

議事 5 号 神戸電鉄粟生線地域公共交通計画（素案）の骨子について

計画（素案）の構成

章	タイトル	作成状況等
1 章	はじめに	今回の協議会で協議。
2 章	地域の交通の現状等	
3 章	関連計画の整理	
4 章	地域のニーズ把握	
5 章	地域公共交通網形成計画における取組効果の検証	
6 章	地域の交通の課題の整理	
7 章	計画の目標・理念及び基本方針	
8 章	主な施策及び事業	<ul style="list-style-type: none"> ・施策及び事業のうち主なものを作成し、今回の協議会で協議。 ・詳細な取組内容等については次回協議会で協議。
9 章	達成状況の評価及び推進体制	次回協議会で協議。

計画（素案）本編の抜粋

1. はじめに【計画（素案）本編 P.1～P.3】

(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を維持するとともに、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に、平成 29 年 4 月に「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画（平成 29 年度～令和 4 年度）」を策定した。

令和 2 年 11 月に施行された「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輸送資源を総動員し、公共交通を中心としたまちづくりを推進するため、今後の神戸電鉄粟生線沿線地域の公共交通のマスター プランとなる「神戸電鉄粟生線地域公共交通計画」を策定する。

(2) 計画対象期間

本計画の対象期間は、おおよそ 10 年後の 2032 年度（令和 14 年度）の粟生線沿線地域の将来を見据えつつ、2027 年度（令和 9 年度）までの約 5 年間とする。

2. 地域の交通の現状等 【計画（素案）本編 P. 4～P. 49】

(1) 粟生線沿線地域の現状整理からみた問題点

①人口減少や少子高齢化の進行【P. 5、P. 6】

②公共交通利用者数の減少【P. 22】

→この10年間で沿線地域の総人口は約10%減少、年少人口や生産年齢人口も約2割減少しており、その傾向は将来も続くと予測されている。

→その中で、この10年間で老人人口は約2割増加しており、沿線地域の少子高齢化の進行により、公共交通や生活関連施設の維持が困難となる可能性がある。

→人口の減少割合より粟生線の利用者数の減少率のほうが大きく、特に、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度の減少率が大きい。

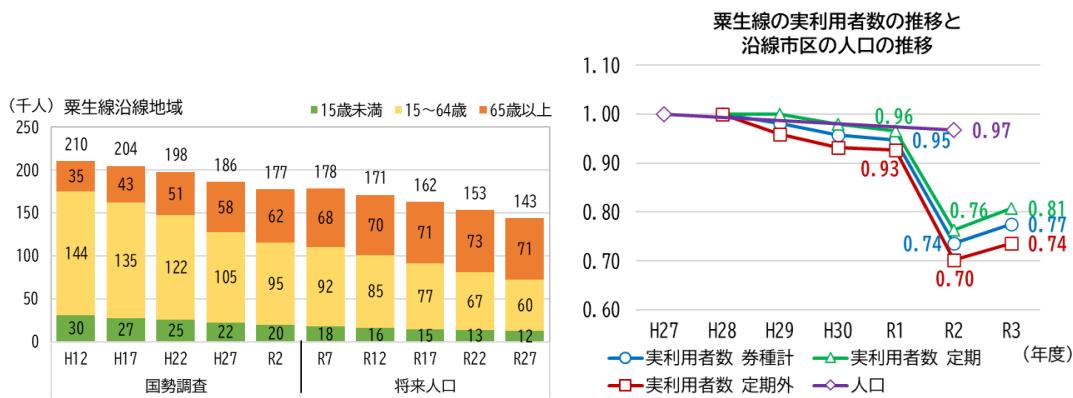


図2-1 ⑤粟生線沿線地域の人口の経年変化

⑥粟生線の実利用者数の推移と粟生線沿線市区の人口の推移

出典：⑤国勢調査（平成12年～令和2年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和7年～令和27年）

⑥神戸電鉄資料（平成28年～令和3年）、国勢調査（平成27年、令和2年）

③住民の外出頻度の低下【P. 11～P. 14】

→沿線住民1人当たりの通勤目的・業務目的や通学目的、自由目的の移動が減少し、外出頻度自体が低下していることから、それに伴って公共交通需要の縮小にもつながっている。

→また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、在宅勤務やWEB会議による通勤や出張の減少、オンライン授業、人と接触する外出の自粛など、外出機会がより減少していることも考えられる。

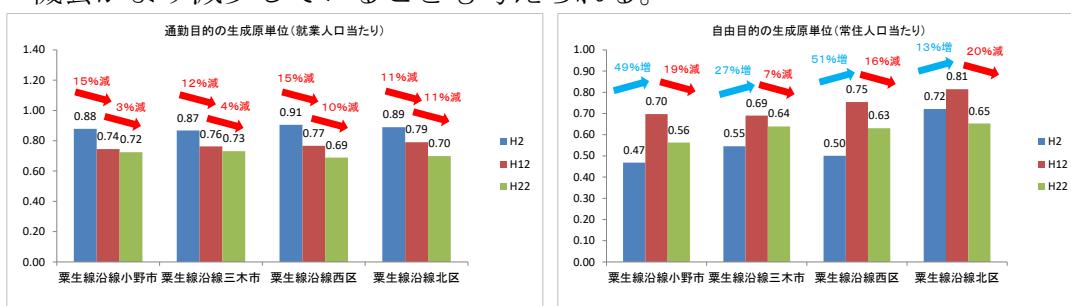


図2-2 ⑤通勤目的の生成原単位（就業人口当たり）

⑥自由目的の生成原単位（常住人口当たり）

出典：近畿圏PT調査

④自動車分担率の増加【P. 11】

⑤就業人口の減少【P. 7】

→沿線住民の通勤目的や自由目的の移動では、自動車利用の割合が増加しており、それに伴って公共交通利用の割合は減少している。

→さらに、他市区・他県に通勤する就業人口自体も減少しており、公共交通を利用する通勤利用者数は減少している。

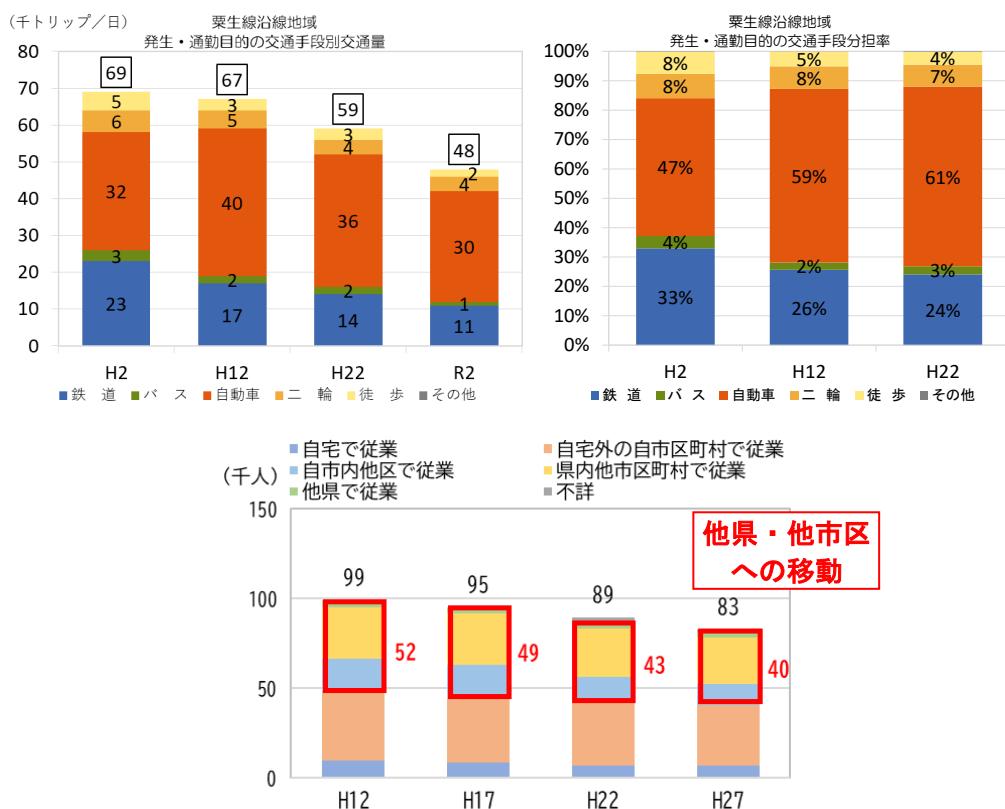


図 2-3 上段：粟生線沿線地域の発生・通勤目的の交通手段分担率

下段：粟生線沿線地域の就業人口の推移

出典 上段：PT調査（平成2年～平成22年）、PT調査・国勢調査による推計値（令和2年）
下段：国勢調査

⑥就学人口の減少【P. 7、P. 12】

→通学目的の移動では、公共交通の割合は約3割程度を維持しているが、他市区・他県に通学する就学人口 자체が大きく減少しているため、公共交通の通学利用者数は減少している。

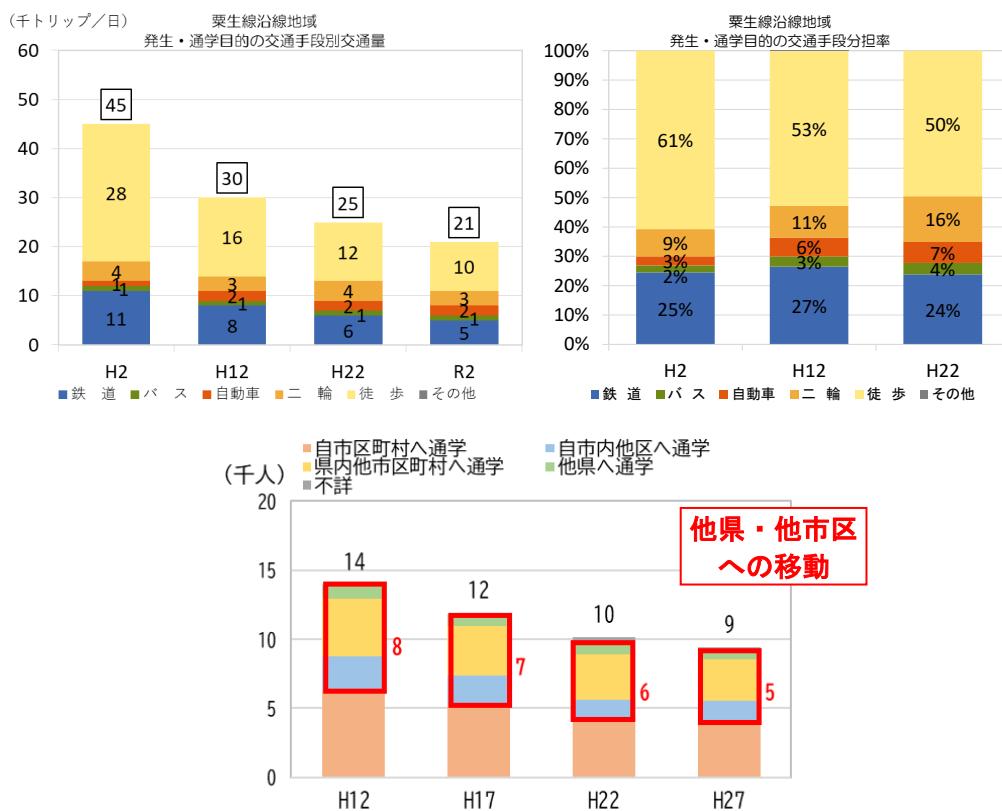


図 2-4 上段：栗生線沿線地域の発生・通学目的の交通手段分担率

下段：栗生線沿線地域の就学人口の推移

出典 上段：PT調査（平成2年～平成22年）、PT調査・国勢調査による推計値（令和2年）
下段：国勢調査

⑦神戸市都心部への移動需要【P. 10】

→沿線市区の移動をみると、自市区内の移動以外では、神戸市都心部（三宮など）への移動割合が高くなっている。

→神戸市都心部への移動需要があることから、自市区内の移動だけでなく、神戸市都心部まで移動可能な交通手段の確保が重要であると考えられる。

⑧駅周辺の市街化調整区域の残存【P. 15、P. 16】

→沿線地域の土地利用をみると、駅前に市街化調整区域が残存している駅も多く、特に小野市では小野駅周辺や工業団地を除くほとんどの地域が市街化調整区域となっている。

→市街化調整区域内での開発行為は原則的に許可されていないため、駅を中心としたまちづくり・駅前開発を進める際にはハードルとなる可能性がある。

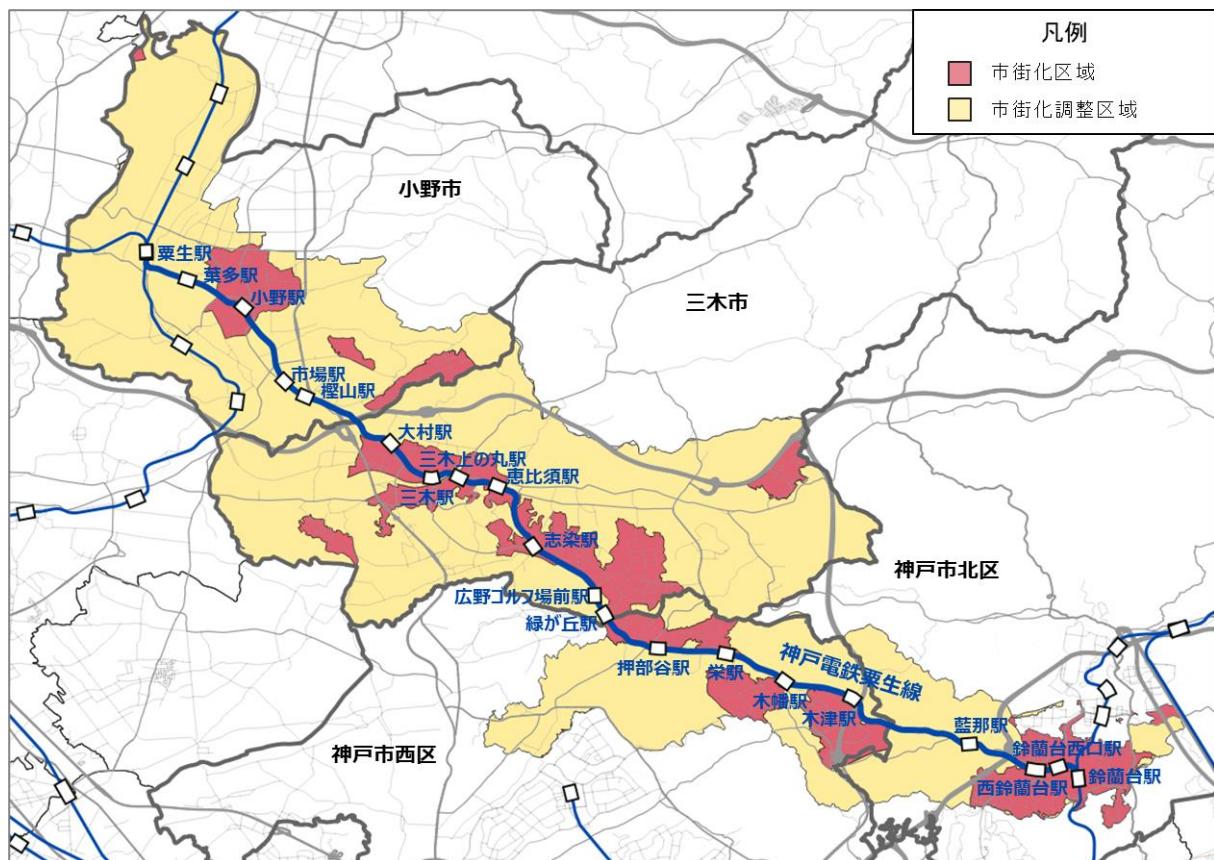


図 2-5 栗生線沿線地域の市街化区域・市街化調整区域

出典：国土数値情報（平成 30 年度）

⑨駅から離れた観光施設のアクセス性と観光需要【P. 17、P. 18】

→文化施設や観光施設は駅から少し離れたエリアに立地しており、必ずしも駅から各施設へのアクセス性が良いとはいせず、粟生線を利用する来訪者にとってネックになっていることも考えられる。

→新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、外出自粛など、沿線地域への来訪者が減少していくことも想定される。

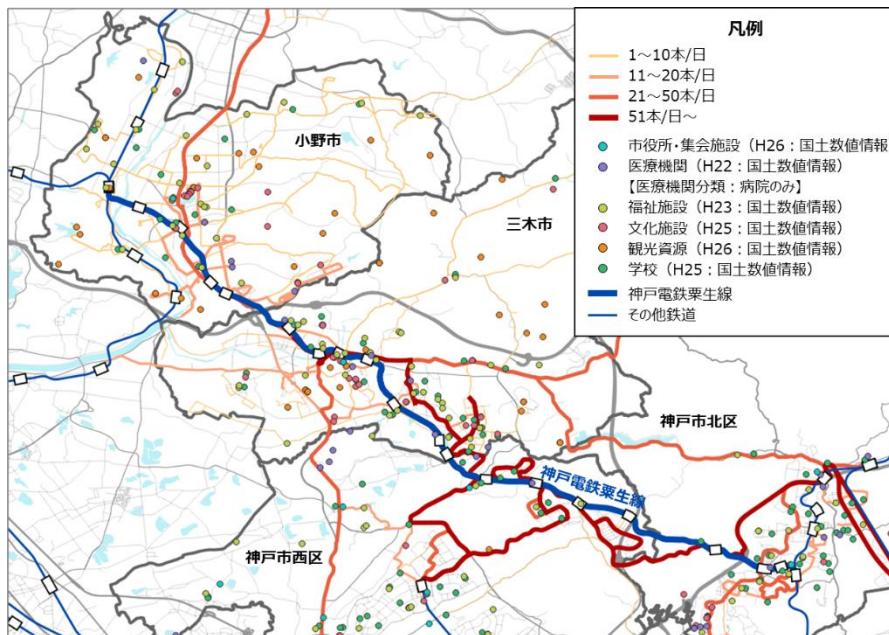


図 2-6 粟生線沿線市区の施設立地状況と平日バス運行本数

出典：国土数値情報

※バス運行本数は、上り 2 本/日・下り 2 本/日の場合、4 本/日として計上する。

⑩少子高齢化に伴う駅周辺の人口減少【P. 8、P. 9】

→駅周辺はその他の地域よりも人口密度が高く、徒歩や自転車での移動も含めて駅へのアクセス性が良いことから、粟生線の利用ニーズは高いと考えられる。
→一方で、駅周辺においても少子高齢化による人口減少が進んでおり、粟生線の利用者数の減少につながっていると考えられる。

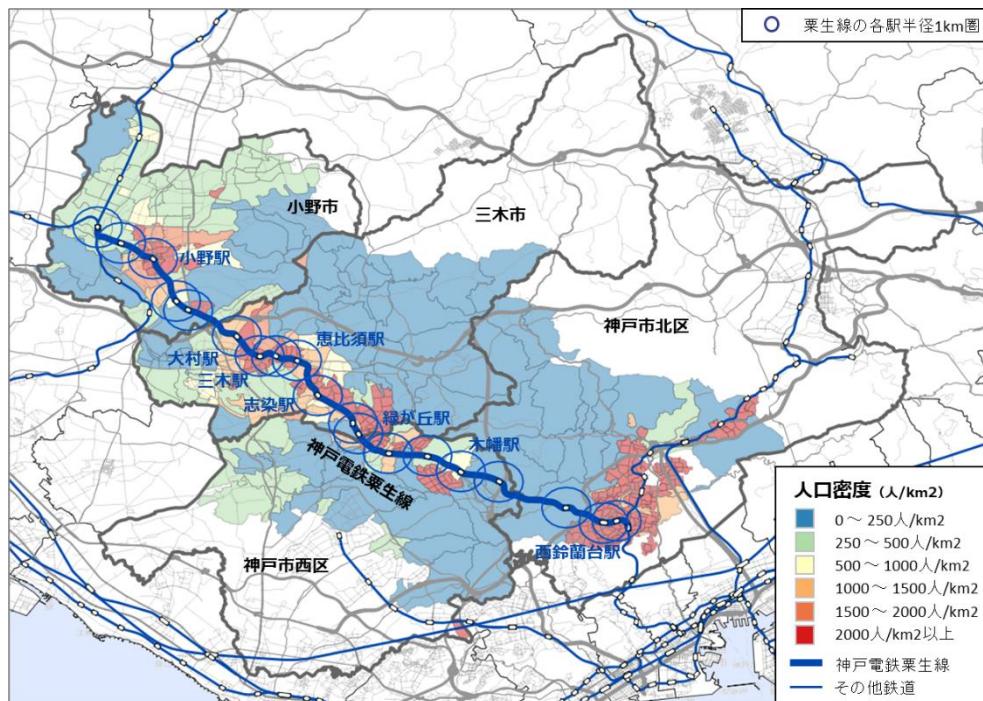


図 2-7 粟生線沿線地域周辺の人口密度

出典：国勢調査（令和 2 年）

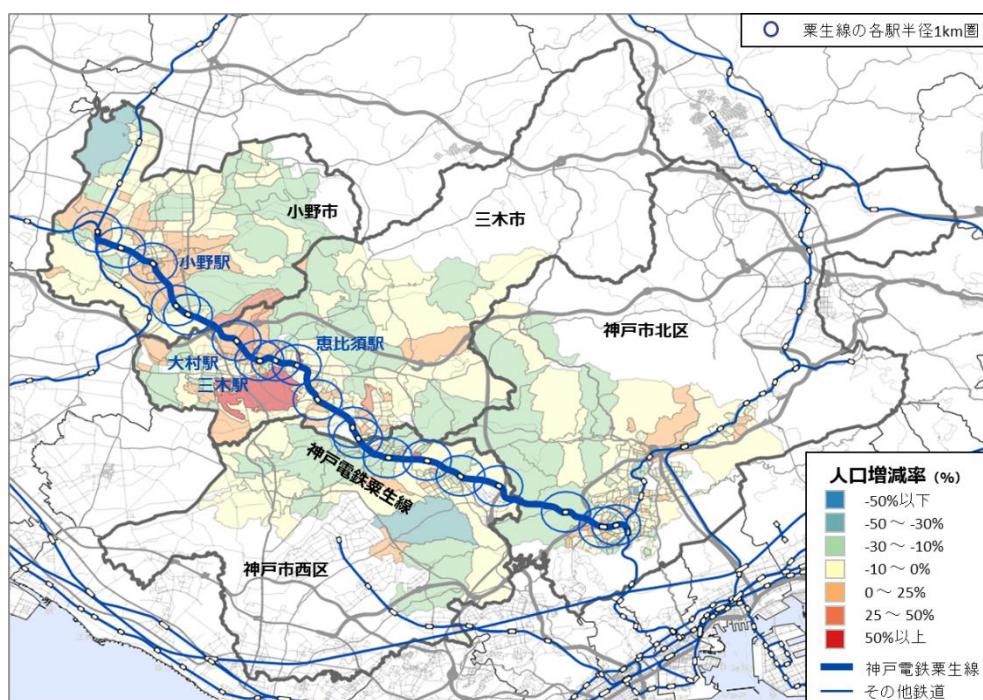


図 2-8 粟生線沿線地域周辺の人口増減率 (H27→R2)

出典：国勢調査（平成 27 年、令和 2 年）

⑪パーク & ライド駐車場利用台数の低下 【P. 32】

→栗生線の駅前駐車場（押部谷・広野ゴルフ場前・三木・小野）では、栗生線利用者の駐車料金の割引サービスを実施するパーク & ライド駐車場が整備されているが、いずれも利用者数が減少しており、公共交通への利用転換をより推進する必要がある。

→さらに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、パーク & ライド駐車場の利用者数は大きく減少している。

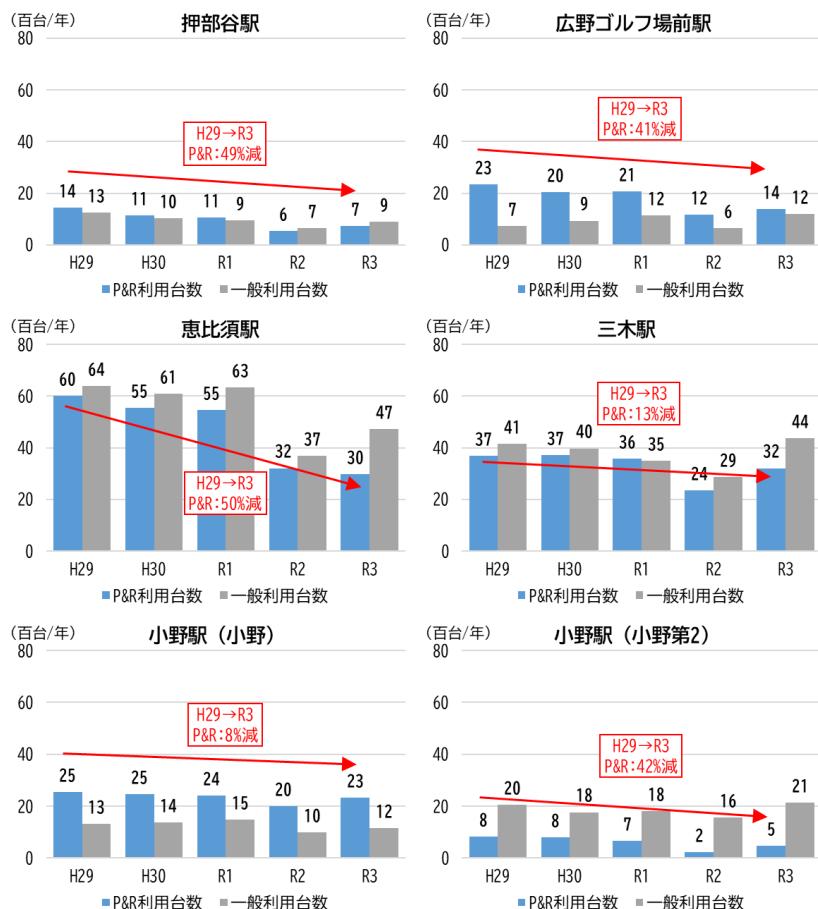


図 2-9 栗生線各駅のパーク & ライド駐車場利用者数の推移

出典：神戸電鉄栗生線活性化協議会資料

⑫鉄道とバスの利用環境が良くない交通結節点の存在 【P. 33～P. 38】

→栗生線各駅とバスの接続について、木津駅への新たな路線バスの乗り入れや、樺山駅と匠台の工業団地とを結ぶコミュニティバスのルート新設など、駅に接続するバス路線の整備が進む駅もある。一方で、バスが接続していない駅や駅から少し離れた周辺道路にしかバス停がないケースもある（鈴蘭台西口・藍那・広野ゴルフ場前・葉多）。

→この5年間で、栗生線各駅に接続するバスの運行本数は、木津駅・大村駅・樺山駅・小野駅を除くほとんどの駅で減少しており、待ち時間が増えている駅もある。

⑬鉄道、バス以外の地域交通の存在 【P. 42～P. 45】

→栗生線各駅と接続する地域交通手段として、バスだけでなくタクシーやスクールバス、病院送迎バスなどが運行している。

→スクールバス・病院送迎バスは、最寄り駅から各学校・各病院を結ぶようなルートが一定存在し、市域をまたがる栗生線利用の通学・通院移動の確保に寄与していると考えられる。

⑭栗生線の利用者数の減少と安全で安定した輸送サービスの確保 【P. 19～P. 27】

→栗生線の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受ける令和元年度以前から減少している。さらに、近年頻発する台風や豪雨などの自然災害の影響により、運休や災害復旧が発生するなど、交通事業者の経営は厳しい状況になっている。

→新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度の栗生線の利用者数は大きく減少し、減便も実施されている。この影響が長期化すれば、安全で安定した輸送サービスが確保できない事態に陥ってしまうことが懸念される。

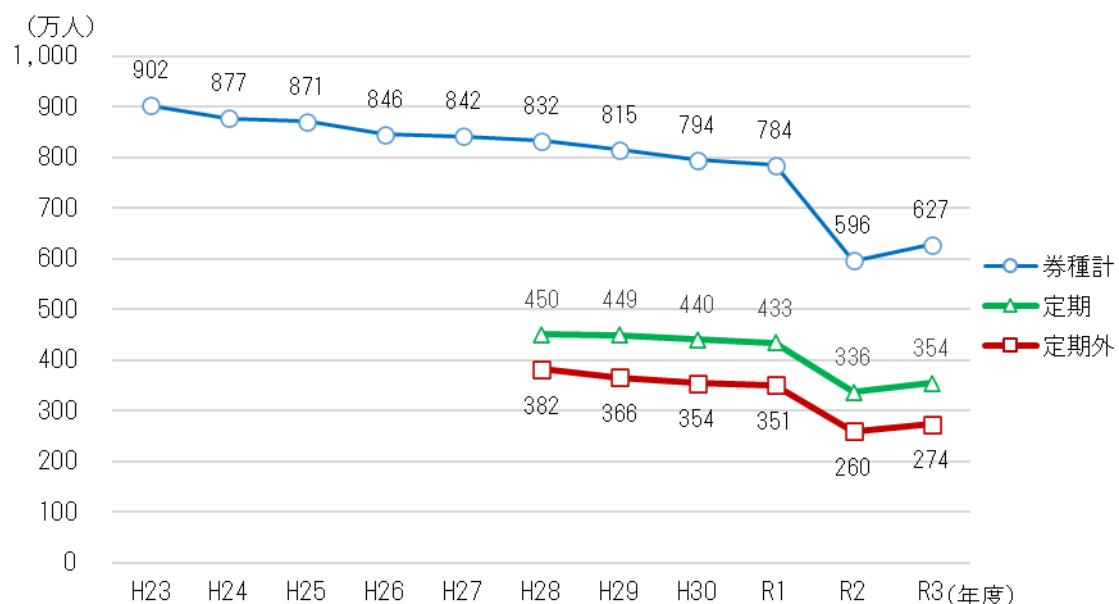


図 2-10 栗生線の実利用者数の変化

出典：神戸電鉄資料

(参考) 近年の自然災害による運休状況

年度	運休日数	原因
H29	2 日	台風 18 号、21 号
H30	12 日（うち終日運休 2 日間）	大阪北部地震、平成 30 年 7 月豪雨など
R 元	2 日	落雷、台風 19 号
R2	1 日	台風 10 号
R3	1 日	台風 9 号

3. 関連計画の整理 【計画（素案）本編 P. 50～P. 60】

(1) 粟生線沿線市の関連計画

- ・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計画や地域公共交通網形成計画、上位計画である総合計画、都市計画マスタープラン及び地方創生総合戦略を整理した。

表 3-1 整理した関連計画一覧

項目	神戸市	三木市	小野市
総合計画	神戸づくりの指針	三木市総合計画	小野市総合ビジョン —夢プラン 2030—
都市計画マスタープラン	神戸市都市計画マスタープラン	三木市都市計画マスタープラン	小野市都市計画マスタープラン
総合戦略	神戸 2025 ビジョン	第 2 期三木市創生計画 人口ビジョン・総合戦略	第 2 期小野市総合戦略
地域公共交通計画・地域公共交通網形成計画	神戸市地域公共交通計画	三木市地域公共交通網形成計画	小野市地域公共交通計画
その他	神戸市総合交通計画、神戸市都市空間向上計画		

(2) 粟生線沿線地域の関連計画

- ・神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画を整理した。

4. 地域のニーズ把握 【計画（素案）本編 P. 61～P. 70】

(1) 各市の関連計画で整理されているニーズ調査の整理

- ・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計画や地域公共交通網形成計画から、各市の公共交通に関するニーズを整理した。

(2) 神戸電鉄粟生線活性化協議会の委員に対するアンケート結果の整理

- ・神戸電鉄粟生線活性化協議会において、今後の粟生線活性化策の議論の題材とするために、委員を対象に実施した「神戸電鉄粟生線の更なる利用促進に向けたアンケート」（令和 2 年 7 月実施）の結果から、公共交通に関するニーズを整理した。

5. 地域公共交通網形成計画における取組効果の検証 【計画（素案）本編 P. 71～P. 85】

(1) 基本方針別の取組効果の検証

- ・現計画の目標・理念及び基本方針を達成するために実施した事業について、各取組の効果や本計画における継続性を検証し、課題点を整理した。

- ・<基本方針1>

鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成に関する取組を実施することで、公共交通の利便性向上、駅空間の快適性向上、安定的な安全運行のための基盤整備などに寄与しており、今後も継続的な実施が必要だと考えられる。

- ・<基本方針2>

まちづくりと連携した地域公共交通網の形成に関する取組を実施することで、駅前にぎわいづくり、観光客の公共交通の利便性向上、駅の快適性向上などに寄与しており、今後も継続的な実施が必要だと考えられる。

- ・<基本方針3>

地域公共交通の活性化及び利用促進に関する取組を実施することで、沿線住民や沿線企業が公共交通の利用を考える契機の提供、沿線住民の栗生線に対する関心や親近感の向上などに寄与しており、今後も継続的な実施が必要だと考えられる。

(2) 数値目標の達成状況

- ・地域公共交通網形成計画において設定した数値目標の達成状況を整理した。

表 5-1 地域公共交通網形成計画における数値目標の達成状況

指標	基準値	目標値	H29	H30	R元	R2	R3
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	—	累計5編成	2編成	累計4編成	累計5編成	累計5編成	累計5編成
鉄道とアクセスバスの平均待ち時間	10分(H28)	8分	9.6分	9.7分	9.6分	10.6分	10.6分
沿線地域の従業人口	4.8万人(R3予測値)	5.0万人		H28年経済センサス	5.1万人		
三木市・小野市の観光入込客数	733万人(H26)	970万人(H31)	748万人	729万人	712万人	558万人	集計中
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	842万人(H27)	850万人	815万人	794万人	784万人	596万人	627万人
	45回 ^{※6} (H27)	47回(H31)	45回	45回	44回	34回	36回
モビリティ・マネジメントの参加者数	193人(H28)	3,000人	574人	累計1,377人	累計1,966人	累計2,033人	累計2,671人
						公共交通利用を促すアンケート実施	2,500世帯(R2)

6. 地域の交通の課題の整理 【計画（素案）本編 P.86～P.89】

(1) 神戸電鉄粟生線沿線地域の交通の課題のまとめ

- ・2章～5章を踏まえて整理した粟生線沿線地域における「現状の問題点」と、神戸電鉄粟生線沿線地域公共交通計画として取り上げる「地域の交通の課題」は次のとおりである。

The diagram illustrates the relationship between current issues and regional traffic issues. On the left, a vertical list of 15 current issues is shown, each with a color-coded icon (人口: red, 公共交通: blue, 移動: green, 土地利用: orange). An arrow points from this list to a table on the right, which maps these issues to four categories of regional traffic issues, each with a corresponding color-coded background.

現状の問題		地域の交通の課題	
人口	人口減少や少子高齢化の進行	人口動態	生産年齢人口減少による 通勤通学需要の減少への対応が必要
公共交通	公共交通利用者数の減少		老年人口増加による 昼間の潜在需要の高まり(需要の取り込み)への対応が必要
移動	住民の外出頻度の低下	まちづくり	住宅地や主要施設(観光施設など)が駅から離れたエリアに立地しているため駅からの交通手段確保への対応が必要
移動	自動車分担率の増加		駅周辺のにぎわいづくりや活性化のための対応が必要
人口	就業人口の減少	移動手段確保・交通弱者救済	神戸市への移動割合が多いため 神戸都心部方面への交通手段への対応が必要
人口	就学人口の減少		自動車分担率が高く 公共交通分担率が低いことへの対応が必要
移動	神戸市都心部への移動需要		
土地利用	駅周辺の市街化調整区域の残存		
土地利用	駅から離れた観光施設のアクセス性と観光需要	交通事業者	交通事業者の経営環境の悪化による 安全で安定した輸送サービス提供への対応が必要
人口	少子高齢化に伴う駅周辺の人口減少		環境にやさしい公共交通サービスが必要
移動	パーク＆ライド駐車場利用台数の低下		
移動	鉄道とバスの利用環境が良くない交通結節点の存在		
公共交通	鉄道・バス以外の地域交通の存在		
公共交通	粟生線の利用者数の減少と安全で安定した輸送サービスの確保		

図 6-1 交通の課題の整理

7. 計画の目標・理念及び基本方針 【P. 90～P. 96】

(1) 目標・理念

- ・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網形成計画の理念・方針を踏まえ、神戸電鉄粟生線地域公共交通計画の目標・理念を次のとおり定める。

◆ 目標・理念 【P. 90～P. 92】

**住む人、訪れる人が快適に利用でき、まちづくりとともに発展する
持続可能な公共交通の創造**
～みんなで考え あしたへつなぐ “未来へのチャレンジ”～

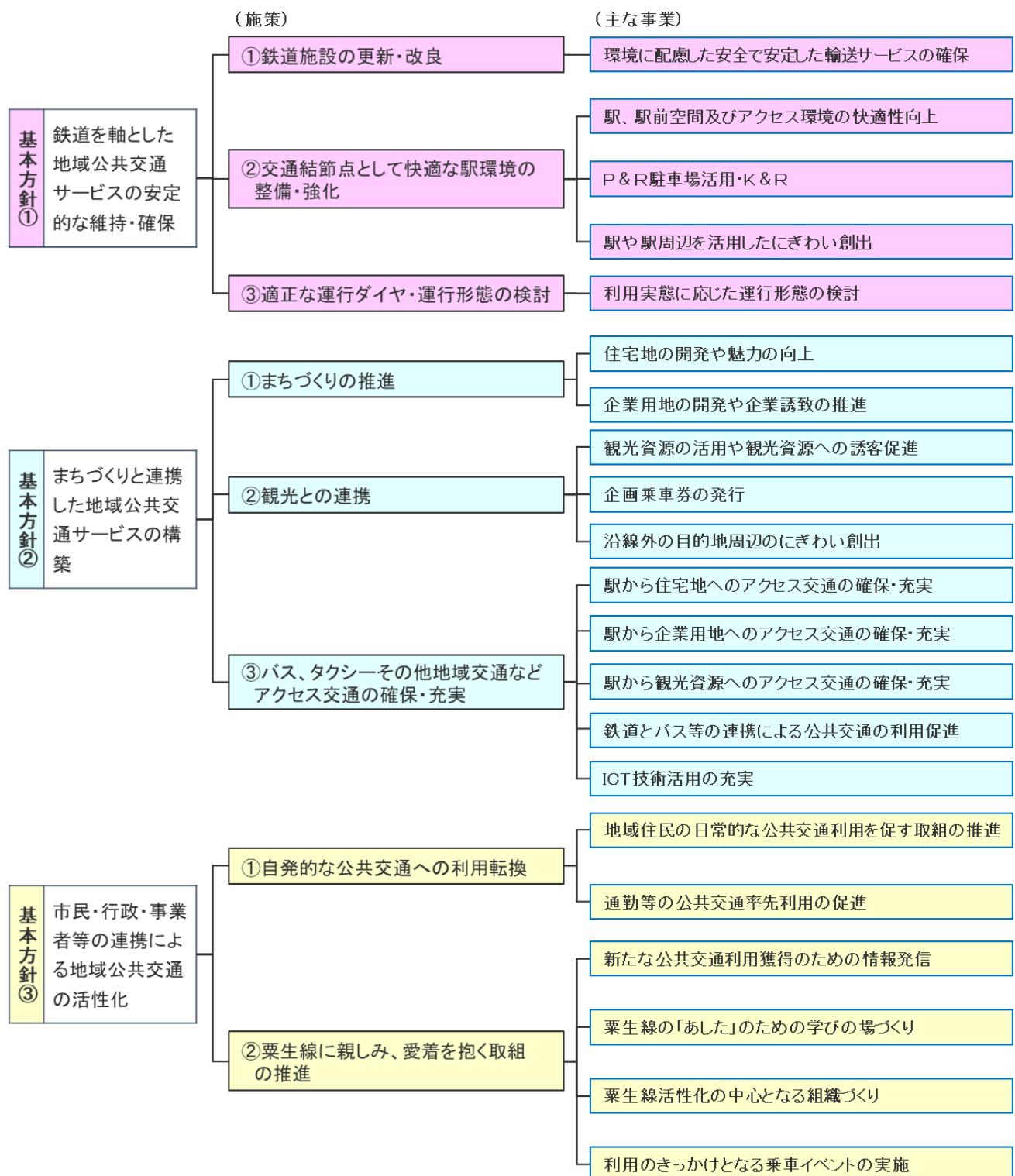
7-1 基本方針

- ・神戸電鉄粟生線地域公共交通計画の目標・理念の達成に向けた基本方針は次のとおりである。

◆ 基本方針 【P. 93～P. 94】

基本方針	
方針 1	鉄道を軸とした地域公共交通サービスの安定的な維持・確保
方針 2	まちづくりと連携した地域公共交通サービスの構築
方針 3	市民・行政・事業者等の連携による地域公共交通の活性化

◆基本方針と主な施策及び事業【P. 95～P. 96】



◆取組事例 ※黄色の網掛け部分が新規性のある取組。

基本方針	施策	主な事業	取組事例	新規/継続
方針1 鉄道を軸とした地域公共交通サービスの安定的な維持・確保	①鉄道施設の更新・改良 ②交通結節点として快適な駅環境の整備・強化 ③適正な運行ダイヤ・運行形態の検討	環境に配慮した安全で安定した輸送サービスの確保 駅、駅前空間及びアクセス環境の快適性向上 利用実態に応じた運行形態の検討	車両、駅務機器等の更新改良 鉄道安全輸送設備補助	継続 継続
			駅の美装化 ふるさと納税を活用した駅の美装化 駅前広場やロータリー、バス・タクシー乗り場の整備 駅・駅前空間のバリアフリー化 徒歩や自転車による駅へのアクセス環境の整備 駅の案内表示の多言語化 サイクリングとの連携	継続 新規 継続 継続 新規 継続 新規
			P & R駐車場活用・K & R	パーク＆ライドの利用促進
			駅や駅周辺を活用したにぎわい創出	駅空きスペース活用 オープンカフェなどの駅前空間活用
			利用実態に応じた運行形態の検討	ダイヤ改正を含めた利用実態に応じた運行形態の検討 増便運行などの社会実験の実施
			住宅地の開発や魅力の向上	駅前再開発の検討 区画整理事業 住宅地開発、市営住宅再編
			企業用地の開発や企業誘致の推進	企業用地の開発 企業誘致の推進
			観光資源の活用や観光資源への誘客促進 企画乗車券の発行	観光資源の活用、連携 観光事業と連携した企画乗車券の発行 高齢者等の外出機会の創出につながる企画乗車券の発行
			沿線外の目的地周辺のにぎわい創出	都心再開発
			駅から住宅地へのアクセス交通の確保・充実 駅から企業用地へのアクセス交通の確保・充実 駅から観光資源へのアクセス交通の確保・充実 鉄道とバスの連携による公共交通の利用促進	住宅地へのアクセスバス、タクシー、デマンド型交通等の確保・充実 企業用地へのアクセスバス等の確保・充実 観光資源へのアクセスバス等の確保・充実 鉄道とバスのダイヤ調整 鉄道とバスの乗継割引など公共交通の連携した料金体系の検討
			ICT技術活用の充実	ICT技術を活用した情報提供、決済、目的地のクーポン提供等の仕組み(MaaS)構築の検討
方針2 まちづくりと連携した地域公共交通サービスの構築	①まちづくりの推進 ②観光との連携 ③バス、タクシーその他地域交通などアクセス交通の確保・充実	住宅地の開発や魅力の向上 企業用地の開発や企業誘致の推進 沿線外の目的地周辺のにぎわい創出	駅前再開発の検討 区画整理事業 住宅地開発、市営住宅再編	継続 継続 継続
			企業用地の開発 企業誘致の推進	継続 継続
			観光資源の活用、連携 観光事業と連携した企画乗車券の発行 高齢者等の外出機会の創出につながる企画乗車券の発行	継続 継続 継続
		駅から住宅地へのアクセス交通の確保・充実 駅から企業用地へのアクセス交通の確保・充実 駅から観光資源へのアクセス交通の確保・充実 鉄道とバスの連携による公共交通の利用促進	都心再開発	継続
			住宅地へのアクセスバス、タクシー、デマンド型交通等の確保・充実	継続 (内容発展)
			企業用地へのアクセスバス等の確保・充実	継続
			観光資源へのアクセスバス等の確保・充実	継続
			鉄道とバスのダイヤ調整	継続
		ICT技術活用の充実	鉄道とバスの乗継割引など公共交通の連携した料金体系の検討	継続
			ICT技術を活用した情報提供、決済、目的地のクーポン提供等の仕組み(MaaS)構築の検討	新規
方針3 市民・行政・事業者等の連携による地域公共交通の活性化	①自発的な公共交通への利用転換 ②粟生線に親しみ、愛着を抱く取組の推進	地域住民の日常的な公共交通利用を促す取組の推進	公共交通を日常利用してもらうための地域住民へのモビリティ・マネジメントの実施 広域時刻表の作成・配布	継続 継続
			地域拠点での地域公共交通利用のPR	継続
		通勤等の公共交通率先利用の促進	通勤や出張時等で公共交通を利用してもらうための企業へのモビリティ・マネジメントの実施 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	継続 継続
			転入者や来訪者への公共交通の情報提供やモビリティ・マネジメントの実施	継続
			子育て世代や若者世代に向けた情報発信の強化	新規
		新たな公共交通利用獲得のための情報発信 粟生線の「あした」のための学びの場づくり	将来的に公共交通を1人で使えるようになるための園児・小中学生へのモビリティ・マネジメントの実施	継続
			将来も公共交通を使ってもらうための高校生へのモビリティ・マネジメントの実施	新規
			粟生線サポーターズくらぶの支援 利用促進補助金制度	継続 継続
		粟生線活性化の中心となる組織づくり 利用のきっかけとなる乗車イベントの実施	地域で開催されるイベント等との連携	継続
			ハイキングイベントの開催	継続
			協議会が主体となって開催する各種イベントの充実	継続

資料－5
【計画（素案）本編】

神戸電鉄粟生線地域公共交通計画

（素案）

令和4年7月

神戸市・三木市・小野市

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 人の移動	10
2-4 公共交通	19
2-5 現状整理のまとめ	47
3.関連計画の整理.....	50
3-1 粟生線沿線市の関連計画	50
3-2 粟生線沿線地域の関連計画	60
4.地域のニーズ把握.....	61
4-1 各市の関連計画で整理されているニーズ調査の整理	61
4-2 神戸電鉄粟生線活性化協議会委員の意見の整理	69
5.地域公共交通網形成計画における取組効果の検証.....	71
5-1 基本方針別の取組効果の検証	71
5-2 具体的な取組効果の検証	78
5-3 数値目標の達成状況	83
6.地域の交通の課題の整理.....	86
6-1 神戸電鉄粟生線沿線地域の交通の課題のまとめ	86
7.計画の目標・理念及び基本方針.....	90
7-1 目標・理念	90
7-2 基本方針	93

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 22 年 3 月に「第一次 神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画（平成 22 年度～平成 24 年度）」、平成 25 年 3 月に「第二次 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。

また、上記計画を踏まえ、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に、平成 29 年 4 月に「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画（平成 29 年度～令和 4 年度）」を策定した。

一方、令和 2 年 11 月に施行された「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）」の改正法では、従来の地域公共交通網形成計画に代わる新たな法定計画として、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとしての役割を果たす地域公共交通計画の作成が努力義務化され、まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保、地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ、住民の協力を含む関係者の連携等への取組が求められている。

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輸送資源を総動員して、公共交通を中心としたまちづくりを推進するため、今後の神戸電鉄粟生線沿線地域の公共交通のマスタープランとなる「神戸電鉄粟生線地域公共交通計画」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。

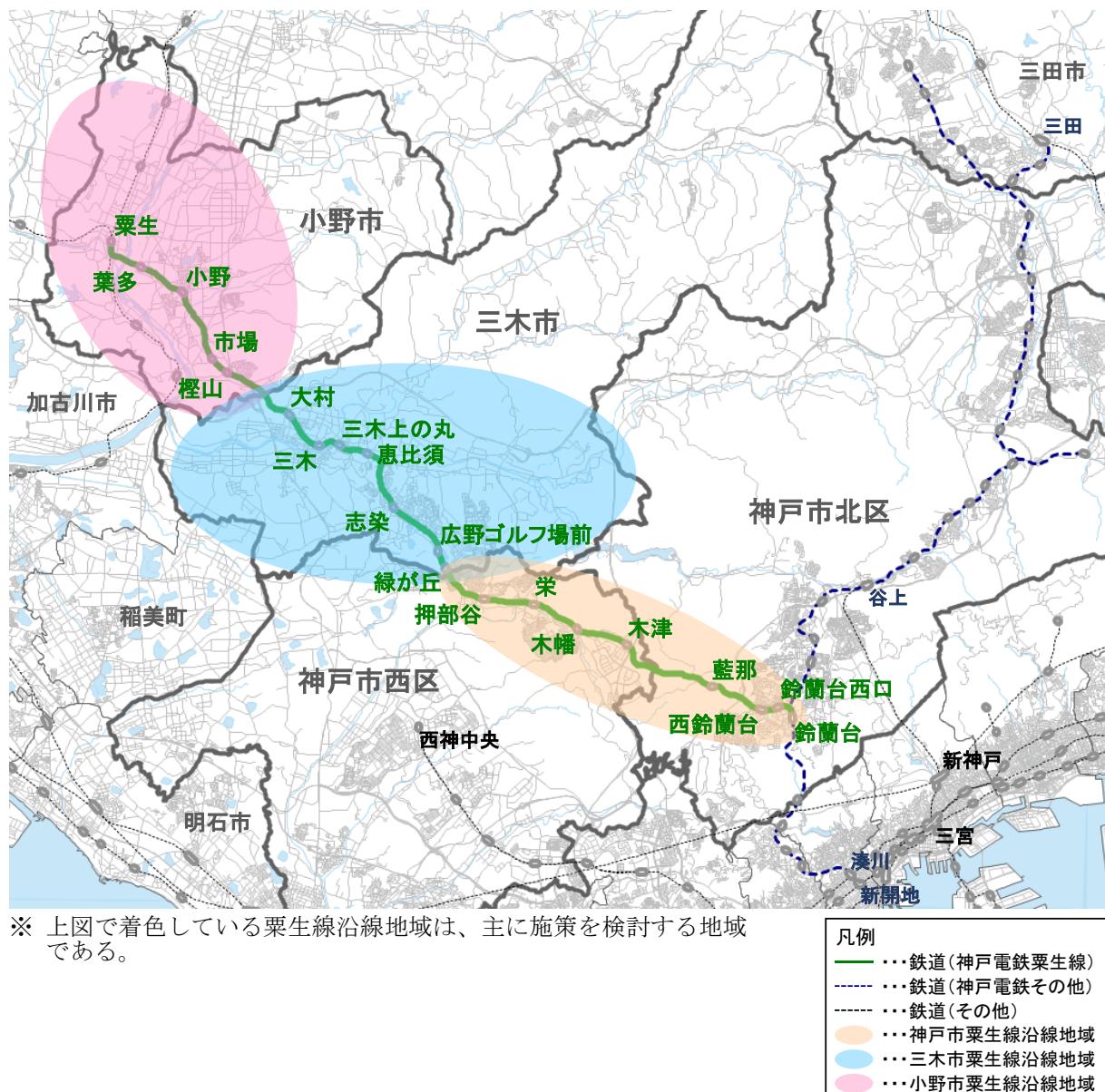


図 1-1 計画対象区域図

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 2032 年度（令和 14 年度）の粟生線沿線地域の将来を見据えつつ、2027 年度（令和 9 年度）までの約 5 年間とする。

1-4 計画の構成

本計画の構成を次に示す。

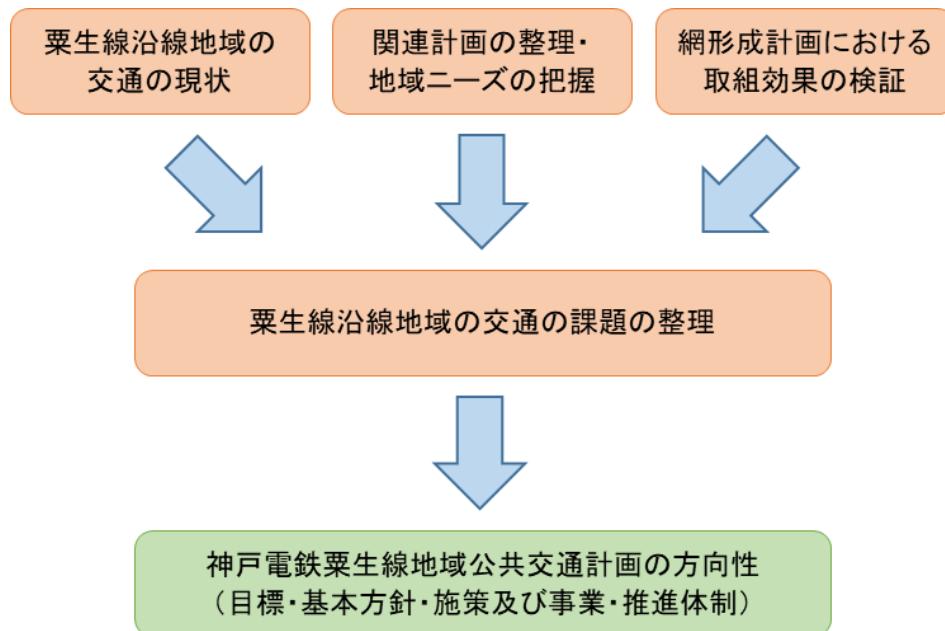


図 1-2 計画の構成

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に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。

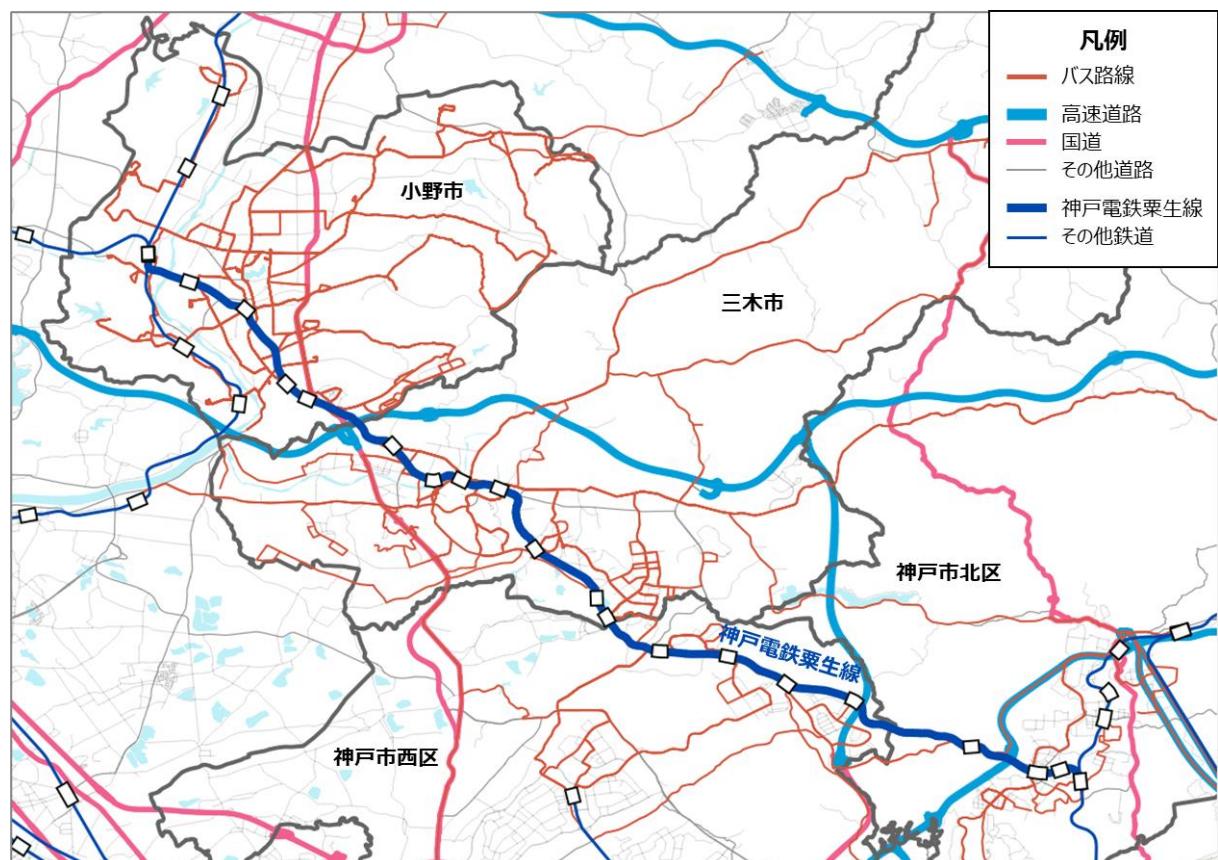


図 2-1 粟生線沿線地域の概況図

2-2 人口

2-2-1 粟生線沿線地域の人口

(1) 粟生線沿線地域の年齢3区分人口

- 粟生線沿線地域の総人口は、令和2年では17.7万人であり、平成12年の21.0万人から減少している。令和12年には17.1万人と予測され、人口は将来も減少すると考えられる。

※平成12年→平成22年の人口の変化：約6%減（約1.2万人減）

※平成22年→令和2年の人口の変化：約10%減（約2.0万人減）

※令和2年→令和12年の人口の変化：約4%減（約0.6万人減）

- 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12年から令和2年の20年間で、年少人口は約35%、生産年齢人口は約34%減少している。また、令和2年から令和12年の10年間で、年少人口は約18%、生産年齢人口は約11%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歳以上の老人人口は増加の傾向がみられ、令和12年では全体の約41%を高齢者が占めると見込まれる。

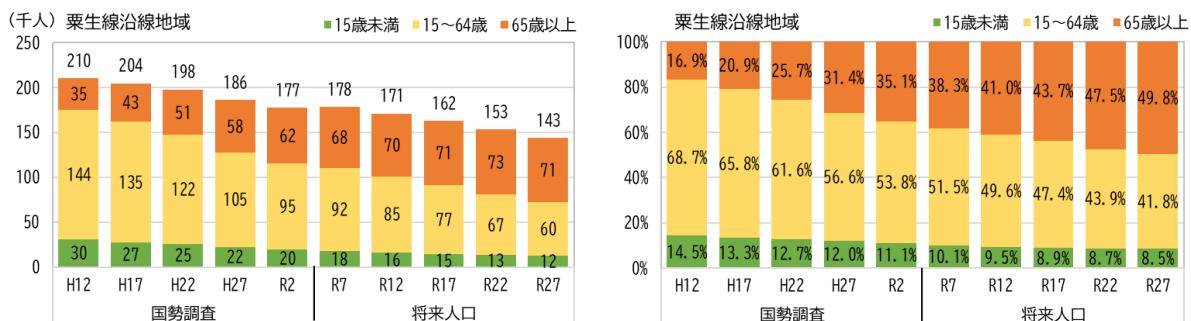


図 2-2 粟生線沿線地域の人口の経年変化

出典：国勢調査（平成12年～令和2年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和7年～令和27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。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。

※令和7年～令和27年の将来人口は平成27年度ベースの将来人口であることに留意する。また、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。

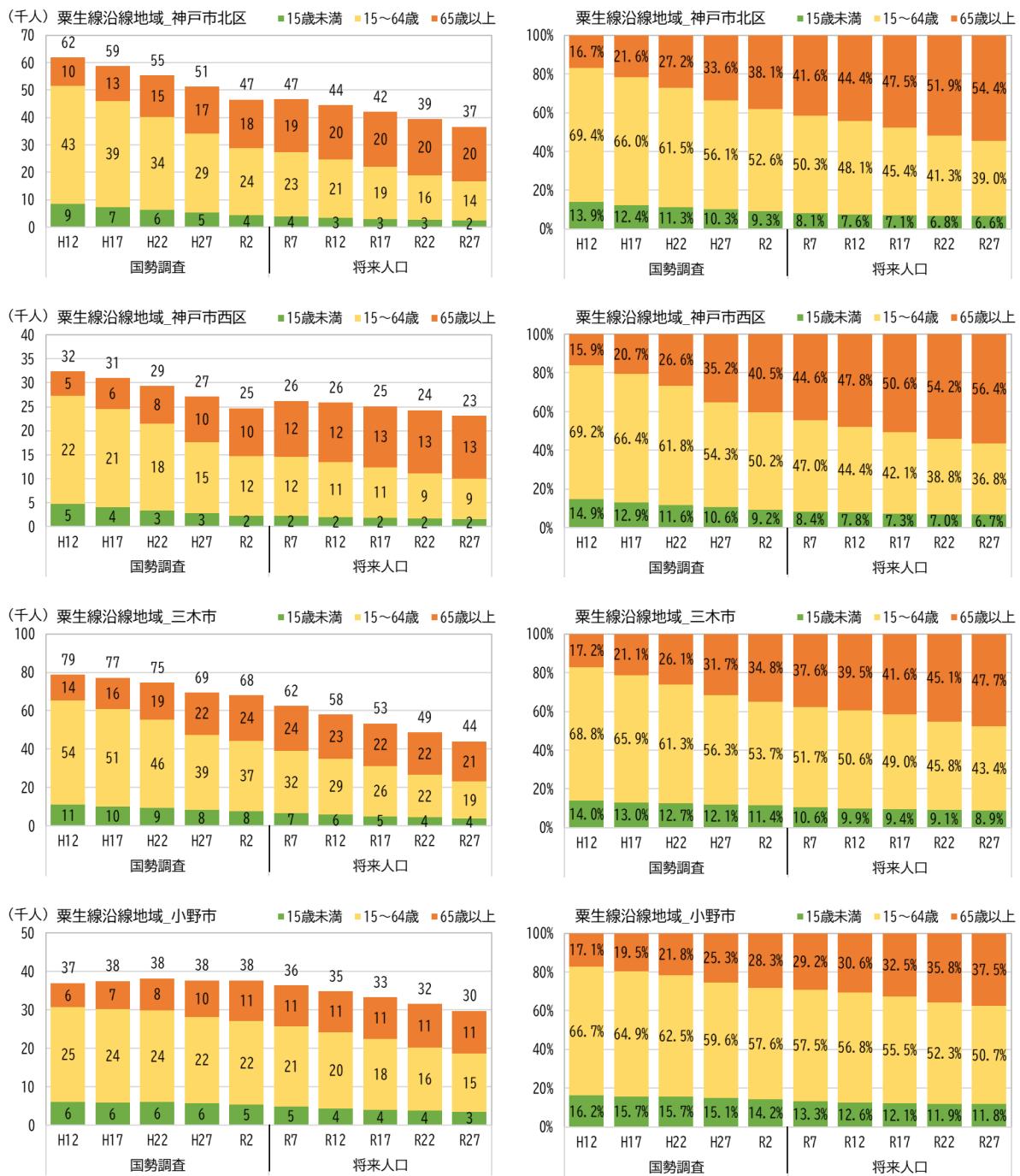


図 2-3 粟生線沿線地域の市区別人口の経年変化

出典：国勢調査（平成 12 年～令和 2 年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和 7 年～令和 27 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。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。

※令和 7 年～令和 27 年の将来人口は平成 27 年度ベースの将来人口であることに留意する。また、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。

(2) 粟生線沿線地域の就業人口に関する動態変化

- ・粟生線沿線地域全体の就業人口は平成12年以降減少している。
- ・他県・他市区での就業人口は、平成27年では約4.0万人であり、平成12年以降減少しており、粟生線利用の減少に大きく影響していると考えられる。

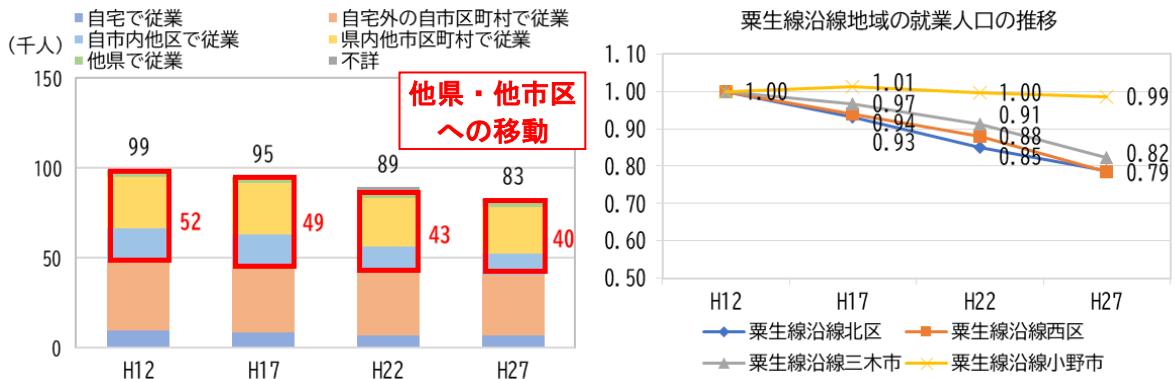


図2-4 粟生線沿線地域の就業人口の推移 (左従業地別・右市区別)

出典：国勢調査

(3) 粟生線沿線地域の就学人口に関する動態変化

- ・粟生線沿線地域の就学人口は平成12年以降、減少している。
- ・他県・他市区での就学人口は、平成27年では約0.5万人であり、平成12年以降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。

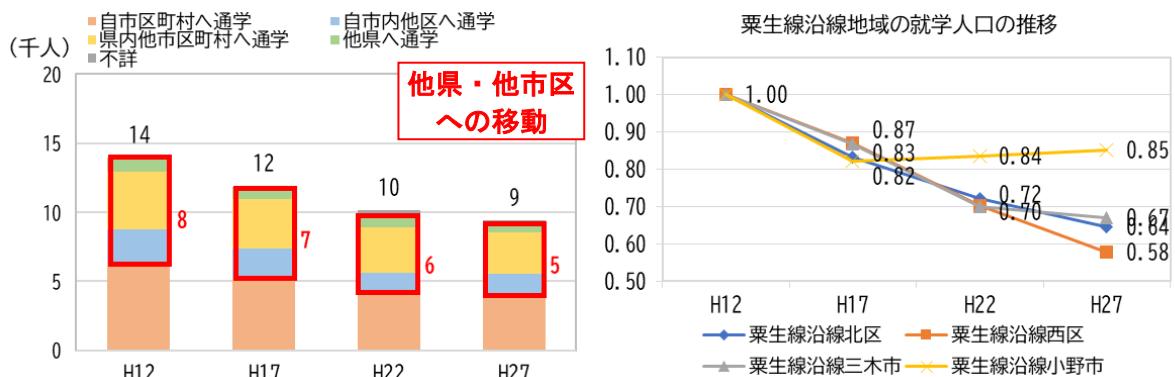


図2-5 粟生線沿線地域の就学人口の推移 (左通学地別・右市区別)

出典：国勢調査

2-2-2 人口の分布

(1) 総人口の分布

- 令和 2 年の粟生線沿線地域周辺の人口密度をみると、小野駅・三木駅・志染駅・西鈴蘭台駅周辺に人口が集中している。また、緑が丘駅・木幡駅から約 1km 以上離れた地域でも人口密度が高くなっている。
- 平成 12 年から令和 2 年の粟生線沿線地域周辺の人口変化をみると、全体的に人口は減少しているが、小野駅・大村駅周辺や、志染駅から約 1km 以上離れた地域では増加傾向。
- 平成 27 年から令和 2 年の変化をみると、全体的に人口は減少しているが、小野駅・大村駅周辺や、三木駅・恵比須駅から約 1km 以上離れた地域では増加傾向。

※なお、年少人口、生産年齢人口、老人人口の人口密度、人口増減率は、参考資料編に示す。

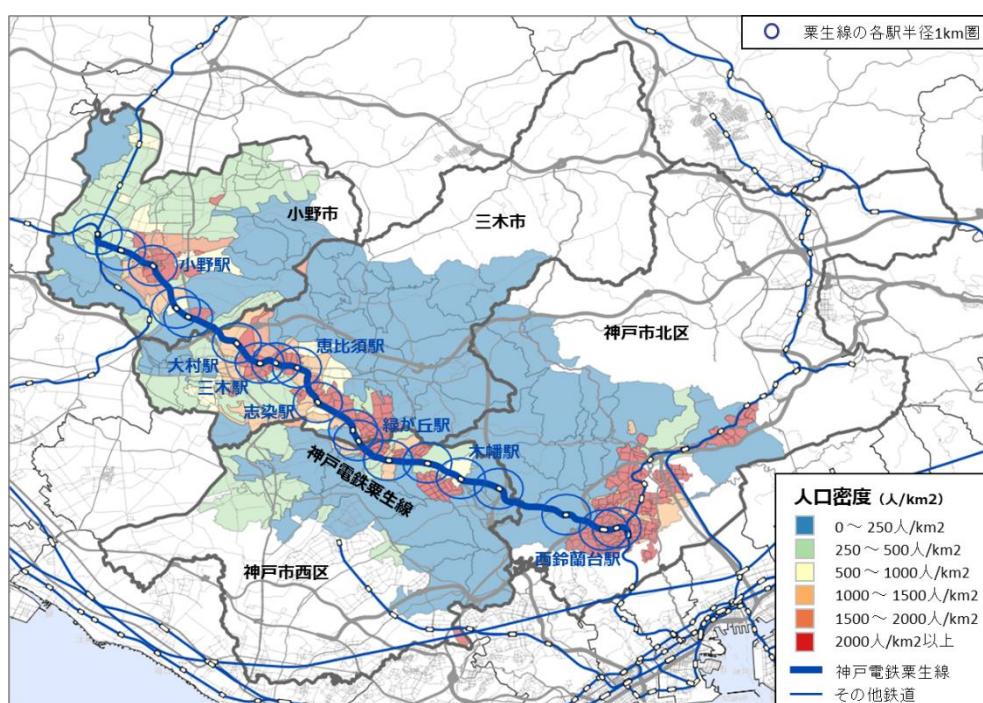


図 2-6 粟生線沿線地域周辺の人口密度

出典：国勢調査（令和 2 年）

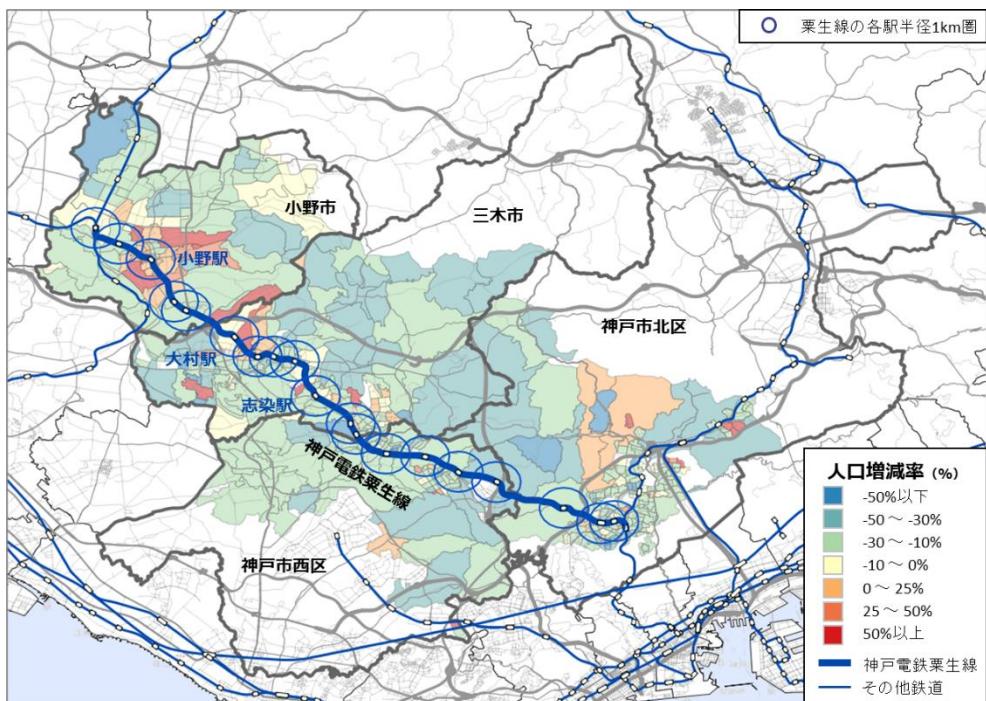


図 2-7 粟生線沿線地域周辺の人口増減率 (H12→R2)

出典：国勢調査（平成 12 年、令和 2 年）

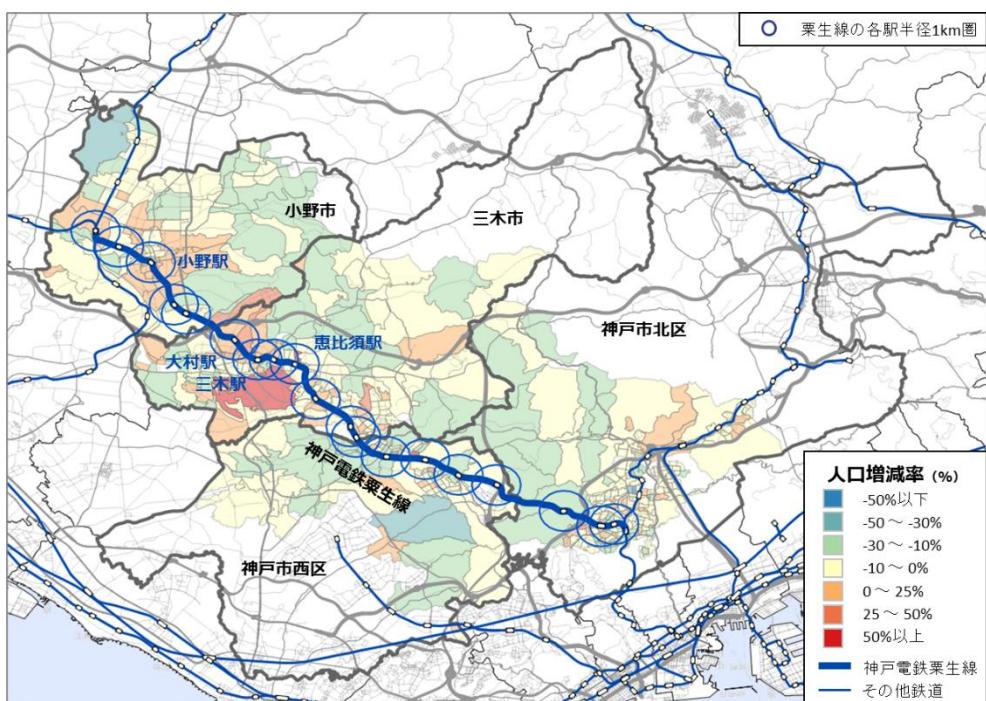


図 2-8 粟生線沿線地域周辺の人口増減率 (H27→R2)

出典：国勢調査（平成 27 年、令和 2 年）

2-3 人の移動

2-3-1 各市の関連計画で整理されている粟生線沿線地域の移動

各市の地域公共交通計画（または地域公共交通網形成計画）から、各市における人の移動の状況を整理した。

表 2-1 各市の関連計画で整理されている地域の移動状況

	移動量	移動手段割合	その他特徴
神戸市	・沿線地域から都心部への移動が多い。	・沿線地域からの移動は自動車の割合が高い。 ・ただし、都心部への移動は鉄道の割合が高い。	—
三木市	・市内での移動は約7割、市外への移動は神戸市が最も多く約2割。 ・市内地域別にみると、各地域ともに地域内の移動が最も多いが、地域間では沿線地域内（三木一三木南、緑が丘一青山など）が多い。	・沿線地域では、自動車が最も多く約5~6割、次いで徒歩が約2割、鉄道が約1割。 ・10代未満は徒歩・自転車の割合が高いが、20歳以上では自動車の割合が約6~8割であり、高齢になるほどその傾向は顕著。 ・通学では徒歩、二輪車、鉄道の割合が高い。通学以外は自動車が大多数だが、通勤では鉄道、通院ではバスの割合が比較的高い。	・バス利用に着目すると、青山では鉄道・バスの乗継利用が多いが、その他地域ではバス単独利用が多い。
小野市	・市内から市外への移動は加東市が最も多く、次いで三木市、神戸市と続く。 ・市内地域別にみると、沿線地域への移動（小野、市場）が多い。	・小野市一三木市は鉄道の割合が約1割、小野市一神戸市は鉄道の割合が約3割。 ・市内地域別にみると、すべての地域で自動車が大多数を占める。	・交通手段別の移動距離帯をみると、本来、移動距離に応じて各交通手段が適切に役割分担を果たすことが求められるが、小野市ではすべての距離帯で自動車利用が多い。

出典

- ・神戸市：近畿圏PT調査（平成22年）、平成24年度近畿圏総合都市交通体系調査業務報告書【神戸市地域公共交通計画（令和3年5月改訂）に掲載】
- ・三木市：平成26年三木市PT調査（平日）【三木市地域公共交通網形成計画（平成31年3月）に掲載】
- ・小野市：近畿圏PT調査（平成22年）結果を元にした推計値（令和2年）【小野市地域公共交通計画（平成31年3月）に掲載】

※各市の地域公共交通計画（または地域公共交通網形成計画）に掲載されている内容の詳細は、参考資料編に示す。

2-3-2 PT 調査を用いた粟生線沿線地域の移動

(1) 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。

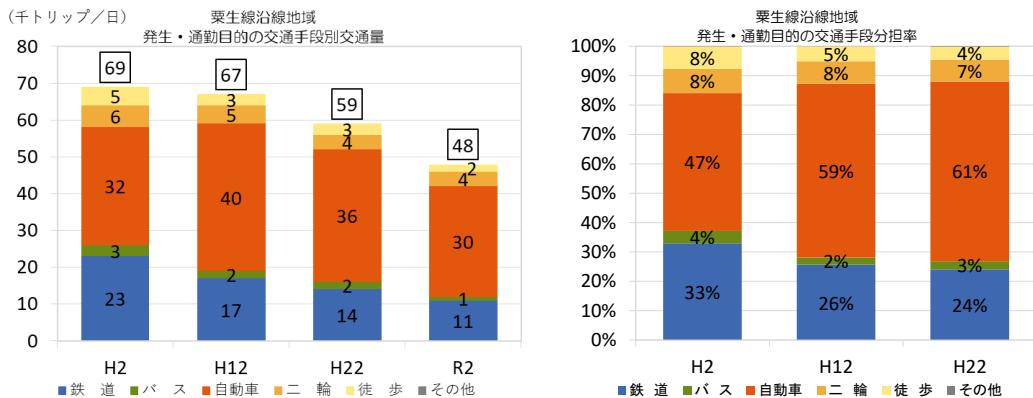


図 2-9 粟生線沿線地域の発生・通勤目的の交通手段 (左: 交通量・右: 分担率)

出典：近畿圏 PT 調査（平成 2 年～平成 22 年）、近畿圏 PT 調査・国勢調査による推計値（令和 2 年）

※近畿圏 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。

※令和 2 年はデータがないため、推計値（交通手段分担率・生成原単位が平成 22 年と同じと仮定して、国勢調査の 20～64 歳人口の伸び率（平成 22 年～令和 2 年・各市区全体）を平成 22 年のトリップ数に乗じて算出）である。

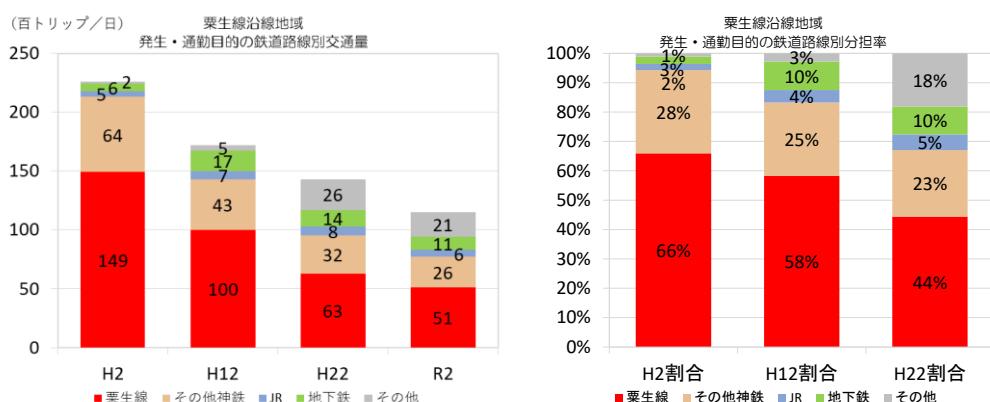


図 2-10 粟生線沿線地域の発生・通勤目的の鉄道利用 (左: 交通量・右: 分担率)

出典：近畿圏 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。

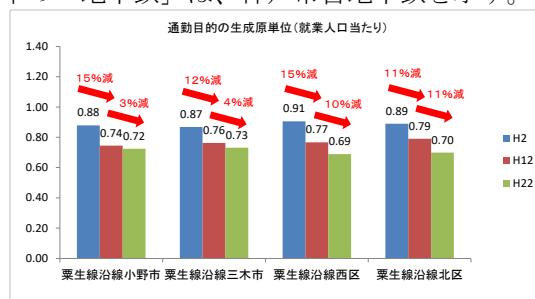


図 2-11 通勤目的の生成原単位 (就業人口当たり)

出典：近畿圏 PT 調査

(2) 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。

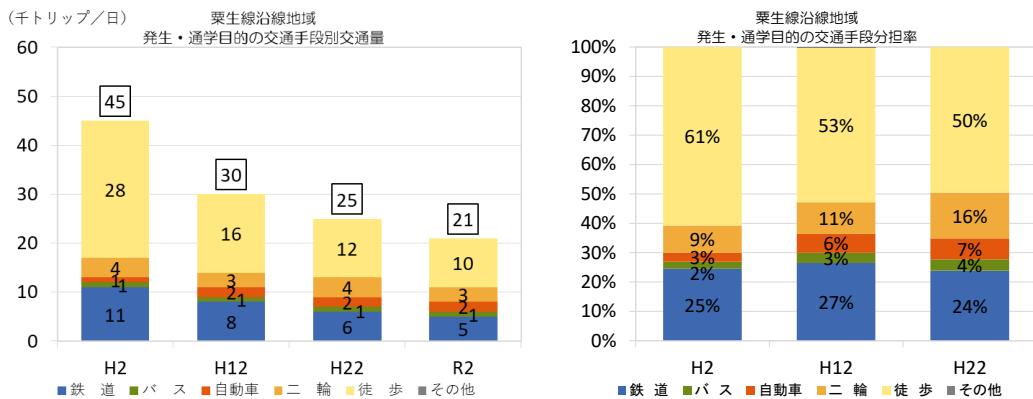


図 2-12 粟生線沿線地域の発生・通学目的の交通手段 (左:交通量・右:分担率)

出典：近畿圏 PT 調査（平成 2 年～平成 22 年）、近畿圏 PT 調査・国勢調査による推計値（令和 2 年）

※近畿圏 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。

※令和 2 年はデータがないため、推計値（交通手段分担率・生成原単位が平成 22 年と同じと仮定して、国勢調査の 15～19 歳人口の伸び率（平成 22 年→令和 2 年・各市区全体）を平成 22 年のトリップ数に乗じて算出）である。

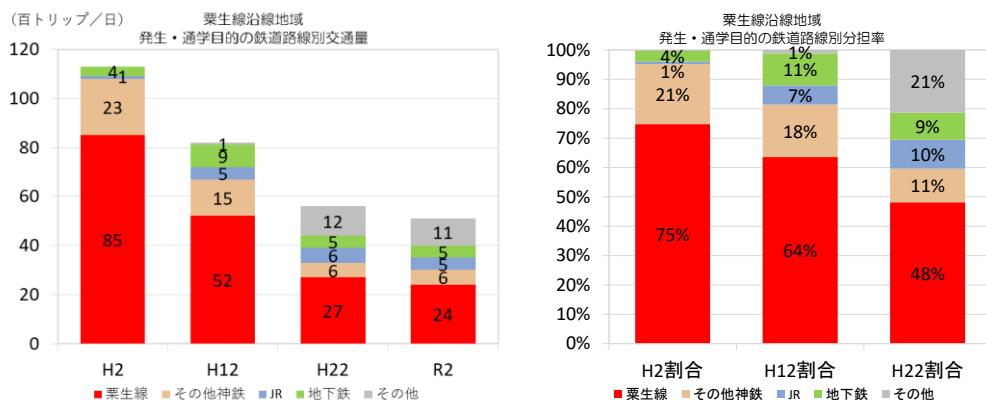


図 2-13 粟生線沿線地域の発生・通学目的の鉄道利用 (左:交通量・右:分担率)

出典：近畿圏 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。

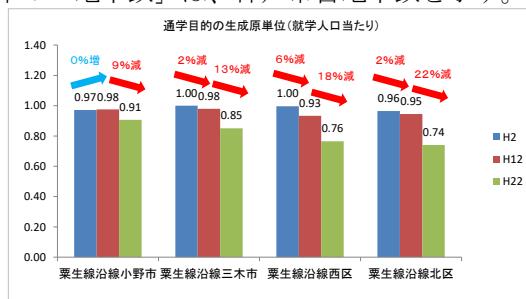


図 2-14 通学目的の生成原単位 (就学人口当たり)

出典：近畿圏 PT 調査

(3) 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。

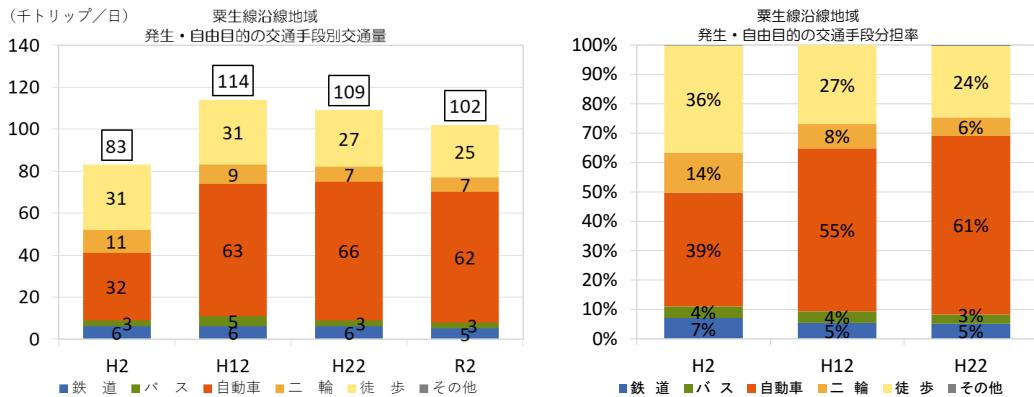


図 2-15 粟生線沿線地域の発生・自由目的の交通手段 (左:交通量・右:分担率)

出典：近畿圏PT調査（平成2年～平成22年）、近畿圏PT調査・国勢調査による推計値（令和2年）

※近畿圏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。

※令和2年はデータがないため、推計値（交通手段分担率・生成原単位が平成22年と同じと仮定して、国勢調査の人口の伸び率（平成22年→令和2年・各市区全体）を平成22年のトリップ数に乗じて算出）である。

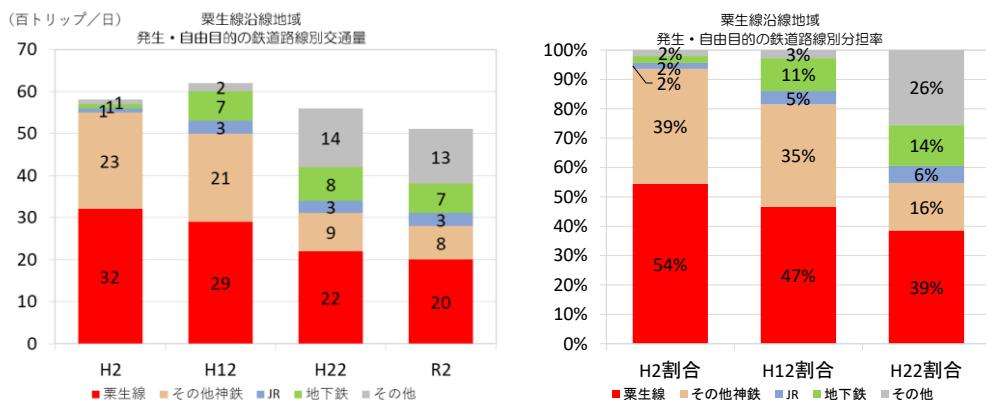


図 2-16 粟生線沿線地域の発生・自由目的の鉄道利用 (左:交通量・右:分担率)

出典：近畿圏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。

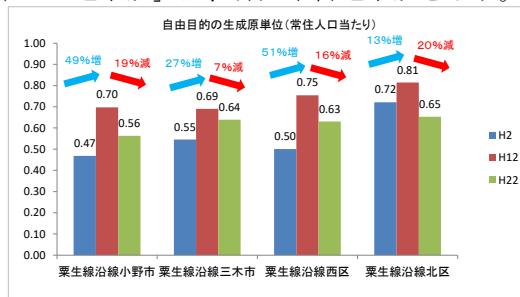


図 2-17 自由目的の生成原単位 (常住人口当たり)

出典：近畿圏PT調査

(4) 粟生線沿線地域の業務移動

- ・業務目的トリップは、ほとんどが自動車利用であり、鉄道利用はごくわずかである。
- ・粟生線利用は減少しているが、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。
- ・業務目的の生成原単位は減少している。

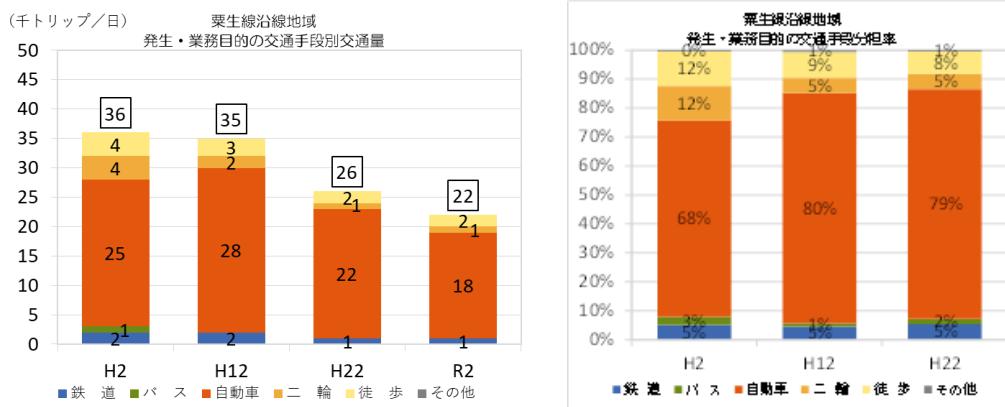


図 2-18 粟生線沿線地域の発生・業務目的の交通手段 (⑤交通量・⑥分担率)

出典：近畿圏 PT 調査（平成 2 年～平成 22 年）、近畿圏 PT 調査・国勢調査による推計値（令和 2 年）

※近畿圏 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。

※令和 2 年はデータがないため、推計値（交通手段分担率・生成原単位が平成 22 年と同じと仮定して、国勢調査の 20～64 歳人口の伸び率（平成 22 年→令和 2 年・各市区全体）を平成 22 年のトリップ数に乗じて算出）である。

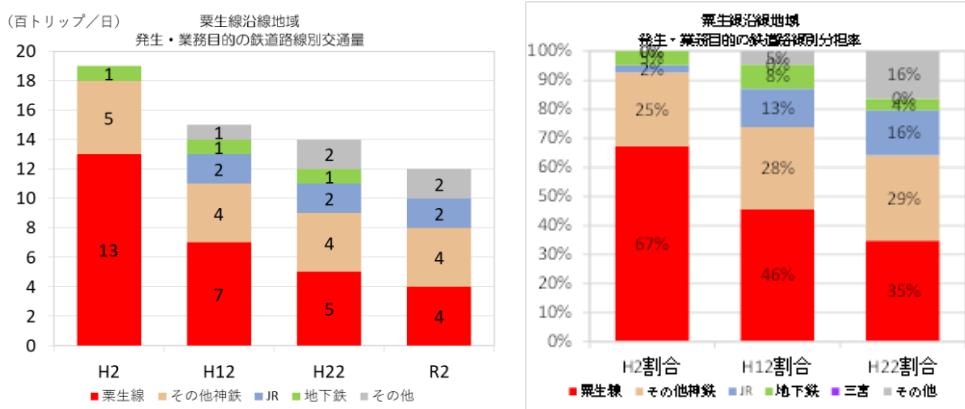


図 2-19 粟生線沿線地域の発生・業務目的の鉄道利用 (⑤交通量・⑥分担率)

出典：近畿圏 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。

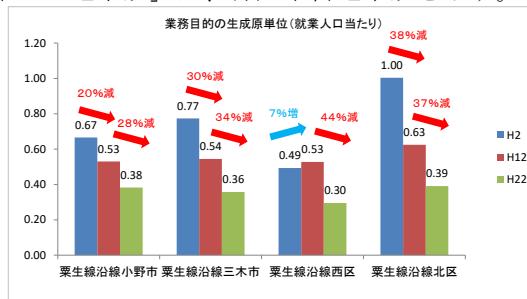


図 2-20 業務目的の生成原単位 (就業人口当たり)

出典：近畿圏 PT 調査

2-3-3 栗生線沿線の土地利用

- ・栗生線沿線地域の市街化区域・市街化調整区域をみると、以下の通りである。
- ※神戸市域：鈴蘭台駅～西鈴蘭台駅周辺は市街化区域であるが、藍那駅～押部谷駅周辺では駅前が市街化調整区域となっているエリアもある。
- ※三木市域：志染駅や恵比須駅～三木駅周辺は市街化区域であるが、他の栗生線駅周辺では駅前が市街化調整区域となっているエリアもある。
- ※小野市域：小野駅周辺や匠台の工業団地を除くほとんどの地域が市街化調整区域となっている。

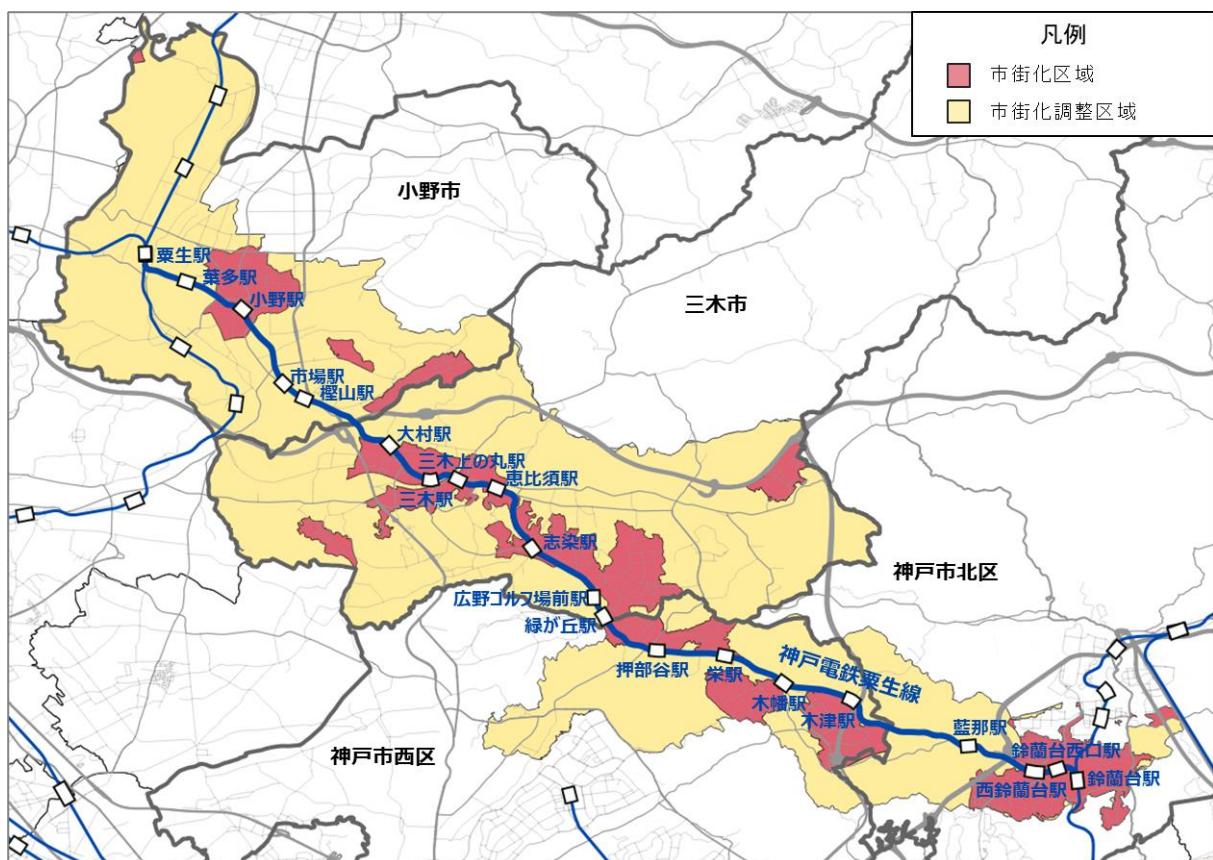


図 2-21 栗生線沿線地域の市街化区域・市街化調整区域
出典：国土数値情報（平成 30 年度）

・粟生線沿線地域の用途地域をみると、以下の通りである。

※神戸市域：粟生線駅周辺のうち、木津駅周辺は工業系の用途地域であり、他の駅周辺は住居系の用途地域が多くを占めている。

※三木市域：粟生線駅周辺のうち、三木上の丸駅・三木駅周辺は住居系や商業系、工業系の用途地域が分散しているが、他の駅周辺は住居系の用途地域が多くを占めている。

※小野市域：小野駅周辺は住居系や商業系、工業系の用途地域が分散している。

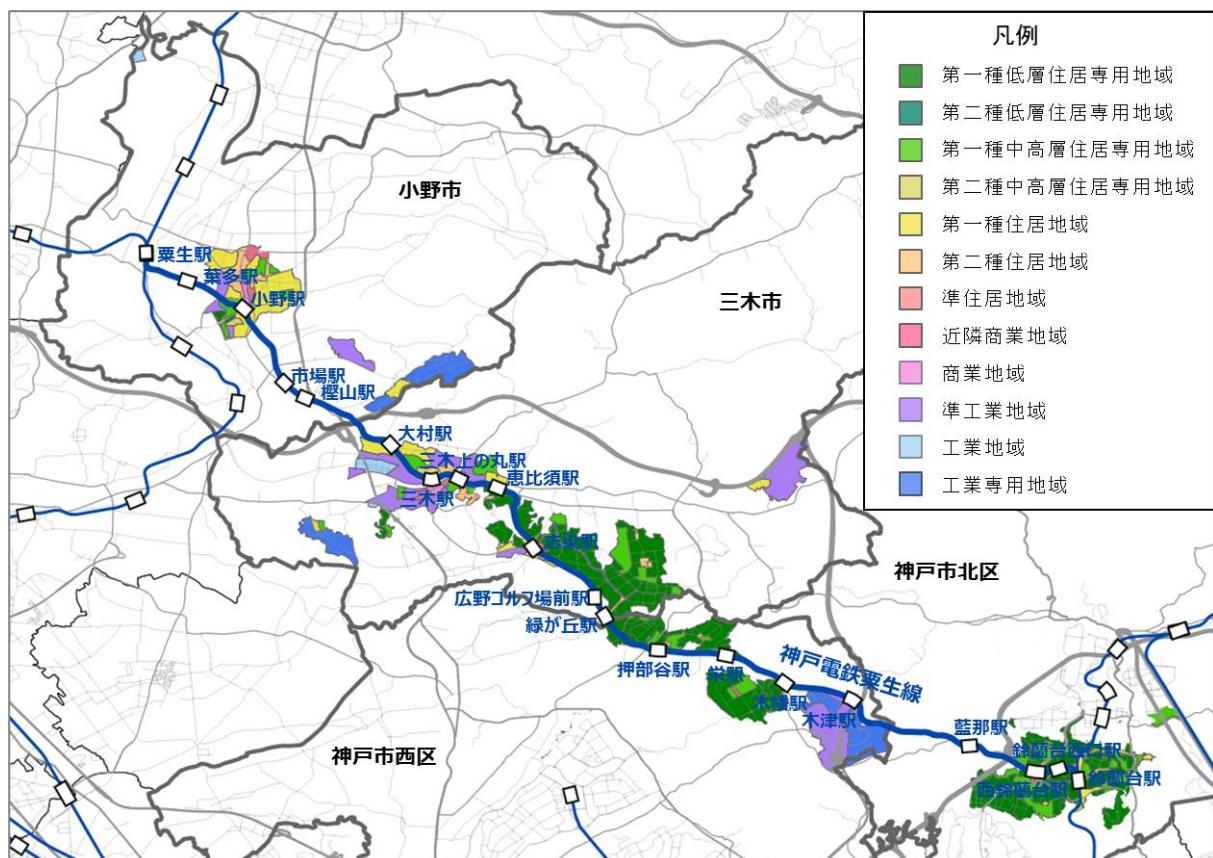


図 2-22 粟生線沿線地域の用途地域

出典：国土数値情報（平成 30 年度）

2-3-4 粟生線沿線の施設立地状況

- ・粟生線沿線市区に立地している施設の立地状況をみると、福祉施設は粟生線各駅近辺に存在している。
- ・市役所・集会施設や医療機関は、駅から少し離れたところに立地しているが、比較的バスでアクセスしやすくなっている。
- ・文化施設や観光地は、駅から少し離れたところに立地しており、バスでアクセスしにくい施設もある。

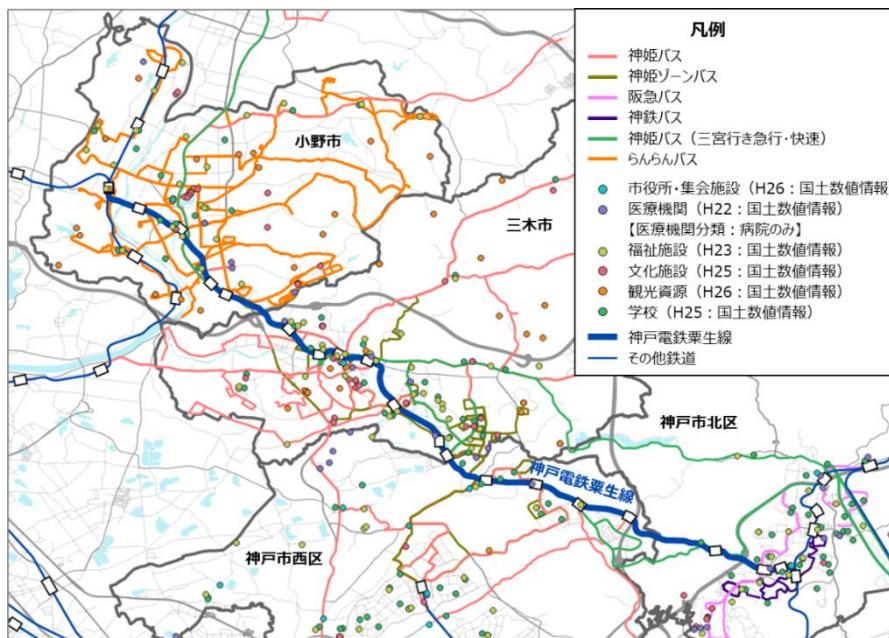


図 2-23 粟生線沿線市区の施設立地状況

出典：国土数値情報

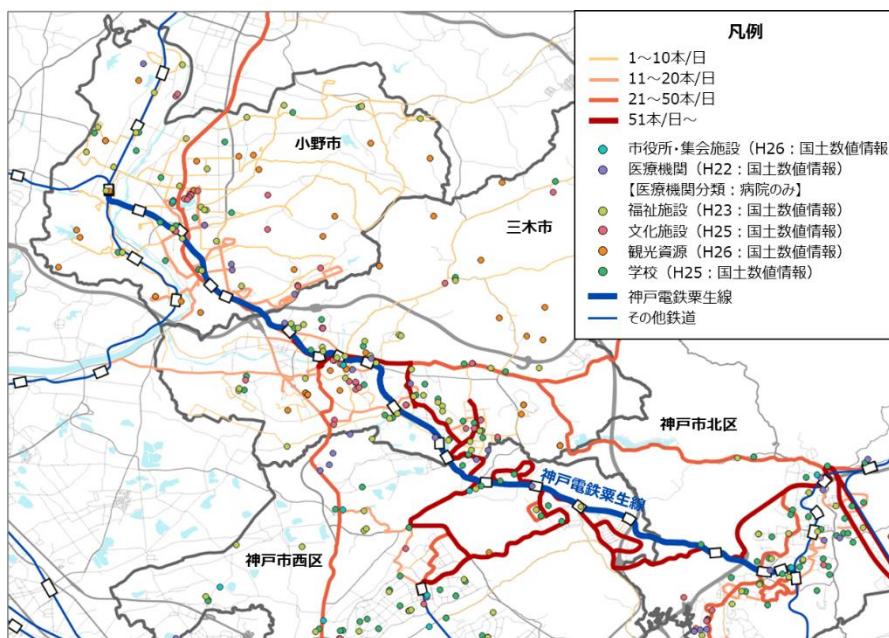


図 2-24 粟生線沿線市区の施設立地状況と平日バス運行本数

出典：国土数値情報

※バス運行本数は、上り 2 本/日・下り 2 本/日の場合、4 本/日として計上する。

2-3-5 栗生線沿線の観光客数

- ・神戸市西北神地域の観光入込客数は、平成 28 年度から令和元年度にかけては増加傾向にあった。
- ・三木市の観光入込客数は、横ばいである。
- ・小野市の観光入込客数は、減少傾向にある。
- ・令和 2 年度はコロナ禍の影響を受け大きく減少した。

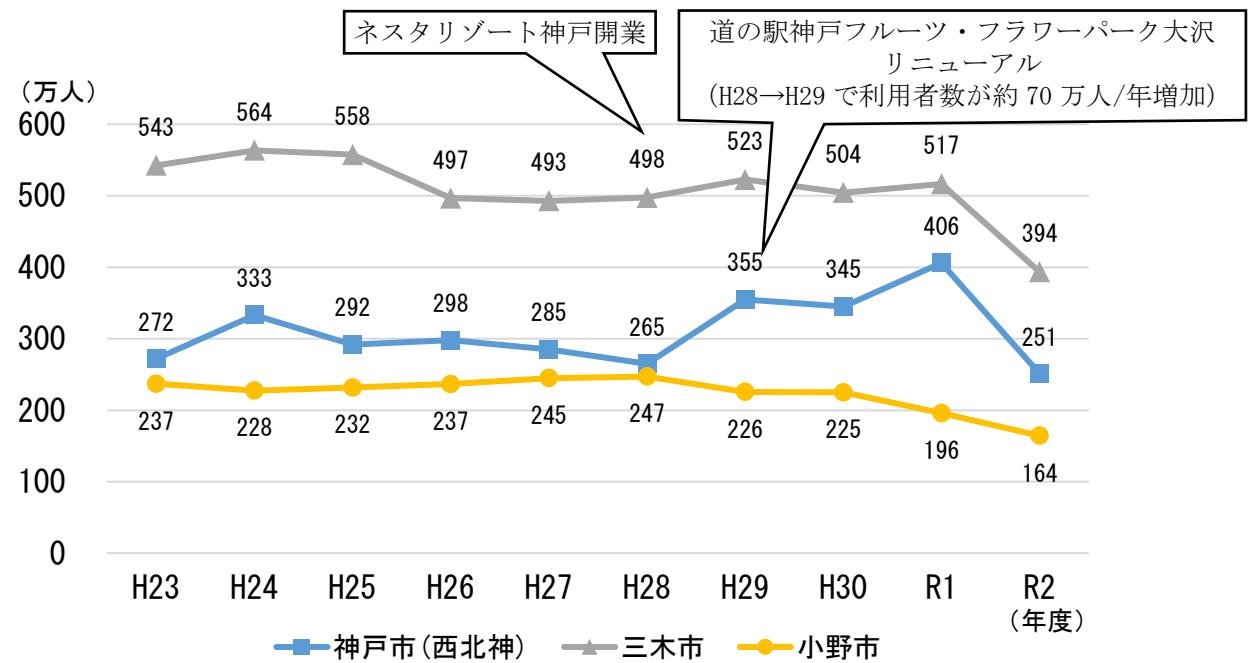


図 2-25 栗生線沿線地域の観光入込客数の推移

出典：兵庫県観光客動態調査報告書、神戸市「観光に関する統計・調査」

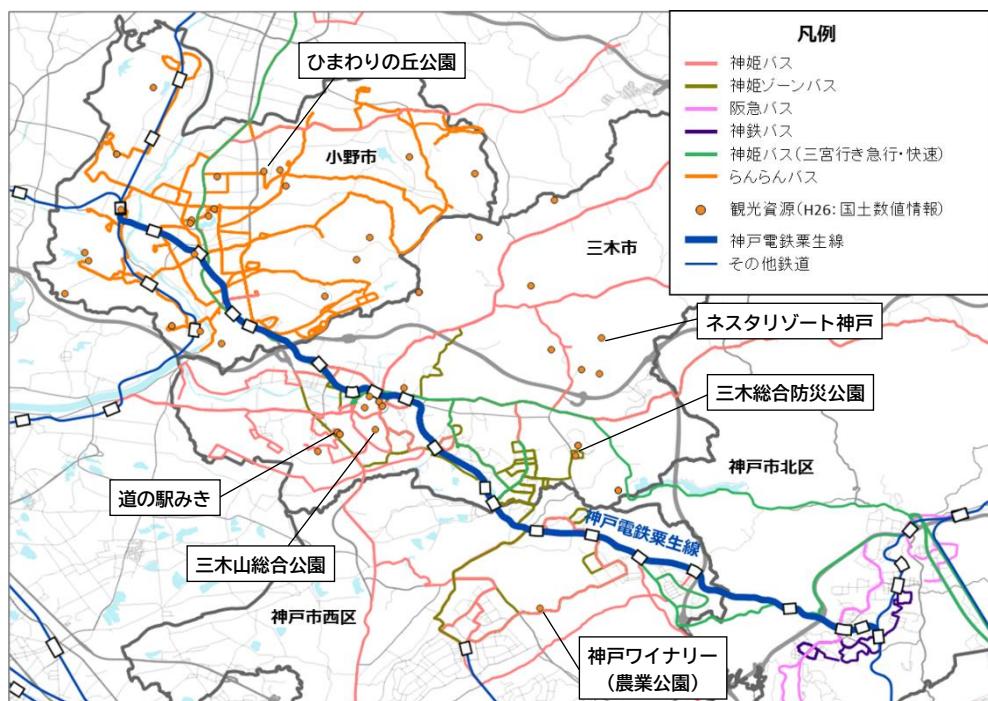


図 2-26 栗生線沿線市区の観光施設立地状況

出典：国土数値情報

2-4 公共交通

2-4-1 鉄道

(1) 鉄道利用者数

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11年間（平成23年度～令和3年度）の実利用者数は下図のとおりである。利用者数は減少が続いているが、平成23年度から令和元年度の間に約13%減少している。新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた令和2年度は、前年度から約24%減と大幅な減少となった。令和3年度は前年度から約5%増加となったが、長年の減少傾向は変わらない。

券種別にみると、定期利用では、平成28年度から令和元年度にかけて約4%減少し、令和元年度から令和2年度にかけて約22%減少している（令和3年度は約5%増加）。定期外利用では、平成28年度から令和元年度にかけて約8%減少し、令和元年度から令和2年度にかけて約26%減少している（令和3年度は約5%増加）。

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。

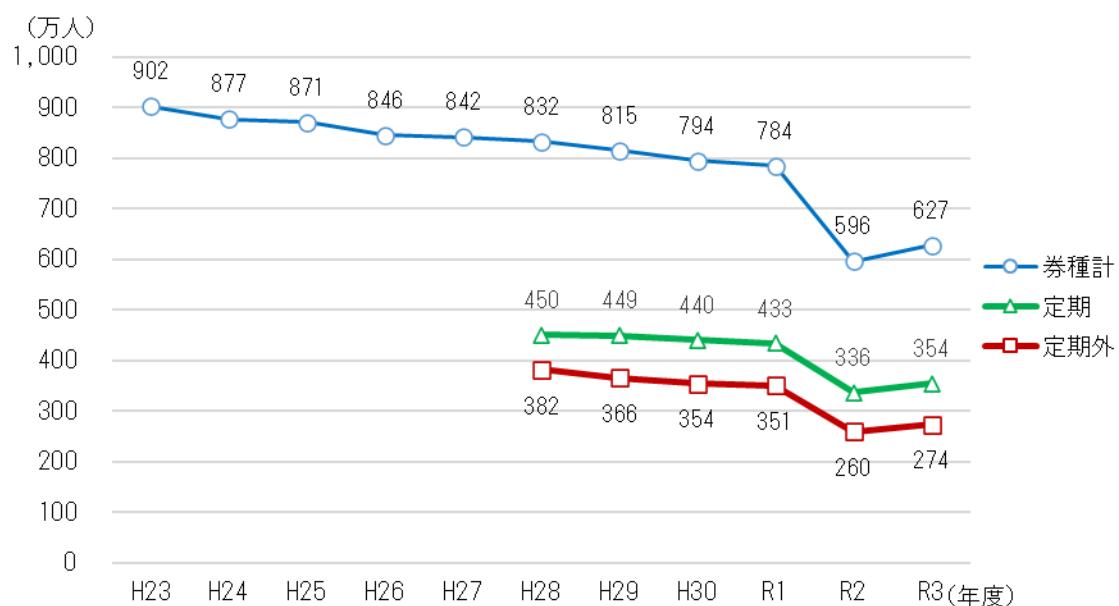


図 2-27 粟生線の実利用者数の変化

出典：神戸電鉄資料

粟生線各駅の実利用者数は、下図のとおりである。

平成 28 年度から令和元年度にかけて、ほとんどの駅で実利用者数が減少しているが、木津駅・三木上の丸駅・大村駅・樺山駅は増加している。券種別にみると、定期利用では、木津駅・広野ゴルフ場前駅・三木上の丸駅・樺山駅・市場駅が増加しており、特に樺山出来では約 51% 増となっている。定期外利用では、木津駅・恵比須駅・三木上の丸駅・大村駅・樺山駅が増加している。

ただし、令和元年度から令和 2 年度にかけては、すべての駅で実利用者数が減少している。券種別にみても、定期利用の木津駅以外はすべての券種・駅で減少している。

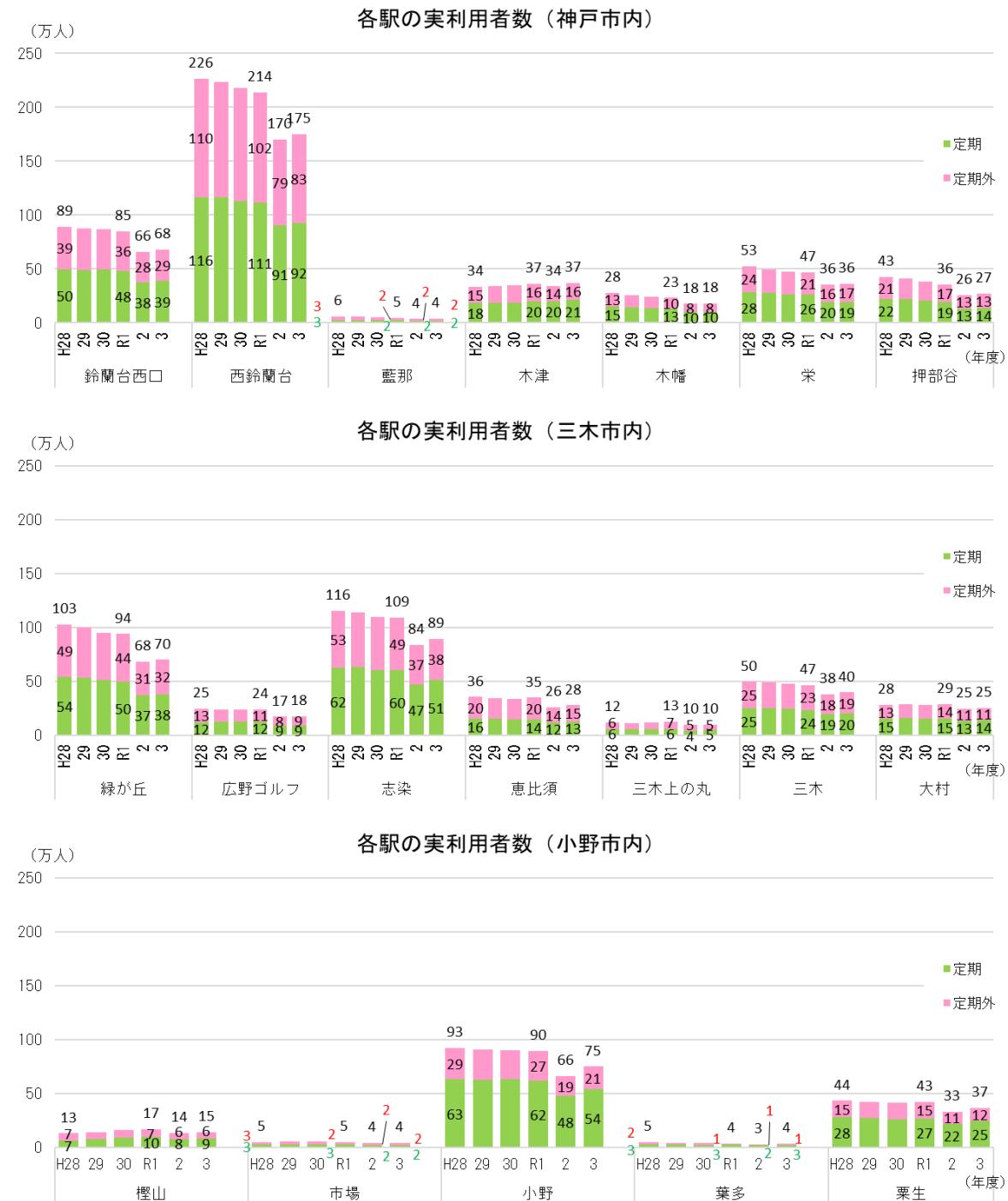


図 2-28 粟生線各駅の実利用者数の変化

出典：神戸電鉄資料

表 2-2 粟生線各駅の実利用者数の変化

券種計	実利用者数						実利用者数推移			人口あたり 実利用者数 R1年度	
	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	H28→R1	R1→R2	R2→R3		
神戸市	鈴蘭台西口	89.2	88.0	87.1	84.8	66.0	68.3	-4.8%	-22.2%	3.5%	62.5
	西鈴蘭台	226.5	223.7	218.2	213.9	169.9	175.3	-5.6%	-20.6%	3.2%	
	藍那	6.0	5.9	5.3	4.6	3.6	3.9	-22.9%	-21.5%	7.9%	
	木津	33.7	33.9	34.6	36.6	33.9	37.2	8.3%	-7.4%	9.8%	
	木幡	27.7	25.6	24.6	23.3	17.7	18.1	-15.7%	-24.0%	1.9%	
	栄	52.7	49.5	47.5	46.8	35.7	36.4	-11.3%	-23.6%	1.9%	
三木市	押部谷	42.8	41.3	38.6	35.7	25.9	27.2	-16.6%	-27.4%	5.0%	51.4
	緑が丘	103.0	100.2	95.1	94.0	68.4	70.1	-8.7%	-27.3%	2.5%	
	広野ゴルフ場前	24.9	24.2	23.7	23.8	17.2	17.7	-4.3%	-27.9%	3.2%	
	志染	115.7	114.0	109.6	109.3	83.7	89.3	-5.6%	-23.4%	6.7%	
	恵比須	35.6	34.5	33.7	34.9	26.0	27.8	-2.1%	-25.6%	7.2%	
	三木上の丸	12.1	11.5	12.0	12.5	9.8	9.9	3.9%	-21.6%	0.6%	
小野市	三木	49.6	49.0	47.6	46.6	37.8	39.7	-6.2%	-18.8%	5.1%	42.1
	大村	28.0	28.5	28.2	28.9	24.5	25.3	3.5%	-15.3%	3.2%	
	樺山	13.3	14.5	16.1	17.0	13.5	14.5	27.1%	-20.4%	7.5%	
	市場	5.5	5.5	5.5	5.5	4.3	4.3	-0.7%	-21.0%	-1.0%	
	小野	92.5	91.1	90.6	89.5	66.3	75.2	-3.3%	-25.9%	13.4%	
	葉多	5.1	4.6	4.2	4.1	3.1	3.8	-20.1%	-23.0%	20.0%	
粟生	粟生	43.6	42.8	41.8	42.7	33.4	36.7	-2.1%	-21.6%	9.7%	

(単位：万人/年度)

(単位：人)

定期	実利用者数						実利用者数推移			人口あたり 実利用者数 R1年度	
	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	H28→R1	R1→R2	R2→R3		
神戸市	鈴蘭台西口	50.0	49.2	49.5	48.4	37.7	38.9	-3.2%	-22.1%	3.3%	33.7
	西鈴蘭台	116.3	116.5	113.1	111.4	90.5	92.4	-4.1%	-18.8%	2.1%	
	藍那	2.5	2.7	2.5	2.2	1.5	1.7	-14.0%	-29.5%	10.1%	
	木津	18.4	18.3	18.8	20.2	20.3	21.3	9.8%	0.6%	4.6%	
	木幡	15.1	14.2	13.6	13.0	10.2	10.4	-13.6%	-22.0%	2.2%	
	栄	28.5	27.7	26.7	26.1	19.5	19.3	-8.3%	-25.2%	-1.4%	
三木市	押部谷	22.1	22.0	21.0	19.0	13.2	14.0	-13.9%	-30.5%	5.7%	26.7
	緑が丘	53.8	53.5	51.1	50.3	37.0	38.1	-6.6%	-26.4%	2.9%	
	広野ゴルフ場前	12.0	12.3	12.3	12.4	8.9	9.1	3.2%	-28.1%	2.1%	
	志染	62.3	63.3	60.6	60.3	46.9	51.4	-3.2%	-22.2%	9.5%	
	恵比須	15.6	15.2	14.8	14.4	11.6	12.8	-7.5%	-19.4%	10.1%	
	三木上の丸	5.7	5.3	5.7	5.9	4.4	4.9	3.0%	-25.5%	12.6%	
小野市	三木	25.0	25.3	24.7	23.5	19.5	20.4	-5.9%	-17.2%	4.9%	27.8
	大村	15.1	15.8	15.2	15.1	13.3	13.9	-0.3%	-11.5%	4.0%	
	樺山	6.6	7.9	9.2	9.9	8.0	8.5	50.6%	-19.4%	7.2%	
	市場	2.9	3.1	3.2	3.0	2.3	2.3	5.0%	-22.8%	-1.0%	
	小野	63.3	63.0	63.4	62.1	47.8	54.4	-1.9%	-23.1%	13.8%	
	葉多	3.2	2.8	2.5	2.7	2.1	2.7	-15.7%	-22.9%	28.4%	
粟生	粟生	28.1	27.7	26.5	27.2	22.1	24.7	-3.2%	-18.7%	12.0%	27.8

(単位：万人/年度)

(単位：人)

定期外	実利用者数						実利用者数推移			人口あたり 実利用者数 R1年度	
	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	H28→R1	R1→R2	R2→R3		
神戸市	鈴蘭台西口	39.2	38.8	37.6	36.5	28.3	29.4	-7.0%	-22.4%	3.7%	28.8
	西鈴蘭台	110.2	107.1	105.1	102.4	79.3	82.9	-7.1%	-22.5%	4.4%	
	藍那	3.4	3.2	2.8	2.4	2.1	2.2	-29.4%	-14.4%	6.3%	
	木津	15.3	15.6	15.8	16.3	13.5	15.9	6.6%	-17.2%	17.5%	
	木幡	12.6	11.4	10.9	10.3	7.6	7.7	-18.2%	-26.6%	1.6%	
	栄	24.2	21.8	20.8	20.6	16.2	17.2	-14.8%	-21.5%	6.0%	
三木市	押部谷	20.7	19.4	17.5	16.7	12.7	13.2	-19.5%	-24.0%	4.4%	24.7
	緑が丘	49.1	46.7	44.0	43.7	31.3	32.0	-11.0%	-28.3%	2.2%	
	広野ゴルフ場前	12.9	11.9	11.4	11.4	8.3	8.6	-11.3%	-27.6%	4.3%	
	志染	53.4	50.7	49.0	49.0	36.8	38.0	-8.3%	-24.9%	3.2%	
	恵比須	20.1	19.3	18.9	20.5	14.4	15.1	2.1%	-29.9%	4.8%	
	三木上の丸	6.3	6.2	6.3	6.6	5.4	4.9	4.6%	-18.1%	-9.1%	
小野市	三木	24.6	23.6	23.0	23.1	18.4	19.3	-6.4%	-20.4%	5.2%	14.3
	大村	12.8	12.7	13.0	13.9	11.2	11.4	8.0%	-19.5%	2.2%	
	樺山	6.8	6.6	6.9	7.1	5.5	6.0	4.3%	-21.7%	8.0%	
	市場	2.6	2.5	2.3	2.4	2.0	2.0	-6.9%	-18.7%	-1.0%	
	小野	29.2	28.1	27.1	27.4	18.5	20.8	-6.4%	-32.4%	12.5%	
	葉多	1.9	1.7	1.7	1.4	1.1	1.1	-27.5%	-23.3%	3.3%	
粟生	粟生	15.5	15.1	15.3	15.5	11.4	11.9	-0.0%	-26.6%	5.2%	24.7

(単位：万人/年度)

(単位：人)

出典：神戸電鉄資料、国勢調査（令和2年）

粟生線の実利用者数の推移と人口の推移を比較すると、沿線人口の減少度合い以上に粟生線の実利用者数が減少しており、特に、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた令和2年度の減少率は大きい。

市域別にみると、神戸市・三木市では、人口の減少度合い以上に粟生線の実利用者数が減少している。

小野市では、平成28年度から令和元年度にかけて定期利用者数が増加傾向にあり、沿線人口の減少度合いよりも粟生線の実利用者数は減少していなかった。しかし、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度は沿線人口の減少度合いよりも実利用者数が大きく減少している。令和3年度は増加するが、長年の減少傾向は変わらない。

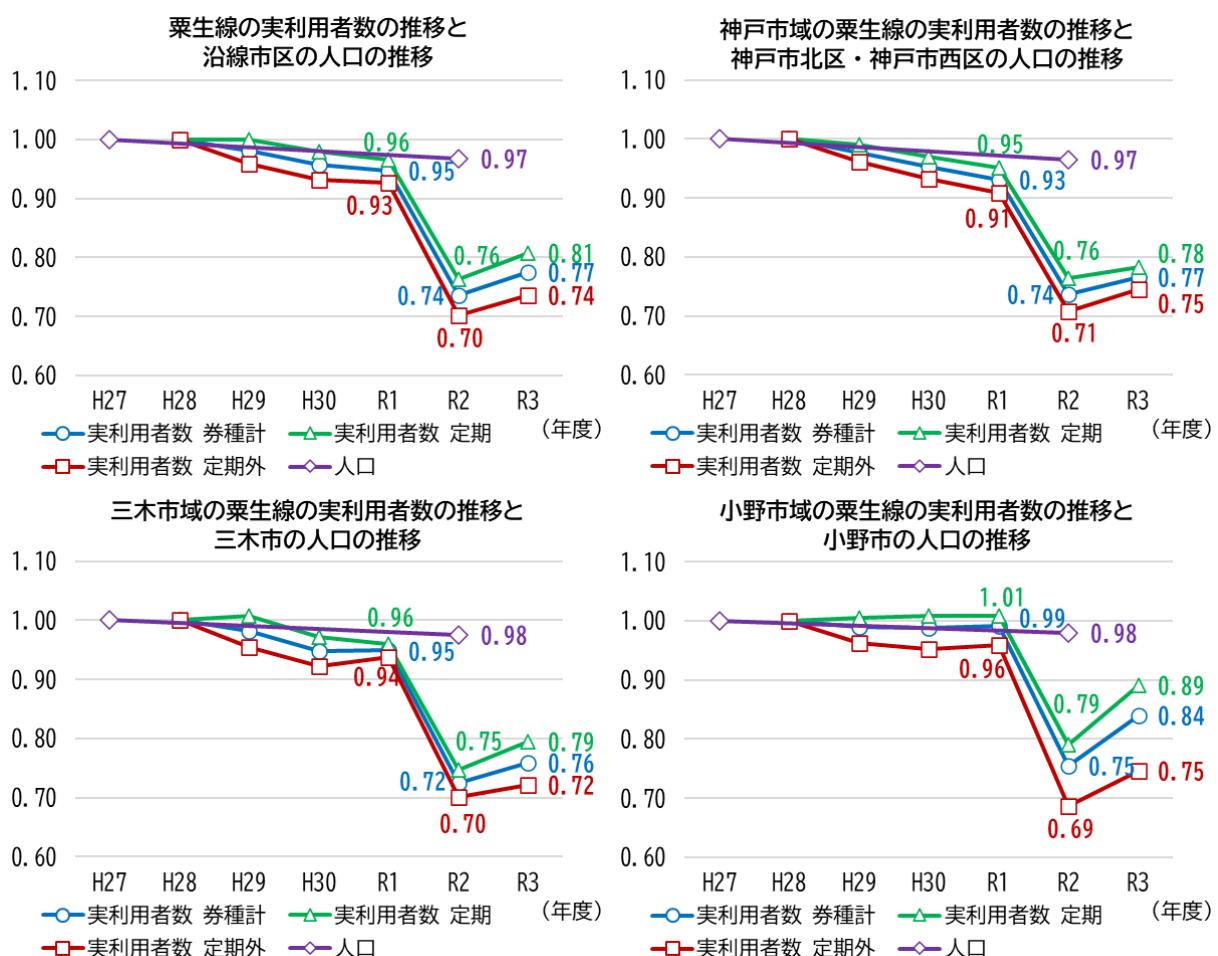


図 2-29 粟生線の実利用者数の推移と粟生線沿線市区の人口の推移

出典：神戸電鉄資料、国勢調査（平成27年、令和2年）

実利用者数に基づく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。

三木上の丸駅以西では、断面交通量が4,000人/日を下回っている。また、小野駅以西では、断面交通量が2,000人/日を下回っている。

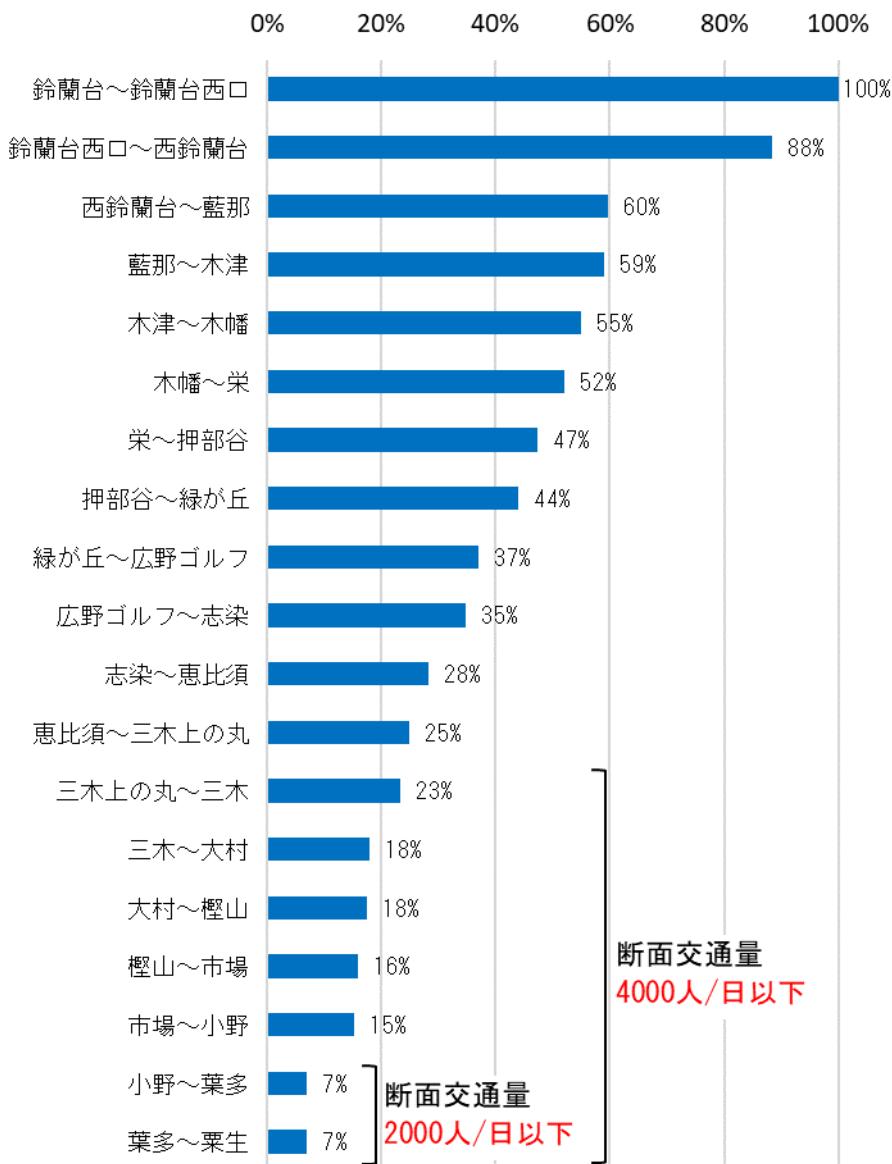


図 2-30 実利用者数に基づく粟生線の断面交通量の傾向（令和元年度）（出典：神戸電鉄資料）

出典：神戸電鉄資料

※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。

OD 別の実利用者数（定期券利用）をみると、粟生線内々では、小野⇒粟生が最も多く、これに対して小野⇒志染は半数程度、小野⇒緑が丘・大村は 3 割程度、西鈴蘭台⇒木津間や志染⇒緑が丘・三木・粟生間は 2 割程度となっている。

表 2-3 利用者数 OD 表（定期券利用・令和元年度）

発\着	他社線	高速線	湊川方面	三田方面	鈴蘭台	鈴蘭台西口	西鈴蘭台	藍那	木津	木幡	栄	押部谷
他社線						80.6	191.6	1.4	24.3	23.1	38.5	31.9
高速線						106.3	242.1	3.5	17.6	28.6	53.7	37.4
湊川方面						54.1	127.1	1.9	25.2	8.3	20.7	10.3
三田方面						21.2	61.3	1.0	11.8	3.1	10.3	5.4
鈴蘭台						29.6	59.2	1.7	18.4	6.6	11.7	8.4
鈴蘭台西口	92.1	106.8	65.6	21.2	15.6	0.0	3.4	0.4	4.6	0.5	2.1	0.5
西鈴蘭台	191.1	224.8	131.0	56.7	41.4	4.0	0.0	3.9	17.1	2.8	6.0	3.7
藍那	1.4	3.5	2.0	1.0	1.7	0.3	2.9	0.0	0.1	0.2	0.0	0.0
木津	21.9	18.3	23.8	9.2	18.8	3.3	17.6	0.0	0.0	1.0	2.5	1.4
木幡	25.2	27.6	10.2	3.8	4.8	0.5	2.7	0.3	1.5	0.0	0.1	0.2
栄	41.2	50.8	24.3	9.9	9.9	1.6	4.0	0.0	2.3	0.2	0.0	4.1
押部谷	33.8	37.5	16.0	6.1	6.2	0.7	3.1	0.0	1.4	0.3	3.0	0.0
緑が丘	77.3	75.2	35.4	16.0	14.2	0.7	6.1	0.0	3.0	2.0	4.6	2.7
広野ゴルフ	20.3	23.8	13.9	2.3	2.9	0.3	1.2	0.0	0.9	0.1	0.5	0.1
志染	62.7	84.7	41.9	13.3	9.4	1.4	8.2	0.0	3.0	4.7	6.6	5.5
恵比須	18.6	24.9	7.9	1.6	3.3	0.8	1.1	0.0	0.5	0.5	1.3	1.0
三木上の丸	4.7	6.4	3.9	1.6	1.0	0.0	0.5	0.0	0.1	0.1	0.4	0.3
三木	29.0	33.7	12.9	4.4	3.4	0.9	1.4	0.0	1.3	0.3	2.4	1.8
大村	6.6	8.1	4.3	1.7	1.3	0.4	0.3	0.0	0.0	0.6	1.4	1.6
樺山	6.8	8.9	4.6	1.1	0.9	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.3	1.4
市場	3.0	5.0	1.6	0.4	0.8	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3
小野	39.5	46.3	22.4	4.8	5.4	0.8	2.2	0.2	0.9	0.5	2.1	1.7
葉多	0.6	1.5	0.9	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
粟生	2.8	3.3	3.2	2.2	1.7	0.0	0.6	0.3	0.3	0.0	0.3	0.5

発\着	緑が丘	広野ゴルフ	志染	恵比須	三木上の丸	三木	大村	樺山	市場	小野	葉多	粟生
他社線	74.7	17.2	59.6	18.8	4.0	29.0	5.9	6.0	2.8	36.1	0.5	1.9
高速線	84.2	24.2	90.4	24.8	6.2	33.8	8.4	9.1	5.1	49.1	1.6	3.6
湊川方面	33.1	10.8	36.5	6.8	3.6	11.8	4.5	3.9	1.1	21.0	0.4	2.9
三田方面	16.0	2.5	12.5	1.8	1.3	4.0	1.6	0.8	0.3	4.3	0.0	2.1
鈴蘭台	16.5	2.6	9.5	3.3	1.6	3.1	1.8	1.1	0.8	6.3	0.2	1.9
鈴蘭台西口	0.8	0.4	1.7	1.0	0.0	0.9	0.5	0.1	0.3	0.8	0.0	0.0
西鈴蘭台	7.2	1.3	9.6	1.3	0.7	1.8	0.3	0.4	0.1	2.5	0.0	0.7
藍那	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.3
木津	3.0	1.0	3.0	0.5	0.1	1.3	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.1
木幡	1.3	0.1	5.2	0.5	0.2	0.2	0.3	0.3	0.0	0.6	0.0	0.0
栄	4.9	0.6	6.5	1.2	0.4	2.7	1.8	0.6	0.3	2.3	0.0	0.4
押部谷	3.2	0.1	5.6	1.1	0.3	2.3	1.5	1.7	0.0	1.7	0.0	0.5
緑が丘	0.0	0.8	15.0	3.4	4.4	11.1	3.0	2.3	1.0	35.5	0.9	5.8
広野ゴルフ	1.0	0.0	2.5	0.9	1.7	4.2	0.1	0.6	0.2	4.7	0.0	1.1
志染	16.6	3.0	0.0	9.0	7.5	18.5	7.5	5.7	3.1	57.9	1.0	23.1
恵比須	3.9	0.7	8.6	0.0	0.2	1.8	0.7	1.0	0.1	10.5	0.1	4.0
三木上の丸	4.5	1.2	7.4	0.3	0.0	0.1	0.1	0.0	0.5	5.4	0.0	0.6
三木	11.6	3.8	17.6	2.0	0.2	0.0	0.4	2.2	0.2	17.1	0.1	5.9
大村	2.9	0.5	6.0	0.8	0.1	0.4	0.0	13.7	2.0	33.9	0.8	9.6
樺山	2.0	0.5	5.9	0.9	0.1	1.5	12.6	0.0	0.3	12.8	0.1	1.8
市場	1.1	0.3	2.9	0.0	0.1	0.5	2.1	0.0	0.0	1.0	0.0	0.1
小野	35.8	4.7	56.4	11.6	3.9	17.0	34.8	13.6	0.7	0.0	0.2	100.0
葉多	1.0	0.0	1.4	0.0	0.0	0.1	0.9	0.1	0.0	0.2	0.0	10.7
粟生	6.4	1.3	23.6	3.6	0.4	6.1	9.7	2.0	0.1	95.5	11.4	0.0
凡例												
70~												
50~70												
30~50												
10~30												
~10												

出典：神戸電鉄資料

※粟生線内々の定期券利用で最も多い小野⇒粟生の利用者数を基準（100.0）として、粟生線発着 OD の利用者数（定期券利用）をポイントで示している。

OD 別の実利用者数（定期外利用）をみると、粟生線内々では、鈴蘭台 ⇄ 西鈴蘭台が最も多く、これに対して志染 ⇄ 緑が丘・恵比須・三木や小野 ⇄ 粟生は 2 割程度となっている。

表 2-4 利用者数 OD 表（定期外利用・令和元年度）

発・着	他社線	高速線	湊川方面	三田方面	鈴蘭台	鈴蘭台西口	西鈴蘭台	藍那	木津	木幡	栄	押部谷
他社線 高速線 湊川方面 三田方面						37.2	102.2	1.8	12.2	9.4	16.1	13.7
						48.5	124.4	2.1	11.3	12.8	21.9	16.3
						36.0	98.6	1.9	14.1	8.8	15.4	12.0
						20.5	71.6	1.0	6.7	4.9	7.0	4.7
鈴蘭台						38.0	100.0	2.0	9.4	4.5	9.0	4.8
鈴蘭台西口	37.4	47.3	35.0	18.6	21.8	0.0	10.0	0.3	3.0	0.4	1.5	0.3
西鈴蘭台	95.8	117.0	88.5	64.6	81.8	13.3	0.0	3.0	10.8	3.7	6.0	3.7
藍那	1.6	2.0	1.7	1.0	1.4	0.4	2.9	0.0	0.3	0.1	0.2	0.1
木津	12.1	11.5	13.8	5.3	8.3	2.4	11.2	0.4	0.0	1.9	4.8	2.1
木幡	9.3	10.4	9.0	5.8	4.3	0.7	3.5	0.1	2.0	0.0	1.7	0.9
栄	16.5	20.3	14.3	6.6	7.7	1.2	4.7	0.3	4.1	1.1	0.0	3.6
押部谷	14.2	15.9	14.5	5.6	4.2	0.5	3.7	0.1	3.1	1.1	4.5	0.0
緑が丘	41.8	38.0	29.2	12.6	10.3	1.1	7.3	0.1	3.5	1.3	7.0	6.4
広野ゴルフ	9.6	10.8	8.5	1.9	1.4	0.2	1.6	0.0	1.3	0.5	2.6	1.0
志染	39.6	44.1	27.0	7.2	7.7	0.6	5.4	0.1	2.8	1.6	6.9	6.6
恵比須	18.2	17.0	10.6	2.9	2.4	0.7	2.0	0.0	0.8	0.6	1.1	1.3
三木上の丸	5.6	4.2	3.5	1.2	0.9	0.1	0.4	0.0	0.1	0.2	0.5	0.2
三木	21.2	19.5	10.7	3.9	3.9	0.4	2.3	0.1	0.4	0.3	1.3	1.0
大村	7.5	7.5	5.0	1.6	1.7	0.1	1.2	0.0	0.1	0.3	0.9	0.7
樫山	6.0	5.6	3.5	0.9	1.3	0.2	0.5	0.0	0.2	0.0	0.4	0.2
市場	1.9	1.9	1.5	0.3	0.4	0.0	0.4	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1
小野	29.6	27.4	13.8	3.9	3.2	0.4	1.7	0.0	0.3	0.3	1.0	0.7
葉多	0.8	0.6	0.4	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
粟生	7.9	7.2	4.9	3.8	2.7	0.2	1.2	0.0	0.6	0.2	1.2	0.6

発・着	緑が丘	広野ゴルフ	志染	恵比須	三木上の丸	三木	大村	樫山	市場	小野	葉多	粟生
他社線 高速線 湊川方面 三田方面						42.5	10.5	40.9	18.2	5.4	20.4	7.4
						42.0	11.6	47.7	17.2	4.4	20.7	7.8
						28.3	7.8	26.4	10.1	3.4	9.9	4.6
						12.8	1.6	7.9	2.8	1.5	3.8	1.6
鈴蘭台	10.1	1.8	7.5	2.4	1.1	4.2	1.7	1.4	0.6	3.3	0.1	3.3
鈴蘭台西口	1.3	0.1	0.6	0.5	0.1	0.3	0.1	0.3	0.0	0.4	0.0	0.2
西鈴蘭台	8.7	2.0	6.0	2.2	0.5	2.2	1.2	0.4	0.5	1.9	0.0	1.6
藍那	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
木津	3.5	1.3	3.0	0.6	0.1	0.4	0.1	0.1	0.0	0.3	0.0	0.5
木幡	1.4	0.8	1.7	0.9	0.2	0.2	0.3	0.1	0.1	0.2	0.0	0.2
栄	8.1	2.9	6.6	1.2	0.5	1.6	1.2	0.3	0.1	1.1	0.0	1.2
押部谷	10.0	2.0	7.1	2.0	0.5	1.5	0.8	0.3	0.2	0.8	0.0	0.7
緑が丘	0.0	4.9	24.1	6.1	3.0	9.3	4.8	1.3	0.4	6.7	0.1	4.8
広野ゴルフ	5.3	0.0	4.8	1.5	0.5	2.5	1.5	0.3	0.1	1.1	0.0	0.7
志染	24.1	5.5	0.0	19.0	6.1	21.3	11.3	2.2	0.5	8.8	0.1	6.1
恵比須	5.6	2.1	19.6	0.0	1.5	7.3	5.8	1.0	0.5	3.0	0.1	2.6
三木上の丸	3.2	0.4	6.9	2.4	0.0	0.7	1.2	0.4	0.0	1.6	0.0	1.4
三木	9.0	2.5	21.4	8.1	1.3	0.0	2.0	1.8	0.4	5.6	0.1	3.6
大村	4.6	1.5	9.4	5.8	1.2	2.2	0.0	4.1	1.6	9.2	0.2	4.9
樫山	1.3	0.3	2.1	1.2	0.3	2.0	4.2	0.0	0.7	3.9	0.2	2.3
市場	0.6	0.2	0.5	0.2	0.0	0.9	1.7	0.1	0.0	0.8	0.5	0.6
小野	6.6	1.0	8.6	2.7	1.4	5.4	9.2	4.3	0.8	0.0	0.7	19.4
葉多	0.1	0.0	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.2	0.0	3.8	0.0
粟生	4.5	0.9	5.4	2.6	1.3	3.7	5.2	2.2	0.5	19.4	3.4	0.0

凡例
70~
50~70
30~50
10~30
~10

出典：神戸電鉄資料

※粟生線内々の定期外利用で最も多い鈴蘭台 ⇄ 西鈴蘭台の利用者数を基準(100.0)として、粟生線発着 OD の利用者数（定期外利用）をポイントで示している。

OD 別の実利用者数（定期券利用）の平成 28 年度から令和元年度にかけての変化をみると、鈴蘭台以遠への利用では、減少した OD が多い中、市場駅発着は大きく増加している。粟生線内では、木津 ⇄ 緑が丘・志染間、広野ゴルフ場前 ⇄ 三木間、樫山 ⇄ 大村・小野間で大きく増加している。木津駅や樫山駅については、開発が進められている近隣の産業団地への通勤客の増加が要因として考えられる。

表 2-5 OD 毎の利用者数変化（定期券利用・平成 28 年度→令和元年度）

発\着	他社線	高速線	湊川方面	三田方面	鈴蘭台	鈴蘭台西口	西鈴蘭台	藍那	木津	木幡	栄	押部谷	
他社線 高速線						0.94	1.00	0.72	0.96	0.93	0.95	1.06	
						1.00	0.98	0.87	1.01	0.83	0.93	0.86	
						0.86	0.91	0.67	1.15	0.78	0.83	0.68	
						0.99	0.89	0.91	1.41	0.49	1.15	0.66	
鈴蘭台						1.18	0.97	1.82	1.10	0.90	1.00	1.11	
鈴蘭台西口	0.99	1.02	0.90	0.88	1.02		1.01	0.61	1.09	1.57	2.81	0.47	
西鈴蘭台	1.02	0.96	0.89	0.90	0.93	0.96		0.93	1.12	1.09	1.23	0.77	
藍那	0.64	0.94	0.66	1.07	1.34	3.36	0.77		3.27	3.31	0.08	0.01	
木津	0.91	1.02	1.18	1.14	1.24	0.90	1.14	0.56		1.14	0.93	0.56	
木幡	0.99	0.80	0.74	0.49	0.86	0.83	1.32	1.40	1.37		1.01	1.67	
栄	0.95	0.93	0.83	1.06	1.06	2.58	1.03	0.20	0.84	1.42		0.63	
押部谷	1.03	0.87	0.76	0.67	1.06	0.84	0.77	0.01	0.56	1.20	0.50		
緑が丘	1.03	0.88	0.87	1.06	1.23	0.50	0.83	0.08	1.79	0.42	0.61	1.01	
広野ゴルフ	0.98	1.07	1.11	0.82	1.22	0.61	0.88	0.25	1.16	0.68	0.78	1.35	
志染	0.88	0.99	1.17	0.96	0.96	0.66	0.94	0.46	1.53	3.58	0.73	0.69	
恵比須	0.88	1.01	0.94	0.71	0.96	3.29	0.90		1.78	1.51	2.14	1.70	
三木上の丸	0.72	1.04	1.21	1.51	1.04	1.00	0.83		38.50	1.24	0.68	1.45	
三木	1.09	1.00	0.90	0.73	1.27	1.10	1.12		1.12	0.57	0.70	1.10	
大村	0.89	0.89	0.90	0.58	1.06	11.88	0.39	2.00	1.00	1.62	2.05	0.84	
樫山	0.90	1.18	0.90	0.51	1.50	5.29	1.43		7.50	28.00	3.98	3.66	
市場	1.87	1.82	0.77	0.98	1.67	0.46	1.08				6.29	1.17	
小野	0.98	1.06	1.05	0.53	0.65	0.41	0.49	0.82	3.26	0.59	1.25	0.63	
葉多	0.53	1.91	0.89	0.01	8.08	0.00	0.05		0.33	0.02	2.00	4.40	
粟生	0.98	0.65	0.62	0.64	0.63	0.22	0.89	0.80	1.01	0.04	0.99	0.73	
着計						0.96	0.96	0.87	1.10	0.87	0.92	0.87	
発\着	緑が丘	広野ゴルフ	志染	恵比須	三木上の丸	三木	大村	樫山	市場	小野	葉多	粟生	発計
他社線	0.98	0.93	0.87	0.90	0.66	1.10	0.82	0.82	2.29	0.93	0.53	0.73	
高速線	0.92	1.12	1.01	0.99	0.97	0.99	0.96	1.13	1.73	1.08	1.88	0.69	
湊川方面	0.93	1.09	1.13	0.97	1.20	0.89	1.03	0.79	0.76	1.10	0.64	0.63	
三田方面	0.97	0.97	0.96	0.78	1.02	0.66	0.63	0.48	1.26	0.51	0.03	0.70	
鈴蘭台	1.32	1.26	0.86	1.06	1.69	1.20	1.03	1.03	1.20	0.71	0.46	0.73	
鈴蘭台西口	0.65	0.84	0.88	3.36	0.50	0.93	19.39	2.54	0.93	0.54	0.02	0.19	0.97
西鈴蘭台	0.84	0.99	0.98	0.75	1.31	1.62	0.26	3.53	1.07	0.49	0.04	0.77	0.96
藍那	0.30	3.00	0.48		1.00	1.00				0.80	0.81	0.85	
木津	1.72	1.18	1.60	2.34	22.50	1.18	3.50	4.63	3.33	2.21	0.25	1.51	1.09
木幡	0.30	1.37	4.04	1.75	2.29	0.44	2.08	1.08	0.00	0.60	0.11	0.17	0.86
栄	0.58	0.83	0.74	1.89	0.77	0.76	1.73	1.58	18.92	1.64	3.00	0.50	0.91
押部谷	1.07	0.96	0.71	1.19	0.79	0.85	0.75	4.40	0.30	0.55	0.06	0.59	0.86
緑が丘	0.94	1.03	0.90	1.26	0.72	0.58	0.60	0.60	0.51	0.95	18.38	1.03	0.93
広野ゴルフ	1.78	1.21	1.19	12.94	2.07	0.12	1.85	0.43	0.66	0.41	0.89	1.04	
志染	1.12	1.31		0.97	1.03	0.79	0.89	1.54	0.79	0.95	1.27	0.95	0.97
恵比須	0.93	0.75	0.91		0.44	0.71	0.36	1.31	0.48	0.71	5.00	1.02	0.91
三木上の丸	1.25	8.30	0.95	0.60		0.52	0.78	0.46	6.72	1.16	0.11	0.81	1.05
三木	0.74	1.91	0.80	0.79	0.30	1.84	1.95	0.37	0.93	0.43	0.92	0.94	
大村	0.59	0.51	0.89	0.40	0.94	1.41		6.24	0.65	0.93	0.61	0.96	1.00
樫山	0.52	1.26	1.50	1.25	1.40	1.84	5.79	6.05	2.33	6.43	1.75	1.49	
市場	0.51	0.55	0.83	0.30	1.61	0.62	0.72	0.72	1.44	3.00	3.50	1.04	
小野	0.96	0.55	0.97	0.81	0.94	0.92	0.96	2.37	1.06		2.15	1.06	0.98
葉多	11.72	0.36	1.85	3.00	0.06	0.45	0.75	22.00	1.50	2.00	0.75	0.87	
粟生	1.08	1.06	0.88	1.08	0.46	1.08	0.92	2.16	1.38	1.07	0.76	0.97	
着計	0.94	1.02	0.96	0.94	1.01	0.94	1.00	1.52	1.06	0.98	0.82	0.97	

発\着	他社線	高速線	湊川方面	三田方面	鈴蘭台	神戸市	三木市	小野市	着計
他社線 高速線						0.98	0.93	0.93	
						0.96	0.98	1.09	
						0.89	1.01	0.96	
						0.93	0.90	0.56	
鈴蘭台						1.04	1.13	0.76	
神戸市	0.99	0.95	0.89	0.88	1.02	0.97	0.93	0.83	0.95
三木市	0.96	0.96	1.00	0.93	1.11	0.91	0.91	0.98	0.96
小野市	0.99	1.09	0.94	0.56	0.75	0.80	0.97	1.10	1.01
着計						0.95	0.96	1.01	

凡例	
駅間OD	
2.0倍～	1.1倍～
1.5～2.0倍	0.9～1.1倍
1.25～1.5倍	0.8～0.9倍
0.75～1.25倍	0.7～0.8倍
0.5～0.75倍	~0.7倍
~0.5倍	

*2016年、2019年とも1000人/年以上の利用があるODのみを着色している

出典：神戸電鉄資料

OD 別の実利用者数（定期外利用）の平成 28 年度から令和元年度にかけての変化をみると、鈴蘭台以遠への利用は、多くの OD 間で 1~2 割程度減少している一方で、粟生線内では、木津 ⇄ 鈴蘭台西口・志染、樫山 ⇄ 大村・粟生など増加している OD がある。木津駅や樫山駅については、駅を発着する北播磨総合医療センター無料シャトルバスへ乗り継ぐ利用（樫山駅のみ）や、開発が進められている近隣の産業団地への業務移動の増加等が要因として考えられる。

表 2-6 OD 毎の利用者数変化（定期外利用・平成 28 年度→令和元年度）

発\着	他社線	高速線	湊川方面	三田方面	鈴蘭台	鈴蘭台西口	西鈴蘭台	藍那	木津	木幡	栄	押部谷
他社線						0.94	0.90	0.64	0.88	0.80	0.79	0.88
高速線						0.86	0.88	0.70	1.05	0.84	0.79	0.80
湊川方面						0.89	0.92	0.63	0.87	0.78	0.91	0.81
三田方面						0.90	0.89	0.74	0.94	0.99	0.91	0.78
鈴蘭台						1.21	1.11	0.92	1.14	0.84	1.17	0.96
鈴蘭台西口	0.94	0.85	0.85	0.89	1.20	0.97	1.00	1.36	0.58	1.12	0.35	
西鈴蘭台	0.89	0.87	0.92	0.91	1.11	0.99	0.70	1.26	0.87	0.73	0.68	
藍那	0.61	0.68	0.66	0.78	0.62	0.92	0.69	0.89	0.89	0.82	1.33	
木津	0.96	1.05	0.90	0.89	1.18	1.56	1.23	0.95	1.29	1.04	1.26	
木幡	0.81	0.76	0.83	1.04	0.78	0.85	0.81	0.50	0.98	0.73	0.47	
栄	0.80	0.80	0.85	0.95	1.05	0.98	0.68	0.77	0.89	0.74	0.64	
押部谷	0.89	0.79	0.80	0.87	0.87	0.53	0.64	1.23	1.24	0.53	0.71	
緑が丘	0.87	0.78	0.87	1.00	1.08	0.80	0.90	0.91	1.21	0.70	0.92	0.87
広野ゴルフ	0.84	0.79	0.99	0.98	0.81	1.05	0.97	0.42	2.33	1.33	0.98	0.39
志染	0.83	0.89	0.88	0.81	1.06	0.45	0.85	0.50	1.76	0.80	0.88	0.77
恵比須	1.01	1.04	1.08	0.93	0.78	1.48	1.26	1.43	2.12	0.82	0.99	1.12
三木上の丸	1.03	0.93	1.07	0.88	1.09	0.55	1.21	0.76	5.72	0.59	0.86	0.47
三木	0.93	0.93	1.07	0.83	0.78	1.48	0.96	4.08	0.59	1.00	0.65	0.73
大村	0.93	1.06	1.19	0.73	0.84	0.51	0.97	0.42	0.38	1.26	0.98	1.07
樫山	0.89	0.93	0.63	1.04	1.72	12.05	0.99	2.00	2.18	0.62	1.55	0.69
市場	0.95	0.76	0.92	0.98	0.84	1.33	0.79	1.00	1.60	0.42	0.23	0.37
小野	0.91	0.91	0.81	0.88	0.86	0.67	0.89	1.18	0.79	1.62	0.70	0.71
葉多	0.96	0.91	1.18	0.85	1.26	0.57	1.00	0.50	6.00	0.45	0.20	0.87
粟生	0.96	0.93	0.93	0.91	0.97	0.51	0.86	1.19	2.90	0.76	1.11	0.93
着計						0.95	0.93	0.72	1.04	0.83	0.86	0.80

発\着	緑が丘	広野ゴルフ	志染	恵比須	三木上の丸	三木	大村	樫山	市場	小野	葉多	粟生	発計
他社線	0.83	0.88	0.84	1.00	0.99	0.89	0.93	0.84	0.97	0.90	0.97	0.99	
高速線	0.82	0.79	0.91	1.04	0.95	0.94	1.10	0.94	0.85	0.93	0.88	0.95	
湊川方面	0.88	0.94	0.87	1.08	1.10	0.98	1.04	0.65	0.92	0.83	1.07	0.89	
三田方面	1.01	0.78	0.80	0.89	0.99	0.73	0.70	0.90	0.73	0.83	1.18	0.90	
鈴蘭台	1.01	1.01	0.97	0.94	1.11	0.95	0.83	2.75	1.27	0.86	1.13	1.21	
鈴蘭台西口	0.86	0.67	0.41	0.84	0.35	1.10	0.68	0.99	1.73	0.69	1.67	0.68	0.91
西鈴蘭台	0.92	0.93	0.85	1.40	1.07	1.02	1.10	0.97	0.92	0.92	0.56	0.99	0.93
藍那	0.50	0.53	0.48	1.83	1.00	3.77	0.75	2.20	1.00	0.75	1.30	0.69	
木津	1.65	2.17	1.68	1.56	6.94	0.64	0.71	2.77	0.77	1.04	0.25	3.68	1.09
木幡	0.66	1.09	0.88	0.94	0.61	0.41	1.02	1.07	0.40	0.64	0.67	0.87	0.81
栄	0.97	1.02	0.85	0.71	1.21	0.77	1.23	1.08	0.62	0.85	0.75	1.07	0.85
押部谷	0.80	0.69	0.78	1.11	0.59	1.00	0.95	0.84	0.74	0.66	0.47	0.95	0.81
緑が丘	0.77	0.95	0.90	1.09	0.97	1.04	0.89	0.70	1.02	0.76	0.98	0.89	
広野ゴルフ	0.83	1.00	1.24	1.04	0.89	0.96	0.90	0.95	0.70	0.08	0.99	0.88	
志染	0.92	1.00	1.10	1.05	1.00	1.08	1.07	0.85	0.99	0.40	0.94	0.92	
恵比須	0.91	1.36	1.00	0.86	0.90	1.25	1.05	0.70	0.75	1.22	1.01		
三木上の丸	1.09	0.78	1.10	1.19	0.91	1.60	1.99	0.90	1.37	0.36	1.24	1.06	
三木	0.94	0.83	0.97	0.98	1.16	0.88	1.24	0.95	0.95	0.41	0.92	0.94	
大村	1.06	1.19	1.05	1.27	1.21	0.99	1.97	1.67	1.02	0.42	1.31	1.09	
樫山	0.72	0.88	1.03	1.03	2.08	1.13	1.74		1.77	1.07	0.97	1.48	1.02
市場	0.78	2.47	0.80	0.50	0.49	1.08	1.68	1.27		1.22	0.89	1.00	0.94
小野	0.96	0.69	0.99	0.76	1.41	0.88	0.96	1.41	1.09		1.32	1.09	0.94
葉多	1.15	0.06	0.38	0.67	0.61	0.92	0.50	1.05	0.42	1.20	0.67	0.72	
粟生	0.91	1.00	0.96	1.02	1.05	0.98	1.36	1.73	0.49	1.08	0.63	0.99	
着計	0.89	0.89	0.91	1.03	1.03	0.93	1.07	1.07	0.92	0.94	0.73	1.01	

発\着	他社線	高速線	湊川方面	三田方面	鈴蘭台	神戸市	三木市	小野市	着計
他社線						0.89	0.87	0.91	
高速線						0.86	0.90	0.93	
湊川方面						0.89	0.93	0.82	
三田方面						0.89	0.87	0.86	
鈴蘭台						1.12	0.98	1.14	
神戸市	0.89	0.85	0.88	0.91	1.09	0.90	0.91	0.92	0.90
三木市	0.89	0.88	0.94	0.90	0.96	0.90	0.99	1.03	0.94
小野市	0.92	0.91	0.81	0.91	0.98	0.90	1.00	1.04	0.95
着計						0.91	0.94	0.97	



*2016年、2019年とも1000人/年以上の利用があるODのみを着色している

出典：神戸電鉄資料

(2) 鉄道運行本数

・平日の鉄道（神戸電鉄粟生線）の運行本数をみると、最も本数の多い鈴蘭台駅～西鈴蘭台駅で普通列車・準急列車が鈴蘭台駅方面 77 本/日・粟生駅方面 75 本/日となっている。粟生駅方面に向かうにつれて運行本数は少なくなつており、最も本数の少ない小野駅～粟生駅で普通列車・準急列車が鈴蘭台駅方面 26 本/日・粟生駅方面 26 本/日となっている。

<平日・終日> 準急・普通		<平日・朝> 準急・普通		<平日・昼> 準急・普通		<平日・帰宅時> 準急・普通	
粟生		粟生		粟生		粟生	
26 ↓↑ 26		8 ↓↑ 6		8 ↓↑ 8		7 ↓↑ 7	
葉多		葉多		葉多		葉多	
26 ↓↑ 26		8 ↓↑ 6		8 ↓↑ 8		7 ↓↑ 7	
小野		小野		小野		小野	
46 ↓↑ 46		11 ↓↑ 9		12 ↓↑ 14		15 ↓↑ 14	
市場		市場		市場		市場	
46 ↓↑ 46		11 ↓↑ 9		12 ↓↑ 14		15 ↓↑ 14	
樺山		樺山		樺山		樺山	
46 ↓↑ 46		11 ↓↑ 9		12 ↓↑ 14		15 ↓↑ 14	
大村		大村		大村		大村	
46 ↓↑ 46		11 ↓↑ 9		12 ↓↑ 14		15 ↓↑ 14	
三木		三木		三木		三木	
50 ↓↑ 50		11 ↓↑ 9		16 ↓↑ 18		15 ↓↑ 14	
三木上の丸		三木上の丸		三木上の丸		三木上の丸	
50 ↓↑ 50		11 ↓↑ 9		16 ↓↑ 18		15 ↓↑ 14	
恵比須		恵比須		恵比須		恵比須	
50 ↓↑ 50		11 ↓↑ 9		16 ↓↑ 18		15 ↓↑ 14	
志染		志染		志染		志染	
58 ↓↑ 58		13 ↓↑ 11		20 ↓↑ 20		15 ↓↑ 15	
広野ゴルフ場前		広野ゴルフ場前		広野ゴルフ場前		広野ゴルフ場前	
58 ↓↑ 58		13 ↓↑ 11		20 ↓↑ 20		15 ↓↑ 15	
緑が丘		緑が丘		緑が丘		緑が丘	
58 ↓↑ 58		13 ↓↑ 11		20 ↓↑ 20		15 ↓↑ 15	
押部谷		押部谷		押部谷		押部谷	
60 ↓↑ 58		15 ↓↑ 11		20 ↓↑ 20		15 ↓↑ 15	
栄		栄		栄		栄	
60 ↓↑ 58		15 ↓↑ 11		20 ↓↑ 20		15 ↓↑ 15	
木幡		木幡		木幡		木幡	
60 ↓↑ 58		15 ↓↑ 11		20 ↓↑ 20		15 ↓↑ 15	
木津		木津		木津		木津	
60 ↓↑ 58		15 ↓↑ 11		20 ↓↑ 20		15 ↓↑ 15	
藍那		藍那		藍那		藍那	
61 ↓↑ 61		16 ↓↑ 11		20 ↓↑ 20		15 ↓↑ 15	
西鈴蘭台		西鈴蘭台		西鈴蘭台		西鈴蘭台	
77 ↓↑ 75		18 ↓↑ 12		32 ↓↑ 32		15 ↓↑ 16	
鈴蘭台西口		鈴蘭台西口		鈴蘭台西口		鈴蘭台西口	
77 ↓↑ 75		18 ↓↑ 12		32 ↓↑ 32		15 ↓↑ 16	
鈴蘭台		鈴蘭台		鈴蘭台		鈴蘭台	

図 2-31 鉄道運行本数（令和 4 年 3 月改正ダイヤ）

※ 朝時間帯は、鈴蘭台駅または粟生駅を 6 時台～8 時台に出発する便と設定した。

※ 昼時間帯は、鈴蘭台駅または粟生駅を 9 時台～16 時台に出発する便と設定した。

※ 帰宅時間帯は、鈴蘭台駅または粟生駅を 17 時台～20 時台に出発する便と設定した。

(3) 粟生線と他社線（鉄道）の接続状況（待ち時間）

- ・神戸電鉄粟生線は、粟生駅でJR加古川線と北条鉄道に接続している。
- ・粟生駅の粟生線到着時刻と他社線（鉄道）発車時刻から「粟生線→他社線」の平均待ち時間を算出すると、全時間帯では約5~8分で粟生駅から他社線に乗り換えることができる。
- ・時間帯別にみると、JR加古川線では朝時間帯の待ち時間が短くなる。
- ・粟生駅の他社線（鉄道）到着時刻と粟生線発車時刻から「他社線→粟生線」の平均待ち時間を算出すると、全時間帯では約5~8分で他社線から粟生線に乗り換えることができる。
- ・時間帯別にみると、朝時間帯・帰宅時間帯に比べて昼時間帯の待ち時間が短くなる（いずれの路線も昼時間帯は1時間に1本なのでダイヤ調整がしやすいと考えられる）。

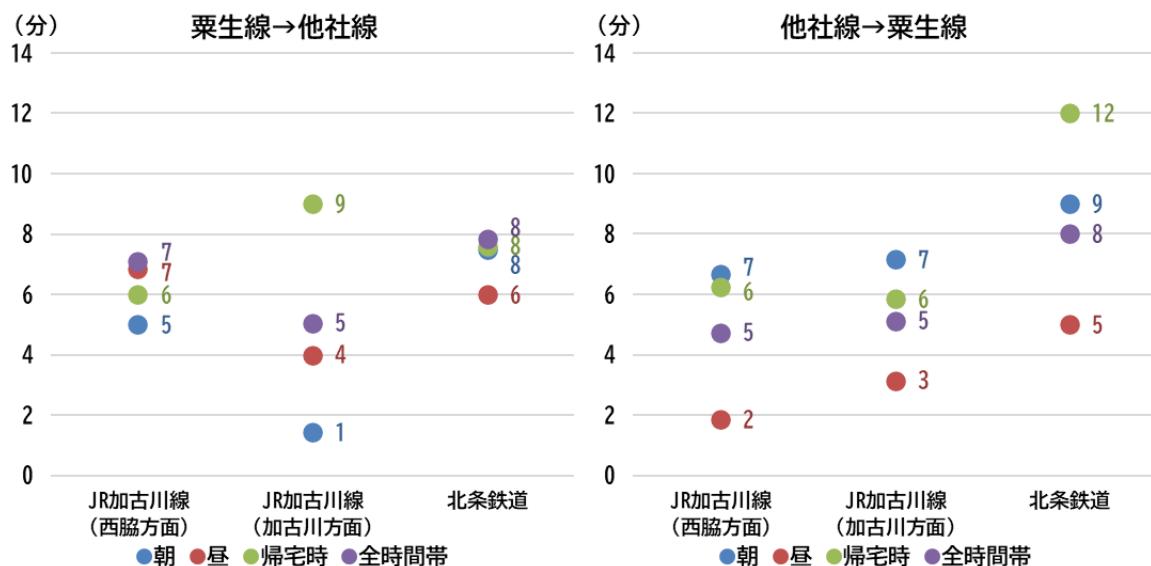


図 2-32 粟生駅の平均待ち時間（粟生線→他社線または他社線→粟生線、平日平均）

- ※ 朝時間帯は6時～8時台、昼時間帯は9時台～16時台、帰宅時間帯は17時台～20時台と設定した。
- ※ 粟生線到着時刻と他社線発車時刻（あるいは他社線到着時刻と粟生線発車時刻）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。

(4) 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 2-7 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	タクシー乗換
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	樺山	○	—	○	○(*)	—
	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。

□は、神戸電鉄所有の駐車場はないが、周辺に民間駐車場がある駅を示す。

※バスアクセス：○は路線バス、○(*)はコミュニティバスを表す。

栗生線各駅における駐車場の駐車台数、料金等を次に示す。

- ・鉄道利用者への割引制度を導入したパーク＆ライド駐車場(時間貸)は押部谷駅、広野ゴルフ場前駅、恵比須駅、三木駅、小野駅に整備されている。また、パーク＆ライド駐車場(月極)は押部谷駅、広野ゴルフ場前駅、大村駅、小野駅にある。
- ・パーク＆ライドが実施されていないが一般駐車場(月極)のある駅は西鈴蘭台駅、志染駅、市場駅である。また、神戸電鉄の駐車場はないが民間駐車場が駅周辺にある駅は鈴蘭台西口駅、栄駅、緑が丘駅、三木上の丸駅となっている。
- ・駅周辺に民間駐車場のない駅は、藍那駅、木津駅、木幡駅、樺山駅、葉多駅、栗生駅となっている。

表 2-8 神戸電鉄栗生線各駅の駐車場整備状況

神戸電鉄		民間駐車場											
		一般駐車場（月極）		P&R駐車場（月極）		P&R駐車場（時間貸）		コインパーキング			会員制ジャバーキング		
		台数	料金	台数	料金	台数	料金	箇所	台数	料金	箇所	台数	料金
神戸市	鈴蘭台西口	-	-	-	-	-	-	5	33	500～800円/日	1	11	550円/日
	西鈴蘭台	66	15,730～16,500円/月	-	-	-	-	11	231	200～600円/日	6	132	300～550円/日
	藍那	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	木津	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	木幡	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	栄	-	-	-	-	-	-	1	20	400円/日	-	-	-
三木市	押部谷	-	-	19	9,460円/月 (通常7,370円/月)	8	100円/時 最大500円/日 (通常最大600円/日)	2	76	300円/日	3	10	363～410円/日
	緑が丘	-	-	-	-	-	-	2	31	600円/日	-	-	-
	広野ゴルフ場前	-	-	15	5,280円/月 (通常6,380円/月)	10	100円/時 最大500円/日 (通常最大600円/日)	-	-	-	1	2	410円/日
	志染	4	4,290円/月	-	-	-	-	1	7	300円/日	5	27	200～462円/日
	恵比須	-	-	-	-	41	100円/時 最大400円/日 (通常最大500円/日)	-	-	-	-	-	-
	三木上の丸	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	10	400～550円/日
小野市	三木	-	-	-	-	20	100円/時 最大400円/日 (通常最大500円/日)	-	-	-	2	2	363～550円/日
	大村	-	-	26	3,300～4,400円/月 (通常4,400～5,500円/月)	-	-	-	-	-	2	8	429～550円/日
	樺山	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	市場	16	4,730円/月	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	小野	132	4,730～8,470円/月	45	6,380円/月 (通常8,470円/月)	18	100円/時 最大500円/日 (通常最大600円/日)	-	-	-	3	41	300～330円/日
	葉多	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	栗生	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 民間駐車場は、栗生線沿線から 1km 以内にある駐車場を抽出した。

※ 2022 年 3 月時点データ

押部谷駅・広野ゴルフ場前駅・恵比須駅・三木駅・小野駅で実施されているパーク&ライド駐車場（時間貸）の利用台数を次に示す。

- 平成 29 年度から令和元年度にかけて、ほとんどの駅でパーク&ライド利用台数は微減傾向にある。
- 令和元年度から令和 3 年度にかけては、ほとんどの駅でパーク&ライド利用台数が大きく減少している。

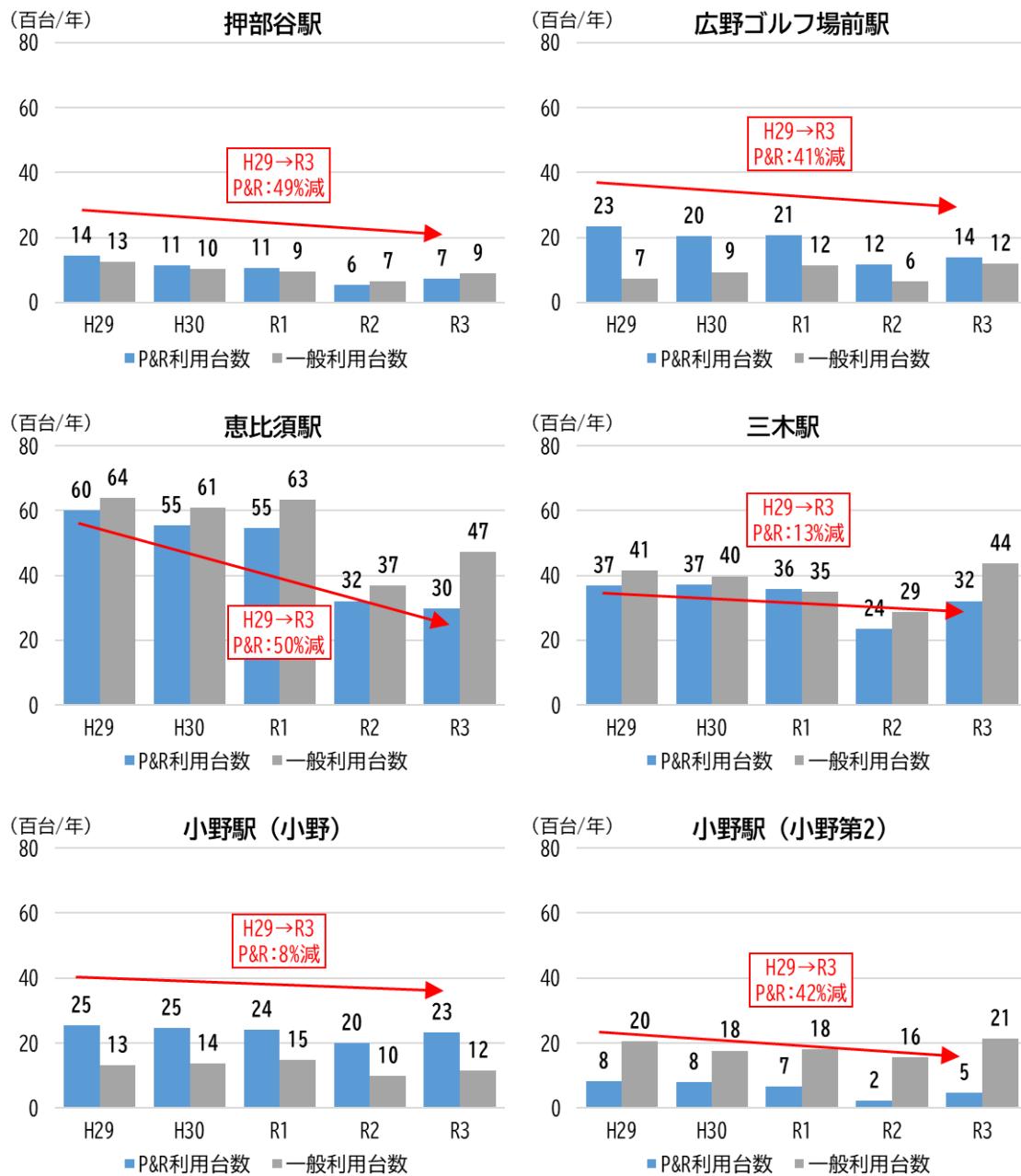


図 2-33 粟生線各駅のパーク&ライド駐車場利用者数の推移

出典：神戸電鉄粟生線活性化協議会資料

2-4-2 鉄道とバスの接続状況

(1) 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。

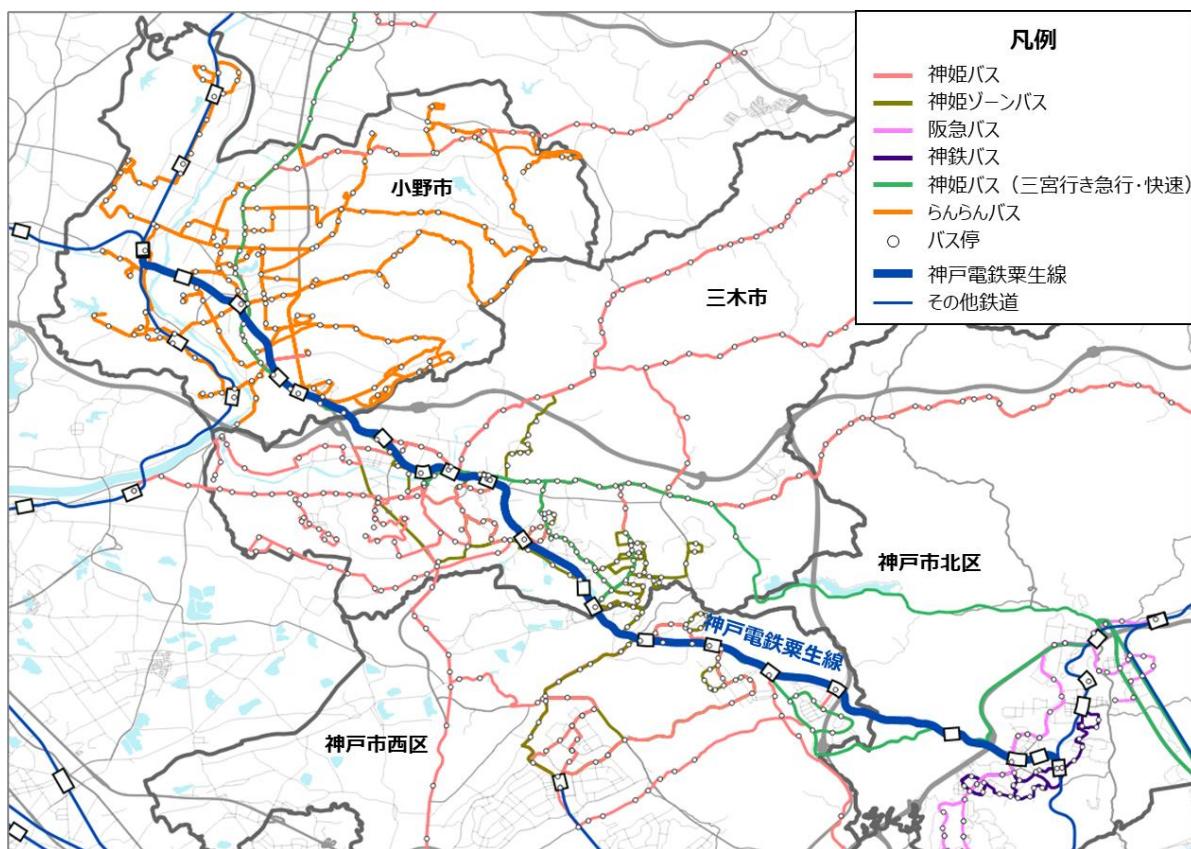


図 2-34 鉄道とバスの路線図

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 2-9 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 リーゼンバス	らんらん バス	神姫バス (三宮線)	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	木津駅	○	—	—	—	—	—
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	神鉄三木駅(福有橋)	○	○	—	○	—	—
大村	大村	○	○	—	—	—	—
樺山	樺山駅前	—	—	○	—	—	—
市場	池尻	○	—	○	—	—	—
小野	電鉄小野駅	○	—	○	—	—	—
葉多	—	—	—	—	—	—	—
粟生	粟生駅前	—	—	○	—	—	—

(2) 鉄道に接続するバスの運行本数

- 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、三木上の丸駅が多い。
- 時間帯別にみると、朝・帰宅時間帯は栄駅、三木駅、緑が丘駅、西鈴蘭台駅の順に多く、昼時間帯は緑が丘駅、三木駅、栄駅、西鈴蘭台駅の順に多くなっている。

(本/日)

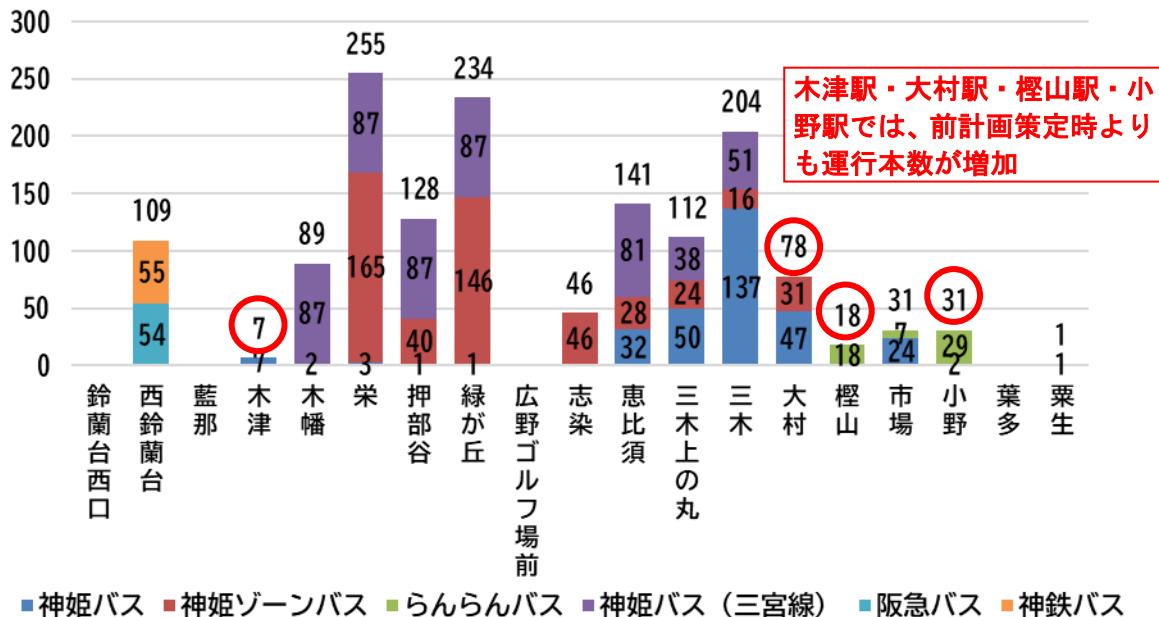


図 2-35 神戸電鉄粟生線各駅の運行本数（平日 1 日計）

※ 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。

(本/日)

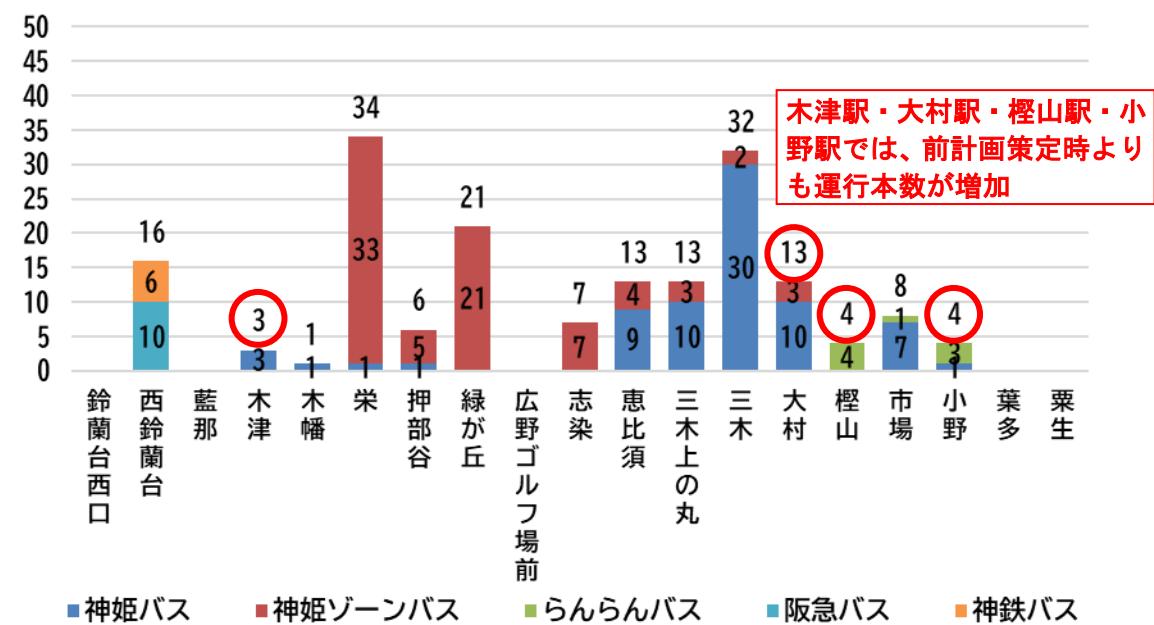


図 2-36 神戸電鉄粟生線各駅の運行本数（平日朝）

※ 朝時間帯は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バス路線のみを対象とした。

※ 時間帯別の運行本数については、神姫バス（三宮線）を対象外とした。

(本/日)

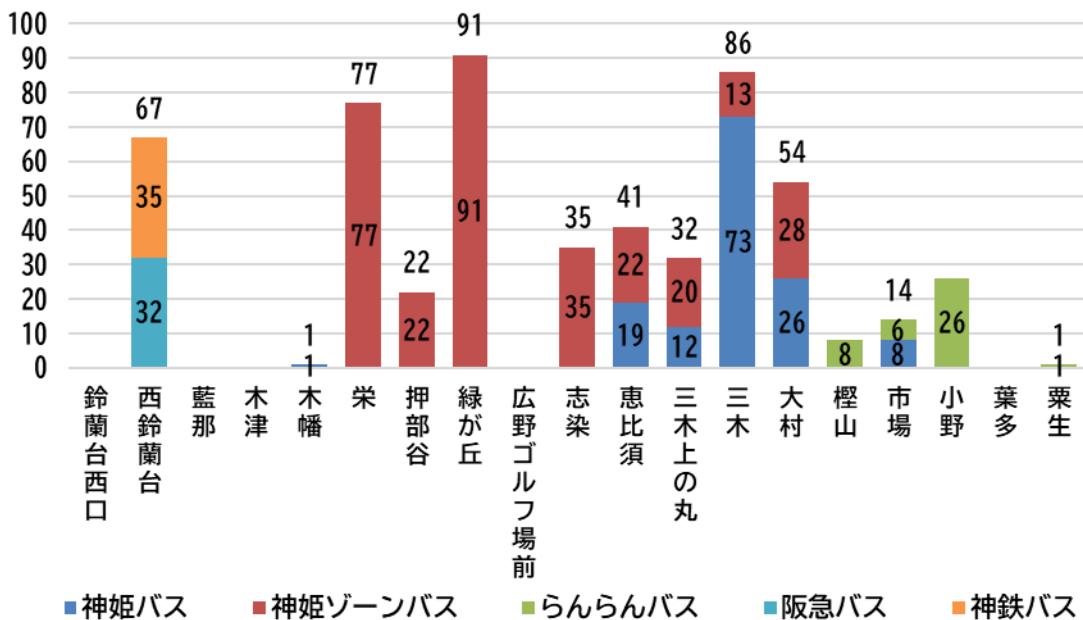


図 2-37 神戸電鉄粟生線各駅の運行本数（平日昼）

- ※ 昼時間帯は9時台～16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。
- ※ 時間帯別の運行本数については、神姫バス（三宮線）を対象外とした。

(本/日)

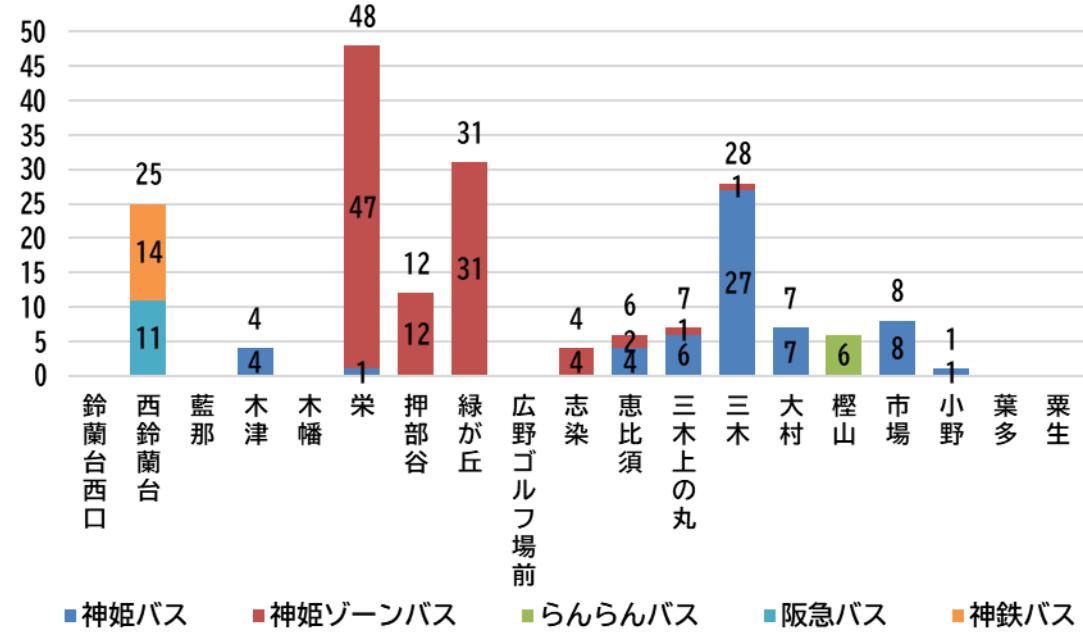


図 2-38 神戸電鉄粟生線各駅の運行本数（平日帰宅時）

- ※ 帰宅時間帯は17時台～20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。
- ※ 時間帯別の運行本数については、神姫バス（三宮線）を対象外とした。

(3) 鉄道とバスの待ち時間

- ・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。
- ・時間帯別にみると、昼時間帯に比べて朝時間帯・帰宅時間帯は待ち時間が短くなる傾向にある。

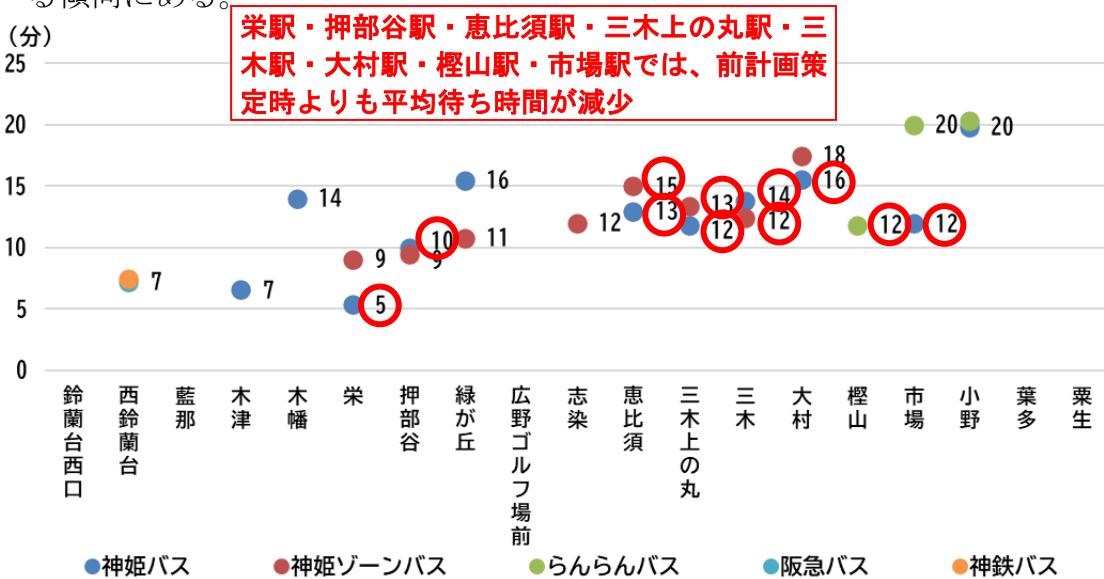


図 2-39 神戸電鉄粟生線各駅の平均待ち時間（駅→バス、平日終日平均）

- ※ 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神姫バス（三宮線）は対象外とした。

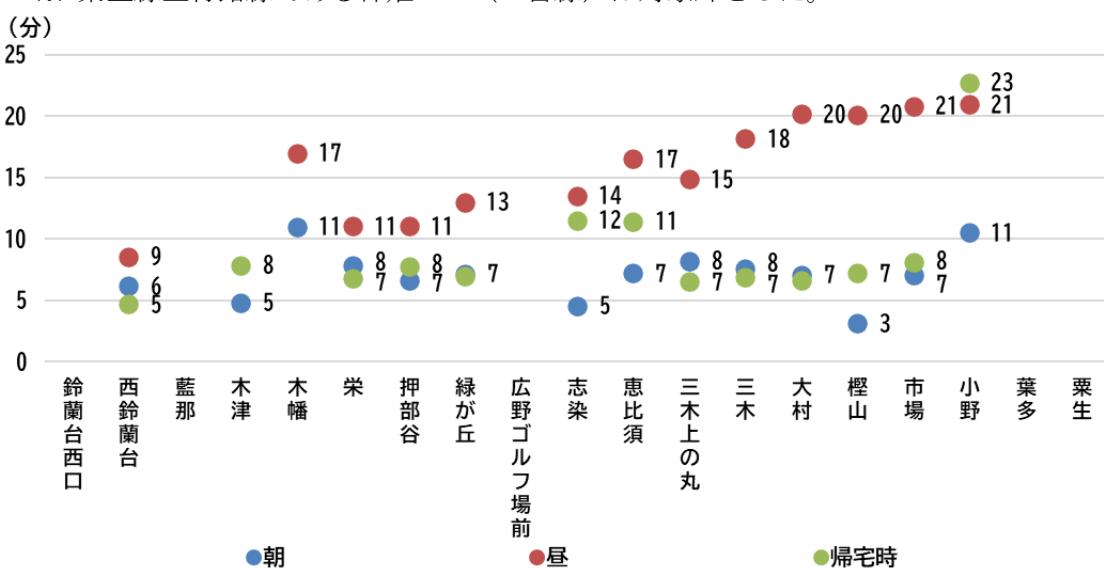


図 2-40 神戸電鉄粟生線各駅の平均待ち時間（駅→バス、平日時間帯別平均）

- ※ 朝時間帯は6時～8時台、昼時間帯は9時台～16時台、帰宅時間帯は17時台～20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神姫バス（三宮線）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。
- ・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。

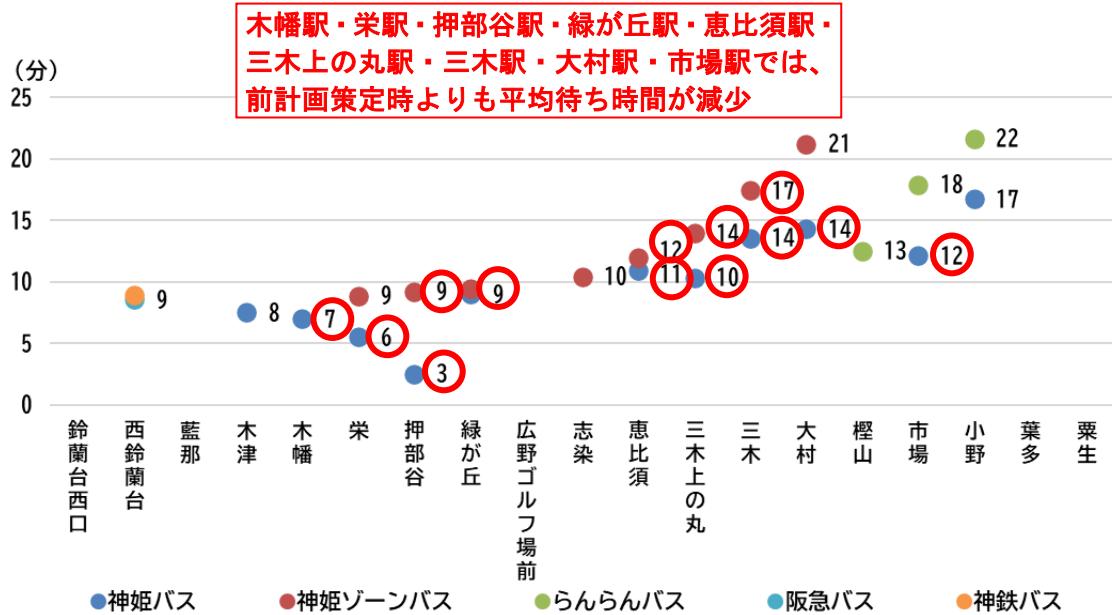


図 2-41 神戸電鉄粟生線各駅の平均待ち時間（バス→駅、平日終日平均）

- ※ 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）を引いた時間待ち時間として設定した。
- ※ 粟生線並行路線である神姫バス（三宮線）は対象外とした。

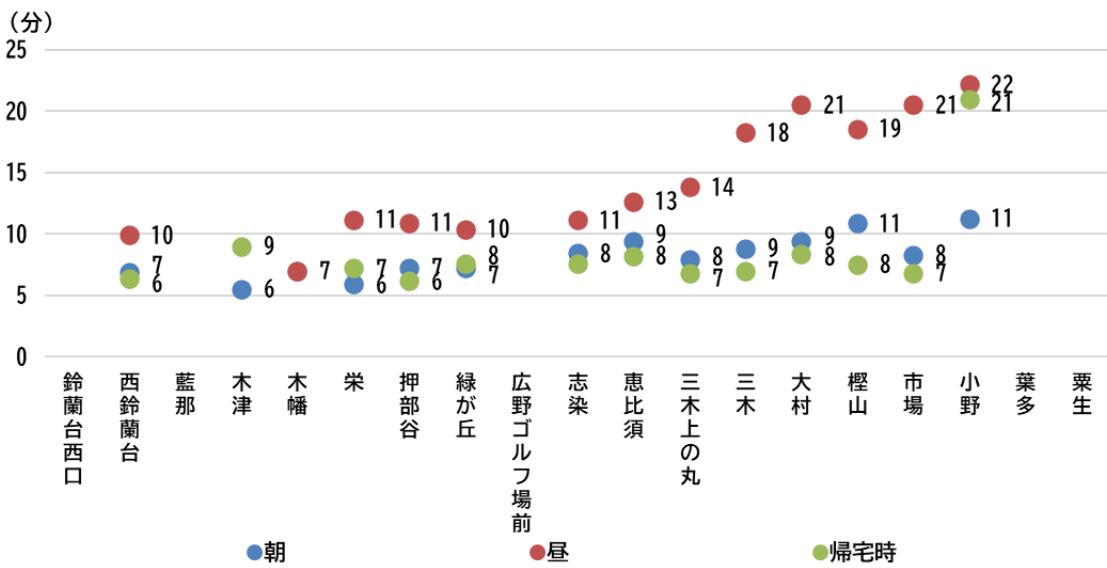


図 2-42 神戸電鉄粟生線各駅の平均待ち時間（バス→駅、平日時間帯別平均）

- ※ 朝時間帯は6時～8時台、昼時間帯は9時台～16時台、帰宅時間帯は17時台～20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）を引いた時間待ち時間として設定した。
- ※ 粟生線並行路線である神姫バス（三宮線）は対象外とした。

(4) 三宮・神戸へのアクセス

- 栗生線の駅から三宮あるいは神戸への移動について、平日 7 時台発（待ち時間考慮）の公共交通の運賃・所要時間を整理した。
- 三宮への移動では、小野駅周辺の場合、栗生線の方が安価に移動できるが、恵比須駅周辺や緑が丘駅周辺の地域では、バス交通と拮抗する。
- 神戸への移動では、栗生線の方が速く、安価に移動できる。

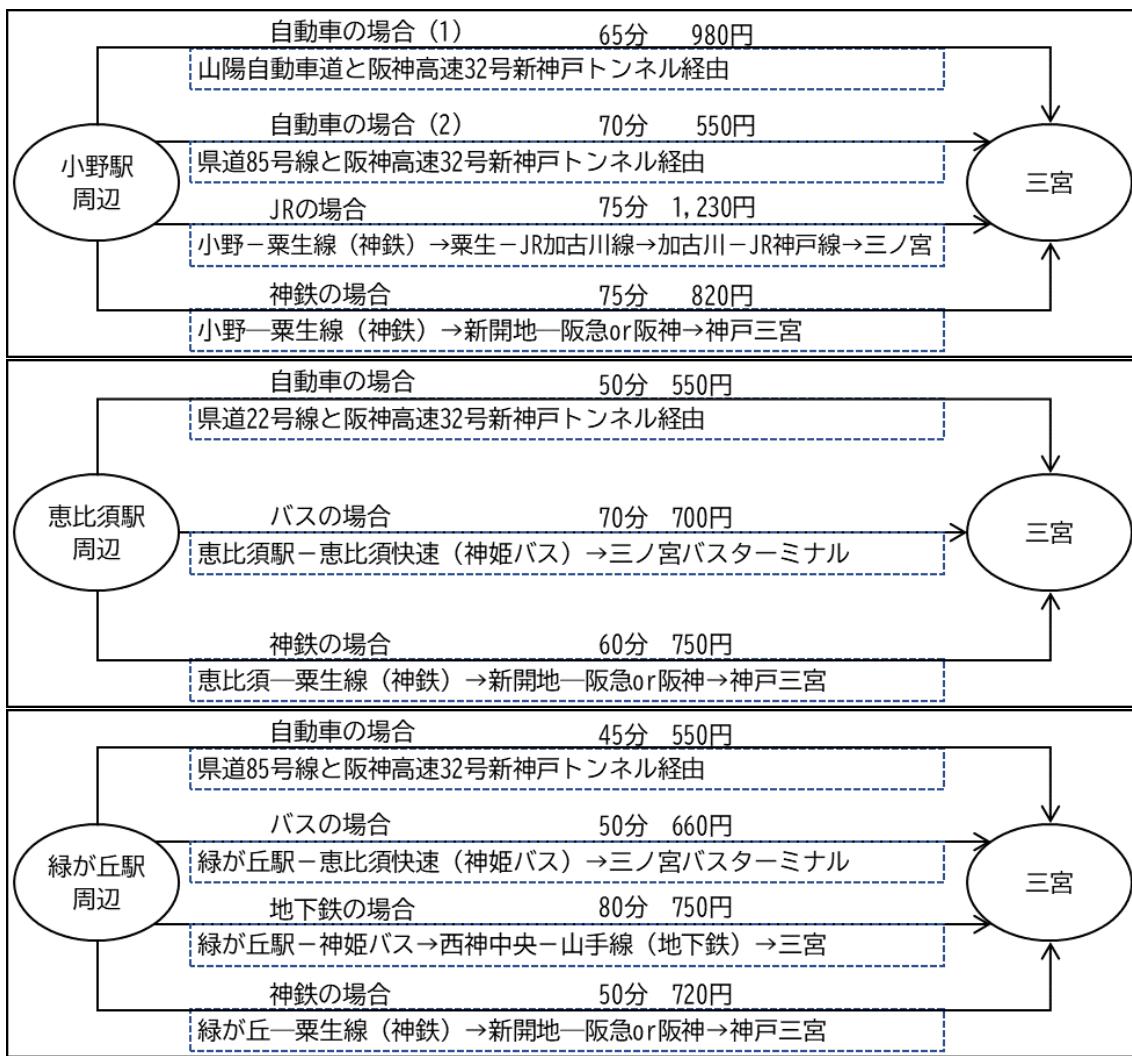


図 2-43 栗生線と他の交通機関との比較（三宮への移動）

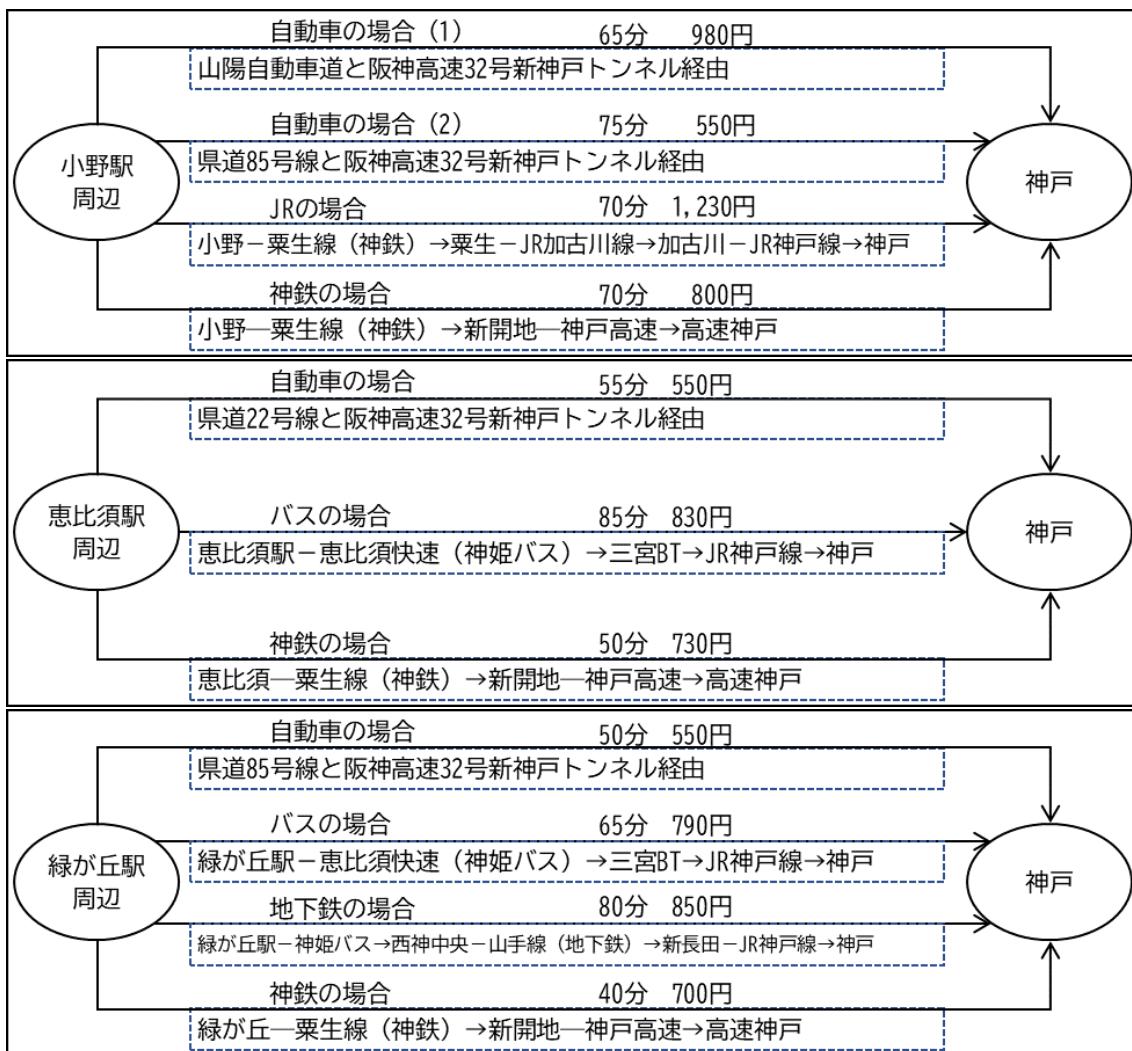


図 2-44 粟生線と他の交通機関との比較（神戸への移動）

(5) 鉄道に接続するバス利用者数

- 栗生線各駅の最寄りバス停からの神姫バス・神姫ゾーンバス路線乗車数（IC カード利用のみ）をみると、栄駅、緑が丘駅の利用が多い。
- コロナ禍以前においては、緑が丘駅や恵比須駅では微増傾向にあったが、以降は全ての接続停留所において 2~4 割程度減少している。

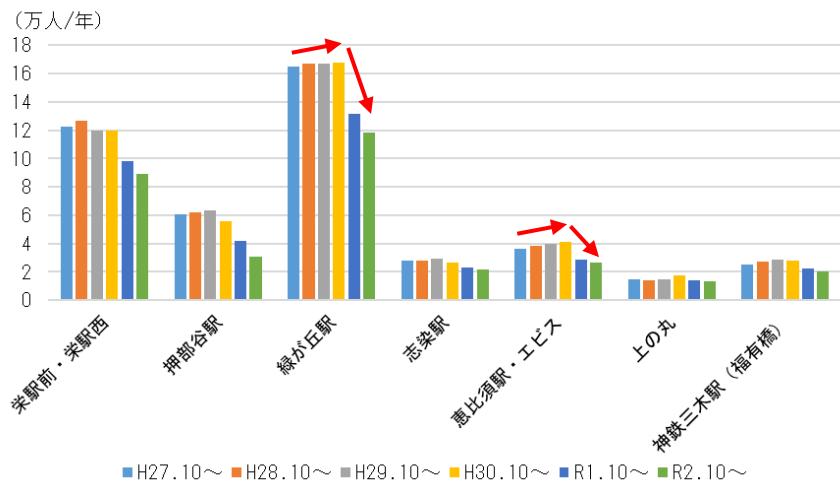


図 2-45 神姫バス・神姫ゾーンバスの乗車数（IC カード利用）

出典：神姫バス資料

- 栗生線各駅の最寄りバス停から的小野市らんらんバス乗車数をみると、樫山駅、電鉄小野駅が多い一方、池尻（市場駅最寄り）や栗生駅前は年間 500 人程度以下と僅少である。
- 乗降客数は、コロナ禍以前は樫山駅前では増加、電鉄小野駅では微減していたが、令和 2 年度はいずれの停留所でも減少している。

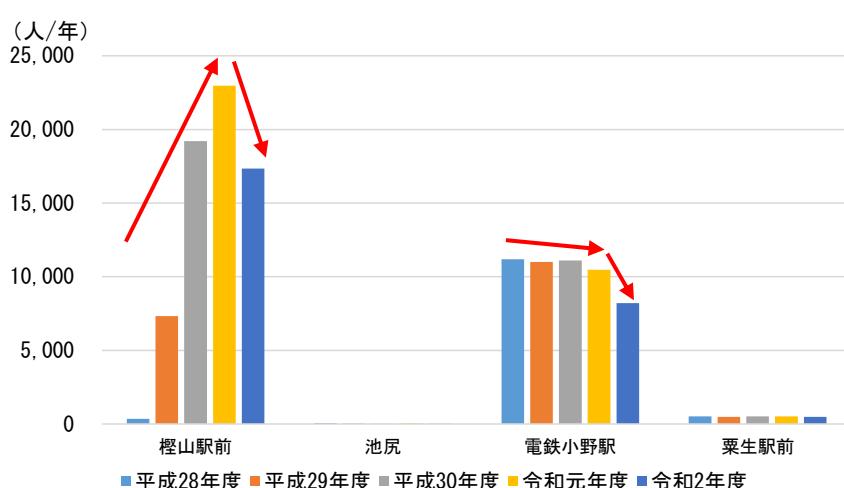


図 2-46 小野市らんらんバスの乗車数

出典：小野市資料

※乗降客数の半数を乗車数として示している。

2-4-3 鉄道とその他の地域交通の接続状況

(1) タクシー

- 栗生線沿線市区を本社・本店としている事業者は、神戸市北区で3事業者、神戸市西区で8事業者、三木市で2事業者、小野市で2事業者となっている。
- 営業所のカバーエリアとしては、栗生線沿線地域のすべてをカバーしているが、タクシー車両数に限りがあり、タクシーが公共交通としての役割を担うには、地域によっては車両数に留意する必要がある。

表 2-10 栗生線沿線市区内のタクシー事業者

交通圏	市区	事業者名	営業所名	車両登録台数
神戸市域 交通圏	神戸市北区	神鉄タクシー(株)	本社	61
		明交タクシー(株)	田尾寺	30
		(有)大成タクシー	谷上	24
		(株)川崎タクシー	本社	12
	神戸市西区	講和自動車交通(株)	本社	36
		(株)国際興業神戸	明石	58
		三社交通(株)	本社	16
		神明タクシー(株)	本社	29
		西神交通(株)	本社、白水	73
		明正キャブ(株)	本社	51
東播磨 交通圏	三木市	AM交通(株)	本社	15
		三協交通(有)	本社	8
	小野市	(株)吉川交通	本社	12
		小野タクシー(株)	本社	10
	ファイブスター・タクシー(株)			53
合計				488

出典：兵庫県タクシー協会 HP・兵庫県タクシー事業協同組合 HP

※ 2021年9月末時点データ

※ 神戸市域交通圏は神戸市、尼崎市、明石市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市、川西市、猪名川町。東播磨交通圏は三木市、小野市、加古川市、西脇市、高砂市、三田市、加西市、加東市、多可町、稻美町、播磨町。

(2) スクールバス

- 栗生線各駅を経由地とするスクールバスは、栗生線沿線市区では、神戸市北区の神戸弘陵学園高等学校や、三木市の関西国際大学三木キャンパスが運行している。
- また、栗生線沿線市区から離れた地域に立地する学校でも、栗生線各駅を経由地としたスクールバスを運行する学校もある。

表 2-11 栗生線駅を経由するスクールバス

地域	市区	学校名	経由地
栗生線 沿線市区	神戸市 北区	神戸弘陵学園 高等学校	西鈴蘭台駅、栄駅、押部谷駅、緑が丘駅、恵比須駅、三木駅、樺山駅、小野駅 ※西鈴蘭台駅は駅から約400m、三木駅は駅から約300mに経由地あり
	三木市	関西国際大学 三木キャンパス	緑が丘駅、大村駅 ※大村駅は駅から約500mに経由地あり
その他	神戸市 中央区	神戸学院大学 附属高等学校	恵比須駅、大村駅 ※恵比須駅は駅から約350m、大村駅は駅から約500mに経由地あり
	神戸市 中央区	神戸龍谷高等学校	西鈴蘭台駅
	神戸市 須磨区	神戸星城高等学校	西鈴蘭台駅、木幡駅、栄駅、押部谷駅、緑が丘駅、志染駅、恵比須駅、樺山駅、小野駅 ※恵比須駅は駅から約350m、樺山駅は駅から約300mに経由地あり
	神戸市 須磨区	兵庫大学附属 須磨ノ浦高等学校	栄駅、押部谷駅、緑が丘駅、恵比須駅、三木駅、樺山駅、小野駅 ※栄駅・恵比須駅は駅から約350m、樺山駅は駅から約300mに経由地あり
	姫路市	日ノ本学園 高等学校	小野駅、栗生駅
	市川町	市川高等学校	栗生駅

出典：各学校 HP
※ 私立高校を中心に整理

(3) 病院送迎バス

- 栗生線沿線市区にある病院のうち、神戸市西区の広野高原病院、垂水病院、神出病院、三木市の三木山陽病院、小野市の緑駿病院、北播磨総合医療センター、小野病院では、栗生線各駅を経由する送迎バスが運行されている。

表 2-12 栗生線駅を経由する病院送迎バス

市区	病院名	最寄り駅	送迎バスの概要
神戸市西区	広野高原病院	緑が丘駅	緑が丘駅 ⇄ 病院、定時路線、往路6便・復路6便、月～金運行
神戸市西区	垂水病院	緑が丘駅	緑が丘駅 ⇄ 病院、定時路線、往路5便・復路8便、月～土運行
神戸市西区	神出病院	志染駅	緑が丘駅・志染駅 ⇄ 病院、定時路線、往路1便 ※復路は志染駅への送迎あり
三木市	三木山陽病院	志染駅	志染駅 ⇄ 病院、定時路線、循環1日9便、月～土運行
小野市	緑駿病院	大村駅	栗生駅・小野駅 ⇄ 病院、定時路線、往路1便・復路1便、月・水運行
小野市	北播磨総合医療センター	樺山駅	樺山駅～病院、定時路線、循環1日平日21便・土休日17便
小野市	小野病院	小野駅	栗生駅～病院、定時路線、往路3便・復路4便、月～土運行

出典：各病院 HP
※ 栗生線沿線市区にある病院を中心に整理

(4) その他の交通

1) 北五葉コミュニティタクシー「おでかけ号」(神戸市北区)

- ・神戸市北区北五葉地域では、地域内を路線バス（阪急バス）が運行しているが、運行本数が少なく、また粟生線市鈴蘭台駅から住宅地に向かって地域全体が連続的な坂道となっていることから、地域に密着した持続可能な交通を確保するため、平成28年度から地域が主体となって勉強会を開催し、地域交通の導入について検討が行われてきた。
- ・令和2年1月より、神鉄タクシーが、市内で初めての区域運行の地域コミュニティ交通として、地域内をきめ細かく運行するコミュニティタクシー「おでかけ号」の本格的な運行を開始している。



図 2-47 北五葉コミュニティタクシー「おでかけ号」の概要（神戸市北区）

出典：神戸市 HP

2) 地域ふれあいバス（三木市）

- ・三木市では、地域住民の生活住民の生活交通の確保、公共交通の維持・活性化、公民館を中心としたまちづくりに資するため、市内の4地域で地域団体への委託による地域ふれあいバスを運行している。
- ・そのうち、粟生線駅に接続する路線は、自由が丘ニコニコふれあいバスである。

表 2-13 地域ふれあいバス「自由が丘ニコニコふれあいバス」の概要（三木市）

運行形態	定期運行
運行本数	西回り 6本/日、東回り 6本/日 ※粟生線恵比須駅・志染駅を経由するルートは西回りのみ
運行日	平日
運賃	無償
運行ルート	自由が丘中公園バス待合施設を拠点とし、自由が丘公民館を経由し、自由が丘地域を周回するルート

出典：三木市資料

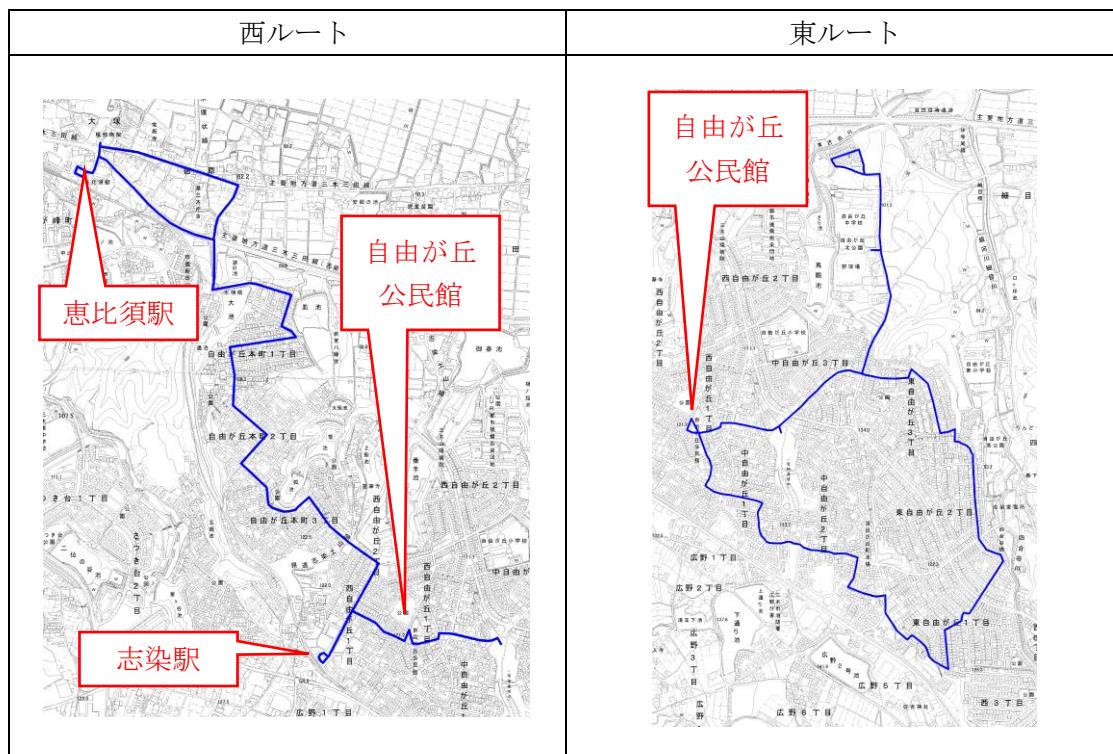


図 2-48 地域ふれあいバス「自由が丘ニコニコふれあいバス」のルート図（三木市）

出典：三木市資料

2-4-4 鉄道への行政支援

- ・神戸電鉄が実施する安全性の向上に資する設備の整備等に要する経費に対する補助金「鉄道安全輸送設備等整備事業費補助金」について、国・県・沿線市が協調して取り組むことにより、神戸電鉄の安全安心な運行を支援している。
- ・また、令和2年度からは、新型コロナウイルス感染症の拡大防止を図るため車内の乗車密度を上げないように配慮した運行を支援する「新型コロナウイルス感染症対応型運行支援金」にも取り組み、国・県・沿線市が協調して支援している。

表 2-14 粟生線沿線市及び県から神戸電鉄への行政支援額

3市・県		支援額				
		H29	H30	R1	R2	R3
鉄道輸送設備等整備事業費補助金	国	683,882	616,635	314,565	193,477	252,618
	兵庫県	150,000	150,000	123,500	87,759	66,780
	神戸市	57,000	63,980	74,260	61,259	41,880
	三木市	22,500	22,760	21,320	11,900	12,870
	小野市	14,500	15,950	10,440	3,000	3,002
	合計	927,882	869,325	544,085	357,395	377,150
新型コロナウイルス感染症対応型運行支援金	国				33,661	21,559
	兵庫県				25,302	30,917
	神戸市				19,409	23,754
	三木市				1,934	2,360
	小野市				1,174	1,433
	合計				81,480	80,023

(単位:千円/年度)

出典:各市・兵庫県提供資料

※ 防災減災に関する補助の一部や三木市神戸電鉄車両更新支援補助金等の各市独自の支援を除いた協調支援分を集計。

2-5 現状整理のまとめ

粟生線沿線地域の現況整理からみた問題点を整理する。

- ・人口減少や少子高齢化の進行と公共交通利用者数の減少
 - この10年間で沿線地域の総人口は約10%減少、年少人口や生産年齢人口も約2割減少しており、その傾向は将来も続くと予測されている。
 - その中で、この10年間で老人人口は約2割増加しており、沿線地域の少子高齢化の進行により、公共交通や生活関連施設の維持が困難となる可能性がある。
 - 人口の減少割合より粟生線の利用者数の減少率のほうが大きく、特に、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度の減少率が大きくなっている。
- ・住民の外出頻度の低下
 - 沿線住民1人当たりの通勤目的・業務目的や通学目的、自由目的の移動が減少し、外出頻度自体が低下していることから、それに伴って公共交通需要の縮小にもつながっている。
 - また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、在宅勤務やWEB会議による通勤・出張減少、オンライン授業、人と接触する外出の自粛など、外出機会がより減少していることも想定される。
- ・自動車分担率の増加と就業人口の減少
 - 沿線住民の通勤目的や自由目的の移動では、自動車利用の割合が増加しており、それに伴って公共交通利用の割合は減少している。
 - さらに、他市区・他県に通勤する就業人口自体も減少しており、公共交通を利用する通勤利用者数は減少している。
- ・就学人口の減少
 - 通学目的の移動では、公共交通の割合は約3割程度を維持している。ただし、他市区・他県に通学する就学人口自体が大きく減少しており、公共交通の通学利用者数は減少している。
- ・神戸市都心部への移動需要
 - 沿線市区の移動をみると、自市区内の移動以外では、神戸市都心部（三宮など）への移動割合が高くなっている。
 - 神戸市都心部への移動需要があることから、自市区内の移動だけでなく、神戸市都心部まで移動可能な交通手段の確保が重要だと考えられる。

- ・駅周辺の市街化調整区域の残存

→沿線地域の土地利用をみると、駅前に市街化調整区域が残存している駅も多く、特に小野市では小野駅周辺や工業団地を除くほとんどの地域が市街化調整区域となっている。

→市街化調整区域内での開発行為は原則的に許可されていないため、駅を中心としたまちづくり・駅前開発を進めるにあたり、ハードルとなる可能性がある。

- ・駅から離れた観光施設のアクセス性と観光需要

→文化施設や観光施設は駅から少し離れたエリアに立地しており、必ずしも駅から各施設へのアクセス性が良いとはいはず、栗生線を利用する来訪者にとってネックになっていることも考えられる。

→新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、外出の自粛など、沿線地域への来訪者が減少していくことも想定される。

- ・少子高齢化に伴う駅周辺の人口減少

→駅周辺はその他の地域よりも人口密度が高く、徒歩や自転車での移動も含めて駅へのアクセス性が良いことから、栗生線の利用ニーズは高いと考えられる。

→一方で、駅周辺においても少子高齢化による人口減少が進んでおり、栗生線の利用の減少につながっていると考えられる。

- ・パーク＆ライド駐車場利用台数の低下

→栗生線の駅前駐車場（押部谷・広野ゴルフ場前・三木・小野）では、栗生線利用者の駐車料金の割引サービスを実施するパーク＆ライド駐車場が整備されているが、いずれも利用者数が減少しており、公共交通への利用転換をより推進する必要がある。

→さらに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、パーク＆ライド駐車場の利用者数は大きく減少している。

- ・鉄道とバスの利用環境が良くない交通結節点の存在

→栗生線各駅とバスの接続について、木津駅への新たな路線バスの乗り入れや、樫山駅と匠台の工業団地とを結ぶコミュニティバスのルート新設など、駅に接続するバス路線の整備が進む駅もある。一方で、バスが接続していない駅や少し離れた周辺道路にしかバス停がないケースもある（鈴蘭台西口・藍那・広野ゴルフ場前・葉多）。

→この5年間で、栗生線各駅に接続するバスの運行本数は、木津駅・大村駅・樫山駅・小野駅を除くほとんどの駅で減少しており、待ち時間が増えている駅も

ある。

- ・鉄道・バス以外の地域交通の存在

→栗生線駅を接続する地域交通手段として、バスだけでなくタクシーやスクールバス、病院送迎バスなどが運行している。

→スクールバス・病院送迎バスは、最寄り駅から各学校・各病院を結ぶようなルートが一定存在し、市域をまたがる栗生線利用の通学・通院移動の確保に寄与していると考えられる。

- ・栗生線の利用者数の減少と安全で安定した輸送サービスの確保

→栗生線の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受ける令和元年度以前から減少している。さらに、近年頻発する台風や豪雨などの自然災害の影響により、運休や災害復旧が発生するなど、交通事業者の経営は厳しい状況になっている。

→新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度の栗生線の利用者数は大きく減少しており、減便も実施されている。この影響が長期化すれば、安全で安定した輸送サービスが確保できない事態に陥ってしまうことが懸念される。

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計画又は地域公共交通網形成計画や、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、長期的なまち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

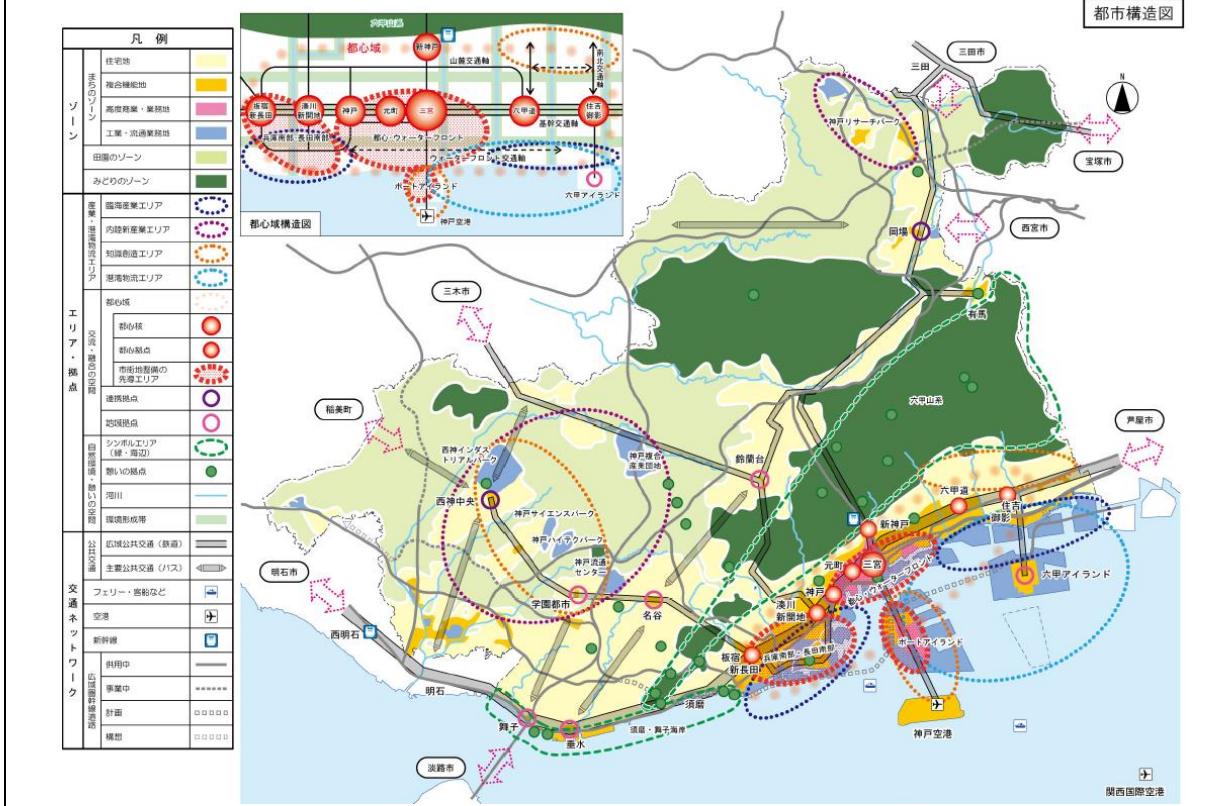
2) 神戸市都市計画マスタープラン

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

●都市構造図



3) 神戸 2025 ビジョン

「新・神戸市基本構想」、「神戸づくりの指針」を実現するための2025年度までの5か年の実施計画である。少子高齢化の進展や急激な人口減少、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の「地方版総合戦略」としての位置づけも有する。

● ビジョンのテーマ

海と山が育むグローバル貢献都市

● 基本目標

- 魅力的な仕事の創出と产学連携による経済成長
 - 妊娠・出産・子育て支援と特色ある教育環境の充実
 - 多様な文化・芸術・魅力づくり
 - 災害や感染症などを踏まえた安全な社会システムの構築
 - 安心・健康でゆとりあるくらしの実現
 - 将来にわたって持続可能な都市空間・インフラ
 - 多様な市民の参画による地域コミュニティの活性化

4) 神戸市都市空間向上計画

「神戸都市計画マスタープラン」と連携し、神戸市のめざす都市空間と、それに向け

た取組みを市民や事業者と共有し、持続可能なまちづくりを進める計画（立地適正化計画）であり、計画で見据える期間は概ね 50 年先である。

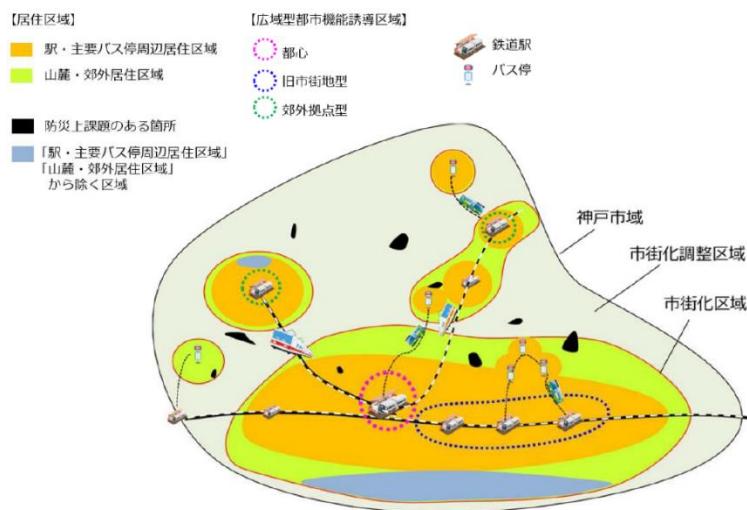
●計画のねらい

50 年先も心地よく健やかに住み続けられるまち

●視点

- 1 人口減少に対応した持続可能な都市空間
- 2 神戸のもつ「多様性」を活かした都市空間

●めざす都市空間



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、都市交通にかかる部門別計画として定めた計画であり、2025 年を目標年次としている。

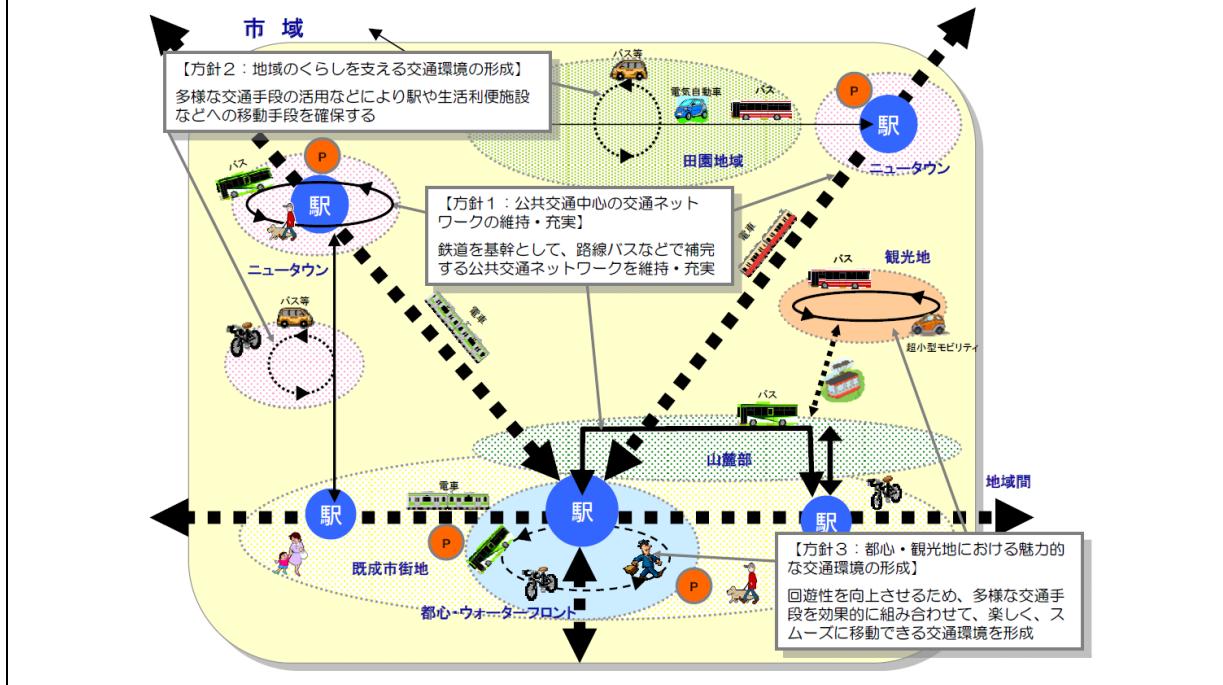
●めざす交通環境

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、すべての人によさしく暮らしやすいまち、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

●めざす交通体系



6) 神戸市地域公共交通計画

「神戸市総合交通計画」のうち、公共交通に関する基本方針等をふまえ、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりの積極的な推進と、公共交通の維持・充実を目的に定めた計画であり、2025年を目標年次としている。

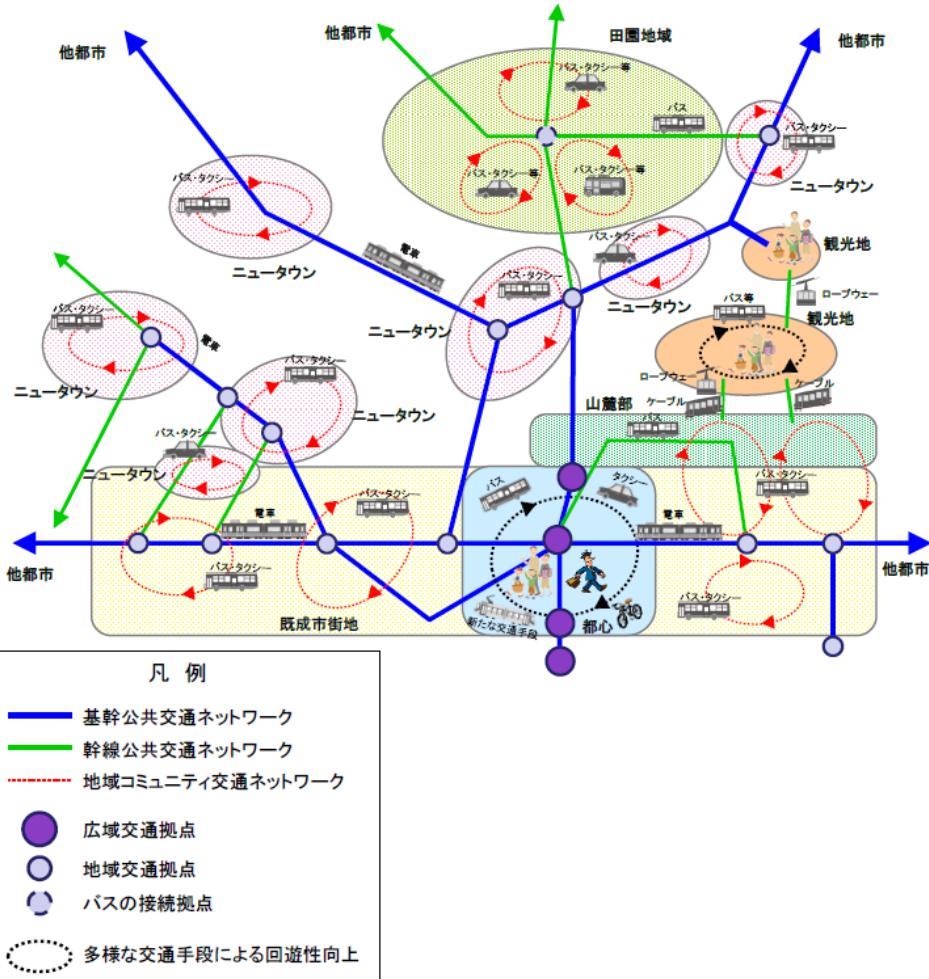
●基本方針

都市の魅力・活力の向上に資する利便性の高い公共交通の実現

●目標

- 1 まちづくりの方針をふまえた公共交通ネットワークの維持・充実
- 2 都市の魅力を高める公共交通ネットワークの形成
- 3 地域のくらしを支える公共交通ネットワークの形成
- 4 安全・安心で誰もが利用しやすく快適な交通環境の形成

●公共交通ネットワークの将来像



(2) 三木市

1) 三木市総合計画

地方創生の実現に向け様々な課題が山積するなか、これまで市民と行政とが共に築き上げてきたまちの基盤の上に立ち、市民、議会、企業、団体、行政が一体となった“チーム三木”による新たな協働のまちづくりを進めるための、まちづくりの指針として策定された市の最上位計画で、令和11年を目標年次としている。

●まちの将来像

「誇りを持って暮らせるまち三木」～チーム三木（市民・議会・企業・団体・行政）による協働のまちづくり～

●まちづくりの方針

- 1 未来へつなぐ人と暮らしづくり
- 2 安全・安心なまちづくり
- 3 いきいき輝く魅力づくり

2) 三木市都市計画マスタープラン

各地域の特色を生かした拠点の機能分担と、地域間のネットワークの強化に取り組んでいくなど、これからの中づくりの基本的な方針を示すものであり、2028年度まで計画期間としている。

●将来像

「誇りを持って暮らせるまち三木」～チーム三木（市民・議会・企業・団体・行政）による協働の中づくり～

●まちづくりの目標

- 1 安全・安心なふるさと三木の構築
- 2 地域資源を生かした魅力あるまちづくり
- 3 持続可能な都市構造の形成

●都市構造図



3) 第2期三木市創生計画 人口ビジョン・総合戦略

人口減少という現実を受け止めつつ、「誇りを持って暮らせるまち三木」と人口ビジョンの実現に向け、地域資源や民間活力、関係人口を生かし、社会増減の均衡とともに人口の自然増を目指す計画で、2024年までを計画期間とする。

●目標

誇りを持って暮らせるまち三木

●政策の柱

- 1 安心して働く環境を創る
- 2 未来へ続く希望を創る
- 3 協働のまちを創る

- 4 持続可能なまちを創る
- 5 多様性を認め合う社会を創る

4) 三木市地域公共交通網形成計画

地域の基幹交通の確保維持及び公共交通ネットワークの構築により公共交通を中心としたまちづくりを推進するために策定された計画で、2023年度までを計画対象期間としている。

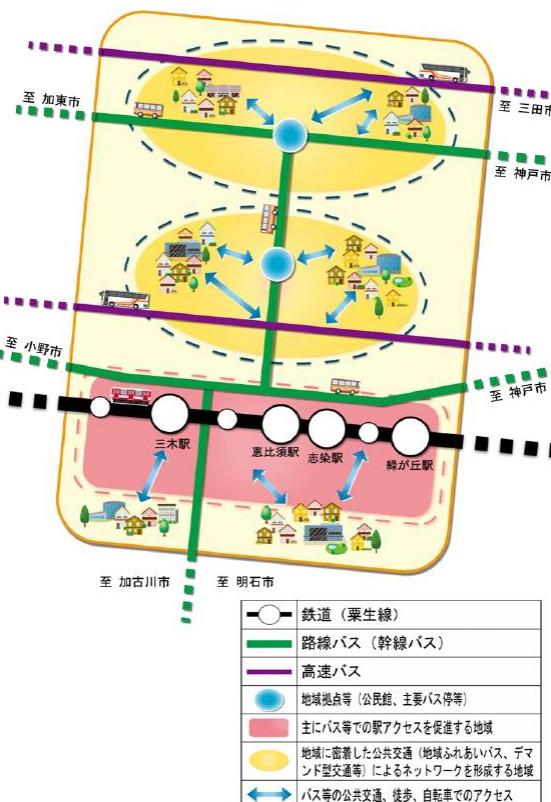
●目標

住み続け、訪れたくなるまちづくりを目指し、次世代につなぐ新たな公共交通網をつくります

●基本方針

- 1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成
- 2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成
- 3 公共交通の活性化及び利用促進

●目指す新たな公共交通網のイメージ



(3) 小野市

1) 小野市総合ビジョンー夢プラン 2030ー

人口減少や少子高齢化の進行、情報通信技術の発展やグローバル化の進展などの社会の変化を踏まえた、「行政も経営」と捉えた持続可能なまちづくりを進めるための

総合計画であり、令和4年度から令和12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 －NEXT STAGE－

●将来像

—エクセレントシティー 愛着と誇りを育み未来に雄飛するまち小野

●基本方針

- I. 安全・安心で快適に暮らせる
- II. 健康でともに支え合う
- III. 子どもの成長と学びを育む
- IV. 自然と調和した質の高い都市空間が整う
- V. 活力・賑わいあふれ交流が広がる
- VI. 生きがいとゆとりを持てる
- VII. 持続可能な自治体を経営する

2) 小野市都市計画マスタートップラン

平成37（2025）年を目標年次としている。

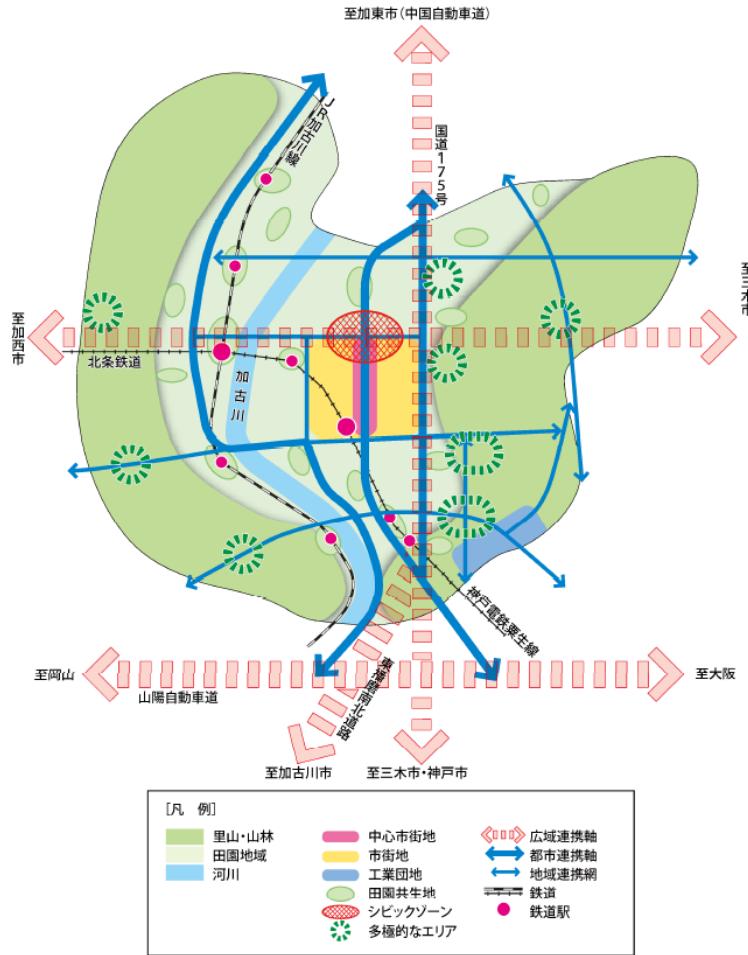
●基本目標

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

●将来の都市構造の概念



3) 第2期小野市総合戦略

第1期総合戦略での取組を更に深化させるとともに、小野市の特性を踏まえながら、地方分散型社会のフロンティアを目指して、働く場を創出することで、人の流れを呼び込み、将来にわたり持続可能で活力あるまちの実現に向けた、実効性のある取組を推進するための方向性を定めた総合戦略であり、令和4年度から令和7年度までを計画期間としている。

●基本目標

- I “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
- II “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
- III “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
- IV “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
- V “豊かな人材を育むまち”へ 多様な主体が活躍できる環境の創出
- VI “挑戦し進化し続けるまち”へ 新しい時代の力を活かす環境の創出

4) 小野市地域公共交通計画

小野市のまちづくりの将来像実現に向けた公共交通のあり方を示すとともに、公共

交通を取り巻く環境を改善し、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保していく上での指針となる計画で、令和8年3月までを計画期間としている。

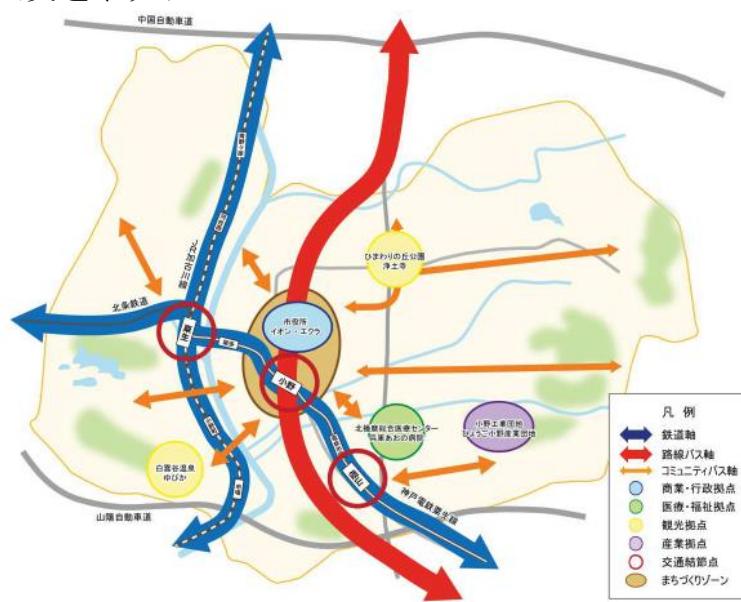
●基本理念

みんなでつくる「つながりあるまち」～生活と活力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持続可能な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

●目指すべき公共交通ネットワーク



< 公共交通ネットワークにおける役割 >

交通モード	公共交通ネットワークにおける役割			備考
	幹線交通	支線交通	地域内交通	
鉄道	●			主に市外との大規模な移動に対応
路線バス	●			地域公共交通確保維持改善事業による幹線系統補助を活用しつつ、維持・強化を図る。
コミュニティバス		●	●	地域公共交通確保維持改善事業による地域内フィーダー系統補助を活用しつつ、維持・強化を図る。
タクシー		●	●	定時定路線では対応できないニーズに対応
デマンドバス		●	●	
その他の移動手段（病院送迎バスなど）		●		コミュニティバスとのダイヤ調整・連携による利便性向上など

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網形成計画

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の計画であり、2021年度までを計画対象期間としている。なお、網形成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

●基本方針

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

4. 地域のニーズ把握

4-1 各市の関連計画で整理されているニーズ調査の整理

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計画又は地域公共交通網形成計画から、各市の公共交通に関するニーズを整理した。

(1) 神戸市

1) まちの活性化に向けた取組の認知度

- 粟生線沿線市区のうち神戸市北区では、「北神急行の市営化」や「都心・三宮の再整備」、「神戸街めぐり 1day クーポン」の認知度が高くなっている。神戸市西区では、「神戸街めぐり 1day クーポン」や「駅周辺のリノベーション」、「都心・三宮の再整備」の認知度が高くなっている。

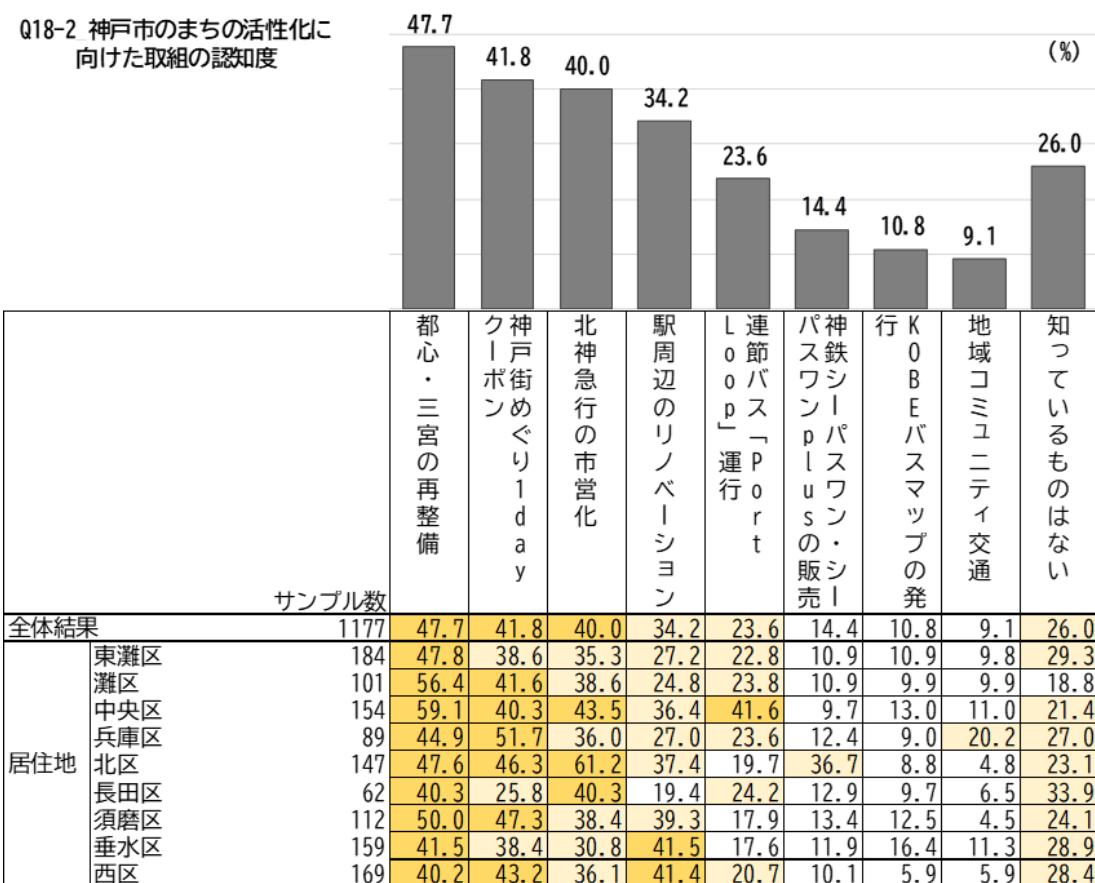


図 4-1 まちの活性化に向けた取組の認知度（神戸市）

出典：令和3年10月神戸市民WEBアンケート調査結果

※第9回神戸市地域公共交通活性化協議会資料（令和4年3月）に掲載

(2) 三木市

1) 鉄道利用時の不便な点・改善要望

- ・鉄道利用時の不便な点・改善要望は、全体で「より利用しやすい駐車料金」が最も多く約3割を占めている。
- ・年齢別にみると、20歳代～60歳代で、「より利用しやすい駐車料金」の割合が高くなっている。
- ・地域別にみると、粟生線沿線地域（三木、三木南、緑が丘、自由が丘及び青山地域）でも、「より利用しやすい駐車料金」の割合が高くなっている。

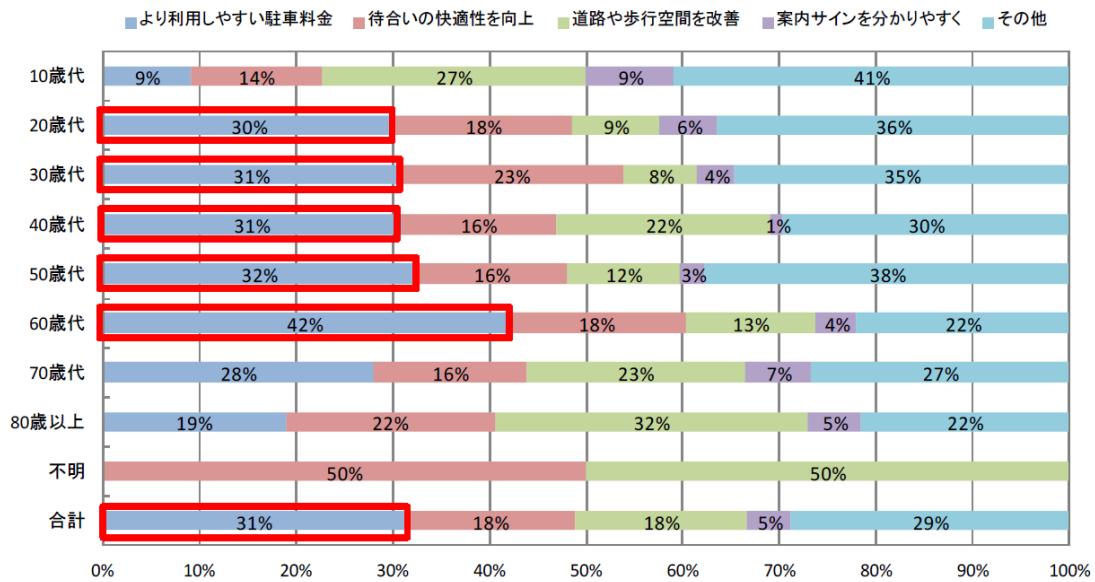


図 4-2 鉄道利用時の不便な点・改善要望（年齢別）（三木市）

出典：平成 29 年 8 月新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査結果（三木市）
※三木市地域公共交通網形成計画（平成 31 年 3 月）に掲載

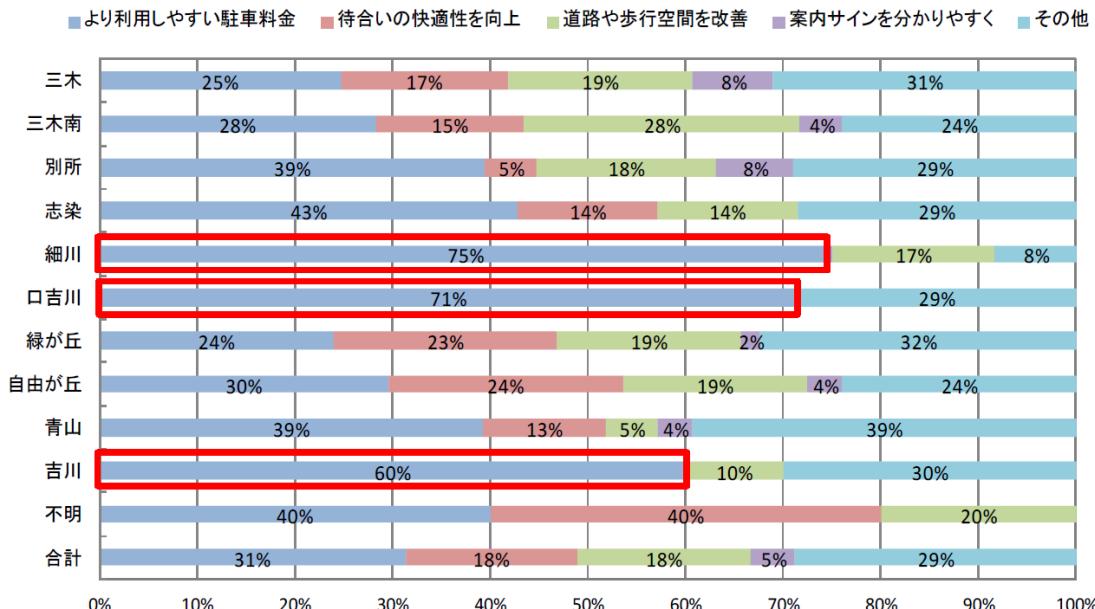


図 4-3 鉄道利用時の不便な点・改善要望（地域別）（三木市）

出典：平成 29 年 8 月新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査結果（三木市）
※三木市地域公共交通網形成計画（平成 31 年 3 月）に掲載

2) 粟生線を未来に残すための利用意向

- 粟生線を未来に残すための利用意向は、全体で「1回でも多く利用しようと思う」が約6割を占めており、粟生線沿線地域（三木、三木南、緑が丘、自由が丘及び青山地域）でこの割合が高くなっている。

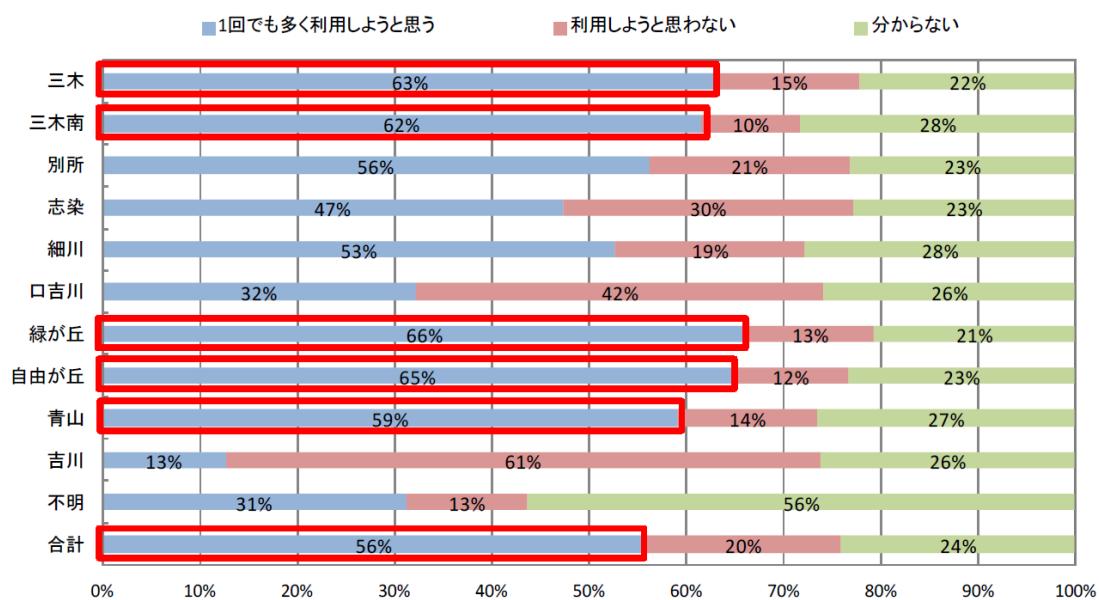


図 4-4 粟生線を未来に残すための利用意向（三木市）

出典：平成 29 年 8 月新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査結果（三木市）
※三木市地域公共交通網形成計画（平成 31 年 3 月）に掲載

3) バスをより利用しやすくするための施策

- ・バスをより利用しやすくするための施策は、全体で「神戸電鉄とバスの乗継ぎがしやすくなるよう、ダイヤ調整を行う」が約4割と最も多く、「市内の公共交通の時刻表（冊子）を定期的に配布する」及び「バスの運行ダイヤや運行時間帯を見直す」がそれぞれ約2割となっている。

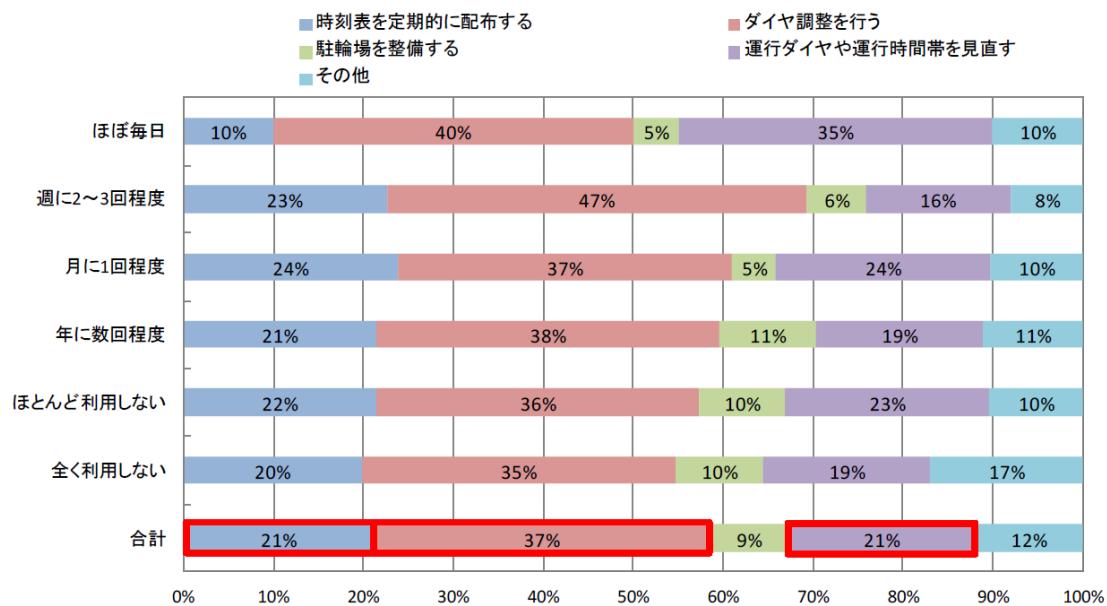


図 4-5 バスをより利用しやすくするための施策（三木市）

出典：平成 29 年 8 月新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査結果（三木市）
※三木市地域公共交通網形成計画（平成 31 年 3 月）に掲載

4) 公共交通の維持及び経費

- 公共交通の維持及び経費については、全体で「なるべく維持すべきと考えるが、経費の削減に努めるべき」が最も多く約 6 割を占め、「経費をかけてでも維持すべき」の約 3 割より多くなっている。
- 年齢別にみると、各年代ともに同様の傾向だが、10 歳代と 20 歳代で「経費をかけてでも維持すべき」の割合がやや高くなっている。
- 地域別にみると、若干の差異はあるものの、各地域ともに同様の傾向。

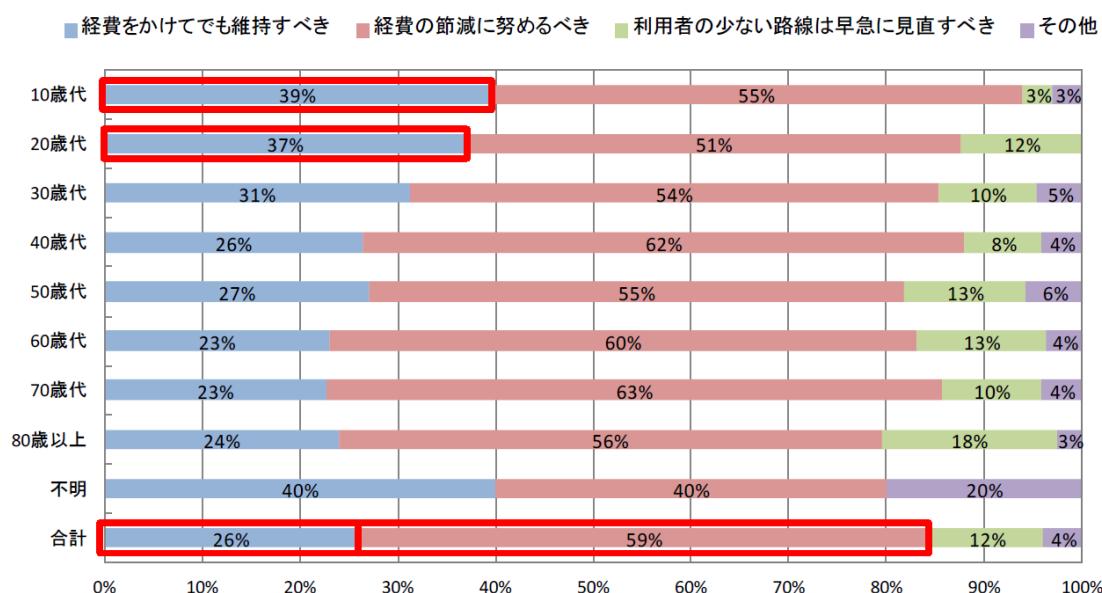


図 4-6 公共交通の維持及び経費（年齢別）(三木市)

出典：平成 29 年 8 月新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査結果（三木市）
※三木市地域公共交通網形成計画（平成 31 年 3 月）に掲載

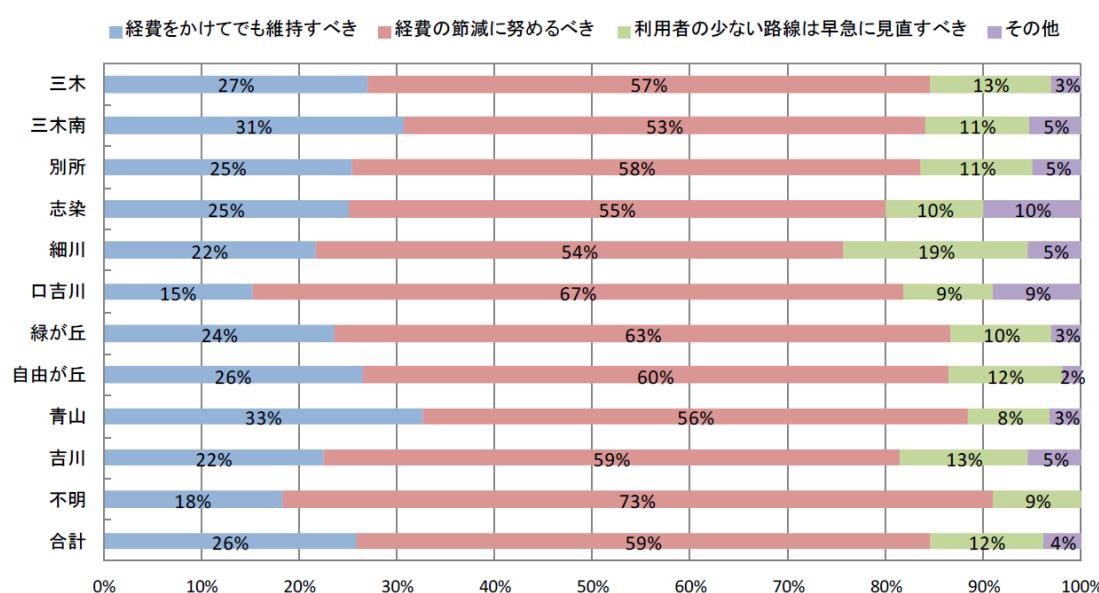


図 4-7 公共交通の維持及び経費（地域別）(三木市)

出典：平成 29 年 8 月新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査結果（三木市）
※三木市地域公共交通網形成計画（平成 31 年 3 月）に掲載

5) 地域へのヒアリング結果

- ・公共交通に関して地域住民から寄せられている意見、要望等の聞き取りを行った。
- ・三木南地域（粟生線沿線地域）では「地域から駅へのアクセス手段の確保」、青山地域（粟生線沿線地域）では「緑が丘駅とバスの乗継ぎ向上」、「地域と北播磨総合医療センターへの公共交通案内の充実」に対するニーズが高い。

表 4-1 地域ヒアリング結果（三木市）

地域名	項目	意見・要望
三木南	バスルート	三木南地域から神戸電鉄駅へアクセスする手段を確保してほしい。
青山	バスルート	青山・緑が丘循環ルートは、緑が丘駅、緑が丘町自治会館、緑が丘町公民館及び青山公民館を通るルートとしてほしい。
	鉄道とバスとの接続	緑が丘駅での青山方面へ行くバスの乗継ぎを改善してほしい。
	周知・PR	夕方に北播磨総合医療センターからバスの乗継ぎや神戸電鉄の利用で帰ることができるのであれば、それが高齢者にも分かるような紙面にして案内してほしい。情報が必要な人に届いていない。

出典：平成 29 年 9 月新たな公共交通網の計画策定に向けたヒアリング調査結果（三木市）

※三木市地域公共交通網形成計画（平成 31 年 3 月）に掲載

※神戸電鉄粟生線に関する内容のみ抜粋

(3) 小野市

1) ワーキンググループ会議における意見

- ・小野市の公共交通をより利用しやすい交通手段としていくために、地域の要望やニーズを把握することを目的として、市内 6 地域において各自治会から選出された地域住民を委員とするワーキンググループ会議を設置している。
- ・同会議では、「鉄道駅までの移動」、「コミュニティバスの改善」などについての意見があった。

表 4-2 ワーキンググループ会議での公共交通に対する意見や要望（小野市）

分類	主な意見や要望
鉄道駅	駅までのコミュニティバスの運行回数が少ない。
	鉄道の本数が少ない、終電が早い。
	駅前の駐車場が少ない、駐車場の場所がわかりづらい。
その他	60 歳以上に老いの重大さと危険を知らせて、公共交通の利用を促す必要があると思う。
	いざ公共交通を使おうとすると、ダイヤやバス停の場所、乗り換えなどがわからないので、小野市独自の乗り換えアプリのようなものがあれば助かると思う。

※小野市地域公共交通計画（令和 3 年 6 月）に掲載

※神戸電鉄粟生線に関連する内容のみ抜粋

2) コミュニティバス主要バス停における公共交通利用者意見の聴取

- ・実際に公共交通を利用する方のニーズを把握するため、市内移動の基幹システムであるコミュニティバスの停留所（イオン、電鉄小野駅、粟生駅）において聞き取り調査を行った。

表 4-3 コミュニティバス利用者への聞き取り調査での公共交通に対する意見や要望（小野市）

主な意見や要望
鉄道と組み合わせて市外へも出かけたいが、乗り継ぎ方が分からない。
免許返納後、引きこもりになりそう（外出機会が減りそう）。

※小野市地域公共交通計画（令和 3 年 6 月）に掲載

※神戸電鉄粟生線に関連する内容のみ抜粋

(4) 各市の関連計画で整理されているニーズ調査からの意見まとめ

- ・各市の関連計画で整理されているニーズ調査結果より、神戸市（北区・西区）・三木市・小野市の問題点・ニーズを以下に整理した。

※栗生線沿線地域では、栗生線を1回でも多く利用しようと思う割合が高く、栗生線を維持したいという住民の意向が強いと考えられる。

※神戸市北区・西区では、主に神戸市都心部で実施されているまち活性化の施策認知度が高く、神戸市都心部への移動需要があると考えられる。

※沿線住民が地域公共交通を利用しやすくなる方策として「居住地から栗生線へのアクセス手段の確保」、「栗生線とバスの乗継利便性の向上」、「利用しやすい駐車料金の設定（パーク＆ライドの推進）」などが求められている。

※また、過年度計画でも公共交通の利用促進や情報発信を実施しているが、「公共交通の利用方法や乗継方法が分からない」「免許返納後に外出機会が減りそう」という声もあり、地域住民に対する公共交通の利用促進・情報発信について、より一層進めていく必要があると考えられる。

4-2 神戸電鉄粟生線活性化協議会委員の意見の整理

神戸電鉄粟生線活性化協議会では、今後の粟生線活性化策の議論の題材とするために、協議会委員に「神戸電鉄粟生線の更なる利用促進に向けたアンケート」を第40回協議会（令和2年7月9日）に実施した。第41回協議会（令和2年9月3日）で報告した内容から、公共交通に関するニーズを整理した。

具体的には、アンケートのうち、以下の問の回答内容から、粟生線の更なる利用促進に向けた施策（取組）を表形式で整理した。

- ・問2「すでに取り組まれている施策と神戸電鉄粟生線活性化協議会との協働（連携）により双方の取組効果が向上するような施策」
- ・問3「粟生線の更なる利用促進のために今後必要な施策」
- ・問4「粟生線の更なる利用促進のために神戸電鉄粟生線活性化協議会の他の委員と協働（連携）して取り組んでみたい施策」
- ・問5「その他の意見や提案」

表 4-4 神戸電鉄粟生線の利用促進に向けて必要な施策・取組に関する意見（その1）（神戸電鉄

粟生線活性化協議会委員）

分類		意見等
公共交通の活性化・利 用促進	日常生活に対する MM	<ul style="list-style-type: none"> ・粟生線存続問題をテーマにした講演会（出前講座）の開催 ・免許返納者への特典付与（神戸電鉄の回数券など）
	職場での MM	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体職員の業務移動だけでなく通勤移動での粟生線利用促進 ・企業への粟生線通勤利用の呼びかけ
	非日常の MM	<p>【自転車観光との連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺のレンタサイクル、サイクルラック、休憩施設などの拠点環境整備 ・粟生線利用を促進できるサイクリングルートの設定 ・スタンプラリーイベントの開催 ・サイクルトレインの運行（神戸市だけに限らず三田周辺～粟生駅など広域に） <p>【地内イベントとの連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域イベントと連携したイベント列車・臨時列車の運行 ・地域イベントでの粟生線利用の PR <p>【子育て世代】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土日の子ども無料キャンペーンなどにより家族で鉄道を利用する機会を増やす

出典：令和2年7月神戸電鉄粟生線の更なる利用促進に向けたアンケート調査結果（神戸電鉄粟生線活性化協議会）

※第42回神戸電鉄粟生線活性化協議会（令和2年9月）資料に掲載

表 4-5 神戸電鉄粟生線の利用促進に向けて必要な施策・取組に関する意見（その2）（神戸電鉄粟生線活性化協議会委員）

分類		意見等
鉄道を軸とした公共交通網の維持・形成	鉄道とバスの連携強化	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバスの連携・役割分担の明確化
	交通結節点の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・パーク＆ライド駐車場の更なる促進 ・駅前を明るくする街灯の増設 ・駅施設の美装化（地域住民による花壇整備や駅前広場清掃などの支援など） ・人やタクシーが快適に滞留できる駅前周辺整備（栄駅など） ・西鈴蘭台駅周辺の神戸市北区北五葉地域で地域が主体となって運行している「北五葉コミュニティタクシー『おでかけ号』」のような地域コミュニティ交通の導入
	鉄道車両の更新・改良	<ul style="list-style-type: none"> ・前向き座席車両・外向座席車両の導入 ・ラッピング車両の導入（子どもが乗りたい、各市のPR、交通安全運動、マニアが興味をそそるなど）
	まちづくりと連携した公共交通網	<ul style="list-style-type: none"> ・駅を中心としたまちづくりの推進 ・沿線地域外から人が集まるまちづくりの推進
まちづくりと連携した公共交通網	駅周辺のまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・駅から観光施設への多様なアクセス手段の確保（レンタサイクル含む） ・駅での、駅から観光施設へのアクセス案内の強化（看板・マップの設置、駅からバス乗継のPRなど） ・粟生線での観光型MaaSの実施
	観光資源へのアクセス手段	<ul style="list-style-type: none"> ・ひょうご小野産業団地と粟生線駅を接続するバスルートの構築
	企業立地を支える公共交通網	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の無料開放などによる地域のにぎわいづくり（朝市開催の啓発など） ・駅を中心としたにぎわいづくり ・駅ホームへのギャラリー設置、駅舎の活用（アートで彩る）など
その他	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍における神戸電鉄の取組（安全・安心して乗ることができる）の周知

出典：令和2年7月神戸電鉄粟生線の更なる利用促進に向けたアンケート調査結果（神戸電鉄粟生線活性化協議会）

※第42回神戸電鉄粟生線活性化協議会（令和2年9月）資料に掲載

5. 地域公共交通網形成計画における取組効果の検証

5-1 基本方針別の取組効果の検証

神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画の目標・理念及び基本方針を達成するために対応した事業について、各取組の効果や本計画における継続性を検証し、課題点を整理する。

<方針1> 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成

(事業①) 鉄道とバスの連携強化

(取組の評価)

(1) 鉄道とバスの広域時刻表の作成は、利用者の利便性向上とともに、沿線住民が利用を考える契機の提供に寄与していると考えられる。

(2) 鉄道とバスのダイヤ調整について、駅と地域を結ぶ「らんらんバス」の運行を継続するとともに、駅と観光拠点を結ぶバスのダイヤ調整を実施した。公共交通全体の利便性向上や、公共交通を利用した施設へのアクセスの動機付けに寄与していると考えられる。

(3) バス及び観光施設と一体となった割引乗車券を平成29年度から令和元年度の3か年にかけて販売した。公共交通を利用したアクセスの利便性向上や動機付けに寄与したと考えられる。

(取組の継続性)

(1) 鉄道及びバスの運行情報の発信、鉄道とバスのダイヤ調整、乗継割引制度、企画乗車券の充実などにより、鉄道とバスの乗継ぎをはじめとした公共交通全体の利便性を更に向上させていく必要がある。

(事業②) 交通結節点の強化

(取組の評価)

(1) パーク＆ライド駐車場は一定の恒常利用があり、自動車による駅へのアクセスの向上や、自動車と公共交通機関の適切な手段分担に寄与していると評価される。

(2) 交通結節点の整備については、鈴蘭台駅の再開発事業や三木駅の再生事業により、駅前広場へのバス停留所、タクシー乗り場、ロータリーの整備、障がい者用の停車スペースや、ベンチなどの設置を実施しており、駅前空間の快適性を向上させ、バリアフリー化によってさまざまな人にとって利用しやすい駅を整備できたと評価できる。

(3) 駅の美装化については、粟生線内の複数の駅で背壁の塗り替え、トイレやベンチの改修などを実施しており、駅空間の快適性向上に寄与していると評価できる。

(4) 住宅地から駅への新規バスルートの検討については、北五葉地区と西鈴蘭台駅との間について実施した2度の試験運行を経て、令和2年よりコミュニティタクシー「おでかけ号」として本格運行に至っており、公共交通による駅へのアクセス性向上に寄与していると評価される。

(取組の継続性)

(1) パーク＆ライド駐車場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) 交通結節点の整備や駅の美装化は継続して実施し、快適性の向上やバリアフリー化を進めるとともに、パーク＆ライド駐車場の利用促進のみならず、キス＆ライド等による鉄道利用の増加につなげる必要がある。

(3) 駅から住宅地を結ぶバスルートの検討については、地域住民のニーズを把握しながら必要に応じて実施し、公共交通の利便性向上を図る必要がある。

(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

(取組の評価)

(1) 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、改善については、国、県及び神戸電鉄の沿線市による協調補助を実施するとともに、三木市においては車両更新に係る独自補助も実施し、安定的な安全運行のための基盤整備に寄与している。

(取組の継続性)

(1) 引き続き、協調補助等を実施し、安全で安定した輸送サービスの確保を図る必要がある。

(2) 車両更新のための補助制度については、神戸電鉄の新型車両の導入計画に合わせ令和元年度をもって終了する。

(事業④) 鉄道の維持・存続のための適正な運行形態の検討

(取組の評価)

(1) 昼間時間帯における志染駅～三木駅区間の増便や、新型コロナウイルス感染症対策として車内の密度を上げないよう便数等に配慮した運行に対して補助を実施しており、乗車機会の拡大による利便性向上および利用促進、また、利用者の安心感の向上に寄与していると評価される。

(取組の継続性)

(1) 利用実態に合わせたダイヤ変更など、輸送実態に応じた適正な運行形態の検討は、継続的な実施が必要である。

<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

(取組の評価)

- (1) 三木市緑が丘においてまちの再生について検討し、「健康ステーション」の設置や「クラウドワーキング」の実施を行った。駅前にぎわいづくりに寄与していると評価される。
- (2) 木津駅を最寄りとする神戸複合産業団地における継続的に企業誘致については、従業員数増加等により同駅利用者数の増加につながる取組と評価できる。
- (3) 市営住宅の再編や空き地エリアの活用として、栄住宅及び押部谷住宅の再編に向けた検討調査並びに両物件の空き住戸を社宅等に活用する事業を実施している。また、小野市においては垂井南土地区画整理事業を実施した。いずれも駅周辺人口の拡大を通じた利用促進につながる事業と評価される。

(取組の継続性)

- (1) 引き続き、住宅や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、駅利用者数の増加を図る必要がある。

(事業②) 観光資源の開発とアクセス手段の確保

(取組の評価)

- (1) 観光資源、観光拠点を結ぶバスルートの整備については、三木市内において観光施設を経由するルートへの変更等が行われ、観光客の利便性向上が図られていると評価される。
- (2) 観光資源、観光拠点の活用として、リゾート施設及び駅と施設を結ぶバスと連携した割引乗車券や、粟生線と沿線地域の観光施設の一体的な利用促進を企図した企画乗車券が一定の発売実績を計上している。また、沿線地域で開催された大規模イベントの際には臨時列車を運行し、鉄道によるアクセスの利便性向上に寄与している。
- (3) 案内サインの多言語化については、車両扉上部に設置した案内表示器に4か国語を表記し、外国語話者の利便性向上を図っている。

(取組の継続性)

- (1) 観光資源の魅力的な活用については、一時的なイベントに限らず、恒常に実施することが必要と考えられる。また、観光資源の発掘、魅力の向上とともに、駅と観光資源・観光拠点を結ぶ新たなバスルートの整備等による公共交通のアクセス性の向上が必要である。
- (2) 案内サインの多言語化については、駅施設や他の公共交通機関も含めて継続的に実施していく必要がある。

(事業③) 住宅・企業の立地を支える公共交通網の充実

(取組の評価)

(1) 駅と住宅地や産業団地を結ぶバス路線の運行、コミュニティタクシーの新設、利用状況に応じた車両更新、利便性向上に向けた事業所に対するアンケートや利用意向把握などを実施しており、公共交通網の充実が一定程度推進されていると評価される。

(取組の継続性)

(1) 引き続き、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。

(事業④－1) 交通結節点におけるにぎわいの創出（沿線内）

(取組の評価)

(1) 駅の空きスペースや駅前空間の活用については、沿線でのイベント実施に合わせた駅前ロータリーでの出張販売や、地元団体との朝市の共同開催などを実施し、駅前ににぎわいづくりに寄与しているものと評価される。

(2) 駅周辺のにぎわい創出については、鈴蘭台駅前の再開発事業による駅前広場の整備を実施し令和2年度中に完了したほか、令和3年度には三木駅の新駅舎の完成や駅前広場の整備を実施しており、駅の快適性向上やにぎわいづくりにつながる取組が実施されていると評価できる。

(取組の継続性)

(1) 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するほか、駅周辺の再開発や駅前空間の活用などにより交通結節点におけるにぎわい創出が必要である。

(事業④－2) 交通結節点におけるにぎわいの創出（沿線外）

(取組の評価)

(1) 神戸市において新開地の活性化や三宮の再整備を実施しており、神戸電鉄において新開地に新たにオープンした「神戸新開地・喜楽館」との連携した企画乗車券を発売した。鉄道を利用した移動の目的となる都心の活性化及び関連した企画乗車券の発売は、利用機会の創出に寄与していると評価される。

(取組の継続性)

(1) 引き続き、都心の活性化とともに、関連した企画乗車券の発売などを通じて、鉄道利用の促進や新たな機会の創出を図る必要がある。

<方針3> 地域公共交通の活性化及び利用促進

(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

(取組の評価)

- (1) 住民に対するモビリティ・マネジメントは、一定数の住民に対して継続的に実施されている。また、神戸市においては公共交通利用への行動変容を促すアンケートの実施も行われており、沿線住民が公共交通の利用を考える契機の提供に一定程度寄与していると評価される。
- (2) 園児・小中学生に対するモビリティ・マネジメントとして、校外学習での粟生線利用への補助、バスの乗り方教室、神鉄トレンフェスティバルを実施しており、新たな利用の開拓促進や、次世代の利用者である児童・生徒への公共交通利用の意識付けの取組が図られている。
- (3) 転入者に対するモビリティ・マネジメントについては、三木市において転入者への「粟生線&バス乗継ガイド」及び「三木市公共交通総合時刻表」の配布を実施しており、転入者への公共交通情報提供による利用促進が図られている。
- (4) 地域住民・組織・団体の主体的な取組のサポート・推進については、イベントに対する神戸電鉄粟生線利用促進活動補助金の交付による鉄道利用機会の創出、「粟生線サポーターズくらぶ」の運営サポート等を通じ、地域住民の粟生線に対する関心や親近感の向上が図られている。

(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、地域自ら公共交通の利用に向かうよう繰り返し取り組む必要がある。
- (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) イベントに対する補助金交付は、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。
- (4) 粟生線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。

(事業②) 職場におけるモビリティ・マネジメントの実施

(取組の評価)

- (1) 企業に対する地域公共交通利用への協力要請については、毎年一定人数に対して実施し、沿線企業の利用実態の把握と公共交通の利用を考える契機を提供している。
- (2) 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についても、三木市において自治体職員等による出張用回数券の利用や、ノーマイカーデーの実施を通じて、公共交通の利用促進が図られている。

(取組の継続性)

- (1) 企業に対するモビリティ・マネジメントは継続して実施することが必要である。
- (2) 自治体職員の通勤・出張時の公共交通利用を継続していく必要がある。

(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

(取組の評価)

- (1) 地域内のイベントや施設・団体等と連携した取組を複数実施しており、地域住民の粟生線に対する関心や親近感の向上が図られていると評価される。
- (2) 子育て世代をターゲットとした交流イベントについては、神鉄トレインフェスティバルの開催や沿線イベントでのミニトレインの運行、イベント列車の運行等が継続的に実施されている。
- (3) ハイキングイベントの開催については、「神鉄ハイキング」が年間を通じて実施され、参加者数についても一定の実績がある。
- (4) 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については、沿線の小野高校や三木東高校による利用促進活動、七夕やクリスマスにちなんだ装飾やイベント列車の運行が継続的に実施されている。
- (5) 沿線外への地域情報等の発信については、記念事業に合わせたイベントの実施のほか、ふるさと納税における返礼品の提供を通じて、沿線外からの粟生線利用の増加や、粟生線への関心の向上が図られている。

(取組の継続性)

- (1) 鉄道に関するイベントの実施や沿線でのイベントへの参加等を通じて、鉄道利用を促進するとともに、沿線地域住民の公共交通に対する関心や親近感を継続的に高めていく必要がある。
- (2) 沿線の高校や地域住民団体等によるイベントの実施により、沿線住民による粟生線の活性化に向けた意識向上を図る必要がある。
- (3) イベント等の実施により、引き続き、沿線外からの来訪者や利用者の増加を図る必要がある。

(事業④) 企画乗車券等の販売による公共交通の利用促進

(取組の評価)

- (1) 沿線の施設やイベント等と連携した企画切符、高齢者等を対象とした企画乗車券は、いずれも一定の利用実績を計上している。特に、「神鉄おもてなしきっぷ」については、コロナ禍の令和2年度においても、従前と変わらない利用実績がみられた。

(取組の継続性)

- (1) 沿線の施設やイベント等と連携した企画乗車券の販売・充実を通じて、鉄道利用の増加を図る必要がある。

5-2 具体的な取組効果の検証

神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画の期間中（平成 29 年度～令和 3 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。

網形成計画の期間中に実施・検討した利用促進施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

網形成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29年度～令和3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	具体的な事業の取組	評価内容	事業評価					施策の評価	継続性
				実績						
				H29	H30	R1	R2	R3		
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	1 (1) 鉄道とバスの広域時刻表の作成	「粟生線＆バス乗継ガイド」の作成 「三木市公共交通総合時刻表」の作成 市内公共交通総合時刻表の作成(小野市)	10,000部 － 市内全戸配布	15,000部 － －	15,000部 (全戸配布) 21,000部	15,000部 (全戸回覧) －	10,000部 (全戸回覧) 21,000部	利用者の利便性向上、沿線住民が利用を考える契機の提供	○
		2 (2) 鉄道とバスのダイヤ調整	駅と地域を結ぶ「らんらんバス」の運行(小野市) 駅と観光拠点を結ぶバスのダイヤ調整	継続運行					公共交通による駅へのアクセス性向上	○
		3 (3) 鉄道とバスの乗継割引乗車券の検討	バス事業者やネスタリゾート神戸と連携した企画乗車券の販売	403枚	305枚	87枚	コロナ禍により未実施	コロナ禍により未実施	公共交通を利用したアクセスの利便性向上、動機付けに寄与	○
	②交通結節点の強化	4 (1) パーク＆ライド駐車場の活用、キス＆ライドの推進	P & R利用台数 小野 小野第2 三木 恵比須 広野ゴルフ場前 押部谷 (合計)	2,532台 815台 3,687台 5,997台 2,346台 1,441台 16,818台	2,459台 798台 3,718台 5,535台 2,038台 1,130台 15,678台	2,409台 659台 3,569台 5,463台 2,066台 1,060台 15,226台	1,991台 231台 2,357台 3,207台 1,168台 551台 9,505台	2,335台 471台 3,207台 2,983台 1,394台 738台 11,128台	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や、自動車と公共交通期間の適切な手段分担に寄与	○
		5 (2) 駅、バス停の設備等の整備による快適性の向上	駅、バス停の設備等の整備による快適性の向上	鈴蘭台駅前地区第二種市街地再開発事業を実施(R2.10.31完了) ・駅前広場にバス停留所を整備(H30.9.25) ・駅前広場のロータリーを供用開始(R2.2.26)					駅前空間の快適性が向上	○
		6 (3) 駅の美化化の検討	駅の美化化の検討および実施	三木駅舎の供用開始(R4.3.28)及び駅前広場の整備を実施 ・駅前広場にロータリー、バス停留所、タクシー乗降場、一般乗降場及び優先乗降場等を整備(R4.5.21供用開始)					駅空間の快適性向上に寄与	○
		7 (4) 交通結節点のバリアフリー化	交通結節点のバリアフリー化	鈴蘭台駅前地区第二種市街地再開発事業により、駅前広場に一般車の乗降スペース、障がい者用の停車スペース、ベンチ及び総合情報案内板等を設置(R2.2.26)					利用しやすい駅前空間を実現	○
		8 (5) 住宅地から駅への新規バスルートの検討	住宅地から駅への新規バスルートの検討	三木駅舎の供用開始(R4.3.28)及び駅前広場の整備を実施。駅前広場にはロータリー、バス停留所、タクシー乗降場、一般乗降場及び優先乗降場等を整備(R4.5.21供用開始)(再掲)					公共交通による駅へのアクセス性向上に寄与	○
		9 (6) 交通結節点におけるタクシーの利便性の向上	交通結節点におけるタクシーの利便性の向上	鈴蘭台駅前地区第二種市街地再開発事業により、鈴蘭台駅前広場にタクシー乗り場を整備(R2.2.26) 周辺道路の整備工事を実施(令和2年度完了)(神戸市)					駅からのタクシー利用の利便性向上	○
	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	10 (1) 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	国、県、神戸市、三木市、小野市及び三田市による協調補助 車両更新に係る独自補助(三木市)	984百万円 22百万円	919百万円 22百万円	562百万円 20百万円	441百万円 －	380百万円 －	安定的な安全運行のための基盤整備に寄与	○
		11 (2) 鉄道施設の更新・改良に合わせた輸送サービスの改善	新型6500系車両の新造	2編成	2編成	1編成	－	－	神戸電鉄株式会社の導入計画にあわせ、令和元年度をもって補助制度を終了	×
	④鉄道の維持・存続のための適正な運行形態の検討	12 (1) 輸送実態に応じた適正な運行形態の検討	屋間時間帯における志染駅～三木駅区間の増便 新型コロナウイルス感染症対策として、車内等の密度を上げないように便数等に配慮した運行に支援	－ 新型コロナウイルス感染症対策として、車内等の密度を上げないように便数等に配慮した運行に支援	－ R2年度:81百万円、R3年度:105百万円)	上下各4便 (R2.3.14～)	上下各4便 (増便継続)	上下各4便 (増便継続)	乗車機会の拡大による利用促進、利便性の向上 利用への安心感の向上に寄与	○
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	13 (1) まちの再生	緑が丘のまちの再生の検討(三木市)	・緑が丘サテライトに「健康ステーション」を設置(H30.6.18～) ・緑が丘サテライトで「クラウドワーキング」を実施(R元.6.3～) ・緑が丘サテライト(緑が丘サンロード商店街内)についてはR3.6月に閉鎖					駅前にぎわいづくりに寄与	○
		14 (2) 企業誘致の推進	神戸複合産業団地における企業誘致の推進	企業誘致の取組を継続					従業員数増加等により木津駅の利用者数が増加	○
		15 (3) 市営住宅の再編・空き地エリアの活用		・栄住宅、押部谷住宅の再編に向け、検討調査を実施(H30年度～) ・上記2物件の空き住戸のストックを活用し、社宅等活用事業を開始(R元年度～)					駅周辺人口の拡大を通じた利用促進を検討	○
		16 (4) 駅周辺における区画整理事業の実施	垂井南土地区画整理事業の推進(小野市)	・垂井南土地区画整理事業計画を策定(H29) ・計画に基づき区画整理工事を実施(R2.3.25開始、完了済)					駅周辺人口の拡大を通じた利用促進を検討	○

これまでの利用促進施策の取組効果一覧表（2／4） 平成29年度～令和3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	具体的な事業の取組	評価内容	事業評価					施策の評価	継続性			
				実績									
②観光資源の開発とアクセス手段の確保													
17 (1) 観光資源、観光拠点を結ぶバスルートの整備	17 (1) 観光資源、観光拠点を結ぶバスルートの整備			・三木別所観光ルートを「三木鉄道記念公園前」を経由するルートに変更(R元.10.1) ・志染・三木南・三木ルートについて、伽耶院を起終点とし、緑が丘駅からの乗継利用が可能となるルートに変更(R2.10.1～)(三木市)	周辺の観光資源、観光拠点へのアクセス性向上					○			
				403枚 -	305枚 -	- 87枚	- -	- -	一定の発売実績を計上	○			
				ネスターイゾート神戸と連携し、「電車＆ブル格安クーポン【平日限定】」を販売 ネスターイゾート神戸及び神姫ゾーンバスと連携し、「ネスターイゾート神戸(電車・バス＆ブル)格安クーポン【土日祝日・お盆期間限定】」を販売	2,276枚 -	2,249枚 -	2,572枚 -	2,318枚 -					
				「神鉄おもてなしきっぷ」の「おもてなしメニュー引換券」の引換可能店舗(飲食店)に新たに観光施設を追加し、粟生線及び沿線地域の観光施設の一体的な利活用促進を実現	3,698枚 -	3,698枚 -	3,698枚 -	3,698枚 -					
18 (2) 観光資源、観光拠点の活用、大型集客施設の誘致推進	18 (2) 観光資源、観光拠点の活用、大型集客施設の誘致推進			「第52回日本女子プロゴルフ選手権大会コニカミノルタ杯」の開催に伴う臨時列車の運行(R元.9.12～9.15、運行本数62本)	鉄道によるアクセスの利便性、快適性向上 公共交通でのアクセスの動機付けに寄与					○			
				車内案内表示器(車両扉の上部)に、4か国語(日本語、英語、中国語及び韓国語)を表記	外国語話者の利便性向上に寄与					○			
③住宅・企業の立地を支える公共交通網の充実													
20 (1) 住宅地や企業用地から駅への新規バスルートの検討	20 (1) 住宅地や企業用地から駅への新規バスルートの検討			(神戸市) ・西鈴蘭台駅と北五葉、日の峰、筑紫が丘方面を結ぶ阪急バス(150系統延伸)が新たに運行開始(H29.6.1～) ・木津駅と神戸複合産業団地を結ぶ神姫バス(西神17系統)が新たに運行開始(H29.10.1～) ・平成28年度から北五葉地区と西鈴蘭台駅の交通アクセスについて検討を開始し、平成30年4月2日から3か月間、コミュニケーションタクシー「おでかけ号」の試験運行の実施を決定(再掲) ・木津駅と神戸複合産業団地を結ぶ神姫バス(西神17系統)のダイヤ改正(H30.4.1～) ・平成30年4月2日から6月30日までコミュニケーションタクシー「おでかけ号」の試験運行を実施。運行内容を見直した上で、9月3日から平成31年3月31日まで第2回目の試験運行を実施(神戸市)(再掲) ・北五葉地域においてコミュニケーションタクシー「おでかけ号」の本格運行を実施(R2.1.1～)(再掲) (三木市) ・三木工場公園へのアクセスバスの充実検討のため、三木工場公園協同組合の各事業所に対し、アンケート及び利用意向把握を実施(R元年度～) ・青山5丁目ルートについて、さつき台及び自由が丘中公園を通るルートで運行を継続(三木市)(再掲) (小野市) ・コミュニケーションタクシー「らんらんバス」において、樫山駅と匠台の流通等業務団地及び工業団地を結ぶ「匠台ルート」を新設(H29.9.1～) ・利用者増に対応するため、樫山駅前ロータリーを改修し、更新時期を迎えた小型ノンステップバスに代えて中型ノンステップバスを導入(R2.1.6～)	公共交通による駅へのアクセス性向上					○	○	○	
				(神戸市) ・恵比須駅前ロータリーにおける出張販売を実施(三木金物まつりに合わせ、R元.11.2～R元.11.3に実施) ・地元団体「大塚日曜朝市の会」が主催する「日曜朝市」と共同開催(R元.11.3) (神戸市) ・「#駅活～Challenge～」事業を神戸電鉄と神戸市で協働 ・(参考)丸山駅倉庫下町芸術祭期間中に写真を展示(R3.10.9～R3.10.24) ・(参考)唐櫃台駅前広場で食のイベントを実施、駅売店跡でパンスタンドを限定オープン(R4.3.18～R4.3.20)	駅前にぎわいづくりに寄与								
				(鈴蘭台駅前再開発工事の推進(神戸市)) ・ビル及び橋上駅舎が開業(H30.9.25) ・鈴蘭台駅前広場のロータリーを供用開始し、一般車の乗降スペース、障がい者用の停車スペース、ベンチ及び総合情報案内板等の設置に加え、タクシー乗り場を整備(R2.2.26)(再掲) ・駅前広場周辺道路の工事を完了(R2.7.28) ・再開発事業完了(R2.10.31) ・鈴蘭台駅北地区区画整理事業の事業計画決定(R4.3.9) ・鈴蘭台駅を拠点として、絵本・紙芝居、各種企画展示や体験イベントなど幅広い文化活動を行なうイベント「わたしのまちこどば」を実施	駅や駅前空間の快適性向上 駅周辺にぎわいづくりに寄与								
21 (1) 駅の空きスペースや駅前空間の活用	21 (1) 駅の空きスペースや駅前空間の活用			(三木駅の再生(三木市)) ・神戸電鉄粟生線三木駅再生検討協議会を設置し、第1回協議会を開催(H30.3.15) ・三木駅再生のための市独自の寄附制度を創設(H30.7.5～) ・第2回神戸電鉄粟生線三木駅再生検討協議会を開催(H30.7.25) ・三木駅の再生に関するアンケート調査を実施(H30.7～9月) ・ふるさと納税の使いみちに「三木駅再生」を追加(H30.10.1～R2.9.30) ・三木駅再生に向け、駅前広場の用地交渉及び詳細設計並びに駅舎の基本設計を実施(R元年度～) ・第3回神戸電鉄粟生線三木駅再生検討協議会を開催(R2.2.19) ・第4回神戸電鉄粟生線三木駅再生検討協議会を開催(R2.7.17) ・第5回神戸電鉄粟生線三木駅再生検討協議会を開催し、「三木駅デザイン総選挙！」の投票結果に基づき、新たな三木駅のデザインを「モダン風(清新・現代風)」に決定(R2.9.30) ・三木駅舎の供用開始(R4.3.28)及び駅前広場の整備を実施。駅前広場にはロータリー、バス停留所、タクシー乗降場、一般乗降場及び優先乗降場等を整備(R4.5.21供用開始)(再掲)	駅や駅前空間の快適性向上 駅周辺にぎわいづくりに寄与					○	○	○	
				(三木駅の再生(三木市)) ・神戸電鉄粟生線三木駅再生検討協議会を開催(H30.3.15) ・三木駅再生のための市独自の寄附制度を創設(H30.7.5～) ・第2回神戸電鉄粟生線三木駅再生検討協議会を開催(H30.7.25) ・三木駅の再生に関するアンケート調査を実施(H30.7～9月) ・ふるさと納税の使いみちに「三木駅再生」を追加(H30.10.1～R2.9.30) ・三木駅再生に向け、駅前広場の用地交渉及び詳細設計並びに駅舎の基本設計を実施(R元年度～) ・第3回神戸電鉄粟生線三木駅再生検討協議会を開催(R2.2.19) ・第4回神戸電鉄粟生線三木駅再生検討協議会を開催(R2.7.17) ・第5回神戸電鉄粟生線三木駅再生検討協議会を開催し、「三木駅デザイン総選挙！」の投票結果に基づき、新たな三木駅のデザインを「モダン風(清新・現代風)」に決定(R2.9.30) ・三木駅舎の供用開始(R4.3.28)及び駅前広場の整備を実施。駅前広場にはロータリー、バス停留所、タクシー乗降場、一般乗降場及び優先乗降場等を整備(R4.5.21供用開始)(再掲)	駅や駅前空間の快適性向上 駅周辺にぎわいづくりに寄与								

これまでの利用促進施策の取組効果一覧表（3／4） 平成29年度～令和3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	具体的な事業の取組	評価内容	事業評価					施策の評価	継続性			
				実績									
(4)-2 交通結節点におけるにぎわいの創出（沿線外）													
	23	(1) 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	新開地の活性化、都心・三宮の再整備（神戸市）	(神戸市) ・「神戸新開地・喜楽館」の平成30年7月11日のオープンに向けた整備を実施 ・兵庫区役所新庁舎をオープン（R元. 8. 12） ・淡川公園の再整備（R元年度～R4年度） ・「神戸新開地・喜楽館」の利用促進 ・三宮を中心とした都心の再整備に向け、引き続き検討中（東遊園地の再整備（R5年度に工事完了予定）など） (神戸電鉄) ・「神戸新開地・喜楽館」の利用促進のための企画乗車券「神戸電鉄×喜楽館 笑い放題切符」を発売（販売期間：R2. 12. 1～R3. 5. 24、料金：2,500円（大人のみ）、販売枚数：92枚） ・「神戸新開地・喜楽館」の利用促進のための企画乗車券「神戸電鉄×喜楽館 笑い放題切符」を、有効区間を新開地までに延ばし、更にメトロ神戸でご利用できる金券（100円）をセットし発売（販売期間：R3. 8. 17～R4. 3. 24、料金：2,600円（大人のみ）、販売枚数：163枚）	H29	H30	R1	R2	R3	都心へのアクセス利用の動機付け	○		
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												
	24	(1) 住民に対する地域公共交通利用への協力要請	住民に対するモビリティ・マネジメント	506人 ・R2年度は、公共交通利用への行動変容を促すアンケートを実施（R2年度・神戸市北区2,500世帯）	794人	552人	67人	638人	沿線住民が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	○			
	25	(2) 園児・小中学生に対するモビリティ・マネジメントの実施	園児・小中学生の粟生線を利用した校外学習等に対する補助（三木市） バスの乗り方教室 東吉川小学校 緑が丘アフタースクール 神鉄トレインフェスティバルの実施	36件 1,814人 23人 — 2,770人来場	32件 1,767人 16人 — 3,245人来場	29件 1,614人 18人 63人 2,251人来場	3件 276人 — —	5件 373人 — —	学校行事での利用の新規開拓促進、次世代利用者である児童・生徒への公共交通利用の意識づけ	○			
	26	(3) 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、「粟生線＆バス乗継ガイド」及び「三木市公共交通総合時刻表」を配布（R元年度～）（三木市）	転入者に対し、「粟生線＆バス乗継ガイド」及び「三木市公共交通総合時刻表」を配布（R元年度～）（三木市）	H29年度：2件 ・食づくりの会感謝祭（H29. 8. 30） ・神戸電鉄写真展－「ミュージアムトレイン」の素敵な仲間たち（H29. 11. 19～H29. 12. 3） H30年度：1件 ・（恵比須駅前）朝市10周年大感謝祭（H30. 12. 2） R元年度：2件 ・食づくりの会感謝祭（R元. 8. 28） ・朝市11周年感謝祭（R元. 12. 15）					転入者への公共交通情報提供による利用促進	○		
	27	(4) 地域住民・組織・団体の主体的な取組のサポート・推進	神戸電鉄利用促進活動補助金の交付 粟生線サポーターズくらぶの会員数 粟生線サポーターズくらぶの運営サポート プラ歩 あなたのメッセージとともに粟生線に“涼”を届けよう！（駅舎に風鈴の装飾を実施） サポートーズくらぶの会員有志による緑が丘駅における利用促進活動 鉄道模型運転会 ぶらり旅 駅清掃活動 「粟生線のひ・み・つを調べてみよう！」と題し粟生線にまつわるクイズを電車内に掲出 志染駅における展示物（カエルをモチーフとした「ヨッシャくん」）によるメッセージの発信（季節感あふれる模様替の実施や駅利用者へのメッセージを発信）	一般1,262人 特別1,892口 加盟47店舗	一般1,418人 特別8,098口 加盟47店舗	一般1,078人 特別8,173口 加盟42店舗	一般663人 特別8,395口 加盟38店舗	一般630人 特別8,737口 加盟34店舗	利用機会となるイベントの実施に寄与	○			
	28	(5) 地域拠点での地域公共交通利用のPR	市立公民館等の公共施設における情報発信・PR	市立公民館等の公共施設ヘイイベントチラシ等を掲出					沿線住民が利用行動を考える契機の提供に活用	○			
② 職場におけるモビリティ・マネジメントの実施													
	29	(1) 企業に対する地域公共交通利用への協力要請		68人	9人	37人	—	—	沿線企業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	○			
	30	(2) 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	自治体職員等による出張用回数券の利用（三木市） 三木市ノーマイカーデー（三木市）	962枚 三木市ノーマイカーデー（三木市）	871枚 三木市ノーマイカーデーの実施（毎月第4金曜日）	936枚	277枚	469枚	出張での粟生線利用の促進策として実施 通勤での粟生線利用の促進策として実施	○			

これまでの利用促進施策の取組効果一覧表（4／4） 平成29年度～令和3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	具体的な事業の取組	評価内容	事業評価					施策の評価	継続性					
				実績											
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															
31 (1) 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	31 (1) 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	粟生線乗ろうDAY！プログラム	栗生線乗ろうDAY！プログラム	<ul style="list-style-type: none"> 神鉄トレインフェスティバル(H29.10.1、H30.10.8、R元.10.20)(再掲) 電車に乗ってハッピークリスマス(H30.12.16、R元.12.15) 第13回小野陣屋まつり(H30.3.3～H30.3.4) 神戸電鉄開業90周年記念「メモリアルトレインで“産フェスおの”へGO！」(H30.10.20) しんちゃん&てつくん電車で三木金物まつりへGO！(R元.11.2) 					沿線各所の地域イベントとの連携により、粟生線に対する地域住民の関心、親近感の向上に寄与	○					
				<ul style="list-style-type: none"> 三木鉄道記念公園納涼タラミ会における神鉄ミニトレインの運行(H29.7.22) 「西区ふるさと散策のみちスタンプラリー」に「粟生線沿線散策のみち」コースを新設(H29.7.31～H29.11.30、H30.8.1～H30.11.30、R元.9.1～R元.11.30) 北播磨ふるさとフェスタ(会場：三木市)への協議会ブースの出展(H29.11.25) 神戸電鉄開業90周年記念「粟生線スタンプラリー」の実施(H30.10.1～H30.12.28) 「粟生線スタンプラリー」の実施(R元.10.1～R元.12.15) 											
	32 (2) 子育て世代をターゲットとした交流イベントの開催			<ul style="list-style-type: none"> 三木鉄道記念公園納涼タラミ会における神鉄ミニトレインの運行(H29.7.22)(再掲) 神鉄トレインフェスティバル(H29.10.1、H30.10.8、R元.10.20)(再掲) 三木金物まつりにおける神鉄ミニトレインの運行(H29.11.4～H29.11.5、H30.11.3～H30.11.4) 電車に乗ってハッピークリスマス(再掲) しんちゃん&てつくん電車で三木金物まつりへGO！(再掲) 					子育て世代や次世代利用者である子どもの粟生線に対する関心や親近感の向上	○					
	33 (3) ハイキングイベントの開催	神鉄ハイキングの実施	実施113回 参加12,988人	実施107回 参加16,838人	実施94回 参加13,013人	実施22回 参加2,164人	実施53回 参加5,583人	参加者の増加による鉄道利用の増加、地域参加規格による参画意識の向上							
34 (4) 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	34 (4) 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	小野高校放送部による放送の実施	駅のホームにおいて企画乗車券やイベント等を周知・PRするアナウンス放送を実施					地域住民団体や沿線住民による手作りイベントを通じて活性化への意識の向上に寄与							
		小野高校(商業科、神戸電鉄粟生線活性化班)による利用促進活動の実施	<ul style="list-style-type: none"> カフェパンフ及び観光パンフを製作(R元年度) マスコットキャラクター「しんちゃん」を使用した利用促進ポスターを製作(R2年度) 												
		三木東高校による利用促進活動の実施	<ul style="list-style-type: none"> 生徒が粟生線の存続を願うイメージムービーを製作(R2年度) 												
		七夕にちなんだ駅の装飾と列車の運行	<ul style="list-style-type: none"> 駅における短冊の展示及び装飾 七夕列車の運行(6～7月) 短冊の展示等に協力した保育園及び幼稚園 <ul style="list-style-type: none"> ①駅の装飾 H29: 8園、H30: 8園、R1: 8園 ②車内の装飾 H29: 10園、H30: 11園、R1: 10園 <p>※R2・R3年は新型コロナウイルスの影響により実施に至らず</p>												
		クリスマス装飾列車の運行	<ul style="list-style-type: none"> クリスマス装飾列車の運行(12月) 車内ポスターの展示等に協力した保育園及び幼稚園 <ul style="list-style-type: none"> H29: 13園、H30: 14園、R1: 13園、R2: 13園、R3: 13園 												
35 (5) 沿線外への地域情報等の発信	35 (5) 沿線外への地域情報等の発信	粟生線全線開業65周年記念事業の実施	<ul style="list-style-type: none"> マスコットキャラクター「しんちゃん」のぬいぐるみ(65体)を製作し、車両の運転席等に設置(H29.10.1～) 粟生線全線開業65周年記念ヘッドマークを6500系車両の一部(6500系車両2編成)に掲出(H29.10.1～H30.3.31) 					イベントとの連携により、沿線外を含めた鉄道利用の増加、粟生線に対する関心、親近感の向上に寄与							
		神戸電鉄開業90周年記念事業の実施	<ul style="list-style-type: none"> 神戸電鉄開業90周年記念「粟生線スタンプラリー」の実施(H30.10.1～H30.12.28、応募総数1,023枚)(再掲) 神戸電鉄開業90周年記念「メモリアルトレインで“産フェスおの”へGO！」の実施(H30.10.20)(再掲) 												
		神戸市ふるさと納税における返礼品の提供	-	29口 580,750円	25口 576,000円	39口 766,000円	125口 3,764,000円								
		三木市ふるさと納税における返礼品の提供	-	5口 50,000円	31口 310,000円	13口 130,000円	0口 0円								
36 (1) 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	36 (1) 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	粟生線家族おでかけきっぷの販売	2,781枚	2,665枚	2,610枚	1,032枚	944枚	利用促進に寄与	○						
		神鉄おもてなしきっぷの販売	2,276枚	2,249枚	2,572枚	2,318枚	3,698枚								
	37 (2) 対象者等を限定した企画乗車券の発行	三木金物まつりDAYチケットの販売及びガラガラ抽選会の実施	342枚 188人	379枚 222人	323枚 198人	-	-								
		神鉄シーパスワン・神鉄シーパスワンプラスの販売(神戸市)	31,239枚 9,379枚	27,327枚 8,028枚	34,061枚 10,164枚	20,810枚 5,128枚	24,384枚 5,587枚	高齢者層の利用増加に寄与							
		三木市神戸電鉄福祉バスの販売(三木市)	3,046枚	3,373枚	3,500枚	1,974枚	1,489枚								

5-3 数値目標の達成状況

地域公共交通網形成計画において設定した数値目標について、その達成状況を整理する。

表 5-1 地域公共交通網形成計画における数値目標の達成状況

指標	基準値	目標値	H29	H30	R元	R2	R3
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	—	累計 5 編成	2 編成	累計 4 編成	累計 5 編成	累計 5 編成	累計 5 編成
鉄道とアクセスバスの平均待ち時間※1	10 分 (H28)	8 分	9.6 分	9.7 分	9.6 分	10.6 分	10.6 分
沿線地域の従業人口※2	4.8 万人 (R3 予測値)	5.0 万人					
三木市・小野市の観光入込客数	733 万人 (H26)	970 万人 ※4 (H31)	748 万人	729 万人	712 万人	558 万人	—
実利用者数※5 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	815 万人	794 万人	784 万人	596 万人	627 万人
モビリティ・マネジメントの参加者数	45 回※6 (H27)	47 回 (H31)	45 回	45 回	44 回	34 回	36 回
						累計 2,033 人	累計 2,671 人
						公共交通利用を促すアンケート実施 2,500 世帯(R2)	

※1 緑が丘駅、志染駅及び樫山駅の毎年 10 月時点ダイヤを対象とする。

※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 H28 年以降、経済センサスは町丁字別のデータがなく、また、最新の R1 調査では従業人口の総数が分からぬいため、H28 経済センサスの値を掲載している。

※4 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。

※5 実利用者数には、方針 2①及び②による取組効果を含む。

※6 「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。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、基準値は H27 年人口を基準とするが、網形成計画策定時は H27 年国勢調査が確定していなかったため H22 年国勢調査から推計した。また、目標値は各市の地方創生計画をベースに推計した。

※7 5 年間の延べ人数を目標値として設定した。

<各指標に対する評価等>

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

新型車両の新造（5編成）を計画どおり実施し、安全性及び快適性の向上のほか、車内案内表示器を4か国語（日本語、英語、中国語及び韓国語）表記することで訪日外国人の受入環境を整備するとともに、省エネ化を実現した。

2 鉄道とアクセスバスの平均待ち時間

小野市において、平成29年9月1日に「らんらんバス」 匠台ルートを導入した際、同市の鉄道とアクセスバスの平均待ち時間が約4分短縮するなど、一部で成果がみられた事例もあったが、全体としては基準値10分からの短縮にはつながらなかった。また、令和2年の鉄道ダイヤ改正の影響等により、令和2年度以降の待ち時間はやや伸びた。

バスダイヤの設定に当たっては、従来から、鉄道ダイヤとの調整を前提とした上で、目的地への到着時刻の調整や運転者の拘束時間の短縮など、総合的な判断により設定されており、単に鉄道との接続時間のみを調整することや平均的な待ち時間を全体的に短縮化することは困難であった。

こうした状況を踏まえ、今後は目標や目標の設定方法のしかたについて見直しが必要と考えられる。

3 沿線地域の従業人口

平成29年度以降の沿線地域の従業人口が不明であるものの、平成28年経済センサスにおいては目標値を達成している。

特に、神戸複合産業団地（神戸市）及び匠台流通等業務団地・工業団地（小野市）は従業人口が増加しているとみられ、両企業団地の最寄り駅である木津駅及び樺山駅の利用者数も増加傾向にある。

今後、「ひょうご小野産業団地」（小野市）の分譲や、「ひょうご情報公園都市次期工区」（三木市）の整備などにより、更なる従業人口の増加が期待される。

なお、経済センサスにおける従業人口の公表については、新規立地企業のみの公表に変更となっていることから、今後、目標や目標の設定方法について見直しが必要と考えられる。

4 三木市・小野市の観光入込客数

平成29年度の観光入込客数は対前年度比37千人（0.5%）の増となり基準値733万人を超過したものの、平成30年度以降は減少傾向となっている。これは、平成30年7月豪雨等の自然災害の発生や令和元年度の新型コロナウイルスの感染拡大による外出頻度の減少などが要因と考えられる。

その中で、プロゴルフ選手権大会と連携した臨時列車の運行により駅利用者が増加した好事例のほか、観光施設や地域の飲食店等と連携した企画乗車券の事業拡充による販売実績の増加など、鉄道利用や観光振興に寄与する施策を展開した。

今後も、引き続き、地域の観光施設や観光資源と連携した公共交通の利用促進が必要と考えられる。

5 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

少子高齢化による沿線地域人口の減少に加え、平成 30 年 7 月豪雨等の自然災害や、新型コロナウイルスの感染拡大の影響による外出頻度の減少の影響を受け、栗生線の実利用者数は減少している。

令和 2 年度においては新型コロナウイルス感染防止拡大のための緊急事態宣言や蔓延防止等重点措置の発令により、実利用者数 596 万人と著しく減少した。

令和 3 年度は令和 2 年度からの反動増による持ち直しがみられたものの、実利用者数は 627 万人と、目標値 850 万人を大きく下回る結果となった。

在宅勤務をはじめとしたオンライン化など新たな生活様式の進展により移動需要が低下するおそれもあり、引き続き、社会動向を注視しつつ、公共交通の維持、活性化に向けた取組を進めていく必要がある。

6 モビリティ・マネジメントの参加者数

モビリティ・マネジメントの参加者数について、出前講座など対面式でのモビリティ・マネジメントは令和元年度まで年間平均約 650 人のペースで順調に実績を重ねてきたが、令和 2 年度以降、新型コロナウイルスの影響によりモビリティ・マネジメントの開催を自粛し、令和 3 年度までの累計としては約 2,700 人となった。

加えて、令和 2 年度においては公共交通の利用に関する行動変容を促すアンケートを 2,500 世帯に配布しており（神戸市）、アンケート形式での取組を踏まえると、目標値を上回る実績となった。

今後、引き続き、新型コロナウイルスの動向に注意しつつ、感染防止対策を講じながら、地域住民及び地元企業等に対するモビリティ・マネジメントを実施していく必要がある。

（注）目標設定に関する留意点

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」では、計画の目標設定について長期的・部門横断的な取組が不可欠な「まちづくり全般に係る目標（政策レベル）」や、短中期に取り組む「地域旅客運送サービスに係る目標（事業レベル）」を設定し、毎年度の評価を行うことにより、PDCA サイクルを円滑に循環させ、着実に成果を上げるよう記載されている。

6. 地域の交通の課題の整理

6-1 神戸電鉄粟生線沿線地域の交通の課題のまとめ

地域の現状や関連計画の整理結果等を踏まえて整理した粟生線沿線地域における現状の問題点をもとに、神戸電鉄粟生線沿線地域公共交通計画として取り上げる沿線地域の交通の課題を整理した。

現状の問題と地域の交通の課題の関係性を下図に示す。

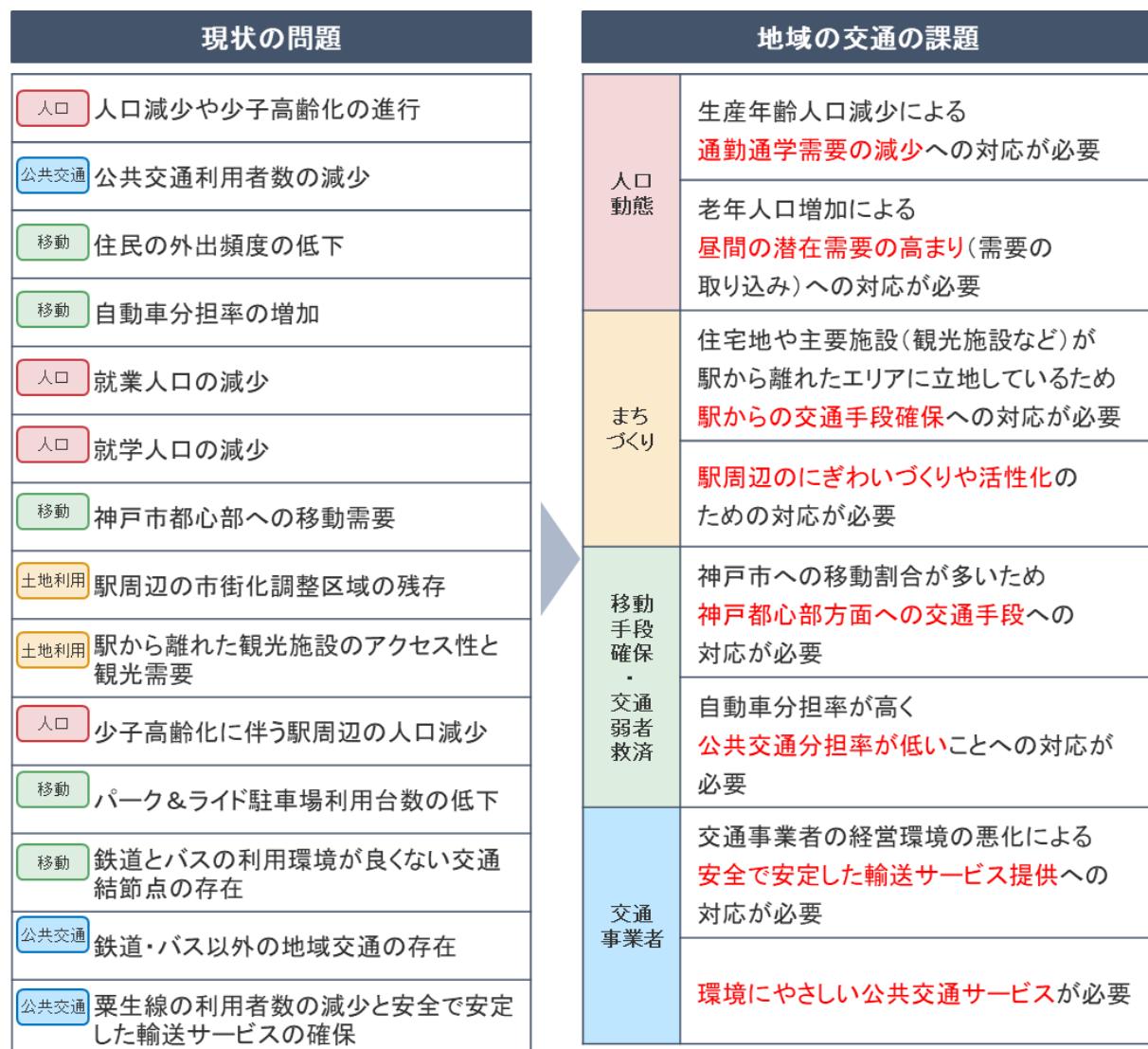


図 6-1 交通の課題の整理

<人口動態の視点>

(1) 生産年齢人口減少による通勤通学需要の減少への対応が必要

開発時期の早いニュータウンを中心に、生産年齢人口の減少が進行している。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、生産年齢人口減少の進行は継続すると想定している。従って、通勤・通学需要（定期利用者）の減少傾向は今後も継続していくことが考えられる。

そのため、交通事業者の営業収入の大半を占める通勤・通学需要の減少について、通勤・通学の交通手段として公共交通を利用してもらうことが課題となっている。

(2) 老年人口増加による昼間の潜在需要の高まり（需要の取り込み）への対応が必要

沿線地域全体で高齢化が進行し通勤需要は減少しているが、昼間人口は増加している。老年人口の世代は自動車保有率が高い年代ではあるが、年齢を重ねるとともに運転に不安を感じることもあるため、公共交通利用の潜在的なニーズは高いと考えられる。また、介護予防・フレイル対策として、健康増進や引きこもり防止に向けた社会参画の観点からも、高齢者が公共交通を利用して外出する需要は高まってくると考えられる。

そのため、高齢者の平日昼間時間帯を中心に、公共交通を利用してもらうことが課題となっている。

<まちづくりの視点>

(3) 住宅地や主要施設（観光施設など）が駅から離れたエリアに立地しているため駅からの交通手段確保への対応が必要

沿線地域の住宅地は、駅から少し離れた場所でニュータウン開発が進められ、駅まではバスアクセスが多い傾向にある。ただし、住民の高齢化に伴い、住宅地内のバス停までの徒歩移動が困難になってきている住民も増えていると考えられ、居住地から駅への交通手段の確保を求めるニーズもある。

また、沿線地域には、市役所・集会施設・医療機関・文化施設・観光施設など、様々な用途の施設が立地している。ただし、医療機関などには病院送迎バスの運行もあり、駅からバスでアクセスしやすいが、文化施設や観光施設には、バスでアクセスしにくい状況が残っている。

そのため、駅から自宅や目的地までの公共交通サービスの確保が課題となっている。

(4) 駅周辺のにぎわいづくりや活性化のための対応が必要

駅周辺はその他の地域よりも人口密度が高く、徒歩や自転車での移動も含めて駅へ

のアクセス性が良いことから、栗生線の利用ニーズは高いと考えられるが、駅周辺においても少子高齢化による人口減少が進んでおり、栗生線の利用の減少につながっていると考えられる。

そのため、こうした状況に対応する駅周辺にぎわいづくりや活性化が課題となつており、駅周辺を中心としたコンパクトなまちづくりを推進する必要がある。

なお、駅周辺にぎわいづくりや活性化のため、兵庫県や沿線市の都市計画関係者はもとより、農地整備関係者など関連分野とも協働し、駅前エリアの区域区分（市街化区域・市街化調整区域）の見直しを行うなど、よりよい公共交通サービスをよりよく活用できるようにすることが重要である。

＜移動手段確保・交通弱者救済の視点＞

（5） 神戸市への移動割合が多いため神戸都心部方面への交通手段への対応が必要

沿線地域住民等の移動先は、自市・自区以外では、神戸市への移動割合が多い傾向にある。沿線地域から神戸都心部方面への交通手段として、神戸電鉄に加え神姫バスも運行している。ただし、神戸電鉄栗生線については、前計画策定時（網形成計画策定時）から減便しているなど、サービスレベルは低下している。

そのため、沿線地域から神戸都心部方面への交通手段については、公共交通サービスレベルの維持・確保が課題となっている。

（6） 自動車分担率が高く公共交通分担率が低いことへの対応が必要

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、通勤移動や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る。一方、鉄道・バスの分担率は減少傾向にある。自動車分担率が高くなることは、道路の渋滞が顕著になることや、交通事故の発生頻度が増加したり、公共交通需要低迷によるサービスレベル低下が引き起こされたりする可能性が高く、地域社会にとって望ましい姿ではないと考えられる。さらに、高齢化の進展により、高齢ドライバーの増加も懸念されるが、公共交通の利用方法が分からぬなどの理由から、免許返納により自動車から公共交通サービスへ安心して転換できない住民もいると考えられる。

そのため、沿線住民が自動車から転換しやすい公共交通を維持・確保するとともに、利用促進や意識啓発、情報提供などに取り組むことにより、公共交通の利用者数増加や分担率増加を図ることが課題となっている。

<交通事業者の視点>

(7) 交通事業者の経営環境の悪化による安全で安定した輸送サービス提供への対応が必要

上記（1）～（6）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。さらに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、神戸電鉄に限らず、交通事業者全般の経営環境が悪化しており、公共交通サービスの維持・確保が大変困難な局面を迎えており。

また、運転手の高齢化や次世代を担う若い運転手が少ない等から、運転手不足は大きな問題となっており、鉄道やバスだけでなく多様な輸送資源（タクシー、スクールバス、病院送迎バスなど）も含めた効率的な地域公共交通の運行を考える必要がある。

このため、公共交通の利用促進や利便性向上を図り、行政、交通事業者、地域住民等がそれぞれの役割を果たし、地域の公共交通を維持・存続に向けて積極的に関わることが重要である。

(8) 環境にやさしい公共交通サービスが必要

持続可能で豊かな社会の実現を目指すESG（Environment Social Governance：環境・社会・ガバナンス）は世界規模で推進されており、環境にやさしく、かつ、持続可能な交通サービスの確保は必要不可欠となっている。沿線地域においても、カーボンニュートラルの実現に向けた取組は、交通事業者や行政、地域住民など、あらゆる関係主体にとっての責務である。

そこで、環境負荷低減に向けた、効率的で環境にやさしい公共交通サービス体系を整備することが必要である。

7. 計画の目標・理念及び基本方針

7-1 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。

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網形成計画の理念・方針を踏まえ、神戸電鉄粟生線地域公共交通計画の目標・理念を次のとおり定める。

◆ 目標・理念

**住む人、訪れる人が快適に利用でき、まちづくりとともに発展する
持続可能な公共交通の創造**

～みんなで考え あしたへつなぐ “未来へのチャレンジ”～

神戸電鉄粟生線沿線地域公共交通計画の目標・理念に向けて、本計画で目指す「鉄道を軸とした地域公共交通ネットワーク」の考え方は以下の通りである。

鉄道駅と地域の拠点（住宅地や商業施設、病院、工業団地、観光地等）とのアクセスを促進するエリアを定めて、路線バスやコミュニティバス、タクシー、その他地域交通等を整備するとともに結節点での乗継利便性を高めることにより、人々の社会経済活動をしっかりと支える地域公共交通ネットワークを構築する。

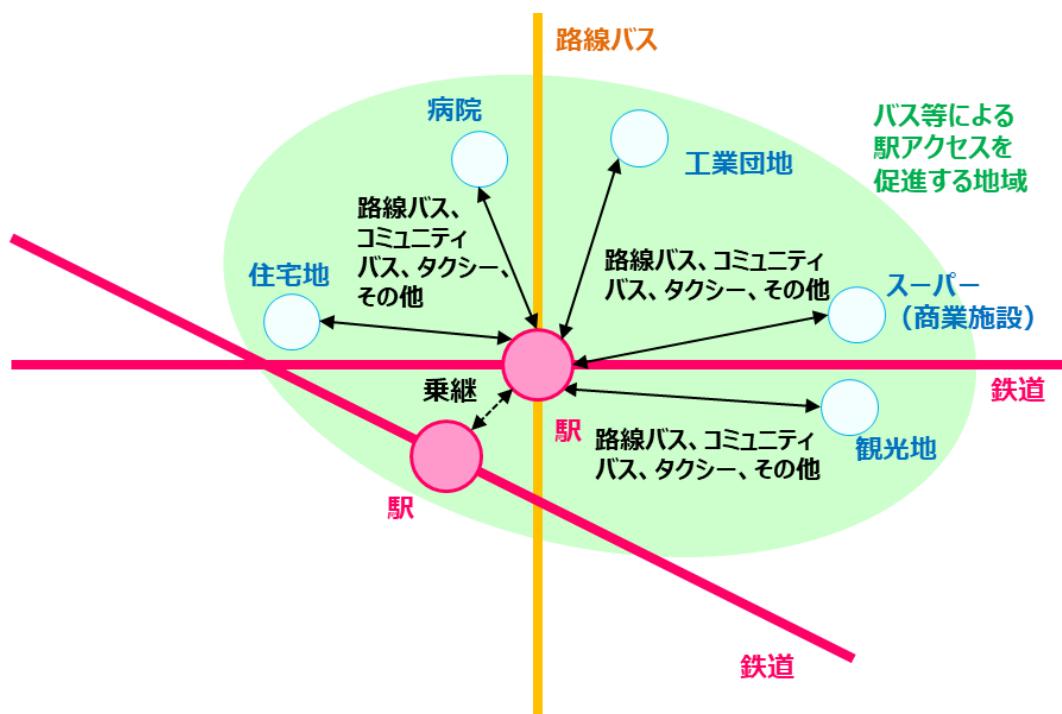


図 7-1 鉄道を軸とした地域公共交通ネットワークの概念図

鉄道を軸とした地域公共交通ネットワークとして、粟生線沿線地域が目指す将来の姿は、次のとおりである。

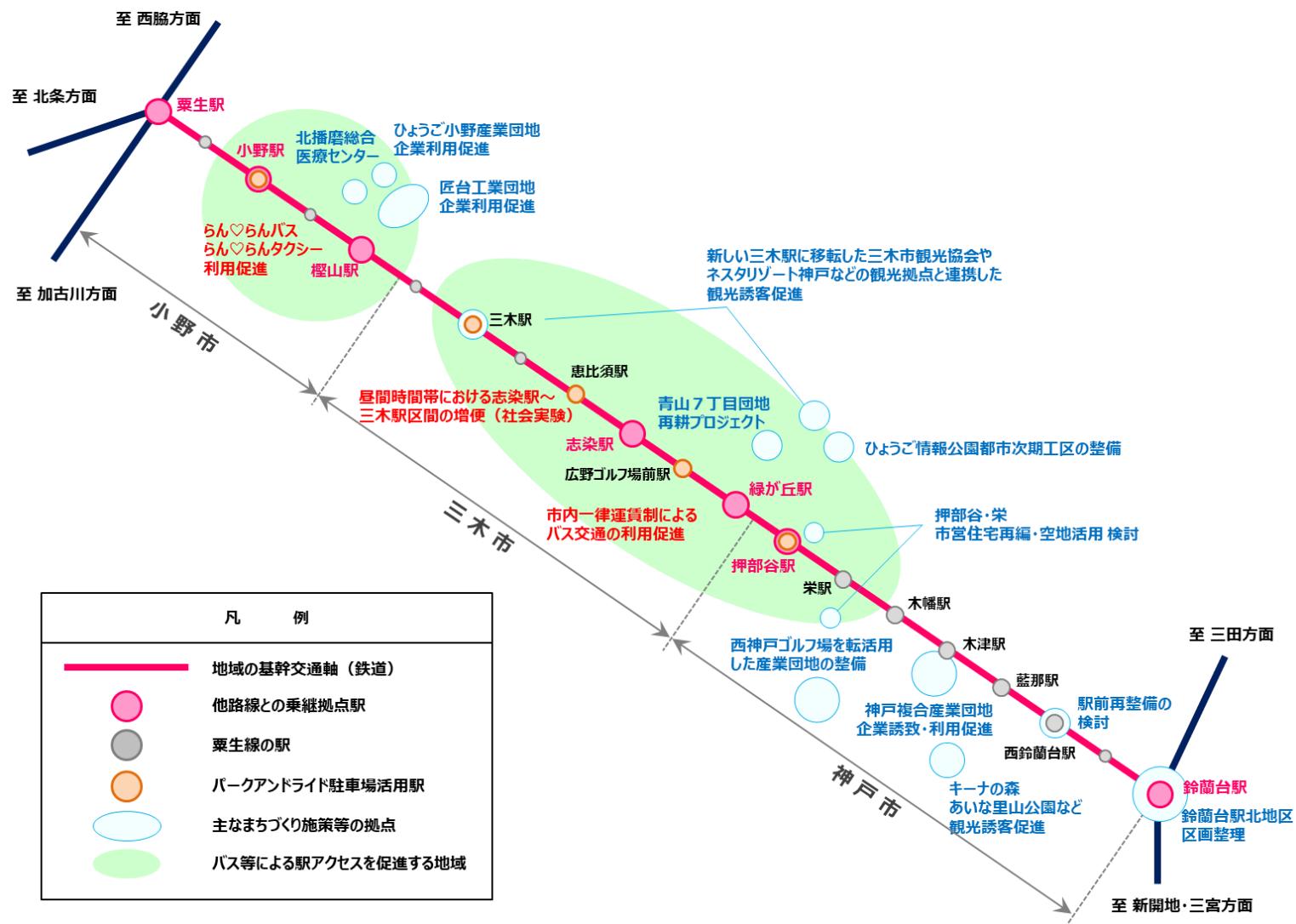


図 7-2 粟生線沿線地域が目指す将来の姿

7-2 基本方針

神戸電鉄粟生線地域公共交通計画の目標・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サービスの安定的な維持・確保
方針 2	まちづくりと連携した地域公共交通サービスの構築
方針 3	市民・行政・事業者等の連携による地域公共交通の活性化

方針 1 鉄道を軸とした地域公共交通サービスの安定的な維持・確保

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サービスの安定的な維持・確保」を目指す。

このため、神戸電鉄粟生線を地域公共交通ネットワーク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。

また、駅や駅前空間の快適性向上、パーク＆ライド用駅前駐車場の活用等により、交通結節点としての快適な駅環境を整備・強化することで、駅や駅周辺を活用したにぎわいを創出する。

方針 2 まちづくりと連携した地域公共交通サービスの構築

鉄道駅を中心としたまちづくりを推進するとともに、住宅地の整備、企業誘致、観光資源への誘客に対応し、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サービスの構築」を目指す。

このため、住宅地の整備に対応した公共交通サービスの整備、既存住宅地からバスやタクシー、その他地域交通による駅への地域交通ネットワークの強化により、駅と住宅地を結ぶ公共交通のアクセス性を向上し、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公共交通のアクセス性を向上し、公共交通利用を促進する。

併せて、観光資源の魅力を発信するとともに、それらと駅を結ぶ公共交通のアクセス性を向上することにより、公共交通を利用した観光客の増加を図る。また、企画乗車券の発行等により、交流人口の拡大や住民の外出機会の創出を促進する。

更に、関係事業者や行政間で公共交通のダイヤ調整を行い、利用者の利便性を確保する。

方針 3 市民・行政・事業者等の連携による地域公共交通の活性化

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、同時に、公共交通への愛着を持ってもらえるような情報提供を行い、「市民・行政・事業者等の連携による地域公共交通の活性化」を目指す。

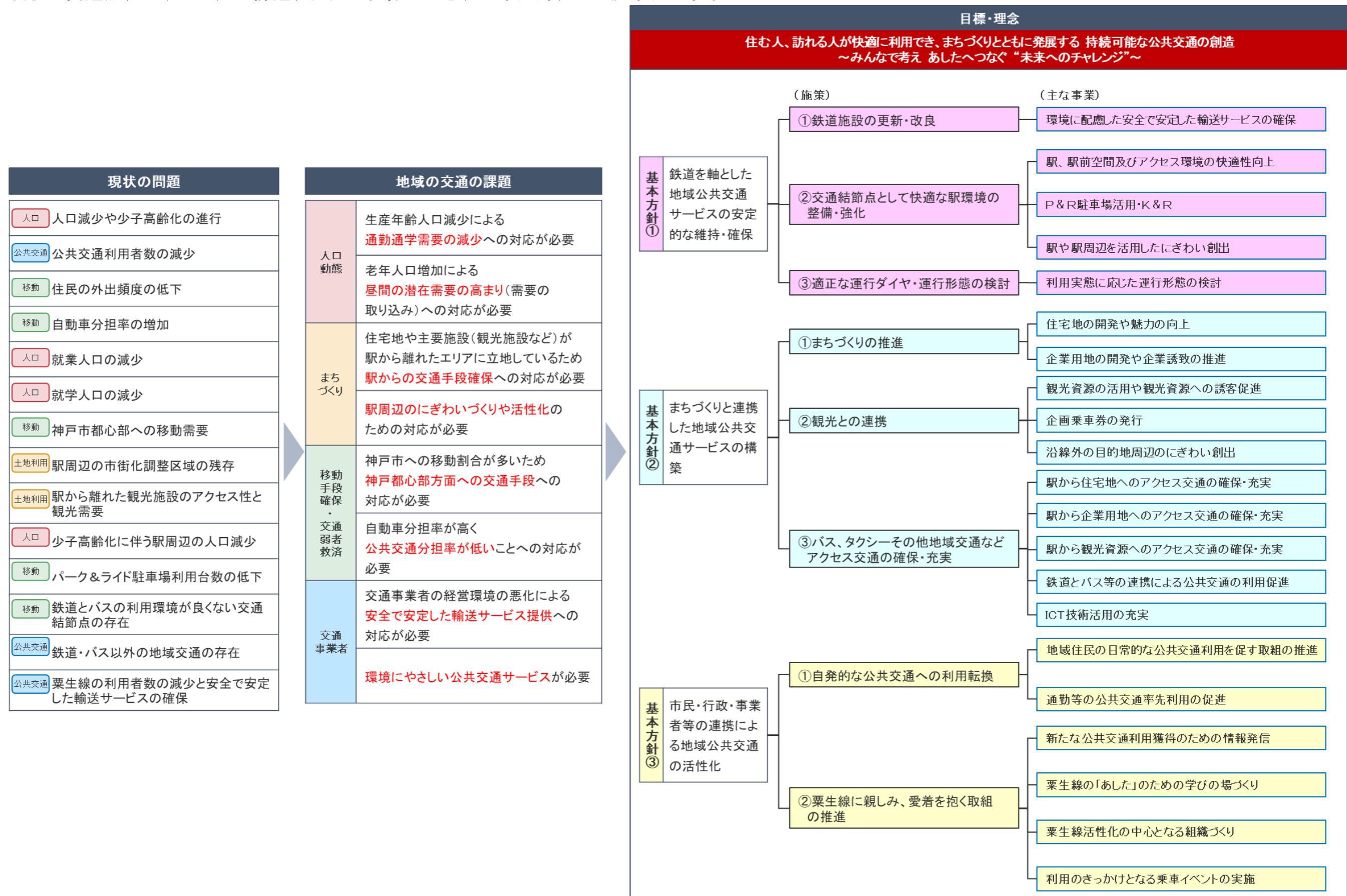
このため、地域住民、地域内に立地する企業やその従業員に対して、公共交通利用を促す情報を発信し、自発的な公共交通への転換を図るとともに、自治体職員等による通勤・出張時等における公共交通率先利用を推進する。

また、園児・小中学生や高校生等に対するモビリティ・マネジメントを実施し、将来的にも公共交通を利用してもらうための学びの場をつくることで、粟生線への愛着心を向上する。

併せて、粟生線活性化の中心となる地域住民の主体的な組織・団体の取り組みを支援し、地域住民による公共交通の利用促進活動を推進する。

更に、地域内で開催されるイベント等と連携し、各イベントでの公共交通の利用啓発・利用促進のPR活動を実施するほか、子育て世代や若者世代に向けた情報発信を強化し、新たな公共交通利用の獲得を図る。

現状の問題点、地域の交通の課題、計画の目標・理念、基本方針、主な施策及び事業



基本方針、主な施策及び事業、具体的な取組（取組事例、新規／継続）

基本方針	施策	主な事業	取組事例	新規/継続
方針1 鉄道を軸とした地域公共交通サービスの安定的な維持・確保	①鉄道施設の更新・改良	環境に配慮した安全で安定した輸送サービスの確保	車両、駅務機器等の更新改良 鉄道安全輸送設備補助	継続 継続
	②交通結節点として快適な駅環境の整備・強化	駅、駅前空間及びアクセス環境の快適性向上	駅の美装化 ふるさと納税を活用した駅の美装化 駅前広場やロータリー、バス・タクシー乗り場の整備 駅・駅前空間のバリアフリー化 徒歩や自転車による駅へのアクセス環境の整備 駅の案内表示の多言語化 サイクリングとの連携	継続 新規 継続 継続 継続 新規 継続 新規
			P & R駐車場活用・K & R	パーク & ライドの利用促進
			駅や駅周辺を活用したにぎわい創出	駅空きスペース活用 オープンカフェなどの駅前空間活用
			③適正な運行ダイヤ・運行形態の検討	ダイヤ改正を含めた利用実態に応じた運行形態の検討 増便運行などの社会実験の実施
			住宅地の開発や魅力の向上	駅前再開発の検討 区画整理事業 住宅地開発、市営住宅再編
			企業用地の開発や企業誘致の推進	企業用地の開発 企業誘致の推進
	②観光との連携	観光資源の活用や観光資源への誘客促進	観光資源の活用、連携	継続
		企画乗車券の発行	観光事業と連携した企画乗車券の発行 高齢者等の外出機会の創出につながる企画乗車券の発行	継続 継続
		沿線外の目的地周辺のにぎわい創出	都心再開発	継続
方針2 まちづくりと連携した地域公共交通サービスの構築	③バス、タクシーその他地域交通などアクセス交通の確保・充実	駅から住宅地へのアクセス交通の確保・充実	住宅地へのアクセスバス、タクシー、デマンド型交通等の確保・充実	継続 (内容発展)
		駅から企業用地へのアクセス交通の確保・充実	企業用地へのアクセスバス等の確保・充実	継続
		駅から観光資源へのアクセス交通の確保・充実	観光資源へのアクセスバス等の確保・充実	継続
		鉄道とバスの連携による公共交通の利用促進	鉄道とバスのダイヤ調整 鉄道とバスの乗継割引など公共交通の連携した料金体系の検討	継続 継続
		ICT技術活用の充実	ICT技術を活用した情報提供、決済、目的地のクーポン提供等の仕組み(MaaS)構築の検討	新規
		地域住民の日常的な公共交通利用を促す取組の推進	公共交通を日常利用してもらうための地域住民へのモビリティ・マネジメントの実施 広域時刻表の作成・配布 地域拠点での地域公共交通利用のPR	継続 継続 継続
		通勤等の公共交通率先利用の促進	通勤や出張時等で公共交通を利用してもらうための企業へのモビリティ・マネジメントの実施 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	継続 継続
	②粟生線に親しみ、愛着を抱く取組の推進	新たな公共交通利用獲得のための情報発信	転入者や来訪者への公共交通の情報提供やモビリティ・マネジメントの実施 子育て世代や若者世代に向けた情報発信の強化	継続 新規
		粟生線の「あした」のための学びの場づくり	将来的に公共交通を1人で使えるようになるための園児・小中学生へのモビリティ・マネジメントの実施 将来も公共交通を使ってもらうための高校生へのモビリティ・マネジメントの実施	継続 新規
		粟生線活性化の中心となる組織づくり	粟生線サポートーズくらぶの支援 利用促進補助金制度	継続 継続
		利用のきっかけとなる乗車イベントの実施	地域で開催されるイベント等との連携 ハイキングイベントの開催 協議会が主体となって開催する各種イベントの充実	継続 継続 継続