

神戸電鉄粟生線利活用方策検討委員会における検討結果

1 粟生線の実利用者数 (H25)

粟生線駅で乗車または降車した人数：862 万人（514+529-181）

ただし、無償乗車 49 万人を含む

ビッグデータ (H25)

単位：万人

乗車駅 \ 降車駅	粟生線	有馬線	三田線	公園都市線	他社局	総計
粟生線	181	116	11	1	205	514
有馬線	117	533	132	10	570	1,362
三田線	12	129	297	111	131	679
公園都市線	1	10	109	30	9	160
他社局	218	613	136	10		978
総計	529	1,401	686	162	915	3,693

従来データ (H25)

単位：万人

	粟生線	有馬線	三田線	公園都市線	全線(1種)
輸送人員	672	2,463	880	205	4,221

<ビッグデータと従来データの比較>

	ビッグデータ (H25)	従来データ (H25)
粟生線利用者数	862万人	672万人
数え方	改札通過時に利用者をカウント ＜具体的な数え方＞ 改札通過時に、利用者数、利用年月日、 発着駅、改札通過時刻、券種を記録	収入発生時に利用者をカウント ＜具体的な数え方＞ 普通券：購入駅で1人計上 回数券：購入駅で11人計上 定期券：30日/月利用として、券面の2駅で それぞれ1人計上
データ特性	① 利用日時や利用区間が分かる ② 路線毎の正確な利用者数が把握できる	① 一定のルールに基づいて各路線に輸 送人員が按分されるため、路線毎の正 確な利用者数は把握できない ② 定期利用者を月30日利用と仮定して おり、輸送人員にはある程度の誤差あり
その他	① 本調査に際して、他社から特別にデー タ提供を受けており、H25年度以外の 他社降車データは入手不可能	① 全線での輸送人員と運輸収入の把握 を目的としており、各路線への按分は 簡便法による ② 経年変化を把握可能(データ蓄積あり)

注1) 従来データは、神戸電鉄が年度ごとに公表しているデータ

注2) ビッグデータでは従来データより粟生線利用者数が多いが、運輸収入と連動しない

2 利用者数減少の主な要因 (参考 p5, 6)

- (1) 粟生線沿線の通学生の減少 (通学移動量：20 年間 (H2⇒H22) で 48%減)
- (2) 粟生線沿線の自動車交通の増加 (自動車通勤割合：【H2】 47%⇒【H22】 61%)
- (3) 粟生線利用者の地下鉄への利用転換 (地下鉄通勤割合：【H2】 3%⇒【H22】 10%)

3 具体的な利活用方策の提案と委員意見

番号	施策	内容	主な委員意見
①	優等列車の見直し (参考 p12)	【上り列車】 既存の快速列車に対して、市場、樫山、三木上の丸、広野ゴルフ場前の4駅を不停車(新開地まで約4分短縮) 【下り列車】 既存の準急列車に対して、長田、鈴蘭台西口、藍那の3駅を不停車(木津まで約3分短縮)	○ 押部谷以西では、広野ゴルフ場前、志染、三木、樫山以外では行き違いできない。下りの快速を増やせば、上り電車の利便性が低下する。 ○ 実際にダイヤを検討すると、想定どおりに時間短縮できるか分からない。 ○ 時間短縮が4分程度であれば、各駅の乗客を拾っていく方がよいのではないかと。 ○ 概ねバスの方が早い、安いという状況なので、試行的にやってみるのも1案だ。 ○ 利用者が増加するなら1つの方策。 ● 時間短縮より安全運転を優先してほしい。 ● 鈴蘭台止まりの列車が不便。改善してほしい
②	フィーダーバスの充実 (参考 p11,22)	【対象駅】 ・小野駅、志染駅(周辺で人口増加) ・木津駅(神戸複合産業団地)	○ 財源を踏まえて、本当に実現できるかが課題 ○ コミバスは病院や買い物に行く人が対象。通勤時間帯のフィーダーバスとするのは難しいのではないかと。 ○ 神戸複合産業団地は好調で、今後も企業進出が見込める。木津駅での施策は1つの方策。
③	P&R 駐車場の整備等 (参考 p16)	【駐車場整備等】 ・木津駅、緑が丘駅、志染駅 【駐車料金等の見直し】 ・恵比須駅、押部谷駅	○ 需要が見込め増収になるなら、料金見直しも考えられる。 ○ P&R 駐車場の料金見直しについては、周辺の民間駐車場への影響を考慮すべき。
④	駅施設の整備 (参考 p25,26)	利用者満足度向上を目的とした駅施設(トイレ等)の改修	○ 利用者数から投資の優先順位を決めており、有馬線、三田線が優先となる。 ○ トイレ等の整備だけでは乗客は増えない。住民を巻き込むことが重要。 ○ 神鉄と北条鉄道では規模が異なるため、やり方も変わってくる。 ● 駅施設のバリアフリー化も重要。 ● ペンキの塗り替え等、古くてもキレイに使う工夫が必要。
⑤	エコファミリー制度 (参考 p25,26)	休日利用を促進するための小児運賃割引制度の導入	(意見なし)
⑥	大規模イベントとの連携 (参考 p25,40)	イベント主催者へ駐車場有料化等を働きかける	(意見なし)
⑦	都市計画と公共交通の一体化 (参考 p25)	駅を核としたまちづくり	○ 駅を核としたまちづくりが非常に重要。 ○ 鉄道だけでの利用促進には限界があり、広義のまちづくり(官民施設立地、地域の魅力向上、地域観光資源の活用など)と連携した取り組みが必要。 ● 夜は暗く危険を感じる。安心して駅をつかえる環境作りが必要。 ● 目的地としての新開地駅前のにぎわいづくりも重要ではないかと。

○：利活用方策検討委員会の委員意見、 ●：活性化協議会の委員意見(事前説明時)

4 今後の進め方

H28年1～3月
H28年3月頃
H28年4月～

施策実施のスケジュール検討
栗生線活性化協議会のH28年度事業計画に反映
施策実施に向けた取り組みを推進

神戸電鉄栗生線利活用方策検討委員会 における検討結果

平成28年1月

1 主なデータ整理結果

2 具体的な利活用方策

3 利活用方策検討委員会での意見

＜参考1＞栗生線の実乗降者数(ビッグデータと従来データの記録方法)

＜参考2＞移動の現状(市区別)

＜参考3＞これまでの利用促進策の効果検証

＜参考4＞需要予測

1 主なデータ整理結果－実乗降者数（ビッグデータ）

路線別乗降者数（H25年度神鉄ビッグデータ）

単位：万人

乗車駅 降車駅	栗生線	有馬線	三田線	公園都市線	他社局	総計
栗生線	181	116	11	1	205	514
有馬線	117	533	132	10	570	1,362
三田線	12	129	297	111	131	679
公園都市線	1	10	109	30	9	160
他社局	218	613	136	10		978
総計	529	1,401	686	162	915	3,693

路線別輸送人員（H25年度神鉄データ）

単位：万人

	栗生線	有馬線	三田線	公園都市線	全線(1種)
輸送人員	672	2,463	880	205	4,221

ビッグデータでは、栗生線駅乗車または降車した人数は862万人（514+529-181）

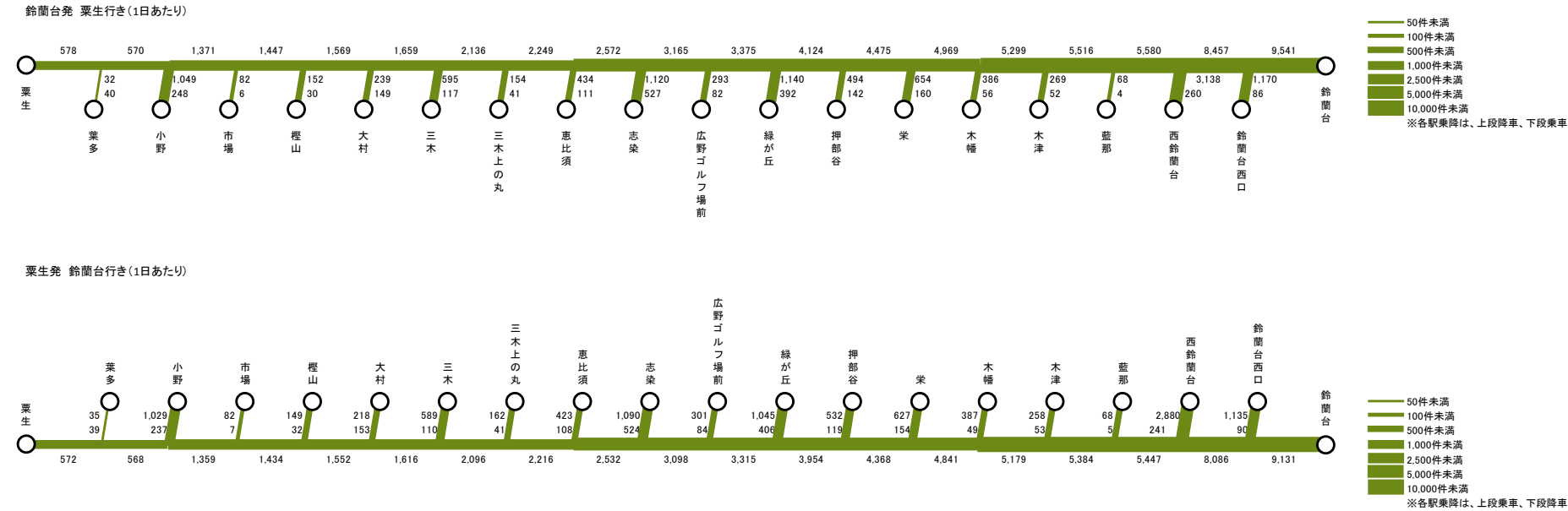
※ 862万人には、無償乗車49万人を含む。

※ ビッグデータと神鉄データは単純比較はできない。

1 主なデータ整理結果ー輸送密度(ビッグデータ)

- 1. 駅間交通量(通過交通)は、いずれにおいても、鈴蘭台駅方で交通量が多く、鈴蘭台西口駅～鈴蘭台駅間では、1日8千人以上／片道の利用
- 2. 輸送密度は、栗生線全線(29.2km)で6,788人/日

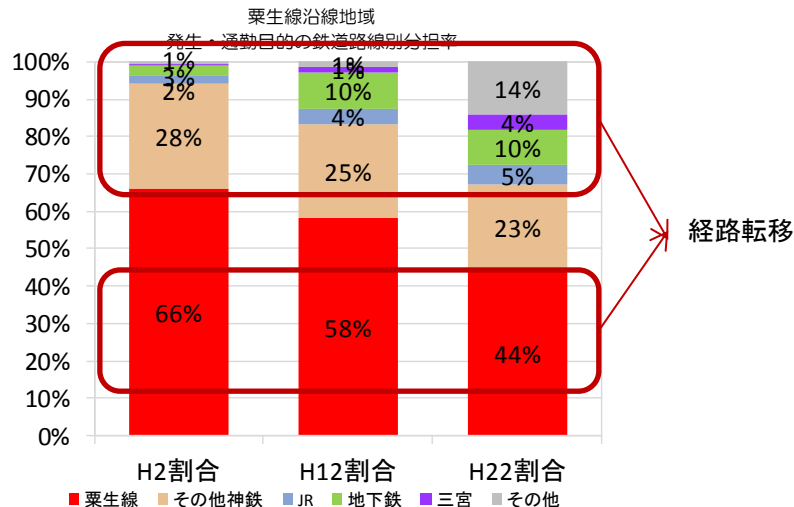
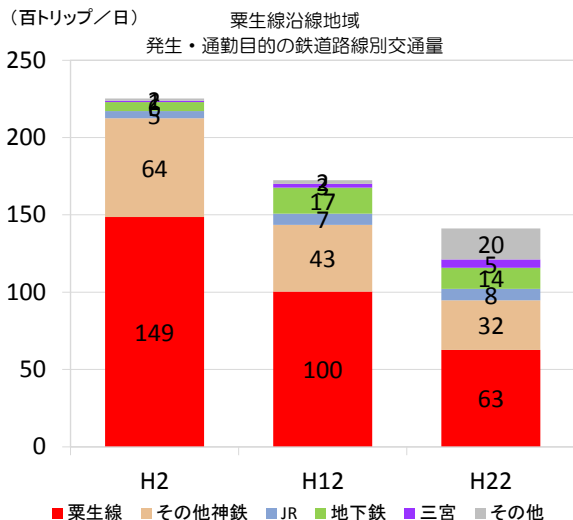
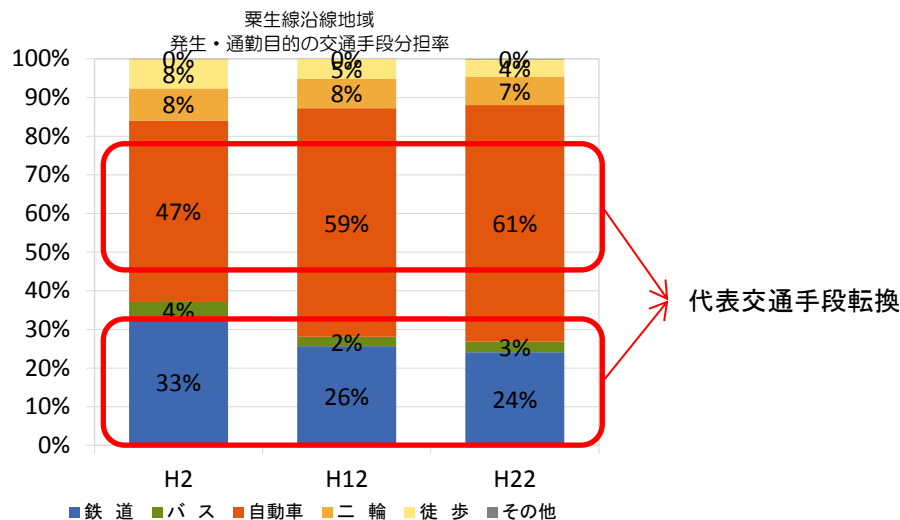
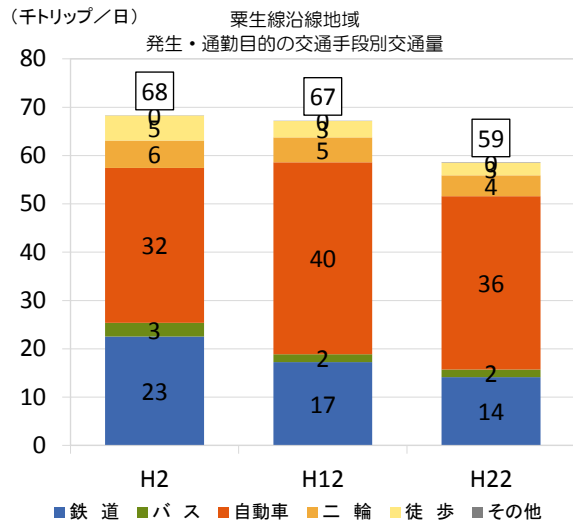
全体



1 主なデータ整理結果ー通勤移動量の推移

1. 栗生線沿線では、自動車通勤の割合が増加している。
2. 地下鉄、JR、三宮周辺駅利用も増加しており、栗生線からの利用転換が進んでいる。

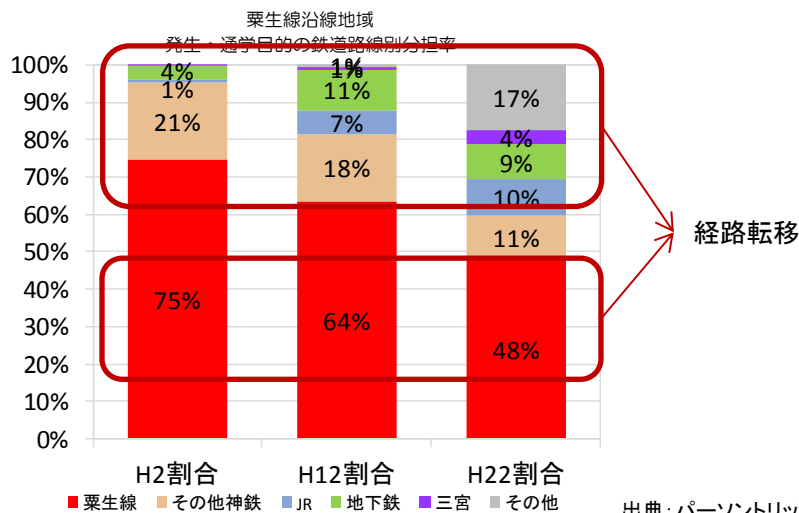
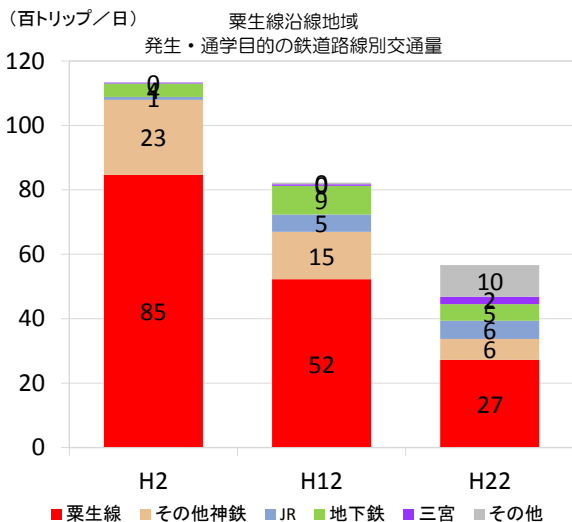
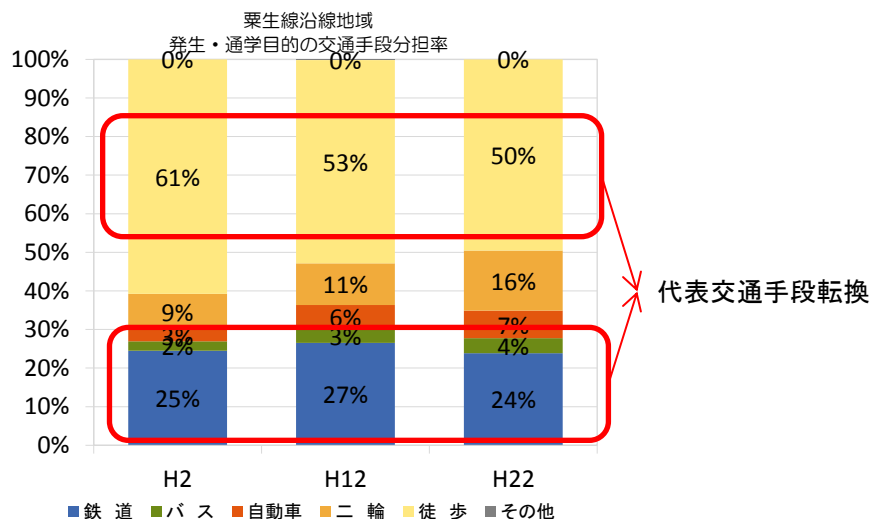
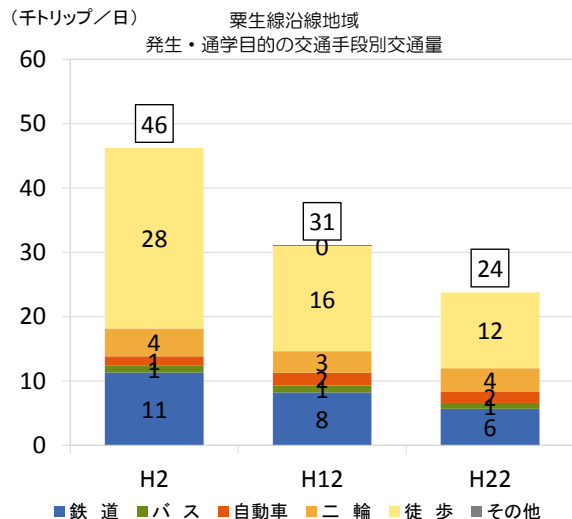
通勤目的



1 主なデータ整理結果ー通学移動量の推移

1. 就学人口の減少により、通学トリップ自体が大幅に減少している。
2. 鉄道利用の割合は横ばいだが、地下鉄、JR、三宮周辺駅の利用が増えており、粟生線利用は大きく減少している。

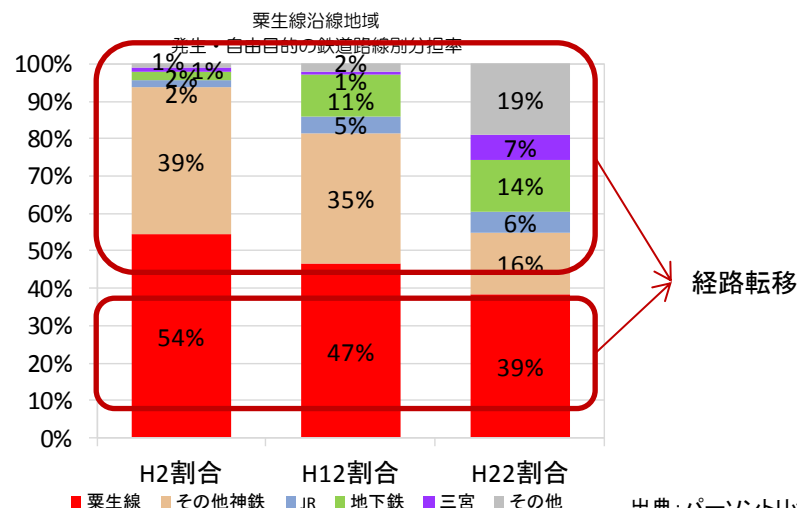
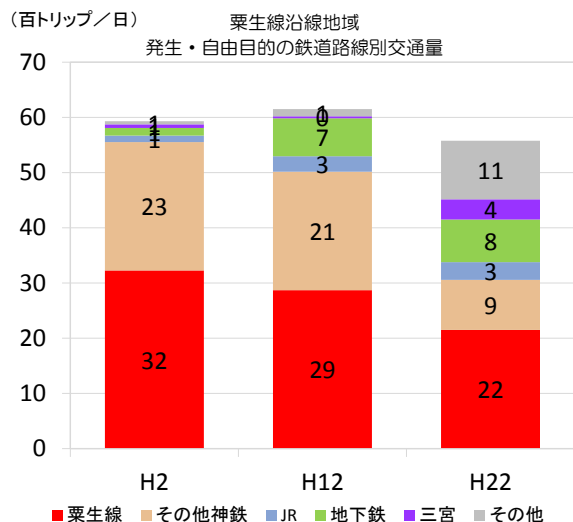
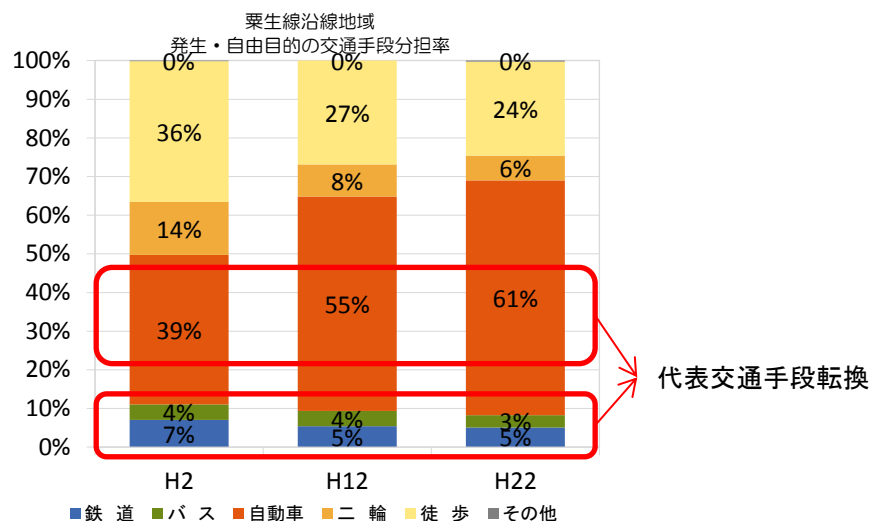
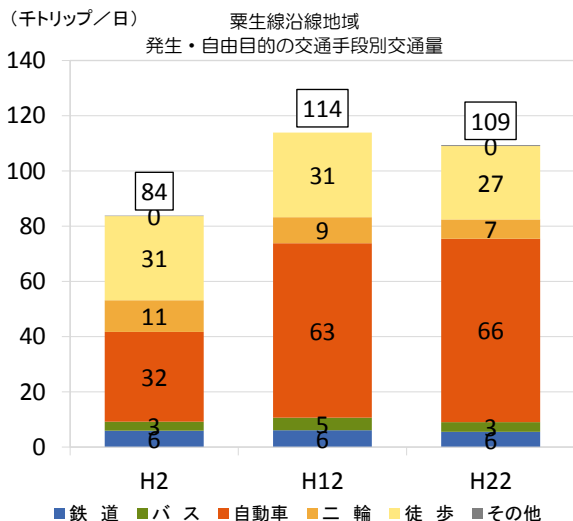
通学目的



1 主なデータ整理結果－自由移動量の推移

1. 自由目的の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。
2. 鉄道利用割合が減少傾向であるだけでなく、地下鉄、JR、三宮周辺駅の利用が増えており、粟生線利用は大きく減少している。

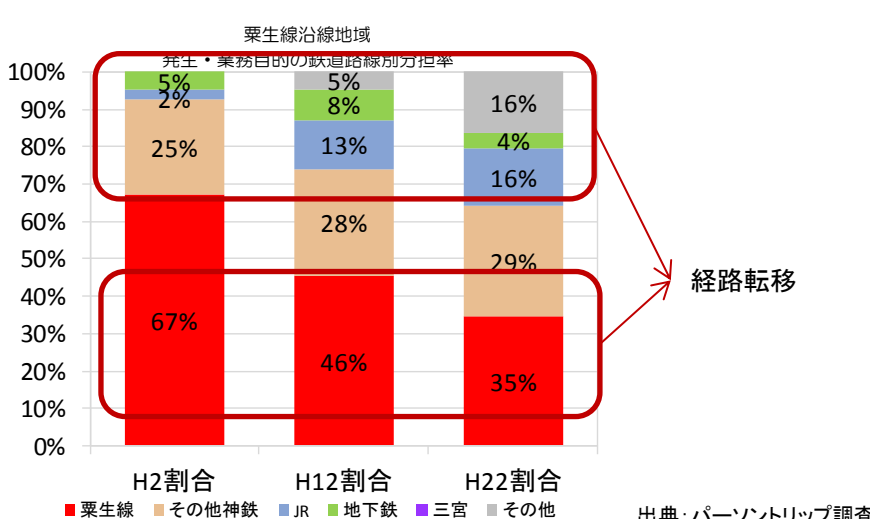
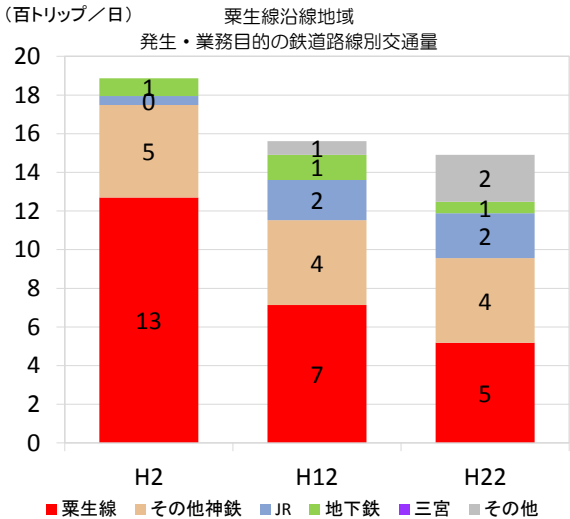
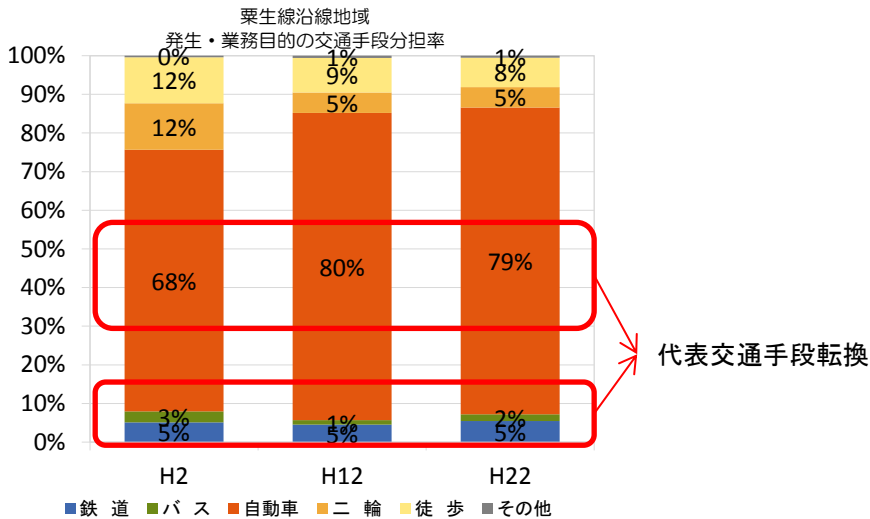
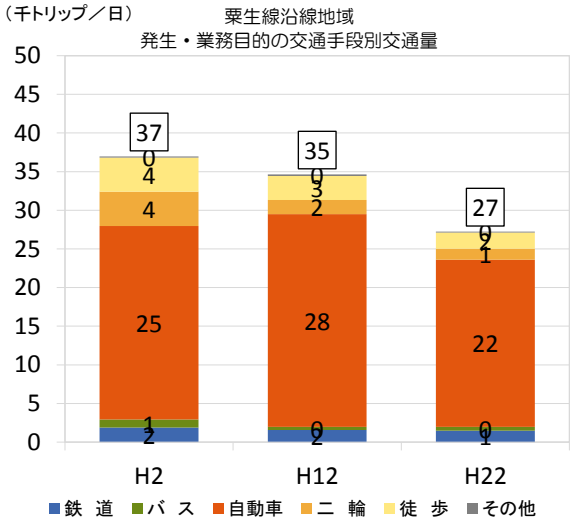
自由 目的



1 データ整理の結果ー業務移動量の推移

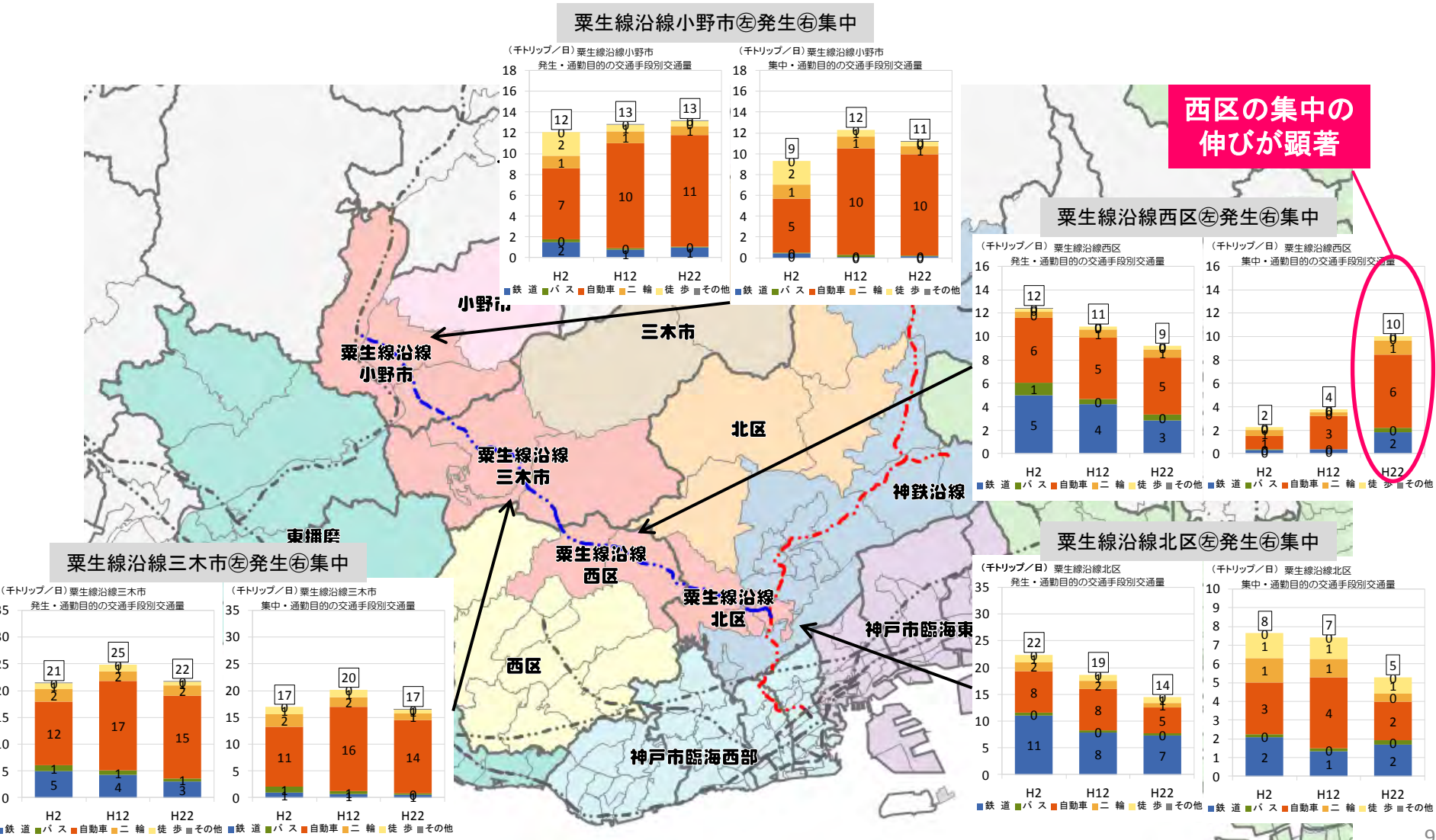
1. 業務目的のトリップは、ほとんどが自動車利用であり、鉄道利用はごくわずか。
2. 栗生線利用の割合は減少しているが、移動量自体が少ないため、影響は限定的であると考えられる。

業務
目的



1 主なデータ整理結果ー発生・集中交通量(通勤目的)

- 沿線の発生・集中交通量<通勤目的>
沿線西区の交通量全体が増加。そのうち、自動車交通量の割合が増加



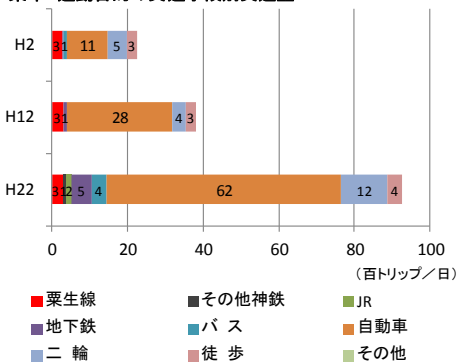
1 主なデータ整理結果―栗生線沿線西区への集中交通量

●栗生線沿線西区への通勤の増加に注目(集中交通量)

1. 栗生線沿線西区への通勤目的において、自動車交通が増加(主な目的地は神戸複合産業団地等)
2. 神戸複合産業団地の最寄りの木津駅では、乗降者数が栗生線内で唯一増加
3. 神戸市臨海部西側(垂水、須磨、長田、兵庫の4区)からの自動車交通が多く、栗生線利用への転換の可能性有

栗生線沿線西区への通勤交通の特徴

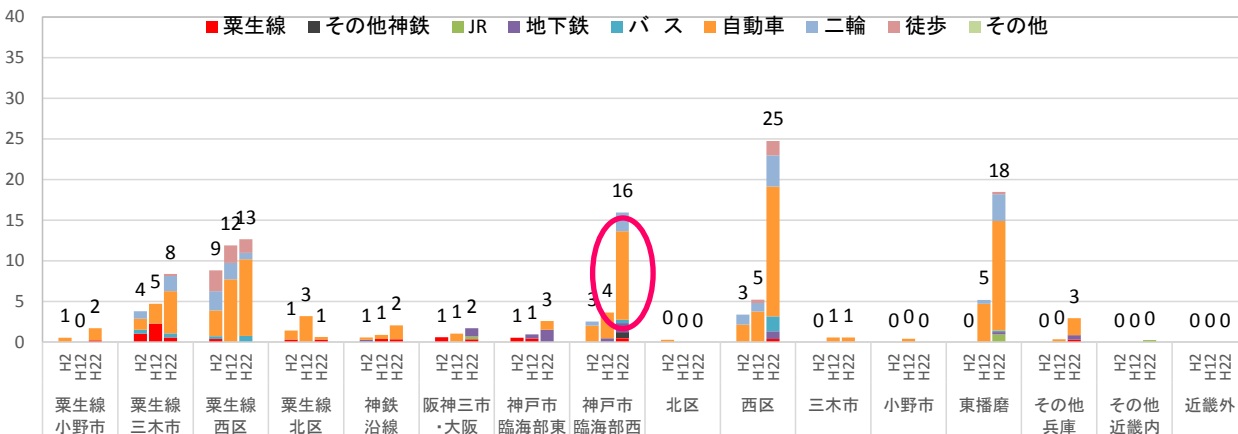
栗生線沿線西区
集中・通勤目的の交通手段別交通量



出典: H22PT調査

(百トリップ/日)

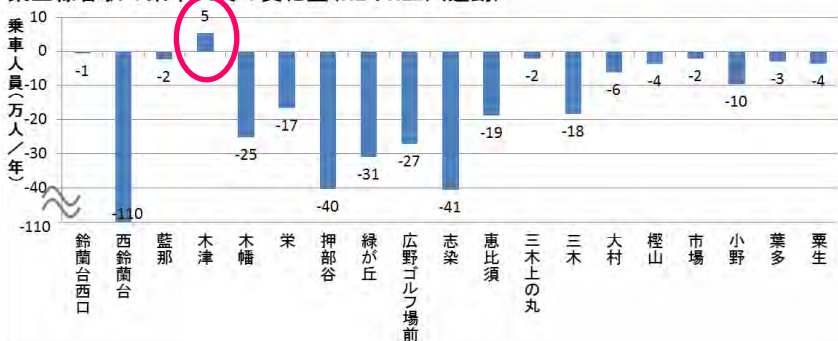
通勤目的・栗生線沿線西区OD(手段別)



出典: H22PT調査

栗生線各駅の乗車人数の変化(券種:通勤)

栗生線各駅の乗車人員の変化量(H2→H22)(通勤)



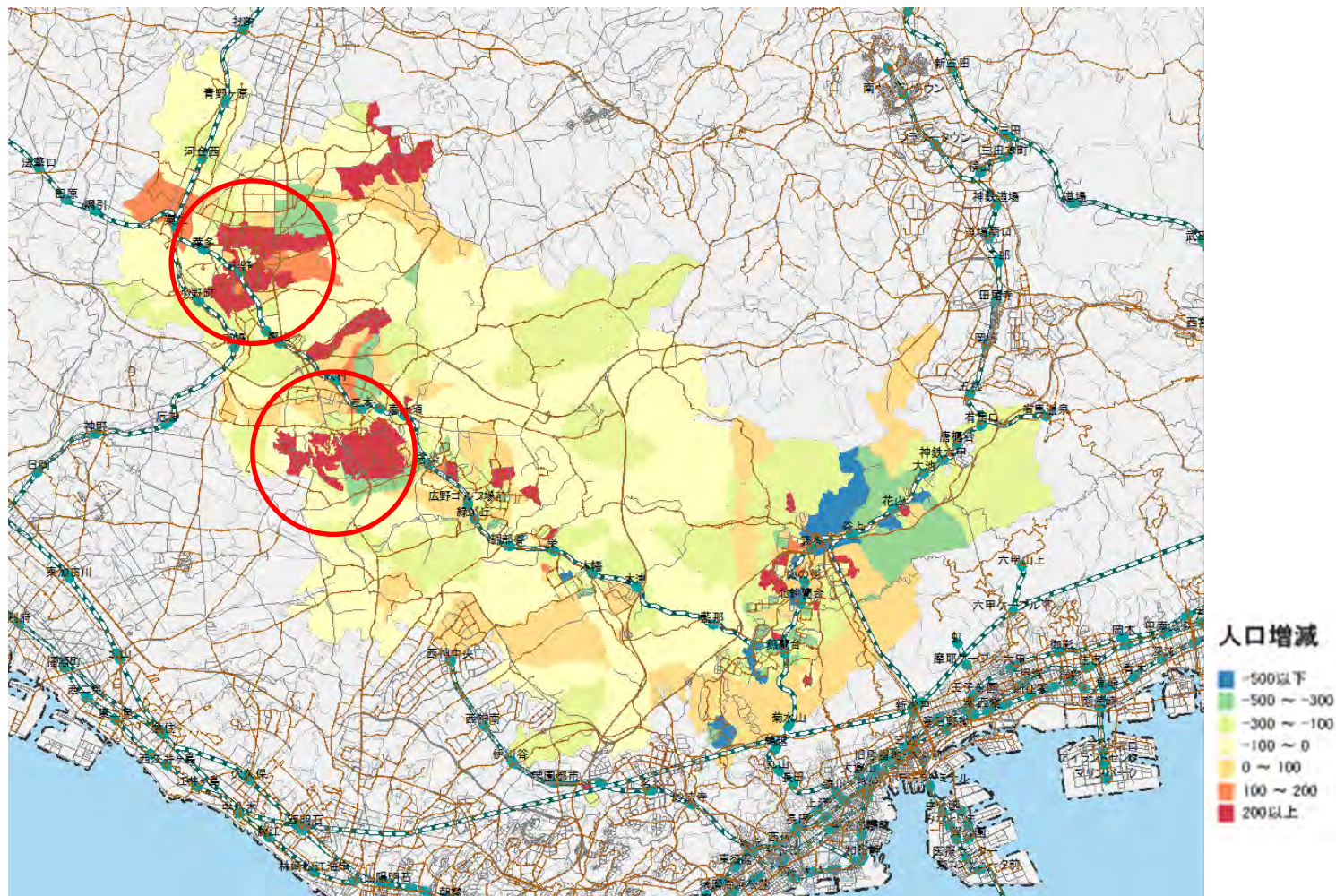
※乗車人員は、神戸電鉄の計上ルールに基づいた乗車人員

1 主なデータ整理結果—人口増減

● 粟生線沿線地域の人口増減

小野駅周辺、志染駅周辺では人口増加が見られる。

粟生線沿線市区町丁字別による人口増減(H7→H22)



※H2年以前の国勢調査では、町丁字別の人口が不明であるため、H7年と最新のH22年を比較

2 具体的な利活用方策—列車運行の改善

- 住民アンケートでは運賃、所要時間に関する施策を求める意見が多数有り。これまで企画きつぷ等の取組は精力的に実施してきたが、所要時間短縮は、現行の列車種別の枠組の中で、限定的に実施したのみである。このため、新たな快速等、優等列車の見直しにより、列車の速達性アップを図り、利用者満足度を向上を図る。

	運賃・企画切符	所要時間	運行本数・車両数	神姫バスとのサービスマス格差	学生高齢者の為の存続希望	他線との接続	駐輪場・駐車場整備	沿線イベント企画・情報提供	団体への利用促進	学校・企業誘致、宅地開発	その他	サンプル計
栄	187	67	73	52	15	81	43	21	3	70	137	399
押部谷	120	39	40	30	20	34	15	26	1	44	77	257
緑が丘	201	89	84	62	29	48	23	51	7	64	148	441
「広野ゴルフ場前	49	17	20	3	6	9	15	17	1	18	45	115
志染	260	128	82	40	16	54	30	42	1	44	170	481
恵比須	67	29	37	19	11	17	11	24	4	24	56	163
三木上の丸	23	19	15	4	4	6	4	10	3	4	27	68
三木	59	53	32	12	6	17	13	18	1	19	53	161
大村	33	19	22	3	4	9	6	8	0	4	18	60
市場	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0	2
小野	82	119	71	15	20	31	44	36	8	41	106	317
葉多	12	19	9	0	4	5	7	5	2	4	17	43
粟生	13	17	18	2	5	7	18	13	3	13	40	97
合計	1106	615	503	242	141	318	230	271	34	351	894	2604
栄	47%	17%	18%	13%	4%	20%	11%	5%	1%	18%	34%	
押部谷	47%	15%	16%	12%	8%	13%	6%	10%	0%	17%	30%	
緑が丘	46%	20%	19%	14%	7%	11%	5%	12%	2%	15%	34%	
「広野ゴルフ場前	43%	15%	17%	3%	5%	8%	13%	15%	1%	16%	39%	
志染	54%	27%	17%	8%	3%	11%	6%	9%	0%	9%	35%	
恵比須	41%	18%	23%	12%	7%	10%	7%	15%	2%	15%	34%	
三木上の丸	34%	28%	22%	6%	6%	9%	6%	15%	4%	6%	40%	
三木	37%	33%	20%	7%	4%	11%	8%	11%	1%	12%	33%	
大村	55%	32%	37%	5%	7%	15%	10%	13%	0%	7%	30%	
市場	0%	0%	0%	0%	50%	0%	50%	0%	0%	100%	0%	
小野	26%	38%	22%	5%	6%	10%	14%	11%	3%	13%	33%	
葉多	28%	44%	21%	0%	9%	12%	16%	12%	5%	9%	40%	
粟生	13%	18%	19%	2%	5%	7%	19%	13%	3%	13%	41%	
合計	42%	24%	19%	9%	5%	12%	9%	10%	1%	13%	34%	

2 具体的な利活用方策一例①:優等列車の見直し

例①:優等列車の見直し

≪不停車駅の設定_新開地行 上り≫

- 神鉄ビッグデータでは、新開地方面・午前7時台の乗車人数、降車人数が少ない駅は、市場、樫山、三木上の丸、広野ゴルフ場前であった。この4駅を不停車とした場合を想定する。

上り(新開地)方向で、午前7時台の利用者数(神鉄BD)

利用者数		粟生	葉多	小野	市場	樫山	大村	三木	三木上の丸	恵比須	志染	広野ゴルフ場前	緑が丘	押部谷	栄	木幡	木津	藍那	西鈴蘭台	鈴蘭台西口
7時台_平日1日(ノ248)	上り行きに乗車	273	12	308	32	49	23	97	38	98	271	71	231	177	215	132	13	12	745	336
	上り行きから降車	0	13	156	1	2	98	23	5	9	205	9	122	14	9	4	27	1	36	14

※午前7時台の利用者数:神鉄ビッグデータで乗車時刻が7時台の利用者を整理したデータ

■ 現行で快速が停車しない駅
■ 新たに快速が停車しない駅(案)

≪不停車駅の設定_木津行 下り≫

- 神鉄ビッグデータでは、粟生方面・午前7時台の乗車人数、降車人数が少ない駅は、藍那、鈴蘭台西口、長田であった。この3駅を不停車とした場合を想定する。

下り(粟生)方向で、午前7時台の利用者数(神鉄BD)

利用者数		木幡以遠	木津	藍那	西鈴蘭台	鈴蘭台西口	鈴蘭台	鶴越	丸山	長田	湊川	新開地
7時台_平日1日(ノ248)	下り行きに乗車		3	0	60	21	87	16	27	71	261	
	下り行きから降車		95	12	129	20	498	12	15	36	192	

■ 現行で準急が停車しない駅
■ 新たに準急が停車しない駅(案)

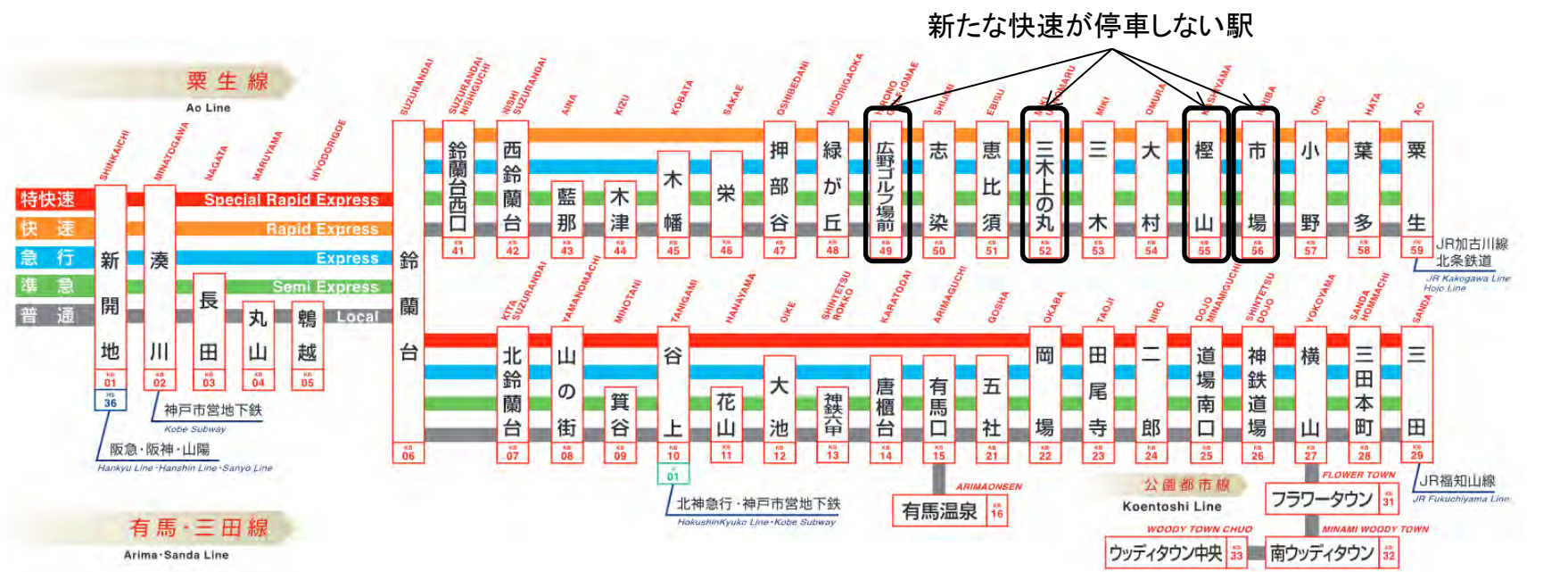
2 具体的な利活用方策一例①: 優等列車の見直し

《新開地行 上り》

- 1. 市場駅・榎山駅・三木上の丸駅・広野ゴルフ場前駅の4駅を停車しない快速列車の設定
(1駅で1分の時間短縮になると仮定し、所要時間を4分短縮できるものとする)
- 2. 平日7~8時台に新開地駅到着の快速列車3本のうち、1本を新たな快速列車として設定
- 3. 平日7~8時台に新開地駅到着の準急列車2本のうち、1本を新たな快速列車として設定

三木上の丸駅発 時刻表 (平日) 2014.6.28											
新開地方面 (無表示は新開地ゆき)						粟生方面 (無表示は粟生ゆき)					
5	0	16	31	46		5	28	43	58		
6	1	16	32	52		6	13	28	46		
7	10	26	42	57		7	3	22	38	54	
8	13	28	43	58		8	9	25	40		
9	13	28	58			9	10	40			
10	28					10	41				
11	29					11	41				
12	29					12	41				
13	29					13	41				
14	29					14	41				
15	29	59				15	11	26	41	56	
16	14	29	44	59		16	11	26	41	56	
17	14	29	44	59		17	11	26	41	56	
18	15	30	45			18	11	27	42	57	
19	0	16	31	46		19	12	27	43	58	
20	1	17	32	50		20	13	28	46		
21	5	20	36			21	16	32			
22	7	37				22	16	34			
23	7	38				23	16	34			
24						24	16	30			

○=快速 青=準急 緑=準急 白=3両編成 鈴蘭=鈴蘭台
時分の左……行き先 ※=鈴蘭台で新開地ゆきに接続なし



2 具体的な利活用方策一例①: 優等列車の見直し

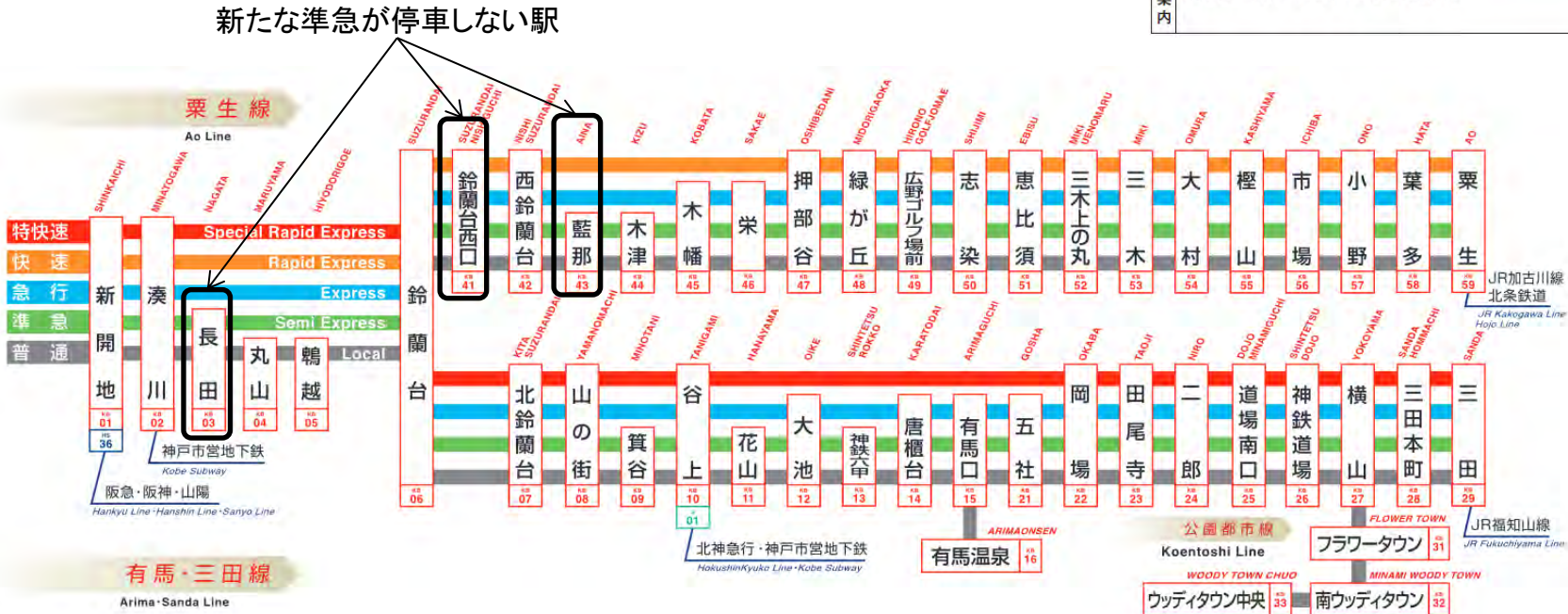
《粟生行 下り》

- 1. 長田駅・鈴蘭台西口駅・藍那駅の3駅に停車しない準急列車の設定
(1駅で1分の時間短縮になると仮定し、所要時間を3分短縮できるものとする)
- 2. 平日7~8時台に新開地駅出発の準急列車1本(粟生行き)を、新たな準急列車として設定
- 3. 平日7~8時台に新開地駅出発の普通列車7本のうち、1本を新たな準急列車として設定

藍那駅発 時刻表 (平日) 2014.6.28											
新開地方面 (無表示は新開地ゆき)						粟生方面 (無表示は粟生ゆき)					
5	26	42	58			5	17	32	47		
6	12	28	45	53		6	2	18	32	53	
7	1	8	21	27	40	7	8	27	41	55	
8	10	25	40	54		8	13	28	44	59	
9	9	24	39	54		9	14	29	44	59	
10	9	24	40			10	14	29			
11	10	40				11	15	30			
12	10	40				12	15	30			
13	10	40				13	15	30			
14	10	40				14	15	30			
15	10	40				15	15	30			
16	10	25	40	55		16	15	30	45		
17	10	26	42	55		17	15	30	46		
18	11	28	42	56		18	1	16	30	42	
19	11	27	42	58		19	0	14	32	44	
20	13	29	43			20	3	20	35	50	
21	1	16	32	47		21	6	22	38	53	
22	3	18	34			22	8	23	38	53	
23	4	34				23	9	23	40		
24	5					24	5	24			

○緑=準急 □=3両編成 鈴蘭-鈴蘭台 押部-押部台
時分の左……行き先 ※=鈴蘭台で新開地ゆきと接続なし

ご案内



2 具体的な利活用方策一駅アクセスの現状

ターゲット駅⇒周辺で人口増加が見られる駅、三宮行バス・西神中央行バスの路線沿いの駅を選定

駅名	フィーダーバス		P&R駐車場		駐輪場
	便数	待ち時間	月極	一時利用	
小野駅	16本 (3本) (1本)	平均:19分 最大:52分 最少:5分	45台 6,264円/月	18台 100円/h 最大500円	○
恵比須駅	35本 (6本) (0本)	平均:21分 最大:60分 最少:3分	×	41台 100円/h 最大400円	○
志染駅	36本 (8本) (5本)	平均:11分 最大:18分 最少:3分	4台 4,212円/月	×	○
緑が丘駅	43本 (8本) (12本)	平均:9分 最大:23分 最少:3分	×	×	○
押部谷駅	25本 (2本) (4本)	平均:13分 最大:21分 最少:3分	19台 7,236円/月	8台 100円/h 最大500円	○
栄駅	99本 (11本) (14本)	平均:11分 最大:20分 最少:3分	×	×	○
木幡駅	×	×	×	×	○
木津駅	×	×	×	×	○
西神中央駅	114本 (29本) (26本)	平均:6分 最大:13分 最少:3分	1,280台 6,300円/月	1,220台 1時間210円 以降30分毎50円	○

※上段()内は通勤時間帯(7、8時台)、下段()内は帰宅時間帯(18、19時台)

※待ち時間は、バスから神鉄への乗り継ぐ場合の時間を示している

2 具体的な利活用方策一駅アクセスの改善方針

● 駅アクセスの改善方策は以下の方針で設定

	施策	内容	指標
フィーダーバス	増便および導入	人口増加地域からのフィーダーバス、乗降者数増加している駅でのフィーダーバスを増便または導入	便数
	乗継時間の短縮	西神中央駅を参考に、乗継時間15分以下を目安にダイヤ調整を実施	待ち時間
P & R 駐車場	新たなP & R駐車場の整備	周辺で用地確保できる場合にP & R駐車場整備を実施	P & R駐車場の有無
	商業施設等と連携したP & R駐車場の設置	周辺商業施設に大規模な駐車場がある場合に、商業施設と連携したP & R駐車場を設置	P & R駐車場の有無
	近隣のP & R駐車場への誘導	駅周辺でP & R駐車場設置が困難な場合に、近隣のP & R駐車場へ利用者を誘導	P & R駐車場の有無
	月極枠の設置	一時利用のP & R駐車場に月極枠を設定し、利用者の利便性を向上	月極駐車場の有無
	駐車料金の見直し	周辺駐車場の駐車料金や他の交通手段の運賃を参考に、駐車料金を見直すことで、P & R利用率を向上	駐車料金 P & R利用率

2 具体的な利活用方策－各駅で取り組む施策

● 駅と施策の関係は以下のとおり

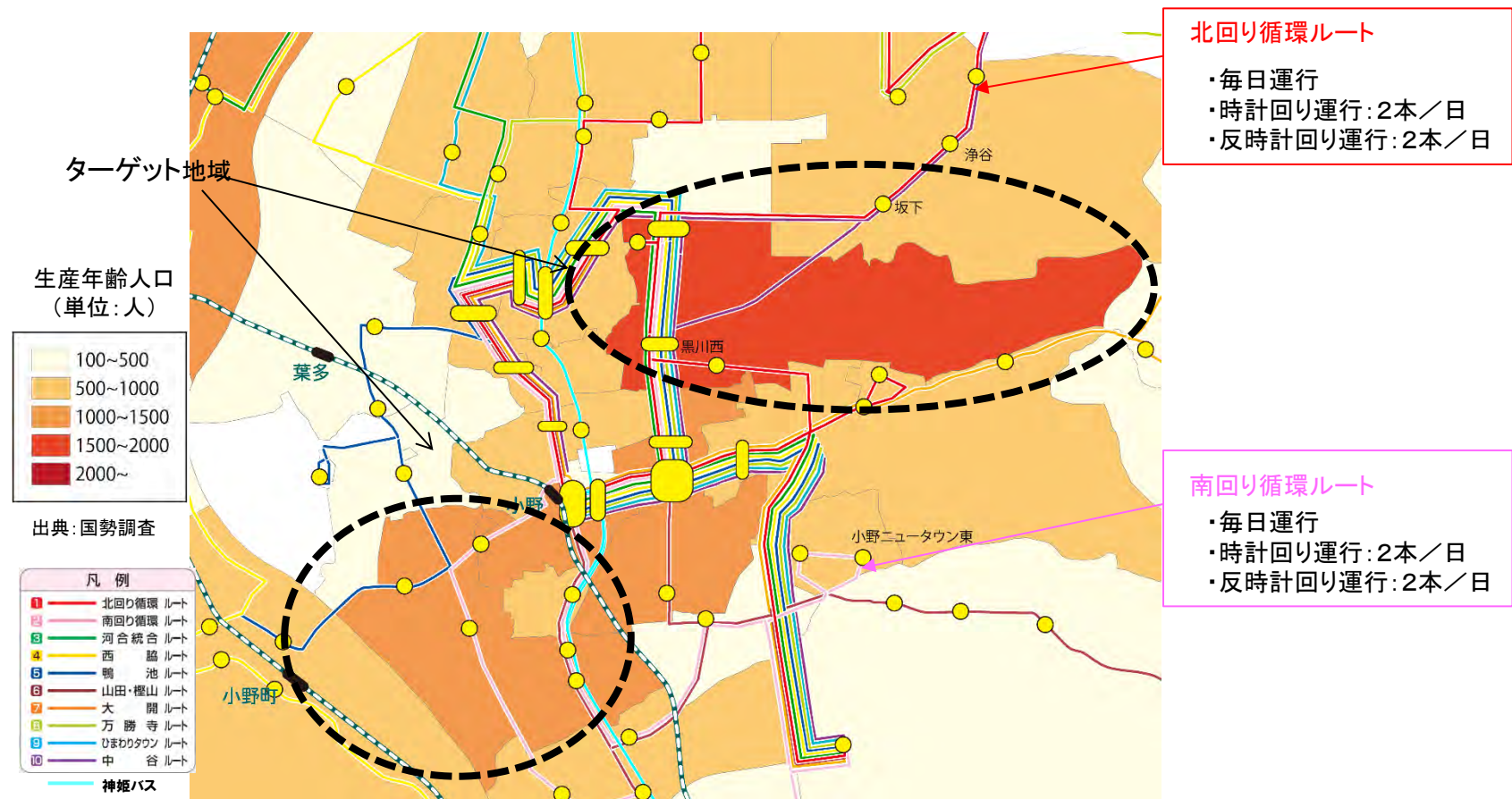
駅名	フィーダーバスの充実		P&R駐車場の整備等				
	増便および路線設置	乗継時間の短縮	新たなP&R駐車場の設置	商業施設等と連携したP&R駐車場の設置	近隣P&R駐車場への誘導	月極枠の設置	駐車料金の見直し
小野駅	○	○					
恵比須駅		○				○	○
志染駅	○	○		○			
緑が丘駅		○		○			
押部谷駅		○					○
栄駅		○			○		
木幡駅					○		
木津駅	○		○			○	

2 具体的な利活用方策一例②:フィーダーバスの充実

例②:フィーダーバスの充実

小野駅

- 駅までの公共交通アクセスを可能とするための駅フィーダーバスを導入
 - － 既存のらんらんバスの運行経路で、生産年齢人口の多い地域を運行しているのは「北回り循環ルート」「南回り循環ルート」
 - － この2ルートについて、毎日運行・通勤時間帯及び帰宅時間帯運行を実施



2 具体的な利活用方策一例②:フィーダーバスの充実

志染駅

● 駅までの公共交通アクセスを可能とするための駅フィーダーバスを導入

- － 駅の北側のバス路線は十分にある。南側のバス路線で、既存のみっきいバス「別所第2ルート」について、志染駅までの運行を実施
- － また、毎日運行・通勤時間帯及び帰宅時間帯運行を実施



2 具体的な利活用方策一例②:フィーダーバスの充実

木津駅

- 駅までの公共交通アクセスを可能とするための駅フィーダーバスを導入
 - － 木津駅と神戸複合産業団地間を結ぶバスの運行を実施(平日運行・通勤時間帯及び帰宅時間帯運行を実施)

木津駅からのバス路線のイメージ



2 具体的な利活用方策一参考:神戸複合産業団地の状況

- 1. 木津駅の周辺には、神戸複合産業団地が立地し、約4000人が従業
- 2. 粟生線駅の中で唯一、乗車人員も増加

神戸複合産業団地



企業数	128社
従業員数	約4000人

※企業数は、神戸市HPに記載されている事業所名より集計

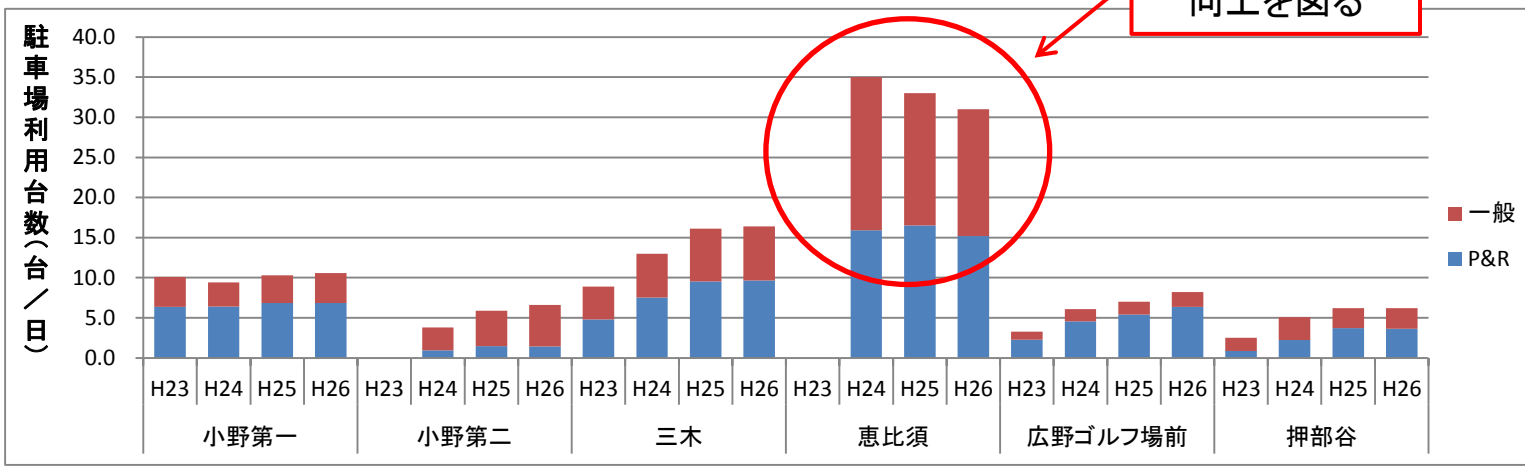
2 具体的な利活用方策一例③:P & R駐車場の整備等

例③:P & R駐車場の整備等

● 駐車料金の見直しおよび月極枠の設定

- － 恵比須駅では、P & R利用率が低く、一般利用が多い状況にある。このため、P & R利用率を高める施策として、①駐車料金の見直し、②月極枠の設定を実施する。

1日あたり駐車場利用台数



P&R利用率の
向上を図る

① 駐車料金の見直し

- CASE1 恵比須駅に駐車→バス利用→三宮 1,170円(駐車場500円+バス670円)、52分
CASE2 恵比須駅に駐車→神鉄利用→三宮 1,140円(駐車場400円+神鉄740円)、54分



駐車場料金の
さらなる差別化
によりP&R利用
率を向上

② 月極枠の設定

月極利用できる駅前駐車場を提供し、神鉄の定期利用を促進する。

2 具体的な利活用方策一例④:P & R駐車場の整備等

例④：P＆R駐車場の整備等

- 近隣のP&R駐車場への誘導（木津駅での新たなP&R駐車場整備）
 - － 栄駅では、駅前広場がなく、用地的な制約からP&R駐車場の整備も困難である。このため、未利用地のある木津駅前に新たなP&R駐車場を整備して利用者を誘導する。

利用者誘導のターゲット



2 具体的な利活用方策—その他の施策

- その他、他社での取組事例、これまでの利用促進策の効果検証、需要創出の観点から下表の施策を提案する。

施策の掘り出し

施策	内容	対象駅	備考
駅施設の整備	男女共用となっているトイレ等、駅施設の改修により利用者満足度の向上を図る	粟生線各駅	他社での取組事例有
エコファミリー制度の導入	小児運賃割引制度の導入により、休日の家族利用を促進する	粟生線各駅	他社での取組事例有
大規模イベント等との連携	サントリーレディスオープンのように、駐車台数に制限がある場合や駐車が有料化されている場合は、利用者数が大幅に増加する可能性が有る 三木市夏祭り、三木金物まつり等の大規模イベントの主催者へ駐車場の有料化等を働きかけ、粟生線の利用増につなげる また、国営明石海峡公園神戸地区との連携を深めることで利用促進を図る	粟生線各駅 特に木津、緑が丘、三木上の丸、恵比須、藍那 等	効果検証より
都市計画と公共交通の一体化	公共交通網の形成と都市計画を一体的に考え、各自治体の地方創生戦略を踏まえたまちづくりを進めていく	粟生線各駅	需要創出

2 具体的な利活用方策一(参考資料)その他の施策

北条鉄道の駅施設(トイレ)整備状況の例

年月日	駅	内容	備考
H24.1.14	法華口	トイレ新築	・地元企業および個人、各種団体の浄財寄付 ・ボランティアの労働奉仕
H24.1.14	網引駅	トイレ新築	
H24.8.5	播磨下里駅	トイレ新築	
H24.12.27	田原駅	トイレ新築	
H25.2.19	網引駅	男子用トイレ増築	
H25.9.20	長駅	トイレ新築	
H25.9.20	播磨横田駅	トイレ新築	
H25.12.22	法華口駅	6駅トイレ完成感謝並びに 法華口三重塔お披露目式開催	来場者約450名

※ その他、ギャラリー、駅舎、P&R駐車場等の施設整備も実施

国営明石海峡公園 神戸地区の位置



JR西日本中期経営計画の例

今後の重点取り組み

新たに策定した「CSビジョン2017、CS考動宣言」を柱に、お客様とのコミュニケーションを深めることにより、安心、心地よさをはじめとして、さまざまなお客様のニーズにお応えする施策を推進します

(1)お客様の期待を感じ取り、多様なニーズにお応えします

- ・お客様設備の計画的な品質向上(トイレ等)
- ・女性やシニアのお客様のニーズにお応える設備の充実
- ・訪日観光客向けの鉄道案内設備の拡充、運行情報の多言語化の推進



(2) 輸送品質の高い鉄道をつくります

- ・輸送障害の低減に向けた取り組みの推進
湖西線、北陸線での強風対策の推進 等
- ・輸送障害発生時の情報提供の充実
ホームページやアプリ等の活用による情報提供の
事前化・非対面化の推進
- ・案内ツールを活用した駅・車内での対応力の向上



(3)「お客様の声」に正面から向き合い、サービスの充実・改善を進めます

- ・回答内容や対応のレベルアップと「お客様の声」のさらなる活用

(4) 私たちの取り組みを、お客様や社会の皆様積極的に
お伝えします

- ・(1)～(3)の取り組みの継続的な発信
- ・施策に応じたモニタリングやアンケート、マナー向上に向けたブログ等の活用による、双方向コミュニケーションの推進



※下欄部は中計公表後に実施内容・スケジュール等を具体化した項目や新たな方向性を打ち出した項目です

神戸市営地下鉄のエコファミリー制度の例

 エコファミリー制度とは

对象

大人1人につき小学生以下2人まで無料

対象区間

市バス全線（共同運行路線は市バスのみ対象）
地下鉄全線（西神・山手線、海岸線）
神戸交通振興株式会社 山手線（三宮・新神戸駅～湊川公園）
北神急行電鉄株式会社（新神戸～谷上間）

適用日

土曜・日曜・祝日
夏休み（7月21日～8月31日）
年末年始（12月25日～1月7日）

- ・ いずれの場合も、エコファミリー乗車券の払い戻しは出来ませんので、ご注意ください。
- ・ エコファミリー制度は、大人が小学生以下と一緒に同一区間をご乗車いただく場合にご利用いただける制度です。一部でも乗車区間が異なるときは、ご利用いただけません。
- ・ エコファミリー制度ご利用時は、同行する大人の方の乗車券が必要です。
- ・ エコファミリー制度は、休日のご家族でのお出かけをサポートすることをねらいとしています。

3 利活用方策検討委員会での主な意見

施策	内容
優等列車の見直し	・ 押部谷以西では、広野ゴルフ場前、志染、三木、檜山以外では行き違いできないため、上りの快速を増やせば、下り電車の利便性が低下する。 ・ 実際にダイヤを検討すれば、4分時間短縮できるかは分からない。 ・ 時間短縮が4分程度であれば、各駅の乗客を拾っていく方がよいのではないか。 ・ 概ねバスの方が早い、安いという状況なので、試行的にやってみるのも1案だ。 ・ 駅がなくなるわけではない。利用者が増加するなら1つの方策ではないか。
フィーダーバスの充実	・ コミバスは病院や買い物に行く人が対象。福祉施策であり、通勤時間帯のフィーダーバスとするのは難しいのではないか。 ・ 財源を踏まえて、本当に実現できるかが課題だ。 ・ 神戸複合産業団地は好調であり、今後も企業進出が見込めるポテンシャルがある。木津駅での施策は1つの方策である。
P&R駐車場の整備等	・ 需要が見込め増収になるなら、料金見直しも考えられる。 ・ P&R駐車場の料金見直しに当たっては、周辺の民間駐車場への影響を考慮すべき。
駅施設の整備	・ 利用者数から投資の優先順位を決めており、有馬線、三田線が優先となってしまう。 ・ トイレ等をきれいにしただけでは乗客は増えない。住民を巻き込むことが重要。住民の支えなしに地域公共交通は成り立たないという概念をもってもらうことが大切だ。 ・ 神鉄と北条鉄道では規模が異なるため、やり方も変わってくる。 ・ サポーターズくらぶ運営を住民の方に任せていっている状況
その他	・ 駅を核としたまちづくりが重要だ。 ・ 鉄道だけでの利用促進には限界があり、広義のまちづくり(官民施設立地、地域の魅力向上、地域観光資源の活用など)と連携した取り組みが必要。

参考1 栗生線の実乗降者数ービッグデータとは

ビッグデータフォーマット

	データ	内容	備考
1	年月日	乗車年月日	磁気データ ICデータ共通
2	発駅事業者	乗車駅の社局名	
3	発駅	乗車駅名	
4	発時刻	改札通過時刻	
5	着駅事業者	降車駅の社局名	
6	着駅	降車駅名	
7	着時刻	改札通過時刻	
8	券種コード	券種区分	
9	件数	人数	
10	性別コード	性別	ICデータのみ
11	年齢		
12	郵便番号	7桁	

ビッグデータ券種区分

	券種区分	データ種別	備考
1	普通券	磁気	
2	IC普通券(プリペイド)	IC	
3	IC普通券(ポストペイ)	IC	
4	通勤定期券	磁気	
5	I C 定期券	IC	他社分は通勤・通学の区別なし
6	通学定期券	磁気	
7	普通回数券(11回)	磁気	
8	時差回数券(6回)	磁気	
9	土・休日回数券(7回)	磁気	
10	団体数取券	磁気	
11	入場券	磁気	
12	SFカード	磁気	
13	企画乗車券	磁気	
14	その他乗車券	磁気	

輸送人員の数え方

- 1. 改札通過時に、上記「ビッグデータフォーマット」に記載のデータを蓄積
- 2. 券種は右記の区分でデータを蓄積

留意事項

- 1. 1乗車に2券種の利用がある場合、1乗車で第1原券のみの利用として記録
- 2. 定期券の区間データは把握不可(定期利用で途中下車した場合、2人の定期利用者がそれぞれ乗車したとカウント)

参考 1 栗生線の実乗降者数－従来データとは

券種区分ごとの輸送人員の数え方

	券種区分	データ種別	輸送人員の数え方
1	普通券	磁気	乗車駅で1人計上
2	IC普通券(プリペイド)	IC	降車駅で1人計上
3	IC普通券(ポストペイ)	IC	降車駅で1人計上
4	通勤定期券	磁気	30日/月利用として、定期券区間の駅で各々1人／日計上
5	I C 定期券	IC	30日/月利用として、定期券区間の駅で各々1人／日計上
6	通学定期券	磁気	30日/月利用として、定期券区間の駅で各々1人／日計上
7	普通回数券(11回)	磁気	購入駅、購入日で11人計上
8	時差回数券(6回)	磁気	購入駅、購入日で6人計上
9	土・休日回数券(7回)	磁気	購入駅、購入日で7人計上
10	団体数取券	磁気	(片道)購入駅で購入人数を計上 (往復)購入駅、目的駅のそれぞれで購入人数を計上
11	入場券	磁気	計上なし
12	S Fカード	磁気	降車駅で1人計上
13	企画乗車券	磁気	購入駅で利用可能日数×2の人員を計上
14	その他乗車券	磁気	計上なし

留意事項 1. 料金を収受した時点で、ルールに基づき輸送人員をカウント

参考 1 栗生線の実乗降者数データの比較

ビッグデータと神鉄データの比較

	ビッグデータ	神鉄データ
数え方	改札機の通過データをもとにカウント	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
データ特性	① 利用日時や利用区間が分かる ② 路線毎の正確な利用者数が把握できる	① 一定のルールに基づいて各路線に輸送人員が按分されるため、路線毎の正確な利用者数は把握できない ② 定期利用者を月30日利用と仮定しており、輸送人員にはある程度の誤差あり
その他	① 本調査に際して、他社から特別にデータ提供を受けており、H25年度以外の他社降車データは入手不可能	① 全線での輸送人員と運輸収入の把握を目的としており、各路線への按分は簡便法による ② 経年変化を把握可能(データ蓄積あり)

まとめ

- 1. 利用実態はビッグデータから把握可能
- 2. 経年変化は、神鉄データにより傾向把握が可能

参考2 移動の現状－集計の地域区分

- 平成2年、平成12年、平成22年の近畿圏パーソントリップ調査データを使用し、粟生線沿線地域の人の動きを整理
- 粟生線沿線の小野市、三木市、神戸市西区、神戸市北区は、粟生線近隣の地域とそれ以外で分割。その他の神戸市は三宮を境界として西と東で2分割して整理



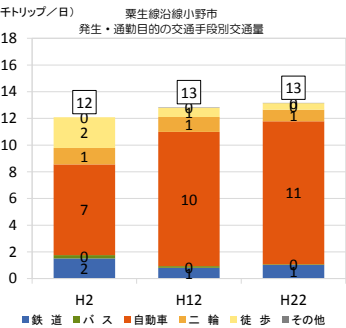
参考2 移動の現状－栗生線小野市の移動特性①（通勤、通学）

- 通勤
1. 通勤トリップは横ばいだが、栗生線利用は減少

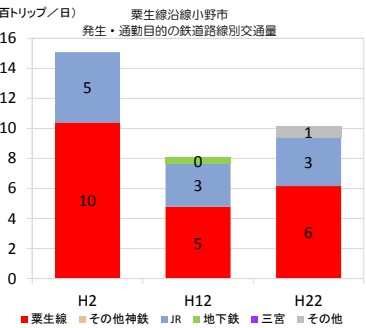
2. 栗生線利用者の目的地は、主に神戸市臨海部、阪神三市、大阪
- 通学
1. 通学トリップは大きく減少し、栗生線利用も減少。JR利用が増加

2. 栗生線利用者の目的地は、主に栗生線三木市、神戸市臨海部

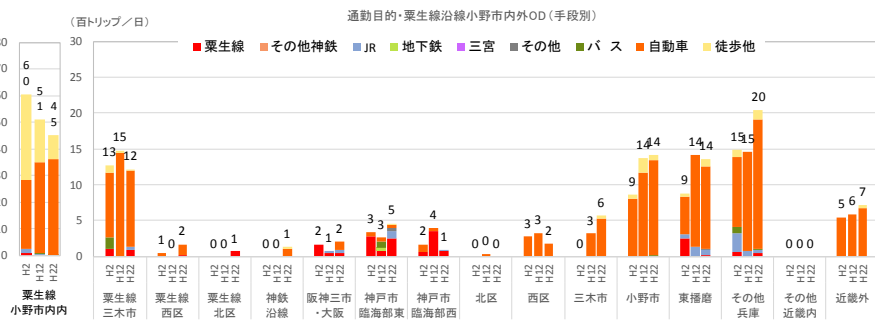
代表交通手段



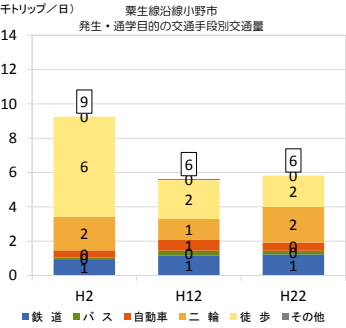
鉄道の内訳



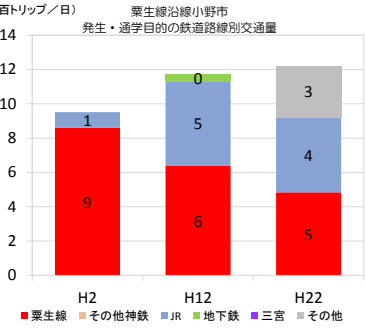
目的地別交通手段別交通量（鉄道は利用路線内訳）



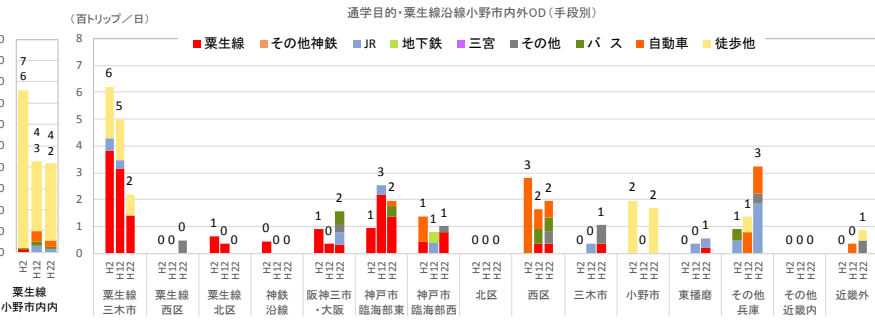
代表交通手段



鉄道の内訳



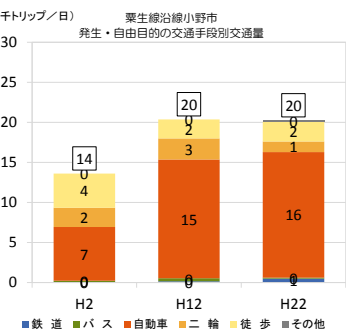
目的地別交通手段別交通量（鉄道は利用路線内訳）



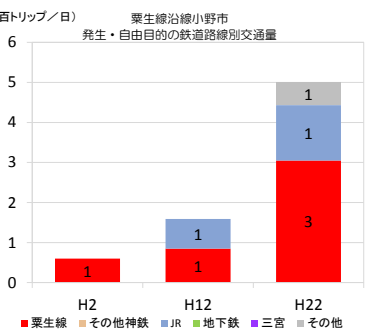
参考2 移動の現状－栗生線小野市の移動特性②（自由、業務）

- 自由
1. 自由目的トリップは増加
2. しかし、鉄道利用は少。栗生線利用もごく僅か
- 業務
1. 業務目的トリップは減少
2. しかし、鉄道利用が極めて少。栗生線利用もごく僅か

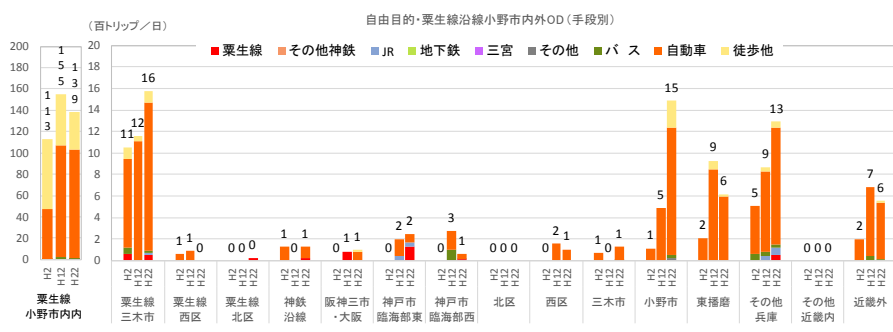
代表交通手段



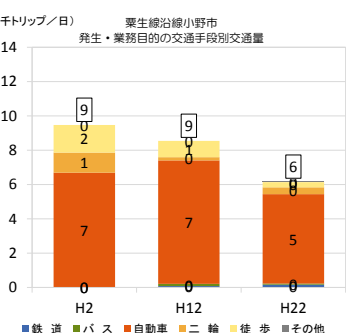
鉄道の内訳



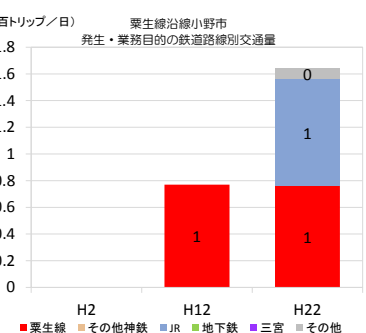
目的地別交通手段別交通量（鉄道は利用路線内訳）



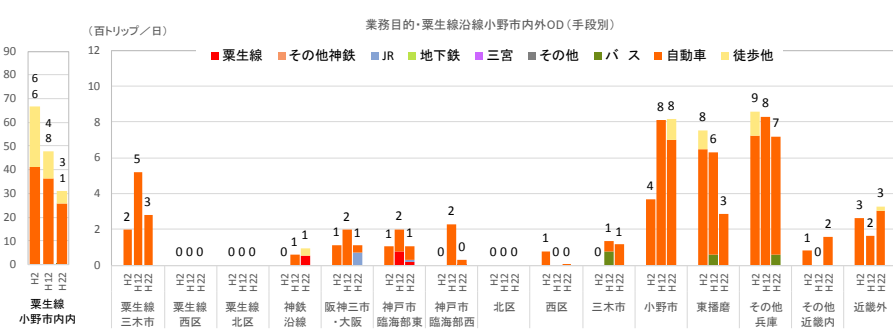
代表交通手段



鉄道の内訳



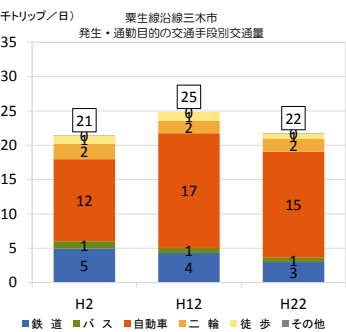
目的地別交通手段別交通量（鉄道は利用路線内訳）



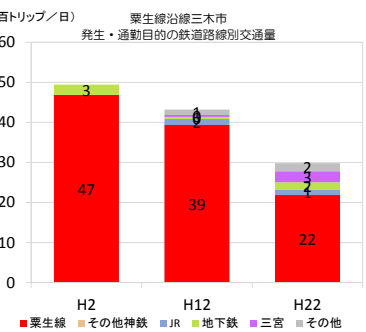
参考2 移動の現状－栗生線三木市の移動特性①（通勤、通学）

- 通勤
1. 栗生線利用者が多い神戸市臨海部への移動が減少
2. 神戸市臨海部東への移動で、バスや地下鉄へ利用が転換
- 通学
1. 通学トリップ自体が減少
2. 栗生線利用者が多い神戸市臨海部、阪神3市・大阪への通学が大幅に減少
3. 神戸市臨海部東への移動で、バスや地下鉄へ利用が転換

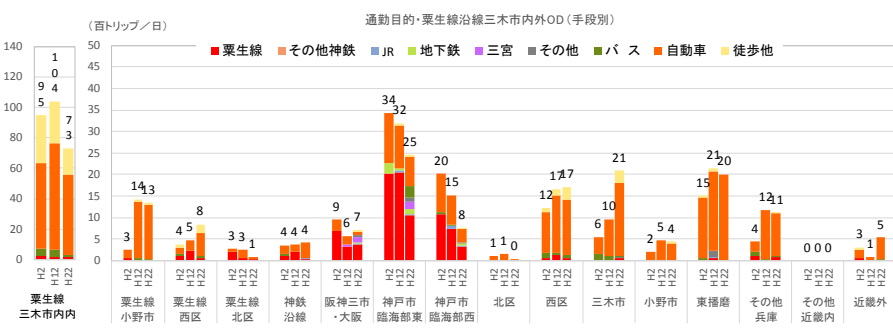
代表交通手段



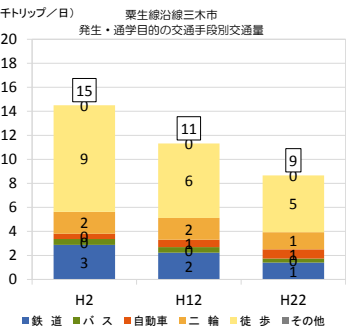
鉄道の内訳



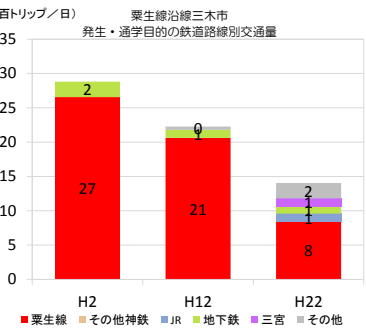
目的地別交通手段別交通量(鉄道は利用路線内訳)



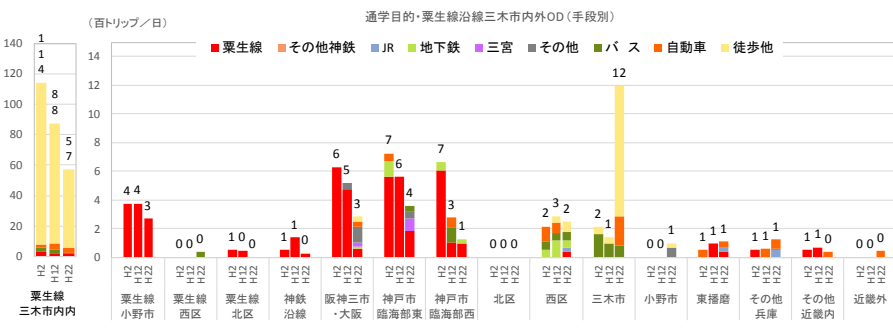
代表交通手段



鉄道の内訳



目的地別交通手段別交通量(鉄道は利用路線内訳)

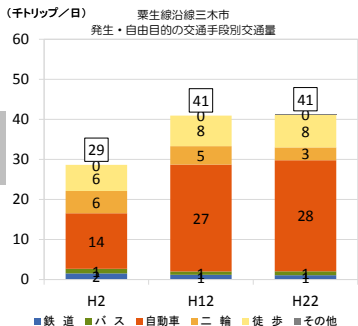


参考2 移動の現状－栗生線三木市の移動特性②（自由、業務）

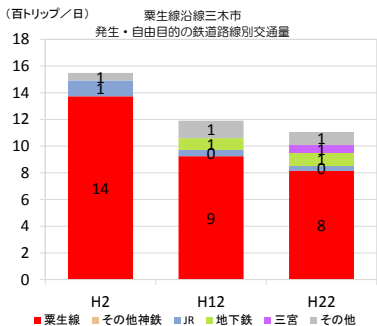
- 自由
1. 北播磨地域内や神戸市西区への移動が増加

2. 栗生線利用が多い神戸市臨海部への移動は減少
- 業務
1. 鉄道利用が極めて少。栗生線利用もごく僅か

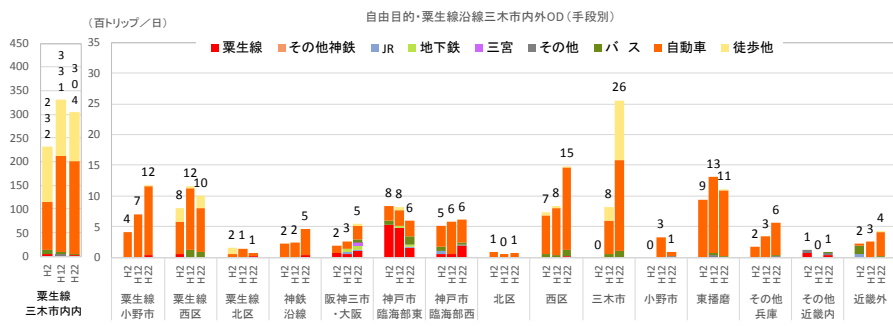
代表交通手段



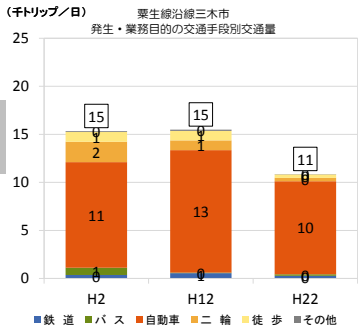
鉄道の内訳



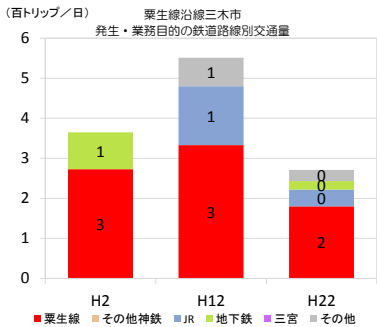
目的地別交通手段別交通量(鉄道は利用路線内訳)



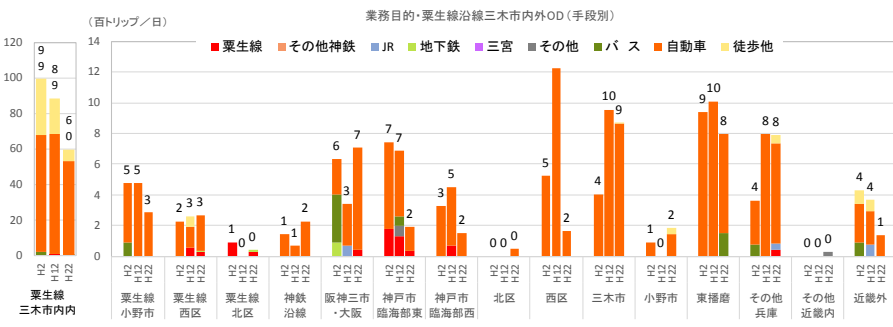
代表交通手段



鉄道の内訳



目的地別交通手段別交通量(鉄道は利用路線内訳)



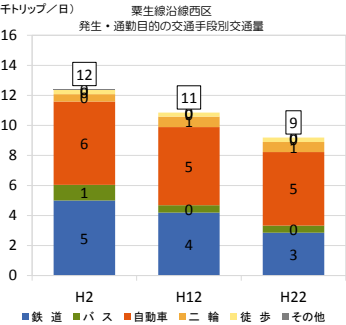
参考2 移動の現状－栗生線西区の移動特性①（通勤、通学）

- 通勤
1. 通勤トリップ自体が減少

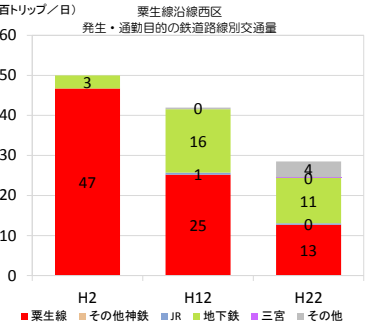
2. 地下鉄利用の急増は、西神中央駅行きの路線バス（H5年頃開業）の影響である可能性大
- 通学
1. 通学トリップ自体が大幅に減少

2. 通勤と同様に、地下鉄利用が増加

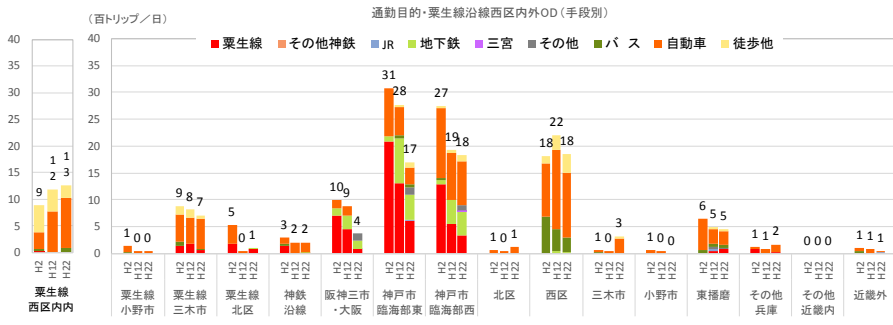
代表交通手段



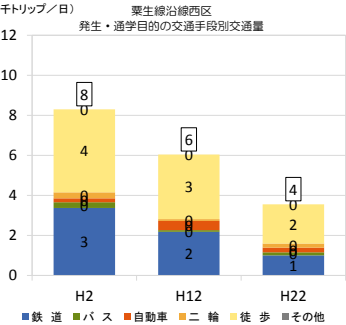
鉄道の内訳



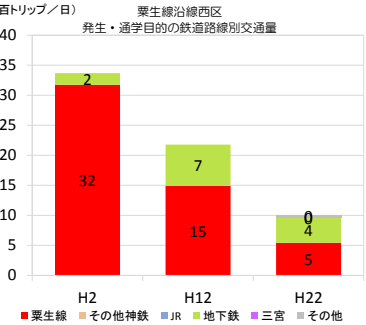
目的地別交通手段別交通量（鉄道は利用路線内訳）



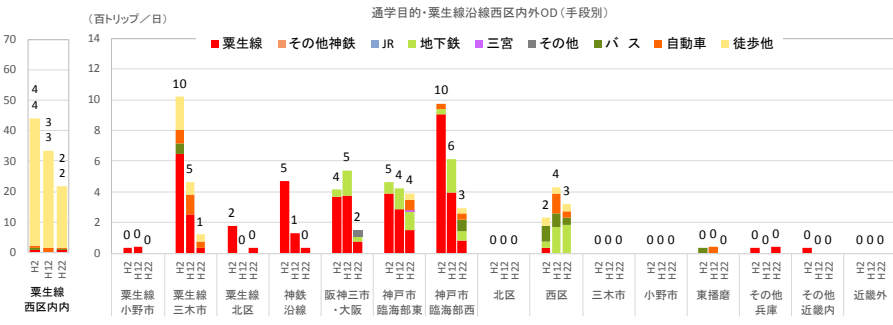
代表交通手段



鉄道の内訳



目的地別交通手段別交通量（鉄道は利用路線内訳）

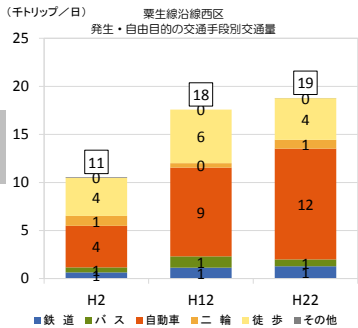


参考2 移動の現状－栗生線西区の移動特性②（自由、業務）

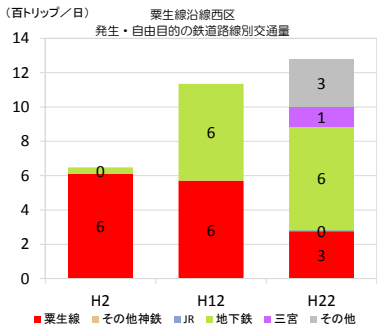
- 自由
1. 栗生線利用はごく僅か。一方で、地下鉄利用が増加

2. 西区への移動が大幅に増加
- 業務
1. 鉄道利用が少。栗生線利用もごく僅か

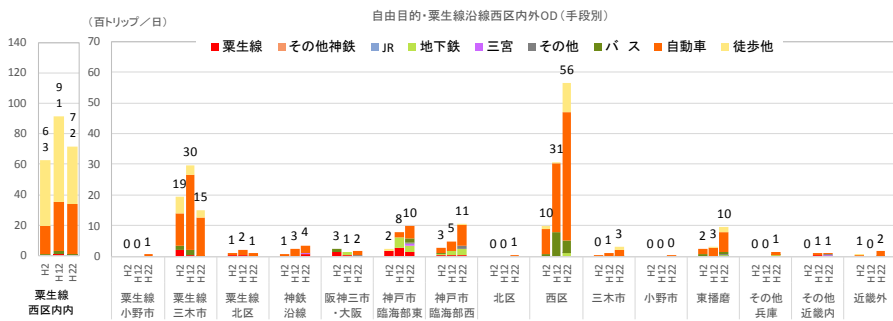
代表交通手段



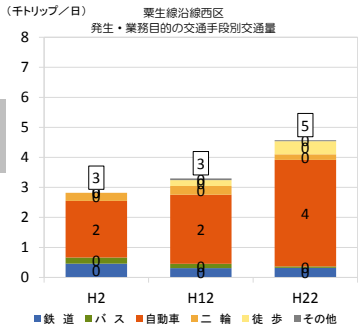
鉄道の内訳



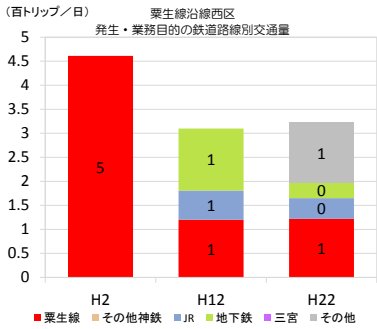
目的地別交通手段別交通量（鉄道は利用路線内訳）



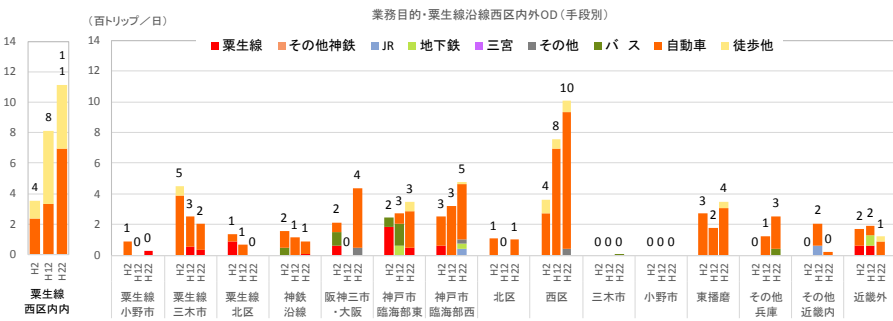
代表交通手段



鉄道の内訳



目的地別交通手段別交通量（鉄道は利用路線内訳）



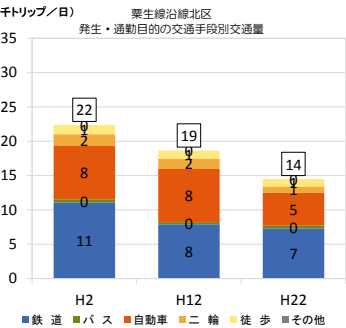
参考2 移動の現状－栗生線北区の移動特性①（通勤、通学）

- 通勤
1. 栗生線沿線その他地域より通勤トリップの減少が大。神戸市臨海部への通勤が特に減少

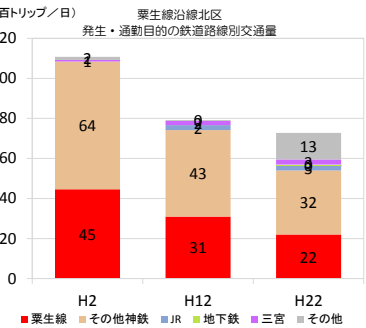
2. 交通機関分担率に大きな変化なし
- 通学
1. 栗生線沿線その他地域より通学トリップの減少が大。神戸市臨海部への通勤が特に減少

2. 交通機関分担率に大きな変化なし

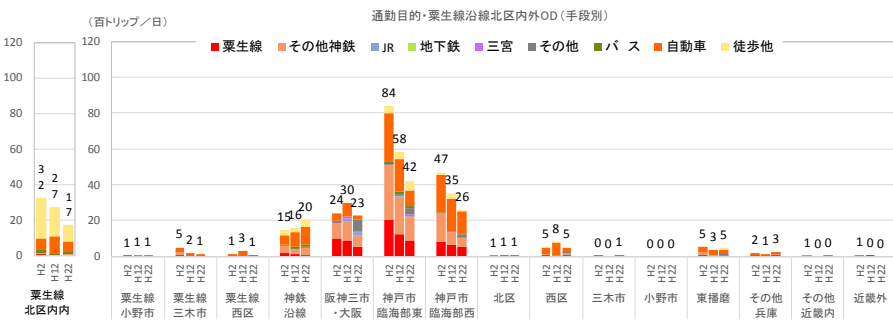
代表交通手段



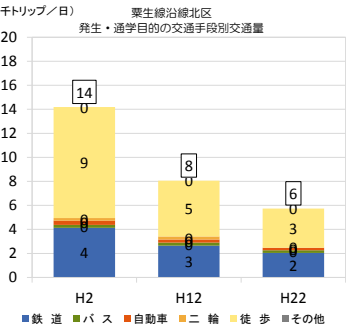
鉄道の内訳



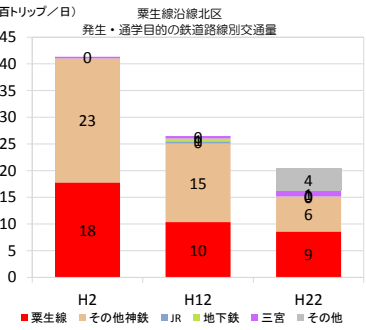
目的地別交通手段別交通量（鉄道は利用路線内訳）



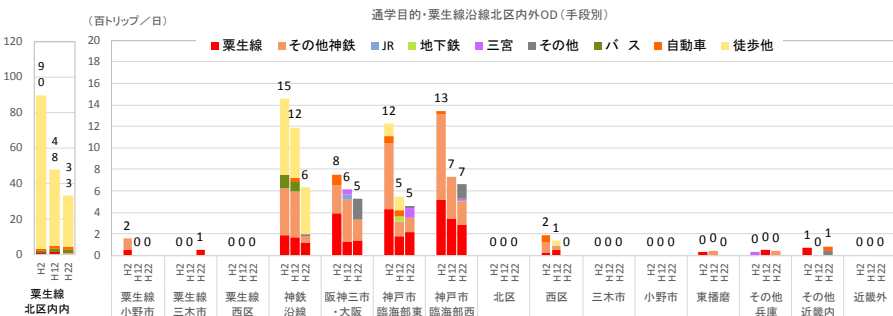
代表交通手段



鉄道の内訳



目的地別交通手段別交通量（鉄道は利用路線内訳）

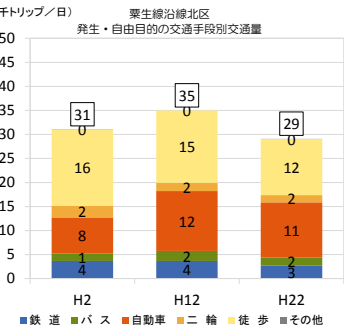


参考2 移動の現状－粟生線北区の移動特性②（自由、業務）

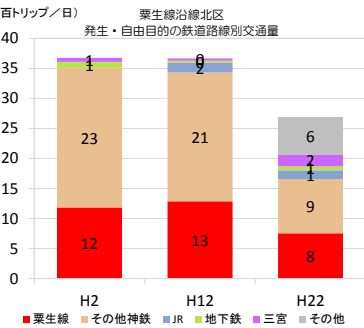
- 自由
1. 粟生線利用は僅か

2. 神戸市北区内での移動が増加
- 業務
1. 鉄道利用が少ない。粟生線利用もごく僅か

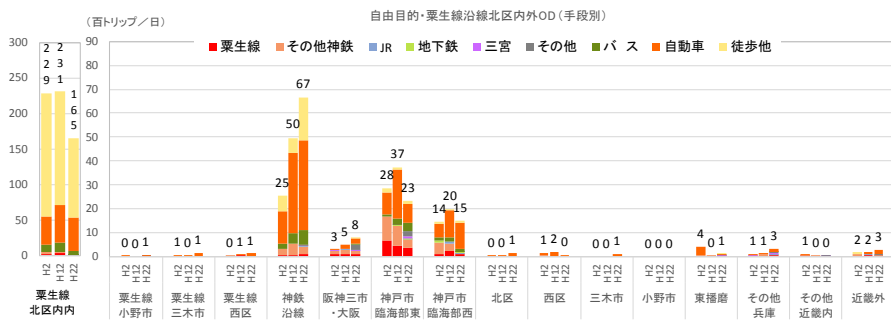
代表交通手段



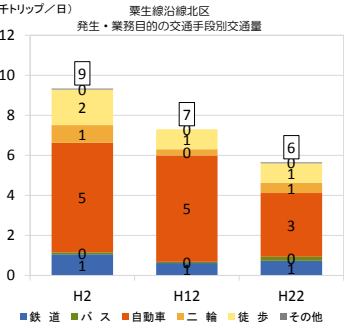
鉄道の内訳



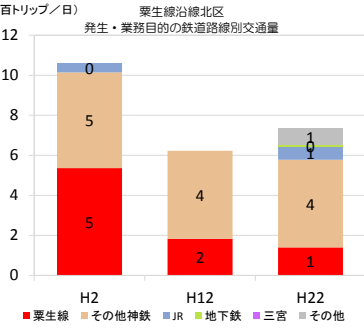
目的地別交通手段別交通量（鉄道は利用路線内訳）



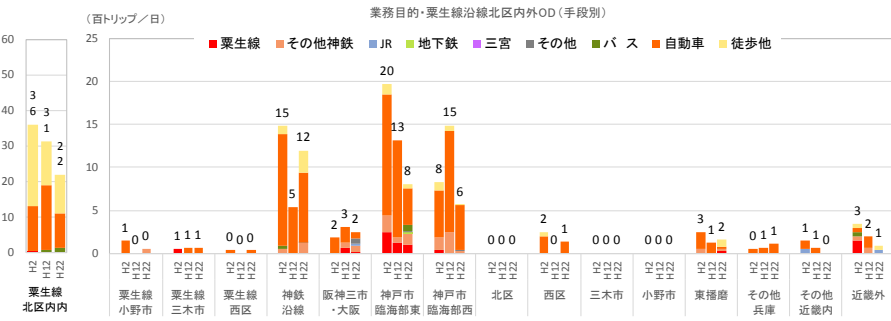
代表交通手段



鉄道の内訳



目的地別交通手段別交通量（鉄道は利用路線内訳）

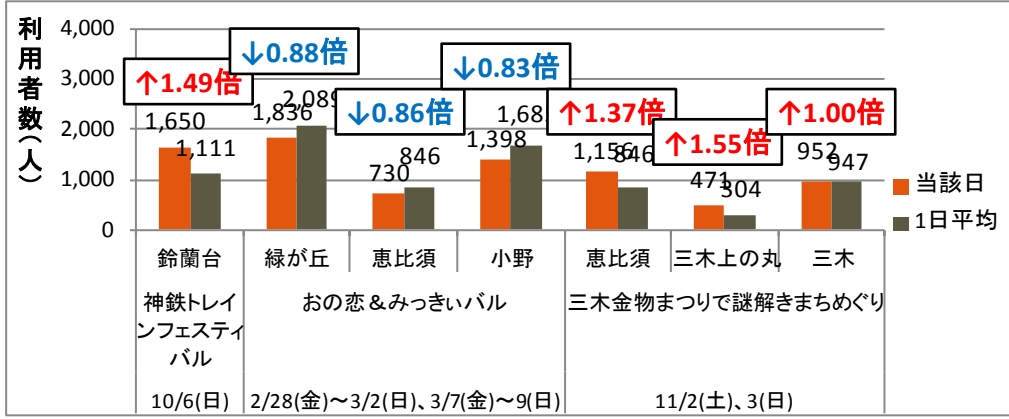


参考3 これまでの利用促進策の効果検証①

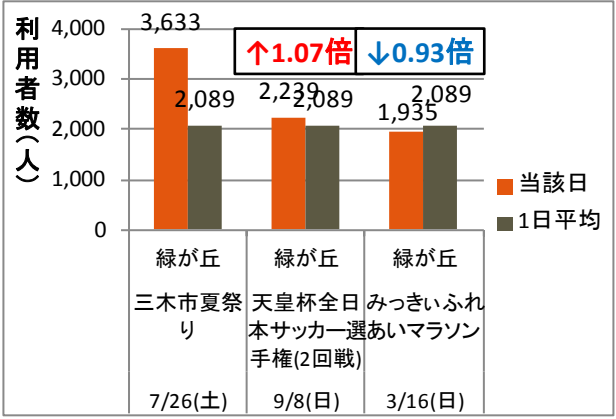
●地域間の各イベントとの連携強化

- 1. イベント開催日の最寄駅の乗降者数をビッグデータ(H25年度)で整理すると、サントリーレディスオープン、三木市夏祭り等で利用者が普段より増加
- 2. 特に、サントリーレディスオープン開催時は木津駅乗降者数が大幅に増加。サントリーレディスオープンでは、会場の駐車場に制約があるため、主催者が公共交通利用の呼び掛けを実施

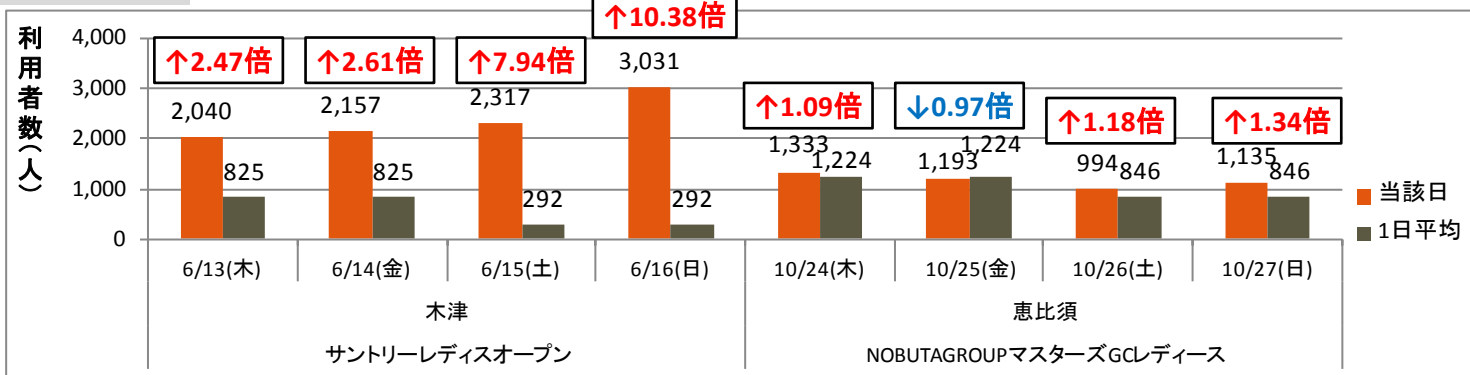
粟生線乗ろうDAY!プログラム



イベント



プロゴルフ大会



※平均との比較: イベントの当日が土曜・日曜・祝日の場合は、土日祝日の1日平均と比較。イベント日が平日の場合は、平日の1日平均と比較。

※おの恋&みつきいバルの利用者数は、土曜・日曜の利用者についての平均値を算出。

※H25年度神鉄ビッグデータ

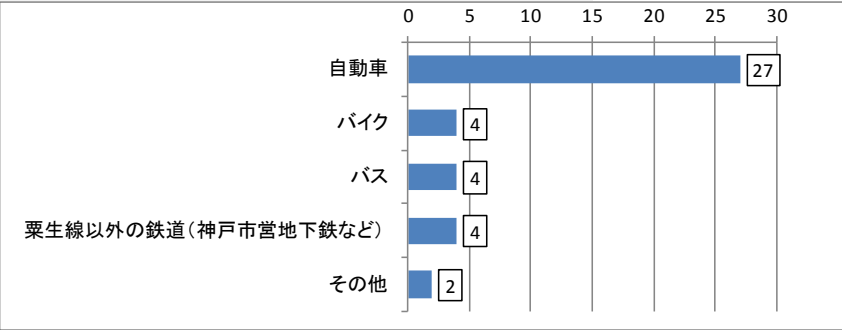
参考3 これまでの利用促進策の効果検証②

● 粟生線通勤カムバック補助金

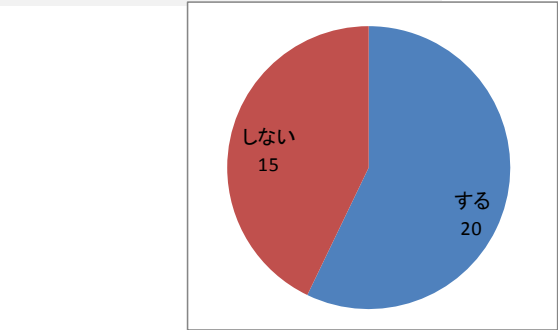
- 申請者数は、H25年度が35人、H26年度が7人と減少
- 補助金請求者へのアンケート結果

1. 補助金制度を利用する前の交通手段は自動車が多い(27人/35人)
2. 粟生線を利用していなかった理由は、従来の経路の方が「通勤時間が短い(23人/35人)」、「乗換がない(12人/35人)」が多い
3. 引き続き粟生線を利用すると回答したのは35人のうち20人
→しないと回答した人(15人)のうち、補助金が継続されれば利用すると答えた人は11人

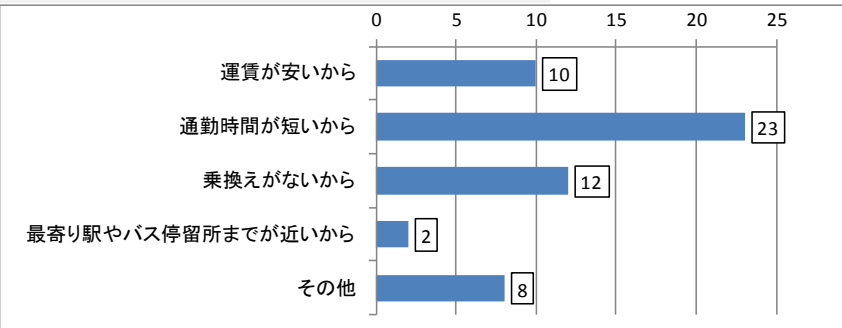
補助金制度を利用する前の交通手段(複数回答)



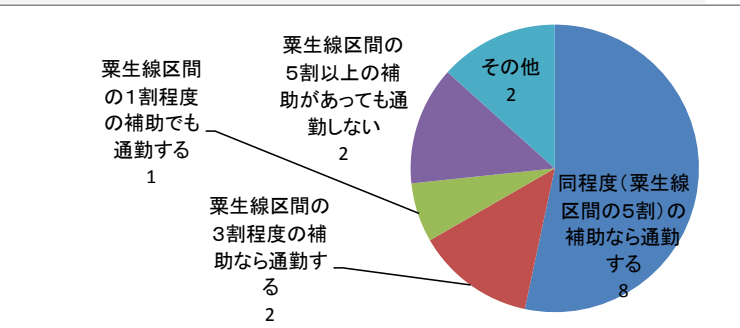
引き続き粟生線を利用するかどうか



粟生線を利用していなかった理由(複数回答)



補助金が継続されれば引き続き粟生線を利用するかどうか



参考3 これまでの利用促進策の効果検証③

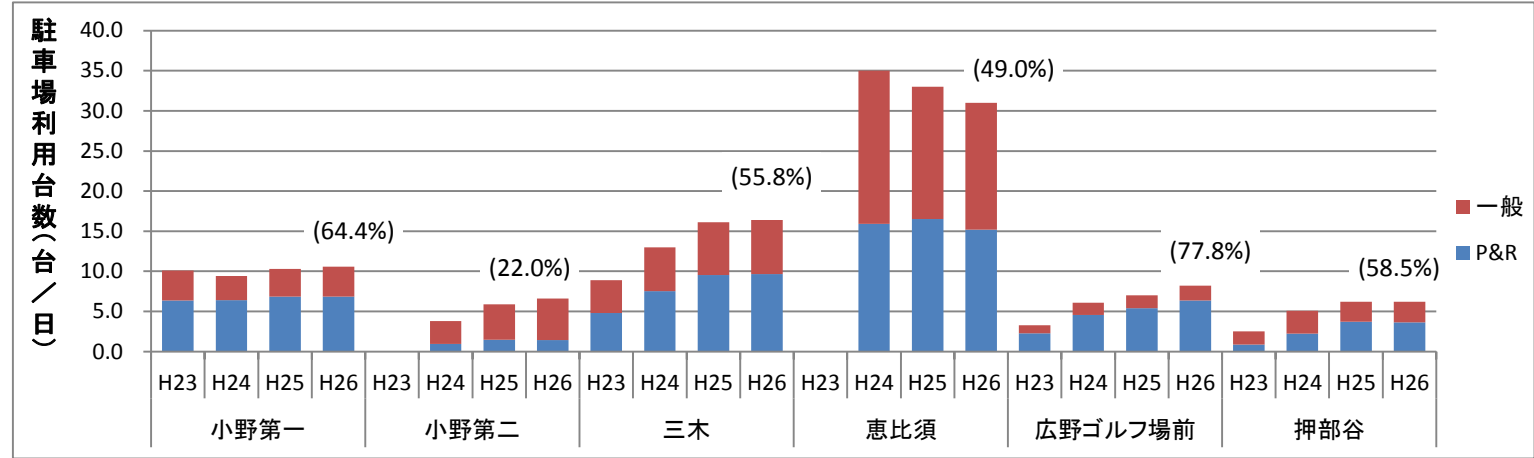
● 駅前P&R駐車場(時間貸し)

- 1. P&R利用率が低いのは、「小野第二」約22%、「恵比須」約49%
 - 2. 神鉄利用時の駐車料金を見直す等により、P&R利用率を向上させる取り組みが必要
- <参考:P&R利用料金> 通常100円/時間、1日最大500~600円→利用のサービス券で100円引

P&Rを実施している時間貸し駐車場の概要

	小野	小野第2	三木	恵比須	広野ゴルフ場前	押部谷
駐車容量(台)	10	8	20	41	10	8
開始年月	H22.10	H23.4	H23.11	H24.4	H23.11	H24.3

1日あたり駐車場利用台数



※P&R: 駅改札内発行のサービス券を利用した台数
()内の数字:P&R利用率(利用台数計に占めるP&R利用台数)

参考4 需要予測－予測の条件

予測年次

①平成32年(2020年) ②平成37年(2025年)

需要予測のケース設定

ケース 番号	テーマ	内容
－	未整備 (Without)	将来の予測年次で、施策を実施しないケース
①	列車運行の 改善	優等列車の見直し(利活用方策の具体化例①)
		上り)市場駅、樫山駅、三木上の丸駅、広野ゴルフ場前駅に停車しない快速設定 下り)長田駅、鈴蘭台西口駅、藍那駅に停車しない快速設定
②	駅アクセス の改善	フィーダーバスの充実(利活用方策の具体化例②)
		小野駅、志染駅、木津駅のフィーダーバスの見直し

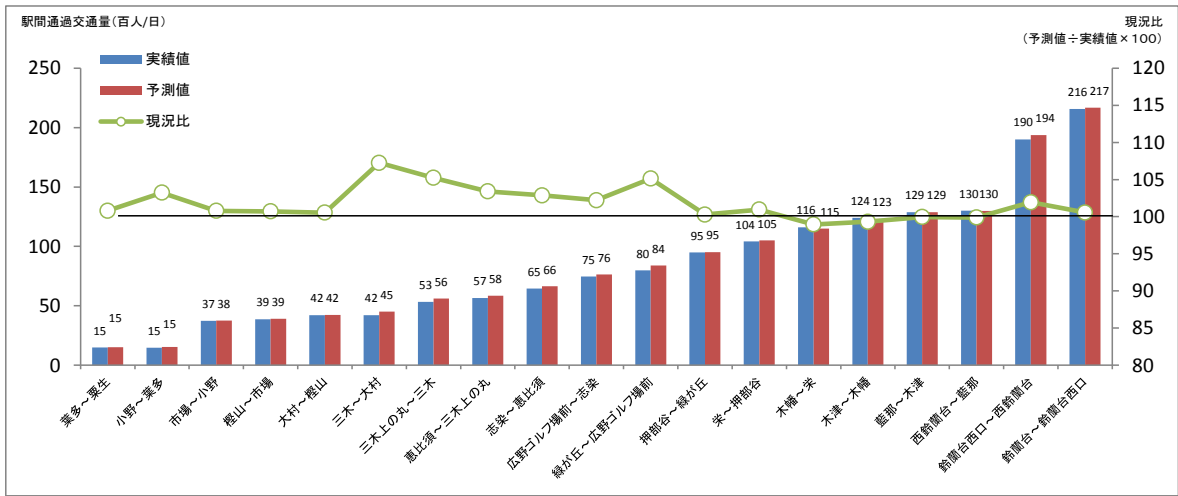
留意事項

- 1. 需要予測に用いている人口は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25(2013)年3月推計)」である。
- 2. この将来人口は「出生中位・死亡中位」での仮定であるため、出生率や死亡率が変動し将来人口が変化することで、需要予測も変化する可能性が高い
- 3. 「出生中位・死亡中位」と比較して、平成32年には「出生高位・死亡低位」は+1.4%、「出生低位・死亡高位」は-1.4%、平成37年には「出生高位・死亡低位」は+2.2%、「出生低位・死亡高位」は-2.2%で推計されている。
- 4. 将来人口に推計幅があるため、需要予測結果にも同じような推計幅があると考えられる。

参考4 需要予測－現況再現結果(平成22年での現況再現)

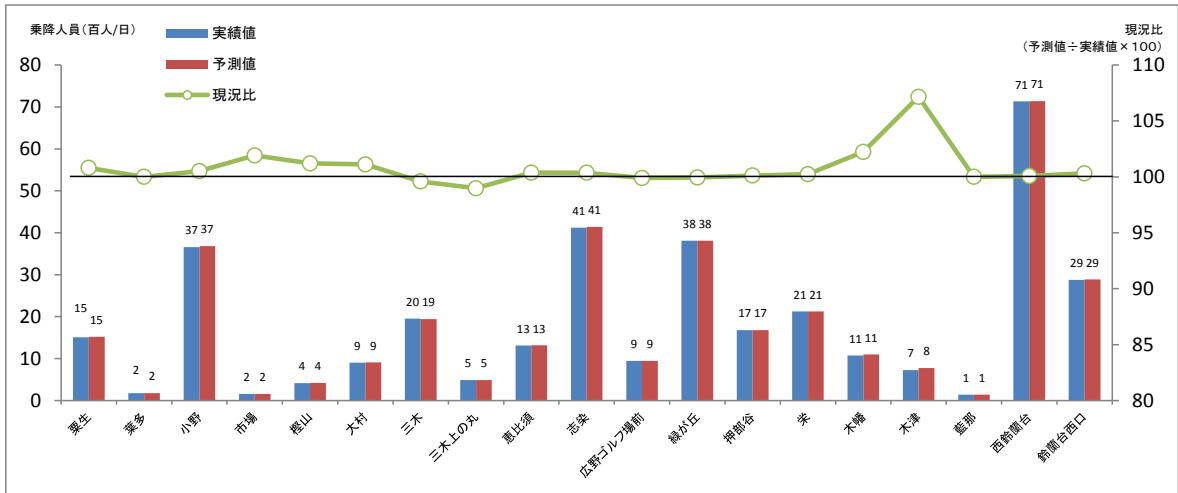
- ① 平成22年の都市交通年報等の駅間通過交通量を指標として、現況再現を実施
- ② 需要予測で試算された現況の駅間通過交通量は、現況の実績値と比較して、誤差－1%～7%程度
各駅乗降人員も、現況の実績値と比較して、誤差－1%～7%程度

神戸電鉄粟生線 駅間通過交通量



	駅間通過交通量(百人/日)			
	実績値	予測値	現況比	誤差
葉多～粟生	15	15	101	1%
小野～葉多	15	15	103	3%
市場～小野	37	38	101	1%
櫻山～市場	39	39	101	1%
大村～櫻山	42	42	101	1%
三木～大村	42	45	107	7%
三木上の丸～三木	53	56	105	5%
恵比須～三木上の丸	57	58	103	3%
志染～恵比須	65	66	103	3%
広野ゴルフ場前～志染	75	76	102	2%
緑が丘～広野ゴルフ場前	80	84	105	5%
押部谷～緑が丘	95	95	100	0%
栄～押部谷	104	105	101	1%
木幡～栄	116	115	99	-1%
木津～木幡	124	123	99	-1%
藍那～木津	129	129	100	0%
西鈴蘭台～藍那	130	130	100	0%
鈴蘭台西口～西鈴蘭台	190	194	102	2%
鈴蘭台～鈴蘭台西口	216	217	101	1%

神戸電鉄粟生線 駅別乗降人員



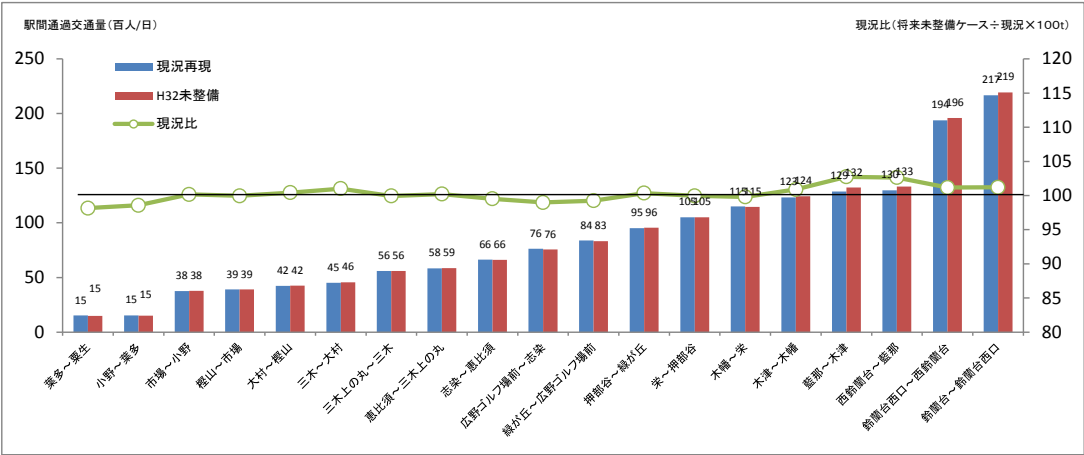
	駅別1日乗降人員(百人/日)			
	実績値	予測値	現況比	誤差
粟生	15	15	101	1%
葉多	2	2	100	0%
小野	37	37	101	1%
市場	2	2	102	2%
櫻山	4	4	101	1%
大村	9	9	101	1%
三木	20	19	100	0%
三木上の丸	5	5	99	-1%
恵比須	13	13	100	0%
志染	41	41	100	0%
広野ゴルフ場前	9	9	100	0%
緑が丘	38	38	100	0%
押部谷	17	17	100	0%
栄	21	21	100	0%
木幡	11	11	102	2%
木津	7	8	107	7%
藍那	1	1	100	0%
西鈴蘭台	71	71	100	0%
鈴蘭台西口	29	29	100	0%
鈴蘭台	216	217	101	1%

参考4 需要予測－平成32年末整備(without)ケース

- 平成32年の将来推計結果(未整備(Without)ケース)は、次のとおりである。
 - ① 駅間通過交通量は平成22年比で98～103%
 - ② 神戸複合産業団地の従業員人口増加の影響で、木津駅の乗降人員は2百人/日増加

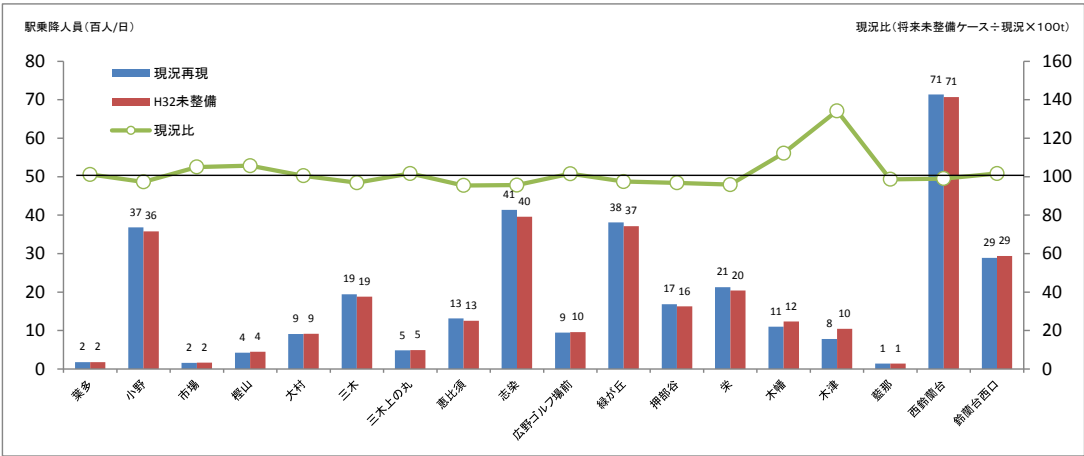
駅間通過交通量

	駅間通過交通量(百人/日)		
	現況再現	H32未整備	現況比
葉多～粟生	15	15	98
小野～葉多	15	15	99
市場～小野	38	38	100
櫻山～市場	39	39	100
大村～櫻山	42	42	100
三木～大村	45	46	101
三木上の丸～三木	56	56	100
恵比須～三木上の丸	58	59	100
志染～恵比須	66	66	100
広野ゴルフ場前～志染	76	76	99
緑が丘～広野ゴルフ場前	84	83	99
押部谷～緑が丘	95	96	100
栄～押部谷	105	105	100
木幡～栄	115	115	100
木津～木幡	123	124	101
藍那～木津	129	132	103
西鈴蘭台～藍那	130	133	103
鈴蘭台西口～西鈴蘭台	194	196	101
鈴蘭台～鈴蘭台西口	217	219	101
乗車人員計	285	285	100



駅別乗降人員

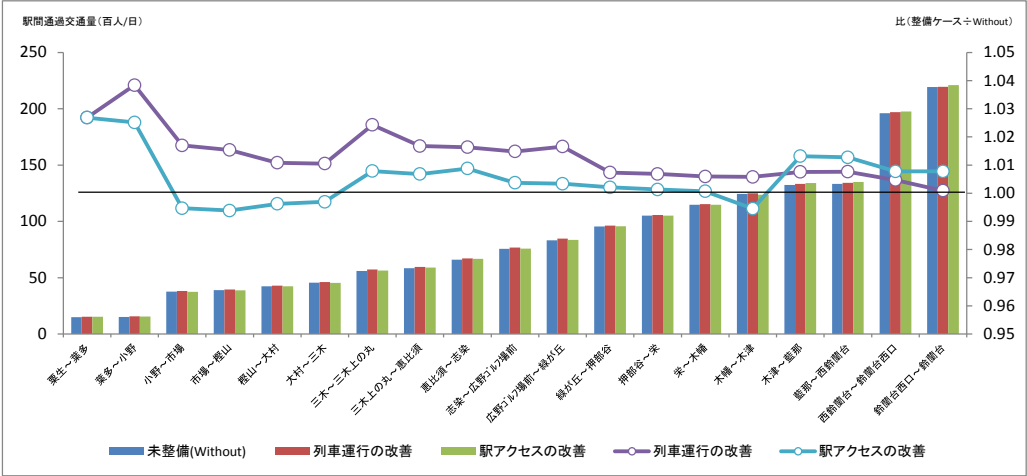
	駅別1日乗降人員(百人/日)		
	現況再現	H32未整備	現況比
粟生	15	15	98
葉多	2	2	101
小野	37	36	97
市場	2	2	105
櫻山	4	4	106
大村	9	9	100
三木	19	19	97
三木上の丸	5	5	102
恵比須	13	13	95
志染	41	40	96
広野ゴルフ場前	9	10	101
緑が丘	38	37	97
押部谷	17	16	97
栄	21	20	96
木幡	11	12	112
木津	8	10	134
藍那	1	1	99
西鈴蘭台	71	71	99
鈴蘭台西口	29	29	102
鈴蘭台	217	219	101
乗降人員計	570	571	100



参考4 需要予測－平成32年整備ケース

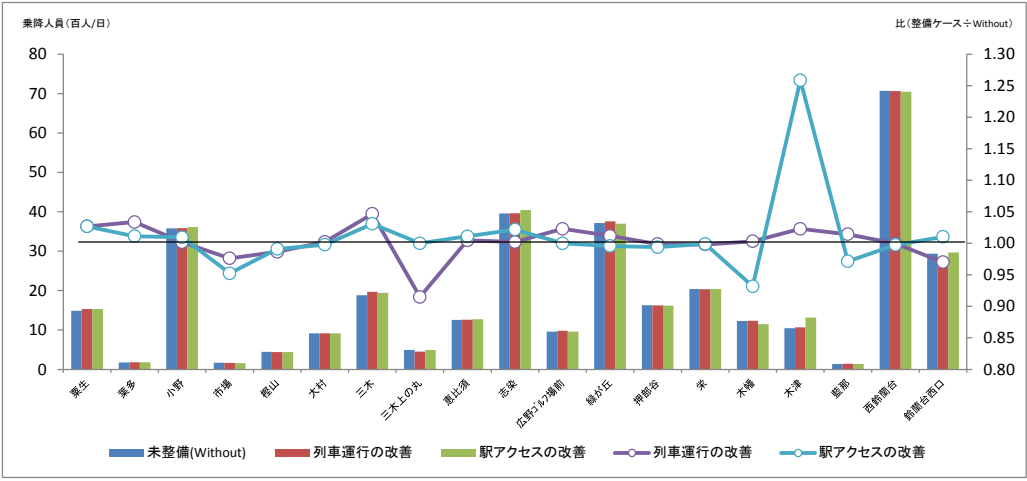
駅間通過交通量

駅間通過人員の推移		(百人/日)				伸び率H32年(対Without)		
駅間	H22年	H32年			現況再現	伸び率H32年(対Without)		
	現況再現	未整備 (Without)	列車運行 の改善	駅アクセ スの改善		未整備 (Without)	列車運行 の改善	駅アクセ スの改善
粟生	粟多	15	15	15	15		1.03	1.03
粟多	小野	15	15	16	16		1.04	1.03
小野	市場	38	38	38	37		1.02	0.99
市場	榎山	39	39	40	39		1.02	0.99
榎山	大村	42	42	43	42		1.01	1.00
大村	三木	45	46	46	45		1.01	1.00
三木	三木上の丸	56	56	57	56		1.02	1.01
三木上の丸	恵比須	58	59	60	59		1.02	1.01
恵比須	志染	66	66	67	67		1.02	1.01
志染	広野ゴルフ場前	76	76	77	76		1.01	1.00
広野ゴルフ場前	緑が丘	84	83	85	84		1.02	1.00
緑が丘	押部谷	95	96	96	96		1.01	1.00
押部谷	栄	105	105	106	105		1.01	1.00
栄	木幡	115	115	115	115		1.01	1.00
木幡	木津	123	124	125	124		1.01	0.99
木津	藍那	129	132	133	134		1.01	1.01
藍那	西鈴蘭台	130	133	134	135		1.01	1.01
西鈴蘭台	鈴蘭台西口	194	196	197	198		1.00	1.01
鈴蘭台西口	鈴蘭台	217	219	220	221		1.00	1.01
乗車人員計		285	285	286	288		1.00	1.01



駅別乗降人員

駅乗降人員の推移		(百人/日)				伸び率H32年(対Without)		
駅	H22年	H32年			現況再現	伸び率H32年(対Without)		
	現況再現	未整備 (Without)	列車運行 の改善	駅アクセ スの改善		未整備 (Without)	列車運行 の改善	駅アクセ スの改善
粟生	15	15	15	15	15		1.03	1.03
粟多	2	2	2	2	2		1.03	1.01
小野	37	36	36	36	36		1.00	1.01
市場	2	2	2	2	2		0.98	0.95
榎山	4	4	4	4	4		0.99	0.99
大村	9	9	9	9	9		1.00	1.00
三木	19	19	20	19	19		1.05	1.03
三木上の丸	5	5	5	5	5		0.91	1.00
恵比須	13	13	13	13	13		1.00	1.01
志染	41	40	40	40	40		1.00	1.02
広野ゴルフ場前	9	10	10	10	10		1.02	1.00
緑が丘	38	37	38	37	37		1.01	1.00
押部谷	17	16	16	16	16		1.00	0.99
栄	21	20	20	20	20		1.00	1.00
木幡	11	12	12	11	11		1.00	0.93
木津	8	10	11	13	13		1.02	1.26
藍那	1	1	1	1	1		1.01	0.97
西鈴蘭台	71	71	71	70	70		1.00	1.00
鈴蘭台西口	29	29	28	30	30		0.97	1.01
鈴蘭台	217	219	220	221	221		1.00	1.01
乗降人員計		570	571	572	576		1.00	1.01



参考4 需要予測－平成32年整備ケースまとめ

- 平成32年の将来推計結果を粟生線全体でまとめると次のとおり。
 - ① 優等列車運行の改善ケースは、未整備(Without)ケースからの変化率は1.00(乗車人員、券種合計)であった。なお、乗車人員としては約60人増加した
 - ② 駅アクセス改善ケースは、未整備(Without)ケースからの変化率は1.01(乗車人員、券種合計)であった。なお、乗車人員としては約280人増加した

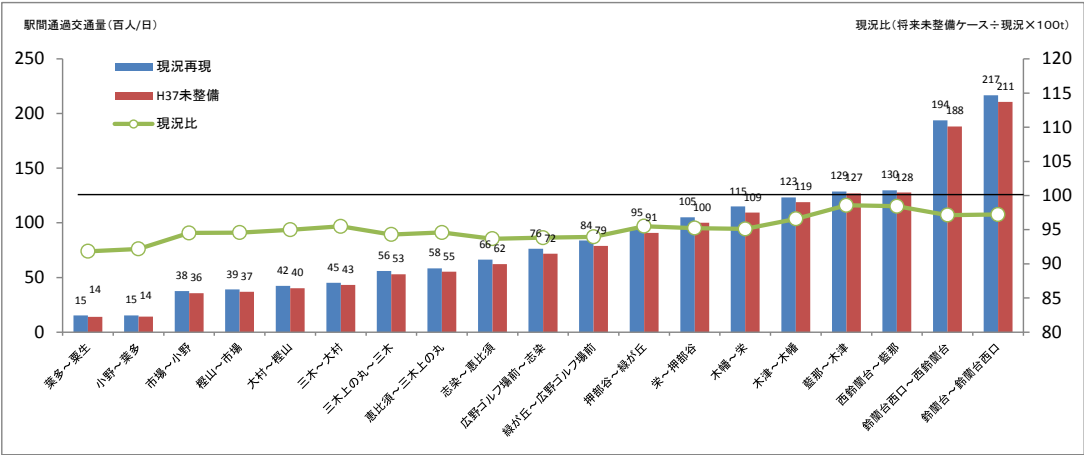
予測年度		H22年	H32年			
予測ケース		現況再現	未整備(Without)	列車運行の改善		駅アクセスの改善
距離 (km)		29.2	29.2 (現況比)	29.2 (現況比) (対Without)		29.2 (現況比) (対Without)
乗車人員 (人)	通勤	10,990	10,220 (0.93)	10,260 (0.93) (1.00)		10,360 (0.94) (1.01)
	通学	7,710	7,940 (1.03)	7,960 (1.03) (1.00)		7,960 (1.03) (1.00)
	その他	9,830	10,370 (1.05)	10,370 (1.05) (1.00)		10,480 (1.07) (1.01)
	合計	28,520	28,530 (1.00)	28,590 (1.00) (1.00)		28,810 (1.01) (1.01)

参考4 需要予測－平成37年末整備(without)ケース

- 平成37年の将来推計結果(未整備(Without)ケース)は、次のとおりである。
 - ① 駅間通過交通量は92～99%へ減少
 - ② 神戸複合産業団地の従業員人口増加の影響で、木津駅の乗降人員は2百人/日増加

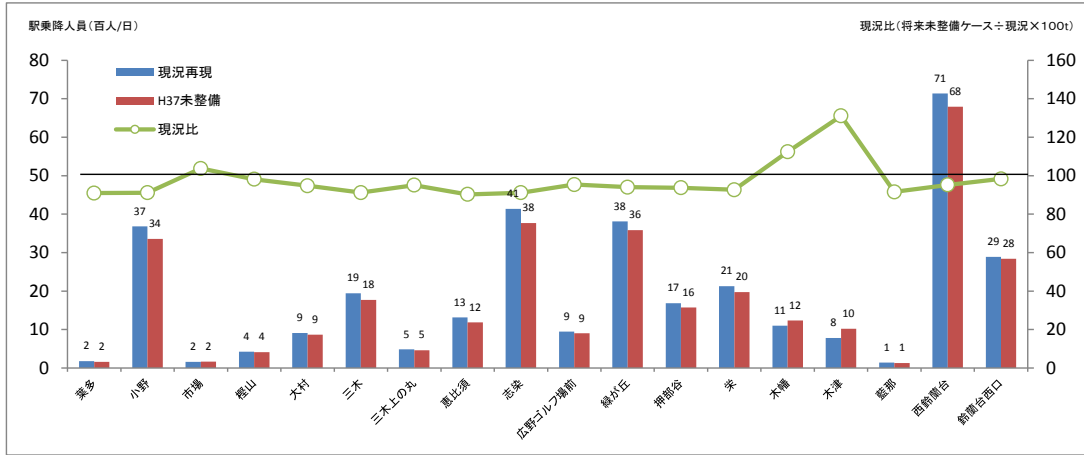
駅間通過交通量

	駅間通過交通量(百人/日)		
	現況再現	H37未整備	現況比
葉多～粟生	15	14	92
小野～葉多	15	14	92
市場～小野	38	36	95
櫻山～市場	39	37	95
大村～櫻山	42	40	95
三木～大村	45	43	95
三木上の丸～三木	56	53	94
恵比須～三木上の丸	58	55	95
志染～恵比須	66	62	94
広野ゴルフ場前～志染	76	72	94
緑が丘～広野ゴルフ場前	84	79	94
押部谷～緑が丘	95	91	96
栄～押部谷	105	100	95
木幡～栄	115	109	95
木津～木幡	123	119	97
藍那～木津	129	127	99
西鈴蘭台～藍那	130	128	98
鈴蘭台西口～西鈴蘭台	194	188	97
鈴蘭台～鈴蘭台西口	217	211	97
乗車人員計	285	273	96



駅別乗降人員

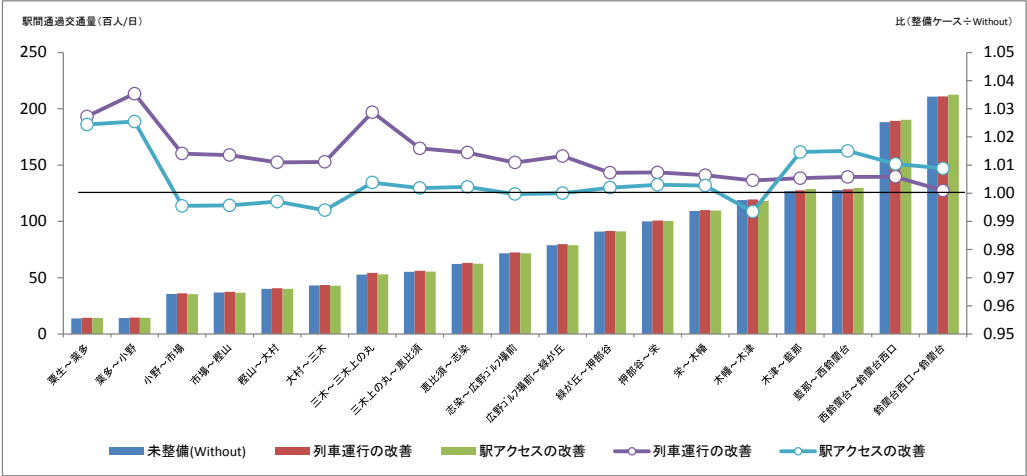
	駅別1日乗降人員(百人/日)		
	現況再現	H37未整備	現況比
粟生	15	14	92
葉多	2	2	91
小野	37	34	91
市場	2	2	104
櫻山	4	4	98
大村	9	9	95
三木	19	18	91
三木上の丸	5	5	95
恵比須	13	12	90
志染	41	38	91
広野ゴルフ場前	9	9	95
緑が丘	38	36	94
押部谷	17	16	94
栄	21	20	93
木幡	11	12	112
木津	8	10	131
藍那	1	1	92
西鈴蘭台	71	68	95
鈴蘭台西口	29	28	98
鈴蘭台	217	211	97
乗降人員計	570	547	96



参考4 需要予測－平成37年整備ケース

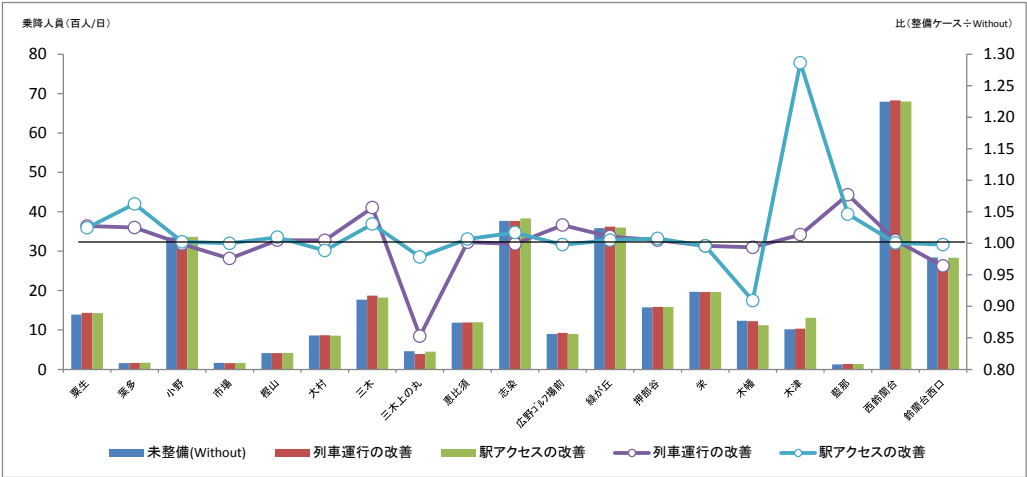
駅間通過交通量

駅間通過人員の推移		(百人/日)				伸び率H37年(対Without)		
駅間	H22年	H37年			現況再現	未整備 (Without)	列車運行 の改善	駅アクセ スの改善
	現況再現	未整備 (Without)	列車運行 の改善	駅アクセ スの改善				
粟生	葉多	15	14	14	14		1.03	1.02
葉多	小野	15	14	15	15		1.04	1.03
小野	市場	38	36	36	35		1.01	1.00
市場	樫山	39	37	37	37		1.01	1.00
樫山	大村	42	40	41	40		1.01	1.00
大村	三木	45	43	44	43		1.01	0.99
三木	三木上の丸	56	53	54	53		1.03	1.00
三木上の丸	恵比須	58	55	56	55		1.02	1.00
恵比須	志染	66	62	63	62		1.01	1.00
志染	広野ゴルフ場前	76	72	72	72		1.01	1.00
広野ゴルフ場前	緑が丘	84	79	80	79		1.01	1.00
緑が丘	押部谷	95	91	92	91		1.01	1.00
押部谷	栄	105	100	101	100		1.01	1.00
栄	木幡	115	109	110	110		1.01	1.00
木幡	木津	123	119	120	118		1.00	0.99
木津	藍那	129	127	128	129		1.01	1.01
藍那	西鈴蘭台	130	128	129	130		1.01	1.02
西鈴蘭台	鈴蘭台西口	194	188	189	190		1.01	1.01
鈴蘭台西口	鈴蘭台	217	211	211	213		1.00	1.01
乗車人員計		285	273	274	276		1.00	1.01



駅別乗降人員

駅乗降人員の推移		(百人/日)				伸び率H37年(対Without)		
駅	H22年	H37年			現況再現	未整備 (Without)	列車運行 の改善	駅アクセ スの改善
	現況再現	未整備 (Without)	列車運行 の改善	駅アクセ スの改善				
粟生	15	14	14	14		1.03	1.02	
葉多	2	2	2	2		1.03	1.06	
小野	37	34	34	34		1.00	1.00	
市場	2	2	2	2		0.98	1.00	
樫山	4	4	4	4		1.00	1.01	
大村	9	9	9	9		1.00	0.99	
三木	19	18	19	18		1.06	1.03	
三木上の丸	5	5	4	5		0.85	0.98	
恵比須	13	12	12	12		1.00	1.01	
志染	41	38	38	38		1.00	1.02	
広野ゴルフ場前	9	9	9	9		1.03	1.00	
緑が丘	38	36	36	36		1.01	1.01	
押部谷	17	16	16	16		1.01	1.01	
栄	21	20	20	20		1.00	1.00	
木幡	11	12	12	11		0.99	0.91	
木津	8	10	10	13		1.01	1.29	
藍那	1	1	1	1		1.08	1.05	
西鈴蘭台	71	68	68	68		1.00	1.00	
鈴蘭台西口	29	28	27	28		0.96	1.00	
鈴蘭台	217	211	211	213		1.00	1.01	
乗降人員計		570	547	548	552		1.00	1.01



参考4 需要予測－平成37年整備ケースまとめ

- 平成37年の将来推計結果を粟生線全体でまとめると次のとおり。
 - ① 優等列車運行の改善ケースは、未整備(Without)ケースからの変化率は1.00(乗車人員、券種合計)であった。なお、乗車人員としては約50人増加した。
 - ② 駅アクセス改善ケースは、未整備(Without)ケースからの変化率は1.01(乗車人員、券種合計)であった。なお、乗車人員としては約280人増加した。

予測年度 予測ケース		H22年	H37年		
		現況再現	未整備(Without)	列車運行の改善	駅アクセスの改善
距離	(km)	29.2	29.2 (現況比)	29.2 (現況比) (対Without)	29.2 (現況比) (対Without)
乗車人員 (人)	通勤	10,990	9,730 (0.89)	9,770 (0.89) (1.00)	9,870 (0.90) (1.01)
	通学	7,710	7,280 (0.94)	7,290 (0.95) (1.00)	7,310 (0.95) (1.00)
	その他	9,830	10,320 (1.05)	10,320 (1.05) (1.00)	10,430 (1.06) (1.01)
	合計	28,520	27,330 (0.96)	27,380 (0.96) (1.00)	27,610 (0.97) (1.01)