

神戸電鉄栗生線 地域公共交通総合連携計画

(抜 粋)

2010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 |
| 2-3 沿線ニーズ等の把握 | 11 |
| 3. 神戸電鉄粟生線の活性化に向けた課題 | 27 |
| 3-1 他の交通機関との競合 | 27 |
| 3-2 狭い駅勢圏（駅の集客範囲） | 27 |
| 3-3 定期利用の減少と少ない域外からの流入 | 27 |
| 3-4 過度に自動車に依存した交通行動 | 28 |
| 3-5 利用者動向・ニーズに対応した施設への改良・更新 | 28 |
| 3-6 沿線住民との協力体制の構築 | 28 |
| 4. 神戸電鉄粟生線活性化の方向性 | 29 |
| 4-1 基本方針 | 29 |
| 4-2 計画目標 | 30 |
| 4-3 取り組むべき施策 | 33 |
| 4-4 事業の実行主体とスケジュール | 56 |
| 4-5 推進体制 | 60 |

4. 神戸電鉄粟生線活性化の方向性

4-1 基本方針

本計画の前提となる理念、および6つの基本方針を次に示す内容で定める。

◆ 理念

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。

神戸電鉄の積極的な取り組みはもとより、沿線住民や自治体等の関係者相互の協力により地域にいつまでも愛され、利用し続けられる粟生線となることを念頭に置き、次の理念を掲げる。

**地域に親しまれ、地域とともに歩む、
持続的・安定的な路線維持と活性化の実現**

◆ 6つの基本方針

| 方針1 | 方針2 | 方針3 | 方針4 | 方針5 | 方針6 |
|---|---|--|---|--|--|
| 他の交通機関に対する競争力の向上 | 駅勢圏（駅の集客範囲）の拡大 | 定期利用者と交流人口の拡大 | 公共交通優先利用行動の喚起 | 安全で安定した鉄道輸送サービスの確保 | 沿線住民との協働 |
| （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 | （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 | （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 | （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 | （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 | （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 |

4-2 計画目標

粟生線活性化実現のための具体的な目標を、以下のように定める。

粟生線の輸送人員減少に歯止めをかけ、平成24年度には平成20年度並みの年間輸送人員（730万人）の確保を目指す

単位：万人/年

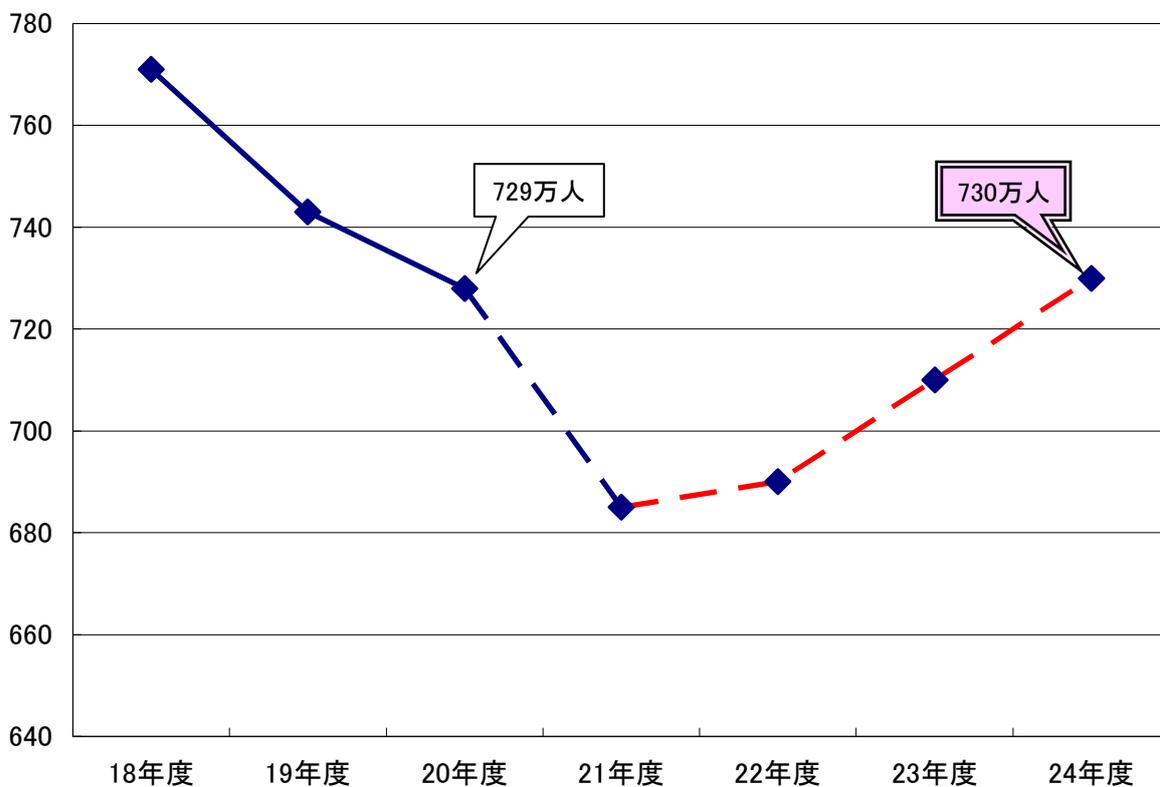


図 4-1 計画目標（年間輸送人員）

こ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っぷ、高齢者や団体等に対応した割引制度などの充実を図るとともに、さらなる効果的なPRを行う。
- ・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。
- ・利用者に満足いただける接客サービスの向上を図る。
- ・駅施設の改善により、利用しやすい駅にしていく。

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

- ・公共交通の利用を前提とした駅周辺のまちづくりを推進する。
- ・パーク&ライド、キス&ライド、サイクル&ライドの促進を図るとともに、粟生線沿線駅における駐輪施設の改善、バスとの効果的な接続など、交通端末手段との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、駅の空きスペースを活用した観光案内板設置、特設物産品販売屋台の出店等により、駅の活性化を図る。

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積極的な粟生線の通勤・通学利用を働きかける。
- ・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、PRにより、粟生線沿線以外からの利用促進に繋げていく。
- ・快適で魅力的な車窓からの景観づくりに努める。
- ・粟生線の魅力を発信する鉄道に関するイベントを開催する。
- ・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モビリティ・マネジメントを実施し、自発的な栗生線の優先利用行動を喚起する。
- ・栗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、栗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、栗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、これに応じた輸送サービスへの改善を図る。

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

- ・沿線地域住民の意見や要望等の把握に努め、栗生線の活性化や利用促進の協力体制を構築する。
- ・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。
- ・地域の協力により、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）を設置する。

4-3 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。

| 計画の目標 | 事業 |
|--------------------|------------------------------------|
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| | 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 |
| 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 |
| 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への改善 |
| 沿線住民と一体となった協力体制の構築 | ①沿線地域との協力体制の構築 |
| | ②無人駅のボランティア等による有人化 |
| | ③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 |

これら粟生線の活性化実現のための事業の具体的な取り組みについて次に示す。

4-4 事業の実行主体とスケジュール

前節で整理した具体的な取り組みについては平成 22 年度以降に検討・実施していくこととなるが、計画対象期間の平成 22 年度、23 年度、24 年度の 3 ヶ年で重点的に実施していく取り組みを輸送人員増加の効果等を考慮（事業間の重複も考慮）して選定する必要がある。

増員効果があると推定されるもの、栗生線の活性化取り組みの啓発につながるものの中から重点的に取り組む事業を選定した。表 4-1 および 4-2 に重点的に取り組む事業の選定を、表 4-3 に地域公共交通活性化・再生総合事業として実施する具体的な取り組みを選定・集約し実行主体を整理して示す。

表 4-1 重点的に取り組む事業の選定（1）

| c | 計画の目標 | 事業 | 具体的な取り組み | 事業の対象 | | 事業の区分 | | | | 活性化のため重点的に取り組む事業 | | |
|----------------------|----------------------------|-------------------|------------------------------------|---|---|-------|----|-----|---|------------------|---|---|
| | | | | 沿線内 | 沿線外 | 活・総 | 輸対 | その他 | | | | |
| 方針1 | 他の交通機関に対する競争力の向上 | 輸送サービスの改善 | ① 企画きっぷの充実と効果的なPR活動 | ○沿線内の施設と連携した企画きっぷ等の充実(方針3-④を含む) | | ○ | ○ | | | | ○ | |
| | | | | ○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(方針1-②を含む) | ○ | ○ | ○ | | | | | |
| | | | | ○フレンドショップ等の販売拠点の充実(方針6-③を含む) | ○ | | ○ | | | | | |
| | | | | ・沿線のイベントと連携した企画きっぷの検討(方針3-③で対応) | - | - | - | - | - | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| 方針1 | 他の交通機関に対する競争力の向上 | 輸送サービスの改善 | ② 割引制度等の充実 | ○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(方針1-①で対応) | - | - | - | - | - | | ○ | |
| | | | | ・新たな割引制度の検討 | ○ | | ○ | | | | | |
| | | | | ③ ダイヤの改善・運行本数見直し等の運行改善 | ・昼間優等列車運行による速達性向上の検討 | ○ | ○ | | | | | ○ |
| | | | | | ・短編成化等、輸送実態に応じた適正な運行形態の検討 | ○ | | | | | | ○ |
| | | | | | | | | | | | | |
| ④ 接客サービスの向上 | ○利用満足度を高めるための社員教育の実施 | ○ | ○ | | | | ○ | | | | | |
| | ○ご利用・ご乗車マナーの向上啓発(方針6-①を含む) | ○ | | ○ | | | | | | | | |
| ⑤ 利用しやすい駅・快適な駅づくり | ○快適な車内環境の創出(音楽等)の検討 | ○ | ○ | ○ | | | | | | | | |
| | ○夜間照明の増設等駅施設の改善 | ○ | | ○ | | | | | | | | |
| 方針2 | 駅勢圏(駅の集客範囲)の拡大 | 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 | ○キス&ライド(送迎)用駐停車スペースの確保 | ○ | | ○ | | | | ○ | |
| | | | | ○パーク&ライド用駅前駐車場の整備 | ○ | | ○ | | | | | |
| | | | | ○駐輪施設の改善・整備 | ○ | | ○ | | | | | |
| | | | | ○到着時刻の表示された神鉄運行時刻表の作成 | ○ | | ○ | | | | | |
| | | | | ○駐車場・駐輪場等の駅周辺施設案内板の整備 | ○ | ○ | ○ | | | | | |
| | | | | ○インターネット等を使用した乗り継ぎ情報等提供サービス | | ○ | ○ | | | | | |
| | | | | ② バスとの効果的な接続 | ○駅でのバス停案内および時刻表の掲示 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| | | | | | ・電車発着時刻と整合を図るバスのダイヤの検討 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| | | | | | ・駅へのアクセスバスの検討 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| | | | | ③ 駅前の特徴あるイベントの開催 | ○既存の駅前イベントのPR(方針3-③で対応) | - | - | - | - | - | | |
| | | | | | ・駅前イベントの新たな企画の検討 | ○ | ○ | | | ○ | | |
| | | | | 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(観光案内所等)(方針6-②で対応) | - | - | - | - | - | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| 方針3 | 定期利用と交流人口の拡大 | 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 | ○携帯時刻表の作成・配布によるPR(方針4-①で対応) | - | - | - | - | - | | | |
| | | | | ○駅とのアクセス交通の支援(方針4-①で対応) | - | - | - | - | - | | | |
| | | | | ・各種定期券設定の検討 | ○ | ○ | | | ○ | | | |
| | | | | ○小中学校の校外学習等の企画・実施サポート | ○ | ○ | ○ | | | | | |
| | | | | ○小学生、園児を対象とした乗り方教室、体験乗車等の実施(方針4-①を含む) | ○ | | ○ | | | | | |
| ② 小中学校等への粟生線利用の促進と支援 | ○ギャラリートレイン等の拡充 | ○ | ○ | ○ | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |

○：実施する事業
・：検討する事業

活・総：地域公共交通活性化・再生総合事業
輸対：鉄道軌道輸送対策事業

表 4-2 重点的に取り組む事業の選定 (2)

| 方針 | 計画の目標 | 事業 | 具体的な取り組み | 事業の対象 | | 事業の区分 | | | 活性化のため重点的に取り組む事業 |
|---------------------------------|--|-------------------------------------|---|-------|-----|-------|----|-----|------------------|
| | | | | 沿線内 | 沿線外 | 活・総 | 輸対 | その他 | |
| 方針3 定期利用と交通人口の拡大 | 定期利用者の増加と新規利用者の開拓 | ③ 地域間の各イベントとの連携強化 | ○駅からイベント開催地への誘導 | | ○ | ○ | | | ○ |
| | | | ○既存の駅前イベントのPR(方針2-③を含む) | | ○ | ○ | | | |
| | | | ○神鉄ハイキングのPR拡大 | | ○ | ○ | | | |
| | | | ○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共催 | | ○ | ○ | | | |
| | | | ・スポーツイベントとの連携 | | ○ | ○ | | | |
| | | | ・粟生線を利用してイベントに参加した方への特典付与の検討 | | ○ | ○ | | | |
| | | ○沿線のイベントと連携した企画きつぷの検討(方針1-①を含む) | | ○ | ○ | | | | |
| | | ④ 沿線地域における観光資源の魅力的な活用 | ○観光マップの駅等での配布 | | ○ | ○ | | | ○ |
| | | | ○認知されていない観光資源の活用 | | ○ | ○ | | | |
| | | ⑤ 魅力的な車窓からの景観づくり | ○沿線内の施設と連携した企画きつぷ等の充実(方針1-①で対応) | - | - | - | - | - | |
| | | | ○沿線に植樹・植栽等を実施 | ○ | ○ | ○ | | | |
| | | ⑥ 鉄道に関するイベントの開催 | ○車窓からのフォトコンテストの実施 | ○ | ○ | ○ | | | ○ |
| | | | ○神鉄トレインフェスティバルの拡大実施 | ○ | ○ | ○ | | | |
| | | | ○ミステリートレインの拡大実施 | ○ | ○ | ○ | | | |
| ○沿線の魅力を発信するラッピング列車の運行(方針4-②を含む) | | | ○ | ○ | | | | | |
| ⑦ ホームページ等の広報により粟生線の魅力を発信 | ○沿線の特色を生かしたイベント列車の運行(お座敷列車等、目玉となる列車)(方針4-②を含む) | ○ | ○ | ○ | | | | | |
| | ・サイクルトレインの検討 | ○ | ○ | ○ | | | | | |
| | ○おでかけガイドの充実 | | ○ | ○ | | | | | |
| 方針4 公共交通利用行動の喚起 | 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 | ○沿線企業等に対するエコ通勤への協力要請(方針3-①を含む) | ○ | | ○ | | ○ | |
| | | | ○小学生、園児を対象とした乗り方教室、体験乗車等の実施(方針3-②で対応) | - | - | - | - | | - |
| | | | ○転入者に対する公共交通利用案内マップの配布 | ○ | | ○ | | | |
| | | | ○携帯時刻表の作成・配布によるPR(方針3-①を含む) | ○ | | ○ | | | |
| | | | ○公共交通の利用動機付けパンフレットの作成と配布(ダイエットや地球環境などインセンティブ付加) | ○ | | ○ | | | |
| | | ② 粟生線キャラクター等による活性化のPR | ○粟生線キャラクターを活用したPR | ○ | ○ | ○ | | | ○ |
| | | | ○シンボルマークを活用したPRグッズ等の製作 | ○ | ○ | ○ | | | |
| | | | ○沿線の魅力を発信するラッピング列車の運行(方針3-⑥で対応) | - | - | - | - | - | |
| | | ③ 沿線自治体職員等による公共交通利用率先行動 | ○沿線の特色を生かしたイベント列車の運行(お座敷列車等、目玉となる列車)(方針3-⑥で対応) | - | - | - | - | - | ○ |
| | | | ○県・市職員等による通勤・出張時の公共交通率先利用の推進 | ○ | | ○ | | | |
| 方針5 安全で安定した鉄道輸送サービスの確保 | 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 | ○施設の更新・改良による安全性の向上(コンクリート枕木化、橋梁耐震化等) | | | ○ | | | |
| | | ② 利用者動向・ニーズに応じた輸送サービスへの改善 | ○利用者ニーズを把握するための利用者モニター制度を実施 | ○ | | | ○ | | |
| 方針6 沿線住民との協働 | 沿線住民と一体となった協力体制の構築 | ① 沿線地域との協力体制の構築 | ○地域住民による駅の美化活動やPR等、鉄道愛護意識の醸成 | ○ | | ○ | | ○ | |
| | | | ○ご利用・ご乗車マナーの向上啓発(方針1-④で対応) | - | - | - | - | | - |
| | | | ・神戸電鉄の地域との交流を促進する社会貢献活動の検討 | ○ | | ○ | | | |
| | | ② 無人駅のボランティア等による有人化 | ・神鉄サポータークラブ(仮称)の設置の検討 | ○ | ○ | | | | ○ |
| | | | ○ボランティア駅長等による無人駅の活性化 | ○ | | ○ | | | |
| | | ③ 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 | ○駅の空きスペースを活かした活性化策の展開(方針2-④を含む) | ○ | ○ | | | | |
| ○PR協力等によりフレンドショップを拡充(方針1-①で対応) | - | | - | - | - | - | | | |

○：実施する事業
・：検討する事業

活・総：地域公共交通活性化・再生総合事業
輸対：鉄道軌道輸送対策事業

表 4-3 地域公共交通活性化再生総合事業で取り組む事業と実行主体

| 事業 | 具体的な取り組み | 神戸電鉄 | 神戸市 | 三木市 | 小野市 | 兵庫県 | 沿線住民等 |
|--|--|-------------|-----|-----|-----|-----|-------|
| ◎企画きっぷ、割引制度等の充実と効果的なPR活動 (方針1-①②) | ○自治体広報誌や新聞折り込み等活用の効果的なPR ○フレンドショップ等販売拠点の充実 ○沿線内の施設と連携した企画きっぷ等の充実 ・沿線のイベントと連携した企画きっぷの検討 ・新たな割引制度の検討 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ○ |
| 接客サービスの向上および利用しやすい駅・快適な駅づくり (方針1-④⑤) | ○夜間照明の増設等施設の改善 ・快適な車内環境の創出(音楽等)の検討 ○ご利用・ご乗車マナーの向上啓発 ○利用満足度を高めるための社員教育の実施 | ◎ | | | | | |
| ◎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 (方針2-①) | ○P&R用駅前駐車場の整備 ○K&R用駐車スペースの確保 ○駐輪施設の改善・整備 ○到着時刻表示を含む神鉄運行時刻表の作成 ○駐車場や駐輪場等の駅周辺施設案内板の整備 ○インターネット等を使用した乗り継ぎ情報等提供サービス | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | |
| バスとの効果的な接続 (方針2-②) | ○駅でのバス停案内・時刻表の掲示 ・電車の発着時刻に整合したバスダイヤの検討 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | |
| ◎小中学校等への粟生線利用の促進と支援 (方針3-②) | ○小中学校の校外学習等の企画・実施サポート ○小学生や園児への乗り方教室、体験乗車等の実施 ○ギャラリートレイン等の拡充 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | |
| ◎地域間の各イベントとの連携強化 (方針3-③) | ○駅からイベント開催地への誘導 ○既存の駅前イベントのPR ○神鉄ハイキングのPR拡大 ○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共催 ・スポーツイベントとの連携 ・粟生線利用でイベント参加した方への特典付与の検討 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ○ |
| ◎沿線地域における観光資源の魅力的な活用 (方針3-④) | ○沿線内の施設と連携した企画きっぷ等の充実 ○観光マップの駅等での配布 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | |
| 魅力的な車窓からの景観づくり(方針3-⑤) | ○沿線に植樹・植栽等を実施 ○車窓からのフォトコンテストの実施 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | |
| ◎鉄道に関するイベントの開催 (方針3-⑥) | ○沿線の特徴を活かした魅力あるラッピング列車、イベント列車の運行(お座敷列車等、目玉となる列車) ○神鉄トレインフェスティバル、ミステリートレインの拡大実施 | ◎ | | | | | |
| ホームページ等の広報により粟生線の魅力を発信 (方針3-⑦) | ○おでかけガイドの充実 ○神戸電鉄粟生線活性化協議会ホームページの沿線情報、イベント情報、観光資源情報等の充実 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | |
| ◎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 (方針4-①) | ○沿線企業等に対するエコ通勤への協力要請 ○転入者への公共交通利用案内マップの配布 ○携帯時刻表の作成・配布によるPR ○公共交通の利用動機付けパンフレットの作成と配布 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | |
| ◎沿線自治体職員等による公共交通利用率先行動 (方針4-③) | ○県、市職員等による通勤・出張時の公共交通率先利用の推進 | | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | |
| ◎沿線住民と一体となった粟生線の活性化とPR (方針4-②、6-①②) | ○ボランティア駅長等による無人駅の活性化 ○地域住民による駅の美化活動やPR等、鉄道愛護意識の醸成 ○粟生線キャラクターやシンボルマークを活用したPR ・神鉄サポートクラブの設置の検討 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ◎ |
| ◎：重点的に取り組むもの | ○：実施する取り組み ・：検討する取り組み | ◎実行主体 ○：関係者 | | | | | |

表 4-3 に整理した 13 事業について事業化のスケジュールを示す

表 4-4 事業化のスケジュール（平成 22 年度～平成 24 年度）

| 事業 | 平成 22 年度 | 平成 23 年度 | 平成 24 年度 |
|----------------------------------|----------|----------|----------|
| 企画きっぷ、割引制度等の充実と効果的な P R 活動 | 検討・実施 | 検討・実施 | 実施 |
| 接客サービスの向上および利用しやすい駅・快適な駅づくり | 検討・実施 | 実施 | 実施 |
| 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 | 検討・設計・実施 | 設計・実施 | 設計・実施 |
| バスとの効果的な接続 | 検討・実施 | 実施 | 実施 |
| 小中学校等への粟生線利用の促進と支援 | 検討・実施 | 検討・実施 | 実施 |
| 地域間の各イベントとの連携強化 | 検討・実施 | 実施 | 実施 |
| 沿線地域における観光資源の魅力的な活用 | 検討・実施 | 検討・実施 | 実施 |
| 魅力的な車窓からの景観づくり | 検討・実施 | 検討・実施 | 検討・実施 |
| 鉄道に関するイベントの開催 | 検討・実施 | 検討・実施 | 実施 |
| ホームページ等の広報により粟生線の魅力を発信 | 検討・実施 | 実施 | 実施 |
| 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 | 検討・実施 | 協力依頼・実施 | 実施 |
| 沿線自治体職員等による公共交通利用率先行動 | 検討・協力依頼 | 実施 | 実施 |
| 沿線住民と一体となった粟生線の活性化と P R | 検討・実施 | 実施 | 実施 |

4-5 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。平成 22 年度以降にも随時協議会を開催し、PDCA サイクルに従い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 4-1 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。 |

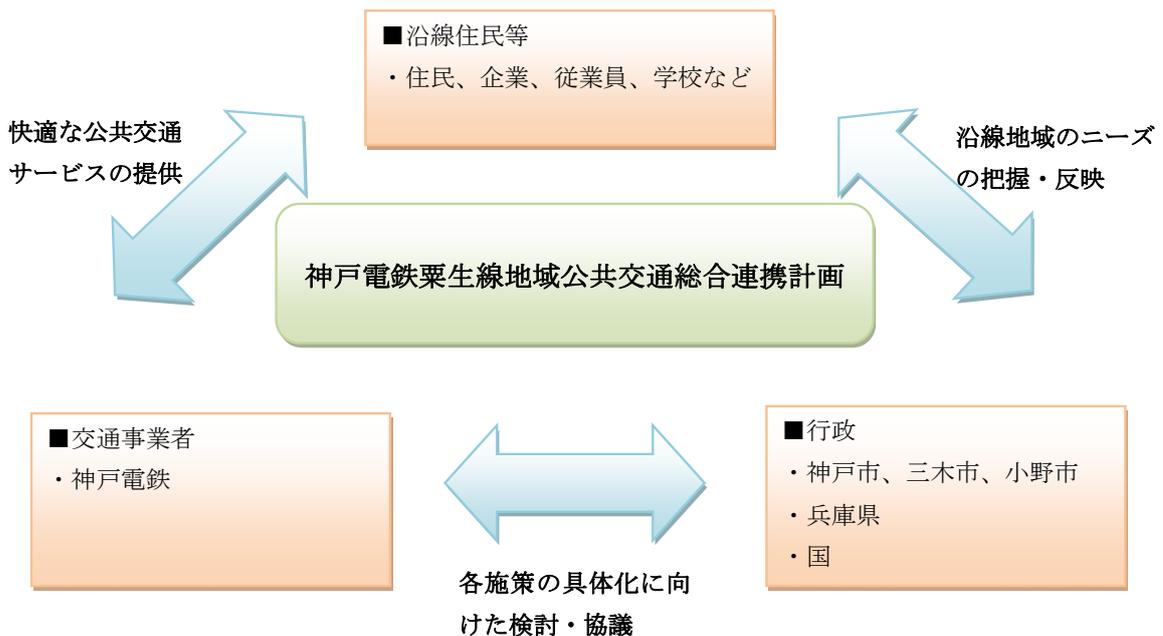


図 4-2 推進体制