

### 3. 代替輸送の状況

#### 3-1 鉄道による代替輸送

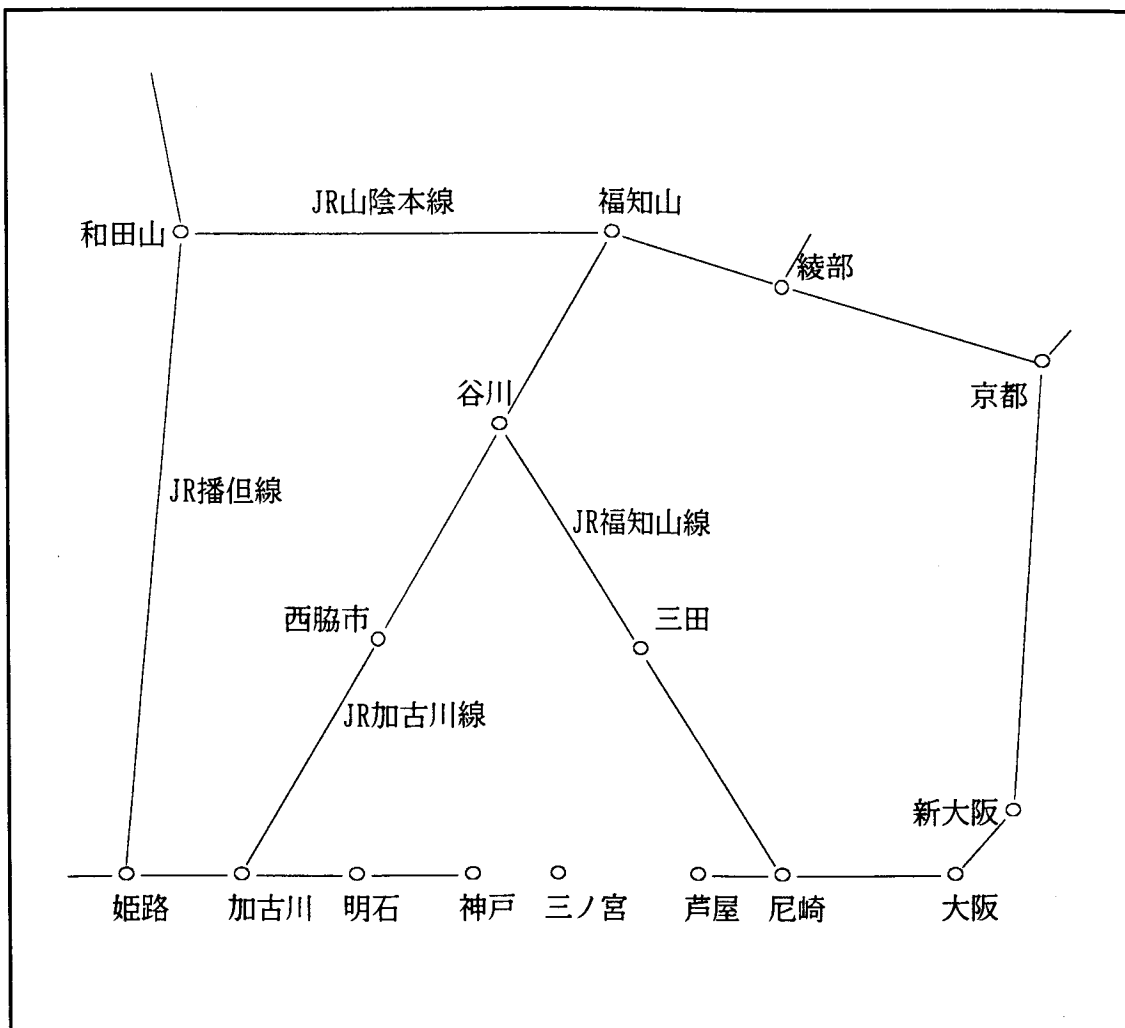
##### 3-1-1 鉄道の迂回ルートでの運行状況と輸送人員

###### (1) JR線の迂回ルート

JR山陽線・東海道線・山陽新幹線、阪神、阪急、山陽電鉄、神戸高速鉄道、神戸市営地下鉄の不通により、JR福知山線・播但線・加古川線を利用した迂回ルートによる輸送が実施された。

その路線を、図3-1に示す。

図3-1 JR線による迂回ルート



① 新大阪～姫路間

1月23日から福知山線、播但線を経由して新大阪～姫路間をつなぐ直通快速が運行されるとともに、在来特急の発着時刻にあわせ、姫路～和田山間にノンストップ快速が運行された。

また、加古川線・福知山線の利用者のために、通常のダイヤに加えて9往復（西脇市～谷川間）を増発するとともに、加古川～谷川間に直通列車が45本（1日上下計）運転されている。また、谷川駅には福知山線の全ての特急が臨時停車し、加古川線との接続の利便の向上が図られている。

表3-1 直通快速・ノンストップ快速の時刻

	福知山線・山陰線			播但線			
	列車	新大阪発	大阪発	和田山着	和田山発	姫路着	列車
新大阪から姫路方面	直通快速	6:00	6:07	9:11	9:14	10:19	直通快速
	北近畿1号	—	8:05	10:05	10:08	11:17	ノンストップ快速
	北近畿5号	9:57	10:05	12:11	12:24	13:28	〃
	エーテル北近畿7号	10:56	11:05	13:23	13:26	14:33	〃
	北近畿9号	12:58	13:05	15:00	15:09	16:18	〃
	北近畿11号	13:58	14:05	16:11	16:31	17:41	〃
	北近畿13号	15:58	16:05	18:05	18:07	19:16	〃

	播但線		福知山線・山陰線				
	列車	姫路発	和田山着	和田山発	大阪発	新大阪着	列車
姫路から新大阪方面	ノンストップ快速	10:23	11:33	11:40	13:42	13:48	北近畿10号
	〃	12:12	13:22	13:44	15:47	15:55	北近畿12号
	〃	14:12	15:21	15:24	17:24	17:31	北近畿14号
	〃	15:53	16:59	17:05	19:07	19:18	北近畿18号
	〃	17:45	18:52	18:54	21:03	21:12	エーテル鳥取
	直通快速	19:30	20:37	20:57	23:26	23:32	直通快速

注) 特急「はまかぜ」はJR東海道・山陽線全通までの間運休。  
 (資料) 近畿運輸局資料

② 新大阪・京都～九州間

関西方面から九州方面へ向かう夜行寝台特急列車を福知山線・山陰線・播但線などの迂回経路を活用し、それぞれ1日1往復の運転をされている。

a. 「なは81号、82号」(新大阪～熊本)

運転時刻 下り 新大阪発 21:21 — 熊 本着 11:48

上り 熊 本発 16:32 — 新大阪着 6:33

編成・両数 寝台客車7両編成・全車熊本行き

b. 「あかつき81号、82号」(京都～長崎・佐世保)

運転時刻 下り 京 都発 20:02 — 長 崎着 12:04

佐世保着 12:03

上り 長 崎発 17:05 — 京 都着 9:57

佐世保発 17:29

編成・両数 寝台客車7両編成 うち長崎行 4両、佐世保行 3両

(2) JR線の輸送人員

播但線、加古川線を経由した輸送人員を、表3-2に示す。

表3-2 迂回輸送の実績

単位：人

	播 但 線 (⇔山陰・福知山線)	加 古 川 線 (⇔福知山線)	山陰・福知山線 (⇔加古川線、⇔播但線)
	乗換人員(和田山駅)	乗換人員(谷川駅)	乗車人員 注1)
震災前	590	260	4,900
1/23～29	6,900	8,600	8,500
1/30～2/5	6,950	5,200	9,400
2/6～12	6,400	5,000	9,500
2/13～19	5,000	3,200	8,900
2/20～23	2,900	1,300	6,300

注1) 谷川駅、和田山駅停車の北近畿系列車の乗車人員

注2) 上記の値は、1日平均の上下計の値

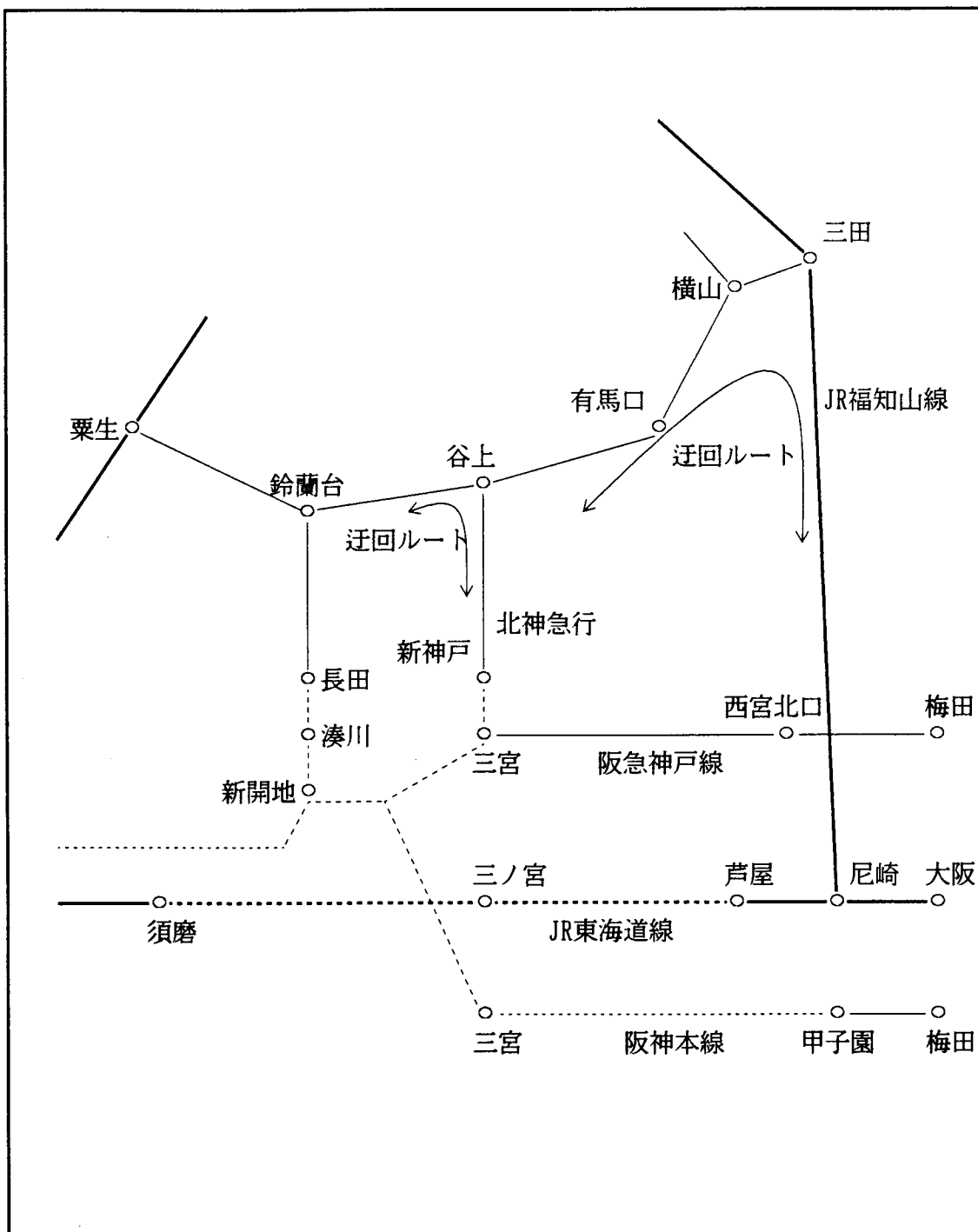
(資料) 西日本旅客鉄道資料

(3) 神戸電鉄有馬線・三田線の輸送状況

神戸電鉄の長田～新開地間の不通に伴い、有馬線の谷上駅を經由して北神急行を利用して新神戸・三宮方面へ迂回するルートと三田線の三田駅を經由してJR福知山線を利用して大阪方面へ向かうルートが利用されることとなった。

図3-2に関連する路線位置を示す。

図3-2 神戸電鉄の長田～新開地間不通に伴う迂回ルート



輸送人員の増加状況を、乗降者数からみると、震災前に比べ神戸電鉄三田駅で1日平均最大約 2.5万人（2月）、北神急行谷上駅で同約 2.1万人（4月）の増加となっている。

この利用者の急増に伴い、三田駅では列車および駅での著しい混雑が生じることとなった。

表 3 - 3 神戸電鉄三田駅・北神急行谷上駅の乗降者数

① 神戸電鉄三田駅乗降者数

単位：人

年 月	定期外	定期	計	1日平均	備 考
平成6年12月	144,520	173,220	317,740	10,250	震災前月
平成7年					震災月(1/17日)
1月	415,462	283,740	699,202	24,110	1/17、1/18を除く29日で計算
2月	624,754	374,880	999,634	35,701	
3月	453,744	332,040	785,784	25,348	
4月	240,128	323,640	563,768	18,792	JR神戸・大阪間開通(4/1日)
5月	213,686	320,760	534,446	17,240	
6月	188,870	286,800	475,670	15,856	神戸電鉄開通(6/22)
7月	185,176	235,550	420,726	13,572	

注) 乗車券発売実績による。  
 (資料) 神戸電鉄資料

② 北神急行谷上駅乗降者数

単位：人

年 月	定期外	定期	計	1日平均	備 考
平成6年12月	248,374	335,166	583,540	18,824	震災前月
平成7年					震災月(1/17日)
1月	389,229	180,866	570,095	19,658	1/17、1/18を除く29日で計算
2月	523,337	224,134	747,471	26,695	
3月	531,270	376,220	907,490	29,274	
4月	560,283	617,539	1,177,822	39,261	JR神戸・大阪間開通(4/1日)
5月	534,663	726,585	1,261,248	40,685	
6月	465,558	744,485	1,210,043	40,335	神戸電鉄開通(6/22)
7月	302,268	458,452	760,720	24,539	

注) 自動改札機通過人員実績による。  
 (資料) 北神急行電鉄資料

写真 3 - 1 三田駅での混雑状況



(神戸電鉄社内報より)

写真 3 - 2 谷上駅での混雑状況



(神戸電鉄社内報より)

### 3-2 鉄道代替バスによる代替輸送

阪神・淡路大震災では、鉄道不通区間における旅客輸送を確保するために、バス運行が実施されることになった。その運行形態を運賃体系をもとに分類すると、以下の3つになる。

i) 鉄道代行バス：

鉄道の不通区間の全ての駅をカバーすることを目的とし、運賃体系も鉄道運賃に準ずる代替バス。今回のバス運行のほとんどのものが該当する。

ii) 代替バス：

神戸新交通ポートアイランド線と六甲アイランド線の不通に伴い運行したバスであるが、道路環境等により不通区間の全ての駅をカバーできなかったことから、代行バスの位置付けではなく、鉄道運賃とは別にバス運賃が設定されている。

iii) 連絡バス：

阪神御影駅と阪急御影駅間を運行していたバスであり、直接不通区間をカバーするものではないが、利用者の利便性向上、JR・阪急・阪神間の相互利用促進のために運行された。

鉄道普通切符、回数券、定期券の所持者に限り利用可能である。

本調査報告では、上記 i)、ii) をあわせて「代替バス」と呼ぶ。

3-2-1 路線別にみた輸送状況

(1) JR線、阪急線、阪神線

① 輸送区間・ルート

JR線、阪急線、阪神線の各路線の不通に伴う代替バスの運行区間・ルートの変化は、以下の通りである。

1) JR線

三ノ宮駅以東の代替バスは、1月23日から三ノ宮～甲子園口において運行が開始になり、鉄道の復旧に伴い順次運行区間が変更されながら、4月1日に鉄道が全通するまでの約2ヶ月間運行された。国道43号のバスレーンを使ったノンストップ便は、1月28日以降運行された。

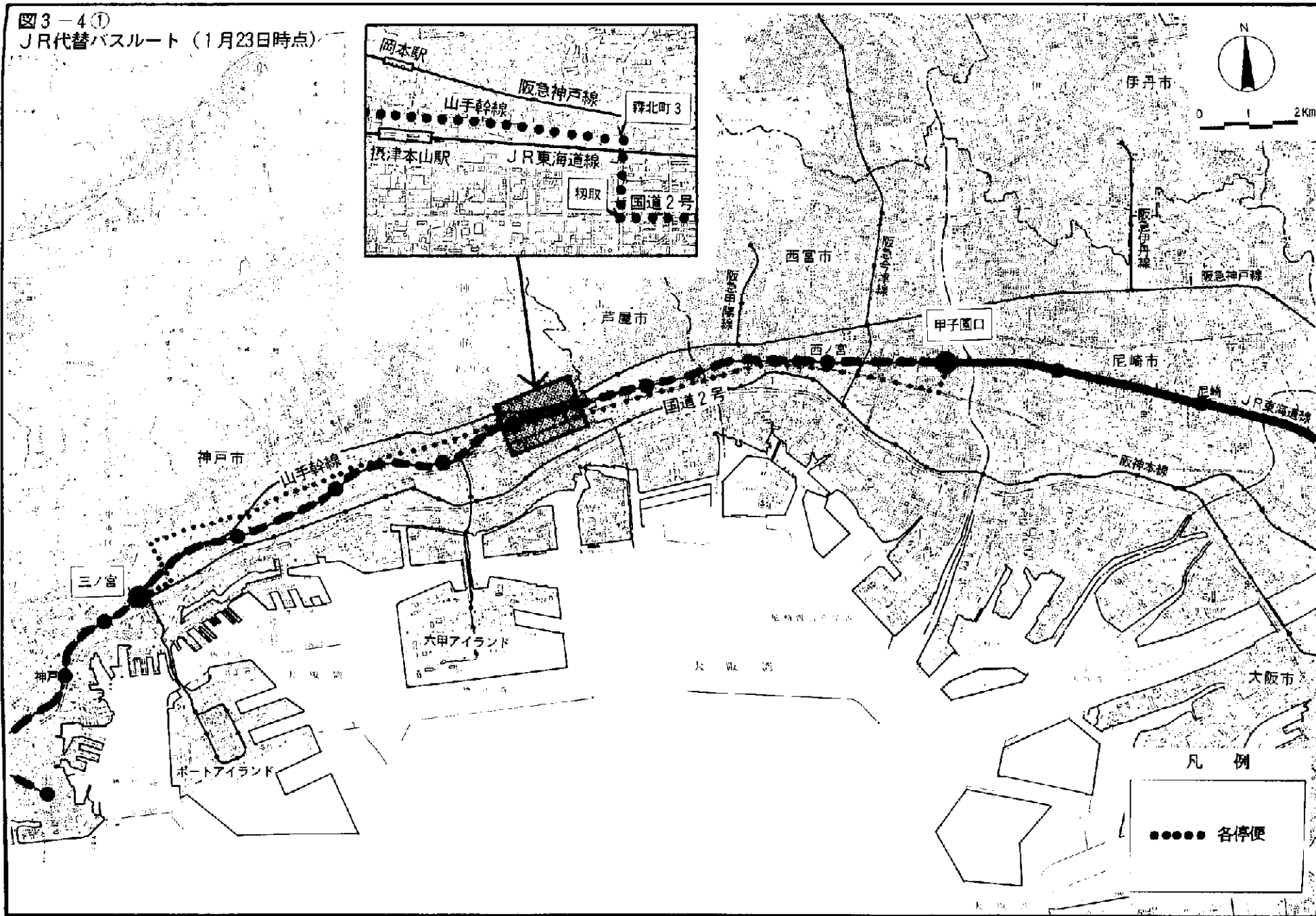
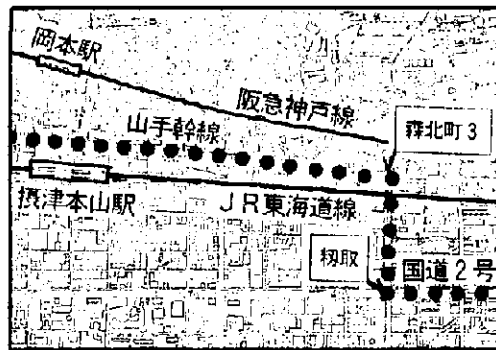
また、神戸～三ノ宮間も1月30日から、2月20日の神戸～灘間の開通の前日まで運行された。

図3-3 JR代替バス輸送区間の推移

日付	運行区間	
1月23日～ 1月24日	三宮～ 甲子園口	
1月25日～ 2月7日	三宮～ 芦屋 神戸～ 三宮	
2月8日～ 2月19日	三宮～ 住吉 神戸～ 三宮	
2月20日～ 3月31日	灘～ 住吉	
	凡例	



図3-4①  
JR代替バスルート（1月23日時点）



凡例  
 ●●●● 各停便

図3-4②  
JR代替バスルート（1月28日時点）

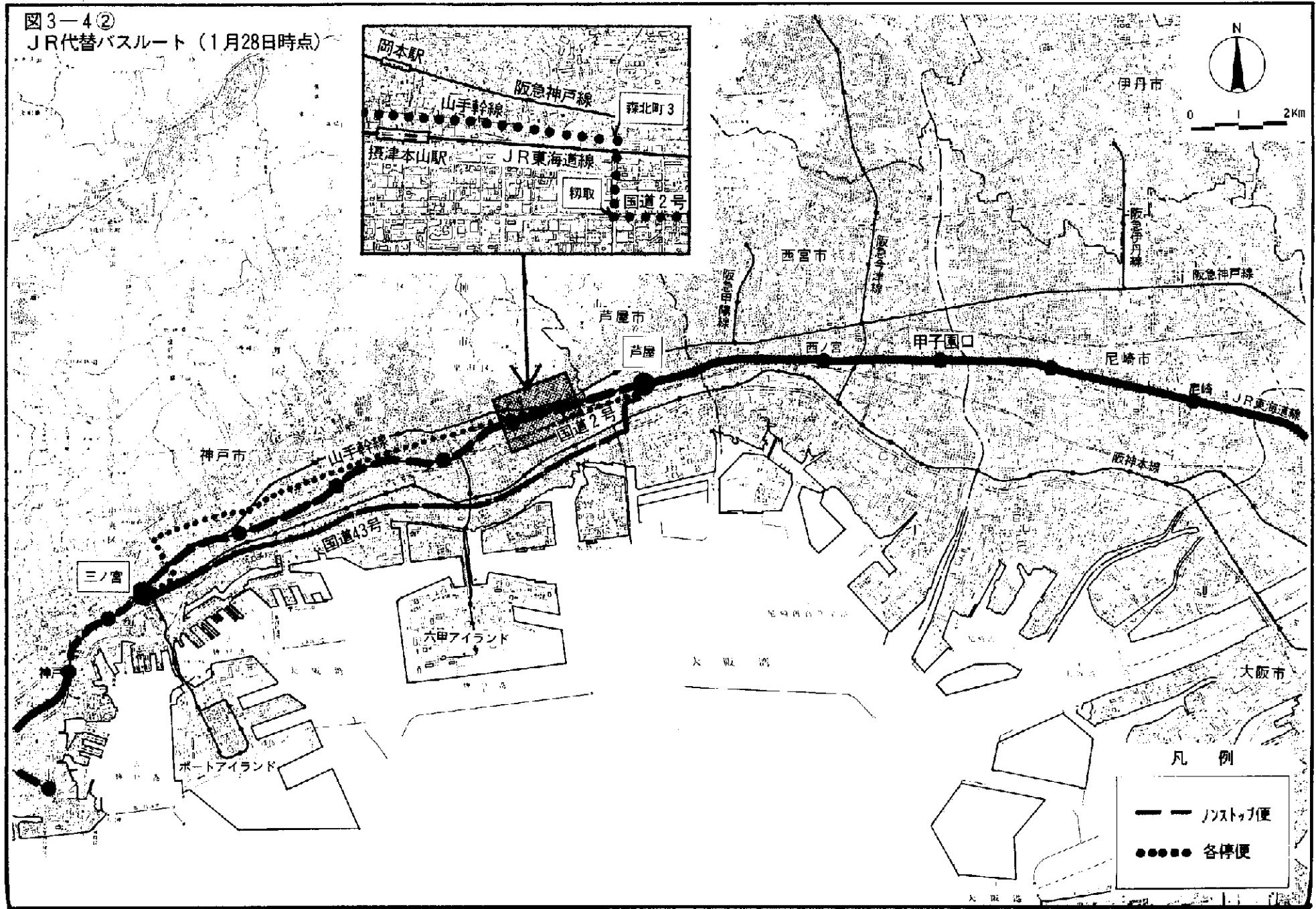


図3-4③

JR代替バスルート (2月11日時点)

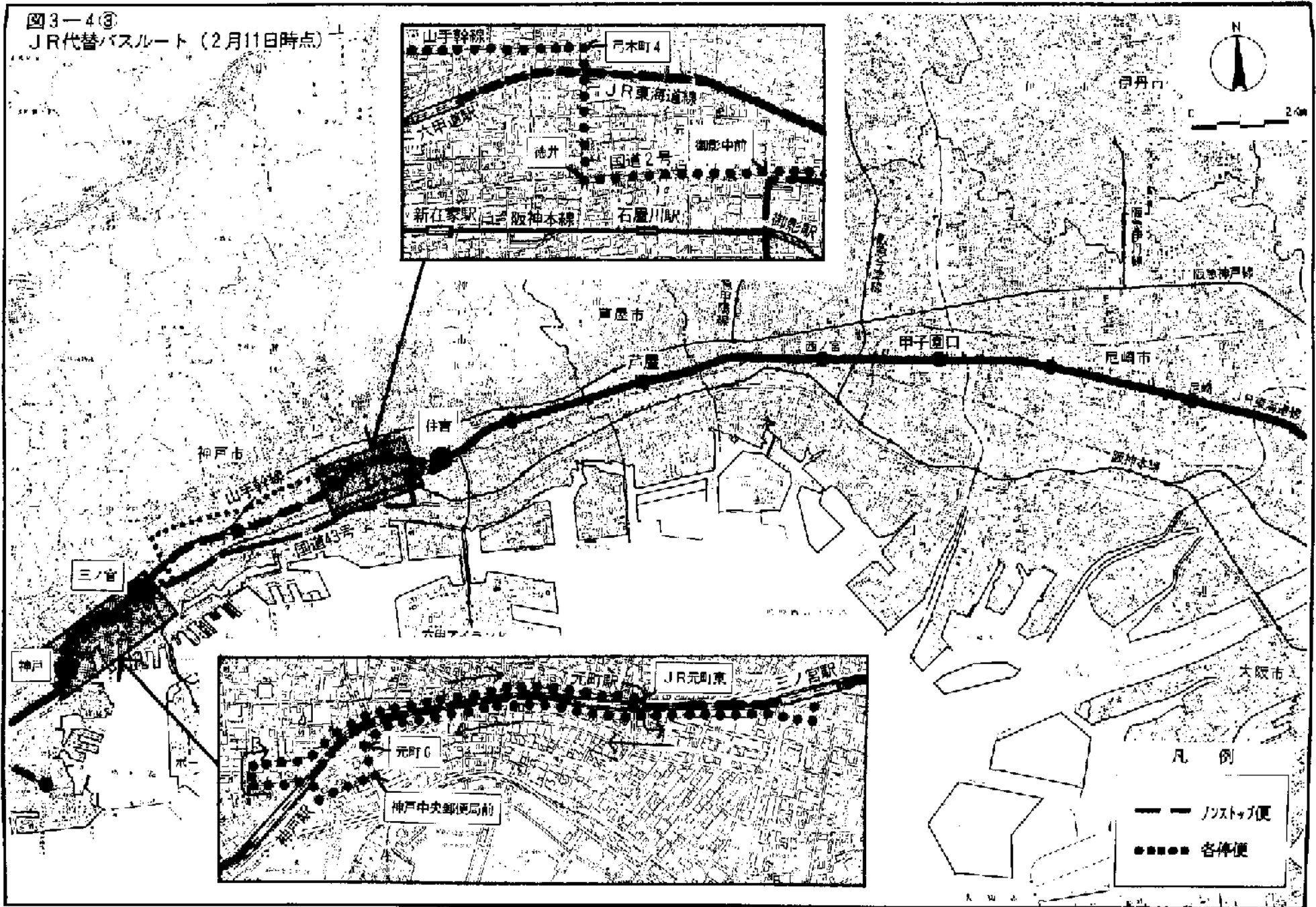
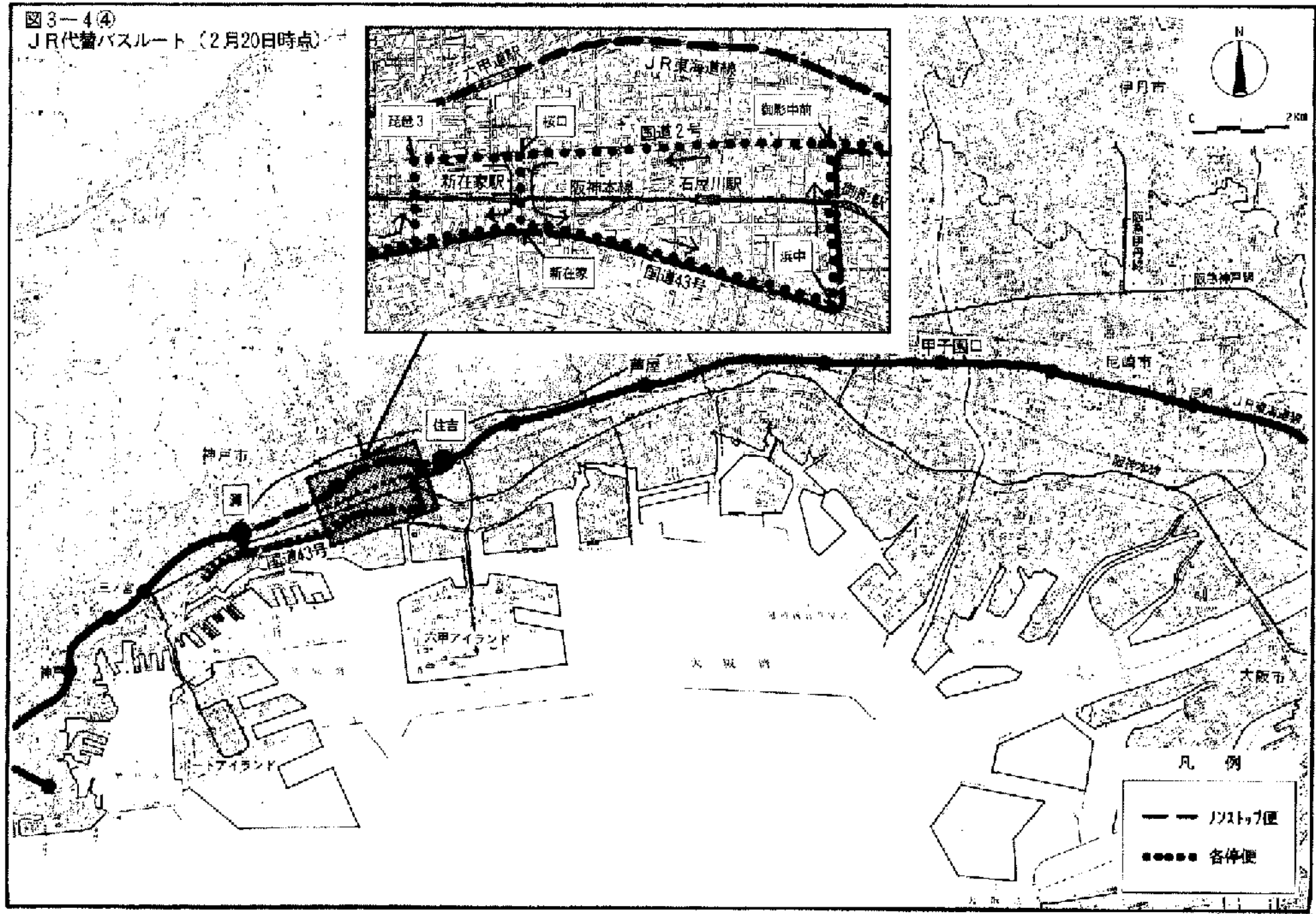


図3-4④  
JR代替バスルート（2月20日時点）



## 2) 阪急線

### a) 阪急神戸線

阪急神戸線の代替バスは、1月23日から、三宮～西宮北口間で運行が開始され、5月31日までの約4ヶ月以上の期間にわたり運行が続けられた。また、その間の1月28日から2月19日までの間は、国道43号のバスレーンを利用したノンストップ便と各停便の2系統が運行された。3月13日以降は、運行区間が御影～西宮北口に短縮されている。

### b) 伊丹線

伊丹線の代替バスは、地震の翌日の1月18日から1月20日まで、伊丹～塚口間で運行され、1月21日以降は3月11日に伊丹駅の仮駅が供用を開始する前日まで伊丹～新伊丹の区間で運行された。

### c) 甲陽線

西宮北口～甲陽園間の代替バスの運行開始は、2月4日であり、道路の崩壊等により他の路線に比べると開始が遅れている。また、夙川駅の損壊が著しいことにより復旧が阪急の各路線の中で最も遅く、6月12日の復旧までの約4ヶ月にわたり、西宮北口から甲陽園間または夙川間までの区間で運行された。

### d) その他の区間

#### ○ 神戸～三宮間

JR神戸駅以西の区間が開通したことにより、1月30日から2月5日まで、神戸～三宮間で阪急電鉄による代替バスが運行された。

2月20日の阪神御影～梅田間の開通に伴い、阪急御影と阪神御影を結ぶ連絡バスが運行された。

図3-5① 阪急代替バス運行区間の推移

日付	運行区間	
1月23日～ 1月27日	<神戸線> 三宮～西宮北口  <伊丹線> 伊丹～新伊丹	
1月28日～ 1月29日	<神戸線> 三宮～西宮北口  <伊丹線> 伊丹～新伊丹	
1月30日～ 2月3日	<神戸線> 三宮～西宮北口 <伊丹線> 伊丹～新伊丹  神戸～三宮	
2月4日～ 2月12日	<神戸線> 三宮～西宮北口 <伊丹線> 伊丹～新伊丹 <甲陽線> 甲陽園～西宮北口 神戸～三宮	神戸～三宮間は2月5日まで 
2月13日～ 2月19日	<神戸線> 三宮～西宮北口 <伊丹線> 伊丹～新伊丹 <甲陽線> 甲陽園～西宮北口	* 連絡バス 
凡例 ≡ ≡ ≡ ハストップ便 — — — 各停便 ← → シャトル便		

図 3 - 5 ② 阪急代替バス運行区間の推移

日 付	運 行 区 間	
2月20日～ 2月28日	〈神戸線〉 三宮～ 西宮北口 〈伊丹線〉 伊丹～ 新伊丹 〈甲陽線〉 甲陽園～ 西宮北口	* 連絡バス 
3月1日～ 3月10日	〈神戸線〉 三宮～ 西宮北口 〈伊丹線〉 伊丹～ 新伊丹 〈甲陽線〉 夙川～ 西宮北口	* 連絡バス 
3月11日～ 3月12日	〈神戸線〉 三宮～ 西宮北口 〈甲陽線〉 夙川～ 西宮北口	* 連絡バス 
3月13日～ 5月31日	〈神戸線〉 御影～ 西宮北口 〈甲陽線〉 夙川～ 西宮北口	
6月1日～ 6月11日	〈甲陽線〉 夙川～ 西宮北口	
凡例		≡≡≡ ハストップ便 ——— 各停便

図3-6①  
阪急代替バスルート (1月23日時点)

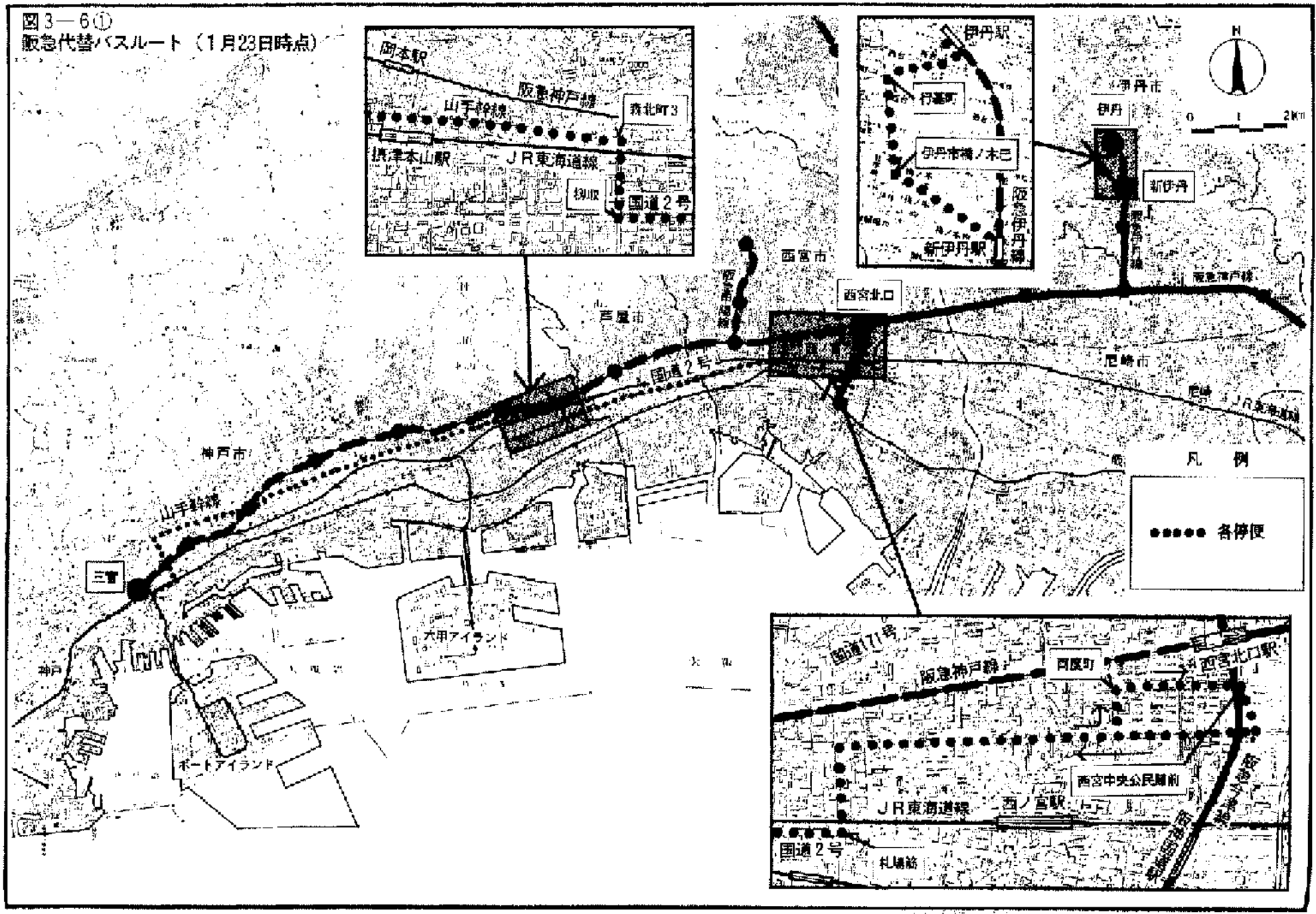




図3-6②  
阪急代替バスルート (1月28日時点)

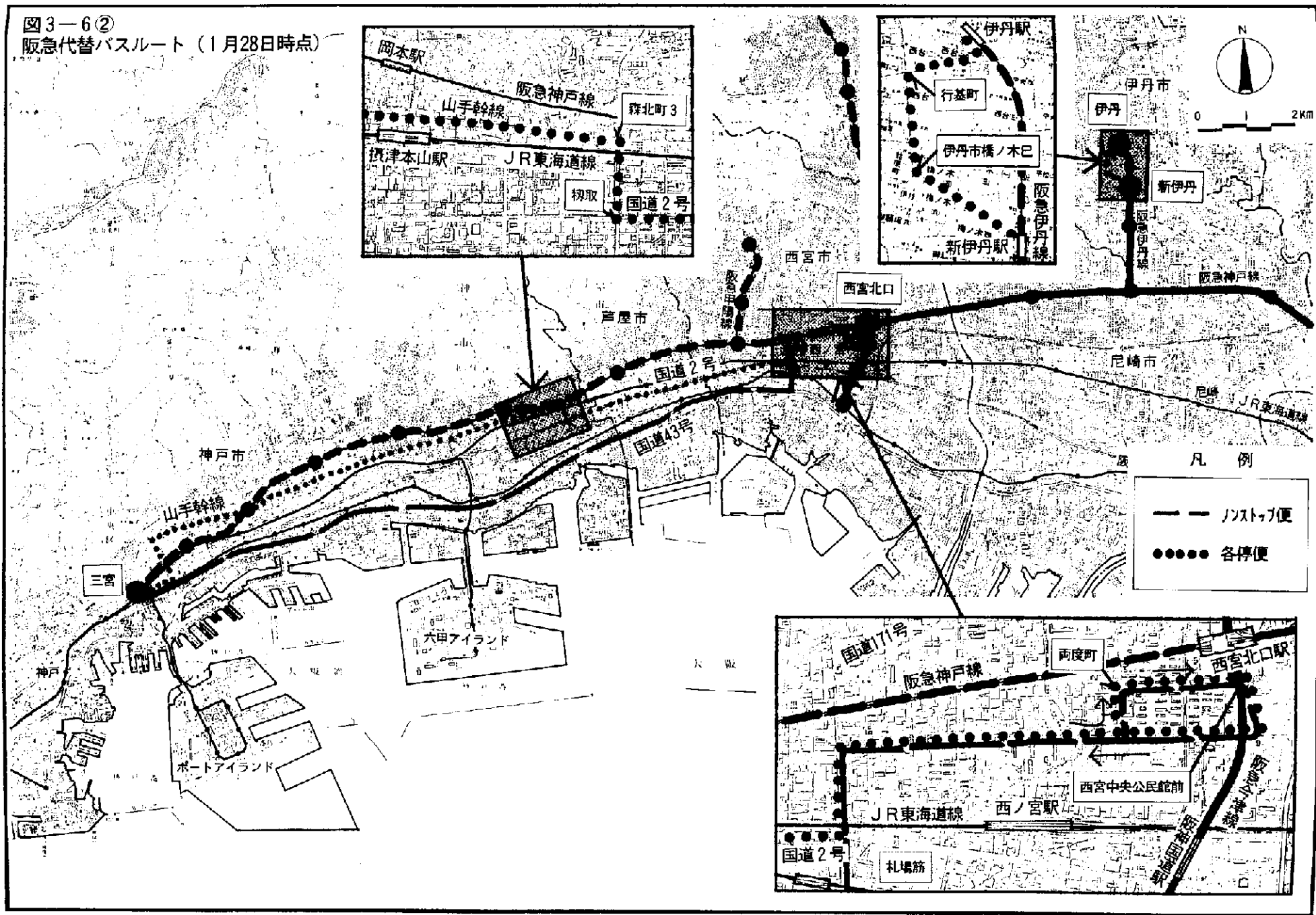


図3-6③  
阪急代替バスルート（2月11日時点）

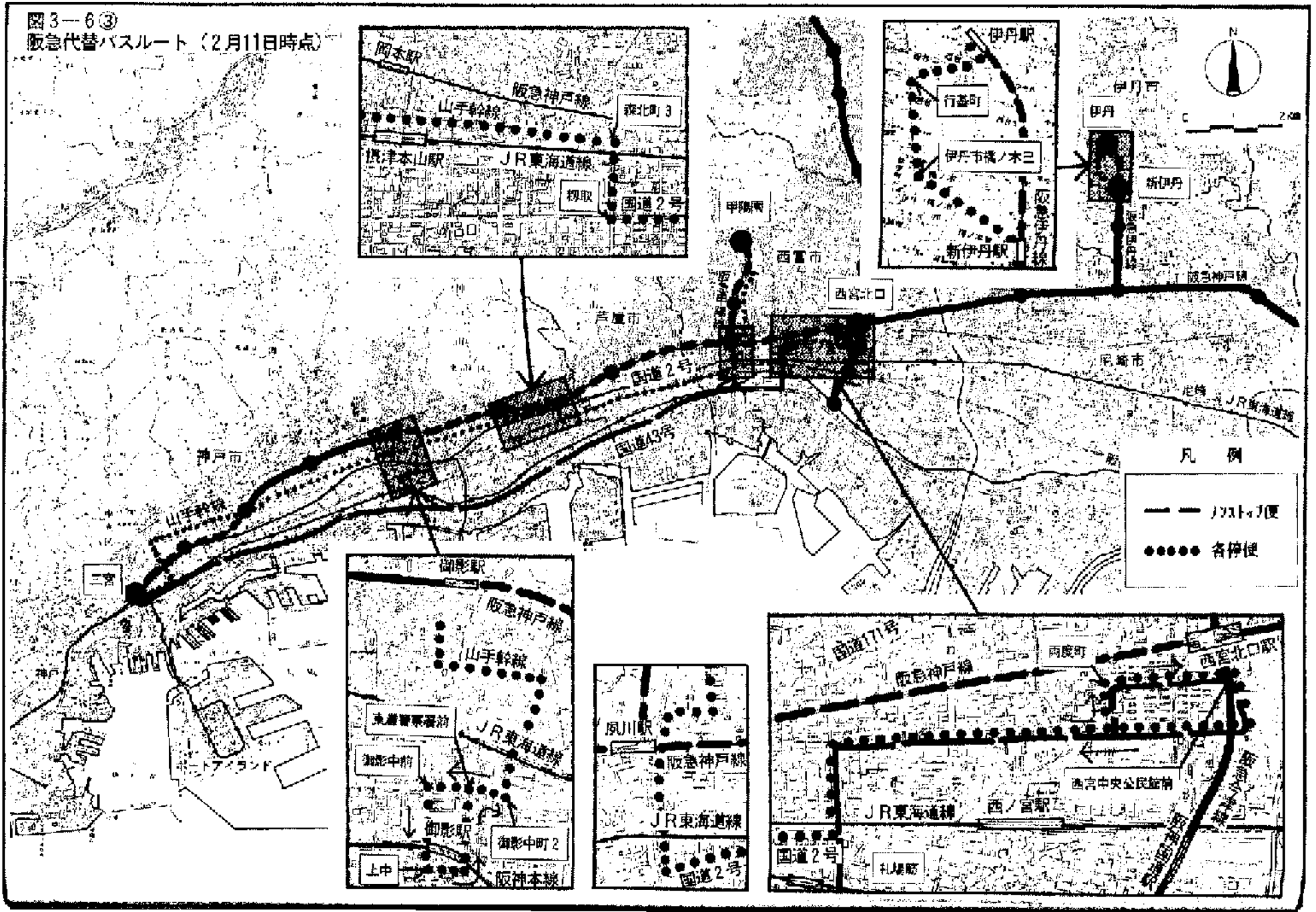


図3-6④  
阪急代替バスルート（2月20日時点）

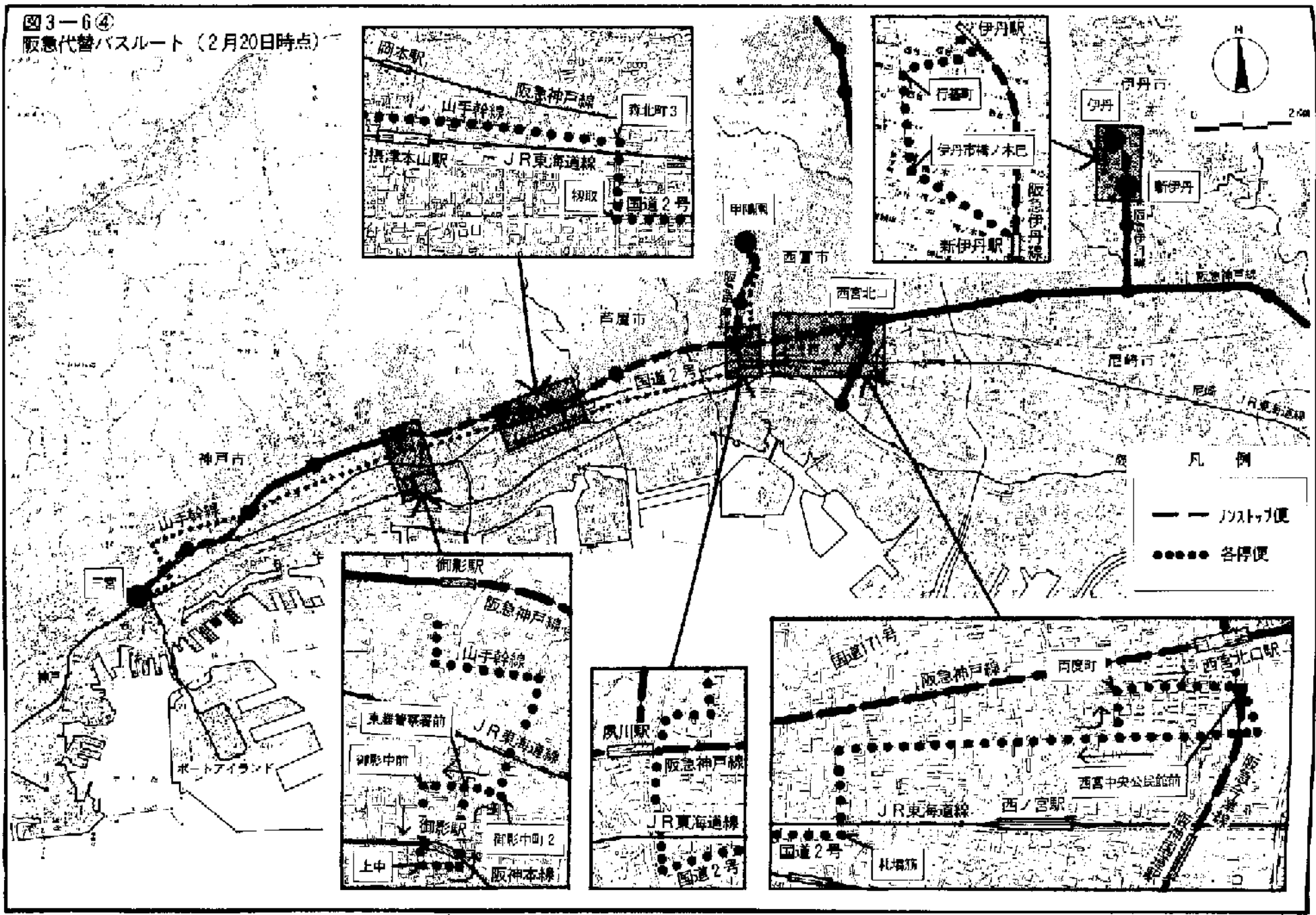
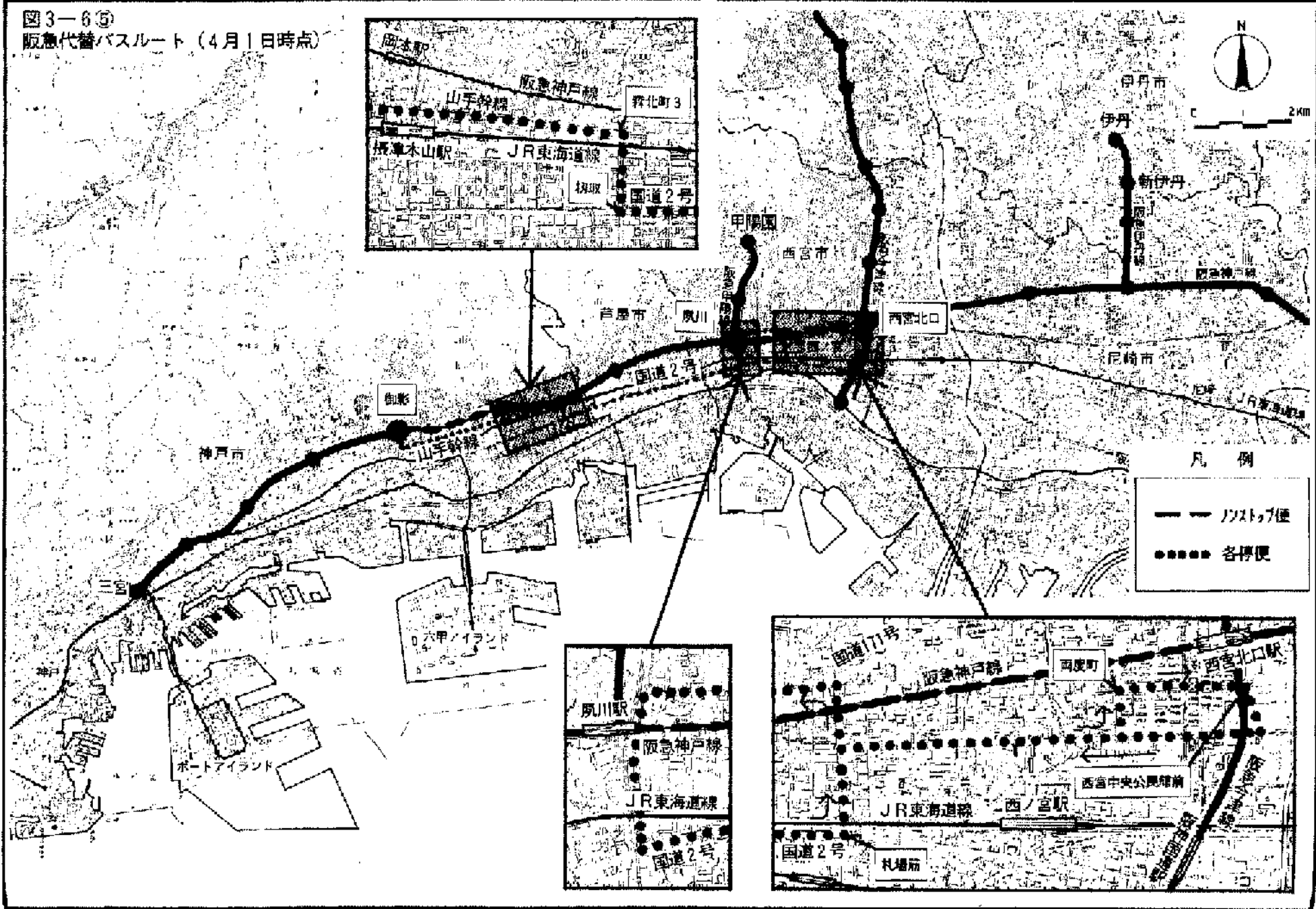


図3-6⑤  
阪急代替バスルート (4月1日時点)



### 3) 阪神線

阪神本線の代替バスは、1月23日から、三宮～阪神甲子園間で運行が開始された。1月26日の阪神本線梅田～青木間の開通に伴い、1月26日から2月10日まで三宮～青木間、2月11日から2月19日が三宮～御影間、2月20日から3月12日が岩屋～御影間、3月13日から6月25日が西灘～御影間と、6月26日の全面開通までの約5ヶ月間、代替バスの運行が実施された。

この間で、1月28日から3月12日までの間において、国道43号を利用したノンストップ便が運行された。

図3-7 阪神本線代替バス運行区間の推移

日付	運行区間	
1月23日～ 1月25日	三宮～ 甲子園	<p>R2号 山手幹線 三宮 甲子園</p>
1月26日～ 2月10日	三宮～ 青木	<p>R2号 R43号 三宮 青木 甲子園 1月28日よりバスレーン共用開始</p>
2月11日～ 2月19日	三宮～ 御影	<p>R2号 R43号 三宮 御影 青木 甲子園</p>
2月20日～ 3月12日	岩屋～ 御影	<p>R2号 R43号 三宮 岩屋 御影 青木 甲子園</p>
3月13日～ 6月25日	西灘～ 御影	<p>R2号 三宮 岩屋 西灘 御影 青木 甲子園</p>
	凡例	<p>—— ノンストップ便 - - - 各停便</p>

図3-8①  
阪神代替バスルート (1月23日時点)

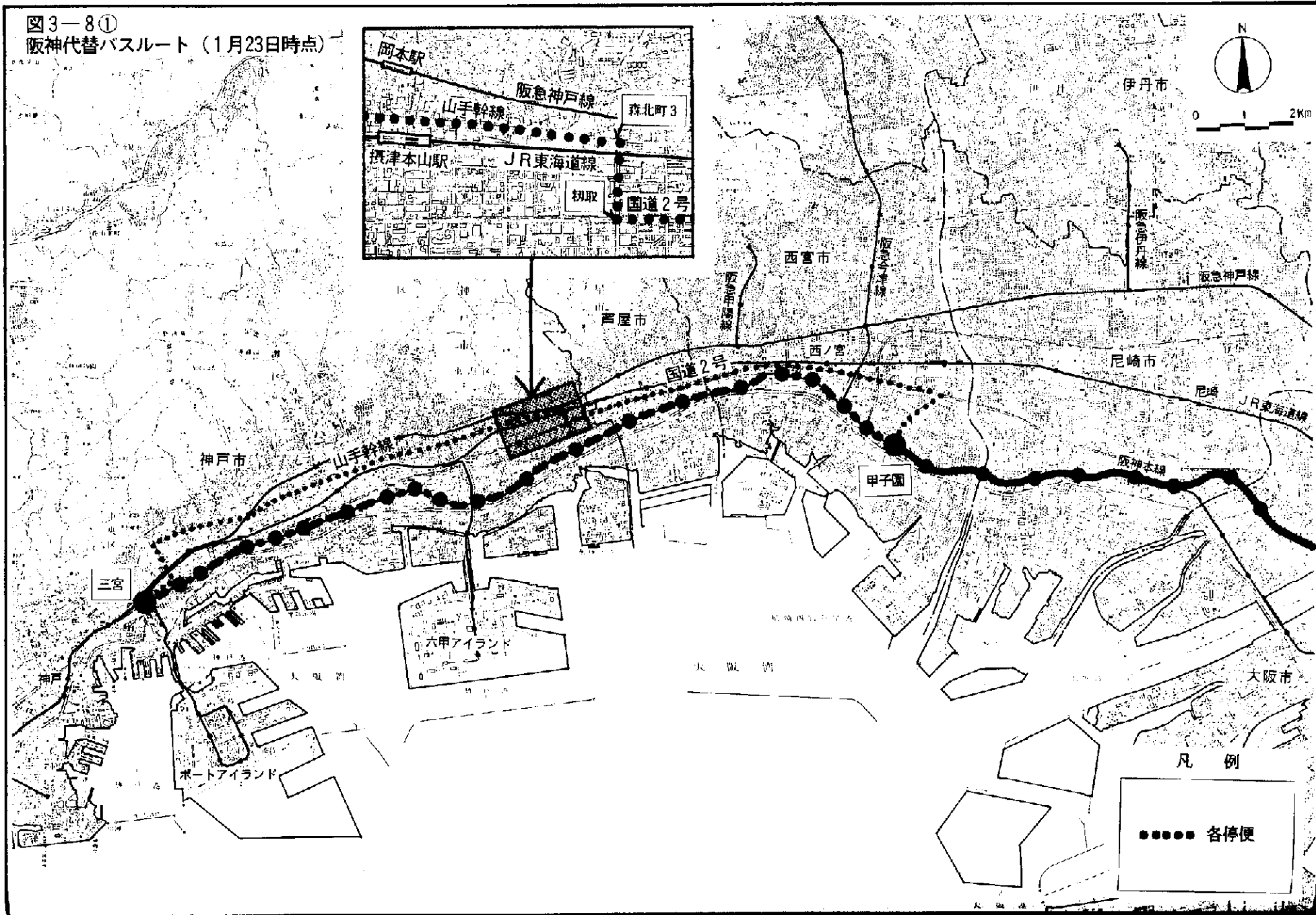


図3-8②  
阪神代替バスルート（1月28日時点）

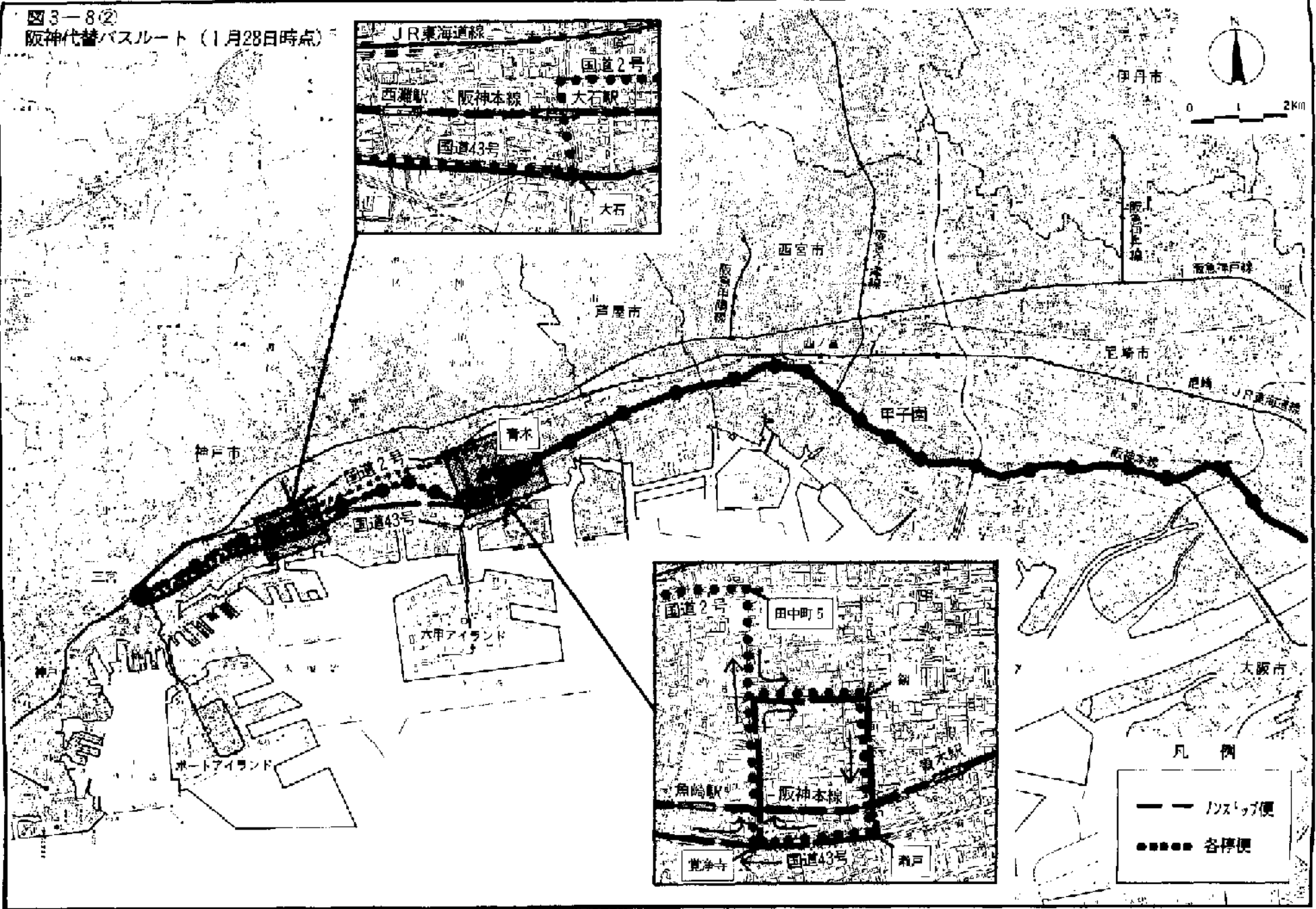
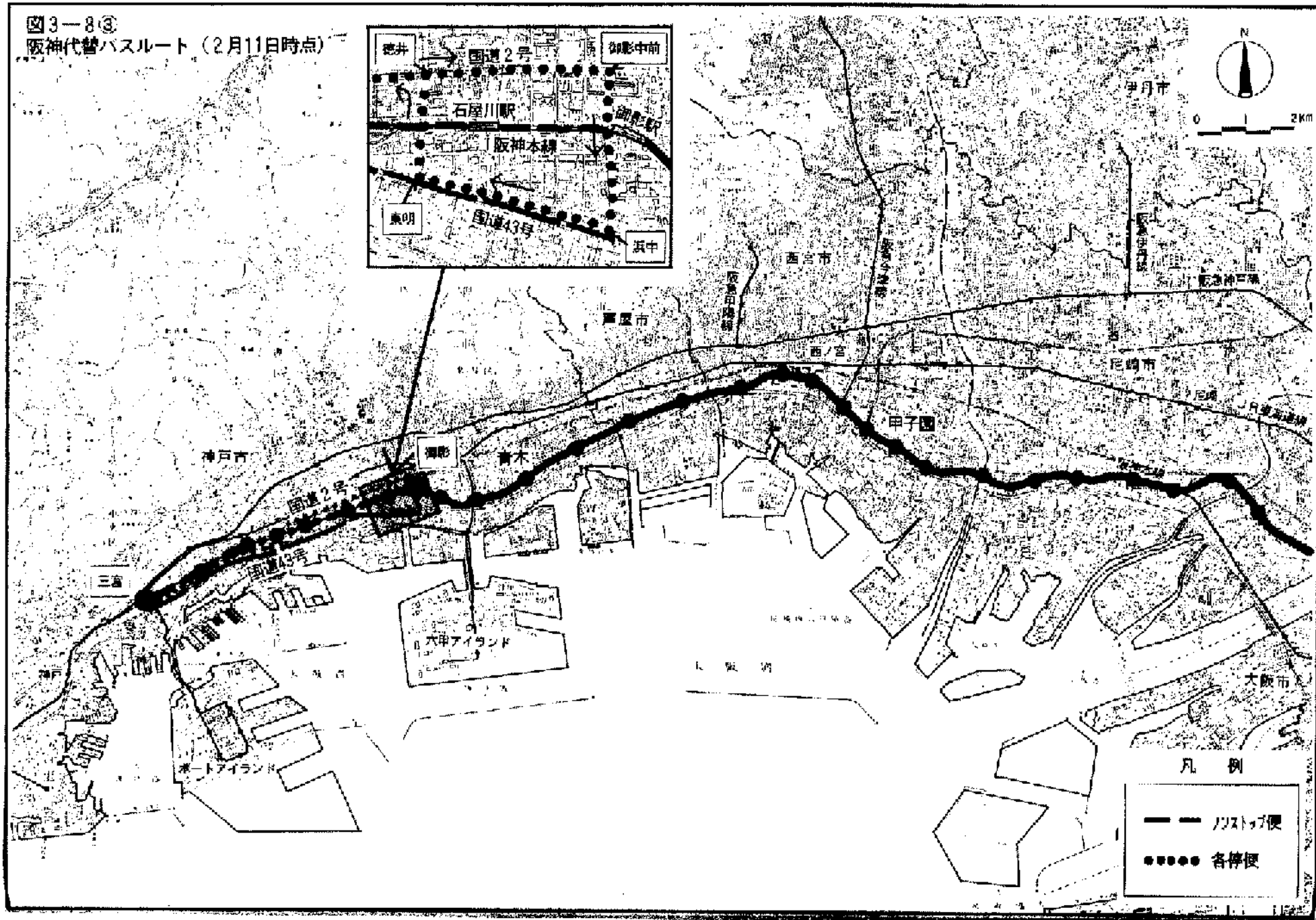
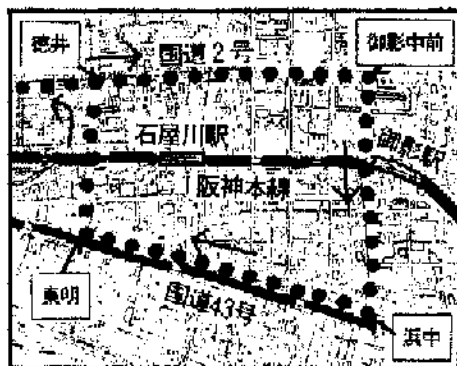


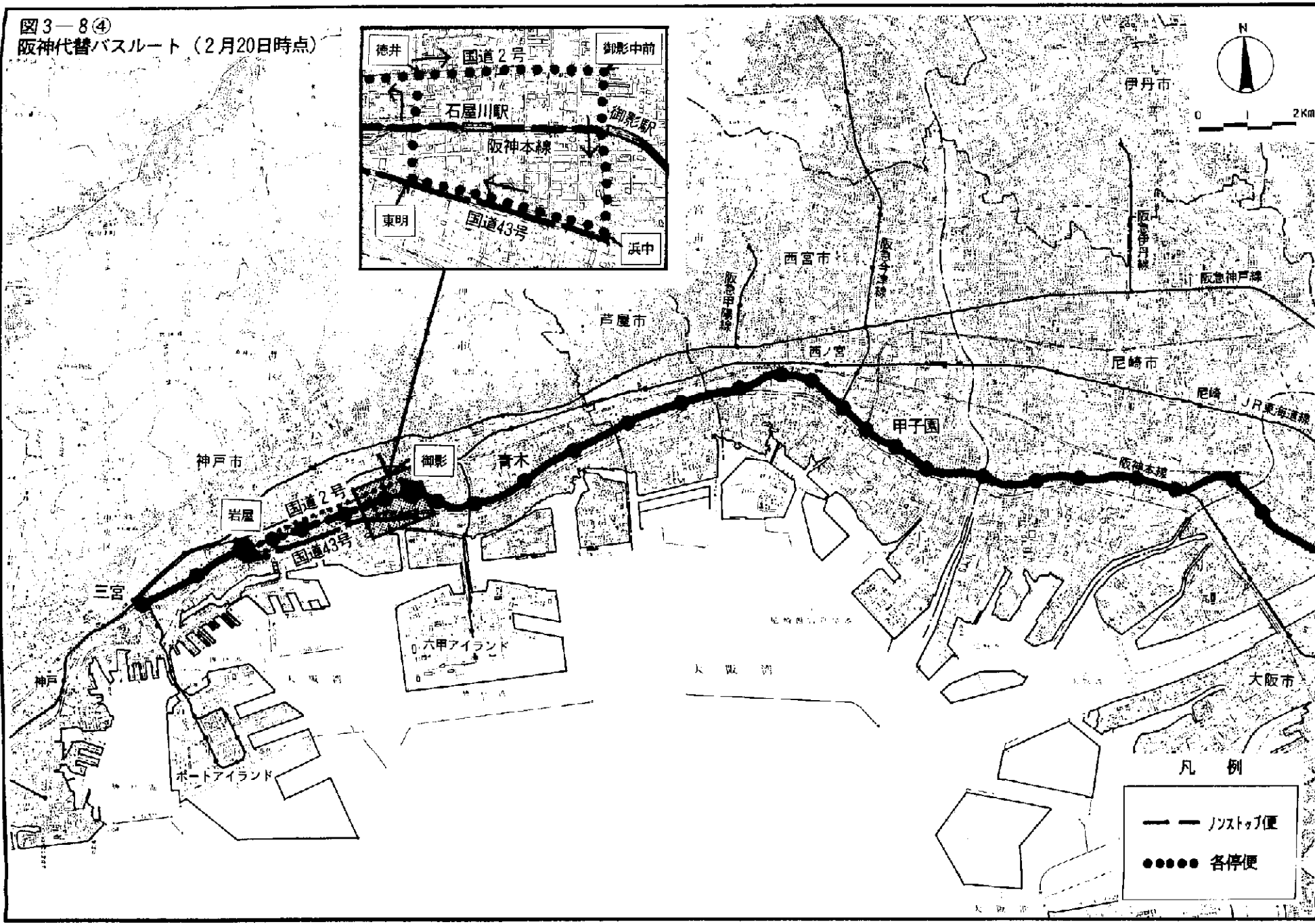
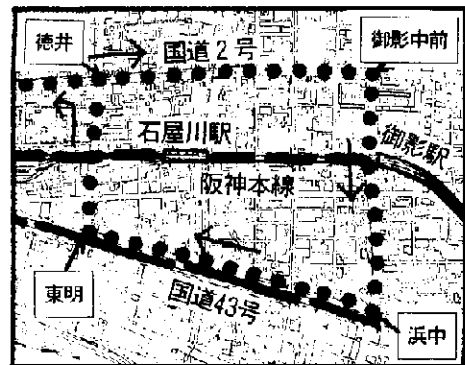
図3-8③  
阪神代替バスルート (2月11日時点)



- 凡例
- — ノストグ便
  - 各停便

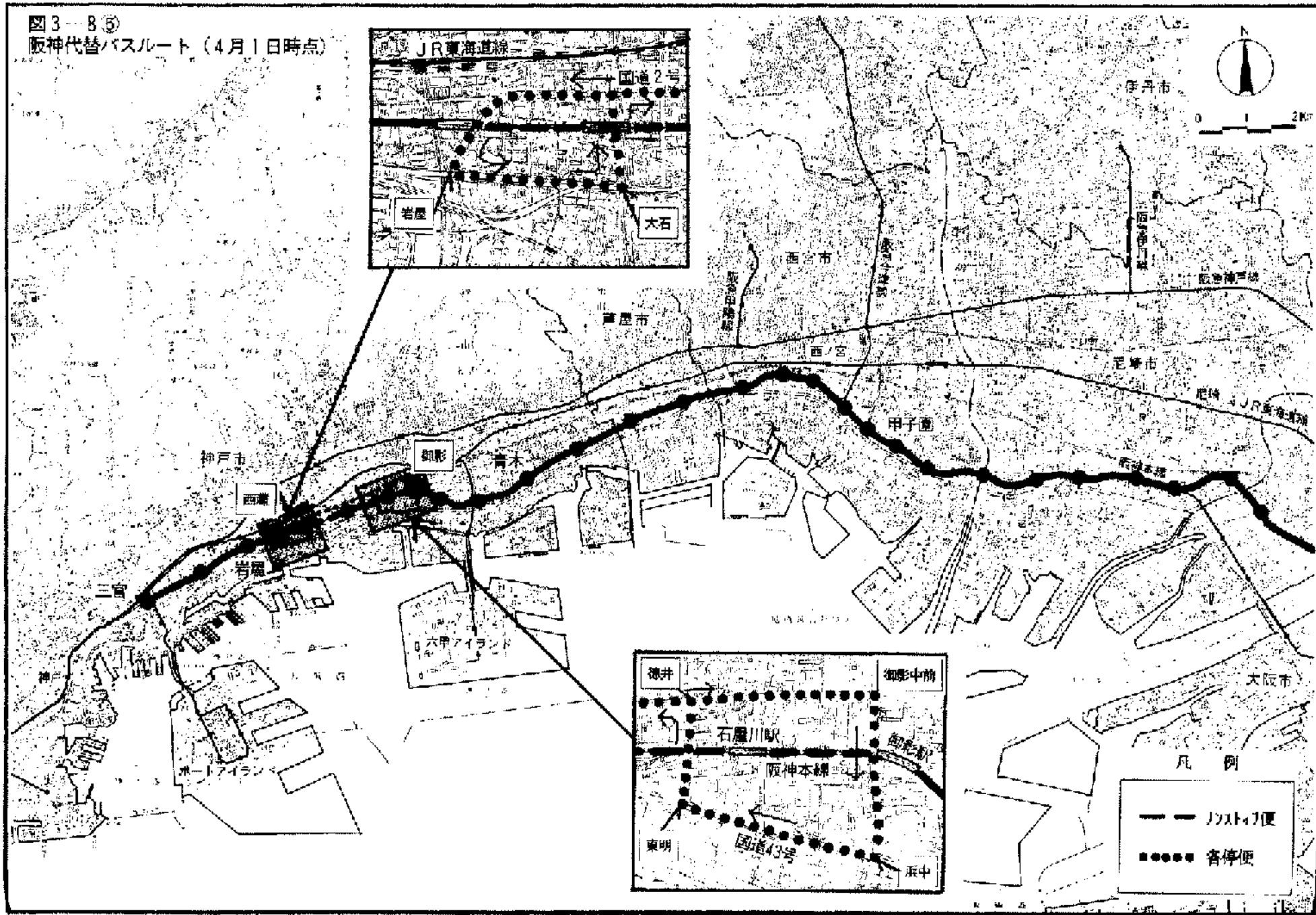


図3-8④  
阪神代替バスルート（2月20日時点）



- 凡例
- ノストッパ便
  - 各停便

図3-B⑤  
阪神代替バスルート（4月1日時点）



② 輸送実績

阪神間の3社による代替バスの輸送人員および便数の実績（1月23日から阪急は6月11日まで、阪神は6月25日まで、JRは3月31日までの輸送実績）を、表3-4に示す。

輸送人員および便数ともにJR線が全通する3月まで増加しており、3月の1日平均では阪神間の輸送人員は約21.6万人/日、約3,870便/日となっている。

表3-4 阪神間代替バスの運行実績

〈月 別〉

	阪 急		阪 神		J R		合 計	
	便 数	人 数	便 数	人 数	便 数	人 数	便 数	人 数
1月合計	2,056	134,330	3,113	202,600	3,812	243,440	8,981	580,370
2月合計	9,897	643,305	26,864	1,695,725	41,997	2,457,820	78,758	4,796,850
3月合計	9,651	627,445	25,724	1,615,380	84,681	4,443,994	120,056	6,686,819
4月合計	8,038	321,520	14,423	644,300	-	-	22,461	965,820
5月合計	8,387	335,480	12,845	577,350	-	-	21,232	912,830
6月合計	1,428	169,360	9,338	420,000	-	-	10,766	589,360
全 期 間	39,457	2,231,440	92,307	5,155,355	130,490	7,145,254	262,254	14,532,049

〈一日平均〉

	阪 急		阪 神		J R		合 計	
	便 数	人 数	便 数	人 数	便 数	人 数	便 数	人 数
1 月	228.4	14,925.6	345.9	22,511.1	423.6	27,048.9	997.9	64,485.6
2 月	353.5	22,975.2	959.4	60,561.6	1,499.9	87,779.3	2,812.3	171,316.1
3 月	311.3	20,240.2	829.8	52,109.0	2,731.6	143,354.6	3,872.8	215,703.8
4 月	267.9	10,717.3	480.8	21,476.7	-	-	748.7	32,194.0
5 月	270.5	10,822.0	414.4	18,624.2	-	-	685.0	29,466.1
6 月	129.8	15,396.4	373.5	16,800.0	-	-	430.6	23,574.4
全 期 間	281.8	15,938.9	599.4	33,476.3	1,918.9	105,077.3	1,702.9	94,364.0

〈累 計〉

	阪 急		阪 神		J R		合 計	
	便 数	人 数	便 数	人 数	便 数	人 数	便 数	人 数
1月末迄	2,056	134,330	3,113	202,600	3,812	243,440	8,981	580,370
2月末迄	11,953	777,635	29,977	1,898,325	45,809	2,701,260	87,739	5,377,220
3月末迄	21,604	1,405,080	55,701	3,513,705	130,490	7,145,254	207,795	12,064,039
4月末迄	29,642	1,726,600	70,124	4,158,005	-	-	230,256	13,029,859
5月末迄	38,029	2,062,080	82,969	4,735,355	-	-	251,488	13,942,689
全 期 間	39,457	2,231,440	92,307	5,155,355	130,490	7,145,254	262,254	14,532,049

注1) 1月23日から、阪急は6月11日まで、阪神は6月25日まで、JRは3月31日まで運行。

注2) 各社の一日最大は、阪急 425便、27,625人（2月11日）  
 阪神 1,200便、73,000人（3月8日）  
 JR 3,093便、163,395人（3月26日）

(2) 山陽電鉄

① 輸送区間・ルート

山陽電鉄の代替バスは、1月31日から運行が開始され、6月15日までの約4ヶ月半の期間にわたり運行された。

運行区間の推移を、図3-9に示す。

図3-9 山陽電鉄代替バス輸送区間の推移

日付	運行区間	
1月31日～ 3月9日	西代～ 東垂水	
3月10日～ 3月26日	西代～ 垂水	
3月27日～ 4月17日	須磨寺～ 垂水	
4月18日～ 6月15日	須磨浦公園～ 垂水	
		凡例 ——— 各停便

図3-10① 山陽電鉄代替バスルート  
(2月11日・20日時点)

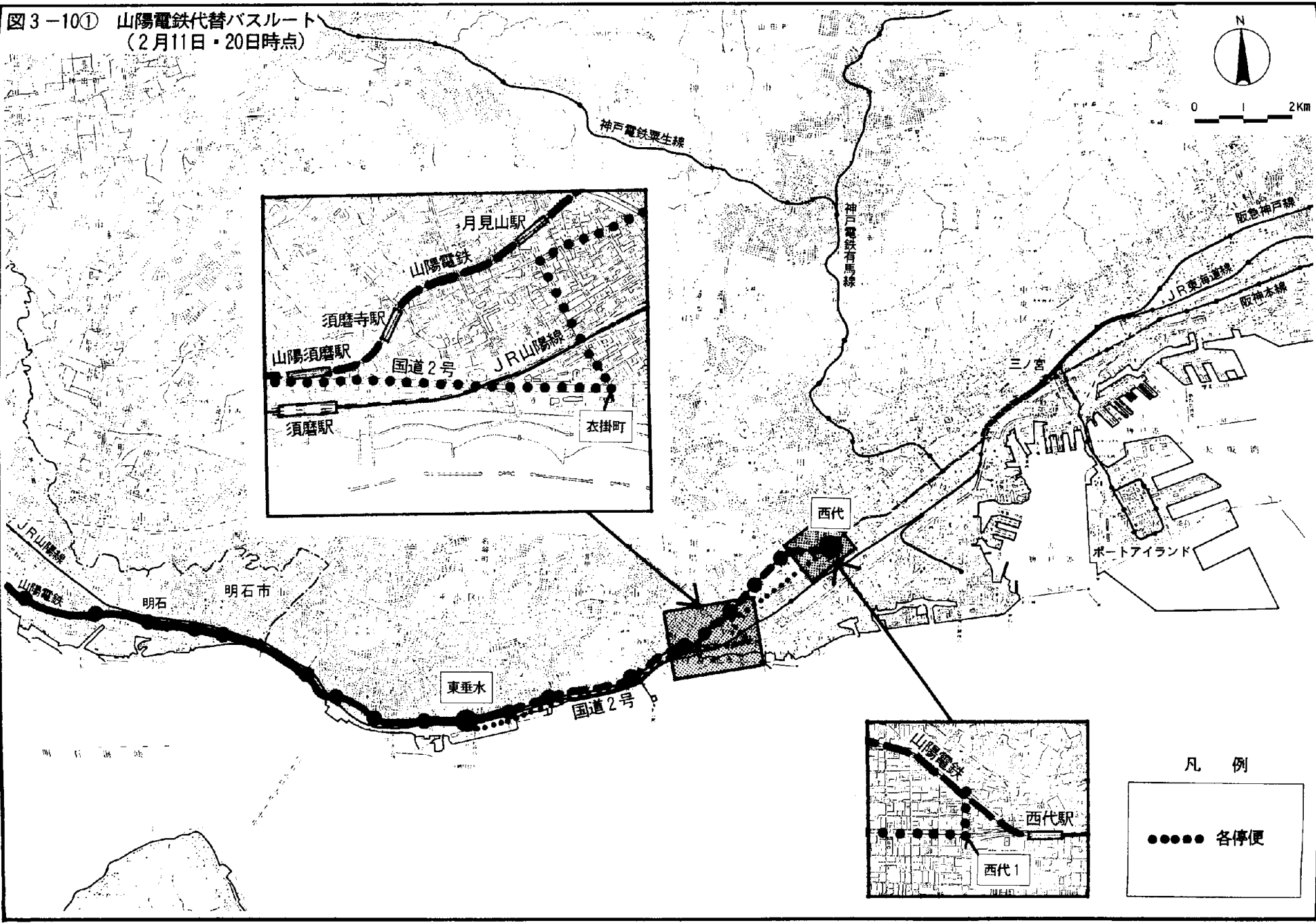
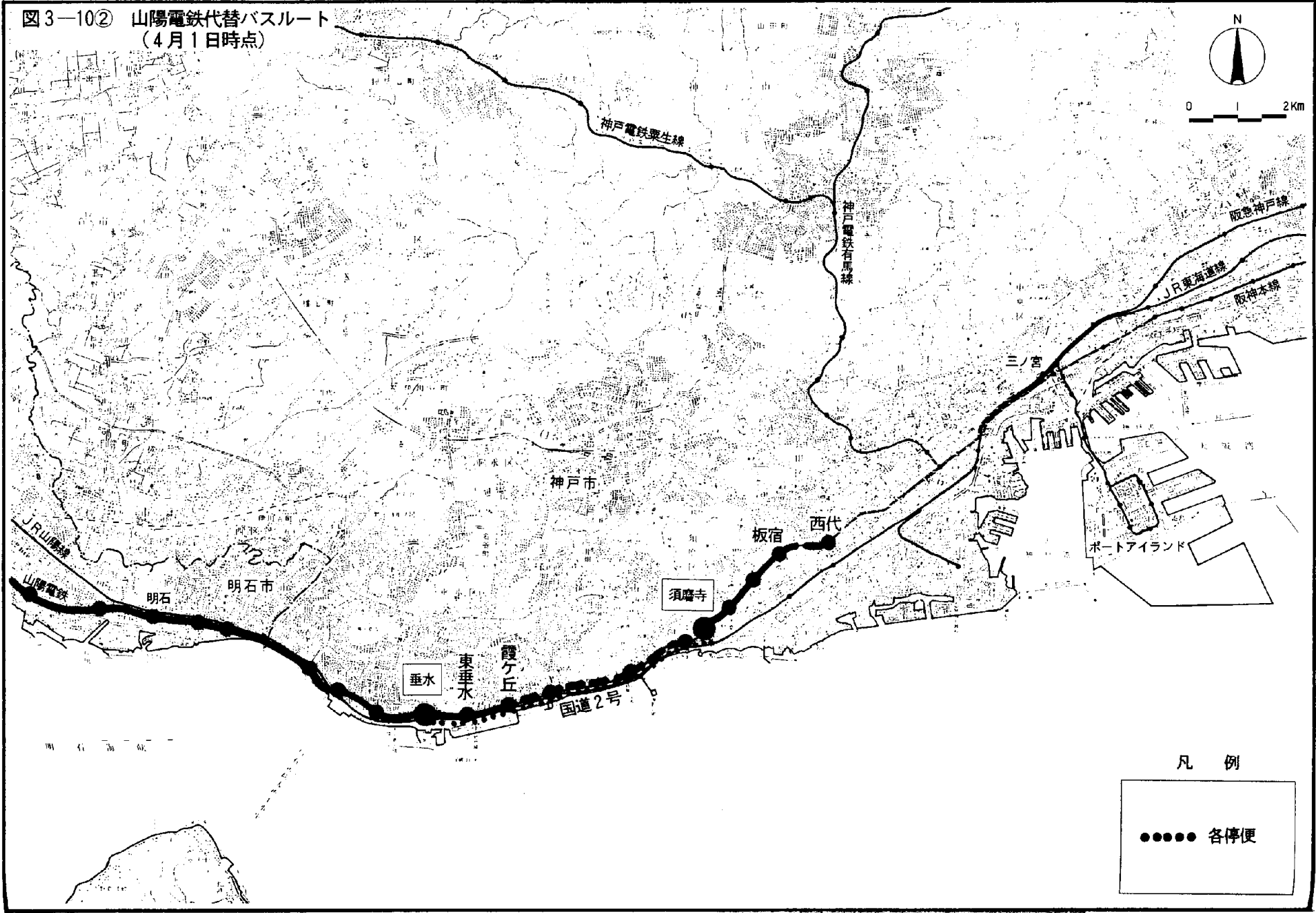


図3-10② 山陽電鉄代替バスルート  
(4月1日時点)



凡 例

●●●● 各停便

② 輸送実績

代替バスの輸送実績を、表 3 - 5 に示す。

表 3 - 5 山陽電鉄代替バス輸送実績

日 付	期間	区 間	運行時間	便 数	輸送人員
1月31日～ 3月9日	38日間	西代～東垂水	6:30~19:00	821便 ----- 1日当り22便/日	9,003人 ----- 1便当り11人/便
3月10日～ 3月26日	17日間	西代～垂水	7:00~18:00	391便 ----- 1日当り23便/日	3,813人 ----- 1便当り10人/便
3月27日～ 4月17日	22日間	須磨寺～垂水		1,078便 ----- 1日当り49便/日	6,382人 ----- 1便当り6人/便
4月18日～ 6月15日	59日間	須磨浦公園 ～垂水		2,891便 ----- 1日当り49便/日	21,170人 ----- 1便当り7人/便
合 計	136日間	—		5,181便 ----- 1日当り38便/日	40,368人 ----- 1便当り8人/便

山陽電鉄の路線は、JR線と並行した路線であることから、JR線の神戸駅以西が1月30日に開通したことに伴い、三宮以東の路線に比べると需要が少なかった。

1月31日から3月26日までは、30分に1本の運行間隔であったものを、3月27日以降は交通事情が改善されることにより、15分に1本の運行間隔に増便されている。

(3) 神戸電鉄

① 輸送区間・ルート

神戸電鉄有馬線では、長田～湊川間、有馬温泉～有馬口間が不通になったことに伴い、代替バスが運行されることとなった。

長田～湊川間については、長田～新開地間に代替バスの運行ルートが設定され、2月7日から6月21日まで運行されている。当初3月12日までは、新開地～長田間を往復するルートであったが、長田駅付近での折り返しが困難であったため、3月13日以降は循環ルートに変更となっている。

有馬温泉～有馬口間については、1月19日より運行が開始され、3月30日まで続けられた。しかし、有馬口付近での道路渋滞によりバス運行に支障をきたしたことから、2月18日以降は「五社駅」～「有馬温泉駅」間にルートが変更されている。

図3-11 神戸電鉄代替バスルートの推移

日付	運行区間	
2月7日～ 3月12日	長田～ 新開地 (往復ルート)	
3月13日～ 6月21日	長田～ 新開地 (循環ルート)	
1月19日～ 2月17日	有馬温泉～ 有馬口	
2月18日～ 3月30日	有馬温泉～ 五社	
	凡例	—— 各停便



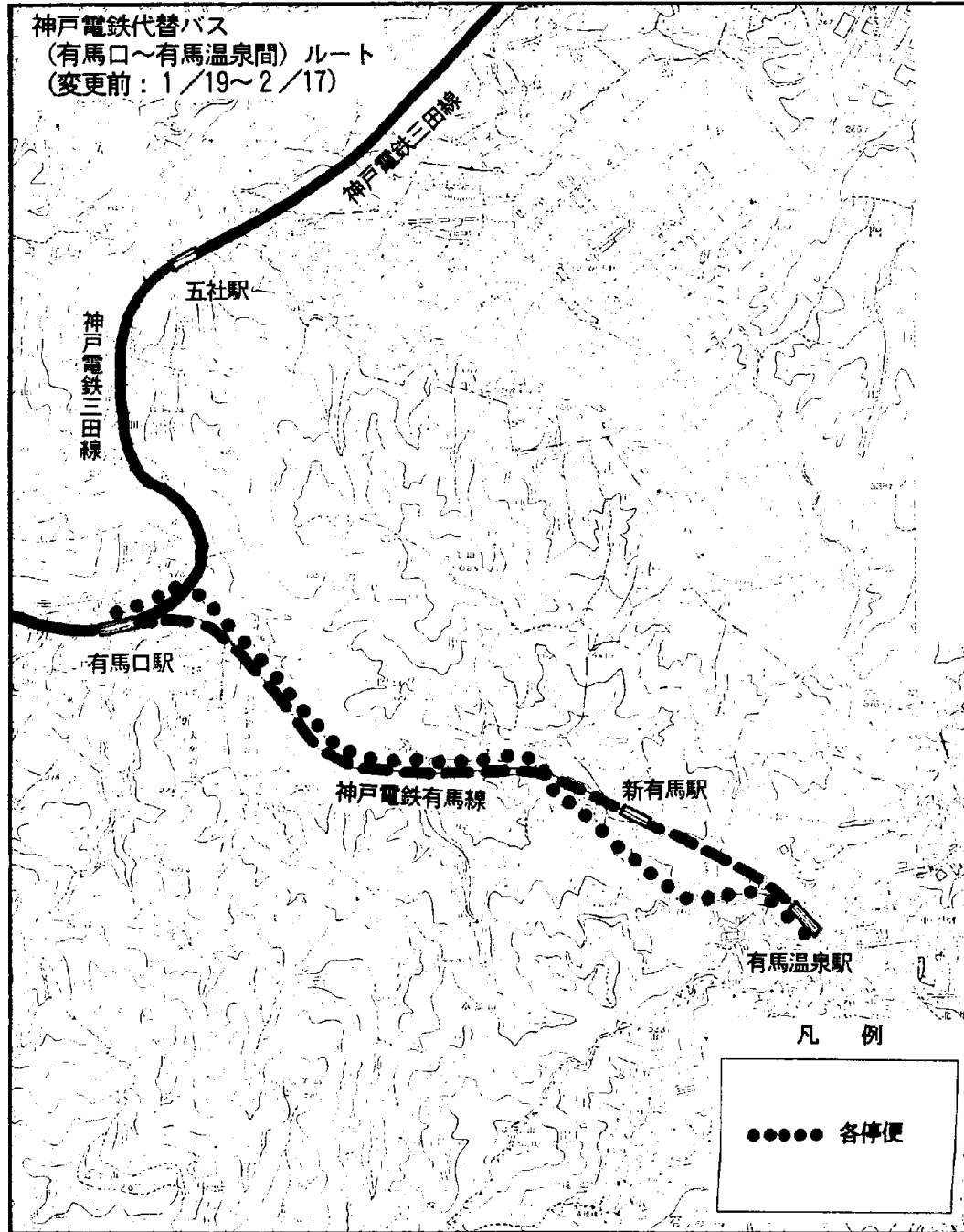
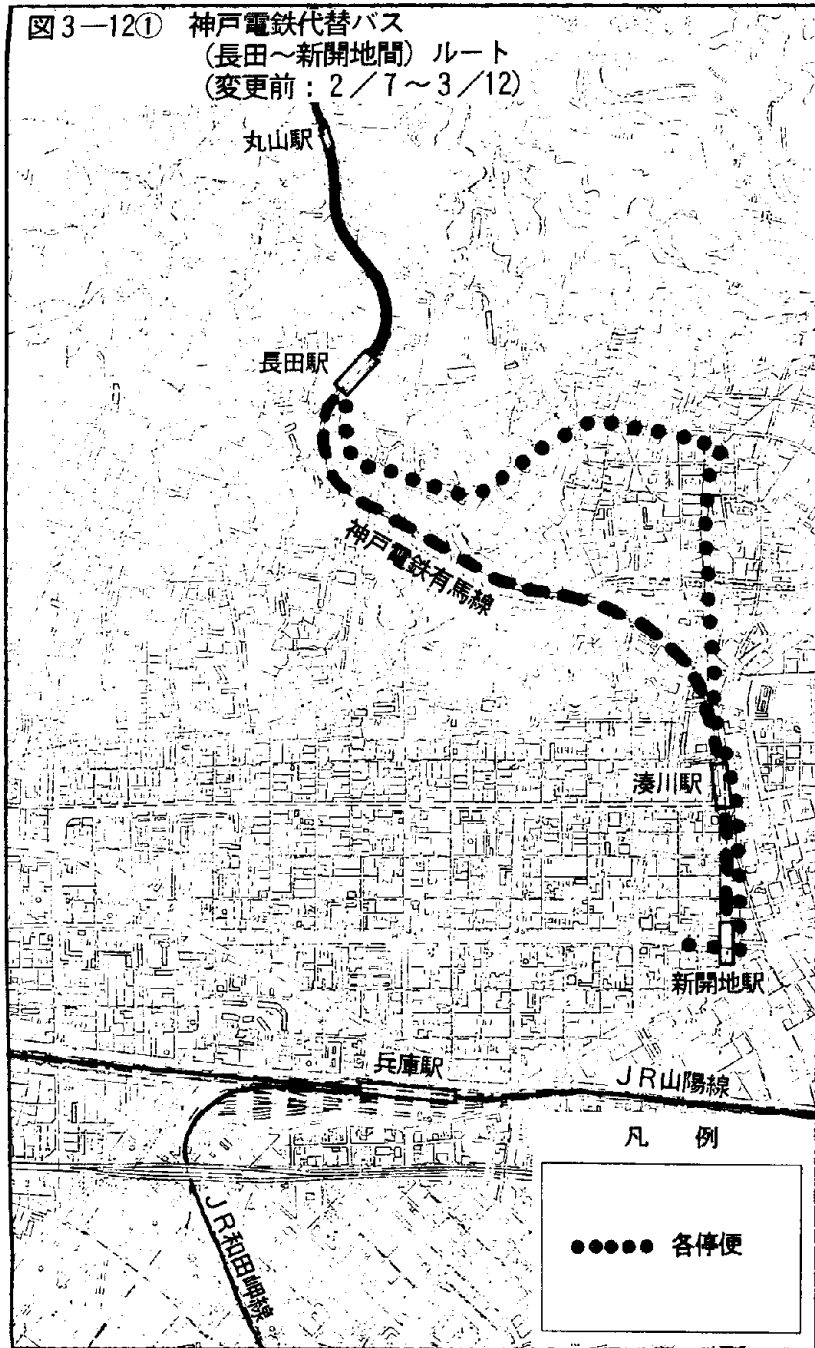
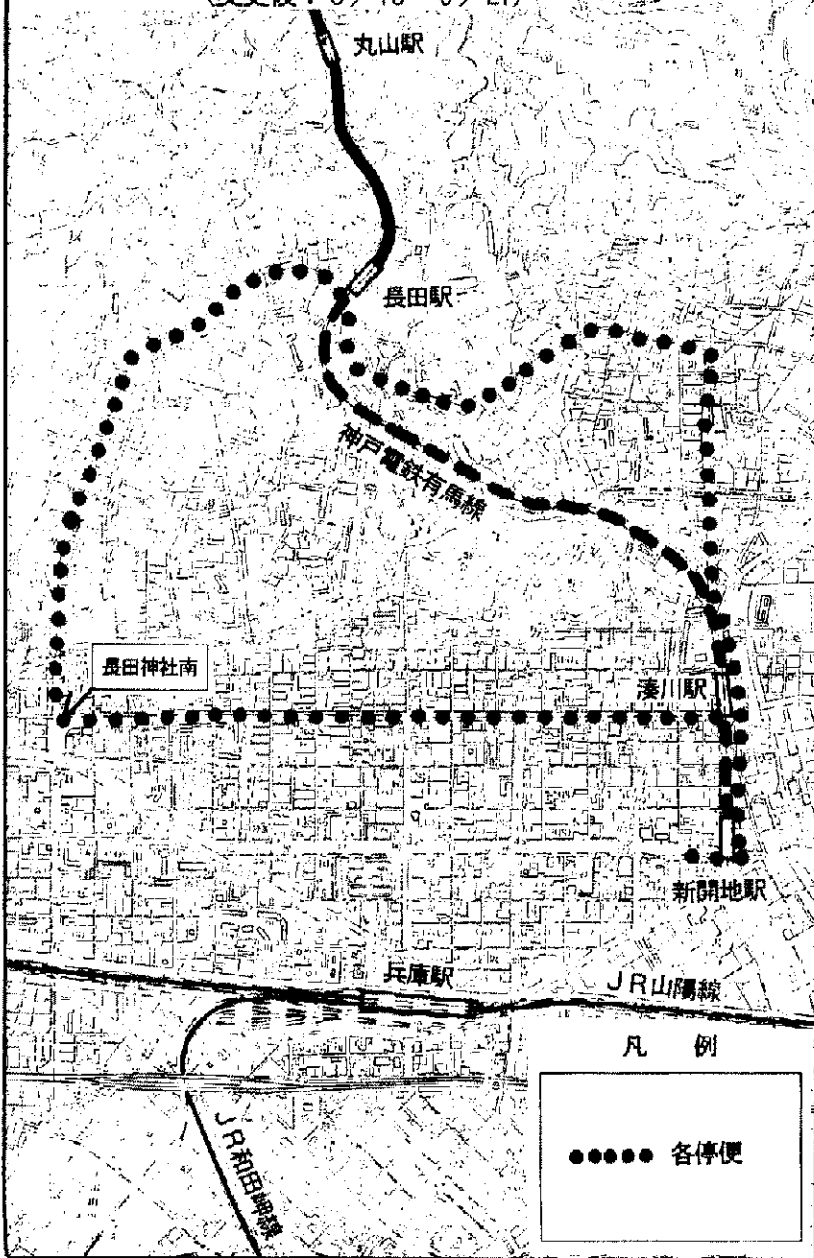
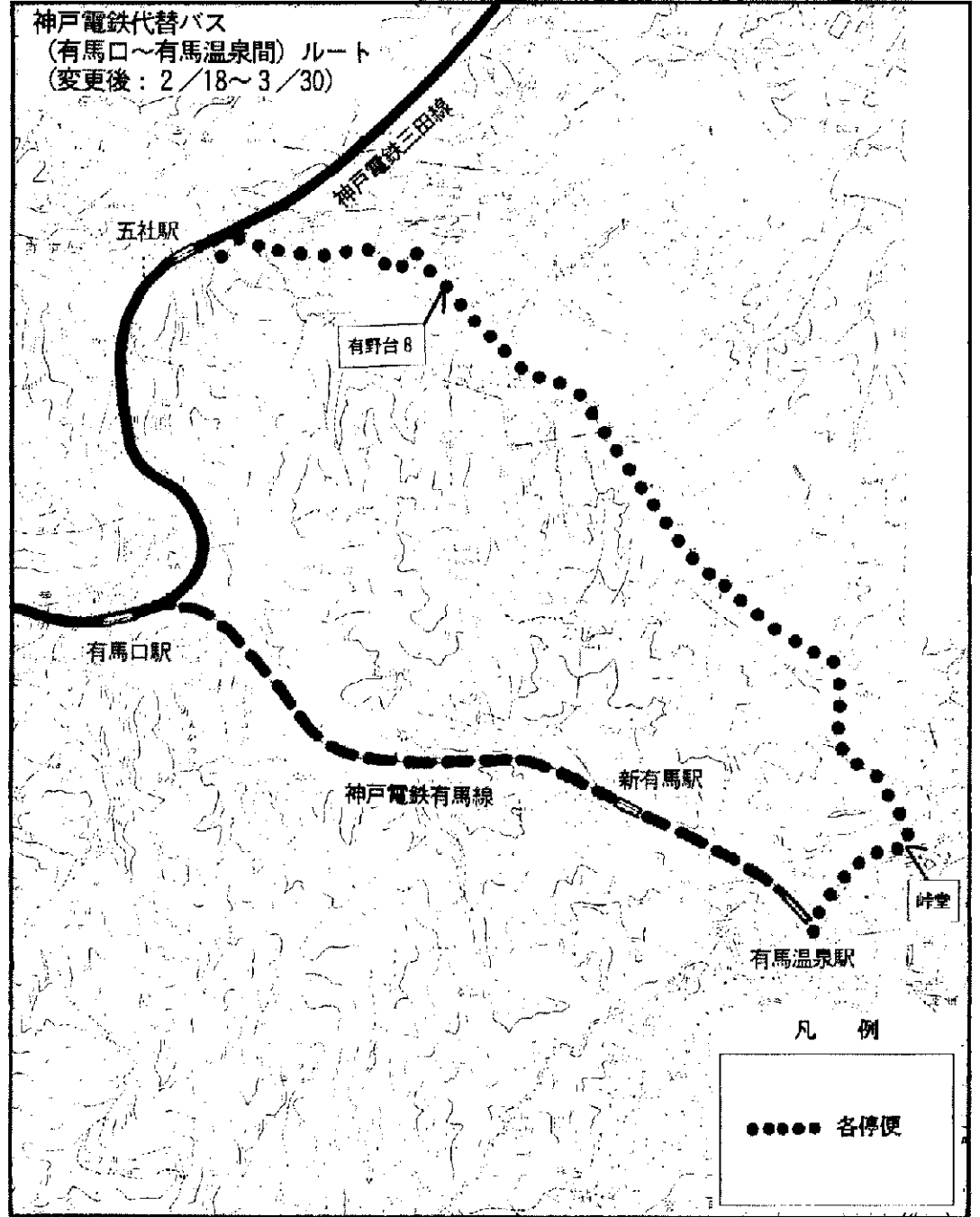


図 3-12② 神戸電鉄代替バス  
 (長田～新開地間) ルート  
 (変更後：3/13～6/21)



神戸電鉄代替バス  
 (有馬口～有馬温泉間) ルート  
 (変更後：2/18～3/30)



② 輸送実績

長田～新開地間および有馬口～有馬温泉間の代替バス輸送実績を、表3-6に示す。

表3-6 神戸電鉄代替バス輸送実績

有馬温泉代替バス（有馬口～有馬温泉）				長田代替バス（長田～新開地）			
	日数	1日便数	延便数		日数	1日便数	延便数
1/19	1	36	36	2/ 7～2/27	21	168	3,528
1/20～1/21	2	76	152	2/28～3/ 5	6	216	1,296
1/22～1/25	4	77	308	3/ 6～3/12	7	252	1,764
1/26～1/17	23	94	2,162	3/13～4/ 6	25	288	7,200
2/18～3/30	41	135	5,535	4/ 7～5/ 9	33	302	9,966
計	71	-	8,193	5/10～6/12	34	360	12,240
運行時間	5:23～23:57 (鉄道ダイヤにあわせる)			6/13～6/21	9	374	3,366
				計	135	-	39,360
				運行時間	6:00～22:00		

<輸送人員>

	1便当り 平均乗車人員		
有馬温泉代替バス	15人	×	8,193便 = 122,895人
長田代替バス	45人	×	39,360便 = 1,771,200人
計			47,553便 1,894,095人

(4) 神戸新交通ポートアイランド線、六甲アイランド線

両線の代替バスは、鉄道の不通区間をカバーすることを目的としているが、道路環境等からみて、全ての鉄道駅をカバーすることは不可能であった。そのため、(1)～(3)で示した代替バスとの位置付けとは異なり、人工島と内陸を結ぶ代行運送システムとして、新たな乗合免許により鉄道とは別途の運賃が設定されて運行がなされた。

① 輸送区間・ルート

1) ポートアイランド線

ポートアイランド線の代替バスは、1月24日から運行を開始し、運行区間を変更しながら実施されている。

1月24日から2月19日までは、三宮駅前の混雑を増長させないために、島内の市民病院前から、三宮手前の税関前までの区間となっていた。

次いで、2月20日から本来の運行区間である三宮まで延長されることとなったが、三宮駅周辺の交通渋滞で定時性が確保できず、増車に対応できるバスベイ・待合場所の確保のために、3月27日からは、市役所前（三宮）に変更して市民病院前までの区間で運行がなされた。

2) 六甲アイランド線

六甲アイランド線もポートアイランド線と同様に、1月24日より運行が開始され、当初は島内のアイランド北口と御影本町3丁目を結ぶ路線の設定がなされた。その後、1月30日からは阪神御影南口、2月8日からは本住吉神社前からそれぞれアイランド北口までの区間の運行となっている。

また、阪神の御影駅以東の区間の開通に伴う需要増にあわせて、新たに5月12日から魚崎とアイランド北口を結ぶ路線が新設運行された。さらに、7月20日以降は、六甲アイランド線魚崎～マリパーク間の開通に伴い、代替バスは本住吉神社前～魚崎間を8月22日まで運行された。

図3-13 ポートアイランド線代替バス運行区間の推移

日付	1月24日～2月19日	2月20日～3月26日	3月27日～5月21日	5月22日～7月30日
運行区間	税関前～市民病院前	三宮～市民病院前	市役所前～市民病院前	同 左
凡例	○—○ 鉄道直通区間 ○……○ 鉄道不通区間 ●—● 代替バス			

図3-14 六甲アイランド線代替バス運行区間の推移

日付	1月24日～1月29日	1月30日～2月7日	2月8日～5月11日	5月12日～7月19日	7月20日～8月22日
運行区間	御影本町～アインランド	御影南口～アインランド	4.1 階 JR住吉～アインランド	JR住吉～アインランド	JR住吉～アインランド
凡例	○—○ 鉄道直通区間 ○……○ 鉄道不通区間 ●—● 代替バス				

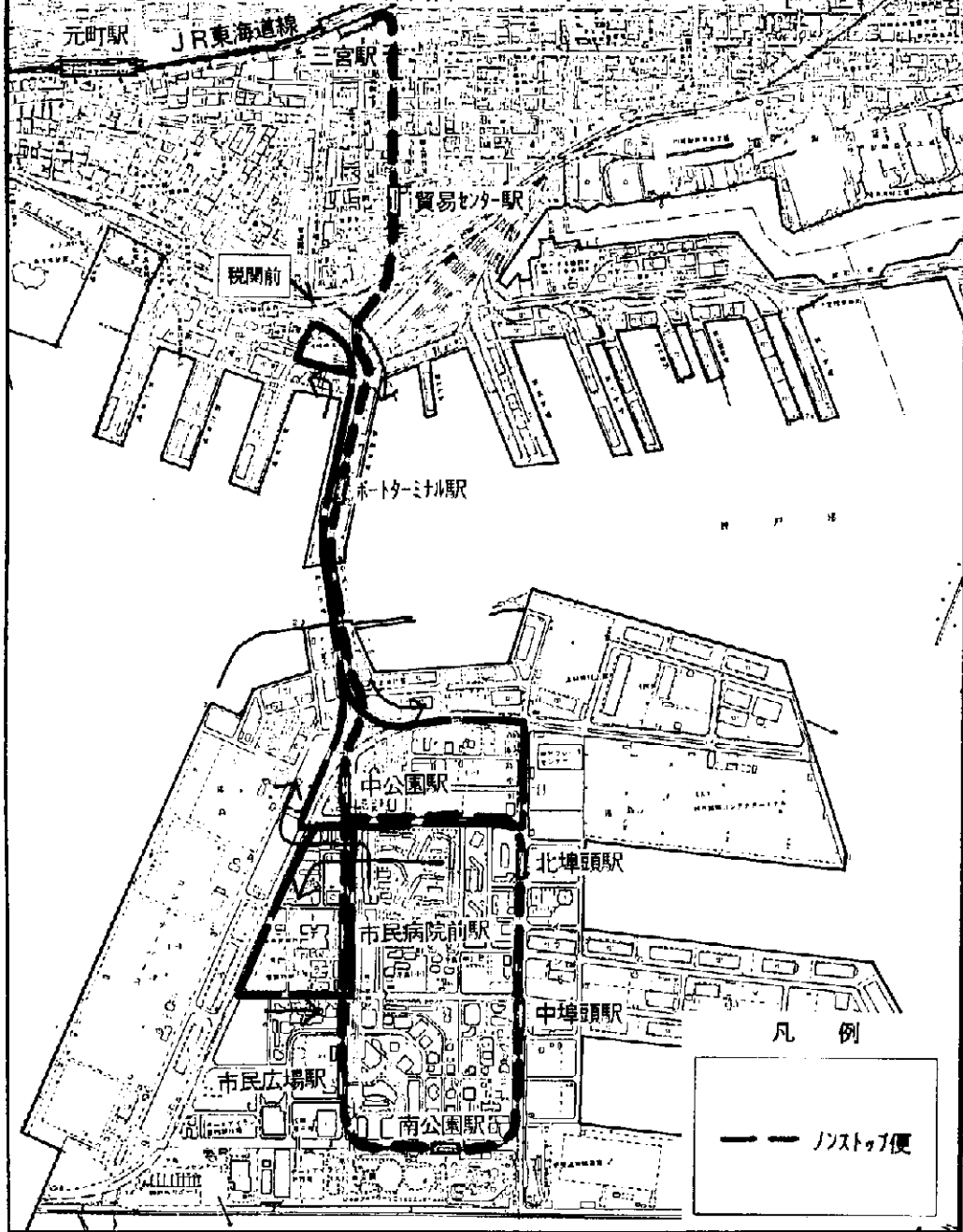
表3-7 ポートアイランド線の代替バスルートの推移

日付	運行区間	運行ルート
1月24日～ 2月19日	税関前～市民病院前	税関前～神戸大橋～北埠頭駅北側～市民病院前 * 2月11日：市民病院前バス停の変更 * 2月14日：神戸大橋（北行き）進入部での公共輸送バス優先割込み実施
2月20日～ 3月26日	三宮～市民病院前	三宮～中央区役所前～神戸海岸病院前～神戸市役所南～税関前～神戸大橋～市民病院前
3月27日～ 7月30日	市役所前～市民病院前	市役所前～市立博物館前～税関前～市民病院前 * 4月1日：神戸大橋上下通行可能のため、大橋（北行き）進入部での公共輸送バス優先割込みを実施 * 4月25日：神戸大橋南行車線より、ポートピア大通へ直進するルートに変更

表3-8 六甲アイランド線の代替バスルートの推移

日付	運行区間	運行ルート
1月24日～ 1月29日	御影本町3丁目～ アイランド北口	御影本町3丁目～六甲大橋～アイランド北口
1月30日～ 2月7日	阪神御影南口～ アイランド北口	阪神御影南口～六甲大橋～アイランド北口
2月8日～ 7月19日	本住吉神社前～ アイランド北口	本住吉神社前～六甲大橋～アイランド北口
5月12日～ 7月19日	魚崎～アイランド北口	魚崎～南魚崎～アイランド北口
7月20日～ 8月22日	本住吉神社前～魚崎	

図3-15① ポートアイランド線代替バスルート(1月28日時点)



六甲アイランド線代替バスルート(1月28日時点)

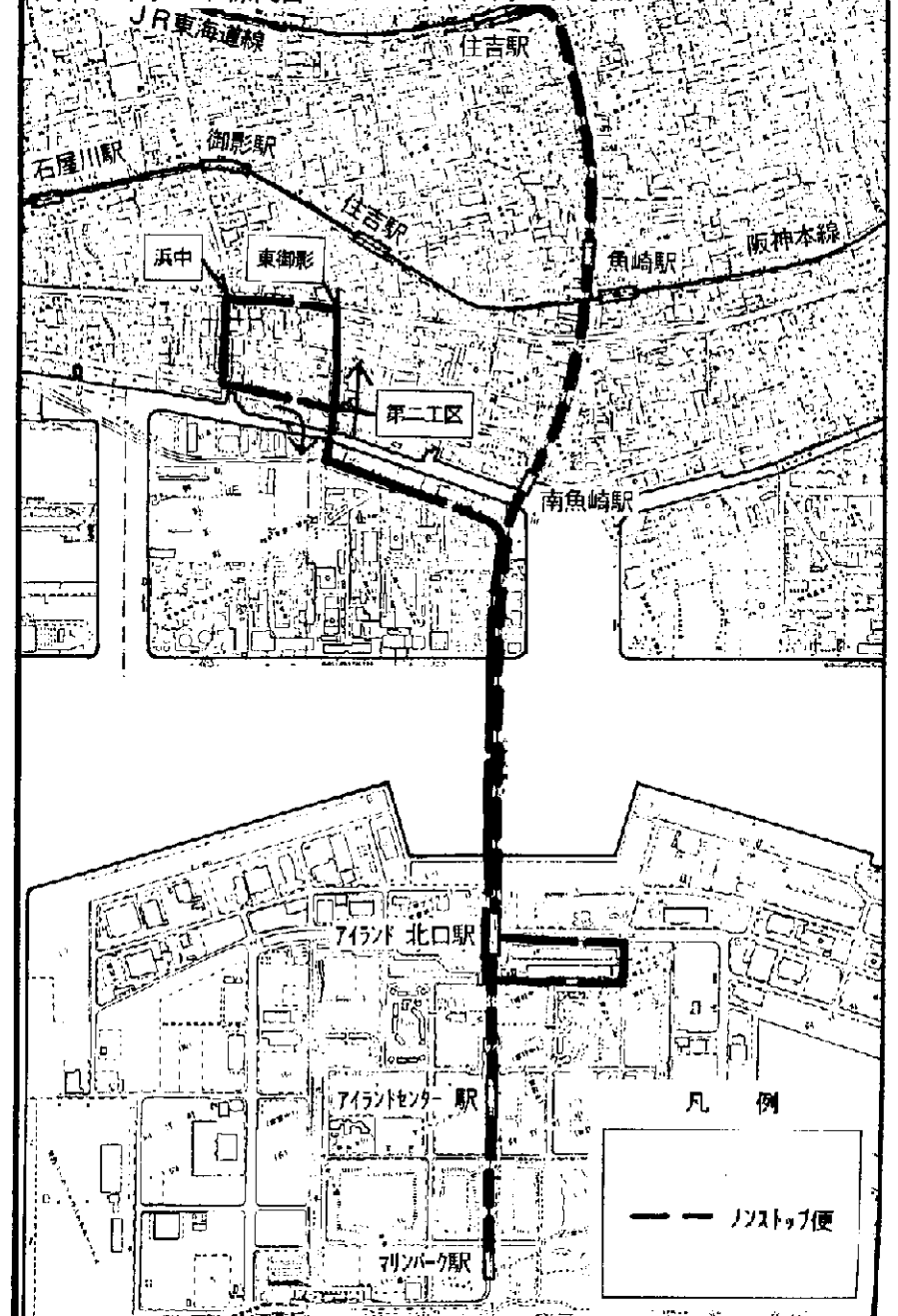
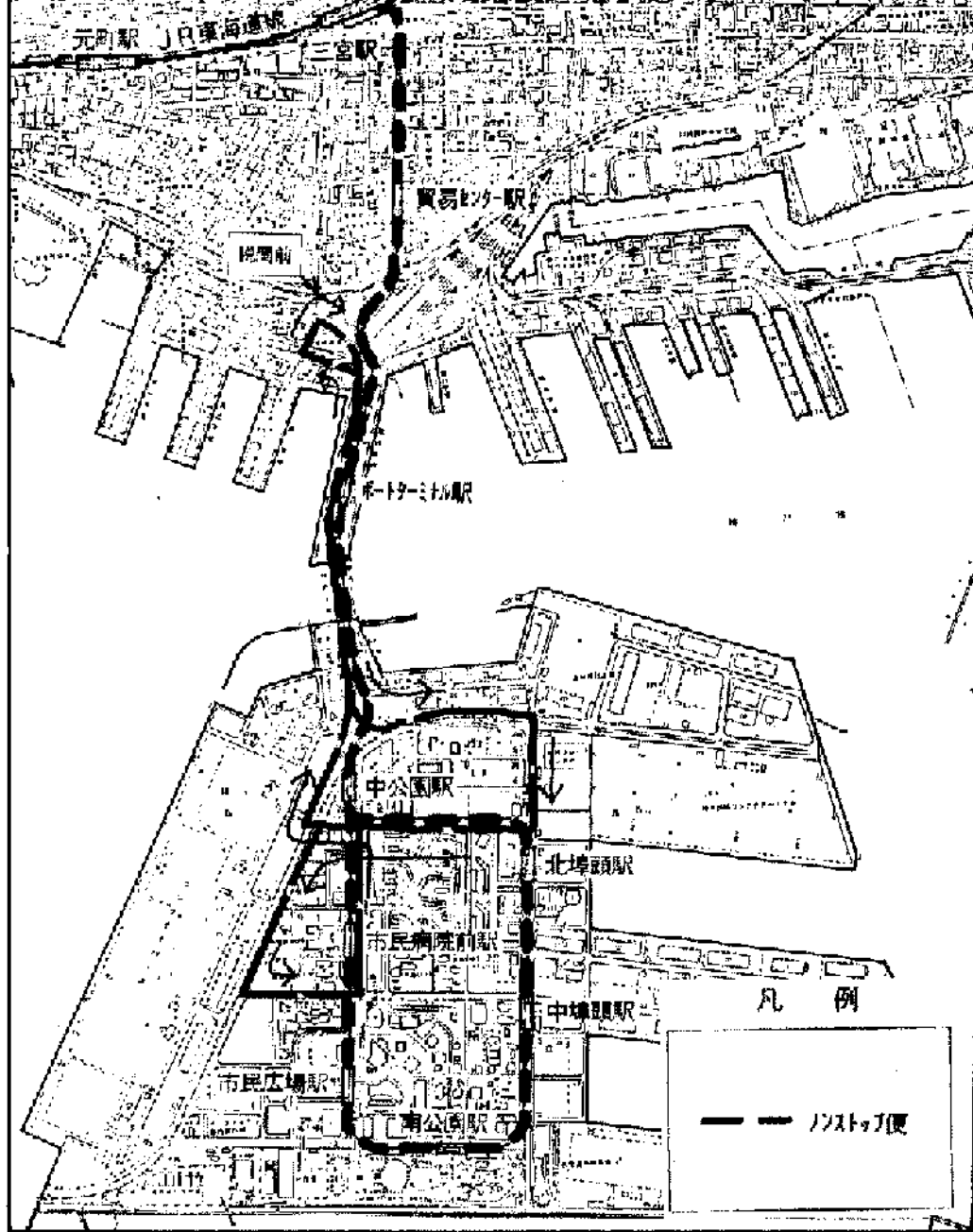


図3-152 ポートアイランド線代替バスルート(1月30日時点)



六甲アイランド線代替バスルート(1月30日時点)

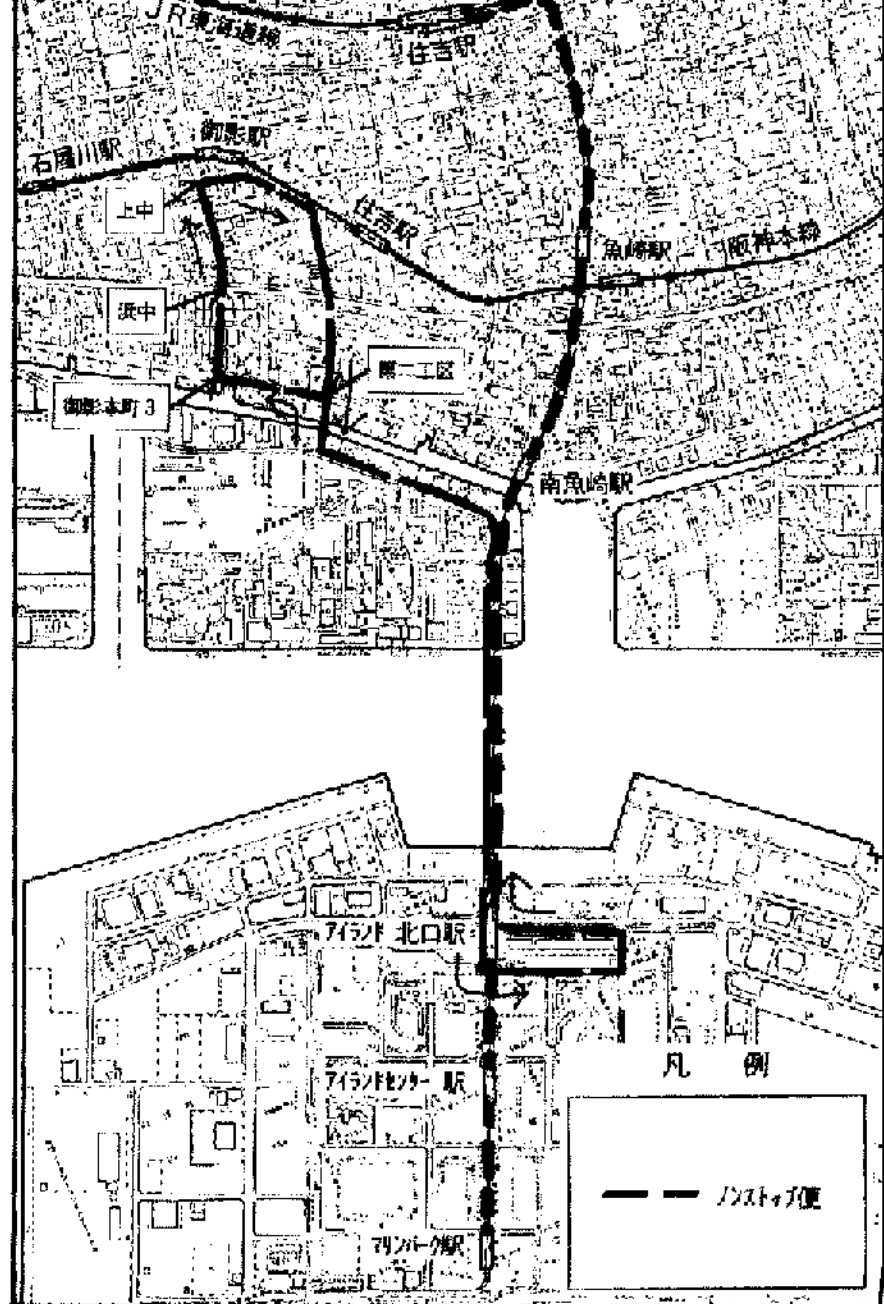
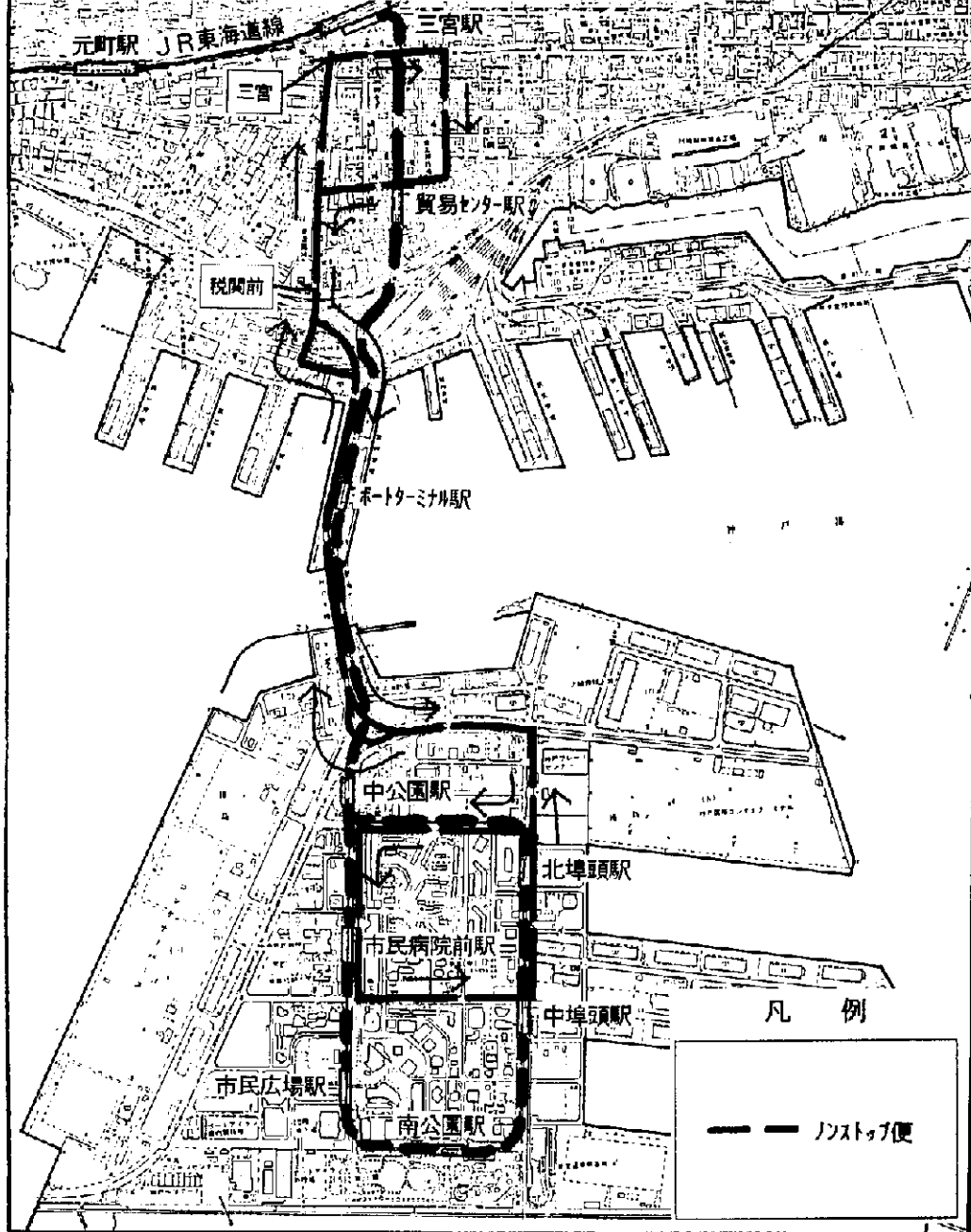




図3-15③ ポートアイランド線代替バスルート(2月20日時点)



六甲アイランド線代替バスルート(2月20日時点)

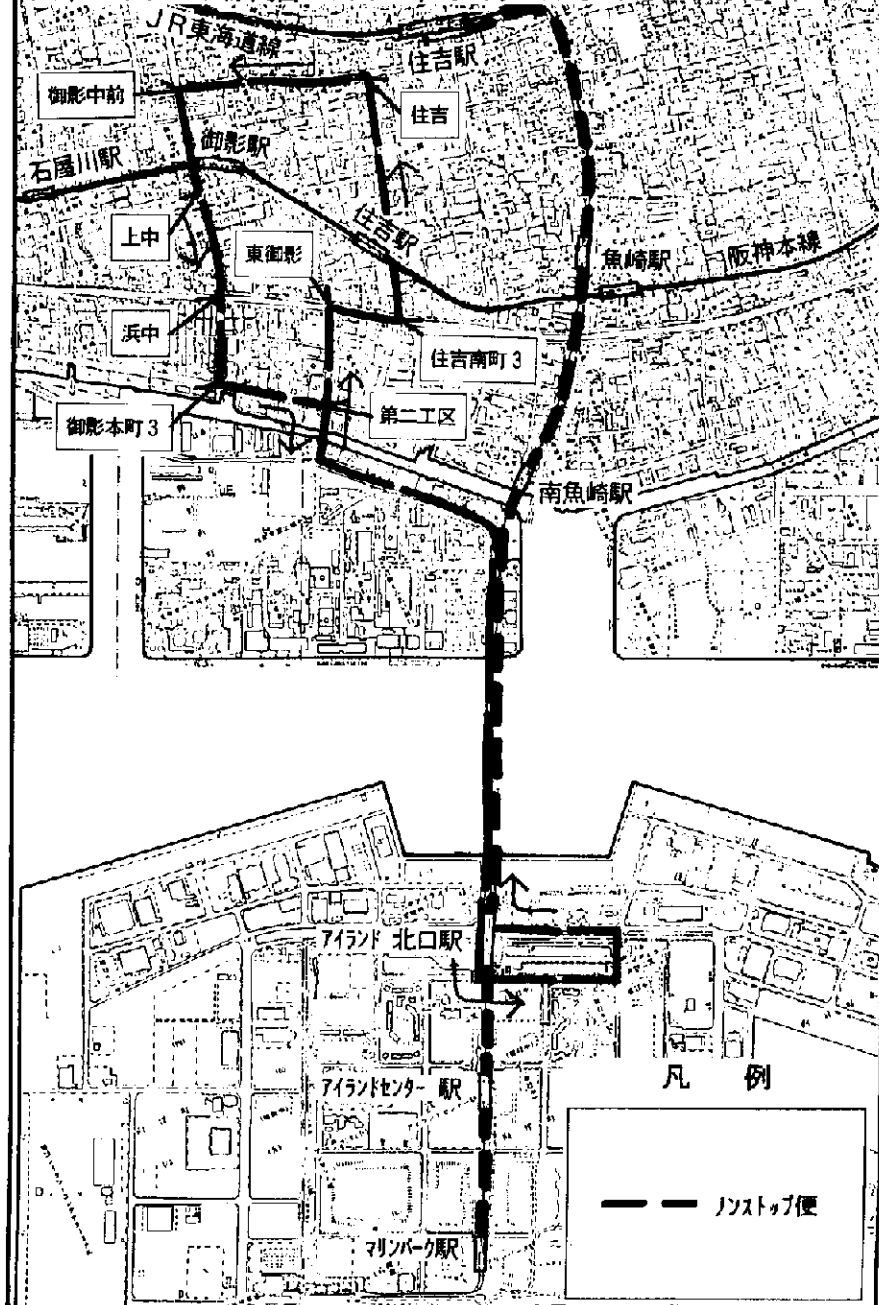
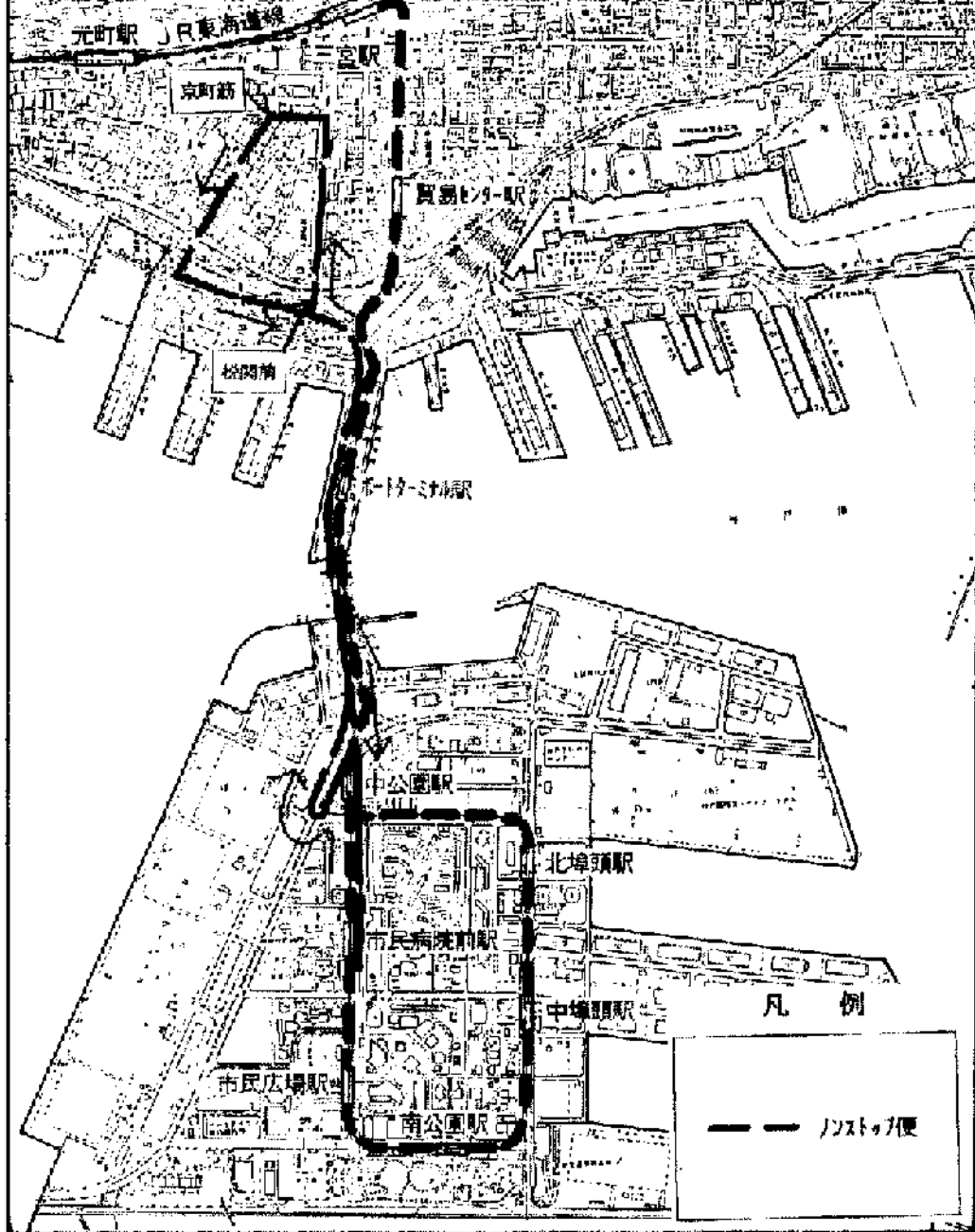


図3-15④ ポートアイランド線代替バスルート(4月1日時点)



六甲アイランド線代替バスルート(4月1日時点)

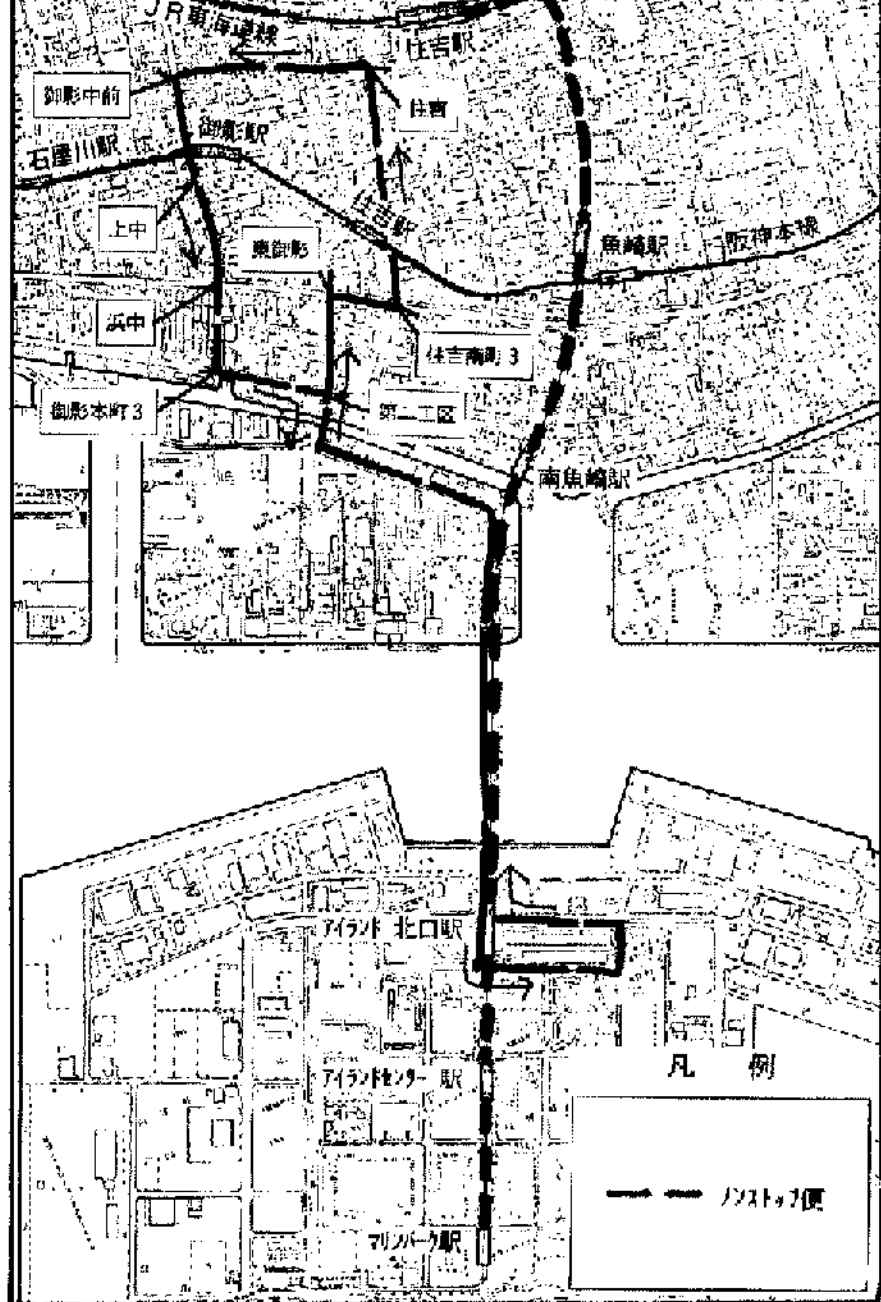
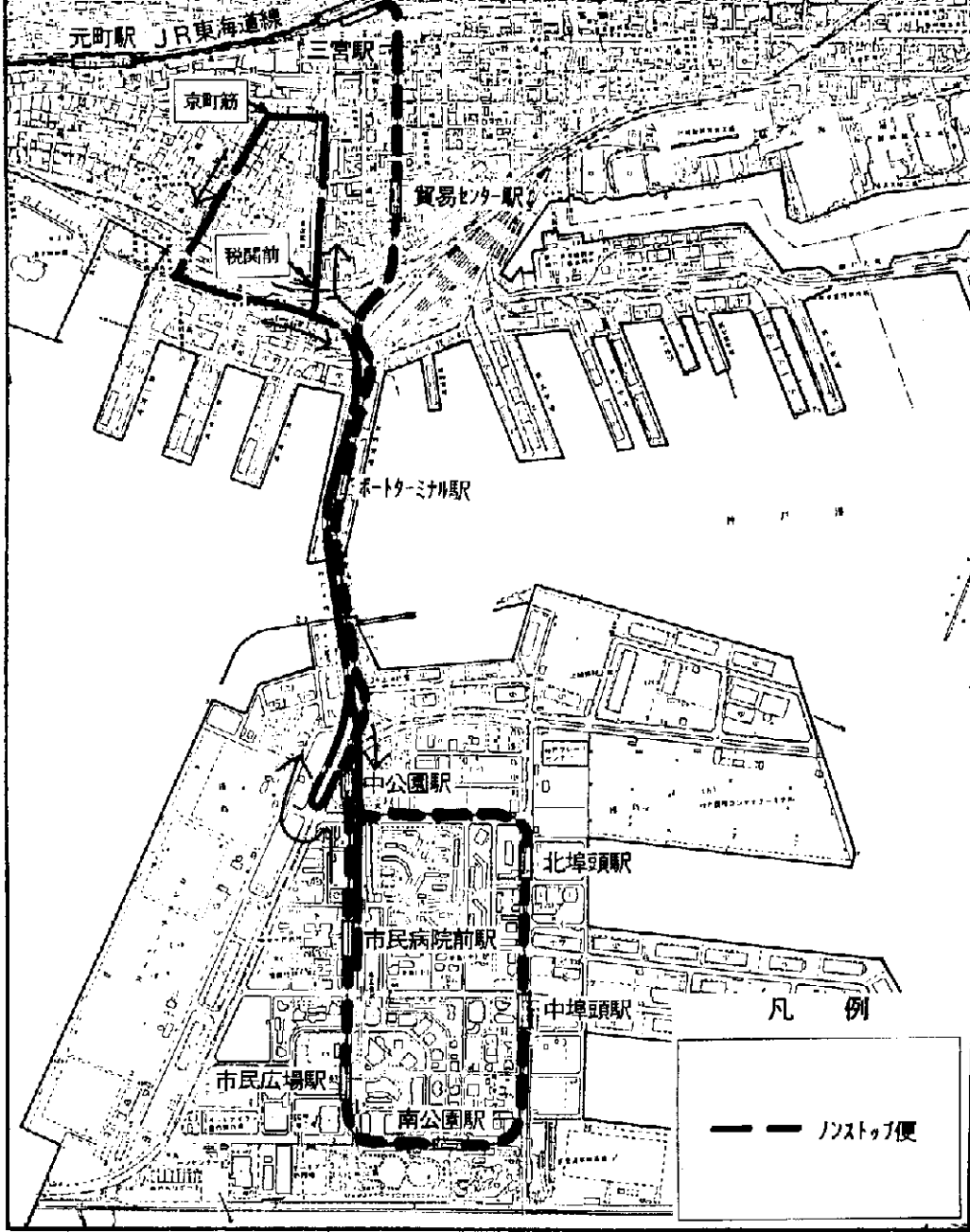


図3-15⑤ ポートアイランド線代替バスルート (5月12日時点)



六甲アイランド線代替バスルート (5月12日時点)

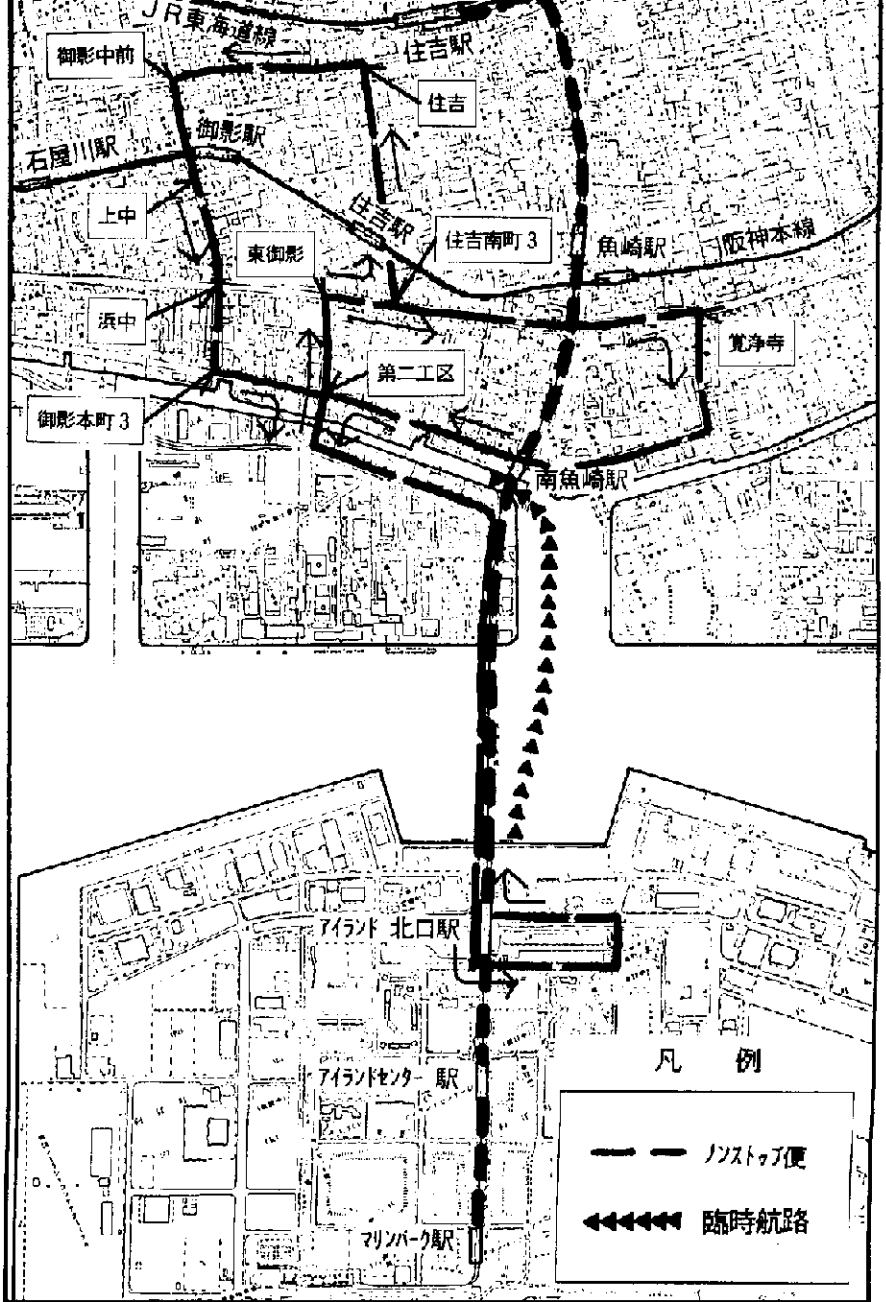
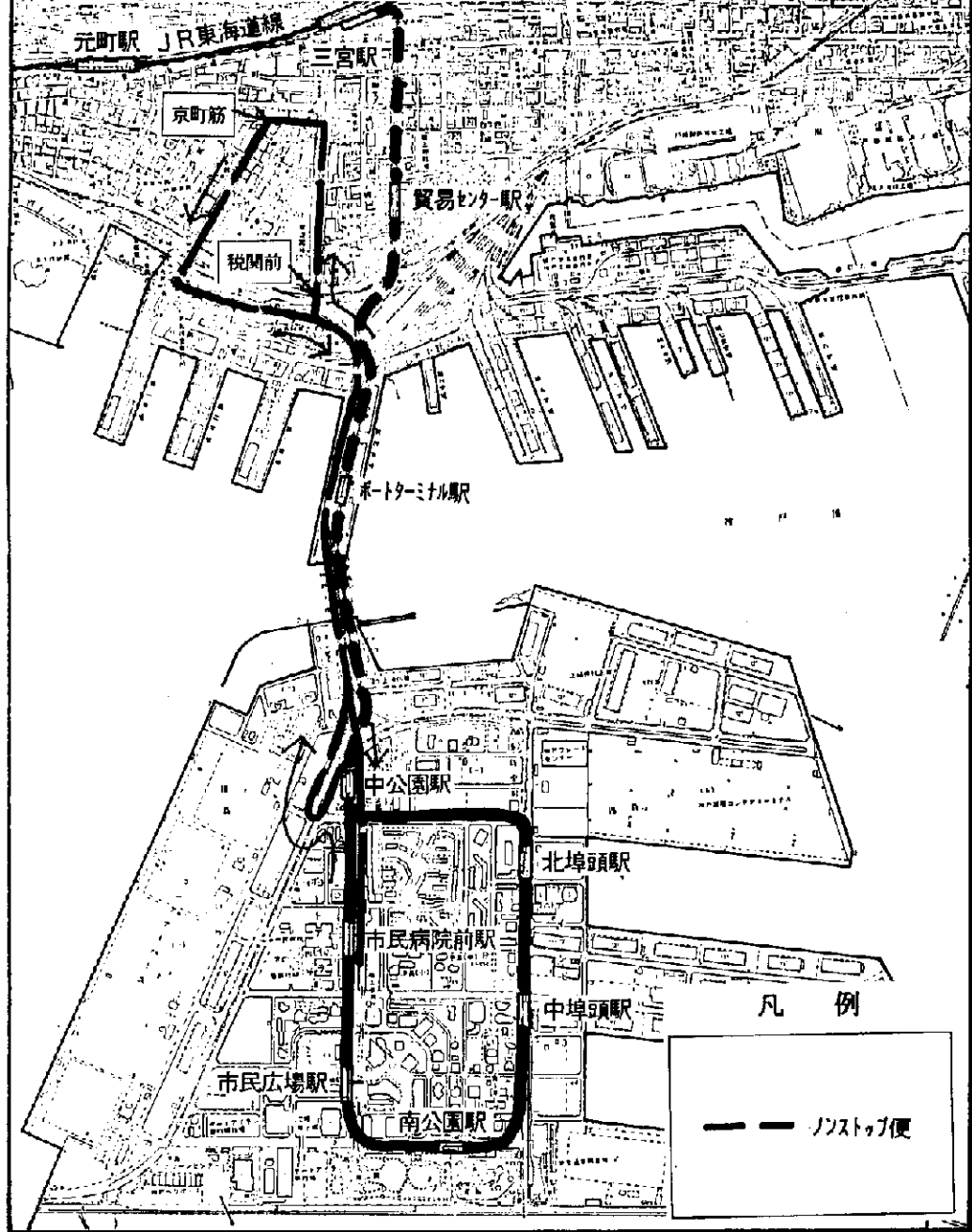
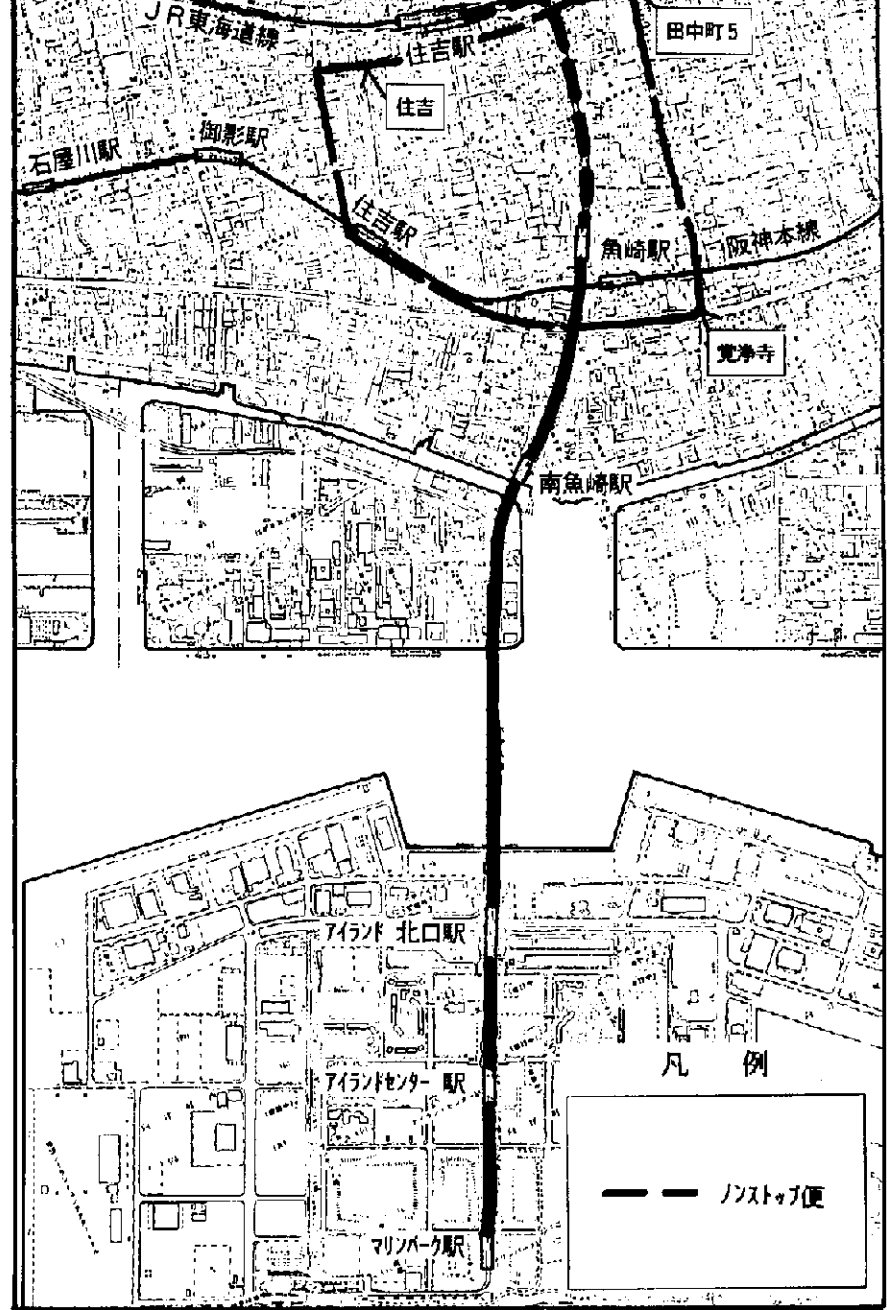


図3-15⑥ ポートアイランド線代替バスルート (7月20日時点)



六甲アイランド線代替バスルート (7月20日時点)



② 輸送実績

ポートアイランド線、六甲アイランド線の運行便数および輸送人員を、表3-9、表3-10に示す。

表3-9 ポートアイランド線、六甲アイランド線の運行便数の推移

1) ポートアイランド線

運行区間	日付	運行時間
税関前～市民病院前	1月24日～2月4日	7:00
	2月5日～2月19日	21:15
三宮～市民病院前	2月20日～3月26日	6:30
市役所前～ 市民病院前	3月27日	22:30
	3月28日	
	3月29日～3月30日	
	3月31日～4月2日	
	4月3日～4月6日	
	4月7日～6月4日	
	6月5日～7月11日	
7月12日～7月30日		

2) 六甲アイランド線

運行区間	日付	運行時間
御影本町3丁目～ アイランド北口	1月24日～1月29日	7:00
	阪神御影南口～ アイランド北口	1月30日～2月7日
2月8日～2月14日		6:30
2月15日～3月5日		
3月6日～3月12日		
3月13日～3月26日		
3月27日～4月11日		
4月12日～4月13日		
魚崎～ アイランド北口	4月14日～4月23日	22:30
	4月24日～7月19日	
本住吉神社前～ 魚崎	5月12日～7月19日	22:30
	7月20日～8月22日	

表3-10 ポートアイランド線、六甲アイランド線の輸送人員

< 月別 >

単位：便、人

	ポートアイランド		六甲アイランド(住吉線)		六甲アイランド(魚崎線)		六甲アイランド合計	
	便数	人数	便数	人数	便数	人数	便数	人数
1月	522	15,781	618	4,482	-	-	618	4,482
2月	4,779	171,572	3,389	91,480	-	-	3,389	91,480
3月	8,668	390,593	6,031	194,965	-	-	6,031	194,965
4月	17,870	644,966	8,444	300,959	-	-	8,444	300,959
5月	19,222	714,536	10,964	371,942	1,956	18,321	12,920	390,263
6月	21,476	784,817	11,890	424,281	3,239	37,627	15,129	461,908
7月	21,457	758,547	7,636	245,286	2,653	37,628	10,289	282,914
全期間	93,994	3,480,812	48,972	1,633,395	7,848	93,576	56,820	1,726,971

注1) ポートアイランド及び六甲アイランド(住吉線)の1月分は、代替バス運行を開始した24日からの数値である。

注2) 六甲アイランド(魚崎線)の5月分は、代替バス運行を開始した12日からの数値である。

注3) ポートアイランドの7月分は、代替バス運行が終了した30日までの数値である。

注4) 六甲アイランド(住吉線)及び(魚崎線)の7月分は、同線の本住吉神社前～アイランド北口間及び魚崎～アイランド北口間の運行が終了した19日までの数値である。

< 一日平均 >

単位：便、人

	ポートアイランド		六甲アイランド(住吉線)		六甲アイランド(魚崎線)		六甲アイランド合計	
	便数	人数	便数	人数	便数	人数	便数	人数
1月	65.3	1,973	77.3	560	-	-	77.3	560
2月	170.7	6,128	121.0	3,267	-	-	121.0	3,267
3月	279.6	12,600	194.5	6,289	-	-	194.5	6,289
4月	595.7	21,499	281.5	10,032	-	-	281.5	10,032
5月	620.1	23,050	353.7	11,998	97.8	916	451.5	12,914
6月	715.9	26,161	396.3	14,143	108.0	1,254	504.3	15,297
7月	715.2	25,285	401.9	12,910	139.6	1,980	541.5	14,890
全期間	500.0	18,515	276.7	9,228	113.7	1,356	390.4	10,584

### 3-2-2 鉄道代替バス利用時の所要時間・待ち時間

#### ① 代替バスの所要時間・待ち時間

1月23日の代替バス運行以来、起終点に当たる駅またはバス停では、30分以上の待ちが生じていた。その待ち時間及び所要時間を、1月23日、2月1日（バスレーン供用後）、2月20日（神戸市内まで鉄道開通後）、4月3日（JR線開通後）等の各時点において示す。

1月23日の代替バス開始直後の所要時間は、輸送体制に混乱をきたしており、道路混雑も激しかったことから、阪急西宮北口～三宮が2時間、阪神三宮～甲子園間が3時間といった大幅な時間を要していた。また、JR甲子園口駅では約2時間待ちであった。

1月28日のバスレーン供用後は、不通区間が短縮したこともあり、所要時間は、JR線で30～40分、待ち時間も30分程度に短縮されることとなった。

2月14日頃になると、バスレーンの利用にもかかわらず、利用者が増大したことにより、待ち時間が60分を超えるようになっている。しかし、2月20日以降については、待ち時間が10～20分に減少している。これは、事業者によるバスの増便が功を奏したものといえる。

#### ② 梅田（大阪）～三宮（三ノ宮）間の所要時間の推移

①のバス待ち時間をもとに、梅田（大阪）と三宮（三ノ宮）間を午前8時に移動することを想定した所要時間を表3-12①～⑥に示す。また表3-12⑦には、鉄道開通後の鉄道所要時間を示す。

1月23日時点では、梅田（大阪）～三宮（三ノ宮）間は、214分（3時間34分）～266分（4時間26分）を要しており、当時の混雑と移動の困難さを示している。また、徐々に所要時間は短くなっているものの、4月3日時点の三宮～梅田間では、阪急は通常より60分、阪神でも30分多く必要であったことがわかる。

○ 所要時間算出の方法

鉄道歩行時間：梅田（大阪）駅、三宮（三ノ宮）駅は、どの路線も5分とする。他の鉄道駅は駅からバス停までの距離を図上計測の上算出。

鉄道待時間：特急（新快速）を除く運行間隔から5分と設定

鉄道所要時間：急行（快速）による所要時間

バス歩行時間：三宮以外は、鉄道駅とバス停との距離を図上計測して算出

バス待時間：表3-11①～⑥を利用（原則として午前8時の値を利用）

バス所要時間：表3-11①～⑥を利用（原則として午前8時の値を利用）



表3-11① 鉄道代替バスの所要時間・待時間（1月23日時点）

（阪急 —— 三宮～西宮北口）

項目	摘要	8時	10時	15時
所要時分	西宮北口⇨三宮	— 時間 — 分	— 時間 — 分	2時間 分
	三宮⇨西宮北口	— 時間 — 分	— 時間 — 分	— 時間 — 分
待ち客数 待ち時間	西宮北口	— 人 — 分	— 人 — 分	200人 60分
	三宮	— 人 — 分	0人 0分	60人 分

注) — 印の欄は不明（以下の表も同様）

（資料）近畿運輸局調べ

（阪神 —— 三宮～甲子園）

項目	摘要	8時	12時	14時
所要時分	甲子園⇨三宮	— 時間 — 分	— 時間 — 分	— 時間 — 分
	三宮⇨甲子園	— 時間 — 分	4時間 分	3時間 分
待ち客数 待ち時間	甲子園	— 人 — 分	— 人 — 分	— 人 — 分
	三宮	— 人 — 分	— 人 — 分	— 人 30分 (3便待ち)

（資料）近畿運輸局調べ

（JR —— 三ノ宮～甲子園口）

項目	摘要	8時	10時	15時
所要時分	甲子園口⇨三ノ宮	— 時間 — 分	— 時間 — 分	2時間 分
	三ノ宮⇨甲子園口	— 時間 — 分	— 時間 — 分	— 時間 — 分
待ち客数 待ち時間	甲子園口	— 人 — 分	— 人 — 分	400人 120分
	三ノ宮	— 人 — 分	— 人 — 分	— 人 — 分

（資料）近畿運輸局調べ

表3-11② 鉄道代替バスの所要時間・待時間（2月1日時点）

（阪急 —— 三宮～西宮北口）

項目	摘要	8時	10時	15時
所要時分	西宮北口⇨三宮 三宮⇨西宮北口	— 時間 — 分 — 時間 — 分	1時間30分 時間50分	時間50分 時間50分
待ち客数 待ち時間	西宮北口	— 人 — 分	50人 特になし	150人 30分
	三宮	— 人 — 分	0人 0分	60人 — 分

（資料）近畿運輸局調べ

（阪神 —— 三宮～青木）

項目	摘要	8時	10時	15時
所要時分	青木⇨三宮 三宮⇨青木	— 時間 — 分 — 時間 — 分	時間40分 時間40分	時間40分 時間40分
待ち客数 待ち時間	青木	— 人 — 分	800人 20分	200人 50分
	三宮	— 人 — 分	130人 分	150人 20分

（資料）近畿運輸局調べ

（JR —— 三ノ宮～芦屋）

項目	摘要	8時	10時	15時
所要時分	芦屋⇨三ノ宮 三ノ宮⇨芦屋	— 時間 — 分 — 時間 — 分	1時間 分 時間35分	時間40分 時間30分
待ち客数 待ち時間	芦屋	— 人 — 分	500人 30分	60人 — 分
	三ノ宮	— 人 — 分	250人 — 分	200人 — 分

（資料）近畿運輸局調べ

表3-11③ 鉄道代替バスの所要時間・待時間（2月14日時点）

（阪急 —— 三宮～西宮北口）

項目	摘要	8時	10時	15時
所要時分	西宮北口⇨三宮	2時間 分	1時間50分	1時間10分
	三宮⇨西宮北口	1時間 分	1時間 分	時間40分
待ち客数 待ち時間	西宮北口	600人 30分	100人 20分	10人 0分
	三宮	800人 40分	20人 0分	800人 70分

（資料）近畿運輸局調べ

（阪神 —— 三宮～御影）

項目	摘要	8時	10時	15時
所要時分	御影⇨三宮	時間20分	時間35分	時間20分
	三宮⇨御影	時間25分	時間25分	時間20分
待ち客数 待ち時間	御影	1,000人 50分	600人 30分	0人 0分
	三宮	1,200人 60分	150人 10分	100人 10分

（資料）近畿運輸局調べ

（JR —— 三ノ宮～住吉）

項目	摘要	8時	10時	15時
所要時分	住吉⇨三ノ宮	時間25分	1時間 分	時間40分
	三ノ宮⇨住吉	時間15分	時間25分	時間35分
待ち客数 待ち時間	住吉	1,000人 70分	2,000人 140分	200人 14分
	三ノ宮	700人 50分	0人 0分	1,000人 70分

（資料）近畿運輸局調べ

表3-11④ 鉄道代替バスの所要時間・待時間（2月20日時点）

（阪急 —— 三宮～西宮北口）

項目	摘要	8時	10時	15時
所要時分	西宮北口⇒三宮	1時間25分	1時間40分	時間90分
	三宮⇒西宮北口	1時間45分	2時間 分	時間90分
待ち客数 待ち時間	西宮北口	80人 10分	60人 5分	40人 10分
	三宮	0人 0分	0人 0分	0人 0分

（資料）近畿運輸局調べ

（阪神 —— 岩屋～御影）

項目	摘要	8時	10時	15時
所要時分	御影⇒岩屋	時間25分	時間20分	時間20分
	岩屋⇒御影	時間20分	時間20分	時間20分
待ち客数 待ち時間	御影	2,000人 30分	1,000人 20分	0人 0分
	岩屋	1,500人 20分	0人 0分	50人 0分

（資料）近畿運輸局調べ

（JR —— 灘～住吉）

項目	摘要	8時	10時	15時
所要時分	住吉⇒灘	時間45分	時間35分	時間30分
	灘⇒住吉	時間40分	時間30分	時間20分
待ち客数 待ち時間	住吉	2,000人 140分	1,000人 30分	0人 0分
	灘	0人 0分	0人 0分	0人 0分

（資料）近畿運輸局調べ

表 3-11⑤ 鉄道代替バスの所要時間・待時間（3月20日時点）

（阪急 —— 御影～西宮北口）

項目	摘要	8 時	10 時	15 時
所要時分	西宮北口⇔御影 御影⇔西宮北口	1時間10分 時間50分	時間45分 時間50分	— 時間 — 分 — 時間 — 分
待ち客数 待ち時間	御影	150人 20分	0人 0分	人 分
	西宮北口	50人 10分	0人 0分	人 分

（資料）近畿運輸局調べ

（阪神 —— 御影～西灘）

項目	摘要	8 時	10 時	15 時
所要時分	御影⇔西灘 西灘⇔御影	時間20分 時間15分	時間15分 時間20分	— 時間 — 分 — 時間 — 分
待ち客数 待ち時間	御影	60人 0分	100人 5分	人 分
	西灘	0人 0分	0人 0分	人 分

（資料）近畿運輸局調べ

（JR —— 灘～住吉）

項目	摘要	8 時	10 時	15 時
所要時分	住吉⇔灘 灘⇔住吉	時間15分 時間25分	時間20分 時間20分	時間20分 時間20分
待ち客数 待ち時間	住吉	200人 3分	0人 0分	0人 0分
	灘	1,300人 20分	500人 8分	500人 8分

（資料）近畿運輸局調べ

表3-11⑥ 鉄道代替バスの所要時間・待時間（4月3日時点）

（阪急 —— 御影～西宮北口）

項目	摘要	8時	10時	15時	17時
所要時分	西宮北口⇒御影	時間45分	時間40分	時間45分	時間40分
	御影⇒西宮北口	時間45分	時間40分	1時間15分	1時間10分
待ち客数 待ち時間	御影	0人 0分	0人 0分	0人 0分	0人 0分
	西宮北口	20人 0分	0人 0分	0人 0分	0人 0分

（資料）近畿運輸局調べ

（阪神 —— 西灘～御影）

項目	摘要	8時	10時	15時	17時
所要時分	御影⇒西灘	時間15分	時間15分	時間15分	時間15分
	西灘⇒御影	時間15分	時間20分	時間20分	時間15分
待ち客数 待ち時間	西灘	0人 0分	0人 0分	0人 0分	0人 0分
	御影	0人 0分	0人 0分	0人 0分	0人 0分

（資料）近畿運輸局調べ

表3-12① 梅田（大阪）～三宮（三ノ宮）間の所要時間推計値（1月23日時点）

① 梅田（大阪）→三宮（三ノ宮）

（単位：分）

事業者	区間・時間	鉄 道			代替バス			鉄 道			合計
		歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	
阪 急	区間	梅田～西宮北口			西宮北口～三宮			—			214
	時間	5	5	18	6	60	120	-	-	-	
J R	区間	大阪～甲子園口			甲子園口～三ノ宮			—			266
	時間	5	5	14	2	120	120	-	-	-	
阪 神	区間	梅田～甲子園			甲子園～三宮			—			237
	時間	5	5	15	2	30	180	-	-	-	

② 三宮（三ノ宮）→梅田（大阪）

（単位：分）

事業者	区間・時間	鉄 道			代替バス			鉄 道			合計
		歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	
阪 急	区間	—			三宮～西宮北口			西宮北口～梅田			194
	時間	-	-	-	5	40	120	6	5	18	
J R	区間	—			三ノ宮～甲子園口			甲子園口～大阪			196
	時間	-	-	-	5	50	120	2	5	14	
阪 神	区間	—			三宮～甲子園			甲子園～梅田			237
	時間	-	-	-	5	30	180	2	5	15	

表3-12② 梅田（大阪）～三宮（三ノ宮）間の所要時間推計値（2月1日時点）

① 梅田（大阪）→三宮（三ノ宮）

（単位：分）

事業者	区間・時間	鉄 道			代替バス			鉄 道			合計
		歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	
阪 急	区間	梅田～西宮北口			西宮北口～三宮			—			134
	時間	5	5	18	6	10	90	-	-	-	
J R	区間	大阪～芦屋			芦屋～三ノ宮			—			116
	時間	5	5	14	2	30	60	-	-	-	
阪 神	区間	梅田～青木			青木～三宮			—			103
	時間	5	5	23	10	20	40	-	-	-	

② 三宮（三ノ宮）→梅田（大阪）

（単位：分）

事業者	区間・時間	鉄 道			代替バス			鉄 道			合計
		歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	
阪 急	区間	—			三宮～西宮北口			西宮北口～梅田			124
	時間	-	-	-	5	40	50	6	5	18	
J R	区間	—			三ノ宮～芦屋			芦屋～大阪			111
	時間	-	-	-	5	50	35	2	5	14	
阪 神	区間	—			三宮～青木			青木～梅田			143
	時間	-	-	-	5	60	40	10	5	23	



表3-12③ 梅田（大阪）～三宮（三ノ宮）間の所要時間推計値（2月14日時点）

① 梅田（大阪）→三宮（三ノ宮）

（単位：分）

事業者	区間・時間	鉄 道			代替バス			鉄 道			合計
		歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	
阪 急	区間	梅田～西宮北口			西宮北口～三宮			—			184
	時間	5	5	18	6	30	120	-	-	-	
J R	区間	大阪～住吉			住吉～三ノ宮			—			126
	時間	5	5	19	2	70	25	-	-	-	
阪 神	区間	梅田～御影			御影～三宮			—			110
	時間	5	5	26	4	50	20	-	-	-	

② 三宮（三ノ宮）→梅田（大阪）

（単位：分）

事業者	区間・時間	鉄 道			代替バス			鉄 道			合計
		歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	
阪 急	区間	—			三宮～西宮北口			西宮北口～梅田			134
	時間	-	-	-	5	40	60	6	5	18	
J R	区間	—			三ノ宮～住吉			住吉～大阪			96
	時間	-	-	-	5	50	15	2	5	19	
阪 神	区間	—			三宮～御影			御影～梅田			125
	時間	-	-	-	5	60	25	4	5	26	

表3-12④ 梅田（大阪）～三宮（三ノ宮）間の所要時間推計値（2月20日時点）

① 梅田（大阪）→三宮（三ノ宮）

（単位：分）

事業者	区間・時間	鉄 道			代替バス			鉄 道			合計
		歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	
阪 急	区間	梅田～西宮北口			西宮北口～三宮			—			129
	時間	5	5	18	6	10	85	-	-	-	
J R	区間	大阪～住吉			住吉～灘			灘～三ノ宮			226
	時間	5	5	19	2	140	45	2	5	3	
阪 神	区間	梅田～御影			御影～岩屋			岩屋～三宮			101
	時間	5	5	26	4	30	20	2	5	4	

② 三宮（三ノ宮）→梅田（大阪）

（単位：分）

事業者	区間・時間	鉄 道			代替バス			鉄 道			合計
		歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	
阪 急	区間	—			三宮～西宮北口			西宮北口～梅田			139
	時間	-	-	-	5	0	105	6	5	18	
J R	区間	三ノ宮～灘			三ノ宮～住吉			住吉～大阪			81
	時間	5	5	3	2	0	40	2	5	19	
阪 神	区間	三宮～岩屋			岩屋～御影			御影～梅田			91
	時間	5	5	4	2	20	20	4	5	26	

表3-12⑤ 梅田（大阪）～三宮（三ノ宮）間の所要時間推計値（3月20日時点）

① 梅田（大阪）→三宮（三ノ宮）

（単位：分）

事業者	区間・時間	鉄 道			代替バス			鉄 道			合計
		歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	
阪 急	区間	梅田～西宮北口			西宮北口～御影			御影～三宮			133
	時間	5	5	18	6	10	70	5	5	9	
J R	区間	大阪～住吉			住吉～灘			灘～三ノ宮			59
	時間	5	5	19	2	3	15	2	5	3	
阪 神	区間	梅田～御影			御影～西灘			西灘～三宮			72
	時間	5	5	26	4	0	20	2	5	5	

② 三宮（三ノ宮）→梅田（大阪）

（単位：分）

事業者	区間・時間	鉄 道			代替バス			鉄 道			合計
		歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	
阪 急	区間	三宮～御影			御影～西宮北口			西宮北口～大阪			123
	時間	5	5	9	5	20	50	6	5	18	
J R	区間	三ノ宮～灘			灘～住吉			住吉～大阪			86
	時間	5	5	3	2	20	25	2	5	19	
阪 神	区間	三宮～西灘			西灘～御影			御影～梅田			67
	時間	5	5	5	2	0	15	4	5	26	

表3-12⑥ 梅田（大阪）～三宮（三ノ宮）間の所要時間推計値（4月3日時点）

① 梅田（大阪）→三宮（三ノ宮）

（単位：分）

事業者	区間・時間	鉄 道			代替バス			鉄 道			合計
		歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	
阪 急	区間	梅田～西宮北口			西宮北口～御影			御影～三宮			118
	時間	5	5	18	6	20	45	5	5	9	
J R	区間	大阪～三ノ宮			—			—			31
	時間	5	5	21	-	-	-	-	-	-	
阪 神	区間	梅田～御影			御影～西灘			西灘～三宮			67
	時間	5	5	26	4	0	15	2	5	5	

② 三宮（三ノ宮）→梅田（大阪）

（単位：分）

事業者	区間・時間	鉄 道			代替バス			鉄 道			合計
		歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	
阪 急	区間	三宮～御影			御影～西宮北口			西宮北口～梅田			98
	時間	5	5	9	5	0	45	6	5	18	
J R	区間	三ノ宮～大阪			—			—			31
	時間	5	5	21	-	-	-	-	-	-	
阪 神	区間	三宮～西灘			西灘～御影			御影～梅田			67
	時間	5	5	5	2	0	15	4	5	26	

表 3 - 12⑦ 梅田（大阪）～三宮（三ノ宮）間の所要時間推計値（開通後）

（単位：分）

事業者	区間・時間	歩行時間	待ち時間	乗車時間	合計
阪 急	区 間	梅田 ～ 三宮			38
	時 間	5	5	28	
J R	区 間	大阪 ～ 三ノ宮			31
	時 間	5	5	21	
阪 神	区 間	梅田 ～ 三宮			37
	時 間	5	5	27	

### 3-2-3 鉄道代替バスの輸送体制

#### (1) 運賃の支払い方法

##### ① 運賃の設定

鉄道不通区間の代替バスであることから、通常の鉄道運賃相当額に設定された。

ただし、神戸新交通ポートアイランド線・六甲アイランド線の各代替バスについては、別途のバス運賃が設定された。(P.110 参照)

##### ② 異社間の相互利用

JR、阪急、阪神の三宮(三ノ宮)～梅田(大阪)間の代替バス輸送では、定期・回数券による相互乗車が可能であった。

#### (2) バス車両の確保

##### ① バス車両の調達先

各社が使用したバス車両とその調達先を、表3-13に示す。

各社は、関連会社を含む複数のバス事業者へバス運行を依頼している。

その依頼方法については、関連バス事業者または大阪・兵庫バス協会を通じた依頼など、各社で異なった方法をとっている。事前に不通時のバス輸送に関してのマニュアルは用意されていたが、今回のような長期にわたる輸送を想定していないことから、その場に応じて対応をしたというのが現状である。

バス車両の確保において、各社間の競合などは少なかった。

表3-13 代替バス輸送を受け持ったバス事業者と台数

事業者名	バス事業者名	受け持った台数(台)	備 考
J R 西日本	・神姫バス	35	*1九州旅客鉄道8 商都交通 2 姫路観光バス 5 奈良交通 2 近江鉄道 3 名阪近鉄バス 2 大阪ヤサカ観光バス 3 大阪コンビートバス1 アクロス観光バス 3 中央観光バス 1 日本交通(駛)3 計 33台
	・西日本ジェイアールバス	27	
	・中国ジェイアールバス	20	
	・帝産観光バス	15	
	・大阪淡路交通	10	
	・他11社 *1	33	
	小 計	140	
阪神電気鉄道	・阪神電鉄自動車部	18	最高45両の日もあり 合計1日当り43両、日替りで32社 *2 水間鉄道 紀和 国際興業 日本周遊 大阪観光 関西空港交通 大川 近江 等
	・名古屋阪神観光バス	15	
	・近鉄	5	
	・緑風観光	4	
	・南海観光	4	
	・ヤサカ観光	4	
	・日本交通	6	
	・帝産他 *2	5	
小 計	61		
阪 急 電 鉄	・阪急バス	約30	*3 北港観光バス 11 京阪バス 5 近畿日本鉄道 4 神戸観光バス 5 帝産観光バス 5 国際興業 7 但し、回答台数は平均値のため合計値とは合わない。
	・阪急観光バス	約25	
	・大阪空港交通	約10	
	・丹海観光バス	約20	
	・全但バス	約 5	
	・日本交通	約10	
	・大阪淡路交通	約10	
	・その他 *3	約20	
小 計	約 130		
神 戸 電 鉄	・神戸観光バス	9	
	・全但バス	7	
	小 計	16	
山陽電気鉄道	・山陽電鉄自動車部	5	
	・明石市交通部	2	
	小 計	7	
神 戸 新 交 通	・ポートアイランド線	計57	*4 山陽電鉄バス 3 キクヤ観光 2 *5 全但バス 10 国際興業 4 日本急行 3 大阪名鉄 2 *6 阪神電鉄 4 神戸フェリーバス 3
	神戸市交通局他 *4	14	
	神戸観光他 *5	43	
	・六甲アイランド線	計42	
	神戸市交通局他 *6	14	
	帝産バス	28	
	小 計	99	
計	453		

② 車両基地の確保

代替バスの運行は、鉄道事業者が近隣のバス事業者からバスをチャーターする方法が多く、原則として、チャーター車両の基地は特に必要としなかった。

しかし、JR、阪急、阪神などのように大量のバスを必要とした事業者においては、自社または関連会社の所有地を利用した車両基地の確保がなされた。

表3-14 各事業者のバス車両基地確保方策

事業者名	バス車両基地の確保方法
J R 西 日 本	○甲子園、西宮駅北口広場、住吉の国鉄清算事業団用地
阪 神 電 気 鉄 道	○阪神電鉄のバスは、尼崎の浜田車庫、西宮車庫、神戸車庫の3ヶ所を利用 ○他社バスは自社の車庫を利用
阪 急 電 鉄	○西宮スタジアム前（約 8,900㎡を利用）
神 戸 電 鉄	○各営業所を利用
山 陽 電 気 鉄 道	○山陽電鉄バス車庫（路線バスを含む 163台収容可能）
神 戸 新 交 通	○各事業者の車庫を利用



(3) 代替バス運行に携わる人員の確保

表3-15に、各事業者ごとの人員確保及びそれに関わる宿泊施設等の確保について示す。

表3-15 代替バス運行に携わる人員および宿泊施設等の確保

事業者名	代替バス運行に携わる人員の確保
J R 西 日 本	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バス運転者については、必要な運転本数を確保するために、関係各社の協力を得る。</li> <li>○バス停の案内等については、利用客の安全及び混乱のない乗降、案内のため、社員を動員。</li> <li>○待機宿泊施設については、早期、深夜に勤務が及ぶことから、各バス会社のほかにJRの社宅寮及び連絡用夜行バスを準備。</li> </ul>
阪 神 電 気 鉄 道	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運行に係る非乗務員の確保は、当初、本社社員に応援を求め運行が落ち着いたところで、運行管理駅業務を除き、アルバイトに切りかえた。</li> <li>○早朝出勤があるので、寮施設にアルバイトを泊めたり、乗務員の宿泊場所を確保したりして、要員確保に努めた。</li> </ul>
阪 急 電 鉄	<ul style="list-style-type: none"> <li>○人員の確保について、OB社員、アルバイトの活用、現業部門以外の社員動員などを行った。</li> <li>○待機場所として、仮設事務所等の設置</li> </ul>
神 戸 電 鉄	<ul style="list-style-type: none"> <li>○人員の確保については、人員整理、旅客案内等当社社員のみでは対応ができず、関係会社および警備員を要請して配置した。</li> <li>○バスの待機については警察の許可を受け、場所を限定して道路に待機した。</li> </ul>
山 陽 電 気 鉄 道	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運行開始時はバス乗務員に被災者があったため、勤務時間等に配慮した。</li> <li>○また、ツーマン扱いのため車掌を列車乗務員及び駅係員で確保した。</li> <li>○バス停留所（両端停留所のみ）の係員を関係会社の応援を求めた。</li> <li>○ガードマンの待機場所として、レンタルボックスにより寒さ、雨の対策とした。</li> </ul>
神 戸 新 交 通	<ul style="list-style-type: none"> <li>○震災で三宮及び住吉駅が使用できなくなったため、三宮では地下街の会議室、住吉では、民間の事務所を休憩所に借用した。</li> <li>○社員及びOB社員を動員したが、一部復旧後は、ガードマンで案内整理を行った。</li> </ul>

#### (4) バス停位置、運行ルート等の設定

##### ① バス停位置

代替バスのバス停は、鉄道路線の代替機能確保の点から、駅に近い位置に設置することを原則としているが、以下の点から幹線道路上での設置となった。

- 駅前広場等バス乗り入れ可能なスペースがないこと
- 駅と国道2号または国道43号間のアクセス道路機能が弱いこと
- 大量のバス利用者による待ちスペースが駅周辺に確保できず、利用者の安全確保のために、駅との距離をとる必要があったこと

複数の路線の代替バスが発着することとなった三宮周辺等では、交通混雑の緩和、安全性確保のために分散してバス停が配置されることとなり、利用者にとっては分かりにくい配置となった。

また、バス停の位置は、既存の路線バスのバス停との調整、地元住民の了解を得るなど、多方面との調整のもとに設置されることとなった。

##### ② 運行ルート等

運行ルートについては、各不通区間を最短で結ぶルートが原則として設定され、主に三宮以東の3路線では、国道43号に設置されたバスレーンを利用したルートが設定された。

バスレーンの設置により、所要時間の短縮、定時性の向上が図られることになり、代替バス運行上重要な役割を果たした。また、利用者からも、バスレーン設置については好評な意見が多い。（4章参照）

##### ③ 乗車方法

列車からの大量の旅客を効率的に運ぶために、JRでは4～5台のバスに旅客を割り振り、この4～5台をまとめて運行させる方法をとっていた。この方法は、「列車方式」とでもいう方法であり、今後、同様の場面で参考となる方法といえる。

表3-16 バス停位置の決定について考慮した点

事業者名	バス停位置の決定について考慮した点
J R 西 日 本	○鉄道不通区間各駅に、なるべく近い幹線道路沿いで、しかも、交通事情、旅客の誘導の安全性の確保等を考慮。
阪 神 電 気 鉄 道	○地元の了解を得られる場所、交通渋滞の出来るだけ避けられる場所、客待ちが出来る導線がある場所、更に駅を中心に乗降客が輻輳しない様、乗降場所を分離した。
阪 急 電 鉄	○鉄道駅との距離 ○近隣の状況
神 戸 電 鉄	○乗り換える駅に近いこと。 ○他の交通の妨げにならないこと。 ○停留所の付近住民に了解を得ること。 ○乗客の待場所があること。
山 陽 電 気 鉄 道	○バス停付近の住民に設置の了解を得た。 ○旅客の滞留スペースの有無、国道横断の安全確保。
神 戸 新 交 通	○最寄鉄道駅の近辺にあること。 ○バス停車スペースの確保。(複数台の停車スペース確保) ○バスルート上、効率的な位置。

表3-17 運行時間・ルートの決定について考慮した点

事業者名	運行時間・ルートの決定について考慮した点
J R 西 日 本	○道路事情や鉄道開通に伴う旅客の流動、また、他私鉄代替バスの運行状況を勘案したうえで、運行時間、ルートを決定。
阪 神 電 気 鉄 道	○最短時間で運行出来る迂回路も含め検討した。 ○警察の指導。
阪 急 電 鉄	○渋滞をさけ定時性が確保できるルート選定。 ○最終バスと鉄道の乗継。
神 戸 電 鉄	○大阪、神戸方面の早期出勤者の利便を図るため、長田発を6:00とした。 ○新開地発22:00 を最終便としたのは、長田で小野行の最終に間に合わせるため。 ○ルートについては道路事情が非常に悪かったので、期間途中でルート変更。
山 陽 電 気 鉄 道	○利用人員の増減により、終始発時刻の調整。 ○係員配置時間及び、係員通勤時分を考慮。 ○ルートについては、道路事情が悪く運行時分に余裕のあるダイヤ。
神 戸 新 交 通	○通行量の少ない道路の選択。 ○最短運行ルートの使用。 ○道路の整備状況。

表 3-18 代替バス運行時の協議内容・協議先

事業者名	協議先	具体的な協議内容
J R 西 日 本	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿運輸局</li> <li>・警察 (県警規制課) (所轄警察署)</li> <li>・市・区役所</li> <li>・国鉄清算事業団 郵政局</li> <li>・阪神・阪急電鉄</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バスの運行区間、ルート、運行時間、台数、バスレーンの設置</li> <li>○バス安全運行のためのルート、バス停位置、乗客の誘導方</li> <li>○道路拡幅等、要望事項</li> <li>○バス駐車場スペースの提供</li> <li>○振りかえ輸送における営業制度</li> </ul>
阪 神 電 気 鉄 道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿運輸局</li> <li>・警察 (県警規制課) (所轄警察署)</li> <li>・道路管理者</li> <li>・同業他社</li> <li>・地元自治体</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運行コース、停留所の位置、使用車両数、運転間隔等</li> <li>○運行コース</li> <li>○停留所の設置位置、回送コース等</li> <li>○停留所の設置位置依頼、植栽帯の切開</li> <li>○神戸市交通局、阪急電鉄とのダイヤ、コースの調整</li> <li>○地元への協力依頼</li> </ul>
阪 急 電 鉄	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿運輸局</li> <li>・警察 (県警規制課) (所轄警察署)</li> <li>・道路管理者</li> <li>・バス事業者</li> <li>・地元関係</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バスルート、運転間隔、停留所、使用台数、案内誘導等</li> </ul>
神 戸 電 鉄	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿運輸局</li> <li>・長田警察署</li> <li>・兵庫警察署</li> <li>・有馬警察署</li> <li>・神戸市交通局</li> <li>・神戸市土木局</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バスルート、運転間隔、停留所、使用台数、案内誘導等</li> <li>○運行経路</li> <li>○臨時バス停留所の設置場所</li> <li>○運行経路</li> <li>○市交のバス停留所使用</li> <li>○臨時バス停留所の設置およびテント（バス停上屋）の設置</li> </ul>
山 陽 電 気 鉄 道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿運輸局</li> <li>・山陽電鉄自動車部</li> <li>・明石市交通部</li> <li>・建設省道路管理者</li> <li>・所轄警察署</li> <li>・神戸市交通局</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バスルート、運転間隔、停留所、使用台数、案内誘導等</li> <li>○代替バスルート</li> <li>○実施日時</li> <li>○運行方法（開始時間、本数、旅客取扱方法）</li> <li>○バス乗務員作業内容</li> <li>○国道2号線バスルートとしての使用許可</li> <li>○バスルート、歩道部分の使用許可</li> <li>○競合ルートでの運行許可</li> <li>○バス回転場の使用許可</li> </ul>
神 戸 新 交 通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿運輸局</li> <li>・道路管理者 { 神戸市土木局 開発局、港湾局 国道事務所 }</li> <li>・警察 (県警規制課) (所轄警察署)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バスルートの新設及び変更</li> <li>○バス停留所位置変更等の協議</li> </ul>

### 3-2-4 利用者への情報提供

#### (1) 情報提供手段

代替バスを運行した事業者が利用した情報伝達手段を、表3-19に示す。

各事業者は、テレビ、ラジオ、新聞といったマスメディアを利用した情報提供の他に、運輸本省のファックスサービスといった、今回の震災で新たに用意された手段も利用された。また、駅での案内、窓口の設置など、各事業者ごとに利用者に対するきめ細かな対応がなされている。

#### (2) 情報提供内容

情報提供内容は、各事業者において多少の相違がある。全事業者において共通するものは、「発・着時刻」、「運行ルート」、「所要時間」、「発着場所」といった運行に関わる基本的な事項である。

そして、「待ち時間」、「運賃」に関しては、事業者により相違がある。待ち時間は、利用者からみると移動時間を左右する大きな要素であったことから、利用者アンケートからも入手希望の多い事項である。しかし、一方、時々刻々状況が変化する中で、事業者の情報入手～伝達～提供～利用者の情報入手の間でタイムラグが生じやすいことから、提供する事業者にとっては、正確な情報を提供しにくい事項であったとの指摘もある。

表 3 - 19 情報提供の手段

事業者名	テレビ局	ラジオ局	新聞社	広報紙	運輸本省のウェブサイト	駅での案内	市内への掲示	専用窓口の設置	電話窓口の設置	その他
J R西日本	○	○	○	/	○	○	/	/	○	/
阪神電気鉄道	○	/	○	○	○	○	/	○	/	/
阪急電鉄	○	○	○	○	○	○	/	/	/	/
神戸電鉄	○	/	○	/	/	○	/	/	○	○ 待機中の乗客 に運行状況を 案内
山陽電気鉄道	○	○	○	○	○	○	/	/	/	/
神戸新交通	/	/	○	/	○	○	○	/	○	/

表 3 - 20 情報提供の内容

事業者名	発・着時刻	運行ルート	待ち時間	所要時間	運賃	発・着場所	その他
J R西日本	○	○	○	○	/	○	/
阪神電気鉄道	○	○	○	○	○	○	/
阪急電鉄	○	○	○	○	○	○	/
神戸電鉄	○	○	○	○	/	○	○ 道路渋滞等の 情報
山陽電気鉄道	○	○	/	○	/	○	/
神戸新交通	○	○	/	○	○	○	/

3-2-5 路線バス運行状況

(1) 利用者への情報提供

路線バスの運行路線、運休状況などについては、表3-21に示すメディアを使って、利用者に提供された。

最も多いのが、バス停での表示であり、テレビ・ラジオなどのマスメディアを使った情報提供は、11社の内4社のみである。

また、路線バス運休等に対して、早期に復旧することを要望する利用者の声が事業者에게寄せられている。

表3-21 利用者へ情報を提供するための方法

事業者名	テレビ	ラジオ	新聞	広報紙	運輸本省のバス	駅での掲示案内	市内への掲示	専用窓口の設置	電話窓口の設置	その他
神戸市交通局	○	○	○	○	/	○	/	/	○	○ 市災害対策本部でのファックスサービス
尼崎市交通局	/	/	/	○ (市報)	/	○	○	/	/	○ 市バスセンター等での乗客案内
伊丹市交通局	○ 有線	/	/	○	/	○	○ 停留所	/	/	/
神姫バス	/	/	○	/	○	○	/	/	/	/
全但バス	/	/	/	/	/	○	○	○	○	/
阪神電気鉄道	○	○	○	○	/	○	/	/	/	/
神戸電鉄	/	/	/	/	○	○	/	/	○	/
山陽電気鉄道	/	/	/	/	/	○	/	/	/	○ 各停留での掲示
淡路交通	/	/	/	/	/	○	/	/	/	○ バス停標柱での掲示案内
神戸航空交通	○	○	○	○	○	/	○	/	/	/
六甲摩耶鉄道	/	/	○	/	○	○	○	/	/	/

表 3 - 22 利用者からの具体的な要望事項

事業者名	具体的な要望事項
神戸市交通局	<ul style="list-style-type: none"> <li>○被害直後：・路線の運行再開</li> <li>○鉄道が一部運行再開後：・鉄道駅から市街地中心部への路線新設や増発 (例：須磨～神戸駅、板宿～神戸駅、鈴蘭台～神戸駅等)</li> <li>○その後：・始終発の延長 ・既設路線の早期復旧 ・特に、ラッシュ時の増便 ・仮設住宅関連のバス路線の新設及び増便</li> </ul>
尼崎市交通局	<ul style="list-style-type: none"> <li>○震災後の危険箇所の工事、通行止めあるいは交通規制による運行時分の遅れの解消。</li> <li>○通行止め等により迂回運行を行い、通過しなくなった停留所の利用者からの運行要望。</li> <li>○臨時運行の時刻表設置。</li> </ul>
伊丹市交通局	<ul style="list-style-type: none"> <li>○震災当初は、列車の阪急新伊丹駅での折り返しに伴い、バス路線の伊丹駅から新伊丹駅への延長。(伊丹駅の仮駅設置により解消)</li> <li>○JR伊丹駅への乗り入れ本数の増便。</li> </ul>
神 姫 バ ス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○三宮を起終点とする路線の早期復旧。</li> <li>○大阪～津山線の早期復旧。</li> <li>○神戸電鉄粟生線不通に伴う、緑ヶ丘駅～西神中央駅線の増回。</li> </ul>
全 但 バ ス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○城崎温泉、浜坂、湯村温泉から神戸行の全面復旧。</li> </ul>
阪神電気鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスについて、渋滞により、バスが来ないことへの苦情、運行再開の要請、運行系統が臨時で変更になっていることや、カットになっていることへの苦情。</li> </ul>
神 戸 電 鉄	<ul style="list-style-type: none"> <li>○他社線の時刻および開通区間にあわせた、利用客の流れに対応したダイヤ。</li> <li>○利用客の増加による増発便の要望。</li> <li>○道路渋滞による定時運行が不可能なため臨時便の要望。</li> </ul>
山陽電気鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>○特になし。</li> </ul>
神戸航空交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>○増便について (特に、朝夕のラッシュ時)</li> </ul>



### 3-3 船舶による代替輸送

#### 3-3-1 震災後の船舶による旅客輸送の状況

##### (1) 航路の変更・航路の新設・航路の増減便

震災により神戸・阪神地域の港湾施設も各地で大きな被害を受けた。それらにより、当該地域に発着していたフェリーの航路の起終点を、大阪港に変更した航路が8航路となっている。

また、陸路が寸断されたことにより、船舶利用による交通手段の確保の必要性から、新たに臨時航路が開設されることになり、旅客輸送に貢献することとなった。

表3-23と図3-16に、1月29日から4月12日にかけて、既存航路の増減便、新設航路、変更航路の各起終点と便数、各航路位置を示す。

表3-23 震災後の船舶による旅客輸送の状況

(1) 既存航路の増減便

(便=往復/日)

No.	航 路	隻 数	従来	1月29日現在	3月24日現在	4月12日現在
1	津名~(関空)~大阪	8隻(客)	12便	12便	12便	14便
2	津名~神戸(メケン)	8隻(客)	20便	6便	15便	17便
3	明石~岩屋	3隻(客)	45便	44便	45便	45便
4	大磯~須磨	7隻(客・フェリ-)	52便	20便	45便	50便
5	K-CAT~関空	4隻(客)	33便	17.5便	18便	18便
⑥	津名~深日	3隻(客・フェリ-)	20便	23便	23便	23便
7	津名~関空	6隻(客)	16便	16便	16便	16便
⑧	西宮~津名	5隻(客・フェリ-)	24便	25便	25便	25便
9	徳島~神戸(メケン)	2隻(客)	4便	1便	2便	3便
⑩	高松~神戸~大阪	1隻(客)	2便	3便	5便	5便
⑪	大磯~神戸(高浜)	7隻(客・フェリ-)	5便	6便	5便	5便
12	高松~神戸(青木)	6隻(客・フェリ-)	15便	14便	15便	15便
13	新居浜~神戸	2隻(客・フェリ-)	2便	-	2便	2便
14	高松~メケンパーク~六甲マリンパーク	3隻(客)	6便	4便	12.5便	12.5便
⑮	和歌山~小松島	3隻(フェリ-)	12便	15便	12便	12便
⑯	大阪~高知	2隻(フェリ-)	1便	2便	1便	1便

注1)○印は増便された航路

注2)⑮については1月18日~1月25日の間増便、⑯については1月27日~2月10日の間増便

(2) 新設航路

No.	航 路	隻 数	1月29日現在	3月24日現在	4月12日現在
1	メケンパーク~K-CAT	3隻(客)	5便	-	-
2	神戸~大阪	11隻(客)	24便	22.5便	6.5便
3	神戸(メケン)~明石	4隻(客)	13.5便	-	-
4	姫路~神戸(メケン)	1隻(客)	1便	-	-
5	高松~神戸(メケン)	1隻(客)	2便	-	-
6	姫路~神戸(メケン)~大阪	2隻(客)	4便	-	-
7	六甲アイランド北~関空	2隻(客・フェリ-)	4便	5便	5便
8	西宮~神戸(メケン)	2隻(客)	6便	3便	-
9	岩屋~神戸(メケン)	1隻(客)	2便	-	-
10	メケンパーク~ポートアイランド北公園	1隻(客)	11便	6便	6便
11	六甲アイランド北物揚場~住吉物揚場	3隻(客)	-	-	18.5便

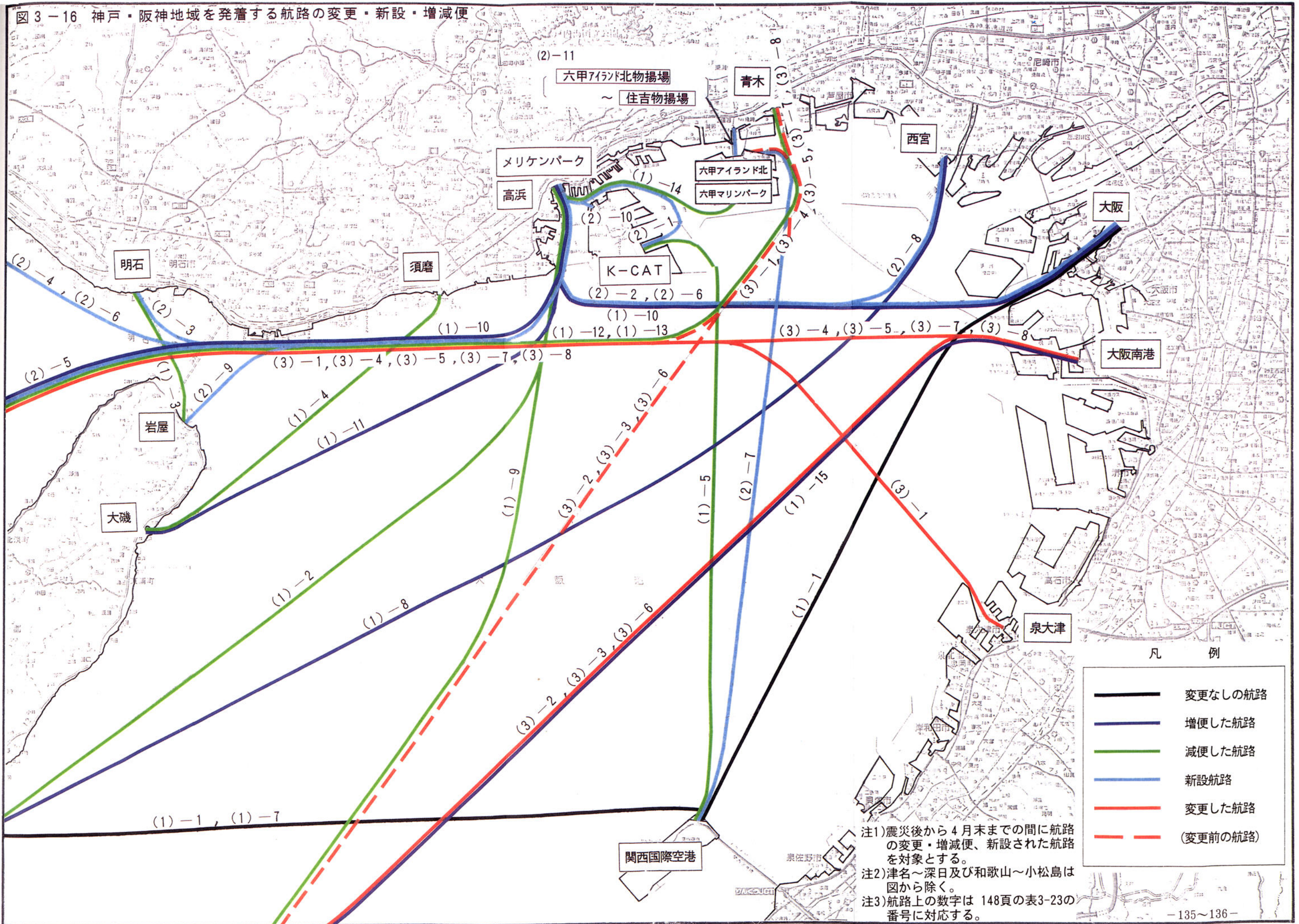
(3) 神戸起終点を大阪起終点に変更の航路

No.	従来航路	隻数	従来	変更後航路	1月26日現在	3月24日現在	4月12日現在
1	新門司~神戸(六甲)(注1)	4隻	2便	新門司~泉大津	2便	2便	2便
2	徳島~神戸(青木)	3隻	5便	徳島~大阪南港	5便	5便	5便
3	足摺~神戸(青木)	1隻	1便	足摺~大阪南港	1便	1便	1便
4	松山~今治~神戸(諫)	1隻	1便	松山~今治~大阪南港	1便	1便	1便
5	(松山)~今治~神戸(諫)	1隻	1便	(松山)~今治~大阪南港	1便	1便	1便
6	日向~神戸(六甲)	2隻	1便	日向~大阪南港	1便	1便	1便
7	大分~神戸(六甲)	4隻	2便	大分~大阪南港	2便	2便	2便
8	新居浜~神戸(青木)	2隻	2便	新居浜~大阪南港	2便	-	-

注1)同航路就航便を既存の泉大津航路に編入

注2)上記船舶は全て、旅客・フェリー用

図3-16 神戸・阪神地域を発着する航路の変更・新設・増減便



### 3-3-2 航路の変更、航路の新設、航路の増便の背景

#### (1) 航路の変更

航路を神戸から大阪へ変更した理由は、各事業者ともに神戸港の港湾施設が倒壊または損傷を受け、利用できなかったことによる。

表 3-24 航路変更の理由

事業者名	航路が変更になった理由
阪九フェリー	○神戸六甲アイランドのフェリーバースの陥没、及び、陸上施設の倒壊により使用不能となったため。
マリンエクスプレス	○神戸港（青木F3バース）が使用不能のため。
ダイヤモンドフェリー	○六甲アイランドフェリー埠頭の可動橋、岸壁、サイドランプ、人道橋、駐車場等に損傷を受け、車両の荷役がまったく不可能となったため、代替港として大阪南港を希望、大分～松山～大阪南港の航路へ変更した。
共 正 汽 船 関 西 汽 船 共 同 汽 船	○震災前は、徳島～大阪1日3往復、徳島～神戸1日5往復便（いずれも3社による共同運航）に就航していたが、神戸港可動橋、サイドランプ、人道橋が損壊したため、徳島～神戸便を全便大阪航路へシフトした。
室 戸 汽 船	○神戸港のバースが使用できないため。
三 宝 海 運 愛 媛 阪 神 フェリー	○神戸港港湾施設が使用不能となったため。
四国中央フェリーボート	○平成7年1月17日に全便神戸港から大阪南港へシフト、平成7年3月20日に神戸港へ復帰。

#### (2) 航路の新設

新たに臨時航路を開設した事業者の航路新設の理由は、神戸海運監理部、近畿運輸局、一般利用者、神戸市等自治体からの要請による。

(3) 航路の増便

既存航路の増便については、6航路において実施された。その内の2航路についてのアンケート結果からみると、トラックと旅客の需要が共に増大している。需要増のためトラックの待ち時間が増加し、その待ち時間を少なくすることが主な増便理由となっている。

表3-25 既存航路の増便理由

事業者名	増便した理由
甲子園高速フェリー 西宮フェリー	○トラックの待ち時間を少しでも少なくと思い増便した。
大阪湾フェリー	○阪神地域の道路網が打撃をうけた為、通常20便のところ、23便で運航したがトラックの待ち時間が10時間以上となった。 ○地震以後、1週間は8～9時間待ちが続いたため、それ以後についても増便して運航に当たる。

### 3-3-3 旅客輸送人員

#### (1) 航路の新設

震災後、新たに開設された臨時航路における輸送人員は、1月下旬において最大約2万人/日となり、その後鉄道の開通区間の増加に伴い、2月下旬に向けて急速に減少し、3月上旬には、約5千人/日となった。また、新設された航路は、1月20日から8月31日の間に、延べ約642千人を輸送している（図3-17、表3-26参照）。

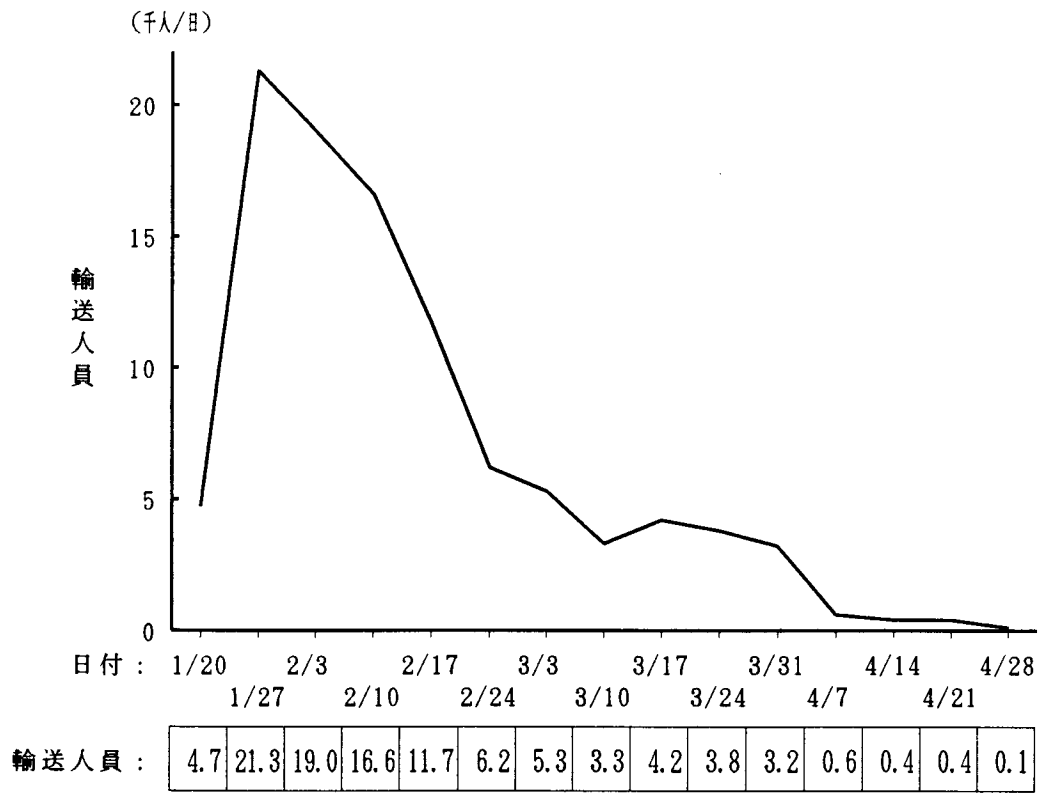
#### (2) 航路の変更

航路変更に伴う輸送人員は、表3-27に示す。

#### (3) 航路の増便

増便した航路についても、それぞれ1日当たり600～1,000人の増となっており、震災に伴う海路の需要増に対し、一定の役割を果たしている（表3-28参照）。

図3-17 新設航路の輸送人員の推移



注) 神戸海運監理部調べの資料から作成

表3-26 新設航路別の輸送人員

航路	発着場所	運航事業者	運航期間	輸送人員(1/17~8/31)
神戸～大阪	高浜～天保山	共同汽船、徳島高速船、大阪水上バス	1月20日～3月31日	450,439人
	メリケン東岸壁～天保山	境が浜マリンアンドクルーズ、浜中興業	1月23日～3月31日	
	K-CAT～天保山	海上アクセス	1月24日～4月21日	
	六甲アイランド北物揚場～弁天埠頭	神戸ヨット	1月28日～2月4日	
	高浜～南港	関西急行フェリー	1月29日～3月24日	
神戸～関西空港	六甲アイランド～関西空港	関西カーゴアクセス	1月23日～8月31日	6,563人
神戸～明石	メリケン東岸壁～天保山	明岩海峡フェリー、淡路連絡汽船、淡路フェリーボート	1月23日～1月31日	25,169人
神戸～姫路	メリケン東岸壁～姫路	家島汽船、境が浜マリンアンドクルーズ	1月21日～2月21日	2,950人
神戸～西宮	メリケン東岸壁～甲子園今津岸壁	徳島高速船	1月24日～3月31日	43,583人
神戸～淡路	メリケン東岸壁～岩屋・富島	淡路連絡汽船、播淡連絡汽船、西淡路ライン	1月26日～2月5日	747人
神戸～高松	メリケン東岸壁～高松	加藤汽船	1月23日～2月28日	784人
姫路～大阪	姫路～天保山	境が浜マリンアンドクルーズ	1月23日～2月25日	12,473人
西宮～徳島	甲子園今津岸壁～徳島	徳島高速船	1月24日～3月31日	625人
神戸港内	メリケンパーク～K-CAT	早駒運輸	1月19日～2月28日	98,514人
	ポートアイランド北公園～メリケンパーク	神戸観光汽船	1月20日～5月26日	
	中突堤～六甲アイランド北物揚場	神戸観光汽船	3月2日～5月26日	
	六甲アイランド北物揚場～住吉物揚場	早駒運輸	4月10日～7月19日	
合計				641,847人

※運航航路数＝許可、届出延25航路

(資料) 神戸海運監理部調べ



表3-27 航路変更前後の輸送人員

従 来			変 更 後			変更期間	
運航区間	便 数	輸送人員	運航区間	便 数	輸送人員	開始日	終了日(予定)
新門司～ 神戸(六甲)	2(便/日)	476,005(人) <1,304人/日> (平成5年度実績)	新門司～ 泉大津	4(便/日)	135,106(人) <1,518人/日> (2月1日～4月30)	1月19日	8月1日より 一部神戸(六甲) に入港
神戸(青木)～ 日向(細島)	1(便/日)	32,286(人) <88人/日> (平成5年度実績)	大阪～ 日向(細島)	1(便/日)	21,160(人) <205人/日> (1月17日～4月30)	1月19日	未 定
大分～ 神戸(六甲)	2(便/日)	682,491(人) <1,870人/日> (平成5年度実績)	大分～ 大阪南港	2(便/日)	172,628(人) <1,260人/日> (1月23日～6月10)	1月23日	8月1日より 神戸(六甲)へ 入港
徳島～ 大阪、神戸	8(便/日) (3社共同)	143,222(人) <392人/日> (平成5年度実績)	徳島～大阪	8(便/日) (3社共同)	28,694(人) <486人/日> (2月1日～3月31)	1月22日 但し、3/1～3/9 ドッグ入休航	未 定
神戸(青木)～ 甲浦、足摺	1(便/日)	—	大阪南港～ 甲浦、足摺	1(便/日)	—	1月22日	未 定
(松山)今治～ 神戸(青木)	1(便/日)	—	(松山)今治～ 大阪	1(便/日)	—	1月22日	9月22日まで
松山～今治～ 神戸(青木)	1(便/日)	178,630(人) <489人/日> (平成5年度実績)	松山～今治～ 大阪	1(便/日)	32,426(人) <477人/日> (1月22日～3月31)	1月22日	9月22日まで
新居浜～川之 江～神戸(～坂)	2(便/日)	—	新居浜～川之 江～大阪	2(便/日)	—	1月23日	3月19日まで

注) 1日1往復で1便とする。

表3-28 増便後の輸送人員

従 来			変 更 後			変更期間	
運航区間	便 数	輸送人員	運航区間	便 数	輸送人員	開始日	終了日(予定)
西宮～津名	24(便/日)	1,151,692(人) <3,155人/日> (平成5年度実績)	—	25(便/日)	250,127(人) <4,100人/日> (4月1日～5月31)	1月20日	未定
深日～津名	20(便/日)	798,691(人) <2,188人/日> (平成5年度実績)	—	23(便/日)	360,285(人) <2,750人/日> (1月17日～5月31)	1月18日	未定
大磯～ 神戸(誠)	5(便/日)	—	—	6(便/日)	—	1月25日	1月31日
高松～神戸～ 大阪	2(便/日)	—	—	3(便/日) <1/24～3/15> 5(便/日) <3/16～4/15> 3(便/日) <4/16～5/26>	—	1月24日	5月26日
和歌山～小松 島	12(便/日)	—	—	15(便/日)	—	1月18日	1月25日
大阪～高知	1(便/日)	—	—	2(便/日)	—	1月27日	2月10日

注) 1日1往復で1便とする。

### 3-3-4 利用者への情報提供

利用者への情報は、航路の新設については、「発・着時刻」、「運航ルート」、「所要時間」、「運賃」、「発着場所」など運航に関わる内容を、テレビ、新聞、港での表示により、利用者に提供している。

また、航路の変更については、発着時刻、発着場所、運航ルートを港での表示、新聞、ラジオ、テレビを使って、利用者に提供している。

表 3 - 29 新設航路利用者への情報提供内容

事業者名	発・着時刻	運航ルート	待ち時間	所要時間	運賃	発・着場所	その他
淡路フェリーポート	○	○	○	○	○	○	/
家島汽船	○	○	/	○	○	○	/
大阪水上バス	○	○	○	○	○	○	/
関空カーゴアクセス	○	/	/	○	○	○	/
共同汽船	○	○	/	○	○	○	○
境が浜マリンバンドルズ	○	○	/	○	○	/	/
徳島高速船（神戸支店）	○	○	/	○	○	○	/
西淡路ライン	○	○	/	○	○	○	/
早駒運輸	○	/	/	/	/	○	/
播淡連絡汽船	○	○	/	○	○	○	/
明岩海峡フェリー	○	○	/	/	○	○	○

表 3 - 30 航路変更に伴う情報提供内容

事業者名	発・着時刻	運航ルート	待ち時間	所要時間	運賃	発・着場所	その他
阪九フェリー	○	○	/	/	/	○	/
マリンエクスプレス	○	/	/	/	/	○	/
ダイヤモンドフェリー	○	/	/	/	/	○	/
共正汽船	○	○	/	/	/	○	/
室戸汽船	○	○	/	○	○	○	/
三宝海運	○	○	/	/	/	○	/

表 3 - 31 新設航路利用者への情報提供手段

事業者名	テレビ	ラジオ	新聞	広報紙	運輸本 省の ビフ スア	港 での 案 掲 示	市 内 へ の 掲 示	専 用 窓 口 の 設 置	電 話 窓 口 の 設 置	そ の 他
淡路フェリーポート	○	○	○	/	○	○	○	○	○	/
家島汽船	○	○	○	/	/	/	/	/	/	/
大阪水上バス	○	/	○	/	/	○	/	/	○	/
関空カーアクセス	○	○	○	○	/	○	○	○	○	/
共同汽船	○	○	○	/	○	○	○	○	○	○ 最寄り 駅での 掲示
境が浜マリナンドクルーズ	○	/	○	/	○	○	/	/	○	○ 最寄り 駅での 掲示
徳島高速船(神戸店)	○	/	○	/	/	○	/	/	○	/
西淡路ライン	○	/	○	○	/	○	○	/	/	/
早駒運輸	○	/	○	○	/	○	/	/	/	/
播淡連絡汽船	/	/	/	/	○	○	/	/	/	/
明岩海峡フェリー	/	/	/	○	/	○	○	/	○	/

表 3-32 航路変更に対する情報提供手段

事業者名	テレビ	ラジオ	新聞	広報紙	運輸本省のブックサービス	港での案内	市内への掲示	専用窓口の設置	電話窓口の設置	その他
阪九フェリー	○	○	○	○	/	○	/	/	/	/
マリンエクスプレス	/	/	/	/	/	○	/	/	/	/
ダイヤモンドフェリー	○	○	○	○	/	○	/	/	/	/
共正汽船	○	○	○	/	○	○	○	/	/	○ 神戸サービスセンターを大阪南港へ移設
室戸汽船	/	○	○	/	/	○	/	○	/	/
三宝海運	○	○	○	/	/	○	/	/	/	/