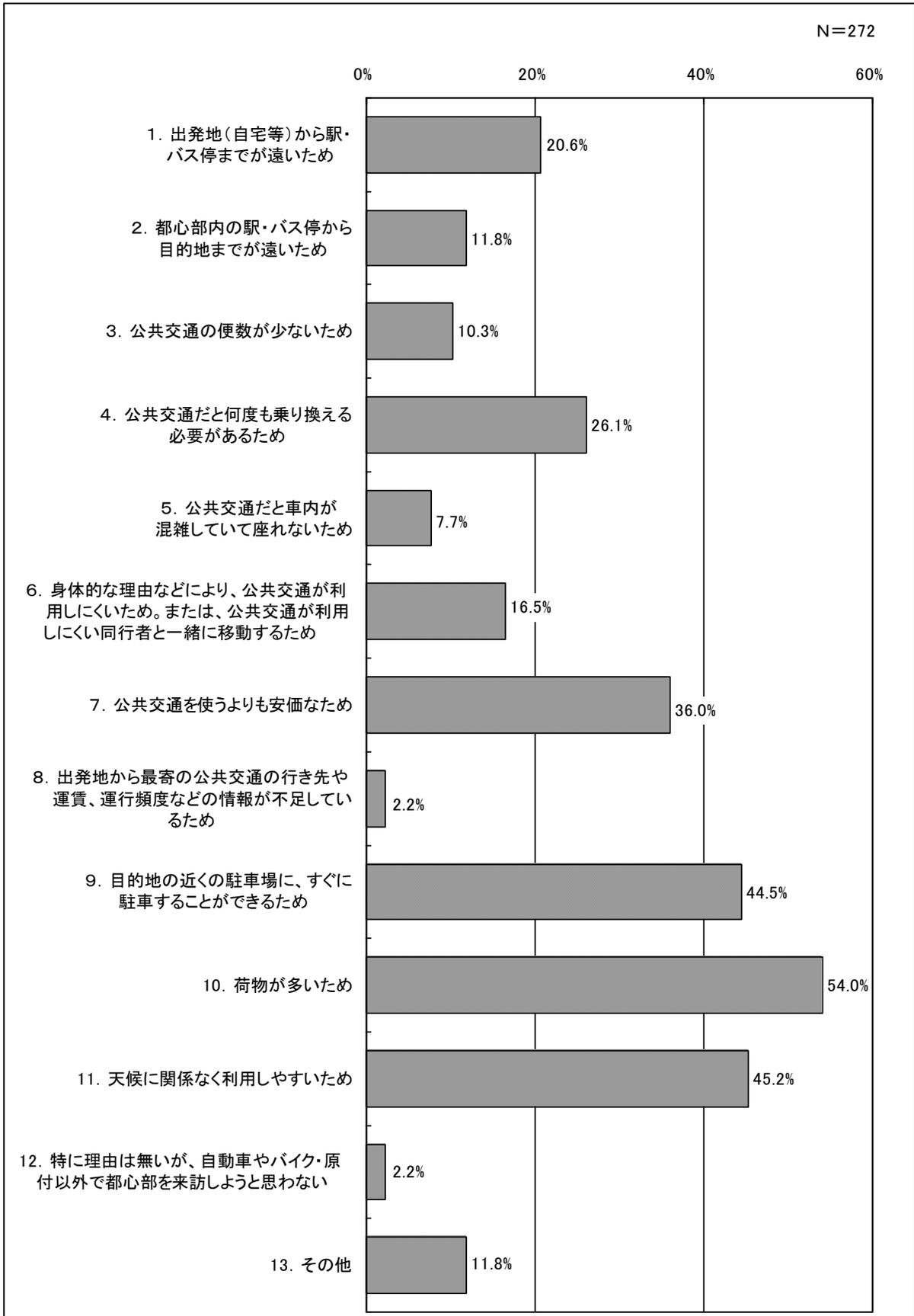


4 調査成果

(1) 都心・ウォーターフロントの交通の利便性を向上するために必要な事項



(2) 自動車や自動二輪車で都心・ウォーターフロントを訪れる場合の理由



I 調査概要

- 1 調査名：調査名：都心交通イメージパース作成業務

II 調査成果

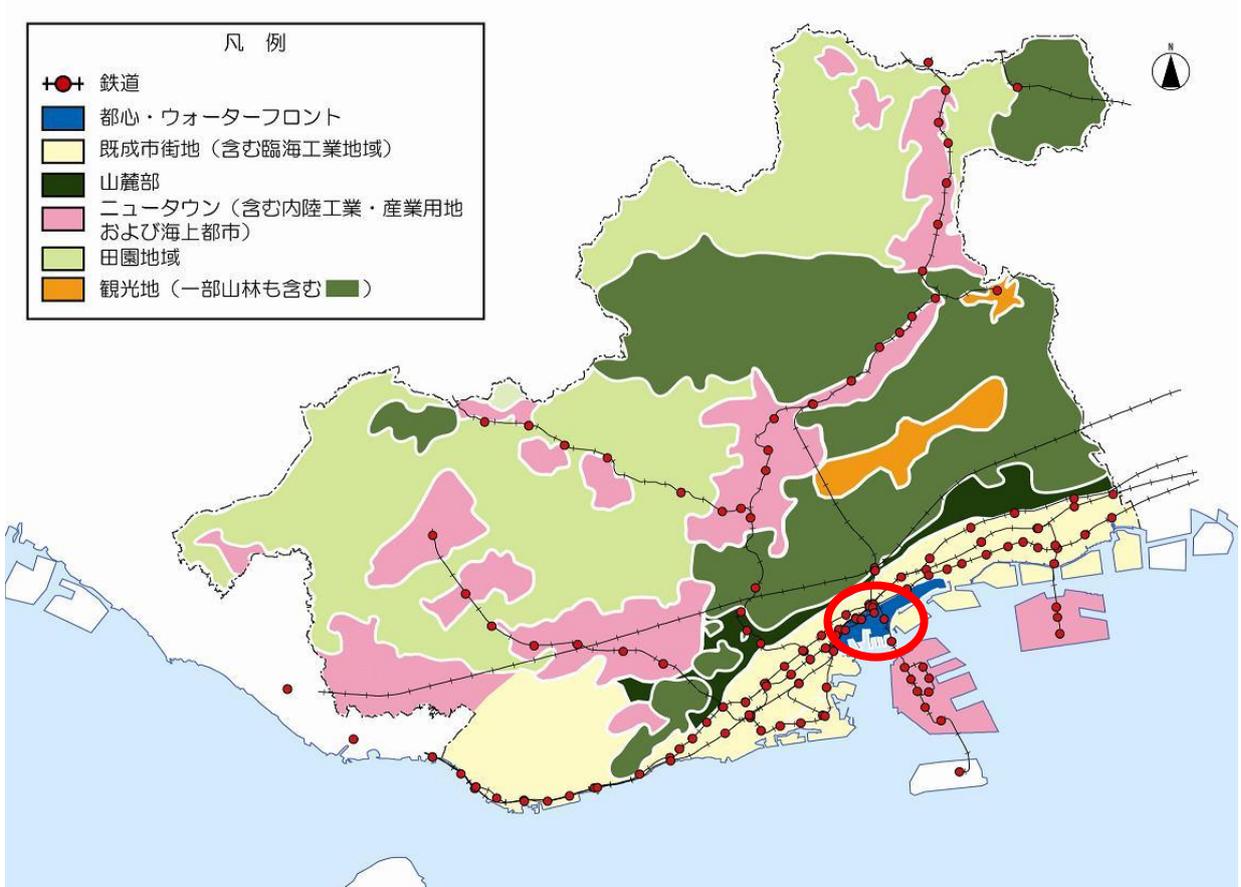
1 調査目的

都心・ウォーターフロントの道路空間の将来イメージを、市民などに分かりやすく伝えるために、イメージパースを作成する。

2 調査フロー

都心・ウォーターフロントの道路空間将来イメージパースの作成

3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 将来の道路空間のイメージ



I 調査概要

1 調査名：平成 24 年度 神戸市総合交通計画の検討・策定業務

2 報告書目次

1. 業務概要

1. 1 業務の目的

1. 2 業務の対象地域

1. 3 業務フロー

1. 4 業務内容

2. 神戸市総合交通計画検討委員会関係作業

3. 都心・ウォーターフロント関係作業

4. 都心・ウォーターフロントにおける道路空間再配分

4. 1 道路空間の再配分による空間構成に関する検討

4. 2 道路空間の再配分による将来空間イメージパースの作成

4. 3 道路空間の再配分に伴う都心・ウォーターフロントの自動車交通流の変化

4. 4 交通誘導策の検討

5. 計画のまとめ

5. 1 目指す交通環境等のイメージイラスト

5. 2 神戸市総合交通計画

3 調査体制

<p style="text-align: center;">神戸市総合交通計画検討委員会 (会長：東京工業大学大学院理工学研究科 教授 朝倉 康夫)</p>
<p style="text-align: center;">都心・ウォーターフロント総合交通推進協議会 (会長：神戸大学大学院海事科学研究科 教授 小谷 通泰)</p>
<p style="text-align: center;">元町通1丁目交差点（大丸前）周辺における新たな回遊拠点づくりに関する検討会議 (会長：東京大学大学院工学研究科 教授 羽藤 英二)</p>

4 委員会名簿

〔神戸市総合交通計画検討委員会〕

所属・役職	氏名	備考
学識経験者		
東京工業大学大学院理工学研究科 教授	朝倉 康夫	
京都大学大学院 工学研究科・医学研究科 安寧の都市ユニット 特定教授	土井 勉	
神戸大学大学院経営学研究科 教授	水谷 文俊	
関西学院大学総合政策学部 教授	角野 幸博	
交通事業者		
神戸電鉄株式会社 鉄道事業本部 副本部長 兼 運輸部長	畑 栄一	
西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部企画課 担当課長	奥田 英雄	
阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部 部長	庄 健介	
阪神電気鉄道株式会社 都市交通事業本部 運輸部 部長	上田 晋也	
神戸市交通局 経営企画調整課 課長	土井 佳典	
各種団体		
公益社団法人 兵庫県バス協会 専務理事	中澤 秀明	
社団法人 兵庫県タクシー協会 専務理事	清水 信生	
市民団体		
神戸市自治会連絡協議会 会長	岩佐 光一郎	
神戸市婦人団体協議会 会長	玉田 はる代	
関係行政機関		
国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課長	吉澤 勇一郎	
国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長	加納 陽之助	

[都心・ウォーターフロント総合交通推進協議会]

所属・役職	氏名	備考
学識経験者		
神戸大学大学院海事科学研究科 教授	小谷 通泰	
東京大学大学院工学系研究科 准教授	羽藤 英二	
地元団体		
旧居留地連絡協議会 常任委員長	富岡 良典	
KOBE三宮・ひと街創り協議会 事務局	吉見 成之	
三宮中央通りまちづくり協議会 会長	永田 耕一	
三ノ宮南まちづくり協議会 総括総務委員	坂本 圀昭	
ハーバーランド運営協議会 幹事	村上 安弘	
みなと元町タウン協議会 栄町通まちづくり委員会 委員長	河西 重雄	
各種団体		
神戸商工会議所 理事・事務局長・地域政策部長	安田 義秀	
交通事業者		
西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 企画課 課長代理	山本 直樹	
阪神電気鉄道株式会社 関連事業部長	久保田 晃司	
神戸市交通局 営業推進課 担当課長	亀山 寿仁	
行政機関		
神戸市都市計画総局 計画部長	油井 洋明	

[元町通 1 丁目交差点（大丸前）周辺における新たな回遊拠点づくりに関する検討会議]

所属・役職	氏名	備考
○ 学識経験者		
東京大学大学院工学系研究科 教授	羽藤 英二	
○ 地元団体		
旧居留地連絡協議会 常任委員長 事務局	富岡 良典 山本 博信	
KOBE三宮・ひと街創り協議会 三宮センター街 3 丁目商店街振興組合 理事長 事務局	安藤 信幸 新屋 恵	
三宮中央通りまちづくり協議会 大丸前中央商店会 会長 トアロード商店街東亜会協同組合 理事長	永田 耕一 池本 優	
みなと元町タウン協議会 元町 1 番街商店街振興組合 理事長 元町三丁目商店街振興組合 理事長 南京町商店街振興組合 理事長 神戸南京町景観形成協議会 会長 元町穴門商店街 会長 神戸元町商店街まちなみ委員会 委員長 栄町通まちづくり委員会 委員長	蓮池 國男 近藤 裕重 曹 英生 高橋 喜久二 辰巳 真一 奈良山 貴士 河西 重雄	

II 調査成果

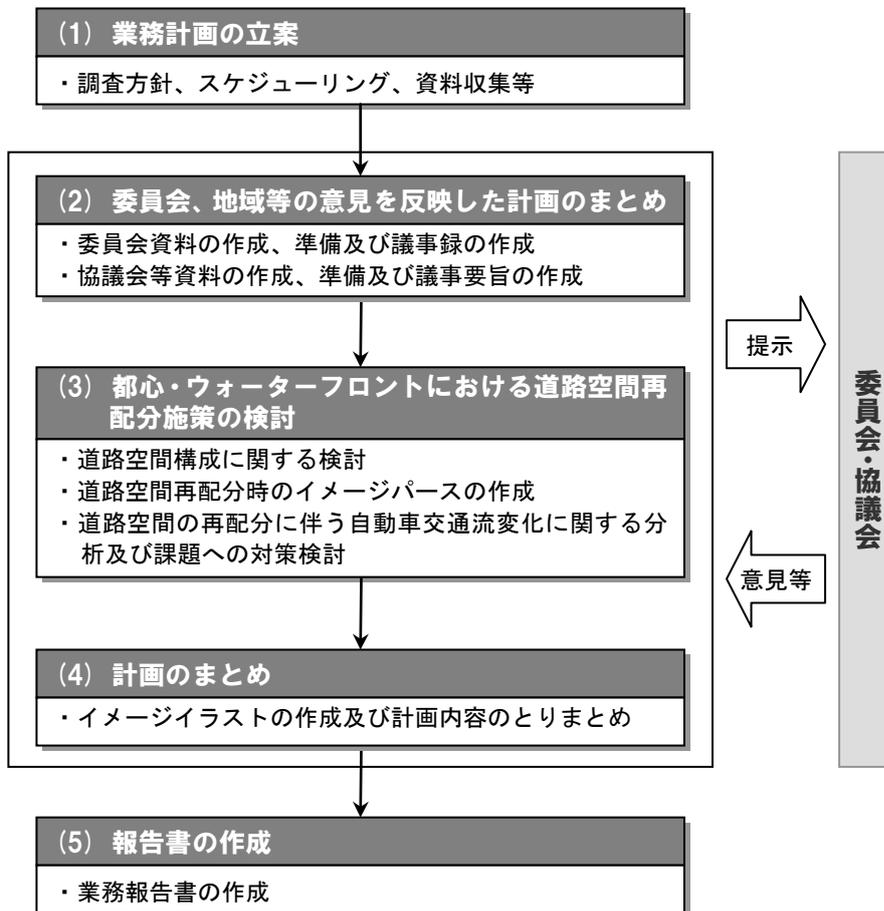
1 調査目的

神戸市総合交通計画の策定に向け、市が実施する社会実験の結果データや、具体的施策の実施に向けて必要となるデータの分析・検討を行い、結果を計画に反映する。

また、市民・事業者・関係行政機関などを交えた神戸市総合交通計画検討委員会や、地域の意見などを聞きながら計画の検討を進めるため、それぞれ議論をする上で必要となる資料の作成や、議事録等の作成を行う。

これら分析・検討結果とともに、意見交換の結果を踏まえながら、計画の内容をまとめるとともに、必要となるイメージイラストなどの図面を作成する。

2 調査フロー



3 調査圏域図

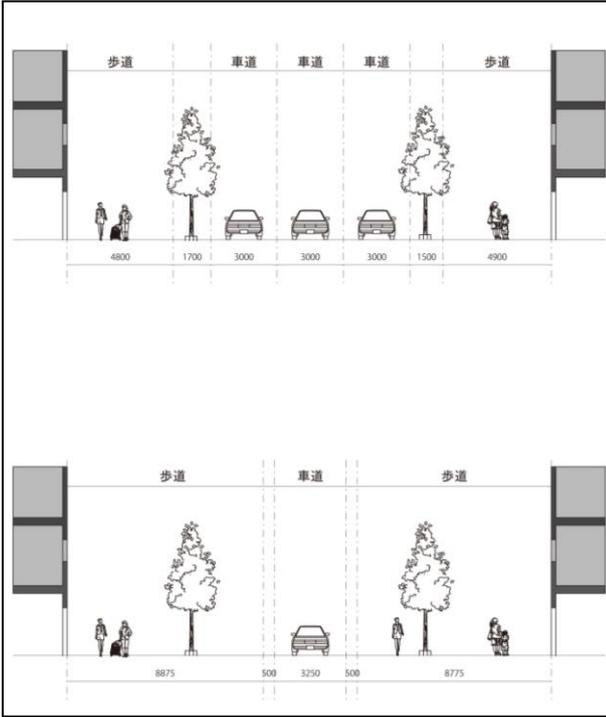


4 調査成果

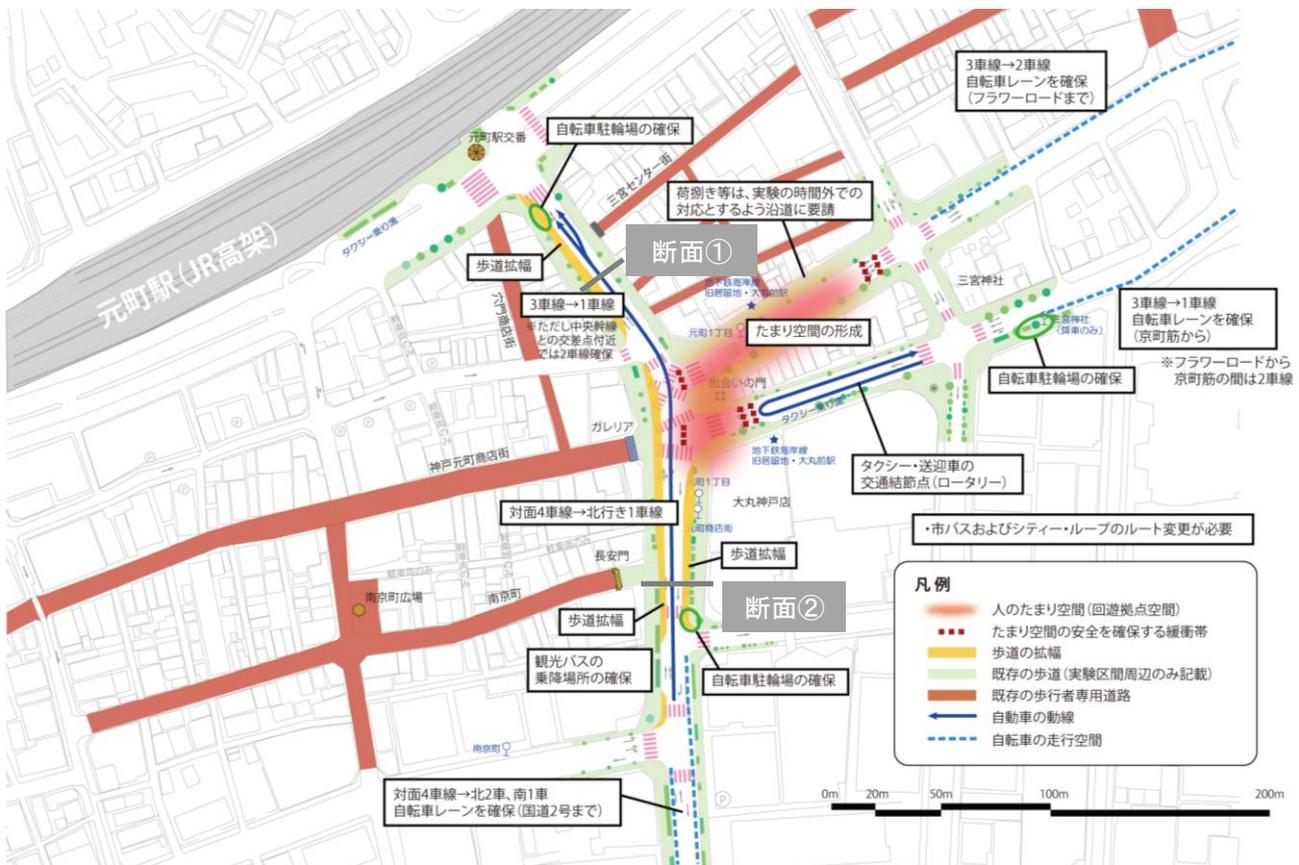
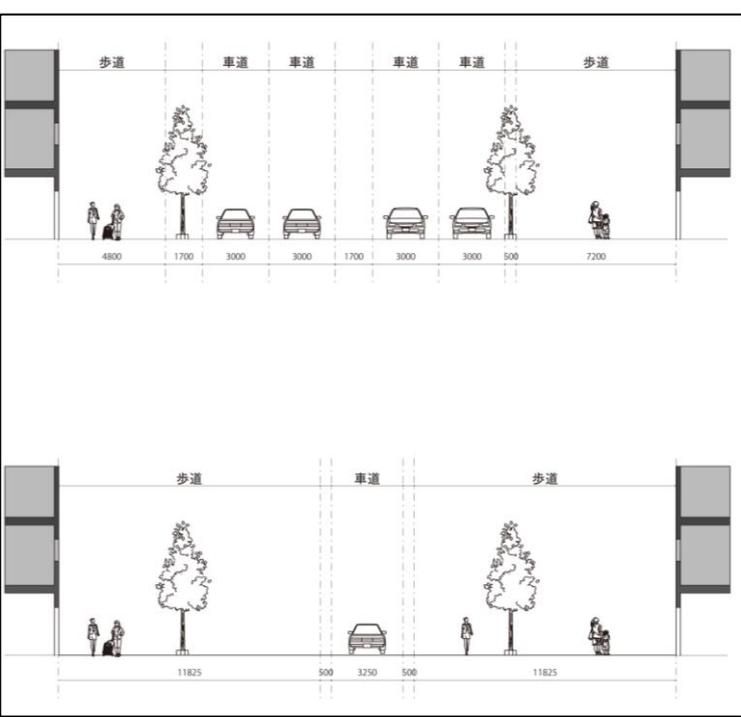
①都心・ウォーターフロントにおける道路空間再配分の検討

●道路空間構成に関する検討 (平面図-短期施策: 社会実験 第1段階)

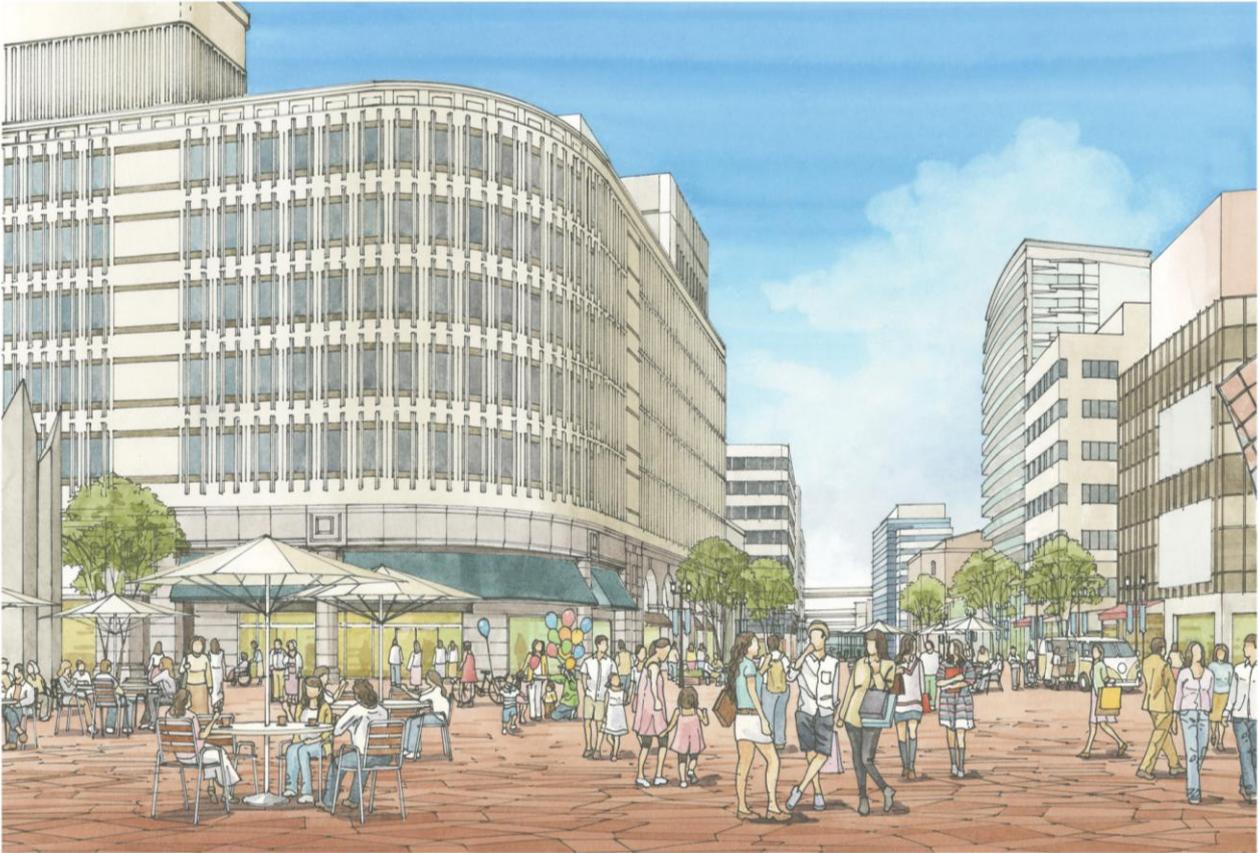
断面①



断面②



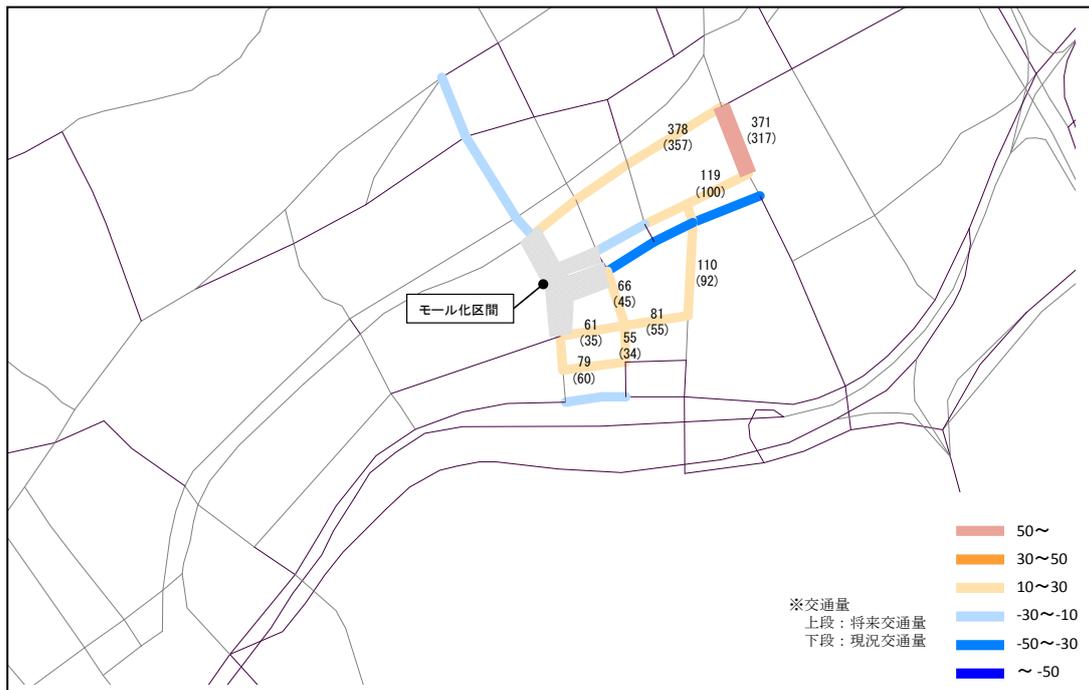
●元町通 1 丁目交差点 (大丸前) 将来空間イメージパース 北⇒南方向



●道路空間の再配分に伴う自動車交通流変化に関する分析及び対策検討

【長期 平日】 鯉川線・三宮中央通り・花時計線を通行止めにしたケース

当該ケースを交通量推計した結果、各道路において、交通を阻害するような負荷の増加は見られなかった。しかし、旧居留地内への自動車の流入を誘発する面があり、まちの歩行環境を低下させる要因となり得るため、モール化単独では交通施策として十分でない。



単位：百台/日

図 鯉川線・三宮中央通り・花時計線を通行止めにしたケースの交通量の変化

【長期 平日】鯉川線・三宮中央通り・花時計線を通行止めにし、誘導策・周辺対策を実施したケース
 当該ケースを交通量推計した結果、元町通1丁目交差点（大丸前）のモール化と併せて周辺交通施策を実施することで交通を外周部へ誘導することができるとともに、都心・ウォーターフロントのトラフィックセル内自動車交通を抑制することができることを把握することができた。周辺交通施策と併せて実施していくことで、トラフィックセル内の自動車交通を抑制し、歩行者の安全かつ快適な空間を形成することができると期待される。

【ケース1】

- ・元町通1丁目交差点周辺のモール化（自動車通行止め）
- ・車線減少：三宮中央通り、花時計線、京町筋、鯉川線
- ・ゾーン30化：明石町筋（花時計線以南）、仲町通り、前町通り
- ・一方通行規制変更：トアロード（三宮中央通り～花時計線）、仲町通り（大丸南区間）

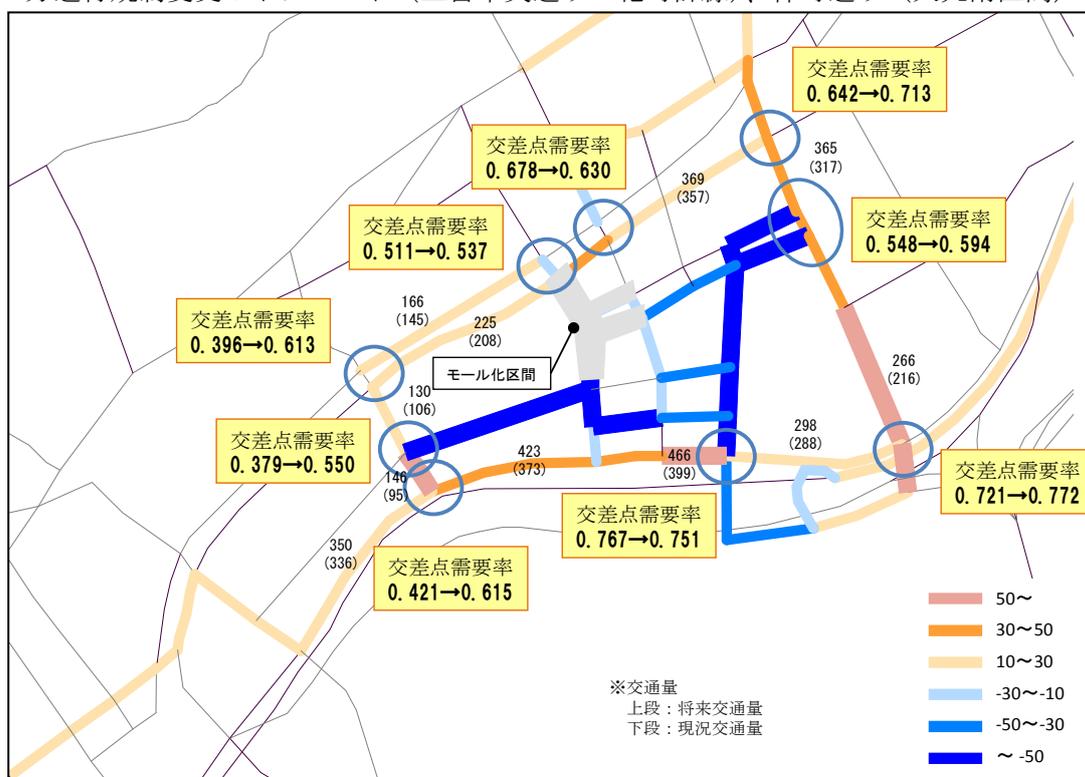
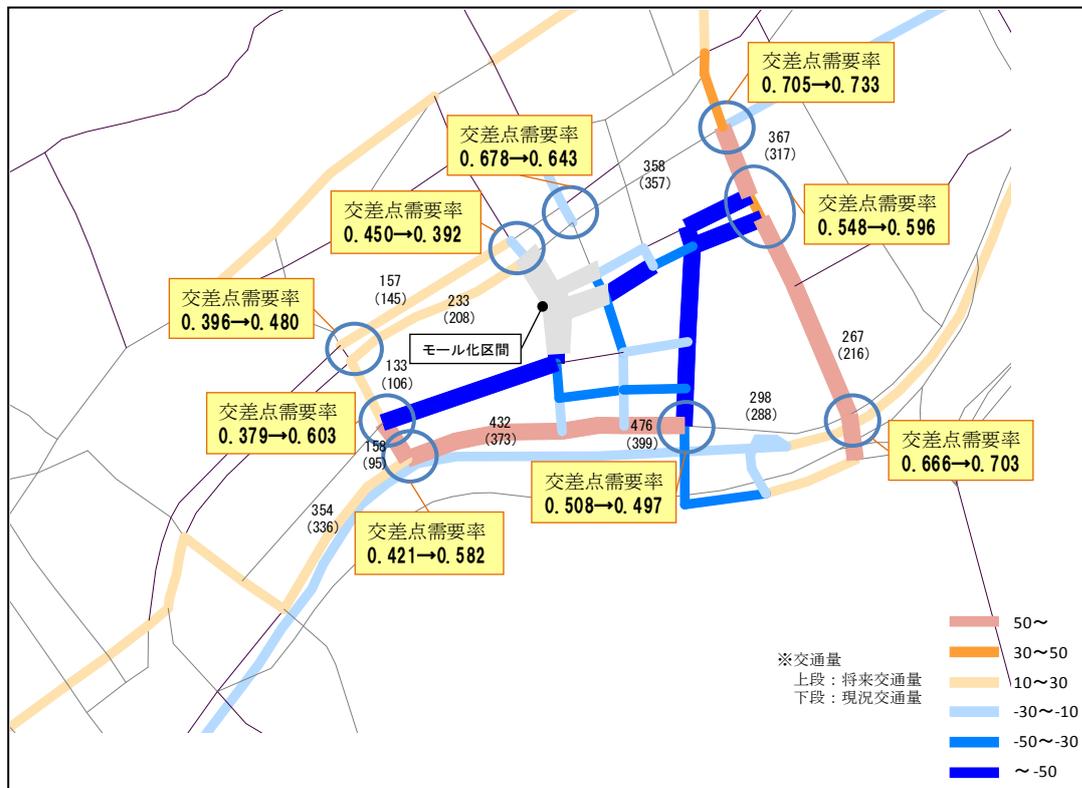


図 鯉川線・三宮中央通り・花時計線を通行止めにし、周辺交通対策を実施したケースの交通量・交通需要率の変化

【ケース 2】

- ・元町通 1 丁目交差点周辺のモール化（自動車通行止め）
- ・車線減少：三宮中央通り、花時計線、京町筋、鯉川線、トアロード、仲町通り、前町通り
- ・ゾーン 30 化：明石町筋（花時計線以南）、仲町通り、前町通り
- ・一方通行規制変更：トアロード（三宮中央通り～花時計線）を北向きに



単位：百台／日

図 鯉川線・三宮中央通り・花時計線を通行止めにし、周辺交通対策を実施したケースの交通量・交通需要率の変化

実験時：実験区間周辺進入車両の誘導

東→西方面交通

- ・規制区間周辺に進入した車両は、誘導員や案内看板によりできるだけトラフィックセルを通過しないルートへ誘導。
- ・実験中には事業所への支障や混雑が生じていないか確認し、対応を検討。

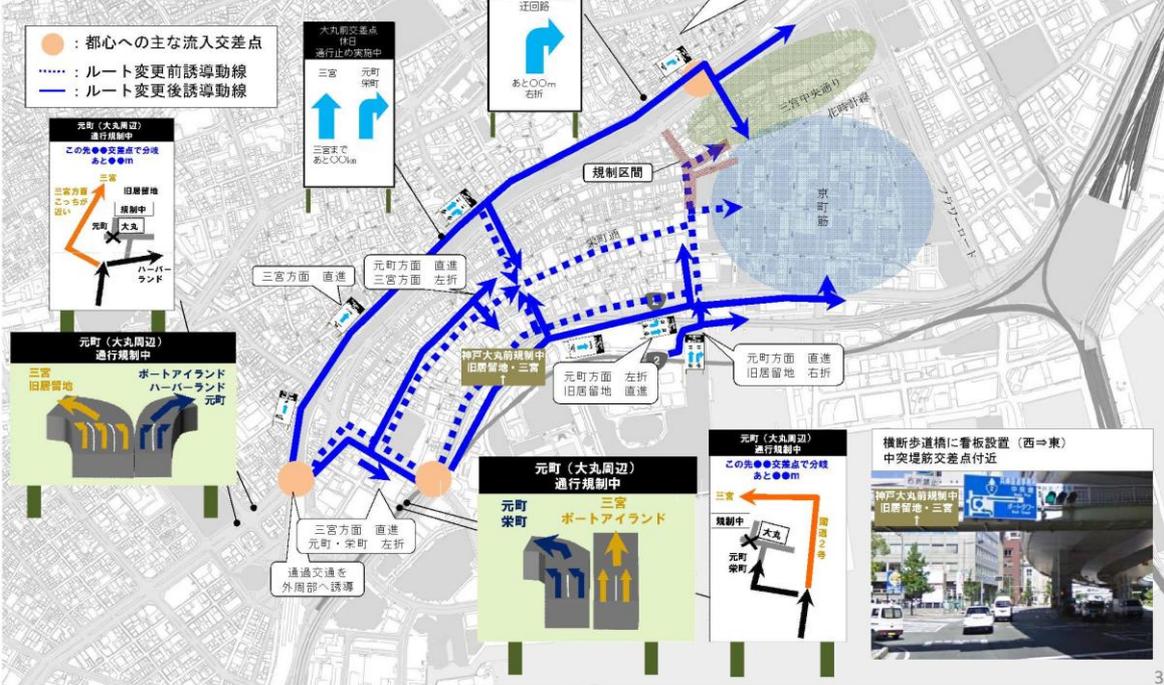


実験時：走行ルート上の誘導

西→東方面交通

- ・西から東方面への交通で実験時影響する交通は三宮中央通り流入交通のみであり、実験による影響は少ない。
- ・実験中は今後の施策を踏まえて誘導方法の有効性を確認するために、トラフィックセル流入車両を案内看板の設置により外周部へ誘導。

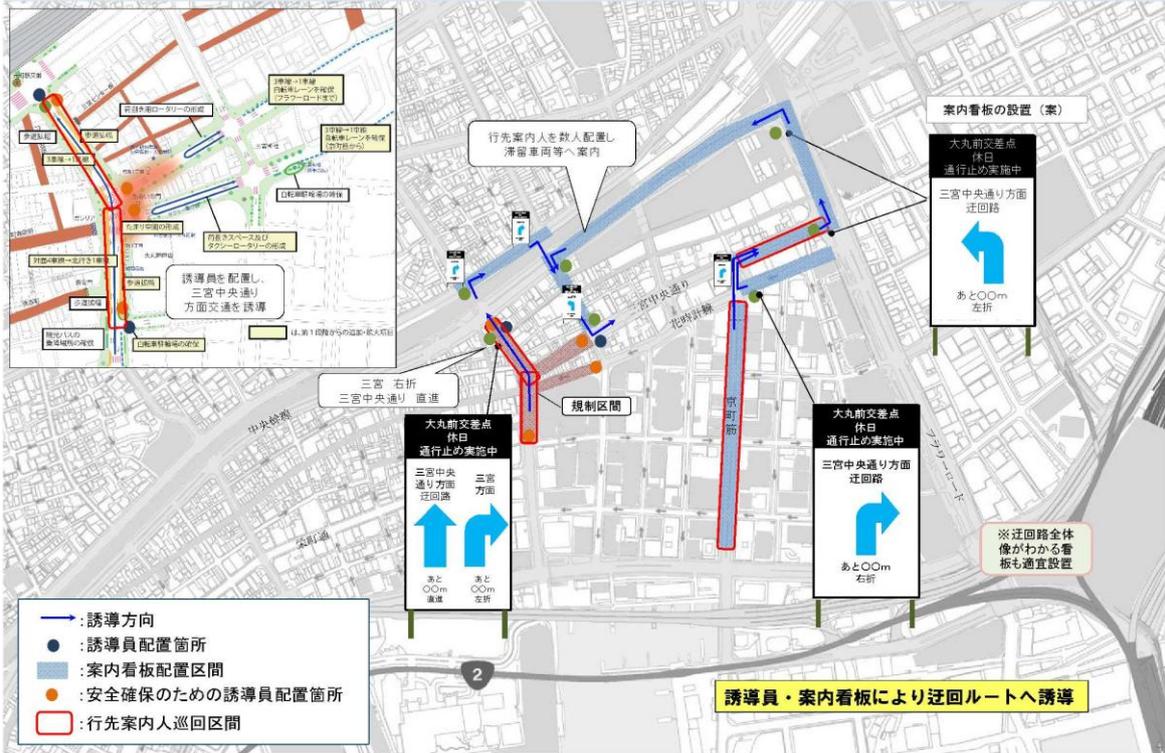
都心流入ポイントや走行ルート上に看板や横断幕を設置し誘導



実験時:実験区間周辺進入車両の誘導

西→東方面交通

- ・規制区間周辺に進入した車両は、誘導員や案内看板によりできるだけトラフィックセルを通過しないルートへ誘導。
- ・実験中には事業所への支障や混雑が生じていないか確認し、対応を検討。



②計画のまとめ

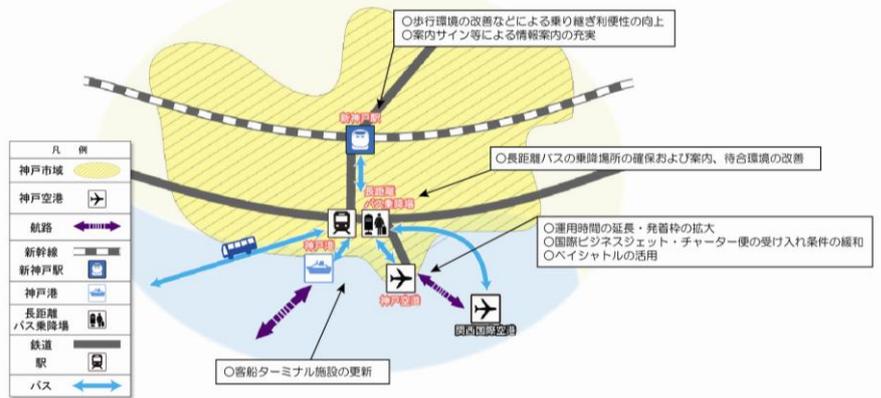
分析・検討結果や委員会、地域の意見などを反映しながら計画内容をまとめ、目指す交通環境などを表現するイメージイラストなどの簡易図面を制作した。

【めざす交通体系の概念図】

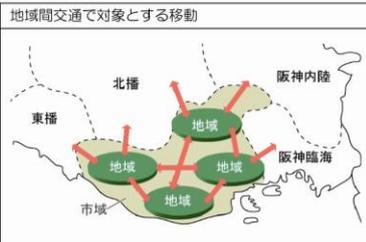
●広域交通



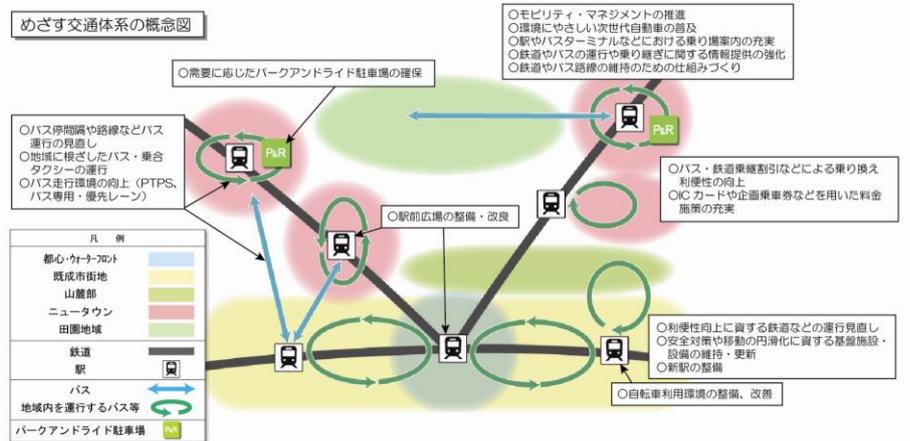
めざす交通体系の概念図



●地域間交通

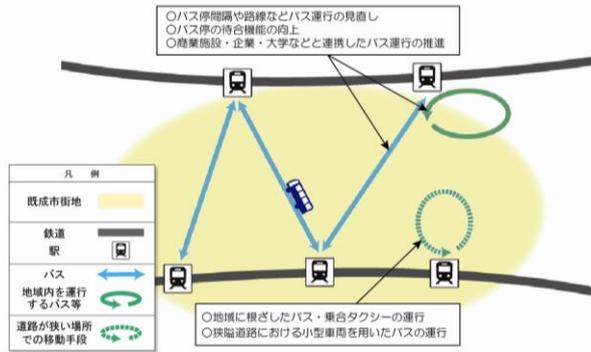


めざす交通体系の概念図

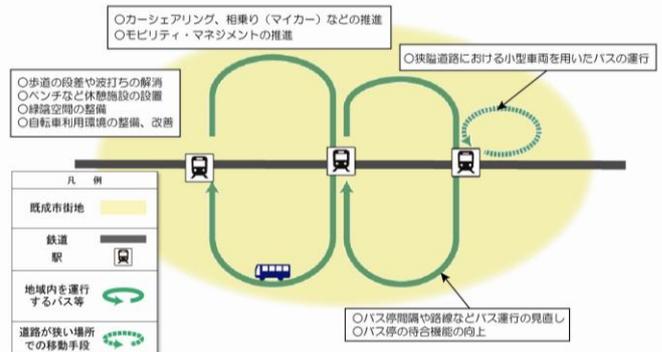


●地域交通（既成市街地）

めざす交通体系の概念図（垂水）

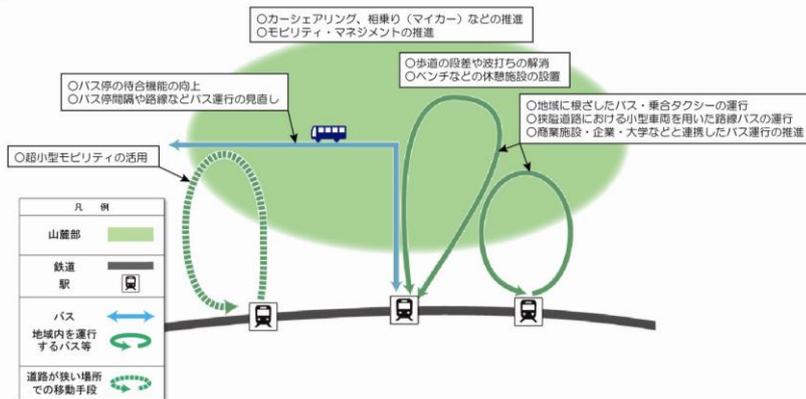


めざす交通体系の概念図（東灘～須磨）



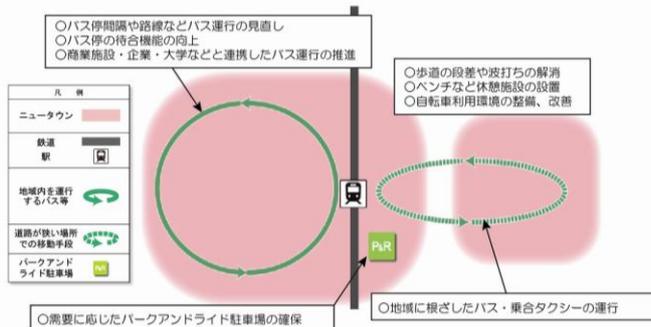
●地域交通（山麓部）

めざす交通体系の概念図

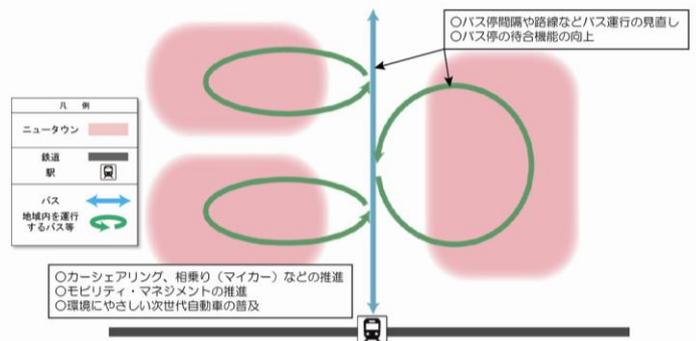


●地域交通（ニュータウン）

めざす交通体系の概念図（駅周辺で開発されたニュータウン）

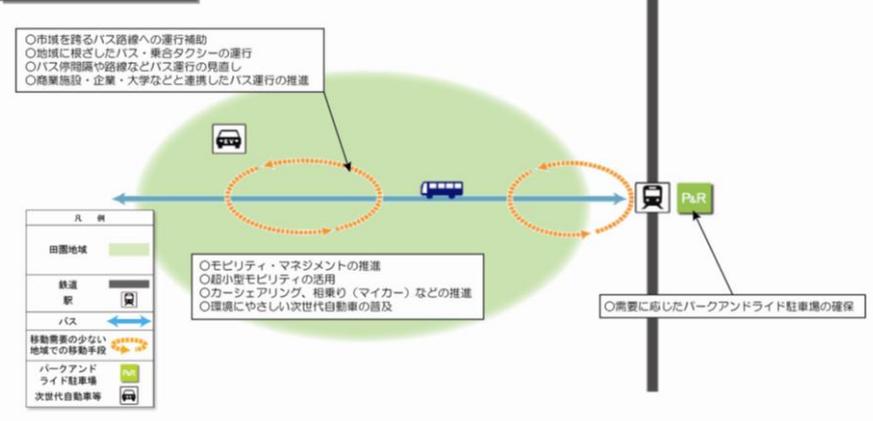


めざす交通体系の概念図（駅から離れて開発されたニュータウン）



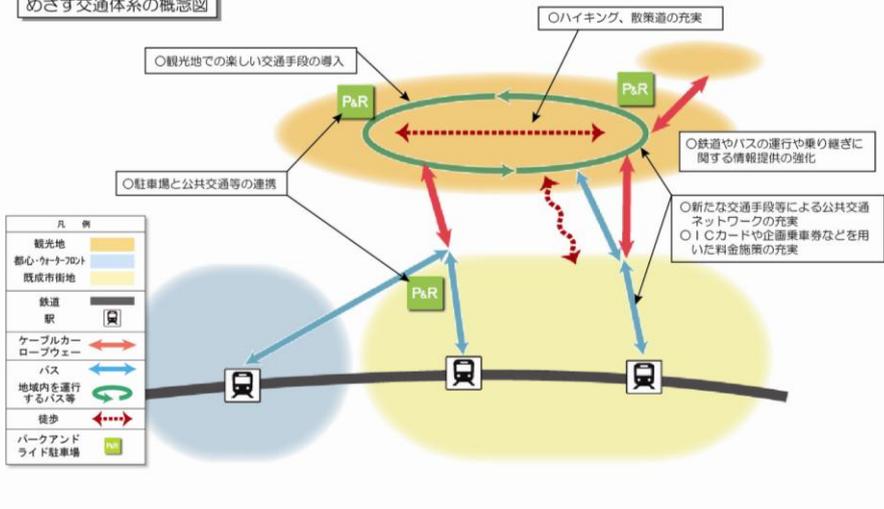
●地域交通（田園地域）

めざす交通体系の概念図



●地域交通（観光地）

めざす交通体系の概念図



来訪者の活動

ビジネス

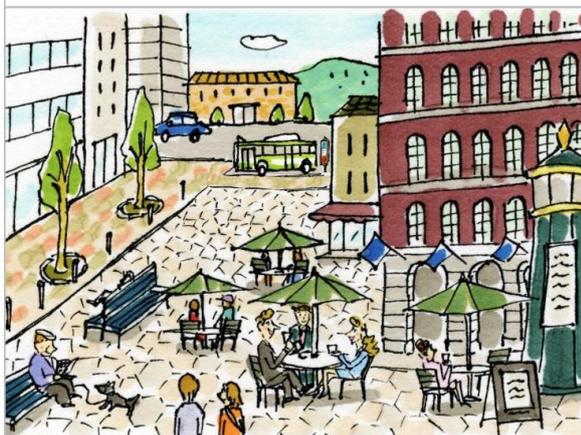
① 充実した運行ダイヤの飛行機を使って
神戸空港に来訪



② 神戸空港から都心へ向かうアクセス交通手段への乗り換えで誰もが分かりやすい交通情報案内がされている



③ 都心を訪れると魅力的な街路空間が形成されている



観光

① 新幹線で神戸（新神戸駅）を訪れてから
市内を巡る交通手段へスムーズに乗り換え



② 昼間は市内を巡る交通手段に乗って
楽しく観光



③ 夜には楽しく使える超小型モビリティを使って、
山麓の上って夜景を楽しむ

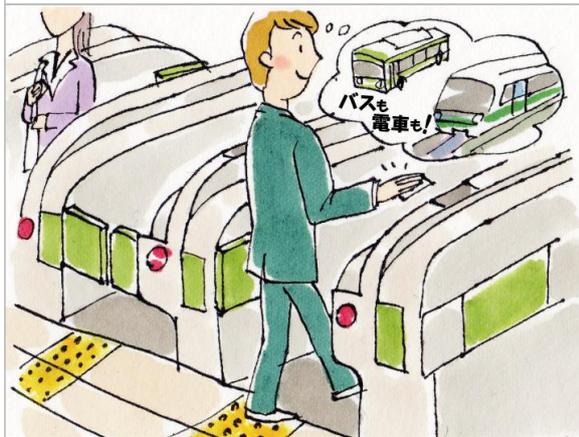


通勤

- ①バス停で携帯端末などを使って運行情報がリアルタイムに受け取れ、スムーズにバスに乗車



- ②バスから鉄道へICカードを活用したスムーズな乗り換え環境がある

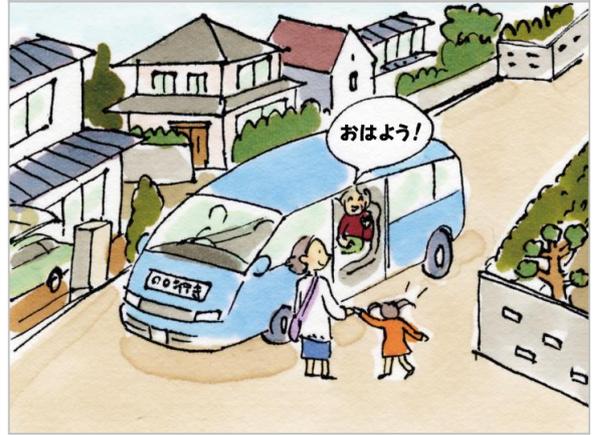


- ③都心では自動車交通と分離されたデッキを歩いて快適に会社まで移動



お出かけ

- ①外出に使いやすいきめ細やかな交通手段が家の近くまで運行



- ②家族割引など使いやすい料金体系が設定されている



- ③生活利便施設が集まる拠点に着くと誰もが快適に歩き憩える歩行空間が整備されている



I 調査概要

1 調査名：六甲・摩耶山上における社会実験バスの運行

2 報告書目次

1. 社会実験の背景と目的
2. バスの運行計画および運営計画
 - (1) バスの愛称
 - (2) 運行期間
 - (3) 運行区間
 - (4) 停留所
 - (5) 運行ダイヤ（本数、時間帯）
 - (6) 乗車料金
 - (7) 時刻表
 - (8) バス車両
 - (9) 運営計画
3. バス運行および付随する業務
 - (1) 時刻表の作成・掲示
 - (2) 音声案内
 - (3) 利用者数の把握
 - (4) 運行時の状況
4. ロータリーにおける案内誘導・場内整理（森林植物園）
5. 関係機関との調整および協議
6. 企画乗車券の作成・販売
7. バス車両の装飾、観光案内放送等
 - (1) バス装飾
 - (2) 車内でのアナウンス放送
8. 利用状況
 - (1) 停留所ごとの利用者数（期間計）
 - (2) 日別利用者数
 - (3) 企画乗車券販売数
9. 考察
 - (1) 実験より見えてきた課題
 - (2) 今後の取り組みの方向性について

参考資料1 運輸局申請資料

参考資料2 運賃収入、企画乗車券収入

参考資料3 H22 パーソントリップ調査結果から見る人の移動実態

3 調査体制

六甲・摩耶山あちこち回遊推進委員会 (会長：六甲摩耶鉄道株式会社 上田 均)

4 委員会名簿

(五十音順・敬称略)

所 属 ・ 役 職	氏 名	備 考
一般財団法人神戸市都市整備公社 施設整備部ロープウェイ事業課長	栃尾 謙三	
ホテル・ド・摩耶 総支配人	奥野 俊彦	
神戸市立自然の家 所長	小原 裕	
神戸市立森林植物園 園長	青木 孝知	
神戸市立六甲山牧場 場長	河村 貴司	
阪急バス株式会社 自動車事業部 副部長兼営業計画課長	野津 俊明	
阪神総合レジャー株式会社 六甲事業部長	野田 英明	
摩耶山再生の会 事務局長	慈 憲一	
摩耶山天上寺 副住職	伊藤 浄真	
六甲摩耶鉄道株式会社 代表取締役社長	上田 均	

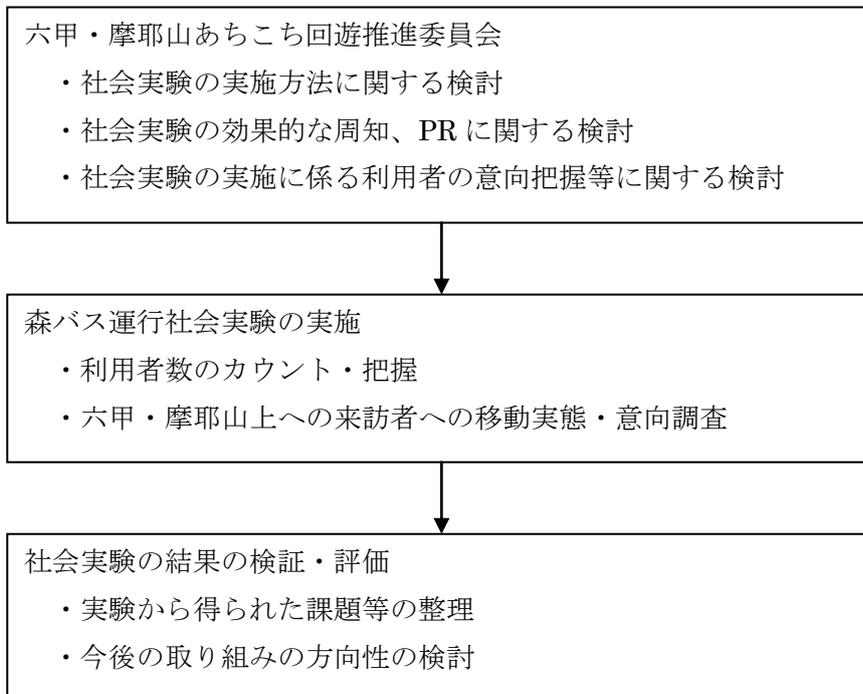
II 調査成果

1 調査目的

神戸市では、少子超高齢化の進行や、地球環境問題など社会的潮流をふまえ、すべての人にやさしく暮らしやすいまち、持続可能なさらに魅力・活力あるまちを目指して、公共交通を中心に自動車、自転車、歩行者などがバランス良く組み合わせられた交通環境づくりに向けて、「神戸市総合交通計画」を策定するため、検討を進めているところである。

本計画では、市域を土地利用に応じたエリアに区分して計画づくりを進めることにしており、この中で「観光地」のエリアにおける交通のあり方を検討するため、モデルエリアとして、有馬を含め、六甲・摩耶山を選定した。本業務では、六甲・摩耶山の、掬星台～森林植物園において、バスを運行した場合の六甲・摩耶山全体の回遊性向上への効果や、バス運行の事業性を測るために、期間を定めて試験的にバス（以下、「実験バス」という。）を運行した。

2 調査フロー



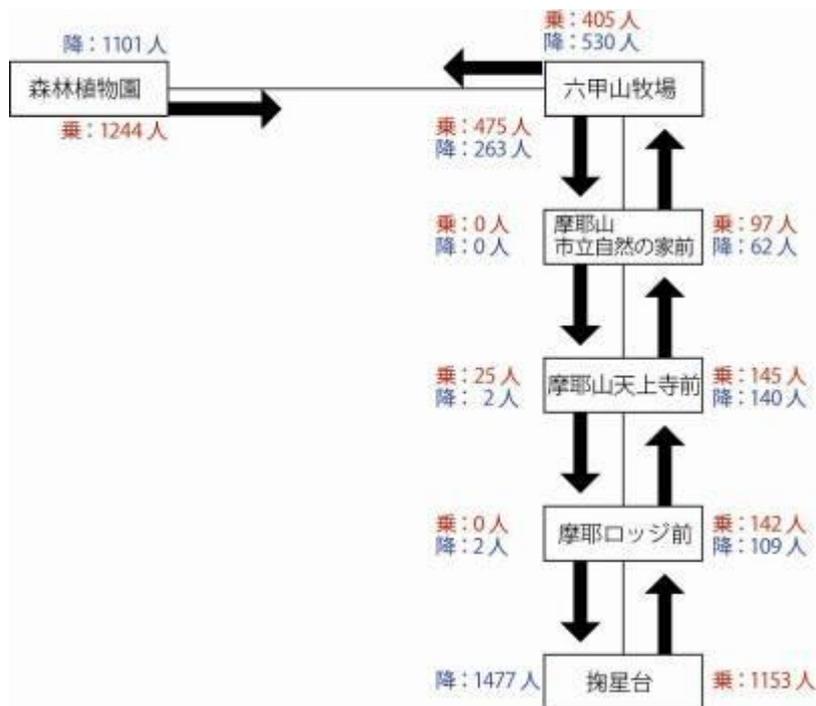
3 調査圏域図



②バス車体の装飾



③停留所ごとの利用者数



④日利用者数

日付	摩耶ロープウェイ山上		摩耶ロッジ前		摩耶山天上寺		摩耶山市立自然の家前		六甲山牧場		森林植物園前		合計		平均乗車人員 (人/便)	天気	増便分 乗車人員 (森一拘)	
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降				
10月6日(土)	47	68	7	9	4	4	13	2	54	28	37	51	162	162	4.3	曇り	—	
10月7日(日)	44	99	4	10	13	7	2	0	86	37	42	38	191	191	5.0	曇り	—	
10月8日(月)	73	85	1	6	4	5	3	0	69	47	54	61	204	204	5.4	晴れ	—	
10月13日(土)	63	60	6	10	5	3	8	15	20	21	52	45	154	154	4.1	曇り	—	
10月14日(日)	35	76	2	7	5	2	0	0	40	16	49	30	131	131	3.4	曇り	—	
10月20日(土)	38	57	11	0	7	5	3	0	24	30	47	38	130	130	3.4	晴れ	—	
10月21日(日)	49	86	18	5	4	13	9	4	46	26	86	78	212	212	5.6	晴れ	—	
10月27日(土)	56	79	10	5	9	10	33	5	59	66	70	72	237	237	6.2	晴れ	—	
10月28日(日)	14	5	2	0	2	0	0	3	0	4	3	9	21	21	0.6	雨	—	
11月3日(土)	92	80	11	8	16	13	3	11	37	59	88	76	247	247	6.5	晴れ	—	
11月4日(日)	51	61	8	7	5	19	4	0	53	60	91	65	212	212	5.6	晴れ	—	
11月10日(土)	138	126	6	6	1	10	5	0	72	91	105	94	327	327	8.6	曇り	19	
11月11日(日)	15	5	1	2	1	3	0	0	4	9	3	5	24	24	0.6	雨	0	
11月17日(土)	2	2	1	0	1	0	0	0	0	2	2	2	6	6	0.2	雨	0	
11月18日(日)	159	132	22	22	25	15	9	20	71	107	150	140	436	436	11.5	晴れ	8	
11月23日(金)	35	76	8	7	0	5	2	0	57	16	32	30	134	134	3.5	雨	5	
11月24日(土)	122	166	11	2	18	15	2	0	92	107	163	118	408	408	10.7	曇り	13	
11月25日(日)	120	214	13	5	50	13	1	2	96	67	170	149	450	450	11.8	晴れ	13	
合計	1,153	1,477	142	111	170	142	97	62	880	793	1,244	1,101	3,686	3,686	5.4		3,744	
															雨除く	6.6		

⑤結果

- ・期間中の利用者合計は3,744人であった。増便分を除くと、1日あたり平均205人、1便あたり平均5.4人の利用。
- ・雨天時には利用者が非常に少ないなど、天候の影響が大きい。また、紅葉の見頃がピークとなる11月下旬に近づくにつれ、実験の周知も深まったこともあり、利用者が増えている。
- ・本社会実験でバス路線を新設した森林植物園～六甲山牧場の間では、公共交通で森林植物園へ訪れた人が、さらに東へ移動する動きが、最も多い日で183人であり、回遊性を高める一定の効果があつたものと考えられる。

⑥今後の取り組みの方向性

観光地(六甲・摩耶山上)は、都市の間近にある、自然を体感しながら市民が憩える場所であり、買物や食事など日常的に人が訪れる都心などの観光地とは来訪者の目的も異なってくる。

公共交通であるバスを中心として、施設間の回遊性を高めることで、事業性の面から持続可能な交通体系の実現をめざして運行社会実験を行った。今回の実験の結果として、事業の採算性が取れるほどの利用は得られなかったが、企画乗車券を用いた料金施策が有効であることが見えてきた。また、観光地という特性から、楽しさ自体やその広報が重要であることも分かってきたことから、公共交通をより使いやすくする料金施策の実施や、広報のさらなる強化を図っていくことで、公共交通を中心とした持続可能な交通体系を実現していくこととする。

I 調査概要

1 調査名：灘山麓部における新たなバス運行の可能性検討調査

2 報告書目次

1. 社会実験の主旨
2. 推進体制
 - (1) まやビューラインアクセス向上人口委員会の発足
 - (2) 実行委員会のメンバー
 - (3) 実行委員会における議論
 - (4) バス事業者の選定
3. 運行計画
 - (1) バスの愛称
 - (2) 運行ルートおよびバス停
 - (3) 運行期間
 - (4) 運行ダイヤ
 - (5) 乗車料金
 - (6) 企画乗車券
4. 広報計画
 - (1) チラシの配布
 - (2) ポスターの掲示
 - (3) 雑誌・広報紙等への記事掲載
 - (4) ホームページの掲載等
 - (5) マスコミ等による広報
 - (6) イベント等による広報
5. 運営計画
6. 効果測定調査の計画
 - (1) 地域移動実態及び南北バスニーズ探索調査
 - (2) 実証実験走行バスの乗車後評価調査
7. バス運行状況
 - (1) バス停の状況 (例)
 - (2) バス装飾
 - (3) 車内でのアナウンス放送
 - (4) 乗車人数の計測
 - (5) 運行時の状況
8. 広報等実績
 - (1) チラシの配布
 - (2) 街頭宣伝

- (3) ポスターの掲示等
- (4) 雑誌・広報紙等への記事掲載
- (5) ホームページ掲載等
- (6) マスコミ等による広報
- (7) イベント等による広報
- (8) その他

9. 効果検証

- (1) 坂バス利用者数
- (2) 地域移動実態及び南北バスニーズ探索調査
- (3) 実証実験走行バスの乗車後評価調査
- (4) 総評

10. 実験から得られた課題

11. 今後の取り組み

- 参考資料1 まやビューラインアクセス向上実行委員会 議事概要
- 参考資料2 効果測定調査 調査票
- 参考資料3 運輸局申請資料
- 参考資料4 広報資料 (チラシ・ポスター)
- 参考資料5 効果測定調査 分析結果
- 参考資料6 H22 パーソントリップ調査結果より見る人の移動実態

3 調査体制

まやビューラインアクセス向上実行委員会 (委員長：灘中央自治会会長 小山 喜三)

4 委員会名簿

所 属	氏 名
岩屋連合町会 会長	鹿瀬 公生
上野地区自治連合会 会長	森原 武子
灘中央自治会 会長	小山 喜三
原田住民自治会 会長	荻原 恒雄
摩耶自治会 会長	森脇 豊
上野婦人会 会長	吉田 純子
五毛婦人会 会長	吉澤 啓子
灘中央婦人会 会長	寺田 美和子
原田婦人会 会長	玉田 はる代
摩耶婦人会 会長	小野 三恵
岩屋ふれあいのまちづくり協議会 委員長	染山 睦子
摩耶山再生の会 事務局長	慈 憲一
水道筋商店街協同組合 理事長	若井 正則
灘区民まちづくり会議 企画運営委員会 委員長	木村 典正

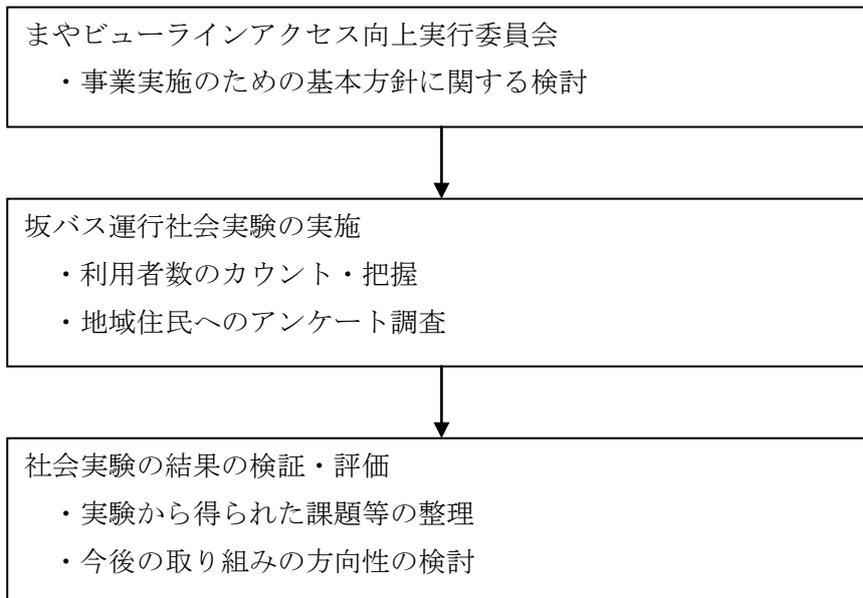
II 調査成果

1 調査目的

本市では、少子超高齢化の進行や、地球環境問題など社会的潮流をふまえ、すべての人にやさしく暮らしやすいまち、持続可能なさらに魅力・活力あるまちを目指して、公共交通を中心に自動車、自転車、歩行者などがバランス良く組み合わされた交通環境づくりに向けて、「神戸市総合交通計画」を策定するため、検討を進めているところである。

本計画では、市域を土地利用に応じたエリアに区分して計画づくりを進めることにしており、この中で「山麓部」のエリアにおける交通のあり方を検討するため、モデルエリアとして灘山麓部を選定した。このモデルエリアにおいて、まやビューラインへのアクセスや地域住民の生活の足など、南北方向の移動を円滑化する交通手段として、利便性の高いバスのルートや事業性を検討することを目的に、期間を定めてバス運行の社会実験を行なった。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

①運行ルートおよびバス停

ルート：阪急王子公園駅～JR 灘駅～水道筋商店街～まやビューライン（下図参照）

バス停： 1. JR灘駅 2. 阪急王子公園 3. 水道筋口（東向） 4. 門田外科前
5. 川島産婦人科前 6. 観音寺北 7. 高尾通4 8. まやケーブル駅
9. 高尾通3 10. 国玉通3 11. 赤坂通3 12. 摩耶地域福祉センター前
13. 弘法寺前 14. 水道筋商店街北 15. 水道筋口（西向）
16. 阪急王子公園



運行期間：平成 24 年 10 月 26 日（金）～11 月 25 日（日）の 31 日間

運行ダイヤ：概ね 20～30 分間隔（37 本／日）

乗車料金：大人 200 円／回、こども 100 円／回（区間均一）

②企画乗車券の発行

・森バス1日乗り放題券

森バス1日乗り放題券 **大人 500円**

＜森バス区間内 乗降り自由＞
 摩耶ロープウェイ山上駅～森林植物園

2012年
 10.6(土)～11.25(日)
 土・日・祝日のみ有効

ご利用日
 ※当日限り有効

発行：森バス株式会社

このチケットでの乗車できる区間

ご利用券が利用できる施設
 マサカス レストラン、オールド・摩耶(レストラン)、摩耶山上寺、摩耶総合公園山頂、摩耶総合公園植物園、六甲山やみ入、六甲山カヌー(レストラン)、六甲山ゴルフコース、六甲山遊歩道、六甲山センターハウス、六甲ガーデンテラス、自然体験遊歩道(六甲遊歩道)、六甲フィールドアスレチック

お戻しについて
 払戻しは、有効期間内でご乗降前に限り、ご購入された窓口で返金いたします。

お問い合わせ
 ・摩耶バス(森)の運行について 摩耶総合コールセンター 079-313-3130
 ・まやビューラインの運行について まやロープウェイ一乗の窓口 069-2998
 ・その他、資料請求については、各窓口にお問合せ下さい。

森バス1日乗り放題券 **こども 250円**

＜森バス区間内 乗降り自由＞
 摩耶ロープウェイ山上駅～森林植物園

2012年
 10.6(土)～11.25(日)
 土・日・祝日のみ有効

ご利用日
 ※当日限り有効

発行：森バス株式会社

このチケットでの乗車できる区間

ご利用券が利用できる施設
 マサカス レストラン、オールド・摩耶(レストラン)、摩耶山上寺、摩耶総合公園山頂、摩耶総合公園植物園、六甲山やみ入、六甲山カヌー(レストラン)、六甲山ゴルフコース、六甲山遊歩道、六甲山センターハウス、六甲ガーデンテラス、自然体験遊歩道(六甲遊歩道)、六甲フィールドアスレチック

お戻しについて
 払戻しは、有効期間内でご乗降前に限り、ご購入された窓口で返金いたします。

お問い合わせ
 ・摩耶バス(森)の運行について 摩耶総合コールセンター 079-313-3130
 ・まやビューラインの運行について まやロープウェイ一乗の窓口 069-2998
 ・その他、資料請求については、各窓口にお問合せ下さい。

・まや山片道回遊券

まや山片道回遊券 **大人 1000円**

森バス(1日乗降り自由)
 摩耶ロープウェイ山上駅～森林植物園

まやビューライン(片道)
 摩耶ケーブル駅～虹の駅～星の駅

坂バス(1日乗降り自由)
 JR遊-阪急王子公園～摩耶ケーブル下
 ※坂バスの運行は10/26(金)～11/25(日)です

2012年
 10.6(土)～11.25(日)
 土・日・祝日のみ有効

ご利用日
 ※当日限り有効

発行：森バス株式会社

このチケットでの乗車できる区間

ご利用券が利用できる施設
 マサカス レストラン、オールド・摩耶(レストラン)、摩耶山上寺、摩耶総合公園山頂、摩耶総合公園植物園、六甲山やみ入、六甲山カヌー(レストラン)、六甲山ゴルフコース、六甲山遊歩道、六甲山センターハウス、六甲ガーデンテラス、自然体験遊歩道(六甲遊歩道)、六甲フィールドアスレチック、王子動物園(1日乗降り専用チケット)、多摩湖エリア自然観察館

お戻しについて
 払戻しは、有効期間内でご乗降前に限り、ご購入された窓口で返金いたします。(※1日乗降り)

まやビューラインの運行について
 当券・当券と、1日乗降り専用チケット(ロープウェイ一乗)の両方ある場合は返金できませんので、ご注意ください。

お問い合わせ
 ・摩耶バス(森)の運行について 摩耶総合コールセンター 079-313-3130
 ・まやビューラインの運行について まやロープウェイ一乗の窓口 069-2998
 ・その他、資料請求については、各窓口にお問合せ下さい。

まや山片道回遊券 **こども 500円**

森バス(1日乗降り自由)
 摩耶ロープウェイ山上駅～森林植物園

まやビューライン(片道)
 摩耶ケーブル駅～虹の駅～星の駅

坂バス(1日乗降り自由)
 JR遊-阪急王子公園～摩耶ケーブル下
 ※坂バスの運行は10/26(金)～11/25(日)です

2012年
 10.6(土)～11.25(日)
 土・日・祝日のみ有効

ご利用日
 ※当日限り有効

発行：森バス株式会社

このチケットでの乗車できる区間

ご利用券が利用できる施設
 マサカス レストラン、オールド・摩耶(レストラン)、摩耶山上寺、摩耶総合公園山頂、摩耶総合公園植物園、六甲山やみ入、六甲山カヌー(レストラン)、六甲山ゴルフコース、六甲山遊歩道、六甲山センターハウス、六甲ガーデンテラス、自然体験遊歩道(六甲遊歩道)、六甲フィールドアスレチック、王子動物園(1日乗降り専用チケット)、多摩湖エリア自然観察館

お戻しについて
 払戻しは、有効期間内でご乗降前に限り、ご購入された窓口で返金いたします。(※1日乗降り)

まやビューラインの運行について
 当券・当券と、1日乗降り専用チケット(ロープウェイ一乗)の両方ある場合は返金できませんので、ご注意ください。

お問い合わせ
 ・摩耶バス(森)の運行について 摩耶総合コールセンター 079-313-3130
 ・まやビューラインの運行について まやロープウェイ一乗の窓口 069-2998
 ・その他、資料請求については、各窓口にお問合せ下さい。

・まや山1日回遊券

まや山1日回遊券 **大人 1500円**

森バス(1日乗降り自由)
 摩耶ロープウェイ山上駅～森林植物園

まやビューライン(往復)
 摩耶ケーブル駅～虹の駅～星の駅

坂バス(1日乗降り自由)
 JR遊-阪急王子公園～摩耶ケーブル下
 ※坂バスの運行は10/26(金)～11/25(日)です

2012年
 10.6(土)～11.25(日)
 土・日・祝日のみ有効

ご利用日
 ※当日限り有効

発行：森バス株式会社

このチケットでの乗車できる区間

ご利用券が利用できる施設
 マサカス レストラン、オールド・摩耶(レストラン)、摩耶山上寺、摩耶総合公園山頂、摩耶総合公園植物園、六甲山やみ入、六甲山カヌー(レストラン)、六甲山ゴルフコース、六甲山遊歩道、六甲山センターハウス、六甲ガーデンテラス、自然体験遊歩道(六甲遊歩道)、六甲フィールドアスレチック、王子動物園(1日乗降り専用チケット)、多摩湖エリア自然観察館

お戻しについて
 払戻しは、有効期間内でご乗降前に限り、ご購入された窓口で返金いたします。(※1日乗降り)

まやビューラインの運行について
 当券・当券と、1日乗降り専用チケット(ロープウェイ一乗)の両方ある場合は返金できませんので、ご注意ください。

お問い合わせ
 ・摩耶バス(森)の運行について 摩耶総合コールセンター 079-313-3130
 ・まやビューラインの運行について まやロープウェイ一乗の窓口 069-2998
 ・その他、資料請求については、各窓口にお問合せ下さい。

④広報活動

10/4,11 坂バスキャンペーン



10/14 坂バスシンポジウム



実行委員長の挨拶

10/26 坂バス出発式典



⑤利用実績

- ・ 10月26日(金)から11月25日(日)までの計31日間で、総利用者数は7,176人(1日平均231.5人/日、1便平均6.3人/便)であった。
- ・ 秋の行楽シーズンということもあり、まやビューラインへのアクセスも多いことから、平日に比べて、土・日・祝日の利用者が多い。
- ・ 一方で、まやビューラインの定休日である火曜日にも一定の利用があったことや、晴天時と雨天時とで利用者数にそれほど大きな変化が見られなかったこと等から、必ずしもまやビューラインの乗客が中心というわけではなく、沿線住民の「日常の足」として利用されたことが伺える。

日付	曜日	大人	小人	合計	特記事項	天気
10月26日	金	119	1	120	坂バス発車式	晴
10月27日	土	326	41	367	摩耶山ファミリーアドベンチャー	晴
10月28日	日	77	5	82		雨
10月29日	月	80	0	80	摩耶山俳句大会	晴
10月30日	火	89	1	90	まやビューライン定休日	晴
10月31日	水	102	0	102		晴
11月1日	木	103	1	104		晴
11月2日	金	120	4	124		晴
11月3日	土	144	199	343	灘区総合芸術祭	晴
11月4日	日	216	25	241	水道筋ミュージックストリート	晴
11月5日	月	99	2	101		晴
11月6日	火	131	5	136	まやビューライン定休日・まやビューラインアクセス向上実行委員会	晴
11月7日	水	143	0	143		晴
11月8日	木	162	3	165		晴
11月9日	金	171	5	176		曇
11月10日	土	257	15	272	灘区総合芸術祭・灘大学	曇
11月11日	日	194	10	204	金山縦走、新築記念会(朝、昼、夜)・灘のキャンペーン(まやレインジャー)	雨
11月12日	月	197	7	204	神戸松蔭大学生試乗	晴
11月13日	火	154	1	155	まやビューライン定休日	晴
11月14日	水	216	0	216		晴
11月15日	木	188	0	188	「婦人神戸」広告記事発行	晴
11月16日	金	204	5	209		晴
11月17日	土	214	11	225	リュックサックマーケット(中止)	雨
11月18日	日	413	36	449	坂バスのラン会・ブックカフェ・摩耶古道ウォーク	晴
11月19日	月	250	4	254		晴
11月20日	火	180	2	182	まやビューライン定休日	晴
11月21日	水	252	1	253		晴
11月22日	木	287	1	288		晴
11月23日	金・祝	331	17	348	金山縦走・神戸松蔭大オープンハート点灯	雨
11月24日	土	590	50	640	リュックサックマーケット・2代目ケーブルカー送別会	曇
11月25日	日	581	134	715		晴
総計		6590	586	7176	※目標値 600人/日	

⑥今後の取り組み

社会実験における「坂バス」の利用状況等の結果から、事業者より、今回の実験は成功であると考えており、当地域において本格運行に向けて前向きに検討を進めるとの報告があった(第7回実行委員会)。

山麓部に形成された市街地で、勾配が急で幅員の狭い道路が多い中での運行であり、通常的大型バスでの運行は困難な状況であったが、地域と交通事業者が連携を図ることで、小型車両による運行が実現し、地域が利用に努めたことで成功という結果に繋がったと考えられる。今後、これら実験より得られた結果や課題を踏まえながら、バスの運行が継続されていくよう、地域住民に対する利用促進などの働きかけなどを行う必要があると考える。