

神戸電鉄栗生線 地域公共交通総合連携計画（案）
（平成 25 年度～平成 28 年度）

平成 25 年 3 月

神戸市・三木市・小野市

目次

1. はじめに	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画対象区域	1
1-3 計画対象期間	2
1-4 計画の構成	2
2. 神戸電鉄粟生線および沿線地域の現状	3
2-1 神戸電鉄粟生線沿線地域の概況	3
2-2 神戸電鉄粟生線の現状	8
3. 前・連携計画における取り組み効果の検証	11
3-1 取り組み効果の検証	11
3-2 課題点の整理	14
4. 神戸電鉄粟生線の存続に向けた支援の概要	17
5. 神戸電鉄粟生線活性化の方向性	18
5-1 基本方針	18
5-2 計画目標	19
5-3 取り組むべき施策	22
5-4 次期計画目標達成の必要性について	24
5-5 推進体制	25
(参考) 利用促進策による輸送人員の増加目標	26

1. はじめに

1-1 計画策定の目的

神戸電鉄栗生線地域公共交通総合連携計画（平成 25 年度～平成 28 年度）は、神戸電鉄栗生線が抱える課題の解決に向けて、関係者（神戸市、三木市、小野市、神戸電鉄株式会社、住民、国、兵庫県等）が一体となって、それぞれの立場で役割を担い、沿線地域の実状・実態に即した路線維持・活性化方策を講じるための計画書である。

前・連携計画（平成 22 年度～平成 24 年度）の取り組み効果の検証を踏まえ、本計画書において示す方針、目標、事業内容を関係者が相互に理解し共通認識を持ち、関係者間の協力と連携により総合的・一体的に事業を実施していくことで、栗生線および沿線地域の活性化を目指していく。

※「神戸電鉄栗生線活性化協議会」は、神戸電鉄栗生線の利用促進などを検討するため、神戸市、三木市、小野市、神戸電鉄、沿線利用者、学識者、国土交通省近畿運輸局、兵庫県で構成される。

1-2 計画対象区域

本計画における対象区域は、神戸市、三木市、小野市の栗生線沿線の 3 市とする。

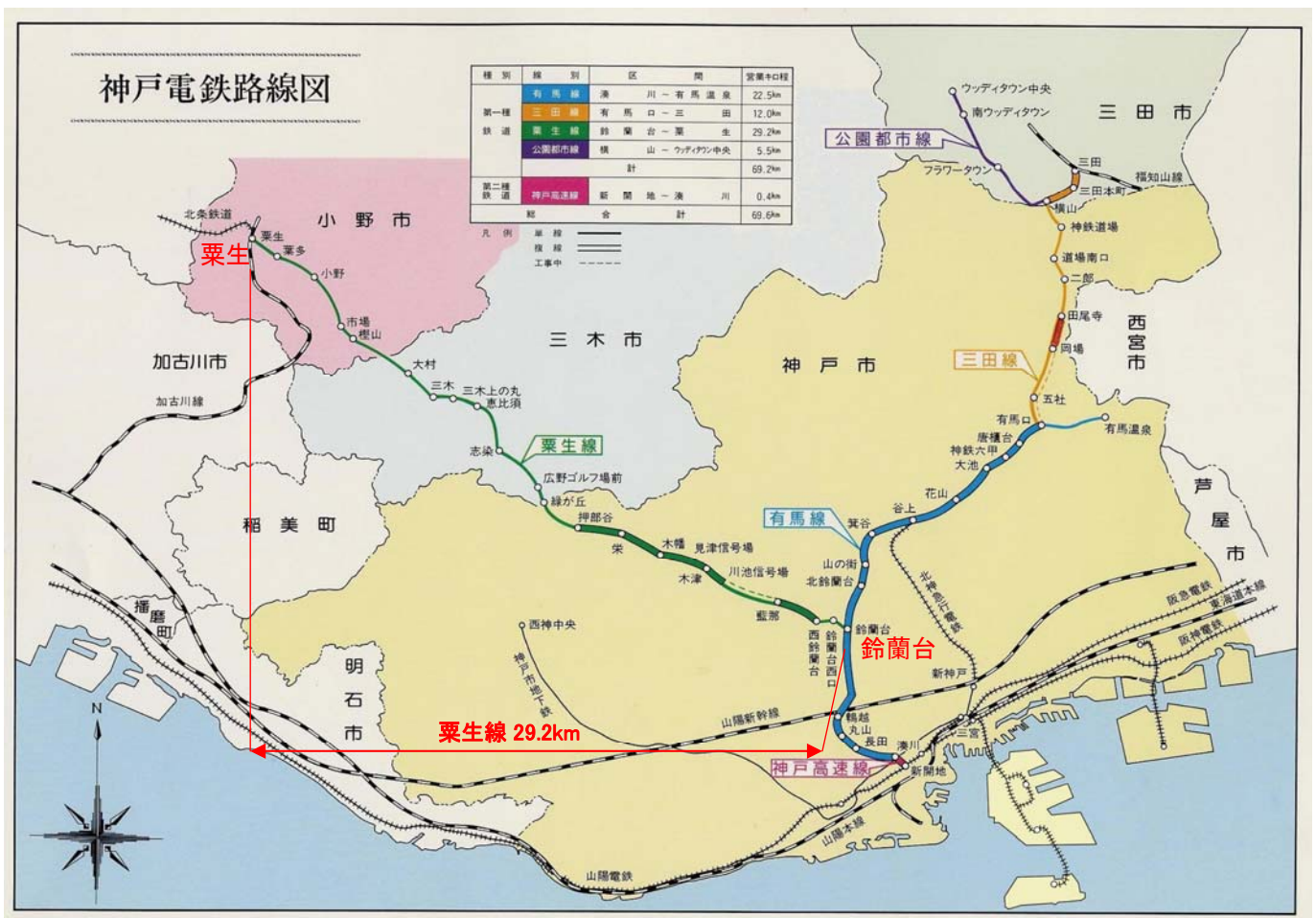


図 1-1 計画対象区域図

1-3 計画対象期間

本計画の対象期間は、平成25年度から平成28年度までの4か年とする。
(粟生線の安定的な運行継続に向けた行政の支援期間と整合)

1-4 計画の構成

本計画の構成を次に示す。

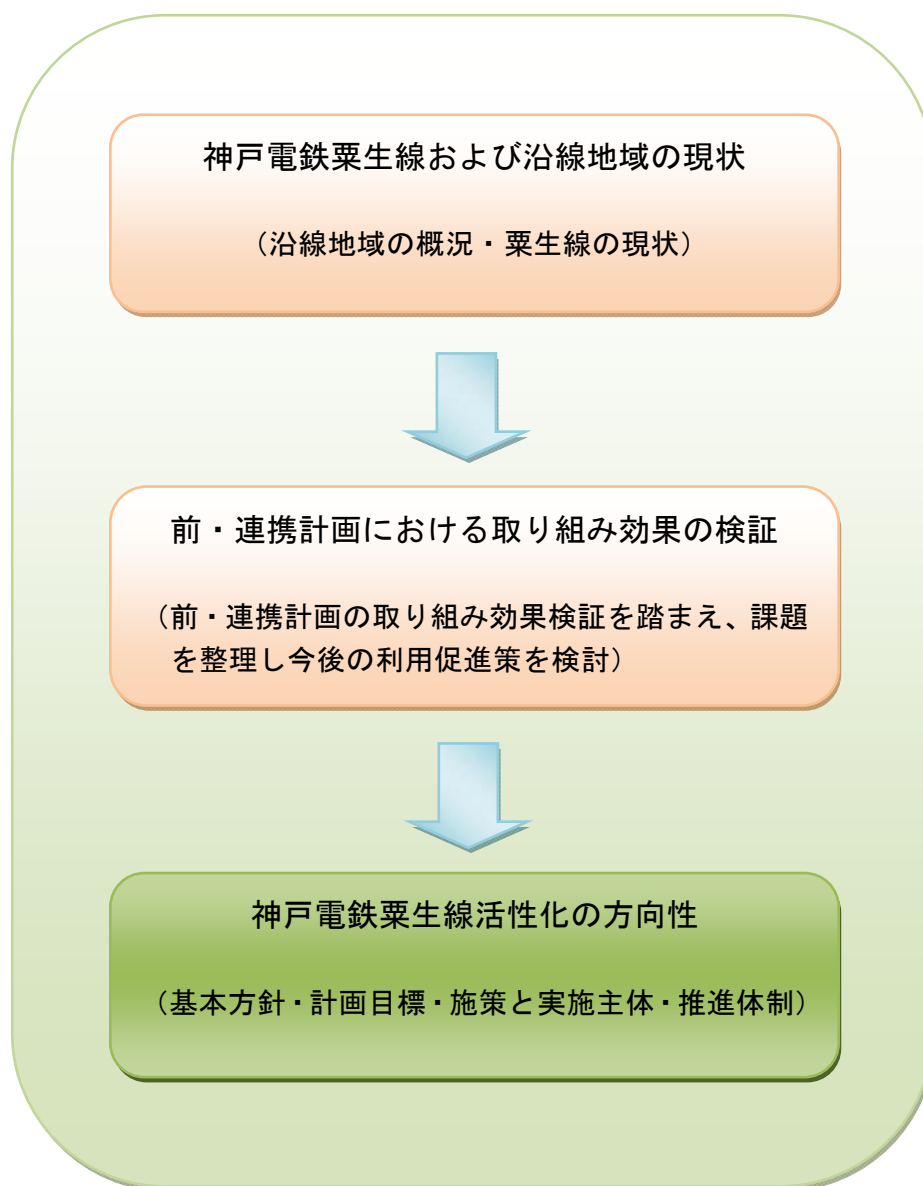


図 1-2 計画の構成

2. 神戸電鉄粟生線および沿線地域の現状

2-1 神戸電鉄粟生線沿線地域の概況

神戸電鉄粟生線は、兵庫県内の神戸市、三木市、小野市の3市にまたがる鈴蘭台駅～粟生駅間 29.2km の路線であり、神戸市内から北播磨地域への開発動脈として昭和11年から敷設が開始され、同年に鈴蘭台駅～広野ゴルフ場前駅間が営業開始したのを皮切りに、順次、路線を延長し、昭和27年より全線営業を開始している。

また、粟生駅では JR 西日本・加古川線と北条鉄道に接続し、加古川市内や丹波地域などを繋ぐネットワークを形成している。

昭和40年代後半から昭和50年代において、神戸市西区から三木市南東部でニュータウンが次々と開発され、それらの地域と神戸市中心部を結ぶ通勤・通学輸送が主体となり、本地域の中心的な公共交通機関としての役割を担っている。

しかしながら、沿線地域の土地利用は住居系が中心であることから少子高齢化の影響を直接的に受けるとともに、マイカーの普及や沿線道路網等の整備により、近年、車利用を前提とした開発が進められてきたことから、年間輸送人員は平成4年度の1,420万人をピークとしてその後減少（震災後の平成8年度を除く）が続いており、平成21年度にはピーク時の半分を下回る693万人にまで減少した。

前・連携計画において平成24年度の目標輸送人員を730万人に掲げ、平成22年度から粟生線活性化協議会を中心とした利用促進策を進めてきたが、平成23年度の輸送人員は682万人、平成24年度の輸送人員の見通しは672万人（4月～12月実績に基づく推定値）に留まっており、減少傾向は鈍化してきたものの目標との隔たりは大きくなっている。

（粟生線沿線人口の減少、高齢化の進展）

- 沿線地域の総人口は、概ね平成7年まで増加傾向にあったものの、平成12年から微減傾向にあり、今後はさらに人口の減少が始まる。

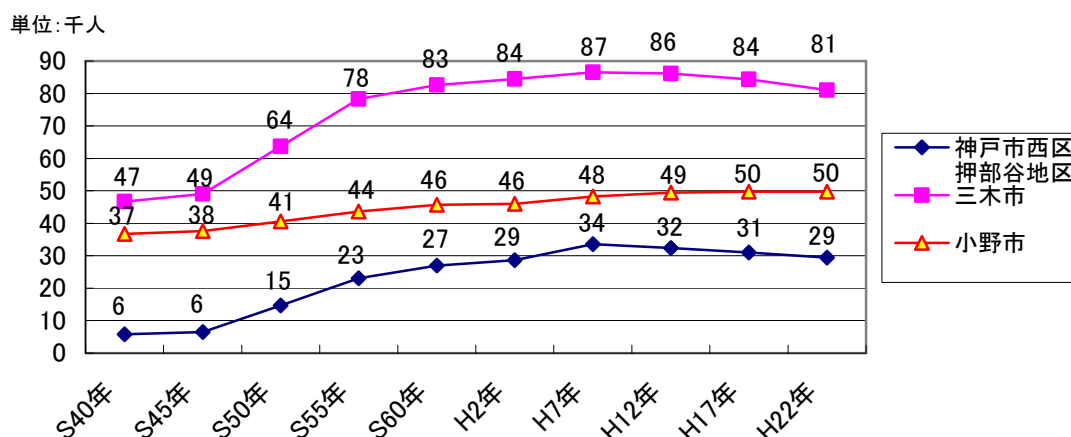


図 2-1 沿線人口の推移（参照：国勢調査）

※神戸市西区押部谷地区：秋葉台、押部谷町、北山台、桜が丘、高雄台、月が丘、富士見が丘、美穂が丘

三木市は旧吉川町の人口を含む

- ・神戸市西区押部谷地区では、15歳未満の年少人口が減少、65歳以上の人口が増加傾向にあり、少子高齢化が進展している。

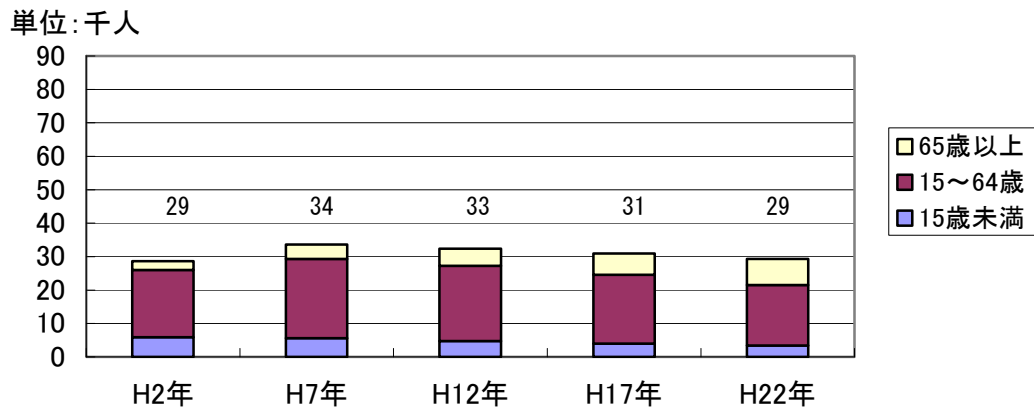


図 2-2 神戸市西区押部谷地区年齢層別人口 (参照: 国勢調査)

- ・三木市でも、15歳未満の年少人口が減少、65歳以上の人口が増加傾向にあり、少子高齢化が進展している。

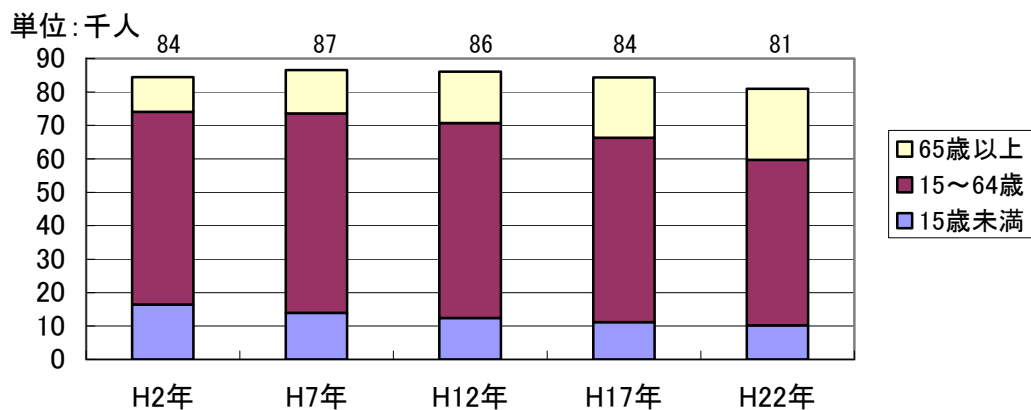


図 2-3 三木市年齢層別人口 (参照: 国勢調査)

- ・小野市では、人口は横ばいであるものの、人口構成としては神戸市西区押部谷地区、三木市と同様に、15歳未満の年少人口が減少、65歳以上の人口が増加傾向にあり、少子高齢化が進展している。

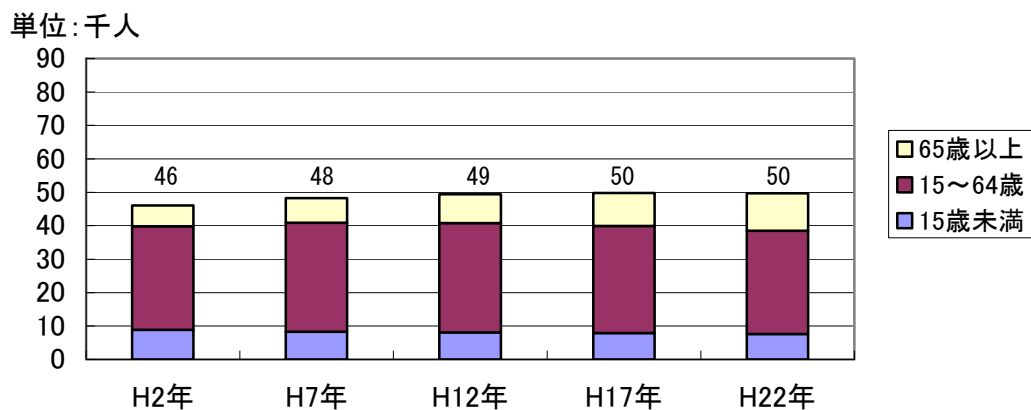


図 2-4 小野市年齢層別人口 (参照: 国勢調査)

(粟生線をとりまく交通実態)

- ・沿線地域内から出発する交通量の大半は地域内を目的地としている。

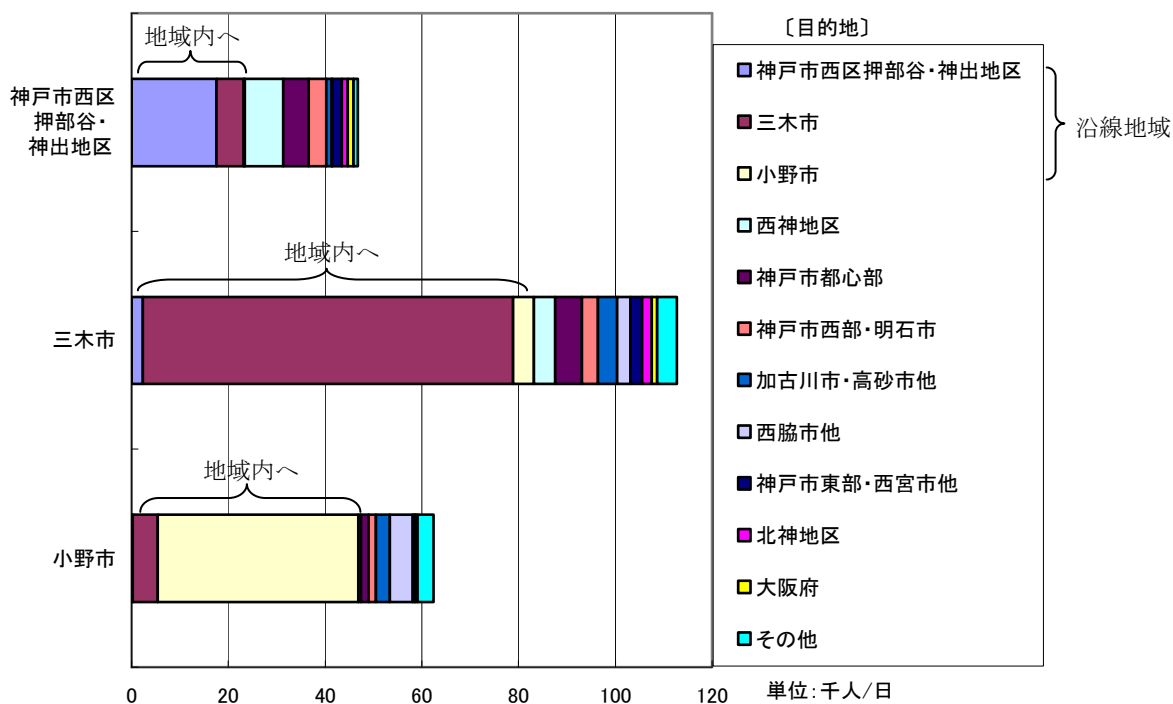


図 2-5 発生交通量と目的地 (参照：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (2000 年))

※神戸市西区で設定されたパーソントリップゾーンの関係から、沿線地域の対象となる区域が押部谷・神出地区となる。

- ・沿線地域内を目的地としている交通量の大半は地域内から出発している。

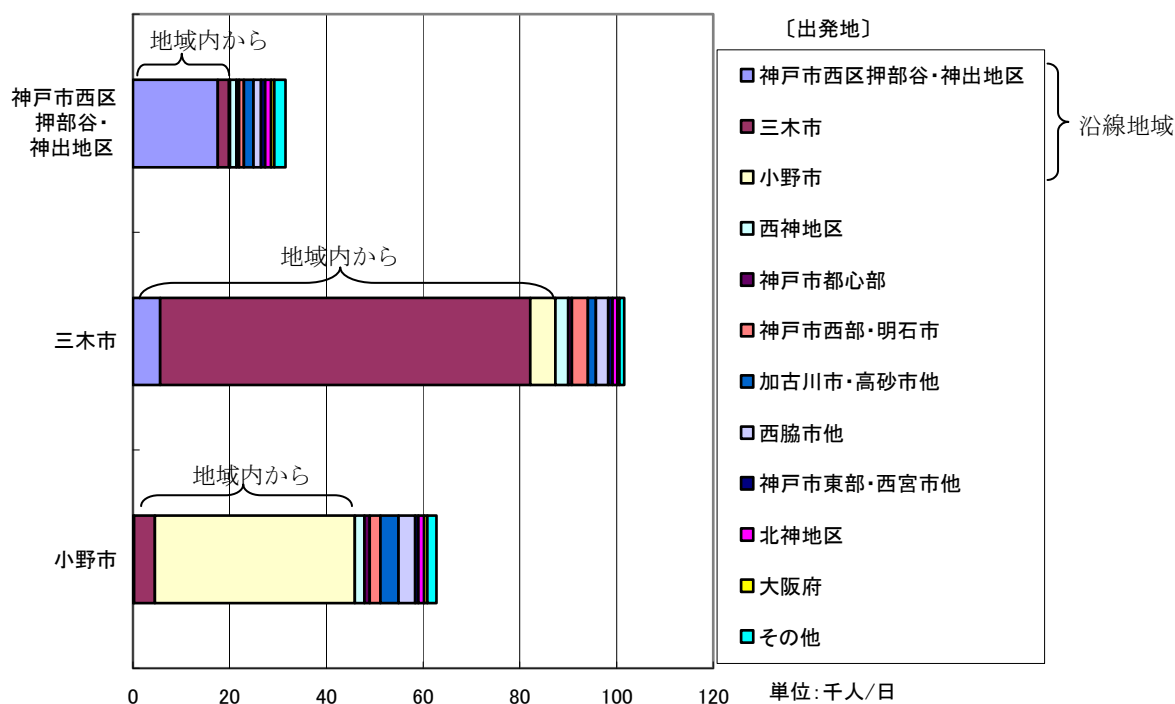


図 2-6 集中交通量と出発地 (参照：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (2000 年))

- 沿線地域内で発生する交通手段では、鉄道利用を見ると神戸市西区（押部谷・神出地区）が18%、三木市は8%、小野市が4%という結果であり、自動車利用の割合が高い。

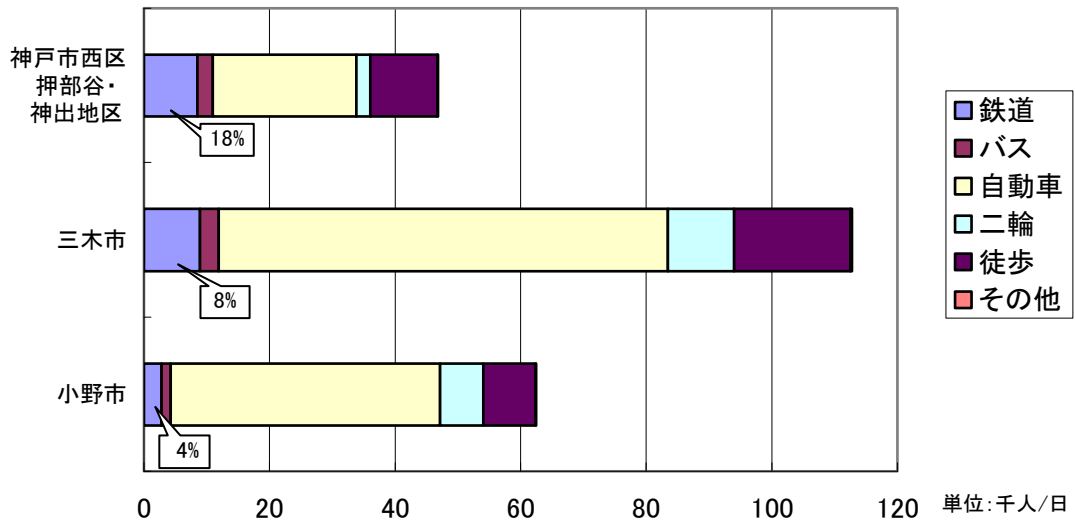


図 2-7 発生交通量の交通手段分担（参照：京阪神都市圏パーソントリップ調査（2000年））

- 地域外から流入する交通量は、地域内で発生する交通量の約20%であり、地域外から流入する交通の代表交通手段は、自動車利用が86%となっており、発生交通量に比べ自動車への依存度が高い。

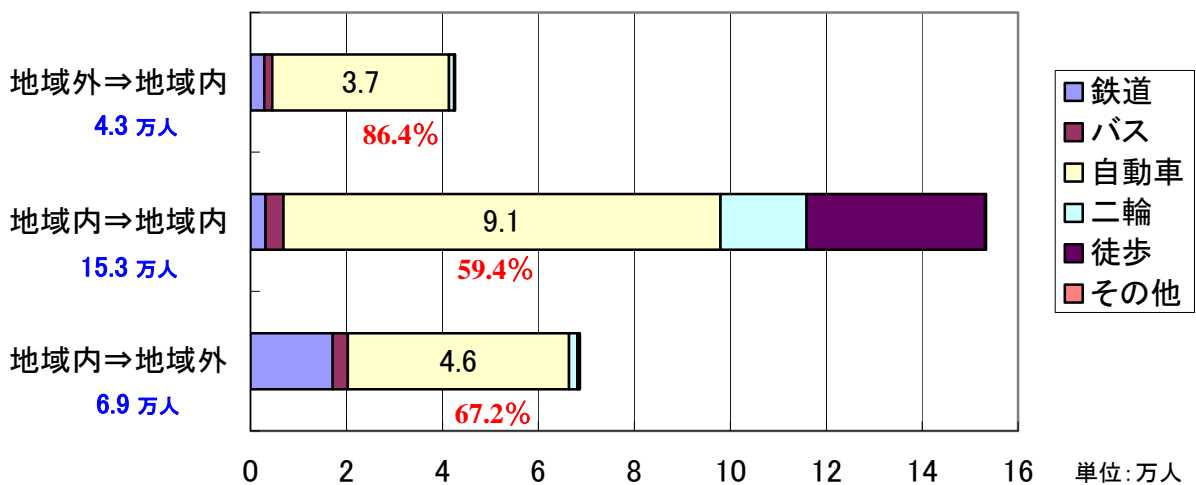


図 2-8 地域内交通量および地域内外交通量の比較
（参照：京阪神都市圏パーソントリップ調査（2000年））

- 沿線地域内での自動車保有台数は、平成11年から平成20年度まで一律に増加してきたものの、直近の3年間は増加傾向も鈍化しており、特に小野市においては年2.0%で減少している。

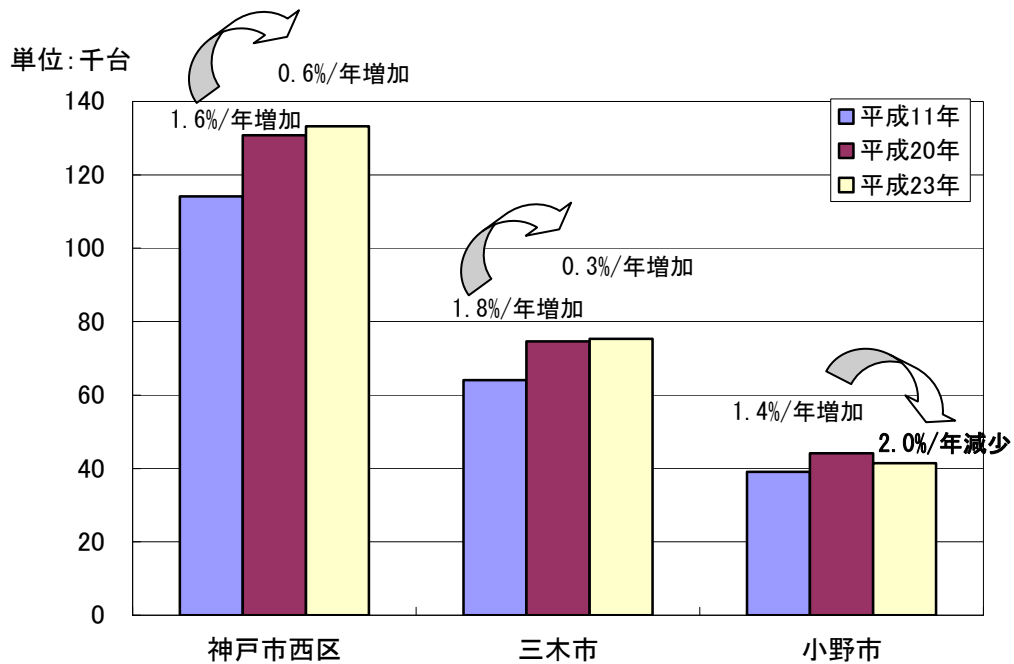


図 2-9 自動車保有台数の変化（出典：神戸市、三木市、小野市統計書）

※神戸市西区の台数は、神戸市統計書による西区全体の数値である。

2-2 神戸電鉄粟生線の現状

(粟生線の輸送人員の減少)

- ・粟生線の輸送人員は平成4年度をピークに大きく減少しており、直近は減少傾向が鈍化してきたものの、平成21年度以降はピーク時の約半数にあたる700万人を下回っている。

単位：万人/年

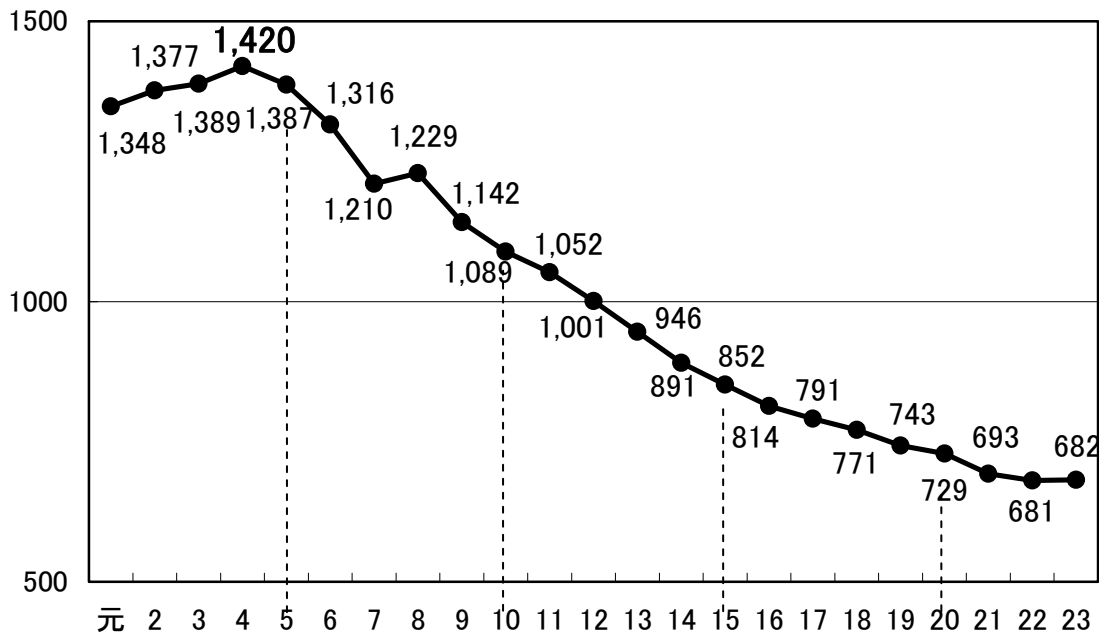


図 2-10 神戸電鉄粟生線の輸送人員の推移 (参照：神戸電鉄資料)

- ・券種別の輸送人員は、定期以外に比べて定期利用の輸送人員の減少が大きい。
- ・直近の3年間は一律に年2.1%の減少となり、減少の鈍化がみられるが、定期については平成23年9月に沿線高校の校舎耐震補強工事に伴う校舎移転による一時的な増加の影響を含んでおり、実質的な減少はさらに大きくなっている(平成23年度の年間利用者数に占める割合：2.0%程度)。

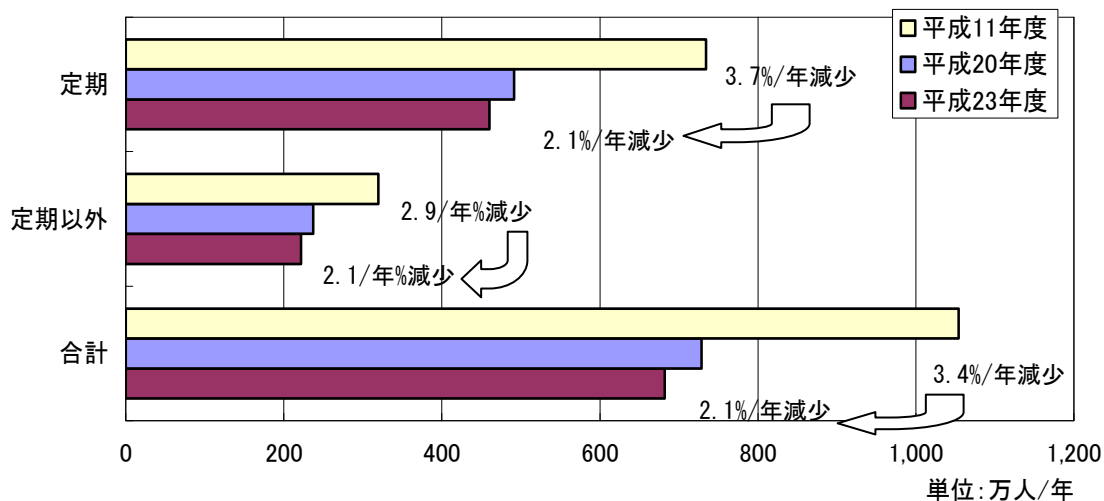


図 2-11 神戸電鉄粟生線の券種別利用状況の推移 (参照：神戸電鉄資料)

- ・乗降人員は平成 11 年度以降、木津駅を除く全ての駅で減少しており、特に平成 23 年度における木幡駅と志染駅は半数を下回る減少になっている。
(木幡駅：57%減、志染駅：52%減)

単位:千人/日

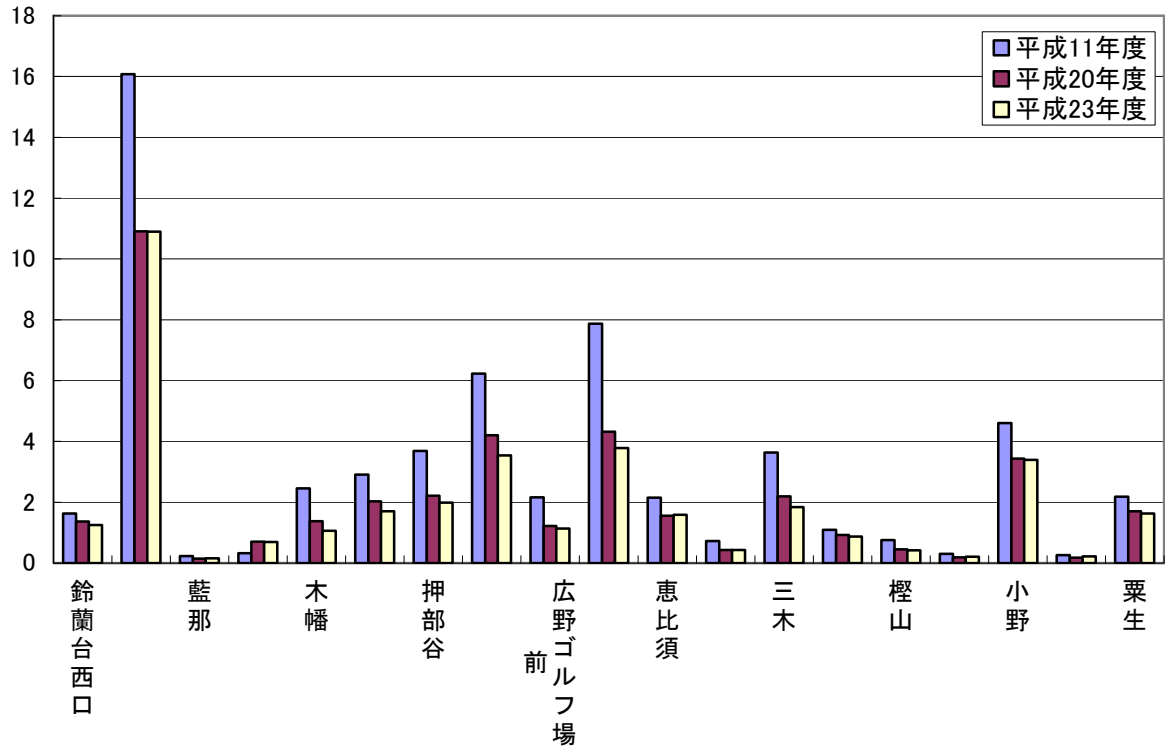


図 2-12 駅別乗降人員の推移 (参照：神戸電鉄資料)

(粟生線の収支状況)

- ・粟生線は平成 13 年度以降、年間 10 億円以上の赤字を計上している。

単位:億円

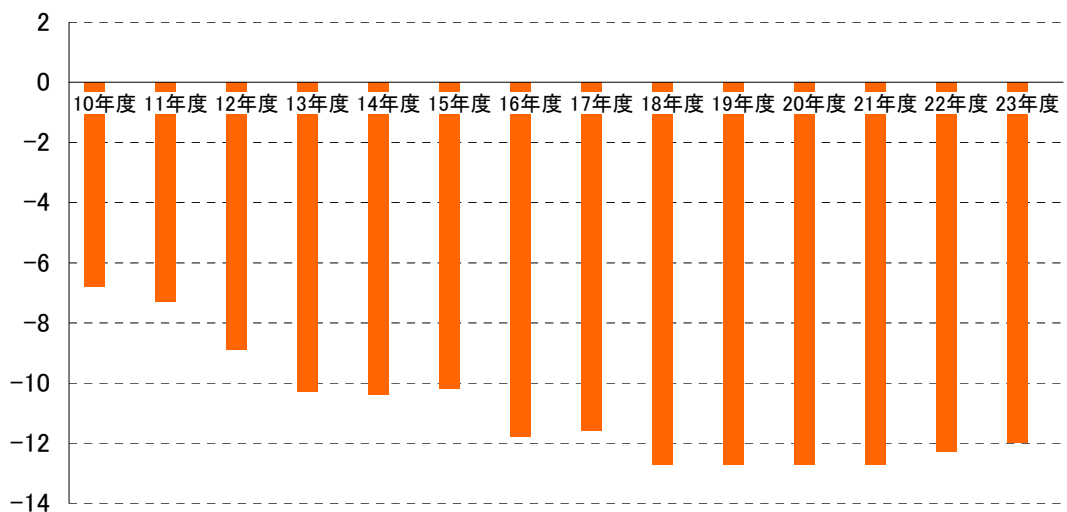


図 2-13 神戸電鉄粟生線の収支の推移 (参照：神戸電鉄資料)

(粟生線の駅周辺施設)

- ・粟生線各駅における駅前広場、駐車場、駐輪場等の施設整備状況を次に示す。

表 2-1 神戸電鉄粟生線各駅の施設整備状況 (参照：神戸電鉄資料)

市域	駅名	駅前広場	P&R 駐車場	駐輪場	バス アクセス	タクシー 乗場	売店	駅務員	駅舎 年度
神戸市	鈴蘭台西口	—	—	—	—	—	—	—	S48
	西鈴蘭台	—	○	○	○	○	○	△	S45
	藍那	—	—	—	—	—	—	—	S57
	木津	○	—	○	—	—	—	—	H11
	木幡	—	○	○	○	○	—	—	S54
	栄	—	—	○	○	—	—	—	S54
	押部谷	—	◎(*)	○	○	○	—	—	S54
三木市	緑が丘	○	—	○	○	○	—	△	S50
	広野ゴルフ場前	—	◎(*)	○	—	—	—	—	S59
	志染	○	○	○	○	○	—	○	S55
	恵比須	○	◎(*)	○	○	○	—	—	H15
	三木上の丸	—	—	○	○	—	—	—	S12
	三木	—	◎(*)	○	○	○	—	—	S13
	大村	—	○(*)	○	○(*)	—	—	—	S26
小野市	檜山	○	○	○	○	—	—	—	H20
	市場	—	—	○	○	—	—	—	H11
	小野	○	◎(*)	○	○	○	—	△	H03
	葉多	—	—	○	—	—	—	—	H11
	粟生	○	○	○	○(*)	○	—	—	H11

※P&R、駐車場：○は一般駐車場、○(*)はP&Rの駐車場を表す。

(大村は前・連携計画期間中に新設)

◎は前・連携計画期間中に、時間貸に新設または改良し、鉄道利用者への割引制度を導入した駐車場を表す。

(恵比須は前・連携計画期間中に、既設時間貸P&R駐車場に鉄道利用者への割引制度を導入)

※ バスアクセス：○は路線バス、○(*)はコミュニティバスを表す。

※ 駅 務 員：○は常時配置、△は一定時間帯のみ配置を表す。

3. 前・連携計画における取り組み効果の検証

3-1 取り組み効果の検証

これまでの利用促進施策の取組効果一覧表（1/3） 平成22年4月～平成24年12月

事業方針・課題・目標	年度	内容	事業評価				施策の評価	継続性		
			事業費(千円)		実施効果(千人)					
			協議会	協議会以外	H22	H23			H24	
方針(1) 他の交通機関に対する競争力の向上 課題) 沿線住民等に粟生線利用を選択していただけるよう、輸送機能およびサービスの改善等、他の交通機関に対する競争力を向上することが必要 目標) 輸送サービスの改善	事業① 企画きっぷの充実と効果的なPR活動									
	H23~24	神鉄おもてなしきっぷ発売（沿線店舗利用券1,000円付）（H23 3,922セット） ＜方針(3)-④参照＞ （H24 3,985セット）					利用者の好評、一定の発売実績計上	店舗協力内容の拡大や転移減に留意しながら継続		
	H22~24	シニアパス（16箇所）、おもてなしきっぷ（26箇所）、サポーターズくらぶ会員へのサービス提供（27箇所）施設・店舗の開拓（12/31時点）					施策の付加価値向上と地域参画の基盤形成に寄与	更なる拡大に向け継続		
	H22~24	自治体広報誌への情報掲載 （神戸市：広報KOBÉ、西区：なでしこ通信、北区：きた…延べ10回掲出） （三木市：広報みき…延べ21回掲出） （小野市：広報おの…延べ10回掲出）					市民全戸配布のPR媒体として有効	訴求力向上を図りながら継続		
	H22~24	おでかけガイド、協議会だよりの制作・配布（新聞折込を含む） ＜方針(3)-③参照＞					地域自治会回覧、新聞折込、駅頭・イベントでの配布など広範・タイムリーなPR媒体として有効	訴求力向上を図りながら継続		
	H22~23	企画乗車券販売機設置（H22 緑が丘、三木、小野） （H23 栄、恵比須）	1,827		11	10	28	販売チャネル拡大による企画乗車券販売増に寄与	PR強化により既存施設の効果向上を継続	
	H22~24	三木金物まつり1dayチケット発売 ＜方針(3)-③参照＞						一定の発売実績計上	まつりへの電車利用増加施策と併せて継続	
	事業② 割引制度等の充実									
	H22~24	神鉄・高速シニアパス発売（70歳以上 7,000円で20日間乗車可能）（H22 734枚） （発売駅：志染、鈴蘭台、H23より小野）（H23 3,138枚） （使用可能期間を3か月から4か月に拡大）（H24 3,080枚）4～12月分	6,709		29		126	123	利用者の好評、発売実績の増加により高齢者層の利用増に大きく寄与	効果の高い施策として一層の販売促進を継続
	H23~24	粟生線～三宮お得意きっぷ試験発売 （平日昼間・土休日終日 2,000円で4乗車分）（H23 3,693セット）2/25～5/31 （H24 2,475セット）10/1～12/31	414			6		10	住民要望により試験発売するも発売実績は減少傾向	増収効果が見込める発売数が増えれば継続中止
	H23~24	三木市・福祉パスの拡充（高齢者・身体障害者向け8日間神鉄線フリーチケット） …三木市により実施 （H23 2枚/人・年 2,987枚） （H24 1枚/人・年 1,373枚）12月末現在		14,935		24		11	住民メリットの高い行政施策として想定以上に好評、利用者増加への寄与も大きい	H24規模での継続予定（H25）
	事業③ ダイヤの改善・運行本数見直し等の運行改善									
	H24	昼間時間帯における利用実態に合わせたダイヤ変更 ・優等列車（急行）運行による速達性向上（長田～鶴越・藍那・木津通過） ・運行本数削減による運転効率改善（志染～小野間：1時間4本→1本） （小野～粟生間：1時間2本→1本）							利用の少ない区間・時間帯の本数減はあるが、効率的なダイヤによる収支改善と速達性向上による利便向上	利用実態に応じて定期的に見直し実施
	H24	列車短編成化（4→3両）の検討		3,500					利用実態に合った車両運用による保有コスト削減	H24 1編成実施予定。以後順次実施予定
	事業④ 接客サービスの向上									
	H22	マナーポスター制作・掲出（キャラクターによる啓発ポスター5種類制作、車内掲出）	662						キャラクター使用による注目効果や沿線高校生による地域参画意識向上による駅・車内環境の向上	マナーポスターは一旦完了、グッドマナーキャンペーンは継続実施
	H22~24	グッドマナーキャンペーン継続実施（高校生によるポスター放送作品制作）							小野市イベントに関連して試験実施	一旦完了
	H22	沿線高校生製作のポップリ車内吊下	2							
	事業⑤ 利用しやすい駅・快適な駅づくり									
	H22~23	駅周辺植栽整備（H22 鈴蘭台西口、三木上の丸、小野） （H23 西鈴蘭台）	1,729						景観向上による駅待合環境の快適性向上	ハード整備完了
H23	キャラクターデザイン座席シート導入（6編成）	5,460	1,600					車内環境改善による快適性向上	ハード整備完了	
H23	駅前市民トイレの整備（三木）…兵庫県・三木市による整備		12,000					駅待合環境改善による快適性向上	ハード整備完了 （他は既存施設更新時に検討）	
H23	待合所の整備（粟生）…兵庫県・小野市による整備		8,000							
方針(2) 駅勢圏（駅の集客範囲）の拡大 課題) 施設情報や公共交通機関の運行情報の提供とP&R、自転車・バイクの円滑な駐輪等に留意した鉄道と他の交通機関との乗り継ぎ円滑化などの駅へのアクセス改善や、駅を中心としたまちづくりが必要 目標) 駅アクセスの改善と駅の活性化	事業① 駐停車エリア、駐車場、駐輪場の整備および駅情報・運行情報等の発信									
	H22~24	パーク＆ライド駐車場整備（時間貸駐車場整備、鉄道利用者への割引適用） （H22 小野） （H23 押部谷、広野ゴルフ場前、恵比須＜割引券発行機＞、三木、小野第2）	4,771		2		6	20	一定の恒常利用があり、自動車による駅へのアクセス向上に寄与	可能箇所へのハード整備完了 （更なる稼働率向上を図る）
	H23	駐輪場屋根整備（木津）	2,520						雨天時等の利便性向上	ハード整備完了（利用者増加を図る）
	H22~23	駅周辺案内看板設置（H22 栄） （H23 緑が丘）	1,082						駅周辺施設やハイキングコース、名所・旧跡等の域外来訪者への効果的な情報提供	ハード整備完了 （沿線ハイキング等の誘致に活用）
	H22~24	他路線との接続情報を含む時刻表をホームページ、おでかけガイドに掲載							きめ細かな時刻表情報提供による利便性向上	一旦完了（ダイヤ変更時に見直し）
	—	キス&ライド（送迎）用駐停車スペースの確保							現状では該当なし	今後の適地状況に応じて検討
	事業② バスとの効果的な接続									
	H22	バスアクセスマップ作成	2,730						従来十分でなかったアクセスバス関連情報、列車別の時刻表情報を保存版として広く頒布し利便性向上	一旦完了 （ダイヤ、バス路線変更時等に適宜見直し）
	H23	お出かけガイドへの各市域バスアクセスマップ・時刻表掲載・配布 ＜方針(3)-⑦参照＞								
	H24	北播磨総合医療センター～駅へのアクセスバスの検討（三木市・小野市）								継続検討
	事業③ 駅前の特色あるイベントの開催									
	H22	キャラクター列車出発式実施（小野駅）	336							
	H22	駅前朝市実施（緑が丘駅前）			1				地域住民団体や沿線大学・高校生による手作りイベントを通じて活性化への参画意識向上に寄与	広く地域の主体的参画の得られる企画を支援
	H23	ラッピング列車お披露目式実施（志染駅）＜方針(3)-⑥参照＞								
	H24	高校生レストラン他の駅前イベント実施（粟生駅前）								
事業④ 駅の空きスペースの活用										
—	駅の空きスペースを活かした活性化策の展開							実施環境整わず（ボランティア等の協力確保に至らず）	地域協力の得られる施策について継続検討	

事業方針・課題・目標	年度	内容	事業評価			施策の評価	継続性		
			事業費(千円)		実施効果(千人)				
			協議会	協議会以外	H22			H23	H24
方針(3) 定期利用者と交流人口の拡大	事業① 沿線立地企業等への粟生線通勤・通学利用のPR								
	H23	沿線企業・学校への公共交通利用に関するアンケート実施 <方針(4)-①参照>					沿線企業・学校の実態把握と個別のコミュニケーション関係の構築		
課題) 沿線企業等への通勤・通学利用促進に加え、観光資源の発掘、魅力向上、PRすることが必要 目標) 定期利用者の増加と新規利用者の開拓	H24	アンケート実施企業への戸別訪問による協力要請 <方針(4)-①参照>					継続的なコミュニケーション活動による協力呼びかけ		
	H24	自動車通勤からの転換促進のための支援制度の検討	378				H25年4月発売分から実施 実施効果を踏まえて制度継続可否の検討		
	事業② 小中学校等への粟生線利用の促進と支援								
	H22～24	農業体験学習企画実施(粟生) (H22 延べ18校 1,466人参加) (H23 延べ6校 355人参加) (H24 延べ5校 283人参加)	1,643 85 98		3 1 1				
	H23～24	環境体験学習企画実施(三木山森林公園) (H23 延べ4校 256人参加) (H24 延べ3校 148人参加)	72 42				学校行事での新規利用開拓促進、次世代利用者である児童・生徒への公共交通利用の意識付け 参加生徒数拡大努力と利用啓発教材(紙芝居)等も活用した内容の充実		
	H22～24	七夕列車、クリスマス列車、グッドマナーキャンペーン<方針(3)-⑥、(1)-④参照>や、加古川線等利用促進・沿線地域活性化協議会のポスターコンクール等とタイアップした生徒作品の車内掲出 <方針(3)-③参照>							
	H22～24	工場見学会等を通じた幼稚園児・小学生への公共交通利用啓発							
	H23～24	学校行事での利用に対する交通費補助制度実施(三木市)					学校行事での新規利用開拓促進		
	H24	公共交通利用啓発教材(紙芝居)制作・イベント等での活用(神戸電鉄)					教材制作中 制度のPRIによる利用機会の拡大 各種イベント等で啓発活動に活用		
	事業③ 地域間の各イベントとの連携強化								
H22～24	三木金物まつり1dayチケット発売、利用啓発ステージイベント実施等 (H22 チケット発売数 215枚) (H23 チケット発売数 281枚) (H24 チケット発売数 290枚)	510 245 375		0.4 1 1			大規模沿線イベントである金物まつりにおける鉄道来場者の拡大と多数の来場者に対する効果的な利用啓発活動 実施効果の向上を目指して継続		
H22～24	キャラクター着ぐるみ、ミニトレインによる利用啓発活動とホームページ、協議会だより等でのPR (着ぐるみ: 延べ20日稼働) (H22 着ぐるみ製作) (ミニトレイン: 延べ24日稼働) (H23 ミニトレイン製作) (H24 沿線イベント運営)	1,410 3,662 377					沿線各所の地域イベントへの出張活動により、粟生線に対する地域住民の関心・親近感の向上に寄与 取り組みを継続		
H24	加古川線等利用促進・沿線地域活性化協議会イベントとの連携 (北播磨の鉄道ポスターコンクール、加古川線等絵画公募展、清盛トレイン、婚活列車企画、粟生駅前イベント<方針(2)-③参照>など)						加古川線・北条鉄道沿線地域との連携による利用促進活動範囲の拡大 連携効果の向上を目指して継続		
事業④ 沿線地域における観光資源の魅力的な活用									
H22～24	沿線観光資源と関連したスタンプラリー実施・企画乗車券発売 (H22 スタンプ&グッズラリー、ウォーク&スタンプラリー、1周年記念ライブラリー) (H23 グルメ&スタンプラリー<神鉄おもてなしきっぷ>、ウォーク&スタンプラリー) (H24 神鉄おもてなしきっぷ発売)	10,401 4,158 1,687		14 11 3			地域店舗の参画協力や自然環境を活かした企画により、利用者の好評と一定の発売実績計上 魅力ある企画の付加検討も含め、実施効果の向上を目指して継続		
H22～24	イベント等での沿線市観光パンフレット配布、小野市観光広告看板掲出(H22西鈴蘭台)などのPR活動						域外からの旅客誘致をPR 機会に応じて継続実施		
事業⑤ 魅力的な車窓からの景観づくり									
H22～24	沿線への植樹・植栽実施 (H22 見津車庫内桜植樹、コスモス・ヒマワリ植栽)…神戸電鉄により実施 (H22 木津駅周辺桜・モミジ植樹、葉多駅周辺菜の花植栽) (H23 木津駅周辺桜・モミジ植樹、葉多駅周辺菜の花植栽)	1,178 1,267	4,840				車窓からの景観向上による乗車環境の快適性向上 ハード整備完了		
H22	粟生線フォトコンテスト実施・ポスター制作(1周年記念企画)						利用者からの公募企画による参画意識の向上 サポーターズくらぶ活動での同種企画の実施を検討		
事業⑥ 鉄道に関するイベントの開催									
H22～24	トレインフェスティバルでの地域参画イベント実施 (H22 来場 1,835人) (粟生線屋台村、沿線大学・高校生協力イベントなど) (H23 来場 2,903人) (H24 来場 3,493人)	1,236 807 688		1 1 1			来場者増加に伴う鉄道利用の増加、地域参加企画による参画意識の向上 魅力ある企画検討など、実施効果の向上を目指して継続		
H22～24	沿線の特徴を活かしたイベント列車運行 (H22 七夕列車、クリスマス列車、ミステリートレイン、ライブトレイン運行) (H23 七夕列車、クリスマス列車、ミステリートレイン、おやじジャズトレイン運行) (H24 七夕駅装飾、クリスマス列車、ミステリートレイン、おやじジャズトレイン運行)	2,077 1,094 1,473		1 0.2 0.3			鉄道に対する親しみを感じたり楽しんで参加できる企画の実施を通じて支持・協力者の拡大と利用啓発効果の向上 魅力ある企画検討など、実施効果の向上を目指して継続		
H23	沿線大学と連携した車両ラッピング装飾・運行、お披露目イベント実施	8,743		1			活性化への取り組みのシンボル列車として日常運用や各種イベント運用を通じた利用啓発メッセージ発信に寄与 ハード整備完了、一層の効果的な利用啓発の訴求に活用		
—	サイクルトレインの検討						現状では安全確保上の問題から困難 一旦検討終了		
事業⑦ ホームページ等の広報により粟生線の魅力を発信									
H22～24	おでかけガイド制作・配布 (H22 列車別発着時刻表掲載) (H23 バスアクセスマップ掲載) (H24 ダイヤ変更後の列車別発着時刻表掲載)	5,110 8,901 3,027		2			粟生線の現状や協議会の取り組み状況、時刻表・バスマップ・企画乗車券等のきめ細かな利用情報を、新聞折込や駅頭・沿線イベント等で広く発信し、利用啓発への理解促進のための有力媒体として寄与 沿線地域への有効な情報発信媒体として継続実施		
H22～24	協議会だより制作・配布 (H22 4回発行) (H23 4回発行) (H24 2回発行予定)	2,297 2,538 1,873							
H22	協議会ホームページ制作・情報発信	200					タイムリーな情報発信手段として有効に活用 沿線地域への有効な情報発信媒体として継続実施		
H22	利用促進PR新聞広告	3,213		1			現状の非利用者に対する訴求手段として活用 一旦終了		
H23	駅PR放送設備整備(沿線高校生による利用促進放送)	7,777					駅利用者への聴覚的な訴求による情報発信効果向上 ハード整備完了、一層の利用促進訴求に活用		
H24	協議会PR用駅ポスター枠、チラシラック設置	410					駅利用者への聴覚的な訴求による情報発信効果向上 ハード整備完了、一層の利用促進訴求に活用		

事業方針・課題・目標	年度	内容	事業費(千円)			実施効果(千人)			施策の評価	継続性	
			協議会		協議会以外		H22	H23			H24
方針(4) 公共交通優先利用行動の喚起 課題) 沿線地域におけるモビリティ・マネジメントの実施や行政等による公共交通の率先利用等、公共交通優先利用行動の喚起が必要 目標) 公共交通利用意識の向上	事業① 企業や学校、転入者等に対するモビリティ・マネジメント等の実施										
	H22	利用啓発FM番組放送 (Kiss FM KOBE)、FM局DJによる利用啓発車内放送実施 (1周年記念企画)								現状の非利用者に対する訴求手段としてFM放送媒体を活用	一旦終了
	H23	沿線住民へのTFP (トラベル・フィット・バック・プログラム) アンケート実施 (回答数 1回目: 3,934人、2回目: 1,627人) 沿線企業・学校へのアンケート実施 (回答数 323社 35校、計358) 沿線住民参加によるシンポジウム開催 (参加者数 313人) 利用啓発小冊子・ポスター制作、配布・掲出 (「粟生線がなくなる日!」「粟生線の問題はあなたの生活の問題です」)	11,604				10			沿線住民や沿線企業・学校の利用実態把握と利用行動を考える契機の提供、利用行動定着の働きかけに活用 地域参画による企画を通じた参画意識の向上 沿線地域に現実の状況を正しく理解してもらうとともに、関心を持って考えてもらえるような内容での情報発信を実施	引き続きアンケート調査等により利用協力者の囲い込みと拡大を図る サポーターズクラブを中心とした参画企画を展開 引き続き効果的な方法により情報発信を実施
	H24	沿線住民へのフォローアップアンケート実施 (回答数 682人) 沿線企業・自治会等への個別説明・協力要請 利用啓発小冊子・ポスターのリニューアル制作、配布・掲出 (「乗らないと残りません」) 新聞全面広告によるくらぶ入会・通勤転換支援制度への行動喚起 …神戸電鉄により実施	247	885				6		前年度の取り組みのフォローアップにより、継続的な地域住民・企業・学校への行動転換を促す働きかけとして実施	実際の地域の利用行動拡大に繋がるよう取り組み継続
	事業② 粟生線キャラクター等による活性化のPR										
	H22	利用啓発ポスター、駅看板 (新開地駅・高速神戸駅) の制作・掲出	481								
	H22	キャラクター列車装飾・運行	344								
	H23	車両ラッピング装飾・運行、お披露目イベント実施 <方針(3)-⑥参照>								沿線高校生の考案した粟生線活性化のシンボルキャラクター「しんちゃん」「てつくん」をあらゆる機会で見出すことにより、活性化活動への認知度・共感度を向上	ハード整備完了、既存設備の更なる活用を図るほか、効果的なキャラクターによるPR活動を継続
	H22~24	キャラクターを活用した利用啓発グッズによる沿線イベント等での啓発活動 (H22) (H23) (H24)	772	2,620	521						
	事業③ 沿線自治体職員等による公共交通利用率向上										
H22~24	市職員へのEメール、アンケート、文書等による粟生線利用の呼びかけ 市職員出張時の交通費として粟生線回数券支給 (三木市 H24/1~)						5	4	通勤・出張や休日での粟生線利用の促進施策として実施	利用機会の拡大のため継続実施	
方針(5) 安全で安定した鉄道輸送サービスの確保 課題) 国庫補助制度も活用しながら施設の更新、利用者のニーズに対応した施設への改良により、安全で安定した鉄道輸送サービスの確保に努めていくことが必要 目標) 安全で安定した鉄道輸送サービスの確保	事業① 国庫補助制度も活用した鉄道施設の効果的な更新										
	H22~24	施設の更新・改良による安全性の向上 ATS改良、車両制動装置改良、コンクリート枕木化、レール交換、ホーム改良 (志染) 等の安全対策工事実施								安定的な安全運行のための基盤整備に寄与	継続実施
事業② 利用者動向・ニーズに応じた輸送サービスへの改善											
H22~24	利用者・住民ニーズ把握のための各種アンケート実施 (H22 トレインフェスティバル等のイベントやシニアバス購入者等へのアンケート実施) (H23 モビリティ・マネジメント 沿線住民・企業・学校アンケート <方針(4)-①参照> 沿線住民による独自アンケート (三木市) 実施) (H24 モビリティ・マネジメント 住民アンケートのフォローアップアンケート実施 <方針(4)-①参照>)								アンケート調査結果等による利用者ニーズについて施策への反映に活用 (シニアバスの期間延長、粟生線~三宮お得意きっぷ発売など)	継続実施	
方針(6) 沿線住民との協働 課題) 関係者が一丸となり、粟生線利用の促進に向けた協力体制を構築していくことが必要 目標) 沿線住民と一体となった協力体制の構築	事業① 沿線地域との協力体制の構築										
	H22~24	各種沿線イベントやイベント列車、体験学習、シンポジウム等の住民参加プログラムの実施 <方針(3)-④、⑥参照>	414							地域参画による企画・活動を通じた参画意識の向上・浸透	魅力ある企画の付加検討も含め、実施効果の向上を目指して継続
	H23	沿線高校生による応援メッセージ絵画制作・駅看板掲出、放送作品制作、研究授業実施等の各種利用啓発活動協力 沿線住民によるアンケート・存続署名活動の実施 (三木市)	627								
	H24	「粟生線サポーターズクラブ」発足・会員募集活動 (7/23入会受付開始) (1/28時点会員数 2,808人<初年度目標5,000人>) くらぶ協力店舗・施設の開拓 (12/31時点 27箇所)	3,514					6		組織的な利用啓発、利用促進行動拡大の母体となる体制の構築	目標会員数の確保と、会員による主体的な粟生線利用行動拡大に繋がる取り組みを展開
	H24	くらぶ会員による集会開催・会員による参画活動の検討・実施	181							会員の主体的参画活動を通じた参画意識の向上・浸透	実施に向け検討中
	事業② 無人駅のボランティア等による有人化										
	—	ボランティア駅長等による無人駅の活性化								実施環境整わず (ボランティア等の協力確保に至らず)	地域協力の得られる施策について継続検討
	事業③ 企画きっぷの販売や情報発信を行うフレンドショップ (販売拠点) の設置										
H22~24	シニアバス (16箇所)、おもてなしきっぷ (26箇所)、サポーターズクラブ会員へのサービス提供 (27箇所) 施設・店舗の開拓 (12/31時点) <方針(1)-①参照>								施策の付加価値向上と地域参画の基盤形成に寄与	更なる拡大に向け継続	

※H24の事業費は2月時点での見込み。
 ※H24の実施効果は4~12月分。(効果測定が可能なものについて記載)
 ※実施効果において、企画乗車券による効果は企画乗車券販売機の項目に一括して表記。

H22年度
 H23年度
 H24年度

協議会事業費 合計(千円)	その他事業費 合計(千円)	実施効果合計 (千人)
51,133	4,840	65
94,341	36,535	177
17,004	13,365	203

実施効果合計は協議会事業の合計
 (三木市福祉バスを含む実施効果合計は、H23年度: 201千人、H24年度: 214千人)

3-2 課題点の整理

取り組み方針別に、取り組み効果の検証を踏まえ、課題点を整理する。

<方針1> 他の交通機関に対する競争力の向上

(目標) 輸送サービスの改善

(課題) 沿線住民等に粟生線利用を選択していただけるよう、輸送機能およびサービスの改善等、他の交通機関に対する競争力を向上することが必要

(取組の評価)

- (1) 企画きっぷによる割引制度の導入は、販売実績から利用者増に大きく寄与していると評価されるが、「粟生線～三宮お得切符」は目標販売数に達しておらず、旅客運輸収入の減収が懸念される
- (2) ダイヤの見直しは利用実態に合わせて実施されており、効率的な運行業務や特定区間における速達性向上が図られた
- (3) マナー向上の取組、植栽、座席シート、トイレ、待合所等の整備により、一定の快適性向上が図られた

(残された課題)

- (1) 企画きっぷや割引制度の充実、利用実態に合わせたダイヤ変更など、方針に合わせた取り組みを進めてきたが、旅客運輸収入の減収や利用客の逸走に繋がっていないか、個々の取り組みに対し継続的に効果を確認すると共に、効果の高い事業の推進が必要

<方針2> 駅勢圏（駅の集客範囲）の拡大

(目標) 駅勢圏（駅の集客範囲）の拡大

(課題) 施設情報や公共交通機関の運行情報の提供とパーク&ライド、自転車・バイクの円滑な駐輪等に留意した鉄道と他の交通機関との乗り継ぎの円滑化などの駅へのアクセス改善や、駅を中心としたまちづくりが必要

(取組の評価)

- (1) パーク&ライド駐車場利用者は増加傾向にあり、自動車による駅へのアクセス向上や自動車から粟生線利用への転換に寄与していると評価される
- (2) バスマップの作成や時刻表等が掲載されたお出かけガイドの配布により、利用者増に向けた路線バスとの連携について一定の取組が図られた
- (3) 地域と連携したイベント実施など、地域住民団体との取組が進められたものの、駅の空きスペースを活かした活性化策は実施されておらず、地域活動や駅周辺の活性化と連携・連動した粟生線活性化策の推進には至っていない

(残された課題)

- (1) パーク&ライド駐車場や駐輪場屋根の施設整備効果を最大限に活用するため、適切な

PRを進め、利用者数の増加に繋げることが必要

- (2) 粟生線への利用転換が期待できる、駅勢圏の居住者や通勤・通学・通院者の移動手段の確保に向け、既存路線バスの再編などによる二次交通の確保が必要
- (3) 粟生線の利用者を増やすには、駅周辺の人口増に向けたまちづくりの見直しが重要であり、駅周辺における用途地域の見直しや病院などのサービス施設の誘致、沿線店舗や商店街と連携した活性化などの取り組みが必要

＜方針3＞ 定期利用者と交流人口の拡大

(目標) 定期利用者の増加と新規利用者の開拓

(課題) 沿線企業等への通勤・通学利用促進に加え、観光資源の発掘、魅力向上、PRすることが必要

(取組の評価)

- (1) 沿線企業への積極的な粟生線利用の働きかけとして、アンケートの実施や個別訪問、粟生線利用転換のための支援制度の検討など、一定の取組が図られた
- (2) 小中学校等への粟生線利用の働きかけとして、小学校の校外学習受け入れやイベントの合同実施など、一定の取組が図られた
- (3) 鉄道イベント開催や地域イベントとの連携は、ホームページ等の広報媒体を活用し、地域の観光資源も活用しながら、積極的な取組が図られた

(残された課題)

- (1) 定期利用者の減少傾向が続いていることから、新たに導入する通勤定期利用転換促進支援制度への誘導など、自動車通勤からの転換促進に向けた取り組みを進め、定期利用者の減少傾向に歯止めを掛けると共に利用者の増加に繋げることが必要
- (2) 沿線小学校の校外学習や、沿線市の既存イベントとの連携を強化し、更なる利用者の増加に繋げる支援制度の構築などが必要

＜方針4＞ 公共交通優先利用行動の喚起

(目標) 公共交通利用意識の向上

(課題) 沿線地域におけるモビリティ・マネジメントの実施や行政等による公共交通の率先利用等、公共交通優先利用行動の喚起が必要

(取組の評価)

- (1) 企業や沿線住民等へのモビリティ・マネジメントは、TFPアンケートに加えて個別訪問のうえ粟生線の重要性を働きかけており、積極的な取組が図られた
- (2) 沿線自治体職員等への粟生線利用の働きかけは、メールやアンケートなどを通じ、出勤時や出張時の積極的な活用について一定の取組が図られた

(残された課題)

- (1) モビリティ・マネジメントは継続的な働きかけが肝要であり、企業、学校、住民など

に対する繰り返しの取り組みが必要

- (2) 沿線自治体職員の通勤・出張時の粟生線利用の徹底と共に、「ノーマイカーデー」、「マイバス・マイ電車の日」などの推進の徹底が必要

＜方針5＞ 安全で安定した鉄道輸送サービスの確保

(目標) 安全で安定した鉄道輸送サービスの確保

(課題) 国庫補助制度も活用しながら施設の更新、利用者のニーズに対応した施設への改良により、安全で安定した鉄道輸送サービスの確保に努めていくことが必要

(取組の評価)

- (1) 安全な輸送サービスの確保に向け、国庫補助制度の適切な活用が図られた
- (2) 利用者の意見に応じた企画きっぷの試験販売など、適切な対応が図られた

(残された課題)

- (1) イベント時に実施するアンケートにおける利用者の意見に対し、適切な対応に努め、安全で安定した輸送サービスの確保が必要

＜方針6＞ 沿線住民との協働

(目標) 沿線住民と一体となった協力体制の構築

(課題) 関係者が一丸となり、粟生線利用の促進に向けた協力体制を構築していくことが必要

(取組の評価)

- (1) 沿線地域との協力体制の構築は、粟生線サポーターズクラブの設立や集会の開催、沿線高校による活動の推進などが評価されるものの、ボランティア駅長等による無人駅の活性化は進められていないなど、地域と連携した取組や、地域が主体となった取組の推進は不十分である
- (2) 販売拠点の設置は、協力施設や店舗が開拓され、一定の取組が図られた

(残された課題)

- (1) サポーターズクラブについて、沿線住民の会員数が十分伸びていない状況を踏まえ、設立目的である利用促進や地域の活性化に繋がる活動の活性化に向け、会員数や協力店舗の拡充と共に、サポーターズクラブによる積極的な利用促進活動の推進が必要
- (2) 地域の鉄道は地域住民自らが利用して残していくことが基本であり、粟生線の安定的な運行継続には利用者を増やしていくことが重要であることを沿線地域に適切に伝えると共に、沿線地域自らによる粟生線の活性化、利用促進に向けた取り組みの推進に向けた働きかけが必要
- (3) 既存の支援制度を効果的、効率的に活用し、地域活動の活性化に努めることが必要

4. 神戸電鉄粟生線の存続に向けた支援の概要

前・連携計画に基づき、平成 22 年度から年間輸送人員の目標達成に向けた取り組みを進めてきたが、前章で述べたとおり粟生線の減少傾向に歯止めは掛かっていない。

更に、国の事業仕分けの結果、粟生線活性化に対する国の支援の平成 23 年度以降打ち切りが決まったことにより、行政は神戸電鉄から粟生線の存続に向けた支援要請を受けた。

1 行政支援の主旨

神戸電鉄粟生線については、地域住民の通勤や県立高校等への通学など日常生活を支える重要な公共交通であることに鑑み、神戸電鉄による経営改善努力、神戸電鉄及び沿線 3 市を中心とした利用促進の継続を前提に、県と 3 市による 5 年間の支援が決まった。

2 支援の内容

(1) 行政の支援

① 無利子貸付

40 億円を無利子貸付することで、神戸電鉄の支払利息の軽減を図る。

② 国庫補助制度の活用

安全に資する施設整備等を対象とする国庫補助制度を最大限活用し、施設整備費・修繕費の軽減を図る。

(2) 神戸電鉄による経営改善

神戸電鉄は、年間約 3 億円の更なる経営改善を図る。

(3) 利用促進の強化

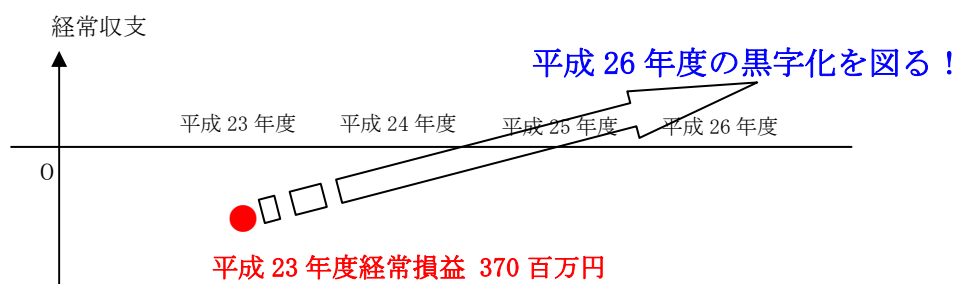
① 粟生線活性化協議会による利用促進運動を強化し、利用率の維持を図る。

全線の旅客運輸収入を、対前年度比 0.7% 減以内に抑制することで目標設定

② 利用が低迷した場合、三木市と小野市が旅客運輸収入の補填(約 1 億円上限)を行う。

3 支援の効果

支援 3 年目(平成 26 年度)に神戸電鉄の鉄道全線において経常収支の黒字化を図る。



4 利用促進の重要性

行政の支援や神戸電鉄の経営改善には限界があることから、粟生線を長期的に維持・存続していくためには、利用者数の増加(旅客運輸収入の安定)が必要不可欠である。

5. 神戸電鉄粟生線活性化の方向性

5-1 基本方針

粟生線は、沿線地域における重要な移動手段（交通手段）であるとともに、人や地域間・文化の交流、地域の活性化など、沿線地域にとって重要な役割を担っている。

また、少子高齢化が進行するなか、誰もが気軽に快適に活動できる“豊かなまち”を実現するため、粟生線等の公共交通を中心としたまちづくりが求められている。このことから、地域や自治体、神戸電鉄等の各関係者が主体となって、粟生線活性化に向けて取り組んでいくことが不可欠である。

平成 24 年度からは、神戸電鉄粟生線の維持・存続に向けて、神戸電鉄による一層の自助努力を前提に県及び沿線 3 市による新たな支援がスタートした。しかしながら、民間企業単独では粟生線の維持・存続が困難な、極めて厳しい収支状況であることに何ら変わりはなく、維持・存続のためには、地域の相応の支援・協力が必要であり、何よりも利用実績の増加が欠かせない。今まで以上に利用を増やしていくためには、地域による主体的な取り組み・参画が極めて重要となっている。

以上のことから、前計画からの継続事業の効果をさらに高めていくとともに、特に、前計画では十分な取り組みに至らなかった、恒常的な利用者層としての「通勤定期利用者の拡大」施策、粟生線サポーターズクラブ等を通じた「沿線地域が主体となった利用促進・乗車運動」の展開、中長期的な視点も含めた「駅中心のまちづくり」の検討に重点を置きながら、事業を進めていくこととする。

以上に基づき、計画の前提となる理念、および基本方針を以下の通り定める。

◆ 理念

地域が支え、地域を支える粟生線の維持存続と活性化の実現

◆ 基本方針

基本方針	
方針 1	他の交通機関に対する競争力の向上
方針 2	駅勢圏（駅の集約範囲）の拡大
方針 3	定期利用者と交流人口の拡大
方針 4	公共交通優先利用行動の喚起
方針 5	安全で安定した鉄道輸送サービスの確保
方針 6	沿線住民との協働と沿線住民の主体的な取り組み・参画
方針 7	駅を中心としたまちづくりの推進

5-2 計画目標

平成24年度からスタートした新たな支援では、神戸電鉄粟生線の維持・存続に向けて、平成24～28年度の5年間、全線の旅客運輸収入を対前年0.7%減に留めることを目標としている。そこで、支援スキームとの整合を図るため、具体的な目標は、粟生線において運輸収入が対前年0.7%減少ラインの各年度数値を計画期間内でほぼ上回る水準とし、**700万人台**とする。計画期間は、支援期間に合わせて平成28年度までの4年間とする。

計画期間中の年間輸送人員（700万人台）の確保を目指す

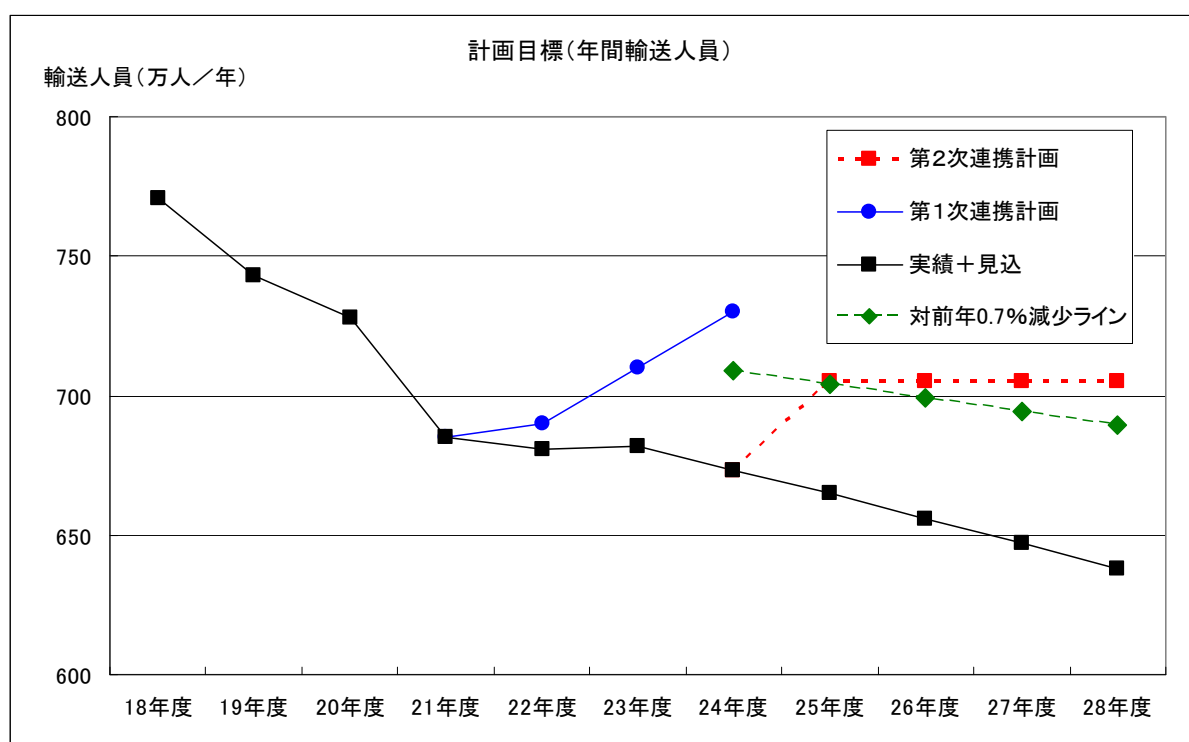


図 5-1 計画目標（年間輸送人員）

上記の目標の達成に向けた具体的な取り組み方針を次に示す。

方針1 他交通機関に対する競争力の向上

(目標) 輸送サービスの改善

- ・地域特性を活かした魅力ある企画きつぷの充実を図るとともに、さらなる効果的なPRを行う。
- ・高齢者や団体等に対応した割引制度などについて、利用促進効果や実施費用等を踏まえて実現可能性を検討する。
- ・優等列車運行による速達性の向上や利用者ニーズに応じたダイヤの改善、運行本数の見直し等、現状の運行改善を図る。
- ・継続的な社員教育の実施により、利用者に満足いただける接客サービスの向上を図る。
- ・駅施設や車内環境の改善により、快適な利用空間を提供する。

方針2 駅勢圏(駅の集客範囲)の拡大

(目標) 駅アクセスの改善と駅の活性化

- ・パーク&ライド、キス&ライド、サイクル&ライドを促進するため、既存の駐車場や駐輪場の定期的なPRを行う。
- ・駅へのアクセスバスの改善やダイヤの調整により、アクセス性の向上を図る。
- ・駅情報、バスおよび列車の運行情報、駐車場情報、自転車・バイクの駐輪情報などを継続して発信することにより、誰もが使いやすい駅にする。
- ・駅前における特色あるイベントの開催により、駅の活性化と鉄道の利用促進を図る。
- ・駅の空きスペースを活用し、駅の賑わいを創出する活性化策を展開する。

方針3 定期利用者と交流人口の拡大

(目標) 定期利用者の増加と新規利用者の開拓

- ・沿線に立地する企業等へ、新たに導入する通勤定期利用転換促進支援制度の活用を中心に積極的な粟生線の通勤・通学利用を働きかけ、鉄道利用を促進する。
- ・小学校、中学校等の教育機関に対して、校外学習や社会見学等での粟生線利用の促進が図れるよう、働きかけおよび利用時のサポート等を行う。
- ・沿線地域で開催される各イベントの地域間の連携を強化する。
- ・沿線地域における観光資源の発掘、魅力の向上やPRにより、交流人口を増加させ、粟生線沿線以外からの利用促進に繋げていく。
- ・花をテーマにした快適で魅力的な車窓からの景観づくり(フラワーライン計画)に努め、粟生線のイメージ向上と、景観スポットでの地域交流等による鉄道利用の促進を検討する。
- ・粟生線沿線や鉄道の魅力を発信するイベントを開催し、沿線地域内・外間の鉄道利用の促進を図る。
- ・イベントの実施やホームページ等による広報を通じて、粟生線の魅力を発信していく。

方針4 公共交通優先利用行動の喚起

(目標) 公共交通利用意識の向上

- ・沿線に立地する企業および学校、転入者等に対して公共交通の利用意識を向上するために継続的にモビリティ・マネジメントを実施し、自発的な粟生線の優先利用行動を喚起する。
- ・粟生線が地域にとって身近な存在で、持続して親しまれていくよう、粟生線のキャラクターやロゴマーク、ラッピング電車等により、活性化をPRする。
- ・行政等の職員が率先して、粟生線等の公共交通機関を利用するリーダーとなってアクションを起こす。

方針5 安全で安定した鉄道輸送サービスの確保

(目標) 安全で安定した鉄道輸送サービスの確保

- ・国庫補助制度も活用しながら、鉄道施設の効果的な更新を図る。
- ・的確に利用者ニーズを把握し、利用実態に見合った輸送サービスの提供を図る。

方針6 沿線住民との協働と沿線住民の主体的な取り組み・参画

(目標) 沿線住民による自主的・主体的な取り組み・参画

- ・沿線住民の主体的な行動を喚起するため、意識啓発を行うと共に、沿線住民の自主的・主体的な組織・団体の設立と具体的な取り組みをサポートする。
- ・無人駅におけるボランティア活動での案内や清掃等による有人化により、地域の財産となる駅にしていく。
- ・企画きつぷの販売や情報発信を行うフレンドショップ（販売拠点）の設置、粟生線サポーターズクラブの拡充により、地域との協働体制を構築する。
- ・地域や個人の鉄道利用を推奨するため既存の制度をPRすると共に、新たな支援制度を検討する。

方針7 駅を中心としたまちづくりの推進

(目標) 駅周辺への都市機能等の集約と駅周辺の賑わい作り

- ・駅周辺での用途地域の見直しにより、駅周辺人口の増加を図る。
- ・駅周辺でのサービス施設の誘致・集約により、駅周辺人口の増加を図る。
- ・駅周辺の空地や店舗の有効活用、既存の店舗や商店街との連携により、賑わい拠点の創出を図る。

5-3 取り組むべき事業

基本方針、目標を達成するために取り組むべき事業を次に示す通りに定める。

方針1 他の交通機関に対する競争力の向上

計画の目標		事業
方針1	輸送サービスの改善	①企画きつぷの充実と効果的なPR活動
		②割引制度等の充実
		③ダイヤの改善・運行本数見直し等の運行改善
		④接客サービスの向上
		⑤利用しやすい駅・快適な駅づくり

方針2 駅勢圏（駅の集客範囲）の拡大

計画の目標		事業
方針2	駅アクセスの改善と駅の活性化	①駐停車エリア、駐車場、駐輪場の整備および駅情報・運行情報等の発信
		②バスとの効果的な接続
		③駅前の特色あるイベントの開催
		④駅の空きスペースの活用

方針3 定期利用者と交流人口の拡大

計画の目標		事業
方針3	定期利用者の増加と新規利用者の開拓	①沿線立地企業等への粟生線通勤・通学利用のPR (通勤定期利用転換促進支援制度の活用)
		②小中学校等への粟生線利用の促進と支援
		③地域間の各イベントとの連携強化
		④沿線地域における観光資源の魅力的な活用
		⑤魅力的な車窓からの景観づくり
		⑥鉄道に関するイベントの開催
		⑦ホームページ等の広報により粟生線の魅力を発信

方針4 公共交通優先利用行動の喚起

計画の目標		事業
方針4	公共交通利用意識の向上	①企業や学校、転入者等に対するモビリティ・マネジメント等の実施
		②粟生線キャラクター等による活性化のPR
		③沿線自治体職員等による公共交通利用率先行動

方針5 安全で安定した鉄道輸送サービスの確保

計画の目標		事業
方針5	安全で安定した鉄道輸送サービスの確保	①国庫補助制度も活用した鉄道施設の効果的な更新
		②利用者動向・ニーズに応じた輸送サービス等への改善

方針6 沿線住民との協働と沿線住民の主体的な取り組み・参画

計画の目標		事業
方針6	沿線住民による自主的・主体的な取り組み・参画	①栗生線サポーターズクラブを中心とする栗生線を応援する沿線住民の自主的・主体的な組織・団体の設立と具体的な取り組みの推進
		②無人駅のボランティア等による有人化
		③企画きっぷの販売や情報発信を行うフレンドショップ（販売拠点）の設置
		④鉄道を活用する沿線住民の主体的な活動やイベント等を協議会が支援する仕組みの構築

方針7 駅を中心としたまちづくりの推進

計画の目標		事業
方針7	駅を中心としたまちづくりの推進	①駅周辺に都市機能を集積するための施策の検討
		②駅周辺への市民生活に係るサービス施設などの立地促進・施設誘致
		③駅周辺での賑わい拠点の創出

5-4 次期計画目標達成の必要性について

これまでに記載のとおり、現在の粟生線利用者数は、前計画における利用促進の取り組みによる一定の効果は見られるものの、当初の計画目標を大きく下回っており、前計画策定時に比べて粟生線の運営状況はさらに深刻となっている。

そのような現実を踏まえて、平成24年度より、神戸電鉄による経営改善努力と、神戸電鉄及び沿線3市を中心とした利用促進の継続を前提に、新たに県と沿線3市による5年間の支援を実施することになった。この支援では、旅客運輸収入の減少を毎年0.7%に留め、神戸電鉄全線での鉄道事業の黒字化を目標としている。その目標達成に向けて本連携計画では、**粟生線利用者の目標を700万人台と設定している。**

平成24年度には、神戸電鉄の経営改善の一環として、運転本数の削減などによるダイヤの効率化や利用の少ない駅でのトイレ等の施設縮減が行われた。これ以上のサービス水準の低下は、利用者離れに一層の拍車をかけることになると考えられ、それが旅客運輸収入の減少につながり、悪循環に陥ることになりかねない。

このため、「沿線地域にとって重要な役割を担っている」**粟生線を将来にわたり存続させていくために、「乗って残そう！」**という思いを形にするため、「沿線住民等」、「交通事業者」、「自治体」の3者が相互に協力し、さらなる利用者の増加につなげ、計画目標を達成することで粟生線の収支を改善することが必要である。

ただし、700万人台の目標は現状の利用者数670万人程度の水準からは簡単に実現できる目標ではない。このため、前計画からの継続事業の効果をさらに高めていくとともに、特に、前計画では十分な取り組みに至らなかった、恒常的な利用者層としての「通勤定期利用者の拡大」施策、粟生線サポーターズクラブ等を通じた「沿線地域が主体となった利用促進・乗車運動」の展開、中長期的な視点も含めた「駅中心のまちづくり」を検討しながら、700万人台の利用目標を達成する必要がある。

5-5 推進体制

本計画を確実に推進して実現していくためには、粟生線の沿線住民等、交通事業者、行政が各々の役割を分担しながら、その役割を果たしていくことが重要であり、事業主体は沿線地域の交通課題および地域づくりの目標を相互に理解・共有し、緊密な連携を図りながら、より利用しやすい公共交通利用を促進する環境づくりを進めていくこととする。

本計画の目標を達成するためには、選定した事業を着実に実施するとともに適切な時期に事業の計画・検討・見直しを行っていくことが重要である。計画期間中に随時協議会を開催し、取り組み効果の検証を行いながら各事業を推進していくことが必要である。

表 5-1 関係主体の役割

主体	構成者	役割
沿線住民等	住民、企業、従業員、学校など	粟生線をはじめとした公共交通の直接の利用者として、本計画の具体化に向けた主体的・積極的な参画。
交通事業者	神戸電鉄	交通サービスの提供者として、沿線住民等および行政との連携を図り、本計画の確実な推進に向けた積極的な事業の展開。
行政	神戸市、三木市、小野市、兵庫県、国	行政として沿線住民等および交通事業者と一体になって実施に取り組む。

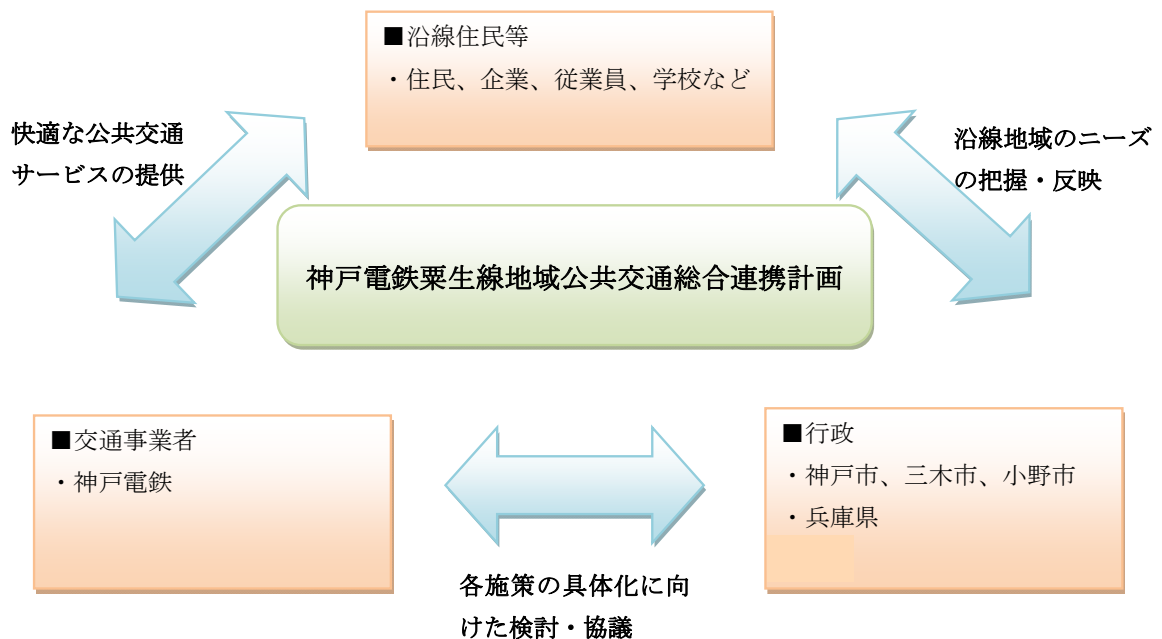


図 5-2 推進体制

(参考)利用促進策による輸送人員の増加目標

(単位：千人)

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	備考
企画乗車券の販売推進、PR強化	34	37	41	45	対前年比 10%増
パーク&ライド駐車場の活用	21	22	23	24	対前年比 10%増
バス停から駅へのアクセス改善	24	48	48	48	2013年度 下期より
エコ通勤補助制度	200	220	242	266	対前年比 10%増
新たな観光資源・拠点の整備	5	5	5	12	
ノーマイカーデーの参加企業拡大	13	14	15	17	対前年比 10%増
サポーターズくらぶ会員拡充	10	12	14	16	1000人増/年
サポーターズくらぶ会員による積極的な利用	50	72	94	138	月1利用者 1000人規模増
沿線住民の利用を支援するための補助制度	53	53	53	54	
駅を中心としたまちづくりの推進	4	7	15	15	
輸送人員の増加目標（合計）	414	490	550	635	

年間輸送人員目標（合計）	7,050	7,050	7,050	7,050
---------------------	--------------	--------------	--------------	--------------

※ 輸送人員の増加目標値は、平成23年度を基準としている。

計画期間中（平成25～28年度）、年間700万人台の利用者数を確保する