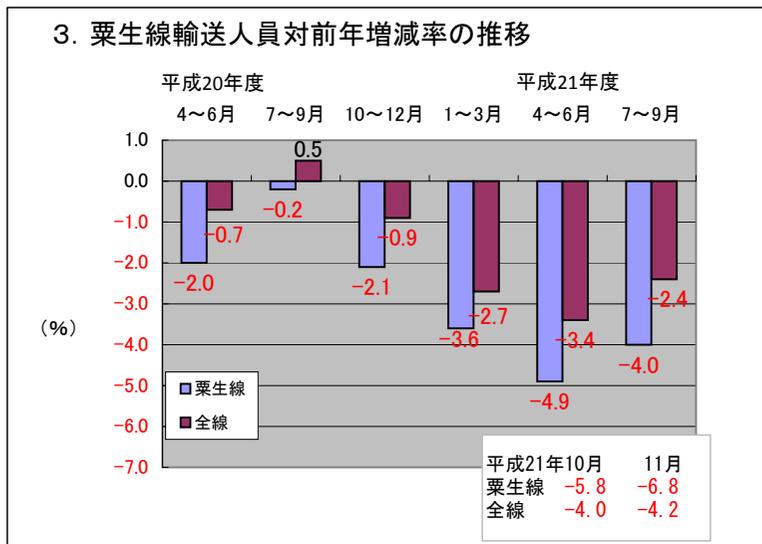
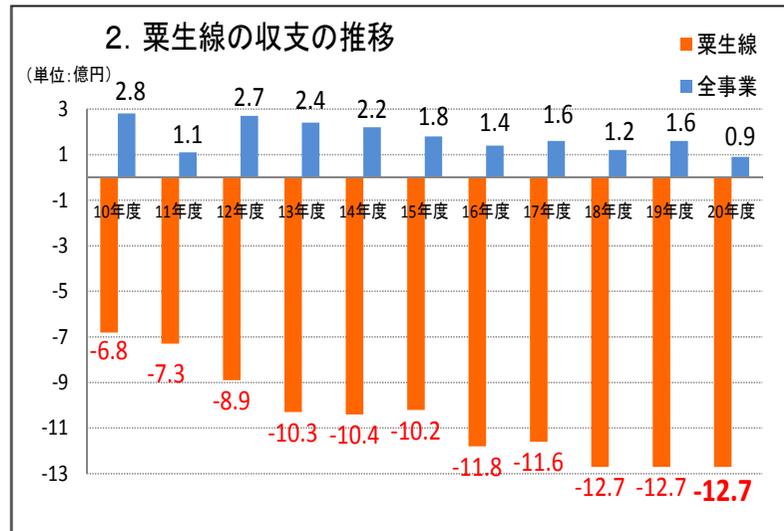
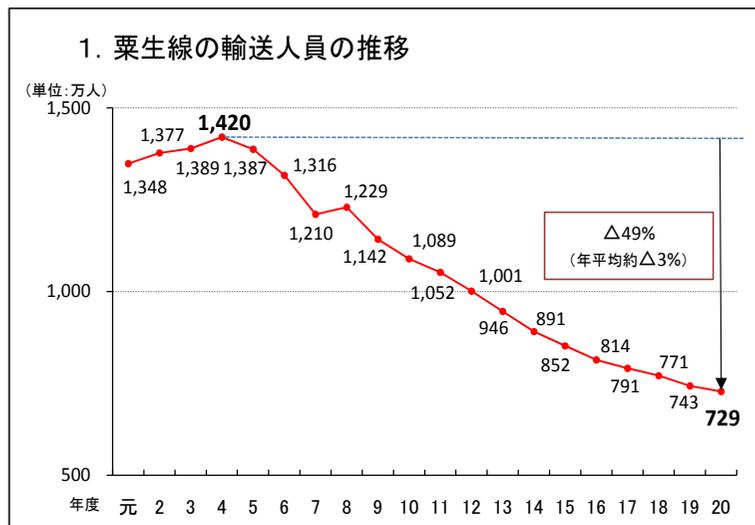
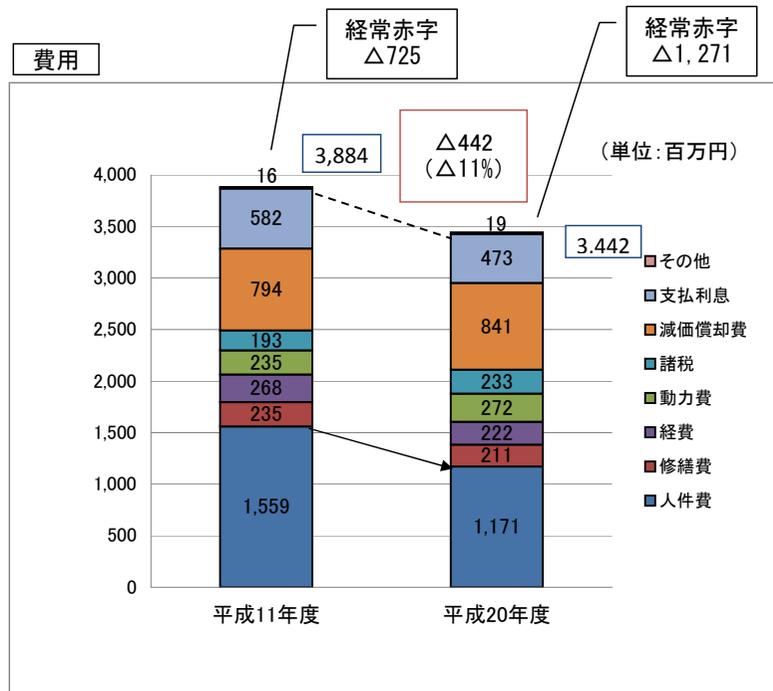
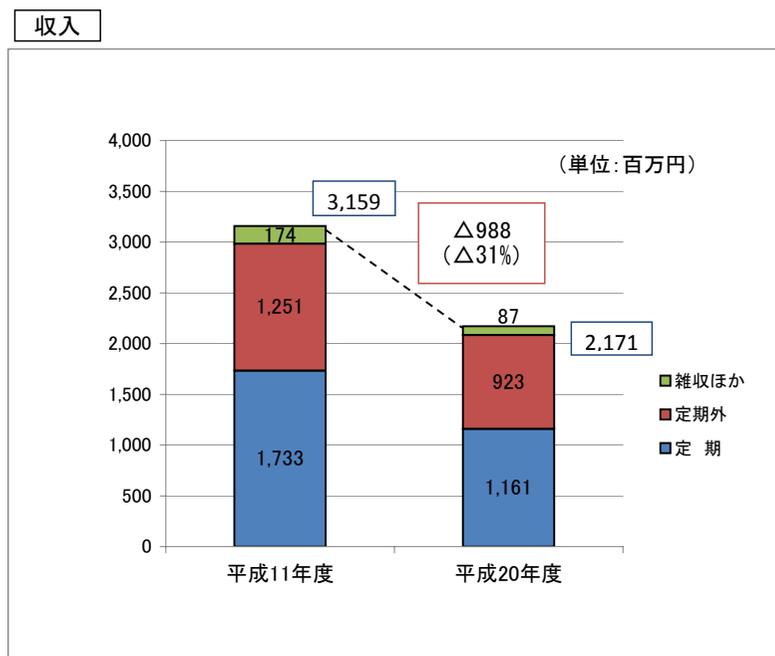


## 粟生線の現状と課題について



- ・ 粟生線の輸送人員は平成4年度のピーク時から半減。減少傾向に歯止めがかからず。
- ・ 輸送人員の減少に伴い平成20年度の粟生線の収支は12.7億円の赤字  
(8年連続で10億円以上の赤字)
- ・ 特に昨秋以降の景気後退や本年の新型インフルエンザ流行の影響もあり、急速に輸送人員の減少幅が拡大。

#### 4. 粟生線の収支構造（直近10年間の変化）



(上記期間における主な減収要因)

- ・ 少子・高齢化（少子化：通学定期、高齢化：通勤定期）
- ・ バスへの転移（通勤定期）
- ・ マイカーへの転移と定期外利用の減少等

(上記期間における主な費用減要因)

- ・ 人件費の削減（ワンマン運転・駅無人化等による要員削減、賃金カットの実施）
- (注) ・ 修繕費・・・安全確保のため最低限の施設維持を図るのに必要な水準に到達
- ・ その他の動力費や資産保有コスト（減価償却費、固定資産税等）は、事業運営上の固定費であり、現状ではこれ以上の大幅な削減は困難

**今後の見通し**

【収入面】

- ・ 少子・高齢化による減少は構造的に今後も続く見通し
- ・ 2009年度は前年後半以降の景気悪化や新型インフルエンザの影響により減収大

**今後の見通し**

【費用面】

- ・ 上記資産を保有した状態での今後のコスト削減余地は少ない

## 粟生線における主な取り組みについて

実施時期	内 容	備 考
H元. 3月	粟生線複線化第三期工事竣工	西鈴蘭台～藍那、川池信号所～押部谷複線化(7.6km)
H 3. 10月	ダイヤ改正	西鈴蘭台折返し→三木折返しに延伸(15分ピッチ)
H 8. 1月	運賃改定	H9. 4月の消費税率アップに伴う改定を除き、現在まで据え置き
H11. 10月	ストアードフェアシステム導入*	スルッとKANSAI加盟、すずらんカード発売開始
H11. 12月	パークアンドライド駐車場営業開始	押部谷、広野、小野
H13. 6月	ダイヤ改正	志染以遠の4両直通運転
H14. 3月	粟生線PTC・CTC運行管理システム導入*	(H14. 12月全線導入)
H15. 6月	ダイヤ改正	三木折返し→小野折返しに延伸(15分ピッチ)
H16. 1月	粟生線ワンマン運転開始	(H17 全線ワンマン化)
H16～21年度	輸送高度化補助(国・自治体)による設備の整備	軌道強化(重レール化、コンクリートまくら木化等)
		信号・変電所設備の改良(ATC改良等)
		電柱のコンクリート柱化
		橋梁改修
		車両新造(6000系)
		ICカード対応改札機の整備 など
H19. 4月	ICカードシステム「PiTaPa」サービス開始	
H20. 8月	「おでかけガイド」配布による利用促進	戸別配布(1万部)、新聞折込(2.4万部)
H20. 12月	ホームページ「粟生線活性化の取り組み」コーナー開設	
H21. 3月	ダイヤ改正	午前・午後ラッシュ時間帯に快速運行(朝:上り1本、夕:下り5本)
H21. 3月	ICカードによる3線連絡定期発売開始	(阪急・阪神・神戸高速・山陽・北神・神戸市地下鉄)
H21. 3月	「粟生線 家族おでかけきっぷ」発売	割引率の高い企画乗車券として発売(3～8月)
H21. 7月	「おでかけガイド グルメ版」配布による利用促進	戸別配布(1万部)、新聞折込(2.4万部)
H21. 11月	「粟生線 家族おでかけきっぷ」再発売	割引率の高い企画乗車券として割引を拡大して再度発売(11～2月)

\* スタードフェアシステム…磁気カード(すずらんカード等)により直接自動改札機を通れる改札システム

\* PTC・CTC…列車の運行管理を自動的・集中的に制御するシステム

## 粟生線における昼間時間帯の利用実態について

## ■ 志染～恵比須間 列車別通過人員調査結果

調査日：平成21年9月29日(火)

時間帯	下り（粟生方面行）					上り（新開地方面行）				
	列車番号	通過人員	合計	行先	両数	列車番号	通過人員	合計	行先	両数
9時	8403	27	84	粟生	4	8404	57	201	新開地	4
	8405	17		小野	4	8420	57		新開地	4
	8407	24		粟生	3	9400	42		新開地	3
	9401	16		小野	3	9402	45		新開地	3
10時	9403	18	71	粟生	3	9404	35	133	新開地	3
	9405	18		小野	4	9406	33		新開地	4
	9407	20		粟生	4	10400	32		新開地	4
	10401	15		小野	4	10402	33		新開地	4
11時	10403	11	72	粟生	4	10404	49	141	新開地	4
	10405	19		小野	4	10406	30		鈴蘭台	4
	10407	22		粟生	4	11400	36		新開地	4
	11401	20		小野	4	11402	26		新開地	4
12時	11403	20	78	粟生	3	11404	18	83	新開地	3
	11405	20		小野	3	11406	19		新開地	3
	11407	20		粟生	3	12400	26		新開地	3
	12401	18		小野	3	12402	20		新開地	3
13時	12403	22	100	粟生	4	12404	13	64	新開地	4
	12405	18		小野	4	12406	16		新開地	4
	12407	31		粟生	4	13400	22		新開地	4
	13401	29		小野	4	13402	13		新開地	4
14時	13403	15	83	粟生	4	13404	12	56	新開地	4
	13405	23		小野	4	13406	14		新開地	4
	13407	21		粟生	3	14400	14		新開地	3
	14401	24		小野	3	14402	16		新開地	3
15時	14403	12	251	粟生	3	14420	20	78	新開地	3
	14405	29		小野	3	14404	13		新開地	3
	14407	90		粟生	4	15420	21		新開地	4
	15401	120		小野	4	15400	24		新開地	4
16時	15403	120	345	粟生	4	15422	44	193	新開地	4
	15405	77		小野	4	15402	52		新開地	4
	15407	81		粟生	4	16400	45		新開地	4
	16401	67		小野	4	16420	52		新開地	4

粟生方面行

新開地方面行

10時～14時台	下り
合計	404
1列車平均	20
1両平均	6

10時～14時台	上り
合計	477
1列車平均	24
1両平均	7

注1:   : JR加古川、北条鉄道接続列車

注2: 1両当りの着席座席数は約50席

注3: 粟生線は小野、小野工業、三木、三木東、三木北の各高校の通学路線であることから、朝・夕の通勤・通学ラッシュ時間帯には利用者が多いが、昼間時間帯には極端に利用者数が減少する。

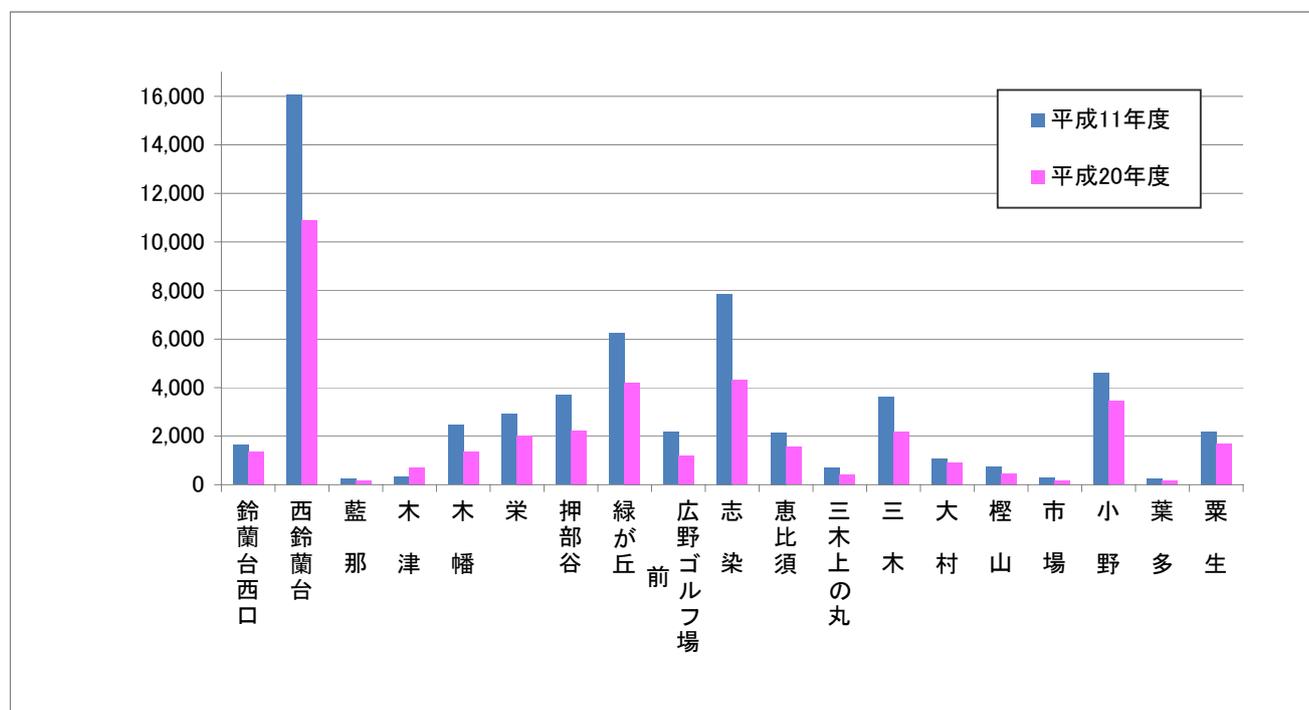
注4: 特に、まとまった住宅開発地域を後背地にもつ志染までと比べ、志染以遠についてその傾向が大きいいため、志染～恵比須間における列車別の通過人員数を調査した。

粟生線・駅別乗降人員<1日平均>の推移  
(平成11年度～平成20年度比較)

(単位:人/日)

	駅名	平成11年度 (1999年度)	平成20年度 (2008年度)	増減	増減率	増減率 (年平均)
神戸市域	< 鈴蘭台 >	<29,156>	<22,686>	<-6,470>	<-22.2%>	<-2.2%>
	鈴蘭台西口	1,632	1,366	-266	-16.3%	-1.6%
	西鈴蘭台	16,075	10,909	-5,166	-32.1%	-3.2%
	藍那	234	151	-83	-35.5%	-3.5%
	木津	324	707	383	118.2%	11.8%
	木幡	2,458	1,374	-1,084	-44.1%	-4.4%
	栄	2,908	2,032	-876	-30.1%	-3.0%
	押部谷	3,689	2,220	-1,469	-39.8%	-4.0%
	神戸市域小計	27,320	18,759	-8,561	-31.3%	-3.1%
三木市域	緑が丘	6,235	4,202	-2,033	-32.6%	-3.3%
	広野ゴルフ場前	2,162	1,218	-944	-43.7%	-4.4%
	志染	7,871	4,317	-3,554	-45.2%	-4.5%
	恵比須	2,158	1,550	-608	-28.2%	-2.8%
	三木上の丸	724	436	-288	-39.8%	-4.0%
	三木	3,637	2,196	-1,441	-39.6%	-4.0%
	大村	1,094	926	-168	-15.4%	-1.5%
	三木市域小計	23,881	14,845	-9,036	-37.8%	-3.8%
小野市域	檜山	761	451	-310	-40.7%	-4.1%
	市場	307	184	-123	-40.1%	-4.0%
	小野	4,601	3,439	-1,162	-25.3%	-2.5%
	葉多	263	180	-83	-31.6%	-3.2%
	粟生	2,184	1,702	-482	-22.1%	-2.2%
	小野市域小計	8,116	5,956	-2,160	-26.6%	-2.7%
合計	59,317	39,560	-19,757	-33.3%	-3.3%	

鈴蘭台を除く



快速停車駅: 鈴蘭台西口、西鈴蘭台、押部谷～粟生  
急行停車駅: 鈴蘭台西口、西鈴蘭台、木幡～粟生

# 粟生線に対する住民意見(住民ニーズ)

平成20年8月の「おでかけガイド」アンケートはがきの集計結果

- ①配布地域 小野市、三木市、神戸市
- ②配布数 34,350部(戸別配布10,600部、新聞折り込み23,750部)
- ③回答数 443部(回答率 1.2%)

**表1 粟生線の現状に対する意見・感想**

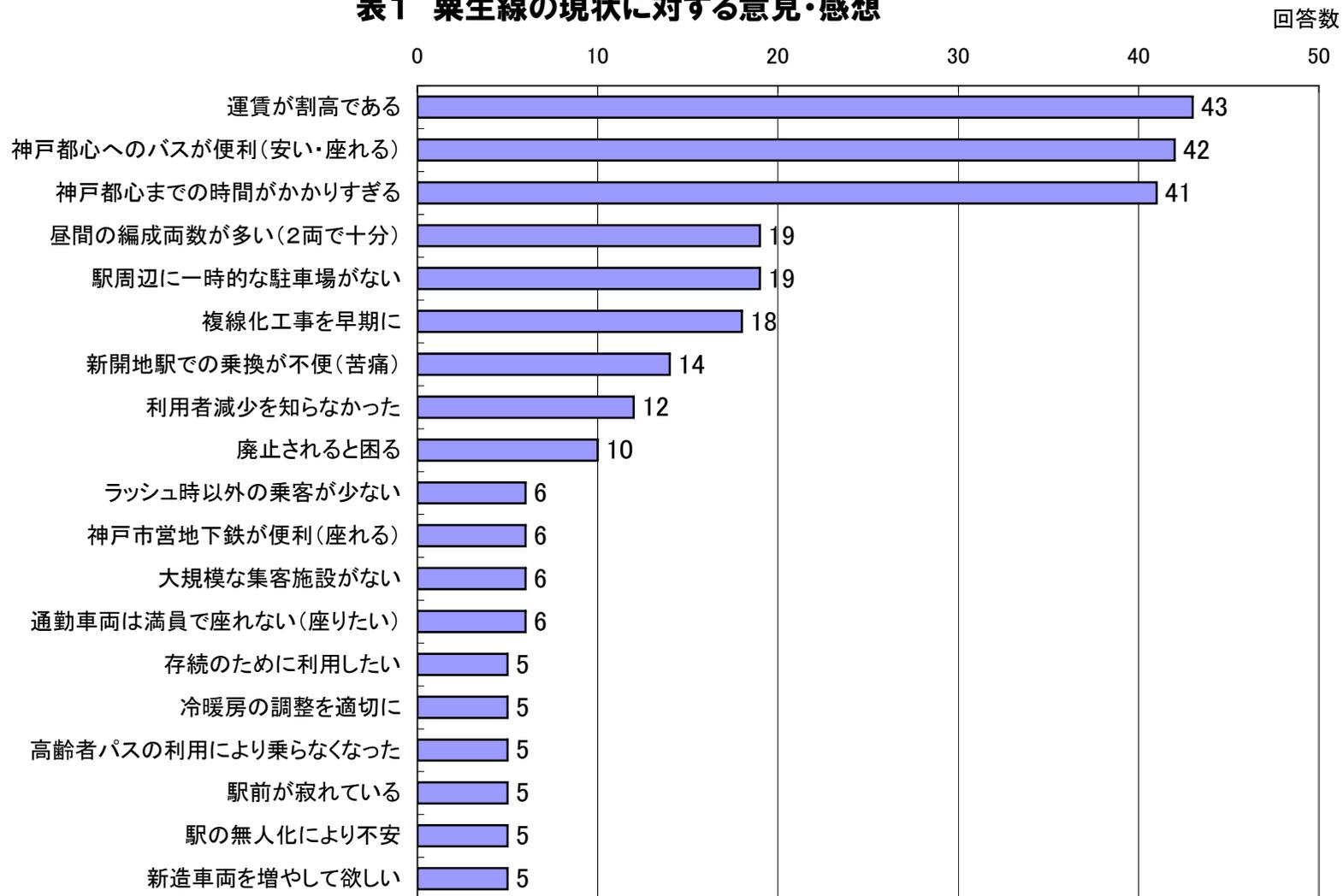
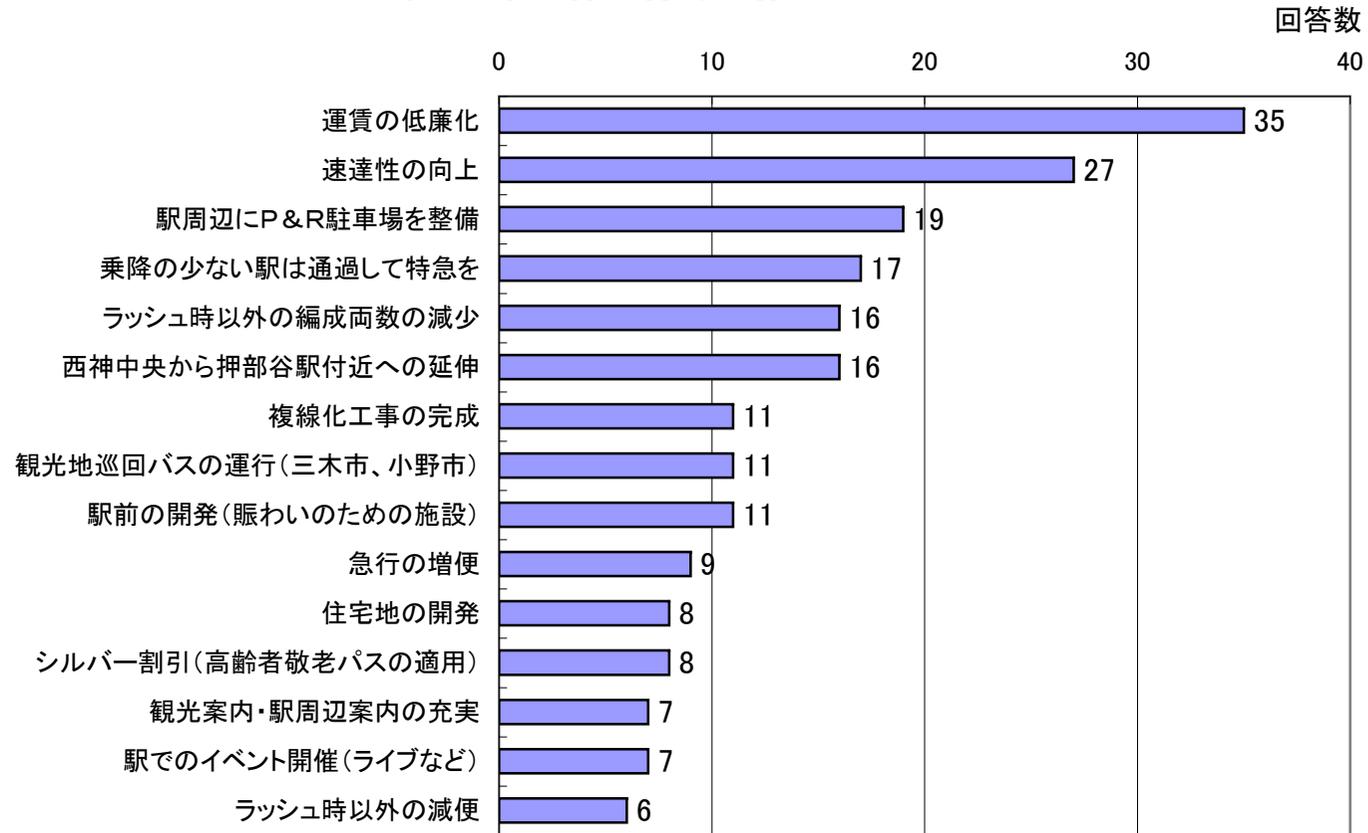


表2 粟生線の利用を増やすためのアイデア



## 準備会（11/20）における利用者委員からのご意見

## 1. サービスの改善

## ○駅関係

- ・駅が汚い。
- ・スロープもない駅が多い。高齢者にも利用しやすい駅にしてほしい。
- ・新開地の階段での乗換えは苦痛である。
- ・駅員がいなくなり、売店や飾っていた花もなくなった。利用者を増やすには見場も良くする必要がある。

## ○案内関係

- ・ダイヤ乱れの際の適切な案内が無い。
- ・女性専用車両や携帯電話禁止車両の案内が徹底されていない。

## ○車両・ダイヤ関係

- ・新型車両に乗れるとうれしい。もっときれいな電車を増やしてほしい。
- ・快速ができたが、押部谷より世帯数の多い栄を通過するのは理解できない。急行はあるが本数が少ない。

## ○その他

- ・列車が急停止することがある。
- ・実態を把握してサービスの悪い点を改善してほしい。

## 2. 利用促進策

## ○子どもを対象とした利用促進

- ・学校間の交流とか学校行事と連携した電車利用の掘り起しができないか。（例えば、芋掘り、キャンプ、湊川公設市場等での体験学習や複合産業団地等での社会見学、文化祭等での高校間の交流など）
- ・農家と協力した芋掘り体験とか、子どもと地域の取り組みを電車利用と結びつけられないか。
- ・子供は電車が好きなので、学校や教育委員会とも協力して、電車に乗って行ける施設の案内やイベントの企画に取り組んでほしい。
- ・高校生などの若者や、小さな子どもを持つ親などの意見を吸い上げるべき。

## ○自動車からの利用転換

- ・木津の複合産業団地では、まずマイカー通勤をやめるべき。

### ○旅客誘致関係

- ・街から郊外（粟生線）へ来てもらう目的となる沿線 PR や催しの企画を考えるべき。
- ・今後は、通勤・通学よりも、観光利用に力を入れるべき。

### ○PR 媒体の活用

- ・PR 冊子「お出かけガイド（グルメ版）」では、粟生線の店の紹介よりも、三宮や有馬温泉の案内をした方がよいのではないか。（高齢者は湊川へ買い物に行く利用者も多い）
- ・「お出かけガイド（グルメ版）」の内容がわかりにくい。もっと工夫すべき。
- ・駅舎の雰囲気などを街並みに合わせたものにして、行政の広報誌等で PR してはどうか。

### ○利用啓発など

- ・神鉄の認知度を向上させる PR が必要。
- ・山間部を走っている特性も踏まえた、神鉄の実情をもっと PR すべき。（スピードや運賃水準などの弱点を上手に補うような PR が必要）

## 3. 運賃・乗車券

### ○運賃関係

- ・三宮方面へは地下鉄、バスがあり、運賃も神鉄より安い。（特に高齢者は敬老パスで、バスは 50 円、地下鉄は 100 円となる）
- ・運賃、所要時間、乗換え抵抗など、バス以上のメリットがないと利用者増加は難しい。
- ・運賃が下がれば利用も増えるのではないか。

### ○乗車券関係

- ・企画乗車券の PR は駅でされていても、普段利用しない人の目に止まらない。
- ・「お出かけきっぷ」は、三木・小野から乗れば得かもしれないが、栄などからでは割安感がない。
- ・各種回数券は奇数枚数の発売が多いが、往復使用で余ってしまう。

## 4. コスト削減

- ・昼間の利用実態に合わせて、4 両編成を 1 両化して運行してはどうか。（コストをかけてでも、長い目で見て編成両数を減らすべきではないか）

以上