

神戸電鉄栗生線 地域公共交通総合連携計画  
(案)

2010年2月

神戸電鉄栗生線活性化協議会

# 神戸電鉄粟生線 地域公共交通総合連携計画（案）

## 目 次

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| 1. はじめに                     | 1  |
| 1-1 計画策定の目的                 |    |
| 1-2 計画対象区域                  |    |
| 1-3 計画対象期間                  |    |
| 1-4 計画の構成                   |    |
| 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          |    |
| 2-2 神戸電鉄粟生線の現状              |    |
| 2-3 沿線ニーズの把握                |    |
| 3. 神戸電鉄粟生線の活性化に向けた課題        | 13 |
| 3-1 他の交通機関との競合              |    |
| 3-2 狭い駅勢圏（駅の集客範囲）           |    |
| 3-3 定期利用の減少と少ない域外からの流入      |    |
| 3-4 過度に自動車に依存した交通行動         |    |
| 3-5 利用者動向・ニーズに対応した施設への改良・更新 |    |
| 3-6 沿線住民との協力体制の構築           |    |
| 4. 神戸電鉄粟生線活性化の方向性           | 15 |
| 4-1 基本方針                    |    |
| 4-2 計画目標                    |    |
| 4-3 取り組むべき施策および実施主体         |    |
| 4-4 推進体制                    |    |

# 1. はじめに

## 1-1 計画策定の目的

神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画は、神戸電鉄粟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。

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、粟生線および沿線地域の活性化を目指していく。

※「神戸電鉄粟生線活性化協議会」は、神戸電鉄粟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、小野市の粟生線沿線の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22年度から平成24年度までの3か年とする。  
(将来にわたり栗生線の維持・活性化を図っていくための検証期間との位置づけ)

### 1-4 計画の構成

本計画の構成を次に示す。

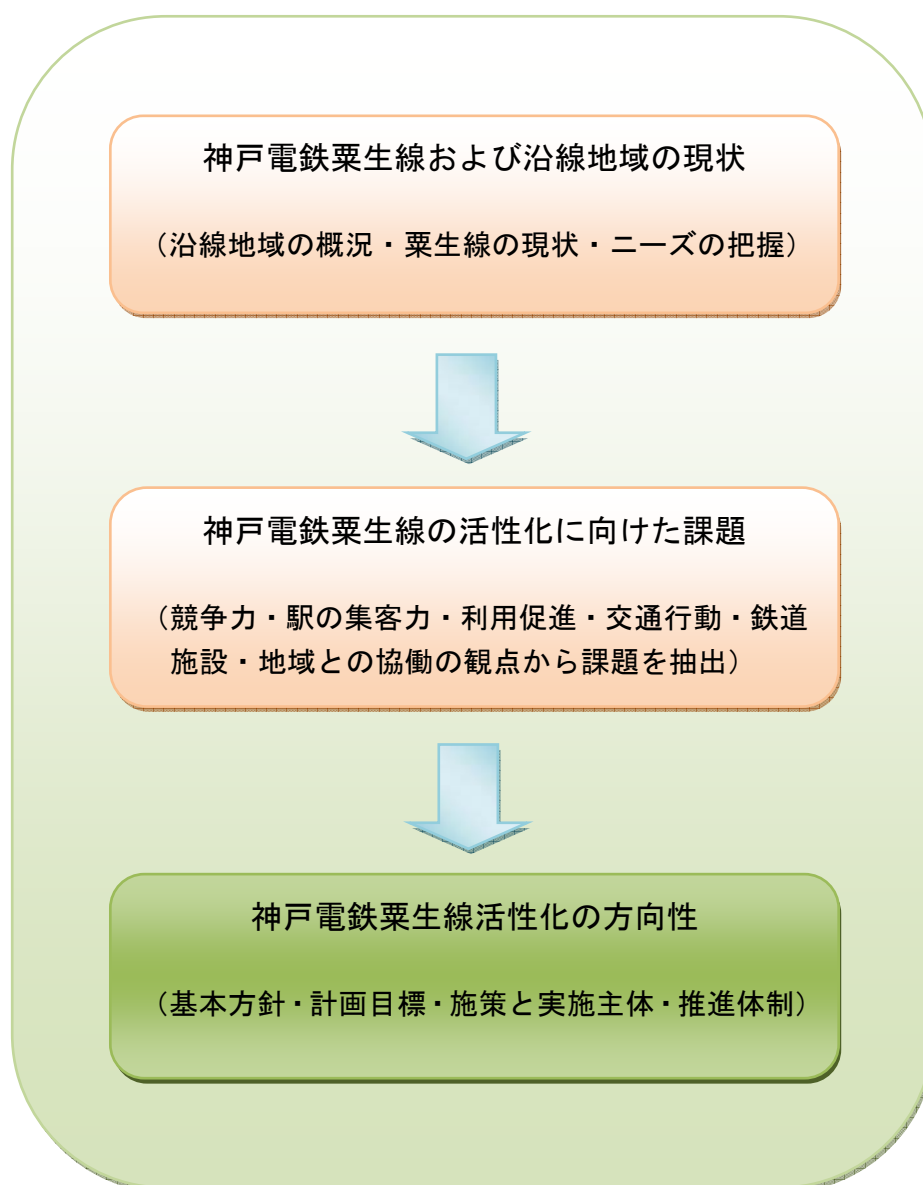


図 1-2 計画の構成

## 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と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、少子高齢化やマイカーの普及、沿線道路網の整備等の影響により、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20年度には約半分の729万人にまで減少した。

#### (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。

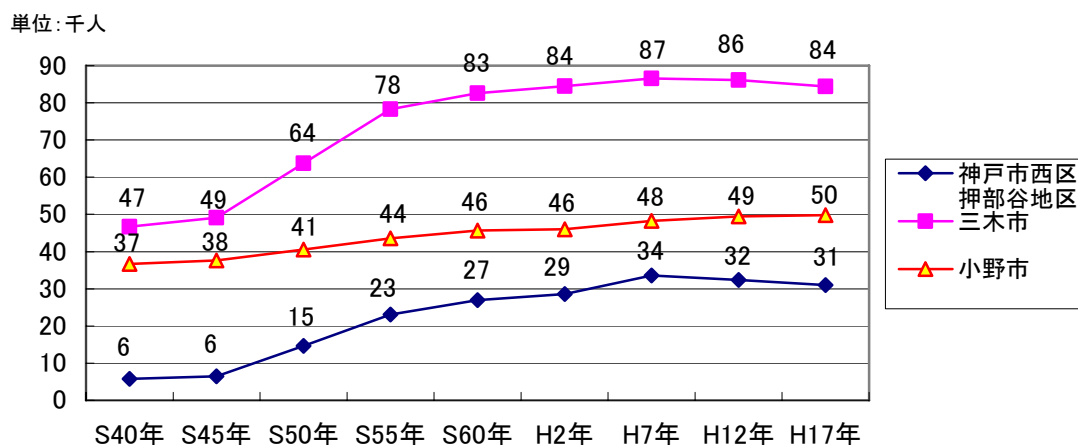


図 2-1 沿線人口の推移 (参照: 国勢調査)

※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。

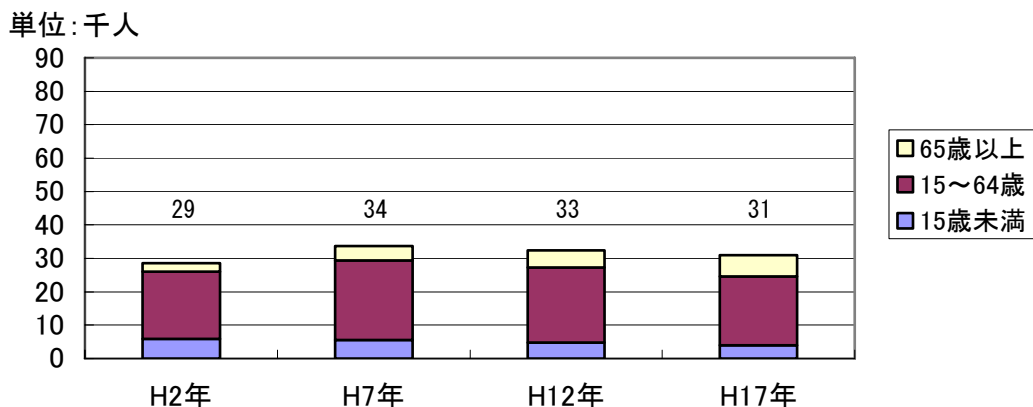


図 2-2 神戸市西区押部谷地区年齢層別人口 (参照: 国勢調査)

- ・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。

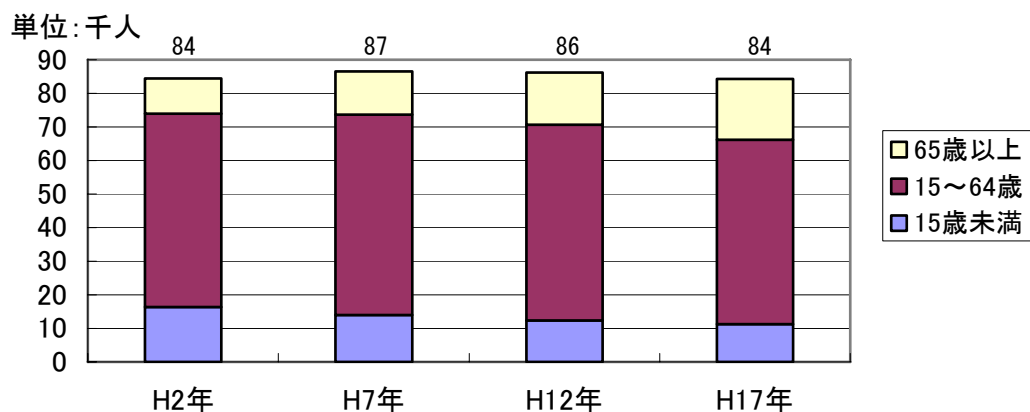


図 2-3 三木市年齢層別人口 (参照: 国勢調査)

- ・小野市では、人口が微増傾向にあったものの、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。

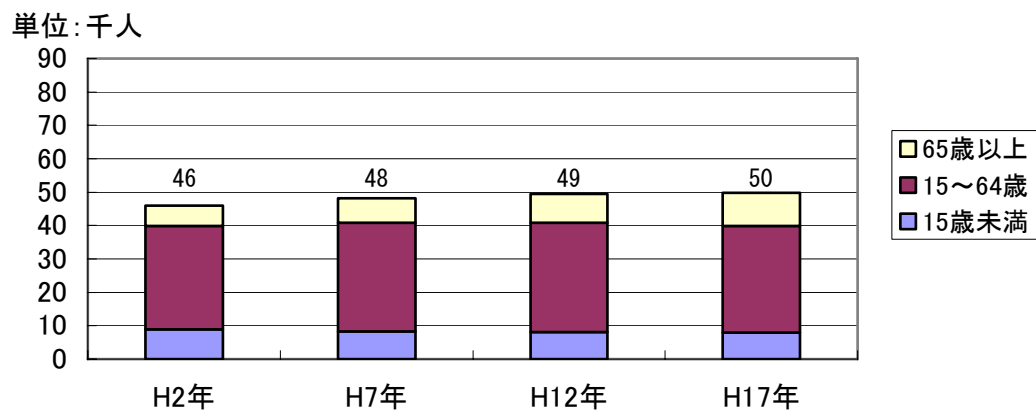


図 2-4 小野市年齢層別人口 (参照: 国勢調査)

(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。

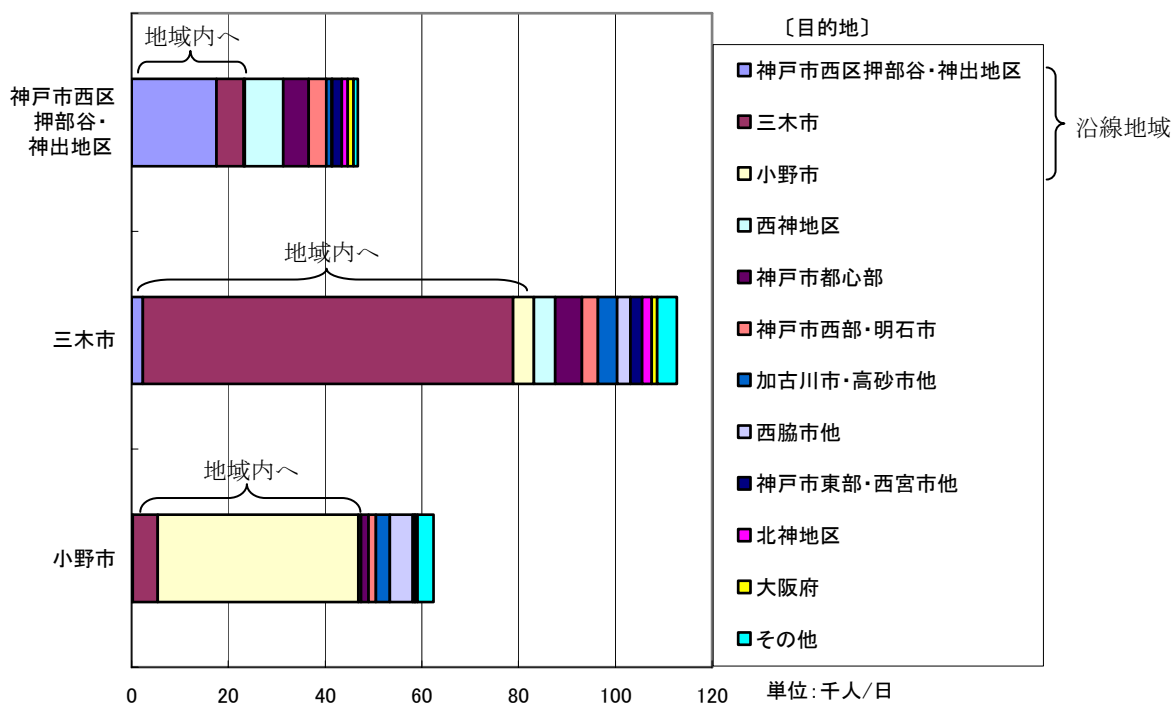


図 2-5 発生交通量と目的地 (参照：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (2000 年))

※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。

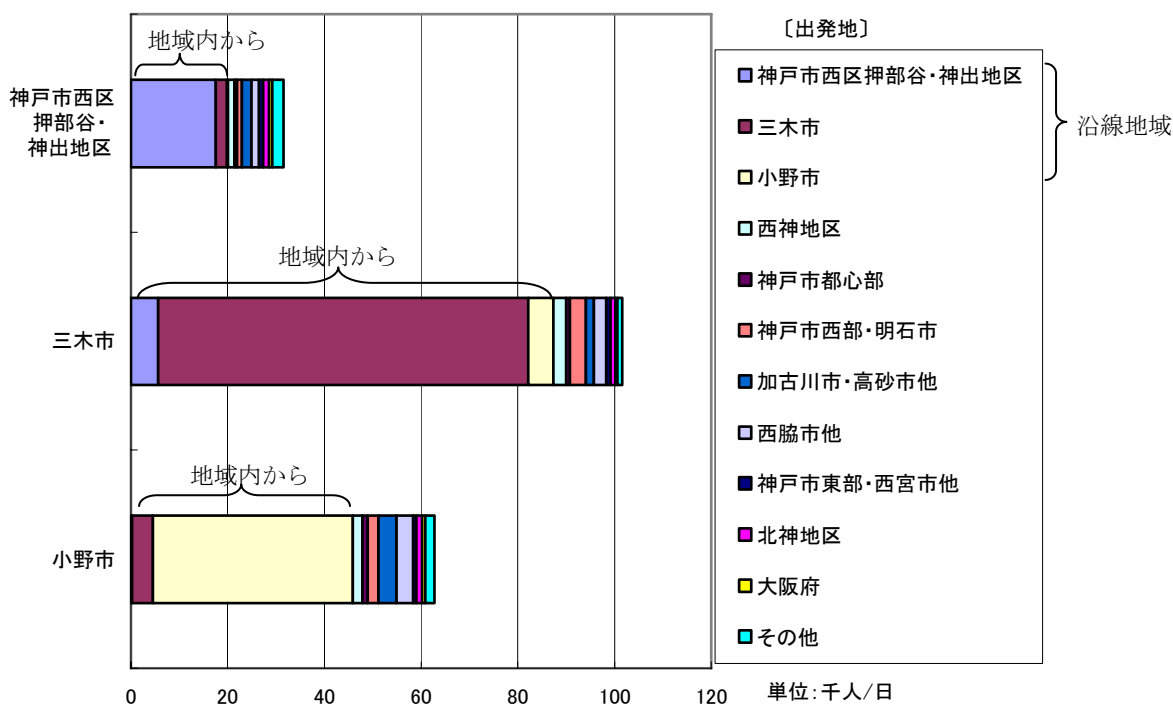


図 2-6 集中交通量と出発地 (参照：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (2000 年))

- 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。

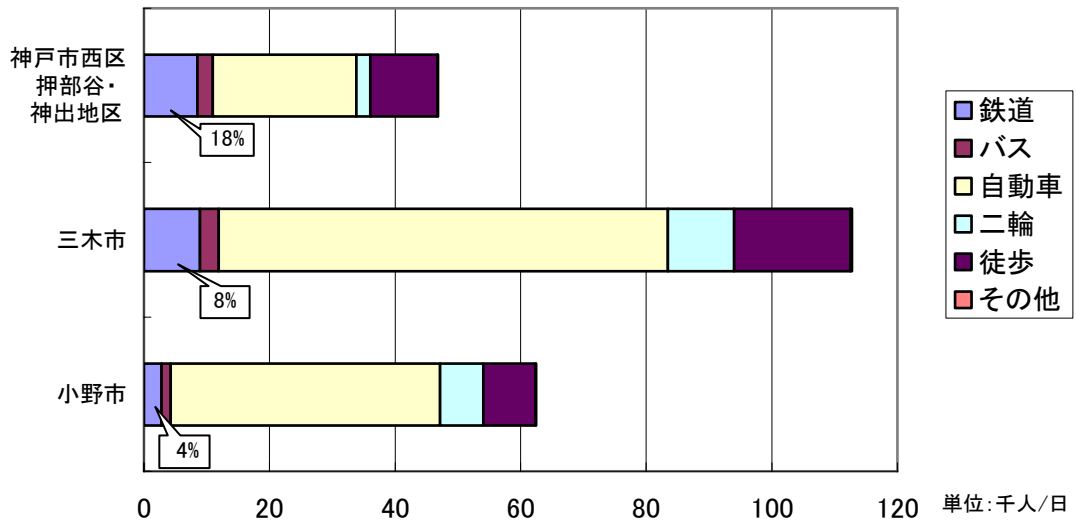


図 2-7 発生交通量の交通手段分担 (参照：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (2000 年))

- 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。

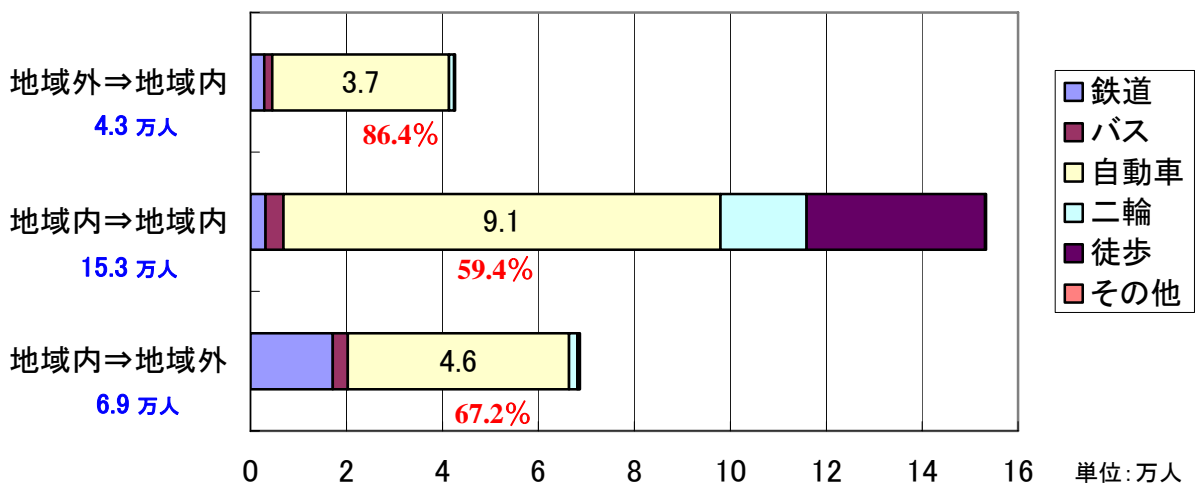


図 2-8 地域内交通量および地域内外交通量の比較  
(参照：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (2000 年))



- ・沿線地域内での自動車保有台数は、直近 10 年間で神戸市西区は 14.5%、三木市で 16.4%、小野市で 12.8%増加している。

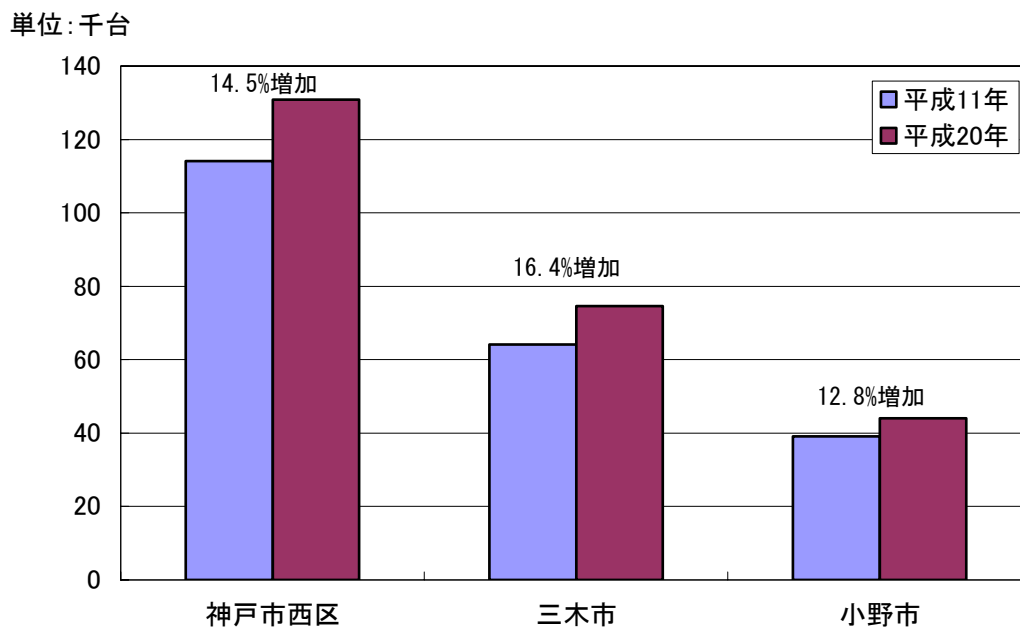


図 2-9 自動車保有台数の変化（出典：神戸市、三木市、小野市統計書）

※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、平成 20 年度は平成 4 年度の約半数になっている。

単位: 万人/年

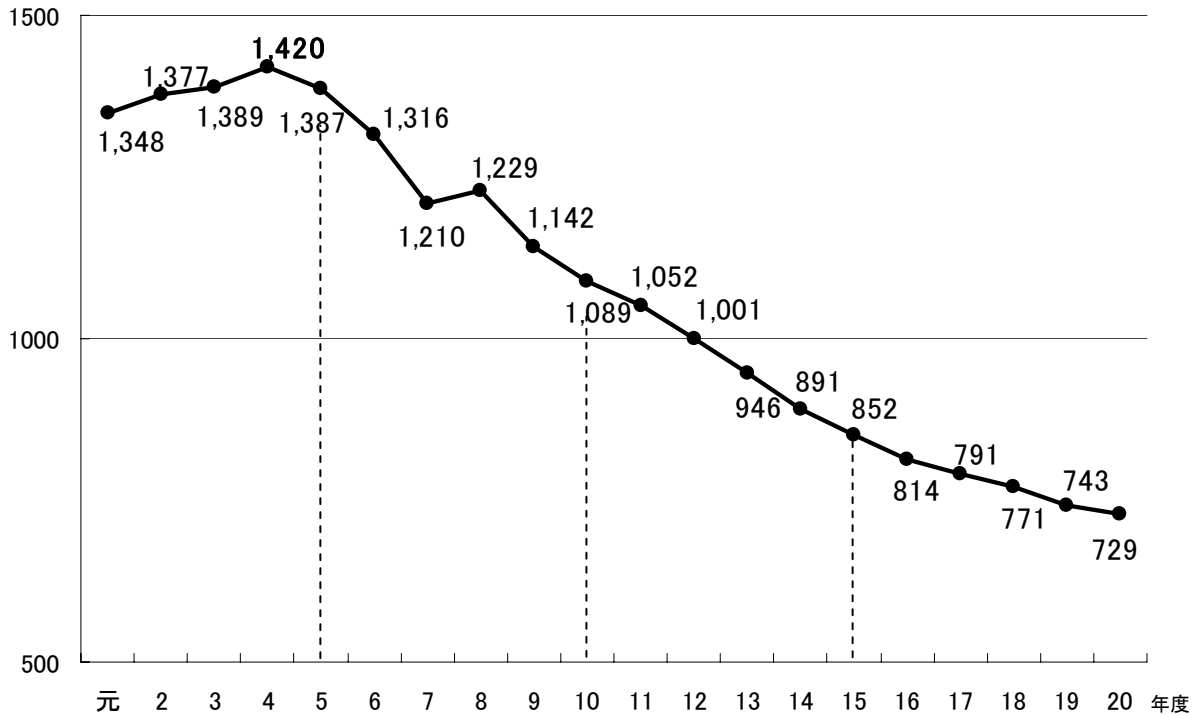


図 2-10 神戸電鉄粟生線の輸送人員の推移 (参照: 神戸電鉄資料)

- ・ 券種別の輸送人員は、直近 10 年間に於いて定期で 33%、定期以外で 26%、合計では 31%の減少となっている。
- ・ 定期以外に比べて日常的な定期利用の輸送人員の減少が大きい。

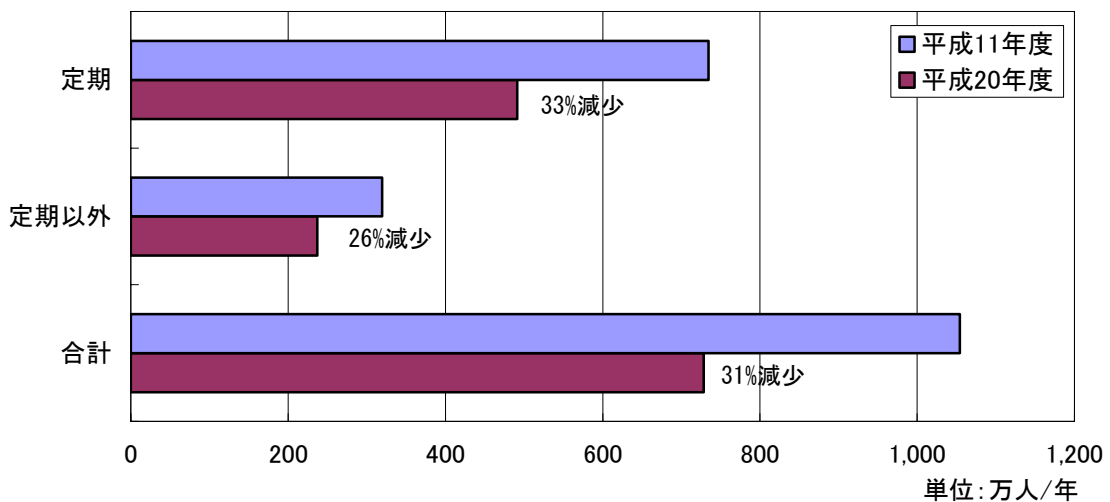


図 2-11 神戸電鉄粟生線の券種別利用状況の推移 (参照: 神戸電鉄資料)

- ・直近 10 年間で乗降人員は木津駅以外で減少している。特に志染駅は約 45%と大きく減少している。

単位:千人/日

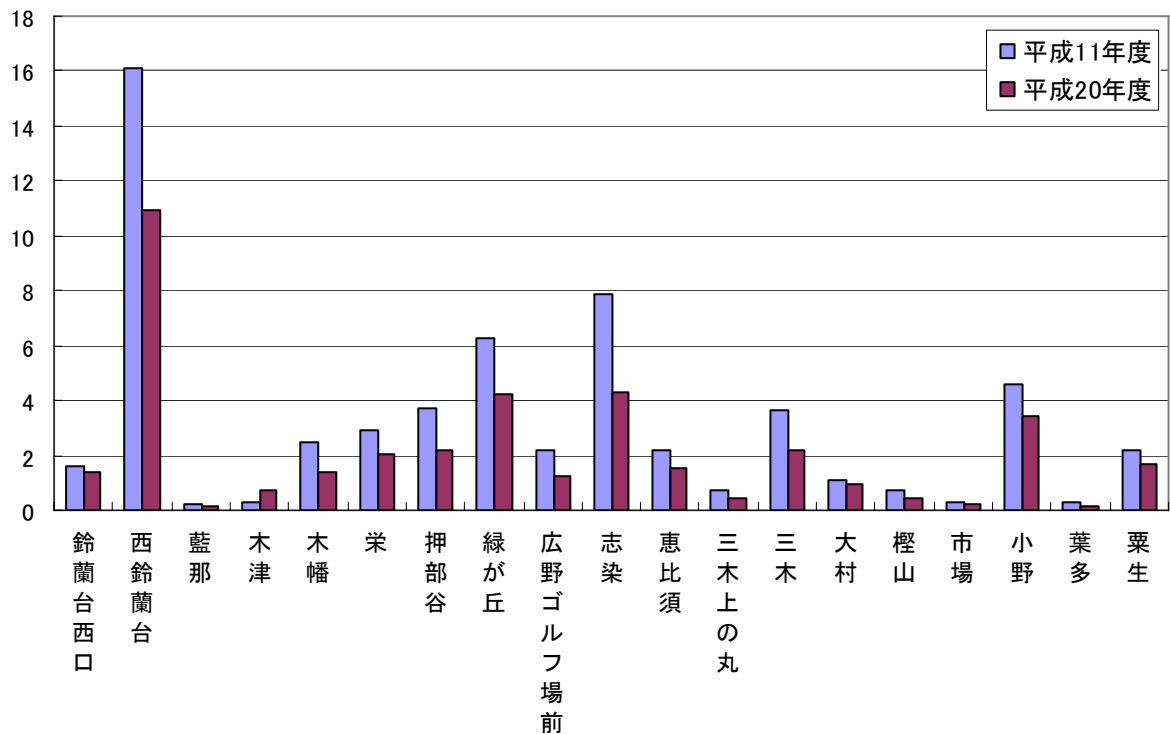


図 2-12 駅別乗降人員の推移 (参照: 神戸電鉄資料)

(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

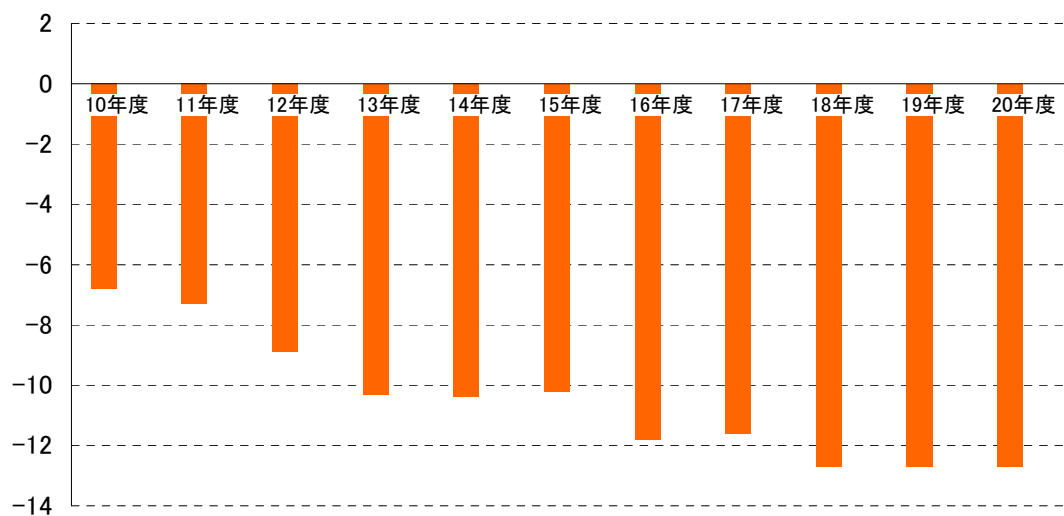


図 2-13 神戸電鉄粟生線の収支の推移 (参照: 神戸電鉄資料)

(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<br>駐車場 | 駐輪場 | バス<br>アクセス | タクシー<br>乗場 | 売店 | 駅務員 | 駅舎<br>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。

※バスアクセス：○は路線バス、○(\*)はコミュニティバスを表す。

## 2-3 沿線ニーズの把握

### (沿線住民の粟生線に対するニーズ)

- ・ 粟生線沿線の住民アンケートは以下のものが実施されている。

- 実施主体 : 国土交通省近畿運輸局
- 調査対象者 : 神戸市西区(押部谷・神出地区)、三木市、小野市の15歳以上の住民
- 調査票配布数 : 4,448通
- 実施時期 : 平成20年1月～2月
- 調査票回収数 : 1,912通(回収率43.0%)

- ・ 神戸電鉄に対する満足度は、利用頻度別に次に示す結果であった。

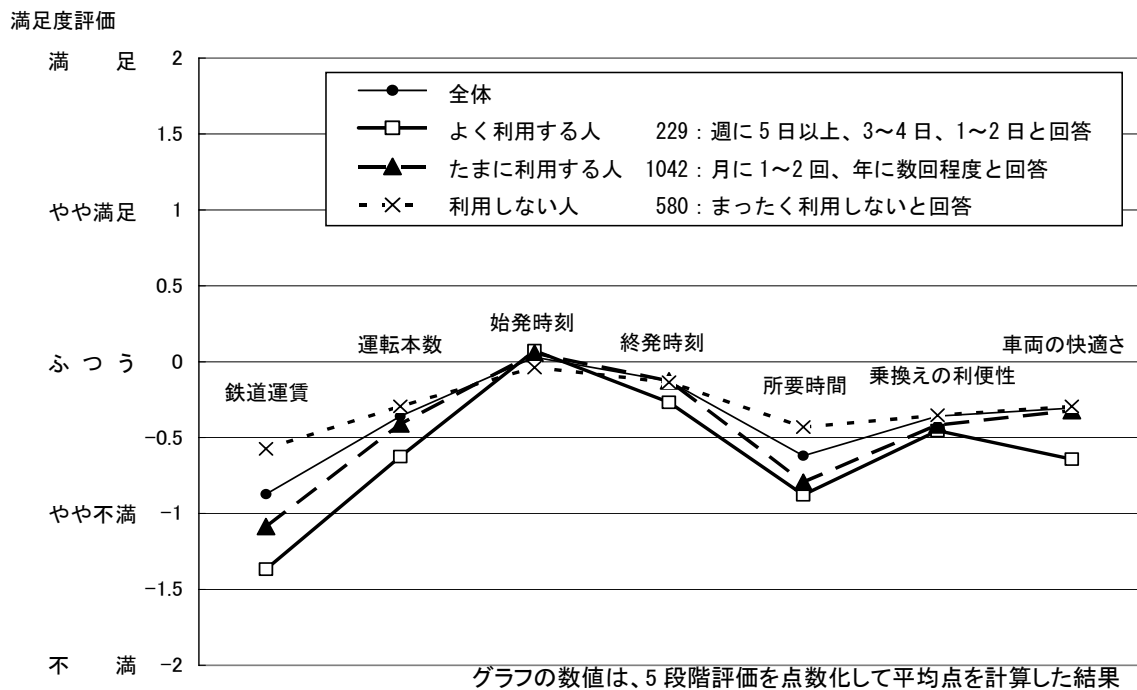


図 2-14 神戸電鉄の利用頻度と満足度 (N=1912)

- ・ 神戸電鉄の必要性に対しては、68%の人が必要だと回答している。さらに、家族や地域の様々な年齢層の人々にとっては、85%の人が必要だと回答している。

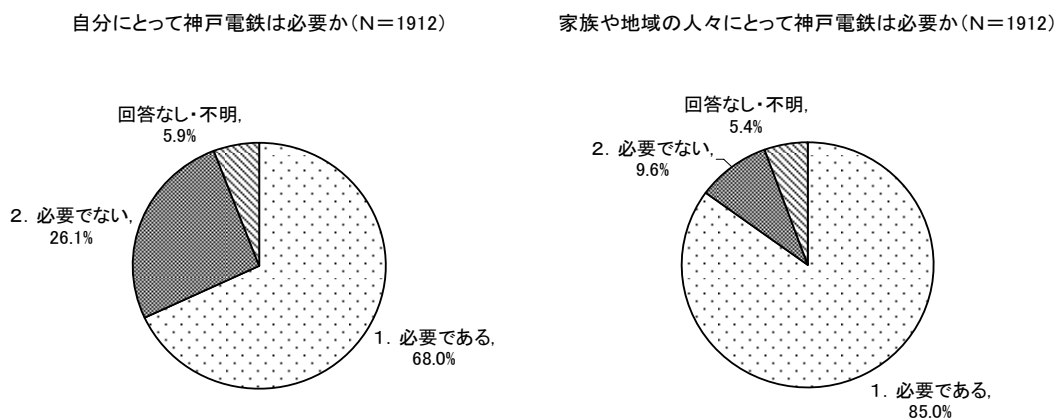


図 2-15 神戸電鉄の必要性に対する意識

・粟生線を維持していくための方策に対する回答は次に示す結果であった。

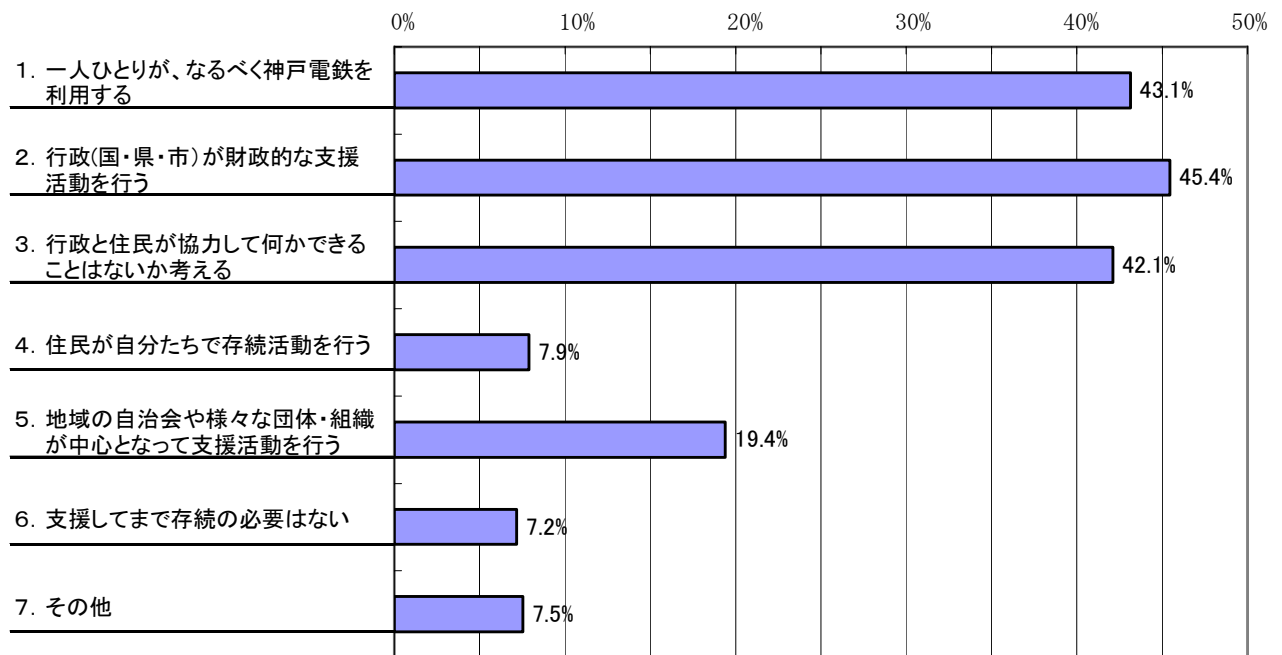


図 2-16 神戸電鉄粟生線を維持していくための方策に対する意識  
(N=1912 複数回答)

### 3. 神戸電鉄粟生線の活性化に向けた課題

前述の通り、粟生線の運営状況は年々厳しくなっていくことが十分に予想される。このような状況から、粟生線を取りまいている課題として、次の6点が挙げられる。

#### 3-1 他の交通機関との競合

神戸電鉄は山間部を通過しており、急勾配および曲線区間が多いことから高速運転できない。また、レールの磨耗等が激しい等、安全を保つための維持修繕費が多額となっている。

駅の運営については主要駅を除く全駅で無人化による効率化が図られているものの、運賃は高い設定とせざるを得ない。

このような状況から、自動車、バス、神戸市営地下鉄との競合が発生しており、沿線住民等に粟生線利用を選択していただけるように、輸送機能およびサービスの改善が必要である。

#### 3-2 狭い駅勢圏（駅の集客範囲）

粟生線では、バスや自動車・自転車・バイクなどによる円滑なアクセスのための施設情報および公共交通機関に関する運行情報の提供が十分とはいえず、最寄駅から離れた距離の住民等が粟生線利用することへの障害となっている。

駅勢圏（駅の集客範囲）を拡大するためには、パーク&ライド、バスによるアクセス、自転車・バイクの円滑な駐輪等に留意した駅へのアクセスの改善が必要である。

#### 3-3 定期利用の減少と少ない域外からの流入

粟生線では、定期利用者の減少が著しい。また、沿線においては神鉄ハイキングの開催やぶどう狩りなどの観光農園、三木市立金物資料館、小野市伝統産業会館といった伝統産業施設等が立地しているものの、集客力が高い観光スポットや施設、イベント等は鉄道の利用に繋がっていない。

定期利用や域外からの利用を促進するためには、沿線に立地している企業等の通勤・通学の利用促進に加え、沿線の観光資源の発掘および魅力向上、さらにPRすることにより、鉄道利用者を確保していくことが必要である。

### 3-4 過度に自動車に依存した交通行動

粟生線沿線地域では、自動車保有率が増加しており、自動車利用の割合が高まっている。鉄道利用者を高めるためには、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、公共交通利用意識の啓発が必要である。

※モビリティ・マネジメント：当該の地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み（出典：国土交通省パンフレット 平成19年3月）

### 3-5 利用者動向・ニーズに対応した施設への改良・更新

粟生線には、20年以上更新していない駅や施設があり、これら鉄道施設の老朽化が進んでいる。このため、国庫補助制度も活用しながら施設の更新、利用者の動向や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必要がある。

### 3-6 沿線住民との協力体制の構築

沿線住民からは、粟生線維持の要望があるものの、粟生線利用者は減少し続けている。

今後、沿線地域への粟生線利用の促進に向けて、関係者が一丸となって「自分達の地域の足」としての協力体制を構築していくことが必要である。



## 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。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）<br>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）<br>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駅へのアクセス改善が必要 | （課題）<br>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）<br>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）<br>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）<br>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

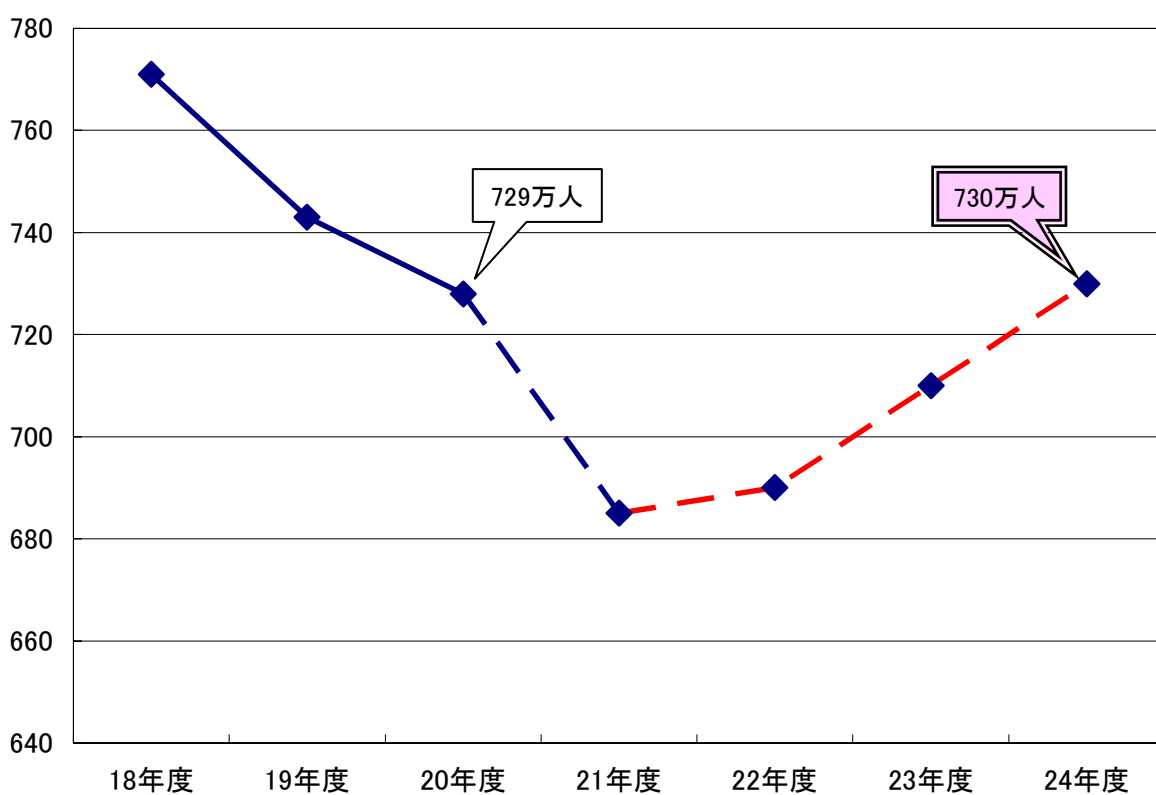


図 4-1 計画目標（年間輸送人員）

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

- ・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、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、粟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 取り組むべき施策および実施主体

基本方針、目標を達成するために実施する事業および実施主体を、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                   | 実施主体 | 年度  |     |     |
|-----------|----------------------|------|-----|-----|-----|
|           |                      |      | H22 | H23 | H24 |
| 輸送サービスの改善 | 企画きつぷの充実と効果的なPR活動    | 神戸電鉄 | ○   | ○   | ○   |
|           | 割引制度等の充実             | 神戸電鉄 | ○   | ○   | ○   |
|           | ダイヤの改善・運行本数見直し等の運行改善 | 神戸電鉄 | ○   | ○   | ○   |
|           | 接客サービスの向上            | 神戸電鉄 | ○   | ○   | ○   |
|           | 利用しやすい駅・快適な駅づくり      | 神戸電鉄 | ○   | ○   | ○   |

#### 方針2 駅勢圏（駅の集客範囲）の拡大

| 計画の目標          | 事業                               | 実施主体      | 年度  |     |     |
|----------------|----------------------------------|-----------|-----|-----|-----|
|                |                                  |           | H22 | H23 | H24 |
| 駅アクセスの改善と駅の活性化 | 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 | 活性化協議会    | ○   | ○   | ○   |
|                | バスとの効果的な接続                       | 活性化協議会    | ○   | ○   | ○   |
|                | 駅前の特色あるイベントの開催                   | 地域・活性化協議会 | ○   | ○   | ○   |
|                | 駅の空きスペースの活用                      | 地域・活性化協議会 | ○   | ○   | ○   |

#### 方針3 定期利用者と交流人口の拡大

| 計画の目標             | 事業                     | 実施主体   | 年度  |     |     |
|-------------------|------------------------|--------|-----|-----|-----|
|                   |                        |        | H22 | H23 | H24 |
| 定期利用者の増加と新規利用者の開拓 | 沿線立地企業等への粟生線通勤・通学利用のPR | 活性化協議会 | ○   | ○   | ○   |
|                   | 小中学校等への粟生線利用の促進と支援     | 活性化協議会 | ○   | ○   | ○   |
|                   | 地域間の各イベントとの連携強化        | 活性化協議会 | ○   | ○   | ○   |
|                   | 沿線地域における観光資源の魅力的な活用    | 活性化協議会 | ○   | ○   | ○   |
|                   | 魅力的な車窓からの景観づくり         | 活性化協議会 | ○   | ○   | ○   |
|                   | 鉄道に関するイベントの開催          | 神戸電鉄   | ○   | ○   | ○   |
|                   | ホームページ等の広報により粟生線の魅力を発信 | 活性化協議会 | ○   | ○   | ○   |

**方針 4** 公共交通優先利用行動の喚起

| 計画の目標       | 事業                             | 実施主体   | 年度  |     |     |
|-------------|--------------------------------|--------|-----|-----|-----|
|             |                                |        | H22 | H23 | H24 |
| 公共交通利用意識の向上 | 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 | 活性化協議会 | ○   | ○   | ○   |
|             | 栗生線キャラクター等による活性化のPR            | 活性化協議会 | ○   | ○   | ○   |
|             | 沿線自治体職員による公共交通利用率先行動           | 行政職員等  | ○   | ○   | ○   |

**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                      | 実施主体          | 年度  |     |     |
|--------------------|-------------------------|---------------|-----|-----|-----|
|                    |                         |               | H22 | H23 | H24 |
| 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た鉄道施設の効果的な更新  | 国、県、沿線3市、神戸電鉄 | ○   | ○   | ○   |
|                    | 利用者動向・ニーズに応じた輸送サービスへの改善 | 神戸電鉄          | ○   | ○   | ○   |

**方針 6** 沿線住民との協働

| 計画の目標              | 事業                                | 実施主体      | 年度  |     |     |
|--------------------|-----------------------------------|-----------|-----|-----|-----|
|                    |                                   |           | H22 | H23 | H24 |
| 沿線住民と一体となった協力体制の構築 | 沿線地域との協力体制の構築                     | 地域・活性化協議会 | ○   | ○   | ○   |
|                    | 無人駅のボランティア等による有人化                 | 地域・活性化協議会 | ○   | ○   | ○   |
|                    | 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 | 地域・活性化協議会 | ○   | ○   | ○   |

#### 4-4 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。

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。                       |

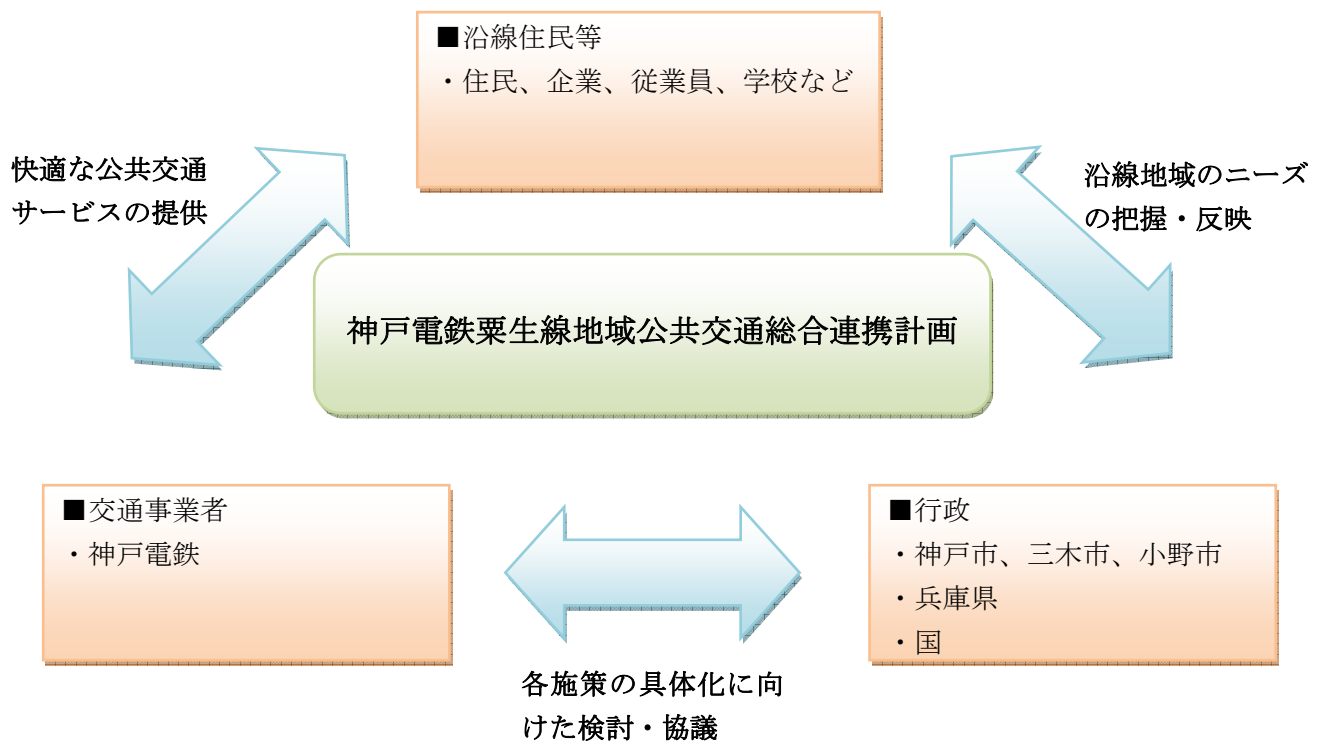


図 4-2 推進体制