神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画

平成２９年４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　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
１－３　計画対象期間　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
１－４　計画の構成　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3

２　地域の交通の現状等　・・・・・・・・・・・・4

２－１　神戸電鉄粟生線沿線地域の概況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
２－２　人口　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
２－３　交通　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8

３　関連計画の整理　・・・・・・・・・・・・21

３－１　粟生線沿線市の関連計画　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
３－２　粟生線沿線地域の関連計画　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26

４　連携計画における取組効果の検証　・・・・・・・・・・・・27

４－１　取組方針別の取組効果の検証　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
４－２　具体的な取組効果の検証　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・31

５　地域の交通の課題の整理　・・・・・・・・・・・・36

５－１　粟生線沿線地域の交通の課題のまとめ　・・・・・・・・・・・・・・・・・36

６　計画の目標・理念及び基本方針　・・・・・・・・・・・・39

６－１　目標・理念　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・39
６－２　基本方針　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・41

７　主な施策及び事業　・・・・・・・・・・・・43

７－１　取り組むべき事業　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43

８　達成状況の評価及び推進体制　・・・・・・・・・・・・58
８－１　数値目標の設定　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・58
８－２　推進体制と役割分担　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・59

（参考資料）

１　粟生線沿線地域の設定ゾーン　・・・・・・・・・・・・61

２　粟生線の利用状況等について　・・・・・・・・・・・・65

３　鉄道とバスの接続状況　・・・・・・・・・・・・69

４　数値目標の算出根拠　・・・・・・・・・・・・71

５　用語集　・・・・・・・・・・・・74

※本編の“*”マークのついている用語について、参考５で説明する。

１　はじめに

１－１　計画策定の目的

神戸電鉄粟生線沿線地域では、地域の基幹交通である神戸電鉄粟生線の利用者数が減少しており、行政、交通事業者、地域住民等の関係者が一体となって沿線地域の実情、実態に即した鉄道路線の維持・活性化方策を講じるため、平成 25 年 3 月に「神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画（平成 25 年度～平成 28 年度）」を策定した。

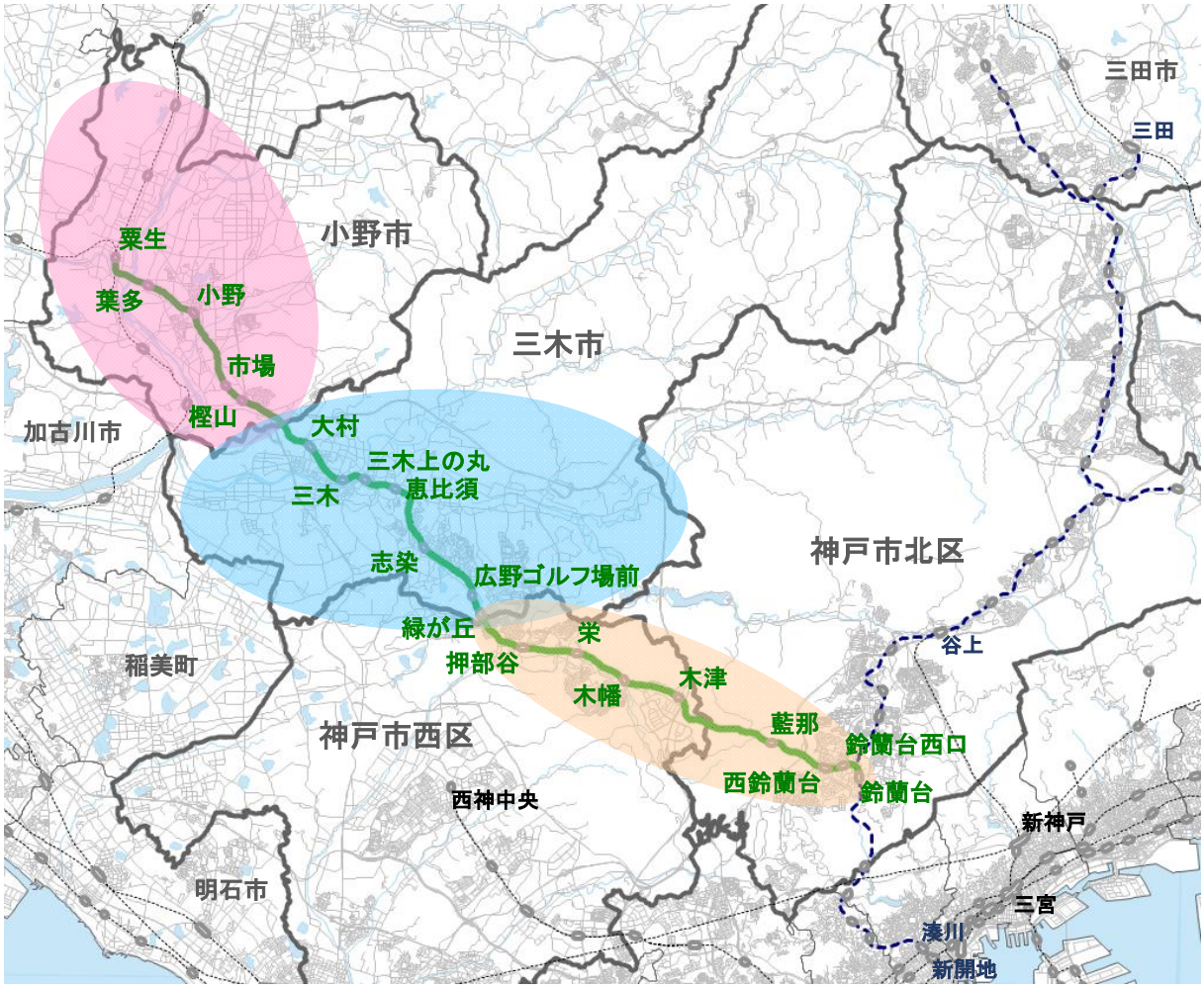
この計画では、前・連携計画（平成 22 年度～平成 24 年度）の取組効果の検証を踏まえ、関係者間の協力と連携により総合的かつ一体的に事業を実施していくことで、粟生線及び沿線地域の活性化を図ることとしている。

一方、平成 26 年 11 月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化・再生法）」の改正により、新たに地域公共交通網形成計画が法定計画となり、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築、行政、交通事業者、地域住民等の関係者間の連携強化、公共交通機関相互の連携強化等を計画に盛り込むものとされた。

これを受け、神戸電鉄粟生線沿線地域においても、地域の基幹交通である神戸電鉄粟生線を維持するとともに、神戸電鉄粟生線、路線バス、コミュニティバス等の地域の公共交通ネットワークを構築し、公共交通を中心としたまちづくりを推進するため、「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」を策定する。

１－２　計画対象区域

本計画の対象区域は、神戸市、三木市及び小野市の粟生線沿線地域とする。



※ 上図で着色している粟生線沿線地域は、主に施策を検討する地域である。

凡例
- ・・・鉄道（神戸電鉄粟生線）
- ・・・鉄道（神戸電鉄その他）
- ・・・鉄道（その他）
- ・・・神戸市粟生線沿線地域
- ・・・三木市粟生線沿線地域
- ・・・小野市粟生線沿線地域

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、おおよそ 10 年後の 2026 年度（平成 38 年度）の粟生線沿線地域の将来を見据えつつ、2021 年度（平成 33 年度）までの 5 年間とする。

１－４　計画の構成

本計画の構成を次に示す。

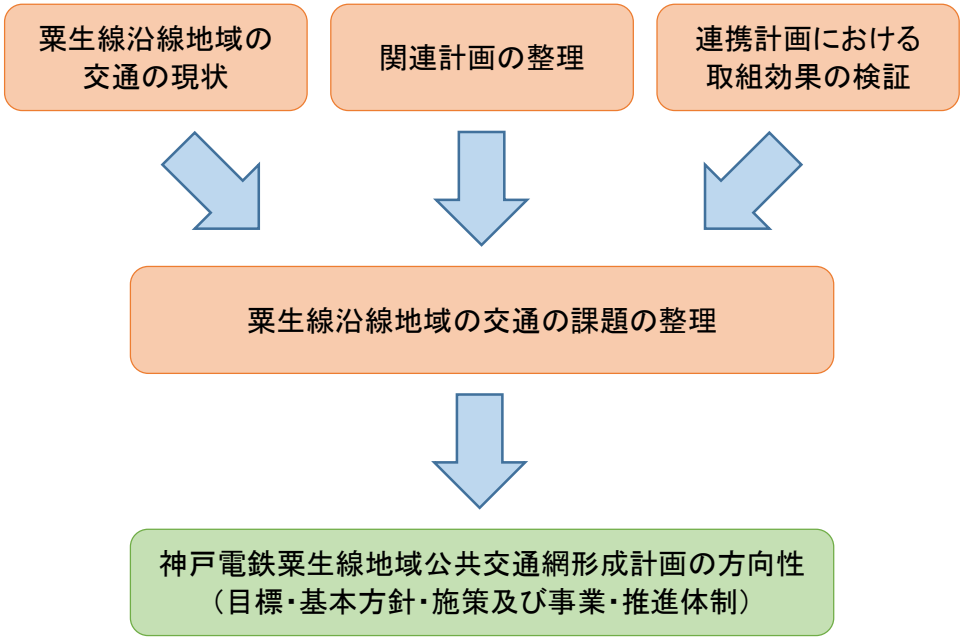


図 1-2　計画の構成

２　地域の交通の現状等

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、三木市及び小野市の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 年から全線営業を開始している。

また、粟生駅では JR 加古川線と北条鉄道に接続し、北播磨地域と東播磨地域や丹波地域をつなぐ鉄道ネットワークを形成している。

地域内の路線バスは神姫バス及び神姫ゾーンバスが主に運行しており、コミュニティバスは小野市の「らん♡らんバス（以下、らんらんバス）」が運行している。

沿線地域内には、高速道路では山陽自動車道及び阪神高速 7 号北神戸線が、国道では国道 175 号がそれぞれ整備されており、広域的な道路ネットワークが形成されている。

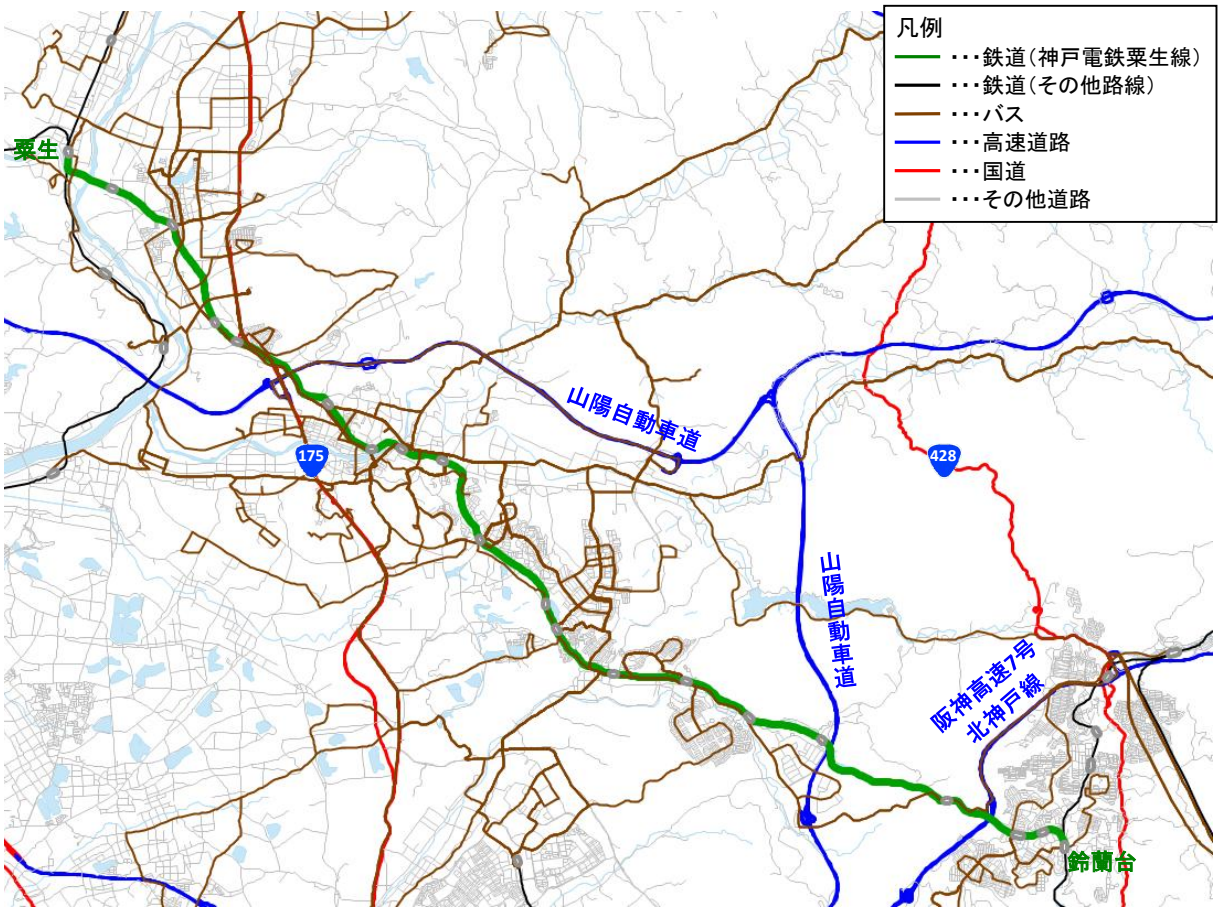


図 2-1　粟生線沿線地域の概況図

２－２　人口

（粟生線沿線人口の減少、高齢化の進行）

・粟生線沿線地域の総人口は、平成 2 年では 19.8 万人、平成 7 年では 21.0 万人と増加しているが、平成 22 年では 19.8 万人と減少しており、平成 37 年には 19.6 万人、平成 52 年には 17.8 万人と、今後も人口減少が進むことが予想される。

※平成 2 年→平成 22 年の人口の変化：ほぼ増減なし

※平成 7 年→平成 22 年の人口の変化：約 6%減（約 1.2 万人減）

※平成 27 年→平成 37 年の人口の変化：約 2%減（約 0.5 万人減）

・年齢別にみると、15 歳未満の年少人口と 15 歳から 64 歳までの生産年齢人口の減少が大きく、平成 22 年と平成 2 年を比較すると、年少人口は約 36%、生産年齢人口は約 12%減少している。また、平成 27 年と平成 37 年を比較すると、年少人口は約 17%、生産年齢人口は約 9%減少すると見込まれ、この傾向は将来も進行すると考えられる。

・年齢の構成比をみると、年少人口・生産年齢人口の割合は減少、65 歳以上の老年人口は増加の傾向がみられ、平成 37 年では全体の約 38%を高齢者が占めると見込まれる。

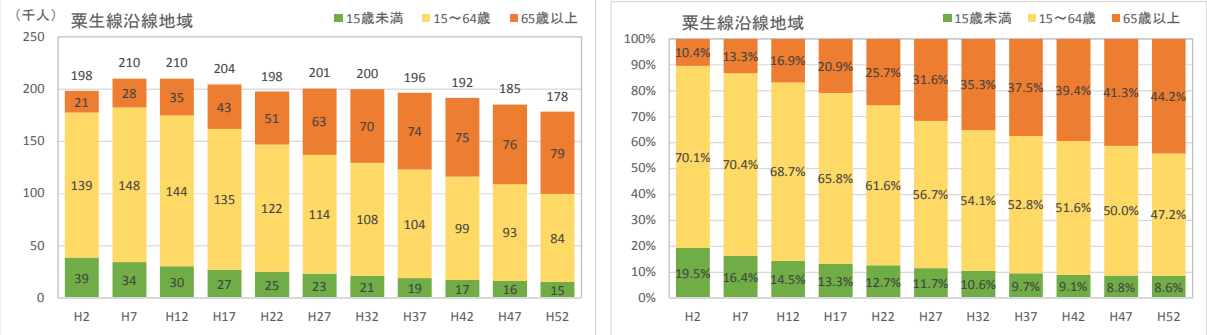


図 2-2　粟生線沿線市の人口の経年変化（出典：国勢調査（平成 2 年～平成 22 年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 27 年～平成 52 年））

※粟生線沿線地域は、国勢調査の小地域単位（町丁字）で集計している。ただし、平成 2 年、平成 27 年～平成 52 年は町丁字別のデータがないため、推計値（各市区の全体の伸び率を粟生線沿線地域人口に乗じて算出）である。人口算出に当たる粟生線沿線地域の設定ゾーンは、参考資料編に示す。

※割合の合計は四捨五入の関係で 100 にならないことがある。

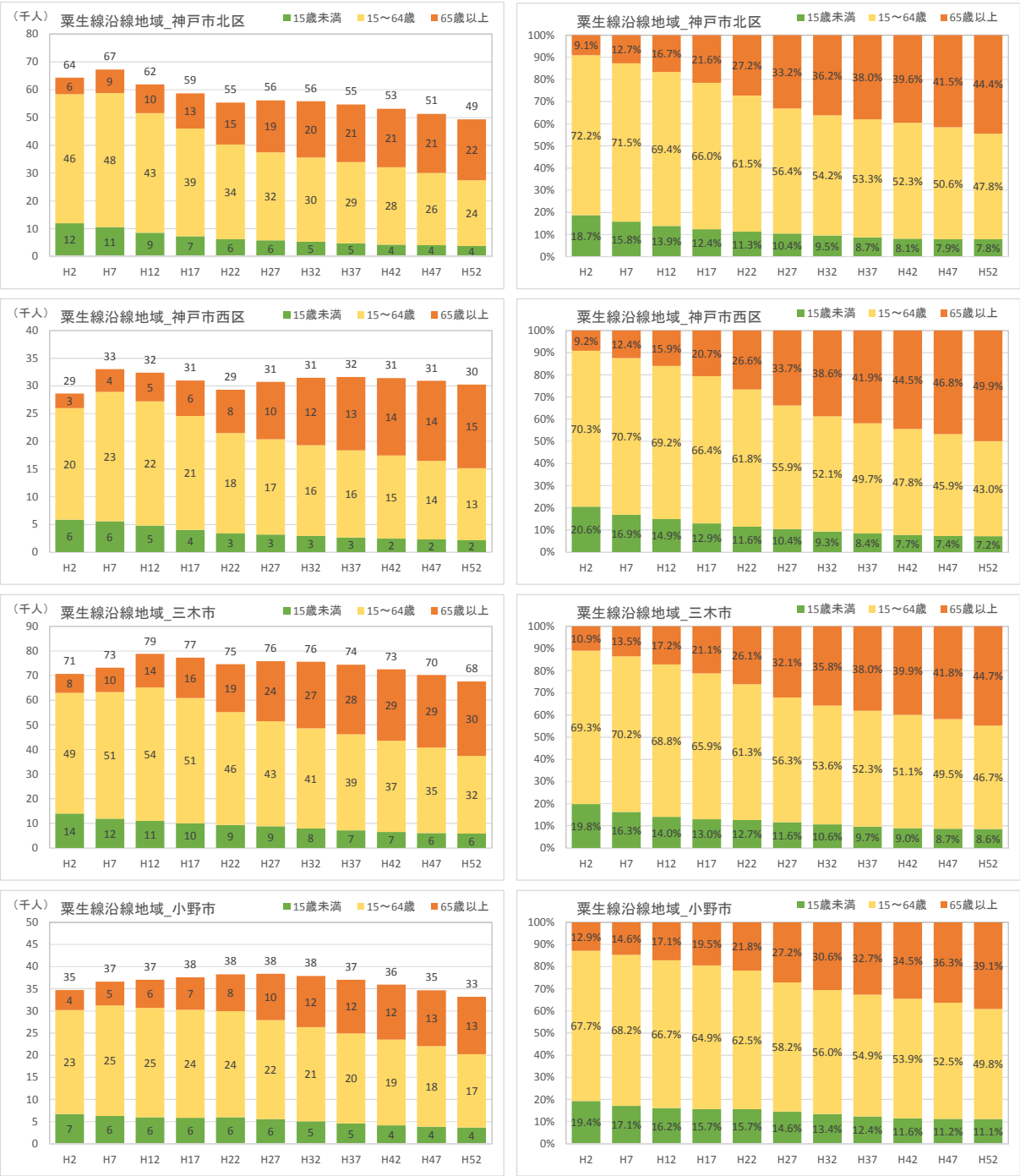


図 2-3　市区別の人口の経年変化（出典：国勢調査（平成 2 年～平成 22 年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 27 年～平成 52 年））

※粟生線沿線地域は、国勢調査の小地域単位（町丁字）で集計している。ただし、平成 2 年、平成 27 年～平成 52 年は町丁字別のデータがないため、推計値（各市区の全体の伸び率を粟生線沿線地域人口に乗じて算出）である。人口算出に当たる粟生線沿線地域の設定ゾーンは、参考資料編に示す。

※割合の合計は四捨五入の関係で 100 にならないことがある。

（就業人口に関連する動態変化）

・粟生線沿線地域全体の就業人口は、平成 7 年をピークに減少している。

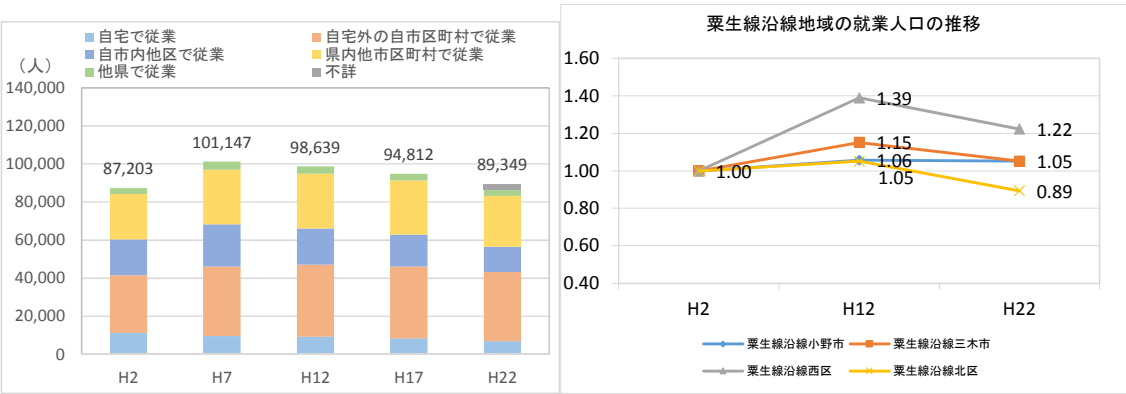


図 2-4　粟生線沿線地域の就業人口の推移（㊧従業地別・㊨市区別）（出典：国勢調査）

※粟生線沿線地域は、国勢調査の小地域単位（町丁字）で集計している。ただし、平成 2 年は町丁字別のデータがないため、推計値（各市区の全体の伸び率を粟生線沿線地域人口に乗じて算出）である。人口算出に当たる粟生線沿線地域の設定ゾーンは、参考資料編に示す。

（就学人口に関連する動態変化）

・粟生線沿線地域の就学人口は大幅に減少しており、粟生線利用の減少に大きく影響していると考えられる。

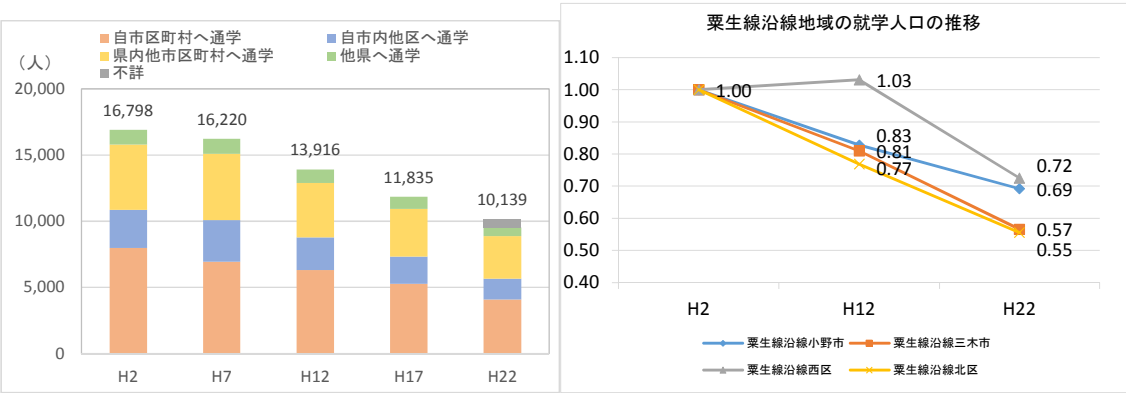


図 2-5　粟生線沿線地域の就学人口の推移（㊧通学地別・㊨市区別）（出典：国勢調査）

※粟生線沿線地域は、国勢調査の小地域単位（町丁字）で集計している。ただし、平成 2 年は町丁字別のデータがないため、推計値（各市区の全体の伸び率を粟生線沿線地域人口に乗じて算出）である。人口算出に当たる粟生線沿線地域の設定ゾーンは、参考資料編に示す。

２－３　交通

（粟生線沿線地域の通勤移動）

・通勤目的トリップ*は、自動車通勤の割合が増加している。

・粟生線の利用割合が減少し、JR、地下鉄、その他の利用割合が増加しており、粟生線からの利用転換が進んでいる。

・通勤目的、業務目的の生成原単位*はそれぞれ減少している。

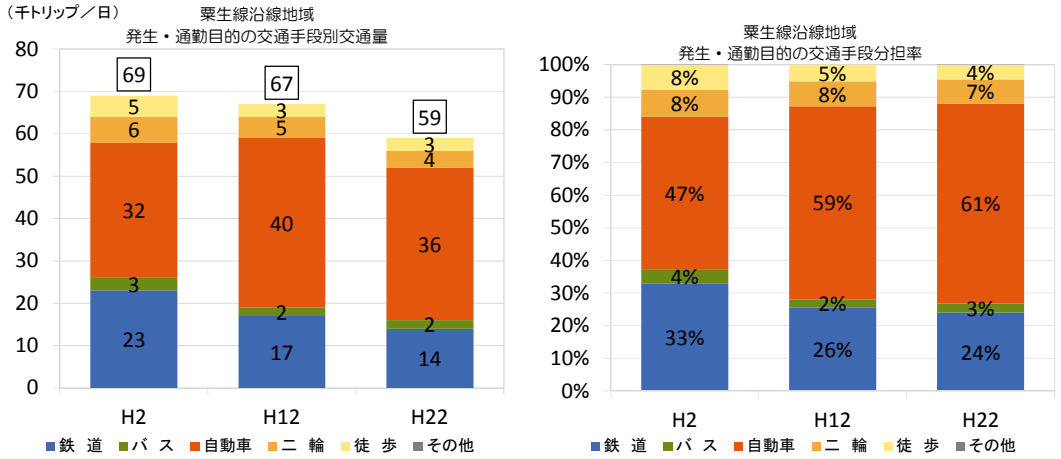


図 2-6　粟生線沿線地域の発生・通勤目的の交通手段（㊧交通量・㊨分担率）（出典：ＰＴ調査*）

※ＰＴ調査による粟生線沿線地域の設定ゾーンは、参考資料編に示す。

※割合の合計は四捨五入の関係で 100 にならないことがある。

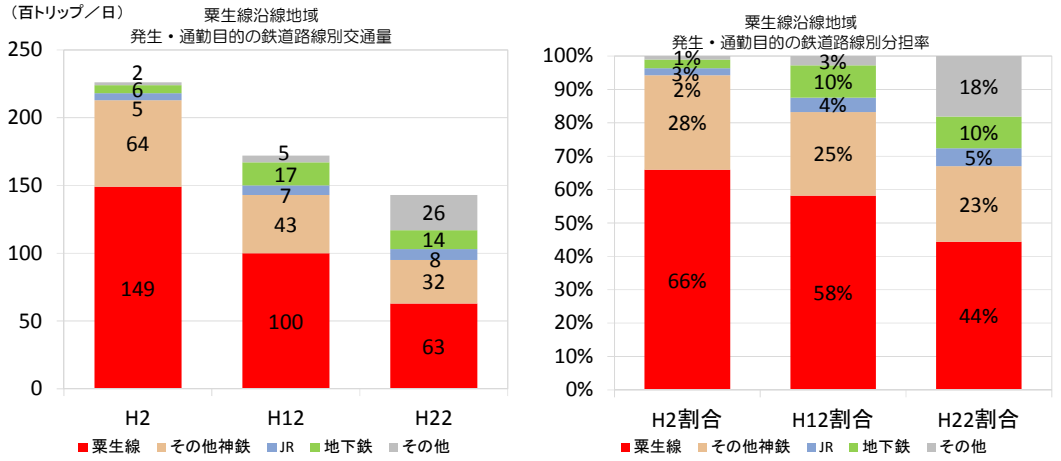


図 2-7　粟生線沿線地域の発生・通勤目的の鉄道利用（㊧交通量・㊨分担率）（出典：ＰＴ調査）

※鉄道路線分担率の「地下鉄」は、神戸市営地下鉄を示す。

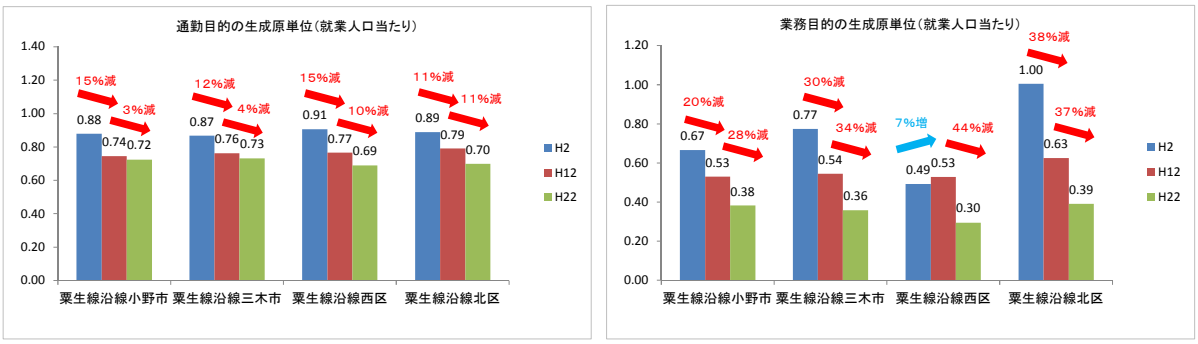


図 2-8　㊧通勤目的の生成原単位（就業人口当たり）㊨業務目的の生成原単位（就業人口当たり）（出典：ＰＴ調査）

（粟生線沿線地域の通学移動）

・就学人口の減少により、通学目的トリップ数が大幅に減少している。

・鉄道利用の割合は横ばいであるが、JR、地下鉄、その他の利用が増えており、粟生線利用は大きく減少している。

・通学目的の生成原単位は減少している。

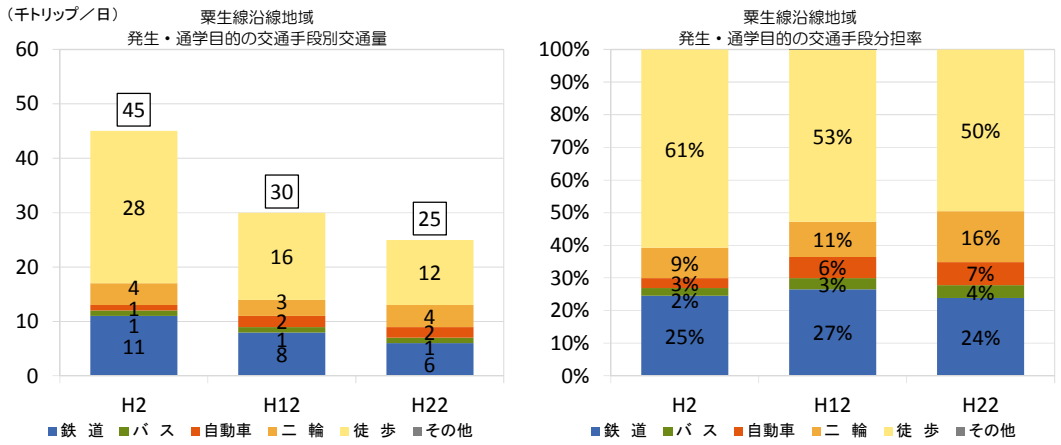


図 2-9　粟生線沿線地域の発生・通学目的の交通手段（㊧交通量・㊨分担率）（出典：ＰＴ調査）

※ＰＴ調査による粟生線沿線地域の設定ゾーンは、参考資料編に示す。

※割合の合計は四捨五入の関係で 100 にならないことがある。

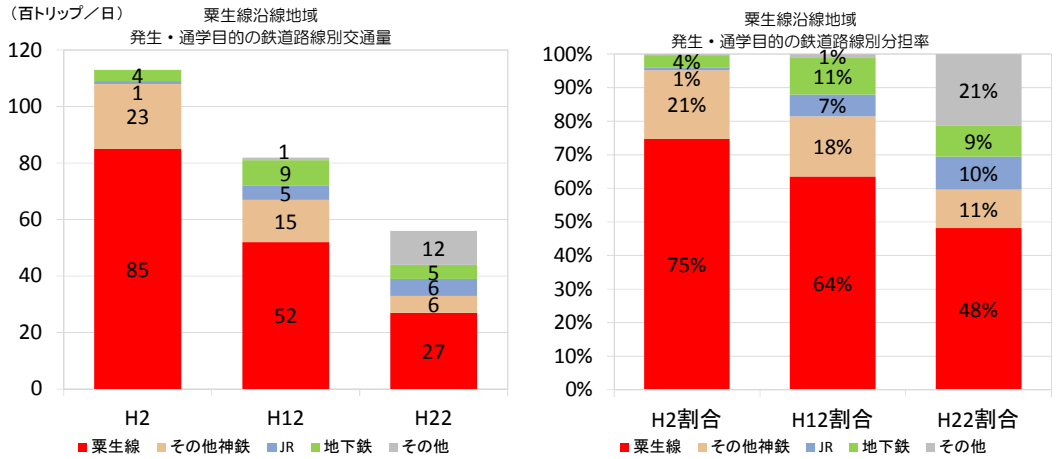


図 2-10　粟生線沿線地域の発生・通学目的の鉄道利用（㊧交通量・㊨分担率）（出典：ＰＴ調査）

※鉄道路線分担率の「地下鉄」は、神戸市営地下鉄を示す。

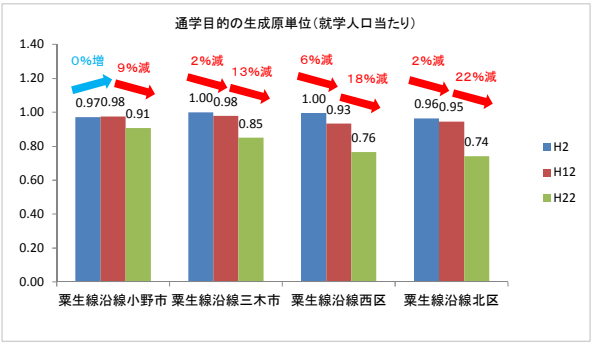


図 2-11　通学目的の生成原単位（就学人口当たり）（出典：ＰＴ調査）

（粟生線沿線地域の自由移動）

・自由目的トリップは大幅に増加しているが、ほぼ全て自動車利用の増加である。

・鉄道利用割合は横ばいであるが、JR、地下鉄、その他の利用が増えており、粟生線利用は大きく減少している。

・自由目的の生成原単位は平成 2 年から平成 12 年に増加しているが、平成 12 年から平成 22 年は減少している。

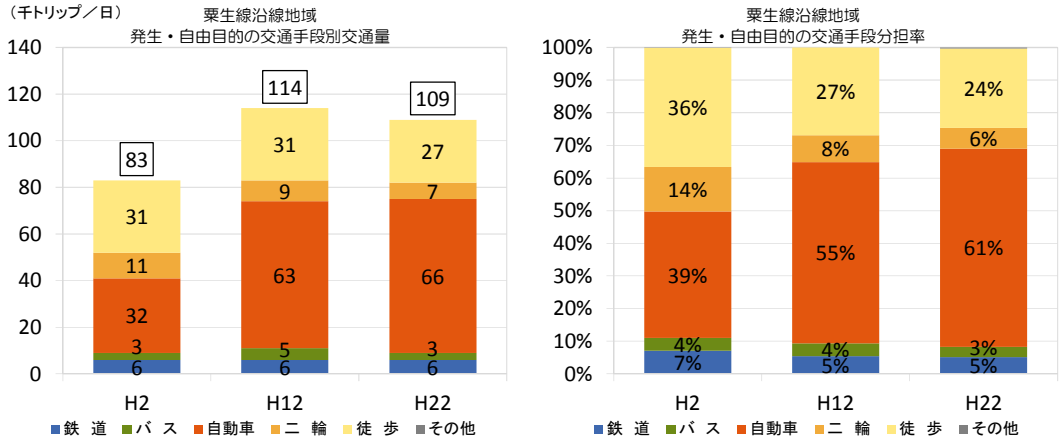


図 2-12　粟生線沿線地域の発生・自由目的の交通手段（㊧交通量・㊨分担率）（出典：ＰＴ調査）

※ＰＴ調査による粟生線沿線地域の設定ゾーンは、参考資料編に示す。

※割合の合計は四捨五入の関係で 100 にならないことがある。

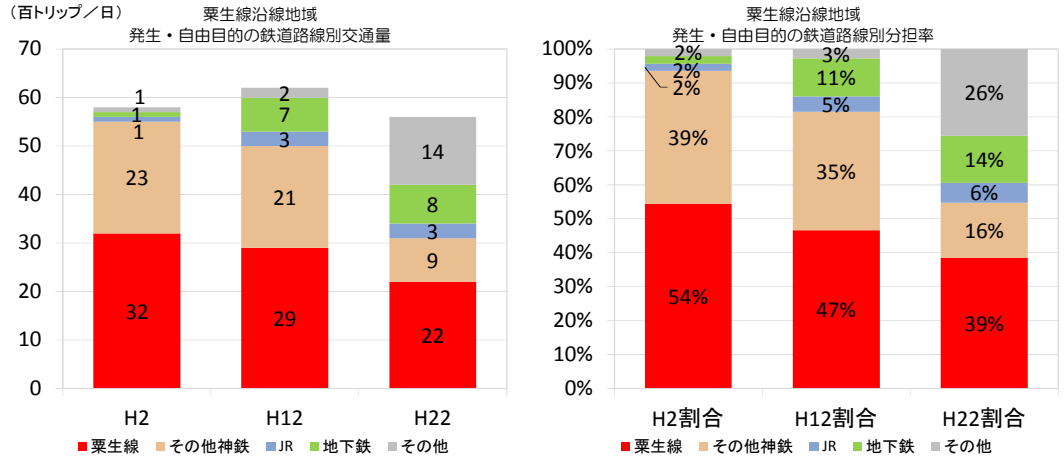


図 2-13　粟生線沿線地域の発生・自由目的の鉄道利用（㊧交通量・㊨分担率）（出典：ＰＴ調査）

※鉄道路線分担率の「地下鉄」は、神戸市営地下鉄を示す。

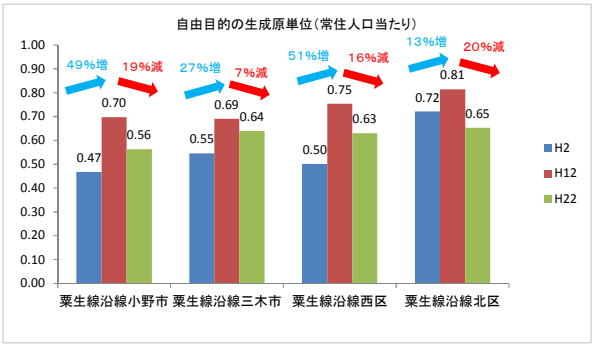


図 2-14　自由目的の生成原単位（常住人口当たり）（出典：ＰＴ調査）

（鉄道の現状）

地域内の鉄道は、前述のとおり神戸電鉄粟生線（鈴蘭台駅～粟生駅）が運行している。また、鈴蘭台駅で神戸電鉄有馬線に、粟生駅で JR 加古川線、北条鉄道にそれぞれ接続している。

粟生線の過去 5 年間（平成 23 年度～平成 27 年度）の実利用者数は下図のとおりである。

県及び沿線市による支援や活性化事業の取組効果もあって、減少傾向は鈍化しているものの、依然、粟生線の減少は続いている。

なお、「実利用者数」とは、神戸電鉄が有する改札機データを解析して把握した、実際に乗降した駅での利用者数（改札通過時における利用者数）である。

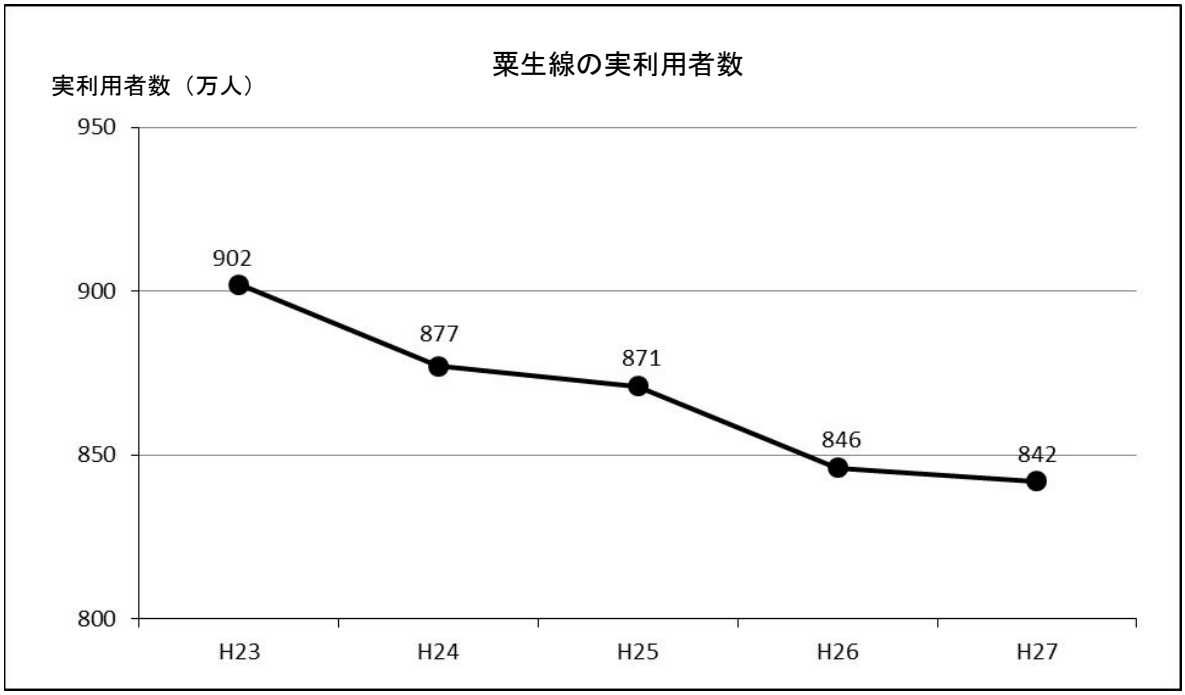


図 2-15　粟生線の実利用者数の変化（出典：神戸電鉄資料）

本計画の前身である「神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画」において用いた「輸送人員」は、国の基準による統一的な算定方法に基づき算定された人数であるものの、この算定方法によると、例えば普通券で粟生線と他線を乗り継ぐ場合、往路は粟生線で 1 人が、復路は他線で 1 人がそれぞれ計上されるため、他線との乗継利用が多い粟生線においては、「実利用者数」との間で大きな差異（約 200 万人／年）が生じていた。

こうした輸送人員の特性を踏まえ、本計画においては、粟生線利用をより実態的に把握することができる「実利用者数」の数値を用いることとする（輸送人員の変化、輸送人員及び実利用者数の違いや駅別乗車人員の変化については、65～68 ページを参照）。

・断面交通量の傾向をみると、鈴蘭台駅～鈴蘭台西口駅の断面交通量が最も多く、粟生駅に近づくにつれて、断面交通量が減少する。

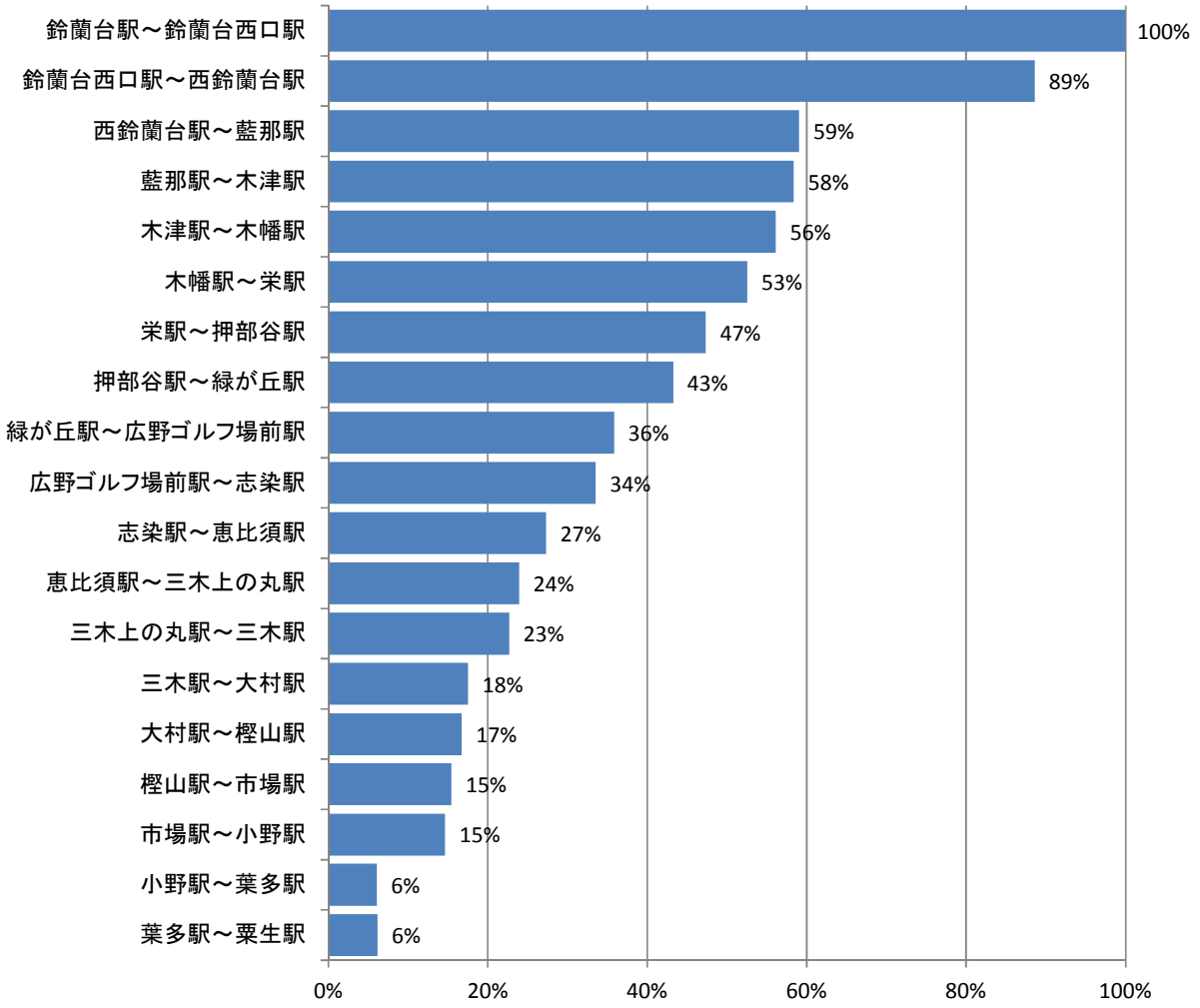


図 2-16　粟生線の断面交通量の傾向（出典：神戸電鉄ビッグデータ（H25 年度））

※鈴蘭台駅～鈴蘭台西口駅を基準（100%）として、粟生線各駅間の断面交通量の割合を示す。

※神戸電鉄ビッグデータは改札機の通過データをもとにカウントしており、神戸電鉄資料の輸送人員データ（国土交通省鉄道輸送統計調査における算定方法に準拠して一定のルールでカウント）とは集計方法が異なる。

（鉄道駅周辺施設）

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

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
神戸市	鈴蘭台西口	－	－	－	－	－
	西鈴蘭台	○	○	○	○	○
	藍那	－	－	－	－	－
	木津	○	－	○	－	－
	木幡	－	○	○	○	○
	栄	－	－	○	○	○
	押部谷	－	◎(*)	○	○	○
三木市	緑が丘	○	－	○	○	○
	広野ゴルフ場前	－	◎(*)	○	－	－
	志染	○	○	○	○	○
	恵比須	○	◎(*)	○	○	○
	三木上の丸	－	－	○	○	－
	三木	－	◎(*)	○	○	○
	大村	－	○(*)	○	○	－
小野市	樫山	○	－	○	○	－
	市場	－	○	○	○	－
	小野	○	◎(*)	○	○	○
	葉多	－	－	○	－	－
	粟生	○	－	○	○(*)	○

※ P&R、駐車場：○は一般駐車場、○(*)はパーク＆ライド*の駐車場を表す。
◎(*)は時間貸に新設又は改良し、鉄道利用者への割引制度を導入したパーク＆ライドの駐車場を表す。

※ バスアクセス：○は路線バス、○(*)はコミュニティバスを表す。

（鉄道とバスの接続状況）

地域内の路線バスは、神姫バス及び神姫ゾーンバスが主に運行している。

また、コミュニティバスは、小野市の「らんらんバス」が運行している。

なお、神姫バスが運行する西脇急行線及び恵比須快速線は、阪神高速 32 号新神戸トンネルを経由する三宮行きの路線であり、粟生線と併走する区間がある。

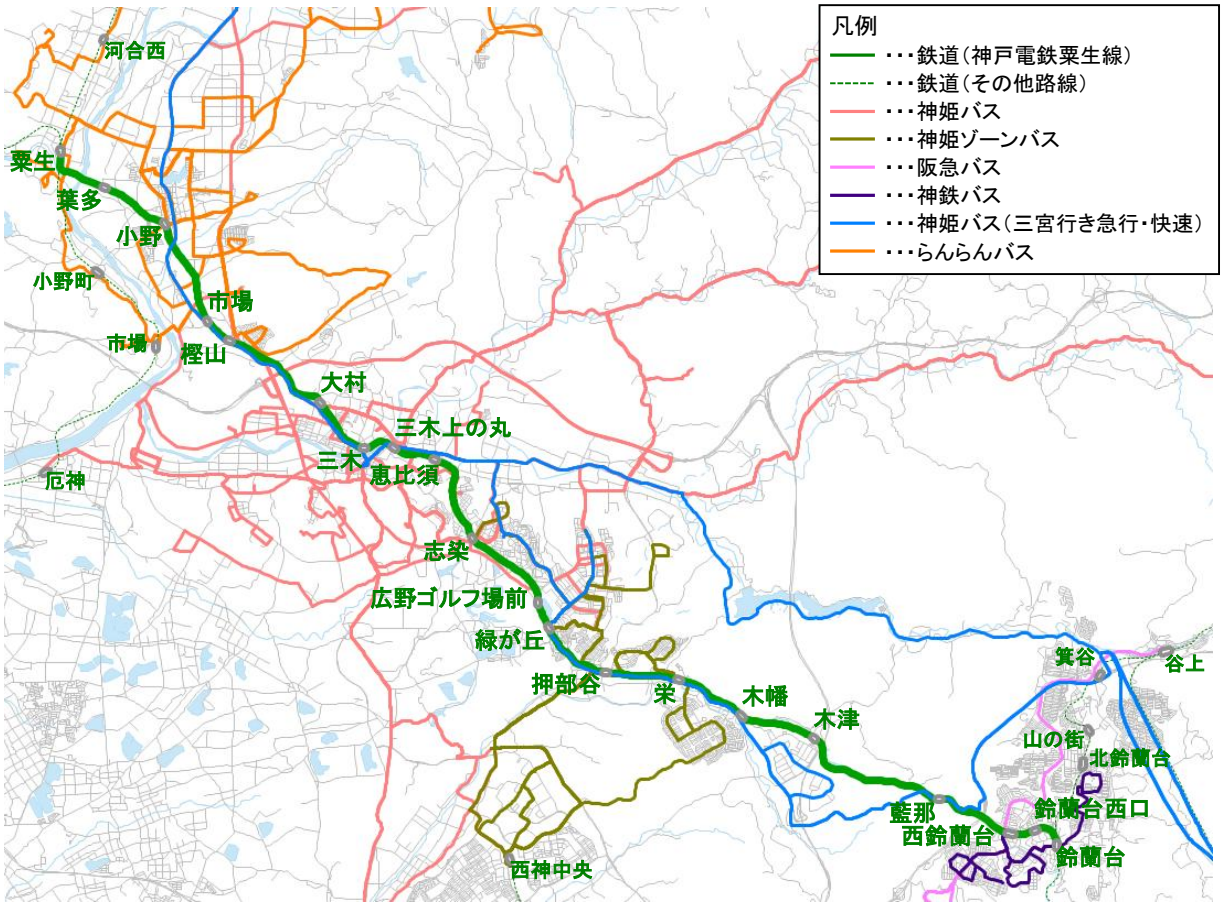


図 2-17　鉄道とバスの路線図

次に、粟生線各駅とバスの接続状況は、下表のとおりである。

表 2-2　神戸電鉄粟生線各駅とバスの接続状況

駅名	バス停名	バスの種類					
		神姫バス	神姫ゾーンバス	らんらんバス	神姫バス(三宮行)	阪急バス	神鉄バス
鈴蘭台西口	－	－	－	－	－	－	－
西鈴蘭台	西鈴蘭台駅前	－	－	－	－	○	○
藍那	－	－	－	－	－	－	－
木津	－	－	－	－	－	－	－
木幡	木幡	○	－	－	○	－	－
栄	栄駅前、栄駅西	○	○	－	○	－	－
押部谷	押部谷駅前	○	○	－	○	－	－
緑が丘	緑が丘駅	○	○	－	○	－	－
広野ゴルフ場前	－	－	－	－	－	－	－
志染	志染駅	－	○	－	－	－	－
恵比須	恵比須駅、エビス	○	○	－	○	－	－
三木上の丸	上の丸	○	○	－	○	－	－
三木	福有橋	○	○	－	○	－	－
大村	大村	○	－	－	－	－	－
樫山	樫山駅前	－	－	○	－	－	－
市場	池尻	○	－	○	－	－	－
小野	電鉄小野駅	○	－	○	－	－	－
葉多	－	－	－	－	－	－	－
粟生	粟生駅前	－	－	○	－	－	－

※駅周辺にバス停があれば「○」とした。

・平日の 5 日間を運行しているバス路線の運行本数をみると、栄駅、緑が丘駅、三木駅、押部谷駅、恵比須駅、西鈴蘭台駅及び三木上の丸駅が多い。
・ピーク時間帯をみると、全ての駅において、午前 7 時台、8 時台の運行本数に比べ、6 時台の運行本数が少ない。

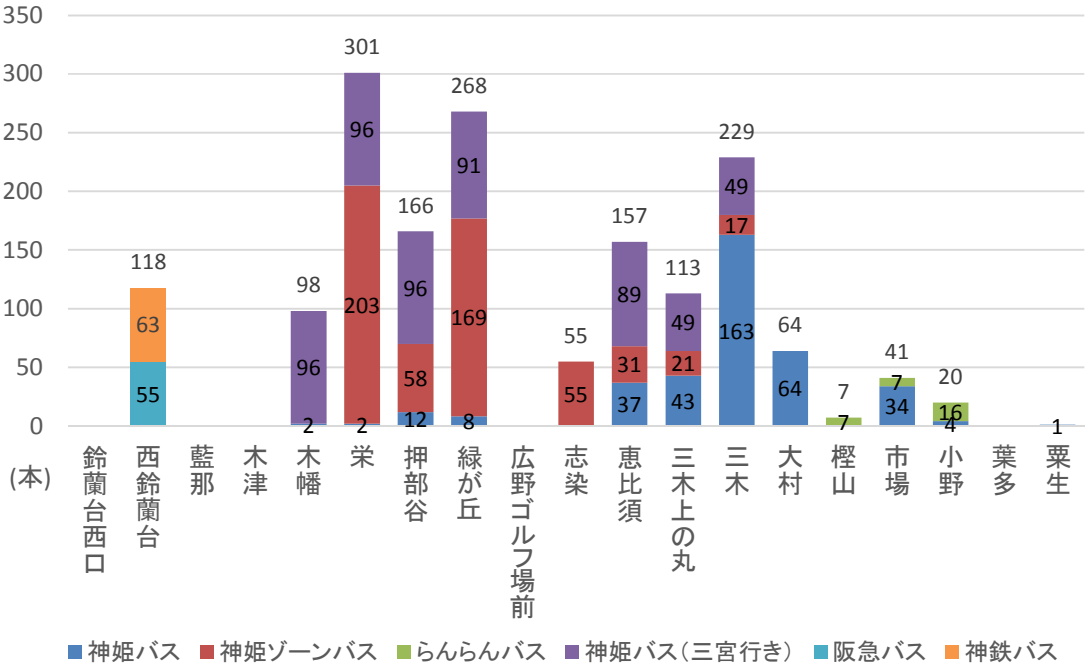


図 2-18　神戸電鉄粟生線各駅の運行本数（平日 1 日計）

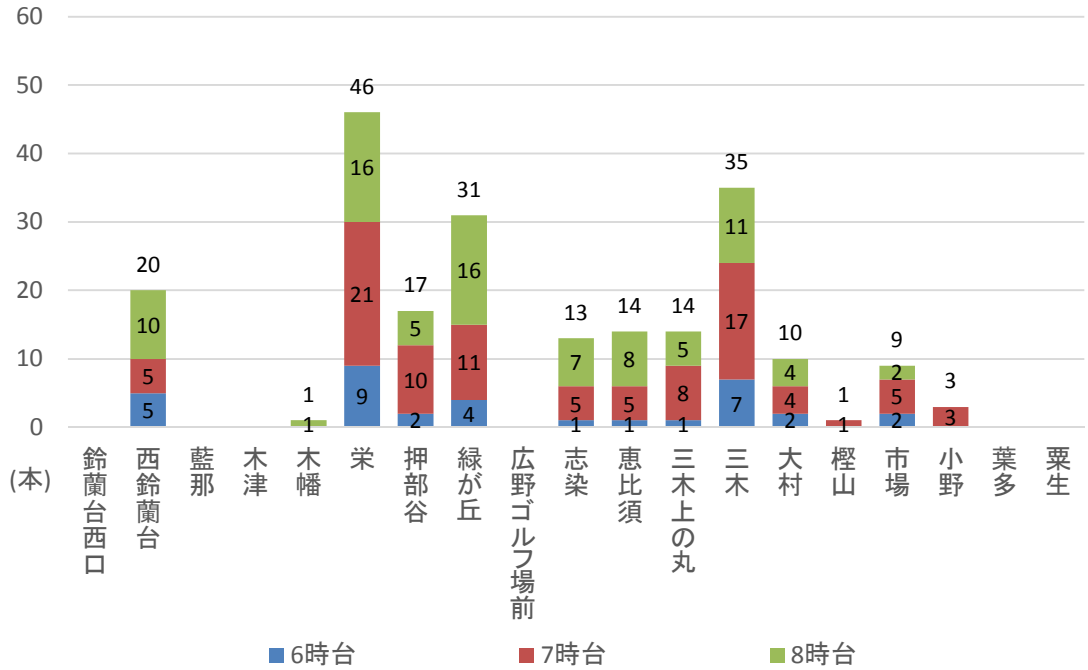


図 2-19　神戸電鉄粟生線各駅の運行本数（平日ピーク）

※ ピーク時間帯は、午前 6 時～8 時台と設定した。
※ 平日月曜～金曜の 5 日間を運行しているバス路線のみを対象とした。
※ ピーク時間帯の運行本数については、三宮行きの神姫バスを対象外とした。

・鉄道到着時刻とバス発車時刻から「駅→バス」の平均待ち時間を算出すると、神戸市域の駅に比べ、三木市域、小野市域の待ち時間が長い。
・ピーク時間帯では、終日平均に比べて待ち時間が短くなる傾向にある。

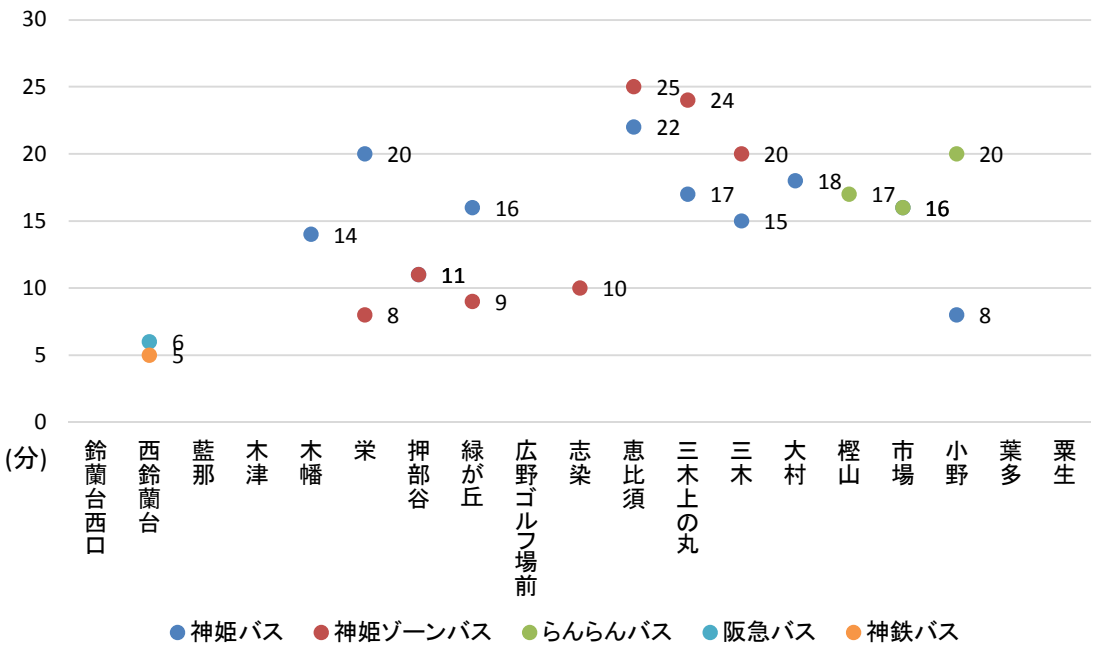


図 2-20　神戸電鉄粟生線各駅の平均待ち時間（駅→バス、終日平均）

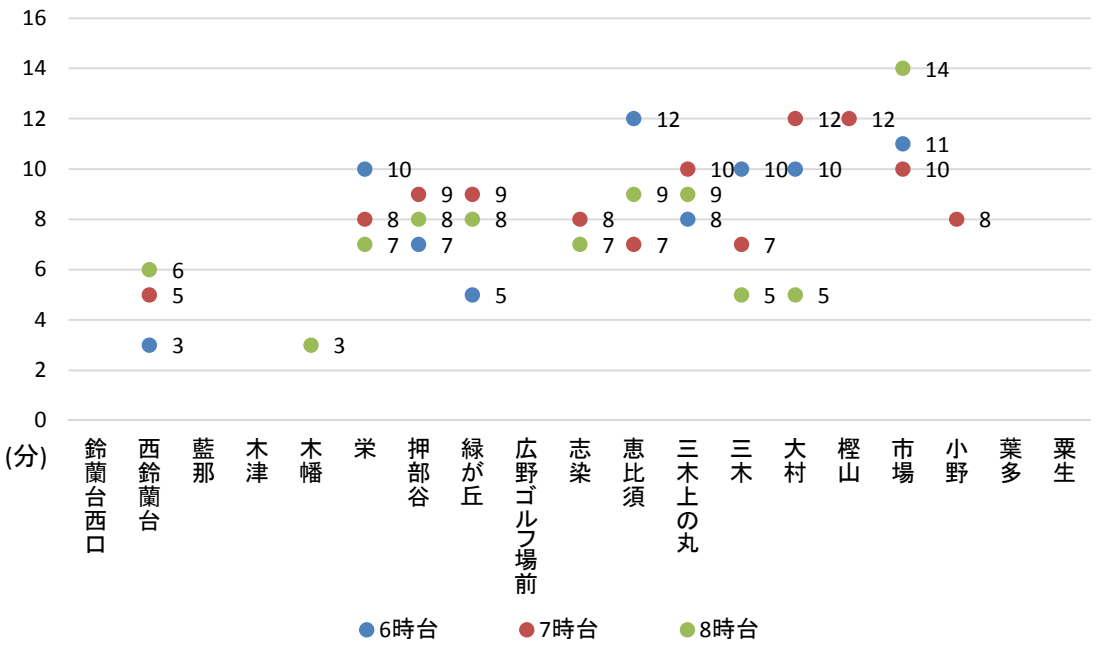


図 2-21　神戸電鉄粟生線各駅の平均待ち時間（駅→バス、平日ピーク）

※ ピーク時間帯は、午前 6 時～8 時台と設定した。
※ 平日月曜～金曜の 5 日間を運行しているバス路線のみを対象とした。
※ 鉄道到着時刻とバス発車時刻の差から 3 分（駅からバス停までの移動時間）を引いた時間を待ち時間として設定した。
※ 粟生線並行路線である三宮行きの神姫バスは対象外とした。

・バス到着時刻と鉄道発車時刻から「バス→駅」の平均待ち時間を算出すると、神戸市域の駅に比べ、三木市域、小野市域の待ち時間が長い。また、「駅→バス」よりも「バス→駅」の方が、待ち時間が短くなる傾向にある。
・ピーク時間帯では、終日平均に比べて待ち時間が短くなる傾向にある。

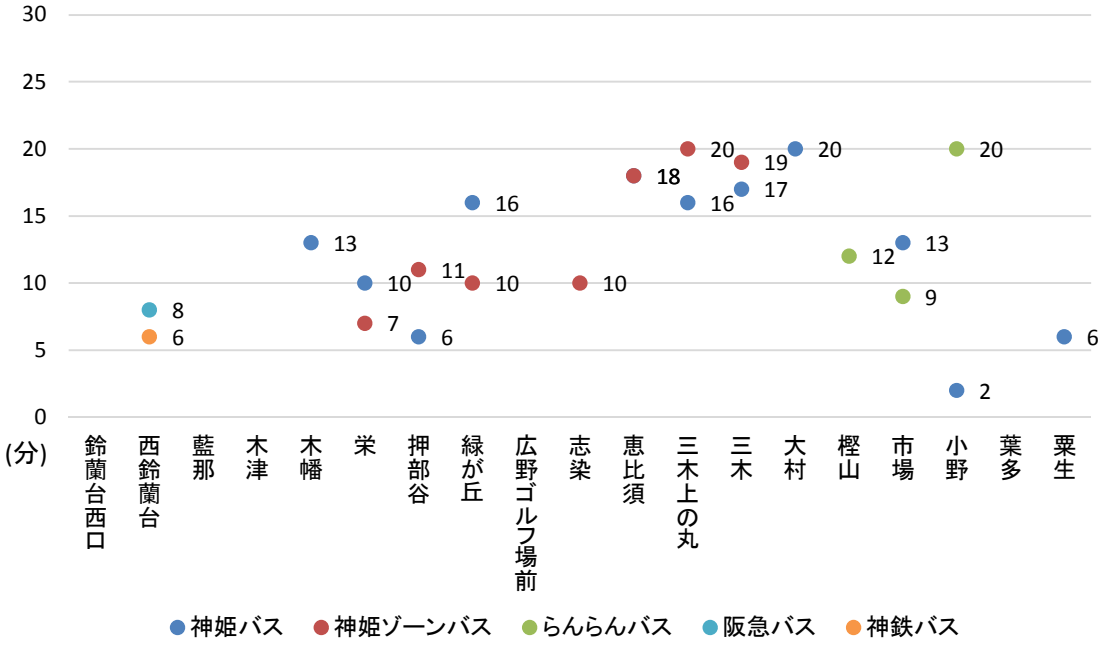


図 2-22　神戸電鉄粟生線各駅の平均待ち時間（バス→駅、終日平均）

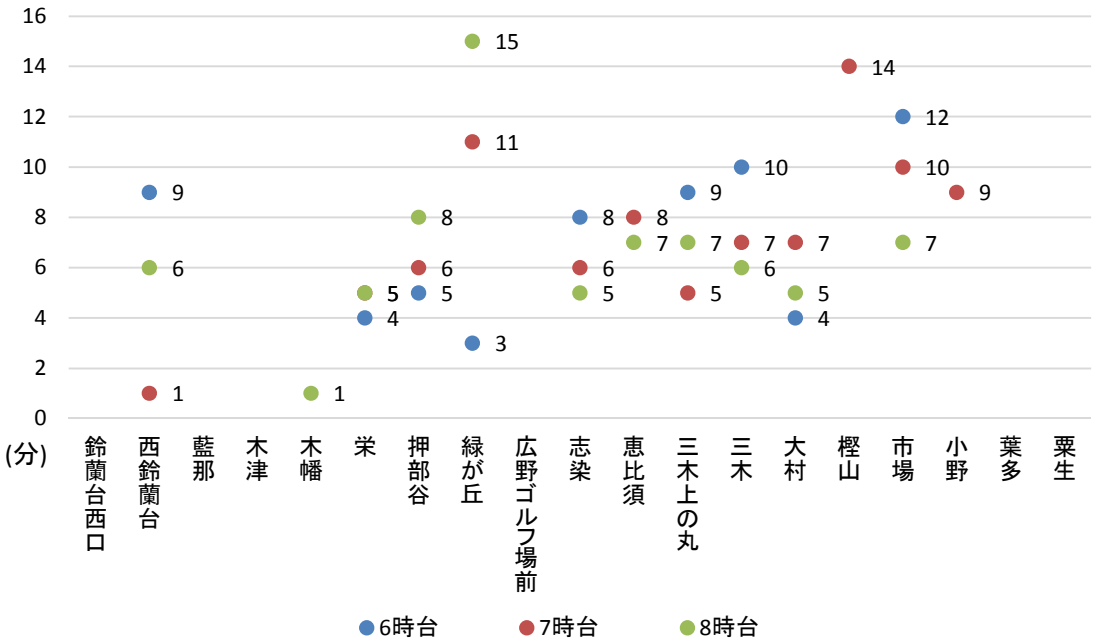


図 2-23　神戸電鉄粟生線各駅の平均待ち時間（バス→駅、平日ピーク）

※ ピーク時間帯は、午前 6 時～8 時台と設定した。
※ 平日月曜～金曜の 5 日間を運行しているバス路線のみを対象とした。
※ バス到着時刻と鉄道発車時刻の差から 3 分（駅からバス停までの移動時間）を引いた時間を待ち時間として設定した。
※ 粟生線並行路線である三宮行きの神姫バスは対象外とした。

・粟生線各駅に接続しているバス停の乗車数（神姫バス・神姫ゾーンバスの IC カードニコパ利用のみ）をみると、緑が丘駅、栄駅の利用が多い。また、志染駅、恵比須駅、三木上の丸駅は増加傾向にある。

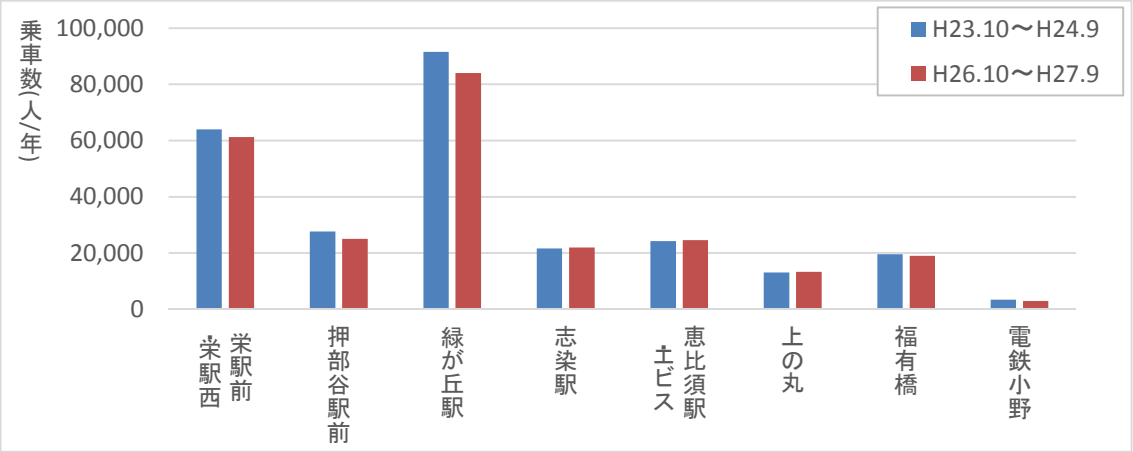


図 2-24　神姫バス・神姫ゾーンバスの乗車数（IC カードニコパ利用）（出典：神姫バス資料）

駅端末交通手段*分担率を次に示す。

・バス利用が多い緑が丘駅、押部谷駅、栄駅、自動車利用が多い粟生駅、市場駅、樫山駅、恵比須駅の利用圏域は、他駅よりも広範囲である可能性が高い。

・徒歩利用が多い葉多駅や大村駅、志染駅、木幡駅以東の利用圏域は、他駅よりも小さい可能性がある。

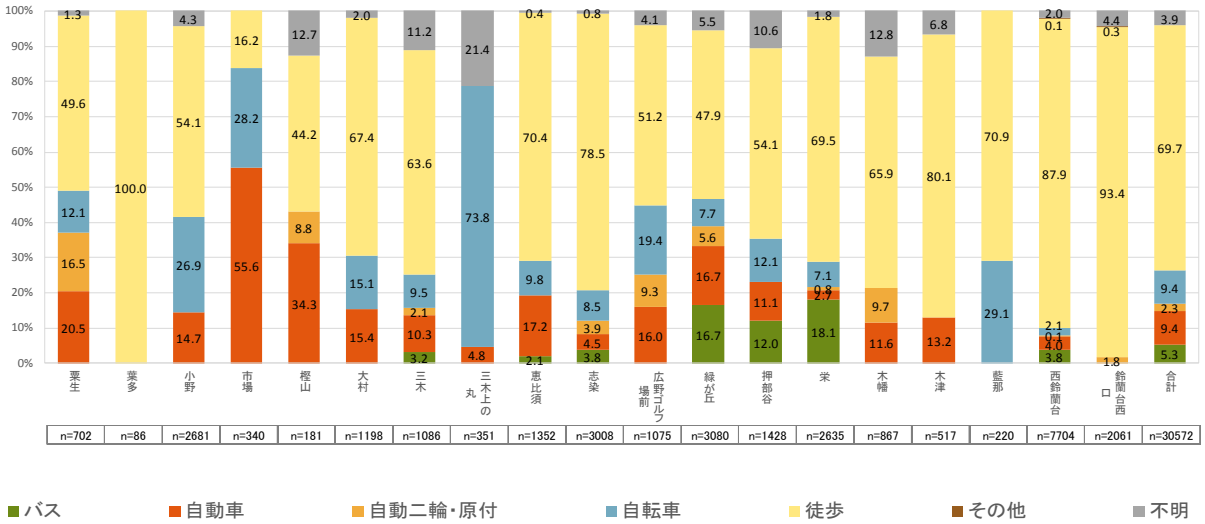


図 2-25　粟生線各駅の駅別端末交通手段分担率（出典：ＰＴ調査（平成 22 年））

※割合の合計は四捨五入の関係で 100 にならないことがある。

３　関連計画の整理

３－１　粟生線沿線市の関連計画

本計画の対象区域を含む神戸市、三木市及び小野市の各市が策定している地域公共交通網形成計画又はそれに準ずる公共交通網計画や、上位計画である総合計画、都市計画マスタープラン、地方創生総合戦略を整理する。

（１）神戸市

１）神戸づくりの指針

市の最高理念である「新・神戸市基本構想」の目標年次である 2025 年（平成 37 年）に向けた、長期的な神戸づくりの方向性を示す指針であり、変化する社会経済情勢のもとにおいても行動基準となるものである。

●指針の観点

1　くらしを守り経済を発展させる
2　ひとを育み新たな豊かさを創造する
3　安全を高め未来につなぐ
4　神戸を支えるまちを形成する
5　「神戸づくり」にともに取り組む
6　「世界の中での神戸」を確立する

２）神戸 2020 ビジョン

急激な人口減少と超高齢社会の本格化、東京一極集中の進行といった喫緊の課題を克服し、地方創生を実現するために策定された「新・神戸市基本構想」や「神戸づくりの指針」を実現するための 2020 年度（平成 32 年度）までの実行計画である。

●テーマ

若者に選ばれるまち＋誰もが活躍するまち

●目標・方針

1　若者に魅力的なしごとづくり
2　若者を惹きつける魅力づくり
3　若い世代の結婚・出産・子育て･教育を優先できる社会システムづくり
4　次世代の将来を約束できる環境づくり
5　安心なくらしづくり
6　地域と地域の連携づくり

３）神戸市都市計画マスタープラン

神戸市基本計画と連携・相互補完し、都市空間づくりにかかわる部門別計画として定められた都市計画マスタープランであり、2025 年度（平成 37 年度）を目標年次としている。

●めざす都市空間

1　災害に強く安全で、誰もが暮らしやすい都市空間

2　活力を創造する都市空間

3　環境と共生する都市空間

4　デザインの視点で磨かれた魅力ある都市空間

４）神戸創生戦略

産官学金労言など多様な市民・事業者等とともに総力を挙げて、他都市のモデルとなるような先進的・先駆的な地方創生に取り組む総合戦略であり、2015 年度（平成 27 年度）から 2019 年度（平成 31 年度）までを計画期間としている。

●全体目標

・年間 12,000 人の出生数を維持

・若者の神戸市への転入を増やし、東京圏への転出超過 年間 2,500 人を解消

●基本目標

1　安定した雇用を創出する

2　新しいひとの流れをつくる

3　若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる

4　時代に合った地域をつくり、安全なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する

５）神戸市総合交通計画

「新・神戸市基本構想」や「神戸市基本計画」と連携・相互補完し、都市交通にかかわる部門別計画として定めた計画であり、平成 37 年を目標年次としている。

●めざす交通環境

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くらしやすいまち、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ます。

●基本方針

1　公共交通中心の交通ネットワークの維持・充実

2　地域のくらしを支える交通環境の形成

3　都心・観光地における魅力的な交通環境の形成

（２）三木市

１）いっしょにつくろう三木物語（三木市総合計画）

市民と行政とが知恵と力をあわせ、日本一美しいまちを実現するために策定された総合計画であり、平成 30 年を目標年次としている。

●将来像

「日本一美しいまち　三木」～人にやさしいスローライフなまちづくり～

●まちづくりの方針

1　愛着とほこりあるまちづくり

2　安全で安心のまちづくり

3　元気で活気のあるまちづくり

２）三木市都市計画マスタープラン

市民だれもがふるさと三木に愛着とほこりを持ち、安全・安心のまちづくりを目指して策定された都市計画マスタープランであり、平成 30 年を目標年次としている。

●将来像

「日本一美しいまち　三木」～人にやさしいスローライフなまちづくり～

●まちづくりの柱

1　ふれあい人間のまち　人と人との心のふれあいを高める

2　いきいき文化のまち　いきいきとした文化を育てる

3　うるおい景観のまち　美しくうるおいのある景観をつくる

4　やすらぎ安心のまち　暮らしの安全と安心を高める

5　にぎわい交流のまち　活発なにぎわい交流と人を元気にする産業をつくる

３）三木市総合戦略

人口減少に歯止めをかけ、将来にわたって活力あるまちづくりを進めるために策定された総合戦略であり、平成 27 年度から平成 31 年度までを計画期間としている。

●目標

くらしの豊かさを実感し、いつまでも住み続けたくなるまち

●体系

1　若者が働きやすい、働きがいのあるしごとを創る

2　若者が魅力を感じるまち・住まいを創る

3　人口減少･高齢社会に対応して生活の質を高める

４）第４次三木市公共交通網計画

公共交通の課題を解決し、住みよいまちづくりを進めていくための公共交通網計画であり、平成 29 年を目標年次としている。

●目標

誰もが移動しやすい公共交通により、住みよいまちづくりをすすめる

●基本方針

１　交通事業者、行政、市民で公共交通を維持する

２　公共交通の利用を促進する

３　公共交通をまちづくりに活かす

（３）小野市

１）夢プラン 2020 おの総合計画

市制施行以来築き上げてきた小野らしさを更に追求しつつ、新たな創造と変革に挑戦し、生涯にわたる市民の幸せと活力ある憧れのまちを実現するために策定された総合計画であり、平成 23 年度から平成 32 年度までを計画期間としている。

●基本理念

人いきいき　まちわくわく　ハートフルシティおの　セカンドステージ

●将来像

１　自立と思いやりの心が広がるまちづくり

２　安全、安心な暮らしを守るまちづくり

３　都市と自然が美しく調和するまちづくり

４　やりがい、賑わいに満ちるまちづくり

５　創造と変革を追及するまちづくり

６　豊かな人材と文化を育むまちづくり

２）小野市都市計画マスタープラン

平成 37 年を目標年次としている。

●基本目標

人いきいき　まちわくわく　ハートフルシティおの　セカンドステージ

●基本方針

1　小野ならではの個性が輝くまちづくり

2　にぎわいと活力を育むまちづくり

3　元気な産業を創出するまちづくり

4　水・緑、歴史、文化資源を活かしたまちづくり

5　安全・安心な暮らしを支えるまちづくり

6　市民の思いを活かしたパートナーシップによるまちづくり

7　広域的な連携によるまちづくり

３）小野市総合戦略

希望あふれ活力あるまちの実現に向けて、地域産業の活性化や子育て支援、観光や地域の交流などに重点をおいた実効性のある総合戦略であり、平成 27 年度から平成 31 年度までを計画期間としている。

●基本理念

新たな価値観の創造と輝く未来への挑戦

●基本目標

1　“希望あるまち”へ　地域産業の活性化と安定したしごとの創出

2　“子どもを生み育てたいまち”へ　将来を担う世代の広がりある未来の創出

3　“選ばれるまち”へ　愛着と魅力の創造によるひとの流れの創出

4　“つながりあるまち”へ　活気ある豊かで温もりある地域の創出

5　“エイジ・ルネサンス　生涯現役のまち”へ　シニア世代が輝ける生きがい・活躍の場の創出

４）小野市地域公共交通網形成計画

自動車に頼らなくても移動しやすい公共交通体系の構築を図る地域公共交通網形成計画であり、平成 33 年を目標年次としている。

●基本理念

みんなでつくる「つながりあるまち」～生活と交流を支える公共交通ネットワークの構築～

●基本方針

1　誰もが利用しやすい市民の暮らしを支える公共交通体系の構築
2　にぎわいあるまちを創出する公共交通ネットワークの構築
3　各公共交通の適切な役割分担による連携強化
4　自動車から公共交通への転換を図る交通体系の実現

３－２　粟生線沿線地域の関連計画

（１）神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画（平成 25 年度～平成 28 年度）

神戸電鉄粟生線の維持・存続に向け、神戸市、三木市、小野市、神戸電鉄株式会社、住民、国、兵庫県等の関係者が主体となって粟生線活性化に取り組むための計画であり、平成 28 年度を目標年次としている。

なお、連携計画における取組効果の評価については、次章に詳述する。

●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

1　他の交通機関に対する競争力の向上
2　駅勢圏（駅の集約範囲）の拡大
3　定期利用者と交流人口の拡大
4　公共交通優先利用行動の喚起
5　安全で安定した鉄道輸送サービスの確保
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
7　駅を中心としたまちづくりの推進

４　連携計画における取組効果の検証

４－１　取組方針別の取組効果の検証

神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画の期間中（平成 25 年度～平成 28 年度）に実施した利用促進策について、取組方針別に、各取組の効果、本計画での継続性を検証し、課題点を整理する。

なお、連携計画の理念は「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」であり、公共交通のうち鉄道（神戸電鉄粟生線）に特化した計画であることに留意する必要がある。

＜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

（取組の評価）

（１）企画きっぷによる割引制度の導入は、利用者数増加には寄与していると考えられるが、収支改善には寄与しておらず、今後の継続的な導入については効果を検証しながら進めていく必要がある。

（２）ダイヤの見直しは利用実態に合わせて実施しており、速達性の向上も図られた。

（３）社員教育の実施やマナー向上の取組、座席シート、トイレ等の整備により、一定の快適性の向上が図られた。

（取組の継続性）

（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、料金施策や輸送実態に応じた適正な運行形態は、継続的な実施が必要である。

（２）接客サービスや車内環境の向上は本計画の対象となる取組ではないが、粟生線利用者の満足度の向上のため継続的に実施する必要がある。ただし、駅やバス停等の交通結節点*の強化につながる整備・修繕は、本計画に取り入れる。

＜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

（取組の評価）

（１）パーク＆ライド駐車場の利用者数は増加傾向にあり、自動車による駅へのアクセスの向上や自動車から公共交通利用への転換に寄与していると評価される。

（２）駅への新規アクセスバスや社会実験バスの運行により、路線バスによる駅へのアクセス性の向上について一定の取組を図ったが、鉄道とバスの乗継情報の提供や、鉄道とバスが連動したダイヤ調整の実施には至っていない。

（３）地域と連携したイベントの実施など、地域住民団体との取組を進めたものの、駅の空きスペースを活かした活性化策は実施できておらず、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。

（取組の継続性）

（１）パーク＆ライド駐車場の施設整備効果を最大限に活用するため、本計画においても適切なＰＲを進め、利用者数の増加につなげることが必要である。

（２）鉄道とバス（アクセスバス路線、並行在来バス路線）のダイヤ調整や鉄道及びバス運行情報の発信等により、鉄道とバスの乗継ぎの利便性を強化し、地域公共交通網を充実させる必要がある。

＜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

（取組の評価）

（１）粟生線の積極的な通勤利用の働きかけとして、「粟生線通勤 Come Back 補助制度」を導入し、一定の交通手段の転換が図られた。

（２）小中学校等への粟生線利用の働きかけとして、小学校の校外学習のサポートやイベントの合同実施など、一定の取組を図った。

（３）鉄道イベントの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、積極的な取組を図った。

（４）携帯時刻表の作成・配布、観光マップの駅での配布は実施に至っていない。

（取組の継続性）

（１）「粟生線通勤 Come Back 補助制度」による交通手段の転換は一定図られ、当初の目的を達成したことから制度を廃止するが、引き続き、自動車通勤からの転換促進に向けた効果的な取組を進めることが必要である。

（２）小中学校の校外学習や、沿線市の既存イベントとの連携を継続・強化し、更なる地域公共交通の利用促進が必要である。

（３）観光資源の魅力的な活用については、イベントのみでなく恒常的に実施することが必要であり、観光資源の発掘、魅力の向上のみでなく、駅と観光資源･観光拠点を結ぶバスルートの整備等による公共交通のアクセス性を向上させる必要がある。

＜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

（取組の評価）

（１）住民や学校等へのモビリティ・マネジメント*は、セミナーや出前授業、意見交換会の実施など、積極的な取組を図ったが、転入者に対するモビリティ･マネジメントは実施に至っていない。

（２）自治体職員等への粟生線利用の働きかけは、出勤時や出張時の積極的な活用について一定の取組を図った。

（取組の継続性）

（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（転入者を含む。）などに対する繰り返しの取組が必要である。

（２）自治体職員の通勤・出張時の公共交通利用の徹底が必要である。

＜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

（取組の評価）

（１）国庫補助制度を活用しながら効果的な鉄道施設の更新を行い、安全な輸送サービスを確保した。

（２）住民に対するモビリティ･マネジメントを通して利用者ニーズを把握し、利用促進に向けた適切な対応を図った。

（取組の継続性）

（１）引き続き、安全で安定した輸送サービスの確保が必要である。

＜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

（取組の評価）

（１）「粟生線サポーターズくらぶ」の活動をサポートし、積極的な利用促進活動の推進を図っており、会員数の増加には至っていないものの、会員による自主的な活動は増加している。

（２）神戸電鉄粟生線利用促進活動補助金を創設し、沿線住民の主体的な取組をサポートしている。毎年、一定数の利用があり、公共交通利用への関心を高めるとともに、利用者増加に対する取組の裾野拡大に寄与している。

（３）ボランティア駅長等による無人駅の活性化やフレンドショップの設置については実施に至っていない。

（取組の継続性）

（１）サポーターズくらぶなど、住民の自主的・主体的な組織・団体の具体的な取組のサポートにより、積極的な利用促進活動の推進が必要である。

（２）地域公共交通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、鉄道・バスの安定的な運行継続には利用者数を増やしていくことが重要であることを地域住民に適切に伝えるとともに、地域自らによる公共交通の利用促進に向けた取組への働きかけが必要である。

＜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

（取組の評価）

（１）木津駅を最寄りとする神戸複合産業団地において継続的に企業の誘致を行い、平成 25 年度から平成 27 年度までの 3 年間で従業員数は約 1,000 人、木津駅の乗車人員は約 150 人／日（年間輸送人員：約 10 万人相当）増加している。

（２）駅周辺への都市機能の集積やサービス施設等の誘致に繋がる取組として、平成 25 年 3 月に鈴蘭台駅前再開発事業の事業計画を決定し、平成 27 年 3 月より工事を開始している。

（３）駅周辺の商店街のイベントとの連携を図ったが、駅周辺の店舗とのタイアップ等の恒常的な取組には至っていない。

（取組の継続性）

（１）引き続き、住宅・企業の立地を推進するとともに、駅と既存施設や住宅地・事業用地を結ぶ公共交通網を充実させる必要がある。

（２）駅周辺のイベント等による駅周辺のにぎわい創出は継続的に実施し、更に、駅周辺の再開発や駅前空間の活用など、恒常的な取組による交通結節点でのにぎわい創出が必要である。

４－２　具体的な取組効果の検証

連携計画の期間中に実施・検討した利用促進策の各事業の具体的な取組について、取組の効果、継続性の評価を次頁以降に一覧で示す。

事業の継続性については、次の観点から、今後も継続して実施する取組を「○」、今後は実施しない取組を「×」としてそれぞれ評価した。

・取組実施の有無

連携計画の期間中に実施したかどうかを確認し、実施しなかった取組については、その理由（取組実施の必要性が低下したため、採算性の確保が困難であったため等）を評価

・効果の有無

実施した取組について、定量的・定性的な効果を評価し、各方針・目標に対する一定の効果の有無を評価

・今後の実施可否

上記の２点に加え、今後も一定の実施効果が得られるか、採算性が確保できるか等の観点から、今後の実施の可否を判断

これまでの利用促進施策の取組効果一覧表（１／４）　　平成２５年度～平成２８年度

事業の継続性　　○：今後も継続して実施する　×：今後は実施しない

事業方針・課題・目標	実施・検討	具体的な事業の取組	評価内容	事業評価 実績 H25	H26	H27	H28	施策の評価	継続性	
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	事業①　企画きっぷの充実と効果的なＰＲ活動									
	実施する事業	沿線内外の施設と連携した企画きっぷ等の充実	粟生線家族おでかけきっぷの発売 ※H25は4～12月、H28は4～9月の集計分	1,791枚	2,608枚	2,886枚	1,412枚	一定の発売実績を計上	○	
	実施する事業	沿線のイベントと連携した企画きっぷの充実	神鉄おもてなしきっぷの発売 ※H28は4～9月の集計分	5,067枚	1,238枚	2,265枚	2,058枚	一定の発売実績を計上	○	
	実施する事業	自治体広報誌や新聞折り込み等を活用し、沿線内外に効果的にＰＲ	自治体広報紙への掲載や新聞折り込み、利用促進パンフレット等を活用したＰＲの実施	・市立公民館等の公共施設への掲出によるＰＲを実施 ・新聞折り込みによるPRは実施せず				広範・タイムリーな情報提供	○	
	実施する事業	販売方法の充実・多様化	フレンドショップの設置	新規では設置せず				販売体制の拡大は図れず	×	企画乗車券自動販売機の活用により対応
	事業②　割引制度等の充実									
	実施する事業	割引制度等の充実	シニアパスの発売 ※H25は4～12月の集計分、H27～発売中止	3,859枚	5,989枚	－	－	減収減益となっている	×	採算性の確保が困難なため中止
	実施する事業	割引制度等の充実	三木市神戸電鉄福祉パスの発売 ※H25は4～12月、H28は4～9月の集計分	1,325枚	6,776枚	－	2,655枚	高齢者層の利用増加に寄与	○	
	実施する事業	割引制度等の充実	神鉄シーパスワンの発売 ※H28は4～9月の集計分	－	－	26,233枚	22,085枚	高齢者層の利用増加に寄与	○	
	事業③　ダイヤの改善・運行本数見直し等の運行改善									
	検討する事業	優等列車運行による速達性向上の検討	速達性向上の検討	○H26.6.28改正 ・平日午前6時台の上り急行列車2本を快速列車に変更し、所要時間を短縮。午前6時台の小野発上り4本のうち3本において、新開地までの所要時間が4～5分短縮 ・平日・土休日の準急列車の運転本数を増加（平日：18本、土休日：13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の向上による利便性の向上	×	輸送実態に応じた適正な運行形態の検討に集約
	検討する事業	短編成化等、輸送実態に応じた適正な運行形態の検討	適正な運行形態の検討	○H26.6.28改正 平日・土休日の志染⇔粟生について、昼間時間帯の1時間間隔運行・夜間時間帯の30分間隔運行を前倒し ○H28.5.21改正 平日午前5時台の鈴蘭台⇔小野、他社局鉄道と接続していない小野⇔粟生を減便				利用実態に合った車両運用による保有コストの削減	○	
	事業④　接客サービスの向上									
	実施する事業	利用満足度を高めるための社員教育の実施	ＣＳ（顧客満足度）をテーマにした集合教育や、接客・接遇対応の個別フォローアップ教育	定期的に実施				社員教育による快適性の向上	○	
	実施する事業	ご利用・ご乗車マナーの向上啓発	沿線の高校生よりマナー啓発ポスター・放送の募集	放送を実施（小野高校放送部）				沿線高校生による地域参画意識の向上による駅・車内環境の向上	○	
	事業⑤　快適な駅・車内空間づくり									
	実施する事業	快適な車内環境の創出	クリスマス列車等の継続実施	実施	実施	実施		車内環境の改善による快適性の向上	○	
	検討する事業	快適性向上のための駅施設・車内空間の改善	トイレや待合所、キャラクターシートの活用	・キャラクターシートは前計画で整備したものを継続利用 ・トイレは志染駅前に市民トイレを建設中 H28年11月供用開始（三木市）				車内環境、駅待合環境の改善による快適性の向上	○	
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	事業①　駅停車エリア、駐車場、駐輪場の整備および駅情報・運行情報等の発信									
	実施する事業	パーク＆ライド用駅前駐車場の活用	駅前パーク＆ライド用駅前駐車場の利用台数 ※H25は4～12月、H28は4～9月の集計分					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	○	
			・小野	1,803台	3,878台	3,950台	1,946台			
			・小野第２	888台	2,420台	2,859台	1,394台			
			・三木	2,864台	6,146台	6,974台	3,035台			
			・恵比須	6,085台	11,316台	11,803台	6,242台			
			・広野ゴルフ場前	1,160台	3,036台	3,150台	1,603台			
			・押部谷	1,278台	2,252台	2,499台	1,251台			
	実施する事業	駐輪施設の活用	駐輪施設の整備	H26に志染駅駐輪場を整備、60台/日程度の利用（三木市）				自転車による駅へのアクセス性の向上に寄与	○	
	実施する事業	到着時刻の表示された神鉄運行時刻表の作成	到着時刻の表示された神鉄運行時刻表の作成	神戸電鉄のHP上で掲出				きめ細かな時刻表の情報提供による利便性の向上	○	
	実施する事業	インターネット等を使用した乗り継ぎ情報等の提供サービス	インターネット等での乗り継ぎ情報等の提供	実施に至らず				必要性の低下により実施せず	×	既存情報を活用
	事業②　バスとの効果的な接続									
	実施する事業	駅でのバス停案内およびバス時刻表の掲示	駅でのバス停案内や時刻表の掲示	実施に至らず				必要性の低下により実施せず	×	既存情報を活用
	実施する事業	電車到着時刻と整合を図るバスのダイヤの調整	電車到着時刻と整合を図るバスのダイヤの調整の検討	実施に至らず				協議の上、調整が必要	○	
	検討する事業	駅へのアクセスバスの検討 （路線の新設、既設路線の再編等）	駅へのアクセスバスの検討	・木津駅から神戸複合産業団地への社会実験バスの運行（H28）				バスによる駅へのアクセス性の向上に寄与	○	
	検討する事業	鉄道と並行在来バス路線との役割分担調整	鉄道と並行在来バス路線の役割分担調整の検討	実施に至らず				協議の上、調整が必要	○	
	事業③　駅前の特色あるイベントの開催									
	実施する事業	既存の駅前イベントのＰＲ	粟生駅「高校生カフェ」の実施		800名			地域住民団体や沿線大学・高校生による手づくりイベントを通じて活性化への参画意識の向上に寄与	○	
	検討する事業	新たな駅前イベントの企画・検討	・三木へくるまルシェ　（神鉄三木駅）		5,000名					
			・緑が丘日曜マルシェさん市		4,500名	実施				
	事業④　駅の空きスペースの活用									
	検討する事業	駅の空きスペースを活かした活性化策の展開	駅の空スペース有効活用事業実施の検討	実施に至らず				実施に至らず	○	

これまでの利用促進施策の取組効果一覧表（２／４）　　平成２５年度～平成２８年度

事業の継続性　　○：今後も継続して実施する　×：今後は実施しない

事業方針・課題・目標	事業評価									
	実施・検討	具体的な事業の取組	評価内容	実績				施策の評価	継続性	
				H25	H26	H27	H28			
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									
	実施する事業	各種定期券の設定（粟生線通勤Come Back 補助制度）	粟生線通勤カムバック補助金の導入（申込者数）	35人	7人	0人	0人	一定の交通手段転換に寄与し、当初の目的を達成	×	制度導入時の目的を達成したため廃止 （H27以降、制度利用者なし）
		携帯時刻表の作成・配布によるＰＲ	携帯できる時刻表の作成・配布	実施に至らず				必要性の低下により実施せず	×	既存情報を活用
目標） 定期利用者の増加と新規利用者の開拓	事業②　小・中学校等への粟生線利用の推進と支援									
	実施する事業	小中学生の校外学習等の企画・実施サポート 小学生、園児を対象とした鉄道に親しむ体験・参画企画の実施	・農業体験学習（国営明石海峡公園）参加者	95名				学校行事での新規利用の開拓促進、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	○	
			・三木山森林公園校外学習体験参加者	256名	80名					
			・七夕駅装飾参加者	1,400名	2,400名					
		小中学生の校外学習等を推奨するための補助制度の構築	小中学生の校外学習等の補助制度利用件数・人数	45件 4,280名	55件 4,771名	63件 5,458人	26件 2,496人			
		ギャラリートレイン等の拡充	特別仕様列車の運行	H25　ハッピートレイン＆らんらんバスで行く！おの恋ハッピークリスマス						
				H26　ミュージアムトレイン みんなでハロウィン電車						
				電車にクリスマス装飾しよう						
				2日間限定のハッピートレインカフェ						
				H27　メッセージトレイン 星に願いを☆星空列車 クリスマス列車装飾会						
				電車に乗ってハッピークリスマス						
				みんなでハロウィン電車2015						
	事業③　地域間の各イベントとの連携強化									
	実施する事業	沿線地域イベントと連携した利用啓発・利用促進活動の実施	・沿線イベント	H26　山田綿まつり				沿線各所の地域イベントの連携により、粟生線に対する地域住民の関心、親近感の向上に寄与	○	
				H27　三木金物まつり						
			・粟生線乗ろうDAY!プログラム	H25　神戸港と船の歴史探検 三木金物まつりで謎解きまちめぐり おやじJAZZトレインの運行						
				ハッピートレイン＆らんらんバスで行く！おの恋ハッピークリスマス						
				しんちゃん＆てつくんからの贈り物 おの恋＆みっきぃバル						
				H26　貸切列車・貸切バスで行く！親子の旅						
				ミステリートレイン						
				三木平井山お・も・て・な・しウォーク謎解きまちめぐり						
				ちょっと遅めの・・・納涼怪談列車						
				みんなでハロウィン電車						
				サイクルトレイン＆サイクリング播磨 中央自転車道スタンプラリー						
				神鉄トレインフェスティバル						
				電車にクリスマス装飾しよう！						
				電車でハッピークリスマス 平井山秀吉本陣跡ウォーク謎解きまちめぐり						
				粟生駅　「高校生カフェ」						
				三木の祭り屋台大集合 2日間限定のハッピートレインカフェ						
				第2回みきマルシェ						
				メッセージトレイン						
				第10回小野陣屋まつり						
				H27　星に願いを☆星空列車 みき元気マルシェ						
				神鉄トレインフェスティバル						
				クリスマス列車装飾会						
				電車に乗ってハッピークリスマス 粟生線に乗ってビアガー電						
				みんなでハロウィン電車2015						
				緑が丘日曜マルシェさんさん市						
				第11回 小野陣屋まつり H28　緑が丘日曜マルシェさんさん市						
		神鉄ハイキングのＰＲ拡大	神鉄ハイキングのＰＲ	ＰＲ実施				情報提供による利便性の向上	○	
		他の沿線地域活性化協議会イベントとの共催	加古川線等利用促進・沿線地域活性化協議会で開催している各種イベントとの連携・共催	実施（粟生線乗ろうDAY!プログラム）				加古川線との連携による利用促進活動範囲の拡大	○	
		粟生線を利用したイベント参加者への特典付与	サポーターズくらぶ会員向けの参加指定イベント設定・ノベルティ配布等の特典の有無	粟生線乗ろうDAY!プログラムとして実施				サポーターズくらぶ会員にイベント参加による特典を設けることで、利用促進に寄与	○	
	検討する事業	スポーツイベントとの連携	スポーツイベントと連携した割引乗車券発売	実施に至らず				採算性の確保が困難なため実施に至らず	○	
	事業④　沿線地域における観光資源の魅力的な活用									
	実施する事業	新たな観光資源・観光拠点の整備、開発	鉄道を利用した旅客誘致企画の実施	H25　おの恋＆みっきぃバル H26　駅近グルメスタンプラリー				来場者の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	○	
		沿線の施設や観光情報の積極的な情報発信・充実	沿線の施設や観光地の情報のＰＲ	「粟生線ブログ駅長」による協議会ＨＰでのＰＲ				観光客への情報提供による利便性の向上	○	
		観光マップの駅等での配布	観光マップの駅等での配布	実施に至らず				実施に至らず	○	

これまでの利用促進施策の取組効果一覧表（３／４）　　平成２５年度～平成２８年度

事業の継続性　　○：今後も継続して実施する　×：今後は実施しない

事業方針・課題・目標	事業評価									
	実施・検討	具体的な事業の取組	評価内容	実績 H25	実績 H26	実績 H27	実績 H28	施策の評価	継続性	
	事業⑤　魅力的な車窓からの景観づくり									
	実施する事業	沿線での植樹・植栽等の推進による粟生線のフラワーライン化	駅周辺での植栽美化活動	H26　粟生線サポーターズくらぶ会員による駅前清掃活動2回				車窓からの景観向上による乗車環境の快適性の向上	○	
		車窓からのフォトコンテストの実施	車窓からのフォトコンテスト	・コンテストは実施せず ・協議会HP内の「しんちゃんギャラリー」のコーナーで写真等の投稿ページを設置				利用者からの公募企画による参画意識の向上	○	
	事業⑥　鉄道に関するイベントの開催									
	実施する事業	神鉄トレインフェスティバルの拡大実施	神鉄トレインフェスティバル参加者		2,302名	3,315名	2,622名	来場者数の増加に伴う鉄道利用の増加	○	
		ミステリートレインの拡大実施	ミステリートレインの参加者		168名	159名	160名	地域参加企画による参画意識の向上	○	
		ラッピング列車を活用した沿線の魅力・特色を発信するイベント列車の運行	３－②特別仕様列車の運行参照	－				－	－	
	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									
	実施する事業	おでかけガイドの充実	おでかけガイドの配布	沿線の飲食店の割引券と乗車券がセットになった「おもてなしきっぷ」に移行				来場者数の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	○	
		神戸電鉄粟生線活性化協議会ホームページリニューアルによる沿線情報、イベント情報、観光資源情報等の充実	粟生線ブログ駅長の運営	粟生線サポーターズくらぶの会員が沿線のお店やスポットを紹介（H26～） 約2～3件/日ペースで新しい記事を掲載				タイムリーな情報発信手段として有効に活用	○	
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	事業①　企業や学校、転入者等に対するモビィリティ・マネジメント等の実施									
	実施する事業	沿線住民や企業等に対する鉄道利用への協力要請	・住民に対するモビリティ・マネジメント	H26　粟生線活性化セミナー（全5回11会場、参加者290名）				沿線住民や沿線企業・学校の利用実態の把握と利用行動を考える契機の提供、利用行動の定着の働きかけに活用	○	
			・学校に対するモビリティ・マネジメント	H26　学校での出前授業（参加者440名） H27　学校関係者との意見交換会（参加者30名）						
		小学生、園児を対象とした公共交通学習の実施	３－②小中学生の校外学習のサポート参照	－				－	○	
		転入者に対する公共交通利用案内マップの配布	転入者への住民課の窓口でのおでかけガイド等の配布	実施に至らず				実施に至らず	○	
		公共交通の利用動機付けパンフレットの作成と配布	公共交通の利用動機付けパンフレット作成	実施に至らず				既存パンフレットを利用	○	
		毎月１回のノーマイカーデーへの参加企業の拡大	ノーマイカーデー実施企業数	不明				実施に至らず	○	
	事業②　粟生線キャラクター等による活性化のＰＲ									
	実施する事業	粟生線キャラクターを活用したＰＲ	３－③粟生線乗ろうDAY!プログラム参照	－				－	－	
	事業③　沿線自治体職員等による公共交通利用率先行動									
	実施する事業	県・市職員等による通勤・出張時等の公共交通率先利用の推進	・自治体職員等による出張用回数券の購入 ※H28は4～9月の集計分	1,197枚	1,044枚	923枚	550枚	出張での粟生線利用の促進施策として実施	○	
		県・市職員等による毎月１回のノーマイカーデーの設定・実施	・三木市ノーマイカーデー	実施	実施	実施		通勤での粟生線利用の促進施策として実施	○	
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	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等									
	実施する事業	施設の更新・改良による安全性の向上	国、県、神戸市、三木市、小野市、三田市による補助	636百万円	717百万円	396百万円		安定的な安全運行のための基盤整備に寄与	○	
	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と取り組みの推進									
	実施する事業	利用者ニーズを把握するためのアンケート調査等の実施	４－①住民に対するモビリティ・マネジメント参照	－				－	－	
		沿線住民や関係団体等とのコミュニケーション強化	４－①住民に対するモビリティ・マネジメント参照	－				－	－	
		沿線の高校・大学と連携した利用促進の企画・実施サポート	２－③３既存の駅前イベントのＰＲ参照	－				－	－	
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	事業①　粟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									
	実施する事業	粟生線サポーターズくらぶ会員の拡充 粟生線サポーターズくらぶによる積極的な利用促進活動の推進	・粟生線サポーターズくらぶ会員数 ※H28は4～9月の集計分	3,010名	2,618名	2,131名	1,368名	組織的な利用啓発、利用促進の行動拡大の母体となる体制の構築	○	
			・粟生線サポーターズくらぶ加盟店 ※H28は4～9月の集計分	33店舗	37店舗	52店舗	52店舗			
	検討する事業	沿線住民による鉄道利用の呼びかけ・働きかけ・啓発の推進	沿線住民による鉄道利用の呼びかけ・働きかけ・啓発	粟生線活性化セミナーの開催（H26）				地域参画による企画・活動を通じた参画意識の向上・浸透	○	
		地域住民による駅や沿線の美化活動やＰＲ等、鉄道愛護意識の醸成	地域住民等による清掃活動、花いっぱい運動	粟生線サポーターズくらぶ会員による清掃活動2回				（花いっぱい運動）採算性の確保が困難なため実施に至らず	○	
		神戸電鉄と地域との交流を促進する社会貢献活動の検討	・３－⑥神鉄トレインフェスティバル参照	－				－	－	
			・４－①学校に対するモビリティ・マネジメント参照	－				－	－	
	事業②　無人駅のボランティア等による有人化									
	検討する事業	ボランティア駅長等による無人駅の活性化	ボランティア駅長による有人化	実施に至らず				実施に至らず	○	
	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の設置									
	実施する事業	ＰＲ協力等によりフレンドショップを拡充	１－①販売方法の充実・多様化参照	－				－	－	
		粟生線の利用促進を応援する粟生線サポーターズくらぶ加盟店の拡充	６－①粟生線サポーターズくらぶ状況の加盟店参照	－				－	－	

これまでの利用促進施策の取組効果一覧表（４／４）　　平成２５年度～平成２８年度

事業の継続性　　○：今後も継続して実施する　×：今後は実施しない

事業方針・課題・目標	事業評価									
	実施・検討	具体的な事業の取組	評価内容	実績				施策の評価	継続性	
				H25	H26	H27	H28			
	事業④　鉄道を利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									
	実施する事業	沿線住民による活性化活動等に対する既存の公的補助制度の活用	既存の公的補助制度の活用	6件	－	－	－	地域住民主体の取組に一定寄与（H25） 以後、神戸電鉄粟生線利用促進活動補助金で対応	○	協議会補助制度を活用し、地域住民の主体的な取組をサポート
	検討する事業	粟生線活性化に係るボランティアの登録	粟生線活性化に係るボランティアの登録	・登録ではなく、随時募集することとし、H26に清掃活動に対し参加者を呼び掛けたが、応募なし ・H28からは粟生線サポーターズくらぶの運営委員に利用者が就任し、さまざまな活性化イベントを実施				地域参画による企画・活動を通じた参画意識の向上・浸透	○	
		沿線住民の外出を支援する助成制度等の検討	沿線住民の外出を支援する助成制度	実施に至らず				実施に至らず	○	
		沿線住民による活性化活動等に対する協議会補助制度の検討	神戸電鉄粟生線利用促進活動補助金件数	3件	8件	2件	2件	地域参画による企画・活動を通じた参画意識の向上・浸透	○	
方針（７） 駅を中心としたまちづくりの推進	事業①　駅周辺に都市機能を集積するための施策の検討									
	検討する事業	地域特性に応じた住宅地・事業用地の形成	地域特性に応じた住宅地・事業用地の形成	神戸複合産業団地において企業誘致を推進（神戸市） 緑が丘の共同住宅供給等のまちの再生の検討（三木市）				従業員数増加により木津駅の利用者数増加 土地利用計画を検討中	○	
	事業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									
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	検討する事業	駅周辺への市民サービス施設（行政出先機関・病院・保育園・高齢者デーサービス施設等・商業施設など）の誘致・集約化の検討	駅周辺への市民サービス施設の誘致・集約化	鈴蘭台駅前再開発工事 （神戸市、H31年度事業完了予定） （商業施設の集約・誘致）				H31年度事業完了に向け、事業中	○	
		駅と行政サービス施設等との複合施設化の検討（駅舎の建て替え含む）	駅と行政サービス施設等との複合施設化	鈴蘭台駅前再開発工事 （神戸市、H31年度事業完了予定） （北区役所の駅隣接施設への移転）				H31年度事業完了に向け、事業中	○	
		駅周辺の道路や歩行者空間の改善	駅周辺の道路や歩行者空間の改善	鈴蘭台駅前再開発工事 （神戸市、H31年度事業完了予定） （駅前道路の改良及びバス・自家用車の寄り付き改良）				H31年度事業完了に向け、事業中	○	
		「まちづくり交付金」や「社会資本整備総合交付金」などの国庫補助制度の活用	「まちづくり交付金」や「社会資本整備総合交付金」などの国庫補助制度の活用	実施に至らず				実施に至らず	×	まちづくりにおいて今後も交付金等の活用を検討するが、網形成計画には記載せず
	事業③　駅周辺での賑わい拠点の創出									
	実施する事業	駅周辺の商店街の活性化	駅前にぎわい創出の事業の実施	商店街で実施されるイベント（緑が丘マルシェ、小野陣屋まつり）を粟生線乗ろうDAY!として位置付けて協議会としても参加				地域参画による企画・活動を通じた参画意識の向上・浸透	○	
		駅周辺および沿線の店舗等とのタイアップによる活性化	駅前及び沿線の店舗とのタイアップ	実施に至らず				実施に至らず	○	
	検討する事業	駅周辺の空き地・空き店舗の活用検討	駅周辺の空き地・空き店舗の活用	実施に至らず				実施に至らず	○	

５　地域の交通の課題の整理

５－１　粟生線沿線地域の交通の課題のまとめ

「２　地域の交通の現状等」「３　関連計画の整理」及び「４　連携計画における取組効果の検証」での整理結果を踏まえ、粟生線沿線地域の交通の課題を整理した。

（１）公共交通を中心としたまちづくりの推進

開発時期が早いニュータウンの住民の高齢化や都心への若年層の流出等により、沿線地域内では人口減少や少子高齢化が進行している。また、各市が策定している人口ビジョン・総合戦略においても、人口減少や少子高齢化の進行が継続すると想定しており、公共交通の利用者数も減少していくことが考えられる。

こうした状況において、公共交通の利用者数を確保するためには、駅周辺や駅アクセス性の高い地域の人口増加に向けたまちづくりの見直しが重要である。

更に、既存施設や住宅地等と駅を結ぶバスアクセスルートを確保することにより、地域住民や観光客等の公共交通の利用者数の増加を図ることが必要である。

（図 2-2、図 2-3 参照）

（２）外出機会の創出

自由目的の生成原単位は減少しており、ライフスタイルの変化などにより住民の外出頻度の低下が見込まれるため、駅周辺や駅アクセス性の高い地域、鉄道利用を想定した自由移動の目的地（例：新開地、三宮等）のにぎわいづくりを進める必要がある。

（図 2-12～図 2-14 参照）

（３）公共交通の分担率の向上

沿線地域には鉄道、バスなどの公共交通が整備されているが、通勤・自由目的移動における自動車分担率は年々増加傾向にあり、平成 22 年の近畿圏ＰＴ調査では約６割となっている。これに対し、鉄道、バスの分担率はそれぞれ減少傾向にある。

また、通学目的移動については、鉄道、バス利用の割合はそれぞれ横ばいであるものの、就学人口自体の減少により、公共交通の利用者数は減少している。

このため、住民が自動車から転換しやすい公共交通網を整備するとともに、利用促進や意識啓発に取り組むことにより、公共交通の利用者数の増加を図ることが必要である。また、鉄道駅内の売店や駅務員の縮小など、交通結節点における拠点形成機能が弱いところもあり、駅前空間の活用等による交通結節点のにぎわい創出を図ることが必要である。

（図 2-6、図 2-9、図 2-12 参照）

（４）鉄道とバスの接続・適正な役割分担

現状においては、鉄道と駅アクセスバスの乗継時間が長いなど、利用者にとって鉄道とバスの利用環境が良くない交通結節点も見受けられる。

このため、鉄道とバスの乗継利便性を向上し、誰もが利用しやすい公共交通を整備するため、ダイヤ調整や理解しやすい情報提供（広域時刻表の発行等）を行うことにより、輸送モードに応じた特性を最大限に発揮し、鉄道とバスの役割を果たしていく必要がある。

（図 2-19～図 2-22 参照）

（５）神戸電鉄粟生線の維持

上記（１）～（４）が要因となり、沿線地域にとって重要な役割を担う神戸電鉄粟生線の利用者数が減少しており、今後、粟生線の安全で安定した輸送サービスの確保が困難となることも想定される。

このため、公共交通の利用促進を図り、行政、交通事業者、地域住民等がそれぞれの役割を果たしていくことが重要である。

地域の課題と本計画の方針の関係性は、下図のとおりである。
なお、計画の方針については、次章から詳しく説明する。

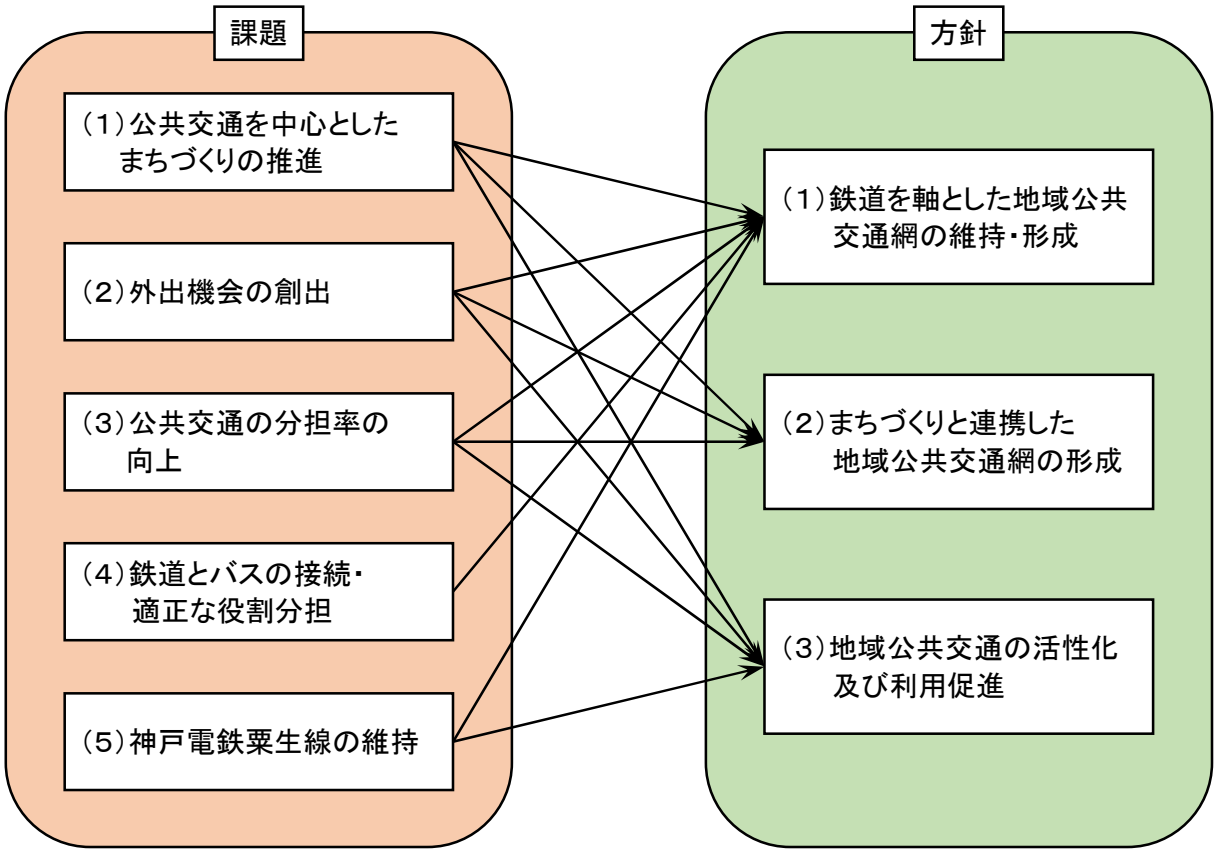


図 5-1　地域の課題と本計画の方針の関係性

６　計画の目標・理念及び基本方針

６－１　目標・理念

本計画で基軸となる神戸電鉄粟生線及び粟生線各駅で結節して地域内移動を支える路線バスやコミュニティバス、タクシーなどは、人や地域間、文化の交流を支え、駅を中心としたにぎわいを創出し、地域の活性化に資するなど、沿線地域にとって重要な役割を担っている。

また、少子高齢化を伴う本格的な人口減少社会を迎える中で、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、地域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、地域住民や地元企業、沿線自治体、交通事業者等の各関係者が主体となり、公共交通の維持・活性化に取り組んでいくことが不可欠である。

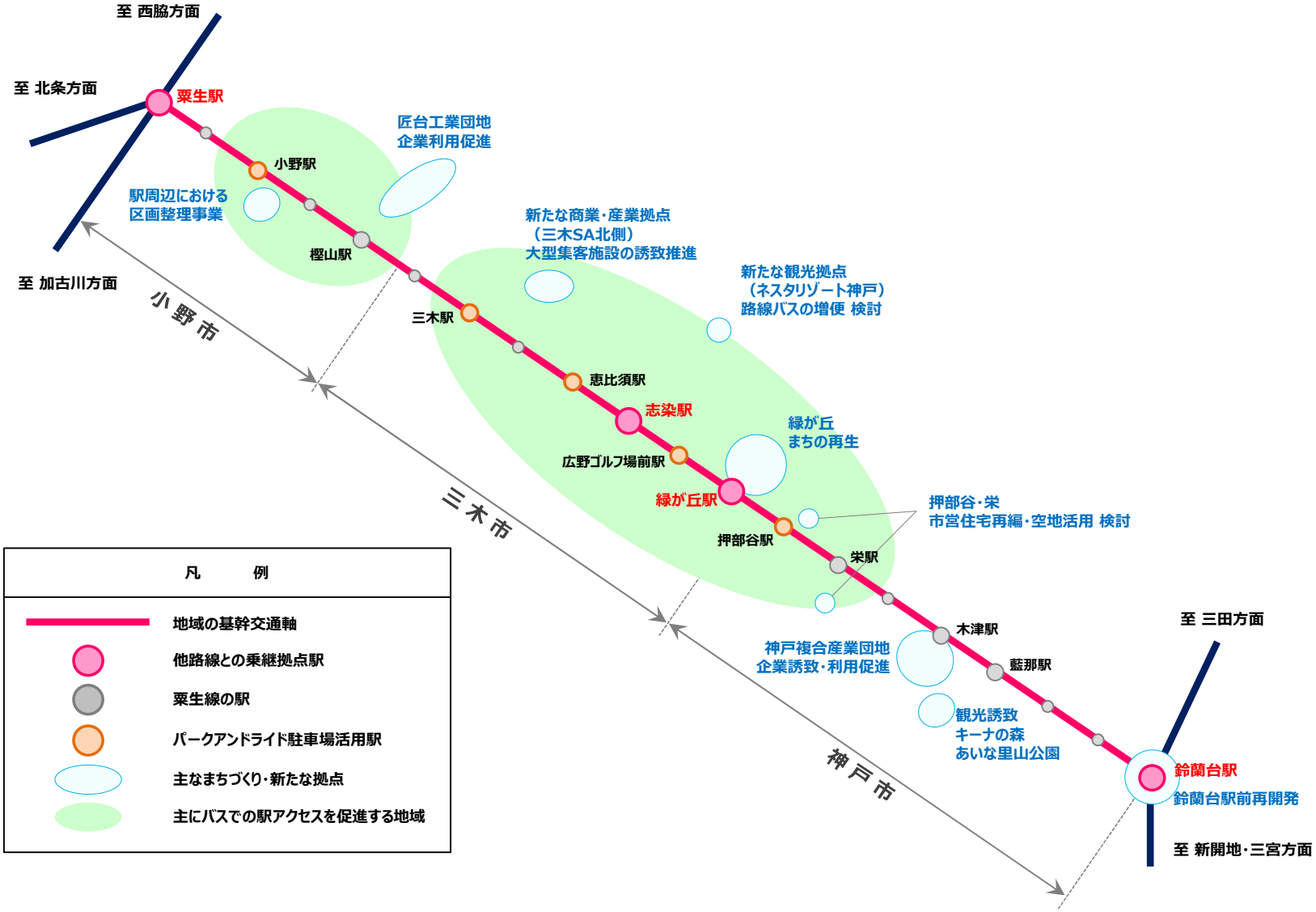
地域の現状、交通課題、沿線３市の関連計画及び神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画の理念・方針を踏まえ、神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画の目標・理念を次のとおり定める。

◆ 目標・理念

地域の公共交通を維持し、

いつでも安心して快適に移動できる公共交通網を次世代に継承する

粟生線沿線地域が目指す将来の姿は、次のとおりである。



６－２　基本方針

神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画の目標・理念の達成に向けた基本方針とその具体的な内容を次に示す。

◆ 基本方針

基本方針	
方針１	鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成
方針２	まちづくりと連携した地域公共交通網の形成
方針３	地域公共交通の活性化及び利用促進

方針１　鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成

鉄道を基幹軸に、バスを地域のフィーダー*として位置付け、それぞれの特徴を活かし、「鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」を目指す。

このため神戸電鉄粟生線を地域公共交通網の基幹軸として捉え、国や県、沿線自治体が支援を行いながら、安全で安定した輸送サービスの確保を図る。

一方、路線バス及びコミュニティバスは粟生線各駅と沿線地域の住宅地や主要施設等を結ぶ役割を担っていることから、既存バス路線を有効活用し、基幹軸となる鉄道との乗継利便性を高めることにより、駅アクセス機能を強化する。

また、関係事業者や行政間でダイヤ調整を行い利用者の利便性を確保する。更に、パーク＆ライド用駅前駐車場の活用等により、自動車アクセスによる鉄道利用を促進し、自動車から公共交通への利用転換を図る。

方針２　まちづくりと連携した地域公共交通網の形成

鉄道駅を中心としたまちづくりを推進し、駅周辺のにぎわいを創出するとともに、住宅地の整備、企業誘致、観光資源の開発に対応し、住宅、企業、観光拠点と駅を結ぶ公共交通軸の強化、交通結節機能の強化により、「まちづくりと連携した地域公共交通網の形成」を目指す。

このため、住宅地の整備に対応した公共交通網の整備、既存住宅地からバスによる駅へのアクセス性の向上により、駅と住宅地を結ぶ交通軸を形成し、駅を中心としたにぎわいを創出する。

また、雇用の増加に対応するため、駅と事業用地を結ぶ交通軸を強化し、公共交通利用を促進する。

併せて、既存の観光資源の魅力を発信するとともに、新たな観光資源の整備・誘致を推進し、それらと駅を結ぶ公共交通のアクセス軸を強化することにより、公共交通を利用した観光客の増加を図る。

更に、上記の取組に加え、来訪者だけでなく、地域住民による公共交通利用を促進し、既存交通網の利用を図るため、都心部等で魅力的なまちづくりを行っていく。

方針３　地域公共交通の活性化及び利用促進

地域住民や地元企業、沿線自治体、交通事業者等の各関係者が協働しながら、公共交通利用への意識を高め、「地域公共交通の活性化及び利用促進」を目指す。

このため、日常的な移動に対する利用促進として、地域住民、地域内に立地する企業とその従業員に対するモビリティ･マネジメントを実施する。また、地域住民の主体的な組織・団体の取組をサポートし、地域住民による公共交通の活性化・利用促進活動を推進する。なお、自治体職員等が公共交通を利用するリーダーとなり、率先して地域公共交通を利用する。

併せて、非日常的な移動に対する利用促進として、地域内で開催されるイベントと連携し、各イベントでの公共交通の利用啓発・利用促進のＰＲ活動を実施する。

更に、上記の取組に加え、交流人口の拡大や住民の外出機会の創出に向け、企画乗車券の開発・販売、外出に役立つ情報の提供等を行う。

７　主な施策及び事業

７－１　取り組むべき事業

目標・理念及び基本方針を達成するため取り組むべき事業を次に示す。

なお、「４　連携計画における取組効果の検証」で継続的に実施すると評価した取組のうち、取組内容・効果が地域公共交通網形成計画の趣旨と異なる取組（例えば、「利用満足度を高めるための社員教育」や「ご利用・ご乗車マナーの向上啓発」等）については、本計画に取り入れないこととした。

表 7-1　取り組むべき事業一覧

基本方針	事業	具体的な取組
方針 1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成	①鉄道とバスの連携強化	鉄道とバスの広域時刻表の作成（鉄道とバスの接続情報を含む。）
		鉄道とバスのダイヤ調整（鉄道着発時刻とバス着発時刻の接続改善等による利便性の向上）
		鉄道とバスの乗継割引乗車券の検討
	②交通結節点の強化	パーク＆ライド駐車場の活用、キス＆ライド*の推進
		駅、バス停の設備等の整備による快適性の向上
		駅の美装化の検討
		交通結節点のバリアフリー化
		住宅地から駅への新規バスルートの検討
		交通結節点におけるタクシーの利便性の向上
	③鉄道施設の更新･改良による安全性の確保･輸送サービスの向上	鉄道施設の更新･改良による安全で安定した輸送サービスの確保
		鉄道施設の更新・改良に合わせた輸送サービスの改善
	④鉄道の維持･存続のための適正な運行形態の検討	輸送実態に応じた適正な運行形態の検討
方針 2 まちづくりと連携した地域公共交通網の形成	①駅を中心としたまちづくりの推進	まちの再生
		企業誘致の推進
		市営住宅の再編・空き地エリアの活用
		駅周辺における区画整理事業の実施
	②観光資源の開発とアクセス手段の確保	観光資源、観光拠点を結ぶバスルートの整備
		観光資源、観光拠点の活用、大型集客施設の誘致推進
		案内サインの多言語化
	③住宅・企業の立地を支える公共交通網の充実	住宅地や企業用地から駅への新規バスルートの検討
	④交通結節点におけるにぎわいの創出	駅の空きスペースや駅前空間の活用（イベント、地域コミュニケーションの場など）
		駅周辺のにぎわい創出
		地域の公共交通利用につながる目的地周辺のにぎわい創出
方針 3 地域公共交通の活性化及び利用促進	①日常利用に対するモビリティ･マネジメントの実施	住民に対する地域公共交通利用への協力要請
		園児・小中学生に対するモビリティ・マネジメントの実施
		転入者に対するモビリティ･マネジメントの実施
		地域住民・組織・団体の主体的な取組のサポート･推進
		地域拠点での地域公共交通利用のＰＲ
	②職場におけるモビリティ･マネジメントの実施	企業に対する地域公共交通利用への協力要請
		自治体職員等による通勤･出張時の公共交通率先利用の推進
	③楽しい〈非日常〉利用に対するモビリティ・マネジメントの実施	地域内のイベントや施設･団体等との連携による地域活性化
		子育て世代をターゲットとした交流イベントの開催
		ハイキングイベントの開催
		地域との協働による季節や地域らしさを感じられる取組の実施
		沿線外への地域情報等の発信
	④企画乗車券等の販売による公共交通の利用促進	沿線内の施設、イベント、他の公共交通と連携した企画きっぷ等の充実
		対象者等を限定した企画乗車券の発行

方針１　鉄道を軸とした地域公共交通網の維持･形成

<table>
<tr><td colspan="2">事　業</td><td>①　鉄道とバスの連携強化</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業内容</td><td>鉄道とバスのダイヤ調整や接続情報の発信により、乗継ぎの利便性を向上する。</td></tr>
<tr><td rowspan="4">事業計画</td><td>具体的な取　組</td><td>○ 鉄道とバスの広域時刻表の作成（鉄道とバスの接続情報を含む。）
鉄道とバスの広域時刻表を作成し、接続情報を紙媒体やデジタルで提供することにより、乗継ぎの利便性を向上する。また、ダイヤ改正に対応した広域時刻表を継続的に更新する。

○ 鉄道とバスのダイヤ調整（鉄道着発時刻とバス着発時刻の接続改善等による利便性の向上）
鉄道とバスのダイヤ改正等の際には、関係事業者や行政間の調整を行うことにより鉄道着発時刻とバス着発時刻の接続の改善を図り、乗継ぎの利便性を向上する。
また、一般的に提供されているアプリケーションも活用して乗継情報を発信することにより、誰もが利用しやすい公共交通を目指す。

○ 鉄道とバスの乗継割引乗車券の検討
鉄道とバスについて、利用者の利便性の向上を図るため、鉄道とバスの乗継割引乗車券の発売を検討する。</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><td>平成 29～33 年度</td></tr>
<tr><td>実行主体</td><td>行政、交通事業者</td></tr>
</table>

事　業		②　交通結節点の強化
事業内容		パーク＆ライド駐車場の活用や駅、バス停の設備等の整備、駅へのアクセスバスの導入による交通結節点（駅・バス停）の強化を図る。
事業計画	具体的な取　組	**○ パーク＆ライド駐車場の活用、キス＆ライドの推進** これまでに整備した時間貸しのパーク＆ライド駐車場（5 か所 56 台分）の活用やキス＆ライドの推進により、自動車から公共交通への利用転換を図る。 （連携計画の期間中に整備したパーク＆ライド駐車場） 小野（10 台）、小野第 2（8 台）、三木（20 台）、 広野ゴルフ場（10 台）、押部谷（8 台）計 56 台 ※恵比須（41 台）においては、既存の時間貸し駐車場を活用し、粟生線利用者への駐車料金の割引サービスを実施中 押部谷駅前駐車場 三木駅前駐車場 小野駅前駐車場 **○ 駅、バス停の設備等の整備による快適性の向上** 駅の待合所やバス停のベンチ等の活用及び整備を図ることにより、交通結節点の快適性を向上させる。 **○ 駅の美装化の検討** 駅の美装化を検討し、公共交通利用者の快適性の向上を図る。 **○ 交通結節点のバリアフリー化** 駅周辺のバリアフリー化、駅周辺の道路や歩行者空間の改善等を検討し、誰もが利用しやすい交通結節点の整備を図る。 **○ 住宅地から駅への新規バスルートの検討** 住宅地と駅を結ぶアクセスバスの導入の可能性を検討し、既存住宅地からのバスによる駅へのアクセス性を向上する。 （新規アクセスバスの検討例） ・若年層や子育て世代の多い三木市さつき台と駅を結ぶバスルート　等 **○ 交通結節点におけるタクシーの利便性の向上** 駅前のタクシー乗り場の分かりやすい案内表示や時刻表への記載などによる情報提供、駅前のタクシー待ちスペースの改善などにより、交通結節点におけるタクシーの利便性を向上させる。
	事業期間	平成 29～33 年度
	実行主体	行政、交通事業者

事　業	③　鉄道施設の更新･改良による安全性の確保・輸送サービスの向上
事業内容	基幹となる鉄道施設の効果的な更新等により、鉄道資産の維持・更新コストの低減や安全性の確保、利便性の向上を図る。

事業計画

具体的な取　組

○ 鉄道施設の更新・改良による安全で安定した輸送サービスの確保

鉄道設備、車両の更新・修繕に対し、国庫補助を最大限に活用しつつ、関係自治体も支援を行うことで、鉄道資産の維持・更新コストなどの事業者の負担低減を図るとともに、安全で安定した輸送サービスを確保する。

レール・道床交換

法面防災

橋梁補修

○ 鉄道施設の更新・改良に合わせた輸送サービスの改善

鉄道設備、車両の更新・修繕に合わせ、環境や移動円滑化（バリアフリー、多目的トイレ、案内サイン、ＩＣカードサービス等）にも配慮し、快適性や利便性の向上に資するサービス改善を行うことで、利用者数の増加を図る。

国庫補助の活用を前提として、5 編成以上を新型車両（消費電力約 60%低減、4 か国語案内表示スクリーン装備）に更新予定

神戸地域の鉄道会社による ICOCA カード及び ICOCA 定期の発売を開始するとともに、PiTaPa・ICOCA 双方での連絡定期券の発売範囲を拡大（平成 29 年度）

事業期間	平成 29～33 年度
実行主体	交通事業者、行政

事　業	④　鉄道の維持･存続のための適正な運行形態の検討
事業内容	輸送実態に応じたサービス水準の見直しや将来の適正な運行形態について検討する。

事業計画

具体的な取　組

○ 輸送実態に応じた適正な運行形態の検討

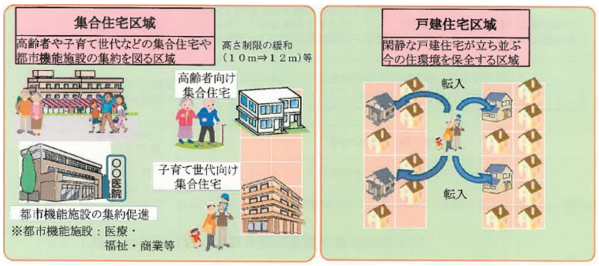
輸送実態に応じた運行形態を検討し、必要に応じ、ダイヤ変更や運行本数の見直しなどを行い、安全で安定した運行を確保する。

事業期間	平成 29～33 年度
実行主体	交通事業者、行政

◆ 事業のスケジュール

事業・具体的な取組	計画期間				
	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度	H33年度
事業①　鉄道とバスの連携強化					
鉄道とバスの広域時刻表の作成	●→	→	→	→	→
鉄道とバスのダイヤ調整	●→	→	→	→	→
鉄道とバスの乗継割引乗車券の検討			●→	→	→
事業②　交通結節点の強化					
パーク＆ライド駐車場の活用、キス＆ライドの推進	●→	→	→	→	→
駅、バス停の設備等の整備による快適性の向上			●→	→	→
駅の美装化の検討	●→	→	→	→	→
交通結節点のバリアフリー化			●→	→	→
住宅地から駅への新規バスルートの検討			●→	→	→
交通結節点におけるタクシーの利便性の向上	●→	→	→	→	→
事業③　鉄道施設の更新･改良による安全性の確保・輸送サービスの向上					
鉄道施設の更新・改良による安全で安心した輸送サービスの確保	●→	→	→	→	→
鉄道施設の更新・改良に合わせた輸送サービスの改善	●→	→	→	→	→
事業④　鉄道の維持･存続のための適正な運行形態の検討					
輸送実態に応じた適正な運行形態の検討	●→	→	→	→	→

方針２　まちづくりと連携した地域公共交通網の形成

事　業	①　駅を中心としたまちづくりの推進
事業内容	駅周辺における定住人口の増加や企業誘致など、駅を中心としたまちづくりを推進し、公共交通の利用者数の増加を図る。
事業計画　具体的な取　組	**○ まちの再生** 人口減少・高齢化の進行により、まち全体の活力の低下が危惧される中で、各市の都市計画マスタープランとの整合を図りつつ、駅などの交通結節点を中心に、人口・都市機能施設等を集約したコンパクトなまちづくりを推進することで公共交通の利用者数の増加を図る。 （例） ・緑が丘まちの再生計画（案）　等 地域内のゾーニングによる土地利用の整理、集合住宅や個別住宅への住替え・移住を促進する制度の創設、若者、子育て世帯などを呼び込むための廉価な集合住宅等の供給により、多世代共生によるまちの再生を推進し、駅周辺及び駅への公共交通アクセス性の高い地域のにぎわいを創出する。  緑が丘まちの再生計画（土地利用計画イメージ図） **○ 企業誘致の推進** 地域特性を活かした事業用地を形成するとともに、企業誘致を推進し就業人口の増加による公共交通の利用者数の増加を図る。 （例） ・神戸複合産業団地（156.9ha）の企業誘致　等 神戸複合産業団地 **○ 市営住宅の再編・空き地エリアの活用** 地域特性を活かした住宅地の整備に対応した公共交通網の充実により、駅周辺又は駅への公共交通アクセス性の高い地域への人口集積策を検討する。 また、郊外団地である押部谷や栄の市営住宅について、今後の再編や空き地エリアの活用に向けた検討を行う。 **○ 駅周辺における区画整理事業の実施** 駅周辺における区画整理事業を実施し、定住促進と公共交通の利用者数の増加を図る。 （例） ・垂井南土地区画整理事業　等
事業計画　事業期間	平成 29～33 年度
事業計画　実行主体	行政、交通事業者

事　業	②　観光資源の開発とアクセス手段の確保
事業内容	地域の観光資源、観光拠点の活用及び大型集客施設の誘致推進に対応するよう、駅と観光資源、観光拠点及び大型集客施設を結ぶバスルートを整備することにより、公共交通利用による観光客数の増加を図る。

事業計画

具体的な取　組

○ 観光資源、観光拠点を結ぶバスルートの整備

駅と観光資源、観光拠点を連絡する既存路線バスの増便や新たなアクセスバス路線を検討し、公共交通を利用した観光資源、観光拠点への観光客数の増加を図る。

（既存アクセスバス路線の整備の検討例）
・緑が丘駅からネスタリゾート神戸への路線バスの増便　等

（アクセスバス路線の新設の検討例）
・三木市内の観光地を巡る周遊バスの新設　等

○ 観光資源、観光拠点の活用、大型集客施設の誘致推進

既存の観光資源、観光拠点の魅力を向上・発信し、新たな観光資源、観光拠点の整備・誘致を推進する。

また、公共交通を利用した新たな旅客誘致施策を企画・実施し、観光客数の増加を図る。

（観光資源・観光拠点の活用の例）
・生物多様性保全のシンボル拠点として整備したキーナの森（国営明石海峡公園に併設）を環境学習や市民活動の拠点として活用する。
・まちの玄関として、来訪者への観光情報などを提供する拠点を設置し、集客施設から市街地、観光施設などへ人の流れをつくる。

（大型集客施設の誘致推進の例）
・山陽自動車道三木ＳＡ北側エリアに、大型商業施設や交流型産業施設などからなる大型集客拠点を誘致し（平成 36 年 4 月開業予定）、大型集客拠点、中心市街地、ネスタリゾート神戸の連携による交流人口の呼び込みに向けて取り組む。

山陽自動車道三木ＳＡ北側エリア開発プロジェクト（イメージ図）

○ 案内サインの多言語化

訪日外国人旅行者（インバウンド）の移動を円滑にし、外国人利用者の利用促進を図るため、鉄道駅や車両、施設等の案内サインの多言語化を図る。

事業期間	平成 29～33 年度
実行主体	行政、交通事業者

事　業		③　住宅・企業の立地を支える公共交通網の充実
事業内容		住宅地整備、企業誘致に対応した駅へのアクセスバスを検討し、住宅・企業の立地を支える公共交通網の形成を図る。
事業計画	具体的な取　組	**○ 住宅地や企業用地から駅への新規バスルートの検討** 住宅地や企業用地と駅を結ぶアクセスバスの導入の可能性を検討し、駅へのアクセスの向上による鉄道の利用者数の増加を図る。 （アクセスバス路線の新設の例） ・小野市内の駅と匠台工業団地を結ぶバスの運行　等
	事業期間	平成 29～33 年度
	実行主体	行政、交通事業者

事　業		④－1　交通結節点におけるにぎわいの創出（沿線内）
事業内容		駅前空間の活用や駅周辺の開発によるまちづくりを推進し、交通結節点におけるにぎわいの創出を図る。
事業計画	具体的な取　組	**○ 駅の空きスペースや駅前空間の活用（イベント、地域コミュニケーションの場など）** 地域の積極的な協力のもと、駅の空きスペースや駅前空間、駅周辺の商店街・店舗等を有効活用し、無人駅の活性化を図るなど、公共交通利用と結び付くような交通結節点のにぎわい創出や地域コミュニケーションの場として活用する施設の活用及び企画を検討する。 （駅の空きスペースや駅前空間の活用検討の例） ・特設物産品販売屋台の出店 ・ボランティアスペース ・野菜売り場　等 **○ 駅周辺のにぎわい創出** 駅又は駅への公共交通アクセス性の高い地域の再開発やまちづくりにより、駅周辺のにぎわいを創出する。 （駅周辺のにぎわい創出の例） ・鈴蘭台駅前の再開発と新駅舎の建設 粟生線の起点駅である鈴蘭台駅前において、区役所や商業・業務施設を有した駅ビルの建設を行うとともに、駅へのアクセス改善による交通結節点の整備を行い、駅周辺のにぎわい創出を図る。再開発に伴い移設が必要となる鈴蘭台駅は、既存のホーム上に駅ビルと接続する橋上駅舎とする。 鈴蘭台駅前再開発（イメージ図） 鈴蘭台駅外観イメージ図（北側）
	事業期間	平成 29～33 年度
	実行主体	行政、交通事業者、地域住民

事　業		④－2　交通結節点におけるにぎわいの創出（沿線外）
事業内容		駅前空間の活用や駅周辺の開発によるまちづくりを推進し、交通結節点におけるにぎわいの創出を図る。
事業計画	具体的な取組	**○ 地域の公共交通利用につながる目的地周辺のにぎわい創出** 駅へのアクセスバス及び粟生線を利用した自由目的移動を増やすため、公共交通利用の利便性の高い目的地周辺のにぎわいを創出する。 （目的地周辺のにぎわい創出の例） ・新開地の活性化 オープンスペースや多目的スペースを備えた兵庫区役所の建設や「神戸繁昌亭（仮称）」の整備、商店街・地下街等の活性化策の検討を行い、新開地周辺のにぎわい創出による粟生線沿線外からの利用者数の増加を図る。 ・三宮の再開発 都心・三宮の再整備を行い、神戸の玄関口である三宮の魅力向上、にぎわい創出を図るとともに、人と公共交通優先の道路空間「三宮クロススクエア」の実現により、自動車から公共交通への利用転換を図る。
	事業期間	平成 29～33 年度
	実行主体	行政、交通事業者、地域住民

◆ 事業のスケジュール

事業・具体的な取組	計画期間				
	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度	H33年度
事業①　駅を中心としたまちづくりの推進					
まちの再生	●→	→	→	→	→
企業誘致の推進	●→	→	→	→	→
市営住宅の再編・空き地エリアの活用			●→	→	→
駅周辺における区画整理事業の実施	●→	→	→	→	→
事業②　観光資源の開発とアクセス手段の確保					
観光資源、観光拠点を結ぶバスルートの整備	●→	→	→	→	→
観光資源、観光拠点の活用、大型集客施設の誘致推進	●→	→	→	→	→
案内サインの多言語化	●→	→	→	→	→
事業③　住宅・企業の立地を支える公共交通網の充実					
住宅地や企業用地から駅への新規バスルートの検討	●→	→	→	→	→
事業④　交通結節点におけるにぎわいの創出					
駅の空きスペースや駅前空間の活用			●→	→	→
駅周辺のにぎわい創出	●→	→	→	→	→
地域の公共交通利用につながる目的地周辺のにぎわい創出	●→	→	→	→	→

方針３　地域公共交通の活性化及び利用促進

<table>
<tr><td colspan="2">事　業</td><td>①　日常利用に対するモビリティ･マネジメントの実施</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業内容</td><td>地域住民に対し公共交通の利用意識を向上するためモビリティ･マネジメントを実施し、公共交通の利用を促進する。
また、地域住民の積極的な利用を喚起するため、地域の公共交通利用の意識啓発を行うとともに、地域住民の主体的な組織・団体の取組をサポートする。</td></tr>
<tr><td rowspan="4">事業計画</td><td>具体的な取　組</td><td>○ 住民に対する地域公共交通利用への協力要請
地域住民に対しＴＦＰ*（トラベル・フィードバック・プログラム）等を継続的に実施するなど、地域公共交通の利用促進の働きかけを行う。

○ 園児・小中学生に対するモビリティ・マネジメントの実施
地域内外での郊外学習や社会見学等を企画し、小・中学校等の教育機関に対し、学校行事での公共交通利用を働きかける。
また、学校行事での公共交通利用の際の活動費や交通費を支援する補助制度の活用により、小中学生の新規公共交通利用者を開拓する。
更に、小学生や園児を対象とした車両工場見学会やトレインフェスティバル等のイベントにおいて、鉄道・バス運行を支える施設や業務を見学・体験しながら学習する企画を実施し、公共交通への理解と利用促進につなげていく。

三木山森林公園
自然環境学習

小学生対象の
バスの乗り方教室

○ 転入者に対するモビリティ･マネジメントの実施
転入者に対し、おでかけガイドや広域時刻表を沿線自治体の市民課の窓口等で配布し、交通手段が定着してしまう前に地域公共交通の優先利用行動を喚起する。

○ 地域住民・組織・団体の主体的な取組のサポート・推進
粟生線サポーターズくらぶの運営サポートや神戸電鉄粟生線利用促進活動補助金の交付等を通じ、地域住民・組織・団体による公共交通の活性化・利用促進に向けた主体的な取組・活動をサポート・推進する。

補助金を活用したイベント

（神戸電鉄粟生線利用促進活動補助金）
・粟生線の利用啓発や利用促進など、地域による主体的な活動を支援する目的で、神戸電鉄粟生線活性化協議会が 10 万円を上限とする補助制度を実施

○ 地域拠点での地域公共交通利用のＰＲ
地域住民による公共交通の利用促進を図るため、市立公民館等の公共施設への掲出、自治体広報紙への掲載によるＰＲを実施する。</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><td>平成 29～33 年度</td></tr>
<tr><td>実行主体</td><td>行政、交通事業者、地域住民</td></tr>
</table>

事　業		②　職場におけるモビリティ･マネジメントの実施
事業内容		地域内の立地企業に対し公共交通の利用意識を向上させるためモビリティ･マネジメントを実施し、公共交通の利用を促進する。 また、自治体職員等が公共交通を利用するリーダーとなり、率先して地域公共交通を利用する。
事業計画	具体的な取　組	**○ 企業に対する地域公共交通利用への協力要請** 企業に対し、ＴＦＰ等を継続的に実施するなど、地域公共交通の利用促進の働きかけを行う。 **○ 自治体職員等による通勤・出張時の公共交通率先利用の推進** 地域住民による公共交通の利用促進を図るには、まずは行政側からその姿勢を示すことが求められるため、自治体職員の公共交通利用を促す取組を継続する。 （例） ・ノーマイカーデーの実施、通勤時の公共交通利用への誘導 ・出張用回数券の購入、出張時の公共交通利用への誘導 ・職員向けＴＦＰの実施　等
	事業期間	平成 29～33 年度
	実行主体	行政、交通事業者

事　業		③　楽しい〈非日常〉利用に対するモビリティ・マネジメントの実施
事業内容		地域内のイベントや施設・団体等との連携、ハイキングや子育て世代をターゲットとした交流イベントの開催、季節や地域らしさを感じられる特別列車の運行・駅装飾の実施等を通じ、公共交通の利用促進と地域の活性化を図る。
事業計画	具体的な取　組	**○ 地域内のイベントや施設・団体等との連携による地域活性化** 地域内のイベントや施設・団体等との連携により、「粟生線乗ろう DAY！プログラム」に基づくさまざまなイベントや「おもてなしきっぷ」等の企画乗車券の発売を行うことなどを通じ、公共交通の利用促進と地域の活性化を図る。 地域イベント（小野陣屋まつり） 商店街でのイベント（緑が丘） 地域イベント（山田錦まつり） **○ 子育て世代をターゲットとした交流イベントの開催** 交通事業者やキャラクターとの交流イベント等への参加を通じ、公共交通の利用が少ない子育て世代の公共交通に対する理解を深め、利用を促進する。 貸切列車内でのイベント ミニトレインの運行 親子体験イベント

		○ ハイキングイベントの開催 沿線の自然、歴史、文化、味覚等の豊かな観光資源を活かしたハイキングを多数開催し、公共交通の利用促進と沿線の観光ＰＲを行う。 史跡をめぐるハイキング 歌舞伎鑑賞が楽しめるハイキング 味覚狩りが楽しめるハイキング **○ 地域との協働による季節や地域らしさを感じられる取組の実施** 交通事業者が、地域の住民や保育施設、高校、大学等と協働し、季節や地域らしさを感じられる取組（園児や地域住民による列車・駅装飾、高校生や大学生と連携した利用啓発等）を行うことで、日々の生活の中で公共交通が身近に感じられ、公共交通が地域資産であることの意識（マイレール意識）の醸成を図る。 園児・住民等による季節らしさを感じられる列車・駅装飾 高校生による駅の案内放送 **○ 沿線外への地域情報等の発信** マスメディア、インターネット、事業者の沿線情報誌等を通じ、沿線の自然、歴史、文化、味覚等の豊かな観光資源をＰＲするとともに、粟生線全線開業 65 周年（平成 29 年）、神戸電鉄開業 90 周年（平成 30 年）とも連携して域外からの利用促進を図る。
	事業期間	平成 29～33 年度
	実行主体	行政、交通事業者、地域住民

事　業	④　企画乗車券等の販売による公共交通の利用促進
事業内容	施設やイベントと連携した企画乗車券を充実させるとともに、対象者等を限定した企画乗車券を発行し、公共交通の利用を促進する。

事業計画

具体的な取　組

○ 沿線内の施設、イベント、他の公共交通と連携した企画きっぷ等の充実

連携計画の期間中に発行していた沿線内外の観光地や宿泊施設等と連携した企画きっぷ、地域で開催されるイベントと連携した企画きっぷ、公共交通を利用した外出促進につながる企画きっぷ等を継続的に販売する。

また、鉄道とバスなど、他の公共交通と連携した新たな企画きっぷを検討する。

（施設と連携した企画きっぷの例）
- 神鉄おもてなしきっぷ
- 有馬温泉太閤の湯クーポン
- 有馬グルメ＆湯けむりチケット　等

神鉄おもてなしきっぷ

（イベントと連携した企画きっぷの例）
- 三木金物まつり 1day チケット　等

（公共交通を利用した外出促進につながる企画きっぷの例）
- 粟生線家族おでかけきっぷ
- 神鉄・高速全線日曜限定おでかけ 4day チケット　等

三木金物まつり
1day チケット

粟生線家族
おでかけきっぷ

○ 対象者等を限定した企画乗車券の発行

対象者や利用期間を限定した企画乗車券を発行し、外出機会の創出や公共交通の利用促進を図る。

（実施例）

- 神鉄シーパスワン・神鉄シーパスワン plus（神戸市）
  神戸電鉄の昼間時間帯の利用促進策として、神戸市在住のシニア層を対象に企画乗車券（神鉄シーパスワン・神鉄シーパスワン plus）を販売する。

神鉄シーパスワン

- 神戸電鉄福祉パス（三木市）
  70 歳以上の高齢者や身体障害者等の公共交通による外出支援及び粟生線の利用促進のため、8 日間有効の神戸電鉄線内フリーパスを販売する。

神戸電鉄福祉パス

事業期間	平成 29～33 年度
実行主体	行政、交通事業者

◆ 事業のスケジュール

事業・具体的な取組	計画期間				
	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度	H33年度
事業①　日常利用に対するモビリティ･マネジメントの実施					
住民に対する地域公共交通利用への協力要請	●→	→	→	→	→
園児・小中学生に対するモビリティ・マネジメントの実施	●→	→	→	→	→
転入者に対するモビリティ･マネジメントの実施			●→	→	→
地域住民・組織・団体の主体的な取組のサポート・推進	●→	→	→	→	→
地域拠点での地域公共交通利用のＰＲ	●→	→	→	→	→
事業②　職場におけるモビリティ･マネジメントの実施					
企業に対する地域公共交通利用への協力要請	●→	→	→	→	→
自治体職員等による通勤・出張時の公共交通率先利用の推進	●→	→	→	→	→
事業③　楽しい〈非日常〉利用に対するモビリティ・マネジメントの実施					
地域内のイベントや施設・団体等との連携による地域活性化	●→	→	→	→	→
子育て世代をターゲットとした交流イベントの開催	●→	→	→	→	→
ハイキングイベントの開催	●→	→	→	→	→
地域との協働による季節や地域らしさを感じられる取組の実施	●→	→	→	→	→
沿線外への地域情報等の発信	●→	→	→	→	→
事業④　企画乗車券等の販売による公共交通の利用促進					
沿線内の施設・イベント・他の公共交通と連携した企画きっぷ等の充実	●→	→	→	→	→
対象者等を限定した企画乗車券の発行	●→	→	→	→	→

８　達成状況の評価及び推進体制

８－１　数値目標の設定

本計画の取組の達成状況を把握するための数値目標としては、本計画の目標・理念である「地域の公共交通を維持し、いつでも安心して快適に移動できる公共交通網を次世代に継承する」ことを念頭に、「新型車両への更新による安全で安定した輸送サービスの確保」「鉄道とアクセスバスの平均待ち時間」「沿線地域の従業人口」「三木市・小野市の観光入込客数」「実利用者数及び沿線地域 1 人当たりの年間鉄道利用回数」及び「モビリティ・マネジメントの参加者数」を指標として設定する。

なお、数値目標の算出根拠は参考資料編に示す。

表 8-1　数値目標

基本方針		指標	基準値	目標値（H33）
方針 1	鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成	①新型車両への更新による安全で安定した輸送サービスの確保	―	5 編成
		②鉄道とアクセスバスの平均待ち時間※1	10 分 (H28)	8 分
方針 2	まちづくりと連携した地域公共交通網の形成	①沿線地域の従業人口※2	4.8 万人 (H33 予測値)	5.0 万人
		②三木市・小野市の観光入込客数	733 万人 (H26)	970 万人※3 (H31)
方針 3	地域公共交通の活性化及び利用促進	①実利用者数※4 及び沿線地域 1 人当たりの年間鉄道利用回数	842 万人 (H27)	850 万人
			45 回※5 (H27)	47 回 (H31)
		②モビリティ・マネジメントの参加者数	193 人 (H28)	3,000 人※6

※1 緑が丘駅、志染駅及び樫山駅を対象とする。

※2 神戸市においては、神戸複合産業団地（見津が丘）に限る。

※3 目標値は、三木市創生計画及び小野市総合戦略アクションプランによる。

※4 実利用者数には、方針 2①及び②による取組効果を含む。

※5 「沿線地域 1 人当たりの年間鉄道利用回数」とは、粟生線の実利用者数を粟生線沿線地域の 5 歳以上人口で除したものをいう。

また、その目標値としては、少なくとも 1 人当たり年間 2 回（一往復）は多く鉄道を利用するものとした。

なお、粟生線沿線地域の 5 歳以上人口については、基準値に合っては H27 年人口を基準とするが、H27 年国勢調査が確定していないため H22 年国勢調査から推計した。また、目標値にあっては各市の地方創生計画をベースに推計した。

※6 5 年間の延べ人数を目標値として設定した。

８－２　推進体制と役割分担

本計画を確実に推進し実現していくためには、行政、交通事業者、地域住民等がそれぞれ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、事業主体である者は粟生線沿線地域の交通課題及びまち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、公共交通利用をより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しながら、その事業の効果や下表に示す役割分担のもと、事業が適切に実施されているかを検証し、事業の計画・検討・見直しを行っていくことが重要である。

併せて、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善）の PDCA サイクルに従い、随時、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。

なお、神戸電鉄粟生線活性化協議会において、施策の実施状況や目標の達成状況を検証し、必要に応じ、事業や指標の見直しを行う。

表 8-2　関係主体の役割

主体	構成者	役割
行政	神戸市、三木市、小野市、兵庫県、国	**交通事業者及び地域住民などと一体となり、事業の実施に取り組む。**
交通事業者	神戸電鉄、神姫バス、神姫ゾーンバスなど	交通サービスの提供者として、**行政及び地域住民などとの連携を図り、本計画の確実な推進に向け積極的に事業を展開する。**
地域住民等	住民、企業、従業員、学校など	公共交通の直接の利用者として、本計画の具体化に向け**主体的かつ積極的に参画する。**

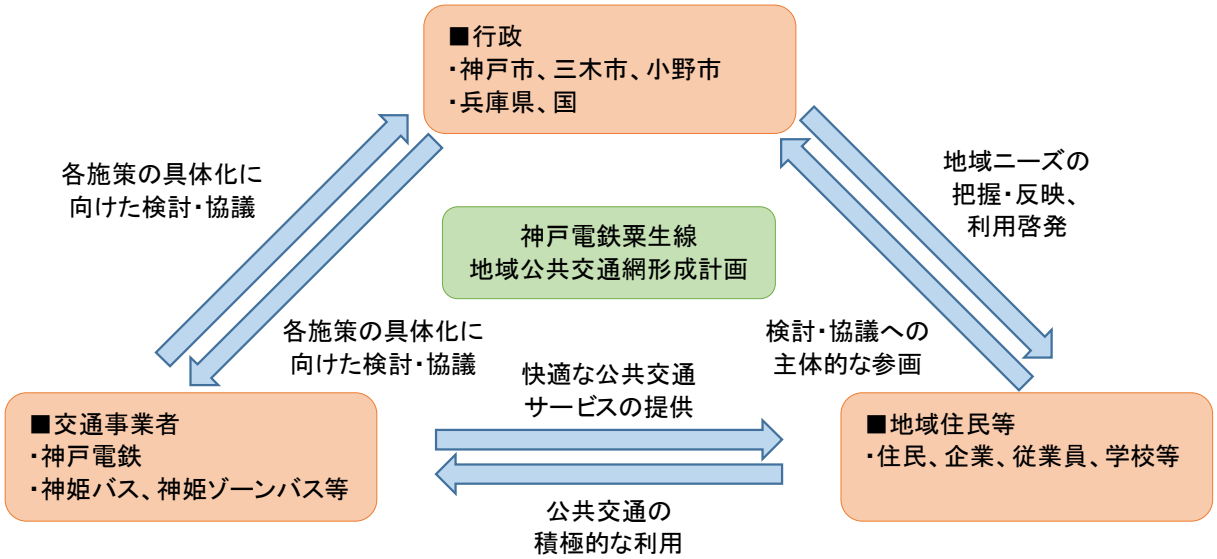


図 8-1　推進体制

～参考資料～

1　粟生線沿線地域の設定ゾーン

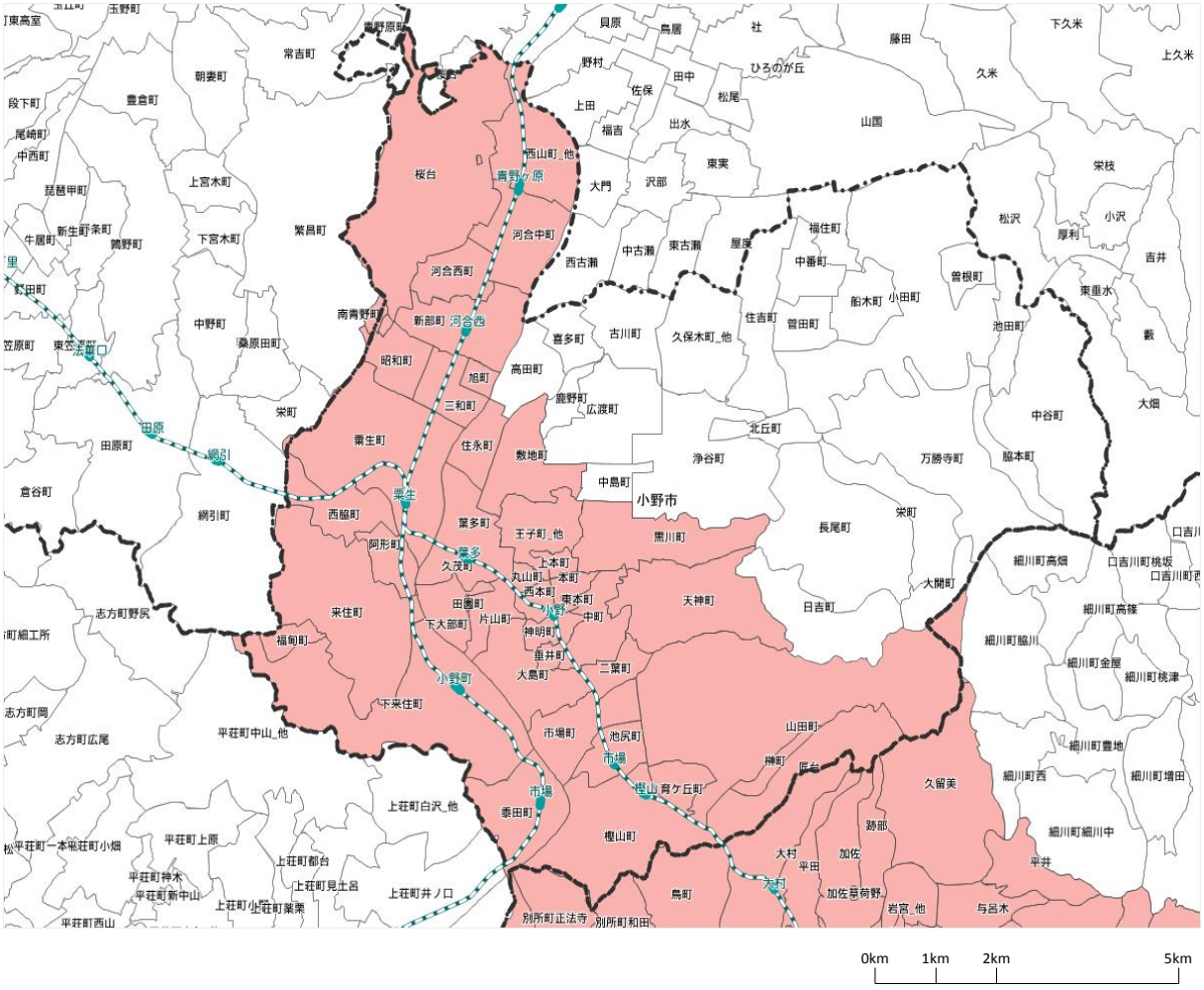
5 ページの「2　地域の交通の現状等」において、粟生線沿線地域の人口や移動状況を把握するため、粟生線に近い地域を抽出して整理を行った。

移動状況について、パーソントリップ調査結果（平成 2 年～平成 22 年）を用いて整理した。ただし、パーソントリップ調査結果の集計地域の大きさは、平成 2 年と平成 12 年は「入力ゾーン」というおおよそ市区を 3～5 区分している地域単位であり、平成 22 年は「郵便番号」の地域単位で集計されている。

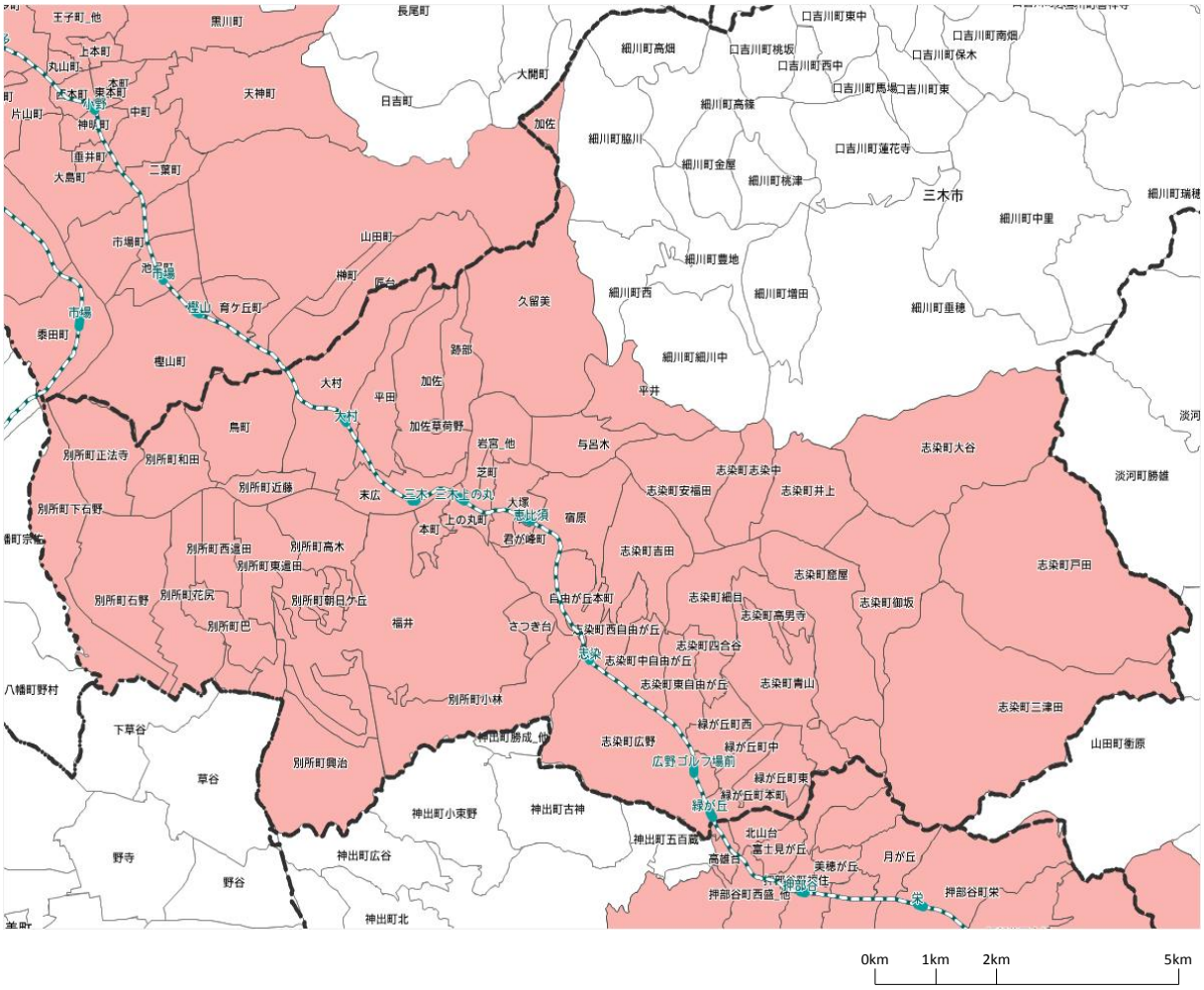
そこで、平成 2 年～平成 22 年を通じて、最小の地域単位である「入力ゾーン」を用いることとし、その入力ゾーン内に粟生線駅が含まれるゾーンを「粟生線沿線地域」として設定した。

人口についても、パーソントリップ調査の入力ゾーンから設定した「粟生線沿線地域」を設定ゾーンとした。

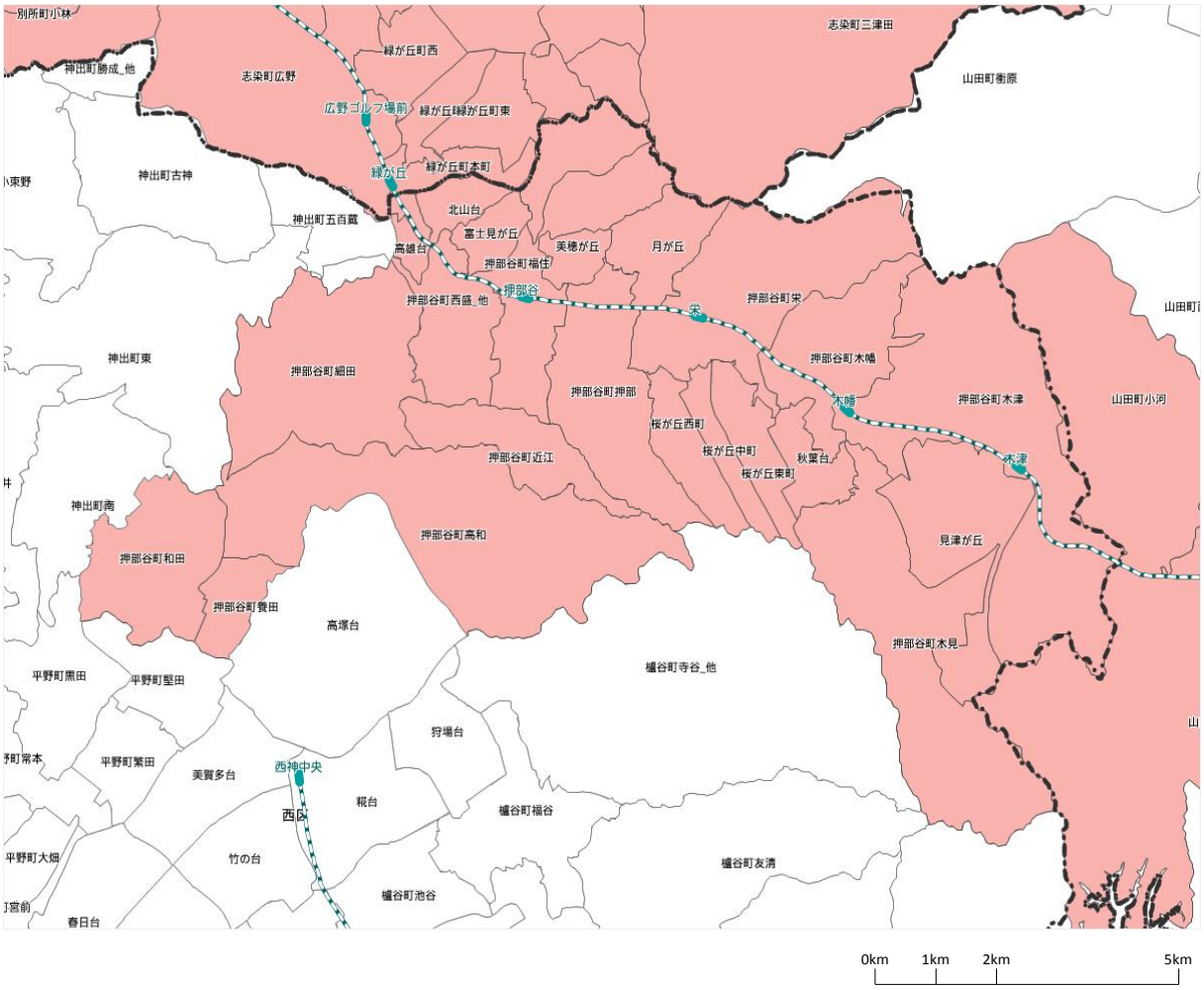
設定した粟生線沿線地域は、下図のとおりである。



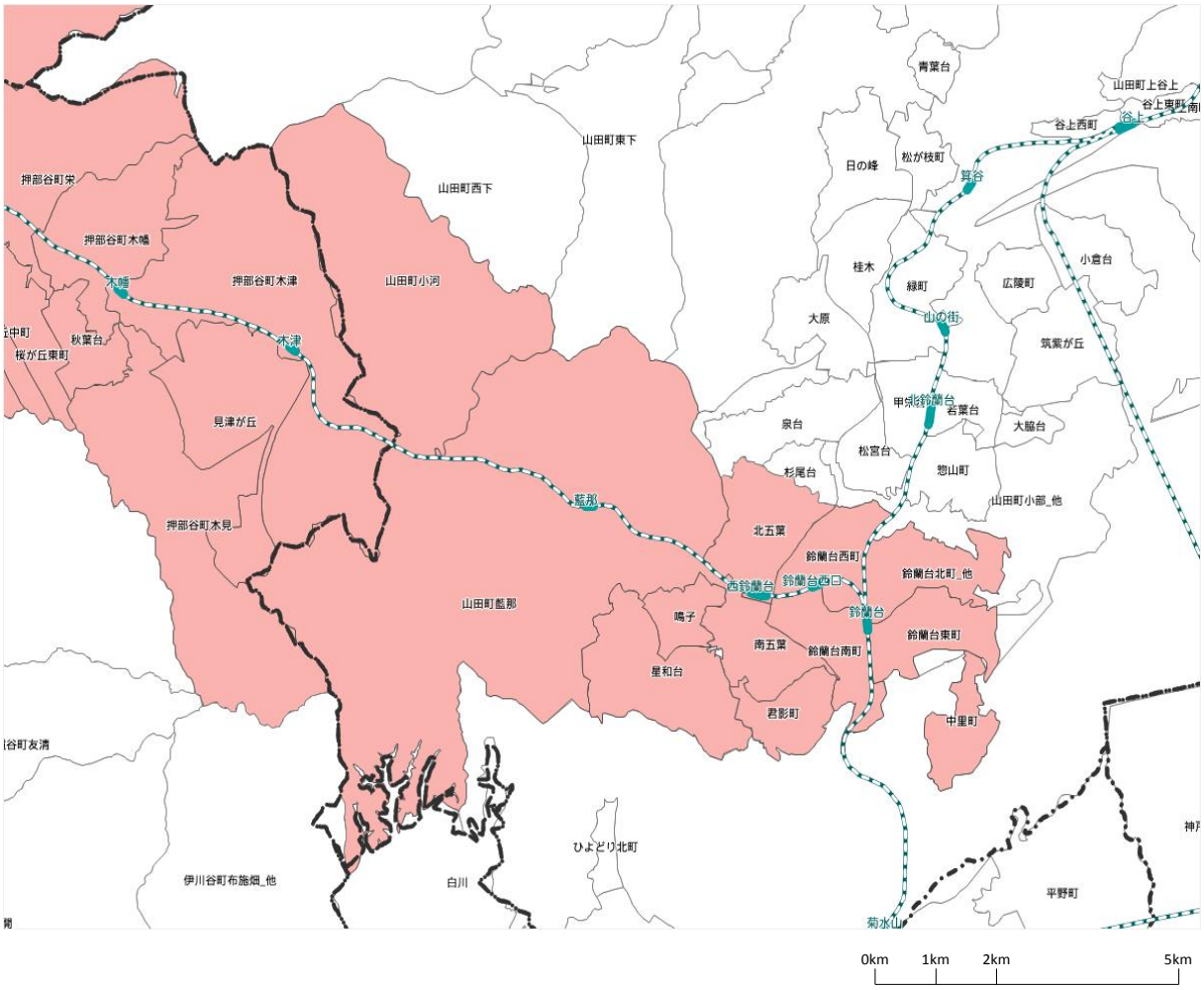
図参 1-1　粟生線沿線地域の設定ゾーン（小野市）



図参 1-2　粟生線沿線地域の設定ゾーン（三木市）



図参 1-3　粟生線沿線地域の設定ゾーン（神戸市西区）

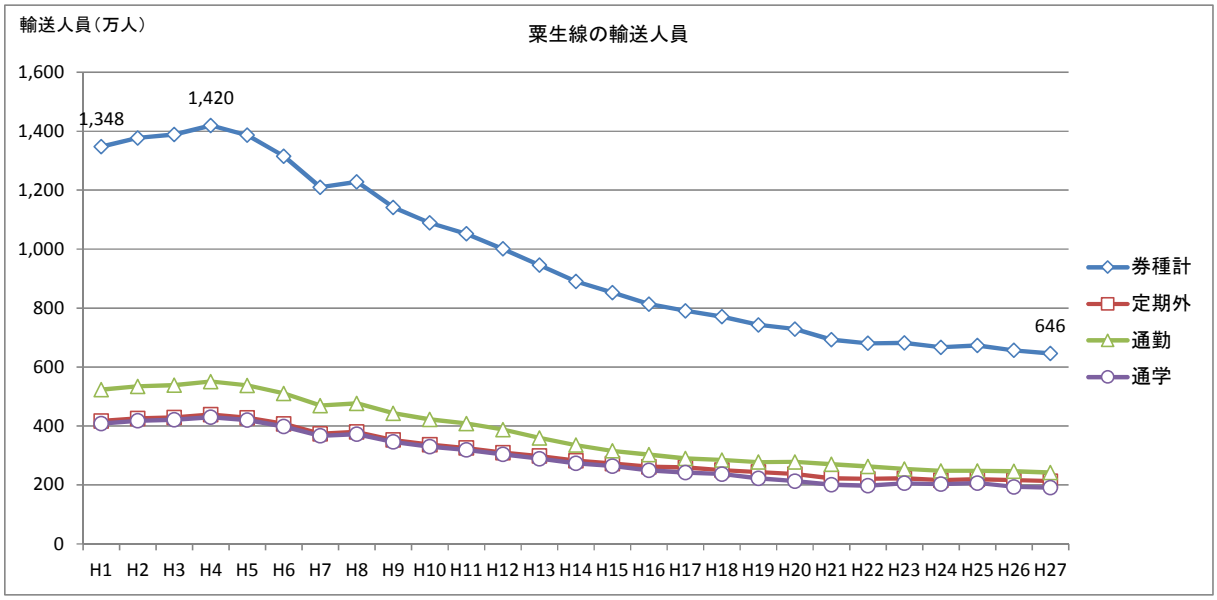


図参 1-4　粟生線沿線地域の設定ゾーン（神戸市北区）

２　粟生線の利用状況等について

11 ページの「鉄道の現状」においては「実利用者数」について用いてきたところであるが、従来の「輸送人員」の変化との関連性なども分析していく必要があるとともに、次に掲げる点も勘案し、参考として掲載することとする。

①実利用者数は過去データの蓄積が十分でないことから、利用のピーク時からの経年変化や変化の傾向をみていく必要もあること。
②輸送人員の数値を用いた本計画の前身である「神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画」と本計画とは継続性があり、今後も前計画からの事業にも取り組んでいくこと。
③輸送人員は、国の基準による統一的な算定方法に基づいていること。



図参 2-1　粟生線の輸送人員の変化（出典：神戸電鉄資料）

なお、粟生線の輸送人員及び実利用者数の違いについては、下表のとおりである。

（参考）　輸送人員及び実利用者数の違い

	輸送人員	実利用者数
数え方	乗車券購入情報を人数換算し、各路線へ案分している（＊）。	改札機から得られる入駅から出駅までの移動情報から、粟生線を含む移動を抽出し算出している。
データ特　性	1　国土交通省の鉄道輸送統計調査における算定方法に準拠したもので、鉄道各社が公表しており、他社との比較も容易である。 2　過去データが蓄積されており、経年変化が把握できる。 3　定期券や回数券、企画乗車券等は、利用の有無にかかわらず、購入時点で一定の輸送人員を計上している。 4　複数路線を乗り継ぐ場合、1つの路線だけに輸送人員 1 人を計上している。	1　改札機やデータの処理システム等を保有する一部の鉄道会社だけが算出可能であり、かつ公表もされておらず、他社との比較はできない。 2　過去データの蓄積が十分ではなく、経年変化は限られた範囲でしか把握できない。 3　他社と神戸電鉄を乗り継ぐ定期外の移動(IC カードを除く。)は、他社から神戸電鉄への乗継は把握できるものの、その逆が把握できないため、前者を基に後者も同数の移動があるとみなしている。 4　複数路線を乗り継ぐ場合、それぞれの路線に利用人数（3 路線を乗り継ぐと 3 人）を計上している。

（＊）乗車券購入情報の輸送人員換算・路線への案分方法

普通券　　：1 人／枚を購入駅の属する路線に案分

回数券（N 回）：N 人／冊を購入駅の属する路線に案分

定期券　　：60 人／月・枚を購入区間の両端駅の属する路線に 50%ずつ案分

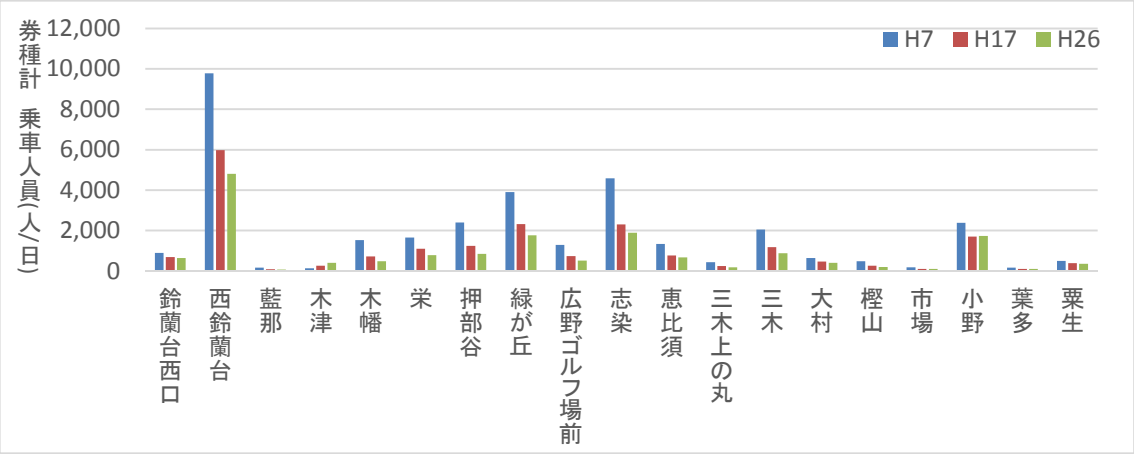
企画乗車券、IC カード、SUZURAN カード等による乗車も原則として普通券又は回数券に準じて輸送人員換算・路線への案分を行っているが、粟生線の利用促進施策で自治体が発行している企画乗車券等は、購入駅等に関係なく所定の割合が粟生線に案分されるよう特別な取扱いをしている。

次に、粟生線の駅別乗車人員の変化については、次のとおりである。

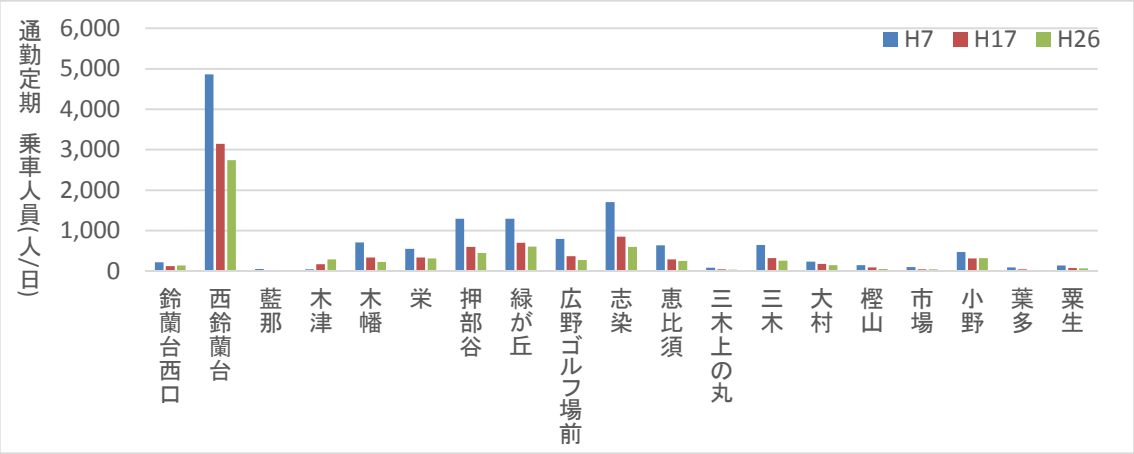
・券種計においては、木津駅を除く全ての駅で乗車人員が減少している。

・西鈴蘭台駅の乗車人員の減少が特に大きく、志染駅、緑が丘駅、押部谷駅でも減少が大きい。

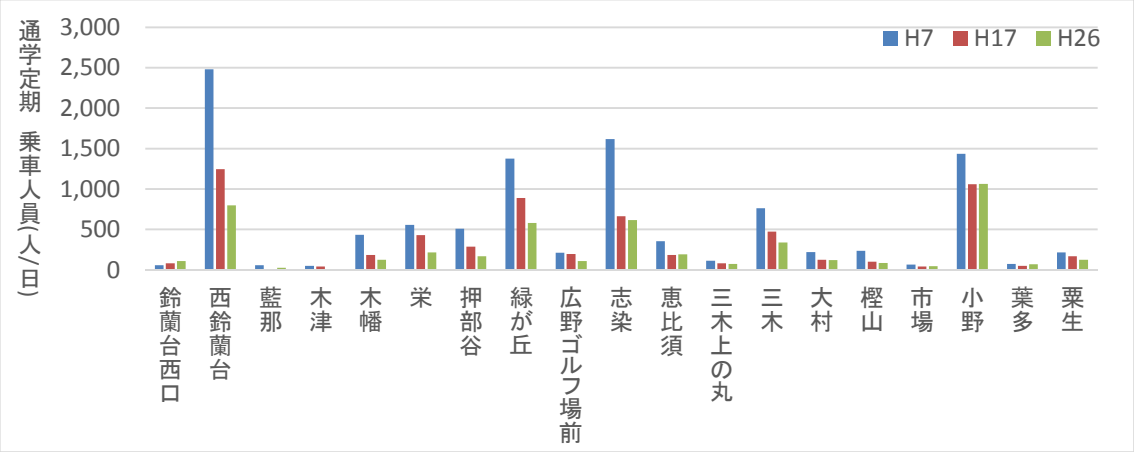
・定期外では、粟生駅や葉多駅、木津駅で利用が増加している。



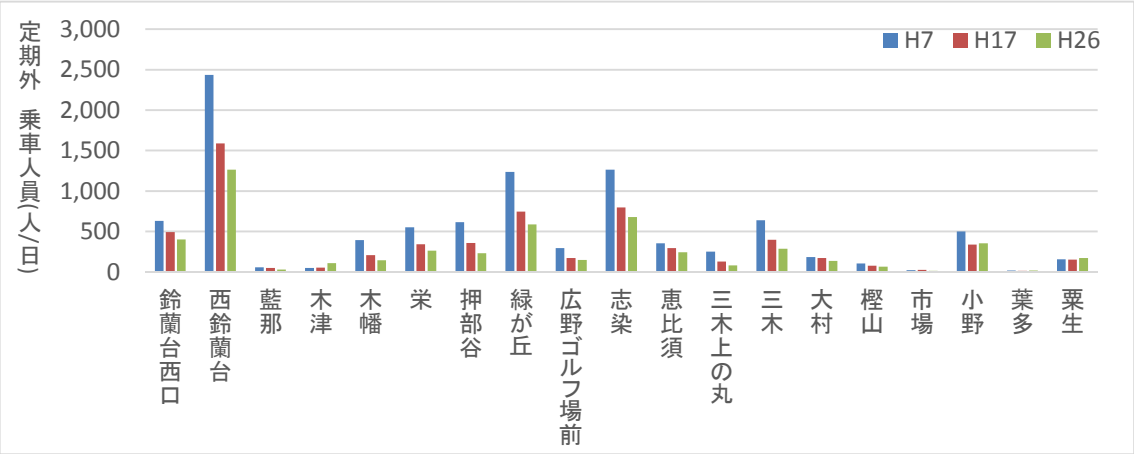
図参 2-2　駅別乗車人員の変化量（合計）（出典：神戸電鉄資料）



図参 2-3　駅別乗車人員の変化量（通勤）（出典：神戸電鉄資料）



図参 2-4　駅別乗車人員の変化量（通学）（出典：神戸電鉄資料）



図参 2-5　駅別乗車人員の変化量（定期外）（出典：神戸電鉄資料）

３　鉄道とバスの接続状況

神戸電鉄粟生線各駅とバスの接続状況は、次表のとおりである。

※ ピーク時間帯は、午前 6 時台～8 時台と設定した。

※ 平日月曜～金曜の 5 日間を運行している路線のみを対象とした。

※ 鉄道到着時刻とバス発車時刻の差から 3 分（駅からバス停までの移動時間）を引いた時間を「駅→バス」の待ち時間として設定した。同様に、バス到着時刻と鉄道発車時刻の差から 3 分を引いた時間を「バス→駅」の待ち時間として設定した。

表参 3-1　神戸電鉄粟生線各駅とバスの接続状況

駅名	バス停名	バスの種類	本数				待ち時間			
			平日 1 日計		平日ピーク		平日 1 日計		平日ピーク	
			バス停着	バス停発	バス停着	バス停発	バス→駅	駅→バス	バス→駅	駅→バス
鈴蘭台西口	－	－	－				－			
西鈴蘭台	西鈴蘭台駅前	阪急バス	55 本	55 本	5 本	10 本	8 分	6 分	5 分	5 分
		神鉄バス	63 本	62 本	10 本	8 本	6 分	5 分	6 分	6 分
藍那	－	－	－				－			
木津	－	－	－				－			
木幡	木幡	神姫バス	2 本	2 本	1 本	1 本	13 分	14 分	1 分	3 分
		神姫バス（三宮行）	96 本	96 本	22 本	22 本	－			
栄	栄駅前、栄駅西	神姫バス	2 本	2 本	1 本	1 本	10 分	20 分	0 分	15 分
		神姫ゾーンバス	203 本	203 本	36 本	36 本	7 分	8 分	4 分	8 分
		神姫バス（三宮行）	96 本	96 本	23 本	23 本	－			
押部谷	押部谷駅前	神姫バス	12 本	12 本	7 本	7 本	6 分	11 分	4 分	12 分
		神姫ゾーンバス	58 本	58 本	10 本	10 本	11 分	11 分	8 分	6 分
		神姫バス（三宮行）	96 本	96 本	23 本	23 本	－			
緑が丘	緑が丘駅	神姫バス	8 本	8 本	0 本	1 本	16 分	16 分	－	8 分
		神姫ゾーンバス	161 本	169 本	26 本	29 本	10 分	9 分	6 分	8 分
		神姫バス（三宮行）	96 本	91 本	23 本	23 本	－			
広野ゴルフ場前	－	－	－				－			
志染	志染駅	神姫ゾーンバス	55 本	53 本	13 本	9 本	10 分	10 分	6 分	7 分
恵比須	恵比須駅、エビス	神姫バス	35 本	37 本	8 本	8 本	18 分	22 分	8 分	7 分
		神姫ゾーンバス	31 本	31 本	5 本	4 本	18 分	25 分	7 分	10 分
		神姫バス（三宮行）	84 本	89 本	14 本	24 本	－			
三木上の丸	上の丸	神姫バス	43 本	43 本	11 本	11 本	16 分	17 分	7 分	10 分
		神姫ゾーンバス	21 本	21 本	3 本	3 本	20 分	24 分	3 分	11 分
		神姫バス（三宮行）	49 本	49 本	11 本	11 本	－			
三木	福有橋	神姫バス	163 本	163 本	33 本	33 本	17 分	15 分	8 分	7 分
		神姫ゾーンバス	17 本	17 本	2 本	2 本	19 分	20 分	6 分	5 分
		神姫バス（三宮行）	49 本	49 本	11 本	11 本	－			
大村	大村	神姫バス	64 本	64 本	10 本	10 本	20 分	18 分	6 分	9 分
樫山	樫山駅前	らんらんバス	7 本	7 本	1 本	1 本	12 分	17 分	14 分	12 分
市場	池尻	神姫バス	34 本	34 本	8 本	8 本	13 分	16 分	9 分	11 分
		らんらんバス	7 本	7 本	1 本	1 本	9 分	16 分	10 分	13 分
小野	電鉄小野駅	神姫バス	2 本	4 本	1 本	2 本	2 分	8 分	2 分	9 分
		らんらんバス	16 本	16 本	2 本	1 本	20 分	20 分	13 分	6 分
葉多	－	－	－				－			
粟生	粟生駅前	らんらんバス	1 本	0 本	0 本	0 本	6 分	－	－	－

４　数値目標の算出根拠

58 ページの「８　達成状況の評価及び推進体制」において、本計画の取組の達成状況を把握するための数値目標の算出根拠を次に示す。

＜方針 1＞鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成

（指標 1）新型車両への更新による安全で安定した輸送サービスの確保

（基準値の算出根拠）

なし

（目標値の算出根拠）

国庫補助の活用を前提として、5 編成以上を新型車両に更新。

（指標 2）鉄道とアクセスバスの平均待ち時間

（基準値の算出根拠）

緑が丘駅、志染駅及び樫山駅において、鉄道到着時刻とバス発車時刻の差から 3 分（駅からバス停までの移動時間）を引いた時間と、バス到着時刻と鉄道発車時刻の差から 3 分を引いた時間の平均値を基準値とする。

（目標値の算出根拠）

基準値から 2 分短縮した時間を目標値とする。

＜方針 2＞まちづくりと連携した地域公共交通網の形成

（指標 1）沿線地域の従業人口

（基準値の算出根拠）

平成 26 年経済センサスから、粟生線沿線地域（設定ゾーンは参考 1 参照）の従業者数の合計を現況値とする。次に、平成 22 年から平成 27 年までの粟生線沿線地域の 15 歳から 64 歳までの生産年齢人口の減少率を現況値に乗じた値を、将来の従業人口の予測値として用い、この予測値を基準値とする。ただし、神戸市においては、神戸複合産業団地（見津が丘）に限る。

・神戸市（神戸複合産業団地）　3,467 人・・・①

・三木市　29,934 人・・・②

・小野市　18,270 人・・・③

・①＋②＋③＝51,671 人

・51,671 人×93.4％＝48,260 人≒4.8 万人

（目標値の算出根拠）

人口減少・少子高齢化が進む状況下においても従業人口を維持するものとして、生産年齢人口の減少を考慮した基準値から 2,000 人増を目標値とする。

（指標 2）三木市・小野市の観光入込客数

（基準値の算出根拠）

平成 26 年度兵庫県観光客動態調査から、三木市と小野市の観光入込客数を基準値とする。

・三木市　　4,966 千人・・・①

・小野市　　2,367 千人・・・②

・①＋②＝7,333 千人≒733 万人

（目標値の算出根拠）

三木市創生計画及び小野市総合戦略アクションプランの成果指標（平成 31 年度）の数値を目標値とする。

・三木市　　7,300 千人・・・①

・小野市　　2,400 千人・・・②

・①＋②＝9,700 千人≒970 万人

＜方針 3＞地域公共交通の活性化及び利用促進

（指標 1）実利用者数及び沿線地域 1 人当たりの年間鉄道利用回数

（基準値の算出根拠）

「沿線地域 1 人当たりの年間鉄道利用回数」とは、神戸電鉄粟生線の実利用者数を粟生線沿線地域（設定ゾーンは参考 1 を参照）の 5 歳以上人口で除したものをいう。

粟生線の実利用者数については神鉄データ（H27）を、5 歳以上人口については H27 年国勢調査が確定していないことから、H22 年国勢調査を元に、H22 年度（H23 年 3 月）から H27 年度（H28 年 3 月）までの沿線各市の人口の減少率を乗じたものを基準値としてそれぞれ用いた。

なお、神戸電鉄の小児運賃が必要となる年齢が 6 歳以上であることから、国勢調査においてその年齢区分に最も近い 5 歳以上人口を用いた。

〇沿線地域 1 人当たりの年間鉄道利用回数

・粟生線の実利用者数　　8,420,000 人・・・①

・粟生線沿線地域の 5 歳以上人口（H22 国勢調査）　　190,246 人

（うち、神戸市 82,052 人、三木市 71,856 人、小野市 36,338 人）

・粟生線沿線地域の 5 歳以上人口（H27 基準値）　　186,000 人・・・②

・①÷②＝45.26 回≒45 回

（目標値の算出根拠）

沿線地域１人当たりの年間鉄道利用回数は、少なくとも１人当たり年間２回（一往復）は多く鉄道を利用するものとして、基準値から２回増加した値を目標値とする。

この目標値の推計元となる沿線各市の人口については、各市の地方創生計画（H31年度）によることとした。

○粟生線の実利用者数

・粟生線沿線地域の５歳以上人口（H33 目標値）　　181,000 人・・・①

・「沿線地域１人当たりの年間鉄道利用回数」の目標値　　47 回・・・②

・①×②＝8,507,000 人≒850 万人

なお、粟生線沿線地域の５歳以上人口は、下表のとおりである。

表参 4-1　粟生線沿線地域の５歳以上人口

（単位：人）

地　域　名	H22 年 （国勢調査）	H27 年度 （基準値）	H33 年度 （目標値）
神戸市沿線	82,052	81,560	80,903
三木市沿線	71,856	69,054	65,533
小野市沿線	36,338	35,393	34,703
合　　計	190,246	186,007	181,139

（指標 2）モビリティ・マネジメントの参加者数

（基準値の算出根拠）

H28 年度のモビリティ・マネジメントの参加者数を基準値とする。

（目標値の算出根拠）

５年間×10 回/年×20 人/回＝1,000 人に交通に関するセミナー、ワークショップ*等を実施し、更に、住民や企業（就業者）約 2,000 人に対しＴＦＰ等の継続的な実施を行うものとして、各人数の和を目標値とする。

５　用語集

本編で用いた用語について、下記に説明する。

あ行

＜駅端末交通手段＞

出発地から鉄道駅（又は鉄道駅から到着地）までに利用した主な交通手段。

か行

＜キス＆ライド＞

自宅から鉄道駅・バスターミナルまで自動車で送迎してもらい、そこから電車・バスなど公共交通機関を利用（ライド）する移動方式。

＜交通結節点＞

異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗換え・乗継ぎ施設で、具体的には鉄道駅やバスターミナルなどをいう。

さ行

＜生成原単位＞

ある地域に居住する人が行う１人１日当たりの平均トリップ数。

た行

＜ＴＦＰ＞

トラベル・フィードバック・プログラムの略で、習慣的になっている過度なマイカー利用を見直し、コミュニケーションを通じ、「かしこいクルマの使い方」を考え実践していくプログラムであり、モビリティ・マネジメントの手法の１つ。

＜トリップ＞

人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することの総称で、複数の交通手段を乗り換えても１つの目的による移動の場合は１つのトリップと数える。

は行

＜パーク＆ライド＞

自宅から鉄道駅･バスターミナルまで自動車を運転して駐車場に駐車（パーク）し、そこから電車・バスなど公共交通機関を利用（ライド）する移動方式。

＜パーソントリップ（ＰＴ）調査＞

「いつ」「どこから」「どこまで」「どんな人が」「どのような目的で」及び「どのような交通手段を利用して」移動したのかを調査し、人の１日の全ての動きを捉える調査。

本計画におけるＰＴ調査は、主に平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査のことを指す。

＜フィーダー＞

公共交通網において、鉄道などの基幹軸と接続して支線の役割を担う公共交通網。

ま行

＜モビリティ・マネジメント＞

１人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促すもので、アンケートなどのコミュニケーションツールを用いて、意識啓発を行う取組などをいう。

わ行

＜ワークショップ＞

さまざまな立場の人が自由に意見し合い、あるテーマについて考え、合意形成に導く場。